Δύο έργα αποσυμφόρησης της Αττικής

Πηγή: ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ Σελ.: 1,8 Ημερομηνία έκδοσης: 23-09-2025 www.sate.gr

Δύο έργα αποσυμφόρησης της Αττικής

Οι παρεμβάσεις που ανακοινώθηκαν από το υπουργείο Υποδομών σε σημεία - κλειδιά και το χρονοδιάγραμμα

Της **ΓΙΩΡΓΟΥ ΛΙΑΛΙΟΥ**

Δύο παρεμβάσεις για την ανακούφιση του κυκλοφοριακού χάους ανακοίνωσε το υπουργείο Υποδομών. Η πρώτη αφορά τη συμβολή της Αττικής Οδού με την εθνική οδό, για να μειωθεί το φαινόμενο του «μπουκαλιού» και οι ουρές στην κίνηση των οχημάτων στο ρεύμα προς Λαμία. Η δεύτερη αφορά τη σύνδεση της δυτικής περιφερειακής Αιγάλεω με τη λεωφόρο Αθηνών στον Σκαραμαγκά, ώστε να απορροφηθεί ένα μέρος της κίνησης φορτηγών που καταλήγουν στη λεωφόρο Κηφισού. Τις ανακοινώσεις έκανε χθες ο υπουργός Υποδομών Χρίστος Δήμας. Όπως εξήγησε, σήμερα το ρεύμα της Αττικής οδού από Ελευσίνα προς Λαμία και το ρεύμα της Αττικής οδού από αεροδρόμιο προς Λαμία «συναντιούνται» στη βοηθητική οδό, με αποτέλεσμα τη δημιουργία μεγάλων ανασχέσεων, ιδίως στις ώρες αιχμής. Το έργο που δρομολογείται αφορά τον διαχωρισμό του κλάδου από Ελευσίνα προς Λαμία, ο οποίος θα καταλήγει στην ΠΑΘΕ περίπου 150 μέτρα πριν από τη σημερινή του έξοδο.

«Η συνένωση των δύο ρευμάτων σε μία λωρίδα δημιουργεί συμφόρηση. Σήμερα (σ.σ. χθες) δώσαμε εντολή στον παραχωρησιούχο να μελετήσει την παρέμβαση ώστε να την κατασκευάσει εντός του 2026», ανέφερε ο κ. Δήμας. Όπως εξήγησε ο γενικός γραμματέας Υποδομών Δημήτρης Αναγνώπουλος, δεν πρόκειται για σημαντικό σε μέγεθος έργο, καθώς δεν θα κατασκευαστεί νέα γέφυρα, αλλά θα χρησιμοποιηθεί η υφιστάμενη ζώνη του αυτοκινητοδρόμου (δηλαδή δεν θα απαιτηθούν απαλλοτριώσεις), ώστε η έξοδος από Ελευσίνα προς Λαμία να «πέσει» στον ΠΑΘΕ 150 μέτρα νωρίτερα από την έξοδο του ρεύματος από αεροδρόμιο προς Λαμία. Το έργο θα ανατεθεί απευθείας στην εταιρεία Νέα Αττική Οδός, στην οποία έχει παραχωρηθεί η λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου. Η ανάθεση θα γίνει μέσω εντολής ανάθεσης συμπληρωματικών εργασιών και όχι την τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης (η οποία έχει κυρωθεί με τον ν. 5141/24). Μέσα σε 40 ημέρες, η Νέα Αττική Οδός θα πρέπει να αξιολογήσει την «πρόταση τροποποίησης» που υπέβαλε το υπουργείο Υποδομών, να παρέχει διάγραμμα ενεργειών και την εκτίμησή της για το αν και πώς θα επηρεάσει τη σύμβαση και ποιο θα είναι το επιπρόσθετο κόστος (η διαδικασία περιγράφεται στο άρθρο 34 της σύμβασης παραχώρησης). Κατόπιν το Δημόσιο έχει προθεσμία ενός μηνός να δεχθεί ή όχι την αξιολόγηση του παραχωρησιούχου και να δώσει το «πράσινο φως». Όπως διευκρινίστηκε, το κόστος της παρέμβασης θα καλυφθεί απευθείας από το υπουργείο Υποδομών και δεν θα επηρεάσει τα διόδια ή τον χρόνο παραχώρησης.

Σύμφωνα με την εταιρεία λειτουργίας της Αττικής Οδού, περίπου 13.000 οχήματα χρησιμοποιούν καθημερινά (κατά μέσον όρο) την έξοδο της Αττικής Οδού προς Λαμία στο ρεύμα από αεροδρόμιο και άλλα 8.000 στο ρεύμα από Ελευσίνα. Ακόμη 27.000 οχήματα κατευθύνονται καθημερινά από Αττική οδό προς Πειραιά. Οι ώρες που παρατηρούνται τα περισσότερα προβλήματα είναι 7.30-10.30 π.μ. και 4-7 μ.μ., διάστημα στο οποίο οι ανασχέσεις και στις δύο πλευρές μπορεί να φθάσουν τα 3-6 χλμ. Πάντως, αξίζει να σημειωθεί ότι η έξοδος της Αττικής Οδού προς Λαμία στο ρεύμα από αεροδρόμιο είναι μια λωρίδα και μάλιστα «κοινή» (με την έξοδο της Ελευσίνας) επειδή στον αρχικό οδικό σχεδιασμό της προολυμπιακής περιόδου προβλεπόταν ως κύρια εκτόνωση της κυκλοφορίας η επέκταση της λεωφόρου Κύμης μέχρι την Εθνική οδό, η οποία δεν κατασκευάστηκε ποτέ.

Η δεύτερη παρέμβαση αφορά την κατασκευή του «τριπλού κόμβου» Σκαραμαγκά. Το έργο περιλαμβάνει την επέκταση της δυτικής περιφερειακής Αιγάλεω (περίπου 7 χλμ.), ώστε να συνδεθεί με τη λεωφόρο Αθηνών, την ολοκλήρωση του κόμβου Σκαραμαγκά, την κατασκευή κόμβου στα Ναυπηγεία και την αναβάθμιση του υφιστάμενου κόμβου Σχιστού. «Στάχος του έργου είναι η αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας, ώστε να μην μπαίνουν τόσα βαρέα οχήματα στη λεωφόρο Κηφισού. Ο διαγωνισμός θα προκηρυχθεί μέσα στο φθινόπωρο και το έργο θα δώσει σημαντική ανάσα στην Αττική», ανέφερε ο κ. Δήμας. Το έργο εκτιμάται ότι θα κοστίσει 70 εκατ. ευρώ και η διάρκεια κατασκευής του θα είναι 2,5 χρόνια. Η σχετική μελέτη είχε γίνει πριν από μερικά χρόνια και επικαιροποιήθηκε πρόσφατα.

Αφορούν τη συμβολή της Αττικής Οδού με την εθνική οδό και τη σύνδεση της δυτικής περιφερειακής Αιγάλεω με τη λεωφόρο Αθηνών στον Σκαραμαγκά.

Παραχώρηση Εγνατίας

Ο κ. Δήμας αναφέρθηκε και στην ολοκλήρωση της παραχώρησης σε ιδιώτη (TEPNA - Egis Projects) της Εγνατίας Οδού και των καθέτων αξόνων της. Όπως εκτίμησε, η σύμβαση θα κυρωθεί από τη Βουλή έως το τέλος του έτους. Απαντώντας σε ερώτηση της «Κ» σχετικά με την παρέλευση του πενταμήνου που προέβλεψε η σύμβαση για την ολοκλήρωση της διαδικασίας, ο κ. Δήμας υπογράμμισε ότι βρίσκεται σε εξέλιξη η πιστοποίηση των σηράγγων, ενώ σύμφωνα με τον υφυπουργό Νίκο Ταχιάο η κατασκευή των τριών νέων πλευρικών σταθμών σε Μάλγαρα, Χαλάστρα και Πολύκαστρο δεν είναι προϋπόθεση για την ολοκλήρωση της διαδικασίας.

Η παρέμβαση που παραμφιαστήκε χθες και αφορά τη συμβολή της Αττικής Οδού με την εθνική οδό στοχεύει στο να μειωθεί το φαινόμενο του «μπουκαλιού» και οι ουρές στην κίνηση των οχημάτων στο ρεύμα προς Λαμία. Το ρεύμα της Αττικής Οδού από Ελευσίνα προς Λαμία και το ρεύμα της Αττικής Οδού από αεροδρόμιο προς Λαμία «συναντιούνται» στη βοηθητική οδό, με αποτέλεσμα τη δημιουργία μεγάλων ανασχέσεων, ιδίως στις ώρες αιχμής (αριστερά). Το έργο που δυσμολογείται αφορά τον διαχωρισμό του κλάδου από Ελευσίνα προς Λαμία, ο οποίος θα καταλήγει στην ΠΑΘΕ περίπου 150 μέτρα πριν από τη σημερινή του έξοδο (δεξιά).

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

Οδηγοί «κολλημένοι» στους δρόμους

Της **ΔΕΣΠΟΙΝΑΣ ΚΟΝΤΗ**

Όλο και πιο βάρβαρη γίνεται η καθημερινότητα στους δρόμους της Αθήνας σε μια περίοδο που εξετάζονται παρεμβάσεις για να «αναπνεύσουν» βασικοί οδικοί άξονες, όπως η Αττική Οδός, η λεωφόρος Κηφισού και η λεωφόρος Αθηνών, εκεί δηλαδή όπου η κίνηση χτυπάει καθημερινά «κόκκινο». Σύμφωνα και με στοιχεία που παρουσιάζει ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) από τον ετήσιο δείκτη της ΤοπΤαπ είναι ενδεικτικό πως στην Αθήνα το 2024 ένας οδηγός έχασε περίπου 111 ώρες τον χρόνο «κολλημένος» στην κίνηση από 104 ώρες ένα χρόνο πριν, ενώ για να διανύσει μια αιόσταση 10 χιλιομέτρων στην Αθήνα χρειάζεται πλέον περίπου 30 λεπτά.

Οι προβλέψεις των ειδικών για την κυκλοφοριακή συμφόρηση παραμένουν δυσοίωνες. «Στην Αττική αναμένουμε αύξηση των μετακινήσεων κατά περίπου 16%-20% έως το 2030», τονίζει στην «Κ» ο Θανάσης Τσιάνος, πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων. «Μέν μεγάλο μέρος αυτής της αύξησης δεν κατευθυνθεί στα ΜΜΜ, τότε θα πάει στο οδικό δίκτυο και οι καθυστερήσεις θα είναι σημαντικά μεγαλύτερες από ό,τι είναι σήμερα. Και αυτό δεν είναι εκτίμηση, αλλά γεγονός», επισημαίνει. «Τα έργα που έχουν ανακοινωθεί και έχουν μπει στον προγραμματισμό, όπως το έργο Ελευσίνα - Θήβα, ο τριπλός κόμβος Σκαραμαγκά, οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού αλλά και τα έργα στη γραμμή του μετρό, θα συμβάλουν σημαντικά στην αποσυμφόρηση, ωστόσο θα χρειαστεί τουλάχιστον μία πενταετία για να ολοκληρωθούν».

9,5%

η αύξηση των διελεύσεων στην Αττική Οδό από το 2023 έως σήμερα.

50%-55%

εκτιμάται ότι θα αυξηθούν οι διελεύσεις στην Αττική Οδό έως το 2050.

16%-20%

εκτιμάται ότι θα αυξηθούν οι μετακινήσεις στην Αθήνα έως το 2030.

68%

των οχημάτων από Ελευσίνα προς Λαμία στον κόμβο Μεταμόρφωσης είναι φορτηγά.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσιάζει ο ΣΕΣ, οι συνολικές διελεύσεις στην Αττική Οδό ανέρχονται ημερησίως στις 280.000, ενώ εκτιμάται πως θα αυξηθούν 50%-55% έως το 2050. Στα όριά της όμως φθάνει καθημερινά και η λεωφόρος Κηφισού. «Στη λεωφόρο Κηφισού χάθηκαν το 2024 περίπου 6,5 εκατομμύρια ώρες στην κυκλοφοριακή συμφόρηση, γεγονός που αντιστοιχεί σε ετήσια ζημία 80-90 εκατ. ευρώ για την ελληνική οικονομία», αναφέρει ο κ. Τσιάνος.

Ανάμεσα στις δέκα προτάσεις του συλλόγου για να αποσυμφορηθεί η λεωφόρος Κηφισού είναι ο περιορισμός της κυκλοφορίας φορτηγών άνω των 3,5 τόνων τις ώρες αιχμής σε κρίσιμα οδικά τμήματα (λεωφόρος Κηφισού, λεωφόρος Σχιστού κ.α.), ο επαναπροσδιορισμός των ωρών τροφοδοσίας, καθώς και η καλύτερη αντιμετώπιση των συμβάντων. Ημερησίως καταγράφονται 12 συμβάντα, ενώ το 62,5% των ακινητοποιήσεων οφείλεται σε μηχανική βλάβη και όχι σε τροχαίο ατύχημα.

Παράλληλα, ο σύλλογος προτείνει την καθιέρωση ορίου ταχύτητας 80 χλμ./ώρα με κατάλληλη σήμανση και ενισχυμένα μέτρα αστυνόμευσης, αλλά και εγκατάσταση καμερών για την αυτόματη βεβαίωση παραβάσεων ταχύτητας, κινητού, ΚΤΕΟ και παράβασης ΛΕΑ. Βέβαια πέραν των παρεμβάσεων σε επίπεδο υποδομών, ειδικοί τονίζουν πως «το πρόβλημα είναι τα ίδια το Ι.Χ.», «Παρεμβάσεις σε άξονες όπως στον κόμβο Μεταμόρφωσης θα ανακουφίσουν την Αττική Οδό και τον Κηφισό για λίγο, ωστόσο εκτιμώ πως μετά από λίγο θα ξαναγεμίσουν με αυτοκίνητα», τονίζει στην «Κ» με τη σειρά του ο Γιώργος Γιαννής, καθηγητής ΕΜΠ, διευθυντής του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής.

«Χρειάζεται ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για την ενίσχυση των μέσων μεταφοράς στην Αττική αλλά και για την απελευθέρωση των δρόμων από τα παρκαρισμένα Ι.Χ. στο κέντρο της Αθήνας. Εάν καταργηθεί και η νόμιμη στάθμευση, τότε ο οδηγός δεν θα έχει θέση να παρκάρει. Όσο δίνουμε χώρο να παρκάρουν, τόσο πιο πολλοί έρχονται».