

# Πως ο Προαστιακός Δυτικής Αττικής θα αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων της Δυτικής Αττικής

2023/12/24 09:16 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Στη σημασία του έργου αναβάθμισης του Προαστιακού Σιδηρόδρομου Δυτικής Αττικής, στο τμήμα Άνω Λιόσια -Νέος Σ.Σ. Μεγάρων, αναφέρθηκε αναλυτικά ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σταϊκούρας, μιλώντας στο ΑΠΕ-ΜΠΕ.

«Πρόκειται για ένα σημαντικό έργο, με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, που θα βελτιώσει σημαντικά την καθημερινότητα του πολίτη», δήλωσε χαρακτηριστικά.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον κ. Σταϊκούρα, «το έργο αφορά **στην κατασκευή νέου κλάδου προαστιακού σιδηρόδρομου από τα Άνω Λιόσια έως τα Μέγαρα, εντός του υφιστάμενου σιδηροδρομικού διαδρόμου της παλαιάς σιδηροδρομικής γραμμής προς Πελοπόννησο.**

Η γραμμή αυτή θα εξυπηρετεί το εμπορευματικό έργο, τις εγκαταστάσεις των ΕΛΠΕ Ασπροπύργου και Ελευσίνας, ενώ θα υπάρχει πρόβλεψη μετεπιβίβασης επιβατών στις γραμμές του υφιστάμενου δικτύου. Επίσης, η νέα γραμμή θα συνδέσει τη Δυτική Αττική με την Αθήνα, το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, τον Πειραιά και το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο».

Ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, τόνισε: «Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνουμε για τους πολίτες σημαντική εξοικονόμηση χρόνου, χρημάτων, αλλά και σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών η βιώσιμη αστική κινητικότητα αποτελεί σημαντική προτεραιότητα στον στρατηγικό σχεδιασμό μας. Με σχέδιο, υπευθυνότητα και αποτελεσματικότητα εργαζόμαστε εντατικά και υλοποιούμε έργα για την βελτίωση της ποιότητας ζωής όλων των πολιτών».

Ειδικότερα, όπως επεσήμανε ο υπουργός, «το συνολικό μήκος του νέου κλάδου του προαστιακού θα είναι 34,6 χλμ., και κατά τη λειτουργία του θα εξυπηρετεί – μεταξύ άλλων – τον Ασπρόπυργο, την Ελευσίνα, τη Νέα Πέραμο και τα Μέγαρα, διασφαλίζοντας τη διασύνδεση των οικισμών της Δυτικής Αττικής μεταξύ τους.

Το τελικό έργο θα περιλαμβάνει ηλεκτροκίνηση και σηματοδότηση, καθώς και τις απαιτούμενες διεπαφές με τη γραμμή υψηλών ταχυτήτων ΣΚΑ – Κιάτο, ενώ η μέγιστη

επιτρεπόμενη ταχύτητα της γραμμής θα είναι 80 km/h.

Όπως σημειώνεται, **στο αντικείμενο του έργου περιλαμβάνονται**, μεταξύ άλλων:

- \* η κατασκευή της επιδομής γραμμής, κανονικού εύρους, με νέα υλικά,
- \* η κατασκευή υδραυλικών έργων για την αποστράγγιση της γραμμής,
- \* η κατασκευή νέων γεφυρών,
- \* η τοπική αποκατάσταση ισόπεδων διαβάσεων,
- \* η κατασκευή αποβαθρών και στεγάστρων στους σταθμούς,
- \* η αναπροσαρμογή των εξωτερικών χώρων στις απαιτήσεις AMEA,
- \* οι κατασκευές για την σήμανση και ασφάλιση των πάγιων εγκαταστάσεων,
- \* η εγκατάσταση συστήματος σηματοδότησης με ETCS και τηλε-διοίκηση,
- \* οι εργασίες εγκατάστασης Πληροφοριακών Συστημάτων Σταθμών,
- \* οι πάσης φύσεως υποδομές για την εξυπηρέτηση των Σιδηροδρομικών Συστημάτων.

Ταυτόχρονα, **στα οφέλη του έργου** συγκαταλέγονται τα εξής:

- \* Εξοικονόμηση κόστους μετακίνησης των επιβατών του προαστιακού.
- \* Οικονομία χρόνου στις μετακινήσεις των επιβατών.
- \* Αξιοπιστία της παρεχόμενης υπηρεσίας μεταφοράς και αποφυγή καθυστερήσεων, λόγω μη ανάμιξης με την υπόλοιπη κυκλοφοριακή κίνηση.
- \* Άνεση και ασφάλεια των μετακινουμένων, λόγω καλύτερων συνθηκών κίνησης και στάθμευσης.
- \* Καλύτερες συνθήκες αναμονής στις στάσεις.
- \* Εξοικονόμηση χρόνου όσων μετακινούνται με ΙΧ ή λεωφορεία, λόγω μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης που θα συνεπάγεται ο προαστιακός.
- \* Μείωση ατυχημάτων.
- \* Εξυπηρέτηση AMEA.
- \* Μείωση ρύπων και επιπέδου θορύβου.
- \* Βελτίωση των όρων εκμετάλλευσης συνολικά της περιοχής.

Το έργο διαθέτει **εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους** και πληροί τους όρους της κοινοτικής οδηγίας. Πιο συγκεκριμένα:

\* Αναμένεται να οδηγήσει σε μετριασμό της κλιματικής αλλαγής, με μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

\* Δεν επιβαρύνει σημαντικά την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, καθώς δεν οδηγεί σε αυξημένο αρνητικό αντίκτυπο των πραγματικών και των αναμενόμενων κλιματικών συνθηκών στο ίδιο το έργο ή σε ανθρώπους, φυσικούς πόρους ή περιουσιακά στοιχεία.

\* Δεν επιβαρύνει σημαντικά τη βιώσιμη χρήση και προστασία των υδάτινων και των θαλάσσιων πόρων.

\* Δεν επιβαρύνει σημαντικά την κυκλική οικονομία, συμπεριλαμβανομένης της πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων και της ανακύκλωσης, λόγω της φύσης του έργου.

\* Αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση των εκπομπών ρύπων στην ατμόσφαιρα, λόγω της ηλεκτροκίνησης της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής.

Σχετικά με την προβλεπόμενη δαπάνη του έργου, σύμφωνα με τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, αυτή ανέρχεται στα 98,4 εκατ. ευρώ, στην οποία περιλαμβάνεται ποσοστό 9% για απρόβλεπτες δαπάνες και ποσό για απολογιστικές εργασίες.

«Μετά την ολοκλήρωση της δημοπρασίας, το συμβατικό τίμημα διαμορφώθηκε στα 95,7 εκατ. ευρώ. Το έργο εντάχθηκε στο Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, με Υπουργείο ευθύνης το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, και Φορέα Υλοποίησης τον ΟΣΕ. Αποδεικνύεται έτσι, για ακόμη μία φορά, ότι τα έργα που χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας αφορούν τους πολλούς, και οικονομικά πιο ευάλωτους», διευκρίνισε ο κ. Σταϊκούρας.

Όσον αφορά, τέλος, στην ολοκλήρωση της κατασκευής του έργου, ήτοι των κατασκευών της περιόδου «Ερευνών - Μελετών - Κατασκευών» (Τ1) και παράδοσης αυτού στον ΟΣΕ Α.Ε., ο κ. Σταϊκούρας συμπλήρωσε, ότι ορίζεται από την Υπηρεσία, **στους 28 μήνες, με αφετηρία την ημέρα που θα υπογράψει η Σύμβαση.**

Μέσα στην προθεσμία αυτή θα έχουν ολοκληρωθεί πλήρως και θα έχουν αποδοθεί σε λειτουργία, τα οποιαδήποτε έργα περιλαμβάνονται στη Σύμβαση αυτή, σύμφωνα με τα Συμβατικά Τεύχη.