



**ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**  
**ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΠΕΡΙΒ/ΝΤΟΣ & ΥΠΟΔΟΜΩΝ**  
**ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ Π.Ε. ΕΥΒΟΙΑΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΩΡΙΜΑΝΣΗΣ ΕΡΓΩΝ**

**ΜΕΛΕΤΗ:** | **ΝΕΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΟΔΙΚΟΣ**  
**ΑΞΟΝΑΣ- ΚΟΡΜΟΣ ΒΟΡΕΙΑΣ**  
**ΕΥΒΟΙΑΣ: ΤΜΗΜΑ ΣΤΡΟΦΥΛΙΑ -**  
**ΙΣΤΙΑΙΑ**

**ΧΡΗΜ/ΤΗΣΗ:** **ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ**  
**«ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ» 2014-2020**  
**ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 07**  
**«ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΩΝ ΒΙΩΣΙΜΩΝ**  
**ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΞΑΛΕΙΨΗ ΤΩΝ**  
**ΣΗΜΕΙΩΝ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ ΣΕ**  
**ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ -**  
**ΤΙΤΛΟΣ: «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ**  
**ΩΡΙΜΑΝΣΗΣ ΟΔΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ».**

**ΚΑΤ' ΑΠΟΚΟΠΗ** 1.410.000€ (με ΦΠΑ 24%)  
**ΑΜΟΙΒΗ:**

## **ΦΑΚΕΛΟΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ**

### **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΟΦΑΚΕΛΟΥ Α**

### **ΠΡΙΝ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΥ**

(συντάσσεται σύμφωνα με το άρθρο 45 παρ. 8 και λοιπές διατάξεις του Ν 4412/2016)

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|   |    |
|---|----|
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....  | 3  |
| A.1 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....   | 3  |
| A.2 ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ .....   | 6  |
| A.2.2 Τεχνική Περιγραφή Αντικειμένου της Σύμβασης .....   | 6  |
| A.2.3 Διαθέσιμα στοιχεία για τον προσδιορισμό της βέλτιστης χάραξης .....                               | 7  |
| A.2.4 Περιγραφή των τοπικών συνθηκών, των ιδιαιτεροτήτων του έργου και της ευρύτερης περιοχής .....     | 8  |
| A.2.5 Κανονισμοί και προδιαγραφές με βάση τα οποία θα συνταχθούν οι μελέτες .....                       | 8  |
| A.3 Χρονοδιάγραμμα .....  | 10 |
| A.4 ΚΑΤ' ΑΠΟΚΟΠΗ ΑΜΟΙΒΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ.....   | 12 |
| A.5 ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ.....   | 13 |
| A.6 ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ.....                                 | 13 |
| A.7 ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΑΝΑΘΕΣΗΣ.....   | 13 |
| A.8 ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ, ΣΥΓΓΡΑΦΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ .....   | 13 |
| A.9 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ, ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ..... | 13 |
| A.10 ΕΚΘΕΣΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ.....                        | 13 |

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν κείμενο περιλαμβάνονται τα στοιχεία Α.1 έως και Α.10 του Υποφακέλου Α του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης (ΦΔΣ) της μελέτης με τίτλο: «**ΝΕΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ-ΚΟΡΜΟΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ: ΤΜΗΜΑ ΣΤΡΟΦΥΛΙΑ - ΙΣΤΙΑΙΑ**» πριν από την ημερομηνία διεξαγωγής του διαγωνισμού, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 45 του Ν.4412/16.

Η προς ανάθεση Σύμβαση προβλέπει την εκπόνηση των απαιτούμενων πρώιμων σταδίων μελέτης για την ωρίμανση μέχρι την έκδοση της ΑΕΠΟ και τη δημοπράτηση του έργου με αξιολόγηση μελέτης, κατ' εφαρμογή του άρθρου 50 του Ν.4412/16, όπως περιγράφεται στη συνέχεια.

### **Α.1 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

Σκοπός της ανάθεσης των προς εκπόνηση πρώιμων μελετών του έργου με τίτλο «**ΝΕΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ-ΚΟΡΜΟΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ: ΤΜΗΜΑ ΣΤΡΟΦΥΛΙΑ - ΙΣΤΙΑΙΑ**», είναι ο προσδιορισμός της βέλτιστης από τεχνικοοικονομική άποψη όδευσης για τη συνέχιση του κεντρικού άξονα – κορμού της Βόρειας Εύβοιας από τη Στροφυλιά μέχρι την κατάληξή του στη βορειοδυτική παράκαμψη του πολεοδομικού σχεδίου της Ιστιαίας (περιοχή Ξεροπήγαδο), μετά από διερεύνηση και αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων χάραξης, και ακολούθως η μελετητική ωρίμανσή της στο απαραίτητο επίπεδο που θα επιτρέψει την έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) του έργου και τη δημοπράτησή του με αξιολόγηση μελέτης (άρθρο 50 Ν.4412/16).

Σε συνέχεια της καταστροφικής πυρκαγιάς του Αυγούστου 2021 και της κήρυξης σε καθεστώς έκτακτης ανάγκης από τη Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας των πυρόπληκτων Δήμων Αγίας Άννας – Μαντουδίου - Λίμνης και Ιστιαίας - Αιδηψού, έχει υπάρξει τεράστια κινητοποίηση όλου του κρατικού μηχανισμού, προκειμένου να στηριχθεί η ανατραπείσα μετά την καταστροφική πυρκαγιά ισορροπία των οικονομικών δραστηριοτήτων στους ως άνω Δήμους. Η ανάταξη της Βόρειας Εύβοιας κατά κύριο λόγο προβλέπεται να βασιστεί στην ενίσχυση της επισκεψιμότητάς της, αλλά και στην υποστήριξη της επιχειρηματικότητας και των επενδυτικών προοπτικών, η ανεπάρκεια των οποίων έχει οδηγήσει μέχρι σήμερα με κίνδυνο να επιταθεί ακόμη περισσότερο μετά την καταστροφική πυρκαγιά η προϊούσα πληθυσμιακή αποψίλωση και η βαθιά οικονομική παρακμή της περιοχής, οφειλόμενη κατά κύριο λόγο στην ιδιαίτερα προβληματική οδική της προσβασιμότητα.

Για την ανάταξη της καθημαγμένης περιοχής προϋπόθεση είναι η κατά απόλυτη προτεραιότητα αναβάθμιση της προσβασιμότητας της Βόρειας Εύβοιας. Το προβληματικό υποτομήμα του Βόρειου Οδικού Άξονα από Χαλκίδα μέχρι Ψαχνά, από άποψη διέλευσης διαμέσου οικιστικά ανεπτυγμένων τμημάτων, προβλέπεται να αντιμετωπισθεί σύντομα με την υπό εξέλιξη δημοπράτηση της παράκαμψης Χαλκίδας και Νέας Αρτάκης, καθώς και της περιλαμβανομένης προαίρεσης για την επέκτασή του, στο υποτομήμα Παράκαμψης Ψαχνών (Καστέλας). Σε συνέχεια, το εξαιρετικά προβληματικό ορεινό υποτομήμα που ακολουθεί από Ψαχνά μέχρι Προκόπι, μέχρι πρόσφατα βρισκόταν σε τελμάτωση από πλευράς ωρίμανσης των μελετών. Για το εν λόγω υποτομήμα προβλέπεται νέα όδευση, η οποία έχει ήδη προκριθεί προς περαιτέρω μελετητική ωρίμανση από το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών μετά από τον χαρακτηρισμό του ως έργο εθνικής σημασίας, κατ' ακολουθία της από 14-12-2021 εξαγγελίας του Πρωθυπουργού και ακολούθως της Υ.Α. ΥΠΥΜΕ (ΦΕΚ 6412Β - 31/12/2021). Σύμφωνα με την εν λόγω Υ.Α., το έργο του υποτομήματος Τέλος Παράκαμψης Ψαχνών – Στροφυλιά αποκτά απόλυτη προτεραιότητα για την προώθηση και

ολοκλήρωση των απαιτούμενων διαδικασιών, που θα επιτρέψουν την κατά το δυνατόν συντομότερη δημοπράτησή του, κατ' επέκταση του έργου παράκαμψης Χαλκίδας / Ψαχνών.

Μετά την περιοχή της Στροφυλιάς, ο εν λόγω άξονας διακλαδίζεται αφενός προς Λίμνη και Ροβιές ως επαρχιακή οδός Στροφυλιάς – Ροβιών διαμέσου της οποίας, εξυπηρετούνται σήμερα οι υπερτοπικές μετακινήσεις μεταξύ Χαλκίδας και των σημαντικών οικιστικών κέντρων της Ιστιαίας και της Αιδηψού / Λουτρών Αιδηψού και αφετέρου προς την ανατολική και τη βόρεια παράκτια ζώνη της Βόρειας Εύβοιας, διαμέσου της Ε.Ο. 77. Στο πλαίσιο αξιολόγησης των υφιστάμενων μελετών έγινε η διαπίστωση ότι οι μέχρι σήμερα σχεδιασμοί αναβάθμισης κατά τμήματα της Ε.Ο.77, που έχει ενταχθεί στο αναλυτικό ΔΕΔ-Μ, αφενός συνεπάγονται υπερβολικά κόστη αναβάθμισης, γεγονός που μοιραία επιμηκύνει τον χρόνο υλοποίησης του έργου, και αφετέρου δεν υπηρετούν, μετά την προγραμματιζόμενη μέχρι τότε αναβάθμισή της, τον κρίσιμο στόχο βελτίωσης της προσβασιμότητας των παραπάνω σημαντικών οικιστικών κέντρων και της ευρύτερης περιοχής τους. Και τούτο διότι ακόμα και μετά την αναβάθμιση της Ε.Ο. 77, η υπερτοπική οδική διαδρομή προς τα σημαντικά οικιστικά κέντρα θα συνέχιζε να εξαρτάται από την επαρχιακή οδό Στροφυλιάς – Ροβιών, η οποία θα παρέμενε λόγω μήκους διαδρομής ελκυστικότερη, παρά το γεγονός ότι δεν διαθέτει τις προδιαγραφές για την ανάληψη του ρόλου ενός σύγχρονου βασικού οδικού άξονα εξυπηρέτησης των υπερτοπικών μετακινήσεων της Βόρειας Εύβοιας, ενώ επιπρόσθετα υποχρεώνει σε υπερβολικές περιπορείες έναντι του προς μελέτη νέου κεντρικού οδικού άξονα - κορμού.

Με γνώμονα την ανάγκη για σύμμετρη αντιμετώπιση του συνόλου της Βόρειας Εύβοιας ως προς την εξασφάλιση βελτιωμένης υπερτοπικής προσβασιμότητας και την αποτελεσματική άρση της λειτουργικής της απομόνωσης κατά τρόπο που να μεγιστοποιεί την αναπτυξιακή δυναμική ενός αναβαθμισμένου οδικού άξονα, ώστε να αποτελέσει τον καταλύτη για την ανάταξη της περιοχής, προβλέπεται η διαμόρφωση μιας ριζικά διαφορετικής διάρθρωσης του βασικού οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, με κύριο στοιχείο της την ανάπτυξη ενός κεντροβαρικού οδικού άξονα - κορμού από τη Χαλκίδα μέχρι την Αιδηψό, με κατάλληλο συνδυασμό ήδη λειτουργούντων οδικών υπομημάτων και νέων διανοίξεων για την υλοποίησή του. Ο εν λόγω κεντροβαρικός οδικός άξονας προτείνεται να λειτουργήσει ως κορμός της νέας “δενδροειδούς διάρθρωσης” του οδικού δικτύου της Βόρειας Εύβοιας με κατάλληλα αξιοποίηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου της περιοχής στο ρόλο των διακλαδώσεων του κεντρικού οδικού άξονα – κορμού, ενώ προτείνεται η συμπλήρωση των υφιστάμενων διακλαδώσεων με μικρό αριθμό νέων οδικών συνδέσμων – διακλαδώσεων στρατηγικά επιλεγμένων ώστε να ολοκληρώνουν το στόχο της ριζικά αναβαθμισμένης προσβασιμότητας των επιμέρους περιοχών υπερτοπικού ενδιαφέροντος της Βόρειας Εύβοιας.

Η ιεραρχική διάρθρωση του προτεινόμενου οδικού δικτύου δενδροειδούς μορφής αποβλέπει στη μεγιστοποίηση της χρηστικότητας και της ακτινοβολίας του κεντροβαρικού άξονα – κορμού, ο οποίος χαρακτηρίζεται αφενός από την ελαχιστοποίηση του αναπτύγματος του, με την αποφυγή περιπορειών, και αφετέρου από ιδιαίτερα αναβαθμισμένα λειτουργικά χαρακτηριστικά, προκειμένου να χρησιμοποιείται στο μεγαλύτερο ποσοστό της διαδρομής όλων των υπερτοπικών μετακινήσεων προς / από Χαλκίδα και επέκεινα, ενισχύοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη χρηστικότητά του και τον βαθμό ανταποδοτικότητας της συνεπαγόμενης επένδυσης, άρα και των προϋποθέσεων και των προοπτικών υλοποίησής του.

Ειδικότερα επισημαίνεται το μειωμένο κόστος ανάπτυξής του λόγω σημαντικά μικρότερου αναπτύγματος σε σχέση με την προγραμματιζόμενη εκτεταμένη αναβάθμιση της Ε.Ο. 77, και ο πολλαπλάσιος κυκλοφοριακός φόρτος της συγκεντρωτικής δενδροειδούς διάταξης έναντι της

διάχυσης προς την οποία οδηγεί η υφιστάμενη δικτυωτή δομή του βασικού οδικού δικτύου της περιοχής εκείθεν της Στροφυλιάς. Παράλληλα, επιτυγχάνεται σύμμετρη αναπτυξιακή προοπτική των δύο πληγέντων Δήμων της περιοχής που έχουν κηρυχθεί σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, ως προς τη χωρική κατανομή των ωφελειών από τη λειτουργία του νέου οδικού δικτύου και με τον τρόπο αυτό μεγιστοποίηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων του συνόλου της Βόρειας Εύβοιας.

Ο κεντροβαρικός οδικός άξονας – κορμός διασύνδεσης της Βόρειας Εύβοιας με την περιοχή της Χαλκίδας, με το υπόλοιπο της νήσου Εύβοιας και με τη λοιπή ηπειρωτική Ελλάδα (μέσω της ψηλής γέφυρας Χαλκίδας), θα επιτύχει επομένως θεαματική βελτίωση της οδικής προσπελασιμότητας της Βόρειας Εύβοιας, που με τις σημερινές συνθήκες κρίνεται ως εξαιρετικά πενιχρή, αφενός λόγω της ιδιαίτερα προβληματικής διέλευσης του ορεινού όγκου μεταξύ Ψαχνών και Προκοπίου αλλά και της υπερβολικής περιπορείας που υποχρεώνονται να ακολουθήσουν οι οδεύοντες από και προς το σημαντικότερο αστικό κέντρο της Ιστιαίας, από και προς το επίσης σημαντικό αστικό κέντρο Αιδηψού / Λουτρών Αιδηψού, καθώς και από και προς τις αξιόλογες παραθεριστικές ζώνες της βόρειας παράκτιας ζώνης και της χερσονήσου της Λιχάδας.

Συμπερασματικά, με τη διάνοιξη του νέου οδικού τμήματος του κεντροβαρικού άξονα κορμού, μήκους 25χλμ περίπου, διασφαλίζεται, σύντμηση του μήκους διαδρομής μεταξύ Στροφυλιάς και Ιστιαίας τουλάχιστον κατά 45% σε σχέση με τη σημερινή απόσταση διαμέσου της Ε.Ο. 77 και κατά 30% περίπου διαμέσου της δυτικής περιπορείας με χρήση του επαρχιακού οδικού δικτύου Στροφυλιάς – Λίμνης – Ροβιών – Ιστιαίας. Ταυτόχρονα, χάρη και στη βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του νέου οδικού συνδέσμου, που προβλέπεται να διαθέτει ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας οριζοντιογραφίας 175μ και ταχύτητα 70χλμ/ώρα, προκύπτει μείωση της χρονοαπόστασης κατά 60% περίπου σε σχέση με τη διαδρομή διαμέσου της Ε.Ο. 77 και κατά 45% περίπου σε σχέση με τη διαδρομή διαμέσου του επαρχιακού οδικού δικτύου. Η θεαματική βελτίωση που επιτυγχάνεται στον τομέα της προσβασιμότητας θα προσδώσει σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης τόσο στο μείζον αστικό κέντρο της Ιστιαίας όσο και στο λανθάνον δυναμικό του θερμαλιστικού τουρισμού στα Λουτρά Αιδηψού, ενώ, επιπρόσθετα, θα συμβάλλει στην αποτελεσματική αντιμετώπιση του δραματικού προβλήματος πληθυσμιακής συρρίκνωσης λόγω ανεπαρκούς επιπέδου απασχόλησης που ήδη είχε παρατηρηθεί τις προηγούμενες τρεις δεκαετίες, με κίνδυνο να επιταθεί μετά την καταστροφή του 2021.

Σημειώνεται ότι η υλοποίηση του νέου τμήματος των 25χλμ του κεντροβαρικού οδικού άξονα εκείθεν Στροφυλιάς σε συνδυασμό και με την αναβάθμιση της επαρχιακής οδού Στροφυλιάς – Λίμνης επί μήκους 3χλμ, που χρησιμοποιείται ως τμήμα του νέου οδικού άξονα, ανταποκρίνεται στη συνέχεια με τη δυτική παράκαμψη του οικισμού της Ιστιαίας και παραπέρα με το τμήμα της αναβαθμισμένης Ε.Ο.77 από Ιστιαία μέχρι και τα Λουτρά Αιδηψού, ολοκληρώνοντας με τον τρόπο αυτό τον επιτελικό του ρόλο αναβάθμισης της προσβασιμότητας του συνόλου της Βόρειας Εύβοιας μέχρι και το πλέον απόμακρο τμήμα της στη χερσόνησο της Λιχάδας. Το έργο αυτό βρίσκεται επομένως σε απόλυτη συμβατότητα με τον τεθέντα στόχο στο ΣΠΕΜ 2014 – 2025 για την αναβάθμιση του βασικού οδικού άξονα της Βόρειας Εύβοιας όσο και με τα προτεινόμενα από το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ 2017) έργα προς υλοποίηση που το περιλαμβάνουν. Επιπλέον, η κατεύθυνση της κεντροβαρικής διάταξης του άξονα – κορμού περιλαμβάνεται τόσο στο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας (ΦΕΚ 1469B/9-10-2003), όσο και στην αναθεώρησή του (ΦΕΚ 299/ΑΑΠ/14.12.2018). Ταυτόχρονα υπηρετεί με τον καλύτερο τρόπο τον στόχο της λειτουργικής αναβάθμισης του διαμήκους οδικού άξονα της Νήσου Εύβοιας που έχει περιληφθεί στο Διευρωπαϊκό Οδικό.

Ο νέος κεντροβαρικός οδικός άξονας στο τμήμα Στροφυλιά – Ιστιαία θα υποκαταστήσει την υφιστάμενη Ε.Ο. 77, στο ρόλο της ως στοιχείου του αναλυτικού Διευρωπαϊκού Δικτύου, που υπηρετεί τη διασύνδεση της Βόρειας Εύβοιας με την περιοχή της Χαλκίδας, αποτελώντας αναπόσπαστο τμήμα και λειτουργική συνέχεια του ήδη δημοπρατηθέντος έργου Παράκαμψης Χαλκίδας και Ψαχνών και κατ' επέκτασή του ήδη προωθούμενου από το ΥΠΥΜΕ τμήματος Ψαχνά - Στροφυλιά.

## **A.2 ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ**

### **A.2.1 Γενικά**

Με βάση τις οδηγίες μελετών οδικών έργων (ΟΜΟΕ – ΛΚΟΔ) το νέο οδικό τμήμα κατατάσσεται στην κατηγορία All (οδός σε περιοχές εκτός σχεδίου μεταξύ νομών / επαρχιών με βασική λειτουργία τη σύνδεση και περιορισμούς στην παρόδια εξυπηρέτηση). Λαμβάνοντας υπόψη τις ΟΜΟΕ, την Εγκύκλιο 41/2005 περί εξορθολογισμού και τυποποίησης των δομικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου της χώρας καθώς και την εγκύκλιο 14/2007, προβλέπεται εφαρμογή ενιαίας τυπικής διατομής β2σ καθόλο το ανάπτυγμα του νέου βόρειου οδικού άξονα της Εύβοιας, από τη Χαλκίδα (Νέα Λάμψακος) μέχρι την Ιστιαία, με μια κύρια λωρίδα και πλευρικό διευρυμένο έρεισμα ανά κατεύθυνση συνολικού εύρους καταστρώματος 11 μέτρων και εφαρμογή λωρίδας βραδυπορείας σε υποτμήματα με σημαντικές κατά μήκος κλίσεις επί ικανού μήκους, κατ' εφαρμογή των ΟΜΟΕ.

Η οδός προτείνεται να διαμορφωθεί κατά κύριο λόγο με ισόπεδους κόμβους, (περιλαμβανομένων κατά προτίμηση των κυκλικών κόμβων στους σημαντικότερους από κυκλοφοριακή άποψη), ενώ θα διαμορφώνονται σε κατ' εξαίρεση ανισόπεδους (κυρίως ημικόμβους), εφόσον αυτό επιβάλλεται από τις υψομετρικές δεσμεύσεις του υπό μελέτη κύριου οδικού άξονα, σε σχέση με τους διασταυρούμενους άξονες.

### **A.2.2 Τεχνική Περιγραφή Αντικειμένου της Σύμβασης**

Το αντικείμενο της παρούσας σύμβασης αφορά στην εκπόνηση των απαραίτητων μελετών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις ΟΜΟΕ, την Εγκύκλιο υπ' αριθμ. 11/2018 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΑΔΑ: 6ΓΝΥ465ΧΘΞ-9ΟΒ) με θέμα «Οδηγός εκπόνησης μελετών Δημοσίων Έργων του ν. 4412/2016 και την με αριθ. ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466/30-01-2019 (ΦΕΚ Β' 1047/29-03-2019) Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: Εξειδίκευση του είδους των παραδοτέων στοιχείων ανά στάδιο και ανά κατηγορία μελέτης.

Πιο συγκεκριμένα, στο πλαίσιο εφαρμογής των προβλέψεων του άρθρου 51 του Ν.4412/16, σε πρώτη φάση θα εκπονηθούν από τους επιλεγέντες πέντε υποψηφίους διαγωνιζόμενους οι ακόλουθες μελέτες, με στόχο να επιλεγεί η βέλτιστη από τεchnοοικονομική άποψη λύση:

1. Προωθημένη Αναγνωριστική Μελέτη Οδοποιίας του κύριου οδικού άξονα σε κλίμακα 1:5.000 και διατομές ανά 25μ, με διαγραμματική ένδειξη της απαιτούμενης αποκατάστασης του τοπικού οδικού δικτύου, μετά από διερεύνηση των εναλλακτικών οδεύσεων κατά μήκος της γενικής πορείας όδευσης που ορίζεται στο παρόν και επιλογή της βέλτιστης μετά από πολυκριτηριακή αξιολόγηση. Το συγκεκριμένο στάδιο μελέτης θα εκπονηθεί με χρήση των ορθοφωτοχαρτών του Κτηματολογίου σε συνδυασμό με τα χαρτογραφικά υπόβαθρα 1:5.000 της ΓΥΣ, που θεωρούνται ως τα πλέον αξιόπιστα διαθέσιμα χαρτογραφικά υπόβαθρα αναφορικά με την υψομετρική πληροφορία τους, η οποία είναι καθοριστικής σημασίας λόγω του ιδιόμορφου εδαφικού ανάγλυφου της γενικής πορείας όδευσης του νέου έργου

2. Προκαταρκτική μελέτη επιλογής θέσης και γεωμετρικού σχεδιασμού ισόπεδων ή και ανισόπεδων κόμβων σε κλίμακα 1:2.000
3. Αναγνωριστική Γεωλογική Μελέτη σε ζώνη πλάτους 1.000μ και σε κλίμακα 1:5.000

Σε δεύτερο στάδιο, με βάση την τεχνική λύση που θα προκριθεί, θα εκτελεστούν οι ακόλουθες εργασίες, περιγραφόμενες κατά σειρά χρονικής αλληλουχίας ως ακολούθως:

1. Προκαταρκτικές μελέτες τεχνικών έργων (πλην σηράγγων) της προκριθείσας λύσης
2. Σύνταξη προγράμματος γεωτεχνικών ερευνών Α' φάσης για την επιβεβαίωση της χάραξης
3. Εκτέλεση γεωτεχνικών ερευνών Α' φάσης, Εργαστηριακά & Αξιολόγηση αποτελεσμάτων
4. Επικαιροποίηση / οριστικοποίηση της προκριθείσας τεχνικής λύσης:
  - Προωθημένης Αναγνωριστικής Μελέτης
  - Προκαταρκτικών Μελετών Κόμβων
  - Αναγνωριστικής Γεωλογικής Μελέτης
5. Τοπογραφικές Αποτυπώσεις & Κτηματογράφηση ζώνης διέλευσης πλάτους 150μ σε κλίμακα 1:1.000
6. Προμελέτη Οδοποιίας αρτηρίας και αποκατάστασης τοπικού οδικού δικτύου σε κλίμακα 1:1.000 επί του ως άνω τοπογραφικού υποβάθρου
7. Προμελέτη ισόπεδων ή και ανισόπεδων κόμβων (κλίμακα 1:1.000)
8. Προμελέτη αποχέτευσης – αποστράγγισης ομβρίων, περιλαμβανομένων των γεφυρών και των υπόγειων τεχνικών έργων και έλεγχος υδραυλικής επάρκειας ρεμάτων
9. Οριστική Γεωλογική Μελέτη σε αντιστοίχιση προς την Προμελέτη Οδοποιίας αρτηρίας και κόμβων (κλίμακα 1:1.000)
10. Α' Στάδιο μελέτης σηράγγων
11. Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων με παράλειψη του σταδίου της ΠΠΠΑ
12. Κτηματολόγιο
13. Τεχνική Περιγραφή και Προϋπολογισμός του έργου στο πλαίσιο των Τευχών Δημοπράτησης

Με βάση το παραπάνω επίπεδο ωρίμανσης των μελετών και την έγκριση των ΑΕΠΟ του έργου θα δημοπρατηθεί το έργο με βάση το άρθρο 50 του Ν4412/2016, αφού προηγουμένως έχει ολοκληρωθεί το απαιτούμενο πλαίσιο για τη δημοπράτηση του έργου με την παράλληλη προετοιμασία των απαραίτητων τευχών (κτηματολόγιο, τεύχη).

### **A.2.3 Διαθέσιμα στοιχεία για τον προσδιορισμό της βέλτιστης χάραξης**

Για το προς μελέτη οδικό έργο δεν έχουν προηγηθεί μελέτες. Η γενική πορεία όδευσης τόσο του κεντροβαρικού οδικού άξονα κορμού όσο και των προβλεπόμενων νέων διακλαδώσεων του θα δοθεί από την Υπηρεσία ως πολυγωνική γραμμή σε σύστημα συντεταγμένων ΕΓΣΑ '87 σε ηλεκτρονική μορφή στους διαγωνιζόμενους του Β' Σταδίου.

Διευκρινίζεται ότι η γενική πορεία όδευσης των νέων οδικών συνδέσμων τόσο του άξονα – κορμού όσο και των νέων διακλαδώσεων που προβλέπεται να συγκροτήσουν τη νέα διάρθρωση του κύριου οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης αποτελεί γενική κατεύθυνση και όχι συγκεκριμένη χάραξη. Σε αυτό το πλαίσιο, οι διαγωνιζόμενοι καλούνται να διερευνήσουν τις επιμέρους πρόσφορες εναλλακτικές χαράξεις κατά κανόνα εντός ζώνης εύρους 300μ κατά μήκος της γενικής πορείας όδευσης και σε ειδικές μόνο περιπτώσεις μεγαλύτερου εύρους ζώνης, εφόσον κατά την κρίση των διαγωνιζομένων συντρέχουν στις συγκεκριμένες θέσεις ουσιαστικοί λόγοι υπέρβασης του πλάτους των 300μ (πχ

δεσμεύσεις εδαφικού ανάγλυφου, γεωλογικά προβλήματα κλπ), οι οποίοι όμως θα πρέπει να τεκμηριώνονται επαρκώς κατά την υποβολή της τεχνικής πρότασης του Α' σταδίου.

Το συναρτώμενο τοπικό οδικό δίκτυο, οι κυκλοφοριακοί κόμβοι και τα τεχνικά έργα θα προκύψουν κατά την εκπόνηση του Α' σταδίου, μετά την αξιολόγηση των εναλλακτικών χαράξεων κατά μήκος της γενικής πορείας όδευσης και την επιλογή της βέλτιστης, που θα διερευνηθούν και θα εξειδικευθούν παραπέρα κατά το στάδιο της Προμελέτης οδοποιίας της τεχνικής λύσης που θα προκριθεί.

#### **A.2.4 Περιγραφή των τοπικών συνθηκών, των ιδιαιτεροτήτων του έργου και της ευρύτερης περιοχής**

Η γενική πορεία όδευσης του νέου οδικού συνδέσμου διέρχεται ως επί το πλείστον από ορεινό ή λοφώδες ανάγλυφο, που ήταν καλυμμένο από δασώδη βλάστηση η οποία δυστυχώς έχει κατά το πλείστο αφανιστεί μετά την πυρκαγιά. Ειδικά στο τμήμα διέλευσης διαμέσου του οροπεδίου Μακρυλίβαδου, η γενική πορεία όδευσης κινείται εντός γεωργικών εκτάσεων, ενώ βρίσκεται γενικά εκτός οικιστικά αναπτυσσόμενων περιοχών, με την εξαίρεση του καταληκτικού του τμήματος, που διέρχεται στις παρυφές των οικισμών Μονοκαρυάς και Κάτω Μονοκαρυάς.

Στην εγγύς του οικισμού Σκεπαστής περιοχή βρίσκεται ο αρχαιολογικός χώρος του υψώματος "Ελληνας" (κηρυγμένος αρχαιολογικός χώρος, ΦΕΚ 474B/97), το οποίο συνιστά εμπόδιο διέλευσης που θα πρέπει να συνεκτιμηθεί κατά την αναζήτηση της βέλτιστης όδευσης, ενώ επιβάλλεται αποφυγή διέλευσης από γεωλογικά προβληματικές ζώνες που συναντώνται κατά μήκος της γενικής πορείας όδευσης. Συνολικά, η περιοχή της νέας χάραξης δεν υπάγεται σε περιοχές ειδικών ζωνών διαχείρισης (NATURA 2000 και SPA) ούτε βρίσκεται σε γειτνίαση με υδροβιότοπους.

Επισημαίνεται ότι ο στόχος σύντηξης του αναπτύγματος του προς μελέτη οδικού τμήματος μεταξύ Στροφυλιάς και Ιστιαίας, προκειμένου να επιτευχθούν οι αναφερόμενες στο Κεφάλαιο Α.1 αξιοσημείωτες επιδόσεις βελτίωσης της προσβασιμότητας που προσφέρει ο νέος οδικός άξονας, έχει οδηγήσει στην επιλογή της γενικής πορείας όδευσης διαμέσου της περιοχής Μακρυλίβαδου, που βρίσκεται σε υψόμετρο της τάξης των 650μ. από τη στάθμη της θάλασσας. Η συγκεκριμένη περιοχή είναι εκτεθειμένη σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες (χιόνια, παγετός, ομίχλη κλπ) και η παράμετρος αυτή έχει ληφθεί υπόψη και έχει αξιολογηθεί ως μειονέκτημα, του οποίου όμως η επίπτωση υπολογίζεται να επηρεάζει τη λειτουργικότητα του οδικού έργου κατά μέγιστο 15 μέρες το χρόνο, εφόσον στις μέρες αυτές δεν καταστεί εφικτή η διασφάλιση της λειτουργικότητας του οδικού έργου. Ακόμη και σε αυτή τη δυσμενή περίπτωση υπάρχει πάντοτε η δυνατότητα της κατ' εξαίρεση προσωρινής εκτροπής της κυκλοφορίας προς τους υφιστάμενους σήμερα οδικούς άξονες Ε.Ο.77 και το επαρχιακό δίκτυο Στροφυλιάς – Ροβιών - Ιστιαίας, ενώ για τις 350 υπόλοιπες μέρες το χρόνο θα παράγονται τα πολλαπλάσια οφέλη από τη χρήση του νέου οδικού συνδέσμου, όπως αυτά αναλύονται στην παράγραφο Α1 του παρόντος.

#### **A.2.5 Κανονισμοί και προδιαγραφές με βάση τα οποία θα συνταχθούν οι μελέτες**

Η εκπόνηση των μελετών θα γίνει με βάση τις ακόλουθες τεχνικές προδιαγραφές:

- α. Το Π.Δ. 696/8.10.1974 (ΦΕΚ 301 Α) «Περί αμοιβών Μηχανικών δια σύνταξιν μελετών, επίβλεψιν, παραλαβήν κ.λπ. Συγκοινωνιακών, Υδραυλικών και Κτιριακών Έργων ως και Τοπογραφικών, Κτηματογραφικών και Χαρτογραφικών Εργασιών και σχετικών τεχνικών προδιαγραφών μελετών»



- β. Την Εγκύκλιο 11 με αριθ. πρωτ. ΔΝΣβ/854/ΦΝ 466/27.11.2018 της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Οδηγός εκπόνησης μελετών Δημοσίων Έργων του ν. 4412/2016 (Βιβλίο Ι)»
- γ. Την υπ. αριθ. ΔΝΣβ/1732/ΦΝ 466/30.1.2019 (ΦΕΚ 1047 Β) Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Εξειδίκευση του είδους των παραδοτέων στοιχείων ανά στάδιο και ανά κατηγορία μελέτης σε ό,τι αφορά τα συγκοινωνιακά (οδικά) έργα, τα υδραυλικά, τα λιμενικά και τα κτιριακά έργα».
- δ. Τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων:
- Τεύχος 1: Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ), 2001
  - Τεύχος 2: Διατομές (ΟΜΟΕ-Δ), 2001
  - Τεύχος 3: Χαράξεις (ΟΜΟΕ-Χ), 2001
  - Τεύχος 5: Πρόσθετες Λωρίδες Κυκλοφορίας (ΟΜΟΕ-ΠΛΚ), 2001
  - Τεύχος 8: Αποχέτευση-Στράγγιση. Υδραυλικά Έργα Οδών (ΟΜΟΕ-ΑΣΥΕΟ), 2002
  - Τεύχος 10: Ισόπεδοι Κόμβοι (ΟΜΟΕ-ΙΚ), 2011, και
  - Τεύχος 10 (Μέρος 2): Κόμβοι Κυκλικής Κίνησης (ΣΧΕΔΙΟ), 2001
  - ΟΜΟΕ Τεύχος οδικών σηράγγων, 2002
  - Συστήματα Αναχαίτισης Οχημάτων (ΟΜΟΕ-ΣΑΟ), 2010
- ε. Την υπ. αριθ. ΓΔΤΥ/οικ. 3328/12.5.2016 (ΦΕΚ 1561 Β) (διόρθωση σφάλματος ΦΕΚ 2151 Β/2016) Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών «Έγκριση του Κανονισμού Τεχνολογίας Σκυροδέματος 2016 (ΚΤΣ-2016)», όπως τροποποιήθηκε με τις Αποφάσεις με αριθ. ΔΝΣγ/72602/ΦΝ 429/5.12.2016 (ΦΕΚ 4007 Β), ΔΝΣγ/23597/ΦΝ 429/19.5.2017 (ΦΕΚ 1839 Β) και ΔΝΣ/2693/ΦΝ 429/6.2.2018.
- στ. Την υπ. αριθ. ΒΜ5/0/30377/25.5.1983 (ΦΕΚ 363/Β) Απόφαση υπουργού Δημοσίων Έργων «Έγκριση Τεχνικών προδιαγραφών Δειγματοληπτικών Γεωτρήσεων Ξηράς για γεωτεχνικές έρευνες (Ε 101-83)».
- ζ. Την υπ. 16832/31.12.1986, (ΦΕΚ 955/Β) Απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων «Έγκριση Προδιαγραφών Εργαστηριακών και Επιτόπου Δοκιμών Εδαφομηχανικής (Ε105-86 και Ε-106-86)».
- η. Τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ), Τεύχος 11 «Γεωλογικές-Γεωτεχνικές Έρευνες και Μελέτες», απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων, με αριθ. ΔΜΕΟ/δ/ο/212/ 27.2.2004.
- θ. Τις Προδιαγραφές που αναφέρονται στα άρθρα του Πίνακα ΓΤΕ (π.χ. ASTM, AASHTO, BS κ.λπ.)
- ι. Το Ν.4014/20.9.2011 (ΦΕΚ 209 Α) «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος», όπως τροποποιήθηκε, συμπληρώθηκε και ισχύει.
- ια. Την υπ. αριθ. 1958/13.1.2012 (ΦΕΚ 21 Β) Απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής με «Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 του ν. 4014/21.9.2011, ΦΕΚ Α' 209/2011», όπως τροποποιήθηκε με τις Υπουργικές Αποφάσεις με αριθ. ΔΙΠΑ/οικ. 37674/27.7.2016 (ΦΕΚ 2471 Β), οικ.2307/26.1.2018 (ΦΕΚ 439 Β) και ΥΠΕΝ/ΔΔΥ.24593/2902/5.3.2020 (ΦΕΚ 1482 Β) και ισχύει
- ιβ. Την υπ. αριθ. οικ.170225/ 20.1.2014 (ΦΕΚ 135 Β) Απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής, «Εξειδίκευση των περιεχομένων των φακέλων περιβαλλοντικής αδειοδότησης έργων και δραστηριοτήτων της Κατηγορίας Α' της απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής με αρ. 1958/2012 (Β' 21) όπως ισχύει, σύμφωνα με το άρθρο 11 του ν. 4014/2011 (Α' 209), καθώς και κάθε άλλης λεπτομέρειας»
- ιγ. Τους Γερμανικούς Κανονισμούς RAS-K-1/88, σχετικά με ισόπεδους κόμβους.

### **A.3 Χρονοδιάγραμμα**

Ο συνολικός χρόνος εκπόνησης της μελέτης, αφενός του Α' σταδίου για τον προσδιορισμό της βέλτιστης λύσης μεταξύ των προεπιλεγέντων διαγωνιζόμενων και την ανάδειξη του αναδόχου σχήματος και αφετέρου της αναγκαίας ωρίμανσης των μελετών που θα επιτρέψει τη δημοπράτηση του έργου (συμπεριλαμβανομένων και των χρόνων έγκρισης), εκτιμάται σε εντεκάμιση (11,5) μήνες από τη δημοσίευση της σχετικής πρόσκλησης στην εφημερίδα της Ε.Ε. Η διάρκεια της σύμβασης για την ωρίμανση των μελετών ορίζεται σε διακόσιες εξήντα (260) ημερολογιακές ημέρες από την υπογραφή της.

Κάθε παραδοτέο θα υποβάλλεται σε έντυπη και σε ηλεκτρονική μορφή. Η ηλεκτρονική παράδοση θα είναι πλήρης (τεύχη και σχέδια) για την αναπαραγωγή, αλλά και σε επεξεργάσιμη μορφή. Ο αριθμός των αντιτύπων θα καθορισθεί στη Σύμβαση που θα υπογραφεί με τον Ανάδοχο και η δαπάνη αναπαραγωγής τους θα βαρύνει τον Ανάδοχο.

Το ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα του έργου παρουσιάζεται ακολούθως :



#### **A.4 ΚΑΤ' ΑΠΟΚΟΠΗ ΑΜΟΙΒΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ**

Το κατ' αποκοπή τίμημα της Σύμβασης για την εκπόνηση των πρώιμων μελετών, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στα άρθρα 51, 84 και 94 του Ν4412/16, υπολογίζεται σε **1.300.000 € (με ΦΠΑ)**.

Για τους υποψηφίους που θα επιλεγούν για να διαγωνισθούν με βάση την προτεινόμενη τεχνική λύση σε επίπεδο Α' σταδίου και οι οποίοι θα λάβουν τη 2<sup>η</sup> και 3<sup>η</sup> θέση, σύμφωνα με το άρθρο 51 του Ν. 4412/16 προβλέπεται ισόποσο βραβείο αθροιστικής αξίας 110.000 €, περιλαμβανομένου του ΦΠΑ.

Για τον υπολογισμό της κατ' αποκοπή αμοιβής έχει ληφθεί υπόψη η έκταση και το είδος των τεχνικών έργων, καθώς και ο αριθμός των κόμβων και των ανισόπεδων εγκάρσιων διασταυρώσεων του τοπικού οδικού δικτύου, ως ακολούθως:

| <b>Κατηγορίες Τεχνικών έργων</b> | <b>Εκτιμώμενα μήκη / Αριθμός</b> |
|----------------------------------|----------------------------------|
| ΣΗΡΑΓΓΕΣ                         | 900μ                             |
| CUT & COVER ή ΣΤΟΕΣ              | 1.000μ                           |
| ΓΕΦΥΡΕΣ                          | 1.000μ                           |
| ΙΣΟΠΕΔΟΙ ΚΟΜΒΟΙ                  | 10                               |
| ΑΝΩ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ                    | 10                               |
| ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ                   | 10                               |

#### **A.5 ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ**

Για την ανάθεση της εν λόγω μελέτης με τίτλο: "ΝΕΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΟΡΜΟΣ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ: ΤΜΗΜΑ ΣΤΡΟΦΥΛΙΑ - ΙΣΤΙΑΙΑ", θα υποβληθεί πρόταση ένταξης και χρηματοδότησης από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Στερεά Ελλάδα» 2014-2020, και συγκεκριμένα από τον άξονα προτεραιότητας 07 «Προαγωγή των βιώσιμων μεταφορών και εξάλειψη των σημείων συμφόρησης σε υποδομές βασικών δικτύων», ο οποίος συγχρηματοδοτείται από πόρους του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) με τίτλο «Εκπόνηση μελετών ωρίμανσης οδικών έργων».

#### **A.6 ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΘΕΣΗΣ**

Στο πλαίσιο της επείγουσας συνθήκης για την άμεση ανάταξη και ανασυγκρότηση της Βόρειας Εύβοιας προβάλλει πιεστική ανάγκη για την κατά το δυνατόν σύντμηση των χρόνων ωρίμανσης της μελέτης προκειμένου να καταστεί εφικτή η υλοποίηση του νέου οδικού έργου εντός της Προγραμματικής Περιόδου 2021-2027. Προτεινόμενη διαδικασία ανάθεσης της σύμβασης είναι η κλειστή διαδικασία με εφαρμογή των άρθρων 28 και 84 του ν. 4412/2016, καθώς και του άρθρου 51 του ν.4412/2016 περί συμβάσεων μελετών για τον προσδιορισμό τεχνικής λύσης, καθώς δεν έχει προηγηθεί η απαιτούμενη ωρίμανση μελέτης για το συγκεκριμένο οδικό τμήμα του κεντροβαρικού οδικού άξονα της Βόρειας Εύβοιας.

Η συνολική κατ' αποκοπή αμοιβή της μελέτης χωρίς ΦΠΑ υπερβαίνει το όριο του άρθρου 5 του ν. 4412/2016,

συνεπώς η διακήρυξη θα δημοσιευθεί και στην επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

## **A.7 ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΑΝΑΘΕΣΗΣ**

Οι υποψήφιοι θα ανταγωνιστούν αποκλειστικά και μόνο βάσει ποιοτικών κριτηρίων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ. 7 του άρθρου 86 του Ν4412/16.

### Κριτήριο 1ο Τεχνικής Προσφοράς (Κ1) - Πληρότητα της διερεύνησης εναλλακτικών λύσεων για την επιλογή της προτεινόμενης λύσης

Η αναζήτηση της προς εφαρμογή λύσης προϋποθέτει ιδιαίτερη επιμέλεια και δεξιότητες πολυεπίπεδης και πολυεπιστημονικής θεώρησης, λόγω των πολλαπλών στοχεύσεων του προς μελέτη οδικού έργου αλλά και των επίσης πολλαπλών δεσμεύσεων οι οποίες επιβάλλονται κατά μήκος της γενικής πορείας όδευσης προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ως άνω στοχεύσεις. Με αυτό το δεδομένο, κρίνεται αναγκαία η θέσπιση του κριτηρίου ανάθεσης Κ1, με βάση την διεξοδική αναζήτηση των κατάλληλων εναλλακτικών οδεύσεων και της εκάστοτε λειτουργικής διάταξης των επιμέρους λύσεων του συγκοινωνιακού έργου, καθώς και του τρόπου αξιολόγησης των διαφοροποιήσεων μεταξύ των εναλλακτικών λύσεων, προκειμένου να αναδειχθεί η προτεινόμενη προς εφαρμογή λύση.

### Κριτήριο 2ο Τεχνικής Προσφοράς (Κ2) – Χαρακτηριστικά της προτεινόμενης τεχνικής πρότασης - λύσης

Η τεκμηρίωση της συνολικής επίδοσης της προτεινόμενης τεχνικής πρότασης-λύσης εκάστου διαγωνιζόμενου σχήματος προϋποθέτει την αναλυτική αντιπαραβολή των επιδόσεων στα πέντε υποκριτήρια του κριτηρίου Κ2, προκειμένου να διασφαλισθεί σφαιρική θεώρηση των τεχνικών χαρακτηριστικών των επιμέρους προτάσεων, με στόχους τη διασφάλιση αφενός αντικειμενικής αξιολόγησης των υποψηφίων σχημάτων και αφετέρου του βέλτιστου τελικού αποτελέσματος της προς ανάθεση μελέτης

## **A.8 ΔΙΑΚΗΡΥΞΗ, ΣΥΓΓΡΑΦΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ**

Η Διακήρυξη αποτελεί στοιχείο του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης, ανεξάρτητο του παρόντος υποφακέλου Α πριν τη διεξαγωγή του διαγωνισμού. Η Συγγραφή Υποχρεώσεων αποτελεί ξεχωριστό τεύχος που συνοδεύει τον παρόντα υποφάκελο.

## **A.9 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ, ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Δεν τίθενται πρόσθετες ειδικές υποχρεώσεις κατά την εκτέλεση της σύμβασης, πέραν αυτών της κείμενης νομοθεσίας.

## **A.10 ΕΚΘΕΣΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ**

Κατά τη διαδικασία του διαγωνισμού για την ανάθεση της σύμβασης, η αναθέτουσα Αρχή θα λάβει όλα τα απαιτούμενα μέτρα για την αποφυγή της σύγκρουσης συμφερόντων και ειδικότερα: (α) για την αποτελεσματική πρόληψη, (β) τον εντοπισμό και (γ) την επανόρθωση τυχόν συγκρούσεων συμφερόντων. Επισημαίνεται ότι η προετοιμασία της διαδικασίας για την ανάθεση της μελέτης έγινε από τη Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Συγκεκριμένα, τα τεύχη του διαγωνισμού προετοιμάστηκαν από το Τμήμα

Μελετών & Ωρίμανσης Έργων της Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων της Π.Ε. Εύβοιας, με την υποστήριξη του τεχνικού συμβούλου Ν. Αραχωβίτη, Πολιτικού Μηχανικού MSc, σύμφωνα με τα εγκεκριμένα πρότυπα τεύχη, συνεπώς δεν τίθεται ζήτημα στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των οικονομικών φορέων, και διασφαλίζεται η ίση μεταχείριση αυτών.

Κατά τη διαδικασία διεξαγωγής του διαγωνισμού θα διασφαλιστεί ότι δεν συντρέχουν συνθήκες σύγκρουσης συμφερόντων μεταξύ των στελεχών της Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων, του τεχνικού συμβούλου, των μελών της επιτροπής διαγωνισμού και των αποφαινόμενων Οργάνων της αναθέτουσας Αρχής με τους υποψηφίους ή προσφέροντες ή με τους υπεργολάβους αυτών, αναφορικά με προσωπικά, οικογενειακά, οικονομικά, πολιτικά ή άλλα κοινά συμφέροντα, συμπεριλαμβανομένων και των επαγγελματικών. Σε περίπτωση κατά την οποία εντοπιστεί ενδεχόμενη σύγκρουση συμφερόντων, όπως περιγράφεται ανωτέρω, θα ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα (π.χ. παραίτηση μέλους επιτροπής ή αποχή από την ψηφοφορία μέλους αποφαινόμενου Οργάνου) για την επανόρθωση του ζητήματος. Σε περίπτωση κατά την οποία δεν είναι δυνατόν να αρθεί η τυχόν σύγκρουση συμφερόντων, τότε θα αποκλεισθεί από τη διαδικασία ο υποψήφιος ή προσφέρων που σχετίζεται με αυτή. Σε περίπτωση κατά την οποία τυχόν εντοπιστεί σύγκρουση συμφερόντων, η αναθέτουσα Αρχή θα συντάξει γραπτή έκθεση την οποία θα αποστείλει στην Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων, περιγράφοντας το ζήτημα καθώς και τα μέτρα που λήφθηκαν.

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

Χαλκίδα 04/01/2023

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ & ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Χαλκίδα 04/01/2023  
Η Αν. Πρ/νη Τ.Μ.Ω.Ε.

ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

με την αριθμ. 767/Πρακτ. 28ον/ Θέμ.  
21ο/11-07-2023 απόφαση Ο.Ε.  
Ο Αν. Προϊστ. Δ.Τ.Ε. Π.Ε. Εύβοιας

Μ. ΚΟΤΣΙΜΠΟΥ  
ΠΕ Μηχ/κός Χωροταξίας,  
Πολεοδομίας και Περ/κής  
Ανάπτυξης/Α'

Μ. ΚΟΤΣΙΜΠΟΥ  
ΠΕ Μηχ/κός Χωροταξίας,  
Πολεοδομίας και Περ/κής  
Ανάπτυξης/Α'

ΕΜΜ. ΚΗΛΙΦΗΣ  
ΠΕ Πολ. Μηχ/Α'