

ΣΧΕΔΙΟ ΚΕΙΜΕΝΟΥ ΓΙΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΘΕΣΕΩΝ ΕΛΛΕΤ – ΠΑΡΑΡΤ.Θ.
ΣΤΗΝ ΕΣΠΕΡΙΔΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΡΓΑ - ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΕΣ

Πιθανός τίτλος

**ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΕΣΗ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ
ΣΤΟ ΣΤΑΘΜΟ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.
ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ
ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ**

Θεωρούμε μεγάλη μας τιμή ότι προσκληθήκαμε να συμμετάσχουμε στη σημερινή Ημερίδα, εμείς μόνο ως ΜΚΟ, προκειμένου να παρουσιάσουμε τις θέσεις μας για το θέμα και πως το διαχειριστήκαμε, από τη δημοσιοποίηση του προβλήματος της εύρεσης των αρχαιοτήτων στο σταθμό Βενιζέλου μέχρι σήμερα.

Ο λόγος της Ελληνικής Εταιρείας είναι πάντα, ή επιδιώκουμε να είναι επιστημονικά τεκμηριωμένος επί των βασικών αρχών κάθε θέματος. Δεν παρεμβαίνουμε ως αρμόδιοι ελεγκτές, υποκαθιστώντας αρμόδια - υπεύθυνα όργανα. Τα περισσότερα μέλη μας, όμως έχουν εμπειρία ετών, τόσο ως στελέχη (ανώτερα και ανώτατα) σχετικών δημοσίων υπηρεσιών, όσο και ως πανεπιστημιακοί δάσκαλοι, μέλη ερευνητικών ιδρυμάτων, ή ελεύθεροι επαγγελματίες · γνωρίζουμε πραγματικά όχι μόνο τα επιστημονικά δεδομένα, αλλά και τις δυσκολίες διαχείρισης δημόσιων έργων, κατά τη διάρκεια κατασκευής των οποίων ανακαλύπτονται αρχαιότητες, μέσα σε στενά πλαίσια (οικονομικά, χρονικά, διοικητικά) και την αναγκαιότητα να συνδυάζει κανείς τη νομοθεσία, τις απαιτήσεις του δημοσίου για τεχνικά έργα, αλλά και την εφαρμογή των κανόνων της τέχνης και της επιστήμης που διέπουν το αρχαιολογικό έργο.

Αρχίσαμε να ασχολούμαστε με το θέμα στα τέλη του 2012. Εγώ προσωπικά ανέλαβα να συλλέξω υλικό – πληροφορίες για τις αρχαιότητες που ανακαλύπτονταν κατά τη διάρκεια της κατασκευής του Μετρό. Το υλικό ήταν αναγκαίο για τη συγγραφή άρθρου στο περιοδικό *Heritage in Motion, European Cultural Heritage Review* = Επιθεώρηση για την Πολιτιστική Κληρονομιά της Ευρώπης (Αθήνα 2013), το οποίο εκδόθηκε τελικά με την ευκαιρία της σύγκλισης της ετήσιας Συνόδου – Συνεδρίου της *Europa Nostra* που θα διεξαγόταν τον Ιούνιο του 2013 στην Αθήνα, συνέδριο που ήταν και επετειακό για τον εορτασμό των 50 χρόνων λειτουργίας και δράσης του Οργανισμού.

Ο τίτλος του άρθρου του συντάκτη είναι *Going underground. Treasures of the subway* · Πηγαίνοντας υπόγεια. Θησαυροί στον υπόγειο σιδηρόδρομο-μετρό. Στο στάδιο συλλογής του υλικού, είχαμε εξαιρετική συνεργασία τόσο με την τότε ΙΣΤ ΕΠΚΑ και την κα Μισαηλίδου, αλλά και με την 9^η ΕΒΑ και την κα Μακροπούλου, με παροχή υλικού – στοιχείων που ήταν ήδη δημοσιευμένο, κοινοποιήσιμο.

Σχεδόν ταυτόχρονα, από τις αρχές του 2013 και μετά την έκδοση σχετικής ΥΑ- του Αν. Υπουργού κου Τζαβάρα, άρχισε ο δημόσιος διάλογος, με αντιπαράθεση δύο τελείως αντιθέτων θέσεων

- Η ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ, Ή ΑΡΧΑΙΑ – ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΤΩΝ ΑΡΧΑΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥΣ ΣΕ ΕΙΔΙΚΑ ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΟ ΧΩΡΟ ΤΟΥ πρ. ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟΥ ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ, Ή ΣΕ ΑΛΛΟ ΧΩΡΟ (αορίστως αναφερόμενα, προκειμένου να κατασκευαστεί ο σταθμός).
- ΚΑΜΜΙΑ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΚΑΙ ΕΥΡΕΣΗ ΛΥΣΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ, ΜΕ ΠΑΡΑΜΟΝΗ ΤΩΝ ΑΡΧΑΙΟΤΗΤΩΝ «ΚΑΤΑ ΧΩΡΑ».

Παράλληλα διαφάνηκε άμεσα η θέση του Δήμου, με απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου, που ήταν προσανατολισμένη προς τη δεύτερη άποψη.

Με το με αρ.πρωτ. 108/14.02.2013 έγγραφό του, το Παράρτημα Θ της ΕλλΕτ, απευθύνθηκε σε όλους τους αρμόδιους Υπουργούς, Γεν. Γραμματείς, Υπηρεσίες κεντρικές και περιφερειακές, πανεπιστημιακά Ιδρύματα, επιστημονικούς φορείς, με θέμα «*Αρχαιότητες στο σταθμό Βενιζέλου του Μετρό Θεσσαλονίκης*». Κάναμε βασικές παρατηρήσεις και κυρίως θέταμε ερωτήματα γιατί κατά τη γνώμη μας, υπήρξαν παραλήψεις ενεργειών, που ήταν αυτονόητες και επιβαλόμενες από τη σχετική νομοθεσία, π.χ., η πλήρης αποτύπωση της υπάρχουσας κατάστασης εύρεσης των αρχαιοτήτων (ανεξάρτητα από την πορεία που θα είχε η τύχη των αρχαιοτήτων), η αυτοψία των μελών του τότε ΚΑΣ που δεν έγινε ποτέ, γιατί να υπάρχει τέτοια πυκνότητα χωροθέτησης σταθμών μέσα στο ιστορικό κέντρο, ενώ γνώριζαν ή έπρεπε να γνωρίζουν τις αρχαιότητες που οπωσδήποτε θα ανακαλύπτονταν, ότι η τεχνολογία θα μπορούσε να δώσει λύσεις συμβιβαστικές για την αντιμετώπιση του προβλήματος εκ των προτέρων και όχι με τετελεσμένα τεχνικά χαρακτηριστικά που θα ήταν δεσμευτικά για την παραπέρα πορεία, ότι πάνω από όλα η Ιστορία δεν μπορεί να αλλοιώνεται ανεπανόρθωτα, να καταστρέφεται, χάριν του οποιοδήποτε τεχνικού έργου, έστω και αν αυτό είναι κοινής οφέλειας και μεγάλης σημασίας.

Παράλληλα άρχισε η παρέμβαση και το αίτημα του Δήμου προς το ΑΠΘ για τις συνεργασίες που προέκυψαν όλων των αρμοδίων Τμημάτων – Αρχαιολογίας, Πολιτικών Μηχανικών, Αρχιτεκτόνων, μαζί με το ΤΕΕ-ΤΚΜ, για να βρεθεί μια συμβιβαστική λύση, δηλαδή να κατασκευαστεί ο σταθμός, με την παρουσία των αρχαιοτήτων στο μέγιστο δυνατό τμήμα, (έστω και με την προσωρινή απομάκρυνση και επάνοδό τους), στο ίδιο -1 επίπεδο και όχι η πλήρης και δια παντός απομάκρυνσή τους.

Την ίδια περίοδο (μέσα στον Φεβρουάριο του 2013) έγινε, μετά από αίτημά μας, στο Παράρτημα μια ειδική -άτυπη- ενημέρωση από τους καθηγητές Πολιτικούς Μηχανικούς κκ. Κ. Στυλιανίδη και Αν. Σέξτο, ώστε να έχουμε μια πλέον σφαιρική αντίληψη για τις δυνατότητες που υπήρχαν · πως από τη δική τους πλευρά αντιμετώπισαν το πρόβλημα, ύστερα βέβαια από συνεργασία με την ΑΤΤΙΚΟ Μ. και άλλους αρμόδιους. Το συμπέρασμα γνωστό: να απομακρυνθούν τα αρχαία, να αποθηκευτούν, να γίνει ο σταθμός, αλλά με την προϋπόθεση ότι θα επανέλθουν στο -1 επίπεδο · άρα θα γίνει επανασχεδιασμός του επιπέδου αυτού του σταθμού. Προϋπόθεση αναντίρρητη, η προσωρινή απομάκρυνση των αρχαίων.

Η ΕλλΕτ, κεντρικά, με το με αρ. Πρωτ. 242/12.04.2013 απευθύνθηκε και πάλι σε όλους τους αρμοδίους, με θέμα «*Συνύπαρξη αρχαίων και λειτουργίας του Μετρό στο σταθμό Βενιζέλου*», αφού είχαμε λάβει υπόψη όλα τα δεδομένα μέχρι εκείνη την περίοδο, δηλαδή αυτά που είχαν δημοσιοποιηθεί. Οι θέσεις μας παρέμεναν ίδιες (παρακάτω θα αναφερθούμε πιο συγκεκριμένα).

Σημαντική φάση στην πορεία του χρόνου για την ΕλλΕτ ήταν η παράστασή μας στο Ε'Τμήμα του ΣτΕ, τον Οκτώβριο του 2013. Με το με αρ. Πρωτ. 631/04.10.2013 έγγραφό μας, προς το Ε'Τμήμα του ΣτΕ, εκθέσαμε και πάλι τις βασικές μας απόψεις που δεν είχαν διαφοροποιηθεί.

Αναφέρω ενδεικτικά την κατάληξη του εγγράφου.

Πιο συγκεκριμένα, πιστεύουμε σταθερά (και προτείνουμε) ότι η σειρά των ενεργειών που πρέπει να γίνουν, είναι η εξής:

1. Να ανακληθεί άμεσα η ΥΑ, ΥΠΑΙΘΠΑ / ΓΔΑΠΚ / ΔΒΜΑ /ΤΑΧΜΑΕ / 10873 / 4953 / 408 / 24-01-2013, η οποία, λόγω του περιεχομένου της, αποτέλεσε το κύριο αντικείμενο συζήτησης και την αρχή της καθολικής αντίδρασης των επιστημονικών φορέων, τοπικά, εθνικά και διεθνώς. Για το θέμα έχουμε εκφράσει την αντίθετη άποψή μας και επιχειρηματολογήσαμε όσον αφορά το ατεκμηρίωτο του σκεπτικού της ΥΑ.
2. Να αρχίσει επιτέλους η εκπόνηση των σχετικών μελετών που οφείλουν να καλύπτουν τους παρακάτω τομείς: τον αρχαιολογικό, την αναπροσαρμογή της στατικής μελέτης, σε συνδυασμό με εκείνη των μηχανολογικών εγκαταστάσεων, αλλά και τον αρχιτεκτονικό επανασχεδιασμό του όλου σταθμού, κυρίως των προσπελάσεων από το επίπεδο 0 (του εξωτερικού χώρου) και του επιπέδου -1 (-6 μέτρα), όπου θα είναι και ο χώρος έκθεσης των αρχαιοτήτων. Πιστεύουμε ότι και στους τέσσερις τομείς οι μελέτες πρέπει να εκπονούνται σχεδόν ταυτόχρονα και με αμφίδρομο τρόπο συνεργασίας, διορθώσεων, επανελέγχου σχεδιασμού κτλ.
3. Να μελετηθεί με εξαντλητικό τρόπο η δυνατότητα κατασκευής του σταθμού με διατήρηση των ευρημάτων «κατά χώραν», τουλάχιστον των πλέον μνημειακών τμημάτων του, και μετά να αιτιολογηθεί και μελετηθεί κατάλληλα η μερική ή ολική και πάντως προσωρινή απομάκρυνση των ευρημάτων, με ταυτόχρονη μελέτη επανατοποθέτησής τους.
4. Εξυπακούεται ότι σε όλα τα στάδια των μελετών, η άμεση συνεργασία όλων των επιστημονικών κλάδων που συμμετέχουν με τους υπευθύνους της ανασκαφής και του αρχαιολογικού χώρου, δηλαδή των κατά νόμο υπευθύνων επιστημόνων – στελεχών των αρμοδίων υπηρεσιών του ΥΠΠΟΑ, είναι επιβεβλημένη και από πλευράς επιστημονικής δεοντολογίας.
5. Τέλος δεν είναι ορθό να συζητείται οιαδήποτε επέμβαση για απομάκρυνση των αρχαιοτήτων από το σταθμό Βενιζέλου, πριν ολοκληρωθούν και εγκριθούν οι σχετικές νέες, συμπληρωματικές μελέτες, για τον απλό λόγο ότι τα επιστημονικά ζητήματα είναι σύνθετα και σοβαρά. Εάν λοιπόν αρχίσει η διαδικασία απομάκρυνσης των αρχαιοτήτων πριν από ρητή συμφωνία για τον τρόπο έκθεσής τους, κινδυνεύει η πόλη της Θεσσαλονίκης είτε να στερηθεί αρχαιολογικών ευρημάτων πολυτιμότητας για την ιστορία της πόλης, είτε να υπάρξει μεγαλύτερη καθυστέρηση λόγω επιστημονικών αβεβαιοτήτων και διενέξεων και πάλι με ζημία της πόλης και των πολιτών της.

Η επόμενη δράση μας σχετικά με το θέμα, εξίσου σημαντική, ήταν η Παράστασή μας στο ΚΑΣ, στις 28.01.2014. Από το Δελτίου Τύπου που εκδόθηκε με πρόταση του Παραρτήματος Θ και διαβιβάστηκε για την δημοσιοποίησή του στα κεντρικά της Εταιρείας στην Αθήνα, παραθέτουμε μόνο τον επίλογο.

«Η παρέμβαση της ΕλλΕτ επικεντρώθηκε κυρίως στις μελέτες και εγκρίσεις που πρέπει να προηγηθούν πριν από την οποιαδήποτε απομάκρυνση των αρχαίων, τις αποφάσεις της Διοίκησης που θα εξασφαλίσουν την ομαλή πορεία των διαδικασιών αυτών και την αναντίρρητη επιστροφή των αρχαιοτήτων στον σταθμό Βενιζέλου, ώστε να επιτευχθεί η επίλυση του θέματος που προβλημάτισε επί ένα χρόνο τόσο το Δήμο Θεσσαλονίκης, όσο και τους επιστημονικούς φορείς της πόλης, να υπάρξει τελικά λύση προς όφελος της Ιστορίας της πόλης».

Ακολούθησε η ΥΑ του κου Π. Παναγιωτόπουλου στις 24.04.2014, με βάση την γνωμοδότηση του ΚΑΣ (από τη συνεδρίαση της 28^{ης} Ιανουαρίου 2014, με οριακή

πλειοψηφία 8 έναντι 7 ψήφων) και η προσφυγή και πάλι του Δήμου Θ στο ΣτΕ, για Ακύρωση της παραπάνω ΥΑ.

Τα ακριβή νέα δεδομένα του θέματος, όπως είχαν διαμορφωθεί και οι θέσεις μας επ' αυτών, θα γίνουν κατανοητά παρακάτω.

Από τις αρχές λοιπόν του 2014 προέκυψαν διάφορες διαδικασίες μεταξύ του Δήμου Θεσσαλονίκης, της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και του Υπ. Πολιτισμού – Αθλητισμού, με τις κεντρικές και περιφερειακές υπηρεσίες του. Σε όλες τις διαδικασίες - στάδια που ακολούθησαν, το Παράρτημα Θεσσαλονίκης, σε άμεση συνεννόηση με τα κεντρικά όργανα της Ελληνικής Εταιρείας, ήταν πάντα παρόν, διατηρώντας ουσιαστικά την ίδια άποψη για την διαχείριση του προβλήματος, με προτάσεις που βρίσκονται εντός των ορίων της επιστήμης, της νομοθεσίας και διαδικασιών, μέσα σε λογικά οικονομικά και χρονικά περιθώρια.

Με την αναγγελία συνεδρίασης του ΚΑΣ την 29η Ιουλίου 2014 και συζήτησης για το σταθμό Βενιζέλου, η ΕλλΕτ απέστειλε έγγραφο (το αρ. Πρωτ. 496/28.07.2014) προς την Πρόεδρο του ΚΑΣ Γεν. Γραμματέα του ΥΠΠΟΑ κα Λίνα Μενδώνη, υποστηρίζοντας τις ίδιες απόψεις. Σε αυτό τονίστηκε ότι όχι μόνο πρέπει να ολοκληρωθεί η πλήρης αποτύπωση του χώρου της ανασκαφής, με τις πλέον σύγχρονες τεχνολογικές μεθόδους, να αναπροσαρμοστεί – ανασχεδιαστεί ο ίδιος ο σταθμός σε όλες τις κατηγορίες μελετών (όπως προέβλεπε σε γενικές γραμμές η ΥΑ του κου Παναγιωτόπουλου), αλλά να εξαντληθεί η δυνατότητα κατάθεσης πραγματογνωμοσύνης από ανεξάρτητους ειδικούς επιστήμονες, οι οποίοι θα αντιμετωπίσουν την κατασκευή του σταθμού, χωρίς την αναγκαστική απομάκρυνση και επαναφορά των αρχαιοτήτων στο νέο σταθμό, χωρίς να χαθεί (κατά το δυνατόν) η αίσθηση του αδιατάρακτου αρχαιολογικού χώρου.

Η συνεδρίαση εκείνη του ΚΑΣ αναβλήθηκε.

Εν τω μεταξύ παρευρεθήκαμε στη συνέντευξη Τύπου που οργάνωσε ο Δήμος Θεσσαλονίκης, μέσα στο καλοκαίρι του 2014, στην οποία λάβαμε το λόγο και υποστηρίξαμε τις ήδη αναφερθείσες θέσεις και τις βασικές αρχές μας, οι οποίες και αναπτύχθηκαν σε έγγραφό μας προς το Δήμαρχο Θ.

Η συνεδρίαση του ΚΑΣ (τέλη Ιουλίου 2014) που αναβλήθηκε, τελικά επαναλήφθηκε στις 16.12.2014, στην οποία και παρευρεθήκαμε. Αναφερθήκαμε και πάλι στο τελευταίο (προηγούμενο) έγγραφο της ΕλλΕτ.

Από το ενημερωτικό σημείωμα που κατέθεσα στο ΔΣ της ΕλλΕτ, στις 07.01.2015, σχετικά με τις τελευταίες εξελίξεις, σταχυολογώ τα εξής, που ανακεφαλαιώνουν όλες τις απόψεις μας, οι οποίες παρέμειναν ίδιες και ακολουθούν τις ίδιες βασικές αρχές.

Τα δεδομένα όπως είχαν διαμορφωθεί και σύμφωνα με την ενημέρωση που είχαμε για τις τελευταίες ενέργειες και συνεργασίες μεταξύ Δήμου Θ, ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ – Γραφείο Θεσ/νίκης και τις αρμόδιες υπηρεσίες του ΥΠΠΟΑ, μας οδήγησε στο συμπέρασμα ότι η έγγραφη παράσταση της ΕλλΕτ προς την Γεν. Γραμματέα του ΥΠΠΟΑ την 28^η Ιουλίου 2014, ίσχυε και εξακολουθούσε να είναι επίκαιρη.

Κατά την παράσταση αυτή, κατατέθηκε ότι:

- Θεωρούμε πολύ θετική την κατάληξη, μετά από συνεργασία, στον κοινό επανασχεδιασμό του επιπέδου -1 (στα -6,00 μέτρα) του σταθμού, όπου έχει βρεθεί ο μνημειακός βυζαντινός δρόμος. Στο σχεδιασμό αυτό σχεδόν όλες οι αρχαιότητες αφήνονται ελεύθερες παρεμβάσεων – κατασκευών και προτείνονται νέες κατασκευές στην περίμετρο του χώρου αυτού, με δυνατότητα θέασης των αρχαίων από πλευρικές θέσεις, ενώ η

λειτουργικότητα του σταθμού παραμένει ασφαλής και πλήρης. Επομένως ένα μεγάλο εμπόδιο – πρόβλημα συνεννόησης μεταξύ των δυο αντιθέτων πλευρών έχει γεφυρωθεί. Η λύση αυτή προϋποθέτει ότι οι αρχαιότητες θα απομακρυνθούν για να επανέλθουν, μετά την κατασκευή του σταθμού.

- Θεωρούμε ότι η επιμονή του Δήμου Θ στην πρόσκληση ουδέτερου, αλλά έγκυρου διεθνώς εμπειρογνώμονα για να ζητηθεί η γνώμη του για μια πρώτη προσέγγιση της δυνατότητας της κατασκευής του σταθμού χωρίς την απομάκρυνση των αρχαιοτήτων, θα έπρεπε ήδη να είχε ικανοποιηθεί και διερευνηθεί. Η Ελληνική Εταιρεία υποστηρίζει μια παρόμοια προσέγγιση, εφόσον αυτή τεκμηριωθεί από έγκυρους ειδικούς επιστήμονες και με την προϋπόθεση ότι η πρόταση θα μπορεί να υλοποιηθεί σε ρεαλιστικά δεδομένα χρόνου, νομικών διαδικασιών και οικονομικών μεγεθών.
- Στην περίπτωση όμως που τελικά αποφασιστεί να κατασκευαστεί ο σταθμός αφού θα έχουν απομακρυνθεί τα αρχαία, η προϋπόθεση εκπόνησης πλήρως των σχετικών μελετών όλων των ειδικοτήτων, είναι όχι μόνο αυτονόητη, αλλά και επιβεβλημένη. Ίσως μόνο τότε ο Δήμος Θ ανακαλέσει και σταματήσει τις δικαστικές απαιτήσεις του, μετά την ολοκλήρωση (τελεσιδίκως) των ανάλογων Υπ. Αποφάσεων του ΥΠΠΟΑ, που θα εξασφαλίζουν την ορθή ακολουθία των ενεργειών και αφού διασφαλισθεί αναντίρρητα **η επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων στο -1 επίπεδο του σταθμού πριν από την λειτουργία του. Δηλαδή να διατυπωθεί ευκρινώς η δέουσα προτεραιότητα και σειρά (ακολουθία) εκπόνησης των απαραίτητων μελετών και ενεργειών (ανασχεδιασμού του σταθμού παράλληλα με την αποτύπωση, απόσπαση, μετακίνηση, αποθήκευση και επανατοποθέτηση εν τέλει των αρχαιοτήτων κατά τη διάρκεια και πριν την ολοκλήρωση κατασκευής και λειτουργίας του σταθμού).**
- Η παρατήρηση τόσο της Γεν. Γραμματέως, όσο και μελών του ΚΑΣ στα λεγόμενα της ομιλούσας (Ι. Στεριώτου), ότι τα παραπάνω εξυπακούονται από την πάγια τακτική και την σχετική νομοθεσία, παρατηρήσαμε ότι αφενός στο παρελθόν είχαν διατυπωθεί όλα τα παραπάνω πολύ επιγραμματικά και χωρίς σαφήνεια, επιτρέποντας πολλαπλές ερμηνείες, αφετέρου δε πιστεύουμε ότι με την ολοκλήρωση των παραπάνω ενεργειών και Υπ.Αποφάσεων, οι επιφυλάξεις του Δήμου Θ θα μπορούσαν να αποσυρθούν και να σταματήσουν οι νομικές ενέργειές του στο ΣτΕ.

Από δημοσιογραφικές πληροφορίες, γνωρίζουμε ότι το ΚΑΣ γνωμοδότησε ομόφωνα για την έγκριση του προτεινόμενου, από κοινού (Δήμου Θ και ΑΤΤΙΚΟ Μ.), ανασχεδιασμού του επιπέδου -1 του σταθμού Βενιζέλου (σε αρχιτεκτονικό επίπεδο), με τις αρχαιότητες να απομακρύνονται προσωρινά κατά τη διάρκεια κατασκευής του σταθμού.

Η πλέον πρόσφατη απόφαση με θετικά αποτελέσματα είναι η ομόφωνα αποδεκτή υλοποίηση της αποτύπωσης του αρχαιολογικού χώρου του σταθμού Βενιζέλου, με τα τελειότερα συστήματα αποτύπωσης τριών διαστάσεων από το ειδικό Εργαστήριο της Πολυτεχνικής Σχολής του ΑΠΘ, με υπεύθυνο καθηγητή τον Αγρονόμο – Τοπογράφο Μηχανικό κ. Κ. Τοκμακίδη.

Καταλήγοντας, θα ήθελα να επισημάνω τη χρησιμότητα παρέμβασης μιας ΜΚΟ, σε ένα τόσο σημαντικό δημόσιο έργο με τόσες παραμέτρους, μεταξύ των οποίων

κυρίαρχο ρόλο έπαιξε η ανεύρεση των αρχαιοτήτων, που άλλωστε ήταν αναμενόμενες, με τόσες αντίθετες γνώμες να αντιπαρατίθενται.

Τα λεγόμενά μας από το 2013 για ενέργειες αυτονόητες, χωρίς κανένα επί πλέον κόστος, που τελικά έγιναν αποδεκτές και εφαρμόζονται από όλες τις πλευρές, αποδεικνύουν την ορθότητα των θέσεών μας. Γιατί έπρεπε να περάσουν πάνω από 2 χρόνια συζητήσεων και απώλεια πολύτιμου χρόνου, μέχρι να βρεθεί η τελευταία συμβιβαστική λύση;

Μια ΜΚΟ μπορεί να μιλήσει ελεύθερα, χωρίς παρεμβάσεις, χωρίς σκοπιμότητες, χωρίς αγκυλώσεις. Θεωρούμε ότι είναι χρήσιμη η παρέμβασή της. Αν από την αρχή είχαν ακολουθηθεί τα παραπάνω αναφερθέντα τόσο η Πόλη, όσο και το έργο θα είχαν κερδίσει πολλά, θα είχαν ηρεμήσει την κοινωνική αναταραχή, θα έδειχναν σεβασμό στη Ιστορία της πόλης, αλλά και στο δημόσιο χρήμα προς όφελος των πολιτών.

Όσοι γνωρίζουν τα αποτελέσματα – πρακτικά της ειδικής Συνεδρίασης του Περιφερειακού Συμβουλίου Θεσσαλονίκης, που συγκλήθηκε από τον Περιφερειάρχη Κεντρ. Μακεδονίας κ. Απ. Τζιτζικώστα, στις αρχές Νοεμβρίου 2014, την οποία και παρακολούθησα, με παρόντες όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, πολιτικούς, υπηρεσιακούς, επαγγελματικούς, κοινωνικούς, κανένας δεν ανέφερε πλέον ότι το κύριο αίτιο των καθυστερήσεων του έργου κατασκευής του Μετρό Θεσσαλονίκης ήταν οι ανευρεθείσες αρχαιότητες.

Θα τελειώσω με τα αναφερόμενα στην κατάληξη του άρθρου στην Ευρωπαϊκή Επιθεώρηση της Europa Nostra: «Οι ανασκαφές δείχνουν τη συνεχή ζωή μιας πρωτεύουσας πόλης για πάνω από 23 αιώνες · μια εκπληκτική ιστορική πόλη, η οποία έχει διατηρήσει τον αρχικό της χαρακτήρα για μια εντυπωσιακά μακρά ιστορική περίοδο (χωρίς διακοπή). Το έργο του Μετρό Θεσσαλονίκης είναι το όνειρο του αρχαιολόγου, όμως ο εφιάλτης του κατασκευαστή. Πάντως, οι αρχαιολόγοι δεν επέλεξαν αυτό το δρόμο · το έκαναν όμως οι κατασκευαστές».