



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΕΝΙΑΙΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΑΡΧΗ  
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ**

**ΓΝΩΜΗ  
Δ72/2021  
(του αρ. 2, παρ. 2, περ. γ', υποπερ. δδ' του ν. 4013/2011)**

Στην Αθήνα σήμερα την 29η Οκτωβρίου του έτους δύο χιλιάδες είκοσι ένα (2021), ημέρα Παρασκευή και ώρα 09:30 π.μ. και επί της οδού Κεφαλληνίας 45 & Κορνά Τράκα, 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. Πρόεδρος:** Γεώργιος Καταπόδης
- 2. Μέλη:** Δημήτριος Σταθακόπουλος (μέσω τηλεδιάσκεψης)  
Μαρία Στυλιανίδη (μέσω τηλεδιάσκεψης)  
Ερωφίλη Χριστοβασίλη  
Κωνσταντίνος Βαρδακαστάνης (μέσω τηλεδιάσκεψης)  
Βασιλική Σκαρτσούνη

**Γραμματέας:** Αθανάσιος Λαμπράκης, Π.Ε. Διοικητικού-Οικονομικού

**Εισηγήτρια:** Αθανασία Τσιτλακίδου, Πολιτικός Μηχανικός, Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ.

Κατά τη διάρκεια της Συνεδρίασης παρέστησαν η εισηγήτρια, Αθανασία Τσιτλακίδου (μέσω τηλεδιάσκεψης), η Προϊσταμένη του Τμήματος Ελέγχου Αιτημάτων Διαπραγμάτευσης, Μαρία Παναγοηλιοπούλου, η Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Ελέγχου, Μαριλένα Σιδέρη, καθώς και εκπρόσωποι του Ο.Σ.Ε. Α.Ε. (μέσω τηλεδιάσκεψης), οι οποίοι αποδεσμεύτηκαν πριν την έναρξη της διαδικασίας ψηφοφορίας και λήψης της απόφασης από τα Μέλη της Αρχής.

**Θέμα:** Παροχή σύμφωνης γνώμης της Αρχής για την προσφυγή στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση για τη σύναψη σύμβασης έργου με τίτλο «ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΚ-ΠΜ ΑΠΟ Χ.Σ.2+500 γρ.ΣΚ-ΠΜ (έξοδος Σ.Σ.ΣΚ προς Προμαχώνα) έως Χ.Σ.14+000γρ.ΣΚ-ΠΜ (έξοδος Σ.Σ.ΠΜ προς Ελληνοβουλγαρικά σύνορα)», συνολικής εκτιμώμενης αξίας

**5.950.000,00€ χωρίς ΦΠΑ, κατ' επίκληση κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε απρόβλεπτες περιστάσεις (κατ' αρθ. 269 περ. δ' ν. 4412/2016)**

Με το υπ' αρ. πρωτ. 9161294/02.09.2021 (α.π. εισερχ. Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. 5140/09.09.2021) έγγραφο της Διεύθυνσης Συντήρησης Γραμμής του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. προς την Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. (εφεξής Αρχή), όπως αυτό συμπληρώθηκε με το υπ. αριθ. πρωτ. 9164924/07.10.2021 (αρ. πρωτ. εισερχ. Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. 6023/08.10.2021) έγγραφο της ίδιας ως άνω Υπηρεσίας του ανωτέρω αιτούντος αναθέτοντος φορέα καθώς και με τα με αρ. πρωτ. 6249/19.10.2021 και 6364/22.10.2021 μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, σε συνέχεια του με α.π. 5140/27.09.2021 σχετικού εγγράφου της Αρχής για τη συμπλήρωση του φακέλου και την παροχή διευκρινίσεων, ο ΟΣΕ ΑΕ αιτείται την παροχή σύμφωνης γνώμης της Αρχής, σύμφωνα με το άρθρο 2, παρ. 2, περ. γ (δδ) ν. 4013/2011, προκειμένου να προσφύγει στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης, χωρίς προηγούμενη δημοσίευση, για την ανάθεση δημόσιας σύμβασης έργου με τίτλο «ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΚ-ΠΜ ΑΠΟ Χ.Σ.2+500 γρ.ΣΚ-ΠΜ (έξοδος Σ.Σ.ΣΚ προς Προμαχώνα) έως Χ.Σ.14+000γρ.ΣΚ-ΠΜ (έξοδος Σ.Σ.ΠΜ προς Ελληνοβουλγαρικά σύνορα)», προϋπολογισμού 5.950.000,00€ χωρίς ΦΠΑ και προβλεπόμενης συμβατικής προθεσμίας περάτωσης 12 μηνών από την υπογραφή της, κατ' επίκληση κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε απρόβλεπτες περιστάσεις (κατά τις διατάξεις του άρθρου 269 περ. δ' του ν. 4412/2016).

#### **I. Ιστορικό-πραγματικά περιστατικά**

**1.** Από το φάκελο της υπόθεσης και τα περιεχόμενα σε αυτόν στοιχεία και σχετικά έγγραφα προκύπτουν τα ακόλουθα:

**1.1.** Στο με αρ. πρωτ. 9161294/02.09.2021 (α.π. εισερχ. Ε.Α.Α.ΔΗ.ΣΥ. 5140/09.09.2021) εξεταζόμενο αίτημα του ΟΣΕ ΑΕ επισυνάπτεται η υπ' αριθμ. 9160310/24.08.2021 εισήγηση προς το ΔΣ του ΟΣΕ ΑΕ, βάσει της οποίας λήφθηκε η υπ' αριθμ. 7.000.433/26.08.2021 θετική Απόφαση του ΔΣ του ΟΣΕ ΑΕ, όπου αναφέρονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

##### «1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

*Το Τμήμα Συντήρησης Γραμμής Δράμας έχει δικαιοδοσία στην σιδηροδρομική γραμμή, η οποία εκτείνεται στους Νομούς Σερρών, Δράμας και Ξάνθης, των Περιφερειών Κεντρικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. Περιλαμβάνει το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης από τον ΣΣ ΚΑΣΤΑΝΟΥΣΑΣ (ΧΣ 50+500 γρ. Θ-Α μΠΚ) του Ν. Σερρών έως τον ΣΣ ΠΟΛΥΣΙΤΟΥ (ΧΣ 308+000 γρ. Θ-Α μΠΚ) του Ν. Ξάνθης και όλη την διασυνοριακή γραμμή από τον ΣΣ ΣΤΡΥΜΟΝΑ (ΧΣ 0+000 γρ. ΣΚ-ΠΜ) του Ν. Σερρών έως τον ΣΣ ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ (ΧΣ 14+459 γρ. ΣΚ-ΠΜ) του Ν. Σερρών. Η γραμμή είναι συνολικού μήκους 272,00 χλμ. περίπου (257,50 χλμ. Καστανούσα - Πολύσιτος και 14,459 χλμ. Στρυμόνας – Προμαχώνας) και μετράται με δυο διαφορετικές μετρήσεις (μέτρηση ΠΚ και ΣΚ-ΠΜ).*

Η γεωμετρία της σιδηροδρομικής γραμμής του τμήματος, πλην ελαχίστων περιπτώσεων είναι από την εποχή στρώσης της γραμμής Θ-Α (1896), ήτοι ορεινή και ημιορεινή με μικρές ακτίνες καμπυλών και μεγάλο μήκος μεγάλων κατά μήκος κλίσεων. Πιο συγκεκριμένα υπάρχουν οι εξής καμπύλες :

α) 116 καμπύλες με  $R < 401\mu$ , μήκους 42.000 μ

β) 141 καμπύλες με  $401\mu < R < 1001\mu$ , μήκους 58.500 μ

γ) 44 καμπύλες με  $R > 1001\mu$ , μήκους 24.500 μ.

Τα τεχνικά έργα επί της γραμμής αποτελούνται από 31 σήραγγες μήκους 4.500 μ., πλήθος αμυντικών στοών, περίπου 1000 μικρά τεχνικά και 2 μεγάλες γέφυρες επί των ποταμών Στρυμόνα και Νέστου, πλήθος τοίχων αντιστήριξης, πλήθος εγκαταστάσεων επί σταθμών και μεγάλο πλήθος αλλαγών επί της κυρίας και των παρακαμπτήριων γραμμών.

Ειδικότερα σε ότι αφορά το τμήμα γραμμής Στρυμόνας – Προμαχώνας (ΣΚ-ΠΜ), σας αναφέρουμε συνοπτικά τα εξής :

1. Πρόκειται για κύρια γραμμή συνολικού μήκους 14.459μ. με ημιορεινή χάραξη, με αρκετές καμπύλες. Υπάρχουν 19 καμπύλες με διάφορες ακτίνες, εντός Κανονισμού Επιδομής, συνολικού μήκους 7.921μ. Υπάρχει πλήθος μικρών και μεγάλων τεχνικών με κυριότερα 2 σήραγγες συνολικού μήκους 430μ. και πλήθος τεχνικών συγκράτησης καταπτώσεων όγκων βράχων.

2. Η γραμμή μεταξύ Σ.Σ.Στρυμόνα – Σ.Σ.Προμαχώνα, βρίσκεται στην αρχική της χάραξη, με παλαιά τεχνικά γραμμής και με υλικά επιδομής σιδ/χιες τύπου S33 , σε στρωτήρες μεταλλικούς S33 και με αρμούς ανά 36μ. Η κατάσταση του υλικού γραμμής και του σκύρου χαρακτηρίζεται κακή, ενώ παρατηρούνται πλαγιοφθορές και θραύσεις των σιδηροτροχιών, φθορές των οπών των μεταλλικών στρωτήρων από τις πλευρικές καταπονήσεις και επικάμψεις στους αρμούς.

3. Η οριακή ταχύτητα λόγω χάραξης είναι 100 χλμ/ω, αλλά τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο υπάρχει βραδυπορία των 10 χλμ/ω από Χ.Σ.2+500 έως Χ.Σ.14+000γρ.ΣΚ-ΠΜ, λόγω συνεχόμενων θραύσεων των σιδ/χιων, των αμφιδετών και πολλών άλλων προβλημάτων που παρουσιάζει η γραμμή, με συνέπεια σήμερα λόγω ύπαρξης πολλών επισφαλών σημείων η κυκλοφορία να είναι λίαν δυσχερής έως πρακτικά αδύνατη επειδή χρειάζεται να προπορεύεται πλοηγός που εξασφαλίζει την ασφάλεια διέλευσης των συρμών και επιπλέον με ταχύτητα 10 χλμ/ώρα, που καθιστά την ανωτέρω σιδηροδρομική σύνδεση εξ' αυτών των λόγων στα όρια της διακοπής.

4. Λόγω των παραπάνω τεχνικών χαρακτηριστικών, που έχουν οδηγήσει στη σημερινή κατάσταση την υφιστάμενη σιδηροδρομική σύνδεση, η οποιαδήποτε συντήρηση της γραμμής δε μπορεί να καταστήσει λειτουργική και ασφαλή τη λειτουργία αυτής και είναι απολύτως επιτακτική η ανάγκη άμεσης παρέμβασης για την ανακαίνιση της επιδομής στο ως άνω υποτμήμα, για τους λόγους { έντονο στρατιωτικό ( NATO – Ελληνικός Στρατός) και εμπορικό ενδιαφέρον} που αναλυτικά αναφέρονται στην παρ.6 της παρούσης.

Με την παρούσα εισήγηση προτείνεται η δημοπράτηση της εργολαβίας του θέματος με σκοπό την ανακαίνιση επιδομής του τμήματος γραμμής Στρυμόνα – Προμαχώνα (ΣΚ-ΠΜ) από Χ.Σ.2+500 γρ.ΣΚ-ΠΜ (έξοδος Σ.Σ.

Στρυμόνα προς Προμαχώνα) έως Χ.Σ.14+000 γρ.ΣΚ-ΠΜ (έξοδος Σ.Σ. Προμαχώνα προς Ελληνοβουλγαρικά σύνορα).

## 2. ΤΕΧΝΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Το παρόν έργο αποσκοπεί στην βαριά συντήρηση – ανακαίνιση της γραμμής ΣΚ-ΠΜ μεταξύ του Χ.Σ.2+500 γρ.ΣΚ-ΠΜ (έξοδος Σ.Σ.ΣΚ προς Προμαχώνα) έως Χ.Σ.14+000 γρ.ΣΚ-ΠΜ (έξοδος Σ.Σ.ΠΜ προς Ελληνοβουλγαρικά σύνορα).

Πιο συγκεκριμένα θα ανακαινισθεί η κύρια γραμμή ΣΚ-ΠΜ από Χ.Σ.2+500 γρ.ΣΚ-ΠΜ έως Χ.Σ.14+000 γρ.ΣΚ-ΠΜ, που δεν έχει ανακαινιστεί από παλαιότερες εργολαβίες. Στο εν λόγω τμήμα σιδηροδρομικής γραμμής συμπεριλαμβάνεται ο Σταθμός Προμαχώνα, στον οποίο θα ανακαινιστεί μόνο η κύρια γραμμή, ενώ δεν υπάρχουν ενδιάμεσες Στάσεις.

Η αναβάθμιση στο υπόψη τμήμα επιτυγχάνεται με την πλήρη ανακαίνιση της επιδομής του (στρωτήρες, σιδηροτροχιές, σκύρα, κλπ.), την πλήρη αφαίρεση του υπάρχοντος έρματος και την πλήρωσή του με στρώση υποστρώματος επιδομής και σκυρόστρωση σύμφωνα με τα συμβατικά τεύχη. Το έργο θα κατασκευαστεί εντός των ορίων απαλλοτρίωσης του Ο.Σ.Ε.

Προβλέπεται αντικατάσταση των υλικών επιδομής (μεταλλικοί στρωτήρες με σιδηροτροχιές S33) με υλικά καλύτερων προδιαγραφών, δηλαδή με διμερείς στρωτήρες από σκυρόδεμα, ελαστικούς συνδέσμους NABLA, σιδηροτροχιές UIC-54 και σκύρα κατηγορίας K2, που θα διαθέσει ο ΟΣΕ.

Επισημαίνεται ότι οι προαναφερόμενες ανακαινίσεις της επιδομής θα γίνουν σε πλήρη αποκοπή κυκλοφορίας.

Κατασκευαστικά το έργο θα εξελιχθεί ως εξής:

- Αποξήλωση της υφιστάμενης γραμμής
- Πλήρης αφαίρεση έρματος
- Πλήρης κατασκευή υποστρώματος επιδομής με υλικό (3 Α)
- Τοποθέτηση γεωϋφάσματος διαχωρισμού, για το διαχωρισμό της στέψης του επιχώματος και του υποστρώματος επιδομής, όπου απαιτείται, για την καλύτερη αποστράγγιση της επιδομής.
- Στρώση σιδηροδρομικής γραμμής με υλικά επιδομής καλύτερων προδιαγραφών (διμερείς στρωτήρες από σκυρόδεμα, ελαστικούς συνδέσμους τύπου NABLA και σιδηροτροχιές UIC-54)
- Σκυρόστρωση της γραμμής, με σκύρα κατηγορίας K2
- Κολλήσεις των σιδηροτροχιών ανά 18m
- Μόρφωση διατομής έρματος και πλήρης τακτοποίηση της γραμμής (οριζοντιογραφικά και υψομετρικά) με μηχανήματα του ΟΣΕ
- Απελευθέρωση τάσεων
- Εργασίες μετατόπισης των φορέων τηλεδιόικησης-σηματοδότησης, καθώς και του φορέα ETCS
- Στο τέλος, το ανακαινισμένο τμήμα γραμμής θα εξασφαλιστεί με πασσάλους εξασφάλισης και θα τοποθετηθούν τα ανάλογα σήματα δεικτών χιλιόμετρησης

Στην Τεχνική Περιγραφή του έργου αναφέρονται αναλυτικά όλες οι απαιτούμενες εργασίες, οι οποίες είναι Χωματοουργικές εργασίες, Τεχνικές-Υδραυλικές εργασίες, Σιδηροδρομικές εργασίες, Ηλεκτρομηχανολογικές εργασίες και Λοιπές εργασίες (ημερομίσθια - ημερ. Δαπ. Μηχανημάτων) και εμπεριέχεται ο πίνακας επιδομής της γραμμής ΣΚ-ΠΜ όπου απεικονίζεται αναλυτικά η υφιστάμενη επιδομή της γραμμής δικαιοδοσίας του Τμήματος Δράμας.

### 3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Κατά την εκτέλεση του έργου πρέπει ο ανάδοχος να τηρεί τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με την κείμενη Περιβαλλοντική Εθνική και Κοινοτική Νομοθεσία.

Η τήρηση των εν λόγω υποχρεώσεων από τον ανάδοχο και τους υπεργολάβους του ελέγχεται και βεβαιώνεται από τα όργανα που επιβλέπουν την εκτέλεση της σύμβασης και τις αρμόδιες δημόσιες αρχές και υπηρεσίες που ενεργούν εντός των ορίων της ευθύνης και της αρμοδιότητάς τους.

Για τη εκτέλεση του έργου υπάρχουν εν ισχύ οι περιβαλλοντικοί όροι.

### 4. ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΟΥ

Ο προϋπολογισμός του έργου έχει προεκτιμηθεί ότι ανέρχεται σε 5.950.000,00 € χωρίς τον Φ.Π.Α. συμπεριλαμβανομένων των Γ.Ε. και Ο.Ε. 18% ύψους 832.543,64€, απρόβλεπτων 9% ύψους 491.200,75€, αναθεώρησης ύψους 1.013,17€ ή σε 7.378.000,00€ με τον Φ.Π.Α.

### 5. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΕΡΓΟΥ

Το έργο θα χρηματοδοτηθεί από τον Τακτικό Προϋπολογισμό του ΟΣΕ για το έτος 2022. Προς τούτο θα αποσταλεί σχετικό έγγραφο στη Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών του ΟΣΕ, για να γίνει η σχετική δέσμευση ποσού.

Σύμφωνα με την παρ.1 του άρθρου 67 του Ν.4270/2014, όπως ισχύει σήμερα, όταν πρόκειται για πολυετείς συμβάσεις είτε για συμβάσεις που αφορούν προϋπολογισμό επόμενου έτους και το τίμημα των οποίων υπερβαίνει ετησίως το ποσό των 100.000,00 €, θα πρέπει να λαμβάνεται, επιπρόσθετα η έγκριση του εποπτεύοντος Υπουργού (ΥΠΥΜΕ), πριν από οποιαδήποτε διαγωνιστική διαδικασία.

### 6. ΤΡΟΠΟΣ – ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ

ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΜΕ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 269 ΤΟΥ Ν. 4412/2016

Η μονή γραμμή Στρυμόνα – Προμαχώνα μήκους 14,5km περίπου, όπως προαναφέρθηκε αποτελείται από σιδηροτροχιές τύπου S33 επί μεταλλικών στρωτήρων και στρώση με αρμούς ανά 36m.

Η γραμμή αυτή αποτελεί την έξοδο της Ελλάδας προς Βουλγαρία και μέχρι το 2019 χρησιμοποιείτο ως δευτερεύουσα-εναλλακτική έξοδος της χώρας προς την Ευρώπη, καθόσον η πρωτεύουσα έξοδος της χώρας ήταν αυτή της Ειδομένης που αναλάμβανε σχεδόν το σύνολο του εμπορικού φορτίου.

Λόγω της θεομηνίας που έπληξε τον Ν. Σερρών την 05.01.2021 (συν.1), δημιουργήθηκαν σοβαρά προβλήματα σε πολλά τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου, που είχαν σαν αποτέλεσμα ακόμη και την διακοπή της κυκλοφορίας σε ορισμένες περιπτώσεις. Ειδικότερα, στο τμήμα Στρυμόνα – Προμαχώνα φερτά υλικά παρασύρθηκαν από τα όμβρια ύδατα με αποτέλεσμα την απόφραξη χανδάκων, τεχνικών, την κατάπτωση βράχων και την παρείσφρηση εδαφικού υλικού στην επιδομή της γραμμής. Μάλιστα τα προαναφερθέντα εξαιρετικά μεγάλης έντασης φαινόμενα, λόγω και της πρόσφατης καταστροφής δασικής έκτασης (πυρκαγιά) ανάντι της γραμμής, που είχε προκληθεί το προηγούμενο έτος, οδήγησαν την παθολογία της επιδομής της γραμμής να έχει φτάσει σε οριακό σημείο.

Ταυτόχρονα με την ανωτέρω συγκυρία, ήδη από τα τέλη του 2020, προέκυψε εντονότατο ενδιαφέρον για την χρήση της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής σύνδεσης, τόσο από τον Ελληνικό Στρατό και το ΝΑΤΟ, για συνεχείς μεταφορές βαρέως στρατιωτικού υλικού και προσωπικού, για τις οποίες αποκλειστική λύση αποτελεί ο σιδηρόδρομος, όσο και από τον λιμένα Θεσσαλονίκης και από διακομιστικά κέντρα συνδυασμένων μεταφορών στην Βουλγαρία και την Ρουμανία. (συν.2 και 3)

Η απρόσμενη αυτή επιβάρυνση του μεταφορικού έργου της εν λόγω σύνδεσης, σε συνδυασμό των απρόβλεπτων φυσικών φαινομένων και από εντελώς έκτακτα και μη προγραμματισμένα γεγονότα υπερβολικής και βαριάς χρήσης της γραμμής, ήταν εκτός της συνήθους και αναμενόμενης περιστασιακής χρήσης, και δεν μπορούσε, σε καμία περίπτωση, να προβλεφθεί από την εταιρεία μας με βάση την εμπειρία και τα στοιχεία που είχε υπόψη της από παρελθόντα έτη.

Κατ' αυτόν τον τρόπο εντός ενός πολύ σύντομου χρονικού διαστήματος η συγκεκριμένη σιδηροδρομική σύνδεση κατέστη απροσδόκητα σημαντική αφενός για στρατιωτικούς και αφετέρου για εμπορικούς λόγους, με αποτέλεσμα πλέον να καθίσταται υψηλής στρατηγικής και εθνικής σημασίας για την Χώρα.

Ωστόσο, η ανωτέρω αναβάθμιση της σημασίας της εν λόγω σύνδεσης, που είχε ως αποτέλεσμα την υπερβολική αύξηση, για την κατάσταση της γραμμής, του κυκλοφοριακού φόρτου, με ιδιαίτερα βαρύτατα φορτία (στρατιωτικό υλικό ΝΑΤΟ και Ελληνικού Στρατού), οδήγησε σε μια σοβαρή και ταχύτατη επιδείνωση της κατάστασης της επιδομής της γραμμής, που σε συνδυασμό με τα προαναφερθέντα αποτελέσματα της επίδρασης της θεομηνίας στα τεχνικά έργα, κατέστησαν εντελώς απαραίτητη και απόλυτα επιβεβλημένη την άμεση και χωρίς χρονοτριβή ανάληψη σημαντικών επεμβάσεων επί αυτής, προκειμένου να μην διακοπεί η κυκλοφορία για μακρύ χρονικό διάστημα, με ολέθριες επιπτώσεις τόσο γεωστρατηγικής όσο και οικονομικής σημασίας.

Η κατάσταση αυτή ήταν απόλυτα απρόβλεπτη, διότι τόσο η επίδραση της θεομηνίας στα τεχνικά και την επιδομή, όσο και η σημαντική αύξηση των φορτίων της γραμμής προκάλεσαν συνδυαστικά εκθετική επιδείνωση της κατάστασης της γραμμής, που δε θα μπορούσε να προβλεφθεί εκ των προτέρων. Επιπροσθέτως, ο συνδυασμός της μόλυνσης του έρματος της γραμμής από το εδαφικό υλικό και η σημαντική αύξηση των διερχόμενων βαρέων φορτίων (άρματα μάχης, στρατιωτικό υλικό, βιομηχανικά προϊόντα κλπ.)

δημιούργησαν μηχανισμούς αστοχίας στην γραμμή, που αρχικά παρουσιάστηκαν με την μορφή μικρορηγματώσεων στις σιδηροτροχιές και στους στρωτήρες, αλλά ταχύτατα οδήγησαν σε σειρά ψαθυρών θραύσεων των υλικών επιδομής. Η κατάσταση αυτή οδήγησε μάλιστα στην πλήρη διακοπή της κυκλοφορίας της γραμμής την 05.05.2021, όταν παρατηρήθηκε σειρά θραύσεων επί της σιδηροδρομικής γραμμής Στρυμόνα – Προμαχώνα (φωτ. 1,2), που παραλίγο θα προκαλούσε τον εκτροχιασμό διερχόμενης εμπορικής αμαξοστοιχίας.

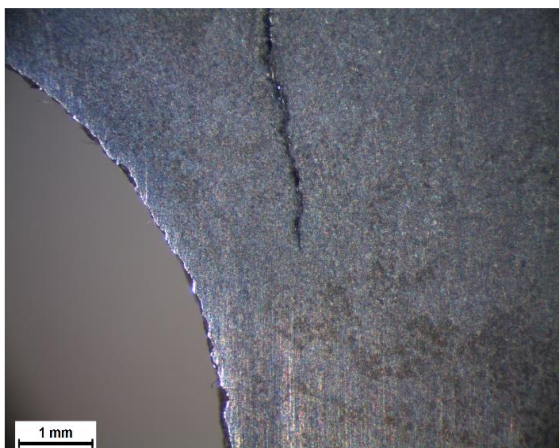


(1)



(2)

Η φύση των σφαλμάτων αυτών που παρατηρήθηκαν στις σιδηροτροχιές δεν ήταν δυνατό να μελετηθεί με οπτικό έλεγχο και προκειμένου να εντοπισθεί το αίτιο αυτών δόθηκε εντολή πραγματοποίησης μεταλλουργικών - εργαστηριακών ελέγχων σε εξειδικευμένο πιστοποιημένο εργαστήριο (συν.4).



(3)



(4)

Από τους παραπάνω ελέγχους προέκυψαν μεταξύ άλλων τα παρακάτω συμπεράσματα :

- Οι ρηγματώσεις ξεκινάνε από τον κορμό της σιδηροτροχιάς και αναπτύσσονται προς το πάνω μέρος της (φωτ. 3,4). Η ταχύτητα ανάπτυξης των σφαλμάτων συνδέεται άμεσα, στα συμπεράσματα της μελέτης με

την υψηλή φόρτιση της γραμμής και την ανάπτυξη υψηλών θερμοκρασιών, πιθανότατα λόγω της πέδησης των τροχών. Επιπλέον αναμένεται οι ρωγμές να διαδοθούν ως την εξωτερική επιφάνεια του πάνω μέρους της τροχιάς και με μεγάλη βεβαιότητα σε σύντομο χρόνο θα προκαλέσουν αστοχία. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα εν λόγω αποτμήματα σιδηροτροχιών και οι θραύσεις που εντοπίστηκαν είναι από διαφορετικές χιλιομετρικές θέσεις σε όλο το μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής και αποδίδουν στα συμπεράσματα καθολικότητα για το σύνολο των σιδηροτροχιών της γραμμής.

- Τα συμπεράσματα της μελέτης είναι σε πλήρη συμφωνία με τα σχετικά διεθνή πρότυπα σύμφωνα με τα οποία τα εν λόγω σφάλματα ενώ στην αρχή έχουν ένα μικρό ρυθμό ανάπτυξης (Στάδιο 1), αναμένεται από την αρχή της ορατής εμφάνισης τους η ανάπτυξη τους να επιταχυνθεί και να γίνει επικίνδυνη σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα (Στάδιο 2). Σύμφωνα με τα ίδια πρότυπα, αυτού του τύπου σφάλματα, θεωρούνται από τα πιο επικίνδυνα με μεγάλη πιθανότητα εκτροχιασμού (βλ. σελ. 50 της Προσωρινής Εθνικής Τεχνικής Προδιαγραφής Ε07.06.10) ενώ κατατάσσονται στην κατηγορία 0 με άμεση απαγόρευση της κυκλοφορίας μέχρι την αποκατάσταση ή λήψη προσωρινών μέτρων. Καθώς ήδη τρέχουν τα προσωρινά μέτρα με καθημερινή επιτήρηση της γραμμής απαιτείται άμεσα η αποκατάσταση της βλάβης με ανακαίνιση της γραμμής.

Σύμφωνα με το άρθρο 269 του Ν.4412/16 (το οποίο δεν τροποποιείται από τον Ν.4782/21), οι αναθέτοντες φορείς μπορούν να χρησιμοποιούν μια διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη προκήρυξη διαγωνισμού στις ακόλουθες περιπτώσεις: «...δ) στο μέτρο που είναι απολύτως απαραίτητο, εάν λόγω κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε γεγονότα απρόβλεπτα για τον αναθέτοντα φορέα, δεν είναι δυνατή η τήρηση των προθεσμιών που προβλέπονται για τις ανοικτές, κλειστές και τις διαδικασίες με διαπραγμάτευση με προηγούμενη προκήρυξη διαγωνισμού. Οι περιστάσεις που επικαλούνται οι αναθέτοντες φορείς για την αιτιολόγηση της κατεπείγουσας ανάγκης δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να απορρέουν από δική τους ευθύνη, ...».

Παράλληλα με το άρθρο 269 Α (β) του Ν.4412/16 προβλέπεται, για την περίπτωση (δ) του άρθρου 269 του ίδιου νόμου, εξαίρεση από την υποχρεωτική:

- χρήση του Εθνικού Συστήματος Ηλεκτρονικών Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΣΗΔΗΣ – άρθρα 22 παρ. 1, 36 & 258 παρ. 1),
- υποβολή ΕΕΕΣ/ΤΕΥΔ (άρθρο 79 παρ. 1 έως 4),
- υποβολή εγγύησης συμμετοχής (άρθρο 72 παρ. 1 περ. α' και άρθρο 302 παρ. 1 περ. α')

Στην συγκεκριμένη περίπτωση υφίσταται κατεπείγουσα ανάγκη αποκατάστασης της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής σύνδεσης για τους παρακάτω λόγους:

- Λόγοι εθνικής σημασίας: Η σιδηροδρομική σύνδεση Στρυμόνα – Προμαχώνα αποτελεί την βασική έξοδο της χώρας προς την Βουλγαρία και συνδέει τον λιμένα της Θεσσαλονίκης με την ενδοχώρα των Δυτικών



Βαλκανίων και τα ανατολικά σύνορα του ΝΑΤΟ. Χρησιμοποιείται δε σε σενάρια ασκήσεων μεταφοράς στρατευμάτων από αυτό.

- Οικονομικοί λόγοι – Επιπτώσεις στην εθνική οικονομία: Αποτελεί την βασική έξοδο της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας προς τον λιμένα Θεσ/νίκης και η διακοπή της θα προκαλούσε σημαντικές οικονομικές απώλειες τόσο στην Ελλάδα όσο και στις γειτονικές χώρες, ενώ παράλληλα θα απαξίωνε σημαντικές επενδυτικές προσπάθειες που αναπτύχθηκαν με πυρήνα τον λιμένα Θεσσαλονίκης.

Επιπροσθέτως των ανωτέρω, στην περίπτωση πρόκλησης τεχνικού προβλήματος στη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, θα υπήρχε ουσιαστικά πλήρης σιδηροδρομική αποκοπή της χώρας από τα Βαλκάνια και την Ευρώπη.

Η κατεπείγουσα ανάγκη είναι απρόβλεπτη, διότι όπως προαναφέρθηκε:

Η ταχύτατη και εκθετική επιδείνωση της επιδομής της γραμμής και η εμφάνιση αστοχιών κόπωσης των υλικών αφενός λόγω της πολύ μεγάλης αύξησης των φορτίων κυκλοφορίας σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα (το τελευταίο εξάμηνο), και αφετέρου η συνδυαστική επίδραση της θεομηνίας της 05.01.2021 στην περιοχή των Σερρών, τόσο στην επιδομή όσο και στα Τεχνικά αυτής, δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθούν εκ των προτέρων. Συνεπώς, ως εκ των άνω, τεκμαίρεται πλήρως η ανάληψη άμεσων δράσεων συνολικής αποκατάστασης της γραμμής Στρυμόνα – Προμαχώνα με την διαδικασία του άρθρου 269 του Ν.4412/16 συνδυαστικά με το άρθρο 269Α του ίδιου νόμου, όπως αυτά ισχύουν σήμερα.

## 7. ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΠΡΟΣΚΑΛΟΥΜΕΝΩΝ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Για κάθε οικονομικό φορέα που θα συμμετέχει στη διαδικασία διαπραγμάτευσης απαιτείται να πληροί τις παρακάτω προϋποθέσεις :

- Να διαθέτει ίδια Κεφάλαια ελάχιστου ύψους 5.000.000,00 €.
- Να διαθέτει πάγια στοιχεία ελάχιστου ύψους 2.500.000,00 €.
- Να διαθέτει ελάχιστο κύκλο εργασιών τελευταίας τριετίας ύψους 5.000.000,00 €.

Για την απόδειξη των ανωτέρω, οι οικονομικοί φορείς θα πρέπει να προσκομίσουν για τις τρεις πιο πρόσφατες οικονομικές χρήσεις 2018 -2019 - 2020 αντίστοιχες οικονομικές καταστάσεις (ισολογισμό ή/και βεβαίωση ορκωτού λογιστή).

## 8. ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ – ΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ

Λόγω του είδους των προαναφερθεισών εργασιών απαιτήθηκε ο χαρακτηρισμός του έργου, ως ειδικού έργου. Το έργο αυτό είναι σε θέση να προγραμματίσουν, κοστολογήσουν και υλοποιήσουν μόνον έμπειρες Εργοληπτικές Επιχειρήσεις, που έχουν ασχοληθεί με παρόμοιες εργασίες.

Κρίθηκε επομένως απαραίτητο, να συμπεριληφθεί στο σχέδιο πρόσκλησης πρόσθετη απαίτηση τεχνικής ικανότητας των εταιρειών, που θα προσκληθούν να συμμετάσχουν στην εν λόγω διαδικασία. Για το λόγο αυτό

απαιτήθηκε γνωμοδότηση του Τεχνικού Συμβουλίου το οποίο με την υπ' αριθμόν 803 γνωμοδότηση του (Πρακτικό 407) (συν.5), γνωμοδότησε θετικά για την κάτωθι εμπειρία :

#### ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

Για την εκτέλεση του έργου απαιτείται σιδηροδρομική εμπειρία για κάθε προσκαλούμενη μεμονωμένη εργοληπτική επιχείρηση.

Η σιδηροδρομική εμπειρία θα αποδεικνύεται βάσει του συνημμένου τύπου βεβαίωσης εμπειρίας (Τύπος Α), ή άλλης παρόμοιας βεβαίωσης.

Η βεβαίωση θα περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία και θα βεβαιώνει την εμπειρία εκτέλεσης κατ' ελάχιστον:

1. Απαιτούμενη εκτέλεση των εξής εργασιών:
    - 1.1. Συναρμολόγηση γραμμής ΣΣΣ<sup>1</sup>
    - 1.2. Συναρμολόγηση τουλάχιστον 1 αλλαγής<sup>2</sup>
    - 1.3. Συγκόλληση γραμμής ΣΣΣ
    - 1.4. Σκυρόστρωση γραμμής
    - 1.5. Απελευθέρωση τάσεων
  2. Ελάχιστο μήκος εκτέλεσης εργασιών: 5 km γραμμής (θ' αναφερθούν τα τμήματα γραμμής στα οποία εκτελέστηκαν οι εργασίες)
  3. Χρονική περίοδος εκτέλεσης εργασιών: Ολοκλήρωση έως 10 έτη πριν την ημερομηνία δημοπράτησης
- Στην βεβαίωση θ' αναφέρεται ότι έχει εκδοθεί βεβαίωση περαίωσης χωρίς παρατηρήσεις.

Για την ανωτέρω εμπειρία οι προσφέροντες θα είναι υποχρεωμένοι να συμπληρώσουν την συνημμένη Βεβαίωση εμπειρίας τύπου Α που θα περιλαμβάνεται στην πρόσκληση (συν.6) προς τους οικονομικούς φορείς στα πλαίσια της διαδικασίας σύναψης σύμβασης, σύμφωνα με το άρθρο 269 του Ν.4412/2016.

#### 9. ΧΡΟΝΟΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ

Εκτιμάται το χρονικό διάστημα των δώδεκα (12) μηνών, ως συνολική προθεσμία εκτέλεσης του έργου.

#### 10. ΚΥΡΙΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ – ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Για το ανωτέρω έργο ορίζεται ως εργοδότης ή κύριος του έργου καθώς και φορέας κατασκευής, ο ΟΣΕ Α.Ε.

Ως Προϊσταμένη Αρχή ορίζεται το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ.

Ως Διευθύνουσα Υπηρεσία ορίζεται η Διεύθυνση Συντήρησης Γραμμής.

---

<sup>1</sup> συναρμολόγηση θεωρείται η εκτέλεση εργασιών που έχουν σαν τελικό αποτέλεσμα την σύνδεση των σιδηροτροχιών με τους στρωτήρες. Εάν στην βεβαίωση εμπειρίας αναφερθεί η «στρώση γραμμής», θα θεωρηθεί ότι αφορά την συναρμολόγηση γραμμής.

<sup>2</sup> συναρμολόγηση θεωρείται η εκτέλεση εργασιών που έχουν σαν τελικό αποτέλεσμα την σύνδεση των σιδηροτροχιών με τους στρωτήρες και την συναρμολόγηση των εξαρτημάτων της αλλαγής. Εάν στην βεβαίωση εμπειρίας αναφερθεί η «στρώση αλλαγής», θα θεωρηθεί ότι αφορά την συναρμολόγηση αλλαγής.

Κατόπιν όλων των παραπάνω και προκειμένου να διατηρηθεί η κατάσταση της γραμμής σε ένα ικανοποιητικό επίπεδο ασφάλειας και να μην διακοπεί η κυκλοφορία για μακρύ χρονικό διάστημα, με δυσμενείς επιπτώσεις τόσο οικονομικές όσο και στρατηγικές προβήκαμε στην σύνταξη της εν λόγω μελέτης ανακαίνισης επιδομής της σιδηροδρομικής γραμμής και προτείνουμε :

#### ΠΡΟΤΑΣΗ

1. Να εγκρίνετε την χρήση της διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση (άρθρο 50 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ), σύμφωνα με το άρθρο 269 του Ν. 4412/2016, μεταξύ τουλάχιστον τριών εργοληπτικών επιχειρήσεων βάσει της πλέον συμφέρουσας οικονομικής προσφοράς βάσει τιμής καθώς και τα τεύχη (Σχέδιο Πρόσκλησης, Τεχνική Περιγραφή, Προϋπολογισμός, ΕΣΥ, ΕΤΣΥ, Τιμολόγιο) για την ανάθεση του έργου: «ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΝΑΙΚΑΙΝΙΣΗΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΚ-ΠΜ ΑΠΟ Χ.Σ.2+500 γρ.ΣΚ-ΠΜ (έξοδος Σ.Σ.ΣΚ προς Προμαχώνα) έως Χ.Σ.14+000γρ.ΣΚ-ΠΜ (έξοδος Σ.Σ.ΠΜ προς Ελληνοβουλγαρικά σύνορα)». Οι Εργοληπτικές Επιχειρήσεις που θα προσκληθούν να συμμετάσχουν στη διαδικασία του διαγωνισμού θα πρέπει διαθέτουν την τεχνική ικανότητα καθώς και τη χρηματοοικονομική επάρκεια, των ανωτέρω παρ. 7 και 8, της παρούσας.

2. Να προβεί η Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών του ΟΣΕ στη δέσμευση ποσού ύψους 5.950.000,00 € από τον Τακτικό Προϋπολογισμό του ΟΣΕ με πρόβλεψη δαπάνης 5.950.000,00 € για το έτος 2022 καθώς επίσης και στις σχετικές ενέργειες για την έγκριση της δέσμευσης αυτής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με την παρ.1 του άρθρου 67 του Ν.4270/2014, πριν τη διεξαγωγή της δημοπρασίας.

3. Να οριστεί ως Προϊσταμένη Αρχή, το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ και Διευθύνουσα Υπηρεσία, η Διεύθυνση Συντήρησης Γραμμής.

4. Να εξουσιοδοτηθεί ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ να προβεί στις απαιτούμενες ενέργειες:

α) για την απαιτούμενη προέγκριση του σχεδίου Απόφασης από την αρμόδια Αρχή (ΕΑΑΔΗΣΥ, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 2 περ. γ' υποπ.δδ' του Ν.4013/2011) και

β) για την διεξαγωγή της διαδικασίας με βάση το άρθρο 269 με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση και να ενημερώσει το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ για το αποτέλεσμα αυτής, και εν συνεχεία να εισηγηθεί την έγκριση του αποτελέσματος αυτής στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ.»

1.2. Από τα τεύχη της Μελέτης και ειδικά από το τεύχος «Τεχνική Περιγραφή» (σελ.4) επισημαίνονται τα παρακάτω: «[...] 2. Η γραμμή μεταξύ Σ.Σ.Στρυμόνα – Σ.Σ.Προμαχώνα, βρίσκεται στην αρχική της χάραξη, δηλαδή στα παλαιά τεχνικά γραμμής, είναι στρωμένη από το 1965 με υλικά επιδομής σιδ/χιες τύπου S33 , σε στρωτήρες μεταλλικούς S33 και με αρμούς ανά 36μ. Η κατάσταση του υλικού γραμμής και του σκύρου χαρακτηρίζεται κακή κυρίως λόγω παλαιότητας, ενώ παρατηρούνται πλαγιοφθορές και θραύσεις των

σιδηροτροχιών, φθορές των οπών των μεταλλικών στρωτήρων από τις πλευρικές καταπονήσεις και επικάμψεις στους αρμούς.

3. Η οριακή ταχύτητα λόγω χάραξης είναι 100 χλμ/ω, αλλά τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή υπάρχει βραδυπορία των 10 χλμ/ω από Χ.Σ.2+500 έως Χ.Σ.14+000γρ.ΣΚ- ΠΜ, λόγω συνεχόμενων θραύσεων των σιδ/χιων, των αμφιδετών και πολλών άλλων προβλημάτων που παρουσιάζει η γραμμή ως επακόλουθο της παλαιότητάς της.

4. Λόγω των παραπάνω χαρακτηριστικών, η οποιαδήποτε συντήρηση της γραμμής δεν αποδίδει πλέον.[...]

**1.3.** Στη συνέχεια, και λόγω του ότι από τον κατά τα ως άνω υποβληθέντα φάκελο αφενός έλειπε το απαιτούμενο εκ της διάταξης του άρθρου 2 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. δδ' του ν. 4013/2011, όπως ισχύει, σχέδιο απόφασης για την προσφυγή του αιτούντος αναθέτοντος φορέα στη σκοπούμενη διαδικασία διαπραγμάτευσης, αφετέρου δεν τεκμηριώνονταν ορισμένες από τις προϋποθέσεις συνδρομής της επικαλούμενης νομικής βάσης του εξεταζόμενου αιτήματος, η Αρχή με το με α.π. 5140/27.09.2021 έγγραφό της ζήτησε από τον αιτούντα όπως συμπληρώσει τον υποβληθέντα φάκελο και παράσχει τις δέουσες διευκρινίσεις, ειδικότερα δε όπως υποβάλει το ανωτέρω σχέδιο απόφασης «το οποίο θα περιλαμβάνει αναφορά στους βασικούς όρους της προαναφερόμενης προς σύναψη δημόσιας σύμβασης, όπως πχ. ενδεικτικά αναφέρονται: α) η αναλυτική περιγραφή του προς ανάθεση αντικειμένου της σύμβασης και κωδικός κατά CPV αυτού, από τα οποία να προκύπτει επαρκώς ο προέχων χαρακτήρας της σύμβασης (έργο, προμήθεια ή υπηρεσία), β) η εκτιμώμενη αξία της σύμβασης (προϋπολογιζόμενο πληρωτέο ποσό σε € χωρίς ΦΠΑ), γ) η προβλεπόμενη συμβατική της διάρκεια, δ) η επικαλούμενη νομική βάση για τη σύναψη της σύμβασης με αναφορά στα συγκεκριμένα στοιχεία του πραγματικού ιστορικού της υπόθεσης, με βάση τα οποία τεκμηριώνεται η συνδρομή των σχετικών επικαλούμενων διατάξεων του άρθρου 269 περ. δ' του ν. 4412/2016 (κατεπείγουσα ανάγκη οφειλόμενη σε απρόβλεπτη περίπτωση)», καθώς επίσης και τα εξής στοιχεία και διευκρινίσεις:

«i. Αναφορικά με την προϋπόθεση της ύπαρξης κατεπείγουσας ανάγκης που δεν συμβιβάζεται με τις προθεσμίες που επιτάσσουν άλλες διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων, όπως πχ. η ανοικτή ή κλειστή διαγωνιστική διαδικασία, και ενόψει του ότι από τα υποβληθέντα στοιχεία του φακέλου, η επέλευση των επικαλούμενων απρόβλεπτων περιστάσεων δεν διαφαίνεται να παρουσιάζει την αναγκαία από τη νομολογία χρονική εγγύτητα σε σχέση με την ημερομηνία υποβολής στην Αρχή του εξεταζόμενου αιτήματός σας, καλείσθε όπως παράσχετε τις αιτιολογημένες απόψεις σας ως προς το ότι οι προαναφερόμενες επικαλούμενες από εσάς απρόβλεπτες περιστάσεις συνδέονται κατά τη χρονική στιγμή υποβολής του εξεταζόμενου αιτήματός σας με την επικαλούμενη αδυναμία τήρησης των προθεσμιών που επιβάλλουν άλλες (τακτικές) διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων, όπως πχ. η ανοικτή επισπευσμένη - για λόγους δεόντως αιτιολογημένης επείγουσας ανάγκης - διαδικασία του άρθρ. 264 παρ. 3 ν. 4412/2016.

ii. Αναφορικά με την προϋπόθεση της ύπαρξης απρόβλεπτης περίπτωσης, καλείσθε όπως:

α) αιτιολογήσετε γιατί δεν επιλέγεται ως τακτικό έργο αναβάθμισης-ανακαίνισης, έργο που προκύπτει προς αποκατάσταση αστοχιών λόγω κόπωσης υλικών-ως «επακόλουθο της παλαιότητας της γραμμής», όπως επικαλείστε στην Τεχνική Περιγραφή της μελέτης σας,

β) διευκρινίσετε από ποια ημερομηνία και μετά επιβλήθηκε το μέτρο της βραδυπορίας των 10 χλμ./ώρα στο συγκεκριμένο τμήμα της γραμμής, και σε ποιες ημερομηνίες έγιναν διακοπές κυκλοφορίας στο συγκεκριμένο τμήμα της γραμμής, πλέον αυτής της 05.05.2021.

γ) αποτυπώσετε το ιστορικό κατασκευής του συγκεκριμένου τμήματος (έτος κατασκευής και τυχόν εργασίες συντήρησης / ανακατασκευής), συμπεριλαμβάνοντας στοιχεία κυκλοφοριακού φόρτου ανά εξάμηνο ή μικρότερη μονάδα χρόνου (τουλάχιστον για τα τελευταία έτη) και τεκμηριώσετε, με βάση τα δεδομένα της κοινής πείρας, γιατί θεωρείται ιδιαίτερος ο κυκλοφοριακός φόρτος που προκάλεσε την επιδείνωση που επικαλείστε, δεδομένου του διεθνούς ρόλου της γραμμής, παρέχοντας στοιχεία ως προς το ποιο κατά την εμπειρία σας είναι το όριο της αναμενόμενης και αποδεκτής αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου καθώς και ποιος ήταν ο κυκλοφοριακός φόρτος σχεδιασμού. Πλέον των παραπάνω, και με βάση τα δεδομένα της κοινής πείρας και του προβλεπόμενου χρόνου ζωής μιας σιδηροδρομικής γραμμής, καλείσθε όπως διευκρινίστε σε πόσα χρόνια χρήσης οφείλει να αντικαθίσταται μια σιδηροδρομική γραμμή.

δ) προσκομίσετε την απόφαση κήρυξης της περιοχής σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης και τυχόν παρατάσεις αυτής.

iii. Αναφορικά με την προϋπόθεση της ύπαρξης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της κατά τα ανωτέρω επικαλούμενης κατεπείγουσας ανάγκης και των επικαλούμενων απρόβλεπτων περιστάσεων (ήτοι θεομηνία της 5ης.01.2021), καλείσθε, κατά πρώτον, όπως μας υποβάλετε το θεωρημένο και εγκεκριμένο σχέδιο οριζοντιογραφίας του έργου σε κατάλληλη κλίμακα, στο οποίο θα επισημαίνονται με σαφήνεια:

α) τα σημεία/περιοχές που επηρεάστηκαν από τη θεομηνία της 05.01.2021, με συνοδευτική τεχνική έκθεση, δια της οποίας θα καθίσταται σαφές το σε ποια από αυτά τα σημεία/περιοχές παρατηρήθηκαν (και πότε ακριβώς) οι προβαλλόμενες στο αίτημά σας φθορές (με σύντομη περιγραφή τους) ως συνέπεια της ως άνω θεομηνίας (επισημαίνεται ότι στην έκθεση θα πρέπει να περιλαμβάνεται αναφορά στα σχετικά πρωτόκολλα διαπίστωσης θεομηνίας/τεχνικές εκθέσεις των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών), καθώς επίσης και

β) τα τυχόν λοιπά σημεία του υπό κατασκευή δικτύου στα οποία παρατηρούνται φθορές λόγω αύξησης του φόρτου κυκλοφορίας, ενώ

γ) σε περίπτωση εργασιών συντήρησης / ανακατασκευής που έλαβαν χώρα μετά την 05.01.2021, τα σημεία-περιοχές των επεμβάσεων αυτών.

iv. Περαιτέρω, και προκειμένου να τεκμηριωθεί ότι ο κατεπείγων χαρακτήρας της επικαλούμενης ανάγκης δεν προέκυψε λόγω έλλειψης επιμέλειας του φορέα σας κατά την αντιμετώπιση των συνεπειών κατά πρώτον της γενεσιουργού θεομηνίας του 1ου/2021 στο υπόψη τμήμα της εν θέματι σιδηροδρομικής γραμμής και κατά δεύτερον της χρήσης αυτής «τόσο από τον Ελληνικό Στρατό και το NATO, για συνεχείς μεταφορές βαρέως στρατιωτικού υλικού και προσωπικού, για τις οποίες αποκλειστική λύση αποτελεί ο σιδηρόδρομος, όσο και από τον λιμένα Θεσσαλονίκης και τα διακομιστικά κέντρα συνδυασμένων μεταφορών στη Βουλγαρία

και στη Ρουμανία», όπως επικαλείστε, παρακαλούμε να μας υποβάλετε το πλήρες ιστορικό των ενεργειών στις οποίες έχει προβεί ο φορέας σας στο πλαίσιο της αντιμετώπισης των συνεπειών των παραπάνω γεγονότων στην υπόψη περιοχή, παρέχοντας ταυτόχρονα στοιχεία για περαιτέρω εργαστηριακές μελέτες που ενδεχομένως πραγματοποιήσατε. Επιπροσθέτως, καλείσθε να αιτιολογήσετε τη μεσολάβηση του χρονικού διαστήματος από τη στιγμή της επέλευσης των επικαλούμενων από εσάς απρόβλεπτων περιστάσεων έως και την υποβολή του εξεταζόμενου αιτήματος στην Αρχή (ήτοι εννέα (9) μηνών από τη χρονική στιγμή της επέλευσης της θεομηνίας και του χρονικού διαστήματος από τότε που λάβατε γνώση της αλλαγής του ρόλου της συγκεκριμένης γραμμής από δευτερεύουσα – εναλλακτική έξοδο της χώρας προς την Ευρώπη σε πρωτεύουσα έξοδο).

ν. Πλέον των παραπάνω, χρήζει υποβολής η σχετική απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων.»

**1.4.** Σε απάντηση του ανωτέρου εγγράφου της Αρχής, ο ΟΣΕ ΑΕ με το α.π 9164924/07.10.2021 (α.π. εισερχ. ΕΑΑΔΗΣΥ 6023/08.10.2021) αναφέρει τα εξής: «Σε απάντηση της παραγράφου 3.1 του (β) σχετικού εγγράφου σας, σας γνωρίζουμε ότι σας έχει ήδη αποσταλεί Απόφαση του Δ.Σ. του ΟΣΕ Α.Ε., η οποία εκδόθηκε μετά την υπ' αριθμόν 9160310/24.08.2021 Εισήγηση της Διεύθυνσης Συντήρησης Γραμμής. Στην εισήγηση αυτή συμπεριλαμβάνονταν τα ζητούμενα από εσάς τεύχη (Σχέδιο Πρόσκλησης, Τεχνική Περιγραφή, Προϋπολογισμός, ΕΣΥ, ΕΤΣΥ, Τιμολόγιο), τα οποία και εγκρίθηκαν από το Δ.Σ. του ΟΣΕ στο πλαίσιο της ανωτέρω Απόφασης.

Επομένως, όλα τα ανωτέρω έγγραφα τα οποία ζητούνται από εσάς, σύμφωνα με την παράγραφο 3.1, σας έχουν ήδη αποσταλεί με το (α) σχετικό έγγραφό μας.

Σε κάθε περίπτωση στο σώμα της υπ' αριθμόν 5952/26.08.2021 Απόφασης του Δ.Σ., εξουσιοδοτείται ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΣΕ Α.Ε., να προβεί στην απαιτούμενη προέγκριση του σχεδίου Απόφασης από την αρμόδια Αρχή (4(α) Απόφασης), πριν την Διεξαγωγή της διαδικασίας του άρθρου 269 (4(β) Απόφασης). Προφανώς ενδεχόμενη απορριπτική γνωμοδότηση από την Αρχή, θα ισοδυναμούσε με τη μη δυνατότητα εκτέλεσης της ανωτέρω Απόφασης.

2. Σχετικά με τα αναφερόμενα της παραγράφου 3.2 του εγγράφου σας, επισημαίνεται ότι η διατήρηση της κυκλοφορίας στη γραμμή Στρυμόνα (ΣΚ) – Προμαχώνα (ΠΜ) αποτελεί κατεπείγουσα ανάγκη. Οι βασικότεροι λόγοι είναι το γεγονός ότι η εν λόγω γραμμή αποτελεί μία από τις ελάχιστες εξόδους της χώρας μας προς το εξωτερικό η οποία χρησιμοποιείται από το ΝΑΤΟ και αποτελεί βασική συνιστώσα του σχεδιασμού του σε ασκήσεις που διεξάγει στην Ανατολική Ευρώπη, όπως προκύπτει και από τα σχετικά αιτήματα εξαιρετικών μεταφορών στρατιωτικού υλικού (συν.1). Μάλιστα, όπως προκύπτει από το 17.09.2021 δημοσίευμα (συν.2) έχει γίνει ρητή αναφορά από τον Πρόσβη των ΗΠΑ κ. Πάιατ για την σπουδαιότητα του σιδηροδρομικού δικτύου για στρατιωτικούς λόγους. Επιπροσθέτως, η ανωτέρω σιδηροδρομική σύνδεση αποτελεί βασικό στοιχείο του σχεδιασμού του Ελληνικού Στρατού σε περίοδο πολέμου και περιλαμβάνεται σε σενάρια ασκήσεων του. Τέλος όπως προκύπτει και από τα σχετικά έγγραφα της COSCO και του ΟΛΘ (συν.3), η γραμμή αυτή είναι πολύ σημαντική για τη διατήρηση των επενδύσεων τους, και για την οικονομική ανάπτυξη εν γένει

της χώρας. Η μη λειτουργία της δε, θα επέφερε σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις, τόσο στις ανωτέρω επενδύσεις όσο και στην οικονομία της χώρας γενικότερα. Όσον αφορά την σωρευτική συνδρομή των αναφερόμενων στην παράγραφο 3.2 προϋποθέσεων, σας γνωρίζουμε για την κάθε μία από αυτές τα παρακάτω :

- Λόγω της σπουδαιότητας της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής σύνδεσης και της κατεπείγουσας ανάγκης που αναπτύχθηκε παραπάνω επιλέχθηκε από τον ΟΣΕ η συντομότερη διαγωνιστική διαδικασία που προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία Ν.4412/16. Σημειώνεται ότι ο μέσος χρόνος της διαγωνιστικής διαδικασίας σιδηροδρομικών έργων μέχρι την υπογραφή της σύμβασης, για έργα άνω των ορίων, υπερβαίνει σε διάρκεια το 1,5 έτος.
- Όσον αφορά στην ύπαρξη απρόβλεπτης περίπτωσης, τα απρόβλεπτα γεγονότα ήταν τα εξής: α) Η πυρκαγιά που εκδηλώθηκε τον Σεπτέμβριο του 2017 κατά μήκος της γραμμής Στρυμόνας (ΣΚ) – Προμαχώνας (ΠΜ) (επισυνάπτεται αναφορά εργοδηγού- συν.4). Λόγω της συγκεκριμένης πυρκαγιάς κήκαν εκτάσεις με δέντρα, θάμνους κ.λ.π. πλησίον της γραμμής, τα οποία έπαιζαν ρόλο σταθεροποίησης των πρανών, αλλά και ορυγμάτων, αποτρέποντας μ' αυτόν τον τρόπο την κατάπτωση βράχων και τη μετατόπιση φερτών υλικών εντός της σιδηροδρομικής γραμμής. β) Εν συνεχεία, τον Ιανουάριο του 2021 σημειώθηκε το δεύτερο απρόβλεπτο γεγονός, που ήταν τα έντονα καιρικά φαινόμενα (έντονες βροχοπτώσεις), οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα την μετατόπιση φερτών υλικών στη γραμμή και περεταίρω πτώσεις βράχων. Οι συνέπειες αυτού του γεγονότος ήταν δυσμενέστερες λόγω και του προηγούμενου απρόβλεπτου παράγοντα που αναφέρθηκε παραπάνω. Χαρακτηριστικά πρέπει να αναφερθεί πως στις 05/01/2021 τα χιλιοστά βροχόπτωσης στη συγκεκριμένη περιοχή ήταν της τάξεως των 29.4χιλ. (επισυνάπτεται ανάρτηση του [meteo.gr](http://meteo.gr)- συν.5).Σημειώνεται μάλιστα ότι ο όμορος Δήμος Εμμανουήλ Παππά τέθηκε από την Περιφέρεια σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης, με αποτέλεσμα την διακοπή της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας μεταξύ Σ.Σ. Σερρών – Σ.Σ. Λευκοθέας από 05/01/2021 έως 15/03/2021, (επισυνάπτεται έγγραφο της Περιφέρειας που θέτει το Δήμο Εμμανουήλ Παππά σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης- συν.6). Σχετικά με τη γραμμή Στρυμόνα (ΣΚ) – Προμαχώνα (ΠΜ), ο ΟΣΕ επενέβη άμεσα αποκαθιστώντας οποιαδήποτε βλάβη είχε δημιουργηθεί στη γραμμή λόγω της θεομηνίας και λαμβάνοντας υπόψη τη μικρή κυκλοφορία που υπήρχε εκείνη τη χρονική περίοδο στη γραμμή, δεν προέβη σε διακοπή κυκλοφορίας, όπως έκανε με το άλλο τμήμα γραμμής που αναφέρθηκε παραπάνω.
- Όπως προαναφέρθηκε απρόβλεπτη περίπτωση αποτελούν η πυρκαγιά τον Σεπτέμβριο του 2017 και η θεομηνία τον Ιανουάριο του 2021. Αυτά τα απρόβλεπτα γεγονότα οδήγησαν τελικά και σωρευτικά στην επιμόλυνση της επιδομής με φερτά υλικά που σε συνδυασμό με την, μη αναμενόμενη, αύξηση της κυκλοφορίας της γραμμής Στρυμόνας (ΣΚ) – Προμαχώνας (ΠΜ) οδήγησε στη ραγδαία καταπόνηση της σιδηροδρομική γραμμής, που εκδηλώθηκε υπό την μορφή εκτεταμένων θραύσεων των σιδηροτροχιών καθώς και άλλων υλικών, και εν τέλει στην διακοπή της κυκλοφορίας στις αρχές Μαΐου του 2021.

Επομένως τα δύο μεμονωμένα απρόβλεπτα γεγονότα σε συνδυασμό με την αύξηση του φορτίου κυκλοφορίας ουσιαστικά πυροδότησαν την κατεπείγουσα ανάγκη που προαναφέρθηκε.

- Είναι προφανές ότι η πυρκαγιά και οι έντονες βροχοπτώσεις που εκδηλώθηκαν ήταν απρόβλεπτα γεγονότα. Ομοίως η αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου, η οποία προέκυψε κυρίως από τις απαιτήσεις του NATO δεν μπορούσε να προβλεφθεί καθώς προέκυψε από την απρόβλεπτη αλλαγή των γεωπολιτικών συνθηκών στην ευρύτερη περιοχή. Ο ΟΣΕ δεν μπορούσε στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του να προβλέψει τα παραπάνω γεγονότα.
- Η ανάθεση της εν λόγω σύμβασης είναι απολύτως αναγκαία και επείγουσα. Η προσφυγή σε ανοιχτή διαγωνιστική διαδικασία, όπως προκύπτει από την εμπειρία του Οργανισμού σε διαγωνισμούς παρόμοιων ποιοτικών και ποσοτικών χαρακτηριστικών, από την Προκήρυξη έως την υπογραφή της Σύμβασης, υπερβαίνει τον 1,5 χρόνο. Μάλιστα όσον αφορά στην περίπτωση που αναφέρεται, δηλαδή της ανοικτής επισπευσμένης διαγωνιστικής διαδικασίας σύμφωνα με το άρθρο 264, παρ.3 του Ν.4412/16, η χρονική εξοικονόμηση για την επίσπευση της διαδικασίας (όπως αναλυτικά αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο) δεν θα υπερέβαινε τον 1 μήνα. Αυτό θα σήμαινε ότι ο ΟΣΕ θα έπρεπε να επιβάλει τη διακοπή της κυκλοφορίας στο εν λόγω τμήμα γραμμής, που αποτελεί την έξοδο προς Βουλγαρία και κατ' επέκταση προς την ενδοχώρα των Βαλκανίων και της Ανατολικής Ευρώπης, καθιστώντας τον Οργανισμό αδύναμο να ανταποκριθεί στα ανωτέρω εκτεθέντα εθνικής – γεωστρατηγικής σημασίας και μέγιστου οικονομικού βεληνεκούς αιτήματα.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, σας εκθέτουμε και σας υποβάλουμε τα παρακάτω έγγραφα και στοιχεία:

i. Μετά τον συνδυασμό των δύο απρόβλεπτων παραγόντων (πυρκαγιά – θεομηνία), ο Οργανισμός παρατήρησε τη ραγδαία και μη αναμενόμενη καταπόνηση της γραμμής με καταλυτικό παράγοντα την αύξηση της κυκλοφορίας βαρέων φορτίων (NATO, στρατιωτικών, εμπορικών), που τον ανάγκασε να διακόψει την κυκλοφορία στο εν λόγω τμήμα γραμμής (επισυνάπτεται τηλεγράφημα διακοπής κυκλοφορίας στη γραμμή ΣΚ-ΠΜ αρ. πρωτ. 7227994/05-05-21/ΤΔΡ και Ενημερωτικό Σημείωμα σχετικό με τη διακοπή κυκλοφορίας στη γρ.ΣΚ-ΠΜ - συν.7). Στις 10-05-21, και μετά από τις απολύτως απαραίτητες ελάχιστες εργασίες έκτακτου παρεμβατικού χαρακτήρα που έγιναν στο συγκεκριμένο τμήμα γραμμής, δόθηκε ξανά η γραμμή σε κυκλοφορία υπό αυστηρούς και οριακούς όρους (βραδυπορία 10km/h, πλοηγός κ.λ.π.) για τον απεγκλωβισμό των τρένων που βρίσκονταν στη Βουλγαρία (επισυνάπτεται σχετικό τηλεγράφημα αρ. πρωτ. 9146168/09-05-21/ΥΓΜΘ - συν.8). Στη συνέχεια του απεγκλωβισμού των τρένων από τη Βουλγαρία, η κυκλοφορία στη γραμμή ΣΚ-ΠΜ διατηρείται έως σήμερα με τους εξαιρετικούς και οριακούς όρους που αναφέρονται στο παραπάνω τηλεγράφημα αρ. πρωτ. 9146168/09-05-21/ΥΓΜΘ (επισυνάπτονται μερικά αντιπροσωπευτικά τηλεγραφήματα 9147431/17-05-21/ΥΓΜΘ, 9148426/24-05-21/ΥΓΜΘ, 9150560/07-06-21/ΥΓΜΘ, 9151609/14-06-21/ΥΓΜΘ, 9159077/09-08-21/ΥΓΜΘ, 9159867/16-08-2021/ΥΓΜΘ, 9162897/13-09-2021/ΥΓΜΘ, 9164747/27-09-2021/ΥΓΜΘ - συν.9), προκειμένου να διατηρηθεί η διευρωπαϊκή αυτή σύνδεση. Ταυτόχρονα ο Οργανισμός άμεσα προέβη στη σύνταξη τευχών για την ανακαίνιση της γραμμής ΣΚ-ΠΜ, όσο το δυνατόν



ταχύτερα, για την άμεση και ασφαλή αντιμετώπιση αυτής της αδήριτης ανάγκης, εκτός της συνήθους διαδικασίας διαγωνισμού, για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της γραμμής στα σημαντικά αιτήματα των στρατιωτικών και εμπορικών φορέων, που καθιστούν την κυκλοφορία της γραμμής απολύτως απαραίτητη.

ii. (α) Επιπροσθέτως ο χρόνος ζωής της επιδομής σιδηροδρομικής γραμμής κυμαίνεται περί τα 50 έτη για συνήθη φορτία κυκλοφορίας. Ο ΟΣΕ στα πλαίσια αυτά καθώς η επιδομή προσέγγιζε την ολοκλήρωση του κύκλου ζωής της εγκαίρως αιτήθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ την μελέτη και εν συνεχεία την κατασκευή της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής σύνδεσης, όπως προκύπτει και από την ενημέρωση χρονικού προγραμματισμού που απέστειλε η ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ (επισυνάπτεται απόσπασμα από χρονικό προγραμματισμό ΕΡΓΟΣΕ Φεβρουαρίου 2014 - συν.10) και αφορά τις δράσεις :

- «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΜΕΛΕΤΩΝ 12 ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤ. ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΣΤΑΝΟΥΣΑ - ΣΤΡΥΜΩΝΑ» (Σ.517/2008)

- «ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΣΙΔ.ΑΞΟΝΑ ΘΕΣ/ΚΗΣ -ΣΤΡΥΜΩΝΑ – ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ & ΤΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣ/ΚΗΣ» (Σ.727/2013).

Όμως για απρόβλεπτους λόγους (διάλυση συμβάσεων, διαδικασίες εξεύρεσης χρηματοδοτήσεων κλπ.), ο χρονικός προγραμματισμός της ΕΡΓΟΣΕ για την εκπόνηση των μελετών του συγκεκριμένου έργου, διολίσθησε χρονικά. Ο ΟΣΕ όπως προκύπτει από την αλληλογραφία που επισυνάπτεται (συν.11), ζητούσε να ενημερωθεί για την εξέλιξη των εν λόγω μελετών, προκείμενου να καθορίσει τον σχεδιασμό του.

Σύμφωνα με την τελευταία ενημέρωση του ΟΣΕ, στα τέλη Μαρτίου του 2021 από την ΕΡΓΟΣΕ (συν.12), η κατασκευή του έργου προβλέπεται να ολοκληρωθεί το 2027, χωρίς όμως να έχει ολοκληρωθεί το σύνολο των μελετών και με πιθανό χρόνο δημοπράτησης του έργου τον Ιανουάριο του 2025.

Όπως γίνεται αντιληπτό από τα παραπάνω και ακολουθώντας την χρονολογική σειρά των γεγονότων, ο ΟΣΕ:

- Εγκαίρως αιτήθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ την εκπόνηση μελετών και την κατασκευή έργου για την συγκεκριμένη σιδηροδρομική σύνδεση
- Το χρονοδιάγραμμα εκπόνησης των σχετικών μελετών και εν τέλει κατασκευής του έργου από την ΕΡΓΟΣΕ, διολίσθησε για απρόβλεπτους λόγους
- Ο ΟΣΕ συντηρούσε το εν λόγω τμήμα γραμμής με αυτεπιστασία ή τρίτους.
- Οι πυρκαγιές του 2017 σε συνδυασμό με την θεομηνία του Ιανουαρίου του 2021, επιδείνωσε την κατάσταση της γραμμής λόγω της επιμόλυνσης του έρματος με φερτά υλικά (απρόβλεπτα γεγονότα).
- Η μεγάλη αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου σε σύντομο χρονικό διάστημα (στρατιωτικά φορτία ελληνικού κράτους και ΝΑΤΟ, λιμένα Θεσσαλονίκης και COSCO) σε συνδυασμό με την προαναφερόμενη επιδείνωση της κατάστασης της γραμμής, επέφερε την ραγδαία περαιτέρω επιδείνωσή της με την εμφάνιση σειράς ρηγματώσεων στις σιδηροτροχιές, καθώς και φθορών στα υπόλοιπα στοιχεία της σιδηροδρομικής επιδομής.

(β) Όπως προαναφέρθηκε η βραδυπορία των 10km/h επιβλήθηκε με το υπ. αριθμ. 9146168/09-05-21/ΥΓΜΘ και δεν υπάρχει άλλη ημερομηνία διακοπής κυκλοφορίας στο συγκεκριμένο τμήμα, πλέον αυτής της 05-05-2021.

(γ) Ειδικότερα σε ότι αφορά το τμήμα γραμμής Στρυμόνας – Προμαχώνας (ΣΚ-ΠΜ), σας αναφέρουμε συνοπτικά τα εξής :

Πρόκειται για κύρια γραμμή συνολικού μήκους 14.459μ. με ημιορεινή χάραξη, με αρκετές καμπύλες. Υπάρχουν 19 καμπύλες με διάφορες ακτίνες, εντός Κανονισμού Επιδομής, συνολικού μήκους 7.921μ. Υπάρχει πλήθος μικρών και μεγάλων τεχνικών με κυριότερα 2 σήραγγες συνολικού μήκους 430μ. και πλήθος τεχνικών συγκράτησης καταπτώσεων όγκων βράχων. Η γραμμή μεταξύ Σ.Σ.Στρυμόνα – Σ.Σ.Προμαχώνα, βρίσκεται στην αρχική της χάραξη, δηλαδή στα παλαιά τεχνικά γραμμής, είναι στρωμένη από το 1965 με υλικά επιδομής σιδ/χιες τύπου S33, σε στρωτήρες μεταλλικούς S33 και με αρμούς ανά 36μ. Η οριακή ταχύτητα λόγω χάραξης είναι 100 χλμ/ω, αλλά τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο υπάρχει βραδυπορία των 10 χλμ/ω από Χ.Σ.2+500 έως Χ.Σ.14+000γρ.ΣΚ-ΠΜ, λόγω συνεχόμενων θραύσεων των σιδ/χιων, των αμφιδετών και πολλών άλλων προβλημάτων που παρουσιάζει η γραμμή ως επακόλουθο της παλαιότητάς της. Λόγω των παραπάνω χαρακτηριστικών, η οποιαδήποτε συντήρηση της γραμμής δεν αποδίδει πλέον και μάλιστα είναι απόλυτως επιτακτική η ανάγκη άμεσης παρέμβασης για την ανακαίνιση της επιδομής στο ως άνω υποτμήμα, για τους λόγους (έντονο εμπορικό και στρατιωτικό ενδιαφέρον) (επισυνάπτονται στοιχεία κυκλοφοριακού φόρτου - συν.13). Με βάση τα δεδομένα της κοινής πείρας, ο προβλεπόμενος χρόνος ζωής μιας σιδηροδρομικής γραμμής είναι περί των 50 ετών. Η χρονική διάρκεια ζωής μπορεί να μεταβληθεί, αναλόγως των φορτίων και των ποιοτικών χαρακτηριστικών των υλικών, με τα οποία στρώθηκε η γραμμή. Άλλωστε όπως αναφέρθηκε στο (α) της παραγράφου ii, εδώ και χρόνια ο ΟΣΕ ζήτησε από την ΕΡΓΟΣΕ την ανακαίνιση – αναβάθμιση του συγκεκριμένου τμήματος γραμμής.

(δ) Επισυνάπτεται το έγγραφο για την κήρυξη του Δήμου Εμμανουήλ Παππά σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης (συν.6).

iii. Σας υποβάλουμε οριζοντιογραφία της γραμμής ΣΚ-ΠΜ σε τέσσερα (4) αρχεία (συν.14).

(α) Από τη θεομηνία της 05-01-2021 επηρεάστηκε όλο το μήκος της ανοικτής γραμμής ΣΚ-ΠΜ, ήτοι από Χ.Σ. 2+500 (έξοδος Σ.Σ. Στρυμόνα) έως Χ.Σ. 13+000 (είσοδος Σ.Σ. Προμαχώνα). Χαρακτηριστικά επισυνάπτουμε αναφορά μηχανοδηγού στις 24/02/2021- συν.15, η οποία αναφέρει πτώσεις βράχων, πρανών κ.λ.π., λόγω προηγούμενων έντονων βροχοπτώσεων σε συγκεκριμένα χιλιόμετρα σημεία της γραμμής.

(β) Όπως προαναφέρθηκε, η αύξηση των φορτίων από τον Μάρτιο του 2021 έως τον Μάιο του 2021, αποτέλεσε τον καταλυτικό παράγοντα για τη διακοπή κυκλοφορίας στις 05/05/2021. Επισυνάπτουμε την από 07-05-2021 έκθεση διακοπής κυκλοφορίας της γραμμής ΣΚ-ΠΜ του Προϊσταμένου του Τμήματος Δράμας, στο οποίο ανήκει το εν λόγω τμήμα γραμμής – συν.16. Στη συγκεκριμένη έκθεση φαίνονται αναλυτικά τα σημεία της γραμμής που επλήγησαν.

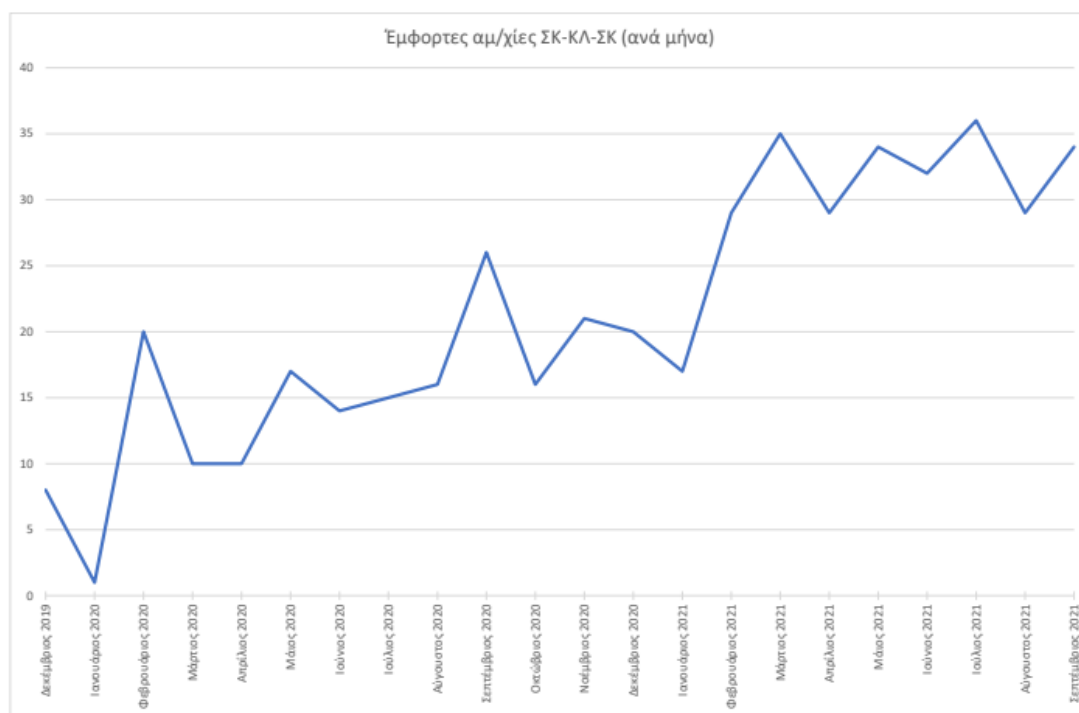
(γ) Μετά τις 05/01/2021 έλαβαν και λαμβάνουν ακόμα χώρα εργασίες συντήρησης, πυροσβεστικού χαρακτήρα, ώστε η κυκλοφορία της γραμμής να διατηρηθεί ακόμα και με τους παραπάνω αυστηρούς και

οριακούς όρους που προαναφέρθηκαν. Τα προβληματικά σημεία που αναφέρονται στην παραπάνω έκθεση του Προϊσταμένου του Τμήματος Δράμας (07-05-2021) αποκαταστάθηκαν, ώστε να δοθεί η γραμμή σε κυκλοφορία στις 10-05-2021. Μετά τη συγκεκριμένη ημερομηνία, εκτελούνται συνεχώς εργασίες συντήρησης στη συγκεκριμένη γραμμή, όπως αποκατάσταση θραύσης σιδηροτροχιών, σύσφιξη συνδέσμων, αντικατάσταση σπασμένων αμφιδετών κ.λ.π. με προσωπικό του ΟΣΕ, ώστε να υπάρχει κυκλοφορία αμαξοστοιχιών, έστω και υπό αυστηρούς και οριακούς όρους.

iv. Ο Οργανισμός παρατηρώντας τη ραγδαία καταπόνηση της γραμμής ΣΚ-ΠΜ, απευθύνθηκε σε ιδιωτικό εργαστήριο, για τον έλεγχο της αντοχής των σιδηροτροχιών και σας επισυνάπτουμε τη συγκεκριμένη έκθεση που λάβαμε- συν.17. Όπως προαναφέρθηκε, μετά τη θεομηνία στις 05/01/2021, και ενώ αυτή δημιούργησε προβλήματα στη γραμμή, ο φόρτος κυκλοφορίας ήταν πολύ μικρός και ύστερα από εργασίες αποκατάστασης που έγιναν από τον ΟΣΕ, η κυκλοφορία δε διακόπη, λαμβάνοντας υπόψη και τη σύνταξη μελετών αναβάθμισης του συγκεκριμένου τμήματος γραμμής από την ΕΡΓΟΣΕ. Με τη ραγδαία όμως αύξηση των φορτίων (Μάρτιος και Απρίλιος), με αποτέλεσμα τη διακοπή κυκλοφορίας στις 05/05/2021, ο Οργανισμός άμεσα έδωσε εντολή για τη σύνταξη τευχών ανακαίνισης της γραμμής, όπως και έγινε. Το χρονικό διάστημα των τριών μηνών ήταν το βέλτιστο αναγκαίο, προκειμένου ο Οργανισμός να συντάξει τα απαιτούμενα σύνθετα τεύχη δημοπράτησης (εξειδικευμένες σιδηροδρομικές εργασίες με παράλληλη κυκλοφορία), καταλήγοντας τελικά να εγκρίνει τα τεύχη από το Δ.Σ. του ΟΣΕ τον Αύγουστο του 2021.

v. Αναφορικά με την Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων, που αναφέρεται στο έγγραφο σας, συμπληρωματικά σας υποβάλουμε (συν.18) την υπ.αριθμ. οικ. 144834/06.06.2005 ΚΥΑ Έγκριση Περιβαλλοντικών όρων για το έργο «Λειτουργία της Σιδηροδρομικής Γραμμής (Σ.Γ.) μεταξύ Σ.Σ. Θεσσαλονίκης – Σ.Σ. Προμαχώνα» με χρονική διάρκεια ισχύος έως 31.12.2014. Σας τονίζουμε ότι έχουν εκδοθεί η υπ.αριθμ. οικ.151051/03.08.2015 Απόφαση παράτασης έως την 06.06.2015 και η υπ.αριθμ. 147827/14.10.2015 Απόφαση παράτασης έως την 14.10.2025. Εν συνεχεία, την 08.11.2016 εκδόθηκε η υπ' αριθμ. οικ. 53451 Απόφαση τροποποίησης της υπ.αριθμ. 144834/06.06.2005 ΚΥΑ με ίδια χρονική διάρκεια ισχύος, ήτοι την 14.10.2025, όπως είχε ανανεωθεί με την υπ' αριθμ. 147827/14.10.2015 Απόφαση.»

**1.5.** Στα επισυναπτόμενα στοιχεία, ο αιτών φορέας συμπεριέλαβε και το κάτωθι γράφημα απεικόνισης κυκλοφοριακού φόρτου:



1.6. Με τα από 14.10.2021, 15.10.2021, 22.10.2021 (4) συμπληρωματικά μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (α.π. εισερχ. ΕΑΑΔΗΣΥ 6249/19.10.2021, 6364/22.10.2021) διαβιβάζονται το ζητούμενο σχέδιο απόφασης, σχέδιο αποτύπωσης θραύσεων και κάποια εκ των ζητούμενων στοιχείων σε ηλεκτρονική επεξεργάσιμη μορφή.

## II. Νομικό πλαίσιο

2. Το άρθρο 2, παράγραφος 2, περίπτωση γ', υποπερίπτωση δδ' του ν. 4013/2011, όπως ισχύει, για την παροχή σύμφωνης γνώμης, ορίζει τα ακόλουθα: «δδ) Οι αποφάσεις των αναθετουσών Αρχών που αφορούν την προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης για την ανάθεση των δημόσιων συμβάσεων, σύμφωνα με την περίπτωση β' της παρ. 2 του άρθρου 26 και τα άρθρα 32 και 269 του Ν. 4412/2016 (Α'47) 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 Οδηγιών 2014/24/ΕΚ και 2014/25/ΕΚ, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική έννομη τάξη με το Ν. 4412/2016. Κατά την άσκηση της εν λόγω αρμοδιότητας η Αρχή λαμβάνει υπόψη της τις γενικές αρχές του ενωσιακού και εθνικού δικαίου [...]

3. Η διάταξη του άρθρου 1 παρ. 2 του ν.4412/2016 «Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)» ορίζει: «Ο παρών νόμος θεσπίζει κανόνες: [...] β) για τις διαδικασίες προγραμματισμού και σύναψης συμβάσεων και διαγωνισμών μελετών που υπάγονται στο πεδίο εφαρμογής του Βιβλίου II (άρθρα 2 και 222 έως 338) [...]. Οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται, με την επιφύλαξη των παραγράφων 3 έως 7, σε όλες τις συμβάσεις των περιπτώσεων α' και β', ανεξαρτήτως είδους και εκτιμώμενης αξίας αυτών, εκτός αν άλλως ορίζεται στις επιμέρους διατάξεις αυτού».

4. Η διάταξη του άρθρου 2 του ν.4412/2016 «Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)» ορίζει: «[...]6)ως «δημόσιες συμβάσεις έργων» και ως «συμβάσεις έργων» νοούνται οι συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο:

α) την εκτέλεση ή συγχρόνως τη μελέτη και την εκτέλεση εργασιών που αφορούν μία από τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο Παράρτημα ΙΙ του Προσαρτήματος Α' και στο Παράρτημα Ι του Προσαρτήματος Β',

β) την εκτέλεση ή συγχρόνως τη μελέτη και την εκτέλεση έργου,

γ) την υλοποίηση, με οποιαδήποτε μέσα, έργου ανταποκρινόμενου στις απαιτήσεις που ορίζει η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας που ασκεί αποφασιστική επιρροή στο είδος ή τη μελέτη του έργου,

7)ως «έργο» νοείται το αποτέλεσμα ενός συνόλου δομικών εργασιών ή εργασιών μηχανικού, το οποίο επαρκεί καθαυτό για την επιτέλεση οικονομικής ή τεχνικής λειτουργίας [...]

5. Το άρθρο 222 παρ. 1 και 2 του ίδιου νόμου ορίζει τα παρακάτω: «1.Το παρόν Βιβλίο (άρθρα 222 έως 338) θεσπίζει κανόνες για τις διαδικασίες προγραμματισμού και σύναψης που πραγματοποιούνται από αναθέτοντες φορείς για συμβάσεις και διαγωνισμούς μελετών, ανεξαρτήτως της εκτιμώμενης αξίας αυτών, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στα επιμέρους άρθρα του παρόντος Βιβλίου.

2.Διαδικασία σύναψης σύμβασης κατά την έννοια του παρόντος Βιβλίου, είναι η διαδικασία για την απόκτηση έργων, προμηθειών ή υπηρεσιών από οικονομικούς φορείς που επιλέγονται από έναν ή περισσότερους αναθέτοντες φορείς, εφόσον τα εν λόγω έργα, προμήθειες ή υπηρεσίες προορίζονται για την εκτέλεση μιας εκ των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στα άρθρα 228 έως 234. ».

6. Το άρθρο 224 ν. 4412/2016 (άρθρο 4 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ), σύμφωνα με το οποίο:

«1.Για τους σκοπούς του παρόντος Βιβλίου (άρθρα 222 έως 338) αναθέτοντες φορείς είναι εκείνοι οι οποίοι:

α) είναι αναθέτουσες αρχές ή δημόσιες επιχειρήσεις, οι οποίες ασκούν μία από τις δραστηριότητες που αναφέρονται στα άρθρα 228 έως 234 β) αν δεν είναι αναθέτουσες αρχές ή δημόσιες επιχειρήσεις, ασκούν, μεταξύ των δραστηριοτήτων τους, κάποια από τις δραστηριότητες που αναφέρονται στα άρθρα 228 έως 234 ή συνδυασμό τέτοιων δραστηριοτήτων και λειτουργούν επί τη βάση ειδικών ή αποκλειστικών δικαιωμάτων τα οποία εκχωρεί αρμόδια αρχή της Ελλάδας.

2.Ως «δημόσια επιχείρηση» νοείται κάθε επιχείρηση στην οποία οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να ασκούν, άμεσα ή έμμεσα, δεσπίζουσα επιρροή λόγω κυριότητας, χρηματοδοτικής συμμετοχής ή των κανόνων που τη διέπουν. Η δεσπίζουσα επιρροή εκ μέρους των αναθετουσών αρχών τεκμαίρεται σε οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις στις οποίες οι εν λόγω αρχές, άμεσα ή έμμεσα:

α) κατέχουν την πλειοψηφία του εγγεγραμμένου κεφαλαίου της επιχείρησης ή

β) ελέγχουν την πλειοψηφία των ψήφων που συνδέονται με τις μετοχές που εκδίδει η επιχείρηση ή γ) μπορούν να διορίζουν περισσότερα από τα μισά μέλη του διοικητικού, διευθυντικού ή εποπτικού οργάνου της επιχείρησης.

3.Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, «ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα» νοούνται τα δικαιώματα που εκχωρούνται από αρμόδια αρχή της Ελλάδας μέσω οιασδήποτε διάταξης νόμου ή διοικητικής πράξης που έχει ως αποτέλεσμα να περιορίζει την άσκηση των δραστηριοτήτων οι οποίες ορίζονται στα άρθρα 228 έως 234 σε

έναν ή περισσότερους φορείς, και η οποία επηρεάζει ουσιωδώς την ικανότητα άλλων φορέων να ασκούν τέτοιου είδους δραστηριότητα.

Τα δικαιώματα που έχουν εκχωρηθεί μέσω διαδικασίας στην οποία έχει διασφαλιστεί επαρκής δημοσιότητα και στην περίπτωση που η εκχώρηση των εν λόγω δικαιωμάτων βασίστηκε σε αντικειμενικά κριτήρια δεν συνιστούν ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα κατά την έννοια του πρώτου εδαφίου.

Οι διαδικασίες αυτές περιλαμβάνουν: α) διαδικασίες σύναψης Δημοσίων συμβάσεων με προηγούμενη προκήρυξη διαγωνισμού, σύμφωνα με το Βιβλίο Ι (άρθρα 3 έως 221), το ν. 3978/2011, τις διατάξεις με τις οποίες εναρμονίζεται η νομοθεσία στην Οδηγία 2014/23/ΕΕ ή το παρόν Βιβλίο (άρθρα 222 έως 338) β) διαδικασίες, σύμφωνα με άλλες νομοθετικές πράξεις της Ένωσης, που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα ΙΙ του Προσαρτήματος Β', οι οποίες διασφαλίζουν ικανοποιητική εκ των προτέρων διαφάνεια για τη χορήγηση αδειών με βάση αντικειμενικά κριτήρια.»

**7.** Το άρθρο 231 ν. 4412/2016 (άρθρο 11 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ) ορίζει τα εξής:

«1.Οι διατάξεις του παρόντος Βιβλίου (άρθρα 222 έως 338) εφαρμόζονται στις δραστηριότητες που αποσκοπούν στην παροχή ή τη λειτουργία δικτύων που παρέχουν υπηρεσίες στο κοινό στους τομείς των μεταφορών με σιδηρόδρομο, αυτόματα συστήματα, τραμ, τρόλεϊ, λεωφορεία ή καλώδιο.

Όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφορών, θεωρείται ότι υφίσταται δίκτυο όταν η υπηρεσία παρέχεται με όρους που ορίζονται από την αρμόδια εποπτική αρχή, όπως όροι που αφορούν τα δρομολόγια, τη διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα ή τη συχνότητα παροχής της υπηρεσίας.

2.Το παρόν Βιβλίο δεν εφαρμόζεται στις συμβάσεις υπηρεσιών για την παροχή δημόσιων επιβατικών μεταφορικών υπηρεσιών με σιδηρόδρομο ή μετρό, η ανάθεση των οποίων διέπεται από τις διατάξεις του Κανονισμού (ΕΚ) 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.»

**8.** Η διάταξη του άρθρου 235 (“Κατώτατα όρια (άρθρο 15 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ)”) του ίδιου ως άνω νόμου ορίζει ότι: «Ως κατώτατα όρια, σε συνάρτηση προς την εκτιμώμενη αξία της σύμβασης, εκτός ΦΠΑ, ορίζονται τα ακόλουθα: [...] β) «5 548 000 EUR» για τις συμβάσεις έργων[...] Τα κατώτατα όρια που καθορίζονται στις ως άνω περιπτώσεις α' και β' ισχύουν, εφόσον δεν έχουν αναθεωρηθεί, σύμφωνα με το άρθρο 17 της Οδηγίας 2014/ 25/ΕΕ.». Τα ως άνω όρια, ως τροποποιήθηκαν από τον Κανονισμό (ΕΕ) 2019/1829 (Επίσημη Εφημερίδα ΕΕ L279/27 της 31.10.2019) και ισχύουν, ορίζουν ως κατώτατο όριο των συμβάσεων έργων, το ποσό των 5.350.000 € πλέον ΦΠΑ.

**9.** Στο άρθρο 236 παρ. 1, 3 και 9 του ίδιου νόμου ορίζεται ότι: «1.Ο υπολογισμός της εκτιμώμενης αξίας μιας σύμβασης βασίζεται στο συνολικό πληρωτέο ποσό, χωρίς ΦΠΑ, όπως εκτιμάται από τον αναθέτοντα φορέα, συμπεριλαμβανομένου κάθε τυχόν δικαιώματος προαίρεσης ή τυχόν παρατάσεων της σύμβασης, όπως αυτά προβλέπονται ρητά στα έγγραφα της σύμβασης.[...]

3.Η επιλογή της χρησιμοποιούμενης μεθόδου για τον υπολογισμό της εκτιμώμενης αξίας μιας σύμβασης δεν γίνεται με σκοπό την αποφυγή της εφαρμογής οποιασδήποτε διάταξης του παρόντος νόμου. Η σύμβαση δεν κατατέμενται κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται η εφαρμογή οποιασδήποτε διάταξης του παρόντος νόμου, εκτός αν δικαιολογείται από αντικειμενικούς λόγους.[...]

7. Όσον αφορά τις δημόσιες συμβάσεις έργων, κατά τον υπολογισμό της εκτιμώμενης αξίας λαμβάνονται υπόψη το κόστος των έργων, καθώς και η συνολική εκτιμώμενη αξία των αγαθών και υπηρεσιών που τίθενται στη διάθεση του εργολάβου από τις αναθέτουσες αρχές, εφόσον είναι αναγκαία για την εκτέλεση των έργων. Επίσης, στην εκτιμώμενη αξία της δημόσιας σύμβασης έργου συμπεριλαμβάνονται τα γενικά έξοδα και όφελος της περίπτωσης θ' της παρ. 7 του άρθρου 53, η ρήτρα του άρθρου 149 και το κονδύλιο της περίπτωσης α' της παραγράφου 3 του άρθρου 156. Όσον αφορά στις δημόσιες συμβάσεις μελετών στην εκτιμώμενη αξία της σύμβασης συμπεριλαμβάνεται το ποσοστό απροβλέπτων της περίπτωσης α' της παρ. 8 του άρθρου 53.

8. Όταν προτεινόμενο έργο ή προτεινόμενη παροχή υπηρεσιών μπορεί να οδηγήσει σε ανάθεση συμβάσεων υπό τη μορφή χωριστών τμημάτων, λαμβάνεται υπόψη η συνολική εκτιμώμενη αξία όλων αυτών των τμημάτων. Όταν η συνολική αξία των τμημάτων ισούται ή υπερβαίνει το κατώτατο όριο που προβλέπεται στο άρθρο 5, το παρόν Βιβλίο (άρθρα 3 έως 221) εφαρμόζεται στην ανάθεση κάθε τμήματος».

**10.** Το άρθρο 263 ν. 4412/2016 «Επιλογή των διαδικασιών» (άρθρο 44 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ) ορίζει ότι: «3. στις ειδικές περιπτώσεις και περιστάσεις που αναφέρονται ρητά στο άρθρο 269, οι αναθέτοντες φορείς δύνανται να προσφεύγουν στη διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη προκήρυξη διαγωνισμού.»

**11.** Σύμφωνα με το άρθρο 269 ν. 4412/2016 «Προσφυγή στη διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση» (άρθρο 50 της Οδηγίας 2014/25/ΕΕ): «1. Στις ειδικές περιπτώσεις και περιστάσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 2 έως 6, οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να αναθέτουν δημόσιες συμβάσεις προσφεύγοντας στη διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση. 2. Η διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση μπορεί να χρησιμοποιείται για δημόσιες συμβάσεις έργων, προμηθειών και υπηρεσιών σε οποιαδήποτε από τις κατωτέρω περιπτώσεις: [...]

δ) στο μέτρο που είναι απολύτως απαραίτητο, εάν λόγω κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε γεγονότα απρόβλεπτα για τον αναθέτοντα φορέα, δεν είναι δυνατή η τήρηση των προθεσμιών που προβλέπονται για τις ανοικτές, κλειστές και τις διαδικασίες με διαπραγμάτευση με προηγούμενη προκήρυξη διαγωνισμού. Οι περιστάσεις που επικαλούνται οι αναθέτοντες φορείς για την αιτιολόγηση της κατεπείγουσας ανάγκης δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να απορρέουν από δική τους ευθύνη [...]

**12.** Τα προβλεπόμενα στο άρθρο 269Α ν. 4412/2016:

«Εξαιρούνται της υποχρεωτικής εφαρμογής των άρθρων 79 παράγραφοι 1 έως 4, 258 παράγραφος 1 και 302 παράγραφος 1 περίπτωση α', οι ακόλουθες περιπτώσεις του άρθρου 269: [...]

β) λόγω του επείγοντος χαρακτήρα της ανάθεσης σύμφωνα με τις περιπτώσεις δ' και η' της παραγράφου 1 και η' της παραγράφου 1 [...]

Στις περιπτώσεις α' και β' η διαδικασία διεξάγεται σύμφωνα με τα οριζόμενα στους όρους της πρόσκλησης και η αξιολόγηση των προσφορών μπορεί να γίνεται σε ενιαίο στάδιο με την ανάθεση της σύμβασης. [...].»

**13.** Στο άρθρο 142 «Έναρξη ισχύος Μέρους Α'» του ν. 4782/2021(Α' 36/2021) «Εκσυγχρονισμός, απλοποίηση και αναμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου των δημοσίων συμβάσεων, ειδικότερες ρυθμίσεις προμηθειών

στους τομείς της άμυνας και της ασφάλειας και άλλες διατάξεις για την ανάπτυξη, τις υποδομές και την υγεία» προβλέπεται ότι:

«1. Η ισχύς των διατάξεων:

α) του άρθρου 4, κατά το μέρος που τροποποιεί την παρ. 1 του άρθρου 36 του ν. 4412/2016,

β) των άρθρων 10, 20 παρ. 4,34 κατά το μέρος που τροποποιεί την παρ. 2 του άρθρου 92 του ν. 4412/2016, 55, 57, 58, 59, 60, 63, 64, 66 έως 79, 82 έως 86, 89 έως 93, 95 έως 98, 100, 131, 134 και 138,

γ) του άρθρου 108, κατά το μέρος που τροποποιεί την περ. α` της παρ. 11 του άρθρου 221 του ν. 4412/2016,

δ) του άρθρου 109, κατά το μέρος που τροποποιεί την παρ. 7 του άρθρου 258 του ν. 4412/2016, αρχίζει από την 1η.9.2021.

2. Η ισχύς των άρθρων 3, 6 κατά το μέρος που τροποποιεί τις παρ. 1 και 5 του άρθρου 38 του ν. 4412/2016, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 42, 49, 62, 65, 80, 81, 87, 88, 94, 99, 101, 108, εκτός της περ. α` της παρ. 11, 121 και 127 αρχίζει από τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Η ισχύς των υπολοίπων άρθρων του παρόντος αρχίζει από την 1η.6.2021, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.»

**14.** Σύμφωνα με την παρ. 3, άρθρου 3 ν. 3891/2010 «Στις αρμοδιότητες του ΟΣΕ περιλαμβάνονται επίσης:

α) οι υπηρεσίες επισκευής, ανακατασκευής και συντήρησης τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού, [...]

γ) κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό του», ενώ η παρ. 1 του άρθρου 5 του π.δ.

41/2005 έχει ως εξής: «1. Ο ΟΣΕ διαχειρίζεται την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις, μεριμνά για τη συντήρηση, βελτίωση και επέκτασή της και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων, στο πλαίσιο της γενικότερης εθνικής πολιτικής για τους σιδηρόδρομους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 1 του ν. 2671/1998 (ΦΕΚ 289 Α').», στο άρθρο 4 του ίδιου νόμου με τίτλο «Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ» αναφέρονται τα εξής: «1. Στις αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ περιλαμβάνονται: α) η μελέτη, δημοπράτηση, προμήθεια, κατασκευή, διοίκηση έργων σιδηροδρομικής υποδομής με των επ' αυτής σιδηροδρομικών συστημάτων, [...]

**15.** Σύμφωνα με το άρθρο 3 της υπ' αριθμ. Φ.8/30400/3540/12 (ΦΕΚ – 698 Β/9-3-2012) απόφαση ΥΠΟΜΕΔΙ, όπως ισχύει, «Θέση σε ισχύ του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ Α.Ε.»: «Οι λειτουργίες ΟΣΕ ΑΕ.

[...] Συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου και των υποδομών. Στις λειτουργίες συντήρησης συμπεριλαμβάνονται δραστηριότητες προγραμματισμού, υλοποίησης, παρακολούθησης, επιθεώρησης και ελέγχου του δικτύου και των εγκαταστάσεων είτε με αυτεπιστασία είτε με ανάθεση σε τρίτους, ειδικότερα:

- Η αρμοδιότητα για τη μελέτη και κατασκευή έργων, την εποπτεία και το χειρισμό θεμάτων του υφιστάμενου δικτύου όπως της επιδομής γραμμής, των γεφυρών και των μεταλλικών έργων, των υπογείων και γεωτεχνικών έργων και λοιπών υφισταμένων εγκαταστάσεων, τη σύνταξη κανονισμών και προδιαγραφών, τη μεταφορά τεχνογνωσίας, την παρακολούθηση τεχνολογικών εξελίξεων στα θέματα επιδομής, υποδομής και κυκλοφορίας και ποιοτικής παρακολούθησης - αξιολόγησης της σιδηροδρομικής γραμμής μετά του καταγραφικού μηχανήματος.



• *Η αρμοδιότητα για την οργάνωση και τον έλεγχο των εργασιών συντήρησης και ανακαίνισης της υποδομής και επιδομής της γραμμής, των κτηρίων, των τεχνικών έργων, των γεφυρών και λοιπών εγκαταστάσεων όλου του δικτύου, του τροχαίου υλικού και την εκτέλεση έργων με αυτεπιστασία με ίδιο προσωπικό και μηχανικό εξοπλισμό.[...]».*

### **III. Νομική Εκτίμηση**

**16.** Το υπό εξέταση αίτημα του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε αφορά στη σύναψη δημόσιας σύμβασης έργου κατά την έννοια των προπαρατεθεισών διατάξεων του άρθρου 2 παράγραφος 1 περ. 6 του ίδιου ως άνω νόμου. Δεδομένου δε ότι η εκτιμώμενη αξία, ποσού 5.950.000,00€ χωρίς ΦΠΑ, της προς σύναψη δημόσιας σύμβασης υπερβαίνει το ισχύον εφαρμοστέο χρηματικό κατώφλι (ποσού 5.350.000,00€ χωρίς ΦΠΑ) του άρθρου 235 ν. 4412/2016 για τις δημόσιες συμβάσεις έργων, διαπιστώνεται ότι συντρέχει, καταρχήν, η αρμοδιότητα της Αρχής για την παροχή της σύμφωνης γνώμης της κατ' άρθρο 2 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. δδ' του ν. 4013/2011 ως ισχύει.

**17.** Σύμφωνα με το άρθρο 3 ν. 3891/2010, ο ΟΣΕ ΑΕ ασκεί καθήκοντα διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής όπως αυτή ορίζεται στην περίπτωση 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 (ΦΕΚ 60 Α'), ως ισχύει. Ως διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής, ο ΟΣΕ ασκεί τη διαχείριση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και έχει ιδίως την ευθύνη κατασκευής νέας υποδομής, συντήρησης και λειτουργίας της υφιστάμενης υποδομής, διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, καθώς και όσων αρμοδιοτήτων προβλέπονται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για το διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής.

Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 231 ν. 4412/2016, οι διατάξεις του Βιβλίου ΙΙ εφαρμόζονται στις δραστηριότητες που αποσκοπούν στην παροχή ή τη λειτουργία δικτύων που παρέχουν υπηρεσίες στο κοινό στους τομείς των μεταφορών με σιδηρόδρομο, αυτόματα συστήματα, τραμ, τρόλεϊ, λεωφορεία ή καλώδιο. Όπως αναφέρεται στην Κατευθυντήρια Οδηγία 26/2021 της Αρχής, η παροχή δικτύου νοείται ως διάθεση του δικτύου, η οποία με τη σειρά της έχει αποσαφηνισθεί από το Δικαστήριο της Ένωσης ως αφορούσα στη διαχείριση δικτύου μεταφορών εν γένει. Ως εκ τούτου ο ΟΣΕ ΑΕ ασκεί την κατ' άρθρο 231 δραστηριότητα "Υπηρεσίες Μεταφορών".

Σε συνέχεια των ανωτέρω προκύπτει ότι ο ΟΣΕ ΑΕ αποτελεί αναθέτοντα φορέα, κατ' άρθρο 224 ν. 4412/2016, και τούτο διότι αποτελεί δημόσια επιχείρηση κατ' άρθρο 224 ν. 4412/2016, ασκούσα την κατ' άρθρο 231 δραστηριότητα "Υπηρεσίες Μεταφορών", η δε σύμβαση θέματος, τελεί σε συνάφεια προς την άσκηση της ως άνω δραστηριότητας και ανατίθεται προς το σκοπό εξυπηρέτησης αυτής.

Κατόπιν των ανωτέρω, προκύπτει ότι συντρέχει περίπτωση αρμοδιότητας της Αρχής προς έκδοση σύμφωνης γνώμης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2, παράγραφος 2, περίπτωση γ', υποπερίπτωση δδ' του ν. 4013/2011.

**18.** Η διαδικασία με διαπραγμάτευση, έχει εξαιρετικό χαρακτήρα και επιτρέπεται να εφαρμόζεται μόνο στις περιοριστικώς απαριθμούμενες στα άρθρα 24 και 25 π.δ. 60/2007 και ήδη στα παρόμοιου περιεχομένου

άρθρα 26, 32 και 269 του ν. 4412/2016 (βλ. σχετικώς ΔΕΕ, απόφαση της 8ης Απριλίου 2008, C 337/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 2008, I-2173, σκέψη 56). Συναφώς επισημαίνεται 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.) δικαιωμάτων στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, πρέπει να αποτελούν αντικείμενο συσταλτικής ερμηνείας. Συγκεκριμένα, προκειμένου η Οδηγία 2014/25/ΕΕ να μην απωλέσει την πρακτική αποτελεσματικότητά της, τα κράτη μέλη και οι αναθέτοντες φορείς 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 18ης Μαΐου 1995, C-57/94, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 1995, σ. I-1249, σκέψη 23, της 28ης Μαρτίου 1996, C-318/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλ. 1996, σ. I-1949, σκέψη 13 και της 13ης Ιανουαρίου 2005, C-84/03, Επιτροπή κατά Ισπανίας, Συλλ. 2005, I-13947, σκέψη 48).

**19.** Η εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 269 περ. δ του ν.4412/2016 της οποίας γίνεται ρητά επίκληση από τον αιτούντα φορέα και στη βάση της οποίας οι αναθέτοντες φορείς μπορούν να συνάπτουν δημόσιες συμβάσεις προσφεύγοντας σε διαδικασία με διαπραγμάτευση, χωρίς να προηγείται δημοσίευση σχετικής προκήρυξης προϋποθέτει να συντρέχουν σωρευτικά οι κάτωθι προϋποθέσεις :

- i) ύπαρξη κατεπείγουσας ανάγκης που δεν συμβιβάζεται με τις προθεσμίες που επιτάσσουν άλλες διαδικασίες,
- ii) ύπαρξη απρόβλεπτης περίπτωσης,
- iii) ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της απρόβλεπτης περίπτωσης και της κατεπείγουσας ανάγκης που ανακύπτει,
- iv) οι περιστάσεις που επικαλούνται οι αναθέτοντες φορείς για την αιτιολόγηση της κατεπείγουσας ανάγκης δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να απορρέουν από δική τους ευθύνη και
- v) ανάθεση της εν λόγω σύμβασης στο μέτρο που είναι απολύτως απαραίτητο.

Ως απρόβλεπτες περιστάσεις νοούνται γεγονότα που υπερβαίνουν κατά πολύ τον συνήθη ρου του οικονομικού και κοινωνικού βίου. Γίνεται περαιτέρω δεκτό, σύμφωνα με τη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας, ότι, κατά την έννοια της διάταξης της υποπερίπτωσης γ' της περίπτωσης 1 του άρθρου 25 του π.δ/τος 60/2007 και πλέον άρθρο 32 παρ. 2 περ. γ' του ν. 4412/2016, η αναθέτουσα αρχή έχει μεν ευχέρεια, κατ' απόκλιση από το γενικό κανόνα διενέργειας ανοικτού ή κλειστού διαγωνισμού, να συνάπτει δημόσια σύμβαση με προσφυγή στην εξαιρετική διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση της σχετικής προκήρυξης, μόνον όμως εφόσον συντρέχουν οι προς τούτο νόμιμες προϋποθέσεις, ήτοι κατεπείγουσα ανάγκη οφειλόμενη σε γεγονότα απρόβλεπτα και δη μη απορρέοντα από δική της ευθύνη. Η σχετική απόφαση της αναθέτουσας αρχής πρέπει να φέρει πλήρη και ειδική αιτιολογία, αναφερόμενη στους λόγους για τους οποίους αποφασίζεται η προσφυγή στην εν λόγω εξαιρετική διαδικασία (βλ. ΣτΕ 1747/2011).

Επιπλέον, αντίστοιχη είναι η κρίση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, το οποίο δέχεται ότι απρόβλεπτες περιστάσεις είναι τα γεγονότα που δεν μπορούν αντικειμενικά με βάση τα διδάγματα της ανθρώπινης πείρας και λογικής να προβλεφθούν, είναι δε ανεξάρτητα της βούλησης της αναθέτουσας αρχής και δεν πρέπει να απορρέουν από έλλειψη προγραμματισμού και επιμέλειας αυτής (βλ. ενδεικτικά πράξεις ΕΣ 91, 105, 171, 191, 200, 205 και 214/2007, 15 και 74/2008).

20. Ως προς την εξέταση των επιμέρους ανωτέρω προϋποθέσεων προσφυγής στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού, δυνάμει του άρθρου 269 (δ) ν. 4412/2016, από την εξέταση των στοιχείων του φακέλου της υπό κρίση υπόθεσης, προκύπτουν τα ακόλουθα:

**ι. Ως προς την ύπαρξη κατεπείγουσας ανάγκης που δεν συμβιβάζεται με τις προθεσμίες που επιτάσσουν άλλες διαδικασίες:**

Σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο με α.π. 9161294/02.09.2021 εξεταζόμενο αίτημα:

«[...] Η γραμμή μεταξύ Σ.Σ.Στρυμόνα – Σ.Σ.Προμαχώνα, βρίσκεται στην αρχική της χάραξη, με παλαιά τεχνικά γραμμής και με υλικά επιδομής σιδ/χιες τύπου S33, σε στρωτήρες μεταλλικούς S33 και με αρμούς ανά 36μ. Η κατάσταση του υλικού γραμμής και του σκύρου χαρακτηρίζεται κακή, ενώ παρατηρούνται πλαγιοφθορές και θραύσεις των σιδηροτροχιών, φθορές των οπών των μεταλλικών στρωτήρων από τις πλευρικές καταπονήσεις και επικάμψεις στους αρμούς.

3. Η οριακή ταχύτητα λόγω χάραξης είναι 100 χλμ/ω, αλλά τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο υπάρχει βραδυπορία των 10 χλμ/ω από Χ.Σ.2+500 έως Χ.Σ.14+000γρ.ΣΚ-ΠΜ, λόγω συνεχόμενων θραύσεων των σιδ/χιων, των αμφιδετών και πολλών άλλων προβλημάτων που παρουσιάζει η γραμμή, με συνέπεια σήμερα λόγω ύπαρξης πολλών επισφαλών σημείων η κυκλοφορία να είναι λίαν δυσχερής έως πρακτικά αδύνατη επειδή χρειάζεται να προπορεύεται πλοηγός που εξασφαλίζει την ασφάλεια διέλευσης των συρμών και επιπλέον με ταχύτητα 10 χλμ/ώρα, που καθιστά την ανωτέρω σιδηροδρομική σύνδεση εξ' αυτών των λόγων στα όρια της διακοπής.

4. Λόγω των παραπάνω τεχνικών χαρακτηριστικών, που έχουν οδηγήσει στη σημερινή κατάσταση την υφιστάμενη σιδηροδρομική σύνδεση, η οποιαδήποτε συντήρηση της γραμμής δε μπορεί να καταστήσει λειτουργική και ασφαλή τη λειτουργία αυτής και είναι απολύτως επιτακτική η ανάγκη άμεσης παρέμβασης για την ανακαίνιση της επιδομής στο ως άνω υποτμήμα, για τους λόγους {έντονο στρατιωτικό (NATO – Ελληνικός Στρατός) και εμπορικό ενδιαφέρον} που αναλυτικά αναφέρονται στην παρ.6 της παρούσης [...]

Στην συγκεκριμένη περίπτωση υφίσταται κατεπείγουσα ανάγκη αποκατάστασης της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής σύνδεσης για τους παρακάτω λόγους:

- Λόγοι εθνικής σημασίας: Η σιδηροδρομική σύνδεση Στρυμόνα – Προμαχώνα αποτελεί την βασική έξοδο της χώρας προς την Βουλγαρία και συνδέει τον λιμένα της Θεσσαλονίκης με την ενδοχώρα των Δυτικών Βαλκανίων και τα ανατολικά σύνορα του NATO. Χρησιμοποιείται δε σε σενάρια ασκήσεων μεταφοράς στρατευμάτων από αυτό.

- Οικονομικοί λόγοι – Επιπτώσεις στην εθνική οικονομία: Αποτελεί την βασική έξοδο της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας προς τον λιμένα Θεσ/νίκης και η διακοπή της θα προκαλούσε σημαντικές οικονομικές απώλειες τόσο στην Ελλάδα όσο και στις γειτονικές χώρες, ενώ παράλληλα θα απαξίωνε σημαντικές επενδυτικές προσπάθειες που αναπτύχθηκαν με πυρήνα τον λιμένα Θεσσαλονίκης.

Επιπροσθέτως των ανωτέρω, στην περίπτωση πρόκλησης τεχνικού προβλήματος στη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, θα υπήρχε ουσιαστικά πλήρης σιδηροδρομική αποκοπή της χώρας από τα Βαλκάνια και την Ευρώπη. [...]

Ωστόσο, η ανωτέρω αναβάθμιση της σημασίας της εν λόγω σύνδεσης, που είχε ως αποτέλεσμα την υπερβολική αύξηση, για την κατάσταση της γραμμής, του κυκλοφοριακού φόρτου, με ιδιαίτερα βαρύτατα φορτία (στρατιωτικό υλικό NATO και Ελληνικού Στρατού), οδήγησε σε μια σοβαρή και ταχύτατη επιδείνωση της κατάστασης της επιδομής της γραμμής, που σε συνδυασμό με τα προαναφερθέντα αποτελέσματα της επίδρασης της θεομηνίας στα τεχνικά έργα, κατέστησαν εντελώς απαραίτητη και απόλυτα επιβεβλημένη την άμεση και χωρίς χρονοτριβή ανάληψη σημαντικών επεμβάσεων επί αυτής, προκειμένου να μην διακοπεί η κυκλοφορία για μακρύ χρονικό διάστημα, με ολέθριες επιπτώσεις τόσο γεωστρατηγικής όσο και οικονομικής σημασίας. [...]

Η κατάσταση αυτή οδήγησε μάλιστα στην πλήρη διακοπή της κυκλοφορίας της γραμμής την 05.05.2021, όταν παρατηρήθηκε σειρά θραύσεων επί της σιδηροδρομικής γραμμής Στρυμόνα – Προμαχώνα (φωτ. 1,2), που παραλίγο θα προκαλούσε τον εκτροχιασμό διερχόμενης εμπορικής αμαξοστοιχίας.

Η φύση των σφαλμάτων αυτών που παρατηρήθηκαν στις σιδηροτροχιές δεν ήταν δυνατό να μελετηθεί με οπτικό έλεγχο και προκειμένου να εντοπισθεί το αίτιο αυτών δόθηκε εντολή πραγματοποίησης μεταλλουργικών - εργαστηριακών ελέγχων σε εξειδικευμένο πιστοποιημένο εργαστήριο (συν.4).

Από τους παραπάνω ελέγχους προέκυψαν μεταξύ άλλων τα παρακάτω συμπεράσματα :

- Οι ρηγματώσεις ξεκινάνε από τον κορμό της σιδηροτροχιάς και αναπτύσσονται προς το πάνω μέρος της (φωτ. 3,4). Η ταχύτητα ανάπτυξης των σφαλμάτων συνδέεται άμεσα, στα συμπεράσματα της μελέτης με την υψηλή φόρτιση της γραμμής και την ανάπτυξη υψηλών θερμοκρασιών, πιθανότατα λόγω της πέδησης των τροχών. Επιπλέον αναμένεται οι ρωγμές να διαδοθούν ως την εξωτερική επιφάνεια του πάνω μέρους της τροχιάς και με μεγάλη βεβαιότητα σε σύντομο χρόνο θα προκαλέσουν αστοχία. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα εν λόγω αποτμήματα σιδηροτροχιών και οι θραύσεις που εντοπίστηκαν είναι από διαφορετικές χιλιομετρικές θέσεις σε όλο το μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής και αποδίδουν στα συμπεράσματα καθολικότητα για το σύνολο των σιδηροτροχιών της γραμμής.
- Τα συμπεράσματα της μελέτης είναι σε πλήρη συμφωνία με τα σχετικά διεθνή πρότυπα σύμφωνα με τα οποία τα εν λόγω σφάλματα ενώ στην αρχή έχουν ένα μικρό ρυθμό ανάπτυξης (Στάδιο 1), αναμένεται από την αρχή της ορατής εμφάνισης τους η ανάπτυξη τους να επιταχυνθεί και να γίνει επικίνδυνη σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα (Στάδιο 2). Σύμφωνα με τα ίδια πρότυπα, αυτού του τύπου σφάλματα, θεωρούνται από τα πιο επικίνδυνα με μεγάλη πιθανότητα εκτροχιασμού (βλ. σελ. 50 της Προσωρινής Εθνικής Τεχνικής Προδιαγραφής E07.06.10) ενώ κατατάσσονται στην κατηγορία 0 με άμεση απαγόρευση της κυκλοφορίας

μέχρι την αποκατάσταση ή λήψη προσωρινών μέτρων. Καθώς ήδη τρέχουν τα προσωρινά μέτρα με καθημερινή επιτήρηση της γραμμής απαιτείται άμεσα η αποκατάσταση της βλάβης με ανακαίνιση της γραμμής. [...]»

Περαιτέρω, με το ανωτέρω συμπληρωματικό της έγγραφο, «επισημαίνεται ότι η διατήρηση της κυκλοφορίας στη γραμμή Στρυμόνα (ΣΚ) – Προμαχώνα (ΠΜ) αποτελεί κατεπείγουσα ανάγκη. Οι βασικότεροι λόγοι είναι το γεγονός ότι η εν λόγω γραμμή αποτελεί μία από τις ελάχιστες εξόδους της χώρας μας προς το εξωτερικό η οποία χρησιμοποιείται από το ΝΑΤΟ και αποτελεί βασική συνιστώσα του σχεδιασμού του σε ασκήσεις που διεξάγει στην Ανατολική Ευρώπη, όπως προκύπτει και από τα σχετικά αιτήματα εξαιρετικών μεταφορών στρατιωτικού υλικού (συν.1). Μάλιστα, όπως προκύπτει από το 17.09.2021 δημοσίευμα (συν.2) έχει γίνει ρητή αναφορά από τον Πρέσβη των ΗΠΑ κ. Πάιατ για την σπουδαιότητα του σιδηροδρομικού δικτύου για στρατιωτικούς λόγους. Επιπροσθέτως, η ανωτέρω σιδηροδρομική σύνδεση αποτελεί βασικό στοιχείο του σχεδιασμού του Ελληνικού Στρατού σε περίοδο πολέμου και περιλαμβάνεται σε σενάρια ασκήσεων του. Τέλος όπως προκύπτει και από τα σχετικά έγγραφα της COSCO και του ΟΛΘ (συν.3), η γραμμή αυτή είναι πολύ σημαντική για τη διατήρηση των επενδύσεων τους, και για την οικονομική ανάπτυξη εν γένει της χώρας. Η μη λειτουργία της δε, θα επέφερε σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις, τόσο στις ανωτέρω επενδύσεις όσο και στην οικονομία της χώρας γενικότερα.»

Σε συνάφεια με την πλήρωση της 1<sup>ης</sup> προϋπόθεσης, αναφέρονται επιπλέον τα εξής: «Λόγω της σπουδαιότητας της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής σύνδεσης και της κατεπείγουσας ανάγκης που αναπτύχθηκε παραπάνω επιλέχθηκε από τον ΟΣΕ η συντομότερη διαγωνιστική διαδικασία που προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία Ν.4412/16. Σημειώνεται ότι ο μέσος χρόνος της διαγωνιστικής διαδικασίας σιδηροδρομικών έργων μέχρι την υπογραφή της σύμβασης, για έργα άνω των ορίων, υπερβαίνει σε διάρκεια το 1,5 έτος.[...] Η ανάθεση της εν λόγω σύμβασης είναι απολύτως αναγκαία και επείγουσα. Η προσφυγή σε ανοιχτή διαγωνιστική διαδικασία, όπως προκύπτει από την εμπειρία του Οργανισμού σε διαγωνισμούς παρόμοιων ποιοτικών και ποσοτικών χαρακτηριστικών, από την Προκήρυξη έως την υπογραφή της Σύμβασης, υπερβαίνει τον 1,5 χρόνο. Μάλιστα όσον αφορά στην περίπτωση που αναφέρεται, δηλαδή της ανοικτής επισπευσμένης διαγωνιστικής διαδικασίας σύμφωνα με το άρθρο 264, παρ.3 του Ν.4412/16, η χρονική εξοικονόμηση για την επίτευξη της διαδικασίας (όπως αναλυτικά αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο) δεν θα υπερέβαινε τον 1 μήνα. Αυτό θα σήμαινε ότι ο ΟΣΕ θα έπρεπε να επιβάλει τη διακοπή της κυκλοφορίας στο εν λόγω τμήμα γραμμής, που αποτελεί την έξοδο προς Βουλγαρία και κατ' επέκταση προς την ενδοχώρα των Βαλκανίων και της Ανατολικής Ευρώπης, καθιστώντας τον Οργανισμό αδύναμο να ανταποκριθεί στα ανωτέρω εκτεθέντα εθνικής – γεωστρατηγικής σημασίας και μέγιστου οικονομικού βεληνεκούς αιτήματα.[...]»

Από τα ανωτέρω, προκύπτει η κατεπείγουσα ανάγκη για την προσφυγή στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης για την ανάθεση της υπό εξέταση σύμβασης η οποία δεν συμβιβάζεται με τις προθεσμίες που τάσσουν άλλες τακτικές διαδικασίες, καθώς διαφαίνεται η τεράστιας έκτασης ζημία/φθορά σε ανεπανόρθωτο βαθμό που έχει υποστεί η σιδηροδρομική γραμμή, στα σημεία για τα οποία έχει υποβληθεί

το υπό κρίση αίτημα. Η εξαιρετικά οριακή κατάσταση της σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία καθιστά άκρως επικίνδυνη ακόμα και τη διέλευση και -ανά πάσα στιγμή- μπορεί να οδηγήσει σε εκ νέου διακοπή της κυκλοφορίας, καταδείχτηκε τόσο από την προφορική ακρόαση των εκπροσώπων του ΟΣΕ ενώπιον του Συμβουλίου της Αρχής, όσο και από τα στοιχεία του υποβληθέντος φακέλου (ενδεικτικές σχετικές αναφορές: «[...] η παθολογία της επιδομής της γραμμής έχει φτάσει σε οριακό σημείο [...]», αναγκαστική διακοπή κυκλοφορίας εντός του Μαΐου 2021, σφάλματα και φθορές που «[...] θεωρούνται από τα πιο επικίνδυνα με μεγάλη πιθανότητα εκτροχιασμού [...] ενώ κατατάσσονται στην κατηγορία 0 με άμεση απαγόρευση της κυκλοφορίας μέχρι την αποκατάσταση ή λήψη προσωρινών μέτρων», επιβολή «αυστηρών προσωρινών οριακών μέτρων υπό τα οποία λειτουργεί» προκειμένου να μην διακοπεί η κυκλοφορία, όπως «βραδυπορία 10 χλμ/ω, λόγω συνεχόμενων θραύσεων των σιδ/χιων, των αμφιδετών και πολλών άλλων προβλημάτων που παρουσιάζει η γραμμή, με συνέπεια σήμερα λόγω ύπαρξης πολλών επισφαλών σημείων η κυκλοφορία να είναι λίαν δυσχερής έως πρακτικά αδύνατη επειδή χρειάζεται να προπορεύεται πλοηγός που εξασφαλίζει την ασφάλεια διέλευσης των συρμών και επιπλέον με ταχύτητα 10 χλμ/ώρα, που καθιστά την ανωτέρω σιδηροδρομική σύνδεση εξ' αυτών των λόγων στα όρια της διακοπής», κ.α.).

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, καθίσταται σαφές ότι, κατά το χρονικό σημείο που εξετάζεται το αίτημα, η ανωτέρω περιγραφείσα κατεπείγουσα ανάγκη δεν συμβαδίζει με τις προθεσμίες που τάσσουν άλλες τακτικές διαδικασίες, ούτε με συντετμημένες προθεσμίες ([...]«Λόγω των παραπάνω τεχνικών χαρακτηριστικών, που έχουν οδηγήσει στη σημερινή κατάσταση την υφιστάμενη σιδηροδρομική σύνδεση, η οποιαδήποτε συντήρηση της γραμμής δε μπορεί να καταστήσει λειτουργική και ασφαλή τη λειτουργία αυτής και είναι απολύτως επιτακτική η ανάγκη άμεσης παρέμβασης για την ανακαίνιση της επιδομής στο ως άνω υποτμήμα»). Ως προς το ανωτέρω ζήτημα, ήτοι ως προς τη δυνατότητα επιλογής άλλων ανταγωνιστικών διαδικασιών, ανοικτών ή κλειστών, έστω με συντετμημένες προθεσμίες (βλ. άρθρο 27 παρ. 3 ή 28 παρ. 3 του ν. 4412/2016), σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του αιτούντος και κατά την τεχνική κρίση του, όπου, κατά πάγια νομολογία του Ελεγκτικού Συνεδρίου (όπως ενδεικτικά, Πράξη 359/2018 & 492/2018 Ε΄ Κλιμάκιο), το Δικαστήριο δεν υποκαθίσταται στις ουσιαστικές ή τεχνικές κρίσεις που εξέφεραν τα διοικητικά όργανα, αρκούμενο στον έλεγχο εάν οι κρίσεις αυτές φέρουν επαρκή αιτιολογία και δεν υπερβαίνουν τα άκρα όρια της διακριτικής τους ευχέρειας, η οποία βασίζεται σε συγκριτικά στοιχεία από τη διενέργεια συναφών διαγωνιστικών διαδικασιών στο παρελθόν, συνάγεται ότι απαιτείται χρονικό διάστημα τουλάχιστον 1,5 έτους για τη διενέργεια της διαδικασίας ανάθεσης της αιτούμενης σύμβασης. Όπως επικαλείται ο αιτών, «[...] Αυτό θα σήμαινε ότι ο ΟΣΕ θα έπρεπε να επιβάλει τη διακοπή της κυκλοφορίας στο εν λόγω τμήμα γραμμής, που αποτελεί την έξοδο προς Βουλγαρία και κατ' επέκταση προς την ενδοχώρα των Βαλκανίων και της Ανατολικής Ευρώπης, καθιστώντας τον Οργανισμό αδύναμο να ανταποκριθεί στα ανωτέρω εκτεθέντα εθνικής – γεωστρατηγικής σημασίας και μέγιστου οικονομικού βεληνεκούς αιτήματα[...]».

Σε κάθε περίπτωση, πέραν της όποιας γεωστρατηγικής και οικονομικής σημασίας του εν λόγω σημείου για τη χώρα, και ακόμα και αν ήθελε θεωρηθεί ότι θα μπορούσε να είναι και συντομότερο το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την προκήρυξη και τη διενέργεια μιας διαγωνιστικής διαδικασίας, μέσω

συντετμημένων προθεσμιών, για την ανάθεση μιας δημόσιας σύμβασης έργου, ανάλογου αντικειμένου και προϋπολογισμού, εν προκειμένω, πάντως, καθίσταται σαφές ότι, για λόγους δημόσιας ασφάλειας και διατήρησης της κυκλοφορίας, το όποιο χρονικό διάστημα -κατ' ελάχιστον- απαιτηθεί για την ανάθεση των εργασιών ανακαίνισης και αποκατάστασης του υπό εξέταση τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής, δεν συμβαδίζει εν τοις πράγμασι με την κατεπείγουσα ανάγκη όπως αυτή καταδείχτηκε ανωτέρω (πρβλ. ενδεικτικά γνώμες της Αρχής Δ59/2020, Δ100/2020, Δ48/2021, Δ58/2021, Δ67/2021, κ.α.).

Κατά την άποψη, όμως, των μελών Κωνσταντίνου Βαρδακαστάνη και Ερωφίλης Χριστοβασίλη ως προς τους ισχυρισμούς του αιτούντος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο χρονοβόρος -ενδεχομένως- χαρακτήρας των διαγωνισμών ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων έργων λόγω της υποβολής προσφυγών εκ μέρους των συμμετεχόντων σε διαδικασία κατόπιν δημοσίευσης δεν αποτελεί επιχείρημα υπέρ της προσφυγής του αιτούντος φορέα στην απευθείας ανάθεση της εξεταζόμενης σύμβασης έναντι της ανάθεσής της διά ανοικτής ή κλειστής διαγωνιστικής διαδικασίας, με τις οποίες εξασφαλίζεται κατά τεκμήριο μεγαλύτερος βαθμός ανταγωνισμού προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος (πρβλ. και Κατευθυντήρια Οδηγία 1/2013 (ΑΔΑ: ΒΙ6ΜΟΞΤΒ-ΔΚΦ) της Αρχής, αναρτημένη στο [www.eaadhsy.gr](http://www.eaadhsy.gr), όπου υπό σελ. 19 αναφέρεται ότι: «η τήρηση χρονοβόρων, ενδεχομένως, διαδικασιών διενέργειας διαγωνισμών, εξαιτίας της υποβολής προσφυγών και αιτήσεων ασφαλιστικών μέτρων εκ μέρους των συμμετεχόντων σε διαγωνισμό, δε συνιστά απρόβλεπτη περίπτωση καθιστάμενης ούτως επείγουσας της ανάγκης προσφυγής στην εξαιρετική διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης»). Εξάλλου, όπως έχει κρίνει και η Αρχή (βλ. ενδεικτικά Δ18/2019, Δ103/2020), η εξαίρεση λόγω κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε απρόβλεπτες περιστάσεις δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως επιχείρημα για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων για τις οποίες απαιτείται περισσότερος χρόνος απ' ό,τι θα είχε απαιτηθεί αν είχε εφαρμοσθεί διαφανής - ανοικτή ή κλειστή – διαδικασία, συμπεριλαμβανομένης της επισπευσμένης διαδικασίας. Συνεπώς, με βάση τα προεκτεθέντα, συνεκτιμώντας ότι ο φορέας τελούσε εν γνώσει της κακής κατάστασης του υπό εξέταση τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής, ήδη από το 2014, δεν αιτιολογείται επαρκώς ο ισχυρισμός του περί του ότι η ανάθεση της εξεταζόμενης σύμβασης προς θεραπεία της επικαλούμενης κατεπείγουσας ανάγκης δεν συμβιβάζεται με τις προθεσμίες που επιβάλλουν οι τακτικές διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων, συμπεριλαμβανομένης της επισπευσμένης ανοικτής διαγωνιστικής διαδικασίας του άρθρου 264 παρ. 3 ν. 4412/2016 με χρήση συντετμημένης προθεσμίας παραλαβής προσφορών 15 ημερών από την ημερομηνία αποστολής της οικείας προκήρυξης σύμβασης στην Ε.Ε.Ε.Ε., η οποία αποτελεί διαδικασία που πιθανόν να προσελκύσει, υπό συνθήκες μεγαλύτερης διαφάνειας, μεγαλύτερο αριθμό ενδιαφερομένων εργοληπτών στο πλαίσιο της ανάπτυξης ανταγωνισμού.

## **ii. Ως προς την ύπαρξη απρόβλεπτης περίπτωσης**

Ως προς τη συγκεκριμένη προϋπόθεση συνδρομής της επικαλούμενης διάταξης, ο ΟΣΕ στο αρχικό έγγραφό του υποστηρίζει τα εξής:

«Λόγω της θεομηνίας που έπληξε τον Ν. Σερρών την 05.01.2021, δημιουργήθηκαν σοβαρά προβλήματα σε πολλά τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου, που είχαν σαν αποτέλεσμα ακόμη και την διακοπή της κυκλοφορίας σε ορισμένες περιπτώσεις. Ειδικότερα, στο τμήμα Στρυμόνα – Προμαχώνα φερτά υλικά παρασύρθηκαν από τα όμβρια ύδατα με αποτέλεσμα την απόφραξη χανδάκων, τεχνικών, την κατάπτωση βράχων και την παρείσφρηση εδαφικού υλικού στην επιδομή της γραμμής. Μάλιστα τα προαναφερθέντα εξαιρετικά μεγάλης έντασης φαινόμενα, λόγω και της πρόσφατης καταστροφής δασικής έκτασης (πυρκαγιά) έναντι της γραμμής, που είχε προκληθεί το προηγούμενο έτος, οδήγησαν την παθολογία της επιδομής της γραμμής να έχει φτάσει σε οριακό σημείο.

Ταυτόχρονα με την ανωτέρω συγκυρία, ήδη από τα τέλη του 2020, προέκυψε εντονότατο ενδιαφέρον για την χρήση της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής σύνδεσης, τόσο από τον Ελληνικό Στρατό και το ΝΑΤΟ, για συνεχείς μεταφορές βαρέως στρατιωτικού υλικού και προσωπικού, για τις οποίες αποκλειστική λύση αποτελεί ο σιδηρόδρομος, όσο και από τον λιμένα Θεσσαλονίκης και από διακομιστικά κέντρα συνδυασμένων μεταφορών στην Βουλγαρία και την Ρουμανία. Η απρόσμενη αυτή επιβάρυνση του μεταφορικού έργου της εν λόγω σύνδεσης, σε συνδυασμό των απρόβλεπτων φυσικών φαινομένων και από εντελώς έκτακτα και μη προγραμματισμένα γεγονότα υπερβολικής και βαριάς χρήσης της γραμμής, ήταν εκτός της συνήθους και αναμενόμενης περιστασιακής χρήσης, και δεν μπορούσε, σε καμία περίπτωση, να προβλεφθεί από την εταιρεία μας με βάση την εμπειρία και τα στοιχεία που είχε υπόψη της από παρελθόντα έτη. Κατ' αυτόν τον τρόπο εντός ενός πολύ σύντομου χρονικού διαστήματος η συγκεκριμένη σιδηροδρομική σύνδεση κατέστη απροσδόκητα σημαντική αφενός για στρατιωτικούς και αφετέρου για εμπορικούς λόγους, με αποτέλεσμα πλέον να καθίσταται υψηλής στρατηγικής και εθνικής σημασίας για την Χώρα.

Ωστόσο, η ανωτέρω αναβάθμιση της σημασίας της εν λόγω σύνδεσης, που είχε ως αποτέλεσμα την υπερβολική αύξηση, για την κατάσταση της γραμμής, του κυκλοφοριακού φόρτου, με ιδιαίτερα βαρύτατα φορτία (στρατιωτικό υλικό ΝΑΤΟ και Ελληνικού Στρατού), οδήγησε σε μια σοβαρή και ταχύτατη επιδείνωση της κατάστασης της επιδομής της γραμμής, που σε συνδυασμό με τα προαναφερθέντα αποτελέσματα της επίδρασης της θεομηνίας στα τεχνικά έργα, κατέστησαν εντελώς απαραίτητη και απόλυτα επιβεβλημένη την άμεση και χωρίς χρονοτριβή ανάληψη σημαντικών επεμβάσεων επί αυτής, προκειμένου να μην διακοπεί η κυκλοφορία για μακρύ χρονικό διάστημα, με ολέθριες επιπτώσεις τόσο γεωστρατηγικής όσο και οικονομικής σημασίας.

Η κατάσταση αυτή ήταν απόλυτα απρόβλεπτη, διότι τόσο η επίδραση της θεομηνίας στα τεχνικά και την επιδομή, όσο και η σημαντική αύξηση των φορτίων της γραμμής προκάλεσαν συνδυαστικά εκθετική επιδείνωση της κατάστασης της γραμμής, που δε θα μπορούσε να προβλεφθεί εκ των προτέρων. Επιπροσθέτως, ο συνδυασμός της μόλυνσης του έρματος της γραμμής από το εδαφικό υλικό και η σημαντική αύξηση των διερχόμενων βαρέων φορτίων (άρματα μάχης, στρατιωτικό υλικό, βιομηχανικά προϊόντα κλπ.) δημιούργησαν μηχανισμούς αστοχίας στην γραμμή, που αρχικά παρουσιάστηκαν με την μορφή μικρορηγματώσεων στις σιδηροτροχιές και στους στρωτήρες, αλλά ταχύτατα οδήγησαν σε σειρά ψαθυρών θραύσεων των υλικών επιδομής. Η κατάσταση αυτή οδήγησε μάλιστα στην πλήρη διακοπή της κυκλοφορίας



της γραμμής την 05.05.2021, όταν παρατηρήθηκε σειρά θραύσεων επί της σιδηροδρομικής γραμμής Στρυμόνα – Προμαχώνα (φωτ. 1,2), που παραλίγο θα προκαλούσε τον εκτροχιασμό διερχόμενης εμπορικής αμαξοστοιχίας. [...]

Η κατεπείγουσα ανάγκη είναι απρόβλεπτη, διότι όπως προαναφέρθηκε:

Η ταχύτατη και εκθετική επιδείνωση της επιδομής της γραμμής και η εμφάνιση αστοχιών κόπωσης των υλικών αφενός λόγω της πολύ μεγάλης αύξησης των φορτίων κυκλοφορίας σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα (το τελευταίο εξάμηνο), και αφετέρου η συνδυαστική επίδραση της θεομηνίας της 05.01.2021 στην περιοχή των Σερρών, τόσο στην επιδομή όσο και στα Τεχνικά αυτής, δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθούν εκ των προτέρων. Συνεπώς, ως εκ των άνω, τεκμαίρεται πλήρως η ανάληψη άμεσων δράσεων συνολικής αποκατάστασης της γραμμής Στρυμόνα – Προμαχώνα με την διαδικασία του άρθρου 269 του Ν.4412/16 συνδυαστικά με το άρθρο 269Α του ίδιου νόμου, όπως αυτά ισχύουν σήμερα».

Στη συνέχεια, ακολούθησε το συμπληρωματικό έγγραφο του φορέα στο οποίο αναφέρονται τα παρακάτω:

«Όσον αφορά στην ύπαρξη απρόβλεπτης περίπτωσης, τα απρόβλεπτα γεγονότα ήταν τα εξής:

α) Η πυρκαγιά που εκδηλώθηκε τον Σεπτέμβριο του 2017 κατά μήκος της γραμμής Στρυμόνας (ΣΚ) – Προμαχώνας (ΠΜ) (επισυνάπτεται αναφορά εργοδηγού- συν.4). Λόγω της συγκεκριμένης πυρκαγιάς κήκκαν εκτάσεις με δέντρα, θάμνους κ.λ.π. πλησίον της γραμμής, τα οποία έπαιζαν ρόλο σταθεροποίησης των πρανών, αλλά και ορυγμάτων, αποτρέποντας μ' αυτόν τον τρόπο την κατάπτωση βράχων και τη μετατόπιση φερτών υλικών εντός της σιδηροδρομικής γραμμής.

β) Εν συνεχεία, τον Ιανουάριο του 2021 σημειώθηκε το δεύτερο απρόβλεπτο γεγονός, που ήταν τα έντονα καιρικά φαινόμενα (έντονες βροχοπτώσεις), οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα την μετατόπιση φερτών υλικών στη γραμμή και περεταίρω πτώσεις βράχων. Οι συνέπειες αυτού του γεγονότος ήταν δυσμενέστερες λόγω και του προηγούμενου απρόβλεπτου παράγοντα που αναφέρθηκε παραπάνω. Χαρακτηριστικά πρέπει να αναφερθεί πως στις 05/01/2021 τα χιλιοστά βροχόπτωσης στη συγκεκριμένη περιοχή ήταν της τάξεως των 29.4χιλ. (επισυνάπτεται ανάρτηση του meteo.gr- συν.5). Σημειώνεται μάλιστα ότι ο όμορος Δήμος Εμμανουήλ Παππά τέθηκε από την Περιφέρεια σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης, με αποτέλεσμα την διακοπή της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας μεταξύ Σ.Σ. Σερρών – Σ.Σ. Λευκοθέας από 05/01/2021 έως 15/03/2021, (επισυνάπτεται έγγραφο της Περιφέρειας που θέτει το Δήμο Εμμανουήλ Παππά σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης- συν.6). Σχετικά με τη γραμμή Στρυμόνα (ΣΚ) – Προμαχώνα (ΠΜ), ο ΟΣΕ επενέβη άμεσα αποκαθιστώντας οποιαδήποτε βλάβη είχε δημιουργηθεί στη γραμμή λόγω της θεομηνίας και λαμβάνοντας υπόψη τη μικρή κυκλοφορία που υπήρχε εκείνη τη χρονική περίοδο στη γραμμή, δεν προέβη σε διακοπή κυκλοφορίας, όπως έκανε με το άλλο τμήμα γραμμής που αναφέρθηκε παραπάνω.

- Όπως προαναφέρθηκε απρόβλεπτη περίπτωση αποτελούν η πυρκαγιά τον Σεπτέμβριο του 2017 και η θεομηνία τον Ιανουάριο του 2021. Αυτά τα απρόβλεπτα γεγονότα οδήγησαν τελικά και σωρευτικά στην επιμόλυνση της επιδομής με φερτά υλικά που σε συνδυασμό με την, μη αναμενόμενη, αύξηση της κυκλοφορίας της γραμμής Στρυμόνας (ΣΚ) – Προμαχώνας (ΠΜ) οδήγησε στη ραγδαία καταπόνηση της σιδηροδρομικής γραμμής, που εκδηλώθηκε υπό την μορφή εκτεταμένων θραύσεων των σιδηροτροχιών

καθώς και άλλων υλικών, και εν τέλει στην διακοπή της κυκλοφορίας στις αρχές Μαΐου του 2021. Επομένως τα δύο μεμονωμένα απρόβλεπτα γεγονότα σε συνδυασμό με την αύξηση του φορτίου κυκλοφορίας ουσιαστικά πυροδότησαν την κατεπείγουσα ανάγκη που προαναφέρθηκε.

- Είναι προφανές ότι η πυρκαγιά και οι έντονες βροχοπτώσεις που εκδηλώθηκαν ήταν απρόβλεπτα γεγονότα. Ομοίως η αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου, η οποία προέκυψε κυρίως από τις απαιτήσεις του ΝΑΤΟ δεν μπορούσε να προβλεφθεί καθώς προέκυψε από την απρόβλεπτη αλλαγή των γεωπολιτικών συνθηκών στην ευρύτερη περιοχή. Ο ΟΣΕ δεν μπορούσε στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του να προβλέψει τα παραπάνω γεγονότα. [...]

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, σας εκθέτουμε και σας υποβάλουμε τα παρακάτω έγγραφα και στοιχεία:

ι. Μετά τον συνδυασμό των δύο απρόβλεπτων παραγόντων (πυρκαγιά – θεομηνία), ο Οργανισμός παρατήρησε τη ραγδαία και μη αναμενόμενη καταπόνηση της γραμμής με καταλυτικό παράγοντα την αύξηση της κυκλοφορίας βαρέων φορτίων (ΝΑΤΟ, στρατιωτικών, εμπορικών), που τον ανάγκασε να διακόψει την κυκλοφορία στο εν λόγω τμήμα γραμμής (επισυνάπτεται τηλεγράφημα διακοπής κυκλοφορίας στη γραμμή ΣΚ-ΠΜ αρ. πρωτ. 7227994/05-05-21/ΤΔΡ και Ενημερωτικό Σημείωμα σχετικό με τη διακοπή κυκλοφορίας στη γρ.ΣΚ-ΠΜ - συν.7). Στις 10-05-21, και μετά από τις απολύτως απαραίτητες ελάχιστες εργασίες έκτακτου παρεμβατικού χαρακτήρα που έγιναν στο συγκεκριμένο τμήμα γραμμής, δόθηκε ξανά η γραμμή σε κυκλοφορία υπό αυστηρούς και οριακούς όρους (βραδυπορία 10km/h, πλοηγός κ.λ.π.) για τον απεγκλωβισμό των τρένων που βρίσκονταν στη Βουλγαρία (επισυνάπτεται σχετικό τηλεγράφημα αρ. πρωτ. 9146168/09-05-21/ΥΓΜΘ - συν.8). Στη συνέχεια του απεγκλωβισμού των τρένων από τη Βουλγαρία, η κυκλοφορία στη γραμμή ΣΚ-ΠΜ διατηρείται έως σήμερα με τους εξαιρετικούς και οριακούς όρους που αναφέρονται στο παραπάνω τηλεγράφημα αρ. πρωτ. 9146168/09-05-21/ΥΓΜΘ (επισυνάπτονται μερικά αντιπροσωπευτικά τηλεγραφήματα 9147431/17-05-21/ΥΓΜΘ, 9148426/24-05-21/ΥΓΜΘ, 9150560/07-06-21/ΥΓΜΘ, 9151609/14-06-21/ΥΓΜΘ, 9159077/09-08-21/ΥΓΜΘ, 9159867/16-08-2021/ΥΓΜΘ, 9162897/13-09-2021/ΥΓΜΘ, 9164747/27-09-2021/ΥΓΜΘ - συν.9), προκειμένου να διατηρηθεί η διευρωπαϊκή αυτή σύνδεση. [...]

Συνοψίζοντας, τα επικαλούμενα ως απρόβλεπτα γεγονότα είναι, σωρευτικά και συνδυαστικά, τα εξής:

α. η πυρκαγιά που εκδηλώθηκε τον 9ο/2017, β. οι έντονες βροχοπτώσεις του 1ου/2021 και γ. η αύξηση της κυκλοφορίας της γραμμής που εκκίνησε από τον 2ο/2020 (όπως προκύπτει από το γράφημα που παρατίθεται ανωτέρω). Όπως επικαλείται ο αιτών, «ο συνδυασμός της μόλυνσης του έρματος της γραμμής από το εδαφικό υλικό και η σημαντική αύξηση των διερχόμενων βαρέων φορτίων (άρματα μάχης, στρατιωτικό υλικό, βιομηχανικά προϊόντα κλπ.) δημιούργησαν μηχανισμούς αστοχίας στην γραμμή, που αρχικά παρουσιάστηκαν με την μορφή μικρορηγματώσεων στις σιδηροτροχιές και στους στρωτήρες, αλλά ταχύτατα οδήγησαν σε σειρά ψαθυρών θραύσεων των υλικών επιδομής. Η κατάσταση αυτή οδήγησε μάλιστα στην πλήρη διακοπή της κυκλοφορίας της γραμμής την 05.05.2021, όταν παρατηρήθηκε σειρά θραύσεων επί της σιδηροδρομικής

γραμμής Στρυμόνα – Προμαχώνα, που παραλίγο θα προκαλούσε τον εκτροχιασμό διερχόμενης εμπορικής αμαξοστοιχίας.».

Επισημαίνεται ότι, σε άλλο σημείο, ο φορέας επικαλείται «τη ραγδαία και μη αναμενόμενη καταπόνηση της γραμμής [με καταλυτικό παράγοντα την αύξηση της κυκλοφορίας βαρέων φορτίων (NATO, στρατιωτικών, εμπορικών)], που τον ανάγκασε να διακόψει την κυκλοφορία στο εν λόγω τμήμα γραμμής» (5.2021) και [...] μετά από τις απολύτως απαραίτητες ελάχιστες εργασίες έκτακτου παρεμβατικού χαρακτήρα που έγιναν στο συγκεκριμένο τμήμα γραμμής, δόθηκε ξανά η γραμμή σε κυκλοφορία υπό αυστηρούς και οριακούς όρους [...] προκειμένου να διατηρηθεί η διευρωπαϊκή αυτή σύνδεση», καθώς και ότι: «Με τη ραγδαία αύξηση φορτίων (Μάρτιος και Απρίλιος 2021), με αποτέλεσμα τη διακοπή κυκλοφορίας στις 05/05/2021, ο Οργανισμός άμεσα έδωσε εντολή για τη σύνταξη τευχών ανακαίνισης της γραμμής, όπως και έγινε. Το χρονικό διάστημα των τριών μηνών ήταν το βέλτιστο αναγκαίο, προκειμένου ο Οργανισμός να συντάξει τα απαιτούμενα σύνθετα τεύχη δημοπράτησης (εξειδικευμένες σιδηροδρομικές εργασίες με παράλληλη κυκλοφορία), καταλήγοντας τελικά να εγκρίνει τα τεύχη από το Δ.Σ. του ΟΣΕ τον Αύγουστο του 2021».

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι η κήρυξη σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης αφορά στο Δήμο Εμμανουήλ Παππά και όχι το Δήμο Σιντικής, στον οποίο χωροθετείται το έργο και αυτός δεν αποτελεί όμορο δήμο του παραπάνω, καθώς μεσολαβεί ο Δήμος Σερρών. Επιπλέον, και προκειμένου να εξετασθεί αν όντως η αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου αποτελεί όντως απρόβλεπτο γεγονός, ζητήθηκε από τον ΟΣΕ να αποσαφηνίσει «με βάση τα δεδομένα της κοινής πείρας, γιατί θεωρείται ιδιαίτερος ο κυκλοφοριακός φόρτος που προκάλεσε την επιδείνωση που επικαλείστε, δεδομένου του διεθνούς ρόλου της γραμμής, παρέχοντας στοιχεία ως προς το ποιο κατά την εμπειρία σας είναι το όριο της αναμενόμενης και αποδεκτής αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου καθώς και ποιος ήταν ο κυκλοφοριακός φόρτος σχεδιασμού», στοιχεία τα οποία δεν συμπεριλήφθηκαν στο απαντητικό έγγραφο του φορέα και συνεπώς δεν είναι δυνατόν να εξαχθεί εύκολα συμπέρασμα για το κατά πόσον αποτελεί απρόβλεπτο γεγονός η αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου της γραμμής, ή αν ο κυκλοφοριακός φόρτος που αναπτύχθηκε από το 2020 και μετά, καλύπτονταν από τα όρια του κυκλοφοριακού φόρτου σχεδιασμού.

Πλέον των παραπάνω, σε πολλά σημεία των συνημμένων εγγράφων γίνεται αναφορά στο ότι οι αστοχίες που προκλήθηκαν οφείλονταν σε κόπωση υλικών, ως «επακόλουθο της παλαιότητας της γραμμής»<sup>3</sup>, ενώ και ο ίδιος ο φορέας αναγνωρίζοντας ότι «η επιδομή προσέγγιζε την ολοκλήρωση του κύκλου ζωής της», το 2014 ανέθεσε στη θυγατρική του ΕΡΓΟΣΕ να εκπονήσει τις σχετικές μελέτες «όμως για απρόβλεπτους λόγους (διάλυση συμβάσεων, διαδικασίες εξεύρεσης χρηματοδοτήσεων κλπ.), ο χρονικός προγραμματισμός της ΕΡΓΟΣΕ για την εκπόνηση των μελετών του συγκεκριμένου έργου, διολίσθησε χρονικά». Συνεπώς, και ο ίδιος ο φορέας φαίνεται να είχε την πρόθεση να αντιμετωπίσει το συγκεκριμένο έργο ως τακτικό έργο αναβάθμισης-ανακαίνισης και όχι ως κάτι έκτακτο, που προκύπτει λόγω απρόβλεπτων γεγονότων.

<sup>3</sup> Στο από 07.05.2021 ενημερωτικό σημείωμα αναφέρεται ότι «η συγκεκριμένη γραμμή, λόγω παλαιότητας υλικών, δεν επιδέχεται εργασίες συντήρησης, τόσο λόγω έλλειψης υλικών, αλλά κυρίως λόγω απομείωσης των αντοχών των υλικών.»

Δεδομένου ότι, ως απρόβλεπτες περιστάσεις νοούνται γεγονότα που δεν μπορούν αντικειμενικά με βάση τα διδάγματα της ανθρώπινης πείρας και λογικής να προβλεφθούν, είναι δε ανεξάρτητα της βούλησης της αναθέτουσας αρχής και δεν πρέπει να απορρέουν από έλλειψη προγραμματισμού και επιμέλειας αυτής, προκύπτει ότι η προϋπόθεση του απρόβλεπτου γεγονότος τίθεται ως έννοια που αναφέρεται όχι στο αν πραγματικά προέβλεψε ή όχι η αναθέτουσα αρχή ένα γεγονός αλλά στο αν όφειλε, αντικειμενικά, με βάση τα διδάγματα της ανθρώπινης πείρας και λογικής να το προβλέψει (Δ. Ράικος/Ε. Βλάχου/Ε. Σαββίδη 2018).

Κατά την ακρόαση των εκπροσώπων του αιτούντος ενώπιον του Συμβουλίου, αναπτύχθηκε το ανωτέρω τεθέν ζήτημα της αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου της γραμμής, κατά την οποία διαφάνηκε σχετική χρονική εγγύτητα των επικαλούμενων απρόβλεπτων περιστάσεων σε σχέση με την κατεπείγουσα ανάγκη. Και τούτο, καθώς έγινε –κατά βάση μόνο- συνδυαστική επίκληση της πυρκαγιάς προηγούμενου έτους και της θεομηνίας στις αρχές του 2021 (*«[...]συνδυαστική επίδραση της θεομηνίας της 05.01.2021 στην περιοχή των Σερρών, τόσο στην επιδομή όσο και στα Τεχνικά αυτής, που δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθούν εκ των προτέρων»*), ενώ ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε στην επιβάρυνση του φορτίου των γραμμών την άνοιξη του 2021, λόγω της προαναφερθείσας αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου με καταλυτικό παράγοντα την αύξηση της κυκλοφορίας βαρέων φορτίων (NATO, στρατιωτικών, εμπορικών). Η τελευταία οδήγησε εν συνεχεία –κατά τρόπο απρόβλεπτο- στην *«ταχύτατη και εκθετική επιδείνωση της επιδομής της γραμμής και εμφάνιση αστοχιών κόπωσης των υλικών αφενός λόγω της πολύ μεγάλης αύξησης των φορτίων κυκλοφορίας σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα»*, στην ανάγκη για διακοπή κυκλοφορίας το Μάιο 2021, στη διενέργεια – αμέσως μετά- των απαιτούμενων βασικών εργασιών συντήρησης εκ μέρους του ΟΣΕ (λ.χ. αποκατάσταση θραύσης σιδηροτροχιών, σύσφιξη συνδέσμων, αντικατάσταση σπασμένων αμφιδετών), προκειμένου η κυκλοφορία της γραμμής να διατηρηθεί ακόμα και με αυστηρούς και οριακούς όρους μέχρι σήμερα, και ακολούθως, στην έναρξη σύνταξης τευχών ανακαίνισης της γραμμής εκ μέρους του ΟΣΕ, βάσει των τελευταίων στοιχείων και δεδομένων που διέθετε πλέον, λόγω της νέας κατάστασης που παρουσίαζε η γραμμή -κατόπιν φθοράς και επιδείνωσης-. Για τα εν λόγω τεύχη, επικαλείται ότι, λόγω των εξειδικευμένων σιδηροδρομικών εργασιών με παράλληλη κυκλοφορία και λειτουργία της γραμμής, χρειάστηκε το απολύτως αναγκαίο διάστημα για την προετοιμασία τους, καταλήγοντας να τα εγκρίνει τέλος Αυγούστου 2021. Το υπό εξέταση αίτημα για παροχή σύμφωνης γνώμης υποβλήθηκε στην Αρχή αμέσως μετά, ήτοι στις 9 Σεπτεμβρίου 2021.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, διαφαίνεται ότι στοιχειοθετείται η προϋπόθεση της απρόβλεπτης περίπτωσης, η οποία οδήγησε στην επικαλούμενη κατεπείγουσα ανάγκη.

Κατά την άποψη, όμως, των μελών Κωνσταντίνου Βαρδακαστάνη και Ερωφίλης Χριστοβασίλη, ως προς την επίκληση της εκδήλωσης της πυρκαγιάς τον Σεπτέμβριο του 2017, ως απρόβλεπτης περίπτωσης, είναι προφανές ότι ελλείπει το σημείο της χρονικής εγγύτητας με το υπό εξέταση αίτημα, ακολούθως δε, ως προς την επίκληση των βροχοπτώσεων του Ιανουαρίου του 2021, πέραν του τυχόν ζητήματος της χρονικής εγγύτητας αυτών με το υπό κρίση αίτημα, από τα στοιχεία του φακέλου δεν προκύπτει επαρκής τεκμηρίωση ως προς την ένταση ή τις λοιπές ιδιαιτερότητες της συγκεκριμένης βροχόπτωσης, οι οποίες την κατέστησαν

απρόβλεπτη περίπτωση. Σε συνδυασμό δε και με το γεγονός ότι σε κατάσταση ανάγκης λόγω των βροχοπτώσεων δεν τέθηκε ο Δήμος, στον οποίο χωροθετείται το έργο αλλά άλλος Δήμος, ο οποίος μάλιστα δεν είναι όμορος, συνάγεται ότι το προβαλλόμενο γεγονός δεν συνιστά απρόβλεπτη περίπτωση. Περαιτέρω, όσον αφορά στην αύξηση της κυκλοφορίας της γραμμής, η οποία προβάλλεται από τον φορέα και εξετάζεται συνδυαστικά με τα ως άνω επικαλούμενα, ως απρόβλεπτα, γεγονότα, από τα στοιχεία του φακέλου, προκύπτει ότι είχε εκκινήσει ήδη από τον Φεβρουάριο του 2020 καθώς και ότι από τα τέλη του 2020 είχε προκύψει εντονότατο ενδιαφέρον για τη χρήση της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής σύνδεσης από τον Ελληνικό Στρατό και το ΝΑΤΟ. Συνεπώς, κατόπιν των ανωτέρω, συνεκτιμώντας ότι ο φορέας τελούσε εν γνώσει της κακής κατάστασης της υπό εξέταση σιδηροδρομικής γραμμής, ήδη από το 2014, καθίσταται σαφές ότι υφίστατο, εν προκειμένω, δυνατότητα πρόβλεψης των αναγκών της υπό εξέταση γραμμής και κατά συνέπεια δυνατότητα ενέργειας προς κάλυψη αυτών με έγκαιρο προγραμματισμό και τήρηση των συνήθων διαδικασιών σύναψης σύμβασης. Υπό το φως των ανωτέρω, συνάγεται ότι τα επικαλούμενα από τον φορέα γεγονότα δεν στοιχειοθετούν την πλήρωση της υπό εξέταση προϋπόθεσης καθώς η ύπαρξη της απρόβλεπτης περίπτωσης άπτεται της εξέτασης του κατά πόσον ο εκάστοτε φορέας όφειλε, αντικειμενικά και με βάση τα διδάγματα της κοινής λογικής και πείρας, να είχε προβλέψει ένα γεγονός και όχι εάν το προέβλεψε πραγματικά.

### **iii. Ως προς την ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της απρόβλεπτης περίπτωσης και της επικαλούμενης από τον αναθέτοντα φορέα κατεπείγουσας ανάγκης**

Για να εφαρμοστούν οι διατάξεις του άρθρου 269 περ. δ' του ν. 4412/2016 θα πρέπει η κατεπείγουσα ανάγκη που επικαλείται ο αναθέτων φορέας να οφείλεται σε αυταπόδεικτα απρόβλεπτες για αυτόν περιστάσεις, με τις οποίες να τελούν σε αιτιώδη συνάφεια.

Όσον αφορά στην απρόβλεπτη περίπτωση της πυρκαγιάς του 2017, παρατίθενται τα παρακάτω περιλαμβανόμενα στη σχετική έκθεση εκτάκτου συμβάντος του Τεχνίτη Γραμμής Κ.....Π..... «[...] Από τον έλεγχο που κάναμε δεν διαπιστώθηκε ζημία επί της γραμμής. Σημειώνω κατά τους θερινούς μήνες από τον Μάιο μέχρι και τα μέσα Σεπτεμβρίου είχαμε πραγματοποιήσει χημική εκχόρτωση και καθαρισμό από χόρτα και θάμνους κατά μήκος της γραμμής δικαιοδοσία μας σε ζώνη πλάτους από 3~3,5 μέτρα από την άκρη της σκυρόστρωσης, που είχε ως αποτέλεσμα η φωτιά να μην πλησιάσει τη σιδηροδρομική γραμμή».

Μετά και τη δεύτερη απρόβλεπτη περίπτωση, ήτοι τις βροχοπτώσεις στις 05.01.2021, ο ΟΣΕ κατά δήλωσή του «επενέβη άμεσα αποκαθιστώντας οποιαδήποτε βλάβη είχε δημιουργηθεί στη γραμμή λόγω της θεομηνίας». Συμπληρωματικά προς τα παραπάνω, και ενώ σύμφωνα με τα περιλαμβανόμενα στην υπ' αριθμ. 9160310/24.08.2021 εισήγηση προς το ΔΣ του ΟΣΕ ΑΕ «ο συνδυασμός της μόλυνσης του έρματος της γραμμής από το εδαφικό υλικό και η σημαντική αύξηση των διερχόμενων βαρέων φορτίων (άρματα μάχης, στρατιωτικό υλικό, βιομηχανικά προϊόντα κλπ.) δημιούργησαν μηχανισμούς αστοχίας στην γραμμή, που αρχικά παρουσιάστηκαν με την μορφή μικρορηγματώσεων στις σιδηροτροχιές και στους στρωτήρες, αλλά ταχύτατα οδήγησαν σε σειρά ψαθυρών θραύσεων των υλικών επιδομής. Η κατάσταση αυτή οδήγησε μάλιστα στην

πλήρη διακοπή της κυκλοφορίας της γραμμής την 05.05.2021, όταν παρατηρήθηκε σειρά θραύσεων επί της σιδηροδρομικής γραμμής Στρυμόνα – Προμαχώνα (φωτ. 1,2), που παραλίγο θα προκαλούσε τον εκτροχιασμό διερχόμενης εμπορικής αμαξοστοιχίας» οι θραύσεις που προκάλεσαν τη διακοπή της κυκλοφορίας της γραμμής αποδίδονται συνδυαστικά και στις τρεις απρόβλεπτες περιστάσεις, βάσει των συμπερασμάτων του από 11.06.2021 Ελέγχου Αστοχίας Σιδηροτροχιών «[...] είναι σαφές ότι το υλικό αυτών των τροχιών **είτε λόγω αυξημένης καταπόνησης, είτε λόγω της ποιότητας κατασκευής του**, παρουσιάζει εσωτερικά ελαττώματα τα οποία σχετίζονται άμεσα με την αστοχία των σιδηροτροχιών [...]

Σε άλλο σημείο, ο αιτών φορέας αναφέρει ότι:

- Οι πυρκαγιές του 2017 σε συνδυασμό με την θεομηνία του Ιανουαρίου του 2021, επιδείνωσε την κατάσταση της γραμμής λόγω της επιμόλυνσης του έρματος με φερτά υλικά (απρόβλεπτα γεγονότα).*
- *Η μεγάλη αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου σε σύντομο χρονικό διάστημα (στρατιωτικά φορτία ελληνικού κράτους και ΝΑΤΟ, λιμένα Θεσσαλονίκης και COSCO) σε συνδυασμό με την προαναφερόμενη επιδείνωση της κατάστασης της γραμμής, επέφερε την ραγδαία περαιτέρω επιδείνωσή της με την εμφάνιση σειράς ρηγματώσεων στις σιδηροτροχιές, καθώς και φθορών στα υπόλοιπα στοιχεία της σιδηροδρομικής επιδομής.»*

Ως εκ των ανωτέρω, διαφαίνεται η ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της απρόβλεπτης περίπτωσης και της επικαλούμενης από τον αναθέτοντα φορέα κατεπείγουσας ανάγκης.

Κατά την άποψη, όμως, των μελών Κωνσταντίνου Βαρδακαστάνη και Ερωφίλης Χριστοβασίλη, από τα ως άνω διαλαμβανόμενα προκύπτει ότι δεν συντρέχει η προϋπόθεση της αιτιώδους συνάφειας των επικαλούμενων, ως απρόβλεπτων, περιστάσεων με την ανωτέρω προβαλλόμενη, ως κατεπείγουσα, ανάγκη, δεδομένου ότι τα γεγονότα αυτά δεν αποτελούν γενεσιουργούς απρόβλεπτες περιστάσεις της τελευταίας. Ειδικότερα, ως προς την πυρκαγιά του 2017, πέραν του ανωτέρω αναλυθέντος κατά την εξέταση της προηγούμενης προϋπόθεσης χαρακτήρα της ως απροβλέπτου, δεδομένης της χρονικής απόστασής της από το εξεταζόμενο αίτημα, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου, δεν προκλήθηκε εξ αυτής ζημία επί της γραμμής. Εν συνεχεία, ως προς τις βροχοπτώσεις του Ιανουαρίου του 2021, οι οποίες, όπως αναλύθηκε ανωτέρω, διαφαίνεται ότι δεν συνιστούν απρόβλεπτη περίπτωση, ο φορέας δηλώνει ότι «*Σχετικά με τη γραμμή Στρυμόνα (ΣΚ) – Προμαχώνα (ΠΜ), ο ΟΣΕ επενέβη άμεσα αποκαθιστώντας οποιαδήποτε βλάβη είχε δημιουργηθεί στη γραμμή λόγω της θεομηνίας και λαμβάνοντας υπόψη τη μικρή κυκλοφορία που υπήρχε εκείνη τη χρονική περίοδο στη γραμμή, δεν προέβη σε διακοπή κυκλοφορίας, όπως έκανε με το άλλο τμήμα γραμμής που αναφέρθηκε παραπάνω.*». Συνεπώς, με δεδομένη την απουσία του αιτιώδους συνδέσμου των δύο ως άνω επικαλούμενων περιστάσεων με την υπό εξέταση κατεπείγουσα ανάγκη, αποδυναμώνεται οποιοσδήποτε ισχυρισμός περί αιτιώδους συνάφειας της συνδυαστικής επίκλησής τους με την αύξηση της κυκλοφορίας. Ως προς το τελευταίο δε αυτό επικαλούμενο, ως απρόβλεπτο, γεγονός, αφενός η εξέταση της ύπαρξης τυχόν αιτιώδους συνάφειας καθίσταται άνευ αντικειμένου καθώς, όπως αναλύθηκε ανωτέρω, δεν συνιστά απρόβλεπτη περίπτωση αφετέρου δεδομένου ότι ήδη από το 2014 είχε ξεπεραστεί ο χρόνος ζωής

της επιδομής σιδηροδρομικής γραμμής για συνήθη φορτία κυκλοφορία (50 έτη), προκύπτει ότι η επιδείνωση της κατάστασης της γραμμής τελούσε εν γνώσει του φορέα και συνεπώς, δεν δύναται να αποδοθεί στην αύξηση της κυκλοφορίας.

**iv. Ως προς το ότι οι περιστάσεις που επικαλείται ο αιτών αναθέτων φορέας για την αιτιολόγηση της κατεπίγουσας ανάγκης δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να απορρέουν από δική του ευθύνη**

Στο με α.π 9164924/07.10.2021 έγγραφο του ΟΣΕ, αναφέρονται τα εξής: «[...] ο χρόνος ζωής της επιδομής σιδηροδρομικής γραμμής κυμαίνεται περί τα 50 έτη για συνήθη φορτία κυκλοφορίας. Ο ΟΣΕ στα πλαίσια αυτά καθώς η επιδομή προσέγγιζε την ολοκλήρωση του κύκλου ζωής της εγκαίρως αιτήθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ την μελέτη και εν συνεχεία την κατασκευή της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής σύνδεσης, όπως προκύπτει και από την ενημέρωση χρονικού προγραμματισμού που απέστειλε η ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ (επισυνάπτεται απόσπασμα από χρονικό προγραμματισμό ΕΡΓΟΣΕ Φεβρουαρίου 2014 - συν.10) και αφορά τις δράσεις :

- «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΜΕΛΕΤΩΝ 12 ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤ. ΓΡΑΜΜΗΣ ΚΑΣΤΑΝΟΥΣΑ - ΣΤΡΥΜΩΝΑ» (Σ.517/2008)

- «ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΣΙΔ.ΑΞΟΝΑ ΘΕΣ/ΚΗΣ -ΣΤΡΥΜΩΝΑ – ΠΡΟΜΑΧΩΝΑ & ΤΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣ/ΚΗΣ» (Σ.727/2013).

Όμως για απρόβλεπτους λόγους (διάλυση συμβάσεων, διαδικασίες εξεύρεσης χρηματοδοτήσεων κλπ.), ο χρονικός προγραμματισμός της ΕΡΓΟΣΕ για την εκπόνηση των μελετών του συγκεκριμένου έργου, διολίσθησε χρονικά. Ο ΟΣΕ όπως προκύπτει από την αλληλογραφία που επισυνάπτεται (συν.11), ζητούσε να ενημερωθεί για την εξέλιξη των εν λόγω μελετών, προκείμενου να καθορίσει τον σχεδιασμό του.

Σύμφωνα με την τελευταία ενημέρωση του ΟΣΕ, στα τέλη Μαρτίου του 2021 από την ΕΡΓΟΣΕ (συν.12), η κατασκευή του έργου προβλέπεται να ολοκληρωθεί το 2027, χωρίς όμως να έχει ολοκληρωθεί το σύνολο των μελετών και με πιθανό χρόνο δημοπράτησης του έργου τον Ιανουάριο του 2025.

Όπως γίνεται αντιληπτό από τα παραπάνω και ακολουθώντας την χρονολογική σειρά των γεγονότων, ο ΟΣΕ:

- Εγκαίρως αιτήθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ την εκπόνηση μελετών και την κατασκευή έργου για την συγκεκριμένη σιδηροδρομική σύνδεση
- Το χρονοδιάγραμμα εκπόνησης των σχετικών μελετών και εν τέλει κατασκευής του έργου από την ΕΡΓΟΣΕ, διολίσθησε για απρόβλεπτους λόγους
- Ο ΟΣΕ συντηρούσε το εν λόγω τμήμα γραμμής με αυτεπιστασία ή τρίτους.
- Οι πυρκαγιές του 2017 σε συνδυασμό με την θεομηνία του Ιανουαρίου του 2021, επιδείνωσε την κατάσταση της γραμμής λόγω της επιμόλυνσης του έρματος με φερτά υλικά (απρόβλεπτα γεγονότα).
- Η μεγάλη αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου σε σύντομο χρονικό διάστημα (στρατιωτικά φορτία ελληνικού κράτους και NATO, λιμένα Θεσσαλονίκης και COSCO) σε συνδυασμό με την προαναφερόμενη επιδείνωση της κατάστασης της γραμμής, επέφερε την ραγδαία περαιτέρω επιδείνωσή της με την

εμφάνιση σειράς ρηγματώσεων στις σιδηροτροχιές, καθώς και φθορών στα υπόλοιπα στοιχεία της σιδηροδρομικής επιδομής.[...]

Ο Οργανισμός παρατηρώντας τη ραγδαία καταπόνηση της γραμμής ΣΚ-ΠΜ, απευθύνθηκε σε ιδιωτικό εργαστήριο, για τον έλεγχο της αντοχής των σιδηροτροχιών και σας επισυνάπτουμε τη συγκεκριμένη έκθεση που λάβαμε- συν.17. Όπως προαναφέρθηκε, μετά τη θεομηνία στις 05/01/2021, και ενώ αυτή δημιούργησε προβλήματα στη γραμμή, ο φόρτος κυκλοφορίας ήταν πολύ μικρός και ύστερα από εργασίες αποκατάστασης που έγιναν από τον ΟΣΕ, η κυκλοφορία δε διακόπη, λαμβάνοντας υπόψη και τη σύνταξη μελετών αναβάθμισης του συγκεκριμένου τμήματος γραμμής από την ΕΡΓΟΣΕ. Με τη ραγδαία όμως αύξηση των φορτίων (Μάρτιος και Απρίλιος), με αποτέλεσμα τη διακοπή κυκλοφορίας στις 05/05/2021, ο Οργανισμός άμεσα έδωσε εντολή για τη σύνταξη τευχών ανακαίνισης της γραμμής, όπως και έγινε. Το χρονικό διάστημα των τριών μηνών ήταν το βέλτιστο αναγκαίο, προκειμένου ο Οργανισμός να συντάξει τα απαιτούμενα σύνθετα τεύχη δημοπράτησης (εξειδικευμένες σιδηροδρομικές εργασίες με παράλληλη κυκλοφορία), καταλήγοντας τελικά να εγκρίνει τα τεύχη από το Δ.Σ. του ΟΣΕ τον Αύγουστο του 2021.[...]

Σε άλλο σημείο, ο αιτών φορέας αναφέρει ότι «[...] ο Οργανισμός άμεσα προέβη στη σύνταξη τευχών για την ανακαίνιση της γραμμής ΣΚ-ΠΜ, όσο το δυνατόν ταχύτερα, για την άμεση και ασφαλή αντιμετώπιση αυτής της αδήριτης ανάγκης, εκτός της συνήθους διαδικασίας διαγωνισμού, για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας της γραμμής στα σημαντικά αιτήματα των στρατιωτικών και εμπορικών φορέων, που καθιστούν την κυκλοφορία της γραμμής απολύτως απαραίτητη».

Με βάση τα ανωτέρω, οι περιστάσεις που επικαλείται ο αιτών αναθέτων φορέας για την αιτιολόγηση της κατεπείγουσας ανάγκης δεν φαίνεται να απορρέουν από δική του ευθύνη, δεδομένων και των επικαλούμενων απρόβλεπτων περιστάσεων που μεσολάβησαν και αναλύθηκαν ήδη διεξοδικώς κατά την εξέταση της υπό (ii) προϋπόθεσης.

Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι ο ΟΣΕ, προγραμματίσει εγκαίρως, ως όφειλε, την εκπόνηση της μελέτης του έργου από το 2014, μέσω της θυγατρικής του ΕΡΓΟΣΕ, καθώς το από το 1965 κατασκευασμένο τμήμα γραμμής προσέγγιζε την ολοκλήρωση του κύκλου ζωής (50 έτη). Έκτοτε, μεσολάβησαν επτά έτη που, για λόγους που άπτονται εξωγενών παραγόντων που αναφέρθηκαν συνοπτικά κατά την ακρόαση των εκπροσώπων του ΟΣΕ ενώπιον του Συμβουλίου, δεν έγινε η εκπόνηση της συγκεκριμένης μελέτης από την ΕΡΓΟΣΕ, για να εκπονηθεί τελικώς από τον ίδιο τον ΟΣΕ εντός τριμήνου. Βάσει του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του ΟΣΕ Α.Ε., σε αυτόν ανήκει η αρμοδιότητα για τη μελέτη και κατασκευή έργων, την εποπτεία και το χειρισμό θεμάτων του υφιστάμενου δικτύου, όπως της επιδομής γραμμής καθώς και η αρμοδιότητα για την οργάνωση και τον έλεγχο των εργασιών συντήρησης και ανακαίνισης της υποδομής και επιδομής της γραμμής.

Βάσει των παραπάνω, και δεδομένου ότι α. από το 2020 ο ρόλος της γραμμής αναβαθμίστηκε από δευτερεύων σε πρωτεύων, αυξάνοντας συγχρόνως και τον κυκλοφοριακό φόρτο αυτής β. μεσολάβησαν τα



απρόβλεπτα γεγονότα της πυρκαγιάς (2017) και των έντονων βροχοπτώσεων (1<sup>ος</sup>/2021) γ. είχε ξεπεραστεί προ εξαετίας ο χρόνος ζωής της επιδομής σιδηροδρομικής γραμμής για συνήθη φορτία κυκλοφορία (50 έτη), σημειώνεται πάντως ότι ο αιτών φορέας θα μπορούσε -ενδεχομένως- να πραγματοποιήσει νωρίτερα έλεγχο κόπωσης και αντοχής των υλικών και να προβεί ακολούθως στη σύνταξη της μελέτης.

Κατά την άποψη, όμως, των μελών Κωνσταντίνου Βαρδακαστάνη και Ερωφίλης Χριστοβασίλη, από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι ο ΟΣΕ, προγραμματίσει εγκαίρως, ως όφειλε, την εκπόνηση της μελέτης του έργου από το 2014, μέσω της θυγατρικής του ΕΡΓΟΣΕ, ωστόσο, για λόγους που δεν αναλύονται ιδιαιτέρως από τον αιτούντα, δεν προέβη σε έγκαιρη εκπόνηση αυτής και ακολούθως σε ανάθεση του έργου με διεθνή διαγωνισμό ως έργο αναβάθμισης – ανακαίνισης, όπως εκ των ως άνω διαλαμβανομένων προκύπτει ότι ήταν η αρχική του πρόθεση. Τουναντίον, καίτοι γνώριζε από το 2014 ότι είχε ξεπεραστεί ο χρόνος ζωής της επιδομής της σιδηροδρομικής γραμμής για συνήθη φορτία κυκλοφορία (50 έτη) καθώς και ότι από το 2020 θα αυξηθεί ο κυκλοφοριακός φόρτος του υπό εξέταση τμήματος αυτής, δεν προέβη εγκαίρως στις απαραίτητες ενέργειες για την εκπόνηση μελέτης και ανάθεση της υπό εξέταση σύμβασης. Συνεπώς, από τον συνδυασμό των ως άνω προαναφερομένων, κρίνεται ότι δεν συντρέχουν οι ανωτέρω προϋποθέσεις εφαρμογής της εξαιρετικής διάταξης της περίπτωσης δ' του άρθρου 269 του ν. 4412/2016 και ως εκ τούτου παρέλκει η εξέταση της συνδρομής του στοιχείου του αναγκαίου μέτρου.

#### **v. Ως προς την ανάθεση της εξεταζόμενης σύμβασης στο μέτρο που είναι απολύτως απαραίτητο**

Καταρχήν επισημαίνεται ότι, λόγω του εξαιρετικού χαρακτήρα της ρύθμισης του άρθρου 269 περ. δ' ν. 4412/2016, η εφαρμογή της συγκεκριμένης εξαιρετικής διαδικασίας για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων κατόπιν διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης επιτρέπεται επί τη βάση της προσωρινής κάλυψης των επικαλούμενων κατεπειγουσών αναγκών και όχι του συνόλου των παγίων και διαρκών αναγκών του αναθέτοντος φορέα (βλ. πχ. αποφάσεις 56/2015 και Δ75/2019 της Αρχής), ενώ για τα αγαθά, τα έργα και τις υπηρεσίες που είναι απαραίτητα μετά την περίοδο της προσωρινής κάλυψης της κατεπειγουσας ανάγκης, ο αναθέτων φορέας έχει τη δυνατότητα να προσφύγει σε ανοιχτή ή κλειστή διαδικασία σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις του ισχύοντος νομικού πλαισίου.

Επομένως το κατ' επίκληση των ανωτέρω διατάξεων του ν. 4412/2016 αίτημα πρέπει να υποβάλλεται στο μέτρο που είναι απολύτως απαραίτητο και μόνο για τις ποσότητες εκείνες και για το χρονικό εκείνο διάστημα που είναι πράγματι αναγκαία για την άμεση αντιμετώπιση της έκτακτης περίπτωσης, και όχι να καλύπτει το σύνολο των αναγκών του αιτούντος αναθέτοντος φορέα, καθώς αυτές μπορούν να καλύπτονται με δημόσιες συμβάσεις που συνάπτονται με τις συνήθεις διαγωνιστικές διαδικασίες ανάθεσης (βλ. πχ. αποφάσεις Δ127/2018 και Δ75/2019 της Αρχής). Στην ίδια λογική, όπως έχει κριθεί με τη Δ84/2019 απόφαση της Αρχής επί αιτήματος διαπραγμάτευσης αναθέτουσας αρχής υποβληθέντος υπό την νομική βάση του άρθρου 32.2.γ, «δεδομένου δε ότι οι εξαιρετικές περιπτώσεις αυτές απαιτούν άμεσες παρεμβατικές ενέργειες για την κάλυψη των κατεπειγουσών αναγκών, η προσφυγή στη διαπραγμάτευση, στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει

να περιορίζεται στην ανάθεση εκείνων των υπηρεσιών που κρίνονται αναγκαίες για την άμεση εξυπηρέτηση και ανακούφιση των σχετικών αναγκών».

Εν προκειμένω, λόγω του διαφαινόμενου τεχνικά αδιαίρετου χαρακτήρα του αντικειμένου του προς ανάθεση έργου, διαφαίνεται βασίμως ότι το αντικείμενο της προς ανάθεση δημόσιας σύμβασης έργου έχει τεθεί στο μέτρο του απολύτως απαραίτητου, σύμφωνα με την υπό εξέταση προϋπόθεση εφαρμογής της διάταξης του άρθρου 269 περ. δ' ν. 4412/2016.

#### **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 Αρχή **κατά πλειοψηφία** αποφασίζει:

Την παροχή σύμφωνης γνώμης επί του αιτήματος του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.(ΟΣΕ), σύμφωνα με το άρθρο 2, παρ. 2, περίπτωση γ', υποπερίπτωση δδ' του ν. 4013/2011, προκειμένου να προσφύγει στη διαδικασία διαπραγμάτευσης, χωρίς προηγούμενη δημοσίευση, για τη σύναψη σύμβασης έργου με τίτλο «ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΣΚ-ΠΜ ΑΠΟ Χ.Σ.2+500 γρ.ΣΚ-ΠΜ (έξοδος Σ.Σ.ΣΚ προς Προμαχώνα) έως Χ.Σ.14+000γρ.ΣΚ-ΠΜ (έξοδος Σ.Σ.ΠΜ προς Ελληνοβουλγαρικά σύνορα)», συνολικής εκτιμώμενης αξίας 5.950.000,00€ χωρίς ΦΠΑ, κατ' επίκληση κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε απρόβλεπτες περιστάσεις (κατ' αρθ. 269 περ. δ' ν. 4412/2016) , λόγω συνδρομής των προς τούτο τασσομένων υπό του νόμου προϋποθέσεων.

**Αθήνα, 29 Οκτωβρίου 2021**

**ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ**

**Ο Πρόεδρος**

**Γεώργιος Καταπόδης**