

Το «νέο όνειρο» περιμένει το ΕΣΠΑ!



Μακέτα από το μεγалоπνοο σχέδιο της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη

Ρεπορτάζ
Φανή Χαρίση
dimokratia@dimokratianews.gr

Μετά τον καταποντισμό της υποθαλάσσιας αρτηρίας (ηλπρώσαμε και αποζημίωση 70.000.000 ευρώ στον εργολάβο για ένα έργο που δεν άρχισε ποτέ!) και το αδιέξοδο στην κατασκευή του μετρό της Θεσσαλονίκης, ήρθε η ώρα ενός άλλου πολυδιαφημισμένου προτζεκτ, που επίσης έχει μεγάλες πιθανότητες να μείνει «στα χαρτιά», παρότι ξοδεύονται χρήματα για μελέτες, όπως παραδέχονται και οι εμπλεκόμενοι φορείς.

Η θαλάσσια αστική συγκοινωνία, που αποτελεί μαζί με το τραμ ένα όνειρο του ίδιου του δημάρχου Θεσσαλονίκης, ξαναζωντανέψτε εδώ και λίγο καιρό, καθώς, εκτός από τον Δήμο Θεσσαλονίκης, το όραμα ενστερνίστηκαν κι άλλοι δήμοι, αλλά και η Περιφέρεια.

**Θαλάσσια συγκοινωνία Θεσσαλονίκης:
Έχουν δοθεί 1.000.000 € για μελέτες και
αναμένονται (άγνωστο πότε) 10.000.000 €**

Ενα έργο που επιβλέπει η Εγνατία Οδός Α.Ε. και μέχρι στιγμής έχουν δοθεί 1.000.000 ευρώ για τις τεχνικές και περιβαλλοντικές μελέτες μέσα από το ΕΣΠΑ 2007-2014, οι οποίες θα ολοκληρωθούν τον Δεκέμβριο του 2015.

Οι μελέτες προβλέπουν ότι θα δημιουργηθούν έξι στάσεις (στην πλατεία Ελευθερίας, στο δημαρχείο, στο Μέγαρο Μουσικής, στη μαρίνα Καλαμαριάς, στο αεροδρόμιο και στους Νέους Επιβάτες), ενώ συζητείται το να προστεθούν άλλες τρεις, στο Καλοχώρι, στον Δήμο Πυλαίας - Χορτιάτη (περιοχή ΙΚΕΑ) και στη Μηχανιώνα. Μάλιστα, για την κατασκευή των υποδομών, που θα λάβει

χώρα ως δημόσιο έργο μέσω διαγωνισμού, προβλέπεται να χρειαστούν 10.000.000 ευρώ, τα οποία, όπως διαβεβαιώνουν η Εγνατία Οδός και οι υπόλοιποι φορείς, έχουν διασφαλιστεί στο νέο ΕΣΠΑ 2016-2020.

Φυσικά, η λειτουργία της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας αποτελεί θέμα ενός δεύτερου διαγωνισμού αναζήτησης των ενδιαφερομένων. Μέχρι εδώ, όλα καλά. Όμως, στην ερώτηση εάν τα έργα θα αρχίσουν εντός του 2016 και πότε θα ολοκληρωθούν, οι φορείς αναγνωρίζουν ότι δεν μπορούν να απαντήσουν. «Δεν μπορούμε να δεσμευθούμε για το πότε θα αρχίσει και πότε θα τελειώσει το έργο. Αυτό εξαρ-

τάται από τη ροή των χρημάτων του ΕΣΠΑ και, με τα προβλήματα που υπάρχουν πλέον, ο Θεός βοηθός» είπε στη «δημοκρατία» ο Γιώργος Δημαρέλος, εντεταλμένος δημοτικός σύμβουλος του Δήμου Θεσσαλονίκης για θέματα κυκλοφορίας.

Παρόμοια ήταν η απάντηση της Δέσποινας Καραρήγα, της διεύθυνσης σχεδιασμού της Εγνατίας Οδού. «Η πρόοδος του έργου εξαρτάται από το ΕΣΠΑ. Είναι αδύνατον αυτή τη στιγμή να δώσουμε χρονοδιάγραμμα» είπε χαρακτηριστικά. Η θαλάσσια αστική συγκοινωνία ήρθε ξανά στο προσκήνιο το 2013 από τον ίδιο τον δήμαρχο Θεσσαλονίκης Γιάννη Μπουτάρη, που έλεγε τότε ότι το 2014 θα τελειώσουν οι μελέτες και τα έργα θα αρχίσουν το 2015.

29 χρόνια

Η ιστορία της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας μετρά 29 χρόνια. Ήταν το 1986, όταν ο συγκοινωνιολόγος και καθηγητής του ΑΠΘ Σπύρος Βούγιας έριξε για πρώτη φορά

την ιδέα, βάζοντας μάλιστα τους φοιτητές του να κάνουν σχετική διπλωματική.

Το 1996, η Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης - Θεσσαλονίκη 1997 κάλεσε οκτώ Ευρωπαίους αρχιτέκτονες για να σχεδιάσουν τις στάσεις. Το 2011, το υπουργείο Υποδομών πραγματοποίησε πανελλήνιο αρχιτεκτονικό διαγωνισμό για νέους αρχιτέκτονες, ώστε να σχεδιάσουν τις κτιριακές εγκαταστάσεις και τις στάσεις, δίνοντας μάλιστα και τα σχετικά βραβεία.

Πάνω στα αποτελέσματα αυτού του διαγωνισμού, όπως είπε η κυρία Καραρήγα, θα χτιστούν τώρα οι υποδομές, όπως αποφάσισαν δήμοι και Περιφέρεια.

Αξιοσημείωτο, πάντως, είναι ότι στις μακροχρόνιες προσπάθειες υπουργείων και δήμου για να δημιουργηθούν νέα μέσα μαζικής μεταφοράς στη Θεσσαλονίκη, ο ΟΑΣΘ παραμένει ο αδιαμφισβήτητος «παίκτης», έχοντας μάλιστα και κρατική επιχορήγηση.