



0059/2020).

3. Επειδή, με την κρινόμενη αίτηση ζητείται η ακύρωση της απόφασης ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/113578/77401/2386/139/4.3.2020 της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού, με την οποία, κατόπιν γνωμοδότησης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου (συν. ΚΑΣ 45/18.12.2019) και υπό τους αναφερόμενους στην εν λόγω απόφαση όρους, εγκρίθηκε η υποβληθείσα από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ μελέτη κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου του Μετρό Θεσσαλονίκης, με την προσωρινή απόσπαση των αποκαλυφθεισών στον χώρο του σταθμού αρχαιοτήτων, πριν από την έναρξη των εργασιών κατασκευής του σταθμού και την, μετά το πέρας των εργασιών, επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων στην αυτή θέση, κατά ποσοστό 92%, συνεπώς τη διατήρησή τους στο περιβάλλον όπου βρέθηκαν, με την αιτιολογία ότι με τον τρόπο αυτόν επιτυγχάνεται ο μέγιστος δυνατός συνδυασμός της προστασίας και ανάδειξης των αρχαιοτήτων με την ανάγκη έγκαιρης και ασφαλούς ολοκλήρωσης του προαναφερόμενου έργου υποδομής, χωρίς διακινδύνευση της ασφάλειας εργαζομένων και αρχαιοτήτων, καθώς και της επιβάρυνσης των εθνικών πόρων.

4. Επειδή, με τις από 16.7.2020 και 14.9.2020 (τροποποιητική) πράξεις της Προέδρου του Δικαστηρίου η υπόθεση εισήχθη προς εκδίκαση στον σχηματισμό της Ολομελείας με μείζονα σύνθεση λόγω της εξαιρετικής σπουδαιότητας της, σύμφωνα με τα άρθρα 14 παρ. 2, 20 και 21 του π.δ. 18/1989 (Α' 8).

5. Επειδή, ο Κώδικας Δικηγόρων (ν. 4194/2013, Α' 208) στο άρθρο 61, τιτλοφορούμενο «Προκαταβολή εισφορών-κρατήσεων» (όπως η παρ. 4 αντικαταστάθηκε και το άρθρο 61 «διαμορφώθηκε» με το άρθρο 12 του ν. 4745/2020 που ισχύει κατ' άρθρο 101 από τη δημοσίευση του νόμου στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως Α' 214/6.11.2020), ορίζει τα εξής: «1. Ο δικηγόρος για την άσκηση κάθε είδους ένδικων βοηθημάτων ή μέσων και για την παράστασή του ενώπιον των δικαστηρίων και των

./.

δικαστικών συμβουλίων ... και γενικά για την παροχή υπηρεσιών, που σχετίζονται με την έναρξη και τη διεξαγωγή της δίκης ... υποχρεούται να προκαταβάλει στον οικείο Δικηγορικό Σύλλογο εισφορές, αποκλειστικά και μόνο στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο Παράρτημα ΙΙΙ, οι οποίες προορίζονται για: α) την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών των υπηρεσιών του Συλλόγου, β) την απόδοση ως πόρου, στον τομέα Επικουρικής Ασφάλισης Δικηγόρων (ΤΕΑΔ) του Ενιαίου Ταμείου Ανεξάρτητα Απασχολουμένων (ΕΤΑΑ), γ) την απόδοση ως πόρου στον αντίστοιχο για κάθε Δικηγορικό Σύλλογο Τομέα Προνοίας - Υγείας του ΕΤΑΑ ή Ταμείο Αλληλοβοήθειας ή Λογαριασμούς Ενίσχυσης και Αλληλοβοήθειας Δικηγόρων (ΛΕΑΔ) και δ) την απόδοση ως πόρου στον Ειδικό Διανεμητικό Λογαριασμό νέων δικηγόρων του άρθρου 33 του ν. 2915/2001 (Α' 109), όπου ισχύει. 2. Οι εισφορές αυτές είναι πάγια ποσά για κάθε διαδικαστική πράξη ή παράσταση δικηγόρου, όπως καθορίζονται στο Παράρτημα ΙΙΙ [...] 3. Από την υποχρέωση της προκαταβολής, που ορίζεται και υπολογίζεται σύμφωνα με την παρ. 1, απαλλάσσονται οι δικηγόροι όταν παρέχουν υπηρεσίες στους εαυτούς τους, καθώς και όταν εκπροσωπούν: α) διαδίκους που αναγνωρίζονται ότι δικαιούνται του ευεργετήματος πενίας ..., β) διαδίκους που εμπίπτουν στην παρ. 2 του άρθρου 82 και στην περ. θ' της παρ. 1 του άρθρου 95 του Κώδικα, γ) το Δημόσιο, δ) τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τους οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης και τα λοιπά νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, με σύμβαση πάγιας αντιμισθίας. Η συνδρομή των περ. β', γ' και δ' αποδεικνύεται με υπεύθυνη δήλωση του πληρεξούσιου δικηγόρου ... 4. α) Ο δικηγόρος για την κατάθεση κάθε είδους ενδίκων βοηθημάτων ή μέσων, καθώς και για την παράστασή του κατά τη συζήτησή τους ενώπιον των δικαστηρίων και δικαστών οφείλει, στο πλαίσιο της υποχρέωσης προκαταβολής της παρ. 1, να καταθέτει το σχετικό γραμμάτιο καταβολής, αλλιώς η αντίστοιχη διαδικαστική πράξη είναι απαράδεκτη ... Η υποχρέωση προκαταβολής της παράστασης κατά τη συζήτηση κάθε



είδους ενδίκων βοηθημάτων ή μέσων θεωρείται τυπική παράλειψη η οποία μπορεί να καλυφθεί μετά τη συζήτηση και πριν από την έκδοση της απόφασης, ύστερα από σχετική ειδοποίηση του πληρεξούσιου δικηγόρου από το δικαστήριο. β) [...]».

6. Επειδή, το Επαγγελματικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης άσκησε παρέμβαση στη δίκη υπέρ της διατήρησης της ισχύος της προσβαλλόμενης πράξης, ο δικηγόρος όμως που υπογράφει το δικόγραφο της παρέμβασης και παρέστη στο ακροατήριο κατέθεσε στον Γραμματέα της έδρας την εν συνεχεία αναφερόμενη εξουσιοδότηση, πλην δεν κατέθεσε κατά τη συζήτηση της υπόθεσης το γραμματίο προκαταβολής των προβλεπομένων στο προαναφερθέν άρθρο 61 του Κώδικα Δικηγόρων (ν. 4194/2013) εισφορών και κρατήσεων για την παράστασή του στο ακροατήριο ούτε κατέθεσε στοιχεία για την τυχόν απαλλαγή του από την σχετική υποχρέωση. Εξάλλου, ο αυτός δικηγόρος εντός της προθεσμίας, έως 20.11.2020 (μεγαλύτερη της προβλεπομένης στο άρθρο 71 παρ. 1 περ. α΄ του ν. 4722/2020, Α΄177), που ζήτησε και έλαβε από την Πρόεδρο του Δικαστηρίου για την προσκόμιση του προαναφερθέντος γραμματίου και στοιχείων της νομιμοποίησής του, ουδέν στοιχείο προσκόμισε. Δοθέντος δε ότι ο παραστάς κατά τη συζήτηση δικηγόρος ζήτησε και έλαβε από την Πρόεδρο του Δικαστηρίου προθεσμία για την υποβολή, μετά τη συζήτηση, του προαναφερθέντος γραμματίου και νομιμοποιητικών στοιχείων, δεν συντρέχει εν προκειμένω περίπτωση εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 27 παρ. 3 εδ. β΄ και 33 παρ. 3 και 4 του π.δ. 18/1989 (Α΄ 8), δηλαδή ειδοποίησης του υπογράφοντος το δικόγραφο και παραστάντος κατά τη συζήτηση δικηγόρου να προσκομίσει εντός τακτής προθεσμίας τα στοιχεία αυτά (πρβλ. ΣτΕ 4284/2001 Ολομ. σκ. 4, 3615/2002 Ολομ. σκ. 4, 5005/2013 σκ. 4, 4706/2014 7μ. σκ. 8, 2353/2015 σκ. 5, 602/2016 σκ. 5, 2895/2016 σκ. 4, 436/2017 7μ. σκ. 5, 950/2018 σκ. 3, 1135/2018 σκ. 4, 1332/2019 σκ. 7 κ.ά.). Κατά συνέπεια, η παράσταση του ως άνω δικηγόρου στο

./.

ακροατήριο είναι άκυρη, το δε Επαγγελματικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης μη νομίμως παρέστη με τον ως άνω δικηγόρο (ΣΤΕ 1858/2015 Ολομ. σκ. 4, πρβλ. ΣΤΕ 2131/2015 σκ. 5, 3548/2015 σκ. 5, 395/2016 μον/λές, 86/2017 7μ. σκ. 3, 3076/2017 σκ. 9, 1675/2019 7μ. σκ. 3). Περαιτέρω, όπως εκτέθηκε, κατά τη συζήτηση της υπόθεσης στο ακροατήριο ο ανωτέρω δικηγόρος παρέδωσε στο Γραμματέα της έδρας μη επικυρωμένο αντίγραφο εξουσιοδότησης, χωρίς αυτή να συνοδεύεται από στοιχεία για τη νόμιμη εκπροσώπηση του ως άνω Επιμελητηρίου, η οποία μάλιστα δεν φέρει εκτυπωμένο ή δακτυλογραφημένο τον τίτλο του Επιμελητηρίου, ημερομηνία ή αριθμό πρωτοκόλλου, με την οποία ο Πρόεδρος του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης εξουσιοδοτεί τον υπογράφοντα το δικόγραφο δικηγόρο να ασκήσει την κρινόμενη παρέμβαση και να παραστεί στο ακροατήριο. Υπό τα ανωτέρω, όμως, δεδομένα, της προσκόμισης μη επικυρωμένου αντιγράφου εξουσιοδότησης (άνευ τίτλου, ημερομηνίας και αριθμού πρωτοκόλλου) και χωρίς στοιχεία για τη νόμιμη εκπροσώπηση του αυτού Επιμελητηρίου, καθώς και της ακυρότητας της σχετικής διαδικαστικής πράξης, ήτοι της παράστασης κατά τη συζήτηση του ως άνω δικηγόρου ως πληρεξουσίου του παρεμβαίνοντος Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης στο πλαίσιο της οποίας κατατέθηκε η ανωτέρω εξουσιοδότηση στον Γραμματέα της έδρας, η εν λόγω εξουσιοδότηση, ως έγγραφο δικαστικής πληρεξουσιότητας του άρθρου 96 παρ. 2 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (π.δ. 503/1985, Α' 182), εφαρμοζομένου δυνάμει του άρθρου 40 του π.δ. 18/1989, δεν δύναται να αποτελέσει στοιχείο νομιμοποίησης του υπογράφοντος το δικόγραφο δικηγόρου για την άσκηση της παρέμβασης (πρβλ. ΣΤΕ 1206/2010 σκ. 3, 1396/2010 σκ. 3, 1682/2011 σκ. 2, 1515/2016 σκ. 4, 872/2016 σκ. 6, 526/2020 σκ. 5). Συνεπώς, εφόσον η άσκηση της παρέμβασης του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης δεν έχει νομιμοποιηθεί προσηκόντως σύμφωνα με το άρθρο 27 (παρ. 1 και 2) του π.δ. 18/1989, πρέπει, σύμφωνα με τις



διατάξεις αυτές, η παρέμβαση να απορριφθεί ως απαράδεκτη.

7. Επειδή, τα αιτούντα σωματεία με έννομο συμφέρον ασκούν την κρινόμενη αίτηση, δεδομένου ότι μεταξύ των καταστατικών σκοπών του πρώτου εξ αυτών περιλαμβάνεται η συμβολή «με κάθε νόμιμο μέσο στην προστασία και την ορθή διαχείριση της φυσικής και ανθρωπογενούς κληρονομιάς της χώρας» (άρθρο 3 παρ. 4 του καταστατικού) και του δευτέρου «πάσα επιστημονική εν γένει εργασία αφορώσα εις την Χριστιανικήν Αρχαιολογίαν εν τη ευρυτέρα αυτής εννοία» (άρθρο 2ον του καταστατικού), ισχυρίζονται δε με την κρινόμενη αίτηση ότι η μετακίνηση, που επιτράπη με την προσβαλλόμενη πράξη, του μνημειακού οικιστικού συνόλου του βυζαντινού πολιτισμού πλήττει ανεπανόρθωτα την ακεραιότητα και την αυθεντικότητά του με αποτέλεσμα να καθίσταται αδύνατη η διατήρησή του ως αυθεντικού ιστορικού τεκμηρίου χάριν των μελλοντικών γενεών αλλά και της ιστορικής έρευνας (πρβλ. ΣτΕ 2068/1999 Ολομ. σκ. 8, 978/2012 7μ. σκ. 4, 2713/2013 σκ. 3, 2535/2015 σκ. 6, 3016/2015 σκ. 6, 1704/2017 Ολομ. σκ. 4, 570/2018 7μ. σκ. 5, 923/2018 σκ. 7, 1455/2018 7μ. σκ. 3, 1936/2019 σκ. 5, 2103/2019 Ολομ. σκ. 10). Οι περί του αντιθέτου ισχυρισμοί δύο εκ των παρεμβαινόντων και ειδικότερα της Αττικό Μετρό και της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (βλ. κατωτ. σκ. 9), με τους οποίους αμφισβητείται το έννομο συμφέρον των αιτούντων σωματείων για τον λόγο ότι η έδρα τους βρίσκεται στην Αθήνα, είναι απορριπτέοι. Εξάλλου, τα αιτούντα σωματεία παραδεκτώς ομοδικούν, καθόσον προβάλλουν λόγους ακυρώσεως, οι οποίοι στηρίζονται στην ίδια νομική και πραγματική βάση.

8. Επειδή, η υπό κρίση αίτηση ασκήθηκε εμπροθέσμως και παραδεκτώς κατά τα λοιπά.

9. Επειδή, με έννομο συμφέρον και εν γένει παραδεκτώς παρεμβαίνουν στη δίκη υπέρ της διατήρησης της ισχύος της προσβαλλόμενης πράξης οι παρακάτω διάδικοι, οι οποίοι ισχυρίζονται ότι με την έκδοση της προσβαλλόμενης απόφασης επιτυγχάνεται η

./.

ολοκλήρωση ενός σημαντικού για την πόλη της Θεσσαλονίκης συγκοινωνιακού έργου με ταυτόχρονη προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς: α) η εταιρεία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Α.Ε.» με διακριτικό τίτλο «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» (βλ. άρθρο 1ο κωδικοποιημένου καταστατικού και την 1926629/4.3.2020 ανακοίνωση καταχώρισης στο ΓΕΜΗ), κατόπιν αιτήματος της οποίας εκδόθηκε η προσβαλλόμενη απόφαση και η οποία είναι κατά το νόμο και τη σχετική σύμβαση ο φορέας κατασκευής του έργου του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης, β) ο Δήμος Θεσσαλονίκης στα διοικητικά όρια του οποίου βρίσκεται ο Σταθμός Βενιζέλου, ενόψει των κατά το άρθρο 75 του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων (ν. 3463/2006, Α' 114) αρμοδιοτήτων του, ισχυριζόμενος ότι η λειτουργία του Μετρό της Θεσσαλονίκης, η οποία δεν δύναται να διασφαλισθεί χωρίς την κατασκευή του ανωτέρω σταθμού, θα οδηγήσει σε βελτίωση των συγκοινωνιών της πόλης και της ποιότητας ζωής των κατοίκων της καθώς και στην, επί σειρά ετών πληγείσα λόγω της καθυστέρησης ολοκλήρωσης του έργου, στήριξη της εθνικής οικονομίας με παράλληλη ανάδειξη των αρχαιοτήτων του ανωτέρω σταθμού και διασφάλιση της μόνιμης προστασίας τους (πρβλ. ΣτΕ 83/2005 Ολομ. σκ. 4, 3047-8/2011 σκ. 3, 3049/2011 σκ. 4 κ.ά.), γ) η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, συσταθείσα με το άρθρο 3 παρ. 3 περ. β' του ν. 3852/2010 (Α' 87), η οποία εντός των διοικητικών ορίων της ασκεί τις αναφερόμενες στην ενότητα ΣΤ' του άρθρου 186 του ίδιου νόμου αρμοδιότητες επί θεμάτων «Έργων - Χωροταξίας - Περιβάλλοντος (πρβλ. ΣτΕ 83/2005 Ολομ. σκ. 4, 1415/2013 7μ. σκ. 3, 4262-3/2015 σκ. 2, 4264/2015 σκ. 3, 4298/2015 σκ. 3, 2405/2016 σκ. 4 κ.ά.), δ) η Περιφερειακή Ένωση Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας, στην οποία μετέχουν υποχρεωτικώς ως μέλη όλοι οι δήμοι της αντίστοιχης χωρικής αρμοδιότητας, μεταξύ των οποίων και ο Δήμος Θεσσαλονίκης, δοθέντος ότι στους σκοπούς της περιλαμβάνεται η προαγωγή του θεσμού του πρώτου βαθμού αυτοδιοίκησης και η ανάληψη δράσεων και ενεργειών

για τη βελτίωση της ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος [άρθρα 1 παρ. 1 περ. β' και ιγ' και 3 παρ. 1 του π.δ. 75/2011 (Α' 182), πρβλ. ΣΤΕ 1987/2010 σκ. 4, 2230/2010 σκ. 3], ε) ο Εμπορικός Σύλλογος Θεσσαλονίκης, στους καταστατικούς σκοπούς του οποίου ανήκει η κατοχύρωση, διαφύλαξη και προαγωγή των κοινών επαγγελματικών, οικονομικών, πολιτιστικών και κοινωνικών συμφερόντων των μελών και η υποστήριξη και κάλυψη όλου του φάσματος του εμπορίου και της επιχειρηματικότητας, μικρής, μεσαίας και μεγάλης κλίμακας της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης (άρθρο 3 παρ. 1 του καταστατικού του), στ) το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, το οποίο έχει ως σκοπό την προαγωγή, μεταξύ άλλων, της τεχνικής και της τεχνολογίας γενικά και την αξιοποίησή τους για την αυτοδύναμη οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη της χώρας και στο πλαίσιο του σκοπού του είναι τεχνικός σύμβουλος της Κυβέρνησης [άρθρο 4 παρ. 1 και 2 του π.δ. από 27.11/14.12.1926 «Περί κωδικοποιήσεως των περί συστάσεως Τεχνικού Επιμελητηρίου κειμένων διατάξεων» (Α' 430), όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του ν. 1486/1984 (Α' 161)] και ζ) Το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, στους σκοπούς του οποίου εντάσσεται, μέσα στα όρια της χωρικής ενότητας στην οποία ασκεί τις αρμοδιότητές του, η προστασία και ανάπτυξη του εμπορίου, της βιομηχανίας, της βιοτεχνίας, των επαγγελματιών, του τομέα παροχής υπηρεσιών, των εξαγωγών και κάθε κλάδου της οικονομίας, σύμφωνα με τα συμφέροντα και τους στόχους της εθνικής οικονομίας, για την ανάπτυξη και την πρόοδο αυτής (άρθρο 62 περ. α' του ν. 4497/2017, Α' 171).

10. Επειδή, στο άρθρο 24 παρ. 1 και 6 του Συντάγματος ορίζεται ότι «Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας...» (παρ. 1) και

./.

ότι «Τα μνημεία, οι παραδοσιακές περιοχές και τα παραδοσιακά στοιχεία προστατεύονται από το Κράτος. Νόμος θα ορίσει τα αναγκαία για την πραγματοποίηση της προστασίας αυτής περιοριστικά μέτρα της ιδιοκτησίας, καθώς και τον τρόπο και το είδος της αποζημίωσης των ιδιοκτητών» (παρ. 6). Με τις διατάξεις αυτές 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 παρεμβαίνοντας στον αναγκαίο βαθμό και στην οικονομική ή άλλη ατομική ή συλλογική δραστηριότητα. Κατά τη λήψη, εξάλλου, των μέτρων αυτών τα όργανα της νομοθετικής και της εκτελεστικής εξουσίας οφείλουν, κατά την έννοια των παραπάνω διατάξεων, ερμηνευόμενων ενόψει και των άρθρων 106 και 22 παρ. 1 του Συντάγματος, να σταθμίζουν και άλλους παράγοντες, αναγόμενους στο γενικότερο εθνικό και δημόσιο συμφέρον, όπως είναι εκείνοι που σχετίζονται με τους σκοπούς της οικονομικής ανάπτυξης, της αξιοποίησης του εθνικού πλούτου, της ενίσχυσης της περιφερειακής ανάπτυξης και της εξασφάλισης εργασίας στους πολίτες, δηλαδή σκοπούς, για τους οποίους λαμβάνεται πρόνοια στο Σύνταγμα και, συγκεκριμένα, στα προαναφερόμενα άρθρα 106 και 22 παρ. 1. Η



επιδίωξη όμως των σκοπών αυτών και η στάθμιση των προστατευόμενων αντίστοιχων έννομων αγαθών 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 (βλ. ΣτΕ 3478/2000 Ολομ. σκ. 7, πρβλ. ΣτΕ 2300/1997 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 οποιοδήποτε τρόπο υποβάθμισή τους, και ότι καταρχήν επιβάλλεται να διατηρούνται τα στοιχεία αυτά, αναλόγως και προς το είδος και το χαρακτήρα τους, στον τόπο, στον οποίο βρίσκονται. Σε εξαιρετικές, όμως, περιπτώσεις μεγάλων τεχνικών έργων, τα οποία είναι απαραίτητα για την εθνική άμυνα της Χώρας ή έχουν μείζονα σημασία για την εθνική οικονομία και ικανοποιούν 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 σοβαρότητας του επιδιωκόμενου σκοπού και της αναγκαιότητας να εκτελεστεί το έργο, εφόσον διαπιστωθεί, με βάση εμπειριστατωμένη έρευνα, ότι δεν υπάρχει εναλλακτική λύση, με την οποία θα ήταν δυνατό να αποτραπεί η βλάβη του μνημείου (ΣτΕ 3478/2000 Ολομ. σκ. 7, πρβλ. ΣτΕ 2300/1997 Ολομ. σκ. 8, 3851/2006 7μ. σκ. 15, 5460/2012 7μ. σκ. 5, 26/2014 Ολομ. σκ. 22, 1805/2016 σκ. 4, 2611/2016 σκ. 6, 2842/2018 σκ. 11 κ.ά.).

11. Επειδή, στο άρθρο 1 της Σύμβασης της Γρανάδας του 1985, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 2039/1992 (Α' 61) και τέθηκε σε ισχύ ως προς την Ελλάδα από 1.9.1992 (βλ. ανακοίνωση Υπουργείου Εξωτερικών στο ΦΕΚ Α' 114/1992), ορίζεται ότι «Στην παρούσα Σύμβαση σαν αρχιτεκτονική κληρονομιά θεωρείται ότι περιλαμβάνει τα ακόλουθα ακίνητα αγαθά: 1. Τα μνημεία: κάθε κατασκευή ιδιαίτερα σημαντική λόγω

./.

του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού ή τεχνικού της ενδιαφέροντος, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων ή διακοσμητικών στοιχείων, που αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα τους. 2. Τα αρχιτεκτονικά σύνολα: ομοιογενή σύνολα αστικών ή αγροτικών κατασκευών, σημαντικών λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού ή τεχνικού τους ενδιαφέροντος, συναφή μεταξύ τους ώστε να σχηματίζουν ενότητες, που να μπορούν να οριοθετηθούν τοπογραφικά. 3. Οι τόποι: σύνθετα έργα του ανθρώπου και της φύσης, εν μέρει κτισμένα, τα οποία αποτελούν εκτάσεις τόσο χαρακτηριστικές και ομοιογενείς, ώστε να μπορούν να οριοθετηθούν τοπογραφικά και τα οποία είναι σημαντικά λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού και τεχνικού τους ενδιαφέροντος», στο δε άρθρο 5 της ίδιας Σύμβασης ορίζεται ότι «Κάθε συμβαλλόμενος υποχρεώνεται να αποκλείσει τη μετακίνηση του συνόλου ή τμήματος ενός προστατευόμενου μνημείου, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία η υλική προστασία του μνημείου θα το απαιτούσε επιτακτικά. Στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια υπηρεσία θα πρέπει να πάρει τις απαραίτητες προφυλάξεις για την αποσυναρμολόγηση, τη μεταφορά και την επανασυναρμολόγηση του σε κατάλληλο χώρο». Όπως συνάγεται από τα προαναφερόμενα άρθρα 1 και 5 της Σύμβασης της Γρανάδας, δεν είναι καταρχήν επιτρεπτή η μετακίνηση και, κατά μείζονα λόγο, η καταστροφή κάθε κατασκευής, η οποία είναι ιδιαιτέρως σημαντική για τη διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς λόγω του ιστορικού, αρχαιολογικού, καλλιτεχνικού, επιστημονικού, κοινωνικού ή τεχνικού ενδιαφέροντός τους, εκτός αν επιτακτικοί λόγοι προστασίας του ίδιου του μνημείου επιβάλλουν τη 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, ιδιαιτέρως 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 επιταγές του Συντάγματος, οι οποίες διαλαμβάνονται στην προηγούμενη σκέψη. Εξάλλου, στον εθνικό νομοθέτη απόκειται να εξειδικεύσει τα κριτήρια για το χαρακτηρισμό κατασκευής ως ιδιαιτέρως σημαντικής, με γνώμονα το 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 ιδιαιτέρως 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 το χαρακτήρα της κατασκευής πρέπει να είναι ειδικώς αιτιολογημένη, η υποχρέωση δε αιτιολόγησης είναι εντονότερη αν η κατασκευή εμπίπτει σε προστατευτικό καθεστώς που θεσπίζεται από την εθνική νομοθεσία για τα στοιχεία της πολιτιστικής κληρονομιάς (ΣτΕ 3478/2000 Ολομ. σκ. 20, 26/2014 Ολομ. σκ. 25, πρβλ. ΣτΕ 5460/2012 7μ. σκ. 6, 3176/2015 7μ. σκ. 9, 1805/2016 σκ. 5, 2611/2016 σκ. 7). Τέλος, σύμφωνα με τα προαναφερόμενα, αν η κατασκευή κριθεί ιδιαιτέρως σημαντική δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε επέμβαση, εκτός αν συντρέχει η παραπάνω εξαιρετική περίπτωση μείζονος έργου που εξυπηρετεί ζωτικές ανάγκες του κοινωνικού συνόλου. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να επιτραπεί η επέμβαση μόνο αν διαπιστωθεί, ύστερα από εξαντλητική διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων, ότι είναι αδύνατη η κατασκευή του έργου σε άλλη

./.

θέση ή κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μη θίγεται το μνημείο. Η σχετική κρίση της Διοίκησης πρέπει να στηρίζεται σε όλως ειδική αιτιολογία τόσο ως προς τη σημασία του έργου σε συσχέτιση και προς την πολιτιστική αξία του θιγόμενου μνημείου, όσο και ως προς την ανυπαρξία εναλλακτικής λύσης (ΣΤΕ 3478/2000 Ολομ. σκ. 20, 26/2014 Ολομ. σκ. 25).

12. Επειδή, η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς (Σύμβαση Βαλέττας 1992), η οποία κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3378/2005 (Α' 203) και τέθηκε σε ισχύ ως προς την Ελλάδα στις 11.1.2007 (ανακοίνωση Υπουργείου Εξωτερ. ΑΠ.0546/Μ.5122/ΑΣ1069/7.12.2006, Α' 283), προβλέπει, μεταξύ άλλων, 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 άλλα ίχνη ανθρώπινης υπάρξεως από το παρελθόν, των οποίων συγχρόνως: i) η διαφύλαξη και η μελέτη επιτρέπει την ανάπτυξη της ιστορίας του 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 τεχνικές 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 [...] Άρθρο 5 Κάθε συμβαλλόμενος αναλαμβάνει την υποχρέωση: i) ... iv) να προβλέπει τη διατήρηση στη θέση εύρεσης, όπου είναι εφικτό, στοιχείων της αρχαιολογικής κληρονομιάς, όταν αυτά ανευρίσκονται κατά τη διάρκεια αναπτυξιακών έργων [...] Άρθρο 6 Κάθε Συμβαλλόμενος αναλαμβάνει την υποχρέωση: i) ... ii) να αυξήσει τους υλικούς πόρους για τη σωστική αρχαιολογική έρευνα: α) λαμβάνοντας τα κατάλληλα μέτρα ώστε, κατά τη

./.

διάρκεια των μεγάλων δημόσιων ή ιδιωτικών αναπτυξιακών έργων, να προβλέπεται η κάλυψη του συνολικού κόστους όλων των αναγκαίων αρχαιολογικών εργασιών, που συνδέονται με τα έργα αυτά, με κεφάλαια του δημοσίου ή του ιδιωτικού τομέα, αναλόγως”.

13. Επειδή, με το άρθρο πρώτο του ν. 1126/1981 (Α’ 32) κυρώθηκε και απέκτησε ισχύ νόμου η υπογραφέισα το 1972 στο Παρίσι διεθνής σύμβαση για την προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής και Φυσικής κληρονομιάς, η οποία τέθηκε σε ισχύ ως προς την Ελλάδα στις 17.10.1981 (βλ. ανακοίνωση Υπουργείου Εξωτερικών ΦΕΚ Α’ 286). Στο άρθρο 1 της σύμβασης αυτής ορίζεται ότι "Διά τους σκοπούς της παρούσης Συμβάσεως θεωρούνται ως "πολιτιστική κληρονομία", μνημεία: αρχιτεκτονικά έργα, σημαντικά έργα γλυπτικής και ζωγραφικής, έργα ή κατασκευαί αρχαιολογικού χαρακτήρος, επιγραφαί, σπήλαια και σύνολα έργων παγκοσμίου αξίας από της απόψεως της ιστορίας, της τέχνης ή της επιστήμης, σύνολα οικοδομημάτων: ομάδες κτιρίων μεμονωμένων ή ενοτήτων (οικισμών) τα οποία, λόγω της αρχιτεκτονικής των, της ομοιογενείας των ή της θέσεώς των, έχουν παγκόσμιον αξίαν από της απόψεως της ιστορίας, της τέχνης ή της επιστήμης ...», στο άρθρο 4 ορίζεται ότι έκαστο των κρατών-μελών της συμβάσεως αναγνωρίζει ότι η υποχρέωση να πραγματοποιηθεί η προστασία και η μεταβίβαση της αναφερομένης στα άρθρα 1 και 2 και κειμένης επί του εδάφους του πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς στις μέλλουσες γενεές του ανήκει κατά κύριο λόγο καθώς και ότι θα λάβει όλα τα μέτρα προς τον σκοπό αυτόν μέχρι του μεγίστου ορίου των διαθεσίμων πόρων του και μέσω οιασδήποτε διεθνούς συνδρομής και συνεργασίας και στο άρθρο 5 προσδιορίζονται τα μέτρα για να εξασφαλισθεί η κατά το δυνατό αποτελεσματικότερη προστασία και συντήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς υπό τις κατάλληλες για κάθε χώρα συνθήκες, ορίζεται δε ειδικότερα ότι «...τα Κράτη Μέλη της παρούσης Συμβάσεως θα προσπαθήσουν εν τω μέτρω του δυνατού: α) να υιοθετήσουν γενικήν



πολιτικήν αποσκοπούσαν εις το να δώσουν εις την πολιτιστικήν και φυσικήν κληρονομίαν λειτουργικότητά τινα εις τα πλαίσια της κοινωνικής ζωής και να εντάξουν την προστασίαν της εν λόγω κληρονομίας εις τα σχέδια γενικού προγραμματισμού, β) να ιδρύσουν επί του εδάφους των, εφ' όσον δεν υφίστανται, μίαν ή περισσοτέρας υπηρεσίας, διά την προστασίαν, συντήρησιν και αξιοποίησιν της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομίας ...γ) να αναπτύξουν τας μελέτας και τας επιστημονικάς και τεχνικάς ερεύνας και να τελειοποιήσουν τας μεθόδους παρεμβάσεως αι οποίαι επιτρέπουν εις εν Κράτος να αντιμετωπίση τους κινδύνους που απειλούν την πολιτιστικήν και φυσικήν του κληρονομίαν, δ) να λάβουν τα κατάλληλα νομικά, επιστημονικά, τεχνικά, διοικητικά και οικονομικά μέτρα διά τον προσδιορισμόν, προστασίαν, συντήρησιν, αξιοποίησιν και επανόρθωσιν της εν λόγω κληρονομίας και ε) ...».

14. Επειδή, περαιτέρω, 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). Στο άρθρο 2 του νόμου αυτού ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι «Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου: α) Ως πολιτιστικά αγαθά νοούνται οι μαρτυρίες της ύπαρξης και της ατομικής και συλλογικής δραστηριότητας του ανθρώπου. β) Ως μνημεία νοούνται τα πολιτιστικά αγαθά που αποτελούν υλικές μαρτυρίες και ανήκουν στην πολιτιστική κληρονομιά της Χώρας και των οποίων επιβάλλεται η ειδικότερη προστασία βάσει των εξής διακρίσεων: αα) Ως αρχαία μνημεία ή αρχαία νοούνται όλα τα πολιτιστικά αγαθά που ανάγονται στους προϊστορικούς, αρχαίους, βυζαντινούς και μεταβυζαντινούς χρόνους και χρονολογούνται έως και το 1830, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 20. Στα αρχαία μνημεία συμπεριλαμβάνονται σπήλαια και παλαιοντολογικά κατάλοιπα για τα οποία υπάρχουν ενδείξεις ότι συνδέονται με την ανθρώπινη ύπαρξη...

./.

γγ) Ως ακίνητα μνημεία νοούνται τα μνημεία που υπήρξαν συνδεδεμένα με το έδαφος και παραμένουν σε αυτό ή στο βυθό της θάλασσας ή στον πυθμένα λιμνών ή ποταμών, καθώς και τα μνημεία που βρίσκονται στο έδαφος ή στο βυθό της θάλασσας ή στον πυθμένα λιμνών ή ποταμών και δεν είναι δυνατόν να μετακινηθούν χωρίς βλάβη της αξίας τους ως μαρτυριών. Στα ακίνητα μνημεία συμπεριλαμβάνονται οι εγκαταστάσεις, οι κατασκευές και τα διακοσμητικά και λοιπά στοιχεία που αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα τους, καθώς και το άμεσο περιβάλλον τους [...]», στο άρθρο 3 του νόμου 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 νόμου, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, 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 συναρμόδιων Υπουργών μπορεί να καθορίζονται κριτήρια, διαδικασίες ελέγχου και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παρούσας. Η έγκριση δεν απαιτείται [...] 4. Για κάθε εργασία, επέμβαση ή αλλαγή χρήσης σε ακίνητα μνημεία, ακόμη και αν δεν επέρχεται κάποια από τις συνέπειες της παραγράφου 1 σε αυτά, απαιτείται έγκριση που χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού ύστερα από γνώμη του Συμβουλίου [...]». Στο άρθρο 37 του νόμου, τιτλοφορούμενο «Σωστικές ανασκαφές», ορίζεται ότι «1. Η ανασκαφή για τη διάσωση μνημείου που αποκαλύπτεται κατά την εκτέλεση τεχνικού έργου, δημοσίου ή ιδιωτικού ή εξαιτίας φυσικού φαινομένου ή τυχαίου γεγονότος ή παράνομης ανασκαφικής ενέργειας (σωστική ανασκαφή) διενεργείται από την Υπηρεσία. 2. Για τη διενέργεια σωστικής ανασκαφής ορίζεται από την Υπηρεσία αρχαιολόγος που έχει τουλάχιστον τριετή ανασκαφική εμπειρία ... 3. Η Υπηρεσία οφείλει να μεριμνά για τη συντήρηση και τη φύλαξη των ευρημάτων σε συνεργασία με ειδικούς επιστήμονες, τεχνικούς και συντηρητές, για τη φύλαξη της περιοχής που έχει ανασκαφεί, καθώς και για τη λήψη μέτρων ασφάλειας εργαζομένων και τρίτων. Για τη διατήρηση των ακινήτων ευρημάτων εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 9 ... 5. Στην περίπτωση που η σωστική ανασκαφή

./.

υπερβαίνει το στόχο της άμεσης διάσωσης εφαρμόζονται οι διατάξεις του προηγούμενου άρθρου. 6. Η σωστική ανασκαφή χρηματοδοτείται από τον κύριο του έργου εφόσον πρόκειται για δημόσιο τεχνικό έργο υπό την έννοια του ν. 1418/1984 (ΦΕΚ 55 Α'), όπως αυτός ισχύει κάθε φορά ...». Τέλος, στο άρθρο 42 του ανωτέρω ν. 3028/2002, το οποίο εντάσσεται στο "Τμήμα Δεύτερο" του νόμου "Εργασίες Προστασίας Μνημείων" φέρει δε τον τίτλο «Μεταφορά ακινήτου μνημείου - Απόσπαση τμημάτων» 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 (ΣΤΕ 5460/2012 7μ. σκ. 7, 2611/2016 σκ. 8, πρβλ. ΣΤΕ 3487/2003 σκ. 15, 3912/2007 σκ. 4 κ.ά.). 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 (ΣΤΕ 5460/2012 7μ. σκ. 7, 2611/2016 σκ. 8 πρβλ. ΣΤΕ 2175/2004 Ολομ. σκ. 12, 3454/2004 Ολομ. σκ. 8, 676/2005 Ολομ. σκ. 11).

15. Επειδή, καθ' ερμηνεία των προαναφερομένων διατάξεων του Συντάγματος, των διεθνών συμβάσεων που κυρώθηκαν με τους παραπάνω νόμους, του προγενέστερου αρχαιολογικού νόμου (κωδικ. ν. 5351/1932) καθώς και του νυν ισχύοντος νόμου για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς (ν. 3028/2002), έχει κριθεί παγίως από το Δικαστήριο (βλ. ανωτ. σκ. 10-14) ότι σε εξαιρετικές περιπτώσεις μεγάλων τεχνικών έργων, τα οποία είναι απαραίτητα για την εθνική άμυνα της Χώρας ή έχουν μείζονα σημασία για την εθνική οικονομία και ικανοποιούν ζωτικές ανάγκες του κοινωνικού συνόλου, είναι δυνατό να επιτρέπονται

./.

επεμβάσεις σε μνημείο ή μνημειακό σύνολο στο μέτρο που καθίστανται απολύτως αναγκαίες για τους παραπάνω σκοπούς, ύστερα από στάθμιση της αξίας του μνημείου ως στοιχείου της πολιτιστικής κληρονομιάς, της σοβαρότητας του επιδιωκόμενου σκοπού και της αναγκαιότητας να εκτελεστεί το έργο, εφόσον διαπιστωθεί, με βάση εμπειριστατωμένη έρευνα, ότι δεν υπάρχει εναλλακτική λύση, με την οποία θα ήταν δυνατό να αποτραπεί η βλάβη του μνημείου (πρβλ. ΣτΕ 2300/1997 Ολομ. σκ. 8, 3478/2000 Ολομ. σκ. 7, 3851/2006 7μ. σκ. 15, 5460/2012 7μ. σκ. 5, 26/2014 Ολομ. σκ. 22, 1805/2016 σκ. 4, 2611/2016 σκ. 6, 2842/2018 σκ. 11). Στην όλως δε εξαιρετική αυτή περίπτωση επιτρέπεται, όπως έχει κριθεί, και η οριστική μεταφορά μνημείου, ήτοι η μετακίνηση και διατήρησή του σε άλλο τόπο από εκείνον στον οποίο βρέθηκε, εφόσον τούτο είναι αναγκαίο για την προστασία του μνημείου ή για την προστασία της ανθρώπινης ζωής (πρβλ. ΣτΕ 2300/1997 Ολομ. για τη μεταφορά του υφισταμένου στο λόφο Ζάγανι οχυρωμένου οικισμού νεολιθικής/πρωτοελλαδικής εποχής, κατά την κατασκευή του νέου αερολιμένα Αθηνών). Συνεπώς, επιτρέπεται, πολλώ μάλλον, η προσωρινή απόσπαση, η επανατοποθέτηση και η διατήρηση στο διηνεκές του μνημείου στη θέση στην οποία βρέθηκε, εφόσον, σύμφωνα με την αιτιολογημένη κρίση των αρμόδιων κατά τον νόμο οργάνων (ΚΑΣ και Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού), η προσωρινή μετακίνηση του μνημείου, με τους κανόνες και τις τεχνικές της αρχαιολογικής επιστήμης που διαφυλάσσουν κατά την κρίση των αυτών οργάνων τη μέγιστη αυθεντικότητα και ακεραιότητά του, υπαγορεύεται από την ανάγκη να διασφαλιστεί πλήρως η προστασία του μνημείου και να αποτραπεί κίνδυνος ανθρώπινης ζωής κατά την εκτέλεση ή τη λειτουργία μεγάλου και σημαντικού τεχνικού έργου (πρβλ. και άρθρα 9 παρ. 2, 37 παρ. 3 και 42 παρ. 1 του ν. 3028/2002). Εξάλλου, αν το μνημείο είναι ιδιαίτερης σημασίας, οι προαναφερθείσες διατάξεις του Συντάγματος, των διεθνών συμβάσεων και του αρχαιολογικού νόμου (άρθρο 42 παρ. 1 ν. 3028/2002)



καθώς και η απορρέουσα από το άρθρο 24 του Συντάγματος αρχή της προφύλαξης επιβάλλουν στα ανωτέρω όργανα του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού την υποχρέωση να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου κατά την εκτέλεση του τεχνικού έργου να αποτραπεί πιθανός κίνδυνος για την ακεραιότητα του μνημείου και επιπλέον να σταθμίσουν και άλλους παράγοντες αναγομένους, επίσης, στο γενικότερο δημόσιο συμφέρον, όπως είναι εκείνοι που σχετίζονται με την, αποτελούσα πρωταρχική υποχρέωση της Πολιτείας, προστασία της υγείας και της ζωής των ανθρώπων. Μειοπήφισαν η Αντιπρόεδρος Μ. Καραμανώφ και οι Σύμβουλοι Α. Καλογεροπούλου, Θ. Αραβάνης, Δ. Μακρής, Α.-Μ. Παπαδημητρίου, Β. Κίντζιου, Ο. Παπαδοπούλου, Μ. Σωτηροπούλου, Κ. Κονιδισιώτου, Α. Μίντζια, Μ. Τριπολιτσιώτη, Φ. Γιαννακού, προς την γνώμη των οποίων συνετάγη και η Πάρεδρος Σ. Κωνσταντίνου, οι οποίοι υποστήριξαν την εξής γνώμη: Όπως έχει κριθεί καθ' ερμηνεία των άρθρων 24 του Συντ. και 10 του ν. 3028/2002, εν όψει της συνταγματικής επιταγής για την διηλεκτική και αποτελεσματική προστασία των αρχαιοτήτων, όταν η εκτέλεση έργου επί ή πλησίον αρχαίων μνημείων έχει δυσμενείς συνέπειες σε αυτά, ο Υπουργός Πολιτισμού δύναται είτε να απαγορεύσει το έργο ή τη δραστηριότητα, είτε, εφ' όσον οι δυσμενείς επιπτώσεις μπορούν να εξουδετερωθούν με την επιβολή συγκεκριμένων όρων, να εγκρίνει το έργο επιβάλλοντας, πάντοτε με γνώμονα την αποτελεσματικότερη προστασία των μνημείων, τους κατάλληλους όρους και περιορισμούς για την εξουδετέρωση των επιβλαβών συνεπειών, χωρίς να δεσμεύεται από γενικές ή από ειδικές διατάξεις που ισχύουν για την περιοχή (βλ. ΣΕ Ολομ. 706/2020 σκ. 6, 2103/2019 σκ. 13). Περαιτέρω, το άρθρ. 42 του ν. 3028/2002, εισάγει εξαίρεση από την απαγόρευση κάθε ενέργειας σε ακίνητο αρχαίο μνημείο δυναμένης να επιφέρει άμεση ή έμμεση βλάβη ή αλλοίωση της μορφής του η οποία επιβάλλεται με σειρά διατάξεων του αρχαιολογικού νόμου (άρθρ. 10 κλπ). Στην έννοια δε του "ακίνητου μνημείου" κατά τη διάταξη

./.

αυτή εμπίπτουν, κατ' αρχήν, αυτοτελή κτίσματα ή κτιριακά σύνολα (βλ. άρθ. 2 περ. β γγ), όχι δε και αρχαιολογικοί χώροι, ήτοι εκτάσεις "... οι οποίες περιέχουν ή στις οποίες υπάρχουν ενδείξεις ότι περιέχονται αρχαία μνημεία" (άρθ. 2 περ. γ). Εν όψει της ανωτέρω αυξημένης προστασίας των αρχαιοτήτων, οι παρ. 1 και 2 του άρθρ. 42, με τις οποίες ορίζονται οι προϋποθέσεις για την κατ' εξαίρεση μεταφορά ακινήτου μνημείου, είναι ερμηνευτέες αυστηρά κατά τη γραμματική τους διατύπωση, αποκλεισμένης κάθε διασταλτικής ερμηνείας, η οποία άλλωστε θα αντέκειτο τόσο στο άρθρ. 24 του Συντάγματος όσο και στις Διεθνείς Συμβάσεις Λονδίνου (1969), Παρισίων (1972) και Γρανάδας (1992). Κατ' ακολουθία, ως μεγάλο τεχνικό έργο μείζονος σημασίας για την ικανοποίηση ζωτικών αναγκών του κοινωνικού συνόλου (άρθρ. 42 παρ. 1), χάριν του οποίου δύναται κατ' εξαίρεση να επιτραπεί η μεταφορά ακινήτου μνημείου, νοείται προδήλως το έργο ως ενιαίο σύνολο, δηλ. ως σύστημα προοριζόμενο να εξυπηρετήσει τη συγκεκριμένη κοινωνική ανάγκη. Δεν νοείται όμως, κατ' ανεπίτρεπτη διασταλτική ερμηνεία, ότι η εξαίρεση δύναται να επεκτείνεται και σε τμήμα μόνον του έργου, το οποίο πάντως, σχεδιαζόμενο με τις κατάλληλες προδιαγραφές, ή ακόμα και εντελώς παραλειπόμενο, δεν ματαιώνει τη λειτουργία του όλου έργου ούτε καθιστά ανέφικτη την επίτευξη του σκοπού, τον οποίο προορίζεται να εξυπηρετήσει, ώστε να καθίσταται συνταγματικώς ανεκτή η χάριν της κατασκευής του άρση της απαγόρευσης επέμβασης στο αρχαίο μνημείο. Επιπλέον, και σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρ. 42, η προσφυγή στο όλως εξαιρετικό μέτρο της μετακίνησης αρχαίου μνημείου είναι ανεκτή μόνον εφόσον έχει εξαντλητικώς αναζητηθεί, ενδελεχώς διερευνηθεί και τεκμηριωμένα αποκλειστεί κάθε εναλλακτική λύση επιτρέπουσα την παραμονή του μνημείου *in situ*, η οποία κατ' εξοχήν διασφαλίζει την ακεραιότητα, την αυθεντικότητα και τη διατήρησή του ως ιστορικού τεκμηρίου, χάριν της παρούσας και των μελλοντικών γενεών αλλά και της ιστορικής έρευνας. Ενόψει δε της εκ του Συντάγματος και



των ανωτέρω Διεθνών Συμβάσεων αυξημένης προστασίας των αρχαίων μνημείων, μοναδικός λόγος αποκλεισμού μιας τέτοιας εναλλακτικής λύσης είναι το αιτιολογημένως τεχνικώς ανέφικτο αυτής, όχι δε λόγοι ερειδόμενοι σε κριτήρια ήσσονος, έναντι της προστασίας των αρχαίων, βαρύτητας, όπως λ.χ. το κόστος, ο χρόνος περάτωσης του έργου κ.λπ. Αρμόδιο να διακριβώσει τη συνδρομή των ανωτέρω, σωρευτικώς απαιτούμενων, προϋποθέσεων και, εφόσον διαπιστώσει αιτιολογημένα ότι συντρέχουν, να αποφανθεί περαιτέρω, με βάση προεχόντως αρχαιολογικά κριτήρια, για το ανεκτό των επιπτώσεων της μετακίνησης στο μνημείο, ενόψει της σημασίας και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του, είναι το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, η γνωμοδότηση του οποίου αποτελεί και την αιτιολογία της εκδιδόμενης απόφασης του Υπουργού Πολιτισμού. Ειδικώς δε σε περίπτωση που η τελικώς προκρινόμενη ως έσχατη λύση προβλέπει, ως ουσιώδες και κρίσιμο στοιχείο αυτής, την επανασυναρμολόγηση των διαλυθέντων αρχαίων και την επανατοποθέτησή τους στην προτέρα θέση, η γνωμοδότηση του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου πρέπει να διαλαμβάνει ειδική και εμπειριστατωμένη κρίση όχι μόνο περί του κατ' αρχήν εφικτού της όλης διαδικασίας, αλλά και περί της εγκυρότητας και αξιοπιστίας της σχετικής μεθόδου, των εξ αυτής κινδύνων για τα αρχαία και των επιπτώσεών της στα κρίσιμα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά αυτών, όπως η ακεραιότητα, η μοναδικότητα και η αυθεντικότητά τους. Τα ανωτέρω ισχύουν ανεξαρτήτως του ζητήματος αν το άρθρ. 42 δύναται καν να έχει εφαρμογή στην περίπτωση που η μετακίνηση δεν αφορά μεμονωμένο ακίνητο μνημείο ή άθροισμα αυτών, αλλά ενιαίο και συνεκτικό αρχαιολογικό χώρο, ο οποίος αποτελεί μνημειακό σύνολο με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, τα οποία προσδιορίζουν και την ιδιαίτερη ταυτότητά του. Τέτοια είναι ιδίως η περίπτωση αρχαιολογικού χώρου ο οποίος αποτελεί τμήμα του οικιστικού ιστού αρχαίας πόλης, τα επιμέρους στοιχεία του οποίου συγκροτούν αρχαιολογικό σύνολο σημαντικό για την ιστορία, την αρχιτεκτονική, την

./.


22

πολεοδομική εξέλιξη και την οικονομική και κοινωνική ζωή της πόλης και της περιόδου στην οποία ανάγονται τα ευρήματα.

16. Επειδή, στην προκειμένη περίπτωση από τα στοιχεία του φακέλου καθώς και τα στοιχεία που προσκόμισαν παραδεκτως οι διάδικοι προκύπτουν, μεταξύ άλλων (σκ. 16-17), τα εξής: Με το άρθρο 35 του ν. 3202/2003 (Α' 284) τροποποιήθηκε το καταστατικό της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ» (εφεξής: «Αττικό Μετρό» ή «ΑΜ») και ορίστηκε ότι σκοπός της Εταιρείας είναι, μεταξύ άλλων, η μελέτη, κατασκευή, οργάνωση, διοίκηση, λειτουργία, εκμετάλλευση και ανάπτυξη του δικτύου αστικού σιδηροδρόμου των Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης. Από τον φάκελο προκύπτει ότι η χάραξη της βασικής γραμμής του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης (εφεξής: «Μετρό Θεσσαλονίκης» ή «Μετρό») έχει μήκος δίδυμης σήραγγας 9,6χλμ. και περιλαμβάνει 13 σταθμούς, μεταξύ των οποίων και ο Σταθμός Βενιζέλου. Η γραμμή ξεκινά από τη δυτική πλευρά της πόλης με τον Επίσταθμο του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού, επί της οδού Μοναστηρίου, και καταλήγει στη Ν. Ελβετία. Το έτος 2004 το ζήτημα της όδευσης της γραμμής του Μετρό και της χωροθέτησης των σταθμών εισήχθη, κατόπιν αιτήματος της Αττικό Μετρό, στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο (ΚΑΣ) για την έκδοση σχετικής απόφασης του Υπουργού Πολιτισμού. Από τα πρακτικά της συνεδρίασης του ΚΑΣ (συν. 46/22.11.2004) προκύπτει ότι η αποκάλυψη αρχαιοτήτων στο ιστορικό κέντρο της πόλης θεωρήθηκε βέβαιη από την αρμόδια αρχαιολογική υπηρεσία και για τον λόγο αυτό εξετάσθηκαν οι τρόποι προστασίας τους (απόσπαση αρχαιοτήτων και επανατοποθέτηση μετά την κατασκευή του σταθμού για τη διατήρηση σε κατάχωση, απόσπαση και τοποθέτηση σε άλλο σημείο της πόλης, απόσπαση, τεκμηρίωση και διάλυση). Συγκεκριμένα, ο Προϊστάμενος της 9ης Εφορείας Βυζαντινών Αρχαιοτήτων (ΕΒΑ) Χ. Μπακιρτζής, με το 6128/18.11.2004 έγγραφό του προς το Υπουργείο Πολιτισμού, εισηγήθηκε υπό όρους «κατ' αρχάς τη χωροθέτηση των σταθμών και τη χορήγηση άδειας

εκσκαφικών εργασιών για τις ανάγκες κατασκευής του Μετρό Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με τη σχετική αίτηση της Αττικό Μετρό ΑΕ και δυνάμει του άρθρου 37 του Ν. 3028/2002». Ο ανωτέρω Προϊστάμενος της 9ης ΕΒΑ στο ίδιο έγγραφο περιέγραψε επακριβώς τις αρχαιότητες που θα αποκαλυφθούν, ειδικώς δε για τον σταθμό Βενιζέλου ανέφερε ότι θα ανευρεθούν η διασταύρωση του *decumanus maximus* με κεντρικό *cardo* και κεντρικά κτίρια αρχαιότερα των υφισταμένων στη διασταύρωση Εγνατίας και Βενιζέλου (βλ. αντίστοιχη περιγραφή και για τον σταθμό Αγ. Σοφίας), επισήμανε δε ότι οι αρχαιότητες που θα ανευρεθούν πρέπει να τύχουν μέτρων προστασίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3028/2002, σημειώνοντας ότι η απόσπαση των αρχαιοτήτων στους χώρους των σταθμών θα είναι αναπόφευκτη και οι περιπτώσεις προστασίας τους θα είναι: α) απόσπαση και επανατοποθέτηση μετά την κατασκευή του σταθμού εν είδει διατήρησης σε κατάχωση, β) απόσπαση και τοποθέτηση σε άλλο σημείο μουσειακού χαρακτήρα και γ) απόσπαση, τεκμηρίωση και διάλυση. Έχοντας υπόψη τα ανωτέρω το ΚΑΣ, ύστερα από θετική εισήγηση των αρμοδίων Διευθύνσεων (ΔΙΠΚΑ, ΔΒΜΑ), γνωμοδότησε ομόφωνα υπέρ της χωροθέτησης των σταθμών και της χορήγησης άδειας εκσκαφικών εργασιών υπό ορισμένους όρους. Με την ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ40/89134/5089/29.12.2004 απόφαση του Υφυπουργού Πολιτισμού (εφεξής: «ΥΑ 2004»), κατόπιν της ανωτέρω γνωμοδότησης του ΚΑΣ, εγκρίθηκε η υποβληθείσα από την Αττικό Μετρό μελέτη χάραξης του έργου για την κατασκευή του Μετρό Θεσσαλονίκης (μήκος και όδευση γραμμής, 13 σταθμοί κ.λπ.) και επιβλήθηκε η προηγούμενη σωστική ανασκαφική έρευνα σε ορισμένες θέσεις, μεταξύ των οποίων και ο Σταθμός Βενιζέλου, λόγω της πιθανής αποκάλυψης δημοσίων κτισμάτων με ιδιαίτερη σημασία για την ιστορία και την τοπογραφία της πόλης, όπως «λείψανα σχετικά με τη διασταύρωση του *decumanus maximus* με κεντρικό *cardo*». Επιπλέον, με την ανωτέρω απόφαση του Υφυπουργού Πολιτισμού ορίσθηκε ότι σε περίπτωση αποκάλυψης αρχαιοτήτων το θέμα

./.



της καθαίρεσής τους και απόδοσης του χώρου ή της καθ' οιονδήποτε τρόπο διατήρησής τους, θα αποφασίζεται ύστερα από γνωμοδότηση του ΚΑΣ και προβλέφθηκε η σύνταξη μνημονίου συνεργασίας μεταξύ των υπηρεσιών του Υπουργείου Πολιτισμού και της ΑΜ σχετικά με την πραγματοποίηση των ανασκαφών και την αποθήκευση, έκθεση, τεκμηρίωση και δημοσίευση των αποτελεσμάτων. Μετά την έκδοση της ως άνω απόφασης, με την κ.υ.α. 180802/31.12.2004 επικαιροποιήθηκε και τροποποιήθηκε η ΑΕΠΟ του έργου, κατ' επίκληση και της ως άνω απόφασης του Υφυπουργού Πολιτισμού. Με το από 7.4.2006 εργολαβικό συμφωνητικό μεταξύ αφενός της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ» και αφετέρου 5 εταιρειών που απαρτίζουν την κοινοπραξία εταιρειών «ΑΕΓΕΚ / IMPREGILO / ANSALDO TRASPORTI - SISTEMI FERROVIARI / SELI / ANSALDOBREDA» (εφεξής: «η ανάδοχος κοινοπραξία» ή «η ανάδοχος») ανατέθηκε στις εταιρείες της εν λόγω κοινοπραξίας η εκτέλεση των εργασιών του έργου «Μελέτη, Κατασκευή και θέση σε λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης», ορίσθηκε δε συνολική προθεσμία 2.370 ημερολογιακών ημερών για την πλήρη αποπεράτωση του έργου, ήτοι μέχρι τον Οκτώβριο του 2012. Σύμφωνα με τους σχετικούς ορισμούς που περιελήφθησαν στη Συγγραφή Υποχρεώσεων "Κύριος του Έργου (ΚτΕ) και Φορέας Κατασκευής του Έργου κατά τις διατάξεις του ν.1955/1991 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 35 του ν. 3202/2003 είναι η "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ " ..., "Προϊσταμένη Αρχή είναι το Όργανο της ΑΜ που εποπτεύει την κατασκευή του έργου και έχει τις αρμοδιότητες που ορίζονται από το Ν. 1418/1984", "Διευθύνουσα Υπηρεσία ή Επιβλέπουσα Υπηρεσία ή Υπηρεσία είναι η τεχνική υπηρεσία της ΑΜ που θα ορισθεί από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΑΜ για την παρακολούθηση, έλεγχο και διοίκηση κατασκευής του Έργου". Στο άρθρο 9 των Γενικών Προδιαγραφών για την κατασκευή του έργου παρατίθενται αναλυτικά οι κατηγορίες και το περιεχόμενο των αναγκαίων μελετών καθώς και η διαδικασία και οι προϋποθέσεις για την έγκριση των μελετών, ορίζονται δε ειδικότερα τα

εξής: «9.3.3 ...Οι κωδικοί έγκρισης των μελετών θα είναι οι ακόλουθοι: ... κωδικός "ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΑΝΥΠΟΒΟΛΗ": Η μελέτη δεν εγκρίνεται. *
Η απόρριψη της μελέτης θα εξηγείται με σχόλια. Οι εργασίες δεν επιτρέπεται να εκτελεστούν. Η μελέτη θα πρέπει να υποβληθεί εκ νέου αφού αναθεωρηθεί ...». Στη συνέχεια (Ιούλιος 2006), υπογράφηκε μνημόνιο συναντίληψης και συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Πολιτισμού και της Αττικό Μετρό για την έναρξη των σωστικών ανασκαφών. Για τις ανάγκες αποθήκευσης και συντήρησης των κινητών ευρημάτων μισθώθηκε από την Αττικό Μετρό μεγάλη έκταση στο Καλοχώρι, στην οποία δημιουργήθηκαν αποθηκευτικοί χώροι και εργαστήρια για τη συντήρηση και τεκμηρίωση των ευρημάτων από τις αρμόδιες Εφορείες Αρχαιοτήτων. Επίσης διαμορφώθηκαν κατάλληλοι αποθηκευτικοί χώροι και εργαστήριο συντήρησης στα «Λουτρά Φοίνιξ». Στον σταθμό Βενιζέλου οι ανασκαφικές εργασίες ολοκληρώθηκαν στα τέλη του 2012. Πριν από την ολοκλήρωση των ανασκαφών κατασκευάστηκαν οι περιμετρικοί διαφραγματικοί τοίχοι που περικλείουν και αποτελούν το μόνιμο κέλυφος του υπόγειου τετραώροφου [κατά τις προδιαγραφές] σταθμού Βενιζέλου και διανοίχτηκαν οι δίδυμες σήραγγες. Επίσης, κατά τη διάρκεια της ανασκαφής μεταξύ των αρχαιολογικών ευρημάτων εντοπίστηκε υδράργυρος και απαιτήθηκε η απορρύπανση του χώρου για την πρόοδο της ανασκαφής. Το ιστορικό και τα ευρήματα της ανασκαφής (1512,85 τμ) περιγράφονται αναλυτικά στο 7079/31.12.2012 έγγραφο της 9ης ΕΒΑ προς το (τότε) Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Τουρισμού. Συγκεκριμένα, η ανασκαφική έρευνα έφερε στο φως στοιχεία που σχετίζονται με την πολεοδομική οργάνωση της πόλης σε ένα κομβικό σημείο της. Σημαίνοντα ρόλο έχει 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 στην βυζαντινή περίοδο που διασταυρώνεται με

./.

92



κάθετους οδικούς άξονες. Επιπλέον, μαρτυρείται και ανασκαφικά η διαχρονία της εμπορικής και παραγωγικής δραστηριότητας της περιοχής, με τον εντοπισμό νησίδων της αγοράς της πόλης. Εντός του ενοποιημένου σκάμματος του Σταθμού Βενιζέλου ανευρέθη η μνημειακή διαμόρφωση της κύριας οδικής αρτηρίας της πόλεως (decumanus), ο οποίος αποκαλύφθηκε σε μήκος 76,60μ. Στο δυτικό τμήμα του σκάμματος απεικονίζεται η διασταύρωση του 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. Παραπλεύρως του κεντρικού δρόμου αναπτύσσεται μαρμαρόστρωτη πλατεία και κτίριο πιθανότατα δημόσιου χαρακτήρα. Το όλο μνημειακό αυτό σύνολο χρονολογείται σύμφωνα με τους ανασκαφείς στα τέλη του 6ου - αρχές 7ου μ.Χ. αιώνα. Κατά μήκος του δρόμου σώζεται αγωγός ομβρίων υδάτων, ενώ σε πολλά σημεία του μαρμαρόστρωτου δρόμου διακρίνονται οι αρματοτροχιές. Στο ίδιο έγγραφο περιγράφονται αναλυτικά οι κατασκευαστικές φάσεις του decumanus και των παράπλευρων κτιρίων με τα σωζόμενα αρχαιολογικά κατάλοιπα. Με βάση την περιγραφή του αποκαλυφθέντος μνημείου, η οποία συνοδεύεται και από αναλυτικό τεύχος τεκμηρίωσης και φωτογραφίες, η 9η ΕΒΑ πρότεινε με το προαναφερόμενο έγγραφό της, μεταξύ άλλων, τη διατήρηση των αρχαιοτήτων που βρίσκονται σε άριστη κατάσταση με την ακόλουθη ιεράρχηση: α) τη διερεύνηση πλήρως της δυνατότητας παραμονής των αρχαιοτήτων ορατών κατά χώραν, β) την καταβύθιση 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, γ) τη μεταφορά και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων στην αρχική ή

παραπλήσια στάθμη και δ) την κατάργηση του σταθμού, αν δεν είναι εφικτή κάποια από τις προηγούμενες (α-γ) λύσεις. Ακολούθως το ΚΑΣ (συν. 2/15.1.2013), αφού έλαβε υπ' όψιν τα στοιχεία του φακέλου που αφορούν στην ανασκαφή του στρώματος από τα υψόμετρα +6,20μ./+5,80μ έως τα υψόμετρα +5,55μ/+4,60μ. του Σταθμού Βενιζέλου, τη σχεδιαστική αποτύπωση των αρχαιοτήτων, το φωτογραφικό υλικό, τη σχετική ανασκαφική έκθεση και την πρόταση της 9ης ΕΒΑ, διαπίστωσε τη σημαντικότητα και μοναδικότητα του ευρήματος, ως τμήματος του πολεοδομικού ιστού της βυζαντινής Θεσσαλονίκης, το οποίο πρέπει να διασωθεί ως σύνολο, και για τον λόγο αυτό, ενόψει του προβλεπόμενου τρόπου κατασκευής της αποβάθρας στο σταθμό, απέκλεισε την πρόταση της 9ης ΕΒΑ για καταβύθιση των αρχαιοτήτων στο επίπεδο της αποβάθρας. Με δεδομένο δε α) ότι η συνολική έκταση του αποκαλυφθέντος αρχαιολογικού ευρήματος καλύπτει την επιφάνεια του ορύγματος του σταθμού, β) ότι δεν μπορεί τεχνικά να προχωρήσει η κατασκευή του σταθμού αν δεν αποσπαστούν πρώτα οι αρχαιότητες, γ) ότι στα υποκείμενα στρώματα αναμένονται αρχαιότητες παλαιοχριστιανικών, ρωμαϊκών και ελληνιστικών χρόνων, όπως ήδη είχε αποδειχθεί και στον πλησιέστερο επί της οδού Εγνατίας σταθμό της Αγίας Σοφίας και, επομένως, είναι αναγκαία η ανασκαφική τους διερεύνηση και δ) ότι το εύρημα ως πολεοδομικό σύνολο της Βυζαντινής Θεσσαλονίκης πρέπει να εκτεθεί στο σύνολο του, το ΚΑΣ γνωμοδότησε ομόφωνα υπέρ της απόσπασσης των αρχαιοτήτων (περίπου 95%) και της αποδόμησης ενός ελαχίστου τμήματος (περίπου 5%) που σώζεται αποσπασματικά και δεν συγκροτεί ένα οικοδομικό σύνολο (λείψανα τοίχων σε κακή κατάσταση διατήρησης), υπό την προϋπόθεση ότι θα εξασφαλιστεί χώρος στο στρατόπεδο Παύλου Μελά ή αλλού, προκειμένου να εκτεθούν τα αρχαία κατάλοιπα ως σύνολο στον εν λόγω χώρο. Κατόπιν της ανωτέρω γνωμοδότησης εκδόθηκε η ΥΠΑΙΘΠΑ/ΓΓΠ/ΓΔΑΠΚ/ΤΑΧΜΑΕ/10873/4953/408/180/24.1.2013 απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Παιδείας και

./.

Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού (εφεξής: «ΥΑ 2013»), 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, με την προϋπόθεση ότι θα προηγηθεί δέσμευση παραχώρησης του στρατοπέδου «Παύλου Μελά» ή άλλου ανάλογου χώρου, προκειμένου να εκτεθούν τα αρχαία ως σύνολο και με τον όρο η μελέτη απόσπασης να κατατεθεί προς έγκριση στο ΚΑΣ. Λόγω της αποκάλυψης των ανωτέρω ευρημάτων, το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Θεσσαλονίκης αποφάσισε την συγκρότηση επιτροπής ειδικών και εμπειρογνομόνων από πρόσωπα υποδεικνυόμενα από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ), το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, την Αττικό Μετρό και τον Δήμαρχο Θεσσαλονίκης, η οποία ανέλαβε να εξετάσει και να υποδείξει τις κατασκευαστικές λύσεις για τη συνύπαρξη των αρχαιοτήτων με το σταθμό του Μετρό στην οδό Βενιζέλου (απ. ΔΣ 367/11.3.2013). Ομοίως, ο Πρύτανης του ΑΠΘ (Ι. Μυλόπουλος) με το από 5.3.2013 έγγραφό του ενημέρωσε τον Γενικό Διευθυντή Μετρό Θεσσαλονίκης (Γ. Κωνσταντινίδη) ότι το ΑΠΘ συγκρότησε ομάδα εργασίας για τη διερεύνηση του θέματος. Επιπλέον, το Δημοτικό Συμβούλιο ζήτησε από τον Υπουργό Πολιτισμού την αναπομπή του θέματος των αρχαιοτήτων του Σταθμού Βενιζέλου, προκειμένου το ΚΑΣ να γνωμοδοτήσει εκ νέου, ώστε να λάβει υπόψη την ανάγκη συνύπαρξης των αρχαιοτήτων και του σταθμού και να αναμείνει το πόρισμα της ως άνω Επιτροπής για την εξέταση των κατασκευαστικών λύσεων που θα προταθούν για το συγκεκριμένο πρόβλημα που έχει ανακύψει, δηλαδή την απομάκρυνση των ευρημάτων και την έκθεσή τους σε άλλο χώρο (απ. ΔΣ 369/11.3.2013). Εξάλλου, μετά από αίτηση ακυρώσεως και αίτηση αναστολής του Δήμου Θεσσαλονίκης κατά της ως άνω απόφασης του Αναπληρωτή Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων,

Πολιτισμού και Αθλητισμού (ΥΑ 2013), 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. Εν συνεχεία, με την 528/2013 απόφαση της Επιτροπής Αναστολών (ΕΑ) του ΣΤΕ ανεστάλη η εκτέλεση της ίδιας απόφασης, καθ' ό μέρος με αυτήν είχε εγκριθεί η απόσπαση και η μεταφορά των αρχαιοτήτων σε άλλη θέση. Κατόπιν πρωτοβουλιών της Αττικό Μετρό, του Δήμου Θεσσαλονίκης και άλλων ενδιαφερομένων φορέων (ΑΠΘ, ΤΕΕ-Τμήμα ΚΜ, συλλόγων αρχαιολόγων, πολιτικών μηχανικών) για την διερεύνηση της παραμονής των αρχαιοτήτων κατά χώραν στον Σταθμό Βενιζέλου και συγχρόνως για την κατασκευή ή μη του σταθμού εξετάσθηκαν εναλλακτικές λύσεις και εκπονήθηκαν διάφορες προτάσεις, οι οποίες προέβλεπαν την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων (βλ. το ΑΛΧ 48246/17.5.2013 έγγραφο του Διευθυντή Μετρό Θεσσαλονίκης προς την ΔΒΜΑ του ΥΠ.ΠΟ.Α.). Η Αττικό Μετρό εκπόνησε τεχνική έκθεση "Διερεύνηση εναλλακτικών προτάσεων για το Σταθμό Βενιζέλου λόγω των αρχαιοτήτων που αποκαλύφθηκαν κατά την κατασκευή του" (υπογραφόμενη από τα στελέχη των Διευθύνσεων Μελετών και Έργων της ΑΜ και τα στελέχη του Τεχνικού της Συμβούλου, στα οποία περιλαμβάνονται και καθηγητές του ΑΠΘ, μεταξύ των οποίων και ο Χ. Αναγνωστόπουλος) με την οποία μελετήθηκαν λεπτομερώς πέντε εναλλακτικά σενάρια και συγκεκριμένα η κατάργηση του σταθμού (Α), η μεταφορά του σε άλλη θέση (Β), η κατασκευή του σταθμού με in situ διατήρηση των αρχαιοτήτων (Γ), ο ανασχεδιασμός του σταθμού και η κατασκευή του με προσωρινή απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων (Δ) και τέλος η οριστική μεταφορά των αρχαιοτήτων σε άλλη θέση (Ε). Οι μεν λύσεις για την κατάργηση ή τη μεταφορά του σταθμού Βενιζέλου σε άλλη θέση αποκλείστηκαν για λόγους ασφαλούς λειτουργίας του Μετρό αλλά και συγκοινωνιακούς ή δημιουργίας των αυτών προβλημάτων, η δε λύση για την κατασκευή του ορύγματος του σταθμού

./.

με τη μέθοδο pipe jacking [και μάλιστα με δύο εκδοχές για την υποθεμελίωση των αρχαιοτήτων με μικροσήραγγες, ήτοι α) μέσω εξωτερικής εκσκαφής -εκτός των διαφραγματικών τοίχων και β) μέσω φρέατος πρόσβασης] αποκλείστηκε, επίσης, λόγω των συνεπειών για την ευρύτερη περιοχή (καθαίρεση διαφραγματικών τοίχων, απαλλοτρίωση παρακείμενων πολυκατοικιών κ.λπ.), του μακρού χρόνου (13 ετών) και του υψηλού κόστους που απαιτούντο για την κατασκευή του σταθμού με την μέθοδο αυτή και της ύπαρξης αβεβαιοτήτων και σοβαρών δυσχερειών που αφορούσαν την προστασία των αρχαιοτήτων και των εργαζομένων καθώς και την ομαλή εκτέλεση του έργου (βλ. σελ. 17 επόμ. της ανωτέρω έκθεσης και τεχνικό Παράρτημα Α' με αναλυτικούς μαθηματικούς υπολογισμούς του καθηγητή Χ. Αναγνωστόπουλου). Επιπλέον, στο πλαίσιο των ανωτέρω πρωτοβουλιών εκπονήθηκαν έξι προτάσεις για τον επανασχεδιασμό του σταθμού και την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων (ανωτέρω σενάριο Δ), οι οποίες συμπεριελήφθησαν στην ανωτέρω έκθεση από την Αττικό Μετρό και απεστάλησαν στο Υπουργείο Πολιτισμού. Εν συνεχεία, το ΚΑΣ (συν. 5/28.1.2014) εξέτασε το θέμα της διατήρησης των αρχαιοτήτων κατά χώραν (in situ) και κατασκευής του σταθμού, το θέμα της κατάργησης ή μη του σταθμού ή της μεταφοράς του σε άλλη θέση, καθώς και τις παρακάτω έξι (6) προτάσεις («λύσεις»), οι οποίες διατυπώθηκαν για τον επανασχεδιασμό του σταθμού και την προστασία και ανάδειξη των αρχαιοτήτων: α) Λύσεις I & II του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του ΑΠΘ, β) Λύση III του Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ. - ΑΠΘ Καλογήρου - Σκαλτσά, γ) Λύση IV του ΑΠΘ Παπακώστα - Αλεξοπούλου, δ) Λύση V που εκπονήθηκε από την Αττικό Μετρό - Υπ. Πολιτισμού, ε) Λύση VI που σχεδιάστηκε από την Αττικό Μετρό κατόπιν πρότασης της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού. Οι λύσεις πραγματεύονταν την ανάδειξη των αρχαιοτήτων και παράλληλα απαιτούσαν, σε διαφορετικό βαθμό η κάθε μία, τον ανασχεδιασμό του

σταθμού προκειμένου να συνυπάρξουν οι αρχαιότητες και ο σταθμός του Μετρό. Και οι έξι λύσεις προέβλεπαν ότι τα αρχαία πρέπει προσωρινά να απομακρυνθούν, ώστε να συνεχισθεί η εκσκαφή του σταθμού ως το απαραίτητο βάθος και παράλληλα να ολοκληρωθούν οι ανασκαφικές εργασίες στα απομένοντα 2,50μ.- 3μ. γης, όπου εντοπίζεται από γεωτρήσεις και από τη γνώση που αποκτήθηκε από τον σταθμό της Αγίας Σοφίας η περάτωση της ανθρώπινης παρουσίας, και κατόπιν τα αρχαιολογικά ευρήματα να επανατοποθετηθούν στον χώρο και στη στάθμη εύρεσής τους. Το ΚΑΣ εξέτασε και συνεκτίμησε όλα τα στοιχεία του φακέλου, προκειμένου να προστατευθούν και να αναδειχθούν οι αρχαιότητες στη θέση που βρέθηκαν και συγχρόνως να αποτραπεί η ακύρωση του έργου του Μετρό Θεσσαλονίκης, και, αφού στάθμισε τη σπουδαιότητα των αρχαιοτήτων σε σχέση με την αναγκαιότητα κατασκευής του εκτελούμενου έργου στο πλαίσιο ικανοποίησης του ευρύτερου δημόσιου συμφέροντος και εξέτασε τις προταθείσες λύσεις σχετικά με την προστασία και ανάδειξη των αρχαιοτήτων στο Σταθμό Βενιζέλου, γνωμοδότησε κατά πλειοψηφία υπέρ της λύσης VI σε συνδυασμό με τη λύση IV, ενώ η μειοψηφία των μελών του ΚΑΣ τάχθηκε υπέρ της αναβολής έκδοσης γνωμοδότησης προκειμένου να διεξαχθεί πραγματογνωμοσύνη από τρίτο φορέα σχετικά με τη δυνατότητα κατασκευής του σταθμού με διατήρηση των αρχαίων καταλοίπων κατά χώραν (βλ. πρακτικά συν. 5/28.1.2014). Κατόπιν της ανωτέρω γνωμοδότησης, εκδόθηκε η ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΒΜΑ/ΤΑΧΜΑΕ/45879/27147/1569/584/24.2.2014 απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού (εφεξής: «ΥΑ 2014»), με την οποία εγκρίθηκε η προστασία και ανάδειξη των αρχαιοτήτων, με την απόσπαση και επανατοποθέτησή τους εντός του Σταθμού Βενιζέλου, μετά την κατασκευή του, στη στάθμη -1, σύμφωνα με την πρόταση VI σε συνδυασμό με την πρόταση IV, με την αιτιολογία ότι από τον συνδυασμό των λύσεων αυτών διασφαλίζεται στο μέγιστο βαθμό η προστασία των συγκεκριμένων αρχαιοτήτων, καθώς και

./.

η αίσθηση του συνόλου και της ενότητας του αρχαιολογικού χώρου. Η ανωτέρω απόφαση εκδόθηκε με τους εξής όρους: α) να κατατεθεί προς έγκριση στο ΚΑΣ δια των αρμοδίων Διευθύνσεων του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού η μελέτη προστασίας και ανάδειξης των αρχαιοτήτων που θα προκύψει από το συνδυασμό των λύσεων VI και IV, β) να κατατεθεί προς έγκριση στο ΚΑΣ δια των αρμόδιων Διευθύνσεων του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, η μελέτη απόσπασης των αρχαιοτήτων, γ) να διασφαλιστεί από την Αττικό Μετρό ο χώρος αποθήκευσης των αρχαιοτήτων που θα αποσπασθούν. Εξάλλου, μετά την έκδοση της απόφασης αυτής, με την 2381/2014 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας καταργήθηκε η δίκη επί της αιτήσεως ακυρώσεως του Δήμου Θεσσαλονίκης κατά της προγενέστερης ΥΠΑΙΘΠΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΒΜΑ/ΤΑΧΜΑΕ/10873/4953/408/180/24.1.2013 απόφασης του Αναπληρωτή Υπουργού Παιδείας και Θρησκευμάτων, Πολιτισμού και Αθλητισμού (ΥΑ 2013), δυνάμει της οποίας είχε επιτραπεί, αρχικώς, η απόσπαση των αρχαιοτήτων και η μεταφορά και έκθεσή τους στο στρατόπεδο Παύλου Μελά ή σε άλλη τοποθεσία. Η Αττικό Μετρό, μετά από διαβουλεύσεις με τον Δήμο Θεσσαλονίκης, κατέθεσε τον Δεκέμβριο του 2014 επικαιροποιημένη μελέτη ανάδειξης των αρχαιοτήτων, που προέκυψε από τον συνδυασμό των λύσεων VI και IV, εντός του ανασχεδιασμένου Σταθμού Βενιζέλου, προκειμένου να εισαχθεί στο ΚΑΣ. Το εν λόγω Συμβούλιο γνωμοδότησε ομοφώνως υπέρ της έγκρισης της μελέτης (συν. 42/16.12.2014), ακολούθως δε εκδόθηκε η απόφαση ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/382/243/32/2/23.12.2014 του Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού, με την οποία εγκρίθηκε η μελέτη ανάδειξης των αρχαιοτήτων εντός του ανασχεδιασμένου σταθμού μετά την κατασκευή του, υπό τους εκτιθέμενους στην απόφαση όρους. Εν τω μεταξύ, στις 26.6.2014 ο Δήμος Θεσσαλονίκης άσκησε αίτηση ακυρώσεως (Ε 2389/26.6.2014) και κατά της προαναφερόμενης απόφασης (ΥΑ από 24.2.2014), με την οποία επετράπη η προσωρινή απόσπαση και η επανατοποθέτηση των

αρχαιοτήτων εντός του ανασχεδιασθέντος σταθμού Βενιζέλου, ενώ στη συνέχεια ο Δήμαρχος Θεσσαλονίκης με το 8210/15.12.2014 έγγραφό του προς τον Πρόεδρο της ΑΜ εξέθεσε ότι η από 24.2.2014 ΥΑ τυγχάνει της αποδοχής του Δήμου. Η παραπάνω αίτηση ακυρώσεως απορρίφθηκε στη συνέχεια με την 2611/2016 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας. Εξάλλου, ο Δήμαρχος Θεσσαλονίκης, με το από 22.6.2015 έγγραφό του, και σε συνέχεια της από 25.5.2015 «πρότασής του», απέστειλε προς τον Αναπληρωτή Υπουργό Πολιτισμού, Παιδείας και Θρησκευμάτων τεχνικό τεύχος προκαταρκτικής διερεύνησης της προτεινόμενης από το Δήμο λύσης («Περιοχή Βενιζέλου-ανάδειξη των αρχαιοτήτων-Ιούνιος 2015») και πέντε επεξηγηματικά κείμενα για τη συνολική υποστήριξή της, ζήτησε δε την εισαγωγή στο ΚΑΣ του ζητήματος του τρόπου διαχείρισης των αρχαιοτήτων. Στις 30.6.2015 ο ανωτέρω Υπουργός διαβίβασε στη Διεύθυνση Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων την «πρόταση» του Δήμου προκειμένου αυτή να συζητηθεί στο ΚΑΣ. Κύρια σημεία της «πρότασης» αυτής ήταν αφενός η τροποποίηση της ισχύουσας υπουργικής απόφασης κατά το σκέλος της απόσπασης των αρχαιοτήτων και η προώθηση της διαμόρφωσης ενός εμφανούς, προστατευμένου και επισκέψιμου αρχαιολογικού χώρου και αφετέρου η πραγματοποίηση μόνο επεμβάσεων για εξαερισμό και άλλες ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις που είναι εντελώς απαραίτητες για την ασφαλή λειτουργία του συρμού. Η ΑΜ με έγγραφό της (ΑΛΧ-55755/14.9.2015) ζήτησε την αναβολή της συζήτησης του θέματος προκειμένου να τοποθετηθεί επί της πρότασης του Δήμου Θεσσαλονίκης, που της είχε αποσταλεί στις 8.9.2015, με την οποία ετίθετο ζήτημα κατάργησης του σταθμού Βενιζέλου. Το ΚΑΣ, κατά τη συνεδρίασή του (25/15.9.2015), απέρριψε το αίτημα της Αττικό Μετρό για την αναβολή της συζήτησης και γνωμοδότησε κατά πλειοψηφία: «...α) υπέρ της έγκρισης της πρότασης του Δήμου Θεσσαλονίκης όσον αφορά στην κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων, οι οποίες αποκαλύφθηκαν στην περιοχή του Σταθμού Βενιζέλου στο πλαίσιο κατασκευής του

./.

Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης, η οποία κρίνεται αναγκαία για λόγους υπέρτερου δημοσίου συμφέροντος που συνίστανται στην διαφύλαξη και προστασία της αυθεντικότητας του μοναδικού αυτού μνημειακού συνόλου για την παγκόσμια κληρονομιά, β) υπέρ της μη έγκρισης της πρότασης του Δήμου Θεσσαλονίκης όσον αφορά στην ανάδειξη των εν λόγω αρχαιοτήτων, διότι δεν υπάρχει εμπειριστατωμένη μελέτη. Δεδομένου [δε] ότι η παρέλευση ικανού χρόνου από την ανασκαφή εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για την ακεραιότητα των μνημείων, να συνταχθεί από το Δήμο Θεσσαλονίκης πλήρης αρχιτεκτονική μελέτη σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΟΠΑΙΘ και την "Αττικό Μετρό" σε συνδυασμό με τα παρακείμενα μνημεία ανεξάρτητα από την κατασκευή ή όχι του σταθμού». Δύο μέλη του ΚΑΣ συντάχθηκαν με την εισήγηση των Διευθύνσεων του Υπουργείου για την αναβολή εξέτασης του θέματος και τη διενέργεια αυτοψίας. Κατόπιν της ως άνω γνωμοδότησης, εκδόθηκε η ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/180615/107503/9126/553/6.10.2015 απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού, με το ίδιο περιεχόμενο (εφεξής: «ΥΑ 2015»). Κατά της πράξης αυτής ασκήθηκε αίτηση ακυρώσεως (Ε 3011/9.12.2015) από νπδδ, φορείς και φυσικά πρόσωπα (ΤΕΕ-ΤΚΜ, Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, Εμπορικό Σύλλογο Θεσσαλονίκης, Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης - Παράρτημα Κεντρικής Μακεδονίας, Δικηγορικό Σύλλογο Θεσσαλονίκης κ.ά.), πλην στη συνέχεια οι αιτούντες παραιτήθηκαν από την ανωτέρω αίτηση (βλ. 358/2017 πρακτικό παραίτησης). Ακολούθως, με βάση την ανωτέρω ΥΑ 2015 υπεγράφη στις 16.6.2016 Μνημόνιο Συναντίληψης και Συνεργασίας μεταξύ του ΥΠ.ΠΟ.Α., του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, του Δήμου Θεσσαλονίκης και της ΑΜ, με το οποίο τα μέρη συμφώνησαν ότι αντικείμενο του μνημονίου είναι η συνεργασία των μερών για την κατά χώραν διατήρηση, αποκατάσταση, συντήρηση και ανάδειξη των αρχαιοτήτων του Σταθμού Βενιζέλου καθώς

και ότι η μελετητική ομάδα, η οποία θα αναλάβει την εκπόνηση της μελέτης υλοποίησης του εν λόγω σταθμού, θα έχει την υποστήριξη πενταμελούς Ομάδας Εργασίας, συγκροτούμενης από εκπροσώπους των προαναφερόμενων τεσσάρων μερών και της Εφορείας Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης (εφεξής: «ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης»). Εν συνεχεία, με απόφαση της Γενικής Γραμματέως του ΥΠ.ΠΟ.Α. συγκροτήθηκε πενταμελής ομάδα εργασίας, με έργο τη σύνταξη μελέτης για την κατά χώραν διατήρηση, αποκατάσταση και ανάδειξη των αρχαιοτήτων του Σταθμού Βενιζέλου όπως ορίζεται στο προαναφερόμενο Μνημόνιο Συναντίληψης, αποτελούμενη από την προϊσταμένη της ΓΔΑΜΤΕ του ΥΠ.ΠΟ.Α, τον αναπληρωτή προϊστάμενο της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης, έναν πολιτικό μηχανικό του ΥΠΟΜΕΔΙ, έναν δημοτικό σύμβουλο του Δήμου και τον Διευθυντή Έργων του Μετρό Θεσσαλονίκης Γ. Κωνσταντινίδη (βλ. απόφαση ΥΠΠΟΑ/ΓΔΔΥΗΔ/ΔΔΑΑΔ/ΤΔΑΔΤΠ/253036/25130/22553/18120/28.7.2016). Η εν λόγω ομάδα εκπόνησε «Τεχνική Έκθεση- Δεκεμβρίου 2016» [το διαβιβασθέν αντίγραφο της έκθεσης 12 σελ. δεν φέρει υπογραφές], με την οποία πρότεινε την εφαρμογή της αποκαλούμενης στην έκθεση «Πρότασης Β΄» για την κατασκευή του σταθμού με κατά χώραν διατήρηση του μεγαλύτερου μέρους των αρχαιοτήτων. Τα σχετικά σχέδια, στα οποία αποτυπώνεται η «Πρόταση Β», αν και έχουν λογότυπο της «Αττικό Μετρό ΑΕ» καθώς και την ένδειξη «Πρόταση Β», δεν φέρουν υπογραφή οργάνου του ΥΠ.ΠΟ.Α ή της ΑΜ ή άλλου αρχιτέκτονα ή μηχανικού. Σύμφωνα με την τεχνική έκθεση και τα 13 ανυπόγραφα σχέδια, το κεντρικό τμήμα του σταθμού ανασχεδιάζεται σε 2 υπόγεια επίπεδα [αντί των προβλεπομένων τεσσάρων αρχικώς και των τριών με τη λύση 2014], το δε περίγραμμα του σταθμού διαφοροποιείται εν σχέσει με τη λύση 2014, κυρίως με διεύρυνση της επιφάνειας της νότιας εισόδου - εξόδου και κατάργηση της βόρειας εισόδου προς τις αποβάθρες, διότι θεωρήθηκε βέβαιη από τους αρχαιολόγους της ομάδας η εύρεση στη βόρεια είσοδο των υπολοίπων

./.

στύλων του τετραπύλου (βλ. σελ. 4 και 5 της Τεχνικής Έκθεσης Δεκεμβρίου 2016). Επίσης, στην ίδια έκθεση αναφέρεται ότι η κατασκευή του σταθμού σύμφωνα με την «Πρόταση Β» προϋποθέτει την δημιουργία δύο φρεατίων στο σταθμό (δυτικά και ανατολικά και μιας εξόδου κινδύνου ανατολικά), ότι από τα 1513 τ.μ. περίπου θα πρέπει να αποσπασθούν οι αρχαιότητες του σταθμού Βενιζέλου από τα δύο φρεάτια, εμβαδού περίπου 253 τ.μ., και ότι απαιτείται η πλήρης ανασκαφική διερεύνηση της διευρυμένης νότιας εισόδου και η απομάκρυνση, είτε με απόσπαση είτε με αποδόμηση, των αρχαιοτήτων που θα αποκαλυφθούν στην επιφάνεια της νότιας εισόδου εμβαδού 985 τ.μ. χωρίς τους περιμετρικούς τοίχους (βλ. σελ. 4 και 5 της έκθεσης). Η ανωτέρω «Πρόταση Β» παρελήφθη στα τέλη του 2016 [κατά τα εκτιθέμενα στο έγγραφο των απόψεων της Διοίκησης], με πρακτικό παραλαβής το οποίο συνυπογράφουν η προϊσταμένη ΓΔΑΜΤΕ του ΥΠ.ΠΟ.Α. (για τη ΓΓ), ο Γενικός Γραμματέας του ΥΠΟΜΕΔΙ (ΓΓ), ο Δήμαρχος Θεσσαλονίκης (Ι. Μπουτάρης) και ο Πρόεδρος της Αττικό Μετρό (Γ. Μυλόπουλος). Με την 1398(α)/23.1.2017 απόφασή του, το Διοικητικό Συμβούλιο (ΔΣ) της ΑΜ, κατ' επίκληση της ΥΑ 2015 [6.10.2015] που είχε εγκρίνει εν μέρει την πρόταση του Δήμου, αποφάσισε τα εξής: «1. Την έγκριση επί της αρχής του ανασχεδιασμού για την υλοποίηση του σταθμού «Βενιζέλου», με κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων που έχουν αποκαλυφθεί στο χώρο του σταθμού. 2. Την υποστήριξη της πρότασης στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο. 3. Η οριστική απόφαση για τον τρόπο κατασκευής του σταθμού Βενιζέλου και τον τρόπο συμβασιοποίησης θα ληφθεί μετά την ολοκλήρωση και έγκριση των οριστικών μελετών, οι οποίες θα ανατεθούν στο πλαίσιο της υπάρχουσας σύμβασης, και την κοστολόγηση των εργασιών». Στο προοίμιο της ανωτέρω απόφασης του ΔΣ της ΑΜ αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι α) η κατασκευή του Σταθμού Βενιζέλου είναι απαραίτητη για την εξυπηρέτηση του κέντρου της Θεσσαλονίκης, τη λειτουργικότητα του συστήματος του μετρό και πιθανότατα για την εξασφάλιση της

χρηματοδότησης του έργου, β) από τη διερεύνηση φαίνεται ότι είναι εφικτή η κατασκευή του εν λόγω σταθμού με διατήρηση κατά χώραν των ανευρεθεισών σε αυτόν αρχαιοτήτων, γ) η πρόταση υποστηρίζεται από την Ομάδα Εργασίας και έχει τη σύμφωνη γνώμη της Γενικής Διεύθυνσης Αναστηλώσεων και της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης καθώς και του Δήμου Θεσσαλονίκης, δ) όλες οι παράμετροι της πρότασης θα αξιολογηθούν κατόπιν εκπόνησης των σχετικών μελετών τουλάχιστον σε επίπεδο ΟΜ1, ε) η ακριβής κοστολόγηση του ανασχεδιασμένου Σταθμού Βενιζέλου θα είναι εφικτή μετά την ωρίμανση των μελετών και στ) οι επιπτώσεις στο υπόλοιπο έργο από τον ανασχεδιασμό και το χρόνο κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου θα μπορούν να αξιολογηθούν μετά την ωρίμανση των μελετών. Ακολουθως, η πρόταση της ομάδας εργασίας εισήχθη προς γνωμοδότηση στο ΚΑΣ (συν. 3/24.1.2017). Σύμφωνα με τα πρακτικά του ΚΑΣ ο Διευθυντής Έργων Μετρό Θεσσαλονίκης και συντονιστής της ομάδας εργασίας (Γ. Κωνσταντινίδης) που παρουσίασε την πρόταση, αφού επισήμανε ότι στη διαμόρφωση της πρότασης συμμετείχαν και άλλα άτομα που πρότειναν τα μέρη, σημείωσε, μεταξύ άλλων, ότι "...Η κατασκευή [του σταθμού] είναι σύνθετη και πρώτη φορά κατασκευάζεται κάτι τέτοιο, είναι από τα πιο σύνθετα τεχνικά έργα ... Από τα άκρα του σταθμού προβλέπεται η κάθοδος στο επίπεδο που δημιουργούνται οι σήραγγες και γίνεται με μία πάρα πολύ σύνθετη εκσκαφή. Όταν λέω πάρα πολύ σύνθετη εκσκαφή, έχουμε λάβει υπόψη μας και θα υπάρχει αυτό άτυπα διατυπωμένο και στη μελέτη να μην υπάρχουν μετακινήσεις στις αρχαιότητες που ήδη έχουν αποκαλυφθεί. Οι αρχαιότητες θα προστατευτούν και θα κατασκευαστεί και η πλάκα οροφής με επίχωση του αρχαιολογικού στρώματος και προστασία των αρχαιοτήτων, κατασκευή αντιστήριξης και πάνω σε αυτή θα υπάρξει η κατασκευή της πλάκας. Δεν έχει ολοκληρωθεί η μελέτη, είναι μία ολοκληρωμένη πρόταση και την προτείνει ομόφωνα και η ομάδα εργασίας ..." (σελ. 18). Ωστόσο, ο Πρόεδρος του ΤΕΕ-ΤΚΜ (Π. Μπίλλιας) εξέθεσε ενώπιον του ΚΑΣ τα εξής:

./.

“...Επί της λύσης ...θα πρέπει να ξέρετε ότι το υπερκείμενο πάνω από τη ζώνη των αρχαιοτήτων είναι πολύ μικρό για τέτοιου μεγέθους έργα, οπότε αναμένονται κάποιες καθιζήσεις και θα πρέπει να το λάβετε υπόψη σας. Το δάπεδο που βρισκόμαστε αυτή τη στιγμή είναι πιθανόν να έχει κάποιες καθιζήσεις της τάξεως των 5-10εκ., λόγω του μικρού υπερκειμένου ... Το τρίτο που θα ήθελα να σημειώσω είναι ότι προβλέπεται μια εκτεταμένη εκσκαφή, άρα και ανασκαφή, στο νότιο τμήμα. Αν το δείτε σε εμβαδόν είναι τουλάχιστον τα 2/3 του υφιστάμενου σταθμού, που κανείς δεν μας διασφαλίζει ότι δε θα βρεθούν αρχαιότητες. Απ’ ό,τι άκουσα τώρα υπάρχει δυνατότητα επανατοποθέτησης για ένα τμήμα και τα υπόλοιπα θα απομακρυνθούν. Αλλά δεν ξέρω αν την ίδια άποψη θα έχουν και οι Υπηρεσίες όταν αναδειχθούν και αν αναδειχθούν αυτές οι αρχαιότητες. Είναι ένα σημείο ρίσκου, θα έλεγα. Θα ήθελα επίσης να πω ότι η Αττικό Μετρό Α.Ε. στην ενημέρωση που είχαμε μας είπαν ότι για να ολοκληρωθεί η κατασκευή του σταθμού απαιτούνται περίπου τέσσερα χρόνια. Εμείς εκτιμάμε ότι θα χρειαστούν γύρω στα πέντε χρόνια. Το κόστος δε των εργασιών, το εκτιμάει λίγο κάτω από 25εκατ., ενώ εμείς θεωρούμε ότι είναι πολύ αισιόδοξη πρόβλεψη...” (σελ. 24). Σύμφωνα με τα σχέδια και την ανωτέρω παρουσίαση, η «Πρόταση Β» προέβλεπε την υπόγεια εκσκαφή του κεντρικού τμήματος του σταθμού από τα άκρα του σταθμού, με απόσπαση των υπαρχουσών αρχαιοτήτων κάτω από τα φρεάτια του σταθμού αλλά και από την διευρυμένη νότια είσοδο και τη θεμελίωση του στρώματος των αρχαιοτήτων και του υποκείμενου στρώματος με οριζόντιες δοκούς κατά μήκος του σταθμού. Ακολούθως, εκδόθηκε η ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/41484/24488/1402/162/10.02.2017 απόφαση της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού (εφεξής: «ΥΑ 2017»), με την οποία εγκρίθηκε η μελέτη κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου με κατά χώραν διατήρηση και ανάδειξη των αρχαιοτήτων, με την αιτιολογία ότι η μελέτη εξασφαλίζει την ανάδειξη του αρχαιολογικού συνόλου με την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων σχεδόν στην ολότητά τους, σε

επιφάνεια 1377 τ.μ. (ποσοστό 91%). Η ως άνω έγκριση δόθηκε με τους εξής όρους: «1. Στο πλαίσιο του επομένου σταδίου της παρούσης μελέτης και λαμβάνοντας υπ' όψιν τις οδηγίες της Ομάδας Εργασίας και των συναρμοδίων Διευθύνσεων, να εκπονηθούν οι ακόλουθες μελέτες: Α. Μελέτη προστασίας των αρχαιοτήτων κατά τη διάρκεια του έργου κατασκευής του σταθμού και ... για την κατασκευή της πλάκας οροφής η οποία θα πρέπει να εισαχθεί στο ΚΑΣ για την κατά νόμο γνωμοδότηση. Η μελέτη θα πρέπει: -να λαμβάνει υπ' όψιν τις διαστάσεις, τα τεχνικά και τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του μνημείου, να εμπεριέχει ειδικές λύσεις, όπου απαιτείται, για την προστασία ευάλωτων περιοχών αρχαιοτήτων (π.χ. καλυπτήριες πλάκες αγωγών), -να εμπεριέχει ειδικές λύσεις σε περιοχές όπου οι αρχαιότητες διατηρούνται σε μεγάλο ύψος, -να εμπεριέχει τις απαραίτητες κατασκευαστικές λεπτομέρειες, να προτείνει αναστρέψιμα μέτρα για την ευχερή αφαίρεση του συνόλου των μέτρων ή των διατάξεων, με παράλληλη τοπογραφική σήμανση χαρακτηριστικών σημείων και ευάλωτων περιοχών, -να είναι προϊόν υπολογιστικής τεκμηρίωσης της λύσης υπό στατικές και δυναμικές συνθήκες. Β. Μελέτη κατασκευής μικροπασσάλων αντιστήριξης για την κατασκευή φρεατίων αερισμού στην ανατολική και δυτική πλευρά του σταθμού, η οποία θα πρέπει να εισαχθεί στο ΚΑΣ για την κατά νόμο γνωμοδότηση. Γ. Μελέτες απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων στις περιοχές των φρεατίων και της νότιας εισόδου, οι οποίες να υποβληθούν στις συναρμόδιες Διευθύνσεις [...] 2. Να διερευνηθούν ανασκαφικά οι περιοχές παρά την βόρεια και νότια είσοδο του Σταθμού, οι οποίες περιλαμβάνονται στο νέο περίγραμμα του Τεχνικού Έργου (κλίμακες, πλατφόρμα Σταθμού κλπ). 3. Κατά την κατασκευή των δοκών προπορείας, να καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια για την ελαχιστοποίηση των καθιζήσεων της περιοχής των κατά χώραν διατηρουμένων αρχαιοτήτων. 4. Να καταβληθεί προσπάθεια για την διατήρηση κατά χώραν των αρχαιοτήτων υπό τις κλίμακες στην περιοχή της βόρειας εισόδου του Σταθμού». Κατ'

./.

εφαρμογήν της ανωτέρω απόφασης, που σύμφωνα με τους ανωτέρω όρους είχε εγκρίνει την απόσπαση των αρχαιοτήτων στα δύο φρεάτια του σταθμού (δυτικό και ανατολικό) και την επανατοποθέτησή τους (εν μέρει), καθώς και την προσωρινή μετακίνηση ή και απομάκρυνση των αρχαιοτήτων που αναμένεται να αποκαλυφθούν στις εισόδους (βόρεια και νότια) και ιδίως στη νότια είσοδο, εκδόθηκε στη συνέχεια το ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΕΦΑΠΟΘ/ΤΒΜΑΧΜΜΑΕΜ/66980/39866/816/249/31.3.2017 έγγραφο της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης, με το οποίο διαβιβάστηκαν στις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ τρεις τεχνικοοικονομικές προσφορές - μελέτες απόσπασης και επανατοποθέτησης μέρους των αρχαιοτήτων του σταθμού Βενιζέλου, συγκεκριμένα δε οι μελέτες για την προσωρινή απόσπαση και την επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων στο δυτικό φρεάτιο σε επιφάνεια 104τ.μ. περίπου (5,25μ. x 19,75μ.) και στο ανατολικό φρεάτιο για την απόσπαση αρχαιοτήτων σε επιφάνεια 149τ.μ. περίπου (6,85 x 19,75μ. & 1,75 x 7,56μ) με επαναφορά 13τ.μ. μετά το πέρας των τεχνικών εργασιών. Στο ίδιο έγγραφο παρατίθενται αναλυτικά οι εκτιμήσεις της Εφορείας για τις τρεις προσφορές ως προς την αξιολόγηση της μεθοδολογίας απόσπασης μέρους των αρχαιοτήτων (μαρμαρόστρωτου decumanus, πεσσών, λιθόστρωτου καταστρώματος decumanus, τοίχων κτιρίων, κτιστών αγωγών, στυλοβάτη, μαρμάρινων πλακών κ.ά). Για τον ίδιο λόγο, δηλαδή την προστασία των αρχαιοτήτων και την κατασκευή του σταθμού σύμφωνα με την ΥΑ 2017, εκδόθηκαν μεταγενεστέρως, πλην άλλων, 1) η ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΜΤΕ/ΔΑΒΜΜ/ΤΜΒΜΜ/129204/12604/1060/122/10.4.2017 (ορθή επανάληψη 25.4.2017) απόφαση της Διεύθυνσης Αναστήλωσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων (ΔΑΒΜΜ), με την οποία εγκρίθηκαν, υπό τους αναφερόμενους στην εν λόγω απόφαση όρους, η απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων στις περιοχές των φρεατίων (δυτικού και ανατολικού) καθώς και η μεθοδολογία της πρότασης της εταιρείας «Stressing Lifting Moving Services Ε.Π.Ε.», που κρίθηκε πληρέστερη των υπολοίπων, διαθέτοντας παράλληλα τεχνικά

στοιχεία που εφαρμόστηκαν επιτυχώς σε αντίστοιχα καταλοίπα του παρακείμενου σταθμού «Αγία Σοφία» και ΙΙ) αποφάσεις της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού για την προστασία των αρχαιοτήτων κατά την κατασκευή της πλάκας οροφής του σταθμού και για την κατασκευή μικροπασσάλων προσωρινής αντιστήριξης των φρεάτων πρόσβασης, καθώς και για την αποδόμηση ή τη μη διατήρηση αρχαίων καταλοίπων που αποκαλύφθηκαν σε ορισμένα υψόμετρα στα φρεάτια (δυτικό και ανατολικό) [βλ. αποφάσεις ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/320818/208456/8870/559/9.8.2017, ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/239916/171969/5246/278/15.6.2018 και ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/30076/20596/515/18/22.1.2019). Εξάλλου, η εγκριθείσα με την προαναφερόμενη υπουργική απόφαση (ΥΑ 2017) πρόταση για την κατασκευή του σταθμού διαβιβάσθηκε από την ΑΜ στην ανάδοχο κοινοπραξία, κλήθηκε δε η τελευταία να υποβάλει αναλυτική κατάσταση των μελετών που θα πρέπει να αναθεωρηθούν ή να τροποποιηθούν μερικώς επί τη βάση της νέας πρότασης και να επισημάνει τη φύση και την έκταση των αναγκαίων τροποποιήσεων καθώς και τα απαραίτητα στάδια εκπόνησής τους (βλ. το CON-06/004-AM-07224/16.3.2017 έγγραφο της ΑΜ). Η ανάδοχος κοινοπραξία απάντησε, διαβιβάζοντας κατάσταση των απαιτούμενων μελετών που πρέπει, κατά την εκτίμησή της, να εκπονηθούν σύμφωνα με την πρόταση αυτή (στατικών και αρχιτεκτονικών σε επίπεδο ΟΜ1, ΟΜ2 και ΜΕ, υποστηρικτικών στατικών μελετών, Η/Μ μελετών, τοπογραφικών, υδραυλικών κ.ά.), σημείωσε δε ότι η ίδια δεν υπεισέρχεται «...σε ζητήματα που αφορούν την ορθότητα και πληρότητα της ως άνω πρότασης, δεδομένου ότι πρόκειται για ένα απλό σχεδιασμό...» και επιφυλάχθηκε για τις τυχόν συνέπειες της τροποποίησης του μελετητικού και κατασκευαστικού αντικείμενου της σύμβασης (βλ. το CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-10792/29.3.2017 έγγραφο της αναδόχου κοινοπραξίας). Η Προϊσταμένη Αρχή (ΠΑ) της ΑΜ με την 1389(α)/29.6.2017 απόφαση ενέκρινε την εκπόνηση από την ανάδοχο κοινοπραξία των αναγκαίων μελετών

./.

επιπέδου OM1 (στατικών και αρχιτεκτονικών) και της απαιτούμενης μελέτης για την μετακίνηση του Υποσταθμού Ισχύος Έλξης από το Σταθμό Βενιζέλου στο Σταθμό Αγίας Σοφίας, η εν λόγω δε απόφαση συμπληρώθηκε με την 1400(β)/16.10.2017 απόφαση της ΠΑ της ΑΜ, με την οποία εγκρίθηκε η εκπόνηση της μελέτης OM1 Η/Μ καθώς και των αναγκαίων μελετών για την εκτέλεση διαφόρων εργασιών (παρακάμψεων δικτύων κοινής ωφέλειας, κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και λοιπών προκαταρκτικών εργασιών διαμόρφωσης εργοταξιακών χώρων, κατασκευής μικροπασσάλων για την προσωρινή αντιστήριξη του ανατολικού και δυτικού φρεατίου αερισμού εντός του σταθμού και την προσαρμογή της πλάκας οροφής του σταθμού στις απαιτήσεις της ΥΑ 2017). Επίσης, με την 1420(δ)/5.7.2017 απόφαση του ΔΣ της ΑΜ εγκρίθηκε και η έναρξη της διαδικασίας για τη σύναψη με την ανάδοχο νέας Συμπληρωματικής Σύμβασης για την ανάθεση όλων των απαιτούμενων συμπληρωματικών μελετών επιπέδου OM2 και ΜΕ που είναι απαραίτητες για την κατασκευή και θέση σε λειτουργία του έργου και των αντίστοιχων εργασιών κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου με κατά χώραν διατήρηση των ανευρεθεισών στον εν λόγω σταθμό αρχαιοτήτων. Εξάλλου, η ανάδοχος υπέβαλε στην ΑΜ προς έγκριση α) τη Στατική OM1 των Προσωρινών και Μόνιμων Κατασκευών του Σταθμού και των προσβάσεων «Βενιζέλου», β) την Αρχιτεκτονική OM1 και γ) την Η/Μ Εγκαταστάσεων OM1 (βλ. αντιστοίχως τα CON-06/004-AIASA-11334/19.7.2017, CON-06/004-AIASA-11350/20.7.2017 και CON-06/004-AIASA-11375/25.7.2017 έγγραφα). Οι μελέτες αυτές δεν εγκρίθηκαν από την ΑΜ, αλλά επεστράφησαν προς αναθεώρηση και επανυποβολή με πλήθος σχολίων επί των τευχών και των σχεδίων. Ειδικότερα, η OM1-Μελέτη Η/Μ εγκαταστάσεων επεστράφη στις 5.10.2017 (βλ. το CON-06/004-AM-07870/5.10.2017 έγγραφο και τα συνημμένα σε αυτό σχόλια 10 σελίδων). Ομοίως, οι υποβληθείσες από την ανάδοχο κοινοπραξία μελέτες (Αρχιτεκτονική και Στατική των Προσωρινών και Μόνιμων



Κατασκευών) επιπέδου OM1 δεν εγκρίθηκαν και επεστράφησαν στην ανάδοχο. Ειδικότερα, όλα τα αρχιτεκτονικά και στατικά τεύχη των μελετών OM1 επεστράφησαν προκειμένου να αναθεωρηθούν και να επανυποβληθούν σύμφωνα με τις συζητήσεις και συσκέψεις της AM με την ανάδοχο και τους μελετητές στις 20.9.2017, 28.9.2017 και 2.10.2017 καθώς και με τα σχόλια (22 σελίδων), τα οποία αφορούσαν τεχνικά ζητήματα και θέματα ασφαλείας κατά την κατασκευή του σταθμού και με ειδικές παρατηρήσεις για την αντιμετώπιση των καθιζήσεων (βλ. αναλυτικά τα σχόλια της AM συνημμένα στο έγγραφο CON-06/004-AM-07904/16.10.2017 της AM). Η ανάδοχος απάντησε ότι η υποβολή των αναθεωρημένων μελετών επιπέδου OM1 θα υλοποιηθεί κατόπιν της οριστικοποίησης του τελικού σχεδιασμού του σταθμού, ότι τα σχόλια ελήφθησαν ή θα ληφθούν υπόψη, ότι πολλά από τα σχόλια θα ληφθούν υπόψη σε επόμενα στάδια (OM2 και ME) και ότι η εκτίμηση των αναμενομένων καθιζήσεων της κατασκευής θα ληφθεί υπόψη επίσης σε επόμενο στάδιο μελετών δηλαδή της OM2 (βλ. το CON-06/004-AIASA-11907/17.11.2017 έγγραφο της αναδόχου). Ωστόσο η Αττικό Μετρό, μετά την αξιολόγηση των απαντήσεων, επισήμανε στην ανάδοχο ότι παραμένουν σε εκκρεμότητα ορισμένα σχόλια της Διεύθυνσης Μελετών Έργων (Τμήματα Δομοστατικό, Αρχιτεκτονικό, Γεωτεχνικών Μελετών) της AM και ότι αναμένεται η υποβολή της Αναθ. Β της OM1 Αρχιτεκτονικών, Στατικών και Η/Μ σχεδίων του σταθμού Βενιζέλου (βλ. το CON-06/004-AM-08151/28.12.2017 έγγραφο και τα συνημμένα σε αυτό σχόλια). Ακολούθως, υποβλήθηκε εκ νέου από την ανάδοχο η Αρχιτεκτονική μελέτη OM1, η οποία εγκρίθηκε μεν, πλην σε όλα τα τεύχη της μελέτης τέθηκε από την AM παρατήρηση ("*"), σύμφωνα με την οποία η έγκριση δίνεται με την προϋπόθεση ότι η ενσωμάτωση των επισυναπτόμενων σχολίων θα υλοποιηθεί στο επόμενο στάδιο μελετών OM2 της Αρχιτεκτονικής μελέτης, το σχετικό δε έγγραφο της AM συνοδεύουν οκτώ (8) σελίδες σχετικών σχολίων (βλ. το CON-06/004-AM-08289/13.2.2018 έγγραφο). Εξάλλου, η

./.

ανάδοχος κοινοπραξία μετά από έξι περίπου μήνες υπέβαλε αναθεωρημένη και τη στατική μελέτη OM1 των Προσωρινών και Μόνιμων Κατασκευών του Επανασχεδιασμένου Σταθμού, μεταξύ δε άλλων ως προς τους “δεσμευτικούς παράγοντες της μελέτης” ανέφερε τα εξής: “Οι τιμές των καθιζήσεων που έχουν ήδη εκδηλωθεί στην περιοχή του Σταθμού Βενιζέλου θα ληφθούν υπόψη και θα παρουσιαστούν αναλυτικά στις Μελέτες Ειδικής Τρωτότητας και Σχετικής Επικινδυνότητας καθώς και στη μελέτη ΓΔΠ που θα εκπονηθούν. Επίσης σε επόμενο στάδιο της μελέτης θα δίνονται σε κάθε θέση και με ξεχωριστή αναφορά: α) Οι ήδη εκδηλωθείσες καθιζήσεις από τις μέχρι σήμερα πραγματοποιούμενες εργασίες στην περιοχή, β) οι προβλεπόμενες καθιζήσεις οι οφειλόμενες στα νέα υπό εκτέλεση έργα (κυρίως σταθμός, νότια πρόσβαση, βόρεια πρόσβαση)...», στο ίδιο δε έγγραφο μνημονεύονται και οι δυσχέρειες της κατασκευής, που οφείλονται στο ότι οι υφιστάμενοι διαφραγματικοί τοίχοι δεν μπορούν αυτοτελώς και ως έχουν να αναλάβουν τα φορτία της κατασκευής, στη στενότητα του χώρου και τις διαμορφωμένες συνθήκες (βλ. το CON-06/004-AIASA-12931/16.5.2018 έγγραφο της αναδόχου κοινοπραξίας). Εν συνεχεία, η αναθεωρημένη στατική μελέτη OM1 και ειδικότερα όλα τα υποβληθέντα με αυτήν τεύχη εγκρίθηκαν από την Αττικό Μετρό, με την ένδειξη “Εγκρίνεται, όπως σημειώνεται**”, ως προς δε την ως άνω ένδειξη (“**”) στο απαντητικό έγγραφο της AM αναφέρεται ότι “Επισημαίνεται ότι τα συνημμένα σχόλια θα ληφθούν υπόψιν κατά την εκπόνηση των OM2 στατικών μελετών”. Εξάλλου, στο εν λόγω απαντητικό έγγραφο της AM επισυνάπτονται σχόλια και ειδικές παρατηρήσεις για κάθε τεύχος της μελέτης OM1 οι οποίες αναφέρονται σε υπολογισμούς και σε μελέτες που δεν έχουν ακόμη υποβληθεί, μεταξύ των οποίων και η ακόλουθη παρατήρηση: “Επισημαίνεται ότι εκκρεμεί η υποβολή της Στατικής Οριστικής Μελέτης Επιπέδου 2 (OM2) της κεντρικής υπόγειας διάνοιξης του κυρίως σταθμού Βενιζέλου καθώς και της βόρειας πρόσβασης. Σύμφωνα με την απάντησή σας επί των σχολίων της AM

(.../17.5.2018) θα ληφθούν υπόψη στους υπολογισμούς των προαναφερομένων ΟΜ2, οι τιμές των καθιζήσεων που έχουν ήδη εκδηλωθεί στην περιοχή του σταθμού Βενιζέλου βάσει των μέχρι σήμερα σχετικών μετρήσεων Γεωμηχανικής και Δομητικής Παρακολούθησης και θα προβλεφθούν οι καθιζήσεις λόγω των νέων υπό εκτέλεση έργων..." (βλ. το CON-6/004-AM-08859/4.7.2018 έγγραφο της ΑΜ και τα συνημμένα σε αυτό σχόλια). Η αυτή ως άνω διαδικασία, ως προς την υποβολή μελετών από την ανάδοχο κοινοπραξία, τη διατύπωση σχολίων από την ΑΜ και την επιστροφή και επανυποβολή των μελετών, ακολουθήθηκε και σε σχέση με την μελέτη ΟΜ1 Η/Μ Εγκαταστάσεων (υποβολή μελέτης, μη έγκριση-επιστροφή με σχόλια, επανυποβολή αναθεωρημένης μελέτης, βλ. τα CON-06/004-AM-07870/5.10.2017, CON-06/004-AIASA-11906/17.11.2017 και CON-06/004-AIASA-12416/20.2.2018 έγγραφα). Τελικώς, η Αττικό Μετρό, με το CON-06/004-AM-08594/7.5.2018 έγγραφό της, ενέκρινε την αναθεωρημένη ΟΜ1 Η/Μ Εγκαταστάσεων Επιπέδου 1 του Σταθμού Βενιζέλου, εκτός δυο σχεδίων (2 και 8) για τα οποία προβλέφθηκε αναθεώρηση και επανυποβολή, με σχόλια, ορισμένα από τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη στο πλαίσιο της ΟΜ2 και με την επισήμανση ότι η εν λόγω υποβολή δεν έχει λάβει υπόψη της πλήρως τα σχόλια που αφορούσαν την υποβολή της αναθεωρημένης αρχιτεκτονικής μελέτης ΟΜ1 παρά τις συνεχείς συσκέψεις και τις συνεννοήσεις. Ακολούθως, σε επίπεδο ΟΜ2, υποβλήθηκαν και εγκρίθηκαν ορισμένες μελέτες, οι οποίες όμως δεν αφορούσαν την υπόγεια εκσκαφή αλλά την κατασκευή της πλάκας οροφής, την προσωρινή αντιστήριξη της νότιας πρόσβασης και την προσωρινή αντιστήριξη των φρεατίων αερισμού του σταθμού. Σε επίπεδο Μελετών Εφαρμογής (ΜΕ), υποβλήθηκαν στην ΑΜ και εγκρίθηκαν κατά την προαναφερθείσα διαδικασία ορισμένες ΜΕ, οι οποίες επίσης δεν αφορούσαν την υπόγεια εκσκαφή και κατασκευή του κυρίως σταθμού, αλλά την κατασκευή της πλάκας οροφής του σταθμού, τις προσωρινές κατασκευές στο ανατολικό και δυτικό φρεάτιο και τους

./.

διαφραγματικούς τοίχους της Νότιας Πρόσβασης. Ακολούθως, η ΠΑ της ΑΜ με την 1428(α)/6.3.2019 απόφασή της ενέκρινε την έναρξη των αρχαιολογικών ανασκαφών στη νότια πρόσβαση του σταθμού και την κατασκευή της προαπαιτούμενης προσωρινής αντιστήριξης, σύμφωνα με τις υπουργικές αποφάσεις των ετών 2015 και 2017 (προαναφερθείσες ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/180615/107503/9126/553/6.10.2015 και ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕ Ε/41484/2402/162/10.2.2017). Επίσης, η ΠΑ της ΑΜ εξέδωσε την 1428(β)/6.3.2019 απόφασή της «Έγκριση στρατηγικής για τον επανασχεδιασμό του Σταθμού “Βενιζέλου” με κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων [...]», στο αιτιολογικό μέρος της οποίας εκτίθεται, μεταξύ άλλων, ότι η κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου είναι απαραίτητη για την εξυπηρέτηση του κέντρου της Θεσσαλονίκης, τη λειτουργικότητα του συστήματος Μετρό στην πόλη και την τήρηση της συμβατικής πρόβλεψης της μελέτης και της κατασκευής δεκατριών (13) σταθμών, ότι η Πολιτεία [ΥΑ 2015] αποφάσισε να κατασκευαστεί ο σταθμός με την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων, ότι κατόπιν τούτου επιβάλλεται πλέον ο ανασχεδιασμός του σε σχέση με τις συμβατικές προβλέψεις και τις εγκεκριμένες μελέτες, ότι με την απόφαση 1398(α)/23.1.2017 του ΔΣ της ΑΜ εγκρίθηκε, επί της αρχής, ο ανασχεδιασμός του σταθμού, ότι η ανάδοχος έχει υποβάλει, ως όφειλε, τις οριστικές μελέτες ΟΜ1, μετά την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων, οι οποίες έχουν εγκριθεί, ότι με βάση το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα το έργο θα λειτουργεί στα τέλη του 2020 και είναι άμεση ανάγκη για την ανάθεση της εκπόνησης μελετών του ανασχεδιασμένου σταθμού Βενιζέλου, ότι η εκπόνηση των οριστικών μελετών επιπέδου 2 [ΟΜ2] και των μελετών εφαρμογής [ΜΕ] δεν περιλαμβάνεται στο συμβατικό αντικείμενο του έργου, αλλά προέκυψαν από εφαρμογή νέων «κανόνων» (Υπουργικές Αποφάσεις) που καθιερώθηκαν ως υποχρεωτικοί και οδήγησαν στην τροποποίηση της κατασκευής του σταθμού, χωρίς να τροποποιείται το «βασικό σχέδιο» του και ότι “...Στο σταθμό Βενιζέλου,

σήμερα μετά από μακρά περίοδο εκτεταμένων και επίπονων προσπαθειών, ο Ανάδοχος υπέβαλε τελικά τη νέα μεθοδολογία κατασκευής του επανασχεδιασμένου σταθμού, η οποία αφού εξετασθεί και εγκριθεί θα επιτρέψει την κατασκευή του σταθμού "Βενιζέλου" με διέλευση των συρμών μέσω των υπάρχουσών σηράγγων πριν την ολοκλήρωσή του, μετά την πολύχρονη διακοπή των εργασιών σε αυτόν". Περαιτέρω, η ΠΑ της ΑΜ με την ως άνω πράξη της (1428(β)/6.3.2019), αποφάσισε, κατά τα εκτιθέμενα στην πράξη, τα εξής: "1. Την εκπόνηση από τον Ανάδοχο, του συνόλου των αναγκαίων πρόσθετων Οριστικών Μελετών Επιπέδου 2 και Μελετών Εφαρμογής (στατικές, αρχιτεκτονικές, Η/Μ εγκαταστάσεων και κυκλοφοριακών, προσομοιώσεις αερισμού και ισχύος έλξης κλπ) σύμφωνα με την υποβληθείσα με την CON-06/004-AIASA/14457/23.1.2019 μεθοδολογία με διέλευση των συρμών μέσω των υπάρχουσών σηράγγων TBM πριν την ολοκλήρωση του Σταθμού «Βενιζέλου» και με τη λειτουργία της γραμμής από το «Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό» έως το Σταθμό «Νέα Ελβετία», με την κατά το δυνατόν βραχύτερη διακοπή λειτουργίας του Μετρό στο τμήμα «Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός-Συντριβάνι» έως την ολοκλήρωση κατασκευής του Σταθμού «Βενιζέλου». Σημειώνεται ότι οι ευθύνες του Αναδόχου ως προς την άρτια, έντεχνη και έγκαιρη κατασκευή του Έργου, που απορρέουν από τη Σύμβαση, παραμένουν στο ακέραιο και ειδικότερα όσον αφορά την αντιμετώπιση των συνολικών καθιζήσεων των κτισμάτων τόσο αυτών που ήταν στην ζώνη επιρροής του έργου, όσο και αυτών που προστίθενται μετά τη διεύρυνση της ζώνης επιρροής του έργου. Ως εκ τούτου οι μελέτες θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις συνολικές καθιζήσεις των κτισμάτων και να προβλέπουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε αυτές να περιορίζονται εντός των επιτρεπτών ορίων. Η επιπλέον δαπάνη, που θα προκύψει ... 2. Οι Αρχιτεκτονικές και Η/Μ Εργασίες του ανασχεδιασμένου σταθμού ...εντάσσονται στο ΚΑΤ του έργου, ενώ οι εργασίες Π/Μ του Σταθμού θα καλυφθούν από επικείμενη

./.

Συμπληρωματική Σύμβαση. 3. Την ακύρωση της Απόφασης 1455(β)/23.3.2018 του Διοικητικού Συμβουλίου της ΑΜ με θέμα “Έγκριση αυτοτελοῦς τμήματος από τον Σταθμό “Συντριβάνι” έως το Αμαξοστάσιο Πυλαίας και έγκριση έναρξης διαδικασίας σύναψης Συμπληρωματικής Σύμβασης με αντικείμενο τις απαιτούμενες συμπληρωματικές εργασίες για την τμηματική έναρξη λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης ...”. Εν συνεχεία, ως προς το κρίσιμο, για την in situ διατήρηση των αρχαιοτήτων, ζήτημα της κατασκευής του υπογείου τμήματος του κυρίως σταθμού, η ανάδοχος υπέβαλε στην ΑΜ, στις 30.7.2019, την μελέτη επιπέδου ΟΜ2 για την Εκσκαφή και Προσωρινή Υποστύλωση του Υπογείου Τμήματος του Σταθμού Βενιζέλου (βλ. το CON-06/004-AIASA-15725/30.7.2019 έγγραφο της αναδόχου). Σύμφωνα με την εν λόγω μελέτη ΟΜ2 η διάνοιξη του υπογείου σταθμού θα γίνει μέσα από τα δύο φρεάτια (ανατολικό και δυτικό) με τη μέθοδο του ripe jacking κάτω από τις αρχαιότητες με σταδιακή και διαδοχική προώθηση 20 οριζόντιων σωλήνων (19 σωλήνων Φ800 και 1 Φ1500) σε όλο το μήκος του σταθμού (με παράλληλη ενεμάτωση) και σε ένδεκα (11) διαδοχικές φάσεις, όπως αυτές περιγράφονται στη μελέτη. Η εν λόγω μελέτη δεν εγκρίθηκε από τη Διευθύνουσα Υπηρεσία της ΑΜ, αλλά επεστράφη προς αναθεώρηση και επανυποβολή με το CON-06/004-AM-10691/9.9.2019 έγγραφο της ΑΜ, με πλήθος σχολίων, τα οποία περιγράφονται σε οκτώ σελίδες που έπονται του ανωτέρω εγγράφου της ΑΜ. Ακολούθως, και ενώ η μελέτη ΟΜ2 δεν εγκρίθηκε αλλά είχε επιστραφεί, η ανάδοχος υπέβαλε προς έγκριση την ΜΕ της Εκσκαφής και Προσωρινής Υποστύλωσης του Υπογείου Τμήματος του Σταθμού Βενιζέλου (βλ. το CON-06/004-AIASA-16038/24.9.2019 έγγραφο), την οποία όμως ΜΕ στη συνέχεια απέσυρε λόγω της μη έγκρισης της μελέτης ΟΜ2 (βλ. το CON-006/004-AIASA-16126/4.10.2019 έγγραφο της αναδόχου). Εξάλλου, η ανάδοχος με το CON-06/004-AISA-16128/8.10.2019 έγγραφό της ενημέρωσε την ΑΜ, πλην άλλων, ότι ακόμη και στην περίπτωση υλοποίησης του επανασχεδιασμένου σταθμού

Βενιζέλου με βάση τις μελέτες επιπέδου ΟΜ2 και ΜΕ και υπό την παραδοχή ότι η απαιτούμενη ΣΣΕ για την εκτέλεση του πρόσθετου μελετητικού και κατασκευαστικού έργου θα υπογραφεί έως τον Ιούλιο του 2020, τότε η καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του εν λόγω σταθμού σε τρεις φάσεις εκτιμάται κατ' ελάχιστον σε 2.238 ημέρες, με παράταση των αποκλειστικών τμηματικών προθεσμιών και της συνολικής προθεσμίας του έργου, η οποία εκτιμάται το νωρίτερο έως 30.9.2025, με το ίδιο δε έγγραφο ζήτησε παράταση των αποκλειστικών τμηματικών προθεσμιών (κυρίως έως το 2024) και της συνολικής προθεσμίας του έργου έως 14.3.2025. Μετά ταύτα, κατ' επίκληση των προαναφερομένων αποφάσεων 1428(α) και 1428(β)/6.3.2019 της ΠΑ, της ανωτέρω επιστολής της αναδόχου κοινοπραξίας και ύστερα από εισήγηση της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, η ΠΑ της ΑΜ με την 1440(α)/14.10.2019 πράξη της, αποφάσισε την άμεση αναστολή εκπόνησης των μελετών ΟΜ2 και ΜΕ του Σταθμού Βενιζέλου, την αναστολή εκτέλεσης αρχαιολογικών εκσκαφών και εργασιών στη νότια πρόσβαση του εν λόγω Σταθμού, εξαιρουμένων των εν γένει εργασιών, κυρίων και συνοδευτικών, της πλάκας οροφής του Σταθμού, έδωσε δε εντολή στη Διευθύνουσα Υπηρεσία να διερευνήσει εναλλακτικές λύσεις για την ολοκλήρωση της κατασκευής του σταθμού στο συντομότερο δυνατό χρόνο, με γνώμονα, όπως αναφέρεται στην ως άνω απόφαση, την προστασία των αρχαιολογικών ευρημάτων, την προστασία του δημοσίου συμφέροντος, των πολιτών και των υποδομών, την ασφάλεια του επιβατικού κοινού και των εγκαταστάσεων καθώς και των εξοικονομούμενων πόρων. Στη συνέχεια, η Διευθύνουσα Υπηρεσία της Αττικό Μετρό διαβίβασε στην ανάδοχο την προαναφερόμενη απόφαση της ΠΑ και την κάλεσε να αποστείλει το σύνολο των Μελετών ΟΜ2 και ΜΕ του Σταθμού Βενιζέλου που εκπόνησε (έγγραφο CON-06/004-AM-10951/23.10.2019), η δε ανάδοχος ενημέρωσε την ΑΜ ότι, ενόψει της ανωτέρω απόφασης της ΠΑ της ΑΜ, παρέλκει η από μέρους της απάντηση στα προηγούμενα έγγραφα της, μεταξύ των οποίων και το

./.

έγγραφο της ΑΜ με το οποίο είχε επιστραφεί η μελέτη ΟΜ2 για την υπόγεια εκσκαφή του σταθμού (βλ. το CON-06/004-AIASA-16415/19.11.2019 έγγραφο της αναδόχου). Εξάλλου, η ΠΑ της ΑΜ με την 1442(α)/13.11.2019 απόφασή της, ενέκρινε επί της αρχής τον ανασχεδιασμό του Σταθμού με την προσωρινή απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων στο ίδιο ακριβώς υψόμετρο στο οποίο ευρέθησαν. Στο αιτιολογικό μέρος της απόφασης της ΠΑ παρατίθενται συνοπτικά το προαναφερθέν ιστορικό για την κατασκευή του σταθμού καθώς και οι λόγοι που επιβάλλουν ως βέλτιστη για το δημόσιο συμφέρον την κατασκευή και εν μέρει τον ανασχεδιασμό του σταθμού με την προσωρινή απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων και την ολοκλήρωσή του έργου του Μετρό έως τον Απρίλιο του 2023 (λύση 2019), οι λόγοι δε αυτοί, οι οποίοι αναλύονται περαιτέρω στην απόφαση της ΠΑ της ΑΜ (σελ. 1-11), αφορούν την προστασία του δημοσίου συμφέροντος, τις κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, την υγεία και ασφάλεια του επιβατικού κοινού και των επισκεπτών, την υγεία και ασφάλεια των εργαζομένων, την προστασία και ανάδειξη των αρχαιολογικών ευρημάτων, τους εξοικονομούμενους πόρους καθώς και το τεχνικά εφικτό ή μη της μεθόδου κατασκευής με βάση την μελέτη ΟΜ2. Ως προς το τελευταία αυτό ζήτημα (εφικτό ή μη μεθόδου κατασκευής) στον σχετικό πίνακα της άνω απόφασης της ΠΑ της ΑΜ αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι η μελέτη ΟΜ2 προβλέπει ταυτόχρονη λειτουργία του Μετρό σε κάποιες φάσεις της υπόγειας εκσκαφής του σταθμού, ότι το τεχνικά εφικτό της μελέτης δεν τεκμηριώνεται, ότι δεν αντιμετωπίζονται τα εξαιρετικά σοβαρά ζητήματα ασφαλείας που προκύπτουν, ότι η ΟΜ2 δεν είναι τεχνικά εφικτή και ότι έχει απορριφθεί με σοβαρά σχόλια, όπως, απουσία εκτιμήσεων των επιπτώσεων της εκσκαφής στις δύο σήραγγες όπου διέρχονται συρμοί εμπορικής λειτουργίας, σημαντικές ελλείψεις στην εκτίμηση των πραγματικών επιπτώσεων διατήρησης των σωλήνων προπορείας και των εκσκαφών των διάφορων φάσεων επί των

διατηρούμενων αρχαιοτήτων σε απόσταση μόλις 3μ από τις αρχαιοτήτες, απουσία εκτιμήσεων συνολικών αναμενόμενων καθιζήσεων στα κτίρια της περιοχής κ.ά. Μετά ταύτα, η Διευθύνουσα Υπηρεσία της ΑΜ ζήτησε από την ανάδοχο, να υποβάλει επικουρικά ρεαλιστικό σχέδιο χρονοδιαγραμματικής απεικόνισης και κόστους κατασκευής του σταθμού με την in situ διατήρηση των αρχαιολογικών ευρημάτων (βλ. το CON-06/004-AM11116/6.12.2019 έγγραφο). Σε απάντηση η ανάδοχος απέστειλε το CON-06/004-AIASA-16546/10.12.2019 έγγραφο, στο οποίο ανέφερε ότι το χρονοδιάγραμμα κατασκευής του σταθμού με in situ διατήρηση των αρχαιολογικών ευρημάτων με ημερομηνία αποπεράτωσης την 30.11.2026 έχει, ως ενδιάμεσα στάδια, την έναρξη της εμπορικής λειτουργίας σε όλο το μήκος της γραμμής χωρίς την ύπαρξη του Σταθμού Βενιζέλου (Ιούλιος 2023), τον περιορισμό της εμπορικής λειτουργίας στο τμήμα από το Σταθμό Συντριβάνι μέχρι το σταθμό Ν. Ελβετία (Ιούλιος 2024) και την ολοκλήρωση του έργου με την ένταξη του Σταθμού Βενιζέλου στις 30.11.2026. Κατά τα αναφερόμενα στο εν λόγω έγγραφο της αναδόχου, σε περίπτωση καθυστερήσεων, αναγόμενων είτε στην πληθώρα αστάθμητων παραγόντων της κατασκευής του έργου της υπόγειας διάνοιξης του σταθμού για την οποία δεν υπάρχουν μελέτες εφαρμογής, οι οποίες θα προσδιόριζαν με ακρίβεια τη σχετική διάρκεια των επιμέρους δραστηριοτήτων, είτε στα τυχόν προβλήματα που θα παρουσιάσει η λειτουργία του έργου από στάδιο σε στάδιο λόγω νέων παραμετροποιήσεων, προσαρμογών και απαιτήσεων για επιτυχείς δοκιμές προκειμένου να λειτουργήσει το έργο στις νέες συνθήκες, η παράδοση του έργου, του οποίου το εκτιμώμενο κόστος ανέρχεται στα 126.940.000 ευρώ, μπορεί να ολοκληρωθεί μετά τα μέσα του έτους 2027. Κατόπιν των ανωτέρω, το ΔΣ της ΑΜ, το οποίο είχε ζητήσει επιπροσθέτως και την εκπόνηση ειδικής τεχνικής έκθεσης (τεχνική έκθεση Π. Καρύδη) ως προς τη δυνατότητα υπόγειας εκσκαφής και προσωρινής υποσύλωσης του σταθμού με βάση τον μέχρι τότε σχεδιασμό και τις σχετικές μελέτες,

./.

υπέβαλε στην Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού αίτημα για την έγκριση της μελέτης κατασκευής του Σταθμού «Βενιζέλου» με προσωρινή απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων με γνώμονα την προστασία των αρχαιολογικών ευρημάτων, την προστασία του δημοσίου συμφέροντος, των πολιτών και των υποδομών, την ασφάλεια του επιβατικού κοινού, των εγκαταστάσεων και των εξοικονομούμενων πόρων (βλ. το ΑΛΧ-69421/12.12.2019 έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου και την 1537(β)/11.12.2019 απόφαση του ΔΣ της ΑΜ). Το ανωτέρω αίτημα συνοδεύεται από τεχνική έκθεση 172 σελίδων (τεύχος 12.12.2019, εφεξής «Τεύχος Τεκμηρίωσης») με τίτλο “Τεκμηρίωση για την αναπομπή στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο του θέματος της Διαχείρισης των αρχαιοτήτων που ευρέθησαν στο Σταθμό «Βενιζέλου» - Τεκμηρίωση της μοναδικής λύσης για την ολοκλήρωση του Σταθμού «Βενιζέλου» στο πλαίσιο της κατασκευής της βασικής γραμμής του Μετρό Θεσσαλονίκης”. Το παραπάνω αίτημα της ΑΜ συνοδεύεται ακόμη από 3 Παραρτήματα (Α. Σχετικά έγγραφα, Β. Μελέτη -Τεχνική Έκθεση Παναγιώτη Καρύδη και Γ. Τεχνική Περιγραφή και σχέδια Λύσης 2019). Όπως προκύπτει από το ως άνω (12.12.2019) τεύχος τεκμηρίωσης, οι λόγοι για την «αναπομπή» του ζητήματος της διαχείρισης των αρχαιοτήτων του Σταθμού Βενιζέλου στο ΚΑΣ συναρτώνται με την απροσφορότητα της κατασκευαστικής πρότασης του επανασχεδιασμού του Σταθμού Βενιζέλου με τη λύση 2017 (κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων) ως προς την προστασία των αρχαιοτήτων και την ασφάλεια κατά την κατασκευή και λειτουργία του Σταθμού, καθώς και με την οικονομική, χρηματοδοτική και χρονική απροσφορότητα της εν λόγω πρότασης (σελ. 81 επ.). Κατόπιν τούτων, η Αττικό Μετρό προέκρινε ως μοναδική λύση για την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου την προσωρινή απόσπαση και οριστική επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων, συμπεριέλαβε δε στο ως άνω τεύχος πρόταση για τον επανασχεδιασμό του σταθμού με σκοπό την καλύτερη λειτουργικότητά του και την πληρέστερη ανάδειξη των αρχαιοτήτων καθώς

και για τη μεθοδολογία απόσπασης και επανατοποθέτησης των ανευρεθεισών αρχαιοτήτων. Ειδικότερα, στο εν λόγω τεύχος τεκμηρίωσης αναφέρεται, μεταξύ άλλων, ότι με την από 22.6.2015 πρόταση του Δήμου Θεσσαλονίκης για την ανάδειξη των αρχαιοτήτων που αποκαλύφθηκαν στον Σταθμό Βενιζέλου υποβλήθηκε «τεχνικό» τεύχος προκαταρκτικής διερεύνησης της λύσης, συνιστάμενο σε μια μόλις σελίδα γενικοτήτων και οκτώ (8) σκαριφήματα καθώς και πέντε (5) επεξηγηματικά κείμενα για τη συνολική υποστήριξη της πρότασης, ότι τα έγγραφα αυτά περιλαμβάνουν γενικές διατυπώσεις, χωρίς τεκμηρίωση και προτάσσουν την λύση της κατάργησης του σταθμού (σελ. 68-69 του τεύχους), ότι η κατάργηση του σταθμού δεν είναι εφικτή, ότι και οι έξι λύσεις που είχαν προταθεί από φορείς και την ΑΜ την περίοδο 2013-2014 προέβλεπαν ότι τα αρχαία πρέπει προσωρινά να απομακρυνθούν και να επανατοποθετηθούν μετά το πέρας των εργασιών στην στάθμη εύρεσής τους (σελ. 74) και ότι η εγκριθείσα με την ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/41484/24488/1402/162/10.2.2017 απόφαση της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού «μελέτη κατασκευής» του Σταθμού Βενιζέλου με κατά χώραν διατήρηση και ανάδειξη των αρχαιοτήτων αποτελούσε πρόταση προκαταρκτικής διερεύνησης, η οποία απαρτιζόταν από ανυπόγραφα μη σφραγισμένα αρμοδίως σχέδια, κυρίως αρχιτεκτονικού περιεχομένου και διαμόρφωσης της επιφανείας του Σταθμού και των εσωτερικών και εξωτερικών χώρων ανάδειξης των μνημείων, χωρίς πρωταρχικούς έστω υπολογισμούς, διαστάσεις και στοιχεία που να εξασφαλίζουν την επίλυση των προβλημάτων συμβατότητας όλων των στοιχείων του σταθμού στο σύνολο του (σελ. 77). Στο τεύχος τεκμηρίωσης αναφέρεται ακόμη ότι η Αττικό Μετρό, αν και ζήτησε με τα ΑΛΧ- 64276/19.4.2018 και ΑΛΧ- 65261/1.8.2018 έγγραφά της, ουδέποτε έλαβε από το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού σφραγισμένα αντίγραφα των σχεδίων και τευχών που εγκρίθηκαν με την ΥΑ 2017 (σελ. 77), ότι η λύση της in situ παραμονής των αρχαιοτήτων επάγεται έλλειψη επαρκούς προστασίας των

./.

αρχαιοτήτων των βυζαντινών χρόνων, τούτο δε προκύπτει και από την τεχνική έκθεση του Π. Καρύδη (Πολιτικού Μηχανικού, Ακαδημαϊκού Ευρωπαϊκής Ακαδημίας Επιστημών και Τεχνών, Ομότιμου Καθηγητή ΕΜΠ και Καθηγητή Αντισεισμικών Κατασκευών), ότι η εν λόγω τεχνική έκθεση Π. Καρύδη [κατά τα αναφερόμενα στο τεύχος τεκμηρίωσης αλλά και στο ίδιο το σώμα της έκθεσης βλ. σελ. 2], στηρίχθηκε στη μελέτη των στοιχείων που χορηγήθηκαν σε αυτόν, την επιτόπια αυτοψία που διενέργησε στις 14.11.2019 και την ανταλλαγή απόψεων με τεχνικούς τόσο της Αττικό Μετρό όσο και της εταιρείας εκτέλεσης του έργου, εκπονήθηκε δε κατόπιν αναλυτικών προσεγγίσεων και αναλύσεων μέσω Η/Υ και ότι η ως άνω τεχνική έκθεση ως προς τη μεθοδολογία καταλήγει στην διαπίστωση ότι «... η πολυπλοκότητα και η συνεπαγόμενη σημαντική διάρκεια εκτέλεσης του έργου, όσο και τα άγνωστα και μη ασφαλώς καθορισμένα κρίσιμα στοιχεία του έργου, σε συνδυασμό με τη διατάραξη ή και ενδεχόμενη βλάβη των αρχαιοτήτων, αυξάνουν τις εγγενείς αβεβαιότητες για επίτευξη ασφαλούς επιβίωσης των αρχαιοτήτων στον Σταθμό Βενιζέλου, γεγονός που απεδείχθη και από την παρούσα υπολογιστική τεκμηρίωση. Αντιθέτως, η λύση της κατασκευής του Σταθμού με την προσωρινή απόσπασση - συντήρηση - αποθήκευση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων, στην ίδια οριζοντιογραφική και υψομετρική θέση, προκρίνεται ως η μοναδική λύση για τη διάσωσή τους ...» (σελ. 81). Στο τεύχος τεκμηρίωσης (12.12.2019) της ΑΜ εκτίθενται περαιτέρω τα εξής: «Η διάτρηση και τοποθέτηση των 20 οριζοντίων χαλύβδινων σωλήνων (19 τεμ. Φ812 και 1 τεμ. Φ1524) σε απόσταση μόλις 3μ. κάτω από τις διατηρούμενες αρχαιότητες και κατά το πλείστον σε στρώμα ανθρωπογενών αποθέσεων/αρχαιολογικών στρωμάτων χαμηλής αντοχής και ακαμψίας θα προκαλέσει μετακινήσεις αρκετών εκατοστών σε αυτά. Οι εκτιμήσεις της απορριφθείσας Στατικής Μελέτης εκκαφής και προσωρινής αντιστήριξης του Υπογείου τμήματος του Σταθμού (επιπέδου ΟΜ2), για μέγιστη καθίζηση 7χιλ. έχουν αγνοήσει την



καθίζηση που θα συμβεί λόγω συγκλίσεως από το δημιουργούμενο κενό κατά τη διάρκεια της εκσκαφής των μικροσηράγγων (μεταξύ της διανοιγόμενης οπής Φ873χιλ. και του σωλήνα Φ812χιλ. και μεταξύ της διανοιγόμενης οπής Φ1578χιλ. και του σωλήνα Φ1524χιλ.), δεδομένου ότι η ενεμάτωση του κενού αυτού δεν είναι ούτε πλήρης ούτε άμεση. Θα πραγματοποιηθεί μετά την ολοκλήρωση της εκσκαφής και τοποθέτησης του συνολικού μήκους κάθε σωλήνα. Επίσης, δεν είναι δυνατόν να αποκλεισθεί κατά τη διάρκεια της διαδικασίας διάτρησης, η πρόκληση αθέλητων υπερεκσκαφών (overbreak) άνω και πέρα των διατρήσεων εντός των υπερκείμενων τεχνητών αποθέσεων / αρχαιολογικών στρωμάτων, όπως και η ύπαρξη εδαφικών κενών εντός των στρωμάτων αυτών. Η ατελής ή και η μη έγκαιρη πλήρωση όλων των ανωτέρω με ένεμα θα οδηγήσει σε πρόσθετες καθιζήσεις στο επίπεδο αρχαιοτήτων. Εν κατακλείδι, στην περίπτωση του Σταθμού «Βενιζέλου» κατά την εκσκαφή και προσωρινή αντιστήριξη με την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων δεν υπάρχει διαβεβαίωση για την ασφαλή κατασκευή του υποκείμενου των αρχαιοτήτων Σταθμού ΜΕΤΡΟ Βενιζέλου, καθόσον η υποβληθείσα μελέτη έχει αγνοήσει σημαντικούς παράγοντες πρόκλησης καθιζήσεων, ένας εκ των οποίων είναι και το δημιουργούμενο κενό κατά τη διάρκεια εκσκαφής των μικροσηράγγων όπως ήδη αναφέρθηκε και προηγουμένως» (σελ. 82-83). Στο τεύχος τεκμηρίωσης αναφέρεται, ακόμη, ότι «Η ύπαρξη κενών εντός της γεωλογικής ενότητας «Τεχνητές Επιχώσεις - Αρχαιολογικό Στρώμα» γενικά στο Έργο και ειδικά στην περιοχή του Σταθμού «Βενιζέλου» (από στάθμη εδάφους 0,00 έως βάθος 11,00 μ), ήταν γνωστή και καταγεγραμμένη τόσο στα συμβατικά τεύχη Άρθρο 2.2.2 των Προδιαγραφών Μελετών και Επιδόσεων Έργων Πολιτικού Μηχανικού όσο και στα πληροφοριακά στοιχεία που τα συνόδευαν ...», ότι κενά εντοπίστηκαν και στο πλαίσιο εκπόνησης της Συμπληρωματικής Γεωτεχνικής Έρευνας (ΣΓΕ), κατά τη διάτρηση δειγματοληπτικών γεωτρήσεων, όπως καταγράφονται στις αναφερόμενες

./.

στο τεύχος και συνημμένες σε αυτό ενώπιον του ΚΑΣ εκθέσεις (σελ. 82 επόμε.), ότι οι υποβληθείσες μελέτες για την in situ παραμονή των αρχαιοτήτων παραλείπουν οποιαδήποτε αναφορά στις δονήσεις και τους κραδασμούς από εκτελούμενες εργασίες των μηχανημάτων διάτρησης και εκσκαφής σε τόσο κοντινή απόσταση από τις αρχαιότητες ενώ μέχρι σήμερα δεν έχει εκπονηθεί αντισεισμική μελέτη, η οποία, ενόψει της κινητικότητας και τη σαθρής δομής των αρχαιοτήτων, είναι απαραίτητη για την διατήρησή τους κατά χώραν και τη λήψη αναγκαίων κατασκευαστικών μέτρων σεισμικής προστασίας και ότι η κατασκευή των ανωτέρω σωλήνων επάγεται την πρόκληση βλαβών επί του υπερκείμενου αρχαιολογικού στρώματος που ανάγεται στους ρωμαϊκούς και ελληνοιστικούς χρόνους λόγω του υψομέτρου (+1,00) της διάτρησης (σελ. 88 επόμε.). Περαιτέρω στο τεύχος τεκμηρίωσης εκτίθεται ότι η λύση της κατά χώραν παραμονής των αρχαιοτήτων δεν διασφαλίζει επαρκώς την υγεία και την ασφάλεια του επιβατικού κοινού και των επισκεπτών, αφού ο σταθμός διαθέτει, κατ' ουσίαν, μια μόνο κύρια έξοδο, γεγονός το οποίο δημιουργεί ζητήματα τόσο κατά το στάδιο κανονικής λειτουργίας του σταθμού όσο και στην περίπτωση έκτακτης ανάγκης, ότι εφόσον οι επιβάτες δεν θα μπορέσουν να εκκενώσουν τον σταθμό από την κύρια είσοδο στο επίπεδο εισιτηρίων, τότε θα υποχρεωθούν είτε να κατέλθουν περί τα 6μ έως ότου φθάσουν στο επίπεδο κάτω από τις αποβάθρες και, στην συνέχεια, αφού οδηγηθούν στο κλιμακοστάσιο έκτακτης ανάγκης να ανέβουν 29μ έως το επίπεδο οδού, είτε να οδηγηθούν στο ανατολικό άκρο του σταθμού όπου μέσω της δεύτερης κλίμακας έκτακτης ανάγκης να ανέβουν έως το επίπεδο οδού, ότι η Πυροσβεστική Υπηρεσία σύμφωνα με το 75801 Φ 701.2/22.11.2019 έγγραφο προκρίνει τη λύση της απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων (σελ. 93-95), ότι ο μεταλλικός υδράργυρος, που εντοπίσθηκε κατά τη διάρκεια των ανασκαφικών εργασιών στις 13.3.2012 είναι ιδιαίτερα τοξικό μέταλλο που μπορεί να προκαλέσει σοβαρά προβλήματα στην υγεία ή και απώλεια ζωής, ότι

υφίσταται ανάγκη απομάκρυνσης του μεταλλικού υδραργύρου με εργασίες απορρύπανσης τόσο στο εδαφικό υλικό του εργοταξίου όσο και στα κινητά ευρήματα, ότι δεν μπορεί να αποκλειστεί η πιθανή επανεμφάνιση υψηλότερων συγκεντρώσεων υδραργύρου σε μεγαλύτερο βάθος εκτός της οριοθετημένης περιοχής γεγονός που καθιστά αναγκαία τη συνέχιση της απορρύπανσης και ότι υφίσταται κίνδυνος για την ασφάλεια των εργαζομένων λόγω του τρόπου κατασκευής των σταθμού, που χρησιμοποιείται για πρώτη φορά, και αυξάνει την επισφάλεια ως προς τους κινδύνους κατά την εκτέλεση των κατασκευαστικών εργασιών (τόσο λόγω της φύσης αυτών όσο και λόγω του υδραργύρου) (σελ. 98 επόμε.). Επίσης, στο τεύχος τεκμηρίωσης αναφέρεται ότι το μη εφικτό της λύσης της in situ παραμονής προκύπτει από την υποβολή εκ μέρους της αναδόχου της Στατικής Μελέτης OM1 (χωρίς υποστηρικτικούς υπολογισμούς), και, ακολούθως, δεκατρείς μήνες αργότερα, διαφοροποιημένης μελέτης OM2, η οποία απορρίφθηκε λόγω σημαντικών ελλείψεων, καταγεγραμμένων σε 8 σελίδες σχολίων (βλ. CON06/004-AM-010691/9.9.2019 έγγραφο της Αττικό Μετρό προς την ανάδοχο) και ότι τα σημαντικότερα εκ των ανωτέρω σχολίων συναρτώνται με τις καθιζήσεις στα κτίρια της περιοχής, με τις επιπτώσεις της κατασκευής στις σήραγγες κατά τη λειτουργία του μετρό, τη μη τεκμηριωμένη κατασκευαστικότητα των εργασιών στις διάφορες φάσεις κατασκευής, την παράλειψη αναφοράς του είδους, του μεγέθους και της παραγωγικής ικανότητας του εξοπλισμού που θα χρησιμοποιηθεί για τη διάνοιξη του υπογείου τμήματος του Σταθμού καθώς και την έλλειψη αδειοδότησης περιβαλλοντικών όρων για τη νότια πρόσβαση του Σταθμού (σελ. 102 επόμε.). Ακολούθως, στο τεύχος τεκμηρίωσης γίνεται αναφορά στην υποχρέωση ολοκλήρωσης του έργου μέχρι την 31.12.2023 προκειμένου αυτό να τύχει συγχρηματοδότησης στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ καθώς και στην αναφερόμενη στο ανωτέρω τεύχος αλληλογραφία με την ανάδοχο, η οποία αναφέρει ως ημερομηνία ολοκλήρωσης του έργου στο πλαίσιο της in situ παραμονής την

./.

30η.11.2026 (ενδιάμεσα προβλέπεται η λειτουργία χωρίς τον Σταθμό Βενιζέλου στις 21.7.2023 και ένα χρόνο μετά, στις 23.7.2024 η λειτουργία θα διακοπεί για 2,5 περίπου χρόνια στο τμήμα Σιδηροδρομικός Σταθμός - Συντριβάνι, μέχρι τις 30.11.2026). Τέλος, σύμφωνα με το τεύχος τεκμηρίωσης το κόστος κατασκευής του σταθμού με κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων ανέρχεται στο ποσό των 124,5 εκατομμυρίων ευρώ (με αναθεώρηση και χωρίς ΦΠΑ) και το Δημόσιο θα έχει απώλειες πολλών εκατομμυρίων ευρώ για κάθε έτος καθυστέρησης από τη μη λειτουργία του Μετρό (σελ. 117 επόμε.). Όπως εκτίθεται στο τεύχος τεκμηρίωσης, ενόψει των ανωτέρω και κατ'επίκληση της προστασίας του δημοσίου συμφέροντος, η ΑΜ κατέληξε στην μοναδική λύση της απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων σε ποσοστό 92% στη ίδια θέση που βρέθηκαν, λαμβάνοντας υπόψη ότι: α) οι αρχαιότητες θα αποσπασθούν με πλήρως ελεγχόμενο τρόπο, εκείνες δε των παλαιότερων περιόδων (ελληνιστικές κλπ) θα ανασκαφούν, θα ερευνηθούν και θα αποσπασθούν με οργανωμένο τρόπο υπό τις οδηγίες του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, β) με την απομάκρυνση των αρχαιοτήτων θα δοθεί κάθε δυνατότητα πριν την επανατοποθέτησή τους να κατασκευασθεί στην υποκείμενη αυτών εδαφική στρώση απαραίτητη για την προστασία τους κατάλληλη και σύγχρονη αντικραδασμική ζώνη, η οποία, θα προστατεύσει τις αρχαιότητες και σε πιθανούς μελλοντικούς σεισμούς, γ) με την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων, οι αρχαιότητες αποσπώνται και αναδεικνύονται σε ποσοστό 92% στο επίπεδο -1, ίδιο ποσοστό ανάδειξης με την πρόταση της κατά χώραν διατήρησης, ενώ υπάρχουν περαιτέρω οφέλη με πρόσθετους χώρους ανάδειξης, κατά τα ειδικότερα αναφερόμενα στο εν λόγω τεύχος, δ) δίνεται η δυνατότητα πλήρους και συστηματικής απορρύπανσης από τον υδράργυρο όλου του χώρου σε όση έκταση και βάθος απαιτηθεί, με συνέπεια αφενός την ασφαλή εκτέλεση των κατασκευαστικών εργασιών και αφετέρου την κίνηση των επισκεπτών στον χώρο. Αντίθετα, στην κατά



χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων η απορρύπανση δεν είναι εφικτή, με συνέπεια η εκτέλεση εργασιών σε πιθανόν μολυσμένα εδαφικά στρώματα σε συνθήκες περιορισμένου χώρου και πτωχού εξαιρισμού να επιφέρει μεγάλο κίνδυνο για την υγεία και ασφάλεια των εργαζομένων, επιπλέον δε το εδαφικό στρώμα των 3μ μεταξύ των κατά χώρα διατηρούμενων αρχαιοτήτων και του άνω μέρους του Σταθμού θα παραμείνει χωρίς απορρύπανση, συνιστώντας ένα διαρκή πιθανό κίνδυνο για την υγεία των επισκεπτών του αρχαιολογικού χώρου, ε) ο Σταθμός κατασκευάζεται με τις γνωστές και δοκιμασμένες στο έργο μεθόδους Top Down (κεντρικό τμήμα μεταξύ υφισταμένων διαφραγματικών τοίχων) και Ανοικτού Ορύγματος (Βόρεια και Νότια Πρόσβαση), στ) ο εκτιμώμενος χρόνος ολοκλήρωσης δοκιμαστικής λειτουργίας - πέρατος του έργου παρατείνεται έως τον Απρίλιο του 2023 και διασφαλίζεται η συνέχιση της συγχρηματοδότησης του έργου από κονδύλια και πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ αποφεύγεται η απώλεια εσόδων από την καθυστέρηση λειτουργίας του σταθμού, το δε κόστος του έργου υπολογίζεται ότι θα ανέλθει στα 70,6 εκατομμύρια ευρώ και ζ) διασφαλίζονται συντομότερα οι καλύτεροι όροι διαβίωσης των κατοίκων της πόλης και η αναθέρμανση των εμπορικών και οικονομικών δραστηριοτήτων σε επενδύσεις στη ζώνη επιρροής του Μετρό, η αύξηση της τουριστικής επισκεψιμότητας και η τόνωση της ανταγωνιστικότητας και της οικονομικής ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης. Εξάλλου, όπως προκύπτει από το ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΕΦΑΠΟΘ/ΤΒΜΑΜ/693449/494157/8718/2300/17.12.2019 έγγραφο της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης, με το οποίο διαβιβάσθηκε στο ΚΑΣ αρνητική εισήγηση της Εφορείας επί του αιτήματος της ΑΜ, οι μέχρι τότε (17.12.2019) εκτελεσθείσες εργασίες στο Σταθμό Βενιζέλου είναι οι ακόλουθες: α) Σε σχέση με το κέλυφος του σταθμού: Αποσπάσεις των αρχαιοτήτων στα φρεάτια στο ανατολικό και δυτικό άκρο του κελύφους του σταθμού, κατασκευή μικροπασσάλων προσωρινής αντιστήριξης των φρεατίων πρόσβασης - εξαιρισμού στο ανατολικό και δυτικό όριο του σταθμού,

κατασκευή κεφαλοδέσμων, τοιχίων αντιστήριξης και τοποθέτηση αντηρίδων στα φρεάτια πρόσβασης - εξαερισμού στο ανατολικό και δυτικό όριο του σταθμού, ανασκαφική έρευνα στο ανατολικό και δυτικό φρέαρ έως το πέρας των ανθρωπογενών επιχώσεων και παράδοσή τους στο τεχνικό τμήμα για την υπόγεια εκσκαφή του σταθμού, καθαίρεση τμημάτων των διαφραγματικών τοίχων παρά τη βόρεια και νότια είσοδο του σταθμού, κατασκευή συμβατικών υποστυλωμάτων και τοιχωμάτων παρά τη βόρεια και νότια είσοδο του σταθμού για την έδραση της πλάκας οροφής, επίχωση/κατάχωση του αρχαιολογικού χώρου για την προστασία των αρχαιοτήτων κατά τη διάρκεια του έργου κατασκευής του σταθμού και κατά κύριο λόγο για την κατασκευή της πλάκας οροφής και κατασκευή της ανασχεδιασμένης πλάκας οροφής του σταθμού: έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή του βόρειου τμήματος και σε εξέλιξη βρίσκεται το νότιο ήμισυ που αναμένεται να ολοκληρωθεί στο αμέσως επόμενο διάστημα, β) Σε σχέση με τη νότια πρόσβαση του σταθμού: ανασκαφική διερεύνηση σκαμμάτων με σκοπό την παράκαμψη των δικτύων κοινής ωφέλειας, μετατόπιση των δικτύων κοινής ωφέλειας, ανασκαφική διερεύνηση σκαμμάτων για την διάνοιξη των Οδηγών Διαφραγματικών Τοίχων και κατασκευή των Οδηγών Διαφραγματικών Τοίχων και γ) Σε σχέση με την βόρεια πρόσβαση του σταθμού: εγκαταστάσεις υδροφρέζας για την κατασκευή των Διαφραγματικών Τοίχων της Νότιας Πρόσβασης. Ακολούθως, το προαναφερθέν αίτημα της ΑΜ εισήχθη προς συζήτηση στο ΚΑΣ στις 18.12.2019.

17. Επειδή, σύμφωνα με τα πρακτικά (σελ. 1-239) της 45/18.12.2019 συνεδρίασης του ΚΑΣ, το εν λόγω Συμβούλιο στην αρχή της συνεδρίασης εξέτασε και απέρριψε ομοφώνως αίτημα εξαίρεσης 2 μελών του. Εν συνεχεία, για το θέμα «Έγκριση ή μη του αιτήματος της "Αττικό Μετρό Α.Ε." σχετικά με την έγκριση μελέτης κατασκευής του Σταθμού "Βενιζέλου", με προσωρινή απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων, στο πλαίσιο κατασκευής του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου

Θεσσαλονίκης»- εισηγήθηκαν, με χρήση οπτικού υλικού, η Ε. Κουντούρη, Προϊσταμένη Διεύθυνσης Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων (ΔΙΠΚΑ), η Ι. Παπαγεωργίου, Προϊσταμένη Διεύθυνσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων (ΔΒΜΑ), ο Θ. Βλαχούλης, Προϊστάμενος Διεύθυνσης Αναστήλωσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων (ΔΑΒΜΜ) και ο Δ. Σβολόπουλος, Προϊστάμενος Διεύθυνσης Αναστήλωσης Αρχαίων Μνημείων (ΔΑΑΜ). Η Ε. Κουντούρη, αφού υπενθύμισε στα μέλη του Συμβουλίου ότι οι αρχαιολογικές έρευνες και εργασίες στο πλαίσιο κατασκευής του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης άρχισαν τον Ιούλιο του 2006, αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, στην κύρια χάραξη του Μετρό Θεσσαλονίκης και στον Σταθμό Βενιζέλου, τονίζοντας ότι ο αρχαιολογικός χώρος που αποκαλύφθηκε κατά τη διάρκεια των ανασκαφικών εργασιών στο πλαίσιο κατασκευής του Μετρό αποτελεί μια διαχρονική μαρτυρία της πολεοδομικής οργάνωσης της πόλης που παραμένει αναλλοίωτη για 17 αιώνες (σελ. 12). Εν συνέχεια, η Ι. Παπαγεωργίου παρουσίασε τις ανευρεθείσες αρχαιότητες και την ακριβή τους θέση (σελ. 12-14) και η Ε. Κουντούρη παρέθεσε το ιστορικό της υπόθεσης, απαντώντας παράλληλα σε ερωτήσεις των μελών του ΚΑΣ και αναφερόμενη στις από 15.1.2013, 28.1.2014, 16.12.2014 συνεδριάσεις του ΚΑΣ και στην έκδοση των σχετικών υπουργικών αποφάσεων (σελ. 16-18). Ο Θ. Βλαχούλης επισήμανε ότι ο συνδυασμός των λύσεων 4-6 [έτους 2014] δεν αφορούσε αποκλειστικά την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαίων καταλοίπων, αλλά αποτελούσε μια τεχνική λύση κατασκευής του Σταθμού σε επίπεδο προκαταρκτικής μελέτης, κυρίως στο αρχιτεκτονικό σκέλος, με υπογεγραμμένες μελέτες (σελ. 16-17). Η Ε. Κουντούρη αναφέρθηκε, εν συνέχεια, στην πρόταση του Δήμου Θεσσαλονίκης για την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων και στην υπουργική απόφαση του έτους 2015 καθώς και στην πρόταση της Ομάδας Εργασίας, η οποία συζητήθηκε στο ΚΑΣ και εγκρίθηκε με την υπουργική απόφαση του έτους 2017, ως μελέτη κατασκευής του Σταθμού

Βενιζέλου με κατά χώραν διατήρηση και ανάδειξη των αρχαιοτήτων (σελ. 18-24). Ακολούθησε διεξοδική συζήτηση, μεταξύ άλλων, για το αν η πρόταση της Ομάδας Εργασίας εισήχθη στο ΚΑΣ ως πρόταση ή ως μελέτη, για την υπογραφή ή μη των σχεδίων της πρότασης, για την έγκριση ή όχι της πρότασης από την Αττικό Μετρό και για το αν θεωρήθηκαν τα σχέδια της πρότασης από τις υπηρεσίες του ΥΠ.ΠΟ.Α. (σελ. 23-35). Ακολούθως, η ανωτέρω εισηγήτρια [Ε. Κουντούρη] αναφέρθηκε στις περαιτέρω μελέτες που είχαν εκπονηθεί και εγκριθεί επί τη βάσει της υπουργικής απόφασης του έτους 2017 καθώς και στην μελέτη αποκατάστασης και ανάδειξης του αρχαιολογικού συνόλου, η οποία, κατά το χρόνο εκείνο, βρισκόταν στο στάδιο της εκπόνησης από διεπιστημονική ομάδα αρχαιολόγων και μηχανικών/αρχιτεκτόνων της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης, προσδιόρισε δε, με την συνδρομή των υπολοίπων εισηγητών και μέλους του ΚΑΣ (Π. Αδάμ-Βελένη), τις αρχαιότητες που μέχρι τότε είχαν αποσπασθεί και περιέγραψε τα αρχαιολογικά ευρήματα των φρεατίων του σταθμού (σελ. 35-37). Αφού ολοκλήρωσε το ιστορικό της υπόθεσης, αναφέρθηκε στην πρόταση της Αττικό Μετρό, η οποία συνοδευόταν από ένα υπογεγραμμένο τεύχος και τρεις φακέλους με υπογεγραμμένα σχέδια και αλληλογραφία. Με την εν λόγω πρόταση, η εταιρεία επικαλέσθηκε σειρά λόγων, για τους οποίους θεωρούσε ότι η απόσπαση και η επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων αποτελούσε τον καλύτερο και μοναδικό εκείνη τη στιγμή τρόπο υλοποίησης της κατασκευής του Σταθμού και της ολοκλήρωσης της βασικής γραμμής του Μετρό Θεσσαλονίκης (σελ. 37). Μετά την αναλυτική παρουσίαση του ιστορικού της υπόθεσης και του αιτήματος της ΑΜ από τους εισηγητές των τεσσάρων Διευθύνσεων του ΥΠ.ΠΟ.Α., ο Πρόεδρος του ΚΑΣ κάλεσε τον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος εξέθεσε τις απόψεις του επί του ζητήματος, επισημαίνοντας, μεταξύ άλλων, ότι το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή της βασικής γραμμής μήκους 9,6 χλμ. με 13 σταθμούς, στοιχεία τα οποία υπήρξαν καθοριστικά



για την ένταξή του στα συγχρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων προγράμματα (σελ. 38-39). Στη συνέχεια, στο Συμβούλιο κλήθηκαν και παρέστησαν εκπρόσωποι της Αττικό Μετρό. Ο Δ. Σβολόπουλος παρουσίασε αρχικώς ευρύτερη ανασκαφή που είχαν ζητήσει οι υπηρεσίες του Υπουργείου, η οποία εγκρίθηκε το έτος 2017 με αισθητή όμως μείωση στη βόρεια είσοδο του σταθμού, και, στη συνέχεια, τα κύρια χαρακτηριστικά κατασκευής του Σταθμού στο πλαίσιο της λύσης της κατά χώραν διατήρησης των αρχαιοτήτων, απαντώντας, παράλληλα, στις ερωτήσεις των μελών του Συμβουλίου (σελ. 40-43). Ακολουθώντας, οι εκπρόσωποι της Αττικό Μετρό εξέθεσαν τις απόψεις τους και παρείχαν απαντήσεις και διευκρινίσεις στα ερωτήματα των μελών του Συμβουλίου. Ειδικότερα, ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου (ΔΣ) της ΑΜ (Ν. Ταχιάος) αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, στα ζητήματα της υπογραφής και έγκρισης της μελέτης του 2017 (σελ. 44-47, 51-52), στο αίτημα της αναδόχου για παράταση της προθεσμίας μέχρι το 2025 (σελ. 49), στους λόγους απόρριψης της επιλογής της in situ παραμονής των αρχαιοτήτων το 2013 (σελ. 50), στο αίτημα της ΑΜ, που δεν ικανοποιήθηκε, για την αναβολή της συζήτησης της πρότασης του Δήμου Θεσσαλονίκης το 2015, προκειμένου η ΑΜ να μελετήσει την πρόταση και να ενημερώσει το ΚΑΣ (σελ. 50-51), στις δυσχέρειες που ανακύπτουν από την κατασκευή και εκσκαφή του σταθμού με κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων (ύπαρξη διαφραγματικών τοίχων, μέθοδος «ripe jacking» με κοχλία ο οποίος πρέπει να ακολουθήσει την ευθυγραμμία, μη αποκλεισμός καθιζήσεων, ανάγκη παρουσίας ανθρώπου στους σωλήνες αφενός για την ενεμάτωσή τους, ελλείψει δυνατότητας εισόδου σε αυτούς μηχανήματος διάνοιξης σηράγγων και αφετέρου για την καταστροφή των πασσάλων ειδικά στον μεγαλύτερο σωλήνα, εργασίες που θέτουν σοβαρά ζητήματα ασφάλειας) (σελ. 53-54), στο ζήτημα της κατάργησης του σταθμού (σελ. 55), και, κατόπιν σχετικών ερωτημάτων του Προέδρου και άλλων μελών του ΚΑΣ,

./.

στο στάδιο στο οποίο βρίσκονται οι εργασίες στον Σταθμό Βενιζέλου καθώς και στους υπόλοιπους σταθμούς του Μετρό Θεσσαλονίκης (σελ. 55-58). Ακολούθως, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΜ (Ν. Κουρέτας) παρουσίασε τα βασικά στοιχεία του έργου (σελ. 58-59) και το ιστορικό της υπόθεσης (σελ. 60-63), παρέχοντας τις αναγκαίες εννοιολογικές διευκρινίσεις για τις μελέτες κατασκευής του Σταθμού (σελ. 64). Ο Πρόεδρος του ΔΣ της ΑΜ επισήμανε την ύπαρξη διαφοροποιήσεων μεταξύ των υποβληθεισών από την ανάδοχο μελετών ΟΜ1 και ΟΜ2 στην εξεταζόμενη περίπτωση της κατά χώραν παραμονής των αρχαιοτήτων στον Σταθμό Βενιζέλου (σελ. 65, συναφώς και σελ. 71 όπου επισημάνθηκε εκ νέου η εν λόγω διαφοροποίηση). Εν συνεχεία και αφού ακολούθησε διαλογική συζήτηση για τη μελέτη και τα σχέδια του 2017 (σελ. 65-66), ο ανωτέρω Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΜ συνέχισε την παρουσίασή του με την επίδειξη οπτικοακουστικών μέσων, αναφερόμενος στην πρόταση απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων σε ποσοστό 91%, επισημαίνοντας ότι η έγκρισή της θα πρέπει να λάβει υπόψη τις ανάγκες διενέργειας μελετών (συμπεριλαμβανομένης της εκπόνησης μελέτης προστασίας αρχαιοτήτων κατά τη διάρκεια κατασκευής), τις οδηγίες των συναρμόδιων Διευθύνσεων, τις διαστάσεις και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του μνημείου (σελ. 67). Επανερχόμενοι στη λύση του 2017, τόσο τα μέλη του Συμβουλίου όσο και οι εκπρόσωποι της ΑΜ συζήτησαν για την εντολή της ΑΜ προς την ανάδοχο για την εκπόνηση της ΟΜ1, την σύναψη συμπληρωματικής σύμβασης, τις μελέτες που εκπονήθηκαν, την πρόοδό τους και τη διαδικασία έγκρισής τους (σελ. 67-70). Κατόπιν παρουσίασης βασικών κατασκευαστικών χαρακτηριστικών του Σταθμού, ιδίως των προσβάσεων του (σελ. 70-71), η συζήτηση συνεχίστηκε επί των υποβληθεισών από την ανάδοχο μελετών και των αναθεωρήσεών τους και δη της Στατικής ΟΜ2, η οποία, κατά τους εκπροσώπους της ΑΜ, αν και κατά την τυπική διατύπωσή της επεστράφη για αναθεώρηση και επανυποβολή, ουσιαστικά απορρίφθηκε ενόψει της



σημασίας των παρατηρήσεων της εν λόγω εταιρείας σε συνδυασμό με τη μη κατασκευασιμότητα και το εφικτό της λύσης (σελ. 71-74, ιδίως σελ. 72). Εν συνεχεία, αφού οι εκπρόσωποι της ΑΜ αναφέρθηκαν στους λόγους για τους οποίους δεν είναι δυνατή η κατάργηση του Σταθμού Βενιζέλου και, ακολούθως, στην 2611/2016 απόφαση του Δικαστηρίου (σελ. 75-78), ο Υποδιευθυντής Μελετών Έργων της ΑΜ (Α. Παπαμακάριος) έθεσε το ζήτημα της προστασίας των αρχαιοτήτων με βάση τη λύση 2017 και υποστήριξε ότι οι εργασίες κατασκευής του Σταθμού πραγματοποιούνται 3μ. κάτω από τις υφιστάμενες αρχαιότητες σε ανθρωπογενές στρώμα, το οποίο είναι πιθανό να έχει κενά, στοιχείο που δεν ελήφθη υπόψη από την υποβληθείσα ΟΜ2, με συνέπεια τον μη ορθό υπολογισμό των καθιζήσεων, γεγονός που αποτέλεσε έναν από τους λόγους απόρριψης της εν λόγω μελέτης (σελ. 79-81). Κατόπιν αναφοράς στο εγκεκριμένο με την απόφαση του ΚΑΣ όριο προσωρινής αντιστήριξης, ανερχόμενο στο +00 στο πλαίσιο της ΟΜ1 και μεταβολής του στο +1 στο πλαίσιο της ΟΜ2 από τον Διευθυντή Μελετών Έργων της ΑΜ (Π. Παπαχλιμίντζο) (σελ. 81), ο Ν. Κουρέτας, αφού αναφέρθηκε στην ύπαρξη μιας μόνο εξόδου κινδύνου από τις αποβάθρες, με συνέπεια την αδυναμία, κατά την άποψη της ΑΜ, αδειοδότησης του Σταθμού από την Πυροσβεστική και την Αντιτρομοκρατική Υπηρεσία, παρουσίασε «ρεαλιστική προσομοίωση» της κατασκευής του Σταθμού με βάση τη λύση του έτους 2017, επισήμανε ότι τα λαμβανόμενα αποτελέσματα των υπολογισμών της ΟΜ2 είναι δύσκολο να ελεγχθούν και αναφέρθηκε στις «δυσμενείς έως και ενδεχόμενες καταστροφικές» επιπτώσεις στις αρχαιότητες από πρόσθετα φαινόμενα καθιζήσεων (σελ. 82). Στο πλαίσιο αυτό προβλήθηκαν διαφάνειες σχετικά με τα στάδια εφαρμογής της μελέτης ΟΜ2 και συγκεκριμένα για τη φάση Γ της μελέτης ΟΜ2, με την παρατήρηση ότι ο χώρος εργασιών εκσκαφής του υπογείου τμήματος είναι πάρα πολύ μικρός (μόλις 3 επί 5 μέτρα), ότι το επίπεδο των Η/Μ ανέρχεται στο 1,5 μ. από τη σήραγγα και ότι το σύστημα «ripe jacking» έχει μη τεκμηριωμένη κατασκευασιμότητα στη

./.

φάση Δ, κατά την οποία υφίσταται ο κίνδυνος διάτρησης των σηράγγων, καθώς οι πάσσαλοι βρίσκονται εν επαφή με αυτές με συνέπεια την αύξηση της επικινδυνότητας, όταν οι συρμοί θα βρίσκονται σε λειτουργία, καθώς και με τις φάσεις Η και Θ και Ε έως Λ, στις οποίες παρουσιάζονται οι μόνιμες κατασκευές χωρίς υπολογισμούς για τη στατική επάρκεια αυτών (σελ. 82-83). Περαιτέρω, αναφέρθηκε και στη μη τεκμηριωμένη κατασκευασιμότητα της μελέτης σε σχέση με την πρόσβαση των υλικών του εξοπλισμού και την αποκομιδή των προϊόντων εκσκαφής καθώς και στην ανάγκη αναθεώρησης της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, η οποία απαιτεί πρόσθετο χρόνο (τουλάχιστον 6 μήνες) (σελ. 83). Ακολούθως, ανέφερε ότι το 2023 λήγει η κοινοτική χρηματοδότηση, ως ημερομηνία δε ολοκλήρωσης του έργου με βάση το υποβληθέν από την ανάδοχο χρονοδιάγραμμα εκτιμάται η 30.11.2026 (σελ. 84). Εξάλλου, κατά τους εκπροσώπους της ΑΜ, το κόστος του έργου με την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων θα ανέλθει στο ποσό των 124,4 εκατομμυρίων ευρώ με αναθεώρηση και χωρίς ΦΠΑ [99 εκατομμύρια ευρώ για την κατασκευή (28 εκατομμύρια ευρώ για τις ήδη εκτελεσθείσες εργασίες και 71, 4 εκ. για τις πρόσθετες εργασίες) και 25 εκατομμύρια ευρώ για τη θέση του Μετρό σε λειτουργία σε 3 φάσεις], ενώ με απόσπαση και επανατοποθέτηση στο ποσό των 70,7 εκατομμυρίων ευρώ (σελ. 85-87). Ακολούθησε η παρουσίαση στα μέλη του ΚΑΣ του σταθμού με βάση την προτεινόμενη από την ΑΜ λύση, με ειδικότερη αναφορά στην επαναφορά των αρχαιοτήτων κατά 92% στην αρχική τους στάθμη, στην ύπαρξη δύο εισόδων-εξόδων του σταθμού σε αντίθεση με την πρόταση του 2017 που προβλέπει μια είσοδο προς τις αποβάθρες, στην ολοκλήρωση του έργου τον Απρίλιο του 2023, με κόστος 55 εκατομμυρίων ευρώ χαμηλότερο σε σχέση με τη λύση του 2017, χρονικό διάστημα στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και ο απαιτούμενος χρόνος για την αποχωμάτωση των αρχαιοτήτων (4-5,5 μήνες), στην ύπαρξη τριών ανοιγμάτων στην πλάκα οροφής για την εξαγωγή των αρχαιοτήτων καθώς

και στην μη απαίτηση τροποποίησης της υπάρχουσας Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (σελ. 87-92). Εν συνεχεία, κλήθηκε ο αρχιτέκτων μηχανικός Δ. Κορρές, ο οποίος, απαντώντας στις ερωτήσεις των μελών του Συμβουλίου, παρείχε διευκρινίσεις ως προς τη μεθοδολογία, τις τεχνικές, τον τρόπο, τη δυνατότητα και τη διαδικασία απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων στο σημείο στο οποίο ευρέθησαν (σελ. 92-99). Κατόπιν επανόδου της συζήτησης, μεταξύ άλλων, και στο ζήτημα της υπογραφής των μελετών, ο Διευθυντής Έργων Μετρό Θεσσαλονίκης (Γ. Κωνσταντινίδης), αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, στα δεδομένα με βάση τα οποία ξεκίνησε τις εργασίες της η Ομάδα Εργασίας το έτος 2016, στην οποία συμμετείχε και ο ίδιος, και κατέληξε τελικώς στην πρόταση Β, διατύπωσε δε το συμπέρασμα ότι τελικώς δεν κατέστη εφικτή η εύρεση κατασκευάσιμης λύσης (σελ. 100 και 104-108). Το μέλος του ΚΑΣ (Β. Κουμούσης) διατύπωσε, μεταξύ άλλων, την άποψη ότι η μη ανεύρεση λύσης με βάση τη μέθοδο «ripe jacking» τουλάχιστον δεν ανταποκρίνεται στις πραγματικές δυνατότητες του τεχνικού κόσμου της χώρας καθώς και ότι η συνεκτίμηση του οικονομικού στοιχείου όπως και εκείνου του χρονοδιαγράμματος επέβαλαν την λύση της απόσπασης και επανατοποθέτησης, στα θετικά σημεία της οποίας συγκαταλέγεται ότι υπάρχει ένα «συμμάζεμα κυρίως αρχιτεκτονικό», εξέφρασε δε και το ερώτημα αν η κατά χώραν διατήρηση θα μπορούσε να συνδυαστεί με την κυρίως αρχιτεκτονική πρόταση της εταιρείας (σελ. 108-110). Σε απάντηση των ανωτέρω, ο Πρόεδρος του ΔΣ της ΑΜ επισήμανε ότι ως προς το ζήτημα της κατασκευασιμότητας το πρόβλημα δεν ήταν μόνο το «ripe jacking» στα κατώτερα στρώματα αλλά ότι τα κατάλληλα μηχανήματα για τις πασσαλοπήξεις υπήρχαν οριακά στην Ελλάδα, εξήγησε δε τους περιορισμούς στις κατασκευαστικές εργασίες λόγω της ύπαρξης διαφραγματικών τοίχων και ενόψει του απαιτούμενου χρόνου και κόστους και την διαφορά στον όγκο του μπετόν που απαιτεί εκάστη πρόταση (12.000 κ.β. στη λύση του 2017 έναντι 7.000 κ.β. στη λύση του 2019)

./.



(σελ. 110-111). Κατόπιν τοποθέτησης του Προέδρου του ΚΑΣ, μεταξύ άλλων, και για την πορεία του έργου (σελ. 112), ο Δ. Αβαρκιώτης, δικηγόρος και σύμβουλος του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών και της ΑΜ αναφέρθηκε στην έκδοση της υπουργικής απόφασης του 2017 περί έγκρισης μελέτης κατασκευής, χωρίς αναφορά σε τέτοια μελέτη στο προοίμιο της πράξης, στην ανυπαρξία τεχνογνωσίας in situ κατασκευής στον ελλαδικό χώρο, γεγονός που, κατά τις δηλώσεις του Γ. Κωνσταντινίδη, επιβεβαιώθηκε από τον μελετητή της ΟΜ2 (σελ. 115), και στο de facto ανεφάρμοστο της λύσης του 2017 (σελ. 112-114). Ακολούθησε συζήτηση μεταξύ των μελών του ΚΑΣ και των εκπροσώπων της ΑΜ (σελ. 114-127), στο πλαίσιο της οποίας διερευνήθηκαν, μεταξύ άλλων, οι λόγοι που επελέγη μία έξοδος στο πλαίσιο της λύσης του 2017 (ιδίως σελ. 115-116). Επίσης, κατόπιν αναφοράς του Δ. Σβολόπουλου στο παράδειγμα της κατασκευής του σταθμού στο Μοναστηράκι κατά τρόπο όμοιο με αυτόν της λύσης 2017 (σελ. 125-126), οι εκπρόσωποι της ΑΜ αναφέρθηκαν στην κατασκευή των σταθμών «Κεραμεικός» και «Μοναστηράκι», επισημαίνοντας ότι στους σταθμούς αυτούς υπήρχε εργοταξιακός χώρος για την εφαρμογή της μεθόδου «ripe jacking», όπως και στη Βασιλική στη Θεσσαλονίκη, στην οποία η σήραγγα, που ήταν 2,5 μ., κατασκευάστηκε με τη μέθοδο NATM, και όχι με εκείνη της προώθησης σωλήνων (σελ. 126). Κατόπιν αποχώρησης των εκπροσώπων της ΑΜ (σελ. 127-128), ενώπιον του ΚΑΣ προσήλθαν (σελ. 128) ο Ι. Μπουτάρης (πρώην Δήμαρχος Θεσσαλονίκης), ο Φ. Πουλόπουλος-Δεληγιάννης, δικηγόρος, ως Πρόεδρος της Κίνησης Πολιτών για την προστασία της Πολιτιστικής Κληρονομιάς, η Α. Αλεξοπούλου Ομότιμη Καθηγήτρια Αρχιτεκτονικής ΑΠΘ, η Μ. Παϊσίδου Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Βυζαντινής Αρχαιολογίας, Τμήματος Ιστορίας και Αρχαιολογίας ΑΠΘ και ο Β. Κονιόρδος, αρχιτέκτονας, ως Αντιπρόεδρος της Κίνησης Πολιτών για την προστασία της Πολιτιστικής Κληρονομιάς [αιτούντες στην αίτηση με αρ. κατ. Ε 1745/2020, που

συζητήθηκε την αυτή δικάσιμο με την κρινόμενη αίτηση]. Ο Ι. Μπουτάρης τόνισε, μεταξύ άλλων, ότι η ΟΜ1 είχε ολοκληρωθεί, ότι η μέθοδος NATM είχε εφαρμοσθεί στο Σταθμό Μοναστηράκι και εφαρμόζεται σε όλον τον κόσμο και ότι ο αρχικός προϋπολογισμός υπερέβη τα 15 εκατομμύρια ευρώ και έφθασε στα 120 εκατομμύρια ευρώ, η δε ήδη εφαρμοζόμενη μέθοδος θα οδηγήσει σε γρήγορη περάτωση του έργου (σελ. 129-130). Ακολούθως, ο Φ. Πουλόπουλος-Δεληγιάννης αναφέρθηκε στην 1398Α/23.1.2017 απόφαση του ΔΣ της ΑΜ για τον επί της αρχής ανασχεδιασμό του Σταθμού Βενιζέλου, κατόπιν της οποίας γνωμοδότησε το ΚΑΣ και εκδόθηκε η υπουργική απόφαση του 2017 καθώς και στις 1389Α/29.6.2017, 1400Β/16.10.2017 και 1437Α/29.8.2019 αποφάσεις του ΔΣ της εν λόγω εταιρείας. Αναφερόμενος, εν συνεχεία, στην υποβολή της ΟΜ2 και στις παρατηρήσεις της ΑΜ, ενημέρωσε το Συμβούλιο ότι ο μελετητής απάντησε στις ως άνω παρατηρήσεις, οι οποίες, ωστόσο, δεν προωθήθηκαν στην ΑΜ λόγω της απόφασής της να αναστείλει την εκπόνηση μελετών και κατασκευών στο σταθμό Βενιζέλου και να διερευνήσει εναλλακτικές λύσεις, αγνοώντας ή παραβλέποντας τις απαντήσεις από το μελετητικό γραφείο. Εξέφρασε δε την άποψη ότι εάν θεωρηθεί «ότι δεν παράγει έννομη συνέπεια και η Απόφαση που ελήφθη στις 13 Νοεμβρίου 2019 από το Διοικητικό Συμβούλιο της Αττικό Μετρό Α.Ε., η οποία έλαβε υπόψη της μεταξύ των άλλων και την απόφαση 1398/23.1.2017 για την τροποποίηση των μελετών και ανέθεσε με αυτήν την απόφαση 13 Νοεμβρίου 2019 την εμπειρογνωμοσύνη στον αξιότιμο καθηγητή κ. Καρύδη», η τελευταία θεωρείται ως μη γενομένη. Περαιτέρω, αναφέρθηκε στην 2611/2016 απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, επισημαίνοντας ότι το Δικαστήριο οδηγήθηκε στην κρίση του, μη έχοντας άλλο υλικό, εφόσον η ΑΜ δεν είχε παρουσιάσει άλλη λύση, ανέγνωσε δε απόσπασμα της τεχνικής έκθεσης του Χ. Αναγνωστόπουλου, Καθηγητή Γεωτεχνικής Μηχανικής του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του ΑΠΘ, ο οποίος έχει διατελέσει και σύμβουλος της ΑΜ και αναφέρθηκε στη σελίδα

./.

154 της μελέτης, σύμφωνα με την οποία «η μέγιστη αναφερόμενη καθίζηση που αναφέρεται στη μελέτη [OM2] του στρώματος των αρχαιοτήτων είναι ίση προς 7,5 χιλ., η οποία αναμένεται να επέλθει μετά τη φάση 12». Εν συνεχεία, επικαλέστηκε τα αναφερόμενα στην εν λόγω τεχνική έκθεση, σύμφωνα με την οποία η ως άνω μελέτη «είναι ρεαλιστική και εφαρμόσιμη. Τα διάφορα ζητήματα και ενστάσεις που έχουν τεθεί από την Αττικό Μετρό Α.Ε., πρέπει φυσικά να απαντηθούν και να γίνουν όλες οι απαραίτητες διορθώσεις και βελτιώσεις. Αλλά η ουσία της μεθόδου και το πλεονέκτημα της διατήρησης των αρχαιοτήτων κατά χώραν δεν αναμένεται να αλλοιωθεί». Σημείωσε δε, περαιτέρω, ότι με βάση το από 8.10.2019 έγγραφο της αναδόχου, στο οποίο αναφέρεται ότι αν προχωρήσει συμβατική λύση, με απόσπαση χωρίς επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων, το Μετρό θα τελειώσει το Μάρτιο του 2025, ενώ αν συνεχίσουν να δουλεύουν με τη μελέτη OM2 το Μετρό θα ολοκληρωθεί τον Σεπτέμβριο του 2025 και τέλος ισχυρίστηκε ότι το άρθρο 42 του ν. 3028/2002 δεν επιτρέπει τη μετακίνηση μνημείου λόγω τεχνικού έργου, παρά μόνο όταν αποκλείεται κάθε δυνατότητα διατήρησης του μνημείου στο περιβάλλον του (σελ. 130-135). Η Α. Αλεξοπούλου επισήμανε, μεταξύ άλλων, ότι υπάρχει σειρά σχεδίων, τα οποία φέρουν το λογότυπο της ΑΜ (σελ. 136), ο Β. Κονιόρδος αμφισβήτησε κυρίως την τεκμηρίωση της εκτίμησης της σεισμικής επικινδυνότητας που περιλαμβάνεται στην μελέτη του Π. Καρύδη και προέκρινε τον ανοιχτό διάλογο επί του θέματος (σελ. 136-137). Η Μ. Παϊσίδου αναφέρθηκε στα ψηφίσματα εθνικών και διεθνών οργανισμών και αφού επισήμανε την σημασία του ευρήματος, το οποίο θα μπορούσε να αποτελέσει το 16ο μνημείο της πόλης, τόνισε ότι η πρόταση της ΑΜ θα οδηγήσει σε εκμηδενισμό της αυθεντικότητας της πολιτιστικής κληρονομιάς (σελ. 137-140, βλ. και σελ. 140-145 όπου και συζήτηση για τις ανευρεθείσες αρχαιότητες στον Σταθμό της Αγίας Σοφίας και την απόσπασή τους). Ακολούθως, κλήθηκαν και παρέστησαν ενώπιον του ΚΑΣ, ο Περιφερειάρχης Κεντρικής Μακεδονίας (Απ. Τζιτζικώστας), ο

Δήμαρχος Θεσσαλονίκης (Κ. Ζέρβας) καθώς και ο Δήμαρχος Πυλαίας Πανοράματος Χορτιάτη και Πρόεδρος Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας (Ι. Καϊτεζίδης) (σελ. 146). Ο πρώτος εκ των ανωτέρω, αφού τόνισε ότι η διαφύλαξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και η κατασκευή του μετρό αποτελούν ισάξιους στόχους, αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, στον κίνδυνο απένταξης του έργου μετά την παρέλευση του 2023 και στη συνακόλουθη επιβάρυνση περίπου 700 και πλέον εκατομμυρίων ευρώ για τον εθνικό προϋπολογισμό, προέκρινε δε την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων σε ποσοστό 92% στην αρχική τους θέση (σελ. 146-148). Ακολούθησε διαλογική συζήτηση κυρίως σε σχέση με το χρονοδιάγραμμα του έργου και το γεγονός ότι το μετρό της Θεσσαλονίκης θα λειτουργεί χωρίς οδηγό (σελ. 148-150). Εν συνεχεία, ο Δήμαρχος Θεσσαλονίκης αναφέρθηκε στα προβλήματα που δημιουργεί η έλλειψη του μετρό στην πόλη της Θεσσαλονίκης, επισήμανε, μεταξύ άλλων, την μέχρι τώρα καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του έργου, επανέλαβε τις συνέπειες από την ενδεχόμενη απένταξη του έργου καθώς και τα ειδικότερα ζητήματα (κόστος, πυρασφάλεια, καθιζήσεις, δυσκολία κατασκευής, δημόσιο συμφέρον, ανάγκη κατασκευής του έργου) με βάση τα οποία είναι, κατά τη γνώμη του, ορθή η λύση της απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων (σελ. 150-154). Ακολούθησε συζήτηση ιδίως για το ζήτημα της αυθεντικότητας των αρχαιοτήτων σε περίπτωση εφαρμογής της προτεινόμενης από την ΑΜ λύσης, ο δε ο Πρόεδρος της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας (σελ. 154-158) επισήμανε ότι δεν χωρεί περαιτέρω καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του έργου (σελ. 158-159). Ακολούθως, προσήλθαν οι εκπρόσωποι των αιτούντων σωματείων, της Eurora Nostra και του Ευρωπαϊκού Κέντρου Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων (σελ. 162). Η Πρόεδρος της Χριστιανικής Αρχαιολογικής Εταιρείας (Μ. Παναγιωτίδου-Κεσίσογλου), αφού τόνισε ότι μόνο η λύση της κατά χώραν διατήρησης μπορεί να διασφαλίσει τις αποκαλυφθείσες αρχαιότητες ως

./.

μοναδικό αρχαιολογικό και ιστορικό κατάλοιπο και ως αυθεντικό τεκμήριο κατανόησης της διαχρονικής ζωής μιας μεγάλης πόλης, εξέφρασε την άποψη ότι με τη λύση της απόσπασης υποβαθμίζεται το πολιτισμικό του νέου ελληνισμού, καθώς και οι δυνατότητες τεχνογνωσίας κατά τον 21ο αιώνα (σελ. 162-163). Εν συνεχεία, η Πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Κέντρου Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων (Σ. Καλοπίση-Βέρτη) εξέφρασε την άποψη ότι η επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων δεν δύναται να επαναφέρει την αυθεντική εικόνα και δομή του αρχαιολογικού χώρου, αναφέρθηκε δε στην Χάρτα της Θεσσαλονίκης για τις κοινές αρχές επέμβασης σε βυζαντινά και μεταβυζαντινά μνημεία, η οποία επρόκειτο να τεθεί προς επικύρωση στην προσεχή γενική συνέλευση του ICOMOS το 2020 με την προοπτική να αποσταλεί στην UNESCO για επικύρωση (σελ. 163-164). Ακολούθως, το λόγο έλαβε η Ε. Μαϊστρου, αρχιτέκτων, Ομότιμη Καθηγήτρια του ΕΜΠ, ως εκπρόσωπος της πρώτης αιτούσας και της Eurora Nostra, η οποία τόνισε, μεταξύ άλλων, ότι το θέμα έχει υπερτοπική σημασία, έχει λάβει δε διεθνή διάσταση και ότι έπρεπε να παρουσιαστεί δημόσια πριν από τη λήψη απόφασης του ΚΑΣ (σελ. 164-165). Ακολούθως, η Πρόεδρος του παραρτήματος Θεσσαλονίκης της Ελληνικής Εταιρείας Περιβάλλοντος και Πολιτισμού (Κ. Θεολογίδου) αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, στην υποχρέωση του Ελληνικού Κράτους προς τήρηση των οριζόμενων στην Σύμβαση της Βαλέττας για την προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς και ιδίως στα ζητήματα του χρονοδιαγράμματος και του κόστους, με την ειδικότερη επισήμανση ότι η αρχαιολογική κληρονομιά δεν κοστολογείται (σελ. 165-166). Ακολούθησε σύντομη συζήτηση μεταξύ του εκπρόσωπου της Eurora Nostra (Δ. Λεβέντη, αρχιτέκτονα-αναστηλωτή) και του Προέδρου του ΚΑΣ (σελ. 165-166). Εν συνεχεία, παρέστησαν η Πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Αρχαιολόγων (Σ. Μαρκέτου), η οποία εξέφρασε το παράπονο ότι ένα μέλος του Συλλόγου, «το οποίο είναι η ανασκαφείας του μνημείου, δεν κλήθηκε να τοποθετηθεί και να μιλήσει» (σελ. 167), ο δε Πρόεδρος του

ΚΑΣ της απάντησε ότι θα μιλήσει και η ανασκαφέας και πώς παρευρίσκεται και ο Διευθυντής (των ανασκαφών), εισήγηση του οποίου υπάρχει (σελ. 168). Ακολούθως, η Σ. Μαρκέτου (Πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Αρχαιολόγων) τόνισε ότι με την λύση της απόσπασης και επανατοποθέτησης, η οποία επάγεται καταστροφή του μνημείου παραβιάζεται το άρθρο 42 του ν. 3028/2002 (σελ. 167-170). Το λόγο έλαβε, εν συνεχεία, το μέλος του ΔΣ του Συλλόγου Ελλήνων Αρχαιολόγων, Ι. Θεοχάρης, ο οποίος ισχυρίσθηκε ότι υπάρχουν ανακρίβειες στη μελέτη της ΑΜ (σελ. 170-172), ενώ έτερο μέλος του ΔΣ του Συλλόγου Ελλήνων Αρχαιολόγων (Ο. Σακαλή) επισήμανε ότι υπάρχει τεχνικά εφικτή λύση, η δε αντίθετη άποψη δεν τεκμηριώνεται από την υποβληθείσα από την μελέτη της ΑΜ (σελ. 172-173). Εν συνεχεία, ο Πρόεδρος του Ενιαίου Συλλόγου Υπαλλήλων του Υπουργείου Πολιτισμού (Λ. Δέδες), ανέφερε, επιφυλασσόμενος για την τελική θέση του Συλλόγου κατόπιν εξαντλητικής ανάγνωσης του τεύχους της ΑΜ, ότι η άποψη του ΔΣ του Συλλόγου είναι ότι η λύση της απόσπασης δεν φαίνεται να είναι συμβατή με το άρθρο 42 του αρχαιολογικού νόμου (σελ. 173-174). Ακολούθως, η Αντιπρόεδρος του Ενιαίου Συλλόγου Υπαλλήλων Αττικής, Στερεάς και Νήσων (Δ. Κουτσούμπα), αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, στην εσφαλμένη αναφορά του τεύχους της ΑΜ στο πέρας των ανθρωπογενών επιχώσεων, υποστήριξε ότι δεν τίθεται θέμα διακινδύνευσης των αρχαιοτήτων με την κατά χώρα διατήρησή τους, αμφισβήτησε την διενέργεια αυτοψίας (πλην του χώρου των φρεατίων) από τον Π. Καρύδη λόγω της επιχωμάτωσης των αρχαιοτήτων και της ύπαρξης της πλάκας οροφής, ανέφερε ότι «βεβαίως κατά τη διάτρηση θα υπάρξουν κραδασμοί», τόνισε όμως ότι έχουν ληφθεί κατασκευαστικά μέτρα για την προστασία των αρχαιοτήτων (χαλύβδινοι σωλήνες και τσιμεντένια πλάκα). Εν συνεχεία, επισήμανε ότι η κατασκευαστική μέθοδος «NATM, το rive jacking» εφαρμόζεται ήδη από το 1970 σε τεχνικά έργα, ανέφερε ότι η πλάκα οροφής έχει άλλη διαστασιολόγηση και με άλλα μέτρα στην κατά χώραν διατήρηση καθώς

./.

καί ότι θα ήταν δυνατή η παράδοση του έργου μέχρι το 2023, χωρίς το Σταθμό Βενιζέλου, ώστε να αποφευχθεί το ενδεχόμενο απένταξης του έργου από τα κονδύλια της ΕΕ, κατέληξε δε ότι η λύση της απόσπασης και επανατοποθέτησης παραβιάζει το ανωτέρω άρθρο 42 του ν. 3028/2002 (σελ. 175-181). Ακολούθως, ο Γενικός Γραμματέας του Ενιαίου Συλλόγου Υπαλλήλων του ΥΠ.ΠΟ.Α. (Σ. Γκότσης), αναφέρθηκε στο ζήτημα της πυροπροστασίας, τονίζοντας επιπλέον ότι τα αναφερόμενα στο τεύχος της ΑΜ περί πρόκρισης της λύσης της απόσπασης και επανατοποθέτησης δεν επάγονται το μη εφικτό της κατά χώραν διατήρησης των αρχαιοτήτων καθώς και ότι «για τον υδράργυρο προτείνεται να γίνονται τακτικές δειγματοληπτικές μετρήσεις» (σελ. 182). Κατόπιν ο Πρόεδρος της Πανελληνίας Ένωσης Συντηρητών Αρχαιοτήτων (Γ. Βεριόπουλος), αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, στην απουσία μελέτης απόσπασης και στις καταστροφές των αρχαιοτήτων που συνεπάγεται, κατά τη γνώμη του, η λύση της απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων (σελ. 185-186). Εν συνεχεία, ενώπιον του Συμβουλίου παρέστησαν ο Πρόεδρος και ο Γενικός Γραμματέας της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Εργαζομένων του ΥΠ.ΠΟ.Α. (Γ. Τσακοπιάκος και Γ. Βαφειάδης αντίστοιχα), οι οποίοι εξέθεσαν, πλην άλλων, ότι δεν παρίστανται για να εκφέρουν επιστημονική άποψη, διότι δεν έχουν αυτή τη δυνατότητα, ότι αυτό ισχύει για την παρούσα φάση αλλά και για τη φάση του 2017 και ότι τα μέλη της Ομοσπονδίας είναι πεπεισμένα ότι το ΚΑΣ, που αποτελεί το ανώτατο γνωμοδοτικό όργανο του Υπουργείου, λόγω του επιστημονικού του χαρακτήρα μπορεί να διασφαλίσει την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς με τη σχετική γνωμοδότησή του (σελ. 186-188). Ακολούθως, ενώπιον του Συμβουλίου παρέστησαν ο Πρόεδρος (Γ. Τσακούμης) και ο εκπρόσωπος του Τεχνικού Επιμελητηρίου-ΤΚΜ (Π. Μπίλλιας), ο οποίος, κατόπιν αναφορών στην πορεία του έργου και στις ενέργειες του Τεχνικού Επιμελητηρίου κατά το προηγούμενο χρονικό διάστημα, τάχθηκε υπέρ της λύσης της απόσπασης και

επανατοθέτησης των αρχαιοτήτων (σελ. 189-191), ο Πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου Θεσσαλονίκης (Π. Φιλιππίδης), ο οποίος εστίασε στην ανάγκη ολοκλήρωσης του έργου και στις συνέπειες που η καθυστέρηση επάγεται για τον επιχειρηματικό κόσμο της πόλης της Θεσσαλονίκης (σελ. 191-193), ο Α΄ Αντιπρόεδρος του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης (Ε. Βλαχογιάννης), ο οποίος αναφέρθηκε ιδίως στο τεχνικά μη εφικτό της λύσης της in situ παραμονής και, πάντως, στη λειτουργική «ανεφικτότητά της», ελλείψει των απαιτούμενων δικλίδων ασφαλείας για την ορθή λειτουργία του σταθμού (σελ. 193-194) και ο συγκοινωνιολόγος, Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Γ. Τόσκας), ο οποίος τόνισε την ανάγκη ολοκλήρωσης του έργου κυρίως ενόψει της κατάστασης της αστικής συγκοινωνίας της Θεσσαλονίκης (σελ. 194-195). Ακολουθώντας, κλήθηκαν οι εκπρόσωποι της Εφορείας Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης, παρέστη δε ο Αναπληρωτής Προϊστάμενος της Εφορείας (Γ. Σκιαδαρέσης), ο οποίος, αφού αναφέρθηκε στις εργασίες που έχουν λάβει χώρα, με αναφορά στην εισήγηση της Εφορείας προς το ΚΑΣ, η οποία έχει συμπεριληφθεί στις εισηγήσεις των συναρμόδιων Διευθύνσεων (σελ. 186), επισήμανε, μεταξύ άλλων, ότι η υποβληθείσα πρόταση δεν αναλύει και δεν τεκμηριώνει τον τρόπο απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων (έλλειψη μεθοδολογίας, αναλυτικών χρονοδιαγραμμάτων της διαδοχής του κύκλου εργασιών) ώστε η Υπηρεσία του να δυνηθεί να αξιολογήσει και να εισηγηθεί επί της προτεινόμενης λύσης στο πλαίσιο των οριζόμενων από το ν. 3028/2002. Περαιτέρω, υποστήριξε ότι η υποβληθείσα πρόταση δεν λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που έχουν ήδη υλοποιηθεί για την κατασκευή του σταθμού μετά την υπουργική απόφαση του έτους 2017 (κατάχωση, κάλυψη, πλάκα οροφής, διαμόρφωση φρεατίων κ.λπ.), ούτε συνυπολογίζει τα δεδομένα που θα προκύψουν μετά την απομάκρυνση των αρχαιοτήτων, όπως εκτεταμένη ανασκαφική έρευνα σε έκταση 1.262μ. και επιχώσεων από 2-

./.

3,5μ., η οποία θα απαιτηθεί στα βαθύτερα αρχαιολογικά στρώματα. Επίσης, σημείωσε ότι στο τεύχος τεκμηρίωσης της ΑΜ αναγράφονται ανακρίβειες σε σχέση με τα υψόμετρα του τέλους των ανθρωπογενών επιχώσεων στο ανατολικό και δυτικό φρέαρ του κυρίως Σταθμού (βλ. σελ. 67 και 90 του τεύχους) και ότι εσφαλμένα γίνεται επίκληση ετερογενών αρχαιολογικών στρωμάτων, όπως αποτεφρωμένες οργανικές ύλες και κατάλοιπα μεγάλης έκτασης παλαιών πυρκαγιών. Για τη στάθμη διάτρησης της συστοιχίας των 19 οριζόντιων χαλύβδινων σωληνωτών δοκών ανέφερε ότι αυτή υπερυψώθηκε στο υψόμετρο +1 που βρίσκεται εντός του φυσικού εδάφους, κάτω από το πέρας των αρχαιολογικών στρωμάτων και της τελευταίας φάσης κατοίκησης της πόλης στην ελληνιστική περίοδο, κατάλοιπα της οποίας παραμένουν αδιατάρακτα. Αναφορικά με τη διάτρηση της κεντρικής δοκού Φ1576 με άνω υψόμετρο +1,70, ανέφερε ότι αυτή συμπίπτει με την πασσαλόπηξη των 11 ήδη ιστάμενων κεντρικών πασσάλων Φ1200 που στήριζαν τη μεταλλική γέφυρα. Η κεντρική δοκός περνάει ακριβώς στον άξονα του κουτιού, όπου είναι οι κεντρικοί πάσσαλοι Φ200, οι οποίοι στήριζαν τη μεταλλική γέφυρα που είχε κατασκευαστεί και οι οποίοι είχαν καταστρέψει σημειακά τις αρχαιότητες σε όλη τη διαστρωμάτωσή τους τυφλά. Τέλος ανέφερε ότι με βάση τα παραπάνω και λαμβάνοντας υπόψη α) το άρθρο 42 του ν. 3028/2002, β) ότι υφίσταται τεχνικά λύση μετά την Υπουργική Απόφαση του 2017 για την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων, η οποία ακόμα και αν επιδέχεται βελτιώσεων, μπορεί να εφαρμοστεί με γνώμονα την προστασία και τη διατήρηση κατά χώραν του αρχαιολογικού συνόλου του σταθμού Βενιζέλου και γ) την υψηλή σπουδαιότητα και εξέχουσα αξία των ευρημάτων, των οποίων την ακεραιότητα και αυθεντικότητα σύμφωνα με τις διεθνείς αρχές και συμβάσεις για τις αρχαιότητες και την πολιτιστική κληρονομιά οφείλουν να διατηρήσουν, η Εφορεία Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης εισηγήθηκε αρνητικά επί της προτεινόμενης πρότασης για την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων στον σταθμό

Βενιζέλου (σελ. 195-202). Μετά την ολοκλήρωση των παραστάσεων, ακολούθησε διαλογική συζήτηση μεταξύ των μελών του ΚΑΣ (σελ. 202-239), κατά την οποία εξετάστηκαν και συνεκτιμήθηκαν η πρόοδος για την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου από το έτος 2015 έως το 2019, η συνεχής και ιδιαίτερα μακρόχρονη προσπάθεια για την εξεύρεση βιώσιμης και εφικτής λύσης χωρίς σημαντικές επισφάλειες για τις αρχαιότητες, τους εργαζομένους και το έργο, η διαπίστωση όλων των ενδιαφερομένων που παρέστησαν στο ΚΑΣ ότι πρόκειται για σύνθετο, πολύπλοκο και δύσκολο έργο με σοβαρά προβλήματα και επισφάλειες στην κατασκευασιμότητά του και η δήλωση του κατασκευαστή (αναδόχου κοινοπραξίας) ότι το έργο με την in situ διατήρηση μπορεί να ολοκληρωθεί στο σύνολό του (με τον σταθμό Βενιζέλου) στα τέλη του 2026. Επίσης, τα μέλη του ΚΑΣ εκτίμησαν το γεγονός ότι παρά την πάροδο τόσο μεγάλου χρονικού διαστήματος δεν υφίσταται εγκεκριμένη μελέτη με βάση την οποία μπορεί να προχωρήσει η κατασκευή του σταθμού με ασφάλεια για τις αρχαιότητες, τους εργαζομένους και τους επιβάτες καθώς και το γεγονός ότι με τη λύση του 2017 μεγάλο μέρος των αρχαιοτήτων (800 μ. έως 1 στρεμ.) δεν θα τύχει προστασίας, διότι θα καταληφθεί από την νότια είσοδο (βλ. «Πρόταση Β΄» και τα προαναφερθέντα στοιχεία του φακέλου). Εξάλλου, τα μέλη του ΚΑΣ συζήτησαν διεξοδικά και τα ζητήματα της ακεραιότητας και αυθεντικότητας του μνημείου. Πολλά μέλη επισήμαναν ότι η πλήρης αυθεντικότητα δεν υφίσταται ούτε με τη λύση του 2017, διότι το μνημείο περικλείεται εντός του σταθμού, ότι η απόσπαση μνημείων δεν σημαίνει καταστροφή των αρχαιοτήτων αλλά χρησιμοποιείται κατά κανόνα από τις Εφορείες Αρχαιοτήτων για την προστασία τους κατά την κατασκευή μεγάλων δημόσιων έργων, ότι ανυπόγραφες μελέτες και χωρίς τα ουσιαστικά στοιχεία τους δεν μπορεί να θεωρούνται ως «μελέτες» και δη εφαρμόσιμες, ότι η λύση του 2017 έχει μόνο μία κανονική είσοδο-έξοδο και 2 εξόδους κινδύνου αντί των δύο κανονικών εισόδων-εξόδων και 2 εξόδων κινδύνου, όπως έχουν όλοι οι σταθμοί, γεγονός που εγείρει

./.

ζητήματα ασφαλείας σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, ότι σύμφωνα με την απάντηση του Διευθυντή του Μετρό Θεσσαλονίκης (Γ. Κωνσταντινίδη) η ομάδα εργασίας επιδίωξε να βρει λύση, η οποία δεν είχε το επιθυμητό αποτέλεσμα και ότι η ΑΜ από τη σύστασή της έχει δώσει αποδείξεις τεχνογνωσίας κατά την κατασκευή σταθμών μετρό και συνεπώς η λύση που προτείνει είναι η ενδεδειγμένη. Ειδικότερα, σχετικά με τα ανωτέρω ζητήματα στα πρακτικά αναφέρονται, μεταξύ άλλων, τα εξής: ο Πρόεδρος επισήμανε ότι το Συμβούλιο πρέπει να επικεντρωθεί στα σενάρια που υπάρχουν (λύσεις 2017 και 2019), δηλαδή στο «...σενάριο της λύσης του 2017 με τα ερωτήματα, τους προβληματισμούς, τις ελλείψεις, τις επισφάλειες για τα αρχαία και την κατασκευασιμότητα υλοποίησής τους, τις σημαντικές επισφάλειες σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότησή του και φυσικά το πολύ ιδιαίτερα αυξημένο κόστος, σε σχέση, όπως ισχυρίζονται και στην Αττικό Μετρό Α.Ε. και, όπως έχουν καταθέσει, σε σχέση με την υπόλοιπη χρήση και σε μακρύτερο χρονικό ορίζοντα, υπολογίζονται τουλάχιστον 3, 5, 4 χρόνια τουλάχιστον επιπλέον, σύμφωνα με το σχεδιασμό της μίας λύσης και της άλλης», σημείωσε ότι, αν το Συμβούλιο καταλήξει στην λύση 2019, θα τεθούν όλες οι αναγκαίες ασφαλιστικές δικλείδες ώστε η απόσπαση και η επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων να πραγματοποιηθεί με τον αρτιότερο επιστημονικά τρόπο και ότι «...η πόλη της Θεσσαλονίκης έχει δεχτεί μία τεράστια ταλαιπωρία. Μία ταλαιπωρία τα τελευταία 15, 16 χρόνια στην προσπάθειά της να αποκτήσει ένα τεχνικό έργο που είναι για το κοινωνικό όφελος και σημείωσε και πάλι ότι πρόκειται για ένα δημόσιο έργο, το οποίο πραγματοποιεί ουσιαστικά ένας δημόσιος φορέας, η Αττικό Μετρό Α.Ε., ένας φορέας που εξειδικεύεται να κάνει αυτά τα έργα. Τόνισε ότι το έργο αυτό είναι μεγάλης σημασίας και αναγκαιότητας, τόσο για τους κατοίκους της περιοχής όσο και για την ανάπτυξη, τόσο της Θεσσαλονίκης όσο και ευρύτερα της περιοχής της Θεσσαλονίκης και θα πρέπει να δει κανείς το υπέρτερο δημόσιο συμφέρον, εθνικό και δημόσιο, την προστασία των αρχαιοτήτων και την

κατασκευή του έργου και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων που να εξασφαλίζει αυτήν την ολοκλήρωση του έργου και να εξασφαλίζει και τη βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής. Αυτό είναι κάτι που θα πρέπει να το διασφαλίσει και το Συμβούλιο μαζί με την προστασία των αρχαιοτήτων». Περαιτέρω ο Μ. Τιβέριος (Ομότιμος καθηγητής Κλασικής Αρχαιολογίας - Ακαδημαϊκός) επισήμανε ότι η απόφαση που ελήφθη το 2004 για τη χωροθέτηση των σταθμών προέβλεπε και τους τρόπους προστασίας των αρχαιοτήτων, μεταξύ των οποίων και την απόσπαση και ότι εκείνη η απόφαση εκδόθηκε μετά από γνωμοδότηση του ΚΑΣ, τα μέλη του οποίου είναι εξαιρετικοί επιστήμονες, διακεκριμένοι καθηγητές ΑΕΙ και αρχαιολόγοι επικεφαλής υπηρεσιών του ΥΠ.ΠΟ.Α. Η Π. Αδάμ-Βελένη (Προϊσταμένη της Γενικής Διεύθυνσης Αρχαιοτήτων και Πολιτιστικής Κληρονομιάς) σημείωσε ότι η απόφαση εκείνη ελήφθη πριν από τη διενέργεια των ανασκαφών, ότι «...το έργο ... κατασκευαζόταν, είχε διακοπεί το 2014, ξανάρχισε το 2016, οι ρυθμοί ήταν ταχύτατοι, η λύση θεωρεί η ίδια πως μπορεί να βρεθεί. Είναι πιο περίπλοκη αναμφίβολα, ίσως και πιο ακριβή, αν και δεν είναι σίγουρη, τα θέματα πρέπει να επαναπροσδιοριστούν, αλλά το κόστος και η δυσκολία δεν είναι τίποτα μπροστά στο να μην διαταραχθεί ένας σημαντικότερος αρχαιολογικός χώρος που έχει βρεθεί εκεί, εξαιρετικά σπουδαίος για την ίδια τη Θεσσαλονίκη, για την οικονομία της, για τις παραγωγικές της τάξεις, για όλα, και εν πάση περιπτώσει, η προηγούμενη κατάσταση το 2014 σταμάτησε το έργο, δεν το σταμάτησε αυτή η κατάσταση που το πήρε στα χέρια της στο 12% και το έφτασε στο 70%. Και τώρα ξανασταμάτησε τον Ιούλιο για να επανέλθει ξανά πίσω, σε μια άλλη διοίκηση. Εξέφρασε τη λύπη της και ανέφερε ότι υπήρξε ένα νέο μνημόνιο το 2016, άλλαξαν τα πράγματα. Ίσως αν αυτό θα μπορούσε να γίνει όταν είχε προταθεί το 2013. Επανάλαβε ότι υπάρχει λύση και εφόσον υπάρχει λύση εφαρμοστέα, είναι καθόλα μη νόμιμο να αποφασιστεί η απόσπαση». Ο Πρόεδρος σημείωσε ότι «...πιστεύει ότι μετά από 5 χρόνια, από το 2015

./.

μέχρι τώρα, όπου ελάχιστα πράγματα έχουν γίνει σε ό,τι αφορά την κατασκευή του συγκεκριμένου Σταθμού και αυτά που έχουν γίνει εντάσσονταν κατά τον μεγαλύτερο βαθμό και στον αρχικό σχεδιασμό και αναζητώντας μια λύση, η οποία ακόμα δεν υπάρχει, και μια οριστική μελέτη, η οποία ακόμα δεν έχει υλοποιηθεί και δεν έχει εκπονηθεί, πιστεύει ότι ο επαναπροσδιορισμός και η επαναξιολόγηση αυτής της πορείας είναι υποχρεωτική», επισήμανε δε «...ότι υπάρχει η δήλωση του κατασκευαστή, γιατί αυτός θα πάει να το κατασκευάσει, δεν θα πάει κάποιος άλλος, αυτός που έχει τη σύμβαση, λέει ότι: “για να το κατασκευάσω αυτό, το χρονοδιάγραμμα κατασκευής είναι μέχρι το 2026 καλώς εχόντων των πραγμάτων και εφόσον λυθούν όλα τα θέματα και καταλήξουμε και δεν δημιουργηθούν άλλες επισφάλειες ή προβλήματα στην υλοποίηση της κατασκευής του σταθμού σύμφωνα με τη λύση του 2017”. Και εδώ οι τεχνικοί γνωρίζουν ότι αυτό το να γίνει και να μην υπάρχουν σε ένα τόσο σύνθετο έργο, με ειδικές απαιτήσεις στην κατασκευή και μια μελέτη η οποία δεν έχει εφαρμοστεί, απ' ό,τι ακούστηκε, και η οποία και ο ανάδοχος δεν έχει ξαναεφαρμόσει πουθενά, είναι σίγουρο ότι σίγουρα θα υπάρχουν και προβλήματα άλλα, θα υπάρχουν και καθυστερήσεις άλλες και θα υπάρχουν σίγουρα και περαιτέρω καθυστερήσεις στο χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης του έργου. Και αυτό είναι πάρα πολύ πιθανό». Εν συνεχεία ο Μ. Τιβέριος υπενθύμισε ότι η ανεύρεση των αρχαιοτήτων αντιμετωπίστηκε ως βέβαιη το έτος 2004 από τον τότε Προϊστάμενο της αρμόδιας Εφορείας και μέλος του ΚΑΣ, ο δε Πρόεδρος σημείωσε ότι η εκτίμηση ότι το έργο θα ολοκληρωνόταν το 2021 δεν επιβεβαιώθηκε από κανέναν κατά τη συνεδρίαση, ούτε επιβεβαιώθηκε ότι υπήρχαν εγκεκριμένες μελέτες, πολλώ δε μάλλον, το 2017 καθώς και ότι εσφαλμένα δόθηκε η εντύπωση ότι η λύση που δόθηκε το 2017 ήταν πιο οικονομική, ενώ η άλλη ευνοούσε τον ανάδοχο. Στη συνέχεια, η Ν. Πούλου (Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Βυζαντινής Αρχαιολογίας του ΑΠΘ) επισήμανε με βιβλιογραφικές αναφορές ότι, κατά

τη γνώμη της, η καρδιά της βυζαντινής Θεσσαλονίκης βρίσκεται στον Σταθμό Αγίας Σοφίας και ότι το μνημειακό κέντρο της Θεσσαλονίκης αποτελούν οι πλατείες που ενώνουν την πεντάκλιτη Αγία Σοφία, η οποία βρίσκεται κάτω από την σημερινή Αγία Σοφία, δηλαδή η μεγάλη κυκλική πλατεία, το κρηναίο, τα οποία οδηγούν μέσω μιας μεγάλης εισόδου στην Αχειροποίητο. Επίσης, σημείωσε ότι όλα τα μέλη του Συμβουλίου είναι αρχαιολόγοι, καθηγητές αρχαιολογίας, καθηγητές - πολιτικοί μηχανικοί και αρχιτέκτονες, οι οποίοι διδάσκουν ιστορία της Αρχιτεκτονικής και είναι ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένα στην προστασία των αρχαιοτήτων και την τήρηση του αρχαιολογικού νόμου. Με τα ανωτέρω συμφώνησε και η Α. Κουμούση (αρχαιολόγος, Προϊσταμένη της Εφορείας Αρχαιοτήτων Αχαΐας), κατά τη γνώμη της οποίας είναι σημαντικό ότι η μελέτη του 2017 δεν είχε υπογραφές, ότι το θέμα αυτό είναι ουσιαστικό και όχι τυπικό, όπως παρουσιάζεται, επειδή φαίνεται ότι κανείς εν τέλει δεν ανέλαβε την ευθύνη και ως εκ τούτου σωστά έπραξαν και οι Υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού που δεν θεώρησαν τη μελέτη, η δε απόσπαση και η επαναφορά των αρχαιοτήτων, όπως προβλέπεται στην πρόταση του 2019 δεν καταστρέφει το τοπίο και την αυθεντικότητα των αρχαίων, διότι η αυθεντικότητα θίγεται τόσο με την λύση του 2017, λόγω του υπόγειου εγκιβωτισμού των αρχαιοτήτων, όσο και με τη λύση του 2019. Εν συνεχεία, η Ο. Βικάτου (αρχαιολόγος, Προϊσταμένη της Εφορείας Αρχαιοτήτων Αιτωλοακαρνανίας και Λευκάδος) σημείωσε ότι «... όλοι όσοι έχουν εργαστεί στα μεγάλα έργα επιθυμούν τα αρχαία αλώβητα και όλοι από τη θέση τους έχουν παλέψει για αυτό. Κατά τη δική της άποψη, η απόσπαση δεν σημαίνει απαραίτητα καταστροφή. Απόσπαση έχει γίνει σε πολλές περιπτώσεις. Και στην Εφορεία στην οποία προϊστάται η ίδια τηρουμένων των αναλογιών, αντιμετώπισαν τέτοια έργα με πολύ αυστηρά χρονοδιαγράμματα [...] Σίγουρα αυτό που πρέπει κάθε φορά να λαμβάνεται υπόψη είναι η ασφάλεια. Διότι αυτό που η ίδια παρατήρησε στη μία λύση είναι μία είσοδος με σκάλες, ανασκαφικές

./.

έρεινες που πρέπει επιπλέον να γίνουν, τα χαμηλά επίπεδα και μία έξοδος. Θέλει να ακούσει από κάποιον μηχανικό ότι με την εφαρμογή μιας τέτοιας λύσης δεν θα απειληθεί ποτέ ανθρώπινη ζωή... [και ότι] δεν μπορεί να καταλάβει γιατί χρειάστηκαν τέσσερα χρόνια για να οριστικοποιηθεί η μελέτη για να σωθούν τα αρχαία». Η Α. Κυπαρίσση (αρχαιολόγος, επίτιμη Διευθύντρια του ΥΠ.ΠΟ.Α.) επισήμανε ότι «...υπάρχει πράγματι μεγάλη χρονική καθυστέρηση. Καταρχάς, πρέπει όλοι να έχουν στο μυαλό τους ότι ανυπόγραφες μελέτες δεν μπορούν να λέγονται μελέτες. Οι εν λόγω μελέτες ήταν ανυπόγραφες μέχρι και σήμερα και έχουν, κατά τη γνώμη της, το τεράστιο μειονέκτημα, ...ότι υπάρχει μόνο μία έξοδος, δεδομένου ότι η άλλη έφτανε μέχρι το επίπεδο των αρχαίων, τα οποία θα ήταν επισκέψιμα. Η ίδια πιστεύει ότι το εν λόγω έργο έχει διπλή σημασία. Γιατί πρέπει και τα αρχαία να σωθούν, αλλά και να παραδοθεί ένας ασφαλής Σταθμός, στον οποίο θα μετακινούνται καθημερινά χιλιάδες άνθρωποι. Σταθμός με μια έξοδο δεν μπορεί να θεωρηθεί ασφαλής. Απευθυνόμενη στην κ. Αδάμ Βελένη, η οποία βρισκόταν σε όλες τις συναντήσεις που έγιναν, επισημαίνει ότι ο ίδιος ο κ. Κωνσταντινίδης δεν μπόρεσε ποτέ να ολοκληρώσει τη μελέτη που ενέκρινε η Απόφαση του 2017...». Ο Γ. Πανέτσος (Καθηγητής Αρχιτεκτονικής και Αστικού Σχεδιασμού του Πανεπιστημίου Πατρών) επισήμανε ότι «...ως μηχανικός αδυνατεί να καταλάβει πώς μία μελέτη μπορεί να εφαρμοστεί χωρίς διαστάσεις, πώς αυτή η μελέτη, η οποία έχει για μερικές εκατοντάδες επιβατών του Μετρό μία μόνο έξοδο, διότι το θέμα δεν είναι πώς μπαίνεις, αλλά πώς βγαίνεις σε περίπτωση ανάγκης. Οι τρεις κατώτερες στάθμες έχουν μία σκάλα και η σκάλα διακλαδίζεται στον ημιώροφο, ακριβώς πάνω από τα αρχαία», σε παρατήρηση δε μέλους ότι «αυτή [η μελέτη] δεν έπαιρνε άδεια» ανέφερε ότι «θα μπορούσε να πάρει άδεια κάνοντας από κάτω διόδους, αλλά αυτό είναι αντίθετο στη λογική του ανθρώπου που είναι σε κίνδυνο. Παρατήρησε δε ότι στα σχέδια που παρουσιάστηκαν δεν είδε ενσωματωμένα στοιχειώδη πράγματα». Ακολούθως, το ίδιο μέλος του



ΚΑΣ σημείωσε ότι «...πέραν του θέματος των υπογραφών μιλά για το τι απεικονίζει το σχέδιο, και συμπεραίνει ότι αυτό το σχέδιο είναι αδύνατον να υπάρξει ως κτήριο, να εφαρμοστεί [...] τόνισε ότι ήταν απολύτως αδύνατον να προχωρήσουν με την προηγούμενη μελέτη». Περαιτέρω, η Ε. Σβολοπούλου (Νομική Σύμβουλος του Κράτους) σημείωσε «...ότι ο κ. Κωνσταντινίδης ανέφερε ότι πράγματι υπήρχε αυτή η ομάδα (τεχνικών του ΥΠΠΟΑ και της Αττικό Μετρό Α.Ε.), η οποία προχωρούσε μεν, αλλά παρά τις προσπάθειες δεν υπήρξε το επιθυμητό αποτέλεσμα. Η άλλη πλευρά που υποστήριξε, και μάλιστα με επίκληση του άρθρου 42 του Ν. 3028/2002, ότι υπάρχει εφικτή λύση με την in situ διατήρηση, δεν τους έδωσε κάποια στοιχεία, ούτε τεκμηρίωσε την άποψή της, για να γίνει αποδεκτή». Ο Πρόεδρος επεσήμανε ότι, όπως ανέφεραν και άλλα μέλη του ΚΑΣ «...ο κ. Κωνσταντινίδης πραγματικά εμφανίστηκε ως ο άνθρωπος που ήταν και ο υπεύθυνος για εκείνη την ομάδα εργασίας που είχε συσταθεί, αλλά και ο άνθρωπος ο οποίος ήξερε και τους πληροφορούσε για το τι έγινε την περίοδο εκείνη και γιατί η μελέτη, όπως είπε με σαφή και κατηγορηματικό τρόπο δεν είναι υλοποιήσιμη. Ο κ. Κωνσταντινίδης είπε ότι προσπαθούν και δεν μπορούν, ξεκίνησαν θα ήθελαν πολύ, αλλά αυτό απεδείχθη ανέφικτο ή τουλάχιστον δεν έχουν βρει την λύση και δεν είναι υλοποιήσιμο». Ο Β. Κουμούσης (πολιτικός μηχανικός, Καθηγητής Δομοστατικής του ΕΜΠ) σημείωσε ότι ο ίδιος έχει πεισθεί ότι τεχνική λύση υπάρχει, του έκανε εντύπωση που έλειπε από την πολυμελή ομάδα της Αττικό Μετρό Α.Ε., ο μελετητής, ο οποίος θα τους έδινε πειστικές απαντήσεις κατά πόσον οι παρατηρήσεις που γίνονται μπορούν να οδηγήσουν σε μία βελτιωμένη λύση και να δεσμευτεί για την εφικτότητα αυτής της κατασκευής, πλην δεν τον κάλεσε η Αττικό Μετρό Α.Ε. και δεν τον ζήτησε και το Συμβούλιο και ότι ο ίδιος ως μέλος με τεχνική ιδιότητα δεν μπόρεσε να βρει τελικά και κάποια στοιχεία της μελέτης, τα οποία παρατήρησε ότι διάφοροι άλλοι είχαν. Ο Πρόεδρος σημείωσε ότι τα είχε ο Σύλλογος, άλλο δε μέλος του ΚΑΣ παρενέβη για να διευκρινίσει ότι η

./.

Χριστιανική Αρχαιολογική Εταιρεία είχε τα σχέδια του κ. Βέτα, τα οποία ζήτησε, αλλά δεν του τα έδωσαν. Συνεχίζοντας ο Β. Κουμούσης ανέφερε ότι «...η πρόταση που κάνουν [η ΑΜ] κατά τη γνώμη του έχει δύο σκέλη, το ένα είναι η αρχιτεκτονική τροποποίηση, στην οποία ο ίδιος είδε θετικά στοιχεία. Νομίζει ότι έχει μία συμμετρία, καθώς οι είσοδοι βόρεια, νότια «μπαλανσάρονται»· το δεύτερο σκέλος είναι η in situ διατήρηση ή η απομάκρυνση και επιστροφή [...] Συνέχισε λέγοντας ότι κατηγορήθηκε η πρώτη λύση ότι δεν έχει ολοκληρωμένη μελέτη, ενώ έχει προχωρημένη μελέτη με κάποιες παρατηρήσεις [...] Συνέχισε ... υποστηρίζοντας ότι εδώ δεν υπάρχει καθόλου μελέτη, διότι ο κ. Δ. Κορρές παραστάθηκε ως απλός εμπειρογνώμων και όχι ως μελετητής ... θεωρεί ότι το αρχιτεκτονικό σκέλος το οποίο έχει προταθεί από την Αττικό Μετρό Α.Ε. έχει θετικά σημεία, αλλά νομίζει ότι θα πρέπει να το δουν και οι αρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΠΠΟΑ ... Ο ίδιος θεωρεί ότι με βάση το γεγονός ότι έχει γίνει επιλογή ενός από τους καλύτερους μελετητές στα γεωτεχνικά, το φρενάρισμα της λύσης στο παρά πέντε και ολίγον εν κρυπτώ, αυτόν ως τεχνικό τον ανησυχεί. Και υπ' αυτήν την έννοια, θεωρεί ότι πρέπει να διερευνηθεί η αρχιτεκτονική πρόταση, αλλά να παραμείνουν στην λογική της κατά χώραν διατήρησης των αρχαιοτήτων». Ο Πρόεδρος, αφού διευκρίνισε ότι τα ανωτέρω δύο θέματα δεν συνδέονται και στα σχετικά ερωτήματα του μέλους έχει απαντήσει ο παριστάμενος αρμόδιος Διευθυντής (κ. Βλαχούλης), σημείωσε ότι ο μελετητής μπορούσε να έρθει στο Συμβούλιο και περαιτέρω ότι επειδή το ανωτέρω μέλος του ΚΑΣ «... μίλησε για φρενάρισμα των διαδικασιών και για κάθε τι άλλο, παρατήρησε ότι υπάρχει η μελέτη, η πρόταση δηλαδή που είχε και η Οριστική Μελέτη 1, που πάει να γίνει Οριστική Μελέτη 2, έχει σημαντικές ελλείψεις και ασάφειες, έτσι γράφουν μέσα οι παρατηρήσεις των 8 σελίδων, όπου αναφέρονται κίνδυνοι καθιζήσεων, εκτροχιασμού, αναφέρονται κίνδυνοι καθώς δεν έχουν ληφθεί παράμετροι που θα έπρεπε να είχαν ληφθεί ως βασικά στοιχεία για να γίνουν υπολογισμοί, δεν έχουν μελετηθεί και δεν



έχουν αντιμετωπιστεί σοβαρά και κρίσιμα μελετητικά και κατασκευαστικά θέματα στην Οριστική Μελέτη 2, της πρότασης [...] ο Πρόεδρος επεσήμανε ότι οι παρατηρήσεις των 8 σελίδων δεν έγιναν από τη νέα διοίκηση της Αττικό Μετρό Α.Ε., έγιναν επί θητείας της προηγούμενης διοίκησης της εταιρείας. Η προηγούμενη διοίκηση, η ίδια δηλαδή που είχε θέσει αυτή την κατεύθυνση στον σχεδιασμό, η ίδια έκανε 8 σελίδες παρατηρήσεις και είπε αυτά τα πράγματα που διάβασε νωρίτερα. Άρα, δεν υπάρχει σκοπιμότητα, αν μη τι άλλο, από την καινούρια διοίκηση. Επεσήμανε δε ότι, εάν θεωρεί ότι η προηγούμενη διοίκηση, η οποία υπεστήριζε αυτή την προσπάθεια, στο τέλος την υπονόμωσε, αυτό μπορούν να το εξετάσουν κάποια άλλη στιγμή. Ο Πρόεδρος συνέχισε λέγοντας ότι σε κάθε περίπτωση η in situ παραμονή με τις αρχιτεκτονικές βελτιώσεις που είπε ο κ. Κουμούσης και με τις αλλαγές στη λειτουργικότητα του σταθμού δεν συνδυάζεται. Γιατί πρέπει να μείνουν τα αρχαία στην αριστερή, στη νότια νομίζει είσοδο, θα πρέπει εκεί να γίνει μόνο μια μικρή κλίμακα που δεν θα κατεβαίνει στις κάτω πλατφόρμες και ούτε στα κάτω επίπεδα του σταθμού. Είναι τελείως διαφορετική η προσέγγιση. Και επανέλαβε ότι κάνουν ένα λάθος, εάν βλέπουν αποσπασματικά κομμάτι-κομμάτι ή πώς θα γίνει ένας πάσσαλος. Κατά την γνώμη του, αυτό το έργο πρέπει να εξεταστεί συνολικά στη λογική του ότι, όπως είπε και ο κ. Πανέτσος νωρίτερα ή όπως αποτυπώνεται και στις δηλώσεις που έκανε ο κ. Κωνσταντινίδης, δεν είναι εφικτή μία τέτοια λύση, καθώς υπάρχουν σοβαρές, σοβαρότατες επισφάλειες και προβληματισμοί και αδυναμίες της μελέτης για να ολοκληρωθεί. Η επανειλημμένη εισαγωγή αυτού του θέματος και η όλη προσπάθεια, αποτυπώνει απλώς αυτή τη δυσκολία. Και πάνω από όλα, μετρώνται πλέον 5 χρόνια καθυστέρησης. Αναρωτήθηκε σχετικά με τα χρονοδιαγράμματα και τις χρηματοροές αυτού του έργου και επεσήμανε ότι ένα έργο δεν μπορεί να είναι στον αέρα, να είναι χωρίς υποστήριξη πόρων, καθώς δεν πρόκειται για μια μελέτη σε ένα συρτάρι, αλλά για ένα έργο που πρέπει να

./.

υλοποιηθεί... Ο κ. Κουμούσης επεσήμανε ότι η παρατήρηση που έλεγε ότι η μελέτη ορίζει 3 χιλιοστά, ενώ εκείνος εκτιμά ότι θα είναι 10 εκατοστά, δεν είναι παρατήρηση. Ο Πρόεδρος επεσήμανε όμως ότι στο Συμβούλιο παρέστησαν διευθυντές μελετών της Αττικό Μετρό Α.Ε., αυτοί που έφτιαξαν το Μετρό και στην Αθήνα το φτιάχνουν και στη Θεσσαλονίκη, ήρθε ο κ. Κωνσταντινίδης που είναι ο διευθυντής του έργου, που ήταν και πριν, με την προηγούμενη λύση και ήταν και μετά και είναι, από όλους ίσως να είναι ο μοναδικός που έχει την ιστορική συνέχεια στην πορεία εξέλιξης της μελέτης και του συγκεκριμένου έργου, γιατί ήταν αυτός που ήταν ο άμεσα εμπλεκόμενος, και έχει και την τεχνική κατάρτιση και άποψη και ήρθαν και άλλοι 20 μηχανικοί και ανέφερε ότι είδε 30 υπογραφές, σε αντίθεση με την λύση του έτους 2017, στην οποία δεν είδε καμία». Ακολουθώντας, το λόγο έλαβε η Θ. Γαλάνη (αρχιτέκτονας μηχανικός-πολεοδόμος-χωροτάκτης, Προϊσταμένη της Γενικής Διεύθυνσης Πολεοδομίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας), η οποία ανέφερε ότι «...η ομάδα εργασίας που υπογράφει μελέτη δεν υπάρχει, άρα ή θα έπρεπε να υπάρχει κάποια μελέτη ολοκληρωμένη, το οποίο κατάλαβαν ότι δεν υπήρχε, ή κάτι έγινε εν τω μεταξύ. Επεσήμανε, επίσης, ότι το κόστος δεν μπορεί να είναι το κύριο μέλημα σε αυτό το Συμβούλιο, αλλά δεν πρέπει και να παραγνωρίζεται. Αυτό που η ίδια θεωρεί πάρα πολύ σημαντικό είναι το θέμα του χρόνου. Εάν τα χρονοδιαγράμματα που τους είπαν αληθεύουν, το 2020-2023 προλαβαίνουν να είναι εντός της χρηματοδότησης, το 2020-2026 σε καμία περίπτωση. Και σε αυτά τα κοινοτικά προγράμματα, όταν μάλιστα έχουν γίνει γέφυρες σε δύο ή τρεις προγραμματικές περιόδους, είναι σχεδόν αδύνατον να καταφέρεις να πάρεις κάτι άλλο. Η δε συμπληρωματική σύμβαση που θα προβλέψει και τις ρήτρες στις οποίες αναφέρθηκε ο κ. Κουμούσης, δεν είναι μια εύκολη διαδικασία στα κοινοτικά προγράμματα». Στη συνέχεια, η Ε. Τσιγαρίδα (αρχαιολόγος, Προϊσταμένη της Εφορείας Αρχαιοτήτων Πέλλας) ανέφερε ότι «την κάλυψε αρκετά η κ. Κυπαρίσση και συμπλήρωσε ότι, όσον αφορά

στην αυθεντικότητα των αρχαιοτήτων, η συζήτηση γίνεται μάλλον για ποσοστό αυθεντικότητας, γιατί οποιοδήποτε έργο ανάπτυξης, είτε όταν αναστηλώνονται κτήρια, σηκώνονται κίονες, δεύτεροι όροφοι, φτιάχνονται παράθυρα, συμπληρώνονται κατόψεις, χάνεται ένα τμήμα της αυθεντικότητας, οπότε δεν μπορεί να μιλά κανείς για αυθεντικότητα, αλλά για ποσοστό αυθεντικότητας. Από εκεί και πέρα σαφώς οι τεχνικοί γνωρίζουν καλύτερα από τους ίδιους. Ανέφερε ότι την απασχολεί το ότι είναι ένα μνημείο και ένα μεγάλο τεχνικό έργο, όπου χιλιάδες κόσμος θα πηγαίνει κάθε μέρα, θα κινείται εκεί και η ασφάλεια είναι πολύ σοβαρό θέμα και επίσης ο χρόνος». Ακολούθως, η Ε. Μπάνου (αρχαιολόγος, Προϊσταμένη της Εφορείας Αρχαιοτήτων Πόλης Αθηνών) ανέφερε ότι «... και εκείνη την κάλυψαν οι προλαλήσαντες σε πάρα πολλά θέματα και βέβαια ως αρχαιολόγος δεν θέτει καθόλου σε αμφισβήτηση την αγάπη της και ότι έχει δώσει τη ζωή της για τα αρχαία, για τη νομιμότητα και για όλα αυτά τα οποία ανέφερε και η κ. Πούλου προηγουμένως. Όσον αφορά στη λύση της μη αποσπάσεως στα λόγια η εταιρεία είπε πολλά. Η πράξη όμως έδειξε ότι δύο χρόνια, από το 2017 μέχρι σήμερα ουσιαστικά δεν υπάρχει μία τεκμηριωμένη μελέτη. Διότι η μελέτη που παρουσιάστηκε, και το είδαν όλοι, όλα τα σκέλη αυτής της μελέτης, η οποία ήταν και ανυπόγραφη, αφορούσαν τα αρχαία. Μελέτη για το ίδιο το τεχνικό έργο, η ίδια δεν είδε, γιατί υπήρχε μία τεράστια ανησυχία από την ίδια την εταιρεία, για αυτό και το έργο δεν προχώρησε». Η Π. Αδάμ-Βελένη επισήμανε "... ότι ο Πρόεδρος παρέσυρε το Συμβούλιο στο ότι η προηγούμενη λύση έχει τρομερές καθυστερήσεις. Εξέφρασε μάλιστα την αντίθεσή της και ανέφερε ότι η προηγούμενη λύση δεν είχε καμία καθυστέρηση. Το καινούριο μνημόνιο υπογράφηκε το 2016, το 2016 τελείωσαν τις ανασκαφές και το 2017-2018 άρχισαν να εφαρμόζουν τη λύση. Άρα δύο χρόνια για να τελειώσουν και τις ανασκαφές με ταχύτατο ρυθμό και στη συνέχεια να αρχίσουν τη λύση. Απευθυνόμενη στην κ. Βικάτου διευκρίνισε ότι δεν ήταν 4 χρόνια για να βγει η μελέτη. Όλα αυτά ακούγονται, αλλά δεν είναι έτσι

./.



όπως ακούγονται, έχει δε άμεση εικόνα, διότι παρακολούθησε το έργο προσωπικά τα τελευταία χρόνια. Επομένως, ζήτησε να μην λέγονται πράγματα που δεν ισχύουν. Τόνισε ότι το έργο προχωρούσε κανονικά και εφαρμόστηκε η ΟΜ1 και παραδόθηκε η ΟΜ2. Το αν είχε προβλήματα ή δεν είχε προβλήματα αυτό θα το πουν οι μηχανικοί και μπορούσε να επιστραφεί, να διορθωθεί. Υπενθύμισε δε ότι ο κ. Κωνσταντινίδης που τώρα αρνήθηκε την «εφικτότητα», ήταν αυτός που όταν ήρθε η νέα διοίκηση το 2015 αυτός είπε «Γίνεται, βεβαίως γίνεται». Ο Πρόεδρος διευκρίνισε ότι ο κ. Κωνσταντινίδης τόνισε ότι προσπάθησαν, πέρασε το χρονικό διάστημα και δεν μπόρεσαν. Ακολούθως, ο Ν. Σταμπολίδης (καθηγητής Κλασικής Αρχαιολογίας του Πανεπιστημίου Κρήτης) «...τόνισε ότι ο ίδιος πιστεύει ότι δεν υπάρχει κανείς που να μην θέλει τα αρχαία στη θέση τους και αυτό ελέχθη πλειστάκις από πολλούς ανθρώπους και από πολλές σκοπιές. Εκφράστηκαν όμως δύο τρόποι, ο ένας είναι να παραμείνουν ως έχουν και ο άλλος να παραμείνουν στη θέση τους, αφού απομακρυνθούν για λίγο και επανατοποθετηθούν. Αυτή είναι η αλήθεια. Τα αρχαία παραμένουν στη θέση τους ... Επεσήμανε ότι τα 4Χ, όπως ο ίδιος τα ονομάζει, και τα οποία είναι ο χώρος, ο χρόνος, το χρήμα και η χρήση, μαζί με τις επισφάλειες, οι οποίες ακούστηκαν εδώ, μαζί με την ασφάλεια που συζητήθηκε και από τον κ. Πανέτσο, τον κ. Κορρέ από τον κ. Τιβέριο και από άλλους συναδέλφους, εάν λοιπόν όλα αυτά εξασφαλίζονται, ο ίδιος δεν θα είχε απολύτως καμία αντίρρηση για τη λύση αυτή που προτείνεται με την απόσπαση [...]. Η κ. Αδάμ-Βελένη διερωτήθηκε πώς γίνεται με την προηγούμενη μελέτη να είχε Μετρό αυτή η πόλη το 2021, ενώ τώρα θα το έχει το 2023. Ο κ. Σταμπολίδης απάντησε ότι αυτό έχει ήδη λεχθεί. Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος έδωσε τον λόγο στην κ. Παπαδοπούλου [αρχαιολόγο, Προϊσταμένη της Εφορείας Αρχαιοτήτων Άρτας], καθώς θέλησε να τοποθετηθεί. Η κ. Παπαδοπούλου τόνισε το γεγονός ότι στη Συνεδρίαση αυτή της δόθηκε η ευκαιρία να αποκτήσει μία καλύτερη εικόνα για το ζήτημα, από τη στιγμή που είχε

επισκεφθεί μόνο τον εξωτερικό χώρο του έργου. Υπογράμμισε, όμως ότι διατηρεί τις επιφυλάξεις της σε σχέση με τις μελέτες, καθώς υπάρχουν πολλά κενά, τα οποία θα καλυφθούν, αν κατατεθεί μία σαφής μελέτη. Όσον αφορά στην αυθεντικότητα ανέφερε ότι θα συμφωνήσει με την κ. Μπάνου, δεδομένου ότι έχει δημιουργηθεί ένα τελείως διαφορετικό περιβάλλον στις in situ αρχαιότητες. Κατέληξε στο ότι συμφωνεί με τον κ. Σταμπολίδη και ότι αναμένει να ακούσει τις τοποθετήσεις των Διευθύνσεων». Ακολούθως, ο Πρόεδρος έδωσε τον λόγο στην κ. Παπαγεωργίου [Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων], η οποία ανέφερε «... Όσον αφορά στο ζήτημα της απόσπασης σημείωσε ότι, ακόμα και αν γίνεται η μελέτη από εξαιρετικούς μελετητές και επιστήμονες με τρομερή εμπειρία ..., υπάρχει μια διεθνώς παραδεδεγμένη αντίληψη, τουλάχιστον από κάποιους, ότι κάθε απόσπαση έχει μία απώλεια υλικού και μία συμπλήρωση -στην ευτυχή περίπτωση της επανατοποθέτησης- με σύγχρονο υλικό. Συνέχισε, μάλιστα, επισημαίνοντας τη μοναδικότητα του εν λόγω μνημείου, το οποίο θα μπορούσε να μην υποβληθεί σε μία τέτοια ταλαιπωρία. Κατόπιν, συμπλήρωσε ... ότι η απόσπαση αυτή, βάσει και των διεθνών συμβάσεων, πλήττει την ακεραιότητα και την αυθεντικότητα του μνημείου, χωρίς να σημαίνει ότι απομειώνεται η αξία του μνημείου... Στη συνέχεια, ανέφερε δύο επιχειρήματα που είχαν διατυπωθεί κατά τη διάρκεια της Συνεδρίασης υπέρ της διατήρησης των αρχαιοτήτων. Πρώτον, υπενθύμισε ότι ο κ. Κουμούσης αμφέβαλε για την αποτελεσματικότητα αυτής της λύσης ανεξαρτήτως της εφαρμογής προηγμένων τεχνικών μεθόδων από Έλληνες και αλλοδαπούς ειδικούς. Επιπλέον, επεσήμανε ότι με τη διατήρηση των αρχαιοτήτων τάσσεται μία σειρά μηχανικών από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο, οι οποίοι έχουν ισχυριστεί δημόσια ότι αυτή η λύση εφαρμόζεται ή είναι δυνατόν να εφαρμοστεί. Εν συνεχεία, διαπίστωσε ότι σε αυτό το τοπίο με τις αντικρουόμενες απόψεις, κατά την εκτίμησή της, εγκαθιδρύεται η αμφιβολία για το αν μπορεί ή δεν μπορεί να

./.

υλοποιηθεί αυτό το τεχνικό έργο της διατήρησης κατά χώραν με διάτρηση με pipe jacking ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο. Συνεπώς, λαμβάνοντας υπ' όψη τη διάταξη του αρχαιολογικού νόμου και τις αμφιβολίες που έχουν δημιουργηθεί, διευκρίνισε ότι η Διεύθυνσή της δεν μπορεί να εισηγηθεί υπέρ αυτής της λύσης. Τόνισε ότι πρέπει όλοι οι συμβαλλόμενοι φορείς, το ΥΠΠΟΑ, η Αττικό Μετρό Α.Ε., το ΥΠΟΜΕΔΙ, το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο, καθώς και το Μετσόβιο να εξετάσουν πράγματι αν αυτή είναι η μοναδική λύση». Στη συνέχεια, μετά την παρέμβαση μέλους του ΚΑΣ, που αναφέρθηκε στις τεχνικές ανασκαφών και κατασκευής έργων καθώς και στο πλεονέκτημα της πλήρους εξάντλησης της ανασκαφικής έρευνας, έλαβε τον λόγο ο Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Αναστήλωσης Αρχαίων Μνημείων (Δ. Σβολόπουλος) ο οποίος ανέφερε «...ότι για την παραγωγή των δύο οριστικών μελετών ΟΜ1 και ΟΜ2 χρειάστηκε χρόνος 900 ημερών και ότι οι ίδιοι είχαν, για να τις διαβάσουν και να έχουν άποψη, δύο εργάσιμες ημέρες. Προσέθεσε ότι πολλά από τα στοιχεία τα οποία προσκομίστηκαν για να διαμορφώσουν οι εμπλεκόμενοι άποψη δεν είναι επαρκή και κατά την άποψή του ούτε αξιόπιστα και θύμισε την επιτάχυνση στους κραδασμούς στο 1g και τις αστάθειες του εδάφους. Ο Πρόεδρος πήρε τον λόγο και είπε ότι αυτό είναι λογικό σε περίπτωση φρέατος ή κενού. Ο κ. Σβολόπουλος απάντησε ότι αυτό δεν επαληθεύεται με υπολογισμούς βάσει επιταχυνσιογράφου και ότι υπάρχει μια υπερβολή σε αυτά τα στοιχεία. Συνέχισε αναφερόμενος στο κτήριο και είπε ότι θα μπορούσαν να υιοθετήσουν τη νέα πρόταση με μερικές βελτιώσεις. Δηλαδή για παράδειγμα να δοθεί χώρος σε όλο το τετράπυλο, γιατί φαινόταν ότι οι τέσσερις πεσσοί, ή δεν μπορούσαν να επανέλθουν ή δεν προβλεπόταν χώρος. Προσέθεσε ότι η κίνηση των επισκεπτών δεν θα μπορούσε να είναι μέσα από τα αρχαία και ότι αυτές είναι βελτιώσεις που μπορούν να γίνουν εύκολα. Επισημάνε ότι δεν προβλέπεται χώρος για να φιλοξενηθεί η μάζα του χώματος και οι υποκείμενες φάσεις κάτω από τη βυζαντινή και τη ρωμαϊκή φάση. Ο Πρόεδρος ανέφερε ότι ειπώθηκε αυτό



και ότι συζητούν για το επίπεδο μέχρι τη θεμελίωση των ανωτέρων. Ο κ. Σβολόπουλος συνέχισε με το θέμα του κτηρίου και τα προβλήματα της προσβασιμότητας και της εξόδου κινδύνου. Πρότεινε να υιοθετήσουν τη λύση με τις ευρύτερες εξόδους και με τις βελτιώσεις που πρότεινε ο ίδιος. Ως προς το τεχνικό μέρος, με βάση τα στοιχεία που προσκομίστηκαν και από την ΟΜ2, ανέφερε ότι η λύση που προτάθηκε ήταν ένα ογκώδες στοιχείο από μπετόν, ένα "μπούνκερ" κάτω από τη στρώση των αρχαίων. Ανέφερε την άποψή του ότι υπήρξε ένα έλλειμμα συντονισμού και σύνθεσης ανάμεσα στον μελετητή και ενδεχομένως τη διευθύνουσα υπηρεσία. Ανέφερε ότι αυτό στοχεύει στο να βάλει σε λειτουργία ή να κρατήσει σε λειτουργία τους συρμούς για πάρα πολύ μεγάλο διάστημα και ότι πρόκειται για πολύ μεγάλο όγκο μπετόν, με πασσάλους, με πολύ ισχυρά στοιχεία τα οποία πλησιάζουν πολύ κοντά στις σήραγγες. ...Ο κ. Σβολόπουλος ανέφερε ότι πρόκειται για την ΟΜ2 του 2017 και ο Πρόεδρος τον παρακάλεσε να μιλήσει για την πρόταση της εταιρείας. Ο κ. Σβολόπουλος είπε ότι θα αφαιρεθούν τα αρχαία και θα γίνει εκσκαφή σε βάθος. Ο Πρόεδρος συμπλήρωσε ότι πρόκειται για τον συμβατικό τρόπο και ο κ. Σβολόπουλος συμφώνησε και προσέθεσε ότι πρόκειται για μέθοδο που λέγεται top down και περιλαμβάνει επίστρωση και κατασκευή των πατωμάτων του σταθμού μέχρι τις γραμμές, τις οποίες θα ξηλώσουν και θα επανατοποθετήσουν. Δεν υπάρχει σχέδιο προς κρίση. Ανέφερε ότι αν δεν υπάρχει άλλη τεκμηριωμένη λύση θα πρέπει να μείνουν τα αρχαία στη θέση τους, αλλά αυτό εγκλωβίστηκε σε μια πολύ ισχυρή λύση, πολύ σύνθετη, και κανείς δεν πρότεινε να δοθούν οι γραμμές λίγο αργότερα και η λύση να είναι πιο απλή... Ο κ. Σβολόπουλος ανέφερε ότι η μετακίνηση είναι μια ακραία λύση, όταν δεν μπορεί να γίνει τίποτε άλλο ... ότι πριν φτάσουν σε αυτή τη λύση πρέπει να βεβαιωθούν ότι δεν γίνεται τίποτε άλλο. Εάν αποσπαστούν οι αρχαιότητες, πολλά πραγματικά στοιχεία θα χαθούν. Δηλαδή η υπόβαση, "to root" δηλαδή του ρωμαϊκού δρόμου δεν θα μεταφερθεί. Η ελληνιστική φάση δεν προβλέπεται να επιστρέψει

./.

πουθενά. Ο Πρόεδρος ανέφερε ότι αυτό το είπε νωρίτερα και ο κ. Κορρές και ότι αυτό, από ό,τι φαίνεται, είναι και ένα αξιόλογο από άποψη αρχαιολογικής έρευνας στοιχείο. Ο κ. Σβολόπουλος ανέφερε ότι θα μάθει η επιστημονική κοινότητα κάτι νέο αλλά το αρχαίο δεν θα υπάρχει πια. Ο κ. Βλαχούλης πήρε τον λόγο και είπε ότι ο κ. Δημήτρης Κορρές ήταν ξεκάθαρος και είπε ότι ως προς το τμήμα που πρέπει να αποσπασθεί, μπορεί, αν κριθεί απαραίτητο να συμπεριλάβει και το υπόστρωμα. Ο κ. Σβολόπουλος απάντησε ότι και να σωθούν 30 ή 40 εκ. υποστρώματος, οι υποκείμενες φάσεις είναι καταδικασμένες και δεν προβλέπεται κανένας χώρος να επανέλθουν. Ο Πρόεδρος ανέφερε ότι αυτό έχει γίνει κατανοητό. Ο κ. Σβολόπουλος συνέχισε με την εισήγηση. Ανέφερε ότι: επειδή τα παρεχόμενα στοιχεία της νέας πρότασης δεν τεκμηριώνουν επαρκώς τη μη εφικτότητα της εγκριθείσας πρότασης για την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων, επειδή η απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων δεν υποκαθιστά την κατά χώραν διατήρηση, αλλά συνιστά μια ακραία λύση, η οποία επιφέρει απώλεια της αυθεντικότητας και των υλικών και άυλων αξιών του μνημείου, επειδή δεν προβλέπεται επανατοποθέτηση υποκειμένων φάσεων κάτω από τις ορατές αρχαιότητες και συνεκτιμώντας τους χρονικούς και οικονομικούς περιορισμούς του έργου, εισηγείται: Α) Την αναβολή διατύπωσης γνώμης του Συμβουλίου, προκειμένου να λάβει χώρα διερεύνηση τεχνικής λύσης ανασχεδιασμού επί τω απλουστέρω της εγκεκριμένης πρότασης στα επίπεδα -3 και -5 του Σταθμού, ώστε να επιτευχθεί μόνιμη στήριξη του επιπέδου των κατά χώραν αρχαιοτήτων, Β) Την έγκριση της νέας αρχιτεκτονικής πρότασης του σταθμού με τους ακόλουθους όρους: να αναπροσαρμοστεί ώστε να συμπεριλάβει πλήρως το τετράπυλο σε όλη του την έκταση. Να προβλεφθεί χώρος διατήρησης της υποκείμενης φάσης των ρωμαϊκών αρχαιοτήτων. Να επανεξεταστεί η κίνηση των επισκεπτών στο επίπεδο των αρχαιοτήτων. Να ληφθούν υπόψη οι απαιτήσεις του ενδεχομένως ως άνω ανασχεδιασμού». Στη συνέχεια η Προϊσταμένη της Διεύθυνσης

Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων (Ε. Κουντούρη) ανέφερε, στην τοποθέτησή της, ότι θα ήθελε να επαναλάβει αυτό που είπαν τα μέλη του Συμβουλίου, ότι κανείς δεν έχει το προνόμιο, όπως εμφανίστηκε εκείνο το βράδυ και τις τελευταίες μέρες, της ιδιαίτερης αγάπης και προστασίας των αρχαιοτήτων και της ιδιαίτερης ευαισθησίας, ότι ατελείωτες ώρες έψαχναν να βρουν λύσεις για πολλά θέματα που αφορούν απλές σωστικές ανασκαφές και κυρίως σωστικές ανασκαφές που διενεργούνται σε μεγάλα τεχνικά έργα, ότι η αλλαγή την οποία επισήμαναν οι ομιλητές οφείλεται και στις εισηγήσεις της δικής της Διεύθυνσης και φυσικά στις έως σήμερα γνωμοδοτήσεις του Συμβουλίου, ότι η πρόταση του 2017 ήταν ένα θαυμάσιο όραμα το οποίο μοιράστηκαν όλοι μαζί σε αυτή την αίθουσα και η ίδια ως εισηγήτρια και από ό,τι φάνηκε και από την παρουσίαση αυτής της ημέρας, αυτό παρέμεινε ένα όραμα, μια πολύ ωραία ιδέα, η οποία δεν μετεξελίχθηκε ποτέ σε μελέτη εφαρμόσιμη, με υπολογισμούς σοβαρούς, έτσι ώστε να μπορεί να ειπωθεί ότι είναι μία λύση που μπορεί να ξεκινήσει άμεσα και να κατασκευάζεται ο Σταθμός, με σκοπό να έχει ολοκληρωθεί το '21, το '22, έστω μέχρι το '23 που τελειώνει το χρηματοδοτικό πρόγραμμα. Επίσης «...Θέλησε να υπενθυμίσει ότι ο νόμος, τον οποίο επικαλέστηκαν όλοι οι συνάδελφοι την ημέρα αυτή, και το άρ. 42 του Ν. 3028/2002, λέει ότι οι αρχαιότητες μπορούν να μετακινηθούν σε εξαιρετικές περιπτώσεις και όταν πρόκειται για έργα που έχουν να κάνουν με την κοινωνία και ζωτικές ανάγκες του κοινωνικού συνόλου. Ανέφερε ότι αυτό μάλλον το ξεχνούν όλοι. ... ανέφερε ότι είναι δυνατόν να ξεπερνιέται το πρώτο επίπεδο που έχει να κάνει με την κατά χώραν διατήρηση, χωρίς να εννοούμε την αποδόμηση, αυτό δηλαδή που λέει ο νόμος και το Άρ. 42. Επίσης ανέφερε ότι δεν μπορεί να κατανοήσει όλη αυτή την ένταση, καθώς οι αρχαιότητες είναι εξαιρετικά σημαντικές και η ίδια είχε τη χαρά να τις δει πριν καταχωθούν, όμως η απόσπαση, εφόσον διασφαλιστεί και η επανατοποθέτηση, και αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό, δεν είναι το ίδιο με την αποδόμηση.

./.

ωστόσο είναι ένας τρόπος διατήρησης, και ακόμη και αν δεν είναι πολύ αγαπητός, δεν είναι ποτέ δρόμος χωρίς επιστροφή, εφόσον διασφαλιστούν αυτές οι προϋποθέσεις με συγκεκριμένους όρους, σύμφωνα με τους οποίους θα υπάρχει η βεβαιότητα ότι τα αρχαία θα επανέλθουν στη θέση τους. Ανέφερε ότι επάνω σε αυτό το ζήτημα έχει η ίδια θέσει κάποιους όρους. Ο πιο σημαντικός είναι η επίσημη έναρξη λειτουργίας του Σταθμού, ο οποίος δεν θα ξεκινήσει αν δεν έχουν επιστρέψει στο επίπεδο 1, στη θέση τους δηλαδή την αρχική, οι αρχαιότητες. Αυτός είναι ο βασικός όρος και υπάρχουν και κάποιοι άλλοι ... Επίσης ότι πρέπει να επανέλθει εξειδικευμένη μελέτη απόσπασης - επανατοποθέτησης, γιατί αυτό πραγματικά γίνεται στη συνέχεια και δεν το φέρνει κανείς εκ των προτέρων, διότι είναι σαν να προκαταλαμβάνει την πρόθεση του Συμβουλίου. Ο κ. Βλαχούλης (Προϊστάμενος της Διεύθυνσης Αναστήλωσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων) υποστήριξε ότι πρέπει να συνυποβληθούν οι μελέτες εφαρμογής και απόσπασης και της επανατοποθέτησης. Συνεχίζοντας ο κ. Βλαχούλης είπε ότι συμφωνεί με την κ. Κουντούρη και τον κ. Σβολόπουλο, όχι όμως ως προς τις παρατηρήσεις. Εισηγήθηκε την κατάθεση της μελέτης εφαρμογής για την απόσπαση και την επανατοποθέτηση, προκειμένου και η μελέτη εφαρμογής, αλλά και η μελέτη απόσπασης και επανατοποθέτησης να εισαχθούν στο Συμβούλιο για την κατά Νόμο γνωμοδότηση, όπως και την κατάθεση συνολικής πρότασης φωτισμού ανάδειξης των αρχαιοτήτων στις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ, προκειμένου και αυτή να εισαχθεί στο Συμβούλιο. Συμφώνησε με την κ. Κουντούρη, να μην κατασκευαστεί ο διάδρομος του μεσοπατώματος που γεφυρώνει βόρεια και νότια, ώστε να μην δεσπόζει του χώρου και να μην χρησιμοποιείται ευρέως ως υπόγεια διάβαση, αλλά να κατασκευαστεί περισσότερο εξειδικευμένος χώρος θέασης, γιατί όταν είναι στην άκρη, όπως παλιότερα, φαίνεται το σύνολο πλέον, ενιαία. Ο Πρόεδρος έδωσε τον λόγο στην κ. Κουντούρη, η οποία πρότεινε να συνταχθεί με δαπάνη της Αττικό Μετρό Α.Ε. μελέτη

στερέωσης, συντήρησης και ανάδειξης των αρχαιοτήτων. Σε σχέση με τις ελληνιστικές αρχαιότητες που αναφέρθηκαν, η κ. Κουντούρη είπε ότι έχει δει στα σχέδια ότι η Αττικό Μετρό Α.Ε. στα επόμενα επίπεδα δίνει κάποιους χώρους για επιπλέον εκθεσιακούς χώρους ή για λοιπούς αρχαιολογικούς σκοπούς. Υποστήριξε αυτό να αποτυπωθεί στην Απόφαση ως προς το εμβαδόν αυτών των χώρων για να είναι κατοχυρωμένο. Και φυσικά οι εργασίες να γίνουν υπό την εποπτεία της αρμόδιας ΕΦΑ και μετά το πέρας να συνεχιστεί η έρευνα στα κατώτερα αρχαιολογικά στρώματα». Στη συνέχεια, όπως εκτίθεται στα πρακτικά, αποχώρησε το μέλος του ΚΑΣ Εμ. Κορρές και ο Πρόεδρος κάλεσε τα μέλη να ψηφίσουν. Το ΚΑΣ με πλειοψηφία δεκατριών (13) μελών τάχθηκε υπέρ της εισήγησης των Προϊσταμένων των Διευθύνσεων Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων και Αναστήλωσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Μνημείων, ενώ δύο (2) μέλη του ΚΑΣ τάχθηκαν υπέρ της άποψης της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης και της εισήγησης της Προϊσταμένης της Διεύθυνσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων. Κατόπιν το ΚΑΣ, αφού έλαβε υπ' όψιν του τα ανωτέρω, καθώς και τις διατάξεις του Ν. 3028/2002 «Για την Προστασία των Αρχαιοτήτων και εν γένει της Πολιτιστικής Κληρονομιάς», γνωμοδότησε κατά πλειοψηφία: Υπέρ της έγκρισης της μελέτης κατασκευής του Σταθμού "Βενιζέλου", αναπόσπαστου μέρους του έργου υποδομής (Μετρό Θεσσαλονίκης), την οποία υπέβαλε η "Αττικό Μετρό ΑΕ", με την προσωρινή απόσπαση των αρχαιοτήτων, πριν από την έναρξη των εργασιών κατασκευής, και την επανατοποθέτηση κάθε μιας από αυτές στην αυτή θέση, κατά ποσοστό 92%, μετά τη λήξη των εργασιών, συνεπώς τη διατήρησή τους στο περιβάλλον όπου βρέθηκαν, διότι έτσι επιτυγχάνεται ο μέγιστος δυνατός συνδυασμός της προστασίας και ανάδειξής τους με την ανάγκη έγκαιρης και ασφαλούς ολοκλήρωσης του προαναφερόμενου έργου υποδομής, χωρίς διακινδύνευση της ασφάλειας εργαζομένων και αρχαιοτήτων και της επιβάρυνσης των εθνικών πόρων. Η έγκριση χορηγείται με τους εξής



όρους: 1) Η επίσημη έναρξη λειτουργίας του σταθμού Βενιζέλου δεν θα ξεκινήσει εάν δεν έχουν επανατοποθετηθεί στη θέση τους, στο επίπεδο -1 του Σταθμού, οι προσωρινώς απομακρυνθείσες αρχαιότητες. 2) Να κατατεθεί οριστική μελέτη εφαρμογής για την απόσπαση και την επανατοποθέτηση στην αυτή θέση των αρχαιοτήτων, η οποία θα εκπονηθεί βάσει τρισδιάστατης αποτύπωσης, προκειμένου να εισαχθεί στο ΚΑΣ για την κατά Νόμο γνωμοδότηση. 3) Να κατατεθεί, πριν την επανατοποθέτηση στην αυτή θέση, οριστική μελέτη προστασίας, στερέωσης και ανάδειξης των αρχαιοτήτων. Να μην κατασκευαστεί ο διάδρομος θέασης στο μεσοπάτωμα, στο μέσο του αρχαιολογικού χώρου, έτσι ώστε να μην δεσπόζει αυτού, αλλά να παρέχεται η ευχέρεια συνολικής θέασης του χώρου, με την μετακίνησή του δυτικότερα, προκειμένου να χρησιμοποιείται προεχόντως για τον σκοπό αυτό και όχι ως υπόγεια διάβαση. 4) Να κατατεθεί συνολική πρόταση φωτισμού ανάδειξης των αρχαιοτήτων στις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ, προκειμένου να εισαχθεί στο ΚΑΣ για την κατά Νόμο γνωμοδότηση. 5) Οι νέοι αποκτώμενοι χώροι της επιφάνειας του μεσοπατώματος (440 τ.μ.), καθώς και οι χώροι εμβαδού 150 τ.μ. στο επίπεδο -1 της νότιας πρόσβασης και 80 τ.μ. στο επίπεδο -2, να αποδοθούν σε αρχαιολογική χρήση, όπως ανάδειξη των αρχαιοτήτων που θα ανευρεθούν κατά τη συνέχιση της αρχαιολογικής έρευνας στα υποκείμενα στρώματα ή άλλους εκθεσιακούς σκοπούς. 6. Οι εργασίες απόσπασης και επανατοποθέτησης να γίνουν υπό την εποπτεία της αρμόδιας ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης. 7. Μετά το πέρας εργασιών απόσπασης και αποθήκευσης των αρχαιοτήτων που θα έχουν αποσπαστεί προσωρινά, να συνεχιστεί από την ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης η αρχαιολογική έρευνα στα υποκείμενα στρώματα, για τη διερεύνηση των παλαιότερων αρχαιολογικών φάσεων. 8. Οι αρχαιότητες που θα αποσπαστούν προσωρινά, να αποθηκευθούν μέχρι την οριστική επανατοποθέτησή τους, με δαπάνες της "Αττικό Μετρό Α.Ε.", σε κατάλληλα διαμορφωμένο χώρο, κατόπιν συνεννόησης με τις αρμόδιες

Υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ. 9. Η ΔΑΒΜΜ να διατυπώσει ρεαλιστικές προθεσμίες για το χρονοδιάγραμμα των ανωτέρω επιμέρους μελετών». Μετά ταύτα, εκδόθηκε η προσβαλλόμενη με την κρινόμενη αίτηση ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/113578/77401/2386/139/4.3.2020 απόφαση της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού, με την οποία, υπό τους ανωτέρω, αναφερόμενους στην γνωμοδότηση του ΚΑΣ, όρους, εγκρίθηκε η υποβληθείσα από την Αττικό Μετρό μελέτη κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου του Μετρό Θεσσαλονίκης, με την προσωρινή απόσπαση των αποκαλυφθεισών στον χώρο του σταθμού αρχαιοτήτων, πριν από την έναρξη των εργασιών κατασκευής του σταθμού, και την, μετά το πέρας των εργασιών, επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων στην αυτή θέση, κατά ποσοστό 92%, συνεπώς τη διατήρησή τους στο περιβάλλον όπου βρέθηκαν. Κατά τα εκτιθέμενα στην προσβαλλόμενη απόφαση, με τον τρόπο αυτόν επιτυγχάνεται ο μέγιστος δυνατός συνδυασμός της προστασίας και ανάδειξης των αρχαιοτήτων με την ανάγκη έγκαιρης και ασφαλούς ολοκλήρωσης του προαναφερόμενου έργου υποδομής, χωρίς διακινδύνευση της ασφάλειας εργαζομένων και αρχαιοτήτων, καθώς και της επιβάρυνσης των εθνικών πόρων. Τέλος, όπως εκτίθεται στο έγγραφο απόψεων της Διοίκησης προς το Δικαστήριο (ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/579250/410474/11327/19.10.2020 έγγραφο του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού) μετά την έκδοση της προσβαλλομένης Υπουργικής απόφασης με το ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΕΦΑΠΟΘ/ΤΠΚΑΜ/342463/241235/4489/860/3.7.2020 έγγραφο της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης δόθηκαν στην Αττικό Μετρό κατευθύνσεις και προδιαγραφές για την εκπόνηση των αναγκαίων μελετών, όπως αυτές προβλέπονται στην προσβαλλόμενη υπουργική απόφαση. Ακολούθως, κατατέθηκε στις συναρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, η μελέτη απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων στον Σταθμό Βενιζέλου, απεστάλη δε στην ανάδοχο το ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΕΦΑΠΟΘ/494236/349392/6282/11.9.2020 έγγραφο της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης,

./.

με το οποίο διατυπώθηκαν επισημάνσεις και απαιτήσεις για εξειδίκευση τεχνικών στοιχείων της υποβληθείσας μελέτης και ζητήθηκε υποβολή αναμορφωμένης μελέτης. Όπως αναφέρεται στην ως άνω έκθεση απόψεων της Διοίκησης, η εν λόγω αναμορφωμένη μελέτη απόσπασης των αρχαιοτήτων εισήχθη τελικώς προς συζήτηση στο ΚΑΣ, το οποίο γνωμοδότησε ομόφωνα υπέρ της έγκρισης της μελέτης, χωρίς ωστόσο, μέχρι τη συζήτηση της υπόθεσης, να έχει εκδοθεί η σχετική απόφαση της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού.

18. Επειδή, με την κρινόμενη αίτηση προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη πράξη, καθ' ο μέρος εγκρίνει την απόσπαση και επανατοποθέτηση των επί μέρους στοιχείων που απαρτίζουν το επίδικο μνημειακό σύνολο, εκδόθηκε κατά παράβαση των άρθρων 24 παρ. 1 και 6 του Συντάγματος, των άρθρων 3.ι.α, 4(ii) και 5 (i,iv) της Ευρωπαϊκής Σύμβασης της Βαλέττας για την προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3378/2005, συναφώς δε και του άρθρου 6 της Χάρτας της Λωζάννης, των άρθρων 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 συναφώς δε και του άρθρου 7 της Χάρτας της Βενετίας 1965, και των άρθρων 10 παρ. 1 και 42 παρ. 1 και 3 του ν. 3028/2002. Προβάλλεται, επίσης, ότι η προσβαλλόμενη εκδόθηκε με πλημμελή αιτιολογία, κατά πλάνη περί τα πράγματα, άλλως καθ' υπέρβαση των ορίων της διακριτικής ευχέρειας που θέτει στη διοίκηση η αρχή της αναλογικότητας, και κατά παράβαση των αρχών της διαφάνειας, της αντικειμενικότητας και της χρηστής διοίκησης λόγω της οποίας το ΚΑΣ εσφαλμένως κατέληξε στο μη εφικτό της λύσης της in situ παραμονής των αρχαιοτήτων. Περαιτέρω προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη εκδόθηκε και κατά παράβαση της αρχής της ασφάλειας του δικαίου, διότι η δια της προσβαλλόμενης πράξης ανατροπή του εγκεκριμένου με τις από 6.10.2015 και 10.2.2017 υπουργικές αποφάσεις σχεδιασμού της



κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου, η οποία εχώρησε κατόπιν αιτήματος της παρεμβαίνουσας εταιρείας και όχι για λόγους δημοσίου συμφέροντος, αφενός επηρεάζει το μοντέλο οικονομικής ανάπτυξης της πόλης της Θεσσαλονίκης και την μελλοντική οικονομική και κοινωνική εξέλιξή της και αφετέρου δημιουργεί συνθήκες ανασφάλειας δικαίου για το κοινωνικό σύνολο που προσέβλεπε στην ολοκλήρωση του έργου με βάση τον ως άνω σχεδιασμό. Για τη θεμελίωση των ανωτέρω λόγων ακυρώσεως τα αιτούντα σωματεία ισχυρίζονται τα εξής: α) η προσωρινή μετακίνηση του μνημειακού συνόλου, που εγκρίθηκε με την προσβαλλομένη, επιδεινώνει τους όρους προστασίας της ακεραιότητάς του και της εν γένει φυσιογνωμίας του, απειλεί δε να αλλοιώσει και να καταστρέψει τα ακίνητα μνημεία, διότι ο τεμαχισμός του ανωτέρω μνημειακού συνόλου συνεπάγεται αφενός ανεπανόρθωτη βλάβη στην υλική υπόστασή του, δοθέντος ότι το συγκεκριμένο τμήμα του αστικού ιστού αποτελείται από αλληπάλληλες επικαθήσεις επιχώσεων ανομοιογενών γεωλογικών ποιοτήτων και αντοχών, και αφετέρου την πλήρη εξαφάνιση της άυλης ακεραιότητάς του, β) με την έκδοση της προσβαλλομένης επιδεινώνεται το καθεστώς προστασίας του μνημειακού συνόλου, γ) το μνημειακό σύνολο αποκόπτεται από τα λοιπά μνημεία της Θεσσαλονίκης, χάνει δε την αυθεντικότητά του, μη δυνάμενο να ενταχθεί στον κατάλογο των Μνημείων Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO, τόσο το ίδιο όσο και τα λοιπά μνημεία της πόλης, δ) από τις εγκεκριμένες (από την παρεμβαίνουσα ΑΜ) στο σύνολό τους μελέτες ΟΜ1 για την υπόγεια κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου, από τις ήδη εκπονηθείσες από την ανάδοχο μελέτες ΟΜ2, οι οποίες είτε έχουν εγκριθεί είτε βρίσκονται στο στάδιο αναθεώρησης/βελτίωσης αλλά και από την εγκεκριμένη και υλοποιηθείσα Μελέτη Εφαρμογής (ΜΕ) προκύπτει, ενόψει και του επιλεγέντος συστήματος για την κατασκευή του σταθμού με «ripe jacking», η μελετητική ωριμότητα και το τεχνικά εφικτό της κατασκευής με την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιολογικών ευρημάτων, ε) η

./.

εγκριθείσα με την προσβαλλόμενη υπουργική απόφαση πρόταση της Αττικό Μετρό βρίσκεται ακόμα σε στάδιο προμελέτης, δεν τεκμηριώνεται δε από την απαιτούμενη από το άρθρο 42 παρ. 3 του ν. 3028/2002 μελέτη απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων, στ) το ΚΑΣ, πριν εξετάσει την υποβληθείσα από την παρεμβαίνουσα εταιρεία πρόταση, όφειλε να αποφανθεί αιτιολογημένα ότι η ήδη εγκεκριμένη λύση της κατά χώραν διατήρησης των μνημείων δεν είναι υλοποιήσιμη, σε κάθε δε περίπτωση όφειλε να διερευνήσει τη δυνατότητα βελτίωσης των υφισταμένων τεχνικών μελετών, ιδίως ενόψει της μεγάλης προόδου των εργασιών και των παραδοχών ορισμένων μελών του ΚΑΣ ότι η εξέλιξη της τεχνικής μελέτης είναι «πραγματικά θεαματική» και ότι πληροί πλέον και θέματα ασφάλειας, ενώ, ταυτόχρονα, εξασφαλίζει καλύτερη θέαση των αρχαιοτήτων, ζ) το ζήτημα της μη θεώρησης των σχεδίων της εγκριθείσας με την ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/41484/24488/1402/162/10.2.2017 απόφαση της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού μελέτης τέθηκε αλυσιτελώς, ενόψει αφενός της εντεύθεν προόδου εκπόνησης περαιτέρω μελετών (έγκριση των ΟΜ2 στατικών, φρεατίων και της πλάκας οροφής και εντολή για την εκπόνηση των υπολοίπων ΟΜ2 και ΜΕ), επί τη βάση των οποίων αποδεικνύεται το εφικτό της προκρινόμενης με την εν λόγω απόφαση λύσης και αφετέρου του τεκμηρίου νομιμότητας της απόφασης αυτής, η) το ΚΑΣ, υιοθετώντας τα αναφερόμενα στην από 25.11.2019 τεχνική έκθεση του Π. Καρύδη, η οποία, κατά τους ισχυρισμούς των αιτούντων συνετάγη κατόπιν αυτοψίας στις 14.11.2019, ήτοι σε χρόνο κατά τον οποίο ο χώρος δεν ήταν προσπελάσιμος, λόγω της επιχωμάτωσης των αρχαιοτήτων με άμμο και χωρίς οιαδήποτε προηγούμενη επικοινωνία με το συντάκτη της ΟΜ2, δέχθηκε ότι η ανάγκη επανασχεδιασμού του έργου δικαιολογείται τόσο από τον κίνδυνο διάτρησης των υποκείμενων αρχαιοτήτων, λόγω της εγγύτητας του ανθρωπογενούς αρχαιολογικού στρώματος, όσο και από την απειλή για την ασφάλειά τους από τυχόν δονήσεις, κραδασμούς και καθιζήσεις κατά



τη διάρκεια των εργασιών διάτρησης και εκσκαφής, παραγνώρισε όμως το ΚΑΣ ότι αντίστοιχες οχλήσεις θα προκληθούν, κατά την κοινή πείρα, στις υποκείμενες αρχαιότητες από τις εργασίες απόσπασης των υπερκείμενων αρχαιοτήτων, ότι, όπως προκύπτει από την από 17.12.2019 εισήγηση της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης, η στάθμη διάτρησης της συστοιχίας των οριζόντιων χαλύβδινων σωληνωτών δοκών του συστήματος «ripe jacking» που εφαρμόζει η μελέτη OM2 βρίσκεται «κάτω από το πέρας των αρχαιολογικών στρωμάτων και της τελευταίας φάσης κατοίκησης της πόλης στην ελληνιστική περίοδο» καθώς και ότι η μέθοδος κατασκευής, κατά τη μελέτη OM2, σύμφωνα με την οποία η διάτρηση του εδάφους θα γίνεται με αργή και σταδιακή προώθηση των δοκών και των χαλυβδοσωλήνων, μέσω υδραυλικών γρύλων που θα ελέγχουν διαρκώς τις πιέσεις, εξασφαλίζοντας μηδενικούς κραδασμούς, κατόπιν δε της εγκατάστασής τους, οι δοκοί αυτοί θα ενεματωθούν περιμετρικά με ισχνό σκυρόδεμα, ώστε να εξασφαλισθεί η συνάφεια τόσο μεταξύ τους όσο και με το φυσικό έδαφος, ενώ την ολοκλήρωση της τοποθέτησης των χαλυβδοσωλήνων θα ακολουθήσει γέμισμα με ισχνό λεπτόρρευστο/υδαρές σκυρόδεμα εσωτερικά της διατομής τους, που θωρακίζει το αρχαιολογικό στρώμα από κάθε είδους δόνηση και κραδασμό στα υποκείμενα εδάφη καθ' όλη την περίοδο κατασκευής, αλλά και κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του Σταθμού, θ) το ΚΑΣ, δεχόμενο ότι η περιγραφόμενη στη μελέτη OM2 μέθοδος κατασκευής αποτελεί σύνθετη δυσχερή και επισφαλή λύση ενόψει της δυσκολίας προσομοίωσης της κατασκευής του έργου με τις διαθέσιμες υπολογιστικές μεθόδους, λόγω της πολυπλοκότητας της εφαρμοζόμενης μεθοδολογίας και ελλείψει κεκτημένης τεχνογνωσίας, εξέλαβε εσφαλμένως ως αντικειμενικές τις ανωτέρω δυσκολίες, παρά τις επισημάνσεις του μέλους του ΚΑΣ και Καθηγητή Δομοστατικής ΕΜΠ, Β. Κουμούση, σύμφωνα με τις οποίες υπάρχουν οι σχετικές τεχνικές δυνατότητες, τυχόν δε έλλειμμα τεχνογνωσίας της παρεμβαίνουσας θα μπορούσε να καλυφθεί μέσω της

./.

συνεργασίας της με εξειδικευμένο μελετητή, ικανό και κατάλληλο να διασταυρώσει τα στοιχεία και να επαληθεύσει τα αποτελέσματα της Μελέτης ΟΜ2 δοθέντος ότι ο Προϊστάμενος της ΔΑΑΜ Δ. Σβολόπουλος υπενθύμισε ότι παραλλαγή της συγκεκριμένης λύσης έχει εφαρμοσθεί στο Σταθμό Μοναστηράκι της Αθήνας, ι) τυχόν «αστοχίες» της μελέτης ΟΜ2 δεν οδηγούν σε συμπέρασμα για το ανέφικτο της λύσης, δοθέντος ότι θα μπορούσαν να συμπληρωθούν/διορθωθούν στο πλαίσιο της επανυποβολής του (αναθεωρημένου) τεύχους της, ια) το ΚΑΣ παραπλανήθηκε ως προς το σύστημα παθητικής πυροπροστασίας του έργου, δοθέντος η παρεμβαίνουσα ΑΜ αμφισβήτησε την αρτιότητά του, αποσιωπώντας ότι η διαμόρφωση των εισόδων/εξόδων του σταθμού περιλαμβάνεται στη σχετική ΟΜ1, η οποία έχει ήδη εγκριθεί από την ίδια, ιβ) το ΚΑΣ αποδέχθηκε τα προβαλλόμενα από την παρεμβαίνουσα για τον κίνδυνο εμφάνισης υψηλών συγκεντρώσεων υδραργύρου κατά την εκσκαφή σε μεγαλύτερο βάθος, χωρίς να λάβει υπόψη του ότι ο σχετικός κίνδυνος αντιμετωπίζεται ειδικά στη μελέτη ΟΜ2, σύμφωνα με την οποία «η καθολική σφράγιση και απομόνωση του ανθρωπογενούς στρώματος κάτω από την αρχαιολογική ζώνη εξασφαλίζεται, πριν από την έναρξη της εκσκαφής, με την ενεμάτωση των σωληνωτών δοκών του συστήματος «ripe jacking», ιγ) το ΚΑΣ παρέλειψε να εξετάσει την επικινδυνότητα που συνεπάγεται η απόσπαση, δοθέντος ότι η τελευταία, προϋπόθεση της οποίας αποτελεί η περιμετρική εκσκαφή γύρω από κάθε αρχαιολογικό εύρημα και κάτω από την περιοχή που έχει ήδη απορρυπανθεί, θα απαιτήσει «πλήρη και συστηματική απορρύπανση», η οποία είναι αφενός εξαιρετικά υψηλού κόστους και αφετέρου θα προκαλέσει άμεσες και εκτεταμένες καταστροφές στα αρχαιολογικά ευρήματα, ιδ) το ΚΑΣ, δεχόμενο ότι η λύση της κατά χώραν διατήρησης του μνημειακού συνόλου συνεπάγεται την αποπεράτωση του έργου την 30.11.2026, καθ' υπέρβαση των αποκλειστικών προθεσμιών της προγραμματικής περιόδου του ΕΣΠΑ 2014-2020, η οποία λήγει την 31.12.2023, ενώ η επιλογή της απόσπασης

και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων οδηγεί στην παράδοσή του έως την 31.12.2023, διασφαλίζοντας την αποφυγή του κίνδυνου επιστροφής της κοινοτικής χρηματοδότησης και της μη υλοποίησης των προγραμματισμένων επεκτάσεων του έργου, στηρίχθηκε σε ανακριβείς ισχυρισμούς της παρεμβαίνουσας ΑΜ, αφού η τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων και η απρόσκοπτη χρηματοδότηση του έργου από ευρωπαϊκούς πόρους διασφαλίζεται με την σε πρώτο στάδιο λειτουργία του μετρό χωρίς το Σταθμό Βενιζέλου την 21.7.2023 και ένα έτος αργότερα (23.7.2024) ακολουθεί η προσωρινή διακοπή της λειτουργίας του τμήματος Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός-Συντριβάνι ως την 30.11.2026, το δε σύνολο της γραμμής, μαζί πλέον με το Σταθμό Βενιζέλου, προβλέπεται να λειτουργήσει από 1.12.2026, ιε) η κρίση του ΚΑΣ ότι ο χρόνος αποπεράτωσης του Σταθμού Βενιζέλου με απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων δεν θα υπερβεί την 25.4.2023, δεν τεκμηριώνεται από τα στοιχεία του φακέλου, αλλά βασίζεται εξ ολοκλήρου σε θεωρητικές εκτιμήσεις της παρεμβαίνουσας, ενόψει αδυναμίας κατάρτισης χρονοδιαγράμματος για την εκτιμώμενη διάρκεια των εργασιών απόσπασης και των ανασκαφικών εργασιών στα υποκείμενα αρχαιολογικά στρώματα, τον απαιτούμενο χρόνο για την ανασκαφή και μετακίνηση των αρχαιοτήτων προγενέστερων ιστορικών περιόδων αλλά και για την μεταφορά και συντήρηση των αρχαιοτήτων πριν από την επανατοποθέτησή τους στον αρχαιολογικό χώρο του Σταθμού και λαμβανομένων υπόψη των περαιτέρω καθυστερήσεων, στις οποίες θα οδηγήσει η διαδικασία της απορρύπανσης, σε περίπτωση εύρεσης υδραργύρου κατά την ανασκαφή στα υποκείμενα αρχαιολογικά στρώματα, ιστ) το ΚΑΣ εσφαλμένα δέχθηκε ότι το συνολικό κόστος κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου, με κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων, υπολογίζεται από €119,4 έως €124,4 εκατομμύρια ευρώ, ενώ το αντίστοιχο κόστος με απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων εκτιμάται σε περίπου €70,6 εκατομμύρια ευρώ (χωρίς

./.

αναθεώρηση ΦΠΑ), διότι τα ανωτέρω ποσά μνημονεύονται στην από 12.12.2019 τεχνική έκθεση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ, χωρίς περαιτέρω παραπομπή σε αντίστοιχη οικονομική μελέτη ή σε άλλου είδους υπολογιστική τεκμηρίωση, ενδεικτικό δε της πρόδηλης προχειρότητας της εν λόγω εκτίμησης αποτελεί η μεταβολή του ύψους της αρχαιολογικής δαπάνης, το οποίο, ενώ, κατά την ανωτέρω τεχνική έκθεση, ανέρχεται στα 10 εκατομμύρια ευρώ, κατά τους ισχυρισμούς των μελών της παρεμβαίνουσας ΑΜ ενώπιον του ΚΑΣ ανέρχεται σε 18,1 εκατομμύρια ευρώ, ιζ) η μη σημαντική διαφοροποίηση του ύψους της αρχαιολογικής δαπάνης στο πλαίσιο της λύσης της απόσπασης και επανατοποθέτησης του μνημειακού συνόλου σε σχέση με εκείνη της κατά χώραν διατήρησής του, εκτιμώμενη στα 19 εκατομμύρια ευρώ, δεν δικαιολογείται αφενός ενόψει της επιφάνειας του ανασκαπτόμενου χώρου και αφετέρου των πρόσθετων εργασιών που απαιτούνται για την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων, ιη) στο κόστος της τελευταίας αυτής λύσης, ανεξαρτήτως ότι λόγοι αναφερόμενοι σε αυτό δεν δικαιολογούν κατά νόμο την μετακίνηση του μνημειακού συνόλου, δεν έχουν συνυπολογισθεί ούτε το κόστος αποζημιώσεων του αναδόχου για τις καθυστερήσεις, λόγω της αιφνίδιας αναστολής των εργασιών με εντολή της παρεμβαίνουσας, ούτε η αμοιβή του αναδόχου για τις μελέτες ΟΜ1, ΟΜ2 και ΜΕ κατασκευής του έργου με την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων που έχουν ήδη εκπονηθεί. Εξάλλου, προς απόδειξη των ανωτέρω ισχυρισμών τους τα αιτούντα σωματεία προσκομίζουν στοιχεία τα οποία σχεδόν στο σύνολό τους δεν προσκομίσθηκαν ενώπιον των αρμοδίων οργάνων της Διοίκησης (Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού, ΚΑΣ) ή των οργάνων του φορέα του έργου (Αττικό Μετρό), αλλά προσκομίζονται το πρώτον ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας και αφορούν είτε τεχνικές μελέτες ιδιωτών για την μεθοδολογία κατασκευής του σταθμού είτε εκθέσεις που αφορούν ουσιαστικά θέματα της αρχαιολογικής επιστήμης, είτε ανακοινώσεις οργανώσεων και δηλώσεις



ορισμένων αρχαιολόγων που αναφέρονται αποκλειστικά στη σημασία των αρχαιοτήτων και στην επίπτωση της προσωρινής μετακίνησής τους στην αυθεντικότητα και ακεραιότητα είτε στοιχεία που προσκομίσθηκαν μετά τη συζήτηση της υπόθεσης. Ειδικότερα, τα αιτούντα σωματεία προσκομίζουν

α) την "Τεχνική Γνωμάτευση για την Εφικτότητα της Μεθοδολογίας Κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου με «κατά χώραν» διατήρηση των αρχαιοτήτων κατά την Οριστική Μελέτη Επιπέδου 2 (ΟΜ2) με τίτλο «Εκσκαφή και Προσωρινή Υποσύλωση του Κεντρικού Υπογείου Τμήματος του Σταθμού» που υποβλήθηκε στην ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ στις 22/7/2019" του Καθηγητή Γεωτεχνικής της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών Ε.Μ. Πολυτεχνείου, Μ. Καββαδά. Κατά την γνωμάτευση αυτή, η προτεινόμενη "Μεθοδολογία Κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου με «κατά χώραν» διατήρηση των αρχαιοτήτων" είναι εφικτή και κατασκευάσιμη με ασφάλεια, τόσο για το ίδιο το έργο, τις υφιστάμενες σήραγγες και τους εργαζόμενους όσο και για τα αρχαιολογικά κατάλοιπα που διατηρούνται στην θέση τους και αναδεικνύονται. Κατά τα αναφερόμενα στην εν λόγω γνωμάτευση, τα πλεονεκτήματα της ανωτέρω λύσης, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η προφανής αποφυγή διατάραξης των αρχαιολογικών καταλοίπων κατά την διαδικασία απόσπασης και επανατοποθέτησης, συναρτώνται με την πρόβλεψη σε αυτήν μέτρων διόρθωσης και αναίρεσης τυχόν παραμορφώσεων και απρόβλεπτης συμπεριφοράς του συστήματος υποσύλωσης, όπως «η τοποθέτηση πρόσθετων αντηρίδων στις υποστυλώσεις του κεντρικού πυρήνα της εκσκαφής, η δυνατότητα σφηνώσεων των οριζόντιων σωλήνων (με σάκους bullflex) και κυρίως της προέντασης των υποστυλώσεων με ρυθμιζόμενες κοχλιώσεις (ή εναλλακτικά υδραυλικούς γρύλλους) προκειμένου να αναιρέσουν απρόβλεπτες καθιζήσεις», καθώς και με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του αρχαιολογικού στρώματος (πάχους περίπου 3μ) που υπόκειται της σημερινής στάθμης δαπέδου των αρχαιοτήτων, το οποίο, μεταξύ άλλων, επειδή είναι αρκετά χαλαρό/μαλακό, λειτουργεί ως σεισμική μόνωση για τα

./.

υπερκείμενα αρχαιολογικά κατάλοιπα. Κατόπιν της εν γένει παράθεσης των μεθόδων διάνοιξης υπογείων έργων σε αστικό περιβάλλον, στην εν λόγω γνωμάτευση αναφέρεται ότι η προτεινόμενη μέθοδος κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου με την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων αποτελεί μέθοδο «υπόγειας διάνοιξης» προσαρμοσμένη στην κατάσταση που έχει διαμορφωθεί στον Σταθμό κατά τον παρόντα χρόνο (ύπαρξη περιμετρικών διαφραγμάτων και ύπαρξη δύο φρεάτων εξαερισμού στην ανατολική και δυτική πλευρά του σταθμού) και ότι η συστοιχία των οριζόντιων σωλήνων P1 - P19 (και P0) απομονώνει τον χώρο των αρχαιοτήτων από την υποκείμενη εκσκαφή του σταθμού, ώστε η τελευταία να καταστεί δυνατή κάτω από τους σωλήνες, χωρίς διατάραξη των υπερκείμενων αρχαιοτήτων. Κατά τα εκτιθέμενα στην εν λόγω γνωμάτευση, η ως άνω μέθοδος έχει εφαρμοσθεί στο Σταθμό Μοναστηράκι, οι παραμορφώσεις των αρχαιοτήτων λόγω μετακινήσεων του εδάφους θεμελίωσης κατά την κατασκευή του συστήματος υποστύλωσης των αρχαιοτήτων και, στη συνέχεια του σταθμού, θα είναι «ελάχιστες, πρακτικώς μηδενικές», ενώ το ζήτημα της επάρκειας των εξόδων συναρτάται με την αρχιτεκτονική διάταξη του σταθμού, τυχόν δε προσαρμογές της αρχιτεκτονικής μελέτης δεν επηρεάζουν την εφικτότητα της μεθόδου, δύνανται δε να λάβουν χώρα στο πλαίσιο της επόμενης φάσης της Μελέτης Εφαρμογής. Τέλος, στην εν λόγω γνωμάτευση απαντώνται τα περιλαμβανόμενα στο CON-06/004-AM-10691/9.9.2019 σχόλια της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ επί της υποβληθείσας από την ανάδοχο ΟΜ2, τα οποία, κατά τη γνώμη του υπογράφοντος αυτήν, «δεν δικαιολογούν σε καμία περίπτωση την απόρριψη της Μελέτης ούτε ασφαλώς θέτουν υπό αμφισβήτηση την εφικτότητα της κατασκευής του έργου με την προτεινόμενη μέθοδο της «κατά χώραν» διατήρησης των αρχαιοτήτων», β) την Τεχνική γνωμάτευση επί του περιεχομένου της μελέτης απόσπασης και επανατοποθέτησης αρχαιοτήτων των Κ. Θεολογίδου, Αρχιτέκτονος Μηχανικού, τ. Στελέχους του ΥΠΠΟΑ, τ. Διδάσκουσας στο τμήμα



Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και του Καρνούτσου, Αρχιτέκτονος Μηχανικού και Μελετητή-κατασκευαστή Ιδιωτικών Έργων, η οποία αναφέρεται στην προσκομισθείσα από τους αιτούντες την ημέρα συζήτησης της υπόθεσης σε ηλεκτρονική μορφή μελέτη απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων του Δ. Κορρέ και γ) τη μελέτη υπό τον τίτλο «Η αξία της κατά χώραν (in situ) διατήρησης των αρχαιολογικών ευρημάτων του Σταθμού Βενιζέλου στο Μετρό Θεσσαλονίκης» της Μ. Παϊσίδου, Αναπληρώτριας Καθηγήτριας Βυζαντινής Αρχαιολογίας ΑΠΘ (5ης αιτούσας στην με αριθμ. καταθ. Ε 1745/2020 αίτηση ακυρώσεως), στην οποία προσδιορίζεται η έννοια της κατά χώραν διατήρησης των αρχαιοτήτων, νοούμενης ως τέτοιας της μη μετακίνησής τους από τον αρχικό χώρο απόθεσής τους, επισημαίνεται δε ότι η απόσπαση και επανατοποθέτηση των ανευρεθεισών αρχαιοτήτων επάγεται απώλεια της αυθεντικότητας και βλάβη της αρχαιολογικής υπόστασής τους, ενόψει και των ειδικότερων χαρακτηριστικών τους, την εξάντληση των πολιτιστικών πόρων για το μέλλον και την οριστική απώλεια της επιστημονικής υπόστασής του ως τεκμηρίου μελέτης, στο πλαίσιο των επιστημονικών συζητήσεων, της ερευνητικής αξίας του και της οιασδήποτε εκπαιδευτικής συνεισφοράς του, λαμβανόμενης, υπόψιν και της έλλειψης εμπειρίας της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ στην επανατοποθέτηση αρχαιοτήτων και δ) μεταξύ άλλων, σειρά ψηφισμάτων και επιστολών υπέρ της κατά χώραν διατήρησης των αρχαιοτήτων. Επίσης, τα αιτούντα σωματεία απέστειλαν στον Εισηγητή ηλεκτρονικά μετά τη συζήτηση της υπόθεσης (10.12.2020) το από 8.12.2020 δελτίο τύπου της ICOMOS με θέμα «Ψήφισμα της Γενικής Συνέλευσης του διεθνούς ICOMOS για τις αρχαιότητες του Σταθμού Βενιζέλου του μετρό Θεσσαλονίκης» και κατέθεσαν στις 14.4.2021 σημείωμα για την επικαιροποίηση χρονοδιαγράμματος του έργου. Αντιθέτως, προς τους προαναφερθέντες ισχυρισμούς των αιτούντων σωματείων, οι παρεμβαίνοντες υπέρ της ισχύος της προσβαλλόμενης πράξης με τα

./.

δικόγραφα των παρεμβάσεων και των υπομνημάτων ισχυρίζονται τα εξής:

α) Ο Δήμος Θεσσαλονίκης επισημαίνει τις δυσχέρειες κατασκευής του σταθμού Βενιζέλου με την διατήρηση των αρχαιοτήτων κατά χώραν από το έτος 2014 έως το έτος 2019, την έλλειψη μελετών για την κατασκευή, τα προβλήματα καθιζήσεων και κραδασμών που ανακύπτουν από τη λύση 2015/2017, τους επιτακτικούς λόγους δημοσίου συμφέροντος (περιβαλλοντικούς, συγκοινωνιακούς κ.ά.) που επιβάλλουν την ταχεία ολοκλήρωση και επέκταση του Μετρό για την πόλη της Θεσσαλονίκης, την ομοιότητα των αρχαιολογικών ευρημάτων στους σταθμούς Βενιζέλου και Αγίας Σοφίας και την εγκριθείσα προσωρινή απόσπαση και επανατοποθέτηση των ευρημάτων στον σταθμό Αγίας Σοφίας. Ειδικότερα, ο Δήμος Θεσσαλονίκης ισχυρίζεται ότι λόγοι δημοσίου συμφέροντος επιβάλλουν την ολοκλήρωση του Σταθμού Βενιζέλου με τη συνύπαρξη αρχαιοτήτων και Μετρό, με τον βέλτιστο, ασφαλέστερο, οικονομικότερο και συντομότερο τρόπο για το έργο και τη ζωή της πόλης, ο οποίος συνίσταται στην απόσπαση, εκσκαφή, επανατοποθέτηση και ανάδειξή τους στην ίδια ακριβώς θέση, όπου αρχικά είχαν κατασκευασθεί, μέθοδος δηλαδή που ορθώς, κατά τον παρεμβαίνοντα Δήμο, εφαρμόστηκε στον σταθμό Αγίας Σοφίας για αρχαιότητες ίδιας ή και μεγαλύτερης αξίας, οι οποίες ήδη έχουν αποσπασθεί και τις οποίες ο παρεμβαίνων Δήμος περιγράφει εκτενώς (άμεση γειτνίαση αρχαιοτήτων με την Αχειροποίητο και την Αγία Σοφία, τμήματα του μαρμαρόστρωτου *decumanus maximus*-Μέση Οδός, ιδιαίτερη λαμπρότητα του δρόμου καθώς περικλειόταν από κιονοστήρικτη στοά, επιβλητικό μνημειακό κρηναίο/νυμφαίο -πίοσχημης κάτοψης με ισχυρούς τοίχους- που αποκαλύφθηκε στη συμβολή του *decumanus* με τον *cardo*, μαρμαρόστρωτες ημικυκλικές πλατείες με κιονοστήρικτες στοές, κτιριακά συγκροτήματα, πολυτελή δάπεδα με ψηφιδωτά και μαρμαροθετήματα, περίστυλο αίθριο κ.λπ.). Ο παρεμβαίνων Δήμος ισχυρίζεται ακόμη ότι η αναφορά των αιτούντων σωματείων, περί διεθνούς διασυρμού της Χώρας καταρρίπτεται από τα επιχειρήματα των

αιτούντων, καθόσον η προσβαλλόμενη απόφαση ενέκρινε την ίδια μεθοδολογία απόσπασης αρχαιοτήτων που ακολουθείται για την κατασκευή του σταθμού Αγίας Σοφίας, ότι η προσβαλλόμενη πράξη εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του Συντάγματος και του νόμου και είναι νομίμως και επαρκώς αιτιολογημένη και ότι όλοι οι λόγοι ακυρώσεως είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι, β) η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, η Περιφερειακή Ένωση Δήμων Κεντρικής Μακεδονίας, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης και ο Εμπορικός Σύλλογος Θεσσαλονίκης προβάλλουν τους ανωτέρω, κατά βάση, ισχυρισμούς. Το ΤΕΕ/Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, πέραν των ανωτέρω ισχυρισμών, που προβάλλονται με την παρέμβαση, ισχυρίζεται (και με το εμπροθέσμως κατατεθέν υπόμνημα) ότι το έτος 2013 συνέστησε πολυμελή ομάδα εργασίας αποτελούμενη από καθηγητές της Πολυτεχνικής Σχολής του ΑΠΘ και από επιστήμονες των συναφών επιστημονικών κλάδων με αντικείμενο τη μελέτη και πρόταση λύσης επί του θέματος που ανέκυψε αναφορικά με τα αρχαιολογικά ευρήματα που αποκαλύφθηκαν στον σταθμό Βενιζέλου, ότι τα αποτελέσματα της μελέτης εγκρίθηκαν, δημοσιεύθηκαν και κατατέθηκαν την περίοδο εκείνη στο ΚΑΣ, ότι η ομάδα εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ, κατόπιν ενδελεχούς μελέτης του ζητήματος και διαδοχικών συναντήσεων με όλους τους αρμόδιους, πρότεινε την προσωρινή απόσπαση των αρχαιοτήτων, ώστε να κατασκευαστεί ο σταθμός, και στη συνέχεια την επανατοποθέτηση και ανάδειξη τους σε ποσοστό 85% με 90%, επισημαίνοντας ότι το Μετρό δεν μπορεί να λειτουργήσει εάν καταργηθεί ο σταθμός «Βενιζέλου», ότι η πρόταση που παρουσιάστηκε από την Ομάδα Εργασίας στα τέλη του 2016 και βάσει της οποίας, ύστερα από γνωμοδότηση του ΚΑΣ, εκδόθηκε η Υπουργική Απόφαση του έτους 2017 δεν ήταν μελέτη κατασκευής, ότι η πρόταση της λύσης 2017 δεν εξασφάλιζε το εφικτό της κατασκευής και την προστασία των αρχαιοτήτων και ότι από το έτος 2015 υφίσταται στασιμότητα στην κατασκευή του υπογείου τμήματος του σταθμού. Περαιτέρω το ΤΕΕ/ΤΚΜ

./.

παραθέτει αναλυτικά ανυπέρβλητες, όπως υποστηρίζει, δυσχέρειες σε σχέση με την προστασία των αρχαιοτήτων και της ανθρώπινης υγείας που απορρέουν από την υπόγεια εκσκαφή του σταθμού με κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων (εκσκαφή πλησίον των αρχαιοτήτων και σε απόσταση 3 μ., παρεμβολή αρχαιολογικού στρώματος παλαιότερων περιόδων με προϋπάρχοντα κενά, αδυναμία υπολογισμού των μετακινήσεων στις διατηρούμενες αρχαιότητες, κίνδυνοι για την ευστάθεια και ακεραιότητα των αρχαιοτήτων από πρόσθετες καθιζήσεις, υπερεκσκαφές/καταπτώσεις, ατελής ενεμάτωση γύρω από τους οριζόντιους σωλήνες pile jacking, επιπτώσεις κραδασμών και δονήσεων από τις εκτελούμενες εργασίες -διάτρηση σωλήνων, εκσκαφές, πασσαλώσεις κλπ-, περιορισμένη τεχνογνωσία, κίνδυνος αστοχίας με καταστροφικές συνέπειες για τις αρχαιότητες, κίνδυνος για την ασφάλεια των εργαζομένων, κίνδυνος για την ασφάλεια των επιβατών σε περίπτωση ανάγκης), τις δυσχέρειες δε αυτές αντιπαραβάλλει με τα πλεονεκτήματα της βέλτιστης, κατά τους ισχυρισμούς του, λύσης που εγκρίθηκε με την προσβαλλόμενη απόφαση. Εξάλλου η παρεμβαίνουσα Αττικό Μετρό παραθέτει στο δικόγραφο αναλυτικά το ιστορικό της κατασκευής του σταθμού Βενιζέλου, τις αποφάσεις του Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού που εκδόθηκαν την περίοδο 2013-2019, τις εκδοθείσες για το θέμα αυτό αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας, τις λύσεις 2015/2017 και 2019, τις μελέτες της αναδόχου κοινοπραξίας καθώς και τις πράξεις της Προϊσταμένης Αρχής για την κατασκευή του σταθμού το διάστημα 2017-2019. Η παρεμβαίνουσα ΑΜ ισχυρίζεται ότι η λύση της προσωρινής απόσπασης και επανατοποθέτησης παραμένει και σήμερα η μοναδική λύση, όπως αυτό επιβεβαιώθηκε από τις σοβαρές αδυναμίες και την απουσία κατασκευαστικής τεκμηρίωσης της Οριστικής Μελέτης 2 (ΟΜ2) της Εκσκαφής και Προσωρινής Αντιστήριξης του Υπογείου Τμήματος του Σταθμού, που υπέβαλε η ανάδοχος κοινοπραξία την 31.7.2019 και όπως αυτό είχε διαφανεί από τις Οριστικές Μελέτες 1



(ΟΜ1) που συντάχθηκαν σύμφωνα με την πρόταση της κατά χώρα διατήρησης των αρχαιοτήτων. Η παρεμβαίνουσα ισχυρίζεται περαιτέρω ότι οι ΥΑ του 2015 και του 2017, που αφορούν την κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων, εκδόθηκαν χωρίς να υπάρχουν υπογραφές στα σχέδια που υποβλήθηκαν στο ΚΑΣ το 2017, ώστε να υπάρχει και ανάληψη της ευθύνης για αυτά τα σχέδια, σε αντίθεση με την από 12.12.2019 «Τεκμηρίωση για την Αναπομπή στο ΚΑΣ του θέματος των αρχαιοτήτων του Σταθμού Βενιζέλου», την οποία υπογράφουν 28 στελέχη της εταιρείας και του Τεχνικού Συμβούλου του Μετρό Θεσσαλονίκης καθώς και την από Ιανουαρίου 2014 Μελέτη Διερεύνησης Εναλλακτικών Προτάσεων για τον Σταθμό Βενιζέλου, που υπογράφουν 17 στελέχη της εταιρείας και του Τεχνικού Συμβούλου του Μετρό Θεσσαλονίκης, εγνωσμένου σε όλες τις περιπτώσεις κύρους και για το εντελώς εξειδικευμένο ζήτημα της κατασκευής μετρό μέσα σε αστικό ιστό. Ακολούθως, η παρεμβαίνουσα εκθέτει, μεταξύ άλλων, ότι στα κεφ. 14 και 15 του δικογράφου της παρέμβασης περιγράφονται τα τεχνικά χαρακτηριστικά της λύσης του 2019 και της πρότασης του 2017 και εξηγούνται οι λόγοι για τους οποίους, όπως η ίδια υποστηρίζει, η πρόταση του 2017 δεν μπορεί να οδηγήσει στην κατασκευή του Σταθμού, ότι η λύση 2019 για τον Σταθμό «Βενιζέλου» αποτελεί μετεξέλιξη της πρότασης του 2014 με στόχο την ανάδειξη στον μέγιστο βαθμό των υφιστάμενων μέσα στο κέλυφος του Σταθμού αρχαιολογικών ευρημάτων, αλλά και ευρημάτων που θα προκύψουν κατά την ανασκαφή και εκσκαφή των εισόδων, ότι τα αρχαιολογικά ευρήματα θα αναδειχθούν τόσο οριζοντιογραφικά, όσο και υψομετρικά στην ίδια ακριβώς θέση που βρέθηκαν, στο επίπεδο -1 του σταθμού, ότι στη βόρεια είσοδο του Σταθμού αναμένεται να βρεθεί κατά την ανασκαφή η συνέχεια του τετραπύλου που σηματοδοτεί την διασταύρωση του *decumanus maximus* με τον κεντρικό *cardo* και ότι για την ανάδειξη αυτών των μελλοντικών ευρημάτων επανασχεδιάστηκε η βόρεια είσοδος σε σχέση με την πρόταση του 2014 εντός του συμβατικού

./.

περιγράμματος με τροποποίηση των κλιμάκων και αφαίρεση του βόρειου ανελκυστήρα, ώστε να αποδίδεται στη βόρεια είσοδο χώρος περίπου 130τμ σε συνέχεια με τον κεντρικό αρχαιολογικό χώρο για ανάδειξη ευρημάτων, ότι στη νότια είσοδο θα διατεθούν περίπου 150τμ για έκθεση αρχαιολογικών ευρημάτων καθώς και ένα δωμάτιο - κλειστός χώρος στην Αρχαιολογική Υπηρεσία για οποιαδήποτε χρήση, ότι ο σταθμός έχει δύο κύριες προσβάσεις εκατέρωθεν της οδού Εγνατίας, ότι και οι δύο προσβάσεις μετά τον επανασχεδιασμό του σταθμού κατασκευάζονται ως το επίπεδο -2 διατηρώντας το παλιό τους περίγραμμα, ότι κάθε πρόσβαση εξυπηρετείται από δύο ζεύγη κυλιόμενων κλιμάκων, ότι οι εργασίες για την ολοκλήρωση του σταθμού εκτελούνται μέσα στο υφιστάμενο περίγραμμα αυτού, χωρίς την ανάγκη για νέες ανασκαφικές εργασίες, γεγονός που οδηγεί σε προστασία των αρχαιοτήτων, που διατηρούνται στην ιστορικά υφιστάμενη θέση τους και ότι με την υιοθέτηση της λύσης 2019 οι αρχαιότητες αποσπώνται και αναδεικνύονται στο επίπεδο -1 σε επιφάνεια 1.377 μ² μετά την κατασκευή του Σταθμού, ενώ με την υιοθέτηση της πρότασης της κατά χώρα διατήρησης των αρχαιοτήτων (πρόταση 2017), οι αρχαιότητες αναδεικνύονται στο επίπεδο -1 σε επιφάνεια 1.377 μ², εκ των οποίων τα 1.260 μ² διατηρούνται κατά χώρα, ενώ τα υπόλοιπα 117 μ², συμπεριλαμβανομένου και τμήματος της διασταύρωσης των οδών "Decumanus Maximus και Cardo", αποσπώνται και επανατοποθετούνται. Ακολουθως, σχετικά με τις υποβληθείσες μελέτες στην παρέμβαση της ΑΜ εκτίθεται ότι με το ζήτημα αν μπορεί να υλοποιηθεί ή όχι η λύση της κατά χώρα διατήρησης των αρχαιοτήτων στο Σταθμό «Βενιζέλου» συναρτώνται σε επίπεδο ΟΜ1 η Στατική μελέτη των Προσωρινών και Μόνιμων Κατασκευών του Σταθμού και των προσβάσεων «Βενιζέλου» και σε επίπεδο ΟΜ2 η Στατική Μελέτη Εκσκαφής και Προσωρινής αντιστήριξης του Υπογείου Τμήματος του Σταθμού «Βενιζέλου», ότι η Στατική μελέτη ΟΜ1 των Προσωρινών και Μόνιμων Κατασκευών του Σταθμού Βενιζέλου υποβλήθηκε από την ανάδοχο για



πρώτη φορά στις 20.7.2017, απορρίφθηκε και εγκρίθηκε τελικά ένα έτος αργότερα στις 4.7.2018, ήτοι ασυνήθιστα μεγάλο διάστημα για έγκριση μελετών χωρίς υπολογισμούς, αλλά και με σημαντικά και δεσμευτικά σχόλια, τα οποία έπρεπε να επιλυθούν στην Οριστική Μελέτη Επιπέδου 2 (OM2), ότι η ανάδοχος κοινοπραξία όφειλε σε επίπεδο OM2 να υποβάλει πρώτα την OM2 Αρχιτεκτονικών του Σταθμού, ωστόσο αυτή η OM2 [Αρχιτεκτονικών] ουδέποτε υποβλήθηκε αν και ήταν προαπαιτούμενο για την υποβολή της στατικής OM2, ότι αντίθετα προς την κανονική σειρά υποβολής μελετών η ανάδοχος κοινοπραξία υπέβαλε την OM2 Στατικών Υπογείου Τμήματος - Εκσκαφή και Προσωρινή αντιστήριξη χωρίς να έχει προηγηθεί η OM2 Αρχιτεκτονικών του Σταθμού, ή έστω να υποβληθούν ταυτόχρονα, ότι η ανωτέρω μελέτη ήταν η πλέον κρίσιμη από κατασκευαστική άποψη, διότι περιλαμβάνει την περιοχή των αποβαθρών, τους χώρους διακίνησης κοινού, των ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων κ.λπ., δηλαδή όλους τους χώρους του σταθμού κάτω από τις διατηρούμενες αρχαιότητες, ότι από τον έλεγχο της μελέτης OM2 Στατικών προέκυψαν σοβαρές υπολογιστικές ελλείψεις και κατασκευαστικά προβλήματα, ότι η μελέτη αυτή απορρίφθηκε από την παρεμβαίνουσα (με την CON06-004-AM-10691/09.09.2019 επιστολή της), ότι το πλήθος και η σοβαρότητα των παρατηρήσεων της απόρριψης της συγκεκριμένης OM2 καταδεικνύουν ότι η OM2 Στατικών Υπογείου Τμήματος - Εκσκαφή και Προσωρινή αντιστήριξη δεν μπορούσε ούτε να εγκριθεί ούτε και να υλοποιηθεί και ότι αντίθετα με όσα αναφέρονται στην αίτηση ακύρωσης, για τον Σταθμό Βενιζέλου, υποβλήθηκε μόνο η OM2 Στατικών Υπογείου Τμήματος - Εκσκαφή και Προσωρινή Αντιστήριξη, η οποία απορρίφθηκε από την εταιρεία και ουδεμία άλλη OM2 υποβλήθηκε, η οποία να σχετίζεται άμεσα με την κατασκευή του σταθμού και με διατήρηση των αρχαιοτήτων κατά χώρα. Στη συνέχεια του δικογράφου της παρέμβασης (κεφ. 20, σελ. 39 επομ.) αναφέρονται οι απαιτούμενες μελέτες για την κατασκευή του σταθμού και επισημαίνονται οι λόγοι για

./.

τους οποίους η Αττικό Μετρό έκρινε ότι η πρόταση για την κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων στο Σταθμό «Βενιζέλου» είναι πρακτικά ανεφάρμοστη, σύμφωνα και με όσα εκτίθενται αναλυτικά στο από 12.12.2019 τεύχος τεκμηρίωσης για την αναπομπή στο ΚΑΣ του θέματος της διαχείρισης των αρχαιοτήτων που βρέθηκαν στον Σταθμό Βενιζέλου και ότι το εγχείρημα κατέστη ακόμη δυσκολότερο μετά την από Μαρτίου 2019 Απόφαση της Προϊσταμένης Αρχής για την κατασκευή του Σταθμού σε 3 Φάσεις, στην πρώτη εκ των οποίων ο σταθμός θα κατασκευαζόταν με ταυτόχρονη διέλευση συρμών με επιβατικό κοινό μέσα από τις υφιστάμενες σήμερα σήραγγες στο βάθος του σταθμού, δηλαδή παράλληλα με κατασκευαστικές εργασίες σε σχεδόν μηδενική απόσταση από τα κελύφη των σηράγγων. Περαιτέρω, εκτίθεται ότι η συγκεκριμένη σύλληψη κατασκευής του Σταθμού με διατήρηση κατά χώρα των αρχαιοτήτων δεν έχει καμία πιθανότητα επιτυχίας, όσες αναθεωρήσεις της ΟΜ2 και επανεξετάσεις και να γίνουν, ότι αυτό οφείλεται σε μελετητικές ελλείψεις και αδυναμίες για την εκτέλεση σύνθετων και επικίνδυνων (για τις ίδιες τις αρχαιότητες, για τους διερχόμενους συρμούς, για τους εργαζόμενους, για την ευστάθεια του Σταθμού κ.λπ.) κατασκευαστικών εργασιών σε συνθήκες περιορισμένου χώρου και με τόσους άλλους περιορισμούς και ότι οι λόγοι απόρριψης της πρότασης κατασκευής του Σταθμού «Βενιζέλου» με την κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων σύμφωνα με την ανωτέρω ΟΜ2 είναι συνοπτικά οι παρακάτω: I) επιπτώσεις στην ευστάθεια και ακεραιότητα των αρχαιοτήτων από καθιζήσεις, υπερεκσκαφές/καταπτώσεις κατά τη διάτρηση των οριζόντιων σωλήνων (pipe jacking) και την ατελή ενεμάτωση γύρω από τους σωλήνες και κυρίως από τις επιπτώσεις των κραδασμών και δονήσεων στις αρχαιότητες κατά τις εκτελούμενες εργασίες (διάτρηση σωλήνων, εκσκαφές, πασσαλώσεις κλπ) σε απόσταση μόλις 3μ. από τις αρχαιότητες, II) επιπτώσεις στις σήραγγες σε λειτουργία, λόγω της τμηματικής λειτουργίας του Μετρό σε 3 Φάσεις, καθόσον οι πρώτες



σημαντικές φάσεις εκσκαφής και διάνοιξης του Σταθμού «Βενιζέλου» θα εκτελούνταν ταυτόχρονα με τη διέλευση συρμών με επιβάτες, διαμέσου των ήδη κατασκευασμένων σήραγγων TBM στην περιοχή του Σταθμού, η δε σημαντική επίδραση των κατασκευαστικών εργασιών σε πρακτικώς μηδενική απόσταση πάνω και δίπλα από τις σήραγγες με διερχόμενους συρμούς δεν διερευνήθηκε από την ΟΜ2, λαμβανομένου υπόψη και ότι υπέρβαση των ανεκτών ορίων παραμορφώσεων και μετακινήσεων (της τάξεως των λίγων χιλιοστών) στις σιδηροτροχιές δύναται να οδηγήσει σε εκτροχιασμό των συρμών, σε ανάλογη δε περίπτωση στο παρελθόν, κατά την κατασκευή του σταθμού «Αγία Παρασκευή» στην Αθήνα, η διέλευση συρμών διακόπηκε όταν η εκσκαφή έφθασε σε απόσταση ύψους 6μ. από τη σήραγγα, III) ιδιαίτερη δυσχέρεια ελέγχου των καθιζήσεων κατά τη γενική υπολογιστική τεκμηρίωση, διότι η επιλεγείσα πολύπλοκη μεθοδολογία εκσκαφής και κατασκευής του υπογείου τμήματος κάτω από τις αρχαιότητες (συνολικά 11 Φάσεις Κατασκευής, όπου κατασκευάζονται ταυτοχρόνως τμήματα της προσωρινής αντιστήριξης και της μόνιμης κατασκευής) είναι εξ ορισμού πολύ δύσκολο να προσομοιωθεί και να ελεγχθεί ακόμη και με τις πλέον σύγχρονες υπολογιστικές μεθόδους, τούτο δε έχει ως συνέπεια τα λαμβανόμενα αποτελέσματα των υπολογισμών και ελέγχων της ΟΜ2 είναι δύσκολο να ελεγχθούν και δεν είναι πάντοτε απολύτως αξιόπιστα και συγκρίσιμα και επιπλέον η ΟΜ2 δεν περιελάμβανε εκτιμήσεις των συνολικώς αναμενόμενων καθιζήσεων στην περιοχή από τις διάφορες εκσκαφές/κατασκευές όλων των τμημάτων του σταθμού, έλλειψη ιδιαίτερως σημαντική καθόσον πλησίον του έργου ευρίσκονται σημαντικά και ήδη βεβαρημένα μνημεία (Χαμζά Μπέη (Αλκαζάρ) και Μπεζεστένι), IV) ζητήματα κατασκευαστικής «εφικτότητας», σύμφωνα με την προτεινόμενη από την ΟΜ2 μεθοδολογία εκσκαφής και κατασκευής, τα οποία αφορούν α) την πρόσβαση υλικών και εξοπλισμού, αφού όλο το υπόγειο τμήμα του σταθμού κάτω από τις αρχαιότητες, συνολικών διαστάσεων περίπου 65μ μήκος × 20 μ. πλάτος × 15 μ. βάθος

./.

θα κατασκευαζόταν σε 11 Φάσεις σε επιμέρους τμήματα μικρών διαστάσεων και με κάθε είδους εργασία, όπως διάτρηση οριζόντιων σωλήνων μεγάλης διαμέτρου, εκσκαφή εδάφους, τοποθέτηση μεταλλικών πλαισίων/αντηρίδων, κατασκευή πασσάλων, τοποθέτηση σιδηρού οπλισμού, σκυροδέτηση κ.λπ., οι εν λόγω δε δραστηριότητες θα τροφοδοτούνταν μέσα από δύο κατακόρυφα Φρέατα Αερισμού μικρών διαστάσεων (5.8μ. × 20μ.), των οποίων η ήδη κατασκευασμένη οροφή διέθετε ακόμη μικρότερα ανοίγματα για πρόσβαση στο επίπεδο της οδού, τούτο δε έχει ως αποτέλεσμα να είναι πρακτικώς ανέφικτο να μετακινηθούν οι απαραίτητες μεγάλες ποσότητες υλικών και εξοπλισμών μεγάλων διαστάσεων υπό αυτούς τους ασφυκτικούς χωρικούς περιορισμούς, β) την κατασκευή Οριζόντιων Σωλήνων (Pipe Jacking με διάτρηση 20 οριζόντιων οπών (19 διαμέτρου Φ873χιλ. και 1 διαμέτρου Φ1576χιλ. με διατρητικό μηχάνημα, που θα έπρεπε να κατασκευασθεί για αυτό τον σκοπό), σε απόσταση μόλις 3μ. κάτω από τις αρχαιότητες, σε συνολικό μήκος περίπου 65μ., προκειμένου να προωθηθούν εντός αυτών χαλύβδινοι σωλήνες, σε πολλά διαδοχικά μικρά τεμάχια, η εν λόγω δε απαιτητική και πολύ κρίσιμη δραστηριότητα κατασκευής των σωλήνων είναι παντελώς αβέβαιη ως προς την ποιότητα κατασκευής, την τήρηση των ανεκτών αποκλίσεων από τη θεωρητική χάραξη των σωλήνων, την αποφυγή αθέλητων υπερεκσκαφών εντός του υπερκείμενου αρχαιολογικού στρώματος των 3μ., με άμεση δυσμενή συνέπεια στις υπερκείμενες διατηρούμενες αρχαιότητες, την επιτυχή και έγκαιρη ενεμάτωση του περιμετρικού κενού κλπ, γ) τη μη ρεαλιστική τεχνική λύση για την καθαίρεση/διάτρηση υφισταμένων σήμερα κατακορύφων πασσάλων οπλισμένου σκυροδέματος Φ1200χιλ. κατά μήκος του κέντρου του σταθμού, καθόσον για τη διάτρηση της κεντρικής οπής Φ1576χιλ. απαιτείται καθαίρεση /διάτρηση των πασσάλων, με την προτεινόμενη δε λύση απαιτείται συνεχής ανθρώπινη παρουσία εντός του σωλήνα, τόσο για την καθαίρεση του σκυροδέματος των πασσάλων, όσο και την κοπή

των οπλισμών Φ25, γεγονός που οδηγεί σε μεγάλες αβεβαιότητες κάθε είδους ως προς την στενότητα του χώρου εργασίας με την συνύπαρξη πολλών εργαλείων, την έλλειψη φυσικού φωτισμού και αερισμού και την πολυπλοκότητα των χειρισμών, δ) τη μη τεκμηρίωση της κατασκευαστικής «εφικτότητας» δύο σειρών πασσάλων οπλισμένου σκυροδέματος Φ800, μήκους 15μ. και ανά αποστάσεις 1.20μ υπό συνθήκες περιορισμένου διαθέσιμου ελεύθερου ύψους μόνο 5.50μ. (Φάση Δ της ΟΜ2), ε) την Εκσκαφή/Αντιστήριξη και Κατασκευή στις Φάσεις Η και Θ, διότι στις Φάσεις Η και Θ γίνεται η τοποθέτηση των πυκνών βαρέων αντηρίδων εντός περιορισμένου χώρου, μεταξύ των υφιστάμενων σηράγγων ΤΒΜ (πλάτους 5.50μ και ύψους 9.00μ.) και στη συνέχεια η σταδιακή αφαίρεση αυτών και η σταδιακή σε φάσεις κατασκευή τμημάτων μονίμων πλακών/τοιχίων, πρόκειται δε για πλήθος και αλληλουχία εργασιών εξαιρετικής πολυπλοκότητας ως προς την ασφάλεια του προσωπικού, τη διακίνηση των υλικών κλπ, ενώ δεν υπάρχει καμία εξασφάλιση για την ποιότητα της μόνιμης κατασκευής, που κατασκευάζεται σε πολλές φάσεις και υπό ασφυκτικές συνθήκες χώρου, V) ζητήματα υγείας και ασφάλειας, διότι το υπόγειο τμήμα του Σταθμού εκσκάπτεται και κατασκευάζεται με μια πολύπλοκη μεθοδολογία, σε πολλές επιμέρους φάσεις και υπό συνθήκες πολύ περιορισμένων διαστάσεων και δυνατοτήτων διαφυγής και ως εκ τούτου τίθενται σοβαρά ζητήματα σε σχέση με την υγεία και ασφάλεια στη διάρκεια της κατασκευής, όπως η ποιότητα του αέρα, το επίπεδο θορύβου και δονήσεων, η δυσκολία μετακίνησης ανθρώπων και εξοπλισμού, τα σχέδια έκτακτης ανάγκης και διαφυγής κλπ, οι νέες δε ανάγκες θα απαιτούσαν πολλές νέες και σύνθετες Μεθοδολογίες Ασφαλούς Εργασίας, εκπαίδευση των εργαζομένων κλπ, ενώ δημιουργούν αβεβαιότητες για την επιτυχή εφαρμογή τους στην πράξη. Κατά την παρεμβαίνουσα Αττικό Μετρό από τα παραπάνω προκύπτει ότι η υποβληθείσα Μελέτη Επιπέδου ΟΜ2 της Εκσκαφής και Προσωρινής Αντιστηρίξεως του Υπογείου Τμήματος του Σταθμού κάτω από τις



διατηρούμενες αρχαιότητες είχε πολλές και σημαντικές μελετητικές ελλείψεις, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η κατασκευαστική μεθοδολογία που προσπαθούσε να τεκμηριώσει έπασχε σε πολλά σημεία από πλευράς κατασκευαστικής «εφικτότητας», υγείας και ασφαλείας, όσο και διασφάλισης ενός άρτιου και ποιοτικού τελικού αποτελέσματος. Επίσης, η ΟΜ2 αγνόησε σημαντικούς παράγοντες (κραδασμούς και δονήσεις στη φάση κατασκευής), οι οποίοι θα ήσαν καταστροφικοί για τις διατηρούμενες αρχαιότητες, έτσι όχι μόνο η ΟΜ2 απορρίφθηκε για «Αναθεώρηση και Επανυποβολή», αλλά κατέστη σαφές ότι η συγκεκριμένη σύλληψη κατασκευής του Σταθμού με διατήρηση κατά χώρα δεν έχει καμία πιθανότητα επιτυχίας, όσες αναθεωρήσεις της ΟΜ2 και επανεξετάσεις να γίνουν. VI) Περαιτέρω στην παρέμβαση αναφέρεται ότι ως προς το κρίσιμο θέμα της πυροπροστασίας, που συνδυάζεται άμεσα και με την ανάγκη άμεσης εκκένωσης των επιβατών από τον υπόγειο σταθμό σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης - φωτιάς, η λύση 2017 με την κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων προβλέπει ουσιαστικά μία μόνο κύρια είσοδο/έξοδο και ουσιαστικά μία μόνο έξοδο έκτακτης ανάγκης στο ανατολικό άκρο του Σταθμού, αφού υπάρχει μεν η πρόβλεψη για μία ακόμα έξοδο έκτακτης ανάγκης στο δυτικό άκρο του σταθμού, αλλά η περίπλοκη όδυσή της, αρχικά με κάθοδο όλων των επιβατών κάτω από την αποβάθρα σε βάθος περίπου 29 μ. και στην συνέχεια όδευση και ανέβασμά τους έως το επίπεδο της οδού, δηλαδή όσο μία 10-όροφη πολυκατοικία, κάνει την εν λόγω έξοδο ανάγκης να θεωρείται τόσο από την παρεμβαίνουσα όσο και από την Πυροσβεστική Υπηρεσία ως μη δυνάμενη να αδειοδοτηθεί, διότι εκτιμάται η ανάγκη μετακίνησης εκατοντάδων επιβατών όλων των ηλικιών και φυσικής κατάστασης που θα πρέπει να εκκενώσουν τον σταθμό σε λίγα λεπτά, ιδιαίτερα δε αν οι επιβάτες κληθούν να εκκενώσουν τον σταθμό από την ανατολική έξοδο έκτακτης ανάγκης (με περιορισμένο πλάτος μόνο 1,2 μ) καθίσταται σαφές ότι ουδεμία ασφάλεια των επιβατών εξασφαλίζεται. Επίσης, εκτίθεται στην

παρέμβαση ότι για το κρίσιμο θέμα της απαγωγής καπνού από τους χώρους κοινού του σταθμού στην πρόταση της κατά χώρα διατήρησης των αρχαιοτήτων θα απαιτηθεί η κατάργηση του συστήματος απαγωγής αέρα/καπνού από τον χώρο των τροχιών του σταθμού και ότι η εν λόγω πρόταση σαφώς παρεκκλίνει από τον τυπικό σταθμό του Μετρό Θεσσαλονίκης, δεν έχει μελετηθεί στο ελάχιστο με τις ζητούμενες αναλύσεις και προσομοιώσεις, είναι δε σίγουρα υποδεέστερη του αρχικού τυπικού συστήματος αερισμού και απαγωγής καπνού όπως είναι σε όλους τους άλλους σταθμούς και ότι η παθητική πυροπροστασία και η δυνατότητα ασφαλούς εκκένωσης των επιβατών στην πρόταση με την κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων κρίνεται ως σαφώς ανεπαρκής και ανασφαλής για τους επιβάτες, τους εκτενείς δε προβληματισμούς της παρεμβαίνουσας για το ζήτημα της πυροπροστασίας και εν γένει της ασφάλειας συμμερίζονται η Πυροσβεστική Υπηρεσία και η Ελληνική Αστυνομία. Ακολούθως, στο δικόγραφο της παρέμβασης παρατίθενται τα πλεονεκτήματα της λύσης 2019, η οποία ακολουθεί τον τυπικό σχεδιασμό των σταθμών του Μετρό Θεσσαλονίκης και ως εκ τούτου έχει δύο κανονικές προσβάσεις (εισόδους/εξόδους) για τους επιβάτες, με κυλιόμενες κλίμακες και σταθερή κλίμακα, από την άποψη δε της λειτουργίας του σταθμού αυτό παρέχει την βέλτιστη εξυπηρέτηση των επιβατών και της πόλης γενικότερα σε κανονική λειτουργία, ενώ εάν εμφανισθεί οποιοδήποτε πρόβλημα ή έκτακτο συμβάν σε μία πρόσβαση οι επιβάτες θα χρησιμοποιήσουν την άλλη για την έξοδό τους σε περίπτωση ανάγκης. Επιπροσθέτως, με την λύση 2019 ο σταθμός έχει δύο ακόμη εξόδους έκτακτης ανάγκης στα δύο άκρα (ανατολικό - δυτικό) του σταθμού και αυτές οδηγούν από τις αποβάθρες έως το επίπεδο οδού. Αυτές, αφ' ενός μεν μεγιστοποιούν την παθητική πυροπροστασία του σταθμού, ενώ χρησιμοποιούνται και για πρόσβαση των πυροσβεστών ή των δυνάμεων ασφαλείας ή άλλων υπηρεσιών ανάγκης για να μην έρχονται σε αντιμέτωπη κατεύθυνση με τους εξερχόμενους επιβάτες σε περίπτωση

./.

φωτιάς ή άλλου συμβάντος έκτακτης ανάγκης. Στην παρέμβαση εκτίθεται ακόμη ότι στη λύση με απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων τα συστήματα αερισμού και απαγωγής καπνού του σταθμού είναι αυτά ενός τυπικού σταθμού του Μετρό Θεσσαλονίκης και έχουν μελετηθεί και πιστοποιηθεί από 3 διεθνείς οίκους (Mott Mac Donald - Αγγλία, Metropolitana Milanese - Ιταλία και GESTE - Ελβετία), ότι ο σχεδιασμός αυτός έχει ελεγχθεί και έχει και την απόλυτα σύμφωνη γνώμη του επί 6-ετίας Συμβούλου του Μετρό Θεσσαλονίκης, «SYSTRA - ΣΚΑΛΟΣ», προκειμένου να επιτυγχάνεται, σύμφωνα με όλα τα διεθνή πρότυπα και πρακτικές, η ασφάλεια των επιβατών και ότι στο κεφάλαιο 13 του από 12.12.2019 τεύχους τεκμηρίωσης παρατίθενται συγκριτικά τα ζητήματα που τίθενται με την πρόταση της κατά χώρα διατήρησης των αρχαιοτήτων σε σχέση με την λύση της προσωρινής απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων. Επίσης, η παρεμβαίνουσα ισχυρίζεται ότι ανακριβώς γίνεται αναφορά στην αίτηση ακυρώσεως σε ολοκληρωμένες μελέτες εφαρμογής με την πρόταση 2017 για την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου, διότι έχουν γίνει περιορισμένες εργασίες στο σταθμό, ενώ διαπιστώθηκε η ουσιαστική αδυναμία για την πρόοδο της κατασκευής του σταθμού σύμφωνα με την πρόταση αυτή και ακολούθως περιγράφονται οι μελέτες που έχουν υποβληθεί και εγκριθεί (υπό όρους) καθώς και οι εργασίες που έχουν πραγματοποιηθεί για την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου [παρακάμψεις δικτύων στη νέα νότια πρόσβαση, οδηγοί διαφραγματικών τοίχων στη νέα νότια πρόσβαση (9.7.2019), αρχαιολογική ανασκαφή των δύο φρεάτων εντός του Σταθμού, κατάχωση των αρχαιοτήτων (14.5.2019), τειχία αντιστήριξης της κατάχωσης στα άκρα των φρεάτων, καθαίρεση τμήματος των διαφραγματικών τοίχων του Σταθμού και όσον αφορά τα δύο φρέατα εντός και εκατέρωθεν του Σταθμού (Ανατολικό και Δυτικό φρέαρ), στο ανατολικό εμβαδού περίπου 135,28 μ² ανασκαφή κατά την οποία αποσπάσθηκαν τοιχοποιίες, τμήμα του decumanus, δάπεδο πλατείας, τμήμα στυλοβάτη,

τμήμα αγωγού και σύμφωνα με τη λύση των αρχαιοτήτων in situ, θα επανατοποθετούνταν 13 μ2, στο δε δυτικό φρέαρ εμβαδού περίπου 103,68 μ2, ανασκαφή κατά την οποία αποσπάσθηκαν τοιχοποιίες, τμήμα του decumanus και τρεις πεσσοί εκ των οποίων ο ένας ακέραιος και σύμφωνα με τη λύση των αρχαιοτήτων in situ, θα επανατοποθετηθούν οι αρχαιότητες στο σύνολο του φρέατος, κατασκευή βορείου τμήματος της πλάκας οροφής του Σταθμού (30.07.2019)]. Τέλος, στο δικόγραφο της παρέμβασης παρατίθενται και οι λόγοι που καθιστούν αναγκαία την ολοκλήρωση του έργου έως το τέλος του 2023 προκειμένου να συνεχιστεί ομαλά η συγχρηματοδότηση του έργου από κονδύλια της ΕΕ και να αποτραπεί ο κίνδυνος της ανάκτησης από την ΕΕ του συνόλου της κοινοτικής συνδρομής (712 εκατ. ευρώ). Στη συνέχεια, η παρεμβαίνουσα ισχυρίζεται ότι όλοι οι προβαλλόμενοι λόγοι ακυρώσεως είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι και παραθέτει αποσπάσματα από το πρακτικό του ΚΑΣ, σύμφωνα με τα οποία ο υπεύθυνος του Μετρό Θεσσαλονίκης εκθέτει ενώπιον του ΚΑΣ ότι δεν βρέθηκε μέχρι την υποβολή του αιτήματος της Αττικό Μετρό στο ΚΑΣ κατασκευαστική λύση σύμφωνα με την πρόταση του 2017. Εξάλλου, η παρεμβαίνουσα Αττικό Μετρό, με το υπόμνημά της που κατατέθηκε μετά τη συζήτηση και εντός της χορηγηθείσας προθεσμίας για την υποβολή υπομνήματος (έως 20.11.2020), προσκομίζει σημείωμα με τίτλο «Απαντήσεις στις τεχνικές εκθέσεις για την παραμονή κατά χώρα των αρχαιοτήτων του Σταθμού Βενιζέλου». Με το ανωτέρω σημείωμα στελέχη της ΑΜ (των οικείων τεχνικών ειδικοτήτων) απαντούν στα σχόλια των εκθέσεων των Γ. Μυλόπουλου, Χ. Αναγνωστόπουλου, Μ. Καβαδδά και Χ. Σκάρλου, για τη δυνατότητα κατασκευής του σταθμού με in situ διατήρηση των αρχαιοτήτων, τις οποίες είχαν προσκομίσει στο ΣΤΕ τα αιτούντα σωματεία και οι αιτούντες των λοιπών αιτήσεων ακυρώσεως που συζητήθηκαν κατά την αυτή δικάσιμο (Ε. 1745/2020, Ε. 2154/2020). Τέλος, η Διοίκηση στο από 19.10.2020 έγγραφο των απόψεων περιγράφει πλήρως το ιστορικό της υπόθεσης και

./.

τις αρχαιότητες που έχουν ανευρεθεί στο σταθμό Βενιζέλου και παραθέτει πράξεις του Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού, καθώς και των λοιπών οργάνων του αυτού Υπουργείου, οι οποίες εκδόθηκαν την περίοδο 2004-2017 ειδικώς για την προστασία των αρχαιοτήτων στον σταθμό Βενιζέλου κατά τη διαδικασία κατασκευής του σταθμού, επισημαίνοντας ότι η πρόταση του Δήμου το 2015 και η ΥΑ 2015 επανέφεραν εκ νέου και χωρίς μελέτη το θέμα της προστασίας των αρχαιοτήτων το οποίο είχε διερευνηθεί διεξοδικά την τριετία 2013-2015 και ως προς το οποίο οι σχετικές πράξεις της Διοίκησης κρίθηκαν νόμιμες από το Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣΤΕ 2611/2016). Ως προς τη λύση του 2017, στο έγγραφο των απόψεων της Διοίκησης εκτίθεται ότι «...Η συγκροτηθείσα ομάδα εργασίας κατέληξε σε δύο «προτάσεις», διαφοροποιημένες μεταξύ τους ως προς την έκταση της βόρειας εισόδου του σταθμού. Τελικά, το Δ.Σ. της Αττικό Μετρό αποφάσισε να παρουσιάσει στο ΚΑΣ την πρόταση «Β» ως εγκεκριμένη από την Αττικό Μετρό «επί της αρχής», καθώς αυτή δεν αποτελούσε ούτε καν μελέτη επιπέδου ΟΜ-1 [...] Σύμφωνα με την εν λόγω πρόταση, αφενός δεν απεφεύγετο η απόσπαση των αρχαιοτήτων κατά τη διάρκεια των εργασιών, αφετέρου προβλεπόταν και η αποδόμηση αρχαιοτήτων, ιδίως στη νότια είσοδο που θα ήταν η κύρια και, προκειμένου να αποκτήσει μεγάλη έκταση, η πρόταση προέβλεπε ότι όποιες αρχαιότητες θα αποκαλύπτονταν εκεί, θα αποδομούνται, και εκ τρίτου η «εφαρμοσιμότητά» της προϋπέθετε την εκπόνηση μελετών. Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από τη σχετική Τεχνική Έκθεση, ο Σταθμός Βενιζέλου, θα κατασκευαζόταν με υπόγεια εκσκαφή σε δύο επίπεδα, στα -3 και -4, εντός του αρχικού του περιγράμματος, στατικά ανεξάρτητος από τους υφιστάμενους διαφραγματικούς τοίχους, με υψόμετρο οροφής περίπου $\pm 0,00$. Θα διέθετε ένα σταθερό κλιμακοστάσιο και ένα ζεύγος κυλιόμενων κλιμάκων που θα κατέληγαν στο επίπεδο -1. Οι αρχαιότητες που είχαν ήδη αποκαλυφθεί εντός του περιγράμματος του κατασκευασμένου περιμετρικού κελύφους του Σταθμού εκτείνονταν σε

επιφάνεια 1.513 μ² περίπου. Απαιτήσεις του μηχανολογικού εξοπλισμού, της λειτουργίας, και της κατασκευής, επέβαλαν τη δημιουργία δύο φρεάτων, στο ανατολικό και δυτικό άκρο του Σταθμού και εξόδου κινδύνου επίσης στο ανατολικό άκρο του Σταθμού. Για την κατασκευή του δυτικού φρέατος, θα χρειαζόταν να αποσπαστούν οι αρχαιότητες σε επιφάνεια περίπου 104τ.μ. και να συνεχιστεί η ανασκαφή μέχρι την εξάντληση του αρχαιολογικού στρώματος. Μετά την ολοκλήρωση της ανασκαφικής έρευνας, οι αρχαιότητες θα επανατοποθετούνταν. Για την κατασκευή του ανατολικού φρέατος θα χρειαζόταν να αποσπαστούν οι αρχαιότητες σε επιφάνεια περίπου 149τ.μ. και να συνεχιστεί η ανασκαφή επίσης μέχρις εξάντλησης του αρχαιολογικού στρώματος. Μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής, οι αρχαιότητες θα επανατοποθετούνταν σε επιφάνεια περίπου 13τ.μ., ενώ ο υπόλοιπος χώρος θα χρησιμοποιούταν για την έξοδο κινδύνου και το φρέαρ αερισμού ... Η αρχαιολογική ανασκαφή θα γινόταν σε όλη την επιφάνεια της νότιας εισόδου, σε επιφάνεια 985τ.μ. (χωρίς τους περιμετρικούς τοίχους), και θα συνεχιζόταν μέχρι την εξάντληση του αρχαιολογικού στρώματος. Όλες οι αρχαιότητες που επρόκειτο να αποκαλυφθούν θα έπρεπε να απομακρυνθούν είτε με απόσπασση, είτε με αποδόμηση κατά τη διάρκεια της έρευνας και στη συνέχεια να κατασκευαστεί η πρόσβαση με τη μέθοδο cover & cut. Μοναδική εξαίρεση θα αποτελούσαν οι αρχαιότητες που θα αποκαλύπτονταν σε συνέχεια των υφιστάμενων (τμήμα του cardo, στοές, κτήρια οικοδομικών νησίδων) και σε έκταση μέχρι 144τ.μ. περίπου, οι οποίες θα έπρεπε να αποσπαστούν και να επανατοποθετηθούν. Στη βόρεια είσοδο, οι αρχαιότητες που θα αποκαλύπτονταν, σε χώρο επιφάνειας 75τ.μ. (που ήταν απαραίτητος για τις ανάγκες του Μετρό) θα έπρεπε να αποσπαστούν ή να αποδομηθούν κατά την έρευνα. Έτσι, μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής ο αρχαιολογικός χώρος εντός του σταθμού θα καταλάμβανε επιφάνεια 1.377τ.μ., που θα αντιστοιχούσε στο 91% του υφιστάμενου χώρου, χωρίς να υπολογίζονται οι πρόσθετες

επιφάνειες των αρχαιοτήτων που θα επανατοποθετούνταν στη νότια είσοδο, περίπου 300τ.μ., από τα οποία τα 144τ.μ. θα ήταν ορατά από το επίπεδο -1 και υπόλοιπα θα βρίσκονταν κάτω από την πλάκα δαπέδου του επιπέδου -1 (μη ορατά-διατηρήσιμα) [...] Για την οριστικοποίηση της πρότασης απαιτούνταν η εκπόνηση των απαραίτητων μελετών, με τις οποίες θα οριστικοποιούνταν οι ακριβείς διαστάσεις των χώρων, των δομικών στοιχείων και των Η/Μ εγκαταστάσεων [...]». Εξάλλου, για την περίοδο 2017-2019 στο έγγραφο των απόψεων αναφέρεται ότι δεν υπήρξε καμιά πρόοδος του έργου ως προς την προώθηση μελετών ή την κατασκευή του Σταθμού και επαναλαμβάνονται οι λόγοι για τους οποίους απορρίφθηκε η μελέτη OM2 από την Αττικό Μετρό. Ακολούθως, ως προς τη διαδικασία έκδοσης της προσβαλλόμενης απόφασης της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού στο έγγραφο των απόψεων εκτίθενται τα εξής: «...Δεδομένης της προφανούς αδυναμίας υλοποίησης της κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου με ταυτόχρονη κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων αφενός, της ανάγκης ολοκλήρωσης του ζωτικής σημασίας έργου του Μητροπολιτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης, αφετέρου και του αδιέξοδου στο οποίο είχε περιέλθει η Διοίκηση αναμένοντας επί μακρόν μελέτες που δεν εκπονούνταν, η Αττικό Μετρό υπέβαλε τον Δεκέμβριο του 2019, Μελέτη Τεκμηρίωσης για την ολοκλήρωση του σταθμού «Βενιζέλου», που συνοδευόταν α) από πρόταση για ανάκληση της προηγούμενης Υ.Α. και έγκριση κατασκευής του σταθμού με «προσωρινή απόσπαση ποσοστού 92% των αρχαιοτήτων, πριν από την έναρξη των εργασιών κατασκευής και επανατοποθέτηση καθεμιάς από αυτές, στην ίδια θέση, μετά τη λήξη των εργασιών» και β) από την με ίδια ημερομηνία Έκθεση υπογεγραμμένη από όλα τα στελέχη της, τα οποία βεβαίωναν ότι η προτεινόμενη λύση ήταν η μόνη εφικτή για την ολοκλήρωση του σταθμού Βενιζέλου. Το θέμα εισήχθη κατεπειγόντως, λόγω της σπουδαιότητάς του, στη 45/18.12.2019 συνεδρίαση του ΚΑΣ, με συνεισήγηση των αρμόδιων Διευθύνσεων του ΥΠΠΟΑ. Όπως προκύπτει

από τα σχετικά Πρακτικά [αποσπάσματα των οποίων παρατίθεται στο έγγραφο των απόψεων], κατά την πολύωρη συνεδρίαση πραγματοποιήθηκε διεξοδική παρουσίαση της πρότασης και συζήτηση μεταξύ των μελών του Συμβουλίου, το οποίο με μεγάλη πλειοψηφία (13 έναντι 2) γνωμοδότησε θετικά «υπέρ της έγκρισης της μελέτης κατασκευής του «Σταθμού Βενιζέλου, αναπόσπαστου μέρους του έργου υποδομής (Μετρό Θεσσαλονίκης), την οποία υπέβαλε η "Αττικό Μετρό ΑΕ", με την προσωρινή απόσπαση των αρχαιοτήτων, πριν από την έναρξη των εργασιών κατασκευής, και την επανατοποθέτηση κάθε μιας από αυτές στην αυτή θέση, κατά ποσοστό 92%, μετά τη λήξη των εργασιών, συνεπώς τη διατήρησή τους στο περιβάλλον όπου βρέθηκαν, διότι έτσι επιτυγχάνεται ο μέγιστος δυνατός συνδυασμός της προστασίας και ανάδειξής τους με την ανάγκη έγκαιρης και ασφαλούς ολοκλήρωσης του προαναφερόμενου έργου υποδομής, χωρίς διακινδύνευση της ασφάλειας εργαζομένων και αρχαιοτήτων και της επιβάρυνσης των εθνικών πόρων.». Η εγκριθείσα λύση (2019) για τον Σταθμό «Βενιζέλου» αποτελεί μία βελτιωμένη μετεξέλιξη της πρότασης του 2014 «... Τα αρχαιολογικά ευρήματα θα αναδειχθούν τόσο οριζοντιογραφικά, όσο και υψομετρικά στην ίδια ακριβώς θέση που βρέθηκαν, στο επίπεδο -1 του σταθμού ... Με τον ανασχεδιασμό της βόρειας εισόδου (τροποποίηση κλιμάκων και αφαίρεση του βόρειου ανελκυστήρα) αποδίδεται στο επίπεδο αυτό, χώρος περίπου 130τ.μ. σε συνέχεια με τον κεντρικό αρχαιολογικό χώρο για ανάδειξη ευρημάτων. Οι επιβάτες του μετρό θα διασχίζουν τον διάδρομο στο πλάι του αρχαιολογικού χώρου για την κάθοδο τους στο επίπεδο εισιτηρίων του σταθμού, έχοντας άμεση επαφή με τις αρχαιότητες. Στη νότια είσοδο του Σταθμού, επίσης στο επίπεδο -1 παρακείμενα των αναδεικνυόμενων αρχαιοτήτων θα διατεθούν περίπου 150τ.μ. για έκθεση αρχαιολογικών ευρημάτων. Αντίστοιχος χώρος διατίθεται και στην περιοχή του μεσοπατώματος ...». Ως προς την υφιστάμενη κατάσταση του σταθμού, στο έγγραφο των απόψεων

./.

αναφέρεται ότι «... Σήμερα η οροφή του σταθμού καλύπτεται από πλάκα οπλισμένου σκυροδέματος, η οποία έχει τρία προσωρινά ανοίγματα: 1ο άνοιγμα στο δυτικό φρεάτιο, διαστάσεων 5,00 × 7,18 μ. και 2ο άνοιγμα στο ανατολικό φρεάτιο, διαστάσεων 6,50μ. × 9,68μ. και 3ο (κεντρικό), διαστάσεων 3,70 × 7,20μ». Περαιτέρω, στο έγγραφο των απόψεων της Διοίκησης παρατίθενται ορισμένες ενέργειες που ακολούθησαν την έκδοση της προσβαλλομένης και συγκεκριμένα αναφέρεται ότι από την ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης (έγγραφο 3.7.2020) δόθηκαν στην Αττικό Μετρό Α.Ε. κατευθύνσεις και προδιαγραφές για την εκπόνηση των αναγκαίων μελετών, ότι η προσπάθεια όλων των Υπηρεσιών στόχευε στη πλήρη διασφάλιση ότι η απόσπαση, επανατοποθέτηση και ανάδειξη των αρχαιοτήτων θα υλοποιηθεί με απόλυτα επιστημονικό τρόπο, ότι για τον λόγο αυτόν τέθηκαν ως αναγκαίες προδιαγραφές α) η διεπιστημονική συνεργασία, με τη συμμετοχή εξειδικευμένων επιστημονικών ειδικοτήτων κατά ενότητα/μελέτη/έργο, με την ανάλογη εμπειρία, υπό το συντονισμό των αρμοδίων υπηρεσιών του ΥΠΠΟΑ, που διαθέτουν αποδεδειγμένη επιστημονική κατάρτιση για την αντιμετώπιση ανάλογων ζητημάτων και β) η κατάθεση από την εταιρεία, σταδιακά, προκειμένου για τις κατά νόμο γνωμοδοτήσεις και εγκρίσεις από τα αρμόδια όργανα του ΥΠΠΟΑ, των μελετών που θα αφορούσαν στην απόσπαση και στην επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων, στη στερέωση- συντήρηση και αποκατάσταση αυτών καθώς και στο φωτισμό. Στη συνέχεια των ανωτέρω κατατέθηκαν στις συναρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ, οι μελέτες απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων στον σταθμό Βενιζέλου, οι οποίες έτυχαν αμέσως επεξεργασίας και αξιολόγησης από τις συναρμόδιες Διευθύνσεις του ΥΠΠΟΑ, σε συνεργασία με την ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης, προκειμένου να διασφαλιστεί η απαραίτητη τήρηση των όρων που τέθηκαν στην ανωτέρω Υ.Α. περί προσωρινής απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων, ώστε μετά την επαναφορά τους στην αρχική τους θέση να αποδίδουν απόλυτα την αρχική εικόνα της

ανασκαφής, δηλ. την εικόνα των ορατών σήμερα καταλοίπων. Ακολούθησαν συνεχείς τηλεσυσκέψεις και ανταλλαγή απόψεων διενεργήθηκε κοινή αυτοψία των συναρμόδιων Διευθύνσεων και της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης στο Σταθμό Βενιζέλου, στις 10 Σεπτεμβρίου 2020, κατά την οποία συζητήθηκε αναλυτικά η μεθοδολογία απόσπασης και επανατοποθέτησης, αποσαφηνίστηκαν τεχνικές λεπτομέρειες της μεταφοράς εντός του κελύφους και της εξόδου από τα φρεάτια των δομών και καθορίστηκαν οι περιοχές όπου θα λάβει χώρα ανασκαφική έρευνα, προκειμένου α) να απελευθερωθούν τα θεμέλια των προς μεταφορά δομών και να υποστηριχτεί η τεχνική δυνατότητα απόσπασής τους και β) να ερευνηθούν ανασκαφικά, τεκμηριωθούν και ερμηνευθούν τα αρχαιολογικά κατάλοιπα (προγενέστερα) που βρίσκονται κάτω από τις ορατές σήμερα αρχαιότητες, προκειμένου σε δεύτερο χρόνο και σε άμεση συνάρτηση με τις εν εξελίξει εργασίες απόσπασης, να αποσπασθούν και αυτές στη συνέχεια και να επανέλθουν στο βαθμό που επιτρέπει το ανελαστικό όριο της πλάκας του σταθμού. Τέλος, στο έγγραφο των απόψεων περιγράφονται συνοπτικά οι κατατεθείσες μελέτες, που περιλαμβάνουν τεύχη με τεχνικές πληροφορίες (Τεχνική Έκθεση απόσπασης αρχαιοτήτων/Μεθοδολογία, Τεχνική Έκθεση επανατοποθέτησης αρχαιοτήτων, Τεύχη στατικής μελέτης γερανογέφυρας και πλατφόρμας μεταφοράς αρχαιοτήτων, Τεύχος στατικών υπολογισμών συστήματος ολίσθησης τοιχίων, παρουσίαση προηγούμενων εργασιών απόσπασης και επανατοποθέτησης αρχαιοτήτων μελετητικού γραφείου και σειρά σχεδίων), οι οποίες παρουσιάστηκαν και συζητήθηκαν διεξοδικά κατά τη συνεδρίαση του ΚΑΣ στις 23.9.2020 (Πράξη 35). Από τη συζήτηση προέκυψε ότι θα χρησιμοποιηθεί συνδυασμός μεθόδων απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων, λαμβάνοντας σε κάθε περίπτωση υπόψη την δομή, το είδος έδρασης (επί εδάφους ή επί θεμελίωσης), καθώς και τις ειδικές απαιτήσεις που απορρέουν από το περιβάλλον και τα χαρακτηριστικά των προς απόσπαση καταλοίπων, ότι η

./.

επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων σε κατάλληλη υποδομή, θα γίνει με την αντίστροφη σειρά από αυτήν της απόσπασης, ενώ η μεθοδολογία της καθορίζεται από την αντίστοιχη μεθοδολογία απόσπασης της αρχαιολογικής ενότητας, ότι ανάλογη μεθοδολογία έχει υλοποιηθεί κατά την απόσπαση αρχαιοτήτων ήδη από το ανατολικό και δυτικό φρέαρ του Σταθμού Βενιζέλου, τη βόρεια και νότια είσοδο του Σταθμού Αγίας Σοφίας, το Σταθμό Συντριβάνι, καθώς και σε πληθώρα δημοσίων έργων υψίστης σημασίας, στα οποία μετά την επαναφορά των αρχαιοτήτων και την επιμελή αρμολόγηση δύσκολα κανείς αντιλαμβάνεται την προηγηθείσα διαδικασία. Καθώς οι μελέτες κρίθηκαν επιτυχείς ως προς τις κατευθύνσεις, τις αρχές και ειδικότερα ως προς τον στόχο διαφύλαξης των αξιών, όπως της δομικής αξίας των θεμελίων και των προγενέστερων οικοδομικών φάσεων, τη διατήρηση των καταλοίπων ως επιστημονικού τεκμηρίου με περιορισμό των κατατμήσεων, και διάσωση των υποβάσεων, των θεμελίων και της στρωματογραφίας, έτυχαν θετικής εισήγησης και των τεσσάρων συναρμόδιων Διευθύνσεων και ομόφωνης έγκρισης από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο. Τέλος, επί των προβαλλομένων λόγων ακυρώσεως η Διοίκηση ισχυρίζεται ότι η μετακίνηση των αρχαιοτήτων (ακόμη και μόνιμα) ουδόλως απαγορεύεται από τις προαναφερόμενες διατάξεις του Συντάγματος, των διεθνών συμβάσεων της Βαλέττας και της Γρανάδας και των άρθρων 10 παρ. 1 και 42 παρ. 1 του ν. 3028/2002, στις εξαιρετικές περιπτώσεις μεγάλων τεχνικών έργων υποδομής, όπως εν προκειμένω το Μετρό της πόλης της Θεσσαλονίκης εν προκειμένω δε τα μνημεία πρόκειται να επιστρέψουν στο χώρο τους και να τοποθετηθούν ακριβώς στη στάθμη εύρεσής τους, ότι η προσβαλλόμενη Υ.Α. είναι πλήρως αιτιολογημένη, διότι εκδόθηκε κατόπιν γνώμης του αρμοδίου συλλογικού οργάνου (ΚΑΣ), η οποία διαμορφώθηκε κατόπιν της αναλυτικής παρουσίασης ενώπιόν του των εισηγήσεων των συναρμόδιων υπηρεσιών, της παροχής διευκρινήσεων για όλα τα επιστημονικά και τεχνικά θέματα, της διεξοδικής συζήτησης μεταξύ των μελών, της λήψης

υπόψη των θέσεων όλων των φορέων και ιδιωτών που παραστάθηκαν, στοιχεία από τα οποία αδιαμφισβήτητα προέκυψε ο απαιτούμενος επιστημονικός έλεγχος της ανυπαρξίας άλλης εφικτής εναλλακτικής λύσης, ότι είναι αβάσιμος ο ισχυρισμός ότι δήθεν δεν έχει αποκλειστεί η ύπαρξη άλλης λύσης, ότι το ενδεχόμενο της βλάβης της «φυσικής ακεραιότητας» των αρχαιοτήτων κατά την υλοποίηση της απόσπασης και επανατοποθέτησης προτείνεται αόριστα και πάντως πρόωρα κατά της προσβαλλόμενης Υ.Α., διότι αφορά στις ειδικότερες προβλέψεις για το πώς θα υλοποιηθεί η απόσπαση και επανατοποθέτηση και, συνεπώς, μπορεί να προταθεί παραδεκτά όχι κατά της προσβαλλόμενης αλλά κατά της Υ.Α. που θα εγκρίνει τη σχετική μελέτη εφαρμογής (όρος 2 της προσβαλλόμενης), ότι εν πάση περιπτώσει από παλαιότερες προσωρινές αποσπάσεις σε άλλα έργα δεν προκλήθηκε καταστροφή των αρχαιοτήτων, ότι τον κίνδυνο που επικαλούνται τα αιτούντα σωματεία εμπεριέχει και η απόφαση του 2017, η οποία επίσης προβλέπει απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων, επιπλέον δε και αποδόμηση κάποιων από αυτές, ότι το ενδεχόμενο της «εξαφάνισης της αυθεντικότητας» των αρχαιοτήτων, λόγω της απόσπασης και επανατοποθέτησης προτείνεται αόριστα και πάντως αβάσιμα, διότι η απόσπαση συνιστά εξαιρετική μεν, πλην νόμιμη επιλογή του αρχαιολογικού νομοθέτη ακόμη και ως μόνιμη λύση και συνεπώς δεν επιφέρει βλάβη της αυθεντικότητας του αποσπώμενου μνημείου, ότι ως προς τον ισχυρισμό των αιτούντων για το εφικτό ή το βελτιώσιμο της πρότασης της Υ.Α. του 2017, στην αρμοδιότητα του ΚΑΣ δεν ανήκει η εκπόνηση μελετών, η δε «βελτίωση» αυτών εξικνείται έως του σημείου της προσθήκης όρων προς προστασία των μνημείων και, προφανώς δεν συμπεριλαμβάνει την εξεύρεση λύσεων ή τη συμπλήρωση των κενών των τεχνικών μελετών και ότι το ανέφικτο της πρότασης της Υ.Α. 2017 προέκυψε για όσους λόγους αναλυτικά εκτίθενται στο έγγραφο των απόψεων. Στο έγγραφο απόψεων αναφέρεται περαιτέρω ότι πρέπει να αξιολογηθούν και οι αναφορές στη σκέψη 26 της

./.

ίδιας της ένδικης αίτησης ακύρωσης, σύμφωνα με τις οποίες το διάστημα της αδράνειας 2017-2019 εμφανίζεται ως διάστημα «μελέτης σε βάθος» της πρότασης της ΥΑ 2017, ενώ ομολογείται ότι, κατά τη σύνταξη του δικογράφου (2020) υπάρχουν μελέτες σε επίπεδο ΟΜ-1 και μελέτες σε επίπεδο ΟΜ-2 «υπό αναθεώρηση/βελτίωση», ότι ως προς τον ισχυρισμό κατά τον οποίο η προσβαλλόμενη Υ.Α. επέφερε ανατροπή στο σχεδιασμό του έργου, παραβιάζοντας, κατ' αυτό τον τρόπο, την αρχή της ασφάλειας του δικαίου, επισημαίνεται ότι η ανατροπή επήλθε το έτος 2015 με την αιφνιδιαστική απόφαση του Δήμου Θεσσαλονίκης να υποβάλει αίτημα επανεξέτασης του τρόπου κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου, μολονότι το ΥΠΠΟΑ είχε εξετάσει όλες τις προτάσεις που είχαν μέχρι τότε εκπονηθεί από διάφορους φορείς και οι οποίες συμφωνούσαν ότι για την κατασκευή του Σταθμού τα αρχαία πρέπει προσωρινά να απομακρυνθούν, ότι ως προς τον ισχυρισμό κατά τον οποίο η εγκριθείσα με την προσβαλλόμενη Υ.Α. πρόταση της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» δεν συνοδεύεται από μελέτη απόσπασης και επανατοποθέτησης του μνημειακού συνόλου σημειώνεται ότι το περιεχόμενο της μελέτης επανατοποθέτησης προϋποθέτει την επιλογή της λύσης κατασκευής του σταθμού την οποία ενέκρινε η προσβαλλομένη και, επιπλέον, διότι η μελέτη επανατοποθέτησης, όπως και η μελέτη απόσπασης, συναρτώνται με το είδος και την κατάσταση των αρχαίων καταλοίπων και τον χώρο και τις συνθήκες απόσπασης και τοποθέτησής τους και το περιεχόμενό τους διαμορφώνεται με βάση ειδικούς τεχνικούς και επιστημονικούς όρους, τους οποίους στην ένδικη περίπτωση έδωσε το Υπουργείο στην Αττικό Μετρό μετά την έκδοση της προσβαλλομένης (από 3.7.2020 έγγραφο της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης) και ότι ουδείς λόγος ακύρωσης πλήττει την ορθότητα ή την «εφαρμοσιμότητα» της μελέτης της Αττικό Μετρό, που εγκρίθηκε δυνάμει της προσβαλλομένης Υ.Α., ότι από τους 13 σταθμούς μόνο ο Σταθμός Βενιζέλου παραμένει σε κατασκευαστική εκκρεμότητα και ότι η κατασκευή του σταθμού δεν αποτελεί αυτοτελές έργο, αλλά

επηρεάζει το έργο και τη λειτουργία του Μετρό στο σύνολό του, στα πλαίσια τόσο της υφιστάμενης σύμβασης όσο και των επεκτάσεων της γραμμής. Τέλος, το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, προκειμένου να ενισχύσει τους παραπάνω ισχυρισμούς για τη νομιμότητα και την επιστημονική ορθότητα της λύσης της απόσπασης και επανατοποθέτησης στην ίδια ή άλλη θέση (όπου επιβάλλεται η απόσπαση), προσκομίζει, μεταξύ άλλων, με το κατατεθέν μετά τη συζήτηση της υπόθεσης υπόμνημά του: α) επιστολή των αρχαιολόγων A. De Simone (διατελέσαντος ειδικού συμβούλου κατά τη διάρκεια κατασκευής της πρώτης φάσης του Μετρό της Νάπολης) και Κ. Τζιαμπάση (ερευνητή και συνεργάτη/σύμβουλου τεχνικών εταιρειών για την κατασκευή μεγάλων δημοσίων έργων στη Νάπολη και σε χώρες της Μεσογείου) προς το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού, β) την «Έκθεση πρώτης εκτίμησης για τις Αρχαιότητες που έχουν έρθει στο φως κατά τις εργασίες κατασκευής των σταθμών του Μετρό στις οδούς Βενιζέλου και Αγίας Σοφίας στην Θεσσαλονίκη» του αρχιτέκτονα μηχανικού και επίκουρου καθηγητή του Τμήματος Αρχαιολογίας ΑΠΘ, Α. Τάντση, στην οποία περιγράφονται και εκτιμώνται τα αποκαλυφθέντα στους προαναφερόμενους σταθμούς αρχαιολογικά ευρήματα και γ) το ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/649890/460812/12604/17.11.2020 έγγραφο της Προϊσταμένης της ΔΙΠΚΑ προς το Γραφείο του ΝΣΚ, σύμφωνα με το οποίο εγγραφή των ρωμαϊκών αρχαιοτήτων στον Κατάλογο της Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO θα συνιστούσε αυτοτελή εγγραφή με συγκεκριμένη οριοθέτηση και όχι επέκταση της ήδη υπάρχουσας και ότι από τα τηρούμενα αρχεία της υπηρεσίας δεν εντοπίζεται υπηρεσιακή αλληλογραφία για εγγραφή των αρχαιοτήτων του Σταθμού Βενιζέλου στον εν λόγω Κατάλογο.

19. Επειδή, στο άρθρο 25 παρ. 2 του π.δ. 18/1989 ορίζεται ότι «Υπομνήματα των διαδίκων κατατίθενται στη Γραμματεία έξι πλήρεις ημέρες πριν από τη συζήτηση. Ο Πρόεδρος μπορεί να επιτρέψει την υποβολή υπομνημάτων από τους διαδίκους μέσα σε προθεσμία που

./.

τάσσεται από αυτόν για την ανάπτυξη όσων έχουν εκτεθεί στο ακροατήριο». Εξάλλου, στο άρθρο 33 του ίδιου διατάγματος ορίζεται, μεταξύ άλλων, ότι «Η συζήτηση γίνεται αποκλειστικά βάσει των δικογράφων και των εγγράφων που έχουν προσαχθεί προαποδεικτικώς». Από τις διατάξεις αυτές προκύπτει ότι δεν επιτρέπεται η προσκόμιση αποδεικτικών στοιχείων μετά τη συζήτηση της υπόθεσης, με το υπόμνημα που υποβάλλεται μέσα στην προθεσμία που έχει ζητηθεί και δοθεί από τον Πρόεδρο (ΣτΕ 1014/2013 Ολομ. σκ. 6, πρβλ. ΣτΕ 2274/2000 Ολομ. σκ. 6, 1912/2001 Ολομ. σκ. 7 κ.ά.). Ως εκ τούτου, δεν λαμβάνονται υπόψη από το Δικαστήριο τα αναφερθέντα σε προηγούμενη σκέψη στοιχεία που προσκόμισαν ή απέστειλαν στο Δικαστήριο οι διάδικοι μετά τη συζήτηση της υπόθεσης (όπως, το από 8.12.2020 δελτίο τύπου της ICOMOS, το από 14.4.2021 σημείωμα για το χρονοδιάγραμμα του έργου, η από 19.11.2020 έκθεση στελεχών της ΑΜ, με τίτλο «Απαντήσεις στις τεχνικές εκθέσεις για την παραμονή κατά χώρα των αρχαιοτήτων του Σταθμού Βενιζέλου» -σχετικό 1, που προσκόμισε η ΑΜ με το υπόμνημα, εκθέσεις και επιστολές που προσκόμισε το ΥΠ.ΠΟ.Α με το υπόμνημα κ.λπ.). Ενόψει δε των ανωτέρω, είναι απορριπτέο το αίτημα των αιτούντων σωματείων, που υποβλήθηκε μετά τη συζήτηση της υπόθεσης με το υπόμνημα που κατατέθηκε εντός της χορηγηθείσας από την Πρόεδρο προθεσμίας (έως 20.11.2020), με το οποίο τα σωματεία αυτά ζητούν πρόσθετη προθεσμία για να αντικρούσουν την ανωτέρω έκθεση των τεχνικών στελεχών της παρεμβαίνουσας ΑΜ, προεχόντως διότι η εν λόγω από 19.11.2020 έκθεση δεν λαμβάνεται υπόψη από το Δικαστήριο (πρβλ. παρεμπίπτουσα 109/1996, ΣτΕ 2979/1996 Ολομ. σκ. 10, 2981/1996 Ολομ. σκ. 10, 2996/1996 Ολομ. σκ. 6, 2997/1996 Ολομ. σκ. 6, 1967/2016 7μ. σκ. 10, 1969/2016 7μ. σκ. 10).

20. Επειδή, με τους προαναφερθέντες λόγους ακυρώσεως (σκ. 18) πλήττεται η νομιμότητα της προσβαλλόμενης απόφασης της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού και η πληρότητα και η επάρκεια της

αιτιολογίας της, όπως η τελευταία συμπληρώνεται από τη γνωμοδότηση του ΚΑΣ και τα στοιχεία του φακέλου, καθ' ο μέρος η προσβαλλομένη τροποποίησε την προγενέστερη απόφαση της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού έτους 2017 (ΥΑ 2017), ως προς την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων εντός του κελύφους του Σταθμού Βενιζέλου κατά την κατασκευή του σταθμού, και ενέκρινε την απόσπαση και επανατοποθέτησή τους σε ποσοστό 92% στη θέση στην οποία βρέθηκαν μετά την κατασκευή του σταθμού, κατ' ακολουθίαν δε και κατά το μέρος που ενέκρινε την τοποθέτηση των αρχαιοτήτων, μετά την προσωρινή απόσπασή τους, με ανασχεδιασμό του σταθμού σύμφωνα με την πρόταση της ΑΜ (λύση 2019), ήτοι με περαιτέρω αρχιτεκτονικές βελτιώσεις για την ανάδειξη των αρχαιολογικών ευρημάτων και την ασφαλή λειτουργία του μετρό στον σταθμό Βενιζέλου με δύο κύριες εισόδους-εξόδους. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου (ανωτ. σκ. 16 και 17), το ΚΑΣ κατά τη συνεδρίαση στις 18.12.2019 έλαβε υπόψη και αξιολόγησε τα δεδομένα της υπόθεσης που αφορούσαν την πλήρη διερεύνηση και εξάντληση των εναλλακτικών λύσεων για την κατασκευή του σταθμού με βάση το ιστορικό της κατασκευής του Μετρό Θεσσαλονίκης, ιδίως δε με βάση τις προγενέστερες αποφάσεις του Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού (2015/2017) που ενέκριναν την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων στον σταθμό Βενιζέλου και την κατασκευή του σταθμού σύμφωνα με την «Πρόταση Β» της ομάδας εργασίας (λύση 2017), καθώς και με βάση το αίτημα της ΑΜ (λύση 2019) επί του οποίου κλήθηκε να γνωμοδοτήσει. Τα μέλη του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου ενημερώθηκαν από τους εισηγητές προϊσταμένους των Διευθύνσεων για την υφιστάμενη κατάσταση του Σταθμού Βενιζέλου, όπως είχε διαμορφωθεί το διάστημα 2006-2019, κατά την οποία οι διαφραγματικοί τοίχοι του σταθμού κατασκευάστηκαν και περιβάλλουν το κεντρικό τμήμα του, αποτελούν δε κατακόρυφα τοιχία από σιδηροπαγές σκυρόδεμα. Τα εν λόγω τοιχία δημιούργησαν 4 έδρες ενός ορθογωνίου παραλληλεπιπέδου,

./.

το οποίο συνιστά το περίγραμμα του τετραώροφου [με βάση τις προδιαγραφές] υπόγειου κεντρικού τμήματος του Σταθμού και εντός του οποίου πραγματοποιήθηκε η ανασκαφή. Το ανασκαφικό σκάμμα έφτασε σε βάθος περίπου 7 μ. εντός των διαφραγματικών τοίχων και σε επιφάνεια 1.513 τ.μ. Επίσης, κατασκευάστηκε σειρά ενδιάμεσων προσωρινών πασσάλων (οπλισμένων) διαμέτρου 1,30 μ. και βάθους 25 μ., οι οποίοι διέτρησαν κατακόρυφα όλα τα αρχαιολογικά στρώματα, επί των οποίων εδράσθησαν μεταλλικά καταστρώματα γεφυροποιίας προς εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας στην Εγνατία Οδό. Το έτος 2009 κατασκευάστηκαν (με 2 TBM), οι σήραγγες του Σταθμού στην στάθμη των -25 μ. εντός των προαναφερόμενων διαφραγματικών τοίχων. Με βάση τα παραπάνω στοιχεία το ΚΑΣ εκτίμησε τα αναφερόμενα στο από 12.12.2019 τεύχος τεκμηρίωσης της Αττικό Μετρό για τη δυνατότητα μεταφοράς του σταθμού σε άλλη θέση ή την κατάργησή του, σύμφωνα με την έκθεση της ΑΜ του έτους 2013 («Διερεύνηση εναλλακτικών προτάσεων για το Σταθμό Βενιζέλου λόγω των αρχαιοτήτων που αποκαλύφθηκαν κατά την κατασκευή του»), με την οποία είχαν εξετασθεί πέντε εναλλακτικά σενάρια κατασκευής του σταθμού με γνώμονα την προστασία των αρχαιοτήτων [Σενάριο Α: Κατάργηση του Σταθμού Βενιζέλου, Σενάριο Β: Μεταφορά του Σταθμού σε νέα θέση, Σενάριο Γ: Κατασκευή Σταθμού Βενιζέλου με διατήρηση των αρχαιοτήτων in situ (χωρίς απόσπαση), Σενάριο Δ: Κατασκευή Σταθμού Βενιζέλου με προσωρινή απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων και Σενάριο Ε: Κατασκευή του Σταθμού Βενιζέλου με απόσπαση των αρχαιοτήτων και μεταφορά στο στρατόπεδο Παύλου Μελά ή οπουδήποτε αλλού]. Με δεδομένη δε την ύπαρξη των διαφραγματικών τοίχων του σταθμού αλλά και τη χάραξη και κατασκευή των σηράγγων, τα σενάρια Α' και Β', δηλαδή η κατάργηση ή η μεταφορά σε άλλη θέση του σταθμού, αντίστοιχα, είχαν αποκλειστεί από το έτος 2013 για τους λόγους που παρατίθενται στην ανωτέρω έκθεση της διερεύνησης των εναλλακτικών

προτάσεων (αχρήστευση σηράγγων, απαλλοτριώσεις κτιρίων, σειρά νέων μελετών και αρχαιολογικών ερευνών, ανεύρεση αντίστοιχης σημασίας ευρημάτων, υποβάθμιση των σταθμών Δημοκρατίας και Αγίας Σοφίας, υπέρβαση της μέγιστης αποδεκτής χωρητικότητας αποβαθρών, παραβίαση κανόνων ασφαλείας, ανάγκη κατασκευής νέου φρέατος αερισμού και εκκένωσης, συνολικός επανασχεδιασμός των Η/Μ συστημάτων του έργου με οικονομικές και χρονικές επιπτώσεις, επανασχεδιασμός των παρακείμενων σταθμών Αγίας Σοφίας και Δημοκρατίας καθώς και συμβατικές και διαχειριστικές επιπτώσεις, βλ. σελ. 12-16 της ως άνω έκθεσης, καθώς και σελ. 70-73 του από 12.12.2019 τεύχους τεκμηρίωσης της ΑΜ). Τα ανωτέρω δεδομένα και οι συνέπειες από την τυχόν κατάργηση του Σταθμού ετέθησαν υπόψη του ΚΑΣ κατά την 45/18.12.2019 συνεδρίασή του (βλ. συζήτηση μεταξύ εισηγήτριας και μέλους του ΚΑΣ σελ. 18 των πρακτικών, τις αναφορές των εκπροσώπων της ΑΜ σελ. 55, 60 με παραπομπή στην εξέταση του ζητήματος το έτος 2013 και σελ. 75-76 και τις τοποθετήσεις του εκπροσώπου του ΤΕΕ στις σελ. 189-190 και του Διευθύνοντος Συμβούλου του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης σελ. 194-195). Εξάλλου, με δεδομένη την κατασκευή του Σταθμού στην εγκεκριμένη θέση, όπως είχε χωροθετηθεί και αδειοθετηθεί από πλευράς της αρχαιολογικής νομοθεσίας ήδη από το έτος 2004, ο Πρόεδρος του ΚΑΣ, επισήμανε «ότι το θέμα της κατάργησης του Σταθμού δεν τίθεται, έχει εξεταστεί και έχει απορριφθεί», δηλώνοντας, μάλιστα, ότι «αυτό είχε εξεταστεί το 2015 και το 2017 και όλοι οι φορείς δήλωσαν και κατέγραψαν ότι δεν μπορεί να εφαρμοστεί αυτή η λύση» (σελ. 202-203). Ενώπιον του ΚΑΣ παρουσιάστηκαν, επίσης, τα κατωτέρω τεχνικά χαρακτηριστικά των λύσεων «2017», (πρόταση Β΄ της ομάδας εργασίας) και «2019» (πρόταση ΑΜ) για την κατασκευή του σταθμού: Ι) «Λύση 2017»: Ο Σταθμός κατασκευάζεται με υπόγεια εκσκαφή σε δύο επίπεδα -3 και -4 εντός του περιγράμματος που διαμορφώνουν οι διαφραγματικοί τοίχοι, στατικά ανεξάρτητος από αυτούς,

./.



με υψόμετρο οροφής περίπου $\pm 0,00$. Στο επίπεδο -2 του σταθμού σώζεται μάζα χώματος και οι αρχαιότητες. Στο επίπεδο του εδάφους διαμορφώνονται οι δύο είσοδοι του Σταθμού. Η νότια είσοδος χωροθετείται νότια της οδού Εγνατίας (πλατεία Καπνεργάτη) και αναπτύσσεται σε τέσσερα επίπεδα, -1, -2, -3 και -4, με δυνατότητα επέκτασης και σε πέμπτο επίπεδο, εφόσον απαιτηθεί πρόσθετος χώρος για τις Η/Μ εγκαταστάσεις. Οι χώροι με τις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις βρίσκονται στα επίπεδα -2 και -3, στη νότια πρόσβαση. Στη νότια είσοδο προβλέπεται ένα σταθερό κλιμακοστάσιο και δύο ζεύγη κυλιόμενων κλιμάκων καθώς και ένας ανελκυστήρας, που εξυπηρετούν την πρόσβαση στην αποβάθρα μετά τα μηχανήματα ελέγχου εισιτηρίων. Το επίπεδο -3 της νότιας πρόσβασης, όπου βρίσκονται τα ακυρωτικά μηχανήματα, συνδέεται με διάδρομο στο επίπεδο -3 του σταθμού, από το οποίο γίνεται η πρόσβαση στο επίπεδο -4, όπου βρίσκονται οι αποβάθρες. Η βόρεια είσοδος χωροθετείται βόρεια της οδού Εγνατίας (πρώην υπαίθριο πάρκινγκ Δημαρχείου), αναπτύσσεται μόνο στο επίπεδο -1 και διαθέτει ένα σταθερό κλιμακοστάσιο και ένα ζεύγος κυλιόμενων κλιμάκων που θα καταλήγουν στο επίπεδο -1. Η βόρεια είσοδος, η οποία οδηγεί αποκλειστικά στο επίπεδο -1, συνδέεται με τη νότια, από την οποία γίνεται η πρόσβαση στα χαμηλότερα επίπεδα, μέσω πεζογέφυρας που θα κατασκευασθεί στο δυτικό τμήμα του Σταθμού, πάνω από τον αρχαιολογικό χώρο. Η χωρόθέτηση της πεζογέφυρας στο δυτικό άκρο του αρχαιολογικού χώρου, προσφέρει τη θέαση του συνόλου σχεδόν του αρχαιοτήτων, αλλά και εποπτική όψη του τετραπύλου. Στα άκρα του Σταθμού δυτικά και ανατολικά βρίσκονται τα φρέατα εξαερισμού, οι δε έξοδοι κινδύνου βρίσκονται, ομοίως, δυτικά και ανατολικά, με τη δυτική από το επίπεδο -3 να βρίσκεται εντός της νότιας πρόσβασης (βλ. σελ. 3-7 της από Δεκ. 2016 τεχνικής έκθεσης, σελ. 2-4 της ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/16831/9817/596/59/20.1.2017 (αρ. πρωτ. ΔΙΠΚΑ) εισήγησης του Αναπληρωτή Προϊσταμένου της Εφορείας Αρχαιοτήτων Πόλης

Θεσσαλονίκης προς το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού καθώς και σελ. 15-22 των πρακτικών της 3/24.1.2017 συνεδρίασης του ΚΑΣ, σελ. 37-43 του από 12.12.2019 τεύχους τεκμηρίωσης της ΑΜ καθώς και σελ. 40-43 των πρακτικών της 45/18.12.2019 συνεδρίασης του ΚΑΣ). Στο πλαίσιο της εν λόγω λύσης (2017) οι αρχαιότητες διατηρούνται σε επιφάνεια 1377 τ.μ. (ποσοστό 91%,) οι δε αρχαιότητες στο δυτικό φρεάτιο του Σταθμού αποσπώνται προσωρινά σε επιφάνεια 104 τ.μ. και θα επανατοποθετηθούν στην ίδια θέση και στάθμη στο σύνολό τους, στο δε ανατολικό φρεάτιο αποσπώνται αρχαιότητες 149 τ.μ. με επαναφορά 13 τ.μ. μετά το πέρας των τεχνικών εργασιών. Εξάλλου, στη νότια είσοδο του Σταθμού (985 τ.μ.), η ανασκαφική διερεύνηση θα υλοποιηθεί έως το πέρας των ανθρωπογενών επιχώσεων και οι αρχαιότητες που αναμένεται να ανευρεθούν στα κλιμακοστάσια θα απομακρυνθούν, δοθέντος ότι η κατά χώραν διατήρησή τους καθιστά αδύνατη την κατασκευή των υποκειμένων της πρόσβασης χώρων Η/Μ εγκαταστάσεων. Τα ευρήματα του βόρειου τμήματος της Νότιας Εισόδου 314 τ.μ. μπορούν να αποσπασθούν προσωρινά και να επανατοποθετηθούν στην ίδια στάθμη [σελ. 2-3 της ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/16831/9817/596/59/20.1.2017 (αρ. πρωτ. ΔΙΠΚΑ) εισήγησης του Αναπληρωτή Προϊσταμένου της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης προς το ΥΠΠΟΑ]. Η υπόγεια εκσκαφή του κεντρικού τμήματος κάτω από την Εγνατία Οδό προτάθηκε να γίνει κατά μήκος του σταθμού και περίπου σε μήκος 66 μ. με 20 χαλύβδινους σωλήνες (19 εξ αυτών διαμέτρου 80εκ. και μίας διαμέτρου 150 εκ.) που θα τοποθετηθούν με τη μέθοδο «ripe jacking» («υδραυλική προώθηση σωλήνα») σε απόσταση 3μ. κάτω από τις διατηρούμενες αρχαιότητες. Οι δοκοί αυτοί μετά την εγκατάστασή τους θα ενεματωθούν περιμετρικά με ισχνό σκυρόδεμα. Η όλη κατασκευή γίνεται σε πολλές διαδοχικές φάσεις μικρού βήματος εκσκαφής και με ταυτόχρονη τμηματική κατασκευή τμημάτων των μόνιμων τειχίων/πλακών. Η κατασκευή του σταθμού περιλαμβάνει έντεκα ειδικότερες φάσεις Α΄ έως Λ΄, κατά τα αναφερόμενα

./.



στο τεύχος τεκμηρίωσης της ΑΜ (βλ. σελ. 42-54 και 89 του εν λόγω τεύχους). Η προτεινόμενη μέθοδος κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου με «κατά χώραν» διατήρηση των αρχαιοτήτων αποτελεί μέθοδο «υπόγειας διάνοιξης» προσαρμοσμένη στην κατάσταση που έχει διαμορφωθεί στον Σταθμό (ύπαρξη περιμετρικών διαφραγμάτων και ύπαρξη δύο φρεάτων εξαερισμού στην ανατολική και δυτική πλευρά του σταθμού). ΙΙ) «Λύση 2019» (πρόταση ΑΜ): τα αρχαιολογικά ευρήματα, τα οποία θα αποσπασθούν, θα επανατοποθετηθούν σε ποσοστό περίπου 92% (εξαιρούμενης της περιοχής του ανατολικού φρέατος αερισμού και της εξόδου κινδύνου) και θα αναδειχθούν τόσο οριζοντιογραφικά όσο και υψομετρικά στην ίδια ακριβώς θέση που βρέθηκαν. Ειδικότερα, ο Σταθμός, τα επίπεδα του οποίου θα κατασκευασθούν με τη μέθοδο «top-down», θα αποτελείται από: α) το Επίπεδο Οδού (Επίπεδο 0) με δύο κύριες προσβάσεις, εκατέρωθεν της οδού Εγνατίας (η πρώτη στον ελεύθερο χώρο δίπλα από το Χαμζά Μπέη Τζαμί, ενώ η δεύτερη μπροστά στο Μπεζεστένι), όπως και στη «Λύση 2014». Και οι δύο προσβάσεις μετά τον επανασχεδιασμό του Σταθμού κατασκευάζονται έως το επίπεδο -2 διατηρώντας το συμβατικό τους περίγραμμα. Μέρος των προσβάσεων παραμένει ανοικτό με κάλυψη στεγάστρων ώστε να υπάρχει οπτική επαφή και φυσικός φωτισμός προς το επίπεδο -1 του αρχαιολογικού χώρου. Κάθε πρόσβαση εξυπηρετείται από δυο ζεύγη κυλιόμενων κλιμάκων που τοποθετούνται παράλληλα καθ' ύψος. Το πρώτο ζεύγος κυλιόμενων κλιμάκων (ανόδου, καθόδου) συνδέει το επίπεδο της οδού με το επίπεδο -1 ενώ το δεύτερο, το επίπεδο -1 με το -2. Σε κάθε πρόσβαση υπάρχει επίσης μία ελεύθερη στο χώρο σταθερή κλίμακα πλάτους 1,80 μ. Στη δε νότια πρόσβαση δημιουργείται ένας πυρήνας κατακόρυφης πρόσβασης με τη σταθερή κλίμακα και έναν ανελκυστήρα. Οι σταθερές κλίμακες και ο ανελκυστήρας εξυπηρετούν εκτός των επιπέδων -1 και -2 και ένα επίπεδο μεσοπατώματος που αφορά τον αρχαιολογικό χώρο, β) το Επίπεδο θέασης αρχαιοτήτων (μεσοπάτωμα): Δημιουργείται επίπεδο θέασης του



αρχαιολογικού χώρου το οποίο διαμορφώνεται στο ενδιάμεσο του ύψους μεταξύ της πλάκας οροφής του σταθμού και της πλάκας του επιπέδου -1 μέσω υπερυψωμένου διαδρόμου που γεφυρώνει, στην στάθμη του μεσοπατώματος, την βόρεια και νότια πρόσβαση του σταθμού, σε σημείο όπου τα ύψη των τοιχοποιιών και η στάθμη οροφής του σκάμματος το επιτρέπουν και μπορεί να λειτουργήσει και σαν υπόγεια διάβαση κάτω από την Εγνατία προσφέροντας ταυτόχρονα την εμπειρία του αρχαιολογικού χώρου. Το σύνολο του μεσοπατώματος επιφανείας 440 τ.μ. λειτουργεί ως χώρος έκθεσης ευρημάτων και εισαγωγή στον διδακτικό τομέα με βιτρίνες εκθεμάτων, οθόνες προβολής, επιφάνειες επεξηγηματικών κειμένων. Στο επίπεδο αυτό δημιουργούνται επίσης προεκβολές εξωστών με θέα προς τον αρχαιολογικό χώρο, και ταυτόχρονα σημεία συγκέντρωσης ομάδων επισκεπτών. Δημιουργείται επίσης κλειστός χώρος σε οπτική επαφή μέσω υαλοστασίου, με τον αρχαιολογικό χώρο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ως κατάστημα μουσείου, ο οποίος δεν προβλεπόταν στη λύση «2014». γ) το Επίπεδο Αρχαιοτήτων (Επίπεδο -1): Στο επίπεδο αυτό εκτίθενται οι υπάρχουσες αρχαιότητες σε ποσοστό 92%. Η πρόσβαση προς τον αρχαιολογικό χώρο γίνεται από ένα ζεύγος κυλιόμενων κλιμάκων και σταθερή κλίμακα που αποτελούν και την πρόσβαση των επιβατών του μετρό και στις δύο εισόδους. Η κύρια είσοδος προς τον αρχαιολογικό χώρο βρίσκεται στη νότια πρόσβαση όπου υπάρχει εκτός των κλιμακοστασίων και ο ανελκυστήρας (καταργείται ο ανελκυστήρας της βόρειας εισόδου, ο οποίος προβλεπόταν το 2014) καθώς και άνοιγμα-δίοδος ανάμεσα στα κατάλοιπα των αρχαίων τοιχοποιιών για είσοδο στον αρχαιολογικό χώρο. Από αυτό το επίπεδο, στον χώρο των δύο εισόδων, ξεκινά το δεύτερο ζεύγος κυλιόμενων κλιμάκων που οδηγεί στο επίπεδο έκδοσης εισιτηρίων. Στο επίπεδο του αρχαιολογικού χώρου, στην περιοχή ανάμεσα στη Μέση οδό και τα κτίρια, υπάρχει η δυνατότητα να τοποθετηθεί ξύλινος διάδρομος που τον διατρέχει κατά μήκος, ακολουθώντας με κλίση το

./.

ανάγλυφο και τα ύψη των ευρημάτων. Σε δύο σημεία όπου υπάρχουν σημαντικά ευρήματα υπάρχει επικάλυψη γυαλιού ώστε αυτά να είναι διακριτά. Ο επισκέπτης εισέρχεται στην διαδρομή αυτή από την στάθμη -1 της νότιας εισόδου του Μετρό. Επί της διαδρομής αυτής δύο εγκάρσιοι κλάδοι οδηγούν στο κατάστρωμα της Μέσης Οδού. Στη βόρεια είσοδο του Σταθμού στο επίπεδο των αρχαιολογικών ευρημάτων αναμένεται να βρεθεί κατά την ανασκαφή η συνέχεια του τετραπύλου που σηματοδοτεί την διασταύρωση του *decumanus maximus* με το κεντρικό *cardo*. Συνεπώς, σε διαφοροποίηση προς τη «Λύση 2014», για την ανάδειξη αυτών των μελλοντικών ευρημάτων αποδίδεται στη βόρεια είσοδο στο επίπεδο αυτό χώρος περίπου 130 τ.μ. σε συνέχεια με τον κεντρικό αρχαιολογικό χώρο για επανατοποθέτηση των ευρημάτων. Οι επιβάτες του μετρό διασχίζουν διάδρομο στο πλάι του αρχαιολογικού χώρου για την κάθοδο τους στο επίπεδο εισιτηρίων του σταθμού, έχοντας άμεση επαφή με τις αρχαιότητες. Στη νότια είσοδο του σταθμού, επίσης στο επίπεδο -1 παρακείμενα των αναδεικνυόμενων αρχαιοτήτων θα διατεθούν περίπου 150 τμ για έκθεση αρχαιολογικών ευρημάτων καθώς και ένα δωμάτιο - κλειστός χώρος στην Αρχαιολογική Υπηρεσία με θέαση προς τις αρχαιότητες, για οποιαδήποτε χρήση, δ) Επίπεδο -2, στο οποίο θα περιλαμβάνονται οι χώροι και οι εγκαταστάσεις Έκδοσης Εισιτηρίων - Κίνησης Επιβατών, ε) Επίπεδο -3, στο οποίο τοποθετούνται όλες οι υπόλοιπες απαιτούμενες για τη λειτουργία του Σταθμού ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις και στ) Επίπεδο -4, στο οποίο θα βρίσκεται η κεντρική αποβάθρα και εκατέρωθεν οι σιδηροτροχιές των συρμών προς τις δύο κατευθύνσεις. Η αποβάθρα θα συνδέεται με το Επίπεδο Έκδοσης Εισιτηρίων (επίπεδο -2) με δύο ζεύγη κυλιόμενων κλιμάκων, έναν ανελκυστήρα και μία σταθερή κλίμακα γύρω από αυτόν. Περαιτέρω, η εν λόγω λύση (2019) έχει δύο προσβάσεις (εισόδους/εξόδους) για τους επιβάτες, εκάστη εκ των οποίων περιλαμβάνει κυλιόμενες κλίμακες και σταθερή κλίμακα. Εξάλλου, ο



σταθμός έχει δύο ακόμα εξόδους έκτακτης ανάγκης στα δύο άκρα (ανατολικό - δυτικό) του σταθμού: η ανατολική έξοδος οδηγεί στο επίπεδο οδού, ενώ η δυτική έξοδος ανάγκης οδηγεί στην βόρεια έξοδο του σταθμού και από εκεί στο επίπεδο της οδού (σελ. 125-136 του τεύχους τεκμηρίωσης). Περαιτέρω, το ΚΑΣ εξέτασε ενδελεχώς τα στοιχεία που συνόδευαν το αίτημα της ΑΜ (τεύχος τεκμηρίωσης, συνημμένα σε αυτό έγγραφα, παραρτήματα κ.λπ.) ως προς τη διαδικασία που είχε προηγηθεί, προκειμένου να κρίνει αν υφίσταται ή όχι εφαρμόσιμη και ασφαλής λύση για την διατήρηση των αρχαιοτήτων κατά χώραν και συγχρόνως για την κατασκευή του σταθμού. Σύμφωνα με τον φάκελο (ανωτ. σκ. 16), στις αρχές του 2017 το ΔΣ της ΑΜ αποφάσισε να υποστηρίξει ενώπιον του ΚΑΣ την «πρόταση Β» της ομάδας εργασίας (βλ. 1398(α)/23.1.2017 απόφαση). Το ΔΣ της ΑΜ με την εν λόγω απόφαση ενέκρινε «επί της αρχής» τον ανασχεδιασμό για την υλοποίηση του Σταθμού Βενιζέλου, με κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων που έχουν αποκαλυφθεί στον χώρο του σταθμού, κατά τα λοιπά δε όρισε ότι η οριστική απόφαση για τον τρόπο κατασκευής του σταθμού θα ληφθεί μετά την ολοκλήρωση και έγκριση των οριστικών μελετών, αφού έλαβε υπόψη ότι όλες οι παράμετροι της πρότασης θα αξιολογηθούν κατόπιν εκπόνησης των σχετικών μελετών τουλάχιστον σε επίπεδο ΟΜ1, ότι η ακριβής κοστολόγηση του ανασχεδιασμένου Σταθμού Βενιζέλου θα είναι εφικτή μετά την ωρίμανση των μελετών και ότι οι επιπτώσεις στο υπόλοιπο έργο από τον ανασχεδιασμό και το χρόνο κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου θα μπορούν να αξιολογηθούν μετά την ωρίμανση των μελετών. Ως προς τη μέθοδο της υπόγειας διάνοιξης και κατασκευής του σταθμού με βάση την «Πρόταση Β», κατά τη συζήτηση στο ΚΑΣ το 2017 επισημάνθηκε το ενδεχόμενο καθιζήσεων (βλ. σελ. 24 και 34 των πρακτικών της συν. 3/24.1.2017 του ΚΑΣ), η πιθανότητα δε αυτή ελήφθη υπόψη και κατά την έκδοση της ΥΠΟΠΑΙΘ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/4.1484/24488/1402/162/10.2.2017 απόφασης της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού («ΥΑ

./.

2017»), η οποία μάλιστα έθεσε σχετικό όρο για την αντιμετώπιση των καθιζήσεων, σύμφωνα με τον οποίο «...κατά την κατασκευή των δοκών προπορείας πρέπει να καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια για την ελαχιστοποίηση των καθιζήσεων της περιοχής των κατά χώραν διατηρουμένων αρχαιοτήτων». Επίσης, σχετικά με την εφαρμογή της «Πρότασης Β» της ομάδας εργασίας, η ανάδοχος κοινοπραξία ενημέρωσε την ΑΜ ότι «δεν υπεισέρχεται σε ζητήματα που αφορούν την πληρότητα και την ορθότητα της πρότασης, διότι πρόκειται για ένα απλό σχεδιασμό...» (βλ. το CON-06/004-AIASA-10792/29.3.2017 έγγραφο της αναδόχου κοινοπραξίας προς την ΑΜ), όπως δε εκτέθηκε, οι σχετικές μελέτες ΟΜ1 (Στατική ΟΜ1 των Προσωρινών και Μόνιμων Κατασκευών του Σταθμού και των προσβάσεων «Βενιζέλου», Αρχιτεκτονική ΟΜ1 και Η/Μ Εγκαταστάσεων ΟΜ1) που υποβλήθηκαν το διάστημα 2017-2018 αναθεωρήθηκαν, επανυποβλήθηκαν και εγκρίθηκαν τελικώς από την ΑΜ, με τον ρητό όμως όρο, ότι τα σχόλια της ΑΜ που συνοδεύουν τις εγκριτικές αποφάσεις των μελετών ΟΜ1 θα ληφθούν υπόψη στο επίπεδο των μελετών ΟΜ2, σύμφωνα άλλωστε και με τη σχετική δέσμευση της αναδόχου κοινοπραξίας (βλ. αναλυτικά τη σχετική αλληλογραφία μεταξύ ΑΜ και της αναδόχου κοινοπραξίας στην ανωτ. σκ. 16). Εν τέλει, η ΠΑ της ΑΜ με την 1428(β)/6.3.2019 απόφασή της ενέκρινε, από άποψη στρατηγικής, τον επανασχεδιασμό του σταθμού Βενιζέλου με κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων, επισημαίνοντας, ωστόσο, ότι μετά «...από μακρά περίοδο εκτεταμένων και επίπονων προσπαθειών ο Ανάδοχος υπέβαλε τελικά τη νέα μεθοδολογία κατασκευής του επανασχεδιασμένου σταθμού, η οποία αφού εξετασθεί και εγκριθεί θα επιτρέψει την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου με διέλευση των συρμών μέσω των υπαρχουσών σηράγγων πριν την ολοκλήρωσή του» καθώς και ότι «... οι ευθύνες του Αναδόχου ως προς την άρτια, έντεχνη και έγκαιρη κατασκευή του Έργου που απορρέουν από τη Σύμβαση παραμένουν στο ακέραιο και ειδικότερα όσον αφορά την αντιμετώπιση των συνολικών καθιζήσεων των

κτισμάτων ... στη ζώνη επιρροής του έργου ... και αυτών που προστίθενται μετά τη διεύρυνση της ζώνης επιρροής του έργου». Στη συνέχεια, στις 30.7.2019 υποβλήθηκε από την ανάδοχο η μελέτη ΟΜ2 «Επανασχεδιασμός Σταθμού Βενιζέλου - Εκσκαφή και Προσωρινή Υποστύλωση - Υπόγειο Τμήμα Σταθμού», η οποία, με το CON-06/004-AM-10691/9.9.2019 έγγραφο της Διευθύνουσας Υπηρεσίας της ΑΜ επεστράφη προς αναθεώρηση και επανυποβολή με πλήθος σχολίων, τα οποία περιγράφονται σε οκτώ σελίδες που έπονται του ανωτέρω εγγράφου. Ως γενικό σχόλιο επί της μελέτης ΟΜ2 αναφέρεται ότι «Η προτεινόμενη λύση δεν μπορεί να αξιολογηθεί ως αξιόπιστη καθώς δεν υπάρχει η κυριότερη παράμετρος σχεδιασμού για την επιλογή της μεθόδου, δηλαδή ο υπολογισμός καθιζήσεων/παραμορφώσεων των σηράγγων καθώς και οι παραμορφώσεις στο επίπεδο των τροχιών, που είναι και κρίσιμο μέγεθος για την λειτουργία του συστήματος κατά την διάρκεια της κατασκευής, Φάσεις (Α - Β - Γ και Ζ - Η - Θ)». Ακολούθως, στο ανωτέρω έγγραφο των σχολίων περιλαμβάνονται γενικές και ειδικές παρατηρήσεις, τεχνικού χαρακτήρα, για τις φάσεις κατασκευής, τις τεχνικές, τις διαστάσεις, τα υλικά, την ασφάλεια, την ποιότητα της κατασκευής κ.ά., στις οποίες, μεταξύ άλλων, αναφέρονται τα εξής: «... Φάση Η : Κατά τη Φάση εκσκαφής του κεντρικού τμήματος του σταθμού μεταξύ των δύο εν λειτουργία σηράγγων, δημιουργείται πρόβλημα εκτέλεσης των εργασιών, και άρα σημαντική καθυστέρηση, καθόσον τοποθετούνται για την αντιστήριξη της εκσκαφής, σε ήδη περιορισμένο χώρο εργασίας, τρεις σειρές αντηρίδων ΗΕΒ 300 σε αποστάσεις 1,20m οριζόντια, και 2,50 - 3,80m κατακόρυφα. Να εξεταστεί. Φάση Ι: Κατά τη Φάση καθαίρεσης των σηράγγων και εκσκαφής των κάτω πλευρικών τμημάτων του σταθμού, τα ήδη σκυροδετημένα κιβωτοειδή τμήματα των άνω πλευρικών τμημάτων, ουσιαστικά λειτουργούν ως πρόβολοι ~ 6,50 m με σημαντικά φορτία, ίδιο βάρος και αρχαιολογικό στρώμα, στηριζόμενοι στους προσωρινούς πασσάλους προστασίας των σηράγγων και στην

./.

συνέχεια της πλάκας στη στάθμη -6.25 πάχους 1.40m. Αυτό πιθανόν να δημιουργήσει πρόβλημα για να γίνει εκσκαφή σε όλο το μήκος του σταθμού χωρίς την ταυτόχρονη κατασκευή κατά τμήματα της μόνιμης κατασκευής ώστε να αποκαθίσταται ο φορέας και να γίνεται ασφαλής, μεταφορά των φορτίων. Να εξεταστεί [...] [1] Σχετικά με την κατασκευή των μεγάλου μήκους οριζόντιων διαμήκων δοκών (pipe jacking) ισχύουν τα εξής: (α) παραθέστε αναλυτικά παραδείγματα εφαρμογής παρόμοιων κατασκευών pipe jacking (αναφέροντας διαστάσεις διαμέτρου διατομών, υδρογεωλογικές συνθήκες, χάραξη με μηδενική ή όχι κλίση) και (β) διασαφηνίστε εάν η ανοχή 8cm που λαμβάνετε υπόψη στη μελέτη αποτελεί ικανό περιθώριο ακρίβειας για την κατασκευή τους. [2] Επιβεβαιώστε τα εξής στοιχεία: (α) από ποιο φρέαρ (ανατολικό ή δυτικό) θα υλοποιηθεί η κατασκευή του pipe jacking, (β) εάν οι μεταλλικοί σωλήνες θα συγκολλούνται μεταξύ τους και (γ) με ποιο τρόπο προτείνετε να εξασφαλιστεί το φρέαρ εξόδου από τις μεγάλου μήκους οριζόντιες διαμήκεις δοκούς κατά την είσοδο τους εντός του. [3] Διασαφηνίστε την διάμετρο διάτρησης για καθένα από τα διαμετρήματα pipe jacking που προβλέπει η μελέτη [...] Επεξηγήστε τι σημαίνει η εξασφάλιση της προϋπόθεσης “ασφαλούς υπόβαθρου” και πώς υλοποιείται; [...] Στα σκαριφήματα (σελ. 17) και στο μοντέλο Plaxis (σελ. 80) που παρουσιάζονται στην Τεχνική Έκθεση, η εκσκαφή εκατέρωθεν της κεντρικής υποστήριξης του pipe jacking μέσω μεταλλικών πλαισίων φαίνεται να είναι ταυτόχρονη και από τις δύο πλευρές και συνεπώς δεν εξετάζεται η περίπτωση μονόπλευρων ωθήσεων. Λαμβάνοντας υπόψη τον περιορισμένο χώρο εντός των φρεάτων και των εκατέρωθεν τμημάτων της υπόγειας εκσκαφής, επεξηγήστε πώς θα αντιμετωπιστεί η περίπτωση ύπαρξης μονόπλευρων ωθήσεων επί του κεντρικού πλαισίου εάν τυχόν δεν καταστεί εφικτή η παραπάνω περιγραφόμενη ταυτόχρονη εκατέρωθεν εκσκαφή του υπόγειου τμήματος. (β) Συμπληρώστε τα μέτρα αντιμετώπισης σε περίπτωση απόκλισης του pipe jacking από την



προβλεφθείσα ανοχή ... (α) Συμπληρώστε με ποιο τρόπο θα επιβεβαιωθεί ότι η διάτρηση των πασσάλων δεν έχει προκαλέσει βλάβες στα προκατασκευασμένα στοιχεία των σηράγγων TBM. (β) Παρατηρούμε ότι το άνω τμήμα της πρώτης φάσης σκυροδέτησης των πασσάλων (AY -7,65m) βρίσκεται κάτω από την επιφάνεια εκσκαφής, καθιστώντας δυσχερή την ολοκλήρωση της κατασκευής τους σύμφωνα με την παρ. 21.3.2.6 των ΠΥΕΕΠΜ. Διορθώστε κατάλληλα, όπως απαιτείται [...] Παρατηρούμε ότι το σύνολο των κατασκευασμένων μόνιμων τμημάτων του έργου εδράζονται μέχρι τη Φάση Ι (α) επί των πασσάλων και (β) επί του μόλις κατασκευασμένου τμήματος μόνιμης επένδυσης στο κεντρικό τμήμα του σταθμού μεταξύ σηράγγων TBM. Δεδομένης της εφαρμογής συστήματος υδατοστεγάνωσης, οι ΔΤ δεν συμμετέχουν στην παραλαβή του Ιδίου Βάρους (IB) μέσω της τριβής και υπολογίζουμε ότι στην Φάση Ι το IB της μόνιμης κατασκευής και των πασσάλων είναι περίπου 3800kN (χωρίς εργοταξιακά φορτία, ικριώματα κλπ), λαμβάνοντας υπόψη συντελεστή ασφαλείας μόνιμων 1.35. Δεδομένου ότι υπολογίζετε την συνολική αντοχή των πασσάλων ως ίση με 1991kN ανά πάσσαλο (σελ. 134), επιβεβαιώστε (παραθέτοντας σχετικά αποτελέσματα από τις αναλύσεις), τις τάσεις εδάφους έδρασης του κεντρικού τμήματος της μόνιμης επένδυσης του σταθμού και τα εντατικά μεγέθη των μόνιμων κατασκευών και, εφόσον απαιτείται, επανεξετάστε τον συντελεστή ασφαλείας στους ελέγχους φέρουσας ικανότητας των πασσάλων και τροποποι[ή]στε κατάλληλα. Επεξηγήστε πώς λαμβάνονται υπόψη και λειτουργούν οι δοκοί pipe jacking στο προσομοίωμα επίλυσης της τυπικής τομής με το PLAXIS. Φάση 3: Τεκμηριώστε την επιλεγείσα τιμή 2% ως πραγματοποιηθείσα σύγκλιση της σήραγγας TBM. Φάση 4: Να εκτιμηθεί καταρχήν η απώλεια όγκου από την κατασκευή pipe jacking για καθένα από τα διαμετρήματα που προβλέπει η μελέτη και στη συνέχεια οι αναμενόμενες μετακινήσεις των αρχαιοτήτων που θα προκληθούν από αυτήν την εργασία και οι οποίες είναι κρίσιμες για την έγκριση της

./.

απομείωσης της απόστασης των κατασκευών του Σταθμού από το επίπεδο της αρχαιολογικής στάθμης. Φάση 8: Παρουσιάστε το τασικό πεδίο έδρασης του χαλύβδινου πλαισίου στο έδαφος. Φάση 9: Να εκτιμηθεί η απώλεια όγκου από την κατασκευή των πασσάλων Φ800 και με ποιο τρόπο αυτή επιδρά στις σήραγγες TBM [...] Παρουσιάστε σε κείμενο και σχέδια τα μέτρα αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων για την ασφάλεια των κατασκευών και των εν λειτουργία συρμών. Παρουσιάστε αναλύσεις ευστάθειας των μετώπων εκσκαφής (Φάσεις Β, Γ, Η), λαμβάνοντας υπόψη ότι το έδαφος αποτελεί στήριξη του pipe jacking και του υπερκείμενου νεκρού φορτίου (αρχαιότητες κλπ). Σχετικά με την σήραγγα TBM: Παρουσιάστε τις μετακινήσεις της επένδυσης των σηράγγων TBM από προκατασκευασμένα στοιχεία, καθώς και την εντατική τους κατάσταση σε όλες τις φάσεις κατασκευής. Παρουσιάστε το τασικό πεδίο εδάφους γύρω από τις σήραγγες σε όλες τις φάσεις κατασκευής. Εκτιμήστε κατάλληλα και παρουσιάστε τις μετακινήσεις των τροχιών εντός της σήραγγας στις διάφορες φάσεις κατασκευής, κατά τις οποίες οι συρμοί είναι σε λειτουργία. Επίσης παρουσιάστε, σύμφωνα με κατάλληλες προδιαγραφές, τις ασφαλείς μέγιστες παραμορφώσεις των τροχιών (οριζόντιες, κατακόρυφες, γωνιακές και στρεπτικές) που θα μπορούσαν να γίνουν αποδεκτές κατά την κατασκευή του υπόγειου τμήματος του Σταθμού, ώστε να εξασφαλιστεί η ασφαλής και απρόσκοπτη διέλευση των συρμών του μετρό μέσω των σηράγγων. Εκκρεμεί η υποβολή του σχεδίου αναμενόμενων καθιζήσεων μελέτης συνολικά για τον σταθμό Βενιζέλου από όλες τις σχετικές μελέτες εκσκαφής και αντιστήριξης [...] (α) Επιβεβαιώστε μέσω υπολογισμών και σχετικών προτύπων τον αριθμό των εξόδων κινδύνου που απαιτούνται στο μήκος σήραγγας (δύο μεσοδιαστήματα και το μήκος του σταθμού Βενιζέλου), παραθέτοντας το σχετικό πρότυπο και λαμβάνοντας υπόψη την περίπτωση διαφυγής σε ασφαλή θέση από σήραγγα και όχι από σταθμό. (β) Διερευνήστε επίσης την περίπτωση εκκένωσης της μίας σήραγγας

προς την άλλη, δηλαδή την κατασκευή εγκάρσιας σύνδεσης μεταξύ των δύο σηράγγων...». Περαιτέρω, όπως εκθέτει η παρεμβαίνουσα ΑΜ, η Αρχιτεκτονική Μελέτη ΟΜ2 για την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου, η οποία ήταν προϋπόθεση και για την ήδη υποβληθείσα και απορριφθείσα στατική μελέτη ΟΜ2 της υπόγειας εκσκαφής του σταθμού, ουδέποτε υποβλήθηκε. Εξάλλου, κατά τη διάρκεια της πολύωρης συνεδρίασης (ανωτ. σκ. 17) το ΚΑΣ εξέτασε τη δυνατότητα για τη συνέχιση και ολοκλήρωση των εργασιών κατασκευής του σταθμού με βάση τη λύση 2017 και τις σχετικές μελέτες που είχαν εκπονηθεί βάσει αυτής, το ίδιο δε ζήτημα εξέτασε και σε σχέση με τη λύση 2019. Ειδικότερα, σχετικά με το αίτημα της ΑΜ για την τροποποίηση της ΥΑ 2017 ως προς την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων, το ΚΑΣ εξέτασε καταλεπτώς τους λόγους που παρατίθενται στο τεύχος τεκμηρίωσης της ΑΜ για τους οποίους δεν κατέστη δυνατή η υλοποίηση της εν λόγω ΥΑ όλο το προηγούμενο διάστημα, μεταξύ των οποίων και τα ανωτέρω σχόλια της ΑΜ επί της στατικής μελέτης ΟΜ2, τα οποία παρατίθενται και εξηγούνται περαιτέρω στο από 12.12.2019 τεύχος τεκμηρίωσης. Περαιτέρω δε το ΚΑΣ δεν αρκέσθηκε στα αναγραφόμενα στο τεύχος τεκμηρίωσης και στα λοιπά στοιχεία που είχε προσκομίσει η ΑΜ, αλλά ζήτησε να διευκρινιστούν πλήρως και ειδικώς από τα τεχνικά στελέχη της ΑΜ και ιδίως από τον Διευθυντή Έργων του Μετρό Θεσσαλονίκης (Γ. Κωνσταντινίδη) και τα στελέχη της Διεύθυνσης Μελετών, καθώς και από τους Διευθυντές των Υπηρεσιών του ΥΠ.ΠΟ.Α., οι λόγοι για τους οποίους από τις αρχές του 2017 και εντεύθεν δεν υλοποιήθηκε ή δεν έγινε έναρξη των εργασιών για την κατασκευή του σταθμού όπως είχε προβλεφθεί με την ΥΑ 2017, καθώς και αν τυχόν αναθεώρηση και εκ νέου υποβολή της μελέτης ΟΜ2 θα μπορούσε να επιλύσει με ασφαλή τρόπο σε σύντομο χρόνο τα κατασκευαστικά ζητήματα που είχαν αναδειχθεί τα προηγούμενα έτη, για το ίδιο δε θέμα άκουσε και τις απόψεις συλλόγων, φορέων και πολιτών, ορισμένοι εκ των οποίων υποστήριξαν τη δυνατότητα συνέχισης της

./.

22

Φ

κατασκευής με τη λύση του 2017, ενώ οι λοιποί υποστήριξαν το αντίθετο (βλ. ανωτ. σκ. 17). Προς τούτο, το ΚΑΣ, πέραν των όσων εκτίθενται στο τεύχος τεκμηρίωσης της ΑΜ, διερεύνησε ειδικώς, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του, την δυνατότητα ασφαλούς κατασκευής του σταθμού με βάση την ΥΑ 2017, αφού, όπως προκύπτει από τα πρακτικά, ο Διευθυντής Έργων του Μετρό Θεσσαλονίκης (Γ. Κωνσταντινίδης), φερόμενος ως συντονιστής της ομάδας εργασίας που είχε υποβάλει την «Πρόταση Β», δηλαδή το αρμόδιο κατά τη σύμβαση όργανο από πλευράς ΑΜ που διαθέτει τις κατάλληλες τεχνικές γνώσεις, ρωτήθηκε ειδικώς από τα μέλη του ΚΑΣ για το ζήτημα αυτό, απάντησε δε ότι αν και προσπάθησαν, δεν προέκυψε τελικά εφικτή κατασκευαστικά λύση. Συγκεκριμένα, ως προς το ζήτημα του αν είναι ασφαλής και εφικτή ή όχι η κατασκευή του σταθμού με βάση την «Πρόταση Β» και τις εν συνεχεία εκπονηθείσες και εγκριθείσες, υπό όρους, μελέτες ΟΜ1, στα πρακτικά του ΚΑΣ αναφέρονται τα εξής: «... Σχετικά με το ότι προκρίθηκε η πρόταση Β, ο κ. Κωνσταντινίδης τόνισε πως αυτό σημαίνει ότι και η ομάδα εργασίας δεν μπόρεσε να καταλήξει μονοσήμαντα σε κάποιο συμπέρασμα στο πλαίσιο της λειτουργίας της. Η πρόταση Β, ανέφερε, περιελάμβανε ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων και αυτό δεν είχε να κάνει με το αντικείμενο της Αττικό Μετρό Α.Ε. ... Χρειαζόταν πρόσθετη χρηματοδότηση, δηλαδή χρειαζόταν πρόσθετο έργο για την πρόσθετη ανασκαφή και τις κατασκευές που συνόδευαν αυτήν την πρόσθετη ανασκαφή. Από εκεί και πέρα, συνέχισε, προχώρησαν με βάση τα αποτελέσματα της ομάδας εργασίας, τα όποια ήταν αυτά. Ανατέθηκαν οριστικές μελέτες σταδίου 1, όπως ειπώθηκαν. Εγκρίθηκαν αυτές οι μελέτες σταδίου 1 από την Αττικό Μετρό Α.Ε. με τις παρατηρήσεις που αναφέρθηκαν. Επεσήμανε ότι αμέσως σχεδόν με την έγκριση των αποφάσεων των μελετών της ΟΜ1 οι οποίες δεν ήταν μελέτες για υλοποίηση, αναφέρθηκε με λεπτομέρεια στο τι επίπεδο μελετητικό είχε. Στο σημείο αυτό ο κ. Κωνσταντινίδης είπε ότι ομιλεί ως Διευθύνουσα Υπηρεσία και είναι σημαντικό να καταγραφεί η θέση της Διευθύνουσας



Υπηρεσίας, προσθέτοντας ότι πιστεύει ότι αυτό θα διευκολύνει και το Υπουργείο. Συνεχίζοντας ο ίδιος, είπε ότι βλέποντας τις μελέτες OM1, τις οποίες διαχειριζόταν η Διεύθυνση Μελετών αλλά η Διευθύνουσα Υπηρεσία που έχει την ευθύνη υλοποίησης του έργου, καθώς υπογράφει και εγκρίνει τις μελέτες, όταν διαπίστωσε τι έχουν να κατασκευάσουν, προβληματίστηκε έντονα όσον αφορά την κατασκευασιμότητα του έργου, ενώ οι αβεβαιότητες που υπήρχαν στο επίπεδο της μελέτης OM1 ήταν τόσο μεγάλες που δεν τους επέτρεψαν να προχωρήσουν σε επόμενο στάδιο. Η άποψη αυτή της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, είπε ο κ. Κωνσταντινίδης, έχει καταγραφεί και σε αλληλογραφία με τον ανάδοχο. Ο ίδιος τόνισε ότι για πρώτη φορά ίσως στα 27-28 χρόνια ιστορίας της Αττικό Μετρό Α.Ε., η Διευθύνουσα Υπηρεσία αναγκάστηκε να κάνει διερεύνηση μεθοδολογίας εναλλακτικής κατασκευής, καθώς είχαν ένα τελικό προϊόν, αλλά δεν είχαν τον ασφαλή τρόπο να φτάσουν στο τελικό προϊόν. Συνέχισε λέγοντας ότι έκαναν διερευνήσεις ενώ ο ανάδοχος έφερε με τους μελετητές του τη μελέτη OM1. Η Αττικό Μετρό Α.Ε είχε έναν σύμβουλο, είναι ο αναφερόμενος ως 3TS, αξιοποίησαν τη γνώση και τεχνογνωσία και του συμβούλου και την εμπειρία τη δική τους, αλλά δεν κατάφεραν να φτάσουν σε κατασκευάσιμη λύση. Πρόσθεσε δε ότι χρειάστηκε να απευθυνθούν σε Υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού, και στην ΕΦΑΠΟΘ, ζητώντας ανοχή στο απόλυτο ± 0 , να γίνει $+1$ για να γίνει δυνατό στο πλαίσιο αυτό να βρουν κατασκευασιμότητα. Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος ρώτησε τον κ. Κωνσταντινίδη εάν σε αυτό το ύψος τοποθετείται το έδαφος της αρχαιολογικής ζώνης και εκείνος εξήγησε ότι το 0 είναι η στάθμη της θάλασσας, το απόλυτο 0, γι' αυτό είπε ± 0 , απόλυτο υψόμετρο και η εταιρεία ζήτησε κάτι παραπάνω. Συνεχίζοντας ο κ. Κωνσταντινίδης, είπε ότι ήδη από το 2017 μπήκαν στη διαδικασία, το 2018 ξεκίνησε η προσπάθεια να βρεθεί μια λύση και μέχρι σήμερα δεν έχουν καταλήξει σε λύση. Το 2018, ανέφερε ο ίδιος, διαπίστωσαν ότι η διαδικασία που ακολουθούν δεν μπορεί να δώσει αποτέλεσμα για να

./.

μπορέσουν να κλείσουν... Δυστυχώς ακόμη μέχρι σήμερα, τόνισε, δεν έχουν κατασκευάσιμη λύση, δεν έχουν πρώτα απ' όλα μελέτη. Από εκεί ξεκινάει το θέμα. Δεν μπόρεσαν να καταλήξουν σε μελέτη. Επανέλαβε ότι έδειξε προηγουμένως τα στοιχεία κόστους και το χρονοδιάγραμμα και ενημέρωσε τα μέλη ότι θα το δουν αυτό και μέσα στις λύσεις. Κατασκευασιμότητα κατασκευής της κατά τόπου διατήρησης κατά χώραν των αρχαιοτήτων. Δυστυχώς, είπε, δεν έχουν φτάσει στο σημείο να πουν ότι μπορούν να υλοποιήσουν αυτήν την πρόταση με βάση όλα τα δεδομένα που διαθέτει η Αττικό Μετρό Α.Ε. σήμερα και αναπτύχθηκαν αναλυτικά προηγουμένως» (σελ. 106-108 των πρακτικών). Τις εκτιμήσεις και δηλώσεις αυτές του Διευθυντή Έργων του Μετρό Θεσσαλονίκης για τη δυνατότητα υλοποίησης της πρότασης επιβεβαίωσαν και όλα τα στελέχη των οργάνων της ΑΜ που έχουν τις τεχνικές επιστημονικές γνώσεις και παρέστησαν στη συνεδρίαση, αλλά και τα επιστημονικά στελέχη της ΑΜ και του τεχνικού της συμβούλου τα οποία συνυπογράφουν το από 12.12.2019 τεύχος τεκμηρίωσης της ΑΜ (26 συνολικά, αρχιτέκτονες μηχανικοί, πολιτικοί μηχανικοί, μηχανολόγοι μηχανικοί, ηλεκτρολόγοι μηχανικοί, γεωλόγοι). Εκτός, όμως, της ρητής και ανεπιφύλακτης ως άνω τοποθέτησης των στελεχών της ΑΜ, των προαναφερθέντων σχολίων των αρμοδίων οργάνων της ΑΜ επί της υποβληθείσας από την ανάδοχο μελέτης ΟΜ2 καθώς και των όσων αναφέρονται στο από 12.12.2019 τεύχος τεκμηρίωσης, οι ιδιαίτερες δυσχέρειες για την εφαρμογή της λύσης 2017 και οι πιθανές επιπτώσεις στις αρχαιότητες καθώς και στην ασφάλεια εργαζομένων και επιβατών προκύπτουν και από το διαδικαστικό ιστορικό της υπόθεσης και το περιεχόμενο των σχετικών γνωμοδοτήσεων και αποφάσεων οργάνων του ΥΠ.ΠΟ.Α και της ΑΜ, στοιχεία τα οποία, επίσης, έλαβε υπόψη το ΚΑΣ, όπως είναι ιδίως: α) το γεγονός ότι η λύση της κατασκευής με κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων, υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες, είχε αποκλειστεί το έτος 2013 από μεγάλο αριθμό εξειδικευμένων επιστημόνων (καθηγητών πανεπιστημίων και



μηχανικών) οι οποίοι με πρωτοβουλία του Δήμου Θεσσαλονίκης, του ΑΠΘ και του ΤΕΕ-ΤΚΜ επιδίωξαν την ανεύρεση κατασκευαστικής λύσης (προαναφερθείσες λύσεις Ι έως VI που προέβλεπαν την προσωρινή απόσπαση των αρχαιοτήτων), β) το ιδιαίτερα μεγάλο χρονικό διάστημα των πέντε ετών (2015-2019) που μεσολάβησε για την οριστικοποίηση της μεθοδολογίας κατασκευής δυνάμει μελετών επιπέδου ΟΜ1 (αρχές έτους 2019), παρά το ότι οι μελέτες αυτές δεν περιλαμβάνουν υπολογισμούς, γ) το ότι κατά την παρουσίαση της «Πρότασης Β» στο ΚΑΣ το έτος 2017, ο Διευθυντής Έργων του Μετρό Θεσσαλονίκης επισήμανε ότι «...Η κατασκευή [του σταθμού] είναι σύνθετη και πρώτη φορά κατασκευάζεται κάτι τέτοιο, είναι από τα πιο σύνθετα τεχνικά έργα ...» (σελ. 18 των πρακτικών της συν. 3/24.1.2017 του ΚΑΣ), δ) το ότι η συγκεκριμένη μεθοδολογία των μελετών ΟΜ1 και ΟΜ2, υπό τα πραγματικά δεδομένα που αφορούν τη θέση και την έκταση των αρχαιοτήτων και τους υπάρχοντες περιορισμούς του έργου, όπως η εμφάνιση καθιζήσεων, η ύπαρξη των διαφραγματικών τοίχων και των σηράγγων και η πρόβλεψη εργασιών με τους συρμούς σε λειτουργία, δεν εφαρμόσθηκε στο παρελθόν από την ΑΜ ή την ανάδοχο κοινοπραξία, ε) το ότι δεν υποβλήθηκε η βασική μελέτη αρχιτεκτονικών του σταθμού ΟΜ2, στ) το γεγονός ότι η απόφαση της ΠΑ της ΑΜ που ενέκρινε την μεθοδολογία κατασκευής το 2019 (1428(β)/6.3.2019), όρισε ρητώς ότι η νέα μεθοδολογία κατασκευής του επανασχεδιασμένου σταθμού θα επιτρέψει την κατασκευή του, αφού ελεγχθεί και εγκριθεί (προδήλως μέσω των μελετών ΟΜ2, αφού οι ΟΜ1 είχαν εγκριθεί με σχόλια), ζ) το ότι, πέραν της πλάκας της οροφής του σταθμού και περιορισμένων εργασιών στα φρεάτια (δυτικό και ανατολικό), δεν πραγματοποιήθηκε, αλλά ούτε και εγκρίθηκε, άλλη εργασία εντός του κελύφους του σταθμού, η) το ότι η τεχνική έκθεση Π. Καρύδη, που επιβεβαιώνει τα συμπεράσματα της ΑΜ, συνετάγη κατόπιν συναντήσεων του μελετητή και την ανταλλαγή απόψεων με μελετητές της ΑΜ και της αναδόχου κοινοπραξίας και θ) το γεγονός ότι

./.

η μεθοδολογία κατασκευής του σταθμού της μελέτης ΟΜ2 σε διαδοχικές φάσεις και με τους συρμούς σε λειτουργία, και ειδικότερα η πραγματοποίηση εργασιών σε ύψος 1,5 μ. από τις σήραγγες δεν ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές ασφαλείας των 6 μ. που εφαρμόζει η ΑΜ (σελ. 83 πρακτικών ΚΑΣ). Περαιτέρω, ενόψει του διαδραμόντος χρόνου (3 περίπου έτη από την έκδοση της ΥΑ 2017) και της φύσης και έκτασης των προαναφερθέντων σχολίων επί της στατικής μελέτης ΟΜ2 (καθιζήσεις, κραδασμοί, μη υποβολή του σχεδίου αναμενόμενων καθιζήσεων, περιορισμένος χώρος εργασίας κατά την καθαίρεση των κεντρικών πασσάλων κ.λπ.), τις οποίες διαπίστωσαν τα όργανα της ΑΜ και αφορούν θέματα προστασίας της ακεραιότητας των αρχαιοτήτων και της υγείας των εργαζομένων αλλά και ασφαλούς λειτουργίας του Μετρό κατά τη διάρκεια της κατασκευής, λόγω έλλειψης της σημαντικότερης παραμέτρου σχεδιασμού της συγκεκριμένης μεθόδου, που αφορά τον υπολογισμό των καθιζήσεων/παραμορφώσεων των σιδηράγγων καθώς και των παραμορφώσεων στο επίπεδο των τροχιών, δεν απαιτείτο περαιτέρω διερεύνηση από το ΚΑΣ για την τυχόν προσαρμογή της επιλεγείσας μεθόδου ή, ενδεχομένως, για την εφαρμογή άλλης μεθόδου που θα απαιτούσε τον εκ νέου σχεδιασμό και την επανάληψη, με αβέβαιο μάλιστα αποτέλεσμα, όλων των μελετών εξ αρχής. Τούτο ισχύει πολλώ μάλλον όταν, όπως εν προκειμένω, το ζήτημα του τρόπου κατασκευής και λειτουργίας του σταθμού Βενιζέλου συναρτάται με την υποχρέωση προστασίας των αρχαιοτήτων, σύμφωνα με το Σύνταγμα, τον νόμο και τις σχετικές πράξεις του Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού, σε συνδυασμό με τη λήψη υπόψη όλων των συναφών μελετών και στοιχείων του έργου, των συμβατικών τευχών και των γενικών προδιαγραφών, τις διαμορφωμένες ήδη συνθήκες, την ανάληψη κατά τον νόμο της σχετικής ευθύνης από την ανάδοχο και τα όργανα του Κυρίου του Έργου, καθώς και την εφαρμογή διεθνών τεχνικών προδιαγραφών, συμβατικών όρων και κανόνων ασφαλείας κατά την κατασκευή και λειτουργία δημοσίου έργου



μείζονος σημασίας. Περαιτέρω, η εισήγηση που διατυπώθηκε στο ΚΑΣ από την Προϊσταμένη της ΔΒΜΑ, σύμφωνα με την οποία έπρεπε να απορριφθεί το αίτημα της ΑΜ και να εξετάσουν το ΥΠΠΟΑ, η Αττικό Μετρό Α.Ε., το ΥΠΟΜΕΔΙ, το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης καθώς και το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, αν η προταθείσα από την ΑΜ είναι πράγματι η μοναδική λύση, καθώς και η εισήγηση του Προϊσταμένου της ΔΑΑΜ για την αναβολή διατύπωσης γνώμης του Συμβουλίου, προκειμένου να λάβει χώρα διερεύνηση τεχνικής λύσης απλούστερου ανασχεδιασμού της εγκεκριμένης πρότασης του 2017, πέραν του ότι αναφέρονται σε διαδικασίες και ενέργειες και από τρίτους φορείς οι οποίες δεν προβλέπονται στο νόμο (αρχαιολογική νομοθεσία και νομοθεσία για την κατασκευή δημοσίων έργων) για την απόφαση επί ζητημάτων που ανήκουν στην αρμοδιότητα των οργάνων του ΥΠ.ΠΟ.Α. και του φορέα δημοσίου έργου τα οποία έχουν τις αρμοδιότητες, τις επιστημονικές γνώσεις και την ευθύνη για τα θέματα του αντικειμένου τους, δεν στοιχούν, εν πάση περιπτώσει, προς τα στοιχεία του φακέλου, αφού, όπως αναφέρθηκε, τη διετία 2013-2014 διερευνήθηκε το ανωτέρω ζήτημα και από άλλους πέραν του ΥΠ.ΠΟ.Α. και της ΑΜ φορείς (ΑΠΘ, ΤΕΕ-ΤΚΜ, Δήμο Θεσσαλονίκης, μηχανικούς), η δε μέθοδος που τελικώς επελέγη (2015) και εγκρίθηκε (2017) δεν οδήγησε, κατά τα ως άνω βεβαιούμενα από την ΑΜ και τα προκύπτοντα από τα στοιχεία του φακέλου, στη δυνατότητα κατασκευής του στάθμου με τρόπο ασφαλή για τις αρχαιότητες, τους εργαζομένους και τους επιβάτες (πρβλ. αποφάσεις ΥΠ.ΠΟ.Α 2013, 2014, 2015, 2017, 2019), με αποτέλεσμα, 9 έτη μετά την πάροδο της προθεσμίας ολοκλήρωσης του έργου (2012), να πρέπει να διερευνηθεί εκ νέου τεχνικά το ζήτημα του τρόπου της υπόγειας εκσκαφής του σταθμού για την χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων. Εξάλλου, το γεγονός ότι το ΔΣ της ΑΜ είχε αποδεχθεί και εγκρίνει, και πάντως υπό τους προαναφερθέντες όρους, την κατασκευή του σταθμού με κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων [βλ. ιδίως την 1398(α)/23.1.2017 απόφαση

./.

του ΔΣ της ΑΜ περί αποδοχής της «πρότασης Β» της Ομάδας Εργασίας καθώς και την 1428(β)/6.3.2019 απόφαση της Προϊσταμένης Αρχής, περί αποδοχής της νέας μεθοδολογίας κατασκευής του ανασχεδιασμένου σταθμού αφού, όμως, η νέα μεθοδολογία εξετασθεί και εγκριθεί [βλ. ανωτέρω το περιεχόμενο της απόφασης], δεν απέκλειε την επάνοδο, κατόπιν αιτήματος της ΑΜ, του Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού για την επανεξέταση του θέματος με σκοπό την προστασία των αρχαιοτήτων, των εργαζομένων και των επιβατών σε περίπτωση ιδιαίτερης τεχνικής δυσχέρειας για την ασφαλή εφαρμογή της επιλεγείσας κατασκευαστικής λύσης, που διαπιστώθηκε κατά τον έλεγχο και τη μη έγκριση της σχετικής μελέτης ΟΜ2, ή σε περίπτωση μη τήρησης των απαιτούμενων προδιαγραφών και κανόνων ασφαλούς κατασκευής και λειτουργίας του σταθμού. Με βάση τα προαναφερθέντα και τα λοιπά στοιχεία του φακέλου, το ΚΑΣ στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του, η οποία δεν περιλαμβάνει κατά τον νόμο τη δυνατότητα διόρθωσης ή βελτίωσης εξειδικευμένων τεχνικών μελετών για την κατασκευή σταθμών μετρό (ήτοι μελετών ΟΜ2 και ΜΕ), αξιολόγησε και εκτίμησε τις συνθήκες που είχαν διαμορφωθεί για την κατασκευή του κεντρικού τμήματος του υπόγειου σταθμού Βενιζέλου την περίοδο 2015-2019, την εξέλιξη των σχετικών μελετών στο σύνολό τους, τη συναφή μεθοδολογία για την υπόγεια διάνοιξη και κατασκευή του σταθμού, το γεγονός ότι η συγκεκριμένη μέθοδος κατασκευής με τους συρμούς σε λειτουργία εγκυμονεί κινδύνους για την ακεραιότητα του μνημείου και την υγεία εργαζομένων και επιβατών [σύμφωνα με τα σχόλια, τις δηλώσεις και τις αποφάσεις των οργάνων του Κυρίου του Έργου (ΑΜ) που καταγράφονται στα πρακτικά του ΚΑΣ], την ασφαλή λειτουργία του σταθμού, τη δυνατότητα απόσπασης των αρχαιοτήτων με τον ενδεδειγμένο κατά την αρχαιολογική επιστήμη τρόπο, το χρονοδιάγραμμα για την ολοκλήρωση του έργου και τις οικονομικές συνέπειες από τη μη ολοκλήρωση του συνόλου του έργου έως το τέλος του 2023, έλαβε δε υπόψη και το κόστος κατασκευής με βάση την κατά

χώραν διατήρηση ή την προσωρινή απόσπαση των αρχαιοτήτων. Περαιτέρω το ΚΑΣ, κατόπιν διαλογικής συζήτησης μεταξύ των μελών του, εκτίμησε, ενόψει της σπουδαιότητας και της μοναδικότητας του οικείου μνημειακού συνόλου, την διασφάλιση, κατά το δυνατόν, της ακεραιότητας και αυθεντικότητας του, σε συνδυασμό με την ανάγκη κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου και κυρίως την ανάγκη προστασίας των αρχαιοτήτων ενόψει των επαπειλούμενων για αυτές κινδύνων λόγω των καθιζήσεων και κραδασμών από τη μέθοδο κατασκευής του σταθμού, η οποία κατά την αιτιολογημένη κρίση του ΚΑΣ δεν διασφαλίζει πλήρως την ακεραιότητα των αρχαίων καταλοίπων (βλ. ιδίως σελ. 54-55, 82-83, 208-209, 216, 221 και 234 πρακτικών του ΚΑΣ). Εξάλλου, η λύση της απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιολογικών ευρημάτων στην αρχική τους στάθμη και η διατήρησή τους στο διηνεκές δεν επάγεται άνευ ετέρου την καταστροφή τους ή την απώλεια του συνολικού ποσοστού της ακεραιότητας και αυθεντικότητας τους, η οποία άλλωστε είχε ήδη θιγεί λόγω της ένταξης των αρχαιοτήτων εντός του σταθμού και με τη λύση 2017, όπως επισήμαναν τα μέλη του ΚΑΣ κατά τη διεξοδική συζήτηση επί του θέματος της προστασίας των αρχαιοτήτων, αλλά και όπως επισημαίνει και η Διοίκηση στο υπόμνημά της, καθώς και από την ήδη πραγματοποιηθείσα απόσπαση, με την λύση 2017, χαρακτηριστικών ευρημάτων του μνημειακού συνόλου, όπως τμημάτων του *decumanus maximus*, πεσσών, στυλοβάτη κ.λπ. Εξάλλου, η προσωρινή μετακίνηση και η επανατοποθέτηση των αρχαιολογικών ευρημάτων με τους κανόνες της αρχαιολογικής επιστήμης δεν απομειώνει την αξία τους, όπως, άλλωστε, σημείωσε ενώπιον του ΚΑΣ η Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων (πρβλ. σελ. 227 πρακτικών ΚΑΣ και ΣτΕ 4916/2013 7μ. σκ. 11). Περαιτέρω, η απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων του Σταθμού Βενιζέλου δεν προκύπτει ότι ασκεί επιρροή στην εγγραφή ή μη των λοιπών μνημείων της Θεσσαλονίκης στον κατάλογο των μνημείων παγκόσμιας πολιτιστικής

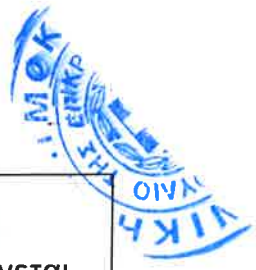
./.


κληρονομιάς της UNESCO ή στη διατήρηση της εγγραφής τους, ούτε εξάλλου, όπως εκθέτει η Διοίκηση, έχει υποβληθεί αίτημα για την εγγραφή των αρχαιοτήτων του σταθμού Βενιζέλου στον ανωτέρω κατάλογο. Τα ανωτέρω δεν αναιρούνται από την προσκομιζόμενη από τα αιτούντα σωματεία μελέτη της Μ. Παϊσίδου, σύμφωνα με την οποία η πρακτική της απόσπασης των αρχαιοτήτων εφαρμόζεται μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και ελλείπει άλλης λύσης (σελ. 2 και 6 της εν λόγω έκθεσης), δεδομένου ότι το ΚΑΣ γνωμοδότησε υπέρ της απόσπασης, αφού διαπίστωσε ότι συντρέχει εξαιρετική περίπτωση διότι δεν υπήρχε, κατά το στάδιο εξέτασης του αιτήματος, άλλη ασφαλής και αμέσως εφαρμοστέα λύση για την κατασκευή του σταθμού, τα δε αναφερόμενα στην ίδια έκθεση για τον τρόπο απόσπασης και τη βλάβη που θα προκληθεί στις αρχαιότητες δεν αφορούν το περιεχόμενο της προσβαλλόμενης πράξης. Επομένως, τα μέλη του ΚΑΣ συνεκτίμησαν νόμιμα κριτήρια, συνιστάμενα ιδίως στη σοβαρή πιθανότητα κινδύνου για τις αρχαιότητες, τους εργαζόμενους και τους επιβάτες από την μεθοδολογία κατασκευής της υπόγειας εκσκαφής του σταθμού με τη λύση 2017 όπως αυτή είχε περιγραφεί στη μελέτη επιπέδου ΟΜ2 τον Σεπτέμβριο του 2019, στη δυνατότητα ή μη απόσπασης και επαναφοράς των αρχαιοτήτων με τρόπο που αποτρέπει την καταστροφή τους και διαφυλάσσει, κατά το δυνατόν, την ακεραιότητα και αυθεντικότητά τους (λύση 2019), στην ανάγκη ασφαλούς λειτουργίας του Μετρό στο συγκεκριμένο σταθμό σε περίπτωση έκτακτου συμβάντος, καθόσον η λύση 2017 (πρόταση Β) περιελάμβανε μία κύρια είσοδο-έξοδο και 2 εξόδους κινδύνου εν αντιθέσει προς την πρόταση της ΑΜ που προβλέπει δύο κύριες εισόδους και 2 εξόδους κινδύνου (βλ. αναλυτικά τις επανειλημμένες αναφορές μελών του ΚΑΣ σε ζητήματα ασφάλειας των επιβατών και εργαζομένων), στο συναφές ζήτημα της απορρύπανσης του σταθμού από τον μεταλλικό υδράργυρο και στη δυνατότητα έγκαιρης και ασφαλούς ολοκλήρωσης του συνόλου του έργου (με τον σταθμό Βενιζέλου) έως το έτος 2023 (λύση 2019) ή

αντίστοιχα έως το έτος 2026 (λύση 2017), γεγονός που σύμφωνα με τα στοιχεία του φακέλου έχει κρίσιμη σημασία και σοβαρές οικονομικές συνέπειες για τη συγχρηματοδότηση του έργου από κονδύλια της ΕΕ ύψους 712 εκατομμυρίων ευρώ περίπου. Κατόπιν των ανωτέρω το ΚΑΣ με την 45/18.12.2019 γνωμοδότησή του δέχθηκε ότι συντρέχουν οι όλως εξαιρετικές προϋποθέσεις υπό τις οποίες είναι επιτρεπτή, κατά τον νόμο, η προσωρινή μετακίνηση και η επανατοποθέτηση των αρχαιολογικών ευρημάτων κατά ποσοστό 92%, μετά τη λήξη των εργασιών και τη διατήρησή τους στο περιβάλλον όπου βρέθηκαν στον σταθμό Βενιζέλου και ότι με τους όρους τους οποίους το Συμβούλιο έθεσε επιπροσθέτως (υποβολή μελετών απόσπασης και ανάδειξης, επαναφορά αρχαιοτήτων στη θέση που βρέθηκαν πριν από τη λειτουργία του σταθμού κ.ά.), επιτυγχάνεται ο μέγιστος δυνατός συνδυασμός της προστασίας και ανάδειξης των αρχαιοτήτων με την ανάγκη έγκαιρης και ασφαλούς ολοκλήρωσης του προαναφερόμενου έργου υποδομής, χωρίς διακινδύνευση της ασφάλειας εργαζομένων και αρχαιοτήτων και της επιβάρυνσης των εθνικών πόρων. Οι πιο πάνω όροι για την ασφαλή προσωρινή μεταφορά των ευρημάτων, τους οποίους έθεσε το ΚΑΣ, αποτέλεσαν περιεχόμενο και της προσβαλλόμενης απόφασης της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού, προς τον σκοπό προστασίας των αρχαιολογικών ευρημάτων για την προσωρινή απόσπαση, την επαναφορά και τη διατήρηση, με τα σύγχρονα τεχνικά μέσα, των ευρημάτων όπως είχαν και στη θέση στην οποία αποκαλύφθηκαν. Ελλείπει δε ασφαλούς εναλλακτικής λύσης για την προστασία των αρχαιολογικών καταλοίπων αλλά και των λοιπών προστατευτέων εννόμων αγαθών, η προσβαλλόμενη απόφαση επέτρεψε την προσωρινή απόσπαση των αρχαιοτήτων για την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου, σταθμίζοντας νομίμως την υποχρέωση προστασίας του μνημείου με την ανάγκη για την κατασκευή έργου υποδομής μείζονος σημασίας, ήτοι κατ' αναλογίαν προς την στάθμιση στην οποία προέβη η Υπουργός Πολιτισμού και Αθλητισμού με την

./.

απόφαση ΥΠΟΠΑΙΘ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/41484/24488/1402/162/10.2.2017, η οποία, κατά τα εκτεθέντα, αποφάσισε την κατά χώραν διατήρηση του μνημείου και συγχρόνως για την κατασκευή των φρεατίων του σταθμού και της νότιας εισόδου ενέκρινε την απόσπαση- μετακίνηση τμημάτων του μνημείου συνολικής επιφανείας 253 τ.μ, καθώς και την απόσπαση αρχαιοτήτων σε έκταση περίπου 985 τ.μ. στη νότια είσοδο, ήδη δε, σύμφωνα με τα στοιχεία του φακέλου, αποσπάστηκαν από τα φρεάτια τμήμα του μαρμαρόστρωτου decumanus, πεσσοί, λιθόστρωτο κατάστρωμα decumanus, τοιχία κτιρίων, κτιστοί αγωγοί, στυλοβάτης, μαρμάρινες πλάκες κ.ά. Συνεπώς, από τα προαναφερθέντα στοιχεία προκύπτει ότι η γνωμοδότηση του ΚΑΣ, κατ' ακολουθίαν και η προσβαλλόμενη απόφαση, έλαβαν υπόψη την ανάγκη για την υλική προστασία του μνημείου που αποκαλύφθηκε στον σταθμό Βενιζέλου και έθεσαν τους αναγκαίους όρους για την προσωρινή μετακίνηση και τη διαφύλαξη, κατά το δυνατόν, της ακεραιότητας και αυθεντικότητας του μνημείου με την επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων και τη μόνιμη διατήρησή τους στη θέση στην οποία αποκαλύφθηκαν, σε συνδυασμό με την ανάγκη για την ολοκλήρωση έργου μείζονος σημασίας. Υπό τα δεδομένα αυτά, η προσβαλλόμενη απόφαση της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού αιτιολογείται νομίμως σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις του άρθρου 24 παρ. 1 και 6 του Συντάγματος, των άρθρων 3.ι.α, 4(ii) και 5 (i,iv) της Ευρωπαϊκής Σύμβασης της Βαλέττας για την προστασία της αρχαιολογικής κληρονομιάς (ν. 3378/2005), των άρθρων 1 και 5 της Σύμβασης της Γρανάδας, για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην Ευρώπη (ν. 2039/1992) και των άρθρων 10 παρ. 1 και 42 παρ. 1 του ν. 3028/2002, διότι, όπως εκτέθηκε στη σκ. 15, σε όλως εξαιρετικές περιπτώσεις επιτρέπεται, από τις ανωτέρω διατάξεις, η προσωρινή απόσπαση και η επανατοποθέτηση μνημείου στη θέση στην οποία βρέθηκε, εφόσον, σύμφωνα με την αιτιολογημένη κρίση των αρμόδιων κατά τον νόμο οργάνων (ΚΑΣ και Υπουργού Πολιτισμού και



Αθλητισμού), η προσωρινή μετακίνηση του μνημείου κρίνεται επιβεβλημένη, προκειμένου να διασφαλιστεί πλήρως η ακεραιότητα και η προστασία του μνημείου και να αποτραπεί κίνδυνος για την ανθρώπινη υγεία κατά την εκτέλεση ή τη λειτουργία σημαντικού τεχνικού έργου, τα ανωτέρω δε ισχύουν, κατά μείζονα λόγο, όταν πρόκειται για μνημείο ιδιαίτερης αρχαιολογικής αξίας καθώς και για έργο κοινής ωφέλειας (αστικός σιδηρόδρομος) που χρησιμοποιείται καθημερινά από χιλιάδες επιβάτες. Επομένως, οι λόγοι ακυρώσεως με τους οποίους προβάλλεται ότι η προσβαλλομένη παραβιάζει τις διατάξεις του άρθρου 24 παρ. 1 και 6 του Συντάγματος και τις παραπάνω διατάξεις των προαναφερθεισών διεθνών συμβάσεων και του ν. 3028/2002 είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι (πρβλ. ΣτΕ 2300/1997 Ολομ.). Μειοψήφησαν η Αντιπρόεδρος Μ. Καραμανώφ και οι Σύμβουλοι Α. Καλογεροπούλου, Θ. Αραβάνης, Δ. Μακρής, Α.-Μ. Παπαδημητρίου, Β. Κίντζιου, Ο. Παπαδοπούλου, Μ. Σωτηροπούλου, Κ. Κονιδισιώτου, Α. Μίντζια, Μ. Τριπολιτσιώτη, Φ. Γιαννακού, προς την γνώμη των οποίων συνετάγη και η Πάρεδρος Σ. Κωνσταντίνου, οι οποίοι υποστήριξαν την εξής γνώμη: Όπως προκύπτει από τα προπαρατεθέντα στοιχεία του φακέλου, το αποκαλυφθέν μνημειακό σύνολο, η προστασία του οποίου αποτελεί κατά νόμο το πρωταρχικό μέλημα των οργάνων του Υπουργείου Πολιτισμού, είναι τμήμα του μνημειακού αστικού τοπίου της Θεσσαλονίκης της ύστερης αρχαιότητας και των πρωτοβυζαντινών χρόνων (4ος - 9ος αι.) και δη των «σκοτεινών αιώνων» (6ος - 9ος αι.) από τους οποίους υπάρχουν ελάχιστες μαρτυρίες (Δ. Αθανασούλης, ΚΑΣ 2/2013, σελ. 7, 9), σώζεται σε εξαιρετική κατάσταση, συνιστά μοναδικό δείγμα πολεοδομικής οργάνωσης κέντρου μεγαλούπολης του Βυζαντίου, αντίστοιχο του οποίου δεν έχει ευρεθεί ούτε στην Κωνσταντινούπολη, και ως εκ τούτου είναι υψίστης σημασίας για την έρευνα της οικονομικής και κοινωνικής εξέλιξης της Θεσσαλονίκης, το κέντρο της οποίας αναπτύσσεται στην ίδια θέση επί 17 αιώνες (ΚΑΣ 45/2019, Ι. Παπαγεωργίου, σ. 13-14, Σβολόπουλος σ. 39

./.

κλπ). Παρά την πιθανολόγηση ανεύρεσης σημαντικών αρχαιοτήτων στην περιοχή, ιδίως μεταξύ Βενιζέλου και Αγ. Σοφίας (Χ. Μπακιρτζής, 2004), η όδευση της γραμμής του μετρό και η χωροθέτηση των σταθμών, που έγινε με βάση κυρίως τεχνικά και οικονομικά κριτήρια (κόστος, αποδοτικότητα, εξυπηρέτηση εμπορικού κέντρου κλπ), δεν προέβλεψε εναλλακτικές λύσεις σε περίπτωση εύρεσης σημαντικών αρχαιοτήτων, πέραν της απόσπασης και μεταφοράς των αλλού. Ο εν λόγω εσφαλμένος αρχικός σχεδιασμός (διέλευση από το ιστορικό κέντρο, εγγύτητα των σταθμών Αγ. Σοφίας-Βενιζέλου, καταστροφή αρχαιοτήτων, κλπ.) έγινε πλήρως αντιληπτός εκ των υστέρων, μετά την συστηματική αρχαιολογική έρευνα (2006-2012) και την απροσδόκητη αποκάλυψη υψίστης σημασίας αρχαιοτήτων σωζομένων σε άριστη κατάσταση, στον χώρο των σταθμών Αγ. Σοφίας και Βενιζέλου (βλ. Λ. Μενδώνη και Μ. Τιβέριο, ΚΑΣ 2/2013, σελ. 4, 5, ΚΑΣ 5/2014, σελ. 29, Δ. Αθανασούλη, ΚΑΣ 2/2013 σ. 7, κλπ). Λόγω του εσφαλμένου αυτού σχεδιασμού, ο οποίος δεν είχε λάβει υπόψη τις μεταγενεστέρως αποκαλυφθείσες αρχαιότητες και δεν είχε προνοήσει για εναλλακτικές λύσεις, η Α.Μ. προώθησε και η Διοίκηση ενέκρινε ως «βέλτιστη» και «μόνη εφικτή» λύση για την κατασκευή του επίμαχου σταθμού, αρχικά την απόσπαση των αρχαιοτήτων και τοποθέτησή τους αλλού (2013) και στη συνέχεια την απόσπαση και επανατοποθέτησή τους στον σταθμό (2014). Κατόπιν διογκούμενης αντίδρασης του Δήμου και της επιστημονικής κοινότητας το Υπουργείο Πολιτισμού επανεξέτασε εξ υπαρχής το ζήτημα και ενέκρινε την παραμονή των αρχαιοτήτων κατά χώραν με παράλληλη κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου, με γνώμονα τη διάσωση της ακεραιότητας και αυθεντικότητας των μνημείων (2015, 2017). Την λύση αυτή, η οποία έγινε αποδεκτή από την Α.Μ., τον Δήμο Θεσσαλονίκης και την επιστημονική κοινότητα και υλοποιείτο κανονικά, ανατρέπει η προσβαλλομένη, επανερχόμενη στην εγκαταλειφθείσα λύση της απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαίων (κατ' ακρίβειαν των μέχρι τούδε αποκαλυφθέντων βυζαντινών μνημείων, διότι οι υποκείμενες

ρωμαϊκές και ελληνιστικές αρχαιότητες δεν έχουν αποκαλυφθεί). Με τα εκτεθέντα δεδομένα όμως, τα οποία προκύπτουν από τα στοιχεία του φακέλου, ουδεμία από τις απαιτούμενες κατά το άρθρ. 42 του Αρχαιολογικού Νόμου προϋποθέσεις συντρέχει εν προκειμένω, ώστε να καθίσταται νόμιμη η απόσπαση των αρχαιοτήτων του σταθμού Βενιζέλου και η πρόβλεψη επανατοποθέτησής τους. Ειδικότερα, κατά πρώτον, η προσβαλλόμενη απόφαση μη νομίμως ταυτίζει το μεγάλο τεχνικό έργο που εξυπηρετεί ζωτικές ανάγκες του κοινωνικού συνόλου, δηλαδή εν προκειμένω το μετρό Θεσσαλονίκης, με ένα μεμονωμένο στοιχείο του, δηλαδή τον σταθμό Βενιζέλου, και επί της εσφαλμένης αυτής εκδοχής επιχειρεί να θεμελιώσει τη συνδρομή της πρώτης εκ των αναφερομένων στη σκέψη 15 προϋποθέσεων. Πλην όμως, και ανεξαρτήτως του ότι, όπως θα εκτεθεί κατωτέρω, η τεχνική λύση της κατασκευής του σταθμού Βενιζέλου με παραμονή των αρχαίων in situ δεν έχει τεκμηριωμένα αποκλεισθεί, σε κάθε περίπτωση ο επίμαχος σταθμός, ως ενδιάμεσος μεταξύ των σταθμών Αγίας Σοφίας και Δημοκρατίας, που απέχουν μεταξύ τους μόλις 1250 μέτρα, θα μπορούσε, ως έσχατη λύση, ακόμα και να παραλειφθεί χάριν της προστασίας του μείζονος δημοσίου συμφέροντος της προστασίας αρχαιοτήτων μοναδικής σημασίας, χωρίς τούτο να εξουδετερώνει ή να δυσχεραίνει ουσιωδώς τη λειτουργία του μείζονος τεχνικού έργου του μετρό Θεσσαλονίκης. Τη λύση εξ άλλου της κατάργησης είχαν ήδη προτείνει δύο μέλη του ΚΑΣ κατά τη συνεδρίαση 5/28.1.2014 (Ελ. Μπάνου και Μ. Κορρές, σελ. 29, 81, 89, 90, 94, 97, 98, βλ. και ΚΑΣ 45/18.12.2019 σελ. 18), κατά την οποία, με οριακή διαφορά μόλις 1 ψήφου, προκρίθηκε η απόσπαση και επανατοποθέτηση των ευρημάτων). Επ' ουδενί δε τα αναμφισβήτητα σφάλματα κατά την αρχική χάραξη της διαδρομής του μετρό δικαιολογούν την επιζήμια για τα ευρήματα λύση της απόσπασης και της (αβέβαιης) επανατοποθέτησής τους. Δεύτερον, σε κάθε περίπτωση, δεν συντρέχει εν προκειμένω η πρόσθετη προϋπόθεση του άρθρ. 42, δηλαδή ο τεκμηριωμένος και

./.

αδιαμφισβήτητος αποκλεισμός κάθε άλλης εναλλακτικής τεχνικής λύσης η οποία θα επέτρεπε την παραμονή των αρχαίων in situ. Αντιθέτως, τέτοια λύση, εκπονηθείσα από ομάδα εργασίας τεχνικών διεθνούς κύρους, υπηρεσιακών παραγόντων και αρχαιολόγων (ΚΑΣ 45/2019, σελ. 22), είχε ενδελεχώς εξετασθεί και εγκριθεί από το ΚΑΣ (γνωμοδοτήσεις 25/15.9.2015, 3/24.1.2017), το Υπουργείο Πολιτισμού (αποφάσεις 2015 και 2017) και την Αττικό Μετρό (απόφαση Δ.Σ. 1398Α/23.1.2017 κλπ), υλοποιείτο δε με εντατικούς ρυθμούς με την παραλαβή και έγκριση σειράς οριστικών μελετών (κατόπιν βεβαίως παρατηρήσεων της Α.Μ. και επανυποβολής βελτιωμένων μελετών από τον ανάδοχο, κατά τα ειωθότα), μέχρι και το στάδιο υποβολής μελέτης ΟΜ2. Παρά ταύτα, η ανωτέρω λύση εγκαταλείφθηκε και η διαδικασία έγκρισής της δεν ολοκληρώθηκε, όχι διότι αυτή ήταν αποδεδειγμένα ανέφικτη, αλλά, αφενός μεν για λόγους σκοπιμότητας (ολοκλήρωση του έργου εντός του 2023, αυξημένο κόστος, συνέχιση χρηματοδότησης από την ΕΕ κ.λπ.), και δε όλως αμφίβολης, αφετέρου δε κατ' επίκληση ορισμένων τεχνικών δυσχερειών, οι οποίες όμως δεν προκύπτει ότι είναι αδύνατον να αντιμετωπισθούν. Ειδικότερα, η μη πρόοδος της λύσης με παραμονή των αρχαίων in situ οφείλεται στην αυθαίρετη, από 14.10.2019, απόφαση της Α.Μ. περί αναστολής εκπονήσεως μελετών και εκτελέσεως εργασιών και την συνακόλουθη ματαίωση της επανυποβολής από τον ανάδοχο της επιστραφείσας ΟΜ2 κατόπιν παρατηρήσεων της Α.Μ. - διαδικασίας όμως που συνηθίζεται σε μεγάλα τεχνικά έργα και δεν συνεπάγεται ανέφικτο της εγκεκριμένης λύσης (πρβλ. απόρριψη και επανυποβολή της μελέτης απόσπασης των ευρημάτων μετά την έκδοση της προσβαλλομένης, κατωτέρω σκ. 26). Περαιτέρω, οι προβληθέντες από την Α.Μ. ισχυρισμοί περί συντομότερης ολοκλήρωσης του έργου και μείωσης του κόστους με τη λύση της απόσπασης παρίστανται πάντως ατεκμηρίωτοι και υποθετικοί, εν όψει ιδίως i) της ανάγκης εκπόνησης νέων αρχιτεκτονικών, στατικών, Η/Μ κ.λπ. μελετών βάσει της προκρινόμενης λύσης και ii) της βέβαιης

ανεύρεσης ρωμαϊκού και ελληνιστικού στρώματος κάτωθεν του βυζαντινού, τα οποία πρέπει να ανασκαφούν δεόντως και των οποίων η σημασία και η τύχη είναι άγνωστη επί του παρόντος, ενώ η επισειόμενη διακοπή της ευρωπαϊκής χρηματοδότησης του έργου δεν ερείδεται σε συγκεκριμένα στοιχεία των οικείων υπηρεσιών της ΕΕ. Και ναι μεν με το από 12.12.2019 τεύχος τεκμηρίωσης η Α.Μ. προέβαλε, κατ' επίκληση και μελέτης καθηγητή σεισμολογίας, ορισμένους λόγους περί ανέφικτου της εγκεκριμένης λύσης του 2017 (ενδεχόμενες καθιζήσεις, ανεύρεση υδραργύρου σε ορισμένα σημεία, ασφάλεια των εργαζομένων κατά την εφαρμογή της μεθόδου rive jacking κλπ), πλην η πραγμάτευση των σχετικών θεμάτων είναι μονομερής και ελλιπής λόγω της προαναφερθείσας ματαίωσης επανυποβολής της μελέτης ΟΜ2 από τον ανάδοχο και της μη διαβούλευσης με τους συντάκτες των μελετών ώστε να διευθετηθούν τα τυχόν προβλήματα της εγκεκριμένης λύσης. Εν όψει των ως άνω πλημμελειών του τεύχους τεκμηρίωσης, ανέκυπτε έτι εντονότερη υποχρέωση του ΚΑΣ να ερευνήσει εξαντλητικά την δυνατότητα παραμονής των αρχαίων in situ, ζητώντας τις απόψεις των μελετητών της εγκεκριμένης λύσης επί των ζητημάτων που επεσήμανε η Α.Μ. και καλώντας τους ενώπιόν του για παροχή διευκρινίσεων (βλ. Π. Αδάμ-Βελένη, πρακτ. 45/2019, σελ. 56). Αντ' αυτού, το ΚΑΣ έλαβε υπόψη την εκδοχή της Α.Μ., η οποία παρέστη με δεκατετραμελές επιτελείο στελεχών, τεχνικών συμβούλων και νομικών (ΚΑΣ 45/2019, σελ. 40), παρέλειψε όμως, κατά παράβαση των επιταγών του άρθρου 42 ν. 3028/2002 και της επιστημονικής δεοντολογίας, να ζητήσει την άποψη των συντακτών της λύσης, την οποία το ίδιο είχε εγκρίνει προσφάτως. Λόγω δε της παράλειψης αυτής είναι άμοιρη σημασίας η δήλωση του προέδρου του ΚΑΣ ότι αν ήθελαν οι συντάκτες της ανατραπείσας λύσης μπορούσαν να παραστούν ενώπιον του οργάνου (πρακτ. 45/2019 σελ. 220). Εξ άλλου η λύση (2017) της κατασκευής του σταθμού με in situ παραμονή των αρχαιοτήτων κρίθηκε βέλτιστη και απολύτως εφικτή τόσο από την αρμόδια

./.

ΕΦΑ Θεσσαλονίκης, η οποία διενεργεί την ανασκαφή και έχει πλήρη εποπτεία του χώρου και των μνημείων, όσο και από την Δ/ση Αναστήλωσης Αρχαίων Μνημείων (έγγραφα ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΕΦΑΠΟΘ/ΤΒΜΑΜ/693449/494157/8718/2300/17.12.2019 και ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΜΤΕ/ΔΑΑΜ/ΤΜΑΜ/692998/73499/2491/890/19.12.2019, αντιστοίχως). Η ανεπάρκεια της αιτιολογίας της προσβαλλομένης ως προς το εφικτό της μεθόδου *pile jacking*, που αποτελεί διεθνώς αναγνωρισμένη τεχνική μέθοδο κατασκευής μεγάλων έργων, έχει δε εφαρμοσθεί και στην Ελλάδα υπό εξίσου δυσμενείς ή δυσμενέστερες συνθήκες (Μοναστηράκι), επιρρωνύεται από τα στοιχεία και τις εκθέσεις πρώην στελεχών της Α.Μ. και επιστημόνων διεθνούς κύρους τα οποία προσκομίσθηκαν ενώπιον του Δικαστηρίου (εκθέσεις Γ. Μυλόπουλου, Χ. Αναγνωστόπουλου, Μ. Καβαδδά και Χ. Σκάρλου), και τα οποία όφειλε αλλά μη νομίμως παρέλειψε να αναζητήσει εγκαίρως η Διοίκηση. Τέλος, το ζήτημα της ανεύρεσης υδραργύρου (ο οποίος πάντως εντοπίσθηκε σε περιορισμένη έκταση, αντιμετωπίσθηκε επιτυχώς και πάντως θα ανακύψει, ενδεχομένως εντονότερα, σε περίπτωση συνέχισης της ανασκαφής σε κατώτερα στρώματα), καθώς και της ασφάλειας των εργαζομένων σε περίπτωση εφαρμογής της λύσης του 2017 παρίστανται κατά τα αυτά ως άνω στοιχεία απολύτως αντιμετωπίσιμα με την εφαρμογή των κειμένων διατάξεων που διέπουν τις αρχαιολογικές έρευνες και την εκτέλεση δημοσίων έργων και ουδόλως δικαιολογούν καθ' εαυτά την εγκατάλειψη της εγκεκριμένης λύσης του 2017. Τρίτον, ουσιώδες και αναπόσπαστο στοιχείο της προκριθείσας λύσης, στο οποίο και απέδωσε μείζονα βαρύτητα το ΚΑΣ, είναι η δυνατότητα επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων στην προτέρα τους θέση. Πλην όμως, τόσο το κατ' αρχήν εφικτό της επανατοποθέτησης όσο και οι συνέπειές της επί των αρχαιοτήτων (και δη τόσο των βυζαντινών, που ευρέθηκαν μέχρι τώρα, όσο και των άγνωστης έκτασης και σημασίας ρωμαϊκών και ελληνιστικών που μετά βεβαιότητος θα αποκαλυφθούν στο μέλλον, όπως προαναφέρθηκε) δεν ερείδονται σε

μελέτη η οποία να ετέθη υπόψη του ΚΑΣ, και ως εκ τούτου η κρίση του οργάνου αυτού και της προσβαλλομένης παρίσταται ελλιπής κατά τη νόμιμη βάση της. Τέλος, η αιτιολογία της γνωμοδότησης του ΚΑΣ παρίσταται όλως αντιφατική στο σύνολό της. Και τούτο, διότι το ΚΑΣ, ως βασικό κριτήριο της απόφασής του, επικαλείται την ανάγκη διασφάλισης της ακεραιότητας και αυθεντικότητας των αρχαιοτήτων, τη μοναδικότητα και μείζονα σημασία των οποίων συνομολογεί, πλην όμως, εγκρίνει τελικώς εκείνη ακριβώς τη λύση η οποία θα πλήξει ανεπανόρθωτα την αυθεντικότητα και ακεραιότητά τους, την οποία και προκρίνει για λόγους σκοπιμότητας άσχετους με την προστασία των αρχαίων μνημείων, όπως επισημαίνει, πλην της ΕΦΑ Θεσσαλονίκης, σύσσωμη η επιστημονική κοινότητα στην Ελλάδα και το εξωτερικό (καθηγητές πανεπιστημίου, αρχαιολογικές σχολές, κέντρα βυζαντινών ερευνών κλπ) με σχετικές ανακοινώσεις και ψηφίσματα στα οποία τονίζεται ο κίνδυνος οριστικής απώλειας της αυθεντικότητας και της ακεραιότητας του μοναδικού για την ιστορία της Θεσσαλονίκης και τον βυζαντινό πολιτισμό μνημειακού συνόλου του σταθμού Βενιζέλου. Συνεπώς, κατά τη γνώμη της μειοψηφίας, οι προαναφερθέντες λόγοι ακυρώσεως είναι βάσιμοι και θα έπρεπε να γίνουν δεκτοί.

21. Επειδή, περαιτέρω, όπως εκτέθηκε (ανωτ. σκ. 18), με την κρινόμενη αίτηση προβάλλεται, με ειδικότερους ισχυρισμούς και την προσκόμιση ιδιωτικών τεχνικών εκθέσεων, ότι η προσβαλλόμενη πράξη εκδόθηκε χωρίς νόμιμη αιτιολογία, άλλως κατά πλάνη περί τα πράγματα και χωρίς τη συνδρομή των εξαιρετικών συνθηκών που επιτρέπουν τη μετακίνηση μνημείου και είναι ακυρωτέα, διότι α) το ΚΑΣ δεν έκρινε, ως όφειλε, αυτοτελώς αν η ήδη εγκεκριμένη λύση είναι εφικτή πριν εξετάσει την πρόταση της ΑΜ, β) το ΚΑΣ δεν εξέτασε σε κάθε περίπτωση τη δυνατότητα βελτιώσεων της τελευταίας αυτής λύσης και γ) κατά τη συνεδρίαση του ΚΑΣ δεν τηρήθηκαν οι αρχές της διαφάνειας, της αντικειμενικότητας και της χρηστής διοίκησης. Ειδικότερα, τα αιτούντα

./.

σωματεία ισχυρίζονται ότι η λύση της κατά χώραν διατήρησης των αρχαιοτήτων είναι εφικτή, διότι η μελέτη ΟΜ2 δεν απορρίφθηκε από την ΑΜ, το δε ΚΑΣ προτού εξετάσει την υποβληθείσα από την παρεμβαίνουσα εταιρεία πρόταση όφειλε να αποφανθεί αιτιολογημένα ότι η ήδη εγκεκριμένη λύση της κατά χώραν διατήρησης των μνημείων δεν είναι υλοποιήσιμη, σε κάθε δε περίπτωση όφειλε να διερευνήσει τη δυνατότητα βελτίωσης των υφισταμένων τεχνικών μελετών, ιδίως ενόψει της μεγάλης προόδου των εργασιών, που επιβεβαιώθηκε από την ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης, και των παραδοχών των μελών του ΚΑΣ ότι η εξέλιξη της τεχνικής μελέτης είναι «πραγματικά θεαματική» και ότι πληροί πλέον και θέματα ασφάλειας, ενώ, ταυτόχρονα, εξασφαλίζει καλύτερη θέαση των αρχαιοτήτων (σελ. 216 πρακτικών ΚΑΣ). Τα αιτούντα σωματεία ισχυρίζονται περαιτέρω ότι το ΚΑΣ γνωμοδότησε κατά παράβαση των αρχών της διαφάνειας, της αντικειμενικότητας και της χρηστής διοίκησης, διότι στηριζόμενο αποκλειστικά στην μονομερή πληροφόρηση που παρείχαν τα στελέχη της παρεμβαίνουσας ΑΜ, εισήλθε απ' ευθείας στη συζήτηση της πρότασης για τον επανασχεδιασμό του έργου, χωρίς να αναγνωσθούν οι σχετικές εισηγήσεις της Κεντρικής Υπηρεσίας και της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης και παρουσία των μελών της παρεμβαίνουσας πριν την ολοκλήρωση της ενημέρωσης των μελών του ΚΑΣ. Εξάλλου, κατά τα προβαλλόμενα, από τη διαδικασία ενώπιον του ΚΑΣ, αποκλείσθηκε αφενός ο Προϊστάμενος της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης, στον οποίο δεν επιτράπη να παρακολουθήσει τη συνεδρίαση, παρά μόνο να μιλήσει ελάχιστα στο τέλος της πριν από την ψηφοφορία και αφετέρου η ανασκαφείας του έργου, στην οποία δεν επιτράπη να παρακολουθήσει τη συνεδρίαση ούτε να ενημερώσει το ΚΑΣ. Προβάλλεται, ακόμη, ότι στην συνεδρίαση του ΚΑΣ, η οποία διεξήχθη έξι ημέρες μετά την υποβολή της πρότασης της Αττικό Μετρό και πριν από την αξιολόγησή της από τις αρμόδιες Διευθύνσεις, δεν εκλήθη ο συντάκτης της ΟΜ2, Π. Βέττας, συνεπεία δε της παράλειψης αυτής τα μέλη του ΚΑΣ στερήθηκαν την

αναγκαία αντικειμενική πληροφόρηση, όσον αφορά τα τεχνικά χαρακτηριστικά αλλά και την πρόοδο υλοποίησης του έργου βάσει του σχεδιασμού της κατά χώραν διατήρησης των αρχαιοτήτων.

22. Επειδή, κατά τα αναφερθέντα σε προηγούμενες σκέψεις, το ΚΑΣ διερεύνησε πλήρως, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του, τη δυνατότητα για την ασφαλή κατασκευή και λειτουργία του σταθμού με βάση την εγκεκριμένη το έτος 2017 λύση (ΥΑ 2017), κατά την αρχαιολογική δε νομοθεσία (ν. 3028/2002) δεν ανήκει στην αρμοδιότητα του ΚΑΣ η βελτίωση εξειδικευμένων τεχνικών μελετών, όπως στατικών μελετών επιπέδου ΟΜ2, για την κατασκευή δημοσίων έργων και ειδικότερα σταθμών μετρό. Εξάλλου, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη τις επαπειλούμενες καθιζήσεις κατά την κατασκευή οριζόντιων χαλύβδινων σωλήνων καθώς και την ανάπτυξη κραδασμών κατά την κατασκευή του υπόγειου σταθμού Βενιζέλου στο πλαίσιο της κατά χώραν διατήρησης των αρχαιοτήτων (βλ. σελ. 53-55, 79-80, 82-83, 220 των πρακτικών), όπως τα ζητήματα αυτά παρουσιάστηκαν από τους εκπροσώπους της ΑΜ και παρατίθενται στο από 12.12.2019 τεύχος τεκμηρίωσης (σελ. 81-89, 152-154, 162-163) και στην επισυναπτόμενη σε αυτό τεχνική έκθεση (Νοεμβρίου 2019) του Π. Καρύδη, η οποία συνετάγη κατ' εκτίμηση των υφισταμένων μελετών και στοιχείων του έργου, αλλά και ύστερα από συζητήσεις με μελετητές της ΑΜ καθώς και της αναδόχου κοινοπραξίας. Το ΚΑΣ συνεκτίμησε ότι η έλλειψη υπολογισμού των καθιζήσεων/ παραμορφώσεων των σηράγγων και των τροχιών στην ΟΜ2 και η μη υποβολή σχεδίου καθιζήσεων γενικά για τον σταθμό αποτέλεσαν τους κύριους λόγους της μη έγκρισης της στατικής μελέτης ΟΜ2 [βλ. τα υπ' αριθμ. 1 και 17, αντίστοιχα, σχόλια της Διεύθυνσης Μελετών (Τμήματα Δομοστατικό και Γεωτεχνικών) της ΑΜ στο CON-06/004-AM-10691/9.9.2019 έγγραφο της ΑΜ]. Επίσης, το ΚΑΣ έλαβε υπόψη τις απόψεις επί του ως άνω ζητήματος των εκπροσώπων των φορέων που παρέστησαν στη συνεδρίαση [σελ. 134, 154 για το ζήτημα των

./.

καθιζήσεων και σελ. 171, 176-177 για το ζήτημα των κραδασμών], καθώς και την προσκομισθείσα (στις 18.12.2012) τεχνική έκθεση του Χ. Αναγνωστόπουλου, αφού απόσπασμα της έκθεσης αναγνώσθηκε ενώπιόν του (βλ. σελ. 133-134). Η εν λόγω έκθεση, άλλωστε, ελήφθη υπόψη από την ήδη προσβαλλόμενη υπουργική απόφαση, στο προοίμιο της οποίας γίνεται αναφορά στα «στοιχεία του φακέλου», στα οποία περιλαμβάνεται και η έκθεση αυτή. Εξάλλου, από την εν λόγω τεχνική έκθεση (Χ. Αναγνωστόπουλου) δεν κλονίζεται η αιτιολογία της προσβαλλόμενης πράξης καθ' ο μέρος τροποποίησε την ΥΑ 2017 ως προς τον τρόπο κατασκευής του σταθμού, διότι, αν και ο συντάκτης της έκθεσης καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η λύση [της ΟΜ2] είναι ρεαλιστική και εφαρμόσιμη, αναγνωρίζει ότι το «ουσιαστικό ζήτημα είναι οι αναμενόμενες καθιζήσεις/παραμορφώσεις των αρχαιοτήτων, του εδάφους στην επιφάνεια και των επενδύσεων των σηράγγων» ενώ ως προς τις παραμορφώσεις των σηράγγων στην έκθεση αναφέρεται ότι «Στο τεύχος της μελέτης που είχε στα χέρια του ο υπογράφων δεν υπάρχουν αποτελέσματα για τις παραμορφώσεις των σηράγγων. Ωστόσο, δεδομένου του τρόπου που λειτουργεί το συγκεκριμένο λογισμικό είναι σίγουρο ότι αυτές έχουν υπολογιστεί και θα έπρεπε να αναζητηθούν από το μελετητή [...]» καθώς και ότι «Πάντως αξίζει να σημειωθεί ότι ακόμα και εάν οι παραμορφώσεις των σηράγγων και των τροχιών τελικά είναι μεγαλύτερες των εκτιμωμένων και δεν επιτρέψουν την παράλληλη λειτουργία των συρμών, η λύση αυτή είναι ασφαλής για την κατασκευή του σταθμού και την εν συνεχεία λειτουργία του έργου δεδομένου ότι οι σήραγγες εντός του σταθμού τελικά θα αποδομηθούν...». Η εν λόγω παραδοχή για το ενδεχόμενο να μην καταστεί δυνατή η παράλληλη λειτουργία των συρμών κατά τη διάρκεια κατασκευής του σταθμού, αντιστοιχεί προς το ανωτέρω γενικό σχόλιο της ΑΜ και ενδέχεται να έχει ως επακόλουθο την εκ νέου τήρηση της διαδικασίας και τον επανασχεδιασμό της μεθόδου κατασκευής του σταθμού, αφού η

εγκριθείσα από την ΠΑ της ΑΜ μέθοδος κατασκευής προβλέπει για τη λύση αυτή τη λειτουργία της βασικής γραμμής και τη διέλευση των συρμών μέσω των υπάρχουσών σηράγγων πριν από την ολοκλήρωση της κατασκευής του σταθμού (βλ. την προαναφερθείσα απόφαση 1428(β)/6.3.2019 της ΠΑ της ΑΜ). Οι απόψεις τόσο του μέλους του ΚΑΣ Β. Κουμούση όσο και του Προϊσταμένου της ΔΑΑΜ (Δ. Σβολόπουλου), περί ύπαρξης τεχνικών δυνατοτήτων ως προς τη μέθοδο «ripe jacking» και την εφαρμογή αντίστοιχης μεθόδου στο Σταθμό Μοναστηράκι, διατυπώνονται συμπερασματικά και γενικά χωρίς αναφορά σε τεχνικά στοιχεία, απαντήθηκαν δε κατά τη συζήτηση στο ΚΑΣ από τον Πρόεδρο της ΑΜ, ο οποίος σημείωσε ότι στο Σταθμό Μοναστηράκι «...υπήρχε χώρος εργοταξιακός ώστε να γίνει το ripe jacking, στο βάθος που απαιτείτο. Δεν επρόκειτο για μικροσήραγγες της τάξεως των 80εκ. με Φ800, επρόκειτο για πολύ μεγαλύτερου διαμέτρου σήραγγες. Ανέφερε ότι στη Βασιλική στη Θεσσαλονίκη ήταν 2,5. Η σήραγγα έγινε με μέθοδο NATM. Δεν έγινε με τη μέθοδο της προώθησης των σωλήνων» (βλ. σελ. 125-126 πρακτικών). Εξάλλου, κατά τους ισχυρισμούς της παρεμβαίνουσας ΑΜ, η υποβληθείσα ΟΜ2 Εκσκαφής και Προσωρινής Υποσύλωσης του Υπογείου Τμήματος του Σταθμού Βενιζέλου, η οποία, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο CON-06/004-AM-10691/9.9.2019 έγγραφο της ΑΜ, ευρίσκετο σε στάδιο «αναθεώρησης και επανυποβολής», απορρίφθηκε κατ' ουσίαν από την ΑΜ. Και τούτο, διότι στον όρο 9.3.3 των Γενικών Προδιαγραφών (Τόμος Ι) της Σύμβασης CON-06/004 «Μελέτη, Κατασκευή και Θέση σε Λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης», αναφέρονται για τον οικείο κωδικό τα εξής: ««ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ και ΕΠΑΝΥΠΟΒΟΛΗ»: Η μελέτη δεν εγκρίνεται. Η απόρριψη της μελέτης θα εξηγείται με σχόλια. Οι εργασίες δεν επιτρέπεται να εκτελεσθούν. Η μελέτη θα πρέπει να υποβληθεί εκ νέου αφού αναθεωρηθεί». Πέραν δε του ανωτέρω όρου των Γενικών Προδιαγραφών του έργου, στον οποίο ρητώς αναφέρεται ότι ο συγκεκριμένος κωδικός

./.



Αριθμός 991/2021

-175-

συνιστά «απόρριψη» της μελέτης, η «ουσιαστική» απόρριψη της μελέτης OM2 επιβεβαιώνεται ενώπιον του ΚΑΣ και από το αρμόδιο όργανο της ΑΜ και συγκεκριμένα τον Υποδιευθυντή Μελετών Έργων της ΑΜ (Α. Παπαμακάριο), ο οποίος ανέφερε ότι αν και η τυπική διατύπωση ήταν ότι η μελέτη OM2 «επεστράφη για αναθεώρηση και επανυποβολή», οι παρατηρήσεις ήταν τόσο σημαντικές σε συνδυασμό με τη μη κατασκευασιμότητα και «εφικτότητα» της λύσης, που οδήγησαν στο συμπέρασμα ότι δεν μπορεί να καλυφθούν (σελ. 72 των πρακτικών της 45/18.12.2020 συνεδρίασης του ΚΑΣ). Περαιτέρω, όπως προκύπτει από τα πρακτικά του ΚΑΣ, η μεν άποψη της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης και δύο μελών του ΚΑΣ, κατά την οποία υπήρξε μεγάλη πρόοδος των εργασιών, δεν έγινε αποδεκτή από τα λοιπά μέλη του ΚΑΣ, τα οποία αιτιολογημένα έκριναν αντιθέτως με βάση τα μέχρι τότε στοιχεία και την εξέλιξη της κατασκευής του κεντρικού Σταθμού Βενιζέλου, η δε τοποθέτηση μέλους του Συμβουλίου, κατά την οποία η εξέλιξη της τεχνικής μελέτης είναι «πραγματικά θεαματική» και ότι πληροί πλέον και θέματα ασφάλειας, δεν αφορούσε τη λύση του 2017 με κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων, αλλά την πρόταση της ΑΜ (λύση 2019), διότι το μέλος του ΚΑΣ που διατύπωσε την εν λόγω γνώμη ανέφερε προηγουμένως «πέραν του θέματος των υπογραφών [των σχεδίων της μελέτης 2017] μιλά για το τι απεικονίζει το σχέδιο και συμπεραίνει ότι αυτό το σχέδιο είναι αδύνατον να υπάρξει ως κτήριο, να εφαρμοστεί» (βλ. σελ. 215 πρακτικών της ως άνω συνεδρίασης του ΚΑΣ). Τα αναφερόμενα σε ιδιωτικές τεχνικές εκθέσεις, τις οποίες τα αιτούντα σωματεία προσκόμισαν το πρώτον ενώπιον του Δικαστηρίου, για το εφικτό της λύσης 2017 δεν ασκούν επιρροή στη νομιμότητα της προσβαλλόμενης πράξης, αφενός, διότι οι παραπάνω εκθέσεις δεν προσκομίσθηκαν στο ΚΑΣ, ώστε να αξιολογηθούν κατά τη διαδικασία έκδοσης της προσβαλλόμενης πράξης εντός των ορίων της αρμοδιότητας του εν λόγω Συμβουλίου και, αφετέρου, διότι το περιεχόμενο των ιδιωτικών αυτών εκθέσεων, ως προς

./.

την ασφάλεια και εφαρμογή, από κατασκευαστική άποψη, της εγκεκριμένης λύσης 2017, αφορά ανέλεγκτα ακυρωτικώς τεχνικά ζητήματα για τα οποία τα κατά τον νόμο και τη σύμβαση αρμόδια όργανα του δημόσιου φορέα του έργου έκριναν αντιθέτως, οι δε κρίσεις αυτές των οργάνων της ΑΜ τέθηκαν υπ' όψιν του ΚΑΣ και έγιναν αποδεκτές με επαρκή αιτιολογία (πρβλ. ΣτΕ 3219/2010 Ολομ. σκ. 12, ΣτΕ 100/2018 7μ. σκ. 26, 1805/2018 σκ. 24, 888/2019 σκ. 9, 1508/2020 7μ. σκ. 14). Εξάλλου, οι προαναφερόμενοι ισχυρισμοί περί παραβίασης των αρχών της διαφάνειας, της αντικειμενικότητας και της χρηστής διοίκησης είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι, δεδομένου ότι δεν προβλέπεται στο ν. 3028/2002 ή στις κανονιστικές πράξεις που εκδόθηκαν κατ' εξουσιοδότησή του η ανάγνωση των οικείων εισηγήσεων κατά τη συνεδρίαση του ΚΑΣ, οι οποίες άλλωστε αναπτύσσονται προφορικά από τους Προϊσταμένους των αρμόδιων Διευθύνσεων με χρήση βοηθητικού υλικού (οπτικών μέσων, διαγραμμάτων κ.ά.). Περαιτέρω, η παρουσία των εκπροσώπων της παρεμβαίνουσας ΑΜ κατά τη διάρκεια της εισήγησης του προϊσταμένου της ΔΑΑΜ, στο πλαίσιο της οποίας παρουσιάστηκε η λύση του 2017, δεν επάγεται πλημμέλεια της διαδικασίας, δοθέντος ότι η υπόθεση εισήχθη στο ΚΑΣ κατόπιν αιτήματος της ΑΜ και ως εκ τούτου νομίμως οι εκπρόσωποι της αμέσως ενδιαφερομένης ΑΜ κλήθηκαν προκειμένου να εκθέσουν τις απόψεις τους και να απαντήσουν στις ερωτήσεις των μελών και εισηγητών του ΚΑΣ, μεταξύ άλλων, και επί της εν λόγω λύσης 2017 (πρβλ. ΣτΕ 3350/2014 σκ. 33-34). Εξάλλου, ο Προϊστάμενος της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης έλαβε το λόγο κατά τη συνεδρίαση του ΚΑΣ, ανέγνωσε μέρος της εισήγησης της εν λόγω Εφορείας (σελ. 195 των πρακτικών), η οποία ελήφθη υπόψη από τις εισηγήσεις των αρμόδιων Διευθύνσεων (βλ. σελ. 186 πρακτικών του ΚΑΣ), και εξέθεσε τις απόψεις του στο πλαίσιο διαλογικής συζήτησης με τα μέλη του ΚΑΣ και τους εισηγητές της υπόθεσης (σελ. 195-202 των πρακτικών). Περαιτέρω, ο ειδικότερος ισχυρισμός των αιτούντων ότι δεν

./.



κλήθηκε η ανασκαφέας, πέραν της αοριστίας του και ανεξαρτήτως αν νοείται παραβίαση των αρχών της διαφάνειας, της αντικειμενικότητας και της χρηστής διοίκησης λόγω μη παρουσίας της στο ΚΑΣ, είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, διότι, όπως προκύπτει από τα πρακτικά του ΚΑΣ (σελ. 195 επ. των πρακτικών), από τον Πρόεδρο κλήθηκαν να παραστούν οι εκπρόσωποι της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης, παρέστη δε εξ αυτών ο αναπληρωτής προϊστάμενος της εν λόγω Εφορείας, ο οποίος εξέθεσε, επί τη βάσει της εισήγησής του, τα ανασκαφικά δεδομένα καθώς και τις απόψεις της Εφορείας για τα λοιπά ζητήματα που αφορούσαν την κατασκευή του σταθμού και το αίτημα της ΑΜ. Ομοίως, απορριπτέος είναι και ο ισχυρισμός περί παραβίασης των παραπάνω αρχών για τον λόγο ότι στην ως άνω συνεδρίαση του ΚΑΣ δεν εκλήθη να δώσει διευκρινίσεις ο συντάκτης της μελέτης ΟΜ2. Και τούτο, διότι, τέτοια υποχρέωση δεν απορρέει από το άρθρο 5 παρ. 10 της ΥΠΠΟ/ΔΟΕΠΥ/ΤΟΠΥΝΣ/14/3698/20.1.2004 απόφασης του ΥΠ.ΠΟ.Α. για την διερεύνηση κατ' εξοχήν τεχνικού ζητήματος (πληρότητα μελέτης επιπέδου ΟΜ2) επί του οποίου είχε ήδη αποφανθεί η Διευθύνουσα Υπηρεσία του Κυρίου του Έργου (ΑΜ) με συγκεκριμένες παρατηρήσεις και σχόλια που τέθηκαν υπ' όψιν του ΚΑΣ και εξετάσθηκαν από αυτό και μάλιστα χωρίς να προκύπτει αμφισβήτηση των σχολίων από την ανάδοχο κοινοπραξία (πρβλ. ΣτΕ 1049/2017 σκ. 11, 2877/2017 σκ. 12). Εξάλλου, η γνωμοδότηση του ΚΑΣ στηρίχθηκε σε συνεκτίμηση περισσότερων νομίμων κριτηρίων τα οποία αφορούσαν κυρίως την μη διακινδύνευση της ακεραιότητας των αρχαιοτήτων και την ασφαλή κατασκευή και λειτουργία του σταθμού καθώς και την έγκαιρη ολοκλήρωση του έργου προκειμένου να διασφαλιστεί η συγχρηματοδότησή του από πόρους της ΕΕ. Συνεπώς, οι λόγοι ακυρώσεως και οι συναφείς με αυτούς ισχυρισμοί που αναφέρονται στην προηγούμενη σκέψη είναι απορριπτέοι ως αβάσιμοι. Μειοψήφησαν η Αντιπρόεδρος Μ. Καραμανώφ και οι Σύμβουλοι Α. Καλογεροπούλου, Θ. Αραβάνης, Δ. Μακρής, Α.-Μ. Παπαδημητρίου, Β. Κίντζιου, Ο.

Παπαδοπούλου, Μ. Σωτηροπούλου, Κ. Κονιδισιώτου, Α. Μίντζια, Μ. Τριπολιτσιώτη, Φ. Γιαννακού, προς την γνώμη των οποίων συνετάγη και η Πάρεδρος Σ. Κωνσταντίνου, κατά τη γνώμη των οποίων, κατά τα εκτεθέντα στη σκέψη 20, οι ανωτέρω λόγοι ακυρώσεως είναι βάσιμοι και θα έπρεπε να γίνουν δεκτοί.

23. Επειδή, προβάλλεται περαιτέρω ότι η προσβαλλόμενη πράξη, ερειδόμενη στην από 18.12.2019 γνωμοδότηση του ΚΑΣ, εκδόθηκε χωρίς επαρκή αιτιολογία, σε κάθε δε περίπτωση κατά πλάνη περί τα πράγματα, άλλως καθ' υπέρβαση των ορίων διακριτικής ευχέρειας που θέτει στη διοίκηση η αρχή της αναλογικότητας, καθόσον το ΚΑΣ εστίασε εσφαλμένα στα εξής ζητήματα: α) την εγκυρότητα της απόφασης Λ. Κονιόρδου [ΥΑ 2017] λόγω μη θεώρησης των σχεδίων της εγκεκριμένης με αυτήν μελέτης, β) τη μη επαρκή προστασία των αρχαιοτήτων κατά την κατασκευή του έργου με κατά χώραν διατήρηση τους, γ) την αδυναμία εφαρμογής της μελέτης Π. Βέττα [ΟΜ2], δ) τη μη διακινδύνευση της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων και των επιβατών, ε) το χρονοδιάγραμμα κατασκευής του Σταθμού και τις επιπτώσεις του στη χρηματοδότηση του έργου και στ) το κόστος κατασκευής του έργου. Για τα ως άνω ζητήματα οι αιτούντες ισχυρίζονται ειδικότερα τα εξής: α) το ζήτημα της μη θεώρησης των σχεδίων της μελέτης που εγκρίθηκε με την ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΔΙΠΚΑ/ΤΣΠΑΕΕ/41484/24488/1402/162/10.2.2017 απόφαση της Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού τέθηκε αλυσιτελώς, ενόψει αφενός της εντεύθεν προόδου εκπόνησης περαιτέρω μελετών (έγκριση των ΟΜ2 στατικών, φρεατίων και της πλάκας οροφής και εντολή για την εκπόνηση των υπολοίπων ΟΜ2 και ΜΕ), επί τη βάση των οποίων αποδεικνύεται η εφικτότητα της προκρινόμενης με την εν λόγω απόφαση λύσης και αφετέρου του τεκμηρίου νομιμότητας της ως άνω απόφασης, β) το ΚΑΣ, υιοθετώντας τα αναφερόμενα στην από 25.11.2019 τεχνική έκθεση του Π. Καρύδη, η οποία, κατά τους ισχυρισμούς των αιτούντων, συνετάγη κατόπιν αυτοψίας σε χρόνο κατά τον οποίο ο χώρος δεν ήταν

./.



προσπελάσιμος, λόγω της επιχωμάτωσης των αρχαιοτήτων με άμμο, και χωρίς οιαδήποτε προηγούμενη επικοινωνία με το συντάκτη της μελέτης ΟΜ2 (Π. Βέττα), δέχθηκε ότι η ανάγκη επανασχεδιασμού του έργου δικαιολογείται τόσο από τον κίνδυνο διάτρησης των υποκείμενων αρχαιοτήτων, λόγω της εγγύτητας του ανθρωπογενούς αρχαιολογικού στρώματος, όσο και από την απειλή για την ασφάλεια τους από τυχόν κραδασμούς και καθιζήσεις στη διάρκεια των εργασιών διάτρησης και εκσκαφής. Τα αιτούντα σωματεία ισχυρίζονται ότι το ΚΑΣ παραγνώρισε αα) ότι αντίστοιχες οχλήσεις θα προκληθούν, κατά την κοινή πείρα, στις υποκείμενες αρχαιότητες από τις εργασίες απόσπασης των υπερκείμενων αρχαιοτήτων, ββ) ότι, όπως προκύπτει από την από 17.12.2019 εισήγηση της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης, η στάθμη διάτρησης της συστοιχίας των οριζόντιων χαλύβδινων σωληνωτών δοκών του συστήματος pipe jacking που εφαρμόζει η μελέτη ΟΜ2 βρίσκεται «κάτω από το πέρασ των αρχαιολογικών στρωμάτων και της τελευταίας φάσης κατοίκησης της πόλης στην ελληνιστική περίοδο» και γγ) ότι η μέθοδος κατασκευής, κατά τη μελέτη ΟΜ2 (σύμφωνα με την οποία η διάτρηση του εδάφους θα γίνεται με αργή και σταδιακή προώθηση των δοκών και των χαλυβδοσωλήνων, μέσω υδραυλικών γρύλων που θα ελέγχουν διαρκώς τις πιέσεις, εξασφαλίζοντας μηδενικούς κραδασμούς, κατόπιν δε της εγκατάστασής τους, οι δοκοί αυτοί θα ενεματωθούν περιμετρικά με ισχύο σκυρόδεμα, ώστε να εξασφαλισθεί η συνάφεια τόσο μεταξύ τους όσο και με το φυσικό έδαφος, ενώ την ολοκλήρωση της τοποθέτησης των χαλυβδοσωλήνων θα ακολουθήσει γέμισμα με ισχύο λεπτόρρευστο/υδαρές σκυρόδεμα εσωτερικά της διατομής τους) θωρακίζει το αρχαιολογικό στρώμα από κάθε είδους δόνηση και κραδασμό στα υποκείμενα εδάφη καθ' όλη την περίοδο κατασκευής, αλλά και κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του Σταθμού, γ) το ΚΑΣ, δεχόμενο ότι η περιγραφόμενη στη μελέτη ΟΜ2 μέθοδος κατασκευής αποτελεί σύνθετη δυσχερή και επισφαλής λύση ενόψει της δυσκολίας προσομοίωσης της

κατασκευής του έργου με τις διαθέσιμες υπολογιστικές μεθόδους λόγω της πολυπλοκότητας της εφαρμοζόμενης μεθοδολογίας και ελλείπει κεκτημένης τεχνογνωσίας, εξέλαβε εσφαλμένως ως αντικειμενικές τις ανωτέρω δυσκολίες, παρά τις επισημάνσεις τόσο του μέλους του ΚΑΣ και Καθηγητή Δομοστατικής ΕΜΠ, Β. Κουμούση, σύμφωνα με τις οποίες υπάρχουν οι σχετικές τεχνικές δυνατότητες, όσο και του Προϊσταμένου της Διεύθυνσης Αναστήλωσης Αρχαίων Μνημείων, Δ. Σβολόπουλου, ο οποίος υπενθύμισε ότι παραλλαγή της συγκεκριμένης λύσης έχει εφαρμοσθεί πριν 15 έτη στο Σταθμό Μοναστηράκι της Αθήνας, τυχόν δε έλλειμμα τεχνογνωσίας της παρεμβαίνουσας ΑΜ θα μπορούσε να καλυφθεί μέσω της συνεργασίας της με εξειδικευμένο μελετητή, ικανό και κατάλληλο να διασταυρώσει τα στοιχεία και να επαληθεύσει τα αποτελέσματα της μελέτης ΟΜ2. Εξάλλου, κατά τους ισχυρισμούς των αιτούντων, τυχόν «αστοχίες» της μελέτης ΟΜ2 δεν οδηγούν στο συμπέρασμα περί μη εφικτού της μελέτης, δοθέντος ότι θα μπορούσαν να συμπληρωθούν/ διορθωθούν στο πλαίσιο της επανυποβολής του (αναθεωρημένου) τεύχους της, δ) το ΚΑΣ παραπλανήθηκε ως προς το σύστημα παθητικής πυροπροστασίας του έργου, δοθέντος η παρεμβαίνουσα ΑΜ αμφισβήτησε την αρτιότητά του, αποσιωπώντας ότι η διαμόρφωση των εισόδων/εξόδων του σταθμού περιλαμβάνεται στη σχετική ΟΜ1, η οποία έχει ήδη εγκριθεί από την ίδια. Περαιτέρω, τα αιτούντα σωματεία ισχυρίζονται ότι το ΚΑΣ αποδέχθηκε τα προβαλλόμενα από την παρεμβαίνουσα ΑΜ για τον κίνδυνο εμφάνισης υψηλών συγκεντρώσεων υδραργύρου κατά την εκσκαφή σε μεγαλύτερο βάθος, χωρίς να λάβει υπόψη του ότι ο σχετικός κίνδυνος αντιμετωπίζεται ειδικά στη μελέτη ΟΜ2, σύμφωνα με την οποία «η καθολική σφράγιση και απομόνωση του ανθρωπογενούς στρώματος κάτω από την αρχαιολογική ζώνη εξασφαλίζεται, πριν από την έναρξη της εκσκαφής, με την ενεμάτωση των σωληνωτών δοκών του συστήματος pipe jacking». Εξάλλου, κατά τα προβαλλόμενα, η αιτιολογία της προσβαλλόμενης είναι ανεπαρκής ελλείψει αξιολόγησης από το ΚΑΣ της

./.



Αριθμός 991/2021

-181-

επικινδυνότητας που συνεπάγεται η απόσπαση, δοθέντος ότι η τελευταία, προϋπόθεση της οποίας αποτελεί η περιμετρική εκσκαφή γύρω από κάθε αρχαιολογικό εύρημα και κάτω από την περιοχή που έχει ήδη απορρυπανθεί, θα απαιτήσει «πλήρη και συστηματική απορρύπανση», η οποία είναι αφενός εξαιρετικά υψηλού κόστους και αφετέρου θα προκαλέσει άμεσες και εκτεταμένες καταστροφές στα αρχαιολογικά ευρήματα, ε) το ΚΑΣ, δεχόμενο ότι η λύση της κατά χώραν διατήρησης του μνημειακού συνόλου συνεπάγεται την αποπεράτωση του έργου την 30.11.2026, καθ' υπέρβαση των αποκλειστικών προθεσμιών της προγραμματικής περιόδου του ΕΣΠΑ 2014-2020, η οποία λήγει την 31.12.2023, ενώ η επιλογή της απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων οδηγεί στην παράδοση του έως την 31.12.2023, διασφαλίζοντας την αποφυγή του κίνδυνου επιστροφής της κοινοτικής χρηματοδότησης και της μη υλοποίησης των προγραμματισμένων επεκτάσεων του έργου, στηρίχθηκε στους προβαλλόμενους ανακριβείς ισχυρισμούς της παρεμβαίνουσας εταιρείας. Και τούτο, διότι αα) η τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων και η απρόσκοπτη χρηματοδότηση του έργου από ευρωπαϊκούς πόρους διασφαλίζεται με την σε πρώτο στάδιο λειτουργία του μετρό χωρίς το σταθμό Βενιζέλου. Ειδικότερα, το υποβληθέν την 6.12.2019 στην παρεμβαίνουσα επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα της αναδόχου προβλέπει ως ημερομηνία έναρξης της λειτουργίας της βασικής γραμμής του Μετρό, χωρίς το Σταθμό Βενιζέλου, την 21.7.2023, ένα έτος αργότερα (23.7.2024) ακολουθεί η προσωρινή διακοπή της λειτουργίας του τμήματος Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός-Συντριβάνι ως την 30.11.2026. Το σύνολο της γραμμής, μαζί πλέον με το Σταθμό Βενιζέλου, προβλέπεται να λειτουργήσει από 1.12.2026, ββ) η κρίση του ΚΑΣ ότι ο χρόνος αποπεράτωσης του Σταθμού Βενιζέλου με απόσπαση, και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων δεν θα υπερβεί την 25.4.2023, δεν τεκμηριώνεται από τα στοιχεία του φακέλου αλλά βασίζεται εξ ολοκλήρου σε θεωρητικές εκτιμήσεις της παρεμβαίνουσας, ενόψει

./.

αδυναμίας κατάρτισης χρονοδιαγράμματος για την εκτιμώμενη διάρκεια των εργασιών απόσπασης και των ανασκαφικών εργασιών στα υποκείμενα αρχαιολογικά στρώματα, τον απαιτούμενο χρόνο για την ανασκαφή και μετακίνηση των αρχαιοτήτων προγενέστερων ιστορικών περιόδων αλλά και για την μεταφορά και συντήρηση των αρχαιοτήτων πριν από την επανατοποθέτησή τους στον αρχαιολογικό χώρο του Σταθμού και λαμβανομένων υπόψη των περαιτέρω καθυστερήσεων, στις οποίες θα οδηγήσει η διαδικασία της απορρύπανσης, σε περίπτωση εύρεσης υδραργύρου κατά την ανασκαφή στα υποκείμενα αρχαιολογικά στρώματα, στ) Το ΚΑΣ εσφαλμένα δέχθηκε ότι το συνολικό κόστος κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου, με κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων, υπολογίζεται από €119,4 έως €124,4 εκ. ενώ το αντίστοιχο κόστος με απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων εκτιμάται σε περίπου €70,6 εκ. (χωρίς αναθεώρηση ΦΠΑ). Και τούτο, διότι τα ανωτέρω ποσά μνημονεύονται στην από 12.12.2019 τεχνική έκθεση της ΑΜ, χωρίς περαιτέρω παραπομπή σε αντίστοιχη οικονομική μελέτη ή σε άλλου είδους υπολογιστική τεκμηρίωση, ενδεικτικό δε της πρόδηλης προχειρότητας της εν λόγω εκτίμησης αποτελεί η μεταβολή του ύψους της αρχαιολογικής δαπάνης, το οποίο, ενώ, κατά την ανωτέρω τεχνική έκθεση, ανέρχεται στα 10 εκ., κατά τους ισχυρισμούς των μελών της παρεμβαίνουσας ενώπιον του ΚΑΣ ανέρχεται σε 18,1 εκ. Περαιτέρω, κατά τα προβαλλόμενα, η μη σημαντική διαφοροποίηση του ύψους της αρχαιολογικής δαπάνης στο πλαίσιο της λύσης της απόσπασης και επανατοποθέτησης του μνημειακού συνόλου σε σχέση με εκείνη της κατά χώραν διατήρησής του, εκτιμώμενη στα 19 εκ., δεν δικαιολογείται αφενός ενόψει της επιφάνειας του ανασκαπτόμενου χώρου και αφετέρου των πρόσθετων εργασιών που απαιτούνται για την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων. Εξάλλου, στο κόστος της τελευταίας αυτής λύσης, ανεξαρτήτως ότι λόγοι αναφερόμενοι σε αυτό δεν δικαιολογούν κατά νόμο την μετακίνηση του μνημειακού συνόλου, δεν

./.



έχουν συνυπολογισθεί ούτε τα κόστη αποζημιώσεων του αναδόχου για τις καθυστερήσεις, λόγω της αιφνίδιας αναστολής των εργασιών με εντολή της παρεμβαίνουσας, ούτε η αμοιβή του αναδόχου για τις μελέτες ΟΜ1, ΟΜ2 και ΜΕ κατασκευής του έργου με κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων που έχουν ήδη εκπονηθεί.

24. Επειδή, το ΚΑΣ εξέτασε περαιτέρω, όπως είχε υποχρέωση από τον ν. 3028/2002, αν τα στοιχεία που αναφέρονται στο από 12.12.2019 τεύχος τεκμηρίωσης της ΑΜ για το ζήτημα της ασφαλούς κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου με βάση τη λύση 2017 ευρίσκουν έρεισμα στον φάκελο καθώς και τους λόγους για τους οποίους καθυστέρησε για μεγάλο χρονικό διάστημα η εκπόνηση και έγκριση των αναγκαίων μελετών για την κατασκευή του σταθμού, συναφώς δε και τους λόγους για τους οποίους δεν υπήρξε ουσιαστική πρόοδος από πλευράς κατασκευής για την υπόγεια εκσκαφή του σταθμού. Ανεξαρτήτως δε του ανυπογράφου των σχεδίων της εγκριθείσας το έτος 2017 πρότασης κατασκευής του σταθμού (Πρόταση Β), ζήτημα το οποίο το Συμβούλιο νομίμως εξέτασε προκειμένου να κρίνει αν υπήρχε ώριμη, ασφαλής και εφικτή από κατασκευαστική άποψη λύση που θα μπορούσε να ολοκληρωθεί χωρίς μετακίνηση των αρχαιοτήτων, εν συνεχεία, πάντως, το εν λόγω Συμβούλιο έλαβε υπόψη ιδίως τις μεταγενεστέρως εκπονηθείσες και υποβληθείσες από την ανάδοχο μελέτες ΟΜ1 και ΟΜ2 για την υπόγεια εκσκαφή του κεντρικού τμήματος του σταθμού, καθώς και τα σχόλια δυνάμει των οποίων δεν εγκρίθηκε η στατική μελέτη ΟΜ2, τα οποία αναλύονται στο από 12.12.2019 τεύχος τεκμηρίωσης, συνεκτίμησε δε εν συνόλω την εξέλιξη των μελετών καθώς και το γεγονός ότι κατά τον χρόνο της συνεδρίασης του ΚΑΣ (18.12.2019) δεν υφίστατο εγκεκριμένη μελέτη ΟΜ2, πολλώ δε μάλλον, Μελέτη Εφαρμογής (ΜΕ) για την έναρξη των εργασιών κατασκευής του κεντρικού τμήματος του σταθμού (βλ. την ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΕΦΑΠΟΘ/ΤΒΜΑΜ/693449/494157/8718/2300/17.12.2019 εισήγηση του Αναπληρωτή Προϊσταμένου της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης,

σελ. 55-68 του από 12.12.2019 τεύχους τεκμηρίωσης της ΑΜ και την συνημμένη στο τεύχος αλληλογραφία μεταξύ της εν λόγω εταιρείας και της αναδόχου και ιδίως σελ. 35-36, 69-70, 71-74, 131-133, 195-196, 207, 210, 213, 214-216, 217, 220-221 των πρακτικών του ΚΑΣ). Τα αιτούντα σωματεία ισχυρίζονται ότι σύμφωνα με τις τεχνικές εκθέσεις που προσκομίζουν υφίσταται εφικτή λύση για την κατασκευή του σταθμού με κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων, ήτοι λύση απορρέουσα από την αναθεώρηση και εν συνεχεία εφαρμογή της μελέτης ΟΜ2 για την ολοκλήρωση της λύσης 2017. Οι ισχυρισμοί αυτοί δεν κλονίζουν την επάρκεια της αιτιολογίας της προσβαλλόμενης πράξης, δεδομένου ότι οι εν λόγω τεχνικές εκθέσεις δεν προσκομίσθηκαν στο ΚΑΣ, ώστε να αξιολογηθούν εντός των ορίων της αρμοδιότητας του εν λόγω Συμβουλίου, κατά τη διαδικασία έκδοσης της προσβαλλόμενης πράξης, το δε περιεχόμενο των ιδιωτικών αυτών εκθέσεων αφορά ανέλεγκτα ακυρωτικώς τεχνικά ζητήματα (βλ. και ανωτέρω σκ. 22, πρβλ. ΣτΕ 3219/2010 Ολομ. σκ. 12, ΣτΕ 100/2018 7μ. σκ. 26, 1805/2018 σκ. 24, 888/2019 σκ. 9, 1508/2020 7μ. σκ. 14). Όλοι οι λοιποί ισχυρισμοί των αιτούντων σωματείων που αναφέρονται, με παραπομπή στο περιεχόμενο της μελέτης ΟΜ2, σε προστασία των αρχαιοτήτων από τις καθιζήσεις και τους κραδασμούς με ενεμάτωση των οριζόντιων χαλύβδινων δοκών και την προστασία εργαζομένων και κοινού από τον υδράργυρο με σφράγιση της περιοχής μετά την ενεμάτωση, είναι απορριπτέοι δεδομένου ότι οι ισχυρισμοί αυτοί αντικρούονται από την παρεμβαίνουσα ΑΜ, η οποία εκθέτει ότι η κατασκευή των οριζόντιων χαλύβδινων σωλήνων γίνεται σε πολλά διαδοχικά μικρά τεμάχια με άμεση δυσμενή συνέπεια στην επιτυχή και έγκαιρη ενεμάτωση του περιμετρικού κενού, το ζήτημα δε του τρόπου της ενεμάτωσης περιγράφεται και στο από 12.12.2019 τεύχος τεκμηρίωσης της ΑΜ. Εξάλλου, όπως εκτέθηκε, η μη έγκριση της μελέτης ΟΜ2 εχώρησε, κυρίως, διότι δεν υφίστατο υπολογισμός των καθιζήσεων/παραμορφώσεων των σηράγγων καθώς και των

./.



παραμορφώσεων στο επίπεδο των τροχιών, που είναι και το κρίσιμο μέγεθος για την λειτουργία του συστήματος κατά την διάρκεια της κατασκευής, Φάσεις (Α-Β-Γ και Ζ-Η-Θ) και επιπλέον δεν είχε υποβληθεί το σχέδιο αναμενόμενων καθιζήσεων συνολικά για τον σταθμό Βενιζέλου από όλες τις σχετικές μελέτες εκσκαφής και αντιστήριξης. Ως εκ τούτου, εφόσον δεν είχε υποβληθεί το σχέδιο των αναμενόμενων καθιζήσεων δεν μπορούσε να αξιολογηθεί αν ο τρόπος αντιμετώπισης των καθιζήσεων από τη μελέτη ΟΜ2 (ήτοι με ενεμάτωση των δοκών κ.λπ.) μπορούσε να ελεγχθεί και επαληθευθεί, με δεδομένο μάλιστα ότι στην ΥΑ 2017 είχε τεθεί, κατά τα εκτεθέντα, ειδικός όρος για τον υπολογισμό και την αντιμετώπιση των καθιζήσεων κατά την κατασκευή του σταθμού, αλλά και στην απόφαση της ΠΑ της ΑΜ (1428(β)/6.3.2019) που ενέκρινε, υπό τον όρο του ελέγχου και έγκρισης της σχετικής μελέτης, τον ανασχεδιασμό του σταθμού, επισημάνθηκε η ευθύνη της αναδόχου όσον αφορά την αντιμετώπιση των συνολικών καθιζήσεων των κτισμάτων τόσο αυτών που ήταν στην ζώνη επιρροής του έργου, όσο και αυτών που προστέθηκαν μετά τη διεύρυνση της ζώνης επιρροής του έργου (στη νότια ιδίως είσοδο). Επίσης, απορριπτέος είναι και ο ισχυρισμός ότι τα συμπεράσματα της τεχνικής έκθεσης της εταιρείας «Συνεργάτες Καρύδη ΑΕ» περί καθιζήσεων και του τρόπου κατασκευής του σταθμού δεν βασίζονται σε πραγματική γνώση του αντικειμένου και συγκεκριμένα σε διενεργηθείσα αυτοψία. Διότι, η εν λόγω τεχνική έκθεση αναφέρει ότι συνετάγη ύστερα από αυτοψία, ότι έλαβε υπόψη τις υφιστάμενες μελέτες και εκθέσεις και την υφιστάμενη πραγματική κατάσταση των αρχαιοτήτων και του εδάφους και ότι διατυπώθηκε ύστερα από ανταλλαγή απόψεων με στελέχη της ΑΜ και μελετητές της αναδόχου κοινοπραξίας. Ο ειδικότερος ισχυρισμός των αιτούντων, κατά τον οποίο τυχόν έλλειμμα τεχνογνωσίας της παρεμβαίνουσας ΑΜ θα μπορούσε να καλυφθεί μέσω της συνεργασίας της με εξειδικευμένο μελετητή, ικανό και κατάλληλο να διασταυρώσει τα στοιχεία και να επαληθεύσει τα αποτελέσματα της

μελέτης ΟΜ2, είναι ομοίως απορριπτέος, διότι τα έργα του μετρό σε Θεσσαλονίκη και Αθήνα κατασκευάζονται κατά τον νόμο με φορέα των έργων την ΑΜ, και, επιπροσθέτως, διότι όπως ανέφερε ο Διευθυντής του Μετρό Θεσσαλονίκης ενώπιον του ΚΑΣ για το συγκεκριμένο ζήτημα της υπόγειας εκσκαφής του σταθμού χωρίς μετακίνηση των αρχαιοτήτων, εκτός από την διερεύνηση στην οποία είχαν προβεί τα τεχνικά στελέχη της παρεμβαίνουσας ΑΜ ζητήθηκε, επιπροσθέτως, και η αξιοποίηση της τεχνογνωσίας του Τεχνικού Συμβούλου της ΑΜ (3ΤΣ) η οποία ωστόσο δεν οδήγησε σε κατασκευαστική λύση (σελ. 107). Εξάλλου, αβασίμως προβάλλεται ότι το εφικτό της κατά χώραν διατήρησης αποδεικνύεται από την πρόοδο των εκπονηθεισών μελετών, την οποία το ΚΑΣ παρέλειψε να εξετάσει ως όφειλε, δεδομένου ότι από τα πρακτικά συνεδρίασης που παρατέθηκαν ανωτέρω (σκ. 17), προκύπτει ότι το ΚΑΣ εξέτασε διεξοδικά την πρόοδο των εργασιών και δέχθηκε αιτιολογημένα ότι για την υπόγεια εκσκαφή και κατασκευή του κεντρικού τμήματος του σταθμού στο οποίο αποκαλύφθηκαν τα αρχαία κατάλοιπα δεν υπήρξε ουσιαστική πρόοδος από πλευράς κατασκευής και ούτε υφίστατο εγκεκριμένη μελέτη ΟΜ2 για την έναρξη εργασιών ή έστω μελέτη ΟΜ2 που μπορούσε να εγκριθεί εντός ευλόγου χρόνου. Περαιτέρω, η προσβαλλόμενη πράξη αιτιολογείται επαρκώς και ως προς το ζήτημα της ασφάλειας του σταθμού, δοθέντος ότι το ΚΑΣ έλαβε υπόψη του τα χαρακτηριστικά των δυο κατασκευαστικών λύσεων ως προς τη διαμόρφωση των εισόδων και εξόδων του Σταθμού και των εξόδων κινδύνου (σελ. 82, 88-90 των πρακτικών του ΚΑΣ και σελ. 37-42, 93-96, 165-167, 169-170 του από 12.12.2029 τεύχους τεκμηρίωσης της ΑΜ) καθώς και τους λόγους της εν λόγω διαμόρφωσης (σελ. 115-116 πρακτικών), κατέληξε δε στο συμπέρασμα ότι στο πλαίσιο της λύσης της κατά χώραν διατήρησης των αρχαιοτήτων γεννάται σοβαρή αμφιβολία για τη δυνατότητα ασφαλούς εκκένωσης του Σταθμού σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης από μία είσοδο/έξοδο και 2 εξόδους κινδύνου, εκ των οποίων η μία έχει αρχική όδευση κάτω από τις σήραγγες

./.



πριν από την άνοδο (σελ. 207, 212-213, 214, 215, 220-222 πρακτικών). Περαιτέρω, η μελέτη αρχιτεκτονικών ΟΜ2 του σταθμού, η οποία, όπως εκτίθεται στη συνέχεια, θα περιείχε τους σχετικούς υπολογισμούς για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, δεν υποβλήθηκε στην ΑΜ, επιπροσθέτως δε, σύμφωνα με τα σχόλια της ΑΜ, στη στατική μελέτη ΟΜ2 που υποβλήθηκε και επιστράφηκε, δεν υπήρξαν σχετικοί υπολογισμοί για τη διαφυγή σε ασφαλή θέση από τη σήραγγα και όχι από σταθμό στο διάστημα της λειτουργίας των συρμών κατά την περίοδο κατασκευής του σταθμού (βλ. σχόλιο 20). Περαιτέρω, απορριπτέοι ως αβάσιμοι είναι οι ισχυρισμοί των αιτούντων, ότι η διαμόρφωση των εισόδων-εξόδων περιελήφθη στην εγκριθείσα από την ΑΜ αρχιτεκτονική ΟΜ1, καθόσον στο CON-06/004-AM-07904/16.10.2017 έγγραφο της ΑΜ προς την ανάδοχο αναφέρεται ως σχόλιο στην υποβληθείσα αρχιτεκτονική ΟΜ1 ότι «ο αναγραφόμενος αριθμός πυλών θα οριστικοποιηθεί μετά την υποβολή και έγκριση της μελέτης υπολογισμού πυλών εισόδου/εξόδου», η δε ανάδοχος, σε απάντηση προς το ανωτέρω σχόλιο, αναφέρει, στο CON-06/004-AIASA-11907/17.11.2017 έγγραφό της, ότι το θέμα θα επιλυθεί σε επίπεδο μελέτης ΟΜ2, η οποία όμως ουδέποτε υποβλήθηκε. Εξάλλου, σύμφωνα με την παρ. 9.4.4. των Γενικών Προδιαγραφών (Τόμος Ι-σελ. 127) (βλ. και σελ. 97 του από 12.12.2019 τεύχους τεκμηρίωσης), στο αντικείμενο «Αρχιτεκτονική διάταξη και αρχιτεκτονικά τελειώματα σταθμών», η ΟΜ1 περιλαμβάνει απλώς «περιγραφή των σταθμών και βασικά χαρακτηριστικά του σχεδιασμού και λειτουργίας των σταθμών», ενώ η μη υποβληθείσα ΟΜ2, πέραν της προαναφερόμενης περιγραφής, περιέχει και τους «υπολογισμ[ούς] εκκένωσης επιβατών σταθμών σε ώρα κανονικής λειτουργίας και σε ώρα έκτακτης ανάγκης/συναγερμού», η δε [ομοίως μη υποβληθείσα] ΜΕ και τη «διαστασιολόγηση στοιχείων του σταθμού όπως: αποβάθρες, διάδρομοι, κλίμακες» και την «επιβεβαίωση υπολογισμών εκκένωσης επιβατών». Περαιτέρω, η προσβαλλόμενη υπουργική απόφαση αιτιολογείται επαρκώς και ως προς το ζήτημα της

αντιμετώπισης του μεταλλικού υδραργύρου, δοθέντος ότι έλαβε υπόψη της τα σχετικά δεδομένα, όπως τέθηκαν ενώπιον του ΚΑΣ τόσο από την παρεμβαίνουσα (βλ. σελ. 98-100, 101-102, 168-169 του τεύχους τεκμηρίωσης) όσο και από τον Αναπληρωτή Προϊστάμενο της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης, Γ. Σκιαδαρέση, ο οποίος, πάντως, δεν αμφισβήτησε την ύπαρξη του σχετικού κινδύνου (σελ. 200-201 των ως άνω πρακτικών- βλ. και σελ. 182 των ίδιων πρακτικών). Ο ειδικότερος ισχυρισμός των αιτούντων ότι το εν λόγω ζήτημα αντιμετωπίστηκε στην μελέτη ΟΜ2 (με ενεμάτωση των δοκών κ.λπ.) είναι απορριπτέος, σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν παραπάνω. Εξάλλου με την κρινόμενη αίτηση δεν αμφισβητούνται τα αναφερόμενα στο τεύχος τεκμηρίωσης της ΑΜ και εκτιθέμενα από τους εκπροσώπους της εν λόγω εταιρείας ενώπιον του ΚΑΣ για τους κινδύνους που δημιουργούνται για τους εργαζομένους κατά την παροχή εργασίας εντός του σωλήνα 150 εκ. σε περιορισμένο χώρο και με εξαιρετικά δυσμενείς συνθήκες για την καθαίρεση όλων των κεντρικών πασσάλων, όπως τούτο απαιτείται στο πλαίσιο της κατά χώραν παραμονής των αρχαιοτήτων (βλ. σελ. 101 τεύχους τεκμηρίωσης της ΑΜ καθώς και σελ. 53-54 των πρακτικών του ΚΑΣ). Ο ισχυρισμός των αιτούντων που προβάλλεται με το υπόμνημα μετά τη συζήτηση, κατά τον οποίο η ΑΜ αποσιώπησε ότι για την ασφάλεια των εργαζομένων έχουν εφαρμογή οι ειδικοί κανονισμοί για εργασία σε συνθήκες υπογείων και περιορισμένων χώρων η τήρηση των οποίων ελέγχεται από το Υπουργείο Εργασίας, είναι απορριπτέος ως γενικώς και αορίστως προβαλλόμενος και, πάντως, η εφαρμογή εν γένει της εργατικής νομοθεσίας δεν κλονίζει την αιτιολογία της προσβαλλόμενης απόφασης ως προς την επικινδυνότητα της συγκεκριμένης εργασίας με βάση την ακολουθητέα μέθοδο καθαίρεσης των οπλισμένων κεντρικών πασσάλων. Περαιτέρω, το ΚΑΣ εξέτασε και απέκλεισε, με βάση τους κανόνες της αρχαιολογικής επιστήμης και τις τεχνικές απόσπασης αρχαίων καταλοίπων, το ενδεχόμενο να υποστούν σοβαρή βλάβη οι υποκείμενες αρχαιότητες από

./.



την απόσπαση (βλ. σελ. 93, 94, 97-98 των πρακτικών του ΚΑΣ), ο δε προβαλλόμενος ισχυρισμός περί πρόκλησης οχλήσεων στις υποκείμενες αρχαιότητες από τις εργασίες απόσπασης είναι απορριπτός ως προώρως προβαλλόμενος, διότι συνδέεται με την μεθοδολογία της απόσπασης, η οποία αποτελεί αντικείμενο της μελέτης απόσπασης κατά τον όρο 1 της προσβαλλόμενης υπουργικής απόφασης, εν πάση δε περιπτώσει και ως αβάσιμος δοθέντος ότι, όπως προκύπτει από την προσβαλλόμενη και εκθέτει η Διοίκηση στο έγγραφο των απόψεων, με τους όρους που έχουν τεθεί στην προσβαλλόμενη διασφαλίζεται και η προστασία των υποκείμενων αρχαιοτήτων. Περαιτέρω, ο ισχυρισμός των αιτούντων, κατά τον οποίο η, εγκριθείσα με την προσβαλλόμενη, πρόταση της ΑΜ (λύση 2019) «βρίσκεται ακόμα σε στάδιο προμελέτης», και αληθής υποτιθέμενος, δεν κλονίζει την αιτιολογία της προσβαλλόμενης απόφασης, η οποία είναι επαρκής ως προς το ζήτημα αυτό, καθόσον κατά τον χρόνο έκδοσής της έλαβε υπόψη την ανάγκη προστασίας των αρχαιοτήτων, των εργαζομένων και των επιβατών κατά την κατασκευή και λειτουργία του σταθμού καθώς και τη δυνατότητα, σύμφωνα με το από 12.12.2019 τεύχος τεκμηρίωσης, για την κατασκευή (λύση 2019) του σταθμού Βενιζέλου με βάση γνωστές και δοκιμασμένες στο έργο μεθόδους Top Down (για το κεντρικό τμήμα μεταξύ υφισταμένων διαφραγματικών τοίχων) και Ανοικτού Ορύγματος (για τη Βόρεια και Νότια Πρόσβαση). Άλλωστε, από στοιχεία του φακέλου τα οποία επικαλούνται η παρεμβαίνουσα ΑΜ και η Διοίκηση, προκύπτει ότι μετά την έκδοση της προσβαλλόμενης η ΑΜ ενέκρινε την επικαιροποίηση από την ανάδοχο του συνόλου των μελετών ΟΜ1 (στατικών/αρχιτεκτονικών και Η/Μ) καθώς και την εκπόνηση των πρόσθετων αναγκαίων ΟΜ2 και ΜΕ για την κατασκευή του Σταθμού Βενιζέλου με προσωρινή απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων επί τη βάσει της προσβαλλόμενης πράξης (βλ. το 1449(γ)/26.3.2020 έγγραφο), ήδη δε έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες απομάκρυνσης των υλικών κατάχωσης από το εσωτερικό του ορύγματος,

εκπονούνται οι νέες μελέτες κατασκευής του Σταθμού και απόσπασης των αρχαιοτήτων, ενώ υποβλήθηκαν οι μελέτες ΟΜ1 (Αρχιτεκτονικά, Στατικά και Η/Μ) καθώς και ορισμένες μελέτες επιπέδου ΟΜ2 (βλ. το CON-06-004-AM-12006/23.7.2020 έγγραφο της ΑΜ προς την ανάδοχο και το υπόμνημα του Δημοσίου). Περαιτέρω, πέραν των ανωτέρω ζητημάτων που αφορούσαν την προστασία των αρχαιοτήτων και την ασφάλεια εργαζομένων και επιβατών, το ΚΑΣ συνεκτίμησε το γεγονός ότι η 31.12.2023 αποτελεί την καταληκτική ημερομηνία συγχρηματοδότησης του έργου με τίτλο «Μετρό Θεσσαλονίκης Βασική Γραμμή (Έργο 2)», το οποίο περιλαμβάνει τη βασική γραμμή του Μετρό Θεσσαλονίκης μήκους 9,6 χλμ. και 13 σταθμούς, τυχόν δε εκπρόθεσμη ολοκλήρωση του έργου ή μη αρτιότητα και λειτουργικότητα του συνόλου αυτού εντός της τρέχουσας Προγραμματικής Περιόδου επάγεται αφενός επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού με οιαδήποτε δαπάνη θα απαιτηθεί εφεξής και αφετέρου τον κίνδυνο ενεργοποίησης των διαδικασιών ανάκτησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση του συνόλου των ενωσιακών πόρων που έχουν διατεθεί για το έργο (σελ. 38, 58-59, 76, 83-84, 92, 124, 139, 147-8, 153, 203, 207, 221, 222 των πρακτικών του ΚΑΣ και σελ. 114, 171-172 του από 12.12.2019 τεύχους τεκμηρίωσης της ΑΜ). Περαιτέρω, το ΚΑΣ έλαβε υπόψη ότι ο κατ' αρχήν εκτιμώμενος χρόνος ολοκλήρωσης του έργου με την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων είναι η 30.11.2026, με πρόβλεψη για την έναρξη λειτουργίας της βασικής γραμμής στις 21.7.2023 (χωρίς τον Σταθμό Βενιζέλου) και την διακοπή της λειτουργίας του τμήματος Σιδηροδρομικός Σταθμός-Συντριβάνι από 23.7.2024 έως 30.11.2026, ενώ με την προσωρινή απόσπαση και επανατοποθέτηση εκτιμάται ότι το σύνολο του έργου θα ολοκληρωθεί τον Απρίλιο του 2023 (σελ. 84, 87, 90, 92, 102, 114, 125, 149, 203-204, 208 καθώς και 221-222 των πρακτικών του ΚΑΣ, σελ. 117, 143, 171-172 του από 12.12.2019 τεύχους τεκμηρίωσης καθώς και το CON-06/004-AIASA-16546/10.12.2019 έγγραφο της αναδόχου προς την ΑΜ σε απάντηση του από

./.



6.12.2019 έγγραφου της τελευταίας). Εξάλλου, κατά τη Διοίκηση και την παρεμβαίνουσα ΑΜ, η συγχρηματοδότηση του έργου από κονδύλια της ΕΕ προϋποθέτει την ολοκλήρωση του έργου έως το τέλος του 2023 και με τους 13 σταθμούς, δηλαδή στο σύνολο του φυσικού του αντικειμένου, δεν αρκεί δε η τμηματική ολοκλήρωση και η εν μέρει λειτουργία του. Περαιτέρω, ο κατ' αρχήν εκτιμώμενος από την παρεμβαίνουσα ΑΜ χρόνος για την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων, συμπεριλαμβάνει και τις απαιτούμενες διαδικασίες απορρύπανσης στο πλαίσιο της απόσπασης των αρχαίων καταλοίπων, τυχόν δε επιφυλάξεις της αναδόχου, προγενέστερες ή μεταγενέστερες της προσβαλλόμενης απόφασης, ως προς τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για την τήρηση του χρονοδιαγράμματος (πρόσθετες δαπάνες κ.λπ.) δεν ασκούν επιρροή στην επάρκεια της αιτιολογίας της προσβαλλομένης ως προς το ανωτέρω ζήτημα, ενόψει και της μεγάλης χρονικής απόκλισης που υπάρχει μεταξύ των δύο λύσεων (2017 και 2019) για την ολοκλήρωση του έργου. Άλλωστε, η επισφάλεια ως προς τον χρόνο περάτωσης του έργου αφορά κατά μείζονα λόγο και την λύση της in situ παραμονής των αρχαιοτήτων, δεδομένου ότι για τη μέθοδο αυτή στο ως άνω έγγραφο της αναδόχου που απεστάλη στην ΑΜ πριν από τη γνωμοδότηση του ΚΑΣ αναφέρονται τα εξής: «Είναι ευνόητο ότι σε περίπτωση που: είτε λόγω της πληθώρας των αστάθμητων παραγόντων της κατασκευής του έργου της υπόγειας διάνοιξης του σταθμού για την οποία σημειώνεται ότι δεν υπάρχουν μελέτες εφαρμογής οι οποίες και θα προσδιόριζαν με ακρίβεια τις σχετικές διάρκειες των επιμέρους δραστηριοτήτων, είτε η λειτουργία του έργου από στάδιο σε στάδιο παρουσιάσει προβλήματα λόγω των νέων παραμετροποιήσεων, προσαρμογών και φυσικά απαιτήσεων για επιτυχείς δοκιμές προκειμένου να λειτουργήσει το έργο στις νέες συνθήκες, θα υπάρξουν περαιτέρω καθυστερήσεις στο χρονοδιάγραμμα, που μπορούν να οδηγήσουν την ολοκλήρωση παράδοσης του έργου μετά τα μέσα του 2027» (βλ. έγγραφο CON-06/004-AIASA-16546/10.12.2019). Εξάλλου, η



Αριθμός 991/2021

-192-

προσβαλλόμενη αιτιολογείται επαρκώς ως προς τη συνεκτίμηση του κόστους των δύο λύσεων. Και τούτο, διότι, το ΚΑΣ έλαβε υπόψη το κατασκευαστικό κόστος κάθε λύσης, ανερχόμενο για την in situ διατήρηση στο ποσό των 124,4 εκατομμυρίων ευρώ (99,4+25: κόστος τμηματικής λειτουργίας) ενώ για τη απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων στο ποσό των 70,7 εκατομμυρίων ευρώ, στο οποίο συμπεριελήφθη το κόστος της απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων καθώς των απαιτούμενων ανασκαφών (βλ. σελ. 85-87 των πρακτικών). Τα αναφερόμενα στα πρακτικά του ΚΑΣ ποσά στοιχούν με τα περιλαμβανόμενα στον προσκομισθέντα από την ΑΜ πίνακα με τίτλο «Κόστος Κατασκευής των εναλλακτικών λύσεων σε εκατομμύρια €» και τα οποία έλαβε τελικώς υπόψη του το ΚΑΣ (βλ. σελ. 85-87, 91-92, 111, 114 166, 190-191, 201, 203, 206 και 235 πρακτικών). Επίσης, στο τεύχος τεκμηρίωσης αναφέρονται α) η 1442(α)/13.11.2019 απόφαση της ΠΑ της ΑΜ, στην οποία αναφέρεται ότι «Η λύση του επανασχεδιασμένου Σταθμού με κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων δεν έχει κοστολογηθεί μέχρι σήμερα» (παρ. 10) και β) το CON-06/004-AIASA-16546/10.12.2019 έγγραφο της αναδόχου προς την ΑΜ, σύμφωνα με το οποίο το κόστος του έργου με την κατά χώραν διατήρηση των αρχαιοτήτων ανέρχεται στο ποσό των 126.940.000 εκατομμυρίων ευρώ. Η αιτιολογία της προσβαλλόμενης πράξης δεν κλονίζεται από τα στοιχεία που αναφέρουν οι αιτούντες στο δικόγραφο καθώς και, όπως ισχυρίζονται, από την αναθεώρηση του ποσού της αρχαιολογικής δαπάνης ενώπιον του ΚΑΣ (10 εκατ. και για τις δύο λύσεις στο τεύχος τεκμηρίωσης, αντί 18,1 εκατ. με κατά χώρα διατήρηση και 19 εκατ. με απόσπαση ενώπιον του ΚΑΣ), δεδομένου ότι η αναθεώρηση του ποσού μεταξύ των δύο λύσεων δεν έχει απόκλιση η οποία ανατρέπει τον παραπάνω υπολογισμό τον οποίο παραθέτει η ανάδοχος κοινοπραξία στο έγγραφό της για τη λύση της κατά χώραν διατήρησης. Εξάλλου, οι ειδικότεροι ισχυρισμοί περί μη λήψης υπόψη από την προσβαλλόμενη απόφαση του ποσού της οφειλόμενης

./.



λόγω της αιφνίδιας αναστολής των εργασιών αποζημίωσης στον ανάδοχο και της αμοιβής του για τις ήδη εκπονηθείσες μελέτες, είναι απορριπτέοι προεχόντως ως αόριστοι, διότι δεν προσδιορίζεται το ύψος των εν λόγω ποσών, η προσμέτρηση των οποίων θα καθιστούσε την λύση της απόσπασης και επανατοποθέτησης προδήλως απρόσφορη από οικονομική άποψη. Εξάλλου, ο λόγος κατά το μέρος που προβάλλεται ότι η μη διαφοροποίηση του ύψους της αρχαιολογικής δαπάνης δεν δικαιολογείται ενόψει της επιφάνειας του ανασκαπτόμενου χώρου και των πρόσθετων εργασιών που απαιτούνται για την απόσπαση και επανατοποθέτηση, κατά το μέρος που βάλλει κατά της αιτιολογίας της προσβαλλόμενης απόφασης είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, κατά το μέρος δε που πλήττει την ανέλεγκτη ουσιαστική κρίση περί των πράγματι απαιτούμενων εργασιών προβάλλεται απαραδέκτως. Με το υπόμνημα μετά τη συζήτηση τα αιτούντα σωματεία ισχυρίζονται ότι η ανάδοχος διατύπωσε επιφυλάξεις σε σχέση με την ανάγκη πρόσθετων δαπανών προκειμένου να υλοποιηθεί το έργο έως τον Απρίλιο του 2023 και, ως εκ τούτου, προκύπτει αύξηση του κατά τα ανωτέρω προϋπολογισθέντος κόστους της λύσης της απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων, ο ισχυρισμός όμως αυτός δεν ασκεί επιρροή στην επάρκεια της αιτιολογίας της προσβαλλομένης για τον λόγο που προαναφέρθηκε. Εξάλλου, όπως προκύπτει από τη συζήτηση μεταξύ των μελών του ΚΑΣ, η οικονομική διαφορά μεταξύ των δύο λύσεων συνεκτιμήθηκε από το ΚΑΣ όχι ως αυτοτελές κριτήριο για τη διατύπωση της γνώμης του, αλλά προς επίρρωση των λοιπών νομίμων κριτηρίων που ελήφθησαν υπόψη. Ενόψει τούτων, η προσβαλλόμενη απόφαση παρίσταται κατ' αρχήν αιτιολογημένη και ως προς τα πρόσθετα ζητήματα που εξέτασε το ΚΑΣ εξ επόψεως χρηματοδότησης και εκτιμώμενου, κατ' αρχήν, χρόνου για την ολοκλήρωση του έργου καθώς και του κόστους των δύο λύσεων, απορριπτομένων ως αβασίμων των περί του αντιθέτου ισχυρισμών των αιτούντων σωματείων. Επομένως, η προσβαλλόμενη απόφαση της

Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού διαλαμβάνει επαρκή αιτιολογία και για τα ανωτέρω θέματα που θίγουν αιτούντες, οι δε λόγοι ακυρώσεως και οι συναφείς με αυτούς ισχυρισμοί που αναφέρονται στην προηγούμενη σκέψη πρέπει να απορριφθούν ως αβάσιμοι κατά το μέρος που πλήττουν την αιτιολογία της προσβαλλομένης και ως απαράδεκτοι κατά το μέρος που πλήττουν την ανέλεγκτη τεχνική κρίση της Διοικήσεως ως προς την επιλογή του τρόπου κατασκευής του σταθμού Βενιζέλου με τρόπο ασφαλή για τις αρχαιότητες, τους εργαζομένους και τους επιβάτες του Μετρό Θεσσαλονίκης (πρβλ. 2175/2004 Ολομ. σκ. 21, ΣτΕ 676/2005 Ολομ. σκ. 26, καθώς και 2240/1999 Ολομ. σκ. 25, 2636/2009 Ολομ. σκ. 24, 2638/2009 Ολομ. σκ. 12, 2639/2009 Ολομ. 19, ΣτΕ 2640/2009 Ολομ. σκ. 21 κ.ά.). Μειοψήφησαν η Αντιπρόεδρος Μ. Καραμανώφ και οι Σύμβουλοι Α. Καλογεροπούλου, Θ. Αραβάνης, Δ. Μακρής, Α.-Μ. Παπαδημητρίου, Β. Κίντζιου, Ο. Παπαδοπούλου, Μ. Σωτηροπούλου, Κ. Κονιδιτσιώτου, Α. Μίντζια, Μ. Τριπολιτσιώτη, Φ. Γιαννακού, προς την γνώμη των οποίων συνετάγη και η Πάρεδρος Σ. Κωνσταντίνου, κατά τη γνώμη των οποίων, κατά τα εκτεθέντα στη σκέψη 20, οι ανωτέρω λόγοι είναι βάσιμοι και θα έπρεπε να γίνουν δεκτοί.

25. Επειδή, προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη πράξη είναι ακυρωτέα, διότι εκδόθηκε κατά παράβαση της αρχής της ασφάλειας του δικαίου, η οποία απορρέει από την αρχή του κράτους δικαίου, ιδίως δε από τις διατάξεις των άρθρων 2 παρ. 1 και 25 παρ. 1 του Συντάγματος, ειδικότερη δε εκδήλωσή της αποτελεί η προστατευόμενη εμπιστοσύνη. Και τούτο, διότι, κατά τα αιτούντα σωματεία, η δια της προσβαλλόμενης πράξης ανατροπή του εγκεκριμένου με τις από 6.10.2015 και 10.2.2017 υπουργικές αποφάσεις σχεδιασμού της κατασκευής του μετρό του Σταθμού Βενιζέλου, η οποία εχώρησε κατόπιν αιτήματος της παρεμβαίνουσας ΑΜ και όχι για λόγους δημοσίου συμφέροντος, αφενός επηρεάζει το μοντέλο οικονομικής ανάπτυξης της πόλης της Θεσσαλονίκης και την μελλοντική οικονομική και κοινωνική εξέλιξή της και

./.

αφετέρου δημιουργεί συνθήκες ανασφάλειας δικαίου για το κοινωνικό σύνολο που προσέβλεπε στην ολοκλήρωση του έργου με βάση τον ως άνω σχεδιασμό. Ο ανωτέρω λόγος, κατά το μέρος με το οποίο προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη εκδόθηκε χωρίς να συντρέχουν λόγοι δημοσίου συμφέροντος για την ανατροπή του εγκεκριμένου με τις υπουργικές αποφάσεις των ετών 2015 και 2017 σχεδιασμού της κατασκευής του Μετρό του Σταθμού Βενιζέλου, παραβιάζοντας κατά τούτο την αρχή της ασφάλειας του δικαίου και της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, δεδομένου ότι η προσβαλλόμενη απόφαση επικαλείται ρητώς τη συνδρομή λόγων δημοσίου συμφέροντος, οι οποίοι συνίστανται σε προστασία και ανάδειξη των αρχαιοτήτων σε συνδυασμό με την έγκαιρη και ασφαλή ολοκλήρωση του έργου υποδομής, χωρίς διακινδύνευση της ασφάλειας εργαζομένων και αρχαιοτήτων και της επιβάρυνσης των εθνικών πόρων, οι λόγοι δε αυτοί προκύπτουν από την προπαρατεθείσα γνωμοδότηση του ΚΑΣ. Αβασίμως προβάλλεται, επομένως, αδικαιολόγητη ανατροπή του σχεδιασμού για την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου. Εξάλλου, ο ίδιος λόγος, κατά το μέρος με το οποίο προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη απόφαση είναι αντίθετη προς το δημόσιο συμφέρον λόγω οικονομικών επιπτώσεων για την πόλη της Θεσσαλονίκης και ανασφάλειας δικαίου για το κοινωνικό σύνολο είναι απορριπτέος ως προβαλλόμενος εκ συμφέροντος τρίτου, εν πάση δε περιπτώσει και ως αναπόδεικτος, με δεδομένο μάλιστα ότι το έργο έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί το έτος 2012 και, όπως επισήμαναν οι παράγοντες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στο ΚΑΣ, η καθυστέρηση της κατασκευής του Μετρό Θεσσαλονίκης για μεγάλο χρονικό διάστημα έχει σοβαρές οικονομικές, συγκοινωνιακές, περιβαλλοντικές, αναπτυξιακές και κοινωνικές επιπτώσεις στη ζωή των κατοίκων της Θεσσαλονίκης (πρβλ. ΣτΕ 3453/1998 Ολομ. σκ. 9, 2721/2018 σκ. 8, 1723/2019 σκ. 9, 1975/2019 σκ. 7, 1482/2020 σκ. 9-10 κ.ά.). Συνεπώς, ο ανωτέρω λόγος ακυρώσεως είναι απορριπτέος ως



αβάσιμος. Μειοψήφησαν η Αντιπρόεδρος Μ. Καραμανώφ και οι Σύμβουλοι Α. Καλογεροπούλου, Θ. Αραβάνης, Δ. Μακρής, Α.-Μ. Παπαδημητρίου, Β. Κίντζιου, Ο. Παπαδοπούλου, Μ. Σωτηροπούλου, Κ. Κονιδιτσιώτου, Α. Μίντζια, Μ. Τριπολιτσιώτη, Φ. Γιαννακού, προς την γνώμη των οποίων συνετάγη και η Πάρεδρος Σ. Κωνσταντίνου, κατά τη γνώμη των οποίων, κατά τα εκτεθέντα στη σκέψη 20, ο ανωτέρω λόγος είναι βάσιμος και θα έπρεπε να γίνει δεκτός.

26. Επειδή, προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη πράξη είναι ακυρωτέα, διότι εκδόθηκε κατά παράβαση της παρ. 3 του άρθρου 42 του ν. 3028/2002, ελλείπει σύνταξης της κατά νόμο απαιτούμενης μελέτης για τη μετακίνηση ακίνητων μνημείων, η οποία να προσδιορίζει τη μεθοδολογία της μετακίνησης, με απόσπαση και επανατοποθέτηση του μνημειακού συνόλου, και να αξιολογεί τις επιπτώσεις στην ακεραιότητά του, μόνη δε η πρόβλεψη υποβολής τέτοιας μελέτης δεν θεραπεύει την ως άνω παράβαση. Κατά τα προβαλλόμενα, δεν διευκρινίζεται ο τρόπος με τον οποίο το μνημειακό σύνολο θα διέλθει του υπάρχοντος, στην αποπερατωμένη πλάκα της οροφής, ορύγματος εμβαδού μόλις 26,64 τ.μ. ούτε υφίσταται αναλυτικό χρονοδιάγραμμα της διαδοχής του κύκλου εργασιών απόσπασης και επανατοποθέτησης. Ο ανωτέρω λόγος ακυρώσεως κατά το μέρος με το οποίο προβάλλεται ότι πάσχει η προσβαλλόμενη, διότι δεν προβλέπει ρητώς την μεθοδολογία της μετακίνησης, με απόσπαση και επανατοποθέτηση του μνημειακού συνόλου και δεν αξιολογεί τις επερχόμενες επιπτώσεις στην ακεραιότητά του είναι απορριπτέος ως αβάσιμος και κατά τα λοιπά ως ερειδόμενος επί εσφαλμένης προϋποθέσεως, δεδομένου ότι η προσβαλλόμενη απόφαση εκτίμησε, κατά το άρθρο 42 παρ. 1 του ν. 3028/2002, τις συνέπειες της απόσπασης για τις αρχαιότητες και ενέκρινε τη μελέτη κατασκευής του Σταθμού Βενιζέλου, με την προσωρινή απόσπαση των αρχαιοτήτων πριν από την έναρξη των εργασιών κατασκευής και την επανατοποθέτηση κάθε μιας από αυτές στην αυτή θέση, κατά ποσοστό 92%, μετά τη λήξη των

./.

εργασιών, υπό τους αναφερόμενους σε αυτήν πρόσθετους όρους, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η κατάθεση οριστικής μελέτης εφαρμογής για την απόσπαση και την επανατοποθέτηση στην αυτή θέση των αρχαιοτήτων, η οποία θα εκπονηθεί βάσει τρισδιάστατης αποτύπωσης, προκειμένου να εισαχθεί στο ΚΑΣ για την κατά νόμο γνωμοδότηση και την εν συνεχεία έκδοση απόφασης του Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού σύμφωνα με το άρθρο 42 παρ. 3 του ανωτέρω ν. 3028/2002. Ομοίως, απορριπτός ως ερειδόμενος επί εσφαλμένης προϋποθέσεως είναι και ο ειδικότερος ισχυρισμός κατά το μέρος που προβάλλεται ότι ελλείπει αναλυτικό χρονοδιάγραμμα της διαδοχής του κύκλου εργασιών απόσπασης και επανατοποθέτησης, δοθέντος η προβαλλόμενη απόφαση ενέκρινε την ως άνω μελέτη κατασκευής υπό τον όρο διατύπωσης ρεαλιστικών προθεσμιών για το χρονοδιάγραμμα των επιμέρους μελετών από τη ΔΑΒΜΜ (βλ. υπ' αριθμ. 9 όρο της προσβαλλόμενης). Εξάλλου, σύμφωνα και με όσα εκτέθηκαν σε προηγούμενη σκέψη, ο ίδιος λόγος ακυρώσεως κατά το μέρος με το οποίο προβάλλεται ότι η προσβαλλόμενη είναι ελλιπής και ακυρωτέα, διότι δεν ενέκρινε συγχρόνως και τη μελέτη απόσπασης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων είναι απορριπτός ως αβάσιμος, προεχόντως διότι το περιεχόμενο της μελέτης απόσπασης και επανατοποθέτησης προϋποθέτει την επιλογή της λύσης κατασκευής του σταθμού την οποία ενέκρινε η προσβαλλόμενη και, επιπλέον, διότι η μελέτη επανατοποθέτησης, όπως και η μελέτη απόσπασης, συναρτώνται με το είδος και την κατάσταση των αρχαίων καταλοίπων, τον χώρο και τις συνθήκες απόσπασης και τοποθέτησής τους, το δε περιεχόμενο των μελετών αυτών διαμορφώνεται με βάση ειδικούς τεχνικούς και επιστημονικούς όρους, τους οποίους η Διοίκηση παραθέτει, ενδεικτικά, στο ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΕΦΑΠΟΘ/ΤΠΚΑΜ/342463/241235/4489/860/3.7.2020 έγγραφο της ΕΦΑ Πόλης Θεσσαλονίκης [βλ. και το ΥΠΠΟΑ/ΓΔΑΠΚ/ΕΦΑΠΟΘ/494236/349392/6282/11.9.2020 έγγραφο της ίδιας Εφορείας, με το οποίο διατυπώθηκαν επισημάνσεις και απαιτήσεις για εξειδίκευση

τεχνικών στοιχείων της ήδη υποβληθείσας μελέτης από ζητήθηκε η υποβολή αναμορφωμένης μελέτης, πρβλ. ΣτΕ 2611/2016 σκ. 14). Ο ισχυρισμός με τον οποίο προβάλλεται ότι δεν διευκρινίζεται πως θα εξέλθουν οι αρχαιότητες από όρυγμα εμβαδού μόλις 26,64 τ.μ., ερείδεται σε ανακριβή προϋπόθεση, δεδομένου ότι κατά τα εκτιθέμενα στα πρακτικά του ΚΑΣ και όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, η απόσπαση θα πραγματοποιηθεί από 3 ορύγματα της πλάκας οροφής του σταθμού και κυρίως από τα δύο φρεάτια (δυτικό και ανατολικό). Επομένως, ο ανωτέρω λόγος ακυρώσεως είναι απορριπτέος ως αβάσιμος στο σύνολό του. Μειοψήφησαν η Αντιπρόεδρος Μ. Καραμανώφ και οι Σύμβουλοι Α. Καλογεροπούλου, Θ. Αραβάνης, Δ. Μακρής, Α.-Μ. Παπαδημητρίου, Β. Κίντζιου, Ο. Παπαδοπούλου, Μ. Σωτηροπούλου, Κ. Κονιδιτσιώτου, Α. Μίντζια, Μ. Τριπολιτσιώτη, Φ. Γιαννακού, προς την γνώμη των οποίων συνετάγη και η Πάρεδρος Σ. Κωνσταντίνου, κατά τη γνώμη των οποίων, κατά τα εκτεθέντα στη σκέψη 20, ο ανωτέρω λόγος ακυρώσεως είναι βάσιμος και θα έπρεπε να γίνει δεκτός.

27. Επειδή, κατόπιν των ανωτέρω, μη προβαλλομένου με το δικόγραφο της αίτησης άλλου λόγου ακυρώσεως, πρέπει να απορριφθούν η κρινόμενη αίτηση και η παρέμβαση του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης και να γίνουν δεκτές οι λοιπές παρεμβάσεις.

Δ ι ά τ α ύ τ α

Απορρίπτει την αίτηση.