

Τα μεγάλα εργοτάξια του 2012

Μετά από μια ιδιαίτερα δύσκολη χρονιά, το 2011 με ελάχιστες αναθέσεις και πολύ λιγότερες παραδόσεις έργων, η νέα χρονιά (εκτός απροόπτου) δείχνει να είναι καλύτερη. Και αυτό, γιατί πολλές συμβάσεις έργων, οι οποίες παρέμεναν για αρκετά χρόνια στα σχέδια, θα ξεκινήσουν να υλοποιούνται. Ως εκ τούτου, χρήματα θα μπουν στα ταμεία των εταιρειών, ενισχύοντας έτσι τη ρευστότητά τους αλλά και το ανεκτέλεστο τους, το οποίο έχει μειωθεί πολύ τους τελευταίους μήνες.

Ανοίγει ο δρόμος για το μετρό της Αθήνας

Εντός του Ιανουαρίου, αναμένεται να έρθει στη Βουλή η πολυαναμενόμενη σύμβαση της Siemens, για τους επτά ανενεργούς σταθμούς του Μετρό. Η σύμβαση ηλεκτροδότησης με τη Siemens, ύψους 41,4 εκατ., εκκρεμεί εδώ και 3 χρόνια, βάζοντας φρένο στις νέες, αλλά και στις μελλοντικές επεκτάσεις του Μετρό. Οι, υπό κατασκευή, επεκτάσεις του Μετρό της Αθήνας προς το Ελληνικό, την Ανθούπολη και το Χαϊδάρι έχουν ολοκληρωθεί σε ποσοστό 95%, όσον αφορά στις εργασίες της βασικής σύμβασης του κάθε έργου. Προϋπόθεση για να ολοκληρωθούν και να τεθούν σε πλήρη λειτουργία είναι η υλοποίηση του συστήματος ηλεκτροδότησης.

Η υπογραφή της σύμβασης για το σύστημα σηματοδότησης με την Siemens δεν έχει προχωρήσει μέχρι σήμερα. Αν και ο διαγωνισμός έχει ουσιαστικά ολοκληρωθεί, περιλαμβανομένης της θετικής απόφασης του Ελεγκτικού Συνεδρίου, στελέχη του Αττικό Μετρό περιμένουν τις «πολιτικές» κινήσεις του Υπουργείου Υποδομών. Η παραπάνω εκκρεμότητα αποτελεί τον κύριο λόγο παράτασης της ολοκλήρωσης των έργων, για τα οποία θα απαιτηθεί χρονικό διάστημα 8-10 μηνών για εγκατάσταση των συστημάτων ηλεκτροδότησης.

Εφόσον ολοκληρωθούν οι παραπάνω διαδικασίες, θα παραδοθούν οι σταθμοί Ηλιούπολη, Αργυρούπολη, Ελληνικό, Ήλιμος, Ανθούπολη, Περιστέρι και Χαϊδάρι. Αυτό θα συντελεστεί σταδιακά, αφού

τοποθετηθούν τα συστήματα σηματοδότησης και γίνουν οι απαραίτητες δοκιμές. Προτεραιότητα φαίνεται ότι θα δοθεί στο Περιστέρι και στην Ανθούπολη, θα ακολουθήσει το Χαϊδάρι και στη συνέχεια η Ηλιούπολη, ο Ψιλλίμος, η Αργυρούπολη και το Ελληνικό.

Η επέκταση προς Πειραιά

Εντός των επόμενων ημερών, αναμένεται να κατατεθεί στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής η σύμβαση για την επέκταση του Μετρό στον Πειραιά. Σύμφωνα με τα μέχρι τώρα δεδομένα, το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Νοέμβριο του 2016 και να ξεκινήσει τη λειτουργία του στις αρχές του 2017. Η επέκταση θα έχει μήκος 7,6 χιλιόμετρα και προϋπολογισμό 515 εκατ. ευρώ. Με την ολοκλήρωσή της, θα συνδεθεί για πρώτη φορά απευθείας το αεροδρόμιο με το λιμάνι του Πειραιά (σήμερα η σύνδεση αυτή γίνεται με αλλαγή γραμμής στον προαστιακό ή από το μετρό στον ΗΣΑΠ).

Τα 6,5 από τα 7,6 χιλιόμετρα σήραγγας θα ανοιχτούν με τη βοήθεια μετροπόντικα, ενώ το υπόλοιπο με υπόγεια εκσκαφή. Να σημειωθεί ότι η γραμμή θα περιλαμβάνει έξι νέους σταθμούς στις περιοχές Αγία Βαρβάρα, Κορυδαλλός, Νίκαια, Μανιάτικα, Πειραιάς και Δημοτικό θέατρο, ενώ, όταν τεθεί σε λειτουργία, θα εξυπηρετεί περισσότερους από 135.000 επιβάτες σε καθημερινή βάση. Ανάδοχος του έργου -μετά από τον σχετικό διαγωνισμό- αναδείχτηκε τον περασμένο Νοέμβριο η κοινοπραξία των εταιρειών J & P, ABAΞ, Ghella Spa, Alstom Transport SA.

Δημοπράτηση για τη γραμμή 4

Στα τέλη του 2012, αναμένεται να δημοπρατηθεί το πρώτο τμήμα της Γραμμής 4. Πρόκειται για το τμήμα το οποίο ξεκινάει από το Ψιλλίμος Βεΐκου και καταλήγει στο σταθμό Ευαγγελισμός. Αυτή την περίοδο ολοκληρώνονται οι μελέτες, αν και υπάρχει κίνδυνος η κατασκευή της γραμμής να καθυστερήσει, λόγω έλλειψης χρηματοδότησης.

Το έργο έχει προϋπολογισμό 1 δισ. ευρώ και περιλαμβάνει υπόγειο αμαξοστάσιο μετρό στο Γαλάτσι και σύγχρονο Κέντρο

Ελέγχου Λειτουργίας, ανάλογο με αυτό του Συντάγματος για τις γραμμές 2 και 3. Το τμήμα Ψλσος Βεΐκου – Ευαγγελισμός της γραμμής 4 θα καλύπτει απόσταση 8,5 χλμ. με 9 νέους σταθμούς (Ψλσος Βεΐκου, Γαλάτσι, Κυψέλη, Δικαστήρια, Αλεξάνδρας, Εξάρχεια, Πανεπιστήμιο, Κολωνάκι, Ευαγγελισμός).

Θα εξυπηρετεί καθημερινά περισσότερους από 200.000 επιβάτες. Η γραμμή 4, όποτε ολοκληρωθεί, θα έχει συνολικό μήκος 55 χλμ. και θα εκτείνεται από τον Περισσό και το κέντρο της Αθήνας μέχρι την Ηλιούπολη, τον Βύρωνα, τη Φιλοθέη, το Μαρούσι και τη Λυκόβρυση. Ο εκτιμώμενος προϋπολογισμός θα είναι 3,3 δισ. ευρώ, ενώ καθημερινά θα εξυπηρετούνται περίπου 500.000 επιβάτες.

Ελληνικοί και ξένοι όμιλοι παίρνουν θέσεις για τη μάχη της ανάπλασης του Φαληρικού μετώπου

Εντός του έτους, αναμένεται να προκηρυχθεί και ο διαγωνισμός για την ανάπλαση του φαληρικού μετώπου και την κατασκευή στον χώρο του παλαιού Ιπποδρόμου του «Κέντρου Πολιτισμού – Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος», συνολικού ύψους 560 εκατ. ευρώ. Στη μάχη για την ανάληψη έργων του project ετοιμάζονται να ριχτούν ελληνικοί και ξένοι όμιλοι.

Το έργο της ανάπλασης είναι προγραμματισμένο να δημοπρατηθεί τον προσεχή Οκτώβριο, ο ανάδοχος να οριστεί στις αρχές του 2013, ώστε το έργο να ολοκληρωθεί, τουλάχιστον στην αρχική του φάση, μέσα σε δύο χρόνια, το 2015, ταυτόχρονα με τη νέα Εθνική Βιβλιοθήκη και την Εθνική Λυρική Σκηνή. Αξίζει να σημειωθεί ότι η εκπόνηση του masterplan του έργου, καθώς και όλες οι μελέτες χρηματοδοτούνται από το Ίδρυμα Σταύρου Νιάρχου, μια χορηγία που εξασφαλίζει ένα πολύτιμο χρονικό άλμα στο έργο.

Το masterplan για την ανάπλαση του φαληρικού όρμου, που επιμελήθηκε ο γνωστός αρχιτέκτονας Ρέντσο Πιάνο, αφορά μια έκταση 760 στρεμμάτων και μήκους 2,5 χιλιομέτρων, η οποία θα ενωθεί με την έκταση του παλαιού Ιπποδρόμου. Το Πάρκο Σταύρος

Νιάρχος θα καταλαμβάνει το 85% της συνολικής υπό διαμόρφωση έκτασης, προσφέροντας στους πολίτες της Αθήνας έναν αναγκαίο χώρο πρασίνου, ενώ τα κτίρια της Εθνικής Βιβλιοθήκης και της Λυρικής Σκηνής θα καλύπτουν το 15% της συνολικής έκτασης.

Στα ενδιαφέροντα στοιχεία περιλαμβάνονται παράκτιες πισίνες με θαλασσινό νερό σε συνέχεια της θάλασσας, χώροι για αθλητισμό και αναψυχή, άλση, πεζόδρομοι και ποδηλατόδρομοι, περιοχές με θεματικές ενότητες δραστηριοτήτων, προβλήτες και καταδυτικό πάρκο.

Επανεναρξη των 5 οδικών αξόνων

Στο ΕΣΠΑ εντάχθηκε με απόφαση του Υπουργείου Υποδομών το έργο της ολοκλήρωσης της σύμβασης παραχώρησης του Αυτοκινητόδρομου Αιγαίου (Ράχες Φθιώτιδας – Κλειδί Ημαθίας). Πρόκειται για ένα ακόμα θετικό βήμα προς την επανεναρξη των έργων στο τμήμα των 25 χλμ. που αφορά τις σήραγγες Τεμπών και Πλαταμώννα, αλλά και άλλα έργα αναβάθμισης του δρόμου.

Το έργο έχει προϋπολογισμό 231.259.337,09 ευρώ και μπήκε στο επιχειρησιακό πρόγραμμα Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας (οδικές μεταφορές – Διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο). Με αυτόν τον τρόπο, το μέρος της χρηματοδότησης από το Ελληνικό Δημόσιο καλύπτεται πλήρως και πλέον αναμένεται η ολοκλήρωση των διαπραγματεύσεων για την πολυπόθητη επανεναρξη των έργων.

Ποντάρουν οι εταιρείες

Τις ελπίδες τους στην επανεναρξη των πέντε οδικών αξόνων, η κατασκευή των οποίων έχει σταματήσει λόγω άρνησης των τραπεζών να χρηματοδοτήσουν τα έργα, έχουν εναποθέσει οι κατασκευαστικοί όμιλοι της χώρας, μετά και το πράσινο φως που δόθηκε από τις Βρυξέλλες στο Υπουργείο Υποδομών, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν κονδύλια του ΕΣΠΑ ως εγγύηση για τη συνέχισή τους.

Έτσι, το επόμενο διάστημα, αναμένεται να καθίσουν στο ίδιο τραπέζι οι εταιρείες που συμμετέχουν στα έργα, στελέχη του ΥΠΜΕΔΙ και εκπρόσωποι των τραπεζών, προκειμένου να συζητηθεί

αυτή η προοπτική, τουλάχιστον από πλευράς τραπεζών, που αποτελούν και τις κύριες πηγές χρηματοδότησης των αυτοκινητοδρόμων, αφού μετέχουν με 3,3 δισ. ευρώ ή 38% στην κατασκευή τους και σ? αυτές εναπόκειται αν θα άρουν ή θα παρατείνουν το σημερινό αδιέξοδο.

Να σημειωθεί ότι η διακοπή της χρηματοδότησης από τις τράπεζες έχει οδηγήσει από το 2010 σε αδιέξοδο τους οδικούς άξονες. Με εξαίρεση την κοινοπραξία Μορέας, στην οποία μετέχουν οι Ήκτωρ και Intrakat και η οποία κατασκευάζει τον οδικό άξονα Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα και Λεύκτρα – Σπάρτη, οι άλλοι οδικοί άξονες δεν χρηματοδοτούνται από τις τράπεζες εδώ και αρκετούς μήνες, με αποτέλεσμα να έχουν διακοπεί τα έργα.

Στην Ολυμπία Οδό, όπου μετέχουν η Vinci, η Hochtief, η J&P Ήβαξ και η ΓΕΚ Τέρνα και η οποία κατασκευάζει τη νέα εθνική οδό Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα, η χρηματοδότηση των τραπεζών έχει σταματήσει από τον περασμένο Δεκέμβριο, ενώ από τον Νοέμβριο του 2010 δεν χρηματοδοτείται η κοινοπραξία «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου», που κατασκευάζει το τμήμα Μαλιακός – Κλειδί και στην οποία μετέχουν οι Hochtief, Ήκτωρ, J&P Ήβαξ, Αθηνά, Vinci και ΑΕΓΕΚ.

Μπαίνουν μπρος οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού

«Ξεπαγώνουν » οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού, οι οποίες, σύμφωνα με πληροφορίες, εντάσσονται στο τελικό κείμενο του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, που αναμένεται να ανακοινωθεί τον επόμενο μήνα. Οι επεκτάσεις θα έχουν μήκος 25 χλμ. Εκτός της επέκτασης της δυτικής περιφερειακής Υμηττού έως τη Λεωφ. Βουλιαγμένης, φαίνεται ότι θα ενταχθεί και η σήραγγα της Αργυρούπολης, που θα ενώνει τα νότια προάστια κατευθείαν με τον κεντρικό κορμό της Αττικής Οδού στο ύψος του Κορωπίου και, κατ? επέκταση, με το αεροδρόμιο. Εξετάζεται ακόμη στο πακέτο να ενταχθεί και η επέκταση της λεωφόρου Κύμης έως τον κόμβο του Ολυμπιακού Χωριού στην Κάτω Κηφισιά. Το κόστος των έργων υπολογίζεται σε 1 δισ. ευρώ τουλάχιστον.

Ξεκινούν το πρώτο τρίμηνο τα έργα στα λιμάνια Θεσσαλονίκης –

Πάτρας με χρηματοδότηση από ΕΤΕπ

Το πρώτο τρίμηνο του έτους αναμένεται η εγκατάσταση του αναδόχου (Μοχλός) για το έργο επέκτασης του 6ου προβλήτα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, προϋπολογισμού 150 εκατ. ευρώ. Η χρηματοδότηση είναι διασφαλισμένη από ίδια κεφάλαια της ΟΛΘ, αλλά και κεφάλαια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. Εντός του έτους, αναμένεται να ξεκινήσουν και τα έργα Γ? φάσης στον λιμένα της Πάτρας, προϋπολογισμού 75 εκατ. ευρώ, με ανάδοχο την Ήκτωρ. Το έργο αφορά στην ολοκλήρωση της επιβατικής ζώνης του νέου Λιμένα.

Ειδικότερα, θα κατασκευαστεί η 5η νηοδόχος, δύο τερματικοί σταθμοί και κτίριο υπηρεσιών. Ο ένας από τους τερματικούς σταθμούς μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη στέγαση των υπηρεσιών του Οργανισμού Λιμένος Πατρών. Η προθεσμία περαίωσης είναι 44 μήνες, μετά την υπογραφή της σύμβασης, η οποία θα γίνει μετά την ολοκλήρωση των απαιτούμενων από τη νομοθεσία ελέγχων και την έγκρισή της από το Ελεγκτικό Συνέδριο.

Πηγή: isotimia.gr