



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ  
Βουλευτής Αχαΐας - ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

**ΑΝΑΦΟΡΑ  
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ:**

- **Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων**

|              |     |
|--------------|-----|
| ΠΑΒ          | 582 |
| 03 ΝΟΕ. 2011 |     |

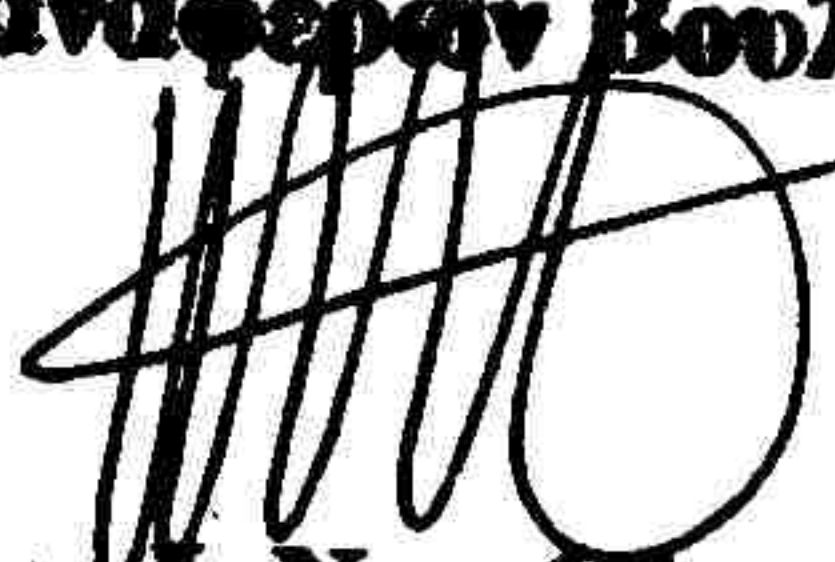
**Θέμα: Η υπογειοποίηση... έλαβε τέλος**

Σχετικά με το δημοσίευμα της εφημερίδας «ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ» (8.9.2011) και τις θέσεις του Συγκοινωνιολόγου κ. Νίκου Μηλιώνη που αναφέρεται στην υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής.

Αρ. Πρωτ.

Πάτρα

**Ο αναφέρων Βουλευτής**

  
**Νίκος Ι. Νικολόπουλος**



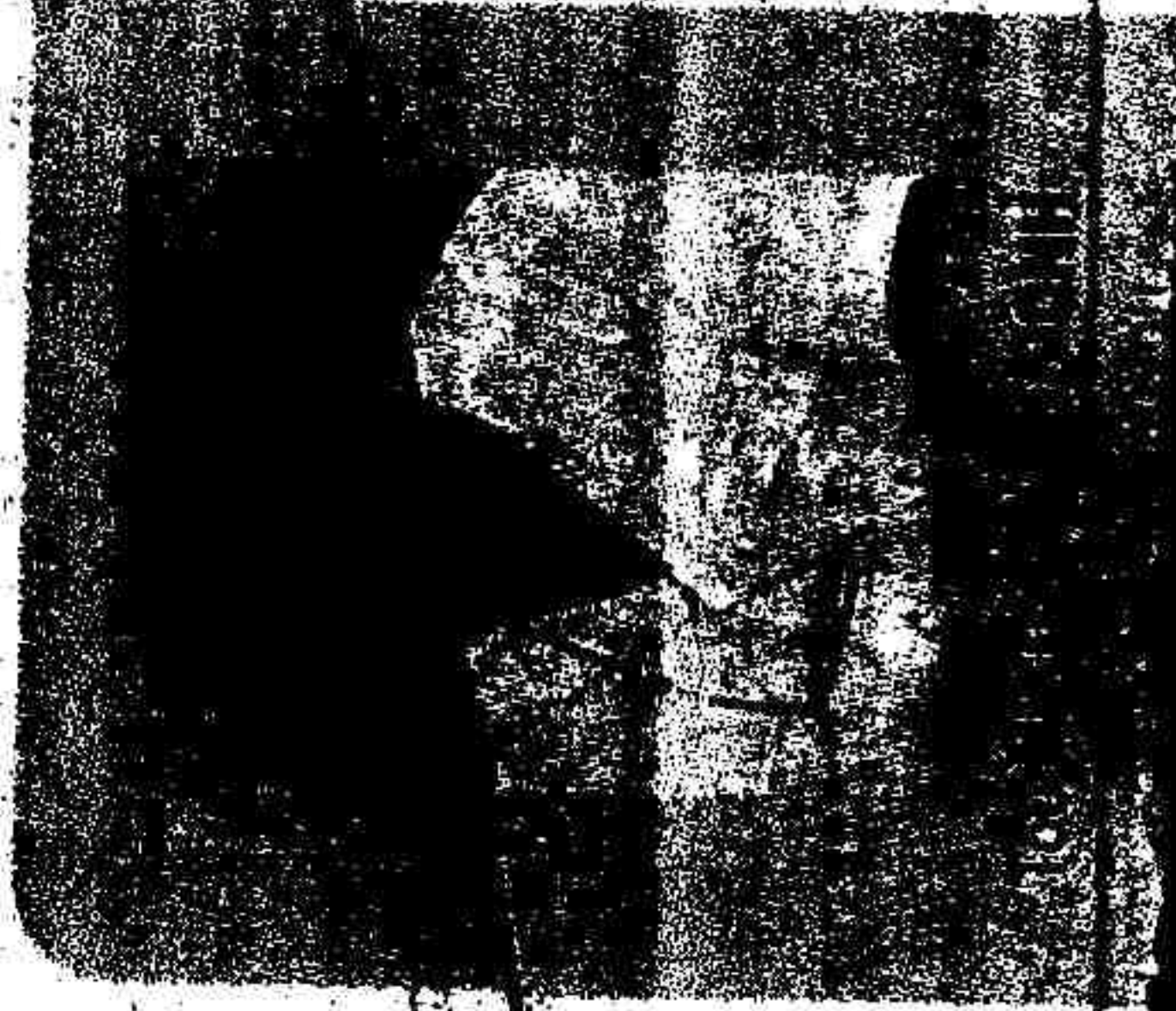
Ο γνωστός συγκοινωνιολόγος καταθέτει τις σκέψεις του για το ζήτημα της υπογειοποίησης του τρένου στην περιοχή της Πάτρας

# Η υπογειοποίηση ...έλαβε τέλος

**Π**έν ανήκω σε αυτούς που θεωρούσαν δεδομένη την προοπτική υπογειοποίησης της σιδηροδρομικής γραμμής. Όπως δεν ανήκω σε αυτούς που ενθουσιάζονταν από την εξαγγελία του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα. Και στις δύο αυτές περιπτώσεις συναντήθηκαν δύο από τις παθογένειες του σχεδιασμού στη χώρα μας: Η αθεράπευτη έλλειψη οικονομικού ορθολογισμού και η πανόχληρη τάση από την πλευρά όσων λαμβάνουν αποφάσεις να «χαϊδύρουν» τους «αυτά», αρκέσασα υποσχόμενοι να ανακωδονται ευχάριστα» (σας

θέση του ΟΣΕ. Η θέση αυτή υποχρεωτικά λαμβανόταν ως δεδομένη σε όλες τις σχετικές με την Πάτρα μελέτες: Την παλαιότερη Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας (1993 - 99), αλλά και τις πρόσφατες μελέτες Ρυθμιστικού Σχεδίου και Ανάθεωρησης ΓΠΣ. Η έγκριση των οποίων βρίσκεται σε τελικό στάδιο. Επιπλέον άρα το συνολικό σχεδιασμό της πόλης και μάλιστα αποφασιστικά αφού αφορά το εύρος του παρόντος ζωνών, οι οποίες είχαν φανεί οι δυσκολίες υλοποίησης, όπου, αυτό που ήταν ένα εύκολο «άλλα προς τα μπρος»

> Ο Προαστιακός  
πρέπει άμεσα  
να επεκταθεί  
προς βορρά  
και προς νότο



καλύτερο για την πόλη τρόπο το εναλλακτικό σχέδιο, που αποτελεί τη μοναδική ρεαλιστική πιθανότητα: Η σύνδεση της Πάτρας με τη νέα Σιδηροδρομική Γραμμή Υψηλών Ταχυτήτων που -ας ελπίσουμε- θα φτιάσει μέχρι το Ρίο εντός των χρονικών πλαισίων του ΕΣΠΑ, με τρόπο που να επιφέρει από-

νική αναρρίθση.  
Τό αν η γραμμή από το Ρίο μέχρι την Πάτρα θα μετατραπεί προοπτικά σε διεθνούς πλάτους με ηλεκτροκίνηση, είναι θέμα του ΟΣΕ. Το βέβαιο είναι ότι ο υφιστάμενος Προαστιακός μπορεί και πρέπει να αναβαθμιστεί, να επεκταθεί και προς



πολιτικούς τους προϋπολογισμούς, κ.λπ.)  
Θυμίζω ότι το ΕΠΣ της Πάτρας είχε αρχικά συμπεριλάβει ως πρόταση μια περιμετρική σιδηροδρομική χάραξη. Ήταν η εποχή που στην πολεοδομική πρακτική - όπως υλοποιείτο μέσω της ΕΠΑ - οι σταθμοί μεταφορών και τα υπερτοπικά δίκτυα αντιμετωπιζόνταν ως πηγές όχλησης.

Η πρόταση αυτή δεν θα μπορούσε να γίνει δεκτή από τον ΟΣΕ, ο οποίος επέμεινε - και πέτυχε - τη διατήρηση του κλάδου Ρίου - Αγ. Διονυσίου. Αργότερα, με πρωτοβουλία του Οργανισμού έγινε μία συζήτηση με τον Δήμο για τη συνέχεια του δικτύου προς Πύργο, στην οποία κατάθεσε δύο προτάσεις για το μέγεθος της πόλης μέχρι το νέο λιμάνι - που είχε ήδη αρχίσει να σχεδιάζεται: Υπογειοποίηση ή υπερυψωμένη διέλευση της γραμμής σε γέφυρα. Εύκολα - αν και χωρίς καμία περαιτέρω προεργασία ή κοστολόγηση - προκρίθηκε η υπογειοποίηση, η οποία συμπεριλήφθηκε στην Αναγνωριστική Μελέτη για την Ανάβαθμιση του Σιδηροδρομικού Άξονα Κορίνθου - Πάτρας και έγινε έτσι επίσημη

δείχτηκε ένα εφιαλτικά δύσκολο - ουσιαστικά αδύνατο - σχέδιο για υλοποίηση το 2007, όταν προέκυψαν οι πρώτες σαφείς αρνήσεις για χρηματοδότηση από τα κοινοτικά όργανα. Η τύχη του έργου είχε κριθεί από τότε.

Η τοποθέτηση των εκπροσώπων του ΟΣΕ στη σύσκεψη της Περιφέρειας απλά βάζει τα πράγματα στη θέση τους. Ρητά δηλώθηκε ότι υπάρχει άρνηση χρηματοδότησης γιατί το έργο θεωρείται μη σκόπιμο (βιώσιμο). Δεν χρειάζεται καμία ιδιαίτερη εμπειρία για να καταλάβει κάποιος ότι ένα έργο από αυτά που παράγουν έσοδα, το οποίο δεν κρίνεται βιώσιμο, (δεν παράγει δηλαδή τόσα πρόσθετα έσοδα που να δικαιολογούν τη δαπάνη κατασκευής του), δεν έχει καμία ελπίδα να χρηματοδοτηθεί, όχι μόνο σε περιόδους κρίσης, αλλά ούτε και σε περιόδους ανάπτυξης. Οι καρινοί των κοινοτικών Διαρθρωτικών Ταμείων είναι σαφέστατοι στο θέμα αυτό.

Κατά την προσωπική μου άποψη, η προσωπική της υπογειοποίησης έχει τελειώσει οριστικά, ανεξάρτητα α-

πό τι θέλουμε εμείς, εφόσον δεν υπάρχει πρόθεση χρηματοδότησης. Οφείλουμε να εψμάστε реалистές: Συζητούμε για ένα έργο κόστους εργασίων γραμμής 500 εκατ. € κατά την επίσημη ενημέρωση των υπευθύνων του ΟΣΕ, το οποίο δεν πρόκειται να ενοχύσει παρά ελάχιστα - αν καθόλου - την ανταγωνιστική θέση του σιδηροδρομικού δικτύου. Στην πράξη πρόκειται για ένα κολλοσιαίο σιδηροδρομικό έργο που σχεδιάζεται με τη λογική της αστικής ανάπτυξης. Όσο κατανοντό και λογικό και αν ακούγεται αυτό από κάποιον που είναι εθισμένος σε αυτή τη συλλογιστική - όπως είμαστε στη χώρα μας - τόσο ακατανόητο είναι για την ψυχρή ορθολογική προσέγγιση των υποψήφιων χρηματοδοτών του.

Πιστεύω λοιπόν ότι, ακόμα και αν κάποια μέρα βρεθούν χρήματα, θα έπρεπε να διοχετευτούν κατά προτεραιότητα σε άλλα, πολύ πιο σημαντικά και κρίσιμα έργα για το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το ζήτημα τώρα είναι πώς μπορεί να οργανωθεί με τον

βορά και - άμεσα - προς νότο, μέχρι την Κ. Αχαγιά και - γιατί όχι εποχιακά - μέχρι το Α/Δ Αράξου. Προοπτικά η γραμμή μπορεί να αποτελέσει τον άξονα ενός κύριου αστικού μέσου σταθερής τροχιάς (όπως έχει προταθεί ήδη από το 1984 από τον καθ. Νίκο Πολυδωρίδη). Μην ξεχνούμε ότι η πολύ πρόσφατη μελέτη για το τραμ, η οποία εξέτασε εναλλακτικές χαράξεις που δεν συμπεριέλαβαν την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή, κατέληξε σε μια πρόταση προϋπολογισμού 260 εκατ. €, ποσόν που είναι μάλλον απίθανο να εξασφαλιστεί από οποιαδήποτε πηγή χρηματοδότησης, πόσω μάλλον από τραπεζικό δανεισμό. Άρα, η αξιοποίηση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής πιθανόν αποτελεί τη μοναδική απάντηση και στο ζήτημα αυτό.

Σε κάθε περίπτωση, το ιοπίο ξεκαθάρισε και η πόλη, δηλαδή ο Δήμος, πρέπει τώρα να δουν και να σχεδιάσουν τη νέα πραγματικότητα, συμπεριλαμβάνοντας την στη μελέτη αναθεώρησης του ΓΠΣ και επικαιροποιώντας το σχεδιασμό της κυκλοφορίας και των συγκοινωνιών.