
Γ. Μυλόπουλος: Το Μετρό Θεσσαλονίκης το καθυστέρησαν τα ανιστόρητα διλήμματα στη συνύπαρξη Πολιτισμού - Τεχνολογίας

2018/02/26 09:43 στην κατηγορία MMM

«Διαψεύδεται ο ισχυρισμός ότι το μετρό Θεσσαλονίκης το καθυστέρησαν τα αρχαιολογικά ευρήματα, αφού σήμερα αντικειμενικά και αναμφισβήτητα προχωρούμε το έργο με ρυθμούς εντατικούς και εξαιρετικά συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα που τηρείται απαρέγκλιτα.

Αντίθετα, το μετρό το καθυστέρησαν τα ανιστόρητα διλήμματα που έθεταν ασυμβίβαστο στη συνύπαρξη Πολιτισμού και Τεχνολογίας», ανέφερε ο πρόεδρος της Αττικό Μετρό Γιάννης Μυλόπουλος, στην ημερίδα «Και Αρχαία και Μετρό».

Η ημερίδα συνδιοργανώθηκε από την Αττικό Μετρό και την Εφορεία Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης, παρουσία του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστου Σπίρτζη, της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού, κας Λυδίας Κονιόρδου και της εκπροσώπου του Δημάρχου Θεσσαλονίκης, Αντιδημάρχου, κας Έλλης Χρυσίδου, οι οποίοι απεύθυναν σύντομο χαιρετισμό.

Ομιλητές ήταν ο Πρόεδρος της Αττικό Μετρό Α.Ε., Καθηγητής Γιάννης Α. Μυλόπουλος, η κα. Μαρία Ανδρεαδάκη - Βλαζάκη, Γ.Γ. ΥΠΠΟΑ και η κα. Πολυξένη Αδάμ - Βελένη, Προϊσταμένη ΕΦΑΠΟΘ, πρώην Προϊστάμενοι των Εφορειών Αρχαιοτήτων Θεσσαλονίκης, αρχαιολόγοι οι οποίοι συμμετείχαν στο ανασκαφικό έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης και ο Διευθυντής Έργου του Μετρό Θεσσαλονίκης κ. Γ. Κωνσταντινίδης.

Σκοπός της ημερίδας ήταν η ενημέρωση του κοινού, της επιστημονικής κοινότητας και φορέων της πόλης για τα αρχαιολογικά ευρήματα, τα οποία έχουν αποκαλυφθεί στους σταθμούς του Μετρό, αλλά και για την πορεία των κατασκευαστικών εργασιών.

Ακολουθούν ο χαιρετισμός του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστου Σπίρτζη και η ομιλία Προέδρου της Αττικό Μετρό Α.Ε., Καθηγητή Γιάννη Α. Μυλόπουλου, με τίτλο «Και αρχαία και μετρό. Μία πολιτική που έβαλε ξανά το έργο στις ράγες.»

Χαιρετισμός του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Χρήστου Σπίρτζη

Αγαπητή Λυδία, φίλες και φίλοι, εκπρόσωποι της Περιφέρειας και του Δήμου, σήμερα είναι η απόδειξη ότι τα έργα Υποδομών και ο Πολιτισμός, η προστασία της πολιτιστικής μας κληρονομιάς μπορούν να πάνε μαζί, μπορούν να συμβάλλουν στο να γίνει η Θεσσαλονίκη -να υλοποιήσουμε το όραμά μας- το κέντρο, όχι μόνο το εμπορικό, των συνδυασμένων μεταφορών, το παραγωγικό, του εμπορίου, αλλά και το πολιτιστικό.

Δε μπορεί να γίνει η Θεσσαλονίκη μας το κέντρο των Βαλκανίων και να μην είναι και το πολιτιστικό κέντρο των Βαλκανίων, αν θέλουμε να ξεπεράσουμε και άλλα προβλήματα που απασχολούν και τη χώρα και τα Βαλκάνια, ειδικά τον τελευταίο καιρό.

Θα ήθελα να μην ευχαριστήσω τα στελέχη της Αττικό Μετρό σ' αυτή την εκδήλωση. Αυτά, θα τα ευχαριστήσουμε σε λίγους μήνες όταν ξεκινήσει η δοκιμαστική λειτουργία της βασικής γραμμής του Μετρό και η ολοκλήρωση των έργων υποδομής για την Καλαμαριά. Θα ήθελα, όμως, να ευχαριστήσω τη Λυδία την Κονιόρδου για τη συνεργασία που είχαμε, γιατί, χωρίς να προχωρήσουν οι αρχαιολογικές εργασίες, Μετρό δε θα είχαμε στη Θεσσαλονίκη.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την κυρία Βλαζάκη και την κυρία Βελένη για την πολύ στενή συνεργασία, όχι στη λογική του «κλείνουμε τα μάτια» για τα ευρήματα της πολιτιστικής κληρονομιάς που είχαμε, αλλά για το πώς τα διασφαλίζουμε και τα διαφυλάσσουμε καλύτερα, τα αναδεικνύουμε, χωρίς όμως το Μετρό της Θεσσαλονίκης να είναι ανέκδοτο, αλλά να είναι ένα έργο που προχωρά με πολύ γρήγορους ρυθμούς.

Και γι' αυτό, θα ήθελα να ευχαριστήσω σήμερα τους αρχαιολόγους μας και όχι τους μηχανικούς μας και το τεχνικό δυναμικό. Να γίνει μια αναφορά στα ονόματα των βασικών αρχαιολόγων που δούλεψαν στο έργο, να ευχαριστήσουμε την κυρία Γιατρουδάκη στο Υπουργείο, την κυρία Μπακιρτζή, την κυρία Αχειλαρά, την κυρία Παϊσίδου, την κυρία Μακροπούλου, την κυρία Μισαηλίδου, τον κύριο Κανονίδη, συγγνώμη αν κάνω λάθος σε κάποιο όνομα, όπως και την κυρία Βασιλειάδου, την κυρία Κωνσταντινίδου, την κυρία Λαμπροθανάση, την κυρία Πρωτοψάλτη και την κυρία Τσεβρένη. Καλό θα είναι να έχετε και κανέναν αρχαιολόγο.

Είναι η συντριπτική πλειοψηφία γυναίκες. Αν το δούμε απ' την οπτική γωνιά του φύλου είμαστε ισχνή μειοψηφία στους αρχαιολόγους. Θα ήθελα επίσης να πω ότι τα ευρήματα είναι πάρα πολύ σημαντικά και για να τα αναδείξουμε, έχουμε πει με τη Λυδία και με την Αττικό Μετρό, με τη βοήθεια της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας, οι δύο πρώτοι σταθμοί που, αμέσως μετά το Πάσχα, θα είναι έτοιμοι στο σύνολό τους, να

γίνουν δύο εκθέσεις που να παρουσιάζουμε τη δουλειά που έχει γίνει όλα αυτά τα χρόνια με πολύ κόπο και πολύ κόστος για τον ελληνικό λαό.

Να ανοίξουν οι σταθμοί στον κόσμο, στους πολίτες, να δουν και τη τεχνική δουλειά που γίνεται και τα ευρήματα που υπήρχαν και να ακολουθήσουν πολιτιστικές εκδηλώσεις, για να μπορέσει να γίνει κατανοητό, ότι Μετρό και Αρχαία μπορούν να πάνε μαζί, ότι οι υποδομές με την πολιτιστική κληρονομιά μπορούν και πρέπει να είναι ταυτόσημες έννοιες και ότι το μετρό, επιτέλους, μαζί με τις αρχαιολογικές εργασίες τελειώνει και θα δοθεί στους πολίτες της Θεσσαλονίκης και στους πολίτες της χώρας.

Ευχαριστώ πάρα πολύ για τη συνεργασία. Συγχαρητήρια στους αρχαιολόγους και στο Υπουργείο Πολιτισμού που τους εποπτεύει και εύχομαι η δουλειά που έγινε τα τελευταία χρόνια με τη συνεργασία του Υπουργείου Υποδομών, της Αττικό Μετρό, του Υπουργείου Πολιτισμού και της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας, να είναι το υπόδειγμα για τις υπόλοιπες Υποδομές που έχουμε να κάνουμε στη χώρα.

«Και αρχαία και μετρό». Μία πολιτική που έβαλε ξανά το έργο στις ράγες, του καθηγητή Γιάννη Α. Μυλόπουλου, Προέδρου της Αττικό Μετρό ΑΕ

ΟΙ 3 ΘΛΙΒΕΡΕΣ ΠΡΩΤΙΕΣ

Μέχρι πρόσφατα η Θεσσαλονίκη είχε τρεις θλιβερές πρωτιές: 1,5 δις εγκεκριμένο, παγωμένο στις τράπεζες, αρχαιολογικό πλούτο, στον οποίο δεν επένδυσε σοβαρά, ενώ ήταν μια μεγαλούπολη με πληθυσμό περισσότερο από 1 εκατομμύριο κατοίκους κι ένα μεγάλο έργο υποδομής που θα έλυσε οριστικά το σοβαρό συγκοινωνιακό πρόβλημα της πόλης, το οποίο σαν το γεφύρι της Άρτας «σέρνονταν» επί δεκαετίες.

Η κατασκευή του μετρό Θεσσαλονίκης δεν έλειπε από τις προγραμματικές δεσμεύσεις όλων των προηγούμενων κυβερνήσεων, σε σημείο που το έργο τελικά κατέληξε ανέκδοτο. Και όχι άδικα. Γιατί, τη δεκαετία του 1980 προκηρύχθηκε όχι ως δημόσιο έργο, αλλά κατά παγκόσμια πρωτοτυπία, ως έργο που θα χρηματοδοτούνταν από το... Δημοτικό Ραδιόφωνο της πόλης!

20 χρόνια σχεδόν αργότερα και αφού η Αθήνα, λόγω Ολυμπιακών Αγώνων, απέκτησε μετρό, τραμ και προαστιακό σιδηρόδρομο, δημοπρατήθηκε το 2006 η βασική γραμμή του μετρό της Θεσσαλονίκης με την ορθόδοξη διαδικασία του δημόσιου και συγχρόνως συγχρηματοδοτούμενου από τα Ευρωπαϊκά ταμεία έργου.

ΕΝΑ ΕΡΓΟ ΕΞΑΡΧΗΣ «ΝΑΡΚΟΘΕΤΗΜΕΝΟ»

Το έργο, ωστόσο, ήταν εξαρχής «ναρκοθετημένο». Η βιαστική δημοπράτησή του, για προφανείς λόγους πολιτικής σκοπιμότητας, μια και το 2007 ήταν χρονιά εκλογών, οδήγησε σε μια σειρά από προβλήματα, τα οποία ακόμη αντιμετωπίζουμε.

Ήδη το 2012, χρονιά της συμβατικής ολοκλήρωσης του έργου, αυτό είχε επιβαρυνθεί με 5 έτη καθυστέρησης. Δηλαδή, το έργο ήδη από το 2012 και πριν να αποκαλυφθούν τα αρχαία της Βενιζέλου, αν στη συνέχεια δεν σταματούσε, θα τελείωνε σε διπλάσιο χρόνο, θα τελείωνε σε διπλάσιο από τον προβλεπόμενο χρόνο, με την προϋπόθεση βέβαια ότι στη συνέχεια δεν θα σταματούσε.

Δεν ήταν όμως αυτή η μοναδική κακοδαιμονία του. Η χάραξη της βασικής γραμμής μέσα από την καρδιά της πάλαι ποτέ Ρωμαϊκής και μετέπειτα Βυζαντινής Θεσσαλονίκης, χωρίς καμία πρόβλεψη για τη διαχείριση των αρχαιολογικών ευρημάτων που ήταν εξ αρχής γνωστό ότι θα βρίσκονταν εκεί, οδήγησε γρήγορα το έργο σε μεγάλα αδιέξοδα.

ΑΠΟ ΤΟ «Η ΑΡΧΑΙΑ Η ΜΕΤΡΟ» ΣΤΟ «ΟΥΤΕ ΑΡΧΑΙΑ ΟΥΤΕ ΜΕΤΡΟ»

Μόλις, λοιπόν, αποκαλύφθηκε σε όλο του το μεγαλείο ο «Decumanus Maximus» στο σταθμό Βενιζέλου, επιστρατεύθηκε, με μια ατεκμηρίωτη επιστημονικά επιχειρηματολογία, το τεχνητό όσο και ανιστόρητο δίλημμα «Η αρχαία ή μετρό», για να καλύψει έντεχνα όλες τις πολιτικές αστοχίες και τα προηγούμενα λάθη.

Ήταν ένα χρήσιμο και βολικό δίλημμα για να ξεμπερδεύουν με τα αρχαία και συγχρόνως να αποποιηθούν ευθύνες και καθυστερήσεις. Λες και η πολιτιστική κληρονομιά της Θεσσαλονίκης εμφανίστηκε μπροστά τους δίκην... απρόβλεπτου και ακραίου καιρικού φαινομένου... Είχαν φτάσει μάλιστα μέχρι του σημείου να ισχυρίζονται δημόσια ότι ο μόνος τρόπος συνύπαρξης των αρχαίων με το μετρό ήταν να γκρεμιστούν οι πολυκατοικίες της πολυκατοικίας.

Έτσι, το έργο συνέχισε να «σέρνεται» εν μέσω διχαστικού κλίματος, διαμάχης και δικαστικών προσφυγών, μέχρι που το 2014 σταμάτησε ολοκληρωτικά η εκτέλεσή του. Οι αντιφάσεις της πολιτικής «ή αρχαία ή μετρό» οδήγησαν σε μια εξέλιξη που ήθελε «ούτε αρχαία ούτε μετρό».

Έγινε, δηλαδή, το πρώτο έργο με εγκεκριμένη ευρωπαϊκή χρηματοδότηση που σταματούσε να κατασκευάζεται.

Σε εποχή δηλαδή οικονομικής κρίσης και μεγάλης ανάγκης τόσο επενδύσεων, όσο και δημιουργίας θέσεων εργασίας, στη Θεσσαλονίκη σταμάτησε να εκτελείται το μεγαλύτερο έργο υποδομής που έγινε ποτέ στην πόλη.

Αφήνοντας εκατοντάδες εκατομμύρια Ευρώ παγωμένα στις τράπεζες, με ό,τι αυτό

σήμαινε για την ύφεση στην οποία βυθίζονταν η πόλη και η χώρα.

Αφήνοντας όμως και χιλιάδες εργαζόμενους άνεργους, αλλά και τους καταστηματάρχες και τους εμπόρους στις περιοχές των εργοταξίων κατεστραμμένους οικονομικά και την πόλη εγκαταλελειμμένη να αργοπεθαίνει πνιγμένη από τις λαμαρίνες των εργοταξιακών καταλήψεων, που έμειναν να χάσκουν στη μέση των δρόμων.

Η κατάληξη, δηλαδή, αυτής της πολιτικής ήταν η Θεσσαλονίκη να ζήσει το «ούτε αρχαία, ούτε μετρό».

Η ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Τα τελευταία δύο χρόνια, ωστόσο στη Θεσσαλονίκη συμβαίνει μια μεγάλη ανατροπή.

Τα έργα επανεκκίνησαν τον Μάρτιο του 2016 σε όλα τα επίπεδα και σε νέες και σταθερές πλέον βάσεις, με τα αγκάθια που είχαν οδηγήσει το έργο σε αδιέξοδα να επιλύονται το ένα μετά το άλλο.

Ως νέα διοίκηση της Αττικό Μετρό ΑΕ είχαμε μια σειρά από επείγοντα προβλήματα που έπρεπε να διευθετήσουμε. Πρώτα τακτοποιήθηκε συμβατικά το έργο, καθώς αντικαταστάθηκε στην ανάδοχο κοινοπραξία η κατασκευάστρια εταιρεία που είχε εκπέσει, με μια νέα και εύρωστη οικονομικά, ικανή να το συνεχίσει και να το αποπερατώσει.

Ακόμη διευθετήθηκαν σε σύντομο χρόνο οι δικαστικές διαφορές, με τις απαιτήσεις των εργολάβων να επιδικάζονται κατά τρόπο ωφέλιμο για το δημόσιο συμφέρον.

Τέλος, το έργο, μετά την άρση του αιτήματος διάλυσης της σύμβασης που είχε υποβάλει ο ανάδοχος και την πλήρη επανενεργοποίηση της σύμβασης, απέκτησε νέο και ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα, το οποίο σήμερα πλέον τηρείται πιστά και απαρέγκλιτα.

Πλέον έχουμε και έργο που υλοποιείται γρήγορα και ορίζοντα ολοκλήρωσης και ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα.

«ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΟ»

Η επανεκκίνηση του έργου πάντως δεν θα ήταν εφικτή, αν δεν είχαμε εγκαταλείψει την προηγούμενη καταστροφική τακτική διαχείρισης των αρχαιοτήτων και δεν είχαμε επιλέξει μια νέα πολιτική που συμπυκνώνεται στο «και μετρό και αρχαία».

Σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και ειδικά με την αμέριστη στήριξη του Υπουργού κ. Χρήστου Σπίρτζη εφαρμόσαμε, σε στενή πλέον συνεργασία με το υπουργείο Πολιτισμού και τον Δήμο Θεσσαλονίκης, μια νέα πολιτική σύμφωνα

με την οποία η Θεσσαλονίκη έχει ανάγκη και από το μετρό, αλλά και από την πολιτιστική της κληρονομιά, που πλέον συνυπάρχουν σε έναν καινοτόμο σχεδιασμό που γεφυρώνει την τεχνολογία με τον πολιτισμό.

Η νέα πολιτική πέτυχε τον διπλό στόχο: Και το έργο υλοποιείται και ολοκληρώνεται πλέον με γρήγορους ρυθμούς, αλλά και η πολιτιστική κληρονομιά της Θεσσαλονίκης αναδεικνύεται με ορατές οικονομικές επιπτώσεις για την πόλη.

Ο καινοτόμος σχεδιασμός των δύο σταθμών (Βενιζέλου, Αγίας Σοφίας) κατά τρόπο ώστε να αναδεικνύονται στη θέση τους τα σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα, ήδη προκαλεί το ενδιαφέρον όχι μόνο της ελληνικής, αλλά και της διεθνούς κοινότητας.

Η Θεσσαλονίκη αποκτά με τους δύο αυτούς σταθμούς δύο ισχυρά τοπόσημα, που όμοιά τους δεν υπάρχουν πουθενά, καθώς οι ανοικτοί αρχαιολογικοί χώροι αναπτύσσονται εντός του κελύφους των σταθμών. Πρόκειται για τον Decumanus Maximus, τον κεντρικό οδικό άξονα της βυζαντινής πόλης σε ολόκληρο το πλάτος του στον σταθμό της Βενιζέλου και το Κρηναίο- νυμφαίο οικοδόμημα με τις δύο μαρμαρόστρωτες πλατείες σε αυτόν της Αγίας Σοφίας.

Η καινοτομία, λοιπόν, πρώτον συμφιλιώνει την πόλη με την ιστορία της και θα την πλουτίσει πολιτιστικά, δεύτερον τονώνει και τον τουρισμό, την αγορά, το εμπόριο και απογειώνει την οικονομία της πόλης τα προσεχή χρόνια, καθώς η ιστορία και ο πολιτισμός συνιστούν το σημαντικότερο συγκριτικό πλεονέκτημα της πόλης, το οποίο μέχρι σήμερα παραμένει αναξιοποίητο.

Η ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Σήμερα, τα πράγματα έχουν διαμορφωθεί ως εξής ως προς την πρόοδο του έργου:

Βασική γραμμή (από Ν.Σ.Σταθμό έως Νέα Ελβετία)

- μήκος γραμμής 9,6 χλμ.

- 13 σταθμοί

-250.000 επιβάτες καθημερινά

Αυτή τη στιγμή η βασική γραμμή κατασκευάζεται με ταχείς ρυθμούς. Έχει ολοκληρωθεί :

- το 100% των δίδυμων σηράγγων,

-το 95% των αρχαιολογικών εργασιών,

-το 84% των έργων πολιτικού μηχανικού,

-το 45% των αρχιτεκτονικών εργασιών κ

-το 7% των έργων Η/Μ.

Το συνολικό εκτελεσθέν ποσοστό της βασικής γραμμής ανέρχεται σήμερα σε 60%, από 40% που ήταν εκτελεσμένο τον Μάρτιο του 2016 όταν και αναλάβαμε, ως νέα διοίκηση της Αττικό Μετρό Α.Ε.

Αυτό σημαίνει ότι ο ρυθμός προόδου του έργου σήμερα είναι σχεδόν τριπλάσιος σε σχέση με το παρελθόν.

Στο τέλος του 2018 θα ξεκινήσει η προμήθεια των συρμών που θα εγκατασταθούν στο αμαξοστάσιο, το οποίο επίσης στον ίδιο χρόνο θα έχει ολοκληρωθεί.

Σήμερα το αμαξοστάσιο, ένα τεράστιο σύμπλεγμα κτιρίων με δομημένη επιφάνεια 120.000 τετραγωνικών μέτρων, έχει ολοκληρωθεί κατασκευαστικά κατά σχεδόν 95%.

Το 2019 θα έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή των σταθμών και η προμήθεια και εγκατάσταση του εξοπλισμού και του τροχαίου υλικού και θα ξεκινήσουν οι δοκιμαστικές λειτουργίες των συρμών που θα κρατήσουν περίπου έναν χρόνο.

Σύμφωνα με το αυστηρό χρονοδιάγραμμα της Αττικό Μετρό Α.Ε., τον Νοέμβριο του 2020 θα παραδοθεί σε εμπορική λειτουργία το τμήμα της βασικής γραμμής από τη Ν. Ελβετία μέχρι το Σιντριβάνι και αρχές του 2021 θα παραδοθεί και η επέκταση προς Καλαμαριά, ενώνοντας τη Μίκρα με το Σιντριβάνι, ώστε να συνδεθεί με μέσον σταθερής τροχιάς η Ανατολική Θεσσαλονίκη με το κέντρο της πόλης.

Τέλη 2021 με αρχές 2022, με την ολοκλήρωση των δύο ταλαιπωρημένων αλλά και καινοτόμων σταθμών της Βενιζέλου και της Αγίας Σοφίας, η κατασκευή των οποίων καθυστέρησε πολύ να ξεκινήσει για τους λόγους που προαναφέρθηκαν, στους οποίους σήμερα πλέον τα έργα έχουν ήδη ξεκινήσει μετά την επιτυχή αντιμετώπιση όλων των ζητημάτων που εκκρεμούσαν, θα παραδοθεί και η υπόλοιπη γραμμή.

ΟΙ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ

-Επέκταση προς Καλαμαριά (από Νομαρχία έως Μίκρα)

Σε πλήρη εξέλιξη βρίσκεται και η επέκταση της γραμμής προς Καλαμαριά, η οποία ξεκίνησε τον Ιούνιο του 2013 και συνεχίζει να εκτελείται με εξαιρετικά ικανοποιητικούς ρυθμούς.

-Νέες επεκτάσεις προς Δυτική Θεσσαλονίκη

Τέλος, εντός του 2018 θα ξεκινήσουν οι πρόδρομες εργασίες, οι οποίες είναι οι μετακινήσεις των δικτύων κοινής ωφέλειας, προκειμένου να απελευθερωθεί ο χώρος

και να ξεκινήσουν οι εκσκαφές του κανονικού έργου. Για τον σκοπό αυτό (και εξαιτίας της τεράστιας απορροφητικότητας των κονδυλίων του ΕΣΠΑ το έτος 2017), υπάρχει ήδη εξασφαλισμένη χρηματοδότηση ποσού των 30.000.000 ευρώ.

Έτσι, για πρώτη φορά οι πολύπαθες, αδικημένες και πολυπληθείς δυτικές συνοικίες θα αναπτυχθούν ισότιμα και δίκαια σε σχέση με το υπόλοιπο πολεοδομικό συγκρότημα.

Επιπλέον, οι ίδιες υποβαθμισμένες αστικά περιοχές της δυτικής Θεσσαλονίκης θα αλλάξουν μορφή, θα αποκτήσουν υπεραξίες στην κτηματαγορά, τις οποίες αυτόματα απέκτησαν γειτονίες της Αθήνας, από όπου διέρχεται το μετρό. Οι λαϊκές γειτονίες αλλάζουν, όταν γίνονται σταθμοί της πορείας του μετρό.

-Νέα επέκταση προς Αεροδρόμιο (από Μίκρα έως Αεροδρόμιο)

Παράλληλα, έχει δρομολογηθεί και η γραμμή προς το αεροδρόμιο «Μακεδονία» η οποία αυτή τη στιγμή μελετάται και εξετάζεται η πιθανότητα να είναι υπέργεια, μια «ελαφριά» λύση δηλαδή, προκειμένου να εξασφαλίσει μικρότερο κόστος και συντομότερη διάρκεια κατασκευής, αφού θα αποφευχθούν η διάνοιξη υπογείων σηράγγων, οι υπόγειοι σταθμοί και οι απαλλοτριώσεις.

Συνολικά, θα συνδεθεί όλη η πόλη ξεκινώντας από ανατολικά από το Αεροδρόμιο «Μακεδονία», μετά Καλαμαριά, μετά κέντρο και από Ν.Σ. Σταθμό με τις δυτικές συνοικίες του Ευόσμου και της Σταυρούπολης.

ΡΕΚΟΡ ΑΠΟΡΡΟΦΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Είναι εξαιρετικά σημαντικό να σημειώσουμε πως μόνο το 2017, απορροφήθηκαν από τα κονδύλια του ΕΣΠΑ στα δύο έργα του Μετρό Θεσσαλονίκης, της βασικής γραμμής και της επέκτασης της γραμμής προς Καλαμαριά, 200 εκατομμύρια ευρώ. Σε μια χώρα δηλαδή που σύμφωνα με τις δηλώσεις των Ευρωπαίων αξιωματούχων έχει αναγορευθεί σε πρωταγωνίστρια στην απορρόφηση πόρων από το ΕΣΠΑ και από Ευρωπαϊκά κονδύλια γενικότερα, η Αττικό Μετρό Α.Ε. αναγορεύθηκε πρωταθλήτρια το 2017 στην απορροφητικότητα των αντίστοιχων πόρων.

ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΔΕΝ ΤΟ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΑΝ ΤΑ ΑΡΧΑΙΑ

Από τους παραπάνω πίνακες διαφεύδεται λοιπόν ο ισχυρισμός ότι το μετρό το καθυστέρησαν τα αρχαιολογικά ευρήματα, αφού σήμερα αντικειμενικά και αναμφισβήτητα προχωρούμε το έργο με ρυθμούς εντατικούς και εξαιρετικά συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα που τηρείται απαρέγκλιτα. Αντίθετα, το μετρό το καθυστέρησαν τα ανιστόρητα διλήμματα που έθεταν ασυμβίβαστο στη συνύπαρξη Πολιτισμού και Τεχνολογίας.

Από όλα τα παραπάνω συνάγεται αβίαστα το συμπέρασμα πως με τη δημιουργία ενός σύγχρονου δικτύου Μετρό, τόσο κατά την κατασκευή, όσο και κατά την ολοκλήρωσή του, έρχεται να προστεθεί μια ακόμη παράμετρος στην προστιθέμενη αξία της πορείας της οικονομικής ανάπτυξης που επιχειρείται συστηματικά την τελευταία διετία στην Ελλάδα.

Το μέτρο και το μετρό

Το Μετρό προχωρεί με γρήγορους ρυθμούς και η Θεσσαλονίκη αλλάζει. Γίνεται μια σύγχρονη και ελκυστική μεγαλούπολη, φιλική στους πολίτες και τους επισκέπτες της και κυρίως συμφιλιωμένη με το παρελθόν της, διεκδικώντας μια προνομιακή θέση στο νέο αναπτυξιακό χάρτη της Ελλάδας και της ευρύτερης γεωγραφικής περιοχής.

Κυρίως, όμως, γίνεται μια πόλη με ταυτότητα και τεχνολογία. Μια πόλη, που το μετρό της θα εμπεδώσει μια νέα αντίληψη του μέτρου για τη συνύπαρξη Τεχνολογίας και Πολιτισμού.