



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

Ταχ. Δ/ση : Μουστοξύδη 7
Ταχ. Κώδικας : 114 73 ΑΘΗΝΑ
Πληροφορίες : Σ. Θεοχάρης
Τηλέφωνο : 210 64 70 665
FAX : 210 64 26 787

Αθήνα, 30/03/2018
Αρ.Πρωτ: ΔΟΥ/1637

Προς:

Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Fax: 210-6508299
Email:tkvel@yme.gov.gr
Δια του γραφείου
Γεν.Δ/ντη Συγκ.Υποδομών
Fax:210-6508586
Email:gdsy@yme.gov.gr

ΘΕΜΑ: Η με αρ. 4559/20-03-2018 Ερώτηση του Βουλευτή του Νομού Σερρών κ. Κώστα Καραμανλή προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Σχετ: Το έγγραφό σας με αρ.πρωτ.: Β-714/21-03-2018 (αρ. πρωτ. ΔΟΥ 1637/ 23-03-2018)

Σε απάντηση της με αριθμό 4559/20-03-2018 Ερώτησης του Βουλευτή του Νομού Σερρών κ. Κώστα Καραμανλή, για το οδικό έργο Πάτρα-Πύργος και σε ότι αφορά θέματα αρμοδιότητάς μας, σας ενημερώνουμε για τα εξής:

1. Αμέσως μετά την από 07-02-2018 επιστολή της Γενικής Διεύθυνσης Περιφερειακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με την οποία ζητήθηκαν διευκρινήσεις για το έργο του θέματος, έγινε ευρεία σύσκεψη στην αρμόδια Διαχειριστική Αρχή (Ε.Υ.Δ./Ε.Π.-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α.) παρουσία εκπροσώπου της ανωτέρω Γενικής Δ/σης και συζητήθηκαν αναλυτικά τα θέματα της επιστολής.
2. Στη συνέχεια στάλθηκε το με Α.Π. Δ.Ο.Υ./811/20-02-2018 έγγραφο με τις ζητούμενες διευκρινήσεις στη Διαχειριστική Αρχή, το οποίο διαβιβάστηκε στη Γενική Δ/ση Περιφερειακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
3. Στις 08-03-2018 η Γενική Δ/ση Περιφερειακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έστειλε e-mail στη Διαχειριστική Αρχή για επιπλέον διευκρινήσεις. Στο e-mail αυτό σημειώνεται εν γένει η αποδοχή των εξηγήσεων που δόθηκαν με το ανωτέρω έγγραφο και διατυπώνονται ερωτήματα σχετικά με την διαμόρφωση του ανισόπεδου κόμβου Πύργου και την αναβάθμιση της Περιμετρικής Πύργου.
4. Σε απάντηση του ανωτέρω e-mail στάλθηκε το Α.Π. οικ.16713/15-03-2018 έγγραφο του Γενικού Δ/ντή Συγκ/κων Υποδομών στη Διαχειριστική Αρχή, η οποία το διαβίβασε στη Γενική Δ/ση Περιφερειακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Εκτιμάται ότι η διαδικασία των διευκρινήσεων έχει ολοκληρωθεί και αναμένεται η έκδοση της Απόφασης έγκρισης της Αίτησης χρηματοδότησης του έργου.

ΣΥΝΝΗΜΕΝΑ:

1. Το με Α.Π. ΔΟΥ/811/20-02-2018 έγγραφο
2. Το από 08-03-2018 e-mail του κου Sluijters Willebrordus
3. Το με Α.Π. οικ.16713/15-03-2018 έγγραφο του Γεν. Δ/ντή Συγκ/κων Υποδομών

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ.Ο.Υ.

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:

1. Γραφείο Γεν. Δ/ντή Συγκ. Υποδομών

ΔΗΜ. ΤΑΣΙΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ:

1. Δ/ντής Δ.Ο.Υ.
2. Τμήμα Γ'
3. Χ.Α.
4. Φ. Κοινοβουλευτικά
5. Σ. Θεοχάρης



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΔΟΥ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΑΣΙΟΠΟΥΛΟΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Ταχ. Δ/ση : Μουστοξύδη 7
Ταχ. Κώδικας : 114 73, Αθήνα
Πληροφορίες : Ξ. Γεωργοπούλου
Τηλέφωνο : 210 64 70 665
FAX : 210 64 26 787

ΕΠΕΙΓΟΝ

Αθήνα, 20 / 02 / 2018
Αρ.Πρωτ. Δ.Ο.Υ /811

Προς:
Ε.Υ.Δ. / Ε.Π. - Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α
Κόνιαρη 15
Τ.Κ. 117 41, Αθήνα
Τηλ: 210-6930194
Fax: 210-6930188
e-mail: contact@epoalaa.gr

ΘΕΜΑ: Απαντήσεις επί της επιστολής της DG Regio για τον Φάκελο Μεγάλου Έργου του έργου «Κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος»

Σχετ: α) Η από 07/02/2018 επιστολή της DG Regio με παρατηρήσεις επί του Φακέλου Μεγάλου Έργου του έργου «Κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος»
β) Το από 09/02/2018 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου με το οποίο μας διαβιβάσατε το (α) σχετικό.

Σε συνέχεια των ανωτέρω σχετικών, σας ενημερώνουμε για τα εξής:

A. Επιλογή διαγωνιστικής διαδικασίας

A.1. Ακύρωση αρχικού διαγωνισμού

Στα τέλη του 2014 προκηρύχθηκε ο αρχικός διαγωνισμός, ο οποίος τελικά ακυρώθηκε. Ο διαγωνισμός αυτός αφορούσε στο σύνολο του έργου δηλαδή μήκος αυτοκινητοδρόμου 74,8 km και περιλάμβανε τους εξής βασικούς όρους:

1. Συμμετοχή μόνο εταιρειών 7^{ης} τάξης.
2. Η δημοπράτηση θα γίνει σε δύο στάδια (εγκρίθηκε παρέκκλιση από τα προβλεπόμενα στο Νόμο). Στο πρώτο στάδιο οι διαγωνιζόμενοι θα καταθέσουν τα δικαιολογητικά συμμετοχής και θα γίνει ο έλεγχος των δικαιολογητικών. Στο δεύτερο στάδιο οι διαγωνιζόμενοι που τελικά έγιναν δεκτοί προσκαλούνται να καταθέσουν τις οικονομικές προσφορές. Προϋπόθεση για την πρόσκληση αυτή είναι η ένταξη του έργου σε συγχρηματοδοτούμενο Πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (άρθρο 4 παράγραφος θ της ακυρωθείσας Διακήρυξης).
3. Οι οικονομικές προσφορές των διαγωνιζόμενων θα γίνουν με κατ' αποκοπή τιμές για ομάδες ή για υποομάδες εργασιών (π.χ κατ' αποκοπή τιμή για όλα τα χωματουργικά, κατ' αποκοπή τιμή για όλες τις γέφυρες κ.λ.π.), χωρίς το Δημόσιο να δεσμεύεται για την ακρίβεια των προμετρήσεων των εργασιών για κάθε επιμέρους μελέτη (άρθρο 13 παράγραφος 13.2 της ακυρωθείσας Διακήρυξης και τεύχος Προϋπολογισμού Μελέτης).

Οι παραπάνω όροι και επιλογές δημιουργούσαν σοβαρά προβλήματα και κινδύνους σε ότι αφορά στην ομαλή εξέλιξη του διαγωνισμού αλλά και σε ότι αφορά στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης του έργου από την Ευρωπαϊκή Ένωση για λόγους που είναι προφανείς. Σημειώνεται ότι εξ αρχής μια εταιρεία είχε καταθέσει Πρόσκληση και Αίτηση για Ασφαλιστικά Μέτρα.

Το εξ αντικειμένου σαφές πλεονέκτημα των εταιρειών που ήταν μέλη του Παραχωρησιούχου και είχαν συμμετάσχει στην εκπόνηση των μελετών και στην κατασκευή μέρους των εργασιών του δημοπρατούμενου έργου, όχι μόνο δεν ελαχιστοποιείτο αλλά αντίθετα αυξανόταν με το επιλεγέν σύστημα υποβολής προσφορών.

Υπήρχαν σοβαρές ενστάσεις και αιτιάσεις για θέματα σχετικά με την ίση μεταχείριση, με τον υγιή ανταγωνισμό και με την αποφυγή σύγκρουσης συμφερόντων.

Είναι γνωστό ότι οι αρχές αυτές αποτελούν βάση για το Κοινοτικό και για το Εθνικό δίκαιο και η τριτογενής εφαρμογή αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση για την χρηματοδότηση των έργων από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η ακύρωση του ενιαίου διαγωνισμού ήταν επιβεβλημένη, δεδομένου ότι υπήρχε σαφέστατο το κώλυμα της σύγκρουσης συμφερόντων για τουλάχιστον τρεις από τις εταιρείες που συμμετείχαν στο διαγωνισμό. Για δε τις υπόλοιπες εταιρείες, για τις οποίες δεν υπήρχε το κώλυμα αυτό, υπήρχε το πρόβλημα της ανεπαρκούς ενημέρωσης λόγω του συστήματος της προσφοράς με κατ' αποκοπή τμήματα, που είχε επιλεγεί για τον υπόψη διαγωνισμό.

A.2. Τελική επιλογή συστήματος δημοπράτησης

Μετά την ακύρωση του διαγωνισμού αυτού έπρεπε να επιλεγεί ένας τρόπος (σύστημα) διαγωνισμού ή διαγωνισμών, ο οποίος θα αντιμετώπιζε τα παραπάνω προβλήματα και θα εξασφάλιζε την ίση μεταχείριση των διαγωνιζομένων και τον υγιή ανταγωνισμό.

Η πρώτη αλλαγή που αποφασίστηκε ήταν ο διαγωνισμός ή οι διαγωνισμοί να γίνουν σε ένα στάδιο, δηλαδή η υποβολή των φακέλων των δικαιολογητικών συμμετοχής να γίνει ταυτόχρονα με την υποβολή των φακέλων των οικονομικών προσφορών.

Στο διαγωνισμό που ακυρώθηκε, επειδή η υποβολή των οικονομικών προσφορών γινόταν σε δεύτερο στάδιο, υπήρχε ο κίνδυνος συνεννόησης μεταξύ των διαγωνιζόμενων εταιρειών.

Η δεύτερη αλλαγή που αποφασίστηκε ήταν να καταργηθούν τα κατ' αποκοπή τμήματα και να εφαρμοστεί το σύστημα δημοπράτησης με αναλυτικό προϋπολογισμό. Δηλαδή να υπάρχουν οι ποσότητες για κάθε μία επιμέρους εργασία ξεχωριστά και η αντίστοιχη τιμή ανά μονάδα ποσότητας για κάθε μία από τις εργασίες αυτές, σύμφωνα με τα επίσημα (εγκεκριμένα) Αναλυτικά Τιμολόγια που ισχύουν για τα δημόσια έργα.

Με τον τρόπο αυτό, όλοι οι διαγωνιζόμενοι θα ήξεραν ακριβώς όλες τις εργασίες και τις ποσότητες των εργασιών που έπρεπε να εκτελέσουν (υλοποιήσουν) και θα μπορούσαν να διαμορφώσουν κατάλληλα τις οικονομικές προσφορές τους. Με τη σημαντική αυτή αλλαγή, βελτιώθηκε η δυνατότητα ενημέρωσης όσων εταιρειών δεν είχαν προηγούμενη συμμετοχή στις διαδικασίες προετοιμασίας του έργου (εκπόνηση των μελετών και εκτέλεση εργασιών). Όμως δεν αντιμετωπιζόταν πλήρως το νομικό ή το τυπικό θέμα του κωλύματος για όσες εταιρείες είχαν προηγούμενη εμπλοκή στο έργο.

Υπήρχε λοιπόν η ανάγκη η Αναθέτουσα Αρχή να λάβει πρόσθετα μέτρα, με τα οποία θα ολοκληρωνόταν η αντιμετώπιση του προβλήματος. Το μόνο κατάλληλο (πρόσφορο) μέτρο για την οριστική εξάλειψη των προβλημάτων ήταν η διαίρεση του έργου σε τμήματα.

Το κρίσιμο θέμα (ερώτημα) ήταν με ποια κριτήρια θα προσδιοριστούν τα τμήματα του έργου, έτσι ώστε να μη δημιουργηθούν νέα προβλήματα σχετικά με την εξασφάλιση του ανταγωνισμού.

Είναι προφανές ότι το μέγεθος του φυσικού αντικείμενου ενός τμήματος καθορίζει το μέγεθος του οικονομικού αντικείμενου του τμήματος αυτού και ότι από το μέγεθος (ύψος) του οικονομικού αντικείμενου καθορίζεται η δυναμικότητα των εταιρειών που μπορούν να συμμετέχουν στο διαγωνισμό.

Το έτος 2015, οι εγγεγραμμένες εταιρείες στην έβδομη τάξη του Μητρώου Εργοληπτικών Επιχειρήσεων (Μ.Ε.ΕΠ.) ήταν συνολικά οκτώ (8). Από αυτές τις οκτώ εταιρείες, οι δύο εταιρείες (ΑΕΓΕΚ Α.Τ.Ε. και ΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Ε.) είχαν μεγάλα οικονομικά προβλήματα και στο τέλος του έτους 2015 διεγράφησαν από το Μ.Ε.ΕΠ. Από τις υπόλοιπες έξι (6) εταιρείες, οι τρεις (3) από αυτές είχαν το πρόβλημα του κωλύματος λόγω σύγκρουσης συμφερόντων. Επομένως, έμεναν μόνον τρεις (3) εταιρείες έβδομης τάξης, για τις οποίες δεν υπήρχε πρόβλημα.

Εάν η Αναθέτουσα Αρχή αποφάσιζε τα τμήματα του έργου να έχουν μέγεθος τέτοιο, ώστε να επιπρέπει στους διαγωνισμούς να συμμετέχουν μόνον εταιρείες έβδομης τάξης, τότε θα υπήρχαν μεγάλα προβλήματα στην ολοκλήρωση των διαγωνισμών, καθώς και προβλήματα στον ανταγωνισμό.

Είναι προφανές ότι οι τρεις εταιρείες, οι οποίες δεν είχαν πρόβλημα κωλύματος, θα προσπαθούσαν μόλις προκηρύσσονταν οι διαγωνισμοί, με προσφυγές στα ελληνικά δικαστήρια και στη Ευρωπαϊκή Ένωση να αποκλείσουν τις άλλες τρεις εταιρείες.

Στην περίπτωση, κατά την οποία (μετά από μεγάλες καθυστερήσεις) γινόταν δεκτός ο αποκλεισμός των τριών αυτών εταιρειών (λόγω κωλύματος), στη συνέχεια θα υπήρχε ο κίνδυνος οι υπόλοιπες τρεις εταιρείες να συνεννοηθούν μεταξύ τους και να δημιουργηθούν νέα προβλήματα σχετικά με τον ανταγωνισμό.

Για την αντιμετώπιση όλων αυτών των υπαρκτών κινδύνων, η Αναθέτουσα Αρχή αποφάσισε (ως μοναδική λύση) το μέγεθος των τμημάτων του έργου να είναι τέτοιο, ώστε να επιτρέπεται να συμμετέχουν στους διαγωνισμούς και κοινοπραξίες (ενώσεις) εταιρειών έκτης (6^{ης}) τάξης. Με το συνδυασμό όλων των παραπάνω μέτρων, εξασφαλίστηκε η διεξαγωγή των διαγωνισμών χωρίς προβλήματα, η ίση μεταχείριση των διαγωνιζομένων και ο ανταγωνισμός.

Β. Αξιολόγηση της εκτίμησης των κινδύνων

Β.1. Διοίκηση και διαχείριση της κατασκευής των έργων

Στην περίπτωση, κατά την οποία ο Ανάδοχος ενός έργου δεν τηρεί τις συμβατικές υποχρεώσεις του, η Αναθέτουσα Αρχή έχει το δικαίωμα να τον κηρύξει έκπτωτο.

Στις συμβατικές υποχρεώσεις του Αναδόχου περιλαμβάνονται όλα τα θέματα που έχουν σχέση με την έγκαιρη ολοκλήρωση του έργου (χωρίς καθυστερήσεις) και όλα τα θέματα που έχουν σχέση με την ποιότητα των εκτελούμενων εργασιών (εκτέλεση των εργασιών σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές).

Προϋπόθεση για να κηρυχθεί ο Ανάδοχος έκπτωτος είναι να υπάρχει αποκλειστική ευθύνη του Αναδόχου για την καθυστέρηση των εργασιών ή για την κακή ποιότητα των εργασιών.

Η ωριμότητα των εργολαβιών για την κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος είναι εξαιρετικά υψηλή. Υπάρχουν όλες οι αναγκαίες μελέτες, οι μελέτες αυτές έχουν ελεγχθεί από Οίκο Ανεξάρτητου Μηχανικού και υπάρχουν όλες οι αναγκαίες απαλλοτριώσεις.

Κατά συνέπεια, η μη τήρηση των συμβατικών υποχρεώσεων θα οφείλεται σε αποκλειστική ευθύνη του Αναδόχου.

Επιπλέον, στη Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων για κάθε μία εργολαβία, αναφέρονται αναλυτικά οι υποχρεώσεις του Αναδόχου και οι εργασίες, με συγκεκριμένες προθεσμίες, οι οποίες πρέπει να εκτελεστούν τις πρώτες 360 ημέρες από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης.

Επομένως, από πολύ νωρίς η Αναθέτουσα Αρχή έχει τη δυνατότητα να εντοπίσει τα προβλήματα και να λάβει γρήγορα αυστηρά μέτρα κατά του Αναδόχου.

Εάν ο Ανάδοχος κηρυχθεί έκπτωτος, η Αναθέτουσα Αρχή έχει το δικαίωμα να αναθέσει την ολοκλήρωση του έργου στον δεύτερο μειοδότη του διαγωνισμού και εάν εντός δέκα (10) ημερών, ο δεύτερος μειοδότης δεν δεχτεί, η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί να αναθέσει την ολοκλήρωση του έργου στον τρίτο μειοδότη.

Κατά συνέπεια, η διαδικασία κήρυξης εκπτώτου του Αναδόχου, καθώς και η διαδικασία συνέχισης του έργου μπορούν να γίνουν γρήγορα και χωρίς προβλήματα.

Επιπλέον, στην περίπτωση οικονομικής αδυναμίας του Αναδόχου, η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί να κάνει δεκτή την υποκατάσταση του Αναδόχου από άλλη εταιρεία (που συμμετείχε στο διαγωνισμό) εφόσον η εταιρεία αυτή δέχεται τη συνέχιση του έργου με τους ίδιους όρους.

Η κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος με οκτώ (8) εργολαβίες και όχι μόνο με μία (1) εργολαβία, δε σημαίνει ότι αυτόματα ο κίνδυνος για την τελική εξέλιξη του έργου είναι μεγαλύτερος από τον κίνδυνο που θα υπήρχε εάν ο ανάδοχος ήταν ένας.

Η μέθοδος της αξιολόγησης των κινδύνων (Risk Analysis) έχει στόχο να προσδιορίσει την «ευαισθησία – τρωτότητα» του συνολικού έργου σε σχέση με τους κινδύνους να καθυστερήσει η ολοκλήρωσή του. Μία από τις παραμέτρους που εξετάζονται είναι ο κίνδυνος για το έργο στην περίπτωση, στην οποία ο Ανάδοχος ή οι Ανάδοχοι δεν τηρούν τις συμβατικές υποχρεώσεις τους.

Από τη μεθοδολογία που ισχύει για τη Risk Analysis προκύπτει ότι ο κίνδυνος για το έργο δεν εξαρτάται αποκλειστικά από τον αριθμό των Αναδόχων, ούτε είναι ανάλογος με τον αριθμό των Αναδόχων.

Το μέγεθος του κινδύνου προκύπτει από βαθμονομημένο πίνακα που έχει δημιουργηθεί ως συνάρτηση της πιθανότητας να συμβεί ένα πρόβλημα και του μεγέθους των επιπτώσεων που θα έχει το πρόβλημα αυτό για το έργο.

Ο καθοριστικός παράγοντας είναι το μέγεθος των επιπτώσεων. Το μέγεθος των επιπτώσεων που έχει ένα πρόβλημα για το έργο εξαρτάται από τρεις παράγοντες. Ο πρώτος παράγοντας είναι το μέγεθος του τμήματος του έργου, στο οποίο παρουσιάστηκε το πρόβλημα. Στην περίπτωση που υπάρχει μόνον ένας Ανάδοχος, είναι προφανές ότι το πρόβλημα επηρεάζει το σύνολο του έργου. Αντίθετα, στην περίπτωση που υπάρχουν πολλοί Ανάδοχοι (πολλές εργολαβίες) το πρόβλημά σε μία εργολαβία είναι προφανές ότι σε πρώτη φάση επηρεάζει μόνον ένα τμήμα του έργου.

Ο δεύτερος παράγοντας είναι η ευκολία και η ευχέρεια της Αναθέτουσας Αρχής να λάβει μέτρα αντιμετώπισης του προβλήματος. Είναι προφανές ότι άλλο βάρος και δυσκολίες έχει η απόφαση να κηρυχθεί έκπτωτος ο Ανάδοχος που έχει αναλάβει να κατασκευάσει 74,8 km αυτοκινητοδρόμου και εντελώς διαφορετικό βάρος και δυσκολίες έχει η απόφαση να κηρυχθεί έκπτωτος ο Ανάδοχος που έχει αναλάβει να κατασκευάσει μόνον 8 km αυτοκινητοδρόμου.

Ο τρίτος παράγοντας είναι η γρήγορη και αποτελεσματική εφαρμογή των μέτρων. Είναι προφανές ότι η Αναθέτουσα Αρχή μπορεί γρήγορα να αντικαταστήσει τον Ανάδοχο ενός έργου 8 km και ότι ο νέος Ανάδοχος, λόγω του μικρού μεγέθους του έργου, έχει τη δυνατότητα πολύ γρήγορα να συνεχίσει τις εργασίες και να ολοκληρώσει επιτυχώς το έργο. Αντίθετα, η αντικατάσταση του Αναδόχου των 74,8 km, λόγω του μεγέθους του έργου, εγκυμονεί κινδύνους για νέα προβλήματα και είναι βέβαιο ότι θα υπάρξουν σημαντικές καθυστερήσεις. Ενδεικτικά αναφέρεται το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την οργάνωση του νέου Αναδόχου, για την εξασφάλιση των αναγκών μηχανημάτων, για την ολοκλήρωση των επιμετρήσεων των ημιτελών εργασιών στα 74,8 km κλπ.

Επομένως, σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, όταν υπάρχουν πολλές εργολαβίες, η Αναθέτουσα Αρχή έχει αυξημένες δυνατότητες με γρήγορες και αποτελεσματικές ενέργειες να περιορίσει στο ελάχιστο το μέγεθος και τη διάρκεια των επιπτώσεων (εάν υπάρξει πρόβλημα σε μία εργολαβία) και τελικά να μην υπάρξει αξιοσημείωτο πρόβλημα για το συνολικό έργο.

Συμπερασματικά, σύμφωνα με τη μεθοδολογία ανάλυσης των κινδύνων και τα δεδομένα του συγκεκριμένου έργου, προκύπτει ότι στην περίπτωση των πολλών Αναδόχων, το μέγεθος του κινδύνου είναι αποδεκτό και ότι το μέγεθος αυτό δεν είναι ουσιαστικά διαφορετικό από το μέγεθος του κινδύνου που υπάρχει όταν ο Ανάδοχος είναι μόνον ένας για όλο το έργο.

B.2. Παράγοντες που επηρεάζουν τις προσφορές των διαγωνιζομένων

Σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν τις προσφορές των διαγωνιζομένων είναι κυρίως οι εξής:

1. Το μέγεθος των έργων
2. Η ωριμότητα των έργων
3. Τα ειδικά δεδομένα των έργων
4. Η διαθεσιμότητα του κατασκευαστικού δυναμικού στην περιοχή του έργου
5. Η διαμόρφωση των βασικών παραγόντων κόστους
6. Οι ανάγκες χρηματοδότησης για την κατασκευή των έργων

Ειδικότερα για τα συγκεκριμένα έργα ισχύουν συνοπτικά τα παρακάτω:

Το μέγεθος των έργων

Παρόλο ότι ο αυτοκινητόδρομος Πάτρα – Πύργος έχει διαιρεθεί σε 8 εργολαβίες, ο προϋπολογισμός κάθε εργολαβίας είναι σημαντικός.

Αυτό επιτρέπει στους αναδόχους να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας σότι αφορά στις τιμές αγοράς των διαφόρων υλικών, στις τιμές των συμφωνιών με τυχόν υπεργολάβους, στη μείωση των εξόδων διοίκησης και υποστήριξης του έργου, κλπ.

Η ωριμότητα των έργων

Για όλο τον αυτοκινητόδρομο υπάρχουν πλήρεις και αξιόπιστες μελέτες. Οι μελέτες έχουν συνταχθεί από τον Παραχωρησιούχο, όταν το τμήμα Πάτρα – Πύργος ήταν ενταγμένο σε Σύμβαση Παραχώρησης με σκοπό να εφαρμοστούν από τον ίδιο τον Παραχωρησιούχο.

Τονίζεται ότι οι μελέτες αυτές έχουν ελεγχθεί λεπτομερώς από τον Οίκο Ανεξάρτητου Μηχανικού που ήταν αρμόδιος για την Σύμβαση Παραχώρησης.

Επιπλέον έχουν ήδη συντελεστεί όλες οι αναγκαίες απαλλοτριώσεις και δεν υπάρχουν προβλήματα διαθεσιμότητας της γης.

Τα δεδομένα αυτά έχουν ως αποτέλεσμα την μείωση του κόστους κατασκευής, επειδή δεν θα υπάρχουν προβλήματα καθυστερήσεων ούτε εμπόδια στην πλήρη ανάπτυξη των μετώπων εργασίας, και όλα τα διαθέσιμα μηχανήματα θα έχουν τη μέγιστη απόδοση.

Τα ειδικά δεδομένα των έργων

Τα 62 km του αυτοκινητόδρομου (που αντιστοιχούν σε 6 εργολαβίες) κατασκευάζονται σε νέα χάραξη. Αυτό σημαίνει ότι οι εργασίες μπορούν να γίνονται χωρίς εμπόδια (πχ κυκλοφορία). Επίσης όπου υπάρχει διασταύρωση με κάθετη οδό ή έχει γίνει ήδη η Κάτω Διάβαση, είτε έχουν γίνει οι κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Επιπρόσθετα έχει ήδη κατασκευαστεί μεγάλος αριθμός κυβοτοιδών οχετών, Άνω και Κάτω Διαβάσεων και γεφυρών. Υπάρχουν ήδη διανοιγμένοι όλοι οι αναγκαίοι εργοταξιακοί δρόμοι και επιπλέον υπάρχουν διαθέσιμοι χώροι για εργοταξιακές εγκαταστάσεις.

Όλα αυτά τα δεδομένα συντελούν στη μείωση των γενικών εξόδων των αναδόχων και στην πλήρη αξιοποίηση όλων των μηχανημάτων που διαθέτουν οι ανάδοχοι με συνεχή απασχόληση και μέγιστη απόδοση.

Η Διαθεσιμότητα του κατασκευαστικού δυναμικού στην περιοχή του έργου

Έχουν ήδη ολοκληρωθεί όλα τα μεγάλα έργα στην ευρύτερη περιοχή (αυτοκινητόδρομος Κόρινθος – Πάτρα και Ιονία Οδός) και ταυτόχρονα η οικοδομική δραστηριότητα παραμένει εξαιρετικά χαμηλή. Το αποτέλεσμα αυτών των δεδομένων είναι ότι υπάρχει πλήρης διαθεσιμότητα σημαντικότητας εργατοτεχνικού προσωπικού, κάθε είδους υπεργολάβων και συνεργείων, καθώς και μεγάλου αριθμού μηχανημάτων για μίσθωση, που επιδιώκουν να εξασφαλίσουν μακροχρόνια απασχόληση έναντι πολύ χαμηλών αμοιβών και μισθώσεων.

Το ίδιο ισχύει και για τους προμηθευτές κάθε είδους υλικών, τα συγκροτήματα παραγωγής αδρανών υλικών και σκυροδεμάτων κλπ.

Η διαμόρφωση των βασικών παραγόντων κόστους

Σημαντικότερος επίσης παράγοντας είναι τα επίπεδα διαμόρφωσης βασικών παραγόντων που επηρεάζουν το κόστος κατασκευής των έργων. Αναφέρονται ως παράδειγμα το εργατικό κόστος (ημερομίσθια) οι τιμές των καυσίμων, η τιμή προμήθειας της ασφάλτου κλπ.

Για τη διαμόρφωση των προϋπολογισμών δημοπράτησης των έργων χρησιμοποιούνται υποχρεωτικά τα εγκεκριμένα Τιμολόγια που ισχύουν από τον Φεβρουάριο 2013 και εν συνεχεία τα Τιμολόγια που ισχύουν από τον Ιούλιο του 2017. Τα Τιμολόγια αυτά δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές.

Υπάρχουν σημαντικές μειώσεις στα κόστη που ισχύουν στην αγορά σε σχέση με τα κόστη που λήφθηκαν υπόψη για τη διαμόρφωση των τιμών των ανωτέρω Τιμολογίων.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το εργατικό κόστος (ημερομίσθια) που ισχύει κατά την περίοδο υποβολής των προσφορών είναι μειωμένο τουλάχιστον κατά 40% σε σχέση με το αντίστοιχο κόστος που ισχύει το Φεβρουάριο του 2013.

Επίσης και για το κόστος του πετρελαίου διαπιστώνεται μείωση που κυμαίνεται περίπου από 37% έως 20%. Ομοίως διαπιστώνεται μείωση του κόστους προμήθειας της ασφάλτου που σε ορισμένες περιπτώσεις είναι περίπου 45%. Όλες αυτές οι μειώσεις είναι γεγονός ότι λαμβάνονται σοβαρά υπόψη από τις εργοληπτικές εταιρείες στη διαμόρφωση των προσφορών τους.

Οι ανάγκες χρηματοδότησης για την κατασκευή των έργων

Διάφορες νομοθετικές ρυθμίσεις, όπως για παράδειγμα η μείωση του ύψους των εγγυητικών επιστολών κλπ, έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση των γενικών εξόδων των εργοληπτικών επιχειρήσεων.

Επίσης για τα συγχρηματοδοτούμενα έργα το αναγκαίο κεφάλαιο κίνησης είναι μειωμένο σε σχέση με το κεφάλαιο κίνησης που απαιτείται για τα μη συγχρηματοδοτούμενα έργα, επειδή προβλέπεται η χορήγηση προκαταβολής σύμφωνα με τους όρους που προβλέπει ο νόμος για τα δημόσια έργα και επειδή η ταχεία πληρωμή μετά τον έλεγχο των λογαριασμών είναι απολύτως εξασφαλισμένη.

B.3. Παροχή διευκρινήσεων για την σύνθεση των προσφορών

Παρόλο ότι για τα έργα του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος ισχύουν πλήρως όλοι οι παράγοντες που αναφέρθηκαν παραπάνω που αφορούν στη μείωση του κόστους κατασκευής, η Αναθέτουσα Αρχή ήδη εφαρμόζει πλήρως τη διαδικασία παροχής διευκρινήσεων για τη σύνθεση των προσφορών, όπως ακριβώς προβλέπεται στις σχετικές Κοινοτικές Οδηγίες καθώς και στην Εθνική Νομοθεσία.

Η Αναθέτουσα Αρχή έχει ήδη ζητήσει από τους πρώτους μειοδότες τεσσάρων εργολαβιών να υποβάλουν τεύχος διευκρινήσεων για την σύνθεση των προσφορών τους.

Οι τέσσερες μειοδóτρες εταιρείες των αντίστοιχων τεσσάρων εργολαβιών κατέθεσαν εμπρόθεσμα τα σχετικά τεύχη των διευκρινήσεων.

Η διαδικασία αξιολόγησης και ο λεπτομερής έλεγχος των διευκρινήσεων είναι σε εξέλιξη και στο αμέσως επόμενο διάστημα θα ζητηθούν οι διευκρινήσεις και για τις υπόλοιπες τρεις εργολαβίες που έχουν δημοπρατηθεί.

B.4. Λειτουργικότητα του έργου σε περίπτωση αστοχίας εργολαβιών

Η λειτουργικότητα των ολοκληρωμένων τμημάτων, στην περίπτωση που υπάρξει πρόβλημα σε κάποια από τις εργολαβίες και μέχρι την αποκατάσταση του προβλήματος, έχει ήδη απασχολήσει την Αναθέτουσα Αρχή. Σημειώνεται ότι το ίδιο θέμα υπάρχει και στην περίπτωση που ανάδοχος είναι ένας για όλο το έργο, δεδομένου ότι οι εργασίες θα εκτελούνται ταυτόχρονα σε πολλά μέρη και τα τμήματα που θα έχουν ολοκληρωθεί (μέχρι να υπάρξει πρόβλημα με τον ανάδοχο) δεν είναι βέβαιο ότι θα έχουν συνέχεια ούτε είναι εύκολα προσδιορισμένα.

Η νέα χάραξη του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος διασταυρώνεται με δεκάδες κάθετες ασφαλτοστρωμένες οδούς οι περισσότερες εκ των οποίων καταλήγουν στην Εθνική Οδό Πάτρα – Πύργος. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η κυκλοφορία των περιοχών εκατέρωθεν του αυτοκινητοδρόμου προβλέπεται η αποκατάσταση της συνέχειας των υφιστάμενων αυτών κάθετων οδών μέσω κατασκευής τεχνικών Α/Δ και Κ/Δ στις θέσεις αυτές.

Σε περίπτωση αστοχίας κάποιας (ή κάποιων) εργολαβιών, προβλέπεται η εκτροπή της κυκλοφορίας μέσω των κατάλληλων υφιστάμενων κάθετων οδών προκειμένου η κυκλοφορία ή κυκλοφορία των οχημάτων να συνεχιστεί στην Εθνική Οδό και να παρακαμφθεί το τμήμα του νέου αυτοκινητοδρόμου που δεν έχει ολοκληρωθεί. Προσωρινά, όπου χρειαστεί, θα κατασκευαστούν μικρές ράμπες εισόδου και εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο προς εξυπηρέτηση των σχετικών κινήσεων.

Τονίζεται ότι για τις περισσότερες από αυτές τις κάθετες οδούς έχει προβλεφθεί ως δικαίωμα προαίρεσης (option) η αναβάθμισή τους στο πλαίσιο των εργολαβιών που θα ανατεθούν. Επιπλέον, θα δοθεί προτεραιότητα στην κατασκευή των προβλεπόμενων κομμένων.

B.5. Σενάρια εναλλακτικών κυκλοφοριακών συνδέσεων

Η Αναθέτουσα Αρχή έχει ήδη επεξεργαστεί διάφορα σενάρια προσωρινών εναλλακτικών συνδέσεων και ανάλογα με την εξέλιξη των έργων θα υπάρχει συνεχής επικαιροποίηση των σεναρίων αυτών. Στη συνέχεια, διακρίνονται οι κατωτέρω πιθανές περιπτώσεις και οι λύσεις που προτείνονται προκειμένου στα τμήματα που δεν έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή του νέου αυτοκινητοδρόμου να εξασφαλίζεται η συνέχιση της κυκλοφορίας μέσω της υφιστάμενης Εθνικής Οδού και η μέγιστη δυνατή αξιοποίηση των ολοκληρωμένων τμημάτων του νέου αυτοκινητοδρόμου (λειτουργικότητα του έργου).

- Αστοχία 8^{ης} / 7^{ης} εργολαβίας

Σε περίπτωση αστοχίας της 8^{ης} / 7^{ης} εργολαβίας δεν υπάρχει ουσιαστικό πρόβλημα καθόσον οι εργολαβίες αυτές αφορούν διαπλάτυνση και βελτίωση της υφιστάμενης Εθνικής Οδού Πάτρας – Πύργου. Άρα, σε κάθε περίπτωση, από τον υπάρχοντα δρόμο θα μπορεί να διεξάγεται η κυκλοφορία και στη συνέχεια να χρησιμοποιείται ο υπόλοιπος κατασκευασμένος νέος αυτοκινητόδρομος.

- Αστοχία 6ης εργολαβίας

Μετά το πέρας της 7^{ης} εργολαβίας (χ.θ. 12+900) η κυκλοφορία συνεχίζεται στην υπάρχουσα Εθνική Οδό μέχρι περίπου τη χ.θ. 24 (τμήμα 5) όπου υπάρχει η κάθετη οδός S11 (Γερομυσαίικα – Τσακωνίκα), η οποία συνδέεται με τον αυτοκινητόδρομο και την Εθνική Οδό. Η είσοδος και η έξοδος στον αυτοκινητόδρομο θα πραγματοποιείται με δύο προσωρινές ράμπες.

Άλλη εναλλακτική θέση σύνδεσης είναι περί τη χ.θ. 27 όπου υπάρχει η κάθετη οδός S12 (Λάπας – Ρίολος), η οποία συνδέει τον αυτοκινητόδρομο και την Εθνική Οδό. Η είσοδος και η έξοδος στον αυτοκινητόδρομο θα πραγματοποιείται με δύο προσωρινές ράμπες. Έχει προβλεφθεί ως προαίρεση η κατασκευή νέου Α/Κ Αράξου σε αυτή τη χ.θ. (της κάθετου οδού S12) καθώς επίσης και βελτίωση της υπόψη κάθετης οδού (μέχρι την Εθνική οδό Πάτρας – Πύργου).

Άλλες παρόμοιες εναλλακτικές λύσεις είναι διαθέσιμες περί τη χ.θ. 28 (κάθετη οδός S13 Απίδεων – Καγκάδιο) και περί τη χ.θ. 32 (κάθετη οδός S15).

- Αστοχία 5ης εργολαβίας

Η κυκλοφορία του αυτοκινητοδρόμου οδηγείται στην υφιστάμενη Εθνική Οδό μέσω του νέου Ανισόπεδου Κόμβου (Α/Κ) Κάτω Αχαΐας (χ.θ. 18). Εναλλακτικά, μπορεί να χρησιμοποιηθεί η κάθετη οδός S9 (Καραϊκά – Καραμεσιναίικα) στη χ.θ. 20, με την κατασκευή δύο προσωρινών ραμπών. Από την υφιστάμενη Εθνική Οδό, η κυκλοφορία επανέρχεται πάλι στον αυτοκινητόδρομο μέσω της κάθετης οδού S18 (οδός προς Καπελέτο) περί τη χ.θ. 37+500 με την κατασκευή δύο προσωρινών μικρών ραμπών.

- Αστοχία 4ης εργολαβίας

Η κυκλοφορία του αυτοκινητοδρόμου οδηγείται στην υφιστάμενη Εθνική Οδό μέσω του νέου Ανισόπεδου Κόμβου (Α/Κ) Βάρδας (χ.θ. 33). Εναλλακτικά, μπορεί να χρησιμοποιηθεί η κάθετη οδός S18 (οδός προς Καπελέτο) περί τη χ.θ. 37+500 με την κατασκευή δύο προσωρινών μικρών ραμπών. Από την υφιστάμενη Εθνική Οδό, η κυκλοφορία επανέρχεται πάλι στον αυτοκινητόδρομο μέσω της κάθετης οδού προς Κυλλήνη και της κάθετης οδού S24 (χ.θ. 46+500). Εναλλακτικά μπορεί να χρησιμοποιηθεί η κάθετη οδός S26 (Μαρκόπουλο – Όλγα) περί τη χ.θ. 50 με την κατασκευή δύο προσωρινών μικρών ραμπών ή ακόμα και ο νέος Α/Κ Γαστούνης περί τη χ.θ. 54.

- Αστοχία 3ης εργολαβίας

Η κυκλοφορία του αυτοκινητοδρόμου οδηγείται στην υφιστάμενη Εθνική Οδό μέσω του νέου Ανισόπεδου Κόμβου (Α/Κ) Κυλλήνης (χ.θ. 46) (όπου έχει προβλεφθεί ως προαίρεση η διαπλάτυνση και ανακατασκευή της οδού που συνδέει τον νέο Α/Κ Κυλλήνης με την Εθνική Οδό Πάτρας – Πύργου) και επανέρχεται στον αυτοκινητόδρομο μέσω του νέου Ανισόπεδου Κόμβου (Α/Κ) Αμαλιάδας (χ.θ. 62+700).

- Αστοχία 2ης εργολαβίας

Η κυκλοφορία του αυτοκινητοδρόμου οδηγείται στην υφιστάμενη Εθνική Οδό μέσω του νέου Ανισόπεδου Κόμβου (Α/Κ) Γαστούνης (χ.θ. 54) (όπου έχει προβλεφθεί ως προαίρεση η αναβάθμιση της υφιστάμενης οδού από τον νέο Α.Κ. Γαστούνης μέχρι την Εθνική Οδό Πάτρα – Πύργος) και επανέρχεται στον αυτοκινητόδρομο μέσω της κάθετης οδού S40 (χ.θ. 71) με την κατασκευή δύο προσωρινών μικρών ραμπών.

- Αστοχία 1ης εργολαβίας

Η κυκλοφορία του αυτοκινητοδρόμου οδηγείται στην υφιστάμενη Εθνική Οδό μέσω του νέου Ανισόπεδου Κόμβου (Α/Κ) Αμαλιάδας (χ.θ. 62+700).

Βδ. Τα προβλήματα του οδικού έργου Άκτιο – Αμβρακία

Τα δεδομένα για το οδικό έργο Άκτιο – Αμβρακία διαφέρουν πάρα πολύ από τα δεδομένα που ισχύουν για το έργο του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί το έργο του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος χαρακτηρίζεται από υψηλό επίπεδο ωριμότητας σ' ότι αφορά στις μελέτες και σ' ότι αφορά στις απαλλοτριώσεις. Επιπλέον, έχουν ήδη κατασκευαστεί πολλά από τα προβλεπόμενα τεχνικά έργα (γέφυρες, διαβάσεις, οχετοί κλπ).

Αντίθετα, στο έργο Άκτιο – Αμβρακία υπήρχαν προβλήματα σχετικά με την επάρκεια και την εφαρμοσιμότητα των μελετών, καθυστερήσεις των απαλλοτριώσεων κλπ. Όλα αυτά τα προβλήματα δημιούργησαν μεγάλες καθυστερήσεις και ανάγκη για αύξηση του φυσικού και του οικονομικού αντικειμένου.

Επιπλέον, τα προβλήματα αυτά δημιούργησαν νομικές αμφισβητήσεις σχετικά με την απόδειξη της αποκλειστικής ευθύνης των αναδόχων για τις καθυστερήσεις, με αποτέλεσμα η Αναθέτουσα Αρχή να αντιμετωπίζεται μεγάλες δυσκολίες στη λήψη ριζικών μέτρων κατά των αναδόχων.

Επιπρόσθετα σε όλα αυτά, σε δύο από τις εργολαβίες ανάδοχοι ήταν δύο εργοληπτικές εταιρείες έβδομης τάξης (η ανώτερη τάξη που υπάρχει), οι οποίες όμως στη συνέχεια περιήλθαν σε πλήρη οικονομική αδυναμία (για λόγους άσχετους με το έργο). Σημειώνεται ότι όταν δημοπρατήθηκαν οι εργολαβίες για το έργο Άκτιο – Αμβρακία οι εταιρείες αυτές ήταν εύρωστες και θεωρητικά θα μπορούσε μία εξ αυτών να ήταν ανάδοχος για το σύνολο του έργου.

Γ. Σύνδεση του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος με τις υπάρχουσες Εθνικές Οδούς

Στο φυσικό και στο οικονομικό αντικείμενο της εργολαβίας για την κατασκευή του πρώτου τμήματος του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος (χ.θ. 66+360 έως χ.θ. 74+500) περιλαμβάνεται μεταξύ άλλων και η κατασκευή του Ανισόπεδου Κόμβου (Α/Κ) Πύργου.

Συγκεκριμένα, στην Τεχνική Περιγραφή αναφέρονται τα εξής:

«Στην Χ.Θ. 73+843 προβλέπεται κόμβος μορφής Τρομπέτας που συνδέει τον αυτοκινητόδρομο με την υφιστάμενη Ε.Ο. Πάτρα-Πύργος μέσω της οποίας εξυπηρετούνται ο Πύργος και η ευρύτερη περιοχή.

Ο κύριος κλάδος (διπλής κατεύθυνσης) του κόμβου περνάει πάνω από τον αυτοκινητόδρομο με τεχνικό Άνω Διάβασης και καταλήγει σε νέο ισόπεδο κυκλικό κόμβο με την Ε.Ο. Πάτρα – Πύργος.»

Επομένως, ο νέος αυτοκινητόδρομος συνδέεται με την υφιστάμενη Εθνική Οδό Πάτρα – Πύργος με νέο ισόπεδο κυκλικό κόμβο (βλέπε συνημμένη οριζοντιογραφία). Από το σημείο αυτό θα ακολουθείται η υφιστάμενη Περιφερειακή Οδός που παρακάμπτει την πόλη του Πύργου (Παράκαμψη Πύργου). Η Παράκαμψη Πύργου συναντά την Εθνική Οδό που οδηγεί στην Αρχαία Ολυμπία.

Κατά συνέπεια οι χρήστες του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος που κατευθύνονται στην Αρχαία Ολυμπία (όπως συμβαίνει και σήμερα) δεν διέρχονται μέσω της πόλης του Πύργου.

Επίσης, για τους χρήστες του αυτοκινητοδρόμου που κατευθύνονται προς Καλό Νερό και στη συνέχεια προς Κυπαρισσία ή προς Τσακώνα υπάρχει σήμερα διαδρομή η οποία ανακατασκευάστηκε πρόσφατα και η οποία συνδέει την Εθνική Οδό Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας (από τη θέση Κολιρείκες Παράγκες) με την Εθνική Οδό Πύργου – Κυπαρισσίας.

Ο δρόμος αυτός ενώνει, εκτός κατοικημένης περιοχής, τις δύο Εθνικές Οδούς και η χρήση του εξυπηρετεί την κυκλοφορία οχημάτων με κατεύθυνση τη Νότια Ηλεία, τη Μεσσηνία ή τη νέα Εθνική Οδό Καλαμάτας – Τρίπολης – Κορίνθου παρακάμπτοντας την πόλη του Πύργου. Ο δρόμος αυτός ανακατασκευάστηκε πρόσφατα με εργολαβία του Δήμου Πύργου και δόθηκε σε κυκλοφορία στις 14 Ιουνίου. Λόγω της πρόσφατης αναβάθμισης της οδού, δεν καταγράφεται στις δορυφορικές εικόνες της εφαρμογής google earth.

Η παράκαμψη του Πύργου έχει σε γενικές γραμμές επαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Για την περαιτέρω αναβάθμισή της και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας έχει προβλεφθεί σχετικό έργο ως προαίρεση στο πλαίσιο της πρώτης εργολαβίας, που θα αφορά την εκτέλεση εργασιών ανακατασκευής του οδοστρώματος της υφιστάμενης Παράκαμψης Πύργου (από τον νέο ισόπεδο

κυκλικό κόμβο της Ε.Ο. Πάτρας - Πύργου έως τον κόμβο προς Αρχαία Ολυμπία) μήκους 8km τμήματος, προϋπολογισμού έως 3.400.000 € (με Φ.Π.Α.)

Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά οι εργασίες αυτές θα περιλαμβάνουν αποξέσεις (φρεζαρίσματα) του υφιστάμενου οδοστρώματος, κατασκευή νέων ασφαλτικών στρώσεων, εγκατάσταση νέας οριζόντιας σήμανσης (διαγραμμίσεις), εγκατάσταση νέων συμπληρωματικών έργων κατακόρυφης σήμανσης (πληροφοριακές πινακίδες, ρυθμιστικές πινακίδες) όπου αυτά απαιτούνται, καθώς και όλα τα απαιτούμενα έργα προσωρινών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων συμπεριλαμβανομένων της μελέτης διευθέτησης κυκλοφορίας και όλων των σχετικών μελετών των προσωρινών κατασκευών.

Σε περίπτωση που απαιτηθεί βελτίωση της Παράκαμψης Πύργου σε μεγαλύτερο μήκος, οι δαπάνες θα καλυφθούν με Εθνικούς Πόρους.

Επιπλέον, η Αναθέτουσα Αρχή δεσμεύεται να προχωρήσει άμεσα τις διαδικασίες ωρίμανσης για τη δημοπράτηση έργου που θα αφορά στην περαιτέρω αναβάθμιση της συνδετήριας οδού (που αναφέρθηκε προηγουμένως) μεταξύ των Εθνικών Οδών Πύργου – Αρχαίας Ολυμπίας και Πύργου – Κυπαρισσίας έτσι ώστε πριν την ολοκλήρωση των έργων του αυτοκινητοδρόμου η οδός αυτή να είναι πλήρως επαρκής για την παροχέτευση της αναμενόμενης κυκλοφορίας.

Δ. Προκήρυξη 8^{ης} εργολαβίας

Την 1^η Φεβρουαρίου 2018 υπεβλήθη στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.Ε.Ε.) η περίληψη διακήρυξης για τη δημοπράτηση της 8^{ης} εργολαβίας για την κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος με τίτλο «Ολοκλήρωση του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος, Τμήμα 8: Μιντιλόγλι – Α.Κ. ΒΙΠΕ Πάτρας (χ.θ. -0+288 έως χ.θ. 7+270)» και προϋπολογισμό 73.000.000,00 € συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ και προαίρεση 1.400.000,00 € συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ. Ο διαγωνισμός θα γίνει μέσω του Εθνικού Συστήματος Ηλεκτρονικών Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΣΗΔΗΣ) και με καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών τις 14 Μαρτίου 2018.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ:

Απόσπασμα οριζοντιογραφίας στον Α/Κ Πύργου

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ.Ο.Υ.

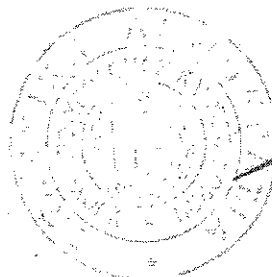
ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:

1. Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Γεν. Γραμματέα Υποδομών
3. Γραφείο Γεν. Δ/ντή Συγκ. Υποδομών

ΔΗΜ. ΤΑΣΙΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ:

1. Δ/ντής Δ.Ο.Υ.
2. Τμήμα Γ'
3. Χ.Α.
4. Φ.Ε.
5. **Ξ. Γεωργοπούλου**



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΕΛΤΑ
Δ.Ε. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ

From: Willebrordus.Sluijters@ec.europa.eu [mailto:Willebrordus.Sluijters@ec.europa.eu]
Sent: Thursday, March 08, 2018 1:16 PM
To: zpapasiopi@epoalaa.gr
Cc: Byron.Kabarakis@ec.europa.eu; REGIO-GREECE-CYPRUS@ec.europa.eu
Subject: Major Project Highway Patras-Pyrgos

Dear Ms Papasiopi,

Thank you for the prompt reply with which you updated the major project application and sent the views of the beneficiary on the issues raised in the Commission letter dated 7/02/2018.

The clarifications are very welcome and address most issues raised by our letter. In particular, we welcome the provision for alternative scenarios for the management of the traffic flows in case of project failures. It should be noted however, that the diversion of traffic is not without cost and will have an impact on travellers using the motorway.

We also welcome the commitment to upgrade the connection of the Pyrgos peripheral road with the existing Pyrgos - Kyparissia national road. With respect to the Pyrgos peripheral road a safety audit would be necessary in view of its connection to the motorway as some level crossings and the road signalling might need to be changed to take into account the new traffic situation. In this respect we noted that the plan annexed to your reply foresees the construction of a complete interchange at Pyrgos. We wonder if a simpler junction with the existing network would not be sufficient in view of the fact that the motorway will stop before Pyrgos.

In relation to the issue of the abnormally low tenders we note the ongoing examination of the offers by the beneficiary, which we hope will be concluded soon so that contracts can be signed and works can start at last. In your reply the beneficiary puts forward a number of arguments in relation to the reasons for dividing the project into 8 tenders. We remain concerned about the possible impact of this on the timetable of the project, as previous cases have shown how extremely difficult and time consuming the termination of contracts in Greece is. Therefore and taking into account the position of the beneficiary, I want to state explicitly that no phasing of the project can be envisaged and that any failure to complete the project on time and within the budget foreseen in the updated major project application will have to be borne exclusively by national resources.

According to Article 125.3c of the CPR the managing authority shall:

"ensure that the beneficiary is provided with a document setting out the conditions for support for each operation including the specific requirements concerning the products or services to be delivered under the operation, the financing plan and the time-limit for execution". In light of the above it would seem indispensable that the document setting out the conditions for support includes the additional adjustments for the bypass of Pyrgos; the obligation for the beneficiary to control for the abnormally low tenders; the monitoring indicators added in the major project application; a clear time-limit for execution which respects the "no phasing" constraint; and the clarification that if in spite of the beneficiary's assurances additional resources would eventually be necessary, these will be covered exclusively by the national budget.

With respect the major project decision, DG REGIO will launch the inter-service consultation in the forthcoming days. The major project decision will be adopted after confirmation by your side that the document setting out the conditions for support will be finalised taking into account the above remarks.

With my best regards,

Willebrord Sluijters



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

Ταχ. Δ/ση : Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
Ταχ. Κώδικας : 10191
Πληροφορίες : Δ. Μακρής
Τηλέφωνο : 210-6508578/84
FAX : 210-6508586

ΕΠΕΙΓΟΝ

Αθήνα, 15 / 03 / 2018

Αρ.Πρωτ: οικ. 16713

Προς:

Ε.Υ.Δ. / Ε.Π. - Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α
Κόνιαρη 15
Τ.Κ. 117 41, Αθήνα
Τηλ: 210-6930194
Fax: 210-6930188
e-mail: contact@epoalaa.gr

ΘΕΜΑ: Τελικές διευκρινήσεις για την κατασκευή του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος

Σχετ: α) Το από 09/03/2018 μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου της Ε.Υ.Δ. / Ε.Π. - Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α με το οποίο διαβιβάζονται επιστημονικές της DG Regio σχετικά με το έργο του θέματος.

Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού και σε συνέχεια του με αρ. πρωτ. Δ.Ο.Υ./811/20-02-2018 εγγράφου της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Αναβάθμιση επιπέδου οδικής ασφάλειας Περιμετρικής οδού Πύργου

Θα γίνει οπωσδήποτε Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας (Road Safety Audit) για την Περιμετρική Οδό του Πύργου. Τα αποτελέσματα του ελέγχου αυτού θα ληφθούν υπόψη για τη συμπλήρωση των παρεμβάσεων που έχουν προγραμματιστεί να γίνουν στο υπόψη οδικό τμήμα. Κατά συνέπεια, θα εκτελεστούν εργασίες φωτεινής σηματοδότησης των κόμβων, εργασίες διαγραμμίσεων και τοποθέτησης πινακίδων σήμανσης, τοποθέτηση στηθαίων ασφαλείας κλπ. Με τις ανωτέρω εργασίες το επίπεδο της οδικής ασφάλειας και οι κυκλοφοριακές συνθήκες στο υπόψη οδικό τμήμα θα αναβαθμιστούν ώστε το περιβάλλον οδήγησης να είναι παρόμοιο με αυτό του νέου αυτοκινητοδρόμου.

2. Προσαρμογές στην περιοχή του Ανισόπεδου Κόμβου Πύργου

Σύμφωνα με την Εγκεκριμένη Μελέτη, στο τέλος του Δημοπρατημένου Έργου προβλέπεται Ανισόπεδος Κόμβος μορφής Τρομπέτας που εξυπηρετεί τις κινήσεις εισόδου και εξόδου από και προς την πόλη του Πύργου καθώς και την συνέχιση του αυτοκινητοδρόμου προς Νότο.

Στα πλαίσια του δημοπρατηθέντος 1^{ου} οδικού τμήματος (πρώτη εργολαβία) και μέχρι να υλοποιηθεί το προς Νότο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου, θα κατασκευαστούν έργα που θα εξασφαλίζουν ασφαλείς συνθήκες διεξαγωγής της κυκλοφορίας.

Ειδικότερα τα έργα που θα κατασκευαστούν είναι (βλέπε συνημμένο χάρτη):

- α) Ο κυκλικός κόμβος στην διασταύρωση με την υφιστάμενη οδό Πάτρας - Πύργου (σημείο Α)
- β) Η ράμπα εξόδου από τον αυτ/μο προς τον κυκλικό κόμβο (Κλάδος Β)
- γ) Η ράμπα εισόδου στον αυτοκινητόδρομο (Κλάδος Α) ή εναλλακτικά διαπλάτυνση του Κλάδου Β (κατασκευή οδού διπλής κυκλοφορίας) και είσοδος στον αυτοκινητόδρομο μέσω της ράμπας αυτής.

Επισημαίνεται ότι στα πλαίσια των Μελετών Εφαρμογής του Αναδόχου Κατασκευής και με βάση την οριστική απόφαση για τη συνέχιση ή μη του αυτ/μου προς Νότο, θα εξετασθούν εναλλακτικές λύσεις με κριτήρια οδικής ασφάλειας, συμβατότητας με τα μελλοντικά έργα, οχλήσεων της υφιστάμενης κυκλοφορίας κατά την κατασκευή και αποφυγή καθάιρεσης (αχρήστευσης) πρόσφατα κατασκευασμένων έργων.

Με βάση τα παραπάνω, η τελική μορφή των έργων θα είναι η ακόλουθη:

α) ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ (Α) ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ

- Έχει ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά
- Ως ευρισκόμενος σε ευθυγραμμία μεγάλου μήκους επί της υφιστάμενης οδού θα έχει αποτελεσματική σήμανση εις τρόπον ώστε να είναι αναγνωρίσιμος και η προσέγγισή σε αυτόν να γίνεται με μειωμένες ταχύτητες
- Ο κόμβος αυτός δεν συναρτάται με τον μελλοντικό αυ/μο προς Νότο.

β) ΚΛΑΔΟΣ Α-Β

- Έχει μήκος 250μ. περίπου
- Τα έργα θα κατασκευαστούν στην τελική τους μορφή καθόσον δεν επηρεάζονται από τον μελλοντικό αυ/μο προς Νότο
- Η σήμανσή του θα είναι προσαρμοσμένη τόσο στην προσέγγιση στον προαναφερθέντα κυκλικό κόμβο όσο και στους κλάδους εισόδου - εξόδου στον αυτοκινητόδρομο

γ) ΚΛΑΔΟΣ ΕΞΟΔΟΥ (Β-Γ-Δ) ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ

- Θα κατασκευαστεί στην τελική του μορφή σύμφωνα με την εγκεκριμένη Μελέτη ($R=150\mu$)
- Στο τμήμα Δ-Γ θα υλοποιηθούν (σύμφωνα με τους Κανονισμούς οδικής ασφαλείας) μείωση των 2 λωρίδων του αυτοκινητοδρόμου σε 1 λωρίδα και έργα σήμανσης που θα προειδοποιούν τους χρήστες για το τέλος του αυτοκινητοδρόμου και θα διασφαλίζουν την προοδευτική μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας ώστε να μην προκύπτουν θέματα εκτροπής οχημάτων στην καμπύλη με $R=150\mu$.

δ) ΚΛΑΔΟΣ ΕΙΣΟΔΟΥ (Β-Ε-Ζ-Η) ΣΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ

Για τον κλάδο αυτό η εφαρμογή της λύσης που θα υλοποιηθεί θα εξαρτηθεί από την μελλοντική προς Νότο επέκταση του αυτοκινητοδρόμου.

Στην περίπτωση που θα ληφθεί απόφαση συνέχισης του αυτοκινητοδρόμου προς Νότο, τα έργα θα κατασκευαστούν σύμφωνα με την εγκεκριμένη μελέτη (υπερυψωμένος κλάδος και τεχνικό διέλευσης πάνω από τον μελλοντικό αυτοκινητόδρομο).

Στην περίπτωση που θα ληφθεί απόφαση ακύρωσης της συνέχισης του αυτοκινητοδρόμου προς Νότο, δεν θα κατασκευαστεί ο κλάδος Α και η Άνω Διάβαση του κλάδου Α και θα κατασκευαστεί νέος κλάδος παράλληλος του κλάδου Β ή διαπλάτυνση του κλάδου Β ώστε να εξασφαλίζεται η είσοδος από την Περιμετρική Πύργου στον αυτοκινητόδρομο.

Εφόσον καταργηθεί ο κλάδος Α και η Άνω Διάβαση του κλάδου Α, το οικονομικό αντικείμενο του έργου θα μειωθεί περίπου κατά 650.000,00 € συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ (λαμβάνοντας υπόψη και τη δοθείσα έκπτωση).

Από την κατάργηση τμήματος του αυτοκινητοδρόμου μήκους περίπου 600 μέτρων, το οικονομικό αντικείμενο του έργου θα μειωθεί περίπου κατά 1,5 εκ. € συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ (λαμβάνοντας υπόψη και τη δοθείσα έκπτωση).

3. Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου

Λαμβάνοντας υπόψη τα πραγματικά δεδομένα του έργου και τα αναφερόμενα στο έγγραφο με αρ. πρωτ. Δ.Ο.Υ./811/20-02-2018 της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών προκύπτει ότι το έργο θα ολοκληρωθεί εντός της τρέχουσας Προγραμματικής Περιόδου δεδομένου ότι:

- Ο χρόνος υλοποίησης των επιμέρους συμβάσεων είναι 42 μήνες
- Η απόκτηση γης για την κατασκευή της αρτηρίας έχει ολοκληρωθεί
- Ήδη σε ορισμένες περιοχές έχουν εκτελεστεί εργασίες στο πλαίσιο της Σύμβασης Παραχώρησης
- Τέλος η μορφολογία της περιοχής και η φύση του έργου είναι τέτοιες που δεν εμφανίζουν τεχνικές δυσκολίες.

4. Διαχείριση της κατασκευής του έργου:

Η Προϊσταμένη Αρχή και η Διευθύνουσα Υπηρεσία για τη διαχείριση της κατασκευής του έργου έχουν οριστεί με τις σχετικές αποφάσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (και δεν έχουν τροποποιηθεί) είναι δε Υπηρεσίες που διαθέτουν μεγάλη εμπειρία στην υλοποίηση αντίστοιχων έργων.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ:

Απόσπασμα χάρτη

Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Σ.Υ.

Δ. ΜΑΚΡΗΣ

Πολ. Μηχανικός με Α'β.

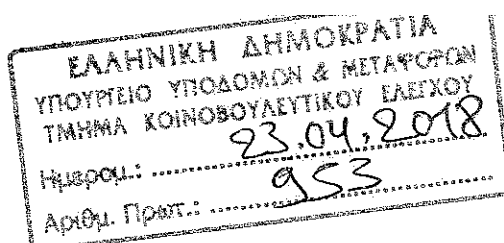
ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:

1. Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Γεν. Γραμματέα Υποδομών
3. Δ/ση Οδικών Υποδομών

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ:

1. Χ.Α.
2. Φ. Δ13





**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΓΕΝ. ΔΙΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ**

Ταχ. Δ/ση : Μουστοξύδη 7
Ταχ. Κώδικας 114 73 ΑΘΗΝΑ
Πληροφορίες Σ. Θεοχάρης
Τηλέφωνο 210 64 70 665
FAX 210 64 26 787

Αθήνα, 23/04/2018
Αρ.Πρωτ: ΔΟΥ/οικ2127
Σχετικά: ΔΟΥ/1637/30-03-2018

Προς
Τμήμα Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου Fax: 210-6508299

Δια του γραφείου
Γεν.Διντη
Συγκ.Υποδομών Fax:210-
6508586

ΘΕΜΑ: Επικαιροποίηση της απάντησης στην με αρ. 4559120-03-2018 Ερώτηση του Βουλευτή του Νομού Σερρών κ. Κώστα Καραμανλή προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Σχετ: Το έγγραφό σας με. αρ.πρωτ.: Β-714121-03-2018 (αρ. πρωτ. ΔΟΥ 1637/ 23-03-2018)

Σε απάντηση της με αριθμό 4559/20-03-2018 Ερώτησης του Βουλευτή του Νομού Σερρών κ. Κώστα Καραμανλή, για το οδικό έργο Πάτρα-Πύργος και σε ότι αφορά θέματα αρμοδιότητάς μας, σας ενημερώσαμε με το με αρ. πρ. ΔΥΟ/1637/30-03-2018 έγγραφό μας τα εξής:

1. «Αμέσως μετά την από 07-02-2018 επιστολή της Γενικής Διεύθυνσης Περιφερειακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με την οποία ζητήθηκαν διευκρινήσεις για το έργο του θέματος, έγινε ευρεία σύσκεψη στην αρμόδια Διαχειριστική Αρχή (Ε.Υ.Δ./Ε.Π.-Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α.) παρουσία εκπροσώπου της ανωτέρω Γενικής Δίσης και συζητήθηκαν αναλυτικά τα Θέματα της επιστολής.
2. Στη συνέχεια στάλθηκε το με Α.Π. Δ.Ο.Υ./811/20-02-2018 έγγραφο με τις ζητούμενες διευκρινήσεις στη Διαχειριστική Αρχή, το οποίο διαβιβάστηκε στη Γενική Δ/ση Περιφερειακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
3. Στις 08-03-2018 η Γενική Δ/ση Περιφερειακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής έστειλε e-mail στη Διαχειριστική Αρχή για επιπλέον διευκρινήσεις. Στο email αυτό σημειώνεται εν γένει η αποδοχή των εξηγήσεων που δόθηκαν με το ανωτέρω έγγραφο και διατυπώνονται ερωτήματα σχετικά με: την διαμόρφωση του ανισόπεδου κόμβου Γ1ύργου και την αναβάθμιση της Περιμετρικής Πύργου.
4. Σε απάντηση του ανωτέρω e-mail στάλθηκε το Α.Π. οικ.16713/15-03-2018 έγγραφο του Γενικού Δ/ντή Συγκ/κων Υποδομών στη Διαχειριστική Αρχή, η οποία το διαβίβασε στη Γενική Δ/ση Περιφερειακής Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Εκτιμάται ότι η διαδικασία των διευκρινήσεων έχει ολοκληρωθεί και αναμένεται η έκδοση της Απόφασης έγκρισης της Αίτησης χρηματοδότησης του έργου»

Σύμφωνα με πρόσφατες δηλώσεις (18.04.2018) της αρμόδιας Επιτρόπου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εγκρίθηκε η υποβληθείσα Αίτηση για τη χρηματοδότηση του έργου.

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

1. Γραφείο Γεν. Δ/ντή Συγκ. Υποδομών

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ:

1. Δντής Δ.Ο.Υ.
2. Τμήμα Γ'
3. Χ.Α.
4. Φ. Κοινοβουλευτικά
5. Σ. Θεοχάρης

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ.Ο.Υ.

ΔΗΜ. ΤΑΣΙΟΠΟΥΛΟΣ



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Η ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΗ ΥΠΑΥΧΗ

ΔΗΛΗΤΡΑΚΑΡΑΚΟΣΤΑ
Δ.Ε. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ