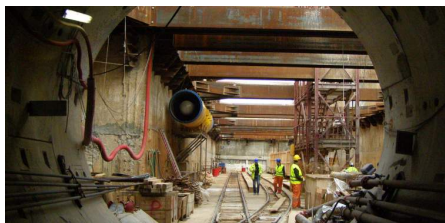


Μετρό χωρίς αμετροέπειες!



Η μειοψηφία που αντιδρά στην προκριθείσα λύση για τον Σταθμό Βενιζέλου, συμπεριφέρεται λες και ακούει πρώτη φορά τις απόψεις των φορέων της πόλης. Θυμίζω ότι το **ΤΕΕ/τκμ** το 2013 συνέστησε διεπιστημονική ομάδα εργασίας, προκειμένου να απαντήσει στο δίλλημα Μετρό ή αρχαία.

Η ομάδα εργασίας εξέτασε όλες τις παραμέτρους του προβλήματος και όλες τις εναλλακτικές επιλογές. Κατέληξε ότι η βέλτιστη λύση για την ανάδειξη των αρχαιοτήτων και την κατασκευή του σταθμού ήταν η προσωρινή απόσπασή τους, η κατασκευή του σταθμού και η επανατοποθέτησή τους στο σημείο που βρέθηκαν. Στο ίδιο συμπέρασμα είχε καταλήξει και αντίστοιχη ομάδα εργασίας του τμήματος πολιτικών μηχανικών του ΑΠΘ. Με την πρόταση αυτή συντάχθηκαν οι παραγωγικοί φορείς και ο κ. Μπουτάρης ως Δήμαρχος, που όμως άλλαξε άποψη στη συνέχεια.

Γράφει ο **Πάρις Μπίλλιας** *

Μας κατηγορούν ότι σπεύσαμε να συμφωνήσουμε οι παραγωγικοί φορείς με τον κ. Μητσοτάκη. Το αντίθετο ακριβώς συνέβη στην πραγματικότητα. Ο Πρωθυπουργός αξιολόγησε τις θέσεις μας και... ήρθε στα λόγια μας! Αυτά που επέμενε να μην ακούει η προηγούμενη πολιτική ηγεσία.

Από το 2015 έχουμε επισημαίνει πως η λύση που προέκρινε απελθούσα πολιτική ηγεσία και διοίκηση της Αττικό Μετρό ΑΕ, θα οδηγούσε σε ελλιπή έναρξη λειτουργίας της βασικής γραμμής του μετρό το 2022 (και όχι το 2020 όπως ισχυρίζονται οι απελθόντες), με προοπτική ολοκλήρωσης και ένταξης του σταθμού Βενιζέλου στη λειτουργία του, από το 2024 κι έπειτα. Μελέτη ολοκληρωμένη, τελική και εφαρμόσιμη δεν υπάρχει. Διαγωνισμός για νέα σύμβαση για τη κατασκευή του Σταθμού με τη «λογική» που επικράτησε επί ΣΥΡΙΖΑ, δεν υφίσταται. Τα δεκάδες παραδείγματα απόσπασης και επανατοποθέτησης αρχαιοτήτων ανά τον κόσμο, αγνοούνται.

Σε κάθε περίπτωση, Η προοπτική ολοκληρωμένης λειτουργίας εντός του 2023 βάσει των ανακοινώσεων του κ. Πρωθυπουργού, είναι σίγουρα η βέλτιστη επιλογή.

Η Θεσσαλονίκη δεν έχει την πολυτέλεια να εμπλακεί σε έναν νέο γύρο διχαστικών πολιτικών αντιπαραθέσεων για την πορεία του έργου. Οι πολιτικές θέσεις



διατυπώθηκαν, ακούστηκαν και κρίνονται, τόσο από τους γνωρίζοντες, όσο και από τους μη γνωρίζοντες.

Είναι καιρός λοιπόν, οι πολιτικοί να κάνουν ένα βήμα πίσω, να βγουν από το «κάδρο» και να επιτρέψουν στους ειδικούς, στους επιστήμονες που μπορούν να έχουν μια πιο αντικειμενική, τεχνοκρατική προσέγγιση, να αποσαφηνίσουν το τι και το πως δέον γενέσθαι.

Είναι ο μόνος ασφαλής τρόπος, για να προχωρήσει απρόσκοπτα και αποτελεσματικά το έργο κατασκευής του Μετρό Θεσσαλονίκης, αλλιώς θα κινδυνεύσει με περιπέτειες χωρίς ουσιαστικό περιεχόμενο. Γιατί τελικά, αμφότερες οι πλευρές θέλουμε «και μετρό και αρχαία».

* Ο Πάρις Μπίλλιας είναι αντιπεριφερειάρχης Υποδομών Κεντρικής Μακεδονίας και πρόεδρος του ΤΕΕ/τκμ

