



## ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

## Νικόλαος Σιδέρης

## Το Μετρό πάει ανατολικά μέχρι το 2013

■ Άννη Καραλίδου



• Προχωρούν οι εργασίες σε 6 από τους 13 σταθμούς του Βασικού άξονα.

• Στόχος η ένταξη στη Δ! προγραμματική περίοδο των έργων των επεκτάσεων, ανατολικά και δυτικά.

• Το Χαμζά Μπέη Τζαμί θα γίνει τζαμί και θα φιλοξενήσει τα ευρήματα από τις εκσκαφές του Μετρό.

• Η αρχαιολογική έρευνα καλύπτει 20.000 τ.μ. σε διάστημα 6 μηνών με 2 χρόνων.

Μετά από χρόνων υποσχέσεις και αναμονή, το Μετρό είναι εδώ, είναι στη Θεσσαλονίκη, με μηχανές και ανθρώπους, καθημερινές και Σαββατοκύριακα να δουλεύουν σε ένα έργο που περιμένουμε, με τον πιο ριζικό τρόπο, να αλλάξει τα συγκοινωνιακά και κυκλοφοριακά δεδομένα της πόλης.

Ένα μεγάλο τεχνικό έργο, το οποίο μπορεί παράλληλα να εισφέρει στο πλούσιο πολιτισμικό απόθεμα της Θεσσαλονίκης, εάν και εφόσον ενταχθεί λειτουργικά και αρμονικά στο δημόσιο χώρο.

Στη παρούσα φάση οι εργασίες του Μετρό «τρέχουν με 1.000» έτσι ώστε όχι μόνο να ολοκληρωθεί ο κύριος άξονας ως το 2012, αλλά και η ανατολική επέκταση να κατασκευασθεί το αργότερο μέχρι το 2014.

Για την πρόοδο του έργου και τα ζητήματα που αντιμετωπίζονται κατά την κατασκευή, μίλησε στο «Τεχνογράφημα» ο κ. Νικόλαος Σιδέρης, Διευθυντής Έργου Μετρό Θεσσαλονίκης της επιβλέπουσας αρχής, της Αττικό Μετρό Α.Ε..

■ Με τη μέχρι σήμερα πρόοδο των εργασιών, ρεαλιστικά πού τοποθετείτε τους στόχους του έργου;

«ΥΠΕΧΩΔΕ και Αττικό Μετρό Α.Ε. έχουν θέσει στόχο την ένταξη, το ταχύτερο δυνατόν, των επεκτάσεων του Μετρό Θεσσαλονίκης στο Δ! Κ.Π.Σ., ενώ εκτιμάται ότι τουλάχιστον η επέκταση προς τα ανατολικά και την Καλαμαριά, θα μπορέσει να κατασκευασθεί μέχρι το 2013 ή 2014, σε λιγότερο από δύο χρόνια από την ολοκλήρωση του υπό κατασκευή Βασικού άξονα.

Έχουν ανατεθεί οι τοπογραφικές αποτυπώσεις, τόσο για την ανατολική όσο και τη δυτική επέκταση και στις 20 Φεβρουαρίου πρέπει να παραδοθεί η μελέτη. Εν τω μεταξύ, βρίσκεται σε εξέλιξη ο διαγωνισμός για τη γεωτεχνική μελέτη, ύψους προϋπολογισμού 3,3 εκ. ευρώ. Έχουν κατατεθεί προσφορές οι οποίες αξιολογούνται για να ακολουθήσει η επιλογή του αναδόχου, διαδικασία που θα ολοκληρωθεί εντός του Μαρτίου.

Με την ένταξη στο Δ! Κ.Π.Σ. της επέκτασης προς Καλαμαριά, το έργο, που για το βασικό άξονα των 9,6 κλμ έχει προϋπολογισμό 1,1 δις. ευρώ, θα φτάσει στα 1,5 δις. ευρώ.

Ελπίζουμε ότι στη Δ! Προγραμματική Περίοδο θα μπορέσει να ενταχθεί και η επέκταση, δυτικά έργο ύψους περίπου 400 εκ. ευρώ.

Παράλληλα κάνουμε ενέργειες για να προσδιοριστεί και ο χώρος του αμαξοστασίου που πρέπει να δημιουργηθεί στην ανατολική επέκταση, πιθανότατα σε ένα μέρος του αθλητικού κέντρου της Καλαμαριάς. Από το σημείο αυτό, μελλοντικά, θα πρέπει να γίνει η επόμενη επέκταση, ως το αεροδρόμιο. Δε νοείται μετρό, εάν δε συνδέει το σιδηροδρομικό σταθμό με το αεροδρόμιο.

Θα είμαστε ευτυχείς αν το 2012- 2013 μπορέσουμε να ολοκληρώσουμε τις επεκτάσεις, παράλληλα σχεδόν με το εν εξελίξει έργο, το οποίο θα περαωθεί μέχρι τον Οκτώβριο του 2012. Προβλέπω ότι αν όχι το 2013, το 2014, θα έχει φθάσει το Μετρό μέχρι το τέρμα της Καλαμαριάς, τη Μίκρα, οπότε θα έχουν προστεθεί στα 9,6 κλμ. της βασικής χάραξης, άλλα 5 κλμ. Η δυτική επέκταση θα προσθέσει στον άξονα άλλα 5 κλμ. ενώ για τη σύνδεση με το αεροδρόμιο θα πρέπει να διανυθούν επιπλέον 3,5 κλμ. απόστασης.

Όσον αφορά τη δυτική επέκταση είναι λίγο δύσκολο να κατασκευασθεί και αυτή ως το 2013, ενώ για το έργο σύνδεσης με το αεροδρόμιο, είναι πολύ νωρίς ακόμη να μιλήσουμε».

■ Στη παρούσα χρονική στιγμή, το έργο σε πιο σημείο βρίσκεται; Εξελίσσονται ικανοποιητικά οι εργασίες;

«Το έργο έχει μπει μπροστά για τα καλά, με σημείο εκκίνησης το δυτικό άκρο και κατεύθυνση προς τα ανατολικά. Στη παρούσα φάση, βρίσκονται σε εξέλιξη οι εργασίες κατασκευής των διαφραγματικών τοίχων στους πρώτους έξι σταθμούς. Αυτοί πρέπει να ολοκληρωθούν σε όλο το μήκος του άξονα για να μπουν στο έργο οι δύο μετροπόντικες, που θα διανοίξουν τις δύο ξεχωριστές σήραγγες.

Στο σταθμό Βενιζέλου, που είναι ο δυσκολότερος από πλευράς αντιμετώπισης κατασκευαστικών και κυκλοφοριακών προβλημάτων, έχει ολοκληρωθεί το ήμισυ του έργου. Στο σταθμό του Σιδηροδρομικού Σταθμού γίνονται τρεις κατασκευές: ο επίσταθμος, ο κυρίως σταθμός και το φρέαρ από το οποίο θα κατεβούν οι μετροπόντικες.

Στο σταθμό Δημοκρατίας, που υπήρξαν αρκετά προβλήματα με απαλλοτριώσεις, άρχισαν τα έργα. Επίσης σε εξέλιξη βρίσκονται οι εργασίες στο σταθμό Αγίας Σοφίας, αφού χρειάστηκε να παρακαμφθεί ο κεντρικός αποχετευτικός αγωγός.

Στο σταθμό του Συντριβανίου έχει γίνει περίπου το 50% των διαφραγματικών τοίχων, ενώ μπροστά από τη Βιβλιοθήκη του Α.Π.Θ. δημιουργείται ένας σταθμός διακλάδωσης, για τη διευκόλυνση της λειτουργίας του μετρό.

Μέσα στο Φεβρουάριο αρχίζουν τα έργα και στο Σταθμό Πανεπιστήμιο, στη συμβολή των οδών 3ης Σεπτεμβρίου και Λεωφόρου Καραμανλή. Με βάση το χρονοδιάγραμμα του έργου, οι μετροπόντικες ξεκινούν να δουλεύουν αρχές Απριλίου.

Σήμερα στο έργο από τον ανάδοχο (ΑΕΓΕΚ – Impregilo – Ansaldo TSF – Sell – AnsaldoBreda) και τους υπεργολάβους, απασχολούνται περί τα 600 άτομα. Σε τοπικές εταιρείες υπεργολαβικά έχουν δοθεί έργα κυρίως εκσκαφών, αλλά και τοποθετήσεων δικτύων και αγωγών. Όταν το έργο είναι σε πλήρη ανάπτυξη, θα απασχολούνται περί τα 2.500 άτομα».

■ Πώς αντιμετωπίζονται τα αρχαιολογικά ευρήματα που έρχονται στην επιφάνεια με την εκσκαφή και πώς αυτά προβλέπεται, υπόγεια και επίγεια, να συνδεθούν με υπάρχοντα σημαντικά μνημεία, όπως παράδειγμα η Αχειροποίητος και το Χαμζά Μπέη Τζαμί;

«Κατ' αρχάς να πούμε ότι η όλη διαδικασία για τη πόλη παρατηρείται μόνο στους χώρους που αναδύονται οι σταθμοί, καθώς όλη η υπόλοιπη γραμμή είναι υπόγεια. Η εκσκαφή που θα ξεκινήσει με τους δύο μετροπόντικες, στις δύο χωριστές σήραγγες, θα προχωρήσει μέχρι το σταθμό 'Πανεπιστήμιο' και όλα τα προϊόντα εκσκαφής, υπογείως, θα μεταφέρονται στο Ν.Σ. Σταθμό απ' όπου με φορτηγά θα εναποτίθενται σε ορισμένους χώρους, όπως π.χ. στον 6ο προβλήτα του λιμανιού.

Άρα τα ζητήματα, είτε κυκλοφοριακά, είτε και διαχείρισης ευρημάτων, περιορίζονται στους χώρους των σταθμών.

Στους χώρους των σταθμών, το σκάμμα το παραλαμβάνουμε από τις Αρχαιολογικές Υπηρεσίες και αφού, με φροντίδα των οργανισμών κοινής ωφέλειας, έχει γίνει η αναγκαία μετατόπιση των δικτύων.

Για τα αρχαιολογικά ευρήματα έχει υπογραφεί ένα μνημόνιο συναντίληψης με το Υπουργείο Πολιτισμού, το οποίο καθορίζει τα της επέμβασης, αξιολόγησης και αξιοποίησης των ευρημάτων και το οποίο εφαρμόζεται με θρησκευτική ευλάβεια.

Το μνημόνιο προβλέπει ότι οι εκσκαφές γίνονται με την επίβλεψη και την ευθύνη των Αρχαιολογικών Υπηρεσιών, της 9ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων και της 16ης Κλασικών Αρχαιοτήτων, όπου απασχολούνται σήμερα περί τα 100 άτομα σαν εργατοτεχνίτες εκσκαφείς, υπό την καθοδήγηση των αρχαιολόγων. Οτιδήποτε προκύπτει αξιολογείται και εάν δεν είναι κάτι αξιόλογο οδηγείται σε καταστροφή, ύστερα από



## Ο ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



τη σύνταξη του σχετικού δελτίου. Τα πιο σημαντικά ευρήματα, τυγχάνουν της ανάλογης προσοχής. Μεταφέρονται στις εγκαταστάσεις των Υπηρεσιών όπου αξιολογούνται.

Σε περίπτωση που αυτά είναι πολύ σημαντικά θα εκτεθούν σε κάποιο από τα μουσεία της χώρας. Τα σημαντικά που δεν μπορούν να μεταφερθούν, θα ενσωματωθούν στις θέσεις των σταθμών, όπως έγινε στην Αθήνα.

Τώρα, εάν βρεθεί ένας ναός ολόκληρος στη περιοχή της Αχειροποιήτου, εκεί που περίπου είναι ο σταθμός 'Αγία Σοφία' του Μετρό, όπως εικάζουν οι αρχαιολόγοι, τότε θα γίνει προσπάθεια να μετατοπισθεί κάπως η θέση του σταθμού. Βλέποντας και κάνοντας».

### ■ Θα μπορούσε για ορισμένους σταθμούς, το έργο της διαμόρφωσής τους και η ανάδειξη των εκθεμάτων, να αποτελέσουν αντικείμενο αρχιτεκτονικού διαγωνισμού;

«Ενδεχομένως. Πάντως το έργο που προς το παρόν εκτελείται αφορά στο Χαμζά Μπέη Τζαμί, το γνωστό και ως 'Αλκαζάρ', το οποίο, μετά από υπουργική απόφαση, θα λειτουργεί σα μουσειακός χώρος και θα φιλοξενεί όλα τα ευρήματα από τις εκσκαφές του Μετρό.

Σε πρώτη φάση, επενέβη το Υπουργείο Πολιτισμού, για τον καθαρισμό του μνημείου. Να σημειωθεί ότι αυτοί που κατά τα προηγούμενα πολλά χρόνια στέγαζαν τις εμπορικές τους δραστηριότητες στο κτίσμα, προκάλεσαν μεγάλες ζημιές που διατάραξαν τη στατική επάρκεια της κατασκευής. Έτσι, ανάδοχος και Αττικό Μετρό Α.Ε., κάνουν μία πρόσθετη μελέτη στατικής επάρκειας και ελέγχου της στατικότητας του κτιρίου η οποία επιβάλλει την εκτέλεση αρκετά σημαντικών έργων, κάτι που γίνεται ήδη. Η όλη αυτή κατάσταση επέβαλε και τη χρήση ενός ειδικού μηχανήματος, μίας υδροφρέζας, για την εκσκαφή των διαφραγματικών τοίχων του σταθμού.

Όταν η παραπάνω μελέτη ολοκληρωθεί και εγκριθεί, θα δούμε πως θα προχωρήσει η υλοποίησή της».

### ■ Η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη με διάσπαρτα μνημεία στο χώρο. Οι εκσκαφές φέρνουν στο φως ενδιαφέροντα ή και σημαντικά ευρήματα;

«Ενδεχομένως, στη Θεσσαλονίκη, να συμβεί αυτό που συνέβη και στην Αθήνα. Δηλαδή σε περιοχές που θεωρούνταν υψηλού αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, όπως π.χ. το Σύνταγμα, δε βρέθηκαν πολλά πράγματα, ενώ για άλλα σημεία, οι προβλέψεις διαψεύστηκαν.

Το ίδιο μοτίβο επαναλαμβάνεται και στη Θεσσαλονίκη. Στη Βενιζέλου περιμέναμε ότι θα συναντήσουμε πολύ περισσότερα ευρήματα, κάτι που ως τώρα δεν έγινε. Αντιθέτως βρήκαμε εκτός των τειχών, δηλαδή της ανατολικής και της δυτικής πύλης. Μάλιστα έξω από το Σιντριβάνι, μπροστά από το κτίριο της Βιβλιοθήκης, βρήκαμε 420 τάφους της ρωμαϊκής εποχής, των 2ου και 3ου Μ.Χ. αιώνων, ενώ πολλούς τάφους βρήκαμε και στη περιοχή του Ν.Σ. Σταθμού. Αυτά τα ευρήματα εξετάζονται από τους αρχαιολόγους, οι οποίοι και θα αποφασίσουν για το αν κάποια καταστραφούν ή άλλα προστατευθούν.

Εμείς προβλέπουμε 6 μήνες με 2 χρόνια, αρχαιολογική έρευνα σε 20.000 τ.μ. και μέχρι στιγμής δεν έχουμε ενδείξεις ότι θα υπάρξουν καθυστερήσεις.

Το Μετρό, στη διαδρομή του, πέραν των χώρων των σταθμών, δεν υπάρχει περίπτωση να «συναντήσει» αρχαία και αυτό επειδή θα κινηθεί σε μεγάλο βάθος. Άλλωστε οι 350 γεωτρήσεις που κάναμε προσδιόρισαν ότι το αρχαιολογικό βάθος εξικνείται στα -12 μέτρα, εμείς πάμε κάτω από τα -15».

Το «Τεχνογράφημα», στην προσπάθειά του να καταγράψει τις απόψεις για το πώς μπορεί το Μετρό, επιτυχέστερα, να ενταχθεί στη πόλη σαν ένα έργο δημόσιας αρχιτεκτονικής, ζήτησε την άποψη εκπροσώπων φορέων, από τους οποίους ο μόνος που έγκαιρα ανταποκρίθηκε είναι ο Πρόεδρος του Τμήματος Αρχιτεκτόνων της Πολυτεχνικής Σχολής του Α.Π.Θ. καθηγητής **Νίκος Καλογήρου**, τον οποίο και ευχαριστούμε.

«Η έναρξη υλοποίησης του μετρό στη Θεσσαλονίκη είναι αναμφίβολα μία θετική εξέλιξη παρά το γεγονός ότι ο σχεδιασμός του έργου δεν φαίνεται να προκύπτει από ένα συνολικό σενάριο για τις μεταφορές σε μία βιώσιμη πόλη. Είναι φανερό ότι η χάραξη μίας μόνο γραμμής μέσα στα όρια του Δήμου Θεσσαλονίκης έχει κληρονομηθεί από τις προεπιλεγμένες αρχικές προτάσεις και δεν επανεξετάστηκε στις διαδοχικές μελέτες που έγιναν στη συνέχεια. Κατά την άποψη μου πρέπει άμεσα, χωρίς να διακοπεί η πορεία του έργου, να επιχειρηθεί μία συνολική βελτίωση σε δύο κατευθύνσεις.

Η πρώτη αφορά την ένταξη της υφιστάμενης χάραξης σε ένα συνολικότερο μελλοντικό συγκοινωνιακό και σε τελευταία ανάλυση πολεοδομικό σχεδιασμό για τη Θεσσαλονίκη. Πέρα από την ήδη προτεινόμενη επέκταση προς την Καλαμαριά πρέπει να μελετηθεί η ενδεχόμενη άρθρωση με άλλες μελλοντικές διαδρομές, ο συνδυασμός με ελαφρύτερα μέσα σταθερής τροχιάς (τραμ), η λειτουργία προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου και η σύνδεση με τη θάλασσα συγκοινωνία.

Η δεύτερη κατεύθυνση βελτιώσεων που είναι και άμεσης προτεραιότητας αφορά τα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά της πρώτης φάσης υλοποίησης του έργου. Το μετρό ως σημαντικό έργο υποδομής αντιμετωπίζεται στην Ελλάδα ως αμιγές χρηστικό τεχνικό έργο, κάτι που έχει ως συνέπεια να μη γίνεται αντιληπτή η ευρύτερη πολιτισμική του διάσταση ως έργου δημόσιας αρχιτεκτονικής. Σημαντικοί σταθμοί του έργου βρίσκονται στο ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, στο Βαρδάρη, την οδό Βενιζέλου, εμπρός στην Αχειροποιήτο, στο Σιντριβάνι. Αυτοί οι σταθμοί θα μπορούσαν να αποκτήσουν έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα στο εσωτερικό τους και στις προσβάσεις τους, αξιοποιώντας και τα ενδεχόμενα αρχαιολογικά ευρήματα που θα προκύψουν από τα εργαζόμενα του έργου. Άλλοι σταθμοί βρίσκονται σε χώρους με ιδιαίτερη σημασία και πολυάριθμο κοινό όπως το Πανεπιστήμιο και ο Σιδηροδρομικός Σταθμός. Εδώ προτείνεται επίσης μία ειδική διαμόρφωση που θα αναδείξει τα κομβικά αυτά σημεία για την πόλη και θα περιλαμβάνει εσωτερικές διαμορφώσεις, ευρύτερο αστικό σχεδιασμό κοντά στις εισόδους και χώρους στάθμευσης, καθώς βρισκόμαστε στις παρυφές του κέντρου. Αντίστοιχη σημασία έχουν και οι θερματικοί σταθμοί με τις δυνατότητες μετεπιβίβασης.

Η αρχιτεκτονική διεύθυνση του δημόσιου χώρου του μετρό στη Θεσσαλονίκη είναι μία σημαντική παράμετρος που θα εξασφαλίσει την ευρύτερη αποδοχή και τη βιωσιμότητα του έργου. Με δεδομένη την υλοποίηση του έργου από δημόσιο φορέα εκτιμώ ότι με ανοικτούς αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς και αξιοποίηση της προσφοράς των φορέων της πόλης (Α.Π.Θ., Τ.Ε.Ε., Σ.Α.Θ.) υπάρχει η δυνατότητα αναβάθμισης του αρχιτεκτονικού χαρακτήρα ενός σημαντικού έργου υποδομής στη Θεσσαλονίκη.»