

---

## Επεκτάσεις Αττικής Οδού και Προαστιακού χωρίς δημόσια χρηματοδότηση και διόδια

---

2017/06/16 08:33 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

---

Πρόταση, άμεσης υλοποίησης τεσσάρων σημαντικών έργων ΣΔΙΤ, συνολικού ύψους 750 εκατ. ευρώ στην Αττική, χωρίς δημόσια χρηματοδότηση και νέα διόδια, παρουσίασε ο Στ. Λαμπρόπουλος, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός, Ομότιμος καθηγητής ΕΜΠ και πρώην γ.γ. του υπουργείου Υποδομών, στην εκδήλωση του ΤΕΕ για το value engineering.

«Η πολυετής οικονομική ύφεση έχει οδηγήσει σε δραματική μείωση των επενδύσεων σε υποδομές στη χώρα μας. Προκειμένου να ανακάμψει η Εθνική οικονομία απαιτείται καταγιγισμός νέων επενδύσεων, που προϋποθέτει καλά επεξεργασμένες προτάσεις».

Αυτά τόνισε ο Δρ. Λαμπρόπουλος, σημειώνοντας ότι «ο νέος σχεδιασμός πρέπει να γίνει, όπως σε περίοδο οικογενειακής οικονομικής στενότητας, κάνει ο κάθε νοικοκύρης», δηλαδή «εκμεταλλεύεται καλύτερα τα περιουσιακά του στοιχεία με βελτιώσεις μικρού κόστους.

Μελετά σε βάθος με ποιο τρόπο θα αξιοποιήσει τα λιγοστά χρήματα του, ώστε να πιάσουν οπωσδήποτε τόπο. Προσπαθεί να φέρει στο παρόν μελλοντικά έσοδα του».

Με αυτό το σκεπτικό, ο ομιλητής ανέπτυξε πρόταση, για την ταχεία υλοποίηση τεσσάρων μεσαίου μεγέθους οδικών, σιδηροδρομικών και λιμενικών έργων ΣΔΙΤ, **συνολικού προϋπολογισμού 750 εκατ.€ (με τον ΦΠΑ) στην Περιφέρεια Αττικής, με την απαιτούμενη λειτουργικότητα και τον οικονομικότερο δυνατό σχεδιασμό (Value Engineering with Best Value for Money), χωρίς δημόσια χρηματοδότηση και χωρίς νέα διόδια.**

Ουσιαστικά με την **μελλοντική αξιοποίηση των εσόδων της Αττικής Οδού, μετά την λήξη της περιόδου ιδιωτικής εκμετάλλευσης** από το σχήμα παραχώρησης.

**-Τα προτεινόμενα έργα:** Ο κ. Λαμπρόπουλος τονίζοντας ότι «αυτή η πρόταση βασίζεται σε έρευνα και μελέτη πολυμελούς ομάδας εμπειρων επιστημόνων που καθημερινά ανταγωνίζονται στον επαγγελματικό στίβο» παρουσίασε αναλυτικά τα προτεινόμενα έργα, τα οποία έχουν ως εξής:

-(α) Επέκταση Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού, (β) Κατασκευή Αστικής Σήραγγας Ηλιούπολης και (γ) Αναβάθμιση τμήματος της Λ. Βουλιαγμένης σε αστική λεωφόρο ελεύθερης ροής, από την έξοδο της σήραγγας μέχρι την Λ. Αλίμου: 170εκ.€.

-(α) Αναβάθμιση του οδικού άξονα Σταυρού – Λαυρίου από Αττική Οδό προς Λαύριο, (β) Σταθμός Μετεπιβίβασης Κορωπίου και (γ) Συμπληρωματικά έργα Λιμένα Λαυρίου: 110εκ.€

-Επέκταση Προαστιακού Σιδηροδρόμου προς Λιμένα Λαυρίου: 190εκ.€.

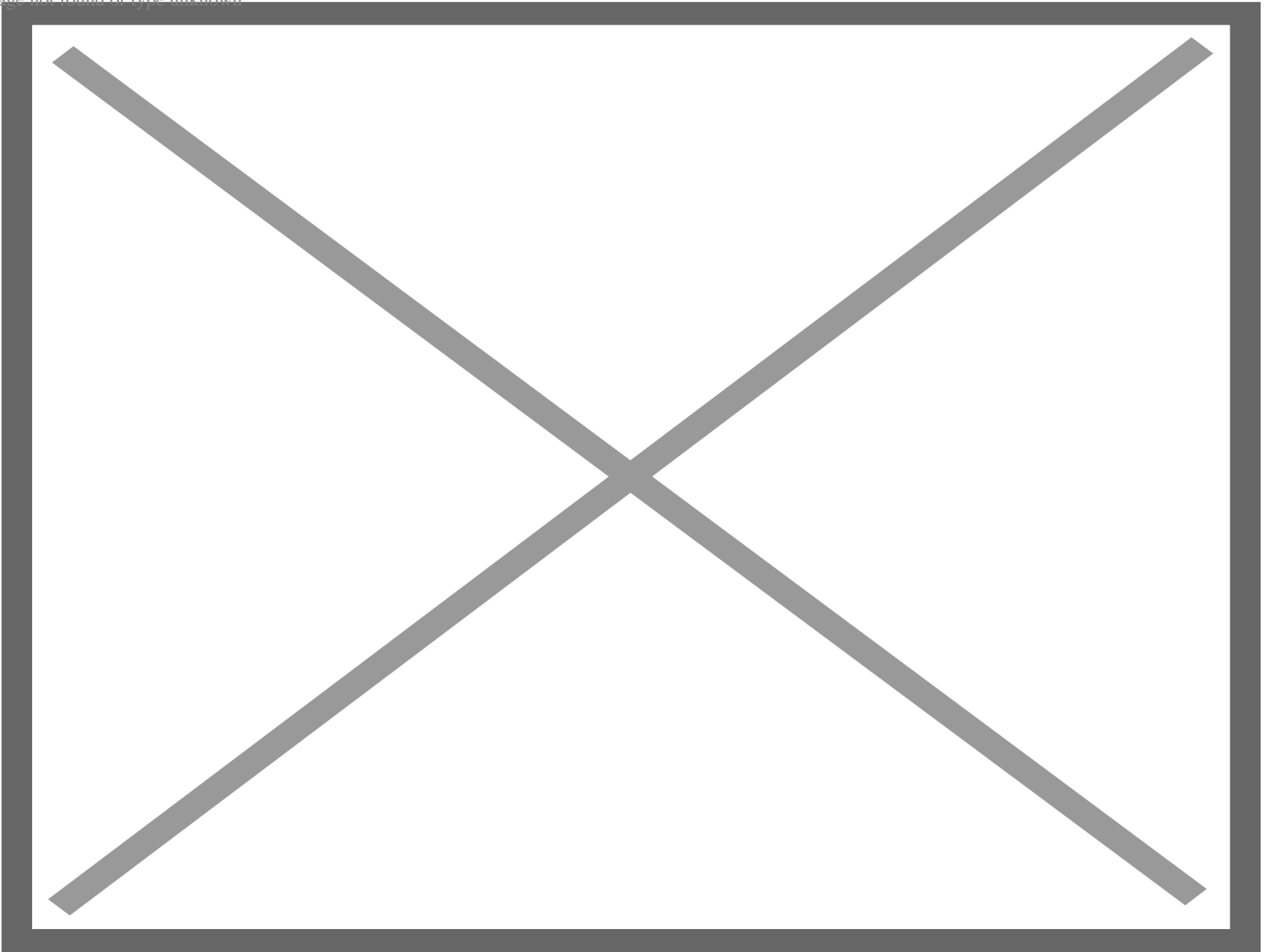
-(α) Επέκταση κλάδου Αττικής Οδού προς Ραφήνα και σύνδεση με Βόρεια είσοδο Αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος, (β) Επέκταση Προαστιακού Σιδηροδρόμου από αεροδρόμιο προς Ραφήνα, (γ) Βελτιώσεις Αττικής Οδού (κόμβος Ραφήνας, κόμβος Περιφερειακής Οδού Αιγάλεω, πρόσθετοι έξοδοι / είσοδοι κλπ), (δ) Σύνδεση Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού με Λεωφόρο Ούλωφ Πάλμε (Παράκαμψη Καισαριανής) και (ε) Δημιουργία Σταθμών Μετεπιβίβασης Προαστιακού Σιδηροδρόμου: 130εκ.€.

**-Οφέλη:** Ο Ομότιμος καθηγητής ΕΜΠ εξήγησε ότι «η υλοποίηση των ανωτέρω έργων θα συμβάλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη της Αττικής, στη μείωση της ανεργίας, στην αύξηση των κρατικών εσόδων από την αύξηση του κύκλου εργασιών και γενικότερα στη βελτίωση της εθνικής οικονομίας, δεδομένου του ισχυρού πολλαπλασιαστή που παρουσιάζουν οι επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών.

Η δε χρηματοδότηση έργων προαστιακού σιδηρόδρομου από τα έσοδα αυτοκινητόδρομου αποτελεί ουσιαστική συμβολή τόσο στη βελτίωση του γενικότερου περιβαλλοντικού ισοζυγίου των μεταφορών στην Αττική, όσο και στη διευκόλυνση της μετακίνησης και των ασθενέστερων οικονομικά ομάδων του πληθυσμού, δηλαδή στην ισόρροπη ανάπτυξη».

**-Αξιοποίηση του Juncker Plan:** Αναπτύσσοντας αναλυτικά πτυχές της εισήγησης του, ο Λαμπρόπουλος είπε ότι: «στην Περιφέρεια Αττικής, υπάρχει μεγάλη ανάγκη υλοποίησης νέων υποδομών μεταφορών που έχουν ενταχθεί στο Ρυθμιστικό Σχέδιο.

Τα Υπουργεία Υποδομών και Ανάπτυξης προκειμένου να εκμεταλλευτούν τις δυνατότητες του Juncker Plan έχουν υποβάλει αρχική πρόταση για ένταξη σε αυτό, μεταξύ άλλων, και των ακόλουθων δύο έργων υποδομών μεταφορών με πρόβλεψη χρηματοδότησης τους από διόδια και τον κρατικό προϋπολογισμό: Αστική Σήραγγα Περιφερειακής Υμηττού (Καρέας- Λ.Βουλιαγμένης), προϋπολογισμού €450 εκ., πρόσφατα έχει εγγραφεί πίστωση €0,50 εκ. Συνδυασμένες Μεταφορές Κορωπί – Λαύριο, προϋπολογισμού €285 εκατ».



Ο ίδιος τόνισε ωστόσο ότι «πρέπει όμως να επισημανθεί ότι: Ο κρατικός προϋπολογισμός θα πιέζεται συνεχώς από τα αιτήματα των Πιστωτών. Αν επιβληθούν στη σήραγγα Ηλιούπολης διόδια ύψους 1,4 ευρώ (το μισό εκείνων της Αττικής Οδού) επί 20 έτη, μπορούν να χρηματοδοτήσουν έργο 90 εκ. ευρώ περίπου. Η επιβολή διοδίων στο αναβαθμισμένο τμήμα Κορωπί - Λαύριο δύσκολα θα τύχει αποδοχής. Τα έσοδα από σιδηροδρομικά έργα είναι ζήτημα αν καλύπτουν τις δαπάνες λειτουργίας τους».

Επισήμανε επίσης ότι «στο Juncker Plan: Δεν προβλέπεται ουσιαστικά ευρωπαϊκή επιδότηση του προϋπολογισμού του έργου. Η έγκριση του προταθέντος έργου αποτελεί «πιστοποιητικό αξιοπιστίας» του ώστε να διευκολυνθεί η δανειοδότηση των ιδιωτών αναδόχων από τις εμπορικές τράπεζες και (δευτερευόντως) από την ΕΤΕπ. Προβλέπεται η δυνατότητα επιδότησης του επιτοκίου δανεισμού από ευρωπαϊκούς πόρους.

Το κρίσιμο ερώτημα είναι πως θα μπορέσει η χώρα μας να αξιοποιήσει πλήρως το Juncker Plan για την υλοποίηση μεγάλων δημόσιων έργων υποδομών» τονίζοντας ότι «πρέπει να ακολουθηθεί η πρακτική σε περίοδο οικογενειακής οικονομικής

στενότητας, που ακολουθεί ο κάθε νοικοκύρης», την οποία όπως σημειώνεται παραπάνω εξήγησε αναλυτικά.

**-Η σκοπιμότητα των έργων:** ο κ Λαμπρόπουλος τόνισε σχετικά ότι: Όλα τα μεγάλα έργα που περιέχει η πρόταση του, είναι ενταγμένα στο εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών – Αττικής. Όλα τα μεγάλα έργα που περιέχει η πρόταση, πλην της επέκτασης του αυτοκινητοδρόμου και του προαστιακού προς Ραφήνα, έχουν προταθεί από τα Υπουργεία Υποδομών και Ανάπτυξης για ένταξη στο Juncker Plan. Όλα τα μικρά έργα που περιέχει η πρόταση βελτιώνουν σημαντικά τη λειτουργικότητα και αξιοποίηση υφισταμένων έργων.

**-Η Χρηματοδότηση των έργων:** Ο ομιλητής σημείωσε αναλυτικά ότι: Αποκλειστική πηγή χρηματοδότησης θα αποτελέσουν δάνεια από εμπορικές τράπεζες που θα αποπληρωθούν από τα πέραν του 2024 διόδια της Αττικής Οδού, οπότε και περαιώνεται η υφιστάμενη Σύμβαση Παραχώρησης.

Τα ετήσια έσοδα της Αττικής Οδού ανέρχονται σε 160 εκ. ευρώ περίπου (στοιχεία 2014). Η πρακτική αυτή (cross-subsidy) έχει εφαρμοσθεί με επιτυχία στην Ευρώπη, π.χ. στην Ιταλία για την ολοκλήρωση του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων της. Δηλαδή, τα νέα έργα επέκτασης αποτελούν τη δεύτερη φάση της υλοποιημένης Αττικής Οδού.

**-Χρηματοοικονομική ανάλυση ενδεικτικού έργου, της τάξης των 100 εκ ευρώ:** ο κ Λαμπρόπουλος έδωσε αναλυτικά τα δεδομένα ως εξής Κόστος κατασκευής €100 εκ. (μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ). Διάρκεια: σύμβασης 20 έτη (2019-2038)/κατασκευής 4έτη. Ίδια κεφάλαια 30%, απόδοση 8%. Τραπεζικά δάνεια 70%, επιτόκιο 5%, διάρκεια 16 έτη, περίοδος χάριτος 4 έτη. Δαπάνη συντήρησης: ετησίως 1,5% και 2 φορές από 5%. Δαπάνη λειτουργίας ΕΕΣ: 0,5% ετησίως, Και κατέληξε σχετικά ότι η απαιτούμενη ετήσια Πληρωμή Διαθεσιμότητας στην ΕΕΣ €13,3 εκ (με τιμές 2019)

**-Για τη Δομή Διαχείρισης του έργου:** Ο κ Λαμπρόπουλος είπε ότι: Απαιτείται η άμεση δημιουργία Εταιρίας Διαχείρισης των Έργων (ΕΔ-ΑΕ) με μόνο μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο, για την προώθηση των έργων αυτών, στην οποία θα παραχωρηθούν (Παραχωρησιούχος) τα πέραν του 2024 έσοδα της Αττικής Οδού. Η ΕΔ-ΑΕ θα προκηρύξει ΣΔΙΤ για κάθε ένα από τα τέσσερα νέα έργα.

Η ΕΔ-ΑΕ θα προκηρύξει ΣΔΙΤ για τον Γενικό Λειτουργό (υφιστάμενη οδός και νέα τμήματα). Βασικό κριτήριο ανάθεσης θα είναι το ύψος της πληρωμής διαθεσιμότητας (availability payment) στη ΣΔΙΤ. Οι ανάδοχοι θα δημιουργήσουν Εταιρίες Ειδικού Σκοπού (ΕΕΣ), οι οποίες θα αναλάβουν την εξεύρεση των ιδίων κεφαλαίων και των τραπεζικών δανείων. Οι ΕΕΣ θα αναλάβουν το κόστος και τον κίνδυνο κατασκευής και βαριάς συντήρησης.

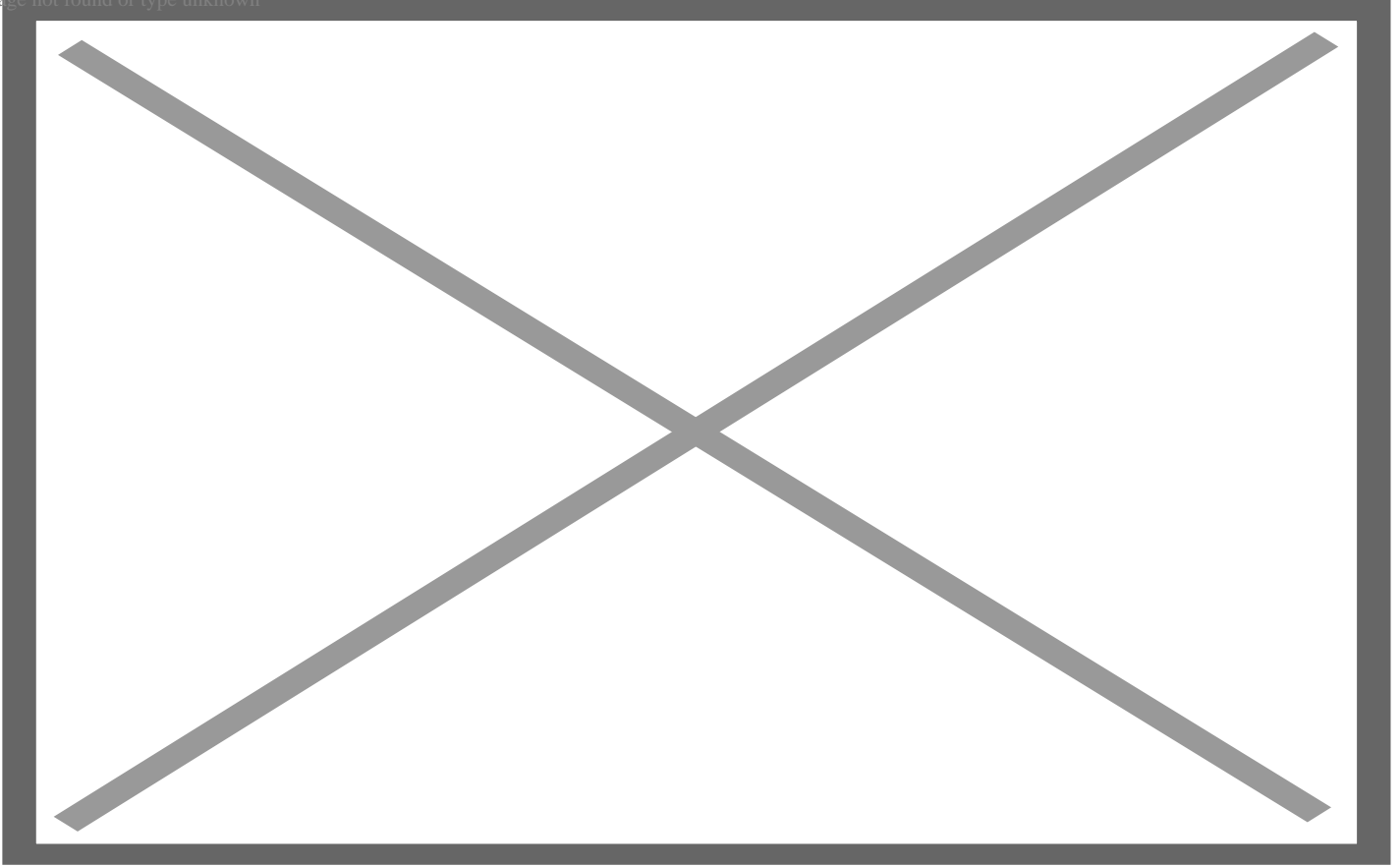
Η ΕΔ-ΑΕ θα αναλάβει τον κυκλοφοριακό (εμπορικό) κίνδυνο και τη δαπάνη της καθημερινής λειτουργίας μέσω του Γενικού Λειτουργού. Η ΕΔ-ΑΕ θα καταβάλει στις ΕΕΣ πληρωμές διαθεσιμότητας για τη λειτουργία τους, την αποπληρωμή των δανείων τους και την απόσβεση των ιδίων κεφαλαίων τους.

**-Προτεινόμενα έργα για επόμενη φάση:** Ο ομιλητής εξηγώντας ότι από τα 130 εκ ευρώ ετήσια έσοδα της Αττικής Οδού για την χρηματοδότηση των τεσσάρων έργων με ΣΔΙΤ στην Αττική θα αξιοποιηθούν 70 εκ ευρώ ετησίως και υπάρχει περεταίρω δυνατότητα αξιοποίησης των υπολειπόμενων 60 εκατ ευρώ ετησίως, συμπεριέλαβε προτεινόμενα έργα για επόμενη φάση λέγοντας αναλυτικά ότι:

Σε επόμενη φάση, προτείνεται επίσης η ανάπτυξη, ανάλογα με την εξέλιξη των εσόδων και της δυνατότητας δανεισμού, και με την προϋπόθεση λήψης σχετικών αδειοδοτήσεων, των ακόλουθων έργων: Σύνδεση Αττικής Οδού (κόμβος Κύμης) με ΠΑΘΕ (κόμβος Καλυφτάκη) – (Σήραγγα Λ. Κύμης). Σύνδεση Αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος με Λ. Βουλιαγμένης (Σήραγγα Υμηττού).

Σύνδεση Δυτ. Περ/κής Λ. Υμηττού (Κατεχάκη) με κέντρο Αθήνας και ΠΑΘΕ / Κηφισός (Σήραγγα Τουρκοβουνίων). Ο κ Λαμπρόπουλος επισήμανε ότι: Τα προτεινόμενα έργα είναι σημαντικά αλλά μη δεσμευτικά για τη Διοίκηση. Η κοστολόγησή τους βασίσθηκε σε προσεγγίσεις αρχικής σύλληψης και δείκτες κατασκευαστικού κόστους και ευρίσκεται εντός του αποδεκτού εύρους εμπιστοσύνης.

Η πρόταση στην ουσία της συγκροτεί τους τέσσερις φακέλους των έργων για την κατάθεση τους προς εξεύρεση χρηματοδότησης και έναρξη της ανταγωνιστικής διαδικασίας. Οι τεχνικές λύσεις που θα υιοθετηθούν, θα προκύψουν από τις ολοκληρωμένες μελέτες που θα υποβληθούν στο πλαίσιο της ανταγωνιστικής διαδικασίας για κάθε έργο.



## «Σήραγγα Ηλιούπολης»

### **Το έργο παρουσίασε ο Παναγής Τονιόλος, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, ΑΔΤ-ΩΜΕΓΑ Α.Τ.Ε.**

Πρόταση για το έργο της σύνδεσης της Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού με τη λεωφόρο Βουλιαγμένης, με κατασκευή σήραγγας παρουσίασε στην εκδήλωση ο Παναγής Τονιόλος, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, ΑΔΤ-ΩΜΕΓΑ Α.Τ.Ε. Από την περιοχή του Α.Κ. Καισαριανής μέχρι την αρχή της σήραγγας Ηλιούπολης, μήκους 2,50 χλμ περίπου, η υφιστάμενη οδός μετατρέπεται σε κλειστή αρτηρία (3) αρτηριών λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, πλήρη έλεγχο προσβάσεων και (3) ανισόπεδους κόμβους, με βάση τη μελέτη για τη «Σήραγγα Ηλιούπολης».

Η προτεινόμενη λύση της μελέτης, με βάση τις αρχές του value engineering, προκρίνει την κατασκευή διπλής σήραγγας, με διαχωρισμό της κυκλοφορίας ανά τύπο οχημάτων (βαρέα οχήματα στη μία - επιβατικά/ελαφριά οχήματα στην άλλη).

Με χρήση διόροφης σήραγγας, με βάση διεθνή παραδείγματα (Παρίσι, Κωνσταντινούπολη κλπ), θα μπορούσε να οδηγήσει σε εκμετάλλευση 6 έως 8 λωρίδων αντί των 4 λωρίδων που μπορεί να γίνει με βάση τον τυπικό σχεδιασμό.

Τονίστηκε επίσης ότι αν η σήραγγα εξυπηρετεί μόνο τα επιβατικά οχήματα και τα ελαφρά φορτηγά (μείωση της λειτουργικότητας κατά 20%), τότε μπορεί να

κατασκευασθεί μονή σήραγγα με κόστος μειωμένο τουλάχιστον κατά 40%.

Αν μεγάλο τμήμα της σήραγγας κατασκευασθεί κάτω από λεωφόρους σε μικρό βάθος με τη μέθοδο Cover & Cut, το κόστος κατασκευής της σήραγγας και των έργων διαφυγής σε έκτακτη ανάγκη θα μειωθεί ακόμη περισσότερο, όπως και το ρίσκο διέλευσης κάτω από τις πολυκατοικίες. Το συνολικό κόστος υλοποίησης του έργου (σε πραγματικές τιμές) συμπεριλαμβανομένου του κόστους των μελετών και διαχείρισης, υπολογίσθηκε σε 130 εκ. ευρώ, χωρίς ΦΠΑ.

### **«Αναβάθμιση Λ. Βουλιαγμένης»**

#### **Το έργο παρουσίασε ο Απόστολος Φράγκος, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, ΟΔΟΣ ΜΕΛ Ε.Ε.**

Μιλώντας για την αναβάθμιση της Λ. Βουλιαγμένης, ο Απόστολος Φράγκος, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, ΟΔΟΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ε.Ε., αναφέρθηκε σε μια νέα τυπική διατομή της λεωφόρου, με προσθήκη μιας λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση έως τον κόμβο Αλίμου (με κατάργηση του υφιστάμενου διαζώματος), τις νέες πλευρικές διαμορφώσεις συμβατές με ΟΜΟΕ-ΣΑΟ / EN 1317 και πρόσκτηση απαιτούμενου πρόσθετου πλάτους έργου, από:

Αντικατάσταση της υφιστάμενης νησίδας πλάτους ~9μ από αμφίπλευρο στηθαίο σκυροδέματος

Ανασχεδιασμό του τρόπου διαχωρισμού της ΛΒ από τις παρόδους της, με πρόβλεψη πλήρους κατάργησης των υφισταμένων μεταξύ τους πεζοδρομίων

Ανασχεδιασμό των τυπικών διατομών των παρόδων με πρόβλεψη μιας λωρίδας κυκλοφορίας (σε μονή κατεύθυνση), καμιάς, μιας ή δυο λωρίδων στάθμευσης και πεζοδρομίου προς το μέρος του αστικού ιστού.

### **«Οδική και σιδηροδρομική σύνδεση Λαυρίου»**

#### **Παρουσίαση του Νίκου Τζελέπη, Αγρονόμου Τοπογράφου Μηχανικού ΑΠΘ, ΠΡΙΣΜΑ Α.Τ.Ε.**

Στις συνδυασμένες μεταφορές Κορωπί – Λαύριο και στα έργα:

Αναβάθμιση υφιστάμενου οδικού άξονα Σταυρού – Λαυρίου (Λεωφόρος Μαρκόπουλου – Λαυρίου), από Αττική Οδό (Κορωπί) έως Λαύριο

Επέκταση Προαστιακού Σιδηροδρόμου από Κορωπί έως Λιμένα Λαυρίου

Συμπληρωματικά έργα Λιμένα Λαυρίου,

αναφέρθηκε ο Νίκος Τζελέπης, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΑΠΘ, ΠΡΙΣΜΑ Α.Τ.Ε.

Στόχοι των έργων:

Αξιοποίηση υποδομών Λιμένα Λαυρίου και δραστική αύξηση της εξυπηρέτησης των οικισμών της Ανατολικής Αττικής και του Λιμένα Λαυρίου

Βελτίωση οδικής ασφάλειας και ποιότητας κυκλοφοριακής ροής. Αύξηση της ταχύτητας κυκλοφορίας και μείωση του χρόνου διαδρομής, παρέχοντας υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας

Ελαχιστοποίηση κατασκευαστικού κόστους παρέχοντας παράλληλα σε υψηλό επίπεδο την ασφάλεια και τη λειτουργία των εγκαταστάσεων (Value for money)

Περιορισμός απαλλοτριώσεων.

**«Οδική και σιδηροδρομική σύνδεση Ραφήνας και μικρά έργα»**

**Τη μελέτη παρουσίασε ο Παναγής Τονιόλος, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, ΑΔΤ-ΩΜΕΓΑ Α.Τ.Ε.**

Με το έργο, σύμφωνα με τη μελέτη που παρουσίασε ο Παναγής Τονιόλος, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, ΑΔΤ-ΩΜΕΓΑ Α.Τ.Ε., επεκτείνεται η Δυτική Περιφερειακή Λ. Υμηττού βορειοανατολικά προς τη Ραφήνα και νοτιοανατολικά μέχρι τη Βόρεια Πύλη του Αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος.

Προβλέπεται επίσης, η επέκταση του Προαστιακού Σιδηροδρόμου από τον σημερινό τερματικό σταθμό του Αεροδρομίου μέχρι την είσοδο της Ραφήνας. Το συνολικό κόστος υλοποίησης του έργου (σε πραγματικές τιμές) συμπεριλαμβανομένου του κόστους των μελετών και διαχείρισης, υπολογίσθηκε σε 95 εκ. ευρώ χωρίς ΦΠΑ (55 εκ. ευρώ για τα οδικά και 40 εκ. ευρώ για τα σιδηροδρομικά έργα) και επιπλέον 15 εκ. ευρώ για την απαλλοτρίωση 500 στρ.