

*Σύλλογος «Φίλοι του Σιδηροδρόμου»*

---

Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΥΡΙΟΥ: ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ-  
ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ



Ανάμεσα στις πρώτες σιδηροδρομικές γραμμές του ελληνικού κράτους, υπήρξε η γραμμή που συνέδεσε την Αθήνα με το Λαύριο. Η εκμετάλλευση των μεταλλείων και μεταλλουργείων του Λαυρίου αποτέλεσε τον λόγο για τον οποίο πραγματοποιήθηκε η σύνδεση αυτή.

Στις 4 Μαΐου 1882 το ελληνικό κράτος και η Ελληνική Εταιρεία των Μεταλλουργείων Λαυρίου υπέγραψαν σύμβαση για την κατασκευή της γραμμής. Συγχρόνως όμως η Εταιρεία ανέλαβε την υποχρέωση να κατασκευάσει διακλάδωση της γραμμής, για να εξυπηρετεί τα τότε αναπτυσσόμενα θέρετρα των Αθηναίων, δηλ. το Μαρούσι, την Κηφισιά και το Στροφύλι. Η αρχική σύμβαση που υπογράφηκε, πρόβλεπε τη σύσταση ανώνυμης ελληνικής εταιρείας, στην οποία θα μεταβιβαζόταν από την Εταιρεία των Μεταλλουργείων το προνόμιο κατασκευής και εκμετάλλευσης της γραμμής διάρκειας 99 ετών. Η Εταιρεία αυτή, που ονομάστηκε «Σιδηρόδρομοι Αττικής» (Σ.Α.) είχε μετοχικό κεφάλαιο 6.000.000 δρχ., που θα καταβαλόταν μέσα σε 3 χρόνια, από την έγκριση των διαγραμμάτων, οπότε κατά τη σύμβαση θα έπρεπε να είχε αποπερατωθεί το έργο. Αργότερα (το 1891) με νόμο η Εταιρεία «Σιδηροδρόμων Αττικής» ανέλαβε την υποχρέωση να δαπανήσει εντός διετίας 500.000 δρχ. για τον εξωραϊσμό της Κηφισιάς και των υπολοίπων περιχώρων που θα διέσχιζε η γραμμή. Το 1901 με νέα σύμβαση καθορίστηκε η υποχρέωση της Εταιρείας να κατασκευάσει το Άλσος της Κηφισιάς και να ηλεκτροφωτίσει την περιοχή, σαν αντάλλαγμα του μονοπωλίου που της δόθηκε για την συγκοινωνία Αθηνών-Κηφισιάς.

Οι εργασίες κατασκευής των γραμμών των «Σιδηροδρόμων Αττικής» άρχισαν

τον Ιανουάριο του 1883, υπό την διεύθυνση του μηχανικού Ν. Γαζή. Το πρώτο τμήμα της γραμμής από την πλατεία Αττικής μέχρι την Κηφισιά (15 χλμ.) εγκαινιάστηκε σε γιορταστική ατμόσφαιρα στις 4-2-1885. Τα εγκαίνια του δεύτερου τμήματος των «Σιδηροδρόμων Αττικής» προς Λαύριο, έγιναν στις 20 Ιουνίου του ίδιου έτους, παρουσία επισήμων και πλήθος κόσμου. Άτυπα πάντως εγκαίνια μπορούν να θεωρηθούν ότι έγιναν στις 9-4-1884, όταν κυκλοφόρησαν εκδρομικές αμαξοστοιχίες μεταξύ Λαυρίου-Κερατέας για μεταφορά πανηγυριωτών.

Και οι δύο γραμμές ήταν μετρικού πλάτους και μονές. Λίγο αργότερα, το 1889, επετράπη η στρώση της γραμμής μέσω των οδών Κοδριγκτώνος και Γ' Σεπτεμβρίου, οπότε ο σταθμός των Αθηνών μεταφέρθηκε στην πλατεία Λαυρίου, πλησίον της Ομονοίας. Το όνομά της η πλατεία το πήρε απ' αυτό ακριβώς το γεγονός.

Ο σιδηρόδρομος της Κηφισιάς και του Λαυρίου, εξαιτίας των πυκνών μαύρων καπνών, των τριγμών και των αγχομαχητών που έκανε διασχίζοντας τους ερημικούς τότε κεντρικούς δρόμους της Αθήνας και τα αραιοκατοικημένα Πατήσια, πήρε το παρατσούκλι «θηρίο» και έτσι πέρασε στην ιστορία. Από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας, η εκμετάλλευση της γραμμής (που γινόταν μόνο με ατμήλατες αμαξοστοιχίες) διακρινόταν στην σχεδόν αστική-προαστιακή εξυπηρέτηση του κλάδου της Κηφισιάς με πολύ πυκνά δρομολόγια (16 τρένα την ημέρα προς κάθε κατεύθυνση το 1914) και στην αραιή προαστιακή-υπεραστική εξυπηρέτηση του κλάδου του Λαυρίου (2 τρένα την ημέρα προς κάθε κατεύθυνση, με χρόνο διαδρομής 2 ώρες 42 λεπτά το 1914). Τα τρένα του Λαυρίου είχαν μόνιμα μεικτές συνθέσεις με εμπορικά βαγόνια, σκευοφόρο και επιβατάμαξες 1ης θέσης με ψάθινα καθίσματα, 2ας και 3ης θέσης με ξύλινα καθίσματα ή πάγκους. Όλες οι επιβατάμαξες φωτιζόνταν με λαδοφάναρα. Συνηθισμένο θέαμα στα βαγόνια των συρμών του Λαυρίου ήταν οι φουστανελοφόροι και οι γαλατάδες. Οι ατμάμαξες των Σιδηροδρόμων Αττικής, υπήρξαν από τις καλύτερες στην εποχή τους και αποτελούνταν από μηχανές κεκορεσμένου ατμού TUBIZE (έτος κατασκευής 1885-9), μηχανές τύπου «compound» KRAUSS (έτος κατασκευής 1906-8, μετέπειτα τύπος Z των ΣΠΑΠ), μηχανές υπέρθερμου ατμού KRAUSS (έτος κατασκευής 1912-25, μετέπειτα τύπος Zs των ΣΠΑΠ), μηχανές κεκορεσμένου ατμού TUBIZE (προέλευσης από τους Σιδηροδρόμους Θεσσαλίας). Στον στόλο των Σιδηροδρόμων Αττικής ανήκε και η πρώτη ατμάμαξα ελληνικής κατασκευής (από το μηχανουργείο «Βασιλειάδη» Πειραιά), που έφερε το όνομα «ΕΛΛΗΝΙΣ».



Το 1910 η Ελληνική Εταιρεία Μεταλλουργείων Λαυρίου μεταβιβάζει τους «Σιδηροδρόμους Αττικής» στην Ελληνική Ηλεκτρική Εταιρεία (Τόμσον Χιούστον), με απώτερο σκοπό την ηλεκτροκίνηση του κλάδου προς Κηφισιά. Το 1925 με την αναδιάρθρωση των τοπικών συγκοινωνιών της Πρωτεύουσας, ο όμιλος της «Πάουερ» απορροφά τις παλαιές εταιρείες μεταφορών και δημιουργεί δύο νέες εταιρείες, τους Ελληνικούς Ηλεκτρικούς Σιδηροδρόμους (ΕΗΣ) και την Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών (ΗΕΜ). Η τελευταία αναλαμβάνει εκτός από την εκμετάλλευση γραμμών τραμ και λεωφορείων περιοχής Αθηνών-Πειραιώς και την εκμετάλλευση των «Σιδηροδρόμων Αττικής», με συμβατική υποχρέωση να ηλεκτροκινήσει τον κλάδο προς Κηφισιά. Επειδή όμως η σύμβαση της «Πάουερ» πρόβλεπε την εκμετάλλευση των τοπικών Αθηναϊκών συγκοινωνιών σε ακτίνα το πολύ 20 χλμ. γύρω από την Ομόνοια, η ΗΕΜ αναγκάζεται να παραχωρήσει το 1929 την γραμμή Λαυρίου στους Σιδηροδρόμους Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ). Ήδη από το 1926, για να διευκολυνθούν τα έργα επέκτασης με σήραγγα του ηλεκτρικού από Ομόνοια προς Αττική, καταργείται το τμήμα της γραμμής από Πλατεία Λαυρίου μέχρι Αττική και η αφετηρία των συρμών μεταφέρεται ξανά στην τελευταία, ενώ επειδή ο σταθμός (εκδοτήρια εισιτηρίων) των «Σιδηροδρόμων Αττικής» παρέμεινε στην Πλ. Λαυρίου, η ΗΕΜ εξασφάλισε ανταπόκριση αυτού με τον σταθμό Αττικής με ειδική γραμμή τραμ, που έφερε το διακριτικό Κ. Από το 1929 η αφετηρία των τρένων του Λαυρίου μεταφέρεται στον σταθμό Πελοποννήσου της Αθήνας και μέσω της ενωτικής γραμμής που τον συνέδεε με τον σταθμό Αττικής, οι συρμοί του Λαυρίου (με τροχαίο υλικό των ΣΠΑΠ πλέον) έμπαιναν στον διάδρομο του «Θηρίου» της Κηφισιάς και τον ακολουθούσαν μέχρι το Ηράκλειο, όπου διακλαδιζόταν προς Λαύριο, χωρίς να κάνουν σ' αυτόν σταθμεύσεις (χαρακτηρίζονταν «αμαξοστοιχίες διαδρόμου» και πλήρωναν κάποια ποσά υπό μορφή «διοδίων» στην ΗΕΜ, που χρησιμοποιούσε τον ίδιο διάδρομο μέχρι το 1938 για το «θηρίο της Κηφισιάς»). Το 1931 που έγινε από την ΗΕΜ (συμβατική υποχρέωση) ο ενωτικός κλάδος του δικτύου ΣΠΑΠ απ' ευθείας με την γραμμή Λαυρίου (Αγ. Ανάργυροι-Ηράκλειο), σταμάτησε αυτό το καθεστώς.

Μεταπολεμικά (από την 1η Μαΐου 1952), οι ΣΠΑΠ προβαίνουν στην νηξελοκίνηση της γραμμής, δρομολογώντας αποκλειστικά αυτοκινητάμαξες (ωτομοτρίες) μεταξύ Πειραιώς-Αθηνών-Αγ. Αναργύρων-Λαυρίου. Χρησιμοποιήθηκαν τότε απλές αυτοκινητάμαξες MAN/VERDINGEN και στις αιχμές κίνησης τριπλές αυτοκινητάμαξες DEDIETRICH, ενώ για μικρό διάστημα (το 1953) κινήθηκαν δοκιμαστικά σ'

αυτή τη γραμμή και οι απλές αυτοκινητάμαξες BREDA των Σιδηροδρόμων Βορειοδυτικής Ελλάδος (Κρουνερίου-Αγρινίου). Καθημερινά εγίνονταν 4 δρομολόγια προς κάθε κατεύθυνση (3 τακτικά και 1 περιοδικό). Οι σταθμοί και προαιρετικές στάσεις των δρομολογίων αυτών ήσαν οι ακόλουθοι: Πειραιεύς, Αθήνα, Αγ. Ανάργυροι, Μάδυτος, Ν. Ιωνία, Φιλοθέη, Χαλάνδρι, Γέρακας, Κάντζα (Λεοντάρι), Λιόπεσι, Καρελά, Κορωπί, Μαρκόπουλο, Καλύβια, Κουβαράς, Κερατέα, Δασκαλειό, Σπηλιαζέζα, Κονάκια, Θορικό, Κυπριανός, Λαύριο. Ήταν δηλαδή μία κλασική προαστιακή σιδηροδρομική συγκοινωνία για την εποχή εκείνη, με αξιόλογη επιβατική κίνηση και με συνολικό μήκος διαδρομής μεταξύ Αθηνών-Λαυρίου 65,5 χλμ. (συνολικό μήκος κλάδου Αγ. Ανάργυροι-Λαύριο 61 χλμ.), που εκαλύπτετο σε χρόνο 1 ώρας και 40 λεπτών έως 2 ώρες, σύμφωνα με τα τότε δρομολόγια των ΣΠΑΠ (ανωτάτη ταχύτης 50 χλμ./ώρα, λόγω καταστάσεως γραμμής).

Το 1957, η τότε κυβέρνηση, ενδίδοντας στις πιέσεις (και όχι μόνο...) των λεωφορειούχων και αυτοκινητιστών των Μεσογείων, θέτει στους ΣΠΑΠ ένα εκχιαστικό δίλημμα, σύμφωνα με προσωπικές μαρτυρίες του τότε Γεν. Διευθυντή των ΣΠΑΠ Δ. Ευστρατιάδη αλλά και άλλων σιδηροδρομικών και μη, που έζησαν από κοντά αυτά τα γεγονότα: να καταργήσουν την προσοδοφόρα γραμμή Λαυρίου, προκειμένου να εγκρίνει το Υπουργείο Συγκοινωνιών τα απαραίτητα κονδύλια για την συντήρηση και ανακαίνιση των σιδηροτροχιών του κυρίως δικτύου Πελοποννήσου (γραμμή Αθηνών-Πατρών κ.λπ.). Παράλληλα δόθηκε η υπόσχεση στους ΣΠΑΠ ότι οι αυτοκινητιστές θα τους κατέβαλαν ένα ποσοστό των εσόδων τους από την εκμετάλλευση των συγκοινωνιών στα Μεσόγεια, σαν συμβατική υποχρέωση. Όταν όμως τα έργα κατασκευής της Νέας Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας απέκοψαν τη γραμμή Λαυρίου στο ύψος της Νέας Φιλαδέλφειας (χωρίς μέριμνα για την αποκατάστασή της, με συνέπεια να μην μπορέσει πια να διέλθει τρέινο), οι αυτοκινητιστές σταμάτησαν να δίνουν την συμφωνημένη εισφορά στους ΣΠΑΠ, χωρίς περαιτέρω συνέπειες γι' αυτούς και χωρίς βεβαίως να αποκατασταθεί η σιδηροδρομική συγκοινωνία.

Έτσι λοιπόν καταργήθηκε άδοξα η λειτουργία της γραμμής Αθηνών-Λαυρίου (άνοιξη του 1957), που με τον κατάλληλο εκσυγχρονισμό θα μπορούσε σήμερα να παίζει ένα ρόλο συγκοινωνιακού κορμού σαν σύγχρονος προαστιακός σιδηρόδρομος στα Μεσόγεια, συντελώντας στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου που συνδέει την περιοχή με την Αθήνα, καθώς και σε μια πιο ισόρροπη και οικολογική πολεοδομική και χωροταξική ανάπτυξη της περιοχής, με τόνωση των



παραδοσιακών της κέντρων (Παιανία, Κορωπί, Μαρκόπουλο, Κερατέα, Λαύριο), χωρίς το άναρχο οικιστικό ξεχειλίσμα που ευνοείται από την μονοσήμαντη εξάρτηση των μετακινήσεων στην περιοχή από τα αυτοκίνητα. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο Χαρ. Τρικούπης είχε διαβλέψει την εξαιρετική σημασία που θα είχε η γραμμή αυτή κάποτε, για την ευρύτερη περιοχή Αθήνας.

Για να γίνει πιο κατανοητό το μέγεθος του «εγκλήματος» που συντελέστηκε τότε, με την κατάργηση της γραμμής Λαυρίου, αναφέρουμε χαρακτηριστικά τα εξής:

1) Στις αρχές του 1957 που η επέκταση του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου Πειραιά-Αθήνας έφθασε στο Ν. Ηράκλειο (προοριζόμενη για Κηφισιά), δημιουργήθηκε κι ένα σημείο ανταπόκρισης με τον σιδηρόδρομο Λαυρίου (αφού οι σταθμοί χωροθετήθηκαν πλάι-πλάι), το οποίο αντικειμενικά ενίσχυε την σημασία του τελευταίου αφού θα τον συνέδεε με περισσότερες περιοχές της ευρείας Αθήνας. Τότε ακριβώς, ο αρχιμηχανικός του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων Κ. Τρικεριώτης με άρθρο του στο περιοδικό «ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ» πρότεινε την αναβάθμιση της γραμμής Ν. Ηρακλείου-Λαυρίου, με πύκνωση στο τμήμα αυτό των δρομολογίων των αυτοκινηταμαξών των ΣΠΑΠ. Έτσι θα επιτυγχανόταν συνολική αναβάθμιση στην συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των Μεσογείων με συνδυασμένη μεταφορά, δηλ. με επαρκείς ανταποκρίσεις στο Ν. Ηράκλειο μεταξύ των δύο μέσων, του σιδηροδρόμου Λαυρίου (ΣΠΑΠ) και του σιδηροδρόμου Κηφισιάς (ΕΗΣ), ώστε να αυξηθεί η επιβατική κίνηση μεταξύ Αθήνας/Πειραιά και Μεσογείων, λόγω ταχύτερης και ανετώτερης επικοινωνίας. Δυστυχώς η τόσο λογική και διορατική αυτή πρόταση, χάθηκε στο βωμό κάποιων οργανωμένων συντεχνιακών συμφερόντων.

2) Το 1960, οι ΕΗΣ του Στρατή Ανδρεάδη ζήτησαν να φτιάξουν διακλάδωση του ηλεκτρικού κατά μήκος της γραμμής Λαυρίου, από Ν. Ηράκλειο μέχρι τουλάχιστον τον Γέρακα. Και αυτή δυστυχώς η πρόταση έπεσε στο κενό.

Στη συνέχεια και κατά καιρούς έγιναν πολλές σκέψεις και προτάσεις επαναξιοποίησης του διαδρόμου της γραμμής για αστική και προαστιακή συγκοινωνία, που οι περισσότερες σκόνταψαν δυστυχώς στη γνωστή αναβλητικότητα των αρμόδιων υπηρεσιών, με αποτέλεσμα όσο ο διάδρομος μένει αναξιοποίητος να κινδυνεύει (ή και να έχει υποστεί) καταπατήσεις διαφόρων ειδών. Πάντως ακόμα και σήμερα η γραμμή διασώζεται ευκρινώς σε πολλά σημεία και ο διάδρομός της είναι ευχερώς διακριτός, ενώ νοσταλγικά μνημεία της αποτελούν οι παλιοί γραφικοί

σταθμοί στο Γέρακα, στην Κάντζα, στο Λιόπεσι, στο Κορωπί, στην Κερατέα, στο Δασκαλειό, στο Θορικό, στο Λαύριο και βέβαια στο Μαρκόπουλο, όπου ο νυν Δήμαρχος κ. Κατσίκης, με μια αξιέπαινη πρωτοβουλία του (και με χρηργία της INTRACOM και τεχνική βοήθεια από ΟΣΕ και Σύλλογο Φίλων Σιδηροδρόμων) τον αποκατέστησε πλήρως, εγκαθιστώντας μπροστά ένα παραδοσιακό ατμήλατο τραίνο.

Τα τελευταία χρόνια, οι προτάσεις και οι προγραμματισμοί για την επαναλειτουργία της γραμμής Αθήνας-Λαυρίου είναι συνεχείς, αλλά τίποτα δεν έχει προχωρήσει πέρα από κάποιες προκαταρκτικές μελέτες. Η αυξανόμενη κυκλοφοριακή συμφόρηση σε συνάρτηση με την αύξηση της ρύπανσης, η αυξανόμενη ταλαιπωρία στην συγκοινωνιακή σύνδεση Αθήνας-Μεσογείων (ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής), η πληθυσμιακή ανάπτυξη αλλά και γενικότερα η ανάπτυξη ποικίλων δραστηριοτήτων που έλκουν μετακινήσεις στην περιοχή των Μεσογείων, η ανάγκη για μια χωροταξική και πολεοδομική εξέλιξη της περιοχής σύμφωνα με τους στόχους του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, η επιθυμητή αναζωογόνηση των παραδοσιακών κέντρων των Μεσογείων (που όταν επαναλειτουργήσει το τρένο θα γίνει ανάλογη με αυτήν που επέφερε ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος στα Βόρεια Προάστια της Αθήνας, με αύξηση της αξίας γης και εμπορική-οικονομική τόνωση λόγω καλύτερης εξυπηρέτησης) και τέλος οι ανάγκες που θα γεννήσουν η προγραμματιζόμενη δημιουργία του νέου Αεροδρομίου Αθηνών στα Σπάτα καθώς και η αναβάθμιση του λιμανιού του Λαυρίου, καθιστούν επιτακτική την ανάγκη ανακατασκευής και επαναλειτουργίας της γραμμής σαν ένας σύγχρονος προαστιακός σιδηρόδρομος (πιθανότατα ηλεκτροκίνητος). Κανένας από τους παραπάνω στόχους δεν θα μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά χωρίς το τρένο του Λαυρίου.

Το 1973-74 η δεύτερη μεγάλη συγκοινωνιακή μελέτη Σμιθ για την ευρύτερη περιοχή Αθήνας υπέδειξε την σκοπιμότητα υλοποίησης της γραμμής κοντά στο έτος 2.000.

Το 1979 και στην μελέτη για την χερσαία προσπέλαση του Αεροδρομίου των Σπάτων από επιβάτες αλλά και εργαζόμενους σ' αυτό, καταδεικνύει την απόλυτη ανάγκη ύπαρξης αυτής της γραμμής, όταν το Αεροδρόμιο λειτουργήσει πλήρως, λόγω ανεπάρκειας των προβλεπόμενων χώρων στάθμευσης Ι.Χ. σε σχέση με την ζήτηση που προβλέπεται να προσελκίσει. Για τον λόγο αυτό στο σχέδιο Ρυθμ. Σχεδίου Αθήνας ΑΘΗΝΑ 2.000 (επί υπουργού Στεφ. Μάνου) συμπεριλαμβάνεται και προαστιακή γραμμή μέχρι το νέο Αεροδρόμιο.



Το 1981 ο τότε υπουργός Γ. Πλυτάς αναθέτει μελέτη για την σκοπιμότητα επαναχρησιμοποίησης του διαδρόμου της παλαιάς γραμμής Λαυρίου, που τεκμηρίωσε την ανάγκη για άμεση αξιοποίηση της γραμμής με δημιουργία ενός σύγχρονου προαστιακού τραμ από το Ν. Ηράκλειο μέχρι τον Γέρακα (άμεσα), μέχρι το Μαρκόπουλο (βραχυπρόθεσμα) και μέχρι το Λαύριο (μακροπρόθεσμα).

Το 1983-85 η γραμμή Λαυρίου εντάσσεται επίσημα πλέον στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας που γίνεται νόμος του Κράτους (ν. 1515/85), επί Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ του αέμνηστου Αντώνη Τρίτση, που και μετέπειτα αγωνίστηκε για την επαναλειτουργία της γραμμής.

Μεταξύ 1989-1991 ο Οργανισμός Αθήνας εκπονεί μελέτη γενικής ανάπτυξης (MASTER PLAN) του Προαστιακού Σιδηροδρομικού Δικτύου Αττικής (με το γραφείο ΔΡΟΜΟΣ Α.Ε.Μ. του Κων. Ζέκκου), η οποία αποδεικνύει περτίρωνα την απόλυτη σκοπιμότητα (βραχυπρόθεσμα) δημιουργίας εκ νέου μιας προαστιακής σιδηροδρομικής γραμμής που θα συνδέει με πυκνά δρομολόγια (κάθε 15 λεπτά) και με αυτοκινητάμαξες των 6 οχημάτων, το Λεκανοπέδιο της Αθήνας με τα Μεσόγεια (Παιανία, Κορωπί, Μαρκόπουλο, Κερατέα) και το Λαύριο, και η οποία το έτος 2015 θα διακινεί μέσω της διατομής του Σταυρού (από και προς Μεσόγεια) περισσότερους από 350.000 επιβάτες ημερησίως (αριθμός ημερήσιας επιβατικής κίνησης της γραμμής ΗΣΑΠ Πειραιά-Κηφισιάς, σήμερα). Μάλιστα η μελέτη αυτή δείχνει ότι το πλέον σημαντικό τμήμα της γραμμής από πλευράς επιβατικής κίνησης είναι το μεταξύ Λεκανοπεδίου Αθήνας, Αεροδρομίου Σπάτων και Μαρκόπουλου, χωρίς να είναι ευκαταφρόνητο και το υπόλοιπο τμήμα προς Κερατέα και Λαύριο. Η ίδια μελέτη υποδεικνύει επίσης την σκοπιμότητα και δύο διακλαδώσεων της γραμμής αυτής, η μία από Σταυρό προς Ραφήνα και η άλλη από Αεροδρόμιο Σπάτων προς Πικέρμι/Ραφήνα.

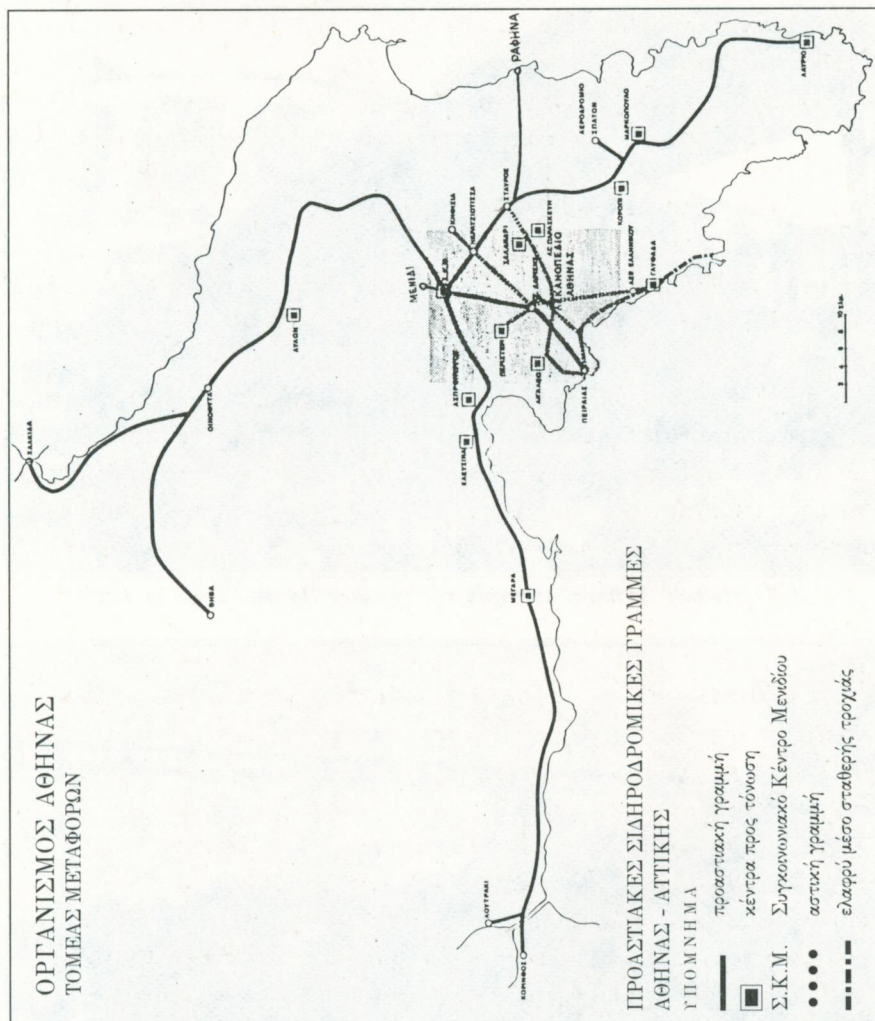
Στη συνέχεια στις μελέτες που έγιναν για να τεκμηριωθεί η ανάγκη των μεγάλων οδικών έργων στην Αττική (Λεωφ. Ελευσίνος-Σταυρού, Σπάτων κ.λπ.), αποδείχθηκε ότι παρά την πιθανή επιβολή διοδίων (λόγω μερικής αυτοχρηματοδότησης στην κατασκευή) στη λεωφόρο Ελευσίνος-Σταυρού-Σπάτων η κυκλοφοριακή της ικανότητα θα έχει κορεστεί μετά το 2005, οπότε η ύπαρξη του τραίνου είναι απολύτως απαραίτητη για να παραλάβει την πλεονάζουσα ζήτηση. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι το τραίνο δεν έχει αυτοτελείς λόγους ύπαρξης και πιο άμεσες έναρξης της κατασκευής του, αυτό τον χρονικό ορίζοντα, όπως αναφέραμε και πριν. Άλλωστε και πρόσφατα, στο Πακέτο Μέτρων κατά του νέφους (ΑΤΤΙΚΗ-

SOS) αναφέρεται για μια ακόμη φορά η πρόβλεψη για την δημιουργία του προαστιακού σιδηρόδρομου προς το Λαύριο.

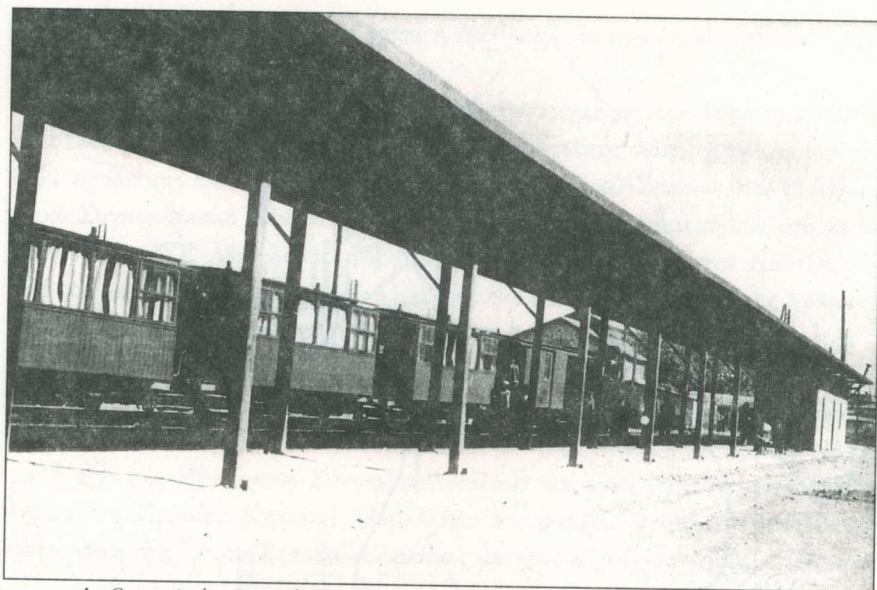
Ο επίσημος σχεδιασμός που ισχύει αυτή την στιγμή πάντως (από το ΥΠΕΧΩΔΕ) προβλέπει την ένταξη της μελλοντικής προαστιακής σιδηρ. γραμμής στη μεσαία νηίδα της ελεύθερης λεωφόρου Ελευσίνος-Σταυρού-Σπάτων από το μελλοντικό Συγκοινωνιακό Κέντρο Μενιδίου (όπου θα υπάρχει η άμεση σύνδεση με το δίκτυο του ΟΣΕ Αθηνών-Θεσ/νίκης, Αθηνών-Πατρών) μέχρι την Κάντζα, και από κει και πέρα συνέχιση της γραμμής πάνω στο ίχνος της παλαιάς γραμμής Λαυρίου (με μικρές παραλλαγές), προκειμένου να προσεγγίζονται κεντροβαρικά οι οικισμοί και να ξαναχρησιμοποιηθούν οι παλαιοί σταθμοί. Έτσι στην ουσία το τρένο του Λαυρίου θα έχει τον χαρακτήρα ενός προαστιακού μετρό, που θα συνδέεται (ανταποκρίνεται) άμεσα με το δίκτυο του Μετρό της Αθήνας στον Σταυρό (γραμμή 3 Σταυρός-Πεντάγωνο-Σύνταγμα-Αιγάλεω) και στην Νερατζιώτισσα/ΟΑΚΑ (γραμμή 1 Πειραιάς-Κηφισιά). Παράλληλα θα υπάρχουν σταθμοί μετεπιβίβασης στην τομή της λεωφ. Σταυρού-Ελευσίνας με τους σημαντικότερους εγχάρσιους οδικούς άξονες (π.χ. Κηφισίας, Κύμης, Πεντέλης, Ηρακλείου κ.λπ.), οπότε ολόκληρο το Δεκανοπέδιο της Αθήνας αποκαθιστά άμεση επικοινωνία με τα Μεσόγεια.

Το μόνο που χρειάζεται λοιπόν από δω και πέρα είναι να προχωρήσουν οι υπόλοιπες προαπαιτούμενες μελέτες (κατασκευαστική-τεχνικοοικονομική και περιβαλλοντική προμελέτη), έτσι ώστε σύντομα το έργο να μπορεί να καταστεί επιλέξιμο για ένταξη σε κάποιο χρηματοδοτικό πρόγραμμα προς υλοποίηση. Το ΥΠΕΧΩΔΕ, το Υπ. Μεταφορών, ο Οργανισμός Αθήνας, η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αττικής, Αθήνας και Ανατ. Αττικής, η Τοπική Αυτοδιοίκηση των Μεσογείων και βέβαια ο ΟΣΕ και το Αττικό Μετρό, έχουν πλέον τον λόγο, ώστε να προωθηθεί επιτέλους το κολοσσιαίας σημασίας αυτό έργο (το «μετρό» της Ανατολικής Αττικής/Μεσογείων), και να ξανασφυρίξει το τρένο στο Λαύριο, δίνοντας μια μεγάλη ανάσα σ' αυτήν την τόσο σημαντική περιοχή της ευρύτερης Αθήνας, την «πεδιάδα του οιοπνεύματος», που ελπίζουμε να μην χάσει οριστικά το τρένο, ελλείψει πνεύματος...

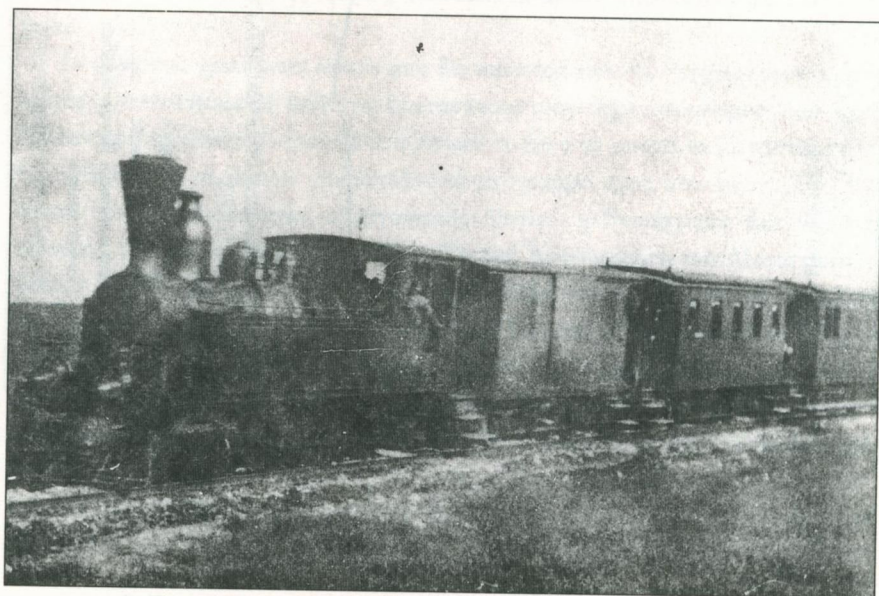




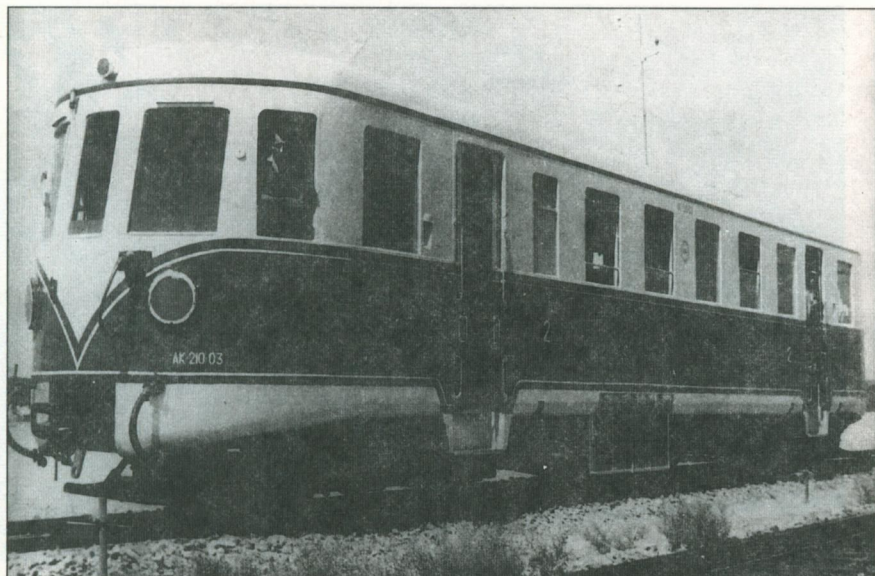




1. Ο σταθμός Αττικής, αφετηρία της γραμμής Λαυρίου μέχρι το 1929



2. Το τρένο του Λαυρίου στον κάμπο των Μεσογείων, το 1890



3. Η αυτοκινητάμαξα Αθηνών-Λαυρίου το 1956



4. Σύγχρονο ηλεκτρικό προαστιακό τρένο περιοχής Ζυρίχης. Κάτι ανάλογο προτείνεται να κινηθεί στη νέα γραμμή Αθήνας-Λαυρίου





5. Φωτογραφία από τον αναπαλαιωθέντα σταθμό Μαρκόπουλου