



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 σε μουσειακό χώρο 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 Καλογίρου**, 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 έργα. 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.»