

Στην επιφάνεια η επέκταση του Μετρό προς Καλλιθέα και το Σταύρος Νιάρχος

Στην επιφάνεια ήρθε και πάλι η υπόθεση για την επέκταση του Μετρό της Αθήνας μέχρι το Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος. Όπως έγινε γνωστό σε χθεσινή συνάντηση που είχε ο πρωθυπουργός, Κυριάκος Μητσοτάκης με τον Δήμαρχο Καλλιθέας Δημήτρη Κάρναβο στο Μέγαρο Μαξίμου ένα από τα θέματα που συζητήθηκαν, ήταν η επέκταση του δικτύου Μετρό μέχρι την Καλλιθέα και το Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος.

Η υπόθεση της επέκτασης αυτής έχει απασχολήσει την τελευταία δεκαετία όλες τις κυβερνήσεις της χώρας. Άλλωστε από την αρχή της υλοποίησης του ΚΠΙΣΝ, μία από τις δεσμεύσεις που είχε λάβει η Πολιτεία, ήταν η σύνδεση του με τον μητροπολιτικό σιδηρόδρομο της πρωτεύουσας.

Αν και θα μπορούσε κανείς να εικάσει ότι πρόκειται για μία επέκταση που είναι σημαντική και χρήσιμη, υπάρχει μία πραγματικότητα που πρέπει να αντιμετωπιστεί. Τα έργα Μετρό έχουν μακροχρόνιο σχεδιασμό και πέρα από την απαραίτητη πολιτική βούληση, χρειάζονται χρηματοδότηση η οποία δεν είναι εύκολο να εξασφαλιστεί. Εκτιμάται πως για κάθε υπόγειο χιλιόμετρο Μετρό, απαιτούνται περίπου 100 εκατ.ευρώ.

Η επέκταση προς Καλλιθέα

Για την επέκταση προς Καλλιθέα τα πράγματα είναι πιο σύνθετα. Εδώ στόχος όντως είναι το Μετρό να φτάσει στο Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος. Πρόκειται για ένα πάγιο αίτημα από την έναρξη κατασκευής του συγκροτήματος που σήμερα αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα σημεία της πόλης για κατοίκους αλλά και επισκέπτες.

Σε αυτή την περίπτωση σύμφωνα πάντα με τις ίδιες πηγές,

υπάρχουν διάφορες εναλλακτικές διαδρομές που εξετάζονται. Η πρώτη είναι να γίνει ένα παρακλάδι από τη Γραμμή 1 και συγκεκριμένα από το σταθμό Πετράλωνα που θα εξυπηρετεί και τις πυκνοκατοικημένες γειτονιές της Καλλιθέας και θα καταλήγει στο ΚΠΙΣΝ.

Η δεύτερη είναι ένα παρακλάδι από τη γραμμή 2 είτε από το σταθμό Συγγρού/Φιξ είτε από το σταθμό Νέος Κόσμος που με χάραξη πάνω στη Λεωφόρο Συγγρού θα καταλήγει. Εδώ υπάρχουν και κάποιες ιδιαίτερες τεχνικές δυσκολίες που θα πρέπει να συνυπολογιστούν.

Σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες αυτό που γίνεται αυτή την εποχή από την Αττικό Μετρό, είναι κάποιες πρώτες μελέτες οι οποίες σε συνδυασμό με συγκοινωνιακά μοντέλα θα μας οδηγήσουν τελικά στην βέλτιστη λύση. Ακόμα και τότε θα πρέπει να ξεκινήσει μια μακροχρόνια διαδικασία για τις γεωτεχνικές και τοπογραφικές έρευνες και μετά να ξεκινήσει η διαδικασία της ωρίμανσης του έργου και φυσικά η εξασφάλιση χρηματοδότησης.

Συσσωρευμένες ανάγκες για επεκτάσεις Μετρό

Το βασικότερο όμως ανάχωμα σε αυτή την επέκταση είναι οι συσσωρευμένες ανάγκες για την επέκταση του δικτύου που έχουν προκύψει την τελευταία δεκαετία. Να θυμίσουμε ότι είμαστε κοντά στην έναρξη υλοποίησης της πρώτης φάσης της Γραμμής 4 του Μετρό. Σε αυτή έχουν ενταχθεί 15 σταθμοί.

Στην ουρά για δημοπράτηση μετά υπάρχουν τουλάχιστον 3 φάσεις με 20 σταθμούς (για να ολοκληρωθεί η Γραμμή από την Πετρούπολη μέχρι την Εθνική Οδό και τον κλάδο για Άνω Ηλιούπολη). Επίσης σε ωριμότερη φάση είναι η επέκταση της Γραμμής 2 προς Ίλιον, έργο που θα φέρει το Μετρό ακόμα πιο βαθιά στα πυκνοκατοικημένα δυτικά προάστια της πόλης. Τέλος υπάρχει στα μελλοντικά σχέδια και η επέκταση του Μετρό προς Γλυφάδα.

Αν συνυπολογίσουμε λοιπόν όλα τα παραπάνω τότε μας προκύπτουν περίπου 28-30 σταθμοί με ένα κόστος που ξεπερνά τα 3 δισ.ευρώ.

Από αυτά μέχρι σήμερα δεν υπάρχει χρηματοδότηση για κάποιο νέο τμήμα αλλά ούτε και η απαραίτητη ωρίμανση. Κοινώς, το επόμενο έργο Μετρό, όποιο και αν είναι αυτό, θα πάρει αρκετά χρόνια μέχρι να βρεθεί στο σημείο εκκίνησης της υλοποίησης του.

Η ζύμωση φυσικά και η προτεραιοποίηση για τα νέα έργα Μετρό είναι μέρος αυτής της διαδικασίας και μένει να δούμε αν προκριθεί το Μετρό να πάει πρώτα στο Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σ.Νιάρχος, στην Κηφισίας, στη Γλυφάδα ή κάπου αλλού.