

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

«Ομάδα Εργασίας για τα έργα προτεραιότητας του Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης»

Πόρισμα Ομάδας Εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ όπως εγκρίθηκε με την υπ' αριθ. απόφαση Α256/Σ15/11 της Διοικούσας Επιτροπής.

Μέλη Ομάδας Εργασίας

1. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΥ ΑΙΜΙΛΙΑ, ΜΧΠΠΕ
2. ΠΑΝΤΕΛΙΑΔΗΣ ΠΑΥΛΟΣ, ΑΤΜ
3. ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, ΠΜ
4. ΧΑΤΖΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ, ΠΜ

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
ΜΟΝΙΜΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

Ομάδα Εργασίας
για τα έργα προτεραιότητας του Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών
της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης

Μέλη της Ο.Ε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΥ ΑΙΜΙΛΙΑ, ΜΧΠΠΕ
ΠΑΝΤΕΛΙΑΔΗΣ ΠΑΥΛΟΣ, ΑΤΜ
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ, ΠΜ
ΧΑΤΖΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ, ΠΜ

Οκτώβριος 2011

1. Εισαγωγή

Στις 19/09/2011 το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (ΥΠΥΜΕΔΙ) και η Εγνατία Οδός Α.Ε. παρουσίασαν σε εκδήλωση που οργανώθηκε στο ΤΕΕ/ΤΚΜ τα οδικά έργα του Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών της Θεσσαλονίκης (ΕΣΣΥΜ-Θ) που χαρακτηρίζονται ως προτεραιότητας και παρουσιάζουν μελετητική ωριμότητα.

Επίσης η Εγνατία Οδός Α.Ε. υπέβαλλε στο ΤΕΕ/ΤΚΜ το από 06/09/2011 Ενημερωτικό Σημείωμα στο οποίο περιγράφονται τα ως άνω έργα προτεραιότητας καθώς και τα συνοδευτικά σχέδια μελετών. Πρόκειται για τα έργα:

1. Εξωτερική Περιφερειακή, τμήμα του Εξωτερικού Οδικού Δακτυλίου (ΕΞΟΔ) από τον Α/Κ Γηροκομείου έως τον οικισμό Πεύκα και σύνδεσή του με την οδό Παπανικολάου στον οικισμό Εξοχή.
2. Αναβάθμιση της Δυτικής Εσωτερικής Περιφερειακής με ανισοπεδοποίηση των κόμβων της από την οδό Μοναστηρίου (Κ16) έως τον Α/Κ Κ5 (Παπαγεωργίου)
3. Αναβάθμιση Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής από τον Α/Κ Κ5 (Παπαγεωργίου) έως Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα) (Fly-Over)
4. Αναβάθμιση / Διεύρυνση κατά μία λωρίδα κυκλοφορίας εκατέρωθεν της Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής από τον Κ10 έως τον Α/Κ12.
5. Αναβάθμιση / Διεύρυνση της Εθνικής Οδού Θεσ/νίκης-Μουδανιών κατά μία λωρίδα κυκλοφορίας εκατέρωθεν από τον Κ12 έως τον Κόμβο Αεροδρομίου και η δημιουργία πλήρους παρόδιου δικτύου.

Στο πλαίσιο αυτό η Μόνιμη Επιτροπή Έργων Υποδομής συνεδρίασε δύο φορές για ενημέρωση, ανταλλαγή απόψεων και κατάθεση προτάσεων. Ανέθεσε τη μελέτη των παραπάνω επιμέρους έργων, την κωδικοποίηση των σκέψεων, προβληματισμών και προτάσεων και τη σύνταξη εισήγησης σε ομάδα εργασίας, που συγκροτήθηκε από τους κ.κ.:

Αλεξανδροπούλου Αιμιλία,	μηχανικό χωροταξίας, πολεοδομίας και περιφερειακής ανάπτυξης
Παντελιάδη Παύλο,	αγρονόμο τοπογράφο μηχανικό
Σαρηγιάννη Δημήτριο,	πολιτικό μηχανικό
Χατζή Κωνσταντίνο,	πολιτικό μηχανικό

Επίσης, έγγραφες απόψεις υπέβαλλε για το θέμα και ο κ. Γεώργιος Χρίστογλου, αγρονόμος τοπογράφος μηχανικός.

Η Μόνιμη Επιτροπή Έργων Υποδομής αφού συζήτησε με βάση την έκθεση της Ομάδας Εργασίας, εισηγήθηκε και έθεσε υπόψη της Διοικούσας Επιτροπής του ΤΕΕ/ΤΚΜ το κείμενο αυτό, το οποίο εγκρίθηκε από αυτή και παρατίθεται με τους προβληματισμούς, τα συμπεράσματα και τις προτάσεις της παρακάτω.

2. Σύντομη ιστορική αναδρομή και παρουσίαση της διαδικασίας σχεδιασμού

Τα έργα που αναφέρονται παραπάνω, εντάσσονται οργανικά στο ΕΣΣΥΜ-Θ και αποτελούν ουσιαστικά πρόταση βελτίωσης του συνόλου της Εσωτερικής (υφιστάμενης) Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης, με την προσθήκη ενός τμήματος της Εξωτερικής Περιφερειακής, το οποίο αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση των οικισμών Εξοχής, Αβεστοχωρίου και Πεύκων και τη βελτίωση της πρόσβασής τους στην Εγνατία Οδό και την ΠΑΘΕ.

Ιστορικά, η βελτίωση της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού αποτελεί αντικείμενο συζητήσεων τουλάχιστον κατά τα τελευταία 10 έτη. Αιτία αυτού αποτελούσε αφενός η συνεχώς αυξανόμενη κίνηση στην υφιστάμενη οδό (μέχρι πριν από δύο περίπου χρόνια), αφετέρου η συνειδητοποίηση του γεγονότος ότι η υφιστάμενη κατάσταση έχει κορεστεί και μετεξελίσσεται σε πρόβλημα (με το συχνό μπουτιλιάρισμα και τα συχνά ατυχήματα), αντί να αποτελεί λύση. Πιο συγκεκριμένα:

▪ **Περίοδος 2000-2004: Μελέτη Περιφερειακού Εξωτερικού Δακτύλιου, Άξονας 59**

Η Εγνατία Οδός Α.Ε. μελέτησε Περιφερειακό Εξωτερικό Δακτύλιο (Άξονας 59), δίκυνης διατομής και κατά τόπους τετράκυνης, σε επίπεδο αναγνωριστικής μελέτης οδοποιίας, μελέτης σκοπιμότητας, κυκλοφοριακής μελέτης, γεωλογικής αναγνώρισης και προκαταρκτικής υδραυλικής. Σκοπός του έργου ήταν αφενός η αντιμετώπιση των προβλημάτων κυκλοφοριακού κορεσμού της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης, αφετέρου η σύνδεση του αεροδρομίου με την Εγνατία Οδό. Ο Περιφερειακός Δακτύλιος συνδέει τη Δυτική Θεσσαλονίκη (κόμβος Κ4 Τιτάν) με τον κόμβο Χορτιάτη (τμήμα 59.3), τον Χορτιάτη με το αεροδρόμιο Μακεδονία (τμήμα 59.2) και τον κόμβο Προφήτη της Εγνατίας οδού (τμήμα 59.1).

▪ **Περίοδος 2005-2009: Μελέτη Περιαστικής Εξωτερικής Περιφερειακής οδού, ΕΞΠΟΘ**

Την περίοδο αυτή μελετήθηκε νέα χάραξη Περιαστικής Εξωτερικής Περιφερειακής Οδού τρίκυνης διατομής με σύνδεση από Φίλυρο, Πεύκα, Σέιχ-Σου, Κωνσταντινουπολίτικα, Πανόραμα, Θέρμη και Αεροδρόμιο. Για τη μελέτη της χάραξης ανατέθηκαν διεθνείς διαγωνισμοί και ο σχεδιασμός περιελάμβανε μελέτη σκοπιμότητας, αναγνωριστική μελέτη οδοποιίας, προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οριστικές μελέτες οδοποιίας, σηράγγων, γεωερευνητικών εργασιών, μελέτη επικινδυνότητας σηράγγων και άλλα. Το έργο χωρίστηκε σε δύο υπομήματα Α & Β από πλευράς σχεδιασμού ως εξής:

- ο Το τμήμα Α αναφέρεται από Α/Κ Γηροκομείου έως Α/Κ Κωσταντινουπολίτικων, και
- ο Το Τμήμα Β από Α/Κ Κωσταντινουπολίτικων έως το Τριάδι.

Στο τμήμα Α επιτεύχθηκε σημαντική μελετητική πρόοδος με εκτέλεση μεγάλου μέρους του γεωερευνητικού προγράμματος του έργου, το οποίο αποτελεί συνήθως και σημαντικό παράγοντα καθυστέρησης.

▪ **Περίοδος 2009-Σήμερα: Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών και Μεταφορών**

Το Δεκέμβριο του 2009 η χάραξη της ΕΞΠΟΘ τέθηκε σε διαβούλευση στο πλαίσιο του Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης. Από τη χάραξη της ΕΞΠΟΘ αφαιρέθηκε όλο το τμήμα Β και αντικαταστάθηκε θεωρητικά από τη διεύρυνση κατά μία λωρίδα κυκλοφορίας της οδού από τον κόμβο Αεροδρομίου έως τον Α/Κ Κωσταντινουπολίτικων. Στην περίπτωση αυτή οι κινήσεις που εξυπηρετούντο από το Β τμήμα κατά κάποιο τρόπο εξασφαλίζονται μέσω της διεύρυνσης των υφιστάμενων οδών.

Το τμήμα Α της ΕΞΠΟΘ μετατρέπεται από τρίκυνης διατομής σε δίκυνης (Α/Κ Γηροκομείου με Α/Κ Κωσταντινουπολίτικων) και παραμένει αρχικά στο Στρατηγικό Σχέδιο με τροποποιήσεις και συνολική αναμόρφωση του Α/Κ Κωσταντινουπολίτικων. Ταυτόχρονα προτείνεται αναβάθμιση της Δυτικής Εσωτερικής Περιφερειακής από Κ16 έως Α/Κ Κωσταντινουπολίτικων είτε με πρόταση κατασκευής υπερυψωμένης αρτηρίας από Α/Κ Παπαγεωργίου έως Α/Κ Κωσταντινουπολίτικων, είτε αντίστοιχα με διαπλάτυνση της υφιστάμενης οδού (πχ. με εκσκαφές προς τα ανάντη).

Η χάραξη του Α τμήματος της ΕΞΠΟΘ αξιοποιείται για μια νέα περιφερειακή χάραξη, τον Εξωτερικό Οδικό Δακτύλιο (ΕΞΟΔ). Ο ΕΞΟΔ συνεχίζει από τον οικισμό Πεύκα προς το Παναγικολάου, την Εξοχή και καταλήγει στη Θέρμη και το Αεροδρόμιο.

Η σήραγγα Σέιχ-Σου (δίχηνη πλέον) παραμένει στον αρχικό σχεδιασμό για να εξυπηρετεί τις κινήσεις από τον Α/Κ Κωσταντινουπολίτικων προς την περιοχή του οικισμού Πεύκα, κινήσεις που πλέον μπορούν να καλυφθούν θεωρητικά και από την υπερυψωμένη αρτηρία.

Στο ΕΣΣΥΜ-Θ περιλαμβάνονται πλέον όλα τα απαραίτητα συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης όπως, σταθμοί αυτοκινήτων, γραμμή μετρό, εσωτερικές οδοί, μελλοντική ζεύξη Θερμαϊκού κλπ.

3. Γενικές σημαντικές παρατηρήσεις

Πέραν των τεχνικών χαρακτηριστικών, τα οποία αναλύονται σε επόμενο κεφάλαιο, θα πρέπει εδώ να τονιστούν κάποια σημεία της διαδικασίας που ακολουθήθηκε και τα οποία σημεία πιθανώς χρήζουν βελτίωσης ή/και αναθεώρησης:

- Τα τελευταία χρόνια η Θεσσαλονίκη «πάσχει» από υπερφαρμακία λύσεων, με την έννοια ότι έχουν προταθεί πολυάριθμα σχέδια, τα πιο πολλά αλληλοσυμπληρούμενα ή εμπλεκόμενα μεταξύ τους σε τέτοιο βαθμό, ώστε να μην μπορεί να ληφθεί κάποια απόφαση αν δεν ικανοποιούνται πρώτα οι σχεδιασμοί και οι προβλέψεις τουλάχιστον άλλων δύο εμπλεκόμενων φορέων. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η διαδοχική παρουσίαση στο κοινό: α) του ΕΣΣΥΜ-Θ 2010-2020, που παρουσιάστηκε από το ΥΠΥΜΕΔΙ στις 06/09/2010 και για το οποίο η διαβούλευση έχει ήδη λήξει, β) της “Επικαιροποίησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης”, η διαβούλευση της οποίας παρατάθηκε έως τις 15/06/2011, αλλά έκτοτε ουδέν νεώτερο, και γ) του φιλόδοξου προγράμματος έργων και αναπλάσεων μεγάλης κλίμακας, με τον τίτλο «Θεσσαλονίκη 2012» του ΥΠΕΚΑ, το οποίο μόλις παρουσιάστηκε ξεχάστηκε κιόλας.
- Κατά τη διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε για το ΕΕΣΣΥΜ-Θ, το ΤΕΕ/ΤΚΜ που είχε την ευθύνη της οργάνωσής της, συνέστησε ομάδα εργασίας, η οποία διαμόρφωσε πόρισμα με τα αποτελέσματα της διαβούλευσης και τις προτάσεις του ΤΕΕ/ΤΚΜ. Το εν λόγω πόρισμα εγκρίθηκε και διαμορφώθηκε με την υπ’ αριθ. Α241/Σ12/11 της Διοικούσας Επιτροπής. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι ένα από τα βασικά συμπεράσματα του πορίσματος ήταν ότι βασικό μειονέκτημα του σχεδιασμού, που προτείνεται με το ΕΕΣΣΥΜ-Θ, ήταν η έλλειψη συσχετισμού του με τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Στο πλαίσιο αυτό υπογραμμίστηκε η **ανάγκη συντονισμού των κρίσιμων επιμέρους δράσεών του, όπως οι κρίσιμες επιλογές όδευσης για τα μεγάλα οδικά έργα, με το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (ΡΣΘ) αλλά και με τις αρχές σχεδιασμού των χρήσεων γης και της οικιστικής ανάπτυξης, όπως αυτά προδιαγράφονται από το σχεδιασμό σε επίπεδο Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων.**

Στην παρούσα φάση, το τελικό σχέδιο νόμου για το ΡΣΘ δεν έχει ακόμα δοθεί στη δημοσιότητα, αν και η διαβούλευση ολοκληρώθηκε στην αρχή του καλοκαιριού. Ακόμα όμως και στην τελευταία έκδοση του Σχεδίου Νόμου για το ΡΣΘ, που είχε κυκλοφορήσει την άνοιξη του 2011, δεν ήταν σαφές εάν και με ποιο τρόπο συντονιζόταν το ΡΣΘ με το ΕΕΣΣΥΜ-Θ και κατά πόσο στηρίζονταν και υιοθετούσαν το ίδιο πρότυπο και τις ίδιες αρχές χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης της πόλης, κάτι το οποίο επισημάνθηκε και από την ομάδα εργασίας του ΤΕΕ που ασχολήθηκε με το θέμα αυτό. Συνεπώς σήμερα ο έλεγχος της συμβατότητας των προτεινόμενων πέντε (5) έργων με το ΡΣΘ δεν

είναι εφικτός. Σημειώνεται επίσης ότι το ΕΣΣΥΜ-Θ θα έπρεπε να έπεται του ΡΣΘ, ως πραγματική εξειδίκευσή του.

- Σε συνέχεια της παραπάνω γενικής παρατήρησης, **εκτιμάται ότι για κάθε έργο θα έπρεπε να συνταχθεί μελέτη σκοπιμότητας**, η οποία με αφετηρία την αξιολόγηση της συνάφειας του έργου με το ΕΣΣΥΜ-Θ θα μπορούσε να επισημάνει και τα σημεία που πιθανώς θα έπρεπε να επικαιροποιηθεί ή και να συμπληρωθεί το ΕΣΣΥΜ-Θ με στοχευμένα πλέον επιπρόσθετα-συνοδά έργα (κάποια από τα οποία εντοπίζονται παρακάτω), τα οποία θα ολοκληρώσουν τον όποιο τοπικό σχεδιασμό. Η μελέτη αυτή είναι σημαντική καθώς κάθε έργο που υλοποιείται ως μέρος του ευρύτερου σχεδιασμού θα πρέπει να ικανοποιεί στο ακέραιο τις αρχές του σχεδιασμού αυτού και να μην τις τροποποιεί. Σε αντίθετη περίπτωση, θα πρέπει να επισημαίνονται οι τυχόν αποκλίσεις (που πιθανώς να είναι και τεχνικά ή οικονομικοκοινωνικά αναγκαίες), ώστε να εξεταστεί εάν και κατά πόσον ο βασικός σχεδιασμός χρειάζεται αναθεώρηση ή/και επικαιροποίηση.

Εξάλλου, η ύπαρξη συγκεκριμένης μελέτης σκοπιμότητας για κάθε έργο που προτείνεται (τμηματικά ή συνολικά) θα μπορούσε να δώσει απαντήσεις στα κύρια ερωτήματα που συνήθως προκύπτουν κατά την εξέταση τέτοιων έργων, στους τρεις βασικούς άξονες (κυκλοφοριακό/συγκοινωνιακό, οικονομικό και τεχνικό) οι οποίοι και καταλήγουν στην ολοκληρωμένη αποτίμηση της εφικτότητας του/των έργου/έργων.

Στην πρώτη γνωμοδότηση της Μόνιμης Επιτροπής Έργων Υποδομής για το ΕΣΣΥΜ-Θ υπογραμμίστηκε εξάλλου ότι:

«ο σχεδιασμός των υποδομών μεταφορών θα πρέπει να ξεκινήσει έχοντας ως βάση τη Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη για τη Θεσσαλονίκη [...] Η στρατηγική της Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης θα πρέπει να τεθεί σε διαδικασία διαβούλευσης, παράλληλα με τη Σ.Μ.Π.Ε. Στη συνέχεια η κυκλοφοριακή μελέτη θα πρέπει να εξειδικευτεί αξιοποιώντας τα στοιχεία και δεδομένα που περιλαμβάνονται στις υπάρχουσες μελέτες και παράλληλα με την εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας και εφικτότητας των προτεινόμενων έργων, ώστε να διαμορφωθεί ένα συνεκτικό Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών για τη Θεσσαλονίκη».

- Η λύση του Fly-Over (όπως και γενικά ο σχεδιασμός του ΕΞΟΔ) θεωρεί σχεδόν νομοτελειακά ότι οι μετακινήσεις στη Θεσσαλονίκη απαιτούν την κατασκευή άξονα διαμπερούς κυκλοφορίας. Χωρίς να υπάρχει κάποια ιδιαίτερη συγκεκριμένη αντίρρηση θα ήταν δέον να τεκμηριωθεί επιστημονικά η απαίτηση αυτή (με κυκλοφοριακές μετρήσεις ή μετρήσεις που έγιναν από φορείς της πόλης και αναλύσεις κλπ.), ώστε να αποφευχθεί η πιθανή άσκοπη ανάλωση πόρων καθώς και μελλοντική προστριβή με φορείς ή ομάδες που αντιτίθενται στην άποψη αυτή και συνεπώς θα προσβάλλουν τον γενικότερο σχεδιασμό των έργων.

Άλλωστε η κύρια θέση της πρώτης γνωμοδότησης της Μόνιμης Επιτροπής Έργων Υποδομής για το ΕΣΣΥΜ-Θ αλλά και του πορίσματος της Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΚΜ είναι η εξής:

«[...] απαιτείται να συνταχθεί ειδική κυκλοφοριακή μελέτη που να εκτιμήσει την κυκλοφοριακή απόδοση του υπερυψωμένου έργου, αλλά κυρίως να ελέγξει (με μικροπροσομοίωση) τη λειτουργία όλων των επιμέρους κόμβων και σημείων εισόδου-εξόδου».

- Όσον αφορά την παρουσίαση των τεχνικών λύσεων για τη βελτίωση της Εσωτερικής Περιφερειακής Οδού, από το σύνολο των τριών προτάσεων, ουσιαστικά μας παραδόθηκε προς

αξιολόγηση με σχετική πληρότητα μόνο η λύση του Fly-Over. Οι υπόλοιπες δύο λύσεις (ή και όποιες άλλες πιθανώς συζητήθηκαν) δεν έχουν δημοσιευθεί με τα ακριβή τεχνικά και άλλα χαρακτηριστικά τους, ώστε να μπορούν να αξιολογηθούν κατ' αντιπαραβολή.

- Στο Ενημερωτικό Σημείωμα της Εγνατία Οδός Α.Ε. η τεκμηρίωση των προτεινόμενων παρεμβάσεων γίνεται με τη χρησιμοποίηση γενικόλογων και ασαφών τοποθετήσεων όπως :

Α. Σελ. 2 :

Στην παρούσα φάση βρίσκεται σε δημόσια διαβούλευση το επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο (ΡΣΘ) της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης (ΕΠΘ), η συμβατότητα του οποίου με το ΕΣΣΥΜ-Θ είναι θεμελιώδους σημασίας, ώστε να δημιουργηθούν οι σωστές προϋποθέσεις για ολοκληρωμένο Αστικό Σχεδιασμό (Mega City Design) που θα προκύψει κάποια στιγμή στο μέλλον. Επομένως, στο πλαίσιο της διαδικασίας επικαιροποίησης του Ρ.Σ.Θ., είναι σκόπιμο να συμπεριληφθούν σε αυτό οι κατευθύνσεις του Ενιαίου Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών Θεσσαλονίκης (ΣΣΥΜ) διατυπωμένες με σαφήνεια και αντίστοιχη τεκμηρίωση που να δικαιολογεί τις επιμέρους επιλογές.

Όπως έχει ήδη σημειωθεί το ΕΣΣΥΜ-Θ, ως υποκείμενο σχέδιο, θα έπρεπε να έπεται και όχι να προηγείται του ΡΣΘ.

Β. Σελ. 8 :

Η διάχυση της πόλης και η προσέλκυση μετακινουμένων από περιοχές εκτός ΠΣΘ και ΕΠΘ οδηγεί σε αύξηση των κυκλοφοριακών ροών και σε αλλαγή της μορφής της κυκλοφορίας, αφού το μέσο μήκος μετακίνησης αλλά και η συχνότητα μετακίνησης αυξάνουν. Οι μετακινήσεις των κατοίκων των περιοχών αυτών γίνονται κυρίως με ΙΧ καθότι η συντριπτική πλειοψηφία των θέσεων απασχόλησης αλλά και των υπηρεσιών, δημοσίων και ιδιωτικών, βρίσκεται στον κυρίως αστικό ιστό του ΠΣΘ. Η έλλειψη επαρκούς Δημόσιας Συγκοινωνίας με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) αλλά και η διάσπαρτη ανάπτυξη νέων χρήσεων γης εκτός του ΠΣΘ επιτείνει τη χρήση του ΙΧ, τόσο για τους κατοίκους των νέων αυτών αναπτυσσόμενων περιοχών. όσο και για τους κατοίκους των δήμων του ΠΣΘ.

Πέρα από την έλλειψη στοιχείων σχετικά με την επάρκεια των ΜΜΜ, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η σκοπιμότητα και δυνατότητα κυκλοφορίας ΜΜΜ στην Περιφερειακή Οδό θα πρέπει να μελετηθεί διεξοδικά.

[...] Η διαχρονική αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ, παρά την παρούσα μεσοπρόθεσμη οικονομικό - κοινωνική κρίση, επιτείνει αυτήν την κατάσταση.

Τα τελευταία χρόνια, ακριβώς λόγω της οικονομικής κρίσης, ο σχετικός δείκτης βαίνει μειούμενος και όχι αυξανόμενος.

Γ. Σελ. 10:

Ενδεχόμενη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης, δηλαδή η επιλογή της «μηδενικής» εναλλακτικής λύσης, οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια σε «κυκλοφοριακό στραγγαλισμό» της πόλης, ο οποίος θα έχει σοβαρές επιπτώσεις στην κοινωνική και οικονομική ζωή των κατοίκων αλλά και στην ποιότητα ζωής.

Τα κυκλοφοριακά προβλήματα που παρατηρούνται στην Εσωτερική Περιφερειακή ίσως πράγματι να μη δικαιολογούν την επιλογή της μηδενικής λύσης. Ωστόσο απαιτείται η παροχή συγκεκριμένων στοιχείων προκειμένου αυτό να αξιολογηθεί.

Δ. Σελ. 11 :

Το θέμα της παρενόχλησης της κυκλοφοριακής ροής κατά τη διάρκεια κατασκευής της ΥΤΛ αντιμετωπίζεται με προτεινόμενη κατασκευαστική διαδικασία που επιτυγχάνει διατήρηση της κυκλοφορίας στις δύο (από τις τρεις) λωρίδες της ΕσΠ. Ο συγκεκριμένος περιορισμός των λωρίδων κυκλοφορίας αφορά τα τμήματα στα οποία θα κατασκευάζεται ο φορέας της γέφυρας, τα βάθρα στην κεντρική νησίδα, και τα στέγαστρα στις περιοχές Μετεώρων, Επταπυργίου και Κωνσταντινουπολίτικων. Οι θεμελιώσεις της οδογέφυρας στην τυπική της διαμόρφωση στο άκρο του σημερινού οδοστρώματος της ΕσΠ δεν απαιτούν περιορισμό της κυκλοφοριακής ροής. Η χρονική διάρκεια των οχλήσεων μπορεί να μειωθεί περαιτέρω με μέριμνα για την επιτάχυνση των εργασιών κατασκευής. Ο Ανάδοχος του έργου θα κληθεί να υποβάλει λεπτομερές πρόγραμμα διαχείρισης της κυκλοφορίας, ανάλογα με τον τρόπο κατασκευής της οδογέφυρας που θα προτείνει, το οποίο θα πρέπει να εγκριθεί από τον φορέα του έργου και την αρμόδια περιβαλλοντική αρχή.

Δεν έχουν τεθεί στη διάθεση της Μόνιμης Επιτροπής στοιχεία για την κατασκευαστική διαδικασία που επιτυγχάνει διατήρηση της κυκλοφορίας στις δύο λωρίδες της ΕσΠ. Η διαχείριση της υφιστάμενης οδικής κυκλοφορίας σε ένα τέτοιο έργο είναι κάτι παραπάνω από κρίσιμη, μιας και αποτελεί παράγοντα όχι μόνο της έγκαιρης αποπεράτωσής του αλλά και της ίδιας της εφικτότητάς του. Αναφερόμαστε άλλωστε σε οδικό άξονα ταχείας κυκλοφορίας, με συγκεκριμένο ιστορικό σε τροχαία ατυχήματα και με δεδομένους κυκλοφοριακούς φόρτους, έστω και αν αυτοί επηρεάζονται από τις παρούσες οικονομικές συνθήκες. Ο συνολικός χαρακτήρας και η σημαντικότητα της υφιστάμενης περιφερειακής οδού επιβάλλουν τη λεπτομερή διαχείριση/επίλυση του συγκεκριμένου ζητήματος εκ των προτέρων και όχι την αντιμετώπισή του «εν καιρώ».

Η τεκμηρίωση επομένως σχετικά με την **τεχνική εφικτότητα** των έργων είναι ελλιπής μιας και όπως δείχνει η εμπειρία, αυτή μπορεί να αποτελέσει λόγο μη πραγματοποίησης ενός έργου, κυρίως αν δεν έχουν απαντηθεί μέσω της αναλυτικής μελέτης σκοπιμότητας ερωτήματα που αφορούν σε συγκεκριμένα τεχνικά χαρακτηριστικά όπως:

- Τρόπος κατασκευής
- Διαχείριση κυκλοφορίας
- Χώροι κατάληψης
- Σημεία αποθέσεων υλικών

Πέρα των παραπάνω, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η οποιαδήποτε αξιολόγηση λύσεων από τη Μόνιμη Επιτροπή μπορεί να γίνει μόνο ως προς τα τεχνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της και ως προς την εφικτότητα κατασκευής. Τα κοινωνικά και αμιγώς οικονομικά (όσον αφορά π.χ. στις μεταβολές των συνθηκών real estate), ή ακόμη και οι περιβαλλοντικοί περιορισμοί που η κάθε λύση επιβάλλει θα μπορούσαν να αποτελέσουν παράλληλο στάδιο αξιολόγησης στο πλαίσιο λειτουργίας άλλων Μόνιμων Επιτροπών του ΤΕΕ/ΤΚΜ.

Στο πλαίσιο αυτό είναι αναγκαίο για κάθε έργο να παρατεθούν **πιο αναλυτικά στοιχεία κόστους**, πέραν του συνολικού εκτιμώμενου προϋπολογισμού κατασκευής, ώστε να είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί μια όσο το δυνατόν πιο ορθολογική αξιολόγηση των λύσεων.

- Συνεπώς, σύμφωνα με τα όσα προαναφέρθηκαν, προκύπτει το συμπέρασμα ότι η παρουσίαση των έργων του ΕΣΣΥΜ-Θ, που περιλαμβάνονται στο Ενημερωτικό Σημείωμα της Εγνατία Οδός Α.Ε., δεν

είναι ώριμη προς διαβούλευση, ώστε τα προτεινόμενα έργα να υλοποιηθούν απρόσκοπτα και χωρίς να αναιρεθούν πιθανώς από νεώτερες εξελίξεις και σχεδιασμούς άλλων / παράλληλων σχεδίων. Δημιουργούνται έτσι ερωτήματα γιατί κάποια τόσο σημαντικά και μεγαλόπνοα έργα δεν αντιμετωπίζονται με τη δέουσα σοβαρότητα.

Αυτό που θα έπρεπε να σχολιάζουμε σήμερα, ένα χρόνο μετά την έναρξη της δημόσιας διαβούλευσης, είναι η ολοκληρωμένη μελέτη σκοπιμότητας και όχι η για δεύτερη φορά διαπίστωσή μας για την αναγκαιότητά της. Άλλωστε μια ολοκληρωμένη μελέτη σκοπιμότητας θα απαντήσει σε όλα τα επιμέρους ερωτήματα που δημιουργούνται κατά τον σχεδιασμό τέτοιων έργων.

Η επίσημη θέση άλλωστε του ΤΕΕ/ΤΚΜ σχετικά με το θέμα έχει διατυπωθεί ως εξής:

Από όλα τα διαθέσιμα στοιχεία προκύπτει ότι τα έργα και οι επεμβάσεις, που προτείνονται, θα είναι εφικτά μόνον εάν συντρέξουν πολλές άλλες τεχνικές, περιβαλλοντικές, οικονομικές και νομικές προϋποθέσεις. Συνεπώς το Στρατηγικό Σχέδιο δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μια δέσμευση για πρόγραμμα επεμβάσεων, αλλά μόνον ως ένας κατάλογος επιθυμητών στόχων, που πρέπει να διερευνηθούν και να μελετηθούν σε βάθος, ώστε να αναδειχθούν τα έργα που θα είναι πραγματικά «σκόπιμα» και υλοποιήσιμα.

4. Σχολιασμός των επιμέρους προτάσεων-έργων

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται συνοπτικός σχολιασμός και αξιολόγηση των πέντε επιμέρους προτάσεων - έργων, με συνολική τους αποτίμηση στο τέλος. Επισημαίνεται ότι ο σχολιασμός αφορά τόσο στην εφικτότητα κατασκευής των έργων, όσο και στην κριτική της βασικής σύλληψης σε συνάρτηση με τη σημερινή πραγματικότητα.

4.1 Εξωτερική Περιφερειακή, τμήμα του Εξωτερικού Οδικού Δακτυλίου (ΕΞΟΔ) από τον Α/Κ Γηροκομείου έως τον οικισμό Πεύκα και σύνδεσή του με την οδό Παπανικολάου στον οικισμό Εξοχή.

Το τμήμα αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί ως το πλέον αποκομμένο από τα υπόλοιπα, καθόσον είναι εντελώς ανεξάρτητο και συνδέεται μόνο στο ένα άκρο του λειτουργικά με το σύνολο των προβλεπομένων αξόνων. Για το λόγο αυτό μπορεί εύκολα να αμφισβητηθεί η σκοπιμότητά του, δεδομένης της παρούσης οικονομικής συγκυρίας.

Σε σχέση με το καθαρά τεχνικό μέρος, θεωρούμε ότι πρέπει απαραίτητως να διευκρινιστούν τα παρακάτω σημεία:

- Όσον αφορά στη σκοπιμότητα του έργου, επισημαίνουμε ότι η συνέχεια του τμήματος αυτού είναι το τμήμα του ΕΞΟΔ που διερχόμενο από τις ανατολικές παρυφές του Πανοράματος, θα απολήξει στην Ε.Ο. Θεσσαλονίκης-Μουδανίων. Δεδομένου ότι για το τμήμα αυτό, αλλά και για τους συνδετήριους με τον ΕοΟΔ (ΑΣ4 και ΑΣ5), δεν υπάρχουν δημοσιοποιημένα στοιχεία εξέλιξης μελετών, τυχόν περιβαλλοντικών απαιτήσεων αλλά και κοστολογίου, δεν είναι δυνατόν να αποφασιστεί η κατασκευή ή μη του προτεινόμενου έργου. Πιο συγκεκριμένα, αν τα (απαραίτητα) συνοδά έργα, είναι πολύ ακριβά, ή υπάρχουν σημαντικές σχεδιαστικές δυσχέρειες ή δυσχέρειες περιβαλλοντικής αδειοδότησης, για ποιο λόγο να κατασκευαστεί το έργο αυτό με τα συγκεκριμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά που προτείνεται και να μην πραγματοποιηθεί -προς το παρόν- απλή βελτίωση του υφιστάμενου δικτύου;

Από την άλλη, εάν δεν υπάρχουν τα προβλήματα που προαναφέρθηκαν για την ολοκλήρωση του ΕΞΟΔ, θα πρέπει να δημοσιοποιηθούν τα ανωτέρω στοιχεία και να τεθεί ένα (ενδεικτικό τουλάχιστον) χρονοδιάγραμμα κατασκευής, ώστε να είναι δυνατή η μελλοντική ένταξη των έργων στο ΠΔΕ.

Σε κάθε περίπτωση πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η παρούσα οικονομική συγκυρία μπορεί μεν να θέτει κάποιους περιορισμούς ως προς την υλοποίηση τεχνικών έργων, ωστόσο ο σχεδιασμός οφείλει να είναι ολοκληρωμένος και μακροπρόθεσμος.

- Η χάραξη της οδού προβλέπει μεγάλες επεμβάσεις σε διάφορα τμήματα. Ενδεικτικά αναφέρεται η πρόβλεψη ορύγματος πολύ μεγάλου βάθους (διακρίνονται τρεις μπαγκίνες στα σχέδια) στην περιοχή των Πεύκων, το οποίο φυσικά θα είναι ορατό από όλο το ανατολικό τμήμα του οικισμού. Επίσης υπάρχει αντίστοιχα βαθύ όρυγμα στην έξοδο της σήραγγας (με κατεύθυνση τα Πεύκα), στο μέσον περίπου της χάραξης. Δημιουργούνται συνεπώς ερωτήματα όπως για παράδειγμα αν αυτές οι επεμβάσεις θα μπορούσαν να τροποποιηθούν (π.χ. με την πρόβλεψη σηράγγων ή cut & cover), αν έχει γίνει αντίστοιχη προμελέτη (και απορρίφθηκαν) και αν υπάρχουν στη μελέτη τα αναλογούντα κονδύλια για την αποκατάσταση του τοπίου (ειδικά στην περιοχή των Πεύκων, όπου μία τέτοια διαμόρφωση θα επηρεάσει άμεσα και αρνητικά την αξία δομήσιμης γης).
- Στα σχέδια που μας παρασχέθηκαν ψηφιακά, στην περιοχή του κόμβου σύνδεσης (Α/Κ6 Ευκαρπίας), δεν αποτυπώνονται οι συνδέσεις με τον Α/Κ Γηροκομείου (όπου προβλέπεται από το κείμενο κάποια μικροεπέμβαση, η οποία όμως δεν είναι δυνατόν να αξιολογηθεί). Επίσης στην περιοχή του Α/Κ6 δεν παρουσιάζονται αναλυτικά οι εξυπηρετούμενες κινήσεις.
- Σε κάθε όμως περίπτωση, η Μόνιμη Επιτροπή εκτιμά πώς το τμήμα Α/Κ Γηροκομείου - Α/Κ6 (Ευκαρπίας) είναι μικρότερης προτεραιότητας και σημασίας σε σχέση με το τμήμα Α/Κ6 (Ευκαρπίας) - Α/Κ7.
- Όπως έχει ήδη αναφερθεί και στην ιστορική αναδρομή, το συγκεκριμένο τμήμα αποτελεί μέρος του τμήματος Α της Περιαστικής Εξωτερικής Περιφερειακής Οδού (ΕΞΠΟΘ) της περιόδου 2005-2009. Το τμήμα αυτό φαίνεται ότι διαθέτει επαρκή μελετητική ωριμότητα με ολοκληρωμένο μεγάλο μέρος των μελετών των σηράγγων συμπεριλαμβανομένου και της σήραγγας Σέιχ-Σου (που οδηγεί στον Κ10) μήκους 3Κm. Λόγω της ωριμότητας του συγκεκριμένου τμήματος τόσο μελετητικά όσο και από πλευράς κοινωνικής διαβούλευσης, τίθεται το ερώτημα της κατασκευής της σήραγγας Σέιχ-Σου εναλλακτικά της υπερυψωμένης αρτηρίας (Fly-Over).

Επισήμανση

Με δεδομένο ότι η λύση της υπερυψωμένης αρτηρίας (που παρουσιάζεται στην επόμενη παράγραφο 4.2) εξυπηρετεί κυρίως διαμπερείς κινήσεις, οι δύο λύσεις φαίνεται ότι συγκοινωνιακά εξυπηρετούν τον ίδιο σκοπό.

π.χ. Μία κίνηση από το αεροδρόμιο με κατεύθυνση την Αθήνα, θα ξεκινούσε από τη διευρυμένη πλέον κατά μία λωρίδα κυκλοφορία της ανατολικής περιφερειακής οδού μέχρι τον κόμβο Κωσταντινουπολίτικων όπου παρουσιάζονται οι δύο εναλλακτικές ως εξής:

- Ο χρήστης μπορεί να επιλέξει την οδό μέσω της σήραγγας Σέιχ-Σου, να βρεθεί στον οικισμό των Πεύκων και μετά να κατευθυνθεί προς Αθήνα,
- Ο χρήστης μπορεί να επιλέξει την οδό της υπερυψωμένης αρτηρίας (Fly-Over) από την οποία θα βρεθεί στον Α/Κ Παπαγεωργίου και μετά θα κατευθυνθεί προς Αθήνα.

Στην πρώτη επιλογή σημαντικό πλεονέκτημα είναι ότι το συγκοινωνιακό δίκτυο από τα Πεύκα έως το Γηροκομείο ήδη συμπεριλαμβάνεται στα πλαίσια σχεδιασμού της ΕΞΟΔ και απαιτείται επιπλέον η κατασκευή της σήραγγας Σέιχ-Σου με τα συνοδά έργα εισόδου και εξόδου. Μειονέκτημα της λύσης είναι ότι απαιτείται διεύρυνση του Α/Κ Κωνσταντινουπολίτικων, όπως επίσης ότι θα πρέπει να λυθούν τεχνικά ζητήματα που αφορούν αποθέσεις υλικών από τη σήραγγα. Το συνολικό κόστος του έργου της σήραγγας, των έργων εισόδου-εξόδου και του νέου κόμβου στα Κωνσταντινουπολίτικα πρέπει να θεωρείται αξιοσημείωτο, αλλά σίγουρα οι τεχνικές δυσκολίες και η λειτουργικότητα του έργου βρίσκονται εντός συμβατικών πλαισίων.

Στη δεύτερη επιλογή συμπεριλαμβάνεται η υπερυψωμένη αρτηρία με όλα τα συνοδά έργα βοηθητικών γεφυρών, τεχνικών (cut & cover), έργων αντιστήριξης και ενίσχυσης πρανών, ειδικών θεμελιώσεων κλπ. Η μελετητική ωριμότητα του έργου είναι σε πρώιμο στάδιο, με σημαντικούς απρόβλεπτους παράγοντες κατασκευής και λειτουργίας του έργου, ειδικότερα μάλιστα λόγω της υφιστάμενης κυκλοφορίας της εσωτερικής περιφερειακής, που μπορεί να αυξήσουν σημαντικά τον εκτιμώμενο προϋπολογισμό. Παράλληλα, το αισθητικό και περιβαλλοντικό αποτέλεσμα του έργου θα πρέπει να είναι διασφαλισμένο εξαρχής, γεγονός που απαιτεί χρονοβόρες διαδικασίες αναθέσεων μελετών.

4.2 Αναβάθμιση της Δυτικής Εσωτερικής Περιφερειακής με ανισοπεδοποίηση των κόμβων της, από κόμβο Λαχαναγοράς(K16) έως τον Α/Κ Κ5 (Παπαγεωργίου)

Για το εν λόγω έργο μας έχει παραχωρηθεί (ψηφιακά), η χάραξη από τον Α/Κ Μαιάνδρου έως τον Α/Κ14. Για το τμήμα αυτό δεν φαίνεται να υπάρχει κάποιο ιδιαίτερο πρόβλημα, η δε αναγκαιότητά του θεωρείται μάλλον αυταπόδεικτη.

Σημαντικό έλλειμμα για μια συνολικότερη παρέμβαση αποτελεί η απουσία πρόταση αναβάθμισης του Α/Κ Μοναστηρίου, που είναι όμως από τους βασικούς κόμβους - συνδέσεις και ο οποίος θα πρέπει να αναπτυχθεί σε πολύ περιορισμένο χώρο.

Προβληματισμός επίσης υπάρχει και για την ανάπτυξη και τις πλέξεις των κλάδων της τελικής διάταξης του Α/Κ5 (κόμβος πέρατος).

Επίσης θα πρέπει να παρασχεθούν σαφείς πληροφορίες για τον σχεδιασμό (βελτίωση και συμπλήρωση) του παράπλευρου δικτύου που σήμερα είναι ημιτελές, αλλά είναι απαραίτητο για την εύρυθμη λειτουργία του γενικού σχεδιασμού της αναβάθμισης.

Το έργο θεωρείται αναγκαίο για την πόλη.

4.3 Αναβάθμιση Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής από τον Α/Κ Κ5 (Παπαγεωργίου) έως Κ10 (Κωνσταντινουπολίτικα) (Fly-Over)

Το τμήμα αυτό είναι και το πλέον «προωθημένο» από πλευράς σχεδιασμού, δεδομένου ότι η προτεινόμενη μεθοδολογία δεν έχει εφαρμοστεί ποτέ πριν στην Ελλάδα.

Ανεξάρτητα από τα παραπάνω, το μεγαλύτερο πρόβλημα προκύπτει από το γεγονός ότι η μη κατασκευή του τμήματος αυτού, ουσιαστικά ακυρώνει το συνολικό έργο, αφού αυτό αποτελεί το μεσαίο κομμάτι των βελτιώσεων στην Εσωτερική Περιφερειακή Οδό.

Πριν παρουσιαστούν αναλυτικά οι παρατηρήσεις μας είναι σκόπιμο να παρατεθούν ορισμένες πληροφορίες που αντλήθηκαν μετά από επαφές της Ομάδας Εργασίας με την Εγνατία Οδός Α.Ε. και αφορούν κυρίως τις παραμέτρους που οδήγησαν στην επιλογή του.

- Όσον αφορά την επιλογή του Fly-Over, έναντι άλλων εναλλακτικών λύσεων, μας έγιναν γνωστά τα εξής:

Η αρχικά προταθείσα λύση της διαπλάτυνσης απορρίφθηκε κυρίως για κατασκευαστικούς λόγους και ειδικότερα διότι α) θα έπρεπε να καθαιρεθεί / ανακατασκευαστεί ικανός αριθμός τεχνικών / γεφυρών στις θέσεις των σημερινών Α/Κ και β) κατά συνέπεια θα προέκυπτε σημαντικός χρόνος διακοπής της κυκλοφορίας στις περιοχές αυτές. Επειδή η τεχνική λύση που προτείνεται με το Fly-Over θεωρητικά (με την έννοια ότι η λύση δεν έχει δοκιμαστεί στην Ελλάδα και συνεπώς δεν μπορεί να αξιολογηθεί στο παρόν κείμενο), δεν απαιτεί διακοπή κυκλοφορίας όπως επίσης δεν απαιτείται τροποποίηση τεχνικών, το παραπάνω πρόβλημα επιλύεται.

Η λύση των τρίκων σηράγγων, που αποτέλεσε τη δεύτερη εναλλακτική λύση στη βελτίωση του ΕσΟΔ, απορρίφθηκε σχεδόν εξαρχής λόγω του πολύ υψηλού κόστους που παρουσίαζε. Μας επισημάνθηκε επίσης ότι το κόστος αυτό είναι πολλαπλάσιο (και όχι σε ευθεία γραμμική αναλογία), του κόστους των αντίστοιχων δίκων σηράγγων που κατασκεύασε κατά κόρον η Εγνατία Οδός Α.Ε.

Ωστόσο θεωρούμε ότι για λόγους πληρότητας θα έπρεπε να παραχωρηθούν στο ΤΕΕ/ΤΚΜ αναλυτικότερα στοιχεία τόσο για τις εναλλακτικές λύσεις όσο και για τα αντίστοιχα κόστη, ώστε να είναι σαφείς οι λόγοι που αυτές απορρίφθηκαν.

- Η λύση του Fly-Over, επιτρέπει τη μελλοντική μετατροπή μέρους της υφιστάμενης «χαμηλής» οδού σε λεωφορειόδρομο (αστική χρήση και μετακίνηση), ή για χρήση από άλλο μέσο σταθερής τροχιάς, εάν και εφόσον αυτό αποδειχθεί αναγκαίο και επιθυμητό. Ουσιαστικά το «χαμηλό» τμήμα, αστικοποιείται παραλαμβάνοντας τις περιστατικές (συλλεκτήριες-διανεμητικές) χρήσεις ενώ το Fly-Over μετατρέπεται σε οδό ταχείας (fast lane) διαμπερούς κυκλοφορίας.

Ωστόσο δεν υπάρχει αναφορά σχετικά με το τι θα γίνει με το υπόλοιπο τμήμα της ΕσΟΔ που δεν υπερυψώνεται και το εάν αυτό το τμήμα ικανοποιεί αντίστοιχη μελλοντική χρήση. Εξάλλου, όπως ήδη αναφέρθηκε, η σκοπιμότητα και δυνατότητα κυκλοφορίας ΜΜΜ στην Περιφερειακή Οδό θα πρέπει να μελετηθεί διεξοδικά.

- Η λύση των μεγάλου μήκους σηράγγων υπό την Κηπούπολη, ως συνέχεια του Fly-Over, επελέγη για να μην υπάρχουν αντιδράσεις για κατάληψη από υπεραστική οδό, τμήματος εγκεκριμένου σχεδίου πόλεως. Με τον τρόπο αυτό δεν απαιτείται καμία απαλλοτρίωση στην περιοχή της Κηπούπολης, οι δε σήραγγες προβλέπεται να κατασκευαστούν σε ικανό βάθος ώστε να μην επηρεάζεται η άνωθεν δόμηση. Επισημαίνεται ότι η αύξηση του κόστους, λόγω της κατασκευής σηράγγων, αντισταθμίζεται από την αποφυγή του κόστους απαλλοτρίωσης.
- Η επιλογή της λύσης του Fly-Over, οδηγεί σε σημαντική αποφόρτιση του τοπικού δικτύου (κινήσεις περιορισμένης εμβέλειας), το οποίο πλέον διαχωρίζεται από τη διαμπερή κυκλοφορία.

Ωστόσο θεωρούμε ότι η βελτίωση της κυκλοφορίας, θα επιτυγχάνονταν σε κάθε περίπτωση βελτίωσης της ΕσΟΔ. Η κύρια διαφοροποίηση, θα προέλθει μόνο στην περίπτωση που επιλεγεί η χρήση τμήματος της υφιστάμενης ΕσΟΔ ως λωρίδα μέσου μαζικής μεταφοράς, οπότε και απαιτείται διαφοροποίηση των τοπικών κινήσεων από τη διαμπερή.

- Ο προϋπολογισμός του συνολικά προτεινόμενου έργου εκτιμάται στα 250 εκ. € (με απαλλοτριώσεις) και προ ΦΠΑ.

Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε η έλλειψη ενός πιο αναλυτικού κοστολογίου δεν επιτρέπει την αξιολόγησή του ενώ παράλληλα στον προϋπολογισμό δε φαίνεται να έχουν περιληφθεί ορισμένα

έργα τα οποία θα πρέπει να ενταχθούν στο σχεδιασμό, ως συνοδά και τα οποία αναφέρονται παρακάτω.

- Τέλος όσον αφορά την περιβαλλοντική αδειοδότηση, υπάρχει μία προκαταρκτική αξιολόγηση των προτεινόμενων έργων ως «περιβαλλοντικά πιο αποδεκτά» σε σχέση με τις προγενέστερα προτεινόμενες λύσεις.

Ωστόσο θεωρούμε ότι η περιβαλλοντική αδειοδότηση, σε περίπτωση που δεν έχει εξασφαλιστεί, αποτελεί το σημαντικότερο «αγκάθι» (με την έννοια της χρονικής καθυστέρησης και της πιθανής μεταχρονολογημένης απαίτησης επανασχεδιασμών) για την υλοποίηση ενός τόσο μεγάλου έργου.

Όσον αφορά την παρουσίαση του εν λόγω έργου στο Ενημερωτικό Σημείωμα της Εγνατία Οδός Α.Ε., πέρα των ασαφειών και γενικόλογων αιτιολογήσεων που χρησιμοποιούνται, δε γίνεται καμία αναφορά σε επιμέρους τεχνικά ζητήματα που αναμένεται να προκύψουν ως επακόλουθα των έργων. Ενδεικτικά αναφέρονται τα εξής:

- Η κατασκευή του Fly-Over, θα θέσει υπό σκιά ένα σημαντικό τμήμα της υφιστάμενης ΕσΟΔ και μάλιστα τμήμα προσανατολισμένο προς τα ανατολικά. Κατά συνέπεια θα πρέπει το τμήμα αυτό να ηλεκτροφωτίζεται για σημαντικό χρονικό διάστημα ακόμα και κατά τις ώρες ημέρας. Επιπρόσθετα η φωτοτεχνική μελέτη (που απαιτείται να γίνει), θα πρέπει να αντιμετωπίζει και το γεγονός ότι κατά τις ημέρες έντονης ηλιοφάνειας, οι οδηγοί πιθανώς να αντιμετωπίζουν σημαντικές εναλλαγές φωτεινότητας από έντονα σκιερό τμήμα σε έντονα φωτεινό (αντίστοιχο με τις εναλλαγές σιράγγων-ανοικτού τμήματος). Οι εναλλαγές αυτές πιθανώς να είναι συνεχείς και πολύ μικρού χρονικού διαστήματος με αποτέλεσμα την κόπωση των οδηγών. Συνεπώς θα πρέπει να αντιμετωπιστούν σε επίπεδο σχεδιασμού τουλάχιστον τα ζητήματα α) του κόστους ηλεκτροφωτισμού (κατασκευή), β) της πιθανότητας απαίτησης επιπλέον έργων σκιασμού κάποιων τμημάτων για τη μείωση των εναλλαγών φωτεινότητας και γ) της προσπάθειας μείωσης του κόστους λειτουργίας της οδού (σε επίπεδο κατανάλωσης ενέργειας), πιθανώς με τη χρήση φωτοβολταϊκών panels (ακόμα και στο όριο της οδού ως ανεμοφράχτες αν είναι εφικτό) ή άλλης μεθοδολογίας χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.
- Δεν υπάρχει κάποια αναφορά στην ασφάλεια της οδού, τόσο κατά το διάστημα κατασκευής (όπου φυσικά και η μεθοδολογία θα επιλεγεί από τον ανάδοχο, αλλά απαιτείται κάποια τεχνική τουλάχιστον αναφορά στις γενικές αρχές και μεθόδους προστασίας, ώστε να αναιρεθούν οι οποίες - δικαιολογημένες- αντιδράσεις από πλευράς του κόσμου), αλλά και κατά το στάδιο λειτουργίας (όπου δεν αναφέρεται το πώς θα αποτρέπεται η οποιαδήποτε πτώση μικροαντικειμένου, πόσο δε μάλλον ογκωδών τμημάτων σε περίπτωση ατυχήματος, στο κατώτερο τμήμα της οδού). Τα παραπάνω δημιουργούν στην ομάδα εργασίας εύλογα ερωτήματα, πόσο δε μάλλον στον απλό χρήστη της οδού ο οποίος δεν είναι καν τεχνικά ενήμερος για τις αντίστοιχες μεθοδολογίες.
- Το όλο εγχείρημα απαιτεί σημαντικό αριθμό πρόσθετων έργων τα οποία, ως συνοδά, ορθώς δεν έχουν αντιμετωπιστεί έως τώρα, αλλά πλέον πρέπει να σχεδιαστούν αλλά και να κοστολογηθούν. Ως τέτοια μπορούν να αναφερθούν ενδεικτικά τα παρακάτω:
 - Η διαφαινόμενη οδική σύνδεση του συνόλου των έργων με τον Α/Κ7 (προς Άγιο Παύλο), απαιτεί σημαντική βελτίωση της υφιστάμενης οδού έως τα κοιμητήρια Ευαγγελίστριας.
 - Γενικότερα το σύστημα των Α/Κ6 και Α/Κ7 (με δεδομένο τον αναδιανεμητικό ρόλο που επιδιώκει η ΕσΟΔ), θα πρέπει να βελτιωθεί ως προς τη σύνδεση με την οδό Επταφυργίου (Βελτίωση οδών Α. Παπανδρέου και Ανθέων). Αντίστοιχα βελτίωση θα απαιτήσει πιθανώς το

σύνολο του Α/Κ6 (ίσως και με μερική ανισοπεδοποίηση). Ειδικότερα δε, αν σε μελλοντικό χρόνο αποφασιστεί η χρήση της ΕσοΔ από μέσα μαζικής μεταφοράς, οι παραπάνω βελτιώσεις είναι περισσότερο από απαραίτητες.

- ο Αντίστοιχη βελτίωση πιθανώς να απαιτηθεί για την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου (Πολίχνη).
- ο Όσον αφορά τις «πράσινες γέφυρες» δηλαδή τις εκτεταμένου πλάτους διαβάσεις που προβλέπονται για χρήση από πεζούς και ποδηλάτες, ώστε να προσεγγίζεται το Σέιχ Σου για ήπιες χρήσεις (προβλέπονται στα σημεία: Μετέωρα, Επταπύργιο, Άγιο Παύλο-Τριανδρία, Τούμπα, οδό Περραιβού), αυτές είναι αποκομμένες μεταξύ τους και πιθανώς να πρέπει να διασυνδεθούν παράλληλα με την οδό και εντός της ζώνης απαλλοτρίωσης, διότι υπάρχουν αντιδράσεις από τους περιβαλλοντολόγους για απομόνωση του Σέιχ-Σου. Στις ίδιες θέσεις απαιτείται και κατασκευή χώρω στάθμευσης ώστε να δημιουργείται ένα ενοποιημένο σύστημα αναψυχής.

Όσον αφορά τη χάραξη του τμήματος, παρατηρούνται τα εξής:

- Στην περιοχή της Κηπούπολης, δεν υπάρχει καμία εμφανής πρόβλεψη για τη σύνδεσή της τόσο με το νέο οδικό άξονα, όσο και με την αστική περιοχή κατάντη αυτού (Τούμπα). Ανεξάρτητα με το γεγονός ότι η περιοχή είναι αδόμητη, η ύπαρξη σχεδίου πόλεως θα πρέπει να υποχρεώσει στην πρόταση κάποιων λύσεων από μέρους του σχεδιασμού.
- Στους επανασχεδιαζόμενους κόμβους που αφορούν την είσοδο και έξοδο από το Fly-Over (Α/Κ5, Α/Κ8), υπάρχει σημαντική εμπλοκή πολλών κινήσεων εισόδου - εξόδου σε σχετικά περιορισμένα (εκ των πραγμάτων και της υφιστάμενης κατάστασης), μήκη. Θα πρέπει να τεκμηριωθεί η οποιαδήποτε απόφαση σχεδιασμού με τρόπο που να λαμβάνει υπόψη όλες τις παραμέτρους ασφαλείας. Η απλή αναφορά στην ταχύτητα σχεδιασμού (80 χλμ./ώρα), μπορεί να αποτελεί νομική επάρκεια σχεδιασμού αλλά δε διασφαλίζει τις υπόλοιπες περιπτώσεις. Είναι εξάλλου σε όλους γνωστό ότι τα οχήματα δεν κυκλοφορούν με 80 χλμ./ώρα ούτε στη δεξιά λωρίδα της περιφερειακής οδού. Συνεπώς θα πρέπει να γίνει κάποια αναφορά στα μέτρα που θα ληφθούν (π.χ. ειδική σήμανση κλπ.).
- Επίσης στον Α/Κ5 τα έργα περιορίζονται στην είσοδο και έξοδο των οχημάτων από και προς το Fly-Over. Υπάρχει απαίτηση βελτίωσης και των κλάδων ή των τμημάτων που συνεχίζουν, ή θεωρείται ότι αυτοί επαρκούν και αν ναι από πού προκύπτει αυτό; Επισημαίνεται ότι ούτε στο προηγούμενο έργο που προτείνεται υπάρχουν σχέδια του Α/Κ5 (από την άλλη πλευρά).
- Όσον αφορά το ίδιο το Fly-Over, υπάρχουν (λόγω και άγνοιας της μεθοδολογίας), πολλά ερωτήματα τα οποία θα πρέπει να απαντηθούν:

Η μεθοδολογία κατασκευής που προτάθηκε (κατασκευή του υπερυψωμένου κλάδου με ταυτόχρονη κυκλοφορία οχημάτων από κάτω στους δύο κλάδους της Ανατολ. Περιφερειακής) μοιάζει πολύ επικίνδυνη και αν απαιτηθεί αλλαγή της εκ των υστέρων θα οδηγήσει σε αύξηση του κόστους και απαιτήσεις εκ μέρους του κατασκευαστή και πολύ πιθανόν της κυκλοφορίας της οδού.

- ο Το κόστος συντήρησης της οδού (φωτισμός, στηθαία, σήμανση κλπ.), φαίνεται να είναι αυξημένο. Δεν είναι διατυπωμένη πρόβλεψη ή σκέψη ανταποδοτικών τελών (διόδια) ή αντίστοιχου μέτρου. Άποψη του ΤΕΕ είναι ότι θα πρέπει από το στάδιο σχεδιασμού ακόμη να διασαφηνισθούν τέτοιες παράμετροι και να προβλεφθούν τα αντίστοιχα οικονομικά μεγέθη

και να γίνει προσπάθεια για την ελαχιστοποίησή τους, ώστε να αποφευχθεί η οποιαδήποτε σκέψη για επιβολή ανταποδοτικών τελών.

4.4 Αναβάθμιση / Διεύρυνση κατά μία λωρίδα κυκλοφορίας εκατέρωθεν της Ανατολικής Εσωτερικής Περιφερειακής από τον Κ10 έως τον Α/Κ12.

Και στην περίπτωση αυτή η διαπλάτυνση / βελτίωση φαίνεται να είναι επιβεβλημένη λύση. Στην περιοχή δε φαίνεται να παρουσιάζονται ιδιαίτερα τεχνικά προβλήματα για την υλοποίηση του έργου. Μία επιφύλαξη και στην περίπτωση αυτή, είναι η απουσία των σχεδίων των κόμβων αρχής και πέρατος, υπό την έννοια ότι θα πρέπει να διευκρινιστεί εάν αυτοί απαιτούν βελτιώσεις / αναβαθμίσεις για την υποδοχή της κυκλοφορίας όπως διαμορφώνεται πλέον. Επίσης, δεν έχουν παρασχεθεί στοιχεία για τη γέφυρα Πανοράματος και τον τρόπο που προβλέπεται να ανακατασκευαστεί και πως διενεργείται απρόσκοπτα η κυκλοφορία στη φάση κατασκευής.

Τέλος, θεωρούμε ότι είναι κρίσιμο να μελετηθεί η αναδιαμόρφωση του Α/Κ13 (Φοίνικας), ο οποίος είναι ιδιαίτερα επιβαρυνμένος και δεν περιλαμβάνεται στο συγκεκριμένο έργο.

4.5 Αναβάθμιση / Διεύρυνση της Εθνικής Οδού Θεσ/νίκης-Μουδανίων κατά μία λωρίδα κυκλοφορίας εκατέρωθεν από τον Κ12 έως τον Κόμβο Αεροδρομίου και η δημιουργία πλήρους παρόδιου δικτύου.

Ομοίως με ανωτέρω, ο δρόμος χρήζει βελτίωσης μέσω διαπλάτυνσης λόγω αυξημένου φόρτου. Το εν λόγω τμήμα αποτελεί και τη φυσική συνέχεια του προηγούμενου τμήματος Κ10-Κ12. Για τα έργα βελτίωσης του τμήματος αυτού δεν φαίνεται να υπάρχει κάποιο ιδιαίτερο πρόβλημα, γεννάται όμως ζήτημα για τον Α/Κ Θέρμης.

Συγκεκριμένα, ο ΑΚ Θέρμης, στη σημερινή του κατάσταση παρουσιάζει σημαντικότερο φόρτο κυκλοφορίας αρκετές ημέρες του χρόνου. Ο φόρτος αυτός σε πολλές περιπτώσεις εκτείνεται και εντός της Ε.Ο., με αποτέλεσμα να δημιουργείται ουρά αυτοκινήτων (στη δεξιά λωρίδα της Ε.Ο.) που επιθυμούν να στρίψουν. Συνεπώς η βελτίωση των συνθηκών στην Ε.Ο., αν δεν συνοδεύεται από βελτίωση του Α/Κ, θα επιτείνει το πρόβλημα. Συγκεκριμένα θα πρέπει να αντιμετωπιστούν τουλάχιστον τα παρακάτω ζητήματα:

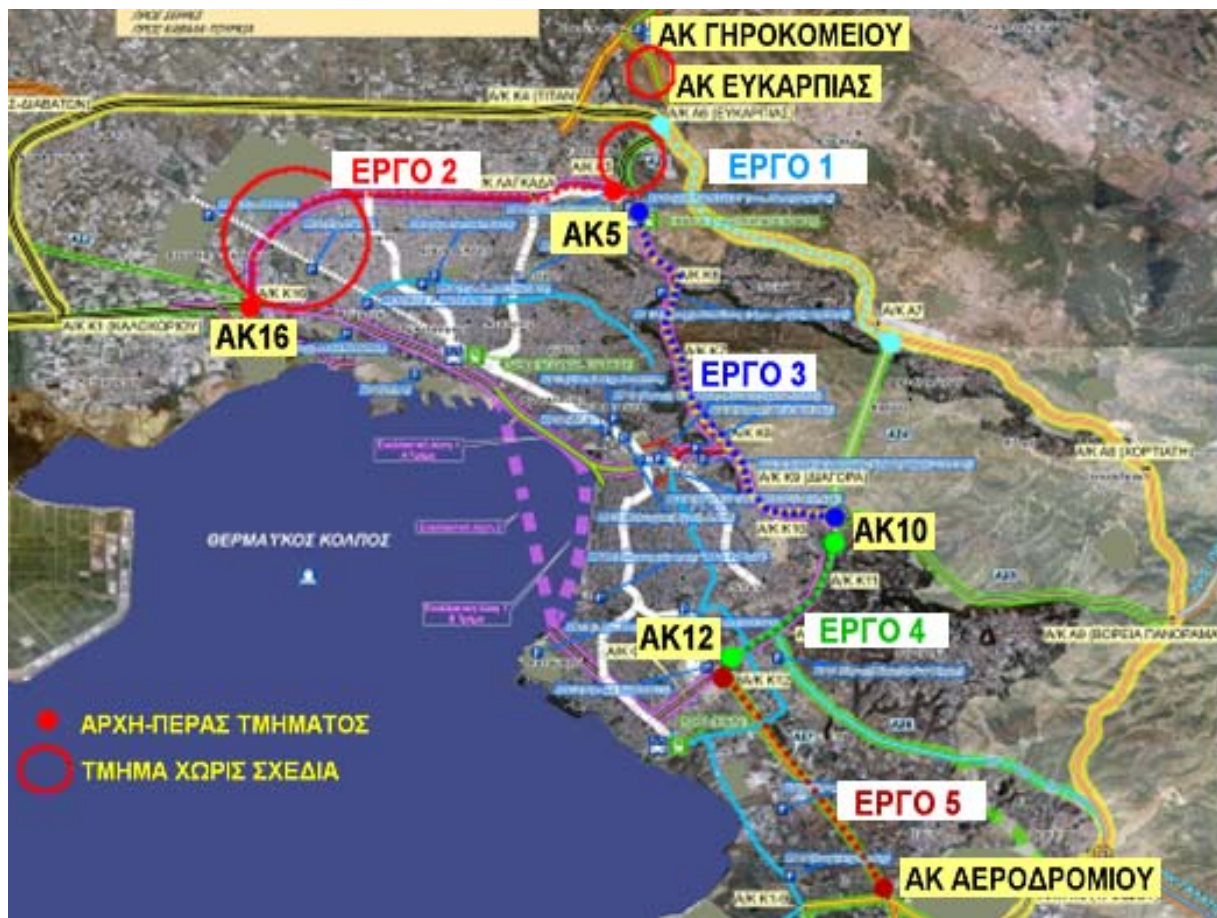
- Κατάργηση ή επανασχεδιασμός λειτουργίας των φωτεινών σηματοδοτών στον κόμβο και τη στροφή της Θέρμης, δεδομένου ότι η λειτουργία τους είναι αυτή που επιτείνει το πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης στον κόμβο;
- Κατασκευή ικανοποιητικού μήκους ζωνών επιβράδυνσης και επιτάχυνσης για την είσοδο - έξοδο των οχημάτων στον Α/Κ, ώστε αυτά να μην εμπλέκονται με την κυκλοφορία της Ε.Ο.;

Είναι προφανές ότι για την επίτευξη του βέλτιστου αποτελέσματος θα πρέπει η αντιμετώπιση του ζητήματος να περιλάβει τον συνολικό επανασχεδιασμό του Α/Κ.

4. Συμπεράσματα

Όπως προκύπτει από τον σχεδιασμό που μας παραχωρήθηκε για σχολιασμό, το έργο αποτελείται από δύο επιμέρους τμήματα α) ένα αυτοτελές που αφορά τον άξονα από Κ16 (σύνδεση με ΕΟ Θεσσαλονίκης - Αθηνών), έως τον ΑΚ Αεροδρομίου, που διατρέχει όλον τον ΕσΟΔ, καθώς και τμήμα της ΕΟ Θεσσαλονίκης - Μουδανίων και β) ένα υποτμήμα του ΕΞΟΔ το οποίο αποσκοπεί στη σύνδεση των οικισμών στα βορειοανατολικά της Θεσσαλονίκης με τις κύριες υπεραστικές αρτηρίες. Τα παραπάνω παρουσιάζονται

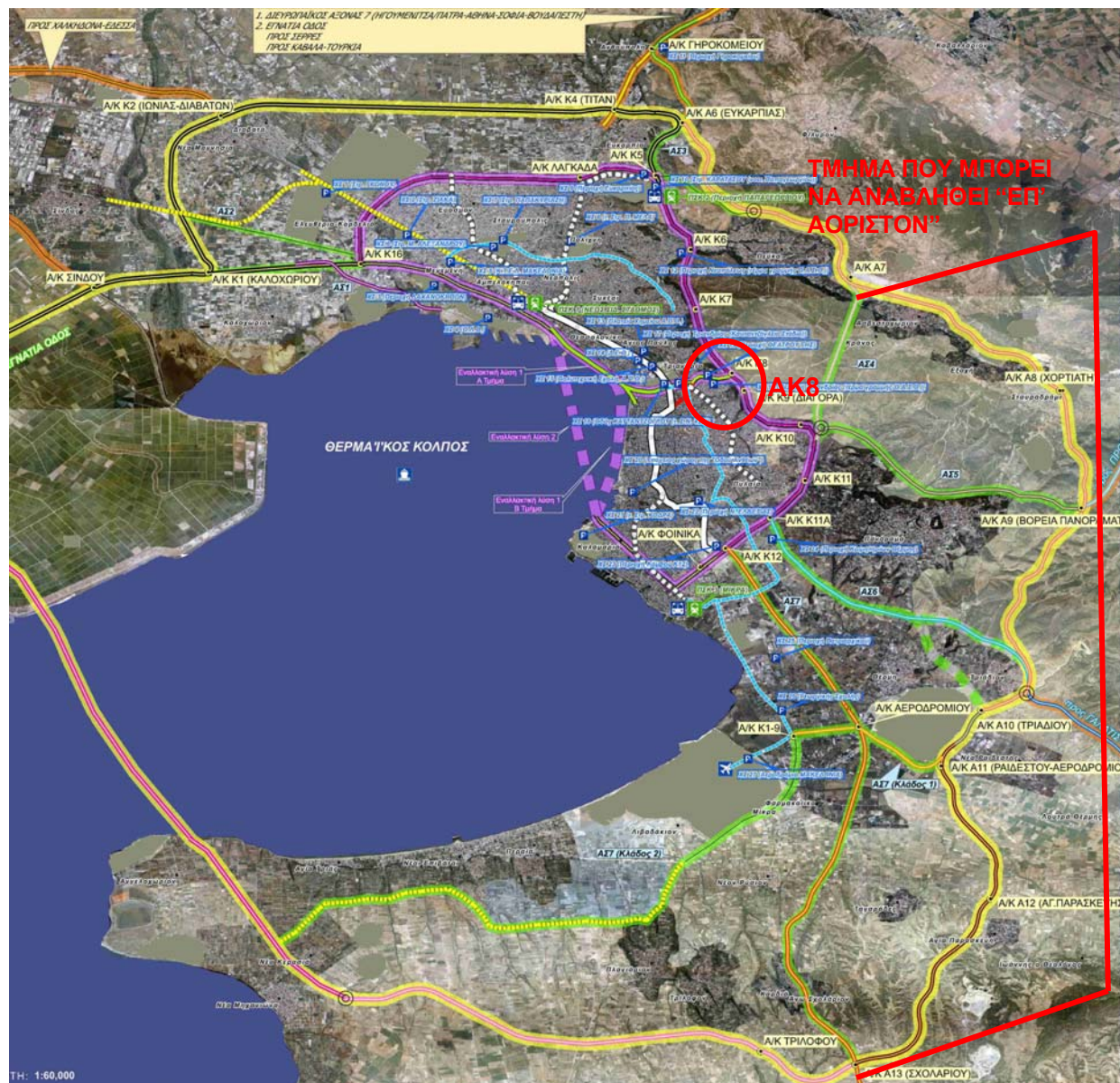
στο σκαρίφημα που ακολουθεί, στο οποίο σημειώνονται επίσης οι περιοχές για τις οποίες δεν έχουν παραχωρηθεί στην ομάδα εργασίας σχέδια με τα προβλεπόμενα έργα.



- Σε επίπεδο στρατηγικής, το κενό που υπάρχει λόγω της μη ολοκλήρωσης της επικαιροποίησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου καθιστά ανέφικτο τον έλεγχο συμβατότητας των προτεινόμενων έργων. Επισημαίνεται δε, ότι αν και τα εν λόγω έργα είχαν περιληφθεί στο ΕΣΣΥΜ-Θ, παραμένει ασαφές αν και με ποιο τρόπο αυτό βρίσκεται σε σύμπνοια με το ΡΣΘ και κατά πόσο τα δύο αυτά σχέδια υιοθετούν το ίδιο πρότυπο και τις ίδιες αρχές χωρικής οργάνωσης της πόλης της Θεσσαλονίκης.
- Πέραν τούτου, η έλλειψη μελέτης σκοπιμότητας (ή η μη υποβολή της στο ΤΕΕ/ΤΚΜ, σε περίπτωση που έχει ήδη εκπονηθεί) για τα έργα (τμηματικά ή συνολικά) καθιστά προβληματική την αξιολόγηση των προτάσεων, εφόσον δεν έχουν τεθεί υπόψη της Μόνιμης Επιτροπής στοιχεία (κυκλοφορίας, οικονομικά, τεχνικά) που θα οδηγούσαν στην ολοκληρωμένη αποτίμηση της αναγκαιότητας και εφικτότητας κατασκευής των έργων. Παράλληλα, η εκπόνηση νέας ή η επικαιροποίηση της υφιστάμενης Κυκλοφοριακής Μελέτης θεωρείται αναγκαία προκειμένου να τεκμηριωθούν οι επιλογές του σχεδιασμού.
- Όσον αφορά τα ίδια τα έργα θεωρείται καταρχήν κρίσιμης σημασίας η παροχή αναλυτικότερων στοιχείων κόστους, σε επίπεδο προμελέτης, ώστε να είναι δυνατή η ορθολογική αλλά και ολοκληρωμένη αξιολόγησή τους σε συνδυασμό και με τις τυχόν προτεινόμενες εναλλακτικές λύσεις. Σκόπιμη κρίνεται επίσης η παροχή των κοστολογίων των συνοδών έργων αλλά και των έργων που ολοκληρώνουν τον σχεδιασμό (π.χ. το υπόλοιπο τμήμα της ΕΞΟΔ), ώστε να γίνει συνολική αποτίμηση και προγραμματισμός βάσει ρεαλιστικών δεδομένων.

- Ειδικότερα ως προς το Fly-Over, η υλοποίηση του οποίου γεννά πολλά ερωτήματα, είναι φανερό ότι η κατασκευή του αποτελεί προϋπόθεση για την υλοποίηση όλων των υπολοίπων έργων του ΕσΟΔ. Αν δεν πραγματοποιηθεί αυτό, που είναι το μεσαίο κομμάτι, ή κάποια από τις εναλλακτικές που έχουν προταθεί (π.χ. διαπλάτυση) αναρωτιέται κανείς για τη σκοπιμότητα υλοποίησης των άλλων τμημάτων και ειδικότερα της βελτίωσης του τμήματος Κ10-Κ12. Συνεπώς αν για κάποιο λόγο απορριφθεί το Fly-Over, θα πρέπει να προταθούν αντίστοιχες εναλλακτικές, όπως η σύνδεση της ΕΞΟΔ στο πέρας του έργου 1 με τον Κ10, όπως άλλωστε προβλέπεται από το ΕΣΣΥΜ-Θ.
- Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι με δεδομένο ότι το Fly-Over προβλέπεται να παραλάβει σαφή διαμπερή κυκλοφορία, μπορεί να παραπέμψει στις καλένδες το αντίστοιχο έργο της Εξωτερικής Περιφερειακής. Λαμβάνοντας δε υπόψη ότι η περιβαλλοντική αδειοδότηση της ΕΞΟΔ δεν είναι διασφαλισμένη, το ζήτημα καθίσταται μείζον. Θα πρέπει λοιπόν να υπάρξει σαφής διαβεβαίωση (και αντίστοιχη επιστημονική τεκμηρίωση) ότι δε θα τροποποιηθεί ο βασικός σχεδιασμός του ΕΣΣΥΜ-Θ, καθώς επίσης και κάποιο ενδεικτικό και προσαρμοσμένο στη σημερινή οικονομική συγκυρία χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

Αναλυτικότερα, όπως φαίνεται από τον χάρτη όλων των έργων του ΕΣΣΥΜ-Θ (όπως διακρίνεται παρακάτω), ο συνολικός ΕσΟΔ ουσιαστικά αποτελείται από δύο βρόγχους, οι οποίοι έχουν ως κοινό σημείο τον Α/Κ8 (Κατσιμίδη) και ουσιαστικά διοχετεύουν την κίνηση από και προς το κέντρο και το νότιο τμήμα του δακτυλίου, μέσω της οδού Κατσιμίδη.



- Τα προτεινόμενα έργα ουσιαστικά βελτιώνουν σημαντικά την κυκλοφοριακή ικανότητα των τμημάτων K5-K10 (Fly-Over) και K10-K12 (σημαντική διαπλάτυνση) του ΕσΟΔ. Δεδομένου ότι ο ΕΞΟΔ μπορεί να θεωρηθεί ολοκληρωμένος στο τμήμα από K1 (Καλοχωρίου) έως K6 (Ευκαρπία), το υπόλοιπο τμήμα του (K6-K13-Σχολαρίου) μπορεί εύκολα πλέον να παραπεμφθεί στις καλές, δεδομένου ότι με πολύ μικρής έκτασης βελτίωση στον ΑΣ3, όλη η κυκλοφορία μπορεί πλέον να διοχετευτεί στον ΕσΟΔ (τμήμα K5-K10).
- Επιπρόσθετα, δεδομένης της οικονομικής συγκυρίας, στην περίπτωση που τα διαθέσιμα κονδύλια δεν επαρκούν για το σύνολο των προτεινομένων έργων (έργα 1 έως 5), είναι προφανές ότι το έργο που κινδυνεύει άμεσα με απόρριψη είναι το έργο 1 (ΕΞΟΔ από K6-Ευκαρπία έως K7-Ασβεστοχώρι), το οποίο είναι «τυφλό», αφού συνδέεται μόνο στη μία πλευρά με υφιστάμενα έργα. Στην καλύτερη περίπτωση μπορεί κάποιος να προτείνει την απλή βελτίωση της υφιστάμενης οδού.
- Στην περίπτωση αυτή ο σχεδιασμός των έργων ουσιαστικά μετατρέπει τον ΕσΟΔ (τμήμα K5-K12) σε μοναδική περιφερειακή οδό και συνεπώς θα πρέπει να γίνει συνολικός επανασχεδιασμός του ή εστω τεκμηρίωση της επάρκειάς του μέσω των αντιστοίχων μελετών και ερευνών, δεδομένου ότι θα κληθεί

να παραλάβει τη συνολική διαμπερή κίνηση. Παράλληλα στην περίπτωση αυτή ο κόμβος Κ8 (Κατσιμίδα) φαίνεται ότι θα έχει ευχερή πρόσβαση μόνο στο χαμηλό τμήμα του ΕσΟΔ, η δε συνολική κίνηση των εξοδούχων από την πόλη προς τη Χαλκιδική κατά τους θερινούς μήνες θα συνεχίσει να εμπλέκεται με την αντίστοιχη διαμπερή κίνηση την οποία υποτίθεται ότι θα παραλάμβανε ο ΕΞΟΔ.

Συμπερασματικά, η διαφαινόμενη (έστω προσωρινή) συγχώνευση ΕσΟΔ και ΕΞΟΔ στο τμήμα Κ5-Κ12, δεν μπορεί να γίνει εύκολα αποδεκτή, αν δεν προβλεφθούν τα παρακάτω:

- Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα των έργων του ΕΣΣΥΜ-Θ που δεν εντάσσονται ακόμη στο σχεδιασμό προτεραιότητας, καθώς και αντίστοιχος προϋπολογισμός.
- Πορεία των αντίστοιχων περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων, ώστε να αναζητηθούν εναλλακτικές λύσεις σε περίπτωση δυσχέρειας αδειοδότησης.
- Κυκλοφοριακός σχεδιασμός των πιθανώς συγχωνευόμενων τμημάτων ΕσΟΔ και ΕΞΟΔ και μελέτη εξυπηρέτησης των υφιστάμενων κόμβων της ΕσΟΔ, μετά τη διαπλάτυνση και την είσοδο σε αυτήν της κυκλοφορίας του ΕΞΟΔ (ειδικά των κόμβων ΑΚ5, ΑΚ8 και ΑΚ12 που αποτελούν τα ακραία σημεία και τη βασική σύνδεση με την πόλη).

Συγκεντρωτικά και με βάση τα παραπάνω, μπορούμε να καταλήξουμε στα εξής:

1. Τα προτεινόμενα έργα παρουσιάζουν σημαντική συνάφεια και αλληλουχία ως προς τη λειτουργικότητά τους και ειδικά για τα τμήματα των βελτιώσεων της ΕσΟΔ και της ΕΟ Θεσσαλονίκης - Μουδανίων κρίνονται ως απαραίτητα για την πόλη.
2. Η βελτίωση του τμήματος μεταξύ των τμημάτων Κ5 και Κ10 μπορεί να υλοποιηθεί είτε μέσω της αναβάθμισης της ΕσΟΔ, είτε μέσω της ΕΞΟΔ. Στην περίπτωση που απορριφθεί η ΕΞΟΔ (το τμήμα που προτείνεται με την παρούσα πρόταση), μπορεί να υλοποιηθεί το Fly-Over παρά τις σοβαρές επιφυλάξεις που καταγράφηκαν, ή άλλη βελτίωση, η οποία όμως δεν έχει μελετηθεί επαρκώς και συνεπώς το έργο μπορεί να μην εντάσσεται σε ευρωπαϊκή χρηματοδότηση ως μη αυτοτελές (κάτι που σχεδόν σίγουρα θα συμβεί με το τμήμα Κ10-Κ12).
3. Στην περίπτωση που απορριφθεί η αναβάθμιση της ΕσΟΔ στο τμήμα Κ5-Κ10 μέσω του Fly-Over ή των υπολοίπων εναλλακτικών, η λύση του προτεινόμενου τμήματος του ΕΞΟΔ είναι μονόδρομος, αλλιώς όλος ο σχεδιασμός του ΕΣΣΥΜ-Θ είναι έωλος.
4. Λόγω των παραπάνω, είναι απαραίτητη η παράθεση των στοιχείων (μελετών, οικονομικών στοιχείων κλπ.), των υπολοίπων τμημάτων και ειδικά του ΑΣ4 (συνδετήριος του ΑΚ10 με το πέρας της προτεινόμενης χάραξης του ΕΞΟΔ), καθώς και η πορεία των περιβαλλοντικών του αδειοδοτήσεων, ώστε να ενταχθεί αυτός σε μεσοπρόθεσμο σχεδιασμό.
5. Πέραν των ενδοιασμών που η ομάδα εργασίας έχει εκφράσει στο κείμενο, για την απουσία των μελετών σκοπιμότητας, των επικαιροποιημένων στοιχείων κυκλοφορίας και των επιμέρους σχεδιασμών που δεν μας έχουν παραχωρηθεί, το έργο θεωρείται ότι τουλάχιστον τμηματικά θα βοηθήσει την πόλη. Σε κάθε περίπτωση όμως, απαιτείται ο συνολικός επανασχολιασμός του μόλις είναι διαθέσιμα όλα τα απαιτούμενα στοιχεία, ήτοι (κατ' ελάχιστον):
 - Κοστολόγιο συνοδών έργων (μέτρα ασφάλειας Fly-Over, ηλεκτροφωτισμός, θέσεις στάθμευσης κλπ.), όπως αυτά που έχουν αναφερθεί παραπάνω.
 - Αναλυτικότερο κοστολόγιο των προτεινόμενων έργων (η απλή αναφορά του κόστους δεν επιτρέπει στην ομάδα έργων την αξιολόγησή του).

- Σχέδια των τμημάτων που δεν μας έχουν παρασχεθεί.
- Τεκμηριωμένη αιτιολόγηση απόρριψης των εναλλακτικών λύσεων που έχουν κατά καιρούς προταθεί.

Βιβλιογραφικές αναφορές

1. Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Θεσσαλονίκης, 2010, Έκθεση Επιτροπής Διαμόρφωσης.
2. ΤΕΕ/ΤΚΜ, 2011, Εισήγηση της Μόνιμης Επιτροπής Έργων Υποδομής προς τη Διοικούσα Επιτροπή για την αξιολόγηση του Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών Θεσσαλονίκης (βλ. Παράρτημα).
3. ΤΕΕ/ΤΚΜ, 2011, «Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Θεσσαλονίκης, Αποτελέσματα της Διαβούλευσης και Προτάσεις του ΤΕΕ/ΤΚΜ», Πόρισμα Ομάδας Εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ όπως εγκρίθηκε και διαμορφώθηκε με την υπ' αριθ. Α241/Σ12/11 της Διοικούσας Επιτροπής.
4. Εγνατία Οδός Α.Ε., 2011, Ενημερωτικό Σημείωμα με θέμα «Έργα προτεραιότητας του Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης - Μελέτη και υλοποίηση» και συνοδευτικά σχέδια.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Εισήγηση της Μόνιμης Επιτροπής Έργων Υποδομής προς τη Διοικούσα Επιτροπή για την αξιολόγηση του Ενιαίου Στρατηγικού Σχεδίου Υποδομών Μεταφορών Θεσσαλονίκης (Μάρτιος 2011)