

Με ΣΔΙΤ η κατασκευή επεκτάσεων με λειτουργία της Γραμμής 4 του Μετρό της Αθήνας, το βασικό σενάριο

Με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα να εξετάζεται πολύ σοβαρά, η Αττικό Μετρό αναζητά τον βέλτιστο τρόπο για τις επεκτάσεις της Γραμμής 4 και της ανάπτυξης νέων γραμμών στην Αθήνα κυρίως με τη μέθοδο ΣΔΙΤ. Στην ομιλία του Διευθύνοντος Συμβούλου της Αττικό Μετρό στον Economist την Παρασκευή, έγινε λόγος για απαιτούμενο κόστος 13δισ.ευρώ αποτελούμενο από 120χλμ και 105 νέους σταθμούς για την ανάπτυξη νέων γραμμών που συνολικά θα διαμορφώσουν ένα δίκτυο 8 γραμμών. Όπως αποκάλυψε ο Δ.Σ. της Αττικό Μετρό, αυτή την εποχή επικαιροποιείται η Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό, για να συγκεκριμενοποιηθούν και οι ανάγκες.

Αναφορικά με το μέλλον ο κ.Παπαδόπουλος σημείωσε ότι τα κεφάλαια από το ΕΣΠΑ είναι πλέον σχετικά μικρά για τις ανάγκες επέκτασης του δικτύου και αναφέρθηκε στη συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων. Άλλωστε όπως σας είχε αποκαλύψει το yrodomes.com εδώ και ένα χρόνο γίνεται σχετική μελέτη από αμερικανική εταιρεία για αυτό το σκοπό.

Μάλιστα σε ένα σενάριο που παρουσιάστηκε στον Economist, ο προϋπολογισμός για τις επεκτάσεις της Γραμμής 4 μόνο, απαιτούνται περίπου 2,86δισ.ευρώ. Σε μία συνεργασία Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα άρα ΣΔΙΤ, η μόχλευση κεφαλαίων θα ήταν 1,62δισ.ευρώ από Δημόσια Κεφάλαια και 1,24δισ.ευρώ από Ιδιωτικά. Σε ποσοστά μιλάμε για 62% για δημόσια συμμετοχή, 28% Ιδιωτικό δανεισμό και 10% private equity. Με αυτά θα κατασκευάζονταν 26χλμ υπόγειας γραμμής με 20 νέους σταθμούς ολοκληρώνοντας την Γραμμή 4 με τις επεκτάσεις προς Λυκόβρυση (μέσω Κηφισίας), Άνω Ηλιούπολη και Πετρούπολη (μέσω Περισού).

Με ποιο μοντέλο; Με λειτουργία για 35 έτη από ιδιωτικό σχήμα, μέσα έσοδα ανά έτος 71,4δεκατ.ευρώ, συνολικά έσοδα λειτουργίας 2,5δισ.ευρώ. Τα μέσα έξοδα ανά έτος υπολογίστηκαν σε 17,8δισ.ευρώ, η μέση τιμή εισιτηρίου 0,67 ευρώ, το μέσο EBITDA 53,5εκατ.ευρώ και 95 εκατομμύρια επιβάτες κατά μέσο όρο ανά έτος.

Το ενδιαφέρον αυτό σενάριο δείχνει πολλά. Από τη μία την αδυναμία πλέον τόσο του Δημοσίου όσο και της ΕΕ να χρηματοδοτεί ως κλασσικά δημόσια έργα, τα έργα Μετρό, την ανάγκη της συμμετοχής ιδιωτών για να τρέξουν τα απαραίτητα έργα στην Αθήνα (και πιθανώς στη Θεσσαλονίκη στη συνέχεια) αλλά και την είσοδο ιδιωτών στη λειτουργία πλέον των αστικών συγκοινωνιών, που ήδη έχει συμβεί με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο.

ΤΑ ΕΡΓΑ ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ

Αναφορικά με τα έργα που είναι σε εξέλιξη ο κ.Παπαδόπουλος είπε πως το καλοκαίρι θα παραδοθούν οι σταθμοί ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑ,ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ,ΝΙΚΑΙΑ και με ορίζοντα το 2021 οι υπόλοιποι 3 σταθμοί ΜΑΝΙΑΤΙΚΑ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ και ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ που θα ολοκληρώσουν την επέκταση της Γραμμής 3 στο λιμάνι και το κέντρο του Πειραιά.

Για το Μετρό Θεσσαλονίκης σημείωσε ότι η βασική γραμμή θα ολοκληρωθεί το 2020, η επέκταση προς Καλαμαριά το 1ο εξάμηνο του 2021 ενώ το 2024 μεταφέρθηκε η ολοκλήρωση του σταθμού ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ. Σε εξέλιξη είναι και η προμήθεια 25 συρμών για τις ανάγκες του δικτύου Τραμ που επεκτείνεται στον Πειραιά μέσα στο καλοκαίρι.

Ο ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ 4

Για τη Γραμμή 4 και συγκεκριμένα το τμήμα ΑΛΣΟΣ ΒΕΙΚΟΥ-ΓΟΥΔΗ που βρίσκεται σε διαγωνιστική διαδικασία σημείωσε πως η συνολική επιβατική κίνηση αναμένεται να είναι 311.000 επιβάτες καθημερινά ενώ από τη λειτουργία του θα μειωθούν κατά 40.000 οι μετακινήσεις με ι.χ. με αποτέλεσμα τη μείωση κατά 250 τόνους του CO2 που εκλύεται στην ατμόσφαιρα της πόλης. Στον

διαγωνισμό συμμετέχουν δύο σχήματα (επικεφαλείς των οποίων είναι ΑΚΤΩΡ και ΑΒΑΞ)

Το έργο έχει ενταχθεί για χρηματοδότηση στο ΕΣΠΑ 2014-2020 μέχρι του ποσού των 488,58 εκατ. ευρώ. Ο υπόλοιπος εκτιμώμενος προϋπολογισμός (1.645,56 εκατ. ευρώ) έχει εγγραφεί στο Εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων του κρατικού Προϋπολογισμού και προγραμματίζεται να ενταχθεί για συγχρηματοδότηση από την ΕΕ στο επόμενο ΕΣΠΑ 2021-2027 ως έργο phasing. Επιπλέον, υπάρχει εγκεκριμένη δανειακή πίστωση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΙΒ) ποσού 730 εκατ. ευρώ, η οποία δύναται να αυξηθεί μέχρι του ποσού του 1 δις ευρώ εφόσον υπάρξει ανάγκη. Σε φάση διαγωνισμού είναι και οι πρόδρομες εργασίες της Γραμμής 4 με κόστος περίπου 40 εκατ. ευρώ.

Νίκος Καραγιάννης-ypodomes.com