

Μετά την αποκάλυψη των ευρημάτων του σταθμού Βενιζέλου η Διοίκηση και οι ενδιαφερόμενοι φορείς (ιδίως ο Δήμος Θεσσαλονίκης και η Αττικό Μετρό Α.Ε., αλλά και το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο, το Τ.Ε.Ε. κ.ά.) αποφάσισαν να διερευνήσουν μεμονωμένα ή σε συνεργασία και άλλες τεχνικές λύσεις, πέραν δηλαδή της απόσπασης των αρχαιοτήτων και την έκθεσή τους ως συνόλου σε άλλη θέση, προκειμένου να προστατευθούν και να αναδειχθούν οι αρχαιότητες στον χώρο που αποκαλύφθηκαν και συγχρόνως να διασφαλιστεί η ολοκλήρωση του μετρό της Θεσσαλονίκης. Στα 1297/16.5.2013 και 3594/16.7.2013 έγγραφα της 9ης Ε.Β.Α γίνεται λόγος για καινούργια δεδομένα αναφορικά με την ανάδειξη των αρχαιοτήτων στο χώρο της εύρεσής τους που καταρρίπτουν οριστικά την άποψη ότι δεν είναι εφικτή η συνύπαρξη των αρχαιοτήτων με το έργο του μετρό στον σταθμό Βενιζέλου. Η 9η Ε.Β.Α, στο 185/22.1.2014 έγγραφο της προς το ΥΠΟΑΘ, αφού εξέτασε τις προταθείσες λύσεις, καταλήγει στο ότι «Όλες οι λύσεις ως σήμερα (και οι 6) προϋποθέτουν προσωρινή απομάκρυνση των αρχαιοτήτων για τη συνέχιση του έργου και επαναφορά τους».

### **Η μελέτη διερεύνησης εναλλακτικών της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ**

Στη μελέτη διερεύνησης εναλλακτικών προτάσεων για το σταθμό Βενιζέλου της Αττικό Μετρό Α.Ε. εκτίθεται ως προς την πρόταση διατήρησης των αρχαιοτήτων κατά χώρα - σενάριο Γ' ότι είναι «... εξαιρετικό δυσχερές και πιθανή υιοθέτησή του θα οδηγήσει σε εξωπραγματική επιμήκυνση του χρόνου ολοκλήρωσης κατά τουλάχιστον δεκατρία (13) έτη με σημαντική επιβάρυνση του κόστους, χωρίς να διασφαλίζεται η τύχη άλλων αρχαιοτήτων που πιθανότατα βρίσκονται κάτω από τις ευρεθείσες αρχαιότητες. Το σενάριο αυτό έχει επιπλέον πολλαπλές αρνητικές συνέπειες στην προοπτική ολοκλήρωσης σε ορατό χρόνο του έργου αλλά και στην οικονομική και κοινωνική ζωή πέριξ του Σταθμού Βενιζέλου ...». Κατόπιν τούτων, το ζήτημα της απόσπασης και της προστασίας των αρχαιοτήτων εισήχθη εκ νέου στο Κ.Α.Σ. (συν. 5/28.1.2014). Το θέμα εισηγήθηκε η προϊσταμένη της Δ.Β.Μ.Α. Ε. Γερούση με χρήση οπτικού υλικού, η οποία ανέφερε, πλην άλλων, τα ακόλουθα: Οι αρχαιολογικές έρευνες και οι εργασίες του μετρό Θεσσαλονίκης άρχισαν τον Ιούλιο του 2006 με βάση την απόφαση ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ40/89134/5089/29.12.2004 και του Μνημονίου Συνεργασίας και Συναντιληψης που υπογράφηκε μεταξύ του τότε Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Πολιτισμού και του Προέδρου της Αττικό Μετρό. Η χάραξη του μέτρο έχει μήκος 9,5 χιλιόμετρα, δίδυμη σήραγγα και περιλαμβάνει 13 σταθμούς. Η διαδρομή ξεκινά από τη δυτική πλευρά της πόλης με τον επίσταθμο του νέου σιδηροδρομικού σταθμού επί της οδού Μοναστηριού και καταλήγει στη Νέα Ελβετία. Το μεγαλύτερο τμήμα του έργου είναι χωροθετημένο στο ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης εντός και εκτός των τειχών της αρχαίας πόλης, όπου υπάρχει μεγαλη-πυκνότητα αρχαίων

καταλοίπων, που αποκαλύπτονται σχεδόν αμέσως μετά την αφαίρεση του σύγχρονου οδοστρώματος και συνεχίζονται σε βάθος που φτάνει τα 9 μέτρα από την επιφάνεια του εδάφους. Η μεγάλη πυκνότητα των αρχαιοτήτων και ο ανυπολόγιστος αριθμός των ευρημάτων οφείλονται στις αλληπάλληλες φάσεις κατοίκησης της Θεσσαλονίκης, που χρονολογούνται από τους ελληνιστικούς έως και τους νεότερους χρόνους με μεγαλύτερη πυκνότητα κατά τη βυζαντινή εποχή, της οποίας τα οικιστικά κατάλοιπα και μνημειακά αρχιτεκτονήματα, καθιέρωσαν τη Θεσσαλονίκη ως μια από τις σημαντικότερες πόλεις του Βυζαντίου. Εκτός των τειχών της αρχαίας πόλης, είχαν αναπτυχθεί εκτεταμένα νεκροταφεία ελληνιστικών, ρωμαϊκών, παλαιοχριστιανικών και βυζαντινών χρόνων. Κατά τη συζήτηση του θέματος το έτος 2004 στο ΚΑΣ ο τότε προϊστάμενος της 9ης ΕΒΑ Χ. Μπακιρτζής είχε αναφερθεί εκτεταμένα στις αρχαιότητες που επρόκειτο να βρεθούν στους σταθμούς. Οι ανασκαφές των σταθμών έγιναν κατά στρώματα και αντιστοιχούν σε μια τεράστια επιφάνεια έκτασης 35.000 τ.μ., ο συνολικός δε αριθμός των κινητών ευρημάτων που έχουν καταγραφεί και εισαχθεί στην ηλεκτρονική βάση δεδομένων ανέρχεται σε 123.535.

Έχουν εκδοθεί 74 Υπουργικές αποφάσεις σχετικά με τη διατήρηση ή μη των αρχαιοτήτων, την απόσπαση και μεταφορά, ή τη διατήρηση σε κοτάχωση ή την αποδόμηση και το ποσό που έχει δαπανηθεί για της αρχαιολογικές έρευνες μέχρι σήμερα, ανέρχεται περίπου στα 82 εκατομμύρια ευρώ, ενώ αρχικά στην υπογραφή του μνημονίου είχε προβλεφθεί ένα πολύ μικρό ποσό, της τάξεως των 15 εκατομμυρίων. Για τις ανάγκες αποθήκευσης και συντήρησης των κινητών βημάτων, έχει μισθωθεί από την Αττικό Μετρό μια μεγάλη έκταση στο Καλοχώρι ου βρίσκονται κατάλληλοι αποθηκευτικοί χώροι και εργαστήρια συντήρησης στα οία οι αρμόδιες Εφορείες Αρχαιοτήτων συντηρούν και τεκμηριώνουν τα ευρήματα.

Επίσης η 9η ΕΒΑ έχει διαμορφώσει κατάλληλους αποθηκευτικούς χώρους στα Λουτρά Φοίνιξ. Ειδικότερα, ως προς τον σταθμό Βενιζέλου, στην εισήγηση εκτίθεται ότι η «ανασκαφή έφερε στο φως στοιχεία που σχετίζονται με την πολεοδομική οργάνωση της πόλης, σ' ένα κομβικό σημείο της, από τον 20ο έως και τον 9ο αιώνα. Σημαντικότατο εύρημα είναι ο λιθόστρωτος ή χαλικόστρωτος κεντρικός οδικός άξονας στην κατεύθυνση ανατολικό - δυτικά, που διατρέχει το σκάμμα σε ολόκληρο το μήκος του, διασταυρώνεται με κάθετους οδικούς άξονες και είναι γνωστός ως Φαρδύς Δρόμος στους μεταβυζαντινούς και νεότερους χρόνους και ως Λεωφόρος των Βυζαντινών ή Μέση οδός στη βυζαντινή περίοδο. Έτσι, μαρτυρείται ανασκαφικά η διαχρονία της εμπορικής και παραγωγικής δραστηριότητας της περιοχής, με τον εντοπισμό νησίδων της Αγοράς της πόλης». Η εισηγήτρια εξήγησε την πορεία της ανασκαφικής έρευνας και πρόσθεσε ότι για τον σταθμό Βενιζέλου έχουν εκδοθεί 8 Υπουργικές Αποφάσεις για επάλληλα ανασκαφικά στρώματα κατόπιν γνωμοδότησης του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου. Το όλο μνημειακό σύνολο

χρονολογείται, σύμφωνα με τους ανασκαφείς, στα τέλη του βου ή στις αρχές 7ου αιώνα μ.Χ., η αποκάλυψη του οποίου ήταν αναμενόμενη, όχι όμως και η καλή κατάσταση στην οποία διατηρήθηκαν.

Η εισηγήτρια ανέφερε περαιτέρω ότι στη συνεδρία της 15ης/1/2013 το Κ.Α.Σ, αφού έλαβε υπόψη όλα τα ανασκαφικά δεδομένα αναγνώρισε τη σημαντικότητα και μοναδικότητα του ευρήματος ως συνόλου, δηλαδή ως τμήματος του πολεοδομικού ιστού της βυζαντινής Θεσσαλονίκης, το οποίο έκρινε ότι δεν μπορεί να κατακερματισθεί και πρέπει να διασωθεί ως σύνολο και γνωμοδότησε να αποσπασθεί και να εκτεθεί το σύνολο σχεδόν του ευρήματος.

Με όλα τα ως άνω ως αιτιολογία εκδόθηκε η απόφαση ΥΓΪΑΙΘΠΑ/ΓΓΠ/ΓΔΑΠΚ/ΤΧΜΑΕ/10873/ 4953408/180/24.1.2013, με την οποία εγκρίθηκε, υπό ορισμένους όρους, η απόσπαση και η μεταφορά των αρχαιοτήτων στο στρατόπεδο Παύλου Μελά ή σε άλλο ανάλογο χώρο προκειμένου να εκτεθούν.

Στη συνέχεια το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού ζήτησε από την Αττικό Μετρό να συνταχθεί μελέτη με όλους τους επιστημονικούς ελέγχους που έχουν γίνει μέχρι σήμερα από τη Διοίκηση και σε σειρά συσκέψεων εξετάστηκε η δυνατότητα διατήρησης των αρχαιοτήτων in situ.

Στη συνέχεια, ο εισηγητής Θ. Βλαχούλης, ο οποίος παρουσίασε στο Συμβούλιο τα αρχικά σχέδια του σταθμού Βενιζέλου πριν από την αποκάλυψη των αρχαιοτήτων, ανέφερε ότι ο σταθμός αυτός συνιστά έναν από τους τρεις κεντρικούς σταθμούς του μετρό στο κέντρο βάρους του μητροπολιτικού κέντρο^ της πόλης, ότι με βάση τον αρχικό σχεδιασμό, ο σταθμός θα είχε 4 εκιπέο^Ω^ (ορόφους) κάτω από την επιφάνεια του εδάφους, ότι στο επίπεδο -1 χωροθετούνται οι χώροι έκδοσης - ακύρωσης εισιτηρίων, χώροι προσώπου, εγκαταστάσεις υγιεινής και κεντρικός τεχνικός χώρος αερισμού - κλιματισμού, ότι στο επίπεδο -2 προβλέφθηκαν δωμάτια με Η/Μ εγκαταστάσεις λειτουργίας του σταθμού και με τα βοηθητικά συστήματα, ότι το επίπεδο -3 περιλαμβάνει τους τεχνικούς χώρους και τον υποσταθμό ανόρθωσης της τροφοδοσίας για τη λειτουργία των συρμών, ότι στο επίπεδο -4 βρίσκονται οι αποβάθρες και οι σιδηροτροχιές, ότι για να προσεγγίσει ένας επιβάτης τις εισόδους του μετρό που βρίσκονται στις οδούς Εγνατία και Βενιζέλου, θα χρησιμοποιεί κυρίως δυο πυρήνες κυλιόμενων κλιμάκων ενώ θα υπάρχει και σταθερή κλίμακα και ανελκυστήρας για τα ΑμΕΑ, ότι το έργο περιλαμβάνει πολλές φάσεις κατασκευής με τις απαιτούμενες εκτροπές κυκλοφορίας, ότι στα 6 χρόνια του έργου έχουν ολοκληρωθεί οι παρακάμψεις των δικτύων κοινής ωφέλειας για την εκτέλεση των πρώτων απαραίτητων έργων σύμφωνα με εγκεκριμένες μελέτες, καθώς και η κατασκευή των διαφραγματικών τοίχων, ότι έχει γίνει η ολοκλήρωση της διάνοιξης των σηράγγων και έχει τοποθετηθεί μεταλλική γέφυρα, προς τη θάλασσα στο τμήμα της οδού Εγνατίας για την εκτροπή κυκλοφορίας και τη συνέχιση της αρχαιολογικής ανασκαφής, ότι έχει τοποθετηθεί η πρώτη σειρά μέτρων αντιστήριξης σε βάθος 3

μέτρων από την επιφάνεια για την αντιστήριξη των διαφραγματικών τοίχων και των πασσάλων του σταθμού, ότι η ανασκαφή έχει ολοκληρωθεί μέχρι το βάθος των 6-6,70μ. όπου εντοπίστηκε το αρχαιολογικό στρώμα, ότι οι εργασίες έχουν διακοπεί και εκτιμάται ότι τα ευρήματα συνεχίζονται ως το βάθος των 9μ.

Η κα Ε. Γερούση παρουσίασε περιπτώσεις αποσπάσεων ή διατήρησης αρχαιοτήτων κατά χώραν σε άλλους σταθμούς με την τεχνική μέθοδο των μικροσηράγγων και τις εναλλακτικές λύσεις που εξετάστηκαν από τη Διοίκηση για τον σταθμό Βενιζέλου, μετά την εύρεση των αρχαιοτήτων στη στάθμη -1.

Κατά τα εκτιθέμενα στην εισήγηση, το πρώτο ζήτημα αφορά την περίπτωση της κατάργησης του σταθμού Βενιζέλου, η οποία όμως, όπως υποστηρίζει η Αττικό Μετρό, θα έχει ως αποτέλεσμα την υπέρβαση της μέγιστης αποδεκτής χωρητικότητας αποβαθρών στους δυο άλλους σταθμούς Αγίας Σοφίας και Δημοκρατίας, την υπέρβαση των ορίων λειτουργίας τους, την ανάγκη επανασχεδιασμού και ενίσχυσής τους, τις δυσχέρειες του έργου ως προς τις επεκτάσεις προς την Καλαμαριά και τη Σταυρούπολη, τη δημιουργία νέου φρέατος αερισμού επί της Εγνατίας, τη δημιουργία πρόσθετων ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων και εξόδων εκκένωσης σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης μεταξύ των σταθμών Δημοκρατίας - Αγίας Σοφίας, όπως προβλέπεται από τις διεθνείς προδιαγραφές ασφαλείας έργων μετρό, την πραγματοποίηση νέων αρχαιολογικών ερευνών για το φρέαρ εξαερισμού με αναμενόμενα όμοια ευρήματα και την ανάθεση πρόσθετων εργασιών δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ που θα πρέπει να διατεθούν από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Ακολούθως, στην εισήγηση περιγράφεται η λύση της μεταφοράς του σταθμού Βενιζέλου και οι ιδιαίτερες δυσχέρειες που παρουσιάζει η εν λόγω λύση, στις οποίες περιλαμβάνονται η αχρήστευση των σηράγγων από τον σταθμό Δημοκρατίας ως τον σταθμό Αγίας Σοφίας, οι νέες απαλλοτριώσεις, οι νέες περιβαλλοντικές μελέτες, οι πρόσθετες αρχαιολογικές έρευνες που θα απαιτηθούν, καθώς και οι ανυπέρβλητες δυσχέρειες που παρουσιάζει το ζήτημα κατασκευής του σταθμού Βενιζέλου με τη διατήρηση των αρχαιοτήτων in situ χωρίς απόσπαση, οι οποίες τεκμηριώνονται και με οπτικό υλικό που παρουσίασε στα μέλη του Συμβουλίου.

### **Οι τέσσερις συν δύο προτάσεις και το κοινό τους σημείο**

Σχετικά με τη λύση αυτή τα μέλη του Συμβουλίου σε συνεδρίασή τους ζήτησαν διευκρινίσεις ως προς τις αποκαλυφθείσες αρχαιότητες αλλά και αυτές που αναμένεται να αποκαλυφθούν. Εν συνεχεία παρουσιάστηκαν στα μέλη του Συμβουλίου οι προτάσεις που κατατέθηκαν στο Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού και ειδικότερα οι τέσσερις προτάσεις που εκπονήθηκαν από φορείς της πόλης με πρωτοβουλία του Δήμου Θεσσαλονίκης (1η και 2η πρόταση του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Α.Π.Θ, η 3η πρόταση Καλογήρου και

Σκαλτσά του Τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας του Τ.Ε.Ε. και η 4η πρόταση Παπακώστα - Αλεξοπούλου του ΑΠΘ) .

Υπήρξαν επιπλέον δύο ακόμη προτάσεις, η μία με πρωτοβουλία της Αττικό Μετρό και η άλλη με πρωτοβουλία του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού τον σχεδιασμό της οποίας ανέλαβε η Αττικό Μετρό. Κατά τη διάρκεια της παρουσίασης των ως άνω προτάσεων, τα μέλη του Συμβουλίου ζήτησαν την παροχή διευκρινίσεων για όλα τα επιστημονικά και τεχνικά θέματα, το κόστος του έργου, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, την πορεία της ανασκαφικής έρευνας και ιδίως για το ποσοστό διατήρησης των αρχαιοτήτων και τις δυνατότητες της ανάδειξής τους.

Σύμφωνα με την εισήγηση, όλες οι προτάσεις προβλέπουν την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων στη στάθμη -1 του σταθμού, αλλά έχουν επιμέρους διαφορές ως προς το ποσοστό επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων και ως προς τον τρόπο ανάδειξής τους, οι δε προτάσεις εξετάστηκαν πάντοτε και σε συνάρτηση με τις προτάσεις της αρμόδιας Εφορείας.

### **Πρόταση πρώτη: Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ**

Συγκεκριμένα, η 1η πρόταση περιλαμβάνει την ανάδειξη των αρχαιοτήτων στο επίπεδο -1 σε συνδυασμό με την κυκλοφορία των επιβατών του μετρό επάνω σε γυάλινο υπερυψωμένο δάπεδο, μειώνει τις διαστάσεις των ανοιγμάτων της πλάκας για τα κλιμακοστάσια, κρατά το αρχικό περίγραμμα του όγκου του σταθμού και έχει μειωμένες λειτουργικές απαιτήσεις των Η/Μ συστημάτων με ό,τι αυτό συνεπάγεται, προβλέπει την απόλυτη συνύπαρξη των αρχαιοτήτων με την καθημερινή κίνηση των επιβατών και τη διατήρηση όλου του μηχανολογικού χώρου εντός του περιγράμματος, με επιπλέον κόστος 1 εκατομμύριο ευρώ περίπου. Η γνώμη της 9ης ΕΒΑ για τη συγκεκριμένη πρόταση είναι ότι μεγάλο τμήμα των αρχαιοτήτων καλύπτεται με γυάλινο δάπεδο για να εξυπηρετηθεί η κίνηση των επιβατών, ότι για την τοποθέτηση του γυάλινου δαπέδου απαιτείται ταπείνωση και διάλυση ικανού τμήματος των εκεί αρχαιοτήτων που σώζονται σε αρκετό ύψος και ότι το ποσοστό επανατοποθέτησης ανέρχεται περίπου στο 69%. Σύμφωνα με την 9η ΕΒΑ η αίσθηση της ενότητας του αρχαιολογικού χώρου είναι μη ικανοποιητική, επειδή ακριβώς παρεμβάλλονται οι δυο κυλιόμενες κλίμακες και οι εγκαταστάσεις των Η/Μ συστημάτων. Δεν απαιτείται πρόσθετη ανασκαφική έρευνα (εκτός σταθμού) και δεν έχει επιπτώσεις στο χρονοδιάγραμμα. Επίσης, στην πρόταση 1 οι κατασκευές που παρεμβάλλονται (Η/Μ εγκαταστάσεις) είναι ογκώδεις και συνεπάγονται την μη επανατοποθέτηση αρχαιοτήτων στους χώρους αυτούς.

### **Πρόταση δεύτερη: Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ**

Η πρόταση 2 έχει τον ίδιο περίπου σχεδιασμό, με μειωμένο τον χώρο των Η/Μ εγκαταστάσεων και με πολύ μικρές διαφορές, μεγαλύτερη σε ποσοστό

διατήρηση των αρχαιοτήτων, αυξημένο κόστος κατά 2 εκατομμύρια ευρώ και η καθυστέρηση του όλου έργου για την υλοποίηση της πρότασης 2 υπολογίζεται σε ένα έτος (ενώ στην πρώτη δεν υπήρχε καθυστέρηση). Η 9η ΕΒΑ θεωρεί ότι η αίσθηση της ενότητας του αρχαιολογικού χώρου καθίσταται μη ικανοποιητική καθώς στο επίπεδο -1 διατηρούνται οι κυλιόμενες σκάλες και δεν αποδίδεται οπτικά η αίσθηση του ενιαίου συνόλου.

### **Πρόταση τρίτη: ΤΕΕ/ΤΚΜ**

Η πρόταση 3 την οποία εκπόνησε το Τ.Ε.Ε. περιλαμβάνει ομοίως την ανάδειξη των αρχαιοτήτων στο επίπεδο -1 με γυάλινο δάπεδο, δηλαδή με υποχρεωτική απότμηση των αρχαίων τοίχων που σώζονται σε ικανό ύψος, τη μείωση του αριθμού λωρίδων κυκλοφορίας της οδού Εγνατίας από 6 σε 4, λόγω της κατασκευής φεγγιτών που προβάλλονται στην επιφάνεια του εδάφους, προβλέπει μια κάπως περίπλοκη κίνηση των επιβατών, μειώνεται ο αριθμός, των ακυρωτικών μηχανημάτων στην είσοδο και στην έξοδο και δεν είναι εφικτή η κατασκευή ανοιγμάτων μεγάλου μήκους στην πλάκα οροφής για το φυσικό φωτισμό και αερισμό, λόγω της στατικής λειτουργίας του σταθμού με τους ήδη κατασκευασμένους διαφραγματικούς τοίχους, για να υλοποιηθεί αυτή η λύση απαιτούνται νέες μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, εκπόνηση, έγκριση όλων των τροποποιούμενων Η/Μ συστημάτων, πρόσθετη σωστική αρχαιολογική ανασκαφή στη βόρεια και στη νότια πρόσβαση με επιβάρυνση του προϋπολογισμού στα 5 εκατομμύρια ευρώ και καθυστέρηση στο ένα έτος. Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις της 9ης ΕΒΑ που επισημαίνει κι εδώ την αναγκαστική ταπείνωση ή

διάλυση ικανού τμήματος των αρχαιοτήτων που σώζονται σε μεγάλο ύψος για την /τοποθέτηση του κρυστάλλινου δαπέδου, η πρόταση 3 προβλέπει την ν/επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων σε ποσοστό μικρότερο του 90% και ότι η αίσθηση της ενότητας του αρχαιολογικού χώρου είναι σχετικά ικανοποιητική, τα προβλήματα δε αφορούν την ανάγκη πρόσθετης ανασκαφικής έρευνας και την υποχρεωτική διέλευση των επιβατών μέσα από τις αρχαιότητες κατά την κάθοδο τους προς τους συρμούς.

### **Πρόταση τέταρτη: Γ.Παπακώστας, Α. Αλεξόπουλος ΑΠΘ**

Σύμφωνα με την πρόταση 4 των Γ. Παπακώστα και Α. Αλεξοπούλου διευρύνεται το εμβαδόν του σταθμού έξω από το υπάρχον περίγραμμα για αρκετό μέτρα προς βορρά και προς νότο, οι Η/Μ εγκαταστάσεις δεν διαφοροποιούνται σε σχέση με τις προηγούμενες προτάσεις, σχεδιάζεται όμως μια ενδιάμεση στάθμη στο χώρο των αρχαίων, που δεν έχει πρόσβαση από την κανονική κλίμακα καθόδου στο σταθμό, αλλά από μια παράλληλη κλίμακα. Η περιήγηση των επισκεπτών στο επίπεδο αυτό γίνεται με ράμπες και περιμετρικό εξώστη, που αναρτάται από την οροφή. Η πρόταση 4 σύμφωνα με τη εισήγηση ξεφεύγει από το υφιστάμενο περίγραμμα του σκάμματος, απαιτούνται

μετακινήσεις δικτύων κοινής ωφελείας, τα οποία ήδη έχουν μετακινηθεί με την έναρξη των εκσκαπτικών εργασιών και ακολουθούν το υφιστάμενο περίγραμμα και δεν μπορούν να προβλεφθούν τυχόν αρχαιότητες και το βάθος που θα εντοπιστούν. Για την υλοποίηση της πρότασης πρέπει να γίνει εκβάθυνση ολόκληρης της βόρειας πρόσβασης μέχρι το επίπεδο -2, με το απαιτούμενο σύστημα αντιστήριξης και την αποκοπή ή καθαίρεση τμημάτων των διαφραγματικών τοίχων, που έχουν ήδη γίνει, για τη δημιουργία ανοιγμάτων ώστε να χωροθετηθούν οι διάδρομοι των επιβατών που θα οδηγούν στις κυλιόμενες κλίμακες και τα σταθερά κλιμακοστάσια εισόδου και εξόδου. Όλον αυτόν τον επιπλέον χώρο που χρειάζεται στις πτέρυγες η πρόταση 4 είναι γιατί μεταφέρει τις κυλιόμενες κλίμακες από τη μέση του χώρου (όπως είχαν στις προτάσεις 1-3) στα πλάγια. Η κατά πλάτος διεύρυνση της βόρειας και της νότιας πρόσβασης είναι από 12 έως 14 μέτρα, η προσαρμογή του στατικού συστήματος γίνεται με μετατόπιση και προσθήκη τοιχίων από την αρχή, για την εξασφάλιση της στατικής λειτουργίας και της αυτοτέλειας του κυρίου σώματος του σταθμού. Για την υλοποίηση της πρότασης απαιτούνται: νέα μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, νέες εγκρίσεις, εκπόνηση όλων των αρχιτεκτονικών, Η/Μ και στατικών μελετών, πρόσθετη σωστική αρχαιολογική ανασκαφή βόρειας και νότιας πρόσβασης σε πλάτος και σε βάθος. Τέλος, επαναλαμβάνει τον κίνδυνο της αύξησης των καθιζήσεων στο Αλκαζάρ, λόγω των βαθύτερων και αρκετά ευρύτερων εκσκαφών που θα γίνουν κοντά του. Το κόστος της υλοποίησης της πρότασης ανέρχεται στα 5,5 εκατομμύρια λόγω και των πολλών ανασκαφών και η χρονική καθυστέρηση υπολογίζεται στο ένα έτος. Η γνώμη της 9ης ΕΒΑ είναι ότι η λύση αυτή εξασφαλίζει στο μέγιστο βαθμό την αίσθηση του συνόλου και Vνη9 ενότητας καθώς εντός του αρχαιολογικού χώρου δεν πραγματοποιείται καμιά τεχνική επέμβαση, παρά μόνο οι. απολύτως απαραίτητες για τη λειτουργία του σταθμού.

### **Πρόταση πέμπτη: ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ**

Σύμφωνα με την πρόταση που εκπονήθηκε από την Αττικό Μετρό με μικρή παρέμβαση από το ΥΠΠΟΑ, η κεντρική ιδέα είναι η συνύπαρξη του σταθμού του μετρό με τον αρχαιολογικό χώρο. Οι επιβάτες περνούν μέσα από αυτόν και οδηγούνται στα παρακάτω επίπεδα μέσα από δύο απολύτως περιορισμένα ανοίγματα, με δυο ζεύγη κυλιόμενων κλιμάκων. Οι κυλιόμενες κλίμακες τοποθετούνται στη ζώνη που σήμερα βρίσκονται τα υποστυλώματα που στηρίζουν το οδόστρωμα της Εγνατίας. Αυτό ακολουθήθηκε περίπου και στις προτάσεις 1 -3, στις οποίες προβλέπονται σκάλες στη μέση του χώρου, εκεί όπου βρίσκονται σήμερα τα υποστυλώματα. Επιπλέον στην πρόταση αυτή προβλέπεται γυάλινη ράμπα κίνησης πεζών. Το ποσοστό διατήρησης των αρχαιοτήτων είναι περίπου 81%, η κυκλοφορία των επιβατών προς τις κλίμακες και τα παρακάτω επίπεδα γίνεται πάνω σ' ένα περιορισμένο γυάλινο δάπεδο πάνω από τα ευρήματα της Μέσης Οδού. Οι επιβάτες βλέπουν τον αρχαιολογικό

χώρο από το γυάλινο δάπεδο, χωρίς να κινούνται γύρω από αυτόν. Η κίνηση των εξερχομένων επιβατών μεταφέρεται πιο κοντά στις εισόδους και εξόδους για την άμεση εκτόνωσή τους. Το γυάλινο δάπεδο είναι υπερυψωμένο κατά περίπου 2,5 μέτρα πάνω από την πλάκα τοποθέτησης των ευρημάτων έτσι ώστε να μη θίγονται υποκείμενες αρχαιότητες. Η τελική στάθμη του γυάλινου δαπέδου θα διαμορφωθεί ακριβώς μετά τη μελέτη επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων. Σύμφωνα με την Αττικό Μετρό διατηρείται μια ενιαία εικόνα των αρχαιοτήτων και περιλαμβάνεται στον ίδιο χώρο η κυκλοφορία των επιβατών. Οι τροποποιήσεις και οι λειτουργικές επιπτώσεις στο σταθμό είναι οι μικρότερες δυνατές και επιπλέον επιτυγχάνεται ο στόχος της πλήρους ανάδειξης των αρχαιολογικών ευρημάτων. Υπάρχει πρόσθετο κόστος. Η επίπτωση στο χρονοδιάγραμμα του έργου είναι η μικρότερη δυνατή και οι Η/Μ εγκαταστάσεις τοποθετούνται ανατολικά και δυτικά του κεντρικού κελύφους του σταθμού, διατηρείται το ίδιο περίγραμμα με το ήδη υλοποιημένο και διατυπώνεται ανάγκη περαιτέρω εκσκαφών και ανασκαφών εις βάθος, σε τμήματα των εισόδων - εξόδων. Η άποψη της 9ης ΕΒΑ είναι ότι η θέαση της ολότητας του αρχαιολογικού χώρου καταστρέφεται οριστικά, ο χώρος δεν αναπτύσσεται ελεύθερα γύρω από τον επιβάτη/θεατή/επισκέπτη, διότι η εικόνα του αρχαιολογικού χώρου διασπάται από τις μεταλλικές κυλιόμενες κλίμακες, που εμφανίζονται κυρίαρχες. Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις της ΙΣΤ' ΕΠΚΑ η πρόταση 5 μετατρέπει τον αρχαιολογικό χώρο σε ένα ζωντανό ανοιχτό Μουσείο, το οποίο διέρχονται οι επιβάτες του σταθμού,

### **Πρόταση έκτη: Υπουργείο Πολιτισμού, ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ**

Τέλος, σύμφωνα με την πρόταση 6, προκειμένου να αφεθεί ανέπαφο και χωρίς διακοπή το αρχαιολογικό στρώμα και συγχρόνως να αφεθεί το ίδιο περίγραμμα του σταθμού έπρεπε να βρεθεί ένας άλλος τρόπος πρόσβασης των επιβατών και γι' αυτό σχεδιάστηκε η πρόταση 6, η οποία προβλέπει ανελκυστήρες και όχι κλίμακες. Τέσσερις ανελκυστήρες σε κάθε πλευρά του σταθμού κατεβαίνουν στο επίπεδο -2, έχουν χωρητικότητα 21 ατόμων ο καθένας, ενώ ένας από τους 4 σε κάθε πλευρά θα πηγαίνει και στο επίπεδο των αρχαιοτήτων. Στην πρόταση 6 οι αρχαιότητες δεν διακόπτονται από άνοιγμα για κλίμακες ανόδου - καθόδου, δεν υπάρχουν γυάλινα δάπεδα, παρά μόνο διάδρομος επισκεπτών, σύμφωνα με την Αττικό Μετρό - η οποία σχεδίασε και αυτήν την πρόταση κατόπιν οδηγιών της Κεντρικής Υπηρεσίας του Υπουργείου- ο σταθμός θα είναι λίγο δύσχρηστος για τους επισκέπτες, καθώς θα αναγκάζονται να αλλάζουν μέσον καθόδου-ανόδου, από το ασανσέρ στις κλίμακες. Η εισηγήτρια εξηγεί ότι οι επιβάτες φθάνουν από την επιφάνεια της πόλης στο επίπεδο -2 με τα ασανσέρ και κατόπιν συνεχίζουν για τις αποβάθρες με τις κλίμακες, ο αρχαιολογικός χώρος θα είναι αμιγής μέσα στο κέλυφος του σταθμού. Σε αυτόν ο επισκέπτης θα έχει πρόσβαση μέσω σταθερής κλίμακας και μέσω ενός από τους 4 ανελκυστήρες που θα είναι υπέργειοι και που

τοποθετούνται εκεί που η πρόταση 4 είχε την είσοδο στις κυλιόμενες σκάλες. Το μειονέκτημα της πρότασης είναι ο όγκος των ανελκυστήρων, που θα είναι δίπλα στα μνημεία της περιοχής: Αλκαζάρ και Μπεζεστένι. Σύμφωνα με την 9η ΕΒΑ για την πρόταση 6, οι αρχαιότητες διατηρούνται σε ποσοστό 85%, ο αρχαιολογικός χώρος είναι ανεξάρτητος από το σταθμό του μετρό και καταλαμβάνει αυτόνομα το επίπεδο -1. Εντός του αρχαιολογικού χώρου κατασκευάζονται μόνο οι απαραίτητες Η/Μ εγκαταστάσεις για τη λειτουργία του σταθμού στο ανατολικό και στο δυτικό πέρας του κελύφους. Ο σχολιασμός αυτής της πρότασης από την 9η ΕΒΑ είναι ότι αντιμετωπίζει θετικά τις αρχαιότητες και προσεγγίζει σε πολλά σημεία την πρόταση 4 που εκπόνησαν οι φορείς της πόλης, δηλαδή οι Γ. Παπακώστας και Α. Αλεξοπούλου ενώ σχετικά με τη σύγκριση των προτάσεων 4 και 6 η 9η ΕΒΑ θεωρεί ότι και οι δυο προτάσεις εξασφαλίζουν στο μέγιστο βαθμό την αίσθηση του συνόλου και της ενότητας καθώς εντός του αρχαιολογικού χώρου δεν πραγματοποιείται καμία τεχνική, επέμβαση παρά μόνο οι απολύτως απαραίτητες για τη λειτουργία του σταθμού, αποκλειστικά στο ανατολικό και δυτικό άκρο του κελύφους. Στην πρόταση 4, διασφαλίζεται η ένταξη του αρχαιολογικού χώρου, στην καθημερινότητα των πολιτών με την άμεση οπτική αντίληψη των αρχαιοτήτων στην ολότητά τους από το σύνολο των επιβατών του μέτρο και το σύνολο των μετακινούμενων πολιτών από το νότιο στο βόρειο και αντίθετα πεζοδρόμιο της Εγνατίας, δηλαδή η δια βίου εκπαίδευση του πληθυσμού και όχι επιλεκτική διαδικασία. Αντιθέτως, στην πρόταση 6 οι επισκέπτες του μνημειακού συνόλου της υπόγειας αρχαίας πόλης, είναι μόνον αυτοί που επιλέγουν να επισκεφθούν τις αρχαιότητες και όχι όλοι οι επιβάτες. Ως προς το σκέλος των τροποποιήσεων και των λειτουργικών επιπτώσεων στο σταθμό, και στις δύο προτάσεις απαιτείται εκβάθυνση των εισόδων έως τη στάθμη -2 και διευρυμένα ανοίγματα στους διαφραγματικούς τοίχους στη στάθμη -2.

Σύμφωνα με την 9η ΕΒΑ «Εν κατακλείδι, η λύση 6 είναι μια πολύ καλή λύση στην κατεύθυνση ανάδειξης των αρχαιοτήτων και απόδοσής τους στους πολίτες, των οποίων και ιδιοκτησία αποτελούν, πρέπει όμως να δουλευτεί περισσότερο ώστε να αρθούν τυχόν επιφυλάξεις σε θέματα λειτουργικότητας και να επανεξετασθεί η απρόσκοπτη προσέγγιση στις αρχαιότητες όλων των πολιτών, επιβατών και διερχομένων. Είναι πιθανόν μια συνεργασία των φορέων εκπόνησης της τελικής μελέτης ό με τους μελετητές της λύσης 4, να οδηγήσει στη βέλτιστη λύση».

## **Η εισήγηση της ΙΣΤ ΕΠΚΑ**

Στη συνέχεια, παρουσιάστηκε στο Συμβούλιο η εισήγηση της ΙΣΤ ΕΠΚΑ σύμφωνα με την οποία «με την απόδοση της στάθμης -1 στις αρχαιότητες, δημιουργείται ένας νέος ανεξάρτητος αρχαιολογικός χώρος με την κλασική και πιο παραδοσιακή αντίληψη και ο δρόμος ανάγεται σε μουσειακό έκθεμα με τη

σημαντικότητα και αξία που του προσδίδεται ως αυτοτελής ενότητα σ' ένα σύγχρονο τεχνικό έργο. Ο αρχαιολογικός χώρος του σταθμού αν και απομονωμένος, συνδέεται με τα υπόλοιπα μνημεία της περιοχής και προσελκύει αναμφίβολα το φιλόρχαιο επισκέπτη της πόλης. Αλλά δεν εντάσσεται στην καθημερινότητα του πολίτη ο οποίος χρησιμοποιεί το μετρό για τις καθημερινές του ανάγκες. Το μνημειακό σύνολο παραμένει ενιαίο, άθικτο από τις σύγχρονες ανάγκες του σταθμού. Ο αρχαιολογικός χώρος διατηρεί την ιερότητά του αλλά βρίσκεται αποξενωμένος από τη ζωή της πόλης, καθώς δε δίνεται η δυνατότητα της συνεχούς επαφής και σύνδεσης με το μη ειδικό κοινό. Κερδίζει τη μοναδικότητα του αλλά χάνει την καθημερινή συνομιλία με τον κόσμο, λόγω της μοναχικότητάς του, κάτι που δε συνάδει με τη χρήση του ως ενός πολυσύχναστου εμπορικού δημόσιου δρόμου από την όψιμη αρχαιότητα μέχρι τις μέρες μας ...». Μετά την παρουσίαση των προαναφερθεισών προτάσεων και των εισηγήσεων των αρμόδιων Εφορειών, τα μέλη του Κ.Α.Σ. συζήτησαν διεξοδικά τα νέα δεδομένα που τέθηκαν υπ' όψιν του Συμβουλίου, ζήτησαν αναλυτικές διευκρινίσεις σχετικά με τις προταθείσες λύσεις, εξέτασαν ενδελεχώς κάθε παράμετρο και πτυχή των παραπάνω προτάσεων από την άποψη της προστασίας των αρχαιοτήτων ως συνόλου, διερεύνησαν τις τεχνικές - κατασκευαστικές λύσεις που ενσωματώνουν, κατ' αρχήν, οι προτάσεις καθώς και τη δυνατότητα κατάργησης του σταθμού Βενιζέλου ή της μετατόπισής του και τις συνέπειες της λύσης αυτής στην πορεία του όλου έργου. Ακολουθώντας, τα μέλη του Συμβουλίου άκουσαν τις απόψεις του Δημάρχου Θεσσαλονίκης και Των νομικών συμβούλων του Δήμου, τον Πρόεδρο και τους συμβούλους της Αττικό Μετρό, τους εκπροσώπους της Ελληνικής Εταιρείας Περιβάλλοντος και Πολιτισμού, την πρόεδρο του Συλλόγου Ελλήνων Αρχαιολόγων, καθώς και την καθηγήτρια του Α.Π.Θ. Αλ. Αλεξοπούλου σχετικά με τις λεπτομέρειες της πρότασης 4.

Μετά την αποχώρηση των ενδιαφερομένων η πρόεδρος του Κ.Α.Σ. διευκρίνισε ορισμένα θέματα και στη συνέχεια η Ε, Γερούση, ενημέρωσε τα μέλη του Συμβουλίου για την τελική εισήγηση της Δ.Β.Μ.Α. η οποία έχει ως εξής: «... συνεκτιμήθηκαν τα εναλλακτικά ζητήματα περί κατάργησης του σταθμού, περί κατασκευής σταθμού σε άλλη θέση, περί διατήρησης των αρχαιοτήτων in situ και κατασκευή συνάμα του σταθμού, ζητήματα που ουσιαστικά οδηγούν στην κατάργηση του σταθμού Βενιζέλου και μεγάλου τμήματος του μετρό και που αυξάνουν υπέρμετρα το κόστος και οδηγούν σε απροσδιόριστο χρονικό ορίζοντα. Αφού σταθμίστηκε η σπουδαιότητα των αρχαιοτήτων σε σχέση και με το ευρύτερο δημόσιο συμφέρον και παρουσιάστηκε η δυνατότητα ανάδειξής τους, [η Δ.Β.Μ.Α. ] εισηγείται την ανάδειξη των αρχαιοτήτων σύμφωνα με την πρόταση 6, σε συνδυασμό με την πρόταση 4, η οποία προβλέπει την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων στη στάθμη -1 με τους ακόλουθους όρους: Να υποβληθεί και να εγκριθεί η απαραίτητη μελέτη απόσπασης των αρχαιοτήτων. Οι προτάσεις 4 και 6 δεν προβλέπουν την ύπαρξη

κλιμακοστασίου στη μέση του χώρου. Η πρόταση 4 προβλέπει κάποιες κυλιόμενες σκάλες και σύμφωνα με την αρχική εκτίμηση της Αττικό Μετρό, που έχει κατατεθεί γραπτώς προβλέπει μετακίνηση δικτύων, ορισμένες κατασκευές και συγκεκριμένες επιπλέον ανασκαφές. Η πρόταση 6 δεν έχει επιπλέον ανασκαφές αλλά είναι δύσχρηστη καθώς προβλέπει ασανσέρ που καταλήγει σε κυλιόμενες σκάλες [...] η Αττικό Μετρό μπορεί να μελετήσει το συνδυασμό των δύο προτάσεων, όσον αφορά τις εισόδους και όχι τις αρχαιότητες, οι οποίες παραμένουν και στις δύο περιπτώσεις αμιγείς. Να εγκριθούν οι μελέτες απόσπασης που προβλέπουν τη δυνατότητα επανατοποθέτησης σύμφωνα με τους δεδομένους κανόνες, ώστε να διατηρηθεί κατά το δυνατόν η αυθεντικότητά του μνημείου. Αφού αποσπασθούν οι αρχαιότητες και οριστούν τα βάθη θεμελίωσής τους, αφού εκτιμηθούν και τεκμηριωθούν οι υποκείμενες αρχαιότητες, να εκπονηθεί από την Αττικό Μετρό μελέτη επανατοποθέτησης σε επίπεδο Μελέτης Εφαρμογής και να διασφαλιστεί από την ίδια εταιρεία ο χώρος αποθήκευσής τους κατά τη διάρκεια των εργασιών στο χώρο του σταθμού. Οι εργασίες απόσπασης να γίνουν υπό την εποπτεία των συναρμοδίων Εφορειών Αρχαιοτήτων, 9ης ΕΒΑ, ΙΣΤ' ΕΠΚΑ και μετά τὸ πέρασ των ως άνω εργασιών η αρχαιολογική έρευνα να συνεχιστεί σε μεγαλύτερο βάθος για τη διερεύνηση των υποκείμενων αρχαιοτήτων από την αρμόδια ΙΣΤΤ ΕΠΚΑ».

Στη συνέχεια το Κ.Α.Σ. διερεύνησε τα θέματα που έθεσε η εισήγηση, αλλά και πρόσθετα τεχνικά θέματα, έλαβε υπόψη το ν. 3028/2002 και τα στοιχεία του φακέλου, μεταξύ των οποίων και τη μελέτη της Αττικό Μετρό «Διερεύνηση εναλλακτικών προτάσεων για το σταθμό Βενιζέλου λόγω των αρχαιοτήτων που αποκαλύφθηκαν κατά την κατασκευή του», η οποία αντιμετώπισε τα ζητήματα της κατάργησης ή της μετατόπισης του σταθμού σε άλλη θέση και της διατήρησης των αρχαιοτήτων κατά χώραν με παράλληλη κατασκευή του σταθμού.

### **Η γνωμοδότηση του ΚΑΣ σε σχέση με τις έξι προτάσεις**

Το ΚΑΣ αφού συνεκτίμησε τις επιπτώσεις των λύσεων που προτάθηκαν και ύστερα από στάθμιση της σπουδαιότητας των αρχαιοτήτων σε σχέση προς την αναγκαιότητα κατασκευής του εκτελούμενου έργου στο πλαίσιο ικανοποίησης του ευρύτερου δημόσιου συμφέροντος, τέλος, δε μετά την ενδελεχή εξέταση των έξι λύσεων - προτάσεων γνωμοδότησε κατά πλειοψηφία και υπό τους εκτιθέμενους στη γνωμοδότηση όρους «υπέρ της εισήγησης, η οποία προβλέπει την προστασία και ανάδειξη των αρχαιοτήτων που αποκαλύφθηκαν στο σταθμό Βενιζέλου, με την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων εντός του σταθμού Βενιζέλου μετά την κατασκευή του, στη στάθμη -1, σύμφωνα με την πρόταση 6 σε συνδυασμό με την πρόταση 4, διότι από το συνδυασμό αυτών διασφαλίζεται στο μέγιστο βαθμό η προστασία των συγκεκριμένων αρχαιοτήτων, καθώς και η αίσθηση του συνόλου και της ενότητας του

αρχαιολογικού χώρου ...». Επτά μέλη του Συμβουλίου τάχθηκαν υπέρ της κατάθεσης πραγματογνωμοσύνης για τη συνύπαρξη σταθμού και αρχαίων κατά χώραν.

Μετά ταύτα, εκδόθηκε η απόφαση ΥΠΠΟ/ΓΔΑΠΚ/ΔΒΜΑ/ΤΑΧΜΑΕ/45879/27147/1569/584/24.2.2014 του Υπουργού Πολιτισμού και Αθλητισμού, με την οποία, μετά και την 5/28.1.2014 νέα γνωμοδότηση του ΚΑΣ, αποφασίσθηκε η έγκριση της προστασίας και ανάδειξης των αρχαιοτήτων που αποκαλύφθηκαν στο σταθμό Βενιζέλου, στο πλαίσιο του Μητροπολιτικού ι Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης «με την απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων εντός του σταθμού Βενιζέλου, μετά την κατασκευή του, στη στάθμη -1, σύμφωνα με την πρόταση 6 σε συνδυασμό με την πρόταση 4, διότι από τον συνδυασμό αυτών διασφαλίζεται στο μέγιστο βαθμό ή προστασία των συγκεκριμένων αρχαιοτήτων καθώς και η αίσθηση του συνόλου και της ενότητας του αρχαιολογικού χώρου. Η έγκριση δίδεται με τους ακόλουθους όρους: 1. Να κατατεθεί προς έγκριση στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο δια των αρμοδίων Διευθύνσεων του ΥΠ.ΠΟ.Α. η μελέτη προστασίας και ανάδειξης των αρχαιοτήτων που θα προκύψει από τον συνδυασμό των προτάσεων 6 και 4. 2. Να κατατεθεί προς έγκριση στο Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο δια των αρμοδίων Διευθύνσεων του ΥΠ.ΠΟ.Α. η μελέτη απόσπασης των αρχαιοτήτων. 3. Να διασφαλιστεί από την Αττικό Μέτρο ο χώρος αποθήκευσης των αρχαιοτήτων, που οα αποσπασθούν, από τη στιγμή της απόσπασης ως την ώρα της επανατοποθέτησής τους εντός του σταθμού Βενιζέλου και να εγκριθεί από το 'Π.ΠΟ.Α.».