

Μετρό Αθήνας: Μικρές οι φιλοδοξίες για επέκταση του δικτύου πέρα από τη Γραμμή 4

Ασφαλές, γρήγορο, όμορφο

Το δίκτυο **Μετρό** στην Αθήνα μετά την προσθήκη 7 νέων σταθμών το 2013 έχει το δικαίωμα πλέον να κατατάσσεται στα **μεσαία δίκτυα Μετρό της Ευρώπης**. Δεν είναι ένα μεγάλο δίκτυο όπως σε Βερολίνο, Μαδρίτη, Λονδίνο, Παρίσι ή Μόσχα αλλά βρίσκεται κάπου χαμηλά στην μεσαία κατηγορία.

Αν δούμε λίγο τον χάρτη της Αθήνας μπορούμε εύκολα να παρατηρήσουμε πως η ακτινωτή ανάπτυξη του Μετρό είναι εμφανής σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης. Αυτό που φαίνεται ξεκάθαρα είναι πως χρειάζονται μία με δύο γραμμές ακόμα για να μιλάμε για συνολική εξυπηρέτηση της πόλης.

Στα **Νότια Προάστια** υπάρχει μία μεγάλη «τρύπα» η οποία υποτίθεται πως καλύπτεται με το **Τραμ**, πράγμα όμως που δεν ισχύει μιας και το Μετρό είναι ένα ταχύ μέσο μεταφοράς ενώ το Τραμ είναι μέσο σταθερής τροχιάς με μέτρια ταχύτητα.

Εξίσου αναγκαίο να καλυφθεί φαίνεται πως είναι το κενό στα **Δυτικά Προάστια** μεταξύ των γραμμών 2 και 3 στην περιοχή που διασχίζει η **Λεωφόρος Καβάλας**. Επίσης ένα σημαντικό κενό εμφανίζεται στα Βόρεια Προάστια στις περιοχές ανάμεσα στις γραμμές 3 και την μελλοντική γραμμή 4.

Κατά βάση αυτή τη στιγμή το Μετρό με την συνδρομή του Τραμ και ίσως σύντομα του **Προαστιακού** καλύπτει αρκετές από τις μεγάλες ανάγκες της πρωτεύουσας.

Φυσικά άμεση είναι η ανάγκη για την προώθηση της γραμμής 4 που σχεδιάζεται και ξανασχεδιάζεται επί 14 χρόνια και δεν έχουμε καταφέρει ακόμα να δημοπρατήσουμε ούτε ένα τμήμα. Σύμφωνα με

πρόσφατα δημοσιεύματα θα έχουμε ανακοινώσεις τις επόμενες μέρες.

Ένα άλλο σημείο που θα πρέπει να εξεταστεί είναι η σύνδεση των Νοτίων Προαστίων με τον **Πειραιά**. Το μεγάλο λιμάνι της χώρας ετοιμάζεται να υποδεχθεί το Τραμ και το Μετρό με τα έργα να γίνονται ταυτόχρονα.

Όταν ολοκληρωθούν το 2016 και το 2018 τότε θα δούμε αν υπάρχει ανάγκη για την έλευση μίας ακόμα γραμμής προερχόμενης από το Νότιο τμήμα της πόλης. Μάλιστα για αυτό τον λόγο πριν από περίπου 20 χρόνια είχε ξεκινήσει μία προσπάθεια να μελετηθεί ένας πιθανός κλάδος από την γραμμή 1 (πρώην **ΗΣΑΠ**) από το **Φάληρο** και να καταλήγει στο **Ελληνικό**.

Τα σχέδια αυτά δεν προχώρησαν ποτέ όμως η ιδέα αυτή δεν ήταν άσχημη μιας και σήμερα που μιλούμε για την αξιοποίηση του Ελληνικό θα πρέπει με κάποιο τρόπο να δούμε και την σύνδεση της ευρύτερης περιοχής εκτός από την Αθήνα (που επιτυγχάνεται με την γραμμή 2) και με τον Πειραιά.

Τα επόμενα χρόνια θα δούμε με μεγάλο ενδιαφέρον το πώς θα καταφέρει να εξελιχθεί το πιο αγαπημένο μέσο των Αθηναίων που με την ταχύτητα, την ομορφιά και την ασφάλεια του δεν έχει τυχαία καταταγεί ως ένα από τα καλύτερα σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Νίκος Καραγιάννης-ypodomes.com