

Μετρό Γραμμή 4: Περισσός-Κατεχάκη, ένα κυκλοφοριακό bypass για την Αθήνα

Ενώ είναι σε πλήρη εξέλιξη ο πρώτος διαγωνισμός για έργο Μετρό στην Αθήνα (μετά από σχεδόν 10 χρόνια), που περιλαμβάνει την πρώτη φάση ανάπτυξης της Γραμμής 4, πολύ κουβέντα γίνεται για την εξέλιξη της γραμμής. Αυτή η πρώτη φάση περιλαμβάνει τη διαδρομή **Άλσος Βεικού-Ακαδημία-Γουδή** με κόστος 1,8 δις ευρώ (ποσό με ΦΠΑ) αποτελεί από μόνο του με 13χλμ και 15 σταθμούς το μεγαλύτερο αυτοτελές έργο Μετρό που έχει γίνει ποτέ στην Ελλάδα.

ΥΠΟΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Το έργο έχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από την ΕΤΕπ κατά 75% και από το ΕΣΠΑ και το Ε.Π. ΥΜΕ-ΠΕΡΑΑ το υπόλοιπο 25%. Το θέμα της κατασκευής αποτελεί επίσης μία πρόκληση καθώς η γραμμή θα περάσει κάτω από πυκνοκατοικημένες περιοχές της πρωτεύουσας όπως είναι η Κυψέλη, του Γκύζη, στα Εξάρχεια, στο Κολωνάκι, στου Ζωγράφου ενώ υπάρχει σημαντική πιθανότητα θα βρεθούν αρχαιότητες στη συγκεκριμένη διαδρομή.

Ένα ακόμα ζήτημα που προκύπτει εν τη γεννέσει της δημοπράτησης αυτής είναι τα άκρα του. Η εκκίνηση του έργου στο Άλσος Βεικού και το τέρμα του στο Γουδή παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον λόγω της διαδρομής αλλά εμφανίζει αδυναμίες όσον αφορά τη διασυνδεσιμότητα της γραμμής. Τι λείπει; Από την εκκίνηση λείπει ένα τμήμα 2χλμ μέχρι τον Περισσό που θα συνδέσει τη γραμμή 4 με τη γραμμή 1 δίνοντας μεγάλες δυνατότητες μετεπιβίβασης.

Για το ανατολικό τμήμα λείπει μία διαδρομή μικρότερη του ενός χιλιομέτρου μέχρι την Κατεχάκη που θα συνδέσει τη γραμμή 4 με τη γραμμή 3 δημιουργώντας ένα σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο από και προς τα βόρεια προάστια. Με λίγα λόγια η Γραμμή 4 στην

παρούσα της μορφή από Γαλάτσι μέχρι Γουδή δείχνει σαν να είναι «εκκρεμές». Στο πρόγραμμα υποδομών της κυβέρνησης, έχει ενταχθεί η «διόρθωση» αυτού του λάθους και περιμένουμε πλέον πιο χειροπιαστά πράγματα.

ΠΕΡΙΣΣΟΣ-ΚΑΤΕΧΑΚΗ

Η διαδρομή Περισσός-Κατεχάκη θα ήταν απείρως πιο αποδοτική από τη σημερινή λόγω των περισσότερων συνδέσεων με άλλες γραμμές άρα και μεγαλύτερη χρήση της νεότευκτης γραμμής 4 που θα δώσει μεγάλες ανάσες στην κίνηση της Αθήνας που δείχνει και πάλι σημάδια κορεσμού μετά από 5 χρόνια ήπιας κυκλοφορίας.

Σε αυτό το σενάριο θα μπορούσε κανείς να πει ότι η γραμμή 4 ξεκινώντας από τις υποβαθμισμένες συνοικίες του Δήμου Αθηναίων θα ξανάδινε ζωή στην περιοχή ενώ η κίνηση από την περιοχή μέχρι το κέντρο θα ήταν υπόθεση 10 λεπτών.

Στην κατάληξη της η γραμμή πραγματικά απέχει κάποιες εκατοντάδες μέτρα από την Κατεχάκη και είναι απορίας άξιο πως στον σχεδιασμό δεν συμπεριλήφθη ακόμα ένας σταθμός, που θα έδινε την απαραίτητη ένωση με μία ακόμα γραμμή που με το σημερινό σχεδιασμό ενώνεται αλλά στο κέντρο (Ευαγγελισμός).

Επί της ουσίας το τμήμα Περισσός-Κατεχάκη θα λειτουργούσε ως ένα μεγάλο bypass μεταξύ των γραμμών και θα διευκόλυνε την μετεπιβίβαση πολύ πριν μπει στους κεντρικούς σταθμούς του δικτύου όπου εκεί παρατηρείται η μεγαλύτερη διακίνηση επιβατών.

Στο επόμενο διάστημα θα είχε ενδιαφέρον να βλέπαμε πως θα μπορούσαν να εξασφαλιστούν τα απαραίτητα κονδύλια για να μπορέσει η Γραμμή 4 να γίνει ένα πραγματικό συγκοινωνιακό bypass της πρωτεύουσας.