

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Θέμα: «Δημόσιος διάλογος για την διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής από την Πάτρα»

Παρακαλούμε για την επαλήθευση ή τη διάψευσή σας και τον σχετικό σχολιασμό σας επί της πληροφορίας περί του ότι, στα πλαίσια του εν θέματι αναφερομένου προτείνετε η μικρή υπογειοποίηση ως η πλέον πιθανή για να εκτελεστεί. Το προηγούμενο αίτημα έθεσε ενώπιόν μας η κα Παπαράπη Θέκλα (ΑΔΤ 119958, δ/νση Πατησίων 314, ΤΚ.11141, τηλ.2112153380), ζητώντας να της μεταφέρουμε την σχετική αρμόδια τοποθέτηση της πολιτικής ηγεσίας, αφού έλαβε σχετική πληροφόρηση από το επισυναπτόμενο δημοσίευμα της εφημερίδας «**ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ**», της 23/02/2016.

Ο αναφέρων βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος

Το κόστος, η χάραξη και... η παραχάραξη

ΤΟΥ ΣΠΗΡΗ ΠΑΠΑΔΡΕΟΥ

Η Π» συνεχίζει τον δημόσιο διάλογο για το θέμα της διέλευσης της σιδηροδρομικής γραμμής από την Πάτρα και στο πλαίσιο αυτό, με την συμβολή του συγκοινωνιολόγου μηχανικού και εκ των μελών της επιστημονικής επιτροπής του CODE PATRAS Νίκου Μηλιώνη,

«ΕΧΕΙ ΞΕΧΑΣΤΕΙ»

Η περιμετρική χάραξη:
«Σχεδιαστικός παραλογισμός»



Κατά την άποψη Μηλιώνη: Το ΓΠΣ Πάτρας (1986) είχε συμπεριλάβει στη Β' Φάση του πρότασης περιμετρικής σιδηροδρομικής χάραξης, από το Ρίο μέχρι την Παραλία.

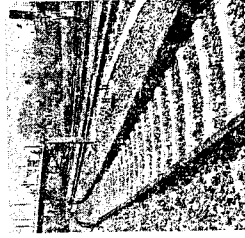
Η πρόταση αυτή ήταν μια απλή γραμμή στο χάρτι, με ένδειξη σιδηροδρομικού σταθμού στον Ρηγάνακομπο. Μετά τις αντιρρήσεις του ΟΣΕ, περιλήφθηκε τελικά στο ΓΠΣ (1986) ένας συνδυασμός περιμετρικής διέλευσης και ταυτόχρονης λειτουργίας του κλάδου μέχρι των Αγ. Διονυσίου. Η πρόταση αυτή ουσιαστικά ξεχάστηκε, δεν μελετήθηκε ποτέ τεχνικά παραπέρα, ούτε επιμετρήθηκε.

Η περιμετρική χάραξη επανέρχεται σήμερα -ακατανόητα- κατά τον κ. Μηλιώνη- ως πρόταση του Δήμου, υιοθετούμενη και από τον Σύλλογο Αρχιτεκτόνων Ν. Αχαΐας. Πρόκειται «για έναν

παρουσιάζει (και σχολιάζει κατά τη δική του επιστημονική κρίση) τις εναλλακτικές προτάσεις ή μελέτες που έχουν κατατεθεί μέχρι σήμερα στο τραπέζι. Σύμφωνα με τον κ. Μηλιώνη, η επίκληση των εκτιμήσεων του ονομαστικού κόστους του έργου, δεν έχει καμία απολύτως αξία, αφού οι μελέτες που έγιναν μέχρι σήμερα, ήταν τμηματικές ή θεματικές. Κατά συνέπεια, όλες οι

ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΦΘΗΚΕ

Η μεγάλη υπογειοποίηση:
«Εφιαλτική και πανάκριβη»



Κατά την άποψη Μηλιώνη: Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 ο ΟΣΕ πρότεινε υπογειοποίηση ή υπερυψωμένη διέλευση της γραμμής. Χωρίς καμία προεργασία ή κοστολόγηση συμπεριλήφθηκε στην «Αναγνωριστική Μελέτη για την Αναβάθμιση του Σιδηροδρομικού Άξονα Κορινθίου - Πάτρας» και έγινε έτσι επίσημη θέση του ΟΣΕ. Αποδείχτηκε όμως ένα εφιαλτικά δύσκολο σχέδιο για υλοποίηση, με υπέρογκο κόστος. Σχετικά με αυτό, υπάρχουν μόνο εκτιμήσεις, δεδομένου ότι δεν ολοκληρώθηκαν ποτέ η μελετητική ωρίμανση. Η επίσημη εκτίμηση της ΕΡΓΟ-ΣΕ -με όλη την αβεβαιότητα που συνεπλάγανται οι τεχνικές δυσκολίες και οι αβεβαιότητες του έργου- αναφέρεται σε κόστος της τάξεως των 700 εκατ. ευρώ. Ήδη από το 2007, προέκυψαν οι πρώτες σαφείς αρνήσεις για χρησιμοποίηση του έργου από τα κοινο-

> Σύμφωνα με τον κ. Μηλιώνη, το σενάριο της «μικρής υπογειοποίησης» είναι το μόνο από τα τρία που είναι πιθανό να επανέλθει προς διαβούλευση

> Οι τμηματικές μελέτες δεν επιτρέπουν σ' αυτή τη φάση τεκμηριωμένο υπολογισμό

αναφορές περί εκτίμησης κόστους δεν έχουν καμία σχέση με την «πραγματική» εικόνα του κόστους, και χρησιμοποιούνται από λαϊκισμό ή άγνοια, αναφέρει χαρακτηριστικά ο κ. Μηλιώνης. Μέχρι σήμερα, λοιπόν, έχουν προταθεί -πλην της πρότασης της Πρωτοβουλίας CODE Patras- τρεις εναλλακτικές επιλογές για τη σιδηροδρομική σύνδεση της Πάτρας.

Η «ΤΑΠΕΙΝΩΣΗ»

Η μικρή υπογειοποίηση:
Το «πιο πιθανό σενάριο»



Η πρόταση της «μικρής υπογειοποίησης» ή «ταπείνωσης της γραμμής», σύμφωνα με τον κ. Μηλιώνη, παρουσιάστηκε το 2013 ως εναλλακτική της μεγάλης υπογειοποίησης και δεν πρέπει να συζητείται με αυτήν. Σύμφωνα με την πρόταση αυτή («ηρόταση Ζέκου»), η οποία, τεχνικά είναι μελετημένη μόνο σε επίπεδο αναγνωριστικής μελέτης, προτείνονται: >Επιφανειακή διέλευση δραπευρόθεσμου και μεσοπρόθεσμου, με δύο γραμμές, στην υπάρχουσα μερική για τη λειτουργία του Προαστιακού και μια κανονικού πλάτους, δίπλα στην υπάρχουσα προς την πλευρά του λιμανιού, για την εξυπηρέτηση των υπεραστικών και των εμπορικών τραίνων.

>Υπογειοποίηση μικροπρόθεσμου του τμήματος της γραμμής από τον Αγ. Διονύσιο μέχρι των Φάρων με μονή γραμμή κανονικού πλάτους σε μικρότερο βάθος και διατήρηση της γραμμής του Προαστιακού

στην οροφή. Το κόστος κατασκευής του τμήματος από ΣΣ Κατελλοκιάμους μέχρι νέο λιμάνι με υπογειοποίηση όπως περιγράφεται παραπάνω εκτιμάται στην τάξη των 135 εκατ. ευρώ. Σύμφωνα με τον κ. Μηλιώνη, το σενάριο της «μικρής υπογειοποίησης» είναι το μόνο από τα τρία που είναι πιθανό να επανέλθει προς διαβούλευση, με όλα τα σχετικά χρονικά μετρήσιμα που αναφέρονται παραπάνω.