

# Σε τροχιά υλοποίησης ο... ξεχασμένος προαστιακός

Ύστερα από χρόνια αρχίζει το έργο της επέκτασης προς τη Δυτική Αττική

■ Η κατασκευή θα ξεκινήσει από τα Ανω Λιόσια

ΤΟΥ ΚΩΣΤΑ ΝΤΕΛΕΖΟΥ

Σε τροχιά υλοποίησης βρίσκεται πλέον το πρώτο – έπειτα από χρόνια – έργο της επέκτασης του προαστιακού σιδηροδρόμου προς τη Δυτική Αττική, με επτά νέους σταθμούς!

Η κατασκευή της νέας γραμμής του προαστιακού σιδηροδρόμου, μήκους 36 χλμ., που θα ξεκινά από τα Ανω Λιόσια, θα εξυπηρετεί μια σειρά από αστικές περιοχές, όπως ο Ασπρόπυργος και η Ελευσίνα, καταλήγοντας στα Μέγαρα. Παράλληλα, θα αξιοποιεί και την παλαιά μετρική γραμμή, η οποία έχει τεθεί εκτός λειτουργίας εδώ και περίπου 15 χρόνια. Το έργο, συνολικού προϋπολογισμού 95.742.101,92 ευρώ, χωρίς ΦΠΑ, υλοποιεί η κατασκευαστική εταιρεία ΜΕΤΚΑ ΑΤΕ του κύριου Ευάγγελου Μυτιληναίου, με στόχο η νέα γραμμή να είναι έτοιμη μέσα σε διάστημα 24 μηνών.

Ειδικότερα, το έργο περιλαμβάνει την κατασκευή ενός νέου κλάδου του προαστιακού σιδηροδρόμου από τα Ανω Λιόσια έως τα Μέγαρα, εντός του υφιστάμενου σιδηροδρομικού διαδρόμου της παλαιάς σιδηροδρομικής γραμμής προς την Πελοπόννησο. Επίσης, η νέα γραμμή θα συνδέσει τη Δυτική Αττική με την Αθήνα, το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», τον Πειραιά και το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Μεταξύ άλλων, το αντικείμενο της σύμβασης προβλέπει την κατασκευή μονής γραμμής μήκους 36 χλμ. στα δυτικά της Αθήνας, από τα Ανω Λιόσια μέχρι τον παλιό Σιδηροδρομικό Σταθμό Μεγάρων, πάνω στον άξονα της μετρικής γραμμής των ΣΠΑΠ, εξυπηρετώντας τις πυκνοκατοικημένες περιοχές Ασπρόπυργου, Ελευσίνας, Νερακίου, Νέας Περάρας και Μεγάρων.

Οι ενδιάμεσοι σταθμοί θα είναι: ΕΛΠΕ Ασπρόπυργος, Ασπρόπυργος, Ελευσίνα, ΕΛΠΕ Ελευσίνας, Λουτρόπυργος, Νέα Περάρας και Μέγαρα. Επιπροσθέτως, θα εξυπηρετεί και τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις των ΕΛΠΕ Ασπρόπυργου και Ελευσίνας, τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, καθώς και έναν σημαντικό αριθμό άλλων εγκαταστάσεων, μεταξύ των οποίων και το Θριάσιο Εμπορευματοικό Κέντρο.

Από τον σχεδιασμό, προβλέπεται η ανακαίνιση της επιδομής της σιδηροδρομικής γραμμής με νέα υλικά και η πιστοποίηση της στις αρχές «Διαλεπτομηχανικής». Επίσης, προβλέπεται η εγκατάσταση συστήματος ηλεκτροκίνησης με εναέρια γραμμή (επισφής τύπου τρόλεϊ 25kV/50 Hz), η



εγκατάσταση συστήματος σηματοδότησης με ETCS L1 (με τηλεδιόγκηση, πληροφοριακά συστήματα σταθμών και συστήματα τηλεπικοινωνιών) και η εγκατάσταση ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων σε όλους τους σταθμούς.

Στον προϋπολογισμό του έργου περιλαμβάνεται και ο κλάδος γραμμής προς τον παλιό σταθμό Μεγάρων,

**Η νέα γραμμή θα συνδέσει τη Δυτική Αττική με την Αθήνα, το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», τον Πειραιά και το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο**

η κατασκευή του οποίου αποτελεί δικαίωμα προαίρεσης που ενεργοποιείται με την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων για το εν λόγω τμήμα.

Σε ό,τι αφορά αιτήματα για διπλή γραμμή, το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έχει διευκρινίσει ότι η τεχνολογία έχει πλέον προχωρήσει και πως ο λόγος που δεν γίνεται διπλή γραμμή είναι γιατί το έργο θα «κολλούσε» στις πολλές απαλοτριώσεις. Από την άλλη, η τεχνολογία παρέχει πλέον τη δυνατότητα με μονή γραμμή να γίνονται 72 δρομολόγια την ημέρα με ηλεκτροκίνητους συρμούς Desiro, δηλαδή με συρμούς που χρησιμοποιούνται ήδη στον προαστιακό!

Ο προαστιακός της Δυτικής Αττικής που χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης είναι ένα έργο που συζητιέται εδώ και χρόνια, και τώρα, με την υλοποίησή του, αναμένεται να

▶ Ο προαστιακός της Δυτικής Αττικής χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης

αλλάξει τη Δυτική Αττική, ενισχύοντας την ανάπτυξή της.

**Τι γίνεται με τις επεκτάσεις προς Λαύριο - Ραφήνα**

Οι επεκτάσεις του προαστιακού προς Λαύριο και Ραφήνα τοποθετούνται σε επόμενο στάδιο και τελούν υπό την αίρεση της εξεύρωσης των απαιτούμενων κονδυλίων.

Εντάσσονται δε στον ευρύτερο σχεδιασμό της ΕΡΓΟΣΕ για την ουσιαστική αναβάθμιση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, ενισχύοντας τον στρατηγικό ρόλο των

λιμενικών υποδομών της χώρας. **Λαύριο.** Ο εκτιμώμενος προϋπολογισμός του έργου για την κατασκευή νέας προαστιακής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα από τον κόμβο Κορωπίου έως το Λαύριο και τη σύνδεση του λιμανιού του με το τρένο ανέρχεται σε 391 εκατομμύρια ευρώ. Η νέα σιδηροδρομική γραμμή, μήκους 32 χλμ., σχεδιάζεται να είναι διπλή στο μεγαλύτερο μήκος της, ηλεκτροκίνητη και εφοδιασμένη με σύγχρονα συστήματα αμφίδρομης σηματοδότησης με τηλεδιόγκηση και ETCS επιπέδου 1.

Στη χάραξη του νέου προαστιακού σιδηροδρόμου από το Κορωπί έως το λιμάνι του Λαυρίου προβλέπονται δύο σιδηροδρομικοί σταθμοί, ένας στο Μαρκόπουλο και ο τεμαχικός στο Λαύριο, καθώς και επτά σιδηροδρομικές στάσεις στους οικισμούς ΒΙΟΠΑ Καλυβίων, Καλυβίων, Κουβαρά, Κερατέας, Δασκαλειού, Καλοπήγαδου και Λαυρίου.

**Ραφήνα.** Ο εκτιμώμενος προϋπολογισμός του έργου κατασκευής νέας προαστιακής γραμμής, μήκους 17 χλμ., που θα συνδέει την πόλη και το λιμάνι της Ραφήνας με το κεντρικό σιδηροδρομικό δίκτυο ανέρχεται σε 309 εκατομμύρια ευρώ. Για τη σύνδεση της σιδηροδρομικής προαστιακής γραμμής με το λιμάνι της Ραφήνας έχουν εξεταστεί και μελετηθεί από την ΕΡΓΟΣΕ δύο εναλλακτικές χάραξεις:

**1η Εναλλακτική:** η σύνδεση της προαστιακής στάσης Παλλίνης μέσω του σιδηροδρομικού διαδρόμου της οδού Σταυρού - Ραφήνας με το λιμάνι της Ραφήνας.

**2η Εναλλακτική:** η απευθείας σύνδεση του λιμανιού της Ραφήνας με το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» (βόρεια έξοδος αεροδρομίου).