
Συνδέεται υπογείως ο σταθμός «Λαρίσης» του Μετρό με τον Σ.Σ. Αθηνών, νέα σήραγγα στις Αχαρνές

2019/05/16 09:11 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Το καλοκαίρι αναμένεται να προκηρυχθεί η εργολαβία της Β' φάσης εκσυγχρονισμού του Σ.Σ. Αθηνών, με την οποία κατασκευάζονται οι υπόλοιπες γραμμές και αποβάθρες του σταθμού, αλλά και οι υπόγειες διαβάσεις για την επικοινωνία των αποβαθρών του σιδηροδρομικού σταθμού με τον σταθμό «Λαρίσης» του Μετρό.

Του Φώτη Φωτεινού

Το έργο, με εκτιμώμενο κόστος 80 εκατ. ευρώ, μαζί με τα συμπληρωματικά έργα, αποσκοπεί στη μετεπιβίβαση επιβατών του μετρό προς τα προαστιακά και υπεραστικά τρένα και αντιστρόφως.

Η ολοκλήρωσή του έχει οριστεί σε 36 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης και ίσως τεθεί σε λειτουργία την ίδια περίοδο με την σήραγγα των Σεπολίων.

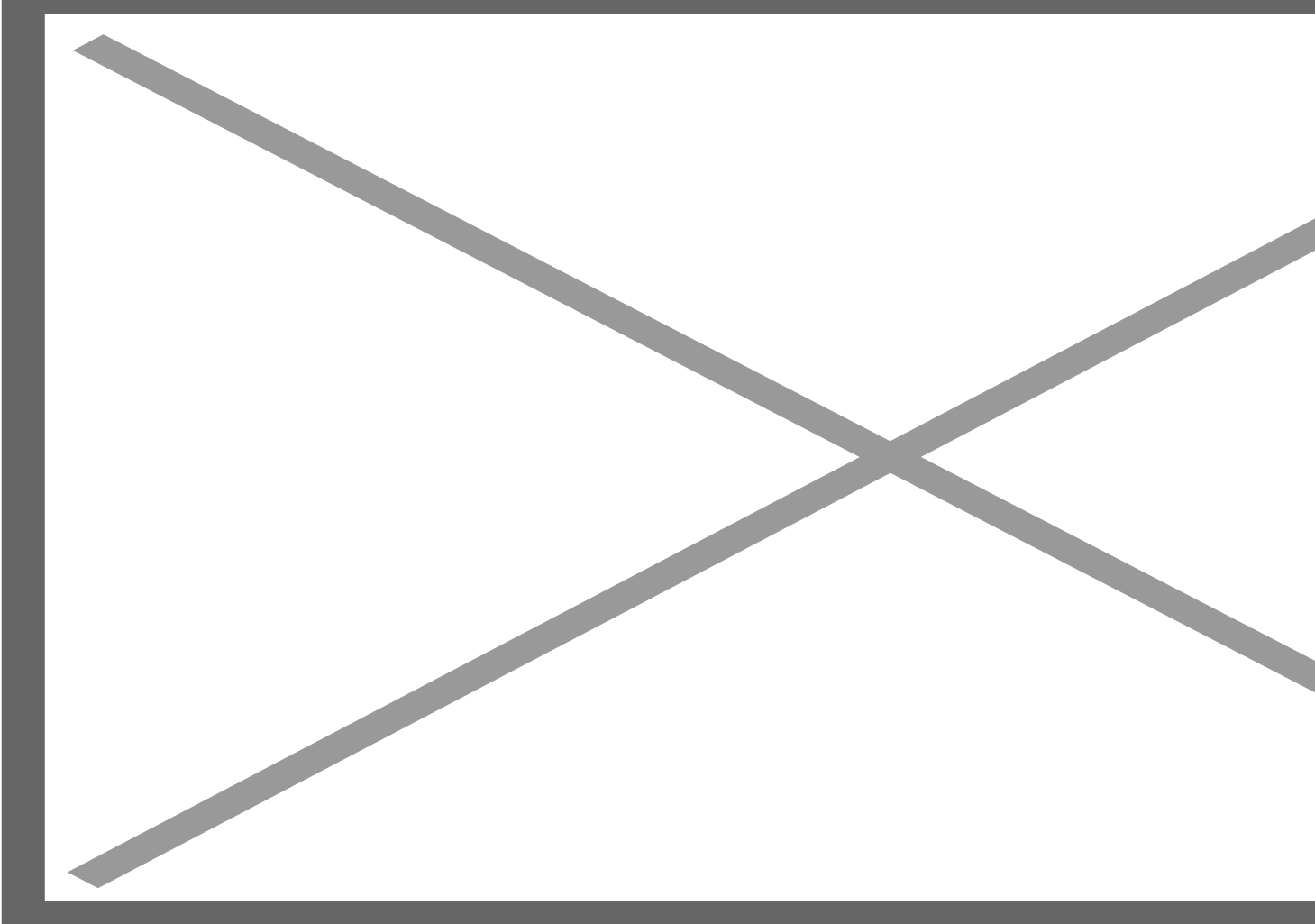
Συγκεκριμένα, το έργο περιλαμβάνει τις απαραίτητες εργασίες για την **ολοκλήρωση του κεντρικού Σιδηροδρομικού Σταθμού Αθηνών (Σ.Σ.Α.), μέρος του οποίου έχει αναπτυχτεί με προηγούμενες εργολαβίες.**

Πρόκειται για ολοκλήρωση κατασκευής γραμμών, αποβαθρών (No 1 έως 6) και **υπόγειας διάβασης για την επικοινωνία του συνόλου των αποβαθρών του σιδηροδρομικού σταθμού,** καθώς και σύνδεσης με το Σταθμό «Λαρίσης» του μετρό.

Οι εργασίες του συγκεκριμένου έργου θα υλοποιηθούν υπό συνεχή σιδηροδρομική κυκλοφορία, με ηλεκτροκινούμενο τον δεξιό ημιδιάδρομο του Σ.Σ.Α. (γραμμές 7, 8, 9 & 10) και με εξασφάλιση της αδιάλειπτης πρόσβασης των επιβατών, τόσο από τα ανατολικά (οδός Δηληγιάννη), όσο και από τα δυτικά (οδός Κωνσταντινουπόλεως).

Λόγω της φύσης εκτέλεσης του έργου, ο μελλοντικός ανάδοχος, θα είναι υποχρεωμένος να λαμβάνει ανά πάσα στιγμή όλα τα απαιτούμενα μέτρα ασφαλείας / προστασίας, τόσο για την ασφαλή κυκλοφορία του επιβατικού κοινού και των εργαζομένων, όσο και για την ασφαλή διέλευση των συρμών, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς του ΟΣΕ.

Image not found or type unknown



Συνοπτικά, στην εργολαβία θα περιλαμβάνονται:

- Η κατασκευή των νέων αποβαθρών Νο 1, 2 & 3 (των νέων γραμμών Νο 1 έως και Νο 6) του Σ.Σ. Αθηνών μετά των προσωρινών στεγάστρων και των εργασιών Η/Μ που καθιστούν τις αποβάθρες λειτουργικές.
- Η κατασκευή της επιδομής των γραμμών 1 έως και 6 του Σ.Σ. Αθηνών.
- Η εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης στις γραμμές 1 έως και 6 του Σ.Σ Αθηνών.
- Η ολοκλήρωση της κατασκευής της Υπόγειας Διάβασης του σταθμού με τις κλίμακες, τους ανελκυστήρες και την σύνδεση με το Σταθμό «Λαρίσης» της Αττικό Μετρό Α.Ε..
- Η καθαίρεση της παλαιάς υπόγειας πεζοδιάβασης και η ολοκλήρωση της κατασκευής

(επέκταση) της νέας μικρής Κάτω Διάβασης Πεζών.

-Η κατασκευή τριών (3) μεταλλικών Άνω Πεζοδιαβάσεων εντός των ορίων του Σ.Σ. Αθηνών.

-Η ολοκλήρωση του ανισόπεδου Κόμβου της οδού Πέλοπος στην είσοδο του Σ.Σ. Αθηνών

-Η ολοκλήρωση της κατασκευής της Κάτω Διάβασης Οχημάτων και Πεζών της οδού Δομοκού στην έξοδο του Σ.Σ. Αθηνών.

-Η κατασκευή των υπολειπόμενων ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων του Σ.Σ. Αθηνών. (ηλεκτροφωτισμός, ανελκυστήρες, αντλιοστάσια).

-Η αναμόρφωση του κυκλοφοριακού ιστού της ευρύτερης περιοχής με την κατασκευή έργων οδοποιίας, υδραυλικών έργων, αποκατάσταση εγκαταστάσεων και κτιρίων, έργων πρασίνου και περίφραξης του Σ.Σ. Αθηνών, τα οποία είναι απολύτως απαραίτητα για την εξασφάλιση της λειτουργικότητας του υφιστάμενου σιδηροδρομικού διαδρόμου.

Νέα σήραγγα στις Αχαρνές

Επίσης, ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης ανέφερε χθες, στο ειδικό σιδηροδρομικό δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη ότι έχει ολοκληρωθεί η εκπόνηση μελετών της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής για τη σύνδεση του Κέντρου Αχαρνών (ΣΚΑ) με την κύρια γραμμή του ΟΣΕ προς τη Β. Ελλάδα, **με παράκαμψη του δήμου Αχαρνών, στην οποία περιλαμβάνεται η σήραγγα Αχαρνών, μήκους 800 μ. περίπου.**

Ένα μικρό τμήμα των μελετών που απομένει θα ολοκληρωθεί τον Σεπτέμβριο του 2019. Μετά την ένταξη του έργου σε πρόγραμμα χρηματοδότησης, θα προκηρυχθεί άμεσα η κατασκευή του.

Με την κατασκευή του έργου θα επιτευχθεί μείωση της όχλησης στον οικιστικό ιστό του δήμου Αχαρνών από τη δρομολόγηση εμπορευματικών συρμών, αύξηση της χωρητικότητας της γραμμής και δυνατότητα απευθείας σύνδεσης της σιδηροδρομικής γραμμής Πελοποννήσου και του Θριασίου Πεδίου με τη Θεσσαλονίκη και τη Βόρεια Ελλάδα.

«Η μελέτη παραλήφθηκε το 2015 χωρίς χρηματοδότηση και εντάχθηκε το 2017 στο ΠΔΕ. Επίσης το έργο είχε απενταχθεί το 2014 από το Στρατηγικό Σχεδιασμό Μεταφορών και επανεντάχθηκε», αναφέρει η ΕΡΓΟΣΕ.