

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

στο σχέδιο νόμου «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα και ρύθμιση συναφών θεμάτων»

Προς τη Βουλή των Ελλήνων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΓΕΝΙΚΑ

Με το παρόν σχέδιο νόμου κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η Σύμβαση Παραχώρησης που αφορά στη Μελέτη - Κατασκευή - Χρηματοδότηση - Λειτουργία - Συντήρηση και Εκμετάλλευση του «Αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα», του μεγαλύτερου και δυσκολότερου από τα μεγάλα έργα που προωθούνται με συμβάσεις παραχώρησης και από τα σημαντικότερα εθνικά έργα με τεράστια στρατηγική σημασία για την ανάπτυξη της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου.

Ρυθμίζονται επίσης ιδιοκτησιακά θέματα που αφορούν το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας Α.Ε., συστήματα είσπραξης διοδίων τελών, στον πειθαρχικό έλεγχο κατασκευαστικών εταιρειών και Παραχωρησιούχου και άλλα συναφή θέματα.

Η Σύμβαση Παραχώρησης υπογράφηκε στις 24 Ιουλίου 2007.

Με τη Σύμβαση αυτή ολοκληρώνονται όλοι οι διαγωνισμοί για τους μεγάλους Εθνικούς μας αυτοκινητοδρόμους. Οι «Δρόμοι Ανάπτυξης», δηλαδή τα 1.417 χλμ. σύγχρονων και ασφαλών αυτοκινητοδρόμων, προϋπολογισμού 9 δισ. ευρώ, αρχίζουν να κατασκευάζονται ανατρέποντας τα μέχρι σήμερα δεδομένα της χώρας και δημιουργώντας νέες σύγχρονες υποδομές για ταχύρυθμη ανάπτυξη και έξοδο από την απομόνωση μεγάλων περιοχών της περιφέρειας. Παράλληλα, οι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες αναβαθμίζουν τον ευρωπαϊκό ρόλο τους.

Ειδικότερα, η Βορειοδυτική Οδός Πελοποννήσου, όπως ονομάστηκε ο άξονας Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα, είναι ένα τεράστιο έργο και από πλευράς συνολικού κόστους και από πλευράς δυσκολίας. Ολοκληρώνει τον κεντρικό οδικό άξονα της χώρας, δηλαδή τον ΠΑΘΕ, και μάλιστα σε ένα από τα πιο δύσκολα σημεία του, δηλαδή το τμήμα Κόρινθος - Πάτρα. Είναι ένα ιδιαίτερα απαιτητικό έργο συνολικού μήκους 365,4 χλμ., εκ των οποίων τα 283,7 χλμ. θα κατασκευαστούν από την αρχή τα υπόλοιπα 81,7 χλμ. θα βελτιωθούν και θα αναβαθμιστούν σε σύγχρονους αυτοκινητόδρομους.

Ο μεγάλος αυτός άξονας ανήκει στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων και οι προδιαγραφές του είναι καλύτερες από αυτές που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Από την αρχική προκήρυξη προβλεπόταν το πλάτος της να είναι 24,5 μέτρα, όποια κι αν ήταν η χάραξη. Τελικά, ο δρόμος από Κόρινθο έως Πάτρα θα έχει πλάτος 26,5 μέτρα, με τρεις λωρίδες κυκλοφορίας σε κάθε ρεύμα και με διαχωριστική νησίδα ασφαλείας ανάμεσα στα δύο ρεύματα, θα εξυπηρετεί δε άνετα, με πλήρη ασφάλεια, υπερτριπλάσια κίνηση από τη σημερινή και θα επιτρέπει σε όλα τα σημεία του την ανάπτυξη ταχύτητας 120 χλμ. την ώρα. Επιπλέον, στα πρώτα είκοσι

χλμ., από την Κόρινθο μέχρι το Κιάτο, ο δρόμος θα έχει τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, σε όλο το υπόλοιπο τμήμα των 100 χλμ. μέχρι την Πάτρα, τα τεχνικά έργα έχουν πλάτος 33,15 μ., ικανό να δεχθεί την προσθήκη μιας τέταρτης λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, δοθέντος ότι τα τεχνικά θα κατασκευαστούν από τώρα με αυτή την πρόβλεψη, όπου και όταν αυτό καταστεί αναγκαίο και το τμήμα από την έξοδο της Πάτρας μέχρι τα διόδια Ρίου έχει πέντε λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση.

Το Έργο έχει συνολικό κόστος περιόδου Μελετών - Κατασκευών 2,809 δισ. ευρώ σε τρέχουσες τιμές. Η κατασκευή του κυρίως μέρους του, δηλαδή η ολοκλήρωση του τμήματος Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος και η αναβάθμιση του τμήματος Ελευσίνα - Κόρινθος, θα διαρκέσει 42 μήνες και το υπόλοιπο τμήμα Πύργος - Τσακώνα, θα περαιωθεί μέσα στη συνολική προθεσμία των 70 μηνών.

Από το 2002 που έγινε η προεπιλογή των ομίλων μέχρι το Μάρτιο του 2004 δεν είχε καθοριστεί ούτε η χάραξη του Έργου και φυσικά δεν είχε γίνει καμία απολύτως μελέτη για να καθοριστεί στοιχειωδώς το φυσικό αντικείμενο του έργου. Μετά από πολλές έρευνες και με τη συνεργασία ειδικών εμπειρογνομόνων από την Ελλάδα και το εξωτερικό μελετήθηκαν πολλές λύσεις και οριστικοποιήθηκε η βέλτιστη χάραξη του δρόμου, σε μία περιοχή εξαιρετικά δυσχερή από γεωλογικής και μορφολογικής πλευράς. Έγιναν όλες οι μελέτες οδοποιίας, περιβαλλοντικές, γεωλογικές κ.ά., συντάχθηκαν τα τεύχη δημοπράτησης και έγινε η δημοπράτηση του έργου στις 18 Δεκεμβρίου του 2006.

Επισημαίνεται τέλος ότι πέραν των συμβάσεων των έργων που κυρώθηκαν ήδη από τη Βουλή με τους νόμους 3535/2007, 3555/2007 και 3559/2007 (δηλαδή την Υποθαλάσσια Αρτηρία Θεσσαλονίκης, την Ιόνια Οδό από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα περιλαμβανομένου και τμήματος του ΠΑΘΕ Αθήνα - Μαλιακός και του συνδετήριου κλάδου ΠΑΘΕ Σχηματάρι - Χαλκίδα, τον Αυτοκινητόδρομο Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα και Κλάδος Λεύκτρο - Σπάρτη), ήδη ολοκληρώθηκε η κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65) καθώς και του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ Τμήμα Μαλιακός - Κλειδί.

Α. Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ, Η ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Όλες οι διαδικασίες αξιολόγησης και επιλογής της υπόψη σύμβασης για το έργο του Αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα, στηρίχθηκαν στις αρχές της Διαφάνειας, της εξασφάλισης του υγιούς Ανταγωνισμού και της κατοχύρωσης του Δημόσιου Συμφέροντος. Αναγκαία προϋπόθεση προώθησης του έργου και αξιολόγησης αποτέλεσε ο σεβασμός και η προστασία του περιβάλλοντος.

Ο Παραχωρησιούχος εκτός της υποχρέωσης κατασκευής, λειτουργίας και συντήρησης του μεγάλου και δυσχερέστατου νέου τμήματος των 283,7 χλμ. αναλαμβάνει και αυξημένες συμβατικές υποχρεώσεις για την αναβάθμιση, συντήρηση και λειτουργία των υφιστάμενων τμημάτων μήκους 81,7 χλμ. όπως αναλυτικότερα περιγράφεται στη συνέχεια.

Α.1. Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

1. Ο υφιστάμενος οδικός άξονας Κορίνθου - Πάτρας έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με συνολικό πλάτος

12,5 μ., δηλαδή χωρίς διαχωριστική νησίδα και με μια λωρίδα κυκλοφορίας και ΛΕΑ ανά κατεύθυνση. Είναι διαμορφωμένοι με πλήρη διατομή δύο λωρίδων κυκλοφορίας ανά κλάδο, μόνο στις περιοχές των ανισόπεδων κόμβων καθώς και στα τμήματα παράκαμψης Αιγίου (σε μήκος 6,5 χλμ.) και Ακράτας - Διακοπτού (σε μήκος 15 χλμ.). Κατά συνέπεια, τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του υφιστάμενου οδικού άξονα (Νέα Εθνική Οδός - ΝΕΟ) δεν ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές αυτοκινητοδρόμων που πρέπει να διέπουν ένα τέτοιο σημαντικό άξονα εθνικής και ευρωπαϊκής εμβέλειας.

2. Η υπάρχουσα Εθνική οδός Πάτρα - Πύργος αποπερατώθηκε περίπου προ 24ετίας, με βάση τεχνικές μελέτες της περιόδου 1974-1979, που στηρίχθηκαν στην τεχνικο-οικονομική μελέτη (Ingeroute) αναβάθμισης της τότε υφισταμένης Παλαιάς Εθνικής Οδού. Η εν λόγω αναβάθμιση είχε σαν συνέπεια την κατασκευή πολλών παραλλαγών της υπάρχουσας χάραξης, σε τμήματα που αυτή διήρχετο μέσω των οικισμών της περιοχής. Τα καταργηθέντα τμήματα παρέμειναν ως τοπικό οδικό δίκτυο, εξυπηρετώντας τοπικές μετακινήσεις.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980 συνεχίσθηκαν ορισμένες κατασκευαστικές εργασίες, κυρίως εργασίες εξοπλισμού της οδού (σήμανση, στηθαία ασφαλείας κ.λπ.). Τα ανωτέρω είχαν σαν συνέπεια την κατασκευή της σήμερα υπάρχουσας Εθνικής Οδού. Τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της αντιστοιχούν σήμερα σε μία δευτερεύουσα υπεραστική οδό, που παρακάμπτει μόνο ορισμένους από τους κυριότερους οικισμούς, με πολλούς ισόπεδους κόμβους, που έχουν κατασκευαστεί με απλή διαγράμμιση και χωρίς κρασπεδώσεις, ενώ ελάχιστες είναι οι ανισόπεδες διασταυρώσεις, που κατασκευάστηκαν μόνο εκεί που η φύση του εδάφους τις επέβαλε.

Η υφισταμένη οδός χρησιμοποιείται από ευρύ φάσμα οχημάτων, ανάμεσα στα οποία υψηλό ποσοστό κατέχουν τα φορτηγά και αγροτικά οχήματα πάσης φύσεως, που κινούνται με ταχύτητες υψηλές, δεδομένου ότι η πεδινή χάραξη και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου τις επιτρέπει. Οι κινήσεις εισόδου και εξόδου στο δρόμο, που πραγματοποιούνται από τις ισόπεδες διαβάσεις του είναι επίσης πολλές, χωρίς ωστόσο τα τεχνικά χαρακτηριστικά του δρόμου να περιλαμβάνουν τις απαιτούμενες λωρίδες επιτάχυνσης ή επιβράδυνσης, μήκη ορατότητας, πλάτη κ.λπ., ενώ πολλές από τις ανωτέρω κινήσεις γίνονται σε οικιστικές περιοχές.

Όλα τα παραπάνω συντελούν στη δημιουργία πολλών ατυχημάτων, με αποτέλεσμα θανατηφόρους και σοβαρούς τραυματισμούς και μεγάλες υλικές ζημιές, με προφανείς σοβαρές επιπτώσεις και στο ανθρωπογενές περιβάλλον των οικισμών, πρωτεύοντως λόγω της υψηλής στάθμης του κυκλοφοριακού θορύβου και δευτερευόντως λόγω της αέριας ρύπανσης από την κυκλοφορία των οχημάτων.

3. Το υφιστάμενο οδικό τμήμα Πύργος - Τσακώνα έχει ακόμα πτωχότερα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, με διελεύσεις μέσα από διαμορφωμένους οικισμούς που βρίσκονται κατά μήκος του, με αποτέλεσμα για διαδρομή 90 χλμ. περίπου να απαιτούνται περί τις 2 ώρες και τούτο πέραν των κινδύνων από τη μειωμένη οδική ασφάλεια.

A.2. Ο Νέος Αυτοκινητόδρομος

Τα νέα τμήματα του σύγχρονου αυτοκινητοδρόμου που θα κατασκευαστούν έχουν συνολικό μήκος 283,7 χιλόμετρα. Αναλυτικότερα:

1. Τμήμα Κόρινθος - Πάτρα

- Τα 120 χλμ. του τμήματος Κόρινθος - Πάτρα, θα κατασκευαστούν:

- με τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση στα πρώτα 20 χλμ., από Κόμβο Τριπόλεως μέχρι Κιάτο,
- με πέντε λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση στο τμήμα Εξοδος Πάτρας - Διόδια Ρίου μήκους 6 χλμ. και
- όλο το υπόλοιπο τμήμα με τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, διαχωριστική νησίδα ασφαλείας τύπου New Jersey και συνολικό πλάτος 26,5 μέτρα. Επιπλέον, όλα τα τεχνικά έργα στο τμήμα αυτό των τριών λωρίδων ανά κατεύθυνση, θα κατασκευαστούν με πλάτος 33,15 μ., ικανό να δεχθεί την προσθήκη μιας τέταρτης λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, όπου και όταν αυτό καταστεί αναγκαίο.

Ο δρόμος σε όλα τα δύσκολα ή περιβαλλοντικά ευαίσθητα σημεία του ακολουθεί νέα χάραξη όπου κυριαρχούν οι σήραγγες και οι κοιλαδογέφυρες. Ειδικότερα, νέα χάραξη έχουμε στις περιοχές Κιάτο, Γεληνιάτικα, Ξυλόκαστρο, Λυκοποριά, Μαύρα Λιθάρια, Αιγείρα, Πλάτανος, Ελίκη, Αίγιο, Σελιανίτικα, Άβυθος, Παναγοπούλα και Αραχωβίτικα.

Στα λοιπά τμήματα ακολουθείται η υφισταμένη εθνική οδός όπου το σημερινό πλάτος των 12,5 μέτρων γίνεται 26,5 μέτρα και αλλάζουν με νέα βελτιωμένη χάραξη οι καμπύλες του δρόμου ώστε να επιτρέπεται σε αυτές η ασφαλής διέλευση με ταχύτητα 120 χλμ./ώρα.

Επίσης στα πλαίσια του τμήματος Κόρινθος - Πάτρα πρόκειται να κατασκευαστούν:

- σήραγγες συνολικού μήκους 27,6 χλμ. μονού κλάδου,
- 61 γέφυρες άνω των 20μ. μήκους 4.500μ., εκ των οποίων η μεγαλύτερη έχει μήκος 180 μ.,
- 13 νέοι ανισόπεδοι κόμβοι με σύγχρονα γεωμετρικά χαρακτηριστικά,
- 135 ανισόπεδες διαβάσεις τοπικού δικτύου.

Προβλέπεται επίσης η πλήρης οργάνωση δευτερεύοντος οδικού δικτύου μέσω ανισόπεδων διαβάσεων και παράπλευρων οδών στον Αυτοκινητόδρομο για την αποκατάσταση επικοινωνίας, την εξυπηρέτηση των τοπικών μετακινήσεων και την σύνδεση με τον Αυτοκινητόδρομο.

2. Τμήμα Πάτρα - Πύργος - Αλφειός

• Τα 87,5 χλμ., του τμήματος Πάτρα - Πύργος - Αλφειός, θα κατασκευαστούν με τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, λωρίδες καθοδήγησης και διαχωριστική νησίδα ασφαλείας.

• Ο νέος αυτοκινητόδρομος ακολουθεί εντελώς νέα χάραξη, εκτός από τα 14,5 πρώτα χιλιόμετρα έξω από την Πάτρα.

Επίσης στα πλαίσια του τμήματος αυτού πρόκειται να κατασκευαστούν:

- 35 γέφυρες άνω των 20μ. μήκους 2.200μ.,
- σήραγγες συνολικού μήκους 820 μ.,
- 10 νέοι ανισόπεδοι κόμβοι με σύγχρονα γεωμετρικά χαρακτηριστικά,
- 57 ανισόπεδες διαβάσεις τοπικού δικτύου.

• Προβλέπεται επίσης η πλήρης οργάνωση δευτερεύοντος οδικού δικτύου μέσω ανισόπεδων διαβάσεων και παράπλευρων οδών στον Αυτοκινητόδρομο για την αποκατάσταση επικοινωνίας, την εξυπηρέτηση των τοπικών μετακινήσεων και την σύνδεση με τον Αυτοκινητόδρομο.

3. Τμήμα Αλφειός - Καλό Νερό - Τσακώνα, μήκους 76,2 χλμ.

Στο Τμήμα αυτό προβλέπονται δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, λωρίδες καθοδήγησης, διαχωρι-

στικό διάζωμα New Jersey και ερείσματα ασφαλείας στα δύο άκρα της διατομής στο τμήμα Αλφειός - Τσακώνα.

Σε όλα τα περιβαλλοντικά ευαίσθητα σημεία, σε μήκος 30 χλμ. και ειδικότερα στις θέσεις Επιτάλιο, Σαμικό, Ζαχάρω, Καλό Νερό, Κοπανάκι, ακολουθείται εντελώς νέα χάραξη.

Στα λοιπά 46,2 χλμ. ακολουθείται γενικώς η χάραξη της υφιστάμενης εθνικής οδού, με πλήρη ανακατασκευή, υπερδιπλασιασμό του πλάτους και νέα βελτιωτική χάραξη σε όλες τις καμπύλες.

Επίσης, στο τμήμα αυτό πρόκειται να κατασκευαστούν:

- 20 γέφυρες μεγάλες άνω των 20μ. σε μήκος 1.700μ.,
- σήραγγες και λοιπά υπόγεια τμήματα (cut and cover), συνολικού μήκους 600μ.,

- 8 νέοι ανισόπεδοι κόμβοι με σύγχρονα γεωμετρικά χαρακτηριστικά,

- 58 Ανισόπεδες διαβάσεις,

- το αναγκαίο παράπλευρο οδικό δίκτυο.

4. Συμπλήρωση και βελτίωση υφιστάμενων τμημάτων

Στα υφιστάμενα τμήματα Αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα - Κόρινθος μήκους 63,4 χλμ. και Παράκαμψη Πάτρας μήκους 18,3 χλμ., που θα συμπληρωθούν και θα βελτιωθούν από τον Παραχωρησιούχο, προβλέπονται:

- αντιολισθηρά οδοστρώματα με δομικές βελτιώσεις και εξασφάλιση απορροής επιφανειακών υδάτων,

- αντικατάσταση των μεταλλικών στηθαίων ασφαλείας με New Jersey και στη μεσαία νησίδα εξασφάλιση λωρίδων καθοδήγησης,

- βελτίωση όλων των Ανισόπεδων Κόμβων,

- εργασίες ασφάλειας της κυκλοφορίας (safety audit),

- έργα αντιπλημμυρικής προστασίας,

- ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις,

- σήμανση (Οριζόντια και κατακόρυφη) με σύγχρονες προδιαγραφές,

- εργασίες βαριάς συντήρησης, σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές,

- ευστάθεια πρανών ορυγμάτων και επιχωμάτων,

- επισκευή και συντήρηση όλων των τεχνικών του Έργου,

- πλευρικές διαμορφώσεις με αποκατάσταση πρανών, καθαρισμό, φυτεύσεις, εξοπλισμό ασφαλείας.

5. Εξυπηρέτηση Οδηγών - Υποστηρικτικές λειτουργίες

Για την καλύτερη διαχείριση του αυτοκινητόδρομου και την εξυπηρέτηση των οδηγών σε όλο τον οδικό άξονα Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα και Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα προβλέπεται η ανάπτυξη των ακόλουθων υποστηρικτικών λειτουργιών:

- Πλήρες ηλεκτρονικό σύστημα σε όλο το μήκος του αυτοκινητόδρομου για ενημέρωση οδηγών, διαχείριση της κυκλοφορίας και παρακολούθηση από τα Κέντρα Λειτουργίας και Συντήρησης, καθώς και την ενεργοποίηση σε περίπτωση εκτάκτων συνθηκών.

- Δημιουργία 8 Κέντρων Λειτουργίας και Συντήρησης με διάθεση εγκαταστάσεων στην Πυροσβεστική και στην Τροχαία, καθώς και χώρων για εγκατάσταση εξοπλισμού συντήρησης.

- Ανάπτυξη 10 Αμφίπλευρων Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ).

6. Το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου με την παράδοση ολοκληρωμένων τμημάτων του, αναλύεται ως εξής:

- Εντός 42 μηνών: ολοκληρώνεται το τμήμα Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος

Αναλυτικότερα:

- Εντός 12 μηνών: Ολοκλήρωση εργασιών στην Εθνική Οδό Κορίνθου - Πατρών για άρση επικινδυνότητας και βελτίωση κυκλοφοριακών συνθηκών.

- Εντός 20 μηνών: Ολοκλήρωση αναβάθμισης του Αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα - Κόρινθος.

- Εντός 32 μηνών:

- Ολοκλήρωση 15 χλμ. του Αυτοκινητόδρομου στο τμήμα Αραχωβίτικα - Πάτρα περιλαμβανομένων και των νέων ανισόπεδων κόμβων Ρίου και Αραχωβίτικων.

- Ολοκλήρωση 20 χλμ. του Αυτοκινητόδρομου στο τμήμα Κόρινθος - Ζευγολατιό - Κιάτο.

- Ολοκλήρωση Αυτοκινητόδρομου 18 χλμ. στο τμήμα Πέρας Περιμετρικής Πάτρας - Κάτω Αχαΐα.

- Εντός 34 μηνών: ολοκλήρωση 75χλμ. του Αυτοκινητόδρομου στο τμήμα Κιάτο - Δυτικός κόμβος Αιγίου.

- Εντός 42 μηνών:

- Ολοκλήρωση και των τελευταίων 22 χλμ. του Αυτοκινητόδρομου Κόρινθος - Πάτρα στο τμήμα Δυτικός Κόμβος Αιγίου - Αραχωβίτικα (περιοχή Παναγοπούλας με σήραγγες)

- Ολοκλήρωση του τμήματος Πάτρα - Πύργος

Το υπόλοιπο τμήμα Πύργος - Τσακώνα μήκους 90 χλμ. θα περαιωθεί μέσα στη συνολική προθεσμία των 70 μηνών.

A.3 Οφέλη του Έργου

1. Όφελος Χρόνου Διέλευσης - Λειτουργίας Οχημάτων

Ο νέος αυτοκινητόδρομος κατασκευάζεται με γεωμετρικά χαρακτηριστικά και τυπική διατομή εξάιχνου αυτοκινητόδρομου με ταχύτητα μελέτης 120 χλμ./ώρα. Η μείωση στους χρόνους διάνυσης του νέου Αυτοκινητόδρομου σε σύγκριση με τους αντίστοιχους χρόνους του υπάρχοντος οδικού άξονα, κυρίως εξαιτίας της αύξησης της παροχευτικότητας που επηρεάζει την ταχύτητα, καθώς και της πλήρους άρσης των σοβαρών δυσχερειών υπέρβασης βραδυπορούντος οχήματος που επικρατούν στον υφιστάμενο άξονα και μεταφράζονται σε σημαντικές καθυστερήσεις, προκύπτουν κατά μέσο όρο ως ακολούθως:

- Τμήμα Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα:

40 λεπτά για τα ελαφρά και 28 λεπτά για τα βαρέα οχήματα

- Τμήμα Πάτρα - Πύργος - Αλφειός:

35 λεπτά για τα ελαφρά και 22 λεπτά για τα βαρέα οχήματα

- Τμήμα Αλφειός - Καλό Νερό - Τσακώνα:

30 λεπτά για τα ελαφρά και 20 λεπτά για τα βαρέα οχήματα.

Οι διαφορές στις δαπάνες λειτουργίας οχημάτων προκύπτουν από τη σύγκριση του χρόνου και του μήκους ταξιδιού για το σύνολο των οχημάτων που θα κινούνται στον άξονα και την υφιστάμενη σήμερα οδό. Καθότι το μήκος μεταβάλλεται οριακά οι διαφορετικές δαπάνες λειτουργίας επηρεάζονται κυρίως από την ταχύτητα και τους χρόνους διαδρομής.

Εξοικονόμηση κόστους από τη μείωση του χρόνου ταξιδιού: Τα βελτιωμένα χαρακτηριστικά του αυτοκινητόδρομου (τεχνικά, γεωμετρικά, διαχωριστική νησίδα κλπ.) επιτρέπουν την ανάπτυξη μεγαλύτερων ταχυτήτων με μεγαλύτερη ασφάλεια. Ως αποτέλεσμα, υπάρχει σημαντική εξοικονόμηση κόστους από τη μείωση του χρόνου ταξιδιού, γι' αυτούς που μετακινούνται στον αυτοκινητόδρομο - είτε ως φυσιολογική εξέλιξη της κυκλοφορίας, είτε από εκτροπή άλλων διαδρομών (λόγω της ελκυστι-

κότητας του αυτοκινητόδρομου) είτε ως νέα κυκλοφορία που δεν θα υπήρχε καθόλου χωρίς τον αυτοκινητόδρομο (παράγωγη κυκλοφορία, το οικονομικό όφελος της οποίας εκφράζεται μέσω του κοινωνικού πλεονάσματος).

Επιπλέον, μέσω της εκτροπής κυκλοφορίας, αποφορτίζονται μερικώς οι άξονες, από τους οποίους προέρχεται η εκτροπή. Αυτό οδηγεί σε βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας στους άξονες αυτούς, με πρόσθετα οφέλη ως προς την εξοικονόμηση χρόνων ταξιδιού.

Η εξοικονόμηση κόστους από τη μείωση του χρόνου ταξιδιού ισχύει:

- Για επιβάτες που μετακινούνται με όλα τα μέσα (μικρά και μεγάλα επιβατικά αυτοκίνητα και δίκυκλα), για διάφορους σκοπούς - για εργασία ή στο πλαίσιο της εργασίας, για αναψυχή κ.λπ..

- Στη μεταφορά εμπορευμάτων - ιδιαίτερα εκείνων των οποίων η καθυστέρηση στην παράδοση συνεπάγεται απώλεια ποιότητας προϊόντος (π.χ. κατεψυγμένα ή ευπαθή προϊόντα) ή πιστότητας των παραγωγών / εμπόρων (π.χ. καθυστέρηση παράδοσης του εμπορεύματος σε σχέση με προσυμφωνημένο χρόνο).

Επιπτώσεις στο κόστος των καυσίμων: Η μοναδιαία κατανάλωση καυσίμων είναι συνάρτηση της ταχύτητας. Αν και η αύξηση της ταχύτητας πέρα από ένα ορισμένο όριο επιφέρει αύξηση της κατανάλωσης καυσίμων ανά οχηματοχιλιόμετρο, τα όρια ταχύτητας στον αυτοκινητόδρομο δεν υπερβαίνουν ουσιαστικά το επίπεδο αυτό. Αντίθετα, οι αυξομειώσεις ταχυτήτων στον υφιστάμενο άξονα που είναι υποχρεωτικές για λόγους ασφαλείας και συχνά λόγω συμφορήσεων συνεπάγονται επιβαρύνσεις ως προς την κατανάλωση καυσίμων. Η αύξηση της ταχύτητας, επομένως, μέχρι το επιτρεπτό όριο στον αυτοκινητόδρομο - και η βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής λόγω μείωσης των κυκλοφοριακών συμφορήσεων σε ημέρες αιχμής - θα επιφέρει ουσιαστικά οφέλη για το κοινωνικό σύνολο, περιλαμβανομένων και των ωφελειών από τη μείωση της επιβάρυνσης της εθνικής και κοινοτικής οικονομίας με εισαγωγές καυσίμων.

Η βελτίωση των τεχνικών και γεωμετρικών χαρακτηριστικών του δρόμου θα επιφέρει επίσης εξοικονόμηση λοιπού λειτουργικού κόστους οχημάτων - που αφορά στην απαξίωση των οχημάτων, στο κόστος συντήρησής τους, στο κόστος ελαστικών και λιπαντικών, στο κόστος ασφάλισης κ.λπ.. Όπως και στα ανωτέρω, πρόσθετο όφελος θα υπάρξει λόγω μείωσης φθορών οχημάτων στους άξονες από τους οποίους θα προέλθει η εκτροπή κυκλοφορίας προς τον αυτοκινητόδρομο, λόγω βελτίωσης των κυκλοφοριακών συνθηκών σε αυτόν.

Με βάση όλα τα ανωτέρω προκύπτουν ποσοτικοποιημένα τα ακόλουθα οφέλη λόγω εξοικονόμησης χρόνου διαδρομής και δαπανών λειτουργίας σε σχέση με τη σημερινή κατάσταση:

Διαφορά δαπανών χωρίς την κατασκευή του Έργου και δαπανών μετά την κατασκευή του Έργου, άρα και όφελος 5,5 δισ. ευρώ.

2. Μείωση Οδικών Ατυχημάτων

Το όφελος από την κατασκευή του νέου αυτοκινητόδρομου αναμένεται να είναι σημαντικό σε σχέση με την εξοικονόμηση κόστους ατυχημάτων - που περιλαμβάνουν ατυχήματα με απώλεια ζωής, ατυχήματα με βαρύ ή ελαφρύ τραυματισμό και ατυχήματα με υλικές ζημιές. Πέρα από το ανεκτίμητο κόστος της ανθρώπινης ζωής, η εξοικονόμηση απώλειας προστιθέμενης αξίας και εισοδημάτων, κόστους ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, κό-

στους υλικών ζημιών κ.λπ. είναι σημαντικό κοινωνικό όφελος, ιδιαίτερα στον άξονα Κόρινθος-Πάτρα που, στη σημερινή του μορφή, περιλαμβάνεται μεταξύ των πλέον επικινδύνων διαδρομών στην Ελλάδα.

Οι μειωτικές μεταβολές του αριθμού των οδικών ατυχημάτων συνιστούν μια σημαντική ευεργετική επίδραση ενός νέου έργου στο κοινωνικό σύνολο. Η εκτίμηση του κόστους των ατυχημάτων χρησιμοποιείται για την ποσοτικοποίηση ενός ακόμη σημαντικού παράγοντα μέσα στα πλαίσια μίας ανάλυσης κόστους - οφέλους. Στο κόστος των ατυχημάτων περιλαμβάνονται οι απώλειες ζωής, οι τραυματισμοί, οι αναπηρίες, οι απώλειες παραγωγικότητας, η ψυχική οδύνη, οι υλικές καταστροφές και το κόστος αποφυγής ατυχημάτων. Μελετώντας το ισοζύγιο μεταξύ των οικονομικών εξόδων και της ασφάλειας αποκαλύπτεται η αξία που η κοινωνία προσδίδει ακόμα και σε οριακές μεταβολές της επικινδυνότητας. Γενικά βέβαια ο υπολογισμός του κόστους των ατυχημάτων δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί σε απόλυτο βαθμό, διότι δεν είναι συνήθως εφικτό, με οικονομικές μεθόδους, να υπολογιστεί η αξία της ανθρώπινης ζωής ή το κόστος των τραυματισμένων στα οδικά ατυχήματα. Αυτό ισχύει κυρίως για το κοινωνικό κόστος των οδικών ατυχημάτων, που αποτελεί σημαντικότερη συσταμένη του συνολικού κόστους των ατυχημάτων.

Είναι προφανές ότι κύριο όφελος από την κατασκευή του έργου θα είναι η δραστική μείωση των ατυχημάτων, με δεδομένο ότι, σύμφωνα με τις μετρήσεις του EuroRAP, οι αυτοκινητόδρομοι είναι οι ασφαλέστερες οδοί, αφού σε αυτούς οι δείκτες ατυχημάτων είναι περίπου 5 φορές μικρότεροι σε σχέση με το λοιπό υπεραστικό δίκτυο, τα δε θανατηφόρα ατυχήματα μειώνονται μέχρι και στο 5% των ατυχημάτων.

Για τον προσδιορισμό των επιπτώσεων από την κατασκευή του συγκεκριμένου αυτοκινητόδρομου, έγινε σύγκριση του συνόλου των προβλεπόμενων ατυχημάτων ΜΕ και ΧΩΡΙΣ τα έργα, λαμβάνοντας υπόψη παλαιότερα στοιχεία για 3 τμήματα του ΠΑΘΕ (Υλίκη - Άγιος Κωνσταντίνος μήκους 75 χλμ., Σκοτίνα - Κατερίνη μήκους 32 χλμ. και Ράχες - Πελασγία μήκους 21 χλμ.) που προσομοιάζουν με το έργο. Και τούτο διότι προ της αναβάθμισης η διατομή είναι δίχην (12 - 14 μ.) ενώ μετά την αναβάθμιση είναι εξάιχνη διπλού κλάδου.

Είχε εκτιμηθεί δηλαδή, το 1993, ότι για το σύνολο των 3 αυτών τμημάτων, συνολικά τη περίοδο 1999 - 2027 (δηλαδή 28 έτη) η μετατροπή σε τετράιχνη διατομή αυτοκινητόδρομου θα έχει ως αποτέλεσμα την εξοικονόμηση 2.527 ατυχημάτων. Παράλληλα τα συνολικά οχηματοχιλιόμετρα την ίδια περίοδο και για τα 3 τμήματα προβλεπόταν να ανέλθουν συνολικά σε περίπου 48 δισ.. Επομένως κατά μέσο όρο εκτιμήθηκε μία εξοικονόμηση 53 ατυχημάτων ανά 1 δισ. οχηματοχιλιόμετρα. Σε κάθε ατύχημα αντιστοιχούν - με βάση τα στατιστικά στοιχεία- 0,2 θανάτους, 1,73 τραυματίες και 1,68 εμπλεκόμενα οχήματα.

Για την εκτίμηση του κόστους των ατυχημάτων έγινε δεκτό -με βάση τη Μελέτη της EUNET / SASI «Socio-Economic and Spatial Impacts of Transport» Μάρτιος 2001 - ότι το κοινωνικό κόστος θανάτου από τροχαίο ατύχημα στην Ελλάδα είναι 587,2 Κ€, το κοινωνικό κόστος βαρέως τραυματισμού 68,7 Κ€, ελαφρού τραυματισμού 5,3 Κ€ και το κοινωνικό κόστος υλικών ζημιών ίσο με 10,1 Κ€ ανά εμπλεκόμενο όχημα. Οι τιμές αυτές αντιστοιχούν σε σταθερές τιμές 2006 και βασίζονται στις τιμές του 1995

με κατάλληλη τιμαριθμική αναπροσαρμογή.

Τα οχηματοχιλιόμετρα κατά μήκος του τμήματος Κόρινθος-Πάτρα υπολογίζονται για το σύνολο της περιόδου αξιολόγησης σε 40.429 εκ. και για το τμήμα Πάτρα-Τσακώνα σε 24.423 εκ.. Θεωρώντας ότι μετά την κατασκευή των εξεταζόμενων τμημάτων θα ισχύει ο ως άνω αναφερόμενος δείκτης ατυχημάτων, προκύπτει συνολική αποφυγή 2.143 ατυχημάτων, με 428 λιγότερους νεκρούς και 3.707 λιγότερους τραυματίες, συνολική εξοικονόμηση κόστους 716.000.000 ευρώ για τη περίοδο 2013-2036 στο τμήμα Κόρινθος-Πάτρα και συνολική αποφυγή 1.294 ατυχημάτων με 259 λιγότερους νεκρούς, 2.239 λιγότερους τραυματίες και εξοικονόμηση 432.000.000 ευρώ στο τμήμα Πάτρα - Τσακώνα.

3. Επιπτώσεις στην Απασχόληση

Είναι γνωστό ότι η αύξηση των επενδύσεων έχει επίπτωση στο εθνικό εισόδημα που είναι μεγαλύτερη από το ύψος της αύξησης της ίδιας της επένδυσης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι με την αύξηση των επενδύσεων διευρύνεται η παραγωγική βάση της οικονομίας και δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για μελλοντική αύξηση του εθνικού προϊόντος.

Από την κατασκευή του άξονα Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα θα υπάρξουν εισοδήματα όχι μόνο κατά την κατασκευαστική περίοδο, αλλά και για όλες τις μελλοντικές περιόδους λειτουργίας και συντήρησης του έργου.

Οι επιπτώσεις στην απασχόληση αξιολογούνται χωριστά για την άμεση και έμμεση απασχόληση. Ως βάση κόστους λαμβάνεται υπόψη μόνο το κόστος κατασκευής. Για την εκτίμηση της άμεσης απασχόλησης γίνεται η παραδοχή ότι η μέση ετήσια αμοιβή εργασίας είναι περίπου 30.000 ευρώ. Για την εκτίμηση της έμμεσης απασχόλησης γίνεται η παραδοχή ότι η παραγωγή εγχώριων υλικών αξίας 115.000 ευρώ έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία μιας θέσης απασχόλησης. Επίσης εκτιμάται ότι για εισαγωγικές δραστηριότητες δημιουργείται μια θέση απασχόλησης ανά 60.000 ευρώ περίπου. Οι μελλοντικές θέσεις απασχόλησης υπολογίζονται από τις σημερινές (που αντικατοπτρίζουν παρόντα εισοδήματα) με βάση τη ροπή προς επανεπένδυση, που εδώ λαμβάνεται ως η μέση εθνική ροπή προς αποταμίευση ($s=18,5\%$), σε συνδυασμό με την κοινωνική αξία της επένδυσης ($rin=2,6$).

Κατά τη φάση λειτουργίας / συντήρησης του έργου θα υπάρξει ετησίως αύξηση στην απασχόληση από τις παρακάτω πηγές:

- Άμεση ετήσια απασχόληση κατά τη συντήρηση / λειτουργία.
- Έμμεση ετήσια απασχόληση στους κλάδους προμήθειας υλικών συντήρησης.
- Έμμεση ετήσια απασχόληση λόγω επανεπένδυσης εισοδημάτων.

4. Λοιπά Οφέλη

Όπως προαναφέρθηκε σημαντική είναι η θετική επίπτωση του έργου στη δημιουργία θέσεων εργασίας κατά την κατασκευή του, όπως και κατά τη λειτουργία του (σε τομείς όπως η λειτουργία των σταθμών διοδίων, η συντήρηση, η αστυνόμευση κ.λπ. - ακόμη και στη διαχειριστική λειτουργία της εταιρείας του Παραχωρησιούχου).

Ο νέος Αυτοκινητόδρομος δεν αναμένεται να δημιουργήσει ουσιαστικές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Αντίθετα η όποια απώλεια αγροτικής γης ή διχοτόμηση εκτάσεων - που έγινε σημαντική προσπάθεια να ελαχιστοποιηθούν κατά το σχεδιασμό του αυτοκινητό-

δρομου - θα αντισταθμισθούν και θα υπερκεραστούν σε μεγάλο βαθμό από τη βελτίωση της υποδομής και εξοπλισμού απορροής υδάτων, πυρόσβεσης κ.λπ..

Γενικά, σημαντικό καθαρό οικονομικό όφελος δημιουργείται για το κοινωνικό σύνολο μέσω της υλοποίησης του έργου με εκταμίευση κατά το δυνατόν ελάχιστων οικονομικών δημόσιων πόρων που αφήνουν περιθώριο για αξιοποίηση δημόσιας δαπάνης στην ανάπτυξη / υλοποίηση άλλων παρεμβάσεων που, ενώ έχουν σημαντικό οικονομικό (κοινωνικό) όφελος, δεν είναι αρκούντως κερδοφόρες χρηματοοικονομικά για την προσέλκυση ιδιωτικής χρηματοδότησης.

Ένα άλλο σημαντικό - έστω και μη ποσοτικοποιήσιμο - όφελος από την υλοποίηση του έργου με σχήμα παραχώρησης συναρτάται με τη μεταφορά τεχνογνωσίας στην ορθολογική οικονομική διαχείριση των έργων, με δυνατότητες εξασφάλισης επίσης καλύτερου επιπέδου συντήρησης και λειτουργίας που μπορεί να είναι προϋπόθεση για τη δημιουργία των εσόδων του Παραχωρησιούχου.

5. Συνολικό Κοινωνικοοικονομικό Όφελος του Έργου

Από το σύνολο των ανωτέρω στοιχείων προκύπτει ότι η κατασκευή του Έργου θα έχει ως αποτέλεσμα κοινωνικοοικονομικό όφελος της τάξεως των 6,65 δισ. ευρώ, στα οποία θα πρέπει να προστεθεί και το όφελος από τα ανθρωποέτη εργασίας κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου και από τη δημιουργία θέσεων εργασίας για κάθε έτος της Περιόδου Παραχώρησης.

B. Η ΕΘΝΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

B.1 Αναπτυξιακή Διάσταση του Έργου

Το Έργο θα συμβάλει στην ανάπτυξη όλων των περιοχών από τις οποίες διέρχεται αλλά και της ευρύτερης περιοχής της βόρειας και δυτικής Πελοποννήσου και των περιοχών μετά το Αντίρριο, μέσω της βελτίωσης της προσφερόμενης εξυπηρέτησης (προσιτότητα, μειωμένος χρόνος προσπέλασης).

Η εναρμόνιση των χαρακτηριστικών κατά μήκος του άξονα με τα βασικά ευρωπαϊκά πρότυπα, αποτελεί ζητούμενο όλων των εντεταγμένων στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, οδικών αξόνων της Ελλάδας. Σημαντική είναι επίσης η βελτίωση που αναμένεται στη συμβατότητα με ευρωπαϊκά δίκτυα εκτός Ε.Ε.. Σημαντική επίσης είναι η εθνική, διαπεριφερειακή και περιφερειακή σημασία των διασυνδέσεων της χώρας που επιτυγχάνεται μέσω της κατασκευής του Έργου για την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης και της οικονομικής συνοχής, για την αντιμετώπιση των ενδοπεριφερειακής σημασίας προβλημάτων μεταφορών και για την ολοκλήρωση του συστήματος μεταφορών της χώρας σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

Το Έργο είναι ενταγμένο στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο ανάπτυξης αυτοκινητοδρόμων, σύμφωνα με τις αρχές της απόφασης αριθμ. 1692/96/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1996 περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Ο αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα συνδέει την Αθήνα με τη σημαντικότερη πύλη της χώρας προς και από την Ευρώπη - το λιμένα της Πάτρας, μέσω του οποίου διενεργείται μεγάλο μέρος του εξωτερικού εμπορίου της χώρας (με πλοία Ro-Ro και στα πλαίσια συνδυασμένης οδικής-θαλάσσιας μεταφοράς). Με τη ση-

μερινή του μορφή, ο άξονας έχει ήδη εξαντλήσει τα όρια χωρητικότητάς του, με σημαντικές αρνητικές συνέπειες στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας γενικότερα. Το μείζον αυτό πρόβλημα αντιμετωπίζεται με την κατασκευή του νέου αυτοκινητόδρομου που έχει υπερτριπλάσια χωρητικότητα.

Επίσης, ο νέος αυτοκινητόδρομος συμβάλλει αποφασιστικά στη μεγιστοποίηση των καθαρών ωφελειών από τη λειτουργία της Ιονίας Οδού και της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, λειτουργώντας σε απόλυτη συνάφεια και σε συνθήκες συμπληρωματικότητας με αυτά.

Κρίσιμη είναι και η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα που αποτελεί απαραίτητο εργαλείο για την υλοποίηση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Δυτικής Ελλάδος (ΦΕΚ 1470 Β'), δεδομένου ότι ανήκει στην Ιόνια Οδό, που περιλαμβάνεται στα εθνικά τομιακά επιχειρησιακά προγράμματα 2000-2006 της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας. Περαιτέρω ως προς τη σκοπιμότητα του έργου θα πρέπει να αναφερθούν τα εξής:

α. Η σημασία του έργου για την υλοποίηση της αναβάθμισης της διεθνούς-ευρωπαϊκής ακτινοβολίας της Περιφέρειας ως Διεθνούς πολιτιστικού προορισμού (Ηλιδα, Αρχαία Ολυμπία).

β. Η σημασία του έργου για την τουριστική ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας, με δεδομένη τη σχέση του με τα λιμάνια της Κυλλήνης, του Κατάκολου, Καλαμάτα και με τα αεροδρόμια της Ανδραβίδας, του Αράξου και της Καλαμάτας, των οποίων προβλέπεται η αναβάθμιση καθώς επίσης με τις ιαματικές πηγές Καϊάφα και Κυλλήνης.

γ. Η σημασία του έργου για την ανάπτυξη των κοινωνικοοικονομικών συνθηκών της ευρύτερης περιοχής, δεδομένου ότι μέσω αυτού θα γίνονται οι μεταφορές των αγαθών και των προσώπων από και προς άλλες ευρύτερες περιοχές. Σημειώνεται ότι η περιοχή έχει υψηλό οικονομικό δυναμικό, λόγω των πολλαπλών καλλιεργειών και του εύφορου εδάφους της, καθώς επίσης και του πλήθους των μεταποιητικών και άλλων βιομηχανιών, που συντηρεί, ενώ παρατηρείται μεγάλη οικονομική ανάπτυξη σε αρκετές πόλεις της περιοχής (Κάτω Αχαΐα, Αμαλιάδα, Πύργος, Κυπαρισσία, Καλαμάτα).

δ. Η σημασία του έργου για την προστασία του περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής, δεδομένου ότι θα απορροφήσει όλη την κυκλοφορία, που σήμερα διέρχεται μέσα από τον οικιστικό ιστό, επιτρέποντας την ανάπτυξη των οικισμών σε αναβαθμισμένο περιβάλλον με την υλοποίηση αστικών πολιτικών βιώσιμης ανάπτυξης. Σημειώνεται ότι, όπως φαίνεται και στις σχετικές οριζοντιογραφίες του έργου, η προτεινόμενη λύση διέρχεται σχεδόν εξ ολοκλήρου εκτός αστικών ζωνών και μακριά από οργανωμένη δόμηση.

ε. Η κεντροβαρική θέση του προτεινόμενου άξονα του έργου ανάμεσα στις πεδινές και ορεινές περιοχές των Νομών Ηλείας και Αχαΐας με αποτέλεσμα την εξυπηρέτηση πλήθους οικισμών, που προηγούμενως είχαν προβληματική σύνδεση με την υφιστάμενη Εθνική οδό.

Ανακεφαλαιωτικά η σημασία του Έργου για την εθνική οικονομία και τη βιώσιμη ανάπτυξη συνοψίζεται στα ακόλουθα:

1. Εθνική πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης

Ο αυτοκινητόδρομος εξυπηρετεί μερικές από τις σημαντικές αγροτικές περιοχές της χώρας στους Νομούς Κορινθίας, Αχαΐας, Ηλείας και Μεσσηνίας και (έστω και έμμεσα) Αιτωλοακαρνανίας, ενώ (σε συνδυασμό με την

Ιόνια Οδό) συμβάλλει στη βελτίωση της προσπελασιμότητας της Ηπείρου. Επομένως, ο αυτοκινητόδρομος συμβάλλει στη δημιουργία ισχυρών συστημάτων αστικών-αγροτικών οικισμών, ενισχύοντας τη διάχυση των ωφελειών της ανάπτυξης στις αγροτικές περιοχές και συμβάλλοντας στη συγκράτηση του πληθυσμού στις εστίες του. Το έργο θα συμβάλει στην ανάπτυξη όλων των περιοχών από τις οποίες διέρχεται αλλά και της ευρύτερης περιοχής της Πελοποννήσου και της Δυτικής Ελλάδας μέσω της βελτίωσης της προσφερόμενης εξυπηρέτησης (προσιτότητα, μειωμένος χρόνος προσπέλασης).

2. Διασύνδεση των λιμένων Πάτρας και Πειραιά

Ο αυτοκινητόδρομος έχει σημαντικές θετικές επιπτώσεις στη χωροταξική οργάνωση της χώρας, μέσω της ενίσχυσης των συνδέσεων της Πάτρας όχι μόνο με την Αθήνα και τον Πειραιά, αλλά και με τα λοιπά κέντρα της Περιφέρειάς της, καθώς και με εκείνα των Περιφερειών Πελοποννήσου και Ηπείρου. Έτσι ενισχύεται η ανάπτυξη της Πάτρας ως κυρίου αστικού κέντρου της χώρας, με σημαντικό ρόλο στην αποκέντρωση, στην ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη και στη σύγκλιση. Στους τομείς αυτούς θα συμβάλλει και η ενίσχυση της δημιουργίας ισχυρού πολυκεντρικού συστήματος αστικών κέντρων στις προαναφερθείσες περιφέρειες. Επίσης, εκτός του λιμένα Πάτρας, βελτιώνεται η προσπελασιμότητα και άλλων σημαντικών λιμένων της περιοχής, όπως του Αιγίου, του Κατάκολου, της Κυλλήνης κ.λπ..

3. Εξασφάλιση υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης

Με τη σημερινή του μορφή ο άξονας έχει εξαντλήσει τα όρια χωρητικότητάς του, με σημαντικές αρνητικές συνέπειες στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας γενικότερα. Το δυναμικό αυτό πρόβλημα αντιμετωπίζεται με την κατασκευή του νέου αυτοκινητόδρομου που έχει σημαντικά αυξημένη χωρητικότητα και παρέχει σημαντική αναβάθμιση στο επίπεδο εξυπηρέτησης, ιδιαίτερα για τα βαρέα οχήματα.

4. Βελτίωση κυκλοφοριακής λειτουργίας και συνθηκών ασφαλείας

Το έργο αναμένεται να συμβάλλει αποφασιστικά στη βελτίωση της κυκλοφοριακής λειτουργίας του άξονα με την αναβάθμιση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών και τον πλήρη έλεγχο των προσβάσεων, ενώ ταυτόχρονα θα συμβάλλει στην αύξηση της οδικής ασφάλειας, λόγω των βελτιωμένων τεχνικών χαρακτηριστικών και του διαχωρισμού των κλάδων κυκλοφορίας.

5. Ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης της βόρειας Πελοποννήσου και των νότιων Ιόνιων Νησιών

Κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου υπάρχουν σημαντικές συγκεντρώσεις δεύτερης (εξοχικής) κατοικίας και τουριστικές, η ενίσχυση της προσπελασιμότητας των οποίων συμβάλλει στη δημιουργία ή συγκράτηση θέσεων απασχόλησης και εισοδημάτων, συχνά συμπληρωματικών των αγροτικών. Παράλληλα, ο αυτοκινητόδρομος ενισχύει την οδική προσπελασιμότητα των τουριστικά αναπτυγμένων νότιων Ιόνιων νησιών των Νομών Ζακύνθου και Κεφαλονιάς.

B.2 Περιβαλλοντική Διάσταση του Έργου

Για τη δημοπράτηση του έργου του Αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα, όπως και των υπόλοιπων έργων των Δρόμων Ανάπτυξης, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στην περιβαλλοντική διάσταση σε τρόπο ώστε ο αυτοκινητόδρομος, που είναι αναμφίβολα αναγκαίο έργο για την ανάπτυξη, όχι μόνο των περιοχών που διασχίζει αλλά και του συνόλου της χώρας,

να αποτελεί ταυτόχρονα παράδειγμα για την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης.

Ειδικότερα:

B.2.1 Τμήμα Κόρινθος - Πάτρα

Ο νέος σχεδιασμός του έργου περιλαμβάνει τη δημιουργία σύγχρονου αυτοκινητόδρομου ευρωπαϊκών προδιαγραφών με μεγάλες ακτίνες καμπυλότητας (ταχύτητα σχεδιασμού 120Km/h), διαμόρφωση ανισόπεδων κόμβων, ανισόπεδων διαβάσεων και δευτερεύοντος οδικού δικτύου για την κυκλοφοριακή επικοινωνία μεταξύ των όμορων οικισμών και την ενιαία χωρική ζώνη σε σχέση με την υπό κατασκευή Σιδηροδρομική Γραμμή υψηλής ταχύτητας Κορίνθου - Πάτρας.

Ο αυτοκινητόδρομος είναι ένα γραμμικό έργο μεγάλης κλίμακας που διατρέχει μια ευρεία περιοχή που χαρακτηρίζεται από ποικίλα χαρακτηριστικά ως προς τη γεωμορφολογία, τα φυσικά οικοσυστήματα και το ανθρωπογενές περιβάλλον.

Για την πληρέστερη αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων, αλλά και την εκτίμηση και αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και πέραν της συνολικής περιβαλλοντικής του θεώρησης, ο άξονας του αυτοκινητόδρομου διαιρέθηκε σε διακριτά τμήματα για τα οποία εκτιμήθηκαν και αξιολογήθηκαν οι προκαλούμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις με στόχο την επιλογή της βέλτιστης χάραξης.

Η συγκριτική αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων πραγματοποιήθηκε με βάση την αξιολόγηση των προκαλούμενων περιβαλλοντικών επιπτώσεων στα επί μέρους περιβαλλοντικά μέσα, τόσο στη φάση κατασκευής όσο και στη φάση λειτουργίας, ως προς τα εξής στοιχεία:

1. Γεωμορφολογία - Τοπίο: Σχετίζεται κυρίως με τις επιπτώσεις που προκαλούνται στη μορφολογία και στο τοπίο. Βασικό μέτρο εκτίμησης και αξιολόγησης των επιπτώσεων είναι η διερεύνηση κυρίως του μεγέθους των ορυγμάτων και επιχωμάτων που απαιτούνται για τη κατασκευή του έργου. Με δεδομένο το ότι, λαμβάνοντας υπόψη το πτυχωμένο ανάγλυφο της περιοχής διέλευσης και την δραστική αλλαγή των χαρακτηριστικών του τοπίου, οι επιπτώσεις είναι ακόμη μεγαλύτερες στα ενδεχόμενα εκτροπής του αυτοκινητόδρομου από το διάδρομο της ΝΕΟ καταβλήθηκε προσπάθεια να περιοριστούν οι εκτροπές στο απολύτως αναγκαίο, κυρίως λόγω γεωλογικών περιορισμών, μέτρο.

2. Γεωτεχνική επισφάλεια: Η γεωτεχνική ασφάλεια του έργου γενικά αποτελεί βασικό περιβαλλοντικό κριτήριο. Σημειώνεται όμως ο σχεδιασμός του συνόλου των εναλλακτικών λύσεων έχει λάβει υπόψη του και έχει προσαρμοστεί στις επικρατούσες γεωλογικές συνθήκες. Πάρα ταύτα σε ορισμένα τμήματα των έργων έγινε ειδική διερεύνηση των γεωτεχνικών συνθηκών προκειμένου να αποσαφηνιστούν και εκτιμηθούν πλήρως οι κατά τμήματα επικρατούσες συνθήκες (π.χ. περιοχή Πλατάνου, Παναγοπούλας κ.λπ.)

3. Χρήσεις γης - Τεχνικές Υποδομές - Οικιστικό Περιβάλλον - Κοινωνικοοικονομικό Περιβάλλον - Ιστορικό Περιβάλλον. Βασικά κριτήρια υπήρξαν οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης, η ανάγκη περιορισμού κατάληψης γεωργικών - αστικών - περιαστικών εκτάσεων και οι επιπτώσεις της εμπλοκής της φάσης κατασκευής με την υφιστάμενη κυκλοφορία.

4. Ιστορικό περιβάλλον: Οι προκαλούμενες επιπτώσεις είναι μεγαλύτερες στις περιοχές όπου ο άξονας του οδικού έργου διέρχεται πλησίον ή εντός θεσμοθετημένων ή

μη θεσμοθετημένων αρχαιολογικών χώρων.

5. Κατάληψη εδάφους: Η κατάληψη του εδάφους, ως φυσικού πόρου χαρακτηρίζεται κυρίως από την συνολική έκταση που καταλαμβάνει το οδικό έργο συμπεριλαμβανομένων όλων των παρελκόμενων έργων (ορύγματα, επιχώματα, ανισόπεδοι κόμβοι, παράπλευρο οδικό δίκτυο κ.ά.).

6. Υδατικοί πόροι

Επιπτώσεις στο υδατικό καθεστώς: αναφέρεται κυρίως στη περίπτωση που η κατασκευή και λειτουργία του οδικού έργου επηρεάζει αρνητικά το επικρατούν υδατικό καθεστώς των επιφανειακών υδατορευμάτων.

7. Οικοσυστήματα - Βλάστηση - Πανίδα.

8. Αποφυγή ρύπανσης υδατικών πόρων.

9. Κατάληψη - υποβάθμιση φυσικών εκτάσεων: Στην περίπτωση του συγκεκριμένου έργου, η σημαντικότερη παράμετρος ως προς τις προκαλούμενες επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον είναι το μέγεθος της έκτασης των καταλαμβανόμενων φυσικών εκτάσεων. στα τμήματα όπου οι εναλλακτικές λύσεις ακολουθούν τον άξονα της ΝΕΟ, γενικά παρουσιάζονται λιγότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις στα φυσικά οικοσυστήματα δεδομένου ότι σε αυτά έχει ήδη συντελεστεί η σχετική κατάληψη.

10. Διατάραξη ειδών πανίδας: Οι επιπτώσεις στη πανίδα θεωρούνται λιγότερες στην περίπτωση που ακολουθείται ο υφιστάμενος διάδρομος της ΝΕΟ.

Με βάση τα ανωτέρω κριτήρια επιλέγη τελικά, μεταξύ των πολλών εναλλακτικών λύσεων που εξεταστήκαν σε βάθος, η λύση της λελογισμένης αξιοποίησης του διαδρόμου της ΝΕΟ με τήρηση της αρχής ότι ο νέος αυτοκινητόδρομος σε όλα τα δύσκολα ή περιβαλλοντικά ευαίσθητα σημεία του, απομακρύνεται από τη ΝΕΟ και ακολουθεί νέα χάραξη όπου κυριαρχούν οι σήραγγες και οι κοιλαδογέφυρες. Ειδικότερα, νέα χάραξη έχουμε στις περιοχές Κιάτο, Γεληνιάτικα, Ξυλόκαστρο, Λυκοποριά, Μαύρα Λιθάρια, Αιγείρα, Πλάτανος, Ελίκη, Αίγιο, Σελιανίτικα, Άβυθος, Παναγοπούλα και Αραχωβίτικα, ενώ στα λοιπά τμήματα ακολουθείται η υφιστάμενη ΝΕΟ όπου το σημερινό πλάτος των 12,5 μέτρων γίνεται 26,5 μέτρα και αλλάζουν με βελτιωμένη χάραξη οι καμπύλες του δρόμου ώστε να επιτρέπεται σε αυτές η ασφαλής διέλευση με ταχύτητα 120 χλμ./ώρα.

Κύρια χαρακτηριστικά της επιλεγείσας λύσης είναι η ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και η εξοικονόμηση φυσικών πόρων, δεδομένου ότι με τη λύση αυτή εξασφαλίστηκε η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και η κατά το δυνατό μείωση των προκαλούμενων επιπτώσεων στο ανθρωπογενές περιβάλλον καθώς και η απεμπλοκή της φάσης κατασκευής από την υφιστάμενη κυκλοφορία. Βασικός στόχος, για το μεγαλύτερο τμήμα του έργου είναι η κατασκευή του δεύτερου κλάδου χωρίς την εμπλοκή με την υφιστάμενη κυκλοφορία της ΝΕΟ και στη συνέχεια διοχέτευση της κυκλοφορίας στον νέο κλάδο με σκοπό τη διαμόρφωση της ΝΕΟ στον άλλο κλάδο του αυτοκινητόδρομου.

B.2.2 Τμήμα Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα

Η υπάρχουσα Εθνική Οδός αποτελεί ένα Έργο αναφοράς Χωροταξικής, Πολεοδομικής και Περιβαλλοντικής ανάπτυξης της περιοχής και με το δεδομένο αυτό κρίθηκε ότι θα πρέπει να διατηρήσει τα χαρακτηριστικά αυτά και με της νέα της μορφή ως αυτοκινητόδρομο.

Με βάση τα παραπάνω κριτήρια αλλά και τον αναμενόμενο κυκλοφοριακό φόρτο, που είναι σημαντικά υποδεέστερος του τμήματος Κόρινθος - Πάτρα και τις συνθήκες

που επικρατούν στην υπάρχουσα Εθνική Οδό, στο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου από Πάτρα μέχρι και Πύργο (περιοχή Αλφειού), προκρίθηκε νέα χάραξη σε πεδινό (εκτός της περιοχής Πύργου) έδαφος χωρίς γεωλογικές επισφάλειες.

Στο τμήμα από Πύργο μέχρι Τσακώνα με βάση το χαμηλό κυκλοφοριακό φόρτο, το ανάγλυφο του εδάφους και το φυσικό περιβάλλον, ακολουθήθηκε χάραξη πεδινή δια της υπάρχουσας Ε.Ο. ή παραλλαγή αυτής, όπου υπήρχε χάραξη με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά ή όπου υπήρχαν άλλα εμπόδια.

Εξαιρετικά στις περιοχές με ανάπτυξη παρόδιας δόμησης, η μορφή του έργου καθορίστηκε έτσι σε όρυγμα για περιορισμό των επιπτώσεων με παράπλευρο οδικό δικτυο ήπιας κυκλοφορίας.

Ειδικά για το τμήμα Καϊάφα - Ζαχάρω κατά την εξέταση τριών εναλλακτικών λύσεων του αυτοκινητοδρόμου λήφθηκαν υπόψη τα εξής:

- Γεωλογικές συνθήκες σε ό,τι αφορά την αποφυγή επισφάλειας τόσο του έργου όσο και του περιβάλλοντος.

- Υπόγειος υδροφόρος ορίζοντας στην περιοχή της Λίμνης Καϊάφα.

- Οικιστική ανάπτυξη της περιοχής διέλευσης εντός ή/και εκτός σχεδίου στην περιοχή της Ζαχάρως.

- Η υπάρχουσα Σιδηροδρομική Γραμμή.

Με τα ανωτέρω δεδομένα ως επικρατέστερη λύση κρίθηκε η αναβάθμιση της Υφιστάμενης Εθνικής Οδού για τους εξής λόγους:

- α. Αποφυγή άλλης τομής στην ανατολική της υφιστάμενης οδού περιοχή που είναι επίσης ενταγμένη σε NATURA 2000 και στην ίδια περίπου ζώνη με τη σιδηροδρομική γραμμή και επομένως αποφυγή νέας επέμβασης στο φυσικό Περιβάλλον.

- β. Αποφυγή μη αναστρέψιμων καταστροφών στο σύστημα των υπογείων υδροφόρων οριζόντων που τροφοδοτούν την Λίμνη Καϊάφα, λόγω της αναγκαίας τομής τους από τις δύο μεγάλες σήραγγες της ανατολικής διέλευσης του δρόμου.

- γ. Με την υπογειοποίηση του αυτοκινητοδρόμου στην περιοχή της Λίμνης Καϊάφα επιτυγχάνεται η ενοποίηση της Λίμνης με την παραλιακή ζώνη.

- δ. Προσέγγιση της Λίμνης Καϊάφα από τους διερχόμενους ή επισκέπτες με οχήματα ή και μέσω του παρακείμενου σιδηροδρομικού σταθμού με διαμόρφωση κατάλληλου χώρου στάθμευσης.

- ε. Αποφυγή καταστροφής φυσικού περιβάλλοντος με χρησιμοποίηση της ήδη αποψιλωμένης ζώνης.

- στ. Η εγκεκριμένη χάραξη αποτελεί ήπια επέμβαση στην περιοχή με μειωμένα επιχώματα και σχεδόν καθόλου ορύγματα με τις γνωστές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

- ζ. Στην περιοχή της Ζαχάρως εγκαταλείπεται η υφιστάμενη Ε.Ο. με νέα χάραξη του αυτοκινητοδρόμου δυτικά της πόλης που παρακάμπτει πλήρως την πόλη, χρησιμοποιώντας διάδρομο όπου δεν υπάρχουν κτίσματα

στην εκτός σχεδίου περιοχή της πόλης, πλησίον της Σιδηροδρομικής Γραμμής.

Γ. Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

1. Το Ελληνικό Δημόσιο επέλεξε να δημοπρατήσει το Έργο α) με το σύστημα της παραχώρησης, όπως αυτό προσδιοριζόταν στο άρθρο 1 παρ. (d) της οδηγίας 93/37/ΕΟΚ και αφ' ετέρου β) με τη διαδικασία με προεπιλογή, κατά την οποία προεπιλέγεται ανάμεσα στους ενδιαφερόμενους, με κριτήρια χρηματοοικονομικής και τεχνικής επάρκειας, ένας συγκεκριμένος αριθμός ομίλων οι οποίοι καλύπτουν στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό τα κριτήρια αυτά και μόνο αυτοί έχουν δικαίωμα να υποβάλουν προσφορά όταν προσκληθούν από τη δημοπρατούσα αρχή.

Όλες οι διαδικασίες αξιολόγησης των διαγωνιζομένων και επιλογής του αναδόχου της προς κύρωση σύμβασης στηρίχθηκαν στις αρχές της διαφάνειας, της εξασφάλισης του υγιούς ανταγωνισμού, της κατοχύρωσης του δημόσιου συμφέροντος και επιπλέον της προστασίας του περιβάλλοντος.

2. Η Προεπιλογή των ομίλων ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 2001 με την απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ΕΥΔΕ/ΠΑΘΕ/Κ/ΚΥ/ΦΠΑΡΑΧ/60137/8.1.2001, με την οποία εγκρίθηκε η Διακήρυξη Προεπιλογής, και ολοκληρώθηκε με την έκδοση της απόφασης Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε./ΟΑΠ/Β2/Φ1.1/656/8.7.2003 που οριστικοποίησε τους προεπιλεγέντες ομίλους, οι οποίοι αναλυτικά ήταν οι εξής:

- α. ΟΜΙΛΟΣ «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ»

- β. ΟΜΙΛΟΣ « ΑΠΟΛΛΩΝ»

- γ. ΟΜΙΛΟΣ «HELLENIC AUTOPISTAS»

- δ. ΟΜΙΛΟΣ «TRANSOLYMPIA».

3. Με την απόφαση ΟΑΠ/Β2/Φ1.1/656/8.7.2003 εγκρίθηκαν μεταβολές και οριστικοποίηση των Διαγωνιζομένων Ομίλων για το έργο.

4. Με την απόφαση ΟΑΠ/Β2/Φ1/οικ/16082/25.07.06 εγκρίθηκαν τα Τεύχη Δημοπράτησης του Διαγωνισμού, ήτοι:

- α. Η Διακήρυξη

- β. Το Σχέδιο Σύμβασης Παραχώρησης

- γ. Η Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Ε.Σ.Υ.)

- δ. Ο Κανονισμός Μελετών και Ερευνών (Κ.Μ.Ε.) (δύο τεύχη)

- ε. Η Τεχνική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Τ.Σ.Υ) (τρία τεύχη)

- στ. Οι Μελέτες οδοποιίας στα Νέα Τμήματα του Έργου, όπως αυτές περιλαμβάνονται στο Παράρτημα Β της Ε.Σ.Υ..

5. Με τις αποφάσεις ΟΑΠ/Β2/Φ1.1/οικ17104/1.11.2006 και ΟΑΠ/Β2/Φ1/17220/13.12.2006 του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. εγκρίθηκαν μεταβολές στη σύνθεση των Ομίλων «HELLENIC AUTOPISTAS» και «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ» η οποία διαμορφώθηκε ως εξής:

ΟΜΙΛΟΣ	ΜΕΛΗ ΟΜΙΛΟΥ
«HELLENIC AUTOPISTAS»	1. CINTRA S.A. 2. GEK ΑΕ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ, ΑΚΙΝΗΤΩΝ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ 3. IRIDIUM CONCESSIONES DE INFRAESTRUCTURAS S.A. 4. DRAGADOS S.A. 5. FERROVIAL AGROMAN S.A. 6. TEPNA A.E.
«ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ»	1. VINCI S.A 2. VINCI Construction Grands Projects SAS 3. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ - ΤΕΒ ΑΕ 4. ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ 5. J&P - ΑΒΑΞ ΑΕ 6. HOCHTIEF Projektentwicklung GmbH 7. HOCHTIEF Construction AG 8. ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ

6. Με τις αποφάσεις ΟΑΠ/Φ1/Β2/οικ/16383/23.08.06 και ΟΑΠ/Φ1/Β2/οικ/17195/10.11.06 του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. εγκρίθηκε (διαδοχικά) η τροποποίηση του άρθρου 4.3 της Διακήρυξης του Διαγωνισμού για τη Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση με Σύμβαση Παραχώρησης του Έργου «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Εκμετάλλευση, Λειτουργία και Συντήρηση με Σύμβαση Κόρινθος-Πάτρα και νότιο τμήμα αυτοκινητοδρόμου Ιόνιας Οδού Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα» και ορίστηκε ως χρόνος κατάθεσης των Προσφορών η 18η Δεκεμβρίου 2006.

7. Με την με αριθ. πρωτ. ΟΑΠ/Φ1/Β2/17512/12.12.2006 απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. συγκροτήθηκε η Επιτροπή Διαγωνισμού για την παραλαβή των προσφορών και τον έλεγχο των δικαιολογητικών (Α΄ Φάκελος) του άρθρου 16 της Διακήρυξης για το Διαγωνισμό του θέματος.

8. Τη 18η Δεκεμβρίου 2006 (ημερομηνία υποβολής των Προσφορών) υποβλήθηκαν Προσφορές από τους Ομίλους «HELLENIC AUTOPISTAS» και «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ».

9. Με το από 29.1.2007 Πρακτικό Παραλαβής των Προσφορών των Διαγωνιζομένων (Προεπιλεχθέντες Όμιλοι) και εξέτασης των Φακέλων Α΄ (Νομιμοποίησης και Τυπικών Δικαιολογητικών) της Επιτροπής Διαγωνισμού έγιναν δεκτοί και οι δύο Όμιλοι «HELLENIC AUTOPISTAS» και «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ» δεδομένου ότι κάλυπταν όλες τις επί ποινή αποκλεισμού απαιτήσεις της Διακήρυξης.

10. Η προθεσμία υποβολής αντιρρήσεων κατά του από 29.1.2007 Πρακτικού Παραλαβής των Προσφορών των Διαγωνιζομένων και εξέτασης των Φακέλων Α΄ (Νομιμο-

ποίησης και Τυπικών Δικαιολογητικών) παρήλθε άπρακτη.

11. Με την Απόφαση ΟΑΠ/Β2/Φ1/οικ.17881/18.1.2007 συγκροτήθηκε η Επιτροπή Εισήγησης για Ανάθεση (Ε.Ε.Α.) για την αξιολόγηση των Προσφορών.

12. Με το από 5.2.2007 Πρακτικό Αξιολόγησης Φακέλου Συμβατικών Στοιχείων και Φακέλου Οικονομικών Προσφορών (Φάκελοι Β΄ και Γ΄) της Επιτροπής Εισήγησης για Ανάθεση, σύμφωνα με το οποίο, μετά την αποσφράγιση και τον έλεγχο των Φακέλων Β΄ και Γ΄ των Διαγωνιζομένων Ομίλων «HELLENIC AUTOPISTAS» και «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ» κατατάχθηκαν οι Προσφορές των Διαγωνιζομένων κατά σειρά μεγιστοποίησης του Σταθμισμένου Οφέλους του Έργου για το Δημόσιο.

13. Για την αξιολόγηση της Οικονομικής Προσφοράς χρησιμοποιήθηκαν σταθμισμένα, σύμφωνα με τη Διακήρυξη, τα παρακάτω κριτήρια κατά φθίνουσα σειρά σπουδαιότητας:

(i) η καθαρή παρούσα αξία των προσφερομένων Πληρωμών προς το Δημόσιο (ΚΠΑ ΠΔ),

(ii) η καθαρή παρούσα αξία των καταβολών της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου για τις οποίες ο Διαγωνιζόμενος καλείται να ορίσει το πρόγραμμα κατανομής τους σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 12 της Διακήρυξης, (ΚΠΑ ΧΣ),

(iii) ο προβλεπόμενος / προσφερόμενος χρόνος ολοκλήρωσης της Πέμπτης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας (ΧΑΤΠ 5) αφ΄ ενός και της Έκτης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας (ΧΑΤΠ 6) αφ΄ ετέρου.

14. Με βάση τα ανωτέρω κριτήρια για την αξιολόγηση της Οικονομικής Προσφοράς, χρησιμοποιήθηκε ο ακόλουθος προβλεπόμενος από τη Διακήρυξη αλγόριθμος:

ΣΟΕΔ =

$$90\% \times \frac{\text{ΚΠΑ (Π.Δ.)}_{\Delta\text{ισγ}} - \text{ΚΠΑ (Χ.Σ.)}_{\Delta\text{ισγ}}}{\text{Max}\{\text{ΚΠΑ (Π.Δ.)}_{\Delta\text{ισγ}} - \text{ΚΠΑ (Χ.Σ.)}_{\Delta\text{ισγ}}\}} + 10\% \times \left\{ 40\% \times \frac{\text{ΧΑΤΠ 5}_{\Delta\text{ισκ.}} - \text{ΧΑΤΠ 5}_{\Delta\text{ισγ.}}}{\text{Max}\{\text{ΧΑΤΠ 5}_{\Delta\text{ισκ.}} - \text{ΧΑΤΠ 5}_{\Delta\text{ισγ.}}\}} + 60\% \times \frac{\text{ΧΑΤΠ 6}_{\Delta\text{ισκ.}} - \text{ΧΑΤΠ 6}_{\Delta\text{ισγ.}}}{\text{Max}\{\text{ΧΑΤΠ 6}_{\Delta\text{ισκ.}} - \text{ΧΑΤΠ 6}_{\Delta\text{ισγ.}}\}} \right\}$$

όπου:

(i) Σ.Ο.Ε.Δ. είναι το Σταθμισμένο Όφελος του Έργου για το Ελληνικό Δημόσιο που θα υπολογισθεί για κάθε Διαγωνιζόμενο με βάση την υποβληθείσα Οικονομική του Προσφορά.

(ii) Κ.Π.Α. (Π.Δ.)_{Διαγ} είναι η Καθαρά Παρούσα Αξία των προσδοκώμενων ετήσιων Πληρωμών προς το Δημόσιο (Π.Δ.) υπολογιζόμενες κατά τα προβλεπόμενα στο Παράρτημα 5 της Διακήρυξης.

(iii) Κ.Π.Α. (Χ.Σ.)_{Διαγ} είναι η Καθαρά Παρούσα Αξία των καταβολών της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου, για τις οποίες ο Διαγωνιζόμενος καλείται να ορίσει το πρόγραμμα κατανομής τους σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 12 της Διακήρυξης.

(iv) Max [Κ.Π.Α. (Π.Δ.)_{Διαγ} - Κ.Π.Α. (Χ.Σ.)_{Διαγ}] είναι η τιμή που προκύπτει από την Προσφορά του Διαγωνιζόμενου με τη μεγαλύτερη διαφορά Κ.Π.Α. (Π.Δ.)_{Διαγ} - Κ.Π.Α. (Χ.Σ.)_{Διαγ} εάν αυτή είναι χαμηλότερη του ποσού των διαφορών είκοσι εκατομμυρίων Ευρώ (€ 220 εκατ.) ή διαφορετικά διακόσια είκοσι εκατομμύρια Ευρώ (€ 220 εκατ.).

(v) ΧΑΤΠ 5_{Διακ} είναι ο απώτερος χρόνος (αριθμός μηνών) επίτευξης της Πέμπτης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας που ορίζει η παρούσα Διακήρυξη, ήτοι 40.

(vi) ΧΑΤΠ 5_{Διαγ} είναι η διάρκεια της Πέμπτης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας που προσφέρθηκε από τον Διαγωνιζόμενο σε μήνες.

(vii) Max [ΧΑΤΠ 5_{Διακ} - ΧΑΤΠ 5_{Διαγ}] είναι η μεγαλύτερη διαφορά (ΧΑΤΠ 5_{Διακ} - ΧΑΤΠ 5_{Διαγ}) που προσφέρθηκε από Διαγωνιζόμενο εάν αυτή είναι διάφορη του μηδενός ή διαφορετικά 1. Σημειώνεται ότι για τους σκοπούς της αξιολόγησης και μόνο, ως μέγιστη τιμή που μπορεί να λάβει η διαφορά (ΧΑΤΠ 5_{Διακ} - ΧΑΤΠ 5_{Διαγ}) είναι η τιμή 6.

(viii) ΧΑΤΠ 6_{Διακ} είναι ο απώτερος χρόνος (αριθμός μηνών) επίτευξης της Έκτης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας που ορίζει η παρούσα Διακήρυξη, ήτοι 50.

(ix) ΧΑΤΠ 6_{Διαγ} είναι η διάρκεια της Έκτης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας που προσφέρθηκε από τον Διαγωνιζόμενο σε μήνες.

(x) Max [ΧΑΤΠ 6_{Διακ} - ΧΑΤΠ 6_{Διαγ}] είναι η τιμή που προκύπτει από την Προσφορά του Διαγωνιζόμενου με τη μεγαλύτερη διαφορά ΧΑΤΠ 6_{Διακ} - ΧΑΤΠ 6_{Διαγ} εάν αυτή είναι διάφορη του μηδενός ή διαφορετικά 1. Σημειώνεται ότι για τους σκοπούς της αξιολόγησης και μόνο, ως μέγιστη τιμή που μπορεί να λάβει η διαφορά (ΧΑΤΠ 6_{Διακ} - ΧΑΤΠ 6_{Διαγ}) είναι η τιμή 8.

15. Μετά την κοινοποίηση του Πρακτικού της Ε.Ε.Α. προς τους Διαγωνιζόμενους στις 9.2.2007, υποβλήθηκαν αντιρρήσεις από τον Όμιλο «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ» και τον Όμιλο «HELLENIC AUTOPISTAS». Ο Όμιλος «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ» κατέθεσε Υπομνήματα επί των αντιρρήσεων του Ομίλου «HELLENIC AUTOPISTAS» στις 22.2.2007 και συμπληρωματικά στις 26.3.2007. Ο Όμιλος «HELLENIC AUTOPISTAS» κατέθεσε Υπομνήματα επί των αντιρρήσεων του Ομίλου ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ στις 22.2.2007 και συμπληρωματικά στις 26.3.2007.

16. Με την ΟΑΠ/Β2/Φ1/18848/23.4.2007 απόφαση του κ. Υπουργού Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., μετά από την από 16.4.2007 Γνωμοδότηση της Ε.Ε.Α.:

α) απορρίφθηκαν στο σύνολό τους οι υποβληθείσες Αντιρρήσεις κατά του από 05-02-2007 Πρακτικού Αξιολόγησης Φακέλου Συμβατικών Στοιχείων και Φακέλου Οικονομικών Προσφορών (Φάκελοι Β' και Γ') της Επιτροπής Εισήγησης για Ανάθεση.

β) Οριστικοποιήθηκε ο Πίνακας κατάταξης των Προ-

σφορών κατά σειρά μεγιστοποίησης του Σταθμισμένου Οφέλους του Έργου για το Δημόσιο (Σ.Ο.Ε.Δ.) σύμφωνα με το Πρακτικό Αξιολόγησης Φακέλου Συμβατικών Στοιχείων και Φακέλου Οικονομικών Προσφορών (Φάκελοι Β' και Γ') της Επιτροπής Εισήγησης για Ανάθεση του ως άνω Έργου, ο οποίος έχει ως εξής:

A/A	ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΣ	Σ.Ο.Ε.Δ.
1.	ΟΜΙΛΟΣ ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ	4,9051
2.	ΟΜΙΛΟΣ HELLENIC AUTOPISTAS	4,5882

γ) Ανακηρύχθηκε σύμφωνα με το άρθρο 20.1. της Διακήρυξης Β' Φάσης:

(1) Προσωρινός Ανάδοχος ο Όμιλος «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ».

(2) Δεύτερος στην Κατάταξη Διαγωνιζόμενος, ο Όμιλος «HELLENIC AUTOPISTAS».

δ) Ο Προσωρινός Ανάδοχος κλήθηκε να προσκομίσει την Εγγυητική Επιστολή Προσωρινού Αναδόχου, εντός πέντε (5) ημερών από την ημερομηνία ειδοποίησής του από την Δημοπρατούσα Αρχή και να οριστικοποιήσει τα συμβατικά έγγραφα που απαιτούνται για την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης.

(ε) Καθορίστηκε η διάρκεια της Περιόδου Οριστικοποίησης των Συμβατικών Εγγράφων (σύμφωνα με το άρθρο 20.1.b.ii της Διακήρυξης Β' Φάσης του Διαγωνισμού).

17. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι η ανωτέρω κατάταξη αντικατοπτρίζει απόλυτα τις διαφορές μεταξύ των προσφορών στα στοιχεία που, μεταξύ άλλων, έχουν άμεσο αντίκτυπο, ως προς το ύψος του αιτούμενου συμβατικού ανταλλάγματος και την ωφέλεια του Δημοσίου. Συγκεκριμένα (και κατά σειρά κατάταξης των προσφορών):

α. Ως προς την προσφερθείσα Καθαρά Παρούσα Αξία των Πληρωμών (σε τιμές 1.1.2003 όπως προέβλεπε η Διακήρυξη) προς το Δημόσιο:

Όμιλος ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ	1.318,3 εκ. ευρώ
Όμιλος HELLENIC AUTOPISTAS	1.261,8 εκ. ευρώ

β. Ως προς την αιτηθείσα Χρηματοδοτική Συμβολή του Δημοσίου, εκπεφρασμένη σε καθαρά Παρούσα Αξία, (1.1.2003):

Όμιλος ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ	143,7 εκ. ευρώ
Όμιλος HELLENIC AUTOPISTAS	143,7 εκ. ευρώ

γ. Ως προς τους προσφερόμενους χρόνους Πέμπτης και Έκτης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας:

γ.1 Όμιλος «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ»:

α. 5η Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία	34 μήνες
β. 6η Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία	42 μήνες

γ.2 Όμιλος «HELLENIC AUTOPISTAS»:

α. 5η Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία	40 μήνες
β. 5η Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία	50 μήνες

Από τα ανωτέρω στοιχεία προκύπτουν εναργώς οι διαφορές των προσφορών και το όφελος που προκύπτει για το Δημόσιο από την καταταγείσα ως πρώτη προσφορά και, παράλληλα, η ορθότητα των κριτηρίων ανάδειξης που επέλεξε και εφάρμοσε η αναθέτουσα αρχή, που είχε ως αποτέλεσμα τη λειτουργία του υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των διαγωνιζόμενων.

18. Με την με αρ. ΟΑΠ/Φ1/Β2/19737/3.7.07 Απόφαση εγκρίθηκε, μετά από αίτηση του Προσωρινού Αναδόχου, η νέα σύνθεση του, ως εξής:

ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1. VINCI S.A.	36,00
2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ - ΤΕΒ ΑΕ	18,00
3. J&P - ΑΒΑΞ ΑΕ	18,00
4. HOCHTIEF PPP Solutions GmbH	25,00
5. ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ	3,00
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1. VINCI Construction Grands Projets SAS	36,00
2. ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ	18,00
3. J&P - ΑΒΑΞ ΑΕ	18,00
4. HOCHTIEF Construction AG	23,00
5. ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ	5,00

19. Ο Προσωρινός Ανάδοχος Όμιλος «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ» προχώρησε με ταχείς ρυθμούς που υπαγορεύθηκαν από το Δημόσιο, στην λεγόμενη «Οριστικοποίηση Συμβατικών Εγγράφων» που προβλέπεται από τη Διακήρυξη. Ειδικότερα κατά την περίοδο αυτή ο Προσωρινός Ανάδοχος, ο οποίος είχε ήδη καταθέσει στο Δημόσιο την Εγγυητική Επιστολή Προσωρινού Αναδόχου ποσού 12 εκ. ευρώ, ήταν υποχρεωμένος να υποβάλει στο Δημόσιο σε τελικό και συμφωνημένο σχέδιο:

- α. τις Αρχικές Δανειακές Συμβάσεις,
 - β. τις (τυχόν) συμβάσεις Δευτερογενούς Χρέους,
 - γ. την(ις) Εγγυητική(ές) Επιστολή(ές) Δεσμευτικής Επένδυσης,
 - δ. τη Σύμβαση Μελέτης - Κατασκευής,
 - ε. τη Σύμβαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού,
 - στ. τη Σύμβαση Λειτουργίας - Συντήρησης (εάν προβλέπονταν από την Προσφορά του),
 - ζ. το Καταστατικό του Παραχωρησιούχου,
 - η. το συστατικό έγγραφο του Κατασκευαστή,
 - θ. τις ασφαλιστικές συμβάσεις,
- και όσα άλλα έγγραφα προβλέπεται να υπογραφούν προ ή ταυτόχρονα με την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης.

20. Οι συμβάσεις αυτές υποβλήθηκαν, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη Διακήρυξη, στο Δημόσιο και έτυχαν της εκ μέρους του εξέτασης, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμβατότητά τους (όπου απαιτείται) με τις διατάξεις των τευχών Δημοπράτησης και ιδιαίτερα του Σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης.

21. Κατά το ίδιο διάστημα πραγματοποιήθηκε, όπως προβλέπονταν στη Διακήρυξη, ο έλεγχος του Χρηματοοικονομικού Μοντέλου του Έργου από ανεξάρτητο ελεγκτικό οργανισμό διεθνούς φήμης και της εγκρίσεως του Δημοσίου (εταιρεία Operis Group plc.), προκειμένου να διαπιστωθεί η συμβατότητά του με τους όρους της Διακήρυξης και του Σχεδίου Σύμβασης Παραχώρησης και των δανειακών συμβάσεων. Τα αποτελέσματα του ελέγχου, που απέβη θετικός, κοινοποιήθηκαν στο Δημόσιο.

22. Με την υπ' αριθμ. ΟΑΠ/Β2/Φ1/19614/17.7.2007 Υπουργική Απόφαση ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. διαπιστώθηκε η πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 21.4 της Διακήρυξης Β' Φάσης, χαρακτηρίστηκαν ως Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις οι αναφερόμενες σε αυτήν Αρχικές Δανειακές Συμβάσεις μεταξύ του Παραχωρησιούχου και των Δανειστών και παρασχέθηκε η συναίνεση του Δημοσίου για την υπογραφή των συμβάσεων που προβλέπεται να υπογραφούν κατά την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης.

23. Με την απόφαση ΟΑΠ/Β2/Φ1/19921/17.7.2007 Απόφαση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. εγκρίθηκε το αποτέλεσμα του Διαγωνισμού για την «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Εκμετάλλευση, Λειτουργία και Συντήρηση με Σύμβαση Παραχώρησης του Αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα», ανακηρύχθηκε Ανάδοχος ο Όμιλος «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ» και τάχθηκε προθεσμία για την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης. Αμέσως μετά την υπογραφή της παραπάνω απόφασης η Αναθέτουσα Αρχή, σε εφαρμογή του άρθρου 8 του ν. 2741/1999 (προσυμβατικός έλεγχος του Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΦΕΚ 199 Α') όπως τροποποιήθηκε και ισχύει και σε συνδυασμό με τις διατάξεις του ν. 3310/2005 (ΦΕΚ 30 Α'), όπως τροποποιήθηκε με το ν. 3414/2005 (ΦΕΚ 279 Α'), υπέβαλε στο Ελεγκτικό Συνέδριο το Σχέδιο της προς υπογραφή Σύμβασης Παραχώρησης μαζί με όλα τα σχετικά έγγραφα και στοιχεία του φακέλου του Διαγωνισμού, περιλαμβανομένων και των νομοτοπιητικών του ΕΣΡ, για τον έλεγχο από αυτό της νομιμότητας της Συμβάσεως Παραχώρησης. Σημειώνεται ότι η Αναθέτουσα Αρχή είχε ήδη κάνει χρήση της δυνατότητας του 2 του ν. 3060/2002 για την διενέργεια ελέγχου νομιμότητας εκ μέρους του Ελεγκτικού Συνεδρίου και για επί μέρους φάσεις της σχετικής διαδικασίας που προηγούνται της σύναψης της οικείας Σύμβασης.

24. Σύμφωνα με ρητή πρόβλεψη της Διακήρυξης, τα μέλη του Ομίλου «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ», τα οποία με την Προσφορά είχαν οριστεί ότι θα αποτελέσουν τους αρχικούς μετόχους του Παραχωρησιούχου, συνέστησαν Ανώνυμη Εταιρεία κατά το Ελληνικό Δίκαιο, με την επωνυμία «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ - ΤΣΑΚΩΝΑ» και το διακριτικό τίτλο «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ Α.Ε.», που εδρεύει στο Δήμο Αθηναίων.

Μέτοχοι της εταιρείας αυτής είναι: (Α) η Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «VINCI S.A.» που εδρεύει στη Γαλλία, (Β) η Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης με την επωνυμία HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH, που εδρεύει στο Essen Γερμανίας, (Γ) η Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ, ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», που εδρεύει στην Αθήνα, (Δ) η Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «J & P ΑΒΑΞ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΗ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ - ΕΜΠΟΡΙΚΗ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ - ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ», που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου και (Ε) η Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε.», που εδρεύει στο Χαλάνδρι Αττικής.

25. Στις 24 Ιουλίου 2007 υπεγράφη η Σύμβαση Παραχώρησης, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου, που εκπροσωπήθηκε από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, και:

α) της Ανώνυμης Εταιρείας, με την επωνυμία «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ - ΤΣΑΚΩΝΑ» και το διακριτικό τίτλο «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ Α.Ε.», που εδρεύει στο Δήμο Αθηναίων,

και

β) (Α) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «VINCI S.A.» που εδρεύει στη Γαλλία, (Β) της Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης με την επωνυμία HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH, που εδρεύει στο Essen Γερμανίας, (Γ)

της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ, ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», που εδρεύει στην Αθήνα, (Δ) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «J & P ΑΒΑΞ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΗ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ - ΕΜΠΟΡΙΚΗ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ - ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ», που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου και (Ε) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε.», που εδρεύει στο Χαλάνδρι Αττικής.

26. Ταυτόχρονα με την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης υπεγράφη το σύνολο των δανειακών και εξασφαλιστικών συμβάσεων του Έργου, μεταξύ του Αναδόχου, του Κατασκευαστή, των μετόχων του Παραχωρησιούχου, των μελών του Κατασκευαστή, του Ανεξάρτητου Μηχανικού και Ομίλου Τραπεζών μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται οι τράπεζες CALYON, DEXIA, ΕΜΠΟΡΙΚΗ, ING και ΠΕΙΡΑΙΩΣ.

27. Επίσης υπογράφηκαν:

α. η Σύμβαση Μελέτης - Κατασκευής του έργου, μεταξύ του Παραχωρησιούχου και της Κοινοπραξίας Κατασκευής,

β. η Σύμβαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού μεταξύ, αφενός του Παραχωρησιούχου,

γ. η Σύμβαση Λειτουργίας - Συντήρησης,

οι οποίες σημειωτέον περιλαμβάνονται στα Προσαρτήματα της Σύμβασης Παραχώρησης.

Δ. ΚΥΡΙΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

1. Η Σύμβαση Παραχώρησης που έρχεται προς κύρωση, ενσωματώνει όλες τις προβλέψεις και ρυθμίσεις των Τευχών Δημοπράτησης του Έργου «ΜΕΛΕΤΗ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ - ΤΣΑΚΩΝΑ» σύμφωνα με τις οποίες διενεργήθηκε και ολοκληρώθηκε ο διεθνής διαγωνισμός για την ανάδειξη του Αναδόχου, ενώ παράλληλα με τους όρους της επιτυγχάνεται η βέλτιστη κατανομή κινδύνων μεταξύ των συμβαλλομένων, που αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της επιτυχίας παρόμοιων έργων που υλοποιούνται με βάση το σύστημα της λεγόμενης «χρηματοδότησης έργου» (project finance).

Από τους όρους αυτούς, που αναλύονται συνοπτικά παρακάτω, προκύπτει αναμφίβολα ο αμιγής χαρακτήρας της ως δημόσιας σύμβασης έργου με το σύστημα της παραχώρησης, δοθέντος ότι το ουσιαστικό μέρος του κινδύνου των εσόδων ή άλλως του κυκλοφοριακού κινδύνου του έργου και μάλιστα όπως αυτό προέκυψε από τη διαγωνιστική διαδικασία ως ένα από τα βασικά κριτήρια ανάδειξης του Αναδόχου, τον αναλαμβάνει ο ιδιώτης επενδυτής - Ανάδοχος - Παραχωρησιούχος. Το Δημόσιο, πέραν της Χρηματοδοτικής του Συμβολής στη δαπάνη κατασκευής του Έργου, η οποία σημειωτέον είναι προκαθορισμένη (άρθρο 7.2 της Σύμβασης Παραχώρησης) δεν αναλαμβάνει άλλη υποχρέωση, πέραν βεβαίως της υποχρέωσης της έγκαιρης παράδοσης του χώρου εκτέλεσης του Έργου και της τήρησης των υπολοίπων συμβατικών υποχρεώσεων του.

Επιπρόσθετα, οι παραπάνω παράμετροι αποτελούν κρίσιμα στοιχεία για τη δανειοδότηση του Έργου δοθέντος ότι οι δανειστές αξιολογούν κυρίως τη δυνατότητα του έργου να αποπληρώσει τις δανειακές του υποχρεώσεις και μάλιστα εμπρόθεσμα, σε συσχετισμό με τους κατασκευαστικούς κινδύνους και τους κινδύνους κυκλοφορίας - εσόδων. Το γεγονός ότι το Δημόσιο δεν ανα-

λαμβάνει εγγυήσεις έναντι των δανειστών του Έργου αποδεικνύει τη χρηματοδοτησιμότητα του Έργου, η οποία οφείλεται αποκλειστικά στο σωστό εκ μέρους του Δημοσίου σχεδιασμό του και μάλιστα από κάθε πλευρά, είτε αυτή είναι τεχνική είτε οικονομική είτε τέλος νομική.

2. Η Σύμβαση Παραχώρησης υλοποιείται σε τρία διαδοχικά επίπεδα και συγκεκριμένα:

α. Πρώτο επίπεδο: Από την υπογραφή τη Σύμβασης υλοποιούνται αποκλειστικά οι διατάξεις που αφορούν ρυθμίσεις και ενέργειες των συμβαλλομένων που απαιτούνται για την επίτευξη της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης (άρθρο 37.5) και επιπλέον το Δημόσιο δικαιούται (άρθρο 5.7) να ζητήσει από τον Παραχωρησιούχο να εκτελέσει «πρόδρομες» εργασίες από την ημερομηνία υπογραφής της Σύμβασης μέχρι την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, όπως έρευνες, μελέτες, σύνταξη Εγχειριδίων, το κόστος των οποίων δεν δύναται να υπερβαίνει το πέντε στα εκατό (5%) του Τιμήματος Μελετών - Κατασκευών. Οι πρόδρομες αυτές εργασίες θα συμβάλουν στην ταχύτερη έναρξη, εκτέλεση και ολοκλήρωση του Έργου.

β. Δεύτερο επίπεδο: Από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του κυρωτικού νόμου υλοποιείται το σύνολο των διατάξεων της Σύμβασης, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων η υλοποίηση των οποίων προϋποθέτει την επέλευση της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης (άρθρο 37.5).

γ. Τρίτο επίπεδο: Με την εξαίρεση των προθεσμιών που άρχονται από την ημερομηνία υπογραφής της Σύμβασης Παραχώρησης, η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης αποτελεί σημείο αφετηρίας όλων των προθεσμιών που αναφέρονται στη Σύμβαση (άρθρο 5.2.3).

3. Η δομή της Σύμβασης Παραχώρησης βασίζεται στη λογική ακολουθία των ενεργειών και προϋποθέσεων που απαιτούνται για την εκτέλεση του Έργου. Σημειώνεται ότι ο όρος «εκτέλεση του Έργου», δεν περιορίζεται στη μελέτη - κατασκευή του, αλλά εκτείνεται σε όλο το φάσμα των υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου και συγκεκριμένα, όπως άλλωστε προκύπτει και από τον τίτλο του Έργου «ΜΕΛΕΤΗ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ - ΤΣΑΚΩΝΑ». Συγκεκριμένα:

3.1 Το άρθρο 1 αναφέρεται στους συμβαλλόμενους και τα στοιχεία νομιμοποίησής τους, τους νόμιμους εκπροσώπους και τον αντίκλητο του Παραχωρησιούχου και την τήρηση των νόμιμων προϋποθέσεων για την υπογραφή της Σύμβασης. Σημειώνεται ότι το σύνολο των νομιμοποιητικών εγγράφων των αντισυμβαλλομένων του Δημοσίου και των πιστοποιητικών που εκδόθηκαν για την υπογραφή της προσαρτώνται σε αυτήν ως Προσαρτήματα 13.

Με το άρθρο 2 ο Παραχωρησιούχος και οι μέτοχοί του επιβεβαιώνουν την ακρίβεια και νομιμότητα των ανωτέρω στοιχείων.

3.2 Με το άρθρο 3 της Σύμβασης εισάγεται ικανός αριθμός ορισμών που χρησιμοποιούνται στη Σύμβαση, με την αντίστοιχη ερμηνεία τους. Οι ορισμοί ανέρχονται σε 135 και διευκολύνουν αποτελεσματικά τη χρήση του συμβατικού κειμένου. Παράλληλα με το ίδιο άρθρο εισάγονται ερμηνευτικοί κανόνες της Σύμβασης, ενώ τέλος αναφέρονται τα Προσαρτήματα και η σειρά ισχύος τους σε περίπτωση ασυμφωνίας μεταξύ τους. Ορίζεται επίσης η σειρά ισχύος τους, σε περίπτωση ασυμφωνίας μεταξύ

τους και ειδικότερα το ότι η Σύμβαση Παραχώρησης υπερισχύει των Προσαρτημάτων της και το ότι η σειρά με την οποία αναφέρονται τα Προσαρτήματα καθορίζει και την μεταξύ τους σειρά ισχύος. Είναι επομένως χαρακτηριστικό ότι τα 4 πρώτα Προσαρτήματα αποτελούν τμήματα των Τευχών Δημοπράτησης του Έργου. Τα Προσαρτήματα, τα οποία δεν κυρώνονται με τον υπό ψήφιση νόμο, είναι:

3.2.1 Προσάρτημα 1: Υποδείγματα Συμβατικών Εγγράφων

3.2.2 Προσάρτημα 2: η Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Ε.Σ.Υ.)

3.2.3 Προσάρτημα 3: ο Κανονισμός Μελετών και Ερευνών (Κ.Μ.Ε.)

3.2.4 Προσάρτημα 4: η Τεχνική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Τ.Σ.Υ.)

3.2.5 Προσάρτημα 5: το Χρηματοοικονομικό Μοντέλο

3.2.6 Προσάρτημα 6: τα Χρονοδιαγράμματα Προσφοράς του Έργου και μετά την κατάρτισή τους από τον Παραχωρησιούχο, το Χρονοδιάγραμμα Εφαρμογής του Έργου και τα Εγχειρίδια Επιθεώρησης και Συντήρησης του Έργου Παραχώρησης

3.2.7 Προσάρτημα 7: Οι Ελάχιστες Απαιτήσεις Ασφάλισης

3.2.8 Προσάρτημα 8: Η Προσφορά

3.2.9 Προσάρτημα 9: Η μεταξύ Παραχωρησιούχου και Κατασκευαστή Σύμβαση Μελέτης - Κατασκευής

3.2.10 Προσάρτημα 10: Η Σύμβαση Λειτουργίας - Συντήρησης του Έργου

3.2.11 Προσάρτημα 11: Η Σύμβαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού

3.2.12 Προσάρτημα 12: Το Καταστατικό του Παραχωρησιούχου

3.2.13 Προσάρτημα 13 : Τα Νομιμοποιητικά Έγγραφα.

3.3 Με το άρθρο 4 ορίζεται το συμβατικό αντικείμενο (υποχρεώσεις Παραχωρησιούχου - υποχρεώσεις Δημοσίου) και θέματα που αφορούν στα λεγόμενα «ανταγωνιστικά έργα». Ειδικότερα σε ό,τι αφορά το συμβατικό αντικείμενο το Δημόσιο αναθέτει στον Παραχωρησιούχο το Έργο «ΜΕΛΕΤΗ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ - ΤΣΑΚΩΝΑ » έναντι του Συμβατικού Ανταλλάγματος που συνίσταται στο αποκλειστικό δικαίωμα εκμετάλλευσης του Έργου Παραχώρησης, σε συνδυασμό με καταβολή άλλων ανταλλαγμάτων. Ως Συμβατικό Αντάλλαγμα ορίζεται:

3.3.1 Το Δικαίωμα Εκμετάλλευσης του Έργου (παράγραφος 4.1.1), και ειδικότερα το δικαίωμα επιβολής και είσπραξης για ίδιο λογαριασμό, διοδίων τελών από τους Χρήστες του Έργου Παραχώρησης σε συνδυασμό με το δικαίωμα εμπορικής εκμετάλλευσης των κάθε είδους χρήσεων που επιτρέπεται να γίνουν στο Έργο Παραχώρησης και οι οποίες όμως αποκλείουν αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση των Χρηστών.

3.3.2 Τα λεγόμενα «άλλα ανταλλάγματα» (παράγραφος 4.1.2) τα οποία περιορίζονται αποκλειστικά στην καταβολή της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου στο κατασκευαστικό κόστος του Έργου.

3.3.3 Με το ίδιο άρθρο (παράγραφος 4.2) ορίζεται, το αντικείμενο του Έργου το οποίο διακρίνεται σε:

I. Τμήμα ΠΑΘΕ:

Το τμήμα ΠΑΘΕ (Ελευσίνα - Πάτρα) περιλαμβάνει:

(a) Νέα Τμήματα Παραχωρησιούχου (ΕΠ και ΤΕ):

Αρχαία Κόρινθος - Πάτρα (αρχή παράκαμψης Πάτρας), μήκος 120,0 χλμ.

(b) Υφιστάμενα Τμήματα (ΕΠ):

(i) Ελευσίνα - Κόρινθος δηλαδή από Α.Κ. Θηβών (χ.θ. 21+000 στην Εθνική Οδό Αθηνών - Κορίνθου, καθώς και όριο παραχώρησης Περιφερειακού Δακτυλίου Αθηνών) έως Αρχαία Κόρινθο (χ.θ. 84+200)

(ii) Παράκαμψη Πάτρας 18.3 χλμ. (χ.θ. 18+646 - 0+350)

(c) Νέα Εθνική Οδός (ΝΕΟ) Κορίνθου - Πατρών (μήκος 120 χλμ.):

Ο Παραχωρησιούχος, μέχρι την ολοκλήρωση του Αυτοκινητόδρομου, αναλαμβάνει την συντήρηση, λειτουργία και εκμετάλλευση της Νέας Εθνικής Οδού (ΝΕΟ) Κορίνθου - Πατρών, σύμφωνα με τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης.

II. Τμήμα Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα:

(a) Νέα Τμήματα Παραχωρησιούχου (ΕΠ και ΤΕ):

(i) Πάτρα Α.Κ. Μυντιλογλίου (0+00 μελέτης) (πέρας παράκαμψης Πάτρας) - Πύργος - Αλφειός, μήκος 87,5 χλμ., και

(ii) Αλφειός - Καλό Νερό - Τσακώνα, μήκος 76,2 χλμ.

(b) Τμήματα υφιστάμενου δικτύου:

Από την παράδοση του Χώρου Εκτέλεσης του Έργου, ο Παραχωρησιούχος έχει την υποχρέωση συντήρησης για τα τμήματα της υφιστάμενης εθνικής οδού Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα που χρησιμοποιούνται για την υλοποίηση της νέας χάραξης του Αυτοκινητόδρομου.

3.3.4 Με την παράγραφο 4.4 του ίδιου άρθρου αναφέρονται ενδεικτικά οι συμβατικές υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου και συγκεκριμένα: (i) Να χρηματοδοτήσει το Έργο με ίδια και δανειακά κεφάλαια. (ii) Να εκπονήσει όλες τις αναγκαίες έρευνες και Μελέτες. (iii) Να εκτελέσει όλες τις Κατασκευές και όσες άλλες εργασίες συμβατικά απαιτούνται μέχρι και τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης. (iv) Να λειτουργήσει το Έργο Παραχώρησης σε όλη τη διάρκεια της Περιόδου Λειτουργίας. (v) Να συντηρήσει το Έργο Παραχώρησης σε όλη τη διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης. (vi) Να εγγυηθεί την καλή λειτουργία του Έργου Παραχώρησης κατά την Περίοδο Εγγύησης ΕΠ και των Τοπικών Έργων κατά τη διάρκεια της Περιόδου Εγγύησης Τοπικών Έργων (ΠΕΤΕ). (vii) Να καταβάλει το σύνολο των αμοιβών και εξόδων του Ανεξάρτητου Μηχανικού, σύμφωνα με το Προσάρτημα 10. (viii) Να παραδώσει το Έργο Παραχώρησης κατά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης σε πλήρη λειτουργία, σύμφωνα με τους όρους της παρούσας. (ix) Να συνάψει και να διατηρεί σε ισχύ τις προβλεπόμενες ασφαλιστικές συμβάσεις. (x) Να εκπαιδεύσει το προσωπικό του Δημοσίου στα καθήκοντα και στο χρόνο που προβλέπονται στην παρούσα. (xi) Να ενημερώνει τους Χρήστες σύμφωνα με τις προβλέψεις της Σύμβασης. (xii) Να διευκολύνει την άσκηση των αρμοδιοτήτων εκ μέρους του Δημοσίου καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης. (xiii) Να εγκαταστήσει σύστημα ποιοτικού ελέγχου και διασφάλισης ποιότητας σε όλα τα στάδια μελέτης, κατασκευής, λειτουργίας, εκμετάλλευσης και συντήρησης του Έργου, το οποίο θα πιστοποιηθεί από κατάλληλο οίκο. (xiv) Να προβαίνει στις Πληρωμές προς το Δημόσιο των ποσών που προσδιορίζονται καθ' ύψος και τρόπο καταβολής στο Άρθρο 25 της παρούσας. (xv) Να προσλάβει προ της Ημερομηνίας Έναρξης Περιόδου Λειτουργίας (ο

ίδιος ή τυχόν τρίτο πρόσωπο που χρησιμοποιεί για τις ανάγκες αυτές - (Λειτουργός), για την κάλυψη των θέσεων εργασίας είσπραξης Διοδίων Τελών, κατά απόλυτη προτεραιότητα και μέχρι σαράντα πέντε (45) άτομα (ή όσα τυχόν επιπλέον συμφωνήσουν το Δημόσιο και ο Παραχωρησιούχος) από προσωπικό προερχόμενο από τους εργαζόμενους στην εταιρεία «Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας Α.Ε.», και εφόσον επιθυμούν να προσληφθούν στις θέσεις αυτές από τον Παραχωρησιούχο (ή από τυχόν τρίτο πρόσωπο που αυτός χρησιμοποιεί για τις ανάγκες αυτές -Λειτουργός). (xvi) Να συνεργάζεται με τους φορείς που έχουν την ευθύνη κατασκευής, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του οδικού δικτύου που συνδέεται καθ' οιονδήποτε τρόπο με το Ε.Π.. (xvii) Να τοποθετήσει ευκρινείς πινακίδες τουλάχιστον σε κάθε μετωπικό σταθμό διοδίων (και ανά κατεύθυνση) στις οποίες να αναγράφεται ότι το Έργο χρηματοδοτείται από προγράμματα της Ε.Ε..

3.3.5 Στην παράγραφο 4.5 αναφέρονται περιοριστικά οι υποχρεώσεις του Δημοσίου που συνιστανται στην καταβολή του Συμβατικού Ανταλλάγματος στον Παραχωρησιούχο, στην εξασφάλιση στον Παραχωρησιούχο σε όλη τη διάρκεια της περιόδου Παραχώρησης της αδιάτακτης άσκησης του αποκλειστικού δικαιώματος Εκμετάλλευσης του Έργου Παραχώρησης, στην παράδοση του Χώρου Εκτέλεσης του Έργου σύμφωνα με τις προβλέψεις του άρθρου 12 και τα σχετικά Δικαιώματα Πρόσβασης και να διατηρήσει στη διάθεση του Παραχωρησιούχου για όλη τη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης τους χώρους επί των οποίων θα κατασκευαστεί το Έργο Παραχώρησης.

3.3.6 Με την παράγραφο 4.6 του ίδιου άρθρου ρυθμίζονται θέματα που αφορούν ανταγωνιστικά έργα, η κατασκευή ή λειτουργία των οποίων ενδέχεται να επηρεάσει την κυκλοφορία και τα έσοδα του συγκεκριμένου έργου. Ως ανταγωνιστικά έργα τυχόν υλοποίηση των οποίων θα συνιστά γεγονός ευθύνης του Δημοσίου αναφέρονται στη σύμβαση τα ακόλουθα:

(i) κατασκευή και θέση σε λειτουργία έργων αυτοκινητοδρόμων ή οδών ταχείας κυκλοφορίας, όπως αυτοί ορίζονται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως αυτός ισχύει, πλην των αναφερομένων στο Άρθρο 4.7, που επηρεάζουν ουσιαστικά τον κυκλοφοριακό φόρτο και τα Άμεσα Έσοδα του Έργου ή / και

(ii) η μη επιβολή Διοδίων Τελών σε αυτοκινητοδρόμους που αποδεδειγμένα λειτουργούν ανταγωνιστικά με το Έργο ή επιβολή σε αυτούς Ανωτάτου Ορίου Διοδίων Τελών ανά χιλιόμετρο χαμηλότερου του 85% του Ανωτάτου Ορίου Διοδίων Τελών που προβλέπεται κατά μέσο όρο για το Έργο για την αντίστοιχη περίοδο, ή / και

(iii) η επιβολή Ανωτάτου Ορίου Διοδίων Τελών σε αυτοκινητοδρόμους ή οδούς ταχείας κυκλοφορίας που συνδέονται άμεσα με το Έργο ανά χιλιόμετρο υψηλότερου κατά 15% τουλάχιστον του Ανωτάτου Ορίου Διοδίων Τελών που προβλέπεται κατά μέσο όρο για το Έργο για την αντίστοιχη περίοδο, ή / και

(iv) η μόνιμη εκτροπή ή αποκλεισμός οδών που λειτουργούν ως προσβάσεις σε οιοδήποτε σημείο του Έργου ή / και

(v) η παροχή άδειας λειτουργίας Σταθμού Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ) στον Αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ σε απόσταση μικρότερη από τριάντα 30 χλμ. από τα προβλεπόμενα στην παρούσα ΣΕΑ (α) επί του Αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ (εξαιρουμένου του τμήματος Αθήνα -

Ελευσίνα και της Αττικής Οδού), (b) επί του Αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα, πέραν των προβλεπόμενων ΣΕΑ Ακροκορίνθου - περιοχή Σολωμού και ΣΕΑ χ.θ. 8+500 στο τμήμα Τσακώνα - Καλαμάτα και (c) επί του Αυτοκινητόδρομου Ιονία Οδός (Αντίρριο - Ιωάννινα), πέραν του προβλεπόμενου ΣΕΑ χ.θ. 22+400 (περιοχή Ευηνοχωρίου).

Επισημαίνεται ότι, όπως προκύπτει αβίαστα και από τη διατύπωση του συγκεκριμένου άρθρου, με τη ρήτρα αυτή δεν επηρεάζεται στο παραμικρό το δικαίωμα του Δημοσίου να κατασκευάσει και να θέσει σε λειτουργία αυτοκινητοδρόμους ή οδούς ταχείας κυκλοφορίας ακόμα και ανταγωνιστικούς προς το συγκεκριμένο έργο. Επομένως η ρήτρα αυτή αποσκοπεί αποκλειστικά και μόνο στο να εξασφαλίσει τη χρηματοοικονομική ισορροπία του Έργου σε περίπτωση που αποδεδειγμένα από παρόμοιες ενέργειες του Δημοσίου μειωθούν τα έσοδα του Παραχωρησιούχου δηλαδή το συμβατικό αντάλλαγμα που ανέλαβε το Δημόσιο την υποχρέωση να του καταβάλει. Αλλά και στην περίπτωση αυτή η οποία αποζημίωση θα περιοριστεί στην αποκατάσταση αυτού του ανταλλάγματος στο αρχικό του μέγεθος και δεν μπορεί σε καμιά περίπτωση να το υπερβεί.

3.3.7 Εξάλλου από την έννοια του ανταγωνιστικού έργου εξαιρούνται ρητά με την παράγραφο 4.7 του ίδιου άρθρου τα ακόλουθα έργα (Απόφαση Νο. 1692/96/ΕΚ - Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών):

(i) Η ολοκλήρωση του Αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα, με Διόδια Τέλη εντός των ορίων των Άρθρων 4.6 (ii) και (iii).

(ii) Το Σιδηροδρομικό Δίκτυο Αθήνα - Καλαμάτα (περιλαμβανομένου και του Προαστιακού Τρένου).

(iii) Η ανάπτυξη και ολοκλήρωση της Εγνατία Οδού, με ή χωρίς διόδια.

(iv) Ο οδικός άξονας Λαμίας - Αντίρριου, πλην της περιπτώσεως ανάπτυξης του ως αυτοκινητόδρομου, οπότε εφαρμόζεται το Άρθρο 4.6 (ii) της παρούσας.

(v) Ο Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος (Ε 65) με διόδια και σύμφωνα με τους περιορισμούς του Άρθρου 4.6 (iii) της παρούσας.

(vi) Η ανάπτυξη και ολοκλήρωση της Ιονίας Οδού, με ή χωρίς διόδια.

(vii) Η κατασκευή και λειτουργία της μικρής περιμετρικής Πατρών.

(viii) Η ολοκλήρωση του Αυτοκινητοδρόμου Ιόνια Οδός (Αντίρριο - Ιωάννινα).

(ix) Η ολοκλήρωση του Αυτοκινητοδρόμου ΠΑΘΕ.

(x) Το Σιδηροδρομικό Δίκτυο.

Επίσης με την παράγραφο 4.8 του ίδιου άρθρου το Δημόσιο διατηρεί το δικαίωμα να ορίζει τα εισιτήρια των Δημοσίων Συγκοινωνιών που εξυπηρετούν την άμεση και την ευρύτερη περιοχή του Έργου, καθώς και το δικαίωμά του να επιβάλλει γενικούς περιορισμούς/ρυθμίσεις/μέτρα στην κυκλοφορία των επιβατικών ή/και άλλων κατηγοριών οχημάτων που μπορούν να επηρεάσουν έμμεσα την ανάπτυξη ή μη των Δημοσίων Συγκοινωνιών χωρίς εκ τούτου να γεννάται δικαίωμα του Παραχωρησιούχου για οποιοδήποτε αντάλλαγμα ή χρηματική αποζημίωση.

3.4 Με το άρθρο 5 ορίζεται η διαδικασία κύρωσης της Σύμβασης, η διαδικασία γνωστοποίησης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή των τυχόν κρατικών ενισχύσεων που παρέχονται με τη Σύμβαση και η διαδικασία τυχόν υπογραφής μεταξύ του Δημοσίου και των Δανειστών της λεγόμενης απευθείας σύμβασης, για την οποία γίνεται λόγος παρα-

κάτω. Οι παραπάνω ενέργειες που είναι στην αρμοδιότητα του Δημοσίου αποτελούν και τις μοναδικές προϋποθέσεις που το βαρύνουν προκειμένου να επέλθει η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης.

Με το ίδιο άρθρο ορίζονται και οι προϋποθέσεις που βαρύνουν τον Παραχωρησιούχο για την επίτευξη της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης και οι οποίες αναφέρονται στην ικανοποίηση όλων των όρων που θέτουν οι δανειακές συμβάσεις για την εκταμίευση των δανείων, την πιστοποίηση της καταβολής του μέρους της δεσμευτικής επένδυσης του Παραχωρησιούχου από τους μετόχους του, της κατάθεσης της Εγγυητικής Επιστολής Καλής Εκτέλεσης Μελετών - Κατασκευών, της αύξησης του μετοχικού κεφαλαίου του Παραχωρησιούχου, της κατάθεσης της Εγγυητικής Επιστολής Δεσμευτικής Επένδυσης και της κατάρτισης των ασφαλιστικών συμβάσεων. Ορίζονται επίσης και οι συνέπειες της μη πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων εντός της προθεσμίας των 4 μηνών από την υπογραφή της που θέτει η Σύμβαση, όπως επίσης και οι σχετικές αποζημιώσεις που βαρύνουν το υπαίτιο μέρος για την μη επίτευξη της Έναρξης Παραχώρησης. Ειδικότερα οι αποζημιώσεις που βαρύνουν το Δημόσιο σε περίπτωση που η Σύμβαση Παραχώρησης λυθεί περιορίζονται στο ποσό του 1,8 εκ. ευρώ και στις άμεσες εύλογες δαπάνες που πραγματοποίησε ο Παραχωρησιούχος από την ημερομηνία ανακήρυξης του ως Προσωρινού Ανάδοχου έως την ημερομηνία λύσης της Σύμβασης (βάσει επίσημων παραστατικών). Η ρήτρα αυτή, που εξάλλου αποτελούσε όρο της Διακήρυξης είναι απόλυτα απαραίτητη για την προστασία των συμφερόντων του Δημοσίου, προκειμένου να αποφευχθούν απαιτήσεις του Παραχωρησιούχου από τη ματαίωση της Σύμβασης (όπως λ.χ. διαφυγόντα κέρδη από τη μη εκτέλεση της Σύμβασης και μάλιστα επιπλέον των δαπανών). Παράλληλα και εν όψει του σοβαρού κόστους προετοιμασίας και κατάρτισης όλων των συμβατικών εγγράφων που υπογράφηκαν μαζί με τη Σύμβαση, Παραχώρησης (κυρίως δανειακές συμβάσεις) αλλά και του απαραίτητου κόστους δέσμευσης όλων των δανειακών κεφαλαίων από την υπογραφή της Σύμβασης, η έκφραση της παραμέτρου της κύρωσης της Σύμβασης με απλή διαλυτική ρήτρα μετά βεβαιότητας θα αποθάρρυνε οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο από το να λάβει μέρος στο Διαγωνισμό. Αντίθετα οι συνέπειες για τον Παραχωρησιούχο στην περίπτωση που με δική του υπαιτιότητα δεν επιτευχθεί η Έναρξη Παραχώρησης και λυθεί η Σύμβαση Παραχώρησης είναι κατά πολύ βαρύτερες και ανέρχονται στο ποσό των 12 εκ. ευρώ που αποτελεί την Ενδιάμεση Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης (άρθρο 4.3.3) που έχει ήδη καταθέσει στο Δημόσιο ο Παραχωρησιούχος (άρθρο 5.4.1).

Με το άρθρο 5.6 ορίζεται η διάρκεια ισχύος της Σύμβασης σε 32 χρόνια από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης αλλά με την επιφύλαξη των περιπτώσεων καταγγελίας, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης. Διευκρινίζεται ότι η διάρκεια της Περιόδου Παραχώρησης είναι 30 χρόνια, ενώ τα επιπλέον 2 χρόνια αφορούν την περίοδο εγγύησης του Έργου, αφού δηλαδή το έργο έχει περιέλθει στο Δημόσιο, κατά την οποία όμως η σύμβαση πρέπει να παραμένει ενεργή ώστε να παράγει τα αποτελέσματα που αφορούν την Περίοδο Εγγύησης.

Τέλος με το άρθρο 5.7 ορίζεται ότι οι μέχρι την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης το Δημόσιο δικαιούται να ζητήσει από τον Παραχωρησιούχο να προβεί σε Κατα-

σκευές Περιόδου T1, όπως ενδεικτικά μελέτες και έρευνες σχετικές με το Έργο και σύνταξη των Εγχειριδίων Λειτουργίας και Συντήρησης Β΄ Φάσης και ότι το κόστος των εργασιών αυτών δεν μπορεί να υπερβαίνει το πέντε στα εκατό (5%) του Τιμήματος Μελετών-Κατασκευών της Προσφοράς. Το κόστος των εργασιών αυτών βαρύνει τον Παραχωρησιούχο δοθέντος ότι αυτές περιλαμβάνονται στο συμβατικό αντικείμενο που υποχρεούται να εκτελέσει.

3.5 Με το άρθρο 6 ο Παραχωρησιούχος (παράγραφοι 6.1, 6.2 και 6.3) προβαίνει σε δηλώσεις αναφορικά με τη γνώση συνθηκών εκτέλεσης του Έργου και με τον τρόπο αυτό επιβεβαιώνει την εκ μέρους του ανάληψη των κινδύνων που τον βαρύνουν σε ό,τι αφορά στο κόστος μελέτης - κατασκευής, την κυκλοφορία και τα έσοδα και τις ανάγκες χρηματοδότησης του Έργου.

Με τις παραγράφους 6.4 και 6.5 του ίδιου άρθρου γίνεται η κατανομή των κινδύνων μεταξύ Δημοσίου και Παραχωρησιούχου σε ό,τι αφορά στα Υφιστάμενα Τμήματα του Έργου. Η ρύθμιση αυτή κρίνεται απαραίτητη ώστε να είναι απολύτως σαφές το ποιους κινδύνους αναλαμβάνει το κάθε μέρος με δεδομένο ότι τυχόν ασάφειες ως προς τα θέματα αυτά θα δημιουργούσαν δυσκολίες στην κοστολόγηση του έργου ή και αδυναμία κοστολόγησής του με επακόλουθο την αδυναμία υποβολής ανταγωνιστικής και συμφέρουσας για το Δημόσιο προσφοράς. Ενδεικτικά ορίζεται ότι οι κίνδυνοι για τα οδοστρώματα, τις ασφαλικές στρώσεις, τα επιχώματα / ορύγματα, την ευστάθεια των πρανών, έργα αντιμετώπισης πλημμυρικών φαινομένων, τα στοιχεία των γεφυρών (αρμοί, μόνωση φορέων, εφέδρανα, απομάκρυνση χαλαρών και αποκατάσταση ρηγματώσεων στο σκυρόδεμα), τον ηλεκτροφωτισμό, την κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, τα στηθαία, τις περιφράξεις, τη φύτευση, την άρδευση, τις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, αναλαμβάνονται από τον Παραχωρησιούχο ενώ το Δημόσιο αναλαμβάνει κυρίως μόνο τους κινδύνους από απρόβλεπτα γεωλογικά φαινόμενα της ευρύτερης περιοχής διέλευσης του Έργου και έχουν επίπτωση στα δομικά στοιχεία ή στην ασφάλεια λειτουργίας του Έργου με την εξαίρεση όμως τοπικών κατολισθήσεων στην περιοχή του Έργου και για τεχνικά έργα και τοίχους, τους κινδύνους που αφορούν στα Τεχνικά Έργα ανοίγματος μεγαλύτερου των έξι (6) μέτρων και τοίχοι ύψους μεγαλύτερου των πέντε (5) μέτρων και τους κινδύνους που αφορούν στις Σήραγγες των Υφιστάμενων Τμημάτων (παράγραφος 6.5.2.) αλλά για τις τελευταίες μόνον μέχρι την οριστική παραλαβή τους.

3.6 Το άρθρο 7 αναφέρεται στη χρηματοδότηση του Έργου με διάκριση των τριών πηγών της και συγκεκριμένα τη Δεσμευτική Επένδυση (ίδια συμμετοχή) του Παραχωρησιούχου, τη Χρηματοδοτική Συμβολή του Δημοσίου στη δαπάνη μελέτης - κατασκευής και στο δανεισμό του έργου. Συγκεκριμένα:

3.6.1 Η Δεσμευτική Επένδυση του Παραχωρησιούχου ανέρχεται σε 240.140.973 ευρώ, εκ των οποίων 100.000.000 ευρώ θα αποτελέσουν το μετοχικό του κεφάλαιο και τα υπόλοιπα 100.140.973 ευρώ δευτερογενές δάνειο των μετόχων του προς την εταιρεία παραχώρησης. Σημαντικό παράγοντα για τη χρηματοδότηση του Έργου αποτελεί το γεγονός ότι το σύνολο του ποσού των 240.140.973 ευρώ της επένδυσης αυτής θα πραγματοποιηθεί προ της Ημερομηνίας Πέρατος της Περιόδου Μελετών - Κατασκευών. Επιπλέον ο Παραχωρησιούχος

έχει υπογράψει δανειακές συμβάσεις για ποσό 1.134.132.000 ευρώ για τη χρηματοδότηση του κόστους κατασκευής του Έργου.

3.6.2 Χρηματοδοτική Συμβολή του Δημοσίου (παράγραφος 7.2.5 και Πίνακας 4). Σύμφωνα με το άρθρο αυτό η Χρηματοδοτική Συμβολή του Δημοσίου ανέρχεται σε 550.000.000 ευρώ σε τρέχουσες τιμές και σε 383.090.000 ευρώ σε (παρούσα αξία 1.1.2007) και είναι καταβλητέα σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του Πίνακα 3 της παραγράφου 7.2.5 του ίδιου άρθρου. Η καταβολή της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου είναι συνδεδεμένη με συγκεκριμένα ορόσημα τα οποία τελούν σε συνάρτηση με την καταβολή της Δεσμευτικής Επένδυσης του Παραχωρησιούχου. Τα ορόσημα αυτά είναι:

α. Επίτευξη της Πρώτης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας, ήτοι 4 μήνες από την Έναρξη Παραχώρησης (15% της Χρηματοδοτικής Συμβολής).

β. Επίτευξη της Δεύτερης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας, ήτοι 12 μήνες από την Έναρξη Παραχώρησης (25% της Χρηματοδοτικής Συμβολής).

γ. Επίτευξη της Ημερομηνίας Πέρατος της Περιόδου Μελετών- Κατασκευών, ήτοι 72 μήνες από την Έναρξη Παραχώρησης (55% της Χρηματοδοτικής Συμβολής).

δ. Έξι (6) μήνες μετά την έκδοση της ΒΠΕΤ1 δηλαδή από το τέλος της Περιόδου Μελετών- Κατασκευών (5% της Χρηματοδοτικής Συμβολής).

Σύμφωνα με ρητό όρο της Σύμβασης (7.2.6) από κάθε καταβολή της Χρηματοδοτικής Συμβολής θα γίνονται κρατήσεις Καλής Εκτέλεσης 5% (άρθρο 10.4.1).

Σημειώνεται ότι επίσης σύμφωνα με ρητό όρο της Διακήρυξης, που ενσωματώνεται στο Άρθρο 7.2.1 της Σύμβασης Παραχώρησης, το ποσό της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου, εφόσον συντρέξουν οι εκεί αναφερόμενες προϋποθέσεις, θα αναπροσαρμοσθεί, θετικά ή αρνητικά, κατά την Ημερομηνία Αναπροσαρμογής (όπως αυτή ορίζεται στην ίδια παράγραφο), λόγω της τυχόν μεταβολής (αύξησης ή μείωσης) των βασικών επιτοκίων που ίσχυαν δεκατέσσερις (14) ημέρες πριν από την Ημερομηνία Υποβολής Προσφορών μέχρι και την Ημερομηνία Αναπροσαρμογής και θα αναπροσαρμοσθεί περαιτέρω με τη μεταβολή του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (ΔΤΚ) μεταξύ του τέλους του δεύτερου (2ου) μήνα προ της Ημερομηνίας Έναρξης Παραχώρησης, προς τον λόγο του ΔΤΚ της 31.12.2007.

Οι παραπάνω αναπροσαρμογές κρίθηκαν αναγκαίες δεδομένου ότι οι Διαγωνιζόμενοι, προκειμένου να είναι σε θέση να προσδιορίσουν και να ποσοτικοποιήσουν την Προσφορά τους, χρησιμοποίησαν συγκεκριμένες παραδοχές, που προβλέπονταν, όπως προαναφέρθηκε, από τη Διακήρυξη, και συγκεκριμένα ότι η Έναρξη Παραχώρησης θα ήταν η 1.1.2008 και ότι δεν θα επηρεασθεί (θετικά ή αρνητικά) η χρηματοοικονομική τους θέση από οποιαδήποτε μεταβολή των βασικών επιτοκίων των δανείων τους κατά το διάστημα από την υποβολή της Προσφοράς του έως και την Ημερομηνία Αναπροσαρμογής.

Στην παράγραφο 7.2.2 ορίζονται οι ειδικότερες προϋποθέσεις για την καταβολή των δόσεων της χρηματοδοτικής συμβολής, στην παράγραφο 7.2.3 οι συνέπειες για το Δημόσιο αν καθυστερήσει υπαίτια την καταβολή δόσεων (καταβολή τόκων) και στην παράγραφο 7.2.7 η δυνατότητα του Δημοσίου να καταβάλει τις δόσεις της ΧΣ νωρίτερα (για λόγους έγκαιρης απορρόφησης χρηματοδότησης) σε δεσμευμένο λογαριασμό.

3.6.3 Χρηματοδότηση του Έργου με δάνεια: Στην πα-

ράγραφο 7.3 ορίζεται ότι ο Παραχωρησιούχος υποχρεώνεται να διασφαλίζει την ύπαρξη της αναγκαίας χρηματοδότησης για την κατασκευή του Έργου, τόσο κατά την Έναρξη Παραχώρησης όσο και καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Μελετών-Κατασκευών. Οι δανειακές συμβάσεις που έχει ήδη υπογράψει ο Παραχωρησιούχος κατά την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης έχουν εγκριθεί από το Δημόσιο και έχουν καταστεί «Καθορισμένες Δανειακές Συμβάσεις». Το ποσό του προβλεπόμενου δανεισμού του Παραχωρησιούχου ανέρχεται, σύμφωνα με τις συμβάσεις αυτές, σε 1.134.132 ευρώ. Κατά συνέπεια οποιαδήποτε άλλη δανειακή σύμβαση του Παραχωρησιούχου δεν επιτρέπεται να ενταχθεί στην κατηγορία αυτή παρά μόνο με την έγκριση του Δημοσίου. Το ίδιο ισχύει προκειμένου περί τροποποιήσεων των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων. Σημειώνεται επίσης ότι σύμφωνα με τις δανειακές συμβάσεις που έχει υπογράψει ο Παραχωρησιούχος, η αποπληρωμή των δανείων προβλέπεται να γίνει εντός 6,5 - 7 χρόνια μετά το πέρας της κατασκευής του Έργου, γεγονός που είναι εξαιρετικά ευνοϊκό για το Δημόσιο καθώς με τον τρόπο αυτόν μειώνεται το κόστος του Έργου από τόκους δανείων.

3.7 Με το άρθρο 8 (Εκχώρηση) τίθενται περιορισμοί ως προς την εκχώρηση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου (απαιτείται δηλαδή συναίνεση του Δημοσίου) με την εξαίρεση της εκχώρησης δικαιωμάτων του προς εξασφάλιση των δανειστών, μετά από προηγούμενη έγγραφη ενημέρωση του Δημοσίου.

Αντίθετα το Δημόσιο δικαιούται οποτεδήποτε να εκχωρήσει το μέρος ή και το σύνολο των συμβατικών του δικαιωμάτων και υποχρεώσεων σε «Ν.Π.Δ.Δ. ή Ν.Π.Ι.Δ. υφιστάμενο ή συσταθησόμενο για το σκοπό αυτό». Στην περίπτωση αυτή το Δημόσιο εγγυάται ήδη με τη Σύμβαση την εκπλήρωση των εκχωρούμενων συμβατικών υποχρεώσεων από το πρόσωπο αυτό ή τυχόν διαδόχων αυτού.

3.8 Με το άρθρο 9 ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν το μετοχικό κεφάλαιο του Παραχωρησιούχου και τίθενται περιορισμοί στη μεταβίβαση των μετοχών του. Επίσης η εισαγωγή των μετοχών του Παραχωρησιούχου στο Χρηματιστήριο τελεί, πέραν των προϋποθέσεων της κείμενης νομοθεσίας που ισχύουν για κάθε εταιρεία που επιθυμεί να εισαχθεί στο Χρηματιστήριο και υπό τον πρόσθετο περιορισμό της συναίνεσης του Δημοσίου. Επισημαίνεται ότι με δεδομένο ότι η αύξηση της δεσμευτικής Επένδυσης του Παραχωρησιούχου και ειδικότερα του μετοχικού του κεφαλαίου είναι επιτρεπτή μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις και κάτω από αυστηρότατες προϋποθέσεις στις οποίες περιλαμβάνεται και το δικαίωμα του Δημοσίου να μην επιτρέψει να υπολογίζεται απόδοση επί των πρόσθετων αυτών κεφαλαίων του Παραχωρησιούχου σε συνδυασμό με το ότι το σύνολο των μετοχών του Παραχωρησιούχου είναι ενεχυριασμένο στους δανειστές προς εξασφάλιση των δανείων τους, η εισαγωγή στο Χρηματιστήριο ουσιαστικά καθίσταται θεωρητική άσκηση παρά πιθανή πραγματικότητα.

3.9 Με το άρθρο 10 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τις εγγυήσεις καλής εκτέλεσης του Έργου και τον τρόπο απόσβεσής τους. Ήδη ο Παραχωρησιούχος έχει καταθέσει (ενδιάμεση) εγγυητική επιστολή 12.000.000 ευρώ για την καλή εκτέλεση της Σύμβασης από την υπογραφή της μέχρι την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Προϋπόθεση της επέλευσης της Ημερομηνίας Έναρξης Παρα-

χώρησης είναι, μεταξύ άλλων, και η εκ μέρους του Παραχωρησιούχου κατάθεση στο Δημόσιο της Εγγυητικής Επιστολής Καλής Εκτέλεσης Μελετών - Κατασκευών ύψους 100.000.000 ευρώ, η οποία συμπληρώνεται με κρατήσεις 5% επί της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου, που θα αποδοθούν στον Παραχωρησιούχο μετά τη συμπλήρωση τριών μηνών από το πέρας της Περιόδου Μελετών - Κατασκευών.

Πριν ή κατά την ημερομηνία έναρξης Παραχώρησης ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να παραδώσει στο Δημόσιο εγγυητική επιστολή Δεσμευτικής Επένδυσης ποσού 170.140.973 ευρώ και Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Μελετών - Κατασκευών ποσού 100.000.000 ευρώ. Έτσι, κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, το Δημόσιο θα έχει στα χέρια του Εγγυητικές Επιστολές του Αναδόχου συνολικού ποσού 270.140.973 ευρώ, γεγονός πρωτοφανές για παρόμοια έργα στην Ελλάδα. Για την Περίοδο Λειτουργίας ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να προσκομίσει Εγγυητική Επιστολή ποσού 3.000.000 ευρώ. Η εγγυητική αυτή θα αυξηθεί στο ποσό των 10.000.000 ευρώ εντός δέκα (10) ημερών από την Ημερομηνία Πέρατος της Περιόδου Μελετών - Κατασκευών. Η εγγύηση αυτή, όπως θα έχει αναπροσαρμοστεί με τον ετήσιο πληθωρισμό, θα επιστραφεί στον Παραχωρησιούχο μετά τη λήξη εγγύησης του Έργου παραχώρησης δηλαδή 2 χρόνια μετά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

3.10 Με το άρθρο 11 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος και τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου, του Κατασκευαστή και όλων των υπεργολάβων τους σχετικά με την πρόληψη δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον. Η διατύπωση του σχετικού άρθρου είναι ιδιαίτερα αυστηρή και, μεταξύ άλλων, υποχρεώνει τον Παραχωρησιούχο να συμμορφώνεται όχι μόνο με τους Περιβαλλοντικούς Όρους που διέπουν το Έργο αλλά και με κάθε νεότερη νομοθεσία που αποβλέπει στην προστασία του περιβάλλοντος.

3.11 Με το άρθρο 12 ορίζονται θέματα που αφορούν τη διάθεση του Χώρου Εκτέλεσης του Έργου στον Παραχωρησιούχο, όπως ο επακριβής καθορισμός του χώρου αυτού, οι σχετικές προθεσμίες και διαδικασίες παράδοσης και τα ειδικότερα θέματα που αφορούν στις προθεσμίες παράδοσης των απαλλοτριώσεων και των Υφιστάμενων Τμημάτων Δημοσίου. Ρυθμίζονται επίσης θέματα που αφορούν στους Πρόσθετους Χώρους για προσωρινές κατασκευές.

3.12 Με το άρθρο 13 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στην ανεύρεση και προστασία των αρχαιοτήτων στο χώρο εκτέλεσης του Έργου και την αντιμετώπιση των τυχόν καθυστερήσεων από τη διενέργεια αρχαιολογικών ερευνών. Σημειώνεται ότι συμβατικά ήδη προβλέπονται τέσσερις περιοχές στη διαδρομή του Έργου όπου είναι πιθανή η ανεύρεση αρχαιολογικών ευρημάτων και η υποχρέωση του Παραχωρησιούχου να έχει προβλέψει στο χρονοδιάγραμμα του διαστήμα 4 μηνών για Αρχαιολογικές Έρευνες, προτού τεθεί θέμα καθυστέρησης στην εκτέλεση του Έργου και να υποστεί τη δαπάνη για τη διενέργεια Αρχαιολογικών Τομών μήκους 250 χλμ. για όλο το Έργο.

Οι περιοχές αυτές είναι οι ακόλουθες:

(i) Τμήμα Αρχαία Κόρινθος - Μαύρα Λιθάρια (Όρια Νομού Κορινθίας):

a. Αρχαιολογικός χώρος Αρχαίας Κορίνθου

- b. Περιοχή Ρωμαϊκού Λουτρού
- c. Αρχαιολογικός χώρος Ασωπού - Μούλκι
- d. Περιοχή Μελισσίου
- e. Περιοχή Συκιάς
- f. Περιοχή Καμαρίου
- g. Περιοχή Κάτω Λουτρού
- h. Περιοχή Στομίου
- i. Περιοχή Λυγιάς
- j. Περιοχή Δερβενίου
- k. Περιοχή Μαύρων Λιθαρίων

(ii) Τμήμα Αιγείρα - Κόμβος Κ1 Ευρείας Παράκαμψης Πάτρας:

- a. Περιοχή Μαρμάρων
- b. Περιοχή Κράθη
- c. Περιοχή Ελίκης - Ριζόμυλου
- d. Αρχαιολογικός χώρος Αγ. Στεφάνου Ζαχλωρίτικων
- e. Αρχαιολογικός χώρος Ψωριαρού ή Καλλιθέα Νικολείκων
- f. Αρχαιολογικός χώρος Αγ. Γεωργίου Μπρούμας Κερύνειας
- g. Περιοχή Αιγίου
- h. Περιοχή Νέου Ερινέου
- i. Περιοχή Καμαρίου
- j. Αρχαιολογικός χώρος Ψαθόπυργου

(iii) Τμήμα Μυντιλόγλι - Αμαλιάδα:

- a. Αρχαιολογικός χώρος Τσουκαλαϊκών Ν. Αχαΐας
- b. Κλάδοι ΑΚ ΒΙΠΕ (που ευρίσκονται κοντά στον αρχαιολογικό χώρο)

(iv) Τμήμα Αμαλιάδα - Πύργος - Τσακώνα:

- a. Αρχαιολογικός χώρος Επιταλίου
- b. Αρχαιολογικός χώρος Καϊάφα
- c. Αρχαιολογικός χώρος Κακόβατο
- d. Αρχαιολογικός χώρος Αη Γιαννάκη - Βουνάκι
- e. Αρχαιολογικός χώρος Περιστεριάς
- f. Αρχαιολογικός χώρος Μάλθης

Από τον ανωτέρω λεπτομερή κατάλογο αποδεικνύεται μεταξύ άλλων και η προεργασία σε βάθος που έγινε από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού, για την αποτελεσματική προστασία και εν τέλει ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς της χώρας μας με την ευκαιρία κατασκευής του σημαντικού αυτού Έργου.

Ομοίως προβλέπεται ότι καθυστέρηση που δεν επηρεάζει την κρίσιμη διαδρομή του χρονοδιαγράμματος δεν δίνει δικαίωμα παράτασης προθεσμιών και δεν αποζημιώνεται από το Δημόσιο. Σε κάθε όμως περίπτωση η αποζημίωση που καταβάλει το Δημόσιο (παράταση προθεσμίας - αναθεώρηση) είναι αυστηρά προκαθορισμένη με το άρθρο 26 της Σύμβασης.

3.13 Με το άρθρο 14 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τις απαιτούμενες άδειες για την εκτέλεση του Έργου. Ειδικότερα με την παράγραφο 14.1 χορηγείται στον Παραχωρησιούχο η Γενική Άδεια Κατασκευής - Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης του Έργου με την επιφύλαξη όμως των περιπτώσεων που από την κείμενη νομοθεσία απαιτούνται ειδικές άδειες (όπως λ.χ. άδεια της Αρχής Προστασία Προσωπικών Δεδομένων για τη χρήση ηλεκτρο-

νικών συσκευών καταγραφής δεδομένων - θέμα που επίσης ρυθμίζεται με την παράγραφο 1 του άρθρου τρίτου του σχεδίου νόμου). Ρυθμίζονται επίσης θέματα μετακίνησης δικτύων των Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας, όπως επίσης και παροχής συνδέσεων ενέργειας, υδροδότησης και τηλεπικοινωνιών στο Έργο.

3.14 Με το άρθρο 15 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στη Σύμβαση Μελέτης - Κατασκευής που έχει συνάψει ο Παραχωρησιούχος με τον Κατασκευαστή. Κυρίως προβλέπεται ότι ο Παραχωρησιούχος δεν δικαιούται να αντικαταστήσει τον Κατασκευαστή ή μέλη του χωρίς την έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου. Επίσης ρυθμίζονται θέματα υπεργολάβων του Κατασκευαστή και τέλος θέματα πειθαρχικού ελέγχου του κατασκευαστή, των μελών του και τυχόν υπεργολάβων του εκ μέρους του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Τα θέματα αυτά ρυθμίζονται επίσης και με την παράγραφο 2 του άρθρου τρίτου του παρόντος σχεδίου νόμου.

3.15 Με το άρθρο 16 ρυθμίζονται οι υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου σχετικά με την υποβολή και εφαρμογή των Χρονοδιαγραμμάτων Εφαρμογής του Έργου και των μηνιαίων εκθέσεων προόδου.

3.16 Με το άρθρο 17 ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν στην εκπόνηση και έγκριση των μελετών του Έργου. Με δεδομένη την τεχνική και λειτουργική ιδιαιτερότητα του Έργου, το θέμα αυτό αντιμετωπίζεται με ιδιαίτερη σοβαρότητα από τη Σύμβαση Παραχώρησης και για το λόγο αυτόν χρησιμοποιείται ιδιαίτερο όργανο για τον έλεγχο και έγκριση των μελετών δηλαδή ο Ανεξάρτητος Μηχανικός του Έργου. Παράλληλα, το Δημόσιο διατηρεί στο ακέραιο τα δικαιώματα εποπτείας και αντιρρήσεων (ως Προϊσταμένη Αρχή) επί των πράξεων ή παραλείψεων του Ανεξάρτητου Μηχανικού, όπως αυτά ορίζονται λεπτομερώς στο άρθρο αυτό.

Ως Ανεξάρτητος Μηχανικός έχει οριστεί η ανεξάρτητη και διεθνούς φήμης εταιρεία SETEC TPI S.A.. Σημειώνεται ότι ο Ανεξάρτητος Μηχανικός του Έργου, αποτελούσε στοιχείο της Προσφοράς των διαγωνιζομένων που περιείχαν υποχρεωτικά όλες τις αναγκαίες πληροφορίες, πιστοποιητικά και δηλώσεις περί μη σύγκρουσης συμφερόντων για τα πρόσωπα αυτά. Τα στοιχεία αυτά ελέγχθηκαν κατά την αξιολόγηση των Προσφορών. Επίσης ο Ανεξάρτητος Μηχανικός έχει τύχει ήδη με την Προσφορά (μέσω της Επιστολής Δανειακής Υποστηρίξης) της εγκρίσεως των Δανειστών του Έργου.

3.17 Με το άρθρο 18 ρυθμίζονται τα θέματα των Κατασκευών του Έργου. Ειδικότερα ρυθμίζεται και ορίζεται η διάρκεια της Περιόδου Μελετών - Κατασκευών (άρθρο 18.1), σε 72 μήνες από την Ημερομηνία Έναρξης της Παραχώρησης και συγκεκριμένες αποκλειστικές τμηματικές προθεσμίες (άρθρα 18.2.1 έως και 18.2.6) που συνδέονται με συγκεκριμένες ποινικές ρήτρες (άρθρο 18.2.7) σε περίπτωση υπέρβασής τους από τον Παραχωρησιούχο. Συγκεκριμένα ορίζονται οι παρακάτω αποκλειστικές Προθεσμίες με αφετηρία την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης:

α. Πρώτη Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία:

Εντός τεσσάρων (4) μηνών ο Παραχωρησιούχος οφείλει:

(i) να υποβάλει τα Εγχειρίδια Λειτουργίας, Επιθεώρησης και Συντήρησης Α΄ Φάσης για τα Υφιστάμενα Τμήματα του Έργου, με τα ΚΕΣ σε προσωρινή ή οριστική θέση,

(ii) να προσδιορίσει την θέση των Προσωρινών Κατασκευών του Έργου,

(iii) να ενημερώσει όλους τους εμπλεκόμενους Οργανισμούς για έκδοση Αδειών ή εκτέλεση εργασιών για το Έργο και να συγκεντρώσει τα στοιχεία για τις απαιτούμενες Άδειες και κυρίως για τις απαιτούμενες περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις,

(iv) να υποβάλλει για έγκριση το Χρονοδιάγραμμα Εφαρμογής Περιόδου Μελετών - Κατασκευών που θα προσαρτηθεί στην παρούσα Σύμβαση με πλήρη ανάλυση και συσχετισμό με τις εισροές - εκροές κατά την Περίοδο Μελετών - Κατασκευών, το οποίο θα αποτελεί επικαιροποίηση του χρονοδιαγράμματος της Προσφοράς του.

(v) να υποβάλλει για έγκριση το Χρονοδιάγραμμα Εφαρμογής της Περιόδου Λειτουργίας και Συντήρησης.

(vi) να έχει συντάξει και υποβάλει προς έγκριση τη μελέτη οδικής ασφάλειας του άρθρου 8.1.1 της ΕΣΥ,

(vii) να έχει ολοκληρώσει όλες τις λοιπές απαιτούμενες ενέργειες για την παράδοση των Υφιστάμενων Τμημάτων σύμφωνα με τα Άρθρα 12.1.2 και 12.1.3 της Σύμβασης.

β. Δεύτερη Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία:

Εντός δώδεκα (12) μηνών ο Παραχωρησιούχος πρέπει να έχει ολοκληρώσει την υλοποίηση των μέτρων συντήρησης και οδικής ασφάλειας στην ΝΕΟ και στο υφιστάμενο δίκτυο, σύμφωνα με τα Άρθρα 4.2.2 (c) και 4.2.3 (b) της παρούσας και την εγκεκριμένη μελέτη του άρθρου 8.1.1 της ΕΣΥ. Αυτό σημαίνει ότι ήδη από τους πρώτους μήνες εκτέλεσης του Έργου θα υλοποιηθούν δραστικές παρεμβάσεις σε όλο το οδικό δίκτυο από Κόρινθο και μετά ώστε άμεσα να βελτιωθεί η ασφάλεια της κυκλοφορίας με στόχο τη μείωση των ατυχημάτων.

γ. Τρίτη Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία:

Εντός είκοσι (20) μηνών ο Παραχωρησιούχος πρέπει να έχει ολοκληρώσει τις Κατασκευές στο Υφιστάμενα Τμήματα (Ελευσίνα - Αρχαία Κόρινθος και Παράκαμψη Πάτρας).

δ. Τέταρτη Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία:

Εντός τριάντα δύο (32) μηνών ο Παραχωρησιούχος πρέπει να έχει ολοκληρώσει τις Κατασκευές στα τμήματα:

- (i) Α/Κ Αραχωβίτικων - Α/Κ Ρίου - Κ1,
- (ii) Αρχαία Κόρινθος - Ζευγολατιό - Α/Κ Κιάτου,
- (iii) Ημικόμβος Μηντιλογλίου - Α/Κ Κάτω Αχαΐας.

ε. Πέμπτη Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία:

Εντός τριάντα τεσσάρων (34) μηνών ο Παραχωρησιούχος πρέπει να έχει ολοκληρώσει τις Κατασκευές στο Τμήμα Α/Κ Κιάτου - Δυτικού Α/Κ Αιγίου.

στ. Έκτη Αποκλειστική Τμηματική Προθεσμία:

Εντός σαράντα δύο (42) μηνών ο Παραχωρησιούχος πρέπει να έχει ολοκληρώσει τις Κατασκευές στα τμήματα:

- (i) Δυτικός Α/Κ Αιγίου - Α/Κ Αραχωβίτικα, και
- (ii) Α/Κ Κάτω Αχαΐας - Α/Κ Εισόδου Πύργου.

Από το συνδυασμό των ανωτέρω προθεσμιών προκύπτει ότι το κρίσιμο τμήμα του Αυτοκινητόδρομου από την Κόρινθο μέχρι την Πάτρα θα έχει ολοκληρωθεί μέσα σε 42 μήνες, αφού βέβαια στο ενδιάμεσο διάστημα θα έχουν ολοκληρωθεί και παραδοθεί στην κυκλοφορία με-

γάλα τμήματά του.

Με το ίδιο άρθρο (18.2.7) προβλέπονται οι ποινικές ρήτρες που επιβάλλονται στον Παραχωρησιούχο για την εκ μέρους του υπέρβαση των ανωτέρω Αποκλειστικών Τμηματικών Προθεσμιών όπως επίσης και για την υπέρβαση της Συνολικής Προθεσμίας της Περιόδου Μελετών - Κατασκευών. Το άθροισμα των ποσών των ποινικών ρητρών που επιβάλλονται στον Παραχωρησιούχο δυνάμει του παρόντος Άρθρου, μπορεί να ανέλθει στο ποσό των εκατό εκατομμυρίων (100.000.000) ευρώ.

Επίσης με το ίδιο άρθρο (18.3) ρυθμίζεται και το θέμα της επίβλεψης των Κατασκευών της Περιόδου Μελετών - Κατασκευών από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό. Η ύπαρξη του Ανεξάρτητου Μηχανικού, που απαντάται σε όλα τα έργα που εκτελέστηκαν μέχρι σήμερα στην Ελλάδα με το σύστημα της Παραχώρησης, υπαγορεύεται από την ανάγκη των δανειστών να εξασφαλίσουν την κατά το δυνατόν αποσύνδεση της επίβλεψης του Έργου από το ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη που είναι το Δημόσιο. Η Σύμβαση Παραχώρησης, με στόχο την κατοχύρωση των δικαιωμάτων του Δημοσίου, προβλέπει στο πλαίσιο της εκ μέρους του άσκησης εποπτείας (ως Προϊσταμένης Αρχής), τη δυνατότητα προβολής αντιρρήσεων εκ μέρους του Δημοσίου για κάθε πράξη ή παράλειψη του Ανεξάρτητου Μηχανικού κατά την άσκηση των καθηκόντων του, όπως επίσης και δικαίωμα του Δημοσίου να ζητήσει από τον Παραχωρησιούχο την καταγγελία της σύμβασής του και την αντικατάστασή του. Στην περίπτωση αυτή ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος να προβεί στις ανωτέρω ενέργειες.

Ρυθμίζονται επίσης θέματα έκδοσης Βεβαιώσεων Περάτωσης Εργασιών, για κάθε περίπτωση που απαιτείται κατά τη Σύμβαση, θέματα συμπληρωματικών εργασιών (άρθρο 18.6), που αντιμετωπίζονται, με παραπομπή στην «εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία περί εκτέλεσης δημοσίων έργων για συμπληρωματικές εργασίες στον τομέα των συμβάσεων παραχώρησης δημοσίων έργων» στο πλαίσιο της ισχύουσας Οδηγίας 2004/18/EK (Τίτλος III - Κανόνες στον Τομέα των Συμβάσεων Παραχώρησης Δημοσίων Έργων). Είναι χαρακτηριστικό ότι το σχετικό άρθρο της Σύμβασης Παραχώρησης επαναλαμβάνει αυτολεξεί τις προϋποθέσεις του αντίστοιχου άρθρου της Οδηγίας αυτής. Επισημαίνεται επίσης ότι για τη πληρωμή των τυχόν συμπληρωματικών εργασιών εφαρμόζονται οι τιμές του «Τιμολογίου Εργασιών» που σύμφωνα με το άρθρο 3.1.120 της Σύμβασης είναι τα Τιμολόγια Ενιαίων Εργασιών Δημοπράτησης Δημοσίων Έργων Οδοποιίας (γ3), Υδραυλικών, Λιμενικών και Πρασίνου, επί των οποίων εφαρμόζεται τεκμαρτή ενιαία έκπτωση δώδεκα στα εκατό (12%).

3.18 Με το άρθρο 19 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν υπεργολάβους του Παραχωρησιούχου με κύρια παράμετρο την απαγόρευση ανάθεσης σε υπεργολάβο από τον Παραχωρησιούχο «ουσιώδους μέρους των συμβατικών του υποχρεώσεων» χωρίς τη συναίνεση του Δημοσίου.

3.19 Με το άρθρο 20 ρυθμίζεται το δικαίωμα και η διαδικασία παρέμβασης του Δημοσίου στη μελέτη, κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του Έργου, όταν συντρέχουν εξαιρετικές περιπτώσεις ή όταν το Δημόσιο θεωρεί ότι ο Παραχωρησιούχος παραβιάζει συμβατικές του υποχρεώσεις «κατά τρόπο που προκαλεί άμεσο και σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια των Χρηστών» ή όταν από πράξεις ή παραλείψεις του Παραχωρησιούχου (και ανεξάρτητα από το εάν αυτές

συνιστούν ή όχι αθέτηση συμβατικών του υποχρεώσεων) «έχει προκληθεί ουσιώδης ζημία ή όχληση (ή υπάρχει σοβαρός κίνδυνος να προκληθεί τέτοια) στο Περιβάλλον ή υπάρχει άμεσος και σοβαρός κίνδυνος για την ασφάλεια των Χρηστών, των εργαζομένων στο Έργο ή τρίτων».

3.20 Με το άρθρο 21 ρυθμίζονται τα θέματα της ασφάλισης του Έργου, του Παραχωρησιούχου, του Κατασκευαστή, του Δημοσίου κ.λπ. κατά κινδύνων υλικών ζημιών, απώλειας εσόδων και αστικής ευθύνης έναντι τρίτων. Σημειώνεται ότι η Σύμβαση (περιλαμβανομένου και του Προσαρτήματος 7 - Απαιτήσεις Ασφάλισης), θεσπίζει εξαιρετικά αυστηρούς όρους και απαιτήσεις για την ασφάλιση του Έργου. Όλες οι ασφαλιστικές συμβάσεις θα καταρτίζονται εγγράφως και θα τυγχάνουν της εγκρίσεως του Δημοσίου.

3.21 Με το άρθρο 22 ρυθμίζονται τα γεγονότα ανωτέρας βίας και η κατανομή των σχετικών κινδύνων και των συνεπειών τους μεταξύ των συμβαλλομένων. Στην σφαιρα ευθύνης του Παραχωρησιούχου εντάσσονται τα γεγονότα ανωτέρας βίας που είναι ασφαλισμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης (μέχρι τα ποσά που είναι καταβλητέα σύμφωνα με τα ασφαλιστήρια και όχι μέχρι τα ποσά που πράγματι θα εισπράξει ο ασφαλισμένος) και τα γεγονότα ανωτέρας βίας οι συνέπειες των οποίων οφείλονται στη μη τήρηση των Προδιαγραφών εκ μέρους του Παραχωρησιούχου.

Επίσης ρυθμίζεται η έννοια και οι συνέπειες ενός Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας (22.5), με αναφορά σε συγκεκριμένες και διακριτές διάρκειες για την περίοδο κατασκευής και την περίοδο λειτουργίας και ο τρόπος από κοινού αντιμετώπισής τους από το Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο.

3.22 Με το άρθρο 23 ρυθμίζονται τα θέματα λειτουργίας του Έργου. Η Περίοδος Λειτουργίας του Έργου («Ημερομηνία Έναρξης Περιόδου Λειτουργίας») αρχίζει από την ημερομηνία υπογραφής του πρωτοκόλλου του Άρθρου 12.1.3 για την παράδοση των Υφιστάμενων Τμημάτων αποτελεί την Ημερομηνία Έναρξης της Περιόδου Λειτουργίας του Έργου.

Με το ίδιο άρθρο (παρ. 23.2) καθορίζονται οι υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου σχετικά με τη Λειτουργία του Έργου Παραχώρησης. Με το άρθρο αυτό εισάγονται οι πλέον πρόσφατες και καινοτόμες ρυθμίσεις σχετικά με τη λειτουργία και συντήρηση του Έργου, όπως ενδεικτικά:

α) Ο Παραχωρησιούχος καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Λειτουργίας είναι υποχρεωμένος να τηρεί τις ελάχιστες απαιτήσεις λειτουργίας και συντήρησης που περιλαμβάνονται στην παρούσα Σύμβαση, στην ΕΣΥ και στα Εγχειρίδια Λειτουργίας και Επιθεώρησης και Συντήρησης και να παίρνει όλα τα κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίζεται:

(i) η ασφαλής, εύρυθμη και σε υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των Χρηστών λειτουργία του Έργου,

(ii) η ομαλή και ανεμπόδιστη διεξαγωγή της κυκλοφορίας σε εικοσιτετράωρη βάση και επί 365 ημέρες το χρόνο, όπως προβλέπεται στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας,

(iii) η άμεση και αποτελεσματική ανταπόκρισή του σε έκτακτες ή / και επείγουσες καταστάσεις.

(iv) η ενημέρωση των Χρηστών σε θέματα ασφαλείας σιδηράγων και η επίτευξη βελτιωμένης επικοινωνίας μεταξύ των αρμόδιων οργάνων των σιδηράγων και των Χρηστών που ευρίσκονται μέσα σε αυτές.

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να ενεργεί καθ' όλη τη διάρκεια της Περιόδου Λειτουργίας κατά τρόπο που να διασφαλίζει πλήρως:

(i) την ασφάλεια των Χρηστών και των μη χρηστών (ατόμων και μεταφορικών μέσων) του Έργου που κυκλοφορούν, βρίσκονται ή εργάζονται στο Έργο ή στην περιοχή του Έργου, τόσο υπό κανονικές συνθήκες (πρόληψη) όσο και σε περίπτωση περιστατικού,

(ii) την συστηματική επιθεώρηση και παρακολούθηση της απόδοσης όλων των συστημάτων και εγκαταστάσεων (αερισμού, φωτισμού, πυρόσβεσης κ.λπ. κατά τη διάρκεια της κανονικής λειτουργίας και την κατάλληλη προσαρμογή τους στο βαθμό που απαιτείται σε περίπτωση έκτακτου περιστατικού,

(iii) και η συμμόρφωση του συστήματος λειτουργίας και συντήρησης προς όλους τους κανόνες ασφαλείας, όπως ισχύουν ανά διαστήματα.

(iv) την ασφάλεια και αντοχή του Έργου στο χρόνο.

Ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος σε περίπτωση εκτάκτων καταστάσεων, όπως ενδεικτικά:

(i) ατυχήματος ή οποιασδήποτε άλλης έκτακτης κατάστασης που απαιτεί άμεση αντιμετώπιση,

(ii) διαπιστώσεως του κινδύνου επελεύσεως ατυχήματος ή τρομοκρατικής ενέργειας,

(iii) βλάβης δομικών στοιχείων τεχνικών έργων που επηρεάζουν τα έργα του ΕΠ,

(iv) επικινδύνων παραμορφώσεων του οδοστρώματος των έργων του ΕΠ,

(v) βλάβης στις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις του ΕΠ που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των Χρηστών ή των εργαζομένων στο Έργο,

(vi) οποιασδήποτε κατάσταση που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των Χρηστών ή των εργαζομένων στο Έργο,

να λαμβάνει κάθε μέτρο που είναι αναγκαίο και να παρέχει κάθε διευκόλυνση στις Αρμόδιες Αρχές να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους, ακόμη και αν τούτο έχει επιπτώσεις στα έσοδα από τα Διόδια Τέλη, προκειμένου να διασφαλιστούν συνθήκες ασφαλείας για τους Χρήστες, το Έργο και τους τρίτους.

Οποιοδήποτε σημαντικό περιστατικό ή ατύχημα συμβεί στις σήραγγες του Έργου θα αποτελέσει αντικείμενο επεξηγηματικής έκθεσης που εκπονείται εντός εύλογου χρόνου από τον Παραχωρησιούχο. Η έκθεση αυτή διαβιβάζεται στο Δημόσιο, στον Αρμόδιο Ασφαλείας και στις Υπηρεσίες Έκτακτης Ανάγκης το αργότερο εντός μηνός από την σύνταξη της. Σε περίπτωση που έχει συνταχθεί έκθεση έρευνας όπου αναλύονται οι περιστάσεις του περιστατικού ή ατυχήματος ή τα συμπεράσματα που μπορούν να συναχθούν από αυτό, ο Παραχωρησιούχος διαβιβάζει την έκθεση αυτή στο Δημόσιο, τον Αρμόδιο Ασφαλείας και τις Υπηρεσίες Έκτακτης Ανάγκης το αργότερο εντός μηνός από την ημερομηνία που παρέλαβε την έκθεση.

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να παρέχει στους Χρήστες επαρκή πληροφόρηση και έγκαιρη προειδοποίηση για κάθε γεγονός που επηρεάζει την χρήση του Έργου Παραχώρησης από αυτούς.

α. Ο Παραχωρησιούχος, λαμβάνοντας υπόψη την Οδηγία 2004/54/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (σήραγγες διευρωπαϊκού δικτύου) και τη νομοθεσία σχετικά με την οδική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων, είναι υποχρεωμένος να εκπονήσει έγκαιρα, ώστε να είναι δυνατή η με δαπάνη του ενσωμά-

τωση των πορισμάτων της στην μελέτη-κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση του Έργου και ειδικότερα στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας και στο Εγχειρίδιο Επιθεώρησης και Συντήρησης, Μελέτη Ανάλυσης Κινδύνων των Σηράγγων του Έργου, η οποία θα αναφέρεται στις σήραγγες άνω των 500 μ. που κατασκευάζει ο Παραχωρησιούχος ή κατασκευάζονται από το Δημόσιο και αποτελούν μέρος του Ε.Π.. Η μελέτη αυτή θα πρέπει να εκπονηθεί από φορέα ανεξάρτητο του Παραχωρησιούχου, με χρήση λεπτομερούς και επακριβούς μεθοδολογίας που ανταποκρίνεται στις βέλτιστες διατιθέμενες πρακτικές και να λάβει υπόψη της κατ' ελάχιστο όλους τους παράγοντες σχεδιασμού στις σήραγγες του Έργου που επηρεάζουν την ασφάλεια, όπως ιδίως τα χαρακτηριστικά της προβλεπόμενης κυκλοφορίας, το μήκος των σηράγγων, τον τύπο της κυκλοφορίας και τη μορφή των σηράγγων, καθώς και τον προβλεπόμενο αριθμό διελεύσεων βαρέων φορτηγών ανά 24ωρο, στην οποία θα περιλαμβάνεται και η ειδική μελέτη σχετικά με την πρόσβαση στις σήραγγες του Έργου οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα, σε εφαρμογή της παραγράφου 3.7 του Παραρτήματος Ι της οδηγίας 2004/54/EK.

β. Η υποχρέωση ορισμού εκ μέρους του Παραχωρησιούχου «Αρμόδιου Ασφαλείας» με ανεξάρτητη αρμοδιότητα σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια των σηράγγων.

Το Δημόσιο ή οποιαδήποτε εξουσιοδοτημένη από αυτό Αρχή, την οποία έχει προηγουμένως γνωστοποιήσει προς τον Παραχωρησιούχο, δικαιούται να διεξάγει τακτικές επιθεωρήσεις προκειμένου να εξασφαλίζει ότι οι σήραγγες του Έργου είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις της Σύμβασης. Το διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών επιθεωρήσεων δεν μπορεί να υπερβαίνει τα τρία (3) έτη. Δραστηριότητα της κάθε επιθεώρησης μπορεί να είναι η διενέργεια Άσκησης Ετοιμότητας κατ' εντολή του Δημοσίου ή της ανωτέρω Αρχής την οποία ο Παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος να εκτελέσει.

γ. Το δικαίωμα του «Αρμόδιου Ασφαλείας» με ανεξάρτητη αρμοδιότητα (ή άλλης εξουσιοδοτημένης Αρχής) να διενεργεί ασκήσεις ετοιμότητας για τη διαπίστωση της αποτελεσματικότητας των μέτρων ασφαλείας.

δ. Η υποχρέωση εκπόνησης σχεδίων Δράσεως των σηράγγων του Έργου, από φορέα ανεξάρτητο του Παραχωρησιούχου, που θα ληφθεί υπόψη για τον ειδικότερο σχεδιασμό των σηράγγων.

ε. Η υποχρέωση εκπόνησης Μελέτης Επικινδυνότητας του Έργου προκειμένου να καθοριστεί το κατά πόσο απαιτείται η εφαρμογή απόλυτων ή επί μέρους περιορισμών ως προς τη διέλευση οχημάτων με επικίνδυνα φορτία.

στ. Η υποχρέωση ύπαρξης συστήματος μετάδοσης ραδιοφωνικών συχνοτήτων εντός των σηράγγων με ειδικές συχνότητες για χρήσεις εκτάκτου ανάγκης.

ζ. Η υποχρέωση εξοπλισμού των σηράγγων σε τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής λειτουργία συσκευών επικοινωνίας όπως αυτών της κινητής τηλεφωνίας, όπως επίσης και της δυνατότητας του Χρήστη να καλεί αριθμό έκτακτης ανάγκης.

Με το ίδιο άρθρο ρυθμίζονται με συγκεκριμένο και αυστηρό τρόπο τα θέματα διαθεσιμότητας του Έργου (παραγράφος 23.3), αστυνόμευσής του από τα αρμόδια όργανα της Ελληνικής Αστυνομίας (παρ. 23.4), οι υπηρεσίες πυρόσβεσης και η υποχρέωση του Παραχωρησιούχου απ' ενός να καταρτίσει ειδική συμφωνία με το Υπουργείο

Δημόσιας Τάξης με την οποία θα ρυθμιστούν τα θέματα των υπηρεσιών αστυνόμευσης και πυρόσβεσης του Έργου και αφ' ετέρου να εξασφαλίσει και να συντηρεί με δαπάνες του τον εξοπλισμό και τις κατάλληλες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης του απαραίτητου προσωπικού της Ελληνικής Αστυνομίας και της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας για την κάλυψη των αναγκών του Έργου. Ομοίως ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν την κατάρτιση εκ μέρους του Παραχωρησιούχου των Εγχειριδίων Λειτουργίας (που περιέχουν και τα Σχέδια Δράσης για την αντιμετώπιση εκτάκτων περιστατικών) και Επιθεώρησης και Συντήρησης Ε.Π και Τ.Ε., όπως επίσης και οι διαδικασίες έγκρισης και επικαιροποίησής τους. Τέλος ρυθμίζονται τα θέματα ευθύνης και οι υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου κατά την Περίοδο Εγγύησης του Έργου ήτοι την περίοδο 2 ετών μετά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης.

3.23 Με το άρθρο 24 ρυθμίζονται τα θέματα εκμετάλλευσης του Έργου και ειδικότερα το Σύστημα Είσπραξης και Διαχείρισης Διοδίων Τελών και τα Διόδια Τέλη. Συγκεκριμένα:

α. Ορίζονται τα συστήματα είσπραξης και διαχείρισης διοδίων με δύο βασικές διακρίσεις σε «ανοικτό σύστημα» (μόνο με μετωπικούς σταθμούς διοδίων ή με συνδυασμό μετωπικών και πλευρικών σταθμών διοδίων) και «κλειστό σύστημα» (πλήρης έλεγχος όλων των εισόδων - εξόδων του Έργου που επιτρέπει την πλήρη εφαρμογή της αρχής του καθορισμού του καταβαλλόμενου από τον Χρήστη Διοδίου Τέλους ανάλογα με τη διανυόμενη απόσταση). Ο Παραχωρησιούχος δύναται να επιλέξει ως συμπληρωματικό του ηλεκτρονικού συστήματος διοδίων κατ' αποκλειστικότητα, την εγκατάσταση πλήρως αυτοματοποιημένου συστήματος διαχείρισης διελεύσεων και είσπραξης διοδίων με ελεύθερη ροή οχημάτων (χωρίς δρόμφορα - Free Flow system) που θα συνδυάζεται με σύστημα αναγνώρισης των πινακίδων κυκλοφορίας - license plate recognition για την καταγραφή των παραβατών καταβολής Διοδίων Τελών. Στην περίπτωση της αποκλειστικής χρήσης της ελεύθερης ροής οχημάτων, ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να προβλέψει και την εγκατάσταση των αναγκαίων διαδρόμων χειροκίνητης είσπραξης διοδίων, ούτως ώστε να δύναται να εξυπηρετούνται Χρήστες που δεν έχουν προμηθευτεί ηλεκτρονική συσκευή διέλευσης. Τα Άμεσα Έσοδα του Παραχωρησιούχου θα υπολογίζονται με βάση τις πραγματοποιηθείσες διελεύσεις.

Παράλληλα με τη Σύμβαση εισάγονται περαιτέρω ειδικοί περιορισμοί και ως προς τη θέση των μετωπικών σταθμών διοδίων αλλά και ως προς τη χρέωση διοδίων σε αυτούς, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται (σε περίπτωση ανοικτού συστήματος) η κατά το δυνατόν αναλογικότερη χρέωση του χρήστη σε σχέση με τη διανυόμενη απόσταση. Αυτό σημαίνει ότι με τις σχετικές ρήτρες της Σύμβασης ο χρήστης επιβαρύνεται ανάλογα με την απόσταση που διανύει επί το τέλος διοδίου ανά χιλιόμετρο. Επιπρόσθετα με το άρθρο 24.2. προσδιορίζεται επακριβώς η χρέωση διοδίων κατά την περίοδο κατασκευής του έργου σε σχέση με τμήματα που ολοκληρώνονται και τις αποκλειστικές τμηματικές προθεσμίες, σε τρόπο ώστε η χρέωση αυτή να ακολουθεί την πρόοδο του Έργου και συνεπώς τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης και ασφάλειάς των χρηστών.

Ειδικότερα επισημαίνεται ότι σε περίπτωση εφαρμογής εκ μέρους του Παραχωρησιούχου ανοικτού συστή-

ματος διοδίων ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να εγκαταστήσει μετωπικούς σταθμούς στους οποίους θα εισπράττονται Τέλη Διοδίων για το μήκος του κάθε υποτμήματος του ΕΠ στις ακόλουθες χιλιομετρικές θέσεις:

1. Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα, τμήμα ΠΑΘΕ:

(i) Υποτμήμα (Α/Κ Θηβών) - (Α/Κ Κινέττας): θέση σταθμού διοδίων στη θέση του υφιστάμενου σταθμού Ελευσίνας ήτοι μήκος χρέωσης 33,2 χλμ..

(ii) Υποτμήμα (Α/Κ Κινέττας) - (Α/Κ Τριπόλεως): θέση σταθμού διοδίων στη θέση του υφιστάμενου σταθμού Καλαμακίου, ήτοι μήκος χρέωσης 28,3 χλμ..

(iii) Υποτμήμα Α/Κ Τριπόλεως - Α/Κ Ξυλοκάστρου: θέση σταθμού διοδίων μεταξύ (Α/Κ Ζευγολατιού) - (Α/Κ Κιάτου), ήτοι μήκος χρέωσης (1,7 χλμ.+ 34) 35,7 χλμ..

(iv) Υποτμήμα Α/Κ Ξυλοκάστρου - Α/Κ Ανατ. Αιγίου: θέση σταθμού διοδίων μεταξύ (Α/Κ Καλαβρύτων) - (Α/Κ Ανατ. Αιγίου), ήτοι μήκος χρέωσης 50,6 χλμ..

(v) Υποτμήμα Α/Κ Ανατ. Αιγίου - Α/Κ Κ1 Περιμετρικής Πατρών: θέση σταθμού διοδίων μεταξύ (Α/Κ Αραχωβίτικων) - (Α/Κ Ρίου). Δεν επιτρέπεται τοποθέτηση πλευρικών σταθμών διοδίων στους (Α/Κ Ρίου) και (Α/Κ Κ1 Περιμετρικής Πατρών), ήτοι μήκος χρέωσης 35,4 χλμ..

(vi) Υποτμήμα Α/Κ Κ1 Περιμετρικής Πατρών - Α/Κ (ημικόμβος) Μιντιλογλίου: στο υποτμήμα αυτό δε θα τοποθετηθούν σταθμοί διοδίων ούτε πλευρικοί ούτε μετωπικοί, δηλαδή το μήκος του υποτμήματος (ήτοι 18,3 χλμ.) δεν θα χρεώνεται στους χρήστες του Αυτοκινητόδρομου.

2. Αυτοκινητόδρομος Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα:

(vii) Υποτμήμα Α/Κ (ημικόμβος) Μιντιλογλίου - Α/Κ Κυλλήνης: θέση σταθμού διοδίων μεταξύ (Α/Κ ΒΙΠΕ) - (Α/Κ Κ. Αχαγιάς), ήτοι μήκος χρέωσης 46,5 χλμ. ενώ δεν επιτρέπεται λειτουργία πλευρικών σταθμών στις συνδέσεις από και προς Πάτρα του Α.Κ. ΒΙΠΕ, πράγμα που σημαίνει ότι η χρήση της περιφερειακής Πατρών δεν θα υπόκειται σε διόδια τέλη.

(viii) Υποτμήμα Α/Κ Κυλλήνης - Α/Κ Αλφειού: θέση σταθμού διοδίων μεταξύ (Α/Κ Αμαλιάδας) - (Α/Κ Πύργου), ήτοι μήκος χρέωσης 41,0 χλμ..

(ix) Υποτμήμα χ.θ. 0+000 (Α/Κ Αλφειού) - Α/Κ Καλού Νερού: θέση σταθμού διοδίων μεταξύ (Α/Κ Ανεμοχωρίου) - (Α/Κ Σαμικού), ήτοι μήκος χρέωσης 48,0 χλμ..

(x) Υποτμήμα Α/Κ Καλού Νερού) - όριο Ε.Π.): θέση σταθμού διοδίων μεταξύ (Α/Κ Αετού) - (Α/Κ Ζευγολατιού), ήτοι μήκος χρέωσης 28,4 χλμ..

Ειδικά για την Περίοδο Μελετών - Κατασκευών του Έργου, κατά την οποία όπως προαναφέρθηκε ο Παραχωρησιούχος θα έχει την ευθύνη και δαπάνη βελτίωσης και λειτουργίας των Υφιστάμενων Τμημάτων του Έργου και ειδικότερα του τμήματος Ελευσίνα - Κόρινθος και της Νέας Εθνικής Οδού Κορίνθου - Πατρών, η Σύμβαση Παραχώρησης (άρθρο 23.2.3) προβλέπει ειδικό καθεστώς διοδίων και συγκεκριμένα:

(α) Από την Ημερομηνία Έναρξης Περιόδου Λειτουργίας, ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να επιβάλει, μέχρι την επίτευξη της Δεύτερης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας του Άρθρου 18.2.2, επί του Αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ Τμήμα Ελευσίνα - Α/Κ Τριπόλεως, και, μέχρι την επίτευξη της Τέταρτης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας του Άρθρου 18.2.4 στο τμήμα Α/Κ Τριπόλεως - Πάτρα (Ν.Ε.Ο.), Διόδια Τέλη σε τιμές 1.1.2005 και για οχήματα της κατηγορίας 2 του Πίνακα 4, μέχρι ένα ευρώ και είκοσι πέντε λεπτά (1,25) ανά κατεύθυνση σε κάθε υφιστάμενο σταθμό διοδίων ή, σε περίπτωση ει-

σπράξεως Διοδίων Τελών στη μία μόνο κατεύθυνση, δύο ευρώ και πενήντα λεπτά (2,50) σε ένα ακραίο και ένα (κατά περίπτωση) ενδιάμεσο υφιστάμενο σταθμό διοδίων, περιλαμβανομένου και στις δύο περιπτώσεις του ΦΠΑ. Η υπολογισμός των Διοδίων Τελών των λοιπών κατηγοριών οχημάτων θα γίνεται με χρήση των συντελεστών αναγωγής του Πίνακα 4.

(b) Από την επίτευξη της Δεύτερης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας του Άρθρου 18.2.2, το Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών στον Αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ Τμήμα Ελευσίνα - Α/Κ Τριπόλεως θα είναι 0,025 ευρώ / χιλιόμετρο (προ ΦΠΑ) σε τιμές Ημέρας Τιμής Βάσης.

(c) Από την επίτευξη της Τρίτης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας το Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών στον αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ Τμήμα Ελευσίνα - Α/Κ Τριπόλεως θα είναι 0,03 ευρώ / χιλιόμετρο (προ ΦΠΑ) σε τιμές Ημέρας Τιμής Βάσης.

(d) Από τη συμπλήρωση έξι (6) μηνών από την επίτευξη της Τρίτης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας του Άρθρου 18.2.3, το Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών στον Αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ Τμήμα Ελευσίνα - Α/Κ Τριπόλεως θα είναι 0,04 ευρώ / χιλιόμετρο (προ ΦΠΑ) σε τιμές Ημέρας Τιμής Βάσης.

(e) Από την επίτευξη της Τέταρτης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας του Άρθρου 18.2.4, το Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών για το μήκος των ολοκληρωμένων τμημάτων του Ε.Π και υπό την επιφύλαξη του Άρθρου 24.2.2 για τον Αυτοκινητόδρομο Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα, ορίζεται σε 0,03 ευρώ/χιλιόμετρο (προ Φ.Π.Α.) σε τιμές Ημέρας Τιμής Βάσης και παύει η επιβολή Διοδίων Τελών για το μήκος των μη ολοκληρωμένων τμημάτων του τμήματος Α/Κ Τριπόλεως - Πάτρα (Ν.Ε.Ο.).

(f) Έξι μήνες μετά την επίτευξη της Τέταρτης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας του Άρθρου 18.2.5, το Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών στα Νέα Τμήματα Παραχωρησιούχου που έχουν ολοκληρωθεί μέχρι τότε ή ολοκληρώνονται μετά από αυτήν, ορίζεται σε 0,04 ευρώ / χιλιόμετρο (προ ΦΠΑ) σε τιμές Ημέρας Τιμής Βάσης.

Επίσης, όπως προαναφέρθηκε, σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης είναι δυνατή η εφαρμογή κλειστού συστήματος, με πλήρη έλεγχο εσόδων εξόδων και καταβολή Διοδίων τελών απολύτως ανάλογη με το μήκος της διανυόμενης απόστασης και κατάργηση κάποιου ή κάποιων από τους Μετωπικούς Σταθμούς.

Τέλος, με τη Σύμβαση προβλέπεται ότι από της εφαρμογής του πλήρους ηλεκτρονικού συστήματος της παραγράφου 24.1.5, η χρέωση Διοδίων Τελών θα είναι απόλυτα ανάλογη με τη διανυόμενη απόσταση.

β. Επιβάλλεται η εγκατάσταση ηλεκτρονικού συστήματος εισπραξης και διαχείρισης, σε συνδυασμό όμως τουλάχιστον μιας «χειροκίνητης» πύλης ανά κατεύθυνση. Στους πλευρικούς όμως σταθμούς επιτρέπεται όπως η χειροκίνητη πύλη είναι του τύπου υποδοχέα νομισμάτων με την πρόσθετη όμως υποχρέωση να υπάρχει σε εφεδρεία εγκατάσταση που θα μπορεί να λειτουργεί με εισπράκτορα εντός 10λεπτού από τη ειδοποίηση από το χρήστη (μέσω μικροφωνικής εγκατάστασης) περί της βλάβης του υποδοχέα νομισμάτων. Το ηλεκτρονικό σύστημα επιβάλλεται να ακολουθεί τις επιταγές της Οδηγίας 2004/52/ΕΚ (διαλειτουργικότητα διοδίων) «ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει την καθιέρωση ενιαίου εθνικού ή ευρωπαϊκού ηλεκτρονικού συστήματος συλλογής διοδίων τελών». Περαιτέρω ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να εγκαταστήσει συμπληρωματικά ή αποκλει-

στικά (αλλά με εξακολούθηση της ανωτέρω υποχρέωσης εγκατάστασης χειροκίνητων πυλών) πλήρως αυτοματοποιημένο σύστημα εισπραξης διοδίων με ελεύθερη ροή οχημάτων (Free Flow System) που συνδυάζεται με σύστημα ηλεκτρονικής αναγνώρισης πινακίδων κυκλοφορίας. Η επιλογή αυτή τελεί υπό την προϋπόθεση της χορήγησης στον Παραχωρησιούχο της απαιτούμενης άδειας χρήσης ηλεκτρονικών τεχνικών συσκευών για τη βεβαίωση της μη καταβολής από Χρήστες του ισχύοντος τέλους διοδίου, από την Αρχή Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων και περί της οποίας γίνεται παρακάτω ειδική εισήγηση στο πλαίσιο του Άρθρου τρίτου του παρόντος σχεδίου νόμου.

Σε κάθε περίπτωση τα έσοδα του Παραχωρησιούχου υπολογίζονται, για τις ανάγκες της Σύμβασης, με βάση τις πραγματοποιηθείσες διελεύσεις (δεν αφαιρούνται δηλαδή τα τυχόν μη καταβληθέντα τέλη διοδίων) και πάντως το Δημόσιο δεν φέρει την ευθύνη της μη καταβολής και εισπραξης διοδίων τελών, ούτε βαρύνεται με τη οποιαδήποτε δαπάνη εισπραχής τους. Με την ίδια διάταξη προβλέπεται ικανή προθεσμία 15 ημερών για την καταβολή από το Χρήστη του διοδίου τέλους χωρίς άλλη επιβάρυνση, μετά την πάροδο της οποίας ο Παραχωρησιούχος δικαιούται να απαιτήσει την καταβολή σε αυτόν αστικής ποινής που συμβατικά ορίζεται στο 20πλάσιο του μη καταβληθέντος τέλους διοδίου.

γ. Με την παράγραφο 24.1.6 εισάγεται υποχρέωση του Παραχωρησιούχου να εξασφαλίζει ότι ο αριθμός των πυλών των σταθμών διοδίων που θα βρίσκονται σε συνεχή λειτουργία πρέπει, για όλο το 24ωρο να είναι τόσο ώστε να μη δημιουργούνται ουρές αναμονής στις πύλες των σταθμών διοδίων πέραν των εικοσι (20) οχημάτων ανά πύλη για περισσότερες από δύο (2) ώρες ανά ημέρα, και για περισσότερες από δεκατέσσερις (14) ημέρες ανά μήνα.

δ. Επιπρόσθετα με το ίδιο άρθρο 24 (παράγραφοι 24.1.7 και 24.1.8) ρυθμίζονται σημαντικά θέματα όπως η εγκατάσταση συστήματος αδιάλειπτης καταμέτρησης και κατηγοριοποίησης του κυκλοφοριακού φόρτου του Έργου και η διαθεσιμότητα των στοιχείων αυτών στο Δημόσιο σε πρωτογενή και επεξεργασμένη μορφή μέσα σε τακτές και σύντομες προθεσμίες. Επιπλέον ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται με δαπάνη του να εξασφαλίσει την απευθείας ηλεκτρονική σύνδεση (on line) του Δημοσίου με το δικό του σύστημα καταμέτρησης και παράλληλα το Δημόσιο δικαιούται να εγκαταστήσει δικό του ανεξάρτητο σύστημα καταγραφής της κυκλοφορίας. Ρυθμίζονται επίσης με αυστηρές ρήτρες οι παράμετροι διαθεσιμότητας του Έργου στην κυκλοφορία, περιλαμβανομένων και των αναγκαίων εργασιών τακτικής και έκτακτης συντήρησης που γίνονται με βάση τα αντίστοιχα εγκριμένα εγχειρίδια.

ε. Εν όψει της φύσεως του Έργου ως υπεραστικού αυτοκινητοδρόμου του Διερωπαϊκού Δικτύου και της ανάγκης καθορισμού διοδίου τέλους ανάλογου με τη δαπάνη ανάπτυξης του Έργου αλλά και κοινωνικά αποδεκτού από τους Χρήστες, το Ανώτατο Όριο Διοδίων Τελών (ΑΟΔΤ) που μπορεί να επιβάλει ο Παραχωρησιούχος ανά μονάδα επιβατηγού αυτοκινήτου (ΜΕΑ) και ανά χιλιόμετρο διανυόμενης από τον Χρήστη απόστασης επί του Ε.Π., με την επιφύλαξη των κλιμακώσεων που αναφέρθηκαν προηγουμένως, είναι για όλο το μήκος του έργου 0,04 ευρώ ανά χιλιόμετρο προ ΦΠΑ (σε τιμές 1.1.2003) για τα ελαφρά οχήματα ήτοι οχήματα με ή χωρίς ρυ-

μουλκούμενο και ύψος μέχρι 2,20 μ.. Σημειώνεται ότι το ΑΟΔΤ των 0,04 ευρώ ανά χιλιόμετρο ισχύει για όλους του Δρόμους Ανάπτυξης που δημοπρατήθηκαν με το σύστημα της Παραχώρησης.

Το ΑΟΔΤ υπόκειται σε ετήσια τιμαριθμική αναπροσαρμογή βάσει του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή, της Ε.Σ.Υ.Ε.. Η αναπροσαρμογή του ΑΟΔΤ θα γίνεται εντός του πρώτου δεκαήμερου κάθε ημερολογιακού έτους, βάσει του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή, όπως αυτός καταρτίζεται και δημοσιεύεται για την 30ή Σεπτεμβρίου του προηγούμενου της αναπροσαρμογής έτους, με χρήση συγκεκριμένου τύπου που προβλέπεται με το άρθρο 24.2.8. Οι συντελεστές αναγωγής του διοδίου τέλους για άλλες κατηγορίες οχημάτων περιέχονται στον Πίνακα 5 του άρθρου 24.4.1. Με τη διάταξη 24.4.2 απαλλάσσονται της υποχρέωσης καταβολής διοδίων οι ακόλουθες κατηγορίες Χρηστών:

1. Προσωπικό του Δημοσίου που ασκεί εποπτεία - επίβλεψη της εκτέλεσης της Σύμβασης, εφόσον μετακινείται για το σκοπό αυτόν.

2. Οχήματα της Ελληνικής Αστυνομίας
3. Οχήματα του Πυροσβεστικού Σώματος
4. Οχήματα των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων
5. Ασθενοφόρα

6. Οχήματα του προσωπικού του Παραχωρησιούχου και του Κατασκευαστή, εφόσον μετακινούνται για το σκοπό εκτέλεσης της Σύμβασης.

στ. Ο Παραχωρησιούχος, εντός πάντοτε του ανωτέρω ορίου, δικαιούται να καθορίζει το ύψος των τελών και ενδεικτικά να το διαφοροποιεί εντός τακτών χρονικών περιόδων, αλλά πάντοτε κάτω από τους σχετικούς περιορισμούς της Σύμβασης που ουσιαστικά μεταφέρουν τις αντίστοιχες διατάξεις της Οδηγίας 1999/62/ΕΚ.

ζ. Με το ίδιο άρθρο (24.3) εισάγεται η εφαρμογή της παρ. 1 του άρθρου 29 του Κ.Ο.Κ. (ν. 2696/1999 - ΦΕΚ 57 Α΄) που ρυθμίζει τις απαγορεύσεις κυκλοφορίας επί των εθνικών οδών και οχημάτων που, σύμφωνα με τη Μελέτη Επικινδυνότητας, πρέπει να αποκλειστούν από τη χρήση των σηράγγων του Έργου (μεταφορά επικίνδυνων φορτίων) ή η διέλευσή τους να υπόκειται σε ειδικές ρυθμίσεις.

3.24 Με το άρθρο 25 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τις Πληρωμές του Παραχωρησιούχου προς το Δημόσιο και την Επίτευξη Πραγματικής Απόδοσης της Δεσμευτικής Επένδυσης του Παραχωρησιούχου.

1. Πληρωμές προς το Δημόσιο

Ο Παραχωρησιούχος υποχρεούται να καταβάλει Πληρωμές προς το Δημόσιο, οι οποίες θα προκύπτουν από την εφαρμογή ποσοστών επί των Εσόδων του κατά την Περίοδο Παραχώρησης μετά την πάροδο πέντε (5) ετών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα στο άρθρο 25.1, όπως τα ποσοστά αυτά ειδικότερα συμφωνούνται με τον Πίνακα 5 του άρθρου 25.1.2 στον οποίο προσδιορίζονται οι περιόδοι πληρωμών, τα όρια εσόδων και τα ποσοστά υπολογισμού των Πληρωμών προς το Δημόσιο. Επισημαίνεται ότι οι πληρωμές προς το Δημόσιο υπολογίζονται επί των ακαθάριστων εσόδων του Παραχωρησιούχου, τα οποία είναι ευχερώς ελέγξιμα μέσα από τις ειδικές διαδικασίες που προβλέπει η Σύμβαση.

Εντός τριάντα (30) ημερών από το τέλος κάθε περιόδου υπολογισμού των Πληρωμών προς το Δημόσιο, ο Παραχωρησιούχος θα παρέχει στο Δημόσιο πλήρη στοιχεία αναφορικά με τα Έσοδα για την εν λόγω χρονική

περίοδο (σύμφωνα και με τα ειδικότερα οριζόμενα στο Άρθρο 25.3) και, κατ' εφαρμογή των ποσοστών Ρ₁ που αναφέρονται στον ανωτέρω Πίνακα 5, οφείλει να καταβάλει σε ειδικό λογαριασμό που θα του έχει γνωστοποιήσει το Δημόσιο τα ποσά που προκύπτουν σύμφωνα με το Άρθρο 25.1.1.

Σε περίπτωση που το Δημόσιο διαφωνεί με τους υπολογισμούς του Παραχωρησιούχου ως προς το ποσό της Πληρωμής προς το Δημόσιο, θα στέλνει σχετική ειδοποίηση εντός δεκαεπτά (14) ημερών από την κοινοποίηση των στοιχείων του ανωτέρω Άρθρου 25.1.3 με την οποία θα του γνωρίζει το ποσό που ο Παραχωρησιούχος οφείλει να καταβάλει. Σε περίπτωση που ο Παραχωρησιούχος αμφισβητεί τους υπολογισμούς του Δημοσίου υποχρεούται να καταβάλει το ποσό που εκείνος υπολόγισε στο Δημόσιο εντός πέντε (5) ημερών από τη λήψη της ανωτέρω ειδοποίησης.

2. Υποχρεώσεις Παραχωρησιούχου σε Περίπτωση Επίτευξης Πραγματικής Απόδοσης επί Δεσμευτικής Επένδυσης

Στο άρθρο 25.2 προβλέπεται η υποχρέωση του Παραχωρησιούχου να προβαίνει σε περαιτέρω καταβολές προς το Δημόσιο και στην περίπτωση που επιτευχθεί ο Συμβατικός Εσωτερικός Δείκτης Αποδοτικότητας της Δεσμευτικής Επένδυσης Παραχωρησιούχου (TRIIRRΠαραχ.) ο οποίος συμφωνείται με την Σύμβαση Παραχώρησης ως Πραγματική Απόδοση Δεσμευτικής Επένδυσης ίση με δώδεκα στα εκατό (12%). Ο Παραχωρησιούχος θα καταβάλει στο Δημόσιο, εφεξής, το εξήντα στα εκατό (60%) της ως άνω θετικής αξίας της Περιοδικής Ταμειακής Ροής εκάστου επόμενου οικονομικού έτους.

Σε περίπτωση που σε επόμενο οικονομικό έτος του Παραχωρησιούχου η Πραγματική Απόδοση Δεσμευτικής Επένδυσης TRIIRRΠαραχ. ανέλθει σε ποσοστό δεκαπέντε στα εκατό (15%), το προς καταβολή στο Δημόσιο ποσό θα αυξηθεί στο εβδομήντα στα εκατό (70%) της ως άνω θετικής αξίας της Περιοδικής Ταμειακής Ροής εκάστου επόμενου οικονομικού έτους.

Για τον υπολογισμό της Περιοδικής Ταμειακής Ροής του τελευταίου έτους της Περιόδου Παραχώρησης θα λαμβάνονται υπόψη και τα Διαθέσιμα του Παραχωρησιούχου.

Τα ποσά που υπολογίζονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο 25.2 θα καταβάλλονται στο Δημόσιο εντός ενός (1) μηνός από την έγκριση των οικονομικών καταστάσεων του Παραχωρησιούχου από την Ετήσια Τακτική Γενική του Συνέλευση και πάντως όχι αργότερα από επτά (7) μήνες από το πέρας κάθε οικονομικής χρήσης του Παραχωρησιούχου. Η μη καταβολή των ποσών αυτών εντός μηνός από την ανωτέρω προθεσμία δίνει το δικαίωμα στο Δημόσιο να εισπράττει αυτά από την Εγγυητική Επιστολή Λειτουργίας και Συντήρησης.

Προκειμένου να διασφαλιστούν τα δικαιώματα του Δημοσίου σε σχέση με τις πληρωμές του Παραχωρησιούχου στο άρθρο 25.3 προβλέπεται η υποχρέωση του Παραχωρησιούχου να παρέχει στην αρμόδια Υπηρεσία του Δημοσίου όλα τα αναγκαία στοιχεία για τον έλεγχο των παραμέτρων που λαμβάνονται υπόψη για την υποχρέωση πληρωμών προς το Δημόσιο και τον ειδικότερο προσδιορισμό αυτής ανάλογα με τα ετήσια έσοδα του Παραχωρησιούχου, ή την επίτευξη του Συμβατικού Εσωτερικού Δείκτη Αποδοτικότητας Δεσμευτικής Επένδυσης.

Εκτός από το δικαίωμά του να πραγματοποιεί τους νόμιμους φορολογικούς ελέγχους, το Δημόσιο δικαιούται να διεξαγάγει με δικά του έξοδα μέσω ορκωτών ελεγκ-

κών έλεγχου των λογαριασμών του Παραχωρησιούχου, υπό τον όρο ότι οι έλεγχοι αυτοί θα διενεργούνται σε διαστήματα όχι μικρότερα των 12 (δώδεκα) μηνών και ότι θα δίδεται στον Παραχωρησιούχο εύλογη σχετική προειδοποίηση.

3.25 Με το άρθρο 26 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν αποζημιωτικές υποχρεώσεις του Δημοσίου προς τον Παραχωρησιούχο, τόσο κατά την Περίοδο Μελετών - Κατασκευών (άρθρο 26.2) όσο και κατά την Περίοδο Λειτουργίας (άρθρο 26.5). Σημειώνεται ότι κατά την Περίοδο Μελετών - Κατασκευών, απόλυτο κριτήριο για τη θεμελίωση αξίωσης κατά του Δημοσίου αποτελεί η δυσμενής επίπτωση στην κρίσιμη διαδρομή του χρονοδιαγράμματος της Περιόδου αυτής και όχι οποιαδήποτε καθυστέρηση που είναι δυνατόν να αποδοθεί στο Δημόσιο. Περαιτέρω και πέραν της παράτασης των επηρεαζόμενων προθεσμιών, το ποσό της αποζημίωσης υπολογίζεται και βεβαιώνεται είτε από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό με παραπομπή σε περίπτωση αμφισβήτησης στην Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών και πάντως το Δημόσιο έχει σε κάθε περίπτωση το δικαίωμα να αμφισβητήσει είτε την υποχρέωση είτε το ύψος της αποζημίωσης μέσα από τις διαδικασίες επίλυσης διαφορών που προβλέπει η Σύμβαση. Επιπρόσθετα και για την περίπτωση που η αποζημίωση περιλαμβάνει και ζημίες από απώλεια εσόδων, ο τρόπος υπολογισμού της οριοθετείται περιοριστικά με τη Σύμβαση με χρήση συγκεκριμένων μαθηματικών τύπων σε συνδυασμό με το Χρηματοοικονομικό Μοντέλο που προσαρτάται στη Σύμβαση.

3.26 Με το άρθρο 27 ρυθμίζονται τα θέματα του Χρηματοοικονομικού Μοντέλου του Έργου που αποτελεί το Προσάρτημα 5 της Σύμβασης και συγκεκριμένα τα θέματα επικαιροποίησής του και χρήσης του ως κοινά αποδεκτής βάσης για τον υπολογισμό ορισμένων αποζημιώσεων μεταξύ των συμβαλλομένων, όπου αυτό προβλέπεται στη Σύμβαση.

3.27 Με το άρθρο 28 ρυθμίζεται η διαδικασία και οι ειδικότερες υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου για την επιστροφή του Έργου στο Δημόσιο κατά τη λήξη της Περιόδου Λειτουργίας. Στόχος των ρυθμίσεων αυτών είναι να εξασφαλιστεί η καλή και σύμφωνα με τις ειδικές για την περίπτωση συμβατικές προδιαγραφές κατάσταση του Έργου κατά την παράδοσή του στο Δημόσιο. Χαρακτηριστικά επισημαίνονται οι σχετικές υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου για εκπαίδευση του προσωπικού ως προς τη λειτουργία και συντήρηση του Έργου, τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων ρύθμισης/έλεγχου της κυκλοφορίας, είσπραξης διοδίων κ.λπ. σύμφωνα με την τελευταία προ της παράδοσης τεχνολογία, όπως επίσης και η υποχρέωση εξασφάλισης εναπομένουσας διάρκειας ζωής στα οδοστρώματα τουλάχιστον 10 ετών από την παράδοση. Με το ίδιο άρθρο ορίζεται η περίοδος εγγύησης των λεγόμενων Τοπικών Έργων (που κατασκευάζονται από τον Παραχωρησιούχο αλλά δεν του παραχωρούνται προς εκμετάλλευση).

3.28 Με το άρθρο 29 ρυθμίζονται οι λόγοι και η διαδικασία της καταγγελίας της Σύμβασης εκ μέρους του Δημοσίου. Προβλέπονται 14 ειδικοί και ένας γενικός λόγος καταγγελίας. Ενδεικτικά σημειώνουμε τους λόγους καταγγελίας που αναφέρονται στη μη τήρηση των Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων που διέπουν την εκτέλεση του Έργου, τη λειτουργία του Έργου, κατά παράβαση των όρων της Σύμβασης, με αποτέλεσμα να τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των Χρηστών, την εγκατάλειψη της Με-

λέτης - Κατασκευής του Έργου για συνεχόμενο διάστημα άνω των τριών μηνών και αντίστοιχα της Λειτουργίας του Έργου για συνεχόμενο χρονικό διάστημα δύο (2) ημερών. Οι λόγοι αυτοί αποδίδουν με τον εναργέστερο τρόπο τη σημασία που αποδίδει το Δημόσιο στην Περιβαλλοντική διάσταση του Έργου, την ασφάλεια των Χρηστών, την εμπρόθεσμη κατασκευή και την εύρυθμη λειτουργία του.

Η διαδικασία καταγγελίας, ακριβώς λόγω της σοβαρότητας, του οικονομικού μεγέθους της Σύμβασης αλλά και της εμπλοκής των δανειστών του έργου, συνδέεται με σειρά διαδικασιών, που εξασφαλίζουν αφ' ενός τη δυνατότητα επανόρθωσης του λόγου καταγγελίας εκ μέρους του αθετούντος μέρους (κατωτέρω υπό άρθρο 31) και αφετέρου τη δυνατότητα αμφισβήτησης (περιλαμβανομένης και της αναστολής) από τα δικαιοδοτικά όργανα που καθορίζονται με τη Σύμβαση (κατωτέρω άρθρο 33).

Τα αποτελέσματα της καταγγελίας σε βάρος του Παραχωρησιούχου εξειδικεύονται με την παράγραφο 29.3 της Σύμβασης, με ρυθμίσεις που διακρίνονται ανάλογα με το χρόνο της καταγγελίας δηλαδή κατά την Περίοδο Μελετών - Κατασκευών, την Περίοδο Λειτουργίας αλλά και την Περίοδο Εγγύησης του Έργου μετά τη λήψη της Περιόδου Παραχώρησης. Συνοπτικά:

α. Καταγγελία κατά την Περίοδο Μελετών - Κατασκευών: Όλα τα δικαιώματα του Παραχωρησιούχου επί του Χώρου Εκτέλεσης του Έργου παύουν αμέσως. Περιέρχονται στο Δημόσιο όλες οι μέχρι την καταγγελία Κατασκευές, τα πάσης φύσεως ταμειακά υπόλοιπα του Παραχωρησιούχου και οι τυχόν απαιτήσεις του κατά των ασφαλιστών (που δεν έχουν δεσμευτεί προς εξασφάλιση απαιτήσεων των δανειστών). Το Δημόσιο, κατ' επιλογή του, δικαιούται να υποκαταστήσει τον Παραχωρησιούχο στις συμβάσεις Μελέτης - Κατασκευής, Λειτουργίας, Ανεξάρτητου Μηχανικού και ασφάλισης του Έργου (μέχρι το χρόνο για τον οποίο έχουν καταβληθεί τα σχετικά ασφάλιστρα), χωρίς όμως να αναλαμβάνει οποιαδήποτε υποχρέωση έναντι αυτών για το προ της υποκατάστασης διάστημα. Η Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Μελετών - Κατασκευών Καλής Εκτέλεσης Λειτουργίας και οι Κρατήσεις Καλής Εκτέλεσης καταπίπτουν υπέρ του Δημοσίου, ως εύλογη αποζημίωση. Το Δημόσιο υποχρεούται να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο ή στους δανειστές του την αξία των μέχρι την καταγγελία των αντίως εκτελεσθεισών Κατασκευών μείον την καταβληθείσα μέχρι τότε Χρηματοδοτική Συμβολή του Δημοσίου και Δεσμευτική Επένδυση του Παραχωρησιούχου και των εσόδων από την εκμετάλλευση του Έργου που έχουν εισπραχθεί μέχρι την Ημερομηνία Καταγγελίας αφού πρώτα αφαιρεθούν από αυτά τα αντίστοιχα έξοδα λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης, όπως αυτά πιστοποιούνται από ανεξάρτητο ορκωτό ελεγκτή - λογιστή.

Η καταβολή του ανωτέρω ποσού από το Δημόσιο θα γίνεται σε εξαμηνιαίες δόσεις, η πρώτη των οποίων θα είναι καταβλητέα 6 μήνες μετά την ημερομηνία καταγγελίας και η τελευταία κατά την προγραμματισμένη ημερομηνία τελικής εξόφλησης βάσει των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων. Με δεδομένο ότι ο χρόνος καταβολής του ανωτέρω ποσού εξαντλεί τη συμβατική διάρκεια των εν λόγω δανείων και ότι το επιτόκιο για τον υπολογισμό των τόκων επί των δόσεων θα είναι είτε ίσο με το επιτόκιο των ομολόγων του Δημοσίου διάρκειας ίσης με τη μέση διάρκεια της περιόδου αποπληρωμής είτε Euribor χωρίς περιθώριο, είναι προφανές ότι ο τρόπος κατα-

βολής της αξίας του έργου που θα έχει εκτελεστεί μέχρι την καταγγελία (από την οποία αφαιρούνται η επένδυση (Δεσμευτική Επένδυση) του Παραχωρησιούχου και η Χρηματοδοτική Συμβολή του Δημόσιου), είναι εξαιρετικά συμφέρων για το Δημόσιο.

β. Καταγγελία Μετά το Πέρασ της Περιόδου Μελετών - Κατασκευών: Όλα τα δικαιώματα του Παραχωρησιούχου επί του Έργου Παραχώρησης παύουν αμέσως και το Έργο περιέρχεται στο Δημόσιο. Περιέρχονται στο Δημόσιο τα πάσης φύσεως ταμειακά υπόλοιπα του Παραχωρησιούχου και οι τυχόν απαιτήσεις του κατά των ασφαλιστών (που δεν έχουν δεσμευτεί προς εξασφάλιση απαιτήσεων των δανειστών). Το Δημόσιο, κατ' επιλογή του, δικαιούται να υποκαταστήσει τον Παραχωρησιούχο στα ασφαλιστήρια συμβόλαια μέχρι το χρόνο για τον οποίο έχουν καταβληθεί τα σχετικά ασφάλιστρα, χωρίς όμως να αναλαμβάνει οποιαδήποτε υποχρέωση έναντι αυτών για το προ της υποκατάστασης διάστημα. Καταπίπτει υπέρ του Δημοσίου η Εγγυητική Επιστολή Καλής Εκτέλεσης Λειτουργίας και (εφόσον δεν έχουν ακόμα αποδοθεί) οι Κρατήσεις Καλής Εκτέλεσης ως εύλογη αποζημίωση. Το Δημόσιο θα καταβάλει στον Παραχωρησιούχο ή στους δανειστές το μικρότερο ποσό μεταξύ των υποχρεώσεων προς τους δανειστές και της Καθαρής Παρούσας Αξίας Σειράς Χρηματορροών, όπως αυτή υπολογίζεται από μαθηματικό τύπο που προβλέπει η Σύμβαση. Ο τρόπος καταβολής είναι ο ίδιος που αναφέρθηκε ανωτέρω υπό (α).

γ. Καταγγελία κατά την Περίοδο μετά το πέρασ της Περιόδου Παραχώρησης: Το Δημόσιο δικαιούται να ζητήσει την κατάπιψη της Εγγυητικής Επιστολής Λειτουργίας, εκτός αν η καταγγελία γίνει για λόγους παρατεταμένου γεγονότος ανωτέρας βίας.

3.29 Με το άρθρο 30 ρυθμίζονται οι λόγοι και η διαδικασία της καταγγελίας της Σύμβασης εκ μέρους του Παραχωρησιούχου. Οι λόγοι αυτοί είναι περιορισμένοι και αναφέρονται κυρίως σε καθυστερήσεις καταβολής της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου, της δαπάνης συμπληρωματικών εργασιών, στην κατάργηση ή μονομερή τροποποίηση της Σύμβασης από το Δημόσιο, σε καθυστερήσεις κατασκευής του έργου που οφείλονται στο Δημόσιο και υπερβαίνουν το 30% της συνολικής προθεσμίας της Περιόδου Μελετών - Κατασκευών.

Τα αποτελέσματα της καταγγελίας σε βάρος του Δημοσίου εξειδικεύονται με την παράγραφο 30.3 της Σύμβασης, με ρυθμίσεις που διακρίνονται ομοίως ανάλογα με το χρόνο της καταγγελίας δηλαδή κατά την Περίοδο Μελετών - Κατασκευών, την Περίοδο Λειτουργίας αλλά και την Περίοδο Εγγύησης του Έργου μετά τη λήψη της Περιόδου Παραχώρησης. Συνοπτικά:

α. Καταγγελία κατά την Περίοδο Μελετών - Κατασκευών: Όλα τα δικαιώματα του Παραχωρησιούχου επί του Χώρου Εκτέλεσης του Έργου παύουν αμέσως. Περιέρχονται στο Δημόσιο όλες οι μέχρι την καταγγελία Κατασκευές. Επιστρέφονται στον Παραχωρησιούχο οι πάσης φύσεως εγγυητικές επιστολές που έχουν κατατεθεί στο Δημόσιο. Το Δημόσιο υποχρεούται να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο ή στους Δανειστές τις Υποχρεώσεις προς τους Δανειστές κατά την Ημερομηνία Καταγγελίας σε δύο ισόποσες δόσεις, της πρώτης καταβλητέας εντός έξι (6) μηνών και της δεύτερης εντός δεκαοκτώ (18) μηνών από την Ημερομηνία Καταγγελίας, εντόκως με επιτόκιο το μέσο σταθμισμένο κόστος δανεισμού των Καθορισμένων Δανειακών Συμβάσεων. Ομοίως το Δημό-

σιο, εντός της ίδιας προθεσμίας υποχρεούται να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο το ποσό της Δεσμευτικής Επένδυσης που έχει ήδη καταβληθεί από τους Αρχικούς Μετόχους πλέον το αναλογούν χρηματοοικονομικό κόστος των Αρχικών Μετόχων, υπό την έννοια του κόστους δανεισμού των Αρχικών Μετόχων για ποσά αντίστοιχα με τα καταβληθέντα από αυτούς ως Δεσμευτική Επένδυση μέχρι την Ημερομηνία Καταγγελίας και περιοδο δανεισμού ίση με την Περίοδο Μελετών - Κατασκευών, μείον τα τυχόν ποσά ασφαλισμάτων που έχει εισπράξει μέχρι την Ημερομηνία Καταγγελίας και τα οποία δεν εξασφαλίζουν τις απαιτήσεις των Δανειστών και δεν είναι στη διάθεσή τους και δεν έχουν χρησιμοποιηθεί για την αποκατάσταση της ασφαλισμένης ζημίας, μείον (ή πλέον εάν είναι αρνητικά) τα Διαθέσιμα του Παραχωρησιούχου σύμφωνα με το Άρθρο 30.3.2 (c). Η καταβολή του ποσού αυτού θα γίνει σε ομοίως δύο (2) ισόποσες δόσεις, της πρώτης καταβλητέας εντός έξι (6) μηνών και της δεύτερης εντός δεκαοκτώ (18) μηνών από την Ημερομηνία Καταγγελίας.

β. Καταγγελία Μετά το Πέρασ της Περιόδου Μελετών - Κατασκευών: Όλα τα δικαιώματα του Παραχωρησιούχου επί του Έργου Παραχώρησης παύουν αμέσως και το Έργο περιέρχεται στο Δημόσιο. Επιστρέφονται στον Παραχωρησιούχο οι πάσης φύσεως εγγυητικές επιστολές που έχουν κατατεθεί στο Δημόσιο. Το Δημόσιο υποχρεούται να καταβάλει στον Παραχωρησιούχο ή στους Δανειστές τις Υποχρεώσεις προς τους Δανειστές όπως και κατά την καταγγελία στην Περίοδο Κατασκευής, και στον Παραχωρησιούχο την Απόδοση Δεσμευτικής Επένδυσης Παραχωρησιούχου, μείον (ή πλέον αν είναι αρνητικό) των Διαθεσίμων του Παραχωρησιούχου, όπως αυτή υπολογίζεται κατά τη Σύμβαση. Κατ' εξαίρεση αν η καταγγελία γίνει για λόγους Παρατεταμένου Γεγονότος Ανωτέρας Βίας το Πληρωτέο Ποσό Λόγω Καταγγελίας για Πραγματική Απόδοση Δεσμευτικής Επένδυσης που λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό της αποζημίωσης του Παραχωρησιούχου περιορίζεται στο ήμισυ.

γ. Καταγγελία κατά την Περίοδο μετά το πέρασ της Περιόδου Παραχώρησης: Επιστρέφεται στον Παραχωρησιούχο η Εγγυητική Επιστολή Λειτουργίας.

3.30 Με το άρθρο 31 ρυθμίζονται τα δικαιώματα των δανειστών και του Δημοσίου σε περίπτωση καταγγελίας.

Ειδικότερα με το άρθρο αυτό ρυθμίζονται οι δυνατότητες και η διαδικασία επανόρθωσης λόγω καταγγελίας εκ μέρους του Παραχωρησιούχου και των δανειστών του ή εκ μέρους του Δημοσίου αν η καταγγελία οφείλεται σε αθέτηση του τελευταίου. Ειδικότερα ρυθμίζονται οι προϋποθέσεις και οι προθεσμίες για την υποβολή και υλοποίηση σχεδίων επανόρθωσης. Με το ίδιο άρθρο (παράγραφος 31.1.8) παρέχεται η εξουσιοδότηση για την υπογραφή απευθείας σύμβασης μεταξύ του Δημοσίου και των δανειστών για τον καθορισμό λεπτομερειών άσκησης του δικαιώματος επανόρθωσης των γεγονότων αθέτησης Παραχωρησιούχου εκ μέρους των δανειστών όπως επίσης και των δικαιωμάτων των δανειστών ως τρίτων δυνάμει της Σύμβασης και της επίλυσης των τυχόν διαφορών που ενδέχεται να ανακύψουν μεταξύ αυτών και του Δημοσίου ή/και του Παραχωρησιούχου από την εκ μέρους τους άσκησή τους. Με τη Σύμβαση ρητά ορίζεται ότι η συμφωνία αυτή δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την καθ' οιονδήποτε τρόπο δυσμενή μεταβολή των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων του Δημοσίου από τη Σύμβαση.

3.31 Με το άρθρο 32 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν

δικαιώματα πνευματικής και βιομηχανικής περιουσίας που αφορούν το Έργο και κυρίως οι υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου για την εξασφάλισή τους και την πληρωμή των τυχόν δικαιωμάτων όπως επίσης για τη διάθεσή τους στο Δημόσιο (χορήγηση άδειας χρήσης). Προβλέπεται επίσης υποχρέωση του Παραχωρησιούχου να αποζημιώσει το Δημόσιο για οποιαδήποτε αξίωση, αγωγή, απαίτηση και διαδικασία που θα στρέφονται κατ' αυτών πηγάζουσα ή προκαλούμενη από οποιαδήποτε παραβίαση Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας.

3.32 Με το άρθρο 33 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την επίλυση διαφορών μεταξύ του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου ή / και των Δανειστών. Σημειώνεται ότι για τυχόν διαφορές που θα προκύψουν από την υπογραφή της Σύμβασης μέχρι την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, αρμόδια είναι τα Δικαστήρια της Αθήνας. Από την Ημερομηνία αυτή, οι τυχόν διαφορές θα επιλύονται με τη διαδικασία του άρθρου 33 της Σύμβασης. Η διαδικασία αυτή διακρίνεται σε:

α. Διαδικασία επίλυσης Τεχνικών Διαφορών διεξάγεται από τριμελή Επιτροπή Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών τα μέλη της οποίας (Πραγματογνώμονες) διορίζονται σύμφωνα με τις παραγράφους 33.2.1 έως και 33.2.5 του άρθρου 33. Η Επίλυση Τεχνικών Διαφορών διενεργείται στην Αθήνα και στην ελληνική γλώσσα.

β. Διαιτησία. Με τη Διαιτησία επιλύονται διαφορές που δεν αποτελούν Τεχνικές Διαφορές ή κατόπιν προσφυγής σε αυτήν κατά του μέρους Πορίσματος της Επιτροπής Επίλυσης Τεχνικών Διαφορών που αφορά τον επιμερισμό της υπαιτιότητας, το οικονομικό μέρος του Πορίσματος και τον επιμερισμό των δαπανών στους διαδίκους. Η διαδικασία της Διαιτησίας, διέπεται από τους Κανόνες Διαιτησίας του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου με την επιφύλαξη των παρεκκλίσεων που συμφωνούνται με το άρθρο 33 της Σύμβασης, οι οποίες κατισχύουν των Κανόνων Διαιτησίας του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου. Το Διαιτητικό Δικαστήριο εφαρμόζει υποχρεωτικά τους όρους της Σύμβασης και τις ουσιαστικές διατάξεις του Ελληνικού Δικαίου. Το Διαιτητικό Δικαστήριο αποτελείται από τρεις (3) Διαιτητές και η Διαιτησία διεξάγεται στην Αθήνα και στην ελληνική γλώσσα. Κάθε μέρος διορίζει ένα διαιτητή και ο τρίτος διαιτητής ορίζεται από τους δύο αυτούς διαιτητές. Σε περίπτωση μη συμφωνίας ως προς τον τρίτο διαιτητή αυτός ορίζεται από το Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου μετά από σχετικό αίτημα οποιουδήποτε Μέρους. Πρόσβαση στη Διαιτησία έχουν και οι δανειστές σε περίπτωση που προκύψει διαφορά ως προς τα δικαιώματα που τους αναγνωρίζει η Σύμβαση. Κατ' εξαίρεση και σε περίπτωση που προκύψει διαφορά μεταξύ Δημοσίου, Παραχωρησιούχου και Δανειστών, κατά την οποία τα συμφέροντα του Παραχωρησιούχου και των Δανειστών είναι αντίθετα, τότε το Διαιτητικό Δικαστήριο του άρθρου 33.3.4 συντίθεται από πέντε (5) Διαιτητές εκ των οποίων τρεις ορίζονται ανά ένα από έκαστο των διαδίκων και ο τέταρτος και πέμπτος και ο εξ αυτών Επιδιαιτητής ορίζονται με συμφωνία των τριών Διαιτητών. Σε περίπτωση που μέσα στην προθεσμία αυτή οι τρεις Διαιτητές δεν συμφωνήσουν στο πρόσωπο του τέταρτου και πέμπτου Διαιτητή, αυτοί και ο εξ αυτών Επιδιαιτητής θα οριστούν από το Διεθνές Διαιτητικό Δικαστήριο του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου μετά από σχετικό αίτημα οποιουδήποτε Μέρους. Επισημαίνεται το ότι σε

περίπτωση διαφωνίας περί του αν τα συμφέροντα του Παραχωρησιούχου και των Δανειστών είναι αντίθετα, αποφασίζει σε πρώτο και τελευταίο βαθμό το Εφετείο της έδρας του Παραχωρησιούχου που δικάζει κατά τη διαδικασία του άρθρου 45 παρ. 1 του ν. 1892/1990.

3.33 Με το άρθρο 34 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την αλληλογραφία και γνωστοποιήσεις μεταξύ των συμβαλλομένων αλλά και του Ανεξάρτητου Μηχανικού, όπως επίσης και η υποχρέωση του Παραχωρησιούχου να ανακοινώνει στο Δημόσιο έγγραφα και δικόγραφα που λαμβάνει και που σχετίζονται με την εκτέλεση του Έργου και τις συμβατικές του υποχρεώσεις και να κοινοποιεί στο Δημόσιο όλη την αλληλογραφία μεταξύ αυτού, του Κατασκευαστή, του Λειτουργού και του Ανεξάρτητου Μηχανικού.

3.34 Με το άρθρο 35 ρυθμίζεται το εφαρμοστέο δίκαιο και οι συνέπειες από μεταβολές της νομοθεσίας που επήλθαν μετά την ημερομηνία που είναι τριάντα (30) ημέρες προ της Ημερομηνίας Δημοπράτησης του Έργου. Οι συνέπειες από τις μεταβολές αυτές, υπό την προϋπόθεση ότι είναι ουσιώδεις επιβαρύνουν ή ωφελούν είτε το Δημόσιο είτε τον Παραχωρησιούχο.

3.35 Με το άρθρο 36 ρυθμίζονται ορισμένα φορολογικά θέματα κατά τρόπο που προσιδιάζει στη φύση της κυρούμενης Συμβάσεως. Στην ουσία πρόκειται περί διευκρινίσεων υφιστάμενων φορολογικών διατάξεων υπό την έννοια της υπαγωγής σε αυτές των ρυθμίσεων και ιδιαιτεροτήτων της Σύμβασης. Είναι χαρακτηριστικό ότι πολλές από τις ρυθμίσεις αυτές έχουν ήδη υιοθετηθεί σε όλες τις μέχρι σήμερα συμβάσεις παραχώρησης αλλά και με τα άρθρα 29 και 30 του ν. 3389/2005 με τον οποίο ρυθμίζονται οι συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα και μάλιστα σε έργα μικρότερου προϋπολογισμού.

3.36 Τέλος με το άρθρο 37 ρυθμίζεται το θέμα της τροποποίησης της κυρούμενης Συμβάσεως. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό η Σύμβαση Παραχώρησης τροποποιείται με συμφωνία μεταξύ του Δημοσίου και Παραχωρησιούχου που κυρώνεται με νόμο. Ομοίως ρυθμίζεται το θέμα της τροποποίησης των Προσαρτημάτων της Σύμβασης με διάκριση μεταξύ των Προσαρτημάτων που για να τροποποιηθούν απαιτούν συμφωνία του Δημοσίου και του Παραχωρησιούχου, των Προσαρτημάτων που τροποποιούνται μετά από έγγραφη συναίνεση του Δημοσίου και του Προσαρτηματος 8 (Προσφορά) που δεν τροποποιείται (πλην των τμημάτων του που έχουν συμφωνηθεί ως αυτοτελή Προσαρτήματα 5 - Χρηματοοικονομικό Μοντέλο και 6 - Χρονοδιάγραμμα - της Σύμβασης).

E. ΥΠΟΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Μαζί με τη Σύμβαση Παραχώρησης, υποβάλλονται στην Εθνική Αντιπροσωπεία και τα Προσαρτήματά της, τα οποία δεν κυρώνονται και τα οποία έχουν μονογραφηθεί από τα Μέρη για τη διασφάλιση της αυθεντικότητάς τους.

Αυτά είναι τα εξής:

Προσάρτημα 1: Υποδείγματα Συμβατικών Εγγράφων
Προσάρτημα 2: Η Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Ε.Σ.Υ.)

Προσάρτημα 3: Ο Κανονισμός Μελετών και Ερευνών (Κ.Μ.Ε.)

Προσάρτημα 4: Η Τεχνική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Τ.Σ.Υ.)

Προσάρτημα 5: Το Χρηματοοικονομικό Μοντέλο

Προσάρτημα 6: Τα Χρονοδιαγράμματα Προσφοράς του Έργου και, μετά την κατάρτισή τους από τον Παραχωρησιούχο, το Χρονοδιάγραμμα Εφαρμογής του Έργου και τα Εγχειρίδια Επιθεώρησης και Συντήρησης του Έργου Παραχώρησης (μετά την κατάρτιση και έγκρισή τους).

Προσάρτημα 7: Οι Απαιτήσεις Ασφάλισης

Προσάρτημα 8: Η Προσφορά

Προσάρτημα 9: Η μεταξύ Παραχωρησιούχου και Κατασκευαστή Σύμβαση Μελέτης - Κατασκευής

Προσάρτημα 10: Η Σύμβαση Λειτουργίας - Συντήρησης του Έργου

Προσάρτημα 11: Η Σύμβαση του Ανεξάρτητου Μηχανικού

Προσάρτημα 12: Το Καταστατικό του Παραχωρησιούχου

Προσάρτημα 13: Νομοποιητικά Έγγραφα.

ΣΤ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Σύμφωνα με το ελεγμένο χρηματοοικονομικό μοντέλο του Αναδόχου τα κύρια οικονομικά στοιχεία του έργου είναι τα εξής:

1. Συνολικό κόστος Περιόδου Μελετών - Κατασκευών: Ευρώ 2.809.530.160 σε τρέχουσες τιμές, εκ των οποίων το καθαρά κατασκευαστικό κόστος ανέρχεται σε 2.098.650.000 σε τρέχουσες τιμές.

2. Χρηματοδοτική Συμβολή Δημοσίου: Ευρώ 550.000.000 σε τρέχουσες τιμές, υποκειμένη σε αναπροσαρμογή (θετική ή αρνητική) λόγω μεταβολής των επιτοκίων μέχρι την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, πλέον πληθωρισμός από την 31.12.2007 μέχρι την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης εάν αυτή επέλθει μετά την 1.3.2008, καταβλητέα σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του Πίνακα 4 του άρθρου 7.2.1 της Σύμβασης Παραχώρησης.

3. Δαπάνες Παραχωρησιούχου: Ο Παραχωρησιούχος αναλαμβάνει την υποχρέωση να εξασφαλίσει εξ ιδίων το ποσό των ευρώ 2.259.529.854 που απαιτείται για τη χρηματοδότηση του κόστους κατασκευής του Έργου επιπλέον της Χρηματοδοτικής Συμβολής του Δημοσίου. Το ποσό αυτό εξασφαλίζεται από τον Παραχωρησιούχο υπό μορφή ιδίων κεφαλαίων, δανείων και τυχόν εσόδων μέχρι το τέλος της Περιόδου Μελετών - Κατασκευών και αναλυτικά: Ίδια Κεφάλαια ευρώ 200,144 εκ., δάνεια ευρώ 1,134,132 εκ. και προβλεπόμενα καθαρά έσοδα από διόδια μέχρι το πέρας τη Περιόδου Μελετών - Κατασκευών ευρώ 686.609 εκατ.

4. Προϋπολογιζόμενες Πληρωμές προς το Δημόσιο (με βάση το χρηματοοικονομικό μοντέλο και τα ποσοστά του Πίνακα 5 της Σύμβασης) ευρώ 9.224.761.188 σε τρέχουσες τιμές και ευρώ 1.856.303.509 σε παρούσα αξία 1/1/2007.

Ζ. ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΑΡΘΡΩΝ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

Ζ1. Άρθρο πρώτο

Με το άρθρο αυτό κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η από 24ης Ιουνίου 2007 Σύμβαση Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα, που υπογράφηκε μεταξύ αφ' ενός του Ελληνι-

κού Δημοσίου και αφ' ετέρου: α) της Ανώνυμης Εταιρείας, με την επωνυμία «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ - ΤΣΑΚΩΝΑ» και το διακριτικό τίτλο «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ Α.Ε.», που εδρεύει στο Δήμο Αθηναίων, και β) (Α) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «VINCI S.A.» που εδρεύει στη Γαλλία, (Β) της Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης με την επωνυμία HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH, που εδρεύει στο Essen Γερμανίας, (Γ) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ, ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», που εδρεύει στην Αθήνα (Δ) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «J & P ΑΒΑΞ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΗ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ - ΕΜΠΟΡΙΚΗ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ - ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ», που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου και (Ε) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε.», που εδρεύει στο Χαλάνδρι Αττικής.

Ζ 2. Άρθρο δεύτερο

1. Με την παράγραφο 1 του άρθρου Δεύτερου ρυθμίζονται θέματα που αφορούν στην περιουσία που περιήλθε στην Ανώνυμη Εταιρεία Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων (Τ.Ε.Ο. Α.Ε.), σε εφαρμογή της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν. 2938/2001 (Συγχώνευση του Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας» και της εταιρείας «Ελληνικοί Αυτοκινητόδρομοι Α.Ε.» σε ανώνυμη εταιρεία, με την επωνυμία «Ανώνυμη Εταιρεία Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων» και τον διακριτικό τίτλο «Τ.Ε.Ο. Α.Ε.» - ΦΕΚ 178 Α').

Ειδικότερα, με την παράγραφο 1.α ορίζεται ότι οι εκτάσεις του συγκεκριμένου τμήματος του ΠΑΘΕ που είχαν μεταβιβασθεί από το Δημόσιο στην Τ.Ε.Ο. Α.Ε., δυνάμει της ανωτέρω διατάξεως του ν. 2938/2001, επιστρέφονται στο Δημόσιο. Ο λόγος της συγκεκριμένης ρύθμισης είναι διττός. Πρώτον, ήδη με την παράγραφο 3 του άρθρου 3 του ν. 2938/2001, το Δημόσιο, παρά το ότι είχε και μεταβιβάσει τις εκτάσεις αυτές στην Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και της είχε παράσχει (με την παράγραφο 1.α του ίδιου άρθρου 3) το δικαίωμα διαχείρισης και εκμετάλλευσης του συνόλου του ΠΑΘΕ (αλλά και του οδικού άξονα Ε-65), είχε ρητά διατηρήσει το δικαίωμα να αναθέσει την κατασκευή οιοδήποτε εθνικού οδικού άξονα με το σύστημα της παραχώρησης, δηλαδή με αντάλλαγμα την παραχώρηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης του έργου που συνίσταται στην επιβολή και είσπραξη διοδίων τελών. Συγκεκριμένα, η παράγραφος 3 του άρθρου 3 του ν. 2938/2001 αναφέρει επί λέξει ότι «*Με τον νόμο αυτόν δεν θίγονται οι ειδικές διατάξεις της νομοθεσίας για την κατασκευή και εκμετάλλευση εθνικών οδών και αυτοκινητοδρόμων ή άλλων οδικών αξόνων, και τη διαχείριση των διοδίων τους, ούτε οι διατάξεις για την ανάθεση κατασκευής οιοποδήποτε εθνικού οδικού άξονα ή τμήματός του, από τη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων ή άλλες δημόσιες υπηρεσίες. Μετά την πάροδο του χρόνου εκμετάλλευσης των διοδίων από τις κατασκευάστριες επιχειρήσεις των ανωτέρω έργων, μπορεί, με απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, να ανατίθεται η είσπραξη και διαχείριση των διοδίων στην Τ.Ε.Ο. Α.Ε.*». Από το περιεχόμενο της διάταξης αυτής, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η περίοδος παραχώρησης όχι μόνο για το συγκεκριμένο έργο, αλλά και

στα άλλα έργα που δημοπρατήθηκαν με το σύστημα της παραχώρησης και αφορούν στα τμήματα το εθνικού οδικού δικτύου των οποίων τη διαχείριση και εκμετάλλευση έχει μέχρι σήμερα η Τ.Ε.Ο. Α.Ε., ανέρχεται σε τριάντα (30) χρόνια, είναι προφανές ότι για τη μακρά περίοδο αυτή η Τ.Ε.Ο. Α.Ε. αποστερείται του κυρίως αντικειμένου της δραστηριότητάς της. Δεύτερον, οι παρόδιες εκτάσεις που επιστρέφονται στο Δημόσιο, σύμφωνα με τον σχεδιασμό του Έργου, είναι απολύτως αναγκαίες για την αναβάθμιση των υφισταμένων τμημάτων του αυτοκινητοδρόμου (διαπλατύνσεις, παραλλαγές, δημιουργία νέων Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών) και, συνεπώς, εάν για οποιονδήποτε λόγο παρέμεναν στην κυριότητα της Τ.Ε.Ο. Α.Ε., θα έπρεπε είτε να απαλλοτριωθούν με δημόσια δαπάνη ή έστω να παραχωρηθούν προς χρήση στον παραχωρησιούχο έναντι ανταλλάγματος, που θα έπρεπε να καταβάλλεται επί τριάντα (30) χρόνια, επιβαρύνοντας με τον τρόπο αυτό σημαντικά το κόστος του Έργου.

Με την παράγραφο 1.β ρυθμίζεται η διαδικασία μεταβίβασης και προβλέπεται αντίστοιχη διαδικασία, δηλαδή μεταγραφή αποσπάσματος εκθέσεως απογραφής, με αυτήν που υιοθετήθηκε (και εφαρμόστηκε) με την παράγραφο 5 του άρθρου 5 του ν. 2938/2001 για τη μεταβίβαση των ακινήτων αυτών από το Δημόσιο στην Τ.Ε.Ο. Α.Ε.. Ορίζεται επίσης και η προθεσμία εντός της οποίας πρέπει να γίνει η μεταγραφή. Η ημερομηνία αυτή συνδέεται αναγκαστικά με την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, όπως αυτή ορίζεται με το άρθρο 5.2.2 της κυρούμενης Συμβάσεως Παραχώρησης, αφού αυτή αποτελεί και την ουσιαστική αφετηρία ισχύος όλων των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των συμβαλλομένων.

Κατά συνέπεια, αν, για λόγους που ήδη προβλέπονται στη Σύμβαση Παραχώρησης, δεν επέλθει η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, παρέλκει η μεταβίβαση από την Τ.Ε.Ο. Α.Ε. στο Δημόσιο των σχετικών περιουσιακών στοιχείων, δοθέντος ότι αυτή θα εξακολουθήσει να λειτουργεί και να εκμεταλλεύεται το τμήμα αυτό υπό το σημερινό καθεστώς.

Με την παράγραφο 1.γ προβλέπεται η υποκατάσταση της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. από το Δημόσιο σε όλες τις ενοχικές συμβάσεις με τρίτους που έχει συνάψει η Τ.Ε.Ο. Α.Ε. σε σχέση με το τμήμα που αφορά στο έργο της συγκεκριμένης Σύμβασης Παραχώρησης. Οι συμβάσεις αυτές αφορούν κυρίως σε συμβάσεις εκμισθώσεως χώρων στους υφιστάμενους Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών και δευτερευόντως σε συμβάσεις συντήρησης συστημάτων είσπραξης διοδίων και συντήρησης (περιορισμένης κλίμακας) του Αυτοκινητοδρόμου. Η διάταξη αυτή κρίνεται αναγκαία, προκειμένου να εναρμονισθεί το καθεστώς των ενοχικών αυτών συμβάσεων με το γεγονός ότι κύριος των σχετικών εκτάσεων καθίσταται πλέον το Δημόσιο. Σημειώνεται ότι η σχετική διάταξη τελεί υπό την επιφύλαξη της παράγραφο 2 του άρθρου Δεύτερου, όπως αυτή αναλύεται κατωτέρω.

Με την παράγραφο 1.δ προβλέπεται, σε αντιστοιχία με την ανάλογη διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του ν. 2938/2001, η απαλλαγή των μεταβιβάσεων και μεταβολών που προβλέπονται από το άρθρο Δεύτερο του παρόντος σχεδίου νόμου, από κάθε φόρο, τέλη, εισφορά καθώς και δικαιώματα υπέρ του Δημοσίου ή οιοδήποτε τρίτου, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών όλων των υποθηκοφυλάκων.

Τέλος, με την παράγραφο 1.ε προσδιορίζεται ο τρό-

πος υπολογισμού της αξίας των εκτάσεων που μεταβιβάζονται με την παράγραφο 1.α του παρόντος άρθρου σε αντιστοιχία με τις διατάξεις της παραγράφου 4 του άρθρου 5 του ν. 2938/2001, δυνάμει της οποίας αποτιμήθηκε η αξία των εκτάσεων που μεταβιβάστηκαν στην Τ.Ε.Ο. Α.Ε. από το Δημόσιο. Με δεδομένο ότι η σχετική απογραφή και εκτίμηση διενεργήθηκε μόλις στο τέλος του 2005 και ότι πρόκειται περί εκτάσεων του υπεραστικού τμήματος του αυτοκινητοδρόμου, κρίθηκε ότι δεν απαιτείται νέα εκτίμηση της σχετικής αξίας των μεταβιβαζομένων περιουσιακών στοιχείων. Με βάση την αξία αυτή θα αναμορφωθεί και το μετοχικό κεφάλαιο της Τ.Ε.Ο. Α.Ε., δοθέντος ότι αυτό, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 5 του ν. 2938/2001, είχε διαμορφωθεί στο σημερινό του ύψος με βάση την εκτιμηθείσα αξία των μεταβιβασθέντων ακινήτων. Σημειώνεται ότι με βάση την ανωτέρω αποτίμηση, η αξία των παροδίων αυτών εκτάσεων ανέρχεται σε 3.874.500 ευρώ και η αξία των κτισμάτων σε 38.302.000 ευρώ, ήτοι η συνολική αξία των περιουσιακών στοιχείων που μεταβιβάζονται στο Δημόσιο με τις διατάξεις του παρόντος σχεδίου νόμου ανέρχεται σε 42.176.500 ευρώ.

Προς το σκοπό της απρόσκοπτης λειτουργίας και εκμετάλλευσης του τμήματος αυτού μέχρι την παράδοσή του στον Παραχωρησιούχο, προβλέπεται ότι η Τ.Ε.Ο. Α.Ε. θα εξακολουθεί να ασκεί αντί του Δημοσίου (το οποίο ήδη από της μεταγραφής έχει καταστεί κύριος των περιουσιακών στοιχείων που μεταβιβάζονται με το παρόν άρθρο) αλλά για ίδιο λογαριασμό της, τα σχετικά δικαιώματα λειτουργίας και εκμετάλλευσης που είχε μέχρι σήμερα και να έχει και τις αντίστοιχες υποχρεώσεις. Με τη ρύθμιση αυτή εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου και, ταυτόχρονα, η κάλυψη των σχετικών δαπανών από την Τ.Ε.Ο. Α.Ε. από τα έσοδα που θα εισπράττει (όπως και σήμερα).

3. Με την παράγραφο 3.α ρυθμίζεται η διαδικασία, και ειδικότερα οι προϋποθέσεις παράδοσης - παραλαβής του σχετικού τμήματος στον Παραχωρησιούχο, σε συσχέτισμό με τις οικείες διατάξεις της Σύμβασης Παραχώρησης. Συγκεκριμένα, ορίζεται ότι η σχετική παράδοση - παραλαβή γίνεται με τριμερές πρωτόκολλο μεταξύ Δημοσίου, Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και Παραχωρησιούχου.

Με την παράγραφο 3.β ρυθμίζεται το θέμα της υπεισέλευσης του Παραχωρησιούχου στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Δημοσίου ως συμβαλλομένου σε εκείνες από τις ενοχικές συμβάσεις που αφορούν το παραδιδόμενο Τμήμα όπου, σύμφωνα με τη Σύμβαση Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος θα υπεισέλθει στα δικαιώματα του εκμισθωτή.

Τέλος, με την παράγραφο 3.γ ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν στις τυχόν εκκρεμείς δίκες της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. κατά τον χρόνο παράδοσης των χώρων εκτέλεσης του έργου στον Παραχωρησιούχο, όπως επίσης και σε αυτές που θα εγερθούν μετά τον χρόνο αυτό αλλά αφορούν στον μέχρι την παράδοση χρόνο. Με τη συγκεκριμένη διάταξη ορίζεται ότι οι δίκες αυτές συνεχίζονται ή ασκούνται από το Δημόσιο (που είναι πλέον κύριος των μεταβιβαζομένων ακινήτων και αντισυμβαλλόμενος στις οικείες ενοχικές συμβάσεις) ή απευθύνονται κατ' αυτού.

Ζ 3. Άρθρο τρίτο

1. Με την πρώτη παράγραφο του άρθρου τρίτου ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τους όρους εφαρμογής των διατάξεων της κυρούμενης Συμβάσεως (άρθρο 24.1.5 (1) και (2)), που αναφέρονται στη δυνατότητα εγκατάστα-

σης και λειτουργίας στο Έργο σταθμών διοδίων που λειτουργούν με το σύστημα της ελεύθερης ροής οχημάτων, με ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου τρίτου του ν. 3535/2007 (ΦΕΚ 41 Α΄).

2. Με τη δεύτερη παράγραφο του άρθρου τρίτου ρυθμίζονται θέματα που αφορούν τους όρους εφαρμογής των διατάξεων της κυρούμενης Συμβάσεως (άρθρο 15.7), που αφορούν στην άσκηση πειθαρχικού ελέγχου επί των εργοληπτικών επιχειρήσεων του Κατασκευαστή, των μελών του και των υπεργολάβων του, όπως και των υπεργολάβων του Παραχωρησιούχου με ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου τέταρτου του ν. 3535/2007.

Ζ 4. Άρθρο τέταρτο

Το άρθρο αυτό περιλαμβάνει τελικές διατάξεις.

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου επιδιώκει τους παραπάνω σκοπούς και παρακαλούμε για την ψήφισή του.

Αθήνα, 2 Οκτωβρίου 2007

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ,
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Γ. Σουφλιάς

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

Πρ. Παυλόπουλος

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Γ. Αλογοσκούφης

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

Σ. Χατζηγάκης

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ

Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα και ρύθμιση συναφών θεμάτων

Άρθρο πρώτο

Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η από 24ης Ιουλίου 2007 Σύμβαση Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα, που υπογράφηκε μεταξύ αφ' ενός του Ελληνικού Δημοσίου και αφ' ετέρου: α) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ - ΤΣΑΚΩΝΑ» και το διακριτικό τίτλο «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ Α.Ε.», που εδρεύει στο Δήμο Αθηναίων, και β) (Α) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «VINCI S.A.», που εδρεύει στη Γαλλία, (Β) της Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης με την επωνυμία HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH, που εδρεύει στο Essen Γερμανίας, (Γ) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ, ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», που εδρεύει στην Αθήνα, (Δ) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «J & P ΑΒΑΞ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΗ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ - ΕΜΠΟΡΙΚΗ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ - ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ», που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου, και (Ε) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε.», που εδρεύει στο Χαλάνδρι Αττικής, το κείμενο της οποίας ακολουθεί: