



Η απόδοση της έκτασης που καταλαμβάνουν οι σιδηροδρομικές γραμμές και η δημιουργία χώρων πρασίνου και αναψυχής στο χώρο που θα απελευθερωθεί είναι από τα ζητούμενα των κατοίκων της δυτικής Θεσσαλονίκης που μένουν κοντά στις γραμμές του ΟΣΕ.

Του Φώτη Κουτσαμπάρη
fkoutsamparis@makthes.gr

Οι σιδηροδρομικές γραμμές διέρχονται πέντε δήμους του πολεοδομικού συγκροτήματος (Θεσσαλονίκης, Αμπελοκήπων, **Μενεμένης**, Κορδελιού, Εχεδώρου) και δημιουργούν, όπως περιγράφουν οι κάτοικοι, προβλήματα προσβασιμότητας και ασφάλειας μετακινήσεων από περιοχή σε περιοχή, κυκλοφοριακό, περιβαλλοντική επιβάρυνση και περιορισμό του ελεύθερου χώρου.

Η απελευθέρωση της έκτασης μπορεί να γίνει, κατά τις εκτιμήσεις των κατοίκων, είτε με υπογειοποίηση των γραμμών είτε με απομάκρυνση των εγκαταστάσεων του ΟΣΕ εκτός του πολεοδομικού συγκροτήματος.

“Μεγαλώσαμε έχοντας από παιδιά σαν εμπόδιο τις σιδηροδρομικές γραμμές. Περνούν μέσα από κατοικημένη περιοχή και κόβουν το δήμο μας στα δύο. Η πρόσβαση από τη μία πλευρά των γραμμών στην άλλη είναι δύσκολη, καθώς υπάρχουν λιγιστές διαβάσεις”, αναφέρει στη “ΜτΚ” ο κ. Ιωάννης Ίννος, κάτοικος Επταλόφου, και προσθέτει ότι “θα μπορούσε σε αυτή την έκταση να γίνουν πάρκα και να ομορφύνει όλη η δυτική Θεσσαλονίκη. Να κάνουμε περιπάτους εμείς οι ηλικιωμένοι”. Σύμφωνα με τον κ. Γιώργο Αβδελά, “θα είναι ευχής έργο να βρεθούν χρήματα και να υπογειοποιηθούν οι γραμμές. Εάν όμως το μετρό πάει προς τα δυτικά, θα μπορούσε να φύγει ο σταθμός έξω από την πόλη και να χρησιμοποιούμε το μετρό για τις μετακινήσεις μας”. Οι πλέον απαισιόδοξοι θεωρούν πως “πρέπει τουλάχιστον να γίνει υπογειοποίηση κεντρικών δρόμων κάτω από τις γραμμές, όπως είναι η οδός Καλλιθέας στους Αμπελόκηπους, για να λυθεί το κυκλοφοριακό. Οι γραμμές είναι δύσκολο να υπογειοποιηθούν”, λέει ο κ. Χρήστος Γιαννακίδης, κάτοικος Αμπελοκήπων, εργαζόμενος στον ΟΣΕ.

ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Το ζήτημα της υπογειοποίησης των γραμμών έχει θέσει από το 1982 ο σημερινός δήμαρχος Συκεών Σίμος Δανηλίδης, ο οποίος πρότεινε στη θέση των γραμμών να δημιουργηθεί ένα γραμμικό δάσος. Ακολούθησε ο δήμαρχος Αμπελοκήπων Λάζαρος Κυρίζογλου, ο οποίος με την ανάληψη των καθηκόντων του ζήτησε την υπογειοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών στο τμήμα από το νέο σιδηροδρομικό σταθμό Θεσσαλονίκης μέχρι το ηλεκτραμαξοστάσιο της Μενεμένης, δηλαδή σε απόσταση 2.200 μέτρων, υποστηρίζοντας ότι είναι “η μοναδική λύση, για να ανασάνει η δυτική Θεσσαλονίκη από το κυκλοφοριακό πρόβλημα που αντιμετωπίζει και να αναβαθμιστεί το περιβάλλον”.

Το 2005 η πρόταση επανήλθε από τον βουλευτή της ΝΔ Κωνσταντίνο Γκιουλέκα, ο οποίος πρότεινε υπογειοποίηση γραμμών σε μήκος 10,9 χιλιομέτρων, από το νέο σιδηροδρομικό σταθμό Θεσσαλονίκης μέχρι τη Νέα Μαγνησία και τη Σίνδο του δήμου Εχεδώρου. Ο κ. Γκιουλέκας υποστήριξε ότι με την υπογειοποίηση θα λυθούν τα σοβαρά προβλήματα ασφάλειας που συνεπάγεται η σημερινή κατάσταση, θα αποφευχθούν σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, θα απελευθερωθούν εκατοντάδες στρέμματα, θα διευκολυνθεί το τεράστιο κυκλοφοριακό πρόβλημα που

δημιουργείται, θα βελτιωθεί σημαντικά και θα αναβαθμιστεί το επίπεδο ζωής των κατοίκων.

“Έχουμε καταθέσει πρόσφατα και εμείς ένα σχέδιο υπογειοποίησης στο ΥΠΕΧΩΔΕ και είμαστε σε αναμονή απάντησης”, δηλώνει στη “ΜτΚ” ο δήμαρχος Μενεμένης Γιώργος Ακτσελής.

ΥΨΗΛΟ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ

Στελέχη του ΟΣΕ υποστηρίζουν ότι η υπογειοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών, στο τμήμα που διέρχονται τον αστικό ιστό, είναι ανέφικτη, διότι το κόστος είναι πολύ υψηλό. Για το λόγο αυτό δεν έχει γίνει κανένας σχεδιασμός μέχρι σήμερα από τον οργανισμό.

Κατά μήκος των γραμμών υπάρχουν και λειτουργούν εγκαταστάσεις του ΟΣΕ, αποθήκες, αμαξοστάσιο, εργοστάσιο, ηλεκτραμαξοστάσιο, οι οποίες είναι δύσκολο να αλλάξουν θέση.

Ο ΟΣΕ έχει προχωρήσει σε σειρά παρεμβάσεων και έργων, όπως υπόγειες ή υπέργειες διαβάσεις, για να διευκολυνθούν οι κάτοικοι στις μετακινήσεις τους.

ΜΙΑ ΝΕΑ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΖΗΤΑ Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΣΥΚΕΩΝ ΣΙΜΟΣ ΔΑΝΗΛΙΔΗΣ

Το δάσος του Σείχ Σου να φτάσει μέχρι το Καλοχώρι

Υπογείωση των σιδηροδρομικών γραμμών που διέρχονται μέσα από τον αστικό ιστό, δημιουργία γραμμικού δάσους στο χώρο που θα απελευθερωθεί και επέκταση του περιαστικού του Σείχ Σου μέχρι το Καλοχώρι προτείνει ο δήμαρχος Συκεών Σίμος Δανηλίδης.

Ο Σίμος Δανηλίδης επαναφέρει την πρόταση που είχε καταθέσει την περίοδο 1982-1983, πρωτοεκλεγμένος δημοτικός σύμβουλος Συκεών τότε, η οποία, κατά τη γνώμη του, δίνει νέα προοπτική στη Θεσσαλονίκη.

“Οι προτάσεις μου είχαν παρουσιαστεί σε συσκέψεις φορέων για το πενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης της κεντρικής Μακεδονίας και τις κοινοποίησα και στους τότε υπουργούς Εσωτερικών Γιώργο Γεννηματά, Δημοσίων Έργων Άκη Τσοχατζόπουλο και Χωροταξίας-Περιβάλλοντος Αντώνη Τρίτση”, αναφέρει στη “ΜτΚ” ο κ. Δανηλίδης.

Ο δήμαρχος Συκεών υπογραμμίζει ότι “στην πόλη μας τα προηγούμενα χρόνια, όταν έπρεπε να κατασκευάζονται βασικά συγκοινωνιακά και κυκλοφοριακά έργα και να επενδύονται πόροι στην προστασία και στην ανάδειξη της φυσικής ομορφιάς, του περιβάλλοντος και της ιστορίας της, ζούσαμε τον παραλογισμό της πλειοδοσίας μεγαλόστομων εξαγγελιών και ανεκπλήρωτων υποσχέσεων. Το κράτος δεν επένδυσε στην πόλη μας τους πόρους που αυτή δικαιούται, για να μπορέσει να διαμορφώσει τις ελάχιστες προϋποθέσεις ανάπτυξης και ποιότητας ζωής”.

Κατά την άποψη του κ. Δανηλίδη, στη Θεσσαλονίκη, που ασφυκτιά μέσα σε ένα μολυσμένο περιβάλλον, με τους δείκτες της ατμοσφαιρικής ρύπανσης ολοένα να αυξάνονται, τα αιωρούμενα σωματίδια να είναι μονίμως πάνω από τα επιτρεπόμενα όρια, με τη μικρότερη αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο (τη χειρότερη στην Ευρώπη), εξακολουθούν να υπάρχουν αναξιοποίητοι ελεύθεροι χώροι που κινδυνεύουν να οικοδομηθούν (π.χ. πρώην στρατόπεδα), εξακολουθούν να λειτουργούν στο κέντρο της πόλης οχλούσες και ρυπογόνες εγκαταστάσεις (π.χ. σιδηροδρομικός σταθμός),

εξακολουθούν να μην κατασκευάζονται χρήσιμα και φιλικά προς το περιβάλλον συγκοινωνιακά έργα και έργα αναπλάσεων.

Η Θεσσαλονίκη μπορεί να έχασε πολύτιμο χρόνο. Όμως, δεν έχασε ολότελα την ευκαιρία και τη δυνατότητα να αλλάξει εικόνα. Δεν είναι αργά. Χρειάζονται πολιτική βούληση και δίκαιη κατανομή πόρων προς τη συμπρωτεύουσα. Προτάσεις και ιδέες υπάρχουν, και σήμερα γίνονται ιδιαίτερος επίκαιρος, ενώ η προώθησή τους αποκτά επιτακτικό χαρακτήρα.

Η πρόταση του κ. Σίμου Δανηλίδη

A) Υπογείωση του σιδηροδρομικού σταθμού και των σιδηροδρομικών γραμμών του ΟΣΕ

Τα οφέλη που θα προκύψουν είναι, μεταξύ άλλων:

- * Στο χώρο των σημερινών εγκαταστάσεων του σιδηροδρομικού σταθμού θα δημιουργηθεί μητροπολιτικό πάρκο, ενώ θα γίνει και ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής.
- * Θα υπάρξει ασφάλεια στη διέλευση των πεζών.
- * Θα επιλυθεί σε μεγάλο βαθμό το κυκλοφοριακό πρόβλημα.
- * Ο ΟΑΣΘ θα μπορεί να δρομολογήσει νέες αστικές γραμμές και να βελτιωθεί η μαζική συγκοινωνία.
- * Θα μειωθούν η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση.
- * Θα αναβαθμιστεί η ποιότητα ζωής των πολιτών.

A1) ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΓΡΑΜΜΙΚΟΥ ΔΑΣΟΥΣ

Σε συνδυασμό με την υπογείωση του σιδηροδρομικού σταθμού και των σιδηροδρομικών γραμμών, να δημιουργηθεί ένα γραμμικό δάσος χιλιάδων στρεμμάτων.

- * Ένα τεράστιο πάρκο, ως ευεργετική παρέμβαση στο βεβαρημένο περιβάλλον της πόλης μας.
- * Μια πράσινη διαδρομή για κατοίκους και επισκέπτες.
- * Μια λεωφόρος πρασίνου και αναδιαμόρφωσης του υπαίθριου χώρου.

Για όλες τις παραπάνω παρεμβάσεις δεν θα απαιτηθεί ούτε καν το κόστος που χρειάζεται μια μικρή επέκταση του μετρό στην Αθήνα. Είναι γνωστό ότι έγιναν, γίνονται και σχεδιάζονται τεράστιες επεκτάσεις του μετρό στην Αθήνα!

B) Επέκταση του περιαστικού δάσους του Σέιχ Σου

Προτείνεται η επέκταση των ορίων του περιαστικού δάσους του Σέιχ Σου προς τα δυτικά (Συκιές, Ρετζίκι, Φίλυρο, 424 ΓΣΝ, “Παπαγεωργίου”, Ευκαρπία, Τιτάν, νέα εξωτερική περιφερειακή και κλείσιμο στο Θερμαϊκό στην περιοχή Καλοχωρίου του δήμου Εχεδώρου).

Εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος δεν υπάρχουν πολλά περιθώρια ανάπτυξης χώρων πρασίνου. Η επέκταση, λοιπόν, του υπάρχοντος τεχνητού και μοναδικού δάσους που διαθέτει η Θεσσαλονίκη θα είναι ένα κορυφαίο περιβαλλοντικό έργο ουσίας και αισθητικής παρέμβασης.

- * Θα θωρακίσει όλη την πόλη, λειτουργώντας σαν προστατευτικός μανδύας.
- * Θα αποτελέσει τόπο αναψυχής και πόλο έλξης τουριστών.
- * Θα διασφαλίσει, στην κυριολεξία, το οξυγόνο των πολιτών.

Δεν είναι τυχαίο ότι το Σέιχ Σου είναι τεχνητό δάσος. Και σίγουρα δεν είναι τυχαίο ότι η δάσωσή του σταμάτησε στα όρια της βόρειας Θεσσαλονίκης, ενώ υπήρχαν ακόμη χιλιάδες στρέμματα γης ως το Καλοχώρι, που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν έναν περιαστικό πράσινο δακτύλιο για όλη τη Θεσσαλονίκη.

Επιπλέον, τεράστιες εκτάσεις έχουν καταστραφεί στο βωμό της οικοδόμησης. Μέγα

σκάνδαλο εξελίσσεται και στην περιοχή του Ρετζικίου. Τα έτη 1989-91 το δημοτικό συμβούλιο Συκεών (όπου ανήκε τότε το Ρετζίκι, το οποίο σήμερα ανήκει στο δήμο Πεύκων), μετά από εισηγήσεις μου είχε αποφασίσει την αναδάσωση 1.700 στρεμμάτων. Ωστόσο, οι περιοχές αυτές δεν αναδασώθηκαν ποτέ και ορισμένοι επιδιώκουν την οικοπεδοποίησή τους.

Η Οικολογική παρέμβαση

Για να είναι αποτελεσματική αυτή η οικολογική παρέμβαση σε βάθος χρόνου απαιτούνται:

- Θεσμοθέτηση της προστασίας του περιβαλλοντικού δάσους και σύσταση φορέα διαχείρισής του, ώστε να διασφαλίσει τον προστατευτικό και κοινωνικό του χαρακτήρα.
- Απομόνωση συμφερόντων που λυμαίνονται δασικούς χώρους.
- Άμεσα έργα αναδάσωσης όλων αυτών των εκτάσεων.

“Χαίρομαι που σήμερα, έστω και μετά 27 χρόνια, αρχίζει επιτέλους μια σοβαρή συζήτηση επί των παραπάνω προτάσεων. Το ΠΑΣΟΚ συμπεριέλαβε στο κυβερνητικό του σχέδιο για τη Θεσσαλονίκη την υπογείωση του σιδηροδρομικού σταθμού και των γραμμών του ΟΣΕ, το γραμμικό δάσος και την επέκταση του περιβαλλοντικού δάσους μέχρι το Θερμαϊκό. Οι προτάσεις είναι υλοποιήσιμες, αναπτυξιακές και ζωτικής σημασίας για όλη τη Θεσσαλονίκη, ειδικά για το υποβαθμισμένο δυτικό της τμήμα”, δηλώνει ο κ. Σίμος Δανιηλίδης.

ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ Η ΥΠΟΓΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΟΥ ΟΣΕ ΚΑΙ Η ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ

Για να ανασάνει η Δυτική Θεσσαλονίκη

Του Λάζαρου Κυρίζογλου*

Μοναδική λύση, για να ανασάνει η δυτική Θεσσαλονίκη από το κυκλοφοριακό πρόβλημα, είναι η υπογείωση των γραμμών του ΟΣΕ από το νέο σιδηροδρομικό σταθμό μέχρι το ηλεκτραμαξοστάσιο της Μενεμένης.

Με τον τρόπο αυτό η κυκλοφορία μέσω των οδών Αγίων Πάντων, Καλλιθέας, Γ. Χαλκίδη και Αγίας Παρασκευής βγαίνει κατευθείαν στην οδό Μοναστηρίου. Συγχρόνως επιτυγχάνεται η απελευθέρωση εκτάσεως 220.000 τετρ. μ., που μπορεί να χρησιμεύσει για χρήσεις κοινής ωφέλειας (ποδηλατόδρομος, γήπεδα μπάσκετ-τένις, ανοιχτό θέατρο, παιδική χαρά, πεζόδρομοι κτλ.) υπέρ των κατοίκων της περιοχής Ξηροκρήνης του δήμου Θεσσαλονίκης, Αμπελοκήπων και Μενεμένης. Η απόσταση από το ΝΣΣ μέχρι το ηλεκτραμαξοστάσιο Μενεμένης είναι 2.200 μ., το δε μέσο πλάτος 100 μ., άρα το εμβαδόν της έκτασης είναι 220.000 τετρ. μ.

Το έργο μπορεί να γίνει με πρωτοβουλία των δήμων Αμπελοκήπων, Θεσσαλονίκης, Μενεμένης και του ΟΣΕ, αφού ενταχθεί στο ΕΣΠΑ 2007-2013. Είναι έργο μεγίστης υπερτοπικής σημασίας, που πρέπει να αποτελέσει στρατηγικό στόχο-όραμα διαδημοτικής συνεργασίας.

Πουθενά στην Ευρώπη, σε καμία μεγαλούπολη, δεν υπάρχουν μέσα στην κατοικημένη περιοχή υπέργειες γραμμές τρένων. Όλες είναι υπόγειες. Είναι καιρός

λοιπόν (έχουμε ήδη μείνει πίσω) να προχωρήσουμε και εμείς με ευρωπαϊκό βηματισμό και ευρωπαϊκά πρότυπα σε αυτόν τον τομέα.

Η ωφέλεια που προκύπτει από την υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου είναι αυτονόητη και μέγιστη. Ενδεικτικά αναφέρω ότι μειώνονται ο χρόνος μεταφοράς προσωπικού και εμπορευμάτων από και προς τη δυτική Θεσσαλονίκη κατά τουλάχιστον 40%, το κόστος μεταφοράς, η ατμοσφαιρική ρύπανση που είναι ήδη βεβαρημένη στην περιοχή.

Συγχρόνως δίδεται στους δήμους Αμπελοκήπων, Μενεμένης και Θεσσαλονίκης η δυνατότητα να δημιουργήσουν στην περιοχή ζώνες πρασίνου, που τόσο μεγάλη ανάγκη τις έχουμε. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην περιοχή, για την οποία γίνεται λόγος, έχουμε σχεδόν ολική έλλειψη πρασίνου, καθώς σε κάθε κάτοικο αντιστοιχούν 0,28 τετρ. μ. πρασίνου, ενώ υπό κανονικές συνθήκες θα έπρεπε να αντιστοιχούν 11 τετρ. μ., τη στιγμή που ο μέσος όρος στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι 20 τετρ. μ. πρασίνου ανά κάτοικο. Με την απελευθέρωση της παραπάνω έκτασης των 220 στρεμμάτων, μετά την απομάκρυνση και του στρατοπέδου Μεγάλου Αλεξάνδρου, μπορούμε να πενταπλασιάσουμε το πράσινο που αναλογεί ανά κάτοικο.

Σε ό,τι αφορά την επέκταση του μετρό από τον τερματικό του σταθμό, που βρίσκεται στο νέο σιδηροδρομικό σταθμό (ΝΣΣ), προς τη δυτική Θεσσαλονίκη, προτείνουμε αυτή να μελετηθεί και να γίνει προς τις περιοχές των δήμων Θεσσαλονίκης (β' δημοτικό διαμέρισμα), Αμπελοκήπων, Ελευθερίου-Κορδελιού και Εύοσμου, με κατάληξη, διά της οδού Καραολή και Δημητρίου, στην οδό Λαγκαδά (Σταυρούπολη). Μάλιστα στο τμήμα της διαδρομής από το ΝΣΣ μέχρι το Ελευθέριο-Κορδελιό να διέρχεται κάτω από το χώρο των υπαρχουσών γραμμών του ΟΣΕ με ταυτόχρονη υπογείωσή τους.

Η επέκταση του μετρό προς τη δυτική Θεσσαλονίκη, με την από μέρους μας προτεινόμενη διαδρομή, εξυπηρετεί περισσότερους δήμους και τη συντριπτική πλειονότητα του πληθυσμού της δυτικής Θεσσαλονίκης (Β' δημοτικό διαμέρισμα Θεσσαλονίκης, Αμπελόκηποι, Μενεμένη, Ελευθέριο, Εύοσμος, Σταυρούπολη). Το σύνολο του πληθυσμού των περιοχών αυτών είναι περίπου 400.000 κάτοικοι.

Την ανωτέρω πρότασή μας καταθέσαμε εγγράφως στους πρώην πρωθυπουργούς Κ. Σημίτη και Κ. Καραμανλή, στους υπουργούς ΠΕΧΩΔΕ και Μεταφορών των προηγούμενων κυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ και ΝΔ, στον πρόεδρο του ΟΣΕ, στο Μετρό, στο Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και λάβαμε θετική απάντηση για μελέτη και αξιολόγηση της πρότασης. Είμαστε σε αναμονή, για να δούμε την εξέλιξη του θέματος.

** Ο Λάζαρος Κυρίζογλου είναι δήμαρχος των Αμπελοκήπων*

Υπάρχει διέξοδος

Του Θανάση Παππά*

Η υπογειοποίηση των γραμμών του ΟΣΕ, η οποία θα προσέφερε πράγματι την ενοποίηση των χώρων και των πολεοδομικών γειτονιών, τη δημιουργία χώρων πρασίνου και αναψυχής, την ανάκτηση του δημόσιου χώρου κ.ά., θα μπορούσε να γίνει εάν δεν υπήρχαν τα εξής ανελαστικά δεδομένα:

1. Ο σιδηροδρομικός σταθμός Θεσσαλονίκης, όπως είναι σχεδιασμένος εκεί όπου βρίσκεται, δημιουργεί σοβαρό πρόβλημα σε ό,τι έχει να κάνει με αστικές αναπλάσεις.

2. Το ηλεκτραμαξοστάσιο στη Μενεμένη, για το οποίο προσπάθησα να μη γίνει στην περιοχή, δημιουργεί ένα επιπλέον πρόβλημα, διότι είναι ισόπεδο και πρέπει να μπαίνουν οι μηχανές έλξης και οι ηλεκτράμαξες, για να συντηρούνται.

3. Έχει γίνει η ηλεκτροκίνηση στις γραμμές του ΟΣΕ με χρήματα από το Γ΄ ΚΠΣ και έχει ήδη αναπτυχθεί το δίκτυο.

Εκτός αυτών, έχει ολοκληρωθεί η μελέτη για την υπογειοποίηση της Αγίας Παρασκευής Μενεμένης και αναμένεται να δημοπρατηθεί το επόμενο διάστημα από την ΕΡΓΟΣΕ. Από την οδό Μοναστηρίου, απέναντι από το ξενοδοχείο “Grand Hotel”, μέχρι την Αγία Παρασκευή θα γίνει υπόγεια διάβαση κάτω από τις γραμμές και διάβαση πεζών, ένας τοπικός δρόμος και θα καταργηθεί το πασάζο. Ανάλογο έργο έγινε στον Εύοσμο. Αυτά τα έργα προγραμματίζονται με το σκεπτικό ότι δεν θα γίνει υπογειοποίηση των γραμμών.

Τα παραπάνω δεδομένα επιτρέπουν μόνο ως ουτοπία την υπογειοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών.

Υπάρχει όμως μία διέξοδος. Η διέξοδος, κατά την εκτίμησή μου, είναι ότι σε ένα πρίσμα στρατηγικού σχεδιασμού για τη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης μπορεί να συμπεριληφθεί η αναδιαμόρφωση των χώρων των μεταφορών. Ο λόγος γίνεται για όλο το σύστημα μεταφορών και ένας σχεδιασμός επιβάλλει την επαναχωροθέτηση όλων των χώρων μεταφορικών υποδομών, μαζί με το σιδηροδρομικό σταθμό. Σε όλες τις χώρες και σε όλο τον κόσμο όλα αυτά ξανασχεδιάζονται από την αρχή και πάνε αλλού.

** Ο Θανάσης Παππάς είναι αρχιτέκτων, πρόεδρος μόνιμης επιτροπής Αρχιτεκτονικού Έργου του ΤΕΕ/ΤΚΜ*

Οκτ 25, 2009