

ΧΡΥΣΑ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΠΑΣΟΚ
Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ
Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ 19549
Ημερομ. Κατάθεσης 5.7.10

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ:

- 1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ & ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**
- 2. ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ**

Θέμα : «Αστική και προαστιακή θαλάσσια συγκοινωνία στη Θεσσαλονίκη»

Το κυκλοφοριακό, το βασικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, βρίσκεται σε έξαρση σήμερα, με την κυριαρχία του Ι.Χ. αυτοκινήτου να έχει επιβληθεί σε όλη την πόλη, καθώς τα μέσα μαζικής μεταφοράς, δηλαδή τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ και μόνον αυτά, παραμένουν αναξιόπιστα και αργά, να προσπαθούν να ελιχθούν ανάμεσα στις περιφράξεις των έργων του μετρό και τα ταξί που κινούνται ελεύθερα στις, κατ' όνομα μόνο, λεωφοριολωρίδες. Το πρόβλημα δεν περιορίζεται στις κυκλοφοριακές του διαστάσεις (μποτιλιάρισμα, αργοπορία μετακίνησης, έλλειψη χώρων στάθμευσης κτλ) αλλά έχει πολύ ευρύτερες διαστάσεις: επιπτώσεις περιβαλλοντικές (ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση), κοινωνικές (εκνευρισμός, δυσκολία μετακίνησης πεζών, τροχαία ατυχήματα) και βέβαια οικονομικές. Εκτός από την τεράστια κατανάλωση καυσίμων και τη φθορά των αυτοκινήτων, έχουν επηρεαστεί οι λειτουργίες της πόλης με πρώτη και κύρια την εμπορική λειτουργία. Είναι ένας από τους σημαντικούς παράγοντες που αναγκάζουν πολλές εμπορικές επιχειρήσεις να μετακομίζουν στις παρυφές της πόλης, με αποτέλεσμα την «ερήμωση» του ιστορικού εμπορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης. Ξέρουμε ότι για την επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος υπάρχει μία συνάθροιση πολλών λύσεων, βασικός κορμός της όμως είναι η δημόσια συγκοινωνία. Μετά από πάρα πολλά χρόνια άρχισε να κατασκευάζεται το μετρό, το οποίο όμως θα ολοκληρώσει το ρόλο του μόνο στο βαθμό που θα γίνουν οι αναγκαίες επεκτάσεις στους γειτονικούς δήμους, όταν θα υπάρχει δυνατότητα εξυπηρέτησης από το αεροδρόμιο μέχρι τη Σίνδο. Και βέβαια το μετρό, όταν ολοκληρωθεί, θα βελτιώσει αλλά δεν θα λύσει ως δια μαγείας το κυκλοφοριακό.

Η θαλάσσια αστική και προαστιακή συγκοινωνία μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά, ιδιαίτερα τις αναπτυσσόμενες οικιστικά περιοχές, στα ανατολικά της πόλης. Θα είναι ένα ακόμη μέσο μαζικής μεταφοράς που θα μεταφέρει καθημερινά μεγάλο αριθμό επιβατών, γρήγορα, άνετα και καθαρά χωρίς να επιβαρύνει το υπερφορτωμένο οδικό δίκτυο και χωρίς να απαιτεί χώρους στάθμευσης.

Έχουν περάσει είκοσι πέντε χρόνια από τότε που άρχισαν οι πρώτες συζητήσεις για τη λειτουργία θαλάσσιας συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη, χωρίς ωστόσο να υπάρξει κάποιο από αποτέλεσμα αλλά και χωρίς κάποιος αρμόδιος φορέας να αποκλείσει την εφαρμογή της. Μια αλυσίδα από ιδέες και προτάσεις που είτε έμειναν στα χαρτιά, είτε έγιναν κάποιες ημιτελείς ενέργειες, μια αλυσίδα που κάθε της κρίκος θα μπορούσε να είναι και ένα ερωτηματικό: Αρχική ιδέα για σύνδεση κέντρου πόλης με Καλαμαριά – αναζήτηση επενδυτών – γραφειοκρατικά εμπόδια – διαγωνισμός για ανεύρεση επενδυτή το 1995 – μελέτη για 14 στάσεις από Λιμάνι μέχρι Ν. Μηχανιών – υποσχέση για ένταξη στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων – απόρριψη της μελέτης ως οικονομικά ασύμφορης – ανάθεση, από τον Οργανισμό Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης Θεσσαλονίκη 1997 και τον ΟΡΘ, σε οκτώ ευρωπαίους αρχιτέκτονες μελέτης ισάριθμων στάσεων της θαλάσσιας συγκοινωνίας - νέα μελέτη κρίνει την πρόταση ως ασύμφορη χωρίς επιδότηση – ένταξη της μελέτης στο ΠΔΕ με προϋπολογισμό 42 εκ. ευρώ, με παράλληλη στήριξη από

τα ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας – «πάγωμα» και της νέας μελέτης - εναλλακτική πρόταση για προαστιακή θαλάσσια συγκοινωνία...

Τα πλεονεκτήματα εφαρμογής της θαλάσσιας συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη είναι προφανή:

- Γρήγορη, άνετη και οικονομικά συμφέρουσα (εφόσον επιδοτηθεί, όπως ο ΟΑΣΘ) μετακίνηση, σε υδάτινους δρόμους χωρίς μποτιλιάρισμα, λακκούβες, σηματοδότες κτλ
- Μείωση του φόρτου της οδικής κυκλοφορίας με παράλληλη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και όλων των προβλημάτων που προαναφέραμε και ταλαιπωρούν καθημερινά τους Θεσσαλονικείς
- Ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων στις παραλιακές περιοχές προσέγγισης των πλοιαρίων – από αναψυκτήρια μέχρι θερινούς κινηματογράφους περιλαμβάνουν οι προτάσεις των αρχιτεκτόνων
- Προσέλκυση τουριστών που αξιοποιούν τη δυνατότητα θεώρησης της πόλης από τη θάλασσα και συμβάλλουν στην οικονομική της ανάπτυξη
- Δυνατότητα επαφής των πολιτών με το υγρό στοιχείο και ανάπτυξη των ανατολικών ακτών του Θερμαϊκού κατά τους καλοκαιρινούς κυρίως μήνες με την αναβίωση της θαλάσσιας σύνδεσής τους με την πόλη που διακόπηκε στα τέλη της δεκαετίας του '70 λόγω της μόλυνσης των ακτών, αλλά που σήμερα διαθέτουν γαλάζιες σημαίες της Ε.Ε.

Συνοψίζοντας, σήμερα υπάρχουν δύο προτάσεις:

Αυτή του Δήμου Καλαμαριάς για τη λειτουργία προαστιακής θαλάσσιας συγκοινωνίας. Σύμφωνα με την πρόταση αυτή, η θαλάσσια συγκοινωνία θα ξεκινά από τον τερματικό σταθμό του μετρό, που θα γίνει στη Μίκρα (το μοναδικό σημείο που η γραμμή του μετρό εφάπτεται με τη θάλασσα) για να συνδέσει την Καλαμαριά με τους Δήμους Θερμαϊκού, Νέας Μηχανιώνας και Επανομής. Στην ίδια περιοχή ο Δήμος Καλαμαριάς χωροθετεί στο Γ.Π.Σ. ένα λιμάνι, ενώ θα υπάρχει και σταθμός μετεπιβίβασης στα αστικά λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Το λιμάνι αυτό, εκτός από τον ελλιμενισμό των σκαφών που θα χρησιμοποιούνται για τη θαλάσσια συγκοινωνία, θα αποσυμφορήσει και την κορεσμένη από αλιευτικά και τουριστικά σκάφη, Μαρίνα της Αρετσούς.

Αυτή που εδώ και χρόνια διατυπώνεται, για τη λειτουργία αστικής θαλάσσιας συγκοινωνίας που θα ξεκινά από το λιμάνι και θα τερματίζει στη μαρίνα Αρετσούς κάνοντας έξι ή επτά ενδιάμεσες στάσεις. Υπάρχουν οι σχετικές προμελέτες και εφόσον υπάρξει επιδότηση του εισιτηρίου ανάλογη με αυτή του ΟΑΣΘ, η θαλάσσια συγκοινωνία μπορεί να ξεκινήσει σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Το θετικό για τη Θεσσαλονίκη θα ήταν η υλοποίηση και των δύο σχεδιασμών, το συντομότερο δυνατό, γι' αυτό και

ΕΡΩΤΩΝΤΑΙ ΟΙ ΚΥΡΙΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. Θα χρηματοδοτηθεί η εκπόνηση οριστικών μελετών για τη δημιουργία θαλάσσιας συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη; Αυτές θα γίνουν με βάση την προοπτική δημιουργίας αστικής ή προαστιακής θαλάσσιας συγκοινωνίας ή συνδυασμού και των δύο; Ποια λύση προκρίνεται από τις προμελέτες;
2. Πώς αντιμετωπίζουν την πρόταση του Δήμου Καλαμαριάς για τη δημιουργία λιμένα και τη σύνδεση του μετρό με θαλάσσια προαστιακή συγκοινωνία;

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 5-7-2010

Χρύσα Αράπογλου
Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης