

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΑΘΗΝΑ 18/12/17

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

**Θέμα: «Υποβολή προτάσεων της ΕΕΤΕΜ Αχαΐας για την διέλευση της νέας
σιδηροδρομικής γραμμής από την πόλη της Πάτρας»**

Σχετικά με τη συνημμένη επιστολή, μέσω email, παρακαλείσθε για την τοποθέτηση
σας, σε όσα εμπεριέχονται σ' αυτή. Το θέμα ενδιαφέρει αρκετούς συμπατριώτες και
συγκεκριμένα μας το έθεσε ο κος Φώτιος Κατριβέσης -----

και μάλιστα ζητά να του μεταφέρουμε την απάντηση του αρμόδιου Υπουργού.

Ο αναφέρων βουλευτής

**Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος
Βουλευτής Αχαΐας
Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού
Κόμματος Ελλάδος**

Δ ΑΣ



Ε.Ε.Τ.Ε.Μ.

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ - ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Ο επιστημονικός και επαγγελματικός ενιαίος φορέας οργάνωσης και εκπροσώπησης των Μηχανικών
του τεχνολογικού τομέα της ανώτατης εκπαίδευσης

Νομαρχιακό Τμήμα Αχαΐας

Ταχ. Δ/ση: Κανακάρη 236^Α & Γενναδίου ΤΗΛ: 2610 279613, Fax: 2610 279613
www.eetema.gr & E-mail: eeetemachaias@gmail.com, eeetempatras@gmail.com, info@eetema.gr

Πάτρα, 12/12/2017

Αρ.Πρωτ: 298

Προς

Υπουργό

Υποδομών & Μεταφορών

κ. Χρήστο Σπίρτζη

Κοινοποίηση

1. Γ.Γ. Μεταφορών

κ. Αθ. Βούρδα

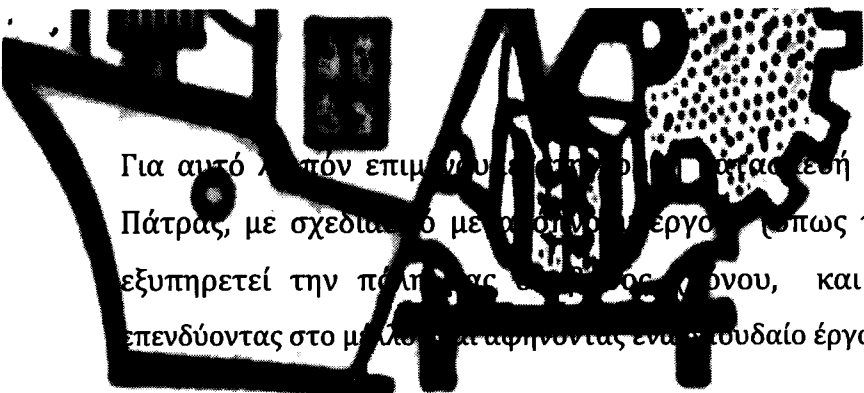
2. Πίνακας Φορέων

Θέμα : Διέλευση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής από την πόλη της Πάτρας

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

σε συνέχεια της Ημερίδας-Διαβούλευσης που πραγματοποιήθηκε την στην Πάτρα παρουσία του Γ.Γ. κ. Αθ. Βούρδα, και μετά την λήψη των με α.πρ. 2559/5-10-2017 αναθεωρημένων προτάσεων, θα θέλαμε να σας παραθέσουμε τις απόψεις και τελικές προτάσεις του Ν.Τ.Αχαΐας της ΕΕΤΕΜ σχετικά με την διέλευση του σιδηροδρόμου από την πόλη της Πάτρας.

Σήμερα ο σιδηρόδρομος κατέχει πρωτεύουσα θέση στην οικονομία και ολοκληρώνει τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα αφού η χρήση εμπορευματοκιβωτίων κατέστησε τους σιδηροδρόμους περισσότερο αποτελεσματικούς στην παραλαβή και διακίνηση εμπορευμάτων με σχετικά μεγάλες ταχύτητες. Έτσι η χρήση των σιδηροδρόμων αναμένεται να παρουσιάσει αύξηση της ζήτησης μέσα στα επόμενα 30 χρόνια, σε όλη την Ευρώπη.



Για αυτό λοιπόν επιμένουμε στην διατήρηση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής της Πάτρας, με σχεδιασμό μετ' ολίγον έργο (οπώς πραγματικά πρέπει να είναι), που θα εξυπηρετεί την πόλη της Πάτρας και τον γύρω χώρο, και όχι περιοριστικά για κάποια δεκαετία, επενδύοντας στο μέλλον καταφινόντας ένα πολυδαίδαλο έργο στις επόμενες γενιές.

Οι πολίτες, οι φορείς και ο τεχνικός κόσμος, θέλουμε το τραίνο στην πόλη των Πατρών στοχεύοντας στην ανάπτυξη των γύρω περιοχών αλλά και στην ανακούφιση στις μετακινήσεις των πολιτών, είτε με το τραίνο υπεραστικής σύνδεσης είτε με τον προαστιακό. Θέλουμε η τεχνική λύση που θα επιλεγεί να σεβαστεί τον αστικό χαρακτήρα αλλά και τις ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής. Θέλουμε σύνδεση του σιδηρόδρομου με το λιμάνι, το ΒΙΟ.ΠΑ., την ΒΙ.ΠΕ. και το αεροδρόμιο του Αραξου, θέματα που αποτελούν ζητούμενο και όραμα για την Πάτρα και την ευρύτερη περιοχή της Αχαΐας. Δεν θέλουμε όμως ένα έργο ημιτελές και πρόχειρο, χωρίς προοπτική και μέλλον, που δεν θα καταφέρει να ανταποκριθεί στις αυξανόμενες ανάγκες των μεταφορών εσωτερικά προς την υπόλοιπη Ελλάδα αλλά και μέσω του λιμανιού και αεροδρόμιου - ως δυτική πύλη της Ελλάδας- προς την υπόλοιπη Ευρώπη.

Η θέση του Νομαρχιακού Τμήματος Αχαΐας της Ε.Ε.Τ.Ε.Μ., σχετικά με το θέμα της χάραξης της νέας σιδηροδρομικής γραμμής - διέλευση του τρένου από την Πάτρα, είναι γνωστή και διαχρονική από το 2004 όπου σε υπόμνημα στον τότε υπουργό ΠΕΧΩΔΕ κ. Σουφλιά αναφέραμε «... επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου στην Αχαΐα και την υπόλοιπη Πελοπόννησο με αλλαγή της χάραξης της ΕΡΓΟΣΕ παράλληλα με τον οδικό άξονα ...». Οπως επίσης το 2015 στην μελέτη για το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Πάτρας προς την δημοτική αρχή είχαμε εκτός των άλλων τοποθετηθεί πως, «... η χάραξη της νέας σιδηροδρομικής γραμμής από τον Αγ. Βασίλειο έως το νέο Λιμάνι, θα πρέπει να είναι παράλληλη επί της ευρείας Περιμετρικής ... αξιοποιώντας την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή ως τοπικό προαστιακό με ανάπλαση της σιδηροδρομικής ζώνης με πεζόδρομο-ποδηλατοδρόμο, αλλά και τον τεράστιο χώρο των εγκαταστάσεων της Πειραιϊκής-Πατραϊκής για την κατασκευή ενός σύγχρονου επιβατικού-εμπορευματικού σταθμού με ευθεία σύνδεση με το νέο λιμάνι ...».

Ετσι λοιπόν άποψή μας είναι πως η νέα υπεραστική σιδηροδρομική γραμμή πρέπει από Αγ.Βασίλειο έως Βραχνέικα να ακολουθήσει τον οδικό υπεραστικό άξονα και χρησιμοποιώντας τις φυσικές διχοτομήσεις των ποταμών Γλαύκου και Πείρου να συνδεθεί με την πόλη της Πάτρας και το νέο λιμάνι αφενός και την Βιομηχανική Περιοχή αφετέρου, συνεχίζοντας έπειτα την διαδρομή προς Πύργο και Καλαμάτα.

Ετσι, θα υπάρχει η σύνδεση με όλο το υπόλοιπο υπεραστικό δίκτυο όλης της νοτιοδυτικής Ελλάδας αλλά και της σημαντικής για την ευρύτερη περιοχή βιομηχανικής ζώνης, καθώς και ότι παραμένει ο



προαστιακός παρέχοντας γρήγορη, σύγχρονη και φθηνή συγκοινωνία σε ολόκληρο τον δήμο αλλά και τις όμορες περιοχές.

Η συζήτηση γύρω από το θέμα του τραίνου το τελευταίο διάστημα περιστρέφεται κυρίως γύρω από το ονομαστικό κόστος των διαφόρων προτάσεων, σχετικά με τις οποίες επικρατεί μεγάλη σύγχυση, ενώ, την ίδια στιγμή, υποβαθμίζονται, ή δεν αναφέρονται καν, αυτά που θα έπρεπε να είναι τα πραγματικά τεχνικά και οικονομικά δεδομένα και τα λειτουργικά και πολεοδομικά ζητούμενα. Η σωστή εκτίμηση του κόστους μιας νέας σιδηροδρομικής γραμμής αποτελεί αντικείμενο προκαταρκτικής μελέτης και μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (που στην συγκεκριμένη περίπτωση δεν έχουν γίνει), στις οποίες θα έχουν συμπεριληφθεί εκτός από τις σύγχρονες διεθνείς τεχνικές προδιαγραφές, τα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας και του περιβάλλοντος των περιοχών διέλευσης, της ηχορύπανσης τόσο κατά την φάση κατασκευής όσο και κατά την λειτουργία, της ποιότητας ζωής των πολιτών-κατοίκων του πυκνοκατοικημένου περιβάλλοντος, των ατυχημάτων λόγω της ισόπεδης διέλευσης, της ασφάλειας εμπορικών αμαξοστοιχιών διάμεσου αστικού περιβάλλοντος, κλπ.

Ο υπολογισμός του κόστους υποδομής μιας οποιασδήποτε σιδηροδρομικής γραμμής, το μέγεθος και η έκταση των έργων (και συνεπώς η τελική δαπάνη), εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, όπως το ανάγλυφο του εδάφους, η ακτίνα οριζοντιογραφίας της γραμμής, οι εδαφολογικές και υδρολογικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή διέλευσης της γραμμής, κ.α. Ο βασικός όγκος του κόστους προέρχεται από τα κύρια τεχνικά έργα (σήραγγες, γέφυρες, κλπ.), τα έργα αποστράγγισης καθώς και τις χωματουργικές εργασίες. Στην περίπτωση των τελευταίων προτάσεων 1 έως 4 του υπουργείου, τα έργα αποστράγγισης και χωματουργικών αποτελούν μεγάλο κομμάτι λόγω των βυθίσεων-ανυψώσεων και υψομετρικών τροποποιήσεων μέσα σε αστική πυκνοκατοικημένη περιοχή καθώς και της υπογειοποίησης σε περιοχή λίγων μέτρων από την θάλασσα. Έτσι τα έργα αυτά είναι αντικειμενικά άγνωστα στην προμελέτη, υποκοστολογημένα στον προϋπολογισμό και δυνητικά θα εκτινάξουν το τελικό κόστος του έργου. Ενώ στην περίπτωση των προτάσεων 5 & 6 τα έργα σήραγγας και γεφυρών είναι άμεσα υπολογίσιμα και έχουν μικρές τεχνικές επισφάλειες.

Για την κατανόηση του κόστους κατασκευής, παραθέτουμε κάποια ενδεικτικά παραδείγματα :

Παράδειγμα 1. Μια μονή σιδηροδρομική γραμμή, που προορίζεται για μικρή κυκλοφορία από αμιγώς εμπορικά οχήματα και κατασκευάζεται σε πεδινή, σχετικά επίπεδη και αραιοκατοικημένη περιοχή μπορεί να κοστίζει περί τα 2εκατ. ευρώ ανά χιλιόμετρο, συμπεριλαμβανομένης της ηλεκτροκίνησης και του μηχανολογικού εξοπλισμού. Αντίθετα, μια διπλή γραμμή σε πυκνοκατοικημένη περιοχή που παρουσιάζει δύσκολες γεωλογικές συνθήκες, με ηλεκτροκίνηση

και υψηλές τεχνολογικές προδιαγραφές, που σχεδιάζεται για μεικτή κυκλοφορία με μεγάλο φόρτο, το ποσό αυτό μπορεί να φτάσει πάνω από τα 70εκατ. ευρώ ανά χιλιόμετρο.

Παράδειγμα 2. Σύμφωνα με την ΕΡΓΟΣΕ, ο συνολικός προϋπολογισμός έργου στην κεντρική Ελλάδα, που ανερχόταν σε 723εκατ. ευρώ τελικά αναμένεται να προσεγγίσει τα 920 εκατ. ευρώ. Απόκλιση 21,30%, με μεγάλο όγκο του προϋπολογισμού να καταλαμβάνει η κατασκευή της υποδομής.

Παράδειγμα 3. Η γραμμή Ροδοδάφνη-Ψαθόπυργος (21,5 χιλιομέτρων με 10χιλ. σήραγγες, 3 γέφυρες, 27 ανισόπεδες διαβάσεις) προϋπολογίζεται σε 337εκατ. ευρώ. Το τμήμα Κιάτο-Ροδοδάφνη (71 χιλιομέτρων με 13χιλ. σήραγγες, 18 γέφυρες, 3 σταθμούς, 17 στάσεις) προϋπολογίζεται στα 920εκατ. ευρώ. Τα τούνελ Παναγόπουλος κόστισαν 200εκατ. ευρώ, ενώ η παράκαμψη Αιγίου ξεπέρασε τα 80εκατ. ευρώ.

Παράδειγμα 4. Στο πίνακα παρουσιάζεται το κόστος των εναλλακτικών προτάσεων, όπως εστάλisan από την ΕΡΓΟΣΕ και τον Υπουργό Υποδομών μετά την ευρεία σύσκεψη στην Πάτρα.

ΛΥΣΕΙΣ	ΚΟΣΤΟΣ	ΣΧΟΛΙΑ	ΜΗΚΟΣ
ΠΡΟΤΑΣΗ Νο1 Λύση μέσω υφιστάμενου ΣΣ Αγ.Ανδρέα	25,39 Εκατ.Ευρώ/χλμ	Διπλή, Ανύψωση, Επίγεια, Ανακαίνιση Κτιρίων, Υπογειοποίηση, 4 ισόπεδες διαβάσεις, μονή γραμμή. Διπλή, Κάτω διάβαση Κανελλοπούλου και κάτω διάβαση Πορφύρα υψομετρική τροποποίηση των οδών, ανυψωμένη γραμμή προσαρμογή στην υφιστάμενη γραμμή, 4 ισόπεδες οδικές διαβάσεις φυλασσόμενες, Ανακαίνιση διατηρητέου κτιρίου, υπόγειο έργο, μονή γραμμή.	8,90 χλμ
ΠΡΟΤΑΣΗ Νο2 Βασική εξεταζόμενη λύση - πρόταση ΕΡΓΟΣΕ	27,87 Εκατ.Ευρώ/χλμ	Διπλή, Ανύψωση, Επίγεια, 4 ισόπεδες διαβάσεις, Υπογειοποίηση, Ανακαίνιση κτιρίων Αγ.Διονυσίου και Κ.Σ., και μονή γραμμή. Διπλή, Κάτω διάβαση Κανελλοπούλου και κάτω διάβαση Πορφύρα υψομετρική τροποποίηση των οδών, ανυψωμένη γραμμή προσαρμογή στην υφιστάμενη γραμμή, 4 ισόπεδες οδικές διαβάσεις φυλασσόμενες, Ανακαίνιση διατηρητέου κτιρίου, υπόγειο έργο - Κεντρικός σταθμός, μονή γραμμή.	8,90 χλμ
ΠΡΟΤΑΣΗ Νο3 Βασική εξεταζόμενη λύση - μελέτη ΕΡΓΟΣΕ	43,34 Εκατ.Ευρώ/χλμ	Διπλή, Βύθιση, Cut & Cover, Υπογειοποίηση, Ανακαίνιση κτιρίων Αγ.Διονυσίου. Διπλή γραμμή, βαθμιαία ανύψωση έως 3-4μ. με γέφυρα πάνω από Κανελλοπούλου και ταυτόχρονη βύθιση της οδού 3μ., κάθοδος της γραμμής και συνέχεια με είσοδο σε cut & cover περιοχή Αγυας Νέος Επιβατικός Σιδηροδρομικός Σταθμός.	3,00 χλμ
ΠΡΟΤΑΣΗ Νο4 Εναλλακτική λύση υπογειοποίηση Κανελλοπούλου	55,67 Εκατ.Ευρώ/χλμ	Διπλή, Βύθιση, Cut & Cover, Υπογειοποίηση, Ανακαίνιση κτιρίων Αγ.Διονυσίου. Διπλή γραμμή, η οποία βυθίζεται ώστε να εισέλθει σε cut & cover περιοχή Κανελλοπούλου και συνεχίζει υπόγεια με cut & cover συνολικού μήκους 2500μ.	3,00 χλμ
ΠΡΟΤΑΣΗ Νο5 Σιδηροδρομική παράκαμψη Πάτρας	27,82 Εκατ.Ευρώ/χλμ	Διπλή και σύγχρονη γραμμή	24,80 χλμ
ΠΡΟΤΑΣΗ Νο6 Σιδηροδρομική παράκαμψη Πάτρας	30,24 Εκατ.Ευρώ/χλμ	Διπλή και σύγχρονη γραμμή	24,80 χλμ

Σημ.: οι προτάσεις 1 ~ 4 αφορούν κόστος έως την επιδομή, ενώ οι 5 & 6 συμπεριλαμβάνουν την επιδομή



Από τα παραπάνω θέλουμε να κάνουμε εμφανές ότι το θέμα απόρριψης της περιμετρικής λύσης δεν είναι οικονομικό, τουναντίον, ούτε βέβαια τεχνοκρατικό, είναι πολιτικό, είναι θέμα λήψης σωστής απόφασης για την περιοχή που θα εξυπηρετείτε και θα εξυπηρετεί το έργο στο μέλλον.

Αυτό γίνεται πασιφανές έχοντας κατά νου κάποια άλλα αντίστοιχα παραδείγματα :

Παράδειγμα 1. Ο σχεδιασμός της σιδηροδρομικής Εγνατίας γίνεται παράλληλα με την Εγνατία οδική αρτηρία και περνά περιμετρικά από τα μικρά και μεγάλα αστικά κέντρα (Ιωάννινα, Καλαμπάκα, Κοζάνη, κλπ).

Παράδειγμα 2. Περιμετρικά και εκτός αστικού ιστού μελετάται και σχεδιάζεται η σιδηροδρομική γραμμή Ελευσίνα - Θήβα - Υλίκη που θα αποτελεί την περιμετρική παράκαμψη της Αττικής.

Παράδειγμα 3. Η ΕΡΓΟΣΕ δημοπρατεί έργο 122εκατ. ευρώ (μήκους 2,35 χιλ με υπόγεια σήραγγα 1,9 χιλ), για την υπογειοποίηση της γραμμής στο τμήμα έξοδος ΣΣ Αθηνών - 3Γέφυρες. Με την υλοποίηση αυτού του έργου γίνεται πράξη η απόφαση του ΣτΕ από το 2004 που είχε επιβάλλει να υπογειοποιηθούν οι γραμμές. Αξίζει να σημειώσουμε ότι η ΕΡΓΟΣΕ αναφέρει για το έργο ότι «... με την ολοκλήρωση του από το σταθμό της Αθήνας μέχρι τις 3 Γέφυρες, θα υπάρχει υπόγειος σιδηρόδρομος που θα εξυπηρετεί τα υπεραστικά και προαστιακά τρένα, ενώ στην επιφάνεια οι σημερινές γραμμές και οι επικίνδυνες ισόπεδες διαβάσεις θα μετατραπούν σε χώρους πρασίνου και αναψυχής. Η γύρω περιοχή πέρα από την ασφάλεια που θα εξασφαλιστεί για τους διερχόμενους πεζούς ή οχήματα, θα αναβαθμιστεί λόγω της αναμενόμενης ανάπλασης κατά μήκος των γραμμών ενώ θα πάψει και η ηχητική ρύπανση από τα διερχόμενα τρένα ...».

Επί της ουσίας η πόλη περιμένει σχεδόν 20 χρόνια, για την αναβάθμιση της γραμμής και την σύνδεσή της με τα αλλά αστικά κέντρα, χωρίς μελέτες και χρονικό ορίζοντα έργων. Η πόλη παρότι είχε συμπεριλάβει πρόταση περιμετρικής σιδηροδρομικής χάραξης, στο Γ.Π.Σ της Πάτρας το 1985, με ένδειξη σιδηροδρομικού σταθμού στον Ρηγανόκαμπο (τότε δεν προβλεπόταν νέο λιμάνι), τρέχει τώρα "πίσω από την ούρα της" να προλάβει τον χρόνο και τα κονδύλια. Σε όλα αυτά τα χρόνια έχει αλλάξει χωρικά και πολεοδομικά τις χρήσεις γης και πρέπει να αλλάξει ακόμα περισσότερο χρησιμοποιώντας τις υποδομές που κατασκευάστηκαν ή που θα κατασκευαστούν για να συνεχίσει ως "η δυτική πύλη της Ελλάδας" με εξωστρέφεια και ανάπτυξη στο μέλλον.

Με την λήψη των αναθεωρημένων προτάσεων υπήρξαν δυναμικές κινητοποιήσεις των κατοίκων του Καστελλόκαμπου, με την συμμετοχή Φορέων, Περιφέρειας και Δήμου, όλων των συλλόγων και των κατοίκων των βορείων δημοτικών διαμερισμάτων (Καστελλοκάμπου, Δροσιάς, Παραλίας Προαστίου, Μποζαιτικών, Εσω&Εξω Αγυιάς, Τερψιθέας και Αγίου Διονυσίου), αντιδρώντας «... στο ενδεχόμενο να χτιστούν τοιχία για την ανάγκη διέλευσης του τρένου, γεγονός που θα

Όσον αφορά τις αναθεωρημένες προτάσεις που επεξεργαστήκαν οι αρμόδιες υπηρεσίες, το Ν.Τ.Αχαΐας της ΕΕΤΕΜ επισημαίνει ότι τελικά η πόλη δύναται σύμφωνα με το υπουργείο να έχει εναλλακτική λύση με «... πλήρως υπογειοποιημένη γραμμή πριν τη οδό Κανελλοπούλου έως τον ΣΣ Αγ.Ανδρέα με μικρή διαφοροποίηση στην κοστολόγηση ...».

Η πρόταση αυτή περιλαμβάνει :

1. Πολύ υψηλό περιβαλλοντικό κόστος (ανοικτό σκάμμα στο μέτωπο της πόλης για μεγάλο διάστημα -με ότι αυτό σημαίνει για το περιβάλλον και την οικονομία-, τεράστιους όγκους εκσκαφών, τεράστιους όγκους υπόγειων νερών από άντληση, ανοικτά ορύγματα μεγάλου μήκους στα δύο άκρα που θα είναι αξεπέραστα εμπόδια για την ενοποίηση με το θαλάσσιο μέτωπο),
2. Υψηλό οικονομικό κόστος, (στο οποίο θα πρέπει να προσμετρηθούν και τα κόστη για τη μετατόπιση αγωγών ομβρίων από την παραλιακή),
3. Υψηλή τεχνική δυσκολία (γιατί η στάθμη των υπόγειων νερών είναι πολύ ψηλά λόγω γειτνίασης με τη θάλασσα),
4. Χαμηλή ανταποδοτικότητα (αφού δεν μπορεί να λειτουργήσει η γραμμή μέχρι να ολοκληρωθούν όλες οι εργασίες, οπότε θα διακοπεί ο Προαστιακός αλλά και θα καθυστερήσει η σύνδεση με το τμήμα Πάτρας – Πύργου).

Η πρόταση αυτή θα μπορούσε να συζητηθεί ως εφάμιλλη της περιμετρικής διέλευσης εξαλείφοντας τα προβλήματα που θα δημιουργούσε η επίγεια διέλευση διπλής γραμμής, αν και μόνο, ξεκινούσε η βύθιση και η πλήρης σε μεγάλο βάθος υπογειοποίησή της σε σημείο του Καστελλόκαμπου πριν τον ποταμό Χάραδρο και αναδυόταν εντός του χώρου της Πειραιϊκής-Πατραϊκής πριν τον ποταμό Γλαύκο. Έτσι θα δίνεται η δυνατότητα πλήρους ανάπλασης του χώρου που καταλαμβάνει η υπάρχουσα σιδηροδρομική γραμμή, προσφέροντας ανάσα σε περιοχές ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένες αλλά και παρέχοντας πλήρη πρόσβαση της πόλης προς τη θάλασσα. Έτσι θα δοθεί η δυνατότητα να δημιουργηθεί σύγχρονος εμπορευματικός και



επιβατικός σταθμός στον χώρο της Πειραιϊκής-Πατραϊκής αφού από εκεί η σύνδεση με το λιμάνι είναι πιο εύκολη (λόγω γειτνίασης) όπως επίσης είναι εύκολη η συνέχισή της με την υπάρχουσα γραμμή προς Κ.Αχαΐα και Πύργο.

Συνοψίζοντας, το Ν.Τ.Αχαΐας της ΕΕΤΕΜ, εξετάζοντας όλες τις προτάσεις :

Τάσσεται ενάντια, στην επίγεια διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής γιατί υψώνει τοίχους σε όλη την έκταση του Δήμου, διασχίζοντας πυκνοκατοικημένες περιοχές, διχοτομώντας την πόλη μας και προκαλώντας τεράστιες επιπτώσεις στη ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Υιοθετεί, την περιμετρική διέλευση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής από Ρίο έως Βραχνεϊκα ακολουθώντας τον οδικό υπεραστικό άξονα και χρησιμοποιώντας, αφενός τον ποταμό Γλαύκο να συνδεθεί με το την πόλη της Πάτρας και το νέο λιμάνι μέσω νέου ΣΣ Πειραιϊκής-Πατραϊκής, και αφετέρου τον ποταμό Πείρο και τον ΣΣ Κάτω Αχαΐας για σύνδεση με την Βιομηχανική Περιοχή, συνεχίζοντας έπειτα την διαδρομή προς Πύργο και Καλαμάτα. Έτσι θα υπάρχει η σύνδεση με το υπόλοιπο υπεραστικό δίκτυο της νοτιοδυτικής Ελλάδας αλλά και της σημαντικής για την ευρύτερη περιοχή βιομηχανικής ζώνης. Έτσι θα διασφαλιστεί η επιτυχημένη λειτουργία του προαστιακού ενώνοντας και παρέχοντας, σύγχρονη, γρήγορη και φθηνή συγκοινωνία σε ολόκληρο τον Δήμο. Έτσι θα απελευθερωθεί όλο το παραλιακό μέτωπο της πόλης και θα εξασφαλιστεί η πρόσβαση των πολιτών στο θαλάσσιο μέτωπο. Έτσι θα δοθεί η δυνατότητα πλήρους ανάπλασης του χώρου που καταλαμβάνει η υπάρχουσα σιδηροδρομική γραμμή δημιουργώντας προϋποθέσεις ανάπτυξης των περιοχών. Έτσι θα αξιοποιηθεί ο χώρος της Πειραιϊκής-Πατραϊκής ως σύγχρονο συγκοινωνιακό και εμπορευματικό κέντρο το οποίο εύκολα θα εξυπηρετεί λόγω γειτνίασης το λιμάνι και το ΒΙΟ.ΠΑ..

Θεωρεί, πως αν η αναθεωρημένη πρόταση πλήρους υπογειοποίησης του Υπουργείου έως τον ΣΣ Αγ.Ανδρέα, επεκταθεί, στην έκταση τουλάχιστον μεταξύ των πόταμων Χαραδρου και Γλαύκου (Καστελλόκαμπος - Πειραιϊκή-Πατραϊκή), αυτή μπορεί να προκριθεί ως βέλτιστη, αφού ικανοποιεί πολλά από τα προαναφερθέντα πλεονεκτήματα της περιμετρικής διέλευσης, όπως επίσης ικανοποιείται η δημόσια απαίτηση του μεγαλύτερου τμήματος των πολιτών και μπορεί να γίνει αποδέκτη από την πλειονότητα των Φορέων. Έτσι θα αποφευχθούν οι συνεχείς εναλλαγές κλίσεων της γραμμής και θα υπάρξει μικρή παρέμβαση στο δομημένο περιβάλλον των περιοχών. Έτσι θα αξιοποιηθεί η Πειραιϊκή-Πατραϊκή δίνοντας στην πόλη τον αέρα ενός σπουδαίου διαμετακομιστικού κέντρου συνδυασμένων μεταφορών με τη σύνδεση του σιδηρόδρομου με το λιμάνι, το ΒΙΟ.ΠΑ., την ΒΙ.ΠΕ. και το αεροδρόμιο του Αράξου.

Το Ν.Τ.Α.ΐας της Π.Ε.Ε.Μ.Α.Ε. θα παροτρύνει το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών να αναζητήσει χρηματοδοτικούς πόρους για την ουσιαστική και πλήρη ολοκλήρωση του έργου, ώστε οι πολίτες της Πάτρας και των γειτονικών περιοχών να αποκτήσουν δικαίωμα στην ανάπτυξη και να αναθεωρήσει την πολιτική επιλογής της σιδηροδρομικής γραμμής στο σκεπτικό που αναφέρεται. Προβλέπουμε ότι αν το Υπουργείο υιοθετήσει και προκρίνει είτε την περιμετρική διέλευση, είτε την πλήρη υπογειοποίηση από Καστελλόκαμπο έως Πειραιϊκή-Πατραϊκή, οι πολίτες, ο Δήμος, η Περιφέρεια και οι Φορείς θα σταθούν θετικά και το έργο θα προχωρήσει δίνοντας στην περιοχή και τον Νομό ένα καλύτερο αύριο.

Για τη Διοικούσα Επιτροπή του Ν.Τ. Αχαΐας

-Ο-

Πρόεδρος

Φώτιος Κατριβέσης

Ηλεκτρολόγος Μηχανικός T.E, M.Sc



Πίνακας Φορέων Κοινοποίησης	
1	Αποκεντρωμένη Διοίκηση Πελ/σου, Δυτ. Ελλάδας & Ιονίου
2	Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας
3	Δήμος Πατρέων
4	Βουλευτές Νόμου
	Σπαρτινος Κων/νος
	Ριζουλης Ανδρεας
	Αναγνωστοπούλου Σια
	Κατσανιωτης Ανδρεας
	Φωτηλας Ιασων
	Παπαθεωδωρου Θεοδωρος
	Καραθανασοπουλος Νικος
	Νικολοπουλος Νικος
5	Πανεπιστήμιο Πατρών
6	Τεχν. Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Δυτ. Ελλάδας
7	Τεχνικό Επιμελητήριο – Τμήμα Δυτ. Ελλάδας
8	Οικονομικό Επιμελητήριο – Τμήμα ΒΔ Πελ/σου & Δυτ. Ελλάδας
9	Επιμελητήριο Αχαΐας
10	Εμπορικός & Εισαγωγικός Σύλλογος Πατρών
11	Ομοσπονδία Επαγγελματικών-Βιοτεχνικών-Εμπορικών Σωματείων Αχαΐας
12	Σύνδεσμος Βιομηχανιών Πελ/σου & Δυτ.Ελλάδας
13	Ένωση Ξενοδόχων Ν.Αχαΐας
14	Σύλλογος Καταστηματαρχών Εστίασης & Αναψυχής Ν.Αχαΐας
15	Μ.Μ.Ε.