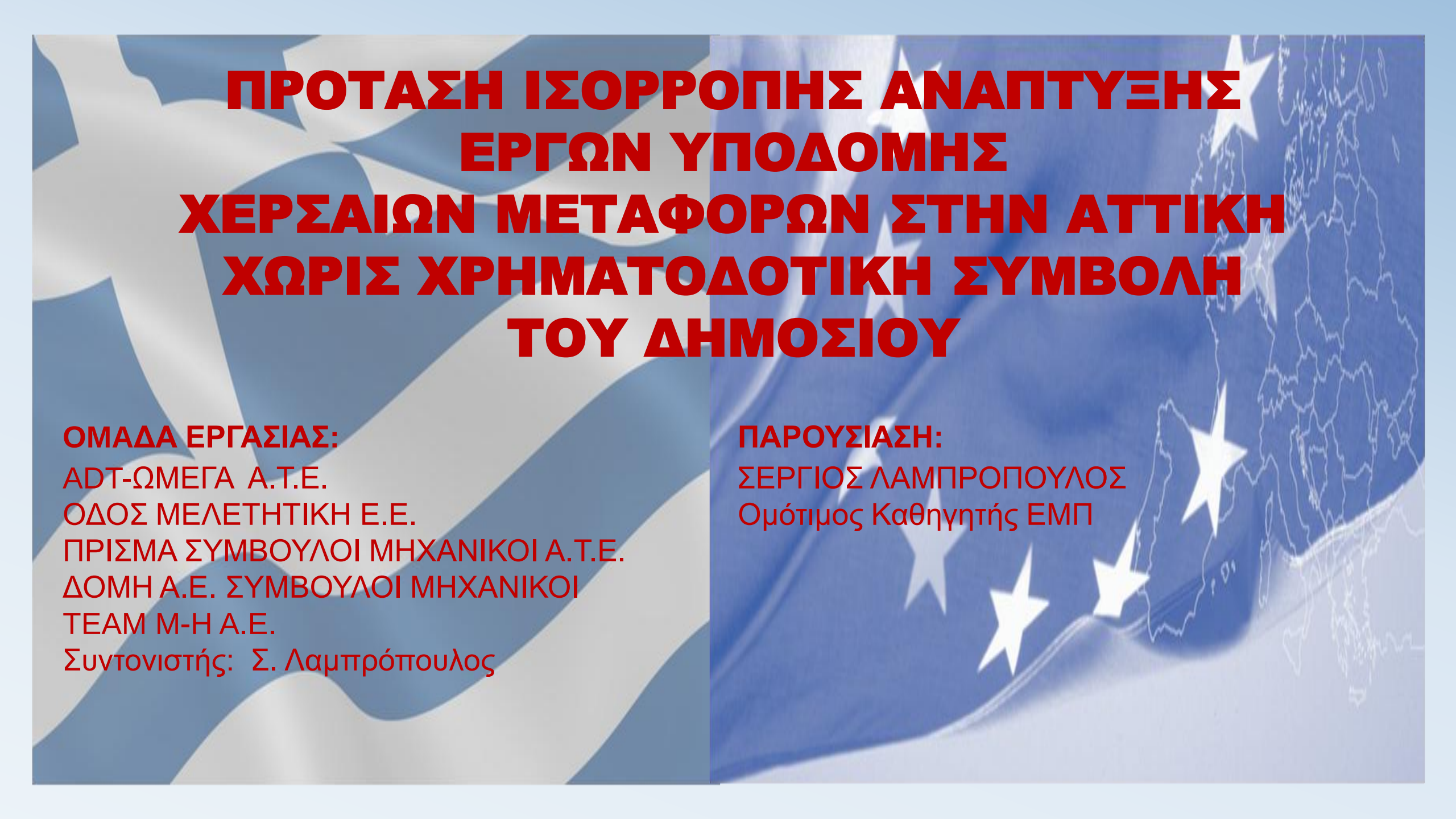




ΠΡΟΤΑΣΗ ΙΣΟΡΡΟΠΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

ΑΔΤ-ΩΜΕΓΑ Α.Τ.Ε.

ΟΔΟΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ε.Ε.

ΠΡΙΣΜΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α.Τ.Ε.

ΔΟΜΗ Α.Ε. ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

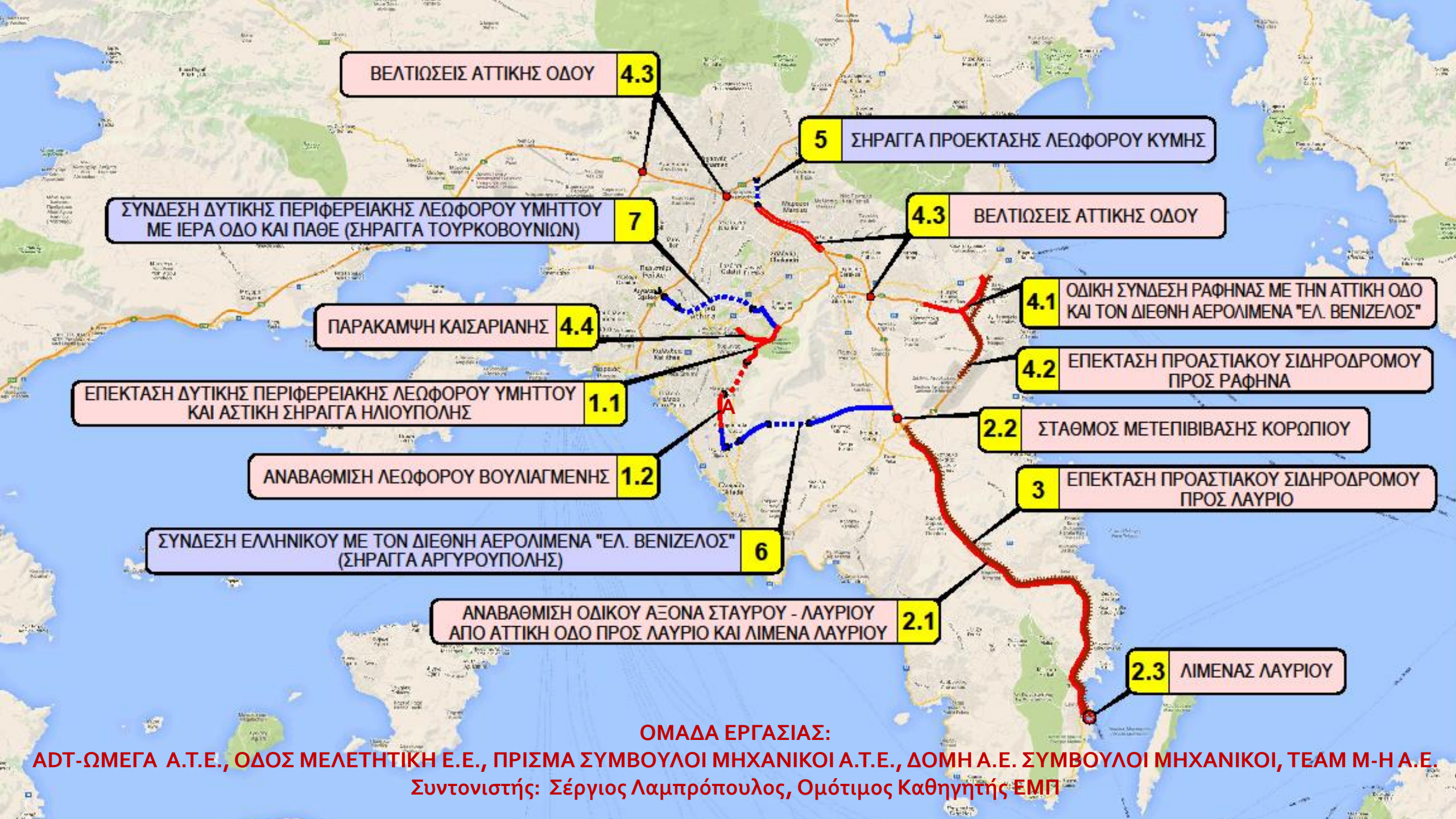
TEAM M-H Α.Ε.

Συντονιστής: Σ. Λαμπρόπουλος

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ:

ΣΕΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ

Ομότιμος Καθηγητής ΕΜΠ



ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

4.3

5

ΣΗΡΑΓΓΑ ΠΡΟΕΚΤΑΣΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΥΜΗΣ

ΣΥΝΔΕΣΗ ΔΥΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΥΜΗΤΤΟΥ
ΜΕ ΙΕΡΑ ΟΔΟ ΚΑΙ ΠΑΘΕ (ΣΗΡΑΓΓΑ ΤΟΥΡΚΟΒΟΥΝΙΩΝ)

7

4.3

ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗΣ

4.4

4.1

ΟΔΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΡΑΦΗΝΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ
ΚΑΙ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ "ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"

4.2

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΠΡΟΣ ΡΑΦΗΝΑ

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΥΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΥΜΗΤΤΟΥ
ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΣΗΡΑΓΓΑ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗΣ

1.1

2.2

ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΗΣ ΚΟΡΩΠΙΟΥ

ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ

1.2

3

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΠΡΟΣ ΛΑΥΡΙΟ

ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΜΕ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ "ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"
(ΣΗΡΑΓΓΑ ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗΣ)

6

ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΣΤΑΥΡΟΥ - ΛΑΥΡΙΟΥ
ΑΠΟ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ ΠΡΟΣ ΛΑΥΡΙΟ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΑ ΛΑΥΡΙΟΥ

2.1

2.3

ΛΙΜΕΝΑΣ ΛΑΥΡΙΟΥ

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ:

ΑΔΤ-ΩΜΕΓΑ Α.Τ.Ε., ΟΔΟΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ε.Ε., ΠΡΙΣΜΑ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α.Τ.Ε., ΔΟΜΗ Α.Ε. ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ, TEAM M-H Α.Ε.

Συντονιστής: Σέργιος Λαμπρόπουλος, Ομότιμος Καθηγητής ΕΜΠ

Η πολυετής οικονομική ύφεση έχει οδηγήσει σε δραματική μείωση των επενδύσεων σε υποδομές στη Χώρα μας.

Προκειμένου να ανακάμψει η Εθνική οικονομία **απαιτείται καταιγισμός νέων επενδύσεων**, που προϋποθέτει καλά επεξεργασμένες προτάσεις.

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), προϋπολογισμός €450 εκ., πρόσφατα έχει εγγραφεί πίστωση €0,5 εκ.
- ❖ Συνδυασμένες Μεταφορές Κορωπί – Λαύριο, προϋπολογισμός €285 εκ.

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.

Επισημαίνεται επίσης ότι στο Juncker Plan:

- ❖ Δεν προβλέπεται ουσιαστικά ευρωπαϊκή επιδότηση του προϋπολογισμού του προτεινόμενου έργου.
- ❖ Η έγκριση της πρότασης αποτελεί «πιστοποιητικό αξιοπιστίας» του έργου ώστε να διευκολυνθεί η δανειοδότηση των ιδιωτών αναδόχων από τις εμπορικές τράπεζες και (δευτερευόντως) 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.

Σε περίοδο οικογενειακής οικονομικής στενότητας, ο κάθε νοικοκύρης:

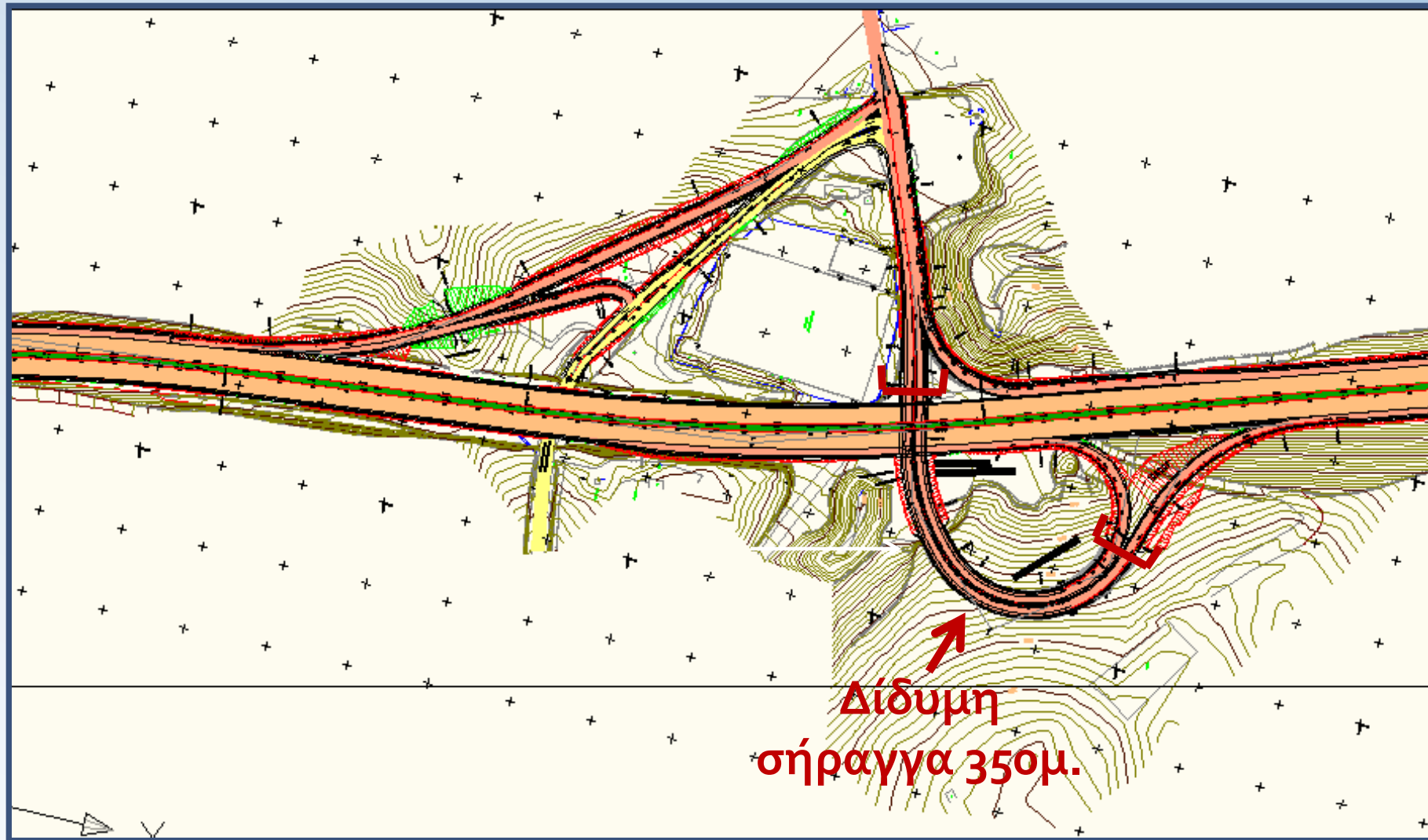
- ❖ Εκμεταλλεύεται καλύτερα τα περιουσιακά του στοιχεία με βελτιώσεις μικρού κόστους.
- ❖ Μελετά σε βάθος με ποιο τρόπο θα αξιοποιήσει τα λιγοστά χρήματα του, ώστε να πιάσουν οπωσδήποτε τόπο.
- ❖ Προσπαθεί να φέρει στο παρόν μελλοντικά έσοδα του.

Άραγε, τι παρεμφερές μπορεί να γίνει στον τομέα των δημόσιων υποδομών;

Κάθε επένδυση στις δημόσιες υποδομές πρέπει να υλοποιείται:

- ❖ Πάντα με βάση τον κανόνα της μεγιστοποίησης της λειτουργικής αξίας της σε σχέση με το κόστος της (VfM).
- ❖ Κατά το δυνατόν με υιοθέτηση των πλέον σύγχρονων τεχνικών λύσεων.

Π.χ., για την μετατροπή του κόμβου K7 (Άνω Πόλης) της Ανατολικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης σε ανισόπεδο προβλεπόταν αρχικά η κατασκευή σήραγγας. Τελικά, αξιοποιήθηκε υφιστάμενη γέφυρα (άνω διάβαση) με παρόμοια εξυπηρέτηση και μικρότερη δημόσια δαπάνη κατά €10 εκ.



Σχέδιο αρχικής λύσης κόμβου K7
Ανατολικής Περιφερειακής Θεσσαλονίκης

Τελική λύση κόμβου Κ7



FLY OVERS

Lee Roy Selmon Crosstown Expressway Tampa Florida

Πλάτος: ≈ 20 m
Μήκος: ≈ 8 km
Κόστος: ≈ 400 mil dollars
Ολοκλήρωση: 2007



Ανατολική Περιφερειακή Θεσσαλονίκης



Ανατολική Περιφερειακή Θεσσαλονίκης

- ❖ Η αρχική μελέτη αναβάθμισης του κεντρικού τμήματος της οδού μήκους 8km προέβλεπε την κατασκευή νέου παράλληλου αυτοκινητοδρόμου με δίδυμες σήραγγες σε όλο σχεδόν το μήκος.
- ❖ Με βάση τη διεθνή εμπειρία, το έργο επαναμελετήθηκε με πρόβλεψη κατασκευής μιας γέφυρας κατά μήκος της υφισταμένης οδού.
- ❖ Το κόστος κατασκευής της λύσης fly-over εκτιμάται στο 55% της λύσης των σηράγγων. Το κόστος λειτουργίας και συντήρησης θα είναι κατά πολύ μικρότερο.

Ανατολική Περιφερειακή Θεσσαλονίκης

Φωτορεαλιστική απεικόνιση του fly-over



ΠΡΟΤΑΣΗ

Η παρούσα πρόταση στοχεύει στην ταχεία υλοποίηση δεσποζόντων έργων υποδομών χερσαίων μεταφορών στην Περιφέρεια Αττικής, με τον **οικονομικότερο δυνατό σχεδιασμό (best Value for Money)**, χωρίς δημόσια χρηματοδότηση και νέα διόδια.

Συγκεκριμένα, σε πρώτη φάση προτείνεται η άμεση έναρξη δημοπράτησης, με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου, **τεσσάρων μεσαίου μεγέθους έργων ΣΔΙΤ** συνολικού προϋπολογισμού **750εκ.€ (με τον ΦΠΑ)**.

Η πρόταση βασίζεται σε έρευνα και μελέτη πολυμελούς ομάδας έμπειρων επιστημόνων που καθημερινά ανταγωνίζονται στον επαγγελματικό στίβο, αλλά συνεργάσθηκαν ad hoc σε εθελοντική βάση γιατί πιστεύουν ότι:

- ❖ Είναι αναγκαίο κάθε πολίτης και Φορέας να συμβάλει στο μέτρο των δυνατοτήτων του, ατομικά και σε συνεργασία, στην προσπάθεια υπέρβασης της κρίσης και ανάπτυξης της χώρας.
- ❖ Πρέπει να υποστηριχθεί η Διοίκηση ώστε να καταρτίσει έγκαιρα και ορθολογικά σχέδια επενδύσεων.

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

- ❖ 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.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ

- ❖ Κόστος κατασκευής **€100 εκ.** (μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ).
- ❖ Διάρκεια: σύμβασης 20 έτη (2019–2038)/κατασκευής 4 έτη
- ❖ 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

Απαιτούμενη ετήσια Πληρωμή Διαθεσιμότητας στην ΕΕΣ
€13,3 εκ (τιμές 2019)

Συνολικό έργο € 600 εκ. (χωρίς ΦΠΑ)

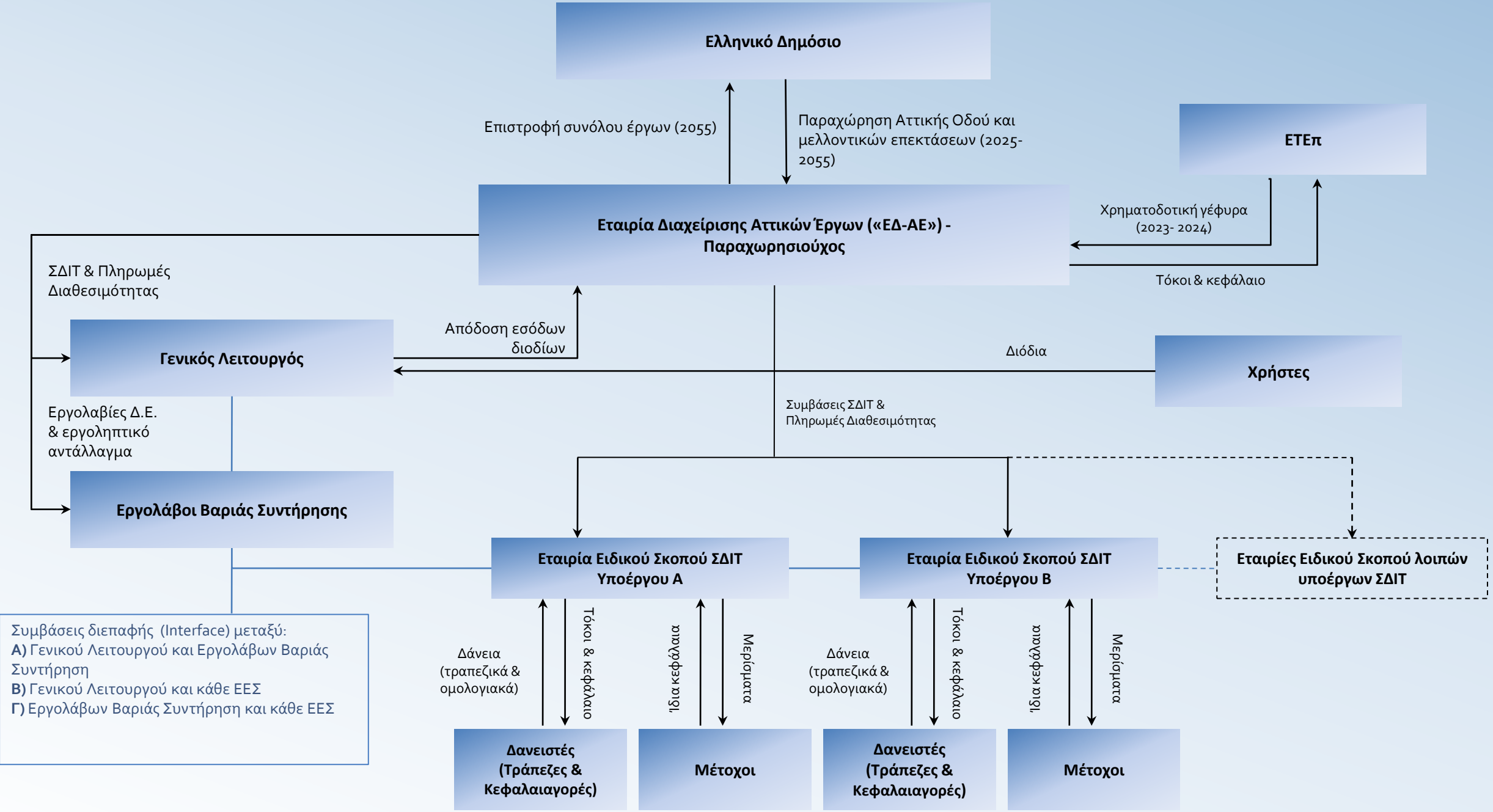
2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

[illegible]

ΔΟΜΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

- ❖ Απαιτείται η άμεση δημιουργία, με μόνο μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο, **Εταιρίας Διαχείρισης των Έργων (ΕΔ-ΑΕ)** 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.



ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

1. (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. Αλίου: 170εκ.€.
2. (α) Αναβάθμιση του οδικού άξονα Σταυρού - Λαυρίου από Αττική Οδό προς Λαύριο, (β) Σταθμός Μετεπιβίβασης Κορωπίου και (γ) Συμπληρωματικά έργα Λιμένα Λαυρίου: 110εκ.€.

3. Επέκταση Προαστιακού Σιδηροδρόμου προς Λιμένα Λαυρίου: 190εκ.€.
4. (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 Ούλοφ Πάλμε (Παράκαμψη Καισαριανής) και (ε) Δημιουργία Σταθμών Μετεπιβίβασης Προαστιακού Σιδηροδρόμου: 130εκ.€.

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 σιδηροδρόμου από τα έσοδα αυτοκινητοδρόμου 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**.

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 / Κηφισσός (Σήραγγα Τουρκοβουνίων).

Πρέπει να επισημανθεί 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 πρότασή μας στην ουσία της συγκροτεί τους τέσσερις φακέλους των έργων για την κατάθεση τους προς εξεύρεση χρηματοδότησης και έναρξη της διαδικασίας του ανταγωνιστικού διαλόγου.
- ❖ Οι τεχνικές λύσεις που θα υιοθετηθούν θα προκύψουν από τις ολοκληρωμένες μελέτες που θα υποβληθούν στο πλαίσιο του ανταγωνιστικού διαλόγου για κάθε έργο.

ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΣΗΜΕΡΙΝΗΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗΣ

Η έναρξη διαλόγου μεταξύ αρμοδίων και ενδιαφερομένων Φορέων για την εξασφάλιση των αναγκαίων πόρων, την δημιουργία των αναγκαίων δομών και την κατάθεση εναλλακτικών τεχνικών λύσεων.

Με δεδομένο ότι η ολοκλήρωση και αποπληρωμή των έργων θα απαιτήσει πολλά έτη, είναι αναγκαία η σύγκλιση απόψεων και η υιοθέτηση ρεαλιστικών θέσεων που θα συμβάλουν στη δρομολόγηση των διαδικασιών για την ταχεία υλοποίηση τους.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΟΧΗ ΣΑΣ