

## Υπερυψωμένη ταχεία λεωφόρος θα δώσει «ανάσα» στην Περιφερειακή

Περίπου 3,5 χλμ θα έχει η υπερυψωμένη γέφυρα που εξήγγειλε ο Πρωθυπουργός

Της ΜΑΡΙΑΣ ΚΟΥΖΟΥΦΗ

**Τ**ην αναβάθμιση της Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης, ενός δρόμου που σχεδιάστηκε το 1970 και τα προβλήματα του οποίου ζουν καθημερινά οι οδηγοί, εξήγγειλε από το βήμα της 84ης ΔΕΘ ο πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης.

Καινοποιώντας ένα αίτημα των τοπικών φορέων, ο πρωθυπουργός ανέφερε ότι με σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, και σε συνεννόηση και με την Περιφέρεια, η Περιφερειακή θα αναβαθμιστεί με την κατασκευή υπερυψωμένης ταχείας λεωφόρου.

Προβλέπεται ότι θα έχει μήκος περίπου 3,5 χλμ. θα ξεκινάει από το ύψος του νοσοκομείου Παπαγεωργίου και θα καταλήγει στα Κωνσταντινουπολικά.

Όπως παρατήρησε και ο ίδιος ο κ. Μητσοτάκης «η περιφερειακή έχει ήδη ξεπεράσει -το γνωρίζετε κάθε μέρα- τον φόρτο που μπορεί να δεχθεί. Και με το νέο έργο θα αναπνεύσει».

Η περιβαλλοντική αδειοδότηση υπάρχει. Οι μελέτες θα ολοκληρωθούν μέσα στο 2020 οπότε θα γίνει γνωστός και ο πραγματικός προϋπολογισμός του έργου. Και θα ακολουθήσει η προκήρυξη του έργου. Θεωρείται ότι εντός τριών ετών είναι εφικτό να έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή της. Εάν επιλεγεί η μέθοδος ΣΔΙΤ αυτό σημαίνει ότι μπορεί να μπουν και διόδια.

### Μπιλλίας: Δεδομένη η ανάγκη αναβάθμισης

Δεδομένη χαρακτηρίζει την ανάγκη αναβάθμισης της περιφερειακής οδού, ο πρόεδρος του ΤΕΕ/Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας κ. Πάρις Μπιλλίας, μιλώντας στον Τύπο Θεσσαλονίκης. Το πρόβλημα του περιφερειακού το ζούμε καθημερινά, όπως λέει χαρακτηριστικά υπενθυμίζοντας ότι πρόκειται για έναν δρόμο που σχεδιάστηκε τη δεκαετία του 1970 και άρχισε να κατασκευάζεται τη δεκαετία του 1980. Στην αρχική του μορφή ήταν με δυο λωρίδες ανά κατεύθυνση και λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ), αλλά λόγω της μεγάλης κυκλοφοριακής κίνησης καταργήθηκε η ΛΕΑ και οι δυο λωρί-



δες έγιναν τρεις, με μειωμένο το πλάτος της κάθε λωρίδας. «Αυτό για κάποια χρόνια βοήθησε την κίνηση των οχημάτων αλλά από το 2004 και ύστερα άρχισε να φαίνεται ότι υπάρχει πρόβλημα στην περιφερειακή οδό καθώς έχει ξεπεράσει τη φέρουσα ικανότητά της, δηλαδή τη δυνατότητα κυκλοφορίας των οχημάτων με ταχύτητα και ασφάλεια και αυτό είχε ως αποτέλεσμα τα τελευταία 5 χρόνια σύμφωνα με έρευνα που έχει κάνει το ΤΕΕ έχουμε κατά μέσο όρο 4 νεκρούς και περίπου 100 τραυματίες και εκατοντάδες ατυχήματα», αναφέρει ο κ. Μπιλλίας.

### Τα τρία σενάρια

Στο παρελθόν η Εγνατία Οδός είχε εξετάσει τρία σενάρια για την αναβάθμιση της Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης, όπως λέει ο ίδιος. Το

πρώτο προέβλεπε την δημιουργία εξωτερικής περιφερειακής, μιας οδού που σε μεγάλο βαθμό θα ήταν σήραγγα, θα περνούσε κάτω από το Ασβεστοχώρι και από το Πανόραμα και θα είχε τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση. Επρόκειτο για ένα μεγαλεπήβολο έργο το οποίο θα έλυσε το πρόβλημα για τα επόμενα 50 χρόνια, αλλά ήταν και ένα έργο το οποίο σύμφωνα με τις μελέτες που είχαν γίνει το 2007-8 θα κόστιζε γύρω στα 850 εκατ. ευρώ.

Η άλλη λύση που είχε εξεταστεί αφορούσε τη διακλάτυνση της υφιστάμενης περιφερειακής. Κατά τον κ. Μπιλλία όμως είχε προβλήματα και κατασκευαστικά, γιατί κάποιες γέφυρες, κάποιες άνω διαβάσεις, θα έπρεπε να γκρεμιστούν και να ξανακατασκευαστούν, αλλά κυρίως επέφερε περιβαλλοντικά προβλήματα γιατί η διακλάτυνση θα γινόταν σε βάρος

του Σείχ Σου «και είναι λογικό να υπάρχουν αντιδράσεις γιατί το Σείχ Σου είναι πνεύμονας για τη Θεσσαλονίκη και γι' αυτό και απορροφήθηκε».

Η τρίτη λύση που εξέτασε η Εγνατία Οδός, είναι αυτή του Fly over, δηλαδή της υπερυψωμένης γέφυρας η οποία θα αρχίζει περίπου από το ύψος του νοσοκομείου Παπαγεωργίου και θα φτάνει μέχρι τα Κωνσταντινουπολικά και από εκεί μέχρι την Καρδία θα γίνει διακλάτυνση, μια λωρίδα ανά κατεύθυνση.

Το κόστος αυτού του έργου εκτιμάται στα 300 εκατ. ευρώ.

«Με τις σημερινές οικονομικές συνθήκες αυτή είναι η βέλτιστη λύση που υπάρχει στο τραπέζι γι' αυτό και εμείς ως επιμελητήριο την υιοθετήσαμε και την προτείναμε στην κυβέρνηση, όχι μόνο φέτος αλλά και τα

προηγούμενα χρόνια», επισημαίνει ο κ. Μπιλλίας, προσθέτοντας ότι «είναι δεδομένο ότι τα προβλήματα στην περιφερειακή οδό θα συνεχίσουν να υπάρχουν και θα αυξάνονται όσο περνούν τα χρόνια», ειδικά, όπως λέει αν τεθεί σε λειτουργία το Μετρό και αποφασίσει η δημοτική αρχή να περιορίσει την κυκλοφορία των αυτοκινήτων που κινούνται από την Καλαμαριά μέχρι Σίνδο και το αντίστροφο -που αποτελεί το καθημερινό δρομολόγιο πολλών εργαζομένων-. Σε μια τέτοια περίπτωση, η μόνη διέξοδος που θα υπάρχει θα είναι μέσω της περιφερειακής.