

Επιτροπή Αναστολών ΣτΕ 528/2013 [Απόσπαση των αρχαιολογικών καταλοίπων του Σταθμού Βενιζέλου κατά τις εργασίες κατασκευής του Μετρό Θεσσαλονίκης]

Περίληψη

-Εφόσον κατά την έγκριση της κατασκευής του σταθμού Βενιζέλου δεν είχαν εξετασθεί μέτρα προστασίας του μνημείου, η Διοίκηση όφειλε πριν από την έγκριση οποιασδήποτε υλικής επέμβασης επ' αυτού να ερευνήσει τη δυνατότητα διατήρησης των αρχαιοτήτων στη θέση στην οποία αποκαλύφθηκαν, διασφαλίζοντας έτσι στο ακέραιο την αυθεντικότητά τους εν ανάγκη και με την επιβολή όρων για τον επανασχεδιασμό της τεχνικής μελέτης του σταθμού στη συγκεκριμένη θέση. Εξάλλου, αν από σχετικές μελέτες είχε διαπιστωθεί ότι η διατήρηση των αρχαιοτήτων *in situ* είναι απολύτως αδύνατη, ακόμη και με τον ανασχεδιασμό του σταθμού με λογική αύξηση του κόστους, η Διοίκηση είχε υποχρέωση να προβεί σε στάθμιση της σπουδαιότητας του μνημείου και της αναγκαιότητας κατασκευής του σταθμού.

-Εφόσον κατά την εκτίμηση της Διοίκησης το μετρό της Θεσσαλονίκης συνιστά μεγάλο τεχνικό έργο εξαιρετικής σημασίας για την εθνική οικονομία και την ικανοποίηση ζωτικών αναγκών των κατοίκων της Θεσσαλονίκης, η δε λειτουργία του δεν μπορεί να διασφαλιστεί από τεχνική άποψη χωρίς την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου, η Διοίκηση πριν επιτρέψει την απόσπαση και μεταφορά των αρχαιοτήτων, όφειλε να εξετάσει αιτιολογημένα, με βάση επιστημονικά δεδομένα απορρέοντα από ολοκληρωμένες μελέτες, τη δυνατότητα απόσπασης, επανατοποθέτησης και ανάδειξης των αρχαιοτήτων στον χώρο στον οποίο αποκαλύφθηκαν, προσδιορίζοντας συγχρόνως τις διαστάσεις και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του σταθμού, ώστε να επιτευχθεί ο σκοπός αυτός.

-Θα προκληθεί ανεπανόρθωτη βλάβη στον αιτούντα Δήμο, αφενός διότι με την προσβαλλομένη εγκρίνεται η επέμβαση στο μνημείο, χωρίς να έχουν εκπονηθεί επιστημονικές και τεχνικές μελέτες για την προστασία και ανάδειξη των αρχαιοτήτων *in situ* με αποτέλεσμα να περιορίζονται ουσιαστικά τα μέτρα προληπτικής προστασίας του μνημείου, εν όψει της φύσης και του μεγέθους του σταθμού και αφετέρου διότι επιτρέπεται η μετακίνηση μνημείου ιδιαίτερης σημασίας χωρίς προηγουμένως να έχει αποκλεισθεί, αιτιολογημένα, η δυνατότητα διατήρησής του στο περιβάλλον του και πριν η Διοίκηση προβεί σε στάθμιση της σπουδαιότητας του μνημείου και της αναγκαιότητας κατασκευής του σταθμού Βενιζέλου. Συντρέχει εν προκειμένω λόγος να γίνει εν μέρει δεκτή η κρινόμενη αίτηση και να ανασταλεί η εκτέλεση της προσβαλλόμενης απόφασης καθ' ο μέρος εγκρίνει την απόσπαση

αρχαιοτήτων από τον σταθμό Βενιζέλου με σκοπό τη μεταφορά τους σε άλλη θέση. Από την εν μέρει αποδοχή της αίτησης αναστολής και την απαγόρευση απόσπασης των αρχαιοτήτων έως την έκδοση απόφασης επί της ασηκθεισας αίτησης ακυρώσεως, δεν κωλύεται η εκπόνηση ή η έγκριση μελετών ή η έκδοση άλλων διοικητικών πράξεων, οι οποίες κατατείνουν στην προστασία και ανάδειξη του μνημείου.

Πρόεδρος: Αγγ. Θεοφιλοπούλου

Εισηγητής: Δ. Βασιλειάδης

Δικηγόροι: Φ. Δεληγιάννης, Απ. Σοφιαλίδης Αγγ. Καστανά, Ν. Δασκαλαντωνάκης. Σ. Στεφανίδης

Βασικές Σκέψεις

2. Επειδή, με την αίτηση αυτή ζητείται η αναστολή εκτέλεσης της απόφασης ΥΠΑΙΘΠΑ/ΓΓΠ/ΓΔΑΠΚ/ΤΑΧΜΑΕ/10873/4953/408/180/24.1.2013 του Αναπληρωτή Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού, με την οποία εγκρίθηκαν α) η απόσπαση των αρχαιολογικών καταλοίπων του σταθμού Βενιζέλου (τετράπυλου, δρόμων με στυλοβάτη, αγωγών και των κτιρίων Β' και Γ') και β) η μη διατήρηση των λοιπών αρχαιολογικών καταλοίπων, τα οποία αποκαλύφθηκαν εντός του ενοποιημένου σκάμματος κατά τις εργασίες κατασκευής του σταθμού Βενιζέλου του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης. Με την από 23.7.2013 προσωρινή διαταγή της Προέδρου του Α' Τμήματος Διακοπών του Συμβουλίου της Επικρατείας διατάχθηκε η αναστολή εκτέλεσης της προσβαλλόμενης απόφασης μέχρι την έκδοση της απόφασης της Επιτροπής Αναστολών επί της κρινόμενης αίτησης. Κατά της προσβαλλόμενης απόφασης ο αιτών Δήμος έχει ασκήσει αίτηση ακυρώσεως, δικάσιμος της οποίας έχει ορισθεί η 15η Ιανουαρίου 2014.
3. Επειδή, από τον συνδυασμό των διατάξεων των άρθρων 20 παρ. 1 και 95 του Συντάγματος, οι οποίες κατοχυρώνουν αντιστοίχως το δικαίωμα παροχής δικαστικής προστασίας και το ένδικο βοήθημα της αίτησης ακυρώσεως, συνάγεται ότι ο κοινός νομοθέτης υποχρεούται να εξασφαλίζει τη δυνατότητα έννομης προστασίας έναντι των εκτελεστών πράξεων των διοικητικών αρχών. Η προστασία αυτή, κατά την έννοια των ως άνω διατάξεων, δεν αφορά μόνο στην οριστική επίλυση της ένδικης διαφοράς, δηλαδή στην έκδοση οριστικής απόφασης επί του κυρίου ενδίκου βοηθήματος, αλλά περιλαμβάνει και την προσωρινή δικαστική προστασία, δηλαδή τη λήψη του μέτρου, το οποίο κρίνεται κατάλληλο για να αποσοβηθεί η ματαίωση του σκοπού, για τον οποίο παρέχεται το ένδικο βοήθημα της αίτησης ακυρώσεως (Ε.Α. 180/2012 Ολομ. κ.ά.).

4. Επειδή, στο άρθρο 52 του π.δ. 18/1989 (Α΄ 8), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 35 του ν. 2721/1999 (Α΄112) και τροποποιήθηκε στη συνέχεια με τα άρθρα 34 του ν. 3772/2009 (Α΄112) και 10 του ν. 3900/2010 (Α΄213), ορίζονται τα εξής: «1 [...]. 2. Επιτροπή που συγκροτείται κάθε φορά από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου ή του αρμόδιου τμήματος [...], μπορεί, μετά από αίτηση εκείνου που άσκησε αίτηση ακυρώσεως, να αναστείλει την εκτέλεση της προσβαλλόμενης πράξης, με συνοπτικά αιτιολογημένη απόφαση η οποία εκδίδεται σε συμβούλιο. [...] 4. Με εντολή του Προέδρου ή του εισηγητή της υποθέσεως αντίγραφα της αιτήσεως αναστολής, της αιτήσεως ακυρώσεως και της πράξεως ορισμού δικασίμου, κοινοποιούνται, με επιμέλεια του αιτούντος, σε εκείνον που έχει δικαίωμα να παρέμβει στην ακυρωτική δίκη. Ο τελευταίος δικαιούται να υποβάλει ενώπιον της Επιτροπής υπόμνημα και πριν ακόμη ασκήσει παρέμβαση. Το υπόμνημα υπόκειται στα τέλη της αίτησης αναστολής. 5. [...] 6. Η αίτηση αναστολής εκτέλεσης γίνεται δεκτή, όταν κρίνεται ότι η άμεση εκτέλεση της προσβαλλόμενης πράξης θα προκαλέσει στον αιτούντα βλάβη ανεπανόρθωτη ή δυσχερώς επανορθώσιμη σε περίπτωση ευδοκίμησης της αίτησης ακυρώσεως. Η αίτηση όμως μπορεί να απορριφθεί, αν κατά τη στάθμιση της βλάβης του αιτούντος, των συμφερόντων τρίτων και του δημοσίου συμφέροντος κρίνεται ότι οι αρνητικές συνέπειες από την αποδοχή θα είναι σοβαρότερες από την ωφέλεια του αιτούντος. 7. Εάν η Επιτροπή εκτιμά ότι η αίτηση ακυρώσεως είναι προδήλως βάσιμη, μπορεί να δεχθεί την αίτηση αναστολής, ακόμη και αν η βλάβη του αιτούντος από την άμεση εκτέλεση της προσβαλλόμενης πράξης δεν κρίνεται ως ανεπανόρθωτη ή δυσχερώς επανορθώσιμη. Αντίθετα, η αίτηση αναστολής μπορεί να απορριφθεί ακόμη και σε περίπτωση ανεπανόρθωτης ή δυσχερώς επανορθώσιμης βλάβης, αν η Επιτροπή εκτιμά ότι η αίτηση ακυρώσεως είναι προδήλως απαράδεκτη ή προδήλως αβάσιμη. 8. Η Επιτροπή, εκτός από την αναστολή εκτέλεσης της προσβαλλόμενης πράξης, μπορεί να διατάξει και κάθε άλλο, κατά περίπτωση, κατάλληλο μέτρο, χωρίς να δεσμεύεται από τις προτάσεις των διαδίκων. 9 [...] 12 [...] ». Από τις ανωτέρω διατάξεις προκύπτει ότι αναστολή εκτέλεσης διοικητικής πράξης που έχει προσβληθεί με αίτηση ακυρώσεως στο Συμβούλιο της Επικρατείας διατάσσεται από την Επιτροπή Αναστολών του Δικαστηρίου, ύστερα από σχετική αίτηση του διαδίκου που άσκησε το κύριο ένδικο βοήθημα, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες είτε πιθανολογείται ότι η εκτέλεση της προσβαλλόμενης πράξης θα προκαλέσει στον αιτούντα βλάβη, η οποία θα είναι αδύνατον ή, τουλάχιστον, δυσχερές να επανορθωθεί σε περίπτωση αποδοχής της ασηκωθείσας κατά της πράξης αυτής αίτησης ακυρώσεως, είτε κρίνεται ότι η εν λόγω αίτηση ακυρώσεως παρίσταται ως προδήλως βάσιμη (Ε.Α. 180/2012 Ολομ. κ.ά.).
5. Επειδή, η εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.», στους σκοπούς της οποίας, κατά το άρθρο 2ο του καταστατικού της (βλ. ν. 1955/1991, Α΄112), περιλαμβάνεται η μελέτη, κατασκευή, οργάνωση, διοίκηση, λειτουργία, εκμετάλλευση και

- ανάπτυξη του δικτύου αστικού σιδηροδρόμου των Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης, έχει δικαίωμα παρέμβασης στην ακυρωτική δίκη και, επομένως, παραδεκτώς, με το από 7.10.2013 υπόμνημα ζητεί την απόρριψη της κρινόμενης αίτησης.
6. Επειδή, ο Σύλλογος Ελλήνων Αρχαιολόγων με το από 8.10.2013 υπόμνημά του, το οποίο απευθύνεται στην Επιτροπή Αναστολών, στρέφεται κατά της προσβαλλόμενης πράξης και αντικρούει τους ισχυρισμούς που περιλαμβάνονται στο έγγραφο των απόψεων της Διοίκησης επί της κρινόμενης αίτησης αναστολής. Σύμφωνα, όμως, με το άρθρο 49 παρ. 1 του π.δ. 18/1989 παρέμβαση ασκείται, κατ' αρχήν, μόνο υπέρ του κύρους της προσβαλλόμενης με την αίτηση ακυρώσεως πράξης (Σ.τ.Ε. 5491/2012 7μ. κ.ά.). Επομένως, εφόσον ο ανωτέρω Σύλλογος δεν επικαλείται δικαίωμα παρέμβασης στην ακυρωτική δίκη υπέρ του κύρους της προσβαλλόμενης απόφασης, ώστε κατά το άρθρο 52 παρ. 4 του π.δ. 18/1989 να νομιμοποιείται εξ αυτού του λόγου στην κατάθεση υπομνήματος στην Επιτροπή Αναστολών, αλλά ζητεί την αποδοχή της κρινόμενης αίτησης, το προαναφερθέν υπόμνημα δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη (πρβλ. Ε.Α. 256/2006, 586/1999).
 7. Επειδή, από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι ο Δήμος Θεσσαλονίκης άσκησε, δια της 9ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων, την από 21.3.2013 αίτηση θεραπείας ενώπιον του Αναπληρωτή Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού (βλ. και το 2048/23844/22.3.2013 έγγραφο του αιτούντος Δήμου προς τον ανωτέρω Υπουργό). Επομένως, σύμφωνα με το άρθρο 46 παρ. 2 του π.δ. 18/1989, η άσκηση της εν λόγω αίτησης θεραπείας διέκοψε επί 30 ημέρες την προθεσμία για την άσκηση αιτήσεως ακυρώσεως κατά της προσβαλλόμενης απόφασης του Αναπληρωτή Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού, η οποία άρχισε εκ νέου μετά την πάροδο των 30 ημερών (20.4.2013), δοθέντος δε ότι η αίτηση ακυρώσεως ασκήθηκε στις 17.6.2013, δεν τίθεται, κατ' αρχήν, ζήτημα εκπροθέσμου της αιτήσεως ακυρώσεως. Επομένως, αβασίμως προβάλλεται με το από 7.10.2013 υπόμνημα της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. ότι η ασκηθείσα κατά της προσβαλλομένης αίτηση ακυρώσεως του αιτούντος Δήμου είναι προδήλως εκπρόθεσμη.
 8. Επειδή, με τις διατάξεις του άρθρου 24 παρ. 1 και 6 του Συντάγματος, το φυσικό και το πολιτιστικό περιβάλλον έχουν αναχθεί σε αυτοτελώς προστατευόμενο αγαθό προκειμένου να εξασφαλιστεί στα όρια της Χώρας αφενός η οικολογική ισορροπία και η διαφύλαξη των φυσικών πόρων προς χάρη και των επόμενων γενεών και αφετέρου η διάσωση και προστασία των μνημείων και άλλων στοιχείων προερχόμενων από την ανθρώπινη δραστηριότητα που συνθέτουν την ιστορική, καλλιτεχνική, τεχνολογική και γενικώς την πολιτιστική κληρονομιά της Χώρας και συμβάλλουν στη διατήρηση της ιστορικής μνήμης. Όπως προκύπτει, μάλιστα, από τις προαναφερόμενες διατάξεις, ο συντακτικός νομοθέτης δεν αρκέστηκε στην

πρόβλεψη δυνατότητας να θεσπίζονται μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά επέβαλε στα όργανα του Κράτους που έχουν σχετική αρμοδιότητα να προβαίνουν σε θετικές ενέργειες για τη διαφύλαξη του προστατευόμενου αγαθού και ειδικότερα να λαμβάνουν τα απαιτούμενα νομοθετικά και διοικητικά, προληπτικά και κατασταλτικά, μέτρα. Κατά τη λήψη, εξάλλου, των μέτρων αυτών τα όργανα της νομοθετικής και εκτελεστικής εξουσίας οφείλουν, κατά την έννοια των παραπάνω διατάξεων, να σταθμίζουν και άλλους παράγοντες, αναγόμενους στο γενικότερο εθνικό και δημόσιο συμφέρον, όπως είναι εκείνοι που σχετίζονται με την εξασφάλιση των καλύτερων δυνατών όρων διαβίωσης των κατοίκων των πόλεων και των οικιστικών εν γένει περιοχών, δηλαδή σκοπούς, για τους οποίους λαμβάνεται πρόνοια στο Σύνταγμα. Η επιδίωξη όμως της εξασφάλισης των όρων διαβίωσης αυτών, η οποία προϋποθέτει την ύπαρξη βασικών έργων υποδομής, πρέπει να συμπορεύεται προς την υποχρέωση της Πολιτείας να μεριμνά για την προστασία του περιβάλλοντος κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να εξασφαλίζεται βιώσιμη ανάπτυξη, στην οποία απέβλεψε ο συντακτικός νομοθέτης (Σ.τ.Ε. 5460/2012 7μ. σκ. 5, πρβλ. και Σ.τ.Ε. 3478/2000 Ολομ., 2537/1996 Ολομ., 2755/1994 Ολομ., κ.ά.). Ειδικότερα, ως προς τα στοιχεία της πολιτιστικής κληρονομιάς, από τις συνταγματικές αυτές διατάξεις συνάγεται ότι δεν επιτρέπονται επεμβάσεις, οι οποίες συνεπάγονται την καταστροφή, την αλλοίωση ή την με οποιονδήποτε τρόπο υποβάθμισή τους, και ότι καταρχήν επιβάλλεται να διατηρούνται τα στοιχεία αυτά, αναλόγως και προς το είδος και τον χαρακτήρα τους, στον τόπο, στον οποίο βρίσκονται. Τέλος, κατά την έννοια των ως άνω συνταγματικών διατάξεων, κάθε επέμβαση επί και πλησίον αρχαίου ή μνημείου πρέπει κατ' αρχήν να αποβλέπει στην προστασία και ανάδειξη αυτού, να ενεργείται δε εν όψει των ιδιαιτέρων χαρακτηριστικών και του είδους των προστατευτέων στοιχείων και επί τη βάση των δεδομένων της επιστήμης, απαγορευομένων επεμβάσεων και χρήσεων μη συμβατών προς την κατά προορισμό χρήση του αρχαίου ή του μνημείου, για το οποίο πρόκειται (Σ.τ.Ε. 5460/2012 7μ. σκ. 5, 2224/2008 σκ. 3, πρβλ. Σ.τ.Ε. 1100/2005, 2175/2004 Ολομ., 3279/2003 Ολομ.). Σε εξαιρετικές, όμως, περιπτώσεις κατά τις οποίες επιβάλλεται η επίτευξη της ασφαλούς λειτουργίας έργου υποδομής, που ικανοποιεί ζωτικές ανάγκες του κοινωνικού συνόλου, είναι δυνατό να επιτρέπονται τέτοιες επεμβάσεις στο μέτρο που καθίστανται απολύτως αναγκαίες για τους παραπάνω σκοπούς, ύστερα από στάθμιση της αξίας του μνημείου ως στοιχείου της πολιτιστικής κληρονομιάς, της σημασίας του επιδιωκόμενου σκοπού και της αναγκαιότητας να εκτελεστεί το έργο, εφόσον διαπιστωθεί, με βάση εμπεριστατωμένη έρευνα, ότι δεν υπάρχει εναλλακτική λύση, με την οποία θα ήταν δυνατό να αποτραπεί η βλάβη του μνημείου (Σ.τ.Ε. 5460/2012 7μ. σκ. 5, πρβλ. Σ.τ.Ε. 965/2007 7μ. σκ. 19, 3851/2006 7μ. σκ.15, 3478/2000 Ολομ., 2300/1997 Ολομ.).

9. Επειδή, περαιτέρω, όπως συνάγεται από τα άρθρα 1 και 5 της σύμβασης της

Γρανάδας για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ευρώπη, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 2039/1992 (Α΄ 61), δεν είναι καταρχήν επιτρεπτή η μετακίνηση και, κατά μείζονα λόγο, η καταστροφή κάθε κατασκευής, η οποία είναι ιδιαίτερος σημαντική για τη διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού ή τεχνικού ενδιαφέροντός της, εκτός αν επιτακτικοί λόγοι προστασίας του ίδιου του μνημείου επιβάλλουν την μετακίνησή του. Ωστόσο, δεν αποκλείονται, κατά την έννοια των άρθρων αυτών της Σύμβασης, επεμβάσεις και στα προστατευόμενα μνημεία, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, προκειμένου να πραγματοποιηθούν μείζονα έργα, ιδιαίτερος σημαντικά και αναγκαία για την ικανοποίηση ζωτικών αναγκών του κοινωνικού συνόλου, δεδομένου ότι η παρεμπόδιση τέτοιων έργων προδήλως δεν περιλαμβάνεται στη βούληση των συμβαλλόμενων μερών. Με το περιεχόμενο δε αυτό, οι ορισμοί της παραπάνω Διεθνούς Σύμβασης συμπορεύονται προς τις προεκτεθείσες επιταγές του Συντάγματος. Περαιτέρω, στον εθνικό νομοθέτη απόκειται να εξειδικεύσει τα κριτήρια για τον χαρακτηρισμό κατασκευής ως ιδιαίτερος σημαντικής, με γνώμονα τον σκοπό, στον οποίο απέβλεψε η κατάρτιση της Διεθνούς Σύμβασης, όπως αυτός προκύπτει από το προοίμιό της, δηλαδή τη διατήρηση της μαρτυρίας για την πολιτιστική κληρονομιά της Ευρώπης και τη μετάδοσή της στις επόμενες γενεές, αφού λάβει υπόψη και τις συνθήκες και τα ιδιαίτερα πολιτιστικά χαρακτηριστικά και δεδομένα του ελληνικού χώρου, καθώς και την πολιτιστική παράδοση και τις πολιτισμικές αναφορές της Χώρας. Αν όμως δεν έχει θεσπιστεί σχετική ρύθμιση, ο χαρακτηρισμός κατασκευής ως ιδιαίτερος σημαντικής, κατά την έννοια του άρθρου 1 της Σύμβασης, απόκειται στην κρίση των οργάνων της Διοίκησης, τα οποία είναι αρμόδια να εγκρίνουν την πραγματοποίηση εργασιών που συνιστούν επέμβαση στην κατασκευή. Η κρίση αυτή του διοικητικού οργάνου ως προς τον χαρακτήρα της κατασκευής πρέπει να είναι ειδικώς αιτιολογημένη (Σ.τ.Ε. 5460/2012 7μ. σκ. 6, 3852/2006 7μ.).

10. Επειδή, η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3378/2005 (Α΄ 203), προβλέπει τα εξής: «Άρθρο 1. 1. Σκοπός της παρούσας (αναθεωρημένης) Συμβάσεως είναι η προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς ως πηγής της ευρωπαϊκής συλλογικής μνήμης και ως μέσου για την ιστορική και επιστημονική μελέτη. 2. Στο πλαίσιο αυτό θεωρούνται ως στοιχεία της αρχαιολογικής κληρονομιάς όλα τα κατάλοιπα και αντικείμενα καθώς και τα άλλα ίχνη ανθρώπινης υπάρξεως από το παρελθόν, των οποίων συγχρόνως: i) η διαφύλαξη και η μελέτη επιτρέπει την ανάπλαση της ιστορίας των ανθρώπου και της σχέσεώς του με το φυσικό περιβάλλον, ii) οι κύριες πηγές πληροφορίας είναι οι ανασκαφές, οι ανακαλύψεις αλλά και κάθε άλλη μέθοδος έρευνας του ανθρώπινου γένους και του περιβάλλοντος του, και iii) η θέση εντοπίζεται σε οποιαδήποτε περιοχή εμπίπτει στην δικαιοδοσία των συμβαλλομένων. 3. Στην

αρχαιολογική κληρονομιά περιλαμβάνονται κατασκευές, οικοδομήματα, αρχιτεκτονικά σύνολα, οργανωμένοι χώροι και τόποι, κινητά αντικείμενα, μνημεία πάσης φύσεως μαζί με το πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται, είτε αυτά βρίσκονται στη γη είτε μέσα στο νερό. Άρθρο 2. Κάθε συμβαλλόμενος αναλαμβάνει την υποχρέωση να θεσμοθετήσει, με τα κατάλληλα για κάθε κράτος μέσα, ένα νομικό καθεστώς προστασίας της αρχαιολογικής κληρονομιάς, το οποίο να προβλέπει: i) [...] ii) τη δημιουργία εφεδρικών αρχαιολογικών ζωνών, ακόμη κι όταν δεν υπάρχουν ορατά λείψανα στην επιφάνεια του εδάφους ή μέσα στο νερό, για τη διατήρηση των υλικών μαρτυριών, που θα αποτελέσουν αντικείμενο μελέτης για τις μεταγενέστερες γενεές, iii) [...] Άρθρο 3. Με σκοπό τη διαφύλαξη της αρχαιολογικής κληρονομιάς καθώς και τη διασφάλιση της επιστημονικής σημασίας της αρχαιολογικής έρευνας, κάθε Συμβαλλόμενος αναλαμβάνει την υποχρέωση i) να θέσει σε εφαρμογή διαδικασίες εγκρίσεως και ελέγχου των ανασκαφικών ερευνών και των άλλων αρχαιολογικών δραστηριοτήτων, ούτως ώστε: α) να αποτρέπεται κάθε παράνομη ανασκαφή ή μετακίνηση στοιχείων της αρχαιολογικής κληρονομιάς, β) να διασφαλίζει ότι οι ανασκαφές και οι αρχαιολογικές έρευνες διεξάγονται με τρόπο επιστημονικό και με την επιφύλαξη ότι: θα εφαρμόζονται μη καταστρεπτικές ερευνητικές μέθοδοι οπουδήποτε αυτό είναι δυνατό, τα στοιχεία της αρχαιολογικής κληρονομιάς δεν θα αποκαλύπτονται ούτε θα αφήνονται εκτεθειμένα, κατά τη διάρκεια ή μετά το πέρας της ανασκαφής, χωρίς να έχουν ληφθεί τα κατάλληλα για την προφύλαξη, συντήρηση και διαχείρισή τους μέτρα, ii) να διασφαλίσει ότι οι ανασκαφές και οι άλλες εν δυνάμει καταστρεπτικές μέθοδοι θα διεξάγονται και θα εφαρμόζονται αποκλειστικά από εξειδικευμένο και ειδικά εξουσιοδοτημένο προσωπικό [...] Άρθρο 4. Κάθε Συμβαλλόμενος αναλαμβάνει την υποχρέωση να λάβει μέτρα για τη φυσική προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς προβλέποντας, ανάλογα με τις περιστάσεις: i) [...] ii) τη συντήρηση και τη διατήρηση της αρχαιολογικής κληρονομιάς κατά προτίμηση στη θέση εύρεσης, iii) την οργάνωση κατάλληλων αποθηκευτικών χώρων για τα αρχαιολογικά ευρήματα που μετακινούνται από την αρχική τους θέση [...]». Εξάλλου, η προστασία του πολιτιστικού περιβάλλοντος οργανώνεται και εξειδικεύεται, σε εναρμόνιση προς τις προπαρατεθείσες διατάξεις του Συντάγματος και των διεθνών συνθηκών, με τις διατάξεις του ν. 3028/2002 «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς» (Α' 153). Ειδικότερα, στο άρθρο 3 του νόμου αυτού ορίζεται ότι «1. Η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς της Χώρας συνίσταται κυρίως: α) στον εντοπισμό, την έρευνα, την καταγραφή, την τεκμηρίωση και τη μελέτη των στοιχείων της, β) στη διατήρηση και στην αποτροπή της καταστροφής, της αλλοίωσης και γενικά κάθε άμεσης ή έμμεσης βλάβης της, γ) [...] δ) στη συντήρηση και την κατά περίπτωση αναγκαία αποκατάστασή της, ε) στη διευκόλυνση της πρόσβασης και της επικοινωνίας του κοινού με αυτήν, στ)

στην ανάδειξη και την ένταξή της στη σύγχρονη κοινωνική ζωή [...]» και στο άρθρο 9 ορίζεται ότι «1. Για τη διατήρηση ή μη ακινήτου αρχαίου αποφαινεται η Υπηρεσία με αιτιολογημένη έκθεση μετά τη διενέργεια διερευνητικής ανασκαφής, εάν αυτό είναι αναγκαίο. Εάν το θέμα κρίνεται ως μείζονος σημασίας είναι δυνατόν το αργότερο σε δύο (2) μήνες από την εύρεση ή ανακάλυψη του αρχαίου να παραπέμπεται στο Συμβούλιο, το οποίο γνωμοδοτεί το αργότερο σε δύο (2) μήνες από την παραπομπή. Στην περίπτωση αυτή για την διατήρηση αποφαινεται ο Υπουργός. 2. Σε κάθε περίπτωση που αποφασίζεται να καταχωθεί ή να μη διατηρηθεί στον τόπο όπου βρίσκεται το αρχαίο, απαιτείται η προηγούμενη φωτογράφιση, αποτύπωση και τεκμηρίωσή του, καθώς και η κατάθεση εκτενούς επιστημονικής έκθεσης συνοδευόμενης από λεπτομερή κατάλογο ευρημάτων. 3. [...]». Εξάλλου, στο άρθρο 10 του αυτού νόμου, τιτλοφορούμενο «Ενέργειες σε ακίνητα μνημεία και στο περιβάλλον τους», όπως ισχύει μετά την προσθήκη εδαφίου στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 10 με την παρ. 6 του άρθρου 9 του ν. 3851/2010 (Α' 85), ορίζεται ότι «1. Απαγορεύεται κάθε ενέργεια σε ακίνητο μνημείο, η οποία είναι δυνατόν να επιφέρει με άμεσο ή έμμεσο τρόπο καταστροφή, βλάβη, ρύπανση ή αλλοίωση της μορφής του. 2. [...] 3. [...] η επιχείρηση οποιουδήποτε τεχνικού ή άλλου έργου ή εργασίας, καθώς και η οικοδομική δραστηριότητα πλησίον αρχαίου επιτρέπεται μόνο μετά από έγκριση του Υπουργού Πολιτισμού, η οποία εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου. Η έγκριση χορηγείται εάν η απόσταση από ακίνητο μνημείο ή η σχέση με αυτό είναι τέτοια ώστε να μην κινδυνεύει να επέλθει άμεση ή έμμεση βλάβη αυτού λόγω του χαρακτήρα του έργου ή της επιχείρησης της εργασίας. Με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και των κατά περίπτωση συναρμοδίων Υπουργών μπορεί να καθορίζονται κριτήρια, διαδικασίες ελέγχου και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας [...] 4. Για κάθε εργασία, επέμβαση ή αλλαγή χρήσης σε ακίνητα μνημεία, ακόμα και αν δεν επέρχεται κάποια από τις συνέπειες της παραγράφου 1 σε αυτά [καταστροφή, βλάβη, ρύπανση ή αλλοίωση], απαιτείται έγκριση που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου [...]». Τέλος, στο άρθρο 42 του ανωτέρω ν. 3028/2002 ορίζεται ότι «1. Απαγορεύεται η μεταφορά ακινήτου μνημείου ή τμήματός του χωρίς άδεια του Υπουργού Πολιτισμού, που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου, εφόσον διασφαλίζονται οι απαραίτητες εγγυήσεις για τη μεταφορά και την επανατοποθέτησή του σε κατάλληλο μέρος. Προκειμένου για μνημεία ιδιαίτερης σημασίας, που χαρακτηρίζονται με απόφαση του Υπουργού μετά από γνώμη του Συμβουλίου, η άδεια μπορεί να χορηγηθεί κατ' εξαίρεση εάν κριθεί ότι η μετακίνησή τους είναι απολύτως αναγκαία για να διασωθούν από κίνδυνο εξαιτίας φυσικών φαινομένων ή λόγω εκτέλεσης μεγάλων τεχνικών έργων τα οποία είναι απαραίτητα για την εθνική άμυνα ή έχουν μείζονα σημασία για την εθνική οικονομία και ικανοποιούν ζωτικές ανάγκες του κοινωνικού συνόλου. Η μετακίνηση μνημείου λόγω τεχνικού έργου

εξετάζεται μόνο όταν μετά από σχετικό επιστημονικό έλεγχο αποκλείεται κάθε δυνατότητα διατήρησής του στο περιβάλλον του. 2. [...] 3. Οι παραπάνω εργασίες εκτελούνται σύμφωνα με μελέτη, που εγκρίνεται με την οικεία απόφαση. 4. Αν παρίσταται επείγουσα ανάγκη, οι εργασίες διενεργούνται με μέριμνα της Υπηρεσίας χωρίς υπαίτια καθυστέρηση και χωρίς άλλη διατύπωση». Από τις διατάξεις αυτές, ερμηνευόμενες υπό το φως του άρθρου 24 παρ. 1 και 6 του Συντάγματος, που επιβάλλει στην Πολιτεία, κατά τα προαναφερόμενα, την εις το διηνεκές διατήρηση των μνημείων και λοιπών στοιχείων του πολιτιστικού περιβάλλοντος και τη λήψη μέτρων όχι μόνον για την αποφυγή καταστροφής ή βλάβης αυτών, αλλά και για την ανάδειξή τους, προκύπτει ότι τα αποκαλυπτόμενα με την αρχαιολογική έρευνα μνημεία πρέπει κατ' αρχήν να διατηρούνται ορατά και επισκέψιμα και να αναδεικνύονται, εντασσόμενα στη σύγχρονη κοινωνική ζωή, με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων προστασίας τους (Στ.Ε. 3912/2007 σκ. 4, πρβλ. Σ.τ.Ε. 3487/2003). Κατ' εξαίρεση, όμως, είναι επιτρεπτές επεμβάσεις επί και πλησίον ακινήτου μνημείου, υπό τις προϋποθέσεις που ορίζουν οι ανωτέρω διατάξεις, ύστερα από γνώμη του αρχαιολογικού συμβουλίου, κατόπιν έγκρισης του Υπουργού Πολιτισμού, ειδικά δε για τις οικοδομικές εργασίες, η έγκριση του Υπουργού Πολιτισμού χορηγείται εάν η απόσταση από το ακίνητο μνημείο, στην έννοια του οποίου συμπεριλαμβάνεται πλέον ρητώς και το άμεσο περιβάλλον του, ή η σχέση με αυτό είναι τέτοια ώστε να μην κινδυνεύει να επέλθει άμεση ή έμμεση βλάβη σε αυτό. Από τα ανωτέρω παρέπεται ότι προκειμένου να εγκριθεί η εκτέλεση έργου επί ή πλησίον αρχαίων απαιτείται να αξιολογούνται τα χαρακτηριστικά του έργου και να εκτιμώνται οι άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις που θα έχει η εκτέλεσή του στα ακίνητα μνημεία, η χορήγηση δε της σχετικής έγκρισης πρέπει να στηρίζεται σε ειδική αιτιολογία που να περιέχει α) περιγραφή των προστατευτέων αρχαίων, β) περιγραφή του προς εκτέλεση έργου και γ) τεκμηριωμένη εκτίμηση των επιπτώσεων του έργου επί των αρχαίων (βλ. Σ.τ.Ε. 5460/2012 7μ. σκ. 7, 676/2005 Ολομ. σκ. 11, 3454/2004 Ολομ. σκ. 8, 2175/2004 Ολομ. σκ. 12).

11. Επειδή, από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτουν τα εξής: Με την απόφαση ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ40/134/5089/29.12.2004 του Υφυπουργού Πολιτισμού εγκρίθηκε, ύστερα από γνωμοδότηση του Κ.Α.Σ. (συνεδρία 46/22.11.2004) η μελέτη χάραξης και τα λοιπά στοιχεία του έργου κατασκευής του μετρό της Θεσσαλονίκης. Με την απόφαση αυτή επιβλήθηκε, μεταξύ άλλων, η προηγούμενη σωστική ανασκαφική έρευνα σε ορισμένες θέσεις, μεταξύ των οποίων, ο σταθμός Βενιζέλου λόγω της πιθανής αποκάλυψης δημοσίων κτισμάτων με σημαντικά αποτελέσματα για την ιστορία και την τοπογραφία της πόλης, όπως λείψανα σχετικά με τη διασταύρωση του *decumanus maximus*. Ορίσθηκε, επίσης, με την ίδια απόφαση ότι σε περίπτωση αποκάλυψης αρχαιοτήτων το θέμα της καθάρσεώς τους και απόδοσης του χώρου ή της καθ' οιονδήποτε τρόπο διατήρησής τους θα αποφασίζεται ύστερα

από γνωμοδότηση του Κ.Α.Σ. Στην ανωτέρω απόφαση προβλέφθηκε η σύνταξη Μνημονίου Συνεργασίας μεταξύ των Υπηρεσιών του Υπουργείου Πολιτισμού και της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ σχετικά με την πραγματοποίηση των ανασκαφών και την αποθήκευση, έκθεση, τεκμηρίωση και δημοσίευση των αποτελεσμάτων. Εξάλλου, από τα πρακτικά συνεδρίασης του Κ.Α.Σ. για την διατύπωση της 46/2004 γνωμοδότησης, κατ' επίκληση της οποίας εκδόθηκε η ανωτέρω απόφαση του Υφυπουργού Πολιτισμού, προκύπτει ότι η αποκάλυψη αρχαιοτήτων στο ιστορικό κέντρο της πόλης θεωρήθηκε σχεδόν βέβαιη από την αρμόδια αρχαιολογική υπηρεσία, εξετάσθηκαν δε και ορισμένοι τρόποι προστασίας τους (απόσπαση και επανατοποθέτηση μετά την κατασκευή του σταθμού για τη διατήρηση σε κατάχωση, απόσπαση και τοποθέτηση σε άλλο σημείο της πόλης, απόσπαση, τεκμηρίωση και διάλυση). Με βάση τα ανωτέρω το Συμβούλιο γνωμοδότησε το 2004 υπέρ της χωροθέτησης των σταθμών και της χορήγησης άδειας εκσκαφικών εργασιών υπό ορισμένους όρους, στους οποίους περιλαμβάνεται και η συγκεκριμενοποίηση του βάθους της σήραγγας και των σταθμών στο τμήμα της γραμμής 2Α που διέρχεται από το Ιστορικό Κέντρο, εντός της παλαιάς πόλης, τουλάχιστον κάτω από τα 8,5-9,5 μέτρα. Εν τούτοις, κατά το στάδιο αυτό, δεν εξετάσθηκαν εναλλακτικοί τρόποι προστασίας, διατήρησης και ανάδειξης των αρχαιοτήτων σε σχέση με τα σχέδια κατασκευής των συγκεκριμένων σταθμών, τις διαστάσεις και τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους ούτε η αναγκαιότητα της κατασκευής των σταθμών, σε περίπτωση αποκάλυψης σημαντικών αρχαιοτήτων. Εν συνεχεία, στον σταθμό Βενιζέλου πραγματοποιήθηκε ανασκαφική έρευνα, το ιστορικό και η πορεία της οποίας περιγράφονται αναλυτικά στο υπ' αριθμ. 7079/31.12.2012 έγγραφο της 9ης Ε.Β.Α. προς τη Γενική Διεύθυνση Αρχαιοτήτων και Πολιτιστικής Κληρονομιάς του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Τουρισμού. Στο ανωτέρω έγγραφο της 9ης Ε.Β.Α., με θέμα «ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης. Σταθμός Βενιζέλου. Έγκριση ή μη διατήρησης αρχαιοτήτων εντός του ενοποιημένου σκάμματος του Σταθμού Βενιζέλου [...]» εκτίθενται περαιτέρω, μεταξύ άλλων, τα εξής: «Ο Σταθμός Βενιζέλου του Μετρό Θεσσαλονίκης, μήκους 76,60μ. (Α-Δ) και πλάτους 19,75μ. (Β-Ν), χωροθετείται στη διασταύρωση των οδών Εγνατίας και Βενιζέλου και καταλαμβάνει όλο το πλάτος του σημερινού οδοστρώματος της Εγνατίας οδού [...] Η μέχρι σήμερα ανασκαφική διερεύνηση εντός των ορίων του σκάμματος, αμέσως κάτω από το οδόστρωμα της σύγχρονης Εγνατίας οδού έως και τα υψόμετρα +6,20μ./+5,80μ. (σχετικά βάθη: -5,40μ./-5,80μ.), έφερε στο φως στοιχεία που σχετίζονται με την πολεοδομική οργάνωση της πόλης σε ένα κομβικό σημείο της από τον 20ο έως και τον 9ο αι. Σημαίνοντα ρόλο παίζει ο λιθόστρωτος ή χαλικόστρωτος κεντρικός οδικός άξονας στην κατεύθυνση Α-Δ, που διατρέχει το σκάμμα σε ολόκληρο το μήκος του, γνωστός ως Φαρδύς Δρόμος στους μεταβυζαντινούς και νεότερους χρόνους, Λεωφόρος των Βυζαντινών ή Μέση οδός στη βυζαντινή περίοδο. Η οριζόντια κεντρική

οδική αρτηρία, διασταυρώνεται με κάθετους οδικούς άξονες διαμορφώνοντας πυκνοδομημένες οικοδομικές νησίδες. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι συχνές κατά εποχές μετατοπίσεις των οικοδομικών γραμμών με τις αυξομειώσεις του πλάτους της κεντρικής λεωφόρου ανά τους αιώνες και με τις καταργήσεις ή μετατοπίσεις των αξόνων των κάθετων οδών. Επιπλέον, μαρτυρείται και ανασκαφικά η διαχρονία της εμπορικής και παραγωγικής δραστηριότητας της περιοχής, με τον εντοπισμό νησίδων της αγοράς της πόλης. Τα καταστήματα των μεταβυζαντινών χρόνων οργανώνονται άστατα καταλαμβάνοντας συχνά τμήματα των καταστρωμάτων, ενώ στους βυζαντινούς χρόνους καταστήματα και εργαστήρια προσανατολίζονται προς τη Λεωφόρο, με ανοιχτούς προς το δρόμο χώρους για την έκθεση των προς πώληση προϊόντων. Πληθώρα μικροαντικειμένων και κοσμημάτων καταδεικνύουν τον εμπορικό χαρακτήρα της περιοχής, με έμφαση στον τομέα της αργυροχρυσοχοΐας. Οι παραπάνω αρχαιότητες διαλύθηκαν δυνάμει των ανωτέρω [...] σχετικών. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ. [...] Εντός του ενοποιημένου σκάμματος του Σταθμού Βενιζέλου ανευρέθη η μνημειακή διαμόρφωση της κύριας οδικής αρτηρίας της πόλεως (decumanus) που εξετάζεται σήμερα. Ο δρόμος αποκαλύφθηκε σε μήκος 76,60μ. και παρουσιάζει δύο κατασκευαστικές φάσεις: Στην πρώτη φάση, που εντοπίζεται στο δυτικό τμήμα του σκάμματος, ο decumanus είναι στρωμένος με μαρμάρινες πλάκες, ενώ στη δεύτερη φάση, στο κεντρικό και ανατολικό τμήμα του σκάμματος, επιστρώνεται με ορθογώνιου σχήματος πλάκες από μεταμορφωμένα πετρώματα μαγματικής σειράς του Χορτιάτη. Αναλυτικά: Πρώτη κατασκευαστική φάση του decumanus ... Στο δυτικό τμήμα του σκάμματος απεικονίζεται η πολεοδομική οργάνωση της πόλης σε ένα κομβικό σημείο της, όπου διασταυρώνεται ο decumanus, που απέληγε δυτικά στη Χρυσή Πύλη και ανατολικά στην Κασσανδρεωτική Πύλη διασχίζοντας την πόλη στον άξονα Α-Δ, με μία από τις κυριότερες οδούς (cardo) με κατεύθυνση Β-Ν, η οποία συνέδεε το λιμάνι του Μεγάλου Κωνσταντίνου με το βόρειο σκέλος των Τειχών. Το σημείο της διασταύρωσης των δύο κεντρικών οδικών αρτηριών εξαιρείται με μνημειακό τετράπυλο κατ' αναλογία με την Αψίδα του Γαλερίου. Το τετράπυλο απαρτίζονταν από οκτώ πεσσούς ... που έφεραν τοξοστοιχίες. Τέσσερις κύριοι πεσσοί στο κέντρο και από δύο δευτερεύοντες στα πλάγια, βόρεια και νότια των κεντρικών. Εντός του σκάμματος έχουν διασωθεί οι τέσσερις κύριοι πεσσοί ορθογώνιας κάτοψης με τη μακρά πλευρά τους στον άξονα Β-Ν ... και το νότιο ζεύγος των δευτερευόντων πεσσών με κάτοψη σχήματος Γ ... Το βόρειο ζεύγος των δευτερευόντων πεσσών βρίσκεται εκτός του βόρειου διαφραγματικού τοίχου του κελύφους του Σταθμού. Μεταξύ των πεσσών διαμορφώνονταν τοξωτά ανοίγματα, το κεντρικό από τα οποία ήταν μεγαλύτερο με πλάτος 5,80μ. Κάτω από αυτό διερχόταν ο decumanus. Τα πλάγια ανοίγματα ήταν μικρότερα με πλάτος περί τα 5μ. Το κεντρικό τμήμα του τετραπύλου κάλυπτε μάλλον χαμηλός θόλος, ενώ τα δύο πλαϊνά τμήματα

στεγάζονταν πιθανότατα με καμάρες χαμηλότερες του κεντρικού θόλου. Τη μνημειακή εικόνα του τετραπύλου συμπληρώνουν έξι ακόμα πεσσοί [...] διατεταγμένοι ανατολικά και δυτικά αυτού, τρεις σε κάθε πλευρά, που όριζαν πιθανότατα στεγασμένα πεζοδρόμια - στοές εκατέρωθεν και των δύο οδών της διασταύρωσης, που βρέθηκαν καλυμμένα με χώμα, καθώς η αρχική επίστρωσή τους δεν σώθηκε. Ωστόσο, το αισθητά μεγαλύτερο μέγεθος των δυτικών πεσσών και η κατασκευαστική ανομοιομορφία τους (συνίσταντο από μαρμάρινους και πώρινους γωνιόλιθους) συγκριτικά με τους υπόλοιπους πεσσούς, οι οποίοι συνίσταντο από μαρμάρινους δόμους και πλινθοδομή, όπου αυτή έχει διασωθεί, με πλίνθους πάχους 0,04μ [...], ίσως αποτελούν ενδείξεις πως ανήκαν σε κάποιο άλλο αυτόνομο οικοδόμημα, που εκτείνεται σήμερα εκτός του δυτικού ορίου του σκάμματος. Οι πεσσοί σώζονται σε ύψος που κυμαίνεται από 0,50μ. έως 3μ. και λόγω της μακράς διάρκειας χρήσης τους έχουν δεχθεί μεταγενέστερες επισκευές. Κάτω από το κεντρικό τοξωτό άνοιγμα του τετραπύλου και μεταξύ των πεσσών ... διέρχεται, [...], ο *decumanus* στρωμένος με μαρμάρινες πλάκες διαφόρων διαστάσεων, ορθογώνιες και τραπεζιόσχημες ... Το μήκος του μαρμαρόστρωτου *decumanus* ανέρχεται στα 27,50μ. και το πλάτος του αγγίζει τα 4,85μ./4,93μ. συμπεριλαμβανομένων και των εκατέρωθεν κρασπέδων, τα οποία αποτελούνται από μαρμαρόπλινθους υπερυψωμένους κατά 0,10μ.-0,15μ. από το κατάστρωμα του δρόμου. Στην επιφάνεια του οδοστρώματος διακρίνονται σαφή ίχνη αμαξοτροχιών, πλάτους [...] Για την ώρα δεν έχουν βρεθεί στοιχεία σχετικά με την απορροή των ομβρίων από τη στέγη του τετραπύλου. Ο μαρμαρόστρωτος δρόμος μόνο στο δυτικό τμήμα του σκάμματος βρέθηκε σε κακή κατάσταση διατήρησης. Η μαρμάρινη επίστρωση σώζεται σποραδικά και τα κράσπεδα στα περισσότερα σημεία έχουν πιθανότατα διαρπαγεί. Η κάθετη οδός (*cardo*) στο βόρειο σκέλος της και στη συμβολή της με τον *decumanus*, σε κακή επίσης κατάσταση διατήρησης, ήταν στρωμένη με ευμεγέθεις, ακανόνιστες μαρμάρινες πλάκες από λευκό λεπτόκοκκο μάρμαρο [...] Το νότιο σκέλος της οδού δεν έχει εντοπιστεί έως σήμερα, [...] Με τον κάθετο δρόμο σχετίζεται η πρώτη φάση καμαροσκεπούς αποχετευτικού αγωγού [...] Συγκριτικά με τη μνημειακή διαμόρφωση του δρόμου στον Σταθμό Αγίας Σοφίας, που αντιστοιχεί με την πρώτη κατασκευαστική φάση του *decumanus* που εντοπίστηκε στον Σταθμό Βενιζέλου, παρατηρούμε διαφορές αλλά και ομοιότητες: στις διαφορές ανάγονται η κακή κατάσταση διατήρησης της μαρμαρόστρωτης οδού στον Σταθμό Βενιζέλου και η διαμόρφωση του τετραπύλου στη διασταύρωση των δύο δρόμων στη Βενιζέλου σε αντίθεση με την απλή διασταύρωση των δύο δρόμων στην Αγία Σοφία. Στις ομοιότητες ανάγονται το πλάτος της οδού, τα υπερυψωμένα κράσπεδα, οι αμαξοτροχιές, η ύπαρξη στυλοβάτη νοτίως του *decumanus* στο μη στεγασμένο τμήμα της οδού και ο κτιστός αποχετευτικός αγωγός που τρέχει κατά μήκος του δρόμου μεταξύ του στυλοβάτη και των νότιων κρασπέδων της οριζόντιας οδικής

αρτηρίας. Η χρήση της πρώτης κατασκευαστικής φάσης του decumanus στρωμένου με μαρμάρινες πλάκες φθάνει έως τις αρχές του 7ου αι. (620 μ.Χ.), εποχή που η Θεσσαλονίκη πλήττεται από ισχυρούς καταστρεπτικούς σεισμούς. Δεύτερη κατασκευαστική φάση του decumanus και παράπλευρα κτήρια [...] Η διαμόρφωση της πρώτης κατασκευαστικής φάσης στο δυτικό τμήμα του σκάμματος, με τον decumanus και τον cardo στρωμένους με μάρμαρα και με τους πεσσούς να προσδίδουν μνημειακή εικόνα στη διασταύρωση των δύο κεντρικών οδών, παραμένει σε χρήση παράλληλα με τη δεύτερη κατασκευαστική φάση του οριζόντιου άξονα που εντοπίζεται στο κεντρικό και ανατολικό τμήμα της ανασκαφής σε πολύ καλή κατάσταση διατήρησης. Αμέσως μετά το πέρας του μαρμαρόστρωτου τμήματος του decumanus [...] και σε μήκος 49μ., αποκαλύπτεται η συνέχεια του οριζόντιου οδικού άξονα προς τα ανατολικά με διαφορετικά χαρακτηριστικά. Αυτός επισκευάζεται και διευρύνεται [...] Επιστρώνεται με ορθογώνιου σχήματος πλάκες από μεταμορφωμένα πετρώματα μαγματικής σειράς του Χορτιάτη [...]. Το πλάτος του δρόμου διευρύνεται και ανέρχεται στα 7,80μ. συμπεριλαμβανομένων και των εκατέρωθεν κρασπέδων. Το βόρειο κράσπεδο εντοπίζεται κατά 1,45μ. βορειότερα και παρεκκλίνει ελαφρώς του άξονα προς τα ΒΑ ακολουθώντας πορεία εκτός των ορίων του σκάμματος. Το νότιο κράσπεδο εντοπίζεται κατά 1,20μ. νοτιότερα και παρακολουθείται σε μήκος μόλις 8μ. (σώζονται 6 δόμοι). Η απομάκρυνση των ομβρίων υδάτων από την επιφάνεια του οδοστρώματος επιτυγχάνονταν μέσω της μερικής απορρόφησής τους από τα ενδιάμεσα κενά των πλακών του οδοστρώματος, μέσω της επιτούτου κατασκευασμένης κατωφερικής κλίσης του καταστρώματος από το κέντρο προς τα πλάγια, καθώς και μέσω του κτιστού, ορθογώνιας διατομής, αποχετευτικού αγωγού [...] ο οποίος τρέχει κάτω από τον δρόμο κατά μήκος του νοτίου ορίου του και καλύπτεται σημειακά από τις πλάκες του οδοστρώματος της δεύτερης κατασκευαστικής φάσης του decumanus [...] Σήμερα είναι ορατή κατά κύριο λόγο η μεταγενέστερη κάλυψή του, στην οποία χρησιμοποιήθηκαν σποραδικά αρχαιότερα μαρμάρινα αρχιτεκτονικά μέλη [...] Η αρχική κατασκευή του αγωγού είναι σύγχρονη με την μαρμαρόστρωτη οδό, λειτουργεί παράλληλα με την επισκευή της και η λειτουργία του με επιπρόσθετες μετασκευές επιβεβαιώνεται ανασκαφικά τουλάχιστον μέχρι τον 10ο αι. [...] Η επισκευή του δρόμου με τις πλάκες από μεταμορφωμένα πετρώματα μαγματικής σειράς του Χορτιάτη ανάγεται πιθανότατα στον 6ο αι. με διάρκεια χρήσης έως και τις αρχές του 7ου αι., όπου η Θεσσαλονίκη δοκιμάζεται από σεισμούς. Κατά την περίοδο αυτή (6ος - αρχές 7ου αι.), όπου το τμήμα του μαρμαρόστρωτου decumanus στα δυτικά συνυπάρχει με το επισκευασμένο τμήμα της οδού με πλάκες του Χορτιάτη στα ανατολικά, κατασκευάζεται νότια του οριζόντιου άξονα κτήριο μεγάλων διαστάσεων, το οποίο ονομάστηκε συμβατικά Κτήριο Β και σώζεται αποσπασματικά [...] Η υποδομή του κτηρίου Β συνίσταται από ισχυρούς τοίχους πλάτους 0,90μ., κατασκευασμένους με λίθους και κιτρινωπό

κονίαμα ως συνδετικό υλικό, ενώ από την ανωδομή του έχουν διασωθεί μόνο ένας τοίχος και πέντε πεσσοί [...] Η είσοδος στον ανοιχτό αίθριο χώρο [...] πραγματοποιείται μέσω ανοίγματος με μορφολογία τριβήλου από τη δυτική στοά [...], η οποία χρησιμοποιήθηκε ως προθάλαμος. Οι μαρμάρινες βάσεις των κιόνων του τριβήλου χρονολογούνται στην όψιμη παλαιοχριστιανική περίοδο (6ος αι.) και απέχουν μεταξύ τους 1,92μ. με μεταξόνιο διάστημα 2,70μ. Το αποσπασματικά σωζόμενο δάπεδο [...] του αίθριου χώρου [...] αποτελείται από μαρμάρινες πλάκες ποικίλων διαστάσεων και πάχους 0,03-0,04μ. και εκτείνεται από το τρίβηλο άνοιγμα έως τον Ανατολικό Διαφραγματικό Τοίχο και από τον *decumanus* έως τον τοιχοβάτη/ορθομαρμάρωση που διαμορφώνεται νότια. Οι μαρμάρινες πλάκες του δαπέδου είναι αρκετά διαβρωμένες έως και θρυμματισμένες, ως επί το πλείστον μερικώς σωζόμενες και λιγότερες ακέραιες. Σε μεταγενέστερο χρόνο, στο βόρειο τμήμα του αιθρίου του Κτηρίου Β ανήκει επιμήκης κατά τον άξονα Α - Δ ζώνη [...], μήκους 27μ. και μέγιστου ορατού πλάτους 3μ. από ογκώδεις τετράγωνες και ορθογώνιες μαρμάρινες πλάκες. Επί των πλακών αυτών σώζονται εγχάρακτοι κύκλοι πιθανότατα επιτραπέζιων παιχνιδιών με χρήση πεσσών [...]. Ο τοιχοβάτης/ορθομαρμάρωση [...] ορίζει από βορρά τη νότια στοά [...], το δάπεδο της οποίας από μαρμάρινες πλάκες σώζεται αποσπασματικά σε κακή επίσης κατάσταση διατήρησης [...]. Εντός της νότιας στοάς [...], εντοπίζεται υπερυψωμένη τετράπλευρη κατασκευή ορατών διαστάσεων [...] Οι σεισμοί των αρχών του 7ου αιώνα προκάλεσαν καταστροφή, η οποία βεβαιώνεται ανασκαφικά από στρώμα καταστροφής πάχους 0,30μ.-0,50μ πάνω ακριβώς από τη μαρμάρινη επιστρωση του *decumanus*, που περιείχε ευρήματα του 6ου-7ου αιώνα Τα ανασκαφικά δεδομένα στον 7ο - 8ο αιώνα: Η καταστροφή που προκλήθηκε από τους σεισμούς σηματοδοτεί σημαντικές αλλαγές στην πολεοδομική οργάνωση μέσα στον 7ο αιώνα [...] Η μαρμαρόστρωτη οδός δεν χρησιμοποιείται πλέον, αλλά κατακλύζεται από συντετριμμένα οικοδομικά υλικά ανεβάζοντας τη στάθμη του επιπέδου χρήσης της. Η ανωδομή του τετραπύλου έχει πιθανότατα ήδη καταρρεύσει κι αυτό γίνεται εμφανές στη δόμηση των πεσσών που συμπληρώνονται καθ' ύψος για την επανάχρησή τους. Ο *cardo* διαστρώνεται με χώμα. Το βόρειο σκέλος του καταργείται από λασπόκτιστη τοιχοποιία [...] και ο άξονάς του μετατοπίζεται προς τα ανατολικά στο τμήμα που στην προηγούμενη περίοδο καταλάμβανε η ανατολική στοά. Στο ανατολικό τμήμα του *decumanus* δεν βρέθηκαν χωμάτινες επιστρώσεις ή συντετριμμένα οικοδομικά υλικά πάνω από τις ηφαιστιογενείς πλάκες του Χορτιάτη. Στη νότια οικοδομική νησίδα κατασκευάζεται το Κτήριο Γ, [...] Η πρόσοψη του Κτηρίου Γ διαρθρώνεται από τέσσερις ορθογώνιους επιμήκεις εγχόρηγους πεσσούς με τη μακρά πλευρά τους στον άξονα Α-Δ, οι οποίοι ενσωματώνουν στη δόμησή τους πληθώρα αρχαιότερων μαρμάρινων αρχιτεκτονικών μελών (ιωνικά κιονόκρανα, κιονίσκοι, πεσσίσκος, αμφικίονες κλπ.), πιθανότατα από

ναϊκό κτήριο που κατάρρευσε στους σεισμούς και κατόπιν λιθολογήθηκε. Μεταξύ του Κτηρίου Γ και του οριζόντιου οδικού άξονα διαμορφώνεται χώρος πεζοδρομίου, στον οποίο τρέχουν κτιστοί αγωγοί υδροδοτικοί και αποχετευτικοί, κάποιιοι από τους οποίους καταλήγουν στον κεντρικό αγωγό του decumanus. Η πρόσοψη του Κτηρίου Γ εξάιρεται με το στυλοβάτη που στο σημείο αυτό του σκάμματος είναι ορατός με την οψιμότερη καθ' ύψος επισκευή του, φέροντας τρεις ιωνικές βάσεις του 4ου-5ου αι. πιθανότατα της αρχικής κατασκευής του που τώρα επαναχρησιμοποιούνται. Επιμελημένες λασπόκτιστες τοιχοποιίες [...] καταλαμβάνουν το βόρειο κράσπεδο του μαρμαρόστρωτου δρόμου. Στο μεταίχμιο 7ου - 8ου αιώνα ... στο ανατολικό άκρο του σκάμματος εντοπίζεται για πρώτη φορά δεύτερος κάθετος δρόμος, με πλάτος 4μ. στο βόρειο σκέλος του και 5,30μ. στο νότιο, επιστρωμένος κι αυτός με χώμα. Έτσι, ο οριζόντιος οδικός άξονας μαζί με τους δύο πλέον κάθετους δρόμους διαμορφώνουν έξι οικοδομικά τετράγωνα, με τα δύο κεντρικά να έχουν μήκος 51μ. Τα Κτήρια Β και Γ της νότιας οικοδομικής νησίδας επιμερίζονται σε μικρότερους χώρους με την κατασκευή λασπόκτιστων ή ασβεστόκτιστων τοιχοποιιών και κάποια από τα ανοίγματά τους φράσσονται. Νέα λασπόκτιστα κτήρια οικοδομούνται και καταλαμβάνουν μέρος του βορειοανατολικού τμήματος του κεντρικού δρόμου και κτίσματα υδροδοτικού χαρακτήρα, πιθανότατα δεξαμενές, αποσπασματικά σήμερα σωζόμενα, κατασκευάζονται στο νοτιοδυτικό τμήμα του σκάμματος. Η φάση αυτή σφραγίζεται από μία νέα εκτεταμένη καταστροφή, που ανάγεται στον 8ο αι. και προκλήθηκε πιθανότατα από σεισμό, συνέπεια του οποίου ήταν η τελευταία πλέον κατάρρευση της ανωδομής που έφεραν οι πεσσοί, καθώς εντός του σκάμματος βρέθηκαν πεσμένα ογκώδη συμπαγή τμήματα πλινθοδομών από τοίχους και τόξα». Με βάση την ανωτέρω συνοπτική περιγραφή του αποκαλυφθέντος μνημείου, η οποία συνοδεύεται από τεύχος τεκμηρίωσης και φωτογραφίες, η προϊσταμένη της 9ης ΕΒΑ πρότεινε με το προαναφερθέν έγγραφό της τη μη διατήρηση των αποσπασματικά σωζόμενων καταλοίπων. Αντιθέτως, ως προς τις άριστα διατηρηθείσες αρχαιότητες, δηλαδή α) τον decumanus σε μήκος 76,60 μ. με τις εκατέρωθεν αυτού πεσσοστοιχίες, β) το τμήμα του cardo στη διασταύρωση με τον decumanus, γ) τον στυλοβάτη (Τχ1032) με τις τρεις βάσεις των κιόνων και δ) τα πλέον καλά διατηρημένα τμήματα του καμαροσκεπούς αγωγού (ΑΓ161) στον άξονα του cardo και του κτιστού ορθογώνιας διατομής, αποχετευτικού αγωγού (ΑΓ152) παραπλεύρως του decumanus, η προαναφερθείσα Έφορος πρότεινε την διατήρησή τους με την ακόλουθη ιεράρχηση: « ... 1. Κατ' αρχήν είναι απολύτως απαραίτητο να εξετασθεί σε συνεργασία με το Μετρό μέχρι εξαντλήσεως και η τελευταία εκδοχή παραμονής των αρχαιοτήτων ορατών κατά χώραν με υιοθέτηση ανάλογης στατικής λύσεως, καθώς μάλιστα μεγάλο νότιο κατά μήκος τμήμα θα απελευθερωθεί, όπως παραπάνω ελέχθη, έτσι ώστε να μη παραβλέπεται μεν το δημόσιο συμφέρον, οι δε αρχαιότητες-

μοναδικές έως σήμερα, αν και αναμενόμενες- να προστατευτούν, αναδειχθούν και αποδοθούν στους Έλληνες πολίτες, των οποίων ιδιοκτησία και αποτελούν. Η εκδοχή αυτή θα πρέπει να εξεταστεί ακόμα και αν το σύνολο των αρχαιοτήτων τελικά καταχωθεί ως έχει. 2. Εάν η παραπάνω εκδοχή αποδειχθεί αντικειμενικά ανέφικτη, επιβάλλεται να εξεταστεί σε επόμενο βαθμό η λύση της καταβύθισης των αρχαιοτήτων στο επίπεδο επιβίβασης - αποβίβασης των συρμών, δίνοντας την ευκαιρία, μετά ίσως και από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, να συνυπάρξουν τα αρχαία με τη λειτουργία του μετρό, λύση παγκόσμια πρωτοποριακή. 3. [...] α) [...] γ) Η μεταφορά των αρχαιοτήτων δεν μπορεί να στοχεύει μόνον στην απελευθέρωση της γης που θα φιλοξενήσει άλλη δραστηριότητα, αλλά αυτά επανατοποθετούμενα να μην μεταβληθούν απλά σε μουσειακό αντικείμενο, αποστερημένα από το νόημα που τους έδινε το αρχικό περιβάλλον από το οποίο αποσπάστηκαν. Η στάθμη επανατοποθέτησης πρέπει να είναι η αρχική ή τουλάχιστον σχετική, που όμως λόγω των υποκειμένων αρχαιοτήτων αυτό δεν είναι δυνατόν (η διαχρονικότητά και η πυκνή διαστρωμάτωσή τους διαπιστώθηκε στην ανασκαφή του Σταθμού Βενιζέλου). [...] Δυστυχώς η Εφορεία μας δεν διαθέτει ακίνητο που θα μπορούσε να φιλοξενήσει αναπαραστατικά οποιαδήποτε αρχαία πρόκειται να αποσπαστούν από οπουδήποτε (αυτό είναι ήδη γνωστό από την περίπτωση του οικοπέδου της Βασιλέως Ηρακλείου). Εάν ωστόσο υπάρξει τελικώς υπό παραχώρηση χώρος, για τον οποίον ευνοήτως συμπεραίνεται ότι θα υπάρξουν οι σχετικές δεσμεύσεις, τότε μόνον θα πρέπει να συζητηθεί απόσπαση, μεταφορά και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων. Εάν τελικώς τίποτα από τα παραπάνω δεν είναι δυνατό να συμβεί, τότε η πολιτεία θα πρέπει να πάρει τη γενναία απόφαση να καταργήσει το Σταθμό. Ευλόγως αναφέρουμε ότι οι διαλύσεις θα γίνουν χειρωνακτικά υπό την εποπτεία μας, ακολουθώντας τις οικοδομικές φάσεις των αποκαλυφθέντων καταλοίπων με παράλληλη σχεδιαστική και φωτογραφική τεκμηρίωση, επίγεια και εναέρια. Μετά την απομάκρυνση των αρχαιοτήτων το νέο ανασκαφικό τοπίο που θα διαμορφωθεί, θα επανεξετασθεί, καθώς σήμερα βρισκόμαστε ακόμη σε στρώματα πρωτοβυζαντινής περιόδου (6ος - 7ος αι.). Τυχόν έρευνα της υποδομής του επισκευασμένου decumanus του 6ου αι. από μεταμορφωμένα πετρώματα μαγματικής σειράς του Χορτιάτη θα γίνει υπό την εποπτεία της Εφορείας μας. Τυχόν έρευνα της υποδομής του μαρμαρόστρωτου δρόμου θα πραγματοποιήσει η ΙΣΤ ΕΠΚΑ. Η σύνταξη εκτενούς επιστημονικής εκθέσεως και λεπτομερούς καταλόγου ευρημάτων για τα παραπάνω ευρήματα, καθώς και η φωτογράφιση, αποτύπωση και τεκμηρίωσή τους έχουν ολοκληρωθεί, δυνάμει του όρου της § 2 του άρθρου 9 του Ν. 3028/2002 ...». Εν συνεχεία, το θέμα της έγκρισης ή μη της διατήρησης των αρχαιολογικών καταλοίπων του σταθμού Βενιζέλου εισήχθη προς συζήτηση στο Κ.Α.Σ. Όπως προκύπτει από τα σχετικά πρακτικά (συνεδρ. 2/15.1.2013, θέμα 6ο), η Ε. Γερούση, Διευθύντρια της Διεύθυνσης Βυζαντινών Αρχαιοτήτων και εισηγήτρια επισήμανε τη σπουδαιότητα των αρχαιολογικών

ευρημάτων, σημείωσε ότι πρόκειται για μοναδικό εύρημα της βυζαντινής Θεσσαλονίκης διότι για πρώτη φορά αποκαλύφθηκε ένα πολεοδομικό σύνολο της πόλης και ανέφερε τις λύσεις που εξετάστηκαν από την 9η Ε.Β.Α. σε συνεργασία με την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ για την προστασία των αρχαιοτήτων. Κατά τη συζήτηση του θέματος στο Κ.Α.Σ., στην οποία έλαβε μέρος και ο Μ. Τιβέριος, επιστημονικός σύμβουλος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, αναδείχθηκε το θέμα της χάραξης της γραμμής του μετρό κατά το παρελθόν χωρίς να εκτιμηθεί η σπουδαιότητα των αρχαιοτήτων που ήταν πιθανόν να αποκαλυφθούν, εξετάστηκαν διάφορες λύσεις για τη διάσωση των αρχαιοτήτων στο σύνολό τους, μεταξύ των οποίων και η απόσπαση, η μεταφορά και η διατήρησή τους σε άλλο χώρο, έγινε αναφορά στο υψηλό κόστος, το οποίο θα απαιτηθεί για την απόσπαση, διατήρηση και μεταφορά των αρχαιοτήτων καθώς και στο γεγονός ότι η καθυστέρηση της κατασκευής του μετρό δεν οφείλεται στην ανασκαφική έρευνα, από ορισμένα δε μέλη του Κ.Α.Σ. τονίσθηκε ότι βασική αφετηρία της επιστήμης της αρχαιολογίας είναι η διατήρηση των ευρισκομένων αρχαιοτήτων κατά χώραν (Π. Βαλαβάνης) και ότι η αφαίρεση των αρχαιοτήτων, λόγω της σημασίας τους ως τμήματος του πολεοδομικού ιστού της βυζαντινής πόλης και η τοποθέτησή τους σε άλλη θέση, έχει ως συνέπεια την απώλεια τεράστιας αξίας των ευρημάτων (Δ. Αθανασούλης). Ως προς τη λύση της απόσπασης των ευρημάτων στο σύνολό τους και το γεγονός ότι η λύση αυτή δεν περιλαμβάνεται στην εισήγηση της αρμόδιας Εφορείας, ο Μ. Τιβέριος σημείωσε ότι η Εφορεία δεν φανταζόταν ότι είναι ενδεχόμενο να αποσπασθεί ολόκληρο το εύρημα, η δε Ε. Γερούση διευκρίνισε ότι η λύση της απόσπασης του συνόλου του ευρήματος προέκυψε κατά τη συζήτηση και δεν υπάρχει στην εισήγηση της Εφορείας. Εν τέλει, το Κ.Α.Σ. γνωμοδότησε ομόφωνα υπέρ της έγκρισης της απόσπασης των αρχαιολογικών καταλοίπων του σταθμού Βενιζέλου και υπέρ της αποδόμησης των τμημάτων που σώζονται αποσπασματικά, υπό την προϋπόθεση ότι πριν από τις εργασίες απόσπασης θα προηγηθεί δέσμευση παραχώρησης του στρατοπέδου «Παύλου Μελά» ή άλλου ανάλογου χώρου. Μετά ταύτα εκδόθηκε η προσβαλλόμενη με την κρινόμενη αίτηση αναστολής απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού με την οποία εγκρίθηκε η απόσπαση των αρχαιολογικών καταλοίπων και η μη διατήρηση των αποσπασματικά σωζόμενων αρχαιοτήτων, σύμφωνα με τη γνωμοδότηση του Κ.Α.Σ. και υπό τον όρο της δέσμευσης καταλλήλου χώρου για τη μεταφορά των αρχαιοτήτων. Όπως αναφέρθηκε, ο Δήμος Θεσσαλονίκης, με την από 21.3.2013 αίτηση θεραπείας ζήτησε την ανάκληση της προσβαλλόμενης απόφασης προκειμένου να επανεξετασθεί το θέμα της διατήρησης των ευρημάτων *in situ*, επισημαίνοντας το υψηλό κόστος του έργου της απόσπασης με αμφίβολα αποτελέσματα, ιδίως όμως τη σημασία των ευρημάτων από τα οποία αποκαλύφθηκε ότι το σταυροδρόμι της αρχαιότητας μαρτυρεί την αδιάλειπτη χρήση της περιοχής επί 17 αιώνες με πανομοιότυπο τρόπο και η

- απόσπασή του στερεί τους Έλληνες και τους Θεσσαλονικείς από τη μοναδική και ανεπανάληπτη ευκαιρία να σφυρηλατούν βιωματικά στην καθημερινότητα της σύγχρονης ζωής την αδιάσπαστη ιστορική και εθνική ταυτότητά τους. Επίσης, επιστημονικοί και πολιτιστικοί φορείς της Χώρας και της Θεσσαλονίκης εξέφρασαν την αντίθεσή τους στη λύση της απόσπασης του συνόλου των αρχαιοτήτων. Στη συνέχεια, το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού σε συνεργασία με τον Δήμο Θεσσαλονίκης, την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο και το Τ.Ε.Ε. αποφάσισαν να διερευνήσουν και άλλες τεχνικές λύσεις προκειμένου να προστατευθούν και να αναδειχθούν οι αρχαιότητες in situ και συγχρόνως να διασφαλιστεί και η ολοκλήρωση του μετρώ της Θεσσαλονίκης. Τα ανωτέρω επισημαίνονται και στα υπ' αριθμ. 1297/16.5.2013 και 3594/16.7.2013 έγγραφα της 9ης Ε.Β.Α., στα οποία γίνεται λόγος για καινούργια δεδομένα αναφορικά με την ανάδειξη των αρχαιοτήτων στον χώρο της εύρεσής τους που καταρρίπτουν οριστικά την άποψη ότι δεν είναι εφικτή η συνύπαρξη των αρχαιοτήτων με το έργο του μετρώ στον σταθμό Βενιζέλου. Ωστόσο, κατά τον χρόνο συζήτησης της υπό κρίσης αίτησης αναστολής οι εκπονηθείσες μελέτες, αλλά και η τεχνική λύση που πρότεινε στη συνέχεια η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, δεν έχουν εξετασθεί από το Κ.Α.Σ.
12. Επειδή, με την υπό κρίση ζητείται να ανασταλεί η εκτέλεση της προσβαλλόμενης απόφασης λόγω πρόδηλης βασιμότητας των λόγων ακυρώσεως που προβάλλονται κατ' αυτής και συγκεκριμένα του λόγου περί παράβασης ουσιώδους τύπου της διαδικασίας, επειδή δεν προηγήθηκε εισήγηση της αρμόδιας Υπηρεσίας Αναστήλωσης του Υπουργείου Πολιτισμού, η δε γνωμοδότηση του Κ.Α.Σ. είναι ελλιπής, καθώς και των λόγων ακυρώσεως περί αντίθεσης της προσβαλλόμενης απόφασης στις διατάξεις του άρθρου 42 του ν.3028/2002, ανεπαρκούς αιτιολογίας και παράβασης της αρχής της αναλογικότητας. Οι ανωτέρω όμως λόγοι ακυρώσεως δεν μπορεί, κατά την κρίση της Επιτροπής, να θεωρηθούν ως προδήλως βάσιμοι κατά την έννοια του άρθρου 52 παρ. 7 του π.δ. 18/1989, ώστε να δικαιολογείται εξ αυτού του λόγου η χορήγηση της αιτουμένης αναστολής εκτέλεσης της προσβαλλόμενης απόφασης.
13. Επειδή, από τα στοιχεία του φακέλου και ιδίως από τα προαναφερθέντα έγγραφα της 9ης Ε.Β.Α. και τα πρακτικά συνεδρίασης του Κ.Α.Σ. προκύπτει ότι οι αποκαλυφθείσες αρχαιότητες στον σταθμό Βενιζέλου του μετρώ της Θεσσαλονίκης αποτελούν άριστα διατηρηθέν ενιαίο πολεοδομικό τμήμα-συγκρότημα της πόλης του βου αιώνα, η σπουδαιότητα του οποίου, τόσο, λόγω του χαρακτήρα και της θέσης του, ως οικιστικού συνόλου στο κέντρο της αρχαίας πόλης, όσο και της αρχαιολογικής, αρχιτεκτονικής και ιστορικής σημασίας του, συνδέεται αναπόσπαστα με την ιστορία, την πολεοδομική οργάνωση και την κοινωνική ζωή της Θεσσαλονίκης ανά τους αιώνες. Από τον φάκελο προκύπτει επίσης ότι οι ανωτέρω αρχαιότητες αποτελούν μοναδικό μνημείο και ιστορικό τμήμα της πόλης της Θεσσαλονίκης, που διατηρήθηκε

στην αυθεντική του μορφή επί 16 περίπου αιώνες, η ύπαρξη του οποίου, αν και είχε θεωρηθεί βέβαιη από την αρμόδια αρχαιολογική υπηρεσία, εν τούτοις δεν ελήφθη υπ' όψιν κατά την έγκριση της κατασκευής του σταθμού στη θέση αυτή, αφού στα στοιχεία του φακέλου δεν περιλαμβάνονται μελέτες με εναλλακτικές λύσεις κατασκευής του σταθμού ή κατάργησής του προκειμένου το μνημείο να προστατευθεί και να αναδειχθεί *in situ*, όπως επιβάλλεται από τις προαναφερθείσες διατάξεις του Συντάγματος και του ν. 3028/2002, ενόψει και του καθολικού χαρακτήρα για όλους τους πολίτες αγαθού της πολιτιστικής κληρονομιάς και ιδίως της ανάγκης διαφύλαξης της κληρονομιάς αυτής και της ιστορικής μνήμης χάριν των επόμενων γενεών. Με τα δεδομένα αυτά, εφόσον δηλαδή κατά την έγκριση της κατασκευής του σταθμού Βενιζέλου δεν είχαν εξετασθεί μέτρα προστασίας του μνημείου, η Διοίκηση όφειλε πριν από την έγκριση οποιασδήποτε υλικής επέμβασης επί του συγκεκριμένου μνημείου να ερευνήσει πλήρως δια των αρμοδίων επιστημονικών συμβουλίων και με βάση τεχνικές μελέτες τη δυνατότητα διατήρησης των αρχαιοτήτων στη θέση στην οποία αποκαλύφθηκαν, διασφαλίζοντας έτσι στο ακέραιο την αυθεντικότητά τους εν ανάγκη και με την επιβολή όρων για τον επανασχεδιασμό της τεχνικής μελέτης του σταθμού στη συγκεκριμένη θέση. Εξάλλου, αν από τις σχετικές μελέτες είχε διαπιστωθεί ότι η διατήρηση των αρχαιοτήτων *in situ* είναι απολύτως αδύνατη, ακόμη και με τον ανασχεδιασμό του σταθμού με λογική αύξηση του κόστους, η Διοίκηση είχε υποχρέωση να προβεί δυνάμει των ως άνω μελετών σε στάθμιση της σπουδαιότητας του μνημείου και της αναγκαιότητας κατασκευής του σταθμού. Τέλος, εφόσον κατά την εκτίμηση της Διοίκησης το μετρό της Θεσσαλονίκης εμπίπτει στους σκοπούς του άρθρου 42 παρ. 1 του ν.3028/2012 ως μεγάλο τεχνικό έργο εξαιρετικής σημασίας για την εθνική οικονομία και την ικανοποίηση ζωτικών αναγκών των κατοίκων της Θεσσαλονίκης, η δε λειτουργία του δεν μπορεί να διασφαλιστεί από τεχνική άποψη χωρίς την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου, η Διοίκηση πριν επιτρέψει την απόσπαση και μεταφορά των αρχαιοτήτων, όφειλε να εξετάσει αιτιολογημένα, με βάση επιστημονικά δεδομένα απορρέοντα από ολοκληρωμένες μελέτες, τη δυνατότητα απόσπασης, επανατοποθέτησης και ανάδειξης των αρχαιοτήτων στον χώρο στον οποίο αποκαλύφθηκαν, προσδιορίζοντας συγχρόνως τις διαστάσεις και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του σταθμού, ώστε να επιτευχθεί ο σκοπός αυτός.

14. Επειδή, με την υπό κρίση αίτηση ο Δήμος Θεσσαλονίκης προβάλλει ότι από την άμεση εκτέλεση της προσβαλλόμενης απόφασης θα υποστεί ανεπανόρθωτη, άλλως δυσχερώς επανορθώσιμη, βλάβη διότι η εκτέλεση της απόφασης θα έχει ως αποτέλεσμα την αμετάκλητη διάσπαση και την οριστική εξαφάνιση του πρώτου και μοναδικού αστικού τοπίου της πόλης που έχει διασωθεί σε εξαιρετικό βαθμό από την αρχαιότητα, δηλαδή μνημείου και ιστορικού τόπου ιδιαίτερης σημασίας, δοθέντος και ότι στην προσβαλλόμενη απόφαση δεν

περιλαμβάνεται πρόβλεψη για τη μελέτη μετακίνησης, μεταφοράς και έκθεσης του μνημείου σε οποιονδήποτε χώρο. Αντιθέτως, η Διοίκηση με το έγγραφο των απόψεων ισχυρίζεται ότι η προσβαλλόμενη απόφαση συνιστά απλώς την κατ' αρχήν έγκριση της απόσπασης των αρχαιοτήτων και μάλιστα υπό την τήρηση πρόσθετων όρων και προϋποθέσεων, η διαπίστωση της συνδρομής των οποίων απαιτεί την έκδοση άλλων διοικητικών πράξεων και ως εκ τούτου ο αιτών Δήμος ουδεμία βλάβη υφίσταται από την εκτέλεση της προσβαλλόμενης πράξης, τούτο δε προκύπτει και από τις μελέτες που εκπονήθηκαν μετά την έκδοση της προσβαλλόμενης απόφασης, οι οποίες προβλέπουν επίσης την απόσπαση των αρχαιοτήτων. Υπό τα προεκτεθέντα, όμως, δεδομένα, η έγκριση της απόσπασης των αρχαιοτήτων με την προσβαλλόμενη απόφαση, έστω και αν η υλοποίησή της τελεί υπό την προϋπόθεση έγκρισης πρόσθετων όρων, ήτοι της ανεύρεσης κατάλληλου χώρου απλώς για την τοποθέτησή τους και την έγκριση της μελέτης απόσπασης, θα προκαλέσει, όπως βασίμως προβάλλεται, ανεπανόρθωτη βλάβη στον αιτούντα Δήμο, αφενός διότι με την προσβαλλόμενη εγκρίνεται η επέμβαση στο μνημείο χωρίς να έχουν εκπονηθεί επιστημονικές και τεχνικές μελέτες για την προστασία και ανάδειξη των αρχαιοτήτων *in situ* με αποτέλεσμα να περιορίζονται ουσιωδώς τα μέτρα προληπτικής προστασίας του μνημείου, εν όψει της φύσης και του μεγέθους του σταθμού για την κατασκευή του οποίου ουδείς πρόσθετος όρος προβλέπεται και αφετέρου διότι με την προσβαλλόμενη επιτρέπεται η μετακίνηση μνημείου ιδιαίτερης σημασίας χωρίς προηγουμένως να έχει αποκλεισθεί, αιτιολογημένα, η δυνατότητα διατήρησης του μνημείου στο περιβάλλον του και πριν η Διοίκηση προβεί σε στάθμιση της σπουδαιότητας του μνημείου και της αναγκαιότητας κατασκευής του σταθμού Βενιζέλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 42 παρ. 1 του ν. 3028/2002. Συνεπώς, κατά την κρίση της Επιτροπής Αναστολών συντρέχει εν προκειμένω λόγος να γίνει εν μέρει δεκτή η κρινόμενη αίτηση και να ανασταλεί η εκτέλεση της προσβαλλόμενης απόφασης (περιπτ. α΄) καθ' ο μέρος εγκρίνει την απόσπαση αρχαιοτήτων από τον σταθμό Βενιζέλου με σκοπό τη μεταφορά τους σε άλλη θέση. Οίκοθεν πάντως νοείται ότι από την εν μέρει αποδοχή της κρινόμενης αίτησης αναστολής και την απαγόρευση απόσπασης των αρχαιοτήτων έως την έκδοση απόφασης επί της ασκηθείσας αίτησης ακυρώσεως, δεν κωλύεται η εκπόνηση ή η έγκριση μελετών ή η έκδοση άλλων διοικητικών πράξεων οι οποίες κατατείνουν στην προστασία και ανάδειξη του μνημείου, σύμφωνα με τα προεκτεθέντα.

15. Επειδή, τέλος, η Επιτροπή, εκτιμώντας τις περιστάσεις, κρίνει ότι πρέπει να συμψηφισθεί η δικαστική δαπάνη μεταξύ των διαδίκων (Ε.Α. 881/2010).