

## Ο Προαστιακός Δυτικής Αττικής θα φτάσει στα Μέγαρα. Στόχος η δημοπράτηση εντός του καλοκαιριού

2022/07/01 13:36 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Για την υπογειοποίηση της σήραγγας της Ηλιουπόλεως και τον Προαστιακό Δυτικής Αττικής ενημέρωσε τη Βουλή ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κώστας Καραμανλής, στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου.

Ο κ. Καραμανλής τόνισε ότι η **υπογειοποίηση της σήραγγας της Ηλιουπόλεως** είναι ένα από τα απολύτως αναγκαία έργα, προκειμένου να μη γίνει η Αθήνα απροσπέλαστη πόλη στο μέλλον.

Σημείωσε ότι η αναβάθμιση της κυκλοφοριακής ικανότητας της Λεωφόρου Βουλιαγμένης θα εξασφαλίζει **πρόσβαση στο Ελληνικό** και θα λειτουργήσει και ως εναλλακτική επιλογή για τους πολίτες που κινούνται από τη βόρεια Αττική προς τα νότια προάστια, με πλήρη παράκαμψη του κέντρου.

Ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών εξήγησε ότι η αναβάθμιση αυτή θα επιτευχθεί με πλήρη ανισοπεδοποίηση των κόμβων της Λεωφόρου Βουλιαγμένης, με παράλληλο υποβιβασμό της – όπως λέγεται τεχνικά – χωρίς να θιγεί η υπάρχουσα γραμμή Μετρό και οι πιθανές επεκτάσεις της.

«Επειδή πιστεύουμε σε αυτό το έργο, **πετύχαμε την ένταξη των μελετών ωρίμανσής του στο ΠΔΕ, για την Προγραμματική Περίοδο 2021-2027**», τόνισε.

Ο κ. Καραμανλής ανέφερε ότι το φυσικό αντικείμενο των μελετών που απαιτούνται για την ωρίμανση του έργου περιλαμβάνει:

- Την κατασκευή αστικής σήραγγας μήκους 3 χιλιομέτρων που συνδέει την Περιμετρική Υμηττού με τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης.
- Την αναβάθμιση της κυκλοφοριακής ικανότητας της Περιμετρικής Υμηττού από τον κόμβο της Κατεχάκη μέχρι την είσοδο της σήραγγας
- Και την αναβάθμιση της κυκλοφοριακής ικανότητας της Λεωφόρου Βουλιαγμένης, μίας λεωφόρου που είναι ήδη κορεσμένη.

Η εκπόνηση των μελετών για το έργο αυτό θα πραγματοποιηθεί κατά κύριο μέρος με μία διαδικασία πολύ γρήγορη, που θα εντάσσεται στη Σύμβαση – Πλαίσιο για την

παροχή υπηρεσιών Τεχνικού Συμβούλου της διοίκησης, εξήγησε ο κ. Καραμανλής.

«Πρόκειται για μία πολύ μεγάλη μελέτη. Εμείς ήδη την έχουμε εντάξει στον προγραμματισμό μας», ενώ υπογράμμισε ότι: «Στο υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δουλεύουμε πολύ με το μοντέλο της μελετοκατασκευής για να επιταχύνουμε τις διαδικασίες».

## **«Ζητήσαμε από τον επενδυτή στο Ελληνικό να αναλάβει το κόστος της μελέτης»**

Ο κ. Καραμανλής αποκάλυψε λοιπόν ορισμένες σκέψεις για να τρέξουν οι διαδικασίες με ακόμη πιο μεγάλη ταχύτητα.

«Εάν το κάνουμε με τη διαδικασία που υπάρχει στο Ελληνικό Δημόσιο, θα κάνουμε τρία χρόνια και παραπάνω για να ωριμάσει», επισήμανε και δήλωσε ότι: «Σκεφτόμαστε πολλές φορές και εκτός πλαισίου. Έχουμε έρθει σε επαφή με τον επενδυτή, με τη **Lamda Development**, και έχουμε ζητήσει να εξετάσουν πολύ σοβαρά να αναλάβουν αυτοί το κόστος της μελέτης».

Ο κ. Καραμανλής ανέφερε ότι αυτή τη στιγμή είναι σε εξέλιξη η σχετική διαπραγμάτευση και δήλωσε ότι θα ενημερώσει το Κοινοβούλιο όταν θα έχει νέα.

Σχολίασε άλλωστε πως ούτε το Δημόσιο ούτε ο ιδιώτης επενδυτής είχαν προβλέψει ότι κάνοντας μία τέτοιου μεγέθους ανάπλαση θα δημιουργούνταν κυκλοφοριακός φόρτος στην περιοχή και θα έπρεπε να προβλεφθεί η πρόσβαση και οδικώς και με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

Ο κ. Καραμανλής επισήμανε ότι το έργο της υπογειοποίησης της σήραγγας της Ηλιουπόλεως είναι **ένα τεχνικά πολύ δύσκολο έργο, το οποίο όμως έχει μπει σε τροχιά υλοποίησης.**

## **Ο Προαστιακός Δ. Αττικής θα φτάσει μέσα στα Μέγαρα**

Όσον αφορά στον Προαστιακό Δυτικής Αττικής, ο κ. Καραμανλής τόνισε πως η κυβέρνηση τον ενέταξε στο Ταμείο Ανάκαμψης και σημείωσε ότι στόχος είναι η **δημοπράτησή του έργου -μέσω του ΟΣΕ- εντός του καλοκαιριού.**

Υπενθύμισε ότι, πρόκειται για μια νέα γραμμή προαστιακού σιδηροδρόμου, μήκους 36 χλμ., **που θα ξεκινά από τα Άνω Λιόσια, θα περνά από τον Ασπρόπυργο, την Ελευσίνα και θα τερματίζει στα Μέγαρα**, αξιοποιώντας και την παλιά μετρική γραμμή, η οποία έχει τεθεί εκτός λειτουργίας εδώ και περίπου 15 χρόνια.

Ο κ. Καραμανλής ενημέρωσε τη Βουλή ότι θα γίνει και **το έργο της επέκτασης της σιδηροδρομικής γραμμής «Λιόσια - Μέγαρα» μέχρι τον παλιό Σιδηροδρομικό Σταθμό Μεγάρων**, δηλ. εντός του οικισμού.

«Ο ΟΣΕ στο υπό δημοπράτηση έργο το έχει προβλέψει με προαίρεση. Απλά δημοπρατούμε σε πρώτη φάση το πρώτο κομμάτι για το οποίο έχουμε ήδη περιβαλλοντική αδειοδότηση», εξήγησε.

Η εν λόγω επέκταση έχει μήκος περίπου 3 χλμ., και σε όλο της το μήκος θα οδεύει εντός του υφιστάμενου σιδηροδρομικού διαδρόμου της παλαιάς μετρικής σιδηροδρομικής γραμμής προς Πελοπόννησο.

Ο κ. Καραμανλής μάλιστα ενημέρωσε τη Βουλή ότι **ο ΟΣΕ έχει εκπονήσει την σχετική περιβαλλοντική μελέτη** και θα την αναρτήσει στο αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα στο περιβαλλοντικό μητρώο.

«Όχι μόνο δεν ταλαιπωρούμε τους κατοίκους των Μεγάρων, αλλά αναβαθμίζουμε - ακόμη περισσότερο- την περιοχή», τόνισε.

**«Το έργο θα φτάσει και θα εξυπηρετεί τα Μέγαρα**, γιατί θα ήταν σαν κολοβό αυγό να κάνουμε ένα προαστιακό που δεν θα εξυπηρετεί το κέντρο μίας περιοχής αναπτυσσόμενης και με μεγάλο πληθυσμό», ξεκαθάρισε ο κ. Καραμανλής.

Σε ό,τι αφορά στους αγωγούς, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών υπενθύμισε ότι η προηγούμενη Κυβέρνηση δεν είχε κάνει τίποτε και δεν είχε βρει χρηματοδότηση, ενώ η σημερινή Κυβέρνηση δημοπρατεί και έχει και εξασφαλισμένη χρηματοδότηση και συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα.

Επιβεβαίωσε ότι η ισχύουσα Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων δεν περιλαμβάνει τους νέους αγωγούς λευκών προϊόντων, προσθέτοντας ότι **«για αυτό πήγαμε στα ΕΛΠΕ και ζητήσαμε οι μελέτες να γίνουν από αυτούς, για να κερδίσουμε χρόνο»**. Σημείωσε δε ότι και ο ΟΣΕ προκρίνει τη λύση της περιβαλλοντικής αδειοδότησης του έργου από την ΕΛΠΕ ΑΕ.

Όσον αφορά στο αίτημα της αντιπολίτευσης για διπλή γραμμή, ο κ. Καραμανλής επισήμανε ότι: «Η τεχνολογία έχει προχωρήσει. Ο υπολογισμός της χωρητικότητας της μονής γραμμής με ηλεκτροκίνητους συρμούς Desiro, δηλαδή τους συρμούς που χρησιμοποιούνται στον Προαστιακό, προσδιορίζει δρομολόγια με 72 τραίνα ανά

ημέρα, κάτι που θεωρείται εξαιρετικά επαρκές».

Εξήγησε επίσης ότι: «**Ο λόγος που δε γίνεται διπλή γραμμή, είναι γιατί θα κολλήσουμε με τις πολλές απαλλοτριώσεις.** Που σημαίνει ότι το έργο θα κολλήσει ή δε θα γίνει. Και δεύτερον, η τεχνολογία μας δίνει τη δυνατότητα με μονή γραμμή να έχουμε επαρκή δρομολόγια».

Ο κ. Καραμανλής σχολίασε εξάλλου ότι: «Είμαστε στο 2022, δεν είμαστε στο 1975. Ο σιδηρόδρομος έχει αλλάξει. **Θα έχουμε 72 τρένα την ημέρα από το μηδέν σήμερα.** Εάν πηγαίναμε με τη λύση να κάναμε διπλή σιδηροδρομική γραμμή σας εγγυώμαι ότι δε θα γινόταν ποτέ το έργο».

Ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών επισήμανε επίσης ότι το Ταμείο Ανάκαμψης έχει πολύ στενά περιθώρια, που σημαίνει ότι αυτό **το έργο θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το 2026**, διαφορετικά μπαίνει σε κίνδυνο όλο το πρόγραμμα.

## **Το τρένο επιστρέφει στη Δ. Αττική μετά από 15 χρόνια**

Ο κ. Καραμανλής ανέφερε επίσης ότι ο σχεδιασμός των έργων προβλέπει δυνατότητα μελλοντικού διπλασιασμού στο τμήμα Λιόσια - Ελευσίνα, αφού εκεί έχει διαπιστωθεί ότι υπάρχει επαρκής χώρος.

Από την άλλη, όμως, στο τμήμα Ελευσίνα - Μέγαρα τα όρια απαλλοτρίωσης είναι ανύπαρκτα όχι περιορισμένα, ανύπαρκτα, και δεν είναι εφικτός ο διπλασιασμός της γραμμής.

«Σε μία περιοχή που επί 15 χρόνια δεν είχε τρένο, το τρένο επανέρχεται και επανέρχεται με ένα τρόπο, που θα εξυπηρετήσει εκατοντάδες χιλιάδες πολίτες», τόνισε ο κ. Καραμανλής και πρόσθεσε: «Το έργο αυτό που συζητιέται εδώ και χρόνια, όχι απλά μπαίνει σε τροχιά υλοποίησης (δεν συζητάμε θεωρητικά), **δημοπρατείται με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση.**

Διότι αυτό κάνει αυτή η Κυβέρνηση, αυτό κάνει το συγκεκριμένο Υπουργείο. Δεν έρχεται να κάνει μία μολυβιά στο χάρτη και να λέει ότι θα κάνει τα έργα. Αλλά έρχεται με συγκεκριμένο σχεδιασμό και εξασφαλισμένη χρηματοδότηση».