

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

**ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΤΗΡΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΧΩΡΙΚΟΙ- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ : *Γοσποδίνη Άσπα*
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ : *Καρέλα Κατερίνα*

Βόλος Ιούνιος 2008

ΣΥΝΟΨΗ

Η παρούσα εργασία έχει ως αντικείμενο μελέτης την υποθαλάσσια αρτηρία της Θεσσαλονίκης, ένα έργο που έχει διχάσει τους πολίτες της πόλης και έχει δημιουργήσει πρωτόγνωρες αντιδράσεις. Σε μια προσπάθεια αστικής ανασυγκρότησης και επίλυσης κυκλοφοριακών προβλημάτων στη Θεσσαλονίκη, παρουσιάζεται αναλυτικά το έργο της υποθαλάσσιας αρτηρίας και οι επιπτώσεις του. Παράλληλα αντιπροτείνονται δύο εναλλακτικές λύσεις, μια άλλη εκδοχή της υποθαλάσσιας που ακολουθεί διαφορετική χάραξη καθώς και ένα έργο μεγαλύτερης κλίμακας, ουσιαστικής αστικής και χωροταξικής παρέμβασης, η ζεύξη Χαλάστρας με το Μεγάλο Έμβολο. Πρόκειται για μια παλιότερη ιδέα της δεκαετίας του '60, η οποία εμπλουτίζεται από σύγχρονα πολεοδομικά εργαλεία και η εφαρμογή της θα αλλάξει δραστικά την ταυτότητα της πόλης.

Λέξεις κλειδιά: Θεσσαλονίκη, υποθαλάσσια αρτηρία, ανασυγκρότηση, κλίμακα, χωροταξική παρέμβαση, ζεύξη, πολεοδομικό εργαλείο

SUMMARY

The subject of the following project is the underwater highway of Thessaloniki, a project that has divided the city's population and has provoked a number of unfamiliar reactions. In an effort for urban reconstruction and solutions to traffic problems in Thessaloniki, is being presented analytically the project and its consequences. At the same time is being counter proposed two alternative solutions, another version of the underwater highway with different route and also a larger scale project of substantial urban and spatial intervention, the joint of Halastra with Megalo Emvolo. It is a former idea of the 60's, enriched with contemporary urban tools, whose implementation will change radically the city's identity.

Key-words: Thessaloniki, underwater highway, reconstruction, scale, spatial intervention, joint, urban tools

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	8
Κεφάλαιο 1. Ιστορική εξέλιξη των μεγάλων έργων στη Θεσσαλονίκη	10
1.2. Υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης.....	14
1.2.1. Μεγάλα οδικά έργα.....	14
1.2.2. Η εξέλιξη της ιδέας για την υποθαλάσσια αρτηρία.....	16
1.3. Η ταυτότητα του έργου της υποθαλάσσιας αρτηρίας.....	20
1.4. Θεσμικό πλαίσιο και κοινωνική διαβούλευση.....	25
1.5. Τα οικονομικά δεδομένα του έργου.....	29
Κεφάλαιο 2. Επιπτώσεις της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας Θεσσαλονίκης (ΥΑΘ)	31
2.1. Θετικές επιπτώσεις	31
2.1.1. Πολεοδομικές επιπτώσεις.....	31
2.1.2. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις:	32
2.1.2.α. Κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του κέντρου	32
2.1.2.β. Εξοικονόμηση χρόνου στις μετακινήσεις από και προς το κέντρο. ...	35
2.1.2.γ. Χαρακτηριστική μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων στο κέντρο της πόλης. 37	
2.1.2.δ. Εξοικονόμηση ενέργειας –σημαντική μείωση κατανάλωσης βενζίνης ημερησίως και ετησίως.	38
2.2. Αρνητικές επιπτώσεις της ΥΑΘ	38
2.3. Θαλάσσιες ζεύξεις- Παραδείγματα από τη διεθνή εμπειρία.....	45
2.3.1. Το «μεγάλο αυλάκι» (Big Dig) στη Βοστώνη.....	45
2.3.2. Η σήραγγα που διασχίζει (Cross City Tunnel) το Σίδνεϋ.....	47
Κεφάλαιο 3. Τεχνητά νησιά	51
3.1. Πλωτό οχυρό των Αζτέκων	52
3.2. Northerly Island	54
3.3. Το νησί Notre-Dame	55
3.4. Το νησί Neeltje-jans.....	57
3.5. Peanut Island.....	58
3.6. Το νησί Yume no Shima (Dream Island).....	59
Κεφάλαιο 4. Εναλλακτικές προτάσεις	60
4.1. Πρόταση για μια βιώσιμη, πολυχρηστική ολοκλήρωση της θαλάσσιας παράκαμψης της Θεσσαλονίκης	60
4.1.1. Συμπεράσματα	65
4.2. Πρόταση ζεύξης Χαλάστρας-Μεγάλο Έμβολο.....	67
4.2.1. Συμπεράσματα της δεύτερης πρότασης.....	72
Κεφάλαιο 5. Συμπεράσματα	73
Βιβλιογραφία	75

Κατάλογος πινάκων

Πίνακας 1 Σελ.33	Αναμενόμενη κυκλοφοριακή φόρτιση βασικών οδικών αξόνων του κέντρου της πόλης, μετά τη λειτουργία της Αρτηρίας Διαμπερούς Κυκλοφορίας
Πίνακας 2 Σελ.34	Υφιστάμενοι και εκτιμώμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι βασικών οδικών αξόνων και Αρτηρίας Διαμπερούς Κυκλοφορίας κατά την πρωινή αιχμή (08:00'-09:00')
Πίνακας 3 Σελ.35	Υφιστάμενοι και εκτιμώμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι βασικών οδικών αξόνων και Αρτηρίας Διαμπερούς Κυκλοφορίας κατά την απογευματινή αιχμή (14:00'-15:00')
Πίνακας 4 Σελ.36	Σύγκριση χρόνων διαδρομής πριν και μετά τη λειτουργία της Αρτηρίας Διαμπερούς Κυκλοφορίας σε χαρακτηριστικές διαδρομές της πόλης
Πίνακας 5 Σελ.37	Μείωση εκπομπών CO (Μονοξειδίο του Άνθρακα), CO ₂ (Διοξειδίο του Άνθρακα), NO _x (Οξειδίο του Αζώτου), HC (Υδρογονάνθρακες) και Pb (Μόλυβδος) μεταξύ της λύσης που προωθείται και της σημερινής κατάστασης, κατά την πρωινή και την απογευματινή αιχμή της κυκλοφορίας

Κατάλογος χαρτών

Χάρτης 1 Σελ.20	Προτεινόμενη χάραξη υποθαλάσσιας αρτηρίας
Χάρτης 2 Σελ.39	Προτεινόμενη χάραξη υποθαλάσσιας αρτηρίας (περιοχή δυτικής εισόδου)
Χάρτης 3 Σελ 41	Προτεινόμενη χάραξη υποθαλάσσιας αρτηρίας (περιοχή Μακεδονία Παλλάς)
Χάρτης 4 Σελ 47	CROSS-TUNNEL στο Σίντνεϊ
Χάρτης 5 Σελ 61	Πρόταση πλωτής αρτηρίας (Καλογήρου Ν.)
Χάρτης 6 Σελ 62	Νέα προτεινόμενη χάραξη
Χάρτης 7 Σελ 64	Δημιουργία νέων ελεύθερων χώρων
Χάρτης 8 Σελ 66	Σημεία ζεύξης
Χάρτης 9 Σελ 67	Δορυφορική άποψη ζεύξης
Χάρτης 10 Σελ 70	Προτεινόμενος χάρτης χρήσεων γης

Συντομογραφίες / Αρτικόλεξα

ΥΠΕΧΩΔΕ.	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων
ΧΜΘ	Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης
ΔΕΘ	Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης
ΡΣΘ	Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΟΡΘΕ	Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης
ΑΠΘ	Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
ΣΣ	Στρατηγικό Σχέδιο
ΥΑΘ	Υποθαλάσσια Αρτηρία Θεσσαλονίκης
ΟΣΕ	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
IRR	Internal Rate of Return
ΙΧ	Ιδιωτικής Χρήσης
ΠΣ	Πολυτεχνική σχολή

Ευχαριστίες

Οφείλω να ευχαριστήσω όλους όσους με βοήθησαν για την εκπόνηση αυτής της εργασίας μιας και χωρίς την βοήθειά τους η υλοποίηση της θα ήταν δύσκολη.

Ειδικότερα ένα μεγάλο ευχαριστώ στον κ. Καλογήρου Νίκο, Πρόεδρο Τμήματος Αρχιτεκτόνων Π.Σ. Α.Π.Θ., ο οποίος με μεγάλη προθυμία μου παραχώρησε πλούσιο υλικό από την προσωπική του έρευνα, καθώς και τον κ. Κωτσιόπουλο Αναστάσιο για τον πολύτιμο χρόνο που μου διέθεσε.

Τέλος ένα ευχαριστώ είναι πολύ φτωχό για την επιβλέπουσα καθηγήτριά μου κα Γοσποδίνη Άσπα που εκτός από την σοφή καθοδήγησή της, μου παραχώρησε και τον πολύτιμο χρόνο της, όντας σε εκπαιδευτική άδεια.

Εισαγωγή

Τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας πραγματοποιήθηκαν και συνεχίζεται να προγραμματίζονται μια σειρά από έργα μεγάλης κλίμακας που αλλάζουν ριζικά τη διεθνή εικόνα της Ελλάδας κατατάσσοντας την ψηλότερα στην ιεραρχία των αναπτυγμένων χωρών. Ένα από αυτά τα έργα είναι και η δημιουργία της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας Διαμπερούς Κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης.

Η μελέτη για την υποθαλάσσια αρτηρία που θα παρακάμπτει το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, όπως έχει εγκριθεί και νομοθετηθεί, συνεπάγεται ενδεχόμενες αρνητικές επιπτώσεις που μπορεί να επιδεινώσουν ορισμένες περιβαλλοντικές και οικονομικοκοινωνικές συνθήκες στα άκρα της και γενικότερα στην κεντρική Θεσσαλονίκη.

Αναλυτικότερα η παρούσα εργασία διαιρείται σε πέντε ενότητες- κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην ιστορική εξέλιξη των μεγάλων έργων στη Θεσσαλονίκη και ειδικότερα στα οδικά έργα. Περιγράφεται πως εξελίχθηκε η ιδέα της υποθαλάσσιας αρτηρίας μέχρι να πάρει τη μορφή της σημερινής πρότασης, όπου και αναλύεται εκτενώς η ταυτότητα του έργου. Παράλληλα σκιαγραφείται το θεσμικό πλαίσιο που ισχύει, η κοινωνική διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε και τα οικονομικά στοιχεία του έργου.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύονται οι επιπτώσεις του έργου, τόσο θετικές όσο και οι αρνητικές. Παράλληλα παρατίθενται παραδείγματα από διεθνή βιβλιογραφία και οι επιπτώσεις που προέκυψαν σε κάθε περίπτωση.

Στο τρίτο κεφάλαιο δίνεται ο ορισμός των τεχνητών νησιών που αποτελούν τεχνολογικό εργαλείο για τις προτάσεις που θα ακολουθήσουν. Ακόμη περιγράφονται μια σειρά από παραδείγματα τεχνητών νησιών και πως αυτά έχουν συμβάλει στην ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής.

Στο τέταρτο κεφάλαιο περιγράφονται δύο εναλλακτικές προτάσεις στην επικείμενη εφαρμογή της υποθαλάσσιας αρτηρίας. Η μια πρόταση κάνει λόγο ουσιαστικά για διαφορετική χάραξη της υφιστάμενης πρότασης, ενώ το υποθαλάσσιο τμήμα αντικαθιστάται από μια πλωτή αρτηρία μετατοπισμένη από την υπάρχουσα παραλία περίπου κατά 350μ. Η δεύτερη πρόταση φέρνει στο προσκήνιο την παλαιότερη χωροταξική μελέτη του 1968 του Ι.Τριανταφυλλίδη, η οποία δεν

επικυρώθηκε ποτέ και το όραμα της ζεύξης της Χαλάστρας με το Μεγάλο Έμβολο παρέμεινε ανεφάρμοστο.

Τέλος στο πέμπτο κεφάλαιο καταλήγουμε στα συμπεράσματα που προκύπτουν και μας βοηθούν να δώσουμε απαντήσεις στα ερωτήματα που προκύπτουν κατά τη διάρκεια της ανάλυσης.

Κεφάλαιο 1. Ιστορική εξέλιξη των μεγάλων έργων στη Θεσσαλονίκη

Θα πιάσουμε το νήμα της ιστορικής εξέλιξης περίπου 100 χρόνια πριν και θα αφήσουμε τους δρόμους της πόλης να μας διηγηθούν τις διαδοχικές μεταμορφώσεις του πολεοδομικού ιστού. Στις αρχές λοιπόν του 20ου αιώνα οι δρόμοι της Θεσσαλονίκης μιλούσαν 6 διαφορετικές γλώσσες και χαρακτηρίζονταν από μια μοναδική ιστορική ιδιαιτερότητα συμβίωσης ποικίλων θρησκευτικών ομάδων. Η χωρικο-κοινωνική δομή της πόλης ήταν ένα πλέγμα οθωμανικών, εβραϊκών, χριστιανικών και λεβαντίνικων αρθρώσεων, κτισμάτων, σχολείων, μυρωδιών, παζαριών, τραγουδιών, γιορτών, επαναστατικών ομάδων, διαρκώς συγκρουόμενων και συγκοινωνούντων.

Ωστόσο τον Οκτώβρη του 1912 ελληνικά στρατεύματα θα παρελάσουν στον παραλιακό δρόμο. Αποτελεί, ίσως, την πιο κομβική τομή στην εξέλιξη της πόλης. Με τη βίαιη κατάληψη – άλωση - απελευθέρωση θα ξεκινήσει η διαδικασία πληθυσμιακής ομογενοποίησης και εξελληνισμού της Θεσσαλονίκης. Οι νέοι «κατακτητές» θα ξαναβαπτίσουν τους δρόμους της πόλης με αρχαιοελληνικά και βυζαντινά ονόματα, ωστόσο, θα χρειαστούν αρκετά χρόνια ώστε να πειθαρχηθεί ο πολυεθνικός πληθυσμός της.

Αυτό που δεν κατάφεραν στοχευμένες στρατηγικές, δηλαδή να αποτινάξουν την πολυπολιτισμική ταυτότητα της πόλης, το κατάφερε μια μουσουλμάνο νοικοκυρά που τηγάνιζε κηπευτικά στην αυλή του σπιτιού της και από ένα λάθος παρέδωσε την πόλη στις φλόγες. Ήταν καλοκαίρι του 1917 και γρήγορα, με τη βοήθεια του Βαρδάρη, η φωτιά επεκτάθηκε στα γύρω σπίτια και μέσα στις επόμενες δυο μέρες η πυρκαγιά θα αλλάξει για πάντα την πολυεθνική ανατολίτικη αρχιτεκτονική φυσιογνωμία της πόλης. Η παραπάνω περιγραφή είναι η επίσημη εκδοχή για την πυρκαγιά, ωστόσο το σίγουρο είναι ότι εάν δε γινότανε τυχαία έπρεπε οπωσδήποτε να εφευρεθεί και τούτο διότι η φωτιά αποτίναξε ακαριαία και βιαία τα όποια εμπόδια έθετε η παγιωμένη αιωνόβια διάρθρωση του κτισμένου χώρου, επιταχύνοντας τη διαδικασία ενσωμάτωσης της πόλης στο ελληνικό κράτος. Η πολιτική των ελληνικών κυβερνήσεων στο μεσοπόλεμο για τη Θεσσαλονίκη ήταν λεηλασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, ισοπεδωτική καταστροφή των υποδομών του

πολυπολιτισμικού παρελθόντος και ταυτόχρονα ανοικοδόμηση μια νέας καθαρόαιμης ελληνικής πόλης. Ό,τι απέμεινε μετά τη φωτιά του 1917 από τα ηχοχρώματα της οθωμανικής πόλης θα κατεδαφιστεί για να οικοδομηθεί μια νέα πόλη αποικιοκρατικής τεχνοτροπίας, όπως προτείνεται από τους ευρωπαίους πολεοδόμους Εμπράρ και Μάσον. (Γερόλυμπου,2002)

Σε αυτή τη νέα γυμνή πόλη, που ξεκομμένη από κάθε αναγνωρίσιμο παρελθόν μοιάζει μετέωρη στο παρόν αλλά εξακολουθεί να διατηρεί την γεωπολιτική της σημασία. Μέσα από τις λάσπες, τις πέτρες και τις στάχτες θα ξεπηδήσουν νέες ευθύγραμμες χαράξεις αναδεικνύοντας και μνημειοποιώντας τα θρησκευτικά, στρατιωτικά και διοικητικά κτίρια. Η νέα ευκλείδεια ρυμοτομία αντικαθιστά τις λαβυρινθοειδείς συνοικίες της οθωμανικής περιόδου εγγράφοντας τους κατοίκους σε οικοδομικά τετράγωνα. Ο στόχος επομένως ήταν διπλός, ξεκαθάρισμα λογαριασμών με το ενοχλητικό πολυεθνικό παρελθόν, δηλαδή ένα είδος πολεοδομικής εθνοκάθαρσης, πρόληψη ανατρεπτικών συμπεριφορών για το μέλλον και παράλληλα προετοιμασία της πόλης για να παίξει ηγεμονικό ρόλο στην ευρύτερη βαλκανική περιοχή.

Βρισκόμαστε εξάλλου λίγο μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο και λίγο πριν την αλαζονική εκστρατεία της Ελλάδας στην ανατολή. Η γεωπολιτική σημασία της Θεσσαλονίκης είναι τεράστια, καθώς βρίσκεται στο νευραλγικό κέντρο της Ελλάδας «των πέντε θαλασσών και των δυο ηπείρων», την πόλη την διεκδικούν οι μεγάλες δυνάμεις και ο Βενιζέλος την κάνει προσωρινή πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους. Σε αυτό το κλίμα οραματικά σχέδια υποδομών εκπονούνται: επέκταση λιμανιού, νέος δυτικός και ανατολικός σιδηροδρομικός σταθμός, μεταφορά αεροδρομίου από το καραμπουρνάκι στη Θέρμη, metro (με μήκος όσο το σημερινό), ενώ παράλληλα στην πόλη λειτουργούν σύστημα τροchioδρόμων – τραμ, στην αρχή ιππήλατων και έπειτα ηλεκτρικών, παράκτια συγκοινωνία από τους κήπους του Μπεχτσινάρ μέχρι την Αγία Τριάδα, καθώς, επίσης, ο σιδηρόδρομος φτάνει μέσω της παραλίας στο νέο αεροδρόμιο της Μίκρας. Βλέπουμε, δηλαδή, ότι ο νεαρός φιλόδοξος ελληνικός καπιταλισμός στήριζε ένα συνδυασμό μέσων σταθερής τροχιάς στα οποία έρχεται να προστεθεί και το προτεινόμενο metro, επίσης, την ίδια στιγμή, χωροθετείται η διεθνής έκθεση και το πανεπιστήμιο πάνω στα υπολείμματα του λεηλατημένου εβραϊκού νεκροταφείου.

Σε αντίθεση με τον πολεοδομικό οργανισμό και την πληθώρα των μεγάλων έργων των αρχών του αιώνα από τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και μέσα στο ψυχροπολεμικό κλίμα των επόμενων δεκαετιών η πόλη θα μπει στο «γύψο». Ελάχιστες επενδύσεις και νέα έργα πραγματοποιούνται. Με το άλλοθι της Γιάλτας όλες οι κυβερνήσεις θα υιοθετήσουν την πολιτική της υποβάθμισης του ρόλου της Θεσσαλονίκης, κυρίως για τον φόβο του κομμουνιστικού κινδύνου, ώστε να μην φαίνεται ελκυστική στις επεκτατικές βλέψεις των κόκκινων γειτόνων (Σέρβοι-Βούλγαροι-Ρώσοι). Η Θεσσαλονίκη θα περιθωριοποιηθεί θα αποκοπεί από τη βαλκανική ενδοχώρα -hinterland- και θα μείνει ένα μίζερο ακριτικό επαρχιακό μεγάλο χωριό. Τα περισσότερα δε έργα που πραγματοποιούνται έχουν κυρίως στρατιωτικό χαρακτήρα, με πιο χαρακτηριστικό την καταστροφή της δαντελωτής ανατολικής ακτής του Θερμαϊκού με την κατασκευή της νέας ευθύγραμμης παραλίας σύμφωνα με το σχέδιο Μάρσαλ, ως πίστα απόβασης νατοϊκών πολεμικών πλοίων σε περίπτωση κατάληψης της πόλης από τον κόκκινο στρατό. Είναι, ίσως, η μοναδική περίπτωση στην Ευρώπη που στο γεωμετρικό κέντρο της πόλης είναι εγκατεστημένη μόνιμα μεγάλη στρατιωτική μονάδα, το 3ο Σώμα Στρατού, και η περιφέρειά της ζώνεται από 36 μικρά και μεγάλα στρατόπεδα. Ουσιαστικά καθ' όλη τη διάρκεια του 20ου αιώνα η Θεσσαλονίκη είναι μια ασφυκτικά στρατοκρατούμενη πολιτεία. (Γερόλυμπου,2002)

Ταυτόχρονα, στο δεύτερο μισό του περασμένου αιώνα συντελείται η άλωση της πόλης από το τσιμέντο και τις λαμαρίνες. «Αυτός ο αποξεχασμένος πια παράδεισος που λένε ότι ήταν κάποιου μπέη, θα ζούσε μέχρι και μετά τον πόλεμο του '40, μέχρι που είπανε οι εργολάβοι πως τελειώνανε οι πολυτέλειες με τις μονοκατοικίες, τα δίπατα και τις αυλές και άρχισε μια άλλη εποχή, επικερδής, με μέγαλα, με δρόμους ασφαλτοστρωμένους και πεζοδρομία πλακόστρωτα, όπου, δηλαδή, δεν ήταν δυνατό να μένει χώρος για αυλές και περιβόλια ούτε για κρυψώνες που θα τρύπωναν τα μυστικά». (Ν. Μπακόλας Η Μεγάλη Πλατεία.,1987) Μέσα σε αυτό το κλίμα το 1954 ξηλώνεται η γραμμή του τραμ μπροστά στο Λευκό Πύργο και προωθείται η χρήση των βενζινοκίνητων λεωφορείων. Είναι η εποχή που αρχίζει να χάνεται το νόημα του δημόσιου χώρου, καθώς αναπτύσσονται ιδιωτικές λειτουργίες και εξαπλώνεται η ηθική του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Ήδη από τις αρχές του αιώνα, οι φουτουριστές αναφωνούσαν ότι «ένα αυτοκίνητο είναι πιο όμορφο από τη Νίκη της Σαμοθράκης». Η νέα, λοιπόν, ταυτότητα των θεσσαλονικέων δομείται στα

διαμερίσματα κονσέρβες και στις βιομηχανικές πολυκατοικίες, η πόλη μετατρέπεται σε βιομηχανικό προϊόν και οι δρόμοι της Θεσσαλονίκης -αυτή η γεμάτη ιστορία δημόσια επιφάνεια- μετατρέπονται σε αυτό που αποκαλεί ο Le Corbusier γραμμικό εργοστάσιο. (Γερόλυμπου,2002)

Σήμερα οι παραπάνω τίτλοι αντικαθιστούν την πρότερη ονομασία της «συμπρωτεύουσας», το μοιραίο της «φτωχομάνας» και το ανούσιο της «νύφης του Θερμαϊκού». Τα τελευταία 15 χρόνια εκπονούνται στρατηγικά και επιχειρησιακά αναπτυξιακά σχέδια για την αναβάθμιση του γεωστρατηγικού ρόλου της πόλης στα Βαλκάνια, την νοτιοανατολική Ευρώπη και την παραευξείνεια ζώνη με εργαλεία τα μεγάλα τεχνικά έργα, αλλά, κυρίως, την ανάπτυξη της καινοτομίας, του πολιτισμού και της επιχειρηματικότητας. Είναι το όραμα για μια νέα ισχυρή Θεσσαλονίκη με έντονο πατριωτικό προσανατολισμό και ηγεμονικές βλέψεις στην βαλκανική ενδοχώρα. Φράσεις όπως, «αναζητούμε τον νέο Εμπράρ του 21ου αιώνα» ή τα φαραωνικά σχέδια για να αναλάβει η Θεσσαλονίκη, την παγκόσμια EXPO του 2017 και τους ολυμπιακούς αγώνες του 2036 προδηλώνουν τις βλέψεις του σύγχρονου ελληνικού κράτους - της Αμερικής των Βαλκανίων.

Πρόκειται για την άλλη όψη του μεσογειακού προτύπου της ήπιας, οικολογικής πόλης φιλικής στο περιβάλλον και τον άνθρωπο, με «χαλαρούς» ρυθμούς ζωής, με ισχυρά δίκτυα βιώσιμης κινητικότητας και συλλογικής μεταφοράς, που πουλάει πολιτισμό, γευσιγνωστικές περιπέτειες, ένδοξο παρελθόν, αλλά και σύγχρονη καινοτομία. Είναι το πρότυπο της ολυμπιακής Barcelona, του Bilbao της μοντέρνας τέχνης, της Valencia του Καλατράβα, της πράσινης Lyon με το πιο εξελιγμένο σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών και της αποβιομηχανοποιημένης Genoa. Ωστόσο, δε μας λένε ότι αυτό το πρότυπο περιλαμβάνει ακόμα κερδοσκοπία, μίζες, γενικευμένες κατεδαφίσεις, καταστολή διαδηλώσεων και προβολή μιας πλήρως εμπορευματοποιημένης πολιτιστικής κληρονομιάς.

1.2. Υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης

1.2.1. Μεγάλα οδικά έργα

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. (Καυκαλάς, 2007)

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.

1.2.2. 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 (Τριανταφυλλίδης Ι., 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–λειτουργικής χωροταξικής οργάνωσης της Θεσσαλονίκης με χρονικό ορίζοντα πεντηκονταετίας 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.).

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». 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. (Καυκαλάς, 2007)

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 (Γιαννόπουλος 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 συμπεκνώνονται 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 χωρίς υλοποίηση. 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.

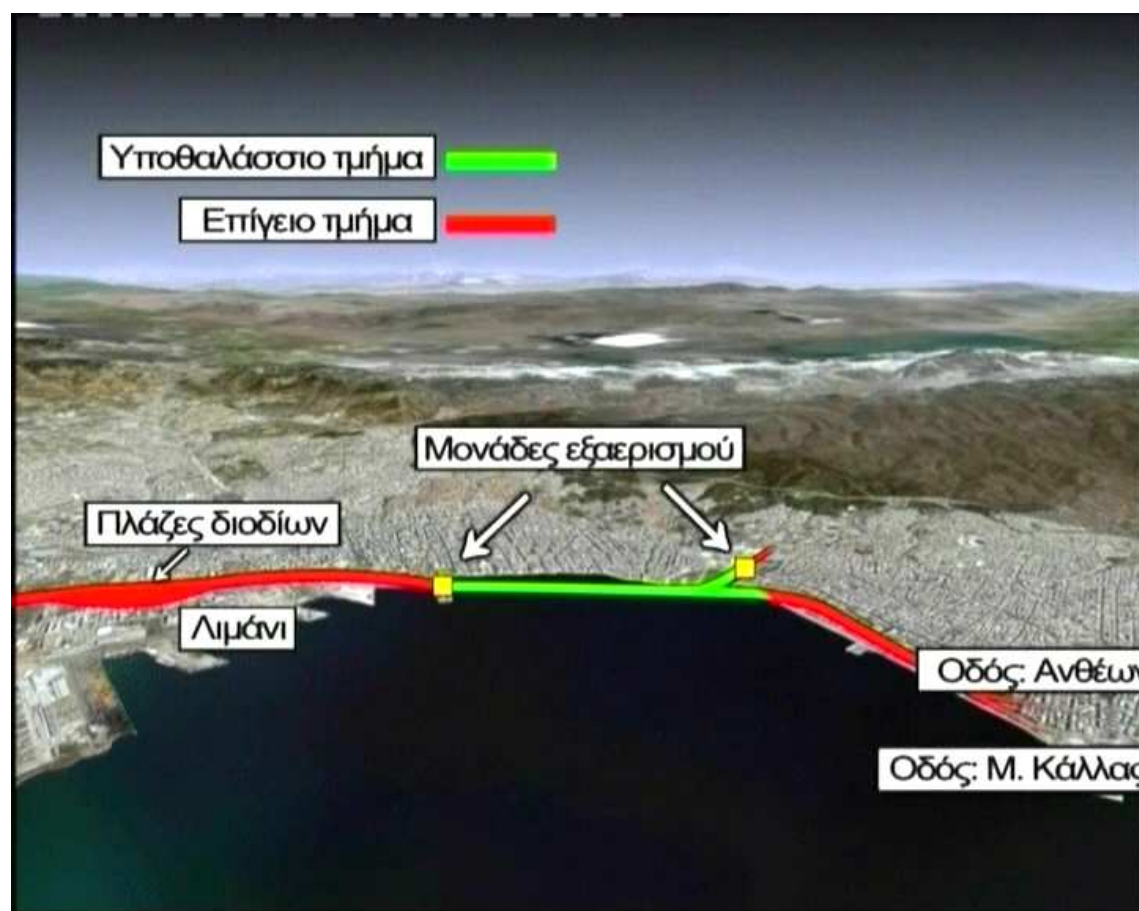
Από πολεοδομική άποψη θα πρέπει να γίνει κατανοητό ότι έχουμε να κάνουμε με ένα ενιαίο πρόβλημα –το πρόβλημα της αποτελεσματικής και φιλικής λειτουργίας της πόλης- και με εναλλακτικούς ή/και συμπληρωματικούς τρόπους αντιμετώπισής του που δεν περιορίζονται καν στις παραπάνω ιδέες, αλλά επεκτείνονται και σε

θέματα, όπως η οργάνωση των χρήσεων, οι μορφές οικιστικής ανάπτυξης, ο υπερτοπικός 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. (Καυκαλάς, 2007)

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.

1.3. Η ταυτότητα του έργου της υποθαλάσσιας αρτηρίας

Στα πλαίσια λοιπόν, υλοποίησης μεγάλων έργων που θα βοηθήσουν στη σύγκλιση της Θεσσαλονίκης με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές μητροπόλεις, συμπεριλήφθηκαν έργα όπως το μετρό, η υποθαλάσσια αρτηρία, η αναβάθμιση του αεροδρομίου καθώς και η ολοκλήρωση νέων οδικών αξόνων, έργα συνολικού προϋπολογισμού περίπου 3 δισ. ευρώ. Η υποθαλάσσια αρτηρία (ΥΑΘ) δεν είναι μια καινούρια ιδέα, αλλά πρόκειται για ένα έργο που συζητούν οι πολίτες της Θεσσαλονίκης εδώ και χρόνια. Δημόσιες συζητήσεις δημιούργησαν υποστηρικτές, αλλά και πολέμιους της ιδέας. Προτού όμως εμβαθύνουμε στα επιχειρήματα και των δύο πλευρών, κρίνεται αναγκαίο να γνωρίσουμε την ταυτότητα του έργου, έτσι όπως περιγράφεται στις μελέτες που έχουν εκπονηθεί μέχρι στιγμής.



Χάρτης 1. Προτεινόμενη χάραξη

Το Έργο έχει συνολικό μήκος 6,5 χλμ. και περιλαμβάνει υποθαλάσσιο τμήμα τριών λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση μήκους 1.240 μ. Συγκεκριμένα η γενική περιγραφή του Έργου συνοψίζεται στα παρακάτω:

α. Κλάδο Ανατολής –Δύσης συνολικού μήκους 3.600 μ., εκ των οποίων 2.920 μ. σε σήραγγα με υποθαλάσσιο τμήμα 1.240 μ.

β. Ξεχωριστό κλάδο Δύσης – Ανατολής συνολικού μήκους 4.000 μ., εκ των οποίων 3.380 μ. σε σήραγγα με υποθαλάσσιο τμήμα 1.240 μ.

γ. Κλάδο εισόδου από τον κόμβο Δικαστηρίων (περιοχή οδού Κουντουριώτη) μήκους περίπου 800 μ. με σήραγγα 500 μ.

δ. Κλάδο εξόδου από την Αρτηρία στον κόμβο Δικαστηρίων (οδός Πολυτεχνείου) μήκους περίπου 600 μ. με σήραγγα τουλάχιστον 280 μ.

ε. Κλάδο εισόδου στην Αρτηρία από Λ. Στρατού μήκους περίπου 750 μ. με σήραγγα τουλάχιστον 520 μ.

στ. Διαμορφώσεις – συνδέσεις με τα υφιστάμενα οδικά έργα και σταθμούς διοδίων, ως εξής:

- Ⓢ Αναδιάταξη της Δυτικής Εισόδου από τον ισόπεδο κόμβο της οδού Κωλέττη, ώστε να διαμορφωθεί αρτηρία δύο λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση με διαχωριστική νησίδα και εκατέρωθεν αυτής, διαχωρισμένοι από την αρτηρία, παράπλευροι οδοί (SR) μονής κατεύθυνσης. Η παράπλευρη οδός προς την αστική περιοχή θα διαμορφωθεί μέχρι την οδό Τσορλίνη σε επαφή με την κύρια αρτηρία, ενώ στη συνέχεια και μέχρι την οδό Κωλέττη θα ακολουθήσει το διαμορφωμένο δρόμο σε επαφή με το ρυμοτομικό

σχέδιο.



- Ⓢ Σταθμός διοδίων και για τις δύο κατευθύνσεις στην περιοχή της Δυτικής Εισόδου, σε απόσταση περίπου 150 μ. ανατολικά από το ύψος της οδού Κωλέττη.
- Ⓢ Δύο ανισόπεδες διαβάσεις πεζών, στο ύψος της οδού Τσορλίνη και στην περιοχή του διατηρητέου κτιρίου του Ο.Σ.Ε. στη Δυτική Είσοδο.
- Ⓢ Κόμβος Δικαστηρίων επί του τεχνικού Cut and Cover της αρτηρίας, για τη σύνδεση της οδού 26ης Οκτωβρίου με τους παράπλευρους της νέας αρτηρίας, τους κλάδους εισόδου – εξόδου της αρτηρίας από και προς ανατολή και εγκατάσταση διοδίων.
- Ⓢ Συναρμογή των κλάδων της αρτηρίας με την παραλιακή λεωφόρο Μ. Αλεξάνδρου, καθώς και διαμορφώσεις στις κάθετες προς την λεωφόρο οδούς μέχρι την αρχή της οδού Παπανδρέου (πρώην Ανθέων).

- Μετατροπή της λεωφόρου Μ. Αλεξάνδρου, από την λεωφόρο Β. Γεωργίου μέχρι την οδό Π. Συνδίκια, σε αμφιδρομούμενη με μεσαία νησίδα πλάτους 4 μέτρων, διαμόρφωση εισόδου – εξόδου της σήραγγας και σύνδεση της λεωφόρου Β. Γεωργίου. Η λεωφόρος Μ. Αλεξάνδρου θα διαμορφωθεί με κλάδο Ανατολή – Δύση τριών λωρίδων κυκλοφορίας και κλάδο Δύση – Ανατολή πέντε λωρίδων κυκλοφορίας. Παράλληλα, θα εκτελεστούν πλευρικές διαμορφώσεις



προς την παραλία με κατάλληλη πυκνή φύτευση και πεζόδρομους, λαμβάνοντας υπόψη μελέτες ανάπλασης του Δήμου Θεσσαλονίκης, ενώ προς την πλευρά της πόλης θα διαμορφωθεί κατάλληλη πυκνή και υψίκορμη φύτευση.

- βελτίωση του σχεδιασμού του ισόπεδου κόμβου μεταξύ των οδών Β. Γεωργίου, 3ης Σεπτεμβρίου και της λεωφόρου Μ. Αλεξάνδρου, ώστε να εξασφαλίζεται η ομαλότητα της κυκλοφορίας υπό τις νέες συνθήκες.
- Τουλάχιστον τρεις άνω διαβάσεις πεζών στη λεωφόρο Μ. Αλεξάνδρου, καθώς και ισόπεδες ελεγχόμενες διαβάσεις πεζών, με κατάλληλη πυκνότητα, σε όλο το ανατολικό τμήμα του έργου.
- Κατάλληλη διαμόρφωση – αποκατάσταση του πάρκου του Πεδίου του Άρεως, με πύκνωση της βλάστησης και κάλυψη όσο το δυνατόν

μεγαλύτερου τμήματος του κλάδου εισόδου στη σήραγγα, ώστε να ελαχιστοποιηθεί το μήκος του ανοιχτού ορύγματος.

- ζ. Κτίριο ελέγχου σιράγγων και κέντρο εκμετάλλευσης και συντήρησης, χωροθετούμενα στο δυτικό τμήμα του έργου.(Εισηγητική έκθεση ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007)

1.4. Θεσμικό πλαίσιο και κοινωνική διαβούλευση

Η κοινωνική διαβούλευση και ο συμμετοχικός σχεδιασμός αποτελεί θεσμική προϋπόθεση της διαδικασίας λήψης των αποφάσεων για μεγάλα έργα που προχωρούν με τη διαδικασία της παραχώρησης. Άλλωστε, η διαδικασία διαβούλευσης είναι απαραίτητη, προκειμένου να μη δημιουργηθούν κοινωνικές αντιδράσεις σε 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. (Λαλένης Κ., 2008),

Αυτό δυστυχώς δε πραγματοποιήθηκε στην περίπτωση της υποθαλάσσιας αρτηρίας. Αντιπαραθέσεις γύρω από τη σκοπιμότητα και τις συνέπειες της κατασκευής της υποθαλάσσιας αρτηρίας δημιουργήθηκαν αφενός λόγω του πολιτικού συστήματος που 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 και ερωτήματα.

Ένα έργο και μάλιστα μεγάλης κλίμακας με 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» (Σουφλιάς Γ., 2007) 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 αντανακλά 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 τις 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 σε ποσοστό 71,2%, (βλ. 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 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. Άλλωστε 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.(Καυκαλάς 2007)

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 μπορεί να συνδεθεί ενδεχόμενα με το γεγονός, ότι η σύμβαση προβλέπει στη «Ζώνη Προνομιών» 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.

1.5. 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 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. (Εισηγητική έκθεση ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007)

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, 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. 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.

Κεφάλαιο 2. Επιπτώσεις της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας Θεσσαλονίκης (ΥΑΘ)

2.1. Θετικές επιπτώσεις

Η υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης 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 και στην αντιμετώπιση της ρύπανσης του περιβάλλοντος της Θεσσαλονίκης. Αναλυτικότερα θα τις διακρίνουμε σε:

2.1.1. Πολεοδομικές επιπτώσεις

Με την ολοκλήρωση της ΥΑΘ επιτυγχάνεται η παράκαμψη του ιστορικού κέντρου της πόλης από την αυξημένη διερχόμενη κυκλοφορία, με αποτέλεσμα τη βελτίωση του συστήματος μεταφορών και ειδικότερα των μετακινήσεων εντός του πυκνοκατοικημένου τμήματος της πόλης και ως εκ τούτου προβλέπεται η αύξηση της προσπελασιμότητας των εκτός κεντρικής περιοχής οικιστικών ενοτήτων της. Παράλληλα η αναμενόμενη αναβάθμιση του κέντρου και η βελτίωση της ποιότητας ζωής σε αυτό, αναμένεται να οδηγήσει στη διατήρηση και πιθανώς τη μικρή αύξηση της κατοικίας στο κέντρο της πόλης. Η τόνωση της κατοικίας στο κέντρο είναι γεγονός που εντάσσεται και υλοποιεί τη ρητή πρόβλεψη του ΡΣΘ (Ν.1561/1985, άρθρο 14, παρ. 3.1.1), στόχος που εξειδικεύεται και από την οργάνωση των χρήσεων γης στο ΓΠΣ Θεσσαλονίκης. Παράλληλα σημειώνεται ότι η ενδεχόμενη μικρή αύξηση της κατοικίας στο κέντρο δεν αναμένεται να επηρεάσει τις ανάγκες σε κοινωνική υποδομή, αφού η αναμενόμενη αύξηση του πληθυσμού δεν είναι μεγάλη, ενώ το σύνολο του ιστορικού κέντρου καλύπτεται σχετικά ικανοποιητικά στις περισσότερες ανάλογες υποδομές (π.χ. σχολεία). (Εισηγητική έκθεση ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007)

Σε ό,τι αφορά τη λειτουργία της οικιστικής περιοχής, το υπό μελέτη έργο αναμένεται να βελτιώσει την ποιότητα των μετακινήσεων μέσα στην κεντρική περιοχή και, συνεπώς, με τη λειτουργία του, αναμένεται να μειωθούν σημαντικά τα

σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα το κέντρο της πόλης, καθώς και οι ανατολικές εσωτερικές κεντρικές περιοχές (περιοχή Λεωφ. Βασ. Όλγας - Βασ. Γεωργίου). Έτσι, το έργο συμβάλλει στην αποσυμφόρηση της ευρύτερης κεντρικής περιοχής, η οποία είναι αναγκαία τόσο για τη βιώσιμη ανάπτυξή της (π.χ. μείωση του κυκλοφοριακού θορύβου, μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τη διερχόμενη κυκλοφορία οχημάτων, απόδοση περισσότερου χώρου στους πεζούς κ.λπ.), όσο και για την εξυπηρέτηση των στόχων της γενικότερης πολεοδομικής οργάνωσης, όπως η υλοποίηση των ρυθμίσεων και επεμβάσεων που κρίνονται αναγκαίες για την αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου. Η επιλογή, μάλιστα, της λύσης με υποθαλάσσια διέλευση του τμήματος που διέρχεται κατά μήκος της Παλιάς Παραλίας, δεν επηρεάζει τη σχέση Πόλης - Θάλασσας, ένα από τα βασικότερα χαρακτηριστικά της αστικής μορφολογίας του ιστορικού κέντρου. Μάλιστα αναμένεται ενίσχυση αυτής της σχέσης με την αποσυμφόρηση των οριζοντίων αξόνων από τη διερχόμενη κυκλοφορία και τη μείωση του χαρακτήρα τους ως όρια - τομές στην ομαλή σύνδεση της πόλης με το υδάτινο στοιχείο, γεγονός που στην πραγματικότητα υλοποιεί το όραμα του Ε. Εμπράρ για τη σύνδεση της Πόλης με τη θάλασσα. (Εισηγητική έκθεση ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007)

2.1.2. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις:

2.1.2.α. Κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του κέντρου

Από το σύνολο των κυκλοφοριακών μελετών όπως προκύπτει και από την προσφορά του αναδόχου που αναλαμβάνει την εκτέλεση του έργου, η Υποθαλάσσια Αρτηρία Θεσσαλονίκης, συμπληρώνοντας τον περιφερειακό δακτύλιο της πόλης προς το θαλάσσιο μέτωπο με την παράκαμψη του κέντρου, διοχετεύει πάνω από 80.000 αυτοκίνητα την ημέρα από τη δυτική στην ανατολική είσοδο της πόλης και αντίστροφα.

Σύμφωνα με τους συνοπτικούς πίνακες 1, 2 και 3 όλων των κυκλοφοριακών μελετών (από το 1997 μέχρι το 2005) η μείωση της κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης (Τσιμισκή, Εγνατία, Βασιλίσσης Όλγας, κ.λπ.) ξεπερνάει το 40% σε ορισμένες δε ώρες αιχμής, π.χ. τις απογευματινές φτάνει και το 97%, (στην Βασ. Όλγας). Μετατρέπονται επομένως σε ήπιας κυκλοφορίας όλες οι βασικές αρτηρίες του κέντρου, με ότι αυτό συνεπάγεται στην κατανάλωση βενζίνης, στην μείωση

ατμοσφαιρικών ρύπων και στο κέρδος χρόνου διαδρομής, όπως αναλύεται στη συνέχεια. (Εισηγητική έκθεση ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007)

ΠΙΝΑΚΑΣ 1			
Αναμενόμενη κυκλοφοριακή φόρτιση βασικών οδικών αξόνων του κέντρου της πόλης, μετά τη λειτουργία της Αρτηρίας Διαμπερούς Κυκλοφορίας			
Οδικός άξονας	Προβλεπόμενος κυκλοφοριακός φόρτος αιχμής (ΜΕΑ/ώρα)	Μεταβολή από σημερινή κατάσταση	Παρατηρήσεις
Λεωφ. Νίκης	∅	- 100%	• Η οδός θα λειτουργεί μόνο για εξυπηρέτηση παρόδιων ιδιοκτησιών
Τσιμισκή	2.500	- 45%	• Πρωινή αιχμή • Μείωση πλάτους οδοστρώματος κατά μία λωρίδα
Εγνατία (Πλ. Δημοκρατίας → Συντριβάνι)	800 - 1.050	- 40 έως - 55%	• Απογευματινή αιχμή
Εγνατία (Συντριβάνι → Πλ. Δημοκρατίας)	1.300	- 40%	• Πρωινή αιχμή

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 (ενδεικτικός)
Υφιστάμενοι και εκτιμώμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι βασικών οδικών αξόνων και Αρτηρίας Διαμπερούς Κυκλοφορίας κατά την πρωινή αιχμή (08:00'-09:00')

Οδικός άξονας	Κυκλοφοριακός φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)		
	Υφιστάμενος	Εκτιμώμενος	Ποσοστό Μείωσης
Λεωφ. Νίκης (μετά τη Βενιζέλου)	1.850	∅	100%
Αρτηρία Διαμπερούς Κυκλοφορίας (Ανατολικά → Δυτικά)		4.900	
Αρτηρία Διαμπερούς Κυκλοφορίας (Δυτικά → Ανατολικά)		2.000	
Τσιμισκή (πριν τη Βενιζέλου)	4.600	2.750	40%
Βασ. Ολγας (πριν την Καλλιδοπούλου)	3.100	100	97%
Βασ. Ολγας (μετά την Καλλιδοπούλου)	3.100	300	90%
Εγνατία (Βενιζέλου, κατεύθυνση Πλ. Δημοκρατίας → Συντριβάνι)	1.600	900	56%

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 (ενδεικτικός)

Υφιστάμενοι και εκτιμώμενοι κυκλοφοριακοί φόρτοι βασικών οδικών αξόνων και Αρτηρίας Διαμπερούς Κυκλοφορίας κατά την απογευματινή αιχμή (14:00'-15:00')			
	Κυκλοφοριακός φόρτος (ΜΕΑ/ώρα)		
Οδικός άξονας	Υφιστάμενος	Εκτιμώμενος	Ποσοστό Μείωσης
Λεωφ. Νίκης (μετά τη Βενιζέλου)	3.100		100%
Αρτηρία Διαμπερούς Κυκλοφορίας (Ανατολικά → Δυτικά)		4.400	
Αρτηρία Διαμπερούς Κυκλοφορίας (Δυτικά → Ανατολικά)		4.450	
Τσιμισκή (πριν τη Βενιζέλου)	3.000	850	72%
Βασ. Ολγας (πριν την Καλλιδοπούλου)	3.000	500	84%
Βασ. Ολγας (μετά την Καλλιδοπούλου)	3.000	650	78%
Εγνατία (Βενιζέλου, κατεύθυνση Πλ. Δημοκρατίας → Συντριβάνι)	1.950	1.200	38%
Εγνατία (Βενιζέλου, κατεύθυνση Συντριβάνι → Πλ. Δημοκρατίας)	1.700	1.250	30%

2.1.2.β. Εξοικονόμηση χρόνου στις μετακινήσεις από και προς το κέντρο.

Τα αποτελέσματα των μετρήσεων στους χρόνους διαδρομής μέσα στην πόλη σε χαρακτηριστικές ώρες της ημέρας αναδεικνύουν το έμφραγμα στις ώρες αιχμής.

Συγκεκριμένα πρόσφατες μετρήσεις χρονολογούν τη διαδρομή Κουντουριώτη - Νίκης της τάξης των 50 λεπτών για μήκος περίπου 900μ. (Εισηγητική έκθεση ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007)

ΠΙΝΑΚΑΣ 4				
Σύγκριση χρόνων διαδρομής πριν και μετά τη λειτουργία της Αρτηρίας Διαμπερούς Κυκλοφορίας σε χαρακτηριστικές διαδρομές της πόλης				
Διαδρομή	Χρόνοι ταξιδιού (λεπτά)		Μείωση χρόνων ταξιδιού	Αιχμή
	(1)	(2)		
Βασ. Όλγας - Βασ. Γεωργίου - Τσιμισκή (από Δελφών έως Δικαστήρια)	43,0	33,0	- 23%	Πρωινή (08:00'-09:00')
Βασ. Όλγας - Μ. Αλεξάνδρου - Αρτηρία (από Δελφών έως Δικαστήρια)	-	13,3	- 70%	Πρωινή (08:00'-09:00')
Κουντουριώτου - Νίκης - Μ. Αλεξάνδρου (από Δικαστήρια έως Μ. Μπότσαρη)	12,0	-	-	Απογευματινή (14:00'-15:00')
Κουντουριώτου - Αρτηρία - Μ. Αλεξάνδρου (από Δικαστήρια έως Μ. Μπότσαρη)	-	6,0	-50%	Απογευματινή (14:00'-15:00')
Εγνατία (από Συντριβάνι έως Πλ. Δημοκρατίας)	11,0	7,5	- 32%	Πρωινή (08:00'-09:00')
Εγνατία (από Πλ. Δημοκρατίας έως Συντριβάνι)	9,5	5,0	- 47%	Απογευματινή (14:00'-15:00')
	(1) Μέγιστος χρόνος ταξιδιού στη σημερινή κατάσταση			
	(2) Μέσος χρόνος ταξιδιού με λειτουργία της νέας Αρτηρίας			

Σύμφωνα με τις μετρήσεις (βλ. πίνακα 4) οι μειώσεις χρόνου διαδρομής φτάνουν και στο 70%, με μέσο όρο το 43%, οι δε οδηγοί είναι διατεθειμένοι να δαπανήσουν μέχρι και 5,00 € και κατά μέσο όρο 2,50 € για εξοικονόμηση χρόνου διαδρομής 30 λεπτών, ενώ ακόμα και για εξοικονόμηση 10 λεπτών είναι διατεθειμένοι να δαπανήσουν 1,50 €.

2.1.2.γ. Χαρακτηριστική μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων στο κέντρο της πόλης.

Μειώνεται αισθητά η ατμοσφαιρική ρύπανση στο κέντρο της πόλης, δεδομένου ότι σε καθημερινή βάση 80.000 έως 100.000 αυτοκίνητα θα παρακάμπτουν ταχύτατα το κέντρο, χωρίς να σταματούν σε φανάρια και συχνά να εγκλωβίζονται επί ώρες. Αξίζει όμως τον κόπο να παραθέσουμε και ποσοτικά στοιχεία αυτής της μείωσης (βλέπε πίνακα 5), από τα οποία προκύπτει ότι η μείωση εκπομπών στους κρίσιμους αέριους ρύπους, CO (Μονοξείδιο του Άνθρακα), CO₂

ΠΙΝΑΚΑΣ 5					
Μείωση εκπομπών CO (Μονοξείδιο του Άνθρακα), CO ₂ (Διοξείδιο του Άνθρακα), NOX (Οξείδιο του Αζώτου), HC (Υδρογονάνθρακες) και Pb (Μόλυβδος) μεταξύ της λύσης που προωθείται και της σημερινής κατάστασης, κατά την πρωινή και την απογευματινή αιχμή της κυκλοφορίας					
Αιχμή κυκλοφορίας	Ποσοστά μείωσης εκπομπών (% επί των σημερινών τιμών)				
	CO	CO ₂	NOX	HC	Pb
Πρωινή (08:00'-09:00')	40%	37%	35%	39%	38%
Απογευματινή (14:00'-15:00')	40%	38%	35%	40%	38%

(Διοξείδιο του Άνθρακα), NOX (Οξείδιο του Αζώτου), HC (Υδρογονάνθρακες) και Pb (Μόλυβδος), κυμαίνεται από 35 έως 40%.

Επιπλέον επιτυγχάνεται:

- Καθαρισμός της «αζωϊκής» ζώνης του πυθμένα του Θερμαϊκού Κόλπου και υποβοήθηση της αποκατάστασης της υποθαλάσσιας ζωής.
- Βελτίωση των συνθηκών μέσα στις οποίες αναπτύσσεται η αστική πανίδα και χλωρίδα με την γενική μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης. (Εισηγητική έκθεση ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007)

2.1.2.δ. Εξοικονόμηση ενέργειας –σημαντική μείωση κατανάλωσης βενζίνης ημερησίως και ετησίως.

Σύμφωνα με την κυκλοφοριακή μελέτη του 1997, η οποία επιβεβαιώθηκε και από τις μελέτες που ακολούθησαν και συμπλήρωσαν την αρχική, μόνο από το ενεργειακό όφελος το έργο της Υποθαλάσσιας Αρτηρίας της Θεσσαλονίκης μπορεί να στηρίξει σημαντικό τμήμα της οικονομικής του απόδοσης. Συγκεκριμένα εκτιμάται ότι σήμερα η μείωση στην κατανάλωση βενζίνης θα είναι της τάξεως του 20% και σε απόλυτες τιμές περί τα 10 εκατ. λίτρα βενζίνης ετησίως, δηλαδή περί τα 10 εκατ. € ετησίως. Στο ποσό αυτό πρέπει να προστεθεί η εξοικονόμηση του λειτουργικού κόστους των οχημάτων.

Η παραπάνω επίπτωση αποτελεί ίσως και την πλέον θετική, μιας και τα σημεία των καιρών δημιουργούν μια τεταμένη κατάσταση που μόνο αδιάφορος δεν θα πρέπει να μας αφήνει. (Εισηγητική έκθεση ΥΠΕΧΩΔΕ, 2007)

2.2. Αρνητικές επιπτώσεις της ΥΑΘ

Εξίσου ισχυρά επιχειρήματα έχουν να επιδείξουν και ένα αρκετά μεγάλο



σύνολο πολιτών(που απαρτίζεται κυρίως από ανθρώπους με βαθιά γνώση σε τεχνικά ζητήματα και με ιδιαίτερες οικολογικές ευαισθησίες). Αμφισβητούν ανοιχτά τις θετικές συνέπειες του έργου και σκιαγραφούν την άλλη όψη του νομίσματος που έρχεται να διαπιστώσει αρκετές ελλείψεις στις μελέτες που έχουν κατατεθεί μέχρι στιγμής.

Με αποκλειστικό κριτήριο την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας της ΥΑΘ, η οποία, αν και διασχίζει την πόλη, έχει χαρακτηριστεί «εθνική οδός», σχεδιάζεται ένα πλήθος παρεμβάσεων: μονοδρομήσεις, καταργήσεις αστικών διαδρομών κλπ. Για παράδειγμα, ξεκινώντας από τα δυτικά, καταργείται ουσιαστικά η πρόσφατα κατασκευασμένη (και ευπρεπής) δυτική είσοδος στην πόλη «από Αθήνα», και αντικαθίσταται από μια αχανή έκταση σταθμών διοδίων και ορυγμάτων. Επιπλέον, όποιος έρχεται από Αθήνα, δεν θα μπορεί να στρίψει προς την πόλη για 1.250 μ., ως τα Δικαστήρια, καθώς οι τρεις υφιστάμενες αριστερές στροφές καταργούνται. Έτσι, η χρήση της ΥΑΘ, για όσους έρχονται από δυτικά, γίνεται αναγκαστική. Ταυτόχρονα, επηρεάζεται η κυκλοφορία στο κέντρο της πόλης, με τρόπο που δυσχεραίνει τη διέλευση και περιορίζει τις δυνατότητες πρόσβασης και εσωτερικών διαδρομών. Είναι χαρακτηριστικό ότι σε όλη την έκταση από Κωλέττη μέχρι Αγγελάκη, η Εγνατία-Μοναστηρίου παραμένει ο μόνος άξονας διαμπερούς κυκλοφορίας του κέντρου. Με τους όρους αυτούς, η κυκλοφοριακή συμφόρηση θα είναι δεδομένη, με συνέπειες στη λειτουργία όλης της πόλης και στο εμπόριο του ιστορικού κέντρου.

Υπάρχουν όμως και άλλα προβλήματα, όπως η εικόνα της πόλης, η αρχιτεκτονική κληρονομιά και ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Για τον εξαιρισμό του υποθαλάσσιου τμήματος προβλέπεται φουγάρο ύψους 15 μέτρων στην προβλήτα 1 του λιμανιού (ενσωματωμένο μέσα στο κτίριο διαχείρισης του έργου), και, ενδεχομένως, ένα δεύτερο στην περιοχή της παλιάς Ηλεκτρικής Εταιρείας. Ωστόσο, σε παρόμοιας φύσης και μεγέθους έργο, στο Σίδνεϋ, το ύψος του φουγάρου είναι 60 μ. και, παρ' όλα αυτά, παρατηρείται εκεί διάχυση της ρύπανσης στον αστικό χώρο. Καθώς το προβλεπόμενο ύψος των 15 μ. μοιάζει ανεπαρκές, μπορεί κανείς να φανταστεί πού θα καταλήγουν οι ρύποι 80.000 αυτοκινήτων, που θα διέρχονται καθημερινά από την ΥΑΘ. (Καλογήρου Ν.)

Προβλέπεται λειτουργία διοδίων με χειροκίνητο τρόπο, τα οποία υπολογίζονται σε 2 ευρώ για το 2012 και έχει νομοθετηθεί τιμαριθμική αναπροσαρμογή τους.

Η σύμβαση καθορίζει ότι η εταιρεία που θα εκμεταλλεύεται το έργο, επί 30 χρόνια, θα έχει τη δυνατότητα να προσβάλλει νομικά την κατασκευή άλλων έργων ή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, εφ' όσον αυτά είναι ανταγωνιστικά στη χρήση της ΥΑΘ. Αυτό σημαίνει, για παράδειγμα, ότι θα είναι νομικά προβληματική η ανάπτυξη προαστιακού σιδηροδρόμου από τον ΟΣΕ, η αύξηση των συνδέσεων των περιφερειακών λεωφόρων με το εσωτερικό δίκτυο της πόλης, η εγκατάσταση θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας ή ακόμα και η ζεύξη τού Θερμαϊκού (Αγγελοχώρι-Καλοχώρι).

Είναι χαρακτηριστικό, ότι ως σήμερα δεν υπάρχει μακέτα τού έργου στη διάθεση των φορέων και των πολιτών. Υπάρχει μια αδικαιολόγητη ασάφεια ως προς τους τρόπους επίλυσης των προβλεπόμενων προβλημάτων. Το αποτέλεσμα είναι ότι κανένας δεν ξέρει, πέραν όσων αναφέρθηκαν ήδη, πώς και πότε θα αντιμετωπιστεί το εύλογο σενάριο τού μποτιλιαρίσματος στην ανατολική έξοδο, στην Ανθέων. Πόσο θα επηρεαστεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων μπροστά από τις κατοικίες των οποίων θα διέρχεται μια «εθνική οδός» με τεράστιο φόρτο, η οποία θα δυσχεραίνει αφάνταστα την πρόσβασή τους στη θάλασσα (στο μέτωπο Ανθέων-Μ. Αλεξάνδρου-Μ. Κάλλας). Για να μην αναφερθούμε σε πλέον πολύπλοκες τεχνικές, οικονομικές και κυκλοφοριακές λεπτομέρειες.

Μπορούμε, όμως, να διατυπώσουμε κάποιες γενικότερες παρατηρήσεις. Η Θεσσαλονίκη είναι μια πυκνοδομημένη (και στο ιστορικό της κέντρο) πόλη, με μεγάλο κυκλοφοριακό πρόβλημα και θα έπρεπε ο σχεδιασμός νέων έργων και παρεμβάσεων να καθορίζεται από μια στόχευση για μείωση στη χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων και αύξηση της χρήσης μέσω μαζικής μεταφοράς από τους πολίτες. Η κατασκευή της ΥΑΘ λειτουργεί στην εντελώς αντίθετη κατεύθυνση: ενθαρρύνει τη χρήση τού ΙΧ, κάτι που αποτελεί ουσιώδη προϋπόθεση για την οικονομική επιβίωση του έργου, ενώ απομακρύνει την πιθανότητα για άλλα, «ανταγωνιστικά», έργα. Αλλά, η ενθάρρυνση της κίνησης του ΙΧ μέσα στις πόλεις είναι μονόδρομος για το... μποτιλιάρισμα, όσες καινούριες αρτηρίες κι αν κατασκευαστούν. Ειδικά όταν οι νέες

αρτηρίες απολήγουν στις παλιές, τις ήδη υπερφορτωμένες.

Για τους ιδιοκτήτες και τους κατοίκους τής Λεωφόρου Νίκης, η ΥΑΘ σημαίνει αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και των ιδιοκτησιών τους. Για άλλους, πέραν τού Μακεδονία Παλλάς, μοιάζει εφιαλτική υποβάθμιση. Όπως και για την Καλαμαριά, η οποία θα δέχεται στους δρόμους της το πρόσθετο κυκλοφοριακό βάρος. Οι υπόλοιποι θα πρέπει να αξιολογήσουμε τι αξία έχουν 60 στρέμματα χαρακτηρισμένων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου (30 δυτικά και 30 ανατολικά – σχεδόν το 10% όσων διαθέτει η Θεσσαλονίκη), τα οποία θα μετατραπούν σε άσφαλτο, μειώνοντας ακόμα περισσότερο την αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο. Τι αξία έχουν για εμάς η αισθητική υποβάθμιση της δυτικής εισόδου και η ουσιαστική απαγόρευση της πρόσβασης στη Νέα Παραλία (ηχοπετάσματα, πεζογέφυρες). Η



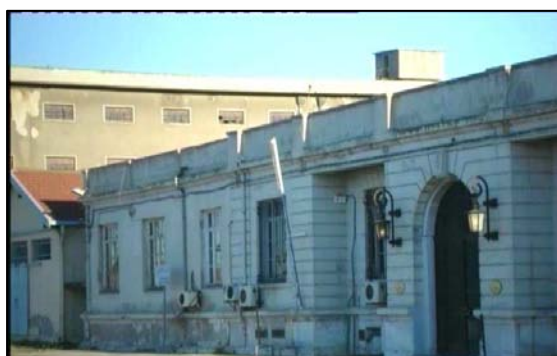
Χάρτης 3. Περιοχή Μακεδονία Παλλάς

δραματική αλλοίωση ενός χώρου συνάντησης και πολιτισμού, όπως το λιμάνι. Η πιθανότητα ένταξης στο αστικό τοπίο ενός ή δύο πανύψηλων φουγάρων. Κι όλα αυτά, συν το μεγάλο οικονομικό κόστος, μόνο και μόνο για να μεταφερθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Παλιάς Παραλίας λίγο παραπέρα, στη Νέα Παραλία!



Συγκεκριμένα στο νοτιοανατολικό όριο η αρτηρία εκβάλλει στην περιοχή του ξενοδοχείου «Μακεδονία - Παλάς» στη Λεωφόρο Μεγάλου Αλεξάνδρου η οποία αμφιδρομείται, διαπλατύνεται σε 8 και τοπικά σε 9 λωρίδες κυκλοφορίας, καταλαμβάνοντας μεγάλο μέρος του πρασίνου της παραλίας και διαχωρίζεται με μόνιμα διαφράγματα - ηχοπετάσματα που αποκρύπτουν τη θάλασσα, αποκτά δηλαδή ουσιαστικά χαρακτήρα αυτοκινητόδρομου. Επίσης αμφιδρομείται η ήδη συμφορημένη οδός Ανθέων. Ένα άλλο σκέλος της αρτηρίας στρέφεται προς το πεδίο του Άρεως καταστρέφοντας ένα σημαντικό χώρο πρασίνου. Δεν χρειάζεται να είναι κανείς ειδικός για να αντιληφθεί ότι θα προκύψει μια συνολική υποβάθμιση της ευρύτερης περιοχής της νέας παραλίας. Αυτή πέρα από τον κυκλοφοριακό φόρτο, το θόρυβο, τη ρύπανση, τις αναγκαίες ουρές αναμονής στους σταθμούς διοδίων και τις προβληματικές στροφές προς τα αριστερά, θα προέλθει και από μια πλήρη αποκοπή του παραθαλάσσιου χώρου πρασίνου, άθλησης και αναψυχής που θα απομείνει, καθώς οι πεζοί θα έχουν προσπέλαση προς αυτόν μόνο από τρεις προβλεπόμενες πεζογέφυρες. (Καλογήρου Ν.,2007)

Αντίστοιχα προβλήματα θα δημιουργηθούν στο βορειοδυτικό άκρο όπου η αρτηρία συνδέεται με τις οδούς Κουντουριώτη και Πολυτεχνείου οι οποίες διακόπτονται πλήρως στα σημεία αυτά οδηγώντας όλη την υπόλοιπη κίνηση στην ήδη εξαιρετικά συμφορημένη πλατεία Δημοκρατίας (Βαρδάρι). Η προτεινόμενη λύση θα καταστρέψει σε μεγάλο βαθμό το χώρο του κεντρικού Λιμένα καταλαμβάνοντας



Προτεινόμενα κότεσφοριστεύ κτίρια

μεγάλους ανοιχτούς χώρους και οδηγώντας στην κατεδάφιση ιστορικών αποθηκών και ακόμη τριών πρόσφατα ανακαινισμένων κτιρίων στα Λαδάδικα έξω από την περίφραξη του λιμανιού. Έτσι υποβαθμίζεται συνολικά μια ιστορική περιοχή, ακριβώς στο σημείο όπου απολήγει ο δυτικός αρχαιολογικός περίπατος, ο οποίος παρά τις συνεχείς εξαγγελίες ουδέποτε προχώρησε σε φάση εφαρμογής, ενώ χάνεται μια ακόμη ευκαιρία για τη οργανική ένταξη αυτής της περιοχής (Βαρδάρι, Λαδάδικα,

Λιμάνι) στους ζωντανούς χώρους του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης. Πέρα από τις παραπάνω άμεσα ορατές συνέπειες αναμένονται και πολλές σημαντικές επιπτώσεις οι οποίες παραμένουν αδιευκρίνιστες, καθώς η τελική μελέτη ενός τόσο σημαντικού έργου θα συνταχθεί από τον ανάδοχο με γνώμονα προφανώς όχι τη βέλτιστη για την πόλη, αλλά την πιο συμφέρουσα για τον ίδιο λύση.(Βιβιάνα Μεταλληνού,2007)

Ένας ακόμη θανάσιμος κίνδυνος παραμονεύει και στο θαλάσσιο χώρο του όρμου του Θερμαϊκού, ο οποίος θα επιβαρυνθεί άμεσα με ενδεχόμενες σημαντικές συνέπειες που ίσως οδηγήσουν σε ειδικούς κανόνες πλευσης για να προστατευτεί η οροφή της σήραγγας, χωρίς να αποκλείονται ακόμη μονιμότερες επιπτώσεις από τη διατάραξη του εδάφους και της άμμου του πυθμένα και την ανάγκη δημιουργίας αντλιοστασίων απορροών της σήραγγας κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας για την απαγωγή υδάτων και άλλων υγρών ρύπων. Σε περίπτωση σοβαρών ατυχημάτων η φυσικών καταστροφών δεν είναι βέβαιο ότι εξασφαλίζονται επαρκείς έξοδοι διαφυγής προς το χερσαίο χώρο.

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι τα πολλαπλά αυτά μειονεκτήματα θα μπορούσαν να αμβλυνθούν εάν τουλάχιστον αντισταθμίζονταν από σημαντικά πλεονεκτήματα. Οι υπέρμαχοι του έργου υποστηρίζουν ότι θα αποσυμφορηθεί σημαντικά το κέντρο της πόλης από την εκτροπή της διερχόμενης κυκλοφορίας. Στην πραγματικότητα οι εκτιμήσεις του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης ανεβάζουν το ποσοστό των διαμπερών κινήσεων μόλις στο 25% του συνόλου. Με δεδομένη την επιδείνωση της κυκλοφορίας στα άκρα του κέντρου από τις

προτεινόμενες ρυθμίσεις (στη νέα παραλία, την Βασιλέως Γεωργίου, τη Λεωφόρο Στρατού, το Βαρδάρη, την Κουντουριώτη και την Πολυτεχνείου), καθώς και με την αναμενόμενη αύξηση και ενθάρρυνση της κυκλοφορίας δεν αναμένεται ουσιαστική αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής. Η προτεινόμενη πεζοδρόμηση της παραλιακής λεωφόρου Νίκης και η μείωση του πλάτους της Τσιμισκή είναι προβληματικής λειτουργικότητας και εξυπηρετούν κυρίως την επιθυμία του αναδόχου να οδηγήσει υποχρεωτικά τους οδηγούς στην υποθαλάσσια αρτηρία πληρώνοντας το ακριβό αντίτιμο των διοδίων, ή να υποστούν μεγάλη ταλαιπωρία σε περίπτωση επιλογής της επίγειας οδού. Με δεδομένη όμως την εκβολή της διαμπερούς αρτηρίας πέρα από τα όρια της κεντρικής περιοχής θα οδηγηθούμε σε ένα ανεξέλεγκτο καθεστώς παλινδρομήσεων και μεγάλων διαδρομών που συνεπάγονται μεταξύ άλλων και περαιτέρω αύξηση των ρύπων. Οι εναλλακτικές απόψεις που διατυπώθηκαν για επιμήκυνση της αρτηρίας προς την Καλαμαριά πέρα από την αύξηση της δαπάνης και των διοδίων θα οδηγήσουν σε αντίστοιχα ανυπέρβλητα προβλήματα και σε άλλα σημεία της πόλης χωρίς να δώσουν καλύτερη συνολική λύση στο κυκλοφοριακό.

2.3. Θαλάσσιες ζεύξεις- Παραδείγματα από τη διεθνή εμπειρία

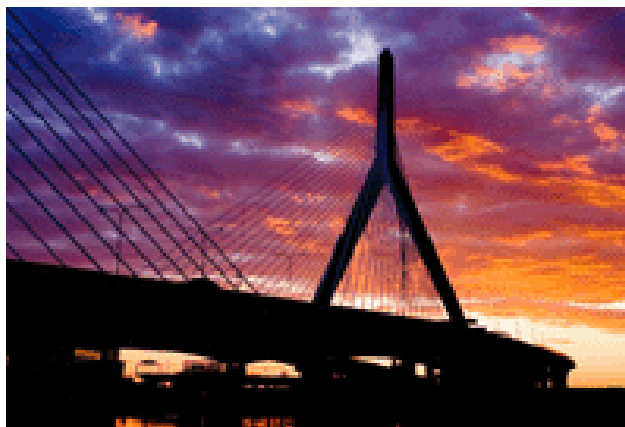
2.3.1. Το «μεγάλο αυλάκι» (Big Dig) στη Βοστώνη

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 εταιρία 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.

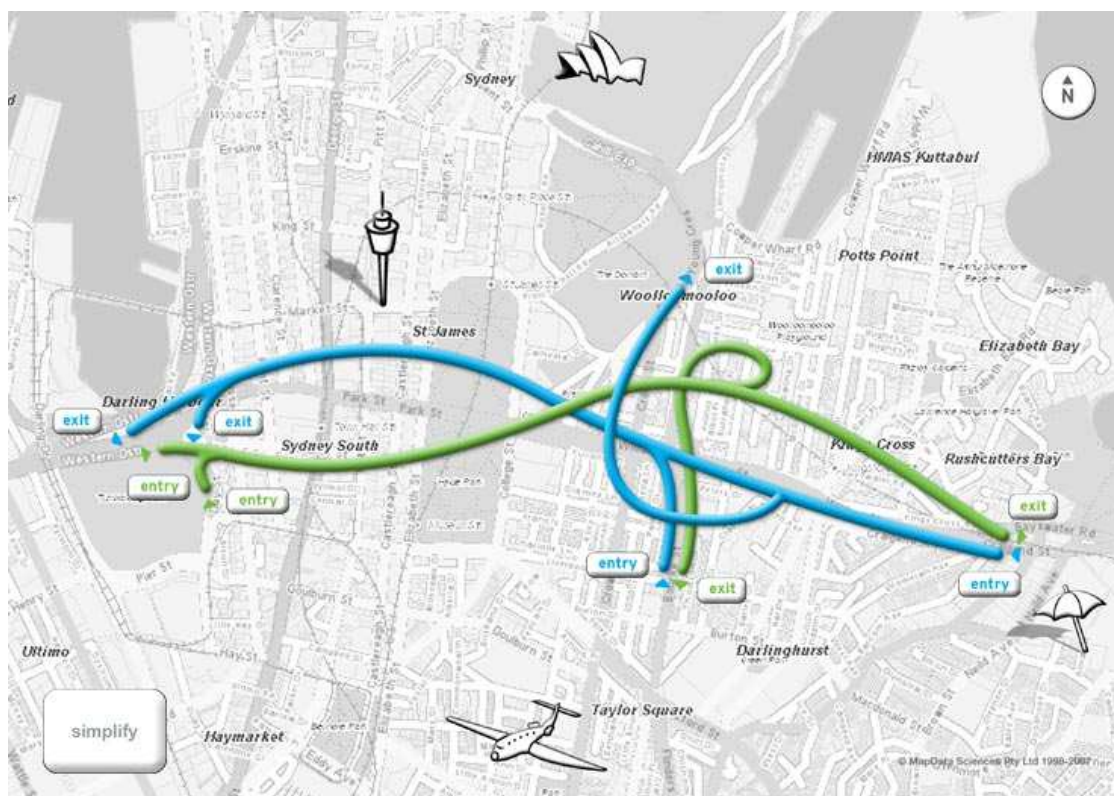
Για πληρέστερη ενημέρωση ελέγξτε την ηλεκτρονική διεύθυνση:
www.masspike.com/bigdig/index.htm



2.3.2. Η σήραγγα που διασχίζει (Cross City Tunnel) το Σίδνεϋ

Η σήραγγα που διασχίζει την πόλη του Σίδνεϋ 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 Σίδνεϋ ξεκίνησαν τον Ιανουάριο του 2003, ενώ τα εγκαίνια έλαβαν χώρα τον Αύγουστο του 2005.



Χάρτης 4. Cross-city Tunnel στο Σίντνεϊ

Πηγή χάρτη:

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

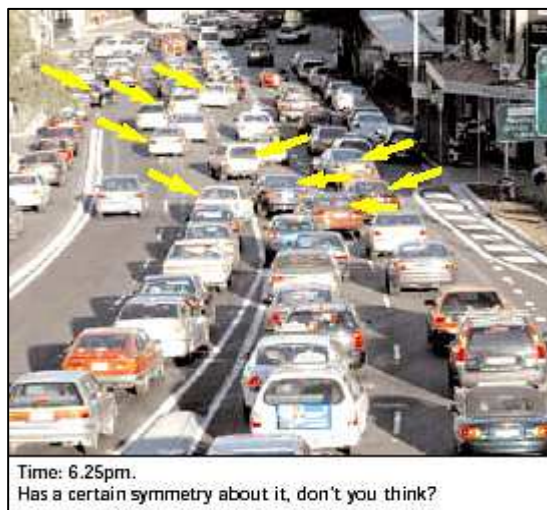
Τον τελευταίο χρόνο της λειτουργίας της, η αναμενόμενη σε αντίθεση με την πραγματική χρήση της σήραγγας έχει αποτελέσει αντικείμενο σύγκρουσης. Ο αριθμός των οχημάτων που περνούν από τη σήραγγα έχει συζητηθεί σε μεγάλο βαθμό από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης (ΜΜΕ), καθώς επίσης και οι αποκλίσεις που σημειώνονται μεταξύ του αριθμού των διαδρομών που πραγματοποιούνται σε καθημερινή βάση από τον αναμενόμενο αριθμό που εμφανιζόταν στις οικονομικές εκτιμήσεις. Η εταιρία 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 εταιρία 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 Σίδνεϋ 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 Σίδνεϋ στο Harbour Crossings.

Ανησυχία για τα απαγοόμενα καυσαέρια της σήραγγας: Σήμερα, ο εξαιρετισμός 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, UTC. Wikimedia Foundation, Inc. 28 Jan 2007

<http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Cross_City_Tunnel&oldid=100857376>.

Αναλυτικές πληροφορίες είναι διαθέσιμες στον επίσημο ιστότοπο της σήραγγας

<http://www.crosscity.com>

Κεφάλαιο 3. Τεχνητά νησιά

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί θα κάνουμε αναφορά σε κάποιους τεχνικούς όρους, που είναι απαραίτητο να γνωρίζουμε πριν περάσουμε στην υποβολή των εναλλακτικών προτάσεων. Συγκεκριμένα και οι δύο προτάσεις συμπεριλαμβάνουν στα μέτρα που υιοθετούν, τη δημιουργία τεχνητών νησιών με ποικιλία χρήσεων. Τι είναι όμως το τεχνητό νησί;

Η εξέλιξη της τεχνολογίας έχει δώσει στον άνθρωπο μια σειρά εργαλείων που καθιστούν σχεδόν οποιοδήποτε προϊόν φαντασίας πραγματικότητα. Κάπως έτσι προέκυψαν και τα τεχνητά νησιά. Σαν τον πλέον δόκιμο ορισμό θα λέγαμε πως είναι τα νησιά των οποίων η δημιουργία είναι άμεσο αποτέλεσμα ανθρώπινης επέμβασης. Υπάρχουν τρεις μέθοδοι κατασκευής τεχνητών νησιών:

- **Διεκδίκηση γης** (land reclamation) δηλαδή θεωρείται τόσο η εκ του μηδενός κατασκευή στεριάς, όσο και η εκμετάλλευση φυσικής έξαρσης του υποβάθρου (ύφαλοι, ατόλες, μικρά νησιά, συμπλέγματα νησιών). Μια ειδική περίπτωση διεκδίκησης γης είναι τα polder δηλαδή περιοχές που περιφράχθηκαν και στη συνέχεια αφαιρέθηκε το υδάτινο στοιχείο.
- **Απομόνωση γης** θεωρούμε την περίπτωση όπου ένα κομμάτι στεριάς με παρεμβολή νερού μετατρέπεται σε νησί. Διακρίνουμε δύο περιπτώσεις: το πλημμύρισμα μιας περιοχής που αφήνει την κορυφή κάποιου λόφου έξω από το νερό και την αποκοπή που γίνεται με σκάψιμο ενός καναλιού.
- **Δημιουργία επιπλευσών κατασκευών** είναι οι κατασκευές όπου πλέουν στο νερό χωρίς θεμελίωση.

Η διεθνής βιβλιογραφία είναι γεμάτη από παραδείγματα τεχνητών νησιών, τα οποία άλλαξαν ριζικά την εικόνα της ευρύτερης περιοχής. Ορισμένες περιπτώσεις που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον μιας και με μια πιο αφαιρετική προσέγγιση θα μπορούσε να υιοθετηθεί και από την περίπτωση της Θεσσαλονίκης. Τα παραδείγματα αφορούν διάφορες χρήσεις με περισσότερη έμφαση στην αναψυχή και

στις μεταφορές-συγκοινωνίες.



Τεχνολογικά θαύματα στο Ντουμπάϊ

3.1. Πλωτό οχυρό των Αζτέκων

Ήδη από το 1325 οι Αζτέκοι είχαν δημιουργήσει ένα τεχνητό νησί προκειμένου να κατασκευάσουν την απομονωμένη πρωτεύουσα της αυτοκρατορίας τους, την οποία ονόμασαν Τενοτστίτλαν. Η πόλη άρχισε να χτίζεται πάνω στην ήδη υπάρχουσα νησίδα της μεγαλύτερης λίμνης της πεδιάδας του Μεξικού, Τεξκόκο. Στη συνέχεια επεκτάθηκε τόσο ώστε να χωράει περίπου 200.000 κατοίκους. Θεωρήθηκε μία από τις μεγαλύτερες πόλεις της εποχής και συνδεόταν με την ξηρά με δρόμους μέσα στο νερό που κατέληγαν σε γέφυρες τις οποίες οι κάτοικοι μπορούσαν να απομακρύνουν σε περίπτωση επίθεσης.



Ολόκληρη η πόλη είχε κανάλια και έτσι βασικό μεταφορικό μέσο ήταν το κανό. Τα σπαρτά της πόλης φυτεύονταν στα «τσινάμπα», παρτέρια που κατασκεύαζαν οι ντόπιοι μέσα στο νερό, οριοθετώντας ένα μέρος του πυθμένα της λίμνης με καλάμια, το οποίο στη συνέχεια γέμιζαν με χώμα ως την επιφάνεια.

Η υπερσύγχρονη για την εποχή κατασκευή καταστράφηκε το 1521 από τους ισπανούς κατακτητές. Πάνω στα χαλάσματα της Τενοτστίτλαν ανηγέρθη η Πόλη του Μεξικού, η οποία αντιμετώπισε προβλήματα λόγω αλληπάλληλων πλημμυρών. Αυτό οδήγησε, τέλος, στην αποστράγγιση της λίμνης.



3.2. Northerly Island

Το 1909, οι Daniel J. Burnham και Edward Bennet, ολοκλήρωσαν το Σχέδιο του Chicago, μια πρόταση που αφορούσε στο σύνολο της πόλης, και περιελάμβανε μια σειρά τεσσάρων νησιών κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου. Σκοπός ήταν αυτά να λειτουργήσουν σαν υποδοχή για όσους εισέρχονταν στην πόλη από τη θάλασσα, αλλά και να παρέχουν στους κατοίκους χώρους αναψυχής. Το αρχικό σχέδιο περιλάμβανε λίμνες, λιμάνια, παραλίες, ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου, που θα παρείχαν θέα στο τοπίο της λίμνης και της πόλης.



Κατά τη διάρκεια καθυστερήσεων λόγω της οικονομικής κρίσης, και αργότερα λόγω του 2^{ου} παγκόσμιου πολέμου, μόνο το ένα νησί άρχισε να κατασκευάζεται τμηματικά, το Northerly Island. Παράλληλα, όμως αποφασίστηκε μια μεγάλη αλλαγή στα σχέδια, για να χρησιμοποιηθεί το νησί με έναν τρόπο που οι σχεδιαστές του δεν μπορούσαν να φανταστούν. Η πρώτη πτήση με αεροπλάνο, των αδερφών Ράιτ, είχε γίνει λίγα μόλις χρόνια πριν την ολοκλήρωση των σχεδίων, όμως, με το πέρασμα των χρόνων, το αεροδρόμιο έγινε μια εγκατάσταση απαραίτητη για κάθε πόλη. Η πόλη του Σικάγο αποφάσισε να χρησιμοποιήσει το νησί για αεροδρόμιο. Η απόφαση φαίνεται να βρήκε σύμφωνο τον Bennet, που θεώρησε την τοποθεσία, πολύ βολική σε σχέση με το κέντρο της πόλης.

Ύστερα από πολλές αποφάσεις και ανακλήσεις, σχετικά με διάφορα κτίρια που προγραμματίστηκαν κατά καιρούς να χτιστούν, το 1947 άνοιξε στο νησί ένα αεροδρόμιο με το όνομα Meigs Field, μια κατασκευή που συντέλεσε αποφασιστικά στην επέκταση του νησιού, αφού τα αεροπλάνα, μετά τον πόλεμο, είχαν αλλάξει πολύ σε μέγεθος.

Το συμβόλαιο του αεροδρομίου έληξε το 1996. μετά από σφοδρές διαμάχες σε σχέση με το αν θα έπρεπε να συνεχίσει να λειτουργεί ή όχι, και ενώ μια από τις πλευρές δε φαίνεται να παρουσίασε τίποτα παραπάνω από συναισθηματικά

επιχειρήματα, το Northerly Island δόθηκε πάλι στο κοινό. Φιλοξενεί πλέον συναυλίες, ένα μουσείο μια μικρή παραλία, μονοπάτια για περπάτημα, χώρους πρασίνου και αν η πόλη του Σικάγου αναλάβει τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2016, το νησί θα παίζει σημαντικό ρόλο στους αγώνες κωπηλασίας.



3.3. Το νησί Notre-Dame

Το νησί Notre-Dame βρίσκεται στο Μόντρεαλ του Καναδά. Είναι πλέον ένα από τα 243 νησιά που αποτελούν το αρχιπέλαγος Hochelaga, ένα ευρύ σύμπλεγμα νησιών στον ποταμό Saint Lawrence. Μαζί με το φυσικό



άποψη του νησιού

νησί Saint Helen, που βρίσκεται σε μικρή απόσταση, αποτελούν το πάρκο Jean-Drapeau.

Το Ile Notre-Dame κατασκευάστηκε από το υλικό εκσκαφής του μετρό του Μόντρεαλ από το 1963 μέχρι το 1967. χρησιμοποιήθηκε για την EXPO του 1967, για την οποία χτίστηκαν πολλά ενδιαφέροντα κτίρια στο νησί. Τα περισσότερα από αυτά κατεδαφίστηκαν, για να πάρουν τη θέση τους οι εγκαταστάσεις της κωπηλασίας, για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1976. από τη δημιουργία του και μετά, η πόλη του Μόντρεαλ σταδιακά φύτεψε διάφορα σημεία του νησιού, αλλά η σημαντικότερη κίνηση προς αυτήν την κατεύθυνση ήταν η διοργάνωση του διαγωνισμού Floralties Internationales, το 1980, όπου συγκεντρώθηκαν σπάνια φυτά από όλο τον κόσμο.



EXPO 1967 υπό κατασκευή

Το νησί συνεχίζει να αποτελεί δημοφιλή προορισμό για τους κατοίκους, αλλά και τους τουρίστες. Το καλοκαίρι χρησιμοποιείται η παραλία και τα κανάλια του για διάφορες δραστηριότητες, όπως κολύμπι, κανό-καγιάκ, και windsurf. Δεκάδες χιλιόμετρα πιθανών διαδρομών σε όμορφο τοπίο ενδείκνυται για περπάτημα και σκέψη. Το χειμώνα, τα σημεία όπου τα νερά παγώνουν, χρησιμοποιούνται για παγοπέδιλα και όταν η επιφάνεια του νησιού καλύπτεται από χιόνι, χρησιμοποιείται για cross-country ski. Κατά τη διάρκεια όλης της χρονιάς λειτουργεί ένα καζίνο και τέλος μια φορά το χρόνο διοργανώνεται εκεί η Φόρμουλα 1 του Καναδικού Grand Prix.



κτίρια στα πλαίσια της EXPO 1967

3.4. Το νησί Neeltje-jans

Το Neeltje-jans στην επαρχία Zeeland της Ολλανδίας και πάνω ακριβώς στο όριο της βόρειας θάλασσας, φτιάχτηκε για να βοηθήσει στην κατασκευή του Oosterscheldedam ενός φράγματος που προσπαθεί να περιορίσει τα ορμητικά νερά της



θάλασσας σε περίπτωση καταιγίδας. Στο νησί υπάρχει μια επιγραφή με τα λόγια «εδώ η παλίρροια ελέγχεται από τον άνεμο, το φεγγάρι και εμάς τους ανθρώπους».¹

Μετά το τέλος των εργασιών, στο νησί διαμορφώθηκε ένα εκπαιδευτικό πάρκο, με θέμα τη διαχείριση υδάτων στην Ολλανδία. Οι δραστηριότητες μέσα και έξω από τα δύο περίπτερα, που σχεδίασαν οι NOX και ο Oosterhuis, περιλαμβάνουν ενυδρείο, εκθέσεις, βίντεο και παιχνίδια.



¹ Wikipedia contributors, "Oosterscheldekering", Wikipedia, The free encyclopedia

3.5. Peanut Island

Το Peanut Island είναι ένας μεγάλος αμμόλοφος στο Palm Beach της Καλιφόρνιας, που δημιουργήθηκε από τις εργασίες που έγιναν στο βυθό το 1918, για τη διαμόρφωση του θαλάσσιου μετώπου της περιοχής.

Αρχικά ονομάστηκε Inlet island, λόγω της προέλευσης της άμμου, και αργότερα μετονομάστηκε σε Peanut Island, λόγω μιας επιχείρησης μεταφοράς φυστικέλαιου, που όμως χρεοκόπησε το 1946. Λίγο μετά την εκλογή του Τζ.Φ.Κέννεντυ στο αξίωμα του προέδρου των ΗΠΑ, κατασκευάστηκε στο νησί ένα μυστικό καταφύγιο αφού ο Κέννεντυ συχνά περνούσε το χειμώνα στο Palm Beach.

Μια μεγάλη ανακαίνιση, το 2005, είχε σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία του Πάρκου του Peanut Island, και όλο το νησί να αποκτήσει χαρακτήρα αναψυχής. Απευθύνεται σε ιστιοπλόους, ως αγκυροβόλι που προσφέρει όλες τις απαιτούμενες υπηρεσίες, αλλά και σε κατασκηνωτές, αφού υπάρχει οργανωμένο κάμπινγκ. Επίσης, λόγω της δημιουργίας ενός τεχνητού υφάλου, παράλληλα με την κατασκευή του νησιού, ο βυθός ενδείκνυται για καταδύσεις, αφού παρουσιάζει μια άκρως ενδιαφέρουσα θαλάσσια ζωή.



άποψη του νησιού

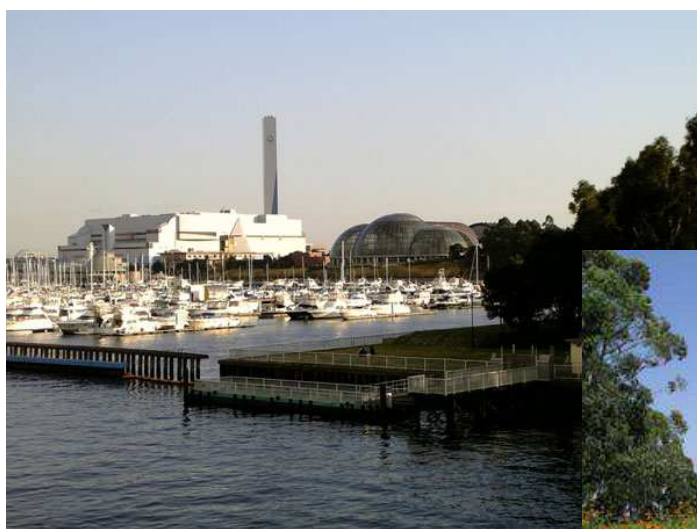
3.6. Το νησί Yume no Shima (Dream Island)

Η βιομηχανική περιοχή Koto, που συνορεύει με το λιμάνι του Τόκιο, είναι γεμάτη με αποθήκες και ουρές από φορτηγά. Εκεί βρίσκεται η Yume no Shima, ένα τεχνητό νησί φτιαγμένο από σκουπίδια. Το 'Νησί του Ονείρου' φαίνεται ότι αποτελεί ευφημισμό.

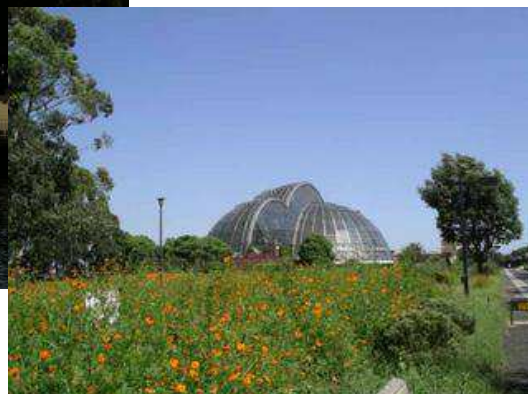
Η κατασκευή του νησιού άρχισε το 1939, με σκοπό να παραλάβει ένα αεροδρόμιο. Οικονομικές δυσκολίες όμως, λόγω του πολέμου, σταμάτησαν την κατασκευή μετά από δύο χρόνια. Στη συνέχεια το νησί έγινε δημοφιλής προορισμός ως παραλία για κολύμπι.

Στη δεκαετία του 1950, η πόλη του Τόκιο, που είχε έντονο πρόβλημα με τη διαχείριση των απορριμμάτων, αποφάσισε να του αλλάξει χρήση. Από το 1957 όμως και μετά από σοβαρά υγειονομικά προβλήματα, όπως οι μεγάλοι πληθυσμοί από μύγες που συγκεντρώνονταν στο νησί πριν εξαπλωθούν στην υπόλοιπη πόλη, το νησί ξανάνοιξε για το κοινό, αυτή τη φορά σαν πάρκο αναψυχής.

Σήμερα, καλυμμένο από ένα στρώμα εδάφους, το νησί φιλοξενεί μεγάλο αριθμό δέντρων, κυρίως ευκαλύπτους, αλλά και μια ποικιλία από τη χλωρίδα των γειτονικών περιοχών, οργανωμένη σε θεματικά κτίρια. Μεγάλη εντύπωση δημιουργεί και ένα γυάλινο κτίριο το οποίο χρησιμοποιείται ως θερμοκήπιο, εκμεταλλευόμενο το βιοαέριο που εκλύεται από τις υποκείμενες μάζες των σκουπιδιών, για την αύξηση της εσωτερικής θερμοκρασίας. Χρησιμοποιείται ακόμη για περπάτημα, εκδρομές και ηλιοθεραπεία αφού προσφέρει την απαραίτητη αντίθεση με την γύρω περιοχή.



Συνδέεται με την στεριά με μια γέφυρα, ενώ ανάμεσα στο νησί και στη στεριά, υπάρχει μια μαρίνα για σκάφη.



Κεφάλαιο 4. Εναλλακτικές προτάσεις

Όπως γίνεται αμέσως κατανοητό η μελέτη της υποθαλάσσιας αρτηρίας νοσεί και προβάλλει ημίμετρα και όχι οριστικές λύσεις στο μεγάλο πρόβλημα της Θεσσαλονίκης, το κυκλοφοριακό. Σε αυτό το σημείο θα ήταν εύλογο να αναζητήσουμε νέες προτάσεις που είτε συμπληρωματικά, είτε αυτόνομα θα έδιναν ένα τέλος στην απύθμενη ταλαιπωρία των θεσσαλονικέων. Μια λύση που θα αλλάξει τη φυσιογνωμία της πόλης και θα ανοίξει νέους ορίζοντες χωροταξικού και αστικού σχεδιασμού.

4.1. Πρόταση για μια βιώσιμη, πολυχρηστική ολοκλήρωση της θαλάσσιας παράκαμψης της Θεσσαλονίκης

Μια από τις προτάσεις που παρατίθενται είναι και η πρόταση που κατέθεσε η άμισθη ομάδα εργασίας που συστάθηκε με πρωτοβουλία της Νομαρχίας Θεσσαλονίκης σε συνεργασία με το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης και έμπειρους τεχνικούς-κατασκευαστές και ανέλαβε τη διερεύνηση δεδομένων της υφιστάμενης μελέτης του έργου της υποθαλάσσιας αρτηρίας. Μέλη της επιστημονικής ομάδας είναι οι παρακάτω:

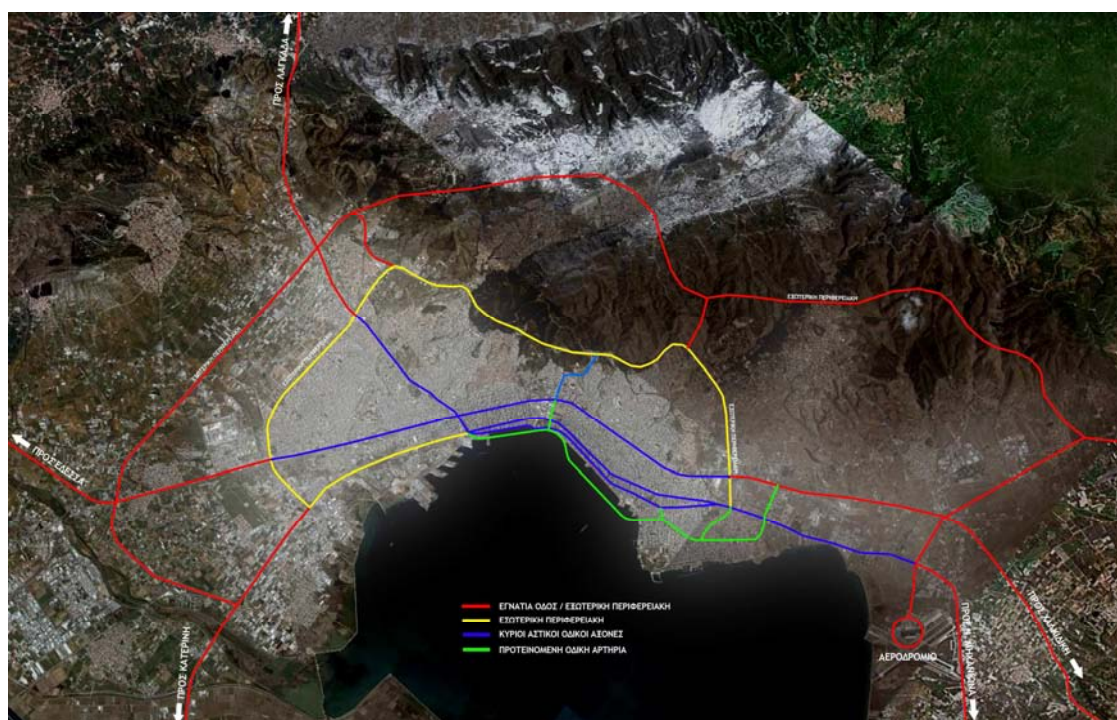
- ΝΙΚΟΣ ΚΑΛΟΓΗΡΟΥ, καθηγητής Τμ. Αρχιτεκτόνων Π.Σ. Α.Π.Θ., Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος, επιστημονικός υπεύθυνος της ομάδας
- ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ, Καθηγητής Π.Σ. Α.Π.Θ., Πολιτικός Μηχανικός
- ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ ΚΟΥΤΙΤΑΣ, Καθηγητής Π.Σ. Α.Π.Θ., Πολιτικός Μηχανικός
- ΜΙΧΑΛΗΣ ΣΑΛΠΙΣΤΗΣ, Διαχειριστής Ναυταθλητικών Εγκαταστάσεων
- ΝΙΚΟΣ ΧΑΤΖΗΘΕΟΔΟΣΙΟΥ, Διπλωματούχος Πολιτικός Μηχανικός-Κατασκευαστής, Σύμβουλος αναπτυξιακού σχεδιασμού και διαχείρισης έργων.

Μετά την επισήμανση των κυριότερων προβλημάτων η ομάδα εργασίας ανέλαβε να διερευνήσει τη δυνατότητα βελτιώσεων και της ενδεχόμενης επέκτασης του προγραμματισμένου έργου, ώστε να αποφεύγονται, στο μέτρο του δυνατού, τα προβλήματα που υπάρχουν, ενώ θα εξασφαλίζεται μία ήπια και βιώσιμη λύση στο πρόβλημα της παράκαμψης του ευρύτερου κέντρου της Θεσσαλονίκης.

Η προτεινόμενη λύση προσπαθεί να αξιοποιήσει με θετικό τρόπο την ευνοϊκή συγκυρία της θεσμικής παραχώρησης του έργου με νόμο σε ανάδοχο, που εξασφαλίζει τη βεβαιότητα άμεσης υλοποίησης. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η βελτίωση σε ορισμένα σημεία της υφιστάμενης μελέτης χωρίς να ανατραπεί η γενική χάραξη και η λογική της. Οι αλλαγές γίνονται στην κατεύθυνση της δυνατότητας άμεσης ή μελλοντικής συνέχισης του έργου κατά φάσεις, που θα οδηγήσει στην εξασφάλιση της λειτουργικότητας και της βιωσιμότητάς του.

Συγκεκριμένα προτείνονται βελτιώσεις στην περιοχή της εισόδου με μικρή μετακίνηση της αρτηρίας προς τη θάλασσα, για την αποτελεσματικότερη προστασία των κτιρίων του λιμανιού και τη διευθέτηση της εισόδου της υποθαλάσσιας. Αντίστοιχα, μεταβάλλεται η σύνδεση στην έξοδο με την προοπτική της άμεσης ή μελλοντικής συνέχισης. Η μετακίνηση της αρτηρίας έξω από το κρηπίδωμα έχει το μεγάλο πλεονέκτημα να μην υπάρχουν οχλήσεις κατά τη διάρκεια κατασκευής στον πεζόδρομο της παραλίας ανατολικά του Λευκού Πύργου, σε μία περιοχή που έχουν ήδη εκτελεστεί έργα διαμόρφωσης και να αποφευχθούν σοβαρές εμπλοκές και αναγκαίες τροποποιήσεις στο υφιστάμενο δίκτυο του κεντρικού συλλεκτήριου αποχετευτικού αγωγού (κεντρικό φρεάτιο στην περιοχή του Βασιλικού θεάτρου) και στον αγωγό φυσικού αερίου (φάση Α').

Το καινοτόμο στοιχείο της νέας πρότασης είναι η διερεύνηση της δυνατότητας ολοκλήρωσης του έργου με επέκταση προς τα νοτιοανατολικά, που θα έχει τη μορφή μίας χαμηλής πλωτής λεωφόρου στη συνέχεια της υποθαλάσσιας αρτηρίας. Η πλωτή λεωφόρος σε μεγάλη απόσταση (350μ.) από την ακτή αποτελεί μια ήπια και βιώσιμη λύση αισθητικά και περιβαλλοντικά αποδεκτή που έχει σημαντικά πλεονεκτήματα. Καταρχήν είναι ένα έργο με αντιστρεπτό και ανοικτό χαρακτήρα που έχει δυνατότητες επεκτασιμότητας. Ξεκινά από το σημείο ανάδυσης σε πλατεία-νησί στο ύψος του ξενοδοχείου «Μακεδονία Παλάς» και καταλήγει με τοξωτή γέφυρα επί πλωτών βάθρων μετά το Μέγαρο Μουσικής στην Καλαμαριά στο ύψος της οδού Καπετάν Γκόνη χωρίς να θίξει τη φυσική ακτογραμμή και το ιστορικό βυθισμένο λιμάνι το «Κελλάριον» που διατηρείται στο σημείο αυτό (φάση Β').



Χάρτης 5. Πρόταση πλωτής αρτηρίας

Λειτουργικά η προσθήκη του πλωτού τμήματος συνδυάζεται με σύνθετο υπόγειο κόμβο στην απόληξη της υποθαλάσσιας αρτηρίας, στην περιοχή της Ηλεκτρικής Εταιρείας, που εξασφαλίζει με πολλαπλούς ανεξάρτητους αναδυόμενους κλάδους συνδέσεις με όλες τις σημαντικές γειτονικές αρτηρίες (Μ. Αλεξάνδρου, Β. Γεωργίου, 3ης Σεπτεμβρίου, Μανόλη Ανδρόνικου, Λ. Στρατού) (φάση Γ').

Αντίστοιχα στη νέα προτεινόμενη έξοδο προς την Καλαμαριά η κυκλοφορία διαχέεται σε ένα πλέγμα δρόμων της περιοχής (Κ. Γκόνη, Αργοναυτών,

Τραπεζούντος, Καθ. Ρουσίδου, Κασομούλη, Σοφούλη, Τ. Οικονομίδη) και τελικά καθοδηγείται προς την περιφερειακή και το αεροδρόμιο. Παράλληλα διατηρείται ουσιαστικά άθικτο το υφιστάμενο οδικό δίκτυο χωρίς σημαντικές μεταβολές πέρα από τις ήπιες απολήξεις των κλάδων της νέας αρτηρίας. Έτσι, με την ολοκλήρωση του έργου, δεν επιχειρείται απλά μία μοναδική παράκαμψη, αλλά η προσθήκη μίας παράλληλης κυκλοφορίας που θα ελαφρύνει τις αρτηρίες, όχι μόνο του κέντρου αλλά και της επέκτασης του προς τα ανατολικά (Β. Όλγας, Μ. Αλεξάνδρου, Ανθέων). Με τη σωστή αυτή άρθρωση και τις επεκτάσεις που προτείνονται, το σύνολο λειτουργεί ως σημαντικό τμήμα ενός δακτυλίου από την πλευρά της θάλασσας με τρία σημεία εισόδου-εξόδου (Λιμάνι, Ηλεκτρική Εταιρεία, Καλαμαριά) και δυνατότητα νέας μελλοντικής επέκτασης προς την υφιστάμενη εσωτερική περιφερειακή οδό. Ένα μεγάλο πλεονέκτημα της λύσης αυτής είναι ότι δεν θα υπάρξουν ουσιαστικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις και αλλαγές στο υφιστάμενο δίκτυο κυκλοφορίας, που θα απαλλαγεί από σημαντικές διαμπερείς κινήσεις, ανακουφίζοντάς το αισθητά. Ακόμη και στη φάση της κατασκευής δεν θα υπάρχουν σημαντικές οχλήσεις.

Το μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα της πλωτής λεωφόρου είναι ότι δίνει τη δυνατότητα μίας παράλληλης πολυχρηστικής παρέμβασης αστικού σχεδιασμού στην παραλιακή ζώνη της ανατολικής επέκτασης της κεντρικής Θεσσαλονίκης. Ο ίδιος ο δρόμος έχει το χαρακτήρα μίας ευχάριστης αστικής διαδρομής σε άμεση επαφή με το νερό με μοναδική θέα προς την πόλη και τον Θερμαϊκό. Προς την πλευρά της ακτής προτείνεται η δημιουργία γραμμικού χώρου πρασίνου-μόνωσης και εκτεταμένου πεζόδρομου με ανοιγόμενες πεζογέφυρες προς την παραλιακή ζώνη. Έτσι οι περιπατητές θα απολαμβάνουν ένα μοναδικό θέαμα προς την πόλη από τον πλωτό

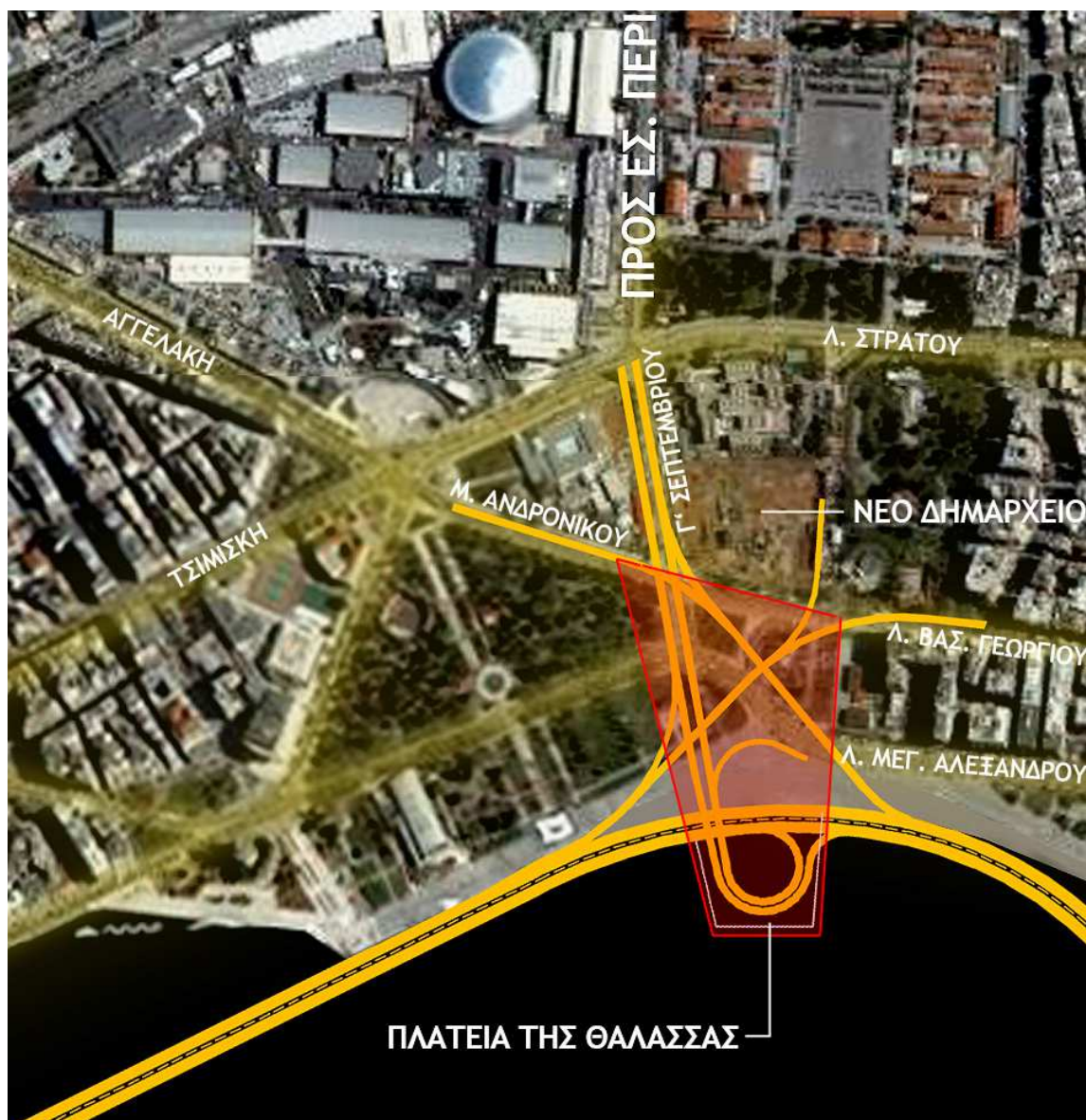


Χάρτης 6. Νέα προτεινόμενη χάραξη

πεζόδρομο έχοντας μία εμπειρία του θαλάσσιου μετώπου της Θεσσαλονίκης αντίστοιχη με αυτήν του επιβάτη ενός σκάφους. Σε κομβικά σημεία της διαδρομής μπορούν να διαμορφωθούν καθιστικά, μικρά περίπτερα αναψυχής, χώροι εκθέσεων και υπαιθρίων πολιτιστικών εκδηλώσεων.

Με την παρουσία της πλωτής αστικής λεωφόρου δημιουργείται μία θαλάσσια λεκάνη με νερό που ανανεώνεται φυσικά, αλλά παραμένει προφυλαγμένο από τους κυματισμούς. Παρέχεται έτσι η μοναδική ευκαιρία ανάπτυξης δραστηριοτήτων επαφής και εξοικείωσης των πολιτών και χρηστών του πολεοδομικού συγκροτήματος με τη θάλασσα. Ενδεικτικά αναφέρονται οι δυνατότητες να δημιουργηθούν με ελάχιστο κόστος πλωτές μαρίνες, πισίνες, κολυμβητήριο και άλλες θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής και ψυχαγωγίας. Το επίμηκες σχήμα της λεκάνης προσφέρεται επίσης για τη λειτουργία κωπηλατοδρομίου ολυμπιακών διαστάσεων παράλληλα με τον πλωτό πεζόδρομο.

Για να υπογραμμιστεί και συμβολικά αυτή η νέα διάσταση του θαλασσίου μετώπου προσφέρονται δύο σημεία ειδικής παρέμβασης. Στον κόμβο της νέας παραλία προτείνεται να δημιουργηθεί στην απόληξη του «ανατολικού ρήγματος» μία νέα πλατεία της θάλασσας στον ευρύτερο περιβάλλοντα χώρο του νέου Δημαρχείου. Στο σημείο απόληξης-ανάδυσης της πλωτής λεωφόρου προτείνεται να δημιουργηθεί ένα νησί-πάρκο με μοναδική πανοραμική θέα προς την πόλη, τη θάλασσα και τον Όλυμπο. Μοναδικά σημεία αναφοράς (γλυπτά, πίδακες, στέγαστρα, κτλ.) μπορούν να αξιοποιήσουν τις κομβικές αυτές θέσεις.



Χάρτης 7. Δημιουργία νέων ελεύθερων χώρων

4.1.1. Συμπεράσματα

Η προτεινόμενη βελτιστοποίηση της μελέτης της υποθαλάσσιας αρτηρίας, που προτείνει τη συνέχισή της προς τα νοτιοανατολικά με τη μορφή μιας πλωτής λεωφόρου έχει τα ακόλουθα προτερήματα:

- Βελτιώνεται χωρίς μεγάλες μεταβολές η προγραμματισμένη υποθαλάσσια αρτηρία και δημιουργούνται οι υποδοχές για επέκταση προς τα νοτιοανατολικά άμεσα ή σε δεύτερη φάση.
- Εξασφαλίζεται η ολοκλήρωση σε μεγάλο βαθμό του περιφερειακού δακτυλίου από την πλευρά του Θερμαϊκού κόλπου με ένα έργο αντιστρεπτό και ανοιχτό σε επεκτάσεις.
- Με την επιλογή της παράλληλης προσθήκης προς την υφιστάμενη κυκλοφορία και τη σωστή άρθρωση με πλήρεις κόμβους, εξασφαλίζεται η ελάφρυνση της κυκλοφορίας όχι μόνο στο κέντρο αλλά και ανατολικά ως την Καλαμαριά, ενώ αυξάνεται η χρηστικότητα της διαμπερούς αρτηρίας.
- Η κατασκευή του έργου μπορεί να συνδυαστεί με τη δημιουργία σημαντικών χώρων στάθμευσης με διεύρυνση της υπόγειας ζώνης κατάληψης στο Λιμάνι και στον κόμβο της νέας παραλίας.
- Η νέα πλωτή λεωφόρος είναι ένα τεχνικό έργο διακριτικό, περιβαλλοντικά ουδέτερο και μπορεί να συνδυαστεί με μία μείζονα επέμβαση αστικού σχεδιασμού στη νέα παραλία με νέους θαλάσσιους πεζόδρομους, γραμμικό πάρκο, σημεία στάσης και δύο μεγάλες παραθαλάσσιες αστικές πλατείες.
- Η πολυχρηστικότητα του έργου επιτρέπει να ενταχθούν χρήσεις στο θαλάσσιο μέτωπο (μαρίνες, κωπηλατοδρόμιο, πισίνες, χώροι εστίασης, πολιτισμού και ψυχαγωγίας).
- Η νέα επέκταση έχει γενικά χαρακτήρα ήπιο, δεν διαταράσσει το αστικό και φυσικό τοπίο, ενώ όλες οι νέες αρχιτεκτονικές επεμβάσεις γίνονται σύμφωνα με τις αρχές του περιβαλλοντικού σχεδιασμού ανοιχτών χώρων.
- Η βιωσιμότητα του έργου εξασφαλίζεται από το συγκριτικά λογικό κόστος κατασκευής, την ανταποδοτικότητα και την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στην πόλη και την υφιστάμενη κυκλοφοριακή διεύθυνση που παραμένει άθικτη. Δεν υπάρχουν περιβαλλοντικές επιπτώσεις ούτε στη φάση της κατασκευής, καθώς το έργο είναι ανεξάρτητο και μπορεί να γίνει σε σύντομο διάστημα, με ελάχιστες οχλήσεις στα σημεία σύνδεσης, ενώ επιπλέον δεν θα επηρεάσει τα έργα στους χώρους πρασίνου της νέας παραλίας.
- Συνολικά, η νέα πρόταση είναι ένα καινοτόμο εγχείρημα, που αίρει τα μειονεκτήματα της αρχικής μελέτης ενώ παράλληλα ολοκληρώνει το σχεδιασμό της και πέρα από τη λειτουργική επίλυση της διαμπερούς παράκαμψης του κέντρου οδηγεί στην αναβάθμιση του θαλάσσιου μετώπου της νέας παραλίας δημιουργώντας νέα σημεία αναφοράς και αποκαθιστώντας, αντί να διακόπτει, την επαφή της πόλης με την θάλασσα.

4.2. Πρόταση ζεύξης Χαλάστρας-Μεγάλο Έμβολο

Ουσιαστικά πρόκειται για μια ιδέα που ποτέ δεν καλλιεργήθηκε στο βαθμό που της άξιζε και όλοι την κατέτασαν στα διάφορα ουτοπικά σενάρια που συλλάμβαναν διάφορα ευφάνταστα μυαλά. Η πατρότητα της ιδέας ανήκει στον Ι. Τριανταφυλλίδη, καθηγητή του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης ο οποίος έκανε λόγο για ολοκληρωμένο περιφερειακό δακτύλιο συνεχούς ροής στο πλαίσιο της Χωροταξικής Μελέτης Θεσσαλονίκης. Η ζεύξη θα γινόταν μεταξύ των σημείων που συγκλίνει περισσότερο ο Θερμαϊκός κόλπος, δηλαδή στα σημεία Χαλάστρας και Αγγελολόφρι (Μεγάλο Έμβολο), όπου ενδεικτικά η απόσταση φτάνει τα 7,2 χλμ.



Χάρτης 8. Σημεία ζεύξης

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.

Σήμερα η παραπάνω πρόταση με την αξιοποίηση της σύγχρονης τεχνογνωσίας μπορεί να αποτελέσει ένα πανίσχυρο εργαλείο προσανατολίζοντας τη Θεσσαλονίκη προς το παράκτιο μέτωπο της, αντιστρέφοντας τη σημερινή εικόνα μίας πόλης, που ενώ είναι σε άμεση επαφή με τη θάλασσα, στρέφει ουσιαστικά την πλάτη προς αυτήν.

Το μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα της ζεύξης είναι ότι δίνει τη δυνατότητα μίας παράλληλης πολυχρηστικής παρέμβασης αστικού σχεδιασμού τόσο στην παραλιακή ζώνη της ανατολικής επέκτασης της κεντρικής Θεσσαλονίκης, όσο και στα δυτικά προάστια της πόλης.



Χάρτης 9. Δορυφορική άποψη της ζεύξης

Ο σχεδιασμός της γέφυρας που θα προκύψει από διεθνή αρχιτεκτονικό διαγωνισμό θα είναι καινοτόμου αρχιτεκτονικής μορφολογίας και θα αποτελεί έναν γραμμικό πόλο έλξης για την πόλη. Παράλληλα με τις λωρίδες κυκλοφορίας θα διέρχεται συγκοινωνιακό μέσο σταθερής τροχιάς που εκτός από τη χρηστική του αξία θα αποτελεί και μια ευχάριστη διαδρομή με πανοραμική θέα της πόλης, του κόλπου και του Όλυμπου. Κατά μήκος της διαδρομής (πιθανότατα στα σημεία αγκύρωσης της γέφυρας- πυλώνες) θα υπάρχουν κατακόρυφες συνδέσεις με το υγρό στοιχείο που θα οδηγούν σε ένα τεχνητό σύμπλεγμα νησιών που θα δημιουργηθούν διάσπαρτα κατά μήκος της γέφυρας και θα λειτουργούν ως χώροι αναψυχής, πρασίνου εμπορίου ή και άλλων ειδικότερων χρήσεων.



Πλατεία Αριστοτέλους με θέα...τη γέφυρα

Ως προς τις χρήσεις γης στα τεχνητά, μπορεί να δημιουργηθεί ένας πρότυπος συνεδριακός χώρος με πολλαπλές λειτουργίες που θα συμβάλει στην ενίσχυση ενός νέου είδους τουρισμού για τη χώρα μας, του συνεδριακού τουρισμού. Ακόμη θα μπορούσε να δημιουργηθεί ένα θεματικό πάρκο θαλάσσιας ζωής, αποτελώντας έτσι το έναυσμα να καθαριστεί επιτέλους ο Θερμαϊκός και να ανήκει και πάλι στα ψάρια του και στους πολίτες(!). Κάποια νησιά θα αποτελέσουν ελεύθερους κοινόχρηστους

χώρους, με πολύ πράσινο και γιατί όχι σε συνδυασμό με την αναψυχή να δημιουργηθούν παραλίες όπου οι θεσσαλονικείς θα απολαμβάνουν το καθημερινό τους μπάνιο κατά τους θερινούς μήνες. Παράλληλα σε ένα από τα νησιά θα φιλοξενηθούν εμπορικές χρήσεις, όπως ένα σύγχρονο εμπορικό κέντρο σε συνδυασμό με ψυχαγωγία και διασκέδαση. Στα σημεία της ζεύξης θα δημιουργηθούν σταθμοί μετεπιβίβασης με πολλούς χώρους στάθμευσης, ώστε να ενισχύονται ήπιοι τρόποι μετακίνησης, όπως το τραμ, το ποδήλατο κ.ά.

Κατ' αυτό τον τρόπο η ιδέα ενοποιεί τη φύση και τον τεχνητό χώρο δημιουργώντας μια νέα μορφή αστικού περιβάλλοντος διαβίωσης πλήρως ισορροπημένη. Τα όρια ξηράς θάλασσας συγχωνεύονται δημιουργώντας μια αίσθηση ροής και πολλαπλής εναλλαγής εικόνων. Ο άνθρωπος ζει πλέον 'μέσα' στο νερό και όχι στο όριό του. Η αμοιβαία διείσδυση των δύο στοιχείων εκμεταλλεύεται δημιουργικά τη γεωγραφική πολυμορφία της πόλης και δεν την απαξιώνει όπως γίνεται σήμερα. Παύουν να υπάρχουν τείχη μεταξύ στεριάς και θάλασσας και τείχη στην ανθρώπινη σκέψη.

Γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι η γέφυρα δεν θα αποτελεί μόνο μια «εναίσιμη αγωγή» κατά του κυκλοφοριακού προβλήματος, αλλά και μια αφορμή για μια αστική ανασυγκρότηση και προώθηση της Θεσσαλονίκης στον ευρύτερο μεσογειακό χώρο.

Παράλληλα η γέφυρα αυτή καθαυτή θα αποτελέσει το νέο τοπόσημο της πόλης και θα δημιουργήσει υπεραξίες γης στα σημεία ζεύξης. Οι περιοχές της Χαλάστρας και του Αγγελοχωρίου θα γνωρίσουν οικιστική, εμπορική και οικονομική ανάπτυξη, προσφέροντας εκτόνωση στο ήδη καταπονημένο αστικό κέντρο της πόλης. Ο νέος σχεδιασμός των περιοχών αυτών θα βοηθήσει στην λειτουργική αποκέντρωση υπηρεσιών που σήμερα συγκεντρώνονται στο κέντρο.

Καθημερινά χιλιάδες αυτοκίνητα θα μετακινούνται από ανατολικά με κατεύθυνση τη Σίνδο και το Καλοχώρι για εργασία χωρίς να χάνουν πολύτιμο χρόνο από τη ζωή τους όντας εγκλωβισμένοι στην Β.Όλγας ή στην περιοχή των δικαστηρίων. Ταυτόχρονα απαλλάσσουν κατά ένα μεγάλο ποσοστό το κέντρο της πόλης από διερχόμενη κυκλοφορία ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής.

Το οικολογικό όφελος που δημιουργείται είναι ίσως το πιο ισχυρό επιχείρημα υπέρ αυτής της λύσης. Η πόλη απαλλάσσεται από ένα μεγάλο όγκο εκπομπών ρύπων και ακουστικής ρύπανσης, ενώ ταυτόχρονα εξοικονομείται ενέργεια από τη

σημαντική μείωση κατανάλωσης βενζίνης ημερησίως. Ακόμη βελτιώνονται οι συνθήκες μέσα στις οποίες αναπτύσσεται η αστική χλωρίδα και πανίδα με την εν γένει μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Παράλληλα δίνονται κίνητρα για ήπιας μορφής μετακινήσεις, και ενισχύονται τα μαζικά μέσα μεταφοράς.

Οι επισκέπτες της Χαλκιδικής βρίσκουν άλλη μια νέα πρόσβαση από δυτικά, μειώνοντας κατά πολύ τις ουρές χιλιομέτρων που καταγράφονται τους καλοκαιρινούς κυρίως μήνες. Έτσι ο κάτοικος της Σίνδου ή ακόμη και της Κατερίνης θα αποφεύγει την ταλαιπωρία και το μποτιλιάρισμα που σημειώνεται προτού καν βγεις από την πόλη. Η αλήθεια είναι πως το πρόβλημα μετατίθεται για κάποια χιλιόμετρα στη συγκεκριμένη διαδρομή, αλλά η περαιτέρω μελέτη είναι ένα θέμα που θα πρέπει να απασχολήσει άμεσα την τοπική αυτοδιοίκηση.

Όλες αυτές οι παρεμβάσεις προτείνεται να πραγματοποιηθούν ακολουθώντας αυστηρά τις αρχές ενός σύγχρονου περιβαλλοντικού οικολογικού σχεδιασμού, με υλικά τοπικά φιλικά προς περιβάλλον, που ενσωματώνουν ελάχιστη ενέργεια κατά την παραγωγή τους και με αρχιτεκτονικές διατάξεις που εντάσσονται στον τόπο, στο κλίμα και τον προσανατολισμό.



Χάρτης 10. Πρόταση χρήσεων γης

4.2.1. Συμπεράσματα της δεύτερης πρότασης

Το κόστος υλοποίησης σε σχέση με αυτό της υποθαλάσσιας αρτηρίας είναι αναλογικά μεγαλύτερο, ο απαιτούμενος χρόνος κατασκευής αισθητά μεγαλύτερος, όμως το αποτέλεσμα, εφόσον τηρηθούν οι ποιοτικές προδιαγραφές, μπορεί να συμβάλλει στη δημιουργία μίας εικόνας του θαλάσσιου μετώπου της Θεσσαλονίκης αντάξιας μίας αναδύομενης μητρόπολης του 21ου αιώνα. Με τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου έργου μπορεί να επιχειρηθεί η υπέρβαση των στείρων αντιπαραθέσεων γύρω από την υποθαλάσσια αρτηρία, καθώς θα προκύψει μια πολυχρηστική παρέμβαση στην κατεύθυνση μιας πόλης φιλικής και βιώσιμης, που διεκδικεί μια νέα εξωστρεφή αναπτυξιακή πορεία στον ευρύτερο χώρο της νοτιοανατολικής Μεσογείου.

Βρισκόμαστε λοιπόν στο δίλημμα να επιλέξουμε την υλοποίηση ενός έργου που σίγουρα παρουσιάζει αρκετές επιφυλάξεις, ή διαλέγουμε μια πρόταση αρκετά δύσκολη να υλοποιηθεί, αλλά όχι ανέφικτη, που θα αλλάξει ριζικά την εικόνα μιας ιστορικής πόλης και γιατί όχι και ολόκληρης της χώρας;

Κεφάλαιο 5. Συμπεράσματα

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτελούν σύνθεση των επιμέρους συμπερασμάτων των κεφαλαίων που προηγήθηκαν. Συνοπτικά θα λέγαμε:

- Η παρούσα μελέτη της υποθαλάσσιας αρτηρίας της Θεσσαλονίκης παρουσιάζει αρκετά αμφισβητούμενα σημεία τα οποία προέκυψαν από επιπόλαιο σχεδιασμό και βεβιασμένες κινήσεις.
- Οι αρνητικές επιπτώσεις που προκύπτουν είναι σαφώς περισσότερες από τις θετικές και πρέπει να μας βάζουν σε σκέψη. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να γινόμαστε μηδενιστές και να επιλέγουμε τη μη υλοποίηση μεγάλων έργων, προβάλλοντας σαν επιχείρημα τις πολλές αρνητικές συνέπειες, αλλά με καλή πίστη να προσπαθούμε να συμβάλουμε και εμείς με τον τρόπο μας στην βελτιστοποίηση των προτεινόμενων έργων. Ο τρόπος που επιτυγχάνεται κάτι τέτοιο είναι η κοινωνική διαβούλευση και ο ουσιαστικός συμμετοχικός σχεδιασμός. Οι αρμόδιοι φορείς οφείλουν πριν από κάθε μεγάλο έργο να συμπεριλαμβάνουν στις σχεδιαστικές διαδικασίες και τον πολίτη, ο οποίος είναι και ο τελικός αποδέκτης του έργου. Κατ' αυτόν τον τρόπο αποφεύγονται και όλες αυτές οι κοινωνικές συγκρούσεις που προκλήθηκαν στην συγκεκριμένη περίπτωση.
- Η υποθαλάσσια αρτηρία με τη μορφή αυτή που σχεδιάστηκε αποτελεί καθαρά ένα συγκοινωνιακό έργο, ενώ οι εναλλακτικές προτάσεις αποτελούν αφορμή για πλήρη αστική ανασυγκρότηση της πόλης. Και ενώ το κυκλοφοριακό πρόβλημα μπορεί να μην εξαλειφθεί, ωστόσο με τις αναπλάσεις που προτείνονται η πόλη θα αποκτήσει σίγουρα ένα πιο ανθρώπινο πρόσωπο και μια πιο βιώσιμη πορεία.
- Ένα ακόμη συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι ο μελετητής είτε είναι πολεοδόμος, είτε είναι χωροτάκτης ή συγκοινωνιολόγος οφείλει να προλαμβάνει και όχι να θεραπεύει. Η λύση λοιπόν της υποθαλάσσιας αρτηρίας, θυμίζει θεραπεία, ενώ οι εναλλακτικές

προτάσεις έχουν μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, αλλά καινοτομούν και ταυτόχρονα προλαμβάνουν παθογένειες όπως είναι η χρήση του ιδιωτικού μέσου μεταφοράς.

- Επίσης συμπεραίνουμε πως η άμεση υλοποίηση της υποθαλάσσιας αρτηρίας δεν πρόκειται να λύσει ουσιαστικά το πρόβλημα κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης, ενώ θα ξεσηκώσει νέες αντιδράσεις. Προτείνεται λοιπόν η αναστολή υλοποίησης του έργου, μέχρις ότου ολοκληρωθεί η κατασκευή του μετρό και θα αλλάξουν άρδην τα κυκλοφοριακά δεδομένα. Αξίζει να σημειωθεί πως στην παρούσα μελέτη ελάχιστα συνυπολογίστηκε η μελλοντική λειτουργία του μετρό.
- Τέλος οφείλουμε να παρατηρήσουμε πως η υποθαλάσσια αρτηρία κρύβει πολλά ιδιοτελή συμφέροντα, από τα μεγάλα οικονομικά των κατασκευαστικών εταιρειών, μέχρι και τις φοβίες ορισμένων αντιδρώντων πολιτών που θα δουν τις ιδιοκτησίες τους επί της Μ.Αλεξάνδρου να χάνουν την υπέρογκη σημερινή τους αξία. Για το λόγο αυτό πρέπει να είμαστε κριτικοί και αρκετά καχύποπτοι πριν πάρουμε θέση.

Βιβλιογραφία

Ελληνική:

1. Λαλένης Κ.(2008), 'Από τις Λαϊκές Συνελεύσεις στις Εταιρικές Σχέσεις Δημοσίων και Ιδιωτικών Συμφερόντων: Ανασκόπηση των Συμμετοχικών Διαδικασιών στον Πολεοδομικό Σχεδιασμό στην Ελλάδα κατά την τελευταία 25ετία', στο Α.Γοσποδίνη (επιμ.), *Διάλογοι για το Σχεδιασμό του Χώρου και την Ανάπτυξη*, Αθήνα:Εκδόσεις Κριτική (υπό έκδοση)
2. Βασενχόφεν,Λ (2002). Η ημοκρατικότητα του σχεδιασμού του χώρου και η αμφισβήτηση του ορθολογικού «μοντέλου».Αειχώρος, 1(Νοε. 2002),6-29.
3. Λαλένης, Κ.(1990).Συμμετοχή του κοινού στον Πολεοδομικό Σχεδιασμό. Ανεπάρκεια των Ελλήνων Πολεοδόμων για την Εκπλήρωση του Ρόλου τους. Εισήγηση στο Επιστημονικό Διήμερο του Εθνικού Μετσοβείου Πολυτεχνείου: Σπουδές στην Πολεοδομία και Χωροταξία, Αθήνα.
4. Χαστάογλου, Β.(επ.) (1997) Μετασηματίζοντας την Πόλη-Διεθνείς Διαγωνισμοί Αστικού Σχεδιασμού για τη Θεσσαλονίκη
5. Καραδήμου-Γερόλυμπου, Α. Το Χρονικό της Μεγάλης Πυρκαγιάς . University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2002.
6. <http://www.minenv.gr/3/31/314/31401/g3140100.html>, 'Κυκλοφοριακή Μελέτη Θεσσαλονίκης'
7. http://portal.tee.gr/portal/page/portal/PRESS/ENHMEROTIKO_DELTIO, Τόσκα, Ι.,'Υποθαλάσσια οδική αρτηρία Θεσσαλονίκης'
8. <http://www.makthes.gr/index.php?name=News&file=article&sid=1998>,*Ζαρκανέλας*, Α. 'Το κυκλοφοριακό πρόβλημα στη Θεσσαλονίκη-Μέτρα για την αντιμετώπισή του'
9. http://www.athens.indymedia.org/front.php3?lang=el&article_id=679186
10. http://portal.tee.gr/portal/page/portal/INFO_TEE/INFO_2006, Διαμαντίδης,Δ. 'Τέσσερα μεγάλα έργα αλλάζουν την εικόνα της Θεσσαλονίκης'
11. <http://www.ergotaxiaka.gr/printArticle.php?ID=55>, συνέντευξη στην Παπαδοπούλου Αναστασία, 'Ζητείται ειδικός φορέας για τα έργα'

12. <http://www.express-inspiring-ideas.com/traffic-solution.html>, 'Ήλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος στη Θεσσαλονίκη'
13. http://www.enet.gr/online/online_text/c=112.dt=23.09.2006, Λασκαρέλια,Κ.- Αποστολάκη,Σ.- Ρούμπου,Ν.- Κιούση,Κ., '10 προτάσεις για τη Θεσσαλονίκη'
14. <http://www.tee.gr/online/epikaira/1997/15-12-97/m01.htm>, 'Η κυκλοφοριακή και συγκοινωνιακή μελέτη(κυκλοφοριακό)'
15. <http://ypothalassia.wordpress.com/2007/02/06/%CE%9F-%CE%>, Καλογήρου, Ν. 'Ο γρίφος της υποθαλάσσιας αρτηρίας: λύση ή καταστροφή'
16. <http://www.minenv.gr>, 'Εισηγητική Έκθεση για την Υποθαλάσσια Αρτηρία Θεσσαλονίκης', Αθήνα 25 Ιανουαρίου 2007

Ξενογλώση:

1. Lalenis, K.(1993). Public Participation Strategies in Urban Planning in Greece after the "Urban Reconstruction Operation – 1982-1984". Comparison of Theory and Practice. Ph.D. Research Topic, University of Westminster, London, England.
2. Lalenis, K. (2000) Local Administration and Urban Planning in Greece in the Turn of the Century: Developments, Conflicts, Perspectives. Εισηγήση στο AESOP Congress, Brno, Czech Republic, July 2001.
3. Peattie, L.(1968). Reflections of Advocacy Planning.Journal of the American Institute of Planners, Vol.34, No.2.
4. Tausig, J. & Smalley J. (1998). Partnerships in the 80s: Derby's Successful City Challenge Bid. Planning Practice & Research, Vol.13,No. 3, 283-297.
5. wikipedia contributors, "Dream island(Yume no Shima)," Wikipedia, The Free Encyclopedia,
http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Dream_Island_%28Yume_No_Shima%29&oldid=114072788
6. <http://japanvisitor.blogspot.com/2005/090yume-no-shima-koen-dream-island-park.html>

7. http://apike.ca/japan_tokyo_yume_no_shima.html
8. <http://www.panoramio.com/photo/1874247>
9. <http://tabi.web.infoseek.co.jp/f0list.htm>
10. http://en.wikipedia.org/wiki/Meigs_Field
11. <http://www.openlands.org/policy.asp?pgid=238>
12. http://www.chicagoparkdistrict.com/index.cfm/fuseaction/parks.detail/object_id/5235D96E-2F1C-4C63-80B7-C9E7C589E0BA.cfm
13. http://www.metropolismag.com/webimages/353/metropolis1_6709096_t.jpg
14. wikipedia contributors, “Ile Notre-Dame”, Wikipedia, The Free Encyclopedia, http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=%C3%8Ile_Notre-Dame&oldid=136647793
15. http://www.virtualtourist.com/travel/North_America/Canada/Province_of_Quebec/Montreal-906413/Things_To_Do-Montreal-Ste_HeleneNotre_Dame_Island-BR-3.html
16. http://www.en.wikipedia.org/wiki/Expo_67
17. <http://www.data2.archives.ca/e/e040/e000990828.jpg>
18. <http://www.english.montrealplus.ca/portal/profile.do?act=print&profileID=559009§ionID=>
19. wikipedia contributors, “Peanut Island”, Wikipedia, The Free Encyclopedia, http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Peanut_Island%oldid=116133260
20. http://www.geocities.com/palmbeachboating/penut_island.html
21. <http://www.co.palm-beach.fl.us/parks/camping/peanutisland/>
22. <http://www.neeltjans.nl/en/home>
23. wikipedia contributors, “Neeltje-Jans”, Wikipedia, The Free Encyclopedia, <http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Neeltje-Jans&oldid=141444213>
24. <http://www.oosterhuis.nl/quickstart/index.php?id=294>
25. <http://www.seedmagazine.com/news/uploads/archpavillion563.jpg>
26. http://www.flickr.com/montreal_expo67
27. <http://www.pbase.com/airlinerphotos>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ