



## ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΩΝ

Ερμού 136, 10553 Αθήνα. Τηλ-Fax.: 2103252214, E-mail: [archaeol@otenet.gr](mailto:archaeol@otenet.gr), [www.sea.org.gr](http://www.sea.org.gr)

Αθήνα 18/12/2019

### ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΩΝ ΣΤΗ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 18<sup>ΗΣ</sup> ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΘΕΜΑ:

«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»

#### ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ:

-**ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ** «Τεκμηρίωση για την αναπομπή στο ΚΑΣ του θέματος της διαχείρισης των αρχαιοτήτων που ευρέθησαν στο Σταθμό Βενιζέλου» (στο εξής: *τεύχος ΑΜ*)

-**ΤΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ** «Τεχνική Έκθεση για την διερεύνηση των επιπτώσεων που ενδέχεται να προκληθούν από τις φάσεις κατασκευής με την κατά χώρα διατήρηση των αρχαιοτήτων του σταθμού «Βενιζέλου» στις υφιστάμενες αρχαιότητες και τις επισφάλειες που θα δημιουργηθούν κατά τη φάση της εκσκαφής και της προσωρινής αντιστήριξης του σταθμού» (στο εξής: *Τεχνική Έκθεση*)

που κατατέθηκαν από την Αττικό Μετρό στο ΥΠΠΟΑ.

Οι παραπάνω μελέτες κατατέθηκαν στο ΥΠΠΟΑ την Πέμπτη 12/12/2019, και εισάγονται στο ΚΑΣ χωρίς να έχει προηγηθεί ο απαραίτητος χρόνος για την μελέτη του φακέλου της Αττικό Μετρό. Για ένα θέμα που έχει εγείρει τόση δημόσια συζήτηση, αλλά και συζήτηση εντός της διεθνούς επιστημονικής κοινότητας και των φορέων προστασίας πολιτιστικής κληρονομιάς, από το 2012, είναι προφανές ότι η αιφνιδιαστική κατάθεση και η κατεπείγουσα εξέταση του φακέλου της Αττικό Μετρό αποτελεί μεθόδευση. Σε κάθε περίπτωση, οι παρακάτω παρατηρήσεις είναι σημαντικές, αλλά προκαταρκτικές, καθώς ο Σύλλογος Ελλήνων Αρχαιολόγων θα προσφύγει και σε ειδικότερους επιστήμονες (πολιτικούς μηχανικούς, γεωλόγους, στατικούς) προκειμένου να κριθεί αντικειμενικά και εξ ολοκλήρου ο φάκελος που κατατέθηκε. Θεωρούμε ότι υποχρέωση και του ίδιου του ΥΠΠΟΑ θα ήταν να κάνει το αντίστοιχο, αντί να εισάγει το θέμα εσπευσμένα στο ΚΑΣ.

Σχόλια:

**1. Ο ισχυρισμός ότι «οι αρχαιότητες κινδυνεύουν από την κατά χώραν διατήρηση» (9.2.2 Πρόκληση βλαβών επί του υπερκείμενου αρχαιολογικού στρώματος, που ανάγεται στους ρωμαϊκούς και ελληνοιστικούς χρόνους, κατά την κατασκευή οριζόντιων χαλύβδινων σωλήνων), που περιλαμβάνεται τόσο στο Τεύχος ΑΜ όσο και στην Τεχνική Έκθεση, είναι καινοφανής, πέραν κάθε επιστημονικής λογικής και στερείται επιστημονικής τεκμηρίωσης.** Καταρχάς τόσο το τεύχος ΑΜ όσο και η Τεχνική Έκθεση εμφανίζουν το καινοφανές και εξοργιστικό επιχείρημα ότι από την εφαρμογή του συστήματος pipe jacking θα καταστραφούν ελληνοιστικές αρχαιότητες καθώς «θα διατρήσει για όλο σχεδόν το μήκος του Σταθμού το ως ανωτέρω περιγραφέν αρχαιολογικό στρώμα» (Τεύχος ΑΜ, σελ. 92). Το εξοργιστικό στο σημείο αυτό είναι ότι η Αττικό Μετρό, ως μη όφειλε, κάνει μια αρχαιολογική εκτίμηση για το πού

εκτείνονται τα αρχαιολογικά κατάλοιπα, προσπαθώντας να αμφισβητήσει την Εφορεία Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης και τα επιστημονικά συμπεράσματα των ανασκαφών!

Στη σελ. 90 του Τεύχους ΑΜ, αναφέρεται το έγγραφο της ΕΦΑΠΟΘ, στο οποίο οι ανασκαφείς του χώρου επεξηγούν επακριβώς σε ποια στάθμη βρίσκεται το πέρας των ανθρωπογενών επιχώσεων και πού αρχίζει το φυσικό στρώμα, μετά την ανασκαφή και τις δοκιμαστικές τομές που πραγματοποιήσαν στα φρεάτια στις δύο άκρες του σταθμού (Ανατολικό Φρέαρ +2,20 έως +1,70, Δυτικό Φρέαρ +2,05 έως +1,40).

Η Αττικό Μετρό αναφέρει στην ίδια σελίδα το εξής: *«διαπιστώθηκε ότι το αρχαιολογικό στρώμα, που ανάγεται στους ρωμαϊκούς και ελληνιστικούς χρόνους (...), εκτείνεται μέχρι τη στάθμη α. Δυτικό Φρέαρ +0,936 (απόλυτο χαμηλότερο υψόμετρο) και β. Ανατολικό Φρέαρ +0,880 (απόλυτο χαμηλότερο υψόμετρο)»*. Δηλαδή προσπαθεί η Αττικό Μετρό να «διορθώσει» τους ανασκαφείς του χώρου, την αρμόδια Εφορεία, αλλά και το ΥΠΠΟΑ το οποίο ενέκρινε την τεχνική λύση της κατά χώραν διατήρησης γνωρίζοντας ότι οι διατηρήσεις προβλέπεται να γίνουν κάτω και σε απόσταση ασφαλείας από το στρώμα των ανθρωπογενών αποθέσεων, και συγκεκριμένα μέσα στο φυσικό έδαφος, όπως αυτό έχει τεκμηριωθεί με την ανασκαφή στο συγκεκριμένο σταθμό!

**Όλες οι σελίδες του Τεύχους ΑΜ και της Τεχνικής Έκθεσης που αναφέρονται σε «καταστροφή ελληνιστικών αρχαιοτήτων» από τη λύση της κατά χώραν διατήρησης, βασίζονται σε επινοημένα δεδομένα, αναρμόδιων φορέων, είναι αντιεπιστημονικές και αβάσιμες και πρέπει να απορριφθούν ως απαράδεκτες. Καμία καταστροφή ελληνιστικών αρχαιοτήτων δεν θα επισυμβεί με την εγκεκριμένη λύση της κατά χώραν διατήρησης, καθώς αυτή στηρίχτηκε στα αρχαιολογικά δεδομένα που παρείχε η μόνη αρμόδια ΕΦΑΠΟΘ και οι ανασκαφείς του χώρου και σχεδιάστηκε ειδικά για την προστασία των ορατών αρχαιοτήτων και όλων των υποκείμενων αρχαιολογικών στρωμάτων.**

**2. Εξίσου καινοφανές είναι και το επιχείρημα ότι με τη λύση της κατά χώραν διατήρησης δεν προστατεύονται επαρκώς οι βυζαντινές αρχαιότητες (9.2.1 Έλλειψη επαρκούς προστασίας των αρχαιοτήτων των βυζαντινών χρόνων), ισχυρισμός που στηρίζεται κυρίως στην Τεχνική Έκθεση της εταιρείας «Συνεργάτες Καρύδη ΑΕ», για την οποία έχουμε να παρατηρήσουμε τα εξής:**

Η έκθεση αυτή καταρχάς βασίζεται σε μια αυτοψία που πραγματοποιήθηκε στις 14.11.2019. Είναι γνωστό ότι οι αρχαιότητες του Σταθμού Βενιζέλου, σε εφαρμογή της εγκεκριμένης λύσης κατά χώραν διατήρησης, είναι ήδη καταχωμένες σύμφωνα με τον εγκεκριμένο από το ΥΠΠΟΑ τρόπο, ενώ έχει κατασκευαστεί και η πλάκα οροφής. Προφανώς ο μελετητής δεν είχε καμία πρόσβαση στο αρχαιολογικό υλικό για το οποίο συντάσσει την έκθεση, ει μη μόνον τις φωτογραφίες που του παρείχε η Αττικό Μετρό. Προφανώς, λοιπόν, τα συμπεράσματα της έκθεσης και οι παρατηρήσεις (όπως η παρατήρηση περί ύπαρξης νερού, που δεν τεκμαίρεται από πού προέρχεται, όμως χρησιμοποιείται ως επιχείρημα) δεν βασίζονται σε πραγματική γνώση του αντικειμένου.

Προβληματισμό προκαλούν οι αρκετές υποκειμενικές κρίσεις των συντακτών της έκθεσης και μάλιστα επί ζητημάτων, όπως η προστασία των αρχαιοτήτων και το βάθος των αρχαιολογικών στρωμάτων, για τα οποία αρμόδια είναι η Αρχαιολογική Υπηρεσία και η ΕΦΑΠΟΘ, με την οποία ο συντάκτης της έκθεσης φαίνεται ότι δεν συνεργάστηκε. Επιπλέον, η αλληλογραφία που περιλαμβάνεται στην Έκθεση διακρίνεται από ένα πνεύμα σχετικής «χαλαρότητας» που ίσως δεν συνάδει με τη σημασία της υπόθεσης. Έτσι, η έκθεση του σεισμολόγου που συνοδεύει την Έκθεση συντάχθηκε μετά από προφορικό αίτημα και εκπονήθηκε «στα πλαίσια φιλικής αμοιβής εξυπηρέτησης». Για ένα ζήτημα αυτής της σημασίας θα ήταν αναμενόμενο η σχετική έκθεση να ανατίθεται και εξετάζεται θεσμικά από τους αρμόδιους φορείς, πριν παρουσιαστεί στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο.

Διαπιστώνεται μια δυσκολία κατανόησης της δομής των αρχαίων υλικών. Συγκεκριμένα, προκειμένου να αναδειχθεί το ζήτημα των κραδασμών γίνεται επίκληση της περίπτωσης του τραμ στην Αθήνα, το οποίο, ενώ είχε σχεδιαστεί να διέρχεται δίπλα από τους Στύλους του Ολυμπίου Διός απομακρύνθηκε με απόφαση του ΥΠ.ΠΟ.Α. Η σύγκριση αυτή είναι τουλάχιστον ατυχής, καθώς εξισώνονται οι επιδράσεις που προκαλούνται σε διαφορετικά περιβάλλοντα (υπέργειο-υπόγειο έργο) επί μνημείων με διαφορετικά τοιχοδομικά χαρακτηριστικά (λιθόκτιστη εν ξηρώ – κατά κύριο λόγο αργολιθοδομή με τη χρήση συνδετικού υλικού). Γίνεται, δηλαδή, σαφές ότι αγνοούνται βασικές αρχές μηχανικής της αρχαίας αρχιτεκτονικής. Επιπλέον, αναφέρεται ανακριβώς ότι η απομάκρυνση του τραμ αφορούσε στο Ολυμπείο, ενώ στην πραγματικότητα αφορούσε στην Πύλη του Αδριανού. Ανακριβές είναι και το σχόλιο ότι ο βασικός λόγος για την απομάκρυνση του τραμ ήταν η γειτνίαση με το μνημείο: το τραμ άλλαξε χάραξη, γιατί εισακούστηκε η προειδοποίηση της αρμόδιας τότε Εφορείας (Γ' ΕΠΚΑ) ότι, πέραν των κραδασμών που θα επιβαρύνουν το ιστάμενο μνημείο, με τις εργασίες πλησίον της Πύλης θα προκύψει ανασκαφή, από την εξέλιξη της οποίας θα καθυστερήσει το χρονοδιάγραμμα του έργου. Αυτός ήταν ο βασικός λόγος αλλαγής της γραμμής χάραξης.

Αντιθέτως, υπάρχει άλλο ένα παράδειγμα που θα έπρεπε να αναφερθεί: η αλλαγή των γραμμών του ΗΣΑΠ στην Αθήνα, στο σημείο που αυτές πέρασαν πάνω από τον Βωμό των Δώδεκα Θεών μέσα στην αρχαία Αγορά. Το τμήμα του Βωμού των Δώδεκα Θεών, που βρισκόταν ακριβώς κάτω από τις γραμμές του ΗΣΑΠ, με επίχωση περίπου 60 εκ. μεταξύ του βωμού και των γραμμών, βρέθηκε κατά τις ανασκαφές της Α' ΕΠΚΑ το 2010-2011 σε εξαιρετική κατάσταση διατήρησης, χωρίς να έχει επηρεαστεί από τους κραδασμούς του συρμού που διερχόταν ακριβώς από πάνω του. Το παράδειγμα αυτό δείχνει ότι έχει μεγάλη διαφορά η συμπεριφορά ιστάμενων μνημείων από μνημεία που βρίσκονται εντός του εδάφους και κάθε περίπτωση πρέπει να εξετάζεται χωριστά, με βάση τα χαρακτηριστικά κάθε μνημείου, την κατάσταση διατήρησής του κ.λπ.

Σε κάθε περίπτωση, στην Τεχνική Έκθεση φαίνεται να έχει υπολογιστεί η επίδραση που θα έχουν οι κραδασμοί από τους συρμούς του Μετρό, με υπολογισμό μόνο των 3 μ. αποθέσεων που διατηρούνται κάτω από τις αρχαιότητες και εξ αυτού προτείνει την τοποθέτηση «αντικραδασμικού στρώματος». Όμως, κάτω από τις ορατές αρχαιότητες υπάρχει όχι μόνο το στρώμα των 3 μ χώματος, αλλά επιπλέον οι χαλύβδινοι σωλήνες του pipe jacking και στρώμα σκυροδέματος. Πουθενά στη Τεχνική Έκθεση δεν φαίνεται αν οι υπολογισμοί σε Η/Υ έγιναν συμπεριλαμβάνοντας το υπόστρωμα από χαλύβδινους σωλήνες και σκυρόδεμα. **Σε περίπτωση που αυτές οι παράμετροι δεν έχουν ληφθεί υπόψη, τότε τα συμπεράσματα της Τεχνικής Έκθεσης θα πρέπει να απορριφθούν στο σύνολο τους.**

Η ανάλυση της επίπτωσης των κραδασμών επί των αρχαιοτήτων κατά το στάδιο της κατασκευής του σταθμού ισχύει, και μάλιστα σε πολλαπλάσιο βαθμό, και για την περίπτωση της απόσπασης. Διότι και στην περίπτωση που τελικώς επιλεγεί η λύση της απόσπασης, οι κραδασμοί από την απόσπαση και ανύψωση των αρχαιοτήτων θα είναι αναπόφευκτοι, όπως ο τεμαχισμός των αρχαιοτήτων (που δεν αναφέρεται πουθενά στην Τεχνική Έκθεση και στο Τεύχος της ΑΜ) και η ακεραιότητα των αρχαιοτήτων (που συχνά περιγράφεται στην έκθεση) θα τεθεί σε κίνδυνο.

Ενδιαφέρουσα παράμετρος που τίθεται στην ίδια κατηγορία είναι η συμπεριφορά των μνημείων σε περίπτωση σεισμικής δόνησης. Θα πρέπει, βεβαίως, να γίνει δεκτό ότι μια τέτοια δόνηση είναι δυνατόν να επισυμβεί σε οποιαδήποτε στιγμή και όχι μόνο κατά την διάρκεια υλοποίησης του έργου. Εφόσον, λοιπόν, **οι κίνδυνοι που επικαλείται η Έκθεση (τόσο στο συγκεκριμένο τμήμα όσο και στο Παράρτημα Δ) είναι πραγματικοί, τότε θα πρέπει να αναθεωρηθεί το σύνολο της προληπτικής διαχείρισης όλων των μνημείων της πόλης με την ενίσχυση της αντισεισμικής τους προστασίας, πολλώ δε μάλλον, όπως έχει ήδη τονισθεί, όταν όλα τα βυζαντινά και μεταβυζαντινά μνημεία της περιοχής ανήκουν στο ίδιο ιστορικό στρώμα.** Εάν αυτός ο σεισμός είναι τόσο σοβαρός, τότε θα πρέπει να αρχίσει να υπάρχει ανησυχία όχι μόνο για τις αρχαιότητες της Βενιζέλου, αλλά για όλη την πόλη.

Ακόμα πιο ανησυχητική είναι η επισήμανση για την ύπαρξη νερού, που οδηγεί στο συμπέρασμα για «μόνιμη ροή νερού» (ατεκμηρίωτο συμπέρασμα) και «ύπαρξη υδροφόρου ορίζοντα». Αν η ύπαρξη νερού (που δεν προσδιορίζεται καν η πηγή του, η φορά του και η έντασή του) μπορεί να προκαλεί τέτοιους προβληματισμούς για την κατασκευή υπόγειου έργου στην Εγνατία, τι θα πρέπει να ειπωθεί για την κατασκευή αντίστοιχων έργων στην παραλία της Θεσσαλονίκης (Λεωφ. Νίκης), όπου και σήμερα εκτελούνται οικοδομικά έργα, όπως στο περίφημο «Όλυμπος-Νάουσα»;

**3. Σε κανένα σημείο του Τεύχους ΑΜ δεν τεκμαίρεται ότι η εγκεκριμένη λύση της κατά χώραν διατήρησης δεν είναι εφικτή.** Τα τεχνικά επιχειρήματα της Αττικό Μετρό αφορούν ότι η λύση αυτή είναι δυσκολότερη ως τεχνικό έργο, πουθενά όμως δεν τεκμαίρεται ότι είναι ανέφικτη. Δεν θα μπορούσε άλλωστε, καθώς στη σύνταξη της λύσης της κατά χώραν διατήρησης συμμετείχε η Μελετητική Ομάδα της Αττικό Μετρό, ενώ η ίδια Μελετητική Ομάδα επίσης ενέκρινε και τις μελέτες στο στάδιο ΟΜ1. Σταχυολογούμε:

Για την πυροπροστασία: «η Πυροσβεστική Υπηρεσία προκρίνει σαφώς τη λύση της απόσπασης και επανατοποθέτησης» (σελ. 95)

Και «αν και δεν οδηγεί μονοσήμαντα σε καταστρατήγηση των διεθνών προτύπων ασφαλείας (NFPA 130) και των σχετικών προδιαγραφών στην περίπτωση φωτιάς/καπνού»

Για τον υδράργυρο: «Για την διασφάλιση της επισκεψιμότητας του αρχαιολογικού χώρου, θα πρέπει να γίνονται τακτικές δειγματοληπτικές μετρήσεις, για την αποφυγή τυχόν έκθεσης των επισκεπτών σε υδράργυρο και την παροχή ασφαλούς πρόσβασης στο κοινό». (σελ. 100)

### **Τελικές παρατηρήσεις:**

Είναι γνωστό σε όλους όσοι ασχολούνται με τον έλεγχο περιβαλλοντικών μελετών ότι συνήθως η επιχειρηματολογία που επιλέγεται και χρησιμοποιείται εξυπηρετεί τον τελικό σκοπό της μελέτης. Για τον σκοπό αυτοί οι συντάκτες αντί να παρουσιάζουν όλα τα δεδομένα από τα οποία θα εξαρτηθεί η τελική απόφαση του γνωμοδοτικού οργάνου και τις εναλλακτικές λύσεις βάσει των δεδομένων αυτών, με αποτέλεσμα η όλη επιχειρηματολογία καταφανώς να συντονίζεται με την επιδίωξη να καταδειχθεί το συμπέρασμα που προτάσσεται ήδη από την εισαγωγή, ότι οι αρχαιότητες πρέπει να αποσπαστούν.

Σε τελική ανάλυση διαφαίνεται ότι η προβληματική περιστρέφεται γύρω από τις έννοιες του συγκριτικού κόστους: η απόσπαση θα είναι πιο οικονομική από την κατά χώρα διατήρηση και συνεπώς πρέπει η λύση αυτή να προτιμηθεί. Υπό αυτήν την έννοια για πρώτη φορά θα δοθεί ένα μέτρο πραγματικής οικονομικής αξιολόγησης των αρχαιοτήτων, η οποία θα αντιστοιχεί στην οικονομική διαφορά ανάμεσα στο κόστους διατήρησης και το κόστος απόσπασης. Σε καμία περίπτωση δεν είναι αυτή η έννοια του δημοσίου συμφέροντος, όπως ορίζεται στον Ν. 3028/02 και στις αποφάσεις του ΣτΕ, όπου η έννοια του δημοσίου συμφέροντος περιλαμβάνει σαφώς την προστασία και ανάδειξη των αρχαιοτήτων, και μάλιστα ενός μείζονος σημασίας αρχαιολογικού συνόλου.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Αρχαιολόγων επιφυλάσσεται για την κατάθεση και συμπληρωματικού υπομνήματος μετά από ενδελεχή μελέτη του Τεύχους ΑΜ και της Τεχνικής Έκθεσης.