



11 Ιουλ. 2017

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
τ.κ. 101 91 Παπάγου
τηλ. 210 6508326, 8338, 8120
Δ/ση ηλ.ταχυδρομείου: tkvel@yme.gov.gr

Παπάγου, 08-09 - 2017
Αρ. Πρωτ Β- 1845

Προς τη
Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου



Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ « Να δώσει ο ΟΣΕ τα πλήρη στοιχεία, για το θέμα της διέλευσης του τρένου από το κέντρο της πόλης »

ΣΧΕΤ: Η Ερώτηση 6818/30.06.2017 που κατέθεσε στη Βουλή, ο Βουλευτής κύριος Νικόλαος Νικολόπουλος

ΚΟΙΝ: Βουλευτή κ. Νικόλαο Νικολόπουλο

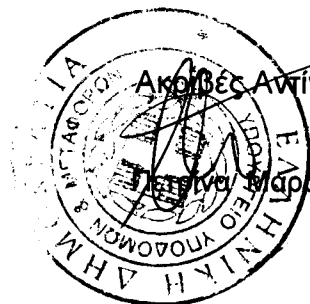
Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Ερώτησης, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κύριο Βουλευτή ότι επισυνάπτουμε τα με αρ. πρωτ. οικ. 6804/17/27-07-2017 σχετικά έγγραφο της ΕΡΓΑΟΣΕ Α.Ε , για ενημέρωση.

Συνημμένα: (1)

- το με αρ.πρωτ.οικ.6804/17/27-07-2017 σχετικό έγγραφο

Εσωτ. Διανομή
Γρ. Κοιν. Ελέγχου

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ



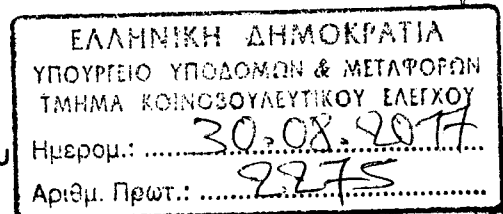
Ακριβές Αντίγραφο

Παρίνα Μαρουδιά

Ημερομηνία. : 27 Ιουλίου 2017
Αριθ. Πρωτ. : οικ.6804/17
Αριθ. Συμβ. :
Κωδ. Τοπ. :
Φακ.Αρχειοθ.Τμήμ. : 01.02.5

Προς : Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Αναστάσεως και Τσιγάντε, 10191 ΠΑΠΑΓΟΥ
Τ. 210 6508320-8326 – F. 210 6508299
e-mail : tkvel@yme.gov.gr

Κοιν. : - ΟΣΕ Α.Ε.
Γραφείο Προέδρου ΔΣ
Γραφείο Διευθύνοντος Συμβούλου
- ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.
1. Πρόεδρος Δ.Σ.
2. Διεύθυνση Έργων
3. Τμήμα Υποστήριξης Προϊσταμένης Αρχής
4. ΚΦ



ΘΕΜΑ : Απάντηση στην υπ' αριθμ. 6818/30-06-2017 Ερώτηση Βουλής

Σχετ. : 1. Το υπ' αριθ. πρωτ. Β-1845/03-07-2017 έγγραφο του Τμήματος Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (α.π. ΕΡΓΟΣΕ 5692-17/04-07-2017) για την Ερώτηση του θέματος.
2. Το υπ' αριθ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ εξ.5692-17/13-07-2017, απαντητικό έγγραφό μας
3. Το υπ' αριθ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ Οικ. 6659-17/13-07-2017, απαντητικό έγγραφό μας

Σε συνέχεια των ως άνω (2) και (3) σχετικών εγγράφων μας και μετά από τις προφορικές μας συνεννοήσεις, ενσωματώνουμε τα στοιχεία των ως άνω δύο (2) επιμέρους απαντήσεων στην με το ανωτέρω σχετικό (1) Ερώτηση υπ' αριθ. 6818/30-06-2017, η οποία κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Νικολόπουλο Νικόλαο, με θέμα: «Να δώσει ο ΟΣΕ τα πλήρη στοιχεία, για το θέμα της διέλευσης του τρένου από το κέντρο της πόλης», σε μία ενιαία απάντηση ως ακολούθως:

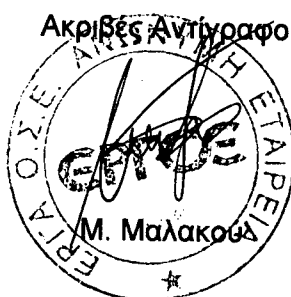
1. Σας ενημερώσουμε ότι, ο ΟΣΕ στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του για τον στρατηγικό σχεδιασμό των έργων, έχει αναλάβει τον σχεδιασμό των απαιτούμενων έργων και την προώθηση των αντίστοιχων μελετών μέχρι το στάδιο της προμελέτης, από την χιλιομετρική θέση (Χ.Θ.)123+500 και μετά ώστε να εξευρεθεί τελικά η βέλτιστη λύση για τη διέλευση της Σ.Γ. στην πόλη των Πατρών.

Στη συνέχεια η ΕΡΓΟΣΕ θα αναλάβει την ολοκλήρωση των μελετών και την δημοπράτηση του έργου σε χρονοδιάγραμμα που εξαρτάται από την ωριμότητα αλλά και τις τεχνικές δυσκολίες που θα έχει η επιλεγείσα λύση.

2. Επιπροσθέτως σας διαβιβάζουμε το υπ' αριθ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 289567/02-03-2017 έγγραφό μας, το οποίο αφορούσε απάντηση στην υπ. αριθμ. 1098/9-02-2017 Ερώτηση του ιδίου βουλευτή, και στο οποίο παρατίθενται στοιχεία των τριών εναλλακτικών σεναρίων διέλευσης της σιδηροδρομικής γραμμής από την πόλη των Πατρών.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε περαιτέρω πληροφορία και διευκρίνιση.

Συνημμένα: Το υπ' αριθ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 289567/02-03-2017 έγγραφό με τα συνημμένα αυτού (10σελ. Α4).



Ο Αντιπρόεδρος Δ.Σ.-
Εξουσιοδοτημένο Μέλος

Χρ. Διονέλης

Ημερομηνία. : 02 Μαρτίου 2017
Αριθ. Πρωτ. : Εξ.289567
Αριθ. Συμβ. :
Κωδ. Τοπ. : 01.2
ΣΧΕΤΙΚΑ :

Προς : ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
Αναστάσεως και Τσιγάντε, 15510 ΠΑΠΑΓΟΥ
Τηλ. 210 6508315-8324 – Fax. 210 6508299
e-mail : tkvel@ymc.gov.gr

Κοιν. : ΟΣΕ
- Γραφείο Διευθύνοντος Συμβούλου

ΕΡΓΟΣΕ

- Πρόεδρο Δ.Σ.
- Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης Έργων
- Κ.Φ.

ΘΕΜΑ : Απάντηση στην υπ' αριθ. 1098/9-2-2017 Ερώτηση του Βουλευτή Κου Νικ. Νικολόπουλου.

Σχετ. : Το υπ' αριθ. πρωτ. Β 377/10-2-2017 έγγραφό σας (αρ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 289567/13-2-2017).

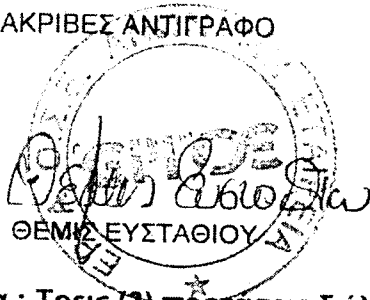
Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού, το οποίο αφορά στην υπ' αριθ. 1098/9-2-2017 Ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από τον Βουλευτή Κο. Ν. Νικολόπουλο, θα θέλαμε να σας γνωρίσουμε ότι:

Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. στο πλαίσιο της υλοποίησης της διέλευσης της Νέας Σιδηροδρομικής Γραμμής από την πόλη της Πάτρας και την σύνδεσή της με το λιμάνι εξέτασε και παρουσίασε τις τρεις, επισυναπτόμενες, εναλλακτικές προτάσεις και αναμένει εντός του μηνός Μαρτίου 2017 τις απόψεις των Τοπικών Φορέων.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε περαιτέρω πληροφορία και διευκρίνιση.

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ



ΑΘ. ΒΟΥΡΔΑΣ

Συνημμένα : Τρεις (3) προτάσεις διέλευσης (8 σελ Α4)

20-01-2017

ΕΡΓΟ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΠΑΤΡΩΝ

Από την οδό Κανελλοπούλου στην Χ.Θ. 123+500 έως την σύνδεση με την
υφιστάμενη Σ.Γ. προς Πύργο Χ.Θ. 132+400

ΒΑΣΙΚΗ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗ ΛΥΣΗ - ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΡΓΟΣΕ

Ο προσδιορισμός του κόστους των έργων διέλευσης της Σιδηροδρομικής Γραμμής (Σ.Γ.) από την πόλη των Πατρών, αφορά στο τμήμα από την περιοχή της διασταύρωσης με την οδό Κανελλοπούλου (Χ.Θ. 123+500 περίπου) έως το πέρας του Νέου Λιμένα και τη σύνδεση με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργο (Χ.Θ. 132+000 περίπου).

Το κόστος προκύπτει από υπάρχοντα στοιχεία μελετών, τα οποία έχουν διαφορετικό στάδιο ωριμότητας (προκαταρκτικές, προμελέτες, οριστικές).

Για την τελική εκτίμηση του κόστους, ελήφθησαν υπόψη η αναθεώρηση από τον χρόνο σύναψης της κάθε μελέτης, τα ΓΕ και ΟΕ του αναδόχου της κατασκευής, καθώς και τα απρόβλεπτα. Όσον αφορά στα απρόβλεπτα, ανάλογα με το βαθμό ωριμότητας της μελέτης, έχει ληφθεί υπόψη, εκτός του νόμιμου ποσοστού απρόβλεπτων, πρόσθετο ποσοστό απροβλέπτων.

Δεν έχει ληφθεί υπόψη η έκπτωση του αναδόχου κατασκευής.

Το έργο διέλευσης της νέας σιδηροδρομικής γραμμής χωρίζεται σε επί μέρους τμήματα, με διαφορετικό βαθμό ωριμότητας μελετών και περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων και αυτήν την τμηματοποίηση ακολουθεί η εκτίμηση του κόστους των έργων.

Τμήμα από Χ.Θ. 123+500 έως Χ.Θ. 124+000

Στο τμήμα αυτό υπάρχει εγκεκριμένη οριστική μελέτη από την ΕΡΓΟΣΕ και αποτελεί συνέχεια του ήδη δημοπρατημένου και υπό ανάθεση προηγούμενου τμήματος Αραχωβίτικα – Μποζαϊτικά (Χ.Θ. 113+000 – Χ.Θ. 123+500). Το τμήμα αυτό αρχίζει μετά την στάση Μποζαϊτικά, λίγο πριν την διασταύρωση της γραμμής με την οδό Κανελλοπούλου. Περιλαμβάνει την κάτω διάβαση της οδού Κανελλοπούλου και την κάτω διάβαση της οδού Πορφύρα με ταυτόχρονη υψομετρική τροποποίηση των οδών αυτών. Η γραμμή είναι σχετικώς ανυψωμένη για να διευκολυνθεί η διέλευση των κάθετων οδών κάτωθεν αυτής. Στο τέλος του τμήματος η γραμμή υψομετρικά

προσαρμόζεται στην υφιστάμενη μετρική γραμμή. Απαιτούνται μικρής έκτασης απαλλοτριώσεις για την εφαρμογή του υπάρχοντος ρυμοτομικού σχεδίου.

Τμήμα από Χ.Θ. 124+000 έως Χ.Θ. 126+000

Το τμήμα αυτό αρχίζει πριν την Αγιά και περατώνεται πριν τον Σταθμό Αγ. Διονυσίου. Στο τμήμα αυτό έχει εκπονηθεί νέα προμελέτη από τον ΟΣΕ και εκκρεμεί η σχετική τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων. Προβλέπεται διπλή γραμμή περίπου στη στάθμη της υφιστάμενης γραμμής και εντός της ζώνης απαλλοτρίωσης ΟΣΕ. Περιλαμβάνει 4 ισόπεδες οδικές διαβάσεις φυλασσόμενες -όπως και σήμερα- με ΑΣΙΔ (Αυτόματα Συστήματα Ισόπεδων Διαβάσεων). Στο τμήμα αυτό περιλαμβάνονται επίσης δύο στάσεις προαστιακού σιδηροδρόμου (Αγιά και Παναχαϊκή).

Τμήμα από Χ.Θ. 126+000 έως Χ.Θ. 126+500

Το τμήμα αυτό περιλαμβάνει τον Σταθμό Αγ. Διονυσίου. Στο τμήμα αυτό έχει εκπονηθεί νέα προμελέτη από τον ΟΣΕ και εκκρεμεί η σχετική τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων. Προβλέπεται νέος επιβατικός σταθμός με γραμμές τερματικές για ορισμένα δρομολόγια από Αθήνα και γραμμές που θα συνεχίζουν προς τον Λιμένα. Στο έργο του σταθμού περιλαμβάνεται η ανακαίνιση του παλαιού διατηρητέου κτηρίου, αποβάθρες τερματικών γραμμών, αποβάθρα μετεπιβίβασης προς Λιμένα και Πύργο, διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρου και χώροι στάθμευσης. Παραμένει η λειτουργία του υφιστάμενου μηχανοστασίου της ΕΕΣΣΤΥ.

Τμήμα από Χ.Θ. 126+500 έως Χ.Θ. 129+100

Το τμήμα αυτό αρχίζει στην έξοδο του Σ.Σ. Αγ. Διονυσίου και περατώνεται στην Ακτή Δυμαίων μετά τον Άγιο Ανδρέα και πριν τον Νέο Λιμένα. Περιλαμβάνει το υπόγειο έργο για τη διέλευση διπλής γραμμής και τα εκατέρωθεν τμήματα καθόδου και ανόδου (ράμπες). Υπάρχει προμελέτη χάραξης και υδραυλικών έργων, γεωτεχνικές έρευνες και προκαταρκτική μελέτη του υπόγειου έργου από την ΕΡΓΟΣΕ. Απαιτείται προσαρμογή στην αρχή με τον νέο σχεδιασμό του Σ.Σ. Αγ. Διονυσίου και σχετική τροποποίηση περιβαλλοντικών όρων. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση κυρίως των προαστιακών συρμών, προτείνεται η κατασκευή υπόγειας στάσης στην περιοχή του υφιστάμενου σήμερα Επιβατικού Σ.Σ. Πατρών, στην περιοχή της απόληξης της οδού Αγ.Νικολάου.

Τμήμα από Χ.Θ. 129+100 έως Χ.Θ. 132+400

Το τμήμα αυτό περιλαμβάνει τη γεφύρωση του Π. Διακονιάρη, τη διέλευση μέσα από τη ζώνη του Νέου Λιμένα, τη γεφύρωση του Π. Γλαύκου, τη διέλευση πάνω από την Ακτή Δυμαίων και τη σύνδεση με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργο. Εντός του λιμένα προβλέπεται απλός επιβατικός σταθμός για την εξυπηρέτηση των επιβατών ακτοπλοΐας αλλά και της απέναντι αστικής περιοχής. Η γραμμή προβλέπεται διπλή μέχρι τον επιλιμένιο σταθμό και στη συνέχεια μονή μέχρι τη σύνδεση με την υφιστάμενη γραμμή. Επίσης προβλέπεται δυνατότητα άμεσης σύνδεσης με το εμπορικό κρηπίδωμα του

λιμένα χωρίς ισόπεδη διασταύρωση με το οδικό δίκτυο. Υπάρχει προμελέτη χάραξης από την ΕΡΓΟΣΕ και εγκεκριμένοι περιβαλλοντικοί όροι. Απαιτούνται απαλλοτριώσεις στην περιοχή γεφύρωσης της Ακτής Δυμαίων και της σύνδεσης με την υφιστάμενη γραμμή.

Στο τμήμα αυτό υφίσταται δυνατότητα διακλάδωσης γραμμής για συρμούς τύπου tram-train προς τις ανάντη πυκνοκατοικημένες περιοχές, το Στάδιο και το ΤΕΙ.

Ο συνολικός εκτιμώμενος προϋπολογισμός των έργων διέλευσης της Πάτρας με αυτήν την λύση ανέρχεται σε 248 εκ.€

Και αναλύεται ως ακολούθως:

- | | |
|--|--------------|
| • Κόστος έργων από την οδό Κανελλοπούλου (Χ.Θ. 123+500) έως τον Σ. Σ. Αγ. Διονυσίου (Χ.Θ. 126+500): | 39,00 εκ.€ |
| • Κόστος έργων από τον Σ. Σ. Αγ. Διονυσίου (Χ.Θ. 126+500) έως την σύνδεση με την υφιστάμενη Σ.Γ. προς Πύργο (Χ.Θ. 132+400) | 203,00 εκ. € |
| • Εκτιμώμενο κόστος ολοκλήρωσης μελετών : | 3,50 εκ. € |
| • Εκτιμώμενο κόστος απαλλοτριώσεων: | 2,50 εκ. € |

20-01-2017

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΠΑΤΡΑΣ

Στο πλαίσιο της συζήτησης για τη διέλευση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής από την Πάτρα ζητήθηκε από τοπικούς φορείς η διερεύνηση λύσης παράκαμψης του πολεοδομικού συγκροτήματος Πάτρας για την προσπέλαση του νέου λιμένα και τη σύνδεση με την προς αναβάθμιση γραμμή προς Πύργο / Καλαμάτα.

Η ΕΡΓΟΣΕ είχε και παλαιότερα (2000) εξετάσει μια ανάλογη λύση με αρχή την περιοχή Ρίου, η οποία απορρίφθηκε για λόγους τεχνικοοικονομικούς αλλά και λειτουργικούς, αφού κρίθηκε ότι δεν εξυπηρετεί σιδηροδρομικά την πόλη και τον λιμένα.

Η Διεύθυνση Μελετών της ΕΡΓΟΣΕ διερεύνησε εκ νέου τη δυνατότητα χάραξης μιας γραμμής περιμετρικά της πόλης με αρχή πλέον τα Αραχωβίτικα (δεν υπάρχει πλέον ελεύθερη ζώνη για διακλάδωση από την περιοχή Ρίου) και πέρας το Μιντιλόγλι συνολικού μήκους περίπου 25 χλμ. Η γραμμή θα είναι διπλή για να εξυπηρετεί και στο απώτερο μέλλον τις όποιες ανάγκες, αλλά και για να επιτρέπει την ταυτόχρονη κυκλοφορία αργών εμπορικών συρμών και ταχέων επιβατικών συρμών. Διερευνήθηκαν δυο λύσεις με μέγιστη κλίση 18 ‰ και 22 ‰. Η μεγαλύτερη κλίση δεν προσφέρει ουσιαστική μείωση κόστους κατασκευής αντίθετα αυξάνει τους χρόνους διάνυσης και το κόστος λειτουργίας.

Η αρχή της διερευνηθείσας λύσης τίθεται μεταξύ Αραχωβίτικων και Αγ. Βασιλείου επί της υπό κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής. Η χάραξη κινείται νότια και διασταυρώνει με λοξό υπόγειο έργο κάτω διάβασης (Cut and cover) μήκους 500 m τον αυτοκινητόδρομο λίγο πριν τα νέα διόδια και εισέρχεται σε μεγάλη σήραγγα κάτω από τους οικισμούς Πλατάνι, Κάτω Καστρίτσι και Κάτω Συχαινά. Η σήραγγα για λόγους ασφαλείας θα αποτελείται από δυο παράλληλες σήραγγες μονής γραμμής, όπως συμβαίνει σε ανάλογες περιπτώσεις στην Παναγοπούλα, το Καλλίδρομο και την Όρθυ.

Με ανωφέρεια αρχικώς 22 ‰ και στη συνέχεια 10 ‰ προκύπτουν δύο επάλληλες σήραγγες 4,5 χλμ και 2,6 χλμ με ενδιάμεση γέφυρα στον χείμαρρο Σέλεμνο, ενώ η διάβαση του χειμάρρου Ξυλοκέρα και του ποταμού Χάραδρου γίνεται υπογείως. Με ανωφέρεια 16,5 ‰ προκύπτει ενιαία, βαθύτερη σήραγγα μήκους 7,5 χλμ.

Στη συνέχεια η χάραξη κινείται παράλληλα με την περιμετρική οδό με αλληλουχία γεφυρών και σηράγγων μέχρι τον Ρηγανόκαμπο, όπου υπάρχει δυνατότητα δημιουργίας σταθμού, αν κριθεί σκόπιμο. Η χάραξη συνεχίζει με κατωφέρεια 18 ‰. Στο τμήμα μήκους περίπου 10 χλμ. παράλληλα με την περιμετρική οδό ρυμοτομούνται αρκετά κτήρια (κατοικίες αλλά και βιοτεχνίες) και απαιτούνται παρεμβάσεις στους ανισόπεδους κόμβους Εγλυκάδας και Γλαύκου.

Πριν την Οβρυά η χάραξη αποκλίνει προς τα νότια της περιμετρικής οδού αποφεύγοντας πυκνοδομημένες περιοχές στην Οβρυά και στο Μιντιλόγλι. Στο τμήμα αυτό προκύπτει αλληλουχία μικρών σηράγγων.

Περνώντας διαδοχικά πάνω από την περιμετρική οδό και την παλαιά εθνική οδό η χάραξη καταλήγει στην υφιστάμενη γραμμή Πατρών – Πύργου περί το χλμ. 7,500 αυτής (περιοχή Ροϊτικά) με δυο κλάδους, έναν προς Πύργο και έναν προς Πάτρα για τη σύνδεση με τον Λιμένα.

Το κόστος της σιδηροδρομικής παράκαμψης Πάτρας προσεγγίστηκε με βάση στοιχεία άλλων ανάλογων εκτελούμενων έργων και προκύπτει περί τα 690 εκ. €.

Η λύση της σιδηροδρομικής παράκαμψης Πάτρας δεν αναιρεί την κατασκευή του τμήματος Κανελλοπούλου – Αγ. Διονύσιος και του νέου επιβατικού σταθμού της Πάτρας στον Άγιο Διονύσιο, κόστους 39 εκ. ευρώ. Επίσης προϋποθέτει την πλήρη αναβάθμιση του τμήματος της γραμμής Πάτρας – Πύργου από τον Σ.Σ Αγ. Διονυσίου έως το σημείο συνάντησης με την σιδηροδρομική παράκαμψη στα Ροϊτικά, ώστε να επιτυγχάνεται τόσο η αναβαθμισμένη λειτουργία της προαστιακής κυκλοφορίας, όσο και η σύνδεση και εξυπηρέτηση του νέου λιμένα.

Επομένως το συνολικό κόστος των σιδηροδρομικών έργων στην περιοχή της Πάτρας με βάση την λύση παράκαμψης υπερβαίνει τα 750 εκ. €.

20-01-2017

ΕΡΓΟ ΔΙΕΛΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΗ ΠΑΤΡΩΝ

Από την οδό Κανελλοπούλου στην (Χ.Θ. 123+500) έως την σύνδεση με
την υφιστάμενη Σ.Γ. προς Πύργο (Χ.Θ. 132+400)

ΛΥΣΗ ΜΕΣΩ ΥΦΙΣΤ. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΓ. ΑΝΔΡΕΑ

Ο προσδιορισμός του κόστους των έργων διέλευσης της Σιδηροδρομικής Γραμμής (Σ.Γ.) από την πόλη των Πατρών, αφορά στο τμήμα από την περιοχή της διασταύρωσης με την οδό Κανελλοπούλου (Χ.Θ. 123+500 περίπου) έως το πέρας του Νέου Λιμένα και τη σύνδεση με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργο (Χ.Θ. 132+000 περίπου).

Το κόστος προκύπτει από υπάρχοντα στοιχεία μελετών, τα οποία έχουν διαφορετικό στάδιο ωριμότητας (προκαταρκτικές, προμελέτες, οριστικές).

Για την τελική εκτίμηση του κόστους, ελήφθησαν υπόψη η αναθεώρηση από τον χρόνο σύναψης της κάθε μελέτης, τα ΓΕ και ΟΕ του αναδόχου της κατασκευής, καθώς και τα απρόβλεπτα. Όσον αφορά στα απρόβλεπτα, ανάλογα με το βαθμό ωριμότητας της μελέτης, έχει ληφθεί υπόψη, εκτός του νόμιμου ποσοστού απρόβλεπτων, πρόσθετο ποσοστό απροβλέπτων.

Δεν έχει ληφθεί υπόψη η έκπτωση του αναδόχου κατασκευής.

Το έργο διέλευσης της νέας σιδηροδρομικής γραμμής χωρίζεται σε επί μέρους τμήματα, με διαφορετικό βαθμό ωριμότητας μελετών και περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων και αυτήν την τμηματοποίηση ακολουθεί η εκτίμηση του κόστους των έργων.

Τμήμα από Χ.Θ. 123+500 έως Χ.Θ. 124+000

Στο τμήμα αυτό υπάρχει εγκεκριμένη οριστική μελέτη από την ΕΡΓΟΣΕ και αποτελεί συνέχεια του ήδη δημοπρατημένου και υπό ανάθεση προηγούμενου τμήματος Αραχωβίτικα – Μποζαϊτικά (Χ.Θ. 113+000 – Χ.Θ. 123+500). Το τμήμα αυτό αρχίζει μετά την στάση Μποζαϊτικά, λίγο πριν την διασταύρωση της γραμμής με την οδό Κανελλοπούλου. Περιλαμβάνει την κάτω διάβαση της οδού Κανελλοπούλου και την κάτω διάβαση της οδού Πορφύρα με ταυτόχρονη υψομετρική τροποποίηση των οδών αυτών. Η γραμμή είναι σχετικώς ανυψωμένη για να διευκολυνθεί η διέλευση των

κάθετων οδών κάτωθεν αυτής. Στο τέλος του τμήματος η γραμμή υψομετρικά προσαρμόζεται στην υφιστάμενη μετρική γραμμή. Απαιτούνται μικρής έκτασης απαλλοτριώσεις για την εφαρμογή του υπάρχοντος ρυμοτομικού σχεδίου.

Τμήμα από Χ.Θ. 124+000 έως Χ.Θ. 126+000

Το τμήμα αυτό αρχίζει πριν την Αγιά και περατώνεται πριν τον Σταθμό Αγ. Διονυσίου. Στο τμήμα αυτό έχει εκπονηθεί νέα προμελέτη από τον ΟΣΕ και εκκρεμεί η σχετική τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων. Προβλέπεται διπλή γραμμή περίπου στη στάθμη της υφιστάμενης γραμμής και εντός της ζώνης απαλλοτρίωσης ΟΣΕ. Περιλαμβάνει 4 ισόπεδες οδικές διαβάσεις φυλασσόμενες -όπως και σήμερα- με ΑΣΙΔ (Αυτόματα Συστήματα Ισόπεδων Διαβάσεων). Στο τμήμα αυτό περιλαμβάνονται επίσης δύο στάσεις προαστιακού σιδηροδρόμου (Αγιά και Παναχαϊκή).

Τμήμα από Χ.Θ. 126+000 έως Χ.Θ. 126+500

Το τμήμα αυτό περιλαμβάνει τον Σταθμό Αγ. Διονυσίου. Στο τμήμα αυτό έχει εκπονηθεί νέα προμελέτη από τον ΟΣΕ και εκκρεμεί η σχετική τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων. Προβλέπεται νέος επιβατικός σταθμός με γραμμές τερματικές για ορισμένα δρομολόγια από Αθήνα και γραμμές που θα συνεχίζουν προς τον Λιμένα. Στο έργο του σταθμού περιλαμβάνεται η ανακαίνιση του παλαιού διατηρητέου κτηρίου, αποβάθρες τερματικών γραμμών, αποβάθρα μετεπιβίβασης προς Λιμένα και Πύργο, διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρου και χώροι στάθμευσης. Παραμένει η λειτουργία του υφιστάμενου μηχανοστασίου της ΕΕΣΣΤΥ.

Τμήμα από Χ.Θ. 126+500 έως Χ.Θ. 128+800

Το τμήμα αυτό αρχίζει στην έξοδο του Σ.Σ. Αγ. Διονυσίου και περατώνεται στον υφιστάμενο Σιδ. Σταθμό Αγίου Ανδρέα. Περιλαμβάνει το υπόγειο έργο για τη διέλευση διπλής γραμμής και τα εκατέρωθεν τμήματα καθόδου και ανόδου (ράμπες). Υπάρχει προμελέτη χάραξης και υδραυλικών έργων, γεωτεχνικές έρευνες και προκαταρκτική μελέτη του υπόγειου έργου από την ΕΡΓΟΣΕ. Απαιτείται προσαρμογή στην αρχή με τον νέο σχεδιασμό του Σ.Σ. Αγ. Διονυσίου και σχετική τροποποίηση περιβαλλοντικών όρων. Προτείνεται για την καλύτερη εξυπηρέτηση κυρίως των προαστιακών συρμών, η κατασκευή υπόγειας στάσης στην περιοχή του υφιστάμενου σήμερα Επιβατικού Σ.Σ. Πατρών, στην περιοχή της απόληξης της οδού Αγ.Νικολάου. Επίσης απαιτείται τροποποίηση της μελέτης στην περιοχή του Σιδ. Σταθμού Αγίου Ανδρέα καθώς και με αυτή την λύση η υπόγεια χάραξη στρέφεται αριστερά (ανατολικά) από την περιοχή του Αγίου Ανδρέα εγκαταλείποντας το παραλιακό μέτωπο. Στην συνέχεια διασταυρώνεται υπογείως με την παραλιακή λεωφόρο και αναδύεται εντός του χώρου του υφιστάμενου Σιδ. Σταθμού Αγίου Ανδρέα, όπου προτείνεται να δημιουργηθεί στάση για Προαστιακή χρήση. (Η εφικτότητα της λύσης αυτής χρήζει διερευνησεως).

Τμήμα από Χ.Θ. 128+800 έως Χ.Θ. 132+400

Το τμήμα αυτό ακολουθεί την υφιστάμενη χάραξη από την περιοχή του υφιστάμενου Σιδ.Σταθμού Αγίου Ανδρέα έως την συναρμογή με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργο. Στο τμήμα αυτό λόγω των δεσμεύσεων που υπάρχουν από την δόμηση εκατέρωθεν αυτής, η γραμμή υποχρεωτικά θα γίνει μονή κανονικού εύρους εντός του υφιστάμενου ορίου απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ. Στο τμήμα αυτό υπάρχουν και διατηρούνται αρκετές ισόπεδες οδικές διαβάσεις. Οι ισόπεδες οδικές διαβάσεις με την Λεωφ. Βενιζέλου (Διακονιάρης) και τις Παραγλαύκιες αρτηρίες έχουν ιδιαίτερα βαριά κυκλοφορία. Για αυτό το τμήμα δεν υπάρχουν μελέτες και εγκεκριμένοι Περιβαλλοντικοί Όροι. Είναι απαραίτητη η δημιουργία μιας στάσης σε κατάλληλα επιλεγμένη θέση στο ύψος του επιβατικού λιμένα με πρόβλεψη έργων σύνδεσης και εξυπηρέτησης με τον Νέο Λιμένα Πατρών (κατασκευή πεζογέφυρας άνωθεν παραλιακής λεωφόρου κ.λ.π.). Τέλος απαιτείται η κατασκευή νέου τεχνικού για την γεφύρωση του ποταμού Γλαύκου.

Στο τμήμα αυτό υφίσταται δυνατότητα διακλάδωσης γραμμής για συρμούς τύπου tram-train προς τις ανάντη πυκνοκατοικημένες περιοχές, το Στάδιο και το ΤΕΙ.

Ο συνολικός εκτιμώμενος προϋπολογισμός των έργων διέλευσης της Πάτρας με αυτήν την λύση ανέρχεται σε 226 εκ.€.

Και αναλύεται ως ακολούθως:

- | | |
|--|--------------|
| • Κόστος έργων από την οδό Κανελλοπούλου (Χ.Θ. 123+500) έως τον Σ. Σ. Αγ. Διονυσίου (Χ.Θ. 126+500): | 39,00 εκ.€ |
| • Κόστος έργων από τον Σ. Σ. Αγ. Διονυσίου (Χ.Θ. 126+500) έως την σύνδεση με την υφιστάμενη Σ.Γ. προς Πύργο (Χ.Θ. 132+400) | 182,00 εκ. € |
| • Εκτιμώμενο κόστος ολοκλήρωσης μελετών : | 3,00 εκ. € |
| • Εκτιμώμενο κόστος απαλλοτριώσεων: | 2,00 εκ. € |

Σημείωση:

Επιπροσθέτως των ανωτέρω στην παρούσα λύση και για την καλύτερη και άμεση εξυπηρέτηση του νέου λιμένα (επιβάτες και εμπορεύματα), μπορεί να εξετασθεί συμπληρωματικά η κατασκευή και κλάδου (μονής ή διπλής γραμμής), από την περιοχή του Αγ. Ανδρέα μέχρι τον επιλιμένιο σταθμό, ως ο κλάδος αυτός προβλέπεται στην λύση της ΕΡΓΟΣΕ. Η προσθήκη αυτή εκτιμάται ότι επιβαρύνει την παρούσα λύση κατά **15 εκ. €** περίπου.