



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΕΝΙΑΙΑ ΑΡΧΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

ΓΝΩΜΗ

Δ27 ΕΑΔΗΣΥ/2023

(άρθρο 347 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. γδ' του ν. 4412/2016, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του ν. 4912/2022

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ

της παρ. 5 του άρθρου 353 του ν. 4412/2016, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 10 του ν. 4912/2022

Στην Αθήνα σήμερα, 22 Μαρτίου 2023, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10:00 π.μ., στα επί της οδού Κεφαλληνίας 45 και Κομνά Τράκα γραφεία της, συνήλθε σε συνεδρίαση η ως άνω ΕΠΙΤΡΟΠΗ της ΕΝΙΑΙΑΣ ΑΡΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ (εφεξής και «Αρχή» ή «ΕΑΔΗΣΥ»), μετά από σχετική πρόσκληση της Προέδρου, η οποία γνωστοποιήθηκε νομίμως σε όλα τα Μέλη.

Τα προσκληθέντα Μέλη της Επιτροπής παρέστησαν κατά τη συνεδρίαση, ως εξής:

Πρόεδρος: Ανδρονίκη Θεοτοκάτου (μέσω τηλεδιάσκεψης)

Σύμβουλοι: Ευαγγελία Κουτούπα (μέσω τηλεδιάσκεψης),
Δημήτριος Χανής.

Μέλη: Χρυσάνθη Ζαράρη,
Αδάμ Καραγλάνης,
Βασιλική Σκαρτσούνη (μέσω τηλεδιάσκεψης)
Δημήτριος Σταθακόπουλος (μέσω τηλεδιάσκεψης).

Γραμματέας: Αθανάσιος Λαμπράκης, ΠΕ Διοικητικού Οικονομικού.

Εισηγήτρια: Αθανασία Τσιτλακίδου, Πολιτικός Μηχανικός, Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό Ε.Α.ΔΗ.ΣΥ, υπάλληλος Αυτοτελούς Γραφείου Θεσσαλονίκης.

Η συζήτηση της υπόθεσης, η οποία εκκίνησε κατά τη συνεδρίαση της Επιτροπής, στις 14 Μαρτίου 2023, επαναλήφθηκε και ολοκληρώθηκε κατά την ως άνω νομίμως ορισθείσα συνεδρίαση. Κατά τη διάρκεια και των δύο συνεδριάσεων παρέστησαν η Εισηγήτρια (μέσω τηλεδιάσκεψης), η Προϊσταμένη του Τμήματος Ελέγχου Αιτημάτων Διαπραγμάτευσης, Μαρία Παναγοηλιοπούλου, καθώς και η Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Ελέγχου, Μαριλένα Σιδέρη, οι οποίες αποχώρησαν πριν την έναρξη της διαδικασίας ψηφοφορίας των Μελών της Επιτροπής και τη λήψη απόφασης. Επίσης, στη δεύτερη συνεδρίαση κλήθηκαν υπηρεσιακοί παράγοντες του αιτούντος φορέα προς διευκρίνιση επιμέρους ζητημάτων.

ΘΕΜΑ: Παροχή σύμφωνης γνώμης της Αρχής για την προσφυγή της εταιρείας «Εγνατία Οδός Α.Ε.» στη διαδικασία διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, βάσει του άρθρου 32 παρ. 2 περ. γ' του ν. 4412/2016, για την ανάθεση του έργου: «*Εγνατία Οδός: Επείγουσες εργασίες αποκατάστασης και ενίσχυσης της δομικής επάρκειας της παλαιάς γέφυρας του δεξιού κλάδου του Αξιού ποταμού*», συνολικής εκτιμώμενης αξίας 12.000.000,00€, χωρίς ΦΠΑ.

I. Με το αρ. πρωτ. 120061/24.01.2023 έγγραφο (αρ. πρωτ. εισερχ. 459/26.01.2023), όπως συμπληρώθηκε με τα: 120915/17.02.2023 (α.π. εισερχ. Ε.Α.ΔΗ.ΣΥ. 945/17.02.2023), 121278/02.03.2023 (α.π. εισερχ. Ε.Α.ΔΗ.ΣΥ. 1149/03.03.2023) και το με αρ. πρωτ. εισερχ. ΕΑΔΗΣΥ 1329/14.3.2023, έγγραφα η εταιρεία ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ αιτείται την παροχή σύμφωνης γνώμης της Αρχής, σύμφωνα με το άρθρο 347 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. γδ' του ν. 4412/2016, όπως ισχύει, προκειμένου να προσφύγει σε διαδικασία διαπραγμάτευσης, χωρίς προηγούμενη δημοσίευση, λόγω κατεπείγουσας ανάγκης, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 32 παρ. 2 περ. γ' του ίδιου ως άνω νόμου, για την ανάθεση του έργου: «*Εγνατία Οδός: Επείγουσες εργασίες αποκατάστασης και ενίσχυσης της δομικής επάρκειας της παλαιάς γέφυρας του δεξιού κλάδου του Αξιού ποταμού*» συνολικής εκτιμώμενης αξίας 12.000.000,00€, χωρίς ΦΠΑ.

II. Ιστορικό – Πραγματικά περιστατικά

1. Από τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης προκύπτουν τα εξής:

1.1 Με το αρ. πρωτ. 120061/24.01.2023 αρχικό έγγραφό της προς την Αρχή, η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ επικαλείται τα εξής:

«Η γέφυρα του δεξιού κλάδου του ποταμού Αξιού επί του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού, κατασκευάστηκε τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '70 σύμφωνα με τα τότε κυκλοφοριακά δεδομένα και την τεχνογνωσία της εποχής. Σήμερα, 50 χρόνια μετά, η γέφυρα έχει παρουσιάσει σημαντικές δομικές βλάβες οι οποίες απομειώνουν σε πολύ μεγάλο βαθμό το διαθέσιμο συντελεστή ασφαλείας του φορέα της γέφυρας σε φορτία κυκλοφορίας και απαιτείται επομένως η λήψη άμεσων μέτρων για την αποκατάσταση των εν λόγω βλαβών.

Οι βλάβες αφορούν σε σημαντικές, λόγω οξείδωσης, απώλειες διατομής του χαλαρού οπλισμού (συνδετήρες και ράβδοι οπλισμού κάτω πέλματος) καθώς και του οπλισμού προέντασης (κοπή ή σοβαρή απομείωση συρμάτων προέντασης) των δοκών της γέφυρας. Η γέφυρα αποτελείται από 25

ανοίγματα μήκους 30,0 μ. έκαστο και η ανωδομή της μορφώνεται από 6 προεντεταμένες δοκούς ανά άνοιγμα (σύνολο 150 δοκοί). Από αυτές η έκτη ακραία κατάντη δοκός ανά άνοιγμα, λόγω μακροχρόνιας διαβροχής του κορμού και του κάτω πέλματός της, παρουσιάζει σε θέσεις απορροής ομβρίων απώλεια ως και 7 από τους 12 τένοντες του οπλισμού προέντασής της (έως και περίπου 60% απώλεια), σε συνδυασμό με κοπή ή απομείωση της διατομής των συνδετήρων της, στις ίδιες θέσεις.

Για την προστασία της δομικής ακεραιότητας της γέφυρας λόγω των σοβαρών δομικών βλαβών της ακραίας κατάντη δοκού που απομειώνει δραματικά την αρχική αντοχή της (όπως προαναφέρθηκε απώλεια έως και περίπου 60 % της αρχικής αντοχής της ακραίας δοκού), έχουν ληφθεί προσωρινά μέτρα αποκλεισμού της κυκλοφορίας με τον αποκλεισμό της δεξιάς λωρίδας και της ΛΕΑ, με εγκατάσταση στηθαίου ασφαλείας από σκυρόδεμα (τύπου new jersey) επί του καταστρώματος της γέφυρας, έτσι ώστε να είναι διαθέσιμες μόνο δύο από τις τρεις λωρίδες κυκλοφορίας. Με τον τρόπο αυτόν, σε συνδυασμό με το χαμηλό επιβληθέν όριο ταχύτητας, επιτυγχάνεται η αποφυγή φόρτισης των ακραίων βλαμμένων δοκών και αντιμετωπίζεται ο κίνδυνος απροειδοποίητης κατάρρευσης, στην περίπτωση διέλευσης ενός υπέρβαρου οχήματος μεγάλου βάρους.

Ακολούθως, σε νέους ελέγχους που διεξήχθησαν και αφορούσαν στην αποκάλυψη των τενόντων στις υπόλοιπες πέντε δοκούς κάθε ανοίγματος που έως τώρα δεν παρουσίαζαν βλάβη, διαπιστώθηκαν οξειδωμένοι ή και πλήρως κατεστραμμένοι τένοντες και στις δεύτερες εσωτερικές δοκούς της γέφυρας, δίπλα στις αναφερθείσες ακραίες εξωτερικές, σε ορισμένα ανοίγματά της. Οι βλάβες αυτές, σε συνδυασμό με εκείνες των ακραίων δοκών, εξελίχθηκαν ταχύτατα και με απρόβλεπτα γρήγορο ρυθμό και συνιστούν πλέον μία πολύ σοβαρή απειλή για τη δομική ακεραιότητα της ανωδομής της γέφυρας εν τω συνόλω, καθώς σε δύο περιπτώσεις αφορούν απώλεια έως και 4 εκ των 12 τενόντων προέντασης των υπόψη δοκών, κατάσταση που δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί αποτελεσματικά, καθώς δεν είναι δυνατόν να αποκλεισθούν νέες λωρίδες κυκλοφορίας, επιπρόσθετα των ήδη αποκλεισμένων (δεξιά και ΛΕΑ). Νέος αποκλεισμός πρόσθετων λωρίδων κυκλοφορίας θα οδηγούσε ουσιαστικά σε πλήρες κλείσιμο της γέφυρας, η οποία ως γνωστόν εξυπηρετεί ένα μεγάλης κυκλοφορίας οδικό τμήμα του κεντρικού αυτοκινητόδρομου Αθηνών – Θεσσαλονίκης, ιδιαίτερα νευραλγικό για τη σύνδεση μεταξύ Κεντρικής και Βόρειας Ελλάδας.

Για την προσωρινή αντιμετώπιση της κατάστασης έχουν ήδη εφαρμοσθεί, σε συνεργασία με την Τροχαία και με ενημέρωση των αυτοκινητιστών και του Ελληνικού Στρατού, περιορισμοί στο μέγιστο φορτίο που επιτρέπεται να ζυγίζουν τα οχήματα που περνούν από τη γέφυρα με τοποθέτηση προειδοποιητικών πινακίδων (περιορισμός στους 40 τόνους) και με απαγόρευση έκδοσης αδειών υπέρβαρων οχημάτων που ζυγίζουν περισσότερο από 40 τόνους. Υπό το καθεστώς λοιπόν των περιορισμών φορτίου η γέφυρα συνεχίζει μεν να λειτουργεί, αλλά είναι πάντοτε εκτεθειμένη σε παράνομες διελεύσεις βαρύτερων οχημάτων που δεν μπορούν πρακτικά να αποκλεισθούν, ενώ η απρόβλεπτα δυσμενής εξέλιξη της ταχύτατης οξείδωσης των οπλισμών (χαλαρών και προέντασης) που συνεχίζεται καθιστά σήμερα την όλη κατάσταση εξαιρετικά ανασφαλή.

Για την αποκατάσταση της δομικής ασφάλειας της γέφυρας ανατέθηκε, εκπονήθηκε και εγκρίθηκε στα τέλη Οκτωβρίου 2022 μελέτη δομικής ενίσχυσης και αποκατάστασης της ανωδομής του δεξιού κλάδου της γέφυρας Αξιού, η οποία προβλέπει την ενίσχυση των δοκών της γέφυρας με εφαρμογή μεθόδων προσθήκης προεντεταμένων ελασμάτων FRP, λωρίδων υφάσματος FRP και μεταλλικών μανδυών.

Εκ των ανωτέρω προκύπτει η ανάγκη άμεσης και κατεπείγουσας εφαρμογής της εγκεκριμένης οριστικής μελέτης δομικής ενίσχυσης της ανωδομής της γέφυρας Αξιού, καθώς η μη εφαρμογή της το συντομότερο δυνατόν θα συνεπάγεται είτε τη συνέχιση της σοβαρής διακινδύνευσης για απροειδοποίητη αστοχία της γέφυρας υπό το σημερινό καθεστώς λειτουργίας της, είτε τον πλήρη αποκλεισμό της από την κυκλοφορία, η οποία θα οδηγούσε σε ανυπέρβλητα εμπόδια και προβλήματα στην ομαλή οδική σύνδεσης της Θεσσαλονίκης και της Βόρειας Ελλάδος με την υπόλοιπη χώρα.

Με την από 24.11.2022 επιστολή της, η εταιρεία «ΤΤΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α.Ε.» η οποία είχε αναλάβει τον έλεγχο (checking) της εκπονηθείσας μελέτης ενίσχυσης της γέφυρας, τονίζει ιδιαίτερα την αναγκαιότητα πραγματοποίησης άμεσων επισκευαστικών επεμβάσεων δεδομένου ότι η υφιστάμενη κατάσταση φαίνεται επιδεινούμενη με όλο και ταχύτερο ρυθμό και κατά συνέπεια ενισχύεται καθημερινά ο υπαρκτός κίνδυνος της απροειδοποίητης δομικής αστοχίας η ακόμα και της κατάρρευσης της γέφυρας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Στο από 19.01.2023 πόρισμα του καθηγητή του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών [...] το οποίο επισυνάπτεται, μεταξύ των άλλων αναφέρεται σαφώς ότι υπάρχει ήδη έναρξη διατμηματικής αστοχίας, τουλάχιστον σε μία περίπτωση (15ο άνοιγμα, Δοκός Α, λοξή ρωγμή εύρους 0.60 mm, που διασχίζει όλο το κάτω πέλαμα και φθάνει ψηλά, μέχρι τον ουδέτερο άξονα). Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αστοχίες διατμητικού τύπου είναι ψαθυρές, ήτοι ξαφνικές και με περιορισμένη πλαστιμότητα, συνάγεται η αναγκαιότητα άμεσης εκτέλεσης των προβλεπομένων στη σχετική Μελέτη εργασιών, δεδομένου ότι τα υφιστάμενα μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας (μείωση λωρίδων κυκλοφορίας, μείωση επιτρεπόμενου βάρους διερχομένων οχημάτων και δραστική μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας) δεν εξασφαλίζουν πλήρως την ασφαλή διέλευση των οχημάτων.

Σύμφωνα με τον προϋπολογισμό που συντάχθηκε από την αρμόδια υπηρεσία της ΕΟΑΕ, το συνολικό κόστος κατασκευής του έργου του θέματος, ανέρχεται σε 12.000.000,00 € (πλέον Φ.Π.Α.).

Η υφιστάμενη κατάσταση του δεξιού κλάδου της γέφυρας του Αξιού ποταμού κρίνεται ιδιαίτερα επισφαλής και ανά πάσα στιγμή ελλοχεύει ο κίνδυνος απροειδοποίητης δομικής αστοχίας ή και κατάρρευσης της γέφυρας. Αποτέλεσμα θα είναι η διακοπή της κυκλοφορίας των οχημάτων, με κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες για τη Βόρεια Ελλάδα, καθώς και η πρόκληση ατυχήματος με κίνδυνο απώλειας ανθρώπινης ζωής.

Οι περιστάσεις που οδηγούν στην κατεπείγουσα ανάγκη εφαρμογής της εγκεκριμένης οριστικής μελέτης για τη δομική ενίσχυση και αποκατάσταση της ανωδομής της γέφυρας του ποταμού Αξιού, προφανώς δεν απορρέουν από ευθύνη της Αναθέτουσας Αρχής η οποία, μόλις διαπίστωσε τα σοβαρά θέματα ασφαλείας της γέφυρας, ενήργησε με τρόπο άμεσο, αφενός στο πεδίο, επιβάλλοντας τους αναγκαίους περιορισμούς κυκλοφορίας και αφετέρου διαδικαστικά αναθέτοντας την εκπόνηση των αναγκαίων μελετών αλλά και τον έλεγχό τους από ανεξάρτητο σύμβουλο λόγω της σοβαρότητας των επεμβάσεων ως προς το είδος και την έκτασή τους.

Σημαντικό επίσης γεγονός είναι ο απρόβλεπτα ραγδαία επιδεινούμενος ρυθμός εξέλιξης των δομικών βλαβών το τελευταίο χρονικό διάστημα. Το γεγονός αυτό δεν ήταν γνωστό και δεν μπορούσε να προβλεφθεί ενώ διαπιστώθηκε τους τελευταίους μόνο μήνες από τη συγκριτική αξιολόγηση των

εργαστηριακών ελέγχων που εκτελέστηκαν στη γέφυρα στο πλαίσιο της εκπονηθείσας μελέτης δομικής ενίσχυσης και αποκατάστασης της γέφυρας σε σχέση με παλαιότερες μετρήσεις».

1.2. Η Αρχή με το αρ. πρωτ. 459/02.02.2023 έγγραφό της, ζήτησε από την αιτούσα να προσκομίσει συμπληρωματικά στοιχεία, προκειμένου να αποσαφηνιστούν ορισμένες από τις απαιτούμενες προϋποθέσεις εφαρμογής της επικαλούμενης νομικής βάσης του εξεταζόμενου αιτήματος και ειδικότερα να υποβάλει τα εξής στοιχεία και διευκρινίσεις:

«ii. [...] καλείσθε όπως αιτιολογήσετε αφενός την αδυναμία τήρησης των προθεσμιών που επιβάλλουν άλλες (τακτικές) διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων, όπως πχ. η ανοικτή επισπευσμένη - για λόγους δεόντως αιτιολογημένης επείγουσας ανάγκης - διαδικασία του άρθ. 27 παρ. 3 ν. 4412/2016, και αφετέρου ότι οι προαναφερόμενες επικαλούμενες από εσάς απρόβλεπτες περιστάσεις συνδέονται, κατά τη χρονική στιγμή υποβολής του εξεταζόμενου αιτήματός σας, με την ανωτέρω επικαλούμενη αδυναμία τήρησης των σχετικών προθεσμιών.

iii. Όσον αφορά την προϋπόθεση της ύπαρξης απρόβλεπτης περίπτωσης, καλείσθε όπως ερμηνεύσετε και αξιολογήσετε, βάσει της επιστημονικής σας κρίσης, τα αποτελέσματα του πρώτου σκέλους των στατικών αναλύσεων που περιλαμβάνονται στο Εξειδικευμένο Πόρισμα που συνυποβλήθηκε με το αίτημά σας, σύμφωνα με τα οποία προέκυψε υπέρβαση της διατμητικής αντοχής και του επιτρεπόμενου εύρους ρωγμών για φορτία SLW 60 και SLW 60/30 πριν την εμφάνιση των βλαβών.

Συμπληρωματικά προς τα παραπάνω, παρακαλείσθε όπως τεκμηριώσετε περαιτέρω την επίκληση εξ υμών του ότι «τα τελευταία τρία έτη οι βλάβες επιδεινώθηκαν με ταχύτατο ρυθμό, γεγονός μη αναμενόμενο» (σελ. 6, Εξειδικευμένο Πόρισμα) παραθέτοντας συναφώς αντίστοιχα παραδείγματα βλαβών σε γέφυρες, στα οποία αποτυπώνεται -για λόγους πλήρους τεκμηρίωσης του ως άνω ισχυρισμού- ο αναμενόμενος ρυθμός εξέλιξης των αστοχιών.

iv. Αναφορικά με την προϋπόθεση της ύπαρξης αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της επικαλούμενης κατεπείγουσας ανάγκης και των επικαλούμενων απρόβλεπτων περιστάσεων, καθώς και την ανάθεση της σύμβασης στο μέτρο που είναι απολύτως απαραίτητο, καλείσθε, όπως μας υποβάλετε:

- Τα τεύχη και τα σχέδια της εγκεκριμένης οριστικής μελέτης δομικής ενίσχυσης της ανωδομής της γέφυρας Αξιού. Επιπλέον, καλείσθε όπως διαχωρίσετε το τμήμα του προϋπολογισμού του έργου που χρησιμοποιείται προς αποκατάσταση των συνεπειών των απρόβλεπτων περιστάσεων από αυτό που καλύπτει τυχόν λοιπές ανάγκες συντήρησης.
- Το αναλυτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου.
- Το πλήρες ιστορικό των ενεργειών και αποφάσεων εκ μέρους του φορέα σας, από το 2007 μέχρι και το παρόν χρονικό σημείο, στο οποίο θα επισημαίνονται με σαφήνεια: α) το χρονικό σημείο λήψης της απόφασης αποκλεισμού της δεξιάς λωρίδας και β) αν έχουν ληφθεί μέτρα άμεσης αντιμετώπισης/αναχαίτισης των παρατηρούμενων εξελισσόμενων αστοχιών, εκ των οποίων να προκύπτει η άρση της άμεσης επικινδυνότητας αυτών μέχρι το πέρας του εν λόγω έργου.
- Τα στοιχεία Β' έως ΣΤ' που αναφέρονται στο Εξειδικευμένο Πόρισμα, που συνυποβλήθηκε με το αίτημά σας.

ν. Περαιτέρω, και προκειμένου να τεκμηριωθεί ότι ο κατεπείγων χαρακτήρας της επικαλούμενης ανάγκης δεν προέκυψε λόγω έλλειψης επιμέλειας του φορέα σας, καλείσθε να αιτιολογήσετε την πάροδο του (μεγάλου) χρονικού διαστήματος που μεσολάβησε από το 2007 -όπου για πρώτη φορά διαπιστώθηκε η οξείδωση των οπλισμών και των τενόντων και η θραύση συρμάτων σε ορισμένους από αυτούς- έως την χρονική στιγμή σύνταξης σχετικής μελέτης και υποβολής αιτήματος στην Αρχή, με δεδομένο ότι: α) το 2016 διαπιστώθηκαν εκ νέου προβλήματα λόγω μη ορθού τρόπου επισκευής της γέφυρας κατά τα παρελθόντα έτη, β) τα έτη 2017 & 2018 διαπιστώθηκαν εκτεταμένες βλάβες μετά τον καθαρισμό των αποσαθρωμένων περιοχών σκυροδέματος και γ) η πορεία -βάσει της βιβλιογραφίας και της κοινής πείρας- των κατασκευών με διαπιστωμένη ευρεία οξείδωση οπλισμών είναι επιδεινούμενη και απρόβλεπτη συν τω χρόνω και επιβάλλει άμεση λήψη μέτρων.

νι. Τέλος, στο πλαίσιο εξέτασης της αρμοδιότητας της Αρχής, παρακαλείσθε όπως διευκρινίσετε την πηγή χρηματοδότησης της υπό ανάθεση σύμβασης, επιβεβαιώνοντάς μας ότι δεν πρόκειται για συγχρηματοδοτούμενο έργο (άλλως, διευκρινίστε την πηγή συγχρηματοδότησης)».

1.3. Ακολούθως, η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ με το αρ. πρωτ. 120915/17.02.2023 (α.π. εισερχ. Ε.Α.ΔΗ.ΣΥ. 945/17.02.2023) έγγραφό της, συνοδευόμενο από συμπληρωματικά στοιχεία, απάντησε τα εξής: «Σε ότι αφορά τις διευκρινήσεις που ζητούνται σύμφωνα με τα αναγραφόμενα στην παρ. 3, εδαφ. iii του ως άνω (β) σχετικού, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα :

- Η υπέρβαση της διατμητικής αντοχής και του επιτρεπόμενου εύρους ρωγμών για φορτία SLW 60 και SLW 60/30 πριν την εμφάνιση των βλαβών, σημαίνει ότι οι συνδετήρες σε ορισμένες θέσεις σε όλες τις δοκούς της γέφυρας, ήταν οριακά ανεπαρκείς να παραλάβουν διάτμηση υπό πολύ σπάνιους συνδυασμούς φόρτισης, όπως αυτοί προκύπτουν από τα φορτία κυκλοφορίας για κλάση SLW 60 ή SLW 60/30, δηλαδή για τις κλάσεις φόρτισης που αντιπροσωπεύουν την μελετητική πρακτική του 1973 (SLW 60) αλλά σε γενικές γραμμές και τη σημερινή (SLW 60/30) από τη στιγμή που τέθηκε σε λειτουργία η γέφυρα. Αυτό το συμπέρασμα προέκυψε από τον αναλυτικό στατικό και δυναμικό επανέλεγχο της αρχικής μελέτης (από το γραφείο μελετών που εκπόνησε για την Υπηρεσία μας την μελέτη αναβάθμισης της γέφυρας Αξιού). Συνεπώς η σε εξέλιξη απώλεια διατομής ή και η θραύση από οξείδωση των συνδετήρων, δηλαδή των οπλισμών που παραλαμβάνουν τη διάτμηση, καθιστά δραματική την ανεπάρκεια σε διάτμηση και δεν αποκλείει ψαθυρά θραύση και απροειδοποίητη κατάρρευση.

- Η κατά μέσο όρο αυξανόμενη εύρεση περιεκτικότητας σε διαβρωτικά στοιχεία (χλωριόντα) κατά βάρος τσιμέντου στις εργαστηριακές χημικές αναλύσεις των δειγματοληψιών από το 2019 έως το 2022, σε συνδυασμό με την ολοένα και πιο δυσμενή εξέλιξη της βλάβης συνδετήρων, ράβδων χαλαρού οπλισμού και χάλυβα προέντασης κατά τις διαδοχικές αποκαλύψεις και έρευνες πεδίου (το 2019 για πρώτη φορά βρέθηκαν βλαμμένοι τένοντες και σε δοκούς εσωτερικές, πέραν των ακραίων κατάντη στις οποίες μέχρι τότε περιοριζόνταν η αυτού του τύπου σημαντική βλάβη και επιπλέον βρέθηκαν βλαμμένοι αναδιδόμενοι τένοντες που δεν ήταν ορατοί πριν την αποκάλυψή τους), δημιουργεί ένα εκρηκτικό περιβάλλον εξελισσόμενης βλάβης που απειλεί τη δομική ακεραιότητα της γέφυρας. Λόγω δε της μη ορατής εξέλιξής του γιατί δεν είναι δυνατόν να αποκαλύπτονται καταστροφικά όλοι οι τένοντες της γέφυρας, έχει απρόβλεπτο χαρακτήρα σε ότι αφορά στο ρυθμό και στην έκταση της απώλειας

αντοχής που συνεπάγεται τελικά μία γέφυρα που έχει απωλέσει ήδη πολύ σημαντικό ποσοστό της αρχικής αντοχής της.

Σημειώνεται ότι πουθενά στην Ελλάδα ή διεθνώς δεν υπάρχει παράδειγμα γέφυρας που να έχει απωλέσει άνω του 10 % του σπλισμού προέντασής της – στην περίπτωση μας το ποσοστό σε ορισμένες θέσεις ξεπερνά το 60% και δεν έχει αποκατασταθεί – ενισχυθεί δομικά ή αποκλεισθεί από την κυκλοφορία τμηματικά ή πλήρως. Τέλος, επιβεβαιώνουμε ότι η κατασκευή του έργου θα γίνει αποκλειστικά από ίδιους πόρους της Ε.Ο.Α.Ε. και δεν πρόκειται για συγχρηματοδοτούμενο έργο.»

1.4. Επειδή κρίθηκε ότι δεν απαντήθηκαν στο σύνολό τους τα ερωτήματα που τέθηκαν με το αναφερόμενο στην παρ. 1.2. της παρούσης έγγραφο, η Αρχή επανήλθε με το αρ. πρωτ. 990/21.02.2023 όμοιο, αιτούμενη εκ νέου την παροχή διευκρινίσεων και ειδικότερα, σχετικά με τα τεύχη της εγκεκριμένης οριστικής μελέτης δομικής ενίσχυσης της ανωδομής της γέφυρας Αξιού (τεύχη Τιμολογίου, ΕΣΥ και ΤΣΥ). Επίσης, ζήτησε να αποσαφηνιστεί το στάδιο εκπόνησης των τευχών της ως άνω μελέτης και επιπλέον να προσκομιστεί η άδεια έγκρισης περιβαλλοντικών όρων του εν λόγω έργου.

1.5. Εντός 10ημέρου από τη σχετική κλήση, στο αρ. πρωτ. 121278/02.03.2023 (α.π. εισερχ. Ε.Α.ΔΗ.ΣΥ. 1149/03.03.2023) έγγραφό της, η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ αναφέρει τα εξής:

«Α. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗ ΕΡΓΟΥ.

Η γέφυρα Αξιού ανήκει στο οδικό τμήμα από το Κλειδί Ημαθίας έως τον κόμβο Κ1 (Α/Κ Καλοχωρίου), για το οποίο εκδόθηκε η με αρ. πρωτ. 4402/03.07.2018 Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Η προναφερόμενη Απόφαση, η οποία επισυνάπτεται, αφορά την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων για τη λειτουργία και συντήρηση του εν λόγω οδικού τμήματος και ισχύει για δέκα (10) χρόνια από την έκδοσή της, ήτοι μέχρι 03.07.2028.

Β. ΤΕΥΧΗ ΤΟΥ ΥΠΟ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗ ΕΡΓΟΥ.

Τα τεύχη δημοπράτησης Τιμολόγιο Μελέτης, Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Ε.Σ.Υ.) και Τεχνική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Τ.Σ.Υ.), είναι υπό εκπόνηση.

Γ. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ Ε.Ο.Α.Ε.

Η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» ανέλαβε τη διαχείριση της λειτουργίας και συντήρησης του οδικού τμήματος Α/Κ Κλειδιού - ΑΚ Καλοχωρίου, στο οποίο περιλαμβάνεται και η παλιά γέφυρα του δεξιού κλάδου του Αξιού ποταμού, το 2014. Μέχρι τότε την αρμοδιότητα συντήρησης της γέφυρας είχε το «Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας Α.Ε.» (Τ.Ε.Ο.). Από το 2014 και έπειτα η εταιρεία επιθεωρεί τακτικά τη γέφυρα με όλους τους δυνατούς τρόπους. Ήτοι : με συστηματικούς οπτικούς ελέγχους, ενόργανους ελέγχους (υπερήχους, κρουσίμετρο), καταστροφικούς ελέγχους (πυρηνοληψίες), αποκαλύψεις σπλισμών και δειγματοληψίες υλικών, εργαστηριακούς ελέγχους προσδιορισμού αντοχών και περιεκτικότητας σε διαβρωτικά ιόντα, ενόργανη παρακολούθηση. Τα ευρήματα των συστηματικών (από το 2014 έως το 2022) ελέγχων σας έχουν αποσταλεί με τις σχετικές Αναφορές τους.

Βάσει των ευρημάτων των επιθεωρήσεων και μετά από αναλυτική τεκμηρίωση της Υπηρεσίας, το 2018 αποφασίσθηκε εκτός από τη Λ.Ε.Α. (που είχε αποκλεισθεί από το Τ.Ε.Ο.), να αποκλεισθεί από την κυκλοφορία και η δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας της γέφυρας του δεξιού κλάδου του Αξιού ποταμού, ώστε

να μην φορτίζεται η κατάντη εξωτερική δοκός - που ήταν η μόνη μέχρι τότε που παρουσίαζε βλάβες (θραύση/οξείδωση τενόντων) - πέραν της απομένουσας αντοχής της. Στο πλαίσιο της (από το 2011) επικείμενης παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου, μέσω της μεταβίβασης του παγίου στο ΤΑΙΠΕΔ, τα μέτρα αυτά θεωρήθηκαν αποτρεπτικά της μη αναληπτέας φόρτισης της βλαμμένης δοκού, ενώ τα έργα επισκευής και επιφανειακής προστασίας των εξωτερικών πιο εκτεθειμένων δοκών της γέφυρας (στο πλαίσιο έργων συντήρησης 2017-2018) και των μεσοβάθρων (2019 -2020), είχαν στόχο την παγίωση της έκτασης και της έντασης της φθοράς, ώστε ο νέος διαχειριστής (παραχωρησιούχος) του αυτοκινητόδρομου της Εγνατίας οδού στον υπό εξέλιξη διαγωνισμό από το 2012 του ΤΑΙΠΕΔ, να αποφασίσει για την έκταση και το είδος των έργων αναβάθμισης ή αντικατάστασης της γέφυρας.

Ωστόσο, τα ευρήματα των αποκαλύψεων του 2019, όπου αποκαλύφθηκαν σπασμένα σύρματα τενόντων προέντασης και σε εσωτερικές δοκούς της γέφυρας, οδήγησαν σε λήψη νέων μέτρων που περιελάμβαναν τη διεξαγωγή ανεξάρτητου ελέγχου προσδιορισμού της παραμένουσας φέρουσας ικανότητας της γέφυρας – λαμβάνοντας υπόψη και τις νέες βλάβες – σε φορτία κυκλοφορίας (αναλυτική στατική διερεύνηση του μελετητικού γραφείου ΟΤΜ – ΚΑΛΛΙΕΡΓΟΣ ΑΕ). Βάσει των συμπερασμάτων της τελευταίας αυτής διερεύνησης, ελήφθη η απόφαση της επιβολής αυστηρού περιορισμού του μέγιστου φορτίου διέλευσης από τη γέφυρα στους 40 τόνους. Παράλληλα ενημερώθηκαν η Τεχνική Υπηρεσία της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, η Τροχαία και η Αστυνομία καθώς και ο Στρατός για την επιβολή και αστυνόμευση αυτού του περιορισμού φορτίου, τοποθετήθηκαν προειδοποιητικές πινακίδες.

Το 2021 και μετά την διαφαινόμενη καθυστέρηση εγκατάστασης του παραχωρησιούχου από το ΤΑΙΠΕΔ, η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» εκπόνησε μελέτη δομικής ενίσχυσης και αποκατάστασης της γέφυρας δεξιού κλάδου προκειμένου να αντιμετωπισθεί με τον μόνο αποτελεσματικό τρόπο η σημερινή σε εξέλιξη δομική φθορά και απαξίωση της γέφυρας και οι συνεχιζόμενες σοβαρές παρακωλύσεις της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων ΔΧ προς Θεσσαλονίκη. Τα αποτελέσματα της μελέτης παραδόθηκαν και εγκρίθηκαν τον Οκτώβριο 2022.

Συνεπώς η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» κατά τη διάρκεια όλων αυτών των ετών διενήργησε όλους τους αναγκαίους ελέγχους και για την αντιμετώπιση της υπό εξέλιξη δομικής φθοράς της γέφυρας, εκπόνησε μελέτη δομικής ενίσχυσης και αποκατάστασης της γέφυρας του δεξιού κλάδου, η οποία περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα ενίσχυσης προς όφελος της ασφάλειας της υποδομής και των χρηστών της οδού.

Προς πληροφόρησή σας, παραθέτουμε τα παρακάτω έγγραφα σχετικά με τις ενέργειες της ΕΟΑΕ σε ότι αφορά μέτρα ελέγχου, αξιολόγησης, κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και μελετών αποτίμησης της φέρουσας ικανότητας της γέφυρας Αξιού :

- Το με αρ. πρωτ. 70039/14.03.2019 έγγραφο της ΕΟΑΕ προς ΤΡΟΧΑΙΑ - Αστυνόμευση υπέρβαρων οχημάτων.
- Το με αρ. πρωτ. 73056/31.05.2019 έγγραφο της ΕΟΑΕ προς ΤΡΟΧΑΙΑ – Άμεση εφαρμογή περιοριστικών μέτρων απαγόρευσης διέλευσης της γέφυρας, από οχήματα μεικτού βάρους άνω των 30 τόνων.

- Το με αρ. πρωτ. 73542/14.06.2019 έγγραφο της ΕΟΑΕ προς Γ.Ε.Σ. προς ενημέρωση του Στρατού Ξηράς περί περιοριστικών μέτρων διέλευσης υπέρβαρων οχημάτων από τη γέφυρα Αξιού.
- Το με αρ. πρωτ. 76967/26.09.2019 έγγραφο της ΕΟΑΕ προς Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ).
- Το με κωδ. Εγγρ. Ρ02/7.0/016.3/ΠΠ/16455(ID78094)/28.02.2018 Υπηρεσιακό Σημείωμα της Δ/νσης Τεχνικής Υποστήριξης Έργων της ΕΟΑΕ περί αποκλεισμού δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας της γέφυρας Αξιού.
- Η με αρ. πρωτ. 58906/ID85023/19.06.2018 υποβολή του Αναδόχου Συντήρησης – «Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στη γέφυρα του ποταμού Αξιού».
- Το με αρ. πρωτ. 60773/27.07.2018 έγγραφο της ΕΟΑΕ – Έγκριση μελέτης κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στη γέφυρα του ποταμού Αξιού, αποκλεισμός της δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας.
- Το με αρ. πρωτ. 34128/22.11.2016 (ΟΡΘΗ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ ΣΤΙΣ 24.11.2016) έγγραφο της ΕΟΑΕ προς Ανάδοχο Συντήρησης για επισκευή δοκών της γέφυρας.
- Η με αρ. πρωτ. 2018/00042/71979 Α/21.02.2018 επιστολή του Αναδόχου Συντήρησης περί ολοκλήρωσης των εργασιών επισκευής στη γέφυρα.
- Το με κωδ. Εγγρ. Ρ02/7.0/016.3/ΠΠ/12143(ID59560)/09.05.2017 Υπηρεσιακό Σημείωμα της Δ/νσης Τεχνικής Υποστήριξης Έργων της ΕΟΑΕ περί αναβάθμισης του δικτύου αποχέτευσης του καταστρώματος της γέφυρας Αξιού.
- Η με αρ. πρωτ. 77707/17.10.2019 εντολή της ΕΟΑΕ προς Ανάδοχο Συντήρησης για εκπόνηση νέας μελέτης προσωρινών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων δεξιού κλάδου γέφυρας Αξιού.
- Η με αρ. πρωτ. 73020/31.05.2019 εντολή της ΕΟΑΕ προς Ανάδοχο Συντήρησης για κατεπίγουσα εκπόνηση Μελέτης Αποτίμησης της Απομένουσας Φέρουσας Ικανότητας φορέα και βάθρων της γέφυρας σε φορτία κυκλοφορίας.
- Ανάλυση αποτίμησης παραμένουσας φέρουσας ικανότητας φορέα καταστρώματος και μεσοβάθρων.
- Η με αρ. πρωτ. 83049/04.03.2020 εντολή της ΕΟΑΕ προς Ανάδοχο Συντήρησης για άμεση εκπόνηση μελέτης δομικής ενίσχυσης και αποκατάστασης της γέφυρας δεξιού κλάδου ποταμού Αξιού.
- Η με κωδ. Εγγρ. Χ40/016.2.2.3/5601/Α03/ΠΠ/36802/ID172691/03.10.2022 Απόφαση έγκρισης μελέτης ενίσχυσης της γέφυρας δεξιού κλάδου Αξιού ποταμού.
- Το από 11.01.2023 πόρισμα του καθηγητή του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών [.....].

Κλείνοντας θα ήθελα να επισημάνω, ως Διευθύνων Σύμβουλος, ως πολιτικός μηχανικός, αλλά πάνω απ' όλα ως άνθρωπος, ιδιαίτερα τη χρονική αυτή συγκυρία, ότι οι κρίσιμες και επικίνδυνες καταστάσεις απαιτούν αποφάσεις με βάση την ουσία του θέματος. Παρακαλώ για την όσο το δυνατόν ταχύτερη, θετική απάντησή σας, έτσι ώστε να επιλυθεί ένα απρόβλεπτο στην ουσία θέμα.»

1.6 Επιπλέον, στο αρ. πρωτ. εισερχ. ΕΑΔΗΣΥ 1329/14.3.2023 έγγραφό της, η ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ διευκρίνισε ότι « Στα τέλη του 2019 ανατέθηκε στο γραφείο μελετών ΕΜΠΛΕΚΤΟΝ ειδική στατική διερεύνηση λύσεων ενίσχυσης αναβάθμισης της γέφυρας Αξιού δεξιού κλάδου της Εγνατίας Οδού. Η ειδική μελέτη εκπονήθηκε βάσει νέων ελέγχων και εγκρίθηκε τον Μάιο του 2020. Τον Ιούνιο του 2020 ο ανάδοχος πρότεινε μελετητή για την γέφυρα Αξιού ο οποίος και εγκρίθηκε από την Εγνατία Οδός ΑΕ. Στη συνέχεια το 2021 έγινε στο πλαίσιο αναγκών εκπόνησης της μελέτης και προκειμένου να διερευνηθεί επαρκέστερα και περαιτέρω η βλάβη στις δοκούς και των 25 προεντεταμένων ανοιγμάτων της γέφυρας εντολή για νέες καταστροφικές διερευνήσεις και αποκαλύψεις τενόντων προέντασης. Χωρίς την ανάκτηση ικανής ποσότητας δεδομένων για τον πραγματικό βαθμό βλάβης της γέφυρας είναι αδύνατος ο ορθός και ασφαλής σχεδιασμός της μεθόδου και της έκτασης των έργων ανάταξης, ενίσχυσης. Με την ολοκλήρωση των πολύ μεγάλης έκτασης αποκαλύψεων και δειγματοληψιών και την Έκθεση αποτελεσμάτων του 2022 που σας έχει διαβιβασθεί, ολοκληρώθηκε η μελέτη ενίσχυσης και ελέγχθηκε από ανεξάρτητο γραφείο μελετών και εγκρίθηκε ως κατάλληλη για εφαρμογή. Επί της ουσίας το μεγάλο αντικείμενο προς ενίσχυση, η μεγάλη αβεβαιότητα της θέσης και της έκτασης της βλάβης, απαίτησε μεγάλης έκτασης διερευνητικές εργασίες ώστε η μελέτη ενίσχυσης βασισθεί σε στέρεα δεδομένα ώστε να είναι ασφαλής, να ανατάσσει δηλαδή την πραγματική βλάβη.

II. Νομικό Πλαίσιο

2. 1 Στη διάταξη του άρθρου 32 παρ. 2 περ. γ' του ν. 4412/2016, η οποία ενσωματώνει στο εθνικό δίκαιο την αντίστοιχη διάταξη του άρθρου 32 της Οδηγίας 2014/24/ΕΕ, προβλέπεται ότι: «2. Η διαδικασία με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση μπορεί να χρησιμοποιείται για δημόσιες συμβάσεις έργων, προμηθειών και υπηρεσιών σε οποιαδήποτε από τις κατωτέρω περιπτώσεις: [...] γ) στο μέτρο που είναι απολύτως απαραίτητο, εάν λόγω κατεπείγουσας ανάγκης οφειλόμενης σε γεγονότα απρόβλεπτα για την αναθέτουσα αρχή, δεν είναι δυνατή η τήρηση των προθεσμιών που προβλέπονται για τις ανοικτές, κλειστές ή ανταγωνιστικές διαδικασίες με διαπραγμάτευση. Οι περιστάσεις που επικαλούνται οι αναθέτουσες αρχές για την αιτιολόγηση της κατεπείγουσας ανάγκης δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να απορρέουν από δική τους ευθύνη».

2.2. Στο άρθρο 49 του ν. 4412/2016 (Α' 147) προβλέπεται ότι: «1.Στοιχεία της ωριμότητας της σύμβασης αποτελούν ιδίως: α) η πλήρωση των προϋποθέσεων που τίθενται από ειδικές διατάξεις για την έναρξη της διαδικασίας σύναψης της σύμβασης, όπως η εκπόνηση μελετών ή προμελετών [...]» ενώ στο άρθρο 53 του ως άνω νόμου αναφέρεται ότι «2.Τα έγγραφα της σύμβασης, [...] περιέχουν ιδίως:[...] κδ) επιπλέον των ανωτέρω, ειδικά για τις δημόσιες συμβάσεις έργων: αα) τον προϋπολογισμό δημοπράτησης, το τιμολόγιο δημοπράτησης, την ειδική συγγραφή υποχρεώσεων, την τεχνική περιγραφή, την τεχνική μελέτη ή/και τη διαμόρφωση αυτών μετά την κατακύρωση της σύμβασης, σύμφωνα με την προσφορά του αναδόχου[...]».

III. Νομική Εκτίμηση

3. Το υπό εξέταση αίτημα της εταιρείας με την επωνυμία «Εγνατία Οδός ΑΕ» που συνιστά αναθέτουσα αρχή κατά τις διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 1 περ. 1α του ν. 4412/2016 (βλ. Γνώμη ΕΑΑΔΗΣΥ Δ129/2018 σκ. 11), αφορά στη σύναψη δημόσιας σύμβασης έργου κατά την έννοια των διατάξεων του άρθρ. 2

παρ.1 περ. (5) και (6) του ιδίου ως άνω νόμου, η οποία, λόγω αντικειμένου και εκτιμώμενης αξίας, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2014/24/ΕΚ. Επομένως, συντρέχει η αρμοδιότητα της Αρχής για την παροχή σύμφωνης γνώμης επί του υπό εξέταση αιτήματος, σύμφωνα με το άρθρο 347 παρ. 2 περ. γ' υποπερ. γδ' του ν. 4412/2016, όπως ισχύει.

4. Η διαδικασία με διαπραγμάτευση, έχει εξαιρετικό χαρακτήρα και επιτρέπεται να εφαρμόζεται μόνο στις περιοριστικώς απαριθμούμενες στα άρθρα 26 και 32 του ν. 4412/2016, περιπτώσεις, με τα οποία μεταφέρθηκαν στο εθνικό δίκαιο τα άρθρα 26 και 32 της οδηγίας 2014/24/ΕΕ, αντίστοιχα (βλ. σχετικώς ΔΕΚ - ΔΕΕ, αποφάσεις της 8ης Απριλίου 2008, C 337/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 2008, I-2173, σκέψη 56, της 23ης Απριλίου 2009, C-292/07, Επιτροπή κατά Βελγίου, ΕΥ:C:2009:246, σκέψεις 105-106, της 11ης Σεπτεμβρίου 2014, C-19/13, Ministero dell' Interno κατά Fastweb SpA και Telecom Italia SpA, ΕΥ:C:2014:2194, σκέψη 49, της 7ης Σεπτεμβρίου 2016, C -549/14, Finn Frogne A/S κατά Rigspolitiet ved Center for Beredskabskommunikation, ΕΥ:C:2016:634, σκέψη 35).

Οι ανωτέρω διατάξεις, στο μέτρο που εισάγουν εξαιρέσεις οι οποίες συνιστούν παρέκκλιση από τη βασική ρύθμιση, δηλαδή από τους κανόνες που αποσκοπούν στη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας των αναγνωριζόμενων από τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Σ.Λ.Ε.Ε.) δικαιωμάτων στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, πρέπει να αποτελούν αντικείμενο συστατικής ερμηνείας (βλ. υπό το πνεύμα αυτό ΔΕΚ - ΔΕΕ, αποφάσεις της 10ης Μαρτίου 1987, C-199/85, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 1987, σ. 1039, σκέψη 14, της 18ης Μαΐου 1995, C-57/94, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 1995, σ. I-1249, σκέψη 23, της 28ης Μαρτίου 1996, C-318/94, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλ. 1996, σ. I-1949, της 10ης Απριλίου 2003, C-20/01 και C-28/01, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλ. 2003, I-360, σκέψη 58, της 14ης Σεπτεμβρίου 2004, C-385/02, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 2004, σ. I-8121, σκέψη 19, της 14ης Οκτωβρίου 2004, C-340/02, Επιτροπή κατά Γαλλίας, Συλλ. 2004, I-9845, σκέψη 38, και της 2ας Ιουνίου 2005, C-394/02, Επιτροπή κατά Ελλάδας, Συλλ. 2005, I-4713, σκέψη 33, της 8ης Απριλίου 2008, C- 337/05, Επιτροπή κατά Ιταλίας, Συλλ. 2008, I-2173, σκέψεις 57-58, της 27ης Οκτωβρίου 2011, C - 601/10, Επιτροπή κατά Ελληνικής Δημοκρατίας, Συλλ. 2011, I-00163, σκέψη 32). Η σχετική δε απόφαση της αναθέτουσας αρχής, πρέπει να φέρει πλήρη και ειδική αιτιολογία, αναφερόμενη στους λόγους για τους οποίους αποφασίζεται η προσφυγή στην εν λόγω εξαιρετική διαδικασία (βλ. χαρακτηριστικά ΣτΕ 1747/2011, 1987/2021).

5. Ειδικότερα, για την εφαρμογή της επικαλούμενης από την αναθέτουσα αρχή νομικής βάσης θεμελίωσης του αιτήματος - κατεπείγουσα ανάγκη οφειλόμενη σε απρόβλεπτη κατάσταση- απαιτείται η σωρευτική συνδρομή των ακόλουθων προϋποθέσεων:

α) η ύπαρξη απρόβλεπτης περίπτωσης, β) η ύπαρξη κατεπείγοντος, μη συμβιβαζόμενου με την τήρηση των προθεσμιών διενέργειας διαγωνισμού και γ) η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της απρόβλεπτης περίπτωσης και του εξ αυτής απορρέοντος κατεπείγοντος.

Ως απρόβλεπτες περιστάσεις νοούνται αιφνίδια πραγματικά γεγονότα, τα οποία δεν ήταν γνωστά στην αναθέτουσα αρχή, ούτε ανάγονται στη σφαίρα ευθύνης της και τα οποία κατέστησαν ανέφικτο τον έγκαιρο προγραμματισμό εκ μέρους της των ενεργειών που ήταν αναγκαίες για την αντιμετώπισή τους..

Περαιτέρω, η επίκληση της κατεπείγουσας ανάγκης δικαιολογείται για την ανάθεση εκείνων μόνο των εργασιών που είναι απολύτως αναγκαίες και συνδέονται αιτιωδώς με τα απρόβλεπτα γεγονότα και όχι για την κάλυψη των τακτικών (πάγιων) αναγκών της αναθέτουσας αρχής, το δε βάρος απόδειξης της σωρευτικής συνδρομής των προϋποθέσεων προσφυγής στην ως άνω εξαιρετική διαδικασία το φέρει η αρχή που τις επικαλείται (βλ. ΕλΣυν Τμ. Μείζ. Επτ. Συνθ. 707/2013, Έβδομο Τμ. 498, 1167, 1308, 1312/2021, ΣΕ 1987/2021, Γνώμες της Αρχής Δ127/2018, Δ75, Δ84/2019 κ.α).

6. Εν προκειμένω, από την εξέταση των στοιχείων του φακέλου της κρινόμενης υπόθεσης, προκύπτουν τα εξής:

6.1. Ως προς την ύπαρξη απρόβλεπτου γεγονότος:

Η απρόβλεπτη κατάσταση που επικαλείται η αναθέτουσα αρχή ερείδεται στον «*απρόβλεπτα ραγδαία επιδεινούμενο ρυθμό εξέλιξης των δομικών βλαβών (της γέφυρας) το τελευταίο χρονικό διάστημα. Το γεγονός αυτό δεν ήταν γνωστό και δεν μπορούσε να προβλεφθεί ενώ διαπιστώθηκε τους τελευταίους μόνο μήνες από τη συγκριτική αξιολόγηση των εργαστηριακών ελέγχων που εκτελέστηκαν στη γέφυρα στο πλαίσιο της εκπονηθείσας μελέτης δομικής ενίσχυσης και αποκατάστασης της γέφυρας σε σχέση με παλαιότερες μετρήσεις*».

Συναφώς, παρατίθεται απόσπασμα από το «Εξειδικευμένο Πόρισμα» του Καθηγητή του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών [...] που υπογράφηκε στις 11.01.2023 και στο οποίο αναφέρεται ρητά ότι το απρόβλεπτο του θέματος έγκειται στη «*μέχρι σήμερα δυσμενή και μη αναμενόμενη χρονική εξέλιξη (ρυθμός) των βλαβών των δομικών στοιχείων του Έργου που λόγω της πιθανής περαιτέρω ταχείας εξέλιξής τους καθιστούν αναγκαία την επείγουσα εκτέλεση των εργασιών της Μελέτης*».

Ειδικότερα, στο ανωτέρω «Εξειδικευμένο Πόρισμα» αναφέρονται, μεταξύ άλλων, τα κάτωθι:

«• Έτος 2007: Φορέας Ενέργειας ΠΑΘΕ. Πραγματοποιήθηκε αρχική οπτική μακροσκοπική επιθεώρηση του έργου κατά την οποία διαπιστώθηκε ότι η χρόνια διαβροχή των εξωτερικών δοκών μέσω των ακατάλληλου μήκους κατακόρυφων σωλήνων και των προβληματικών αρμών καταστρώματος είχε ως αποτέλεσμα τη φθορά αρχικά του σκυροδέματος των εξωτερικών κατακόρυφων παρειών των δοκών, και στη συνέχεια την οξείδωση των οπλισμών και των τενόντων, και τη θραύση συρμάτων σε ορισμένους από αυτούς.

• Έτος 2010: Φορείς Ενέργειας ΕΟΑΕ και ΑΠΘ. Πραγματοποιήθηκαν καταστροφικοί και μη έλεγχοι κατά τους οποίους επιβεβαιώθηκε η σημαντική εξέλιξη των βλαβών που είχαν καταγραφεί νωρίτερα και καταγράφηκαν επίσης βλάβες στους κεφαλόδεσμούς των μεσοβάθρων καθώς και σε άλλες περιοχές των μεσοβάθρων.

• Έτος 2013: Φορέας Ενέργειας ΥΠΟΜΕΔΙ. Πραγματοποιήθηκαν εντοπισμένες επεμβάσεις (στις θέσεις βλάβης) για την προστασία των δοκών από τη διαβροχή. Επίσης, έγινε επένδυση της επιφάνειας του ακροβάθρου Α0 με ανθρακοϋφάσματα και τοποθέτηση συρματοκιβωτίων για την προστασία της θεμελίωσής του.

- Έτος 2016: Φορέας Ενέργειας ΕΟΑΕ. Πραγματοποιήθηκε αναλυτική επιθεώρηση της γέφυρας κατά την οποία αφενός επιβεβαιώθηκαν οι βλάβες που είχαν εντοπιστεί το 2007 και αφετέρου διαπιστώθηκαν προβλήματα στις επεμβάσεις του 2013 με την αστοχία των επισκευών λόγω πιθανώς της ελλιπούς προετοιμασίας των επιφανειών και της μη ολοκληρωμένης αφαίρεσης των προϊόντων οξειδωσης. Επίσης, πραγματοποιήθηκαν υπερηχομετρήσεις και κρουσιμετρήσεις σε συγκεκριμένα μεσόβαθρα.

- Έτη 2017 & 2018: Φορέας Ενέργειας ΕΟΑΕ. Στο πλαίσιο προγραμματισμού εργασιών αποκατάστασης των βλαβών στις εξωτερικές δοκούς και στους αρμούς καταστρώματος καταγράφηκε η κατάσταση των δοκών και παράλληλα έλαβαν χώρα μη καταστροφικοί έλεγχοι σε διάφορα ανοίγματα του Έργου. Η αποκατάσταση των βλαβών στις εξωτερικές δοκούς περιελάμβανε την αφαίρεση των παλαιότερων επισκευών και τον καθαρισμό των αποσαθρωμένων περιοχών σκυροδέματος. Ο καθαρισμός αποκάλυψε ότι η κατάσταση ήταν χειρότερη από αυτήν που αρχικά καταγράφηκε κατά τις οπτικές επιθεωρήσεις της γέφυρας. Συμπερασματικά προέκυψε ότι σε αρκετά ανοίγματα οι έξι τένοντες προέντασης της κάτω στρώσης έχουν σχεδόν ολοκληρωτικά οξειδωθεί και τα σύρματά τους είναι σπασμένα. Επιπλέον, όσα σύρματα εκ των βλαμμένων τενόντων της κάτω στρώσης δεν είναι σπασμένα, έχουν σημαντικά απομειωμένη διατομή και πολλά από αυτά έχουν χαλαρώσει, ενώ σημαντικός αριθμός εκ των συνδετήρων είναι κομμένος. Εκτός αυτών των βλαβών, κατά τη διάρκεια της επισκευής, αναγνωρίστηκαν στις κατάντη ακραίες δοκούς και πρόσθετες σημαντικές βλάβες που αφορούσαν στην προχωρημένη τοπική οξείδωση και θραύση των αναδυόμενων λοξών τενόντων προέντασης. Έτσι, στις δοκούς ορισμένων ανοιγμάτων, εκτός της σχεδόν ολοκληρωτικής τοπικής απώλειας των τενόντων της κάτω στρώσης, υφίσταται και τοπική απώλεια αναδυόμενων τενόντων της δεύτερης στρώσης.

- Έτη 2018 & 2019: Φορέας Ενέργειας ΕΟΑΕ. Τον 12/2018 ξεκίνησε η επισκευή μεσοβάθρων με την εκτέλεση εργασιών επιφανειακής επισκευής και προστασίας του σκυροδέματος των βάθρων και την ανάταξη της απώλειας διατομής του οπλισμού των κεφαλόδεσμών τους.

Από το ανωτέρω ιστορικό συνάγεται ότι η ύπαρξη βλαβών στο Έργο είναι γνωστή με τα τελευταία 15 έτη, εν τούτοις όμως, η εξέλιξη των βλαβών στο χρόνο αυξάνεται μη γραμμικά. Ειδικότερα, κατά τα τελευταία τρία έτη οι βλάβες επιδεινώθηκαν με ταχύτατο ρυθμό, γεγονός μη αναμενόμενο. Η ταχεία εξέλιξη των βλαβών στο Έργο οδήγησε την ΕΟΑΕ αφενός στη συστηματική και πυκνή παρακολούθησή της μέσω συνεχών εργαστηριακών και άλλων μετρήσεων και αφετέρου στη διακοπή της οποιαδήποτε αποσπασματικής προσπάθειας ανάταξης των βλαβών και στη συστηματική αντιμετώπιση της κατάστασης με την ταχύτατη εκπόνηση Μελέτης, έλεγχο μέσω ανεξάρτητου Συμβούλου και έγκριση της Μελέτης.

Ενδεικτικά αναφέρεται η απρόβλεπτα ραγδαία αύξηση των χλωριόντων με τη διείσδυση ιόντων χλωρίου (Cl-) στο εσωτερικό της μάζας του σκυροδέματος, παράγοντας που αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα ανθεκτικότητας και σχετίζεται άμεσα με τη διάβρωση των οπλισμών. Συγκεκριμένα, η μέγιστη καταγεγραμμένη (σε δοκούς) τιμή της περιεκτικότητας σε ιόντα χλωρίου (% Cl-) κατά βάρος σκυροδέματος (Cl—Concrete) και κατά βάρος τσιμέντου (Cl—300 Kg), (Cl—350 Kg) (Cl—400 Kg) το έτος 2019 ήταν Cl—Concrete = 0.055, ήτοι (Cl—300 Kg) = 0.428, (Cl—350 Kg) = 0.367 και (Cl—400 Kg) = 0.321. Η μέση τιμή των μετρήσεων σε δοκούς ήταν 0.008. Αντιστοίχως, η μέγιστη καταγεγραμμένη (σε δοκούς) τιμή της περιεκτικότητας σε ιόντα χλωρίου το έτος 2022 ήταν: Cl—

Concrete = 0.125, ήτοι (Cl—300 Kg) = 0.979, (Cl—350 Kg) = 0.839 και (Cl—400 Kg) = 0.734. Η μέση τιμή των μετρήσεων σε δοκούς ήταν 0.025. Δηλαδή, κατά την τελευταία τριετία παρακολούθησης του φαινομένου, η αύξηση των δεικτών της περιεκτικότητας σε ιόντα χλωρίου είναι της τάξης του 127%, αν η σύγκριση γίνει ως προς τη μέγιστη τιμή, ή του 213%, αν γίνει ως προς τη μέση τιμή. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει την ταχύτατη και ανεξέλεγκτη οξείδωση των οπλισμών (προέντασης και χαλαρών) και απαιτεί την λήψη άμεσων ενεργειών εξάλειψης του φαινομένου με την εφαρμογή των εργασιών που περιγράφονται στην Μελέτη.

Επίσης, η κατά μέσο όρο μείωση του pH του σκυροδέματος κατά 1.0 μονάδα την τελευταία τριετία (αλκαλικό περιβάλλον με τιμές κατά μέσο όρο pH ~ 12.5 το 2019 και λιγότερο αλκαλικό περιβάλλον με τιμές pH ~ 11.5 το 2022) συνηγορεί στην έντονη ουδετεροποίηση του σκυροδέματος, η οποία θα έχει ως συνέπεια την ακόμη ταχύτερη οξείδωση των οπλισμών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ...Κρίνεται ότι ο ρυθμός εξέλιξης των βλαβών των δομικών στοιχείων του Έργου είναι σήμερα τέτοιος που θα μπορούσε να προξενήσει άμεση και καταστροφική αστοχία των κύριων δοκών της γέφυρας με κατάρρευση του καταστρώματος, πιθανότητα τραυματισμών των διερχόμενων επιβατών και μόνιμη διακοπή της κυκλοφορίας »

Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι ο ρυθμός εξέλιξης και η έκταση των δομικών βλαβών της γέφυρας έχουν δημιουργήσει μια μη αναμενόμενη άκρως επικίνδυνη κατάσταση, η οποία την καθιστά ακατάλληλη προς χρήση, καθόσον ελλοχεύει άμεσος κίνδυνος κατάρρευσής της με απροσδιόριστες δυσμενείς συνέπειες για τους διερχόμενους πεζούς και εποχούμενους. Τούτο δε, παρά το γεγονός ότι με πρόνοια της αναθέτουσας αρχής έχουν επανειλημμένως εκτελεστεί επισκευαστικές εργασίες των εξωτερικών δοκών της γέφυρας για την παγίωση της έκτασης και της έντασης των φθορών και ανάσχεση των περαιτέρω βλαβών. Το εύρος και η σφοδρότητα της επιδεινούμενης εξέλιξης των δομικών βλαβών διαπιστώθηκαν κατά τους τελευταίους, πριν την υποβολή του υπό εξέταση αιτήματος, μήνες, βάσει της συγκριτικής αξιολόγησης των εργαστηριακών ελέγχων που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο της εκπονηθείσας μελέτης δομικής ενίσχυσης και αποκατάστασης της γέφυρας, σε σχέση με παλαιότερες μετρήσεις, καθόσον λόγω της μη ορατής εξέλιξης των βλαβών, δεν ήταν εφικτό να αποκαλύπτονται καταστροφικά όλοι οι τένοντες της αυτής.

Συγκεκριμένα, στα τέλη του 2019 ανατέθηκε η «εκπόνηση ειδικής στατικής διερεύνησης λύσεων ενίσχυσης αναβάθμισης της γέφυρας Αξιού δεξιού κλάδου της Εγνατίας Οδού και στη συνέχεια προκειμένου να καταστεί εφικτός ο ορθός και ασφαλής σχεδιασμός της μεθόδου και της έκτασης των έργων ανάταξης, ενίσχυσης, πέραν της εντολής για νέες καταστροφικές διερευνήσεις και αποκαλύψεις τενόντων προέντασης, ανατέθηκε και ολοκληρώθηκε η μελέτη ενίσχυσης η οποία απαιτήσε μεγάλης έκτασης διερευνητικές εργασίες προκειμένου να βασισθεί σε στέρεα δεδομένα ώστε να είναι ασφαλής, να ανατάσσει δηλαδή την πραγματική θλάβη, η οποία ελέγχθηκε από ανεξάρτητο γραφείο μελετών και εγκρίθηκε ως κατάλληλη για εφαρμογή των Οκτώβριο του 2022».

Ειδικότερα, η αναθέτουσα αρχή, μετά τη διαπίστωση των σοβαρών προβλημάτων ασφαλείας της γέφυρας, πρόβη άμεσα σε σειρά διαδοχικών ενεργειών:

α) Από τον 3ο έως τον 9ο του 2019 έγιναν καθαιρέσεις και αποκαλύψεις στα βάθρα M4, M5 και M6 της γέφυρας και προέκυψαν προχωρημένες βλάβες στους προβόλους ιδίως του βάρου M4, τόσο στον

αριστερό όσο και στον δεξιό, με θραύση των εξωτερικών συνδετήρων λόγω οξείδωσης και σημαντική απώλεια διατομής των ράβδων άνω σπλισμού στήριξης τους (Φ19 αντί αρχικής διαμέτρου Φ26). (Πηγή: Τεχνική Περιγραφή Οπτικών Επιθεωρήσεων Καταστροφικών & Μη Καταστροφικών Ελέγχων Ενεργειών Συντήρησης και Επισκευών της Γέφυρας Αξιού (Δεξιός κλάδος)/ 9^{ος} 2019).

β) Η Διευθύνουσα Υπηρεσία ανέθεσε στον ανάδοχο να διενεργήσει ειδικούς ελέγχους και στις δοκούς που δεν παρουσίαζαν εμφανείς βλάβες αλλά φέρουν σήμερα το τμήμα του καταστρώματος της γέφυρας (δύο λωρίδες κυκλοφορίας) που είναι σε κυκλοφορία[...]*Από τις πρώτες αποκαλύψεις, προέκυψε ότι στις δοκούς Δ2 των ανοιγμάτων Μ4-Μ5 και Μ5-Μ6 (5ο και 6ο ανοίγματα), εντοπίστηκαν στην κάτω στρώση του κάτω πέλματος, στο μέσο και στο τρίτο τέταρτο του 5ου ανοίγματος και στο 1ο τέταρτο του 6ο ανοίγματος, έντονα οξειδωμένοι τένοντες με πλήρη απώλεια –οξείδωση του εξωτερικού μεταλλικού σωλήνα τους και έκθεση – προχωρημένη οξείδωση των συρμάτων τους και γενικότερη αποδιοργάνωση των πολύκλωνων τενόντων. Στο 5ο άνοιγμα η βλάβη αφορά τουλάχιστον σε 4 εκ των 12 τενόντων – στην υπόψη θέση (3ο τέταρτο του ανοίγματος – στο 6ο άνοιγμα αφορά έναν τένοντα – πολύ πιθανόν τον αναδυόμενο – στην μία και μοναδική θέση αποκάλυψης.*». (Πηγή: Τεχνική Περιγραφή Οπτικών Επιθεωρήσεων Καταστροφικών & Μη Καταστροφικών Ελέγχων Ενεργειών Συντήρησης και Επισκευών της Γέφυρας Αξιού (Δεξιός κλάδος)/ 9^{ος} 2019).

γ) Στο τεύχος «Διερεύνηση παραμένουσας φέρουσας ικανότητας φορέα καταστρώματος και μεσοβάθρων» (7^{ος}/2019) αναφέρεται ότι *«προκύπτει μη αποδεκτή μείωση της φέρουσας ικανότητας του φορέα της γέφυρας έναντι της απαιτούμενης για την ασφαλή διέλευση τόσο του κανονιστικού οχήματος της μελέτης όσο και άλλων βαρέων φορτίων κυκλοφορίας, έστω και υπό τις τρέχουσες συνθήκες κυκλοφορίας σε τμήμα μόνο του καταστρώματος. [...] Με δεδομένο ότι οι ήδη διαπιστωθείσες δομικές βλάβες, κυρίως λόγω διαβρώσεως, θα εξελίσσονται δυσμενώς με την πάροδο του χρόνου, η εναπομένουσα φέρουσα ικανότητα της γέφυρας θα βαίνει μειούμενη και συνεπώς είναι επιτακτική ανάγκη να δρομολογηθούν άμεσα επεμβάσεις ενισχύσεως τόσο στο κατάστρωμα όσο και στα βάθρα [...]»*.

δ) Στα τέλη του 2019 ανατέθηκε στο γραφείο μελετών ΕΜΠΛΕΚΤΟΝ ειδική στατική διερεύνηση λύσεων ενίσχυσης αναβάθμισης της γέφυρας, η οποία εκπονήθηκε βάσει νέων ελέγχων και εγκρίθηκε τον Μάιο του 2020.

ε) Τον Ιούνιο του 2020 ο ανάδοχος πρότεινε μελετητή για τη γέφυρα, ο οποίος εγκρίθηκε από την αναθέτουσα. Στη συνέχεια το 2021, υπό συνθήκες περιοριστικών μέτρων λόγω της πανδημίας covid-19, στο πλαίσιο εκπόνησης της μελέτης και προκειμένου να διερευνηθούν επαρκέστερα οι βλάβες των δοκών και των 25 προεντεταμένων ανοιγμάτων της γέφυρας, δόθηκε εντολή για νέες καταστροφικές διερευνήσεις και αποκαλύψεις τενόντων προέντασης, καθόσον απαιτείτο η ανάκτηση ικανής ποσότητας δεδομένων/διερευνητικών εργασιών, ώστε η μελέτη ενίσχυσης να βασιστεί σε στέρεα δεδομένα, να ανατάσσει δηλαδή την πραγματική βλάβη, ώστε να καταστεί δυνατός ο ορθός και ασφαλής σχεδιασμός της μεθόδου και της έκτασης των έργων ανάταξης, ενίσχυσης.

στ) Ακολούθως, με την ολοκλήρωση των πολύ μεγάλης έκτασης αποκαλύψεων και δειγματοληψιών και την Έκθεση αποτελεσμάτων του 2022, ολοκληρώθηκε η μελέτη ενίσχυσης, η οποία ελέγχθηκε από ανεξάρτητο γραφείο μελετών και εγκρίθηκε ως κατάλληλη για εφαρμογή τον Οκτώβριο του 2022.

Με τα δεδομένα αυτά, η υφιστάμενη κατάσταση απροβλέπτου δεν ανάγεται στη σφαίρα ευθύνης της αναθέτουσας αρχής, καθόσον η διενέργεια των εκτεταμένων ελέγχων και η χρονοβόρα διαδικασία εκπόνησης των οικείων μελετών συνιστούν το απολύτως αναγκαίο προκριματικό στάδιο για τον καθορισμό της ακολουθητέας μεθοδολογίας αντιμετώπισης των βλαβών, τη σύνταξη των τεχνικών προδιαγραφών του προς δημοπράτηση έργου και την εκτίμηση του προϋπολογισμού αυτού. Η σχετική δε απόφαση για την εκτέλεση των αναγκαίων εργασιών αποκατάστασης της γέφυρας ελήφθη σε συνέχεια, υπό όρους χρονικής εγγύτητας, των διαδοχικών ενεργειών που έλαβαν χώρα, επιμελεία της αναθέτουσας, κατά το διαρρεύσαν χρονικό διάστημα για την αποκατάσταση των αναδυόμενων φθορών και την ανάσχεση αυτών, όπως παρατίθενται στο υπ' αριθμ. 121278/02.03.2023 (α.π. εισερχ. Ε.Α.ΔΗ.ΣΥ. 1149/03.03.2023) έγγραφο (Γνώμη Δ22/2023).

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

Η αναθέτουσα επικαλείται ότι «η υφιστάμενη κατάσταση του δεξιού κλάδου της γέφυρας του Αξιού ποταμού κρίνεται ιδιαίτερα επισφαλής και ανά πάσα στιγμή ελλοχεύει ο κίνδυνος απροειδοποίητης δομικής αστοχίας ή και κατάρρευσης της γέφυρας. Αποτέλεσμα θα είναι η διακοπή της κυκλοφορίας των οχημάτων, με κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες για τη Βόρεια Ελλάδα, καθώς και η πρόκληση ατυχήματος με κίνδυνο απώλειας ανθρώπινης ζωής.»

Σε παρόμοιο συμπέρασμα καταλήγει και το εξειδικευμένο πόρισμα, το οποίο βασίζεται στη στατική ανάλυση που εκπονήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2022 (Οριστική Μελέτη Αναβάθμισης Γέφυρας Αξιού Μελετητής: Λιόντος και Συνεργάτες Ε.Π.Ε. Ανεξάρτητος Ελεγκτής: ΤΤΑ Σύμβουλοι Μηχανικοί Α.Ε.), λαμβανομένων υπόψη δοκιμών και οπτικών παρατηρήσεων που έλαβαν χώρα από το 2019 έως το 2022. Ειδικότερα, στο πόρισμα αναφέρεται ότι: «*συνάγεται η αναγκαιότητα της άμεσης εκτέλεσης των προβλεπόμενων στη σχετική Μελέτη εργασιών, εκφράζοντας ταυτόχρονα τη θέση ότι τα υφιστάμενα μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας (μείωση λωρίδων κυκλοφορίας, μείωση επιτρεπόμενου βάρους διερχομένων οχημάτων και δραστική μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας) δεν επαρκούν για την ασφαλή διέλευση των οχημάτων.*»

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η ανάγκη, στη θεραπεία της οποίας κατατείνει η εκτέλεση του έργου, είναι κατεπείγουσα, για την αποκατάσταση της ασφαλούς κυκλοφορίας και την αποσόβηση των διαπιστωθέντων επαπειλούμενων κινδύνων, πρωτίστως για τη ζωή, αλλά και την παρουσία των διερχομένων. Το κατεπείγον δε της ανάγκης αυτής στο παρόν χρονικό σημείο δεν συμβιβάζεται με την προσφυγή σε οποιαδήποτε άλλη διαδικασία ανάθεσης της σύμβασης, καθόσον η ενδεχόμενη περαιτέρω καθυστέρηση επιτείνει τον ορατό κίνδυνο κατάρρευσης της γέφυρας (ο.π ΔΕΦΑΘ 1495/2022).

Σημειώνεται, ότι η δυνατότητα αμφιδρόμησης του αριστερού κλάδου της γέφυρας, πέραν του οικονομικού βάρους και των συνθηκών κυκλοφοριακής συμφόρησης που συνεπάγεται, δεν αποτελεί κατάλληλο εργαλείο αντιμετώπισης του προβλήματος επί μακρό χρονικό διάστημα, το οποίο κατά τα διδάγματα της κοινής πείρας απαιτείται για την ολοκλήρωση μιας συνήθους διαγωνιστικής

διαδικασίας, αλλά προκρίνεται ως η μόνη προσωρινή λύση κατά το απολύτως αναγκαίο διάστημα διάρκειας των επισκευαστικών εργασιών.

6.3. Ως προς την ύπαρξη αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ της απρόβλεπτης περίπτωσης και της κατεπείγουσας ανάγκης:

Η προκύψασα ως άνω επείγουσα ανάγκη επαρκούς θωράκισης της γέφυρας συνδέεται αιτιωδώς με τον απροσδόκητα επιδεινούμενο ρυθμό εξέλιξης και την έκταση των δομικών βλαβών που ανέκυψαν κατά το τελευταίο χρονικό διάστημα. Η διαπίστωση δε της απρόβλεπτης επιδεινωτικής πορείας και του εύρους των δομικών βλαβών κατέστη δυνατή μετά την ολοκλήρωση και συγκριτική αξιολόγηση των εμπειριστατωμένων πολλαπλών ελέγχων που διενεργήθηκαν στη γέφυρα στο πλαίσιο της εκπονηθείσας και εγκριθείσας μελέτης δομικής ενίσχυσης και αποκατάστασης αυτής. Η κρίση αυτή δεν αναιρείται από το γεγονός ότι ήδη από το έτος 2019 είχε διαγνωστεί η δυσμενής εξέλιξη με την πάροδο του χρόνου των ορατών βλαβών (κατά λογική αναγκαιότητα ως απόρροια της συνήθους χρήσης και της παλαιότητας της γέφυρας), καθόσον η ακριβής κατάσταση, που αποτυπώνει τον ρυθμό επιδείνωσης και την έκταση των βλαβών και αποκλείει περαιτέρω εμβλωματικές επισκευαστικές εργασίες, διαγνώστηκε μετά τις εκτεταμένες επεμβατικές διερευνητικές τομές στο πλαίσιο της πρόσφατης μελέτης. Ως εκ τούτου, η άμεση κάλυψη των αναγκών που συνδέονται με τον επαπειλούμενο κίνδυνο παρίσταται επιτακτική εν προκειμένω.

6.4. Ως προς την ανάθεση της σύμβασης στο απολύτως απαραίτητο μέτρο.

Στον προϋπολογισμό του έργου προβλέπονται μεταξύ άλλων κονδύλια για στηθαία από σκυρόδεμα, αποξήλωση μεταλλικών στηθαίων, διαγραμμίσεις, χαλύβδινους ιστούς, μονάδες ελέγχου ρύπανσης κατηγορίας A, -συνολικού προϋπολογισμού 1.017.718,61€ (με ΓΕ&ΟΕ και απρόβλεπτα)- τα οποία δεν συνδέονται με την εξασφάλιση της απαραίτητης στεγάνωσης του καταστρώματος της γέφυρας, με σκοπό την ανθεκτικότητας στον χρόνο της ενίσχυσης και την αποτροπή της δυσμενούς εξέλιξης του μηχανισμού οξείδωσης του οπλισμού των δοκών.

Οι αναθέτουσες αρχές οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη ότι η εφαρμογή της συγκεκριμένης εξαιρετικής διαδικασίας του άρθρου 32 παρ. 2 περ. γ' ν. 4412/2016 για την ανάθεση δημοσίων συμβάσεων κατόπιν διαπραγμάτευσης χωρίς προηγούμενη δημοσίευση προκήρυξης, επιτρέπεται για την κάλυψη των επικαλούμενων κατεπείγουσων αναγκών και όχι του συνόλου των τακτικών (πάγιων) αναγκών τους.

Ενόψει των ανωτέρω, λόγω και του διαφαινόμενου τεχνικά αδιαίρετου χαρακτήρα του αντικειμένου τού προς ανάθεση έργου, η σκοπούμενη σύμβαση πληροί το μέτρο του απολύτως απαραίτητου, υπό την προϋπόθεση ότι θα αφαιρεθούν τα ως άνω αναφερόμενα κονδύλια και συγκεκριμένα το ποσό των 1.017.718,61€ (με ΓΕ&ΟΕ και απρόβλεπτα) από τη συνολική προϋπολογισθείσα δαπάνη.

Κατά τη γνώμη των Μελών Χρυσάνθης Ζαράρη, Αδάμ Καραγλάνη και Βασιλικής Σκαρτσούνη «Από τα περιλαμβανόμενα στο υπό κρίση αίτημα, όπως αυτό συμπληρώθηκε, και από τα εν γένει στοιχεία του φακέλου, δεν προκύπτει ότι οι προϋποθέσεις που θέτει η διάταξη του άρθρου 32 παρ. 2 περ. γ' του ν.

4412/2016 πληρούνται και μάλιστα σωρευτικά. Συγκεκριμένα: Η εμφάνιση των σημαντικών βλαβών, των οποίων τον ραγδαίο ρυθμό εξέλιξης επικαλείται στο αίτημά της η αναθέτουσα αρχή ως απρόβλεπτη κατάσταση, δεν προέκυψε αιφνιδίως τον 1^ο/2023, παρά ήταν σε γνώση της τουλάχιστον από το 2017, ακόμα και αν ήθελαν αγνοηθούν τα αποτελέσματα προηγούμενων επιθεωρήσεων. Συγκεκριμένα, τα έτη 2017 & 2018 διαπιστώθηκαν εκτεταμένες βλάβες μετά τον καθαρισμό των αποσαθρωμένων περιοχών σκυροδέματος, όπου η πορεία -βάσει της βιβλιογραφίας και της κοινής πείρας- των κατασκευών με διαπιστωμένη ευρεία οξείδωση οπλισμών είναι επιδεινούμενη και απρόβλεπτη συν τω χρόνω και επιβάλλει την άμεση λήψη μέτρων. Αυτό επιβεβαιώνεται και από το εξειδικευμένο πόρισμα, όπου ρητά αναγράφεται ότι «η εξέλιξη των βλαβών στο χρόνο αυξάνεται μη γραμμικά», πλην όμως, η αιτούσα δεν προχώρησε άμεσα στις απαιτούμενες εκ μέρους της ενέργειες για την εκπόνηση μελέτης δομικής αποκατάστασης και ακολούθως δημοπράτησης έργου, παρά μόνον το 2020. Ήδη, δε, στο αρ. πρωτ. 73056/31.05.2019 έγγραφό της προς την Τροχαία Αυτοκινητοδρόμων Θεσσαλονίκης, αναφέρεται σε σοβαρές δομικές βλάβες στον δεξιό κλάδο της γέφυρας Αξιού (κατεύθυνση προς Θεσσαλονίκη) που προέκυψαν από πρόσφατες επιθεωρήσεις, ειδικούς ελέγχους και δομικές αξιολογήσεις και εκτιμά ότι τα επόμενα 1 έως 2 έτη θα ολοκληρωθεί η αναβάθμιση της ή η αντικατάσταση.

Ειδικότερα, οι ενέργειες της αναθέτουσας αρχής, όπως αυτές προκύπτουν από τα συνυποβαλλόμενα έγγραφα, συνοψίζονται στις εξής: α) εκπόνηση τεύχους αποτίμησης παραμένουσας φέρουσας ικανότητας φορέα καταστρώματος και μεσοβάθρων 7ος/2019, β) εντολή στον Ανάδοχο Συντήρησης για άμεση εκπόνηση μελέτης δομικής ενίσχυσης και αποκατάστασης της γέφυρας δεξιού κλάδου ποταμού Αξιού-3ος/2020, γ) υποβολή της ως άνω μελέτης 6ος/2022, δ) υποβολή ανεξάρτητου ελέγχου 10ος /2022, ε) έγκριση μελέτης 10ος/2022, στ) υποβολή «εμπεριστατωμένου πορίσματος 1/2023 και ζ) υποβολή αιτήματος στην Αρχή 1ος/2023.

Από τα παραπάνω προκύπτουν κενά χρονικά διαστήματα και συγκεκριμένα από τον 7ο/2019 έως τον 3ο/2020, ενώ δεν δίδονται περαιτέρω πληροφορίες ως προς την διετία που μεσολάβησε από την εντολή άμεσης εκπόνησης μελέτης δομικής ενίσχυσης και αποκατάστασης της γέφυρας μέχρι την υποβολή αυτής (ήτοι αρχικό χρονοδιάγραμμα, ενέργειες αναθέτουσας για επίσπευση εργασιών εκπόνησης μελέτης κλπ), με αποτέλεσμα να μην προκύπτει ότι οι ανωτέρω ενέργειες συνάδουν με την έννοια του κατεπείγοντος, ειδικά υπό το πρίσμα του κινδύνου απροειδοποίητης δομικής αστοχίας ή και κατάρρευσης της γέφυρας.

Επίσης, παρόλο που δεν αμφισβητείται η ανάγκη άμεσης έναρξης της διαδικασίας ανάθεσης της σύμβασης κατασκευής του έργου, διαπιστώνεται ότι το εξεταζόμενο αίτημα της 24ης.01.2023, δεν παρουσιάζει - αντικειμενικά - χρονική εγγύτητα προς την ημερομηνία εκδήλωσης των γενεσιουργών της κατεπείγουσας ανάγκης απρόβλεπτων περιστάσεων και συγκεκριμένα προς την ημερομηνία εκπόνησης του τεύχους αποτίμησης παραμένουσας φέρουσας ικανότητας φορέα καταστρώματος και μεσοβάθρων κατά τον 7^ο/2019, εκ του οποίου κατέστη σαφής η αναγκαιότητα άμεσων επεμβάσεων, ενώ παράλληλα δεν παρίσταται ως αιτιολογημένο και εύλογο βάσει της ροής και της διαδοχικότητας σε όρους χρονικής εγγύτητας των ενδιάμεσων ενεργειών (βλ. απόφαση Δ22/2023 ΕΑΔΗΣΥ) στις οποίες προέβη η αναθέτουσα αρχή, όπως αυτές παρατίθενται στο υπ' αριθμ. 121278/02.03.2023 (α.π. εισερχ. Ε.Α.ΔΗ.ΣΥ. 1149/03.03.2023) έγγραφο.

Το παραπάνω συμπέρασμα ενισχύεται και από το γεγονός ότι, ενώ το αρχικό αίτημα της αναθέτουσας υποβλήθηκε στις 24.01.2023 και τα συμπληρωματικά συνοδά έγγραφα αυτού στις 17.02.2023 και 02.03.2023, προκύπτει ότι δεν έχουν εκπονηθεί όλα τα απαραίτητα τεύχη της προς ανάθεση μελέτης και συνεπώς αυτή (η μελέτη) δεν διαθέτει τα απαιτούμενα στοιχεία ωριμότητας της σύμβασης κατ' άρθρα 49 και 53 του ν. 4412/2016 (Α' 147), ως εκ τούτου η επισπεύδουσα αναθέτουσα αρχή δεν θα ήταν σε θέση να προβεί άμεσα σε διαδικασία διαπραγμάτευσης. Άλλωστε, οι αρμόδιες υπηρεσίες διέθεταν μεγάλο μέρος των αναγκαίων τεχνικών και επιστημονικών δεδομένων για την εκπόνηση του προγράμματος των εργασιών. Παράλληλα, αν και ρωτήθηκε δις αν έχουν ληφθεί μέτρα αντιμετώπισης/ αναχαίτισης των παρατηρούμενων εξελισσόμενων αστοχιών κατά τη διάρκεια των εργασιών επισκευής, οι οποίες θα διαρκέσουν ένα έτος, δεν απάντησε σχετικώς εγγράφως. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι η αιτούσα ήδη από το 2019 προέβη σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές σε περιορισμούς κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων και σε αποκλεισμό λωρίδων κυκλοφορίας, προκειμένου να μην υπάρξει κίνδυνος απώλειας ανθρώπινης ζωής. Επίσης, η αιτούσα ανέφερε ότι υπάρχει εναλλακτική -ασφαλής- διαδρομή για την εκτροπή της κυκλοφορίας, ήτοι η αμφιδρόμηση του αριστερού κλάδου της γέφυρας, η οποία λύση και θα ακολουθηθεί κατά την εκτέλεση των εργασιών.».

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Κατόπιν των ανωτέρω, η Επιτροπή

Αποφασίζει, κατά πλειοψηφία, την παροχή σύμφωνης γνώμης για την προσφυγή της εταιρείας με την επωνυμία «Εγνατία Οδός Α.Ε.» στη διαδικασία της διαπραγμάτευσης χωρίς δημοσίευση προκήρυξης διαγωνισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 32 παρ. 2 περ. γ' του ν. 4412/2016, για τη σύναψη σύμβασης, με αντικείμενο την ανάθεση του έργου: «*Εγνατία Οδός: Επείγουσες εργασίες αποκατάστασης και ενίσχυσης της δομικής επάρκειας της παλαιάς γέφυρας του δεξιού κλάδου του Αξιού ποταμού*», συνολικής εκτιμώμενης αξίας 10.982.281,39€ μη συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ, λόγω συνδρομής των οικείων προϋποθέσεων.

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2023

Η Πρόεδρος

Ανδρονίκη Θεοτοκάτου