



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α.

Π.Μ.Σ.: «Πολεοδομία - Χωροταξία»

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ:** *«Η ένταξη της αρχαίας πόλης στη σύγχρονη: η περίπτωση του βυζαντινού ιστού στην πόλη της Θεσσαλονίκης».*



Επιβλέπουσα: Γοσποδίνη Α.  
Καθηγήτρια Τ.Μ.Χ.Π.Π.Α. Π.Θ.

ΣΠΑΝΟΣ Δ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΒΟΛΟΣ, 20/09/2013

*Σε όσους ατενίζουν το μέλλον  
δίχως να λησμονούν το παρελθόν...*

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η πολιτισμική κληρονομιά αποτελεί αναμφίβολα μέρος της ζωής των Ελλήνων πολιτών αφού τα ευρήματα και τα μνημεία στον ελλαδικό χώρο περισσεύουν. Η σωστή και μεθοδική διαχείριση της, μπορεί να αποφέρει θετικές επιδράσεις τόσο στην κοινωνία με την ανάπτυξη του τουρισμού αλλά και της οικονομίας όσο και στο κάθε άτομο ξεχωριστά με την ανύψωση του πνευματικού του επιπέδου. Με ένα τέτοιο ζήτημα πολιτισμικής κληρονομιάς, έρχεται αντιμέτωπη η πόλη της Θεσσαλονίκης, λόγω των αρχαιολογικών ευρημάτων στη συμβολή των οδών Βενιζέλου και Εγνατίας και την κατασκευή του μετρό της πόλης. Οι απόψεις δίστανται για την παραμονή των ευρημάτων ή όχι, ενώ το έργο έχει σταματήσει καθυστερώντας το υπάρχον χρονοδιάγραμμα. Το ζήτημα είναι πώς η Θεσσαλονίκη, ως πόλη, θα μπορέσει να διαχειριστεί το συγκεκριμένο πρόβλημα, συνδυάζοντας το μέλλον της και κατασκευάζοντας το μετρό, με το πλούσιο παρελθόν της και διατηρώντας την ιστορική της κληρονομιά.

*Λέξεις κλειδιά:* πολιτισμός, πολιτιστική κληρονομιά, αρχαιολογικά ευρήματα, μετρό.

## ABSTRACT

Cultural heritage is undoubtedly a part of Greek citizens' life since the ancient findings, ruins and monuments in Greece are too many. Its careful and methodic management can have a positive affect not only on the society, on the tourism and the economy sectors, but also on each individual, increasing its cultural and spiritual level. The city of Thessaloniki deals with a matter of cultural heritage due to the ancient ruins that were found in Egnatia Avenue and in Venizelou street and the construction of the metro simultaneously. There is no total agreement about if the ancient findings should stay where they were found and thus, the whole process of the construction has stopped. The main issue is, how the society of Thessaloniki can combine its future by constructing the metro, with its great past by preserving and protecting its historical heritage.

*Key words:* culture, cultural heritage, ancient findings, metro.

## Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	1
1. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ .....	3
1.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΙΣ .....	4
1.1.1 ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ .....	4
1.1.2 ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ .....	5
1.1.3 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ .....	5
1.1.4 ΔΙΑΣΩΣΗ .....	6
1.2 ΜΟΝΤΕΛΟ «ΖΩΣΑΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ» .....	6
1.3 ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ .....	7
1.4 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ .....	9
2. ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΥΡΗΜΑΤΑ .....	15
2.1 Ο ΣΤΑΘΜΟΣ «ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ» ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΑΠΟΨΕΙΣ .....	20
2.2 ΑΠΟΨΕΙΣ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ .....	22
2.3 ΑΠΟΨΕΙΣ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ .....	25
2.4 «ΜΕΤΡΟ ή ΑΡΧΑΙΑ;» .....	30
3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ .....	32
4. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ .....	46
4.1 1η ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ .....	46
4.2 2η ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ .....	51
4.3 3η – 4η ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ .....	56
4.4 ΜΟΥΣΕΙΟΛΟΓΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ .....	60
5. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ - ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ .....	62
5.1 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ .....	62
5.2 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗΣ .....	69
5.3 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΣΟΦΙΑΣ .....	74
6. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ «ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ» .....	79
6.1 Η ΡΟΗ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ ΑΙΧΜΗΣ .....	82
6.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΥ «ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ» .....	85
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	87
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	91

## **ΠΙΝΑΚΕΣ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

Πίνακας 1: Προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης του Μετρό Θεσσαλονίκης σ. 17

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

Πίνακας 2: Σύνοψη τεσσάρων προτάσεων από το ΑΠΘ και το ΤΕΕ σ. 59

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6**

Πίνακας 3: Αριθμός διακινουμένων επιβατών στο σταθμό «Βενιζέλου» και στους όμορους σταθμούς (προβλέψεις για το έτος 2016) σ. 79

Πίνακας 4: Αριθμός διακινουμένων επιβατών στο σταθμό «Βενιζέλου» και στους όμορους σταθμούς (προβλέψεις για το έτος 2030) σ. 80

Πίνακας 5: Εκτιμώμενη ωριαία και ημερήσια επιβατική κίνηση στους σταθμούς «Πλατεία Δημοκρατίας» και «Αγία Σοφία» (έτος 2030) σ. 80

Πίνακας 6: Προβλεπόμενη μέγιστη ζήτηση ανά λεπτό κατά το δυσμενέστερο δεκάλεπτο της ημέρας (έτος 2030) σ. 81

Πίνακας 7: Προβλεπόμενη μέγιστη ζήτηση ανά λεπτό κατά το δυσμενέστερο δεκάλεπτο της ημέρας με ανακατανομή της επιβατικής κίνησης του σταθμού «Βενιζέλου» στους όμορους σταθμούς (έτος 2030) σ. 81

Πίνακας 8: Χαρακτηριστικά κυλιόμενων κλιμάκων σ. 83

## **ΣΧΗΜΑΤΑ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

Σχήμα 1: Η βασική γραμμή του μετρό και οι κατά τόπους επεκτάσεις του σ. 16

## **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

Διάγραμμα 1: Ποσοστά αιτιών δημιουργίας κυκλοφοριακών προβλημάτων σ. 17

Διάγραμμα 2: Αξιολόγηση λύσεων κυκλοφοριακού προβλήματος σ. 18

Διάγραμμα 3: Μείωση των εκπομπών CO στις γραμμικές πηγές που συμπίπτουν με τον κύριο άξονα του μετρό σ. 19

Διάγραμμα 4: Μείωση των εκπομπών πτητικών οργανικών ενώσεων της γραμμικής πηγές που συμπίπτουν με τον κύριο άξονα του μετρό σ. 19

Διάγραμμα 5: Μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου της γραμμικής πηγές που συμπίπτουν με τον κύριο άξονα του μετρό σ. 20

## **ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

Γράφημα 1: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Θα αναβαθμιστούν οι μεταφορές στην πόλη με το μετρό;» σ. 32

Γράφημα 2: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Εκτιμάτε ότι θα αναβαθμιστεί το κέντρο με το μετρό;» σ. 33

Γράφημα 3: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Το κέντρο θα αποκτήσει νέο εμπορικό χαρακτήρα;» σ. 34

Γράφημα 4: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Αξίζει η ταλαιπωρία που υφίσταται η Εγνατία;» σ. 35

- Γράφημα 5: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Γνωρίζετε τι ακριβώς βρέθηκε στη Βενιζέλου;» σ. 36
- Γράφημα 6: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Ποια είναι η γνώση σας για τα ευρήματα στο σταθμό “Βενιζέλου”;» σ. 38
- Γράφημα 7: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Σε ποια περίοδο ανήκουν τα ευρήματα που βρέθηκαν;» σ. 38
- Γράφημα 8: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Θεωρείτε ότι οι πολίτες ενδιαφέρονται για ανάλογα θέματα;» σ. 39
- Γράφημα 9: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Θέλετε να παραμείνουν τα ευρήματα στο σταθμό “Βενιζέλου”;» σ. 40
- Γράφημα 10: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Θα μπορούσαν εναλλακτικά να μεταφερθούν σε μουσείο;» σ. 41
- Γράφημα 11: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Θα βοηθήσει η ανάδειξη των ευρημάτων τον τουρισμό;» σ. 41
- Γράφημα 12: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Θα ανεβάσουν τα ευρήματα το πολιτιστικό επίπεδο της πόλης και των κατοίκων;» σ. 42
- Γράφημα 13: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Η πολιτιστική κληρονομιά μπορεί να βοηθήσει την οικονομία της πόλης;» σ. 43
- Γράφημα 14: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Η πολιτιστική κληρονομιά μπορεί να βοηθήσει την οικογένεια σας και εσάς ατομικά;» σ. 44
- Γράφημα 15: Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Έχετε ενημερωθεί από φορείς για τα ευρήματα;» σ. 44

## **ΧΑΡΤΕΣ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

Χάρτης 1: Το Μετρό της Θεσσαλονίκης

σ. 16

Χάρτης 2: Υφιστάμενες και υπό μελέτη γραμμές του προαστιακού σιδηρόδρομου  
Θεσσαλονίκης

σ. 89



## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα της διπλωματικής μου εργασίας, Καθηγήτρια του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, κα. Γοσποδίνη Άσπα, η οποία μου έδωσε τη δυνατότητα εξαρχής των συζητήσεων μας, να ασχοληθώ με ένα θέμα που μου κεντρίζει πάντοτε το ενδιαφέρον και αυτό δεν είναι άλλο από το ευρύτερο πλαίσιο της πολιτιστικής κληρονομιάς. Η συνεργασία μας κυμάνθηκε σε υψηλό επίπεδο ενώ η καθοδήγηση και η βοήθεια της στην παρούσα διπλωματική εργασία ήταν καταλυτικές. Εν συνεχεία, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Καλογήρου Νικόλαο, Καθηγητή στο τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του ΑΠΘ, για την προσωπική επικοινωνία που είχαμε αλλά και για το πλούσιο και προσωπικό υλικό που μου παρείχε. Θερμές ευχαριστίες οφείλω να εκφράσω επίσης, στον Πρόεδρο και Καθηγητή του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ, κ. Αναγνωστόπουλο Χρήστο, τόσο για τη βοήθεια του στην κατανόηση των εναλλακτικών προτάσεων των Πολιτικών Μηχανικών στο ζήτημα του μετρό της Θεσσαλονίκης όσο και για το κατατοπιστικό προσωπικό υλικό που μου δόθηκε. Από τις ευχαριστίες, δε θα μπορούσε σε καμία των περιπτώσεων να λείπει ο κ. Παπαϊωάννου Παναγιώτης, Καθηγητής του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ, του οποίου η μελέτη για την κατάργηση ή μη του σταθμού στην οδό Βενιζέλου συνέβαλε σε πολύ μεγάλο βαθμό στην κατανόηση του υφιστάμενου προβλήματος. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τη διευθύντρια του Αρχαιολογικού Μουσείου της Θεσσαλονίκης, Δρ. Βελένη Πολυξένη, η οποία με κατατόπισε πλήρως για το ζήτημα των ευρημάτων αλλά και την τεράστια σημασία που αυτά έχουν.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Υπάρχουν φορές που αναρωτιέται κάποιος με ποιον τρόπο αυτός ο λαός που κατοικεί σε αυτή τη χώρα ενθουσιάζεται τόσο εύκολα αλλά ταυτόχρονα ξεχνάει και πολύ εύκολα. Πώς είναι δυνατόν ένας λαός που θέλει να θεωρείται απόγονος κάποιων που συνετέλεσαν στη δημιουργία ενός από τους μεγαλύτερους πολιτισμούς που αναπτύχθηκαν σε αυτόν τον πλανήτη που ονομάζουμε Γη – αν όχι ο μεγαλύτερος – να θυμάται το παρελθόν του μόνο σε περιπτώσεις εθνικής έξαρσης όπως για παράδειγμα, η κατάκτηση του ευρωπαϊκού πρωταθλήματος του 2004 από την Εθνική Ελλάδος ή μετά τις δυσκολίες που περνά ο ελληνικός λαός μετά την κρίση που έχει εισέλθει τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας και όλα αυτά υπό την επιτήρηση Ευρωπαίων εταίρων. Η κρίση που υφίσταται σαφώς και δεν είναι μόνο οικονομική αλλά μεταξύ άλλων και πολιτισμική. Η αδιαφορία που υπάρχει ιδίως στις μέρες μας για την πολιτιστική μας κληρονομιά είναι εμφανής περισσότερο από ποτέ άλλοτε ενώ ο Νεοέλληνας φαίνεται να λησμονεί το παρελθόν σαν να μην υπήρξε ποτέ και αυτό αποτελεί άμεσο επακόλουθο της μετατόπισης των ανθρώπων από το φάσμα των αξιών σε αυτό του ατομικισμού και της υπερκατανάλωσης.

Τα αρχαία μνημεία στέκονται συνήθως αθόρυβα, διαμαρτυρόμενα σιωπηλά για την εγκατάλειψη τους. Οι αρμόδιοι φορείς κινούνται συνήθως με πολύ αργούς ρυθμούς για την αποκατάσταση και ανάδειξη των ενώ για τους περισσότερους, δυστυχώς, τα μνημεία δεν είναι τίποτα άλλο παρά πέτρες και μάρμαρα. Ο πολιτισμός όμως αφορά ολόκληρο το κοινωνικό σύνολο. Είναι το άθροισμα των ενεργειών με τις οποίες ο άνθρωπος επιδιώκει να κατακτήσει τη φύση και να τη χρησιμοποιήσει προς όφελος του, προκειμένου να ανυψωθεί σε ελεύθερο και πνευματικό ον. Αυτό επιτυγχάνεται με την καλλιέργεια των έμφυτων πνευματικών ικανοτήτων του (Υδρία, 1992).

Η λέξη «πολιτισμός» προέρχεται από το αρχαίο *πόλις*, πράγμα το οποίο σημαίνει πως δεν είναι δυνατό να λάβει χώρα ο πολιτισμός παρά μέσα σε χώρο όπου συμβιώνουν άνθρωποι. Ο Αδαμάντιος Κοραής στα 1804 για να αποδώσει στα ελληνικά τον όρο «civilisation» πρότεινε τη λέξη «πολιτισμός». Είχε διαπιστώσει ότι δεν υπήρχε έως τότε στα Νέα Ελληνικά ακριβές λεκτικό αντίστοιχο που να περιλαμβάνει συνολικά τα υλικά, τα πνευματικά και ηθικά επιτεύγματα μιας κοινωνίας. Η συγκεκριμένη λέξη απαντά σε ένα μόνο χωρίο του Διογένη Λαέρτιου (1ος αι. μ.Χ.) στη φράση «*Τὸ πᾶν δὴ διέτριβεν ἐν τῇ Ἀκαδημείᾳ τὸν πολιτισμὸν ἐκτοπίζων*». Στα χρόνια που ακολούθησαν

η λέξη **πολιτισμός** εμφανίζεται σε κείμενα εκκλησιαστικών συγγραφέων. του 4ου αι. μ.Χ. (Βαρτζιώτη, 2005). Στις μέρες μας, γίνεται λόγος για την κρίση του δυτικού πολιτισμού. Στη σημερινή κοινωνία παρατηρείται το φαινόμενο της μη αντιστάθμισης της τεχνικής προόδου με την πνευματική καλλιέργεια. Από τους ίδιους τους ανθρώπους εξαρτάται να δημιουργήσουν ακμαίες πνευματικές και ηθικές αξίες για την ανασυγκρότηση του πολιτισμού μας.

Το θέμα της παρούσας διπλωματικής εργασίας σχετίζεται με ένα φλέγον ζήτημα της πόλης της Θεσσαλονίκης, τα βυζαντινά ευρήματα στη συμβολή των οδών Εγνατίας και Βενιζέλου και της επικείμενης χάραξης της γραμμής του μετρό που περνά ακριβώς από το ίδιο σημείο. Τα έργα έχουν σταματήσει εδώ και αρκετό χρονικό διάστημα για να βρεθεί λύση στο πρόβλημα αφού ναι μεν το μετρό εκπροσωπεί το μέλλον της Θεσσαλονίκης, τα ευρήματα όμως αντιπροσωπεύουν την ένδοξη ιστορία της συμπρωτεύουσας.

Στο κεφάλαιο 1, αναλύονται ζητήματα πολιτιστικής κληρονομιάς και οι επιδράσεις που έχουν αυτά στη σύγχρονη ζωή μας σε πολιτιστικό και σε κοινωνικό επίπεδο. Παρατίθενται εννοιολογικές διερευνήσεις για την προστασία και ανάδειξη των μνημείων καθώς και διάφορα μοντέλα διαχείρισης των, με έμφαση στο κοινωνιο – κεντρικό μοντέλο. Επίσης, γίνεται αναφορά στη σχέση πόλης και πολιτισμού. Στο κεφάλαιο 2, γίνεται εκτενής ανάλυση του υφιστάμενου προβλήματος, της κατάστασης ως έχει και φυσικά εκφράζονται οι απόψεις και δηλώσεις ειδημόνων πάνω σε αυτό το θέμα άλλοτε συμφωνώντας και άλλοτε διαφωνώντας. Στο κεφάλαιο 3, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα πρωτογενούς έρευνας για τα αρχαία ευρήματα και το μετρό στην πόλη της Θεσσαλονίκης, βάσει ερωτηματολογίου που συντάχθηκε απευθυνόμενο στους πολίτες της Θεσσαλονίκης στην ευρύτερη περιοχή.

Εν συνεχεία, στο κεφάλαιο 4, παρατίθενται οι τέσσερις εναλλακτικές προτάσεις του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης για τη διευθέτηση του προβλήματος που έχει προκύψει. Τα τμήματα που εμπλέκονται είναι των Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, των Πολιτικών Μηχανικών καθώς και της Ιστορίας - Αρχαιολογίας. Όλα ανεξαιρέτως, εστιάζουν στη μέση λύση της συνύπαρξης των ευρημάτων και της γραμμής του μετρό. Το κεφάλαιο 5 σχετίζεται με αντίστοιχα παραδείγματα εσωτερικού και εξωτερικού και φυσικά με τις αποφάσεις που ελήφθησαν ξεχωριστά για κάθε περίπτωση. Στο κεφάλαιο 6 αποδεικνύεται η χρησιμότητα και η αναγκαιότητα παραμονής του σταθμού «Βενιζέλου» εκεί όπου ακριβώς είναι ενώ τέλος, στα συμπεράσματα αποτυπώνεται μία σφαιρική αλλά και ρεαλιστική προσέγγιση του ζητήματος.

## 1. ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ

Τα πολιτιστικά τοπία αποτελούν ταυτόχρονα αντικείμενα μέσα από τα οποία μπορούμε να ανιχνεύσουμε ιστορικά και κοινωνικά θέματα στο παρελθόν αλλά και χώρους που αντανakλούν πεδία δράσης άλλοτε επιβεβαιώνοντας και άλλοτε αναιρώντας σύγχρονα ζητήματα όσον αφορά τον πολιτισμό και την κοινωνία. Ανεξάρτητα από το πόσο γραφικά μπορεί να είναι, τα πολιτιστικά τοπία είναι τόποι με πολιτικές, πολιτιστικές και κοινωνικές επιδράσεις στη σύγχρονη ζωή μας (Gibson and Pendlebury, 2009). Ενώ το «βιοφυσικό» περιβάλλον αρχικά καθορίζει τις συνθήκες και τις προοπτικές των ανθρώπινων κοινωνιών, το ίδιο με τη σειρά του διαμορφώνεται από το πολιτισμικό πλαίσιο των εκάστοτε κοινωνιών σε μια συνεχή προσπάθεια βελτίωσης των όρων ζωής των τελευταίων (Ζερβάκη, 2010). Η Οικουμενική Διακήρυξη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων του Ο.Η.Ε., το 1948, αναφέρει συγκεκριμένα πως «αναγνωρίζεται στο κάθε άτομο το δικαίωμα να ασχολείται με την πολιτιστική κληρονομιά της επιλογής του, ενώ παράλληλα θα πρέπει να σέβεται τα δικαιώματα και τις ελευθερίες των άλλων». Η πολιτιστική κληρονομιά θεωρείται εγγενής με τη βιώσιμη ανάπτυξη, με την πολιτιστική ποικιλομορφία στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης και από μόνη της αποτελεί μια πηγή μέσω της οποίας μπορούν να επιτευχθούν διάλογος και δημόσια συζήτηση μεταξύ των διαφόρων πολιτισμών (Gibson and Pendlebury, 2009).

Η έννοια της «πολιτιστικής κληρονομιάς» που εμφανίζεται στη Σύμβαση της Παγκόσμιας Κληρονομιάς, περιλαμβάνει μνημεία (έργα αρχιτεκτονικής, μνημειακής γλυπτικής, κατασκευές αρχαιολογικού χαρακτήρα, επιγραφές), οικοδομικά συγκροτήματα και χώρους (έργα του ανθρώπου ή δημιουργήματα από κοινού της φύσης και του ανθρώπου). Βάσει της Σύμβασης του 1954 για την Προστασία των Πολιτιστικών Αγαθών σε Περίπτωση Ένοπλης Σύρραξης και της Σύμβασης του 1972 για την Προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής και Φυσικής Κληρονομιάς, μπορεί να διατυπωθεί το συμπέρασμα ότι η πολιτιστική κληρονομιά προσδιορίζει δύο μεγάλες κατηγορίες αγαθών, τα ακίνητα και τα κινητά. Στα ακίνητα, περιλαμβάνονται κυρίως μεμονωμένα κτίσματα και κτιριακά συγκροτήματα καθώς και αρχαιολογικοί και ιστορικοί χώροι. Στα κινητά, συγκαταλέγονται πολλών ειδών αντικείμενα, όπως έργα τέχνης και τεχνικής, αντικείμενα καθημερινής χρήσης, γραπτά μνημεία. Πρέπει να υπογραμμιστεί, ότι ο όρος «πολιτιστική κληρονομιά», όπως αυτός χρησιμοποιείται στις προαναφερθείσες Συμβάσεις, δεν περιλαμβάνει την άυλη κληρονομιά, δηλαδή τη

γλώσσα, τις παραδόσεις, τα συστήματα αξιών, τα ήθη κι έθιμα, τη μουσική και το χορό (Κόνσολα, 1994).

Ο διαχωρισμός μεταξύ αρχαίων μνημείων και κτηρίων αρχιτεκτονικής ή ιστορικής σημασίας, αναμφισβήτητα παρεμπόδισε την έννοια της διατήρησης και αυτό συνέβαλε μερικώς στην απώλεια πολλών σημαντικών κτηρίων (Delafons, 1997). Η διατήρηση της υλικής πολιτιστικής κληρονομιάς, ως ερευνητικό πεδίο εμπλέκει και απαιτεί τη συνεργασία διαφόρων επιστημονικών διακριτών πεδίων. Επιστήμονες Αρχαιολόγοι, Ιστορικοί, Λαογράφοι, Μουσειολόγοι, Κοινωνικοί Ανθρωπολόγοι, Συντηρητές Έργων και Μνημείων θα πρέπει να συνεργαστούν με συναδέλφους Χημικούς, Φυσικούς, Γεωλόγους, Βιολόγους, Περιβαλλοντολόγους, Μηχανικούς, Αρχιτέκτονες, Μεταλλειολόγους (Παυλογεωργάτος, 2010). Αυτό που διαφοροποιεί τη σύγχρονη προσέγγιση για την κληρονομιά είναι η συνείδηση της ιστορικότητας η οποία ήταν απύσχα τους προηγούμενους αιώνες. Αυτή η απουσία της συνείδησης είναι ο λόγος για τον οποίο, διαμέσου των αιώνων, πολλά σημαντικά μνημεία καταστράφηκαν ή μετασχηματίστηκαν. Ένα καλό παράδειγμα αυτής της νοοτροπίας, αποτελεί η εξαφάνιση των ισλαμικών τζαμιών στην Ισπανία κατά το Μεσαίωνα. Μετά την κυριαρχία των χριστιανών, οι Ισπανοί μονάρχες έχτισαν μεγάλους καθεδρικούς ναούς στη θέση των, ως σύμβολα της νέας πίστης (Graham and Howard, 2008).

## **1.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΙΣ**

Παρακάτω, γίνεται αναφορά σε συγκεκριμένες έννοιες οι οποίες σχετίζονται τόσο με αρχαία μνημεία όσο και με κτήρια αρχιτεκτονικής σημασίας και γενικότερα με την πολιτιστική κληρονομιά και είναι οι εξής (Παυλογεωργάτος, 2010):

### ***1.1.1 ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ***

Ο όρος περιλαμβάνει όλες τις ενέργειες που θα πρέπει να λαμβάνονται και να υλοποιούνται έτσι ώστε ένα τοπίο ή ένας χώρος να μην απειλείται από φυσικούς, χημικούς, βιολογικούς παράγοντες που μπορούν να προκαλέσουν μια ανεπιθύμητη μεταβολή ή μετατροπή του στο πέρασμα του χρόνου. Στα πλαίσια της διατήρησης χρησιμοποιείται κάθε μέθοδος και τεχνική ώστε το φυσικό αλλά και οικονομικό-κοινωνικό περιβάλλον ενός μνημείου ή τοπίου, να επιτρέπει ευνοϊκές συνθήκες για τα πολιτισμικά αγαθά. Σε ιδανικότερες περιπτώσεις, η εξασφάλιση όλων των παραμέτρων,

μπορεί να ευνοήσει την ελεγχόμενη, βιώσιμη ενσωμάτωση του πολιτισμικού αποθέματος στα υπάρχοντα σύνολα: αστικός, πολεοδομικός ιστός, οικοσυστήματα, σύγχρονα κτήρια. Κάτι τέτοιο ουσιαστικά, σημαίνει αξιοποίηση των πολιτισμικών αγαθών του παρελθόντος.

### **1.1.2 ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ**

Η έννοια της συντήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς περιλαμβάνει κάθε μορφή σωστικών επεμβάσεων σε μνημεία ή συλλογές. Η συντήρηση και η αποκατάσταση των μνημείων αποσκοπούν να τα διασώσουν τόσο ως έργα τέχνης όσο και ως ιστορικές μνήμες. Υπάρχει μία σύγχυση όσον αφορά τις έννοιες «διατήρηση» και «συντήρηση», καθώς ορισμένοι τις ταυτίζουν. Η «διατήρηση» αποτελεί μια ευρύτερη έννοια από αυτήν της «συντήρησης» η οποία είναι στην πράξη ένα διακριτό επιστημονικό πεδίο που συμβάλλει στη διατήρηση ενός αντικειμένου, κτηρίου ή τοπίου.

### **1.1.3 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ**

Η έννοια της προστασίας των πολιτιστικών αγαθών αναφέρεται στη διαφύλαξη και το σεβασμό τους σε καιρό ειρήνης και στην αντιμετώπιση των κινδύνων που ενδεχομένως διατρέχουν από τις πολεμικές συρράξεις. Περιλαμβάνει μια σειρά διαδικασιών (επιστημονικού, τεχνικού, διοικητικού και νομικού χαρακτήρα) οι οποίες είναι:

- ◆ Τον εντοπισμό, την επιφανειακή έρευνα και την ανασκαφή όπου είναι απαραίτητο.
- ◆ Την καταγραφή και την αρχειοθέτηση.
- ◆ Τη μελέτη και την τεκμηρίωση.
- ◆ Τη διασφάλιση από καταστροφή, φθορά, αλλοίωση, κλοπή, παράνομη εξαγωγή.
- ◆ Τη συντήρηση και την αποκατάσταση.
- ◆ Την αναβάθμιση και τη διευκόλυνση της πρόσβασης του κοινού.

### **1.1.4 ΔΙΑΣΩΣΗ**

Η έννοια της διάσωσης επεκτείνεται στον προσδιορισμό, στη διαφύλαξη, στη συντήρηση, στην ανάδειξη και εν τέλει στη μεταβίβαση στις μελλοντικές γενιές των αγαθών της πολιτιστικής κληρονομιάς κατά το δυνατόν αλώβητων. Η διάσωση αναφέρεται σε μια διαδικασία με χαρακτήρα συνήθως επιτακτικό. Είναι οικείες στους Έλληνες πολίτες, οι σκηνές από αρχαιολογικές ανασκαφές όπου αντί της οργανωμένης ανασκαφής, στήνεται μια ταχεία διαδικασία αναγνώρισης, καταγραφής, σχεδιασμού και φωτογράφισης των αρχαιολογικών ευρημάτων που συνήθως καταλήγει στην αποκαθίλωση ή ελεγχόμενη απομάκρυνση του υλικού και τη συντήρηση του στην αποθήκευση ή στην επί τόπου έκθεση των σημαντικότερων στοιχείων (π.χ. Μετρό Αθήνας).

### **1.2 ΜΟΝΤΕΛΟ «ΖΩΣΑΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ»**

Τα σημαντικότερα μοντέλα διαχείρισης που ισχύουν σε παγκόσμιο επίπεδο είναι το υλικο-κεντρικό, το αξιο-κεντρικό και το μοντέλο «ζώσας πολιτισμικής κληρονομιάς». Το υλικο-κεντρικό μοντέλο δίνει έμφαση στο υλικό, το οποίο θεωρείται σημαντικό κυρίως από ιστορικής, αρχαιολογικής, επιστημονικής και αισθητικής πλευράς. Η «αυθεντικότητα» της πολιτισμικής κληρονομιάς ενυπάρχει στο υλικό. Επομένως, στόχος της διαχείρισης, σύμφωνα με το υλικο-κεντρικό μοντέλο, είναι η διατήρηση του υλικού του παρελθόντος από τη φθορά και την καταστροφή που συντελείται στο παρόν για χάρη του μέλλοντος. Το αξιο-κεντρικό μοντέλο δίνει έμφαση στις αξίες τις οποίες διαφορετικές ομάδες ανθρώπων προσδίδουν στην πολιτισμική κληρονομιά. Σε αυτό το πλαίσιο δε λαμβάνονται υπ' όψιν μόνο οι αξίες που συνδέονται με τη διατήρηση του υλικού (επιστημονική, ιστορική, αισθητική, σπανιότητα και παλαιότητα) αλλά και αυτές που σχετίζονται με τη διαφύλαξη των άυλων στοιχείων της πολιτισμικής κληρονομιάς (πνευματική και χρηστική αξία). Η διαχείριση επιτελείται με τη διαρκή και ενεργή συμμετοχή της ευρύτερης κοινωνίας υπό την επίβλεψη και τον έλεγχο των ειδικών (Πούλιος, 2012).

Σε αντίθεση με τα άλλα δύο μοντέλα, η διατήρηση του υλικού της κληρονομιάς στο μοντέλο της «ζώσας πολιτισμικής κληρονομιάς», επιτυγχάνεται μακροπρόθεσμα μέσω της διαφύλαξης της σύνδεσης της κοινωνίας με την κληρονομιά. Η ευθύνη για τη διαχείριση ανήκει πρωτίστως στην «κεντρική κοινότητα». Οι ειδικοί διαχείρισης και η

ευρύτερη κοινωνία καλούνται να παίξουν ένα συμπληρωματικό και βοηθητικό ρόλο στη διαχείριση χωρίς όμως σε καμία περίπτωση να καταργείται η σημασία τους. Με το μοντέλο «ζώσας πολιτισμικής κληρονομιάς» για πρώτη φορά στην ιστορία της διαχείρισης (Πούλιος, 2012):

- Η ευθύνη της διαχείρισης της πολιτισμικής κληρονομιάς περνάει από τα χέρια των ειδικών στα χέρια των τοπικών κοινωνιών στις οποίες πολύ συχνά αναγνωρίζονται και συγκεκριμένα δικαιώματα ιδιοκτησίας της κληρονομιάς.
- Προτεραιότητα δίνεται στη διαφύλαξη της σχέσης των κοινωνιών με την πολιτισμική κληρονομιά και όχι στη διατήρηση του υλικού.

Η πολιτισμική κληρονομιά δεν αντιμετωπίζεται ως ένα μνημείο του παρελθόντος το οποίο πρέπει να διατηρηθεί από την εκάστοτε γενιά στο όνομα των μελλοντικών γενεών. Αντιμετωπίζεται ως ένα αδιάσπαστο κομμάτι της ταυτότητας και της ζωής της παρούσας κοινωνίας. Με τον τρόπο αυτό, δεν επιβάλλεται κάποιος διαχωρισμός ανάμεσα στο παρελθόν και στο παρόν-μέλλον αλλά το παρελθόν και το παρόν-μέλλον ενοποιούνται σε ένα συνεχές παρόν.

### **1.3 ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ**

Ο πολιτισμός ως παράγοντας ιδιαίτερης σημαντικότητας στην οικονομική ανάπτυξη των πόλεων αποτελεί ένα επιστημονικό και ερευνητικό πεδίο με μεγάλο ενδιαφέρον και πιο συγκεκριμένα τις δύο τελευταίες δεκαετίες στην ευρωπαϊκή ήπειρο (Barnett, 2001, Richards, 1996). Συμβάλλει όλο και περισσότερο στην επιχειρηματική διάσταση της πόλης, στα τουριστικά της στοιχεία και στην ανταγωνιστική της πλευρά (Zukin, 1995). Αποτελεί μία δυναμική έννοια η οποία ελέγχει τις πόλεις. Ως πηγή αναμνήσεων αλλά και εικόνων, θα μπορούσαμε να πούμε ότι συμβολίζει το «ποιος ανήκει πού» (Coccossis and Nijkamp, 1995). Η πολιτιστική κληρονομιά μαζί με τον πολιτισμό δεν αποτελούν παρά μία διαρκή διερεύνηση και αναζήτηση αξιών και ιδεών που ανήκουν στο παρελθόν (Urry, 1995). Οι πόλεις ανέκαθεν διαδραμάτιζαν έναν σημαντικό ρόλο ως κέντρα τόσο πολιτιστικής όσο και οικονομικής δραστηριότητας, δημιουργώντας έτσι υψηλά επίπεδα καινοτομίας και ανάπτυξης, παράγοντας πολιτισμό με τη μορφή των τεχνών, των στυλ και των τάσεων (Scott, 1997). Η αξία κάθε



πολιτιστικού αγαθού είναι αναμφισβήτητη αλλά διακρίνεται και για ορισμένα χαρακτηριστικά όπως (Κάβουρας, 2006):

\* Η **πρωτοτυπία** και η **γνησιότητα**, καθώς κάθε πολιτιστικό αγαθό δημιουργείται σε ορισμένη χρονική στιγμή, σε συγκεκριμένο χώρο και συμβάλλουν πολλοί παράγοντες, δυνατότητες αλλά και περιορισμοί με άμεση και εσωτερική σχέση μεταξύ των. Στη μοναδικότητα αυτών των σχέσεων εδράζεται η ανεπανάληπτη αξία του πολιτιστικού αγαθού που δε μπορεί να είναι ίδιο με ένα αντίγραφο του που παράχθηκε σε άλλη χρονική στιγμή, παρά την όποια πιστότητα του.

\* Η **ιστορικότητα**, η οποία σχετίζεται με την αρχική μορφή ενός έργου, τις επιδράσεις και τις αλλοιώσεις που δέχθηκε από εκεί και πέρα.

\* Η **ποιότητα**, της οποίας ο χαρακτήρας είναι υποκειμενικός και σε συνάρτηση με αισθητικούς και πολιτισμικούς παράγοντες (κυρίαρχη ιδεολογία και νοοτροπία της εποχής), προσφέρει σε ένα πολιτιστικό αγαθό του παρελθόντος την πρόσθετη διάσταση της διαφοροποίησης του από τα άλλα σύγχρονα του έργα.

\* Ο **συμβολισμός – μήνυμα**, αναφέρεται στο πνευματικό περιεχόμενο ή στο ιδεολογικό φορτίο που αντανακλά ένα πολιτιστικό αγαθό, περιέχεται σε αυτό και εκφράζεται με συγκεκριμένη μορφή.

Αποτελεί γεγονός αναντίρρητο ότι μία από τις βασικές πνευματικές και ψυχικές ανάγκες κάθε κοινωνίας είναι η συνειδητοποίηση και η γνώση του παρελθόντος της, που διασφαλίζει την ομαλή λειτουργία της ζωής της. Η άγνοια του προκαλεί προβλήματα αντίστοιχα με τα προβλήματα που δημιουργεί η έλλειψη μνήμης στην ομαλή, πνευματική και ψυχική λειτουργία του ατόμου. Η μνήμη μίας κοινωνίας ή ενός λαού είναι το σύνολο των υλικών και πνευματικών έργων που δημιούργησε ο λαός αυτός στο χώρο και στο χρόνο κατά το παρελθόν. Αν οι αποδείξεις αυτών των πράξεων – που στην περίπτωση μας είναι τα μνημεία – λείψουν και δημιουργηθεί κενό στην ιστορική συνέχεια ενός λαού ή μίας κοινωνίας, τότε η ζωή η ίδια θα αναγκαστεί να βάλει στη θέση των υποκατάστατα. Φαίνεται λοιπόν, πόσο έντονη είναι η ανάγκη για τη συνειδητοποίηση και γνώση του παρελθόντος και πόσο θεμελιώδης είναι η διατήρηση των στοιχείων εκείνων που εξασφαλίζουν αυτή τη γνώση. Φαίνεται ακόμα, πως η προστασία των μνημείων δεν αποτελεί υπόθεση περιορισμένης σημασίας αλλά νομοτελειακής αναγκαιότητας και έχει ως αποστολή της να διατηρήσει και να μεταβιβάσει την ιστορική κληρονομιά από τη μία γενιά στην άλλη ώστε να μη διακοπεί

η πολιτιστική συνέχεια των λαών στον άξονα του χρόνου. Η διακοπή της θα σήμαινε τη δημιουργία ποικίλων ψυχολογικών και ψυχικών προβλημάτων τόσο στο άτομο όσο και στο κοινωνικό σύνολο.

Η γνώση του παρελθόντος, η γνώση της ιστορίας γενικότερα ή με άλλα λόγια η προσπάθεια του ανθρώπου να κινηθεί νοητικά στην αντίθετη φορά του χρόνου – να επιτύχει δηλαδή την αντιστρεπτότητα στη συνειδησιακή του σφαίρα αφού δεν μπορεί να το επιτύχει στην πραγματικότητα του φυσικού κόσμου – πηγάζει από την ανάγκη για ταυτότητα, τόσο ατομική όσο και ομαδική. Η ιστορική ταυτότητα ενός λαού είναι το σύνολο των πράξεων και των έργων που δημιούργησε στο παρελθόν, το οποίο συνθέτει τα χαρακτηριστικά του γνωρίσματα. Ο άνθρωπος πιστοποίησε πολύ νωρίς το γεγονός ότι ο χρόνος είναι κάτι που φεύγει χωρίς να ξαναγυρίσει πίσω. Όπως είχε πει και ένας προσωκρατικός αρχαίος Έλληνας φιλόσοφος, ο Ηράκλειτος, *«ποταμῷ γὰρ οὐκ ἔστιν ἐμβῆναι δις τῷ αὐτῷ»*. Απέναντι σε αυτή τη συνειδητοποίηση και απέναντι στο άλλο θεμελιακό γεγονός, το θάνατο, ο άνθρωπος αντιπαραθέτει την τάση (που αποτελεί και μοναδικό γνώρισμα του ανθρώπινου από όλα τα θνητά όντα) και τον πόθο για αιωνιότητα. Από τη στιγμή που ο άνθρωπος γνωρίζει ότι η φορά του χρόνου κατευθύνει σε ένα μέλλον, για το οποίο το πνεύμα του αρχίζει να διαλογίζεται, το ίδιο αυτό πνεύμα απαιτεί επίσης ανάλυση εκείνου που υπήρξε. Επάνω σε αυτήν την πολικότητα ανάμεσα στο Παρελθόν και το Μέλλον, δημιουργούνται τα προβλήματα της προστασίας των μνημείων. Κάτω από μία τέτοια θεώρηση, είναι προφανές ότι η απασχόληση μας με τις δραστηριότητες του παρελθόντος και τους μάρτυρες τους – τα μνημεία – συνιστά μία επιστημονική περιοχή που όπως ήδη σημειώθηκε, γεννιέται από τη βαθιά εσωτερική αναγκαιότητα κάθε εποχής να κρατήσει και να διατηρήσει την ισορροπία της ανάμεσα σε εκείνο που έχει προηγηθεί και σε εκείνο που η ίδια κατατείνει, το παρελθόν δηλαδή και το μέλλον, δύο μεγέθη που συμμετρικά απασχολούν την ενεργητικότητα του ανθρώπου σε κάθε συγκεκριμένο παρόν (Λάββας, 2010).

#### **1.4 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ**

Στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης, η λειτουργική χρήση του πολιτισμού έχει ως στόχο την ενδυνάμωση της τοπικής ανταγωνιστικότητας μέσα από το συνδυασμό του πολιτισμού και της τοπικής ανάπτυξης. Η παγκοσμιοποίηση είναι ταυτόχρονα ομοιομορφία και ποικιλότητα, χειραγώγηση και χειραφέτηση, συγκεντρωτισμός και αποκέντρωση, καθολικότητα και μερικότητα, παγκοσμιότητα και τοπικότητα

(Δεμερτζής και Λίποβατς, 2006). Μέσα από τη διαδικασία αυτή η τοπική ιδιαιτερότητα επιμένει και ενισχύεται με αποτέλεσμα να μπορεί κανείς να ισχυριστεί ότι η παγκοσμιοποίηση, σε αντίθεση με την κοινή πεποίθηση, δεν εκμηδενίζει το τοπικό στοιχείο αλλά το αναδεικνύει. Η κατάσταση αυτή εκφράζεται μέσα από τον όρο *glocalisation* (διεθνο-τοπικοποίηση), η οποία είναι μία σύνθεση των εννοιών παγκοσμιοποίηση (*globalization*) και τοπικότητα (*localisation*) και χρησιμοποιείται κατά κόρον στη σχετική βιβλιογραφία (Jessop, 2002, Beriatos and Gospodini, 2002).

Η παρέμβαση του κράτους στην πολιτιστική οικονομία είτε σε εθνικό είτε σε τοπικό επίπεδο αλλά και οι αιτίες που διαφοροποιούν τον πολιτιστικό τομέα από άλλους τομείς απασχολούν την ακαδημαϊκή κοινότητα τα τελευταία χρόνια (Heilbrun and Gray, 2001). Κύρια έννοια στη συγκεκριμένη συζήτηση φαίνεται να κατέχει ο όρος «πολιτιστική πολιτική». Η έννοια της πολιτιστικής πολιτικής βασίζεται αρχικά στον ορισμό της πολιτικής: «πολιτική είναι ένα σύστημα τελικών σκοπών, πρακτικών στόχων και μέσων που επιδιώκονται από μία ομάδα και εφαρμόζονται από μία αρχή» (Κόνσολα, 2006). Κάποιες απόψεις που χαρακτηρίζουν τον πολιτιστικό τομέα και επηρεάζουν το σχεδιασμό της πολιτιστικής πολιτικής είναι οι εξής (Hesmondhalgh and Pratt, 2005):

- Ο πολιτισμός αποτελεί ένα δημόσιο αγαθό που οφείλει να είναι διαθέσιμο σε όλους.
- Η πραγματική του αξία δε μπορεί να υπολογιστεί.
- Ο πολιτισμός βελτιώνει και ανυψώνει το βιοτικό επίπεδο και έχει μία εκπολιτιστική διάσταση (ιδεαλιστική άποψη).

Ο πολιτισμός μπορεί να επηρεάσει την τοπική αλλά και την περιφερειακή ανάπτυξη ως εξής (Grefe, 2005):

- Δημιουργεί σημεία αναφοράς για τους φορείς και τους εμπλεκόμενους στη διαδικασία ανάπτυξης και ενθαρρύνει τις κοινές πρωτοβουλίες.
- Δημιουργεί ένα ελκυστικό περιβάλλον και για τους κατοίκους και για τους επισκέπτες.
- Δημιουργεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την εμφάνιση προϊόντων, υπηρεσιών και θέσεων εργασίας που συνδυάζουν την αισθητική διάσταση με τη χρηστική.

Επιπρόσθετα, ο πολιτισμός είναι ικανός να επηρεάσει τις πόλεις και την αστική τους ανάπτυξη βάσει τεσσάρων κατηγοριών. Αρχικά, ένα συγκεκριμένο κτήριο μπορεί να αποτελέσει σήμα κατατεθέν μίας πόλης όπως για παράδειγμα η Ακρόπολη και ο Παρθενώνας στην Αθήνα, ο επικλινής πύργος στην Πίζα της Ιταλίας και το μουσείο Guggenheim στην ισπανική πόλη του Μπιλμπάο. Κατά δεύτερον, κάποιες περιοχές μίας πόλης που σφύζουν από πολιτιστική δραστηριότητα αποτελούν κύρια βάση για κάθε πόλη (όσον αφορά την αναγνωρισιμότητα τους) αλλά και για τη βελτίωση της οικονομίας τους (π.χ. Temple Bar στο Δουβλίνο της Ιρλανδίας). Τρίτον, οι πολιτιστικές επιχειρήσεις μπορούν να θεωρηθούν δείγμα οικονομικής επιτυχίας κάτι το οποίο έχει να κάνει όχι μόνο με πόλεις μεγάλου μεγέθους αλλά και πόλεις μικρότερης εμβέλειας. Τέλος, ο πολιτισμός είναι σε θέση να δημιουργήσει αισθήματα συλλογικής κοινότητας, δημιουργικότητας και συνοχής (Throsby, 2001).

Η ευρωπαϊκή πολιτιστική κληρονομιά αποτελεί μία από τις παλαιότερες και σημαντικότερες θερμοκοιτίδες του τουρισμού και ταυτόχρονα διατηρεί τον εξέχοντα ρόλο της στην ευρωπαϊκή βιομηχανία τουρισμού μέχρι σήμερα. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση, ο τουρισμός και πιο συγκεκριμένα ο πολιτιστικός τουρισμός αξίζουν την προσοχή όλων ανεξαιρέτως ως περιοχές πολιτικής. Ο πολιτιστικός τουρισμός έχει αναγνωριστεί ως ο σημαντικότερος πυλώνας της οικονομικής και κοινωνικής αλλαγής στην Ευρώπη (Smith, 2003). Η Διεθνής Ακαδημία Τουρισμού ορίζει τον τουρισμό ως το σύνολο των ανθρωπίνων μετακινήσεων και δραστηριοτήτων που προκύπτουν από την εξωτερική και πραγματοποίηση του πόθου που έχει κάθε άτομο για απόδραση και ο οποίος πόθος εκδηλώνεται σε διάφορους βαθμούς και με διαφορετική ένταση σε κάθε άτομο (Κολτσιδόπουλος, 2000). Ο τουρισμός αποτελεί ένα σύνολο δραστηριοτήτων, προϊόντων και παραγωγικών μονάδων που προσφέρει μια τουριστική εμπειρία σε μεμονωμένα άτομα ή ομάδες ατόμων που φεύγουν προσωρινά από τον τόπο στον οποίο κατοικούν μόνιμα και ταξιδεύουν για να επισκεφθούν κάποιο τουριστικό προορισμό. Μπορούμε να πούμε ότι ο τουρισμός είναι ολόκληρος ο κόσμος της τουριστικής βιομηχανίας, δηλαδή των θελγέτρων, των καταλυμάτων, των μεταφορικών μέσων και γενικότερα όλων των υλικών και άυλων προϊόντων που ικανοποιούν τις τουριστικές ανάγκες ή επιθυμίες των ανθρώπων (Δογάνη, 2008).

Όταν γίνεται λόγος για τουρισμό, πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν ανάγκες για τουριστική ζήτηση και τουριστική προσφορά. Όσον αφορά την έννοια της τουριστικής ζήτησης, τουριστική θεωρείται η ζήτηση που αντιπροσωπεύει τις ποσότητες των

αγαθών και των τουριστικών υπηρεσιών που επιθυμούν να προμηθευτούν οι τουρίστες σε μια χρονική στιγμή και τις οποίες έχουν την οικονομική δυνατότητα να αποκτήσουν. Η τουριστική ζήτηση προσδιορίζεται ή διαμορφώνεται από ποικίλους οικονομικούς, κοινωνικούς και ψυχολογικούς παράγοντες που διαχρονικά μεταβάλλονται (Κομίλης, 2007). Οι παράγοντες που επηρεάζουν και καθορίζουν την τουριστική ζήτηση είναι (Κοκκώσης και Τσάρτας, 2001):

- ◆ Οι παγιωμένες τάσεις της ζήτησης διεθνώς.
- ◆ Τα κίνητρα των τουριστών και ο ελεύθερος χρόνος.
- ◆ Η εφαρμογή ενός προγράμματος marketing και η διαφήμιση.
- ◆ Η γεωγραφική θέση μιας περιοχής υποδοχής τουριστών.
- ◆ Το εισόδημα των τουριστών και οι τιμές στην περιοχή υποδοχής οι οποίες διαμορφώνουν το κόστος.
- ◆ Η αστικοποίηση που δημιουργεί την ανάγκη για μετακίνηση.
- ◆ Η τουριστική προσφορά της περιοχής προορισμού των τουριστών.
- ◆ Η απόσταση και τα μέσα μεταφοράς.

Οι παραπάνω παράγοντες χωρίζονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες (Βαρβαρέσος, 2000):

- ◆ Κοινωνικο – οικονομικοί παράγοντες (εισόδημα, επάγγελμα, τιμές).
- ◆ Κοινωνικο – ψυχολογικοί παράγοντες οι οποίοι σχετίζονται με την προσωπικότητα του ατόμου και τις βασικές ανάγκες του (ανάγκη για επικοινωνία, φύση, παιχνίδι).
- ◆ Παράγοντες που σχετίζονται με τον τόπο υποδοχής όπως απόσταση, προσπελασιμότητα, κάτοικοι, φυσικοί και πολιτιστικοί πόροι, κλίμα.

Σημαντικό είναι να εντοπίσουμε την έννοια του πολιτιστικού τουρισμού, κάτι το οποίο είναι δύσκολο να οριστεί επακριβώς λόγω της ευρύτητας και συνθετότητας του περιεχομένου της. Πολλοί σύγχρονοι μελετητές αναγνωρίζουν δύο βασικές προσεγγίσεις του όρου. Η πρώτη προσέγγιση που ονομάζεται στενός ή Τεχνικός ορισμός του πολιτιστικού τουρισμού περιλαμβάνει όλες τις μετακινήσεις προσώπων έξω από την κανονική θέση κατοικίας των σε (Ιορδανίδου, 2006):

- ▲ Αρχαιολογικές ή ιστορικές θέσεις και μουσεία.
- ▲ Ειδικά πολιτιστικά αξιοθέατα ή θέσεις ιστορικής / αρχιτεκτονικής κληρονομιάς (ερείπια, διάσημες κατασκευές, ολόκληρες πόλεις).
- ▲ Καλλιτεχνικές, αθλητικές και πολιτιστικές εκδηλώσεις καλών τεχνών, θεάτρου, κινηματογράφου, γκαλερί, φεστιβάλ και άλλα πολιτιστικά γεγονότα.
- ▲ Θρησκευτικά γεγονότα και προσκυνήματα.
- ▲ Μελέτη γλώσσας, λογοτεχνίας ή κάποιας ολοκληρωμένης κουλτούρας (λαϊκής ή πρωτόγονης και υποκατάστατα αυτής).
- ▲ Πολιτιστικοί περίπατοι.

Η παραπάνω προσέγγιση είναι προσανατολισμένη προς μία κατεύθυνση πολιτιστικού τουρισμού που αναφέρεται σαν υψηλή κουλτούρα (highculture) και ωθεί σε μία κατανάλωση πολιτιστικών προϊόντων χωρίς να εμπλέκονται οι πολιτιστικές διεργασίες και τα κίνητρα των πολιτιστικών τουριστών που αποτελούν και την ειδοποιό διαφορά από τη δεύτερη προσέγγιση. Η δεύτερη λοιπόν προσέγγιση, που αποκαλείται ευρύς ή Εννοιολογικός ορισμός του πολιτιστικού τουρισμού, περιλαμβάνει όλες τις μετακινήσεις προσώπων σε πολιτιστικά αξιοθέατα μακριά από την κανονική θέση κατοικίας των με σκοπό να συγκεντρώσουν νέες πληροφορίες, γνώσεις και εμπειρίες ή να κάνουν απροσδόκητες συναντήσεις προς ικανοποίηση των πολιτιστικών τους αναγκών γενικά. Η δεύτερη αυτή προσέγγιση που είναι σαφώς και ευρεία και μοντέρνα, προϋποθέτει ως κύριο ευδιάκριτο χαρακτηριστικό των πολιτιστικών τουριστών το κίνητρο της μάθησης σχετικά με τα προϊόντα και τις διεργασίες των άλλων πολιτισμών ή την αναζήτηση καινοτομιών και εκπαίδευσης (Ιορδανίδου, 2006).

Αναμφισβήτητα, η σημασία του πολιτιστικού τουρισμού έγκειται στο γεγονός ότι η μερίδα του λέοντος που σχετίζεται με την πολιτιστική κληρονομιά αντιστοιχεί στα αστικά κέντρα, δηλαδή στις πόλεις. Θα μπορούσε να ειπωθεί πως υπάρχουν φορές που μπορούμε να ταυτίσουμε τον πολιτιστικό τουρισμό με τον αστικό τουρισμό και ότι υπάρχει ένας αόρατος και συνεχής ανταγωνισμός μεταξύ των πόλεων για προσέλκυση όσο το δυνατόν περισσότερων τουριστών. Η έννοια του αστικού τουρισμού έχει μία ιδιαίτερη σχέση με την έννοια του πολιτισμού, αφού σε οποιαδήποτε μορφή του – και όχι μόνο στην περίπτωση του πολιτιστικού τουρισμού – εμπεριέχει και την πολιτιστική διάσταση. Ακόμα και όταν ο σκοπός ενός ταξιδιού είναι η ξεκούραση, εργασιακοί λόγοι ήσχόλη, ο ταξιδιώτης βιώνει εμπειρίες που σχετίζονται άμεσα με τον πολιτισμό του προορισμού (Καραχάλης, 2007). Ορισμένα χωρικά δεδομένα του φαινομένου του

αστικού τουρισμού έχουν ήδη τεκμηριωθεί βάσει έρευνας, κυρίως από τους σχεδιαστές που εστιάζουνσε πολεοδομικά θέματα, όπως οι ταξινομήσεις της ποικιλίας των τουριστικών προϊόντων των πόλεων σε βασικά στοιχεία και η πρότυπη χωρική ομαδοποίηση των αστικών τουριστικών δραστηριοτήτων, και σε θέματα αστικής διαχείρισης, όπως η διαχείριση των τουριστικών προϊόντων των πόλεων και η διαχείριση της χωρικής συμπεριφοράς των τουριστών (Gospodini, 2001).

Τίθεται όμως και το θέμα της εμπορευματοποίησης των πολιτιστικών πόρων μίας πόλης που αναντίρρητα έχει αρνητικές συνέπειες και οδηγεί στην πολιτιστική αλλοτρίωση. Αντιθέτως, πρέπει να επιδιώκεται η αυθεντικότητα, η οποία έχει ιδιαίτερη βαρύτητα τόσο στον τουριστικό σχεδιασμό γενικά, όσο και στην περίπτωση των πολιτιστικών περιοχών ειδικότερα. Η έννοια της αυθεντικότητας σχετίζεται άμεσα με την ιστορική συνέχεια μεταξύ της πολιτιστικής κληρονομιάς και του αστικού πολιτισμού και της πραγματικότητας που βιώνουν οι σημερινοί επισκέπτες. Η συνέχεια αυτή μπορεί να βιωθεί μέσα από πολιτιστικά δρώμενα και αναβίωση στοιχείων του παρελθόντος. Η κληρονομιά μιας περιοχής χρησιμοποιείται πλέον με τρόπο ώστε να προσελκύει επισκέπτες και τουρίστες, οι οποίοι να την εκλαμβάνουν ως μία αυθεντική εμπειρία, με εκπαιδευτικές ή ψυχαγωγικές διαστάσεις. Το ζητούμενο δεν είναι η αυθεντικότητα καθαυτή αλλά ο τρόπος με τον οποίο την αντιλαμβάνεται ο εκάστοτε επισκέπτης (Καραχάλης, 2007). Ωστόσο, στα πλαίσια της νέας πραγματικότητας που σκιαγραφείται από την οικονομική και πολιτισμική παγκοσμιοποίηση, τον ανταγωνισμό των πόλεων και των περιφερειών, την ιδιαίτερη αναγκαιότητα ανάδειξης της ταυτότητας του τόπου, τις νέες μορφές αστικού τουρισμού και τις οικονομίες ελεύθερου χρόνου στις μεταβιομηχανικές πολυ-πολιτισμικές κοινωνίες, και το νέο ρόλο της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς ως "μοχλού" αναπτυξιακής στρατηγικής, η Ελλάδα πρέπει να εντείνει τις προσπάθειές της για ανταπόκριση στις νέες προκλήσεις. Οι μεγαλύτερες προσπάθειες πρέπει να είναι στοχευμένες στην πολιτική επιλογή αύξησης της επένδυσης ίδιων κεφαλαίων για έρευνα και έργα ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς, στη βελτίωση του επιπέδου τεχνογνωσίας, στον εκσυγχρονισμό του νομοθετικού και θεσμικού πλαισίου διαχείρισης της κληρονομιάς και στην ευαισθητοποίηση των πολιτών μέσω διαφόρων μορφών ενημέρωσης (έντυπα, σεμινάρια, ηλεκτρονικά μέσα) (Γοσποδίνη κ.ά., 2009).

## 2. ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΥΡΗΜΑΤΑ

Το Σεπτέμβριο του 2003 αποφασίστηκε να κατασκευαστεί το Μετρό ως δημόσιο έργο, με χρηματοδότηση του Ελληνικού Δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με βάση τη διακήρυξη του νέου διαγωνισμού, τον Ιούνιο του 2004 υπέβαλαν εκδήλωση ενδιαφέροντος πέντε κοινοπραξίες με σημαντικές ελληνικές και ξένες εταιρείες του κλάδου. Το πρώτο στάδιο του διαγωνισμού ολοκληρώθηκε το Νοέμβριο του 2004. Τέσσερις από τις πέντε κοινοπραξίες συνέχισαν στο δεύτερο στάδιο και τον Ιανουάριο του 2005 έλαβαν τα τεύχη της δημοπράτησης και τη νέα προμελέτη του έργου. Η κατασκευή του Μετρό της Θεσσαλονίκης θα ενσωματώνει τα πλέον σύγχρονα τεχνολογικά δεδομένα και τις πιο απαιτητικές προδιαγραφές ποιότητας και λειτουργικότητας, με αποτέλεσμα να είναι όχι μόνο καλύτερο από το Μετρό της Αθήνας αλλά το πιο σύγχρονο Μετρό στην Ευρώπη. Τα βασικά χαρακτηριστικά του δικτύου Μετρό στη Θεσσαλονίκη είναι τα εξής (Αττικομετρό, 2013):

- ✓ 13 σύγχρονοι σταθμοί με κεντρική αποβάθρα.
- ✓ 9,6 χλμ. γραμμής με δύο ανεξάρτητες σήραγγες μονής τροχιάς.
- ✓ 18 υπέρ-αυτόματοι συρμοί τελευταίας τεχνολογίας, πλήρως κλιματιζόμενοι οι οποίοι θα κινούνται χωρίς οδηγό αλλά με συνοδό.
- ✓ Συστήματα αυτόματων θυρών επί των αποβάθρων κάθε σταθμού για καλύτερη εξυπηρέτηση και μέγιστη ασφάλεια του επιβατικού κοινού.
- ✓ Δημιουργία αμαξοστασίου έκτασης 50.000 m<sup>2</sup> στην περιοχή της Πυλαίας.





Χάρτης 1: Το Μετρό της Θεσσαλονίκης (Αττικό Μετρό, 2013).



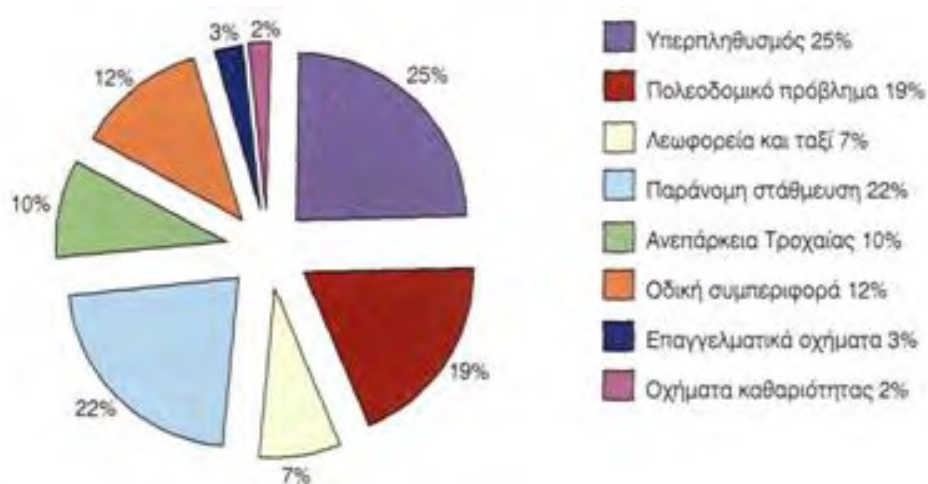
Σχήμα 1: Η βασική γραμμή του μετρό και οι κατά τύπους επεκτάσεις του ([www.ypodomes.com](http://www.ypodomes.com)).

Στο πρόγραμμα ανάπτυξης χώρων στάθμευσης της Αττικό Μετρό προβλέπεται η κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης στο Μετρό της Θεσσαλονίκης, συνολικής χωρητικότητας 3.700 θέσεων. Συγκεκριμένα:

ΣΤΑΘΜΟΣ	ΘΕΣΕΙΣ	ΕΠΙΠΕΔΑ
Ν. Σιδηροδρομικός Σταθμός 1	450	-4 υπόγειο
Νέος Σιδ. Σταθμός 2	600	-4 υπόγειο
Νέα Ελβετία	650	-1, ισόγειο, +2
Πανεπιστήμιο 1	1000	-4 υπόγειο
Πανεπιστήμιο 2	1000	-4 υπόγειο
<b>Σύνολο</b>	<b>3700</b>	

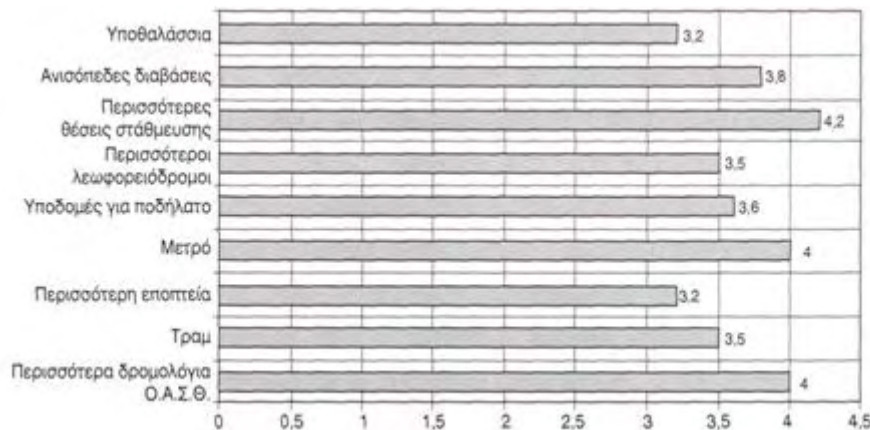
**Πίνακας 1:** Προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης του Μετρό Θεσσαλονίκης (Αττικό Μετρό, 2013).

Αναμφισβήτητα, μία από τις κύριες αιτίες κατασκευής του Μετρό στην πόλη της Θεσσαλονίκης δεν είναι άλλη από το κυκλοφοριακό πρόβλημα. Το 25% των κατοίκων της Θεσσαλονίκης, θεωρεί ότι η σημαντικότερη αιτία της δημιουργίας του κυκλοφοριακού προβλήματος είναι ο υπερπληθυσμός (μεγάλος αριθμός κατοίκων σε σχέση με τις υπάρχουσες υποδομές) της πόλης. Ακολουθούν η παράνομη στάθμευση, με ποσοστό 22% και το πολεοδομικό πρόβλημα με 19%. Αναλυτικά (Θεολόγου και Κωνσταντινίδη, 2010):



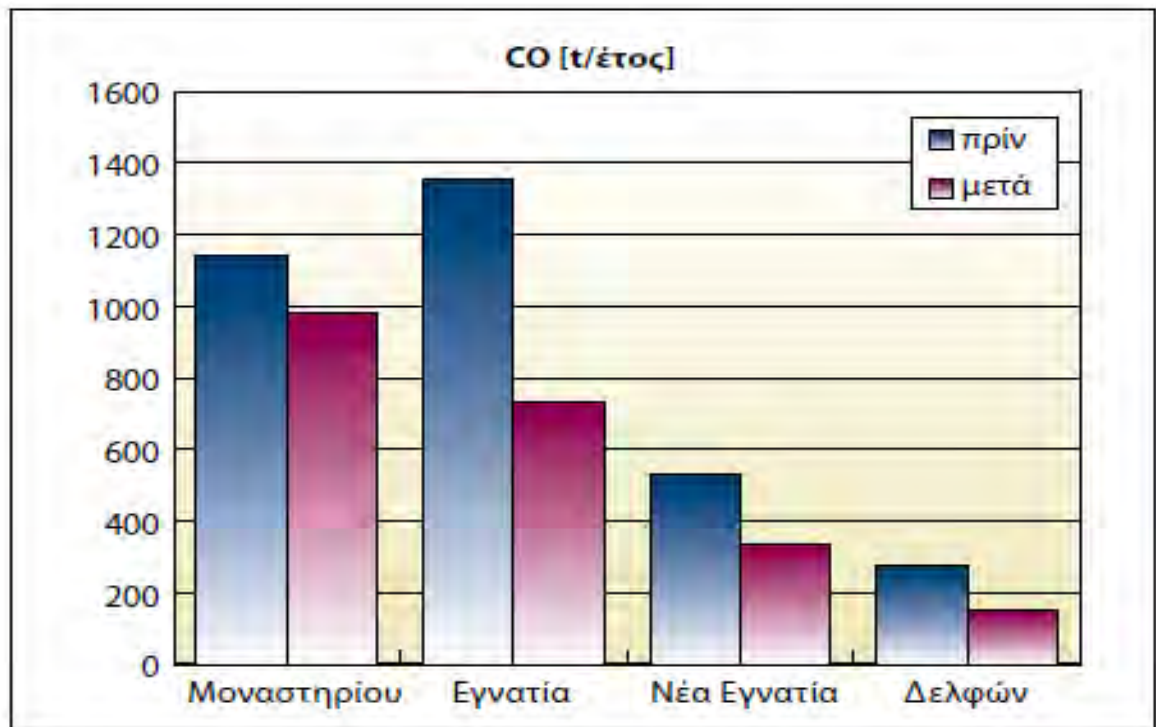
**Διάγραμμα 1:** Ποσοστά αιτιών δημιουργίας κυκλοφοριακών προβλημάτων (Θεολόγου και Κωνσταντινίδη, 2010).

Επίσης, ζητήθηκε από τους κατοίκους της Θεσσαλονίκης να αξιολογήσουν πιθανές λύσεις του κυκλοφοριακού προβλήματος σε μία κλίμακα από 5 έως 1 (όπου το 5 αντιστοιχεί στην καλύτερη λύση). Η αξιολόγηση έδειξε πως οι περισσότερες θέσεις στάθμευσης θεωρούνται ως η καλύτερη λύση για το κυκλοφοριακό πρόβλημα. Εξίσου λειτουργικές κρίνουν και τις υπόλοιπες λύσεις, μέσα στις οποίες είναι και το Μετρό, αφού όλες κατάφεραν να ξεπεράσουν το μέσο όρο αξιολόγησης.

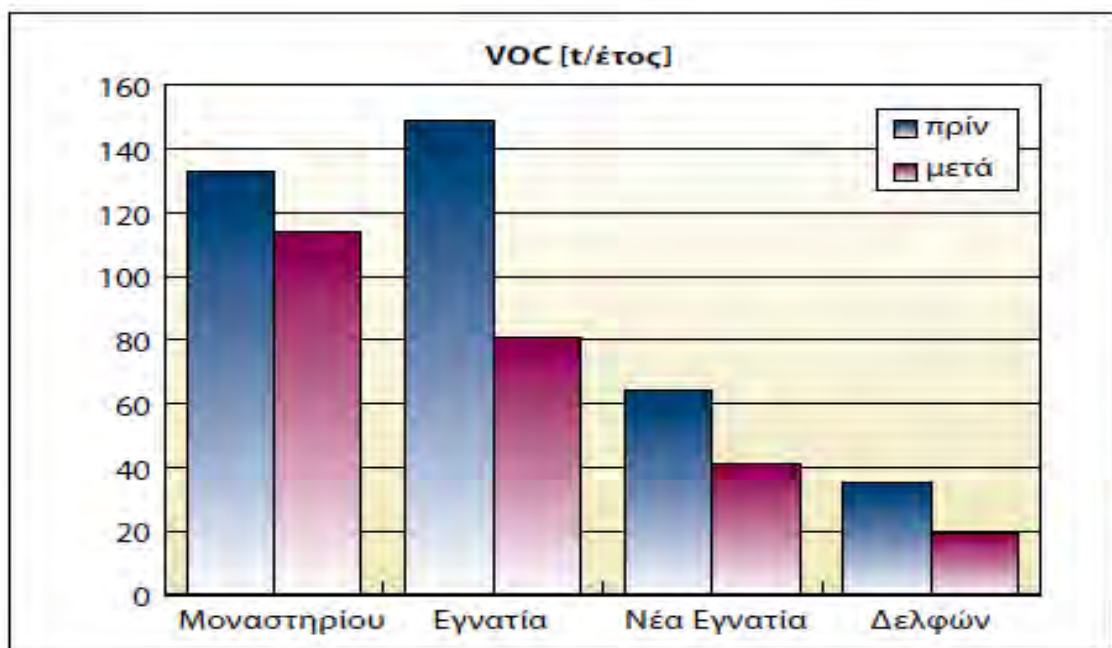


**Διάγραμμα 2:** Αξιολόγηση λύσεων κυκλοφοριακού προβλήματος (Θεολόγου και Κωνσταντινίδη, 2010).

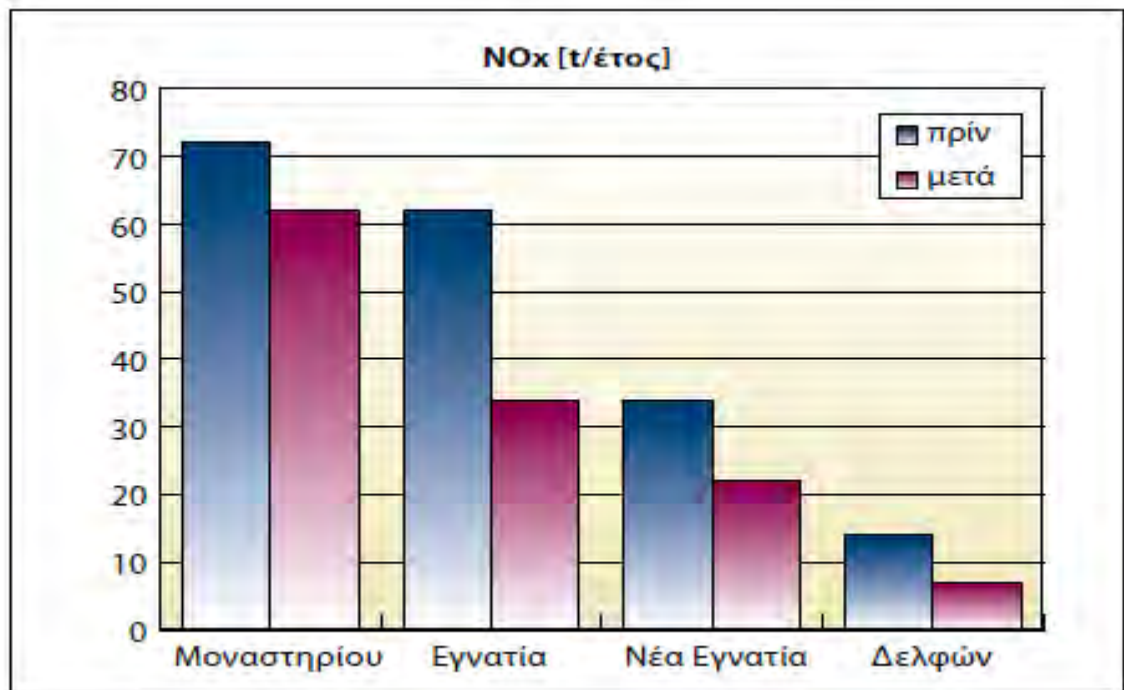
Κατά την κατασκευή και λειτουργία ενός μητροπολιτικού σιδηρόδρομου ενδέχεται να προκύψουν άξιες λόγου επιπτώσεις στο περιβάλλον. Ιδιαίτερα προβλήματα μπορεί να προκληθούν από τυχόν πρόσθετες πηγές ατμοσφαιρικών ρύπων και εστίες θορύβου. Κατά περίπτωση είναι ενδεχόμενο να επηρεαστούν οι υφιστάμενες χρήσεις γης και να προκύψουν δονήσεις, ενώ ενίοτε τίθεται το θέμα διαχείρισης πρόσθετων υγρών και στερεών αποβλήτων. Ως προς την ποιότητα του αέρα διαπιστώθηκε ότι η λειτουργία του μετρό θα οδηγήσει σε σημαντική μείωση των μέσων επιπέδων ρύπανσης, με ελάττωση των συγκεντρώσεων υδρογονανθράκων κατά περίπου 20% και ουσιαστικό περιορισμό των μέγιστων συγκεντρώσεων οξειδίων του αζώτου στο κέντρο της πόλης. Ούτε όμως για τη φάση της κατασκευής του έργου προβλέπονταν άξιες λόγου πρόσθετες εκπομπές αερίων ρύπων, για παράδειγμα λόγω ειδικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων ή λόγω πρόσθετων μετακινήσεων βαρέων φορτηγών που θα εξυπηρετούν την κατασκευή. Ως μόνη μείζονα επίπτωση που χρήζει αντιμετώπισης, καταγράφηκε η αύξηση των επιπέδων των αιωρούμενων σωματιδίων (σκόνης) από τα εργοταξιακά μηχανήματα και τα φορτηγά μεταφοράς μπάζων, λόγος που επέβαλε αυστηρούς περιβαλλοντικούς όρους (Μουσιόπουλος, 2007).



**Διάγραμμα 3:** Μείωση των εκπομπών CO στις γραμμικές πηγές που συμπίπτουν με τον κύριο άξονα του μετρό (Μουσιόπουλος, 2007).



**Διάγραμμα 4:** Μείωση των εκπομπών πτητικών οργανικών ενώσεων της γραμμικές πηγές που συμπίπτουν με τον κύριο άξονα του μετρό (Μουσιόπουλος, 2007).



**Διάγραμμα 5:** Μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου της γραμμικές πηγές που συμπίπτουν με τον κύριο άξονα του μετρό (Μουσιόπουλος, 2007).

## **2.1 Ο ΣΤΑΘΜΟΣ «ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ» ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΑΠΟΨΕΙΣ**

Ήδη υπάρχει μία μακρά συζήτηση σχετικά με τις ανασκαφές λόγω του μετρό στην πόλη της Θεσσαλονίκης όπως επίσης και για το αν θα πρέπει να μεταφερθούν ή να καλυφθούν από το νέο δίκτυο του μετρό. Δεδομένου ότι οι διεργασίες έχουν ήδη ξεκινήσει, πολλά ευρήματα ήρθαν στο φως, όπως 3.000 τάφοι, 5.000 αγγεία, 1.500 κοσμήματα, μία βασιλική που χρονολογείται από τον 5ο αιώνα και ένας μαρμάρινος πλακόστρωτος δρόμος σε μία έκταση 28.000 m<sup>2</sup>. Μία ελληνική «Πομπηία» λοιπόν, με πολλά ευρήματα και συνεχή δραστηριότητα από τον 4ο αιώνα π.Χ. μέχρι σήμερα, έρχεται στο φως, χάρη στη μακρά αρχαιολογική ανασκαφή για τις ανάγκες του επερχόμενου μητροπολιτικού υπόγειου σιδηρόδρομου (Flora, 2013).

Η ανασκαφή στον σταθμό «Βενιζέλου» έχει φέρει στην επιφάνεια τη συμβολή των πλακόστρωτων οδών *Cardo* και *Decumanus* – χρονολογούμενων στα τέλη του 6ου ή στις αρχές του 7ου αιώνα- όπου διακρίνονται τα ίχνη των αμαξοτροχιών και οι μεταγενέστερες επισκευές με μάρμαρο διαφορετικής προέλευσης, καθώς και τμήμα ενός μνημειακού τετραπύλου, τα κατάλοιπα ενός κτιρίου με μνημειακή είσοδο και έναν

αποχετευτικό αγωγό. Μετά την αφαίρεση της συγκεκριμένης στάθμης του εδάφους, θα είναι δυνατή η συνέχιση της ανασκαφής σε κατώτερα στρώματα, όπου δεν αποκλείεται να αποκαλυφθούν και άλλα, παλαιοχριστιανικά, ρωμαϊκά ή παλαιότερα ευρήματα (Σανούδου, 2013).



**Εικόνα 1:** Τμήμα της πλακόστρωτης οδού Decumanus, μήκους 76 μέτρων (Christides, 2013).



**Εικόνα 2:** Τμήμα της έτερης πλακόστρωτης οδού, Cardo (Christides, 2013).

Εδώ και αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα, η Θεσσαλονίκη βιώνει 12 αιώνες αργότερα εποχές «εικονομάχων» και «εικονολατρών» του Βυζαντίου του 8ου αιώνα, με αφορμή τη βυζαντινή μέση οδό που αποκαλύφθηκε από τις εργασίες του μετρό στο σταθμό «Βενιζέλου». Από τη μία πλευρά, οι αρχαιολόγοι, έχοντας τη διακριτική υποστήριξη της διοίκησης και των περισσότερων παρατάξεων του δήμου, καθώς και του δημάρχου Γιάννη Μπουτάρη, ζητούν τη διατήρηση πάση θυσία των ευρημάτων, την ανάδειξη των, την προβολή των με τη δυνατότητα να είναι επισκέψιμος ο χώρος και την αναζήτηση εναλλακτικής λύσης, ανεξαρτήτως κόστους, προκειμένου να κατασκευαστεί στο ίδιο σημείο ο σταθμός του μετρό που θεωρείται αναγκαίος για την ολοκλήρωση του έργου. Παράλληλα, ορισμένοι αναφέρουν και τη λύση κατάργησης του σταθμού του μετρό στη Βενιζέλου ώστε να γίνει αρχαιολογικός χώρος.

Από την άλλη πλευρά, το Υπουργείο Υποδομών, διά του Γενικού Γραμματέα Δημοσίων Έργων, η εταιρεία Αττικό Μετρό, η κατασκευάστρια κοινοπραξία και ως ένα βαθμό οι εργαζόμενοι στο μετρό, τάσσονται υπέρ της συνέχισης – άμεσα αν είναι εφικτό – των εργασιών για την κατασκευή του σταθμού και ολόκληρου του έργου, προβάλλοντας ως μόνη εφικτή, τη λύση της μεταφοράς των ευρημάτων στο στρατόπεδο του Παύλου Μελά ή όπου αλλού. Το επιχείρημα είναι ότι η συνύπαρξη δεν είναι εφικτή, ούτε τεχνικά, ούτε οικονομικά αλλά ούτε και από άποψη χρόνου σε περίπτωση που ανακαλύπτονταν κάποια τεχνική λύση. Οι εκ διαμέτρου αντίθετες απόψεις, όπως διατυπώνονται εδώ και καιρό, φάνηκε και πάλι ότι, όσο περνά ο χρόνος, αντί να συγκλίνουν σε κάποια συμβιβαστική και εφικτή λύση, απομακρύνονται, ενισχύονται σε επιχειρήματα και σε ένταση προς την αντίθετη πλευρά (Ιωαννίδης, 2013).

## **2.2 ΑΠΟΨΕΙΣ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ**

Σύμφωνα με τον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο της Αττικό Μετρό, Χρήστο Τσίτουρα, κινδυνεύει να σταματήσει οριστικά το έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης, αν τελικά καταργηθεί ο σταθμός Βενιζέλου, προκειμένου να διατηρηθούν στον φυσικό τους χώρο οι βυζαντινές αρχαιότητες που βρέθηκαν εκεί. Η πιθανή κατάργηση θα σηματοδοτήσει περαιτέρω καθυστέρηση χρονοδιαγράμματος έως τριών ετών και σημαντική αύξηση κόστους, κατά δεκάδες εκατομμύρια ευρώ, γεγονότα που αν συνδυαστούν με την ήδη οριακή κατάσταση του έργου και της κατασκευαστικής κοινοπραξίας και άλλους παράγοντες, δεν αποκλείεται να οδηγήσουν

το έργο σε οριστική παύση. Δεδομένου ότι δεν υφίσταται τεχνικά και οικονομικά εφικτή λύση για τη διατήρηση των αρχαιοτήτων στον συγκεκριμένο σταθμό (λόγω των παρακείμενων πολυκατοικιών δεν υπάρχει χώρος έστω για μικρή μετατόπιση του ώστε να τις «χωρέσει»), οι εναλλακτικές είναι ή να μεταφερθούν οι αρχαιότητες ή να καταργηθεί ο σταθμός κάτι που θα είχε καταστροφικό αντίκτυπο στη λειτουργία συνολικά του έργου.

Κατάργηση του σταθμού «Βενιζέλου», συνεπάγεται ορατό κίνδυνο καταγγελίας της σύμβασης, αποχώρησης των εταιρειών της αναδόχου κοινοπραξίας και οριστικής παύσης του έργου. Θα οδηγήσει σε ανάγκη περικοπής συμβατικού αντικειμένου από τη σύμβαση του αναδόχου, με αποτέλεσμα να χαθούν χρήματα από τη χρηματοδότηση της ΕΕ και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Θα υπάρξει σημαντική μείωση εξυπηρέτησης 5.350 επιβατών την ώρα αιχμής και στις δύο κατευθύνσεις και αύξηση του συνολικού χρόνου διαδρομής. Ο ακαδημαϊκός Μιχάλης Τιβέριος, ειδικός σύμβουλος του έργου, επισήμανε ότι η μεταφορά των αρχαιοτήτων στο πρώην στρατόπεδο Παύλου Μελά ή αλλού, κρίνεται αναγκαστική και υποχρεωτική, διότι από τον Οκτώβριο που μελετά το θέμα, δεν έχει μπορέσει να βρει άλλη εφικτή λύση. Μάλιστα, ο ίδιος εξέφρασε την πεποίθηση ότι κάτω από αυτές τις αρχαιότητες θα βρεθούν πιθανότατα κι άλλες, οι οποίες θα γίνουν ορατές με την απόσπαση του άνω στρώματος. Στο ίδιο μήκος κύματος φαίνεται να κινείται και ο Γενικός Γραμματέας Δημοσίων Έργων, Στράτος Σιμόπουλος, ο οποίος επισήμανε πως αφού είναι αδύνατη η λειτουργία του σταθμού με ταυτόχρονη έκθεση των αρχαιοτήτων, το εμπόδιο που ανακύπτει, αν δεν ξεπεραστεί, μπορεί να αποτελέσει την ταφόπλακα του έργου. Πρόσθεσε ότι η απόσπαση των αρχαιοτήτων θα ξεκινήσει εφόσον βρεθεί ο χώρος όπου θα τοποθετηθούν, ώστε αυτές να μη μείνουν επί μακρόν αποθηκευμένες σε κιβώτια (Εφημερίδα Τα Νέα, 2013).

Ο σταθμός δεν μπορεί να καταργηθεί διότι η πόλη θα έχει ένα έργο κουτσουρεμένο ενώ ο ανασχεδιασμός του θα πήγαινε συνολικά το έργο χρόνια πίσω. Οι αρχαιολογικές ανασκαφές συνέτειναν στις σημαντικότερες καθυστερήσεις στην κατασκευή του μετρό, δεν ήταν όμως και δεν είναι μόνο αυτές υπαίτιες για το γεγονός ότι το χρονοδιάγραμμα του έργου τινάχτηκε στον αέρα. Πολλοί παράγοντες συνετέλεσαν στις καθυστερήσεις. Πάντως η κατασκευή του μετρό αποτελεί αναμφίβολα δύσκολο εγχείρημα, καθώς το μεγάλο αυτό τεχνικό έργο συναντάται αναπόφευκτα με την πλούσια πολιτιστική κληρονομιά της Θεσσαλονίκης. Τα ευρήματα, κινητά και ακίνητα είναι χιλιάδες. Ενδεικτικά, ενώ το κόστος των



ανασκαφών είχε προϋπολογιστεί σε 15 εκατομμύρια ευρώ, έφτασε στα 90 εκατομμύρια ευρώ (Σιμόπουλος, 2013).

Μία νέα παράμετρος η οποία θα πρέπει να εξεταστεί με σοβαρότητα και υπευθυνότητα είναι το cost benefit που απαντά σε ερωτήσεις όπως «Πόσο κοστίζει η πρόσθετη κατασκευή σε συνδυασμό με το σταθμό της Βενιζέλου και την ανάδειξη των στοιχείων;», «Ποιος θα αναλάβει την ανάδειξη των;», «Ποιος θα αναλάβει τη διαχείριση των;». Βέβαια, υπάρχουν και συγκεκριμένα χρονικά περιθώρια αλλά και οικονομικά όρια για την ανάδειξη αυτών των στοιχείων. Το μετρό θα αλλάξει τα κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της πόλης αλλά και τη μορφή της. Η πόλη όμως παραμένει στάσιμη και το μέλλον της υποθηκεύεται από το σύνδρομο ενός επαρχιωτισμού. Αν το μετρό πρόκειται να χαθεί ή να καθυστερήσει σημαντικά από αυτή τη διαδικασία, πρέπει να ξανασκεφτούμε όλοι το θέμα των αρχαιοτήτων. Το πιο σωστό είναι να δοθεί μία λύση μέσα από τα αρχαία αλλά αν το ερώτημα είναι «μετρό ή αρχαία;», προτεραιότητα έχει το μετρό στη συγκεκριμένη στιγμή (Σταθακόπουλος, 2013).

Δεν είναι η πρώτη φορά που η Θεσσαλονίκη βρίσκεται αντιμέτωπη με τον εαυτό της. Η πόλη βρίσκει πολύ συχνά ευκαιρίες να διχάζεται και δυστυχώς ορισμένοι γίνονται συχνά δημιουργοί και πρωταγωνιστές τέτοιων κρίσεων για την πόλη, αδιαφορώντας ακούσια ή εκούσια για την κατάληξη των προσπαθειών ολοκλήρωσης έργων υποδομής και ποιότητας ζωής. Όσοι σήμερα ζητούν τη διατήρηση των αρχαιοτήτων στη θέση που βρέθηκαν στο σταθμό «Βενιζέλου» και την κατάργηση του σταθμού του μετρό, θα πρέπει να απαντήσουν στην κοινωνία της πόλης σε μία σειρά ερωτημάτων που οδηγούν στο τελικό ερώτημα αν θέλουν τελικά να ολοκληρωθεί το μετρό. Κάθε μέρα χωρίς μετρό, η Θεσσαλονίκη χάνει 3 εκατομμύρια ευρώ μόνο από το κόστος μετακίνησης με το ΙΧ, χωρίς να συνυπολογίζεται η ζημιά των επιχειρήσεων και η απαξίωση των ιδιοκτησιών από την παρατεταμένη διάρκεια κατασκευής του. Κάθε μέρα λειτουργίας θα έχει πολλαπλά οικονομικά, οικολογικά και αισθητικά οφέλη για την πόλη και τους κατοίκους της.

Για τις αρχαιολογικές ανασκαφές στο μετρό Θεσσαλονίκης διατέθηκαν μέχρι στιγμής 75 εκατομμύρια ευρώ με την προοπτική να ξεπεράσουν τα 100. Αυτό το ποσό και αυτές οι ανασκαφές δε θα γίνονταν ποτέ αν δεν κατασκευαζόταν το έργο του μετρό. Το αντίστοιχο ποσό που διατέθηκε για τις αρχαιολογικές ανασκαφές στη βασική γραμμή του μετρό της Αθήνας (που αριθμεί 20 σταθμούς έναντι 13 της Θεσσαλονίκης) ανήλθε μόλις στα 50 εκατομμύρια ευρώ. Το έργο του μετρό, στην περίοδο της ανεργίας

του 27% και 60% στους νέους, σε πλήρη εξέλιξη, θα απασχολεί περισσότερους από 2.500 εργαζομένους καθημερινά, χωρίς να υπολογίσουμε τα παρελκόμενα επαγγέλματα. Η διατήρηση των αρχαιοτήτων εκεί που είναι, προϋποθέτει την απαλλοτρίωση όμορων πολυκατοικιών, καθώς δεν υπάρχει ελεύθερος χώρος πέραν αυτού που χρησιμοποιείται κι έτσι προκύπτει τα ερωτήματα «πόσο θα κοστίσει αυτό στον Έλληνα φορολογούμενο;» και «πόσο θα καθυστερήσει το έργο;». Η κατάργηση του σταθμού της Βενιζέλου, ως συνέπεια των προηγούμενων ερωτήσεων, θα σημάνει το συνολικό ανασχεδιασμό του μετρό με πιθανή ματαίωση του όλου έργου (Ζέρβας, 2013).

### **2.3 ΑΠΟΨΕΙΣ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ**

Η εσωστρεφής διαχείριση του μεγαλύτερου ανασκαφικού έργου που έγινε ποτέ στη Θεσσαλονίκη, μειώνει τη σημασία του για την πόλη και τους κατοίκους της. Αν και ο βασικός σχεδιασμός του μετρό πηγαίνει πίσω στο 1993 και η δημοπράτηση του έργου στο 2003, καμία υπηρεσία, κανένας φορέας, επιστημονικός ή επαγγελματικός, δε διατύπωσε όλο αυτό το διάστημα κάποια, οποιασδήποτε μορφής, ένσταση για το προφανές γεγονός ότι η διαδρομή του μετρό ακολουθεί τους αρχαίους δρόμους της πόλης και επομένως η κατασκευή του σημαίνει την ουσιαστική καταδίκη σημαντικών αρχαιοτήτων. Καμία εφημερίδα δεν το επισήμανε, κανένα πολιτικό κόμμα δεν ψέλλισε το παραμικρό. Επίσης, απόλυτη σιγή συνόδευσε την απόσπαση και μετακίνηση των αρχαιοτήτων του σταθμού της Αγίας Σοφίας όπως και τη μεταχείριση της παλαιοχριστιανικής βασιλικής του σταθμού του Συντριβανίου. Εκ των υστέρων, το επικοινωνιακό τμήμα της κοινοπραξίας κατασκευαστών και αρχαιολογικής υπηρεσίας, δεν έχει κανένα λόγο να αισθάνεται ικανοποιημένο. Σε όλη τη διάρκεια του έργου, οι ανασκαφές παρέμειναν ερμητικά κλεισμένες πίσω από λαμαρίνες που εμποδίζουν και εξακολουθούν να εμποδίζουν τη θέα του έργου, καμία σοβαρή δραστηριότητα δημοσιοποίησης των ευρημάτων των ανασκαφών δεν υπήρξε, η αρχαιολογική υπηρεσία και οι τοπικοί εμπλεκόμενοι υπάλληλοι δεν ανέλαβαν καμία απολύτως πρωτοβουλία επικοινωνίας με το κοινό. Γενικά, στο σημαντικό αυτό αρχαιολογικό έργο, το σημαντικότερο ίσως που αναλήφθηκε ποτέ στην πόλη της Θεσσαλονίκης, οι αρχαιότητες δικάστηκαν *ερήμην* των κατοίκων της πόλης, των ερευνητών, των μικροεπιχειρηματιών που γειτονεύουν με τους σταθμούς και καταστράφηκαν εξαιτίας της μακροχρόνιας κατάρρευσης το χώρου, γενικά οποιουδήποτε θα μπορούσε να

θεωρηθεί, με τους σημερινούς όρους πολιτισμικής διαχείρισης, ενδιαφερόμενη ομάδα (stakeholder) (Κωτσάκης, 2013).



Εικόνα 3: Εργασίες κατά τη διάρκεια κατασκευής του μετρό Θεσσαλονίκης ([www.902.gr](http://www.902.gr)).



Εικόνα 4: Απόσπαση και μεταφορά καμαροσκεπών κατασκευών από τον σταθμό «Βενιζέλου» ([www.elemka.gr](http://www.elemka.gr)).



**Εικόνα 5:** Έργα του μετρό στο σταθμό «Βενιζέλου» καλυπτόμενα από λαμαρίνες ([www.salonicanews.com](http://www.salonicanews.com)).

Η σιωπηρή αποδοχή της καταστροφής των αρχαίων συνδέεται με την απλοϊκή αλλά διαδεδομένη αντίληψη ότι το παρελθόν πρέπει να υποχωρήσει μπροστά στην ανάγκη του παρόντος και του μέλλοντος. Οι πολίτες της χώρας μας, συνήθως διακατέχονται από ένα πνεύμα εργαλειακού «εκμοντερνισμού», αφήνοντας το αρχαίο παρελθόν για τις επετείους και τα σχολικά βιβλία, ιδιαίτερα όταν αυτό μπλέκεται στις φροντίδες του παρόντος. Αξίζει να σημειωθούν τοποθετήσεις οι οποίες έχουν γενικότερη σημασία, όπως η παραδειγματική αντίληψη της ιστορίας και η έμφαση στην πολιτισμική συνέχεια, η αξιολόγηση του πολιτισμού σε υψηλές και χαμηλές εκδοχές του και κυρίως, το «προπατορικό αμάρτημα» της ελληνικής αρχαιολογίας, η μνημειακή αντίληψη του πολιτισμού. Αυτή τελευταία κινητοποίησε στην οδό Βενιζέλου ευαίσθησιες όπως δεν κατόρθωσαν οι περίπου ανάλογες αρχαιότητες του σταθμού της Αγίας Σοφίας, την τύχη των οποίων ελάχιστοι εξακολουθούν να συνειδητοποιούν. Είναι ενδεικτικό όμως ότι παραδόξως δεν ειπώθηκε κάτι για τους ταλαιπωρημένους επαγγελματίες και κατοίκους της περιοχής, που βλέπουν τα μαγαζιά τους να κλείνουν το ένα μετά το άλλο και τη γειτονιά τους να καταρρέει, θύματα της διαχείρισης του

έργου που προστίθενται στην εξοντωτική οικονομική κρίση δίνοντας χαριστική βολή (Κωτσάκης, 2013).

Ως γνωστόν, βάσει ομόφωνης απόφασης του ΚΑΣ (Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο), τα ευρήματα πρόκειται να αποσπαστούν και να μεταφερθούν στο στρατόπεδο του Παύλου Μελά. Σύμφωνα όμως με το ΔΣ του ΚΒΕ (Κέντρο Βυζαντινών Ερευνών), η απόφαση μεταφοράς των αρχαίων (ΚΒΕ, 2013):

- ✪ Αφαιρεί από αυτά το πιο μεγάλο μέρος της σημασίας των, καθώς τα απομονώνει από τον φυσικό τους χώρο και αναιρεί τη λειτουργία των.
- ✪ Αποτελεί έργο δαπανηρό, αν εκτελεστεί σωστά, και δεν εγγυάται ένα επιτυχές αποτέλεσμα.
- ✪ Στερεί την πόλη από ένα θαυμάσιο αξιοθέατο μέσα στον ιστορικό της πυρήνα, το οποίο με την ανάδειξη και την κατάλληλη εκμετάλλευση του, μπορεί να αποβεί πόλος έλξης επισκεπτών και αιμοδότης εσόδων για το χειμαζόμενο εμπορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης.
- ✪ Τέλος, η απόφαση της απομάκρυνσης και των τελευταίων αρχαίων που βρέθηκαν στο έργο προσβάλλει την ιστορική συνείδηση και την αγάπη των πολιτών για την πόλη τους.

Επιπρόσθετα, η πρόεδρος του ΣΕΑ (Σύλλογος Ελλήνων Αρχαιολόγων), κα. Κουτσούμπα περνά στην απέναντι όχθη, τονίζοντας ότι τόσο η Αττικό Μετρό όσο και ο Γενικός Γραμματέας Δημοσίων Έργων επιμένουν στον μονόλογο. Δεν μπορεί να γίνει διάλογος όταν κάποιος επιμένει ότι δεν υπάρχει τεχνική λύση. Η αδυναμία εξεύρεσης τεχνικής λύσης εκθέτει τον τεχνικό κόσμο της χώρας καθώς ενώ υπάρχει ο ισχυρισμός ότι κατασκευάζεται το πιο σύγχρονο μετρό, με την πιο σημαντική τεχνογνωσία, ταυτόχρονα υπάρχει και η άποψη αδυναμίας αντιστήριξης των διαφραγματικών τοίχων του σταθμού, αν υπάρξει αλλαγή. «Δεν μας έδιναν ούτε τα τεχνικά στοιχεία του έργου και αναγκαζόμασταν τόσο εμείς όσο και οι τεχνικοί που έχουν ενδιαφερθεί για το έργο, να τα συνάγουμε από μισόλογα» (Archaeology & ats, 2013).

Αναμφίβολα, η μνημειακή τοπογραφία της Θεσσαλονίκης δικαιώνει τη θέση της ως δεύτερης πόλης μετά την Κωνσταντινούπολη και ως μην ξεχνάμε ότι η Θεσσαλονίκη προϋπήρχε της Κωνσταντινούπολης, άρα ο μητροπολιτικός της χαρακτήρας ήταν δεδομένος. Όσες διαλέξεις και αν πραγματοποιηθούν, όσα άρθρα και αν δημοσιευτούν, τίποτα δε μπορεί να υποκαταστήσει τη βιωματική διδασκαλία στον αρχαιολογικό χώρο

και στο μνημείο. Με την επίσκεψη στα μνημεία, οι πολίτες ενθουσιάζονται και κατανοούν καλύτερα τις αναλογίες, το μέγεθος, τον λόγο ύπαρξης των, τη σύνδεση και τον διάλογο με το περιβάλλον που το δημιούργησε και την ανάδειξη των αξιών τους ως υλικά κατάλοιπα ενός πολιτισμού. Η αύρα του μνημείου αναδύεται μόνο μέσα στον χώρο του. Μόνο μέσα σε αυτόν μπορεί το μνημείο να «μιλήσει». Εάν το εύρημα αυτό ξεριζωθεί από τη θέση του, δε θα αποτελεί πλέον στοιχείο της μνημειακής τοπογραφίας της Θεσσαλονίκης.

Σύμφωνα με τον Νόμο 3028/2002, τα λεγόμενα ακίνητα μνημεία, που είναι δηλαδή συνδεδεμένα με το έδαφος, είναι συγχρόνως και αμετακίνητα. Κατ' εξαίρεση μπορεί να επιτραπεί η μετακίνηση των, όταν συντρέχουν εθνικοί λόγοι και με την προϋπόθεση ότι είναι σαφές το εκάστοτε περίγραμμα. Ούτε εθνικός λόγος συντρέχει ούτε υπάρχει περίγραμμα στη συγκεκριμένη περίπτωση. Η μεγάλης κλίμακας αποκάλυψη του σταυροδρομίου, η ικανοποιητική κατάσταση διατήρησης του, η ιδιαίτερη σπανιότητα του ευρήματος και η αυθεντικότητα του συνηγορούν άνετα υπέρ της εγγραφής του ως 16ου μνημείου Παγκόσμιας Κληρονομιάς της πόλης μας, δίπλα στα αριστουργήματα της οικουμένης. Η εξουσία οφείλει να υποκλιθεί στον Πολιτισμό ως τη μοναδική σταθερή αξία και να σταματήσει τις θεωρίες και τα φληναφήματα περί «βαριάς βιομηχανίας», «αιχμής του δόρατος» και άλλα πομπώδη και να σκύψει με σεβασμό να το φροντίσει. (Παππάς, 2013).

Η Ελλάδα πληγώνει όπου και να ταξιδέψει κάποιος, όταν διακρίνονται στις αντιδράσεις ξένων μορφωμένων ανθρώπων η βαθιά ριζωμένη αντίληψη για μία ελληνική παρακμή, η αντίφαση ανάμεσα σε ένα λαμπρό και εξιδανικευμένο παρελθόν και η σημερινή μιζέρια. Αλλά η Ελλάδα πληγώνει περισσότερο μέσα στην ίδια την Ελλάδα, όταν υπάρχει η αντίθεση ανάμεσα στην καλαισθησία που δεν είναι προϊόν πλούτου, και την τσαπατσουλιά, που πολύ συχνά αποτελεί το προϊόν του νεοπλουτισμού. Ο πολιτισμός είναι στοιχείο ταυτότητας και στη Θεσσαλονίκη και παντού. Από τους Θεσσαλονικείς και μόνο εξαρτάται αν, παρά την πολύ ετερόκλητη προέλευση τους, θα διατηρήσουν μία ιδιαίτερη αστική φυσιογνωμία. Στοιχείο αυτής της φυσιογνωμίας πρέπει να είναι και η ξεχωριστή ιστορική διαδρομή της πόλης, η μνήμη της ιδιαίτερης θέσης που κατείχε ως βαλκανική μητρόπολη. Η μεταφορά πολύ συγκεκριμένων αρχαιοτήτων, που έχουν σημασία αποκλειστικά και μόνο στο χώρο που βρέθηκαν, σε άλλο σημείο, είναι ασυμβίβαστη με την επιστημονική δεοντολογία. Πέραν της απογοήτευσης για την τύχη του συγκεκριμένου μνημείου, θα ήταν και λόγος ανησυχίας για ανάλογα μέτρα στο μέλλον (Χανιώτης, 2013).

## **2.4 «ΜΕΤΡΟ ή ΑΡΧΑΙΑ;»**

Το τελευταίο διάστημα καταβάλλεται συστηματικά προσπάθεια, το ζήτημα της διαχείρισης των αρχαιοτήτων της «Βενιζέλου» να τεθεί με όρους ακραίου διλήμματος και πιο συγκεκριμένα «μετρό ή αρχαία;». Σύμφωνα με την Δρ. Πολυξένη Βελένη, διευθύντρια του Αρχαιολογικού Μουσείου Θεσσαλονίκης, το δίλημμα είναι απολύτως ψευδεπίγραφο, δόλιο και έχει αποκλειστικό στόχο να παραπλανήσει και να διαχειριστεί ένα κοινό ημιμαθές και άβουλο γιατί αυτοί που γνωρίζουν, αντιλαμβάνονται αμέσως την υστεροβουλία του. Θα πρέπει να γίνει κατανοητό, ότι τίποτε δεν είναι πάνω από τις αρχαιότητες, βάσει του ελληνικού Συντάγματος και επομένως οι αρχαιότητες δεν τίθενται ποτέ υπό αμφισβήτηση, πόσο μάλλον όταν πρόκειται για ένα τέτοιας έκτασης και τόσο καλής διατήρησης πολεοδομικό σύνολο σαν αυτές του σταθμού του μετρό της οδού Βενιζέλου. Η πορεία μίας πόλης δεν είναι ασυνεχής. Η συλλογική μνήμη δε διακόπτεται ούτε ανασυντάσσεται με τα κομμάτια της. Είναι ενιαία και αρραγής και έτσι αλώβητη θα πρέπει να παραμένει. Ο καθένας μας θα πρέπει να έχει επίγνωση πως όταν καταστρέφει αυτήν την πορεία αιώνων μίας πόλης είναι σαν να στέφεται εναντίον του εαυτού του και υποσκάπτει το μέλλον των επόμενων γενεών. Το να καταστρέφει κάποιος το μέλλον της πόλης είναι βέβαιο ότι ξεθεμελιώνει το μέλλον της.

Ο αρχαιολογικός πλούτος της Θεσσαλονίκης αποτελεί περιουσία της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς και θα είμαστε υπόλογοι – και γιατί όχι και υπόδικοι – αν τον καταστρέψουμε. Οι πολίτες κάθε χώρας και στη συγκεκριμένη περίπτωση οι πολίτες της Θεσσαλονίκης, οφείλουν να συνειδητοποιήσουν τι τεράστιο απόθεμα είναι η πολιτιστική τους κληρονομιά και τι οφέλη μπορούν να προκύψουν από την προστασία της και να γίνουν ασπίδα ενάντια σε κάθε επιβουλή εύκολων και γρήγορων αλλά ταυτόχρονα καταστρεπτικών και ωφέλιμων μόνο για λίγους, εργολαβικών λύσεων. Το παράδειγμα του μετρό της Θεσσαλονίκης, μόνο σε τέτοιες σκέψεις μπορεί να οδηγήσει, αφού προγραμματίστηκε ως μελετο-κατασκευή, μία πρόχειρη και φθηνή λύση που μόνο προβλήματα επιφέρει σε τέτοιας κλίμακας έργα. Η οποιαδήποτε μετακίνηση σημαίνει καταστροφή, σημαίνει απώλεια της αυθεντικότητας του μνημειακού συνόλου. Καλό θα ήταν, οι μη αναστρέψιμες λύσεις να αποφεύγονται, διότι η βασική αρχή της συντήρησης και της αναστήλωσης των αρχαιοτήτων είναι η αναστρεψιμότητα. Αν πρόκειται να λυθεί το θέμα του σταθμού, μετακινώντας για οποιονδήποτε λόγο το βυζαντινό σταυροδρόμι, ας καταργηθεί εν ανάγκη ο σταθμός «Βενιζέλου» και ας πραγματοποιηθεί ένας γενικότερος επανασχεδιασμός των στάσεων.

Είναι βέβαιο ότι το κόστος θα είναι πολύ λιγότερο από την όποια μετακίνηση και επανατοποθέτηση. Το μετρό είναι βέβαιο ότι λειτουργεί και χωρίς το σταθμό «Βενιζέλου», όχι όμως και το μέλλον της πόλης (Βελένη, 2013).

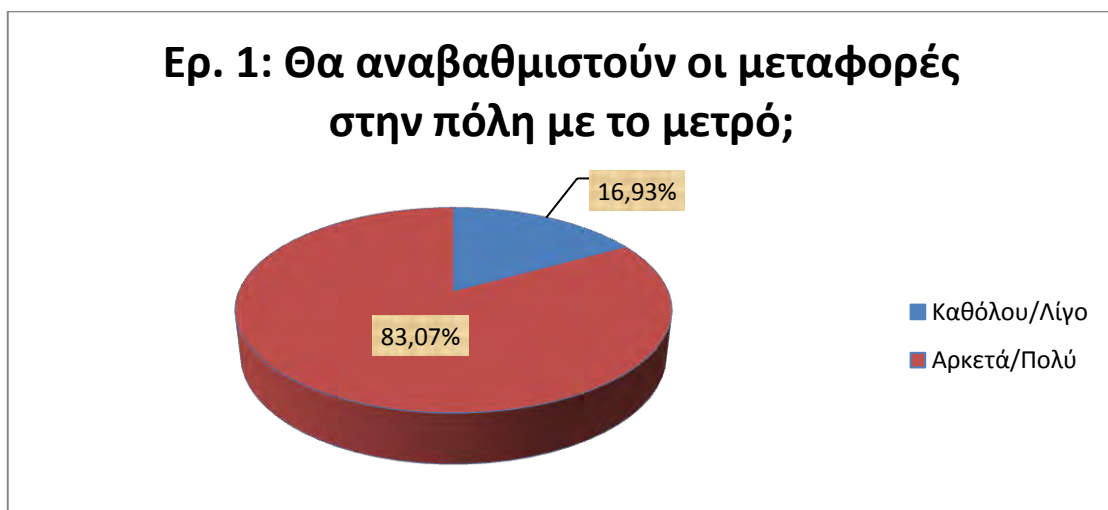
Στο ίδιο φάσμα κινείται και η ιστορικός αρχαιολόγος Γιούλη Ιεραπετριτάκη, η οποία επισήμανε πως η συνύπαρξη των αρχαιοτήτων με το σταθμό του μετρό μπορεί να γίνει χωρίς κανένα «ανυπόστατο και εκβιαστικό δίλημμα που βάζει ένα κύκλος συμφερόντων» και ότι όλες οι αναπτυξιακές πολιτικές πρέπει να έχουν ως στόχο την ανάδειξη του πολιτισμού, την προστασία των μνημείων και την αναβάθμιση της πόλης (Σιχλετίδης, 2013).



### 3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

Αναμφίβολα, το έργο κατασκευής του μετρό αλλά και τα αρχαία ευρήματα δεν αποτελούν αντικείμενο ενασχόλησης μόνο για τους παρεμφερείς κλάδους όπως για παράδειγμα μηχανικούς και αρχαιολόγους αλλά αφορούν όλο το κοινωνικό σύνολο της πόλης της Θεσσαλονίκης αφού θέλοντας και μη, έχει καταστεί πλέον μέρος της καθημερινότητας των κατοίκων. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, πραγματοποιήθηκε έρευνα με ερωτηματολόγια έτσι ώστε να αποτυπωθούν οι απόψεις των κατοίκων και για τα δύο ζητήματα. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε κατά την περίοδο 15 Ιουνίου έως 28 Ιουνίου, στην περιοχή μεταξύ της πλατείας Συντριβανίου και της οδού Βενιζέλου ενώ τα άτομα στα οποία διανεμήθηκαν τα ερωτηματολόγια είχαν ηλικία 18 – 65 ετών, κάτοικοι Θεσσαλονίκης. Οι ερωτήσεις που τέθηκαν χαρακτηρίζονται από την απλότητα τους όσον αφορά τις απαντήσεις, για να είναι ο υποψήφιος προς απάντηση κάτοικος πιο δεκτικός για τη συμπλήρωση ενός ερωτηματολογίου. Στην έρευνα συμμετείχαν 214 άνδρες και 170 γυναίκες.

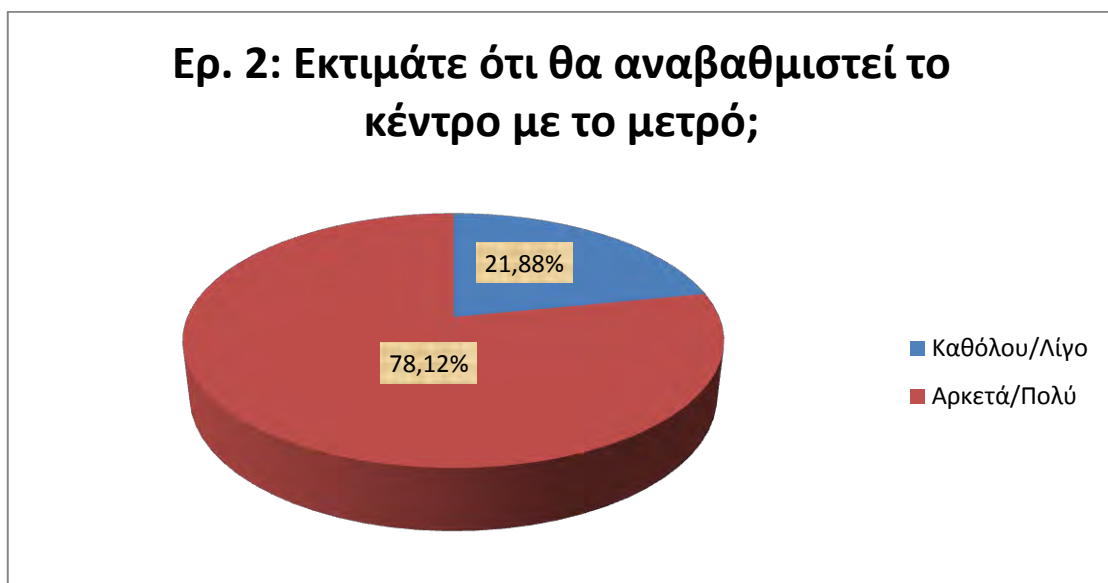
Επίσης, σημειώνεται πως για όριο στατιστικού λάθους 5 % , για επίπεδο εμπιστοσύνης 95 % και πληθυσμό περιοχής άνω των 20.000 κατοίκων (στην προκειμένη περίπτωση η Θεσσαλονίκη), ο απαιτούμενος αριθμός ερωτηματολογίων προς συμπλήρωση είναι συγκεκριμένος και ειδικότερα 384 ([www.raosoft.com](http://www.raosoft.com)). Οι διατυπώσεις των ερωτήσεων αλλά και οι απαντήσεις των συμμετεχόντων αποτυπώνονται ξεχωριστά στα παρακάτω γραφήματα.



**Γράφημα 1:** Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Θα αναβαθμιστούν οι μεταφορές στην πόλη με το μετρό»;

Παρατηρούμε πως ένα μεγάλο ποσοστό, της τάξης του 83,07%, θεωρεί ότι οι μεταφορές στην πόλη με το μετρό όχι απλά θα βελτιωθούν αλλά θα αναβαθμιστούν. Αυτό μπορεί να θεωρηθεί αφενός ως άμεσο επακόλουθο της έλλειψης άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς σε μία πόλη άνω του 1.000.000 κατοίκων γεγονός που θα συμβάλλει στην γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση των πολιτών στις κύριες περιοχές της πόλης. Αφετέρου, η χρήση του μετρό αναμένεται να έχει κάποιες θετικές επιδράσεις όπως (metrothessalonikis.tripod.com):

- ❖ Μείωση του αριθμού των λεωφορείων και των ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στις βασικές αρτηρίες της πόλης.
- ❖ Αύξηση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων.
- ❖ Μείωση του απαιτούμενου χρόνου μετακίνησης επιβατών που μετακινούνται εντός του κέντρου και επομένως στην εμβέλεια του μετρό κατά 35–50%.
- ❖ Η εναλλακτική δυνατότητα χρήσης αξιόπιστου και ταχύτερου μέσου μαζικής μεταφοράς έναντι του ιδιωτικού επιβατικού αυτοκινήτου.



**Γράφημα 2:** Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Εκτιμάτε ότι θα αναβαθμιστεί το κέντρο με το μετρό»;

Μεγάλο είναι και το ποσοστό (78,12%) των ερωτηθέντων που πιστεύει πως το κέντρο θα αναβαθμιστεί με το μετρό τόσο σχετικά με τον περιβαλλοντικό τομέα όσο και με το ανθρωπογενές περιβάλλον. Ως προς την κατανάλωση καυσίμου τα πλεονεκτήματα αναμένεται να είναι (metrothessalonikis.tripod.com):

- ✘ Η μικρότερη κατανάλωση καυσίμου ανά επιβάτη του μετρό έναντι του λεωφορείου αλλά και έναντι του ιδιωτικού επιβατικού αυτοκινήτου.

- ✘ Η μικρότερη κατανάλωση καυσίμου λόγω της αύξησης της ταχύτητας κίνησης των άλλων οχημάτων.

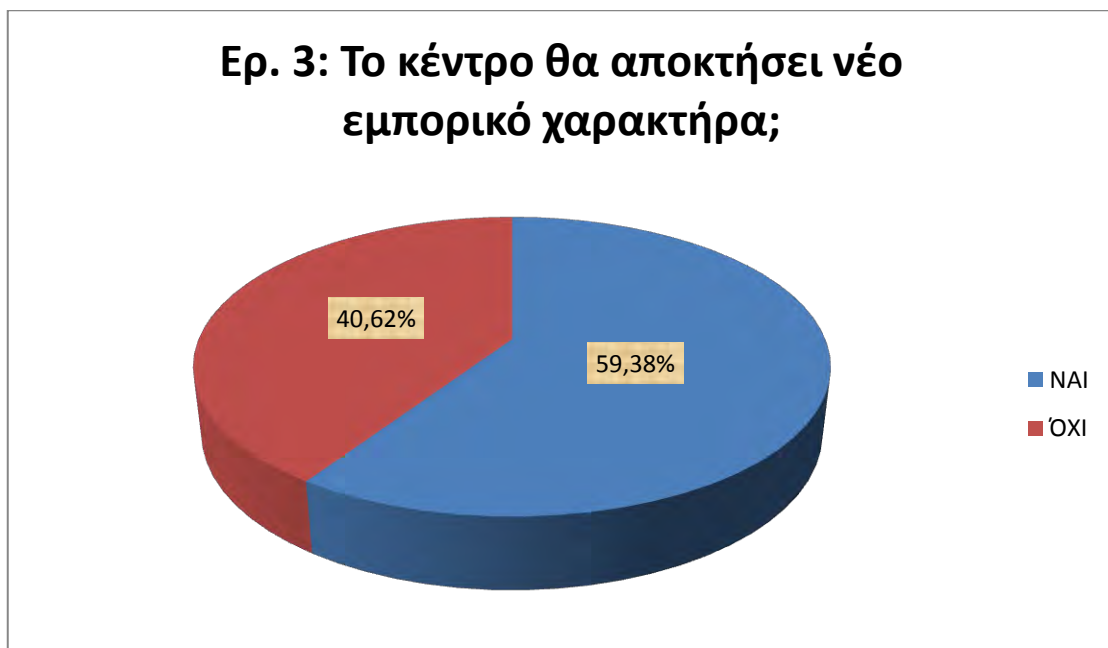
- ✘ Η εξοικονόμηση ενέργειας (λόγω της μικρότερης κατανάλωσης καυσίμων) συνδέεται άμεσα και με την αισθητή μείωση της ετήσιας οικονομικής δαπάνης που ξοδεύουν οι πολίτες και το κράτος για την κίνηση μέσα στην πόλη.

Ως προς το ανθρωπογενές περιβάλλον και τη φυσιογνωμία της πόλης τα πλεονεκτήματα είναι τα παρακάτω:

- ✘ Η δραστική μείωση των ρύπων που θα προκύψει από τη μείωση των κυκλοφορούντων λεωφορείων και των ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων στις βασικές αρτηρίες της πόλης.

- ✘ Η αισθητή μείωση της ηχορρύπανσης.

- ✘ Η αναζωογόνηση και ανάδειξη της φυσιογνωμίας του κέντρου της πόλης και των αρχαιολογικών χώρων, ιστορικών κτιρίων, πάρκων και χώρων αναψυχής.



**Γράφημα 3:** Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Το κέντρο θα αποκτήσει νέο εμπορικό χαρακτήρα»;

Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα, περίπου 6 στους 10 Θεσσαλονικείς έχουν την εντύπωση ότι με την κατασκευή του μετρό, το κέντρο της πόλης θα αποκτήσει έναν νέο εμπορικό χαρακτήρα. Αν και η αρνητική απάντηση στο συγκεκριμένο ερώτημα δεν κρίνεται ως αμελητέα, η ευκολία πρόσβασης σε εμπορικά καταστήματα στο κέντρο και στην ευρύτερη περιοχή αλλά και η ευκολότερη διαχείριση του χρόνου που μπορεί να διαθέσει κάποιος, αποτελούν σαφέστατα, δύο αν μη τι άλλο, ισχυρά κίνητρα.

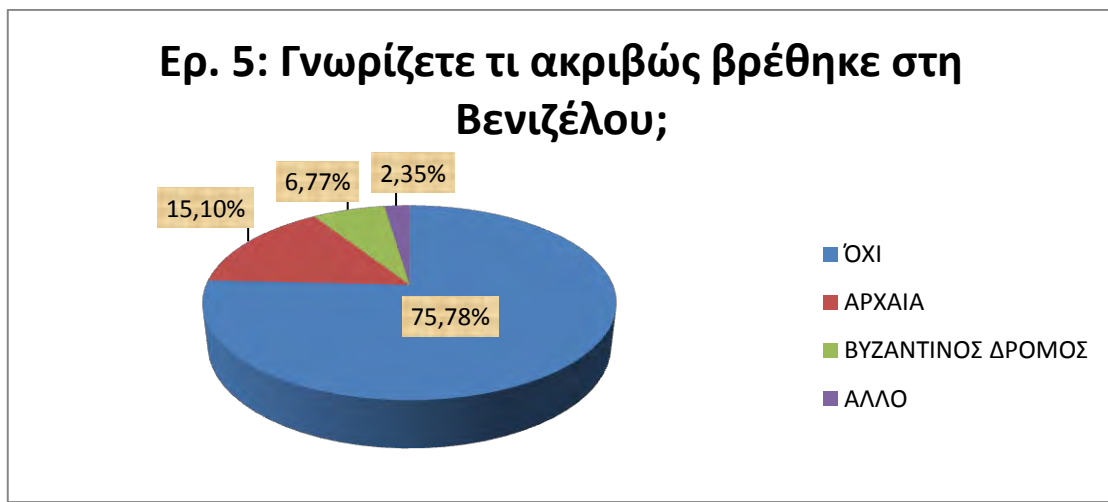


**Γράφημα 4:** Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Αξίζει η ταλαιπωρία που υφίσταται η Εγνατία»;

Στο ερώτημα αν η ταλαιπωρία που υφίσταται η Εγνατία οδός είναι κάτι που αξίζει, οι απόψεις είναι σχεδόν μοιρασμένες. Από τη μία πλευρά, υπάρχουν αυτοί οι οποίοι έχουν αγανακτήσει με την καθυστέρηση του έργου καθώς το μετρό όχι απλά καθυστερεί και έχει βγει εκτός χρονοδιαγράμματος αλλά συνεχίζει καθημερινά να δυσχεραίνει τις μετακινήσεις των κατοίκων στο κέντρο της πόλης με αποτέλεσμα να προκαλείται κυκλοφοριακό κομφούζιο. Η υπομονή των περισσότερων οδηγών μάλιστα εξαντλείται σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα, αν αναλογιστεί κάποιος το γεγονός ότι οι λωρίδες κυκλοφορίας της Εγνατίας οδού έχουν μειωθεί από έξι συνολικά (τρεις και τρεις) σε τέσσερις (δύο και δύο), κάτι το οποίο έχει επιπτώσεις τόσο στην κίνηση των αστικών λεωφορείων όσο και στην καθημερινή ψυχολογία αυτών που χρησιμοποιούν είτε επιβατικό αυτοκίνητο είτε λεωφορείο.

Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν αυτοί οι οποίοι θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν με μεγαλύτερη δόση υπομονής, καθώς φαίνεται να έχουν αντιληφθεί την αναγκαιότητα και τη χρησιμότητα του συγκεκριμένου έργου για την πόλη της

Θεσσαλονίκης. Πλην του γεγονότος ότι η Θεσσαλονίκη αποτελεί τη μοναδική πόλη στην ευρωπαϊκή ήπειρο με πληθυσμό άνω του 1.000.000 κατοίκων που δεν έχει μετρό, όλοι συγκλίνουν στην άποψη πως η ταλαιπωρία θα έχει αξία, αν και μόνο αν το έργο ολοκληρωθεί έτσι ώστε να δώσει μία καινούρια πνοή στην πόλη. Βάσει αυτού του δεδομένου, στην πραγματικότητα οι αρνητικές απόψεις μπορεί να θεωρηθούν περισσότερες, δηλαδή η ταλαιπωρία των κατοίκων κρίνεται από αρκετά έως πολύ μεγάλη.



**Γράφημα 5:** Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Γνωρίζετε τι ακριβώς βρέθηκε στη Βενιζέλου»;

Τα αποτελέσματα του παραπάνω γραφήματος είναι άκρως ανησυχητικά. Η συντριπτική πλειοψηφία των κατοίκων της Θεσσαλονίκης δε γνωρίζει για τα ευρήματα της πόλης. Αν σκεφτεί κάποιος ότι τα συγκεκριμένα ευρήματα είναι μείζονος σημασίας και ταυτόχρονα δεν τυγχάνουν της προσοχής των Θεσσαλονικέων, τότε τα πράγματα είναι κάτι παραπάνω από άξια απορίας. Συγκεκριμένα, το 75,78 % δε γνωρίζει καν περί τίνος πρόκειται, το 15,10 % διατυπώνουν την άποψη γενικά περί αρχαίων ευρημάτων, άλλες απαντήσεις που δόθηκαν είναι ταφικό μνημείο, υδράργυρος, αγαλματίδια, πλατεία, ολόκληρη πόλη ενώ μόνο το 6,77 % γνωρίζει τι ακριβώς βρέθηκε στη συμβολή των οδών Εγνατίας και Βενιζέλου.

Τα παραπάνω ποσοστά μόνο τυχαία δεν μπορούν να χαρακτηριστούν καθώς είναι άμεσο αποτέλεσμα της ιδεολογίας αυτής που σήμερα χαρακτηρίζεται ως νοοτροπία του νεο – Έλληνα. Αν ανατρέξει κάποιος στο όχι και πολύ μακρινό παρελθόν, 20 – 30 χρόνια πριν, θα παρατηρήσει πως ο ελληνικός τρόπος ζωής και η

ελληνική σκέψη και νόηση έχουν υποστεί τροποποιήσεις συγκριτικά με το παρόν, με επακόλουθα την αποξένωση, την ελάττωση της οικογενειακής συνοχής και φυσικά της ξενομανίας. Υιοθετήθηκε ένας τρόπος ζωής από τη Δύση, δηλαδή τις δυτικές ευρωπαϊκές χώρες και την Αμερική, γεγονός που συνέβαλε στη μαζική συνάθροιση μεγάλου ποσοστού των πολιτών σε μεγάλα αστικά κέντρα και ιδίως στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Ως εκ τούτου, ήταν απολύτως λογικό να κυριαρχήσει το «ΕΓΩ» και όχι το «ΕΜΕΙΣ» στην καθημερινότητα των κατοίκων κάτι το οποίο είναι περισσότερο εμφανές στην περίοδο κρίσης που διανύουμε και που δεν είναι μόνο οικονομική. Επικεντρωθήκαμε στο εύκολο κέρδος με όσο το δυνατόν μικρότερη κούραση και σε έναν τρόπο ζωής πιο μαλθακό και πιο εύκολο. Με το χρόνο λοιπόν, οι αξίες που έπρεπε να μας διακατέχουν, δεν υφίστανται πλέον.

Μία από αυτές τις αξίες είναι και η ιστορική αλήθεια, δηλαδή η αποφυγή της λήθης. Δεν είναι τυχαίο ότι η σημασία της ιστορίας και η επίδραση πάνω στον ανθρώπινο πολιτισμό μνημονεύτηκαν από πολλές επιφανείς προσωπικότητες. Ο τραγικός μας ποιητής, Ευριπίδης, υποστήριζε πως **«είναι ευτυχής όποιος μελέτησε την ιστορία, διότι αυτός ούτε τους πολίτες παρακινεί στην καταστροφή, ούτε ο ίδιος γίνεται άδικος»** ενώ ο πατέρας της ιατρικής, ο Ιπποκράτης, θεωρούσε **«με τη μελέτη της ιστορίας κάποιος γίνεται χρήσιμος στην κοινωνία αλλά και το μυαλό γίνεται οξυδερκέστερο και διαυγέστερο»**, συνεπώς αποκτά κριτική ικανότητα. Στην Ελλάδα όμως χαρακτηριζόμαστε από αδιαφορία της κληρονομιάς μας, του πολιτισμού μας, της ένδοξης ιστορίας μας και αυτό δεν οφείλεται πουθενά αλλού παρά μόνο στην έλλειψη Παιδείας. Διότι ως Έλληνες, αν μας χαρακτηρίζει το υψηλό μορφωτικό επίπεδο (που στην ουσία αποτελεί τη στείρα γνώση που λαμβάνεται για να εφαρμοστεί μετέπειτα στα διάφορα επαγγέλματα για βιοποριστικούς λόγους), σίγουρα δε μας χαρακτηρίζει μία άλλη πτυχή της Παιδείας, η καλλιέργεια, η οποία συντελεί στην κριτική ικανότητα. Ποτέ δεν αναρωτιέται κάποιος σε μεγάλο βαθμό για το παρελθόν της πόλης του, όπως αποδεικνύεται δυστυχώς και στην περίπτωση της πόλης της Θεσσαλονίκης, με αποτέλεσμα οι περισσότεροι να περνάνε δίπλα από τα ευρήματα και να περπατάνε αδιάφορα. Αυτό, δε μπορεί να χαρακτηριστεί τίποτα παρά μόνο ως ολική έκλειψη κοινής λογικής και εδώ εμπίπτει ο ρόλος των μουσείων και των πανεπιστημίων για την ακατάπαυστη ενημέρωση των πολιτών.



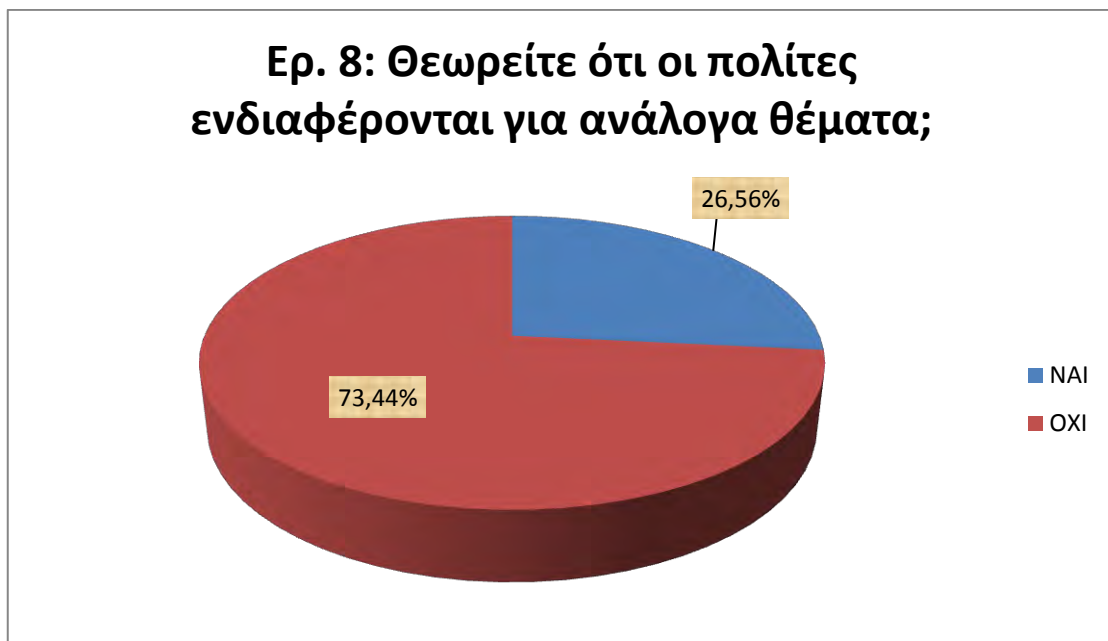
**Γράφημα 6:** Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Ποια είναι η γνώση σας για τα ευρήματα στο σταθμό “Βενιζέλου”»;

Το παραπάνω γράφημα αποτυπώνει τη γενική εικόνα του προηγούμενου. Δεν αναμενόταν όπως είναι φυσιολογικό κάποια μεγάλη διαφοροποίηση, με τα ποσοστά να χρίζουν και εδώ δυσανασχέτησης αφού το 87,24 % των πολιτών δηλώνει πως η γνώση του σχετικά με τα πρόσφατα ευρήματα στο σταθμό «Βενιζέλου» είναι ελάχιστη ή μικρή. Συνεπώς, όπως αποδεικνύεται, η συμβολή των οδών Εγνατίας και Βενιζέλου, δεν αποτελεί παρά μόνο ένα πέρασμα στην καθημερινότητα των κατοίκων.



**Γράφημα 7:** Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Σε ποια περίοδο ανήκουν τα ευρήματα που βρέθηκαν»;

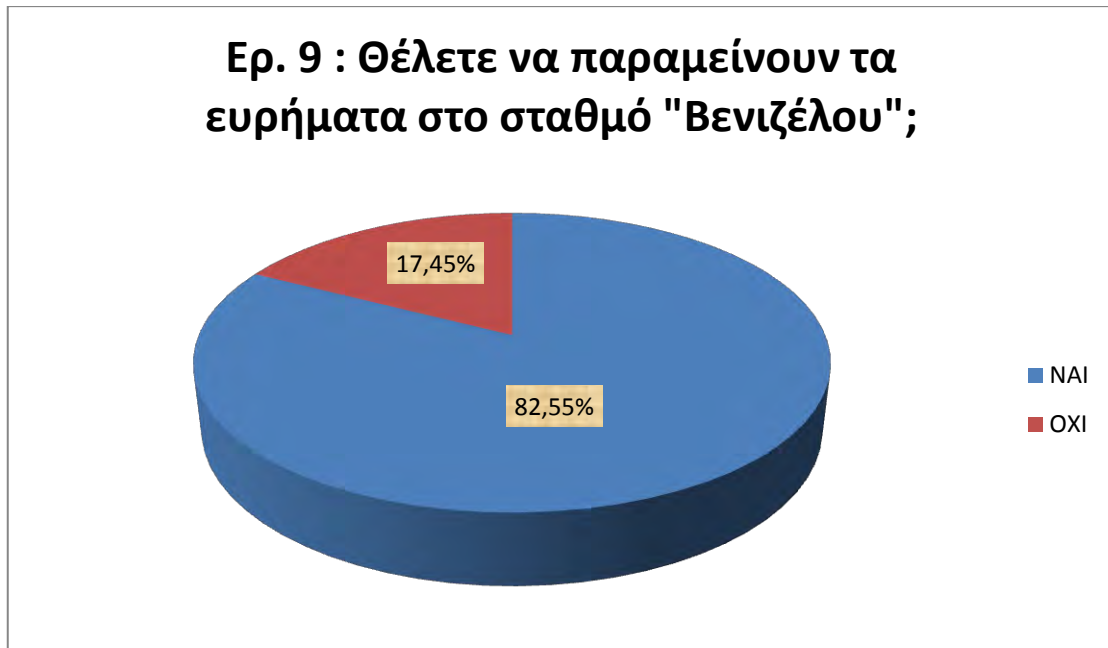
Τα αποτελέσματα του παραπάνω γραφήματος μπορούν να κριθούν ως ενθαρρυντικά. Ένα μεγάλο ποσοστό των πολιτών, που αγγίζει το 80 %, έχει επίγνωση της περιόδου που ανήκουν τα συγκεκριμένα ευρήματα. Ας ληφθεί υπ' όψιν το γεγονός ότι στην πραγματικότητα η πόλη της Θεσσαλονίκης κρύβει βυζαντινούς θησαυρούς σε μεγάλο μέρος της, για παράδειγμα η οδός Ναυαρίνου, οπότε υπάρχει η γενική παραδοχή της βυζαντινής ιστορίας της πόλης στο μυαλό των κατοίκων, γεγονός που αιτιολογεί το συγκεκριμένο υψηλό ποσοστό.



**Γράφημα 8:** Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Θεωρείτε ότι οι πολίτες ενδιαφέρονται για ανάλογα θέματα»;

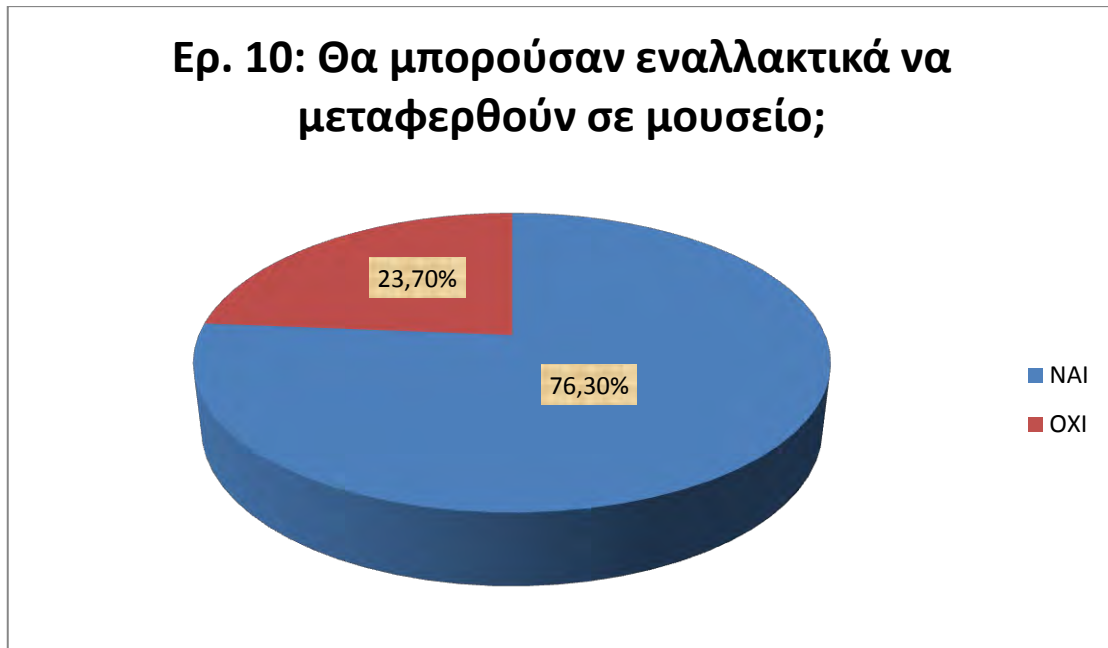
Η αδιαφορία που επιδεικνύουν οι πολίτες όχι μόνο της Θεσσαλονίκης αλλά και ολόκληρης της χώρας, αναπαριστάται στο παραπάνω γράφημα. Πιο συγκεκριμένα, περίπου τρεις στους τέσσερις θεωρούν ότι δεν υπάρχει το ανάλογο ενδιαφέρον για θέματα πολιτισμικής κληρονομιάς. Αυτό έγκειται στο γεγονός, όπως προαναφέρθηκε, της ελλιπούς πληροφόρησης του κοινού, της λησμονιάς της ιστορικής μας πραγματικότητας αλλά και του νέου τρόπου ζωής στον οποίο έχουμε περιέλθει και που συντελεί στην εγκατάλειψη των αρχαίων ευρημάτων με ό,τι αυτό συνεπάγεται, υλικά ή πολιτισμικά.





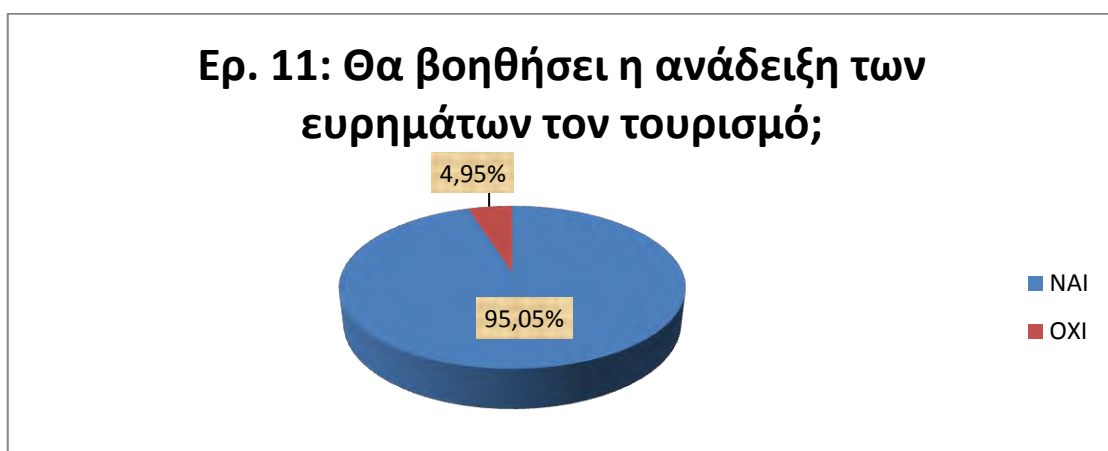
**Γράφημα 9:** «Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση Θέλετε να παραμείνουν τα ευρήματα στο σταθμό “Βενιζέλου”»;

Η γνώση των πολιτών της Θεσσαλονίκης για τα πρόσφατα ευρήματα μπορεί να είναι μικρή, αυτό όμως δε σημαίνει και έλλειψη συναισθήματος. Πιο αναλυτικά, το 82,55 % των πολιτών επιθυμεί την παραμονή των συγκεκριμένων ευρημάτων εκεί ακριβώς όπου βρέθηκαν, κάτι το οποίο δείχνει πως οι περισσότεροι αφουγκράζονται τη σημασία των ευρημάτων και μία ενδεχόμενη απομάκρυνση των δε θα ήταν πρέπουσα για την ιστορία της πόλης καθώς τα ευρήματα θα έχαναν την ιστορική αξία τους. Επίσης, εκτός του ότι τα συγκεκριμένα ευρήματα βρίσκονται στην καρδιά της πόλης, αποτελούν ταυτόχρονα σημείο κατατεθέν για το κέντρο της πόλης αφού αρχαιότητες από άλλους σταθμούς έχουν αποκολληθεί όπως για παράδειγμα η περίπτωση του σταθμού της Αγ. Σοφίας. Επομένως, αν χαθούν ή καταστραφούν και αυτά τα ευρήματα, πολλοί θα θεωρήσουν ότι χάνεται ένα σημαντικό ιστορικό κομμάτι της πόλης, εξ ου και το υψηλό ποσοστό υπέρ της παραμονής των ευρημάτων.



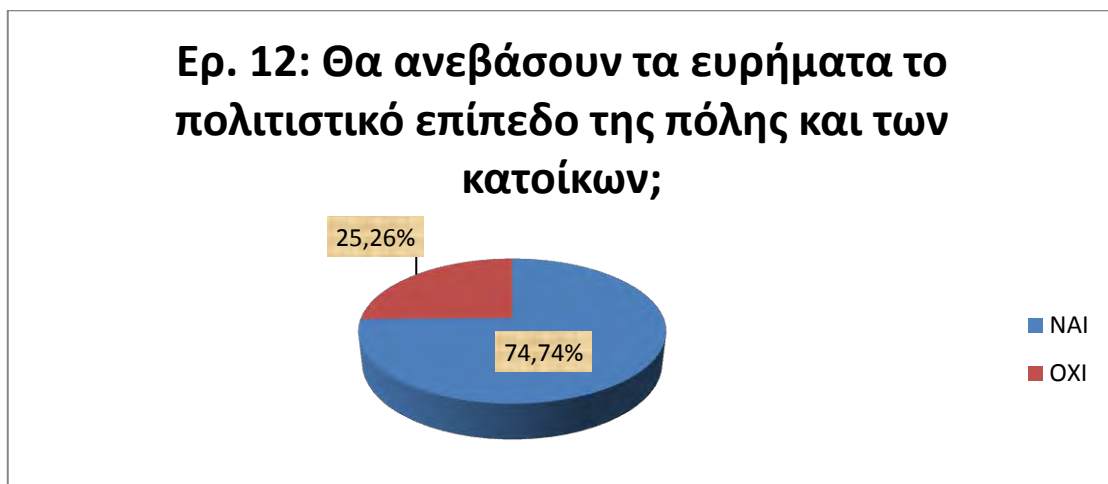
**Γράφημα 10:** Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Θα μπορούσαν εναλλακτικά να μεταφερθούν σε μουσείο»;

Στη συγκεκριμένη ερώτηση, κάτι παραπάνω από τρεις τους τέσσερις, με ποσοστό 76,30 %, πιστεύει ότι εναλλακτική λύση μπορεί να θεωρηθεί η μεταφορά των ευρημάτων στο σύνολο τους σε μουσείο. Βέβαια, αποτελεί κοινή πεποίθηση των περισσότερων, αν όχι όλων, η αποφυγή οποιασδήποτε ζημίας των ευρημάτων λόγω τους ιστορικής τους αξίας και φυσικά η αναμονή, για το αν εν τέλει η γραμμή του μετρώ θα διέρχεται αναγκαστικά από το σημείο στο οποίο βρίσκονται τώρα τα ευρήματα.



**Γράφημα 11:** Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Θα βοηθήσει η ανάδειξη των ευρημάτων τον τουρισμό»;

Όπως είναι εμφανές, το συντριπτικό ποσοστό των ερωτηθέντων τάσσεται με την άποψη ότι η ανάδειξη των ευρημάτων θα αναπτρώσει τον τουριστικό τομέα. Αναμφισβήτητα, ο τουρισμός είναι μία πτυχή της οικονομίας πάνω στην οποία βασίζεται η χώρα μας αλλά και κάθε πόλη ξεχωριστά. Η Θεσσαλονίκη, ως κέντρο όχι μόνο της βόρειας Ελλάδας αλλά και ως μητροπολιτική περιοχή των Βαλκανίων, οφείλει να κινηθεί προς αυτήν την κατεύθυνση, να αξιοποιήσει τα συγκεκριμένα ευρήματα γεγονός που θα της αποφέρει τουρίστες τόσο από το εσωτερικό όσο και από το εξωτερικό, καθώς η ιστορία της πόλης μόνο φτώχη δεν είναι.



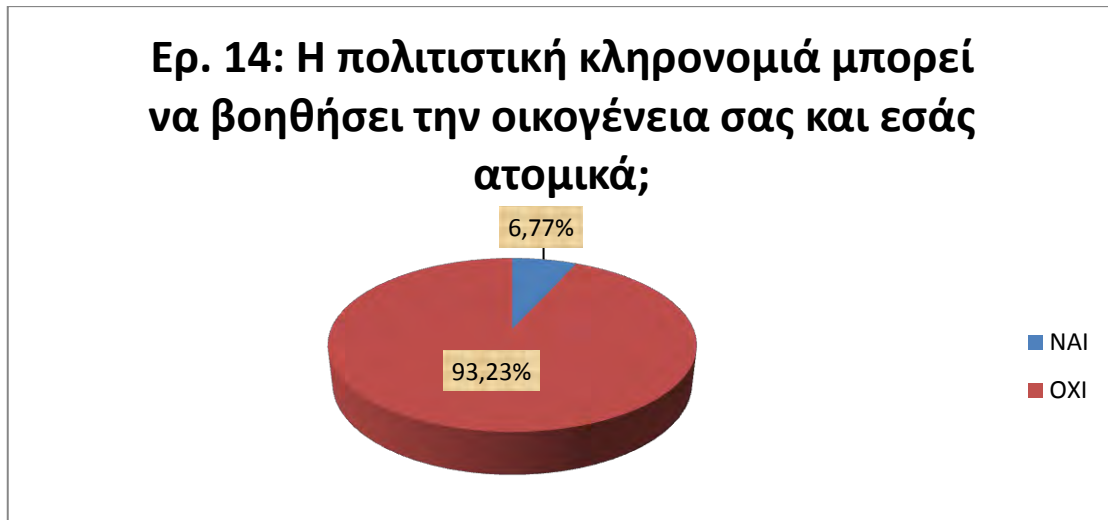
**Γράφημα 12:** Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Θα ανεβάσουν τα ευρήματα το πολιτιστικό επίπεδο της πόλης και των κατοίκων»;

Στην ερώτηση αν τα ευρήματα θα ανεβάσουν το πολιτιστικό επίπεδο τόσο της πόλης όσο και των κατοίκων, το 75 % περίπου των ερωτηθέντων απάντησε καταφατικά. Τα ευρήματα λοιπόν, σύμφωνα με τους πολίτες μπορεί να είναι αρωγοί στη βελτίωση του υπάρχοντος πολιτιστικού επιπέδου στην πόλη της Θεσσαλονίκης από μία διαφορετική σκοπιά αφού ιδιαίτερη δραστηριότητα σε πολιτιστικά θέματα που αφορούν αρχαία ή βυζαντινά ευρήματα δεν υπάρχει. Επομένως, είναι μία ευκαιρία πρώτης τάξεως να αξιοποιηθεί ο ιστορικός πλούτος της πόλης καθώς αυτή η πρωτοβουλία μόνο θετικές επιδράσεις μπορεί να έχει τόσο για τον κάθε ένα ατομικά όσο και για την πόλη συνολικά.



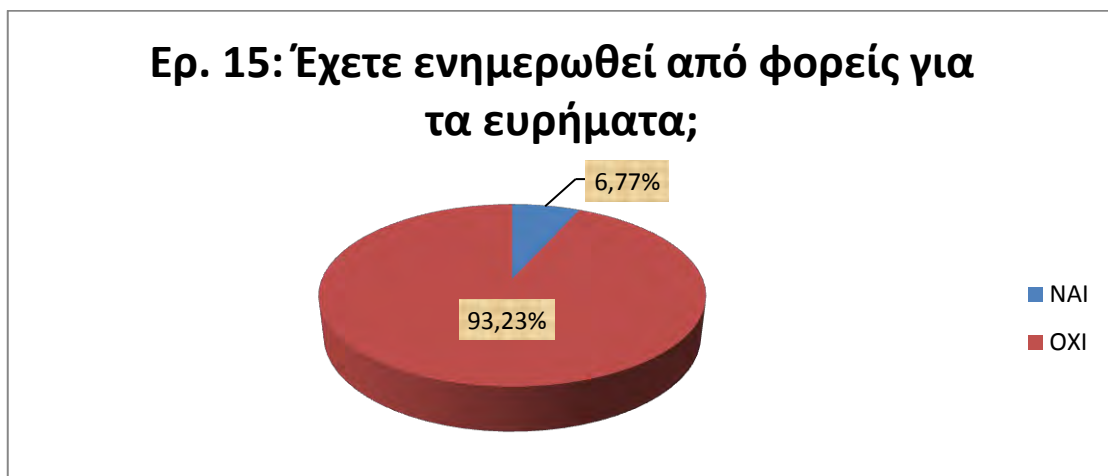
**Γράφημα 13:** Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Η πολιτιστική κληρονομιά μπορεί να βοηθήσει την οικονομία της πόλης»;

Μεγάλο ποσοστό καταφατικής απάντησης παρατηρείται και σε αυτήν την ερώτηση, όπου κάτι παραπάνω από εννιά στους δέκα και πιο συγκεκριμένα το 90,36 % θεωρεί πως η πολιτιστική κληρονομιά είναι σε θέση να βοηθήσει την οικονομία της πόλης. Το παραπάνω συνδέεται άμεσα με τον τουρισμό, όπως έχει ήδη προαναφερθεί, αφού η βόρεια Ελλάδα και δη η Θεσσαλονίκη αποτελούνε πόλο έλξης για πολλούς τουρίστες και κυρίως από τα Βαλκάνια. Συνεπώς, η σωστή οργάνωση και διαχείριση των ευρημάτων μπορούν να αποτελέσουν μία όαση για την οικονομία της πόλης, η οποία εδώ και κάποια χρόνια έχει υποβαθμιστεί σε μεγάλο βαθμό λόγω της γενικότερης οικονομικής κατάστασης που επικρατεί συνολικά στη χώρα.



**Γράφημα 14:** Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Η πολιτιστική κληρονομιά μπορεί να βοηθήσει την οικογένεια σας και εσάς ατομικά»;

Αν η πολιτιστική κληρονομιά μπορεί να βοηθήσει την οικονομία της πόλης σε γενικό επίπεδο κατά μεγάλο ποσοστό, κάτι τέτοιο δεν φαίνεται να ισχύει σε ατομικό επίπεδο, όπου τα ποσοστά σχεδόν αντιστρέφονται. Είναι κοινώς αποδεκτό λοιπόν, ότι η πολιτιστική κληρονομιά μπορεί να έχει θετικές επιδράσεις σε ένα ευρύτερο πλαίσιο, αυτό της πόλης της Θεσσαλονίκης. Να σημειωθεί ότι καταφατική απάντηση σε αυτήν την ερώτηση, έδωσαν κυρίως πολίτες οι οποίοι διατηρούν καταστήματα με τουριστικά προϊόντα στην περιοχή.



**Γράφημα 15:** Ποσοστιαία κατανομή απαντήσεων στην ερώτηση «Έχετε ενημερωθεί από φορείς για τα ευρήματα»;

Βάσει του παραπάνω γραφήματος συμπεραίνει κάποιος ότι η ενημέρωση και η πληροφόρηση των πολιτών είναι ελλιπείς. Οι αρμόδιοι φορείς απ' ότι φαίνεται δεν έχουν μπει σε διαδικασία ενημέρωσης των κατοίκων για το συγκεκριμένο ζήτημα ή οι κινήσεις των δεν έχουν αποφέρει καρπούς. Αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένα αρκετά αρνητικό γεγονός αφού το ζήτημα των ευρημάτων αμφιταλαντεύεται στην πραγματικότητα μεταξύ ορισμένων κοινωνικών ομάδων (μηχανικοί, αρχαιολόγοι, κατασκευαστική εταιρεία) ενώ στην ουσία τα ευρήματα αποτελούν ένα θέμα το οποίο σχετίζεται αναντίρρητα με ολόκληρο το κοινωνικό σύνολο. Σημαντικότερο ρόλο σε αυτήν την περίπτωση διαδραματίζουν το πανεπιστήμιο αλλά και οι εφορείες αρχαιοτήτων. Να σημειωθεί πως οι δύο κύριες πηγές πληροφόρησης και ενημέρωσης που παρέθεσαν οι ερωτηθέντες ήταν το διαδίκτυο και η τηλεόραση.

## **4. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΛΥΣΕΙΣ**

Τέσσερα εναλλακτικά σενάρια για τη διατήρηση των αρχαιολογικών ευρημάτων στο σταθμό «Βενιζέλου» του μετρό Θεσσαλονίκης, παρουσίασε η διεπιστημονική ομάδα του ΑΠΘ. Όλες οι προτάσεις, τις οποίες διαμόρφωσαν οι καθηγητές των τμημάτων Πολιτικών Μηχανικών, Αρχιτεκτονικής και Ιστορίας Αρχαιολογίας, έχουν ως βασικές αρχές τη συνύπαρξη αρχαιοτήτων και μετρό και την προσωρινή απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων στο σημείο όπου αποκαλύφθηκαν μετά την ολοκλήρωση των εργασιών του μετρό. Η παράθεση όλων των τεχνικά εφικτών λύσεων, ήταν, όπως ανέφερε ο Πρύτανης του ΑΠΘ, Γιάννης Μυλόπουλος, συνειδητή επιλογή, προκειμένου να επιλέξει η Πολιτεία αυτήν που κρίνει προσφορότερη (Εφημερίδα Βόρια, 2013).

Η προσπάθεια της ομάδας εργασίας είναι η συμβολή του πανεπιστημίου στην ιστορική μνήμη της πόλης. Από εκεί που σύμφωνα με την πολιτεία δεν υπήρχε άλλη λύση, εκτός από τη μεταφορά των αρχαίων στο στρατόπεδο του Παύλου Μελά, το ΑΠΘ καταθέτει τέσσερις εναλλακτικές προτάσεις που προβλέπουν συνύπαρξη αρχαιολογικών ευρημάτων και σταθμού μετρό στη Βενιζέλου. Η δημόσια συζήτηση για τη συνύπαρξη αρχαίων και μετρό δεν ήταν παρά μόνο η αφορμή προκειμένου να αναδειχθεί σε μείζον ζήτημα της πόλης η προβολή της ιστορικής της μνήμης, στην κατεύθυνση της αναζήτησης μίας νέας ταυτότητας, η οποία θα στηρίζεται στην πλούσια παράδοση της και την ιστορική της αλήθεια. Η όλη συζήτηση που πραγματοποιήθηκε με αφορμή το μετρό, ανέδειξε την ανάγκη αλλά και τη δυνατότητα της πόλης να σχεδιάσει η ίδια το μέλλον της, το οποίο μέχρι σήμερα σχεδιάζεται ερήμην της Θεσσαλονίκης και του ανθρώπινου δυναμικού της (Μυλόπουλος, 2013).

### **4.1 1η ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ**

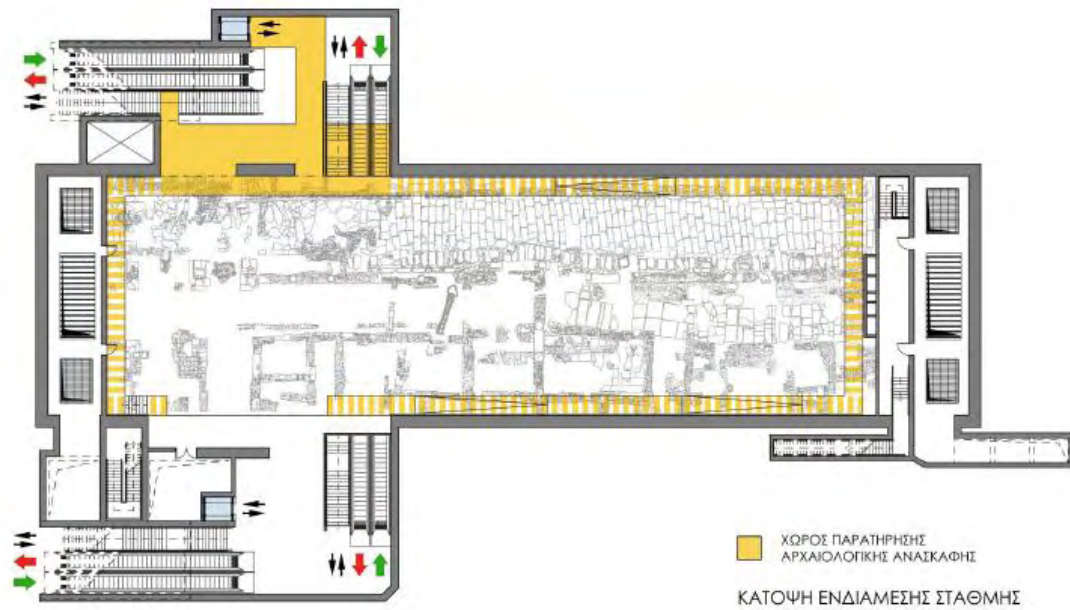
Οι βασικές αρχές της αρχιτεκτονικής πρότασης για τη διευθέτηση του σταθμού και την ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου είναι οι εξής (Αλεξοπούλου και Παπακώστας, 2013):

- \* Ο αρχαιολογικός χώρος παραμένει σε όλη την επιφάνεια.
- \* Η άνοδος και κάθοδος των επιβατών του μετρό γίνονται ανεξάρτητα, εκτός του αρχαιολογικού σκάμματος, μέσω των δύο εφαπτόμενων χώρων, προς το επίπεδο -2 όπου εντάσσεται στο υπάρχον σύστημα κυκλοφορίας.
- \* Η επίσκεψη και παρατήρηση των ευρημάτων γίνεται με τρεις τρόπους:
  - i) **Περιμετρική διαδρομή** με μια καθοδική πορεία μέσω ράμπας στα πλευρικά τοιχώματα του αρχαιολογικού χώρου.
  - ii) **Από διευρυμένα ανοίγματα** στις πλατφόρμες του -1 επιπέδου και της μεσαίας στάθμης (πλευρά του Αλκαζάρ).
  - iii) Από τη **στάθμη του πεζοδρομίου μέσω των ανοιγμάτων** που γίνονται για φωτισμό και αερισμό του χώρου.

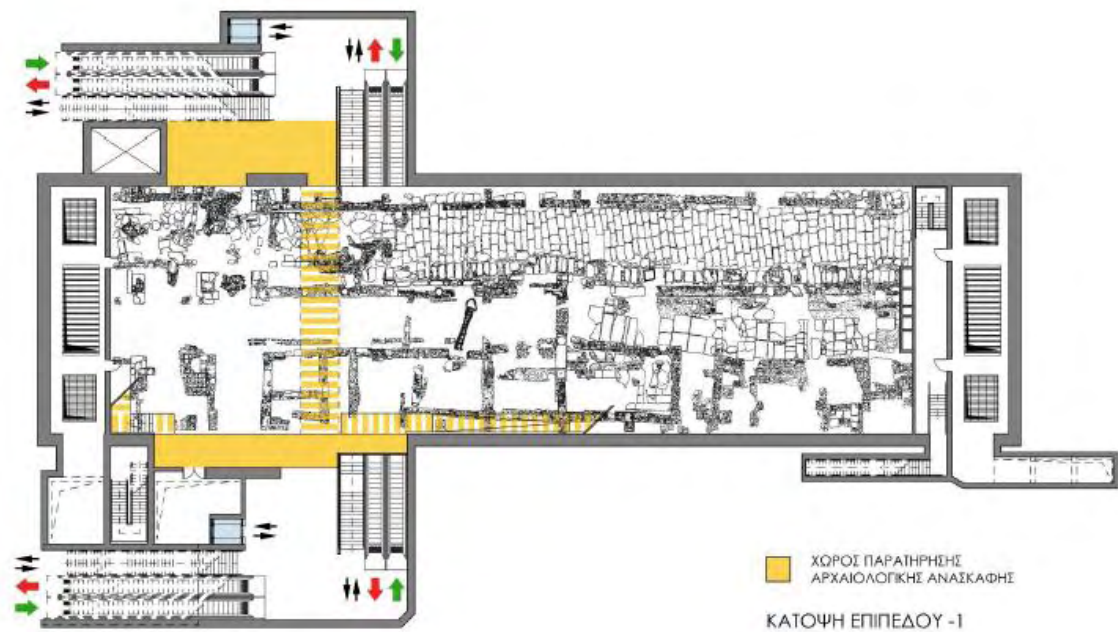


**Εικόνα 6:** Οι δύο σταθμοί του μετρό παράπλευρα της οδού Εγνατίας στη συμβολή με την οδό Βενιζέλου ([www.auth.gr](http://www.auth.gr)).

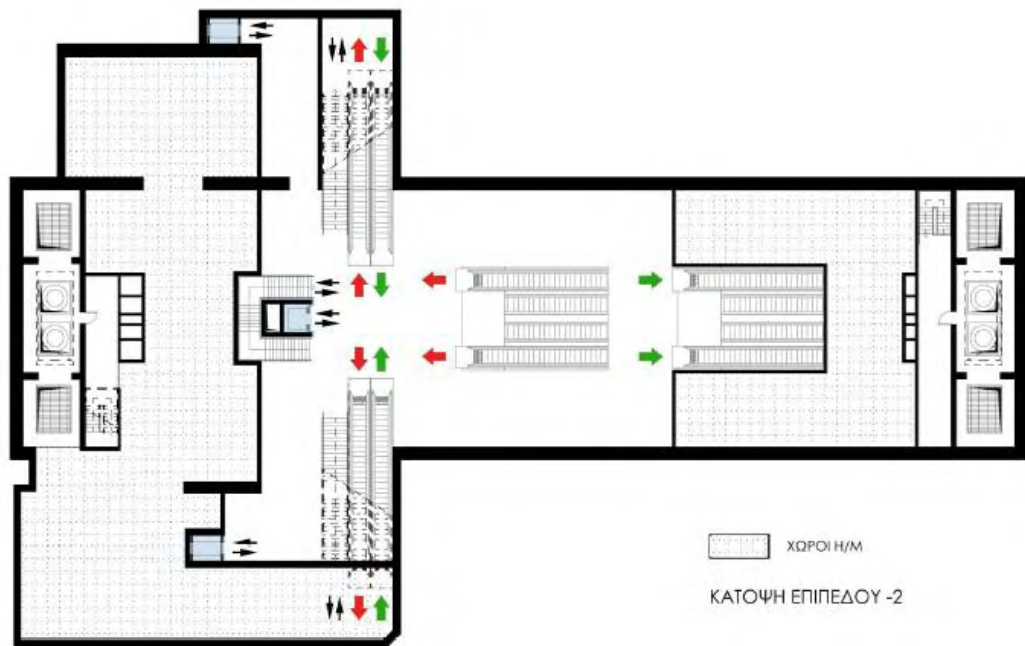




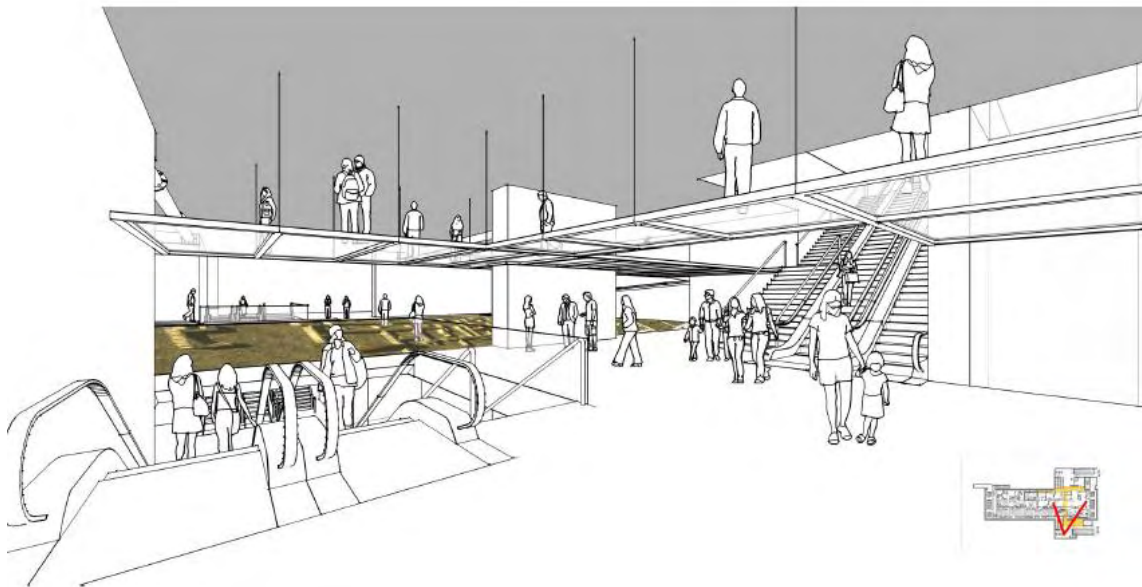
Εικόνα 7: Κάτοψη ενδιάμεσης στάθμης πάνω και περίξ του αρχαιολογικού χώρου ([www.auth.gr](http://www.auth.gr)).



Εικόνα 8: Κάτοψη επιπέδου -1 πάνω και περίξ του αρχαιολογικού χώρου ([www.auth.gr](http://www.auth.gr)).



Εικόνα 9: Κάτοψη επιπέδου -2 πάνω και περίξ του αρχαιολογικού χώρου ([www.auth.gr](http://www.auth.gr)).



Εικόνα 10: Διευρυμένα ανοίγματα στις πλατφόρμες του -1 επιπέδου και της μεσαίας στάθμης ([www.auth.gr](http://www.auth.gr)).



Εικόνα 11: Περιμετρική διαδρομή με καθοδική πορεία μέσω ράμπας ([www.auth.gr](http://www.auth.gr)).



Εικόνα 12: Ανοίγματα για φωτισμό και αερισμό από τη στάθμη του πεζοδρομίου ([www.auth.gr](http://www.auth.gr)).

## **4.2 2η ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ**

Η δεύτερη εναλλακτική πρόταση προέρχεται από τον κ. Καλογήρου Νικόλαο, καθηγητή στο τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του ΑΠΘ σε συνεργασία με το ΤΕΕ. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον κ. Καλογήρου, οι προκαταρτικές προτάσεις για τη διευθέτηση του σταθμού Βενιζέλου είναι οι εξής:

→ Διατήρηση του μεγαλύτερου μέρους των αρχαιολογικών ευρημάτων στην αρχική τους θέση με την εξαίρεση των απαραίτητων χώρων κλιμακοστασίου καθώς και διέλευσης αγωγών εξαερισμού και παροχών.

→ Κάθοδος των πλευρικών κλιμακοστασίων εισόδου και του εξωτερικού ανελκυστήρα ως το επίπεδο -2.

→ Μεταφορά των βοηθητικών χρήσεων (χώρων μη επισκέψιμων από το κοινό) και των μηχανολογικών εγκαταστάσεων στα επίπεδα -2 και -3. Εκμετάλλευση και μέρους των πρόσθετων χώρων που θα δημιουργηθούν στο επίπεδο -2 με τις πλευρικές ανασκαφές.

→ Διατήρηση των χώρων εισόδου σε τμήμα του επιπέδου -1 και του ανατολικού ζεύγους κυλιόμενων κλιμακοστασίων για κάθοδο στο επίπεδο -2. Ακύρωση εισιτηρίων σε περιοχή κοντά στο κλιμακοστάσιο που διατηρείται.

→ Διαμόρφωση ορισμένων χώρων του επιπέδου -1 με γυάλινα δάπεδα (ενδεχομένως αναρτημένα) επάνω από τις αρχαιότητες σε όσα τμήματα κρίνονται απαραίτητα για τη διαμόρφωση υπογείου περάσματος κάτω από την Εγνατία, προσπέλασης στο χώρο του ανατολικού κλιμακοστασίου και χώρων περιήγησης – παρατήρησης των αρχαιοτήτων. Δυνατότητες ελεγχόμενης επίσκεψης τμήματος του ανοικτού αρχαιολογικού χώρου με κατάλληλες διαμορφώσεις και κλιμάκια καθόδου. Η προϋπόθεση για τη λύση είναι η διερεύνηση των δυνατοτήτων επαρκούς ανάπτυξης των διαφανών δαπέδων σε όσα τμήματα δεν υπάρχουν υπερυψωμένοι πεσσοί και τοίχοι στον αρχαιολογικό χώρο. Προσοχή απαιτείται στον περιορισμό των εμπλοκών μεταξύ των διαφορετικών κινήσεων. Μεγάλο προτέρημα της ενδεχόμενης λύσης είναι η άμεση κίνηση επιβατών, πεζών και επισκεπτών σε άμεση επαφή με το περιβάλλον της διαχρονικής Μέσης Οδού, επάνω και παράπλευρα από τον αποκαταστημένο και αναστηλωμένο ιστορικό αστικό τοπίο.

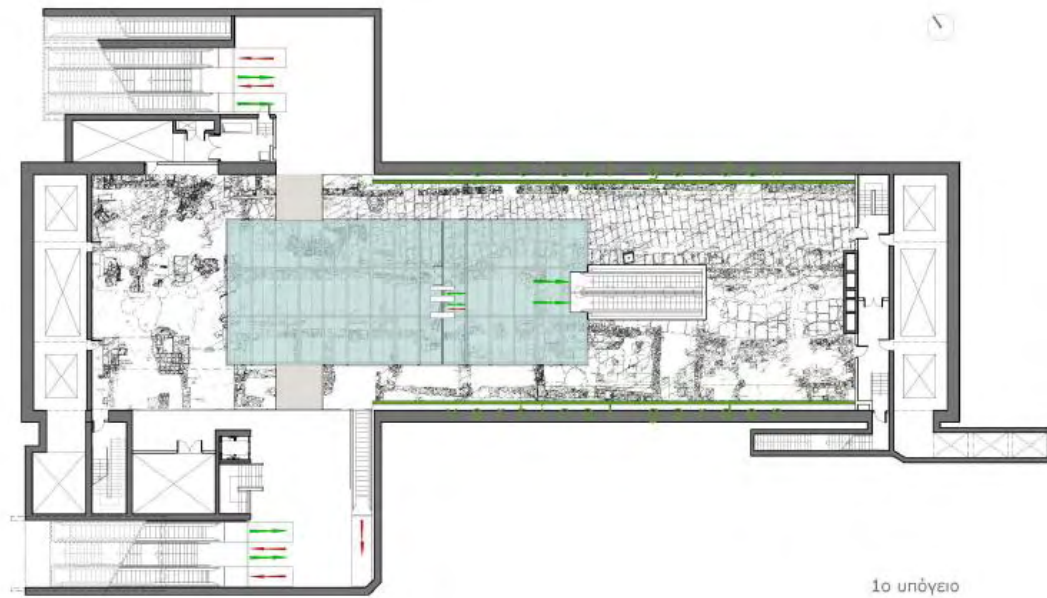
→ Αρχιτεκτονική αναδιαμόρφωση και αναβάθμιση του κοινόχρηστου χώρου του επιπέδου -1, ώστε να δημιουργηθεί ένα μοναδικό εσωτερικό αστικό τοπίο που συνδυάζει τις σύγχρονες λειτουργίες κίνησης, στάσης και παρατήρησης με τη διευθέτηση ενός ζωντανού ανοιχτού μουσείου. Ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων με κατάλληλο φυσικό φωτισμό από την οροφή, ενημερωτικές επιγραφές σήμανσης, προβολές και έκθεση αντιγράφων κινητών ευρημάτων σε κατάλληλες εγκαταστάσεις. Χρήση κατάλληλων υλικών στους τοίχους, τις οροφές, τα δάπεδα, τα στηθαία που δημιουργούν μια διαφοροποιημένη και μοναδική εικόνα του κεντρικού χώρου υποδοχής υποστηρίζοντας διακριτικά και αντιστικτικά τη συνολική σύνθεση.

→ Νέα διαμόρφωση του επιπέδου -2 από το οποίο θα υπάρχει δυνατότητα απευθείας εξόδου προς το εξωτερικό με τα πλευρικά κλιμακοστάσια μετά την ακύρωση των εισιτηρίων. Στο επίπεδο -2 παραμένουν και τερματίζουν τα δύο κλιμακοστάσια με τις 4 κυλιόμενες σκάλες, το κεντρικό απλό κλιμακοστάσιο και ο εσωτερικός ανελκυστήρας που συνδέονται με τις στάθμες -3 και -4.

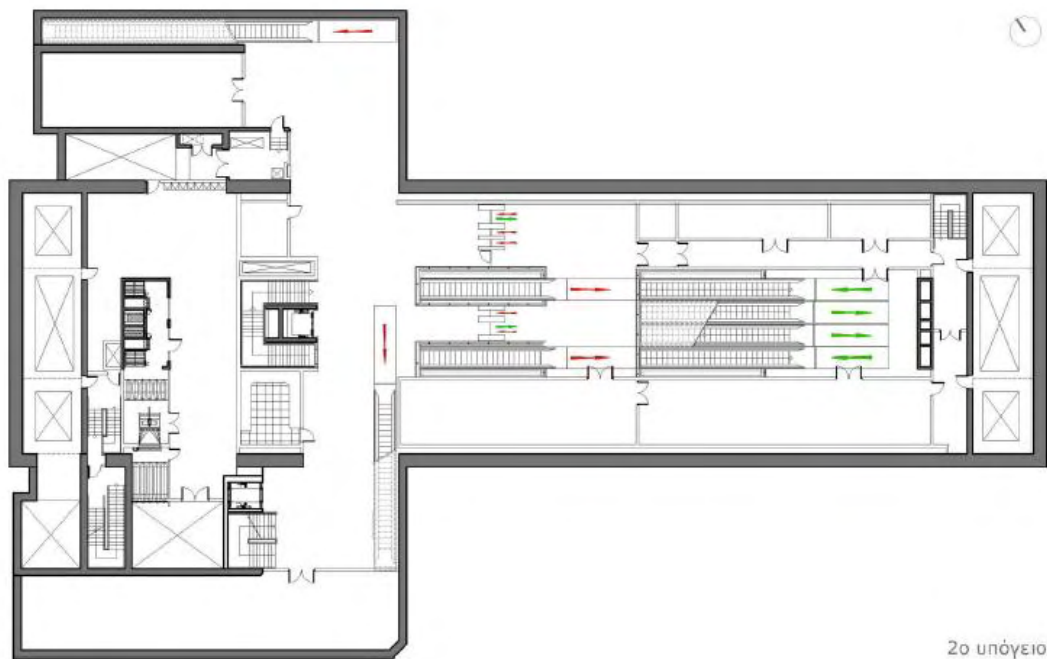
→ Ενδεχόμενη αναδιαμόρφωση των κοινόχρηστων εσωτερικών χώρων του επιπέδου -2, ώστε να υπογραμμιστεί διακριτικά η ιδιαιτερότητα και ο μοναδικός χαρακτήρας του σταθμού «Βενιζέλου». Εκμετάλλευση των υπολοίπων χώρων και μέρους των πρόσθετων επεκτάσεων πλευρικά για τη μεταφορά βοηθητικών χώρων και μηχανολογικών εγκαταστάσεων από το επίπεδο -1.

→ Διατήρηση σε γενικές γραμμές της διάταξης των κοινόχρηστων χώρων στα επίπεδα -3 και -4 μέσω της οποίας εξασφαλίζεται και διατηρείται η λειτουργικότητα του συνόλου.

Η κάθοδος στο επίπεδο του αρχαιολογικού χώρου μεταφέρει τον επισκέπτη στον βυζαντινό πολεοδομικό ιστό και του παρέχει μία μοναδική βιωματική εμπειρία του ιστορικού αστικού τοπίου. Η αίσθηση αυτή είναι αδύνατο να μεταφερθεί σε άλλο τόπο χωρίς να χαθεί η αίσθηση της ολότητας και της αστικότητας. Βασική αρχή της πρότασης είναι η δυναμική συνύπαρξη των ευρημάτων με την καθημερινή κίνηση των επισκεπτών και των επιβατών του σταθμού. Για το σκοπό αυτό προτείνεται ο καλύτερος διαχωρισμός των κινήσεων με διατήρηση της προσπέλασης προς το σταθμό από την πρώτη υπόγεια στάθμη -1, ενώ η έξοδος μπορεί να γίνει πλευρικά από τη δεύτερη υπόγεια στάθμη -2 (Καλογήρου, 2013).



**Εικόνα 13:** Κάτοψη πρώτης υπόγειας στάθμης -1 με είσοδο του επιβατικού κοινού (Καλογήρου, 2013).



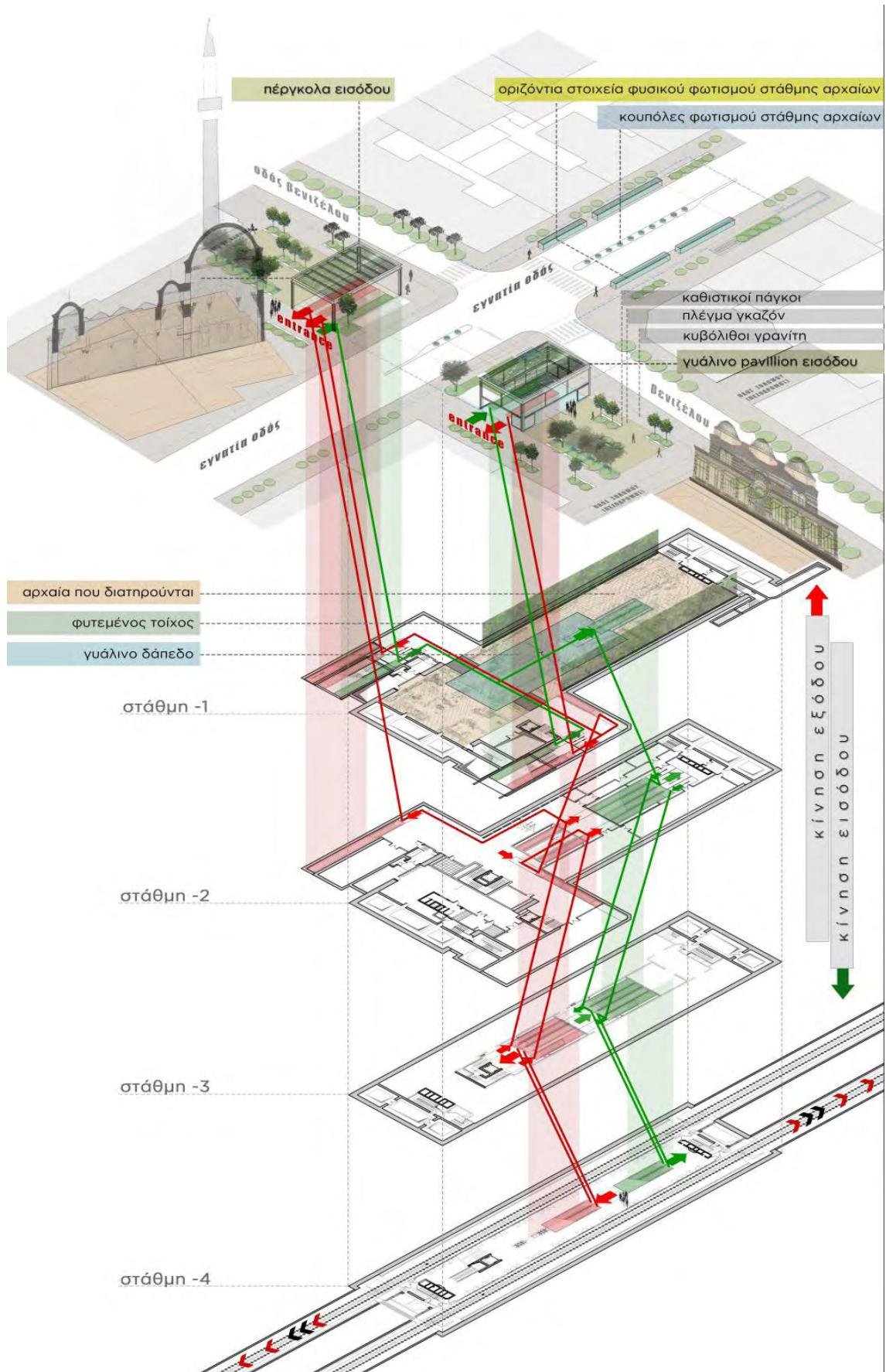
**Εικόνα 14:** Κάτοψη δεύτερης υπόγειας στάθμης -2 με έξοδο του επιβατικού κοινού (Καλογήρου, 2013).



Εικόνα 15: Διαμόρφωση του χώρου των αρχαιοτήτων με φυσικό φωτισμό (Καλογήρου, 2013).



Εικόνα 16: Παράδειγμα διαμόρφωσης σταθμού κατά την είσοδο - έξοδο επί της Εγνατίας (Καλογήρου, 2013).

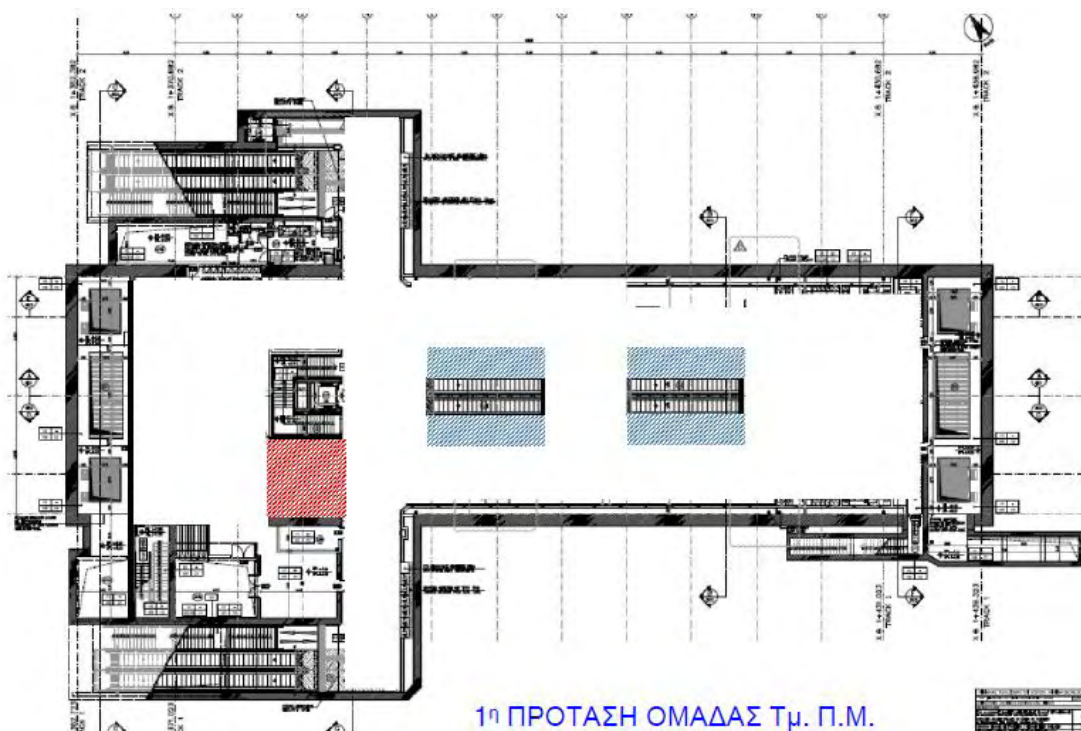


Εικόνα 17: Ροές εισόδου – εξόδου στις τέσσερις υπόγειες στάθμες (Καλογήρου, 2013).



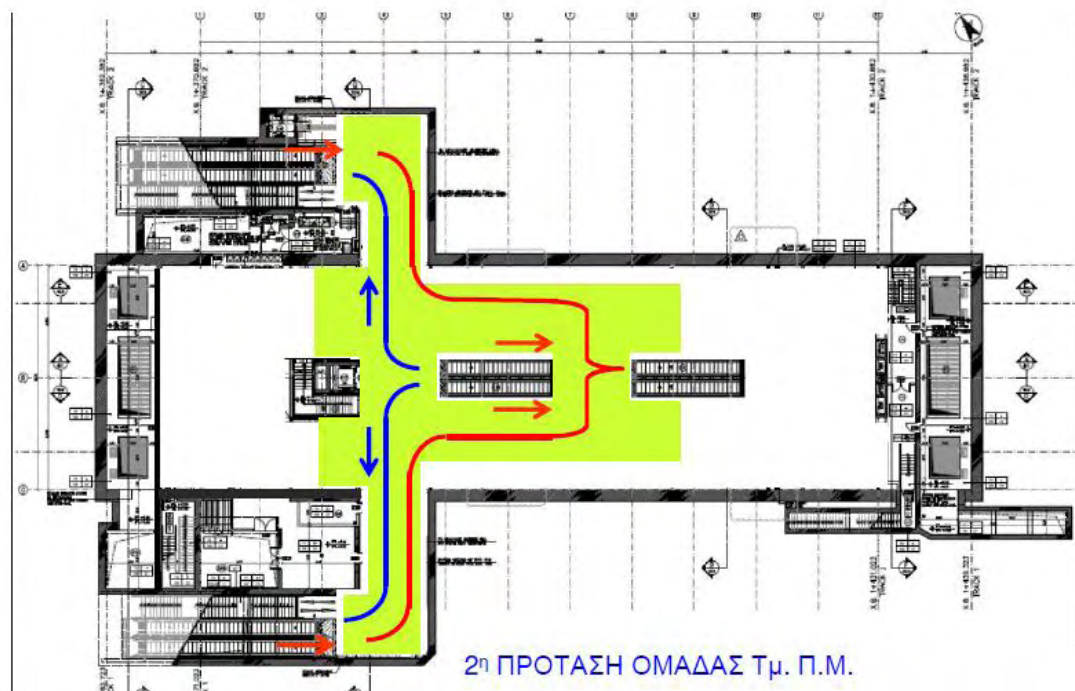
### 4.3 3η – 4η ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

Μία πρόταση σε δύο εκδοχές, μία αρχική και μία βελτιωμένη, με διαφορετικό κόστος και χρόνο ολοκλήρωσης, παρουσιάστηκε από το τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του ΑΠΘ. Η πρώτη λύση προβλέπει την απόσπαση όλων των αρχαιολογικών ευρημάτων και την επανατοποθέτηση στο -1 επίπεδο του σταθμού (εκεί όπου βρέθηκαν) του 69 % εξ αυτών, πλήρως το τετράπυλο και το 84 % της Μέσης Οδού. Οι δύο κλίμακες μικραίνουν κατά πλάτος, οι δύο εξωτερικοί βραχίονες αποσύρονται ενώ απομακρύνονται και κάποια δωμάτια (κόκκινη διαβάθμιση στην εικόνα 18). Στην ουσία, πραγματοποιείται μείωση κλιμάκων και εγκαταστάσεων (Αναγνωστόπουλος, 2013). Η λύση αυτή προκαλεί τις μικρότερες αλλαγές στο αρχικό σχέδιο κατασκευής του σταθμού, δεν απαιτεί καμία επιπλέον χρονική καθυστέρηση και έχει το μικρότερο κόστος, περίπου στο 0,26 % της συνολικής δαπάνης του έργου, δηλαδή 2 – 2,2 εκατομμύρια ευρώ. Έχει σημαντικό μειονέκτημα ότι δε συμπεριλαμβάνει αρχιτεκτονικές ιδέες για τη βελτίωση της εικόνας του χώρου και λόγω της ύπαρξης ενός ηλεκτρομηχανολογικού κτίσματος στο χώρο, δεν είναι εύκολα ορατό από τους διερχόμενους το τετράπυλο (Ιωαννίδης, 2013).



**Εικόνα 18:** Απεικόνιση πρώτης πρότασης του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ ([www.civil.auth.gr](http://www.civil.auth.gr)).

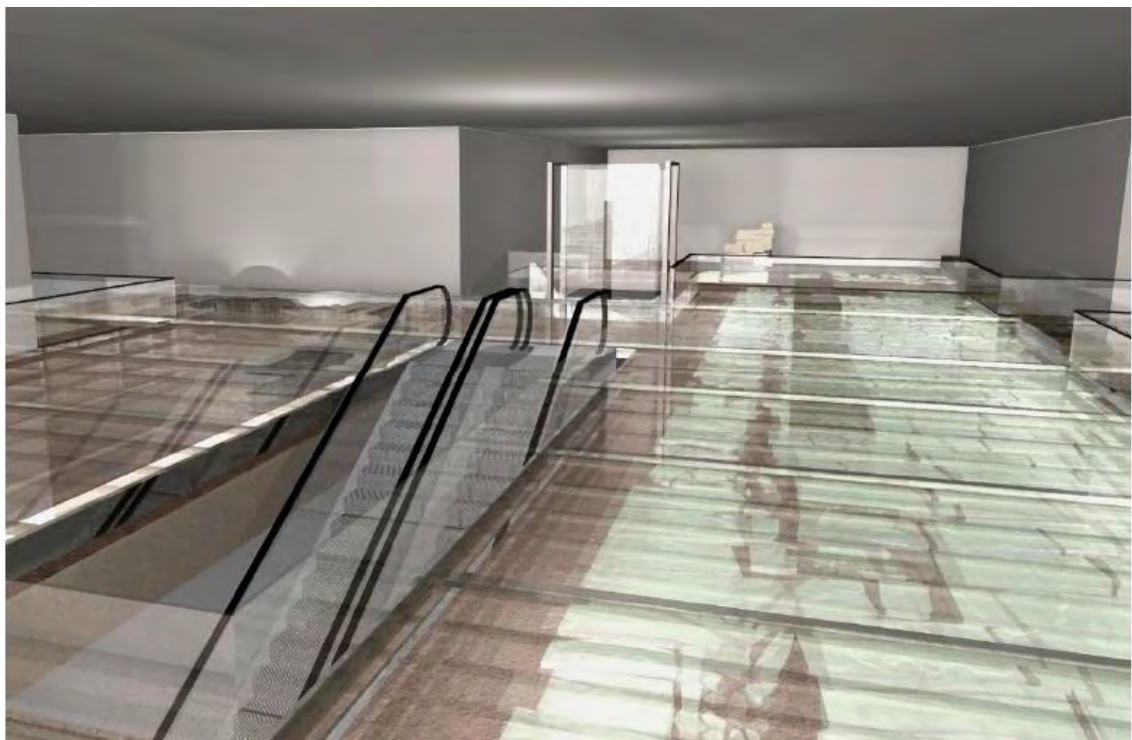
Η δεύτερη λύση συμπεριλαμβάνει επιπρόσθετα της πρώτης, την απομάκρυνση του control room, δηλαδή του χώρου από τον οποίο φαίνεται η κίνηση. Με αυτόν τον τρόπο, προκύπτει διαθέσιμος χώρος, αλλά οι εγκαταστάσεις μεταφέρονται εκτός του κιβωτίου του σταθμού, γεγονός το οποίο συνεπάγεται την απαίτηση καινούριων εργασιών και επιπλέον χρόνου. Επίσης, δεν υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των εισερχομένων και εξερχομένων επιβατών (Αναγνωστόπουλος, 2013). Με την απομάκρυνση των κλειστών χώρων από το -1 επίπεδο, δημιουργείται μία πλατφόρμα, στην οποία θα κινούνται όσοι εισέρχονται και εξέρχονται από το σταθμό. Προβλέπει την επανατοποθέτηση του 76 % των ευρημάτων, εκ των οποίων το 84 % της Μέσης Οδού. Θα απαιτηθεί τροποποίηση της σύμβασης, καθώς χρειάζονται νέες μελέτες, με χρονική καθυστέρηση εννέα μηνών (επιπλέον των 31 που απαιτούνται για την κατασκευή του σταθμού) και επιπρόσθετο κόστος που αγγίζει τα 3 εκατομμύρια ευρώ (Ιωαννίδης, 2013).



**Εικόνα 19:** Απεικόνιση δεύτερης πρότασης του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ ([www.civil.auth.gr](http://www.civil.auth.gr)).



**Εικόνα 20:** Διαμόρφωση αρχαιολογικού χώρου βάσει πρότασης του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ ([www.civil.auth.gr](http://www.civil.auth.gr)).



**Εικόνα 21:** Άποψη του εσωτερικού χώρου των ευρημάτων μετά από πρόταση του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ ([www.civil.auth.gr](http://www.civil.auth.gr)).

Ένας συνοπτικός πίνακας των τεσσάρων λύσεων που προτάθηκαν παρατίθεται αμέσως πιο κάτω:

Λύση	Προβλέπει	Ποσοστό διατηρούμενων αρχαιοτήτων	Εκτιμώμενο κόστος	Εκτιμώμενος χρόνος
ΠΜ-ΑΠΘ-1	Είσοδος και έξοδος επιβατών στο επίπεδο -1	69%	1Μ€+ΚΑΑ	9 μήνες
ΠΜ-ΑΠΘ-2	Είσοδος και έξοδος επιβατών στο επίπεδο -1	76%	2Μ€+ΚΑΑ+ΚΠΑΑ	40 μήνες
ΑΜ-ΑΠΘ1 + ΤΕΕ	Είσοδος επιβατών στο επίπεδο -1 Έξοδος επιβατών στο επίπεδο -2	80%	5Μ€+ΚΑΑ+ΚΠΑΑ	52 μήνες
ΑΜ-ΑΠΘ2	Είσοδος και έξοδος επιβατών στο επίπεδο -2 Δημιουργία αρχαιολογικού ορόφου με μεσοπάτωμα	83%	7Μ€+ΚΑΑ+ΚΠΑΑ	56 μήνες

ΚΑΑ : Κόστος Ανάδειξης Αρχαιοτήτων

ΚΠΑΕ : Κόστος Πρόσθετων Αρχαιολογικών Ανασκαφών

(Διαφορετικά για κάθε λύση)

**Πίνακας 2:** Σύνοψη τεσσάρων προτάσεων από το ΑΠΘ και το ΤΕΕ (Αναγνωστόπουλος, 2013).

Σύμφωνα με τον Πρόεδρο και Καθηγητή του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ, κ. Αναγνωστόπουλο Χρήστο, αν εξαιρεθεί η πρώτη λύση του τμήματος των Πολιτικών Μηχανικών, για τις άλλες τρεις λύσεις είναι απαραίτητο οι εργασίες να γίνουν με κάποια χρονική σειρά. Προκειμένου να εκτελεστεί οποιαδήποτε εργασία, λόγω των ουσιαστικών αλλαγών, είναι απαραίτητο πρώτα να εκπονηθούν (σε επίπεδο μελέτης εφαρμογής) και να εγκριθούν οι σχετικές αρχιτεκτονικές – στατικές – γεωτεχνικές – ηλεκτρομηχανολογικές μελέτες. Αφού τακτοποιηθεί το θέμα αυτό και οριστικοποιηθούν οι μελέτες, για να ξεκινήσουν οι εργασίες στο νότιο τμήμα είναι απαραίτητη η εκτροπή κυκλοφορίας στο βόρειο τμήμα της Εγνατίας οδού. Για να γίνει όμως αυτό πρέπει να κατασκευαστεί η πλάκα δαπέδου στο επίπεδο -1 (όπως θα έχει διαμορφωθεί τελικά) και στη συνέχεια να κατασκευαστεί το μισό της πλάκας του επιπέδου 0, χρησιμοποιώντας ικρίωματα βαρέως τύπου, εδραζόμενα στην πλάκα του επιπέδου -1. Μετά θα πρέπει να κατασκευαστούν τα έργα κυκλοφορίας ώστε να απελευθερωθεί το νότιο τμήμα.

Στη συνέχεια, μπορούν να αρχίσουν τα έργα κατασκευής των τοίχων αντιστήριξης (διαφραγματικών ή πασσαλότοιχων) στο νότιο τμήμα και μετά να γίνουν οι αρχαιολογικές εκσκαφές. Ο χρόνος της φάσης αυτής εξαρτάται από την έκταση των προβλεπόμενων νέων εργασιών από την κάθε λύση. Τέλος, θα πρέπει να γίνει η

τοποθέτηση των Η/Μ εγκαταστάσεων. Με βάση τα παραπάνω, προκύπτουν σε πολύ αδρή εκτίμηση και θεωρώντας ότι θα υπάρξει ιδανικός συντονισμός και αλληλουχία φάσεων, οι χρόνοι κατασκευής, οι οποίοι για τη δεύτερη λύση του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ ανέρχεται στους 40 μήνες, για την πρώτη λύση του τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΑΠΘ (κ. Καλογήρου Νικόλαος) ανέρχεται στους 52 μήνες ενώ για τη δεύτερη λύση του τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΑΠΘ (κα. Αλεξοπούλου) ανέρχεται στους 56 μήνες.

Το ζήτημα είναι όμως κατά πόσο οι χρόνοι αυτοί επιμηκύνουν το χρόνο του συνολικού έργου του μετρό. Αν θεωρηθεί ως χρόνος λήξης των εργασιών κατασκευής αυτός που συμβατικά προβλέπεται και είναι 25/11/2015 (ένα χρόνο νωρίτερα από το τελικό συμβατικό όριο της 25/11/2016 προκειμένου να γίνουν οι προβλεπόμενες δοκιμές και ρυθμίσεις) και εάν θεωρηθεί ότι οι αποφάσεις ελήφθησαν την 01/05/2013, τότε ο εναπομένον χρόνος είναι 31 μήνες. Συνεπώς, εκτιμάται ότι, αν τηρηθούν τα συμβατικά όρια, οι προβλεπόμενες χρονικά μετατοπίσεις του συνολικού έργου του μετρό θα είναι της τάξεως των  $40-31=9$  μηνών,  $52-31=21$  μηνών,  $56-31=25$  μηνών για τις τρεις λύσεις αντίστοιχα.

#### **4.4 ΜΟΥΣΕΙΟΛΟΓΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ**

Η Νέα Μουσειολογία που αποτελεί μία διακεκριμένη θεωρητική θέση, προτάσσει τη συστηματική κοινωνικοποίηση των πολιτιστικών αγαθών έναντι της απλής προστασίας, την προτεραιότητα του κοινωνικού υποκειμένου, την εκπαιδευτική διάσταση της ανάδειξης προς όφελος της κοινωνίας, τη συμμετοχική και ισότιμη παρουσία της κοινωνίας στον λόγο για την ανάδειξη του πολιτιστικού αγαθού και την ισότιμη πολιτισμική αξία των προϊόντων του πολιτισμού ως προϊόντων της ανθρώπινης δράσης, συμπεριφοράς και συναισθημάτων. Όλες οι προτάσεις, να μεν συναινούν στη συνύπαρξη αρχαιοτήτων και σταθμού αλλά έχουν και μεταξύ τους διαφορές. Δε λαμβάνουν υπ' όψιν στον ίδιο βαθμό ή έστω δεν επιλύουν εξίσου μουσειολογικά επιτυχώς το ζήτημα της ένταξης των αρχαιοτήτων στη λειτουργία του σταθμού και εν τέλει της κοινωνικοποίησης των. Μία σωστή λύση είναι εκείνη που ανταποκρίνεται πληρέστερα από όλες τις άλλες στις παραπάνω βασικές αρχές της Νέας Μουσειολογίας, δηλαδή εκείνη που εξυπηρετεί (Σκαλτσά, 2013):

- ◆ Την **απαιτούμενη κοινωνικοποίηση και μάλιστα διαβαθμισμένη**, δηλαδή άμεση επαφή με κρίσιμο, για το κιναισθητικό βίωμα, μέγεθος του αρχαιολογικού χώρου αλλά και δυνατότητα περιήγησης εντός του αρχαιολογικού χώρου – αυτό βέβαια υπό προϋποθέσεις και εφόσον οι γενικότερες συνθήκες της αρχαιολογικής υπηρεσίας, του Δήμου και του κράτους το επιτρέπουν.
- ◆ Την **ένταξη του αρχαιολογικού χώρου στην καθημερινότητα του επιβάτη** με τη μεγαλύτερη δυνατή σωματική συμμετοχή του και τη λιγότερη όχληση του από την επιβατική κίνηση.
- ◆ Την **αναίρεση της εικόνας ενός περιφραγμένου και απομονωμένου χώρου** που δεν αφορά το μέσο κοινό αλλά τον ειδικό, τον ενδιαφερόμενο, τον αποφασισμένο και ο οποίος χώρος χρειάζεται εισιτήριο και έχει φύλακα.
- ◆ Τη **δυνατότητα σύνδεσης της ανάδειξης των υπόγειων αρχαιοτήτων με την προβολή της πολυφυλετικής και πολυπολιτισμικής ιστορικής πραγματικότητας της πόλης**, η οποία προτείνεται για το επίπεδο της διασταύρωσης αλλά και ολόκληρου του άξονα Βενιζέλου.
- ◆ Την προοπτική του σεβασμού στη **διαχρονία και την αυταξία των ευρημάτων** ως φορέων πολιτισμικών πραγματικοτήτων, όχι μόνο προς τα κάτω αλλά και προς τα πάνω, δίνοντας έμφαση και στο χθεσινό μας παρελθόν, όχι και τόσο ένδοξο για πολλούς αλλά εξίσου σημαντικό.
- ◆ Την **προστασία των ευρημάτων**, αποκλείοντας λύσεις παρακινδυνευμένες και μη δοκιμασμένες.
- ◆ Το **οικονομικό κόστος και τον απαιτούμενο χρόνο** σε σχέση με τη σπουδαιότητα του έργου και την προοπτική για το σταθμό, την οδό Βενιζέλου και την πόλη.

## 5. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ - ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

### 5.1 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Μία από τις μοναδικές ιδιαιτερότητες του μετρό της Αθήνας είναι ότι η κατασκευή του αποτέλεσε παράλληλα αφορμή για την υλοποίηση ενός σπουδαίου αρχαιολογικού έργου. Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο της κατασκευής του μετρό της Αθήνας, πραγματοποιήθηκε η μεγαλύτερη αρχαιολογική ανασκαφή στην πρωτεύουσα (έκτασης 79.000 τ.μ.), η οποία έφερε στο φως περισσότερα από 50.000 αρχαιολογικά ευρήματα. Από την αρχή του σχεδιασμού του έργου, το Υπουργείο Πολιτισμού ενημέρωσε τους μελετητές για τον πλούτο των αρχαιοτήτων του αθηναϊκού υπεδάφους και για τους περιορισμούς που επέβαλε το χρέος για την προστασία των. Έτσι, τόσο κατά τον σχεδιασμό όσο και κατά την κατασκευή του έργου έγιναν οι αναγκαίες προβλέψεις και μετατροπές. Οι ανασκαφές, η συντήρηση, η μεταφορά και η έκθεση των αρχαίων ευρημάτων αποτέλεσε συντονισμένη προσπάθεια τριών φορέων και πιο συγκεκριμένα της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ, της Κοινοπραξίας ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΜΕΤΡΟ και του Υπουργείου Πολιτισμού, το οποίο σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία έχει την ευθύνη και την επιστασία όλων των αρχαιολογικών δραστηριοτήτων. Σήμερα, σε έξι κεντρικούς σταθμούς του μετρό, αρχαία αντικείμενα εκτίθενται για πρώτη φορά σε δημόσιο χώρο πίσω από καλαίσθητες προθήκες προσκαλώντας και προκαλώντας ταυτόχρονα κάθε επιβάτη, Έλληνα ή ξένο να τα κοιτάξει και να τα περιεργαστεί (ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, 2013).

Οι πλέον σημαντικές αρχαιολογικές ανασκαφές κατά την πρώτη φάση κατασκευής του έργου, έγιναν σε τέσσερις σταθμούς του ιστορικού κέντρου: Σύνταγμα, Κεραμεικός, Μοναστηράκι και Ακρόπολη. Συνολικά διενεργήθηκαν περισσότερες από είκοσι αρχαιολογικές ανασκαφές σε σταθμούς και φρέατα εξαερισμού. Το βάθος των αρχαιολογικών στρωμάτων κυμαίνονταν από 0,5 έως 7,0 μέτρα αλλά μερικές υδραυλικές κατασκευές, πηγάδια, αγωγοί, δεξαμενές και υδραγωγεία αποκαλύφθηκαν σε μεγάλα βάθη.

Στο σταθμό Σύνταγμα αποκαλύφθηκαν χυτήρια χάλκευσης αγαλμάτων κλασικής εποχής, νεκροταφείο που χρονολογείται από τους υπομυκηναϊκούς έως και τους βυζαντινούς χρόνους, λουτρικό συγκρότημα ρωμαϊκών χρόνων, τμήμα του πεισιστράτειου υδραγωγείου, η κοίτη του Ηριδανού ποταμού καθώς και ο αρχαίος

δρόμος που από τις πύλες του τείχους οδηγούσε στους δήμους της Μεσογαίας. Πλησίον του σταθμού «Κεραμεικός», ανασκάφηκε τμήμα του σπουδαιότερου νεκροταφείου της αρχαίας Αθήνας. Ερευνήθηκαν 1.200 ταφές χρονολογούμενες από τις αρχές του 7ου αι. π.Χ. έως τα ρωμαϊκά χρόνια. Σημαντικό εύρημα αποτελούν οι δύο ομαδικές ταφές που χρονολογούνται στις αρχές του Πελοποννησιακού Πολέμου. Βρέθηκε επίσης ο δυτικός περίβολος του νεκροταφείου, κατάλοιπα κεραμεικού εργαστηρίου και η κοίτη του ποταμού Ηριδανού. Ένας ακόμη αρχαιολογικός χώρος στο σύστημα του μετρό της Αθήνας, αναδείχθηκε στο σταθμό Μοναστηράκι. Για την κατασκευή του μετρό στο Μοναστηράκι πραγματοποιήθηκαν αρχαιολογικές ανασκαφές που έφεραν στο φως οικιστικά λείψανα από τον 8ο αι. π.Χ. (Γεωμετρική Περίοδος) έως τον 19 αι. μ.Χ.. Από τα σημαντικότερα ευρήματα του συγκεκριμένου σταθμού είναι η εγκιβωτισμένη κοίτη του Ηριδανού ποταμού. Αποδείχθηκε η συνεχής χρήση του χώρου από τη Μυκηναϊκή περίοδο έως τα νεώτερα χρόνια. Βρέθηκαν κτίρια, εργαστήρια, τάφοι και πλήθος συστημάτων ύδρευσης και αποχέτευσης.

Ο Ηριδανός ποταμός ήταν βασικός άξονας της ρυμοτομίας σε όλες τις περιόδους, με πηγές στους πρόποδες του Λυκαβηττού, πορεία μέσα από την Αθήνα και εκβολές στον Ιλισό ποταμό. Η ροή του ήταν συνεχής και αυξανόταν με τις μεγάλες βροχές. Κατά την υστεροκλασική περίοδο (5ος -4ος αι. π.Χ.) η κοίτη, με πλάτος 2,60μ., οριοθετείται από μεγάλους κροκαλοπαγείς λίθους. Δύο μονοπάτια, βόρεια και νότια, όριζαν την οικοδομική γραμμή για τα κτίρια που άρχισαν να οικοδομούνται και από τις δύο πλευρές. Στα χρόνια του αυτοκράτορα Αδριανού (117-138 μ.Χ.) ο Ηριδανός καλύπτεται με πλινθόκτιστο θόλο, επιχώνεται και μετατρέπεται σε υπόνομο. Μεγάλος τοίχος αντιστήριξης κτίζεται στο βόρειο όριο του ποταμού για να στηρίξει ευρεία στοά ή οδό, ενώ η οικοδομική γραμμή υποχωρεί κατά 4,50μ. Τα κτίσματα είναι ιδιωτικού χαρακτήρα, εργαστήρια και αποθηκευτικοί χώροι. Η χρονολόγηση των ερειπίων στηρίζεται σε πολυάριθμα και ποικίλα ευρήματα: μαρμάρινα γλυπτά και αρχιτεκτονικά μέλη, ψηφιδωτά δάπεδα, τοιχογραφίες, διακοσμητικά εγχάρακτα επιχρίσματα, αγγεία, νομίσματα, μεταλλικά και οστέινα αντικείμενα.

Η ανασκαφική έρευνα στο σταθμό Ακρόπολη σε έκταση 2.500 τ.μ., απέδειξε την χρήση του χώρου από τα τέλη της 3ης χιλιετίας π.χ. μέχρι τα βυζαντινά χρόνια. Επίσης, ανακαλύφθηκαν λίγοι τάφοι της Μεσοελλαδικής και Υστεροελλαδικής εποχής, οικίες, εργαστήρια, δρόμοι και λουτρά. Πλήθος όμως ευρημάτων ανακαλύφθηκαν επίσης και στις επιφανειακές εκσκαφές των σταθμών και των φρεάτων. Το σημαντικότερο όλων ήταν η αρχαία Ιερά Οδός. Τα τμήματα της Ιεράς Οδού που



ανεβρέθηκαν χρονολογούνται από τον 7ο αιώνα π.Χ. έως την Ρωμαϊκή Εποχή. Προκειμένου να διασωθεί και να διατηρηθεί τμήμα του οδοστρώματος της Ιεράς Οδού, το οποίο ανακαλύφθηκε σε πολύ καλή κατάσταση, μετατοπίστηκε τμήμα του σταθμού Αιγάλεω. Στις 19 Δεκεμβρίου 2012, η Αττικό Μετρό Α.Ε. παρέδωσε στο κοινό της πόλης 3 μοναδικούς αρχαιολογικούς χώρους, όπου Έλληνες και ξένοι επισκέπτες μπορούν να θαυμάσουν από κοντά πτυχές της αρχαίας ιστορίας της Αθήνας (ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, 2013).



**Εικόνα 22:** Τμήμα της αρχαίας Ιεράς Οδού που πλαισιώνεται από αναλημματικούς τοίχους καθώς και από παρόδιο νεκροταφείο στο σταθμό «ΑΙΓΑΛΕΩ» ([www.ametro.gr](http://www.ametro.gr)).



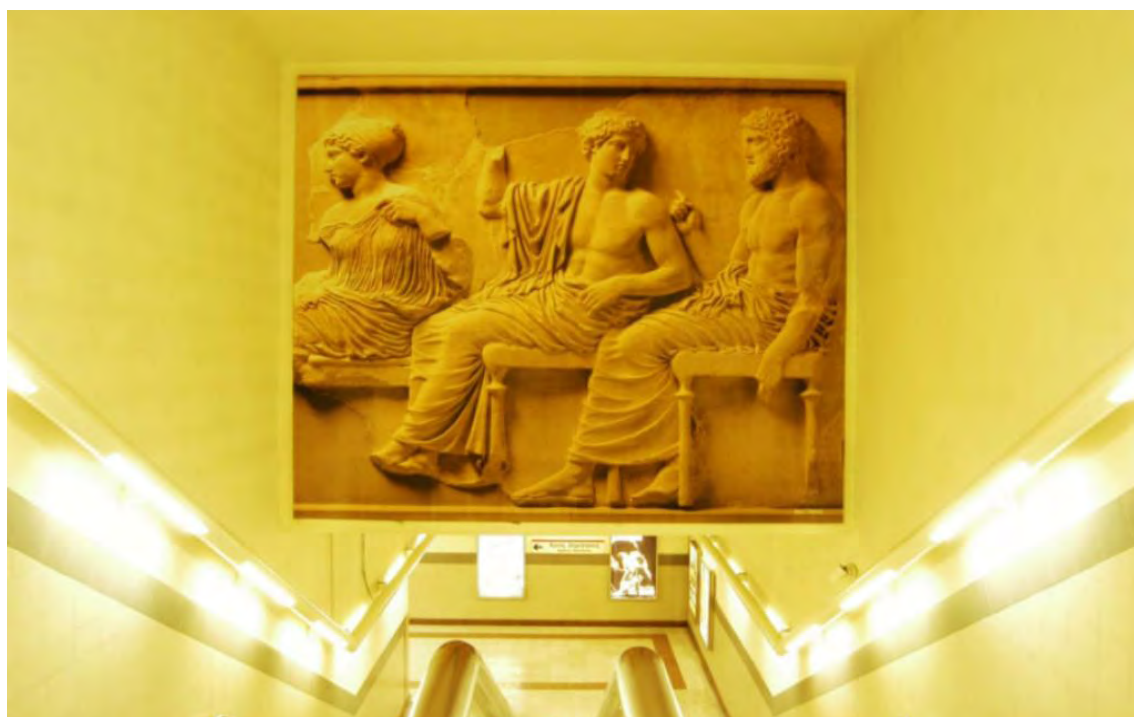
**Εικόνα 23:** Τρία βάθρα θεμελίωσης γέφυρας του Κηφισού ποταμού στον σταθμό «ΕΛΑΙΩΝΑ» ([www.ametro.gr](http://www.ametro.gr)).



**Εικόνα 24:** Αρχαία πηγάδια: παράθυρο στο παρελθόν – σταθμός «ΑΙΓΑΛΕΩ» ([www.ametro.gr](http://www.ametro.gr)).



**Εικόνα 25:** Ιερά Οδός: ταφικά έθιμα στην αρχαία Αθήνα – σταθμός «ΑΙΓΑΛΕΩ» ([www.aigaleo.gr](http://www.aigaleo.gr)).



**Εικόνα 26:** Αρχαία μαρμάρινη αναπαράσταση στο σταθμό «ΣΕΠΟΛΙΑ» ([www.ametro.gr](http://www.ametro.gr)).



Εικόνα 27: Έκθεση ευρημάτων στο σταθμό «ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ» ([www.ametro.gr](http://www.ametro.gr)).



Εικόνα 28: Μαρμάρινη αναπαράσταση στο σταθμό «ΑΚΡΟΠΟΛΗ» ([www.ametro.gr](http://www.ametro.gr)).



**Εικόνα 29:** Έκθεση ευρημάτων στο σταθμό «ΑΚΡΟΠΟΛΗ» ([www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)).

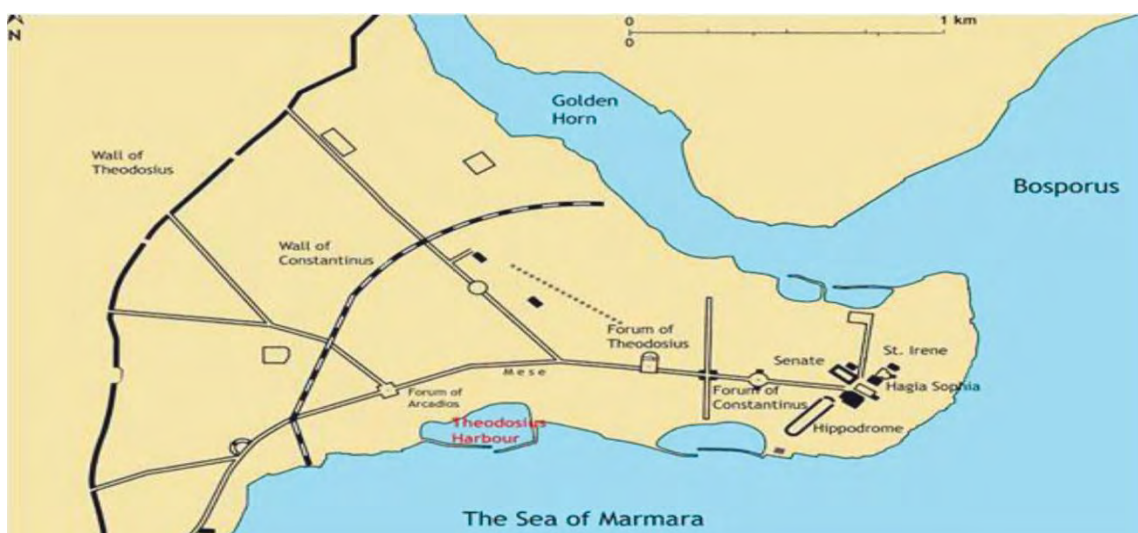


**Εικόνα 30:** Στρωματογραφία τοίχου της αρχαίας Αθήνας στο σταθμό «ΣΥΝΤΑΓΜΑ» (Omega Centre, 2010).

## **5.2 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗΣ**

Ζήτημα παρόμοιο με αυτό που έχει ανακύψει στην περίπτωση της κατασκευής του μετρό στο σταθμό της Βενιζέλου, στην καρδιά της Θεσσαλονίκης, κλήθηκαν να αντιμετωπίσουν σχετικά πρόσφατα οι αρχές της Κωνσταντινούπολης, όπου κατασκευάζεται από το 2004 έως και σήμερα ο νέος υπόγειος σιδηρόδρομος και αναβαθμίζονται οι λειτουργούντες σταθμοί, στο πλαίσιο του μεγαλεπήβολου έργου «Marmaray».

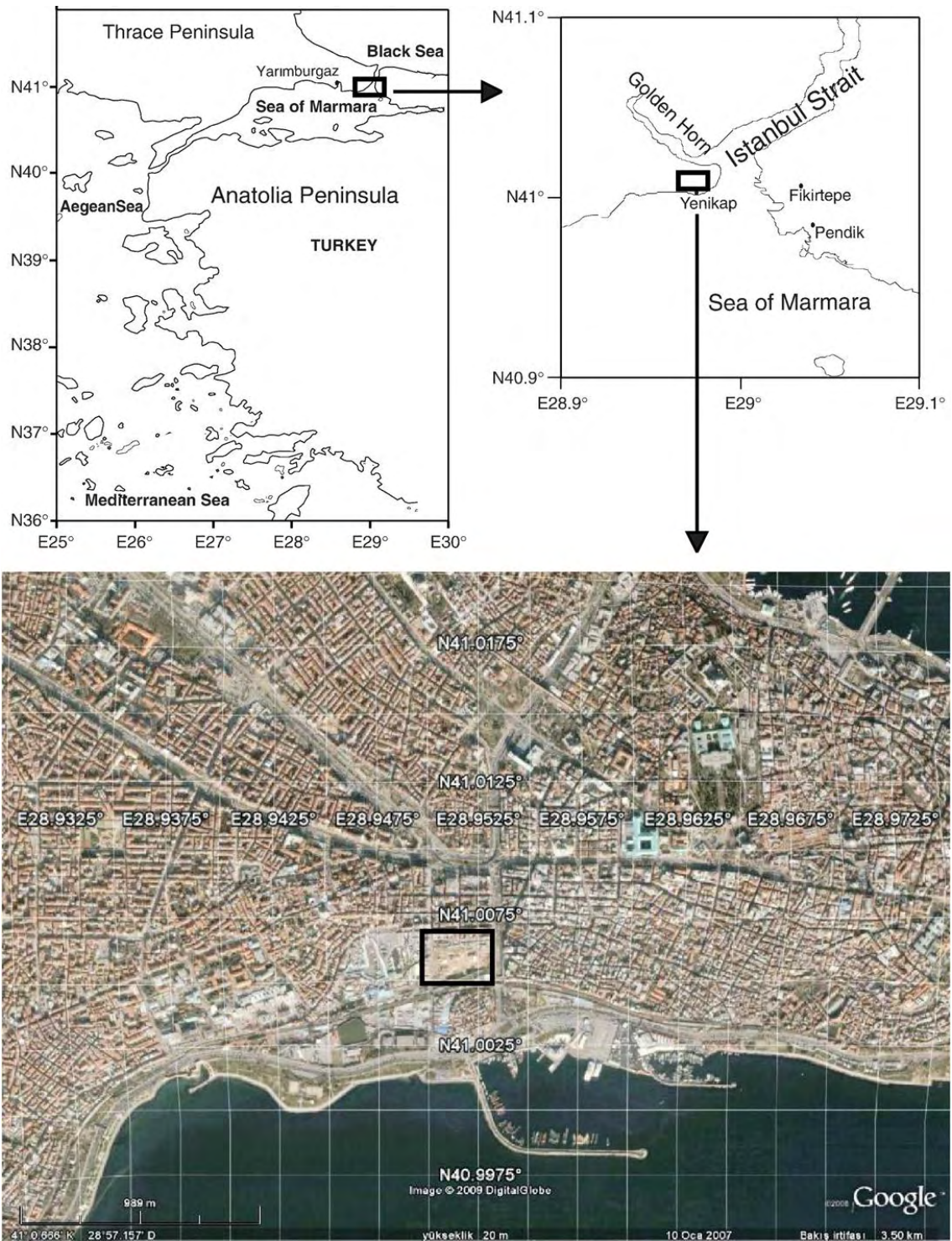
Οι ανασκαφές τοποθετούνται στην περιοχή του Γενικαπί, που αποτελεί κύριο σταθμό του μετρό και ανακαλύφθηκαν πολλά ναυάγια, αμφορείς και σκελετοί που αποδίδονται σε ζώα. Τα ευρήματα των ανασκαφών επιβεβαιώνουν πως αυτή η συγκεκριμένη περιοχή, γνωστή ως Langa ή Vlanga κατά την Οθωμανική περίοδο, ήταν στην πραγματικότητα το αρχαίο λιμάνι του βυζαντινού αυτοκράτορα Θεοδοσίου και εκτιμάται την χρονολογία 379 – 395 μ.Χ.. Το λιμάνι έχασε το κύρος και τη σημασία του, καθώς η εισαγωγή σπόρων για καλλιέργεια από την Αίγυπτο σταμάτησε τον 7ο αι. μ.Χ.. Αχρηστεύτηκε τον 12ο αι. όταν μετατράπηκε σε βούρκο από τη λάσπη που μετέφερε το ρεύμα του Λύκου, το οποίο ήταν επίσης γεμάτο από μπάζα. Οι ανασκαφές καλύπτουν μία έκταση της τάξης των 58.000 τ.μ.. Το αρχαιολογικό υλικό το οποίο βρέθηκε περιλαμβάνει μεταξύ άλλων σκελετούς ζώων όπως άλογα, μουλάρια, γαϊδούρια, βοοειδή, πρόβατα, αίγες, χοίρους, αίγαγρους, αγριόγιδα, λαγοί, αλεπούδες, σκύλοι, γάτες, ελάφια, καμήλες, αρκούδες, πτηνά, στρουθοκαμήλους, χελώνες, δελφίνια και ελέφαντες (Onaretal., 2013).



**Εικόνα 31:** Το βυζαντινό λιμάνι του αυτοκράτορα Θεοδοσίου (Onaretal., 2013).



**Εικόνα 32:** Άποψη της υπό ανασκαφής περιοχής του Γενικαπί (Onaretal., 2013).



**Εικόνα 33:** Η ακριβής τοποθεσία ανασκαφών στην περιοχή Γενικαπί της Κωνσταντινούπολης (Alganetal., 2009).





Εικόνα 34: Σκελετός αλόγου στο λιμάνι του Θεοδοσίου (Onar et al., 2013).



Εικόνα 35: Σκελετός καμήλας στο λιμάνι του Θεοδοσίου (Onar et al., 2013).

Πάνω από είκοσι βυθισμένα πλοία και ναυάγια έχουν βρεθεί στο βυθό του λιμανιού του αυτοκράτορα Θεοδοσίου. Μερικά από αυτά τα πλοία κατά πάσα πιθανότητα είχαν βυθιστεί καθώς βρίσκονταν προσαραγμένα στο λιμάνι, έπειτα από μία τρομερή καταιγίδα. Παρόλο που αυτό το γεγονός σχετίζεται με τσουνάμι το οποίο προκλήθηκε από ένα σεισμό το 553 μ.Χ., περαιτέρω μελέτες χρειάζονται έτσι ώστε να ισχυροποιηθεί αυτή η άποψη (Aiganetal, 2009). Την ώρα που οι εργασίες για το εκτεταμένο συγκοινωνιακό σύστημα της Κωνσταντινούπολης συνεχίζονται, έπειτα από χρόνια παράλυσης, οι ξύλινοι σκελετοί των βυζαντινών πλοίων που αποκαλύφθηκαν στο Γενικαπί «αναπαύονται» σε γιγαντιαίες δεξαμενές. Στο εσωτερικό αυτών των δεξαμενών κυκλοφορεί καθαρό νερό για να ξεπλύνει τα ξύλινα σκαριά από το διαβρωτικό αλάτι της θάλασσας. Πρόκειται για αργή διαδικασία που θα διαρκέσει χρόνια και κατά την οποία το ξύλο θα πρέπει να προστατευτεί από νέους εχθρούς, όπως τα βακτήρια και οι προνύμφες κουνουπιών. Για το σκοπό αυτό θα χρησιμοποιηθούν βιοκτόνα αλλά και χρυσόψαρα (Μούλκας, 2013b).

Μετά τη διενέργεια των ανασκαφικών εργασιών στην υποβαθμισμένη συνοικία του Γενικαπί (Yenikari) και την αξιολόγηση των εντυπωσιακών ευρημάτων που αποκαλύφθηκαν, το Συμβούλιο Μνημείων της Κωνσταντινούπολης ανέλαβε την ευθύνη να αποφασίσει αν οι αρχαιότητες θα διατηρηθούν κατά χώραν (insitu) ή θα αποσπαστούν, για να συντηρηθούν και να εκτεθούν αλλού. Σύμφωνα με τον αρχαιολόγο δρ. Ουφούκ Κοτζαμπάς, το Συμβούλιο των Μνημείων αποφάσισε να προστατευτούν οι αρχαιότητες insitu και έδωσε εντολή στους κατασκευαστές να αλλάξουν τα σχέδια και να τροποποιήσουν τις μελέτες του σταθμού στο Γενικαπί. Επειδή όμως, έγινε εμφανές ότι ο υπόγειος σταθμός ήταν αδύνατο να συνυπάρξει με τις αρχαιότητες, τελικώς αποφασίστηκε να μετακινηθεί σε άλλη θέση. Έτσι, σήμερα, κατασκευάζεται σε απόσταση περίπου δύο χιλιομέτρων εκτός του αρχαιολογικού χώρου. Στην περίπτωση δε ενός λιθόκτιστου μώλου που εντοπίστηκε εντός του ένδοξου λιμένα του Θεοδοσίου, στο Γενικαπί, και συνέπιπτε με υποδομές του σταθμού, οι μηχανικοί έλαβαν εντολή να τροποποιήσουν το αρχικό αρχιτεκτονικό σχέδιο, ώστε να ενσωματώσουν τα αρχαιολογικά λείψανα στο κέλυφος της κατασκευής και να τα αναδείξουν καταλλήλως. Στους περισσότερους σταθμούς του νέου μετρό οι αρχαιότητες αφαιρέθηκαν. Ωστόσο, στη συνοικία του Γενικαπί, η προτεραιότητα ήταν η διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Οποιαδήποτε άλλη επιλογή σε αυτήν την ιστορική πόλη περιορίζει τη δυνατότητα να ζει κάποιος.

Η διαχείριση των αρχαιοτήτων στη Θεσσαλονίκη φαίνεται να είναι πιο κοντά σε αυτό που συνέβη στον υπόγειο σταθμό του Σίρκετσι (Sirkeci), στην ασιατική ακτή του Βοσπόρου. Στο σταθμό αυτό, ο οποίος ήταν σαφώς μικρότερος σε σύγκριση με το Γενικαλί και βεβαίως η κατασκευή του προηγήθηκε, αρχικώς εντοπίστηκαν οθωμανικές αρχαιότητες οι οποίες γρήγορα αποφασίστηκε να απομακρυνθούν ώστε να συνεχιστούν οι έρευνες και οι εργασίες για το μετρό. Στη συνέχεια, βρέθηκαν αρχαιότητες σε βυζαντινά στρώματα, για τις οποίες το Συμβούλιο των Μνημείων αποφάσισε να προστατευθούν με τη μεταφορά τους σε άλλη θέση. Ωστόσο, αμέσως μετά αποκαλύφθηκαν ακόμη σημαντικότερες αρχαιότητες που σχετιζόταν με το βυζαντινό λιμάνι του Νεωρίου. Στην περίπτωση αυτή αποφασίστηκε να προστατευτούν *insitu* αλλά οι μηχανικοί δεν μπορούσαν να αλλάξουν τα σχέδια του σταθμού. Το έργο διακόπηκε για αρκετούς μήνες και άρχισε εκτεταμένος δημόσιος διάλογος για την τύχη των αρχαιοτήτων. Οι κατασκευαστές δεν έβρισκαν εναλλακτική τεχνική λύση, σε αντίθεση όμως με ό,τι φαίνεται να συμβαίνει στη Βενιζέλου, λόγω της μικρής έκτασης του σκάμματος. Έτσι το Συμβούλιο των Μνημείων οδηγήθηκε τελικώς στην απόφαση να απομακρυνθούν όλες οι αρχαιότητες, να αναδειχθούν αλλού και να ολοκληρωθεί ο σταθμός στην αρχική θέση (Μούλκας, 2013a).

### **5.3 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΣΟΦΙΑΣ**

Ιστορία 100 και πλέον ετών έχουν οι αρχαιολογικές έρευνες στη Σόφια, αλλά τα πλέον σημαντικά επιτεύγματα τους άρχισαν να επιτυγχάνονται σχετικά πρόσφατα, από το Φεβρουάριο του 2010 έως σήμερα, με αφορμή την εφαρμογή του σχεδίου για την κατασκευή του γραμμής M2 του μετρό και του υπόγειου σταθμού 8. Οι ανασκαφικές εργασίες αναπτύχθηκαν αρχικώς σε έκταση 3.000 τ.μ., που γρήγορα διευρύνθηκε σε 6.000 τ.μ., στη θέση της αρχαίας Σερδικής (Serdica), στρατιωτικού οχυρού και σταθμού της ρωμαϊκής οδού *via Diagonalis*, που ιδρύθηκε τον 1ο αιώνα μ.Χ.. Δύο μήνες αργότερα, τον Απρίλιο, έγινε αντιληπτό ότι οι σύγχρονες κατασκευές είχαν προκαλέσει καταστροφές κυρίως στα αρχαιολογικά στρώματα της μεσαιωνικής και της οθωμανικής περιόδου, ενώ αντιθέτως τα ρωμαϊκά κατάλοιπα διατηρούνταν σε καλή κατάσταση.

Σύμφωνα με τον δρ. Μάριο Ιβάνοφ, μέλος του Αρχαιολογικού Ινστιτούτου της Βουλγαρικής Ακαδημίας Επιστημών, πολλοί άνθρωποι, επαγγελματικές οργανώσεις και άλλοι φορείς, όπως η Ένωση Αρχιτεκτόνων της Βουλγαρίας, ο Σύλλογος

Βουλγάρων Αρχαιολόγων, ανέλαβαν μαζική εκστρατεία για την υπεράσπιση της αρχαιολογικής κληρονομιάς. Η εκστρατεία αυτή, στην οποία μάλιστα συμμετείχαν και ορισμένοι πρεσβευτές ξένων χωρών, και το αυξανόμενο ενδιαφέρον της κοινής γνώμης ανάγκασαν την κυβέρνηση και τις δημοτικές αρχές να τροποποιήσουν τα αρχικά σχέδια του έργου, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη σεβασμού της πολιτιστικής κληρονομιάς. Μάλιστα, το υπουργείο Πολιτισμού συνέστησε ειδική επιτροπή εμπειρογνομόνων σε θέματα αρχαιολογίας, αρχιτεκτονικής και κατασκευών, αναθέτοντας σ' αυτήν την ευθύνη να διαχειρίζεται όλα τα τρέχοντα ζητήματα μεταξύ αρχαιολόγων και κατασκευαστών (Μούλκας, 2013c).



**Εικόνα 36:** Αρχαιολογικά ευρήματα που ήρθαν στο φως στο κέντρο της Σόφιας (Μούλκας, 2013).



**Εικόνα 37:** Αποψη του Decumanus Maximus που αποκαλύφθηκε κατά τις ανασκαφικές εργασίες στο κέντρο της Σόφιας (Μούλκας, 2013).

Στο τέλος Μαΐου του 2010 είχε ανασκαφεί σημαντικό τμήμα της αρχαιολογικής θέσης, ενώ ήρθε στο φως μέρος του Decumanus Maximus, δηλαδή της κύριας οριζόντιας οδικής αρτηρίας της αρχαίας Σερδικής, και μεγάλο κτίριο βόρεια της οδού. Αυτές οι αποκαλύψεις προσέφεραν την τελική απόδειξη ότι τα αρχαιολογικά ευρήματα όντως βρίσκονταν σε πολύ καλή κατάσταση και απομάκρυναν το ενδεχόμενο της απόσπασής των. Υπό τη συνεχή πίεση της κοινωνίας, των μέσων ενημέρωσης και του υπουργείου Πολιτισμού, η ανάδοχος εταιρία Metropoliten Ltd. υπέδειξε νέα λύση για την πρόοδο των εργασιών του έργου. Πρότεινε ο σταθμός να κατασκευαστεί εξολοκλήρου υπογείως, όχι δηλαδή σε ανοικτό σκάμμα, που προϋποθέτει την απόσπαση των αρχαιοτήτων. Αυτό θα μπορούσε να γίνει με την εκσκαφή δύο σχετικά μικρότερων και βαθιών σκαμμάτων, περίπου 400 τ.μ. το καθένα, στο βόρειο και νότιο όριο της θέσης, ώστε να εξασφαλιστεί η τροφοδοσία του εργοταξίου με όλα τα απαραίτητα υλικά. Τα εξωτερικά όρια του κελύφους του σταθμού θα έπρεπε επίσης να σταθεροποιηθούν με διαφραγματικούς τοίχους από σκυρόδεμα, βάθους 30 μέτρων.

Ακόμη όμως και αυτή η πρόταση, η οποία ήταν σαφώς καλύτερη του αρχικού σχεδιασμού, δε θεωρήθηκε αρκούντως ικανοποιητική, καθώς με τις εκσκαφές θα καταστρέφονταν ο Decumanus Maximus στο νότιο σκάμμα και μέρος του αποκαλυφθέντος κτιρίου. Έπειτα από συνεχείς διαπραγματεύσεις και αμοιβαίες, εκατέρωθεν πιέσεις, τα σχέδια τροποποιήθηκαν και πάλι. Η ανάδοχος εταιρία υποχώρησε εκ νέου, συμφωνώντας να μειώσει την έκταση του νότιου σκάμματος κατά το ήμισυ (περίπου 200 τ.μ.) και να το μετακινήσει ακόμη νοτιότερα, σε περιοχή όπου ήδη είχε κατασκευαστεί κατά το παρελθόν σήραγγα του μετρό (Μούλκας, 2013d).



**Εικόνα 38:** Τα εγκαίνια του νέου υπόγειου σταθμού του μετρό με την ονομασία «Serдика 2» (Μούλκας, 2013).

Η νέα γραμμή του μετρό M2 και ο υπόγειος σταθμός Serδικa 2 εγκαινιάστηκαν, παρουσία της προέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ζοζέ Μανουέλ Μπαρόζο, και λειτούργησαν τον Αύγουστο του 2012. Το εσωτερικό του εντυπωσιακού σταθμού έχει σχεδιαστεί ως μουσειακή έκθεση. Κατά μήκος των τοίχων έχουν τοποθετηθεί 12 γυάλινες προθήκες που παρουσιάζουν στους καθημερινούς επιβάτες ορισμένα σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα, φωτογραφίες και πινακίδες από το ιστορικό παρελθόν της Σόφιας. Μάλιστα, σε συνεργασία με το Εθνικό Ινστιτούτο Αρχαιολογίας

και το Μουσείο Ιστορίας της Σόφιας έχει αναπτυχθεί έκθεση, η οποία καθιστά το σταθμό το υπόγειο τμήμα του υπερκείμενου αρχαιολογικού χώρου, στον οποίο εξέρχονται οι επιβάτες των συρμών. Το τελικό στάδιο εφαρμογής του έργου αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του 2013.

Το σημαντικότερο κέρδος είναι η προσέλκυση πολλών νέων επισκεπτών. Αυτό το μέγεθος, που είναι βεβαίως μετρήσιμο, σχετίζεται και με τη διεκδίκηση, εκ μέρους της Σόφιας, του τίτλου της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης για το 2019. Γι' αυτόν άλλωστε το λόγο οι δημοτικές αρχές προκήρυξαν αρχιτεκτονικό διαγωνισμό με αντικείμενο τη διαμόρφωση της πλατείας της Αγίας Κυριακής (SvetaNedelya). Αυτή είναι η πλέον σημαντική περιοχή της ρωμαϊκής περιόδου της πόλης, όπου αναμένεται να αποκαλυφθεί η Ρωμαϊκή Αγορά και το οικοδόμημα των ρωμαϊκών δημόσιων λουτρών (Μούκας, 2013ε).

## 6. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ «ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ»

Η σημασία του σταθμού «Βενιζέλου» αποδεικνύεται από τη μελέτη του κ. Παπαϊωάννου Παναγιώτη και της ομάδας εργασίας ΤΕΕ / ΤΚΜ. Ο σταθμός «Βενιζέλου» είναι ένας από τους βασικότερους σταθμούς του μετρό Θεσσαλονίκης και εξυπηρετεί την καρδιά της περιοχής του κέντρου της Θεσσαλονίκης. Βρίσκεται περίπου σε απόσταση 600 μέτρων από τον σταθμό «Πλατεία Δημοκρατίας» (Βαρδάρι) και 550 μέτρων από τον σταθμό «Αγία Σοφία» που χωροθετούνται αντίστοιχα δυτικά και ανατολικά αυτού. Στον πίνακα 2 εμφανίζεται η προβλεπόμενη ωριαία επιβατική κίνηση διακρινόμενη σε επιβιβαζόμενους και αποβιβαζόμενους για την πρωινή ώρα αιχμής για τους τρεις αυτούς σταθμούς καθώς και η ημερήσια επιβατική τους κίνηση για το έτος 2016.

Σταθμός	Επιβιβαζόμενοι (πρωινή αιχμή)	Αποβιβαζόμενοι (πρωινή αιχμή)	Σύνολο (πρωινή αιχμή)	Σύνολο ημέρας
Δημοκρατίας	2.682	3.638	6.320	79.000
Βενιζέλου	1.348	3.996	5.344	68.000
Αγίας Σοφίας	1.160	3.332	4.492	56.200

**Πίνακας 3:** Αριθμός διακινουμένων επιβατών στο σταθμό «Βενιζέλου» και στους όμορους σταθμούς (προβλέψεις για το έτος 2016) (Παπαϊωάννου, 2013).

Το 2016 προβλεπόταν να είναι το έτος κατά το οποίο θα λειτουργούσε μαζί η βασική γραμμή του μετρό και η επέκταση της προς την περιοχή της Καλαμαριάς, σύμφωνα με τα προγενέστερα χρονοδιαγράμματα της Αττικό Μετρό. Εν τούτοις, η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού σε ένα σταθμό ή στο σύνολο του συστήματος μετρό δεν κρίνεται μόνο από το πρώτο έτος της λειτουργίας του – που κατά τα φαινόμενα μετατίθεται για το 2018 – αλλά από κάποιο έτος στόχο που συνήθως είναι 25 – 30 έτη μετά την έναρξη της λειτουργίας του. Για τους σκοπούς της παρούσας θεώρησης λήφθηκε ως χρονικός ορίζοντας το έτος 2030, δηλαδή 15 έτη περίπου μετά το 2016, έτος για το οποίο μπορούν να γίνουν στοιχειωδώς προβλέψεις αύξησης της επιβατικής κίνησης. Για μεταγενέστερο χρονικό ορίζοντα θα ήταν ριψοκίνδυνο να γίνουν προβλέψεις που με βάση όμως τη διεθνή εμπειρία θα οδηγούσαν σε περαιτέρω αύξηση της επιβατικής κίνησης. Τα προβλεπόμενα μεγέθη της επιβατικής κίνησης για



το έτος 2030, θεωρώντας μία αναμενόμενη ετήσια αύξηση της επιβατικής κίνησης κατά 1,5 %, δίνονται στον πίνακα 3.

Σταθμός	Επιβιβαζόμενοι (πρωινή αιχμή)	Αποβιβαζόμενοι (πρωινή αιχμή)	Σύνολο (πρωινή αιχμή)	Σύνολο ημέρας
Δημοκρατίας	3.350	4.550	7.900	98.750
Βενιζέλου	1.750	5.000	6.750	85.000
Αγίας Σοφίας	1.450	4.165	5.615	70.200

**Πίνακας 4:** Αριθμός διακινουμένων επιβατών στο σταθμό «Βενιζέλου» και στους όμορους σταθμούς (προβλέψεις για το έτος 2030) (Παπαϊωάννου, 2013).

Τα ανωτέρω μεγέθη θα αυξηθούν ακόμη περισσότερο με την κατασκευή των άλλων δύο προβλεπόμενων επεκτάσεων του μετρό προς τις περιοχές Σταυρούπολη και Εύοσμο. Σχετικές εκτιμήσεις δεν υπάρχουν αφού δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί οι σχετικές μελέτες πρόβλεψης της επιβατικής κίνησης. Κατά συνέπεια, η προταθείσα από ορισμένους κατάργηση του σταθμού «Βενιζέλου» προκειμένου να διατηρηθούν τα ευρήματα, πέραν από τη σημαντικότερη μείωση της εξυπηρέτησης ενός μεγάλου μέρους του κέντρου της πόλης της Θεσσαλονίκης, οδηγεί και σε ουσιαστική αδυναμία λειτουργίας των όμορων σταθμών του μετρό – δηλαδή « Πλατεία Δημοκρατίας» και «Αγίας Σοφίας» - που θα κληθούν να παραλάβουν το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης αυτής. Στον πίνακα 4 παρουσιάζονται τα αναμενόμενα μεγέθη της επιβατικής κίνησης στους δύο όμορους σταθμούς για το έτος 2030 με την παραδοχή ότι η επιβατική κίνηση του σταθμού «Βενιζέλου» επιμερίζεται κατά 40 % σε κάθε σταθμό ενώ το 20 % της κίνησης του σταθμού εγκαταλείπει το μετρό και επιλέγει άλλα μέσα μεταφοράς.

Σταθμός	Επιβιβαζόμενοι (πρωινή αιχμή)	Αποβιβαζόμενοι (πρωινή αιχμή)	Σύνολο (πρωινή αιχμή)	Σύνολο ημέρας
Δημοκρατίας	4.690	6.370	11.060	138.250
Βενιζέλου	-	-	-	-
Αγίας Σοφίας	2.030	5.831	7.861	98.280

**Πίνακας 5:** Εκτιμώμενη ωριαία και ημερήσια επιβατική κίνηση στους σταθμούς «Πλατεία Δημοκρατίας» και «Αγία Σοφία» (έτος 2030) (Παπαϊωάννου, 2030).

Είναι προφανές ότι τα μεγέθη αυτά δεν δύνανται να εξυπηρετηθούν από τους όμορους σταθμούς με βάση τη διαθέσιμη χωρητικότητα τους. Μάλιστα ο σχεδιασμός των σταθμών αλλά και των κυλιόμενων κλιμάκων ανόδου και καθόδου δε γίνεται με βάση την ωριαία διακίνηση των επιβατών αλλά με βάση τη διακίνηση στο δυσμενέστερο χρονικό διάστημα μέσα στις ώρες αιχμής (αιχμή της αιχμής). Κατά τον τρόπο αυτό εξασφαλίζονται και οι προβλεπόμενες συνθήκες ασφαλείας που καθορίζονται από τις σχετικές προδιαγραφές τόσο για τη συνήθη λειτουργία των σταθμών όσο και για τις περιπτώσεις εκτάκτων περιστατικών που απαιτείται εκκένωση τους.

Για τον στοιχειώδη έλεγχο της δυνατότητας των σταθμών να εξυπηρετήσουν τη ζήτηση στη δυσμενέστερη περίοδο που συνήθως λαμβάνεται ίση με 10 λεπτά της ώρας, υπολογίστηκε η επιβατική κίνηση ανά λεπτό για τους τρεις σταθμούς για το έτος 2030. Ο υπολογισμός έγινε και για την υποθετική περίπτωση κατάργησης του σταθμού «Βενιζέλου» και ανακατανομής των επιβατών στους όμορους σταθμούς σύμφωνα με τα προαναφερθέντα. Τα σχετικά μεγέθη παρουσιάζονται στους πίνακες 5 και 6 αντίστοιχα.

Σταθμός	Επιβιβαζόμενοι/min (πρωινή αιχμή)	Αποβιβαζόμενοι/min (πρωινή αιχμή)	Σύνολο / min (πρωινή αιχμή)
Δημοκρατίας	84	114	198
Βενιζέλου	44	125	169
Αγίας Σοφίας	36	104	140

**Πίνακας 6:** Προβλεπόμενη μέγιστη ζήτηση ανά λεπτό κατά το δυσμενέστερο δεκάλεπτο της ημέρας (έτος 2030) (Παπαϊωάννου, 2013).

Σταθμός	Επιβιβαζόμενοι/min (πρωινή αιχμή)	Αποβιβαζόμενοι/min (πρωινή αιχμή)	Σύνολο / min (πρωινή αιχμή)
Δημοκρατίας	102	164	266
Βενιζέλου	-	-	-
Αγίας Σοφίας	54	154	208

**Πίνακας 7:** Προβλεπόμενη μέγιστη ζήτηση ανά λεπτό κατά το δυσμενέστερο δεκάλεπτο της ημέρας με ανακατανομή της επιβατικής κίνησης του σταθμού «Βενιζέλου» στους όμορους σταθμούς (έτος 2030) (Παπαϊωάννου, 2013).

Από τη εξέταση των μεγεθών αυτών προκύπτει με βεβαιότητα ότι δεν είναι δυνατή η λειτουργία του μετρό με κατάργηση του σταθμού «Βενιζέλου» και επομένως η εκδοχή αυτή θα πρέπει να αποκλεισθεί από κάθε περαιτέρω θεώρηση εναλλακτικών λύσεων. Επισημαίνεται ότι τα ανωτέρω μεγέθη ροής μετακινουμένων ανά λεπτό στις δυσμενέστερες περιόδους αιχμής χρησιμοποιούνται και για την αιτιολόγηση συγκεκριμένων επιλογών της προτεινόμενης από την ομάδα εργασίας του ΤΕΕ / ΤΚΜ λύσης για την παραμονή στο χώρο και ανάδειξη των αρχαίων ευρημάτων. Συγκεκριμένα, λαμβάνεται υπ' όψιν αφενός ο όγκος των εξερχόμενων επιβατών από τις κυλιόμενες σκάλες στο σταθμό «Βενιζέλου» και αφετέρου ο χρόνος που απαιτείται για να εξέλθουν οι αποβιβαζόμενοι από τους συρμούς επιβάτες.

## **6.1 Η ΡΟΗ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥΣ ΑΙΧΜΗΣ**

Η εξέταση των στοιχείων που αφορούν στη ροή των επιβατών προς και από την αποβάθρα του σταθμού «Βενιζέλου» καταδεικνύει ορισμένα σημαντικά ζητήματα που θα πρέπει ληφθούν υπ' όψιν στην επιλογή της λύσης που προτείνεται για τον ανασχεδιασμό του σταθμού και την παραμονή και ανάδειξη των ευρημάτων. Πιο συγκεκριμένα, ο διαχωρισμός των ροών εισόδου και εξόδου στο επίπεδο -1 όπου βρίσκονται τα ευρήματα, καθίσταται αναγκαίος καθότι η ροή των εξερχομένων κατά την πρωινή ώρα αιχμής θα είναι συνεχής με αποτέλεσμα αφενός να δημιουργούνται τοπικές συμφορήσεις στο επίπεδο αυτό και αφετέρου να μην επιτρέπεται στους εισερχόμενους να έχουν οπτική επαφή με το μεγαλύτερο μέρος των προβαλλόμενων αρχαίων ευρημάτων. Αντίστοιχα τις μεσημβρινές και απογευματινές ώρες, σημαντικά μεγαλύτερη θα είναι η ροή των εισερχομένων επιβατών απ' ότι των εξερχομένων.

Η σχετική μελέτη του σταθμού «Βενιζέλου» του μετρό, προβλέπει για την κίνηση των πεζών από το επίπεδο -1 (χώρος εκδοτηρίων, ακύρωσης εισιτηρίων και αρχαίων ευρημάτων) στο επίπεδο -4 (επίπεδο αποβάθρας) δύο δίδυμες κυλιόμενες σκάλες εκ των οποίων μία δίδυμη για την άνοδο και μία για την κάθοδο. Με βάση τις τεχνικές προδιαγραφές που υιοθέτησε η Αττικό Μετρό ΑΕ και οι οποίες βασίζονται στις αντίστοιχες προδιαγραφές του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου του Λονδίνου (LONDON UNDERGROUND), οι κυλιόμενες κλίμακες έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

<b>Πλάτος κλίμακας</b>	1,00 m
<b>Μήκος σκαλοπατιού (πάτημα)</b>	0,4 m
<b>Ταχύτητα κίνησης κλίμακας</b>	0,625 m / sec (δυνατότητα αυξομείωσης)
<b>Ύψος σκαλοπατιού (ρίχτι)</b>	0,21 m
<b>Κλίση κλίμακας</b>	30°
<b>Χωρητικότητα εκκένωσης</b>	135 rpm (επιβάτες ανά λεπτό)
<b>Ωριαία χωρητικότητα κλίμακας</b>	11770 rph (επιβάτες ανά ώρα)
<b>Συντελεστής προσαρμογής</b>	0,025 (αφορά την εύρεση του μέγιστου αριθμού μετακινουμένων ανά λεπτό στη δυσμενέστερη περίοδο εντός της αιχμής)

**Πίνακας 8:** Χαρακτηριστικά κυλιόμενων κλιμάκων (Παπαϊωάννου, 2013).

Ο υπολογισμός του χρόνου εξόδου των επιβατών από την αποβάθρα του σταθμού στο επίπεδο του δρόμου μέσω του επιπέδου -1 κατά την περίοδο της πρωινής αιχμής είναι καθοριστικός για να αξιολογηθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης της ροής των πεζών και η συγκέντρωση ατόμων στο επίπεδο -1. Μεγάλη συγκέντρωση σε αυτό το επίπεδο θα έχει αρνητικές συνέπειες για την προβολή των ευρημάτων και θα δρα αποτρεπτικά προς τους διερχόμενους και τους επισκέπτες. Για να υπολογισθεί ο χρόνος εξόδου των επιβατών απαιτείται η γνώση αφενός του αριθμού των εξερχομένων επιβατών από κάθε ζεύγος αφικνούμενων συρμών (ένας από κάθε κατεύθυνση) και αφετέρου η πραγματική – και όχι η θεωρητική – παροχτετευτική ικανότητα των κλιμάκων. Στη συνέχεια, επιχειρείται μία υπολογιστική προσέγγιση του θέματος που δεν αφορά την εκκένωση του σταθμού λόγω έκτακτων συμβάντων αλλά τη λειτουργία του υπό κανονικές συνθήκες με την υιοθέτηση όμως κάποιων δυσμενών συνδυασμών.

Σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία αλλά και με διεθνείς έρευνες και μελέτες, η παροχτετευτική ικανότητα (handling capacity) των κυλιόμενων κλιμάκων εξαρτάται από τα χαρακτηριστικά τους – που παρατέθηκαν παραπάνω – καθώς και από τις συνθήκες της ροής των επιβατών. Με βάση τα στοιχεία του πίνακα 6 σε συνδυασμό με το γεγονός ότι τις ώρες αιχμής προβλέπεται η συχνότητα των συρμών να είναι 90 sec, ο αριθμός των εξερχομένων επιβατών θα είναι της τάξης των 125 ατόμων / λεπτό ή 188 ατόμων ανά ζεύγος αφικνούμενων συρμών, δηλαδή κάθε 90 sec. Θεωρώντας ότι θα ισοκατανεμηθούν στις δύο κλίμακες αυτοί οι επιβάτες, κάθε κλίμακα θα αναλάβει 94

επιβάτες. Η μέση παροχτευτική ικανότητα  $N$  της κάθε κλίμακας σε επιβάτες ανά ώρα δίνεται από την ακόλουθη σχέση:

$$N = (3600 * P * V * \cos\theta) / L \quad [1]$$

Όπου  $P$  ο αριθμός των ατόμων ανά σκαλοπάτι (λαμβάνεται ίσος με 1)

$V$  η ταχύτητα κίνησης της κλίμακας (0,625 m/s)

$\theta$  η γωνία κλίσης της κυλιόμενης κλίμακας ( $30^\circ$ )

Εναλλακτικά προκύπτει σε επιβάτες ανά λεπτό (ppm) και από την ακόλουθη σχέση:

$$C_e = 60 * V * k * s \quad [2]$$

Όπου  $k$  μέση πυκνότητα ατόμων ανά σκαλοπάτι

$s$  ο αριθμός των σκαλοπατιών ανά μέτρο κλίμακας (2,5 στην περίπτωση μας)

Με βάση τη σχέση [1] το  $N$  προκύπτει ίσο με 4.872 άτομα ή 81 άτομα ανά λεπτό ενώ με βάση τη σχέση [2] η παροχτευτική ικανότητα προκύπτει ίση με 94 άτομα το λεπτό. Λαμβάνοντας τη μέση τιμή των, προκύπτει παροχτευτική ικανότητα ίση με 88 ppm. Η τιμή αυτή θα πρέπει να μειωθεί από το γεγονός ότι οι διπλές σκάλες έχουν μικρότερη παροχτευτική ικανότητα από το άθροισμα δύο μεμονωμένων κλιμάκων καθώς και από το γεγονός ότι κάθε κλίμακα διακόπτεται δύο φορές, μία στο επίπεδο -3 και μία στο επίπεδο -2. Η μείωση της παροχτευτικής ικανότητας λαμβάνεται ίση με 10% με βάση στοιχεία από μελέτες που έγιναν σε σταθμούς του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου του Λονδίνου, με αποτέλεσμα η τελική τιμή κάθε κλίμακας να προκύπτει ίση με 80 επιβάτες ανά λεπτό ή 120 επιβάτες ανά 90 sec.

Με δεδομένο ότι κάθε σκάλα από τις δύο υπάρχουσες θα αναλαμβάνει στη δυσμενέστερη περίοδο της αιχμής περί τους 94 επιβάτες από κάθε ζεύγος συρμών και η παροχτευτική ικανότητα της κάθε κλίμακας είναι 120 επιβάτες στο διάστημα αυτό, οι κλίμακες και κατά συνέπεια και ο χώρος εξόδου των επιβατών στο επίπεδο -1 θα είναι κατειλημμένα στο 78 % του χρόνου στην περίοδο αυτή. Σε περίπτωση επιβατών με ογκώδη αντικείμενα ή ηλικιωμένων ατόμων που κινούνται πιο αργά από τη συνήθη κίνηση των πεζών, το ποσοστό του χρόνου που θα είναι κατειλημμένες οι κλίμακες και

η διαδρομή εξόδου θα είναι ακόμα μεγαλύτερη. Τέλος, είναι αυτονόητο ότι σε περίπτωση που τα μεγέθη των μετακινουμένων στο συγκεκριμένο σταθμό αυξηθούν λόγω κοινωνικών ή πολιτιστικών εκδηλώσεων στην περιοχή, τότε τόσο οι ανωτέρω χρόνοι όσο και το επίπεδο εξυπηρέτησης στο σταθμό θα επιδεινωθούν.

Σε ό,τι αφορά τις απογευματινές ώρες αιχμής όπου ο κύριος όγκος των επιβατών αφορά τους εισερχόμενους επιβάτες, η κατάσταση θα είναι αντίστροφη και το πρόβλημα θα παρατηρείται κυρίως στο επίπεδο της αποβάθρας και της εισόδου στις κυλιόμενες κλίμακες καθόδου. Όπως και στην πρωινή αιχμή θα παρατηρούνται σημεία σύγκρουσης των ροών και πάλι στο επίπεδο -1 εφόσον η λειτουργία του παραμείνει ως έχει, δηλαδή υπάρχουν τόσο κλίμακες εισόδου όσο και εξόδου στο χώρο των αρχαίων ευρημάτων. Τα παραπάνω δείχνουν ότι η συνύπαρξη των ροών εισόδου και εξόδου στο επίπεδο -1 θα δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα λειτουργίας του χώρου αυτού και θα παρεμποδίζει για μεγάλα χρονικά διαστήματα μέσα στην ημέρα την προβολή των ευρημάτων. Ο διαχωρισμός λοιπόν των ροών εισερχομένων και εξερχομένων επιβατών στο επίπεδο -1, με τη ροή των εξερχομένων να γίνεται από κλίμακα που από το επίπεδο -2 να οδηγεί απ' ευθείας στο επίπεδο του δρόμου, θα βοηθήσει στην αποφυγή τέτοιων συγκρούσεων ροών και θα επιτρέψει τη σαφώς καλύτερη ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου.

## **6.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΥ «ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ»**

Στο ίδιο μήκος κύματος κινείται και η Αττικό Μετρό, η οποία υποστηρίζει ότι μία ενδεχόμενη κατάργηση του σταθμού «Βενιζέλου», θα επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις σε πολλούς τομείς ([www.ametro.gr](http://www.ametro.gr)). Η κατάργηση του σταθμού «Βενιζέλου» πρόκειται να επιφέρει συγκοινωνιακές επιπτώσεις οι οποίες είναι:

- Υπέρβαση μέγιστης χωρητικότητας συρμών και αποβάθρας στους σταθμούς «Δημοκρατία» και «Αγ. Σοφία» κατά τις περιόδους αιχμής.
- Αυξημένοι συνολικοί χρόνοι μετακίνησης επιβατών που οδηγούν σε μειωμένο επίπεδο εξυπηρέτησης και χαμηλή αξιοπιστία του μέσου συνολικά.
- Αυξημένοι χρόνοι εκκένωσης των σταθμών «Δημοκρατία» και «Αγ. Σοφία», σε περίπτωση ανάγκης, σε μη αποδεκτά επίπεδα.

Οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις αναμένεται να είναι οι εξής:

- ▲ Σημαντική επιβάρυνση του οδικού δικτύου περίξ των σταθμών «Δημοκρατία» και «Αγ. Σοφία».
- ▲ Καμία δυνατότητα κατάργησης λεωφορειακών γραμμών στον άξονα της οδού Βενιζέλου.
- ▲ Αυξημένοι φόρτοι οχημάτων και καθυστερήσεις στους κόμβους της οδού Βενιζέλου.

Τέλος, οι κοινωνικές επιπτώσεις αναμένεται να είναι οι παρακάτω:

- ✓ Οι περίοικοι και επιχειρήσεις στην περιοχή της οδού Βενιζέλου υπόκεινται σε σημαντική όχληση, μείωση της αξίας των ακινήτων τους και μείωση των κερδών τους, κατά την κατασκευή του έργου, χωρίς κανένα μελλοντικό όφελος, σε περίπτωση κατάργησης του σταθμού.
- ✓ Μειωμένη μελλοντική προσβασιμότητα στις εμπορικές επιχειρήσεις της περιοχής, σε σύγκριση με τις περιοχές που θα εξυπηρετούνται από το μετρό.
- ✓ Περιορισμένη εξυπηρέτηση του κέντρου της πόλης και περιορισμός της ελκυστικότητας του κέντρου, με τη συνεπακόλουθη υποβάθμιση.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Αποτελεί κοινή πεποίθηση πως σωστή διαχείριση του έργου του μετρό της Θεσσαλονίκης δεν υπήρξε από την αρχή. Ο καθένας ανεξαιρέτως, γνωρίζει ότι η πόλη της Θεσσαλονίκης κρύβει αρχαιολογικούς θησαυρούς στο υπέδαφος της, κάτι το οποίο είναι απολύτως λογικό για ένα τόσο ιστορικό κέντρο όπως η συμπρωτεύουσα. Η χάραξη θα μπορούσε να είναι διαφορετική, διασχίζοντας περιοχές με λιγοστά ευρήματα όπως για παράδειγμα η οδός Τσιμισκή. Η τωρινή πραγματικότητα όμως είναι άλλη και αυτή πρέπει να αντιμετωπιστεί. Συνεπώς, κανείς δε μπορεί να μπει στη διαδικασία να κατηγορήσει οποιονδήποτε φορέα που είναι υπεύθυνος για την προστασία και διατήρηση των ευρημάτων επειδή το έργο καθυστερεί και δεν υπήρξε σοβαρή μελέτη εξαρχής, ωστόσο, θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν ότι τεχνική λύση χωρίς την προσωρινή απόσπαση των ευρημάτων δεν μπορεί να υπάρξει αποδεδειγμένα. Η πολιτισμική περιουσία αποτελεί κληρονομιά ολόκληρου του ελληνικού λαού. Επίσης, το νόημα του διλήμματος «μετρό ή αρχαία;» κρίνεται παντελώς άτοπο αφού πιθανόν να κρύβονται από πίσω πολιτικές σκοπιμότητες. Αξίζει να σημειωθεί πως το ΚΑΣ (το οποίο ομόφωνα αποφάνθηκε στη μεταφορά των ευρημάτων) δεν εκπροσωπεί το σύνολο των ελλήνων αρχαιολόγων αλλά τους αρχαιολόγους οι οποίοι είναι διορισμένοι στο Υπουργείο Πολιτισμού (Αναγνωστόπουλος, 2013).

Το ακραίο δίλημμα «μετρό ή αρχαία;», στην πραγματικότητα, αντικατοπτρίζει δύο άκρα. Ωστόσο, η αλήθεια βρίσκεται κάπου στη μέση, κάτι το οποίο φαίνεται να ενστερνίζεται το Πανεπιστήμιο και πιο συγκεκριμένα το ΑΠΘ με τις τέσσερις εναλλακτικές λύσεις που προτείνονται. Η τεχνική γνώση που παρέχει το Πανεπιστήμιο στην εξέλιξη του έργου και στο καλύτερο μέλλον της πόλης είναι πολύ σημαντική αλλά ταυτόχρονα και η διάθεση του να διατηρήσει το παρελθόν, με ό,τι συνεπάγεται αυτό, καταδεικνύει το ρόλο του ως πνευματικό ίδρυμα. Αν και η πρόταση του τμήματος των Αρχιτεκτόνων Μηχανικών σε συνεργασία με το ΤΕΕ φαίνεται να κερδίζει έδαφος, η λήψη της οποιαδήποτε απόφασης αποτελεί πολιτικό ζήτημα. Όμως ο σχεδιασμός του σταθμού «Βενιζέλου» θα έχει μεγαλύτερο όφελος αν πραγματοποιηθεί μαζί με την εκπόνηση ενός συνολικού σχεδιασμού της ευρύτερης περιοχής.

Η αναζήτηση ενός εννοιολογικού σχεδιασμού για το σημαντικό αυτό ιστορικό και σύγχρονο σταυροδρόμι οφείλει να εξαντλήσει όλες τις δυνατότητες συνύπαρξης και ανάδειξης των στρωμάτων του ιστορικού παλίμψηστου της Θεσσαλονίκης. Η



περιβαλλοντική ένταξη του αρχαίου δρόμου αποκτά νόημα σε μία ευρύτερη αστική σύνθεση. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται ο ενιαίος αστικός σχεδιασμός των συνδέσεων και του περιβάλλοντος χώρου του σταθμού «Βενιζέλου» με στόχο τη συνολική ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής σε συνδυασμό με την αποκατάσταση και προβολή των αρχαιολογικών ευρημάτων. Στόχος είναι όχι μόνο η αντιμετώπιση του προβλήματος της συνύπαρξης σταθμού και αρχαιοτήτων αλλά και η δημιουργία ενός κομβικού σημείου αναφοράς που θα λειτουργήσει ως καταλύτης για την περιοχή των οδών Βενιζέλου, Ίωνος Δραγούμη και Εγνατίας. Οι προτάσεις αστικού σχεδιασμού της ευρύτερης περιοχής που προτείνονται είναι οι εξής (Καλογήρου, 2013):

✪ Η ένταξη της πρώτης υπόγειας στάθμης του σταθμού του μετρό στον ευρύτερο δημόσιο χώρο αποκτά το χαρακτήρα ενιαίου περάσματος - πλατείας. Στο σύνολο συμπεριλαμβάνονται οι ανοιχτοί χώροι της διασταύρωσης των οδών Εγνατίας – Βενιζέλου και τα μνημεία Μπεζεστένι – Χαμζά Μπέη (Αλκαζάρ).

✪ Ο περιβαλλοντικός ανασχεδιασμός της περιοχής γίνεται με ήπια μέσα (φυτεύσεις, φιλικά προς το περιβάλλον υλικά, διατάξεις ηλιασμού - σκιασμού) και με την αξιοποίηση και επανάχρηση των ιστορικών κελυφών (Μπεζεστένι – Χαμζά Μπέη) καθώς και μεσοπολεμικών πολυώροφων κτιρίων. Η ανάδειξη και η σήμανση των εισόδων του σταθμού γίνεται με στέγαστρα και διατάξεις προστασίας των πεζών.

✪ Οι προτεινόμενες ήπιες διαμορφώσεις στην οδό Εγνατίας (δημιουργία νησίδας, ανάπλαση πεζοδρομίων, φεγγίτες οροφής) εξυπηρετούν τους πεζούς και παρέχουν φυγές προς τον υπόγειο αρχαιολογικό χώρο του μετρό.

✪ Η ανάδειξη των αξιόλογων πολεοδομικών μετώπων των οικοδομών στις οδούς Εγνατίας, Βενιζέλου, Ίωνος Δραγούμη περιλαμβάνει την αποκατάσταση ιστορικών οικοδομών και την αναβάθμιση όψεων.

✪ Η ανάπλαση ολοκληρώνεται με το συνολικό περιβαλλοντικό ανασχεδιασμό του άξονα των οδών Βενιζέλου και Ίωνος Δραγούμη που συνδέουν το σταθμό του μετρό με το λιμάνι, τις αγορές και το Διοικητήριο (ΥΜΑΘ). Περιλαμβάνονται διευρύνσεις πεζοδρομίων, ήπια κυκλοφορία, φυτεύσεις, διαδρομές σύνδεσης με μνημεία και σύνολα της ευρύτερης περιοχής όπως η πλατεία Ελευθερίας, ο άγιος Μηνάς, το Εβραϊκό μουσείο, η Αγορά Μοδιάνο, οι αγορές Εμπράρ (Σολωμού - Μπεζεστένι) και το Μπιτ Παζάρ.

Η σε μεγαλύτερο βαθμό ανάδειξη των αρχαιολογικών ευρημάτων σχετίζεται άμεσα με την προσέλευση πληθυσμού εκτός Θεσσαλονίκης, άτομα τα οποία μπορεί να προέρχονται είτε από τη χώρα είτε από το εξωτερικό. Σε αυτό το σημείο έγκειται το ζήτημα των συνδυασμένων μεταφορών. Η Θεσσαλονίκη, ως πόλη συνδέεται με πολλά αστικά κέντρα της βόρειας Ελλάδας, μεταξύ των οποίων οι Σέρρες, η Καβάλα, το Κιλκίς, η Έδεσσα, τα Γιαννιτσία και η περιοχή της Χαλκιδικής. Το παράδειγμα του προαστιακού σιδηρόδρομου που εφαρμόζεται στην περίπτωση Θεσσαλονίκης – Λάρισας μπορεί κάλλιστα να εφαρμοστεί και σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις. Ο τελικός σταθμός των τρένων αποτελεί στην ουσία την έναρξη του μετρό από τον νέο σιδηροδρομικό σταθμό. Έτσι, με αυτόν τον τρόπο, οι πολίτες κατά τη μετάβαση τους στο κέντρο της Θεσσαλονίκης, θα έχουν τη δυνατότητα επίσκεψης και θαυμασμού των αρχαιοτήτων σε περίπτωση εισόδου ή καθόδου των στο σταθμό «Βενιζέλου».

Η ίδια ακριβώς διαδικασία μπορεί να πραγματοποιηθεί και αντίστροφα. Με μία ενδεχόμενη επέκταση του μετρό προς το αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», άτομα που προέρχονται από το εξωτερικό έχουν ακριβώς την ίδια δυνατότητα μετακινούμενα προς το κέντρο της πόλης. Βέβαια, υπάρχει και η εναλλακτική λύση της γραμμής του τραμ από τον τελευταίο σταθμό του μετρό, στην περιοχή της Νέας Ελβετίας, μέχρι το αεροδρόμιο, μία λύση η οποία κρίνεται σαφώς πιο οικονομική (Καλογήρου, 2013).



**Χάρτης 2:** Υφιστάμενες και υπό μελέτη γραμμές του προαστιακού σιδηρόδρομου Θεσσαλονίκης (<http://edessa-sos.blogspot.gr>).

Αν διατηρηθούν τα ευρήματα της οδού Βενιζέλου στη θέση τους, σε λίγα χρόνια δε θα νιώσει κάποιος μόνο περηφάνια για την επιλογή αυτή αλλά θα του φαίνεται αυτονόητη. Ίσα – ίσα που θα φαίνεται παράλογο και ακατανόητο πώς ήταν δυνατό να υπάρχει συζήτηση για τη μεταφορά των ευρημάτων. Αν δεν υπάρχει η θέληση να διατηρηθούν στον τόπο τους αυτά τα σημαντικά ευρήματα, αναρωτιέται κάποιος πώς είναι δυνατόν να υπάρξει απαίτηση για επιστροφή των μαρμάρων του Παρθενώνα. Ο σταθμός «Βενιζέλου» μπορεί να καθυστερήσει έτσι ώστε μέσω της τελικής τεχνικής λύσης, να κατασκευαστεί ένας πανευρωπαϊκά μοναδικός σταθμός στην Ευρώπη, όπου η πλούσια ιστορία της πόλης θα συνδυάζεται με τις σύγχρονες υποδομές. Αν στην Αθήνα υπήρξε καθυστέρηση τριών σταθμών του μετρό περιμένοντας την εκδίκαση της υπόθεσης Siemens, μπορεί να υπάρξει καθυστέρηση ενός σταθμού στη Θεσσαλονίκη για να σχεδιαστεί δίκαια για την πόλη (Αρσένης, 2013).

Η πολιτισμική κληρονομιά πάντα αποτελούσε και οφείλει να αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι κάθε ανθρώπου που ζει σε αυτήν τη χώρα που καλείται Ελλάδα. Η τεράστια σημασία της, αποτυπώνεται στα λόγια του στρατηγού Ιωάννη Μακρυγιάννη, κατά τη διάρκεια της Επανάστασης του 1821, αναφερόμενος στα μνημεία της Ακρόπολης: *«Αυτά και δέκα χιλιάδες τάλαρα να σας δώσουνε, να μην καταδεχτείτε να βγουν από την πατρίδα μας, διότι γι' αυτά πολεμήσαμε»*. Αποτελεί ζωντανό κομμάτι της ελληνικής ιστορίας, έτοιμη ανά πάσα στιγμή να διδάξει τον οποιονδήποτε, αφού δυστυχώς οι Έλληνες για να πάνε μπροστά, πρέπει να κοιτάζουν πίσω.

Η έννοια του πολιτισμού όμως, εκτός από τα μνημεία, κρύβει και κάτι πιο βαθύ και ταυτόχρονα πολύτιμο. Κρύβει τον τρόπο που σκεφτόμαστε, τον τρόπο που στοχαζόμαστε και τον τρόπο που αντιδρούμε στις διάφορες καταστάσεις της ζωής αλλά και της κοινωνίας. Είναι λοιπόν ο πολιτισμός, μία έκφανση Παιδείας, όχι μόρφωσης (συλλογή γνώσεων και εφαρμογή των για βιοποριστικούς λόγους) αλλά καλλιέργειας, που σμιλεύει τον ανθρώπινο χαρακτήρα και δυστυχώς, η τωρινή απουσία του σε όλα τα επίπεδα ανεξαιρέτως, διαδραματίζει σημαντικότερο ρόλο στη σημερινή κατάσταση της ελληνικής κοινωνίας. Η σημασία της καλλιέργειας, η οποία τόσο λείπει από την ελληνική κοινωνία, διαπιστώνεται από τον 7ο π.Χ. αι. ακόμα, και πιο συγκεκριμένα από τον αρχαίο νομοθέτη Χαρώνδα, ο οποίος θέσπισε τόσο την υποχρεωτική όσο και δωρεάν μόρφωση για όλα τα παιδιά των πολιτών. Γι' αυτό το μέτρο, ο ιστορικός περιηγητής, Διόδωρος ο Σικελιώτης, τον επαινεί, επισημαίνοντας ότι με το νόμο αυτό,

ξεπέρασε σε αξία ακόμα και εκείνους τους παλιότερους νομοθέτες που είχαν θεσμοθετήσει την κάλυψη από την πολιτεία των εξόδων θεραπείας των ασθενών και αυτό *«επειδή εκείνοι φροντίζουν για τη θεραπεία των σωμάτων ενώ αυτός φρόντισε για τη θεραπεία των παιδευτων ψυχών»*.

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ****ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ**

Αναγνωστόπουλος, Χ.(2013) *Τοποθέτηση Προέδρου Πολιτικών Μηχανικών στον Πρύτανη του ΑΠΘ*. Προσωπική Επικοινωνία, Θεσσαλονίκη, 26/08/2013.

Αρσένης, Κ. (2013) *Κάντο Όπως η Αθήνα*. Διαθέσιμο στο <http://kritonarsenis.gr/actions/view/metro-venizelou> [πρόσβαση 13/06/2013].

Αττικό Μετρό (2013) *Κατασκευή Μετρό Θεσσαλονίκης*. Διαθέσιμο στο <http://www.ametro.gr/page/default.asp?la=1&id=132> [πρόσβαση 03/07/2013].

Αττικό Μετρό (2013) *Σταθμός Βενιζέλου και Αρχαιότητες*. Διαθέσιμο στο [www.ametro.gr/files/presentations/AM\\_Venizelou\\_12.02.2013.pdf](http://www.ametro.gr/files/presentations/AM_Venizelou_12.02.2013.pdf) [πρόσβαση 03/07/2013].

Βαρβαρέσος, Σ. (2000), *Τουρισμός: Έννοιες, Μεγέθη, Δομές*. Αθήνα: Προπομπός.

Βαρτζιώτη, Ο. (2005) *Η Λέξη Πολιτισμός και η Σημασία της*. Διαθέσιμο στο [http://media.ems.gr/ekdoseis/ellinika/Ellinika\\_55\\_2/ekd\\_peel\\_55\\_2\\_Vartzioti.pdf](http://media.ems.gr/ekdoseis/ellinika/Ellinika_55_2/ekd_peel_55_2_Vartzioti.pdf) [πρόσβαση 20/08/2013].

Βελένη, Π. (2013) *Με το να Καταστρέφεις το Παρελθόν Μιας Πόλης Είναι Βέβαιο ότι Ξεθεμελιώνεις το Μέλλον της*. Συνέντευξη στον Παππά, Ν.Β. Διαθέσιμο στο [www.elliniki-gnomi.eu/archives/43089](http://www.elliniki-gnomi.eu/archives/43089) [πρόσβαση 02/06/2013].

Γοσποδίνη, Α. κ.ά. (2009) *Διαχείριση Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς: Η Διαχρονική Εξέλιξη των Πολιτικών στην Ευρώπη και οι Νέες Προκλήσεις για την Ελλάδα*. Περιοδικό Αειχώρος, 146-173.

Δεμερτζής, Ν. και Λίποβατς, Θ. (2006) *Φθόνος και Μνησικακία. Τα Πάθη της Ψυχής και η Κλειστή Κοινωνία*. Αθήνα: Πόλις.

Δογάνη, Ε. (2008) *Ανάπτυξη του Τουρισμού στην Ελλάδα*. Διπλωματική εργασία. Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων, ΤΕΙ Δυτικής Μακεδονίας.

Ζερβάκη, Α. (2010) *Η Έννοια της Πολιτιστικής και Φυσικής Κληρονομιάς της Ανθρωπότητας: Η Συμβολή της Unesco*. Κομοτηνή: Αντ. Σακκούλα.

Ζέρβας, Κ. (2013) *Τελικά, Θέλουμε ή Όχι το Μετρό;* Διαθέσιμο στο <http://www.lifo.gr/guests/thessaloniki/36325> [πρόσβαση 21/06/2013].

Θεολόγου, Κ. και Κωνσταντινίδη, Μ. (2010) *Το Μετρό Μετρά τη Θεσσαλονίκη*. Θεσσαλονίκη: University Studio Press.

Ιορδανίδου, Ι. (2006) *Ο Πολιτισμός ως Παράγοντας Αστικής Ανάπτυξης: το Παράδειγμα της Βέροιας*. Μεταπτυχιακή διατριβή. ΤΜΧΠΠΑ. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Ιωαννίδης, Π. (2013) *Στα...Χαρακώματα οι Δυο Πλευρές για το Σταθμό Μετρό Βενιζέλου*. Διαθέσιμο στο <http://www.egnatiapost.gr/index.php/thessaloniki/item/4022-στα-χαρακώματα-οι-δυο-πλευρές-για-το-σταμό-μετρό-βενιζέλου> [πρόσβαση 12/07/2013].

Ιωαννίδης, Π. (2013) *Τα 4 Σενάρια του ΑΠΘ για τη Συνύπαρξη Μετρό - Αρχαίων*. Διαθέσιμο στο <http://www.egnatiapost.gr/index.php/thessaloniki/item/6827-τα-4-σενάρια-του-απθ-για-τη-συνύπαρξη-μετρό-αρχαίων> [πρόσβαση 01/09/2013].

Κάβουρας, Ε. (2006) *Η Συμβολή του Πολιτιστικού Αγαθού στη Διαμόρφωση Εδαφικών Περιοχών και στην Αειφορική τους Ανάπτυξη*. Μεταπτυχιακή διατριβή. ΤΜΧΠΠΑ. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Καλογήρου, Ν., (2013) *Σταθμός Βενιζέλου του Μετρό Θεσσαλονίκης: Διερεύνηση Αρχιτεκτονικής Διευθέτησης με Ανάδειξη του Αρχαιολογικού Χώρου*. Διαθέσιμο στο <http://www.auth.gr/news/press/15762> [πρόσβαση 16/05/2013].

Καλογήρου, Ν. (2013) *Προκαταρτικές Προτάσεις για τη Διευθέτηση του Σταθμού Βενιζέλου*. Προσωπική Επικοινωνία, Θεσσαλονίκη, 25/04/2013.

Καλογήρου, Ν. (2013) *Το Νόημα του Συνολικού Σχεδιασμού της Ευρύτερης Περιοχής της Βενιζέλου*. Προσωπική Επικοινωνία, Θεσσαλονίκη, 25/04/2013.

Καραχάλης, Ν. (2007) *Πολιτισμός και Τοπική Ανάπτυξη: Ο Ρόλος των Πολιτιστικών και Τουριστικών Περιοχών στη Σύγχρονη Πόλη*. Διδακτορική Διατριβή. Τμήμα Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πάντειο Πανεπιστήμιο.

Κοκκόσης, Χ. και Τσάρτας, Π. (2001) *Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον*. Αθήνα: Κριτική.

Κολτσιδόπουλος, Γ. (2000) *Τουρισμός: Θεωρητικές Προσεγγίσεις*. Αθήνα: Έλλην.

Κομίλης, Π. (2007) *Οικοτουρισμός: Η Εναλλακτική Προοπτική Αειφόρου Τουριστικής Ανάπτυξης*. Αθήνα: Προπομπός.

Κόνσολα, Ν. (1994) *Η Διεθνής Προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς*. Αθήνα: Παπαζήση.

Κόνσολα, Ν. (2006) *Πολιτιστική Ανάπτυξη και Πολιτική*. Αθήνα: Παπαζήση.

Κωτσάκης, Κ. (2013) *Φράουλες και Μετρό*. Χρόνος, 2.

Λάββας, Γ. (2010) *Ζητήματα Πολιτιστικής Διαχείρισης*. Αθήνα: Μέλισσα.

Μούλκας, Γ. (2013a) *Κατήργησαν Σταθμό του Μετρό στην Κωνσταντινούπολη*. Διαθέσιμο στο <http://gmoulkas.wordpress.com/2013/05/05/κατήργησαν-σταθμό-του-μετρό-στην-κωνσ/> [πρόσβαση 22/06/2013].

Μούλκας, Γ. (2013b) *Σχεδιάζουν Μουσείο για τα Ναυάγια των Βυζαντινών Πλοίων*. Διαθέσιμο στο <http://gmoulkas.wordpress.com/2013/05/05/σχεδιάζουν-μουσείο-για-τα-ναυάγια-των/> [πρόσβαση 22/06/2013].

Μούλκας, Γ. (2013c) *Μετρό και Αρχαιότητες στην Καρδιά της Σόφιας*. Διαθέσιμο στο <http://gmoulkas.wordpress.com/2013/05/13/μετρό-και-αρχαιότητες-στην-καρδιά-της/> [πρόσβαση 02/09/2013].

Μούλκας, Γ. (2013d) *Στα Ίχνη της Αρχαίας Σερδικής Άλλαξαν τα Σχέδια του Μετρό της Σόφιας*. Διαθέσιμο στο <http://gmoulkas.wordpress.com/2013/05/13/στα-ίχνη-της-αρχαίας-σερδικής-άλλαξαν/> [πρόσβαση 02/09/2013].

Μούλκας, Γ. (2013e) *Μαγνήτης για τους Επισκέπτες ο Νέος Σταθμός στο Μετρό της Σόφιας*. Διαθέσιμο στο <http://gmoulkas.wordpress.com/2013/05/13/μαγνήτης-για-επισκέπτες-το-μετρό-της-σ/> [πρόσβαση 02/09/2013].

Μουσιόπουλος, Ν. (2007) *Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις από την Κατασκευή και Λειτουργία του Μετρό*. Περιοδικό Πολυμήχανο, 19, σ. 44-46.

Παπαματθαίου, Μ. (2013) *Τέσσερις Προτάσεις από το ΑΠΘ για τα Αρχαία του Μετρό Θεσσαλονίκης*. Διαθέσιμο στο [www.tovima.gr/society/article/?aid=508533](http://www.tovima.gr/society/article/?aid=508533) [πρόσβαση 10/06/2013].

Παππάς, Ν.Β. (2013) *Αζίες, Ίδανικά, Όνειρα... Άντρα Αγαθά, μη Μετρήσιμα και Όμως Τόσο Πολύτιμα*. Διαθέσιμο στο [www.elliniki-gnomi.eu/archives/42636](http://www.elliniki-gnomi.eu/archives/42636) [πρόσβαση 25/06/2013].

Παυλογεωργάτος, Γ. (2010) *Διατήρηση της Υλικής Πολιτιστικής Κληρονομιάς*. Αθήνα: Γκιούρδας.

Παπαϊωάννου, Π. (2013) *Μετρό Θεσσαλονίκης – Αρχαία και Ανασχεδιασμός Σταθμού Βενιζέλου*. Προσωπική επικοινωνία, Θεσσαλονίκη, 25/04/2013.

Πούλιος, Ι. (2012) *Εισαγωγή στη Διαχείριση της Πολιτισμικής Κληρονομιάς: Ορολογία, Έννοια και Μοντέλα Διαχείρισης*. Αρχαιογνωσία, 16 (1-3), σ. 321-342.



Σανούδου, Χ. (2013) *Αρχαιολογικό Πάρκο στη Θεσσαλονίκη*. Διαθέσιμο στο <http://www.pxpa.gr/Αρχαιολογικό-πάρκο-στη-Θεσσαλονίκη/> [πρόσβαση 07/07/2013].

Σιμόπουλος, Σ. (2013) *Τα Αρχαία Πρέπει να Μεταφερθούν από το Σταθμό Βενιζέλου*. Συνέντευξη στην Ευτυχία Βατάλη. Διαθέσιμο στο [www.agelioforos.gr/default.asp?pid=7&ct=4&artid=169103](http://www.agelioforos.gr/default.asp?pid=7&ct=4&artid=169103) [πρόσβαση 20/06/2013].

Σιγλετίδης, Θ. (2013) *ΣΥΡΙΖΑ: Και Αρχαία και Μετρό στη Βενιζέλου*. Διαθέσιμο στο [www.makthes.gr/news/reportage/103036/](http://www.makthes.gr/news/reportage/103036/) [πρόσβαση 22/06/2013].

Σκαλτσά, Μ. (2013) *Οι Αρχαιότητες ως Ευκαιρία για ένα Ανοιχτό Μουσείο της Ιστορίας της Θεσσαλονίκης*. Διαθέσιμο στο <http://www.auth.gr/news/press/15762> [πρόσβαση 16/05/2013].

Σταθακόπουλος, Π. (2013) *Μετρό ή Αρχαία;* Διαθέσιμο στο <http://voria.gr/index.php?module=news&func=display&sid=127197> [πρόσβαση 10/06/2013].

Υδρία, (1992) *Γενική Εγκυκλοπαίδεια Σύγχρονων Γνώσεων*. 10, Αθήνα: Τέσσερα Έψιλον, σ. 3264.

Χανιώτης, Α. (2013) *Νιώθω Αγανάκτηση Κάθε Φορά που Καταστρέφεται Ένα Κομμάτι της Ιστορίας της Θεσσαλονίκης*. Διαθέσιμο στο [www.elliniki-gnomi.eu/archives/44101](http://www.elliniki-gnomi.eu/archives/44101) [πρόσβαση 03/07/2013].

## ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Algan, O., etal. (2009) “A Short Note on the Geo-archeological Significance of the Ancient Theodosius Harbor”. *Quaternary Research*, 72 (3) pp. 457 – 461.

Barnett, C. (2001) “Culture, Policy and Subsidiarity in the European Union: from Symbolic Identity to the Governmentalisation of Culture”, *Political Geography*, 20 (4), pp. 405 – 426.

Beriatos, E. and Gospodini, A. (2002) “Glocalisation and Urban Landscape Transformations: Built Heritage and Innovative Design versus non-competitive Morphologies – the Case of Athens 2004”, *Discussion Papers Series*, 24 (9), pp. 549 – 564.

Coccosis, H. and Nijkamp, P. (1995) *Planning for our Cultural Heritage*. Aldershot: Ashgate.

Christides, G. (2013) *Thessaloniki Metro: Ancient Dilemma for Modern Greece*. Available at [http://www.socialphy.com/posts/off-topic/21103/Thessaloniki-metro\\_-Ancient-dilemma-for-modern-Greece.html](http://www.socialphy.com/posts/off-topic/21103/Thessaloniki-metro_-Ancient-dilemma-for-modern-Greece.html) [access 05/07/2013].

Delafons, J. (1997) *Politics and Preservation: A Policy History of the Built Heritage, 1882-1996*. London: E & FN Spon.

Flora, C. (2013) *Thessaloniki Metro Passes Ancient Finds*. Available at <http://hellenikathemata.blogspot.gr/2013/05/thessaloniki-metro-passes-ancient-finds.html> [access 06/07/2013].

Gibson, L. and Pendlebury, J. (2009) *Valuing Historic Environments*. Farnham: Ashgate.

Gospodini, A. (2001) “Urban Design, Urban Space Morphology, Urban Tourism; An Emerging New Paradigm Concerning Their Relationship”. *European Planning Studies*, 9 (7), pp. 925-935.

Graham, B. and Howard, P., eds. (2008) *The Ashgate Research Companion to Heritage and Identity*. Aldershot: Ashgate.

Grefe, X. (2005) *Culture and Local Development*. Paris: OECD.

Heilbrun, J. and Gray, C. (2001) *The Economics of Art and Culture*. London: Cambridge Press.

Hesmondhalgh, D., and Pratt, A. (2005) “Cultural Industries and Cultural Policy”. *International Journal of Cultural Policy*, 1 (11), pp. 1-13.

Jessop, B. (2002) *The Future of the Capitalist State*. Cambridge: Polity.

Omega, Centre (2010) *Project Profile: Greece Athens Metro. (Attiko metro)*. Available at [http://www.omegacentre.bartlett.ucl.ac.uk/studies/cases/pdf/GREECE\\_ATHENSMETRO\\_PROFILE\\_130111.pdf](http://www.omegacentre.bartlett.ucl.ac.uk/studies/cases/pdf/GREECE_ATHENSMETRO_PROFILE_130111.pdf) [access 02/08/2013].

Onar, V., et al. (2013) “Animal Skeletal Remains of the Theodosius Harbor: General Overview”. *Turkish Journal of Veterinary and Animal Sciences*, 37 (1), pp. 81-85.

Richards, G. (1996) *Cultural Tourism in Europe*. Oxon: CAB International.

Scott, J. (1997) “The Cultural Economy of Paris”. *International Journal of Urban and Regional Research*, 21 (2), pp. 323 – 339.

Smith, M. (2003) *Issues in Cultural Tourism Studies*. London: Routledge.

Throsby, D. (2001) *Economics and Culture*. Cambridge: Cambridge University Press.

Urry, J. (1995) *Consuming Places*. London: Routledge.

Zukin, S. (1995) *The Cultures of Cities*. [Cambridge]: Blackwell Publishers.

## ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, ΑΠΘ (2013) *Οι Τέσσερις Λύσεις για το Σταθμό Βενιζέλου του Μετρό*. Διαθέσιμο στο <http://www.civil.auth.gr/content/view/996/120/lang.el/> [πρόσβαση 31/08/2013].

Κέντρο Βυζαντινών Ερευνών, (2013) *Απόφαση του ΔΣ του Κέντρου Βυζαντινών Ερευνών*. Διαθέσιμο στο <http://www.kbe.auth.gr/petition.pdf> [πρόσβαση 20/06/2013].

Κινδυνεύει να μη Γίνει το Μετρό Θεσσαλονίκης Λόγω Αρχαιοτήτων(2013) Διαθέσιμο στο <http://www.tanea.gr/news/greece/article/5000665/arxaiothtes-enantion-metro-thessalonikhs/> [πρόσβαση 10/07/2013].

«Λαϊκή Συσπείρωση: Διάσωση των Αρχαιοτήτων στο Σταθμό Βενιζέλου του Μετρό Θεσσαλονίκης». (2013). Διαθέσιμο στο <http://www.902.gr/eidisi/politiki/8998/laiki-syspeirosi-diasosi-ton-arhaiotiton-sto-stathmo-venizeloy-toy-metro> [πρόσβαση 02/07/2013].

Raosoft (204) Sample size calculator (2013). Available at <http://www.raosoft.com/samplesize.html> [access 10/07/2013].

Μετρό Θεσσαλονίκης: Μπουτάρης Εναντίον Υπουργείου Υποδομών για τα Αρχαία (2013). Διαθέσιμο στο <http://www.ypodomes.com/index.php/statheritroxia/metro/thessalonikis/item/19255> [πρόσβαση 01/07/2013].

Περτζινίδης, Η. (200-) *Μετρό Θεσσαλονίκης: Η Αναγκαιότητα Κατασκευής του Έργου*. Διαθέσιμο στο <http://metrothessalonikis.tripod.com/anagkaio.html> [πρόσβαση 01/08/2013].

ΑΠΘ: Οι Τέσσερις Λύσεις για το Σταθμό Βενιζέλου του Μετρό (2013). Διαθέσιμο στο <http://voria.gr/index.php?module=news&func=display&sid=132658> [πρόσβαση 05/06/2013].

Archaeology & ats (2013) ΣΕΑ: Η Αξία των Ευρημάτων Είναι Άρρηκτα Συννυφασμένη με το Σημείο Όπου Βρέθηκαν. Διαθέσιμο στο <http://www.archaiologia.gr/blog/2013/03/07/σεα-«η-αξία-των-ευρημάτων-είναι-άρρηκτ/> [πρόσβαση 22/06/2013].