

Η

ΕΝΙΑΙΑ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

3^ο ΚΛΙΜΑΚΙΟ

Συνήλθε στις 6 Μαρτίου 2024 με την εξής σύνθεση: Ιωάννης Λαμπρόπουλος, Πρόεδρος, Βικτωρία Πισμίρη – Μέλος και Εισηγήτρια και Ελευθερία Καλαμιώτη, Μέλος.

Για να εξετάσει την από 29.01.2024 με Γενικό Αριθμό Κατάθεσης (ΓΑΚ) ΕΑΔΗΣΥ 137/29.01.2024 Προδικαστική Προσφυγή της ένωσης οικονομικών φορέων «...» (εφεξής η «προσφεύγουσα»), που εδρεύει στην ... επί της συμβολής των οδών ... αρ. ... , όπως νόμιμα εκπροσωπείται.

Κατά της ... (εφεξής η «Αναθέτουσα Αρχή»), όπως νόμιμα εκπροσωπείται.

Κατά της ένωσης οικονομικών φορέων με την επωνυμία «...» (εφεξής η «παρεμβαίνουσα»), όπως νόμιμα εκπροσωπείται, καθώς και των μελών της ένωσης αυτής, δηλαδή, της εταιρίας με την επωνυμία «...» και διακριτικό τίτλο «...», που εδρεύει στην ... επί της οδού ... αρ. ... της εταιρίας με την επωνυμία «...» και διακριτικό τίτλο «...», που εδρεύει στην ... επί της οδού ... αρ. ... της εταιρίας με την επωνυμία «...» και διακριτικό τίτλο «...», που εδρεύει στην ... επί της οδού ... αρ. ... της εταιρίας με την επωνυμία «...» και διακριτικό τίτλο «...», που εδρεύει στην ... επί της οδού ... , αρ. ... και της εταιρίας με την επωνυμία «...» και διακριτικό τίτλο «...», που εδρεύει στο ... επί της οδού ... , αρ. ...

Με την προδικαστική προσφυγή, η προσφεύγουσα ζητεί να ακυρωθεί η υπ' αρ. .../2023 απόφαση που περιλαμβάνεται στο απόσπασμα πρακτικού .../28.12.2023 – θέμα ... της Αναθέτουσας Αρχής, κατά το μέρος που με αυτήν έγινε δεκτή η προσφορά της παρεμβαίνουσας και αναδείχθηκε αυτή προσωρινή ανάδοχος του διαγωνισμού.

Η εξέταση άρχισε, αφού άκουσε την Εισηγήτρια

Αφού μελέτησε τα σχετικά έγγραφα

Σκέφτηκε κατά το Νόμο

1. Επειδή, για την άσκηση της προσφυγής, έχει καταβληθεί το οφειλόμενο παράβολο, ποσού 4.214,00 € σύμφωνα με τα άρθρα 363 του Ν. 4412/2016 και 5 του Π.Δ. 39/2017 (βλ. ηλεκτρονικό παράβολο με κωδικό ... και την εκτύπωση από τη σελίδα της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων του Υπουργείου Οικονομικών με την ένδειξη «ΔΕΣΜΕΥΜΕΝΟ»).

2. Επειδή, η Αναθέτουσα Αρχή με την υπ' αρ. .../24.04.2023 Διακήρυξη προκήρυξε κλειστή διαδικασία σύμβασης ανάθεσης μελέτης εκτιμώμενης αμοιβής άνω των ορίων του ν. 4412/2016 αποκλειστικά και μόνο βάσει ποιοτικών κριτηρίων επιλογής, για την ανάθεση εκπόνησης της μελέτης με τίτλο «...», με συνολική κατ' αποκοπή αμοιβή 842.741,93 Ευρώ (πλέον ΦΠΑ 24 %) (ή 1. 045.000,00 € με ΦΠΑ), CPV: ... "... ". Στο αντικείμενο της σύμβασης Ο διαγωνισμός διενεργήθηκε με κλειστή διαδικασία σε δυο στάδια: 1) Α' Στάδιο: Προεπιλογή - Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος με την υποβολή αίτησης συμμετοχής. 2) Β' Στάδιο: Πρόσκληση υποβολής προσφορών – Ανάθεση. Η Πρόσκληση υποβολής προσφορών του Β' Σταδίου απεστάλη, μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών προεπιλογής, μόνο στους υποψήφιους που προεπελέγησαν βάσει της διαδικασίας που καθορίζεται στην πρόσκληση του Α' σταδίου. Ειδικότερα, με την υπ' αρ. .../2023 απόφαση που περιλαμβάνεται στο απόσπασμα πρακτικού .../11.07.2023 (θέμα 20ο) απόφαση της ... Επιτροπής της Αναθέτουσας Αρχής εγκρίθηκε το πρακτικό Α' Σταδίου, με αποδοχή της προσφεύγουσας, της παρεμβαίνουσας, καθώς και της ένωσης «...», εγκρίθηκε η συνέχιση της διαδικασίας με την προεπιλογή τους να προσκληθούν να συμμετάσχουν στο Β' στάδιο, με την υποβολή προσφοράς και λοιπών στοιχείων, όπως θα καθορίζονταν στην επόμενη Διακήρυξη Β' σταδίου και εγκρίθηκε ο «Φάκελος Δημόσιας Σύμβασης Μελέτης του Β' Σταδίου». Εν συνεχεία, με την υπ' αρ. .../03.08.2023 Προκήρυξη Β' Σταδίου «ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ – ΑΝΑΘΕΣΗΣ», που απεστάλη στους ανωτέρω, η

Αριθμός απόφασης : 509/2024

Αναθέτουσα Αρχή προσκάλεσε σε υποβολή προσφοράς αυτούς. Ακολούθως, εκδόθηκε η προσβαλλόμενη, με την οποία εγκρίθηκε το Πρακτικό Β' σταδίου/27-09-2023 (έλεγχος, αξιολόγηση και βαθμολόγηση των Τεχνικών Προσφορών συμμετοχής στο Β' στάδιο) και αποφασίστηκε η συνέχιση της διαδικασίας του παρόντος διαγωνισμού, με την ανάδειξη του προσωρινού Αναδόχου, την απονομή του Α' βραβείου στον προσωρινό ανάδοχο (συμπεριλαμβάνεται στη συμβατική αμοιβή), καθώς και την καταβολή του Β' βραβείου στον διαγωνιζόμενο οικονομικό φορέα της δεύτερης θέσης κατάταξης. Πιο συγκεκριμένα, βάσει της εκεί παρατιθέμενης σειράς κατάταξης, η παρεμβαίνουσα κατετάγη πρώτη στη σειρά κατάταξης με βαθμολογία 88,61 και η προσφεύγουσα δεύτερη, με βαθμολογία 86,65.

3. Επειδή, ο διαγωνισμός, ενόψει του αντικειμένου του, της συνολικής εκτιμώμενης αξίας της σύμβασης, χωρίς ΦΠΑ, της νομικής φύσης και της δραστηριότητας που η Αναθέτουσα Αρχή ασκεί, υπάγεται στις διατάξεις του Ν. 4412/2016, η κρινόμενη διαφορά διέπεται από τις διατάξεις του Βιβλίου IV του νόμου αυτού, η δε ΕΑΔΗΣΥ, ενώπιον της οποίας ασκείται η προσφυγή, είναι αρμόδια για την εξέτασή της.

4. Επειδή, η υπό εξέταση προδικαστική προσφυγή έχει ασκηθεί με τη χρήση του τυποποιημένου εντύπου του Παραρτήματος Ι του π.δ. 39/2017 εμπρόθεσμα. Ο ισχυρισμός της παρεμβαίνουσας περί απαραδέκτου της προδικαστικής προσφυγής διότι ελλείπει προηγούμενη ηλεκτρονική υπογραφή απορρίπτεται ως αβάσιμος. Τούτο διότι, όπως προκύπτει από την επισκόπηση του εγγράφου της προδικαστικής προσφυγής που κατατέθηκε στις 29.01.2024 και ώρα 13:50:28 μέσω της λειτουργικότητας «Επικοινωνία» του ΕΣΗΔΗΣ, αυτή φέρει ηλεκτρονική υπογραφή. Ειδικότερα, ακολουθώντας τις σχετικές οδηγίες της ... (βλ. ιστοσελίδα <https://... pdf>), διαπιστώνεται ότι το έγγραφο φέρει υπογραφή και, μάλιστα, έγκυρη, από τον ... που τέθηκε στις 29/01/2024 και ώρα 12:35:10 +2'00'. Αδιάφορο, δε, παρίσταται το γεγονός ότι το κοινοποιηθέν στις 30.01.2024 και ώρα 14:31:23 από την Αναθέτουσα Αρχή έγγραφο της προδικαστικής προσφυγής δε φέρει ψηφιακή υπογραφή, δεδομένου ότι κρίσιμο είναι το περιεχόμενο του κατατεθέντος εγγράφου αυτής από την προσφεύγουσα και όχι το, μετέπειτα, κοινοποιηθέν από την

Αριθμός απόφασης : 509/2024

Αναθέτουσα Αρχή. Εξάλλου, όπως τούτο προκύπτει από την αντιπαραβολή των δύο εγγράφων, η μεν κατατεθείσα προδικαστική προσφυγή περιλαμβάνει 18 σελίδες, η δε κοινοποιηθείσα προς την παρεμβαίνουσα προσφυγή 19 σελίδες, καθότι επισυνάφθηκε και το έγγραφο του παραβόλου, ως επιπλέον σελίδα 19.

5. Επειδή, η Αναθέτουσα Αρχή προέβη σε κοινοποίηση της υπό κρίση προδικαστικής προσφυγής, μέσω της λειτουργικότητας «Επικοινωνία» του ΕΣΗΔΗΣ, στις 30.01.2024 προς την παρεμβαίνουσα, η οποία άσκησε εμπροθέσμως παρέμβαση στις 09.02.2024. Εντούτοις, απαραδέκτως μεμονωμένα οι εταιρίες «...» άσκησαν παρέμβαση, δοθέντος ότι η παρέμβασή τους υπογράφεται από τον κοινό εκπρόσωπο της ένωσης εταιριών και νόμιμο εκπρόσωπο της «...», χωρίς να προκύπτει, από τα κατατεθέντα ΕΕΕΣ των εταιριών αυτών, ότι χορηγήθηκε οιαδήποτε εξουσιοδότηση στον υπογράφο να ενεργεί στο όνομα και για λογαριασμό αυτών, ει μη μόνον ότι έχει οριστεί κοινός εκπρόσωπος της ένωσης των οικονομικών φορέων.

6. Επειδή, η διακήρυξη αποτελεί το κανονιστικό πλαίσιο του διαγωνισμού (Ε.Α. ΣτΕ 352/2016) και ως κανονιστική πράξη, δεσμεύει με τους όρους της, τόσο τους τρίτους προς τους οποίους απευθύνεται, όσο και το ίδιο το νομικό πρόσωπο που προκηρύσσει τον σχετικό διαγωνισμό, το οποίο υποχρεούται εφεξής και μέχρι τέλους της διαδικασίας του διαγωνισμού να εφαρμόζει τα όσα ορίζονται σε αυτή (βλ. ΣτΕ 1217/2018, 2434/2017, 2551/2013, 2635/2009, Ε.Α. ΣτΕ 15/2021, 241/2020, 352/2016, Πράξεις VI Τμήματος ΕλΣυν 181/2006, 31/2003, 105/2003, 294/2010, 224, 78/2007, 19/2005 κ.ά.). Ταυτόχρονα, επιβάλλεται να προσδιορίζονται επακριβώς σε αυτήν τα προς συμμετοχή στον διαγωνισμό απαιτούμενα προσόντα και τα υποβλητέα, κατά την κατάθεση της προσφοράς δικαιολογητικά και λοιπά στοιχεία. Άλλωστε, η αρχή της δεσμευτικότητας της διακήρυξης κατοχυρώνεται και στο ενωσιακό δίκαιο, αφού κάθε απόκλιση από τους όρους αυτής αποτελεί παραβίαση της αρχής της ισότητας των διαγωνιζομένων (βλ. Πράξη VI Τμήματος ΕλΣυν 70/2006). Σκοπός της ενιαίας εφαρμογής των όρων της διακήρυξης και της τήρησης των αρχών της ίσης μεταχείρισης και της διαφάνειας, είναι η διαμόρφωση ενός ασφαλούς δικαιοκτικού πλαισίου, εντός

Αριθμός απόφασης : 509/2024

του οποίου θα διεξαχθεί ο διαγωνισμός και η αποφυγή αδικαιολόγητων αιφνιδιασμών των εν δυνάμει υποψηφίων, οι οποίοι σε κάθε στάδιο της διαγωνιστικής διαδικασίας θα εκκινούν από μία κοινή αφετηρία, θα γνωρίζουν εκ των προτέρων ασφαλώς και με ακρίβεια τις προβλεπόμενες διαδικασίες και θα έχουν ίσες ευκαιρίες συμμετοχής, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας. Όπως, δε, παγίως γίνεται δεκτό, οι αρχές της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης στους δημόσιους διαγωνισμούς επιτάσσουν στις αναθέτουσες αρχές να διατυπώνουν τους όρους διεξαγωγής της διαδικασίας ανάθεσης στην προκήρυξη του διαγωνισμού με σαφήνεια, ακρίβεια και χωρίς αμφισημία, κατά τρόπο ώστε αφενός να παρέχουν σε όλους τους ευλόγως ενημερωμένους και επιδεικνύοντες τη συνήθη επιμέλεια διαγωνιζομένους τη δυνατότητα να κατανοούν το ακριβές περιεχόμενο των όρων αυτών και να τους ερμηνεύουν με τον ίδιο τρόπο, αφετέρου, να καθιστούν δυνατό τον αποτελεσματικό έλεγχο του αν οι προσφορές των υποψηφίων ανταποκρίνονται στα τιθέμενα κριτήρια (Ε.Σ Κλ.Ε 157/2017, Τμ. VI 2452/2012, 1643/2014, 6869/2015, 261/2017, βλ. και ΔΕΚ απόφαση της 18.10.2001, C-19/2000, SIAC Construcion Ltd, σκέψεις 41 έως 44, απόφαση της 29.4.2004, C-496/1999 Επιτροπή κατά CAS Succhi di Frutta, σκέψη 111, απόφαση της 10.5.2012, C-368/10, Επιτροπή κατά Κάτω Χωρών σκ. 109 επ.).

7. Επειδή, η υπ' αρ. πρωτ. ΔΝΣβ/854/ΦΝ 466/27-11-2018 ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ 11 του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (ΑΔΑ:...) με θέμα «Οδηγός εκπόνησης μελετών Δημοσίων Έργων του Ν.4412/2016 (Βιβλίο Ι)» και, ειδικότερα, σε ό,τι αφορά τις Μελέτες Οδικών Έργων (Παράρτημα Ι), προβλέπει τις παρακάτω επιμέρους πέντε (5) φάσεις ωρίμανσης ενός οδικού έργου: «...Οι μελέτες οδοποιίας περιλαμβάνουν τις ακόλουθες πέντε φάσεις: ΦΑΣΗ 1η: Προγραμματισμός και Προετοιμασία του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης (Φ.Δ.Σ.) ΦΑΣΗ 2η: Λειτουργικός Σχεδιασμός του Έργου (στάδιο προκαταρκτικής μελέτης) ΦΑΣΗ 3η: Γεωμετρικός Σχεδιασμός του Έργου (στάδιο προμελέτης) Φάση 4η: Κατασκευαστικός Σχεδιασμός του Έργου (στάδιο οριστικής μελέτης) ΦΑΣΗ 5η: Κατασκευαστικός Σχεδιασμός Εφαρμογής του Έργου (στάδιο μελέτης εφαρμογής)...». υπ' αριθμ.

Αριθμός απόφασης : 509/2024

ΔΝΣγ/32129/ΦΝ 466/16-05-2017 [ΦΕΚ Β' 2519/20-07-2017] Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με θέμα «Έγκριση Κανονισμού Προεκτιμώμενων Αμοιβών μελετών και παροχής τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών κατά τη διαδικασία της παρ. 8δ του άρθρου 53 του ν. 4412/2016 (Α' 147).» και, ειδικότερα, το Άρθρο ΟΔΟ.3Α «Προεκτιμώμενα μήκη και κατανομή αμοιβής κατά στάδια μελέτης αστικών και υπεραστικών οδών/Σ. Γ.» προβλέπει τα εξής: «...1.2. Για την προωθημένη μελέτη αναγνώρισης (Π. Μ. Α.) υπεραστικών οδών/Σ.Γ.: Η Π. Μ. Α. εκπονείται σε οριζοντιογραφία κλίμακας 1:5.000 επί τοπογραφικού διαγράμματος της Γ. Υ. Σ. (ή άλλου τοπογραφικού, ανάλογης αξιοπιστίας) ενημερωμένου με τα πλέον σημαντικά έργα που είναι δυνατόν να επηρεάσουν το σχεδιασμό των έργων. ... Η μηκοτομή των έργων υποβάλλεται σε κλίμακα 1:5.000 για τα μήκη και πρόσφορη κλίμακα για τα ύψη (σημειώνεται ότι σε πεδινά τμήματα είναι δυνατόν, για μεγαλύτερη ευκρίνεια, να χρησιμοποιείται κλίμακα υψών 1:200)....». Η υπ' αριθμ. ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466/30-01-2019 [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019] Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με θέμα «Εξειδίκευση του είδους των παραδοτέων στοιχείων ανά στάδιο και ανά κατηγορία μελέτης σε ό,τι αφορά τα συγκοινωνιακά (οδικά) έργα, τα υδραυλικά, τα λιμενικά και τα κτιριακά έργα.» προβλέπει τα εξής (σελ. 11953 & 11959 του ΦΕΚ): «1.1 Αντικείμενο – Σκοπός Με την παρούσα ρυθμίζονται τα σχετικά με τα υποχρεωτικά παραδοτέα τεύχη και σχέδια, που αφορούν τη διαδικασία της εκπόνησης μελετών δημόσιων οδικών έργων που περιλαμβάνει μελέτες έργων υπεραστικής και αστικής οδοποιίας (αυτοκινητοδρόμους και λοιπές οδούς, ισόπεδους - ανισόπεδους κόμβους), μελέτες σκοπιμότητας (κυκλοφοριακές μελέτες, οικονομοτεχνικές αξιολογήσεις), ελέγχους οδικής ασφάλειας, σύνταξη φακέλων ασφάλειας υπογείων έργων και ΣΑΥ - ΦΑΥ. ... Οι επιμέρους μελέτες ακολουθούν την σειρά και την αρίθμηση του προαναφερόμενου νέου «Οδηγού» (κατ' αντιστοιχία της Ε38/2005), ευρισκόμενες σε πλήρη αντιστοιχία.ΦΑΣΗ 2: ... ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προκαταρκτικής μελέτης) Σκοπός: Ο Λειτουργικός σχεδιασμός των οδικών έργων περιλαμβάνει όλες τις αναγκαίες επιμέρους μελέτες που απαιτούνται για την διερεύνηση των δυνατών εναλλακτικών λύσεων, την

Αριθμός απόφασης : 509/2024

παρουσίαση των επικρατέστερων εξ' αυτών, την κατάταξή τους και την επιλογή της προσφορότερης, με βάση τις απαιτήσεις του Εργοδότη, σύμφωνα με τα κριτήρια που προδιαγράφονται στον Φ.Δ.Σ., (τεχνικοοικονομικά, αναπτυξιακά, κοινωνικά, περιβαλλοντικά, και βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, κ.λπ.). ... ΦΑΣΗ 2: ΤΟΥ ... (στάδιο προκαταρκτικής μελέτης) / 2.2α Αναγνωριστική (ή Προωθημένη όπου κριθεί σκόπιμο) Μελέτη Υπεραστικής Οδοποιίας – Προκαταρκτική Μελέτη Κόμβων (κατ.10) / 2.2α1 Αναγνωριστική (ή Προωθημένη όπου κριθεί σκόπιμο) Μελέτη Υπεραστικής Οδοποιίας (κατ.10) / Προδιαγραφές παραδοτέων: Π.Δ.696/74, άρθρο 129 και 146 για βελτίωση υφιστάμενης οδού. Για την Π.Μ.Α., ισχύει επιπλέον και η παρ. 1.2 του άρθρου ΟΔΟ.3Α του Κανονισμού Προεκτιμώμενων Αμοιβών Μελετών και Παροχής Τεχνικών και Λοιπών Συναφών Επιστημονικών Υπηρεσιών (Κ.Π.Α.Μ.Υ.), με τις μελλοντικές αναθεωρήσεις, συμπληρώσεις ή αντικαταστάσεις τους, όπως εκάστοτε ισχύουν. ... ΦΑΣΗ 2: ... (στάδιο προκαταρκτικής μελέτης) / 2.2α Αναγνωριστική (ή Προωθημένη όπου κριθεί σκόπιμο) Μελέτη Υπεραστικής Οδοποιίας – Προκαταρκτική Μελέτη Κόμβων (κατ.10) / 2.2α1 Αναγνωριστική (ή Προωθημένη όπου κριθεί σκόπιμο) Μελέτη Υπεραστικής Οδοποιίας (κατ.10) / Παραδοτέα: ...Γ. Σχέδια ως ακολούθως ...:...8. Μηκοτομή σε κλίμακα 1:20.000 / 1:2.000 ή 1:5.000 / 1:500 στις Π.Μ.Α. και για βελτίωση υφιστάμενης οδού. ... ΦΑΣΗ 3: ... (στάδιο προμελέτης) Σκοπός: Ο Γεωμετρικός σχεδιασμός των οδικών έργων περιλαμβάνει όλες τις αναγκαίες επιμέρους μελέτες (εκπόνηση επί λεπτομερούς τοπογραφικού διαγράμματος) που απαιτούνται για την τεκμηρίωση της εφικτότητας (τόσο από τεχνικής όσο και από οικονομικής πλευράς) της χάραξης και των λοιπών τεχνικών έργων της λύσης που επελέγη ως προσφορότερη κατά το προηγούμενο στάδιο του λειτουργικού σχεδιασμού, για την περιβαλλοντική αδειοδότησή του. ... Αναγνωριστική (ή Προωθημένη όπου κριθεί σκόπιμο) Μελέτη Υπεραστικής Οδοποιίας (κατ.10)» (σελ. 11961 του ΦΕΚ): «Κανονισμοί εκπόνησης: ΟΜΟΕ με τις μελλοντικές αναθεωρήσεις, συμπληρώσεις ή αντικαταστάσεις τους, όπως εκάστοτε ισχύουν.... ΦΑΣΗ 3: ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προμελέτης) / 3.1α Τοπογραφική Αποτύπωση (κατ.16) / Παραδοτέα: ... Γ. Σχέδια ως ακολούθως (για όσα δεν

Αριθμός απόφασης : 509/2024

υποβάλλονται, οι τίτλοι παραμένουν στα περιεχόμενα με την ένδειξη «κενό»):

1. Διάγραμμα Τριγωνισμού (τυπική κλίμακα 1:5.000) 2. ... Διάγραμμα (τυπική κλίμακα 1:5.000) 3. Διάγραμμα ... (τυπική κλίμακα 1:2.000) 4. Τοπογραφικά Διαγράμματα (κλίμακα 1:500 ή 1:1.000). ... ΦΑΣΗ 3: ΤΟΥ ... (στάδιο προμελέτης) / 3.3α Προμελέτη Οδικών Έργων (οδοί και κόμβοι) (κατ.10) / 3.3α1 Προμελέτη Υπεραστικών Οδικών Έργων & Αστικών Αυτοκινητοδρόμων (οδοί και κόμβοι) (κατ.10) / Παραδοτέα: ... 9. Περιγραφή της λύσης 9.1 Περιγραφή Χάραξης – Γεωμετρικά Χαρακτηριστικά – Συνδέσεις με το Οδικό, Λοιπό Δίκτυο & Εγκαταστάσεις 9.1.1 Κύριο έργο 9.1.2 Κλάδοι ανισόπεδων / ισόπεδων κόμβων 9.1.3 Δευτερεύουσες παράλληλες και κάθετες οδοί 9.1.4 Ορατότητες οδών και κόμβων 9.1.5 Έλεγχος κριτηρίων ασφαλείας κατά ΟΜΟΕ-Χ...». Στις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων αναφέρεται, στο Τεύχος 3: Χαράξεις (ΟΜΟΕ - Χ), στο Κεφάλαιο 4 «Κριτήρια Ασφαλείας I και II» «4.1 Εισαγωγή Για την αξιολόγηση της οριζόντιας χάραξης μίας οδού ως προς την ασφάλεια, χρησιμοποιούνται για πρώτη φορά σε κανονισμούς οδοποιίας τρία ποσοτικά κριτήρια ασφαλείας.... Τα τρία κριτήρια Ασφαλείας αφορούν στην επίτευξη αρμονίας και ομοιογενούς συνέχειας:–στη μελέτη (κριτήριο I)–στη λειτουργική ταχύτητα V85 (κριτήριο II)–στη δυναμική της κίνησης των οχημάτων (κριτήριο III)...» και στο Κεφάλαιο 5 «Δυναμική κίνησης οχημάτων και Κριτήριο Ασφαλείας III» «5.1 Βασικές έννοιες Για τη διατύπωση των αρχών και των κανόνων, που διέπουν τη μελέτη χάραξης μίας οδού είναι αναγκαίο να διερευνηθεί η σχέση που υπάρχει μεταξύ ελαστικού του τροχού και οδοστρώματος σε συνάρτηση με την ταχύτητα του οχήματος. ... 5.2. Ορισμός επιτρεπόμενων συντελεστών τριβής 5.2.1 Γενικά Μία από τις βασικές παραμέτρους της ασφάλειας κατά την κυκλοφορία των οχημάτων αποτελεί η ολισθηρότητα της υγρής επιφανείας της οδού (πρόσφυση του οδοστρώματος). Ως πρόσφυση του οδοστρώματος χαρακτηρίζεται εκείνη η φυσική κατάσταση που εμφανίζεται στην κοινή επιφάνεια ελαστικού και οδοστρώματος και η οποία οφείλεται στη συνάφεια, στη στατική τριβή και στην αντίσταση λόγω τραχύτητας...». Περαιτέρω, στο άρθρο 9.2 «Επίκλιση στο κυκλικό τόξο» / Παράγραφος 9.2.1 «Επίκλιση του οδοστρώματος» των ως άνω Οδηγιών

Αριθμός απόφασης : 509/2024

ΟΜΟΕ - Χ, προβλέπεται ότι «...Προκειμένου να αποφευχθεί η ολίσθηση των οχημάτων σε συνθήκες χιονιού ή παγετού, πρέπει να ληφθεί πρόνοια, ώστε η τιμή της λοξής κλίσης να μην υπερβαίνει το 10%...» και στον Πρόλογο των ως άνω Οδηγιών ΟΜΟΕ – Χ «Πρόλογος Βασικές αρχές που διέπουν τις παρούσες Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων: ...Οι “Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων : Χαράξεις, Έκδοση 2001” περιγράφουν όλα τα στοιχεία και τις απαιτήσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και να εφαρμόζονται κατά το σχεδιασμό και τη μελέτη της χάραξης των υπεραστικών και ημιαστικών οδών, Οι οριακές τιμές των παραμέτρων των στοιχείων μελέτης της οδού προσδιορίστηκαν με βάση : τις μετρήσεις της λειτουργικής ταχύτητας V85 που έγιναν στην Ελλάδα, τα αποτελέσματα επιστημονικών ερευνών, καθώς και τις νεώτερες τεχνικές εξελίξεις στο διεθνή χώροΕπειδή κανένα τεύχος οδηγιών δεν αναμένεται ότι μπορεί να καλύπτει όλες τις συνθήκες των οδικών έργων, μπορεί να απαιτείται αναπροσαρμογή μερικών υποδείξεων των οδηγιών ανάλογα με τις εκάστοτε τοπικές συνθήκες. Όμως, η απόκλιση από τους κανόνες και τις οριακές τιμές των παραμέτρων που αναφέρονται στις παρούσες οδηγίες επιτρέπεται μόνον σε εξαιρετικές περιπτώσεις και εφόσον μία τέτοια ανάγκη αποδεικνύεται με πλήρη και ουσιαστική τεκμηρίωση. Σε αυτή την περίπτωση απαιτείται οπωσδήποτε η σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας Υπηρεσίας, η οποία θα επιβεβαιώνεται με τη σχετική έκδοση έγγραφης απόφασης για τη συγκεκριμένη απόκλιση. Η απόφαση για κάθε αναπροσαρμογή σε σχέση με τυχόν ιδιαίτερες τοπικές συνθήκες πρέπει να είναι πλήρως τεκμηριωμένη και να στηρίζεται, στη μελέτη των συνθηκών της περιοχής του έργου, στην εμπειρία λειτουργίας οδικών έργων και σε αντικειμενική ανάλυση.». Ακόμη, στο Κεφάλαιο 1 «Γενικά» των ως άνω Οδηγιών ΟΜΟΕ - Χ αναφέρονται τα εξής: «...1.4 Εφαρμογή Οι κανόνες και οι τιμές που περιέχονται στις παρούσες Οδηγίες δεν είναι απαραίτητο να εφαρμόζονται χωρίς παρέκκλιση. Αντίθετα υπάρχουν περιθώρια για κριτική ανάλυση προκειμένου να αξιολογηθούν όλες οι επιπτώσεις από μία συγκεκριμένη επέμβαση. Η αυστηρή υλοποίηση των όσων ορίζονται στις παρούσες Οδηγίες δεν είναι δυνατόν να καλύπτει πάντοτε όλες τις μεμονωμένες περιπτώσεις που απαντώνται σε μελέτες οδοποιίας. ... Σε αυτές

τις περιπτώσεις η μελέτη της οδού πρέπει να οδηγήσει σε λύσεις που θα αμβλύνουν τα προβλήματα, εφόσον αυτά δεν μπορούν να εξαλειφθούν. Κατά την μελέτη οδών εκτός κατοικημένων περιοχών πρέπει να συγκερασθούν οι απαιτήσεις της οδικής κυκλοφορίας με τις απαιτήσεις της προστασίας:—των φυσικών διαθεσίμων,—του τοπίου και των ιστορικών μνημείων και—από κάθε είδους ρύπανση ... 1.5 Βασικοί στόχοι του γεωμετρικού σχεδιασμού των οδών Η κατ' αρχήν ιεράρχηση των βασικών στόχων, που πρέπει να επιτυγχάνονται με το γεωμετρικό σχεδιασμό της οδού, είναι: α. η λειτουργία-ασφάλεια, β. η ποιότητα κυκλοφορίας, γ. η οικονομία, δ. η αισθητική. Παράλληλα με αυτούς τους στόχους πρέπει οπωσδήποτε να επιτυγχάνεται και ο στόχος της εναρμόνισης της οδού με το περιβάλλον. Σε ότι αφορά τους στόχους οικονομίας και αισθητικής, αυτοί μπορεί να ανακατατάσσονται ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες του έργου. Από την προαναφερόμενη ιεράρχηση γίνεται εμφανές, ότι ουσιαστικά είναι αδύνατη η επίτευξη ενός από τους στόχους χωρίς να υπάρχουν αρνητικές επιπτώσεις στην προσπάθεια προσέγγισης των υπολοίπων στόχων. Αυτό σημαίνει ότι δεν είναι εφικτή η ταυτόχρονη επίτευξη όλων των προαναφερομένων στόχων με την "απόλυτα βέλτιστη" χάραξη μίας οδού και κατά συνέπεια ο γεωμετρικός σχεδιασμός της οδού αποβλέπει στην εύρεση μίας "αποδεκτής συμβιβαστικής" λύσης....». Το Τεύχος 2: Διατομές (ΟΜΟΕ - Δ) από τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων, προβλέπει στο Κεφάλαιο 2 «Διαστάσεις των μερών που απαρτίζουν τη διατομή της οδού» / Άρθρο 2.1 «Ορισμοί - Βασικές διαστάσεις» τα εξής: «Ορισμοί • Λωρίδα κυκλοφορίας—Κύρια, είναι κάθε διήκουσα λωρίδα κυκλοφορίας της κανονικής διατομής ... • Λωρίδα καθοδήγησης—Εξωτερική, είναι το πλάτος του ασφαλικού οδοστρώματος από την εξωτερική οριογραμμή κυκλοφορίας μέχρι το άκρο του οδοστρώματος, όταν η συνέχεια του καταστρώματος είναι μη σταθεροποιημένο έρεισμα. Αυτή ταυτίζεται με την οριζόντια διαγράμμιση στην περίπτωση που ακολουθεί σταθεροποιημένο έρεισμα. • Επιφάνεια κυκλοφορίας Είναι το πλάτος του καταστρώματος που περιλαμβάνει τις λωρίδες κυκλοφορίας, τις λωρίδες καθοδήγησης και τις πρόσθετες λωρίδες κυκλοφορίας (ΠΛΚ). ... • Μη σταθεροποιημένο έρεισμα Είναι το πλάτος που ορίζεται από το άκρο του

Αριθμός απόφασης : 509/2024

οδοστρώματος μέχρι τη στέψη των πρανών επιχωμάτων ή του πόδα των πρανών ορυγμάτων. ... • Εύρος καταστρώματος Είναι το συνολικό πλάτος του οδοστρώματος μαζί με τα μη σταθεροποιημένα ερείσματα. ... Στα Σχήματα 2-1 ... απεικονίζονται τα μέρη που συνιστούν τη διατομή, για:—υπεραστική οδό με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας και μια λωρίδα κυκλοφορίας, ανά κατεύθυνση ...». Στο άρθρο 102 «Συμπλήρωση - αποσαφήνιση πληροφοριών και δικαιολογητικών (άρθρο 56 παρ. 3 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ)» ν. 4412/2016 ορίζεται ότι «Κατά τη διαδικασία αξιολόγησης των προσφορών ή αιτήσεων συμμετοχής, οι αναθέτουσες αρχές, τηρώντας τις αρχές της ίσης μεταχείρισης και της διαφάνειας, ζητούν από τους προσφέροντες ή υποψήφιους οικονομικούς φορείς, όταν οι πληροφορίες ή η τεκμηρίωση που πρέπει να υποβάλλονται είναι ή εμφανίζονται ελλιπείς ή λανθασμένες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων στο ΕΕΕΣ, ή όταν λείπουν συγκεκριμένα έγγραφα, να υποβάλλουν, να συμπληρώνουν, να αποσαφηνίζουν ή να ολοκληρώνουν τις σχετικές πληροφορίες ή τεκμηρίωση, εντός προθεσμίας όχι μικρότερης των δέκα (10) ημερών και όχι μεγαλύτερης των είκοσι (20) ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης σε αυτούς της σχετικής πρόσκλησης.». Στην υπ' αρ. .../03.08.2023 Προκήρυξη Β' Σταδίου «ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ – ΑΝΑΘΕΣΗΣ» ορίζεται στο άρθρο 1.3 Συνοπτική Περιγραφή φυσικού και οικονομικού αντικείμενου της σύμβασης «...», στο άρθρο 1.4 «Θεσμικό πλαίσιο» ότι «Η ανάθεση και εκτέλεση της σύμβασης διέπονται από την κείμενη νομοθεσία και τις κατ' εξουσιοδότηση αυτής εκδοθείσες κανονιστικές πράξεις, καθώς και τις ακόλουθες διοικητικές πράξεις, όπως ισχύουν και ιδίως από τις διατάξεις: ... - Την υπ' αριθ. .../Πρακτ .../Θέμ. .../11-07-2023 (ΑΔΑ: ...) Απόφαση της ... , περί έγκρισης του πρακτικού Α' σταδίου: Προεπιλογής, της Επιτροπής Διαγωνισμού της ηλεκτρονικής δημοπρασίας με Α/Α ΕΣΗΔΗΣ ... της συνέχισης της διαδικασίας του Β' σταδίου του υπόψη διαγωνισμού, καθώς και έγκρισης του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης Μελέτης Β' Σταδίου, καθώς και του τρόπου και όρων δημοπράτησης, αυτού ήτοι με τη διαδικασία του Κλειστού διαγωνισμού του ν.4412/2016, κατ' ανάλογη εφαρμογή των άρθρων 28 και 84, καθώς και του άρθρου 51 αυτού, αποκλειστικά και μόνο βάσει ποιοτικών κριτηρίων επιλογής,

καθώς και τον ορισμό της ... , ως η Αρχή που θα διενεργήσει την ηλεκτρονική δημοπρασία....», στο άρθρο 2.1.1 προβλέπεται ότι «Έγγραφα της σύμβασης Τα έγγραφα της παρούσας διαδικασίας σύναψης είναι τα ακόλουθα: α) η υπ' αριθμ. Προκήρυξη Σύμβασης, όπως αυτή έχει δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (...). ,β) το τεύχος Πρόσκλησης/Διακήρυξης του Α' σταδίου του Διαγωνισμού (προεπιλογή), μετά των συνημμένων σε αυτή εγγράφων. γ) η παρούσα Διακήρυξη Β' σταδίου και τα Παραρτήματά της. δ) ο Φάκελος Δημόσιας Σύμβασης Μελέτης του Β' Σταδίου ...», στο άρθρο 2.3 «Κριτήρια Ανάθεσης» ορίζεται ότι «2.3.1 Οι υποψήφιοι θα ανταγωνιστούν αποκλειστικά και μόνο βάσει ποιοτικών κριτηρίων, ως προς την Τεχνική Προσφορά τους, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο παρόν. Η ανάθεση της σύμβασης του πλήρους αντικειμένου μελέτης, όπως αυτό προσδιορίζεται στο ΦΔΣ §Α.2.2, γίνεται στο μελετητή ή μελετητές της πρότασης του Α' βραβείου. Για τη βαθμολόγηση της Τεχνικής Προσφοράς ορίζονται τα ακόλουθα κριτήρια, το καθένα από τα οποία θα βαθμολογηθεί με ακέραιο αριθμό από το 1 ως το 100. Για το κάθε κριτήριο ορίζεται και το αντίστοιχο ποσοστό βαρύτητας. Κριτήριο 1ο Τεχνικής Προσφοράς (Κ1) - Πληρότητα της διερεύνησης εναλλακτικών λύσεων για την επιλογή της προτεινόμενης λύσης Αξιολογείται η εμπειριστατωμένη αναζήτηση πιθανών εναλλακτικών λύσεων για την επίτευξη της βέλτιστης τεχνικής λύσης, στο πλαίσιο διερεύνησης σε επίπεδο προκαταρκτικής μελέτης, περιλαμβανομένων των απαιτήσεων που αναφέρονται στα εδάφια α.1 και α.2 της παραγράφου 2.4.4 του παρόντος. Η απόρριψη των λοιπών λύσεων αιτιολογείται πειστικά και επαρκώς, στηριζόμενη σε τεχνικές, οικονομικές και κοινωνικές παραμέτρους. Η σχετική ανάλυση προχωρεί στο απαραίτητο βάθος, ανάλογα με το αν η απορριπτόμενη ή αποδεκτή λύση έχει περισσότερα ή λιγότερα θετικά στοιχεία. Θα πρέπει η προτεινόμενη από τον διαγωνιζόμενο λύση, σε αντίθεση με τις απορριφθείσες, να προβάλλει ως απολύτως πειστική, εφαρμόσιμη και οικονομικά συμφέρουσα για τον Κύριο του Έργου. Επίσης αξιολογείται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την επίτευξη της βέλτιστης τεχνικής λύσης, καθώς και η μεθοδολογία που θα εφαρμοσθεί σε περίπτωση αναδοχής μέχρι την δημοπράτηση του έργου, περιλαμβανομένων των

Αριθμός απόφασης : 509/2024

απαιτήσεων που αναφέρονται στα εδάφια (γ), (δ) και (ε) της παραγράφου 2.4.4. Το κριτήριο θα βαθμολογηθεί με βαθμό Α1 που συνίσταται σε ακέραιο αριθμό από 1 έως 100. Η βαρύτητα του κριτηρίου Κ1 στο σύνολο της βαθμολογίας της τεχνικής προσφοράς του διαγωνιζόμενου ορίζεται σε $\sigma_1=30\%$ Προσφορές που θα λάβουν στο κριτήριο αυτό βαθμό κάτω του 60 απορρίπτονται ως απαράδεκτες...», στο άρθρο 2.4.4 «Περιεχόμενα Φακέλου “Δικαιολογητικά Συμμετοχής- Τεχνική Προσφορά”» προβλέπεται ότι «... Η τεχνική προσφορά των προσφερόντων θα περιλαμβάνει : α.1) Τεχνική έκθεση με τεχνική πρόταση - λύση, που περιλαμβάνει την εκτίμηση του γενικού και ειδικού αντικειμένου της μελέτης, με ανάλυση των επιμέρους ζητημάτων, διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων, τεκμηρίωση των αντιστοίχων προτάσεων, καθώς και το κόστος υλοποίησης και λειτουργίας. α.2) Τεχνική έκθεση για τη συγκεκριμένη μελέτη, στηριζόμενη στα υπάρχοντα στοιχεία του φακέλου δημόσιας σύμβασης, με επισήμανση των προβλημάτων και εισήγηση του τρόπου επίλυσής τους, ... » και στο άρθρο 2.4.6. «Λόγοι απόρριψης προσφορών» ότι «Η Αναθέτουσα Αρχή με βάση τα αποτελέσματα του ελέγχου και της αξιολόγησης των προσφορών, απορρίπτει, σε κάθε περίπτωση, προσφορά: ... β) η οποία περιέχει ατέλειες, ελλείψεις, ασάφειες ή σφάλματα, εφόσον αυτά δεν επιδέχονται συμπλήρωση ή διόρθωση ή εφόσον επιδέχονται συμπλήρωση ή διόρθωση, δεν έχουν αποκατασταθεί κατά την αποσαφήνιση και την συμπλήρωσή της σύμφωνα με το άρθρο 3.5 του παρόντος Τεύχους, ..., θ) η οποία παρουσιάζει ελλείψεις ως προς τα δικαιολογητικά που ζητούνται από τα έγγραφα της παρούσης διακήρυξης και αποκλίσεις ως προς τους όρους και τις τεχνικές προδιαγραφές της σύμβασης.». Στο Φάκελο Δημόσιας Σύμβασης Μελέτης Β' Σταδίου, προβλέπεται στο σημ. Α.2 «ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ» «Α2.1 Γενικά Με βάση τις οδηγίες μελετών οδικών έργων (ΟΜΟΕ – ΛΚΟΔ) οι νέες οδικές διακλαδώσεις κατατάσσονται στην κατηγορία ΑΙΙΙ (οδοί μεταξύ επαρχιών / οικισμών με βασική λειτουργία τη σύνδεση και περιορισμούς στην παρόδια εξυπηρέτηση). Λαμβάνοντας υπόψη τις ΟΜΟΕ, την Εγκύκλιο 41/2005 περί εξορθολογισμού και τυποποίησης των δομικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου της χώρας καθώς και την εγκύκλιο 14/2007, προβλέπεται εφαρμογή ενιαίας τυπικής

Αριθμός απόφασης : 509/2024

διατομής γ2 σε όλες τις διακλαδώσεις του νέου βόρειου οδικού άξονα της ..., με μια κύρια λωρίδα ανά κατεύθυνση συνολικού εύρους καταστρώματος 7,5μ και κατάλληλες πλευρικές διαμορφώσεις, κατ' εφαρμογή των ΟΜΟΕ... Α.2.2 Τεχνική Περιγραφή Αντικείμενου της Σύμβασης Το αντικείμενο της παρούσας σύμβασης αφορά στην εκπόνηση των απαραίτητων μελετών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις ΟΜΟΕ, την Εγκύκλιο υπ' αριθμ. 11/2018 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΑΔΑ:...) με θέμα «Οδηγός εκπόνησης μελετών Δημοσίων Έργων του ν. 4412/2016 και την με αριθ. ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466/30-01-2019 (ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019) Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: Εξειδίκευση του είδους των παραδοτέων στοιχείων ανά στάδιο και ανά κατηγορία μελέτης. ...Σε δεύτερο στάδιο, με βάση την τεχνική λύση που θα προκριθεί θα εκτελεστούν οι ακόλουθες εργασίες, περιγραφόμενες κατά σειρά χρονικής αλληλουχίας ως ακολούθως: ...4. Επικαιροποίηση / οριστικοποίηση της προκριθείσας τεχνικής λύσης: - Προωθημένης Αναγνωριστικής Μελέτης - Προκαταρκτικών Μελετών Κόμβων - Αναγνωριστικής Γεωλογικής Μελέτης 5. Τοπογραφικές Αποτυπώσεις & Κτηματογράφηση ζώνης διέλευσης πλάτους 150μ σε κλίμακα 1:1.000 6. Προμελέτη Οδοποιίας αρτηρίας και αποκατάστασης τοπικού οδικού δικτύου σε κλίμακα 1:1.000 επί του ως άνω τοπογραφικού υποβάθρου...Α.2.5 Κανονισμοί και προδιαγραφές με βάση τα οποία θα συνταχθούν οι μελέτες Η εκπόνηση των μελετών θα γίνει με βάση τις ακόλουθες τεχνικές προδιαγραφές: ... γ. Την υπ. αριθ. ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466/30.1.2019 (ΦΕΚ 1047 Β) Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Εξειδίκευση του είδους των παραδοτέων στοιχείων ανά στάδιο και ανά κατηγορία μελέτης σε ό,τι αφορά τα συγκοινωνιακά (οδικά) έργα, τα υδραυλικά, τα λιμενικά και τα κτιριακά έργα». δ. Τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων: - Τεύχος 1: Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ), 2001 - Τεύχος 2: Διατομές (ΟΜΟΕ-Δ), 2001- Τεύχος 3: Χαράξεις (ΟΜΟΕ-Χ), 2001 ...». Στο Κεφάλαιο 3. «Διαμόρφωση διατομών» / Άρθρο 3.1 «Τυπικές διατομές» /Παράγραφο 3.1.2. «Απεικόνιση των τυπικών διατομών» των ως άνω Οδηγιών ΟΜΟΕ – Δ προβλέπονται τα εξής για τις τυπικές διατομές και, συγκεκριμένα, για την προβλεπόμενη τυπική διατομή γ2: «Οι τυπικές διατομές

... των οδών με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας [απεικονίζονται] στα Σχήματα 3-2α, ... Επισημαίνεται ότι η επιλογή του είδους και του τύπου του στηθαίου ασφαλείας (μεταλλικού ή NJ) υπόκειται σε κανόνες οι οποίοι θα προσδιορίζονται σε σχετικό τεύχος οδηγιών που θα εκπονηθούν....». Στο Άρθρο 2.3. «Μέρη διατομής» /Παράγραφο 2.3.4 «Μη σταθεροποιημένα ερείσματα» των ως άνω Οδηγιών ΟΜΟΕ – Δ προβλέπονται τα εξής: «Τα μη σταθεροποιημένα ερείσματα χρησιμεύουν για την τοποθέτηση στηθαίων, πινακίδων σήμανσης, για την κυκλοφορία των πεζών όταν δεν προβλέπονται πεζοδρόμια, για τις εργασίες συντήρησης της οδού (και για την εναπόθεση του χιονιού κατά τους χειμερινούς μήνες), για την τοποθέτηση των βατών από όχημα πλευρικών διατάξεων αποχέτευσης-αποστράγγισης της οδού, καθώς και για τη διέλευση υπόγειων αγωγών των δικτύων εξυπηρέτησης της οδού. Το πλάτος του μη σταθεροποιημένου ερείσματος εξαρτάται από: • την ομάδα διατομής της οδού • την ύπαρξη ή όχι σταθεροποιημένου ερείσματος (ΛΕΑ ή ΛΠΧ) • τις ιδιαίτερες λειτουργικές απαιτήσεις μιας τυπικής διατομήςΟι τυπικές διαμορφώσεις των μη σταθεροποιημένων ερεισμάτων για κάθε ομάδα διατομών, δίνονται στο Παράρτημα Ι. Οι διαστάσεις που παρουσιάζονται σε αυτές τις διαμορφώσεις είναι οι ελάχιστες οι οποίες καλύπτουν τις λειτουργικές απαιτήσεις κάθε διατομής....». Στο Παράρτημα Ι «Ενδεικτικές διαμορφώσεις σε εξωτερικές πλευρές και κεντρικές νησίδες διατομών» των ως άνω Οδηγιών ΟΜΟΕ - Δ, προβλέπονται τα εξής τόσο γενικά για το ελάχιστο πλάτος από την όψη των στηθαίων ασφαλείας (απόσταση «μ») όσο και ειδικότερα για την τυπική διατομή γ2: «Γενικές παρατηρήσεις: 1. ... Οι τύποι των στηθαίων που εφαρμόζονται πρέπει να επιλέγονται ανάλογα με τις συνθήκες που θα λειτουργούν σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ-ΣΣΟ, (Συστήματα Συγκράτησης Οχημάτων) και αυτοί να είναι αντιστοίχως πιστοποιημένοι για τις επιδόσεις τους σύμφωνα με EN 1317 1-2. Η απόσταση μ τοποθέτησης των στηθαίων ασφαλείας που δίνεται στις παρούσες διαμορφώσεις είναι η ελάχιστη, η οποία καλύπτει τις λειτουργικές απαιτήσεις της διατομής.». Επιπλέον, στο ίδιο Παράρτημα Ι των ως άνω Οδηγιών ΟΜΟΕ - Δ, προβλέπονται τα εξής σχετικά με τις πλευρικές διαμορφώσεις σε οδούς με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας (παρατίθεται ενδεικτικό απόσπασμα διατομής σε επίχωμα): «...Σημείωση ...

4. Τα πλάτη λ και μ δίνονται στον Πίνακα Π-3 για κάθε διατομή...». Αναφορικά με τα Συστήματα Αναχαίτισης Οχημάτων, το Τεύχος 1: Συστήματα Αναχαίτισης Οχημάτων (ΟΜΟΕ - ΣΑΟ) από τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων, προβλέπει στην εισαγωγή τα εξής: «Εισαγωγή Οι Οδηγίες για τα Συστήματα Αναχαίτισης Οχημάτων (ΟΜΟΕ-ΣΑΟ), Έκδοση 2019 αντικαθιστούν τις έως σήμερα εφαρμοζόμενες οδηγίες που αφορούν στα στηθαία ασφαλείας, ΟΜΟΕ-ΣΑΟ, Έκδοση 2010. Η εφαρμογή του προτύπου EN 1317 μετά την έγκριση και την υιοθέτησή του από τον ΕΛΟΤ καθίσταται υποχρεωτική και στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της χώρας μας ως μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Τυποποίησης (CEN). Οι εναρμονισμένες πλέον εθνικές οδηγίες για την παθητική προστασία σε οδούς αφορούν στα Συστήματα Αναχαίτισης Οχημάτων (ΣΑΟ) και συγκεκριμένα στις γενικές απαιτήσεις που αυτά πρέπει να ικανοποιούν καθώς και στα κριτήρια εφαρμογής τους σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πρότυπο ΕΛΟΤ EN 1317. Ειδικότερα σε αυτές ⇨ αναφέρονται τα κριτήρια με τα οποία αποφασίζεται, αν απαιτείται η τοποθέτηση συστήματος αναχαίτισης οχημάτων (ΣΑΟ) παράπλευρα στην οδό, ⇨ προσδιορίζονται και κατηγοριοποιούνται τα πλευρικά εμπόδια και οι επικίνδυνες θέσεις ανάλογα με το αν η ύπαρξή τους συνεπάγεται κίνδυνο για τρίτους ή μόνον για τους επιβαίνοντες, ⇨ αναφέρονται τα κριτήρια επιλογής των ελάχιστων απαιτούμενων κατηγοριών επίδοσης κατά ΕΛΟΤ EN 1317, δηλαδή η ικανότητα συγκράτησης, το λειτουργικό πλάτος και η σφοδρότητα πρόσκρουσης ανεξάρτητα από τον σχεδιασμό, τα υλικά κατασκευής και τις διαστάσεις του συστήματος αναχαίτισης και ⇨ αναφέρονται τα κριτήρια για τον προσδιορισμό του ελάχιστου απαιτούμενου μήκους εφαρμογής των στηθαίων ασφαλείας. Έτσι θα είναι δυνατόν, τα χαρακτηριστικά των συστημάτων αναχαίτισης οχημάτων να επιλέγονται ανάλογα με τις απαιτήσεις των οδικών τμημάτων, λαμβανομένων υπόψη της κυκλοφοριακής ασφάλειας, της λειτουργικότητας και της οικονομίας...». Στο Κεφάλαιο 2 «Ορισμοί» των ως άνω Οδηγιών ΟΜΟΕ - ΣΑΟ ορίζονται τα εξής: «Λειτουργικό πλάτος Η απόσταση μεταξύ της εμπρόσθιας όψης του στηθαίου ασφαλείας πριν την πρόσκρουση και της θέσης οποιουδήποτε βασικού μέρους του συστήματος

μετά την δοκιμή πρόσκρουσης κατά ΕΛΟΤ EN 1317-2. Προκύπτει ως άθροισμα του κατασκευαστικού πλάτους και της δυναμικής μετατόπισης του συστήματος αναχαίτισης. ... Στηθαία ασφαλείας Συστήματα αναχαίτισης οχημάτων, τα οποία τοποθετούνται παραπλεύρως της εξωτερικής οριογραμμής του οδοστρώματος των οδών ή στις κεντρικές και πλευρικές διαχωριστικές νησίδες....». Στο Κεφάλαιο 3 «Κατηγορίες επίδοσης των συστημάτων αναχαίτισης» / Άρθρο 3.2 «Στηθαία ασφαλείας» των ως άνω Οδηγιών ΟΜΟΕ - ΣΑΟ, προβλέπονται τα εξής: «3.2 Στηθαία ασφαλείας Οι επιδόσεις των στηθαίων ασφαλείας καθορίζονται σύμφωνα με το πρότυπο ΕΛΟΤ EN 1317-2 από τέσσερα βασικά κριτήρια: □ την ικανότητα συγκράτησης, □ το λειτουργικό πλάτος, □ την εισχώρηση του οχήματος (ύψος 4 μέτρα) και □ την κατηγορία σφοδρότητας πρόσκρουσης ... Το μέγιστο λειτουργικό πλάτος εξαρτάται από τις τοπικές συνθήκες που αναφέρονται στα κεφάλαια 5 και 8....». Περαιτέρω, στο Κεφάλαιο 5 «Επιλογή κατηγοριών επίδοσης των μόνιμων στηθαίων ασφαλείας» των ως άνω Οδηγιών ΟΜΟΕ - ΣΑΟ, προβλέπονται τα εξής: «5.2 ΣΑΟ στην εξωτερική οριογραμμή οδοστρώματος 5.2.1 Ικανότητα συγκράτησης ... παρουσιάζεται η διαδικασία αξιολόγησης της αναγκαιότητας εγκατάστασης των στηθαίων ασφαλείας στην εξωτερική οριογραμμή του οδοστρώματος και της επιλογής της ελάχιστης απαιτούμενης ικανότητας συγκράτησης που πρέπει αυτά να παρουσιάζουν σε συνάρτηση με □ το είδος του πλευρικού εμποδίου ή της επικίνδυνης θέσης και κατά πόσον αυτά αποτελούν κίνδυνο για τρίτους ή για τους επιβαίνοντες. ..., □ της επιτρεπόμενης ταχύτητας (Νεπιτρ), □ της γεωμετρίας της οδού και κατ' επέκταση της συχνότητας ή/και της πιθανότητας εκτροπής οχημάτων από την πορεία τους και □ των κυκλοφοριακών παραμέτρων, όπως η Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (ΜΗΚ) και ο φόρτος των Βαρέων Οχημάτων 5.2.2 Λειτουργικό πλάτος Ως λειτουργικό πλάτος W ενός συστήματος ορίζεται το άθροισμα της δυναμικής παραμόρφωσης και του κατασκευαστικού πλάτους του συστήματος. Η επιλογή του κατάλληλου συστήματος αναχαίτισης οχημάτων εξαρτάται και από την διαθέσιμη απόσταση αυτού από τα πλευρικά εμπόδια, ώστε να εξασφαλίζεται κατά κανόνα το λειτουργικό του πλάτος. Όσο μικρότερος είναι ο διατιθέμενος χώρος τόσο άκαμπτο πρέπει να είναι το

σύστημα που θα τοποθετηθεί. Για αυτό το λόγο υπάρχει μία άμεση αλληλεξάρτηση μεταξύ της σφοδρότητας πρόσκρουσης και του διατιθέμενου χώρου για παραμόρφωση, η οποία και καθορίζει την ικανότητα συγκράτησης. Συνεπώς τα συστήματα αναχαίτισης οχημάτων πρέπει να επιλέγονται έτσι, ώστε το λειτουργικό τους πλάτος να είναι κατά κανόνα μικρότερο ή ίσο με την απόσταση μεταξύ της εμπρόσθιας όψης του στηθαίου ασφαλείας και της εμπρόσθιας όψης του εμποδίου (σχ. 8). ... Για τον προσδιορισμό του απαιτούμενου λειτουργικού πλάτους πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα: □ Η απόσταση της εμπρόσθιας όψης του στηθαίου ασφαλείας από την οριογραμμή του οδοστρώματος [απόσταση "μ" σύμφωνα με τις ως άνω Οδηγίες ΟΜΟΕ - Δ] πρέπει να είναι τουλάχιστον ίση με 0,50m. ... □ Η απόσταση της εμπρόσθιας όψης του στηθαίου ασφαλείας από την οριογραμμή του οδοστρώματος μπορεί να αυξηθεί σε 1,00m έως 1,50m [απόσταση "μ" σύμφωνα με τις ως άνω Οδηγίες ΟΜΟΕ - Δ] εφόσον το επιτρέπουν οι συνθήκες του διατιθέμενου χώρου και οι κυκλοφοριακές συνθήκες (π.χ. οδοί χωρίς ειδικούς πεζοδρόμους ή ποδηλατοδρόμους). Σε αυτές τις περιπτώσεις το έρεισμα από την οριογραμμή της οδού έως το στηθαίο ασφαλείας πρέπει να σταθεροποιείται επαρκώς, π.χ. αμμοχάλικο με χλόη, ώστε αυτή η ζώνη να είναι προσβάσιμη. Με τον όρο "επαρκής σταθεροποίηση" δεν νοείται, ότι το έρεισμα κατασκευάζεται ως εύκαμπτο ή άκαμπτο οδόστρωμα. □ Σε επικίνδυνες περιοχές, όπως πρηνή ή υδάτινα κωλύματα πρέπει να εξετάζεται, αν μπορεί να επιλεγεί η αμέσως μεγαλύτερη κατηγορία λειτουργικού πλάτους. □ ... Είναι δυνατό σε τεκμηριωμένες και εξαιρετικές περιπτώσεις λόγω των ιδιαίτερων τοπικών συνθηκών και στενότητας χώρου να δημιουργηθούν καταστάσεις κατά τις οποίες οι απαιτήσεις για το απαραίτητο λειτουργικό πλάτος σύμφωνα με τα παραπάνω ή/και το απαραίτητο ελάχιστο μήκος του συστήματος αναχαίτισης οχημάτων να μην μπορούν να τηρηθούν. Σε αυτές τις περιπτώσεις πρέπει να διερευνηθούν όλες οι εναλλακτικές προτάσεις, που στηρίζονται στις βασικές αρχές των οδηγιών αυτών και να επιλεγεί εκείνη η λύση, που αποδίδει το μέγιστο επίπεδο προστασίας για τις δεδομένες συνθήκες....».

8. Επειδή, με τον πρώτο λόγο της υπό κρίση προδικαστικής προσφυγής, η προσφεύγουσα υποστηρίζει πως η προσφορά της παρεμβαίνουσας δεν πληροί τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται α) στην υπ. αριθ. ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466/30.1.2019 (ΦΕΚ 1047 Β) Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και β) στις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) και για το λόγο αυτό ήταν απορριπτέα, κατά δεσμία αρμοδιότητα της Αναθέτουσας Αρχής, παρανόμως δε και κατά παράβαση των τευχών δημοπράτησης έγινε δεκτή με την προσβαλλόμενη, διότι, ως προς τους απαιτητούς περιορισμούς στην λοξή κλίση για την αποφυγή ολισθηρότητας στα ορεινά οδικά τμήματα, ισχυρίζεται πως οι Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων (<https://www.....gr/>) περιλαμβάνουν συγκεκριμένη απαίτηση σχετικά με τη μέγιστη λοξή κλίση που μπορούν να έχουν οι δρόμοι, ορίζοντας συγκεκριμένα τα εξής: «Προκειμένου να αποφευχθεί η ολίσθηση των οχημάτων σε συνθήκες χιονιού ή παγετού, πρέπει να ληφθεί πρόνοια, ώστε η τιμή της λοξής κλίσης να μην υπερβαίνει το 10%». Ωστόσο, αναφέρει πως στην μελέτη της παρεμβαίνουσας δεν υπάρχει πρόβλεψη για τον απαιτούμενο περιορισμό της λοξής κλίσης και πως, στη διακλάδωση προς Βόρεια Παράκτια Ζώνη που παραθέτει, αναφέρει ότι για περίπου 4,5 χιλιόμετρα από τα συνολικά 12 χιλιόμετρα του μήκους του, ο νέος δρόμος θα έχει λοξή κλίση μεγαλύτερη από την επιτρεπόμενη, ήτοι εκτός προδιαγραφών, με σημαντικές επιπτώσεις στην ολισθηρότητα του δρόμου και την ασφάλεια των χρηστών. Αντιθέτως, υποστηρίζει πως στη δική της μελέτη οι κατά μήκος κλίσεις που εφαρμόστηκαν δεν ξεπερνούν πουθενά το 7% προκειμένου η λοξή κλίση (συνδυασμός κατά μήκους κλίσης και επίκλισης) να μην υπερβαίνει το 10% (βλ. αρχείο ... , υποκεφάλαιο 7.2 ΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ και όλα τα σχέδια μηκοτομών της προσφοράς της). Με τον δεύτερο λόγο, που αφορά στη διατομή των έργων, υποστηρίζει πως οι Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων περιγράφουν τις εφαρμοστέες κατά περίπτωση διατομές και πως στο ΦΔΣΜ αναφέρεται η τυπική διατομή σχεδιασμού (γ2) (Σχήμα 3-2α των ΟΜΟΕ-Δ) που θα εφαρμοστεί εν προκειμένω, σε όλες τις διακλαδώσεις του νέου βόρειου οδικού

Αριθμός απόφασης : 509/2024

άξονα της ..., με μια κύρια λωρίδα ανά κατεύθυνση συνολικού εύρους οδοστρώματος 7,5 μ. Ακολούθως, αναφέρει πως το οδόστρωμα χρησιμοποιείται για την κίνηση των οχημάτων και πως αριστερά και δεξιά του οδοστρώματος υπάρχουν οι λεγόμενες πλευρικές διαμορφώσεις, δηλαδή οι πλευρικές ζώνες όπου τοποθετούνται τα στηθαία ασφαλείας, οι ιστοί οδοφωτισμού κλπ, οι οποίες καθορίζονται από τον πίνακα Π-3 του Παραρτήματος Ι των ίδιων οδηγιών (ΟΜΟΕ-Δ). Επομένως, ισχυρίζεται πως η συνολική κατάληψη ενός οδικού έργου εξαρτάται από το πλάτος του οδοστρώματος και από τα πλάτη των πλευρικών διαμορφώσεων και πως, όπου απαιτείται στηθαίο ασφαλείας, οι πλευρικές διαμορφώσεις είναι αυξημένου πλάτους, διότι πρέπει να καλύψουν τόσο την εφαρμογή (έμπηξη) των στηθαίων όσο και τις τυχόν παραμορφώσεις του σε περίπτωση πρόσκρουσης οχήματος. Οι πλευρικές διαμορφώσεις που χρησιμοποιούνται για να εφαρμοστούν στηθαία ασφαλείας ποικίλουν ανάλογα με την ποιότητα των στηθαίων, δηλαδή με την παραμόρφωση που θα υποστούν σε περίπτωση εκτροπής οχήματος και, στην πιο ευνοϊκή περίπτωση, δηλαδή όταν χρησιμοποιηθεί ακριβό στηθαίο ασφαλείας με μικρές παραμορφώσεις, η ελάχιστη διαπλάτυνση που απαιτείται είναι 1,35 μ. Ως προς την μελέτη της παρεμβαίνουσας, αναφέρει πως δεν έχει εφαρμοστεί αυτή η προδιαγραφή, καθώς έχει χρησιμοποιήσει «στενή» διατομή, χωρίς τις προβλεπόμενες από τις προδιαγραφές πλευρικές διαμορφώσεις για την εφαρμογή στηθαίων ασφαλείας και πως, πέραν τούτου, η εκτός προδιαγραφών επιλογή οδηγεί σε προφανή υποκοστολόγηση του έργου και σε αδυναμία ελέγχου της εφαρμοσιμότητάς του και της εκτίμησης του τελικού κόστους του. Αναφέρει, δε, ότι στη δική της μελέτη έχει εφαρμοστεί καθολικά η ευρύτερη διατομή που επιτρέπει την εφαρμογή στηθαίου ασφαλείας, ως απολύτως ρεαλιστική προσέγγιση των έργων, από τεχνικής και κοστολογικής άποψης. Με τον τρίτο λόγο, που αφορά στο απαιτούμενο μήκος ορατότητας για προσπέραση, η προσφεύγουσα ισχυρίζεται πως οι Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων περιλαμβάνουν συγκεκριμένες και αυστηρές απαιτήσεις σχετικά με το μήκος ορατότητας για προσπέραση που πρέπει να διαθέτουν οι υπεραστικές οδοί μίας λωρίδας ανά κατεύθυνση,

δεδομένου ότι η δυνατότητα προσπέρασης σχετίζεται με την ασφάλεια της κυκλοφορίας, ειδικότερα, σύμφωνα με τις προδιαγραφές, πρέπει να διατίθενται μήκη με συνθήκες ορατότητας για προσπέραση συνολικά τουλάχιστον 20% - 25% του μήκους της οδού με ομοιόμορφη κατανομή των τμημάτων αυτών στο μήκος της οδού (βλ. τεύχος Τεύχος 3: Χαράξεις (ΟΜΟΕ-Χ), 2001, υποκεφάλαιο 10.1 Μήκος ορατότητας (σελ. 65), εδάφιο 10.1.3 Απαιτούμενο μήκος ορατότητας για προσπέραση S_u (σελ. 69) και υποκεφάλαιο 10.3 Ανάλυση ορατότητας (σελ. 71)). Εντούτοις, ισχυρίζεται ότι στη μελέτη της παρεμβαίνουσας δεν υπάρχει καμία πρόνοια σχετική με τα απαιτούμενα μήκη ορατότητας για προσπέραση παρά τις απαιτήσεις των προδιαγραφών, ενώ στη δική της μελέτη ικανοποιείται αυτή η απαίτηση των προδιαγραφών (βλ. αρχείο ... της προσφοράς της, με εξειδικευμένες αναφορές σε κάθε διακλάδωση). Με τον τέταρτο λόγο, που αφορά στα σχέδια κατά μήκος τομών των έργων, αναφέρει πως, σύμφωνα με την ΥΑ Αριθμ. ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466 «Εξειδίκευση του είδους των παραδοτέων στοιχείων ανά στάδιο και ανά κατηγορία μελέτης σε ό,τι αφορά τα συγκοινωνιακά (οδικά) έργα, τα υδραυλικά, τα λιμενικά και τα κτιριακά έργα» (ΦΕΚ 1047 Β/29.3.2019), η οποία, όπως προαναφέρθηκε, είναι εν προκειμένω υποχρεωτικώς εφαρμοστέα, στα σχέδια μηκοτομών πρέπει η κλίμακα των υψών να είναι δεκαπλάσια από την κλίμακα των μηκών (κλίμακα μηκών 1:5.000 και κλίμακα υψών 1:500) και πως, στις δικές της μελέτες τηρήθηκαν οι κλίμακες αυτές (1:5.000 / 1:500) ενώ στις μελέτες της παρεμβαίνουσας χρησιμοποιήθηκαν κλίμακες 1:5.000 / 1:1.000, εκτός προδιαγραφών. Πέραν τούτου, αναφέρει πως, αποτέλεσμα αυτής της εκτός προδιαγραφών επιλογής κλιμάκων (η κλίμακα των υψών να είναι πενταπλάσια αντί δεκαπλάσια από την κλίμακα των μηκών) είναι ότι οι κατά μήκος χαράξεις στη μελέτη της παρεμβαίνουσας δείχνονται κατά πολύ ηπιότερες από τις κατά μήκος χαράξεις της δικής της μελέτης και οι προτάσεις της φαίνονται πολύ περισσότερο ελκυστικές από τις δικές της.

9. Επειδή, η παρεμβαίνουσα αναφέρει, εισαγωγικά, ότι το σύνολο των αιτιάσεων περί επικλίσεων, πλευρικών διαμορφώσεων για την εγκατάσταση στηθαίων ασφαλείας και μήκους ορατότητας για την προσπέραση είναι μη

Αριθμός απόφασης : 509/2024

νόμιμες, ως ερειδόμενες επί εσφαλμένης προϋπόθεσης. Ειδικότερα, υποστηρίζει ότι αυτές είναι νόμω αβάσιμες διότι, οι παραπάνω γεωμετρικές παράμετροι (επικλίσεων, πλευρικών διαμορφώσεων για την εγκατάσταση στηθαίων ασφαλείας και μήκους ορατότητας για την προσπέραση) δεν εντάσσονται στις γεωμετρικές παραδοχές, που περιλαμβάνονται στο αντικείμενο και περιεχόμενο (παραδοτέα) των πρώιμων μελετών της σύμβασης και δη των όλως πρώιμων μελετών, που αποτέλεσαν αντικείμενο του φακέλου της Τεχνικής Προσφοράς της, ήτοι της Προωθημένης Αναγνωριστικής Μελέτης, της Προκαταρκτικής Μελέτης επιλογής θέσης και γεωμετρικού σχεδιασμού ισόπεδων ή και ανισόπεδων κόμβων και τέλος της Αναγνωριστικής Γεωλογικής Μελέτης, όπως το περιεχόμενο αυτό ορίζεται υπό του οικείου κανονιστικού πλαισίου και συγκεκριμένα του ΠΔ 696/1974 (αρ. 120επ) και της ΥΑ υπ' αριθμόν ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466 (ΦΕΚ Β'/1047/2019), στα οποία ρητά παραπέμπει η διακήρυξη. Περαιτέρω, αναφέρει ότι, εφόσον οι παράμετροι αυτές δεν αποτελούν περιεχόμενο των υποβληθεισών με την προσφορά της μελετών, η προσφεύγουσα αβάσιμα προβάλλει ότι αυτή είναι απορριπτέα ως φέρουσα δήθεν πλημμέλειες ως προς αυτές. Ακόμη, υποστηρίζει πως αντικείμενο της σύμβασης είναι πρώιμες μελέτες, προκειμένου το έργο να ωριμάσει αρκετά ώστε να υποβληθεί στην αναγκαία περιβαλλοντική αδειοδότηση και εν συνεχεία να δημοπρατηθεί με το σύστημα «Μελέτη – Κατασκευή» (στο πλαίσιο του οποίου θα εκπονηθούν οι τελικές οριστικές μελέτες και μελέτες εφαρμογής). Ακόμη, επικαλείται την ΥΑ υπ' αριθμόν ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466 (ΦΕΚ Β'/1047/2019), αναφορικά με τις μελέτες οδικών έργων και υποστηρίζει ότι η Αναθέτουσα Αρχή έκρινε ότι προσήκει στην ελεγχόμενη σύμβαση ως εκ της φύσης της (σύνθετο οδικό έργο σε νέα χάραξη) η μελέτη του έργου να διέλθει από εν έκάστο εκ των οριζόμενων στην κείμενη νομοθεσία φάσεων/σταδίων (αναγνωριστική – προκαταρκτική, προμελέτη, οριστική μελέτη), με κάθε επόμενο στάδιο να προσθέτει λεπτομέρειες και βεβαιότητες στο σχεδιασμό του έργου μέχρι το τελικό στάδιο, ύστερα από το οποίο η μελέτη είναι έτοιμη προς υλοποίηση, καθώς και ότι, για κάθε μία από τις φάσεις ορίζονται στην προαναφερόμενη ΥΑ και τα παραδοτέα αυτών, ήτοι οι κατηγορίες μελετών που αντιστοιχούν σε κάθε ένα

Αριθμός απόφασης : 509/2024

από τα οριζόμενα στην ίδια απόφαση στάδια ωρίμανσης του έργου, τα υποβαλλόμενα σχέδια, εκθέσεις κλπ. και πως, δοθέντος ότι η Διακήρυξη του Β' Σταδίου του διαγωνισμού και ο Φάκελος Δημόσιας Σύμβασης δεν ορίζουν κάτι διαφορετικό, τα παραδοτέα εκάστης συμβατικής μελέτης περιλαμβανομένων των παραδοτέων των τριών μελετών, που αποτέλεσαν το περιεχόμενο του φακέλου της Τεχνικής Προσφοράς, ορίζονται ευθέως από την κείμενη νομοθεσία και ειδικότερα από την ΥΑ αυτή. Περαιτέρω, αναφέρει πως οι ΟΜΟΕ θέτουν τις τεχνικές προδιαγραφές, που πρέπει να τηρούνται κατά τη σύνταξη των παραδοτέων των σταδίων ωρίμανσης της μελέτης ενός οδικού έργου και πως δεν ορίζουν παραδοτέα των μελετών, αλλά ο ορισμός των παραδοτέων αποτελεί ρυθμιστικό αντικείμενο της ρηθείσης ΥΑ και οι ΟΜΟΕ ορίζουν μόνο τον τρόπο με οποίο πρέπει να συντάσσονται τα παραδοτέα εκάστου σταδίου, όπως αυτά ορίζονται στην οικεία ΥΑ. Ακολούθως, αναφέρει ότι μία μελέτη η οποία περιλαμβάνει το σύνολο των παραδοτέων, όπως αυτά καθορίζονται στην υπ' όψιν ΥΑ, για το οικείο στάδιο ωρίμανσης της μελέτης, είναι πλήρης και επαρκής, αποκλίνει δε από τις οικείες προδιαγραφές των ΟΜΟΕ μόνο στο βαθμό που κατά την εκπόνηση της μελέτης παραβιάσθηκαν οι προδιαγραφές, παραδοχές κλπ. των ΟΜΟΕ, που ρυθμίζουν τα παραδοτέα αυτά. Αντίθετα, δεν μπορεί να θεωρηθεί πλημμελής μία κατά τα ανωτέρω πλήρης μελέτη, όταν δεν συμπεριλαμβάνει παραδοχές των ΟΜΟΕ που ρυθμίζουν στοιχεία παραδοτέων διαφορετικού σταδίου μελέτης, καθώς αυτά κείνται ούτως ή άλλως εκτός του αντικειμένου της ελεγχόμενης μελέτης και επομένως δεν επηρεάζουν την πληρότητα, επάρκεια και αρτιότητά της, συνεπώς, και δεδομένου ότι οι γεωμετρικές παράμετροι (επικλίσεων, πλευρικών διαμορφώσεων για την εγκατάσταση στηθαίων ασφαλείας και μήκους ορατότητας για την προσπέραση) στις οποίες αναφέρεται οι προσφεύγουσα, δεν εντάσσονται στις γεωμετρικές παραδοχές που περιλαμβάνονται στο αντικείμενο και περιεχόμενο (παραδοτέα) των πρώιμων μελετών της σύμβασης και δη των όλως πρώιμων μελετών, που αποτέλεσαν αντικείμενο του βαλλόμενου φακέλου της Τεχνικής Προσφοράς μας, ήτοι της Προωθημένης Αναγνωριστικής Μελέτης, της Προκαταρκτικής Μελέτης επιλογής θέσης και γεωμετρικού σχεδιασμού ισόπεδων ή και

Αριθμός απόφασης : 509/2024

ανισόπεδων κόμβων και τέλος της Αναγνωριστικής Γεωλογικής Μελέτης, όπως το περιεχόμενο αυτό ορίζεται υπό του οικείου κανονιστικού πλαισίου και συγκεκριμένα του ΠΔ 696/1974 (αρ. 120επ) και της ΥΑ υπ' αριθμόν ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466 (ΦΕΚ Β'/1047/2019), στα οποία ρητά παραπέμπει η διακήρυξη (βλ. κεφ. Α.2.2., Α.2.5. Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης -ΦΔΣ), αλλά σε μεταγενέστερα στάδια, ισχυρίζεται πως η προσφεύγουσα αβάσιμα προβάλλει ότι η προσφορά της είναι απορριπτέα ως φέρουσα δήθεν πλημμέλειες ως προς αυτές. Ειδικότερα, ως προς τον πρώτο λόγο, η παρεμβαίνουσα ισχυρίζεται πως αυτός είναι απορριπτέος ως αβάσιμος, διότι στα σχέδια των παραδοτέων της Προωθημένης Αναγνωριστικής Μελέτης περιλαμβάνονται κατά κύριο λόγο μηκοτομές και οριζοντιογραφίες (βλ. ΠΔ 696/1974 και ΥΑ 2019), που αποτελούν την επί χάρτου αποτύπωση της προτεινόμενης κατ' αρχήν ζώνης διέλευσης της οδού, και με βάση τα οποία προσδιορίζονται τα ελάχιστα γεωμετρικά στοιχεία του σταδίου της αναγνωριστικής μελέτης ήτοι οι μέγιστες κατά μήκος κλίσεις και οι ελάχιστες καμπύλες σε οριζοντιογραφία και μηκοτομή. Περαιτέρω, αναφέρει πως, για να υπολογισθούν οι επικλίσεις και εν τέλει η λοξή κλίση της οδού απαιτείται κατ' αρχάς να έχουν συγκεντρωθεί συγκεκριμένα στοιχεία από το μη διαθέσιμο στο παρόν στάδιο τοπογραφικό υπόβαθρο της οδού, τα οποία αποκτώνται με εργασίες επί του πεδίου κατά την 3η Φάση του Γεωμετρικού Σχεδιασμού του έργου (προμελέτη – στα παραδοτέα της οποίας περιλαμβάνονται οι τοπογραφικές αποτυπώσεις -υπενθυμίζεται ότι είμαστε στη 2η Φάση – Προωθημένες Αναγνωριστικές και ότι κατά ρητή παραδοχή του ΦΔΣ «για τα προς μελέτη οδικά έργα δεν έχουν προηγηθεί μελέτες», το υλικό που έλαβε για την εκπόνηση των αναγνωριστικών της Τεχνικής Προσφοράς, ήταν χάρτες της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού χρονολογούμενοι από δεκαετιών). Ακόμη, αναφέρει πως οι επικλίσεις και η απορρέουσα εξ αυτής λοξή κλίση υπολογίζονται με το λεγόμενο «διάγραμμα οριογραμμών (επικλίσεων)» το οποίο αποτελεί παραδοτέο της Οριστικής Μελέτης, όπου ελέγχονται οι σχετικοί υπολογισμοί και γίνονται, εάν χρειάζονται, οι αναγκαίες επικαιροποιήσεις των αναγνωριστικών μελετών (ακριβής προσδιορισμός κατά μήκος κλίσεων και ακτίνας καμπύλης από τα οποία θα προκύψει και η τελική

λοξή κλίση), κατά συνέπεια, αβασίμως η προσφεύγουσα προβάλλει ότι ο υπολογισμός της λοξής κλίσης ήταν αντικείμενο του παρόντος σταδίου και ότι δήθεν επί τη βάση της εκπονηθείσης από αυτήν αναγνωριστικής μελέτης κατά το παρόν στάδιο του λειτουργικού σχεδιασμού του έργου θα προκύψει ζήτημα ολισθηρότητας της οδού, ζήτημα το οποίο εξετάζεται προφανώς στο κατασκευαστικό στάδιο (Φάση 4-5) και εν γένει στην ποιότητα και ασφάλεια του έργου. Ακόμη, αναφέρει πως ο ισχυρισμός της ότι δήθεν ο μη υπολογισμός της λοξής κλίσης «παρέχει σημαντικά διαγωνιστικά πλεονεκτήματα σε όποιον υποψήφιο την επιχειρήσει» προβάλλεται προδήλως αορίστως και πρέπει να απορριφθεί πρωτίστως ως απαράδεκτος και σε κάθε περίπτωση ως αβάσιμος. Για τον δεύτερο λόγο, η παρεμβαίνουσα αναφέρει ότι είναι αβάσιμος διότι ο ΦΔΣ ορίζει ρητά τη διατομή που θα πρέπει να εφαρμόσουν οι διαγωνιζόμενοι (τυπική διατομή γ2), ως συνομολογεί και η προσφεύγουσα, αναφέροντας ρητά ότι η τελική επιλογή της διατομής θα γίνει από την Υπηρεσία εν ευθέτω χρόνω βάσει των αναγκαίων δεδομένων, που θα έχουν συλλεγεί μέχρι τότε, από τα μεταγενέστερα στάδια της μελέτης και δη επί τη βάσει τεκμηριωμένης πρότασης του αναδόχου («Α.2.1. Με βάση τις οδηγίες μελετών οδικών έργων ... προβλέπεται εφαρμογή ενιαίας τυπικής διατομής γ2 σε όλες τις διακλαδώσεις... Σε κάθε περίπτωση ... η επιλογή της κατάλληλης τυπικής διατομής θα γίνει τελικά από την Υπηρεσία ύστερα από τεκμηριωμένη πρόταση του Αναδόχου λαμβάνοντας υπόψη όλα τα δεδομένα και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά καθεμιάς από τις νέες διακλαδώσεις». Ακόμη, αναφέρει πως η τυπική διατομή γ2 δεν περιλαμβάνει τη δήθεν αναγκαία κατά την προσφεύγουσα διαπλάτυνση 1,35 μ για την περίπτωση τοποθέτησης στηθαίου. Αντίθετα, στην παρ. 2.2.4 της ΟΜΟΕ-Δ με τίτλο «Μη σταθεροποιημένα ερείσματα» αναφέρεται ότι «τα μη σταθεροποιημένα ερείσματα χρησιμεύουν για την τοποθέτηση στηθαίων ... Οι τυπικές πλευρικές διαμορφώσεις των μη σταθεροποιημένων ερεισμάτων για κάθε ομάδα διατομών, δίνονται στο Παράρτημα Ι. Οι διαστάσεις, που παρουσιάζονται σε αυτές τις διαμορφώσεις, είναι οι ελάχιστες οι οποίες καλύπτουν τις λειτουργικές απαιτήσεις κάθε διατομής». Ακόμη, αναφέρει πως στη σελ. ΠΙ-2 του Παραρτήματος 1 περιλαμβάνεται ο πίνακας Π-3 στον οποίο αναφέρεται

Αριθμός απόφασης : 509/2024

και η ίδια η προσφεύγουσα, ο οποίος δεν προβλέπει τη διαπλάτυνση 1,35 στην οποία αβασίμως αναφέρεται, και πως η τοποθέτηση στηθαίων, ως εμμέσως συνομολογεί η προσφεύγουσα και ως προκύπτει και από τις οικείες ΟΜΟΕ-ΣΑΟ («Εισαγωγή: ... σε αυτές αναφέρονται τα κριτήρια με τα οποία αποφασίζεται αν απαιτείται η τοποθέτηση συστήματος αναχαίτισης οχημάτων (ΣΑΟ) παράπλευρα στην οδό, ... αναφέρονται τα κριτήρια επιλογής των ελάχιστων κατηγοριών επίδοσης κατά ΕΛΟΤ 1317, δηλαδή η ικανότητα συγκράτησης, το λειτουργικό πλάτος και η σφοδρότητα πρόσκρουσης ανεξάρτητα από τον σχεδιασμό, τα υλικά κατασκευής και τις διαστάσεις του συστήματος αναχαίτισης ...»), δεν είναι υποχρεωτική, ούτε πολύ λιγότερο βέβαιη στο παρόν στάδιο. Η απόφαση για την τοποθέτηση ή μη γίνεται ομοίως κατά τον κατασκευαστικό σχεδιασμό του έργου και δη κατά την εκπόνηση της μελέτης Σήμανσης – Ασφάλισης της 4ης Φάσης (βλ. ΥΑ), οπότε και θα έχουν συγκεντρωθεί τα αναγκαία για τη σχετική απόφαση και επιλογή στοιχεία τοπογραφικού υποβάθρου, τα ακριβή γεωμετρικά στοιχεία της οδού, η θέση της, οι συνθήκες σε κάθε τμήμα της από τις οποίες θα εξαρτηθεί η επιλογή του κατάλληλου στηθαίου (επικινδυνότητα λόγω θέσης, πρηνή, τυχόν γέφυρες ή άλλα τεχνικά, φόρτος κυκλοφορίας, μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα κ.ο.κ.). Ακολούθως, παραθέτει απόσπασμα του Παραρτήματος Ι της ΟΜΟΕ-Δ στις «Γενικές Παρατηρήσεις» και αναφέρει πως, για τις ανάγκες της τυπικής διατομής, που κατά τη διακήρυξη εφαρμόζεται στις αναγνωριστικές μελέτες του Φακέλου της Τεχνικής Προσφοράς, ορίζεται ήδη στις ΟΜΟΕ-Δ η ελάχιστη απόσταση τοποθέτησης των στηθαίων ασφαλείας και ότι περαιτέρω για την εξειδίκευση της τελευταίας, εφόσον κατά τον κατασκευαστικό σχεδιασμό κριθεί απαραίτητη η τοποθέτηση στηθαίων ασφαλείας, απαιτούνται πλείστα ακριβή στοιχεία της οδού που, όμως, αποκτώνται σε μεταγενέστερα στάδια και αξιοποιούνται κατά τη μελέτη Σήμανσης-Ασφάλισης, η οποία εκπονείται, ως προς τα στηθαία, με βάση τις ΟΜΟΕ-ΣΑΟ. Ακόμη, αναφέρει ότι η προσφεύγουσα έθεσε από μόνη της, εντελώς αυθαίρετα και υποκειμενικά, τη μη ρεαλιστική υπόθεση ότι θα τοποθετηθεί «ακριβό στηθαίο ασφαλείας με μικρές παραμορφώσεις» με μόνο κριτήριο τη φερόμενη ελάχιστη διαπλάτυνση και όχι βεβαίως τα οριζόμενα στις ΟΜΟΕ-ΣΑΟ κριτήρια, τα οποία και μόνο θα

Αριθμός απόφασης : 509/2024

καθορίσουν τυχόν ανάγκη τοποθέτησης ΣΑΟ και το κατάλληλο, αναλόγως των αναγκών του δρόμου, όπως αυτές θα έχουν συγκεκριμενοποιηθεί κατά το κατασκευαστικό στάδιο, στηθαίο, δεδομένα τα οποία είναι απολύτως απαραίτητα, για τον υπολογισμό τυχόν αναγκαιών για τα στηθαία διαπλάτυνσεων. Επιπλέον, αναφέρει πως και ο ισχυρισμός ότι δήθεν σε κάθε περίπτωση θα απαιτηθεί διαπλάτυνση 1,35 μ είναι αβάσιμος, όχι μόνο γιατί μπορεί να μην απαιτηθεί καθόλου στηθαίο, αλλά και γιατί υπάρχουν στηθαία χωρίς την ανάγκη διαπλάτυνσης, σύμφωνα και με το σχήμα Δ1, σελ. ΠΙ-11 (βλ. σημείωση 1) του Παραρτήματος Ι των ΟΜΟΕ-Δ. Περαιτέρω, αναφέρει πως αβάσιμες είναι για τους ίδιους λόγους και οι δευτερεύουσες παρατηρήσεις της περί δήθεν υποκοστολόγησης, αφού προφανώς δεν θα υπολογισθεί στο παρόν στάδιο το σχετικό με τα στηθαία κόστος και σε δήθεν αδυναμία ελέγχου της εφαρμοσιμότητας και της εκτίμησης του τελικού κόστους του. Ως προς τον τρίτο λόγο της προσφυγής που αφορά στα απαιτούμενα μήκη ορατότητας, αναφέρει ότι είναι αβάσιμος, διότι δεν στηρίζεται στην ΥΑ, περί παραδοτέων, αλλά στην ΟΜΟΕ-Χ που αφορά σε παραδοτέα μεταγενέστερων σταδίων. Ακολούθως, αναφέρει πως επειδή και για τη μελέτη ορατότητας είναι απαραίτητα τα δεδομένα τοπογραφικού υποβάθρου και εν γένει ακριβή γεωμετρικά δεδομένα της οδού, που θα προκύψουν από μεταγενέστερα στάδια, το μήκος ορατότητας και οι σχετικές παράμετροι εντάσσονται στα παραδοτέα της Οριστικής Μελέτης της Φάσης του Κατασκευαστικού Σχεδιασμού του έργου, σύμφωνα με την ΥΑ περί παραδοτέων (βλ σελ. 12086 ΦΕΚ «Ορατότητες Οδών και Κόμβων» ως στοιχείο της Οριστικής Μελέτης Οδικών Έργων και αντίστοιχα διαγράμματα ορατότητας στα οικεία σχέδια της εν λόγω μελέτης, σελ. 12088 ΦΕΚ) και πως ο ισχυρισμός της προσφεύγουσας ότι υπολόγισε σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ τα αναγκαία για την προσπέραση μήκη ορατότητας (χωρίς στην παρούσα φάση να γνωρίζει τα ακριβή στοιχεία της οδού) είναι αδιάφορος, διότι τα παραδοτέα της μελέτης και άρα η πληρότητα και η επάρκεια της προσφοράς της κρίνονται με βάση το κανονιστικό πλαίσιο και όχι με την προσφορά της προσφεύγουσας και σε κάθε περίπτωση αβάσιμος, διότι στην παρούσα φάση, ο όποιος σχετικός υπολογισμός είναι αμιγώς υποθετικός, μη ρεαλιστικός και μετά

βεβαιότητας αναθεωρητέος στα μεταγενέστερα στάδια της μελέτης. Επί του τέταρτου λόγου, η παρεμβαίνουσα υποστηρίζει πως η κλίμακα σύνταξης των μηκοτομών είναι ενδεικτική και σε κάθε περίπτωση δεν αποτελεί, ούτε τεχνική προδιαγραφή, ούτε απαράβατο όρο της διακήρυξης, ώστε τυχόν μη συμμόρφωση σε αυτήν να συνεπάγεται την απόρριψη της προσφοράς. Ακολούθως, αναφέρει ότι στην ΥΑ περί παραδοτέων ορίζεται πράγματι ότι παραδίδονται μηκοτομές σε κλίμακα 1:20.000/1:2.000 ή 1:5.000/1:500 στις προωθημένες μελέτες αναγνώρισης. Εντούτοις, υποστηρίζει πως η εν λόγω πρόβλεψη δεν είναι υποχρεωτική, καθώς ουδόλως ορίζεται ρητά ο υποχρεωτικός της χαρακτήρας στην συγκεκριμένη ΥΑ και πως, εάν ήταν υποχρεωτικός όρος, θα έπρεπε να ορίζεται ρητά και με σαφήνεια ότι «οι μηκοτομές παραδίδονται υποχρεωτικά/αποκλειστικά σε μία από τις παρακάτω σχέσεις κλιμάκων», αντιθέτως, η συγκεκριμένη ΥΑ απλά υποδεικνύει κατ' αρχήν πρόσφορες κλίμακες σύνταξης των μηκοτομών. Περαιτέρω, υποστηρίζει ότι οι κλίμακες των παραδοτέων καθορίζονται κατ' αρχήν από την Αναθέτουσα Αρχή στη διακήρυξη του διαγωνισμού και ότι η ίδια πρέπει να επιλέξει πρόσφορες κλίμακες ήτοι κλίμακες κατάλληλες για τις ανάγκες εκάστης μελέτης αναλόγως των συνθηκών και ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της. Συναφώς, υποστηρίζει πως ως κατ' αρχήν πρόσφορες υποδεικνύονται από την ΥΑ οι εκεί οριζόμενες κλίμακες μηκοτομών, οι οποίες πάντως δεν χαρακτηρίζονται από την ΥΑ ως υποχρεωτικές ή αποκλειστικές, και τούτο ακριβώς διότι η προσφορότητα μίας κλίμακας εξαρτάται από τις συνθήκες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά εκάστης μελέτης, εξ ου και καταλείπεται η σχετική αρμοδιότητα επιλογής της κλίμακας στις αναθέτουσες αρχές. Περαιτέρω, αναφέρει πως η Αναθέτουσα Αρχή δεν όρισε δεσμευτική κλίμακα μηκοτομών στη διακήρυξη ή σε άλλο συμβατικό τεύχος, άρα, η επιλογή πρόσφορης κλίμακας εναπόκειται στους διαγωνιζόμενους, δοθέντος, πάντα, ότι η πρόβλεψη της ΥΑ περί κλιμάκων μηκοτομών δεν ορίζεται ως υποχρεωτική ή αποκλειστική και, υπό τα δεδομένα αυτά, έκρινε ότι η προσφορότερη κλίμακα για τη σύνταξη των μηκοτομών είναι η χρησιμοποιηθείσα κλίμακα 1:5.000/1:000, λόγω του ορεινού ανάγλυφου της μελετώμενης περιοχής. Ακόμη, αναφέρει πως η κλίμακα δεν επηρεάζει επί της ουσίας τη μηκοτομή

Αριθμός απόφασης : 509/2024

και τα δεδομένα και τα συμπεράσματά της, καθώς έχει αμιγώς παραστατικό χαρακτήρα, επηρεάζοντας αποκλειστικά τον τρόπο παρουσίασης της μηκοτομής και όχι το ουσιαστικό της περιεχόμενο, τούτο διότι, από τη μηκοτομή προκύπτουν οι κατά μήκος κλίσεις του δρόμου, οι οποίες αποτελούν μέγεθος που προσδιορίζεται αμιγώς αριθμητικά, ως το πηλίκο της διαίρεσης [διαφορά των υψομέτρων] : [μήκος]. Περαιτέρω, ισχυρίζεται ότι η κλίμακα σύνταξης της μηκοτομής ως προς τα ύψη προφανώς και δεν συνιστά, ούτε απαράβατο όρο της διακήρυξης (καθώς σε ουδέν σημείο της διακήρυξης ή και της ίδιας της ΥΑ ορίζεται η υποχρεωτικότητα ή η ποινή απόρριψης σε περίπτωση μη χρήσης της υποδεικνυόμενης κλίμακας), ούτε τεχνική προδιαγραφή υπό την ανωτέρω έννοια, ακριβώς επειδή επηρεάζει αποκλειστικά τον τρόπο παρουσίασης της μηκοτομής, χωρίς να επιδρά στο ουσιαστικό της περιεχόμενο, του οποίου τα δεδομένα παραμένουν αναλλοίωτα ανεξαρτήτως κλίμακας, επομένως, εφόσον δεν συνδέεται ούτε επηρεάζει τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της μελέτης, η επιλογή της κλίμακας δεν αποτελεί τεχνική προδιαγραφή κατά την έννοια του νόμου και άρα δεν συνεπάγεται με βάση τη διακήρυξη την απόρριψη της προσφοράς της. Επικουρικά, υποστηρίζει ότι, για την αδόκητη περίπτωση που ήθελε υποτεθεί ότι η ΥΑ θεσπίζει υποχρεωτική κλίμακα, τότε, δεδομένης της ρητής και σαφούς αντίθετης πρόβλεψης του Οδηγού Εκπόνησης Μελετών Οδικών Έργων, που εφαρμόζεται εξίσου και δεσμεύει ομοίως την Αναθέτουσα Αρχή και τους διαγωνιζόμενους με την ΥΑ περί παραδοτέων, θα πρόκειται περί ασάφειας της διακήρυξης, που δεν μπορεί να αποβεί εις βάρος καλόπιστου διαγωνιζομένου, όπως η Ένωσή μας, ιδίως ενόψει του γεγονότος ότι το ορεινό ανάγλυφο της περιοχής της μελέτης καθιστά απρόσφορη την υποδεικνυόμενη κατά τα ανωτέρω κλίμακα, καταδεικνύοντας, αντίθετα, ως προσφορότερη τη χρήση μικρότερης κλίμακας για τα ύψη, η δε παροχή διευκρινίσεων – συμπληρώσεων θα ήταν απολύτως νόμιμη διότι, επειδή πρόκειται για ζήτημα αμιγώς παραστατικό, δεν θα αλλοιώνονταν τα δεδομένα της προσφοράς μας και κατά συνέπεια δεν θα ετίθετο ζήτημα ανεπίτρεπτης τροποποίησης προσφοράς. Ακόμη, υποστηρίζει πως οι ισχυρισμοί περί δήθεν αποτελέσματος «ηπιότερων» χαραξέων και ελκυστικότερου αποτελέσματος,

Αριθμός απόφασης : 509/2024

εκτός από αδιάφοροι -λόγω της νόμιμης και μη επαγόμενης την απόρριψη της προσφοράς μας χρήσης της επίμαχης κλίμακας- τυγχάνουν επιπλέον και αόριστοι και πάντως επί της ουσίας αβάσιμοι διότι τα συμπεράσματα και δεδομένα της μηκοτομής δεν αλλοιώνονται από τη χρήση διαφορετικής κλίμακας, η δε προσφεύγουσα ήταν ελεύθερη να χρησιμοποιήσει την κατά την κρίση της προσφορότερη κλίμακα ώστε να επιτύχει το κατά την κρίση της ελκυστικότερο αποτέλεσμα.

10. Επειδή, η Αναθέτουσα Αρχή, με τις εμπροθέσμως κατατεθείσες από 13.02.2024 απόψεις της, υποστηρίζει ότι οι αιτιάσεις της προσφεύγουσας, στους λόγους της προσφυγής της, στερούνται νομικής και τεχνικής αιτιολόγησης, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία περί των φάσεων εκπόνησης των μελετών και τα παραδοτέα, καθώς δεν προβλέπεται ο έλεγχος των γεωμετρικών παραμέτρων των επικλίσεων, της εγκατάστασης στηθαίων ασφαλείας και της προσπέρασης στη φάση της προωθημένης αναγνωριστικής μελέτης, που αποτελεί το ζητούμενο στάδιο διεξαγωγής του παρόντος διαγωνισμού στο Β' Στάδιο. Επίσης, αναφέρει πως τα ανωτέρω στοιχεία δεν αποτελούν κριτήριο αξιολόγησης των τεχνικών προσφορών των διαγωνιζομένων, όπως ρητά αναφέρεται στη Διακήρυξη του Β' σταδίου και στο Φάκελο Δημόσιας Σύμβασης Μελέτης (ΦΔΣΜ) στα αξιολογούμενα κριτήρια 1ο και 2ο. Η προσφεύγουσα, στους προβληθέντες λόγους, θέτει ως υποχρεωτικά κριτήρια αξιολόγησης που αφορούν στις φάσεις της προμελέτης και της οριστικής μελέτης του έργου, μη αναφέροντας στη προσφυγή της ότι το υπό αξιολόγηση στάδιο αφορά σε Αναγνωριστική Μελέτη. Ακολούθως, υποστηρίζει ότι, σχετικά με τις Φάσεις ωρίμανσης της μελέτης (B.1) και τις Παραμέτρους αξιολόγησης (B.2) σε κάθε φάση προκύπτουν τα εξής: ως προς τις (B.1) Φάσεις ωρίμανσης της μελέτης, αναφέρει ότι ο διαγωνισμός διενεργείται βάσει των διατάξεων του άρθρου 51 του ν 4412/2016 για την ανάθεση εκπόνηση μελέτης αποκλειστικά και μόνο βάσει ποιοτικών κριτηρίων επιλογής και πως ακολουθείται, όπως και σε όλα τα αντίστοιχα έργα οδοποιίας, η σταδιακή ωρίμανση του έργου, με διακριτές φάσεις μελέτης, όπως προβλέπεται στο ΠΔ 696/74 (ΦΕΚ-301/Α/08-10-74) «Περί αμοιβών μηχανικών δια σύνταξιν μελετών, επίβλεψιν, παραλαβήν κλπ.

Αριθμός απόφασης : 509/2024

Συγκοινωνιακών, Υδραυλικών και κτιριακών Έργων, ως και Τοπογραφικών Κτηματογραφικών και Χαρτογραφικών Εργασιών και σχετικών τεχνικών προδιαγραφών μελετών» και την Εγκύκλιο αρ. 11/2018 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΑΔΑ:...) με θέμα «Οδηγός εκπόνησης μελετών Δημοσίων Έργων του ν 4412/2016». Ακολούθως, αναφέρει ότι η παρούσα διαγωνιστική διαδικασία αφορά στην εκπόνηση της Α Φάσης -Προκαταρκτικής (Αναγνωριστικής) Μελέτης εντός της διαδικασίας του διαγωνισμού στο Β' Στάδιό του, ως τεχνική μελέτη προσφοράς των διαγωνιζόμενων, ενώ η Β' Φάση της Προμελέτης για την έκδοση ΑΕΠΟ γίνεται στα πλαίσια της κυρίως σύμβασης από τον ανάδοχο της μελέτης, καθώς και ότι η διαδικασία αυτή προβλέπεται σε μη ώριμα έργα, όταν δεν έχει γίνει προκαταρκτική μελέτη για να προσδιορισθεί η ζώνη διέλευσης του έργου, όπως καθορίζεται στο σχετικό άρθρο 51 του ν 4412/2016. Εν συνεχεία, ως προς την σταδιακή ωρίμανση μελέτης οδικού έργου, αναφέρει πως ο σκοπός και τα κριτήρια αξιολόγησης ανά φάση μελέτης καθορίζονται στο ΠΔ 696/74 (ΦΕΚ-301/Α/08-10-74) «Περί αμοιβών μηχανικών δια σύνταξιν μελετών, επίβλεψιν, παραλαβήν κλπ. συγκοινωνιακών, Υδραυλικών και κτιριακών Εργων, ως και Τοπογραφικών Κτηματογραφικών και Χαρτογραφικών Εργασιών και σχετικών τεχνικών προδιαγραφών μελετών», στα άρθρα 128 και 129 για την Αναγνωριστική Μελέτη, στο άρθρο 132 για τη προμελέτη και στα άρθρα 134 και 135 για την Οριστική Μελέτη. Επί της Α' Φάσης Αναγνωριστικής Μελέτης, εκθέτει ότι η σταδιακή ωρίμανση ενός οδικού έργου έχει ως αφετηρία την προκαταρκτική μελέτη (Μελέτη Αναγνώρισης) με σκοπό τον προσδιορισμό της ζώνης διέλευσης του οδικού άξονα, αξιολογώντας τις δυνατές εναλλακτικές χαράξεις σε μεγάλο εύρος του φυσικού εδαφικού ανάγλυφου, προκειμένου να προκριθεί η βέλτιστη τεχνικοοικονομικά λύση, ο δε σκοπός αυτής προσδιορίζεται με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο στο ΠΔ 696/74, στο άρθρο 128. Τα κριτήρια αξιολόγησης της αναγνωριστικής μελέτης αφορούν σε ένα πολύ ευρύ φάσμα παραμέτρων με σημείο εκκίνησης τη λειτουργική κατηγορία του οδικού άξονα και με κυριότερες παραμέτρους τις ελάχιστες παραμέτρους γεωμετρικού σχεδιασμού σε οριζοντιογραφία και μηκοτομή, τις γεωλογικές συνθήκες, το κόστος των τεχνικών έργων, τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, τις

Αριθμός απόφασης : 509/2024

αναπτυξιακές παραμέτρους εξυπηρέτησης οικισμών, την αποκατάσταση σύνδεσης με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο και το κόστος απαλλοτριώσεων. Η μελέτη συντάσσεται σε υπάρχον τοπογραφικό υπόβαθρο 1:50 000 έως 1:5 000 της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού, είτε άλλου φορέα και μπορεί να περιλαμβάνει ορθοφωτοχάρτες. Σχετικά με την Β' Φάση- Προμελέτη, αναφέρει ότι, μετά την έγκριση της αναγνωριστικής μελέτης, δηλαδή της γενικής βέλτιστης ζώνης διέλευσης του έργου, ακολουθούν οι τοπογραφικές αποτυπώσεις επί της ζώνης διέλευσης σε κλίμακα 1:500 (ή 1:1 000) και η προμελέτη οδοποιίας, με την οποία η αρχική χάραξη της αναγνωριστικής προσαρμόζεται με το βέλτιστο τρόπο στο ακριβές πλέον τοπογραφικό ανάγλυφο κλίμακας 1:500 (1:1 000), και οριστικοποιούνται τα βασικά γεωμετρικά στοιχεία του έργου σε οριζοντιογραφία, μηκοτομή και διατομές και πως ο σκοπός της προμελέτης οδού προσδιορίζεται με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο στο ΠΔ 696/74, στο άρθρο 132. Παράλληλα με τη προμελέτη, συντάσσονται υποστηρικτικές μελέτες σε πρώιμο στάδιο υδραυλικών έργων, γεωλογική, τεχνικών έργων κλπ., προκειμένου το έργο να διαμορφωθεί στη βασική του γεωμετρία. Στη φάση αυτή, συντάσσεται επίσης και η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τη λήψη της ΑΕΠΟ του έργου, η οποία αποτελεί προϋπόθεση της δημοπράτησης της κατασκευής του οδικού έργου. Ως προς την Γ Φάση – Οριστική μελέτη, αναφέρει ότι, στη φάση του κατασκευαστικού σχεδιασμού, ενσωματώνοντας τις κατευθύνσεις της ΑΕΠΟ, συντάσσεται η οριστική μελέτη οδοποιίας και κόμβων του έργου, που περιλαμβάνει τα τελικά κατασκευαστικά σχέδια της οδού. Ακολούθως, αναφέρει ότι η οριστική μελέτη οδού και κόμβων συμπληρώνεται από τις υποστηρικτικές μελέτες υδραυλικών, τεχνικών έργων κλπ και πως, στην τελευταία φάση ωρίμανσης, συντάσσονται κατά σειρά, οι μελέτες σήμανσης και ασφάλισης (Στηθαία Ασφαλείας), οι οριστικές μελέτες τεχνικών έργων, Ηλεκτρομηχανολογικές Μελέτες και το Κτηματολογικό Διάγραμμα Οδού – Πίνακας Απαλλοτριώσεων. Η παραπάνω αλληλουχία φάσεων, για την ωρίμανση ενός οδικού έργου, καθορίζεται με σαφήνεια στην Εγκύκλιο αρ. 11/2018 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΑΔΑ:...) με θέμα «Οδηγός εκπόνησης μελετών Δημοσίων Έργων του ν 4412/2016».

Αριθμός απόφασης : 509/2024

Ακολουθως, αναφέρει, ως προς το στάδιο Β.2) Παραδοτέα - Εξεταζόμενες Παράμετροι ανά Φάση Μελέτης, ότι, από τον σκοπό κάθε φάσης ωρίμανσης της μελέτης και τα παραδοτέα, καθορίζονται οι παράμετροι γεωμετρικού σχεδιασμού που αξιολογούνται ως καθοριστικές βάσει των ισχυόντων κανονισμών ΟΜΟΕ σε κάθε φάση (Αναγνωριστική, Προμελέτη και Οριστική). Τα παραδοτέα κάθε φάσης μελέτης οδού εξειδικεύονται στην ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466/30-01-2019 (ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019) Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Εξειδίκευση του είδους των παραδοτέων στοιχείων ανά στάδιο και ανά κατηγορία μελέτης». Ειδικότερα, για τους προβαλλόμενους από την προσφεύγουσα λόγους, αναφέρει ότι η υποβολή διαγραμμάτων επικλίσεων (λόγος 12) (από τις οποίες σε συνδυασμό με τη κατά μήκος κλίση προκύπτει η λοξή κλίση) και ορατότητας (λόγος 14) για υπεραστικές οδούς προβλέπεται μόνο στη φάση της οριστικής μελέτης βάσει των προβλεπόμενων της §4.1α1 Οριστική Μελέτη Υπεραστικών Οδικών Έργων στη σελ. 12088 του ΦΕΚ Β' 1047/29.03.2019 και δεν αναφέρεται στα παραδοτέα, ούτε ελέγχεται στη φάση της Αναγνωριστικής Μελέτης. Η υποβολή σχεδίων και πινάκων υπολογισμών και θέσης για τα στηθαία ασφαλείας (λόγος 13) προβλέπεται μόνο στη Φάση της Οριστικής Μελέτης με τη Μελέτη Σήμανσης – Ασφάλισης βάσει της §4.3γ1 Οριστική Μελέτη Σήμανσης Ασφάλισης στη σελ. 12132 του ΦΕΚ Β' 1047/29.03.2019 και δεν αναφέρεται στα παραδοτέα, ούτε ελέγχεται στη φάση της Αναγνωριστικής Μελέτης. Περαιτέρω, ως προς τα κριτήρια αξιολόγησης του Β' σταδίου, υποστηρίζει ότι η διαδικασία του διαγωνισμού περιλαμβάνει δύο στάδια: Α' Στάδιο Προεπιλογής Υποψηφίων, που ολοκληρώθηκε με την έκδοση της υπ' αριθ. 766/Πρακτ.28ο / Θέμα 20ο /11-07-2023 (ΑΔΑ:...) Απόφασης της Οικονομικής Επιτροπής και προεπελέχθησαν τρεις υποψήφιοι. Στο Β' Στάδιο προβλέπεται η διαδικασία της υποβολής τεχνικών προσφορών από τους τρεις προεπιλεγέντες διαγωνιζόμενους, σύμφωνα με τους όρους του Φακέλου Δημοσίας Σύμβασης Μελέτης (ΦΔΜΣ), που περιλαμβάνονται στα Τεύχη του Διαγωνισμού. Σύμφωνα με τον ΦΔΣΜ στη σελ. 7, για τη συμμετοχή στη διαδικασία του Β' Σταδίου προβλέπεται η υποβολή από τους διαγωνιζόμενους στην τεχνική τους προσφορά των κάτωθι μελετών: Πρωοθημένη

Αριθμός απόφασης : 509/2024

Αναγνωριστική Μελέτη Οδοποιίας σε κλίμακα 1:5 000 □ Προκαταρκτική Μελέτη Ισόπεδων και Ανισόπεδων Κόμβων σε κλίμακα 1:2 000 □ Αναγνωριστική Γεωλογική Μελέτη σε κλίμακα 1:5 000. Ο ΦΔΣΜ σε αντιστοιχία με τη κείμενη νομοθεσία περιλαμβάνει στα παραδοτέα τα απαιτούμενα εκείνα σχέδια γεωμετρικού σχεδιασμού της ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466/30-01-2019 (ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019) για την αξιολόγηση της πρώιμης φάσης ωρίμανσης του έργου σε επίπεδο αναγνωριστικής μελέτης σε οριζοντιογραφία και κατά μήκος τομή και στα οποία δεν περιλαμβάνονται τα σχέδια και οι υπολογισμοί των διαγραμμάτων επικλίσεων (μίας εκ των δύο παραμέτρων της λοξής κλίσης), ορατότητας προσπέρασης και τοποθέτησης στηθαίων ασφαλείας καθώς βάσει νομοθεσίας αποτελούν αντικείμενο εξέτασης της τελικής φάσης ωρίμανσης της μελέτης, της Οριστικής. Στη συνέχεια και τα κριτήρια αξιολόγησης του Β' Σταδίου του Διαγωνισμού «...», σύμφωνα με τη διακήρυξη του Β' Σταδίου και τον ΦΔΣΜ δίνουν βαρύτητα στη διερεύνηση της ζώνης διέλευσης της οδού, που αποτελεί και το σκοπό της αναγνωριστικής φάσης μελέτης. Συμπερασματικά, ο ΦΔΣΜ σε αντιστοιχία με τη κείμενη νομοθεσία περιλαμβάνει στα παραδοτέα τα απαιτούμενα εκείνα σχέδια γεωμετρικού σχεδιασμού της ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466/30-01-2019 (ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019) για την αξιολόγηση της πρώιμης φάσης ωρίμανσης του έργου σε επίπεδο αναγνωριστικής μελέτης σε οριζοντιογραφία και κατά μήκος τομή, και στα οποία δεν περιλαμβάνονται τα σχέδια και οι υπολογισμοί των διαγραμμάτων επικλίσεων (μίας εκ των δύο παραμέτρων της λοξής κλίσης), ορατότητας προσπέρασης και τοποθέτησης στηθαίων ασφαλείας, καθώς βάσει νομοθεσίας αποτελούν αντικείμενο εξέτασης της τελικής φάσης ωρίμανσης της μελέτης, της Οριστικής. Για το λόγο αυτό, υποστηρίζει ότι πρέπει να απορριφθούν οι ισχυρισμοί της προσφεύγουσας σύμφωνα με τους οποίους η προσφορά της παρεμβαίνουσας ήταν απορριπτή, επειδή δεν προκύπτει συμμόρφωση με τις ΟΜΟΕ ως προς τα προαναφερόμενα στοιχεία (λοξή κλίση, μήκος προσπέρασης, εγκατάσταση στηθαίων ασφαλείας), αφού τα στοιχεία αυτά αποτελούν παραδοτέα και αντικείμενο εξέτασης της τελικής φάσης ωρίμανσης της μελέτης, δηλαδή της Οριστικής σύμφωνα με τα ανωτέρω, οπότε και θα κριθεί η συμμόρφωσή τους με τις οικείες ΟΜΟΕ.

Περαιτέρω, ως προς τον τέταρτο λόγο της προσφυγής, υποστηρίζει ότι οι κλίμακες σύνταξης των παραδοτέων είναι ενδεικτικές και δεν δεσμεύουν τους διαγωνιζόμενους επί ποινή απόρριψης των προσφορών, εκτός εάν τεθεί από την Αναθέτουσα Αρχή ειδική πρόβλεψη αναφορικά με τις κλίμακες αυτές, σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Οδηγό Εκπόνησης Μελετών. Εν προκειμένω, αναφέρει ότι δεν ορίσθηκε δεσμευτική κλίμακα κατά μήκος τομών στη διακήρυξη ή σε άλλο συμβατικό τεύχος. Κατά συνέπεια, οι διαγωνιζόμενοι μπορούσαν να συντάξουν τα παραδοτέα τους επιλέγοντας ελεύθερα τη σχετική κλίμακα.

11. Επειδή, η προσφεύγουσα, με το εμπροθέσμως κατατεθέν υπόμνημά της, υποστηρίζει ότι από τον συνδυασμό των προβλέψεων της Διακήρυξης προκύπτει ότι στο παρόν στάδιο του διαγωνισμού και δη κατά την αξιολόγηση των προσφορών, είναι, μεταξύ άλλων, υποχρεωτικά εφαρμοστέες οι ρυθμίσεις του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης Μελέτης Β' Σταδίου, ο οποίος αποτελεί τεύχος δημοπράτησης του παρόντος σταδίου και συνακόλουθα, προσφορές οι οποίες δεν πληρούν τις προβλεπόμενες στον ως άνω Φάκελο ρυθμίσεις είναι απορριπτές κατά δεσμία αρμοδιότητα της Αναθέτουσας Αρχής. Ειδικότερα, αναφέρει ότι, από τους εκεί παρατεθέντες όρους της Διακήρυξης, προκύπτει ότι στο αντικείμενο της υπό ανάθεση σύμβασης περιλαμβάνονται όλες οι προβλεπόμενες στο άρθρο Α.2.2 του ΦΔΣ μελέτες, ήτοι τόσο αυτές που προβλέπεται ότι θα εκτελεστούν «σε πρώτη φάση», όσο και αυτές που προβλέπεται ότι θα εκτελεστούν «σε δεύτερο στάδιο», στις οποίες (αυτές του «δεύτερου σταδίου»), περιλαμβάνονται τόσο προκαταρκτικές/αναγνωριστικές μελέτες, αλλά και προμελέτες και οριστικές μελέτες, καθώς και ότι το σύνολο των αναφερόμενων στην αρχή του άρθρου Α.2.2 διατάξεων, μεταξύ των οποίων και οι ΟΜΟΕ, διέπουν το σύνολο των μελετών που αμέσως ακολούθως ορίζεται ότι θα εκπονηθούν στο πλαίσιο του παρόντος διαγωνισμού, ήτοι και τις μελέτες που προβλέπεται ότι θα εκτελεστούν «σε πρώτη φάση» και ότι στο άρθρο Α.2.5., στο οποίο προβλέπονται, μεταξύ άλλων, ρητώς ως εφαρμοστέες στο σύνολό τους οι ΟΜΟΕ i) Τεύχος 1: Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ), 2001 ii) Τεύχος 2: Διατομές (ΟΜΟΕ-Δ), 2001 και iii) Τεύχος 3: Χαράξεις

(ΟΜΟΕ-Χ), 2001, ορίζεται και πάλι ρητά ότι οι ως άνω ΟΜΟΕ διέπουν το σύνολο των μελετών, δεδομένου ότι ρητώς αναφέρεται το σύνολο των μελετών [«οι μελέτες», «η εκπόνηση των μελετών»], χωρίς να γίνεται ουδεμία διάκριση ως προς την εφαρμογή τους και δη ότι αυτές (ΟΜΟΕ) εφαρμόζονται μόνο στις μελέτες που θα εκτελεστούν «σε δεύτερο στάδιο», αναφέρει, δε, ότι η Αναθέτουσα Αρχή στο άρθρο Α.2.5. ρητώς ορίζει τις προβλέψεις των προβλεπόμενων στο ίδιο άρθρο ΟΜΟΕ ως «τεχνικές προδιαγραφές», ήτοι ως απαραίτους όρους. Ακολούθως, αναφέρει ότι το γεγονός ότι οι επίμαχες εν προκειμένω απαιτήσεις των ΟΜΟΕ (ως προς τη λοξή κλίση, τη διατομή και τις πλευρικές διαμορφώσεις και το μήκος ορατότητας για προσπέραση) είναι εκ του νόμου (της ΥΑ) ούτως ή άλλως υποχρεωτικές σε μεταγενέστερα στάδια μελετών, τούτο, ουδαμώς σημαίνει ότι η Αναθέτουσα Αρχή δεν δύναται να προβλέψει ως υποχρεωτική δια της Διακήρυξης την τήρηση των απαιτήσεων αυτών και σε προγενέστερο στάδιο και πως, άπαξ και πράξει τούτο, όπως εν προκειμένω, η πρόβλεψη αυτή καθίσταται υποχρεωτική τόσο για τους διαγωνιζόμενους, όσο και για την ίδια. Περαιτέρω, ισχυρίζεται ότι τα ανωτέρω ουδόλως αναιρούνται ούτε εκ του ότι σε μεταγενέστερα στάδια μελετών θα οριστικοποιηθούν οι παράμετροι των επίμαχων απαιτήσεων, διότι η μελλοντική οριστικοποίηση ή/και η μελλοντική τήρηση ουδόλως αναιρούν την απαίτηση της πλήρωσης ήδη κατά προγενέστερο στάδιο των απαιτήσεων αυτών, δεδομένου ότι εν προκειμένω η τήρηση αυτή απαιτείται ρητά εκ της Διακήρυξης. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρει ότι γεγονός ότι η λοξή κλίση θα οριστικοποιηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο μελέτης, ουδόλως αναιρεί την απαίτηση ότι ήδη από το προγενέστερο στάδιο της μελέτης πρέπει να πληρούται η απαίτηση κατά την οποία η λοξή κλίση δεν πρέπει να υπερβαίνει το 10%, το γεγονός ότι η ανάγκη στηθαίων θα οριστικοποιηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο, ουδόλως αναιρεί την απαίτηση ότι ήδη από το προγενέστερο στάδιο της μελέτης πρέπει να πληρούται η απαίτηση κατά την οποία πρέπει να είναι εφικτή η μελλοντική τοποθέτηση στηθαίου δια της ελάχιστης σχετικής απαιτούμενης διατομής και πως το γεγονός ότι το ποσοστό και η κατανομή των μηκών με συνθήκες ορατότητας για προσπέραση θα οριστικοποιηθούν σε μεταγενέστερο στάδιο μελέτης,

ουδόλως αναιρεί την απαίτηση ότι ήδη από το προγενέστερο στάδιο της μελέτης πρέπει να πληρούται η απαίτηση κατά την οποία πρέπει να διατίθενται μήκη με συνθήκες ορατότητας για προσπέραση συνολικά τουλάχιστον 20% - 25% του μήκους της οδού και στις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας με ομοιόμορφη κατανομή των τμημάτων αυτών στο μήκος της οδού. Ως προς τον πρώτο λόγο, αναφέρει ότι η παρεμβαίνουσα στην πραγματικότητα συνομολογεί τους ισχυρισμούς της, κατά τους οποίους τόσο η πλήρωση της επίμαχης απαίτησης των ΟΜΟΕ [Τεύχος 3: Χαράξεις (ΟΜΟΕ-Χ), 2001] όσο και η διαπίστωση της πλήρωσης ή μη της απαίτησης αυτής είναι τεχνικά εφικτή ήδη κατά το στάδιο των αναγνωριστικών/προκαταρκτικών μελετών, δια των παραδοτέων των φάσεων αυτών. Τούτο, δε, ουδόλως αναιρείται εκ της μελλοντικής ακριβούς οριστικοποίησης. Επί του δεύτερου λόγου, αναφέρει ότι η παρεμβαίνουσα στην πραγματικότητα συνομολογεί όλους τους παραπάνω ισχυρισμούς μας, κατά τους οποίους τόσο η πλήρωση της επίμαχης απαίτησης των ΟΜΟΕ [ΟΜΟΕ-Δ] όσο και η διαπίστωση της πλήρωσης ή μη της απαίτησης αυτής είναι τεχνικά εφικτή ήδη κατά το στάδιο των αναγνωριστικών/προκαταρκτικών μελετών, δια των παραδοτέων των φάσεων αυτών. Τούτο, δε, ουδόλως αναιρείται εκ των μελλοντικών ακριβών οριστικοποιήσεων, συναφώς, αναφέρει ότι ουδόλως αμφισβητεί η παρεμβαίνουσα ότι η προσφορά της πράγματι δεν πληροί την επίμαχη απαίτηση των ΟΜΟΕ για ελάχιστη διατομή που να επιτρέπει τη μελλοντική τοποθέτηση στηθαίου. Επί του τρίτου λόγου, υποστηρίζει ότι ουδόλως αμφισβητεί η παρεμβαίνουσα ότι η προσφορά της πράγματι δεν πληροί τις επίμαχες απαιτήσεις των ΟΜΟΕ για τις συνθήκες ορατότητας για προσπέραση - αλλά εξαντλείται στους όλως αβάσιμους κατά τα ανωτέρω ισχυρισμούς της ότι δήθεν δεν απαιτείτο να πληρούται η επίμαχη απαίτηση και πως η εφαρμοζόμενη γεωμετρία της λύσης της παρεμβαίνουσας δεν εξασφαλίζει επαρκή μήκη ορατότητας για προσπέραση όπως αυτό είναι απαιτητό από τις σχετικές οδηγίες σχεδιασμού ΟΜΟΕ-Χ ((βλ. τεύχος Τεύχος 3: Χαράξεις (ΟΜΟΕ-Χ), 2001, υποκεφάλαιο 10.1 Μήκος ορατότητας (σελ. 65), εδάφιο 10.1.3 Απαιτούμενο μήκος ορατότητας για προσπέραση Su (σελ. 69) και υποκεφάλαιο 10.3 Ανάλυση ορατότητας (σελ. 71)). Επικουρικά,

Αριθμός απόφασης : 509/2024

υποστηρίζει ότι η μη τήρηση των ως άνω ελάχιστων απαιτήσεων, έχει και τις ακόλουθες επιπλέον επιρροές στη μελέτη: Για την «θεραπεία» της μη τήρησης των απαιτήσεων ως προς την ορατότητα σε μεταγενέστερο στάδιο μελέτης είναι βέβαιο ότι απαιτούνται πρόσθετες λωρίδες για τα βραδυπορούντα οχήματα σε μήκος τουλάχιστον 20% του συνολικού μήκους της χάραξης σε κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας. Τούτο σημαίνει ότι – ανεξαρτήτως του ότι ο καθορισμός των θέσεων εφαρμογής των λωρίδων αυτών αφορά επόμενο στάδιο μελέτης – η μελέτη του παρόντος σταδίου είναι σε κάθε περίπτωση υποεκτιμημένη τόσο ως προς τις ποσότητες των χωματισμών όσο και ως προς τα μήκη και τον τύπο των πρόσθετων τεχνικών έργων που θα απαιτηθούν για την εφαρμογή πρόσθετων λωρίδων. Σχετικά με τον τέταρτο λόγο, υποστηρίζει ότι είναι υποχρεωτικά εφαρμοστέες οι ρυθμίσεις του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης Μελέτης Β' Σταδίου, ο οποίος αποτελεί τεύχος δημοπράτησης του παρόντος σταδίου και στον οποίο ρητώς και σαφώς παραπέμπει η Διακήρυξη και συνακόλουθα, προσφορές οι οποίες δεν πληρούν τις προβλεπόμενες στον ως άνω Φάκελο ρυθμίσεις είναι απορριπτέες κατά δεσμία αρμοδιότητα της Αναθέτουσας Αρχής. Περαιτέρω, αναφέρει ότι στην ίδια την ΥΑ, οι επίμαχες κλίμακες ορίζονται ως υποχρεωτικές και όχι απλώς ως «πρόσφορες», ως αβασίμως, αλλά και αορίστως ισχυρίζεται η παρεμβαίνουσα, παρερμηνεύοντας κατά το δοκούν τις προβλέψεις της ΥΑ. Σε κάθε δε περίπτωση υποστηρίζει ότι η επίμαχη ΥΑ ορίστηκε στο σύνολό της από την Αναθέτουσα Αρχή ως υποχρεωτική και συνεπώς, προσδιορίστηκαν ως υποχρεωτικές και οι επίμαχες κλίμακες της ΥΑ. Ακολούθως, ισχυρίζεται πως η παρεμβαίνουσα προσδιορίζει την προσφορότητα των κλιμάκων με γνώμονα το ότι είναι για την ίδια ευχερέστερο να υποβάλει λιγότερες πινακίδες και πως ο ισχυρισμός της περί δυσχερούς εξέτασης της μηκοτομής όταν αυτή «κατατέμενεται» σε περισσότερες πινακίδες, αφενός είναι καθ' όλα αόριστος και αυθαίρετος, ενώ τίποτα τέτοιο δεν προβάλλεται εκ μέρους της Αναθέτουσας Αρχής. Ακόμη, αναφέρει ότι είναι αβάσιμοι και οι ισχυρισμοί της παρεμβαίνουσας κατά τους οποίους δήθεν η κλίμακα δεν επηρεάζει τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της μελέτης, διότι η μηκοτομή στις υποχρεωτικές κλίμακες της Διακήρυξης είναι πολύ

Αριθμός απόφασης : 509/2024

αναλυτικότερη από αυτήν των κλιμάκων της παρεμβαίνουσας και συνεπώς φυσικά και επηρεάζει η κλίμακα τα ποιοτικά χαρακτηριστικά, αφού η «συνοπτική» μηκοτομή της παρεμβαίνουσας είναι ελλιπής, σε σχέση με την απαιτούμενη αναλυτικότερη.

12. Επειδή, σύμφωνα με το άρθρο 1.4 της Διακήρυξης, στο θεσμικό πλαίσιο αυτής περιλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, η υπ' αρ. 766/Πρακτ 28ο/Θέμ. 20ο/11-07-2023 (ΑΔΑ:...) απόφαση της ... Επιτροπής της Αναθέτουσας Αρχής, περί έγκρισης του πρακτικού Α' σταδίου: Προεπιλογής, της Επιτροπής Διαγωνισμού, της συνέχισης της διαδικασίας του Β' σταδίου του υπόψη διαγωνισμού, καθώς και έγκρισης του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης Μελέτης Β' Σταδίου. Στο δε σημ. Α.2.2 του εν λόγω Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης Μελέτης αναφέρεται ότι το αντικείμενο της σύμβασης αφορά στην εκπόνηση των απαραίτητων μελετών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις ΟΜΟΕ, την Εγκύκλιο υπ' αριθμ. 11/2018 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΑΔΑ:...) με θέμα «Οδηγός εκπόνησης μελετών Δημοσίων Έργων του ν. 4412/2016 και την με αριθ. ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466/30-01-2019 (ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019) Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: Εξειδίκευση του είδους των παραδοτέων στοιχείων ανά στάδιο και ανά κατηγορία μελέτης. Σύμφωνα με την υπ' αρ. πρωτ. ΕΙΣ 2306/06.02.2024 Έκθεση του Ειδικού Επιστήμονα της ΕΑΔΗΣΥ Γεωργίου- Βασιλείου Ελευθεριάδη, ειδικότητας Πολιτικών Μηχανικών, «α) η κάθε φάση μελέτης ενός έργου οδοποιίας εκκινεί από διαφορετική βάση και παράγει δεδομένα που χρησιμοποιούνται για την εκπόνηση κάθε επόμενης φάσης μελέτης, με την αναπροσαρμογή / επικαιροποίηση των δεδομένων αυτών, λαμβάνοντας υπόψη ότι η αυστηρή υλοποίηση των όσων ορίζονται στις ΟΜΟΕ - Χ δεν είναι δυνατόν να καλύπτει πάντοτε όλες τις μεμονωμένες περιπτώσεις και ότι δεν υπάρχει η "απόλυτα βέλτιστη" λύση χάραξης μίας οδού, αλλά ότι ο σχεδιασμός αποβλέπει στην εύρεση μίας "αποδεκτής συμβιβαστικής" λύσης σε κάθε φάση μελέτης, β) το παρόν στάδιο της διαγωνιστικής διαδικασίας αφορά στον προσδιορισμό των βέλτιστων από τεχνικοοικονομική άποψη χαράξεων για τις τέσσερις νέες διακλαδώσεις του κεντρικού άξονα - κορμού της ..., δηλαδή στην εκπόνηση μελετών που αντιστοιχούν στη ΦΑΣΗ 2: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ

ΕΡΓΟΥ (στάδιο προκαταρκτικής μελέτης) της ως άνω Υπουργικής Απόφασης [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019], εκ των συνολικά πέντε (5) επιμέρους φάσεων μελέτης ενός έργου οδοποιίας, γ) η «Πρωθυμμένη Αναγνωριστική Μελέτη Οδοποιίας» («Π.Μ.Α.») αντιστοιχεί στη ΦΑΣΗ 2: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προκαταρκτικής μελέτης) της ως άνω Υπουργικής Απόφασης [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019] και εκπονείται με χρήση των ορθοφωτοχαρτών του Κτηματολογίου σε συνδυασμό με τα χαρτογραφικά υπόβαθρα 1:5.000 της ΓΥΣ, δηλαδή χωρίς να βασίζεται σε αναλυτικό τοπογραφικό υπόβαθρο από μετρήσεις πεδίου, δ) οι Τοπογραφικές Αποτυπώσεις (που απαιτούνται για κάθε αναπροσαρμογή σε σχέση με τυχόν ιδιαίτερες τοπικές συνθήκες) εντάσσονται στα παραδοτέα του επόμενου σταδίου της διαγωνιστικής διαδικασίας περί Προμελέτης Οδοποιίας (βλ. Κεφάλαιο Α.2.2 του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης), που αντιστοιχεί στη ΦΑΣΗ 3: ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προμελέτης) της ως άνω Υπουργικής Απόφασης [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019], προκειμένου να είναι δυνατή η λήψη απόφασης για τυχόν απόκλιση από τους κανόνες και τις οριακές τιμές των παραμέτρων που αναφέρονται στις ως άνω οδηγίες ΟΜΟΕ - Χ, απόφαση για την οποία απαιτείται οπωσδήποτε η σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας Υπηρεσίας, και ε) ο Έλεγχος των κριτηρίων ασφαλείας κατά ΟΜΟΕ - Χ, στον οποίο περιλαμβάνεται και ο Προσδιορισμός του συντελεστή εγκάρσιας τριβής (βλ. Άρθρο 5.3. «Προσδιορισμός του συντελεστή εγκάρσιας τριβής» / Παράγραφο 5.3.1 «Οδοί της ομάδας Α» σε σχέση με τις επικλίσεις), σε συνάρτηση και με τις απαιτήσεις του Άρθρου 9.2 «Επίκλιση στο κυκλικό τόξο» / Παράγραφο 9.2.1 «Επίκλιση του οδοστρώματος» των ως άνω οδηγιών (για τις οποίες κάνει λόγο η προσφεύγουσα ένωση οικονομικών φορέων «...»), εντάσσεται στα παραδοτέα του επόμενου σταδίου της διαγωνιστικής διαδικασίας περί Προμελέτης Οδοποιίας (βλ. Κεφάλαιο Α.2.2 του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης), που αντιστοιχεί στη ΦΑΣΗ 3: ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προμελέτης) της ως άνω Υπουργικής Απόφασης [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019], και όχι στο στάδιο της «Πρωθυμμένης Αναγνωριστικής Μελέτης Οδοποιίας» («Π.Μ.Α.»), όπου πραγματοποιείται η προκαταρκτική διερεύνηση των δυνατών εναλλακτικών λύσεων.». Εκ των

Αριθμός απόφασης : 509/2024

ανωτέρω προκύπτει ότι, εφόσον το παρόν στάδιο της διαγωνιστικής διαδικασίας αφορά στον προσδιορισμό των βέλτιστων από τεχνικοοικονομική άποψη χαράξεων για τις τέσσερις νέες διακλαδώσεις του κεντρικού άξονα - κορμού της ..., δηλαδή στην εκπόνηση μελετών που αντιστοιχούν στη ΦΑΣΗ 2: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προκαταρκτικής μελέτης) της ως άνω Υπουργικής Απόφασης [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019], εκ των συνολικά πέντε (5) επιμέρους φάσεων μελέτης ενός έργου οδοποιίας, η «Πρωθυμμένη Αναγνωριστική Μελέτη Οδοποιίας» («Π.Μ.Α.») αντιστοιχεί στη ΦΑΣΗ 2: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προκαταρκτικής μελέτης) της ως άνω Υπουργικής Απόφασης [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019] εκπονείται χωρίς να βασίζεται σε αναλυτικό τοπογραφικό υπόβαθρο από μετρήσεις πεδίου, οι δε Τοπογραφικές Αποτυπώσεις (που απαιτούνται για κάθε αναπροσαρμογή σε σχέση με τυχόν ιδιαίτερες τοπικές συνθήκες), καθώς και ο έλεγχος των κριτηρίων ασφαλείας κατά ΟΜΟΕ - Χ, στον οποίο περιλαμβάνεται και ο Προσδιορισμός του συντελεστή εγκάρσιας τριβής (βλ. Άρθρο 5.3. «Προσδιορισμός του συντελεστή εγκάρσιας τριβής» / Παράγραφο 5.3.1 «Οδοί της ομάδας Α» σε σχέση με τις επικλίσεις), σε συνάρτηση και με τις απαιτήσεις του Άρθρου 9.2 «Επίκλιση στο κυκλικό τόξο» / Παράγραφο 9.2.1 «Επίκλιση του οδοστρώματος» των ως άνω οδηγιών εντάσσονται στα παραδοτέα του επόμενου σταδίου της διαγωνιστικής διαδικασίας περί Προμελέτης Οδοποιίας (βλ. Κεφάλαιο Α.2.2 του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης), που αντιστοιχεί στη ΦΑΣΗ 3: ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προμελέτης) της ως άνω Υπουργικής Απόφασης [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019]. Επομένως, ο πρώτος λόγος της προδικαστικής προσφυγής καθίσταται απορριπτέος ως αβάσιμος.

13. Επειδή, επί του δεύτερου λόγου της υπό κρίση προδικαστικής προσφυγής, λεκτέα τα εξής: Σύμφωνα με την υπ' αρ. πρωτ. ΕΙΣ 2306/06.02.2024 Έκθεση του Ειδικού Επιστήμονα της ΕΑΔΗΣΥ Γεωργίου-Βασιλείου Ελευθεριάδη, ειδικότητας Πολιτικών Μηχανικών, «α) η κάθε φάση μελέτης ενός έργου οδοποιίας εκκινεί από διαφορετική βάση και παράγει δεδομένα που χρησιμοποιούνται για την εκπόνηση κάθε επόμενης φάσης μελέτης, με την αναπροσαρμογή / επικαιροποίηση των δεδομένων αυτών, β)

το παρόν στάδιο της διαγωνιστικής διαδικασίας αφορά – σύμφωνα με το Φάκελο Δημόσιας Σύμβασης – στον προσδιορισμό των βέλτιστων από τεχνικοοικονομική άποψη χαράξεων για τις τέσσερις νέες διακλαδώσεις του κεντρικού άξονα - κορμού της ... και σε εκπόνηση «Πρωθυμμένης Αναγνωριστικής Μελέτης Οδοποιίας» («Π.Μ.Α.»), δηλαδή σε εκπόνηση μελέτης που αντιστοιχεί στη ΦΑΣΗ 2: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προκαταρκτικής μελέτης) της ως άνω Υπουργικής Απόφασης [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019], εκ των συνολικά πέντε (5) επιμέρους φάσεων μελέτης ενός έργου οδοποιίας, γ) οι Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων για τα Συστήματα Αναχαίτισης Οχημάτων (ΟΜΟΕ - ΣΑΟ) προδιαγράφουν τα κριτήρια με τα οποία αποφασίζεται εάν απαιτείται η τοποθέτηση συστήματος αναχαίτισης οχημάτων (ΣΑΟ) παράπλευρα στην οδό, τα οποία είναι ανεξάρτητα από τον σχεδιασμό, τα υλικά κατασκευής και τις διαστάσεις του συστήματος αναχαίτισης, δ) η ένωση οικονομικών φορέων «...» στην υποβληθείσα τεχνική προσφορά της (βλ. αρχείο «Τεχνική Έκθεση_signed.pdf», σελίδα 14 του αρχείου pdf) αναφέρεται σε «...περίπτωση στηθαίου ασφαλείας ενδεικτικά N2W2-A...» για την οποία «...το έρεισμα θα διαπλάτνεται κατά 0,80μ για την εξασφάλιση του απαιτούμενου λειτουργικού πλάτους ...», έχει δηλαδή προβεί σε μία προκαταρκτική/ενδεικτική εκτίμηση τοποθέτησης στηθαίου ασφαλείας και των σχετικών διαπλάτυνσεων, ε) η αξιολόγηση της αναγκαιότητας εγκατάστασης στηθαίων ασφαλείας και η επιλογής της ελάχιστης απαιτούμενης ικανότητας συγκράτησης είναι μία πολυκριτηριακή διαδικασία βάσει των ως άνω Οδηγιών ΟΜΟΕ - ΣΑΟ, συναρτώμενη από τις ιδιαίτερες τοπικές συνθήκες, οι οποίες δεν είναι δυνατόν να είναι γνωστές στην παρούσα φάση εκπόνησης της «Πρωθυμμένης Αναγνωριστικής Μελέτης Οδοποιίας» («Π.Μ.Α.»), δεδομένου ότι αυτή εκπονείται με χρήση των ορθοφωτοχαρτών του Κτηματολογίου σε συνδυασμό με τα χαρτογραφικά υπόβαθρα 1:5.000 της ΓΥΣ, χωρίς ρητή απαίτηση έρευνας πεδίου, στ) η προσφεύγουσα ένωση οικονομικών φορέων «...» κάνει λόγο για την «πιο ευνοϊκή περίπτωση» και για «ακριβό στηθαίο ασφαλείας με μικρές παραμορφώσεις», χωρίς να παραθέτει συγκεκριμένα στοιχεία για τον τύπο στηθαίου ασφαλείας στον οποίο αναφέρεται, χωρίς να

παρουσιάζει τις ιδιαίτερες τοπικές συνθήκες που «επιβάλλουν» την εν λόγω «πιο ευνοϊκή περίπτωση ακριβού στηθαίου ασφαλείας με μικρές παραμορφώσεις» για την οποία απαιτείται διαπλάτυνση 1,35μ., αντί της διαπλάτυνσης 0,80μ. που αναφέρει η ένωση οικονομικών φορέων «...» και ζ) η ως άνω Υπουργική Απόφαση [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019] και, ειδικότερα, σε ό,τι αφορά τα «ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ» για την κατηγορία Αναγνωριστική (ή Προωθημένη όπου κριθεί σκόπιμο) Μελέτη Υπεραστικής Οδοποιίας (κατ.10) (σελ. 11961 ÷ 11966 του ΦΕΚ) δεν κάνει ρητή αναφορά σε σχεδιασμό/υπολογισμό και επιλογή στηθαίων ασφαλείας για τις εναλλακτικές οδεύσεις που εξετάζονται, επομένως ούτε και στην ανάγκη υπολογισμού διαπλατυνσεων στην επιλεγείσα τυπική διατομή, για την τοποθέτηση στηθαίων ασφαλείας στις πλευρικές διαμορφώσεις.». Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι η αξιολόγηση της αναγκαιότητας εγκατάστασης στηθαίων ασφαλείας και η επιλογής της ελάχιστης απαιτούμενης ικανότητας συγκράτησης είναι μία πολυκριτηριακή διαδικασία βάσει των ως άνω Οδηγιών ΟΜΟΕ - ΣΑΟ, συναρτώμενη από τις ιδιαίτερες τοπικές συνθήκες, οι οποίες δεν είναι δυνατόν να είναι γνωστές στην παρούσα φάση εκπόνησης της «Προωθημένης Αναγνωριστικής Μελέτης Οδοποιίας» («Π.Μ.Α.»), δεδομένου ότι αυτή εκπονείται με χρήση των ορθοφωτοχαρτών του Κτηματολογίου σε συνδυασμό με τα χαρτογραφικά υπόβαθρα 1:5.000 της ΓΥΣ, χωρίς ρητή απαίτηση έρευνας πεδίου, η δε προσφεύγουσα δεν παραθέτει συγκεκριμένα στοιχεία για τον τύπο στηθαίου ασφαλείας στον οποίο αναφέρεται, χωρίς να παρουσιάζει τις ιδιαίτερες τοπικές συνθήκες που «επιβάλλουν» την εν λόγω «πιο ευνοϊκή περίπτωση ακριβού στηθαίου ασφαλείας με μικρές παραμορφώσεις» για την οποία απαιτείται διαπλάτυνση 1,35μ., αντί της διαπλάτυνσης 0,80μ. που αναφέρει η παρεμβαίνουσα, καθιστώντας τον λόγο αυτό αορίστως προβαλλόμενο. Εξ ετέρου, η εν λόγω Υπουργική Απόφαση [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019] και, ειδικότερα, σε ό,τι αφορά τα «ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ» για την κατηγορία Αναγνωριστική (ή Προωθημένη όπου κριθεί σκόπιμο) Μελέτη Υπεραστικής Οδοποιίας (κατ.10) (σελ. 11961 - 11966 του ΦΕΚ) δεν κάνει ρητή αναφορά σε σχεδιασμό/υπολογισμό και επιλογή στηθαίων ασφαλείας για τις εναλλακτικές

οδεύσεις που εξετάζονται, επομένως, ούτε και στην ανάγκη υπολογισμού διαπλατυνσεων στην επιλεγείσα τυπική διατομή, για την τοποθέτηση στηθαίων ασφαλείας στις πλευρικές διαμορφώσεις. Συνεπώς, ο λόγος αυτός απορρίπτεται ως αβάσιμος.

14. Επειδή, επί του τρίτου λόγου της προσφυγής, λεκτέα τα εξής: Σύμφωνα με την υπ' αρ. πρωτ. ΕΙΣ 2306/06.02.2024 Έκθεση του Ειδικού Επιστήμονα της ΕΑΔΗΣΥ Γεωργίου- Βασιλείου Ελευθεριάδη, ειδικότητας Πολιτικών Μηχανικών, «*Η ένωση οικονομικών φορέων «...» αναφέρει στην υποβληθείσα τεχνική προσφορά της τα εξής σχετικά με τις επιλεγείσες προδιαγραφές του γεωμετρικού σχεδιασμού των οδών και – ειδικότερα – για τα μήκη ορατότητας για προσπέραση: □ βλ. αρχείο «Τεχνική Έκθεση_signed.pdf», σελίδα 13 του αρχείου pdf (παρατίθεται απόσπασμα): «...3.2.5 Προδιαγραφές Γεωμετρικού Σχεδιασμού: Οι οριακές τιμές των στοιχείων μελέτης των οδών για ταχύτητα μελέτης $V_e=60$ χλμ/ώρα σε λοφώδη και ορεινά εδάφη, όπως προβλέπονται από τους ΟΜΟΕ –Χ: ... Ελάχιστο μήκος ορατότητας για προσπέραση $S_u=475...$ » Περαιτέρω, στο υποβληθέν τεύχος της Τεχνικής Έκθεσης της ένωσης οικονομικών φορέων «...» – εξετάζεται ενδεικτικά παρακάτω το τμήμα για τη νέα διακλάδωση του κεντρικού οδικού άξονα-κορμού προς τη Βόρεια Παράκτια Ζώνη – αναφέρονται τα εξής σχετικά με τα μήκη ορατότητας για προσπέραση, τόσο για την κύρια όσο και για τις διάφορες εναλλακτικές λύσεις χάραξης: □ βλ. αρχείο «Τεχνική Έκθεση_signed.pdf», σελίδες 16-17 του αρχείου pdf (παρατίθεται απόσπασμα): «3.4 Περιγραφή Εναλλακτικών Λύσεων Διακλάδωσης προς... – Αξιολόγηση ... Η διακλάδωση της ... αποτελεί το σημαντικότερο άξονα της μελέτης όπως αναδείχθηκε προηγουμένως στο κεφάλαιο Λειτουργική Κατάταξη - Ταχύτητα Μελέτης. Η διερεύνηση έγινε για ταχύτητα μελέτης 65 χλμ/ώρα και ελάχιστη οριζοντιογραφική ακτίνα καμπύλης 170μ. ... Η διερεύνηση εξετάζει την κύρια λύση και τρεις εναλλακτικές σε θέσεις όπου το ανάγλυφο το επιτρέπει στο μικρό εύρος της ζώνης των 250μ. Η αφετηρία της ζώνης τοποθετείται στο νέο κεντρικό άξονα Β. ... και το πέρασ στην Ε.Ο 77. ... Από τη ΧΘ 0+800 έως 2+800 εξετάζεται η 1η Εναλλακτική Λύση, ... Η γεωμετρία της 1ης Εναλλακτικής είναι πολύ τεταμένη και η προσαρμογή στο*

ανάγλυφο καλή. Αντίστοιχα όμως η κύρια λύση διαθέτει πολύ αρμονική χάραξη και προσαρμογή στο ανάγλυφο. Ο κατά μήκος κλίσεις και στις δύο περιπτώσεις είναι μικρότερες του 6%. Η 1η εναλλακτική πλεονεκτεί στο μήκος ευθυγραμμίας 650μ που διαθέτει με ήπιες κατά μήκος κλίσεις που μπορεί να αξιοποιηθεί ως μήκος προσπέρασης. Λαμβάνοντας υπόψη όλους τους παράγοντες και συνεκτιμώντας τη δυνατότητα μιας καλής χάραξης εντός της διαθέσιμης ζώνης, προκρίθηκε η κύρια λύση. Ακολουθεί το υπομήμα 3+500 έως 7+500 με μονοσήμαντη τη κύρια λύση. Στην αφετηρία του (3+800 – 4+500) μέχρι το κόμβο για ... προβλέπεται ευθυγραμμία μήκους 700μ με κατά μήκος κλίση 0,7%, ιδανική θέση για τμήμα προσπέρασης και για τις δύο κατευθύνσεις. Η πολύ τεταμένη χάραξη συνεχίζεται μέχρι τη ΧΘ 5+400, όμως σε σχέση με τη προσπέραση η κλίση μετά τη ΧΘ 4+900 γίνεται 8,6%. Λόγω της ισχυρής κατά μήκος κλίσης σε μήκος 2,8χλμ από τη ΧΘ 4+950 ξεκινά για την κατεύθυνση προς το νέο κεντρικό άξονα, πρόσθετη λωρίδα κυκλοφορίας ΠΛΚ βάσει των ΟΜΟΕ-ΠΛΚ που ολοκληρώνεται στη ΧΘ 7+700 πριν τη Γέφυρα. ... Από τη ΧΘ 7+500 έως 8+500 η διερεύνηση ακολουθεί δύο εναλλακτικές ... Επίσης είναι σημαντικό ότι η κύρια λύση μετά τη γέφυρα εξασφαλίζει τεταμένο τμήμα με μήκος περίπου 700μ που μπορεί να αξιοποιηθεί για προσπέραση. Αντίθετα η 3η εναλλακτική δεν διαθέτει το πλεονέκτημα του μήκους προσπέρασης. Προκρίθηκε η κύρια λύση. Με βάση τα ανωτέρω παρατιθέμενα, κατά την εκτίμηση του Ειδικού Επιστήμονα, ο ισχυρισμός της προσφεύγουσας ένωσης οικονομικών φορέων «...» ότι «...Στη μελέτη της «...» δεν υπάρχει καμία πρόνοια σχετική με τα απαιτούμενα μήκη ορατότητας για προσπέραση...», κρίνεται ως μη αληθής, δεδομένου ότι υπάρχει μία προκαταρκτική διερεύνηση όσον αφορά στα μήκη προσπέρασης, κατά την αξιολόγηση των επιμέρους εναλλακτικών λύσεων εκ μέρους της ένωσης οικονομικών φορέων «...». ... α) η κάθε φάση μελέτης ενός έργου οδοποιίας εκκινεί από διαφορετική βάση και παράγει δεδομένα που χρησιμοποιούνται για την εκπόνηση κάθε επόμενης φάσης μελέτης, με την αναπροσαρμογή / επικαιροποίηση των δεδομένων αυτών, λαμβάνοντας υπόψη ότι η αυστηρή υλοποίηση των όσων ορίζονται στις ΟΜΟΕ - Χ δεν είναι δυνατόν να καλύπτει πάντοτε όλες τις μεμονωμένες περιπτώσεις και ότι δεν

υπάρχει η “απόλυτα βέλτιστη” λύση χάραξης μίας οδού, αλλά ότι ο σχεδιασμός αποβλέπει στην εύρεση μίας “αποδεκτής συμβιβαστικής” λύσης σε κάθε φάση μελέτης, β) το παρόν στάδιο της διαγωνιστικής διαδικασίας αφορά στον προσδιορισμό των βέλτιστων από τεχνικοοικονομική άποψη χαράξεων για τις τέσσερις νέες διακλαδώσεις του κεντρικού άξονα - κορμού της ..., δηλαδή στην εκπόνηση μελετών που αντιστοιχούν στη ΦΑΣΗ 2: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προκαταρκτικής μελέτης) της ως άνω Υπουργικής Απόφασης [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019], εκ των συνολικά πέντε (5) επιμέρους φάσεων μελέτης ενός έργου οδοποιίας, γ) η «Πρωθυμική Αναγνωριστική Μελέτη Οδοποιίας» («Π.Μ.Α.») αντιστοιχεί στη ΦΑΣΗ 2: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προκαταρκτικής μελέτης) της ως άνω Υπουργικής Απόφασης [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019] και εκπονείται με χρήση των ορθοφωτοχαρτών του Κτηματολογίου σε συνδυασμό με τα χαρτογραφικά υπόβαθρα 1:5.000 της ΓΥΣ, δηλαδή χωρίς να βασίζεται σε αναλυτικό τοπογραφικό υπόβαθρο από μετρήσεις πεδίου, δ) οι Τοπογραφικές Αποτυπώσεις (που απαιτούνται για κάθε αναπροσαρμογή σε σχέση με τυχόν ιδιαίτερες τοπικές συνθήκες) εντάσσονται στα παραδοτέα του επόμενου σταδίου της διαγωνιστικής διαδικασίας περί Προμελέτης Οδοποιίας (βλ. Κεφάλαιο Α.2.2 του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης), που αντιστοιχεί στη ΦΑΣΗ 3: ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προμελέτης) της ως άνω Υπουργικής Απόφασης [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019], προκειμένου να είναι δυνατή η λήψη απόφασης για τυχόν απόκλιση από τους κανόνες και τις οριακές τιμές των παραμέτρων που αναφέρονται στις ως άνω οδηγίες ΟΜΟΕ - Χ, απόφαση για την οποία απαιτείται οπωσδήποτε η σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας Υπηρεσίας, ε) η προσφεύγουσα ένωση οικονομικών φορέων «...» αναφέρει γενικά ότι «...δεν υπάρχει καμία πρόνοια σχετική με τα απαιτούμενα μήκη ορατότητας για προσπέραση...» στην υποβληθείσα μελέτη της ένωσης οικονομικών φορέων «...», χωρίς να αναφέρεται σε κάποιο συγκεκριμένο τμήμα της εν λόγω μελέτης, στ) στην υποβληθείσα Τεχνική Έκθεση της ένωσης οικονομικών φορέων «...» επισημαίνονται οι προδιαγραφές που ελήφθησαν υπόψη σχετικά με τα μήκη ορατότητας για προσπέραση ($S_u=475$ m για ταχύτητα μελέτης $V_e=60$ km/h) και γίνεται αναφορά στα μήκη

ορατότητας για προσπέραση, κατά την αξιολόγηση τόσο της κύριας χάραξης όσο και των δυνατών εναλλακτικών λύσεων χάραξης των επιμέρους τμημάτων του έργου, και ζ) η ανάλυση και η τεκμηρίωση για τα μήκη ορατότητας για προσπέραση εντάσσονται στα παραδοτέα του επόμενου σταδίου της διαγωνιστικής διαδικασίας περί Προμελέτης Οδοποιίας (βλ. Κεφάλαιο Α.2.2 του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης), που αντιστοιχεί στη ΦΑΣΗ 3: ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προμελέτης) της ως άνω Υπουργικής Απόφασης [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019], και όχι στο στάδιο της «Πρωθυμής Αναγνωριστικής Μελέτης Οδοποιίας» («Π.Μ.Α.»), όπου πραγματοποιείται η προκαταρκτική διερεύνηση των δυνατών εναλλακτικών λύσεων». Εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι η «Πρωθυμής Αναγνωριστική Μελέτη Οδοποιίας» («Π.Μ.Α.») αντιστοιχεί στη ΦΑΣΗ 2: ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προκαταρκτικής μελέτης) της ως άνω Υπουργικής Απόφασης [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019] και εκπονείται με χρήση των ορθοφωτοχαρτών του Κτηματολογίου σε συνδυασμό με τα χαρτογραφικά υπόβαθρα 1:5.000 της ΓΥΣ, δηλαδή χωρίς να βασίζεται σε αναλυτικό τοπογραφικό υπόβαθρο από μετρήσεις πεδίου και πως οι Τοπογραφικές Αποτυπώσεις (που απαιτούνται για κάθε αναπροσαρμογή σε σχέση με τυχόν ιδιαίτερες τοπικές συνθήκες) εντάσσονται στα παραδοτέα του επόμενου σταδίου της διαγωνιστικής διαδικασίας περί Προμελέτης Οδοποιίας (βλ. Κεφάλαιο Α.2.2 του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης), που αντιστοιχεί στη ΦΑΣΗ 3: ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προμελέτης) της ως άνω Υπουργικής Απόφασης [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019], προκειμένου να είναι δυνατή η λήψη απόφασης για τυχόν απόκλιση από τους κανόνες και τις οριακές τιμές των παραμέτρων που αναφέρονται στις ως άνω οδηγίες ΟΜΟΕ - Χ, απόφαση για την οποία απαιτείται οπωσδήποτε η σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας Υπηρεσία. Περαιτέρω, ο ισχυρισμός της προσφεύγουσας ότι «...δεν υπάρχει καμία πρόνοια σχετική με τα απαιτούμενα μήκη ορατότητας για προσπέραση...» στην υποβληθείσα μελέτη της παρεμβαίνουσας απορρίπτεται ως αορίστως προβληθείς, δοθέντος ότι δεν αναφέρεται σε κάποιο συγκεκριμένο τμήμα της εν λόγω μελέτης. Εξάλλου, ο λόγος αυτός παρίσταται και αβάσιμος, αφενός διότι στην υποβληθείσα Τεχνική Έκθεση της παρεμβαίνουσας επισημαίνονται

οι προδιαγραφές που ελήφθησαν υπόψη σχετικά με τα μήκη ορατότητας για προσπέραση ($S_u=475$ m για ταχύτητα μελέτης $V_e=60$ km/h) και γίνεται αναφορά στα μήκη ορατότητας για προσπέραση, κατά την αξιολόγηση τόσο της κύριας χάραξης όσο και των δυνατών εναλλακτικών λύσεων χάραξης των επιμέρους τμημάτων του έργου, αφετέρου γιατί η ανάλυση και η τεκμηρίωση για τα μήκη ορατότητας για προσπέραση εντάσσονται στα παραδοτέα του επόμενου σταδίου της διαγωνιστικής διαδικασίας περί Προμελέτης Οδοποιίας (βλ. Κεφάλαιο Α.2.2 του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης), που αντιστοιχεί στη ΦΑΣΗ 3: ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ (στάδιο προμελέτης) της ως άνω Υπουργικής Απόφασης [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019], και όχι στο στάδιο της «Πρωθιμένης Αναγνωριστικής Μελέτης Οδοποιίας» («...»), όπου πραγματοποιείται η προκαταρκτική διερεύνηση των δυνατών εναλλακτικών λύσεων. Κατά συνέπεια, και ο λόγος αυτός απορρίπτεται στο σύνολό του.

15. Επειδή, επί του τετάρτου λόγου της προσφυγής, λεκτέα τα εξής: Σύμφωνα με την υπ' αρ. πρωτ. ΕΙΣ 2306/06.02.2024 Έκθεση του Ειδικού Επιστήμονα της ΕΑΔΗΣΥ Γεωργίου- Βασιλείου Ελευθεριάδη, ειδικότητας Πολιτικών Μηχανικών, «*Η ένωση οικονομικών φορέων «...» αναφέρει στην υποβληθείσα προσφορά της τα εξής αναφορικά με τα παραδοτέα της μελέτης:*

βλ. αρχείο «*Τεχνική Έκθεση_signed.pdf*», σελίδα 5 του αρχείου pdf (παρατίθεται απόσπασμα): ... Στα παραδοτέα της πρωθιμένης αναγνωριστικής μελέτης περιλαμβάνονται ... Κατά Μήκος Τομές σε κλίμακες: 1:5 000/1:1 000... Από τις υποβληθείσες μηκοτομές της ένωσης οικονομικών φορέων «...» – εξετάζεται ενδεικτικά παρακάτω μία από τις υποβληθείσες μηκοτομές για τη νέα διακλάδωση του κεντρικού οδικού άξονα-κορμού προς τη βόρεια παράκτια ζώνη – προκύπτουν τα εξής: βλ. αρχείο «*...pdf*» (παρατίθεται απόσπασμα από την πινακίδα του σχεδίου):... ΚΥΡΙΑ ΛΥΣΗ ΜΗΚΟΤΟΜΩΝ ΚΛΙΜΑΚΑ 1 : 5000 / 1: 1000... και βλ. αρχείο «*...pdf*» (παρατίθεται απόσπασμα από το υπόμνημα του σχεδίου): ...Κλίμακα μηκών 1: 5000 Κλίμακα υψών 1:1000 Από την επισκόπηση της τεχνικής προσφοράς που έχει υποβάλει η ένωση οικονομικών φορέων «...» προκύπτει ότι οι επιλεγείσες κλίμακες σχεδιασμού όλων των μηκοτομών για τις τέσσερις νέες διακλαδώσεις του κεντρικού άξονα - κορμού της ... είναι ομοίως Κλίμακα

Αριθμός απόφασης : 509/2024

μηκών 1:5000 και Κλίμακα υψών 1:1000. Ωστόσο, όπως επισημαίνει και η προσφεύγουσα ένωση οικονομικών φορέων «...» στη σελίδα 9 της προσφυγής της (βλ. παραγράφους υπ' αριθμ. 5. και 6. της προσφυγής), τα σχετικά άρθρα της υπ' αριθμ. πρωτ. .../03-08-2023 Διακήρυξης της ... (ΑΔΑΜ:...) και του Ν.4412/2016 προβλέπουν τα εξής: Το Άρθρο 2.4.6 «Λόγοι απόρριψης προσφορών» ... Επιπλέον, το Άρθρο 3.5 «Συμπλήρωση - αποσαφήνιση πληροφοριών και δικαιολογητικών» της ως άνω Διακήρυξης προβλέπει τα εξής: ... Σύμφωνα με το Άρθρο 102 «Συμπλήρωση - αποσαφήνιση πληροφοριών και δικαιολογητικών (άρθρο 56 παρ. 3 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ)» του Ν.4412/2016, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, προβλέπονται τα εξής: Επομένως, δεδομένου ότι η μηκοτομή συνιστά μία γραφική παράσταση της υψομετρικής θέσης του δρόμου συγκριτικά με το έδαφος, η κλίμακα αποτύπωσης της μηκοτομής – κατά την εκτίμηση του Ειδικού Επιστήμονα – δεν επηρεάζει το ουσιαστικό περιεχόμενο της υποβληθείσας μελέτης εκ μέρους της ένωσης οικονομικών φορέων «...». ... Συνεπώς, κατά την εκτίμηση του Ειδικού Επιστήμονα, ο ισχυρισμός της προσφεύγουσας ένωσης οικονομικών φορέων «...» ότι «...στις μελέτες της «...» χρησιμοποιήθηκαν κλίμακες 1:5.000 / 1:1.000, εκτός προδιαγραφών...», σε ό,τι αφορά τις μηκοτομές που έχει υποβάλει η ένωση οικονομικών φορέων «...» για τις τέσσερις νέες διακλαδώσεις του κεντρικού άξονα - κορμού της ..., κρίνεται ως εν μέρει βάσιμος, καθώς η επιλεγείσα κλίμακα 1:5.000/1:100 σχεδιασμού των μηκοτομών δεν ταυτίζεται με την κλίμακα 1:5.000/1:500 που ορίζει η ως άνω Υπουργική Απόφαση [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019] για τις μηκοτομές στα «ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ» των μελετών «Πρωωθημένης Αναγνωριστικής Μελέτης Οδοποιίας» («...»)...». Σύμφωνα με την Προκήρυξη Β' Σταδίου, στο αντικείμενο της σύμβασης περιλαμβάνονται μελέτες πρώιμων σταδίων για τις τέσσερις νέες διακλαδώσεις του κεντρικού άξονα – κορμού της ... προς δέσμες οικισμών με προβληματική σήμερα προσβασιμότητα. Ειδικότερα, όπως το αντικείμενο της σύμβασης προσδιορίζεται στο άρθρο 1.3 της Διακήρυξης, αυτό αφορά σε πρώιμα στάδια μελέτης για την ωρίμανση μέχρι την έκδοση της ΑΕΠΟ και τη δημοπράτηση με αξιολόγηση μελέτης (άρθρο 50 ν. 4412/16) των τεσσάρων νέων διακλαδώσεων του κεντρικού

οδικού άξονα – κορμού της ... προς τις παράκτιες ζώνες που σήμερα διαθέτουν πενιχρή προσβασιμότητα τόσο ως προς το επίπεδο εξυπηρέτησης και οδικής ασφάλειας όσο και ως προς τα αντίστοιχα μήκη διαδρομής. Πρόκειται για νέα οδικά έργα μήκους 33,5χλμ περίπου και προβλέπεται εφαρμογή τυπικής διατομής γ2 κατά ΟΜΟΕ, με ενιαίο οδόστρωμα και πλάτος καταστρώματος 7,5μ χωρίς τις πλευρικές διαμορφώσεις. Δηλαδή, αντικείμενο και παραδοτέο της συναφθσόμενης σύμβασης είναι οι εν λόγω μελέτες πρώιμων σταδίων του παραπάνω έργου, οι οποίες πρέπει να συνταχθούν με βάση τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζει η Διακήρυξη, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνεται και η κλίμακα, η οποία ορίζεται ως υποχρεωτική, σύμφωνα με τα αμέσως κατωτέρω και όχι οποιαδήποτε μελέτη, η οποία δεν θα έχει τηρήσει τις τεχνικές αυτές προδιαγραφές. Στο σημ. Α.2.5 «Κανονισμοί και προδιαγραφές με βάση τα οποία θα συνταχθούν οι μελέτες» του τεύχους «Φάκελος Δημόσιας Σύμβασης», προβλέπεται ότι «*Η εκπόνηση των μελετών θα γίνει με βάση τις ακόλουθες τεχνικές προδιαγραφές: ...γ. Την υπ. αριθ. ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466/30.1.2019 (ΦΕΚ 1047 Β) Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Εξειδίκευση του είδους των παραδοτέων στοιχείων ανά στάδιο και ανά κατηγορία μελέτης σε ό,τι αφορά τα συγκοινωνιακά (οδικά) έργα, τα υδραυλικά, τα λιμενικά και τα κτιριακά έργα».*», Στην Υπουργική Απόφαση [ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019] για τις μηκοτομές στα «ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ» των μελετών «Πρωθυμμένης Αναγνωριστικής Μελέτης Οδοποιίας» («...») ορίζεται ως κλίμακα σχεδιασμού των μηκοτομών 1:5.000/1:500, όπως, άλλωστε, τούτο συνομολογεί η παρεμβαίνουσα και υποστηρίζει η προσφεύγουσα. Η εκπόνηση της κρίσιμης μελέτης με βάση τη συγκεκριμένη αυτή κλίμακα της εν λόγω Υπουργικής Απόφασης, ορίζεται ως υποχρεωτική, όπως τούτο συνάγεται σαφώς από τα ρητώς οριζόμενα στο ανωτέρω παρατιθέμενο σημ. Α.2.5 του τεύχους «Φάκελος Δημόσιας Σύμβασης», κατά τα οποία η εκπόνηση των μελετών θα γίνει με βάση τις τεχνικές προδιαγραφές, μεταξύ άλλων, της Υπουργικής αυτής Απόφασης, δεδομένου ότι η διατύπωση «...θα γίνει με βάση...» και όχι οποιαδήποτε άλλη διατύπωση που θα μπορούσε να χαρακτηρίσει την κλίμακα αυτή ως ενδεικτική, όπως «...δύνатаι να γίνει με βάση...» ή

Αριθμός απόφασης : 509/2024

«...δύναται να γίνει, ιδίως, με βάση...» καθιστά τη χρήση της κλίμακας αυτής υποχρεωτική. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης, η παρεμβαίνουσα υπέβαλε μελέτη με κλίμακα 1:5.000/1:100, ήτοι αποκλίνουσας της παραπάνω οριζόμενης ως υποχρεωτικής κλίμακας. Όμως, σύμφωνα με τα ανωτέρω γενόμενα δεκτά, εφόσον το παραδοτέο της συναφθυσόμενης σύμβασης είναι οι αναφερόμενες στην Διακήρυξη μελέτες, αυτές πρέπει να εκπονηθούν στο πλαίσιο και υπό τους όρους, όπως ειδικότερα προσδιορίζονται από τα έγγραφα της σύμβασης, και, πιο συγκεκριμένα, από τις προδιαγραφές που αναφέρονται στο τεύχος «Φάκελος Δημόσιας Σύμβασης», όπως παραπάνω εκτέθηκε. Συνακόλουθα, η Αναθέτουσα Αρχή οφείλει όπως, κατά δεσμία αρμοδιότητα, απορρίψει υποβληθείσα μελέτη, που αποτελεί και το καθ' αυτό αντικείμενο της σύμβασης, εφόσον δεν πληροί τις τεθείσες προδιαγραφές, οι οποίες, ενόψει του χαρακτήρα του παραδοτέου (μελέτη), καθίστανται υποχρεωτικές για τους διαγωνιζόμενους. Δηλαδή, εφόσον η προσφορά της παρεμβαίνουσας παρουσιάζει αποκλίσεις από τις τεχνικές προδιαγραφές της σύμβασης, στις οποίες περιλαμβάνεται η παραπάνω Υπουργική Απόφαση, η Αναθέτουσα Αρχή οφείλει όπως την απορρίψει, κατά δεσμία αρμοδιότητα, κατ' άρθρο 2.4.6 σημ. θ της Διακήρυξης. Τα ανωτέρω ισχύουν, ανεξάρτητα από το αν, τελικώς, παρά την εφαρμογή διαφορετικής κλίμακας από την παρεμβαίνουσα, τα εξαγόμενα από τη μελέτη της αποτελέσματα είναι ορθά, δεδομένου, όπως προελέχθη, παραδοτέο της συναφθυσόμενης σύμβασης είναι αυτή καθαυτή η μελέτη, η οποία πρέπει να συνταχθεί αυστηρώς με τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο σημ. Α.2.5 του τεύχους «Φάκελος Δημόσιας Σύμβασης», μεταξύ των οποίων, κατά τα γενόμενα δεκτά ανωτέρω, περιλαμβάνεται και η σύνταξη της υποχρεωτικώς με βάση την κλίμακα που ορίζεται στην πιο πάνω ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466/30.1.2019 Υπουργική Απόφαση. Περαιτέρω, ουδόλως η συγκεκριμένη απόκλιση θα ηδύνατο να θεραπευθεί με κλήση της παρεμβαίνουσας, κατ' άρθρα 102 ν. 4412/2016 και 3.5 της Διακήρυξης, καθότι τούτο, ενόψει όσων έγιναν δεκτά αμέσως ανωτέρω, ως προς το παραδοτέο της σύμβασης, θα οδηγούσε σε μη νόμιμη εκ των υστέρων τροποποίηση της προσφοράς της, ειδικότερα, της υποβληθείσας μελέτης της.

Αριθμός απόφασης : 509/2024

Επομένως, ενόψει όλων όσων έγιναν δεκτά ανωτέρω, ο λόγος αυτός γίνεται δεκτός ως βάσιμος, απορριπτομένων ως αβασίμων, των προβαλλομένων από την παρεμβαίνουσα και την Αναθέτουσα Αρχή, περί της προαιρετικής και όχι υποχρεωτικής χρήσης της ως άνω κλίμακας της Υπουργικής αυτής Απόφασης, καθώς και περί της ορθότητας των εξαγομένων από τη συνταχθείσα από την παρεμβαίνουσα μελέτη, καθώς και των προβαλλομένων από την παρεμβαίνουσα περί δυνατότητας κλήσεώς της για υποβολή της μελέτης με βάση την πιο πάνω οριζόμενη κλίμακα.

16. Επειδή, κατόπιν των ανωτέρω, η υπό κρίση προδικαστική προσφυγή πρέπει να γίνει δεκτή, η παρέμβαση να απορριφθεί, η προσβαλλόμενη να ακυρωθεί κατά το μέρος που με αυτήν έγινε δεκτή η προσφορά της παρεμβαίνουσας και αναδείχθηκε αυτή προσωρινή ανάδοχος του διαγωνισμού και το παράβολο να επιστραφεί.

Για τους λόγους αυτούς

Δέχεται την προδικαστική προσφυγή.

Απορρίπτει την παρέμβαση.

Ακυρώνει την υπ' αρ. .../2023 απόφαση που περιλαμβάνεται στο απόσπασμα πρακτικού .../28.12.2023 – θέμα ... της Αναθέτουσας Αρχής, κατά το μέρος που με αυτήν έγινε δεκτή η προσφορά της παρεμβαίνουσας και αναδείχθηκε αυτή προσωρινή ανάδοχος του διαγωνισμού, κατά τα ειδικότερα διαλαμβανόμενα στο σκεπτικό.

Ορίζει την επιστροφή του καταβληθέντος παραβόλου.

Κρίθηκε και αποφασίστηκε στις 06.03.2024 και εκδόθηκε στις 26.03.2024 στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Αριθμός απόφασης : 509/2024

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ

ΦΩΤΕΙΝΗ ΜΑΡΑΝΤΙΔΟΥ