



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ**

ΑΠΟΦΑΣΗ

344 /2014

(της διαδικασίας του άρθρου 2 παρ. 2 περ. γ υποπερ. δδ του ν. 4013/2011, όπως ισχύει)

Η ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Στην Αθήνα σήμερα την 6^η Νοεμβρίου του έτους δύο χιλιάδες δεκατέσσερα (2014) ημέρα Πέμπτη και ώρα 11:00 π.μ. και επί της οδού Λ. Κηφισίας 7, στους Αμπελόκηπους, όπου και τα γραφεία της, συνήλθε η **ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ** σε συνεδρίαση μετά από σχετική πρόσκληση του Προέδρου της, η οποία γνωστοποιήθηκε νομίμως σε όλα τα μέλη της Αρχής.

Από τα προσκληθέντα μέλη της Αρχής παρέστησαν κατά την συνεδρίαση τα ακόλουθα:

- 1. Αναπληρωτής Πρόεδρος:** Δετσαρίδης Χρήστος
- 2. Μέλη** : Καραμανλής Ευάγγελος
Κουλούρη Ιωάννα
Σταθακόπουλος Δημήτριος

Τα λοιπά τακτικά και αναπληρωματικά μέλη, καίτοι προσκληθέντα, δεν προσήλθαν.

Γραμματέας: Τσιάβου Στυλιανή

Εισηγητές: Ζαχαρόπουλος Αριστοτέλης, Πολιτικός Μηχανικός, ως προς το τεχνικό σκέλος, Μητσάκη Πολυξένη, Νομικός, ως προς το νομικό σκέλος, Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ.

Κατά τη διάρκεια της Συνεδρίασης παρέστησαν και οι Εισηγητές κ. Ζαχαρόπουλος και κα Μητσάκη οι οποίοι αποδεσμεύτηκαν πριν την έναρξη της διαδικασίας της ψηφοφορίας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της Αρχής και τη λήψη της απόφασης.

Ερώτημα: Το με αρ. πρωτ. ΚΒ/ΦΚΛΜ10.00/Δι/98128/07-10-2014 έγγραφο της Ειδικής Υπηρεσίας Δημόσιων Έργων - Αυτοκινητόδρομος Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι προς την Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ., το οποίο παρελήφθη από την Αρχή στις 07-10-2014 με αρ. πρωτ. 4175, όπως συμπληρώθηκε με το με αρ. πρωτ. ΚΒ/ΦΚΛΜ 10.00/Δι/οικ.98382/27-10-2014 έγγραφό της (αρ. πρωτ. εισερχ. 4481/27-10-2014).

Θέμα: Αίτηση Θεραπείας της Ειδικής Υπηρεσίας Δημόσιων Έργων - Αυτοκινητόδρομος Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι, με αντικείμενο την ακύρωση, άλλως ανάκληση, της με αρ. 279/2014 απόφασης της Αρχής περί εν μέρει παροχής σύμφωνης γνώμης σε αίτημα προσφυγής στη διαδικασία διαπραγμάτευσης για τη σύναψη 3ης Συμπληρωματικής Σύμβασης Εργασιών, συνολικής προϋπολογιζόμενης δαπάνης 2.782.998,44€ μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. 23%, σε υλοποιούμενη σύμβαση κατασκευής έργου με τίτλο «Κατασκευή Αυτοκινητοδρόμου με τα συνοδά του έργα στο τμήμα: Αρχή Α.Κ. Αγίας Μαρίνας Στυλίου».

δας – Αρχή Α.Κ. Ραχών, του άξονα ΠΑΘΕ», ως προς τα κεφάλαια αυτής με τα οποία δεν παρασχέθηκε σύμφωνη γνώμη για μέρος των αιτούμενων εργασιών.

I. Ιστορικό

1. Με την με αρ. 279/10-09-2014 Απόφασή της, η Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. (εφεξής: Αρχή) παρείχε σύμφωνη γνώμη σε μέρος των εργασιών που περιλαμβάνονταν στο αίτημα της Ειδικής Υπηρεσίας Δημόσιων Έργων - Αυτοκινητόδρομος Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι (εφεξής: ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ) περί προσφυγής στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης για σύναψη 3ης Συμπληρωματικής Σύμβασης Εργασιών (Σ.Σ.Ε.), συνολικής προϋπολογιζόμενης δαπάνης 2.782.998,44€ μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. 23%, σε υλοποιούμενη σύμβαση κατασκευής έργου με τίτλο «Κατασκευή Αυτοκινητοδρόμου με τα συνοδά του έργα στο τμήμα: Αρχή Α.Κ. Αγίας Μαρίνας Στυλίδας – Αρχή Α.Κ. Ραχών, του άξονα ΠΑΘΕ».

2. Ειδικότερα, με την ανωτέρω απόφασή της, επί του με αρ. πρωτ. ΚΒ/ΦΚΛΜ10.00/ΣΥ/97390/29-07-2014 αιτήματος της ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ (αρ. πρωτ. εισερχ. 3216/30-07-2014) και των συνοδευτικών εγγράφων αυτού, όπως συμπληρώθηκε με το με αρ. πρωτ. ΚΒ/ΦΚΛΜ10.00/ΣΥ/97597/21-08-2014 έγγραφό της (αρ. πρωτ. Εισερχ. 3424/21-08-2014), η Αρχή έκρινε ότι:

α) συντρέχουν οι προϋποθέσεις προσφυγής στη διαδικασία με διαπραγμάτευση, κατ' εφαρμογή των σωρευτικών προϋποθέσεων του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του π.δ. 60/2007, για τρία από τα συνολικά πέντε είδη εργασιών του αιτήματος και, πιο συγκεκριμένα, ως προς: i) τις εργασίες στον παράπλευρο SR4A λόγω αρχαιολογικών ευρημάτων (με μειοψηφία δύο μελών), ii) τις εργασίες αντικατάστασης των στηθαίων ασφαλείας με Συστήματα Αναχαίτισης Οχημάτων (Σ.Α.Ο.) και iii) τις εργασίες που σχετίζονται με την με αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/613/16-02-2011 απόφαση του Υφυπουργού Υ.ΜΕ.ΔΙ. περί προδιαγραφών και οδηγιών σήμανσης έργων, και παρείχε σχετική σύμφωνη γνώμη για τη διενέργεια διαδικασίας διαπραγμάτευσης και

β) δεν συντρέχουν οι προϋποθέσεις προσφυγής στη διαδικασία με διαπραγμάτευση, κατ' εφαρμογή των σωρευτικών προϋποθέσεων του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του π.δ. 60/2007, για τα λοιπά δύο είδη εργασιών του αιτήματος και, πιο συγκεκριμένα, ως προς: i) τις εργασίες μεταφοράς του αγωγού καυσίμων της Πολεμικής Αεροπορίας στον Α.Κ. Ραχών και ii) τις εργασίες που σχετίζονται με την εφαρμογή του π.δ. 230/2007 και αφορούν στην πρόβλεψη πρόσθετης διάταξης εκτροπής κυκλοφορίας στη Χ.Θ. 18+400 έως τη Χ.Θ. 18+600 και την τοποθέτηση ογδόντα (80) πινακίδων σήμανσης διαφυγής εντός της σήραγγας T-7 με όλα τα παρελκόμενά τους, και δεν παρείχε σχετική σύμφωνη γνώμη για τη διενέργεια διαδικασίας διαπραγμάτευσης.

Η εν λόγω απόφαση κοινοποιήθηκε στην αναθέτουσα αρχή στις 11-09-2014 (με το με αρ. πρωτ. 3733/11-09-2014 διαβιβαστικό έγγραφο της Αρχής).

3. Με την με αρ. πρωτ. ΚΒ/ΦΚΛΜ 10.00/ΔΙ/98128/07-10-2014 αίτηση θεραπείας της ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ προς την Αρχή (αρ. πρωτ. εισερχ. 4175/07-10-2014), όπως συμπληρώθηκε, ζητείται η ακύρωση, άλλως ανάκληση, της προαναφερθείσας (υπό 1 και 3) απόφασης της Αρχής, ως προς τα κεφάλαιά της όπου διατυπώθηκε μη σύμφωνη γνώμη, ήτοι ως προς: α) τις εργασίες μεταφοράς του αγωγού καυσίμων της Πολεμικής Αεροπορίας στον Α.Κ. Ραχών και β) τις εργασίες που σχετίζονται με την εφαρμογή του π.δ. 230/2007 και αφορούν στην πρόβλεψη πρόσθετης διάταξης εκτροπής κυκλοφορίας στη Χ.Θ. 18+400 έως τη Χ.Θ. 18+600 και την τοποθέτηση ογδόντα (80) πινακίδων σήμανσης διαφυγής εντός της σήραγγας T-7 με όλα τα παρελκόμενά τους.

Ειδικότερα, με την υπό κρίση αίτηση θεραπείας, η ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ προβάλλει τους ακόλουθους ισχυρισμούς, σε σχέση με τις προαναφερθείσες εργασίες για τις οποίες η Αρχή δεν παρείχε σύμφωνη γνώμη:

«Α. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

[...] Επισημαίνεται ότι για τον 5^ο Α.Π.Ε και την 3^η Σ.Σ.Ε το Συμβούλιο Δημ. Έργων/Τμ. Κατασκευών της Γ.Γ.Δ.Ε. του Υπ.Υ.ΜΕ.ΔΙ., με την Πράξη 04/Συνεδρία 20/15-07-2014, γνωμοδότησε ομόφωνα για την έγκριση της 3^{ης} Σ.Σ.Ε.

Β. ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΡ. 279/2014 ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ Η Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. ΔΙΑΤΥΠΩΝΕΙ ΤΗΝ ΜΗ ΣΥΜΦΩΝΗ ΓΝΩΜΗ

Ο Τεχνικός Σύμβουλος του έργου «ΤΟ.Π.Π.Ο.Σ. Α.Ε.» διατυπώνει τις ακόλουθες απόψεις του, επισημαίνοντας την αναγκαιότητα εκτέλεσης των απρόβλεπτων εργασιών, για τις οποίες η Ε.Α.ΑΔΗ.ΣΥ διατύπωσε την μη σύμφωνη γνώμη της.

1. Αγωγός καυσίμων της Πολεμικής Αεροπορίας

Η θέση του αγωγού καυσίμων της Πολεμικής Αεροπορίας ήταν, βεβαίως, προσδιορισμένη στα σχέδια των αρχικών μελετών δημοπράτησης του έργου, χωρίς όμως να καθορίζεται η μέθοδος προστασίας ή εκτροπής του.

Οι εργασίες προστασίας ή μετακίνησης των δικτύων ΟΚΩ που συναντώνται κατά την κατασκευή των έργων και θίγονται κατά οποιονδήποτε τρόπο, σε κάθε περίπτωση, εκτελούνται σύμφωνα με τις οδηγίες του αρμοδίου φορέα, ενίοτε και από ίδια εξειδικευμένα συνεργεία. Ειδικά για το εν λόγω δίκτυο, το οποίο είναι υψηλής υπηρεσιακής σημασίας η Π.Α. αποφάσισε την εκτροπή του (by-pass) με συγκεκριμένη μεθοδολογία και όχι την προστασία του με μια συμβατική κατασκευή.

Δεν πρόκειται κατά συνέπεια για κάποια βελτίωση ποιοτικών χαρακτηριστικών του έργου αλλά για την εφαρμογή συγκεκριμένων οδηγιών του αρμοδίου φορέα. Το γεγονός ότι δεν υπάρχουν άρθρα στο συμβατικό τιμολόγιο για τις εξειδικευμένες εργασίες που απαιτεί σήμερα η Π.Α. αποτελεί τεκμήριο ότι κατά την δημοπράτηση του έργου είχε θεωρηθεί ότι θα αρκούσαν κάποιες προστατευτικές κατασκευές με την χρήση συμβατικών άρθρων του τιμολογίου με βάση κάποια μελέτη εφαρμογής που θα συνέτασσε ο Ανάδοχος (συνήθης πρακτική σε τέτοιες περιπτώσεις).

Η απαίτηση εκτέλεσης εξειδικευμένων εργασιών έχει τον χαρακτήρα του απρόβλεπτου και ως εκ τούτου συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 25 § 4α του π.δ. 60/2007.

2. Σχετικά με την αναγκαιότητα της κατασκευής της Κ/Δ Νεράιδας

Η λειτουργία της κάτω διάβασης δεν συντελεί απλώς στην αύξηση της ασφαλείας και της άνεσης της κυκλοφορίας στις σήραγγες T9 και T7 σε περίπτωση ατυχήματος αλλά, κατά βάση, εξασφαλίζει την δυνατότητα ταχείας διακίνησης προς και από τις δίδυμες σήραγγες με ελαχιστοποίηση του μήκους της διαδρομής στον αυτοκινητόδρομο.

Σε περίπτωση ατυχήματος, παρά την εγκατάσταση πλήρους συστήματος σηματοδότησης, η διακίνηση προς και από τον κλάδο της σήραγγας που έχει σημειωθεί το ατύχημα θα είναι προβληματική, ιδιαίτερα όταν η κυκλοφορία είναι αυξημένη και είναι απαραίτητη η εξασφάλιση ταχείας εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο, μέσω του παραπλεύρου οδικού δικτύου και της κάτω διάβασης, των οχημάτων που διατεθούν για την αντιμετώπιση του συμβάντος (μηχανήματα, ασθενοφόρα κλπ).

Ως εκ τούτου η κάτω διάβαση αποτελεί αναπόσπαστο, όλως απαραίτητο στοιχείο του συνολικού συστήματος ασφαλείας των σηράγγων και η κατασκευή της δεν συνιστά βελτίωση, αλλά αναγκαιότητα.

Η κατασκευή της Κ/Δ αποφασίστηκε στο πλαίσιο εφαρμογής των διατάξεων του Π.Δ. 230/2007, μεταγενέστερου της υπογραφής της σύμβασης, κατά την μελέτη και αξιολόγηση από την Υπηρεσία του φακέλου ασφαλείας των σηράγγων T7 και T9 που συντάχθηκε με μέριμνα του Αναδόχου, με στόχο την υλοποίηση ενός πλήρους και λειτουργικού συστήματος ασφαλείας.

Γ. ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΟΥΣΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΡ. 279/2014 ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΠΟΙΑ Η Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. ΔΙΑΤΥΠΩΝΕΙ ΤΗΝ ΜΗ ΣΥΜΦΩΝΗ ΓΝΩΜΗ.

Η Δ/νουσα Υπηρεσία, πέραν των απόψεων τόσο του Τεχνικού Συμβούλου του Έργου όσο και του Μελετητή της Αναδόχου σχετικά με το αντικείμενο της παρούσης Αίτησης Θεραπείας με τις οποίες συμφωνεί και που διατυπώθηκαν με:

(α) το με αρ. 563/2-10-2014 έγγραφο της «ΤΟ.Π.Π.Ο.Σ. Α.Ε.» Τεχνικού Συμβούλου του Έργου και (β) το από 25-9-2014 έγγραφο της «GTB ΑΝΟΔΟΣ Α.Ε.» Μελετητή της Αναδόχου και επισυνάπτονται, επισημαίνει τα παρακάτω ως προς τα κεφάλαια για τα οποία η Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. διατύπωσε την μη σύμφωνη γνώμη της.

1. Εργασίες μεταφοράς του αγωγού καυσίμων της Πολεμικής Αεροπορίας στον Α.Κ Ραχών.

Στις αρχικές μελέτες προ της δημοπράτησης (Προμελέτη Οδοποιίας με αρ. πρ. ΚΑ/ΦΜ21ΛΜ00/ΣΥ5/165208/30-08-2006 Απόφαση Έγκρισης και Οριστική μελέτη οδού & Ανισόπεδων Κόμβων με αρ. πρ. ΚΑ/ΦΜ21/ΛΜ00/ΣΥ5/167201/07-12-2006 Απόφαση Έγκρισης) επισημαίνεται η θέση διέλευσης του αγωγού χωρίς να σχεδιάζεται κάποια παρέμβαση επί της ΝΕΟ Αθηνών Θεσ/νίκης, στην περιοχή Ραχών όπου διέρχεται ο αγωγός καυσίμων της Πολεμικής Αεροπορίας, ούτε προβλεπόμενα μετατόπιση αυτού. Επίσης στα τεύχη δημοπράτησης, δεν υπάρχει αναφορά για εργασίες σχετικές με τον αγωγό καυσίμων, πέραν των συνήθων εργασιών κατασκευής κιβωτοειδών οχετών που κατά τις συμβατικές μεθόδους χρησιμοποιούνται σε τέτοιες περιπτώσεις.

Δηλαδή η Υπηρεσία μας, ακολουθώντας μία πάγια τακτική αντιμετώπισης παρόμοιων προβλημάτων διέλευσης αγωγών ύδρευσης, άρδευσης και καυσίμων, σχεδίαζε να κατασκευάσει καταλλήλων διαστάσεων κιβωτοειδή οχετό για την διέλευση του εν λόγω αγωγού, στην περιοχή που τα τεχνικά έργα του αυτοκινητοδρόμου θαίνονται παράλληλα και συναντούν τον αγωγό στην συμβολή του αυτοκινητοδρόμου με την Ν.Ε.Ο, όπως είναι ήδη κατασκευασμένος και ο υφιστάμενος στην Ν.Ε.Ο. Όμως μετά από σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε στο ΓΕΑ στις 27-05-2014, ήτοι κατά πολύ μεταγενέστερα των ως άνω αρχικών μελετών δημοπράτησης, προέκυψε για πρώτη φορά και χωρίς απολύτως καμμία ευθύνη και υπαιτιότητα της Υπηρεσίας η υποχρέωσή της, αποκλειστικά και μόνον **για λόγους σχετιζόμενους με ζητήματα Εθνικής Αμύνης** (λόγους τους οποίους η Υπηρεσία κατά την εκπόνηση των αρχικών μελετών δημοπράτησης του έργου δεν γνώριζε) να λάβει υπόψη της, συμμορφούμενη προς τις υποδείξεις του ΥΠ.ΕΘ.Α. και να συμπεριλάβει κατά την κατασκευή του έργου την **μετατόπιση** του αγωγού με οριζόντια κατευθυνόμενη διάβαση μέσα στο σώμα του επιχώματος, σε όλο στο μήκος κατάληψης των οδικών και υδραυλικών έργων περιλαμβανομένου και του υφιστάμενου τμήματος αυτού στην Ν.Ε.Ο. και με εκατέρωθεν συνδέσεις με τον υφιστάμενο αγωγό, έτσι ώστε να υπηρετείται η συμφωνία του έργου με τις ως άνω υποδείξεις και απαιτήσεις του ΥΠ.ΕΘ.Α.

Στην εν λόγω σύσκεψη επισημάνθηκε ότι τυχόν υποβολή μελέτης με λύση μετατόπισης του αγωγού εντός κατάλληλων διαστάσεων οχετού θα δημιουργούσε θέματα ασφαλείας για τον αγωγό και για τον αυτοκινητόδρομο από κίνδυνο δολιοφθοράς και για τον λόγο αυτό δεν θα γίνονταν αποδεκτή από την Πολεμική Αεροπορία.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η μεθοδολογία μελέτης και κατασκευής της μετατόπισης του αγωγού **κατέστη υποχρεωτική σε εφαρμογή των οδηγιών της αρμόδιας διεύθυνσης του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας (ΓΕΑ/Γ2)** και δεν αποτελεί επ' ουδενί βελτίωση της ποιότητας του τεχνικού αντικειμένου, συνιστά δε απρόβλεπτη συμπληρωματική εργασία άμεσα και ευθέως επιτασσόμενη από το ΥΠ.ΕΘ.Α., συνεπώς και οφειλόμενη αποκλειστικά και μόνον σε μεταγενέστερα και απρόβλεπτα γεγονότα, οπότε συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του π.δ. 60/2007.

2. Εργασίες που σχετίζονται με την εφαρμογή του ΠΔ 230/2007 και ειδικότερα για τις εργασίες κατασκευής Κάτω Διάβασης στη ΧΘ 18+500,00 του έργου.

Η Δ/νουσα Υπηρεσία, για την περαιτέρω και πληρέστερη τεκμηρίωση του σχετικού αιτήματος, διερεύνησε επίσης τις εναλλακτικές διαδρομές, πρόσβασης οχημάτων εκτάκτης ανάγκης (ΕΚΑΒ, πυροσβεστικό όχημα) από την Στυλίδα, στο σημείο εξόδου της σήραγγας Τ9, οι οποίες παρουσιάζονται στις συνημμένες οριζοντιογραφίες.

Εξετάστηκε δηλαδή η πρόσβαση ασθενοφόρου από το Κέντρο Υγείας Στυλίδας στο σημείο εξόδου της σήραγγας Τ9, αρχικά από την Ν.Ε.Ο., κατόπιν από την Π.Ε.Ο. και τέλος από την επαρχιακή οδό Νεράιδας διαμέσου της Κάτω Διάβασης στη ΧΘ 18+500,00.

Επίσης εξετάστηκε η πρόσβαση πυροσβεστικού οχήματος από το Πυροσβεστικό Κλιμάκιο Στυλίδας στο σημείο εξόδου της σήραγγας Τ9, αρχικά από την Ν.Ε.Ο., κατόπιν από την Π.Ε.Ο. και τέλος από την επαρχιακή οδό Νεράιδας διαμέσου της Κάτω Διάβασης στη ΧΘ 18+500,00.

Για την εκτίμηση και αξιολόγηση των ως άνω εναλλακτικών διαδρομών ελήφθησαν υπόψη ταχύτητες κίνησης των οχημάτων εκτάκτης ανάγκης εντός οικισμού 25 Km/h, στην ΝΕΟ 80Km/h, στην ΚΟ3 50Km/h, στην επαρχιακή οδό Νεραίδας 40Km/h και στον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ 80Km/h (περιορισμός ταχύτητας λόγω σηράγγων και σχετικής συμφόρησης λόγω εκτροπής κυκλοφορίας).

Από τους χρόνους που προέκυψαν με βάση τις ως άνω εναλλακτικές διαδρομές (συνημμένος πίνακας), προκύπτει ότι το ασθενοφόρο του ΕΚΑΒ θα φτάσει γρηγορότερα στο σημείο εξόδου της σήραγγας Τ9 με εκκίνηση το Κέντρο Υγείας Στυλίδας, από την επαρχιακή οδό της Νεραίδας διαμέσου της ΚΔ στη ΧΘ 18+500,00 κατά 2:29 λεπτά σε σχέση με την διαδρομή από ΝΕΟ και κατά 5:00 λεπτά σε σχέση με την διαδρομή από την ΠΕΟ.

Το πυροσβεστικό όχημα θα φτάσει γρηγορότερα στο σημείο εξόδου της σήραγγας Τ9 με εκκίνηση από το Πυροσβεστικό Κλιμάκιο Στυλίδας από την επαρχιακή οδό της Νεραίδας διαμέσου της ΚΔ στη ΧΘ 18+500,00 κατά 4:33 λεπτά σε σχέση με την διαδρομή από ΝΕΟ και κατά 4:09 λεπτά σε σχέση με την διαδρομή από την ΠΕΟ.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η Κάτω Διάβαση στη ΧΘ 18+500,00 καθιστά κατά πολύ ταχύτερη την πρόσβαση στο σημείο εξόδου της σήραγγας Τ9 και για τα δύο οχήματα εκτάκτης ανάγκης.

Δεδομένου ότι πρόκειται για **κρίσιμο χρόνο** από τον οποίο εξαρτάται η διάσωση ή μη ανθρώπινων ζωών, αλλά επίσης εξαρτάται και ο πλέον έγκαιρος χρόνος αντιμετώπισης πιθανών εστιών πυρκαγιάς, δεν θα πρέπει να κριθεί το σχετικό κεφάλαιο στενά και όπως το έκρινε στην σχετική Απόφασή της η Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ, δηλαδή ως "πρόταση βελτίωσης του υπάρχοντος σχεδιασμού, που ήδη συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Π.Δ 230/2007", αλλά ως αναγκαία, επιβεβλημένη και απρόβλεπτη περίπτωση που προέκυψε κατ' επιταγή του Π.Δ 230/2007, και **αφορά την προστασία του δημοσίου συμφέροντος και συγκεκριμένα της προστασίας της ανθρώπινης ζωής και της προστασίας κατά των κινδύνων πυρκαγιάς.**

Κατόπιν των ανωτέρω θεωρούμε ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του π.δ. 60/2007 για την ΚΔ στη ΧΘ 18+500,00 του έργου.

Δ. ΑΠΟΦΕΙΣ - ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗΣ ΑΡΧΗΣ (ΕΥΔΕ Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ) ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ ΤΗΣ ΜΕ ΑΡ. 279/2014 ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. ΟΠΟΥ ΔΙΑΤΥΠΩΝΕΤΑΙ Η ΜΗ ΣΥΜΦΩΝΗ ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ.

Η ΕΥΔΕ Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ συμφωνεί με τα διαλαμβανόμενα στις ανωτέρω απόψεις της Δ/νουσας Υπηρεσίας, καθώς και με τις σχετικές με το αντικείμενο της παρούσης διατυπωθείσες απόψεις του Τεχνικού Συμβούλου του Έργου και του Μελετητή της Αναδόχου. Περαιτέρω δε σημειώνουμε τα εξής:

α) Κατά την κατάρτιση των συμπληρωματικών συμβάσεων ως απρόβλεπτες περιστάσεις θεωρούνται αιφνίδια πραγματικά γεγονότα που δεν ανάγονται στον χρόνο κατάρτισης της αρχικής σύμβασης και τα οποία, παρότι η μελέτη (προμελέτη ή οριστική) με βάση την οποία προσδιορίστηκε το τεχνικό αντικείμενο του έργου υπήρξε πλήρης και ακριβής, αντικειμενικά δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθούν, σύμφωνα με τους κανόνες της ανθρώπινης εμπειρίας και λογικής και να ενταχθούν στο αρχικό έργο και την συναφθείσα σύμβαση.

β) Σε ό,τι αφορά την υποχρεωτική μετατόπιση του αγωγού καυσίμων ΓΕΑ που επεβλήθη μετά από πρόσφατες οδηγίες της αρμόδιας Δ/σης (ΓΕΑ/Γ2) του ΥΠ.ΕΘ.Α., αυτή **δεν αποτελεί επ' ουδενί "βελτίωση της ποιότητας" του τεχνικού αντικειμένου του έργου**, το οποίο σύμφωνα με τα συμβατικά τεύχη είναι η κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου με τα συνοδά του έργα. Δηλαδή η συγκεκριμένη μετατόπιση και διαφοροποίηση του τρόπου διέλευσης του αγωγού **δεν βελτιώνει** περαιτέρω την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών προς τον χρήστη της οδού σε ό,τι αφορά την στάθμη εξυπηρέτησης, την οδική ασφάλεια, την ταχύτητα κλπ, ούτε βελτιώνει το τεχνικό έργο του αυτοκινητοδρόμου από πλευράς στατικότητας, αντισεισμικότητας ή και άλλων τεχνικών ή δυναμικών χαρακτηριστικών, **αλλά αφορά αποκλειστικά λήψη μέτρων που σχετίζονται με την ασφάλεια και την Εθνική Άμυνα**, συνιστά δε απρόβλεπτη συμπληρωματική εργασία άμεσα και ευθέως επιτασσόμενη από το ΥΠ.ΕΘ.Α., συνεπώς και οφειλόμενη αποκλειστικά και μόνον σε μεταγενέστερα του χρόνου κατάρτισης της αρχικής μελέτης και απρόβλεπτα γεγονότα, και επομένως συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του Π.Δ. 60/2007.

γ) Σε ό,τι αφορά τις εργασίες που σχετίζονται με την εφαρμογή του Π.Δ. 230/2007:

γ1) Σχετικά με την Κάτω Διάβαση και την ράμπα πρόσβασης των οχημάτων στην Χ.Θ 18+500 πέραν των σχετικών διευκρινίσεων που διατυπώθηκαν στο συμπληρωματικό από 21-08-2014 έγγραφό μας (παρ.β του ΚΒ/ΦΚΛΜ10.00/ΣΥ/97597) προς εσάς με αναφορά στα αναγραφόμενα στην σελ. 49 του Φακέλου Ασφαλείας Σήραγγας Τ9 (υποβολή 2014) και των όσων αναφέρει η Δ/νουσα Υπηρεσία θέλουμε να τονίσουμε ότι στα σενάρια πρόσβασης οχημάτων εκτάκτου ανάγκης (ΕΚΑΒ, Πυροσβεστικής) στο στόμιο της σήραγγας Τ9 μέσω Ν.Ε.Ο ή Π.Ε.Ο γίνεται υποχρεωτικά και χρήση ενός τμήματος της ΠΑΘΕ μήκους 2,5 περίπου χλμ από τον Α.Κ. Στυλίδας – Καραβόμυλου (Χ.Θ 21+000) μέχρι της Κ.Δ (Χ.Θ 18+500). Σε περίπτωση συμβάντος στις σήραγγες, η μέση ταχύτητα των 80 χλμ που έχει ληφθεί υπόψη στον ΠΑΘΕ μπορεί να μειωθεί πολύ περισσότερο λόγω ενδεχόμενης ανάσχεσης της κίνησης και μέχρι να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες αναστροφής (με την αφαίρεση των κινητών στηθαίων μεσαίας νησίδας και λοιπές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις) αυξάνοντας περαιτέρω τον κρίσιμο χρόνο πρόσβασης των οχημάτων εκτάκτου ανάγκης. Η Κάτω Διάβαση και η ράμπα πρόσβασης στην Χ.Θ 18+500 έχει το πλεονέκτημα έναντι των άλλων σεναρίων ότι έχει απ' ευθείας πρόσβαση στο στόμιο της σήραγγας Τ9 χωρίς ουδόλως να χρησιμοποιεί το ως άνω τμήμα των 2,5 χλμ του ΠΑΘΕ και επομένως χωρίς να εμπλέκεται στην ενδεχόμενη κυκλοφοριακή συμφόρηση ή και ανάσχεση και κατ' αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται έγκαιρη και άμεση πρόσβαση σε αυτό. Επισημαίνεται επίσης ότι τα ως άνω σενάρια πρόσβασης στο στόμιο της Τ-9 σήραγγας αφορούν και επηρεάζουν άμεσα κατά τον ίδιο τρόπο και την δυνατότητα πρόσβασης στο στόμιο της αμέσως προηγούμενης κατασκευασμένης και σε πολύ μικρή απόσταση σήραγγας Τ-7.

Τα ως άνω έχουν ως συνέπεια της εξασφάλιση της προστασίας του δημοσίου συμφέροντος, της προστασίας κατά των κινδύνων πυρκαγιάς και της προστασίας της ανθρώπινης ζωής, που σε άλλη περίπτωση εναλλακτικών σεναρίων διατρέχουν αυξημένο κίνδυνο, λόγω μεγαλύτερου χρόνου πρόσβασης. Γι' αυτό θεωρούμε ότι η υλοποίηση της πρότασης αυτής που **προέκυψε από την εκπόνηση του Φακέλου Ασφαλείας των σηράγγων κατ' επιταγήν του Π.Δ 230/2007 δεν αποτελεί "βελτίωση του υπάρχοντος σχεδιασμού του έργου"**, καθόσον δεν βελτιώνει τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του αυτοκινητοδρόμου προς τον χρήστη (στάθμη εξυπηρέτησης, άνεση, ταχύτητα, ασφάλεια κατά την οδήγηση κλπ), ούτε βελτιώνει τα τεχνικά χαρακτηριστικά του αυτοκινητοδρόμου (στατικότητα, αντισεισμικότητα κλπ), **αλλά αποτελεί επιβεβλημένο μέτρο για την αποτροπή σοβαρών κινδύνων για την ανθρώπινη ζωή και το δημόσιο συμφέρον**, συνιστά δε απρόβλεπτη περίσταση και συμπληρωματική εργασία οφειλόμενη αποκλειστικά και μόνον σε μεταγενέστερα του χρόνου κατάρτισης της αρχικής μελέτης γεγονότα και επομένως συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του Π.Δ 60/2007.

γ2) Σχετικά με την τοποθέτηση των 80 πινακίδων σήμανσης διαφυγής εντός των σηράγγων με όλα τα παρελκόμενά τους, επισημαίνεται ότι συνιστούν αναγκαία συμμόρφωση με τις προβλέψεις και τις απαιτήσεις του Π.Δ 230/2007 και χωρίς αυτές δεν δύναται να δοθεί η άδεια λειτουργίας των σηράγγων από την Διοικητική Αρχή Σηράγγων και τούτο διότι:

- Σύμφωνα με την παράγραφο 2.8.3 του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι του Π.Δ. 230/07 "... ο φωτισμός εκκένωσης, όπως φωτεινοί δείκτες εκκένωσης, σε ύψος 1,5 μέτρων το πολύ, παρέχεται ώστε να καθοδηγεί τους χρήστες της σήραγγας, προκειμένου να εγκαταλείψουν πεζή τη σήραγγα, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης" ορίζεται **ως ελάχιστη απαίτηση** η ύπαρξη του φωτισμού εκκένωσης (όπως φωτεινοί δείκτες εκκένωσης ή **πινακίδες σήμανσης εξόδων διαφυγής**).

- Ο τύπος των **πινακίδων σήμανσης** των εξόδων διαφυγής προσδιορίζεται στην παράγραφο 2.3 του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ ΙΙΙ του Π.Δ. 230/07. Στην δε παράγραφο 1.2.2. του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ Ι του Π.Δ. 230/07, **προβλέπεται ρητά ότι δεν επιτρέπεται παρέκκλιση για την σήμανση των σηράγγων** και συνεπώς και της σήμανσης των εξόδων διαφυγής: «.....δεν επιτρέπεται παρέκκλιση από τις ακόλουθες παραγράφους όσον αφορά το σχεδιασμό των εγκαταστάσεων ασφαλείας που τίθενται στη διάθεση των χρηστών (σταθμοί επείγουσας ανάγκης, **σήματα**, χώροι στάθμευσης, έξοδοι κινδύνου, ραδιοφωνική αναμετάδοση, όταν προβλέπεται)».

Συνεπώς οι φωτεινές πινακίδες σήμανσης των εξόδων διαφυγής **αποτελούν ελάχιστη απαίτηση συμμόρφωσης** με τις προβλέψεις του Π.Δ. 230/07 και μάλιστα **δεν επιτρέπεται καμμία παρέκκλιση** από τούτο. Τυχόν μη συμμόρφωση με την ανωτέρω καθιστά αδύνατη την αδειοδότηση λειτουργίας των εν λόγω σηράγγων.

Ως εκ τούτου η ανωτέρω απαίτηση τοποθέτησης των 80 πινακίδων σήμανσης διαφυγής εντός των σηράγγων Τ7, Τ9 με όλα τα παρελκόμενά τους, δεν μπορεί να θεωρηθεί βελτίωση του υπάρχοντος σχεδιασμού, αλλά αποτελεί συμμόρφωση με τις ελάχιστες απαιτήσεις του Π.Δ. 230/2007, η οποία μάλιστα δεν ήταν δυ-

νατόν να προβλεφθεί δεδομένου ότι κατά τον χρόνο εκπόνησης των μελετών του έργου δεν ήταν σε ισχύ το ανωτέρω Π.Δ. Κατά συνέπεια συνιστά απρόβλεπτη συμπληρωματική εργασία οφειλόμενη και αυτή αποκλειστικά και μόνο σε μεταγενέστερα του χρόνου κατάρτισης της αρχικής μελέτης γεγονότα και επομένως συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του Π.Δ 60/2007.

δ) Οι παραπάνω εργασίες που προέκυψαν, όπως προαναφέρθηκε, από απρόβλεπτες συνθήκες, δεν μπορούν να διαχωριστούν από την κύρια σύμβαση, τεχνικά ή οικονομικά, χωρίς να δημιουργούν μείζονα προβλήματα στην αναθέτουσα αρχή (άρθρο 57 του Ν.3669/08) δεδομένου ότι είναι επείγουσες εργασίες και αφορούν στην ασφάλεια της κυκλοφορίας των διερχομένων οχημάτων.

ε) Οποιαδήποτε περαιτέρω καθυστέρηση στην υλοποίηση των επειγουσών εργασιών που περιλαμβάνονται στην 3^η Συμπληρωματική Σύμβαση θα προκαλέσει μείζονα προβλήματα στην παράδοση ολοκληρωμένου και λειτουργικού προς χρήση του έργου στον Παραχωρησιούχο, δεδομένου ότι όπως προβλέπεται στην παρ.5.4.1. της Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας (Ε65) που κυρώθηκε με το Ν.4219/2013 (ΦΕΚ Α'269/11-12-2013), ο Παραχωρησιούχος θα αναλάβει την πλήρη λειτουργία του τμήματος «'Αρχή Α.Κ. Αγίας Μαρίνας Στυλίδας – Αρχή Α.Κ. Ραχών'», του άξονα ΠΑΘΕ» την 31-12-2014.».

II. Νομικό πλαίσιο

4. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 2 περ. γ υποπερ. δδ του ν. 4013/2011 (Α' 204), όπως ισχύει, «δδ) Οι αποφάσεις των αναθετουσών Αρχών που αφορούν προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης για την ανάθεση των δημόσιων συμβάσεων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 παρ. 3 του π.δ. 59/2007 και των άρθρων 24 και 25 του π.δ. 60/2007, εξαιρουμένων των περιπτώσεων ανωτέρας βίας, εκδίδονται μετά από σύμφωνη γνώμη της Αρχής, εφόσον οι συμβάσεις αυτές εμπίπτουν, λόγω της εκτιμώμενης αξίας τους, στο πεδίο εφαρμογής των ανωτέρω προεδρικών διαταγμάτων. Η εν λόγω αρμοδιότητα ασκείται μέσα σε προθεσμία δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την περιέλευση του σχεδίου απόφασης στην Αρχή, συνοδευόμενου από όλα τα στοιχεία στα οποία θεμελιώνεται, κατά περίπτωση, η προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, με μέριμνα της αναθέτουσας αρχής. Με την άπρακτη παρέλευση της ως άνω προθεσμίας τεκμαίρεται η σύμφωνη γνώμη της Αρχής [...]».

5. Στο άρθρο 24 του ν. 2690/1999 (Α' 45) «Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις» ορίζεται ότι: «1. Αν από τις σχετικές διατάξεις δεν προβλέπεται η δυνατότητα άσκησης της, κατά το επόμενο άρθρο, ειδικής διοικητικής, ή ενδικοφανούς προσφυγής, ο ενδιαφερόμενος, για την αποκατάσταση υλικής ή ηθικής βλάβης των έννομων συμφερόντων του που προκαλείται από ατομική διοικητική πράξη μπορεί, για οποιονδήποτε λόγο, με αίτησή του, να ζητήσει, είτε από τη διοικητική αρχή η οποία εξέδωσε την πράξη, την ανάκληση ή την τροποποίησή της (αίτηση θεραπείας), είτε, από την αρχή η οποία προΐσταται εκείνης που εξέδωσε την πράξη, την ακύρωσή της (ιεραρχική προσφυγή). 2. Η διοικητική αρχή στην οποία υποβάλλεται η, κατά την προηγούμενη παράγραφο, αίτηση οφείλει να γνωστοποιήσει στον ενδιαφερόμενο την απόφασή της για την αίτηση αυτή το αργότερο μέσα σε τριάντα (30) ημέρες, εκτός αν από ειδικές διατάξεις προβλέπεται διαφορετική προθεσμία. [...]».

6. Στη διάταξη του άρθρου 25 του π.δ. 60/2007 (Α' 64) «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ "περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών", όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2005/51/ΕΚ της Επιτροπής και την Οδηγία 2005/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2005» [με τίτλο "Διαδικασία με διαπραγμάτευση, χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού (άρθρο 31 οδηγίας 2004/18/ΕΚ)"] προβλέπεται ότι: «[...] Οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να συνάπτουν τις δημόσιες συμβάσεις τους προσφεύγοντας σε διαδικασία με διαπραγμάτευση, χωρίς να προηγείται δημοσίευση σχετικής προκήρυξης, στις ακόλουθες περιπτώσεις [...] **4.** Προκειμένου για δημόσιες συμβάσεις έργων και υπηρεσιών: **α)** όταν αφορούν συμπληρωματικά έργα ή υπηρεσίες που δεν περιλαμβάνονταν στην αρχικώς κατακυρωθείσα μελέτη ούτε στην αρχική σύμβαση και τα οποία, λόγω μη προβλέψιμων περιστάσεων, κατέστησαν αναγκαία για την εκτέλεση των εργασιών ή της υπηρεσίας, όπως περιγράφεται στην αρχική σύμβαση, υπό την προϋπόθεση ότι η ανάθεση γίνεται στον οικονομικό φορέα που εκτελεί τις υπηρεσίες

αυτές ή την υπηρεσία αυτή, εφόσον τα συμπληρωματικά έργα ή οι υπηρεσίες είτε δεν μπορούν, από τεχνική ή οικονομική άποψη, να διαχωριστούν από την αρχική σύμβαση χωρίς να δημιουργηθούν μείζονα προβλήματα για τις αναθέτουσες αρχές είτε μπορούν να διαχωριστούν από την εκτέλεση της αρχικής σύμβασης, πλην όμως είναι απόλυτα αναγκαία για την ολοκλήρωσή της. Το σωρευτικό ποσό των συναπτομένων συμβάσεων συμπληρωματικών έργων ή υπηρεσιών δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το 50% του ποσού της αρχικής σύμβασης, [...]».

7. Οι σχετικές διατάξεις του άρθρου 57 του ν. 3669/2008 (Α' 116) «Κύρωση της κωδικοποίησης της νομοθεσίας κατασκευής δημοσίων έργων» προβλέπουν τα εξής: «[...] 1. Το έργο εκτελείται σύμφωνα με τη σύμβαση και τα τεύχη και σχέδια που τη συνοδεύουν. Ο φορέας κατασκευής του έργου έχει το δικαίωμα, αν προκύψει ανάγκη εκτέλεσης συμπληρωματικών εργασιών, που δεν περιλαμβάνονται στο αρχικό ανατεθέν έργο ούτε στην πρώτη συναφθείσα σύμβαση και οι οποίες κατέστησαν αναγκαίες λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων κατά την εκτέλεση του έργου, όπως αυτό περιγράφεται στην αρχική σύμβαση, να συνάπτει σύμβαση με τον ανάδοχο του έργου, με την προϋπόθεση ότι οι συμπληρωματικές εργασίες δεν μπορούν τεχνικά ή οικονομικά να διαχωριστούν από την κύρια σύμβαση, χωρίς να δημιουργήσουν μείζονα προβλήματα για τις αναθέτουσες αρχές ή όταν αυτές οι εργασίες, μολονότι μπορούν να διαχωριστούν από την αρχική σύμβαση, είναι απόλυτα αναγκαίες για την τελειοποίησή της. Το συνολικό ποσό των συμβάσεων αυτών δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσοστό του πενήντα τοις εκατό (50%) του ποσού της αρχικής σύμβασης, στο οποίο συμπεριλαμβάνεται και η αμοιβή για τη σύνταξη των τυχόν απαιτούμενων μελετών για τις συμπληρωματικές εργασίες. Η εκτέλεση των συμπληρωματικών εργασιών είναι υποχρεωτική για τον ανάδοχο του έργου και, προκειμένου να υπογραφεί η σύμβαση για την εκτέλεσή τους, απαιτείται γνώμη του οικείου τεχνικού συμβουλίου. Για τον καθορισμό τιμών μονάδας στις εργασίες της συμπληρωματικής σύμβασης λαμβάνονται οι τιμές της αρχικής σύμβασης και για τον κανονισμό τιμών μονάδας στις νέες εργασίες της συμπληρωματικής σύμβασης εφαρμόζονται οι παράγραφοι 5, 6 και 7 (...) 3. Με τα ποσά των απρόβλεπτων δαπανών (απρόβλεπτα) που περιλαμβάνονται στην αρχική σύμβαση καλύπτονται ιδίως δαπάνες που προκύπτουν από εφαρμογή νέων κανονισμών ή κανόνων που καθιερώθηκαν ως υποχρεωτικοί μετά την ανάθεση του έργου, καθώς και από προφανείς παραλείψεις ή σφάλματα της προμέτρησης της μελέτης ή από απαιτήσεις της κατασκευής οι οποίες καθίστανται απαραίτητες για την αρτιότητα και λειτουργικότητα του έργου, παρά την πλήρη εφαρμογή των σχετικών προδιαγραφών κατά την κατάρτιση των μελετών του έργου και υπό την προϋπόθεση να μην τροποποιείται το «βασικό σχέδιο» του έργου, δηλαδή η όλη κατασκευή, καθώς και τα βασικά διακριτά στοιχεία της, όπως προβλέπονται από την αρχική σύμβαση [...]».

III. Νομική Εκτίμηση

8. Η υπό εξέταση αίτηση θεραπείας της ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ παραδεκτά και νόμιμα ασκήθηκε σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 24 του ν. 2690/1999, με αντικείμενο την ακύρωση, άλλως ανάκληση, της με αρ. 279/2014 απόφασης της Αρχής, ως προς τα κεφάλαια αυτής με τα οποία δεν παρασχέθηκε σύμφωνη γνώμη για την προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, χωρίς δημοσίευση προκήρυξης, στην βάση του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του π.δ. 60/2007, στο πλαίσιο της σύναψης 3ης Συμπληρωματικής Σύμβασης Εργασιών, συνολικής προϋπολογιζόμενης δαπάνης 2.782.998,44€ μη συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. 23%, σε υλοποιούμενη σύμβαση κατασκευής έργου με τίτλο «Κατασκευή Αυτοκινητοδρόμου με τα συνοδά του έργα στο τμήμα: Αρχή Α.Κ. Αγίας Μαρίνας Στυλίδας – Αρχή Α.Κ. Ραχών, του άξονα ΠΑΘΕ».

9. Καταρχήν, θα πρέπει να τονιστεί ότι η διαδικασία με διαπραγμάτευση έχει εξαιρετικό χαρακτήρα και επιτρέπεται να εφαρμόζεται μόνο στις περιοριστικώς απαριθμούμενες στα άρθρα 30 και 31 της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ περιπτώσεις (αντίστοιχα άρθρα 24 και 25 π.δ. 60/2007) (βλ. σχετικώς ΔΕΕ, απόφαση της 8ης Απριλίου 2008, C337/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 2008, I-2173, σκέψη 56). Συναφώς επισήμηνται ότι οι ανωτέρω διατάξεις στο μέτρο που εισάγουν εξαιρέσεις που συνιστούν παρέκκλιση από τη βασική ρύθμιση, δηλαδή από τους κανόνες που αποσκοπούν στη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας των αναγνωριζομένων από τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Σ.Λ.Ε.Ε.) δι-

καιωμάτων στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, πρέπει να αποτελούν αντικείμενο συσταλτικής ερμηνείας. Συγκεκριμένα, προκειμένου η Οδηγία 2004/18/EK να μην απολέσει την πρακτική αποτελεσματικότητά της, τα κράτη μέλη και οι αναθέτουσες αρχές τους δεν επιτρέπεται να προβλέπουν περιπτώσεις προσφυγής στη διαδικασία με διαπραγμάτευση που δεν προβλέπονται από την εν λόγω Οδηγία ή να συνοδεύουν τις ρητώς προβλεπόμενες από την Οδηγία αυτή περιπτώσεις με νέους όρους που έχουν ως αποτέλεσμα να καθιστούν ευκολότερη την προσφυγή στην εν λόγω διαδικασία (βλ. ΔΕΕ, αποφάσεις της 18^{ης} Μαΐου 1995, C-57/94, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 1995, σ. I-1249, σκέψη 23, της 28^{ης} Μαρτίου 1996, C-318/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλ. 1996, σ. I-1949, σκέψη 13 και της 13^{ης} Ιανουαρίου 2005, C-84/03, Επιτροπή κατά Ισπανίας, Συλλ. 2005, I-13947, σκέψη 48).

10. Πιο συγκεκριμένα, για την κατάρτιση συμπληρωματικής σύμβασης εργασιών με την εξαιρετική διαδικασία της διαπραγμάτευσης, χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, θα πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά οι προϋποθέσεις του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του π.δ. 60/2007, ήτοι:

α) οι συμπληρωματικές εργασίες θα πρέπει να παρουσιάζουν αναγκαία συνάφεια με το αρχικό συμβατικό αντικείμενο, αλλά δεν περιελήφθησαν στην αρχικώς κατακυρωθείσα μελέτη ούτε στην αρχική σύμβαση,

β) οι εν λόγω εργασίες κατέστησαν αναγκαίες για την εκτέλεση του αρχικού συμβατικού αντικειμένου λόγω μη προβλέψιμων περιστάσεων,

γ) οι συμπληρωματικές εργασίες είτε δεν μπορούν να διαχωριστούν από την αρχική σύμβαση χωρίς να δημιουργηθούν μείζονα προβλήματα για την αναθέτουσα αρχή είτε μπορούν να διαχωριστούν από την εκτέλεση της αρχικής σύμβασης, πλην όμως είναι απόλυτα αναγκαίες για την τελειοποίησή της και

δ) το σωρευτικό ποσό των συναπτόμενων συμβάσεων συμπληρωματικών έργων δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσοστό του πενήντα τοις εκατό (50%) του ποσού της αρχικής σύμβασης.

11. Ειδικότερα, σχετικά με τη συνδρομή των προϋποθέσεων της ανωτέρω διάταξης έχει κριθεί κατά πάγια νομολογία ότι ως *απρόβλεπτες περιστάσεις* νοούνται αιφνίδια πραγματικά γεγονότα, τα οποία δεν ανάγονται στο χρόνο κατάρτισης της αρχικής σύμβασης και τα οποία, παρότι η μελέτη (οριστική ή προμελέτη), με βάση την οποία προσδιορίσθηκε το τεχνικό αντικείμενο του έργου, υπήρξε κατά το δυνατόν πλήρης και ακριβής, αντικειμενικά δεν μπορούσαν να προβλεφθούν, σύμφωνα με τους κανόνες της ανθρώπινης εμπειρίας και λογικής ώστε να ενταχθούν στο αρχικό έργο και την ήδη συναφθείσα σύμβαση. Οι περιστάσεις που επικαλούνται οι αναθέτουσες αρχές για την αιτιολόγηση του απρόβλεπτου δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να απορρέουν από δική τους ευθύνη.

Δεν θεωρούνται συμπληρωματικές εργασίες, οφειλόμενες σε απρόβλεπτα γεγονότα, εκείνες που αφορούν στην επέκταση του τεχνικού αντικειμένου του έργου ή στη βελτίωση της ποιότητάς του, καθώς είναι ανεπίτρεπτη η εκ των υστέρων μεταβολή του αντικειμένου του έργου, που δεν ήταν γνωστή στο σύνολο των διαγωνιζομένων κατά την υποβολή της προσφοράς τους και δεν αποτέλεσε τη βάση της διαδικασίας ανάδειξης αναδόχου (ΕΣ Επταμ. 3053/2011, Τμ. VI 92/2011).

12. Στην προκειμένη περίπτωση, στο πλαίσιο της κρινόμενης αίτησης θεραπείας και, κατ' επέκταση, της επανεξέτασης της εν λόγω υπόθεσης, παρατηρούνται τα ακόλουθα:

12.1. Ως προς τις εργασίες μεταφοράς του αγωγού καυσίμων της Πολεμικής Αεροπορίας στον Α.Κ. Ραχών

Με την υπό εξέταση αίτηση θεραπείας η αναθέτουσα αρχή αναλύει περαιτέρω τους αρχικούς ισχυρισμούς της παραθέτοντας τις σχετικές απόψεις του τεχνικού συμβούλου του έργου, της Διευθύνουσας Υπηρεσίας και της Προϊσταμένης Αρχής (βλ. αναλυτικά ανωτέρω, Ιστορικό, υπό 4) και προσκομίζοντας, ως νέο στοιχείο, την από 30-07-2014 Μελέτη μετατόπισης αγωγού καυσίμων του Γ.Ε.Α. περί τη Χ.Θ. 30+620,00 της αρτηρίας. Συνοπτικά, οι προβαλλόμενοι στην αίτηση θεραπείας ισχυρισμοί επικεντρώνονται στην εξειδικευμένη μεθοδολογία (μέθοδος pipe-jacking) που απαιτείται για την εκτροπή του εν λόγω αγωγού (και όχι μια συμβατική κατασκευή κιβωτοειδών οχετών), η οποία, όπως επικαλείται η αναθέτουσα αρχή, ανέκυψε κατόπιν της από 27-05-2014 σύσκεψης στα γραφεία του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας (Γ.Ε.Α.).

Δεδομένων αυτών, η ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ δεν επικαλείται ισχυρισμούς διάφορους από τους ήδη αναφερθέντες και ληφθέντες υπόψη για το σχηματισμό κρίσης από την Αρχή, με την υπ' αριθμ. 279/2014 απόφαση.

Περαιτέρω, προκύπτει ότι η από 30-07-2014 “Μελέτη μετατόπισης αγωγού καυσίμων του Γ.Ε.Α. περί τη Χ.Θ. 30+620,00 της αρτηρίας (Τεχνική Έκθεση, Προμέτρηση, Προϋπολογισμός, Τεχνικές Προδιαγραφές)”, η οποία συντάχθηκε για λογαριασμό της αναδόχου και θεωρήθηκε από τη Διευθύνουσα Υπηρεσία, λαμβάνει υπόψη για τον προσδιορισμό της τεχνικής λύσης τις “προδιαγραφές και πρότυπα που έχουν καθορισθεί από την αρμόδια υπηρεσία ΓΕΑ/Γ2 και τα οποία επισυνάπτονται στην παρούσα μελέτη: 1. ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΑΙ ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ. ΑΓΩΓΟΣ. 41.0.000(ΓΕΑ/ΚΛΑΔΟΣ Γ'/ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΡΓΩΝ) 2. ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ (ΓΕΑ/ΚΛΑΔΟΣ Γ'/ΔΝΣΗ ΓΕΑ/Γ5-ΥΠΟΔΟΜΗ ΝΑΤΟ/ΤΜΗΜΑ 3Β(ΚΑΥΣΙΜΑ) [...]”, τα οποία ήταν γνωστά κατά το χρόνο δημοπράτησης του έργου (βλ. “Τεχνική Περιγραφή ΓΕΑΓΕΑ/ΚΛΑΔΟΣ Γ'/ΔΝΣΗ ΓΕΑ/Γ5-ΥΠΟΔΟΜΗ ΝΑΤΟ/ΤΜΗΜΑ 3Β(ΚΑΥΣΙΜΑ)”, που επισυνάπτεται στην προαναφερθείσα Μελέτη και φέρει ημερομηνία Ιουνίου 2000).

Επομένως, στις αρχικές μελέτες δημοπράτησης του έργου, όπου είχε προσδιορισθεί η θέση του αγωγού καυσίμων της Πολεμικής Αεροπορίας θα έπρεπε να είχαν ληφθεί υπόψη οι ανωτέρω προδιαγραφές και, σε κάθε περίπτωση, να είχε προηγηθεί συνεργασία με το ΓΕΑ σχετικά με τις απαιτήσεις του ως προς την τεχνική λύση, ενώ αντιθέτως προβλέφθηκαν τα συνήθη μέτρα προστασίας.

Κατόπιν αυτών, οι σημερινές υποδείξεις από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, οι οποίες προέκυψαν σε συνέχεια του με αρ. πρωτ. ΛΜ/ΦΚΛΜ10.00/ΑΛ/1184/05-03-2013 εγγράφου της Διευθύνουσας Υπηρεσίας (Τμήμα Κατασκευών Έργων Λαμίας της ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ), με το οποίο ζητήθηκε ενημέρωση για τις απαιτούμενες ενέργειες από το Γ.Ε.Α., λόγω εντοπισμού του εν λόγω αγωγού της Πολεμικής Αεροπορίας στη Χ.Θ. 30+680 του υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομου, δεν μπορούν να θεωρηθούν αιφνίδια γεγονότα, τα οποία αντικειμενικά δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθούν και να ενταχθούν στο αρχικό έργο, παρότι η μελέτη, με βάση την οποία προσδιορίσθηκε το τεχνικό αντικείμενο του έργου, υπήρξε κατά το δυνατόν πλήρης και ακριβής.

Συνεπώς, διαπιστώνεται ότι και εξ αυτού του λόγου ως προς τις συγκεκριμένες εργασίες μετατόπισης του αγωγού και διέλευσης αυτού μέσα από το επίχωμα με την μέθοδο “pipe-jacking” **δεν συντρέχουν** οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του π.δ. 60/2007.

Κατά την άποψη, όμως, του μέλους, κ. Δ. Σταθακόπουλου, ως προς τις συγκεκριμένες εργασίες συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του π.δ. 60/2007, θεωρώντας ότι οι εν λόγω εργασίες δεν μπορούν να αποζημιωθούν απολογιστικά (όπως παρουσιάστηκαν στο σχέδιο του 5ου Α.Π.Ε.), καθώς δεν αναφέρονταν στην αρχική σύμβαση ούτε η δαπάνη για την εκτέλεσή τους προβλέπεται στον προϋπολογισμό του έργου. Άλλωστε, ο Α.Π.Ε. συντάσσεται περιοριστικά είτε για την εκτέλεση εργασιών που μπορούν να πληρωθούν με απρόβλεπτες δαπάνες και τη διάθεση των απρόβλεπτων δαπανών της αρχικής σύμβασης, είτε για την εκτέλεση συμπληρωματικών εργασιών και την καταβολή των σχετικών δαπανών, σε καμία όμως περίπτωση δεν μπορεί να αποτελέσει νόμιμο έρεισμα για την εκτέλεση εργασιών, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που εκτελούνται απολογιστικά, οι οποίες δεν περιλαμβάνονται στην αρχική σύμβαση και οι σχετικές δαπάνες δεν προβλέπονται στον προϋπολογισμό του έργου (ΕΣ Ολομ. 1024/2011).

12.2. Ως προς τις εργασίες που σχετίζονται με την εφαρμογή του π.δ. 230/2007 και αφορούν στην πρόβλεψη πρόσθετης διάταξης εκτροπής κυκλοφορίας στη Χ.Θ. 18+400 έως τη Χ.Θ. 18+600 και την τοποθέτηση ογδόντα (80) πινακίδων σήμανσης διαφυγής εντός της σήραγγας T-7 με όλα τα παρελκόμενά τους

Σύμφωνα με όσα αναλυτικά αναφέρονται στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Αρχή έκρινε σχετικά ότι «[...] Οι ανωτέρω εργασίες συναρτώνται με την εφαρμογή κανόνων που προβλέπει το π.δ. 230/2007, το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 23-11-2007, ήτοι σε ημερομηνία μεταγενέστερη της υπογραφής της σύμβασης για την κατασκευή του έργου (01-06-2007). Σημειώνεται ότι το π.δ. 230/2007 εκδόθηκε για την προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στην Οδηγία 2004/54/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της

29ς Απριλίου 2004 σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου. Από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτει ότι το ως άνω π.δ. ελήφθη υπόψη κατά τη σύνταξη του φακέλου ασφαλείας των σηράγγων T-7 και T-9. Σύμφωνα με τον εν λόγω φάκελο, μετά και την εξέταση της υπάρχουσας εγκεκριμένης μελέτης, «το επίπεδο ασφαλείας της σήραγγας T-7 είναι πολύ υψηλό και κατά κανόνα πληρούνται οι απαιτήσεις του σχετικού διατάγματος». Επιπλέον, όπως περιγράφεται στη συνέχεια, «προβλέπονται συγκεκριμένες εργασίες αναβάθμισης που εν μέρει αφορούν εγκαταστάσεις και συστήματα που απαιτούνται από το π.δ. 230/2007» (βλ. σελ. 4 του υποβληθέντος φακέλου ασφαλείας σε μορφή CD, με ημερομηνία 30-11-2013). Εξάλλου, για την πρόσβαση δε των οχημάτων έκτακτης ανάγκης, στον ίδιο φάκελο ασφαλείας (σελ. 13) αναφέρεται ότι «θα αυξανόταν η ασφάλεια και η άνεση της κυκλοφορίας σε περίπτωση ατυχήματος στις σήραγγες αν δινόταν επιπλέον δυνατότητα εκτροπής με κάτω διάβαση της κίνησης των οχημάτων που κινούνται από Θεσ/κη προς Αθήνα στην περιοχή χ.θ. 18+400-χ.θ.: 18+600, ικανού πλάτους και ύψους για τη διέλευση μέχρι και μέσου μεγέθους φορτηγού». Όσον αφορά δε στη σήραγγα T-9A, από τα συμπεράσματα του φακέλου ασφαλείας συνάγεται ότι η υπάρχουσα μελέτη καλύπτει τις απαιτήσεις ασφαλείας του π.δ. 230/2007. Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι η κατασκευή της κάτω διάβασης δεν είναι απαιτούμενη εκ του νομικού πλαισίου περί κανόνων ασφαλείας των σηράγγων, αλλά συνιστά πρόταση βελτίωσης του υπάρχοντος σχεδιασμού, ο οποίος ήδη συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του π.δ. 230/2007.».

12.2.1. Με την υπό εξέταση αίτηση θεραπείας, η ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ υπέβαλε τις σχετικές απόψεις του τεχνικού συμβούλου του έργου, της Διευθύνουσας Υπηρεσίας και της Προϊσταμένης Αρχής (βλ. αναλυτικά ανωτέρω, Ιστορικό, υπό 4), οι οποίες συνοψίζονται, αναφορικά με την κατασκευή κάτω διάβασης, στην ταχύτερη διακίνηση των οχημάτων έκτακτης ανάγκης μεταξύ Στυλίδας και των δίδυμων σηράγγων με ελαχιστοποίηση του μήκους της διαδρομής στον αυτοκινητόδρομο (χωρίς χρήση του τμήματος των 2,5 χλμ. του ΠΑΘΕ).

Μεταξύ άλλων, η ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ αναφέρει ότι: «[...] η Κάτω Διάβαση και η ράμπα πρόσβασης στην Χ.Θ 18+500 έχει το πλεονέκτημα έναντι των άλλων σεναρίων ότι έχει απ' ευθείας πρόσβαση στο στόμιο της σήραγγας T9 χωρίς ουδόλως να χρησιμοποιεί το ως άνω τμήμα των 2,5 χλμ του ΠΑΘΕ και επομένως χωρίς να εμπλέκεται στην ενδεχόμενη κυκλοφοριακή συμφόρηση ή και ανάσχεση και κατ' αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται έγκαιρη και άμεση πρόσβαση σε αυτό. Επισημαίνεται επίσης ότι τα ως άνω σεναρία πρόσβασης στο στόμιο της T-9 σήραγγας αφορούν και επηρεάζουν άμεσα κατά τον ίδιο τρόπο και την δυνατότητα πρόσβασης στο στόμιο της αμέσως προηγούμενης κατασκευασμένης και σε πολύ μικρή απόσταση σήραγγας T-7. Τα ως άνω έχουν ως συνέπεια της εξασφάλιση της προστασίας του δημοσίου συμφέροντος, της προστασίας κατά των κινδύνων πυρκαγιάς και της προστασίας της ανθρώπινης ζωής, που σε άλλη περίπτωση εναλλακτικών σεναρίων διατρέχουν αυξημένο κίνδυνο, λόγω μεγαλύτερου χρόνου πρόσβασης. Γι' αυτό θεωρούμε ότι η υλοποίηση της πρότασης αυτής που προέκυψε από την εκπόνηση του Φακέλου Ασφαλείας των σηράγγων κατ' επιταγήν του Π.Δ 230/2007 δεν αποτελεί "βελτίωση του υπάρχοντος σχεδιασμού του έργου", καθόσον δεν βελτιώνει τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του αυτοκινητοδρόμου προς τον χρήστη (στάθμη εξυπηρέτησης, άνεση, ταχύτητα, ασφάλεια κατά την οδήγηση κλπ), ούτε βελτιώνει τα τεχνικά χαρακτηριστικά του αυτοκινητοδρόμου (στατικότητα, αντισεισμικότητα κλπ), αλλά αποτελεί επιβεβλημένο μέτρο για την αποτροπή σοβαρών κινδύνων για την ανθρώπινη ζωή και το δημόσιο συμφέρον, συνιστά δε απρόβλεπτη περίπτωση και συμπληρωματική εργασία οφειλόμενη αποκλειστικά και μόνον σε μεταγενέστερα του χρόνου κατάρτισης της αρχικής μελέτης γεγονότα και επομένως συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του Π.Δ 60/2007. [...]». Συμπληρωματικά, ως νέα στοιχεία, η ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ προσκομίζει, με την εξεταζόμενη αίτηση θεραπείας, Συγκριτικό Πίνακα Χρόνων Ανταπόκρισης Οχημάτων Έκτακτης Ανάγκης της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, δύο (2) Οριζοντιογραφίες, καθώς και τη δεύτερη έκδοση των Φακέλων Ασφαλείας των Σηράγγων T-7 και T-9 (σε μορφή CD, με ημερομηνία Ιουνίου 2014) και τη γνώμη του Αρμοδίου Ασφαλείας των προαναφερθεισών σηράγγων.

Λαμβάνοντας υπόψη τους προβαλλόμενους με την αίτηση θεραπείας ισχυρισμούς και τα νέα στοιχεία που προσκομίσθηκαν, διαπιστώνονται τα εξής:

Το αρχικό αίτημα της ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ συνοδευόταν από την αρχική έκδοση των Φακέλων Ασφαλείας των σηράγγων T-7 και T-9. Με την υπό κρίση αίτηση θεραπείας, προσκομίσθηκαν επικαιροποιημένοι οι εν

λόγω Φάκελοι Ασφαλείας (2η έκδοση, Ιούνιος 2014), σύμφωνα με τους οποίους αποτυπώνεται στο σχετικό κεφάλαιο (Μέρος Α.1), τόσο για τη σήραγγα T-7 όσο και για την T-9, ότι: «[...] Επικουρικά για τη μείωση του χρόνου μετάβασης μπορεί να γίνει προσέγγιση μέσω του τοπικού δικτύου Νεράιδας και της κάτω διάβασης στη θέση Χ.Θ. 18+400-18+600. Η προτεινόμενη διάταξη εκτροπής κυκλοφορίας στη Χ.Θ. 18+400-18+600 με κατασκευή κάτω διάβασης, επιτρέπει τη συντομότερη προσπέλαση και πρόσβαση σε κάποιο όχημα έκτακτης ανάγκης με σημείο αναφοράς το Δήμο Στυλίδας (ΕΚΑΒ, ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ κ.λπ.) στην περίπτωση έκτακτων περιστατικών στις σήραγγες του έργου. Η προβλεπόμενη από την αρχική μελέτη πρόσβαση εξυπηρετείται από τους τρεις (3) κόμβους του έργου. Οι δύο από τους τρεις οριοθετούνται πριν και μετά τις σήραγγες. Ο κόμβος Στυλίδας – Καραβόμυλου, απέχει από το στόμιο εξόδου της T-9 σήραγγας περίπου 3km. Συνεπώς η πρόσβαση ελαχιστοποιείται σε διέλευση μήκους περίπου 1,5km. Το παραπάνω μεταφράζεται σε άμεση πρόσβαση κατά το κρίσιμο χρόνο σε περίπτωση συμβάντος. Εναλλακτική πρόσβαση δε διατίθεται. [...]».

Επιπλέον, όπως προκύπτει από τις υποβληθείσες γνώμες της Αρμοδίου Ασφαλείας των σηράγγων T7 και T9A (η οποία ορίστηκε με την με αρ. πρωτ. ΚΒ/ΦΚΛΜ10.00/ΠΟ14/97345/28-07-2014 της ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων), που συνοδεύουν τους αντίστοιχους φακέλους ασφαλείας των δύο σηράγγων (στη 2η έκδοσή τους), δεν γίνεται σε αυτές καμία αναφορά για κατασκευή κάτω διάβασης, καθότι καλύπτονται οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας κατά το π.δ. 230/2007.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ καταρχήν δεν επικαλείται διάφορους ισχυρισμούς από τους ήδη αναφερθέντες και ληφθέντες υπόψη για το σχηματισμό της κρίσης από την Αρχή στην απόφασή της με αρ. 279/2014. Απλώς αναφέρει τον συντομότερο χρόνο πρόσβασης των οχημάτων έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση ατυχήματος στις θέσεις των σηράγγων, προσκομίζοντας σχετικά τον προαναφερθέντα Συγκριτικό Πίνακα και τις σχετικές Οριζοντιογραφίες, παραδεχόμενη κατά τα λοιπά την επάρκεια για την πρόσβαση των ανωτέρω οχημάτων στις θέσεις των σηράγγων από τους τρεις υφιστάμενους Ανισόπεδους Κόμβους. Επομένως, η κατασκευή της κάτω διάβασης στη Χ.Θ. 18+500 δεν καθίσταται επιβεβλημένη από το π.δ. 230/2007, η δε αρχική σύμβαση σε κάθε περίπτωση δύναται να ολοκληρωθεί και χωρίς αυτή. Συνεπώς, η κατασκευή της υπόψη Κ.Δ. συνιστά πρόταση βελτίωσης του υπάρχοντος σχεδιασμού του έργου, ο οποίος συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του π.δ. 230/2007 για την πρόσβαση των οχημάτων έκτακτης ανάγκης στις θέσεις των σηράγγων σε περίπτωση ατυχήματος, όπως προκύπτει και από τον φάκελο ασφαλείας του έργου.

Κατόπιν τούτων, διαπιστώνεται ότι ως προς τις συγκεκριμένες εργασίες **δεν συντρέχουν** οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του π.δ. 60/2007. Κατά τα λοιπά, παρέλκει η εξέταση των άλλων προϋποθέσεων της συγκεκριμένης διάταξης.

12.2.2. Σχετικά με την τοποθέτηση των 80 πινακίδων σήμανσης διαφυγής εντός της σήραγγας T-7 με όλα τα παρελκόμενά τους, η αναθέτουσα αρχή ισχυρίζεται με την υπό κρίση αίτηση θεραπείας ότι αυτές καθίστανται αναγκαίες προς συμμόρφωση με τις προβλέψεις του π.δ. 230/2007, καθώς και για την αδειοδότηση της λειτουργίας των σηράγγων από τη Διοικητική Αρχή Σηράγγων (Δ.Α.Σ.) και μάλιστα χωρίς περιθώριο παρέκκλισης από το εν λόγω π.δ. Ειδικότερα, η ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ αναφέρει -μεταξύ άλλων- ότι: «[...] επισημαίνεται ότι συνιστούν αναγκαία συμμόρφωση με τις προβλέψεις και τις απαιτήσεις του Π.Δ. 230/2007 και χωρίς αυτές δεν δύναται να δοθεί η άδεια λειτουργίας των σηράγγων από την Διοικητική Αρχή Σηράγγων και τούτο διότι: - Σύμφωνα με την παράγραφο 2.8.3 του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ I του Π.Δ. 230/07 "... ο φωτισμός εκκένωσης, όπως φωτεινοί δείκτες εκκένωσης, σε ύψος 1,5 μέτρων το πολύ, παρέχεται ώστε να καθοδηγεί τους χρήστες της σήραγγας, προκειμένου να εγκαταλείψουν πεζή τη σήραγγα, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης" ορίζεται ως ελάχιστη απαίτηση η ύπαρξη του φωτισμού εκκένωσης (όπως φωτεινοί δείκτες εκκένωσης ή πινακίδες σήμανσης εξόδων διαφυγής). - Ο τύπος των πινακίδων σήμανσης των εξόδων διαφυγής προσδιορίζεται στην παράγραφο 2.3 του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ III του Π.Δ. 230/07. Στην δε παράγραφο 1.2.2. του ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ I του Π.Δ. 230/07, προβλέπεται ρητά ότι δεν επιτρέπεται παρέκκλιση για την σήμανση των σηράγγων και συνεπώς και της σήμανσης των εξόδων διαφυγής: «.....δεν επιτρέπεται παρέκκλιση από τις ακόλουθες παραγράφους όσον αφορά το σχεδιασμό των εγκαταστάσεων ασφαλείας που τίθενται στη διάθεση των χρηστών (σταθμοί επείγουσας ανάγκης, σήματα, χώροι στάθμευσης, έξοδοι κινδύνου, ραδιοφωνική αναμετάδοση, όταν προβλέπεται). [...]».

Από το συνδυασμό των ανωτέρω προκύπτει ότι οι εν λόγω εργασίες συναρτώνται με την εφαρμογή κανόνων που προβλέπει το π.δ. 230/2007, το οποίο τέθηκε σε ισχύ σε ημερομηνία (23-11-2007) μεταγενέστερη της υπογραφής της σύμβασης (01-06-2007). Ως εκ τούτου, πρόκειται για ζητήματα που δεν μπορούσαν να μελετηθούν επαρκώς και να ληφθούν υπόψη κατά την εκπόνηση της αρχικής μελέτης του έργου, δεδομένου ότι το π.δ. 230/2007 ετέθη σε εφαρμογή μετά την υπογραφή της αρχικής σύμβασης και σε εφαρμογή αυτού συντάχθηκε ο απαιτούμενος φάκελος ασφαλείας.

Η μεταβολή νομοθετικού πλαισίου κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του έργου που επιβάλλει αναγκαστικές τροποποιήσεις στον αρχικό σχεδιασμό του συνιστά αφ' εαυτού απρόβλεπτο γεγονός, το οποίο, συντρεχουσών και των λοιπών προϋποθέσεων, δικαιολογεί την κατάρτιση συμπληρωματικής συμβάσεως, ενόψει τυχόν έλλειψης επάρκειας του κονδυλίου των απροβλέπτων (βλ. Αποφάσεις ΕΣ Τμ. VI 1978, 1381/2012, 2256, 792, 791/2011, 2961, 2726, 2063/2010, Πράξη ΕΣ Ε' Κλιμ. 299/2013).

Επομένως, εφόσον έχει προβλεφθεί στην αρχική σύμβαση κονδύλιο απροβλέπτων και αυτό καλύπτει τις υπό κρίση εργασίες, δεν δύναται να γίνει λόγος για συμπληρωματικές εργασίες, οι οποίες δεν προβλέπονται στην αρχική σύμβαση. Αντίθετα, εφόσον το κονδύλιο των απροβλέπτων δεν επαρκεί για την κάλυψη της σχετικής δαπάνης, συντρέχει λόγος εξέτασης της συνδρομής των λοιπών προϋποθέσεων του άρθρου 25 του π.δ. 60/2007.

Εν προκειμένω, οι εργασίες τοποθέτησης ογδόντα (80) πινακίδων σήμανσης διαφυγής εντός της σήραγγας T-7 με όλα τα παρελκόμενά τους, κατά το μέρος που δεν καλύπτονται από το κονδύλιο των απροβλέπτων, αποτελούν συμπληρωματικές εργασίες που δεν περιλαμβάνονταν στην αρχική σύμβαση. Κατέστησαν δε αναγκαίες εκ της εφαρμογής του ανωτέρω π.δ., που εκδόθηκε μετά τη σύναψη της σύμβασης και είναι αναγκαίες για την ολοκλήρωσή της. Περαιτέρω, οι ανωτέρω συμπληρωματικές εργασίες, σωρευτικά με τις εργασίες των συμπληρωματικών συμβάσεων που συνήφθησαν κατά την εκτέλεση του εν λόγω έργου, καθώς και εκείνες για τις οποίες παρασχέθηκε σύμφωνη γνώμη για προσφυγή σε διαδικασία διαπραγμάτευσης στο πλαίσιο της 3ης Σ.Σ.Ε. με την με αρ. 279/2014 απόφαση της Αρχής, δεν υπερβαίνουν το 50% της αξίας των εργασιών της αρχικής σύμβασης.

Κατόπιν τούτων, διαπιστώνεται ότι ως προς τις συγκεκριμένες εργασίες **συντρέχουν** οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 25 παρ. 4 περ. α του π.δ. 60/2007.

13. Κατόπιν των ανωτέρω, προκύπτει η βασιμότητα των προβαλλόμενων λόγων με την υπό κρίση αίτησης θεραπείας όσον αφορά στις εργασίες τοποθέτησης ογδόντα (80) πινακίδων σήμανσης διαφυγής εντός της σήραγγας T-7 με όλα τα παρελκόμενά τους, σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του π.δ/τος 230/2007 (βλ. ανωτέρω, υπό 12.2.2.) και, κατά συνέπεια, ως προς τις προαναφερθείσες εργασίες προκύπτει η συνδρομή της προϋπόθεσης για την παροχή σύμφωνης γνώμης για την σκοπούμενη υιοθέτηση της εξαιρετικής διαδικασίας διαπραγμάτευσης. Αντιθέτως, δεν προκύπτει η βασιμότητα των προβαλλόμενων λόγων με την υπό κρίση αίτησης θεραπείας όσον αφορά: α) στις εργασίες μεταφοράς του αγωγού καυσίμων της Πολεμικής Αεροπορίας στον Α.Κ. Ραχών (βλ. ανωτέρω, υπό 12.1.) και β) στις εργασίες πρόσθετης διάταξης εκτροπής κυκλοφορίας στη Χ.Θ. 18+400 έως τη Χ.Θ. 18+600 (κατασκευή Κ.Δ.), σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του π.δ/τος 230/2007 (βλ. ανωτέρω, υπό 12.2.1.) και, κατά συνέπεια, ως προς τις συγκεκριμένες εργασίες δεν προκύπτει η συνδρομή της προϋπόθεσης για την παροχή σύμφωνης γνώμης για την σκοπούμενη υιοθέτηση της εξαιρετικής διαδικασίας διαπραγμάτευσης.

IV. Συμπέρασμα

Ενόψει όλων των προεκτεθέντων, με βάση το διδόμενο πραγματικό και από την υπαγωγή αυτού στις προαναφερόμενες και ερμηνευόμενες διατάξεις, επί του τεθέντος ερωτήματος, η Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. αποφασίζει:

Α) Ομόφωνα, την αποδοχή της αίτησης θεραπείας της Ειδικής Υπηρεσίας Δημόσιων Έργων - Αυτοκινητόδρομος Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι και την ανάκληση/τροποποίηση της με αρ. 279/2014 απόφασης της Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. κατά το μέρος της που αφορά στις εργασίες τοποθέτησης των ογδόντα (80) πινακίδων σήμανσης διαφυγής εντός της σήραγγας Τ7 με όλα τα παρελκόμενά τους,

Β) Κατά πλειοψηφία, την απόρριψη της αίτησης θεραπείας και την επιβεβαίωση της υπ'αριθμ. 279/2014 απόφασης κατά το μέρος της που αφορά στις εργασίες μεταφοράς του αγωγού καυσίμων της Πολεμικής Αεροπορίας στον Α.Κ. Ραχών και

Γ) Ομόφωνα, την απόρριψη της αίτησης θεραπείας και την επιβεβαίωση της υπ'αριθμ. 279/2014 απόφασης κατά το μέρος της που αφορά στις στις εργασίες πρόσθετης διάταξης εκτροπής κυκλοφορίας στη Χ.Θ. 18+400 έως τη Χ.Θ. 18+600 (κατασκευή Κάτω Διάβασης), για τους λόγους που αναλυτικά αναφέρονται στην παρούσα απόφαση.

Αθήνα, 6 Νοεμβρίου 2014

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Ο Αναπληρωτής Πρόεδρος

Χρήστος Δετσαρίδης