Συμμετέχοντας στο πολύκροτο ΚΑΣ του Δεκεμβρίου 2019 για τα αρχαία του Σταθμού Βενιζέλου στη Θεσσαλονίκη

Με αφορμή την δημοσίευση στα ΜΜΕ της ανοιχτής επιστολής 14 μελών του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου που ψήφισαν υπέρ του τεμαχισμού, της απομάκρυνσης και της επανατοποθέτησης του πολύ σημαντικού μνημειακού συνόλου, το οποίο έχει έρθει στο φως στον σταθμό Βενιζέλου του Μετρό Θεσσαλονίκης, θεωρώ υποχρέωσή μου, ως μέλος της μειοψηφίας του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου (ΚΑΣ) κατά την συνεδρίαση εκείνη (18/12/2019), να καταθέσω τα ακόλουθα:

Ως Πολιτικός Μηχανικός Καθηγητής στο ΕΜΠ στον Τομέα Δομοστατικής και σήμερα Ομότιμος Καθηγητής, είχα κληθεί να συμμετάσχω σε διάφορα όργανα του ΥΠΠΟΑ και στα κεντρικά συμβούλια, Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων (ΚΣΝΜ) και Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο (ΚΑΣ), από το 2002 μέχρι το Μάρτιο του 2020. Σε όλη αυτή την πορεία είχα διαμορφώσει την πεποίθηση ότι οι γνωμοδοτήσεις του ΚΑΣ κατά κανόνα αντιμετωπίζουν με πληρότητα τα θέματα χωρίς επηρεασμούς από τη δημοσιότητα και κατά τεκμήριο χωρίς να χρειάζεται να παρέχονται απαντήσεις σε τυχόν επιτιμητικά σχόλια ή τοποθετήσεις τρίτων. Σε κάθε συλλογικό όργανο βέβαια μπορούν να υπάρχουν και ατυχείς στιγμές. Η συνεδρίαση όμως του Δεκεμβρίου 2019 για τις αρχαιότητες στο σταθμό Βενιζέλου στη Θεσσαλονίκη υπήρξε ατυχέστατη.

Ο κύριος λόγος, κατά τη γνώμη μου, ήταν η προσπάθεια να χειραγωγηθεί η όλη διαδικασία μέχρι του σημείου να έχουν διατυπωθεί προκαταβολικά ακόμη και οι παρατηρήσεις στο κείμενο της γνωμοδότησης και η όλη διαδικασία να αποκτήσει διεκπεραιωτικό χαρακτήρα. Το θέμα είχε εισαχθεί στο ΚΑΣ από το 2013 και μετά από μία ανελικτική πορεία έφτασε με την απόφαση του 2017 να επιτύχει το μείζον, διασφαλίζοντας τη συναίνεση και για τα δύο αγαθά δηλ. τις αρχαιότητες στη θέση τους και την εξεύρεση λύσης κατασκευής του σταθμού, δρομολογώντας τις διαδικασίες για την ολοκλήρωση των επόμενων σταδίων και μελετών. Στη συνεδρίαση του Δεκεμβρίου 2019, αντί να προχωρήσουν τα πράγματα σε αυτή τη κατεύθυνση, δυστυχώς επιδιώχθηκε η αλλαγή πορείας και το έλασσον. Προς τούτο, εκτός των άλλων, καταστρατηγήθηκε η πάγια διαδικασία εξέτασης των θεμάτων κατά την οποία οι τέσσερις αρμόδιες Διευθύνσεις της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου και η Εφορεία Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης παρουσιάζουν τις εισηγήσεις τους στην αρχή της διαδικασίας. Αντίθετα, πέραν μιας μακράς εισαγωγής για το ιστορικό του θέματος κυρίως από δύο Διευθύνσεις, οι τοποθετήσεις και προτάσεις των αρμόδιων Διευθύνσεων μετατέθηκαν στο τέλος της συνεδρίασης, μετά την παρέλευση πολλών ωρών, κατά τις πρώτες πρωινές ώρες, οπότε και αποκαλύφθηκε ο λόγος ανατροπής της πάγιας διαδικασίας. Όπως προκύπτει και από τα Πρακτικά, οι εισηγήσεις της τοπικής Εφορείας Θεσσαλονίκης και δύο Διευθύνσεων -δηλαδή συνολικά οι τρείς από τις πέντε εισηγήσεις- τάχθηκαν, διεξοδικά και τεκμηριωμένα, υπέρ της διατήρησης των αρχαιοτήτων στη θέση τους. Η αποκαλυπτική τοποθέτηση-εισήγηση της Διεύθυνσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων αποτελεί ένα σημαντικό κείμενο-σημείο αναφοράς για την υποστήριξη της διατήρησης του μνημειακού συνόλου στη θέση του χωρίς απόσπαση και επανατοποθέτηση, παρά την ελλειπτική του απόδοση στα Πρακτικά.

Η Αττικό Μετρό Α.Ε. ανέλαβε να παρουσιάσει ως «ΜΟΝΑΔΙΚΗ» λύση την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων. Το επιχείρησε αρχικά, με μια πολύωρη προσπάθεια

να αμφισβητήσει την ύπαρξη οριστικής μελέτης (ΟΜ2) για την διατήρηση των αρχαιοτήτων στη θέση τους, υποστηρίζοντας ότι δεν είναι σωστά υπογεγραμμένη και άρα δεν υπάρχει, ακολούθως ότι είναι προμελέτη (ΟΜ1) καθόσον έχουν διατυπωθεί παρατηρήσεις επί της οριστικής μελέτης -και όλα αυτά ενώ στο υπόμνημά της είχε περιλάβει σχέδια και υπολογισμούς για όλα τα στάδια της μελέτης διατήρησης των αρχαιοτήτων στη θέση τους. Στη συνέχεια, επιχειρηματολογούσε αντιφατικά υποστηρίζοντας καταρχήν ότι η προτεινόμενη λύση της μελέτης του έγκριτου Γεωτεχνικού Μηχανικού Π. Βέττα, ΟΤΜ ΑΤΕ - ο οποίος δεν κλήθηκε να παρουσιάσει ο ίδιος την μελέτη του, παρά την παγιωμένη πρακτική να καλούνται μελετητές στο Συμβούλιο- είναι επισφαλής και ότι «οι αρχαιότητες θα μας έρθουν στο κεφάλι». Παράλληλα ισχυρίζονταν ότι η όλη λύση είναι υπερδιαστασιολογημένη, «Bunker» όπως επαναλάμβανε ο Πρόεδρος της Αττικό Μετρό. Επιχειρήθηκε επίσης να υποστηριχθεί ως «ΜΟΝΑΔΙΚΗ» λύση η απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων με αναφορές σε προηγούμενη απόφαση του ΣτΕ, αλλά και σε αντίστοιχη λύση που είχε δοθεί στον Σταθμό της Αγίας Σοφίας στη Θεσσαλονίκη. Σύμφωνα με την Αττικό Μετρό Α.Ε., αφού εκεί έγινε αποδεκτή η λύση της απόσπασης, συνάγονταν αυθαίρετα το συμπέρασμα ότι αυτό έχει γενική εφαρμογή και δικαιώνει προκαταβολικά και κάθε άλλη απόσπαση.

Όπως προκύπτει και από τα Πρακτικά, δεν έγινε παρουσίαση του τεύχους ειδικής μελέτης που κατέθεσε η Αττικό Μετρό Α.Ε. σχετικά με την πρόκληση δονήσεων κατά την εφαρμογή της μελέτης Βέττα και δεν συζητήθηκε στο Συμβούλιο ούτε ως προς τις παραδοχές, ούτε ως προς τη μεθοδολογία, ούτε ως προς τα συμπεράσματα. Άλλωστε, τα θέματα των δονήσεων είναι απολύτως ελεγχόμενα και διαχειρίσιμα σε υπόγεια έργα αυτού του τύπου και είναι εντελώς διαφορετικά από αυτά των σεισμικών διεγέρσεων. Σε κάθε περίπτωση, υπάρχει η δυνατότητα διαρκούς ελέγχου δια της τοποθέτησης αισθητήρων και διακοπής ταυτόχρονων τυχόν οχλουσών εργασιών σε περίπτωση υπέρβασης προκαθορισμένων ορίων.

Επίσης στο Συμβούλιο δεν εξετάστηκαν θέματα ασφάλειας των εργαζομένων στο εργοτάξιο του έργου. Είναι γνωστό ότι τα εργοτάξια είναι χώροι υψηλής διακινδύνευσης γι' αυτό και η νομοθεσία είναι αυστηρή, απαιτώντας την μελέτη και εφαρμογή συγκεκριμένων μέτρων για όλο το φάσμα των εργασιών του έργου σε καθημερινή βάση, ορίζοντας και τους υπεύθυνους για την τήρησή τους. Κατά συνέπεια, οι όποιες γνωμοδοτήσεις του ΚΑΣ δεν υπεισέρχονται σε θέματα διασφάλισης ασφαλούς εκτέλεσης των έργων, καθόσον αυτά ορίζονται και διασφαλίζονται από την ισχύουσα νομοθεσία για τα τεχνικά έργα.

Ακροθιγώς και μόνο, κατά τη διάρκεια της συζήτησης, αναφέρθηκε από την Διεύθυνση Αναστήλωσης Αρχαίων Μνημείων η περίπτωση του σταθμού Μετρό «Μοναστηράκι» στην Αθήνα, όπου η Αττικό Μετρό Α.Ε. είχε χρησιμοποιήσει ακριβώς την ίδια μέθοδο προώθησης σωλήνων (pipe jacking). Η Αττικό Μετρό Α.Ε. προτίμησε να αντιπαρέλθει την παροχή πληρέστερων στοιχείων για το συγκεκριμένο έργο της και να παρουσιάσει τη μέθοδο ως επισφαλή, δύσκολη και προβληματική, υποβαθμίζοντας ανεπίτρεπτα το επίπεδο και τις δεξιότητες των Ελλήνων Μηχανικών, μελετητών και κατασκευαστών.

Κατά τη συνεδρίαση δεν γνώριζα λεπτομέρειες για τα στοιχεία του έργου στο Μοναστηράκι, τα οποία είναι αποκαλυπτικά, καθώς αφορούν σε εφαρμογή λύσης με προώθηση σωλήνων (pipe jacking) κατά την οποία οι αρχαιότητες παρέμειναν στη θέση τους, υπό πολύ δυσμενέστερες συνθήκες έναντι αυτών του σταθμού Βενιζέλου. Ειδικότερα, στο Μοναστηράκι χρησιμοποιήθηκαν σωλήνες διαμέτρου 1200 χιλιοστών σε τοξωτή μορφή για να γεφυρώσουν μία απόσταση 120 μέτρων, ενώ στο σταθμό Βενιζέλου χρειάζονται σωλήνες διαμέτρου 812 χιλιοστών σε επίπεδη μορφή για να γεφυρώσουν απόσταση 66

μέτρων. Στο σταθμό «Μοναστηράκι» τα υπερκείμενα φορτία ήταν ολόκληρος ο Ναός της Παντάνασσας και ο ευρύτερος χώρος, ενώ στο σταθμό Βενιζέλου είναι η εδαφική στρώση πάχους 3 μέτρων με τις πλάκες επίστρωσης των δρόμων και τα κατώτερα τμήματα τοιχίσκων των παρόδιων κτισμάτων του βυζαντινού σταυροδρομιού.

Τα παραπάνω αποτελούν πραγματικά στοιχεία τα οποία δυστυχώς δεν εξετάστηκαν από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο το Δεκέμβριο του 2019, μολονότι είναι καθοριστικά για την αξιολόγηση της τεχνικής λύσης που θα επέτρεπε την κατά χώραν διατήρηση του μνημειακού συνόλου της Θεσσαλονίκης.

Προσωπικά, έχοντας πειστεί ότι η τεχνική λύση της μελέτης Π. Βέττα-ΟΤΜ ΑΤΕ ήταν τεκμηριωμένη και τεχνοοικονομικά ορθή, τάχθηκα υπέρ της διατήρησης των αρχαιοτήτων στη θέση τους σύμφωνα με την εισήγηση της Διεύθυνσης Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων και μειοψήφησα. Αφού υπάρχει λύση διατήρησης του σπουδαίου μνημειακού συνόλου στη θέση του γιατί πρέπει να αποσυναρμολογηθεί και να επανασυναρμολογηθεί πάση θυσία; Ποιος θα καθορίσει το αναγκαίο πάχος εδαφικής στρώσης που θα πρέπει να αποσπαστεί και πώς θα διασφαλιστούν οι εδαφικές ιδιότητες μετά την επανατοποθέτηση επί βάσης ελαφροσκυροδέματος, ώστε να αποφευχθούν οι σχετικές μετακινήσεις μεταξύ των δομικά ασύνδετων στοιχείων;

Σήμερα, σημαντικοί επιστημονικοί φορείς και οι κορυφαίοι Αρχαιολόγοι από την Ελλάδα και την παγκόσμια επιστημονική κοινότητα τάσσονται υπέρ της διατήρησης των αρχαιοτήτων στη θέση τους, διακηρύσσοντας τη μοναδικότητα και σπουδαιότητά τους. Η κοινή γνώμη, ακόμη και μέσα στην ζοφερή πανδημία, αντιλαμβάνεται ότι σε βάθος χρόνου, παρά την ταλαιπωρία που έχει επιφέρει η κατασκευή του Μετρό, αν τα αρχαία αποσπαστούν και επανέλθουν, η πόλη της Θεσσαλονίκης θα ζει καθημερινά και θα πορεύεται με ένα ξεριζωμένο και επανατοποθετημένο μνημείο με φαλκιδευμένη αυθεντικότητα στα σπλάχνα της. Θα έχει απωλέσει έτσι, την δυνατότητα αξιοποίησης ενός αυθεντικού μνημειακού συνόλου στο κέντρο της πόλης που θα προσελκύει όχι μόνο τους ειδικούς, αλλά και μεγάλο πλήθος επισκεπτών.

Τώρα που στην Κωνσταντινούπολη καλύπτονται τα ψηφιδωτά στην Αγία Σοφία και τοποθετούνται πτυσσόμενες κουρτίνες στους θησαυρούς του Βυζαντινού πολιτισμού στη Μονή της Χώρας, εμείς βρίσκουμε την ώρα στην Θεσσαλονίκη, τη δεύτερη Πόλη του Βυζαντίου, να πειραματιστούμε με την οντότητα των μοναδικών Βυζαντινών μας Μνημείων; Τώρα που πρέπει να επιβεβαιώσουμε διεθνώς τον ρόλο μας ως θεματοφύλακες της Βυζαντινής κληρονομιάς, εμείς επιλέγουμε να διακυβεύσουμε την παγκόσμια φήμη μας στην προστασία των μνημείων; Μπράβο μας!

Βλάσης Κουμούσης

Πολιτικός Μηχανικός, Ομότιμος Καθηγητής ΕΜΠ

πρώην Μέλος του ΚΑΣ