



Πηγή:

ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ ΤΗΣ
ΚΥΡΙΑΚΗΣ

Σελ.:

46

Ημερομηνία
έκδοσης:

28-09-2025

ΕΙΔΙΚΟ ΑΦΙΕΡΩΜΑ «ΥΠΟΔΟΜΕΣ»

ΟΙ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΛΛΑΖΟΥΝ ΤΟΝ ΧΑΡΤΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ

Από τη Γλυφάδα έως το Ιλιον, τις Αχαρνές, τη Λυκόβρυσση, τη Βαρυμπόμπη και το Φαληρικό Δέλτα κατασκευάζονται ήδη ή σχεδιάζονται εντατικά η ευρύτερη δικτύωση των σιδηρόδρομων και οι νέοι σταθμοί για τη διασύνδεση περισσότερων περιοκών της Αττικής



Η μεγάλη μάχη για το μέλλον του αθηναϊκού Μετρό φαίνεται πως ξεκινά από τα νότια. Η προέκταση της Γραμμής 2 προς τη Γλυφάδα και το Ελληνικό δεν αποτελεί απλώς ακόμη μία γραμμή στον χάρτη, αλλά την κεντρική «γέφυρα» που θα συνδέσει το δίκτυο με τη μεγαλύτερη αστική ανάπλαση της χώρας. Το έργο του Ελληνικού, που ήδη μεταμορφώνει την παραλιακή ζώνη, αναμένεται να φιλοξενήσει κατοικίες, γραφεία, ξενοδοχεία, χώρους αναψυχής και εμπορικές χρήσεις, προσελκύοντας δεκάδες χιλιάδες ανθρώπους καθημερινά. Σε αυτό το πλαίσιο, η παρουσία του Μετρό θεωρείται στρατηγική επιλογή, καθώς μόνο έτσι θα μπορεί να διασφαλιστεί ότι το νέο αυτό αστικό κέντρο δεν θα «πνιγεί» από την κυκλοφορία των Ι.Χ. Ο αρχικός σχεδιασμός προέβλεπε υπόγεια σήραγγα 4,5 χιλιομέτρων με τρεις σταθμούς: στην Ανω Γλυφάδα, στη συμβολή της Βουλιαγμένης με τη Γρηγορίου Λαμπράκη και στην πλατεία Αγίου Κωνσταντίνου, δίπλα στο εμπορικό κέντρο της πόλης. Σήμερα, ωστόσο, οι μελετητές εξετάζουν εναλλακτικές λύσεις, προσαρμοσμένες τόσο στις ανάγκες του έργου όσο και στις νέες πολεοδομικές παραμέτρους που εισάγει η ανάπλαση του Ελληνικού. Παρά την πρόοδο στις μελέτες, το μεγάλο εμπόδιο παραμένει το ίδιο: η εξερεύνηση χρηματοδότησης. Χωρίς την οριστική κάλυψη των πόρων, οι γραμμές μένουν απλώς μελάνι στο χαρτί, όσο ελκυστικά και αν ακούγονται τα σχέδια.

Δυτικές συνοικίες

Σε σαφώς πιο ώριμο στάδιο βρίσκεται η επέκταση της Γραμμής 2 προς το Ιλιον, μια παρέμβαση με άμεσο αντίκτυπο σε περιοχές που μέχρι σήμερα στερούνται βασικών μέσων σταθερής τροχιάς. Το έργο προβλέπει υπόγεια σήραγγα μήκους περίπου 4 χιλιομέτρων και τρεις νέους σταθμούς -Παλατινή, Ιλιον και Αγίου Νικολάου- που θα προσφέρουν καθημερινή ανακούφιση σε χιλιάδες κατοίκους των δυτικών συνοικιών. Στο ίδιο πακέτο περιλαμβάνονται η αναβάθμιση του αμαξοστασίου στον Ελαιώνα, το οποίο έχει φτάσει στα όρια της λειτουργικής του ικανότητας, αλλά και ο πλήρης εκσυγχρονισμός των ηλεκτρομηχανολογικών συστημάτων στις Γραμμές 2 και 3. Ο πρώτος γύρος του διαγωνισμού έχει ήδη ολοκληρωθεί και η κατασκευή τοποθετείται χρονικά γύρω στο 2027, με τη λειτουργία να αναμένεται πέντε χρόνια αργότερα, το 2032.

Παράλληλα, παραμένει στο προσκήνιο και η επέκταση της ίδιας γραμμής προς τις Αχαρνές. Αν και δεν βρίσκεται στην πρώτη γραμμή προτεραιότητας, το σχέδιο περιλαμβάνει ακόμη τρεις σταθμούς: στο Καματερό, στο Ζεφύρι -με άμεση ανταπόκριση στον Προαστιακό- και στις Αχαρνές, στο κέντρο του Μενιδίου. Πρόκειται για μια επέκταση που θα μπορούσε να αλλάξει την καθημερινότητα δεκάδων χιλιάδων κατοίκων της Βορειοδυτικής Αττικής, δίνοντας σε μία από τις πιο επιβαρυνμένες περιοχές της πρωτεύουσας πρόσβαση στο δίκτυο Μετρό.

Σύνθετος άξονας προς βόρεια

Η συζήτηση, ωστόσο, δεν σταματά στα δυτικά. Η Γραμμή 4, το μεγαλύτερο εν εξελίξει έργο Μετρό της Αθήνας, προχωρά με εντατικούς ρυθ-

μούς στο πρώτο της τμήμα, από το Άλσος Βεύκου έως το Γουδή, με 15 νέους σταθμούς. Ηδη, όμως, έχουν δρομολογηθεί οι μελέτες για την επέκτασή της προς τα βόρεια, στο Μαρούσι. Το τμήμα αυτό, γνωστό και ως «Γραμμή 4B», θα έχει μήκος 9,6 χιλιομέτρων και θα περιλαμβάνει οκτώ σταθμούς που θα καλύπτουν στρατηγικές θέσεις: από το Ολυμπιακό Στάδιο και το εμπορικό κέντρο του Αμαρουσίου, μέχρι τον κόμβο του ΟΤΕ και τη Λυκόβρυσση, όπου προβλέπεται να υπάρχει σύνδεση με την εθνική οδό. Η επέκταση αυτή χαρακτηρίζεται ζωτικής σημασίας, καθώς η Λεωφόρος Κηφισίας αποτελεί μία από τις πιο επιβαρυνμένες αρτηρίες της πόλης και η διέλευση του μετρό θα προσφέρει ανάσα τόσο στους κατοίκους όσο και στον επιχειρηματικό κόσμο.

Συνολικά, η Γραμμή 4 σχεδιάζεται ως ο πιο εκτεταμένος και σύνθετος άξονας του αθηναϊκού Μετρό, με μήκος 38,2 χιλιομέτρων και 35 σταθμούς, κατανεμημένους σε πέντε τμήματα. Εκτός από το κεντρικό τμήμα Γαλάτσι - Γουδή περιλαμβάνει την προέκταση προς Μαρούσι, τη διασύνδεση με την Ανω Ηλιούπολη, την κατεύθυνση προς Πετρούπολη και, τέλος, την έξοδο του δικτύου από το Μα-

ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ, ΠΟΥ ΗΔΗ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΝΕΙ ΤΗΝ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗ ΖΩΝΗ, ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ ΝΑ ΦΙΛΟΞΕΝΗΣΕΙ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ, ΓΡΑΦΕΙΑ, ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ, ΧΩΡΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ, ΠΡΟΣΕΛΚΥΟΝΤΑΣ ΔΕΚΑΔΕΣ ΧΙΛΙΑΔΕΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ

ρούσι έως την εθνική οδό. Στην ουσία, πρόκειται για ένα «U» που αγκαλιάζει την πόλη από Βορρά και Δύση, με στόχο να φέρει το Μετρό σε γειτονιές που σήμερα δεν εξυπηρετούνται.

Μαζί με τις μεγάλες επεκτάσεις, στο τραπέζι επιστρέφουν και παλαιότερα σχέδια που είχαν παραμεριστεί. Ένα από αυτά είναι η δημιουργία νέου κλάδου στη Γραμμή 1, που θα συνδέει τον σταθμό «Θησείο» με το Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα «Σταύρος Νιάρχος». Η χάραξη θα ακολουθήσει την οδό Θησέως με ενδιάμεσους σταθμούς σε Χαμοστέρινα, Δαβάκη και Τζιτζικωφές, φτάνοντας έως το ΚΠΙΣΝ, έναν πολιτιστικό και τουριστικό προορισμό με διεθνή εμβέλεια.

Εξίσου συζητημένη είναι και η επέκταση της Γραμμής 1 από την Κηφισιά προς τη Βαρυμπόμπη, μήκους 2,5 έως 3 χιλιομέτρων, με σταθμούς σε Νέα Ερυθραία και στον κόμβο της Βαρυμπόμπης. Εκεί υπάρχει διαθέσιμη δημόσια έκταση που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί ως χώρος park and ride, δίνοντας τη δυνατότητα στους οδηγούς να αφήνουν το αυτοκίνητό τους στην άκρη της πόλης και να συνεχίζουν με το Μετρό.