

ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΑΧΕΙΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

ΣΥΝΟΨΗ

Προτείνεται η άμεση έναρξη δημοπράτησης με τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου σειράς μεσαίου μεγέθους έργων Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), με σκοπό την αναβάθμιση /επέκταση συνδέσεων της Αττικής Οδού και της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού με το λοιπό αστικό οδικό δίκτυο καθώς και τη βελτίωση της λειτουργικότητας τμημάτων τους.

Συγκεκριμένα, απαιτούνται οι ακόλουθες επεκτάσεις και βελτιώσεις στην Αττική Οδό:

- Σήραγγα Ηλιούπολης (σύνδεση Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού με Λεωφόρο Βουλιαγμένης).
- Υπερυψωμένη Λεωφόρος Βουλιαγμένης (από μελλοντική σήραγγα Ηλιούπολης έως μελλοντική σήραγγα Αργυρούπολης).
- Σήραγγα Αργυρούπολης (σύνδεση Αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος με Λεωφόρο Βουλιαγμένης).
- Σήραγγα Λεωφόρου Κύμης (σύνδεση κόμβου Κύμης - Αττικής Οδού με κόμβο Καλυφτάκη - Εθνικής Οδού).
- Σήραγγα Τουρκοβουνίων (σύνδεση Λεωφόρου Κατεχάκη με Λεωφόρο Ευελπίδων).
- Επέκταση κλάδου Αττικής Οδού προς Ραφήνα και σύνδεση με Δυτική είσοδο αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος (περιλαμβανομένης της επέκτασης του μέσου σταθερής τροχιάς από αεροδρόμιο προς Αρτέμιδα και Ραφήνα).
- Σταδιακή επέκταση Αττικής Οδού προς Λαύριο (περιλαμβανομένης της επέκτασης του μέσου σταθερής τροχιάς).
- Βελτιώσεις υφιστάμενης Αττικής Οδού (κόμβος Ραφήνας, κόμβος Περιφερειακής Οδού Αιγάλεω, κόμβος Εθνικής Οδού, σύνδεση με Λεωφόρο Ούλοφ Πάλμε, έξοδοι/ είσοδοι κλπ).

Το σύνολο σχεδόν των έργων, τα οποία θα συμβάλλουν ουσιαστικά στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Αττικής, περιλαμβάνεται στο ισχύον Ρυθμιστικό Σχέδιο.

Προτεραιότητα για την επιλογή της βέλτιστης τεχνικής λύσης σε κάθε δημοπρατούμενο έργο θα αποτελεί η ανταποδοτικότητα της επένδυσης (Value for Money) με συμπίεση του κόστους.

Προτείνεται η άμεση δημιουργία Δημοσίας Εταιρίας Διαχείρισης (ΔΕΔ) της Αττικής Οδού στην οποία θα παραχωρηθούν από το Κράτος όλα τα έσοδα της Αττικής Οδού και των επεκτάσεών της μετά το 2024 και η οποία θα αναθέσει τα ανωτέρω έργα ΣΔΙΤ.

Οι ιδιώτες μέτοχοι θα αναλάβουν τον κατασκευαστικό κίνδυνο, την εξεύρεση των ιδίων κεφαλαίων και τραπεζικών δανείων και την προσέλκυση ομολογιούχων, ενώ η ΔΕΔ θα αναλάβει τον κυκλοφοριακό κίνδυνο.

Η απαιτούμενη δαπάνη κατασκευής, όσων έργων δημοπρατηθούν θα καλυφθεί από τα ίδια κεφάλαια και τον τραπεζικό δανεισμό των ιδιωτών, καθώς και από ομόλογα έργου που θα εκδοθούν και διατεθούν στο ευρύ επενδυτικό κοινό. Η δαπάνη κατασκευής θα αποπληρωθεί (όπως και η δαπάνη λειτουργίας και συντήρησης), με την εγγύηση της ΔΕΔ, συνδυασμένα από τα συνολικά έσοδα της υφισταμένης Αττικής Οδού μετά την επιστροφή της στο Δημόσιο το 2024 καθώς και τα νέα έσοδα από τα διόδια τέλη θα επιβληθούν στα πρόσθετα αυτοτελή σημαντικά έργα.

Όλα τα προς κατασκευή έργα θα υποβληθούν προς αξιολόγηση στο λεγόμενο πακέτο Γιουνκέρ, προκειμένου να τύχουν χρηματοδοτικής υποστήριξης και διευκολύνσεων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Ο χρονισμός της δημοπράτησης των επί μέρους έργων θα εξαρτηθεί από το μέγεθος των εισπράξεων από διόδια, των τραπεζικών δανείων και των ομολόγων έργων, λαμβανομένου υπόψη ότι είναι άκρως ανεπιθύμητη η καταβολή χρηματοδοτικής συμβολής από το Δημόσιο (μόνον εφόσον απαιτηθεί για κάλυψη ενδιάμεσου χρηματοδοτικού κενού και με πρόβλεψη προτεραιότητας στην αποπληρωμή της).

Προκειμένου να επιτευχθεί η βέλτιστη λειτουργία του όλου έργου, περιλαμβανομένων των νέων επεκτάσεων, μετά το 2024, η ΔΕΔ θα προκηρύξει και αναθέσει σύμβαση λειτουργίας, συλλογής διοδίων και τακτικής συντήρησης του συνόλου του έργου για εύλογο χρονικό διάστημα (δεκαετία και άνω). Η σχετική ευθύνη των ΣΔΙΤ των επεκτάσεων θα περιορισθεί αντίστοιχα στα πρώτα λίγα έτη εγγυημένης λειτουργίας των έργων τους.

Προτείνεται επίσης να τροποποιηθεί επί το αναλογικότερο το σύστημα χρέωσης διοδίων τελών από το 2024, διατηρουμένου όμως του συνολικού ύψους εσόδων στο αρχικό έργο και με πρόσθετα έσοδα από τα νέα έργα.

Η άμεση δημοπράτηση θα ενεργοποιήσει κατασκευαστικές εταιρίες και μελετητικά γραφεία τη σημερινή περίοδο μικρού όγκου εργασιών και η διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου θα οδηγήσει σε ρεαλιστικές και εφαρμόσιμες τεχνικές λύσεις και χρηματοδοτικά σχέδια. Είναι εφικτό να ανατεθούν πολλά έργα μέχρι το 2019 και να ολοκληρωθούν το 2022. Η πρόταση δεν αντιστρατεύεται την πολιτική του Υπουργείου ΥΜΕΔΙ, όπως ήδη εφαρμόσθηκε στην Ολυμπία Οδό- Τμήμα Πάτρα – Πύργος, και συνάδει με τις προτάσεις που προωθεί στο πακέτο Γιουνκέρ.

1. Το σκεπτικό της πρότασης

Η πολυετής οικονομική ύφεση έχει οδηγήσει σε δραματική μείωση των επενδύσεων σε υποδομές στη Χώρα μας και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να είναι υπερβολικά μεγάλες οι εκπτώσεις που προσφέρονται στους διαγωνισμούς, να μην προχωρούν οι μελέτες και οι κατασκευές και να οδηγείται στην καταστροφή όλος ο τεχνικός κλάδος. Τι άραγε μπορεί να γίνει;

Καταρχήν τι δεν πρέπει να γίνει: να περιμένουν οι πολίτες άβουλοι να τους σώσουν κάποιοι άλλοι. Πρέπει επίσης να λάβουν όλοι οι πολίτες υπόψη τους την χρόνια αδυναμία της Διοίκησης να καταρτίσει έγκαιρα και ορθολογικά σχέδια επενδύσεων στις υποδομές και συγκροτημένες προτάσεις, αδυναμία η οποία έχει γίνει φανερή κατά την υλοποίηση όλων των προηγούμενων Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης.

Είναι συνεπώς αναγκαίο, να συμβάλει ο κάθε πολίτης στο μέτρο των ικανοτήτων του, ατομικά και με πρόθυμους συνεργάτες, στην προσπάθεια υπέρβασης της κρίσης και ανάπτυξης της Χώρας. Μεταξύ άλλων, πρέπει να διερευνηθεί όσον αφορά στις υποδομές, με τη βοήθεια προκαταρκτικών τεχνικών και χρηματοοικονομικών μελετών, το όλο φάσμα των δυνατών ευκαιριών και να καταστρωθεί, υποβληθεί και εγκριθεί αρμοδίως κατά τομέα Στρατηγικός Σχεδιασμός και Προγραμματισμός Υλοποίησης Έργων.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο Στρατηγικός Σχεδιασμός είναι λειτουργία και ταυτόχρονα εργαλείο κάθε Τεχνικής Διεύθυνσης και Υπουργείου που υποχρεούνται να συμβάλλουν στον εθνικό σχεδιασμό, δηλαδή επιτυχής εθνικός σχεδιασμός πραγματοποιείται εκ των κάτω και όχι εκ των άνω.

Η ανά χείρας πρόταση, της οποίας την αποκλειστική ευθύνη φέρει ο υπογράφων, προέκυψε με τη συμβολή ομάδας έμπειρων μηχανικών.

Για να επανακάμψει η εθνική οικονομία σε αναπτυξιακή τροχιά, τώρα που τα επενδυτικά κεφάλαια σπανίζουν, είναι αναγκαίο, μεταξύ άλλων, να προχωρήσουν ανταποδοτικές επενδύσεις στις δημόσιες υποδομές, αποφεύγοντας τα σφάλματα του παρελθόντος. Ο σχεδιασμός των έργων πρέπει να εγγυάται την οικονομική βιωσιμότητα και ανταποδοτικότητα των επενδύσεων. Προτεραιότητα πρέπει να απονέμεται σε έργα χαμηλού προϋπολογισμού που δημιουργούν συνέργειες με άλλα ή τα ολοκληρώνουν και εξυπηρετούν όσο περισσότερες κατά το δυνατόν ανάγκες. Κάθε επένδυση στις δημόσιες υποδομές πρέπει να υλοποιείται με βάση τον κανόνα της μεγιστοποίησης της λειτουργικής αξίας της σε σχέση με το κόστος της (Value for Money). Δηλαδή, θα πρέπει να μελετάται ορθολογικά και με πληρότητα.

Στην σημερινή συγκυρία του υψηλού χρηματοδοτικού κινδύνου της Χώρας και των υψηλών επιτοκίων δανεισμού, πρέπει να εξεταστεί η δυνατότητα ΣΔΙΤ μειώνοντας τον προϋπολογισμό κατασκευής των έργων.

Π.χ., στον εξωτερικό δακτύλιο του Παρισιού κατασκευάστηκε διώροφη σήραγγα αμφίδρομης κατεύθυνσης μόνον για επιβατηγά οχήματα, μήκους 10χλμ, με το 60% περίπου του κόστους των διδύμων σηράγγων. Πρέπει συνεπώς να εξετασθεί η βιωσιμότητα ΣΔΙΤ με ανάλογες τεχνικές λύσεις.

Σε περίοδο οικογενειακής οικονομικής στενότητας, ο νοικοκύρης σκέφτεται πολύ, πρώτον, το πως θα ξοδέψει τα λιγοστά χρήματά του, γιατί αυτά πρέπει να πιάσουν τόπο οπωσδήποτε, δεν θα έχει ευκαιρία να διορθώσει λάθη, και, δεύτερον, το πώς θα αξιοποιήσει άμεσα μελλοντικά έσοδά του.

Η υφιστάμενη παραχώρηση της Αττικής Οδού σε ιδιώτες περαιώνεται το 2024. Κατά συνέπεια, τα έσοδα από την εκμετάλλευση της υφισταμένης οδού μετά το 2024 μπορούν να χρησιμοποιηθούν όχι μόνον για την καλή λειτουργία της αλλά και για την κατασκευή των αναγκαίων επεκτάσεων, μαζί με τα νέα έσοδα από αυτές. Δεδομένου ότι ο κίνδυνος είσπραξης των μελλοντικών αυτών εσόδων του υφισταμένου έργου είναι εξαιρετικά μικρός, μπορεί αυτά να αποτελέσουν εγγύηση για άμεσο τραπεζικό δανεισμό και έκδοση ομολόγων έργου, που θα χρησιμοποιηθούν στην κατασκευή των επεκτάσεων και θα επιφέρουν περαιτέρω αύξηση των εσόδων. Γεγονός που θα μειώνει περαιτέρω τον όποιο κίνδυνο αποπληρωμής τους.

Η υιοθέτηση της πρότασης θα συμβάλει σε σύντομο χρόνο στο να αυξηθεί σημαντικά ο κύκλος εργασιών του Τεχνικού Κλάδου και να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων της Αττικής.

2. Προτεινόμενες επεκτάσεις και βελτιώσεις

Η μέχρι σήμερα λειτουργία της Αττικής Οδού και της Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού έχει αναδείξει την ανάγκη επεκτάσεων και συνδέσεων, οι περισσότερες των οποίων έχουν περιληφθεί στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής, καθώς και προσβάσεων και βελτιώσεων σε διάφορα τμήματα. Για την αρτιότερη λειτουργία του έργου προτείνονται οι ακόλουθες παρεμβάσεις:

- Σήραγγα Ηλιούπολης (σύνδεση Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού με Λεωφόρο Βουλιαγμένης).
- Υπερυψωμένη Λεωφόρος Βουλιαγμένης (από μελλοντική σήραγγα Ηλιούπολης έως μελλοντική σήραγγα Αργυρούπολης).

- Σήραγγα Αργυρούπολης (σύνδεση Αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος με Λεωφόρο Βουλιαγμένης).
- Σήραγγα Λεωφόρου Κύμης (σύνδεση κόμβου Κύμης Αττικής Οδού με κόμβο Καλυφτάκη Εθνικής Οδού).
- Σήραγγα Τουρκοβουνίων (σύνδεση Λεωφόρου Κατεχάκη με Λεωφόρο Ευελπίδων).
- Επέκταση κλάδου Αττικής Οδού προς Ραφήνα και σύνδεση με Δυτική είσοδο αεροδρομίου Ελ. Βενιζέλος (περιλαμβανομένης της επέκτασης του μέσου σταθερής τροχιάς από αεροδρόμιο προς Αρτέμιδα και Ραφήνα).
- Σταδιακή επέκταση Αττικής Οδού προς Λαύριο (περιλαμβανομένης της επέκτασης του μέσου σταθερής τροχιάς).
- Βελτιώσεις υφιστάμενης Αττικής Οδού (κόμβος Ραφήνας, κόμβος Περιφερειακής Οδού Αιγάλεω, κόμβος Εθνικής Οδού, σύνδεση με Λεωφόρο Ούλοφ Πάλμε, έξοδοι/ είσοδοι, σταθμοί μετεπιβίβασης Προαστικού κλπ).

Αναλυτικότερα προτείνονται:

2.1 Επεκτάσεις

2.1.1. Αττική Οδός:

- Για τη βελτίωση της πρόσβασης στο Λιμάνι της Ραφήνας προτείνεται η παράκαμψη του Πικερμίου με την ολοκλήρωση του μερικά κατασκευασμένου οδικού τμήματος (από τον Α/Κ Ραφήνας) μέχρι τη Λεωφόρο Μαραθώνος στην περιοχή του λόφου «Έτος», μήκους περίπου 6,5 χλμ. (Παραλλαγή του τμήματος αυτού είχε προβλεφθεί και στα «Νέα Οδικά Έργα Αττικής», όπως αυτά είχαν προκηρυχθεί το 2009 από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Σημειώνεται ότι και προ της ανωτέρω προκήρυξης του έργου, κατά τη διάρκεια των παραμονών των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. είχε εκπονήσει αντίστοιχη μελέτη).
- Σε συνδυασμό με την ως άνω επέκταση και για τη βελτίωση της πρόσβασης στους Δήμους Σπάτων και Αρτέμιδος αλλά και για τη μελλοντική οδική εξυπηρέτηση του Αεροδρομίου από τη βόρεια είσοδό του, προτείνεται η οδική σύνδεση μήκους περίπου 3,5 χλμ του ανωτέρω οδικού τμήματος με τη Λεωφόρο Σπάτων – Αρτέμιδας στο ύψος της βόρειας εισόδου του Αεροδρομίου με την κατασκευή ανισόπεδου κόμβου μορφής «Υ».
- Σήραγγα Λεωφόρου Κύμης: Για την βελτίωση και σύντμηση της σύνδεσης της Λεωφόρου Κύμης και της Αττικής Οδού με την Εθνική Οδό, προτείνεται να κατασκευαστεί σήραγγα από τον κόμβο Κύμης και Αττικής Οδού έως τον κόμβο Καλυφτάκη και Εθνικής Οδού. Σημειώνεται ότι υπάρχει οριστική μελέτη του έργου εγκεκριμένη από το Υπουργείο ΥΠΟΜΕΔΙ.

- Σήραγγα Αργυρούπολης: Για την ταχύτερη και βραχύτερη σύνδεση του αεροδρομίου των Σπάτων με τα νότια προάστια της Αθήνας προτείνεται η κατασκευή σήραγγας στον Υμηττό και οδού, που θα συνδέει την Λεωφόρο Βουλιαγμένης στην περιοχή Αργυρούπολης με την Αττική Οδό στην περιοχή των Σπάτων.

2.1.2 Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού

- Σήραγγα Ηλιούπολης: Για την σημαντική μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου που διέρχεται σήμερα από τον Δήμο Ηλιούπολης στη συνέχεια της υφισταμένης περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού προτείνεται η κατασκευή σήραγγας (περιοχή Σακέτα) που θα τη συνδέει με την Λεωφόρο Βουλιαγμένης (περιοχή σταθμού μετρό Αγ. Δημητρίου).
- Υπερυψωμένη γέφυρα (flyover) Λεωφόρου Βουλιαγμένης: Σε συνδυασμό με το ανωτέρω έργο προτείνεται η κατασκευή γέφυρας χαμηλού ύψους κατά μήκος της κεντρικής νησίδας της Λεωφόρου Βουλιαγμένης από την σήραγγα Ηλιούπολης μέχρι την σήραγγα Αργυρούπολης προκειμένου να παραλάβει τον αυξημένο φόρτο που θα δημιουργηθεί.
- Σήραγγα Τουρκοβουνίων: Προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση από και προς το κέντρο της Αθήνας στην Αττική Οδό, προτείνεται η κατασκευή σήραγγας προέκτασης της Λεωφόρου Κατεχάκη και σύνδεσής της με την Λεωφόρο Ευελπίδων στην περιοχή Γκύζη.

2.2 Βελτιώσεις

2.2.1. Αττική Οδός:

- Για την αντιμετώπιση προβλημάτων κορεσμού και δυσλειτουργίας του Α/Κ Μεταμόρφωσης με αποτέλεσμα την δημιουργία ανασχέσεων εντός της Αττικής Οδού, προτείνεται η αναβάθμιση της υφιστάμενης εξόδου προς τον Αυτοκινητόδρομο ΠΑΘΕ με την προσθήκη κλάδου προς Λαμία, εντός του εύρους κατάληψης του κόμβου.
- Για την εξυπηρέτηση των κινήσεων από την Λεωφόρο Ραφήνας προς το Αεροδρόμιο και αντίστροφα, που σήμερα απαιτούν περιπορεία, προτείνεται η μετατροπή του υφιστάμενου ημικόμβου «Λεονταρίου» (ή «Ραφήνας») σε πλήρη κόμβο με την προσθήκη δύο ανισόπεδων κλάδων αναστροφής, εντός του διατιθέμενου εύρους κατάληψης.
- Για τη βελτίωση της σύνδεσης με το λιμάνι του Πειραιά προτείνεται η αναβάθμιση του υφιστάμενου ανισόπεδου κόμβου με την Δυτική Περιφερειακή Αιγάλεω, με την προσθήκη κλάδων απ' ευθείας σύνδεσης (από/προς) Μάνδρα - Σκαρμαγκά.

- Προτείνεται η κατασκευή μικρού αριθμού πρόσθετων εισόδων-εξόδων προς διευκόλυνση παρόδιων οικισμών και βιομηχανικών εγκαταστάσεων (π.χ. περιοχή Κορωπίου).
- Το κεντρικό τμήμα της Αττικής Οδού μήκους 5 χλμ περίπου, από τον Α/Κ Πεντέλης μέχρι τον Α/Κ Κύμης, παρουσίαζε στο παρελθόν έντονα φαινόμενα κορεσμού τις ώρες αιχμής σε καθημερινή βάση. Προτείνεται η προσθήκη 4ης λωρίδας κυκλοφορίας εντός των διατιθέμενων ορίων της οδού, με χρήση της ΛΕΑ και μερική ανακατασκευή περιορισμένου αριθμού τεχνικών.
- Προτείνεται η κατασκευή χώρων στάθμευσης και μετεπιβίβασης πλησίον των σταθμών του Προαστιακού Σιδηρόδρομου, σε απαλλοτριωμένες εκτάσεις (ΧΕΥ). Η δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης και μετεπιβίβασης (park & ride) θα ενισχύσει τη χρήση του μέσου σταθερής τροχιάς και θα αποτρέψει την άναρχη στάθμευση των οχημάτων επί των υφισταμένων οδών.

2.2.2. Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού

- Παράκαμψη Καισαριανής: Για την σημαντική μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου που διέρχεται σήμερα από τον Δήμο Καισαριανής στη συνέχεια της εξόδου της υφισταμένης Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού, προτείνεται η αξιοποίηση και βελτίωση υφισταμένης παρακαμπτήριας οδού της Πανεπιστημιούπολης, που καταλήγει στην Λεωφόρο Ούλφ Πάλμε (εξωτερικός δακτύλιος Αθηνών).
- Προτείνεται προσθήκη 3ης λωρίδας κυκλοφορίας επί της Λεωφόρου Αλίμου – Καρέα σε όλο το τμήμα από τον Α/Κ Καισαριανής μέχρι την περιοχή Σακέτα. Επισημαίνεται ότι υφίσταται ήδη κατά τόπους τρίτη λωρίδα κυκλοφορίας, η οποία κατασκευάστηκε κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του έργου. Σε όλο το μήκος του συγκεκριμένου τμήματος διατίθεται επαρκής απαλλοτριωμένη ζώνη.