

*Επιστολή μελών του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου σχετικά με τις
αρχαιότητες του σταθμού «Βενιζέλου» του Μετρό Θεσσαλονίκης*

Οι αποφάσεις του ΚΑΣ σχετικά με τις αρχαιότητες του Σταθμού του ΜΕΤΡΟ στην οδό Βενιζέλου της Θεσσαλονίκης προκάλεσαν, ως γνωστόν, την έντονη αντίδραση ορισμένων φορέων και μεμονωμένων πολιτών εντός και εκτός της πόλης.

Οι αντιδράσεις αυτές βρήκαν ευνοϊκή απήχηση και σε σημαντική μερίδα της εγχώριας και της διεθνούς επιστημονικής κοινότητας. Ωστόσο, σχετικά με το μείζον αυτό θέμα αποσιωπήθηκαν καιρία στοιχεία και συγχρόνως αναπτύχθηκε, ακούσια ή εκούσια, μεγάλη παραπληροφόρηση (π.χ., παρά την σαφήνεια της περιγραφής της επέμβασης, μεγάλο μέρος του κοινού αντέδρασε επειδή νόμιζε ότι τα αρχαία θα απομακρύνονταν από τη θέση τους ανεπιστρεπτή!). Για τον λόγο αυτό, έχοντας πλήρη συναίσθηση των ευθυνών μας ως επιστήμονες και ως μέλη του ΚΑΣ, κρίνουμε σκόπιμο να ενημερώσουμε τους συναδέλφους και γενικότερα κάθε καλόπιστο ενδιαφερόμενο για το ιστορικό της όλης αυτής υπόθεσης. Να αναφέρουμε σχετικά με τις παραπάνω αρχαιότητες τα πραγματικά δεδομένα, τα οποία μας οδήγησαν να πάρουμε τις αποφάσεις μας, οι οποίες έχουν σχέση με την προσωρινή απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαιοτήτων αυτών στη θέση εύρεσής τους.

Υπενθυμίζουμε ότι το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο είναι διεπιστημονικό όργανο, στο οποίο συμμετέχουν, με τριετή θητεία, εγνωσμένου κύρους εκπρόσωποι της επιστημονικής κοινότητας διαφόρων ειδικοτήτων, όπως αρχαιολόγοι, αρχιτέκτονες, πολιτικοί μηχανικοί, δομοστατικοί, νομικοί. Στη σύνθεση του Συμβουλίου ανήκουν μέλη της Ακαδημίας Αθηνών, καθηγητές στα Πολυτεχνεία και τις σχολές αρχαιολογίας των Πανεπιστημίων της χώρας, εκπρόσωπος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, επίτιμοι προϊστάμενοι των Διευθύνσεων του Υπουργείου Πολιτισμού, προϊστάμενοι των Εφορειών Αρχαιοτήτων, εκπρόσωποι του Υπουργείου Περιβάλλοντος.

Στις 16-12-2014 το ΚΑΣ, με την τότε σύνθεσή του, εξέτασε έξι διαφορετικές προτάσεις για το σταθμό Βενιζέλου, που είχαν κατατεθεί από διάφορους φορείς – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Τεχνικό Επιμελητήριο, Δήμο Θεσσαλονίκης- οι οποίες προέβλεπαν ως μόνη τεχνικά δυνατή λύση, την προσωρινή απόσπαση των αρχαιοτήτων. Τα μέλη του ΚΑΣ γνωμοδότησαν υπέρ μιας τεχνικής λύσης, η οποία συνοδευόταν από πλήρη τεχνική μελέτη για τις αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις και την στατική τους επάρκεια και η οποία είχε στόχο την ανάδειξη των αρχαιοτήτων, μετά την επανατοποθέτησή τους στην ίδια στάθμη με αυτήν όπου βρέθηκαν. Παράλληλα, πέραν των απαραίτητων κατασκευών για την ανάδειξη των αρχαιοτήτων, προέβλεπε και τη λειτουργία του σταθμού του Μετρό με όλες τις απαιτούμενες ηλεκτρομηχανολογικές

εγκαταστάσεις. Η μελέτη αυτή εγκρίθηκε με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού.

Ο τότε Δήμαρχος Θεσσαλονίκης, με την υποστήριξη διαφόρων συλλόγων και κινήσεων πολιτών προσέφυγε κατά της σχετικής υπουργικής απόφασης στο Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ), το οποίο απέρριψε την προσφυγή του με την υπ' αριθμό 2611/2016 απόφασή του.

Ενώ δεν είχε ακόμη εκδοθεί η απόφαση του ΣτΕ και αφού είχε προηγηθεί η αλλαγή κυβέρνησης, το Υπουργείο ενέκρινε επί της αρχής, τον Οκτώβριο του 2015, μετά από γνωμοδότηση του ΚΑΣ, πρόταση του Δημάρχου Θεσσαλονίκης, η οποία προέβλεπε την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου του Μετρό με την διατήρηση των αρχαιοτήτων στην θέση τους (in situ), χωρίς την πρόσκαιρη απομάκρυνσή τους.

Δύο χρόνια αργότερα, τον Φεβρουάριο του 2017, εγκρίθηκε η μελέτη κατασκευής του σταθμού με κατά χώραν διατήρηση και ανάδειξη των αρχαιοτήτων. Η εκπόνηση αυτής της μελέτης αποτελούσε βασικό όρο της γνωμοδότησης του 2015. Όσοι παρακολουθούσαμε από τον τύπο και τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης την εξέλιξη αυτή, είχαμε εκπλαγεί ευχάριστα, καθώς θεωρήσαμε ότι αίφνης είχε βρεθεί μια νέα λύση, κάτι που δεν είχε καταστεί δυνατόν τα προηγούμενα χρόνια.

Τον Δεκέμβριο του 2019 το θέμα επανήλθε, από τις αρμόδιες Διευθύνσεις του Υπουργείου στο ΚΑΣ, λόγω της υποβολής νέας μελέτης από τη Διοίκηση του Μετρό, σχετικής με την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου και την τύχη των αρχαιοτήτων. Τότε διαπιστώσαμε τα ακόλουθα:

- Τα χρόνια που μεσολάβησαν (2015-2019) δεν είχε γίνει καμία τεχνική εργασία στο χώρο του σταθμού παρά μόνον η προσωρινή προστασία των αρχαιοτήτων.

- Εκείνο που είχε εγκριθεί το 2015 ήταν απλώς μια προκαταρκτική-διερευνητική πρόταση για την κατασκευή του σταθμού με in situ διατήρηση των αρχαιοτήτων, χωρίς επαρκή στοιχεία, τα οποία να αποδεικνύουν τη δυνατότητα της κατασκευής.

- Η πρόταση αυτή (που είχε συνταχθεί από Ομάδα Εργασίας συγκροτημένη με σκοπό την εκπόνηση μελέτης για την κατά χώραν διατήρηση, αποκατάσταση και ανάδειξη των αρχαιοτήτων που αποκαλύφθηκαν στον σταθμό Βενιζέλου) κατατέθηκε και εγκρίθηκε εν τέλει το 2017. Η πρόταση περιελάμβανε μόνο αρχιτεκτονικά σχέδια χωρίς τις υποστηρικτικές στατικές και ηλεκτρομηχανολογικές (Η/Μ) μελέτες, καθώς και τις αντίστοιχες μελέτες εφαρμογής, απαραίτητες προϋποθέσεις για την έγκριση και την έναρξη των έργων.

- Ανάμεσα στα άλλα, τα αρχιτεκτονικά σχέδια παρουσίαζαν σοβαρές αβλεψίες, όπως π.χ. έλλειψη επαρκούς αριθμού εξόδων διαφυγής κ.ά. Επίσης, δεν

έφεραν ούτε υπογραφή μελετητή, ούτε θεώρηση της τεχνικής υπηρεσίας του Μετρό. Κατά συνέπεια κανείς δεν εμφανιζόταν ως υπεύθυνος για την εκπόνησή τους, αναλαμβάνοντας ταυτόχρονα την ευθύνη για την εφαρμογή αυτής της μελέτης. Ιδιαίτερα αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι εξακολουθούσαν να είναι ανυπόγραφα την 18η Δεκεμβρίου του 2019, ημέρα που συνεδρίαζε το ΚΑΣ προκειμένου να γνωμοδοτήσει επί της νέας πρότασης της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ.

Τα μέλη του ΚΑΣ διαπίστωσαν ότι α) είχε εξαντληθεί η διερεύνηση για τη δυνατότητα να λειτουργήσει το Μετρό χωρίς τον σταθμό "Βενιζέλου", σενάριο μη εφικτό τόσο για τεχνικούς λόγους όσο και για λόγους ασφάλειας των επιβατών των συρμών με βάση τον αρχικό σχεδιασμό του Μετρό για τον συγκεκριμένο αριθμό σταθμών και β) η λύση του 2017 οδηγούσε σε επισφάλεια της προτεινόμενης κατασκευής από τεχνική άποψη και αβεβαιότητα ως προς το εφικτό, τόσο της διαμόρφωσης του σταθμού του Μετρό όσο και ως προς την in situ διατήρηση και προστασία των αρχαιοτήτων.

Το θέμα εξετάστηκε σε πολύωρη συνεδρίαση του Συμβουλίου, όπου μετά την αναλυτική παρουσίαση, αναδύθηκαν όλα τα προβλήματα και ακούστηκαν όλες οι απόψεις και οι διαφωνίες από όλους τους ενδιαφερομένους, φορείς, συλλόγους και φυσικά πρόσωπα. Από τα Πρακτικά της συνεδρίασης του ΚΑΣ, τα οποία είναι στη διάθεση όλων των ενδιαφερομένων πλευρών και ελπίζουμε να μεταφραστούν από το ΥΠΠΟΑ για να τεθούν και στη διάθεση της διεθνούς επιστημονικής κοινότητας, προκύπτουν τα ανυπέρβλητα τεχνικά προβλήματα, που παρουσίαζε η πρόταση του 2017.

Ενδεικτικά και μόνο σας αναφέρουμε λιγοστά από αυτά, όπως:

α) κατά την φάση κατασκευής του σταθμού οι αρχαιότητες θα εκτίθεντο σε ανεπιθύμητους κραδασμούς,

β) η προβλεπόμενη υπόγεια εκσκαφή 20 μικροσηράγγων με τη μέθοδο pipe-jacking κάτω από τις αρχαιότητες θα τις έθετε σε επιπλέον κίνδυνο, καθώς η οποιαδήποτε κατάπτωση ή καθίζηση θα ήταν μη αναστρέψιμη και επιπλέον θα κατέστρεφε τα όποια υποκείμενα αρχαιολογικά στρώματα,

γ) για την κατασκευή της νότιας πρόσβασης του σταθμού θα απαιτείτο περαιτέρω μεγάλης έκτασης αρχαιολογική ανασκαφή περίπου χιλίων τετραγωνικών μέτρων (985 τ.μ.), κατά την διάρκεια της οποίας όλες οι αρχαιότητες, που θα αποκαλύπτονταν -ανεξάρτητα από τη σπουδαιότητά τους- θα έπρεπε να απομακρυνθούν χωρίς δυνατότητα επανατοποθέτησης.

δ) το 2023 ολοκληρώνεται η τρίτη χρηματοδοτική γέφυρα του έργου από τα ευρωπαϊκά προγράμματα, με κίνδυνο αφενός να χαθεί η ήδη καταβληθείσα κοινοτική χρηματοδότηση, εάν το έργο δεν ολοκληρωθεί στο προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα, και αφετέρου να μην καταστεί δυνατή η προστασία και ανάδειξη των αρχαιοτήτων.

Τεκμηριώθηκαν έτσι σοβαρές αμφιβολίες για το ρεαλιστικό και το τεχνικά εφικτό της πρότασης του 2017, γεγονός που έθετε, εκτός των άλλων, σε μεγάλη αβεβαιότητα και την ασφάλεια των εργαζομένων (π.χ. μέσα σε σωλήνες διαμέτρου 120 εκ. πολύμηνη σκαπτική εργασία με οριακά δυνατή στάση σώματος σε απόσταση δεκάδων μέτρων από το ελεύθερο στόμιο). Επίσης έθετε σε σοβαρότατο κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, καθώς η έξοδος διαφυγής, που περιελάμβανε αυτή η λύση, οδηγούσε τους επιβάτες πέντε (5) μέτρα χαμηλότερα από τις αποβάθρες, σε μια πολύπλοκη πορεία προς κλιμακοστάσιο σε μεγάλο βάθος και πλάτος μόλις 1,20 μ. Με μια τέτοια έξοδο κινδύνου είναι εξαιρετικά αμφίβολο αν θα δινόταν άδεια λειτουργίας του Σταθμού. Για τα προβλήματα και τους κινδύνους που θα προέκυπταν από τη λύση του 2017, αν ήθελε κάποιος λεπτομέρειες, θα έπρεπε να καταφύγει σε πολυσέλιδες περιγραφές.

Η επιχειρηματολογία στην πρόταση του 2017, εστιάστηκε επίσης σε ένα θεωρητικό προβληματισμό, σχετικά με την αυθεντικότητα και την γνησιότητα των αρχαίων του σταθμού Βενιζέλου στην περίπτωση της μετακίνησης και επαναφοράς τους. Ωστόσο, όλα τα στοιχεία που συνιστούν την αυθεντικότητα και γνησιότητα (ύλη, υφή, θέση, περιβάλλον του μνημείου κ.λπ.) ενυπάρχουν και στη λύση του 2019, δηλαδή στη μετακίνηση και στην επανατοποθέτησή του στην ίδια θέση.

Το επιχείρημα ότι χωρίς την προσωρινή μετακίνηση η αυθεντικότητα του μνημείου διασώζεται, ισχύει για μέρος μόνον της αυθεντικότητας. Η αυθεντικότητα ως ολική ιδιότητα είναι πολύπτυχη. Κύριες πτυχές της είναι η αυθεντικότητα της ύλης, η αυθεντικότητα της μορφής, η αυθεντικότητα της σχέσης με το έδαφος και την υπερκείμενη ατμόσφαιρα, η αυθεντικότητα του άμεσου περιβάλλοντος και η αυθεντικότητα των συνθηκών ύπαρξης και λειτουργίας. Στην προκειμένη περίπτωση η μόνη αυθεντικότητα είναι της ύλης, επειδή ακόμη και η σχέση με το υποκείμενο έδαφος αναιρείται. Κυρίως επειδή αμέσως από κάτω θα υπάρχουν οι επάλληλοι χώροι ενός σύγχρονου κτίσματος και οι σήραγγες. Αναιρείται πολύ περισσότερο εξ αυτού παρά επειδή συντρέχει η περίπτωση της αποσυναρμολόγησης και συναρμολόγησης, η οποία και αυτή ελαττώνει την αυθεντικότητα, αλλά όχι περισσότερο από όσο σε κάθε άλλη αρχαία κατασκευή που για κάποιους λόγους (συντήρησης, επισκευής, διόρθωσης ευστάθειας κ.λπ.) αποσυναρμολογείται και συναρμολογείται - π.χ. σχεδόν όλος ο νότιος τοίχος Ερεχθείου ή εκ θεμελίων ο ναός της Αθηνάς Νίκης στην Ακρόπολη.

Τα αρχαία του σταθμού Βενιζέλου θα είχαν κάποια ακόμη πτυχή αυθεντικότητας, όπως στην γειτονική ρωμαϊκή αγορά της Θεσσαλονίκης, εάν από κάτω δεν γινόταν ο σταθμός και από πάνω δεν υπήρχε η σύγχρονη οδός, αλλά έμενε ορατός ο ουρανός. Όμως, αυτά κάτω από την πλάκα σκυροδέματος, που φέρει την σημερινή Εγνατία καθίστανται ένα πολεοδομικής κλίμακας μουσειακό έκθεμα, σε ένα χτισμένο «μουσειακό» κέλυφος.

Αναφορικός προς την επίμαχη αποσυναρμολόγηση υπενθυμίζεται ότι τούτο έχει ήδη γίνει στα δύο άκρα (20% της έκτασης) ως αναγκαίο και για την προταθείσα το 2015-2017 μέθοδο υποσκαφής χωρίς ολική αποσυναρμολόγηση. Εξάλλου προσωρινή αποσυναρμολόγηση πολλών άλλων τμημάτων, για λόγους συντήρησης, ή και έρευνα για υποκείμενα ιστορικά στρώματα θα ήταν αναμενόμενη και για την περίπτωση της εν λόγω πρότασης του 2015-2017.

Τέλος, αξίζει να λεχθεί ότι η προσωρινή απόσπαση δεν αίρει τη δυνατότητα καταχώρησης των αρχαίων του σταθμού Βενιζέλου στα μνημεία της UNESCO. Μνημεία εξαιρετικής σπουδαιότητας και σημασίας για την Παγκόσμια Κληρονομιά έχουν χαρακτηριστεί από την UNESCO ακόμη και εάν έχουν μεταφερθεί σε άλλη θέση όπως π.χ. το Abu Simbel στην Αίγυπτο.

Ως προς τις συνθήκες ύπαρξης διαμαρτυριών είναι ενδιαφέρον το εξής: Κατά τη διάρκεια κατασκευής του Σταθμού του Μετρό στην πλατεία της Αγίας Σοφίας, περίπου 300 μ. ανατολικότερα του Σταθμού Βενιζέλου βρέθηκαν και προσωρινώς αποσπάστηκαν αρχαία οπωσδήποτε σημαντικότερα αυτών του σταθμού Βενιζέλου και ωστόσο τότε δεν υπήρξαν προσφυγές και διαμαρτυρίες από εκείνους που τώρα διαμαρτύρονται για την προσωρινή μετακίνηση αρχαίων στο σταθμό Βενιζέλος. Συγκεκριμένα στον σταθμό της Αγίας Σοφίας, που βρίσκεται στο κεντρικότερο και πιο πυκνοκατοικημένο σημείο της πόλης, ανάμεσα σε δύο σημαντικότερα μνημεία της Θεσσαλονίκης, την Αχειροποίητο και την Αγία Σοφία, αποκαλύφθηκε, κατά τις ανασκαφές, το μνημειακό διαμορφωμένο κέντρο της υστερορωμαϊκής και πρωτοβυζαντινής Θεσσαλονίκης. Τα έξοχα ευρήματα εδώ, που περιλαμβάνουν πλατείες, κιονοστήρικτες στοές και κτήρια δημόσιας χρήσης (κρήνη στον τύπο νυμφαίου με αρχιτεκτονικά γνωρίσματα μιας *scaenae frons* και άλλα), συνθέτουν την εικόνα ενός μνημειακού συνόλου πρωτοφανούς πολυτέλειας, η οποία ανατρέπει όσα νομίζαμε για την πρωτοβυζαντινή Θεσσαλονίκη και το ρόλο της ναοδομίας στη διαμόρφωση του αστικού χώρου.

Οι αρχαιότητες αυτές αποσπάστηκαν από τον χώρο του Σταθμού Αγία Σοφία για να προχωρήσει η κατασκευή του. Τούτο έγινε με την εποπτεία της Εφορείας Αρχαιοτήτων Θεσσαλονίκης κατά το διάστημα Ιούνιος 2017-Ιούνιος 2018. Προφανώς και σε αυτή την περίπτωση η προσωρινή απομάκρυνση αρχαίων αποτελούσε την μόνη τεχνική λύση. Αλλά όπως είπαμε, κανένας από όσους διαμαρτύρονται σήμερα εντός και εκτός Ελλάδος, δεν είχε διαμαρτυρηθεί, για την απόσπαση των ευρημάτων αυτών παρά την μοναδικότητα και προφανή σπουδαιότητά τους - Όπως δεν διαμαρτυρήθηκε κανείς για την τότε συντελεσθείσα απόσπαση αρχαιοτήτων, στα δύο ακραία ορύγματα του σταθμού Βενιζέλου χάριν των ενδεχόμενων εργασιών της πρότασης του 2015-2017.

Οι μακρόχρονες καθυστερήσεις στην κατασκευή του Μετρό Θεσσαλονίκης έχουν προκαλέσει επιπλέον, πολύχρονη αναστάτωση στην πόλη, ζημίες σε

ανθρώπους και επιχειρήσεις και οικονομικές επιβαρύνσεις των φορολογουμένων Ελλήνων και Ευρωπαίων πολιτών. Οι ανασκαφές στους σταθμούς του ιστορικού κέντρου της πόλης έχουν βέβαια διευρύνει τον αρχαιολογικό χάρτη της Θεσσαλονίκης, αποκαλύπτοντας τους δημόσιους χώρους στο κέντρο της, μεγαλόπρεπα κτήρια, επαύλεις καθώς και εκτεταμένα νεκροταφεία, προσφέροντας μεγάλο όγκο νέων μαρτυριών για την έρευνα της ιστορίας της. Ορισμένα μάλιστα μνημειακά ευρήματα έχουν ήδη απομακρυνθεί ή καταχωθεί με κατά νόμον αποφάσεις των αρμόδιων οργάνων.

Ο Αρχαιολογικός νόμος 3028/2002, που συμβαδίζει πλήρως με τις διεθνείς συμβάσεις, όπως της Βενετίας (1964) ή της Βαλέττα (1992), θέτει σοβαρούς περιορισμούς στη μετακίνηση αρχαίων, που αποκαλύπτονται κατά την εκτέλεση μεγάλων δημοσίων έργων. Την επιτρέπει μόνον χάριν σημαντικού Δημοσίου Συμφέροντος κατόπιν αιτιολογημένης πρότασης και εφόσον έχουν εξαντληθεί όλες οι δυνατότητες για την *in situ* διατήρηση. Το Μετρό Θεσσαλονίκης είναι αναμφίβολα ένα έργο μεγάλης κοινής ωφέλειας, και δημοσίου συμφέροντος. Αξίζει, επίσης, να σημειώσουμε πως ο πολιτισμός, τον οποίο όλοι υπηρετούμε, οφείλει να έχει ως μέτρο και σημείο αναφοράς τον άνθρωπο, καθώς αποτελεί διαχρονικά συλλογικό δημιούργημα των μελών της κοινότητας, το οποίο στοχεύει στη βελτίωση του *ζην* και του *ευ ζην*.


Τονίζουμε τέλος ότι έχει ληφθεί ειδική πρόνοια για την αποφυγή βλάβης των αρχαιοτήτων που θα αποσπασθούν, ώστε με την ολοκλήρωση του έργου να επανατοποθετηθούν με ακρίβεια χιλιοστών ακέραια και ορατά εκεί όπου βρέθηκαν. Τον Σεπτέμβριο 2020 εγκρίθηκε ομόφωνα από το ΚΑΣ η μελέτη απόσπασσης και επανατοποθέτησης των αρχαιοτήτων στην αρχική τους θέση, η οποία αποτελεί προϊόν συνεχούς συνεργασίας μεταξύ του μελετητή, της Εφορείας Αρχαιοτήτων Πόλης Θεσσαλονίκης και των Κεντρικών Διευθύνσεων του Υπουργείου Πολιτισμού. Κατά τη διεξοδική παρουσίαση της μελέτης στο ΚΑΣ συζητήθηκαν όλες οι τεχνικές λεπτομέρειες των μεθόδων απόσπασσης και επανατοποθέτησης, οι οποίες σε κάθε περίπτωση συνυπολογίζουν τη δομή, το είδος έδρασης και τις ειδικές απαιτήσεις που απορρέουν από το περιβάλλον και τα χαρακτηριστικά των αρχαίων καταλοίπων. Επιπλέον, μετά την απόσπασση και πριν την οριστική επανατοποθέτηση των ορατών αρχαιοτήτων προβλέπεται εκτεταμένη ανασκαφική διερεύνηση των υποκείμενων αρχαιολογικών στρωμάτων, τμήμα των οποίων θα επανατοποθετηθεί στην αρχική του θέση ως αυθεντικό υπόστρωμα των ορατών σήμερα καταλοίπων. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η διατήρηση των αρχαιοτήτων στον σταθμό Βενιζέλου σε ποσοστό μεγαλύτερο του 92%, που προβλεπόταν στην απόφαση του Μαρτίου του 2020, η οποία εκδόθηκε μετά τη γνωμοδότηση του ΚΑΣ τον Δεκέμβριο του 2019, ενώ η αρχαιολογική γνώση σχετικά με τις οικοδομικές φάσεις της ελληνιστικής και ρωμαϊκής Θεσσαλονίκης θα ενισχυθεί και θα εμπλουτισθεί περαιτέρω.

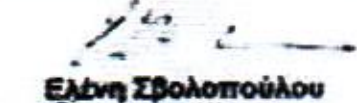
Το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, όπως πράττει πάντοτε, έλαβε τις παραπάνω αποφάσεις του με γνώμονα την προστασία των αρχαιοτήτων, όπως προβλέπεται από τον νόμο, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη του τον άνθρωπο.

Τα μέλη του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου

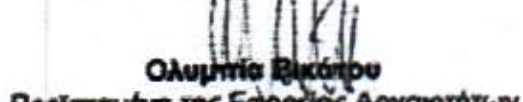

Εμμανουήλ Κορρές
Ομότιμος Καθηγητής
Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου -
Ακαδημαϊκός

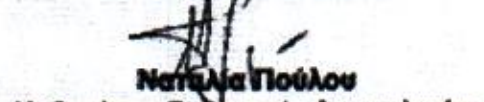

Γεώργιος Διτσάκαλος
Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π
Γενικός Γραμματέας Πολιτισμού

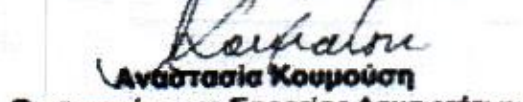

Μιχάλης Τιβέριος
Ομότιμος Καθηγητής Κλασικής
Αρχαιολογίας - Ακαδημαϊκός

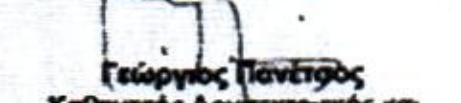

Ελένη Σβολοπούλου
Επίσημη Νομική Σύμβουλος
του Κράτους

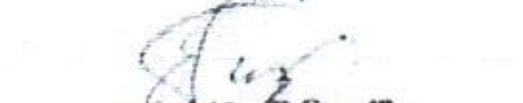

Νικόλαος Σταμπολίδης
Καθηγητής Κλασικής Αρχαιολογίας
Πανεπιστημίου Κρήτης

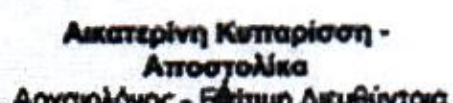

Ολυμπία Βικάρου
Προϊσταμένη της Εφορείας Αρχαιοτήτων
Απωλοκαρνανίας και Λευκάδος


Νατάλια Ψούλου
Καθηγήτρια Βυζαντινής Αρχαιολογίας
Αριστοτελείου Πανεπιστημίου
Θεσσαλονίκης

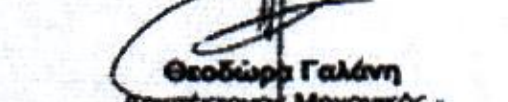

Αναστασία Κουμούση
Προϊσταμένη της Εφορείας Αρχαιοτήτων
Αχαΐας



Γεώργιος Πανέτος
Καθηγητής Αρχιτεκτονικής και
Αστικού Σχεδιασμού Πανεπιστημίου
Πατρών


Ελισάβετ Τσιγγαρίδα
Προϊσταμένη της Εφορείας Αρχαιοτήτων
Πέλλας


Αικατερίνη Κυθαρίσση -
Αποστολικά
Αρχαιολόγος - Επίσημη Διευθύντρια
του Υ.Π.Π.Α


Βαρβάρα Παπαδοπούλου
Προϊσταμένη της Εφορείας Αρχαιοτήτων
Αρτας


Θεοδώρα Γαλήνη
Αρχιτέκτονας Μηχανικός -
Πολυεξόμοσ - Χωροτάκτης, Γενική
Διευθύντρια Πολυεξόμοσ του
Υ.Π.Ε.Ν.


Ελένη Μπάνου
Προϊσταμένη της Εφορείας Αρχαιοτήτων
Πόλης Αθηνών