



## Ξεκινούν τα έργα υποδομής

Τα έξι αυτά μεγάλα έργα θα απασχολήσουν μεγάλο αριθμό μηχανικών, στο δημόσιο και ιδιωτικό τομέα, ενώ δίδουν δουλειά σε μεγάλες ελληνικές και ξένες κατασκευαστικές επιχειρήσεις

Σε πλήρη ανάπτυξη θα βρίσκονται έως το Πάσχα τα εργοτάξια για την κατασκευή των πέντε μεγάλων οδικών έργων υποδομής της χώρας, που προώθησε το ΥΠΕΧΩΔΕ και θα κατασκευαστούν με συμβάσεις παραχώρησης. Αυτό αναφέρουν έγκυρες πηγές του υπουργείου και προσθέτουν ότι αναμένεται να δημοπρατηθεί και το έκτο έργο με σύμβαση παραχώρησης, δηλαδή τα νέα έργα της Αθήνας, από τα οποία τα περισσότερα θα

είναι υπόγειοι οδικοί άξονες, που θα συνδέουν την Αττική οδό με τη νοτιοανατολική Αττική.

Παράλληλα, όμως, σηματοδοτούν και την ιδιωτικοποίηση του εθνικού οδικού δικτύου στο σύνολό του, που μετατρέπεται σε αυτοκινητόδρομους, με εξαίρεση, προς το παρόν, την Εγνατία οδό, η οποία παραμένει στο Δημόσιο.

Οι ιδιώτες παραχωρησιούχοι αναλαμβάνουν τη μελέτη, κατασκευή, συντήρηση, λειτουργία και είσπραξη διοδίων των 6 νέων οδικών αξόνων για 30 χρόνια, διαδικασίες που έως τώρα διατηρούσε το ελληνικό Δημόσιο.

Η ιδιωτικοποίηση των νέων αυτοκινητοδρόμων σημαίνει ότι θα αυξηθούν σημαντικά οι τιμές των διοδίων, ενώ καταργείται το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας (ΤΕΟ) και οι εργαζόμενοι που απασχολούνται σε αυτό θα μεταταχθούν σε άλλες θέσεις του Δημοσίου, ένας αριθμός θα συνταξιοδοτηθούν και άλλοι θα απορροφηθούν από τους ιδιώτες που θα διαχειρίζονται το οδικό δίκτυο. Το ελληνικό Δημόσιο θα διατηρήσει εποπτικό και ρυθμιστικό ρόλο.

Οι παραχωρησιούχοι θα μπορούν να αναπτύξουν παράλληλες δραστηριότητες ένθεν και ένθεν

των αυτοκινητοδρόμων, όπως Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ), καθώς οι εκτάσεις αυτές που έως τώρα ανήκαν στο ΤΕΟ, πέρασαν στην κυριότητα του ελληνικού Δημοσίου, το οποίο μπορεί να τις εκμισθώνει ή και να τις πουλά σε ιδιώτες.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έδωσε προ ημερών το «πράσινο φως» για τη συγχρηματοδότηση από το ελληνικό Δημόσιο των τριών πρώτων οδικών έργων υποδομών που θα υλοποιηθούν μέσω

- Θα κατασκευαστούν με συμβάσεις παραχώρησης
- «Πράσινο φως» από την Ε.Ε.

συμβάσεων παραχώρησης, καθώς αποφάσισε ότι οι επιδοτήσεις για την κατασκευή και αναβάθμιση τέτοιου είδους οδικών υποδομών στην Ελλάδα δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση. Πρόκειται για τα έργα:

- Μαλιακός - Κλειδί, που εντάσσεται στο έργο του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι (ΠΑΘΕ).
- Αυτοκινητόδρομος Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα και Λεύκρο - Σπάρτη.
- Τμήματα του αυτοκινητοδρόμου Μαλιακός - Κλειδί (μέρος του προγράμματος ΠΑΘΕ), Τέμπη - Σκοτίνα και Ευαγγελισμός - Λειποκαρυά.

Αναμένεται το «πράσινο φως» και για τον αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδος E-65.

Στα περισσότερα από τα μεγάλα αυτά οδικά έργα ολοκληρώθηκαν οι μελέτες εφαρμογής και ξεκίνησαν οι πρόδρομες εργασίες. Στα πλέον ώριμα έργα, που είναι η Ιόνια οδός, ο αυτοκινητόδρομος Τρίπολη - Καλαμάτα και η υποθαλάσσια οδική αρτηρία Θεσσαλονίκης, άρχισε η ανάπτυξη των εργοταξίων.

Πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα πακέτα έργων που προώθησε ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ **Γιώργος Σουφλιάς**, με σημαντική συμβολή του υφυπουργού ΠΕΧΩΔΕ, κ. **Θεμιστοκλή Ξανθόπουλου**, και τη συνεργασία του αρμόδιου γεν. γραμματέα, κ. **Δημοσθένη Κατσιγιάννη**, συνολικού προϋπολογισμού άνω των 8 δισ. ευρώ. Σύμφωνα με έγκυρες πηγές του ΥΠΕΧΩΔΕ, η εξέλιξη των έργων αυτών έχει ως εξής:

- **Ιόνια οδός:** Ολοκληρώθηκαν οι μελέτες εφαρμογής. Ξεκίνησαν οι πρόδρομες εργασίες από τη Μεταμόρφωση ως τη Σκάρφεια και από το Αντίρριο έως τη συμβολή της με την Εγνατία οδό, έξω από τα Ιωάννινα. Άρχισε η εγκατάσταση εργοταξίων, τα οποία θα αναπτυχθούν πλήρως εντός του 2008. Η παραχωρησιούχος κοινοπραξία άρχισε να εισπράττει από τις αρχές Ιανουαρίου το αντίτιμο των διοδίων στο τμήμα του ΠΑΘΕ από Μεταμόρφωση έως Σκάρφεια, δηλαδή από Κηφισιά έως μετά

τα Καμένα Βούρλα, του οποίου η βελτίωση, συντήρηση και λειτουργία περιλαμβάνεται στις υποχρεώσεις της στο πλαίσιο της σύμβασης της Ιόνιας οδού.

- **Αυτοκινητόδρομος Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα:** Αρχίζει η εγκατάσταση εργοταξίων στο τμήμα Τρίπολη - Καλαμάτα.

- **Υποθαλάσσια οδική αρτηρία Θεσσαλονίκης:** Ο παραχωρησιούχος είναι έτοιμος να ξεκινήσει τις κατασκευαστικές εργασίες, μόλις ολοκληρωθεί ο κύκλος των προσφυγών στη Δικαιοσύνη.

- **Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος E-65:** Αναμένεται η τελική έγκριση της σύμβασης παραχώρησης από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία συγχρηματοδοτεί το έργο και ως εκ τούτου έχει δικαίωμα να ελέγξει τη σύμβαση.

- **Αυτοκινητόδρομος Ράχες Μαλιακού - Κλειδί Ημαθίας:** Δόθηκε η τελική έγκριση της σύμβασης παραχώρησης από την ΕΕ.

- **Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα:** Η σύμβαση παραχώρησης κυρώθηκε από τη Βουλή. Οι πρόδρομες εργασίες θα αρχίσουν σύντομα.

Όλα αυτά τα έργα έως το Πάσχα θα έχουν αναπτυχθεί πλήρως, όπως εκτιμούν στο ΥΠΕΧΩΔΕ, αλλά και όπως προβλέπουν τα χρονοδιαγράμματα κατασκευής του.

## Η εξέλιξη των έργων



## Υπόγειες διαδρομές στην Αττική

Ολοκληρώθηκαν οι μελέτες και αναμένεται να δημοπρατηθούν τα νέα οδικά έργα της Αθήνας, που ουσιαστικά αποτελούν κυρίως υπόγειες επεκτάσεις της Αττικής Οδού. Οι νέοι δρόμοι θα συνδέσουν το υπάρχον δίκτυο της Αττικής Οδού με τις νότιες περιοχές της Αττικής, δηλαδή το Ελληνικό, τη Γλυφάδα και το Κορωπί, με σήραγγες. Ουσιαστικά πρόκειται για την επέκταση της Περιφερειακής Υμηττού, με παράκαμψη της Ηλιούπολης και της Αργυρούπολης. Επίσης, θα υπογειοποιηθεί η λεωφόρος Ποσειδώνος στο ύψος του Αγίου Κοσμά, ενώ θα υπάρξει και δεύτερη οδική σύνδεση από τη νότια

Αθήνα με το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Στόχος του ΥΠΕΧΩΔΕ είναι να παραμείνουν επίγειοι μόνον οι οδικοί κόμβοι αυτών των επεκτάσεων, προκειμένου να μη γεμίσει το λεκανοπέδιο με οδούς ταχείας κυκλοφορίας. Παράλληλα, με τον τρόπο αυτό θα ολοκληρωθεί στο μεγαλύτερο του μέρος ο οδικός δακτύλιος της πρωτεύουσας, καθώς θα συνεχιστεί η λεωφόρος Κύμης και ενδεχομένως να υπάρξει μία δεύτερη Αττική Οδός υπογείως της υπάρχουσας, στο ύψος της Μεταμόρφωσης, όπου πλέον τα μοπιτλιαρίσματα είναι καθημερινό φαινόμενο.

**Τ**ο πρόγραμμα «Δρόμοι Ανάπτυξης» του ΥΠΕΧΩΔΕ είναι ένα από τα μεγαλύτερα προγράμματα κατασκευής έργων οδοποιίας στην Ευρώπη με Συμβάσεις Παραχώρησης, όπως έχει τονίσει ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ **Γιώργος Σουφλιάς**, με συνολικό προϋπολογισμό που υπερβαίνει τα 8 δισ. ευρώ. Το επενδυτικό αυτό πρόγραμμα θα αξιοποιήσει ιδιωτικά κεφάλαια περίπου 6 δισ. ευρώ.

Οι ιδιώτες - επενδυτές, όμως, που στην προκειμένη περίπτωση είναι μεγάλες ελληνικές και ξένες κατασκευαστικές επιχειρήσεις, θα αντλήσουν κεφάλαια από τα διόδια, τα οποία θα ακριβύνουν από την έναρξη των εργασιών για την κατασκευή των νέων δρόμων. Με την ολοκλήρωση των έρ-

## Δρόμοι ανάπτυξης

γων θα εφαρμοστεί η χιλιόμετροχρέωση για την είσπραξη διοδίων, που προσδιορίζεται στα 0,04 λεπτά του ευρώ ανά χιλιόμετρο. Οι ιδιώτες επενδυτές θα εισπράττουν το αντίτιμο των διοδίων ως αντιστάθμισμα για την κατασκευή των επτά μεγάλων οδικών έργων, που θα ολοκληρωθούν έως το 2012. Θα κατασκευάσουν 761 χλμ. αυτοκινητοδρόμων και θα τους δοθεί η εκμετάλλευση 1.425 χλμ. αυτοκινητοδρόμων για 30 χρόνια.

Με το πρόγραμμα αυτό υπολογίζεται ότι σε έξι χρόνια η Ελλάδα θα έχει αποκτήσει ένα σύγχρονο δίκτυο κλειστών αυτοκινητοδρόμων, μήκους 2.400 χιλιομέτρων, από 1.000 περίπου χιλιόμετρα που είναι σήμερα. Η πλειοψηφία των έργων θα γίνουν με συμβάσεις παραχώρησης, δηλαδή με ιδιωτικά κεφάλαια.

# Η ταυτότητα των νέων μεγάλων οδικών έργων

**Θ**εωρείται έργο στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου και έργο ζωής και ασφάλειας για τους πολίτες

τη Βουλή. Προβλέπεται να ολοκληρωθεί σε τέσσερα χρόνια έως την Πάτρα και σε έξι χρόνια έως την Τσακώνα.

Ο κ. Σουφλιάς χαρακτήρισε τον άξονα Ελευσίνα - Κόριν-

Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα απαιτητικό έργο, μήκους 365,4 χιλιομέτρων, εκ των οποίων θα κατασκευαστούν τα 283,7 χιλιόμετρα και θα βελτιωθούν τα υπόλοιπα 81,7 χλμ. Ειδικότερα, θα κατασκευαστούν τα 120 χλμ. του τμήματος Κόρινθος - Πάτρα, με τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και μεσαίο διαχωριστικό διάζωμα, και τα 163,7 χλμ. του τμήματος Πάτρα - Πύργος - Αλφειός - Τσακώνα, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, μία λωρίδα έκτακτης ανάγκης (ΛΕΑ) και μεσαίο διαχωριστικό διάζωμα. Ακόμη θα κατασκευαστούν 31 νέοι πλήρεις ανισόπεδο κόμβοι, καθώς και πλήρεις δευτερεύον οδικό δίκτυο.

## Οδικός άξονας Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα

των περιοχών αυτών.

Ανάδοχος του έργου είναι ο όμιλος «Άπιον Κλέος» στον οποίο συμμετέχουν οι εταιρείες: «Vinci SA», «Ελληνική Τεχνοδομική» - «ΤΕΒ ΑΕ», «Ακτωρ ΑΤΕ», «J&P Άβαξ ΑΕ», «Hochtief Projektentwicklung GMBH», «Αθηνά ΑΤΕ».

Η σύμβαση κυρώθηκε από

θους - Πάτρα και Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα ως «έργο - μαμούθ, το μεγαλύτερο που έγινε ποτέ στην Ελλάδα με σύμβαση παραχώρησης, με προϋπολογισμό 2 δισ. ευρώ», ενώ επισήμανε ότι είναι το δυσκολότερο από τα 7 έργα που θα γίνουν με σύμβαση παραχώρησης.



## Χιλιόμετροχρέωση στα διόδια

Ήδη από τις πρώτες ημέρες του Ιανουαρίου άρχισε η είσπραξη των διοδίων από ιδιώτες στο τμήμα του ΠΑΘΕ από Μεταμόρφωση έως Σκάρφεια. Πρόκειται για τον ανάδοχο της Ιόνιας οδού, ο οποίος έχει αναλάβει παράλληλα και τη βελτίωση, συντήρηση και λειτουργία του συγκεκριμένου τμήματος του ΠΑΘΕ, το οποίο πρέπει να ανακατασκευάσει μέσα σε ένα χρόνο. Όταν ολοκληρωθούν τα έργα θα χρεώνονται οι οδηγοί περί τα 40 χιλιοστά του ευρώ ανά χιλιόμετρο από 0,017 ευρώ/χλμ. που είναι σήμερα.

Τα υφιστάμενα τμήματα Ελευσίνα - Κόρινθος μήκους 63,4 χλμ. και Παράκαμψη Πάτρας μήκους 18,3 χλμ., θα συμπληρωθούν και θα βελτιωθούν από τον παραχωρησιούχο.



**Ο**νειρο δεκαετιών για τους κατοίκους της Δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου ήταν η Ιόνια οδός, που τώρα αρχίζει η κατασκευή της. Η Ιόνια οδός ως έργο παρα-

μήκους 11 κλμ. Ανάδοχος του έργου αναδείχθηκε ο «Όμιλος Hellenic Autoristas», στον οποίο συμμετέχουν οι εταιρείες: «Cintra SA», «ΓΕΚ ΑΕ», «Dragados SA»,

νται και η λειτουργία και συντήρηση των δρόμων της παραχώρησης, έναντι είσπραξης διοδίων.

Η σύμβαση έχει διάρκεια 30 χρόνια και η συνολική προθε-

σμία για την ολοκλήρωση της κατασκευής των έργων που περιλαμβάνονται στη σύμβαση παραχώρησης είναι 72 μήνες, δηλαδή 6 χρόνια.

Παράλληλα, όμως, προβλέπονται επιμέρους προθεσμίες για τμήματα του έργου:

- σε 20 μήνες πρέπει να ολοκληρωθούν οι εργασίες στο τμήμα Μεταμόρφωση - Αγ. Κωνσταντίνος του ΠΑΘΕ,

- σε 32 μήνες πρέπει να ολοκληρωθούν τα τμήματα της ΠΑΘΕ: τμήμα Υλίκης, τμήμα Ριτσώνα - Θήβα και ο ανισόπεδος κόμβος Βαρυμπόμπης, καθώς και η ολοκλήρωση του ημιτελούς τμήματος της Παράκαμψης Αγρινίου,

- σε 40 μήνες πρέπει να ολοκληρωθεί το τμήμα Αντίρριο - Αργί-νιο.

## Ιόνια οδός

χώρησης έχει μήκος 382 κλμ., με 42 ανισόπεδους κόμβους και περιλαμβάνει:

- τον αυτοκινητόδρομο «Ιόνια Οδός» μήκους περίπου 196 κλμ. από Αντίρριο έως Ιωάννινα (ανισόπεδος κόμβος με Εγνατία οδό),

- τμήμα του αυτοκινητόδρομου ΠΑΘΕ μήκους περίπου 175 κλμ. από την Κηφισιά (ανισόπεδος κόμβος Μεταμόρφωσης) έως Σκάρφεια (μετά τα Καμένα Βούρλα). Περιλαμβάνεται η ανακατασκευή ανισόπεδων κόμβων στην Κηφισιά (Καλυφτάκη) και Βαρυμπόμπης,

- το συνδετήριο κλάδο του ΠΑΘΕ Σχηματάρι - Χαλκίδα

«Τέρνα ΑΕ» και θυγατρικές εταιρείες της «Dragados».

Βάσει της προσφοράς του αναδόχου, το συνολικό κόστος του έργου ανέρχεται σε 1,4 δισ. ευρώ. Η χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου είναι 330 εκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων τα μισά θα προέλθουν από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στις υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου περιλαμβάνο-



κοινοπραξία του έργου συμμετέχουν οι εταιρείες «Ακτωρ ΑΤΕ», «Παντεχνική ΑΕ» και «Intrakat».

Το κατασκευαστικό κόστος του έργου, σε τρέχουσες τιμές, ανέρχεται σε 844 εκατομμύρια ευρώ και το συνολικό κόστος στα 1,044 δισ. ευρώ.

Η συνολική προθεσμία για την ολοκλήρωση είναι 54 μήνες, δηλαδή θα ολοκληρωθεί το 2012, οπότε η διαδρομή Ελευσίνα - Καλαμάτα θα διανύεται σε 2,30 ώρες.

Στο νέο αυτοκινητόδρομο που θα έχει 3 λωρίδες ανά κατεύθυνση με διαχωριστικό διάζωμα «New Jersey», θα κατασκευαστούν πέντε διπλές σήραγγες στις θέσεις Στέρνα, Καλογερικό, ΑΣΕΑ, Ραφομάτη και στο Αρτεμίσιο.

**Π**ρόκειται για νέο κλειστό αυτοκινητόδρομο ευρωπαϊκών προδιαγραφών. Το Έργο Παραχώρησης έχει συνολικό μήκος 205 κλμ. με 26 ανισόπεδους κόμβους και περιλαμβάνει τον αυτοκινητόδρομο Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα και τον αυτοκινητόδρομο Λεύκτρο - Σπάρτη.

Τα νέα τμήματα, που θα κατασκευαστούν από τον παραχωρησιούχο, είναι: Τρίπολη - Αθήναιο, μήκους 13 κλμ., Λεύκτρο - Παραδείσια, μήκους 6,4 κλμ., Τσακώνα - Καλαμάτα μήκους 34,6 κλμ., Λεύκτρο - Σπάρτη μήκους 46 κλμ., δεύτερος κλάδος σήραγγας Ραφομάτη και ο ανισόπεδος κόμβος Μεγαλόπολης στο τμήμα Αθήναιο - Λεύκτρο.

Τα υφιστάμενα τμήματα του αυτοκινητόδρομου Κόρινθος - Τρίπολη μήκους περίπου 82,5

κλμ. θα συμπληρωθούν και θα βελτιωθούν από τον παραχωρησιούχο, ενώ θα γίνουν εργασίες βαριάς συντήρησης

στην υφιστάμενη σήραγγα Αρτεμίου.

Με την ολοκλήρωση του τμήματος Τρίπολη - Καλαμάτα, θα εφαρμοστεί και η χιλιόμετροχρέωση για την καταβολή διοδίων, που έχει προσδιοριστεί στα 4 λεπτά του ευρώ. Υπολογίζεται ότι για τη συνολική διαδρομή Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα η τιμή του διοδίου θα είναι 8 ευρώ το 2012 σε σημερινές τιμές.

Η Ανατολική Οδός Πελοποννήσου, όπως θα ονομάζεται στο

εξής ο οδικός άξονας Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα και Λεύκτρο - Σπάρτη, είναι ένα έργο που περιμένει η Πελοπόννησος εδώ και δεκαετίες.

Ανάδοχος όμιλος είναι ο «Μωρεάς», στον οποίο μετέχουν μόνον ελληνικές εταιρείες, οι: «Ελληνική Τεχνοδομική ΑΕ» (73,34%), «Παντεχνική ΑΕ» (13,33%) και «Intracom Holdings» (13,33%), μετά την αποχώρηση της «Impregilo SpA», που μετείχε αρχικά στον όμιλο. Στην κατασκευάστρια

## Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα

## Άξονας Κεντρικής Ελλάδος E-65

Το έργο του άξονα Κεντρικής Ελλάδος (E-65), μήκους 175 χλμ., περιλαμβάνει την κατασκευή, λειτουργία και συντήρηση του αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας, από τον ΠΑΘΕ (στο ύψος της Σκάρφειας) έως τον ανισόπεδο κόμβο Παναγιάς της Εγνατίας οδού, στην ευρύτερη περιοχή του Μετσόβου.

Ανάδοχος ανεδείχθη ο όμιλος «Hellenic Autoristas», στον οποίο συμμετέχουν οι εταιρείες: «Cintra SA», «ΓΕΚ ΑΕ», «Dragados SA», «Τέρνα ΑΕ» και θυγατρικές εταιρείες της «Dragados». Η Σύμβαση Παραχώρησης έχει διάρκεια 30 χρόνια.

Βάσει της προσφοράς του αναδόχου, το συνολικό κόστος του έργου, σε τρέχουσες τιμές, ανέρχεται σε 1,6 δισ. ευρώ. Θα ολοκληρωθεί σε 66 μήνες.

Ο E-65 θα είναι δρόμος σύγ-

χρονος, ευρωπαϊκών προδιαγραφών και θα κατασκευασθεί εξολοκλήρου από την αρχή.

Επίσης, το έργο περιλαμβάνει

τη λειτουργία, αναβάθμιση και συντήρηση τμημάτων που κατασκευάζονται ως δημόσια έργα στο Πέταλο του Μαλιακού του



ΠΑΘΕ, από Σκάρφεια μέχρι Ράχες, μήκους 57 χλμ.

Με την ολοκλήρωση του έργου θα συντομευτεί κατά μία ώρα η διαδρομή Αθήνα - Γρεβενά.

Το έργο θα ολοκληρωθεί σε πεντέμισι χρόνια. Οι οδηγοί θα αρχίσουν να πληρώνουν διόδια από το τέλος του 2009, στο τμήμα Σκάρφεια - Λαμία. Από το 2011 θα πληρώνουν και για το υπόλοιπο τμήμα του Μαλιακού από Λαμία έως Ράχες, ενώ από το 2012 τα διόδια θα καταβάλλονται από τη Λαμία έως την Εγνατία οδό. Το ύψος των διοδίων θα είναι 4 λεπτά του ευρώ ανά χιλιόμετρο.

Ο E-65 συνδέει την Ανατολική με τη Δυτική Ελλάδα, τον ΠΑΘΕ. Ξεκινώντας από τη Λαμία και διασχίζοντας τη θεσσαλική πεδιάδα φθάνει στην Εγνατία οδό.

Θα είναι ένας σύγχρονος κλειστός αυτοκινητόδρομος ευρωπαϊκών προδιαγραφών, με έξι λωρίδες κυκλοφορίας -τρεις ανά κατεύθυνση- και ασφαλή ταχύτητα 120 χλμ./ώρα.

Το έργο Ράχες Μαλιακού - Κλειδί Ημαθίας, που αποτελεί τμήμα του ΠΑΘΕ, είναι ένα από τα μεγάλα έργα με σύμβαση παραχώρησης που προωθεί το ΥΠΕΧΩΔΕ. Ο διαγωνισμός του έργου απεμπλόκη από δικαστικές διαμάχες, καθώς οι δύο ενδιαφερόμενοι όμιλοι αποφάσισαν ότι μπορούν να συνεργαστούν και να κατασκευάσουν από κοινού το έργο, λύση που απεδέχθη το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Οι δύο όμιλοι που συνεργάζονται είναι: «Aegean Motorway Group», στην οποία συμμετέχουν οι εταιρείες: «Bilfinger Berger» (34,5%), «Hochtief Projectentwicklung GMBH» (34,5%), «Lamda Development ΑΕ» (10%), «ΑΕΓΕΚ ΑΕ» (9%), «Αθηνά ΑΤΕ» (7%) και «Ευκλείδης ΑΕ» (5%) και «Ολυμπία Οδός», στην οποία συμμετέχουν οι εταιρείες «Ελληνική Τεχνοδομική» - «ΤΕΒ ΑΕ»

(40%), «J&P - Άβαξ ΑΕ» (32,5%) και «Vinci SA» (27,5%).

Το έργο θα ολοκληρωθεί σε 4,5 χρόνια με προϋπολογισμό 1 δισ. ευρώ.

Το τμήμα Ράχες Μαλιακού - Κλειδί Ημαθίας ολοκληρώνει τον κεντρικό οδικό άξονα της χώρας, τον ΠΑΘΕ και μάλιστα στα πιο δύσκολα σημεία του, στον Πλαταμώνα και τα Τέμπη, με σήραγγες συνολικού μήκους 23 χιλιομέτρων. Το συνολικό μήκος του έργου είναι 230 χλμ.

Ο παραχωρησιούχος αναλαμβάνει τη λειτουργία και συντήρηση του οδικού τμήματος που του ανατίθεται, έναντι είσπραξης διο-

δίων. Και σε αυτό το έργο θα ισχύσει το σύστημα της χρέωσης ανάλογα με τη διανυόμενη απόσταση, με το κόστος ανά χλμ. να ανέρχεται σε 0,04 ευρώ, εκτός των τμημάτων με τις μεγάλες σήραγγες που θα είναι 0,05 ευρώ το χλμ.

Στις υποχρεώσεις της σύμβασης παραχώρησης περιλαμβάνονται:

- Η κατασκευή νέου αυτοκινητοδρόμου Τέμπη (Ευαγγελισμός) - Σκοτίνα, συνολικού μήκους 25 χιλιομέτρων, που στο μεγαλύτερο μέρος του θα αποτελείται από γέφυρες και σήραγγες. Το φονικό πέρασμα των Τεμπών θα μετα-

τραπεί σε σύγχρονο, ασφαλή αυτοκινητόδρομο.

Επίσης, στο έργο περιλαμβάνεται η εκτέλεση επεμβάσεων βελ-

## Ράχες Μαλιακού - Κλειδί Ημαθίας

τίωσης στα υφιστάμενα τμήματα του αυτοκινητόδρομου, μήκους 205 χιλιομέτρων, από τις Ράχες Μαλιακού μέχρι το Κλειδί, ώστε ο αυτοκινητόδρομος να προσφέρει στους οδηγούς εξυπηρέτηση υψηλού επιπέδου.

Τέλος, στο υφιστάμενο τμήμα της Εθνικής Οδού από τα Τέμπη (Ευαγγελισμός) μέχρι Σκοτίνα, συνολικού μήκους 27 χιλιομέτρων που θα είναι σε χρήση μέχρι να ολοκληρωθεί ο νέος αυτοκινητόδρομος, τίθενται σε απόλυτη προτεραιότητα και εντός 12 μηνών θα έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.

# Υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης

Είναι η πρώτη σύμβαση παραχώρησης, που κυρώθηκε από τη Βουλή, από τις επτά που δρομολόγησε το ΥΠΕΧΩΔΕ. Αναδόχος κοινοπραξία είναι η «Θερμαϊκή οδός», που αποτελεί-

ται από τις εταιρείες «Ελληνική Τεχνοδομική», «ΤΕΒ ΑΕ», «Ακτωρ ΑΤΕ», «Boskalis International BV», «Archirodon Group NV» και «Θεμελιοδομή ΑΕ». Το μήκος της νέας οδού είναι

6,5 χιλιόμετρα, από τα οποία τα 4 χιλιόμετρα θα είναι υποθαλάσσια σήραγγα με την οροφή της να βρίσκεται τουλάχιστον ένα μέτρο κάτω από τον πυθμένα της θάλασσας. Θα έχει τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύ-

μα του περιφερειακού δακτυλίου της Θεσσαλονίκης προς το θαλάσσιο μέτωπο. Θα συνδέει το δυτικό με το ανατολικό τμήμα της πόλης, σε μεγάλο μήκος υποθαλάσσια, παρακάμπτοντας το Κέντρο. Η παραλιακή λεωφόρος Νίκης, από οδό Σαλαμίνας μέχρι Λευκό Πύργο, μήκους 1.500 μ. καταργείται και δημιουργείται στη θέση της ένα παραλιακό μέτωπο ικανού πλάτους, ως χώρος αναψυχής.

Η υποθαλάσσια αρτηρία, έργο προϋπολογισμού 472 εκατ. ευρώ, θα ολοκληρωθεί σε 4 χρόνια.

Την υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης εκτιμάται ότι θα χρησιμοποιούν πάνω από 80.000 αυτοκίνητα την ημέρα και αυτό σημαίνει μείωση της κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης από 40% έως και 97% και επομένως μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από 35% έως 40%. Παράλληλα, θα αναβαθμιστεί όλο το παραλιακό μέτωπο και θα πεζοδρομηθεί η λεωφόρος Νίκης, συνδέοντας την πόλη της Θεσσαλονίκης με τη θάλασσα.



Νέα έργα υποδομής με συμβάσεις παραχώρησης σε όλη τη χώρα, συνολικού προϋπολογισμού άνω των 8 δισ. ευρώ, προγραμματίζει το ΥΠΕΧΩΔΕ. Τα έργα αυτά μπορούν να υλοποιηθούν μετά το 2013, που θα έχουν ολοκληρωθεί οι καινούριοι αυτοκινητόδρομοι, που προαναφέρθηκαν.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ κατήρτισε πρόγραμμα μελετών, από το οποίο προκύπτει ότι ετοιμάζονται νέα οδικά -και όχι μόνον- έργα, που θα κατασκευαστούν με τη μέθοδο της παραχώρησης, αφού μετά το 2013 θα έχει ολοκληρωθεί και το ΕΣΠΑ.

Από την πλευρά τους μεγάλοι κατασκευαστικοί όμιλοι προτείνουν σειρά νέων έργων, καθώς εκτιμούν ότι η χώρα θα χρειαστεί νέες υποδομές και μετά το 2013. Τα νέα έργα θα αφορούν, εκτός από οδικούς άξονες, και περιβαλλοντικές υποδομές, οι

πως η διαχείριση απορριμμάτων, η διαχείριση υδάτινων πόρων, η κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης οχημάτων, αλλά και η επέκταση δικτύων σταθερής τροχιάς για τις αστικές μεταφορές.

Στη λεγόμενη τρίτη γενιά έργων παραχώρησης προτείνεται να ενταχθεί η δημιουργία ενός δικτύου από οριζόντιους οδικούς άξονες που θα συνδέουν την ανατολική με τη δυτική ηπειρωτική χώρα, όπως: Βόλος - Τρίκαλα - Άρτα - Πρέβεζα, Λαμία - Αργίριο, Θήβα - Αντίρριο, Τρίπολη - Ολυμπία, Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ).

## Στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη

Στο λεκανοπέδιο Αττικής, οι

προτάσεις των κατασκευαστών αφορούν στην περαιτέρω επέκταση της Αττικής Οδού, αλλά και στη δημιουργία του άξονα Ελευσίνα - Θήβα στη διαδρομή της Κάζας, που θα αποσυμφορήσει την κίνηση στο τμήμα της εθνικής οδού που περνά μέσα από την πόλη. Ήδη η μελέτη του έργου αυτού έχει προκηρυχθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Στα νέα έργα της Αττικής περιλαμβάνονται:

- Η επέκταση της Αττικής Οδού προς Λαύριο
- Η λεωφόρος Κύμης
- Η ολοκλήρωση του εξωτερικού και του ενδιάμεσου δακτυλίου του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας
- Η δημιουργία υπόγειου αυτοκινητόδρομου στο τμήμα από τον κόμβο της Δουκίσσης Πλακεντίας μέχρι την εθνική οδό, που

θεωρείται από τους επικεφαλής της Αττικής Οδού ως άμεσης προτεραιότητας εξαιτίας της ιδιαιτερά της μεγάλης κυκλοφορίας που παρατηρείται εκεί κατά τις ώρες αιχμής. Επιπλέον, η κατασκευή των επεκτάσεων της Αττικής Οδού προς την παραλιακή ζώνη, εκτιμάται πως θα αυξήσει την κίνηση στο τμήμα αυτό. Το έργο είναι ακριβό και η εταιρεία της Αττικής Οδού προτείνει να το χρηματοδοτήσει με ταυτόχρονη χρονική παράταση της σύμβασης παραχώρησης της Αττικής Οδού.

Για τη Θεσσαλονίκη προτείνεται η επέκταση της υποθαλάσσιας αρτηρίας προς την ανατολική πλευρά της πόλης και η δημιουργία του εξωτερικού δακτυλίου της πόλης από τον Χορτιάτη μέχρι το Στενό του Θερμαϊκού κόλπου. ■