

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΑΘΗΝΑ 30/03/17

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Θέμα: «Τι διεκδικεί η πόλη της Πάτρας από την διέλευση του τραίνου»

Σχετικά με το συνημμένο δημοσίευμα, της εφημερίδας «**ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**» της **27/02/17**, παρακαλείσθε για την επαλήθευση ή τη διάψευσή όλων όσων εμπεριέχονται σ' αυτό. Το θέμα ενδιαφέρει αρκετούς συμπατριώτες και συγκεκριμένα μας το έθεσε η κα Παπαράπτη Θέκλα, συν/χος Τραπεζικός, δ/ση: ΑΘΗΝΑ-ΤΚ και μάλιστα ζητά να της μεταφέρουμε την απάντηση του αρμόδιου Υπουργού.

Ο αναφέρων βουλευτής

Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος
Βουλευτής Αχαΐας
Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού
Κόμματος Ελλάδος

Μ Ι Γ

> Άρθρο του Συγκοινωνιολόγου – Γεωπληροφορικού, Δημήτρη Σαρδελιάνου

Τι διεκδικεί η πόλη για το τραίνο;

Με αφορμή την επίσκεψη του υπουργού Κ. Σπίρτζη στην Πάτρα ο γνωστός συγκοινωνιολόγος δημοσιοποιεί τις απόψεις του για τη διέλευση του τρένου, που παρά τις εξελίξεις που δρομολόγησε η επίσκεψη του υπουργού, διατηρούν τη σημασία τους.



Ο κ. Δημήτρης Σαρδελιάνος

Ανεξαρτήτως του γεγονότος του ποιος σχεδιάζει και διεκδικεί και ποιος αποφασίζει είναι σαφές ότι στην συζήτηση υπάρχουν στο τραπέζι (μέχρι τώρα γιατί ποτέ δεν ξέρεις) τρεις εναλλακτικές λύσεις για διέλευση του τρένου από την Πάτρα. Συνοπτικά οι τρεις εναλλακτικές είναι: Περιμετρική διέλευση, Υπογειοποίηση κατά μήκος του Παραλιακού Μετώπου και Επιφανειακή διέλευση.

Ποια λοιπόν είναι τα κριτήρια για να παρθεί μία τελική απόφαση; Έχουν τεθεί αυτά και έχουν γίνει κοινά αποδεκτά; Διότι ενώ φαίνεται ότι η απάντηση σε αυτό το ερώτημα είναι προφανής, υποστηρίζω ότι το κύριο πρόβλημά μας ως πόλη, είναι ότι σε αυτά δεν έχουμε συμφωνήσει και γι' αυτό στον δημόσιο διάλογο μέχρι στιγμής γίνεται ένα αλλελούμ και το χειρότερο είναι ότι το ίδιο γίνεται και στον διάλογο των φορέων.

Μερικά τεχνικά δεδομένα τα οποία είναι χρήσιμα έτσι ώστε να μην υπάρχουν παρερμηνείες σε έννοιες οι οποίες μπορεί να χρησιμοποιηθούν ως επιχειρήματα στην προσπάθεια υποστήριξης κάποιας άποψης.

α) Το τραίνο είναι ίσως το μοναδικό μέσο που η ταχύτητα του μπορεί να προγραμματιστεί και να μην είναι αποκλειστικά ευθύνη του οδηγού. Μπορεί δηλαδή να μπουν προγραμματισμοί και "κόφτες". Άρα η έννοια "τραίνο υψηλών ταχυτήτων" δεν σημαίνει ότι αυτό δεν μπορεί να κινηθεί σταθερά με 5 χιλιόμετρα την ώρα αν αυτό είναι απαραίτητο.

β) Η Σιδηροδρομική Γραμμή κανονικού πλάτους (1,435 μέτρα) μπορεί να χρησιμοποιηθεί από οποιοδήποτε μέσο σταθερής τροχιάς (Τραμ, Προαστιακός, επιβατικό ή εμπορικό τρένο) ηλεκτροκίνητο ή ντιζελοκίνητο και τα υλικά κατασκευής για την σιδηροτροχιάς που χρησιμοποιούνται πλέον (UIC60) μπορούν να εξυπηρετήσουν υψηλότερους φόρους οπότε δεν τίθεται κανένα θέμα στο είδος του τρένου που θα χρησιμοποιηθεί σε αυτή την σιδηροτροχιά ή της συχνότητας διέλευσης του. Η μόνη διαφοροποίηση που υπάρχει είναι ο τρόπος κατασκευής των πλατφόρμων επιβίβασης στις στάσεις και σταθμούς.

γ) Η υποδομή ηλεκτροκίνησης με τους υψηλούς τρενάσιους πυλώνες που πολύ συχνά βλέπουμε στις σιδηροδρομικές γραμμές είναι τέτοια για να εξασφαλίζει την απρόσκοπτη ηλεκτροδότηση του τρένου όταν αυτό κινείται με πάνω από 60 χιλιόμετρα την ώρα. Όταν αυτό κινείται με



μικρότερες ταχύτητες (κονιά ή μέσα σε αστικά συγκροτήματα, πλησίον σε σταθμούς κ.λ.π.) μπορούν να χρησιμοποιηθεί πολύ μικρότερη υποδομή η οποία σε επίπεδο μεγέθους είναι παρόμοια με αυτή του Τραμ.

Όταν αναφερόμαστε στα επόμενα με τον όρο "τραίνο" εννοώ Επιβατικό ή Εμπορικό υπεραστικό ηλεκτροκίνητο ή ντιζελοκίνητο που τρέχει σε γραμμές κανονικού εύρους με ταχύτητα όχι μεγαλύτερη ή ακόμα και μικρότερη από αυτή που λειτουργεί σήμερα ο προαστιακός.

Στην μέχρι τώρα συζήτηση η μόνη σταθερά που υπάρχει - και είναι η μόνη που όλοι συμφωνούν - είναι ότι η σιδηροδρομική γραμμή υποχρεωτικά θα συνδέει το λιμάνι με το ευρύτερο σιδηροδρομικό δίκτυο με γραμμή κοινωνικού πλάτους και όχι μετρικού (αυτή που λειτουργεί σήμερα ο προαστιακός). Ας δούμε λοιπόν μερικά ερωτήματα - κριτήρια.

Το πρώτο ερώτημα κατά την γνώμη μου που πρέπει να απαντηθεί ώστε να συνεχιστεί κανονικά η διαβούλευση για τον τρόπο διέλευσης του τρένου είναι το εξής:

α) Θέλουμε το τραίνο να προσεγγίζει το κέντρο της πόλης;

Σε αυτό ο μοναδικός φορέας από όσο ξέρω που σαφώς απαντά όχι, είναι η Περιφερειακή Δημοτική Αρχή και γιαυτό το λόγο ζητά την Περιμετρική διέλευση του τρένου. Μάλιστα δικαιολογεί την άποψή της ότι είναι ο μοναδικός τρόπος για να επιλυθούν τα "προβλήματα" διέλευσης του τρένου από την πόλη. Κατά την γνώμη μου πλεονάζοντα ή αθέλητα αποφεύγει να δώσει απάντηση στα ερωτήματα που υπάρχουν για τις "ίδιες τάξεις" προβλήματα που ανακύπτουν όταν την ίδια στιγμή διεκδικεί, και πολύ σωστά, την αναβάθμιση του προαστιακού που σε πρώτη φάση σημαίνει την επέκτασή του μέχρι Κ. Αχαΐα Νότια και Ψαθόπυργο Βόρεια και σε δεύτερη φάση την λειτουργία του σε διπλή γραμμή ώστε να είναι δυνατή

η αύξηση των συκνοτήτων των δρομολογίων.

Η άποψή μου αλλά και όλων όσων απορρίπτουν την περιμετρική διέλευση είναι ότι το τραίνο πρέπει να προσεγγίζει το κέντρο της πόλης όπως αυτό γίνεται σε όλες τις πόλεις του κόσμου.

β) Ποια προβλήματα προσπαθούμε να λύσουμε με την υπογειοποίηση; Η υπογειοποίηση, που για χρόνια αποτελούσε αίτημα της πόλης, στηρίζεται στην υπόθεση ότι η Σιδηροδρομική Γραμμή αποτελεί ένα "φράγμα" και αποκόπει τον συνεκτικό ιστό της πόλης στα δύο και κύρια την επαφή της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο. Η υπογειοποίηση στο παραλιακό μέτωπο θα έδινε την δυνατότητα της επαφής της πόλης με την θάλασσα και της πλήρους ανάπτυξής του. Σε πρώτη ανάγνωση αυτή η υπόθεση φαίνεται λογική. Υπάρχουν όμως δύο ζητήματα που ανακύπτουν όταν εξετάσουμε την λύση αυτή προσεκτικά. Το πρώτο είναι ότι ο πραγματικός φραγμός μεταξύ της πόλης και του παραλιακού μετώπου (ακόμα και όταν πέσουν οι φράκτες του λιμανιού) δεν είναι το τραίνο αλλά η λειτουργία της Όθωνος Αμαλίας. Ενώ προβληματιζόμαστε για τον ένα σурμό την ώρα ή για έναν το μισάωρο και τσακωνόμαστε χρόνια γιαυτό, αγνοούμε επιδεικτικά τα 2500 ΙΧ την ώρα που διανύουν την Όθωνος Αμαλίας. Ακόμα και αν υποθέσουμε ότι ο φόρτος αυτός μειωθεί λόγω της διάνοιξης της Κανακάρη και της mini Περιμετρικής ο φόρτος θα παραμείνει αρκετά μεγάλος ώστε και πάλι να αποτελεί φράγμα. Μόνο η Πιεζοδότηση της θα επιλύσει το θέμα του "φράγματος" και όχι μόνο η υπογειοποίηση της γραμμής. Αλλά ακόμα και αν η λύση της πεζοδότησης επιλεγεί, υπάρχει ένα δεύτερο που πραγματικά είναι άλυτο. Η υπογειοποίηση (αν αυτή πραγματοποιηθεί) θα γίνει σε βάθος από 8 μέτρα minimum έως 12 μέτρα maximum για τεχνικούς

λόγους που δεν χρειάζεται να αναλυθούν εδώ. Για να μπορέσει ένα τραίνο να φτάσει σε αυτό το βάθος απαιτείται μήκος από 800μέτρα έως 1200 μέτρα κατά την κάθοδο και τα αντίστοιχα κατά την άνοδο. Αυτό το γεγονός θα δημιουργήσει ένα όρυγμα (μία τάφρο δηλαδή) οχυρωματικού χαρακτήρα πραγματικά απροσπέλαστο εντός δύο πυκνοκατοικημένων περιοχών της Πάτρας. Βόρεια από το στάδιο της Παναχαϊκής ή νωρίτερα και μέχρι τον Αγ. Διονύσιο και Νότια από τον Αγ. Ανδρέα μέχρι το Νέο Λιμάνι, καταστρέφοντας είτε το Νότιο Πάρκο είτε αν επιλεγεί η υπάρχουσα χάραξη τις νότιες συνοικίες. Ενώ πάμε να επιλύσουμε ένα φράγμα συνειδητά δημιουργούμε δύο μεγαλύτερα που τα προβλήματα που θα δημιουργήσουν δεν επιλύονται.

γ) Υπάρχει επίγεια χάραξη που να μην δημιουργεί φράγμα; Κατηγορηματικά Ναι. Είναι αποκλειστικά θέμα σχεδιασμού και τρόπου και ταχύτητας λειτουργίας των τρένων και του προαστιακού. Τα παραδείγματα υλοποίησης υπάρχουν σε όλο τον κόσμο και μπορεί ο καθένας να τα αναζητήσει στο διαδίκτυο. Ακόμα και εμπορικές αμαρτωσιότητες Ντιζελοκίνητες διατρέχουν τους κεντρικούς οδούς πόλεων. Ένας τρόπος προσέγγισης του θέματος για την Πάτρα έχει παρουσιαστεί και στην μελέτη των τριών Πανεπιστημίων (ΕΤΗ, Πολυτεχνείο Πάτρας και Αθήνας).

δ) Τι γίνεται με το κόστος; Το κόστος όντως είναι μία σημαντική παράμετρος. Από την έλλειψη των πόρων έστω και αν αυτοί υπολογίζονταν με υπερβολικό τρόπο ξεκίνησε η συζήτηση. Ευτυχώς θα πω. Διότι σε αυτό το σημείο είναι που μπορεί να αναδειχθεί η πραγματική μας πρόθεση να συμμετέχουμε στην διαδικασία σχεδιασμού.

Αν υποθέσουμε ότι για την υπογειοποίηση ή ακόμα και για την περιμετρική διέλευση απαιτούνται 250εκ. (ποσό υποεκτιμημένο κατά την άποψή μου) τα οποία ας υποθέσουμε ότι υπάρχουν τότε είναι προτιμότερο η πόλη να διεκδικήσει να δαπανηθεί αυτό το ποσό για να κατασκευαστεί η επιφανειακή διέλευση, με ταυτόχρονη αστική ανάπτυξη τόσο της ζώνης του τρένου αλλά και των περιοχών που αυτή η ζώνη βρίσκεται σε επαφή (περιλαμβάνεται και το παραλιακό μέτωπο). Αυτό πραγματικά θα ήταν μία ρεαλιστική, εφικτή και με πολύ μεγαλύτερες πιθανότητες αποδεκτική από όλους τους εμπλεκόμενους (ΟΣΕ, ΕΡΓΟΕ, Υπουργείο, ΕΕ). Μία διεκδίκηση που θα άλλαζε πραγματικά την εικόνα της πόλης προς την βιώσιμη κατεύθυνση. Είναι ίσως και η μοναδική διεκδίκηση που θα έβαζε στην πόλη στην διαδικασία σχεδιασμού με αποφασιστικό τρόπο.