



ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΣΥΜΠΑΡΑΤΑΞΗ ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.

Γιάννης Κουτσούκος

Βουλευτής Ν. Ηλείας

Αθήνα, 30-06-2017

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς: Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών
κ. Χρήστο Σπίρτζη

Θέμα: «Η πρόταση του Επιμελητηρίου Ηλείας για την ένταξη της
Ηλείας στο Εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων»

Κύριε Υπουργέ,

Σας υποβάλλω την πρόταση του Επιμελητηρίου Ηλείας σχετικά με την ένταξη της Ηλείας στο Εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων.

Με δεδομένο ότι η Ηλεία στερείται βασικών υποδομών όπως σιδηρόδρομο, αεροδρόμιο και σύγχρονο αυτοκινητόδρομο είναι δηλαδή, ουσιαστικά αποκλεισμένη από τους γύρω Νομούς και την υπόλοιπη Ελλάδα, η επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλών ταχυτήτων από την Πάτρα προς την Ηλεία, κρίνεται απολύτως απαραίτητη.

Παρακαλείσθε για τις δικές σας ενέργειες.

Ο Αναφέρων Βουλευτής

Γιάννης Κουτσούκος



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ



Επιμελητήριο Ηλείας

Ilia Chamber

www.heliachamber.gr

email: ilich-gr@otenet.gr

Πύργος : 29 / 06 / 2017

Αρ. Πρωτ.: 470

Προς

1. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών
κ. Σπίρτζη Χρήστο
2. Υφυπουργό Οικονομίας, Ανάπτυξης και
κ. Τουρισμού κ. Χαρίτση Αλέξανδρο
3. Περιφερειάρχη Δυτικής Ελλάδας
κ. Κατσιφάρα Απόστολο
4. Πρόεδρο & Διευθύνοντα Σύμβουλο ΟΣΕ
κ. Αποστολόπουλο Γεώργιο
5. Πρόεδρο & Διευθύνοντα Σύμβουλο ΕΡΓΟΣΕ
κ. Χρήστο Δουκάκη

Κοινοποίηση :

1. Υφυπουργό Παιδείας, Έρευνας και
Θρησκευμάτων κ. Μπαξεβανάκη Δημήτριο
2. Αντιπεριφερειάρχη Π.Ε. Ηλείας
κ. Γεωργιόπουλο Γεώργιο
3. Βουλευτές Ηλείας

Κύριοι ,

Σας κοινοποιούμε τις θέσεις του Επιμελητηρίου Ηλείας σε σχέση με την ένταξη της Ηλείας στο Εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων.

Σας παρακαλούμε να λάβετε υπόψη σας το γεγονός, ότι η Ηλεία αυτή την στιγμή είναι ουσιαστικά αποκλεισμένη από τις βασικές υποδομές της χώρας (Σιδηρόδρομος , οδικό δίκτυο – αεροδρόμια κτλ), παρά τις υποσχέσεις για συμπαράσταση μετά και τις απανωτές φυσικές καταστροφές που έπληξαν τον τόπο (πυρκαγιές 2007 , σεισμοί , πλημμύρες κτλ).

Πιστεύουμε ότι η αντιμετώπιση των προβλημάτων του τόπου δεν είναι μόνο ένα πρόβλημα της Ηλείας αλλά ολόκληρης της Εθνικής οικονομίας.

Με εκτίμηση,
Νικολαΐτσας Κωνσταντίνος

Πρόεδρος Επιμελητηρίου Ηλείας



Η ΗΛΕΙΑ ΚΙΝΔΥΝΕΥΕΙ ΝΑ ΑΠΟΜΟΝΩΘΕΙ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Μετά την ανάδειξη αναδόχου για την κατασκευή του τμήματος «Ψαθόπυργου - περιοχής Ρίου» της νέας σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων Κιάτου – Πατρών δεν απομένει πλέον , για να ολοκληρωθεί ο σιδηροδρομικός άξονας «Π.Α.Θ.Ε.» (Πάτρας-Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Ειδομένης), παρά μόνο η οριστικοποίηση του τρόπου διέλευσης της σιδηροδρομικής γραμμής από την πόλη της Πάτρας ώστε, εκτός των άλλων, τόσο ο νέος (Νότιος) λιμένας της Πάτρας , όσο και η βιομηχανική της ζώνη, να συνδεθούν σιδηροδρομικά με όλα τα μεγάλα οικονομικά και βιομηχανικά κέντρα της χώρας , τα λιμάνια της και τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες , με μια σιδηροδρομική γραμμή κανονικού πλάτους (1,435 μ.) και υψηλών ταχυτήτων. Με την ολοκλήρωση όμως της γραμμής μέχρι τον Νότιο Λιμένα της Πάτρας θα ανοίξει ο δρόμος και για την προέκτασή της προς τον Πύργο, το Κατάκολο και την Ολυμπία, αργότερα δε και μέχρι την Καλαμάτα. Ήδη , η «ΕΡΓΟΣΕ» έχει ολοκληρώσει τις οριστικές μελέτες της προέκτασης αυτής από την Πάτρα προς τον Πύργο και το Κατάκολο και από τον Πύργο προς την Ολυμπία και έχει προτείνει την ένταξή του έργου για ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ στο «Πακέτο Γιούνκερ» .

Η ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής μέχρι την Πάτρα και τον Πύργο θα έχει θετικές επιπτώσεις στην οικονομία και την ανάπτυξη , τόσο της Αχαΐας και της Ηλείας , όσο και των πόλεων της Πάτρας και του Πύργου και των λιμανιών της Πάτρας και του Κατακόλου. Λιμάνια και βιομηχανικές ζώνες χωρίς σιδηροδρομική σύνδεση έχουν πλέον σοβαρό πρόβλημα ανταγωνιστικότητας , όπως το διαπιστώσαμε πρόσφατα με την άρνηση της COSCO να επενδύσει στο νέο λιμάνι του Πειραιά, αν δεν ολοκληρώνονται η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού αυτού με το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και μέσω αυτού με τα ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα .

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και η «ΕΡΓΟΣΕ» , προδημήνου περίπου, παρουσίασαν δύο εναλλακτικές προτάσεις, όσον

αφορά την διέλευση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής από την πόλη της Πάτρας. Η πρώτη προβλέπει, μετά τον Σ.Σ. του Αγίου Διονυσίου, την βύθιση της γραμμής ώστε οι συρμοί, κατά την διέλευσή τους από το κέντρο της πόλης, να διέρχονται μέσα από μία υπόγεια σήραγγα και να αναδύονται πλήρως στην επιφάνεια στο ύψος του Ναού του Αγίου Ανδρέα, στην συνέχεια δε να καταλήγουν στον Νότιο Λιμένα, κινούμενοι παράλληλα προς την Ακτή Δυμαίων. Μετά τον Νότιο Λιμένα η νέα γραμμή θα συναντά την υφιστάμενη παλαιά μετρική (δηλαδή πλάτους 1 μέτρου) σιδηροδρομική γραμμή για να κατευθυνθεί προς τον Πύργο .Η νέα γραμμή, στην πορεία της προς τον Πύργο, αλλού μεν θα ακολουθεί το ίχνος της υφιστάμενης μετρικής γραμμής , αλλού δε θα χρησιμοποιεί νέα χάραξη. Η δεύτερη πρόταση προβλέπει για την γραμμή , μετά την ανάδυσή της, να εισέρχεται στον υφιστάμενο Σιδηροδρομικό Σταθμό του Αγίου Ανδρέα, μετά δε τον σταθμό αυτό να συνεχίζει προς τον Πύργο χρησιμοποιώντας , εντός του πολεοδομικού ιστού της Πάτρας, το ίχνος της υφιστάμενης μετρικής γραμμής . Στην περίπτωση αυτή θα εισέρχεται στον Νότιο Λιμένα με διακλάδωση , κάθετη προς την Ακτή Δυμαίων.

Οι δύο αυτές προτάσεις , ιδιαίτερα η πρώτη, βρήκαν σύμφωνους , τόσο τον επιχειρηματικό κόσμο της Πάτρας και την διοίκηση του λιμανιού, όσο και πολλούς επιστημονικούς και άλλους φορείς, καθώς και όσους πολίτες αντιλαμβάνονται την αναγκαιότητα της διέλευσης του τραίνου μέσα από την πόλη, οι οποίοι αγωνιούν , τόσο για την καθυστέρηση που συνεπάγεται κάθε αναβολή λήψης των τελικών αποφάσεων ,όσο και για την ζημία που θα υποστούν η πόλη, οι πολίτες της και η οικονομία της περιοχής , σε περίπτωση ματαίωσης της διέλευσης αυτής .

Ο Δήμος Πατρέων όμως, χωρίς καμία μελέτη ή έστω τεκμηριωμένη πρόταση, αντιτίθεται στην διέλευση της νέας γραμμής μέσα από την πόλη , προτείνοντας την περιφερειακή της διέλευση , παράλληλα δηλαδή με τον υφιστάμενο περιφερειακό αυτοκινητόδρομο προς τον Πύργο, ο οποίος όμως διέρχεται σε μεγάλη απόσταση από την Πάτρα , με αποτέλεσμα η πόλη των Πατρών να μην έχει κάποιον

σιδηροδρομικό σταθμό σε λογική έστω απόσταση από το κέντρο της , γεγονός βέβαιο που θα αναγκάζει, τόσο τους κατοίκους, όσο και τους επισκέπτες της πόλης, να στραφούν προς την οδική μεταφορά για τις μετακινήσεις τους , με ότι αυτό συνεπάγεται για την ποιότητα της ζωής και το περιβάλλον. Το γεγονός αυτό όμως θα έχει και μία άλλη σοβαρή επίπτωση. Αυτή η μείωση της ζήτησης μεταφορικού έργου , λόγω εκτροπής μεγάλου μέρους της ζήτησης μεταφορικού έργου προς την οδική μεταφορά, πιθανόν να καταστήσει αντισυμβατική την προέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής προς τον Πύργο, αφού η Πάτρα , σύμφωνα με τις μελέτες, αποτελεί την κυριότερη πηγή μεταφορικού έργου στην περιοχή. Οπωσδήποτε δε δεν θα μπορούμε να μιλάμε πλέον για σύνδεση σιδηροδρομική της Πάτρας με το Αίγιο , την Αθήνα και την Νότια Πελοπόννησο, αφού το τραίνο θα διέρχεται περιφερειακά της πόλης..

Ο Δήμος Πατρέων όμως συντάχθηκε αλληλέγγυος και με την απαίτηση μέρους των κατοίκων των οικισμών Ρίου, Καστελόκαμπου και Μποζαϊτικών οι οποίοι, ούτε λίγο ούτε πολύ, ζητούν την υπογειοποίηση της γραμμής , από το Ρίο μέχρι και την έξοδό της από την ευρύτερη περιοχή της Πάτρας. Διεκδικούν δηλαδή μία υπόγεια σήραγγα, δίκην μετρό, μήκους 30 περίπου χιλιομέτρων !!... Άλλως ζητούν και αυτοί , η νέα γραμμή, ήδη από το Ρίο, να κατασκευασθεί περιμετρικά του πολεοδομικού συγκροτήματος!!...

Τόσο η πρόταση της ευρείας υπογειοποίησης, όσο και η πρόταση της ευρείας παράκαμψης της Πάτρας , πέραν των άλλων αρνητικών επιπτώσεων , απαιτούν πολλαπλάσια κονδύλια για να υλοποιηθούν τα οποία , ακόμα και αν οι διεκδικήσεις αυτές είχαν κάποια λογική βάση, είναι αδύνατον να ανευρεθούν , πολλώ μάλλον που η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν χρηματοδοτεί τέτοια «φαραωνικά» έργα και μάλιστα όταν η επένδυση βρίσκεται σε τόσο μεγάλη αναντιστοιχία με την προβλεπόμενη απόδοση. Ακόμα και η περιφερειακή διέλευση απαιτεί την κατασκευή πολλών δύσκολων και πολυδάπανων τεχνικών έργων (σηράγγων, κοιλαδογεφυρών , κ.λ.π.) τα οποία θα εκτινάξουν το κόστος κατασκευής και θα καθυστερήσουν την ολοκλήρωση της

γραμμής. Πέραν αυτών όμως είναι σίγουρο ότι , όταν αρχίσει η κατασκευή του έργου, θα προκληθούν ανάλογες αντιδράσεις, με αυτές των κατοίκων Καστελόκαμπου κ.λ.π., αυτή τη φορά από τους κατοίκους των πυκνοδομημένων οικισμών από τους οποίους θα διέλθει αναγκαστικά η νέα περιφερειακή γραμμή. Και τότε τι θέση θα πάρει η Δημοτική Αρχή ;...Θα προτιμήσει την ματαίωση του έργου ;

Αξίζει να αναφερθεί ότι , το Πολυτεχνείο της Ζυρίχης, σε συνεργασία με την Πολυτεχνική Σχολή του Πανεπιστημίου της Πάτρας και το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, μετά από έρευνα και μελέτες που διήρκεσαν δύο χρόνια περίπου, ετάχθη υπέρ της επίγεια διέλευσης του τραίνου από την Πάτρα, θεωρώντας ότι αυτή η λύση , με κατάλληλες πολεοδομικές παρεμβάσεις, θα αποτελούσε μία , όχι μόνο εφικτή και λογική λύση, αλλά και μία λύση που θα βοηθήσει την Πάτρα να αναπτυχθεί οικονομικά και να εξελιχθεί και πολεοδομικά σε μία σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη. Η μελέτη αυτή ανακοινώθηκε σε μία ημερίδα που έλαβε χώρα , πριν από ενάμιση χρόνο περίπου , στην «Αγορά Αργύρη» της Πάτρας , με την ονομασία «Code Patras” . Για να κατανοηθεί όμως καλύτερα η λογική που οδήγησε στο συμπέρασμα αυτό θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι σε όλες σχεδόν τις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις το τρένο φθάνει επίγεια μέχρι το κέντρο των πόλεων αυτών και μάλιστα με πολλαπλάσιες διελεύσεις από ότι θα έχει η γραμμή που θα διέρχεται από την Πάτρα. Και προς απόδειξη , ας θυμηθούμε ότι το Παρίσι διαθέτει πέντε μεγάλους σταθμούς από τους οποίους τα τρένα φεύγουν προς πάσα κατεύθυνση με επίγεια διέλευση , ότι το Βερολίνο, πέραν των υφισταμένων σταθμών , προ 10 περίπου ετών ,κατασκεύασε ένα νέο κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό στο κεντρικότερο σημείο της πόλης , αλλά και ότι επίγεια αναχωρούν προς πάσα κατεύθυνση τα τρένα και από τους σιδηροδρομικούς σταθμούς , της Ρώμης, του Μιλάνου, της Λωζάννης, της Ζυρίχης ,της Μόσχας κ.λ.π. . Τέλος, στην γειτονική Αγκώνα, ο σιδηροδρομικός σταθμός και οι γραμμές του τραίνου βρίσκονται ανάμεσα στην πόλη και το θαλάσσιο μέτωπο , χωρίς να διαμαρτυρηθεί κανείς. Αντίθετα, είναι όλοι ευχαριστημένοι με τις

μεταφορικές δυνατότητες και την ποιότητα της ζωής που τους παρέχει ο σιδηρόδρομος!

Τυχόν ακύρωση της διέλευσης του τρενίνου από την Πάτρα θα έχει αρνητικές επιπτώσεις , όχι μόνο για την πόλη της Πάτρας και την οικονομία της , της Πάτρας της αποβιομηχάνισης και της ανεργίας, αλλά και για όλες τις περιοχές της Πελοποννήσου νοτίως της Πάτρας και κυρίως για την Ηλεία. Και αυτό διότι , στην καλύτερη περίπτωση, η γραμμή θα φθάσει στον Πύργο και το Κατάκολο με πολύ μεγάλη καθυστέρηση, στην χειρότερη δε δεν θα φθάσει ποτέ. Διότι είναι γεγονός ότι δύσκολα θα χρηματοδοτηθεί ένα πολυδάπανο έργο για να εξυπηρετήσει μία περιοχή με μέτρια ζήτηση μεταφορικού έργου, ιδίως μετά την απώλεια του μεγαλύτερου μέρους του μεταφορικού έργου της Πάτρας , που έχει εν δυνάμει την μεγαλύτερη ζήτηση μεταφορικού έργου στην περιοχή.

Ανακύπτει , ως εκ τούτου, το ερώτημα . Μέχρι ποιού σημείου οι κάτοικοι μιας περιοχής ή μιας πόλης , ή ακόμα και οι φορείς της πόλης αυτής , νομιμοποιούνται να υποθηκεύουν το μέλλον των όμορων περιοχών (εν προκειμένω της Ηλείας και της Μεσσηνίας) με παράλογες , εγωιστικές , ή και υπερβολικές απαιτήσεις;

Η Ηθική , η λογική, η ανάγκη μιας ανάλογης κατανομής μεταξύ όλων των περιοχών της χώρας , τόσο των βαρών , όσο και των ωφελημάτων, αλλά και οι αποφάσεις των Δικαστηρίων τα οποία αποφάνθηκαν κατόπιν προσφυγής πολιτών που απέβλεπαν στο να «μπλοκάρουν» ανάλογα έργα, ΚΑΤΑΔΙΚΑΖΟΥΝ τέτοιες συμπεριφορές και απαιτήσεις και συμφωνούν και αποδέχονται ότι οι βλαπτόμενοι από αυτές τις εγωιστικές και ανεργμάτιστες συμπεριφορές και απαιτήσεις νομιμοποιούνται να αντιδράσουν.

Παράλληλα η σκέψη του ΟΣΕ για επέκταση του τοπικού προαστιακού των Πατρών που σήμερα λειτουργεί από Ρίο έως Αγ. Ανδρέα , μέχρι Κάτω Αχαΐα και η μελλοντική προοπτική για συνέχιση μέχρι Πύργο δεν υποκαθιστά ούτε θεραπεύει το αίτημα της Ηλείας για σύνδεση της με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων.

Η Ηλεία έπρεπε να είχε συνδεθεί με την υπόλοιπη χώρα με μία σύγχρονη σιδηροδρομική γραμμή ΧΘΕΣ , τουλάχιστον ας συνδεθεί ΑΥΡΙΟ. Οι Ηλείοι πρέπει να αντιταχθούν λοιπόν σ' αυτές τις παράλογες και εγωιστικές απαιτήσεις του Δήμου Πατρέων και μερίδας των πολιτών της Πάτρας, οι οποίες υποθηκεύουν το μέλλον και την ανάπτυξη της Ηλείας. Και νομιμοποιούνται να το κάνουν.

Διαφορετικά, θα χάσουμε, όχι μόνο την σιδηροδρομική σύνδεση, αλλά και το τραίνο της ανάπτυξης. Και αυτό δεν θα μας το συγχωρήσουν οι επερχόμενες γενιές.