



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ  
ΓΕΝ. ΓΡΑΜ. ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ  
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ &  
ΠΡΟΓΡ/ΤΟΣ  
Δ/ΝΣΗ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ  
ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ &  
ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ (Δ17)

Τμήμα : α'  
Ταχ. Δ/ση : Χαρ. Τρικούπη 182  
Ταχ. Κωδ. : 10178 Αθήνα  
Πληροφορίες : Α. Βρόντος  
Τηλέφωνο : 213 1523 566  
ΦΑΞ : 213 1523 572

Αθήνα, 15/1/2014

Αριθ. Πρωτ. Δ17α/366/7/15/Φ8

προς: Γραφείο Νομικών Συμβούλων  
Γ.Γ.Δ.Ε.

Εντάαα.

Κοιν: ΕΥΔΕΙΜΚ/ΕΡΓΩΝ

ΠΑΡΑΚΟΡΗΣΗΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣ

Καρυβάς 5

11595 ΑΘΗΝΑ.

(με φασι/φα των αυτών)

ΘΕΜΑ: Διαβιβαστέον Πράξη.

Σας διαβιβάζουμε πράξη του Προέδρου του Δ' Τμήματος ΣτΕ, με την οποία ορίζεται διαβιβασμός για την εξέταση της αιτηματοφυλακής του ΣτΕ "Παριβαλλοντικός Όμιλος Σαλαμίνας" με 29/4/2014 και παρακαλούμε για τις διευκρινήσεις, όπως αρμοδιότητα, ενδείξεις.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ Γ.Γ.Δ.Ε./ΕΥΔΕ/Μ.Κ.Ε.Π. ΠΕΛ/ΣΟΥ
Αρ. Πρωτ. 2 88
Ημερομ. 17-0-2014

12/1/14  
B

ΤΜΗΜΑ	ΕΙΣΡΓΩΝ	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΑΡΧΕΙΟ
B	κ. Καρυβάς	+	22/1/14

Ε.Υ

Ο ΤΗΝΥΑΤΑΡΗΣ

Κ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΥΡΗΣ.

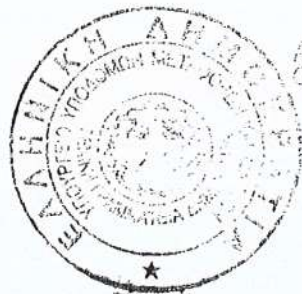
ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ

4 Πράξη

2) Αποφάσεις Συμβουλής.

Εξαρ. Διανομή.

Δ17 α'



ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ  
Ο Τηνυατάρης Γραμματείας

ΠΕΤΡΟΣ ΔΙΠΛΑΡΟΣ

24.12.13  
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ  
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 47-49  
ΑΘΗΝΑ 105-64  
ΤΜΗΜΑ Δ'

2318  
Παράκληση στην απάντηση να αναφέρεται ο αριθμός της καταθέσεως και το όνομα του βοηθού εισηγητή εφόσον αναγράφεται τούτο.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ  
ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ

ΑΡΙΘ. ΠΡΩΤ. 2741

ΗΜΕΡ.

23/12/13

ΕΠΕΛΟΧΗ  
23 ΔΕΚ. 2013

ΕΙΡ. ΓΙΑΝΝΟΥΤΣΟΥ

Αριθ. καταθέσεως: Ε3294/2012

Βοηθός Εισηγητής: Κοντοπόδη Αικατερίνη

Ο Πρόεδρος του Δ' Τμήματος  
του Συμβουλίου της Επικρατείας

17/1266/7  
ΑΘΗΝΑ 23-12-2013  
Ορίζει, σύμφωνα με τα άρθρα 20 και 21 του Π.Δ. 18/1989 υπό τον τίτλο "Κωδικοποίηση διατάξεων νόμων για το Συμβούλιο της Επικρατείας" (ΦΕΚ 8 Α'), δικάσιμο για να συζητηθεί στο Δ' Τμήμα η αίτηση του ΣΥΛΛ. "ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ" (ΠΕΡΙΒΟΣ) την Τρίτη, 29 Απριλίου 2014 και ώρα 9.30 με εισηγητή το Σύμβουλο Πισπιρίγκο Κωνσταντίνο.

Παραγγέλλουμε να ανακοινωθεί στον εισηγητή η δικογραφία και να κοινοποιηθούν αντίγραφα της αιτήσεως και της πράξης αυτής, στον αρμόδιο ΥΠ. ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ με την παράκληση να διαβιβάσει τουλάχιστον 30 ημέρες πριν από τη δικάσιμο στον εισηγητή απευθείας όλα τα σχετικά με την υπόθεση έγγραφα, συνοπτική έκθεση της αρμόδιας υπηρεσίας, καθώς και τα τυχόν έγγραφα από τα οποία αποδεικνύεται ότι έγινε η κοινοποίηση στον αιτούντα ή ότι αυτός έλαβε γνώση του περιεχομένου των προσβαλλόμενων πράξεων.

Αθήνα, 22/11/2013

Ο Πρόεδρος

Η Γραμματέας

Δημοσθένης Π. Πετρούλιας

Μ. Παπαδοπούλου

Ακριβές αντίγραφο από το πρωτότυπο







## ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

### ΑΙΤΗΣΗ

Του συλλόγου με την επωνυμία «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» και το διακριτικό τίτλο «ΠΕΡΙΒΟΣ», ν.π.ι.δ. που εδρεύει στη Σαλαμίνα Αττικής (οδός Πολυχρόνου Λεμπέση και Ηροδότου 8) και εκπροσωπείται νομίμως.

### ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΥΡΩΣΗ

1. Της υπ' αριθμόν ΕΠΠ/Ζ/Φ1/33/27.3.2012 απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με θέμα: «Έγκριση διενέργειας δημόσιου διεθνούς διαγωνισμού με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου για την ανάθεση της σύμβασης παραχώρησης ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ».
2. Την συναφή Προκήρυξη Ανταγωνιστικού Διαλόγου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με αντικείμενο την ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης για τη «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΜΟΝΙΜΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ»
3. Κάθε άλλης συναφούς, προγενέστερης ή μεταγενέστερης, πράξης ή παράλειψης της διοίκησης.

### Α. Εισαγωγικά

Με την υπό (1) προσβαλλόμενη απόφαση του Υπουργού ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ, εγκρίθηκε η διενέργεια δημόσιου διεθνούς διαγωνισμού, με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου, με σκοπό την «Ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης για τη Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση το έργου μόνιμης υποθαλάσσιας οδικής ζεύξης νήσου Σαλαμίνας». Σχετικώς δημοσιεύθηκε και η υπό (2) προσβαλλόμενη Προκήρυξη, με την οποία καλούνται οι ενδιαφερόμενοι να υποβάλουν Φάκελο Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για την Α' Φάση της διαδικασίας Ανταγωνιστικού Διαλόγου (Φάση Προεπιλογής), περιγράφεται το αντικείμενο του υπό ανάθεση έργου και τάσσονται οι όροι και οι προϋποθέσεις διενέργειας της διαδικασίας επιλογής αναδόχου.

Αντικείμενο των προσβαλλόμενων πράξεων είναι η ζεύξη της νήσου Σαλαμίνας με την Αττική, με τη δημιουργία οδικής σύνδεσης μέσω υποθαλάσσιας σήραγγας, δηλαδή μια παρέμβαση με σοβαρότατες και εκτενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον (φυσικό και οικιστικό) του νησιού της Σαλαμίνας.

## **Β. Έννομο συμφέρον**

Οι αιτούντες είμαστε περιβαλλοντικός σύλλογος, στον σκοπό του οποίου, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνονται και «...η προστασία του ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος από τις παρεμβάσεις ιδιωτών, δημοσίων και δημοτικών φορέων και η εξασφάλιση της οικολογικής ισορροπίας με σεβασμό προς τις πολιτιστικές αξίες, η διενέργεια και υποστήριξη οικολογικών και περιβαλλοντικών δραστηριοτήτων στη νήσο Σαλαμίνα, η δημιουργία ενός δικτύου συνεργασίας και πληροφόρησης για την παροχή τεχνικής, επιστημονικής και νομικής βοήθειας σε πρωτοβουλίες τοπικού χαρακτήρα, η επίδραση στις αποφάσεις που αφορούν στο νησί της Σαλαμίνας, με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και την οικολογική ισορροπία γενικότερα, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για μια αειφόρο ανάπτυξη του νησιού και η παρέμβαση σε Δημόσιους και Δημοτικούς φορείς και στη Δικαιοσύνη» για την αποτελεσματική διαφύλαξη του περιβάλλοντος της νήσου Σαλαμίνας και την επίτευξη των ως άνω περιγραφόμενων στόχων.

Η σχεδιαζόμενη εκ μέρους της Διοίκησης παρέμβαση στον οδικό ιστό, το οικιστικό περιβάλλον και το φυσικό τοπίο της νήσου Σαλαμίνας και η προτεινόμενη από την Αναθέτουσα Αρχή "Υπηρεσιακή Λύση" δεν αιτιολογούνται επαρκώς, ούτε είναι ανάλογες της εξυπηρετούμενης ανάγκης. Οι παρεμβάσεις αυτές θα επιφέρουν μετά βεβαιότητας σημαντική αλλοίωση στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον της περιοχής, χωρίς να έχει προηγηθεί οιαδήποτε διαδικασία εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου, που να αιτιολογεί την επιλογή της οδικής υποθαλάσσιας ζεύξης ως της καταλληλότερης τεχνικής λύσης.



Επιπλέον, η διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου αποτελεί, όπως θα εκθέσουμε αναλυτικότερα κατωτέρω, διαγωνιστική διαδικασία, η οποία σηματοδοτεί την έναρξη υλοποίησης έργου. Το συγκεκριμένο έργο, στο οποίο αφορούν οι προσβαλλόμενες πράξεις, κατατάσσεται στην πρώτη κατηγορία (Α) έργων και δραστηριοτήτων του άρθρου 3 του νόμου 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 1 του ν. 4014/2011, ήτοι έργο που «ενδέχεται να προκαλέσει πολύ σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον». Όμως, για την πραγματοποίηση των έργων αυτής της κατηγορίας απαιτείται προηγούμενη έκδοση απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων (ΑΕΠΟ), μετά από τήρηση της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 3 παρ.2 του ν. 1650/1986 (όπως ισχύει) και, συγκεκριμένα, μετά την σύνταξη και αξιολόγηση (προαιρετικά) φακέλου Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (ΠΠΠΑ) και (υποχρεωτικά) Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Περαιτέρω, για τα έργα της κατηγορίας αυτής, σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ. 1 περ. α' ΚΥΑ 107017/06, απαιτείται, πριν από την έγκρισή τους και η πραγματοποίηση "Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης".

Στο πλαίσιο και των δύο, ως άνω, διαδικασιών περιβαλλοντικής αδειοδότησης, σύμφωνα με τα άρθρα 5 παρ. 2 του ν. 1650/86, όπως αντικαταστάθηκε από τις διατάξεις του άρθρου 19 του ν. 4014/2011 και α. 7 παρ. 4 της ΚΥΑ 107017/06, προβλέπεται υποχρεωτικά συμμετοχή του ενδιαφερόμενου κοινού και η διενέργεια διαδικασίας διαβούλευσης, η οποία αδικαιολόγητα και, πάντως, μη νόμιμα παρακάμφθηκε προ της ενάρξεως της υλοποίησης του εν λόγω έργου.

Κατόπιν τούτων, με προφανές έννομο συμφέρον, ως εκ του καταστατικού σκοπού του συλλόγου μας, ζητούμε την ακύρωση, ως μη νομίμων, των προσβαλλόμενων πράξεων, οι οποίες θα έχουν ιδιαιτέρως δυσμενείς συνέπειες στο φυσικό και οικιστικό περιβάλλον αλλά και γενικά για το νησί της Σαλαμίνας, όπως αναλυτικά εκτίθεται στη συνέχεια.

### Γ. Σύντομο ιστορικό.

Η Σαλαμίνα αποτελεί διοικητικά, αλλά και γεωγραφικά και ιστορικά, ένα τμήμα του νομού Αττικής, έκτασης 96 τετραγωνικών χιλιομέτρων, που έχει δεχθεί, λόγω της γειτνίασης με την Αθήνα, πλήθος πιέσεων, οι οποίες την έχουν οδηγήσει – κυρίως τις δεκαετίες 1960 έως 1980 αλλά και σήμερα – σε έντονη περιβαλλοντική υποβάθμιση.

Η υποβάθμιση αυτή εντοπίζεται, πρωτίστως, στην έντονη οικιστική παραμόρφωση και γιγάντωση, κυρίως με την κατασκευή μεγάλου αριθμού αυθαίρετων κτισμάτων, καθώς η κατάτμηση της γης, κατά τις προηγούμενες δεκαετίες, έχει δημιουργήσει ένα δυσανάλογο του μεγέθους του νησιού αριθμό ιδιοκτησιών, νόμιμων ή αυθαίρετων. Είναι χαρακτηριστικό ότι το νησί, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, στεγάζει 300.000 άτομα, κατοίκους αλλά και παραθεριστές.

Επιπλέον, η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη που καταλαμβάνει ή γειτνιάζει με περιοχές σε αρχαιολογικούς και μη χώρους (Κυνόσουρα, Αρχαίος Λιμένας, Καματερό κ.α), οι στρατιωτικές εγκαταστάσεις του Πολεμικού Ναυτικού (Ναύσταθμος Σαλαμίνας), ο μεγάλος αριθμός, δεκατριών (13) ενεργών και ανενεργών λατομείων, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και ένα από τα μεγαλύτερα ενεργά του νομού, η εγκατάσταση μονάδων ιχθυοκαλλιεργειών και οστρακοκαλλιεργειών σε οκτώ (8) σημεία του νησιού και η λειτουργία του σταθμού μεταφόρτωσης φυσικού αερίου στη Ρεβυθούσα αποτελούν, ήδη, δυσανάλογα εκτεταμένη ανθρώπινη δραστηριότητα και επέμβαση στο φυσικό περιβάλλον του νησιού, με αρνητικές επιπτώσεις τόσο στην οικολογική ισορροπία του, όσο και στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Περαιτέρω, ο αξιόλογος δασικός πλούτος της Σαλαμίνας, με επιφάνεια άνω των 50.000 στρεμμάτων, στο μεγαλύτερο μέρος του έχει χαρακτηριστεί ιδιωτικός, κατόπιν της θέσπισης του ν. 3208/2003, γεγονός που καθιστά προβληματική τη διαφύλαξή του ή την όποια προσπάθεια διαχείρισής του από τις κρατικές υπηρεσίες, ενώ αγροτικές εκτάσεις αρκετών στρεμμάτων, έχουν χαρακτηριστεί ως ΠΕΡΠΟ από το προτεινόμενο ΓΠΣ του Δήμου, με αποτέλεσμα να βρίσκονται στο χείλος της τσιμεντοποίησης. Οι εν λόγω εκτάσεις αποτελούν ίσως τις τελευταίες του Νομού Αττικής που συνδυάζουν μοναδικά στοιχεία καθώς,



παραδόξως, έχουν άθικτο φυσικό περιβάλλον, πλαισιωμένο από συμπαγή και υγιή δάση χαλέπιας πεύκης που καταλήγουν σε παραλίες μοναδικής ομορφιάς, ως τώρα ανέγγιχτες.

Δεδομένων των ανωτέρω, το προκηρυχθέν έργο κρίνεται ως μη αναγκαίο, καθώς θα υποβαθμίσει έντονα και μη αναστρέψιμα το φυσικό περιβάλλον του νησιού και να γιγαντώσει δυσανάλογα τον οικιστικό ιστό, καθιστώντας τον απλά μια επέκταση του δομημένου χώρου της όμορης' περιοχής του Περάματος, αλλοιώνοντας το χαρακτήρα του, καθώς η Σαλαμίνα δεν θα είναι πλέον «νησί». Προκειμένου να αξιολογηθεί στην πλήρη έκτασή της η αλλοίωση αυτή, θα πρέπει να συνεκτιμηθεί το γεγονός ότι πρόκειται για ένα μικρού μεγέθους νησί, το οποίο επιχειρείται να συνδεθεί με το νομό Αττικής, δηλαδή το νομό με τον εντονώτερο οικιστικό, πληθυσμιακό και κυκλοφοριακό φόρτο της χώρας.

Το έργο αναμένεται να προκαλέσει γεωμετρική αύξηση του αριθμού των μονίμων κατοίκων, σε σύντομο μάλιστα χρονικό διάστημα. Αυτός ο πληθυσμιακός φόρτος, είναι σίγουρο ότι δεν θα μπορεί να ενταχθεί ομαλά, με δεδομένο ότι οι υποδομές είναι κυριολεκτικά ανύπαρκτες. Το οδικό δίκτυο κρίνεται ήδη ανεπαρκές και η δυνατότητά του για βελτίωση, είναι σχεδόν μηδενική, λόγω της άναρχης και ασχεδιάστης αρχικής κατασκευής αυτού όσο και (κυρίως) των οικισμών του νησιού, καθώς πολεοδόμηση υπάρχει μόνο σε ένα πολύ μικρό ποσοστό αυτών. Χαρακτηριστικό είναι και το ότι το αποχετευτικό σύστημα (που ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί), ακόμα και μετά την αποπεράτωσή του, όποτε κι αν αυτή ολοκληρωθεί, θα καταλαμβάνει ένα μικρό μόνο μέρος της έκτασης της Σαλαμίνας και των αναγκών της.

Η κατασκευή της υποθαλάσσιας οδικής ζεύξης δεν έχει προβλεφθεί με σκοπό να λύσει κάποια ζωτική ανάγκη του νησιού. Το κόστος της μετακίνησης σίγουρα δε θα λυθεί δραστικά, γιατί το έργο θα είναι αυτοχρηματοδοτούμενο και το κόστος των διοδίων διέλευσης θα είναι πιθανότατα ανάλογο με το ναύλο της μεταφοράς που ως τώρα ισχύει. Ο χρόνος μεταφοράς σήμερα είναι 15 λεπτά. Μετά την αποβίβαση από τα οχηματαγωγά οι χρόνοι μετακίνησης εντός του νησιού είναι μικροί. Επίσης σήμερα οι κάτοικοι που μεταφέρονται καθημερινά, σε πολύ μεγάλο ποσοστό δε χρησιμοποιούν ιδιωτικό μεταφορικό μέσο, αλλά τα



επιβατηγά πλοία της γραμμής (μέσα μαζικής μεταφοράς). Οι ανάγκες μετακίνησης των κατοίκων καλύπτονται και με την ακτοπλοϊκή σύνδεση με το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά σε 35 ή σε 20 λεπτά, από άλλο σημείο του νησιού.

Η ζεύξη όμως, αυξάνοντας κατακόρυφα το κυκλοφοριακό φορτίο, θα προκαλέσει κυκλοφοριακή συμφόρηση, που σίγουρα θα διαμορφώσει εν τέλει σε μικρό χρονικό διάστημα τον ίδιο χρόνο μετακίνησης λόγω των καθυστερήσεων στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο. Και εδώ υπάρχει το παράδειγμα μεγάλων οδικών αρτηριών της Αθήνας που σε μικρό χρόνο εμφανίστηκε κορεσμός, όπως για παράδειγμα συνέβη στην περίπτωση των περιφερειακών οδών του Υμηττού.

Παράλληλα, υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις οι οποίες με μικρότερο οικονομικό και περιβαλλοντικό κόστος μπορούν να μην υποβαθμίσουν την περιοχή και να μην αποστερήσουν από τη Σαλαμίνα το χαρακτήρα της ως νήσου, όπως για παράδειγμα, η κατασκευή σταθμού μέσου σταθερής τροχιάς (μετρό ή τραμ) στο Πέραμα, όπως προβλέπεται από το ισχύον Ρυμοτομικό Σχέδιο Αθηνών, λύση που θα άμβλυne παράλληλα και το κυκλοφοριακό πρόβλημα στο Δήμο Περάματος. Άλλως, θα μπορούσε να προβλεφθεί η ανάπτυξη σύγχρονων ταχύπλων σκαφών που θα συνέδεαν απευθείας το νησί με τον Πειραιά. Τέλος, θα ήταν σημαντική η δημιουργία ολοκληρωμένου και λειτουργικού συστήματος μέσων μαζικής μεταφοράς στο ίδιο το νησί.

Και οι τρεις ως άνω προτάσεις αποτελούν ολοκληρωμένη λύση, που στοχεύει στην επίτευξη στόχων μείζονος σημασίας, τόσο για το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας όσο και για την Ε.Ε. μιας και συνηγορούν στην αποθάρρυνση της χρήσης ΙΧ, με προφανή περιβαλλοντικά, κοινωνικά, ενεργειακά οφέλη, σε συνδυασμό και με την μείωση εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Αντιθέτως, η Αρχή προέβη στην έκδοση των προσβαλλόμενων πράξεων χωρίς προηγουμένως να εκτιμήσει δεόντως τυχόν εναλλακτικές λύσεις ή προτάσεις ή έστω, με τη διενέργεια μίας συγκριτικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, να αιτιολογήσει την επιλογή της λύσης της υποθαλάσσιας ζεύξης αποκλείοντας για αντικειμενικούς λόγους τις εναλλακτικές επιλογές.



#### Δ. ΛΟΓΟΙ ΑΚΥΡΩΣΕΩΣ

### 1. Παράβαση κατ' ουσίαν διάταξης νόμου – Παραβίαση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας

#### 1.1 Παράλειψη εκπόνησης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και έκδοσης Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων.

α. Εφαρμοστέες διατάξεις: Το άρθρο 24 του Συντάγματος ορίζει ότι η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους. Το Κράτος υποχρεούται να λαμβάνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα προς διαφύλαξιν αυτού στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας (παρ. 1) και η χωροταξική αναδιάρθρωση της Χώρας τελεί υπό την ρυθμιστική αρμοδιότητα και τον έλεγχο του Κράτους επί τω τέλει της εξυπηρέτησεως της λειτουργικότητας και αναπτύξεως των οικισμών και της εξασφάλισεως των καλύτερων δυνατών όρων διαβίωσης (παρ. 2).

Ο νόμος 1650/1986 «Για την προστασία του περιβάλλοντος» (ΦΕΚ 160Α/1986), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει κατόπιν της έκδοσης και της έναρξης ισχύος του ν. 4014/2011 (ΦΕΚ 209Α/29.9.11) ορίζει στο άρθρο 3 ότι:

«1. Τα έργα και οι δραστηριότητες του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, των οποίων η κατασκευή ή λειτουργία δύναται να έχουν επιπτώσεις στο περιβάλλον, κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες (Α και Β) ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. Η πρώτη κατηγορία (Α) περιλαμβάνει τα έργα και τις δραστηριότητες τα οποία ενδέχεται να προκαλέσουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και για τα οποία απαιτείται η διεξαγωγή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) προκειμένου να επιβάλλονται ειδικοί όροι και περιορισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος σχετικά με το συγκεκριμένο έργο ή δραστηριότητα, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 2, 3 και 4 του παρόντος. Τα έργα και οι δραστηριότητες της κατηγορίας Α κατατάσσονται: α) σε αυτά που ενδέχεται να προκαλέσουν πολύ σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και αποτελούν την υποκατηγορία Α1 και β) σε αυτά που ενδέχεται να προκαλέσουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και αποτελούν την υποκατηγορία Α2.[...] 4. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, που εκδίδεται εντός ενός μηνός από τη δημοσίευση του παρόντος, τα δημόσια ή ιδιωτικά έργα και δραστηριότητες που υπόκεινται στις ρυθμίσεις του νόμου, κατατάσσονται στις κατηγορίες και



υποκατηγορίες του άρθρου 1, καθώς και σε ομάδες κοινές για όλες τις κατηγορίες. 5. Έργο ή δραστηριότητα που περιλαμβάνει επί μέρους έργα ή δραστηριότητες, κατατάσσεται στην υποκατηγορία του επί μέρους έργου ή δραστηριότητας με τις σημαντικότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον και συνεπώς στην υψηλότερη υποκατηγορία. 6. Σε περίπτωση που κάποιο έργο ή δραστηριότητα δεν περιλαμβάνεται στον πίνακα κατάταξης των έργων και δραστηριοτήτων στις κατηγορίες, υποκατηγορίες και ομάδες του παρόντος, μπορεί να ακολουθεί την κατάταξη του πλησιέστερου συναφούς έργου ή δραστηριότητας [...]»

Ο ίδιος νόμος, στο άρθρο 4, όπως αυτό αντικαταστάθηκε από τα άρθρα 2-10 και 17 του ν. 4014/2011, ορίζει ότι:

«Άρθρο 2: 1. Για την πραγματοποίηση νέων έργων ή δραστηριοτήτων κατηγορίας Α ή τη μετεγκατάσταση ήδη υφισταμένων απαιτείται διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης με τη διεξαγωγή ΜΠΕ και έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ). 2. Ο φορέας του έργου ή της δραστηριότητας της κατηγορίας Α δύναται να ζητήσει γνωμοδότηση της αρμόδιας περιβαλλοντικής αρχής με την υποβολή φακέλου Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (ΠΠΠΑ), πριν την υποβολή ΜΠΕ. Στο πλαίσιο της ΠΠΠΑ, ο φορέας του έργου ή της δραστηριότητας δύναται να διενεργήσει δημόσιο διάλογο αναφορικά με τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου ή της δραστηριότητας και τις ενδεχόμενες κύριες περιβαλλοντικές επιπτώσεις.[...] 7. Με την ΑΕΠΟ επιβάλλονται προϋποθέσεις, όροι, περιορισμοί και διαφοροποιήσεις για την πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας, ιδίως ως προς τη θέση, το μέγεθος, το είδος, την εφαρμοζόμενη τεχνολογία και τα γενικά τεχνικά χαρακτηριστικά. Επίσης, επιβάλλονται τυχόν αναγκαία επανορθωτικά ή προληπτικά μέτρα και δράσεις παρακολούθησης των περιβαλλοντικών μέσων και παραμέτρων ή και αντισταθμιστικά μέτρα. Οι όροι αφορούν κατά σειρά προτεραιότητας στην αποφυγή ή ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων ή στην επανόρθωση ή αποκατάσταση του περιβάλλοντος. Σε περιπτώσεις όπου, παρά την εφαρμογή όλων των ανωτέρω όρων, διαπιστώνονται επιπτώσεις στο περιβάλλον και εφόσον αυτές αξιολογηθούν ως σημαντικές, δύναται να επιβάλλονται συμπληρωματικά αντισταθμιστικά μέτρα ή και τέλη κατά την έννοια της παραγράφου 1 του άρθρου 17 του παρόντος.[...] 10. Η ΑΕΠΟ αποτελεί προϋπόθεση για την έκδοση κάθε διοικητικής πράξης που απαιτείται κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις για την πραγματοποίηση ή λειτουργία του έργου ή της δραστηριότητας. 13. Με αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, που εκδίδονται εντός έξι μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος, εξειδικεύονται περαιτέρω οι διαδικασίες και τα ειδικότερα κριτήρια περιβαλλοντικής αδειοδότησης των έργων και δραστηριοτήτων των άρθρων 3, 4, 5, 6 και 7 του παρόντος νόμου, τα ειδικά έντυπα των ανωτέρω αναφερομένων διαδικασιών, καθώς και κάθε άλλο σχετικό με τις διαδικασίες αυτές θέμα[...].

Άρθρο 7: 1. Σε περίπτωση διαφοροποίησης του σχεδιασμού περιβαλλοντικά αδειοδοτημένου έργου ή δραστηριότητας σε στάδια της τεχνικής μελέτης που έπονται της έκδοσης ΑΕΠΟ, ο φορέας του έργου ή της δραστηριότητας δύναται, πριν από την



έναρξη της κατασκευής, να υποβάλει Φάκελο Συμμόρφωσης Τελικού Σχεδιασμού, όπως αυτός καθορίζεται στην παράγραφο 7 του άρθρου 11 του παρόντος, με τον οποίο τεκμηριώνεται ότι δεν επέρχονται σημαντικές αρνητικές διαφοροποιήσεις ως προς τις επιπτώσεις στο περιβάλλον και, επομένως, εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με την ισχύουσα ΑΕΠΟ. Ο φάκελος αυτός αποτελεί στοιχείο για την ενημέρωση του φακέλου της ΜΠΕ».

Κατ' εξουσιοδότηση, μεταξύ άλλων, της ανωτέρω διάταξης του άρθρου 3 του ν.1650/86, όπως ισχύει, εξεδόθη η υπ' αριθμόν ΥΠΕΚΑ/1958/2012 υπουργική απόφαση (ΦΕΚ 21Β'/13.1.2012), με θέμα την «κατάταξη δημοσίων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες», με την οποία καταργήθηκε η προϊσχύουσα, υπ' αριθμόν ΗΠ 15393/2332/2002 κοινή υπουργική απόφαση.

β. Φύση έργου: Σύμφωνα με την περιγραφή του προκηρυχθέντος έργου, όπως αυτή απεικονίζεται τόσο στο άρθρο 1 της προσβαλλόμενης Προκήρυξης όσο και στο ενδεικτικό σχεδιάγραμμα χάραξης του Παραρτήματος 16 αυτής:

«Το Έργο της Μόνιμης Υποθαλάσσιας Ζεύξης νήσου Σαλαμίνας – Περάματος (Νομού Πειραιώς) αφορά στην κατασκευή υποθαλάσσιας σήραγγας μήκους περίπου 1,1 χλμ με τις εκατέρωθεν προσβάσεις της (συνολικό μήκος έργου περί τα 3 χλμ) από Ανισόπεδο (Α/Κ) Περάματος μέχρι τον Α/Κ Παλουκίων καθώς ενδεχομένως και των οδικών τμημάτων παράκαμψης των πόλεων Περάματος και Σαλαμίνας μήκους 14,5 χλμ. Με βάση την «Υπηρεσιακή Λύση» το Έργο συνολικού ενδεικτικού μήκους 17,5 χλμ. εκτείνεται από την υπάρχουσα Λεωφόρο Σχιστού – Σκαραμαγκά, με την οποία συνδέεται με ανισόπεδο κόμβο, οδεύει εντός της περιοχής του Ναυτικού Οχυρού Σκαραμαγκά και μέχρι την περιοχή του κολυμβητηρίου Περάματος όπου δημιουργείται κόμβος για τη σύνδεσή του με την υφιστάμενη οδό Περάματος-Κερατσινίου-Πειραιά. Ακολουθεί υποθαλάσσια ζεύξη με Οδική Σήραγγα και στη συνέχεια όδευση επί της νήσου του Αγίου Γεωργίου κατ' επέκταση της υπάρχουσας οδικής σύνδεσης της νήσου Αγίου Γεωργίου με το Ναύσταθμο. Στην περιοχή των Παλουκίων προβλέπεται η δημιουργία Κόμβου για τη σύνδεση με την υπάρχουσα οδό Παλουκίων – Αμπελακίων/Σαλαμίνας καθώς και με το Ναύσταθμο, διατηρουμένης και της σύνδεσης της οδού Αμπελακίων/Σαλαμίνας με το Ναύσταθμο. Στη συνέχεια ακολουθεί όδευση Βόρεια του οικισμού των Παλουκίων και δημιουργία δεύτερου Κόμβου εισόδου προς τον Ναύσταθμο. Η Χάραξη ολοκληρώνεται με: 1. Την κατασκευή του Ανισόπεδου Κόμβου Σαλαμίνας και του συνδετήριου τμήματος με την πόλη μέσω των ισόπεδων κόμβων Ι1 και Ι2 μέσω των οποίων επιτυγχάνεται η σύνδεση τόσο με την πόλη όσο και με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο προς Αιάντειο που εξυπηρετεί την δυτική και νότια πλευρά της Νήσου, 2. Την κατασκευή



Βόρειας Παράκαμψης της πόλης της Σαλαμίνας συνδεόμενης με κόμβο με την Οδό Σαλαμίνα – Φανερωμένη.».

Περαιτέρω, το αντικείμενο της παρούσας προκήρυξης έχει προβλεφθεί ως νέα οδική σύνδεση από το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών (βλ. ά. 22 Κώδικα Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας) και έχει αποτελέσει και παλαιότερα αντικείμενο «Διαγωνισμού Ιδεών», κατά τον οποίο είχαν εκπονηθεί οι μελέτες που αναφέρονται στον Πίνακα Εγκεκριμένων Μελετών Υπηρεσιακής Λύσης (Παράρτημα 1, 1.3, σελ. 68 της προκήρυξης).

Σύμφωνα με τις ως άνω μελέτες και κυρίως την από τον Ιανουάριο του 1993 Προμελέτη κυκλοφοριακού έργου στο τμήμα 1: Σύνολο του έργου εκτός της περιοχής εντός ναυτικού χώρου, στις οποίες έχει βασισθεί η Αναθέτουσα Αρχή για τον καθορισμό της Υπηρεσιακής Λύσης, καθίσταται σαφές ότι το προκηρυχθέν έργο αποτελεί επιμέρους τμήμα ευρύτερου σχεδιασμού του εθνικού οδικού συστήματος. Αναφέρεται συγκεκριμένα, μεταξύ άλλων, ότι:

«Μετά τον Διαγωνισμό Ιδεών ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. με την μνημονευθείσα απόφασή του (Σ.τ.Σ. 586/Μ.Σ. 80/24.8.90), με την προϋπόθεση ότι αυτό θα εντασσόταν σε έργο υπεραστικού αυτοκινητόδρομου που από τον σημερινό αυτοκινητόδρομο Σχιστού – Σκαρामαγκά [...] και μετά τη ζεύξη στην θέση Περάματος – Παλουκίων, θα διέσχιζε την Σαλαμίνα και με νέα ζεύξη στην περιοχή Μεγαρίδος θα συνδεόταν πλησίον των Μεγάρων με τον σημερινό διαπλατυνόμενο αυτοκινητόδρομο Αθηνών – Κορίνθου.[...] Η ταχύτητα κίνησης στο νέο αυτοκινητόδρομο εκτιμάτο σε 90-100 χλμ/ω χωρίς καμία απολύτως στάση[...] Με την οπτική του σημαντικού υπεραστικού οδικού άξονα θεωρήθηκε το μεγάλο αυτό έργο της Ζεύξης της Σαλαμίνας με την Αττική και τη Μεγαρίδα.» (Κεφ. 1. Γενικά σελ. 5 Προμελέτης), ότι «Η Ζεύξη της Σαλαμίνας με την Ηπειρωτική Χώρα με σκοπό τόσο την δημιουργία αυτοκινητοδρόμου όσο και για εξυπηρέτηση του μεγάλου αριθμού μετακινήσεων της νήσου [...] Η επισήμανση αυτού του γεγονότος είχε οδηγήσει το τ. Υ.Δ.Ε. (1979) να εντάξει στο Ρυθμιστικό σχέδιο Αθηνών, που έφερε τον τίτλο «Πρωτεύουσα 2000» ένα νέο αυτοκινητόδρομο [...]» (Κεφ. 4. Χωρονομική Τοποθέτηση της Αρτηρίας σελ. 15 -18 Προμελέτης) και ότι «[...]θα ήταν δυνατή η προώθηση σαν αυτοχρηματοδοτούμενου έργου αποκλειστικά του έργου της Ζεύξης(..) που μπορεί να κατασκευασθεί και να λειτουργήσει αυτοτελώς προσωρινά μέχρι που ολοκληρωθούν τα οδικά έργα προσβάσεων[...] Θα ήταν όμως οπωσδήποτε θετικότερη η θεώρηση του συνολικού έργου εθνικής σημασίας που αναφερόταν στον πλήρη αυτοκινητόδρομο Σχιστού – Σαλαμίνας – Μεγάρων[...] Άλλωστε με την προοπτική αυτή το έργο υιοθετήθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ και από έργο τοπικής σημασίας του Συνδέσμου Δήμων Πειραιά αναβαθμίστηκε σε έργο υπεραστικού αυτοκινητοδρόμου. Έτσι προτείνεται να ολοκληρωθεί η μελέτη μέχρι τα Μέγαρα και με τη Ζεύξη Σαλαμίνας – Μεγαρίδος».



Συνεπώς, το προκηρυχθέν έργο αποτελεί σχεδιαζόμενο (νέο) αυτοκινητόδρομο και, άρα, εκ της γενέσεώς του ένα έργο που εντάσσεται στον ευρύτερο κρατικό σχεδιασμό του εθνικού υπεραστικού οδικού δικτύου και φυσικά δεν μπορεί, ως προς την εκτίμηση των περιβαλλοντικών του επιπτώσεων, να αντιμετωπισθεί ως ένα έργο περιορισμένου τοπικού χαρακτήρα.

Κατόπιν των ανωτέρω, συνεκτιμώντας την ως άνω υπ' αριθμόν ΥΠΕΚΑ/1958/2012 υπουργική απόφαση, τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων, Τεύχος 1: Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ ΛΚΟΔ) και τη διάταξη της παρ. 5 του άρθρου 1 του ν. 4014/2011, το ως άνω περιγραφόμενο έργο ανήκει στην κατηγορία (Α1) ΟΜΟΕ ΛΚΟΔ και κατ' επέκταση στην Υποκατηγορία Α1 των έργων με πολύ σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον (αυτοκινητόδρομος), για των οποίων την πραγματοποίηση (νέων) ή τον εκσυγχρονισμό και την επέκταση (υφισταμένων) απαιτείται η προηγούμενη κατάρτιση μελέτης για τη χωροθέτηση, καθώς και για την έγκριση περιβαλλοντικών όρων, από όργανο της κεντρικής διοικήσεως.

γ. Υποχρέωση λήψης ΑΕΠΟ πριν την έναρξη υλοποίησης του έργου: Με τις προαναφερόμενες διατάξεις προστατεύεται το φυσικό περιβάλλον και σε συνάφεια με την προστασία αυτή επιτάσσεται ο ορθολογικός χωροταξικός σχεδιασμός, ουσιαστικό στοιχείο του οποίου είναι το οδικό δίκτυο, υποκείμενο λόγω της διασυνδέσεως των επί μέρους υποσυστημάτων του και της ιεραρχησεώς τους σε συνολικό σχεδιασμό βάσει των οικείων νομίμων κριτηρίων, έτσι ώστε να καθίσταται και τούτο βιώσιμο. Τούτου έπεται ότι το οδικό δίκτυο δέον όπως υπόκειται σε συνολικό σχεδιασμό και διαχείριση, τόσο σε επίπεδο εθνικών ή επαρχιακών οδών όσο και σε επίπεδο μονάδας τοπικής αυτοδιοικήσεως προκειμένου για δημοτικές ή κοινοτικές οδούς.

Στη διαχείριση περιλαμβάνεται και ο εκσυγχρονισμός του οδικού δικτύου, μεταξύ άλλων, δηλαδή, και η τροποποίησή του με τη διάνοιξη νέας ή την κατάργηση υπάρχουσας οδού, προκειμένου τούτο να προσαρμοσθεί σε νέες ανάγκες και απαιτήσεις, καθώς και με την προσθήκη συγκοινωνιακών κόμβων και δη ανισόπεδων προς εξυπηρέτηση αναγκών καλύτερης οδικής κυκλοφορίας και



ασφαλούς προσβάσεως στις εντεύθεν της οδού περιοχές, δεδομένου μάλιστα, ότι η κατασκευή τέτοιων κόμβων αποτελεί σημαντική τεχνική επέμβαση, με αυτοτελείς συνέπειες επί του δικτύου και του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, βαίνουσες πέραν αυτών που προκαλούνται από τη χάραξη των οδών.

Σε κάθε όμως περίπτωση τα κριτήρια σχεδιασμού και διαχείρισεως του οδικού δικτύου πρέπει να είναι σαφή, εξειδικευμένα και να συνδέονται προς τα υπόλοιπα στοιχεία του χωροταξικού σχεδίου. Πρέπει, επίσης, να ενσωματώνουν την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, **έτσι ώστε το οδικό δίκτυο να καθίσταται βιώσιμο σύστημα επικοινωνίας.** Η προληπτική προστασία, όμως, απαιτεί για τη σχεδίαση και τη διαχείριση του βιώσιμου οδικού δικτύου παντός επιπέδου, την προηγούμενη κατάρτιση μελέτης για τη χωροθέτησή του, καθώς και την έγκριση περιβαλλοντικών όρων. Η μελέτη αυτή πρέπει να διαπνέεται από ολοκληρωμένη προσέγγιση του προβλήματος και να έχει μακρά προοπτική.

Για το λόγο αυτό και με βάση τη θεωρία, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, στο στάδιο προεγκρίσεως της χωροθετήσεως ενός προγραμματιζόμενου προς κατασκευή συγκοινωνιακού κόμβου, οι συνθήκες της συγκεκριμένης οδού σε όλη την όδυσή της, η επιρροή της στο και από το σύνολο του οικείου οδικού δικτύου, η μεταβολή των χρήσεων γης, οι συνέπειες στην ιεράρχηση των τμημάτων του οδικού δικτύου και η εν όψει των τεχνικών χαρακτηριστικών του κόμβου επιβάρυνση ή αλλοίωση του φυσικού αναγλύφου της περιοχής, καθώς και τα γεωσυστήματα που μπορεί να επηρεασθούν από τη μορφή και το μέγεθος του κόμβου (διάνοιξη – διαπλάτυνση της οδού για την προσαρμογή του κόμβου, κλάδου, επιχώσεις, ύψος και πλάτος γέφυρας, ύψος και μήκος της σήραγγας κ.λπ.), έτσι ώστε να μη θίγονται από αυτόν οι λειτουργίες που συνάπτονται με τη γεωμορφολογία του χώρου και την αισθητική του τοπίου, ούτε οι χρήσεις γης που εντεύθεν επιβάλλονται.

Τούτων έπεται ότι αποκλείονται οι απόσπασματικές και προγραμματίστες επεμβάσεις στο οδικό δίκτυο, όπως η διάνοιξη, διαπλάτυνση και κατάργηση οδών ή η προσθήκη συγκοινωνιακών κόμβων βάσει εντετοπισμένων εκτιμήσεων, με γνώμονα μόνο την εξυπηρετούμενη ανάγκη, κατ'



απόκλιση από τα προεκτεθέντα νόμιμα κριτήρια, τα οποία πρέπει να ερευνώνται και να εκτιμώνται κατά το στάδιο προεγκρίσεως χωροθετήσεως, στην περίπτωση ουσιώδους διαπλατύνσεως, ανακατασκευής, καταργήσεως οδού ή προσθήκης συγκοινωνιακού κόμβου σε υφισταμένη οδό, της οποίας η δεδομένη όδευση δεν καλύπτει τις άνευ ετέρας διατυπώσεως ουσιώδεις πρόσθετες επεμβάσεις στο οδικό δίκτυο (βλ. ενδεικτικά ΣτΕ 4033/98, 2502/99, 526/03, 2495/03, 1128/11).

Στην προκειμένη περίπτωση, στο άρθρο 1 της προσβαλλόμενης Προκήρυξης του Διαγωνισμού (σελ. 5), όπου περιγράφεται το αντικείμενο αυτού, αναφέρεται ρητά ότι "οι Ενδιαφερόμενοι δεν δεσμεύονται από τις Υπηρεσιακές Λύσεις που περιγράφονται στο Παράρτημα 1, ούτε από τις χαράξεις που παρουσιάζονται στα σχέδια του Παραρτήματος 16 και οι οποίες δίδονται για ενημέρωση και μόνο", καθώς και ότι "Το Έργο της Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης νήσου Σαλαμίνας – Περάματος (Νομού Πειραιώς) αφορά στην κατασκευή υποθαλάσσιας σήραγγας μήκους περίπου 1,1 χλμ με τις εκατέρωθεν προσβάσεις της (συνολικό μήκος έργου περί τα 3 χλμ) από Ανισόπεδο (Α/Κ) Περάματος μέχρι τον Α/Κ Παλουκίων καθώς ενδεχομένως και των οδικών τμημάτων παράκαμψης των πόλεων Περάματος και Σαλαμίνας μήκους περίπου 14,5 χλμ."

Σύμφωνα με τα προαναφερθέντα, επιβάλλεται εκ του Συντάγματος και της ισχύουσας νομοθεσίας να τηρηθεί πριν από την έναρξη υλοποίησης του έργου η προβλεπόμενη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης (σύνταξη ΜΠΕ και έκδοση ΑΕΠΟ), ώστε να κριθεί εκ των προτέρων η συμβατότητα του έργου με τις διατάξεις περί προστασίας του περιβάλλοντος σαν ενιαίο σύνολο, αλλά και στα επί μέρους - πιθανώς πραγματοποιούμενα - τμήματά του, χωρίς την οποία (ΑΕΠΟ) η Διοίκηση δεν μπορεί να προχωρήσει στην υλοποίηση του έργου υπό οιαδήποτε μορφή.

Παρατηρείται, στο σημείο αυτό ότι, δεν νοείται η εκπόνηση των περιβαλλοντικών μελετών και η έγκρισή τους εκ των υστέρων, μετά δηλαδή τη λήψη απόφασης για την εκτέλεση έργου με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Και τούτο διότι, σκοπός της περιβαλλοντικής αδειοδότησης είναι η διασφάλιση (προφανώς εκ των προτέρων) ότι θα επιλεγεί η βέλτιστη για την προστασία του περιβάλλοντος λύση, εξετάζοντας όλες τις εναλλακτικές ξεκινώντας από



μηδενική βάση και αξιολογώντας μεταξύ όλων των άλλων και τη μηδενική λύση (δηλαδή να μην πραγματοποιηθεί το συγκεκριμένο έργο υπό οποιαδήποτε μορφή), όπως επιβάλλεται από ολόκληρο το πλέγμα των Συνταγματικών και νομοθετικών διατάξεων που διέπουν την περιβαλλοντική αδειοδότηση αλλά και ρητώς απαιτείται σύμφωνα με το άρθρο 5 παρ. 3(β) του ν. 1650/1986, όπως τροποποιηθείς, κατά τα ανωτέρω, ισχύει.

Στην υπό κρίση περίπτωση, η ανάθεση της σύνταξης μελέτης ή μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων στους υποψήφιους αναδόχους του έργου, στο πλαίσιο ανάθεσης της σύμβασης κατασκευής του, εξ ορισμού αποκλείει την προσήκουσα εξέταση και συνεκτίμηση της μηδενικής λύσης, έχοντας ήδη θεωρήσει προαποφασισμένη την εκτέλεση του έργου και μάλιστα υπό συγκεκριμένη μορφή.

Συνεπώς, για όλους τους ως άνω αναφερόμενους λόγους, οι σχετικές ενέργειες, η εκπόνηση των απαιτούμενων μελετών και η έγκριση των περιβαλλοντικών όρων πρέπει, ενόψει και της αυξημένης ανάγκης προστασίας του συνταγματικά κατοχυρωμένου αγαθού που είναι το περιβάλλον, να γίνονται από όργανο της κεντρικής Διοικήσεως, οπωσδήποτε σε διακριτό – προηγούμενο στάδιο από την εκτέλεση του έργου και πάντως όχι από τον ιδιώτη – υποψήφιο ανάδοχο κατασκευής του υπό αδειοδότηση έργου.

Αυτό που επιχειρείται στην υπό κρίση περίπτωση, δηλαδή η ένταξη της διαδικασίας περιβαλλοντικής αδειοδότησης στη διαδικασία ανάθεσης εκτέλεσης του έργου, με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου, συνιστά κατάφωρη παραβίαση των διατάξεων του ν. 1650/1986 όπως τροποποιηθείς ισχύει, αλλά και του άρθρου 24 του Συντάγματος. Και τούτο διότι, είναι προφανές ότι η διαμόρφωση των οικείων μελετών και, ιδίως της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, δεν θα διέπεται (όπως επιβάλλεται) από την ανάγκη προστασίας του δημόσιου αγαθού του περιβάλλοντος, αλλά από την εξυπηρέτηση των ιδιωτικών συμφερόντων των υποψηφίων, οι οποίοι (αναπόφευκτα) θα προτάξουν τη λύση που συνεπάγεται τα μεγαλύτερα οφέλη για εκείνους. Για το λόγο αυτό, άλλωστε, η παράλειψη προηγούμενης περιβαλλοντικής αδειοδότησης δεν μπορεί να θεραπευθεί από τυχόν μεταγενέστερη έκδοση απόφασης



έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, δεδομένου ότι δημιουργεί πλημμέλεια για όποια διαδικασία αξιολόγησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ακολουθήσει, καθώς αυτή θα πάσχει, ως εκ του ίδιου του περιεχομένου της και όχι μόνον λόγω του πρωθύστερου χαρακτήρα της.

Υπογραμμίζεται στο σημείο αυτό ότι, κατά την έννοια των διατάξεων του ν. 1650/1986, η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί πριν την έναρξη πραγματοποίησης του έργου. Ως έναρξη πραγματοποίησης του έργου θεωρείται, κατά την έννοια του άρθρου 4 παρ. 1 του ν. 1650/86 ως ίσχυε και πλέον κατά την έννοια του άρθρου 2 παρ. 10 του ν. 4014/2011, όχι μόνο η υλική ενέργεια εκτελέσεως του έργου αλλά και η έκδοση οποιασδήποτε διοικητικής πράξεως αποτελούσης προϋπόθεση ενάρξεως της κατασκευής του έργου (βλ. και ενδεικτικά Σ.τ.Ε. 37/1993, Ολ. Σ.τ.Ε. 1038/1993). Άλλωστε, σε περίπτωση που η διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου καταλήξει σε διαφοροποιήσεις ως προς το σχεδιασμό του έργου, εφαρμοστέα θα είναι η διάταξη του άρθρου 7 παρ. 1 του ν. 4014/2011, στην οποία προβλέπεται ακριβώς η τηρητέα διαδικασία «σε περίπτωση διαφοροποίησης του σχεδιασμού περιβαλλοντικά αδειοδοτημένου έργου ή δραστηριότητας σε στάδια της τεχνικής μελέτης που έπονται της έκδοσης ΑΕΠΟ», έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η νομιμότητα και η συμμόρφωση της τελικής μορφής του έργου με την προγενέστερη περιβαλλοντική αδειοδότηση αυτού.

Συνεπώς, εν προκειμένω, η παράλειψη έκδοσης αποφάσεως περί εγκρίσεως περιβαλλοντικών όρων πριν την έκδοση των προσβαλλόμενων πράξεων, με τις οποίες εκκινεί η διαγωνιστική διαδικασία για την υλοποίηση του έργου και αποτελεί αναμφίβολα αρχή εκτελέσεως (βλ. άρθρο 3.1.11 σελ. 9-10 της προκηρύξεως), καθιστά παράνομες και ακυρωτέες όχι μόνον τις προσβαλλόμενες πράξεις, αλλά και κάθε μεταγενέστερη πράξη που θα εκδοθεί προς το σκοπό της υλοποίησης του έργου.

Επομένως, η έγκριση περιβαλλοντικών όρων καθώς και οι μελέτες που θα αποτελέσουν τη βάση για την έκδοσή της, θα είναι πλημμελείς, εφόσον, σύμφωνα με τους όρους της προσβαλλόμενης προκήρυξης, θα εκπονηθούν από τους διαγωνιζόμενους κατά τη Β' Φάση της διαγωνιστικής διαδικασίας, κατά



παράβαση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, η τήρηση της οποίας επιβάλλει η περιβαλλοντική αδειοδότηση να γίνεται από τον αρμόδιο προς τούτο δημόσιο φορέα, σε ανύποπτο – προηγούμενο χρόνο και όχι βάσει προειλημμένων αποφάσεων.

Με άλλα λόγια, στην περίπτωση που η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων εκπονηθεί κατόπιν της λήξης της Β' Φάσης του Διαγωνισμού (Παράρτημα 14 παρ. 2.1 σελ. 89 της Προκήρυξης) για το μέρος μόνο του έργου το οποίο τελικά θα κριθεί -με βάση οικονομικά και τεχνικά κριτήρια- ως προσφορότερο και αποδεκτό και το οποίο μπορεί να συνίσταται μόνο στην κατασκευή της υποθαλάσσιας σήραγγας, χωρίς πρόβλεψη σύνδεσης αυτής π.χ. με τη Λεωφόρο Σχιστού, είναι σαφές ότι η Μ.Π.Ε. θα είναι περιορισμένη και, κατά παραδοχή της αρχής (Παράρτημα 14 παρ. 2.6.1 σελ. 90 της Προκήρυξης), θα αντλεί τα στοιχεία και τα δεδομένα της από τις μελέτες που θα έχουν υποβάλει οι ίδιοι οι υποψήφιοι κατά τη διαδικασία του διαλόγου.

Ορθότερο, νομικά αλλά και λογικά, θα ήταν να έχει – πριν την έναρξη της διαδικασίας του Διαγωνισμού – προηγηθεί η εκπόνηση Μελέτης ή Προμελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για το σύνολο του προκηρυχθέντος έργου. Εάν η διαδικασία αυτή, μετά από προσήκουσα αξιολόγηση όλων των εναλλακτικών λύσεων, περιλαμβανομένης και της μηδενικής λύσης, οδηγούσε εν τέλει σε έγκριση περιβαλλοντικών όρων για την εκτέλεση του έργου, στη σχετική απόφαση θα περιλαμβάνονταν και τα βασικά μορφολογικά στοιχεία του έργου, με βάση τα οποία θα είχε κριθεί η συμβατότητά του με το περιβάλλον. Κατ' αυτόν τον τρόπο, θα υπήρχε μία ανεξάρτητη και αντικειμενική συνολική προεπισκόπηση του σχεδιαζόμενου έργου, η οποία θα δέσμευε τους υποψηφίους – διαγωνιζομένους ιδιώτες κατά τη διαμόρφωση των τεχνικών λύσεων και θα αποτελούσε ασφαλιστική δικλείδα για την τήρηση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας και, κατά συνέπεια, του δημοσίου συμφέροντος.

Κατόπιν όλων των ανωτέρω είναι προφανές ότι, η έκδοση των προσβαλλόμενων πράξεων, χωρίς να έχει προηγηθεί η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης, με σύνταξη ΜΠΕ και έκδοση ΑΕΠΟ, σύμφωνα με



τα ειδικότερα, οριζόμενα στις διατάξεις του ν. 1650/1986, είναι πλημμελής και οι προσβαλλόμενες πράξεις μη νόμιμες και ακυρωτές.

## 1.2 Παραβίαση της υποχρέωσης κατάρτισης Στρατηγικής Μ.Π.Ε.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 της ΚΥΑ υπ' αριθ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/06 (ΦΕΚ 1225Β/ 5.9.06), με θέμα "την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων", σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της οδηγίας 2001/42/ΕΚ, σκοπός των διατάξεων αυτής (της ΚΥΑ) είναι η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, ώστε στο πλαίσιο μίας ισόρροπης ανάπτυξης να ενσωματώνεται η περιβαλλοντική διάσταση πριν την υιοθέτηση σχεδίων και προγραμμάτων, με την θέσπιση των αναγκαίων μέτρων, όρων και διαδικασιών για την αξιολόγηση και εκτίμηση των επιπτώσεων που ενδέχεται να έχουν στο περιβάλλον, ώστε να προωθείται, έτσι, η αειφόρος ανάπτυξη και μία υψηλού επιπέδου προστασία του περιβάλλοντος. Η έγκριση δε των έργων ή σχεδίων, για τα οποία απαιτείται, σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις, η εκπόνηση Σ.Μ.Π.Ε., χωρίς την προηγούμενη τήρηση της προβλεπόμενης προς αυτό διαδικασίας, καθιστά άκυρη κάθε απόφαση έγκρισης του σχεδίου ή του προγράμματος, καθώς, όπως αναφέρεται ρητά στην παρ. 12 του άρθρου 7 της σχετικής ΚΥΑ «Το σχέδιο ή πρόγραμμα, όπως τελικά θα εγκριθεί, πρέπει να είναι πλήρως εναρμονισμένο με την απόφαση έγκρισης της Σ.Μ.Π.Ε. Στην πράξη ή απόφαση έγκρισης του σχεδίου ή προγράμματος, πρέπει να αναφέρεται ρητά η απόφαση έγκρισης της Σ.Μ.Π.Ε.».

Σύμφωνα δε με το άρθρο 3 παρ. 1 της ως άνω ΚΥΑ:

«Πεδίο Εφαρμογής: Η Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση (Σ.Π.Ε.) πραγματοποιείται πριν από την έγκριση ενός σχεδίου ή προγράμματος ή την έναρξη της σχετικής νομοθετικής διαδικασίας, με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, για σχέδια ή προγράμματα εθνικού, περιφερειακού, νομαρχιακού ή τοπικού χαρακτήρα τα οποία ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και ειδικότερα: α) για τα σχέδια και προγράμματα που εκπονούνται για έναν ή περισσότερους από τους τομείς γεωργίας, δασοπονίας, αλιείας, ενέργειας, βιομηχανίας, μεταφορών, διαχείρισης αποβλήτων, διαχείρισης υδάτινων πόρων, τηλεπικοινωνιών, τουρισμού, πολεοδομικού ή χωροταξικού σχεδιασμού ή χρήσης



γης και τα οποία καθορίζουν το πλαίσιο για μελλοντικές άδειες έργων και δραστηριοτήτων της πρώτης (Α) κατηγορίας (υποκατηγορίες 1 και 2 του Παραρτήματος Ι, πίνακες 1-10) της υπ' αριθ. 15393/2332/2002 ΚΥΑ (και άρα μετά την κατάργηση αυτής, των έργων και δραστηριοτήτων της Α κατηγορίας της υπ' αριθ. 1958/2012 ΥΑ που την αντικατέστησε)».

Σε κάθε λοιπόν περίπτωση, σύμφωνα με τα ανωτέρω παρατεθέντα, το προκηρυχθέν έργο εμπίπτει στην κατηγορία έργων για τα οποία απαιτείται η προγενέστερη της εγκρίσεώς τους εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, ενέργεια στην οποία, μη νομίμως, δεν έχει προβεί εν προκειμένω η αρμόδια αναθέτουσα αρχή, γεγονός που καθιστά την εν λόγω απόφαση και την συμπροσβαλλόμενη προκήρυξη, άκυρες, λόγω μη τήρησης ουσιώδους τύπου της διαδικασίας.

## **2. Πλάνη περί τα πράγματα – πλημμελής αιτιολογία.**

Αναφέρεται στο άρθρο 1 παρ. 1.1 σελ. 6 της υπό (1) προσβαλλομένης ότι «με την υλοποίηση της οδικής σύνδεσης θα υπάρξει περιβαλλοντική αναβάθμιση τόσο της πόλης της Σαλαμίνας και της πόλης του Περάματος, όσο και του διαύλου ναυσιπλοΐας λόγω: Μείωσης των επιπτώσεων της κυκλοφορίας (με την ομαλοποίησή της). Σημειώνεται ότι τις περιόδους αιχμής (καλοκαίρι, Σαββατοκύριακα κλπ) οι ανασχές φθάνουν σε μήκος χιλιομέτρων είτε προς την πλευρά της Σαλαμίνας είτε προς την πλευρά του Περάματος. Μείωση της ρύπανσης στην θαλάσσια περιοχή που προκαλείται από την καθημερινή κίνηση πολύ μεγάλου αριθμού οχηματαγωγών πλοίων».

Παρατηρείται λοιπόν το παράδοξο η Αναθέτουσα αρχή, παρά την προφανή άρνησή της να συμμορφωθεί με τις νομοθετικές επιταγές, να θεωρεί δεδομένα, τεκμαρτά, ως αξίωμα, γεγονότα τα οποία δεν μπορούν να αποδειχθούν παρά μόνο κατόπιν της εκπόνησης των εκ του νόμου απαραίτητων μελετών και της εκτίμησης όλων των παραμέτρων των πιθανών επιπτώσεων του προκηρυχθέντος έργου, σύμφωνα με τους κανόνες της επιστήμης. Η κρίση της



αρχής σχετικά με την «αναβάθμιση» του περιβάλλοντος είναι αυθαίρετη, παραπλανητική και αναπόδεικτη, καθώς για την βεβαία κατάληξη σε ένα τέτοιο συμπέρασμα θα χρειαζόταν να γίνουν μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου τόσο στην περιοχή της ηπειρωτικής ενδοχώρας, όσο και στο οικοσύστημα της νήσου Σαλαμίνας αλλά και στα θαλάσσια και υποθαλάσσια οικοσυστήματα της ευρύτερης περιοχής, γεωλογική μελέτη του βυθού και των υποθαλάσσιων στρωμάτων, κυκλοφοριακή μελέτη για το σύνολο του ενδεχομένως (!!!) παραχωρηθέντος έργου καθώς και για τη σύνδεσή του με το προϋπάρχον οδικό δίκτυο, συγκριτική μελέτη μεταξύ της θαλάσσιας ρύπανσης από την κίνηση των οχηματαγωγών και της ατμοσφαιρικής και θαλάσσιας ρύπανσης από την κίνηση των αυτοκινήτων ή ενδεχομένως συρμών σιδηροδρόμου ή ΜΕΤΡΟ υπογείως κ.ο.κ.

Κατά συνέπεια, η υπό (1) προσβαλλόμενη απόφαση έχει βασιστεί σε προδήλως ανεπαρκή – πεπερασμένα χρονικά και συνεπώς εσφαλμένα στοιχεία για την τεκμηρίωση της σκοπιμότητας του έργου, με αποτέλεσμα να στερείται της προσήκουσας τεκμηρίωσης και να καθίσταται για το λόγο αυτό πλημμελώς αιτιολογημένη, άλλως εκδοθείσα κατά πλάνη περί τα πράγματα και ακυρωτέα.

### **3. Παράβαση του π.δ. 60/2007 και του κοινοτικού δικαίου – Θέσπιση κριτηρίων επιλογής αναδόχου τα οποία περιορίζουν υπέρμετρα τον ανταγωνισμό**

Ανεξαρτήτως, των ανωτέρω – επικουρικώς, επισημαίνονται και τα ακόλουθα:

Το §π.δ. 60/2007 «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ “περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών”, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2005/51/ΕΚ της Επιτροπής και την Οδηγία 2005/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2005», (ΦΕΚ Α' 64), ορίζει : Στο άρθρο 2 παρ. 8 (άρθρο 1 της Οδηγίας), ότι: «...“πάροχος υπηρεσιών”,



είναι κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή φορέας του δημοσίου ή κοινοπραξία αυτών των προσώπων ή/και οργανισμών που προσφέρει ... την παροχή υπηρεσιών στην αγορά ...». Στο άρθρο 3 (άρθρο 2 της Οδηγίας) ότι: «Οι αναθέτουσες αρχές αντιμετωπίζουν τους οικονομικούς φορείς ισότιμα και χωρίς διακρίσεις ενεργώντας με διαφάνεια».

Επιπλέον, το ως άνω Π.Δ. 60/2007 ορίζει : Στο άρθρο 2 ότι: «1. Οι συμβάσεις ανατίθενται βάσει των κριτηρίων που προβλέπονται στα άρθρα 51 και 52, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του άρθρου 40, αφού οι αναθέτουσες αρχές ελέγξουν την καταλληλότητα των οικονομικών φορέων που δεν έχουν αποκλεισθεί σύμφωνα με τα άρθρα 43 και 44. Ο έλεγχος καταλληλότητας πραγματοποιείται από τις αναθέτουσες αρχές σύμφωνα με τα κριτήρια της οικονομικής και χρηματοοικονομικής επάρκειας και των επαγγελματικών και τεχνικών γνώσεων ή ικανοτήτων που αναφέρονται στα άρθρα 45 έως 50, και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, με τα κριτήρια και τους κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 3. 2. Οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να ζητούν το ελάχιστο επίπεδο οικονομικής και χρηματοοικονομικής επάρκειας και τεχνικών ή και επαγγελματικών ικανοτήτων, σύμφωνα με τα άρθρα 45 και 46, τα οποία πρέπει να καλύπτουν οι υποψήφιοι και οι προσφέροντες. Η έκταση των πληροφοριών που αναφέρονται στα άρθρα 45 και 46 καθώς και το ελάχιστο επίπεδο ικανοτήτων που απαιτείται για τη συγκεκριμένη σύμβαση, πρέπει να είναι συνδεδεμένα και ανάλογα προς το αντικείμενό της. Τα ελάχιστα αυτά επίπεδα μνημονεύονται στην προκήρυξη του διαγωνισμού ...». Στο άρθρο 46 ότι: «...2. Οι τεχνικές ικανότητες των οικονομικών φορέων αποδεικνύονται με έναν ή περισσότερους από τους ακόλουθους τρόπους, ανάλογα με τη φύση, την ποσότητα ή τη σπουδαιότητα και τη χρήση των έργων, των προμηθειών, ή και των υπηρεσιών: α) i) υποβολή καταλόγου των εργασιών που έχουν εκτελεσθεί κατά την προηγούμενη πενταετία, συνοδευόμενο από πιστοποιητικά ορθής εκτέλεσης των σημαντικότερων εργασιών. Τα πιστοποιητικά αυτά αναφέρουν το ποσό, τον χρόνο και τον τόπο εκτέλεσης των εργασιών και προσδιορίζουν εάν πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με τους κανόνες της τέχνης και εάν περατώθηκαν κανονικά ..., α) ii) υποβολή καταλόγου των κυριότερων παραδόσεων ή υπηρεσιών που πραγματοποιήθηκαν κατά την προηγούμενη τριετία, με αναφορά του αντίστοιχου ποσού, της ημερομηνίας και του δημόσιου ή ιδιωτικού παραλήπτη ...».

Από το συνδυασμό των προμηθευσιών διατάξεων συνάγεται ότι ο έλεγχος καταλληλότητας των υποψηφίων διενεργείται από την αναθέτουσα αρχή, σύμφωνα με τα κριτήρια οικονομικής, χρηματοοικονομικής και τεχνικής ικανότητας. Όπως δε ρητώς αναφέρεται στην παρ. 2 του άρθρου 42 του ως άνω Π.Δ., το ελάχιστο επίπεδο ικανοτήτων που απαιτείται για τη συγκεκριμένη σύμβαση πρέπει να είναι συνδεδεμένο και ανάλογο προς το αντικείμενό της.



Υπό το πρίσμα αυτό, διάταξη διακήρυξης, με την οποία τίθεται ως κριτήριο ποιοτικής επιλογής των υποψηφίων η προηγούμενη εκτέλεση παρόμοιων με την υπό ανάθεση σύμβαση υπηρεσιών και ορίζεται ελάχιστο ύψος αυτών, πρέπει να είναι συμβατή με την αρχή της αναλογικότητας, ήτοι η θέσπιση ενός τέτοιου περιορισμού να μη βαίνει πέραν αυτού που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού, άλλως παρεμποδίζει δυσανάλογα το άνοιγμα των δημοσίων συμβάσεων στον ευρύτερο δυνατό ανταγωνισμό. Και τούτο, διότι η διασφάλιση της συμμετοχής του μεγαλύτερου δυνατού αριθμού επιχειρήσεων στους δημόσιους διαγωνισμούς εντάσσεται στους επιδιωκόμενους από τους κοινοτικούς κανόνες σκοπούς (πρβλ. σχετ. Δ.Ε.Κ. αποφάσεις της 19.5.2009, C-538/07, Assitur και της 23.12.2009, C-305/08, CONISMA, ΣτΕ 3032/11).

Επιπλέον, σύμφωνα με τη σχετική ερμηνευτική ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τον Ανταγωνιστικό Διάλογο και τη διαδικασία του άρθρου 29 της οδηγίας 2004/18/ΕΚ (CC/2005/04\_rev. 1 of 5.10.2005, 3.1), στη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου, η αναθέτουσα αρχή δύναται να περιορίζει τον αριθμό των κατάλληλων υποψηφίων, οι οποίοι προσκαλούνται να συμμετάσχουν στο διάλογο, οι οποίοι δεν μπορεί να είναι, σε κάθε περίπτωση, λιγότεροι από τρεις (3), όπως άλλωστε προβλέπεται ρητά και από το άρθρο 44 παρ. 3 της Οδηγίας, καθώς βασικός σκοπός είναι ο αριθμός των υποψηφίων που καλούνται να είναι επαρκής ώστε να εξασφαλίζει πραγματικό ανταγωνισμό.

Η εξασφάλιση υγιούς ανταγωνισμού εξυπηρετεί, μεταξύ άλλων, την αποτελεσματικότερη προστασία του περιβάλλοντος, καθώς, η επιλογή μεταξύ περισσότερων προτεινόμενων λύσεων και η εκπόνηση περισσότερων μελετών επί των τελευταίων, είναι σαφές ότι προσδίδει μεγαλύτερη ασφάλεια στην τελική επιλογή, καθώς υπάρχουν περισσότερα συγκριτικά κριτήρια και δεδομένα τα οποία οφείλει να λάβει υπόψιν της η Αναθέτουσα Αρχή προ της διαμόρφωσης των τευχών της Γ' Φάσης του Διαγωνισμού και την τελική κατακύρωση της σύμβασης παραχώρησης.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ



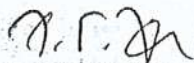
που είναι παραδεκτοί και βάσιμοι καθώς και για όσους επιφύλασσόμαστε να προσθέσουμε νομίμως στο μέλλον,

### ΖΗΤΟΥΜΕ

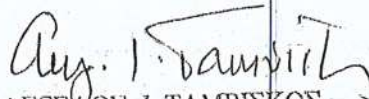
- Να γίνει δεκτή η παρούσα αίτηση.
- Να ακυρωθούν οι προσβαλλόμενες πράξεις.
- Να καταδικαστεί το καθ' ου στη δικαστική δαπάνη μας.

Αθήνα, 28 Μαΐου 2012

Οι πληρεξούσιοι δικηγόροι



ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Γ. ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΗΣ  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ (ΑΜ ΔΣΑ 11855)  
Υψηλάντου 49-51 Αθήνα 11521  
Τηλ.: 210 7235322



ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΤΑΜΒΙΣΚΟΣ  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ (Α.Μ. : 19083 Δ.Σ.Α.)  
ΒΑΛΛΑΩΡΙΤΟΥ 14 - 106 71 ΑΘΗΝΑ  
ΤΗΛ.: 36 14 676 - 36 41 791  
Α.Φ.Μ.: 043957100 - Δ' Δ.Ο.Υ. ΑΘΗΝΩΝ





ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ  
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ  
ΓΕΝ. ΓΡΑΜ. ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ  
ΕΥΔΕ/ΜΚ/ΕΠΠ  
Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων  
Μελετών-Κατασκευών  
Έργων Παραχώρησης Πελοποννήσου

ΤΜΗΜΑ Β

Αθήνα, 11-02-2014  
Αριθμ. Πρωτ.: ΕΠΠ/Ζ/88

Πληροφορίες : Προϊστάμενος ΠΡΟΣ: 1. Γραφείο Νομικού Συμβούλου ΓΓΔΕ  
Τηλέφωνο: 210 6992212 Χ. Τρικούπη 182  
Φαξ: 210 6996668 101 78, Αθήνα (μ.σ.)  
ΚΟΙΝ.: 1. Δ/ση Νομοθετικού Συντονισμού & Κωδικοποίησης  
Χ. Τρικούπη 182  
101 78, Αθήνα  
2. Γραφείο Γεν. Δ/τη Έργων Παραχώρησης

ΕΡΓΟ: Υποθαλάσσια Οδική Ζεύξη Σαλαμίνας

ΘΕΜΑ: Αποστολή υπομνήματος για την προσφυγή του συλλόγου ΠΕΡΙΒΟΣ που αιτείται την ακύρωση της ΥΑ με την οποία εγκρίθηκε η κήρυξη ανταγωνιστικού διαλόγου για το έργο «Υποθαλάσσια Οδική Ζεύξη Σαλαμίνας».

Σχετικό: (α) Το με αρ. πρωτ. Δ17α/366/7/Π6/Φ8/15.01.2014 έγγραφο της Δ17.

Σας διαβιβάζουμε υπόμνημα/απάντηση στην προσφυγή του Συλλόγου ΠΕΡΙΒΟΣ με την οποία αιτείται την ακύρωση της ΥΑ ΕΠΠ/Ζ/Φ1/33/27.03.2012 με την οποία εγκρίθηκε η προκήρυξη ανταγωνιστικού διαλόγου για το έργο «Υποθαλάσσια Οδική Ζεύξη Σαλαμίνας», έργο το οποίο είναι στην ευθύνη της Υπηρεσίας μας. Παρακαλούμε για τις δικές σας ενέργειες για την έγκαιρη αντίκρουση της ανωτέρω προσφυγής. Είμαστε στη διάθεσή σας για κάθε πληροφόρηση επί του θέματος.

Συνημμένα:

Υπόμνημα και αντίγραφο της προκήρυξης

Ε. Δ.

1. ΕΥΔΕ/ΜΚ/ΕΠΠ
2. Χρον. Αρχείο
3. Φάκελος Φ9.18
4. Π. Δημητρακόπουλος
5. Ρ. Καϊμάκη

Ο Προϊστάμενος ΕΥΔΕ/ΜΚ/ΕΠΠ  
Ι. Καρνέσης  
Πολ. Μηχ/κός με Β' β.

Ακριβές Αντίγραφο  
Η εξουσιοδοτημένη υπάλληλος  
Σ. Βαλερά







**ΑΙΤΗΣΗ ΑΚΥΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΚΗΡΥΞΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ για την  
ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑ ΟΔΙΚΗ ΖΕΥΞΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ενώπιον του ΣτΕ**

Ο Περιβαλλοντικός Όμιλος Σαλαμίνας «ΠΕΡΙΒΟΣ» προσφεύγει για την ακύρωση της ΕΠΠ/Ζ/Φ1/33/27.3.2012 Απόφασης του Υπουργού Υ.ΜΕ.ΔΙ. με την οποία εγκρίθηκε η διενέργεια ανταγωνιστικού διαλόγου για το έργο του θέματος. Η προσφυγή έγινε στις 28.5.2012 και εκδικάζεται στις 29/4/2014 στο Δ' τμήμα του ΣτΕ. Ζητείται σχετική αντίκρουση 30 ημέρες πριν. Σχετικά σας επισυνάπτουμε υπόμνημα.

**Λόγος Ακυρώσεως 1**

1. Η υποθαλάσσια οδική ζεύξη της νήσου Σαλαμίνας προβλέπεται στο ισχύον Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών (ΡΣΑ) το οποίο αποτελεί υπερκείμενο πολεοδομικό σχεδιασμό για την Περιφέρεια Αττικής και ως εκ τούτου δεν μπορεί να χαρακτηρίζεται «αποσπασματική και απρογραμματίστη παρέμβαση στο οδικό δίκτυο» όπως αναφέρεται στην αίτηση ακύρωσης.

Προβλέπεται δε εκ νέου στην υπό έγκριση αναθεώρηση του ΡΣΑ, για την οποία έχει εκπονηθεί Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και η οποία είναι σε διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης. Στο Παράρτημα Ι του νέου Ρυθμιστικού και ειδικότερα στο άρθρο 30 (παρ. 4), το οποίο αναφέρεται στο Κύριο Οδικό Δίκτυο του Ν. Αττικής, στην υποκατηγορία Πρωτεύοντες Αξόνες περιγράφεται: «Υποθαλάσσια Ζεύξη Περάματος – Σαλαμίνας (με οδική χερσαία πρόσβαση από Λεωφόρο Σχιστού, εκτός οικιστικού ιστού Δήμου Περάματος και με αποκλεισμό επεκτασιμότητας στην κατεύθυνση διπλής ζεύξης προς Μέγαρα)». Το νέο Ρυθμιστικό έχει συζητηθεί σε επιτροπή της Βουλής και αναμένεται σύντομα η κατάθεσή του προς ψήφιση.

Η περιγραφή του έργου στο Άρθρο 1 (σελ 5,6) της προκήρυξης ανταποκρίνεται πλήρως στο περιγραφόμενο ως ανωτέρω έργο.

Πρόκειται συνεπώς για την προκήρυξη της διαδικασίας ανταγωνιστικού διαλόγου για ένα τμήμα του ευρύτερου πολεοδομικού σχεδιασμού, το οποίο προβλέπεται στο ισχύον πολεοδομικό σχέδιο και στην προτεινόμενη αναθεώρησή του, για την οποία ο αρμόδιος Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ) έχει προβεί στην απαιτούμενη στην ΚΥΑ ΕΥΠΕ/οικ107017/06 (ΦΕΚ/1225Β/5.9.06) περιβαλλοντική θεώρηση με την εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Ως εκ τούτου η υλοποίηση της υποθαλάσσιας οδικής ζεύξης της νήσου Σαλαμίνας αποτελεί «έργο» και όχι ανεξάρτητο «σχέδιο» ή «πρόγραμμα» και δεν υπάγεται στις προβλέψεις της ανωτέρω ΚΥΑ αλλά στις διατάξεις του Ν 1440/2011 για την προστασία του περιβάλλοντος.

Επομένως δεν ευσταθούν τα αναφερόμενα στον λόγο ακυρώσεως 1.2 (σελ. 17) της προσφυγής.

2. Η προσβαλλόμενη ΕΠΠ/Ζ/Φ1/33/27.3.2012 Απόφαση του Υπουργού ΥΠΥΜΕΔΙ και η προκήρυξη Ανταγωνιστικού Διαλόγου στηρίζονται στα προβλεπόμενα στην Οδηγία 2004/18/ΕΚ, στο ΠΔ 60/2007 και στην σχετική εθνική νομοθεσία (σελ 1,2 της Προκήρυξης). Ο Ανταγωνιστικός Διάλογος είναι μία σύνθετη διαδικασία που σκοπό έχει να οδηγήσει το Δημόσιο στην διερεύνηση της «βέλτιστης τεχνικά-οικονομικά και περιβαλλοντικά λύσης» (σελ. 5 της προκήρυξης), για το σχεδιαζόμενο έργο με πρόθεση να ανατεθεί η «μελέτη-



κατασκευή-χρηματοδότηση-λειτουργία-συντήρηση και εκμετάλλευσή» του με την υπογραφή Σύμβασης Παραχώρησης.

Η διαδικασία αυτή εξελίσσεται σε τρεις φάσεις όπως περιγράφεται στο άρθρο 4.2 και στο άρθρο 11, εκ των οποίων μόνον η Γ' φάση που αφορά στην «Υποβολή Δεσμευτικών Προσφορών και ανάδειξη Αναδόχου» μπορεί να θεωρηθεί αντίστοιχη της προκήρυξης έργου προς δημοπράτηση και κατά συνέπεια να σηματοδοτήσει την έναρξη κατασκευής του έργου, της οποίας πρέπει να προηγείται η εκπόνηση ΜΠΕ και η έκδοση ΑΕΠΟ.

Η επαλληλία των σταδίων είναι ιδιαίτερα ευκρινής στο άρθρο 1 και στα Παραρτήματα 14 & 15 όπου με σαφήνεια διατυπώνεται ότι η Β' φάση περαιούται με την αδειοδότηση του έργου και την έγκριση των τευχών δημοπράτησης.

Επιπλέον στο άρθρο 6 της προκήρυξης προβλέπεται με σαφήνεια το δικαίωμα της Αναθέτουσας Αρχής να αναβάλλει, ακυρώσει, επαναλάβει το σύνολο ή μέρος της διαδικασίας, ακόμα και στην περίπτωση που «η εκτέλεση του συμβατικού αντικειμένου δεν ενδιαφέρει πλέον την Αναθέτουσα Αρχή». Καμία από τις προβλέψεις του άρθρου αυτού δεν προσιδιάζει στην «έναρξη κατασκευής» έργου.

Από τα παραπάνω προκύπτει με σαφήνεια ως προσδιορισμός της «έναρξης κατασκευής ή πραγματοποίησης του έργου» – εάν η διαδικασία ευδοκιμήσει και το Δημόσιο αποφασίσει να προχωρήσει – η παράδοση των τευχών δημοπράτησης και η υποβολή των δεσμευτικών προσφορών των υποψηφίων Αναδόχων. Το στάδιο αυτό προϋποθέτει, πράγματι, την εκπόνηση ΜΠΕ κατά τον Ν 4014/2011 και τις εκτελεστικές αυτού ΥΑ καθώς και την έκδοση ΑΕΠΟ.

Ακριβώς στο παράρτημα 14, το οποίο αναφέρεται στην Β' φάση του ανταγωνιστικού διαλόγου και συγκεκριμένα στην παρ. 2.1 αναφέρεται: « Η διάρκεια του ανταγωνιστικού διαλόγου (Β' Φάση Διαγωνισμού) προεκτιμάται σε 28 μήνες περίπου. Ο Ανταγωνιστικός Διάλογος θα ολοκληρωθεί με την περιβαλλοντική Αδειοδότηση του Έργου που θα αναληφθεί από το Δημόσιο (έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων) και την έκδοση των τευχών δημοπράτησης της Γ' φάσης».

Επομένως το βασικό επιχείρημα των συλλογισμών βάσει των οποίων προσβάλλεται η Απόφαση του Υπουργού ΥΠΥΜΕΔΙ (λόγος ακυρώσεως 1.1) δεν ευσταθεί. Διοικητική πράξη δε που απαιτείται, στην παρούσα περίπτωση, για την «πραγματοποίηση ή λειτουργία του έργου» είναι η έγκριση των τευχών δημοπράτησης και η πρόσκληση προς τους συμμετέχοντες για την υποβολή δεσμευτικών προσφορών. Σύμφωνα δε με τα προβλεπόμενα, αυτό έπεται της εκπόνησης ΜΠΕ και της έκδοσης ΑΕΠΟ. Επιπροσθέτως είναι σαφές ότι η εκπόνηση της σχετικής ΜΠΕ θα γίνει από το Δημόσιο και όχι από τους διαγωνιζόμενους, όπως εσφαλμένα υποστηρίζεται για να αμφισβητηθεί η αντικειμενικότητα της προβλεπόμενης διαδικασίας.

3. Το επιχείρημα της υποχρέωσης εκπόνησης ΜΠΕ, ως προϋπόθεση για την έναρξη του ανταγωνιστικού διαλόγου, δεν ευσταθεί και για έναν ακόμη λόγο. Η εκπόνηση της ΜΠΕ ενός έργου απαιτεί να είναι διαθέσιμη η τεχνική μελέτη του έργου, σε ένα στάδιο (συνήθως προμελέτης) που θα επιτρέπει την εκτίμηση των ενδεχόμενων επιπτώσεων στο περιβάλλον. Στην συγκεκριμένη περίπτωση αυτό δεν ισχύει, δεδομένου ότι η τεχνική μελέτη του έργου, που το δημόσιο θα επιλέξει να προωθηθεί, θα είναι διαθέσιμη στο τέλος της Β' φάσης του ανταγωνιστικού διαλόγου, όπως προδιαγράφεται στο άρθρο 1 της προκήρυξης και ειδικότερα στην παράγραφο 1.2.2 όπου αναφέρεται: «Κατά την φάση αυτή οι Υποψήφιοι θα συμμετάσχουν στον καθορισμό του βασικού σχεδιασμού του έργου, υποβάλλοντας προτάσεις και μελέτες...». Η διαδικασία αυτή επεξηγείται σε πολλά σημεία της προκήρυξης (άρθρο 11, παραρτήματα κλπ). Για τον λόγο αυτό εξάλλου ζητούνται και μελετητικά πτυχία συγκεκριμένης τάξεως (άρθρο 13.6).



Το γεγονός αυτό επιλέγουν να αγνοούν οι προσφεύγοντες ονομάζοντας μελέτη την «υπηρεσιακή λύση» ή όποια παλαιότερη μελέτη δίνεται στους υποψήφιους διαγωνιζόμενους για την πληρέστερη ενημέρωσή τους ως προς το έργο για το οποίο θα διαγωνιστούν. Και αυτό παρότι εισαγωγικά (Άρθρο 1, παρ. 1.1) αναφέρεται με σαφήνεια: «Οι ενδιαφερόμενοι δεν δεσμεύονται από τις «Υπηρεσιακές Λύσεις» που περιγράφονται στο Παράρτημα 1, ούτε από τις χαράξεις που παρουσιάζονται στα σχέδια του Παρατήματος 16 και οι οποίες δίδονται για ενημέρωση και μόνο».

Στην συνέχεια δε αναφέρεται: «Ο Ανταγωνιστικός Διάλογος (Διαβούλευση) θα διεξαχθεί ... και από αυτόν θα καθοριστούν τα ακόλουθα:

- Η επιλογή της προσφερόμενης οδικής εξυπηρέτησης της υποθαλάσσιας σήραγγας μετά από ανάλυση κυκλοφοριακών φόρτων (μόνο επιβατικά ή και βαρέα οχήματα)
- Η τυπική διατομή του Τεχνικού Έργου (διατομή με 2 ή 3 ή 4 λωρίδες) μετά από Μελέτη Βιωσιμότητας του Έργου
- Η τυπική διατομή του κυρίως Τεχνικού της Ζεύξης (με ένα ή δύο ορόφους) ... .. κλπ».

Είναι προφανές από την όλη περιγραφή ότι κατά την Β' Φάση της διαδικασίας του Ανταγωνιστικού Διαλόγου θα παρουσιαστούν από του συμμετέχοντες αιτιολογημένες τεχνικές προτάσεις και εξ αυτών, μέσα από διάλογο, το δημόσιο συνεκτιμώντας όλα τα δεδομένα θα καταλήξει στην επιλογή τεχνικών λύσεων οι οποίες με δική του ευθύνη θα τεθούν σε περιβαλλοντική διερεύνηση. Με σαφήνεια προκύπτει ότι δεν θα ήταν δυνατόν να εκπονηθεί ΜΠΕ για ένα τεχνικό έργο του οποίου βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά και μεγέθη είναι προς μελέτη, αξιολόγηση και επιλογή, διότι δεν θα ήταν εφικτή η πρόβλεψη και αξιολόγηση των ενδεχόμενων επιπτώσεων στο περιβάλλον.

Επομένως το αιτιολογικό ακυρώσεως (λόγος ακυρώσεως 1.1/α&β) είναι ανακριβές, στηρίζεται δε σε αποσπασματικές αναφορές παλαιότερων μελετών και «διαγωνισμού ιδεών» οι οποίες παραχωρούνται προς ενημέρωση και μόνον των ενδιαφερομένων. Παραλείπει δε και διαστρεβλώνει την πραγματική περιγραφή του ζητούμενου έργου (Παράρτημα 1), των σταδίων μελέτης και των τεχνικών λύσεων προς διερεύνηση στην Β' Φάση του Ανταγωνιστικού Διαλόγου, όπως αυτά με σαφήνεια προσδιορίζονται στην Προκήρυξη. Δεν είναι δυνατόν να τεθεί υπό περιβαλλοντική αξιολόγηση τεχνικό έργο του οποίου η μελέτη έπεται. Όπως και στα δημόσια έργα τα οποία μελετώνται και κατασκευάζονται με την κλασσική διαδικασία, δεν είναι απαιτητή η εκπόνηση ΜΠΕ πριν την προκήρυξη διαγωνισμού για την εκπόνηση της μελέτης αλλά πριν την προκήρυξη διαγωνισμού για την κατασκευή του έργου.

4. Η διαδικασία «χωροθέτησης» όπως προβλεπόταν στον Ν.1650/86 έχει αντικατασταθεί από την «Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση» (ΠΠΕΑ) στον Ν 3010/2002 και με τον «Προκαταρκτικό Προσδιορισμό Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων» (ΠΠΠΑ) στον Ν 4014/2011 (άρθρο 2) ο οποίος αποτελεί προαιρετική διαδικασία. Εάν το Δημόσιο κρίνει ότι η διαδικασία αυτή είναι απαραίτητη κατά την Β' φάση του ανταγωνιστικού διαλόγου, προφανώς θα προχωρήσει στην αντίστοιχη διαδικασία.

Πέραν αυτών όμως το έργο θεωρείται χωροθετημένο μέσω της πρόβλεψής του στο ΡΣΑ και δεν τίθεται παρόμοιο θέμα όπως αναφέρεται στην σελ. 11 της προσφυγής.

5. Το σύνθετο τεχνικό έργο (υποθαλάσσιο οδικό τμήμα και επίγεια οδικά τμήματα) το οποίο τίθεται με την αναφερόμενη προκήρυξη σε διαδικασία ανταγωνιστικού διαλόγου, υπάγεται σύμφωνα με τον Ν. 4014/11 και την Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΚΑ/1958/ΦΕΚ 21Β'/13.1.2012 στα έργα που χρήζουν περιβαλλοντικής αδειοδότησης από τις κεντρικές υπηρεσίες του ΥΠΕΚΑ. Είναι δεδομένο ότι οι προβλεπόμενες διαδικασίες θα τηρηθούν και για το έργο αυτό, όπως προκύπτει και από τα προβλεπόμενα στην προκήρυξη και μάλιστα με



ευθύνη του δημοσίου. Από κανένα σημείο της προκήρυξης δεν προκύπτει ρύθμιση περί απαλλαγής του συγκεκριμένου έργου από τα νομίμως προβλεπόμενα και σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές. Αντιθέτως έχει με σαφήνεια καθοριστεί ο χρόνος στον οποίο είναι αναγκαία και δυνατή (λόγω ύπαρξης τεχνικής μελέτης) η περιβαλλοντική διερεύνηση.

Πέραν αυτών, ακόμη και σε αυτή την πρώιμη φάση, το δημόσιο έχει ήδη κάνει ενέργειες και έχει θέσει υπόψη των υποψηφίων περιορισμούς που υπάρχουν, αποδεικνύοντας εμπράκτως την σφαιρική και όχι στενά τεχνική θεώρηση του έργου. Συγκεκριμένα:

- την αναγκαιότητα υποθαλάσσιου έργου για την οδική ζεύξη που προκύπτει από διατυπωμένες απόψεις του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και αφορούν στην απρόσκοπτη λειτουργία του Ναυστάθμου, περιορισμός που εξυπακούεται σε θέματα Εθνικής Άμυνας.
- την Έκθεση Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης των συναρμόδιων Εφορειών Αρχαιοτήτων βάσει του Ν.3905/2010 (άρθρο 11) όπου διατυπώνονται περιορισμοί που αφορούν στα κτίρια του Λοιμοκαθαρητηρίου και του ναού του Αγ. Γεωργίου επί της νήσου Αγ. Γεωργίου.

Επιπλέον, και πέραν της υποχρεωτικής δημόσιας διαβούλευσης κατά την διαδικασία έγκρισης της ΑΕΠΟ, το Υπουργείο έχει ανταποκριθεί σε όποια δημόσια συζήτηση έχει κληθεί να παραστεί για το θέμα.

Επομένως, πέραν των ρητά προβλεπόμενων σε ότι αφορά στην τήρηση των νομίμων διαδικασιών, ούτε εκ των πράξεων προκύπτει υπόνοια για πρόθεση μη τήρησης όλων των απαραίτητων διαδικασιών εκτίμησης των επιπτώσεων στο ανθρωπογενές και στο φυσικό περιβάλλον ή αυθαίρετων επιλογών από την πλευρά του δημοσίου.

Συνολικά εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι δεν ευσταθεί ο λόγος ακυρώσεως 1 της προσφυγής, όπως αναλυτικά εξηγήσαμε.

#### Λόγος Ακυρώσεως 2:

Πέραν των ανωτέρω τα οποία αφορούν στην νομιμότητα της διοικητικής πράξης με την οποία προκηρύχθηκε ο ανταγωνιστικός διάλογος, έχουμε επί των επιχειρημάτων των προσφευγόντων που υποστηρίζουν ότι το Δημόσιο επιχειρεί «πλάνη» και έχει «πλημμελή αιτιολογία» να παρατηρήσουμε:

1. Το ΥΠΥΜΕΔΙ όπως ήδη αναφέρθηκε υλοποιεί έργα που περιλαμβάνονται στο ΡΣΑ. Οι επιλογές διάρθρωσης των δικτύων μέσων σταθερής τροχιάς, οδικών ή ακτοπλοϊκών αποτελεί θέμα του επιτελικού σχεδιασμού, στον οποίο εισηγούμαστε και παρέχουμε στοιχεία. Ως εκ τούτου εναλλακτικές προτάσεις διάρθρωσης των δικτύων εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου πρέπει πρωτίστως να απευθύνονται, στα πλαίσια του αντίστοιχου δημόσιου διαλόγου, στις αρχές που έχουν την ευθύνη του σχεδιασμού.

Παρόλα αυτά το ΥΠΥΜΕΔΙ έχει άποψη επί του θέματος και θεωρεί ότι η επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς μέχρι το Πέραμα μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά αλλά δεν υποκαθιστά την λειτουργία της οδικής σύνδεσης του νησιού, ούτε επιλύει επαρκώς τα προβλήματα που δημιουργούνται στον Δ. Περάματος από την διαμπερή κυκλοφορία.

2. Η πεποίθηση του ΥΠΥΜΕΔΙ ότι το θέμα της κατασκευής της συγκεκριμένης οδικής σύνδεσης είναι θεμιτό να διερευνηθεί στα πλαίσια του ανταγωνιστικού διαλόγου σε καμία περίπτωση δεν συνιστά αυθαίρετη επιλογή αλλά προκύπτει από πολύ συγκεκριμένα στοιχεία:

- την εκτεταμένη χρήση παραθεριστικών κατοικιών στο νησί που μεταβάλλουν τα πληθυσμιακά μεγέθη από περίπου 45.000 κατοίκους σε 250.000 (300.000 κατά τους



προσφεύγοντες) το καλοκαίρι και τις περιόδους των αργιών, οπότε δημιουργείται και το μείζον πρόβλημα με την ροή μετακίνησης και την δημιουργία ανασχέσεων (ουρών) που επιβαρύνουν πέραν της διαμιπερούς κυκλοφορίας τον Δ. Περάματος. Επιπλέον την ύπαρξη του μεγάλου εργασιακού χώρου που είναι ο ναύσταθμος, όπου απασχολούνται περί τα 2.500 άτομα (πλην πληρωμάτων και υπηρετούντων) που μετακινούνται καθημερινά στο μεγαλύτερο ποσοστό τους.

- τα στοιχεία των μετακινήσεων από το Λιμεναρχείο Πειραιά που καταγράφουν την μετακίνηση 9,8 εκ επιβατών και 4 εκ αυτοκινήτων το 2009 (σήμερα ενδέχεται ο αριθμός να έχει υποχωρήσει ελαφρώς), καθιστώντας την εν λόγω πορθμιακή γραμμή την πρώτη σε κίνηση στην Ελλάδα.

- ο χρόνος μετακίνησης σήμερα είναι περί τα 40 λεπτά της ώρας (υπολογιζόμενου του χρόνου αναμονής, επιβίβασης και αποβίβασης) και ο χρόνος διέλευσης με την οδική σύνδεση υπολογίζεται σε 4 λεπτά της ώρας.

Τα ανωτέρω πραγματικά δεδομένα αιτιολογούν απόλυτα την προκήρυξη του ανταγωνιστικού διαλόγου στην Β' φάση του οποίου, όπως ρητά περιγράφεται στην προκήρυξη θα επανεκτιμηθούν και τεκμηριωθούν όλα τα κυκλοφοριακά δεδομένα.

Βάσει αυτών η αρχική εκτίμηση της Αναθέτουσας Αρχής είναι ότι θα υπάρξει βελτίωση του περιβάλλοντος στα θέματα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (λόγω ομαλοποίησης της κυκλοφορίας σε ώρες αιχμής) και του θαλάσσιου περιβάλλοντος (λόγω της μείωσης των ακτοπλοϊκών διελεύσεων).

3. Η προκήρυξη δεν αφορά, κατ' ανάγκη, την κατασκευή αυτοκινητοδρόμου. Όπως ήδη αναφέρθηκε στο άρθρο 1 της προκήρυξης αναφέρεται το ενδεχόμενο επιλογής οδικού άξονα 2 ή 3 ή 4 λωρίδων κυκλοφορίας. Η τελική επιλογή θα προκύψει κατά την Β' φάση του ανταγωνιστικού διαλόγου μετά από εκτίμηση κυκλοφοριακών δεδομένων, τεχνικών δυνατοτήτων, οικονομικών δεδομένων και περιβαλλοντικής διερεύνησης. Οι σαφείς αυτές διατυπώσεις της προκήρυξης διαστρεβλώνονται, με αναφορά σε παλαιότερες μελέτες και διερευνήσεις, παρά την ρητή διατύπωση στο Άρθρο 1 της προκήρυξης ότι δίνονται στους μετέχοντες για ενημέρωση και μόνο και της σαφούς περιγραφής του προτεινόμενου προς μελέτη έργου.

4. Η τιμή της διέλευσης σήμερα είναι σχετικά υψηλή σε σχέση με το διανυόμενο μήκος. Η τιμή του διόδου τέλους δεν μπορεί να αξιολογηθεί σήμερα δεδομένου ότι εξαρτάται απόλυτα από το χρηματοοικονομικό μοντέλο της υπό διερεύνηση σύμβασης παραχώρησης. Προφανώς πρόθεση του δημοσίου είναι η μείωση του κόστους, ώστε μέσω του ανταγωνισμού να προσαρμοστεί και το κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς όπως συνέβη στην ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου. Εδώ πρέπει εκ νέου να τονιστεί ότι το θέμα αυτό είναι υπό διερεύνηση στα πλαίσια του ανταγωνιστικού διαλόγου και, εάν το δημόσιο κρίνει ότι δεν εκπληρούνται οι στόχοι του, έχει την δυνατότητα να σταματήσει την διαδικασία (άρθρο 6 της προκήρυξης).

5. Η διευκόλυνση πρόσβασης στο νησί θα ενισχύσει ενδεχομένως την κατοίκησή του σε μόνιμη βάση και την μετατροπή μέρους των παραθεριστικών οικιών σε μόνιμες. Ο έλεγχος όμως της δόμησης αποτελεί αποστολή του ορθού πολεοδομικού σχεδιασμού και του ελέγχου εφαρμογής του από τους αρμόδιους φορείς. Δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί μέτρο ελέγχου της αυθαίρετης δόμησης η μη κατασκευή ενός έργου υποδομής που σκοπό έχει να εξυπηρετήσει τον ήδη υπάρχοντα κυκλοφοριακό φόρτο χωρίς τις υφιστάμενες δυσλειτουργίες και τις επιπτώσεις τους σε αστικές περιοχές.

Σημειώνεται ότι η Σαλαμίνα μαζί με το Ηράκλειο Κρήτης αποτελούν ήδη εδώ και δεκαετίες τις περιοχές με τον μεγαλύτερο αριθμό αυθαίρετων κατοικιών στην Ελλάδα, γεγονός που σκόπιμα αποσιωπάται στο κείμενο της προσφυγής σε μία προσπάθεια να συνδεθεί το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης μονομερώς και εσφαλμένα με το σχεδιαζόμενο οδικό έργο. Είναι απορίας άξιον ποια μπορεί να είναι η περαιτέρω επιδείνωση της διάχυσης



αυθαίρετων κατασκευών στην Σαλαμίνα, της οποίας η υφιστάμενη οικιστική κατάσταση απεικονίζεται στον συνημμένο ορθοφωτοχάρτη.

Τα παραπάνω αποτελούν κατά την άποψή μας σαφή τεκμηρίωση για την επιλογή προκήρυξης του ανταγωνιστικού διαλόγου ώστε μέσα από την τεχνική, οικονομική και περιβαλλοντική διερεύνηση, όπως προβλέπεται στην Β' Φάση, να επικυρωθούν, συμπληρωθούν ή ανατραπούν οι ανωτέρω εκτιμήσεις και να ληφθεί η απόφαση κατασκευής ή μη του έργου. Τα θέματα θαλασσίου περιβάλλοντος κλπ (σελ. 19) που θίγονται από τους προσφεύγοντες θα εξετασθούν λεπτομερώς με την εκπόνηση της ΜΠΕ, όταν υπάρξει τεχνική μελέτη για το έργο. Στα πλαίσια δε της δημόσιας διαβούλευσης θα μπορούν τεκμηριωμένα όλοι οι ενδιαφερόμενοι πολίτες να εκφράσουν άποψη επί συγκεκριμένου σχεδιασμού.

Επομένως καμία πλάνη δεν υπάρχει και η προκήρυξη του ανταγωνιστικού διαλόγου είναι επαρκώς αιτιολογημένη με συγκεκριμένα στοιχεία, πέραν της πρόβλεψής του στο ΡΣΑ.

### Λόγος Ακυρώσεως 3

Σε ότι αφορά την εξασφάλιση υγιούς ανταγωνισμού η προκήρυξη είναι απόλυτα σύμφωνη με τα προβλεπόμενα στο ΠΔ 60/2007 όπου καθορίζεται ως κατώτατο αποδεκτό όριο συμμετεχόντων τα τρία (3) διαγωνιζόμενα σχήματα. Στην παρούσα προκήρυξη προβλέπεται η προεπιλογή τεσσάρων (4) σχημάτων, που θα πληρούν τα κριτήρια επιλογής όπως αναλυτικά διατυπώνονται στην προκήρυξη.

Επί του θέματος αυτού είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψη δύο βασικές παράμετροι. Η πρώτη αφορά στην μακρά χρονική διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου και το σοβαρό κόστος για τους συμμετέχοντες (εκπόνηση μελετών και σχεδίων συμβάσεων που απαιτούν την απασχόληση εξειδικευμένου τεχνικού, νομικού και οικονομοτεχνικού προσωπικού). Η δαπανηρή αυτή διαδικασία απαιτεί να υπάρχουν υπολογίσιμες πιθανότητες επιτυχίας για τον κάθε διαγωνιζόμενο, ώστε να υπάρξει ενδιαφέρον για συμμετοχή και να μην αποβεί ο διαγωνισμός άγονος. Η δεύτερη αφορά στην φύση του έργου που είναι τεχνικά εξειδικευμένο (υποθαλάσσιο έργο «υπό κυκλοφορία», δεδομένου του γεγονότος ότι ο δίαυλος ναυσιπλοΐας πρέπει να παραμένει ανοιχτός στο απαραίτητο εύρος για τις ανάγκες του ναυστάθμιου ανά πάσα στιγμή) και αντικειμενικά δεν θα υπάρξουν πολλά σχήματα με τα απαιτούμενα προσόντα και εμπειρία. Ο τελικός αριθμός επελέγη, σταθμίζοντας τα ανωτέρω δεδομένα, ως ο αρμόζων και ρεαλιστικός στο συγκεκριμένο έργο, ο οποίος ταυτόχρονα εξασφαλίζει όλες τις προϋποθέσεις του υγιούς ανταγωνισμού.

Σε κάθε περίπτωση η προκήρυξη είναι σύμφωνη με την ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία και ο προβαλλόμενος λόγος ακύρωσης 3 δεν έχει έρεισμα.





**ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ,  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ**  
Γ.Γ.Υ. / ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ  
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ  
Αρ. Πρωτ. .... 65  
Ημερομ. .... 22-1-2015

ΕΧΙΝΕ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΜΕ Φ2

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ  
ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ  
ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ  
ΣΤΗ ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝ  
ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ

Αθήνα 20-1-2015

Αρ. Πρωτ.: 25 /Φ.32251

Αρμόδια: Μ. Βλαχοπάνου  
Πάρεδρος ΝΣΚ  
Δ/ση : Χ. Τρικούπη 182, 11472 Αθήνα  
Τηλ. : 2106453835  
Fax : 2106435815  
Email : [m.blahorpanou@nsk.gr](mailto:m.blahorpanou@nsk.gr)

ΠΡΟΣ  
✓ Υ.ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ  
Δ/ση Προγραμματισμού  
Υποδομών με Σύμβαση  
Παραχώρησης  
(Υπόψιν κ. Ι. Μπακογιάννη)  
Καρύστου 5-115 25 ΑΘΗΝΑ  
**ΚΟΙΝ.**

Συμβούλιο της Επικρατείας  
Τμήμα Δ'-  
(κ. Πισπιρίγκο -Σύμβουλο ΣΤΕ)  
Υπόψιν Βοηθού Εισηγήτριας  
κας Κοντοπόδη)  
Πανεπιστημίου 47-49-ΑΘΗΝΑ

**ΘΕΜΑ :** Ζητείται φάκελος και έκθεση απόψεων


**ΣΧΕΤ.** : Το με αριθμ. πρωτ. ΕΠΠ/Ζ/88/11-2-2014 έγγραφο της  
Γεν. Γραμ. Δημ. Εργων/ΕΥΔΕ/ΜΚ/ΕΠΠ προς το Γραφείο μας, που έχει  
κοινοποιηθεί προς την Δ/ση Νομοθ. Συντονισμού &Κωδικοποίησης και το  
Γραφείο Γεν. Δ/νη Εργων Παραχώρησης.

ΕΧΙΝΕ ΕΝΕΡΓΕΙΑ  
ΜΕ Φ2 22/29-1-2015  
Φ.Ε.

4



Δεδομένου ότι την **3-2-2015** συζητείται -μετά από αναβολή- ενώπιον του **Δ' Τμήματος ΣτΕ** η από 28-5-2012 αίτηση του Συλλόγου «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ (ΠΕΡΙΒΟΣ) για την ακύρωση της υπ' αριθμ. ΕΠΠ/Ζ/Φ1/33/27-3-2012 απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, παρακαλείσθε όπως **έως την 26-1-2015**, διαβιβάσετε στο Συμβούλιο της Επικρατείας τα από το άρθρο 23 του ν.δ/τος 170/1973 (άρθρο 23 Π.Δ/τος 18/89) επιβαλλόμενα, ήτοι φάκελο της υπόθεσης και έκθεση απόψεων επί της ως άνω αιτήσεως ακυρώσεως καθώς και την αποστολή αντιγράφων των ως άνω διαβιβασθόμενων στο Γραφείο μας

  
Μαριέττα Ν. Βλαχοπούλου  
ΠΑΡΕΔΡΟΣ Ν.Σ.Κ.





ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ,  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ  
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚ/ΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΓ/ΜΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Αθήνα,  
Αριθ. Πρωτ:

21-1-2015  
ΠΥΣΠ/Σ.1/οικ. 56  
Σχετ:

ΠΡΟΣ:

Γραφείο Νομικού Συμβούλου  
Χαρ. Τρικούπη 182  
10178 Αθήνα

ΚΟΙΝ.

Γραφείο κ. Γενικού Διευθυντή  
Συγκοινωνιακών Υποδομών  
(με συνημμένο υπόμνημα)

Ταχ. Δ/ση: Καρύστου 5  
Τ.Κ.: 11523, Αθήνα  
Πληροφορίες: Προϊστάμενος  
Τηλέφωνο: 210-6992298  
Fax: 210 6996653  
Email: dpysp@ggde.gr

ΕΡΓΟ: Μελέτη, Κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση & εκμετάλλευση του έργου της  
Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας.

ΘΕΜΑ: Η αίτηση ακύρωσης του συλλόγου «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ»  
(ΠΕΡΙΒΟΣ)

Σχετ. Α) Το με αρ. πρωτ. ΕΠΠ/Ζ/88/11-02-2014 έγγραφο της ΕΥΔΕ/ΜΚ/ΕΠΠ

Με το ανωτέρω α) σχετικό η τότε αρμόδια Υπηρεσία ΕΥΔΕ/ΜΚ/ΕΠΠ σας απέστειλε υπόμνημα επί των αναφερομένων στην αίτηση ακύρωσης του θέματος. Με την παρούσα σας διαβιβάζουμε επικαιροποιημένο και υπογεγραμμένο υπόμνημα αντίκρουσης των περιλαμβανομένων στην αίτηση ακύρωσης μαζί με συνημμένα τα οποία θα αποσταλούν προς τον εισηγητή του Δ' Τμήματος του ΣτΕ. Παρακαλούμε για την προσυπογραφή του υπόψη υπομνήματος προκειμένου να υποβληθεί.

Συν.

1. ΥΠΟΜΝΗΜΑ – ΑΝΤΙΚΡΟΥΣΗ (εις διπλούν)
2. Η ΔΜΕΟ/α/2288/15-09-1993 απόφαση έγκρισης μελετών
3. Η ΕΠΠ/Ζ/Φ.1/7595/14-10-2014 απόφαση τροποποίησης άρθρων τη Προκήρυξης Α' Φάσης
4. Η ΠΥΣΠ/Σ/οικ. 67/2-12-2014 απόφαση μετάθεσης της προθεσμίας υποβολής φακέλων εκδήλωσης ενδιαφέροντος
5. Η ΠΥΣΠ/Σ.1/46/21-11-2014 γνωστοποίησης τροποποίησης άρθρων της Προκήρυξης Ανταγωνιστικού Διαλόγου Α φάση και παροχή διευκρινήσεων.

Ε. Δ

1. Δ/ση ΠΥΣΣ
2. Φ.Σ.1
3. Χρον. Αρχείο
4. Τμήμα Α, Τμήμα Β, Τμήμα Γ

Ο Προϊστάμενος





ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ,  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ  
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚ/ΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΓ/ΜΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

ΟΡΘΗ  
Αθήνα,  
Αριθ. Πρωτ:

ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ 22-1-2015  
21 -1 -2015  
ΠΥΣΠ/Σ.1/οικ.56  
Σχετ:

ΠΡΟΣ:

Γραφείο Νομικού Συμβούλου  
Χαρ. Τρικούπη 182  
10178 Αθήνα

ΚΟΙΝ.

Γραφείο κ. Γενικού Διευθυντή  
Συγκοινωνιακών Υποδομών  
(με συνημμένο υπόμνημα)

Ταχ. Δ/ση: Καρύστου 5  
Τ.Κ : 11523, Αθήνα  
Πληροφορίες : Προϊστάμενος  
Τηλέφωνο: 210-6992298  
Fax: 210 6996653  
Email: dpysp@ggde.gr

**ΕΡΓΟ:** Μελέτη, Κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση & εκμετάλλευση του έργου της  
Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας.

**ΘΕΜΑ:** Υποβολή απόψεων επί της αίτησης ακύρωσης του συλλόγου «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ  
ΟΜΙΛΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» (ΠΕΡΙΒΟΣ)

**Σχετ.** Α) Το με αρ. πρωτ. ΕΠΠ/Ζ/88/11-02-2014 έγγραφο της ΕΥΔΕ/ΜΚ/ΕΠΠ

Με την παρούσα σας διαβιβάζουμε συνημμένο το έγγραφο απόψεων της Διοίκησης  
προκειμένου να υποβληθεί στο Δ' Τμήμα του ΣτΕ και αφορά την αίτηση ακύρωσης του θέματος.  
Παρακαλούμε για την προσυπογραφή του υπόψη εγγράφου προκειμένου να υποβληθεί.

Συν.

1. Έγγραφο (εις διπλούν)

Ε. Δ

1. Δ/ση ΠΥΣΣ
2. Φ.Σ.1
3. Χρον. Αρχείο
4. Τμήμα Α, Τμήμα Β, Τμήμα Γ

Ο Προϊστάμενος





(Φακ. Σαλαμίνας)



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ &  
ΔΙΚΤΥΩΝ  
ΓΕΝ. ΓΡΑΜ. ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Αθήνα, 22-1-2015

Αριθμ. Πρωτ: ΠΥΣΠ/Σ.1/72

ΠΡΟΣ:

Συμβούλιο της Επικρατείας  
Πανεπιστημίου 47 – 49  
10564 Αθήνα  
(υπόψη κ. Κοντοπόδη)

ΚΟΙΝ.

1. Γραφείο κ. Γενικού Διευθυντή  
Συγκοινωνιακών Υποδομών
2. Γραφείο Νομικού Συμβούλου

Γαχ. Δ/νση: Καρύστου 5  
Τ.κ.: 115 23 ΑΘΗΝΑ  
Πληροφορίες: Ι. Μπακογιάννης  
Τηλέφωνο: 210 6992298  
FAX :

**ΘΕΜΑ:** Υποβολή απόψεων της Διοίκησης επί της αίτηση ακύρωσης του συλλόγου  
«ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» (ΠΕΡΙΒΟΣ)

Σας διαβιβάζουμε τις απόψεις της Διοίκησης επί των θέσεων οι οποίες διατυπώνονται στην  
αίτηση του «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» (ΠΕΡΙΒΟΣ) για την ακύρωση:

1. Της ΕΠΠ/ Ζ/Φ1/33/27.3.2012 Απόφασης του Υπουργού Υ.ΜΕ.ΔΙ. «με την οποία εγκρίθηκε η  
Διενέργεια Δημόσιου Διεθνούς Διαγωνισμού με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου για την  
ανάθεση της Σύμβασης Παραχώρησης «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ,  
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ  
ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» και το τεύχος Διακήρυξης  
Προεπιλογής (Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος) της Α' Φάσης του Διαγωνισμού,
2. Της συναφούς Προκήρυξης Ανταγωνιστικού Διαλόγου για την ανάθεση της Σύμβασης  
Παραχώρησης «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ &  
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ  
ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ»
3. Κάθε άλλης συναφούς προγενέστερης ή μεταγενέστερης πράξης ή παράλειψης της διοίκησης



Επικαλούμενος Λόγος Ακυρώσεως 1 (Παράβαση κατ' ουσίαν διάταξης νόμου – Παραβίαση της Περιβαλλοντικής νομοθεσίας).

1. Η υποθαλάσσια οδική ζεύξη της νήσου Σαλαμίνας προβλέπεται στο ισχύον κατά την Προκήρυξη του διαγωνισμού Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών (ΡΣΑ) το οποίο αποτελεί υπερκείμενο πολεοδομικό σχεδιασμό για την Περιφέρεια Αττικής και ως εκ τούτου δεν μπορεί να χαρακτηρίζεται «αποσπασματική και απρογραμμάτιστη παρέμβαση στο οδικό δίκτυο» όπως αναφέρεται στην αίτηση ακύρωσης. Ειδικότερα ο Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας (ΦΕΚ 580 Δ/27-7-1999) στο Κεφάλαιο Β Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών, στο άρθρο 22 παρ 2.4 σελίδα 5341 περιλαμβάνει στις νέες οδικές συνδέσεις τη Ζεύξη Περάματος – Σαλαμίνας

2. Προβλέπεται εκ νέου στο Νόμο 4277 Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ 156Α/1-8-2014). Παράρτημα XIV(άρθρο 30 παρ 4 σελ 4979). Ειδικότερα στους Πρωτεύοντες Άξονες Μητροπολιτικής Σημασίας περιλαμβάνεται «Υποθαλάσσια ζεύξη Περάματος – Σαλαμίνας (με οδική χερσαία πρόσβαση από Λεωφόρο Σχιστού, εκτός οικιστικού ιστού Δήμου Περάματος και με αποκλεισμό επεκτασιμότητας στην κατεύθυνση διπλής ζεύξης προς Μέγαρο)».

3. Το έργο αυτό, πριν ενταχθεί στο ανωτέρω Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, αξιολογήθηκε περιβαλλοντικά και στη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/ Αττικής (ΡΣΑ) 2021

- (σελίδα 4-121): περιλαμβάνεται στους Πρωτεύοντες άξονες Μητροπολιτικής Σημασίας η Υποθαλάσσια ζεύξη Περάματος-Σαλαμίνας
- (σελίδα 7-52: Ακόμη, ελέγχεται αρνητικά η προοπτική συνδυασμένης διπλής ζεύξης Περάματος – Σαλαμίνας και Σαλαμίνας - Μεγάρων καθώς θα οδηγούσε στη δημιουργία ενός τρίτου υπεραστικού οδικού άξονα (με δεδομένους τους παράλληλους άξονες της Αττικής Οδού και της Εθνικής Οδού Αθηνών - Κορίνθου) δημιουργώντας συνθήκες ανεπιθύμητης διαμπερούς υπερτοπικής κυκλοφορίας στο νησί της Σαλαμίνας και στον πολεοδομικό ιστό του Δυτικού Πειραιά, με αποτέλεσμα να προβλέπεται ρητώς ο αποκλεισμός της επεκτασιμότητας του έργου πέραν του υποθαλάσσιου τμήματος Περάματος – Σαλαμίνας).
- Κεφάλαιο 10 «Βασικές μελέτες και έρευνες που απαιτούνται για την υλοποίηση των κατευθύνσεων και μέτρων του ΡΣΑ 2021» παρ. 4.7 Μελέτες οδικών έργων (άρθρο 30) αναφέρεται στην μελέτη Υποθαλάσσια ζεύξη Περάματος-Σαλαμίνας. (σελίδα 10-6)
- Το έργο σαφώς εμφανίζεται στους χάρτες του ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ που συνοδεύουν το κείμενο του Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας – Αττικής και τη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/ Αττικής (ΡΣΑ) 2021

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η υπόψη Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/ Αττικής (ΡΣΑ) 2021 έχει διαβιβαστεί απευθείας (με μέριμνα και της Υπηρεσίας μας) από το αρμόδιο Τμήμα Μητροπολιτικού Σχεδιασμού Αθήνας – Αττικής που συστήθηκε με την παρ. 4α του άρθρου 12 του ν. 4250/2014 και υπάγεται στη Διεύθυνση Χωροταξίας της Γενικής Γραμματείας Χωροταξίας και Αστικού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, στους εισηγητές του ΣτΕ.

Η περιγραφή του έργου στο Άρθρο 1 (σελ 5,6) της προκήρυξης ανταποκρίνεται πλήρως στο περιγραφόμενο ως ανωτέρω έργο.

Πρόκειται συνεπώς για την Προκήρυξη της διαδικασίας Ανταγωνιστικού Διαλόγου για ένα τμήμα του ευρύτερου πολεοδομικού σχεδιασμού, το οποίο προβλέπεται στο ισχύον (τόσο κατά την Προκήρυξη του διαγωνισμού όσο και σήμερα) Ρυθμιστικό Σχέδιο για το οποίο ο αρμόδιος τότε Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ) έχει προβεί στην απαιτούμενη στην ΚΥΑ ΕΥΠΕ/οικ107017/06 (ΦΕΚ/1225Β/5.9.06) περιβαλλοντική θεώρηση με την εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Ως εκ τούτου η υλοποίηση της υποθαλάσσιας οδικής ζεύξης της νήσου Σαλαμίνας αποτελεί «έργο» και όχι ανεξάρτητο «σχέδιο» ή «πρόγραμμα» και δεν υπάγεται στις προβλέψεις της ανωτέρω ΚΥΑ αλλά στις διατάξεις του Ν 1440/2011 για την προστασία του περιβάλλοντος.

Επομένως δεν ευσταθούν τα αναφερόμενα στον λόγο ακυρώσεως 1.2 (σελ. 17) της προσφυγής.



4. Η προσβαλλόμενη ΕΠΠ/Ζ/Φ1/33/27.3.2012 Απόφαση του Υπουργού ΥΠΥΜΕΔΙ και η προκήρυξη Ανταγωνιστικού Διαλόγου στηρίζονται στα προβλεπόμενα στην Οδηγία 2004/18/ΕΚ, στο ΠΔ 60/2007 και στην σχετική εθνική νομοθεσία (σελ 1,2 της Προκήρυξης). Ο Ανταγωνιστικός Διάλογος είναι μία σύνθετη διαδικασία που σκοπό έχει να οδηγήσει το Δημόσιο στην διερεύνηση της «βέλτιστης τεχνικά-οικονομικά και περιβαλλοντικά λύσης» (σελ. 5 της προκήρυξης), για το σχεδιαζόμενο έργο με πρόθεση να ανατεθεί η «μελέτη-κατασκευή-χρηματοδότηση-λειτουργία-συντήρηση και εκμετάλλευσή» του με την υπογραφή Σύμβασης Παραχώρησης.

Η διαδικασία αυτή εξελίσσεται σε τρεις φάσεις όπως περιγράφεται στο άρθρο 4.2 και στο άρθρο 11, ως εξής:

Α' Φάση: Εκδήλωση Ενδιαφέροντος – Προεπιλογή.

Β' Φάση: Ανταγωνιστικός Διάλογος – Διαβούλευση.

Γ' Φάση: Υποβολή Δεσμευτικών Προσφορών και ανάδειξη Αναδόχου.

Από τις φάσεις αυτές μόνον η Γ' φάση που αφορά στην «Υποβολή Δεσμευτικών Προσφορών και ανάδειξη Αναδόχου» μπορεί να θεωρηθεί αντίστοιχη της προκήρυξης έργου προς δημοπράτηση και κατά συνέπεια να σηματοδοτήσει την έναρξη κατασκευής του έργου, της οποίας πρέπει να προηγείται η εκπόνηση ΜΠΕ και η έκδοση ΑΕΠΟ.

Η επαλληλία των σταδίων είναι ιδιαίτερα ευκρινής στο άρθρο 1 και στα Παραρτήματα 14 & 15 όπου με σαφήνεια διατυπώνεται το περιεχόμενο των φάσεων του διαγωνισμού και τονίζεται ότι η Β' φάση περαιούται με την αδειοδότηση του έργου και την έγκριση των τευχών δημοπράτησης.

Επιπλέον στο άρθρο 6 της προκήρυξης προβλέπεται με σαφήνεια το δικαίωμα της Αναθέτουσας Αρχής να αναβάλλει, ακυρώσει, επαναλάβει το σύνολο ή μέρος της διαδικασίας, ακόμα και στην περίπτωση που «η εκτέλεση του συμβατικού αντικειμένου δεν ενδιαφέρει πλέον την Αναθέτουσα Αρχή». Καμία από τις προβλέψεις του άρθρου αυτού δεν προσιδιάζει στην «έναρξη κατασκευής» έργου.

Από τα παραπάνω προκύπτει με σαφήνεια ως προσδιορισμός της «έναρξης κατασκευής ή πραγματοποίησης του έργου» – εάν η διαδικασία ευδοκιμήσει και το Δημόσιο αποφασίσει να προχωρήσει – η χορήγηση των τευχών δημοπράτησης και η πρόσκληση προς υποβολή των δεσμευτικών προσφορών των υποψηφίων Αναδόχων. Το στάδιο αυτό προϋποθέτει, πράγματι, την εκπόνηση ΜΠΕ κατά τον Ν 4014/2011 και τις εκτελεστικές αυτού ΥΑ καθώς και την έκδοση ΑΕΠΟ.

Ακριβώς στο παράρτημα 14, το οποίο αναφέρεται στην Β' φάση του ανταγωνιστικού διαλόγου και συγκεκριμένα στην παρ. 2.1 αναφέρεται: « Η διάρκεια του ανταγωνιστικού διαλόγου (Β' Φάση Διαγωνισμού) προεκτιμάται σε 28 μήνες περίπου. Ο Ανταγωνιστικός Διάλογος θα ολοκληρωθεί με την περιβαλλοντική Αδειοδότηση του Έργου που θα αναληφθεί από το Δημόσιο (έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων) και την έκδοση των τευχών δημοπράτησης της Γ' φάσης».

Επομένως το βασικό επιχείρημα των συλλογισμών βάσει των οποίων προσβάλλεται η Απόφαση του Υπουργού ΥΠΥΜΕΔΙ (λόγος ακυρώσεως 1.1) δεν ευσταθεί. Διοικητική πράξη δε που απαιτείται, στην παρούσα περίπτωση, για την «πραγματοποίηση ή λειτουργία του έργου» είναι η έγκριση των τευχών δημοπράτησης και η πρόσκληση προς τους συμμετέχοντες για την υποβολή δεσμευτικών προσφορών. Σύμφωνα δε με τα προβλεπόμενα, αυτό έπεται της εκπόνησης ΜΠΕ και της έκδοσης ΑΕΠΟ. Επιπροσθέτως τονίζεται μετ' επιτάσεως προς αποφυγή παρερμηνειών ότι η εκπόνηση της σχετικής ΜΠΕ θα γίνει από το Δημόσιο και όχι από τους διαγωνιζόμενους, όπως εσφαλμένα υποστηρίζεται για να αμφισβητηθεί η αντικειμενικότητα της προβλεπόμενης διαδικασίας.

3. Το επιχείρημα της υποχρέωσης εκπόνησης ΜΠΕ, ως προϋπόθεση για την έναρξη του ανταγωνιστικού διαλόγου, δεν ευσταθεί και για έναν ακόμη λόγο. Η εκπόνηση της ΜΠΕ ενός έργου απαιτεί να είναι διαθέσιμη η τεχνική μελέτη του έργου, σε ένα στάδιο (συνήθως προμελέτης) που θα επιτρέπει την εκτίμηση



των ενδεχόμενων επιπτώσεων στο περιβάλλον. Στην συγκεκριμένη περίπτωση αυτό δεν ισχύει, δεδομένου ότι η τεχνική μελέτη του έργου, που το δημόσιο θα επιλέξει να προωθηθεί, θα είναι διαθέσιμη στο τέλος της Β' φάσης του ανταγωνιστικού διαλόγου, όπως προδιαγράφεται στο άρθρο 1 της προκήρυξης και ειδικότερα στην παράγραφο 1.2.2 όπου αναφέρεται: «Κατά την φάση αυτή οι Υποψήφιοι θα συμμετάσχουν στον καθορισμό του βασικού σχεδιασμού του έργου, υποβάλλοντας προτάσεις και μελέτες..». Η διαδικασία αυτή επεξηγείται σε πολλά σημεία της προκήρυξης (άρθρο 11, παραρτήματα κλπ). Για το λόγο αυτό εξάλλου ζητούνται και μελετητικά πτυχία συγκεκριμένης τάξεως (άρθρο 13.6).

Το γεγονός αυτό επιλέγουν να αγνοούν οι προσφεύγοντες ονομάζοντας μελέτη την «υπηρεσιακή λύση» ή όποια παλαιότερη μελέτη δίνεται στους υποψήφιους διαγωνιζόμενους για την πληρέστερη ενημέρωσή τους ως προς το έργο για το οποίο θα διαγωνιστούν. Και αυτό παρότι εισαγωγικά (Άρθρο 1, παρ. 1.1) αναφέρεται με σαφήνεια: «Οι ενδιαφερόμενοι δεν δεσμεύονται από τις «Υπηρεσιακές Λύσεις» που περιγράφονται στο Παράρτημα 1, ούτε από τις χαράξεις που παρουσιάζονται στα σχέδια του Παρατήματος 16 και οι οποίες δίδονται για ενημέρωση και μόνο».

Στην συνέχεια δε αναφέρεται: «Ο Ανταγωνιστικός Διάλογος (Διαβούλευση) θα διεξαχθεί ...και από αυτόν θα καθοριστούν τα ακόλουθα:

- Η επιλογή της προσφερόμενης οδικής εξυπηρέτησης της υποθαλάσσιας σήραγγας μετά από ανάλυση κυκλοφοριακών φόρτων (μόνο επιβατικά ή και βαρέα οχήματα)
- Η τυπική διατομή του Τεχνικού Έργου (διατομή με 2 ή 3 ή 4 λωρίδες) μετά από Μελέτη Βιωσιμότητας του Έργου
- Η τυπική διατομή του κυρίως Τεχνικού της Ζεύξης (με ένα ή δύο ορόφους).... κλπ».

Είναι προφανές από την όλη περιγραφή ότι κατά την Β' Φάση της διαδικασίας του Ανταγωνιστικού Διαλόγου θα παρουσιάσουν από του συμμετέχοντες αιτιολογημένες τεχνικές προτάσεις και εξ αυτών, μέσα από διάλογο, το δημόσιο συνεκτιμώντας όλα τα δεδομένα θα καταλήξει στην επιλογή τεχνικών λύσεων οι οποίες με δική του ευθύνη θα τεθούν σε περιβαλλοντική διερεύνηση. Με σαφήνεια προκύπτει ότι δεν θα ήταν δυνατόν να εκπονηθεί ΜΠΕ για ένα τεχνικό έργο του οποίου βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά και μεγέθη είναι προς μελέτη, αξιολόγηση και επιλογή, διότι δεν θα ήταν εφικτή η πρόβλεψη και αξιολόγηση των ενδεχόμενων επιπτώσεων στο περιβάλλον.

Επομένως το αιτιολογικό ακυρώσεως (λόγος ακυρώσεως 1.1/α&β) είναι ανακριβές, στηρίζεται δε σε αποσπασματικές αναφορές παλαιότερων μελετών και «διαγωνισμού ιδεών» οι οποίες παραχωρούνται προς ενημέρωση και μόνον των ενδιαφερομένων. Παραλείπει δε και διαστρεβλώνει την πραγματική περιγραφή του ζητούμενου έργου (Παράρτημα 1), των σταδίων μελέτης και των τεχνικών λύσεων προς διερεύνηση στην Β' Φάση του Ανταγωνιστικού Διαλόγου, όπως αυτά με σαφήνεια προσδιορίζονται στην Προκήρυξη. Δεν είναι δυνατόν να τεθεί υπό περιβαλλοντική αξιολόγηση τεχνικό έργο του οποίου η μελέτη έπεται. Όπως και στα δημόσια έργα τα οποία μελετώνται και κατασκευάζονται με την κλασσική διαδικασία, δεν είναι απαιτητή η εκπόνηση ΜΠΕ πριν την προκήρυξη διαγωνισμού για την εκπόνηση της μελέτης αλλά πριν την προκήρυξη διαγωνισμού για την κατασκευή του έργου.

4. Η διαδικασία «χωροθέτησης» όπως προβλεπόταν στον Ν.1650/86 έχει αντικατασταθεί από την «Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση» (ΠΠΕΑ) στον Ν 3010/2002 και με τον «Προκαταρκτικό Προσδιορισμό Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων» (ΠΠΠΑ) στον Ν 4014/2011 (άρθρο 2) ο οποίος αποτελεί προαιρετική διαδικασία. Εάν το Δημόσιο κρίνει ότι η διαδικασία αυτή είναι απαραίτητη κατά την Β' φάση του ανταγωνιστικού διαλόγου, προφανώς θα προχωρήσει στην αντίστοιχη διαδικασία. Πέραν αυτών όμως το έργο θεωρείται χωροθετημένο μέσω της πρόβλεψής του στο ΡΣΑ και δεν τίθεται παρόμοιο θέμα όπως αναφέρεται στην σελ. 11 της προσφυγής.

5. Το σύνθετο τεχνικό έργο (υποθαλάσσιο οδικό τμήμα και επίγεια οδικά τμήματα) το οποίο τίθεται με την αναφερόμενη προκήρυξη σε διαδικασία ανταγωνιστικού διαλόγου, υπάγεται σύμφωνα με τον Ν. 4014/11 και την Υπουργική Απόφαση ΥΠΕΚΑ/1958/ΦΕΚ 21Β'/13.1.2012 στα έργα που χρήζουν περιβαλλοντικής αδειοδότησης από τις κεντρικές υπηρεσίες του ΥΠΕΚΑ. Είναι δεδομένο ότι οι προβλεπόμενες διαδικασίες θα τηρηθούν και για το έργο αυτό, όπως προκύπτει και από τα προβλεπόμενα στην προκήρυξη και μάλιστα



με ευθύνη του Δημοσίου. Από κανένα σημείο της προκήρυξης δεν προκύπτει ρύθμιση περί απαλλαγής του συγκεκριμένου έργου από τα νομίμως προβλεπόμενα και σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές. Αντιθέτως έχει με σαφήνεια καθοριστεί ο χρόνος στον οποίο είναι αναγκαία και δυνατή (λόγω ύπαρξης τεχνικής μελέτης) η περιβαλλοντική διερεύνηση.

Πέραν αυτών, ακόμη και σε αυτή την πρώιμη φάση, το Δημόσιο έχει ήδη κάνει ενέργειες και έχει θέσει υπόψη των υποψηφίων περιορισμούς που υπάρχουν, αποδεικνύοντας εμπράκτως την σφαιρική και όχι στενά τεχνική θεώρηση του έργου. Συγκεκριμένα:

- την αναγκαιότητα υποθαλάσσιου έργου για την οδική ζεύξη που προκύπτει από διατυπωμένες απόψεις του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και αφορούν στην απρόσκοπτη λειτουργία του Ναυστάθμου, περιορισμός που εξυπακούεται σε θέματα Εθνικής Άμυνας.
- την Έκθεση Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης των συναρμόδιων Εφορειών Αρχαιοτήτων βάσει του Ν.3905/2010 (άρθρο 11) όπου διατυπώνονται περιορισμοί που αφορούν στα κτίρια του Λοιμοκαθαρτηρίου και του ναού του Αγ. Γεωργίου επί της νήσου Αγ. Γεωργίου.

Επιπλέον, και πέραν της υποχρεωτικής δημόσιας διαβούλευσης κατά την διαδικασία έγκρισης της ΑΕΠΟ, το Υπουργείο έχει ανταποκριθεί σε όποια δημόσια συζήτηση έχει κληθεί να παραστεί για το θέμα.

Επομένως, πέραν των ρητά προβλεπόμενων σε ότι αφορά στην τήρηση των νομίμων διαδικασιών, ούτε εκ των πράξεων προκύπτει υπόνοια για πρόθεση μη τήρησης όλων των απαραίτητων διαδικασιών εκτίμησης των επιπτώσεων στο ανθρωπογενές και στο φυσικό περιβάλλον ή αυθαίρετων επιλογών από την πλευρά του δημοσίου.

Συνολικά εκ των ανωτέρω προκύπτει ότι δεν ευσταθεί ο λόγος ακυρώσεως 1 της προσφυγής, όπως αναλυτικά εξηγήσαμε.

#### Εοικαλούμενος Λόγος Ακυρώσεως 2 (Πλάνη περί τα πράγματα – πλημμελής αιτιολογία):

Πέραν των ανωτέρω τα οποία αφορούν στην νομιμότητα της διοικητικής πράξης με την οποία προκηρύχθηκε ο ανταγωνιστικός διάλογος, έχουμε επί των επιχειρημάτων των προσφευγόντων που υποστηρίζουν ότι το Δημόσιο επιχειρεί «πλάνη» και έχει «πλημμελή αιτιολογία» να παρατηρήσουμε:

1. Το ΥΠΥΜΕΔΙ όπως ήδη αναφέρθηκε υλοποιεί έργα που περιλαμβάνονται στο ΡΣΑ. Οι επιλογές διάρθρωσης των δικτύων μέσων σταθερής τροχιάς, οδικών ή ακτοπλοϊκών αποτελεί θέμα του επιτελικού σχεδιασμού, στον οποίο εισηγούμαστε και παρέχουμε στοιχεία. Ως εκ τούτου εναλλακτικές προτάσεις διάρθρωσης των δικτύων εξυπηρέτησης του μεταφορικού έργου πρέπει πρωτίστως να απευθύνονται, στα πλαίσια του αντίστοιχου δημόσιου διαλόγου, στις αρχές που έχουν την ευθύνη του σχεδιασμού. Παρόλα αυτά το ΥΠΥΜΕΔΙ έχει άποψη επί του θέματος και θεωρεί ότι η επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς μέχρι το Πέραμα μπορεί να λειτουργήσει συμπληρωματικά αλλά δεν υποκαθιστά την λειτουργία της οδικής σύνδεσης του νησιού, ούτε επιλύει επαρκώς τα προβλήματα που δημιουργούνται στον Δ. Περάματος από την διαμπερή κυκλοφορία.

2. Η πεποίθηση του ΥΠΥΜΕΔΙ ότι το θέμα της κατασκευής της συγκεκριμένης οδικής σύνδεσης είναι θεμιτό να διερευνηθεί στα πλαίσια του ανταγωνιστικού διαλόγου σε καμία περίπτωση δεν συνιστά αυθαίρετη επιλογή αλλά προκύπτει από πολύ συγκεκριμένα στοιχεία:

- την εκτεταμένη χρήση παραθεριστικών κατοικιών στο νησί που μεταβάλλουν τα πληθυσμιακά μεγέθη από περίπου 45.000 κατοίκους σε 250.000 (300.000 κατά τους προσφεύγοντες) το καλοκαίρι και τις περιόδους των αργιών, οπότε δημιουργείται και το μείζον πρόβλημα με την ροή μετακίνησης και την δημιουργία ανασχέσεων (ουρών) που επιβαρύνουν πέραν της διαμπερούς κυκλοφορίας τον Δ. Περάματος. Επιπλέον την ύπαρξη του μεγάλου εργασιακού χώρου που είναι ο ναύσταθμος, όπου απασχολούνται περί τα 2.500 άτομα (πλην πληρωμάτων και υπηρετούντων) που μετακινούνται καθημερινά στο μεγαλύτερο ποσοστό τους.



- τα στοιχεία των μετακινήσεων από το Λιμεναρχείο Πειραιά που καταγράφουν την μετακίνηση 9,8 εκ επιβατών και 4 εκ αυτοκινήτων το 2009 (σήμερα ενδέχεται ο αριθμός να έχει υποχωρήσει ελαφρώς), καθιστώντας την εν λόγω πορθημιακή γραμμή την πρώτη σε κίνηση στην Ελλάδα.
- ο χρόνος μετακίνησης σήμερα είναι περί τα 40 λεπτά της ώρας (υπολογιζόμενου του χρόνου αναμονής, επιβίβασης και αποβίβασης) και ο χρόνος διέλευσης με την οδική σύνδεση υπολογίζεται σε 4 λεπτά της ώρας.

Τα ανωτέρω πραγματικά δεδομένα αιτιολογούν απόλυτα την προκήρυξη του ανταγωνιστικού διαλόγου στην Β'φάση του οποίου, όπως ρητά περιγράφεται στην προκήρυξη θα επανεκτιμηθούν και τεκμηριωθούν όλα τα κυκλοφοριακά δεδομένα.

Βάσει αυτών η αρχική εκτίμηση της Αναθέτουσας Αρχής είναι ότι θα υπάρξει βελτίωση του περιβάλλοντος στα θέματα της, ατμοσφαιρικής ρύπανσης (λόγω ομαλοποίησης της κυκλοφορίας σε ώρες αιχμής) και του θαλάσσιου περιβάλλοντος (λόγω της μείωσης των ακτοπλοϊκών διελεύσεων).

3. Η προκήρυξη δεν αφορά, κατ' ανάγκη, την κατασκευή αυτοκινητοδρόμου. Όπως ήδη αναφέρθηκε στο άρθρο 1 της προκήρυξης αναφέρεται το ενδεχόμενο επιλογής οδικού άξονα 2 ή 3 ή 4 λωρίδων κυκλοφορίας. Η τελική επιλογή θα προκύψει κατά την Β'φάση του ανταγωνιστικού διαλόγου μετά από εκτίμηση κυκλοφοριακών δεδομένων, τεχνικών δυνατοτήτων, οικονομικών δεδομένων και περιβαλλοντικής διερεύνησης. Οι σαφείς αυτές διατυπώσεις της προκήρυξης διαστρεβλώνονται, με αναφορά σε παλαιότερες μελέτες και διερευνήσεις, παρά την ρητή διατύπωση στο Άρθρο 1 της προκήρυξης ότι δίνονται στους μετέχοντες για ενημέρωση και μόνο και της σαφούς περιγραφής του προτεινόμενου προς μελέτη έργου.

4. Η τιμή της διέλευσης σήμερα είναι σχετικά υψηλή σε σχέση με το διανυόμενο μήκος. Η τιμή του διόδου δεν μπορεί να αξιολογηθεί σήμερα δεδομένου ότι εξαρτάται απόλυτα από το χρηματοοικονομικό μοντέλο της υπό διερεύνηση σύμβασης παραχώρησης. Προφανώς πρόθεση του δημοσίου είναι η μείωση του κόστους, ώστε μέσω του ανταγωνισμού να προσαρμοστεί και το κόστος της θαλάσσιας μεταφοράς όπως συνέβη στην ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου. Εδώ πρέπει εκ νέου να τονιστεί ότι το θέμα αυτό είναι υπό διερεύνηση στα πλαίσια του ανταγωνιστικού διαλόγου και, εάν το δημόσιο κρίνει ότι δεν εκπληρούνται οι στόχοι του, έχει την δυνατότητα να σταματήσει την διαδικασία (άρθρο 6 της προκήρυξης).

5. Η διευκόλυνση πρόσβασης στο νησί θα ενισχύσει ενδεχομένως την κατοίκησή του σε μόνιμη βάση και την μετατροπή μέρους των παραθεριστικών οικιών σε μόνιμες. Ο έλεγχος όμως της δόμησης αποτελεί αποστολή του ορθού πολεοδομικού σχεδιασμού και του ελέγχου εφαρμογής του από τους αρμόδιους φορείς. Δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί μέτρο ελέγχου της αυθαίρετης δόμησης η μη κατασκευή ενός έργου υποδομής που σκοπό έχει να εξυπηρετήσει τον ήδη υπάρχοντα κυκλοφοριακό φόρτο χωρίς τις υφιστάμενες δυσλειτουργίες και τις επιπτώσεις τους σε αστικές περιοχές.

Σημειώνεται ότι η Σαλαμίνα μαζί με το Ηράκλειο Κρήτης αποτελούν ήδη εδώ και δεκαετίες τις περιοχές με τον μεγαλύτερο αριθμό αυθαίρετων κατοικιών στην Ελλάδα, γεγονός που σκόπιμα αποσιωπάται στο κείμενο της προσφυγής σε μία προσπάθεια να συνδεθεί το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης μονομερώς και εσφαλμένα με το σχεδιαζόμενο οδικό έργο. Είναι απορίας άξιο ποια μπορεί να είναι η περαιτέρω επιδείνωση της διάχυσης αυθαίρετων κατασκευών στην Σαλαμίνα, της οποίας η υφιστάμενη οικιστική κατάσταση απεικονίζεται στον συνημμένο ορθοφωτοχάρτη.

Τα παραπάνω αποτελούν κατά την άποψή μας σαφή τεκμηρίωση για την επιλογή προκήρυξης του ανταγωνιστικού διαλόγου ώστε μέσα από την τεχνική, οικονομική και περιβαλλοντική διερεύνηση, όπως προβλέπεται στην Β'Φάση, να επικυρωθούν, συμπληρωθούν ή ανατραπούν οι ανωτέρω εκτιμήσεις και να ληφθεί η απόφαση κατασκευής ή μη του έργου. Τα θέματα θαλασσίου περιβάλλοντος κλπ (σελ.19) που θίγονται από τους προσφεύγοντες θα εξετασθούν λεπτομερώς με την εκπόνηση της ΜΠΕ, όταν υπάρξει τεχνική μελέτη για το έργο. Στα πλαίσια δε της δημόσιας διαβούλευσης θα μπορούν τεκμηριωμένα όλοι οι ενδιαφερόμενοι πολίτες να εκφράσουν άποψη επί συγκεκριμένου σχεδιασμού.

Επομένως καμία πλάνη δεν υπάρχει και η προκήρυξη του ανταγωνιστικού διαλόγου είναι επαρκώς αιτιολογημένη με συγκεκριμένα στοιχεία, πέραν της πρόβλεψης του έργου στο ΡΣΑ.



Επικαλούμενος Λόγος Ακυρώσεως 3: (Παράβαση του π.δ. 60/2007 και του κοινοτικού δικαίου –  
Θέσπιση κριτηρίων επιλογής αναδόχου τα οποία περιορίζουν υπέρμετρα τον ανταγωνισμό)

Τα αναφερόμενα επί του περιλαμβανομένου ελέγχου καταλληλότητας των υποψηφίων είναι αόριστα και δεν προσδιορίζουν συγκεκριμένη παράβαση ρητής διάταξης. Η αναφορά της αιτήσεως «διάταξη διακήρυξης με την οποία τίθεται ως κριτήριο ποιοτικής επιλογής των υποψηφίων η προηγούμενη εκτέλεση παρόμοιων με την υπό ανάθεση σύμβαση υπηρεσιών και ορίζεται ελάχιστο ύψος αυτών, πρέπει να είναι συμβατή με την αρχή της αναλογικότητας, ήτοι η θέσπιση ενός τέτοιου περιορισμού να μη βαίνει πέραν αυτού που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού, άλλως παρεμποδίζει δυσανάλογα το άνοιγμα των δημοσίων συμβάσεων στον ευρύτερο δυνατό ανταγωνισμό» είναι αποδεκτή ως γενική αρχή και έχει τηρηθεί πλήρως στην Προκήρυξη του διαγωνισμού. Αναγνωρίζεται κατάρχην ότι είναι νομικά αποδεκτή η θέσπιση κριτηρίων εμπειρίας σε προηγούμενη εκτέλεση παρόμοιων με την υπό ανάθεση σύμβαση υπηρεσιών. Ειδικά δε για το υπόψη έργο (υποθαλάσσια σήραγγα) λόγω της συνθετότητας της κατασκευής και των εξειδικευμένων απαιτήσεων, η θέσπιση κριτηρίων εμπειρίας σε κατασκευή παρόμοιου έργου, είναι και έπρεπε να είναι αυτονόητη υποχρέωση της αναθέτουσας αρχής.

Περαιτέρω η Προκήρυξη και η επιγενόμενη τροποποίησή της (αρ. πρωτ.ΕΠΠ/Ζ/Φ1.1/7595/14-10-2014) έχουν τηρήσει απολύτως την αρχή της αναλογικότητας:

- Το μήκος της υποθαλάσσιας προς μελέτη, κατασκευή και λειτουργία σήραγγας εκτιμάται στην παρούσα πρώτη φάση σε 1,1 χλμ
- το Αποδεκτό Τεχνικό Έργο στην Προκήρυξη έχει οριστεί (παρ. 3.1.5) ως «Μια Υποθαλάσσια σήραγγα (οδική ή σιδηροδρομική ή ΜΕΤΡΟ) μήκους 200 μέτρων τουλάχιστον. Ειδικά για τη λειτουργία ως αποδεκτό τεχνικό έργο μπορεί να θεωρηθεί σήραγγα μήκους 200 μέτρων τουλάχιστον, υπό την προϋπόθεση του άρθρου 17.2.2.4, υπό την προϋπόθεση δηλ. ότι θα αναληφθεί η συντήρηση της υποθαλάσσιας σήραγγας για τουλάχιστον επτά έτη, στην περίπτωση που ως ΑΤΕΡ έχει χρησιμοποιηθεί απλή σήραγγα και όχι υποθαλάσσια.»
- Η απαίτηση για την εμπειρία των υποψηφίων στην παρ. 13.7.5 έχει τεθεί ως εξής: «Κάθε εργοληπτική επιχείρηση, και σε περίπτωση συμμετοχής περισσότερων, τουλάχιστον μία από αυτές, οφείλει να έχει κατασκευάσει ή να έχει συμμετάσχει με ποσοστό άνω του 25% σε κοινοπραξία ή σύμπραξη που έχει κατασκευάσει και περαιώσει ένα τεχνικό συγκοινωνιακό έργο τουλάχιστον ίσο του Αποδεκτού Τεχνικού Έργου (Α.Τ.ΕΡ.), όπως αυτό ορίζεται στην παράγραφο 3.1.5 του άρθρου 3. Η ημερομηνία περαίωσης του ανωτέρω έργου πρέπει να έχει λάβει χώρα εντός της τελευταίας δεκαετίας πριν από την υποβολή του Φακέλου Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος στον παρόντα Διαγωνισμό, ανεξαρτήτως της ημερομηνίας έναρξης κατασκευής του έργου..»
- Οι επενεχθείσες τροποποιήσεις όρων της Προκήρυξης με την υπ. αριθμ. ΕΠΠ/Ζ/Φ1.1/7595/14-10-2014 απόφαση, οι οποίες άπτονται των θεμάτων εμπειρίας των υποψηφίων, έγιναν ακριβώς προς την κατεύθυνση της διεύρυνσης των κριτηρίων συνυπολογισμού της αποδεκτής εμπειρίας υπό τη μορφή του Αποδεκτού Τεχνικού Έργου (μείωση του ποσοστού συμμετοχής και προσαύξηση του χρόνου στον οποίο λαμβάνεται υπόψη η εμπειρία αυτή). Τονίζεται βέβαια ότι σημαντικός παράγοντας στην υιοθέτηση των ανωτέρω τροποποιήσεων είναι η παρέλευση σημαντικού χρόνου από την αρχική Προκήρυξη λόγω των συνεχών παρατάσεων υποβολής των προσφορών, οι οποίες αποφασίστηκαν μετά από αιτήματα των υποψηφίων. Οι λόγοι αυτών των παρατάσεων, πέρα από τις επί μέρους επικλήσεις εκ μέρους των ενδιαφερομένων, αφορούν κατά βάση τη δυνατότητα και επιφυλακτικότητα των πιστωτικών ιδρυμάτων να εμπλακούν περαιτέρω στη χρηματοδότηση έργων υποδομής στην Ελλάδα.
- Περαιτέρω και οι διευκρινήσεις οι οποίες παρεσχέθησαν από την αρμόδια Υπηρεσία του Δημοσίου σε ερωτήματα των ενδιαφερομένων (αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ.1/46/21-11-2014), έχουν δοθεί με πνεύμα διεύρυνσης και όχι περιορισμού των πιθανών υποψηφίων (π.χ. ο ορισμός της υποθαλάσσιας σήραγγας περιλαμβάνει κάθε σήραγγα υποκείμενη οποιουδήποτε υδάτινου όγκου)



Επομένως τα κριτήρια που θεσπίστηκαν στην Προκήρυξη της πρώτης φάσης του Ανταγωνιστικού Διαλόγου εξασφαλίζουν απολύτως και την εμπειρία των επιλεχθησόμενων υποψηφίων και την αρχή της αναλογικότητας για εξασφάλιση του ευρύτερου δυνατού ανταγωνισμού.

Σε ότι αφορά την εξασφάλιση υγιούς ανταγωνισμού η προκήρυξη είναι απόλυτα σύμφωνη με τα προβλεπόμενα στο ΠΔ 60/2007 όπου καθορίζεται ως κατώτατο αποδεκτό όριο συμμετεχόντων τα τρία (3) διαγωνιζόμενα σχήματα. Στην παρούσα προκήρυξη προβλέπεται η προεπιλογή τεσσάρων (4) σχημάτων, που θα πληρούν τα κριτήρια επιλογής όπως αναλυτικά διατυπώνονται στην προκήρυξη.

Επί του θέματος αυτού είναι απαραίτητο να ληφθούν υπόψη δύο βασικές παράμετροι. Η πρώτη αφορά στην μακρά χρονική διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου και το σοβαρό κόστος για τους συμμετέχοντες (εκπόνηση μελετών και σχεδίων συμβάσεων που απαιτούν την απασχόληση εξειδικευμένου τεχνικού, νομικού και οικονομοτεχνικού προσωπικού). Η δαπανηρή αυτή διαδικασία απαιτεί να υπάρχουν υπολογίσιμες πιθανότητες επιτυχίας για τον κάθε διαγωνιζόμενο, ώστε να υπάρξει ενδιαφέρον για συμμετοχή και να μην αποβεί ο διαγωνισμός άγονος. Η δεύτερη αφορά στην φύση του έργου που είναι τεχνικά εξειδικευμένο (υποθαλάσσιο έργο «υπό κυκλοφορία», δεδομένου του γεγονότος ότι ο δίαυλος ναυσιπλοΐας πρέπει να παραμένει ανοιχτός στο απαραίτητο εύρος για τις ανάγκες του ναυστάθμου ανά πάσα στιγμή) και (και) κειμενικά δεν θα υπάρξουν πολλά σχήματα με τα απαιτούμενα προσόντα και εμπειρία. Ο τελικός αριθμός επελέγη, σταθμίζοντας τα ανωτέρω δεδομένα, ως ο αρμόζων και ρεαλιστικός στο συγκεκριμένο έργο, ο οποίος ταυτόχρονα εξασφαλίζει όλες τις προϋποθέσεις του υγιούς ανταγωνισμού.

Σε κάθε περίπτωση η προκήρυξη είναι σύμφωνη με την ευρωπαϊκή και εθνική νομοθεσία και ο προβαλλόμενος λόγος ακύρωσης 3 δεν έχει έρεισμα.

Συν.

1. Πρωτότυπο τεύχος προκήρυξης του διαγωνισμού
2. Η ΔΜΕΟ/α/2288/15-09-1993 απόφαση έγκρισης μελετών
3. Η ΕΠΠ/Ζ/Φ.1/7595/14-10-2014 απόφαση τροποποίησης άρθρων τη Προκήρυξης Α' Φάσης
4. Η ΠΥΣΠ/Σ/οικ. 67/2-12-2014 απόφαση μετάθεσης της προθεσμίας υποβολής φακέλων εκδήλωσης ενδιαφέροντος
5. Η ΠΥΣΠ/Σ.1/46/21-11-2014 γνωστοποίησης τροποποίησης άρθρων της Προκήρυξης Ανταγωνιστικού Διαλόγου Α φάση και παροχή διευκρινήσεων.
6. Αποδεικτικά δημοσίευσης της παράτασης υποβολής φακέλων Α φάσης του διαγωνισμού

Προσυπογράφεται από την πάρεδρο του Γραφείου Νομικού  
Συμβούλου της Γενικής Γραμματείας Υποδομών κ.  
Μαριέττα Βλαχοπάνου

ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΒΛΑΧΟΠΑΝΟΥ  
ΠΑΡΕΔΡΟΣ Ν.Σ.Κ.

Ο Προϊστάμενος

Ιωάννης Μπακογιάννης  
Μετ. Μηχανικός με Β' β.

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

ΓΑΛΛΙΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

#### ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

1. Δ/ση ΠΥΣΠ
2. Φ.Σ.1
3. Χρονολογικό Αρχείο
4. Τμήμα Α, Τμήμα Β, Τμήμα Γ





ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕ  
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Ταχ. Δ/ση : Καρύστου 5  
Τ. Κ. : 115 23  
Πληροφορίες : Πρ/νος  
Τηλ. : 210 69.92.298  
Fax : 210 69.96.653  
E-mail : [dpysp@ggde.gr](mailto:dpysp@ggde.gr)

ΕΠΕΙΓΟΝ

E-mail	Fax

Αθήνα : 15-03-2017  
Αρ.πρωτ. : ΠΥΣΠ/Σ/οικ.199

**ΠΡΟΣ:**

Συμβούλιο της Επικρατείας  
Πανεπιστημίου 47- 49  
Αθήνα - Τ.Κ.105 64

**Ανακοίνωση:**

1. Γραφείο Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών
2. Γραφείο Γενικού Γραμματέα Υποδομών

**ΘΕΜΑ:** Υπόμνημα που αφορά στην αίτηση με αριθμό καταθέσεως Ε3294/2012 του συλλόγου με την επωνυμία «Περιβαλλοντικός Όμιλος Σαλαμίνας», ΝΠΙΔ με τον διακριτικό τίτλο «ΠΕΡΙΒΟΣ» που εδρεύει στη Σαλαμίνα Αττικής, ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας.

- Σχετ.:** (α) Το με αρ. πρωτ. ΕΠΠ/Ζ/88/11-02-14 έγγραφο της Ειδικής Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων Μελετών-Κατασκευών Έργων Παραχώρησης Πελοποννήσου με θέμα 'Αποστολή υπομνήματος για την προσφυγή του συλλόγου ΠΕΡΙΒΟΣ που αιτείται την ακύρωση της ΥΑ με την οποία εγκρίθηκε η κήρυξη ανταγωνιστικού διαλόγου για το έργο «Υποθαλάσσια Οδική Ζεύξη Σαλαμίνας».
- (β) Το με αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ.1/72/22-1-15 έγγραφο της Δ/νσης Προγραμματισμού Έργων Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης με θέμα 'Υποβολή απόψεων της Διεύθυνσης επί της αίτησης ακύρωσης του συλλόγου «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» (ΠΕΡΙΒΟΣ)'.

Με τα ανωτέρω (α) και (β) σχετικά έγγραφα σας έχουμε εκθέσει τις απόψεις των υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σχετικά με την αίτηση με αριθμό καταθέσεως Ε3294/2012 του συλλόγου με την επωνυμία «Περιβαλλοντικός Όμιλος Σαλαμίνας», ΝΠΙΔ με τον διακριτικό τίτλο «ΠΕΡΙΒΟΣ» που εδρεύει στη Σαλαμίνα Αττικής, ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, για την ακύρωση α) της υπ' αριθ. ΕΠΠ/Ζ/Φ1/33/27-3-2012 απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με θέμα «Έγκριση διενέργειας διεθνούς διαγωνισμού με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου για την ανάθεση της σύμβασης παραχώρησης ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ», β) την συναφή Προκήρυξη του Ανταγωνιστικού Διαλόγου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με αντικείμενο την ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης για τη «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» και γ) κάθε άλλη προγενέστερη ή μεταγενέστερη πράξης ή παράληψης της διοίκησης, η οποία πρόκειται να συζητηθεί στις 23/05/2017.



Με την παρούσα θα θέλαμε καταρχήν να σας εκθέσουμε συνοπτικά την εξέλιξη της διαγωνιστικής διαδικασίας, όπως αυτή έλαβε χώρα μέχρι σήμερα:

Κατά την Α' φάση η οποία ολοκληρώθηκε, έγινε προεπιλογή των κατάλληλων Υποψηφίων που θα λάβουν μέρος στη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου (Διαβούλευση) και στη συνέχεια θα υποβάλουν Δεσμευτική Προσφορά και εγκρίθηκε η συνέχιση στο επόμενο στάδιο του Διαγωνισμού Β' Φάσης Ανταγωνιστικού Διαλόγου των τριών υποψηφίων που κατέθεσαν φάκελο Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και θεωρούνται ως Προεπιλεγέντες, ήτοι 1) ΜΕΤΑΛΛΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. (ΜΕΤΚΑ Α.Ε.), 2) ΤΕΡΝΑ Α.Ε., και 3) Ένωση προσώπων «VINCI CONCESSIONS S.A.S - VINCI HIGHWAYS S.A.S - ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.».Β. (Απόφαση Έγκρισης Πρακτικού της Επιτροπής Διενέργειας Διαγωνισμού Α' Φάσης: Εκδήλωση Ενδιαφέροντος-Προεπιλογή, υπ. αριθμ. ΠΥΣΠ/Σ/669/26-07-2016 - ΑΔΑ: ΨΘ064653ΟΞ-Ω44)

Η διαδικασία σήμερα βρίσκεται στη Β' Φάση (Ανταγωνιστικός Διάλογος) η οποία εγείρει σημαντικές απαιτήσεις από τους συμμετέχοντες Προεπιλεγέντες, οι οποίοι πρέπει να διαθέσουν σημαντικούς πόρους για την τελεσφόρα και αποτελεσματική συμμετοχή τους. Επισημαίνουμε ότι η ενεργητική συμμετοχή των Προεπιλεγέντων στη διαδικασία του Διαλόγου με την εις βάθος συζήτηση όλων των πτυχών του Έργου, τη δημιουργική συμμετοχή και γόνιμη συνεισφορά για διερεύνηση των βέλτιστων τεχνικών / χρηματοοικονομικών / νομικών λύσεων είναι κρίσιμος παράγοντας για τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος.

Προκειμένου ακριβώς να επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή ενεργητική συμμετοχή των Προεπιλεγέντων, οι οποίοι πρέπει να υποβληθούν σε σημαντικά έξοδα, πρέπει να διασφαλιστεί ότι δεν θα προκύψουν προβλήματα στην ομαλή και νόμιμη διεξαγωγή της διαδικασίας του διαγωνισμού. Συνεπώς είναι κρίσιμη η κατά το δυνατό ταχύτερη έκδοση απόφασης επί της αίτησης του συλλόγου με την επωνυμία «Περιβαλλοντικός Όμιλος Σαλαμίνας», ΝΠΙΔ με τον διακριτικό τίτλο «ΠΕΡΙΒΟΣ» που εδρεύει στη Σαλαμίνα Αττικής, ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας οποία θα άρει τις αβεβαιότητες ως προς την δυνατότητα ακύρωσης της Προκήρυξης του Διαγωνισμού.

Με βάση τα παραπάνω η Αναθέτουσα Αρχή (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών) παρακαλεί για την αποφυγή κάθε αναβολής της εκδίκασης της υπόθεσης η οποία έχει οριστεί στις 23/05/2017,

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών

**Εσωτερική Διανομή**

1. Τμήμα Α', Β', Γ'
2. Φ. Σαλαμίνας
3. Χ.Α.

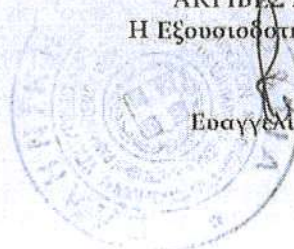
**Κοινοποίηση**

1. Γρ. Νομικού Συμβούλου Υπ. Υποδομών & Μεταφορών
2. Γρ. Προϊσταμένου Γενικής Δ/σης Συγκοινωνιακών Έργων

Χρήστος Σπύρτζης

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ  
Η Εξουσιοδοτημένη Υπάλληλος

Ευαγγελία Γαλανάκη







ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕ  
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

ΕΠΕΙΓΟΝ

E-mail	Fax

Αθήνα : 25-05-2017  
Αρ.πρωτ. :  
Σχετ. : ΠΥΣΠ/Σ/οικ. 403

Ταχ. Δ/ση : Καρότσου 5  
Τ. Κ. : 115 23  
Πληροφορίες : Πρ/νος  
Τηλ. : 210 69.92.298  
Fax : 210 69.96.653  
E-mail : [dpysp@ggde.gr](mailto:dpysp@ggde.gr)

**ΠΡΟΣ:**

Γραφείο Νομικού Συμβούλου  
Χαρ. Τρικούπη 182  
10178 Αθήνα

**Ανακοίνωση:**

1. Γραφείο Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών
2. Γραφείο Γενικού Γραμματέα Υποδομών
3. Γενικό Διευθυντή Συγκοινωνιακών Υποδομών

**ΘΕΜΑ:** Αίτηση με αριθμό καταθέσεως Ε3294/2012 του συλλόγου με την επωνυμία «Περιβαλλοντικός Όμιλος Σαλαμίνας», ΝΠΙΔ με τον διακριτικό τίτλο «ΠΕΡΙΒΟΣ» που εδρεύει στη Σαλαμίνα Αττικής, ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας.

- Σχετ.: (α) Το με αρ. πρωτ. ΕΠΠ/Ζ/88/11-02-14 έγγραφο της Ειδικής Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων Μελετών-Κατασκευών Έργων Παραχώρησης Πελοποννήσου με θέμα 'Αποστολή υπομνήματος για την προσφυγή του συλλόγου ΠΕΡΙΒΟΣ που αιτείται την ακύρωση της ΥΑ με την οποία εγκρίθηκε η κήρυξη ανταγωνιστικού διαλόγου για το έργο «Υποθαλάσσια Οδική Ζεύξη Σαλαμίνας».
- (β) Το με αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ.1/72/22-1-15 έγγραφο της Δ/σης Προγραμματισμού Έργων Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης με θέμα 'Υποβολή απόψεων της Διεύθυνσης επί της αίτησης ακύρωσης του συλλόγου «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» (ΠΕΡΙΒΟΣ)
- (γ) Το με αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ/οικ.199/15-03-2017 Υπόμνημα που αφορά στην αίτηση με αριθμό καταθέσεως Ε3294/2012 του συλλόγου με την επωνυμία «Περιβαλλοντικός Όμιλος Σαλαμίνας», ΝΠΙΔ με τον διακριτικό τίτλο «ΠΕΡΙΒΟΣ» που εδρεύει στη Σαλαμίνα Αττικής, ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Με τα ανωτέρω (α) και (β) σχετικά έγγραφα έχουμε εκθέσει τις απόψεις των υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σχετικά με την αίτηση με αριθμό καταθέσεως Ε3294/2012 του συλλόγου με την επωνυμία «Περιβαλλοντικός Όμιλος Σαλαμίνας», ΝΠΙΔ με τον διακριτικό τίτλο «ΠΕΡΙΒΟΣ» που εδρεύει στη Σαλαμίνα Αττικής, ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, για την ακύρωση α) της υπ' αριθ. ΕΠΠ/Ζ/Φ1/33/27-3-2012 απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με θέμα «Έγκριση



διενέργειας διεθνούς διαγωνισμού με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου για την ανάθεση της σύμβασης παραχώρησης ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ», β) την συναφή Προκήρυξη του Ανταγωνιστικού Διαλόγου του Υπουργείου Υποδομών , Μεταφορών και Δικτύων με αντικείμενο την ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης για τη «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» και γ) κάθε άλλη προγενέστερης ή μεταγενέστερης πράξης ή παράληψης της διοίκησης, η οποία πρόκειται να συζητηθεί στις 23/05/2017.

Με το (γ) σχετικό η Αναθέτουσα Αρχή (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών) απευθύνθηκε στο ΣτΕ και παρακάλεσε για την αποφυγή κάθε αναβολής της εκδίκασης της υπόθεσης η οποία είχε οριστεί στις 23/05/2017.

Δεδομένου ότι η διαγωνιστική διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου βρίσκεται σε εξέλιξη και έχουν κατατεθεί σχετικά ερωτήματα από τους συμμετέχοντες, παρακαλούμε να μας ενημερώσετε για την πορεία της εκδίκασης της υπόψη αιτήσεως ακυρώσεως.

*Ο Προϊστάμενος*

Εσωτερική Διανομή

1. Τμήμα Α', Β', Γ'
2. Φ. Σαλαμίνας
3. Χ.Α.

*Ιωάννης Μπακογιάννης*

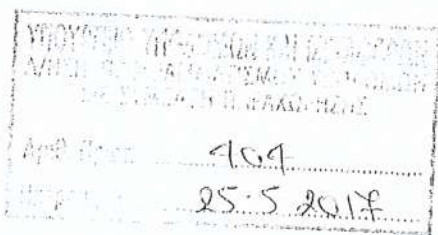
*Μετα Μηχανικός με Α'β.*

*Ακριβές Αντίγραφο*

*Ευαγγελία Γαλανάκη*







(1163/2017+)

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ  
ΝΟΜΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ**

Γραφείο Νομικού Συμβούλου στη Γενική  
Γραμματεία Υποδομών του Υπουργείου  
Υποδομών και Μεταφορών  
Ταχ. Δ/ση: Χαριλάου Τρικούπη 182  
ΤΚ 114 73 Αθήνα  
Τηλ: 213-1523811, 210-6435815  
Fax: 210-6435815  
Email: gns-dimosion-ergon@nsk.gr  
Πληροφορίες: Μ. Βλαχοπάνου

**ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝ**

Ημ. Πρωτ.: 25-05-2017

Αριθμ. Πρωτ.: 232- 1163/32251

ΠΡΟΣ:

**ΔΝ/ΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ  
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ  
ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

ΚΟΙΝ.:

**Θέμα: ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΕ ΕΓΓΡΑΦΟ**

**Σχετ. Το με αριθμ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ/οικ.403/25-5-2017 έγγραφό σας προς το  
Γραφείο μας**

\*\*\*\*\*

Σε απάντηση του ως άνω εγγράφου σας, σας γνωρίζουμε ότι η συζήτηση της  
από 28-5-2012 με αριθμ. καταθ. Ε3294/2012 αιτήσεως ενώπιον του Συμβουλίου της  
Επικρατείας του συλλόγου με την επωνυμία «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» για  
την ακύρωση της υπ' αριθμ. ΕΠΠ/Φ1/33/27-3-2012 αποφάσεως του Υπουργού Υποδομών,  
Μεταφορών και Δικτύων, η οποία είχε αναβληθεί για τη δικάσιμο της 23-5-2017, αναβλήθηκε  
εκ νέου για τη δικάσιμο της 31-10-2017 με πρωτοβουλία του Δικαστηρίου.

Σχετικά με την ως άνω πορεία της εν λόγω αιτήσεως ακυρώσεως (αναβολή),  
έχει ενημερωθεί η κα Δεμερτζή από την 24-5-2017 κατόπιν τηλεφωνικής μας επικοινωνίας.

**ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΒΛΑΧΟΠΑΝΟΥ**

**ΠΑΡΕΔΡΟΣ Ν.Σ.Κ.**

Τμήμα Α, Β, Γ



Στην Α')



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕ  
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝ

E-mail	Fax

Αθήνα : 30-10-2017  
Αρ.πρωτ. : ΠΥΣΠ/Σ/825  
Σχετ. : Σχετ. 809

Ταχ. Δ/ση : Καρόστον 5  
Τ. Κ. : 115 23  
Πληροφορίες : Μπακογιάννης  
Τηλ. : 210 69.92.298  
Fax : 210 69.96.653  
E-mail : [dpysp@ggde.gr](mailto:dpysp@ggde.gr)

ΠΡΟΣ:  
Γραφείο Νομικού Συμβούλου στη ΓΓΥ του  
Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών  
Χαρ. Τρικούπη 182  
10178 Αθήνα

Ανακοίνωση:

1. Γραφείο Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών
2. Γραφείο Γενικού Γραμματέα Υποδομών
3. Γενικό Διευθυντή Συγκοινωνιακών Υποδομών

**ΘΕΜΑ:** Αίτηση με αριθμό καταθέσεως Ε3294/2012 του συλλόγου με την επωνυμία «Περιβαλλοντικός Όμιλος Σαλαμίνας», ΝΠΙΔ με τον διακριτικό τίτλο «ΠΕΡΙΒΟΣ» που εδρεύει στη Σαλαμίνα Αττικής, ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας.

**Σχετ.:** (α) Το με αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ/οικ.199/15-03-2017 Υπόμνημα που αφορά στην αίτηση με αριθμό καταθέσεως Ε3294/2012 του συλλόγου με την επωνυμία «Περιβαλλοντικός Όμιλος Σαλαμίνας», ΝΠΙΔ με τον διακριτικό τίτλο «ΠΕΡΙΒΟΣ» που εδρεύει στη Σαλαμίνα Αττικής, ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας.

(β) Το με αρ. πρωτ. 232-2125/32251/24-10-2017 έγγραφό σας

Σε απάντηση των αναφερομένων στο ανωτέρω (β) σχετικό σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

- i. Οι εκτεθέντες λόγοι στο ανωτέρω (α) σχετικό υπόμνημα για την άμεση εκδίκαση της υποθέσεως εξακολουθούν να ισχύουν στο ακέραιο και μάλιστα έχουν επιταθεί εκ των συνεχών αναβολών της συζητήσεως της αιτήσεως ακυρώσεως και της εισόδου της διαγωνιστικής διαδικασίας στο 2ο Στάδιο της Β' Φάσης.
- ii. Η διαδικασία του διαγωνισμού σήμερα βρίσκεται στο 2ο Στάδιο της Β' Φάσης (Ανταγωνιστικός Διάλογος) κατά το οποίο εγείρονται σημαντικές απαιτήσεις από τους συμμετέχοντες Προεπιλεγέντες, οι οποίοι πρέπει να διαθέσουν σημαντικούς πόρους για την τελεσφόρα και αποτελεσματική συμμετοχή τους. Επισημαίνουμε ότι η ενεργητική συμμετοχή των Προεπιλεγέντων στη διαδικασία του Διαλόγου με την εις βάθος συζήτηση όλων των πτυχών του Έργου, τη δημιουργική συμμετοχή και γόνιμη συνεισφορά για διερεύνηση των βέλτιστων τεχνικών / χρηματοοικονομικών / νομικών λύσεων, είναι κρίσιμος παράγοντας για τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος.



- iii. Επικαλούμενοι τη συνδρομή σας, παρακαλούμε όπως το Γραφείο σας απευθυνθεί στο Πρόεδρο του Συμβουλίου της Επικρατείας, ελλείποντος όπως αναφέρετε, μέχρι σήμερα, Προέδρου του Δ' Τμήματος του ΣτΕ, και να αιτηθεί τον ορισμό νέου Εισηγητή προκειμένου να καταστεί δυνατή η εκδίκαση της υποθέσεως.

Εσωτερική Διανομή

1. Τμήμα Α', Β', Γ'
2. Φ. Σαλαμίνας
3. Χ.Α.

**Ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών**







ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚ/ΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑ  
ΕΠΕΙΓΟΝ  
Αθήνα,  
Αριθ. Πρωτ:

21 -11 -2017  
ΠΥΣΠ/Σ.1/ο.κ. 846  
Σχετ:

ΠΡΟΣ:

Γραφείο Νομικού Συμβούλου  
Χαρ. Τρικούπη 182  
10178 Αθήνα

ΚΟΙΝ.

1. Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Γεν. Γραμ. Υποδομώ
3. Γραφείο Γενικού Διευθυντή  
Συγκοινωνιακών Υποδομών

Ταχ. Δ/ση: Καρύστου 5  
Τ.Κ : 11523, Αθήνα  
Πληροφορίες : Μπακογιάννης  
Τηλέφωνο: 210-6992298  
Fax: 210 6996653  
Email: dpysp@ggde.gr

**ΕΡΓΟ:** Μελέτη, Κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση & εκμετάλλευση του έργου της  
Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας.

**ΘΕΜΑ:** Η αίτηση ακύρωσης του συλλόγου «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ»  
(ΠΕΡΙΒΟΣ)

Σε συνέχεια της τηλεφωνικής μας συνεννόησης και στα πλαίσια της εκδίκασης στο ΣτΕ της αίτησης ακύρωσης του συλλόγου «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» σας αποστέλλουμε προκειμένου να υποβληθούν στον αρμόδιο εισηγητή του ΣτΕ:

1. Την με αρ. πρωτ. ΕΠΠ/Ζ/Φ1/33/27-03-2012, Απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων με την οποία εγκρίθηκε η Διενέργεια Δημόσιου Διεθνούς Διαγωνισμού με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου για την ανάθεση της Σύμβασης Παραχώρησης «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» και το τεύχος Διακήρυξης Προεπιλογής (Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος) της Α' Φάσης του Διαγωνισμού,
2. Την δημοσίευση της περίληψης της προκήρυξης στην ιστοσελίδα του TED
3. Την υπ. αριθμ. ΠΥΣΠ/Σ/669/26-07-2016 (ΑΔΑ: ΨΘ064653ΟΞ-Ω44) Απόφαση Έγκρισης Πρακτικού της Επιτροπής Διενέργειας Διαγωνισμού Α' Φάσης: Εκδήλωση Ενδιαφέροντος- Προεπιλογή, του δημόσιου διεθνούς Διαγωνισμού με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου με σκοπό την ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης για την «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» με οποία εγκρίθηκε η συνέχιση στο επόμενο στάδιο του Διαγωνισμού Β' Φάσης Ανταγωνιστικού Διαλόγου των τριών υποψηφίων που κατέθεσαν φάκελο Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και θεωρούνται ως Προεπιλεγέντες, ήτοι  
✓ ΜΕΤΑΛΛΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. (ΜΕΤΚΑ Α.Ε.),



✓ ΤΕΡΝΑ Α.Ε.,

✓ Ένωση προσώπων «VINCI CONCESSIONS S.A.S – VINCI HIGHWAYS S.A.S – ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.»

4. Τη με αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ/806/16-9-2016 Απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων με την οποία εγκρίθηκε το Τεύχος Ανταγωνιστικού Διαλόγου της Β Φάσης του δημόσιου διεθνούς Διαγωνισμού με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου με σκοπό την ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης για την «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ».
5. Την με αριθμ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ/οικ1018/17-11-2016 Απόφαση Υπουργού με την οποία εγκρίθηκε το Κωδικοποιημένο Τεύχος Ανταγωνιστικού Διαλόγου και το Τεύχος Κωδικοποιημένων Τροποποιήσεων Ανταγωνιστικού Διαλόγου του Διαγωνισμού
6. Το Κωδικοποιημένο Τεύχος Ανταγωνιστικού Διαλόγου
7. Το με αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ.1/οικ.197/15-03-2017 Διάρθρωση του 2ου Κύκλου Διαλόγου της Β' Φάσης Ανταγωνιστικού Διαλόγου
8. Το με αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/ΕΜΠ/103/31-8-2017 Αποδοχή Τεύχους Σχολίων – Παρατηρήσεων – Απαντήσεων επί των παραδοτέων του Σταδίου 1 του 2<sup>ου</sup> Κύκλου Διαλόγου της Β' Φάσης
9. Το με αρ. πρωτ.ΠΥΣΠ/Σ.1/οικ720/21-9-2017 Χρονοδιάγραμμα – Προθεσμία παραδοτέων Σταδίου 2 του 2ου Κύκλου Διαλόγου της Β' Φάσης Ανταγωνιστικού Διαλόγου

Συν.

Τα ανωτέρω αναφερόμενα έγγραφα

Ε. Δ

1. Δ/ση ΣΥΣΠ

2. Φ.Σ.Ι

3. Χρον. Αρχείο

✓ 4. Τμήμα Α, Τμήμα Β, Τμήμα Γ

Για την ΔΣΥΣΠ (Δ16)

Ιωάννης Μπακογιάννης  
Μετ. Μηχ/κός με Α' β.

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Ε. Παλανάκη





(Τμήμα Α)

ΕΠΕΙΓΟΝ

Αθήνα, 14-1 -2019

Αριθμ. Πρωτ: Δ16/Σ.1/οικ. 34

ΠΡΟΣ:

Γραφείο Νομικού Συμβούλου Γ.Γ.ΥΠ.

ΚΟΙΝ.

1. Γραφείο κ. Γενικού Διευθυντή  
Συγκοινωνιακών Υποδομών



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ &  
ΔΙΚΤΥΩΝ  
ΓΕΝ. ΓΡΑΜ. ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Ταχ. Δ/ση: Καρύστου 5  
Τ.κ.: 115 23 ΑΘΗΝΑ  
Πληροφορίες: Ι. Μπακογιάννης  
Τηλέφωνο: 210 6992298  
FAX :

**ΘΕΜΑ:** Υποβολή απόψεων της Διοίκησης επί της αίτησης ακύρωσης των «1) Γεωργίου Παπανικολάου ... κλπ(6)» ενώπιον του Σ.Τ.Ε. κατά του Ελληνικού Δημοσίου (αρ. καταθέσεως Σχετ. 1517/2016)/Τμήμα Δ'

Σας διαβιβάζουμε σχέδιο των απόψεων της Διοίκησης επί των θέσεων οι οποίες διατυπώνονται στην αίτηση ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας (Τμήμα Δ') με αριθμό καταθέσεως 1517/2016 (εισηγήτρια η κ. Βασιλική Κίνζιου και βοηθός εισηγητής κα Ελένη Δοκιμάκη) η οποία έχει οριστεί για συζήτηση στις 26-02-2019 προς συνυπογραφή.

Λόγω του όγκου των συνημμένων στο σχέδιο απόψεων αυτά θα αποσταλούν κατευθείαν στο ΣτΕ με κοινοποίηση σε σας. Προφανώς αν θεωρείτε απαραίτητη την αποστολή αυτών πριν την συνυπογραφή από σας των απόψεων μπορούμε να σας τα διαβιβάσουμε και σε ηλεκτρονική μορφή.

Συν. Σχέδιο απόψεων της Διοίκησης επί της αίτησης ακύρωσης των «1) Γεωργίου Παπανικολάου ... κλπ(6)» ενώπιον του Σ.Τ.Ε. κατά του Ελληνικού Δημοσίου (αρ. καταθέσεως 1517/2016)/Τμήμα Δ'

Ο Προϊστάμενος δ16

Ιωάννης Μπακογιάννης  
Μετ. Μηχανικός με Α'β.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

1. Δ/ση Δ16
2. Φ.Σ.1
3. Χρονολογικό Αρχείο
4. Τμήμα Α, Τμήμα Β, Τμήμα Γ



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ  
Η Εξουσιοδοτημένη Υπάλληλος

Ευαγγελία Γαλανάκη





**Αριθμός 222/2018**  
**ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ**  
**ΤΜΗΜΑ Δ'**

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 21 Νοεμβρίου 2017 με την εξής σύνθεση: Αικ. Χριστοφορίδου, Σύμβουλος της Επικρατείας, Προεδρεύουσα, ελλείποντος Προέδρου του Τμήματος, Ηλ. Μάζος, Β. Κίντζιου, Σύμβουλοι, Ι. Μιχαλακόπουλος, Ν. Μαρκόπουλος, Πάρεδροι. Γραμματέας η Ι. Παπαχαραλάμπους.

Για να δικάσει την από 28 Μαΐου 2012 αίτηση:

του Συλλόγου με την επωνυμία «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» και τον διακριτικό τίτλο «ΠΕΡΙΒΟΣ», που εδρεύει στη Σαλαμίνα Αττικής (Πολυχρόνου Λεμπέση και Ηροδότου 8), ο οποίος παρέστη με τους δικηγόρους: α) Χαράλαμπο Χρυσανθάκη (Α.Μ. 11855) και β) Άγγελο Ταμβίσκο (Α.Μ. 19083), που τους διόρισε με πληρεξούσιο,

κατά του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και ήδη Υποδομών και Μεταφορών, ο οποίος παρέστη με τη Σοφία Διαμαντοπούλου, Πάρεδρο του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.

Με την αίτηση αυτή ο αιτών Σύλλογος επιδιώκει να ακυρωθεί η υπ' αριθμ. ΕΠΠ/Ζ/Φ1/33/27.3.2012 απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και κάθε άλλη σχετική πράξη ή παράλειψη της Διοικήσεως.

Η εκδίκαση άρχισε με την ανάγνωση της εκθέσεως του εισηγητή, Παρέδρου Ν. Μαρκόπουλου.

Κατόπιν το δικαστήριο άκουσε τους πληρεξούσιους του αιτούντος Συλλόγου, οι οποίοι ανέπτυξαν και προφορικά τους προβαλλόμενους λόγους ακυρώσεως και ζήτησαν να γίνει δεκτή η αίτηση και την αντιπρόσωπο του Υπουργού, η οποία ζήτησε την απόρριψή της.



Μετά τη δημόσια συνεδρίαση το δικαστήριο συνήλθε σε διάσκεψη σε αίθουσα του δικαστηρίου και

Αφού μελέτησε τα σχετικά έγγραφα  
Σκέφθηκε κατά τον Νόμο

1. Επειδή, για την άσκηση της κρινομένης αιτήσεως καταβλήθηκε το νόμιμο παράβολο (1065228, 3238462/2014 έντυπα παραβόλου, Σειρά Α').

2. Επειδή, με την αίτηση αυτή ζητείται η ακύρωση της ΕΠΠ/Ζ/Φ1/33/27.3.2012 απόφασης του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με την οποία εγκρίθηκε α) η διενέργεια δημόσιου διεθνούς διαγωνισμού με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου για την ανάθεση της σύμβασης παραχώρησης «Μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του έργου της μόνιμης υποθαλάσσιας οδικής ζεύξης νήσου Σαλαμίνας» και β) το τεύχος προκήρυξης (συνταχθείσας στις 22.3.2012), της Α' Φάσης του σχετικού διαγωνισμού («Προκήρυξη Ανταγωνιστικού Διαλόγου – Α' Φάση – Εκδήλωση Ενδιαφέροντος - Προεπιλογή», στο εξής «Διακήρυξη»).

3. Επειδή, από τα στοιχεία του φακέλου προκύπτουν τα εξής: Με την από 22.3.2012 διακήρυξη, που εγκρίθηκε με την ΕΠΠ/Ζ/Φ1/33/27.3.2012 απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, προκηρύχθηκε η Α' Φάση του δημόσιου διεθνούς διαγωνισμού για την ανάθεση της σύμβασης παραχώρησης «Μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του έργου της μόνιμης υποθαλάσσιας οδικής ζεύξης νήσου Σαλαμίνας» με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου. Ο διαγωνισμός αυτός προβλέπεται ότι θα διεξαχθεί σε τρεις φάσεις: Α' Φάση «Εκδήλωση Ενδιαφέροντος- Προεπιλογή», Β' Φάση «Ανταγωνιστικός Διάλογος - Διαβούλευση», Γ' Φάση «Υποβολή Δεσμευτικών Προσφορών και Ανάδειξη Αναδόχου» με κριτήριο ανάθεσης την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά (άρθρο 4 της Διακήρυξης). Με την ΕΠΠ/Ζ/Φ1.1/7595/14.10.2014 απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων



εγκρίθηκε, κατόπιν παρατηρήσεων των ενδιαφερόμενων για συμμετοχή στο διαγωνισμό εταιριών και προκειμένου να αυξηθεί η συμμετοχή στο διαγωνισμό προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος, η τροποποίηση επιμέρους άρθρων της ως άνω διακήρυξης. Κατόπιν διαδοχικών μεταθέσεων της καταληκτικής ημερομηνίας υποβολής των φακέλων εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την Α΄ Φάση του διαγωνισμού, με την ΠΥΣΠ/Σ/50/21.1.2015 απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εγκρίθηκε τελικά η μετάθεση της ως άνω ημερομηνίας για τις 31.3.2015. Στη συνέχεια, με την ΠΥΣΠ/Σ/669/26.7.2016 απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων εγκρίθηκε το από 23.6.2016 Πρακτικό της Επιτροπής Διενέργειας Διαγωνισμού Α΄ Φάσης και η συνέχιση στο επόμενο στάδιο του Διαγωνισμού Β΄ Φάσης Ανταγωνιστικού Διαλόγου των τριών υποψηφίων εργοληπτικών σχημάτων που κατέθεσαν φάκελο εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Ήδη δε ο επίμαχος διαγωνισμός βρίσκεται στην Β΄ Φάση του ανταγωνιστικού διαλόγου, έχουν δε συναφώς εκδοθεί, μεταξύ άλλων, α) η ΠΥΣΠ/Σ/669/26.7.2016 απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, με την οποία εγκρίθηκε το τεύχος ανταγωνιστικού διαλόγου της Β΄ Φάσης του διαγωνισμού και β) η ΠΥΣΠ/Σ/1018/17.11.2016 απόφαση του ιδίου Υπουργού, περί εγκρίσεως του τεύχους κωδικοποιημένων τροποποιήσεων ανταγωνιστικού διαλόγου της Β΄ Φάσης του διαγωνισμού, στο οποίο ενσωματώθηκαν από την δημοπρατούσα αρχή (Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων/Μελετών - Κατασκευών Έργων Παραχώρησης Πελοποννήσου) οι προτάσεις των προεπιλεγιστών εργοληπτικών εταιριών.

4. Επειδή, ενόψει του ότι ο επίδικος διαγωνισμός κατατείνει στη σύναψη συμβάσεως παραχώρησης δημοσίου έργου (άρθρο 3 παρ. 3 του ν. 3886/2010, Α΄ 173, ΣτΕ 4154 - 5/2014), αλλά και λόγω της ιδιότητας του αιτούντος σωματείου ως τρίτου, που δεν ενδιαφέρεται να μετάσχει στον επίμαχο διαγωνισμό (ΣτΕ 5/2013 7μ.), η εκδίκαση της κρινόμενης διαφοράς υπάγεται στην αρμοδιότητα του Συμβουλίου της Επικρατείας.



5. Επειδή, όπως έχει κριθεί (ΣτΕ Ολ. 566/2013, ΣτΕ 1974/2016, 5/2013,7μ., 464/2013, κ.ά.) πράξεις, εντασσόμενες στη διαγωνιστική διαδικασία ανάθεσης δημοσίου έργου, παραδεκτώς προσβάλλονται από τρίτους, οι οποίοι δεν μετείχαν στη σχετική διαδικασία, εφόσον επικαλούνται βλάβη του περιβάλλοντος προκαλούμενη από τις πράξεις αυτές. Συνεπώς, με έννομο συμφέρον ασκείται η κρινόμενη αίτηση από το αιτούν σωματείο, στον καταστατικό σκοπό του οποίου περιλαμβάνεται η προστασία του περιβάλλοντος της νήσου Σαλαμίνας, προβάλλονται δε συναφώς λόγοι ακυρώσεως σχετικοί με την παραβίαση της ισχύουσας περιβαλλοντικής νομοθεσίας.

6. Επειδή, η Οδηγία 2004/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31.3.2004 «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών» (ΕΕ L 134, 114), η οποία ενσωματώθηκε στην εθνική έννομη τάξη με το π.δ. 60/2007 (Α' 64), θέσπισε για την περίπτωση ανάθεσης ιδιαίτερα πολύπλοκων συμβάσεων τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου (βλ. τα άρθρα 1 παρ. 2 αρ. 11 περ. γ), 28, 29 της Οδηγίας και, αντίστοιχα, τα άρθρα 2 παρ. 2 αρ. 11 περ. γ), 22 και 23 του π.δ. 60/2007). Η διαδικασία του «ανταγωνιστικού διαλόγου» συνίσταται, συνοπτικά, στα εξής: Η αναθέτουσα αρχή δημοσιεύει προκήρυξη διαγωνισμού η οποία περιλαμβάνει περιγραφή των αναγκών και απαιτήσεων της (άρθρο 23 παρ. 2 του π.δ. 60/2007). Ακολουθεί, σε πρώτη φάση, επιλογή των υποψηφίων, κατόπιν ελέγχου μη συνδρομής λόγων αποκλεισμού και με βάση κριτήρια χρηματοοικονομικής επάρκειας και αξιολόγησης της τεχνικής και επαγγελματικής ικανότητάς τους (άρθρο 23 παρ. 3 εδ. α και άρθρα 42-50 του ιδίου π.δ.). Στη συνέχεια, σε δεύτερη φάση, η αναθέτουσα αρχή προβαίνει σε διάλογο με τους υποψηφίους που επελέγησαν, σκοπός του οποίου είναι η διερεύνηση και ο προσδιορισμός των μέσων που μπορούν να ικανοποιήσουν με τον καλύτερο τρόπο τις ανάγκες της υπό ανάθεση σύμβασης (άρθρο 23 παρ. 3 εδ. α του ως άνω



π.δ.). Αντικείμενο του διαλόγου μπορούν να αποτελούν όλες οι πτυχές της σύμβασης (άρθρο 23 παρ. 3 εδ. β). Η αναθέτουσα αρχή, αφού επιλέξει τη λύση ή τις λύσεις που ανταποκρίνονται καλύτερα στις ανάγκες της, κηρύσσει τη λήξη του διαλόγου και ενημερώνει σχετικά τους υποψηφίους, τους οποίους καλεί να υποβάλουν την τελική προσφορά τους, με βάση τη λύση ή τις λύσεις που επελέγησαν κατά τη διάρκεια του διαλόγου (άρθρο 23 παρ. 5 και 6). Τέλος, οι αναθέτουσες αρχές αξιολογούν τις προσφορές, όπως τις υπέβαλαν οι προσφέροντες, βάσει των κριτηρίων ανάθεσης που έχουν καθορισθεί στην προκήρυξη και στα τεύχη του διαγωνισμού και επιλέγουν την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά (άρθρο 23 παρ. 7).

7. Επειδή, η διακήρυξη του επίδικου διαγωνισμού, η οποία διεξάγεται με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου του άρθρου 29 της Οδηγίας 2014/18/EK (άρθρο 4.1 της διακήρυξης), ορίζει τα εξής: «Άρθρο 1: Εισαγωγή – Αντικείμενο Διαγωνισμού και διαδικασία Ανταγωνιστικού Διαλόγου. 1.1 Το αντικείμενο της παρούσας σύμβασης αφορά στη Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του έργου της Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης της νήσου Σαλαμίνας με το Πέραμα Νομού Πειραιώς. Οι Ενδιαφερόμενοι δεν δεσμεύονται από τις “Υπηρεσιακές Λύσεις” που περιγράφονται στο Παράρτημα 1, ούτε από τις χαράξεις που παρουσιάζονται στα σχέδια του Παραρτήματος 16 και οι οποίες δίδονται για ενημέρωση και μόνο. Το Έργο της Μόνιμης Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης νήσου Σαλαμίνας - Περάματος (Νομού Πειραιώς) αφορά στην κατασκευή υποθαλάσσιας σήραγγας μήκους περίπου 1,1 χλμ. με τις εκατέρωθεν προσβάσεις της (συνολικό μήκος έργου περί τα 3 χλμ.) από Ανισόπεδο (Α/Κ) Περάματος μέχρι τον Α/Κ Παλουκίων καθώς ενδεχομένως και των οδικών τμημάτων παράκαμψης των πόλεων Περάματος και Σαλαμίνας μήκους περίπου 14,5 χλμ. Με βάση την “Υπηρεσιακή Λύση” το Έργο συνολικού ενδεικτικού μήκους 17,5 χλμ. εκτείνεται από την υπάρχουσα Λεωφόρο Σχιστού -



Σκαραμαγκά, με την οποία συνδέεται με ανισόπεδο κόμβο, οδεύει εντός της περιοχής του Ναυτικού Οχυρού Σκαραμαγκά και μέχρι την περιοχή του κολυμβητηρίου Περάματος όπου δημιουργείται κόμβος για τη σύνδεσή του με την υφιστάμενη οδό Περάματος - Κερατσινίου - Πειραιά. Ακολουθεί η υποθαλάσσια ζεύξη με Οδική Σήραγγα και στη συνέχεια όδευση επί της νήσου του Αγίου Γεωργίου και κατ' επέκταση της υπάρχουσας οδικής σύνδεσης της νήσου Αγίου Γεωργίου με τον Ναύσταθμο. Στην περιοχή των Παλουκίων προβλέπεται η δημιουργία Κόμβου για τη σύνδεση με την υπάρχουσα οδό Παλουκίων - Αμπελακίων/Σαλαμίνας καθώς και με το Ναύσταθμο, διατηρουμένης και της σύνδεσης της οδού Αμπελακίων/Σαλαμίνας με τον Ναύσταθμο. Στη συνέχεια ακολουθεί όδευση Βόρεια του οικισμού των Παλουκίων και δημιουργία δεύτερου Κόμβου εισόδου προς τον Ναύσταθμο. Η Χάραξη ολοκληρώνεται με: 1. Την κατασκευή του Ανισόπεδου Κόμβου Σαλαμίνας και του συνδετήριου τμήματος με την πόλη μέσω των ισόπεδων κόμβων 11 και 12 μέσω των οποίων επιτυγχάνεται η σύνδεση τόσο με την πόλη όσο και με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο προς Αιάντειο που εξυπηρετεί την δυτική και νότια πλευρά της Νήσου, 2. Την κατασκευή Βόρειας Παράκαμψης της πόλης της Σαλαμίνας συνδεόμενης με κόμβο με την Οδό Σαλαμίνα - Φανερωμένη. Ο Ανταγωνιστικός Διάλογος (Διαβούλευση) θα διεξαχθεί με στόχο, μεταξύ των άλλων, την εξεύρεση της βέλτιστης τεχνικά-οικονομικά και περιβαλλοντικά λύσης και από αυτόν θα καθοριστούν τα ακόλουθα: • Η επιλογή της προσφερόμενης οδικής εξυπηρέτησης της υποθαλάσσιας σήραγγας μετά από ανάλυση κυκλοφοριακών φόρτων (μόνο αυτοκίνητα ή και βαρέα οχήματα). • Η τυπική διατομή του Τεχνικού Έργου (διατομή αρτηρίας με 2 ή 3 ή 4 λωρίδες) μετά από Μελέτη Βιωσιμότητας του Έργου. • Η τυπική διατομή του κυρίως Τεχνικού της Ζεύξης (με ένα ή δύο ορόφους). • Η κατασκευή οδικού τμήματος σύνδεσης του Α/Κ Περάματος με την Λ. Σχιστού ώστε να παρακάμπτεται ο Δήμος Περάματος, ενδεικτικού μήκους περίπου 5 χλμ. • Η κατασκευή του οδικού τμήματος



από Α/Κ Παλουκίων μέχρι και την Βόρεια Παράκαμψη της πόλης της Σαλαμίνας και της σύνδεσής της τόσο με την πόλη της Σαλαμίνας (μέσω του Α.Κ Σαλαμίνας και της συνδετήριας αρτηρίας που περιλαμβάνει τους Ισόπεδους Κόμβους 11 και 12) όσο και με την οδό προς Φανερωμένη ενδεικτικού μήκους περίπου 9,5 χλμ. • Η θέση της σύνδεσης με κόμβο της Παράκαμψης Σαλαμίνας με την οδό προς Φανερωμένη. • Τα τυχόν απαιτούμενα συνοδά έργα (ευρύτερες διευθετήσεις, ευρύτερα οδικά έργα κ.λπ.) • Τυχόν άλλα τεχνικά, περιβαλλοντικά και λοιπά θέματα και εγκαταστάσεις, που θα ανακύψουν κατά τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου. • Τα όρια του έργου Παραχώρησης. [...] 1.2 Το ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ., λόγω των νέων χρηματοοικονομικών συνθηκών που έχουν διαμορφωθεί και που έχουν επιφέρει περιορισμό τόσο των Δημόσιων Πόρων, όσο και των ιδιωτικών κεφαλαίων (δανειακών και ιδιωτικών) προς επένδυση, και με στόχο την ελαχιστοποίηση οποιασδήποτε συμβολής του Δημοσίου κατά την υλοποίηση του Έργου, μέσω του εξορθολογισμού του σχεδιασμού του έργου και διαμόρφωσης βέλτιστου και βιώσιμου χρηματοδοτικού σχεδίου, αποφάσισε τη δημοπράτηση του υπόψη Έργου με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου, καθόσον κρίθηκε ότι υπό τις παρούσες συνθήκες, η ανάθεση του έργου με την κλειστή ή ανοικτή διαδικασία δεν είναι εφικτή. Η διαδικασία αυτή θα εξελιχθεί σε τρεις φάσεις ως εξής:

1.2.1 Κατά την Α' φάση, θα γίνει προεπιλογή των κατάλληλων Υποψηφίων που θα λάβουν μέρος στη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου (Διαβούλευση) και στη συνέχεια θα υποβάλουν δεσμευτική προσφορά.

1.2.2 Η Β' φάση θα αφορά στη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου (Διαδικασία Διαβούλευσης) με σκοπό:

- να καθορισθούν τα τεχνικά μέσα με τα οποία θα μπορούσαν να ικανοποιηθούν αποτελεσματικότερα οι ανάγκες και οι στόχοι του Δημοσίου σε σχέση με το υπό εκτέλεση Έργο.
- να προσδιορισθεί η νομική και η χρηματοοικονομική οργάνωση της υλοποίησης του Έργου. Κατά τη φάση αυτή οι Υποψήφιοι θα συμμετάσχουν στον καθορισμό του βασικού σχεδιασμού του Έργου,



υποβάλλοντας προτάσεις και μελέτες, ενώ παράλληλα θα κληθούν να διερευνήσουν εναλλακτικούς τρόπους χρηματοδότησης του Έργου, υποβάλλοντας τις προτάσεις τους, καθώς και να διαμορφώσουν αντίστοιχες προτάσεις για τα νομικά κείμενα που θα διέπουν τις σχετικές συμφωνίες. Κατά την έναρξη της Β΄ Φάσης, η Δημοπρατούσα Αρχή θα διανείμει στους Διαγωνιζόμενους τεύχος με οδηγίες (Τεύχος Ανταγωνιστικού Διαλόγου). Αναλυτικότερα η Διαδικασία Διαβούλευσης περιγράφεται στο Παράρτημα 14 της παρούσας. 1.2.3. Κατά τη Γ΄ Φάση οι Διαγωνιζόμενοι θα λάβουν από τη Δημοπρατούσα Αρχή τα Τεύχη Δημοπράτησης Γ΄ Φάσης, τα οποία θα διαμορφωθούν με βάση τα αποτελέσματα του Ανταγωνιστικού Διαλόγου. Οι Διαγωνιζόμενοι θα υποβάλουν τις Δεσμευτικές τους Προσφορές με βάση τα υπόψη Τεύχη, οι οποίες θα κριθούν με το κριτήριο της "πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς", προκειμένου να ανακηρυχθεί ο Ανάδοχος του Έργου».

8. Επειδή, περαιτέρω, το άρθρο 11 «Πληροφορίες για τη Β΄ και τη Γ΄ Φάση του Διαγωνισμού» της επίδικης διακήρυξης ορίζει τα εξής: «11.1 Στη Β΄ και στη Γ΄ Φάση του Διαγωνισμού δικαιούνται να συμμετάσχουν μόνον οι Προεπιλεγμένοι Υποψήφιοι (Διαγωνιζόμενοι). 11.2 Στους Προεπιλεγέντες Υποψηφίους θα αποσταλεί επιστολή από την Δημοπρατούσα Αρχή, με την οποία θα κληθούν να παραλάβουν το Τεύχος Ανταγωνιστικού Διαλόγου (Διαβούλευσης) μαζί με τα λοιπά τεύχη και στοιχεία που θα το συνοδεύουν. Με την ίδια επιστολή θα καλούνται να συμμετάσχουν στη Β΄ Φάση του Διαγωνισμού (Ανταγωνιστικός Διάλογος - Διαβούλευση), υποβάλλοντας σχετικές μελέτες και προτάσεις [...] Μετά τη λήξη της Διαβούλευσης θα αποσταλεί επιστολή από την Δημοπρατούσα Αρχή, με την οποία θα κληθούν οι Διαγωνιζόμενοι να παραλάβουν τα Τεύχη Δημοπράτησης Γ΄ Φάσης, όπως αυτά θα έχουν οριστικοποιηθεί κατά τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου, με βάση τα οποία θα υποβληθούν οι Δεσμευτικές Προσφορές. Με την ίδια επιστολή θα



καλούνται να συμμετάσχουν στη Γ΄ Φάση του Διαγωνισμού, υποβάλλοντας τις σχετικές Δεσμευτικές Προσφορές [...]». Εξάλλου, στο Παράρτημα 14 της διακήρυξης, το οποίο αφορά τη διαδικασία διεξαγωγής ανταγωνιστικού διαλόγου (διαβούλευση) της Β΄ Φάσης του διαγωνισμού, ορίζονται τα εξής: «Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας της Φάσης Α΄ του Διαγωνισμού, σύμφωνα με την οποία θα έχει ολοκληρωθεί η προεπιλογή των Υποψηφίων που συμμετέχουν στην Β΄ Φάση, [...] η Δημοπρατούσα Αρχή θα χορηγήσει στους Προεπιλεγέντες Διαγωνιζόμενους Τεύχος Ανταγωνιστικού Διαλόγου (Διαβούλευσης) [...] και θα τους καλέσει για έναρξη Ανταγωνιστικού Διαλόγου, η οποία αποτελεί τη Β΄ Φάση του Διαγωνισμού. Κατά τη διάρκεια της Β΄ φάσης αυτής του Διαγωνισμού, ο κάθε Διαγωνιζόμενος θα υποβάλει τις προτάσεις του/μελέτες σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Τεύχος Ανταγωνιστικού Διαλόγου (Διαβούλευσης). Τα παρουσιαζόμενα στις μελέτες/προτάσεις, που θα συνταχθούν, θα αποτελέσουν το αντικείμενο του Διαλόγου του κάθε Διαγωνιζόμενου με την Ε.Α.Δ. [Επιτροπή Ανταγωνιστικού Διαλόγου] και τη Δημοπρατούσα Αρχή.

1. Διατιθέμενα στοιχεία στη Δημοπρατούσα Αρχή. Προκειμένου οι Διαγωνιζόμενοι να διευκολυνθούν στην εκπόνηση των μελετών, που θα υποβάλουν κατά τη διάρκεια της Φάσης Β΄ του Διαγωνισμού, η Δημοπρατούσα Αρχή θα χορηγήσει κατόπιν αιτήσεώς τους και με έξοδά τους, σε καθένα εξ αυτών, επικυρωμένο φωτοαντίγραφο των διατιθέμενων στοιχείων των εγκεκριμένων συγκοινωνιακών προμελετών, όπως αυτές αναφέρονται στον πίνακα 1 του Παραρτήματος Ι. Τα στοιχεία αυτά έχουν σκοπό μόνο την ενημέρωση των Διαγωνιζόμενων. Επίσης, θα χορηγήσει σε ψηφιακή ή έντυπη μορφή τα πολεοδομικά σχέδια ή/και τα όρια πόλεων και οικισμών που διαθέτει και που βρίσκονται στην ευρύτερη ζώνη διέλευσης των εγκεκριμένων Προμελετών Οδοποιίας, καθώς και την Έκθεση Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης για το Έργο, μαζί με τα στοιχεία που την συνοδεύουν...2. Υποχρεώσεις Διαγωνιζομένων. 2.1. Στοιχεία που θα υποβληθούν από τους Διαγωνιζόμενους. Ο κάθε



Διαγωνιζόμενος, αφού παραλάβει από τη Δημοπρατούσα Αρχή το Τεύχος Ανταγωνιστικού Διαλόγου (Διαβούλευσης), θα κληθεί να υποβάλει τις μελέτες και προτάσεις του σε στάδια, όπως αυτά θα οριστούν στο Τεύχος Ανταγωνιστικού Διαλόγου. Οι μελέτες και οι προτάσεις θα αφορούν στον καθορισμό του βασικού σχεδιασμού του Έργου, καθώς και στη νομική και χρηματοοικονομική οργάνωση του Έργου. Για τον βασικό σχεδιασμό του Έργου/μελέτες, οι Διαγωνιζόμενοι υποχρεούνται να συνεργαστούν με Μελετητικά Γραφεία επαρκούς εμπειρίας, όπως αυτή καθορίζεται στην παρούσα. Η διάρκεια του Ανταγωνιστικού Διαλόγου προεκτιμάται σε 28 μήνες περίπου. Ο Ανταγωνιστικός Διάλογος θα ολοκληρωθεί με την Περιβαλλοντική Αδειοδότηση του Έργου (που θα αναληφθεί από το Δημόσιο, (έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων) και την έκδοση των Τευχών Δημοπράτησης της Γ΄ Φάσης. Στη συνέχεια, η Δημοπρατούσα Αρχή θα καλέσει του Διαγωνιζόμενους να συμμετάσχουν στη Γ΄ Φάση του Διαγωνισμού. 2.2 Οι μελέτες θα περιλαμβάνουν το σύνολο των επιμέρους έργων που θα ενταχθούν στο Έργο Παραχώρησης, με τρόπο ώστε το μελετώμενο έργο να είναι πλήρες και κατανοητό στη λεπτομέρειά του. Οι Διαγωνιζόμενοι έχουν την πλήρη ευθύνη για την εφικτότητα, ορθότητα, τεχνική αρτιότητα, λειτουργικότητα, ασφάλεια κ.λπ. του μελετώμενου έργου και εγγυώνται απόλυτα τις προτάσεις τους, ανεξάρτητα από το γεγονός της συμμετοχής της Δημοπρατούσας Αρχής στον Ανταγωνιστικό Διάλογο. Ανεξάρτητα από τις μελέτες που θα απαιτηθεί να υποβληθούν κατά τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου, οι Διαγωνιζόμενοι είναι υποχρεωμένοι να συντάξουν με δική τους μέριμνα, δαπάνη και ευθύνη οποιεσδήποτε μελέτες, υπολογισμούς κ.λπ. κρίνουν ότι απαιτούνται, προκειμένου να είναι σε θέση να εγγυηθούν απόλυτα την εφικτότητα, ορθότητα, τεχνική αρτιότητα, λειτουργικότητα, ασφάλεια κ.λπ. του προτεινόμενου Έργου [...].».

9. Επειδή, στο άρθρο 1 του ν. 4014/2011 (Α΄ 209) για την περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων ορίζεται ότι



«1. Τα έργα και οι δραστηριότητες του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, των οποίων η κατασκευή ή λειτουργία δύναται να έχουν επιπτώσεις στο περιβάλλον, κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες (Α και Β) ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον. Η πρώτη κατηγορία (Α) περιλαμβάνει τα έργα και τις δραστηριότητες τα οποία ενδέχεται να προκαλέσουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και για τα οποία απαιτείται η διεξαγωγή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) προκειμένου να επιβάλλονται ειδικοί όροι και περιορισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος σχετικά με το συγκεκριμένο έργο ή δραστηριότητα, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 2, 3 και 4 του παρόντος. Τα έργα και οι δραστηριότητες της κατηγορίας Α κατατάσσονται: α) σε αυτά που ενδέχεται να προκαλέσουν πολύ σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και αποτελούν την υποκατηγορία Α1 και β) σε αυτά που ενδέχεται να προκαλέσουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και αποτελούν την υποκατηγορία Α2 ... Η δεύτερη κατηγορία (Β) περιλαμβάνει έργα και δραστηριότητες τα οποία χαρακτηρίζονται από τοπικές και μη σημαντικές μόνο επιπτώσεις στο περιβάλλον και υπόκεινται σε γενικές προδιαγραφές, όρους και περιορισμούς που τίθενται για την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 8. Η κατάταξη των έργων και δραστηριοτήτων γίνεται βάσει των σχετικών κριτηρίων του Παραρτήματος Ι [...] 4. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, που εκδίδεται εντός ενός μηνός από τη δημοσίευση του παρόντος, τα δημόσια ή ιδιωτικά έργα και δραστηριότητες που υπόκεινται στις ρυθμίσεις του νόμου, κατατάσσονται στις κατηγορίες και υποκατηγορίες του άρθρου 1, καθώς και σε ομάδες κοινές για όλες τις κατηγορίες». Περαιτέρω, το άρθρο 2 του ν. 4014/2011 ορίζει ότι «1. Για την πραγματοποίηση νέων έργων ή δραστηριοτήτων κατηγορίας Α ή τη μετεγκατάσταση ήδη υφιστάμενων απαιτείται διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης με τη διεξαγωγή ΜΠΕ και έκδοση Απόφασης Έγκρισης



Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ). 2. Ο φορέας του έργου ή της δραστηριότητας της κατηγορίας Α δύναται να ζητήσει τη γνωμοδότηση της αρμόδιας περιβαλλοντικής αρχής με την υποβολή φακέλου Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (ΠΠΠΑ), πριν την υποβολή ΜΠΕ. Στο πλαίσιο της ΠΠΠΑ, ο φορέας του έργου ή της δραστηριότητας δύναται να διενεργήσει δημόσιο διάλογο αναφορικά με τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου ή της δραστηριότητας και τις ενδεχόμενες κύριες περιβαλλοντικές επιπτώσεις [...] 10. Η ΑΕΠΟ αποτελεί προϋπόθεση για την έκδοση κάθε διοικητικής πράξης που απαιτείται κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις για την πραγματοποίηση ή λειτουργία του έργου ή της δραστηριότητας [...]». Εξάλλου, στο Παράρτημα Ι («Ομάδα 1η – Έργα χερσαίων και εναέριων μεταφορών») της 1958/2012 απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής «Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων σε κατηγορίες...» (Β' 21), που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της προαναφερθείσας διάταξης της παρ. 4 του άρθρου 1 του ν. 4014/2001, τα έργα οδοποιίας κατατάσσονται, ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον, στις κατηγορίες Α (υποκατηγορίες Α1, Α2) και Β.

10. Επειδή, προβάλλεται με την κρινόμενη αίτηση ότι η προσβαλλόμενη υπουργική απόφαση είναι μη νόμιμη και ακυρωτέα, διότι δεν προηγήθηκε της εγκρίσεως της επίδικης προκηρύξεως η τήρηση της διαδικασίας Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης, όπως αυτή θεσπίσθηκε με την υπ' αριθ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/28.8.2006 κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας - Οικονομικών, και ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (Β' 1225/5.9.2006), με την οποία μεταφέρθηκε στην ελληνική έννομη τάξη η Οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 197). Με την Οδηγία αυτή καθιερώθηκε η υποχρέωση προηγούμενης εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων, τα οποία τεκμαίρεται ότι έχουν σημαντικές



επιπτώσεις στο περιβάλλον.

11. Επειδή, η υποθαλάσσια οδική ζεύξη Περάματος – Σαλαμίνας προβλεπόταν στο εν ισχύι κατά το χρόνο έκδοσης της προσβαλλόμενης πράξης Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών (άρθρο 15 «Παραρτήματα- Διαγράμματα» παρ. 2.4. του ν. 1515/1985, Α' 18, το οποίο έχει κωδικοποιηθεί στο άρθρο 22 του Κώδικα Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας -π.δ. της 14.7. - 27.7.1989, Α' 580-), κατά το χρόνο έγκρισης του οποίου δεν προβλεπόταν η διαδικασία της στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης. Όπως δε έχει κριθεί (ΣτΕ 2152/2015, 604/2002 Ολομ., 2403/1997 Ολομ.) οι επιμέρους διατάξεις του νόμου αυτού προβλέπουν κατευθύνσεις, προγράμματα και μέτρα για την αναβάθμιση στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, τα οποία δεσμεύουν τη Διοίκηση κατά την άσκηση της κανονιστικής της εξουσίας ή την έκδοση ατομικών πράξεων. Ήδη, μετά την άσκηση της κρινομένης αιτήσεως ακυρώσεως και πριν από τη συζήτηση της υπόθεσης, εκδόθηκε ο ν. 4277/2014 (Α' 156/1.8.2014), ο οποίος περιέχει το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής. Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 4 του νόμου αυτού, το νέο Ρ.Σ.Α. επέχει ταυτοχρόνως και θέση Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου Αττικής. Με το νέο Ρ.Σ.Α., που θεσμοθετήθηκε μετά την εκπόνηση και δημοσιοποίηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Δεκεμβρίου 2013), στην οποία, κατά την ισχύουσα νομοθεσία (ΚΥΑ 107017/28.8.2006), υπόκεινται τα «σχέδια» και «προγράμματα», ευρεία διαβούλευση επ' αυτής και έγκρισή της τελικώς με τα άρθρα 38 και 39 του ως άνω νόμου, έχουν τεθεί κατευθύνσεις για την πραγματοποίηση του σχεδίου της υποθαλάσσιας οδικής ζεύξης Περάματος –Σαλαμίνας, την πραγματοποίηση του οποίου επιδιώκει ο επίδικος διαγωνισμός. Συγκεκριμένα, στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής (ν. 4277/2014, Α' 156) προβλέπεται η υποθαλάσσια ζεύξη Περάματος - Σαλαμίνας (με οδική χερσαία πρόσβαση από Λεωφόρο Σχιστού, εκτός οικιστικού ιστού Δήμου Περάματος και με



αποκλεισμό επεκτασιμότητας στην κατεύθυνση διπλής ζεύξης προς Μέγαρα) ως πρωτεύων άξονας μητροπολιτικής σημασίας του κύριου οδικού δικτύου Αττικής (Παράρτημα XIV άρθρο 30 παρ. 4). Σύμφωνα δε με την προαναφερθείσα Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων η υποθαλάσσια ζεύξη Περάματος - Σαλαμίνας περιλαμβάνεται στους πρωτεύοντες άξονες μητροπολιτικής σημασίας του κύριου οδικού δικτύου Αττικής (σελ. 4 - 121). Περαιτέρω, η ως άνω μελέτη στην εξέταση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οι οποίες συνδέονται με τις προβλέψεις του Κεφαλαίου Ζ «Συστήματα μεταφορών, ασφάλεια και προστασία» (άρθρα 29 - 32) του Ρυθμιστικού Σχεδίου, επισημαίνει ότι «ελέγχεται αρνητικά η προοπτική συνδυασμένης διπλής ζεύξης Περάματος – Σαλαμίνας και Σαλαμίνας - Μεγάρων καθώς θα οδηγούσε στη δημιουργία ενός τρίτου υπεραστικού οδικού άξονα (με δεδομένους τους παράλληλους άξονες της Αττικής Οδού και της Εθνικής Οδού Αθηνών - Κορίνθου) δημιουργώντας συνθήκες ανεπιθύμητης διαμπερούς υπερτοπικής κυκλοφορίας στο νησί της Σαλαμίνας και στον πολεοδομικό ιστό του Δυτικού Πειραιά, με αποτέλεσμα να προβλέπεται ρητώς ο αποκλεισμός της επεκτασιμότητας του έργου πέραν του υποθαλάσσιου τμήματος Περάματος – Σαλαμίνας» (σελ. 7 - 52). Εξάλλου, στο κεφάλαιο 10 «Βασικές μελέτες και έρευνες που απαιτούνται για την υλοποίηση των κατευθύνσεων και μέτρων του ΡΣΑ 2021» της εν λόγω μελέτης, μεταξύ των μελετών οδικών έργων (άρθρο 30 του Ρυθμιστικού Σχεδίου) περιλαμβάνεται και η μελέτη για την υποθαλάσσια ζεύξη Περάματος - Σαλαμίνας (σελ. 10 - 6). Τέλος, το επίδικο έργο εμφανίζεται και στους χάρτες του κύριου οδικού δικτύου, που συνοδεύουν τη μελέτη αυτή.

12. Επειδή, υπό τα δεδομένα που εκτέθηκαν στη προηγούμενη σκέψη, συνάγεται ότι με την επίδικη προκήρυξη επιδιώκεται η πραγματοποίηση έργου (υποθαλάσσια οδική ζεύξη Περάματος – Σαλαμίνας), το οποίο εντάσσεται στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής και για το οποίο ο αρμόδιος Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου



Αθήνας (ΟΡΣΑ) έχει προβεί στην απαιτούμενη εκπόνηση στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, σύμφωνα με την Κ.Υ.Α. 107017/28.8.2006. Η πραγματοποίηση δε του επίδικου έργου, στο οποίο κατατείνει ο επίδικος διαγωνισμός, συνιστά «έργο» και όχι «σχέδιο» ή «πρόγραμμα» και ως εκ τούτου δεν υπάγεται στις ρυθμίσεις της ανωτέρω ΚΥΑ 107017/28.8.2006, αλλά στις διατάξεις του ν. 1440/2011 για την προστασία του περιβάλλοντος. Και τούτο, διότι, όπως σαφώς συνάγεται από τις διατάξεις της προμνησθείσης Κ.Υ.Α. 107017/2006, η διαδικασία της στρατηγικής περιβαλλοντικής εκτίμησης εισάγεται για σχέδια και προγράμματα, η εκπόνηση των οποίων σκοπεύει στο σχεδιασμό και προγραμματισμό δράσεων, δραστηριοτήτων και χρήσεων γης, και όχι για μεμονωμένα έργα και δραστηριότητες που επιχειρούνται από φυσικά ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου ή από δημόσιες αρχές, όπως το επίδικο (βλ. ΣτΕ 551/2015, 7μ., πρβλ. ΣτΕ 1492/2013, 7μ., 4357/2011, 7μ.). Συνεπώς, ο προβαλλόμενος λόγος, με τον οποίο υποστηρίζεται ότι μη νομίμως δεν προηγήθηκε της εγκρίσεως του επίδικου τεύχους της διακηρύξεως η διαδικασία εκπόνησης στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι απορριπτέος ως αβάσιμος. Περαιτέρω, οι ειδικότεροι ισχυρισμοί του αιτούντος σωματείου, με τους οποίους προβάλλεται ότι η επίδικη διακήρυξη είναι πλημμελώς αιτιολογημένη και εξεδόθη κατά πλάνη περί τα περάγματα όσον αφορά στην τεκμηρίωση της σκοπιμότητας του επίδικου έργου, δεδομένου ότι, κατά το αιτούν, η κρίση της αναθέτουσας αρχής, η οποία περιλαμβάνεται στο άρθρο 1 παρ. 1.1 της διακήρυξης σχετικά με την περιβαλλοντική αναβάθμιση του περιβάλλοντος με την κατασκευή του επίδικου έργου είναι «αυθαίρετη», «παραπλανητική» και «αναπόδεικτη», καθώς για την βεβαία κατάληξη σε ένα τέτοιο συμπέρασμα θα έπρεπε να έχουν γίνει μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου στην ηπειρωτική ενδοχώρα, στο οικοσύστημα της νήσου Σαλαμίνας και λοιπές μελέτες για την ευρύτερη περιοχή, είναι αλυσιτελείς, διότι η τεκμηρίωση της «σκοπιμότητας» του



έργου από περιβαλλοντική άποψη και λοιπές συναφείς απόψεις εμπεριέχεται στη ΣΜΠΕ του Ρυθμιστικού Σχεδίου και τη Μ.Π.Ε. που θα εκπονηθεί στη συνέχεια (βλ. κατωτέρω).

13. Επειδή, προβάλλεται ότι κατά παράβαση των άρθρων 3 και 4 ν. 1650/1986, όπως τροποποιήθηκαν από το ν. 4014/2011, δεν προηγήθηκε της εγκρίσεως της επίδικης διακηρύξεως, η οποία κατά τους προβαλλόμενους ισχυρισμούς συνιστά «έναρξη υλοποίησης έργου», η εκπόνηση από όργανο της κεντρικής διοίκησης μελέτης για τη χωροθέτηση και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του έργου αυτού.

14. Επειδή, από τις προεκτεθείσες διατάξεις της διακήρυξης (βλ. σκ. 7 και 8), συνάγεται ότι, εν προκειμένω, δεν προκαθορίζεται από την αναθέτουσα αρχή συγκεκριμένος τρόπος τεχνικού σχεδιασμού του επίδικου έργου, αλλά παρέχεται η ευχέρεια στους διαγωνιζόμενους να προτείνουν, με τις μελέτες και τις προτάσεις, που θα υποβάλουν κατά τη διάρκεια του ανταγωνιστικού διαλόγου (Β΄ Φάση), το βασικό σχεδιασμό του έργου, τον οποίο θεωρούν πλέον κατάλληλο. Τούτο, μάλιστα, προβλέπεται ρητώς στο άρθρο 1 παρ. 1 της διακήρυξης, στο οποίο ορίζεται ότι «Οι Ενδιαφερόμενοι δεν δεσμεύονται από τις “Υπηρεσιακές Λύσεις” που περιγράφονται στο Παράρτημα 1, ούτε από τις χαράξεις που παρουσιάζονται στα σχέδια του Παραρτήματος 16 και οι οποίες δίδονται για ενημέρωση και μόνο». Ο βασικός σχεδιασμός και τα οριστικά τεχνικά μεγέθη του έργου θα καθοριστούν οριστικώς στο πέρας της διαδικασίας του ανταγωνιστικού διαλόγου (Β΄ Φάση Διαγωνισμού), ο οποίος θα ολοκληρωθεί α) με την επιλογή από την αναθέτουσα αρχή της λύσης ή των λύσεων, που θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες της (βλ. σχετικά και το άρθρο 23 παρ. 5 και 6 του π.δ. 60/2007), και β) με την περιβαλλοντική αδειοδότηση του έργου με ευθύνη του Δημοσίου, όπως ορίζεται ρητώς στο άρθρο 2 παρ.1 του Παραρτήματος 14 της προσβαλλόμενης πρόσκλησης ενδιαφέροντος [: «[...] Ο Ανταγωνιστικός Διάλογος θα ολοκληρωθεί με την Περιβαλλοντική Αδειοδότηση του Έργου (που θα αναληφθεί από το



Δημόσιο, (έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων) και την έκδοση των Τευχών Δημοπράτησης της Γ΄ Φάσης». Την περιβαλλοντική αδειοδότηση του έργου θα ακολουθήσει η έκδοση των τευχών δημοπράτησης της Γ΄ Φάσης του διαγωνισμού -στην οποία δεν έχει εισέλθει ακόμη η διαγωνιστική διαδικασία, με τα οποία θα κληθούν οι συμμετέχοντες στο διαγωνισμό να υποβάλουν τις δεσμευτικές τους προσφορές, βάσει των οριστικών τεχνικών λύσεων και παραμέτρων σχεδιασμού, οι οποίες επελέγησαν κατά τη Β΄ Φάση της διαγωνιστικής διαδικασίας (βλ. άρθρα 11.2 και 11.5 της διακήρυξης). Από τα δεδομένα αυτά, προκύπτει ότι η έκδοση των τευχών δημοπράτησης της Γ΄ Φάσης του διαγωνισμού συνιστά την κατά το άρθρο 2 παρ. 10 του ν. 4014/2011 «διοικητική πράξη» που απαιτείται για την πραγματοποίηση του έργου και, ως εκ τούτου, η πρόβλεψη της διακήρυξης για την έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων πριν την έκδοση των τευχών δημοπράτησης της Γ΄ Φάσης είναι σύμφωνη με την διάταξη του εν λόγω άρθρου του ν. 4014/2011, η οποία επιβάλλει την περιβαλλοντική αδειοδότηση του έργου πριν από την έκδοση διοικητικής πράξης που απαιτείται για την έναρξη πραγματοποίησής του. Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι, όπως έγινε ανωτέρω δεκτό, ο βασικός σχεδιασμός και τα οριστικά τεχνικά μεγέθη του επίδικου έργου θα καθοριστούν μεταγενεστέρως, κατά την έναρξη της Γ΄ Φάσης του επίδικου διαγωνισμού, εσφαλμένως υπολαμβάνει το αιτούν σωματείο ότι η έγκριση με την προσβαλλόμενη απόφαση της διενέργειας δημόσιου διεθνούς διαγωνισμού με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου για την ανάθεση της εν λόγω σύμβασης παραχώρησης καθώς και του τεύχους της Α΄ Φάσης του επίδικου διαγωνισμού συνιστά απόφαση «έναρξης υλοποίησης έργου», κατά την έννοια του ν. 4014/2011 [πρβλ. ΣτΕ 1986 - 1988/2013, (προσβολή προκήρυξης Α΄ φάσης διαγωνιστικής διαδικασίας με ανταγωνιστικό διάλογο για την επιλογή αναδόχου κατασκευής και λειτουργίας έργου επεξεργασίας αποβλήτων με ΣΔΙΤ)]. Επομένως, ο



ανωτέρω προβαλλόμενος λόγος, με τον οποίο υποστηρίζεται ότι κατά παράβαση του ν. 4014/2011 δεν προηγήθηκε της προσβαλλόμενης αποφάσεως η έκδοση αποφάσεως έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, είναι απορριπτέος ως αβάσιμος.

15. Επειδή, περαιτέρω, είναι απορριπτέος, ως αβάσιμος, ο λόγος ακυρώσεως, με τον οποίο προβάλλεται ότι κατά παράβαση του ν. 4014/2011 δεν προηγήθηκε της εκδόσεως της προσβαλλόμενης αποφάσεως η διαδικασία χωροθετήσεως του επίδικου έργου. Και τούτο διότι, στο ν. 4014/2011 δεν προβλέπεται διαδικασία προέγκρισης χωροθέτησης (όπως προέβλεπε ο ν. 1650/1986), αλλά προαιρετικά μόνο, εφόσον δηλαδή το αποφασίσει η διοικητική αρχή, η διαδικασία Προκαταρκτικού Προσδιορισμού Περιβαλλοντικών Απαιτήσεων (ΠΠΠΑ) πριν την υποβολή Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) [ (βλ. ειδικότερα, άρθρο 2 παρ. 2, 3 άρθρο 3 παρ. 2, άρθρο 4 παρ. 5 και άρθρο 11 παρ. 3 του ν. 4014/2011· βλ. και άρθρα 4 και 5 της Κ.Υ.Α. 167563/ΕΥΠΕ/2013, Β' 964)] για τα έργα Α1 και Α2 κατηγορίας. Εν προκειμένω δε, δύναται η αναθέτουσα αρχή, εφόσον το κρίνει αναγκαίο, να τηρήσει την διαδικασία αυτή (ΠΠΠΑ), πριν την έγκριση ΜΠΕ στο τέλος της Β' Φάσης του επίδικου διαγωνισμού. Πλέον τούτου, η πρόβλεψη του επίδικου έργου της υποθαλάσσιας οδικής ζεύξης Περάματος – Σαλαμίνας τόσο στο παλαιό όσο και στο νέο Ρ.Σ.Α. επέχει θέση χωροθετήσεως. Απορριπτέος είναι επίσης και ο ειδικότερος ισχυρισμός ότι η ανάθεση της σύνταξης μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων του επίδικου έργου στους υποψήφιους αναδόχους του έργου, στο πλαίσιο ανάθεσης της σύμβασης κατασκευής του, συνιστά κατάφωρη παραβίαση της σχετικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας, αλλά και του άρθρου 24 του Συντάγματος, δεδομένου ότι η εκπόνησή της δεν θα διέπεται από την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος, αλλά θα αποβλέπει στην εξυπηρέτηση των ιδιωτικών συμφερόντων των υποψηφίων. Και τούτο διότι ο ισχυρισμός αυτός στηρίζεται στην εσφαλμένη αντίληψη ότι η μελέτη περιβαλλοντικών



όρων θα εκπονηθεί από τους υποψήφιους αναδόχους, ενώ, όπως αντιθέτως ορίζει η διακήρυξη (Παράρτημα 14, άρθρο 2.1), η περιβαλλοντική αδειοδότηση του έργου θα αναληφθεί από το Δημόσιο.

16. Επειδή, τέλος προβάλλεται ότι κατά παράβαση του π.δ. 60/2007 (άρθρων 2 αρ. 8, 3, 42 παρ. 1 και 2, 46 παρ. 2) θεσπίζονται με την προσβαλλόμενη διακήρυξη κριτήρια επιλογής αναδόχου, τα οποία περιορίζουν υπέρμετρα τον υγιή ανταγωνισμό των διαγωνιζομένων. Ο λόγος αυτός ακυρώσεως, -ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι, έτσι όπως αναπτύσσεται στο δικόγραφο της κρινομένης αιτήσεως, είναι παντελώς αόριστος- πρέπει να απορριφθεί διότι προβάλλεται άνευ εννόμου συμφέροντος. Τούτο δε διότι, τρίτοι, μη μετασχόντες στην διαγωνιστική διαδικασία αναθέσεως δημοσίου έργου, όπως εν προκειμένω το αιτούν σωματείο, έχουν μεν καταρχήν έννομο συμφέρον να προσβάλουν πράξη ενταγμένη στη διαδικασία αυτή, μπορούν, όμως να προβάλουν μόνο βλάβη του περιβάλλοντος που ενδεχομένως προκαλείται από αυτήν, όχι δε και άλλες πλημμέλειες της διαγωνιστικής διαδικασίας, οι οποίες αφορούν τον κύκλο των συμμετεχόντων στους σχετικούς διαγωνισμούς (βλ. Ολ. ΣτΕ 566/2013, πρβλ. ΣτΕ 1988/2013).

17. Επειδή, κατόπιν των ανωτέρω, η υπό κρίση αίτηση πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της.

#### **Δ ι ά τ α ύ τ α**

Απορρίπτει την υπό κρίση αίτηση.

Διατάσσει την κατάπτωση του παραβόλου.

Επιβάλλει στην αιτούσα την δικαστική δαπάνη του Δημοσίου, η οποία ανέρχεται στο ποσό των τετρακοσίων εξήντα (460) ευρώ.

Η διάσκεψη έγινε στην Αθήνα στις 29 Νοεμβρίου 2017

Η Προεδρεύουσα Σύμβουλος

Η Γραμματέας

Αικ. Χριστοφορίδου

Ι. Παπαχαλαράμπους



και η απόφαση δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση της 30ής Ιανουαρίου 2018.

Η Προεδρεύουσα Σύμβουλος

Η Γραμματέας

Αικ. Χριστοφορίδου

Μ. Τσαπαρδώνη







ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ &  
ΔΙΚΤΥΩΝ  
ΓΕΝ. ΓΡΑΜ. ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Αθήνα, 25 -1 -2019

Αριθμ. Πρωτ: Δ16/Σ.1/77  
(Σχετ.:1214/2018)

ΠΡΟΣ:

Συμβούλιο της Επικρατείας  
Πανεπιστημίου 47 - 49  
10564 Αθήνα  
(υπόψη εισηγήτριας κας Βασιλικής Κιντζιου,  
βοηθός εισηγήτρια κα Ελένη  
Δοκιμάκη )

ΚΟΙΝ.

1. Γραφείο κ. Γενικού Διευθυντή  
Συγκοινωνιακών Υποδομών
2. Γραφείο Νομικού Συμβούλου Γ.Γ.ΥΠ.

Ταχ. Δ/ση: Καρύστου 5  
Τ.κ.: 115 23 ΑΘΗΝΑ  
Πληροφορίες: Ι. Μπακογιάννης  
Τηλέφωνο: 210 6992298  
FAX:

ΘΕΜΑ: Υποβολή απόψεων της Διοίκησης επί της αίτησης ακύρωσης των «1) Γεωργίου Παπανικολάου ...  
κλπ(6)» ενώπιον του Σ.Τ.Ε. κατά του Ελληνικού Δημοσίου (αρ. καταθέσεως 1517/2016)/Τμήμα Δ'  
Σχετ.

Σας διαβιβάζουμε τις απόψεις της Διοίκησης επί των θέσεων οι οποίες διατυπώνονται στην αίτηση ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας (Τμήμα Δ') με αριθμό καταθέσεως 1517/2016 (εισηγήτρια η κ. Βασιλική Κιντζιου και βοηθός εισηγητής κα Ελένη Δοκιμάκη) για την ακύρωση, όπως αναφέρεται στην αίτηση:

- 1.Της από 15-03-2016 Πράξεως εκκίνησης της διαγωνιστικής διαδικασίας για τη διενέργεια της πρώτης φάσης διαγωνισμού του έργου «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ», διενεργούμενου του ανωτέρω διαγωνισμού με την διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου (κοινοτική οδηγία 2004/18/ΕΚ, όπως μας γνωστοποιήθηκε δια της υπ. αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ/285/24-03-2016 Απαντητικής Επιστολής της Διεύθυνσης Προγραμματισμού Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.
- 2.Της ΕΠΠ/ Ζ/Φ1/33/27.3.2012 Απόφασης του Υπουργού Υ.ΜΕ.ΔΙ. με θέμα «Έγκριση Διενέργειας Δημόσιου Διεθνούς Διαγωνισμού με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου για την ανάθεση της Σύμβασης Παραχώρησης «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ



**ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ»**

3. Των κατωτέρω υπουργικών συναφών αποφάσεων υπό αριθμούς:

α. ΕΠΠ/Ζ/Φ1/56/22.06.2012 Υ.ΜΕ.ΔΙ.

β. ΕΠΠ/Ζ/Φ.1/οικ69/29-10-2012 και ΕΠΠ/Ζ/Φ1.1/οικ.75/26-03-2013 ΑΝ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. Αποφάσεων του Υπουργείου Μεταφορών και Δικτύων

4. Των με αριθμούς

α. ΕΠΠ/Ζ/Φ.1.1/81/31-10-2013

β. ΕΠΠ/Ζ/Φ.1.1/1663/19-05-2014

γ. ΕΠΠ/Ζ/Φ.1.1/6037/16-09-2014

δ. ΠΥΣΠ/Σ/οικ.67/2-12-2014

ε. ΠΥΣΠ/Σ/21-01-2015

Αποφάσεων του Υπουργού Μεταφορών και Δικτύων

5.α. Της με αρ. ΠΥΣΠ/Σ/οικ 174/24-03-2015 Αποφάσεως του Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Τουρισμού και Ναυτιλίας και των με αριθμούς

β. ΠΥΣΠ/Σ/313/19-06-2015 και

γ. ΠΥΣΠ/Σ/440/24-08-2015

Αποφάσεων Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Τουρισμού και Ναυτιλίας

6. Της με αριθμό ΠΥΣΠ/Σ/οικ611/7-12-2015 αποφάσεως του Υπουργού Μεταφορών και Δικτύων. Κάθε μελλοντικά εκδοθησόμενη Πράξεως ή Αποφάσεως της Διοίκησης συναφούς προς τον ανωτέρω διαγωνισμό. Προσθέτως περί της ακυρώσεως

7. Της αρνήσεως του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να χορηγήσει αντίγραφα των ανωτέρω Προσβαλλόμενων Πράξεων που αιτηθήκαμε δια της από 17-03-2016 με αρ. πρωτ. 268 και αρνήθηκε την χορήγηση δια της ΠΥΣΠ/Σ/285/24-03-2016 αποσταλείσας εις ημάς την 29-03-2016.

**Ιστορικό Διαγωνισμού και συναφών ενεργειών – παρούσα Φάση Διαγωνισμού**

1. Η αναθέτουσα αρχή στην πρώτη φάση πριν την έγκριση του Τεύχους της Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος, αιτήθηκε την έκδοση Έκθεσης Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης (ΕΑΑΤ) των συναρμόδιων Εφορειών Αρχαιοτήτων βάσει του Ν.3905/2010 (άρθρο 11). Επ' αυτής εκδόθηκαν οι Υ.Α. ΥΠΠΟΤ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ40/77712/3546/19-09-2011 Έκθεσης Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης και ΥΠΠΟΤ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ40/2710/205/27-1-2-12 Συμπληρωματικής Έκθεσης Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης.
2. Με την με αρ. πρωτ. ΕΠΠ/Ζ/Φ1/33/27-03-2012, Απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων εγκρίθηκε η Διενέργεια Δημόσιου Διεθνούς Διαγωνισμού με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου για την ανάθεση της Σύμβασης Παραχώρησης «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» και το τεύχος Προκήρυξης Προεπιλογής (Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος) της Α' Φάσης του Διαγωνισμού, στο οποίο ορίστηκε ως καιαληκτική ημερομηνία υποβολής των Φακέλων Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος η 02-07-2012.
3. Με τις με αρ. πρωτ., ΕΠΠ/Ζ/Φ1/56/22-06-2012, ΕΠΠ/Ζ/Φ1/οικ.69/29-10-2012, ΕΠΠ/Ζ/Φ1.1/οικ.75/26-03-2013, ΕΠΠ/Ζ/Φ1.1/81/31-10-2013, ΕΠΠ/Ζ/Φ1.1/1663/19-05-2014, ΕΠΠ/Ζ/Φ1.1/6037/16-9-2014, ΠΥΣΠ/Σ/οικ67/2-12-2014, ΠΥΣΠ/Σ/50/21-01-2015, ΠΥΣΠ/Σ/οικ.174/24-03-2015, ΠΥΣΠ/Σ/313/19-06-2015, ΠΥΣΠ/Σ/440/24-8-2015 και ΠΥΣΠ/Σ/οικ.611/7-12-2015 Αποφάσεις Υπουργού (η πρώτη) και Αναπληρωτή Υπουργού (η δεύτερη και η τρίτη) Ανταγωνιστικότητας Ανάπτυξης Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (η τέταρτη, η πέμπτη, η έκτη, η έβδομη, και η όγδοη), Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Τουρισμού και Ναυτιλίας η ένατη, Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Τουρισμού και Ναυτιλίας η δέκατη



και ενδέκατη και Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων η δωδέκατη με τις οποίες διαδοχικά και για της λόγους που αναφέρονται σ' αυτές, εγκρίθηκαν μεταθέσεις της ως άνω καταληκτικής ημερομηνίας υποβολής των Φακέλων Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος έως και την 15-03-2016.

4. Με την με αρ. πρωτ. ΕΠΠ/Ζ/Φ1.1/7595/14-10-2014 Απόφαση Υπουργού τροποποιήθηκαν άρθρα της Προκήρυξης της Α' Φάσης (Εκδήλωση Ενδιαφέροντος - Προεπιλογή) του Δημόσιου Διεθνούς Διαγωνισμού με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου για την ανάθεση της Σύμβασης Παραχώρησης για την «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ: ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ».
5. Με την με αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ.1/οικ.134/31-12-2014 Απόφαση Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων «Συγκρότηση Επιτροπής Διαγωνισμού Α' Φάσης: Εκδήλωση Ενδιαφέροντος-Προεπιλογή, του δημόσιου διεθνούς Διαγωνισμού με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου με σκοπό την ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης για την «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ».
6. Με την υπ. αριθμ. ΠΥΣΠ/Σ/669/26-07-2016 (ΑΔΑ: Ψ0064653ΟΕ-Ω44) Απόφαση Έγκρισης Πρακτικού της Επιτροπής Διενέργειας Διαγωνισμού Α' Φάσης: Εκδήλωση Ενδιαφέροντος-Προεπιλογή, του δημόσιου διεθνούς Διαγωνισμού με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου με σκοπό την ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης για την «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» εγκρίθηκε η συνέχιση στο επόμενο στάδιο του Διαγωνισμού Β' Φάσης Ανταγωνιστικού Διαλόγου των τριών υποψηφίων που κατέθεσαν φάκελο Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και θεωρούνται ως Προεπιλεγέντες, ήτοι
  - ΜΕΤΑΛΛΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. (ΜΕΤΚΑ Α.Ε.),
  - ΤΕΡΝΑ Α.Ε.,
  - Ένωση προσώπων «VINCI CONCESSIONS S.A.S - VINCI HIGHWAYS S.A.S - ΑΚΤΩΡ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.»
7. Με το με αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ/671/27-7-2016 κοινοποιήθηκε στους Προεπιλεγέντες η ανωτέρω υπ. αριθμ. ΠΥΣΠ/Σ/669/26-07-2016 (ΑΔΑ: Ψ0064653ΟΕ-Ω44) Απόφαση Έγκρισης Πρακτικού της Επιτροπής Διενέργειας Διαγωνισμού Α' Φάσης: Εκδήλωση Ενδιαφέροντος-Προεπιλογή και το ίδιο το πρακτικό και επισημάνθηκε ότι τυχόν προσφυγές θα πρέπει να ασκηθούν κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 22 του Τεύχους «ΠΡΟΚΗΡΥΞΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΔΙΑΛΟΓΟΥ Α' ΦΑΣΗ - Εκδήλωση Ενδιαφέροντος-Προεπιλογή». Ειδικότερα, ότι δύναται να ασκηθεί προσφυγή κατά της απόφασης έγκρισης του Πρακτικού της Επιτροπής Διενέργειας Διαγωνισμού ενώπιον της Αναθέτουσας Αρχής (προδικαστική προσφυγή), εντός δέκα (10) ημερών αφ' ότου ο Υποψήφιος έλαβε με οποιονδήποτε τρόπο γνώση πράξης ή παράλειψης την οποία θεωρεί παράνομη, δηλαδή μέχρι και την 8-8-2016.
8. Με την με αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ/806/16-09-2016 Απόφαση εγκρίθηκε το Τεύχος Ανταγωνιστικού Διαλόγου (ΤΑΔ) της Φάσης Β' του Διαγωνισμού (ΑΔΑ: 7Λ724653ΟΕ-ΘΕΘ)



9. Με την με αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ/οικ.1018/17-11-2016 Απόφαση εγκρίθηκε το Κωδικοποιημένο Τεύχος Ανταγωνιστικού Διαλόγου της Φάσης Β' του Διαγωνισμού και το Τεύχος Κωδικοποιημένων Τροποποιήσεων Ανταγωνιστικού Διαλόγου (ΑΔΑ: Ω267Φ4653ΟΞ-ΒΒΟ)
10. Με την ΠΥΣΠ/Σ/οικ.1023/17-11-2016 έγινε Α) Πρόσκληση παραλαβής του Κωδικοποιημένου Τεύχους Ανταγωνιστικού Διαλόγου, και του Τεύχους Κωδικοποιημένων Τροποποιήσεων Ανταγωνιστικού Διαλόγου του δημόσιου διεθνούς Διαγωνισμού με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου με σκοπό την ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης για την «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» και Β) Πρόσκληση της παρ. 3.5 για παραλαβή των στοιχείων της παρ. 5.2.1 του κωδικοποιημένου ΤΑΔ
11. Με την υπ' αριθμ. ΠΥΣΠ/Σ/1086/8-12-2016 Απόφαση Υπουργού συγκροτήθηκε η Επιτροπή Ανταγωνιστικού Διαλόγου. Σύμφωνα με την Απόφαση αυτή, έργο της ΕΑΔ είναι να αναλάβει την ευθύνη της διεξαγωγής του Ανταγωνιστικού Διαλόγου (Διαβούλευσης), με βάση τις διατάξεις του Τεύχους Ανταγωνιστικού Διαλόγου, υποβοηθώντας την Αναθέτουσα Αρχή και τη Δημοπρατούσα Αρνή και ειδικότερα, να προσδιορίσει, μετά από συγκριτική αξιολόγηση, τη λύση ή τις λύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες της Αναθέτουσας Αρχής και θα τις προτείνει προς αυτήν, ώστε να οριστικοποιηθεί ο Βασικός σχεδιασμός του Έργου και τα Τεύχη Δημοπράτησης Γ' Φάσης (Δεσμευτικές Προσφορές).
12. Με την υπ' αρ. ΠΥΣΠ/Σ.1/οικ. 197/15-03-2017 απόφαση καθορίστηκε η διάρθρωση του 2<sup>ου</sup> Κύκλου Διαλόγου της Β' Φάσης Ανταγωνιστικού Διαλόγου σε Στάδιο 1 και Στάδιο 2 με τα εξής παραδοτέα:

#### **ΣΤΑΔΙΟ 1**

Καταρχήν πρόταση από τους Προεπιλεγέντες για το συνολικό Φυσικό Αντικείμενο (ΦΑ) του έργου, όσον αφορά την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση με αρχική θεώρηση πιθανών συνοδών έργων και τους όρους και προϋποθέσεις συμπερίληψης αυτών στο ΦΑ - Παράθεση κανονιστικού πλαισίου εκπόνησης των μελετών και παραδοχών σχεδιασμού του έργου - Είδος κατασκευής σήραγγας (π.χ. βυθιζόμενη επιυψωμένα, ορυσοόμενη υπουψωμένα) και πιθανά απαιτούμενα προσωρινά έργα - Προκαταρκτική χάραξη οδικών έργων (όπως αυτά περιγράφονται στα εδάφια Α, Β' και Γ της παρ. 4.2.2 του Κωδικοποιημένου ΤΑΔ και εφόσον προβλεφθούν συνοδά οδικά έργα κατά την παρ. Δ της ανωτέρω παραγράφου) - Καταρχήν θεώρηση (τεχνική, νομική και χρηματοοικονομική) της διατομής της σήραγγας σχετικά με τη δυνατότητα συμπερίληψης διαμερίσματος τραμ και της δυνατότητας πρόσβασης αυτού στη σήραγγα από την περιοχή λιμένος Περάματος.

#### **ΣΤΑΔΙΟ 2**

Υποβολή των παραδοτέων που προβλέπονται στο Κωδικοποιημένο ΤΑΔ

13. Με το με αριθμ. πρωτ. ΠΥΣΠ/οικ.238/27-03-2017 έγγραφο η Επιτροπή Ανταγωνιστικού Διαλόγου, και σύμφωνα με την παρ. 5.3.3 του Κ.ΤΑΔ, ενημέρωσε τους Προεπιλεγέντες για την έναρξη του Β' κύκλου Διαλόγου της Β' φάσης του Ανταγωνιστικού Διαλόγου του Διαγωνισμού, καθώς και για το χρονικό διάστημα υποβολής των παραδοτέων του Σταδίου 1 (Τρίτη 2 Μαΐου 2017) και Σταδίου 2 (Τρίτη 14 Νοεμβρίου 2017).
14. Με το από 21-07-2017 υποβληθέν (αρ. πρωτ. 572/21-07-2017) Πρακτικό Σταδίου 1 του 2<sup>ου</sup> Κύκλου Διαλόγου της Β' Φάσης της Επιτροπής Ανταγωνιστικού Διαλόγου δημόσιου διεθνούς Διαγωνισμού με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου με σκοπό την ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης για την «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ &



ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» έγιναν σχόλια και παρατηρήσεις επί των κατ' αρχήν προτάσεων των Υποψηφίων για τα θέματα του Βασικού Σχεδιασμού του Έργου, όπως καθορίζεται στο ανωτέρω 12 σημείο (Στάδιο 1 της Β' Φάσης).

15. Με βάση το ανωτέρω Πρακτικό της Επιτροπής Ανταγωνιστικού Διαλόγου, η Αναθέτουσα Αρχή προέβη στη σύνταξη Τεύχους Σχολίων - Παρατηρήσεων - Απαντήσεων επί των παραδοτέων του Σταδίου 1 για κάθε μια από τις υποβληθείσες προτάσεις. Με την υπ αριθμ ΠΥΣΠ/ΕΜΠ/103/31-08-2017 Απόφαση Αποδοχής Τεύχους Σχολίων - Παρατηρήσεων - Απαντήσεων επί των παραδοτέων του Σταδίου 1 του 2<sup>ου</sup> Κύκλου Διαλόγου της Β' Φάσης του δημόσιου διεθνούς Διαγωνισμού με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου με σκοπό την ανάθεση Σύμβασης Παραχώρησης για την «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» καθορίστηκαν για κάθε μία υποβληθείσα πρόταση και μελέτη οι παρατηρήσεις τα σχόλια και οι απαντήσεις σε τιθέμενα θέματα.
16. Με το με αριθμ. πρωτ.ΠΥΣΠ/Σ.1/οικ.720/21-09-2017 έγγραφο της Αναθέτουσας Αρχής καθορίστηκε ως καταληκτικός χρόνος υποβολής των παραδοτέων του 2ου Σταδίου του 2ου Κύκλου Διαλόγου της Β' Φάσης Ανταγωνιστικού Διαλόγου η Δευτέρα 29 Ιανουαρίου 2018.
17. Με την υπ' αριθ. αρ. πρωτ. Δ16 /Σ/ οικ. 1023/ 21-12-2017 Απόφαση ανατέθηκε η εκτέλεση του Ερευνητικού Προγράμματος «Θαλάσσιες έρευνες στην περιοχή της υποθαλάσσιας ζεύξης Περάματος Σαλαμίνας» που αφορά Θαλάσσια Γεωφυσική Έρευνα για τον εντοπισμό πιθανών περιοχών με αρχαιολογικό ενδιαφέρον, αντικειμένων ανθρωπογενούς προέλευσης και εκτίμησης της σύστασης των επιφανειακών ιζημάτων του πυθμένα στη περιοχή του έργου της Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας (με χρήση του τομογράφου πολύ υψηλής ανάλυσης SES 2000) και την ανάθεση εκτέλεσης του ανωτέρω Ερευνητικού Προγράμματος στο Εργαστήριο Θαλάσσιας Γεωλογίας και Φυσικής Ωκεανογραφίας (ΕΘΑΓΕΦΩ) του Τμήματος Γεωλογίας του Πανεπιστημίου Πατρών, οι δε εργασίες υπαίθρου εκτελέστηκαν από τον Επιστημονικό Υπεύθυνο του έργου Καθηγητή κ. Γεώργιο Παπαθεοδώρου του Τμήματος Γεωλογίας του Πανεπιστημίου Πατρών και Διευθυντή του Εργαστηρίου Θαλάσσιας Γεωλογίας και Φυσικής Ωκεανογραφίας (ΕΘΑΓΕΦΩ) του Τμήματος Γεωλογίας του Πανεπιστημίου Πατρών, παρουσία επί του οκάφους εκτέλεσης των μετρήσεων εκπαιδευτών της Εφορίας Εναλίων Αρχαιοτήτων. Επισημαίνεται ότι οι έρευνες αυτές αφορούν τις συστάσεις της ΕΑΑΤ και μάλιστα με τις πλέον εξελιγμένες σύγχρονες μεθόδους, για την ηχοβολιστική διασκόπηση αλλά και μαγνητική διασκόπηση πέραν των προβλέψεων της ΕΑΑΤ για τον εντοπισμό μεταλλικών αντικειμένων.
18. Τα αποτελέσματα αυτών των διασκοπήσεων όπως καταγράφηκαν και επεξεργάστηκαν από το ΕΘΑΓΕΦΩ υποβλήθηκαν στην αναθέτουσα αρχή στις 17-7-2018 με αρ. πρωτ. Δ16 829/17-7-2018 και επισυνάπτονται στην παρούσα.
19. Με την με αριθμ. πρωτ.Δ16/Σ/221/16-02-2018 Απόφαση εγκρίθηκε το Πρακτικό Επιτροπής Διενέργειας Διαγωνισμού Α' Φάσης , Επαναξιολόγησης φακέλου ενδιαφέροντος Προεπιλεγέντος Υποψηφίου (ΤΕΡΝΑ Α.Ε.) και η συνέχιση της ΤΕΡΝΑ Α.Ε. στο επόμενο στάδιο του Διαγωνισμού Β' Φάσης.
20. Με την με αριθμ.πρωτ.Δ16/Σ/458/19-04-2018 Απόφαση εγκρίθηκε το Πρακτικό της Επιτροπής Διενέργειας Διαγωνισμού Α' Φάσης Επαναξιολόγησης Φακέλου Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος του αρχικώς Προεπιλεγέντος Υποψηφίου ΜΕΤΚΑ Α.Ε., λόγω εταιρικού



μετασχηματισμού (συγχώνευση δι' απορροφήσεως από τη μητρική εταιρεία (ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ –ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ) και τροποποίησης της μελετητικής ομάδας, και η συνέχιση συμμετοχής στις επόμενες Φάσεις του Διαγωνισμού του οικονομικού φορέα ΜΥΤΙΛΗΝΑΙΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ –ΟΜΙΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ.

21. Το Πρακτικό ΣΤΑΔΙΟΥ 2 του 2ου Κύκλου διαλόγου της Β Φάσης Ανταγωνιστικού Διαλόγου της Ε.Α.Δ. υπογράφηκε στις 26-07-2018
22. Στις 30-8-2018 υπογράφηκε σύμβαση Τεχνικού Συμβούλου (ΑΔΑΜ:18SXMV003631039 2018-09-03) στο αντικείμενο της οποίας περιλαμβάνεται και η «Υποβολή της Αναθέτουσας Αρχής και τη Επιτροπής Ανταγωνιστικού Διαλόγου στη σύνθεση λύσεων που προτάθηκαν στη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου και την οριστικοποίηση του Βασικού Σχεδιασμού. Ειδικότερα αφού ληφθεί υπόψη το από 26/07/2018 Πρακτικό Σταδίου 2 (2ου κύκλου) της Επιτροπής Ανταγωνιστικού Διαλόγου, τα κατατεθέντα στοιχεία των μελετών των Προεπιλεγέντων Υποψηφίων και οι τελικές οδηγίες της Αναθέτουσας Αρχής, θα γίνει από τον Σύμβουλο η σύνθεση των υποβληθεισών μελετών ώστε να προκύψει ο επιλεγόμενος από το Δημόσιο Βασικός Σχεδιασμός του Έργου που θα προωθηθεί για την εκπόνηση της ΜΠΕ και την περιβαλλοντική αδειοδότηση του έργου».
23. Στις 30-10-2018 υπογράφηκε σύμβαση Περιβαλλοντικού Συμβούλου (ΑΔΑΜ:18SYMV003933711 2018-10-31) στο αντικείμενο της οποίας περιλαμβάνεται και «Υποβολή της Αναθέτουσας Αρχής στην εκπόνηση ΜΠΕ του Βασικού Σχεδιασμού του έργου «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» και η εκπόνηση της οποίας βρίσκεται σε εξέλιξη.
24. Η εξέλιξη της διαγωνιστικής διαδικασίας προβλέπει τα εξής:
  - Ολοκλήρωση της εκπόνησης ΜΠΕ και υποβολή αυτής στην αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας
  - Προβλεπόμενη δημοσιοποίηση της ΜΠΕ και δημόσια διαβούλευση ει' αυτής. Γνωμοδότηση αρμόδιων φορέων
  - Έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ)
  - Πρόσκληση Υποβολής Δεσμευτικών Προσφορών
  - Αξιολόγηση Προσφορών - Ανακήρυξη Προσωρινού αναδόχου -Κλήση Προσωρινού αναδόχου για υποβολή δικαιολογητικών.
  - Ανάδειξη αναδόχου - υποβολή σχεδίου σύμβασης προς αποδοχή στα όργανα της ΕΕ και την ΕΛΣΤΑΤ ή και EUROSTAT - Έλεγχος από Ελεγκτικό Συνέδριο
  - Κύρωση της σύμβασης στη Βουλή
  - Διαπίστωση εκπλήρωσης αναβλητικών αιρέσεων - Θέση σε ισχύ της Σύμβασης Παραχώρησης

Επί του παραδεκτού, και δη του εκπροθέσμου της ανωτέρω αίτησης ακύρωσης.



Επί του παραδεκτού της ασκήσεως της αίτησης και ενόψει του ότι ο επίδικος διαγωνισμός κατατείνει στην σύναψη σύμβασης παραχώρησης έργου, πράγματι η υπόθεση ανήκει στην ακυρωτική αρμοδιότητα του Δ' Τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας, λόγω της ιδιότητας των αιτούντων ως τρίτων, που δεν μετείχαν στον επίμαχο διαγωνισμό.

Το νομικό καθεστώς που διέπει τις απαιτήσεις και υποχρεώσεις δημοσιότητας του έργου καθορίζεται από τις διατάξεις των άρθρων 15 ν. 3669/2008, 23 ν.3669/2008, 29 και 30 του π.δ. 60/2007

Σχετικά με το εμπρόθεσμη ή μη άσκηση της αίτησης ακύρωσης ως προς κάθε μία από τις προσβαλλόμενες πράξεις ισχύουν ειδικότερα τα εξής :

1. Κατά «Της από 15-03-2016 Πράξεως εκκίνησης της διαγωνιστικής διαδικασίας για τη διενέργεια της πρώτης φάσης διαγωνισμού του έργου «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ», διενεργούμενου του ανωτέρω διαγωνισμού με την διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου (κοινοτική οδηγία 2004/18/ΕΚ, όπως μας γνωστοποιήθηκε δια της υπ. αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ/285/24-03-2016 Απαντητικής Επιστολής της Διεύθυνσης Προγραμματισμού Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης της Γενικής Διεύθυνσης Συγκοινωνιακών Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων».

Δεν υφίσταται Διοικητική Πράξη της 15ης Μαρτίου 2016 ώστε οι προσφεύγοντες να στραφούν παραδεκτώς εναντίον της. Όπως τονίστηκε στο ΠΥΣΠ/Σ/285/24-03-2016 έγγραφο της Δημοπρατούσας Αρχής, η 15-03-2016 ήταν η καταληκτική ημερομηνία υποβολής των Φακέλων Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος προκειμένου να ξεκινήσει η διαγωνιστική διαδικασία εφόσον κατά την ως άνω ημερομηνία (15-3-2016) κατατίθεντο Φάκελοι Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος. Συνεπώς η Αίτηση Ακυρώσεως ως προς την πρώτη προσβαλλόμενη πράξη είναι απαράδεκτη και άνευ αντικειμένου.

2. Κατά «Της ΕΠΠ/ Ζ/Φ1/33/27.3.2012 Απόφασης του Υπουργού Υ.ΜΕ.ΔΙ. με θέμα «Έγκριση Διενέργειας Δημόσιου Διεθνούς Διαγωνισμού με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου για την ανάθεση της Σύμβασης Παραχώρησης «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ»».

Ως προς την ανωτέρω ΕΠΠ/ Ζ/Φ1/33/27.3.2012 Απόφαση του Υπουργού Υ.ΜΕ.ΔΙ. έχουν γίνει όλες οι κατά νόμο προβλεπόμενες δημοσιεύσεις σύμφωνα με τον επισυναπτόμενο πίνακα στο τέλος του παρόντος, τόσο στην εφημερίδα της ΕΕ, όσο και στον ελληνικό τύπο, έχει δε αυτή αναρτηθεί στη Διαύγεια με ΑΔΑ: Β4Β41-1Λ6. Ως εκ του χρόνου των δημοσιεύσεων αυτών (3-4-2012), η κατατεθείσα στις 13-5-2016, Ε1517/16 Αίτηση Ακυρώσεως είναι εκπρόθεσμη ως εκ τούτου ασκείται απαραδέκτως κατά της εν λόγω Υπουργικής Αποφάσεως (πρβλ. και ΣτΕ 855/2018, 1112/2017 περί ενάρξεως προθεσμίας ασκήσεως ακυρώσεως).

3. Κατά «Των κατωτέρω υπουργικών συναφών αποφάσεων υπό αριθμούς:

α. ΕΠΠ/Ζ/Φ1/56/22.06.2012 Υ.ΜΕ.ΔΙ.

β. ΕΠΠ/Ζ/Φ.1/οικ69/29-10-2012 και ΕΠΠ/Ζ/Φ1.1/οικ.75/26-03-2013 ΑΝ.Υ.ΜΕ.ΔΙ. Αποφάσεων του Υπουργείου Μεταφορών και Δικτύων»

Ως προς τις ανωτέρω ΕΠΠ/Ζ/Φ1/56/22.06.2012 (ΑΔΑ: Β4ΛΑ1-ΝΛΛ), ΕΠΠ/Ζ/Φ.1/οικ69/29-10-2012 (ΑΔΑ: Β43Δ1-ΥΩΚ) και ΕΠΠ/Ζ/Φ1.1/οικ.75/26-03-2013 (ΑΔΑ: ΒΕ2Ω1-Α4Ι) Αποφάσεις του Αναπληρωτή Υπουργού Υ.ΜΕ.ΔΙ. έχουν, επίσης, γίνει οι κατά τον νόμο προβλεπόμενες δημοσιεύσεις σύμφωνα με τον επισυναπτόμενο πίνακα στο τέλος του παρόντος, τόσο στην εφημερίδα της ΕΕ, όσο και στον ελληνικό τύπο, έχουν δε αναρτηθεί στη Διαύγεια με ΑΔΑ (όπως



αναφέρεται στις παρενθέσεις) Συνεπώς, ως εκ του χρόνου των δημοσιεύσεων αυτών (αντιστοίχως 30-6-2012, 3-11-2012 και 29-3-2013), η κατατεθείσα στις 13-5-2016 Ε 1517/16 Αίτηση Ακυρώσεως κατά αυτών είναι εκπρόθεσμη και ασκείται απαράδεκτως κατά τα ανωτέρω.

4. Κατά «Των με αριθμούς

α. ΕΠΠ/Ζ/Φ.1.1/81/31-10-2013

β. ΕΠΠ/Ζ/Φ.1.1/1663/19-05-2014

γ. ΕΠΠ/Ζ/Φ.1.1/6037/16-09-2014

δ. ΠΥΣΠ/Σ/οικ.67/2-12-2014

ε. ΠΥΣΠ/Σ/50/21-01-2015

Αποφάσεων του Υπουργού Μεταφορών και Δικτύων»

Ως προς τις ανωτέρω Αποφάσεις ΕΠΠ/Ζ/Φ.1.1/81/31-10-2013 (ΑΔΑ: ΒΛ1Π1-ΘΥΗ), ΕΠΠ/Ζ/Φ.1.1/1663/19-05-2014 (ΑΔΑ: ΒΙΦ81-1ΨΩ), ΕΠΠ/Ζ/Φ.1.1/6037/16-09-2014 (ΑΔΑ: ΒΝΣΨ1-ΚΓ9), ΠΥΣΠ/Σ/οικ.67/2-12-2014 (ΑΔΑ Β5ΠΤ1-Ω1Ψ);, ΠΥΣΠ/Σ/21-01-2015 (ΑΔΑ: 7Γ7Π1-ΦΕΔ) του Υπουργού Υ.ΜΕ.ΔΙ. έχουν επίσης, γίνει οι κατά τον νόμο προβλεπόμενες δημοσιεύσεις σύμφωνα με τον επισυναπτόμενο πίνακα στο τέλος του παρόντος, τόσο στην εφημερίδα της ΕΕ, όσο και στον ελληνικό τύπο, έχουν δε αναρτηθεί στη Διαύγεια με ΑΔΑ (όπως αναφέρεται στις παρενθέσεις) Συνεπώς, ως εκ του χρόνου των δημοσιεύσεων αυτών (αντιστοίχως, 6-11-2013, 24-5-2014, 18-09-2014, 20-09-2014, 6-12-2014), η κατατεθείσα στις 13-5-2016 Ε 1517/16 Αίτηση Ακυρώσεως κατά αυτών είναι εκπρόθεσμη και ασκείται απαράδεκτως κατά τα ανωτέρω.

5. Κατά «α. Της με αρ. ΠΥΣΠ/Σ/οικ 174/24-03-2015 Αποφάσεως του Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών,

Τουρισμού και Ναυτιλίας και των με αριθμούς

β. ΠΥΣΠ/Σ/313/19-06-2015 και

γ. ΠΥΣΠ/Σ/440/24-08-2015

Αποφάσεων Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Τουρισμού και Ναυτιλίας»

Ως προς τις ανωτέρω Αποφάσεις ΠΥΣΠ/Σ/οικ 174/24-03-2015 (ΑΔΑ: ΩΛΧΗ465ΓΘΘ-BIX), ΠΥΣΠ/Σ/313/19-06-2015 (ΑΔΑ: 67ΦΜ465ΦΘΘ-ZME), ΠΥΣΠ/Σ/440/24-08-2015 (ΑΔΑ: 61ΛΔ465ΦΘΘ-MO8), του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομίας, Υποδομών, Τουρισμού και Ναυτιλίας» έχουν, επίσης, γίνει οι κατά τον νόμο προβλεπόμενες δημοσιεύσεις σύμφωνα με τον επισυναπτόμενο πίνακα στο τέλος του παρόντος, τόσο στην εφημερίδα της ΕΕ, όσο και στον ελληνικό τύπο, έχουν δε αναρτηθεί στη Διαύγεια με ΑΔΑ (όπως αναφέρεται στις παρενθέσεις). Συνεπώς, ως εκ του χρόνου των δημοσιεύσεων αυτών (αντιστοίχως 24-6-2015, 4-9-2015 ), η κατατεθείσα στις 13-5-2016 Ε 1517/16 Αίτηση Ακυρώσεως κατά αυτών είναι εκπρόθεσμη και ασκείται απαράδεκτως κατά τα ανωτέρω.

6. Κατά Της με αριθμό ΠΥΣΠ/Σ/οικ611/7-12-2015 αποφάσεως του Υπουργού Μεταφορών και Δικτύων. Κάθε μελλοντικά εκδοθησόμενης Πράξεως ή Αποφάσεως της Διοίκησης συναφούς προς τον ανωτέρω διαγωνισμό.

Ως προς την ανωτέρω ΠΥΣΠ/Σ/οικ611/7-12-2015 Απόφαση του Υπουργού Υ.ΜΕ.ΔΙ. έχουν γίνει όλες οι κατά νόμο προβλεπόμενες δημοσιεύσεις σύμφωνα με τον επισυναπτόμενο πίνακα στο τέλος του παρόντος, τόσο στην εφημερίδα της ΕΕ, όσο και στον ελληνικό τύπο, έχει δε αυτή αναρτηθεί στη Διαύγεια με ΑΔΑ: Ω4ΚΤ4653ΟΕ-3ΛΔ. Συνεπώς, ως εκ του χρόνου των δημοσιεύσεων αυτών (10-12-2015), η κατατεθείσα στις 13-5-2016, Ε1517/16 Αίτηση Ακυρώσεως κατά αυτής είναι εκπρόθεσμη και ασκείται απαράδεκτως κατά τα ανωτέρω.



Επί του παραδεκτού της ανωτέρω αίτησης ακύρωσης και δη της έλλειψης εννόμου συμφέροντος  
Σχετικά με την επίκληση προσωπικού, αμέσου και ενεστώτος εννόμου συμφέροντος των αιτούντων  
επισημαίνουμε τα εξής:

- ✓ Η επικαλούμενη από τους αιτούντες τυχόν μελλοντική απαξίωση της περιουσίας τους και του νησιού τους, σε κανένα σημείο της αίτησης ακύρωσης δεν συνδέεται αιτιωδώς με την κατασκευή του επίδικου έργου, πολλώ δε μάλλον δεν αποδεδεικνύεται ο σχετικός ισχυρισμός. Άλλωστε, σε επόμενο και όχι στο παρόν στάδιο, τα στοιχεία της κατάληξης του ανταγωνιστικού διαλόγου μετά την οριστικοποίηση του Βασικού Σχεδιασμού και την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων θα τύχουν της εκ του ν.4014/2011 προβλεπόμενης δημοσιότητας, από την οποία και οι αιτούντες θα μπορούν να εξακριβώσουν τις επιπτώσεις στην οικονομία του νησιού και στην περιουσία ενός εκάστου.
- ✓ Σε σχέση με τον ισχυρισμό ότι «*εάν αλλοιωθεί - εξαφανιστεί το φυσικό πεδίο της Ναυμαχίας*», τότε ελλείπει και η πολιτιστική μας κληρονομιά, της οποίας θεματοφύλακες οριζόμεθα συνταγματικά όλοι οι Έλληνες σημειώνουμε τα εξής:
  - Οι ίδιοι οι αιτούντες με την υπό κρίση Αίτησή τους δεν εκφράζουν την οποιαδήποτε βεβαιότητα, ούτε επικαλούνται πραγματικά περιστατικά για την αλλοίωση - εξαφάνιση του πεδίου της Ναυμαχίας, αλλά διατυπώνουν μια μη τεκμηριωμένη υπόθεση : «*εάν αλλοιωθεί - εξαφανιστεί το φυσικό πεδίο της Ναυμαχίας...*». Και τούτο, διότι ο σχεδιασμός του έργου κατά τον χρόνο άσκησης της υπό κρίση αίτησης δεν έχει οριστικοποιηθεί. Άλλωστε, η συνεχής συνεργασία με την Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων και η έγκριση του εν εξελίξει σχεδιασμού του έργου από την ανωτέρω αρμόδια κρατική υπηρεσία ακριβώς στοχεύουν στη διασφάλιση της διατήρησης, προστασίας και περαιτέρω ανάδειξης της πολιτιστικής μας κληρονομιάς και στην μη επέλευση της υπόθεσης «*εάν αλλοιωθεί - εξαφανιστεί το φυσικό πεδίο της Ναυμαχίας...*». Η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων είναι Ειδική Περιφερειακή Υπηρεσία του ΥΠ.ΠΟ.Α με αρμοδιότητα σε όλη την Ελληνική Επικράτεια. Ιδρύθηκε το 1976 (ΦΕΚ 207/Α/10-8-1976) και έχει ως αποστολή την προστασία των ενάλιων αρχαιοτήτων, που συνίστανται σε ναυάγια αρχαίων πλοίων, οικισμών ή αρχαίων λιμενικών εγκαταστάσεων, που βρίσκονται εντός των θαλασσών, των λιμνών και των ποταμών. Από το 2003, που κηρύχθηκαν ως μνημεία τα ναυάγια πλοίων και αεροσκαφών άνω των 50 ετών από την ημερομηνία ναυαγήσεώς τους, συμπεριλαμβανομένων και των κινητών στοιχείων που περικλείουν, διότι παρουσιάζουν ιστορικό, τεχνολογικό, επιστημονικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον, η Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων προστατεύει και αυτά. (ΦΕΚ 1701/Β/19-11-2003)  
Αναλυτικά, η Εφορεία ασκεί τις εξής δραστηριότητες: Εντοπισμό, έρευνα εναλίων αρχαίων και μέριμνα για την διασφάλιση αυτών, συντήρηση εναλίων αρχαίων, οργάνωση μουσείων εναλίων αρχαίων, εποπτεία έργου Ινστιτούτων εναλίων δραστηριοτήτων, ωκεανογραφικών ιδρυμάτων και αποστολών, έλεγχο των θαλασσιών και υποβρυχίων δραστηριοτήτων που μπορούν να προκαλέσουν άμεση ή έμμεση βλάβη σε αρχαία, προώθηση της διαδικασίας της κήρυξης ενάλιων αρχαιολογικών χώρων (άρθρο 15 του ν. 3028/2002, ΦΕΚ 153/Α/28-6-2002) καθώς και της ίδρυσης και λειτουργίας των χώρων αυτών ως επισκέψιμων με συνοδευόμενη κατάδυση (άρθρο 11 του ν.3409/2005, ΦΕΚ 273/Α/4-11-2005).
  - Τα τρίτο, τέταρτο και πέμπτο εδάφια της παρ. 2 του άρθρου 29 του ν. 4413/2016 (Α' 148) αντικαταστάθηκαν με το άρθρο 22 παρ. 3 του ν. 4519/2018 ως εξής: «*Η υπογραφή*



της σύμβασης παραχώρησης έργου δεν πραγματοποιείται χωρίς την προηγούμενη συντέλεση των απαιτούμενων απαλλοτριώσεων και την ολοκλήρωση των αρχαιολογικών ερευνών, καθώς και την έγκριση όρων για την προστασία του περιβάλλοντος και την κατά περίπτωση απαιτούμενη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, η οποία δύναται να συντελεσθεί μέχρι την ως άνω υπογραφή της σύμβασης. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για τα έργα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και των εποπτευομένων φορέων του και με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού επιτρέπεται η υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης μετά από γνώμη του Τεχνικού Συμβουλίου Δημοσίων Έργων της Γενικής Γραμματείας Υποδομών, εφόσον έχουν συντελεσθεί απαλλοτριώσεις τουλάχιστον σε ποσοστό 75%, έχει εκπονηθεί η, κατά το άρθρο 345 του ν. 4512/2018 (Α' 5), Έκθεση Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης (Ε.Α.Α.Τ.), όπου απαιτείται, και υλοποιηθεί τουλάχιστον το 75% του φυσικού αντικείμενου αυτής, σύμφωνα με το ειδικότερο πρόγραμμα παράδοσης των χώρων εκτέλεσης του έργου, το οποίο και αποτελεί έγγραφο της σύμβασης παραχώρησης σύμφωνα με το άρθρο 36.». Συνεπώς η πρόβλεψη του ανωτέρω νόμου διασφαλίζει σε σημαντικό βαθμό την a priori γνώση των συνθηκών του έργου, ώστε να μην επέλθουν βλάβες στο πολιτιστικό περιβάλλον.

- ✓ Σχετικά με το προβαλλόμενο από τους αιτούντες έννομο συμφέρον που αφορά την προστασία της εδαφικής ακεραιότητας του Ελληνικού Κράτους, τα αναφερόμενα στον Δεύτερο Ακυρωτικό Λόγο δεν συνδέονται με διακινδύνευση της εδαφικής ακεραιότητας και κρατικής ασφάλειας και ως εκ τούτου δεν στοιχειοθετούν το έννομο συμφέρον τους.
- ✓ Ενεστώς έννομο συμφέρον των αιτούντων δεν δύναται να θεμελιωθεί ούτε στον ισχυρισμό ότι «...η επιβολή προβλεπόμενου δυσθεώρητου Τέλους διελεύσεως από τη σήραγγα που θα δημιουργηθεί από την υποθαλάσσια ζεύξη, θα μας αφανίσει οικονομικά και κοινωνικά». Επισημαίνεται ότι ουδείς γνωρίζει το ύψος του τέλους διελεύσεως και ως εκ τούτου ο χαρακτηρισμός αυτού ως «δυσθεώρητο» και δυνάμενο να αφανίσει οικονομικά και κοινωνικά τους αιτούντες δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Με την υφιστάμενη κατάσταση οι διελεύσεις με τα πορθμεία έχουν ορισμένο καθορισμένο κόστος. Η προσθήκη της δυνατότητας επιλογής της διέλευσης με σήραγγα δεν σημαίνει ότι θα καταργηθούν τα πορθμεία, αλλά αντίθετα με την εισαγωγή του ανταγωνισμού ανάμεσα στα δύο μοντέλα διέλευσης αναμένεται σημαντική πτώση των σημερινών τιμών και αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών. Τούτο είναι απολύτως βέβαιο καθώς έχει διαπιστωθεί σε όλες τις αντίστοιχες περιπτώσεις, στον δε ελληνικό χώρο στην περίπτωση της γέφυρας Ρίο Αντίρριο.
- ✓ Παρότι στην υπό κρίση Αίτηση προβάλλεται από τους αιτούντες ότι «Πρόσθετα είμεθα αιτούντες στις αναφερόμενες πρόσθεν Αιτήσεις προς διακρίβωση της νομικής πραγματικότητας σε σχέση με τον διεξαγόμενο ανταγωνιστικό διάλογο και αποδέκτες των αορίστων, ελλিপών και ανατιολόγητων Αιτιάσεων της Διοίκησης σε σχέση με τον διεξαγόμενο διαγωνισμό...» (σελ.20 της Αίτησης), ευχερώς προκύπτει από την επισκόπηση της από 17-03-2016 με αριθμό πρωτοκόλλου 268 αίτησης ότι τούτο δεν είναι ακριβές. Η αίτηση αυτή και συνακολούθως το περιεχόμενο σε αυτή αίτημα υποβλήθηκε από τους κ.κ. Νικόλαο Λουκά, Κυριάκο Πάλλα και Γεώργιο Παπαγεωργίου, των οποίων τις υπογραφές και φέρει, πρόσωπα δηλαδή που κανένα εξ αυτών δεν ασκεί την υπό κρίση αίτηση ακύρωσης. Συνεπώς οι ασκούντες την αίτηση ακύρωσης κ.κ. Γεώργιος Παπανικολάου, Παναγιώτης Δρίβας, Ιωάννης Λένης, Βασίλειος Φασουλής, Νικόλαος Τσάπελης και Μαρία Γραμμένου, ως τρίτα πρόσωπα, δεν νομιμοποιούνται στην άσκηση αίτησης ακύρωσης κατά της «άρνησης χορήγησης εγγράφων»
- ✓ Οι απαιτήσεις των αιτούντων, ως τρίτων ως προς τη διαγωνιστική διαδικασία, για διακρίβωση της νομικής πραγματικότητας σε σχέση με τον διεξαγόμενο ανταγωνιστικό



διάλογο εκφεύγουν των προβλέψεων του νομικού καθεστώτος που διέπει τη διεξαγωγή του διαγωνισμού και των προβλέψεων του Τεύχους Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος. Ειδικότερα:

- Σύμφωνα με τα τελευταία δύο εδάφια της παρ. 3 του άρθρου 23 του ΠΔ 60/2007 «Κατά τη διάρκεια του διαλόγου, οι αναθέτουσες αρχές εξασφαλίζουν την ίση μεταχείριση όλων των προσφερόντων. Ειδικότερα, υποχρεούνται να μην παρέχουν, κατά τρόπο που δημιουργεί διακρίσεις, πληροφορίες που ενδέχεται να εννοούν ορισμένους προσφέροντες σε σχέση με άλλους. Οι αναθέτουσες αρχές δεν επιτρέπεται να αποκαλύπτουν στους λοιπούς συμμετέχοντες τις προτεινόμενες λύσεις ή άλλες εμπιστευτικές πληροφορίες που έχουν διαβιβασθεί από υποψήφιο συμμετέχοντα, χωρίς τη συγκατάθεσή του».
- Σύμφωνα με την παρ. 20.2 του Τεύχους πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος «Η Ε.Δ.Δ. στη δημόσια αυτή συνεδρίαση, παρουσία των Υποψηφίων που επιθυμούν να παρίστανται, ελέγχει κατ' αρχήν την εμπρόθεσμη κατάθεση των Φακέλων Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος τους αριθμεί και τους μονογράφει εξωτερικά. Κατόπιν, στην ίδια δημόσια συνεδρίαση, αποσφραγίζει τους εμπρόθεσμα υποβληθέντες Φακέλους Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και ελέγχει εάν περιέχει και τους δύο (2) σφραγισμένους Υποφακέλους του Άρθρου 12 της παρούσας. Αναφορικά με τους Φακέλους Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος που υπεβλήθησαν εκπρόθεσμα και, τυχόν, παρελήφθησαν από την Δημοπρατούσα Αρχή, αυτοί δεν αποσφραγίζονται, αλλά αφού μονογραφηθούν εξωτερικά, μετά από σχετική εισήγηση της Ε.Δ.Δ. προς τη Δημοπρατούσα Αρχή και σχετική Απόφαση της Αναθέτουσας Αρχής που λαμβάνεται κατά τη διαδικασία των παραγράφων 20.5 και 20.6 κατωτέρω, η Ε.Δ.Δ. καλεί εγγράφως τους Υποψηφίους που τους υπέβαλαν να μεριμνήσουν για την παραλαβή τους από την Ε.Δ.Δ.. Μετά τη διενέργεια των ελέγχων αυτών, στην ίδια δημόσια συνεδρίαση, αποσφραγίζονται και οι δύο (2) Υποφάκελοι «Δικαιολογητικών Συμμετοχής» και «Ουσιαστικών Προσόντων» των Υποψηφίων και κάθε μέλος της Ε.Δ.Δ. μονογράφει τα πρωτότυπα στοιχεία τους κατά φύλλο. Σε περίπτωση διακοπής της δημόσιας συνεδρίασης, η ως άνω διαδικασία συνεχίζεται τις αμέσως επόμενες ημέρες. Σχετικώς εκδίδεται και τοιχοκολλείται γραπτή ανακοίνωση του Προέδρου της Ε.Δ.Δ. για την ημερομηνία και ώρα της συνέχισης της δημόσιας συνεδρίασης. Για τη διακοπή της συνεδρίασης και την έκδοση της ανακοίνωσης γίνεται μνεία στο πρακτικό της επιτροπής. Στη συνέχεια ολοκληρώνεται η δημόσια συνεδρίαση και η διαδικασία ελέγχου συνεχίζεται τις αμέσως επόμενες ημέρες από την Ε.Δ.Δ. σε κλειστές συνεδριάσεις.

Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι δεν υφίσταται προσωπικό, άμεσο και ενεστώσ έννομο συμφέρον των αιτούντων και συνεπώς η Αίτηση θα πρέπει να απορριφθεί.

#### *Επί του βάσιμου της αίτησης ακύρωσης*

Α. Ως προς το βάσιμο της αίτησης ακύρωσης κατά «της αρνήσεως του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων να χορηγήσει αντίγραφα των ανωτέρω Προσβαλλόμενων Πράξεων που αιτηθήκαμε δια της από 17-03-2016 με αρ. πρωτ. 268 και αρνήθηκε την χορήγηση δια της ΠΥΣΠ/Σ/285/24-03-2016 αποστολείας εις ημιάς την 29-03-2016» επισημαίνουμε τα κάτωθι

Με την από 17-03-2016 αίτησή τους προς τη Δημοπρατούσα Αρχή οι κ.κ. Νικόλαος Λουκάς, Κυριάκος Πάλλας και Γεώργιος Παπαγεωργίου ανέφεραν και αιτήθηκαν τα εξής:

«Κύριοι

Δια δημοσιευμάτων μέσω έντυπου και ηλεκτρονικού τύπου την 15-3-2016 πληροφορηθήκαμε την διενέργεια διαγωνισμού σε σχέση με την προκήρυξη υποθαλάσσιας Οδού οδικής Ζεύξης Σαλαμίνας Περάματος με άγνωστους σε εμάς όρους. Επειδή έλκουμε έννομο συμφέρον ως ενεργοί πολίτες και κάτοικοι της Σαλαμίνας παρακαλούμε όπως μας χορηγήσετε αντίγραφο κάθε εγγράφου που αφορά Προκήρυξη, διαγωνισμό, διαδικασία



επιλογής μειοδότη ή πλειοδότη, σε σχέση με το παραπάνω αντικείμενο, γνωρίζοντάς μας ταυτόχρονα το στάδιο εις το οποίο ευρίσκεται στην παρούσα φάση τυχόν δημοπράτηση του εν λόγω έργου και ενέργειές σας, ως επίσης και διοικητικές σας Πράξεις».

Η επίδικη αίτηση ακύρωσης αβασίμως στρέφεται κατά του απαντητικού εγγράφου με αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ/285/24-03-2016 με το οποίο, όπως αναλύεται κατωτέρω έχουν χορηγηθεί στους αιτούντες στο πλαίσιο της αρχής της νομιμότητας και της αρχή της χρηστής Διοίκησης όλα τα διαθέσιμα και κατά τις κείμενες διατάξεις προβλεπόμενα, κατά το χρονικό σημείο σύνταξης αυτού στοιχεία, και σε καμία περίπτωση το προσβαλλόμενο έγγραφο δεν στερείται σαφούς, ειδικής και επαρκούς αιτιολογίας άρνησης χορήγησης αντιγράφων των αιτουμένων στοιχείων. Ειδικότερα:

Τα άρθρα 10.1 έως 10.4 του Τεύχους της Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος ρυθμίζουν τα θέματα διάθεσης και παραλαβής του ανωτέρω εγκεκριμένου Τεύχους ως εξής:

- «10.1 Η παρούσα Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος διατίθεται κατά τις εργάσιμες ημέρες και ώρες στην έδρα της Δημοπρατούσας Αρχής στην Αθήνα, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 9.2 ανωτέρω. Αρμόδιος για παροχή σχετικών πληροφοριών είναι το πρόσωπο που ορίζεται ως αρμόδιος επικοινωνίας, στην ίδια παράγραφο 9.2.
- 10.2 Οι Ενδιαφερόμενοι μπορούν να παραλαμβάνουν την παρούσα Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος από την Δημοπρατούσα Αρχή μέχρι και δέκα (10) ημερολογιακές ημέρες πριν από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής των Φακέλων Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος, ήτοι μέχρι και την Παρασκευή 22 Ιουνίου και ώρα 15:00, με την καταβολή ποσού πενήντα ευρώ (50€) που αντιστοιχεί στα έξοδα αναπαραγωγής του παρόντος τεύχους και των στοιχείων που το συνοδεύουν.
- 10.3 Για την παραλαβή της Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος θα προσκομίζεται σχετική απλή εξουσιοδότηση του νομίμου εκπροσώπου του Ενδιαφερομένου. Στην εξουσιοδότηση θα αναφέρονται τα πλήρη στοιχεία του παραλήπτη και του Ενδιαφερομένου, περιλαμβανομένων των ονοματεπωνύμων του παραλήπτη και, σε περίπτωση νομικού προσώπου, της επωνυμίας του και του ονοματεπωνύμου του νομίμου εκπροσώπου του, καθώς και της πλήρους διεύθυνσης επικοινωνίας, τηλεφώνου, αριθμού φαξ και ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
- 10.4 Οι Ενδιαφερόμενοι μπορούν να παραλάβουν και ταχυδρομικώς την παρούσα Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος, εφόσον προηγουμένως υποβάλλουν σχετική αίτηση, προσκομίσουν στη Δημοπρατούσα Αρχή τα αναφερόμενα στην προηγούμενη παράγραφο έγγραφα και καταβάλουν στη Δημοπρατούσα Αρχή, πέραν του ποσού της ανωτέρω παραγράφου 10.2, τα σχετικά χρηματικά ποσά για την ταχυδρομική αποστολή της. Η Δημοπρατούσα Αρχή αποστέλλει την Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος μέσω των Ελληνικών Ταχυδρομείων με την ταχύτερη δυνατή υπηρεσία αποστολής που διαθέτουν ή μέσω ιδιωτικών εταιριών, κατ' επιλογήν του Ενδιαφερομένου, χωρίς να φέρει οποιαδήποτε ευθύνη για την έγκαιρη άφιξή τους σε αυτόν.»

Περαιτέρω η κατάθεση των Φακέλων Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος είχε οριστεί αρχικά με το άρθρο 12.1 ως εξής: «12.1 Για την έγκυρη συμμετοχή στη διαδικασία, οι Ενδιαφερόμενοι υποβάλλουν, με τρόπο σύμφωνο με τις απαιτήσεις της παρούσας, το Φάκελο Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος έως τις 3-07-2012, ημέρα Τρίτη και ώρα 15:00μ.μ. Φάκελοι που τυχόν υποβάλλονται εκπρόθεσμα, απορρίπτονται ως απαράδεκτοι. Μόνο οι Ενδιαφερόμενοι, οι οποίοι έχουν παραλάβει την παρούσα Πρόσκληση, καθώς και συνδεδεμένα προς αυτούς πρόσωπα, κατά την έννοια του άρθρου 42ε' του Κ.Ν. 2190/1920, έχουν το δικαίωμα να υποβάλλουν Φάκελο Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος. Είναι επιτρεπτή η υποβολή κοινού Φακέλου Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος από περισσότερους Ενδιαφερομένους, υπό την προϋπόθεση ότι ένα, τουλάχιστον, μέλος τους πληροί την αμέσως προηγούμενη απαίτηση».

Δεδομένου ότι με την υπ αριθμ' ΠΥΣΠ/Σ/οικ611/7-12-2015 (ΑΔΑ: Ω4ΚΤ4653ΟΞ-3ΛΔ) Απόφαση του Υπουργού Υ.ΜΕ.ΔΙ. ως καταληκτική ημερομηνία υποβολής των Φακέλων Εκδήλωσης



Ενδιαφέροντος ορίστηκε η 15-03-2016 δεν προβλέπεται η παραλαβή του Τεύχους της Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος μετά την 4-3-2016.

Επισημαίνουμε επίσης ότι, σύμφωνα με το άρθρο 13.1 του Τεύχους της Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος «Στον Διαγωνισμό δικαιούνται να συμμετάσχουν φυσικά ή νομικά πρόσωπα, αυτοτελώς ή σε Ένωση Προσώπων, εφόσον:

13.1.1 τα ίδια ή τα Μέλη τους προέρχονται από κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ) ή από κράτη, που έχουν υπογράψει διμερείς συμφωνίες ή συμφωνίες σύνδεσης με την Ε.Ε. ή έχουν κυρώσει τη Συμφωνία για τις Δημόσιες Συμβάσεις (Σ.Δ.Σ.) του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (Π.Ο.Ε.) και

13.1.2 πληρούν τους όρους και τις προϋποθέσεις που τίθενται στις παραγράφους 13.5 μέχρι και 13.8 και 16.1 της παρούσας Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος». Συνεπώς και κάθε φυσικό πρόσωπο μπορεί να ζητήσει να λάβει γνώση του Τεύχους της Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος, εντός όμως πάντα των προβλεπομένων από τις σχετικές διατάξεις προθεσμιών. Δυνατότητα δε διάκρισης μεταξύ των υποψηφίων και των τρίτων δεν παρέχεται, διότι θα υπήρχε κίνδυνος καταστρατήγησης των σχετικών ρυθμίσεων. Σημειώνουμε επίσης ότι αντίστοιχοι ενεργοί φορείς της Σαλαμίνας, όπως ο Περιβαλλοντικός Όμιλος Σαλαμίνας με διακριτό τίτλο ΠΕΡΙΒΟΣ είχε ήδη παραλάβει σύμφωνα με τις προβλέψεις αυτής το Τεύχος της Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος και προέβη στην από 28-5-2012 αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του ΣτΕ η οποία έχει ήδη απορριφθεί με την 222/2018 απόφαση.

Επί του αιτήματος για ενημέρωση σχετικά «το στάδιο εις το οποίο ευρίσκεται στην παρούσα φάση τυχόν δημοπράτηση του εν λόγω έργου και ενέργειές σας, ως επίσης και διοικητικές σας Πράξεις» στην χρονική στιγμή της σύνταξης του με αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ/285/24-03-2016 προσβαλλόμενου εγγράφου περιέχονται όλες οι πληροφορίες που ζητήθηκαν ήτοι: Η διαγωνιστική διαδικασία ξεκίνησε με την κατάθεση των προσφορών την 15-3-2016. Η Επιτροπή Διαγωνισμού που συγκροτήθηκε με την υπ' αριθμ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ.1/οικ134/31-12-2014 Απόφαση Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων συνεδρίασε σε δύο ανοικτές σε κάθε ενδιαφερόμενο δημόσιες συνεδριάσεις και έκτοτε συνεδριάζει σε κλειστές συνεδριάσεις σύμφωνα με τα εγκεκριμένα τεύχη.

Τέλος επισημαίνουμε ότι η Δημοπρατούσα Αρχή διευκρίνισε, στο εν λόγω αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ/285/24-03-2016 προσβαλλόμενο έγγραφο ότι είναι στη διάθεση των αιτούντων για παροχή οποιουδήποτε συγκεκριμένου στοιχείου και εγγράφου για το οποίο δεν υπάρχει κάποιο σχετικό νομικό κώλυμα στη χορήγησή του.

Με βάση τα παραπάνω, το προσβαλλόμενο απαντητικό έγγραφο με αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ/285/24-03-2016 κατά του οποίου στρέφεται η επίδικη αίτηση ακυρώσεως πληροφορεί με καλή πίστη για το στάδιο της διαδικασίας και διατίθεται για την παροχή οποιουδήποτε συγκεκριμένου στοιχείου και εγγράφου για το οποίο δεν υπάρχει κάποιο σχετικό νομικό κώλυμα στη χορήγησή του και σε καμία περίπτωση δεν στερείται σαφούς, ειδικής και επαρκούς αιτιολογίας άρνησης χορήγησης αντιγράφων των αιτούμενων στοιχείων, και συνεπώς η επίδικη αίτηση ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί ως νόμω και ουσία αβάσιμη.

**Β.** Καταρχάς επί της παρατήρησης που διατυπώνεται στην υπό κρίση αίτηση ακύρωσης ότι «Αποφασίστηκε ο διαγωνισμός να διενεργηθεί με την διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου (κοινωνική οδηγία 2004/18/ΕΚ, μια άγνωστη μέχρι τώρα νομική διαδικασία που κατά τον ορισμό της εφαρμόζεται σε «ιδιαιτέρα πολύπλοκες συμβάσεις». Σύμφωνα με το μη εισέτι εφαρμοσθέν στην Ελλάδα αγγλοσαξωνικό μοντέλο, ο αρμόδιος φορέας του Δημοσίου δικαιούται να προσκαλέσει επιλέξει τουλάχιστον τρεις ιδιώτες εταιρείες σε ανταγωνιστικό διάλογο με σκοπό την τελική ανάθεση του Έργου, που κατά την κρίση του έχουν τα αναγκαία προσόντα» (σελ.5 της Αίτησης) λεκτέα τα εξής: .



Η υπόψη σύμβαση πέραν πάσης αμφιβολίας είναι ιδιαίτερα πολύπλοκη καθώς από τεχνικής πλευράς πρόκειται για υποθαλάσσια σήραγγα που είναι έργο ιδιαίτερων και πολλαπλών απαιτήσεων (γεωτεχνικές, λιμενικές, στατικές, συγκοινωνιακές, περιβαλλοντικές εμπλεκόμενες παράμετροι) και όχι συχνά απαιτούμενο στον κατασκευαστικό κλάδο. Πρόκειται για έργο ιδιαίτερων απαιτήσεων και βέβαια για έργο παραχώρησης το οποίο εκ της φύσεώς του έχει ιδιαίτερα πολύπλοκες νομικές και χρηματοοικονομικές πτυχές και ιδιαιτερότητες.

Ο Ανταγωνιστικός Διάλογος είναι μια προβλεπόμενη διαδικασία ανάθεσης δημόσιας σύμβασης (άρθρο 29 της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ και άρθρο 23 του Π.Δ. 60/2007, πάντως δεν μπορεί να χαρακτηριστεί «άγνωστη μέχρι τώρα νομική διαδικασία». Επισημαίνουμε ότι πληθώρα έργων ΣΔΙΤ έχουν ανατεθεί με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου, ιδίως υπό την εποπτεία της Ειδικής Γραμματείας Σ.Δ.Ι.Τ. του Υπουργείου Οικονομίας.

Σε ότι αφορά την επιλογή των οικονομικών φορέων που θα συμμετέχουν στα επόμενα της προεπιλογής στάδια του διαγωνισμού, η Αναθέτουσα Αρχή είχε προβλέψει την εκ του νόμου παραχωρηθείσα διακριτική ευχέρεια περιορισμού του αριθμού των Υποψηφίων που υποβάλλουν Φάκελο Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος, στους τέσσερις (4), προκειμένου να καταστεί δυνατή η διαχείριση των πολύπλοκων διαγωνιστικών διαδικασιών. Η δυνατότητα αυτή δεν ενεργοποιήθηκε ουσιαστικά καθώς Φακέλους Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος υπέβαλλαν τρία σχήματα.

Σε κάθε δε περίπτωση, οι αιτούντες, ως τρίτοι στη διαγωνιστική διαδικασία, στερούνται εννόμου συμφέροντος προς προβολή σχετικού ισχυρισμού, δεδομένου ότι δεν γίνεται επίκληση δυσμενών συνεπειών στους όρους εκτέλεσης του έργου εκ της επιλογής και μόνον του ανωτέρω συστήματός διενέργειας του διαγωνισμού (πρβλ. ΣτΕ 1988/2013 σκεψ.13).

#### **Γ. Επικαλούμενος Πρώτος Ακυρωτικός Λόγος (Για το χώρο της Ναυμαχίας της Σαλαμίνας).**

Η αναθέτουσα αρχή ακόμη και στην πρώτη φάση πριν την έγκριση του Τεύχους της Πρόσκλησης Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος, αιτήθηκε την έκδοση Έκθεσης Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης των συναρμόδιων Εφορειών Αρχαιοτήτων βάσει του Ν.3905/2010 (άρθρο 11). Επ'αυτής εκδόθηκαν οι Υ.Α. ΥΠΠΟΤ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ40/77712/3546/19-09-2011 Έκθεσης Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης και ΥΠΠΟΤ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ40/2710/205/27-1-2-12 Συμπληρωματικής.

Το κεφάλαιο της Έκθεσης Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης που αφορά την Εφορία Εναλίων Αρχαιοτήτων παρατίθεται αυτούσιο στο συνημμένο (1). Εκ των αναφερομένων σε αυτό επισημαίνουμε τα κάτωθι καίρια χωρία της ανωτέρω Έκθεσης:

I. «Η προτεινόμενη όδευση της υποβρύχιας ζεύξης Σαλαμίνας – Περάματος τοποθετείται εξ ολοκλήρου εντός του κήρυγμένου ενάλιου αρχαιολογικού χώρου, και συνεπώς, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3028/2002 (ΦΕΚ 153/Α/28-06-2002), όλες οι εργασίες θα πραγματοποιηθούν με την εποπτεία κλιμακίου της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας». Σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην Έκθεση προκύπτει ευθέως ότι δεν απαγορεύεται η εκτέλεση των εργασιών αλλά αυτές θα εκτελεστούν υπό την εποπτεία κλιμακίου της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας και σύμφωνα με τους όρους που θα τεθούν από τις αρμόδιες αρχές.

II. «Για τον εντοπισμό των υποβρύχιων αρχαιολογικών στόχων πριν την εκτέλεση του έργου, η Ε.Ε.Α. εκτιμά ότι η διενέργεια υποβρύχιων δοκιμαστικών τομών κατά μήκος μίας τόσο μεγάλης έκτασης θα είναι ασύμφορη και ιδιαίτερα χρονοβόρα, εάν δεν υπάρχει σαφής γνώση της επιφάνειας και της υποδομής του θαλάσσιου πυθμένα. Λόγω αδυναμίας κατάδυσης στα μολυσμένα ύδατα και λόγω της ιλδός που σκεπάζει τον βυθό, καθίσταται αδύνατος ο εκ των προτέρων καθορισμός συγκεκριμένων περιοχών αρχαιολογικού ενδιαφέροντος. Με αυτή την έννοια, όλη η περιοχή του έργου δύναται να χαρακτηριστεί εξίσου <<ύποπτη>> για την παρουσία θέσεων αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.

Για τους παραπάνω λόγους, θεωρείται απολύτως απαραίτητο, σύμφωνα με την Ε.Ε.Α., ήδη από τα προκαταρκτικά στάδια και πριν την οριστικοποίηση των προτάσεων των μελετητών, να έχει προηγηθεί



ηχοβολιστική διασκόπηση του βυθού με ηχοβολιστή πλευρικής σάρωσης (side scan sonar), τομογράφο υποδομής πυθμένα (sub-bottom profiler) και πολυδεδσμικό ηχοβολιστή (multi-beam echo sounder). Ο συνδυασμός των μεθόδων αυτών θα αποκαλύψει αντικείμενα που τυχόν υπάρχουν επί του υποθαλάσσιου πυθμένα ή/ και ανθρωπογενείς σχηματισμούς που βρίσκονται εντός του στρώματος των υποθαλάσσιων ιζημάτων. Μετά τη μελέτη και την αξιοποίηση των στοιχείων που θα προκύψουν από τις έρευνες αυτές, θα μπορέσουν να προσδιορίσουν περιοχές με αρχαιολογικό ενδιαφέρον. Την τεχνική δυνατότητα για τη διεξαγωγή τέτοιων ερευνών έχει το Πανεπιστήμιο Πατρών και το ΕΛΚΕΘΕ, ιδρύματα με τα οποία η Ε.Ε.Α. έχει συνεργαστεί πολλάκις και επιτυχώς. Επισημαίνεται ότι τα αποτελέσματα των ερευνών αυτών είναι εν γένει απαραίτητα για τους μελετητές του έργου...»

Όπως ήδη αναφέρθηκε κατά την παράθεση του Ιστορικού, η Αναθέτουσα Αρχή υλοποίησε κατά γράμμα την ανωτέρω απαίτηση της Έκθεσης Αναλυτικής Αρχαιολογικής Τεκμηρίωσης, μόλις τούτο ήταν δυνατό, δηλαδή, αφού είχαν ολοκληρωθεί στο Στάδιο 2 της Β' Φάσεις οι προτάσεις των Διαγωνιζομένων ώστε να ληφθούν υπόψη τυχόν ευρήματα, όπως εξάλλου αναφέρει η ΕΕΑΤ (Για τους παραπάνω λόγους, θεωρείται απολύτως απαραίτητο, σύμφωνα με την Ε.Ε.Α., ήδη από τα προκαταρκτικά στάδια και πριν την οριστικοποίηση των προτάσεων των μελετητών, να έχει προηγηθεί ηχοβολιστική διασκόπηση του βυθού με ηχοβολιστή πλευρικής σάρωσης (side scan sonar), τομογράφο υποδομής πυθμένα (sub-bottom profiler) και πολυδεδσμικό ηχοβολιστή (multi-beam echo sounder), αναθέτοντας με την υπ' αριθμ Δ16/Σ/οικ1023/21-12-2017 απόφαση την εκτέλεση του Ερευνητικού Προγράμματος «Θαλάσσιες έρευνες στην περιοχή της υποθαλάσσιας ζεύξης Περάματος Σαλαμίνας» που αφορά Θαλάσσια Γεωφυσική Έρευνα για τον εντοπισμό πιθανών περιοχών με αρχαιολογικό ενδιαφέρον, αντικειμένων ανθρωπογενούς προέλευσης και εκτίμησης της σύστασης των επιφανειακών ιζημάτων του πυθμένα στη περιοχή του έργου της Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας (με χρήση του τομογράφου πολύ υψηλής ανάλυσης SES 2000) και την ανάθεση εκτέλεσης του ανωτέρω Ερευνητικού Προγράμματος στο Εργαστήριο Θαλάσσιας Γεωλογίας και Φυσικής Ωκεανογραφίας (ΕΘΑΓΕΦΩ) του Τμήματος Γεωλογίας του Πανεπιστημίου Πατρών. Η σχετική σύμβαση μεταξύ της αναθέτουσας αρχής και του Εργαστηρίου Θαλάσσιας Γεωλογίας και Φυσικής Ωκεανογραφίας (ΕΘΑΓΕΦΩ) του Τμήματος Γεωλογίας του Πανεπιστημίου Πατρών υπογράφηκε δυνάμει της υπ' αριθ. αρ. πρωτ. Δ16 /Σ/ οικ. 1023/ 21-12-2017 Απόφασης Ανάθεσης, οι δε εργασίες υπαίθρου εκτελέστηκαν από τον Επιστημονικό Υπεύθυνο του έργου Καθηγητή κ. Γεώργιο Παπαθεοδώρου του Τμήματος Γεωλογίας του Πανεπιστημίου Πατρών και Διευθυντή του Εργαστηρίου Θαλάσσιας Γεωλογίας και Φυσικής Ωκεανογραφίας (ΕΘΑΓΕΦΩ) του Τμήματος Γεωλογίας του Πανεπιστημίου Πατρών, παρουσία επί του σκάφους εκτέλεσης των μετρήσεων εκπροσώπων της Εφορίας Εναλίων Αρχαιοτήτων.

Τα αποτελέσματα αυτών των διασκοπήσεων όπως καταγράφηκαν και επεξεργάστηκαν από το ΕΘΑΓΕΦΩ υποβλήθηκαν στην αναθέτουσα αρχή στις 17-7-2018 με αρ. πρωτ. Δ16 829/17-7-2018 και επισυνάπτονται στην παρούσα.

Επισημαίνουμε ότι η διενέργεια αυτών των ερευνών δεν ήταν δυνατή σε προγενέστερο χρόνο καθώς η διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου βρισκόταν σε εξέλιξη και δεν είχε οριστικοποιηθεί επακριβώς η χάραξη της όδευσης της υποθαλάσσιας σήραγγας ώστε οι έρευνες να εστιάσουν ακριβώς στα σημεία των επεμβάσεων. Προκειμένου να καταστεί σαφής η διάρθρωση της διαγωνιστικής διαδικασίας τονίζουμε τα εξής:

Με την υπ' αριθμ' ΕΠΠ/Ζ/Φ1/33/27.3.2012 Απόφαση του Υπουργού ΥΠΥΜΕΔΙ προκηρύχθηκε η Α' φάση του δημόσιου διεθνούς διαγωνισμού για την ανάθεση της σύμβασης παραχώρησης «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου. Ο διαγωνισμός



προβλέπεται να διεξαχθεί σε τρεις φάσεις όπως περιγράφεται στο άρθρο 1, στο άρθρο 4.2 της σχετικής Προκήρυξης και στο άρθρο 11, ως εξής: «Η διαδικασία αυτή θα εξελιχθεί σε τρεις φάσεις ως εξής:

1.2.1 Κατά την Α' φάση, θα γίνει προεπιλογή των κατάλληλων Υποψηφίων που θα λάβουν μέρος στη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου (Διαβούλευση) και στη συνέχεια θα υποβάλουν Δεσμευτική Προσφορά.

1.2.2 Η Β' φάση, θα αφορά στη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου (Διαδικασία Διαβούλευσης) με σκοπό :

- να καθορισθούν τα τεχνικά μέσα με τα οποία θα μπορούσαν να ικανοποιηθούν αποτελεσματικότερα οι ανάγκες και οι στόχοι του Δημοσίου σε σχέση με το υπό εκτέλεση Έργο.
- να προσδιορισθεί η νομική και η χρηματοοικονομική οργάνωση της υλοποίησης του Έργου.

Κατά τη Φάση αυτή οι Υποψήφιοι θα συμμετάσχουν στον καθορισμό του βασικού σχεδιασμού του Έργου, υποβάλλοντας προτάσεις και μελέτες, ενώ παράλληλα θα κληθούν να διερευνήσουν εναλλακτικούς τρόπους χρηματοδότησης του Έργου, υποβάλλοντας τις προτάσεις τους, καθώς και να διαμορφώσουν αντιστοιχες προτάσεις για τα νομικά κείμενα που θα διέπουν τις σχετικές συμφωνίες.

Κατά την έναρξη της Β' Φάσης, η Δημοπρατούσα Αρχή θα διανέμει στους Διαγωνιζόμενους τεύχος με οδηγίες (Τεύχος Ανταγωνιστικού Διαλόγου).

Αναλυτικότερα η Διαδικασία Διαβούλευσης περιγράφεται στο Παράρτημα 14 της παρούσας.

1.2.3. Κατά τη Γ' Φάση οι Διαγωνιζόμενοι θα λάβουν από τη Δημοπρατούσα Αρχή τα Τεύχη Δημοπράτησης Γ' Φάσης, τα οποία θα διαμορφωθούν με βάση τα αποτελέσματα του Ανταγωνιστικού Διαλόγου. Οι Διαγωνιζόμενοι θα υποβάλουν τις Δεσμευτικές τους Προσφορές με βάση τα υπόψη Τεύχη, οι οποίες θα κριθούν με το κριτήριο της «πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς», προκειμένου να ανακηρυχθεί ο Ανάδοχος του Έργου».

Σχετικώς, αναφέρουμε την ήδη εκδοθείσα απόφαση 222/2018 απόφαση του Δ' Τμήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας για τον ίδιο διαγωνισμό, σύμφωνα με την οποία, «δεδομένου ότι, όπως έγινε ανωτέρω δεκτό, ο βασικός σχεδιασμός και τα οριστικά τεχνικά μεγέθη του επίδικου έργου θα καθοριστούν μεταγενεστέρως, κατά την έναρξη της Γ' Φάσης του επίδικου διαγωνισμού, εσφαλμένως υπολαμβάνει το αιτούν σωματείο ότι η έγκριση με την προσβαλλόμενη απόφαση της διενέργειας δημόσιου διεθνούς διαγωνισμού με τη διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου για την ανάθεση της εν λόγω σύμβασης παραχώρησης καθώς και του τεύχους της Α' Φάσης του επίδικου διαγωνισμού συνιστά απόφαση «έναρξης υλοποίησης έργου», κατά την έννοια του ν. 4014/2011..»

III. «Εάν προκριθεί η διενέργεια δοκιμαστικών τομών στον υποθαλάσσιο πυθμένα, θα απαιτηθεί η πρόσληψη δύο τουλάχιστον καταδυόμενων αρχαιολόγων και τεσσάρων δυτών. Εφόσον δεν προκύψουν θέσεις αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, δύο αρχαιολόγοι και δύο δύτες θα παραμείνουν ως επόπτες του έργου καθ' όλη τη διάρκεια των εκσκαφών, για την καθημερινή επιθεώρηση της τράπεζας εκσκαφών, τη διερεύνηση των βυθοκορημάτων πριν την αποκομιδή τους και την εν γένει εποπτεία εκ του σύνεγγυς όλων των εργασιών που θα συντελεστούν επί του πυθμένα, τη σύνταξη ημερολογίου εργασιών και την εβδομαδιαία συγκεντρωτική αναφορά προς την αρμόδια Ε.Ε.Α. Εάν κατά τη διάρκεια των εργασιών εντοπιστούν αρχαιότητες, η διερεύνησή τους θα απαιτήσει την πρόσληψη πρόσθετου προσωπικού εξειδικευμένου σε καταδύσεις με στεγανές στολές (καταδυόμενοι αρχαιολόγοι, καταδυόμενοι τοπογράφοι/ αρχιτέκτονες-μηχανικοί, καταδυόμενοι φωτογράφοι, δύτες, συντηρητές), ο αριθμός και οι ειδικότητες των οποίων θα καθοριστούν μετά την εκτίμηση των νέων δεδομένων (είδος ευρήματος, βάθος κλπ). Επίσης, στην περίπτωση αυτή, πιθανώς να προκύψουν δαπάνες ανέλκυσης αρχαιοτήτων μεγάλου βάρους ή όγκου (σκαριών πλοίων ή τυχόν ογκωδών φορτίων) και συνακόλουθα δαπάνες αφαλάτωσης, συντήρησης, φύλαξης και αποθήκευσής τους. Τόσο για τη διενέργεια των δοκιμαστικών τομών όσο και για τη σωστική έρευνα, που ενδεχομένως θα προκύψει, απαιτείται η προμήθεια ειδικού καταδυτικού εξοπλισμού (στολές στεγανού τύπου, μάσκες τύπου full-face με



σύστημα ενδοεπικοινωνίας με την επιφάνεια), μηχανολογικού (αεροσυμπιεστές χαμηλής πίεσης, σωλήνες αναρρόφησης, αντλίες) και φωτογραφικού εξοπλισμού, καθώς και η προμήθεια πλωτών μέσων (πλωτή εξέδρα, σκάφος υποστήριξης). Για τη φύλαξη του εξοπλισμού και την προετοιμασία των καταδύσεων, πρέπει να ληφθεί πρόνοια για την τοποθέτηση ενός οικίσκου τύπου *Isobox*, με παροχή γλυκού νερού και ρεύμα στην ακτή».

Από τα εκτιθέμενα στην Έκθεση αυτή καθίσταται προφανές ότι η Εφορία Εναλίων Αρχαιοτήτων έχει θέσει καταρχήν απαιτήσεις, όρους και περιορισμούς για την εκτέλεση των εργασιών, έχοντας επισημάνει ότι το αρχαιολογικό ενδιαφέρον για τυχόν ανθρωπογενή κατάλοιπα εντοπίζεται στον σχηματισμό των ολοκαινικών τεταρογενών ιζημάτων (άμμος, πηλοί, ιλύς) της υπερκείμενης ενότητας Α.

(Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των ερευνών του ΙΓΜΕ, που φυλάσσονται στο αρχείο της Ε.Ε.Α., στην περιοχή της νησίδος Αγίου Γεωργίου και στο στενό του Περάματος εντοπίστηκαν στρωματογραφικά τρεις ενότητες: Η υπερκείμενη ενότητα Α αντιστοιχεί σε ολοκαινικά τεταρογενή ιζήματα (άμμος, πηλοί, ιλύς) με μικρότερο πάχος 1 μ. και μέγιστο, σε κάποια σημεία, 15 μ., ενώ οι δύο υποκείμενες ενότητες Β και Γ αντιστοιχούν σε νεογενείς (μάργες, ψαμμίτες, κροκαλοπαγή) και προνεογενείς σχηματισμούς (ασβεστόλιθοι). Τυχόν ανθρωπογενή κατάλοιπα θα εκτείνονται στην ενότητα Α).

#### Δ. Επικαλούμενος Δεύτερος Ακυρωτικός Λόγος (Αμυντική αυτοτέλεια του Ελληνικού Κράτους – Αρχή της Εθνικής Κυριαρχίας και Εθνικής Ασφάλειας).

Όλες οι ενέργειες της Δημοπρατούσας Αρχής και των προϋφισταμένων αυτής οργανικών μονάδων του αρμόδιου Υπουργείου έχουν τεθεί υπό την βάσανο εξέτασης από τους αρμοδίους του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, το οποίο, σύμφωνα με την ανταλλαγείσα με το ΓΕΝ αλληλογραφία της Υπηρεσίας μας (βλ. τον κατωτέρω παρατιθέμενο πίνακα), αναφέρει ότι δεν υπάρχει «ουσιαστική αντίρρηση στην κατασκευή του έργου» και έθεσε τις απαιτήσεις και προϋποθέσεις του Π.Ν. σε σχέση με τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του έργου. Συνοπτικά, αυτές περιλαμβάνονται στα κατωτέρω υπό στοιχεία (1) και (5) του πίνακα έγγραφα του ΓΕΝ και αφορούν:

- Αποκοπή οπτικής επαφής – περιφράξεις – Επιτήρηση ορίου Ναυτικών Οχυρών
- Διασύνδεση αποκοιτώντων τμημάτων του Ν. ΟΧ Σκαραμαγκά
- Ναυτικές Φυλακές – Πρόσβαση από Πέραμα
- Ξηρά δεξαμενή
- Κανονισμοί ασφαλείας
- Χαρακτηριστικά διαύλου ναυσιπλοίας – Απόθεση προϊόντων εκσκαφής
- Νησίδα Αγίου Γεωργίου
- Είσοδος στο ΝΣ
- Δίκτυα αγωγών
- Διέλευση προσωπικού ΠΝ
- Ειδικότερα θέματα προς περίληψη στις υποχρεώσεις του αναδόχου

Ειδικότερα στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθεται η αλληλογραφία με τις αρμόδιες Διευθύνσεις του ΓΕΝ από τις οποίες προκύπτει ότι όλες οι ενέργειες της Δημοπρατούσας Αρχής είχαν και εξακολουθούν να τίθενται υπό την αποδοχή και έγκριση των αρμοδίων:

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΕ ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ					
Α/Α	Θέμα	Σύντομη Περιγραφή	Αρ.πρ.	Ημερομηνία	Εκδ. αρχή



1	Ζεύξη Περάματος Σαλαμίνας	Από το ΓΕΝ δεν υπάρχει «ουσιαστική αντίρρηση στην κατασκευή του έργου» και έθεσε τις απαιτήσεις και προϋποθέσεις του Π.Ν. σε σχέση με τα κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του έργου	589.21/1/91	16/1/1991	ΓΕΝ/Γ2/III
2	Επικαιροποίηση σύμφωνης γνώμης του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού για τον οχεδιασμό του Έργου της Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας		ΠΥΣΠ/Λ.1/οικ291	4/6/2015	Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΓΡ/ΜΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
3	Απαιτούμενο βάθος ιπυθμένα για ασφαλή ναυσιλοΐα στον διαυλο Περάματος - Σαλαμίνας εν όψει της δημοπράτησης του έργου της Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας		ΠΥΣΠ/Σ.1/οικ470	9/9/2015	Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΓΡ/ΜΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
4	Θέματα του έργου τα οποία άπτονται του ενδιαφέροντος του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού		ΠΥΣΠ/Σ.1/411	24/7/2015	Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΓΡ/ΜΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
5	Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση Λειτουργία, Συντήρηση & Εκμετάλλευση του Έργου Υποθαλάσσια Οδική Ζεύξη Σαλαμίνας	Επικαιροποίηση απαιτήσεων ΓΕΝ	Φ.589.21/9/255663 Σ.49 /27-01-2016 (ΠΥΣΠ 109/8-02- 2016)	27/1/2016	ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ



6	Δίαυλος Σαλαμίνας.		ΠΥΣΠ/ Σ.1 / οικ.295	30/3/2016	Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΓΡ/ΜΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
7	Θέματα του έργου Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση & Εκμετάλλευση του έργου της Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας, τα οποία άπτονται του ενδιαφέροντος του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού.		ΠΥΣΠ/ Σ.1 /οικ. 67	26-01 -2017	Δ/ΝΣΗ ΠΡΟΓΡ/ΜΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ
8	Θέματα του Έργου Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση & Εκμετάλλευση του Έργου της Υποθαλάσσιας Οδικής Ζεύξης Νήσου Σαλαμίνας.		Φ.589.21/21/255195 Σ.195 3 Μαρτίου 2017	3 Μαρτίου 2017	ΓΕΝΙΚΟ ΕΠΙΤΕΛΕΙΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ Γ2 ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ
9	Μνημόνιο σύσκεψης στο ΓΕΝ την 10.12.1990	Θέματα για την χάραξη του έργου	19/12/1990		Για λογαριασμό του Γραφείου Μεγάλων Οδικών Έργων Πρωτεύουσας ΥΠΕΧΩΔΕ

Ο σχετικός λόγος ακύρωσης πρέπει ως εκ τούτου να απορριφθεί προεχόντως, διότι το αρμόδιο Γενικό Επιτελείο Ναυτικού δια των ως άνω εγγράφων του δεν αντιτάσσεται στην εκτέλεση του έργου (ΣτΕ 2980,2981/2009).

Περαιτέρω είναι ουαφές ότι και οι τελικές αποφάσεις επί του Βασικού Σχεδιασμού του Έργου θα υποβληθούν προς έγκριση στο ΓΕΝ. Επισημαίνουμε επίσης ότι στο σχεδιασμό του έργου έχουν ληφθεί υπόψη όλες οι απαιτήσεις του ΓΕΝ όπως π.χ. η τοποθέτηση της υποβρύχιας σήραγγας σε υψομετρική διάταξη η οποία θα επιτρέπει πιθανή μελλοντική εκβάθυνση του διαύλου από τα 12,5m σήμερα στα 15m για την πιθανότητα διέλευσης προς ελλιμενισμό στο Ναύσταθμο αντίστοιχων μεγαλύτερων πλοίων.



Όσον αφορά τις απαιτήσεις ασφαλείας που έχει θέσει το Πολεμικό Ναυτικό με τα ανωτέρω έγγραφα του, αυτές είναι αυτονόητο ότι έχουν ενσωματωθεί στο σχεδιασμό του Έργου και θα υλοποιηθούν κατά τη διάρκεια της σύμβασης.

Σε κάθε περίπτωση, σημειώνεται ότι από την αρχική φάση σχεδιασμού του Έργου η λύση της υποθαλάσσιας σήραγγας επιβλήθηκε ουσιαστικά από το Πολεμικό Ναυτικό για λόγους με επιηρεασμού της λειτουργίας του Ναυστάθμου και της επιχειρησιακής ετοιμότητας του Στόλου σε περίπτωση δολιοφθοράς της πλέον προφανούς τεχνικά λύσης (λόγω και των σχεικά μικρών βαθών) σύνδεσης με γέφυρα.

#### Η ζημιά του Δημοσίου από την τυχόν αποδοχή της αίτησης

Οι εν εξελίξει διαγωνισμός για την ανάθεση της σύμβασης παραχώρησης του έργου «ΜΕΛΕΤΗ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ & ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ ΜΟΝΙΜΗΣ ΥΠΟΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΟΔΙΚΗΣ ΖΕΥΞΗΣ ΝΗΣΟΥ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ» βρίσκεται στη Β' Φάση του διαγωνισμού κατά την οποία κατατέθηκαν οι προτάσεις των Υποψηφίων και ολοκληρώθηκε η επιλογή του Βασικού Σχεδιασμού του Έργου. Από πλευράς Δημοσίου στην τρέχουσα χρονική περίοδο εκπονείται για τον υπόψη προκριθέντα Βασικό Σχεδιασμό η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, η κατάθεση της οποίας προς έκδοση των περιβαλλοντικών όρων αναμένεται εντός του Μαρτίου 2019, καθώς και η Μελέτη Κοινωνικών Επιπτώσεων.

Τυχόν αποδοχή της Αίτησης θα είχε ως αποτέλεσμα σημαντική ζημιά του Δημοσίου σε ότι αφορά το γενικότερο επενδυτικό περιβάλλον της χώρας, καθώς και τα οφέλη που αναμένεται να προκύψουν από την υλοποίηση του Έργου και τα οποία συνίστανται ιδίως:

- Στη μείωση του συνολικού χρόνου της πρόσβασης από και προς τη Σαλαμίνα.
- Στην κυκλοφοριακή αποφόρτιση του οικιστικού ιστού του Δήμου Περάματος με την κατασκευή της πρόσβασης της υποθαλάσσιας σήραγγας απευθείας από τη Λεωφόρο Σχιστού.
- Στην κυκλοφοριακή αποφόρτιση του οικιστικού ιστού του Δήμου Σαλαμίνας και του οικισμού Παλουκίων με την κατασκευή της περιμετρικής οδού που συνδέει την υποθαλάσσια σήραγγα με την οδό προς Φανερωμένη.
- Στην αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των δύο μοντέλων διακίνησης (πορθμεία και υποθαλάσσια σήραγγα) με αποτέλεσμα σημαντικά οφέλη για το κόστος και την ποιότητα της διακίνησης από και προς τη Σαλαμίνα.
- Σε απολύτως μετρήσιμα περιβαλλοντικά οφέλη της συνολικής περιοχής (χερσαίας και θαλάσσιας) λόγω της κυκλοφοριακής αποφόρτισης και της αναμενόμενης μείωσης των δρομολογίων των πλοίων.

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1. ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ

Αριθμός απόφασης	Διαύγεια	Δημοσίευση στην ΕΕΕΕ	Δημοσίευση στον Ελληνικό Τύπο και λοιπά έντυπα
ΕΠΠ/ Ζ/Φ1/33/27.3.2012	ΑΔΑ: Β4Β41-1Λ6	2012/Σ65-105929/3-4-2012	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΗΧΩ ΔΗΜΟΠΡ. ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΔΗΜΟΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ



			ΝΕΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑ
ΕΠΠ/Ζ/Φ.1/56/22.06.2012	ΑΔΑ: Β4ΛΑ1-ΝΛΛ	2012/Σ 124-203906/30-06-2012	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΗΧΩ ΔΗΜΟΠΡ. ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΔΗΜΟΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΝΕΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑ
ΕΠΠ/Ζ/Φ.1/οικ69/29-10-2012	ΑΔΑ: Β43Δ1-ΥΩΚ	2012/Σ 212-348124/3-11-2012	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΗΧΩ ΔΗΜΟΠΡ. ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΔΗΜΟΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΝΕΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑ
ΕΠΠ/Ζ/Φ.1.1/οικ.75/26-03-2013	ΑΔΑ: ΒΕ2Ω1-Α4Ι	2013/Σ 063-104263/29-3-2013	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΗΧΩ ΔΗΜΟΠΡ. ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΔΗΜΟΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΝΕΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑ
ΕΠΠ/Ζ/Φ.1.1/81/31-10-2013	ΑΔΑ: ΒΛ1Π1-ΘΥΗ	2013/Σ 215-373211/6-11-2013	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΗΧΩ ΔΗΜΟΠΡ. ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΔΗΜΟΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΝΕΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑ
ΕΠΠ/Ζ/Φ.1.1/1663/19-05-2014	ΑΔΑ: ΒΙΦ81-1ΨΩ	2014/Σ100-173895/24-05-2014	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΗΧΩ ΔΗΜΟΠΡ. ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΔΗΜΟΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΝΕΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑ
ΕΠΠ/Ζ/Φ.1.1/6037/16-09-2014	ΑΔΑ: ΒΝΣΨ1-ΚΓ9	Το έντυπο αποστολής/18-09-2014	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΗΧΩ ΔΗΜΟΠΡ. ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΔΗΜΟΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΝΕΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑ
ΠΥΣΠ/Σ/οικ.67/2-12-	ΑΔΑ: Β5ΠΤ1-	2014/Σ236-	ΗΜΕΡΗΣΙΑ



2014	Ω1Ψ	414266/6-12-2014	ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΗΧΩ ΔΗΜΟΠΡ. ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΔΗΜΟΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΝΕΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑ
ΠΥΣΠ/Σ/50/21-01-2015	ΑΔΑ: 7Τ7Ι1- ΦΕΔ	2015/Σ018- 028044/27-01- 2015	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΗΧΩ ΔΗΜΟΠΡ. ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΔΗΜΟΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΝΕΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑ
ΠΥΣΠ/Σ/οικ 174/24-03-2015	ΑΔΑ: ΩΑΧΗ465ΓΘΘ- ΒΙΧ	2015/Σ061- 105674	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΗΧΩ ΔΗΜΟΠΡ. ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΔΗΜΟΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΝΕΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑ
ΠΥΣΠ/Σ/313/19-06-2015	ΑΔΑ: 67ΦΜ465ΦΘΘ- ΖΜΕ	2015/Σ119- 216355/24-6- 2015	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΗΧΩ ΔΗΜΟΠΡ. ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΔΗΜΟΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΝΕΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑ
ΠΥΣΠ/Σ/440/24-08-2015	ΑΔΑ: 61ΛΔ465ΦΘΘ- ΜΟ8	2015/Σ171- 310388/4-09- 2015	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΗΧΩ ΔΗΜΟΠΡ. ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΔΗΜΟΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΝΕΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑ
ΠΥΣΠ/Σ/οικ611/7-12-2015	ΑΔΑ: Ω4ΚΤ4653ΟΞ- 3ΛΔ	2015/Σ239- 433413/10-12- 2015	ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ ΗΧΩ ΔΗΜΟΠΡ. ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΔΗΜΟΤΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΣΑΛΑΜΙΝΑΣ ΝΕΑ ΣΑΛΑΜΙΝΑ

Παράρτημα 2. Το κεφάλαιο της Ε.Α.Α.Τ. που αφορά περιοχές αρμοδιότητας της Ε.Ε.Α



Ως προς τις περιοχές αρμοδιότητας της Ε.Ε.Α., που επιίπουν στην ευρύτερη περιοχή της ζώνης κατάληψης του έργου, σύμφωνα με την υποβληθείσα πρόταση, αναφέρονται τα ακόλουθα:

Στην ευρύτερη περιοχή του Περάματος, της Σαλαμίνας και των Μεγάρων έχει διαπιστωθεί κατοίκηση ήδη από τα Πρωτοελλαδικά χρόνια<sup>22</sup>. Κατά την αρχαιότητα, όπως και σήμερα, τα δύο θαλάσσια περάσματα μεταξύ Σαλαμίνας – Περάματος (1200 μ.) και Σαλαμίνας – Μεγάρων (500 μ.) ήταν πολυσύχναστα. Η κυριαρχία της εμπορικής και ναυτικής δύναμης της Αίγινας στο νησί της Σαλαμίνας, αργότερα των Μεγάρων (7ος αι. π.Χ.) και μετέπειτα της Αθήνας (από το 570 π.Χ.) υποδεκνύει τη διαμάχη ναυτικών δυνάμεων για την κυριαρχία στο νησί.

Ο όρμος των Αμπελακίων αποτέλεσε το ορμητήριο του ελληνικού στόλου το 480 π.Χ., ενώ η ναυμαχία της Σαλαμίνας εξελίχθηκε σε όλη τη θαλάσσια περιοχή, από το σημερινό όρμο Παλουκίων έως τον Φαληρικό όρμο. Για τον λόγο αυτό, η θαλάσσια περιοχή έχει κηρυχθεί και προστατεύεται ως ενάλιος αρχαιολογικός χώρος και ιστορικός τόπος με την υπ' αρ. Φ02/16973/665/26-03-1982 Υ.Α. (ΦΕΚ 305/Β/26-05-1982) και την υπ' αρ. ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ43/47502/2913/18-09-2001 Υ.Α. (ΦΕΚ 1324/Β/11-10-2001), περιλαμβάνοντας όλη τη θαλάσσια περιοχή του όρμου Σεληνίων, Αμπελακίων και των νησίδων Αγίου Γεωργίου και Ψυττάλειας. *Η προτεινόμενη όδευση της υποβρύχιας ζεύξης Σαλαμίνας – Περάματος τοποθετείται εξ ολοκλήρου εντός του κηρυγμένου ενάλιου αρχαιολογικού χώρου, και συνεπώς, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3028/2002 (ΦΕΚ 153/Α/28-06-2002), όλες οι εργασίες θα πραγματοποιηθούν με την εποπτεία κλιμακίου της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας.*

Το 1884 έγινε η πρώτη προσπάθεια συστηματικής έρευνας στο στενό του βυθού της Σαλαμίνας, με στόχο να εντοπιστούν ευρήματα από τη ναυμαχία του 480 π.Χ., η οποία όμως απέδωσε ελάχιστα ευρήματα. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των ερευνών του ΙΓΜΕ, που φυλάσσονται στο αρχείο της Ε.Ε.Α., στην περιοχή της νησίδος Αγίου Γεωργίου και στο στενό του Περάματος εντοπίστηκαν στρωματογραφικά τρεις ενότητες: Η υπερκείμενη ενότητα Α αντιστοιχεί σε ολοκαινικά τεταρτογενή ιζήματα (άμμος, πηλοί, ιλύς) με μικρότερο πάχος 1 μ. και μέγιστο, σε κάποια σημεία, 15 μ., ενώ οι δύο υποκείμενες ενότητες Β και Γ αντιστοιχούν σε νεογενείς (μάργες, ψαμμίτες, κροκαλοπαγή) και προνεογενείς σχηματισμούς (ασβεστόλιθοι). Τυχόν ανθρωπογενή κατάλοιπα θα εκτείνονται στην ενότητα Α.

Με δεδομένη τη διαχρονική κατοίκηση της Σαλαμίνας και της απέναντι ακτής, αλλά και της ναυτικής ιστορίας του νησιού, είναι προφανές ότι εντός των ιζημάτων της ενότητας Α υπάρχουν κατάλοιπα ναυαγίων και άλλα κινητά ευρήματα από την αρχαιότητα έως τις μέρες μας. Ιδιαίτερης σημασίας θα είναι η πιθανή εύρεση μεταλλικών εξαρτημάτων (π.χ. εμβόλων τριήρων) ή άλλων καταλοίπων από την εξάρτυση των πολεμικών πλοίων που έλαβαν μέρος στη ναυμαχία της Σαλαμίνας, πιθανότητα που θα απαιτήσει, σύμφωνα με την αρμόδια Ε.Ε.Α., οι ανασκαφικές έρευνες σε τέτοια στρώματα να γίνουν με ιδιαίτερη προσοχή. Παρότι θεωρείται λιγότερο πιθανή δεν μπορεί να αποκλειστεί η εύρεση και καταλοίπων ανθρωπογενών σχηματισμών, αφού η στάθμη της θάλασσας βρισκόταν χαμηλότερα στην αρχαιότητα, αν και η επιφανειακή έρευνα στη σημερινή ακτογραμμή της νησίδας του Αγίου Γεωργίου, που πραγματοποιήθηκε από την Ε.Ε.Α., δεν απέδωσε ευρήματα.

Είναι προφανές, όμως, ότι τυχόν ενάλια ευρήματα δεν μπορούν να προβλεφθούν, χωρίς ανασκαφή ή επισκόπηση του βυθού με ειδικά μηχανήματα. Αυτοψία καταδυτικού κλιμακίου της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας δεν είναι δυνατόν να γίνει με τα συμβατικά



μέσα που διαθέτει η Ε.Ε.Α., λόγω της εκτεταμένης ρύπανσης, ενώ το παχύ στρώμα ιλύος που καλύπτει τον βυθό καθιστά αμφίβολα τα όποια αποτελέσματα καταδυτικής αυτοψίας.

Έτσι, σε σχέση με τις αρχαιολογικές εργασίες που θα απαιτηθούν στο πλαίσιο του έργου υποθαλάσσιας ζεύξης Σαλαμίνας – Περάματος, η Ε.Ε.Α. επισημαίνει τα ακόλουθα:

Κατ' αρχήν, θα πρέπει να αποσαφηνιστεί η μέθοδος, το βάθος και ο τρόπος, με τον οποίο θα γίνει η εκσκαφή του υποθαλάσσιου πυθμένα, το μέγεθος του μηχανήματος, ο ρυθμός εκσκαφής του θαλάσσιου πυθμένα (κυβικά ανά ώρα ή μέτρα ανά ώρα) και ο τρόπος που θα διανοιχθεί η σήραγγα. Εάν το έργο κατασκευαστεί εντός του μητρικού πετρώματος με σύστημα ολομέτωπης διάνοιξης, τα σημεία αρχαιολογικού ελέγχου περιορίζονται σημαντικά και το κόστος θα είναι μικρότερο. Εάν προβλέπεται εκσκαφή ανοιχτής τάφρου, που θα υποδεχθεί ακολούθως την υποθαλάσσια αρτηρία, τότε ο αρχαιολογικός έλεγχος θα εκταθεί σε όλο το μήκος και το πλάτος της τάφρου, με συνεπαγόμενο μεγαλύτερο κόστος.

Σε κάθε περίπτωση, είναι προφανές ότι όλες οι εργασίες που θα εκτείνονται στα ιζήματα της ενότητας Α θα πραγματοποιηθούν με εποπτεία κλιμακίου της Ε.Ε.Α. και θα διακόπτονται σε περίπτωση εντοπισμού αρχαιολογικών στόχων, ενώ για τις εργασίες που θα πραγματοποιηθούν στις ενότητες Β και Γ δεν θα απαιτηθούν ανάλογες διευθετήσεις.

Για τον εντοπισμό των υποβρύχιων αρχαιολογικών στόχων πριν την εκτέλεση του έργου, η Ε.Ε.Α. εκτιμά ότι η διενέργεια υποβρύχιων δοκιμαστικών τομών κατά μήκος μίας τόσο μεγάλης έκτασης θα είναι ασύμφορη και ιδιαίτερα χρονοβόρα, εάν δεν υπάρχει σαφής γνώση της επιφάνειας και της υποδομής του θαλάσσιου πυθμένα. Λόγω αδυναμίας κατάδυσης στα μολυσμένα ύδατα και λόγω της ιλύος που σκεπάζει τον βυθό, καθίσταται αδύνατος ο εκ των προτέρων καθορισμός συγκεκριμένων περιοχών αρχαιολογικού ενδιαφέροντος. Με αυτή την έννοια, όλη η περιοχή του έργου δύναται να χαρακτηριστεί εξίσου «ύποπτη» για την παρουσία θέσεων αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.

Για τους παραπάνω λόγους, θεωρείται απολύτως απαραίτητο, σύμφωνα με την Ε.Ε.Α., ήδη από τα προκαταρκτικά στάδια και πριν την οριστικοποίηση των προτάσεων των μελετητών, να έχει προηγηθεί ηχοβολιστική διασκόπηση του βυθού με ηχοβολιστή πλευρικής σάρωσης (side scan sonar), τομογράφο υποδομής πυθμένα (sub-bottom profiler) και πολυδευσμικό ηχοβολιστή (multi-beam echo sounder). Ο συνδυασμός των μεθόδων αυτών θα αποκαλύψει αντικείμενα που τυχόν υπάρχουν επί του υποθαλάσσιου πυθμένα ή/ και ανθρωπογενείς σχηματισμούς που βρίσκονται εντός του στρώματος των υποθαλάσσιων ιζημάτων. Μετά τη μελέτη και την αξιοποίηση των στοιχείων που θα προκύψουν από τις έρευνες αυτές, θα μπορέσουν να προσδιορίσουν περιοχές με αρχαιολογικό ενδιαφέρον. Την τεχνική δυνατότητα για τη διεξαγωγή τέτοιων ερευνών έχει το Πανεπιστήμιο Πατρών και το ΕΛΚΕΘΕ, ιδρύματα με τα οποία η Ε.Ε.Α. έχει συνεργαστεί πολλάκις και επιτυχώς. Επισημαίνεται ότι τα αποτελέσματα των ερευνών αυτών είναι εν γένει απαραίτητα για τους μελετητές του έργου.

Εάν προκριθεί η διενέργεια δοκιμαστικών τομών στον υποθαλάσσιο πυθμένα, θα απαιτηθεί η πρόσληψη δύο τουλάχιστον καταδύμενων αρχαιολόγων και τεσσάρων δυτών. Εφόσον δεν προκύψουν θέσεις αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, δύο αρχαιολόγοι και δύο δύτες θα παραμείνουν ως επίοπτες του έργου καθ' όλη τη διάρκεια των εκσκαφών, για την καθημερινή επιθεώρηση της τράπεζας εκσκαφών, τη διερεύνηση των βυθοκορημάτων πριν την αποκομιδή τους και την εν γένει



εποπτεία εκ του σύνεγγυς όλων των εργασιών που θα συντελεστούν επί του πυθμένα, τη σύνταξη ημερολογίου εργασιών και την εβδομαδιαία συγκεντρωτική αναφορά προς την αρμόδια Ε.Ε.Α.

Εάν κατά τη διάρκεια των εργασιών εντολιστούν αρχαιοτήτες, η διερεύνησή τους θα απαιτήσει την πρόσληψη πρόσθετου προσωπικού εξειδικευμένου σε καταδύσεις με στεγανές στολές (καταδυόμενοι αρχαιολόγοι, καταδυόμενοι τοπογράφοι/ αρχιτέκτονες-μηχανικοί, καταδυόμενοι φωτογράφοι, δύτες, συντηρητές), ο αριθμός και οι ειδικότητες των οποίων θα καθοριστούν μετά την εκτίμηση των νέων δεδομένων (είδος ευρήματος, βάθος κλπ). Επίσης, στην περίπτωση αυτή, πιθανώς να προκύψουν δαπάνες ανέλκυσης αρχαιοτήτων μεγάλου βάρους ή όγκου (σκαριών πλοίων ή ταχόν ογκωδών φορτίων) και συνακόλουθα δαπάνες αφαλάτωσης, συντήρησης, φύλαξης και αποθήκευσής τους.

Τόσο για τη διενέργεια των δοκιμαστικών τομών όσο και για τη σωστική έρευνα, που ενδεχομένως θα προκύψει, απαιτείται η προμήθεια ειδικού καταδυτικού εξοπλισμού (στολές στεγανού τύπου, μάσκες τύπου full-face με σύστημα ενδοεπικοινωνίας με την επιφάνεια), μηχανολογικού (αεροσυμπιεστές χαμηλής πίεσης, σωλήνες αναρρόφησης, αντλίες) και φωτογραφικού εξοπλισμού, καθώς και η προμήθεια πλωτών μέσων (πλωτή εξέδρα, σκάφος υποστήριξης). Για τη φύλαξη του εξοπλισμού και την προετοιμασία των καταδύσεων, πρέπει να ληφθεί πρόνοια για την τοποθέτηση ενός οικίσκου τύπου Isobox, με παροχή γλυκού νερού και ρεύμα στην ακτή.---

Συν.

1. Τα έγγραφα του πίνακα του Παραρτήματος 1
2. Τα έγγραφα της αλληλογραφίας με το Πολεμικό Ναυτικό
3. Η Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος Α' Φάση
4. Η ΕΑΑΤ (4 Α) και η Συμπληρωματική ΕΑΑΤ (4 Β)
5. Η αλληλογραφία με τις αρχαιολογικές Υπηρεσίες (12 έγγραφα)
6. Η Δ16/Σ/οικ.1023/21-12-2017 απόφαση ανάθεσης ερευνητικού έργου στο Πανεπιστήμιο Πατρών.
7. Η από 25-6-2018 σύμβαση με το Πανεπιστήμιο Πατρών για ερευνητικές εργασίες (ηχοβολιστική διασκόπηση της ΕΑΑΤ)
8. Το με αρ. πρωτ. Δ16 829/17-7-2018 (εισερχομένου) έγγραφο με το οποίο υποβλήθηκαν τα αποτελέσματα της ηχοβολιστικής διασκόπησης που εκτελέστηκε παρουσία εκπροσώπων της αρμόδιας Εφορίας Εναλίων Αρχαιοτήτων.
9. Η από 17-3-2016 (αρ. πρωτ. εισερχομένου εγγράφου 268) αίτηση των κ.κ. Νικολάου Λουκά, Κυριάκου Πάλλα και Γεωργίου Παπαγεωργίου
10. Το με αρ. πρωτ. ΠΥΣΠ/Σ/285/24-3-2016 έγγραφο απάντησης στην ανωτέρω (9) αίτηση

Προσυπογράφεται από την πάρεδρο του Γραφείου Νομικού Συμβούλου της Γενικής Γραμματείας Υποδομών κ. Θεοδώρα Καραχάλιου

Ο Προϊστάμενος Δ16

Ιωάννης Μπακογιάννης  
Μετ. Μηχανικός με Α'β  
ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ  
Η Εξουσιοδοτημένη Υπάλληλος  
Ευαγγελία Γαλανάκη

#### ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

1. Δ/ση Δ16
2. Φ Σ.1
3. Χρονολογικό Αρχείο
4. Τμήμα Α, Τμήμα Β, Τμήμα Γ