

Ποια μεγάλα έργα θα αλλάξουν την Αττική

Το 2022 οι αποφάσεις για τις νέες επεκτάσεις της Αττικής Οδού. Ως το τέλος του έτους η δημοπρατηση της λεωφόρου Κύμης

Ο μεγάλος γίγαντας των έργων αρχίζει να ξυπνάει. Το τελευταίο διάστημα μεγάλα έργα, για τα οποία ακούγαμε αλλά δεν τα βλέπαμε να ξεκινούν, παίρνουν θέση στη γραμμή της εκκίνησης. Οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού έρχονται στο προσκήνιο, με τη λεωφόρο Κύμης να κόβει πρώτη το νήμα εντός του 2021, ενώ το 2022 είναι η χρονιά των αποφάσεων για τις επεκτάσεις προς Ραφήνα, Λαύριο, Ηλιούπολη. Συγχρόνως, στο κάδρο μπαίνουν οι επεκτάσεις του προαστιακού, αλλά και του μετρό στο Ίλιον το 2022.

Αναμφισβήτητα, οι gamechangers για την εικόνα της πρωτεύουσας τα επόμενα χρόνια είναι το έργο της Γραμμής 4 του μετρό και η μεγάλη ανάπλαση στο Ελληνικό, που θα παίξουν καθοριστικό ρόλο και στην αναθέρμανση της οικονομίας της χώρας μετά τη δεκαετή κρίση και την πανδημία. Δεν είναι όμως τα μόνο έργα που θα αλλάξουν το αποτύπωμα της καθημερινότητας για τους Αθηναίους και τους επισκέπτες.

Το παζλ των επεκτάσεων της Αττικής Οδού, ξεκινά να συντίθεται με την επέκταση της λεωφόρου Κύμης, με τη μεγαλύτερη υπόγεια αστική σήραγγα, μήκους 2,1 χλμ., η οποία και θα «πέσει» ουσιαστικά μες τον αστικό αυτοκινητόδρομο. Αυτή θα φτάνει ως την εθνική οδό Αθηνών-Λαμίας στο ύψος της Λυκόβρυσης, με στόχο να αποσυμφορήσει τον κόμβο της Μεταμόρφωσης που σήμερα είναι απροσπέλαστος κατά τις ώρες αιχμής, όπως και την έξοδο προς Λαμία και Πειραιά.

Πρόκειται για ένα έργο, μήκους 3,8 χλμ. και προϋπολογισμού 370 εκατ., το οποίο θα προκηρυχθεί ως το τέλος του 2021. Όπως είπε ο γενικός γραμματέας Υποδομών, κ. Γιώργος Καραγιάννης, σε ραδιοφωνική του συνέντευξη, «εκτιμούμε ότι πάνω από 30.000 οχήματα θα περνούν από αυτόν τον δρόμο, ενώ έχουν προβλεφθεί και έργα ανάπλασης και πρασίνου περίπου 30 στρεμμάτων, σε συνδυασμό με τα αντιπλημμυρικά έργα».

Στην πρίζα οι επεκτάσεις σε Λαύριο και Ραφήνα

Από εκεί και πέρα, το 2022, είναι το έτος που θα κρίνει την πορεία των υπόλοιπων επεκτάσεων, με έμφαση σε αυτές προς τα δύο λιμάνια της Αττικής, σε Λαύριο και Ραφήνα. Αυτές μάλιστα θα «τρέχουν» παράλληλα με τις σιδηροδρομικές συνδέ-



σεις, που δεν είναι άλλες από τις επεκτάσεις του προαστιακού.

Υπενθυμίζεται ότι στον προγραμματισμό των έργων νέας γενιάς της ΕΡΓΟΣΕ, συνολικού ύψους 3,3 δισ. ευρώ, που θα προχωρήσουν με ανταγωνιστικό διάλογο συμπεριλαμβάνονται τα δύο έργα, με προϋπολογισμό 380 εκατ. για τη σύνδεση του λιμανιού της Λαυρεωτικής και 300 εκατ. ευρώ για της Ραφήνας.

Όπως μάλιστα εξήγησε ο κ. Καραγιάννης, στο master plan του λιμανιού της Ραφήνας προβλέπεται το εξής: «Η σιδηροδρομική σύνδεση θα είναι υπόγεια. Θα βγαίνουμε ουσιαστικά κοντά στο λιμάνι, όπου θα κάνουμε έναν μικρό σταθμό, για τους χρήστες του λιμανιού. Υπάρχει χάραξη, υπάρχει διαβούλευση με τους δήμους της περιοχής και υπάρχει η πρόθεση να γίνει!».

Στην περίπτωση δε της σύνδεσης της Ραφήνας με το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο, εξετάζονται από την ΕΡΓΟΣΕ δύο εναλλακτικές χαράξεις, οι οποίες θα μπορούσαν να εφαρμοστούν ακόμα και συνδυαστικά. Η πρώτη αφορά στη σύνδεση του υφιστάμενου σταθμού «Παλλήνη» μέσω του ήδη κατασκευασμένου σιδηροδρομικού διαδρόμου της οδού Σταυρού-Ραφήνας, ενώ η δεύτερη αφορά τη σύνδεση από το Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και συγκεκριμένα από τη βόρεια έξοδο του προς τη Ραφήνα.

Οι υπογειοποιήσεις στο Ελληνικό

Μια ακόμα σημαντική επέκταση της Αττικής Οδού, αφορά στην υπογειοποίηση της Ηλιουπόλεως μέχρι τη λεωφόρο Βουλιαγμένης, που θα επιτρέψει να γίνει η Βουλιαγμένης δρόμος ελευθέρως ροής. Πρόκειται ουσιαστικά για την κατασκευή της αστικής σήραγγας Ηλιούπολης που θα ενώνει τη Λεωφόρο Κατεχάκη και τον Καρέα με τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης σε ελάχιστα λεπτά. Θα αποτελεί συνέχεια της Δυτικής Περιφερειακής Υψητού και θα συνδέει χωρίς φανάρια τα νότια με τα βόρεια προάστια της πρωτεύουσας και τα Μεσόγεια.

Το εν λόγω έργο θεωρείται ότι θα παίξει σημαντικό ρόλο στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρση βασικών οδικών αξόνων της

Το παζλ των επεκτάσεων της Αττικής Οδού, ξεκινά να συντίθεται με την επέκταση της λεωφόρου Κύμης, με τη μεγαλύτερη υπόγεια αστική σήραγγα, μήκους 2,1 χλμ., η οποία και θα «πέσει» ουσιαστικά μες τον αστικό αυτοκινητόδρομο. Αυτή θα φτάνει ως την εθνική οδό Αθηνών-Λαμίας στο ύψος της Λυκόβρυσης, με στόχο να αποσυμφορήσει τον κόμβο της Μεταμόρφωσης που σήμερα είναι απροσπέλαστος κατά τις ώρες αιχμής, όπως και την έξοδο προς Λαμία και Πειραιά.

πόλης, οι οποίοι και θα σπρώξουν όλο το βάρος της κίνησης προς το Ελληνικό και τη μεγάλη επένδυση που ξεκίνησε εκεί.

Πάντως, ο κύριος παράγοντας που θα καθορίσει τις αποφάσεις για τις επεκτάσεις της Αττικής Οδού, όπως είπε ο γενικός γραμματέας, δεν είναι άλλος από την χρηματοδότηση. Για αυτό και θα πρέπει να τρέξουν τα χρηματοοικονομικά μοντέλα, είτε αυτές γίνουν ως δημόσια έργα, είτε ως παραχωρήσεις, ώστε να εξασφαλισθούν οι χρηματοδοτήσεις.

Επίσης, στο πλαίσιο της μεγάλης επένδυσης του Ελληνικού, εντός του πλάνου των έργων υποδομών, συνολικού ύψους 500 εκατ. ευρώ, η πρώτη φάση των οποίων θα ξεκινήσει μες τον επόμενο ενάμιση χρόνο, περιλαμβάνεται και η υπογειοποίηση της Λεωφόρου Ποσειδώνος. Θα είναι μάλιστα και το πρώτο έργο που θα δημοπρατηθεί από τη Lamdaμέσα στο καλοκαίρι με σκοπό να αναδειχθεί ανάδοχος εντός του 2021.

Επεκτάσεις στα Δυτικά

Η αναβάθμιση των δυτικών συνοικιών της Αθήνας και γενικότερα της Δυτικής Αττικής είναι, επίσης, στα σχέδια της κυβέρνησης. Εντός του 2022 πρόκειται να δημοπρατηθεί η επέκταση της Γραμμής 2 του μετρό, στο τμήμα Ανθούπολη-Ίλιον. Το έργο, προϋπολογισμού 350 εκατ. ευρώ, αφορά σε 4 χλμ. γραμμής με σταθμούς σε Παλατιανή, Ίλιον και Άγιο Νικόλαο, που θα εξυπηρετεί 50.000 επιβάτες καθημερινά.

Επίσης, σχεδιάζεται και η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου μέχρι τα Μέγαρα, μήκους 36 χιλιομέτρων, που ουσιαστικά θα λειτουργεί ως προαστιακός, ώστε να αναβαθμιστεί η Δυτική Αττική και η οικονομική δραστηριότητα στις περιοχές του Ασπρόπυργου, της Ελευσίνας, του Λουτρόπυργου και της Νέας Περάμου ως και τα Μέγαρα.

Το έργο έχει ενταχθεί στο εθνικό σχέδιο ανάκαμψης «Ελλάδα 2.0» με 85 εκατ. ευρώ και θα αναβαθμίσει ουσιαστικά σε κανονικού εύρους, σύγχρονη σιδηροδρομική γραμμή, την παλιά μετρική γραμμή, που έχει εγκαταλειφθεί εδώ και πάνω από 15 χρόνια.