



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

**ΜΕΛΕΤΗ: ΝΕΕΣ ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΕΙΣ**  
**ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ –**  
**ΚΟΡΜΟΥ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ**  
**ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΖΩΝΕΣ**

**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**  
**ΑΜΟΙΒΗ: 1.045.000€ (με ΦΠΑ 24%)**

## **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 .....	2
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.....	8
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.....	9
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.....	14
A.9 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ, ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	14
A.10 ΕΚΘΕΣΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ.....	14

## 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: «**ΝΕΕΣ ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΕΙΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ – ΚΟΡΜΟΥ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΖΩΝΕΣ**» 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.

## **A.1 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

Σκοπός της ανάθεσης των προς εκπόνηση πρώιμων μελετών του έργου με τίτλο «ΝΕΕΣ ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΕΙΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ – ΚΟΡΜΟΥ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΖΩΝΕΣ» είναι ο προσδιορισμός των βέλτιστων από τεχνικοοικονομική άποψη χαράξεων για τις τέσσερις νέες διακλαδώσεις του κεντρικού άξονα – κορμού της Βόρειας Εύβοιας προς δέσμες οικισμών με προβληματική σήμερα προσβασιμότητα, αφού προηγηθεί διερεύνηση και αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων χάραξης και ακολούθως η μελετητική ωρίμανσή τους στο απαραίτητο επίπεδο που θα επιτρέψει την έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ) για το σύνολο του έργου και ακολούθως 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 ανατραπέισα 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 σε προϊούσα πληθυσμιακή αποψίλωση και βαθιά οικονομική παρακμή της περιοχής, οφειλόμενη κατά κύριο λόγο στην ιδιαίτερα προβληματική οδική της προσβασιμότητα, με ορατό κίνδυνο να επιταθεί πολύ περισσότερο μετά την καταστροφική πυρκαγιά.

Με γνώμονα την ανάγκη για σύμμετρη αντιμετώπιση του συνόλου της Βόρειας Εύβοιας ως προς την εξασφάλιση βελτιωμένης υπερτοπικής προσβασιμότητας και για 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, προτάθηκε 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 μικρού αριθμού νέων οδικών συνδέσμων – διακλαδώσεων, στρατηγικά επιλεγμένων, ώστε να ολοκληρώνουν το στόχο της ριζικά αναβαθμισμένης προσβασιμότητας στις επιμέρους δέσμες οικισμών καθώς και των περιοχών υπερτοπικού ενδιαφέροντος της Βόρειας Εύβοιας.

Ειδικότερα αναφέρεται ότι το έργο του νέου κεντροβαρικού μεσογειακού οδικού άξονα της Βόρειας Εύβοιας συναρτάται με το ήδη δημοπρατηθέν τμήμα Παράκαμψης Χαλκίδας / Ψαχνών καθώς και με το επόμενο τμήμα από Ψαχνά μέχρι Στροφυλιά, που χαρακτηρίστηκε ως εθνικής σημασίας με βάση την υπ' αριθμ. ΓΔΣΥ/375609/31-12-2021 Υπουργική Απόφαση ΥΠΥΜΕ. Η επέκταση του κεντροβαρικού οδικού άξονα – κορμού διήκει καθ' όλο το μήκος του νησιού μέχρι το βόρειο άκρο του, διασφαλίζοντας, διαμέσου των διακλαδώσεών του, βελτιωμένες συνθήκες προσβασιμότητας στις ανατολικές, τις βόρειες και τις βορειοδυτικές παράκτιες ζώνες και οικισμούς.

Η σκοπιμότητα του συγκεκριμένου έργου των τεσσάρων νέων διακλαδώσεων συνίσταται στο γεγονός ότι αποτελεί υποσύνολο του κεντροβαρικού μεσογειακού οδικού άξονα και αναπόσπαστο συμπληρωματικό στοιχείο του, συμβάλλοντας στη ριζική βελτίωση της προσβασιμότητας των εξυπηρετούμενων περιοχών και οικισμών της ως προς το μητροπολιτικό κέντρο της Χαλκίδας, το σύνολο της Νήσου Εύβοιας και την ηπειρωτική Ελλάδα.

Οι νέοι οδικοί σύνδεσμοι διασύνδεσης του κεντρικού άξονα – κορμού με τις επιμέρους περιοχές της Βόρειας Εύβοιας που περιλαμβάνονται προς ωρίμανση στην προς ανάθεση μελέτη είναι οι ακόλουθες:

α) η νέα διακλάδωση του κεντρικού οδικού άξονα - κορμού προς τον οικισμό Αγίας Άννας και την παράκτια ζώνη της (Παραλία Αγίας Άννας / Αγκάλη).

Ο νέος οδικός σύνδεσμος αποβλέπει στη ριζική αναβάθμιση των συνθηκών προσβασιμότητας του οικισμού και της παραλίας, αφενός με τη σύντμηση του μήκους διαδρομής, που με τη χρήση της Ε.Ο. 77 σήμερα είναι υπέρμετρα οφιοειδής με περιπορείες, αλληλουχία ανωφερειών και κατωφερειών και ανακάμπτοντες ελιγμούς, και αφετέρου με την εξασφάλιση πολύ ικανοποιητικών λειτουργικών και γεωμετρικών χαρακτηριστικών που περιορίζουν θεαματικά τις χρονοαποστάσεις, τόσο προς τον κυρίως οικισμό όσο και προς την παραθεριστική δραστηριότητα της παράκτιας ζώνης. Προσφέρεται με τον τρόπο αυτό ουσιαστική στήριξη και ενίσχυση των προοπτικών ανάπτυξης του οικισμού Αγίας Άννας, χάρη στην ουσιαστική βελτίωση των λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού συνδέσμου της περιοχής με τον κεντρικό άξονα – κορμό εκείθεν του οικισμού Στροφυλιάς, με το μήκος διαδρομής να περιορίζεται κατά 25% περίπου, και την αντίστοιχη χρονοαπόσταση από τον κεντρικό κορμό κατά περίπου 45%. Ταυτόχρονα, μειώνεται κατά τουλάχιστον 15% το μήκος διαδρομής από τον κεντρικό κορμό προς την παραλία της Αγίας Άννας και κατά 35% περίπου ο αντίστοιχος χρόνος διαδρομής μέχρι το κοινό τμήμα με τη σημερινή κάθοδο προς Αγκάλη, στο ύψος του ανακάμπτοντος ελιγμού. Οι παραπάνω θεαματικές βελτιώσεις θα συνεισφέρουν ουσιαστικά στην δραματικά πληγείσα περιοχή της Αγίας Άννας και της παραλίας της από την καταστροφική πυρκαγιά, δρώντας ως καταλύτης για τη δημιουργία του αναγκαίου υποβάθρου για την ανάταξη και την ανάπτυξή τους.

β) η νέα διακλάδωση του κεντρικού οδικού άξονα - κορμού προς τη βορειοανατολική παράκτια ζώνη της Βόρειας Εύβοιας, διαμέσου της οποίας διασφαλίζεται η άμεση διασύνδεση της δέσμης των οικισμών Αχλάδι, Κοτσικιά, Παππάδες, Βασιλικά, Ελληνικά και των αντίστοιχων παραθαλασσιών μετώπων τους με τη Χαλκίδα, με το υπόλοιπο της Π.Ε. Εύβοιας και με την ηπειρωτική Ελλάδα.

Με τον νέο οδικό σύνδεσμο επιτυγχάνονται τόσο σύντμηση του μήκους διαδρομής, όσο και ακόμη περισσότερο του χρόνου διαδρομής προς την παραπάνω δέσμη των οικισμών και τις παράκτιες ζώνες τους, χάρη στη βελτιωμένη ταχύτητα κυκλοφορίας με ταυτόχρονη σημαντική αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας στα νέα τμήματα της διαδρομής. Ένα πρόσθετο σημαντικό όφελος του νέου οδικού συνδέσμου είναι η απεμπλοκή των διαδρομών από την προβληματική διέλευση διαμέσου του οικισμού της Αγίας Άννας, παράλληλα με την απαλλαγή του οικισμού Αγίας Άννας από τη διαμπερή κυκλοφορία κατά μήκος της Ε.Ο. 77 που διασχίζει σήμερα τον οικισμό. Προσφέρεται έτσι εξοικονόμηση χρόνου και κόστους στους απλά διαμπερώς διερχόμενους μέσα από τον αστικό ιστό, ενώ ταυτόχρονα διατηρείται στο ακέραιο η δυνατότητα πρόσβασης στον οικισμό Αγίας Άννας τόσο από τον βορρά όσο και από τον νότο, για όσους από τους εποχούμενους επιθυμούν να επισκεφθούν τον οικισμό και να εξυπηρετηθούν από τις υπηρεσίες που προσφέρει. Ταυτόχρονα, οι απλά διαμπερώς διερχόμενοι προς και από τους βορειότερους προορισμούς απεμπλέκονται από τις τριβές της διέλευσης μέσα από τις ενδιάμεσες αστικοποιημένες περιοχές. Με τον τρόπο αυτό όλοι οι παραπάνω οικισμοί της παράκτιας ζώνης αποκτούν αυξημένη προσβασιμότητα και ελκυστικότητα και συνακόλουθα βελτιωμένες προϋποθέσεις ανάταξης από τη μεγάλη πυρκαγιά και ανάπτυξης της τουριστικής τους δραστηριότητας.

γ) η νέα διακλάδωση του κεντρικού οδικού άξονα - κορμού προς τη βόρεια παράκτια ζώνη, με νέο οδικό σύνδεσμο που καταλήγει στην ΕΟ 77, στην περιοχή του οικισμού Γούβες

Διαμέσου της νέας διακλάδωσης διασφαλίζεται άμεση διασύνδεση με τους παραλιακούς οικισμούς Αγριοβότανο, Γούβες, Αρτεμίσιο, Πευκί και Ασμήνι, καθώς και με τους οικισμούς της ενδοχώρας Κρουονερίτης, Μηλιές, Γερακιού, Αγδίνες κλπ. Όλες οι παραπάνω περιοχές αποκτούν σημαντικά αναβαθμισμένη απευθείας διασύνδεση με τη Χαλκίδα και επέκεινα αυτής, απαλλασσόμενες από τη σημερινή εξυπηρέτησή τους διαμέσου της Ε.Ο.77, που οδηγεί σε υπερβολικές περιπορείες και κατά περίπτωση σε υπερδιπλάσια χρονική διαδρομή, υπό συνθήκες μειωμένης οδικής ασφάλειας, ιδιαίτερα στα τμήματα διαμέσου των οικισμών. Ενδεικτικά αναφέρεται η περίπτωση πρόσβασης στον οικισμό Πευκί από τη Χαλκίδα (κόμβος ΚΤΕΛ), όπου με χρήση του νέου κεντροβαρικού οδικού άξονα της Βόρειας Εύβοιας σε συνδυασμό με τη συγκεκριμένη νέα διακλάδωση διασφαλίζεται σύντμηση του χρόνου διαδρομής κατά 50% περίπου, τόσο σε σχέση με την υφιστάμενη διαδρομή διαμέσου του επαρχιακού δικτύου Στροφυλιάς - Ροβιών - Ιστιαίας όσο και σε σχέση με τη διαδρομή διαμέσου της Ε.Ο. 77 που ακολουθεί περιπορεία και διασχίζει διαμπερώς τους οικισμούς Αγία Άννα, Παππάδες, Ελληνικά, Βασιλικά, Αγριοβότανο και Γούβες. Επιπλέον, το μήκος της διαδρομής από τη Στροφυλιά, όπου καταλήγει το προωθούμενο από το Υπουργείο ΥΠΟΜΕ τμήμα του κεντρικού άξονα – κορμού Χαλκίδα – Ιστιαία, μέχρι τις Γούβες διαμέσου της υφιστάμενης Ε.Ο.77 μειώνεται κατά 30% περίπου. Με τον συνδυασμό του κεντρικού άξονα – κορμού και της διακλάδωσης προς Γούβες, το πλείστο των υπερτοπικών διαδρομών μεγάλου μήκους από / προς Χαλκίδα διαμέσου της Ε.Ο. 77 μέχρι και τη Νέα Σινασό, παρακάμπτει πλήρως τους οικισμούς Αγία Άννα, Παππάδες, Βασιλικά, Ελληνικά και Αγριοβότανο. Ταυτόχρονα, οι διαδρομές προς/από Γούβες, Αρτεμίσιο, Πευκί, Ασμήνι και Νέα Σινασό θα απαλλαχθούν από την υπερβάλλουσα διαμπερή κυκλοφορία προς και από το πολεοδομικό συγκρότημα της Ιστιαίας, καθώς και από τις Δ.Ε. Αιδηψού, Λουτρών και Λιχάδας, η οποία υπερτοπική κυκλοφορία θα χρησιμοποιήσει πλέον τον νέο κεντροβαρικό άξονα - κορμό. Με τον τρόπο αυτό καθίστανται άσκοπες οι προβλεπόμενες από τους υπάρχοντες υπερκείμενους χωρικούς σχεδιασμούς (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, κλπ) περιφερειακές παρακάμψεις όλων των παραπάνω οικισμών, οι οποίες είναι ιδιαίτερα δαπανηρές τόσο ως κατασκευή λόγω του δυσμενούς αναγλύφου όσο και ως προς τις απαλλοτριώσεις των ημιαστικοποιημένων ζωνών διέλευσης. Επιπλέον, ελαχιστοποιείται η διαμπερής κυκλοφορία διαμέσου του αστικού ιστού της Ιστιαίας, επ' ωφελεία της ποιότητας ζωής των κατοίκων και της λειτουργίας της πόλης, ενώ παρέλκει, λόγω εκτροπής της διαμπερούς κυκλοφορίας, η ανάγκη για την κατασκευή βόρειας παράκαμψης του αστικού ιστού της Ιστιαίας.

δ) η νέα διακλάδωση του κεντρικού οδικού άξονα – κορμού προς τη Δ.Ε. Λιχάδας, στο τμήμα του από Ιστιαία μέχρι Αιδηψό, που συμπίπτει με την Ε.Ο.77.

Η νέα διακλάδωση εξυπηρετεί το ακροτελεύτιο τμήμα της Βόρειας Εύβοιας και προφανώς το προβληματικότερο από πλευράς προσβασιμότητας ως προς το μητροπολιτικό κέντρο της Χαλκίδας. Η επιδιωκόμενη βελτίωση της προσβασιμότητας συνδυάζεται με την ταυτόχρονη επιδίωξη για διαχωρισμό των υπερτοπικών διαδρομών προς/από τη χερσόνησο Λιχάδας από τις προαστιακές και περιαστικές ζώνες των οικισμών Αιδηψού / Αγίου Νικολάου και Λουτρών Αιδηψού, γεγονός που εξυπηρετεί αφενός την καλύτερη πολεοδομική λειτουργία και τις προοπτικές ανάπτυξης των αστικοποιημένων περιοχών και αφετέρου τη σύντμηση του μήκους και του χρόνου μετακίνησης των υπερτοπικών διαδρομών προς/από Δ.Ε. Λιχάδας, σε συνδυασμό με την εξασφάλιση βελτιωμένων συνθηκών οδικής ασφάλειας. Υπολογίστηκε ότι η χρονοαπόσταση της οδικής διαδρομής από τη Χαλκίδα μέχρι την απόληξη της διακλάδωσης προς χερσόνησο Λιχάδας επί της Επαρχιακής Οδού Αιδηψού – Λιχάδας με βάση τη νέα δομή του υπερτοπικού οδικού δικτύου της περιοχής θα μειωθεί κατά 40% περίπου, ως προς την υφιστάμενη βέλτιστη χρονικά διαδρομή (μέσω Ηλίων και ακολούθως παράκαμψης Λουτρών Αιδηψού) ή κατά 55% περίπου διαμέσου της Ε.Ο. 77, ενώ η προς μελέτη νέα

διακλάδωση της χερσονήσου Λιχάδας θα διασφαλίσει μείωση της χρονοαπόστασης της τάξης του 45% σε σχέση με την αντίστοιχη διαδρομή διαμέσου του υφιστάμενου οδικού δικτύου (Ε.Ο 77 και οδού παράκαμψης Αγίου Νικολάου) μέχρι την απόληξη της προς μελέτη διακλάδωσης επί της Επαρχιακής Οδού Αιδηψού – Λιχάδας.

Στη βάση των παραπάνω, τα προτεινόμενα έργα βρίσκονται σε απόλυτη συμβατότητα με τη στοχοθεσία του ΣΠΕΜ 2014 – 2025, στις προτεραιότητες πολιτικής του οποίου περιλαμβάνονται η «... ενίσχυση της περιφερειακής προσβασιμότητας, μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ (στις οποίες θα ανήκει και ο κεντροβαρικός οδικός άξονας - κορμός) καθώς και η λειτουργική αναβάθμιση των ενδοπεριφερειακών και διαπεριφερειακών οδικών συνδέσεων, με έμφαση στην αναβάθμιση των συνδέσεων οικιστικών και τουριστικών κέντρων με το κύριο οδικό δίκτυο και τους διευρωπαϊκούς άξονες, για τη διασφάλιση της χωρικής συνοχής μέσω της ενίσχυσης ισότιμης δυνατότητας πρόσβασης του συνόλου των πολιτών, την άρση της απομόνωσης και την ενίσχυση της προσπελασιμότητας σε νησιωτικές περιοχές...», στις οποίες ανήκει και η νήσος Εύβοια. Στο ίδιο πλαίσιο κινείται και η στοχοθεσία που διέπει το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ΕΣΣΜ 2017), που περιλαμβάνει μεταξύ των επενδυτικών του πυλώνων, αφενός την υποστήριξη του τομέα του τουρισμού για τη βελτίωση της περιφερειακής συνδεσιμότητας και προσβασιμότητας σε περιοχές που έχουν να επιδείξουν σημαντικό τουριστικό προϊόν και αφετέρου την προώθηση της περιφερειακής κινητικότητας και ανάπτυξης, με δράσεις για τη βελτίωση των υποδομών μεταφορών και την ενίσχυση των επιπέδων κινητικότητας, προσβασιμότητας και οικονομικής ανάπτυξης σε πιο απομακρυσμένες περιοχές της χώρας.

## **A.2 ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ**

### **A.2.1 Γενικά**

Με βάση τις οδηγίες μελετών οδικών έργων (ΟΜΟΕ – ΛΚΟΔ) οι νέες οδικές διακλαδώσεις κατατάσσονται στην κατηγορία AIII (οδοί μεταξύ επαρχιών / οικισμών με βασική λειτουργία τη σύνδεση και περιορισμούς στην παρόδια εξυπηρέτηση). Λαμβάνοντας υπόψη τις ΟΜΟΕ, την Εγκύκλιο 41/2005 περί εξορθολογισμού και τυποποίησης των δομικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου της χώρας καθώς και την εγκύκλιο 14/2007, προβλέπεται εφαρμογή ενιαίας τυπικής διατομής γ2 σε όλες τις διακλαδώσεις του νέου βόρειου οδικού άξονα της Εύβοιας, με μια κύρια λωρίδα ανά κατεύθυνση συνολικού εύρους καταστρώματος 7,5μ και κατάλληλες πλευρικές διαμορφώσεις, κατ' εφαρμογή των ΟΜΟΕ.

Οι διακλαδώσεις προτείνεται να σχεδιασθούν με ταχύτητα μελέτης 65χλμ/ώρα και 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), ιδιαίτερα εφόσον αυτό επιβάλλεται από τις υψομετρικές δεσμεύσεις της υπό μελέτη οδικής διακλάδωσης, σε σχέση με τους διασταυρούμενους άξονες.

Σε κάθε περίπτωση, η κατάταξη των νέων οδικών διακλαδώσεων και η επιλογή της κατάλληλης τυπικής διατομής θα γίνει τελικά από την Υπηρεσία, ύστερα από τεκμηριωμένη πρόταση του Αναδόχου, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα δεδομένα και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά καθεμιάς από τις νέες διακλαδώσεις.

### **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 των οδικών διακλαδώσεων 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 των νέων οδικών συνδέσμων
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 συνολικού μήκους γεωτρήσεων 300μ σε κρίσιμες θέσεις για την επιβεβαίωση της χάραξης και την προμελέτη των τεχνικών έργων
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. Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων με παράλειψη του σταδίου της ΠΠΠΑ
11. Κτηματολόγιο



## 12. Τεχνική Περιγραφή και Προϋπολογισμός έργου στο πλαίσιο σύνταξης 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 τα προς μελέτη οδικά έργα 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 των νέων διακλαδώσεων που προβλέπεται να συγκροτήσουν μαζί με τον άξονα – κορμό τη νέα διάρθρωση του κύριου οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης συνιστά 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 250μ κατά μήκος της γενικής πορείας όδευσης και σε ειδικές μόνο περιπτώσεις μεγαλύτερου εύρους, εφόσον κατά την κρίση των διαγωνιζομένων συντρέχουν στις συγκεκριμένες θέσεις ουσιαστικοί λόγοι υπέρβασης του πλάτους των 250μ (πχ δεσμεύσεις εδαφικού ανάγλυφου, γεωλογικά προβλήματα κλπ), οι οποίοι λόγοι θα πρέπει να τεκμηριώνονται επαρκώς κατά την υποβολή της τεχνικής πρότασης του Α' σταδίου.

Η αποκατάσταση του υφιστάμενου τοπικού οδικού δικτύου, οι κυκλοφοριακοί κόμβοι και τα τεχνικά έργα θα προκύψουν κατά την εκπόνηση του Α' σταδίου, σε συνδυασμό με την αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων 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 των νέων οδικών διακλαδώσεων αφενός προς τον οικισμό της Αγίας Άννας και την παράκτια ζώνη της (παραλία Αγίας Άννας – Αγκάλη) και αφετέρου προς τη βορειοανατολική παράκτια ζώνη (Αχλάδι, Κοτσικιά, Παππάδες, Ελληνικά, Βασιλικά και τα παραθαλάσσια μέτωπά τους) διέρχεται ως επί το πλείστον από λοφώδες ανάγλυφο, που ήταν καλυμμένο από δασώδη βλάστηση η οποία δυστυχώς έχει κατά το πλείστο αφανιστεί μετά την πυρκαγιά. Οι ως άνω δύο νέες διακλαδώσεις δεν σχετίζονται με περιοχές κηρυγμένων ή μη αρχαιολογικών χώρων, δεν υπάγονται σε περιοχές ειδικών ζωνών διαχείρισης (NATURA 2000 και SPA) ούτε βρίσκονται σε γειτνίαση με υδροβιότοπους.

Το τελευταίο ισχύει και στην περίπτωση της νέας διακλάδωσης προς Γούβες, η γενική πορεία όδευσης της οποίας διέρχεται κατά το πλείστον από ορεινό ή λοφώδες εδαφικό ανάγλυφο, χωρίς οικιστική ανάπτυξη, καλλιεργούμενο κατά τμήματα. Θα απαιτηθεί διερεύνηση εναλλακτικών θέσεων γεφύρωσης της κοιλάδας του ρέματος Ξηριά, συνεκτιμωμένων των γεωλογικά προβληματικών ζωνών που συναντώνται κατά μήκος της γενικής πορείας όδευσης διαμέσου των οποίων επιβάλλεται η

αποφυγή διέλευσης της νέας διακλάδωσης

Αναφορικά με τη νέα διακλάδωση προς χερσόνησο Λιχάδας, η γενική πορεία όδευσης του προτεινόμενου οδικού συνδέσμου διέρχεται ως επί το πλείστον από λοφώδεις περιοχές ή καλλιεργήσιμες εκτάσεις, χωρίς αστική δόμηση. Συνολικά, η περιοχή της νέας χάραξης δεν υπάγεται σε περιοχές ειδικών ζωνών διαχείρισης (NATURA 2000 και SPA), ενώ βρίσκεται σε γειτνίαση με τους μικρούς υδροβιότοπους Βαρβάρας και Ροδοδάφνης, χωρίς να τους επηρεάζει. Επιπλέον, η νέα χάραξη δεν σχετίζεται με περιοχές κηρυγμένων ή μη αρχαιολογικών χώρων, γειτνιάζει ωστόσο με τον αρχαιολογικό χώρο στον λόφο του Αγίου Νικολάου (ΦΕΚ 1469/Β/06), ο οποίος συνιστά εμπόδιο διέλευσης που θα πρέπει να συνεκτιμηθεί κατά την αναζήτηση της βέλτιστης όδευσης. Στο καταληκτικό παράκτιο τμήμα του νέου οδικού συνδέσμου θα απαιτηθεί ιδιαίτερη προσοχή για την καλύτερη δυνατή προσαρμογή στο πτυχωμένο λοφώδες εδαφικό ανάγλυφο, προκειμένου να πληρούνται οι περιβαλλοντικοί στόχοι τόσο ως προς το φυσικό περιβάλλον όσο και ως προς το ανθρωπογενές, αναφορικά με τη διάσπαρτη οικιστική ανάπτυξη.

### **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 καθοριστεί 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 **955.000 € (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 90.000 €, 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>
CUT & COVER ή ΣΤΟΕΣ	300μ
ΓΕΦΥΡΕΣ	650μ
ΙΣΟΠΕΔΟΙ ΚΟΜΒΟΙ	33
ΑΝΩ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ	8
ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ	14

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

Η ανάθεση της εν λόγω μελέτης με τίτλο: “ΝΕΕΣ ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΕΙΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ – ΚΟΡΜΟΥ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΥΒΟΙΑΣ ΠΡΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΖΩΝΕΣ”, θα χρηματοδοτηθεί 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 τα συγκεκριμένα οδικά τμήματα διακλαδώσεων 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

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

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ & ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Χαλκίδα  
Η Αν. Πρ/νη Τ.Μ.Ω.Ε.

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

ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

με την αριθμ. 766/Πρακτ. 28<sup>ο</sup>/ Θέμ.  
20<sup>ο</sup>/11-07-2023 απόφαση Ο.Ε.  
Ο Αν. Προϊστ. Δ.Τ.Ε. Π.Ε. Εύβοιας

ΕΜΜ. ΚΗΛΙΦΗΣ  
ΠΕ Πολ. Μηχ/Α'