

Προβληματισμοί αλλά και προτάσεις με ερέθισμα τις αρχαιότητες στο σταθμό Βενιζέλου

Rethink Thessaloniki Η απάντηση στις αναζητήσεις μιας πόλης...

Την περασμένη Τετάρτη παρουσιάστηκαν στην Αθήνα από το Ίδρυμα Ωνάση τα αποτελέσματα του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού "Rethink Athens".

Γράφει ο καθηγητής **Νικόλαος Σ. Μουσιόπουλος**, αντιπρόεδρος Διεθνούς Πανεπιστημίου της Ελλάδος, τέως Κοσμήτορας Πολυτεχνικής Σχολής ΑΠΘ

Σύμπασα η παρευρισκόμενη πολιτική ηγεσία (πρωθυπουργός, αρχηγοί των άλλων δύο κομμάτων της συμπολίτευσης, εκπρόσωπος της αξιωματικής αντιπολίτευσης) χειροκρότησαν την προοπτική της ανάπλασης του κέντρου της Αθήνας, με έμφαση στην οδό Πανεπιστημίου - έργων που προγραμματίζεται να έχουν υλοποιηθεί πριν το τέλος του 2015.

Το άκουσμα των παραπάνω μόνον απογοήτευση και μελαγχολία μπορεί να προκαλέσει στους κατοίκους της Θεσσαλονίκης. Γιατί, άραγε, να μην υπάρχει κάποιος που να δρομολογήσει έναν αντίστοιχο διαγωνισμό για την πόλη μας; Υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι η Θεσσαλονίκη υπήρξε διαχρονικά σημαντικότερη της Αθήνας, από τη ρωμαϊκή εποχή και εντεύθεν; Αμφισβητεί κανείς ότι η Εγνατία, ο κύριος πολιτιστικός, αλλά και εμπορικός άξονας της πόλης μας έχει μια ιστορική διαδρομή που θα δικαιολογούσε μια, τουλάχιστον ανάλογη, αντιμετώπιση με την οδό Πανεπιστημίου;

Οι σκέψεις που προηγήθηκαν οδηγούν στο συμπέρασμα ότι όλοι στη Θεσσαλονίκη πρέπει να ενώσουμε τις φωνές μας, απαιτώντας ένα πρόγραμμα "Rethink Thessaloniki", με έμφαση στην Εγνατία. Σε αυτό το πλαίσιο πιστεύω ότι θα απαντηθούν και τα ερωτήματα που έχουν ανακύψει σχετικά με τα αρχαία στον σταθμό "Βενιζέλου" του μετρό. Προσωπικά, πρεσβεύω ότι η όλη συζήτηση δεν επιτρέπεται να αποτελέσει πρόσχημα για την καθυστέρηση του έργου, ούτε για μία ημέρα: η πόλη χρειάζεται το μέσο σταθερής τροχιάς και έχει ήδη ταλαιπωρηθεί υπέρμετρα από τα προσκόμματα στην ολοκλήρωσή του.

Σε ό,τι αφορά τον σταθμό "Βενιζέλου", και εγώ προβληματίζομαι ως προς το ενδεχόμενο μεταφοράς των ευρημάτων, αφήνοντας άλλους ειδικότερους να αποφανθούν σχετικά με τη δυνατότητα υλοποίησης, αλλά και τη σκοπιμότητα ενός



“
Η όλη συζήτηση για τα αρχαία στο σταθμό Βενιζέλου του μετρό δεν επιτρέπεται να αποτελέσει πρόσχημα για την καθυστέρηση του έργου ούτε για μία ημέρα: πόλη χρειάζεται το μέσο σταθερής τροχιάς και έχει ήδη ταλαιπωρηθεί υπέρμετρα από τα προσκόμματα στην ολοκλήρωσή του

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΜΟΥΣΙΟΠΟΥΛΟΣ,
 ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, ΤΕΩΣ ΚΟΣΜΗΤΟΡΑΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗΣ ΣΧΟΛΗΣ ΑΠΘ

τέτοιου εγχειρήματος. Θεωρώ αποδεδειγμένο ότι τα ευρήματα είναι πειστήρια όχι μόνο της δικής μας, αλλά της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς, όπως βεβαιώνουν πολυάριθμοι καθ' ύλην αρμόδιοι συνάδελφοι. Θα προτιμούσα, λοιπόν, την εκδοχή να βρεθεί ένας τρόπος τα αρχαία να μείνουν στη θέση τους, υπό την προϋπόθεση όμως, όπως ήδη ειπώθηκε, ότι αυτό δεν θα σημαίνει νέα εμπόδια για την ολοκλήρωση και λειτουργία του μετρό. Και εδώ ακριβώς θα μπορούσε να βοηθήσει ένα πρόγραμμα "Rethink Thessaloniki", εφόσον βέβαια προκηρυχθεί και υλοποιηθεί τους αμέσως προσεχείς μήνες.

Για να δώσω μόνον ένα ενδεικτικό παράδειγμα μιας πτυχής του προτεινόμενου προγράμματος "Rethink Thessaloniki" -και με την υπόθεση εργασίας ότι τα ευρήματα παραμένουν στη θέση τους-, το ερώτημα θα μπορούσε να είναι πώς αυτό συμβιβάζεται με τη βέλτιστη δυνατή λειτουργία της πόλης. Για να μην πληγεί ανεπανόρθωτα το μετρό, εφόσον οδηγηθούμε σε κατάργηση του σταθμού "Βενιζέλου", πρέπει να βρεθεί τρόπος εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού ανάμεσα στους σταθμούς Αγίας Σοφίας και Πλατείας Δημοκρατίας. Γιατί αυτό να μη μπορεί να γίνει με επίγεια μεταφορά (π.χ., με ελαφρύ τραμ από την Πλατεία Δημοκρατίας μέχρι την Αγία Σοφία ή, ακόμη καλύτερα, το Σιντριβάνι); Το τραμ θα λειτουργούσε ως τροφοδότης του με-

τρό και όχι ανταγωνιστικά προς αυτό. Φυσικά, αυτό θα περιόριζε τις λωρίδες των αυτοκινήτων σε δύο, το πολύ, ανά διεύθυνση -αλλά αυτό ποιον θα πείραζε; Έτσι κι αλλιώς, τόσα χρόνια κυκλοφοριακά η Εγνατία δεν προσφέρει μεγαλύτερες παροχές (στο σημείο των έργων στη Βενιζέλου έχουμε μετά βίας δύο λωρίδες), ενώ μετά την ολοκλήρωση του μετρό θα ξεχάσουμε (ελπίζω) τα λεωφορεία στο εν λόγω τμήμα της Εγνατίας -άρα, η εκδοχή του τραμ πιστεύω ότι είναι ρεαλιστική. Άλλωστε, σε πολλές πόλεις υπάρχουν εμπειρίες αρμονικής συνεργείας ανάμεσα σε μετρό και τραμ -και στην Αθήνα το "Rethink Athens" προβλέπει τραμ στην Πανεπιστημίου, μολονότι ακριβώς από κάτω περνάει το μετρό.

Είμαι περίεργος να ακούσω τι έχουν να πουν οι συνάδελφοι συγκοινωνιολόγοι σχετικά με τα παραπάνω. Γιατί, εάν αυτά που παρέθεσα είναι ρεαλιστικά, μπορεί να προκύψει ένα βουλεβάρτο με ήπια κίνηση αυτοκινήτων, με αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις που θα αναδείξουν τη σύγχρονη Εγνατία, ενώ θα παρέχεται η δυνατότητα σε όποιον θέλει να θαυμάζει και την αρχαία έκδοση. Έχω την αίσθηση ότι μια τέτοια εκδοχή της πόλης θα ήταν φιλικότερη στους κατοίκους της, θελκτική στους ξένους και ευνοϊκή για εμπορικές δραστηριότητες. Παράλληλα, βέβαια, είναι η μόνη που θα μας επέτρεπε να έχουμε την πεποίθηση ότι σεβαστήκαμε την ιστορία της πόλης μας.