

Μετρό Θεσσαλονίκης: Πρώτη προτεραιότητα η λειτουργία της βασικής γραμμής

Ένα νέο κεφάλαιο έχει ανοίξει και πάλι σε σχέση με το έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης. Το χρονοδιάγραμμα αμφισβητείται, ο σταθμός Βενιζέλου έγινε και πάλι πεδίο αντιπαράθεσης και τα επόμενα βήματα θα είναι εξαιρετικά ύψιστης σημασίας.

Αυτό, που θα πρέπει να γίνει κατανοητό σε όλους είναι ένα. Πρέπει να τελειώσει και να λειτουργήσει το Μετρό Θεσσαλονίκης. Το “βασανισμένο” έργο που ξεκίνησε το 2006, έκλεισε 13 χρόνια κατασκευών φέτος. Είναι κρίσιμο να σταθούμε στο πότε θα λειτουργήσει η βασική γραμμή και η γραμμή Καλαμαριάς και όλα τα υπόλοιπα έρχονται σε δεύτερη μοίρα.

Αυτή τη στιγμή, ότι [κουβέντα και να γίνεται για τον σταθμό BENIZEΛΟΥ](#), για την ολοκλήρωση των σταθμών, για τα τρένα και τα συστήματα είναι σημαντική μεν όχι η κυρίαρχη δε.

ΕΥΑΓΓΕΛΙΟ Η ΗΜΕΡΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ

Οι φορείς της πόλης, όσοι έχουν λόγο, η Αττικό Μετρό και η εταιρεία που έχει αναλάβει το έργο θα πρέπει να έχουν σαν “ευαγγέλιο” την ημέρα (όχι στο περίπου) που το μέσο θα τεθεί σε λειτουργία. Όταν γίνει αυτό, τότε θα μπορεί να ανοίξει και η συζήτηση, η κουβέντα και η αντιπαράθεση για οτιδήποτε άλλο.

Το πως θα γίνει ο σταθμός BENIZEΛΟΥ, το πότε θα ολοκληρωθεί, και το πως θα συμπεριληφθεί στη λειτουργία του [δικτύου](#) είναι πραγματικά δευτερεύουσας σημασίας. Γιατί, ο σταθμός αυτός είναι ένας από τους 13 της βασικής γραμμής και ένας από τους 18 σταθμούς όταν θα λειτουργήσει και η γραμμή Καλαμαριάς.

Σήμερα όλοι γνωρίζουμε ότι θα πρέπει να περιμένουμε κατ`ελάχιστο μέχρι το 2023 για να πούμε ότι ο σταθμός

BENIZELΟΥ θα λειτουργήσει. Αρκετά αργότερα από την ικανότητα της υπόλοιπης γραμμής να λειτουργήσει.

Δεν μπορεί ένας σταθμός, να κρατήσει όμηρο το έργο, ούτε τμήμα του. Έχει μεγάλη σημασία από την πρώτη μέρα, το Μετρό να ξεκινά από το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό, να μπορεί να ενώνεται δηλαδή με ένα άλλο μέσο σταθερής τροχιάς. Είναι κομβικής σημασίας για όλη την πόλη.

Ας δούμε λίγο τα παραδείγματα που έχουμε στην Αθήνα. Οι σταθμοί με τη μεγαλύτερη κίνηση είναι εκείνοι που ενώνονται είτε οι γραμμές μεταξύ τους (Σύνταγμα, Ομόνοια κ.α.), είτε με κάποιο άλλο μέσο (Δ.Πλακεντίας, Στ.Λαρίσης, Νέος Κόσμος κ.α.).

Σήμερα το Υπουργείο Υποδομών επεξεργάζεται την καλύτερη και γρηγορότερη λύση που θα επιτρέψει, επιτέλους, την λειτουργία του Μετρό. Εξάλλου πέρα από το προφανές (την ανάγκη λειτουργίας) δεν θα πρέπει να ξεχνάμε πως έχουμε και τη δαμόκλειο σπάθη της ΕΕ. Το Μετρό Θεσσαλονίκης είναι από τα ελάχιστα (αν όχι το μοναδικό) έργα που χρηματοδοτείται από τρία συνεχόμενα Ευρωπαϊκά προγράμματα (ΕΣΠΑ). Το τρέχων ΕΣΠΑ ολοκληρώνεται στις 31.12.2023, οπότε ο χρόνος τρέχει αντίστροφα.

Η πόλη αυτή τη φορά, θα πρέπει να κοιτάξει το δάσος και όχι το δέντρο. Η λειτουργία της γραμμής προέχει από οτιδήποτε άλλο και όποια άλλη κουβέντα μπορεί να έρθει μετά.

Καλή Εβδομάδα σε όλους

26.8.2019