

ATHENS voice

Στη χώρα Mapplethorpe

Αποκλειστικές φωτογραφίες
από την έκθεση στη Στέγη
Γραμμάτων & Τεχνών
Της Κατερίνας Ι. Ανέστη, σελ. 20

14ο Athens Fashion Week

Της Δήμητρας Τριανταφύλλου,
σελ. 24

Η πόλη και η θάλασσα

Γράφει ο Σπύρος Βούγιας, σελ. 26

Αφιέρωμα **Θέατρο '11-12**

StageVoice

22 άνθρωποι του θεάτρου γράφουν στην Α.Υ.

Επιμέλεια: Δημήτρης Μαστρογιαννίτης, σελ. 29



Άλπεις

Ο Γιώργος Λάνθιμος ανεβαίνει στην
κορυφή και γίνεται εξώφυλλό μας
Του Γιώργου Κρασσακόπουλου, σελ. 84

Η Πόλη και η Θάλασσα

Ο Σπύρος Βούγιας, βουλευτής Α΄ Θεσσαλονίκης, γράφει στην Α.Υ.



Η Θεσσαλονίκη απλώνει την καμπύλη, δηλαδή τη θηλυκή της πλευρά, παράλληλα με τη θάλασσα σε μεγάλο μήκος δίπλα στο παραλιακό μέτωπο. Όταν επιστρέφει κανείς με καράβι ή ταξιδεύει με πανιά στον Θερμαϊκό, είναι σα να βλέπει μια πολύ όμορφη γυναίκα ν' απλώνει ρούχα απ' το μπαλκόνι της, δηλαδή τις ήπιες πλαγιές του Χορτιάτη.

Οι παλιές της φωτογραφίες δείχνουν πάντα το λιμάνι και μια προκυμαία φορτωμένη καράβια με εμπορεύματα και επιβάτες. Είναι ένα θέαμα που σου κόβει την ανάσα και προκαλεί μελαγχολία αν κάνεις σύγκριση με τη μοναδική πρασινοκόκινη βαρκούλα που είναι δεμένη επίμονα στο ίδιο σημείο για να τονίζει ακόμη περισσότερο το κενό.

Στους απέναντι χαμηλούς λόφους του Μεγάλου Καράμπουρνου απλώθηκαν τα τελευταία χρόνια νεόδμητοι οικισμοί μόνιμης φθηνής κατοικίας που μετέτρεψαν το σύμπλεγμα Περαία-Νέοι Επιβάτες (το Μπαχτσέ Τσιφλίκι του Τσιτοάνη) και την Αγία Τριάδα σε πυκνοδομημένο αστικό συγκρότημα. Πάνω από 60.000 άνθρωποι το χειμώνα, που φθάνουν τους 100.000 το καλοκαίρι, μετακινούνται πολύ

συχνά προς το κέντρο της πόλης με μεγάλη δυσκολία. Το Ι.Χ. χρειάζεται 40 λεπτά τις ώρες αιχμής και κοστίζει πολύ σε βενζίνη και παρκάρισμα. Το ταξί ξεπερνά τα 20 ευρώ ενώ το λεωφορείο, που είναι φθηνό, αργεί πολύ και χρειάζεται μετεπιβίβαση στο μέσο της διαδρομής.

Από το 1986 είχα τη δυνατότητα να εκφράσω ως συγκοινωνιολόγος αυτό που κάθε περιπατητής της παραλίας σκέφτεται εντελώς αυθόρμητα, κοιτάζοντας απέναντι την ακτή του Θερμαϊκού: πώς είναι δυνατόν να μην υπάρχει μια σύνδεση που να κινείται στην ευθεία, δηλαδή στη χορδή αντί για την καμπύλη του παραλιακού τόξου; Άλλωστε η πόλη θυμάται, διατηρεί στη μνήμη της εικόνες και επαναφέρει συνήθειες και τρόπους μετακίνησης που διαμόρφωσαν ιστορικά την καθημερινότητα και τη φυσιογνωμία της.

Όλη τη δεκαετία του '60 και μέχρι τις αρχές του '70 πηγαίναμε για μπάνιο με τα καραβάκια στην Περαία, το Μπαχτσέ και την Αγία Τριάδα. Με τη «Λευκή» που έκανε τη διαδρομή σε μια ώρα, την «Ευδοκία» (50 λεπτά) ή την ταχύτερη για την εποχή της «Θεσσαλονίκη», στριμωγμένοι στην πλώρη για να γλιτώσουμε το εισιτήριο και με ένα λουκουμά στην επιστροφή ▶

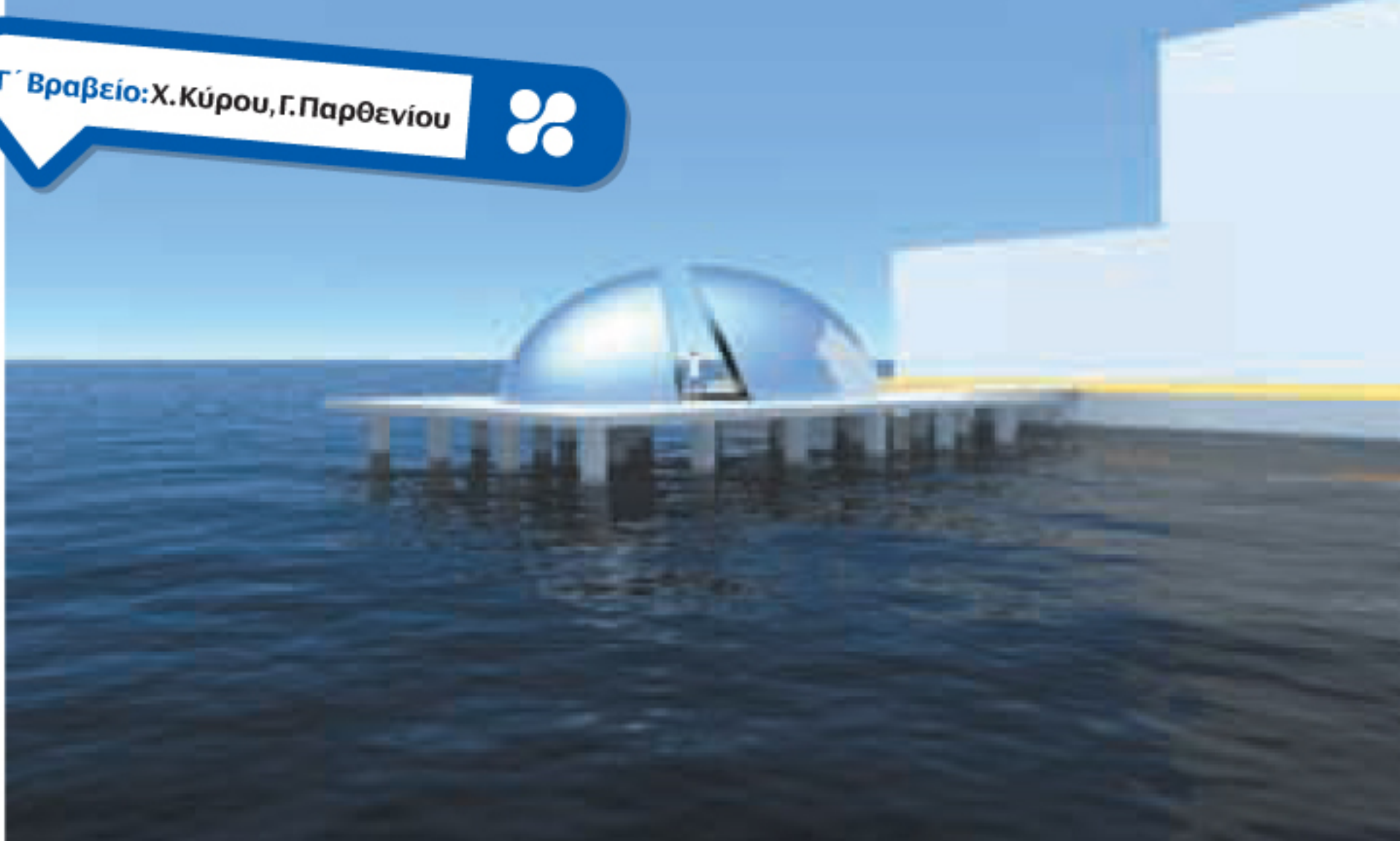


Α΄ Βραβείο: Κ. Χρυσός, Μ. Τατάρη

Β' Βραβείο: Α. Τσολάκης, Β. Wibranek



Γ' Βραβείο: Χ. Κύρου, Γ. Παρθενίου



για να κόψουμε την πείνα, περάσαμε αξέχαστα καλοκαίρια, αφού η Χαλκιδική ήταν ακόμη άγνωστη, μακρινή και απάτητη.

Σήμερα, ύστερα από συνεχείς προσπάθειες 25 χρόνων στη διάρκεια των οποίων η πρότασή μου αυτή λοιδορήθηκε, παρεμποδίστηκε και υπονομεύτηκε από τις οπισθοδρομικές κομπανίες που διοικούσαν την πόλη, είμαστε πιο κοντά στην υλοποίηση του έργου. Η σύντομη παρουσία μου στο Υπουργείο Μεταφορών, η εκλογή του Γιάννη Μπουτάρη στη διοίκηση του Δήμου Θεσσαλονίκης, η υποστήριξη από 4 ακόμη εμπλεκόμενους Δήμους αλλά και την Αντιπεριφέρεια Θεσσαλονίκης, οδήγησε ήδη στην ολοκλήρωση της προμελέτης βιωσιμότητας και τα τεύχη της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος για ιδιώτες που θα δρομολογήσουν τα ταχύπλοα σκάφη.

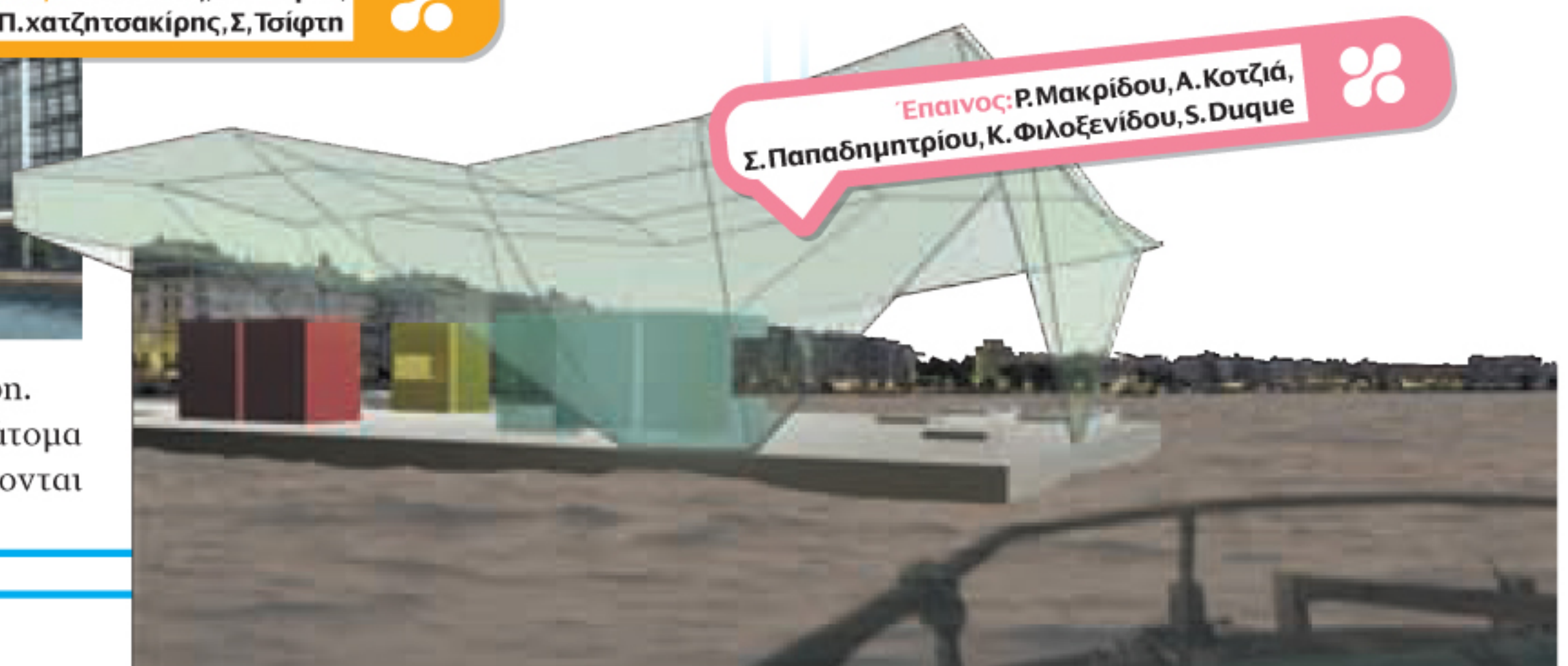
Σε γενικές γραμμές χρειάζονται 6-8 ταχύπλοα, με χωρητικότητα 150-200 άτομα και εισιτήριο 2,5 ευρώ. Με εκτιμώμενο χρόνο διαδρομής τα 20 λεπτά, προβλέπονται



Έπαινος: Σ. Παννίκης, Π. Τσάγκα, Γ. Αγγέλου, Π. Χατζητσακίρης, Σ. Τσίφτη



Έπαινος: Ρ. Μακρίδου, Α. Κοτζιά, Σ. Παπαδημητρίου, Κ. Φιλοξενίδου, S. Duque



περίπου 15.000 μετακινήσεις ημερησίως (προς τις 2 κατευθύνσεις) που καθιστούν το έργο απόλυτα βιώσιμο οικονομικά, χωρίς καμία επιδότηση. Παράλληλα προχωρούν οι προσπάθειες για ένταξη στο περιφερειακό πρόγραμμα του ΕΣΠΑ Κεντρικής Μακεδονίας της κατασκευής των πρώτων στάσεων στην Περαιά, την Μαρίνα της Καλαμαριάς, το Ποσειδώνιο και το κέντρο (Πλατεία Ελευθερίας). Αργότερα, το δίκτυο θα πυκνώσει και θα προστεθούν στάσεις τόσο Ανατολικά (Αεροδρόμιο, Μίκρα – στο τέρμα του μετρό) και Δυτικά (Καλοχώρι).

Μέχρι να ενταχθεί και να ξεκινήσει το έργο, προετοιμάσαμε έναν αρχιτεκτονικό διαγωνισμό για νέους αρχιτέκτονες μέχρι 40 ετών για το περίτερο αναμονής των επιβατών στις στάσεις της θαλάσσιας συγκοινωνίας. Στα σχέδια που ακολουθούν

Η πόλη επαναφέρει συνήθειες και τρόπους μετακίνησης

παρασιάζονται τα 3 πρώτα βραβεία και οι 3 έπαινοι ενός διαγωνισμού, το υψηλό επίπεδο του οποίου ενθουσίασε τα μέλη της κριτικής επιτροπής. Όλες οι συμμετοχές θα εκτεθούν σε μια έκθεση που ετοιμάζεται για τα μέσα του Νοεμβρίου, στο Μουσείο Μουσικών Οργάνων της Τράπεζας Πειραιώς – που ήταν και ο χορηγός του διαγωνισμού.

Στην τριαντάχρονη πολιτική μου διαδρομή, γνώρισα πολλές χαρές και λύπες, εφήμερους θριάμβους και αναστρέψιμες καταστροφές. Σχεδίασα και μελέτησα μια πόλη ανθρώπινη και λειτουργική, με τραμ, ποδήλατα, φαρδιά πεζοδρόμια και θαλάσσια συγκοινωνία. Δεν μπόρεσα, είναι αλήθεια, να προσφέρω στην πόλη μου όσα ονειρεύτηκα για μια καλύτερη ποιότητα στην καθημερινή ζωή. Τώρα, καθώς η πολιτική μου ζωή κλείνει τον κύκλο της, θα ήθελα να δω την εφαρμογή αυτού του έργου, που τόσο αγάπησαν οι Θεσσαλονικείς και μου ζητούσαν κάθε φορά στις συναντήσεις μας να τους περιγράψω: πώς θα γεμίσει ξανά караβάκια ο Θερμαϊκός. **Α**