

Κοινοπραξία ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΕΡΓΟ: CON - 06 / 004

Προς :  
**ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.**  
**Λ. Μεσογείων 191 – 193**  
**Αθήνα 115 25**  
**Υπ' όψιν Προϊσταμένου**  
**Διευθύνουσας Υπηρεσίας**  
**κ. Γεωργίου Κωνσταντινίδη**

Κοινοποίηση :  
**ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.**  
**Λ. Μεσογείων 191 – 193**  
**Αθήνα 115 25**  
**(Ως Κύριο του Έργου και Φορέα κατασκευής του)**

Ημ/νία : 13/03/2014  
Αρ. Πρ. : CON-06/004-AIASA-08253

**Θέμα : ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΕΡΓΟΥ CON-06/004**  
**Μελέτη, Κατασκευή και Θέση σε Λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης**  
**Ειδική δήλωση διακοπής έργων (κατ' άρθ. 9 παρ. 2 Ν. 1418/1984**  
**και άρθ. 48 π.δ. 609/1985 – άρθ. 62 παρ. 3 Ν. 3669/2008)**

**Σχετ.:** Προηγούμενα αλληλογραφία προς ΑΜ – ιδίως οχλήσεις για καθυστερήσεις

1. CON-06/004-AIASA-00430/12.12.2006 (Δ. Νο 3)
2. CON-06/004-AIASA-00431/12.12.2006 (Δ. Νο 11)
3. CON-06/004-AIASA-00806/20.04.2007 (Δ. Νο 22)
4. CON-06/004-AIASA-01294/02.10.2007
5. CON-06/004-AIASA-01620/03.01.2008 (Δ. Νο 30)
6. CON-06/004-AIASA-01624/03.01.2008 (Δ. Νο 29)
7. CON-06/004-AIASA-01873/19.03.2008
8. CON-06/004-AIASA-02866/09.02.2009 (Δ. Νο 48)
9. CON-06/004-AIASA-02891/16.02.09 (Δ. Νο 49)
10. CON-06/004-AIASA-7997/12.12.2013 (Σχετ. με Δ. Νο 49)

**1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΟ ΕΡΓΟ**

Η ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία **ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.**, εφεξής «**ΑΜ**», η οποία ιδρύθηκε με το πρώτο άρθρο του ν. 1955/1991 (ΦΕΚ Α' 112/18.07.1991) και αποτελεί νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου, εξαιρουμένου του δημοσίου τομέα, είχε προκηρύξει διαγωνισμό με το σύστημα της κλειστής διαδικασίας (προεπιλογή και κυρίως φάση διαγωνισμού) για την εκτέλεση του δημόσιου έργου «**Μελέτη,**

**Κατασκευή και Θέση σε λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης» (RFP-110/03)**, εφεξής το «**Εργο**». Η περίληψη της Προκήρυξης του σχετικού διαγωνισμού δημοσιεύτηκε στην επίσημη εφημερίδα Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στο τεύχος **S3/06.01.2004** και στα τεύχη **S29/11.02.2004** (Διορθωτικό), **S37/21.02.2004** (Παράταση Προθεσμίας), **S67/03.04.2004** (Παράταση Προθεσμίας), και **S108/04.06.2004** (Παράταση Προθεσμίας), καθώς και στον Ελληνικό τύπο της **20.12.2003**. Κατόπιν προεπιλογής μας στο πρώτο στάδιο του διαγωνισμού, με την υπ' αριθμ. πρωτ. **ALX-27181/17.01.2005** της **ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.** κληθήκαμε να παραλάβουμε τα τεύχη του διαγωνισμού και να υποβάλουμε την προσφορά μας, την οποία και υποβάλαμε στις **12.05.2005**. Με την υπ' αριθμ. **809(α)/27.02.2006** απόφαση του **Δ.Σ. της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.**, εγκρίθηκαν τα αποτελέσματα του εν λόγω διαγωνισμού και ανακηρύχθηκε Ανάδοχος η Κοινοπραξία μας με την αρχική επωνυμία «**ΑΕΓΕΚ/IMPREGILO S.p.A/ANSALDO TRASPORTI SISTEMI FERROVIARI S.p.A/ SELI S.p.A./ANSALDOBREDA S.p.A**» και, ήδη, με την επωνυμία «**ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΑΕΓΕΚ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ / IMPREGILO / ANSALDO STS / SELI / ANSALDOBREDA**» δυνάμει της από 23.12.09 και υπ' αριθ. 3929 Πράξης τροποποίησης σύστασης Κοινοπραξίας της Συμβολαιογράφου Αθηνών Αναστασίας Δημητρίου Ράντου. Την εν λόγω τροποποίηση γνωρίσαμε εγγράφως στην ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ στις 11.02.10 με την υπ' αριθμ. πρωτ. CON-06/004-AIASA-04092 επιστολή μας.

Η προαναφερθείσα τροποποίηση κατέστη αναγκαία διότι:

**(α)** Στις 15.02.08 ολοκληρώθηκε η απόσχιση του κατασκευαστικού κλάδου της εταιρείας «ΑΕΓΕΚ» σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2166/1993 και του Κ.Ν.2190/20 -, καθώς και η εισφορά και απορρόφησή του από την εταιρεία «ΕΔΑΦΟΣΤΑΤΙΚΗ», η οποία στη συνέχεια εγκρίθηκε δυνάμει της υπ' αριθμ. πρωτ. ΕΜ-2275/2008 αποφάσεως του Νομάρχη Αθηνών που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1135/22.2.08 ( Τεύχος ΑΕ & ΕΠΕ). Στη συνέχεια, η εταιρεία «ΕΔΑΦΟΣΤΑΤΙΚΗ» τροποποίησε την επωνυμία της σε «ΑΕΓΕΚ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» και τον διακριτικό τίτλο «ΑΕΓΕΚ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΕ» με την ίδια ως άνω εγκριτική απόφαση του Νομάρχη Αθηνών. Από την ολοκλήρωση της ως άνω διαδικασίας απόσχισης κλάδου η απορροφώσα εταιρεία «ΑΕΓΕΚ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΕ» **υποκατέστησε αυτοδικαίως εκ του νόμου** την εισφέρουσα εταιρεία «ΑΕΓΕΚ» σε όλα τα δικαιώματα, υποχρεώσεις και έννομες σχέσεις της που σχετίζονται με τον εν λόγω εισφερθέντα κατασκευαστικό κλάδο, συμπεριλαμβανομένων και όλων των υποχρεώσεων και δικαιωμάτων της που απορρέουν ή/και αφορούν το επίδικο Έργο. Κατόπιν έγγραφου αιτήματος της Κ/ξίας "ΑΕΓΕΚ/IMPREGILO S.p.A/ANSALDO TRASPORTI SISTEMI FERROVIARI S.p.A/ SELI S.p.A/ANSALDOBREDA S.p.A» προς την αντίδικο (ήτοι, με την υπ' αριθμ. πρωτ. CON-06/004-AIASA-02774/22.12.08 επιστολή της) για την έγκριση της ανωτέρω υποκατάστασης της εταιρείας «ΑΕΓΕΚ» (ως κοινοπρακτούντος

μέλους της Κ/ξίας "ΑΕΓΕΚ/IMPREGILO S.p.A/ANSALDO TRASPORTI SISTEMI FERROVIARI S.p.A/ SELI S.p.A/ANSALDOBREDA S.p.A) από την εταιρεία «ΑΕΓΕΚ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΕ», η ΑΜ πράγματι ενέκρινε την αιτούμενη υποκατάσταση με την υπ' αριθ. πρωτ. 1114(γ)/01.07.09 απόφαση της Προϊσταμένης αρχής της.

- (β) Την 01.01.09 ολοκληρώθηκε η διαδικασία συγχώνευσης με απορρόφηση της εταιρείας "ANSALDO TRASPORTI SISTEMI FERROVIARI S.p.A." και κοινοπρακτούν μέλος της Κ/ξίας "ΑΕΓΕΚ/IMPREGILO S.p.A/ANSALDO TRASPORTI SISTEMI FERROVIARI S.p.A/ SELI S.p.A/ANSALDOBREDA S.p.A", από την εταιρεία "ANSALDO STS S.p.A." δυνάμει και της από 26.09.08 συμβολαιογραφικής πράξης του συμβολαιογράφου Νάπολης Στέφανο Σαντάντζελο η εταιρεία "ANSALDO TRASPORTI SISTEMI FERROVIARI S.p.A." Από την ολολήρωση της εν λόγω διαδικασίας συγχώνευσης με απορρόφηση, η απορροφώσα εταιρεία "ANSALDO STS SpA" **υποκατέστησε αυτοδικαίως εκ του νόμου** την απορροφηθείσα εταιρεία "ANSALDO TRASPORTI SISTEMI FERROVIARI S.p.A." σε όλα τα δικαιώματα, υποχρεώσεις και έννομες σχέσεις της, συμπεριλαμβανομένων και όλων των υποχρεώσεων και δικαιωμάτων της που απορρέουν ή/και αφορούν το επίδικο Έργο. Κατόπιν έγγραφου αιτήματος της Κ/ξίας "ΑΕΓΕΚ/IMPREGILO S.p.A/ANSALDO TRASPORTI SISTEMI FERROVIARI S.p.A/ SELI S.p.A/ANSALDOBREDA S.p.A» προς την αντίδικο (ήτοι, με την υπ' αριθ. πρωτ. CON-06/004-ALISA-02993/10.03.09 επιστολή της) για την έγκριση της ανωτέρω υποκατάστασης της εταιρείας "ANSALDO TRASPORTI SISTEMI FERROVIARI S.p.A." (ως κοινοπρακτούντος μέλους της Κ/ξίας "ΑΕΓΕΚ/IMPREGILO S.p.A/ANSALDO TRASPORTI SISTEMI FERROVIARI S.p.A/ SELI S.p.A/ANSALDOBREDA S.p.A) από την εταιρεία "ANSALDO STS SpA", η ΑΜ πράγματι ενέκρινε την αιτούμενη υποκατάσταση με την υπ' αριθ. πρωτ. 1129(ε)/18.11.09 απόφαση της Προϊσταμένης αρχής της. Σημειωτέον ότι με την από 26/11/2013 πράξη του Συμβολαιογράφου Μιλάνου Κάρλο Μαρκέτι με αρ. καταλόγου 10520/5396, η οποία καταχωρήθηκε νομίμως την 4/5.12.2014 η ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία IMPREGILO S.p.A. απορρόφησε την Εταιρεία με την επωνυμία SALINI S.p.A. (απορροφώμενη) με ισχύ από την 01/01/2014 και τροποποίηση της επωνυμίας σε SALINI IMPREGILO S.p.A.

Στη συνέχεια υπεγράφη, στην Αθήνα, το από **07.04.2006** εργολαβικό συμφωνητικό μεταξύ της **ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.** και της Κοινοπραξίας μας, με την κατά τα ανωτέρω αρχική επωνυμία της, καθώς και των εταιριών-μελών αυτής, με το οποίο η **ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.** μας ανέθεσε και εμείς αναλάβαμε αντί συνολικού Συμβατικού Κατ' Αποκοπήν Τιμήματος ύψους επτακοσίων ενενήντα οκτώ εκατομμυρίων ευρώ (€ 798.000.000,00) και εντός συνολικής προθεσμίας δύο χιλιάδων τριακοσίων εβδομήντα (2.370) ημερολογιακών ημερών από την

υπογραφή του προαναφερθέντος εργολαβικού συμφωνητικού, την εκτέλεση του δημόσιου έργου «**Μελέτη, Κατασκευή και Θέση σε λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης**» (CON-06/004). Στο ανωτέρω Συμβατικό Κατ' Αποκοπή Τμήμα δεν περιλαμβάνεται ο ΦΠΑ, ο οποίος βαρύνει την **ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.**, η αναθεώρηση και τα απρόβλεπτα σε ποσοστό 9%, καθώς επίσης η αμοιβή για Απολογιστικές Εργασίες, ο προϋπολογισμός των οποίων ανέρχεται σε 15.000.000,00 Ευρώ (χωρίς Φ.Π.Α.), και στις οποίες περιλαμβάνονται οι **Αρχαιολογικές Εργασίες**, για τις οποίες το Άρθρο 6.5 της Συγγραφής Υποχρεώσεων ορίζει ότι θα πληρωθούν απολογιστικά σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Άρθρο 16 της Συγγραφής Υποχρεώσεων.

Το Τεχνικό Αντικείμενο του Έργου, όπως αυτό εκτενέστερα περιγράφεται από το σύνολο των τευχών και σχεδίων του διαγωνισμού, συνοπτικά είναι η μελέτη, η κατασκευή, η προμήθεια και εγκατάσταση του εξοπλισμού, η θέση σε λειτουργία, η συντήρηση (κατά την περίοδο εγγύησης) του Έργου, η προμήθεια των ανταλλακτικών και η εκπαίδευση του προσωπικού του Μετρό Θεσσαλονίκης. Το Έργο αυτό περιλαμβάνει υπόγεια γραμμή δύο τροχιών μήκους περίπου 9,6 χλμ, δεκατρείς (13) Σταθμούς, Διασταυρώσεις, Διακλαδώσεις, Φρεάτια, το Αμαξοστάσιο (με το Κέντρο Ελέγχου Λειτουργίας (ΚΕΛ) και το Κτίριο Διοίκησης) και όλα τα αναγκαία ηλεκτρομηχανολογικά και σιδηροδρομικά συστήματα συμπεριλαμβανομένου του τροχαίου υλικού.

Το έργο εκτελείται σύμφωνα με τα συμβατικά τεύχη και στοιχεία που ορίζονται στο **Άρθρο 2 της Διακήρυξης** και στο **Άρθρο 2 της Συγγραφής Υποχρεώσεων, εφεξής «ΣΥ»**, και είναι κατά σειρά ισχύος τα εξής: 1) το ως άνω Εργολαβικό Συμφωνητικό, 2) η Πρόσκληση (Β' Στάδιο) και το Ειδικό Τεύχος Διευκρινήσεων (Β' Στάδιο), 3) το έντυπο Οικονομικής Προσφοράς του Αναδόχου (Δήλωση, Γενικοί όροι και Οικονομική Προσφορά), 4) Τμηματοποίηση -Ανάλυση του Κατ' Αποκοπήν Τιμήματος της Οικονομικής Προσφοράς-Προμετρήσεις, 5) η Συγγραφή Υποχρεώσεων, 6) η Τεχνική Περιγραφή, 7) το Εγχειρίδιο Σχεδιασμού, 8) οι Γενικές Προδιαγραφές, 9) οι Προδιαγραφές Μελετών, Επιδόσεων, Υλικών και Εργασιών Η/Μ και Σιδηροδρομικών Συστημάτων, 10) οι Προδιαγραφές Μελετών, Επιδόσεων Υλικών και Εργασιών Τροχαίου Υλικού, 11) οι Προδιαγραφές Μελετών, και Επιδόσεων Έργων Π/Μ, 12) οι Προδιαγραφές Υλικών και Εργασιών Έργων Π/Μ, 13) η Προμελέτη του έργου που έχει εκπονηθεί από την ΑΜ (τεύχη και σχέδια), 14) η Τεχνική Προσφορά του Αναδόχου, 15) το Χρονοδιάγραμμα Κατασκευής του Έργου, όπως θα εγκριθεί από την ΑΜ, 16) η Πρόσκληση Εκδήλωσης Ενδιαφέροντος για προεπιλογή και το τεύχος Διευκρινήσεων του Α' Σταδίου του Διαγωνισμού, 17) οι Κανονισμοί, Προδιαγραφές, Πρότυπα, Κώδικες κλπ, στους οποίους παραπέμπουν τα συμβατικά τεύχη, τα Πρότυπα ΕΛ.Ο.Τ, οι αναγνωρισμένοι Εθνικοί Κανονισμοί, οι προδιαγραφές ISO, κτλ, Πρότυπα EN, HD, οι Ευρωκώδικες, οι πρότυπες Τεχνικές Προδιαγραφές του ΥΠΕΧΩΔΕ, οι κατά

τη διάρκεια του Έργου νέοι Κανονισμοί, Προδιαγραφές, Κώδικες κλπ, που θα τεθούν σε ισχύ, 18) οι Οριστικές Μελέτες, οι Μελέτες Εφαρμογής και οι λοιπές συμπληρωματικές κλπ μελέτες, που θα εκπονηθούν από τον Ανάδοχο σύμφωνα με τους όρους των συμβατικών τευχών, όπως αυτές θα εγκριθούν από την ΑΜ, 19) για τη σύνταξη τιμών μονάδας τυχόν νέων εργασιών, τα εγκεκριμένα με την υπ' αρ. 25/22.10.04 Εγκύκλιο του ΥΠΕΧΩΔΕ Ενιαία Τιμολόγια καθώς και οι Αναλύσεις Τιμών του ΥΠΕΧΩΔΕ με τα αντίστοιχα περιγραφικά Τιμολόγια, των οποίων η σειρά ισχύος ορίζεται ως εξής: α) Ενιαία Τιμολόγια του ΥΠΕΧΩΔΕ (Εγκύκλιος 25/22.10.04), β) ΑΤΟΕ, γ) ΗΛΜ (όσα άρθρα δεν περιλαμβάνονται στα ανωτέρω Ενιαία Τιμολόγια). Επισημαίνεται δε ότι, για τις εργασίες που δεν εμπεριέχονται στα Ενιαία Τιμολόγια του ΥΠΕΧΩΔΕ (Εγκύκλιος 25/22.10.04) θα ισχύουν τα αντίστοιχα άρθρα από τις Αναλύσεις Τιμών του ΥΠΕΧΩΔΕ με σειρά ισχύος ΑΤΕΟ,ΥΔΡ,ΓΕΩΤ,ΠΡ,ΑΤΛΕ.

Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Άρθρο 25 της Διακήρυξης και στο Άρθρο 2 της Συγγραφής Υποχρεώσεων η κατασκευή του Έργου διέπεται από το Ελληνικό Δίκαιο και συγκεκριμένα από τις διατάξεις του Ν. 1418/84 και του ΠΔ 609/85, όπως αυτά κάθε φορά ισχύουν.

Εξάλλου, θα πρέπει να τονιστεί ότι το Έργο υπάγεται επιπλέον στο νομικό καθεστώς της Αττικό Μετρό Α.Ε. και δη στο Ν. 1955/1991 ο οποίος μεταξύ άλλων στο άρθρο 10ο ορίζει τα εξής:

#### **Άρθρο δέκατο**

##### **Απαλλοτριώσεις ιδιοκτησιών.**

1. Οι αναγκαίες ιδιοκτησίες για την εκτέλεση όλων των έργων που εμπίπτουν στους σκοπούς της Εταιρείας, που χαρακτηρίζονται ως έργα προφανούς δημόσιας ή κοινής ωφέλειας, απαλλοτριώνονται υπέρ της Εταιρείας και με δαπάνες αυτής με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αποκλειστικά για τις ανωτέρω απαλλοτριώσεις οι διατάξεις του ν.δ. 797/1971 (ΦΕΚ 1Α'). Στις απαλλοτριώσεις αυτές δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του ν.δ. 797/1971 και οποιαδήποτε άλλη διάταξη νόμου περί απαλλοτριώσεων για την εφαρμογή σχεδίων πόλεων.

2. Για την εκτέλεση όλων των έργων που εμπίπτουν στους σκοπούς της Εταιρείας, που χαρακτηρίζονται ως έργα προφανούς δημόσιας ή κοινής ωφέλειας, επιτρέπεται η διάνοξη υπογείων σηράγγων και στο επιβαλλόμενο από τις τεχνικές ανάγκες βάθος, χωρίς την καταβολή αποζημίωσης στους κυρίους των υπερκείμενων ακινήτων, με την προϋπόθεση ότι δεν θα παραβλάπτεται η συνήθης εκμετάλλευση των ακινήτων αυτών. Οι κύριοι ή νομείς και κάτοχοι, από οποιαδήποτε αιτία, των ακινήτων υποχρεούνται να επιτρέπουν τη διάνοξη των υπόγειων σηράγγων και κάθε τι αναγκαίο για την κατασκευή, χρήση, επισκευή και συντήρηση αυτών.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Η παρ.3 του άρθρου 9 του Ν.2576/1998 (Α 25) ορίζει ότι: "Η διάταξη της παρ. 2 του άρθρου δέκα του ν. 1955/1991 (ΦΕΚ 112 Α') έχει ανάλογη εφαρμογή και κατά τη διάνοξη υπόγειων σηράγγων για την εκτέλεση έργων αρμοδιότητας της Ε.Υ.Δ.Α.Π."

3. Η Εταιρεία μπορεί να χρησιμοποιεί για την εκτέλεση των έργων, και εφ' όσον είναι αναγκαίο, δημόσιες, δημοτικές και κοινοτικές εκτάσεις, καθώς και ακίνητα που ανήκουν σε νομικά πρόσωπα δημόσιου δικαίου. Για τη χρήση αυτήν ουδεμία οφείλεται αποζημίωση ή τέλος. Η Εταιρεία υποχρεούται με δαπάνες της να αποκαθιστά χωρίς καθυστέρηση στην προτέρα κατάσταση οδούς, πλατείες κ.ά.

4. Η Εταιρεία μπορεί να χρησιμοποιεί, για τη δημιουργία εργοταξίων και, γενικά, για τις ανάγκες των έργων που εμπíπτουν στους σκοπούς αυτής και για όσο είναι αναγκαίο, ιδιωτικές εκτάσεις. Για τη χρήση αυτήν οφείλεται αποζημίωση, που καθορίζεται σε πρώτο και τελευταίο βαθμό από το (Μονομελές Πρωτοδικείο Αθηνών), εφαρμοζομένων αναλόγως των διατάξεων του άρθρου 18 του ν.δ. 797/1971 (ΦΕΚ 1Α'). Η αποζημίωση αυτή μπορεί να αναπροσαρμόζεται με απόφαση του (Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών) για κάθε έτος που διαρκεί η χρήση των ιδιοκτησιών από την Εταιρεία. Οι εκάστοτε αναγκαίουσες ιδιοκτησίες για προσωρινή χρήση και για την εκτέλεση των έργων της Εταιρείας καθορίζονται με αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος, χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και με τις οποίες μπορεί να ρυθμίζονται οποιοσδήποτε λεπτομέρειες σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας διάταξης.<sup>2</sup>

5. Σε περίπτωση που τα αναφερόμενα στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου δέκατου ακίνητα είναι μισθωμένα σε τρίτους, οι σχετικές συμβάσεις, μισθώσεως λύονται προώρως, κατά παρέκκλιση από οποιαδήποτε άλλη διάταξη νόμου, μετά από εξάμηνη έγγραφη προειδοποίηση της Εταιρείας προς τους εκμισθωτές και τους μισθωτές. Για την πρόωρη αυτή λύση των μισθώσεων οφείλεται αποζημίωση στους μισθωτές, που ισούται με έξι (6) μηνιαία μισθώματα.

"6. Μετά τη συντέλεση της απαλλοτρίωσης η Εταιρεία μπορεί να ζητήσει την απόδοση των ακινήτων, που απαλλοτρίωθηκαν, με τη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων περί νομής των διατάξεων του άρθρου 733 και των παραγράφων 1, 2 και 5 του άρθρου 734 του Κ. Πολ. Δ.. Στην περίπτωση αυτή δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις των παραγράφων 3 και 4 του ανωτέρω άρθρου 734. Η συζήτηση για την απόδοση των ακινήτων προσδιορίζεται μέσα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από την υποβολή της αίτησης και η απόφαση εκδίδεται μέσα σε δέκα (10) ημέρες από τη συζήτηση της υπόθεσης. Αναβολή της συζήτησης επιτρέπεται μόνο μια φορά για ουσιώδη λόγο. Νέα δικάσιμος προσδιορίζεται μέσα σε δέκα (10) ημέρες και σε αυτή κλητεύονται μόνο όσοι διάδοχοι απουσίαζαν. Κλητευση για τη νέα συζήτηση γίνεται πριν από 48 ώρες.

Με την ίδια διαδικασία δύναται η Εταιρεία να ζητήσει την απόδοση των χώρων που πρόκειται να χρησιμοποιήσει προσωρινώς, σύμφωνα με τις παραγράφους 3, 4 και 5 του παρόντος.<sup>3</sup>

**"7. Για την εκτέλεση των συμβάσεων των έργων που ανατίθενται από την εταιρεία "ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε." έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του ν. 1418/1984 (ΦΕΚ 23 Α') και του π.δ. 609/1985 που εκδόθηκε σε εκτέλεσή του, όπως κάθε φορά ισχύουν."<sup>4</sup>**

"8. Η Εταιρεία δύναται να απαλλοτριώνει ιδιοκτησίες προκειμένου να κατασκευάσει σε αυτές χώρους στάθμευσης λεωφορείων (αστικών ή υπεραστικών), οι οποίοι είναι σε λειτουργική ενότητα με τις εγκαταστάσεις του υπόγειου ηλεκτρικού σιδηρόδρομου "των Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης".

<sup>2</sup> Κατά την παρ.4 β) άρθρ.9 Ν.3481/2006,ΦΕΚ Α 162/2.8.2006: "Οι φράσεις "Μονομελές Πρωτοδικείο Αθηνών" και "Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών" στην παράγραφο 4 του δέκατου άρθρου του ν. 1955/1991 αντικαθίστανται από τις φράσεις "κατά τόπο αρμόδιο Μονομελές Πρωτοδικείο" και "κατά τόπο αρμόδιου Μονομελούς Πρωτοδικείου" αντιστοίχως".

<sup>3</sup> Η παρ.6 προστέθηκε με την παρ.1 του άρθρου 16 του Ν.2308/1995 (Α 114)

<sup>4</sup> Η παρ.7 προστέθηκε με το άρθρο τέταρτο παρ.3 Ν.2719/1999 Α 106/26.5.1999.

Τα έργα αυτά χαρακτηρίζονται ως έργα προφανούς δημόσιας ή κοινής ωφέλειας. Κατά τα λοιπά ισχύουν και στις απαλλοτριώσεις αυτές οι διατάξεις του παρόντος άρθρου<sup>5</sup>

«9. Στις περιπτώσεις όπου έχει ήδη κηρυχθεί αναγκαστική απαλλοτρίωση υπέρ ν.π.δ.δ. ή Ο.Τ.Α. σε διαφορετικά ακίνητα και ορισμένα από αυτά, για τα οποία δεν έχει συντελεσθεί η κηρυχθείσα απαλλοτρίωση, καθίστανται αναγκαία για την εκτέλεση των έργων που εμπίπτουν στους σκοπούς της Εταιρείας, είναι δυνατή ως προς τα ακίνητα αυτά, η μεταβολή του προσώπου του υπέρ ου η κηρυχθείσα απαλλοτρίωση, υπέρ της Εταιρείας και των σκοπών της. Η εν λόγω μεταβολή επέρχεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και των Υπουργών που εποπτεύουν τα εμπλεκόμενα νομικά πρόσωπα, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και μεταγράφεται μετά τη συντέλεση στα οικεία βιβλία μεταγραφών.

10. Η Εταιρεία στην παραπάνω περίπτωση υπεισέρχεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης, ως προς τα ακίνητα αυτά, δικαιούμενη να παρεμβαίνει κυρίως σε κάθε στάδιο δίκης που διεξάγεται για τη συγκεκριμένη αναγκαστική απαλλοτρίωση, χωρίς έγγραφη προδικασία, με δήλωση που καταχωρείται στα πρακτικά.

11. Σε περίπτωση που κατ' εφαρμογή των ανωτέρω, η Εταιρεία καταστεί το υπέρ ου η απαλλοτρίωση πρόσωπο, η συντέλεση της απαλλοτρίωσης γίνεται με δαπάνη της Εταιρείας και η απαλλοτρίωση θεωρείται ότι συντελέσθηκε υπέρ αυτής.»<sup>6</sup>

Επιπλέον, το άρθ. 7ο παρ. 6 Ν. 1955/1991 ορίζει τα ακόλουθα:

«6. Σε περίπτωση ανεύρεσης αντικειμένων αρχαιολογικού ενδιαφέροντος κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των έργων της Εταιρείας, ειδοποιείται η αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία, η οποία **υποχρεούται εντός δεκαπέντε (15) ημερών να προβεί στις απαιτούμενες ενέργειες τόσο για τη διαφύλαξη των αρχαιοτήτων όσο και για την υπόδειξη τρόπων συνέχισης των έργων της Εταιρείας, ώστε να μη καθυστερούν οι σχετικές εργασίες και να ολοκληρωθούν αυτά στο συντομότερο δυνατό χρόνο.**»

Τέλος, εκτός των γενικών ρητών (200, 288 ΑΚ) για τη σύμβαση έργου εφαρμόζονται και οι διατάξεις του ΑΚ, κατά ρητή πρόβλεψη του άρθ. 30 παρ. 11 Ν. 3669/2008, όπως ισχύει.

## **2. ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΚΑΤ' ΑΡΘ. 25Α Ν. 3614/2007**

Η κοινοπραξία με την επωνυμία 'ΑΕΓΕΚ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ / IMPREGILO / ANSALDO STS / SELI / ANSALDOBREDA' ως ανάδοχος της από 07/04/2006 υπογραφείσας σύμβασης για την κατασκευή του έργου «Μελέτη, Κατασκευή και Θέση σε Λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης» (CON-06/004), όπως αυτή τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την από 09/03/2012 1η Συμπληρωματική Σύμβαση και ισχύει, η οποία εδρεύει στο Μαρούσι Αττικής (Αμαρουσίου - Χαλανδρίου 18-20), νομίμως εκπροσωπούμενη, καθώς και τα μέλη αυτής

<sup>5</sup> Η παρ.8 προστέθηκε με το άρθρο 14 παρ.4 Ν.2867/2000, ΦΕΚ Α 273/19.12.2000.

Η φράση "του Νομού Αττικής" στην παράγραφο 8 αντικαταστάθηκε από τη φράση "των Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης", ως άνω με την παρ.4 γ) άρθρ.9 Ν.3481/2006,ΦΕΚ Α 162/2.8.2006.

<sup>6</sup> Οι παράγραφοι 9-11 προστέθηκαν με το άρθρο 56 Ν. 4155/2013,ΦΕΚ Α 120/29.5.2013.

α) η ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία 'ΑΕΓΕΚ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ' και το διακριτικό τίτλο ΑΕΓΕΚ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ Α.Ε., η οποία εδρεύει στο Μαρούσι Αττικής (Αμαρουσίου – Χαλανδρίου 18-20), με νέα διεύθυνση γραφείων στην Κηφισιά Αττικής (Καβαλιεράτου Τάκη 7), νομίμως εκπροσωπούμενη,  
β) η ιταλική εταιρία με την επωνυμία 'IMPREGILO S.p.A.' και ήδη «SALINI IMPREGILO S.p.A.», η οποία εδρεύει στο Μιλάνο Ιταλίας (Via dei Missaglia 97 - Milano), νομίμως εκπροσωπούμενη,  
γ) η ιταλική εταιρία 'ANSALDO STS S.p.A.' που εδρεύει στη Τζένοβα Ιταλίας (Via Paolo Madonani 3-5, Genova), νομίμως εκπροσωπούμενη,  
δ) η ιταλική εταιρία 'SELI S.p.A.' που εδρεύει στη Ρώμη Ιταλίας (Piazza di Marconi 26/c), νομίμως εκπροσωπούμενη, και  
ε) η ιταλική εταιρία 'ANSALDOBREDA S.p.A.' που εδρεύει στη Νάπολη Ιταλίας (Via Argine 425-80174 Napoli) νομίμως εκπροσωπούμενη (εφεξής η Ανάδοχος)

κατέθεσαν την από 05-09-2013 Έγγραφη δήλωση – πρόταση για την επιλογή της διαδικασίας διαιτησίας κατ' άρθ. 25Α Ν. 3614/2007 στην από 07/04/2006 υπογραφείσα σύμβαση για την κατασκευή του έργου «Μελέτη, Κατασκευή και Θέση σε Λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης» (CON-06/004), όπως αυτή τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την από 09/03/2012 1η Συμπληρωματική Σύμβαση και ισχύει.

Η ως άνω Δήλωση-Πρόταση κοινοποιήθηκε προς 1) την ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., η οποία εδρεύει στην Αθήνα, Λ. Μεσογείων αρ. 191-193 και εκπροσωπείται νόμιμα, ως αντιπροβαλλομένη και φορέα κατασκευής στην από 07/04/2006 υπογραφείσα σύμβαση για την κατασκευή του έργου «Μελέτη, Κατασκευή και Θέση σε Λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης» (CON-06/004), όπως αυτή τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την από 09/03/2012 1η Συμπληρωματική Σύμβαση και ισχύει (υπ' αρ. 2153Γ'/09-09-2013 έκθεση επίδοσης - συγκοινοποίησης 10 εγγράφων του δικαστικού επιμελητή του Πρωτοδικείου Αθηνών Ιγνάτιου Γρ.Χονδρονικόλα) και 2) τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων ο οποίος κατοικοεδρεύει στο Δήμο Παπάγου Αττικής, οδός Αναστάσεως 2 και Τσιγάντε, (υπ' αρ. 2146Γ'/09-09-2013 έκθεση επίδοσης - συγκοινοποίησης 10 εγγράφων του δικαστικού επιμελητή του Πρωτοδικείου Αθηνών Ιγνάτιου Γρ.Χονδρονικόλα) κατά τον τρόπο και εντός της προθεσμίας που προβλέπονται στην παρ. 3 του άρθ. 25Α Ν. 3614/2007, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, με την οποία προτάθηκε η επιλογή της διαδικασίας διαιτησίας κατά το άρθ. 25Α Ν. 3614/2007, όπως αυτό προστέθηκε με το άρθ. 64 Ν. 4155/2013 (ΦΕΚ Α' 120/29.5.2013) και τροποποιήθηκε περαιτέρω με το άρθρο 44 του ν. 4177/2013, για την επίλυση εφεξής όλων των υφισταμένων και μελλοντικών διαφορών από την εφαρμογή ή ερμηνεία από ή με αφορμή την από 07/04/2006 υπογραφείσα σύμβαση για την κατασκευή του έργου «Μελέτη, Κατασκευή και Θέση σε Λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης» (CON-06/004), όπως αυτή τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την από 09/03/2012 1η Συμπληρωματική Σύμβαση και ισχύει, καθώς και για κάθε μελλοντική τροποποίησή της, μεταξύ της αναδόχου κοινοπραξίας 'ΑΕΓΕΚ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ / IMPREGILO / ANSALDO STS / SELI / ANSALDOBREDA' και της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. ως φορέα κατασκευής.



Η παραπάνω έγγραφη δήλωση-πρόταση υποβλήθηκε σε συνέχεια σχετικών νομίμων αποφάσεων από τα αρμόδια όργανα των μελών της Αναδόχου, αντίγραφα των οποίων επισυνάπτονται στην ως άνω δήλωση-πρόταση. Ειδικά για τις υφιστάμενες διαφορές η Ανάδοχος δήλωσε ότι παραιτείται από κάθε ήδη ασκηθείσα εκ μέρους της ένσταση, αίτηση θεραπείας ή προσφυγή, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 13γ) του άρθ. 25Α Ν. 3614/2007, όπως ισχύει, υπό την αίρεση της αποδοχής της πρότασης για την επιλογή της διαδικασίας διαιτησίας από τον αρμόδιο Υπουργό στην αποκλειστική προθεσμία της παρ. 3 του άρθ. 25Α Ν. 3614/2007, όπως ισχύει.

Με το από 4-11-2013 έγγραφο της η "Αττικό Μετρό Α.Ε." σε σχέση με την ως άνω από 5.9.2013 έγγραφη δήλωση-πρόταση της Αναδόχου και προκειμένου ως κύριος του έργου να προβεί σε θετική εισήγηση για την υπαγωγή των ως άνω διαφορών σε διαδικασία διαιτησίας προς τον αρμόδιο Υπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων όπως ορίζεται στο άρθρο 25Α παρ.3 του νόμου 3614/2007, το οποίο προστέθηκε με το άρθρο 64 του νόμου 4155/2013 και τροποποιήθηκε με την παρ.3 του αρ.44 του νόμου 4177/2013, κάλεσε την Ανάδοχο να συμφωνήσει στην προτεινόμενη ομοδοποίηση του συνόλου των παραπάνω διαφορών καθώς κι εκείνων που προέκυψαν εν τω μεταξύ. Η ομοδοποίηση έχει ως εξής:

ΟΜΑΔΕΣ	ΔΙΑΦΩΝΙΕΣ
A	12,16,17,19,21,23,28,34,35,37,42,43,55,61
B	18,24,25,26,27,39,40,41,44,51,57,68
Γ	10,20,31,32,47,50,60,62,63,64,65,70,71
Δ	9,13,15,52,53,54
E	14,36,38,48,56,58,66,67
ΣΤ	3,11,22,29,30,49

Με την προτεινόμενη ομοδοποίηση της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. η Ανάδοχος Κοινοπραξία συμφώνησε με το από 05/11/2013 απαντητικό της έγγραφο.

Κατόπιν αυτών, εκδόθηκε η υπ' αρ. πρωτ. Δ17α/05/247/Φ.8δ/7-11-2013 Απόφαση του Υπουργού Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων με θέμα: "Υπαγωγή των διαφορών μεταξύ της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. και της κοινοπραξίας "ΑΕΓΕΚ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ-IMPREGILO/ ANSALDO STS/ SELI/ ANSALDOBREDA από την εκτέλεση της σύμβασης CON-06/004 "Μελέτη, Κατασκευή και Θέση σε Λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης", στη διαιτητική διαδικασία του άρθρου 25Α του Ν.3614/2007", με την οποία αποφασίστηκε η υπαγωγή στη διαιτησία των διαφορών που έχουν ανακύψει και που τυχόν θα ανακύψουν κατά την εκτέλεση της Σύμβασης CON-06/004 "Μελέτη, Κατασκευή και Θέση σε Λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης" σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25Α του Ν.3614/2007.

Σημειωτέον ότι η εν λόγω απόφαση κοινοποιήθηκε προς την προσφεύγουσα Ανάδοχο κοινοπραξία στις 04/12/2013. Η ημερομηνία της κοινοποίησης της απόφασης είναι κρίσιμη, δεδομένου του ότι από αυτήν και μόνο η προσφεύγουσα λαμβάνει γνώση της κατάρτισης της διαιτητικής συμφωνίας, της τροποποίησης της δικαιοδοσίας και

της συνακόλουθης υπαγωγής των οικείων διαφορών στη σχετική διαιτητική διαδικασία. Ως εκ τούτου, από την κοινοποίηση της απόφασης του αρμοδίου Υπουργού θα πρέπει να θεωρηθεί ότι επέρχονται οι αντίστοιχες εννομες συνέπειες, συμπεριλαμβανομένων τόσο του αφετηριασμού της εξηκονθήμερης (60) προθεσμίας προς επίδοσης αίτησης διαιτησίας, όσο και της εφαρμογής της αποκλίνουσας προδικασίας κατ' άρθ. 25Α Ν. 3614/2007 (διαφορετικός τρόπος υποβολής ένστασης, παράλειψη σταδίου αίτησης θεραπείας).

Ήδη με τις από 31/01/2014 επιδοθείσες αιτήσεις διαιτησίας του Αναδόχου (ήτοι μία αίτηση για κάθε μία εκ των ανωτέρω ομάδων διαφορών υπό Α έως ΣΤ) έχουν παραπεμφθεί οι ως ανωτέρω εκκρεμείς διαφωνίες προς επίλυση στη διαιτητική διαδικασία του άρθ. 25Α Ν. 3614/2007.

### **3. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ – ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ**

Η δημοπράτηση, με φορέα κατασκευής την Αττικό Μετρό Α.Ε., για την κατασκευή της βασική γραμμής του μετρό 9,6 χλμ. με 13 σταθμούς και αμαξοστάσιο στην Πυλαία έγινε το 2006 με οριστικό ανάδοχο την κοινοπραξία ΑΕΓΕΚ IMPREGILO-ANSALDO T.S.F.-SELI-ANSALDOBREDA και προϋπολογισμό 1,052 δισ. €. Η σύμβαση με την ανάδοχο κοινοπραξία ΑΕΓΕΚ IMPREGILO-ANSALDO T.S.F.-SELI-ANSALDOBREDA υπογράφηκε στις 7 Απριλίου 2006 και στα τέλη Ιουνίου του ίδιου έτους ξεκίνησε η κατασκευή του έργου.

Η σύμβαση προέβλεπε συμβατικό αντικείμενο κατ' αποκοπήν ύψους 798 εκατ. ευρώ και απολογιστικές εργασίες κατά το άρθ. 16 της ΣΥ. Στο ΚΑΤ δεν περιλαμβάνονται οι αρχαιολογικές εργασίες οι οποίες πληρώνονται απολογιστικά.

Η Συνολική Προθεσμία ανέρχεται σε 2.370 ημέρες με προβλεπόμενη συμβατική περάτωση την 02/10/2012. Το άρθ. 10 της ΣΥ προβλέπει ότι η χορήγηση παρατάσεων επιτρέπει ως αποζημίωση μόνον τη νόμιμη αναθεώρηση.

Στη συνέχεια χορηγήθηκε παράταση με έγγραφο της 1.6.12 και αρ. πρ. CON-06/004-AM-04458/1.6.12 και συνημμένη απόφαση της προϊσταμένης αρχής, , χωρίς να υποβληθεί σχετικό αίτημα της Αναδόχου για παράταση της συνολικής προθεσμίας, την οποία ήδη αμφισβητεί ο Ανάδοχος με την διαφωνία 66 που εκκρεμεί ενώπιον της διαιτησίας.

Ως χρονοδιάγραμμα πάντως ισχύει το ως άνω, αν και σήμερα η συμβατική προθεσμία (02/10/12) έχει πλέον παρέλθει.

Στις 9/3/2012 υπεγράφη Συμπληρωματική σύμβαση, ποσού έως 41,8 εκατ. ευρώ, για την εκτέλεση των υπολειπόμενων αρχαιολογικών εργασιών στο μετρό Θεσσαλονίκης.

Εκτός από την συγκεκριμένη τροποποίηση της σύμβασης, με νόμο τροποποιήθηκε η ρύθμιση της προκαταβολής που ανήλθε στο 10 % (από 6%)<sup>7</sup> κατά το άρθ. 13 της ΣΥ και τροποποιήθηκε η δυνατότητα προσφυγής σε διαιτησία.

Ανακεφαλαιωτικά, επομένως, η μεταξύ μας σύμβαση ορίζει ότι η συνολική προθεσμία του έργου είναι 2370 ημερολογιακές ημέρες, ενώ το χρονοδιάγραμμα έχει τροποποιηθεί και έχει δοθεί μονομερώς παράταση της συμβατικής προθεσμίας με διαδικασία η οποία αποτελεί αντικείμενο της διαφωνίας υπ' αρ. 66 που ήδη έχει σχηθεί σε διαιτησία και τελεί υπό την συνολική επιφύλαξη των δικαιωμάτων μας μέχρι την ολοκλήρωση της εκδίκασής της.

Σε κάθε περίπτωση, έχει παρέλθει η συμβατική προθεσμία της 02/10/2012 με συνέπεια η επιχειρηματολογία της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ αναφορικά με δήθεν ευθύνη μας για την καθυστέρηση των εργασιών να προβάλλεται αβάσιμα και καταχρηστικά, δεδομένου του ότι, όπως θα αναλυθεί και παρακάτω, έχουν προ πολλού παρέλθει οι προθεσμίες για την παράδοση των χώρων από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ με αποκλειστική ευθύνη της τελευταίας. Τούτο δε, παρά τις συνεχείς αχλήσεις εκ μέρους μας για το ίδιο ζήτημα (καθυστέρηση παράδοσης χώρων) που σας έχουν κοινοποιηθεί ως ακολούθως:

1. **CON-06/004-AIASA-00108/25.07.2006**
2. **CON-06/004-AIASA-00189/21.08.2006**
3. **CON-06/004-AIASA-00352/09.11.2006**
4. **CON-06/004-AIASA-00518/18.01.2007**
5. **CON-06/004-AIASA-00634/28.02.2007**
6. **CON-06/004-AIASA-00687/13.03.2007**
7. **CON-06/004-AIASA-01872/19.03.2008**
8. **CON-06/004-AIASA-01913/03.04.2008**
9. **Διαφωνία Νο 38 (ΟΛΘ)**
10. **CON-06/004-AIASA-02055/26.05.2008**
11. **CON-06/004-AIASA-02551/03.11.2008**
12. **CON-06/004-AIASA-02686/28.11.2008**
13. **CON-06/004-AIASA-2688/28.11.2008**
14. **CON-06/004-AIASA-02689/28.11.2008**
15. **CON-06/004-AIASA-02704/03.12.2008**
16. **CON-06/004-AIASA-02786/17.01.2009**

«β. Στις συγχρηματοδοτούμενες συμβάσεις δημοσίων έργων που έχουν προκηρυχθεί χωρίς πρόβλεψη χορήγησης προκαταβολής στη διακήρυξη ή με πρόβλεψη προκαταβολής μικρότερης του δέκα τοις εκατό (10%), δύναται να χορηγείται στον ανάδοχο προκαταβολή, κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 51 του ν. 3669/2008, η οποία δεν μπορεί να υπερβαίνει ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) του ολικού ποσού της σύμβασης (χωρίς αναθεωρήσεις και ΦΠΑ), έναντι ισόποσης εγγυητικής επιστολής.»

\*\*\* Το εδάφιο β' της παρ.10 αντικαταστάθηκε ως άνω με την περ.2.α. της υποπαραγράφου Η.6. άρθρου πρώτου Ν.4093/2012, ΦΕΚ Α 222/12.11.2012.

- 17.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-02814/19.01.2009
- 18. Διαφωνία Νο 48 (ΟΛΘ Σχετ. Διαφ. Νο 56))
- 19.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-3203/08.05.2009
- 20.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-3627/08.09.2009
- 21.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-03801/05.11.2009 (Δ. Νο 53)
- 22.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-03802/05.11.2009 (Δ. Νο 54)
- 23.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-03862/25.11.2009
- 24.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-03896/03.12.2009
- 25.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-04112/18.02.2010
- 26.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-04141/01.03.2010
- 27.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-04142/01.03.2010
- 28.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-05393/29.04.2011
- 29.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-05781/03.10.2011
- 30.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-06086/06.02.2012
- 31.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-06170/29.02.2012
- 32.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-06345/04.05.2012
- 33.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-06354/09.05.2012
- 34.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-06395/25.05.2012
- 35.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-07007/11/01.2013
- 36.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-07138/27.02.2013
- 37.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-07167/06.03.2013
- 38.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-07262/04.04.2013
- 39.CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-07618/19.08.2013

**Η ανωτέρω σχετική αλληλογραφία αποτελεί μέρος του όγκου των σχετικών εγγράφων για την οικονομία της παρούσης αλλά και συνέχειας του κειμένου .**

#### **4. ΔΗΛΩΣΗ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΩΝ**

Με την παρούσα ο Ανάδοχος υποβάλλει ειδική δήλωση διακοπής έργων κατ' άρθ. άρθ. 9 παρ. 2 Ν. 1418/1984 και άρθ. 48 π.δ. 609/1985 (ήδη κωδικοποιημένο άρθ. 62 παρ. 3 Ν. 3669/2008), δεδομένου του ότι οι εργασίες, όπως θα αναφέρουμε αναλυτικά παρακάτω, έχουν διακοπεί με αποκλειστική υπαιτιότητα της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., δηλαδή του ΚτΕ και φορέα κατασκευής, ύστερα από την έναρξή τους. Μάλιστα, οι εργασίες αυτές έχουν διακοπεί με αποκλειστική υπαιτιότητα του ΚτΕ για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των τριών μηνών ύστερα από την έναρξή τους, αρχής γενομένης του ως άνω διαστήματος από την προσωρινή διαταγή του Συμβουλίου της Επικρατείας και την απόφαση της Επιτροπής Αναστολών 528/2013 που αφορά την αναστολή των εργασιών του Σταθμού Βενιζέλου, το οποίο σημαίνει ότι καταχρηστικά ο ΚτΕ παραλείπει να κοινοποιήσει διαταγή περί διακοπής εργασιών υπό την έννοια της πρώτης περίπτωσης της παρ. 2.β άρθ. 9 Ν. 1418/1984 (άρθ. 62 παρ. 2.β Ν. 3669/2008).

Ανεξαρτήτως τούτου, ωστόσο, ενόψει συνδρομής της δεύτερης περίπτωσης της παρ. 2.β άρθ. 9 Ν. 1418/1984 (άρθ. 62 παρ. 2.β Ν. 3669/2008), δηλαδή διακοπής των εργασιών με υπαιτιότητα του ΚΤΕ και φορέα κατασκευής, υποβάλλουμε την ειδική δήλωση διακοπής έργων με το κατά νόμο προβλεπόμενο περιεχόμενό της, προς γνώση σας και για την επέλευση των νομίμων συνεπειών.

### **Α. ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, ΩΣ ΦΟΡΕΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΚΤΕ, Η ΟΠΟΙΑ ΠΡΟΚΑΛΕΙ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ**

#### **Σταθμός Βενιζέλου**

Σύμφωνα με το Εγκεκριμένο Χρονοδιάγραμμα, η προβλεπόμενη ημερομηνία ολοκλήρωσης των αρχαιολογικών ερευνών και παράδοσης των χώρων για την κατασκευή του σταθμού Βενιζέλου είναι η 22.07.2008. Ο σταθμός αυτός δεν έχει παραδοθεί ακόμα και κατά συνέπεια η καθυστέρηση σε σχέση με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα ανέρχεται μέχρι σήμερα σε 68 μήνες. Συνεπώς, υπάρχει προφανής υπέρβαση του χρονοδιαγράμματος με αποκλειστική υπαιτιότητα της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ως προς την παράδοση των χώρων για την κατασκευή του συγκεκριμένου σταθμού.

Με το σχετικό έγγραφό μας με αρ. πρ. CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-07734/01.10.2013, σας υποβάλλαμε Αίτημα Ενημέρωσης επί των εκκρεμών θεμάτων μεταξύ άλλων για το Σταθμό «Βενιζέλου», το οποίο παρελήφθη από εσάς στις 02.10.2013 και επί του οποίου ουδεμία γραπτή απάντηση έχουμε λάβει, αν και έχει παρέλθει διάστημα πλέον των δύο μηνών. Αυτό είναι ιδιαίτερα παράδοξο δεδομένου ότι σας είχαμε ενημερώσει ότι από τον ημερήσιο τύπο τίθεται ζήτημα προσωρινής διαταγής του Συμβουλίου της Επικρατείας. Ήδη και παρά το γεγονός ότι δεν μας ενημερώσατε γραπτώς για την εξέλιξη της συγκεκριμένης δίκης, πληροφορηθήκαμε από τον ημερήσιο τύπο και αναζητήσαμε από το Συμβούλιο της Επικρατείας την απόφαση της Επιτροπής Αναστολών 528/2013 που εκκρεμεί κατά το κείμενο της απόφασης από τον Ιούλιο του 2013, δηλαδή πλέον του πενταμήνου, ενώπιον του ΣΤΕ.

Είναι ζήτημα, κατά την άποψή μας, αν ο χρόνος αυτός είναι δυνατό να θεωρηθεί υπερημερία του κυρίου του Έργου ή εμπίπτει στο πεδίο της πλήρους αδυναμίας παροχής κατά την έννοια του ΑΚ, οι διατάξεις του οποίου πλέον εφαρμόζονται κατά ρητή διάταξη του γ. 3669/2008.

Ήδη από την Διακήρυξη, το άρθρο 5 προέβλεπε την έννοια της Γνώσης Συνθηκών την οποία ρητά συνέδεσε με το ΚΑΤ (5.3 Διακήρυξης). Μία από τις Συνθήκες αυτές ήταν η νομοθεσία που διείπε την Αττικό Μετρό και το Καθεστώς των Αρχαιοτήτων. Το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα ως σχέδιο υλοποίησης έργου βαθμολογήθηκε μάλιστα με σημαντικό βαθμό για την επιλογή μας. Η ΣΥ αναφέρεται στη Γνώση Συνθηκών στο άρθ. 7 αυτής ενώ αναλύει τις προθεσμίες του Έργου στο άρθ. 9 και στο άρθ. 10 το Χρονοδιάγραμμα.

Ο ν. 1955/1991 σύμφωνα με τον οποίο διαμορφώθηκε η Προσφορά μας ορίζει στο άρθ. 7ο παρ. 6 ότι:

«6. Σε περίπτωση ανεύρεσης αντικειμένων αρχαιολογικού ενδιαφέροντος κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των έργων της Εταιρείας, ειδοποιείται η αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία, η οποία **υποχρεούται εντός δεκαπέντε (15) ημερών** να προβεί στις απαιτούμενες ενέργειες τόσο για τη διαφύλαξη των αρχαιοτήτων όσο και για την υπόδειξη τρόπων συνέχισης των έργων της Εταιρείας, ώστε να μη καθυστερούν οι σχετικές εργασίες και να ολοκληρωθούν αυτά στο συντομότερο δυνατό χρόνο.»

Ο νόμος της Αττικό Μετρό ως εκ τούτου προβλέπει ειδικό καθεστώς για την ανεύρεση αρχαιοτήτων, δεδομένου του ότι **η Αττικό Μετρό διατηρεί πάντα, όπως είναι εύλογο, την υποχρέωση και ευθύνη χορήγησης στον εργολάβο του χώρου για την εκτέλεση του έργου.** Σύμφωνα με το άρθ. 25 της Διακήρυξης, οι διατάξεις του νόμου αυτού όπως και του ΑΚ ισχύουν από την περίοδο της Προσφοράς και εντεύθεν, παρότι μετά τη σύναψη της Σύμβασης εφαρμόζεται και ο νόμος των Δημοσίων Έργων.

**Συνεπώς ως προς το ζήτημα αυτό κατά νόμο σημειώνουμε εκ νέου ότι η υπέρβαση είναι τεράστια και η άρνησή σας να συμπράξετε νοείται εκ μέρους μας ως εμμονή στην εκπλήρωση της τροποποιημένης σύμβασης με καταβολή επιπλέον αμοιβής, εφόσον εδώ και τόσους μήνες (68) δεν υπαναχωρήσατε ρητώς.**

Ακόμα και υπό την εκδοχή της προσωρινής διακοπής εργασιών, το άρθ. 6.3.1 ορίζει ότι η προσωρινή διακοπή των εργασιών είναι δικαιολογημένη εφόσον οδηγεί σε χορήγηση παράτασης των συμβατικών προθεσμιών και αναθεώρησης. Η έννοια της προσωρινής διακοπής νοείται εύλογα σύμφωνα με το ν. 3669/08 και δεν δύναται να υπερβεί το χρόνο της νόμιμης διακοπής των εργασιών όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 62 αυτού και ιδίως της παρ. 2 β που ρητά αναφέρει ότι:

*«β. Αν οι εργασίες ύστερα από την έναρξή τους, διακοπούν είτε με διαταγή είτε από υπαιτιότητα του φορέα κατασκευής ή του κυρίου του έργου για διάστημα μεγαλύτερο των τριών (3) μηνών από την κοινοποίηση της διαταγής διακοπής στην πρώτη περίπτωση ή από την επίδοση ειδικής δήλωσης του αναδόχου στη δεύτερη.»*

Η παράλειψη ενημέρωσής μας είναι πρόδηλο ότι οφείλεται στη φανερή βούλησή σας να καταστρατηγήτε το άρθ. 62.1 αλλά και το άρθ. 62.2.β (πρώτη περίπτωση) Ν. 3669/2008, καθώς έχετε την πλήρη ευθύνη διακοπής των εργασιών και δεν γνωστοποιείτε ρητά τη διαταγή σας που προκύπτει από απόφαση του ΣΤΕ στην οποία δεν είμαστε διάδικοι.

### **Σταθμός Βούλγαρη**

Σύμφωνα με το Εγκεκριμένο Χρονοδιάγραμμα, η προβλεπόμενη ημερομηνία παράδοσης των χώρων για την κατασκευή του σταθμού Βούλγαρη είναι η 6-3-2008. Ο σταθμός αυτός δεν έχει παραδοθεί ακόμα και κατά συνέπεια η καθυστέρηση σε σχέση με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα ανέρχεται μέχρι σήμερα σε 72 μήνες.

Συνεπώς, υπάρχει προφανής υπέρβαση του χρονοδιαγράμματος με αποκλειστική υπαιτιότητα της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ως προς την παράδοση των χώρων για την κατασκευή του συγκεκριμένου σταθμού.

Ήδη με την σχετική επιστολή σας με αρ. πρ. CON-06/004-AM-05373/03.12.2013 ζητήσατε αυτολεξεί «**την προσωρινή αναστολή του ρυθμού εκτέλεσης των εργασιών**». Σε απάντηση αυτής, με τη με αρ. πρ. CON-06/004-AIASA-07997/12.12.2013 επιστολή μας σημειώσαμε ότι η έννοια αυτή και η σχετική ορολογία δεν συναντάται ούτε στη μεταξύ μας σύμβαση ούτε στο σύνολο των συμβατικών τευχών ούτε φυσικά στο νόμο. Η σύμβαση κάνει λόγο για προσωρινή διακοπή λόγω εκτέλεσης αρχαιολογικών εργασιών στο άρθ. 6 και υπό τους όρους που θέτει συγκεκριμένα. Περαιτέρω, ο νόμος αναφέρεται είτε σε αναπροσαρμογή χρονοδιαγράμματος και παράταση προθεσμιών, είτε σε εντολή διακοπής εργασιών. Σε κάθε περίπτωση η υπερημερία του ΚΤΕ συνεπάγεται δικαίωμα αποζημίωσης του Αναδόχου ως προς κάθε θετική ζημία του τελευταίου.

Την εν λόγω διατύπωση της ίδιας επιστολής σας εξακολουθούμε να θεωρούμε ως προσχηματική και καταχρηστική, καθώς εδώ και καιρό - για λόγους υπαγόμενους στην αποκλειστική σφαίρα ευθύνης της Αττικό Μετρό - ο σταθμός της Βούλγαρη δεν είναι δυνατό να παραδοθεί για λόγους σχετιζόμενους με το καθεστώς των απαλλοτριώσεων. Συντρέχει, δηλαδή, αδυναμία της Αττικό Μετρό να παραδώσει το χώρο εκτέλεσης του έργου.

Επί του θέματος αυτού, με τη σχετική επιστολή μας με αρ. πρ. CON-06/004-AIASA-02891/16-02-2009, σας έχουμε ήδη υποβάλει από 16.02.2009 όχληση υπερημερίας κατά το άρθρο 7 §2 του Ν. 1418/84 για την καθυστέρηση παράδοσης χώρων στο Ανατολικό Τομέα του Έργου, η δε εξ' αυτής προκύψασα διαφωνία (No 49) ευρίσκεται στο στάδιο της εκδίκασής της ενώπιον του αρμοδίου Διαιτητικού Δικαστηρίου, στην οποία και εμμένουμε. Στην εν λόγω όχληση και διαφωνία γίνεται σαφής αναφορά για την αδυναμία παράδοσης των απαιτούμενων χώρων για την κατασκευή του Σταθμού «Βούλγαρη» λόγω αρχικής χωροθέτησης επί σεισμικού ρήγματος και έλλειψης απαλλοτρίωσης.

Εξάλλου, τον Οκτώβριο 2013 υπήρξε εκ νέου εμπλοκή στο θέμα της απαλλοτρίωσης του Σταθμού «Βούλγαρη», διότι το δικαστήριο ανέβαλε την λήψη απόφασης και όρισε πραγματογνωμοσύνη για τον καθορισμό της τιμής μονάδος για την απαλλοτρίωση των θιγόμενων ιδιοκτησιών, γεγονός που κατά δήλωση της ΑΜ οδηγεί σε αναζήτηση νέων λύσεων, με τελευταία και απευκταία αυτήν της κατάργησης του συγκεκριμένου σταθμού. Η απόφαση του Δικαστηρίου η οποία εκδόθηκε με καθυστέρηση μηνών σηματοδοτεί ένα νέο μεγάλο κύκλο καθυστερήσεων, τουλάχιστον ενός έτους.

Κατά συνέπεια η ως άνω με αρ. πρ. **CON-06/004-AM-05373/03.12.2013** σχετική επιστολή σας αποτελεί έκφραση του αδιεξόδου που έχει προκύψει στον Σταθμό «Βούλγαρη» αφού δι' αυτής διακόπτονται και οι προπαρασκευαστικές εργασίες εκτροπής δικτύων κοινής ωφέλειας, οι οποίες είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την έναρξη των εργασιών κατασκευής του Σταθμού.

**Από τα ανωτέρω είναι φανερό ότι οι εργασίες στο σταθμό Βούλγαρη έχουν διακοπεί με αποκλειστική υπαιτιότητα της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, με αποτέλεσμα την πλήρη αδυναμία εκτέλεσης εργασιών, καθώς δεν έχουν συντελεσθεί οι απαιτούμενες απαλλοτριώσεις.**

### **Σήραγγα Ανοικτού Ορύγματος από Σταθμό Νέα Ελβετία προς Αμαξοστάσιο**

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα η προβλεπόμενη ημερομηνία παράδοσης των χώρων για την κατασκευή της σήραγγας ανοικτού ορύγματος είναι η **01.02.2008**. Τον Ιανουάριο 2014 αναβλήθηκε η δικάσιμος για την απαλλοτρίωση τμήματος (≈300μ.μ.) αμέσως μετά το Σταθμό «Ν. Ελβετία». Κατά συνέπεια μέχρι σήμερα η καθυστέρηση σε σχέση με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα ανέρχεται σε 73 μήνες. Συνεπώς και εδώ υπάρχει προφανής υπέρβαση του χρονοδιαγράμματος με αποκλειστική υπαιτιότητα της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. ως προς την παράδοση των χώρων για την κατασκευή της σήραγγας ανοικτού ορύγματος και πλήρης αδυναμία εκτέλεσης εργασιών καθώς δεν έχουν συντελεσθεί οι απαλλοτριώσεις.

### **Σταθμός και Διασταύρωση Νέα Ελβετία**

Ο Σταθμός και Διασταύρωση Ν. Ελβετία χωροθετήθηκε αρχικώς εσφαλμένα επί οριοθετημένου ρέματος. Υπήρξε επαναχωροθέτηση και αντίστοιχη αλλαγή της χάραξης της γραμμής. Μέχρι σήμερα δεν έχει συντελεστεί η απαλλοτρίωση των απαιτούμενων χώρων για την κατασκευή του μόνιμου έργου. Η Υπηρεσία για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα ήρθε σε συμφωνία με τους ιδιοκτήτες και τελικώς παρέδωσε τους χώρους στις **01.03.2013** αντί της αρχικά προβλεπόμενης ημερομηνίας στο εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα που ήταν η **02.04.2008**.

Με τα υπ' αριθμ. **CON-06/004-AIASA-07007/11.01.2013** και **CON-06/004-AIASA-07167/06.03.2013** έγγραφα μας επισημάναμε την επιχωμάτωση της κοίτης του παρακείμενου ρέματος με αποτέλεσμα την μετατόπιση της κοίτης του ρέματος εντός του χώρου του έργου και τον κίνδυνο εισροής μεγάλων ποσοτήτων ύδατος σε περίπτωση βροχόπτωσης στο όρυγμα του έργου κατά την περίοδο κατασκευής και ταυτόχρονα ζητήσαμε τις άμεσες ενέργειες της Υπηρεσίας για την επίλυση του θέματος.

Με το υπ' αριθμ. **CON-06/004-AIASA-07966/06.12.2013** έγγραφό μας επανήλθαμε επί του θέματος διότι δεν είχε δοθεί καμία λύση από τους αρμόδιους φορείς της Υπηρεσίας σας.

Επί του ίδιου θέματος επανήλθαμε και πάλι με το υπ' αριθμ. **CON-06/004-AIASA-08205/25.02.2014** έγγραφό μας χωρίς μέχρι σήμερα να έχει δοθεί λύση.



Συνεπεία των βροχοπτώσεων του τριημέρου 1 έως 3 Μαρτίου 2014 κατεκλύσθη το όρυγμα στην περιοχή κατασκευής του Σταθμού με συνέπεια την διακοπή εκτέλεσης εργασιών.

Από τα ανωτέρω είναι φανερό ότι οι εργασίες στο Σταθμό και Διασταύρωση Νέα Ελβετία έχουν διακοπεί με αποκλειστική υπαιτιότητα της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, με αποτέλεσμα την πλήρη αδυναμία εκτέλεσης εργασιών καθώς δεν παρέδωσε, ως όφειλε, τους χώρους ελεύθερους παντός νομικού ή πραγματικού κωλύματος.

### **Σταθμός και Διακλάδωση Πατρικίου**

Στην εγκεκριμένη προμελέτη η Διακλάδωση Πατρικίου ήταν ανεξάρτητη από το Σταθμό και συνδεόταν με αυτόν με σήραγγα μήκους 72 μέτρων περίπου. Για λόγους αποφυγής απαλλοτριώσεων πολυκατοικιών ανασχεδιάστηκε ο Σταθμός και η Διακλάδωση σε μία ενιαία κατασκευή. Εκ του λόγου τούτου προέκυψαν πρόσθετες εργασίες (εκτροπές δικτύων Ο.Κ.Ω., εκτροπές κυκλοφορίας κ.λ.π.) των οποίων οι μελέτες και η εκτέλεσή τους οφείλουν να περιληφθούν σε Α.Π.Ε. προ της υλοποίησης. Επειδή η εκτέλεση των πρόσθετων αυτών εργασιών προηγείται της εκτέλεσης του μόνιμου έργου είναι προφανές ότι δεσμεύεται η κατασκευή του λόγω έλλειψης εγκεκριμένου Α.Π.Ε.

Επί του θέματος έχει ασκηθεί η υπ' αριθμ. ΝΔΔ/2 διαφωνία σύμφωνα με το άρθρο 25Α του Ν. 3614/2007 στην οποία και εμμένουμε.

Από τα ανωτέρω φανερώνεται ότι οι εργασίες στο Σταθμό και την Διακλάδωση Πατρικίου είναι αδύνατον να εκτελεστούν με αποκλειστική υπαιτιότητα της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ διότι παρέλειψε να συντάξει Α.Π.Ε. και Γ.Κ.Τ.Μ.Ν.Ε. που να περιλαμβάνει τις πρόσθετες εργασίες, οι οποίες είναι προϋπόθεση για την εκτέλεση του μόνιμου έργου.

### **Μετεγκατάσταση Υποστηρικτικών Εγκαταστάσεων TBM στην Διασταύρωση Σιντριβανίου.**

Στο εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα προβλεπόταν η μετεγκατάσταση των Υποστηρικτικών εγκαταστάσεων λειτουργίας των TBM στην Διασταύρωση «Σιντριβάνι» αμέσως μετά την ολοκλήρωση κατασκευής των σηράγγων του τμήματος «Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός – Διασταύρωση Σιντριβάνι». Η ημερομηνία διαθεσιμότητας του απαιτούμενου χώρου ήταν η **16.08.2008**.

Ο χώρος αυτός δεν έχει παραδοθεί ακόμα και κατά συνέπεια η καθυστέρηση σε σχέση με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα ανέρχεται μέχρι σήμερα σε 67 μήνες.

Εκτός των ανωτέρω η ΑΜ, όπως προκύπτει από το υπ' αριθ.3234/30.03.2011/ΙΣΤ' ΕΠΚΑ, έγγραφο που κοινοποιήθηκε και σε εμάς, έδωσε εντολή να σταματήσουν οι αρχαιολογικές έρευνες **διότι «το προγραμματιζόμενο**

**Τεχνικό έργο κατασκευής δεξαμενής στην συγκεκριμένη θέση για την συγκέντρωση των προϊόντων εκσκαφής των σηράγγων» δεν θα υλοποιηθεί.**

Συνεπώς όχι μόνο υπάρχει προφανής υπέρβαση του χρονοδιαγράμματος με αποκλειστική υπαιτιότητα της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ως προς την παράδοση του χώρου για την μετεγκατάσταση των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων λειτουργίας των ΤΒΜ, αλλά και μονομερής τροποποίηση συμβατικών προβλέψεων που επιφέρουν αλλαγή συνθηκών εκτέλεσης του έργου.

Κατά συνέπεια ισχύει η ίδια επιχειρηματολογία που αναπτύξαμε ανωτέρω για την περίπτωση του Σταθμού Βενιζέλου.

Συνεπώς ως προς το ζήτημα αυτό κατά νόμο σημειώνουμε εκ νέου ότι η υπέρβαση είναι τεράστια και η άρνησή σας να συμπράξετε, νοείται εκ μέρους μας ως εμμονή στην εκπλήρωση της τροποποιημένης σύμβασης με καταβολή επί πλέον αμοιβής εφ' όσον εδώ και τόσους μήνες (67) δεν υπαναχωρείτε ρητώς.

Από τα ανωτέρω είναι φανερό ότι οι εργασίες μετεγκατάστασης των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων λειτουργίας των ΤΒΜ δεν μπορούν να εκτελεστούν με αποκλειστική υπαιτιότητα της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, καθώς δεν έχουν γίνει οι απαιτούμενες αρχαιολογικές έρευνες με δική της εντολή και δεν είναι δυνατή η παράδοση εκ μέρους της του απαιτούμενου χώρου για την μετεγκατάσταση .

**Κατασκευή Σταθμών Δυτικά της Ανάληψης.**

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα η πρόοδος κατασκευής των σηράγγων του έργου βασίσθηκε στις παρακάτω αρχές:

- α) Εκκίνηση από Ν.Σ.Σ. προς Διασταύρωση Σιντριβανίου.
- β) Διέλευση δια μέσου των σταθμών του τμήματος αυτού που θα ήσαν «άσκαφτοι», δηλαδή θα είχαν κατασκευαστεί μόνον οι διαφραγματικοί τοίχοι.
- γ) Με την άφιξη των ΤΒΜ στην Διασταύρωση «Σιντριβάνι» , μετεγκατάσταση των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων λειτουργίας τους στην Διασταύρωση «Σιντριβάνι» με συνέπεια την απελευθέρωση κατασκευής των Σταθμών ΝΣΣ, Δημοκρατίας,, Βενιζέλου, Αγ. Σοφίας, Σιντριβάνι.
- δ) Επανεκκίνηση των ΤΒΜ από Διασταύρωση «Σιντριβάνι προς Νέα Ελβετία μέσω ήδη κατασκευασμένων (σκαμμένων) σταθμών.

Κατ' αυτόν τον τρόπο η κατασκευή των σηράγγων δεν επηρεάζει την ολοκλήρωση των εργασιών των Σταθμών.

Λόγω της αδυναμίας παράδοσης των απαιτούμενων χώρων μετά την Διασταύρωση «Σιντριβάνι» , για λόγους έλλειψης απαλλοτριώσεων, ήταν προφανές ότι η πρόβλεψη διέλευσης των ΤΒΜ δια μέσου σκαμμένων σταθμών θα προκαλούσε πολυετή διακοπή

κατασκευής των σιράγγων και παραμονή των TBM στην Διασταύρωση «Σιντριβάνι». Για την αντιμετώπιση του γεγονότος αυτού με το υπ' αριθμ. CON-06/004-ΑΙΑΣΑ-03801/05.11.2009 έγγραφό μας αναφέραμε τα προβλήματα που προκύπτουν, επισημάναμε την ουσιώδη μεταβολή των συνθηκών, εκτέλεσης του έργου και προτείναμε λύσεις για άρση του αδιεξόδου.

Με το υπ' αριθμ. CON-06/004-AM-02594/09.12.2009 η AM απορρίπτει τα αιτήματά μας και αποφαινεται ότι η διέλευση μέσω άσκαφτων σταθμών μετά την Διασταύρωση Σιντριβάνι προβλέπεται από την Σύμβαση.

Επί του θέματος προέκυψε η Διαφωνία Νο 53, η οποία βρίσκεται στο στάδιο της διαιτησίας σύμφωνα με το άρθρο 25Α του Ν. 3614/2007 στην οποία και εμμένουμε.

Με το υπ' αριθμ CON-06/004-AM-03291/30.07.2010 μας κοινοποιήθηκε η υπ' αριθμ. 1161(γ)/29.07.2010 Απόφαση της Π.Α. της AM, με την οποία δίδεται η εντολή επανεκκίνησης της κατασκευής των σιράγγων χωρίς να έχει υλοποιηθεί η μετεγκατάσταση στην Διασταύρωση «Σιντριβάνι».

Η μονομερής τροποποίηση της αλληλουχίας των εργασιών, με την κατασκευή σιράγγων μέσω μη ολοκληρωμένων (σκαμμένων) σταθμών και υποστήριξη των TBM από τις εγκαταστάσεις του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού, δέσμευσε τις εργασίες κατασκευής των Σταθμών λόγω της ύπαρξης σιράγγων εντός αυτών και της ανάγκης υποστήριξης της λειτουργίας των TBM.

Συνέπεια των ανωτέρω σήμερα είναι να έχουν διακοπεί οι εργασίες κατασκευής των Σταθμών :

- |                            |     |            |
|----------------------------|-----|------------|
| α) Διακλάδωσης Δημοκρατίας | από | 10.10.2013 |
| β) Πανεπιστήμιο            | από | 12.02.2013 |
| γ) Ευκλείδης               | από | 09.07.2012 |
| δ) Φλέμιγκ                 | από | 30.10.2012 |

Για τους ίδιους ακριβώς λόγους, όπως αυτοί διατυπώνονται ανωτέρω, προκύπτει το σοβαρό ενδεχόμενο στο αμέσως προσεχές διάστημα να διακοπούν και οι εργασίες στο φρεάτιο TBM του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού και στον Σταθμό Παπάφη.

Από τα ανωτέρω είναι φανερό ότι οι εργασίες κατασκευής των σταθμών δυτικά της Ανάληψης έχουν διακοπεί με αποκλειστική υπαιτιότητα της AM, λόγω της εκ μέρους της επιβολής αλλαγής της αλληλουχίας εκτέλεσης των εργασιών.

### **Σταθμός Αγ. Σοφία**

Στις 10.02.2014 διεκόπησαν οι εργασίες στο Σταθμό Αγ. Σοφία για την εκτέλεση αρχαιολογικών ερευνών των οποίων η διάρκεια είναι απροσδιόριστος αλλά σε κάθε

περίπτωση μεγαλύτερη των τριών (3) μηνών. Η ανεπίσημη εκτίμηση είναι τουλάχιστον 10 μήνες,

Συνεπώς και για την περίπτωση αυτή ισχύει η σχετική επιχειρηματολογία μας που αναπτύχθηκε ανωτέρω για το Σταθμό Βενιζέλου σε σχέση με τις αρχαιολογικές έρευνες και την παράδοση των χώρων.

### **Αμαξοστάσιο**

Σύμφωνα με το υπ' αριθμ. 1782/26.02.2014/ΙΣΤ' ΕΠΚΑ έγγραφο που απευθύνεται στην ΑΜ και κοινοποιήθηκε σε εμάς δεσμεύεται έκταση 10 στρεμμάτων για αρχαιολογική έρευνα για διάστημα 8 μηνών. Η δέσμευση της εν λόγω περιοχής καθιστά αδύνατη την εκτέλεση των εργασιών στο Συγκρότημα ΙΙ του Αμαξοστασίου. Συνεπώς και για την περίπτωση αυτή ισχύει η σχετική επιχειρηματολογία μας που αναπτύχθηκε ανωτέρω για το Σταθμό Βενιζέλου σε σχέση με τις αρχαιολογικές έρευνες και την παράδοση των χώρων.

## **Β. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΙ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ – ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΞΙΑΣ ΤΟΥΣ**

### **1. ΕΠΙΣΤΑΘΜΟΣ ΝΕΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ**

Έχουν ολοκληρωθεί οι κάτωθι περιγραφόμενες εργασίες:

- α) Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω. στην βόρεια πλευρά
- β) Κατασκευή πασσάλων προσωρινής αντιστήριξης περιμετρικά, καθώς και στο Δυτικό φρεάτιο
- γ) Κατασκευή Διαφραγματικών Τοίχων
- ε) Κατασκευή του κυρίως κουτιού (εκσκαφή, πλάκα οροφής, πλάκα επιπέδου -1 και πλάκα θεμελίωσης)

Έχει ολοκληρωθεί τμήμα των κάτωθι περιγραφόμενων εργασιών:

- α) Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω. στην νότια πλευρά
- β) Τοποθέτηση υδατοστεγάνωσης και επίχωση της πλάκας οροφής

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €9.499.404,08 επί συνόλου €17.316.600,00 ήτοι ποσοστό 54,86%.

**2. ΝΕΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ**

Έχουν ολοκληρωθεί οι κάτωθι περιγραφόμενες εργασίες:

- α) Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω. στην βόρεια πλευρά
- β) Κατασκευή πασσάλων προσωρινής αντιστήριξης στην περιοχή της Βόρειας Πρόσβασης
- γ) Κατασκευή Διαφραγματικών Τοίχων
- δ) Κατασκευή του κυρίως κουτιού του Σταθμού (εκσκαφή, πλάκα οροφής, πλάκα επιπέδου -1, πλάκα θεμελίωσης και αποβάθρα)

Έχει ολοκληρωθεί τμήμα των κάτωθι περιγραφόμενων εργασιών:

- α) Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω. στην νότια πλευρά
- β) Κατασκευή του κυρίως κουτιού της Διασταύρωσης (εκσκαφή, πλάκα οροφής, πλάκα επιπέδου -1, πλάκα θεμελίωσης)
- γ) Κατασκευή της Βόρειας Πρόσβασης
- δ) Τοποθέτηση υδατοστεγάνωσης και επίχωση της πλάκας οροφής

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €6.882.738,61 επί συνόλου €28.807.800,00 ήτοι ποσοστό 23,89%.

**3. ΧΩΡΟΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ ΑΠΟ ΣΤΑΘΜΟ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΠΡΟΣ ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ**

Έχουν ολοκληρωθεί οι κάτωθι περιγραφόμενες εργασίες:

- α) Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω.
- β) Κατασκευή Διαφραγματικών Τοίχων
- γ) Κατασκευή του κυρίως κουτιού έως και το επίπεδο της πλάκας -2 (εκσκαφή και σκυροδέτηση πλακών οροφής, -1 και -2)

Έχει κατασκευασθεί το μεγαλύτερο τμήμα της υδατοστεγάνωσης και επίχωσης της πλάκας οροφής.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €5.695.145,21 επί συνόλου €7.501.200,00 ήτοι ποσοστό 75,92%.

#### 4. ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχουν ολοκληρωθεί οι κάτωθι περιγραφόμενες εργασίες:

- α) Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω.
- β) Κατασκευή πασσάλων προσωρινής αντιστήριξης
- γ) Κατασκευή Διαφραγματικών Τοίχων
- δ) Κατασκευή της πλάκας του επιπέδου -1
- ε) Κατασκευή του βορείου τμήματος της πλάκας οροφής
- στ) Τοποθέτηση της υδατοστεγάνωσης του βορείου τμήματος πλάκας οροφής

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €4.406.140,06 επί συνόλου €18.513.600,00 ήτοι ποσοστό 23,80%.

#### 5. ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ

Έχουν ολοκληρωθεί οι κάτωθι περιγραφόμενες εργασίες:

- α) Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω.
- β) Κατασκευή πασσάλων προσωρινής αντιστήριξης
- γ) Κατασκευή Διαφραγματικών Τοίχων

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €3.833.756,79 επί συνόλου €19,870.200,00 ήτοι ποσοστό 19,29%.

#### 6. ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ

Έχουν ολοκληρωθεί οι κάτωθι περιγραφόμενες εργασίες:

- α) Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω.
- β) Κατασκευή πασσάλων προσωρινής αντιστήριξης
- γ) Κατασκευή Διαφραγματικών Τοίχων
- δ) Κατασκευή Βόρειας πλάκας μεσοπατώματος
- ε) Κατασκευή Βόρειας πλάκας οροφής

στ) Τοποθέτηση υδατοστεγάνωσης Βόρειας πλάκας οροφής

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €4.202.706,35 επί συνόλου €17.955.000,00 ήτοι ποσοστό 23,41%.

## **7. ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΥΝΤΡΙΒΑΝΙ**

Έχουν ολοκληρωθεί οι κάτωθι περιγραφόμενες εργασίες:

- α) Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω.
- β) Κατασκευή πασσάλων προσωρινής αντιστήριξης Βορείων κατασκευών
- γ) Κατασκευή Διαφραγματικών Τοίχων
- δ) Κατασκευή πλάκας επιπέδου -1
- ε) Κατασκευή πλάκας οροφής
- στ) Τοποθέτηση υδατοστεγάνωσης πλάκας οροφής και επιχώση (τμήμα)

Έχει ολοκληρωθεί τμήμα της πλάκας επιπέδου -2

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €5.567.163,55 επί συνόλου €25.296.600,00 ήτοι ποσοστό 22,01%.

## **8. ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΣΤΑΘΜΟΥ ΣΥΝΤΡΙΒΑΝΙ**

Έχουν ολοκληρωθεί οι κάτωθι περιγραφόμενες εργασίες:

- α) Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω.
- β) Κατασκευή Διαφραγματικών Τοίχων
- γ) Κατασκευή της Διασταύρωσης (εκτός των προσωρινών ανοιγμάτων)

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €9.940.655,94 επί συνόλου €12.528.600,00 ήτοι ποσοστό 79,34%.

## **9. ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ**

Έχουν ολοκληρωθεί οι κάτωθι περιγραφόμενες εργασίες:

- α) Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω.
- β) Κατασκευή πασσάλων προσωρινών αντιστηρίξεων
- γ) Κατασκευή Διαφραγματικών Τοίχων

- δ) Κατασκευή πλάκας οροφής
- ε) Κατασκευή πλάκας επιπέδου -1
- στ) Κατασκευή πλάκας επιπέδου -2
- ζ) Κατασκευή πλάκας επιπέδου -3
- η) Τοποθέτηση υδατοστεγάνωσης πλάκας οροφής

Έχει κατασκευασθεί το μεγαλύτερο τμήμα των προσβάσεων και φρεατίων του σταθμού, καθώς και τμήμα της επίχωσης της πλάκας οροφής

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €8.750.187,75 επί συνόλου €22.184.400,00 ήτοι ποσοστό 39,44%.

#### 10.ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΑΠΑΦΗ

Έχουν ολοκληρωθεί οι κάτωθι περιγραφόμενες εργασίες:

- α) Μετατόπιση Βορείων Δικτύων Ο.Κ.Ω.
- β) Κατασκευή Διαφραγματικών Τοίχων
- γ) Κατασκευή πασσάλων προσωρινής αντιστήριξης σταθμού
- δ) Εκσκαφή και προσωρινή αντιστήριξη του σταθμού έως το 2<sup>ο</sup> επίπεδο τοποθέτησης αντηριδών

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €2.591.834,06 επί συνόλου €16.678.200,00 ήτοι ποσοστό 15,54%.

#### 11.ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΥΚΛΕΙΑΗ

Η κατασκευή του σταθμού έχει ολοκληρωθεί στο σύνολό της, εκτός από το τμήμα της αποβάθρας. Έχει εκτελεσθεί τμήμα της εγκατάστασης Κυλιόμενων Κλιμάκων .

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €9.008.028,99 επί συνόλου €19.471.200,00 ήτοι ποσοστό 46,26%.



**12.ΣΤΑΘΜΟΣ ΦΛΕΜΙΝΓΚ**

Έχουν ολοκληρωθεί οι κάτωθι περιγραφόμενες εργασίες:

- α) Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω.
- β) Κατασκευή Διαφραγματικών Τοίχων
- γ) Κατασκευή πλάκας οροφής
- ε) Κατασκευή πλάκας επιπέδου -1
- στ) Κατασκευή πλάκας επιπέδου -2
- ζ) Κατασκευή πλάκας επιπέδου -3

Έχει ολοκληρωθεί τμήμα των κάτωθι περιγραφόμενων εργασιών:

- α) Τοποθέτηση υδατοστεγάνωσης και επίχωση
- β) Κατασκευή πασσάλων προσωρινών αντιστηρίξεων
- γ) Κατασκευή προσβάσεων και φρεατίων σταθμού

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €4.859.151,23 επί συνόλου €14.683.200,00 ήτοι ποσοστό 33,09%.

**13.ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ**

Έχουν ολοκληρωθεί οι κάτωθι περιγραφόμενες εργασίες:

- α) Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω.
- β) Κατασκευή Διαφραγματικών Τοίχων

Έχει εκτελεσθεί τμήμα των πασσάλων προσωρινής αντιστήριξης και η κατασκευή της πλάκας οροφής και της υδατοστεγάνωσης εκτός των τμημάτων του Βορείου φρέατος και των Νοτίων ανοιγμάτων. Βρίσκεται σε εξέλιξη η εκτέλεση των παρακάτω εργασιών:

- α) Κατασκευή της πλάκας του επιπέδου -1
- β) Εγκατάσταση για την κατασκευή της πλάκας του επιπέδου -2

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €8.044.171,18 επί συνόλου €28.408.800,00 ήτοι ποσοστό 28,32%.

**14.ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΗ ΠΑΤΡΙΚΙΟΥ**

Έχει εκτελεσθεί τμήμα των κάτωθι εργασιών:

- α) Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω.
- β) Κατασκευή Διαφραγματικών Τοίχων
- γ) Κατασκευή προσωρινών πασσάλων αντιστήριξης

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €2.153.186,87 επί συνόλου €20.588.400,00 ήτοι ποσοστό 10,46%.

**15.ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗ**

Έχει εκτελεσθεί μικρό τμήμα των παρακάμψεων Δικτύων Ο.Κ.Ω.

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €660.123,43 επί συνόλου €19.072.200,00 ήτοι ποσοστό 3,46%.

**16.ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΝΕΑ ΕΛΒΕΤΙΑ**

Έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες μετατόπισης των Δικτύων Ο.Κ.Ω.

Βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή των πασσάλων του σταθμού και η εκσκαφή και προσωρινή αντιστήριξη του φρέατος T.B.M.

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €1.452.016,17 επί συνόλου €29.685.600,00 ήτοι ποσοστό 4,89%.

**17.ΣΗΡΑΓΓΑ Α/Ο ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΑΘΜΟ Ν. ΕΛΒΕΤΙΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ**

Έχει εκτελεσθεί τμήμα των παρακάμψεων Δικτύων Ο.Κ.Ω., καθώς και τμήμα των πασσάλων προσωρινής αντιστήριξης (μεταξύ NATM και Αμαξοστασίου).

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €1.465.878,05 επί συνόλου €35.910.000,00 ήτοι ποσοστό 4,08%.

## 18. ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ

Έχει εκτελεσθεί τμήμα των εργασιών παρακάμψεων των Δικτύων Ο.Κ.Ω. και βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή των πασσάλων αντιστήριξης, η εκσκαφή και η κατασκευή του Συγκροτήματος Ι.

Έχουν εκτελεσθεί μελέτες Ηλεκτρομηχανολογικών Εργασιών.

Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €15.862.153,23 επί συνόλου €130.473.000,00 ήτοι ποσοστό 12,16%.

## 19. ΣΗΡΑΓΓΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΜΕΝΕΣ ΜΕ Τ.Β.Μ.

Έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή των σηράγγων μέχρι τον σταθμό Ανάληψη. Η συνολική αξία των εκτελεσμένων εργασιών ανέρχεται σε €104.456.699,96 επί συνόλου €201.973.800,00 ήτοι ποσοστό 51,72%.

## Γ. ΥΠΟΛΕΙΠΟΜΕΝΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ – ΕΛΛΕΙΨΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΜΕ ΥΠΑΙΤΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

### 1. ΕΠΙΣΤΑΘΜΟΣ ΝΕΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

Υπολειπόμενες εργασίες:

- Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω. στην νότια πλευρά
- Κατασκευή του δευτέρου φρεατίου του Επιστάθμου (πάσσαλοι προσωρινής αντιστήριξης, εκσκαφή, σκυροδέτηση).
- Ολοκλήρωση (κλείσιμο) προσωρινού ανοίγματος πλάκας οροφής
- Ολοκλήρωση υδατοστεγάνωσης, επίχωσης της πλάκας οροφής και αποκαταστάσεις στην επιφάνεια
- Εγκαταστάσεις Η/Μ Συστημάτων-Επιδομής

Εκ των παραπάνω εργασιών οι υπό α) και β) δεν μπορούν να εκτελεστούν, καθώς εξαρτώνται από την εφαρμογή της επόμενης κυκλοφοριακής ρύθμισης η οποία κατασκευάζεται επί της πλάκας οροφής της Διασταύρωσης του Ν. Σιδηροδρομικού Σταθμού (τμήμα φρέατος Τ.Β.Μ.) και η οποία δεν δύναται να κατασκευασθεί λόγω της ύπαρξης των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων λειτουργίας των Τ.Β.Μ., εξ αιτίας της μη υλοποίησης της μετεγκατάστασής τους στην θέση Διασταύρωση Συντριβάνι.

Αναφορικά με το κλείσιμο του προσωρινού ανοίγματος (υπό γ) ανωτέρω), η σχετική εργασία δεν μπορεί να εκτελεσθεί επειδή αυτό αποτελεί σημείο πρόσβασης στις σήραγγες του Έργου και παραμένει ανοικτό καθ' όλη την διάρκεια κατασκευής, σύμφωνα με την μελέτη, αποκαθίσταται δε μετά την ολοκλήρωση του συνόλου του Έργου, οι δε υπό δ) και ε) ως άνω εργασίες πρέπει να ακολουθήσουν.

Εκ των ανωτέρω φαίνεται ότι το σύνολο των υπολειπομένων εργασιών του τμήματος αυτού του Έργου δεν μπορεί να εκτελεσθεί.

## **2. ΝΕΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ**

Υπολειπόμενες εργασίες:

- α) Ολοκλήρωση της κατασκευής της Διασταύρωσης του Ν. Σιδ/κού Σταθμού (τμήμα του φρέατος εισόδου των TBM, πλάκες επιπέδου -1 και οροφής)
- β) Μετατόπιση δικτύων Ο.Κ.Ω. στην νότια πλευρά
- γ) Κατασκευή της Νότιας Πρόσβασης και φρεσιών του Σταθμού (πάσσαλοι προσωρινής αντιστήριξης, εκσκαφή και σκυροδέτηση)
- δ) Ολοκλήρωση κατασκευής Βόρειας Πρόσβασης
- ε) Ολοκλήρωση υδατοστεγάνωσης, επίχωσης, της πλάκας οροφής και αποκαταστάσεις στην επιφάνεια
- στ) Κατασκευή αρχιτεκτονικών τελειωμάτων
- ζ) Εγκαταστάσεις Η/Μ Συστημάτων

Η υπό α) ως άνω εργασία δεν μπορεί να εκτελεσθεί λόγω της ύπαρξης των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων λειτουργίας των T.B.M. εξ αιτίας της μη υλοποίησης της μετεγκατάστασής τους στην θέση Διασταύρωση Συντριβάνι. Ομοίως και οι υπό β) και γ) ως άνω εργασίες δεν μπορούν να εκτελεστούν διότι σύμφωνα με την μελέτη ακολουθούν την α), ενώ επιπλέον εκκρεμεί και η παράδοση του εργοταξιακού χώρου. Επίσης προ της κατασκευής θα απαιτηθεί αρχαιολογική έρευνα.

Οι υπό ε), στ) και ζ) ως άνω εργασίες δεν μπορούν να εκτελεστούν παρά μόνον μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής του σταθμού και των προσβάσεων.

Αναφορικά με την υπό ε) ως άνω εργασία ολοκλήρωσης της κατασκευής της Βόρειας Πρόσβασης του Σταθμού, αυτή βρίσκεται σε εξέλιξη και μπορεί να ολοκληρωθεί.

Εκ των ανωτέρω φαίνεται ότι από το σύνολο των υπολειπομένων εργασιών δαπάνης €21.925.061,39 δύναται να εκτελεσθεί μικρό μόνο μέρος αυτών, δαπάνης €32.289,26, ήτοι ποσοστό 1,5<sup>0</sup>/<sub>00</sub> επί του ανεκτελέστου του τμήματος αυτού.

### 3. ΧΩΡΟΣ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ ΑΠΟ ΣΤΑΘΜΟ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΠΡΟΣ ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ

Υπολειπόμενες εργασίες:

- α) Ολοκλήρωση της κατασκευής της Διασταύρωσης (εκσκαφή έως το τελικό επίπεδο, σκυροδέτηση πλάκας θεμελίωσης)
- β) Ολοκλήρωση υδατοστεγάνωσης, επίχωσης της πλάκας οροφής και αποκαταστάσεις στην επιφάνεια

Οι ως άνω εργασίες δεν μπορούν να εκτελεσθούν λόγω της ύπαρξης κατασκευασμένων σηράγγων εντός του τμήματος αυτού και των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων λειτουργίας των Τ.Β.Μ. με υπαιτιότητα της ΑΜ, ως αναφέρεται παραπάνω («Κατασκευή Σταθμών Δυτικά της Ανόλημης.»).

### 4. ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Υπολειπόμενες εργασίες:

- α) Κατασκευή της Νότιας πλάκας οροφής
- β) Εκσκαφή έως το επίπεδο της πλάκας -2 και κατασκευή αυτής
- γ) Ολοκλήρωση υδατοστεγάνωσης και επίχωση
- δ) Εκσκαφή έως το τελικό επίπεδο, σκυροδέτηση πλάκας θεμελίωσης και αποβάθρας, καθώς και σκυροδέτηση εσωτερικών τοιχείων και κλιμάκων του σταθμού
- ε) Κατασκευή προσβάσεων και φρεατίων (εκσκαφή και σκυροδέτηση)
- στ) Αποκαταστάσεις στην επιφάνεια
- ζ) Κατασκευή αρχιτεκτονικών τελειωμάτων
- η) Εγκαταστάσεις Η/Μ Συστημάτων

Οι υπό α), β) και γ) ως άνω εργασίες μπορούν να εκτελεσθούν. Οι υπό δ) ως άνω εργασίες δεν μπορούν να εκτελεσθούν λόγω της ύπαρξης κατασκευασμένων σηράγγων εντός του σταθμού και των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων λειτουργίας των Τ.Β.Μ. με υπαιτιότητα της ΑΜ, ως αναφέρεται παραπάνω, ενώ

και οι υπό ε) ως άνω εργασίες κατασκευής των προσβάσεων δεν μπορούν να εκτελεσθούν επειδή πρέπει να προηγηθεί Αρχαιολογική Έρευνα. Οι υπό στ), ζ) και η) εργασίες δεν μπορούν να εκτελεσθούν παρά μόνον μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής του σταθμού και των προσβάσεων

Εκ των ανωτέρω φαίνεται ότι από το σύνολο των υπολειπομένων εργασιών δαπάνης €14.107.459,94 δύναται να εκτελεσθεί μικρό μόνο μέρος αυτών, δαπάνης €906.885,73, ήτοι ποσοστό 6,4% επί του ανεκτελέστου του τμήματος αυτού.

#### **5. ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ**

Υπολείπεται το σύνολο της κατασκευής του σταθμού (εκσκαφή κυρίως κουτιού και σκυροδέτηση, κατασκευή προσβάσεων, αρχιτεκτονικά τελειώματα και εγκαταστάσεις συστημάτων). Η κατασκευή δεν μπορεί να εκτελεσθεί με αποκλειστική υπαιτιότητα της ΑΜ, ως αναφέρεται παραπάνω στο Κεφάλαιο Α («Σταθμός Βενιζέλου»).

#### **6. ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ**

Υπολειπόμενες εργασίες:

- α) Κατασκευή της Νότιας πλάκας μεσοπατώματος
- β) Κατασκευή της Νότιας πλάκας οροφής
- γ) Ολοκλήρωση υδατοστεγάνωσης και επίχωση
- δ) Εκσκαφή έως το επίπεδο της πλάκας -1 και κατασκευή αυτής
- ε) Εκσκαφή έως το επίπεδο της πλάκας -2 και κατασκευή αυτής
- στ) Εκσκαφή έως το τελικό επίπεδο, σκυροδέτηση πλάκας θεμελίωσης και αποβάθρας, καθώς και σκυροδέτηση εσωτερικών τοιχείων και κλιμάκων του σταθμού
- ζ) Κατασκευή προσβάσεων και φρεατίων (εκσκαφή και σκυροδέτηση)
- η) Αποκαταστάσεις στην επιφάνεια
- θ) Κατασκευή αρχιτεκτονικών τελειωμάτων
- ι) Εγκαταστάσεις Η/Μ Συστημάτων

Η υπό α) ως άνω εργασία δεν μπορεί να εκτελεσθεί επειδή πρέπει να προηγηθεί η αρχαιολογική έρευνα του Νοτίου τμήματος του σταθμού, η οποία δεν έχει αρχίσει έως σήμερα. Όλες οι υπόλοιπες ως άνω εργασίες που έπονται χρονικά,

σύμφωνα με την μελέτη, ομοίως δεν μπορούν να εκτελεσθούν. Επιπροσθέτως, αναφορικά με την υπό ζ) ως άνω εργασία σημειώνεται ότι πρέπει να προηγηθεί αρχαιολογική έρευνα (περιοχές Βόρειας και Νότιας Προσβάσεων).

Κατά συνέπεια στο τμήμα αυτό υπάρχει πλήρης διακοπή εργασιών, ως αναφέρεται παραπάνω στο Κεφάλαιο Α («Σταθμός Αγία Σοφία»)

## **7. ΣΤΑΘΜΟΣ ΣΥΝΤΡΙΒΑΝΙ**

Υπολειπόμενες εργασίες:

- α) Πάσσαλοι αντιστήριξης Νότιας Πρόσβασης και φρεατίων
- β) Ολοκλήρωση κατασκευής πλάκας επιπέδου -2
- γ) Εκσκαφή έως το επίπεδο της πλάκας -3 και κατασκευή αυτής
- δ) Εκσκαφή έως το τελικό επίπεδο, σκυροδέτηση πλάκας θεμελίωσης και αποβάθρας, καθώς και σκυροδέτηση εσωτερικών τοιχείων και κλιμάκων του σταθμού
- ε) Κατασκευή προσβάσεων και φρεατίων (εκσκαφή και σκυροδέτηση)
- στ) Κατασκευή Νότιας σήραγγας αερισμού (NATM)
- ζ) Ολοκλήρωση υδατοστεγάνωσης και επίχωση
- η) Αποκαταστάσεις στην επιφάνεια
- θ) Κατασκευή αρχιτεκτονικών τελειωμάτων
- ι) Εγκαταστάσεις Η/Μ Συστημάτων

Η υπό α) ως άνω εργασία δεν μπορεί να εκτελεσθεί διότι εκκρεμεί η παράδοση του εργοταξιακού χώρου (νότιο φρεάτιο αερισμού). Η υπό δ) ως άνω δεν μπορεί να εκτελεσθεί λόγω της ύπαρξης κατασκευασμένων σήραγγων εντός του σταθμού και των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων λειτουργίας των Τ.Β.Μ. με υπατιότητα της ΑΜ, ως αναφέρεται παραπάνω. Σχετικά με την υπό ε) ως άνω εργασία, πρέπει να προηγηθεί αρχαιολογική έρευνα, ενώ η κατασκευή της Νότιας σήραγγας αερισμού (υπό στ) ανωτέρω) προϋποθέτει την έγκριση του 15<sup>ου</sup> Α.Π.Ε. Οι υπό ζ), η), θ) και ι) εργασίες δεν μπορούν να εκτελεσθούν προ της ολοκλήρωσης της κατασκευής του σταθμού και των προσβάσεων. Οι υπό β) και γ) ως άνω εργασίες μπορούν να εκτελεσθούν.

Εκ των ανωτέρω φαίνεται ότι από το σύνολο των υπολειπομένων εργασιών δαπάνης €19.729.436,45 δύναται να εκτελεσθεί μικρό μόνο μέρος αυτών, δαπάνης €413.762,00, ήτοι ποσοστό 2,1% επί του ανεκτελέστου του τμήματος αυτού.

## 8. ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΣΤΑΘΜΟΥ ΣΥΝΤΡΙΒΑΝΙ

Υπολειπόμενες εργασίες:

- α) Κλείσιμο προσωρινών ανοιγμάτων πλακών
- β) Τοποθέτηση υδατοστεγάνωσης και επίχωση στα ανωτέρω τμήματα
- γ) Εγκαταστάσεις Η/Μ Συστημάτων

Οι υπό α) και β) ως άνω εργασίες δεν μπορούν να εκτελεσθούν επειδή τα συγκεκριμένα ανοίγματα αποτελούν σημείο πρόσβασης στις σήραγγες του Έργου και παραμένουν ανοικτά καθ' όλη την διάρκεια κατασκευής σύμφωνα με την μελέτη, αποκαθίστανται δε μετά την ολοκλήρωση του συνόλου του Έργου. Οι υπό γ) ως άνω εργασίες ομοίως δεν μπορούν να εκτελεσθούν εφόσον δεν ολοκληρωθεί η κατασκευή της Διασταύρωσης.

## 9. ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Υπολειπόμενες εργασίες:

- α) Εκσκαφή έως το τελικό επίπεδο, σκυροδέτηση πλάκας θεμελίωσης και αποβάθρας, καθώς και σκυροδέτηση εσωτερικών τοιχείων και κλιμάκων του σταθμού
- β) Ολοκλήρωση υδατοστεγάνωσης και επίχωσης
- γ) Αποκαταστάσεις στην επιφάνεια
- δ) Κατασκευή αρχιτεκτονικών τελειωμάτων
- ε) Εγκαταστάσεις Η/Μ Συστημάτων

Οι υπό α) ως άνω εργασίες δεν μπορούν να εκτελεσθούν λόγω της ύπαρξης κατασκευασμένων σηράγγων εντός του σταθμού και των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων λειτουργίας των Τ.Β.Μ. με υπαιτιότητα της ΑΜ, ως αναφέρεται παραπάνω. Οι υπό β), γ), δ) και ε) εργασίες δεν μπορούν να εκτελεσθούν πριν από την ολοκλήρωση του σταθμού.

Κατά συνέπεια στο τμήμα αυτό υπάρχει πλήρης διακοπή εργασιών, ως αναφέρεται παραπάνω στο Κεφάλαιο Α («Κατασκευή Σταθμών Δυτικά της Ανάληψης.»).

## 10. ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΑΠΑΦΗ

Υπολειπόμενες εργασίες:

- α) Κατασκευή σταθμού (υπόλοιπη εκσκαφή, σκυροδετήσεις)



- β) Κατασκευή προσβάσεων (πάσσαλοι, εκσκαφή, σκυροδετήσεις)
- γ) Τοποθέτηση υδατοστεγάνωσης, επίχωση και αποκαταστάσεις στην επιφάνεια
- δ) Κατασκευή αρχιτεκτονικών τελειωμάτων
- ε) Εγκαταστάσεις Η/Μ Συστημάτων

Οι ανωτέρω εργασίες δεν μπορούν να εκτελεστούν κατ' αρχήν επειδή εκκρεμεί η έγκριση του 15<sup>ου</sup> Α.Π.Ε. Εστω και μετά την έγκριση του σχετικού Α.Π.Ε., η εκσκαφή του σταθμού δεν μπορεί να εκτελεσθεί μέχρι το επίπεδο της θεμελίωσης, λόγω της ύπαρξης κατασκευασμένων σπράγγων εντός του σταθμού και των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων λειτουργίας των Τ.Β.Μ. με υπαιτιότητα της ΑΜ, ως αναφέρεται παραπάνω.

Εκ των ανωτέρω φαίνεται ότι από το σύνολο των υπολειπομένων εργασιών δαπάνης €14.086.365,94 δύναται να εκτελεσθεί μικρό μόνο μέρος αυτών (τμήμα της εκσκαφής του σταθμού), δαπάνης €218.817,98, ήτοι ποσοστό 1,60% επί του ανεκτελέστου του τμήματος αυτού.

## 11. ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΥΚΛΕΙΔΗ

Υπολειπόμενες εργασίες:

- α) Καθαίρεση των ψευδοσπράγγων εκκίνησης των Τ.Β.Μ. και κατασκευή της αποβάθρας
- β) Κατασκευή αρχιτεκτονικών τελειωμάτων
- γ) Εγκαταστάσεις Η/Μ Συστημάτων

Οι ανωτέρω εργασίες δεν μπορούν να εκτελεστούν λόγω της ύπαρξης των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων λειτουργίας των Τ.Β.Μ. με υπαιτιότητα της ΑΜ, ως αναφέρεται παραπάνω.

## 12. ΣΤΑΘΜΟΣ ΦΛΕΜΙΝΓΚ

Υπολειπόμενες εργασίες:

- α) Εκσκαφή έως το τελικό επίπεδο, σκυροδέτηση πλάκας θεμελίωσης και αποβάθρας, καθώς και σκυροδέτηση εσωτερικών τοιχείων και κλιμάκων του σταθμού
- β) Ολοκλήρωση κατασκευής προσβάσεων και φρεατίων του σταθμού
- γ) Ολοκλήρωση υδατοστεγάνωσης, επίχωσης και αποκαταστάσεις στην επιφάνεια

δ) Κατασκευή αρχιτεκτονικών τελειωμάτων

ε) Εγκαταστάσεις Η/Μ Συστημάτων

Οι ανωτέρω υπό α) εργασίες δεν μπορούν να εκτελεστούν λόγω της ύπαρξης κατασκευασμένων σηράγγων εντός του σταθμού και των υποστηρικτικών εγκαταστάσεων λειτουργίας των Τ.Β.Μ. με υπαιτιότητα της ΑΜ, ως αναφέρεται παραπάνω. Οι υπό β) ως άνω εργασίες δεν μπορούν να εκτελεστούν επειδή απαιτείται προηγουμένως η ολοκλήρωση της κατασκευής του σταθμού και η εφαρμογή σχετικής κυκλοφοριακής ρύθμισης. Τέλος, οι υπό γ), δ) και ε) ως άνω εργασίες δεν μπορούν να εκτελεστούν παρά μόνον μετά την ολοκλήρωση του σταθμού.

### **13. ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ**

Υπολειπόμενες εργασίες:

α) Ολοκλήρωση κατασκευής πλάκας επιπέδου -1

β) Ολοκλήρωση κατασκευής πλάκας επιπέδου -2 (εξοκαφή και σκυροδέτηση)

γ) Ολοκλήρωση κατασκευής σταθμού έως και την πλάκα πυθμένα, κατασκευή αποβάθρας

δ) Κατασκευή προσβάσεων και φρεατίων (πάσσαλοι, εξοκαφή και σκυροδέτηση)

ε) Κλείσιμο ανοιγμάτων (βόρειο φρέαρ και νότια ανοίγματα)

στ) Ολοκλήρωση υδατοστεγάνωσης, επίχωση και αποκαταστάσεις στην επιφάνεια

ζ) Κατασκευή αρχιτεκτονικών τελειωμάτων

η) Εγκαταστάσεις Η/Μ Συστημάτων

Οι υπό α) έως και ζ) ως άνω αναφερόμενες εργασίες δύνανται να εκτελεστούν. Αναφορικά με τις υπό η) ως άνω εργασίες, αυτές δεν είναι δυνατόν να εκτελεστούν, ως αναλύεται σε επόμενο κεφάλαιο.

Εκ των ανωτέρω φαίνεται ότι από το σύνολο των υπολειπομένων εργασιών δαπάνης €20.364.628,82 δύνανται να εκτελεσθεί μέρος μόνον αυτών δαπάνης €5.131.671,52, ήτοι ποσοστό 25,20% επί του ανεκτελέστου του τμήματος αυτού.

**14. ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΛΑΔΩΣΗ ΠΑΤΡΙΚΙΟΥ**

Οι εργασίες κατασκευής του σταθμού και της διακλάδωσης δεν μπορούν να εκτελεστούν με υπαιτιότητα της ΑΜ ως αναφέρεται παραπάνω στο Κεφάλαιο Α («Σταθμός και Διακλάδωση Πατρικίου»).

**15. ΣΤΑΘΜΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗ**

Δεν μπορούν να εκτελεστούν εργασίες επειδή δεν έχει παραδοθεί στον Ανάδοχο ο σχετικός εργοταξιακός χώρος στο σύνολό του με υπαιτιότητα της ΑΜ ως αναφέρεται παραπάνω στο Κεφάλαιο Α («Σταθμός Βούλγαρη»).

**16. ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΝΕΑ ΕΛΒΕΤΙΑ**

Οι υπολειπόμενες εργασίες είναι:

- α) Ολοκλήρωση της κατασκευής των πασσάλων προσωρινής αντιστήριξης
- β) Ολοκλήρωση της εκσκαφής και προσωρινής αντιστήριξης του σταθμού και της Διασταύρωσης
- γ) Κατασκευή του σταθμού και της Διασταύρωσης
- δ) Κατασκευή της υδροστεγάνωσης και επίχωση
- ε) Αποκαταστάσεις στην επιφάνεια
- στ) Κατασκευή αρχιτεκτονικών τελειωμάτων
- ζ) Εγκαταστάσεις Η/Μ Συστημάτων

Οι ως άνω εργασίες δεν μπορούν να εκτελεστούν με υπαιτιότητα της ΑΜ ως αναφέρεται παραπάνω στο Κεφάλαιο Α («Σταθμός και Διασταύρωση Νέα Ελβετία»).

**17. ΣΗΡΑΓΓΑ Α/Ο ΑΠΟ ΤΟ ΣΤΑΘΜΟ Ν. ΕΛΒΕΤΙΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ**

Δεν μπορούν να εκτελεστούν εργασίες, επειδή εκκρεμεί η πλήρης παράδοση του εργοταξιακού χώρου με υπαιτιότητα της ΑΜ ως αναφέρεται παραπάνω στο Κεφάλαιο Α («Σήραγγα Ανοικτού Ορύγματος από το Σταθμό Νέα Ελβετία προς το Αμαξοστάσιο»).

**18. ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ**

Ως αναφέρεται παραπάνω στο Κεφάλαιο Α («Αμαξοστάσιο»), δεσμεύεται χώρος 10 στρεμμάτων για Αρχαιολογικές έρευνες. Τούτο σημαίνει ότι με υπαιτιότητα της ΑΜ το σύνολο του απαιτούμενου χώρου για την εκτέλεση του έργου δεν είναι ελεύθερο παντός κωλύματος, με συνέπεια την επιβολή αποσπασματικής

εκτέλεσης εργασιών, δηλαδή παραβίαση ουσιαστικών συμβατικών προβλέψεων και αλλαγή των συνθηκών εκτέλεσης του έργου.

Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την τεράστια καθυστέρηση παράδοσης του συνόλου του απαιτούμενου χώρου, η οποία προβλεπόταν στο εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα την 01-02-2008, καθιστά αδύνατη την οποιαδήποτε πρόβλεψη για την πρόοδο των εργασιών.

Κατά συνέπεια λόγω των ανωτέρω, το τμήμα αυτό οδηγείται υποχρεωτικά σε διακοπή εργασιών.

#### 19. ΣΗΡΑΓΓΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΜΕΝΕΣ ΜΕ Τ.Β.Μ.

Υπολείπεται η κατασκευή των σηράγγων από τον σταθμό Ανάληψη μέχρι Νέα Ελβετία, η οποία δεν μπορεί να εκτελεσθεί λόγω της έλλειψης απαλλοτριώσης χώρων για την κατασκευή του σταθμού Βούλγαρη και λόγω καθυστερημένης παράδοσης χώρων και αδυναμίας εκτέλεσης εργασιών στον σταθμό και την διακλάδωση Πατρικίου και στον σταθμό και την διασταύρωση Νέα Ελβετία.

#### Δ. ΕΙΔΙΚΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΝΟΜΟ

Σε συνέχεια των ανωτέρω επισημαίνουμε ότι ως προς τη διακοπή των εργασιών, το άρθρ. 62 Ν. 3669/2008 ορίζει τα εξής:

1. Η σύμβαση διαλύεται από την κοινοποίηση στον ανάδοχο διαταγής του φορέα κατασκευής του έργου για οριστική διακοπή των εργασιών, εκτός αν με τη διαταγή αυτή ορίζεται μεταγενέστερος χρόνος διάλυσης, για να εκτελεσθούν οριζόμενες στη διαταγή εργασίες.

2. Ο ανάδοχος μπορεί να ζητήσει τη διάλυση της σύμβασης:

α. Αν μετά την υπογραφή της σύμβασης καθυστερήσει η έναρξη των εργασιών περισσότερο από τρεις (3) μήνες με υπαιτιότητα του φορέα κατασκευής ή του κυρίου του έργου, εκτός αν στη σύμβαση ορίζεται διαφορετικά σχετικά με την έναρξη των εργασιών.

β. Αν οι εργασίες, ύστερα από την έναρξή τους, διακοπούν είτε με διαταγή είτε από υπαιτιότητα του φορέα κατασκευής ή του κυρίου του έργου για διάστημα μεγαλύτερο των τριών (3) μηνών από την κοινοποίηση της διαταγής διακοπής στην πρώτη περίπτωση ή από την επίδοση ειδικής δήλωσης του αναδόχου στη δεύτερη.

Σε περίπτωση διακοπής για καθυστέρηση πληρωμών, σύμφωνα με την παράγραφο 9 του άρθρου 53 του παρόντος, η διάλυση μπορεί να ζητηθεί μετά δίμηνο από τη δήλωση διακοπής των εργασιών.

γ. Αν η καθυστέρηση των εργασιών χωρίς υπαιτιότητα του αναδόχου υπερβεί την οριακή προθεσμία.

Από το γράμμα του νόμου είναι σαφές ότι η διακοπή των εργασιών συνεπάγεται το δικαίωμα διάλυσης της σύμβασης σύμφωνα με ειδική διαδικασία, τούτο δε ανεξαρτήτως του αν η διακοπή των εργασιών αφορά στο σύνολο του έργου ή σε τμήματα αυτού (σημειακή).

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, η διακοπή των εργασιών στα ανωτέρω τμήματα (σταθμούς) του Έργου οδηγεί σε ολική διακοπή, δηλαδή σε διακοπή των εργασιών σε όλο το Έργο, για τους εξής λόγους:

Είναι γνωστό ότι τα έργα Μετρό είναι ιδιαίτερα πολύπλοκα και οι εργασίες κάθε φάσης εξαρτώνται από τον συντονισμό τους με άλλες εργασίες που έπονται, τις απαιτήσεις των οποίων οφείλουν εκ των προτέρων να έχουν προβλέψει.

Για το λόγο αυτό είναι εξαιρετικής σημασίας η αυστηρή τήρηση της αλληλουχίας των εργασιών, η οποία επιτρέπει την ομαλή πρόοδο και την γραμμική ολοκλήρωση του έργου.

Η διατάραξη του ομαλού τρόπου κατασκευής συμπαρασύρει σειρά επόμενων εργασιών και με την σειρά τους επιφέρουν τροποποιήσεις σε ήδη κατασκευασμένες εργασίες.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα των ανωτέρω αποτελεί η περίπτωση του Σταθμού Βενιζέλου που ως προς την διακοπή εργασιών κατασκευής του η ίδια η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ συνομολογεί την επίπτωση της εν λόγω διακοπής σε όλο το Έργο, σε περίπτωση που ακυρωθεί η κατασκευή του σταθμού λόγω διατήρησης των αρχαίων ευρημάτων στο σημείο - βλ. και δημοσίευση,  
[http://www.ametro.gr/files/presentations/AM\\_Venizelou\\_12.02.2013.pdf](http://www.ametro.gr/files/presentations/AM_Venizelou_12.02.2013.pdf).

- *Επιπτώσεις σε ευρύ φάσμα μελετών του έργου - τοπικά και σε όλο το σύστημα*
- *Επιπτώσεις και τροποποιήσεις στις κατασκευές*
- *Τροποποιήσεις σε ήδη κατασκευασμένα τμήματα του έργου*
- *Ανάγκη κατασκευής πρόσθετων έργων στο τμήμα Δημοκρατίας-Αγ. Σοφίας*
- *Σημαντική περαιτέρω καθυστέρηση στο χρονοδιάγραμμα (της τάξης των 2-3 ετών)*
- *Σημαντική αύξηση του κόστους του Έργου*
- *Σημαντική μείωση στο επίπεδο εξυπηρέτησης της πόλης*

*Από τεχνική και λειτουργική άποψη, το υπεραυτόματο σύστημα του Μετρό Θεσσαλονίκης, έχει μελετηθεί, ώστε ο κάθε σταθμός να περιλαμβάνει συγκεκριμένες υποδομές που υποστηρίζουν την λειτουργία όλης της γραμμής (π.χ. υποσταθμοί έλξης, δωμάτια κεντρικών παροχών 20kV της ΔΕΗ, δωμάτια σηματοδότησης κλπ). Εάν καταργηθεί ο σταθμός Βενιζέλου θα πρέπει οι λειτουργίες συστημάτων του να επαναχωροθετηθούν στους παρακείμενους σταθμούς Δημοκρατίας και Αγ. Σοφίας*

- *Σήμερα κρίνεται σχεδόν αδύνατον να επανασχεδιασθούν οι δύο παρακείμενοι σταθμοί κάτω από τους περιορισμούς των ήδη κατασκευασμένων περιμετρικών*

διαφραγματικών τοίχων, ενσωματώνοντας παράλληλα σημαντικές και εκτενείς πρόσθετες λειτουργίες (ηχ ένας υποσταθμός έλξης είναι περίπου εμβαδού 300 m<sup>2</sup> και απαιτεί μεγάλα ανοίγματα πρόσβασης εξοπλισμού και αερισμού)

- Κατάργηση του σταθμού Βενιζέλου οδηγεί σε διάστημα 1150m μεταξύ σταθμών Δημοκρατίας και Αγίας Σοφίας. Αυτό υπερβαίνει τις διεθνείς προδιαγραφές ασφαλείας Μετρό για μήκος σήραγγας χωρίς φρέατα. Συνεπώς θα απαιτηθεί κατασκευή νέου φρέατος μεταξύ Δημοκρατίας – Αγίας Σοφίας. Αυτό απαιτεί εύρεση νέου χώρου (δεν φαίνεται να υπάρχει τέτοιος χώρος), νέες μελέτες, νέες περιβαλλοντικές εγκρίσεις, νέες αρχαιολογικές έρευνες και τελικά νέες κατασκευές μετά την ολοκλήρωση των παραπάνω.

**Επομένως, από όσα η ίδια η ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ επίσημα αναγνωρίζει και συνομολογεί, η διακοπή εργασιών μόνο στο σταθμό Βενιζέλου έχει επιπτώσεις σε όλο το Έργο οι οποίες μάλιστα συνεπάγονται τη διακοπή εργασιών σε όλο το Έργο.**

Από την αναλυτική παράθεση των στοιχείων των εκτελεσμένων και υπολειπομένων προς εκτέλεση εργασιών ανωτέρω στα κεφάλαια Β' και Γ' της παρούσης προκύπτουν τα ακόλουθα :

- α. Ενώ έχει παρέλθει ενάμιση (1,5) έτος από την λήξη της συμβατικής προθεσμίας ολοκλήρωσης του έργου (1-10-2012) έχει εκτελεσθεί μόνο το **26,84%** αυτού δαπάνης **214.202.184,58 €**.
- β. Από τις υπολειπόμενες προς εκτέλεση εργασίες συνολικής δαπάνης **583.797.815,42 €** δύναται να εκτελεστούν εργασίες αποσπασματικού τύπου όπως προκύπτει από την αναλυτική παράθεση ανωτέρω στο κεφάλαιο Γ' συνολικής δαπάνης **6.703.426,49€**, ήτοι ποσοστό **1,15%**.
- γ. Το σύνολο των σταθμών του έργου είναι μπλοκαρισμένο με αδυναμία εκτέλεσης εργασιών για τους λόγους που αναλυτικά αναφέρθηκαν.
- δ. Τα ΤΒΜ βρίσκονται σε ακινησία επί 2 έτη στο Σταθμό «Ανάληψη» λόγω έλλειψης απαλλοτριώσεων μετά την Ανάληψη (Βούλγαρη) και τεράστιες καθυστερήσεις παράδοσης χώρων και αδυναμίας εκτέλεσης εργασιών στους Σταθμούς «Πατρίκιος» και «Νέα Ελβετία» με άμεσο κίνδυνο πλήρους καταστροφής τους.
- ε. Η αβεβαιότητα κατασκευής των έργων Π/Μ , η πιθανότητα κατάργησης σταθμών (Βενιζέλος, Βούλγαρη) δεν επιτρέπουν την σύνταξη μελετών με άμεση επίπτωση σε όλο το φάσμα μελετών , προμήθειας υλικών, και κατασκευής Η/Μ εργασιών και συστημάτων και τροχαιού υλικού.

στ. Το οίκοθεν συνταχθέν και εγκριθέν από την ΑΜ αναθεωρημένο χρονοδιάγραμμα του έργου, επί του οποίου έχουμε καταθέσει την υπ' αριθμ. 66 διαφωνία μας, η οποία ευρίσκεται στο στάδιο της Διαιτησίας του άρθρου 25Α του Ν. 3614/2007 και στην οποία εμμένουμε πλήρως, έχει προ πολλού ολισθήσει και έχει καταστεί ανεφάρμοστο. Σύμφωνα με την τελευταία μηνιαία Έκθεση Προόδου του έργου, εάν ως δια μαγείας σήμερα αίρονταν όλα τα προβλήματα του έργου, το συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα οδηγεί σε θεωρητική περάτωση του τον Αύγουστο του 2019!!! αντί της προβλεπόμενης κατά την ΑΜ λήξης τον Νοέμβριο του 2016.

Συνεπώς εκ των ανωτέρω είναι φανερό ότι παρουσιάζεται πλήρης αδυναμία εκτέλεσης εργασιών στο σύνολο του έργου με αποκλειστική υπαιτιότητα της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και η παρούσα ασκείται παραδεκτώς και νόμιμα σύμφωνα με το άρθρο 9, παραγρ. 2 του Ν. 1418/84 και του άρθρου 48 ΠΔ 609/85 (ήδη κωδικοποιημένο άρθρο 62, παράγρ. 3 του Ν. 3669/08).

#### **5. ΟΧΛΗΣΗ ΓΙΑ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΘΕΤΙΚΩΝ ΖΗΜΙΩΝ ΤΟΥ ΑΝΑΔΟΧΟΥ**

Επισημαίνουμε ότι εμμένουμε σε όλες τις μέχρι σήμερα απαιτήσεις για αποζημίωσή μας λόγω θετικών ζημιών οι οποίες ευρίσκονται στο στάδιο της διαιτησίας του άρθρου 25 Α του Ν. 3614/07 και σας δηλώνουμε ότι η παρούσα συνιστά παραδεκτώς νόμιμη όχληση του Αναδόχου προς αποζημίωσή του λόγω θετικών ζημιών που έχει υποστεί εξαιτίας της διακοπής των εργασιών το ύψος της οποίας επιφυλασσόμαστε να υποβάλλουμε μετά την οριστική κατάληξη του θέματος.

Επίσης επιφυλασσόμαστε ρητά για οποιαδήποτε άλλη ζημία ήθελε περαιτέρω προκύψει σε βάρος του Αναδόχου από τη διακοπή των εργασιών με υπαιτιότητα του ΚΤΕ.

Αθήνα, 13/03/2014

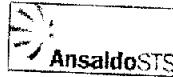
Για τον Ανάδοχο

Ο νόμιμος εκπρόσωπος



Μ. ΣΙΜΑΣ

Με ρητή επιφύλαξη παντός νόμιμου δικαιώματός μας εντέλλεται αρμόδιος δικαστικός επιμελητής να επιδώσει νόμιμα και εμπρόθεσμα την παρούσα προς:



Κοινοπραξία ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΕΡΓΟ: CON - 06 / 004

1. Τον Προϊστάμενο της Διευθύνουσας Υπηρεσίας της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ», η οποία εδρεύει στην Αθήνα, Μεσογείων αρ. 191-193,
2. Την ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ», ως αντισυμβαλλόμενο, Κύριο του Έργου και φορέα κατασκευής αυτού, η οποία εδρεύει στην Αθήνα, Μεσογείων αρ. 191-193 και εκπροσωπείται νομίμως, προς γνώση τους και για τις νόμιμες συνέπειες, αντιγράφοντας αυτήν ολόκληρη στην έκθεση επιδόσεώς του.

Αθήνα 13/03/2014  
Για τον Αγάδοχο  
Ο νομίμος εκπρόσωπος

Μ. ΣΙΜΑΣ