

Γραμμή 4: Ο εγκλωβισμός του διαγωνισμού “εγκλωβίζει” τις επεκτάσεις προς Μαρούσι και Ηλιούπολη

Ο διαγωνισμός για τη νέα γραμμή 4 του Μετρό της Αθήνας είναι αλήθεια ότι έχει “παλιώσει”. Μετά από τρία και πλέον χρόνια αναμένεται η κρίσιμη απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για να γίνει γνωστή η τύχη του μεγαλύτερου δημόσιου έργου όλων των εποχών.

Ενώσω όμως ασχολούμαστε -και σωστά- με την υλοποίηση του πρώτου τμήματος της Γραμμής 4, έχουμε μείνει πίσω με τη συνέχεια της περαιτέρω ανάπτυξης του Μετρό στην Αθήνα και ιδιαίτερα των επόμενων επεκτάσεων της Γραμμής 4.

Για όσους δεν είναι “μυημένοι”, η γραμμή 4 στην τελική της ανάπτυξη θα περιλαμβάνει 35 σταθμούς. Θα ξεκινά από την Πετρούπολη στα δυτικά της πόλης, θα φτάνει στον Περισσό, θα συνεχίζει στο γνωστό τμήμα που ξεκινά από το Γαλάτσι και διαμέσω του κέντρου θα φτάνει στο Γουδή. Επίσης υπάρχει το επόμενο τμήμα που συνεχίζει μέσω Κηφισίας και φτάνει μέχρι την Εθνική Οδό στο ύψος της Λυκόβρυσης αλλά και ο κλάδος από τον Ευαγγελισμό μέχρι την Άνω Ηλιούπολη.

15 χρόνια “φαγούρα” για τη Γραμμή 4

Η Γραμμή 4 μπορεί να είναι η νέα γραμμή Μετρό της πόλης, όμως η ιστορία της φτάνει 15 χρόνια πίσω, στο 2005, όταν ο τότε υπουργός ΠΕΧΩΔΕ, Γιώργος Σουφλιάς, εξήγγειλε τη δημιουργία της. Έκτοτε μεγάλωσε και άλλο και εξαγγέλθηκε από όλους τους επόμενους υπουργούς.

Το 2017 όταν δημοπρατήθηκε επιτέλους το πρώτο τμήμα από το Άλσος Βεΐκου μέχρι το Γουδή, εκφράστηκε η άποψη ότι “το νερό

μπήκε στο αυλάκι”. Πολύ σωστά τότε η Νέα Δημοκρατία είχε εκφράσει την άποψη ότι το μεγάλο αυτό έργο δεν συνδεόταν επαρκώς με το υπόλοιπο δίκτυο και πως αρκούσαν δύο μικρές επεκτάσεις για να υπάρχει σύνδεση με όλες τις γραμμές Μετρό της πόλης (προς Περισσό και Κατεχάκη).

Σήμερα, έχοντας υπόψη ότι στην καλύτερη περίπτωση -και υποθέτοντας- ότι ο διαγωνισμός θα καρποφορήσει, θα έχουμε υπογραφές το 2021. Δεκαέξι χρόνια μετά την πρώτη εξαγγελία. Όσο για την ολοκλήρωση της κατασκευής, αυτό είναι ένα άλλο κεφάλαιο που θα δείξει πόσος χρόνος θα χρειαστεί, κατά την κατασκευαστική περίοδο.

Στο διάστημα αυτό, οι ανάγκες της πόλης για γρήγορη μετακίνηση έχουν αλλάξει, ενώ αντίστροφα δεν βλέπουμε κάποια νέα μεγάλη επέκταση του μέσου να τρέχει, τουλάχιστον μέσα από τα γνωστά χρηματοδοτικά προγράμματα.

Επίσης στο κατασκευαστικό γίγνεσθαι, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η γραμμή 4 με την εκκίνηση της κατασκευής της θα φέρει πολύτιμα κεφάλαια στην πραγματική οικονομία. Όμως αν δεν εκκινήσει η διαδικασία για τις επόμενες επεκτάσεις, υπάρχει ο φόβος ότι μπορεί να έχουμε επανάληψη της ίδιας ιστορίας. Δηλαδή να υπάρξει μεγάλη χρονική υστέρηση στην λήψη πρωτοβουλιών για να μεγαλώσει το δίκτυο που θα δώσει κυκλοφοριακές αλλά και κατασκευαστικές ανάσες και να κυνηγάμε και πάλι τον χρόνο.

Οι απαραίτητες επεκτάσεις

1. Γουδή-Μαρούσι-Λυκόβρυση

Σε μία πρώτη ανάγνωση της σημερινής κατάστασης, η πλέον επείγουσα επέκταση είναι εκείνη της Γραμμής 4 προς τα βόρεια. Το τμήμα Γουδή-Μαρούσι-Εθνική Οδός, με μήκος 11χλμ και 11 σταθμούς, περνά κάτω από την κεντρικότερη αρτηρία σύνδεσης του κέντρου με τα βόρεια προάστια, την Λεωφόρο Κηφισίας. Η κατάληξη της στο Μαρούσι και την Εθνική Οδό, θα σημάνει την νέα σύνδεση της γραμμής αλλά και την για πρώτη φορά επαφής της

με την Λεωφόρο Κηφισού σε ένα κρίσιμο σημείο. Εκείνο στο οποίο έχουν εγκατασταθεί δεκάδες μεγάλες επιχειρήσεις και έχει μεταβληθεί σε ένα επιχειρηματικό κόμβο.

Δεδομένου δε, του κυκλοφοριακού κορεσμού που παρατηρείται και στους δύο άξονες, η υλοποίηση αυτής της επέκτασης είναι κρίσιμη για τη εύρυθμη λειτουργία μεγάλου τμήματος του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας. Τα κεφάλαια που απαιτούνται είναι μεγάλα (πάνω από 1,1δισ.ευρώ) αλλά στα έργα Μετρό είναι τόσο μακρύς ο χρόνος που από το σχεδιασμό περνάμε στην υλοποίηση που ακόμα και αν αύριο εξαγγέλλονταν η επέκταση, θα χρειαζόμασταν 5-7 χρόνια μέχρι να δούμε την πρώτη μπουλντόζα να σκάβει στο χώμα.

2. Ευαγγελισμός-Άνω Ηλιούπολη

Ίσως φαίνεται περίεργο αλλά αυτός ο κλάδος συνδέεται με την παραπάνω επέκταση. Μεγάλο μέρος της κίνησης της Λεωφόρου Κηφισίας, προέρχεται από την Κατεχάκη που τροφοδοτεί την κεντρική λεωφόρο με οχήματα από τα νότια προάστια της πόλης. Όσοι τη χρησιμοποιούν, βιώνουν καθημερινά σημαντικές αναμονές και διανύουν πολύ μεγάλες αποστάσεις.

Ο κλάδος που περιλαμβάνει 5 σταθμούς ουσιαστικά συνδέει την Άνω Ηλιούπολη (σε πολύ κοντινό σημείο με την Λ.Κατεχάκη) με το κέντρο της πόλης στον Ευαγγελισμό και κατ'επέκταση προς τη μελλοντική επέκταση επί της Κηφισίας.

Οι δύο επεκτάσεις μαζί, μπορούν να ανακουφίσουν αυτή τη διαμπερή κίνηση από τα νότια προς τα βόρεια και αντίστροφα και να βελτιώσουν την καθημερινότητα εκατοντάδων χιλιάδων εργαζόμενων που καθημερινά, σπαταλούν ώρες πάνω στο τιμόνι.

3. Άλσος Βεϊκου-Περισσός

Εδώ πραγματικά είναι να απορεί κανείς. Είναι λογικό να πει κάποιος ότι χρηματοδοτικά υπάρχουν όρια για την κατασκευή μίας γραμμής Μετρό, όμως πρακτικά το να μην συνδέεται το άκρο μίας υπό υλοποίηση νέας γραμμής με μία υφιστάμενη που βρίσκεται σε απόσταση δύο χιλιομέτρων είναι άξιο απορίας (το ίδιο ισχύει

και με το άλλο άκρο που τερματίζει στο Γουδή και σε απόσταση 700 μέτρων υπάρχει ο σταθμός Κατεχάκη). Εδώ έχουμε μόλις ένα ενδιάμεσο σταθμό για να “κουμπώσει” η Γραμμή 4 με τη Γραμμή 1 στον Περισσό.

Τις τελευταίες μέρες ακούγεται πως υπάρχει η σκέψη για την προώθηση προς υλοποίηση αυτών των δύο μικρών επεκτάσεων. Αυτό, εφόσον προχωρήσει θα είναι ένα πρώτο σημαντικό βήμα για την περαιτέρω ανάπτυξη του Μετρό στην πόλη, όμως θα χρειαστεί να γίνουν πιο τολμηρά βήματα δεδομένης της συνηθισμένης αργοπορίας της κρατικής μηχανής στη υλοποίηση πολύ μεγάλων έργων Μετρό.

Ειδικότερα για την επέκταση Γουδή-Μαρούσι, υπάρχουν ήδη κάποιες μελέτες που μπορούν να αποτελέσουν βάση για την ωρίμανση του έργου και να υπάρξει κάποια θετική εξέλιξη.

Ένα καλό μοντέλο ανάπτυξης Μετρό για την Αθήνα είναι η περίπτωση της Μαδρίτης (με πληθυσμό ανάλογο της Αθήνας) που κατάφερε σε περίοδο μικρότερο των τριάντα ετών, να αποκτήσει ένα από τα πυκνότερα δίκτυα Μετρό στον κόσμο, εκμεταλλευόμενη όλα τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία.

Στατιστικά και σύγκριση με άλλες πόλεις

Στην περίπτωση της Αθήνας αν υπολογίσουμε ότι το βασικό έργο ξεκίνησε το 1992, σήμερα 28 χρόνια μετά έχουν κατασκευαστεί 44 σταθμοί, δηλαδή περίπου ένας μέσος όρος 1,5 σταθμού ανά έτος. Με το ρυθμό αυτό και συνυπολογίζοντας τη Γραμμή 1 η Αθήνα θα φτάσει τους 100 σταθμούς σε περίπου 20 χρόνια, δηλαδή το 2040. Αν υπολογίσουμε δε πως ανά σταθμό απαιτούνται περίπου 100 εκατ.ευρώ, τότε στην Αθήνα, επενδύονται περίπου 150 εκατ.ευρώ ανά έτος για να επεκταθεί το δίκτυο του μητροπολιτικού της συγκροτήματος.

Την ίδια ώρα, πόλεις όπως η Σόφια, η Κοπεγχάγη ή η Πράγα αναπτύσσουν με πολύ πιο γρήγορους ρυθμούς τα δίκτυα τους. Πρόσφατα στην Κοπεγχάγη άνοιξε μία νέα κυκλική γραμμή 17 σταθμών και μήκους 15,5χλμ σε μία περίοδο κατασκευής 9 ετών με

μόλις ένα έτος καθυστέρησης. Στη Σόφια, σήμερα λειτουργούν 4 γραμμές Μετρό (οι δύο με αρκετούς κοινούς σταθμούς) και 44 σταθμοί σε μία περίοδο κατασκευής από το 1998 μέχρι σήμερα.