



ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΑΘΗΝΑ 16/03/2016

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Θέμα: «Το λιμάνι της Πάτρας και το τρένο»

Παρακαλούμε για την τοποθέτηση-απάντηση, τις ενέργειες σας, επί επιστολής που μας προώθησε ο κος Παναγιώτης Μπούσμπουρας, Πολ. Μηχανικός, πρώην Δ/ντης Τ.Υ. Λιμένα Πατρών, μέσω email: «panbous@hotmail.com», υποβάλλοντας αίτημα αποδοχής των προτάσεων του από την πολιτική ηγεσία για το εν θέματι αναφερόμενο ζήτημα.

Ο αναφέρων βουλευτής

Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού

Κόμματος Ελλάδος

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΤΡΕΝΟ

Με ιδιαίτερο ενδιαφέρον διάβασα στην <<ΠΕΛΟΠΟΝΗΣΣΟ>> της Κυριακής 28-2-2016 τις απόψεις του Προέδρου του ΟΛΠΑ και του συναδέλφου Ν. Μηλιώνη σχετικά με την πορεία του τρένου στην πόλη μας, θέμα το οποίο, διαπιστώνω με ικανοποίηση ότι απασχολεί όλο και περισσότερους συμπολίτες μας. Αξίζει σχολιασμού μία φράση η οποία, καίτοι μετά τη επιστολή του Προέδρου του ΟΛΠΑ που δημοσιεύθηκε την 1/3 στην ίδια εφημερίδα παραμένει <<ορφανή>>, αποτελεί προσφιλές επιχείρημα των υποστηρικτών της επίγεια διεύλευσης: **<<...να περάσει το νέο τρένο πάνω στη σημερινή μετρική γραμμή με μια μικρή επέκταση μιάς τρίτης σιδηροτροχιάς...>>**. Η φράση παρεμβάλλεται ανάμεσα σε εξαγγελίες για νέα master plan, αλλαγές σχεδίων για τους χώρους της Π-Π και την πρόβλεψη εκπόνησης νέας μελέτης υπογειοποίησης, προφανώς από τον ΟΣΕ. Ο Πρόεδρος του ΟΛΠΑ στην πιο πάνω επιστολή του αναφέρεται και πάλι σε προσωρινή και οριστική διεύλευση. Μόνο κάποιος αφελής μπορεί να πιστέψει ότι ο ΟΣΕ, άπαξ επιτύχει την επίγεια διεύλευση, θα ασχοληθεί σοβαρά με την υπογειοποίηση. Το βέβαιο που θα συνέβαινε όταν θα είχε κορεσθεί η επίγεια μονή γραμμή, θα είναι να προτείνει ο ΟΣΕ την εγκατάσταση δεύτερης γραμμής αφού, κατά τη λογική της Ομάδας CODE PATRAS, θα είχαμε πλέον <<συνηθίσει>>. Η αποφυγή κορεσμού αποτελεί έναν επί πλέον λόγο για τον οποίο, σε περίπτωση υπογειοποίησης, ο προαστιακός θα πρέπει να <<τρέχει>> επίγεια, όπως σήμερα. Και στις δύο περιπτώσεις Η ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΟΡΙΣΤΙΚΗ. Πρέπει όμως να συνειδητοποιήσουμε ότι για να περάσει γραμμή κανονικού πλάτους μέσα από την πόλη, επίγεια ή υπόγεια, θα περάσουν αρκετά χρόνια. Στην πρώτη περίπτωση, έστω και αν ο Δήμος συναινέσει, είναι πολλοί συμπολίτες που θα αντιταχθούν χρησιμοποιώντας όλα τα νόμιμα μέσα, με συνέπεια να υπάρξουν μακροχρόνιες καθυστερήσεις. Στη δεύτερη περίπτωση θα χρειασθεί αρκετός χρόνος για την εκπόνηση των μελετών, εξεύρεση της πίστωσης και την κατασκευή του έργου. Οι νέοι διοικούντες τους ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ πρέπει να αξιοποιήσουν την εμπειρία από την περιπέτεια του έργου αναβάθμισης της γραμμής Τρεις Γέφυρες-Πειραιάς, η οποία ξεκίνησε το 2005 και σήμερα, μετά δέκα χρόνια, ξεκινά με νέα εργολαβία σχεδόν από την αρχή. Και πάλι όμως αντιμετωπίζει προσφυγή του Δήμου Χαϊδαρίου στο Σ.Ε. κατά της επίγεια διεύλευσης της γραμμής στην περιοχή του Ταύρου.

Θα πρέπει να αντιμετωπίσουμε όλοι και ιδιαίτερα η νέα διοίκηση του ΟΛΠΑ την πραγματικότητα. Επιβεβαιώθηκε από τους πλέον αρμόδιους ότι η κατασκευή του εμπορικού τμήματος του νέου λιμένα παραπέμπεται στις καλές και, προφανώς λόγω πρόβλεψης μικρού όγκου αναμενομένων φορτίων. Κατά συνέπεια σήμερα και για την προσεχή 20ετία, εμπορικό λιμάνι της Πάτρας είναι η Βόρεια Λεκάνη που περικλείεται από την Προβλήτα Αστιγγος και την Βόρεια Προβλήτα. Οι κρηπιδότοιχοι των δύο προβλητών έχουν μήκος 200μ και 220μ αντίστοιχα και δέχονται πλοία με βύθισμα μέχρι -12μ με την προϋπόθεση εκβάθυνσης της λεκάνης, ο πυθμένας της οποίας έχει σήμερα βάθος περίπου -10μ. (Ο όγκος των εκσκαφών εκτιμάται σε περίπου 300.000κ.μ. και το κόστος δεν θα υπερβεί το 1,5 εκ). Ο κρηπιδότοιχος μπροστά από το Σταθμό Παν. Κανελλόπουλος (Μελίνα) έχει μήκος 370μ. και δέχεται πλοία μέχρι -10μ. Για να υπάρξει μέτρο σύγκρισης, σημειώνεται ότι οι κρηπιδότοιχοι του ν. λιμένα δέχονται πλοία μέχρι -10μ. ενώ για το εμπορικό τμήμα προβλέπεται βύθισμα πλοίων μέχρι -15μ. Για να επανέλθουμε στη Β. Λεκάνη η συνολική χερσαία επιφάνεια ανέρχεται σε περίπου 50.000τ.μ.

Όλοι γνωρίζουμε ότι ο χώρος του Σταθμού Αγ. Διονυσίου διαστάσεων 500x50μ=25000τ.μ. εκτείνεται ανατολικά, παράλληλα με τον κρηπιδότοιχο των 370μ. και σε απόσταση 50μ. περίπου. Αν η στάθμη της επιφάνειας του χώρου υποβιβασθεί περίπου στο επίπεδο της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου, (όγκος εκσκαφών 80-100.000κ.μ.), σύμφωνα με πρόταση μου από το Μάιο 2013 και ανάλογες προτάσεις συναδέλφων-μελετητών του ΕΡΓΟΣΕ που ακολούθησαν, αφενός είναι δυνατή η μελλοντική συνέχιση της ν. γραμμής προς Νότον επίγεια ή υπόγεια και αφετέρου είναι δυνατόν να <<στρωθεί>> ΑΜΕΣΑ μονή γραμμή 300μ.περίπου, κανονικού εύρους, προς την

προβλήτα Αστιγγος δια της Πύλης της οδού Νόρμαν. Με την υλοποίηση της συγκεκριμένης πρότασης επιτυγχάνονται πολλαπλοί στόχοι:

--αποκτά η πόλη σιδ. σύνδεση με την Αθήνα.

--εκπληρώνεται η δέσμευση του ΟΣΕ για την ολοκλήρωση του σιδ/κου ΠΑΘΕ. Κανένας λογικός άνθρωπος δεν είναι δυνατόν να απαιτήσει την επέκταση της γραμμής προς ένα εμπορικό λιμάνι που δεν υπάρχει. Στο μέλλον η επέκταση μπορεί να ενταχθεί στο τμήμα Αγ. Διονύσιος-Πύργος. Αν ο ΟΣΕ σκοπεύει να προσελκύσει και μέρος των τουριστών που καταφθάνουν χωρίς όχημα, μπορεί από το χώρο της Π-Π να <<στρώσει>> μετρική γραμμή προς το ν. λιμάνι (500μ.) ή από την Ιχθυόσκαλα να <<τρέξει>> μετρική γραμμή 1200μ. μεταξύ του ΝΟΠ και της ακτής, μέχρι τη δεξιά όχθη του Διακονιάρη, ο οποίος θα γεφυρωθεί με πεζογέφυρα. Οι επιβάτες θα μεταφέρονται με τον προαστιακό στον Αγ. Διονύσιο όπου θα γίνεται μετεπιβίβαση.

--δίνεται η δυνατότητα στον ΟΛΠΑ να προσελκύσει μοναδοποιημένα φορτία (containers κλπ) που θα μεταφέρονται σιδ/κα φορτωμένα σε trailers. Αν ο αριθμός τους είναι μικρός θα ρυμουλκούνται εντός της λιμενικής ζώνης μέχρι το ν. λιμάνι για να φορτωθούν σε Ο/Γ πλοία και αντιστρόφως, ενώ αν ο αριθμός τους είναι σημαντικός θα καταπλέει το πλοίο στη Β. Λεκάνη και θα τα παραλαμβάνει. Ο ΟΛΠΑ θα πρέπει να διαθέσει τον αναγκαίο μηχανικό εξοπλισμό για την φορτοεκφόρτωση και διακίνηση των trailers εντός των λιμενικών χώρων. Παράλληλα ο ΟΛΠΑ θα συγκεντρώσει στατιστικά στοιχεία που θα βοηθήσουν στη μελέτη αξιοποίησης των χώρων της Π-Π (χωρίς βέβαια σκέψεις για <<προσωρινή>> επίγεια διέλευση της ν. γραμμής). Πάντως, επειδή διατυπώνονται σκέψεις, μετά τον Αγ. Ανδρέα, η γραμμή κανονικού εύρους να ακολουθήσει την σημερινή χάραξη, είναι χρήσιμο να επισημανθεί ότι στον Α/Κ Γλαύκου, που ήδη λειτουργεί, η διέλευση της ν. γραμμής προς Νότο προβλέπεται εντός της λιμενικής ζώνης.

Εν όψει των ανωτέρω, θα πρέπει η Πόλη και ειδικότερα ο ΟΛΠΑ, οι εμπλεκόμενοι στη λειτουργία του λιμένα, οι παραγωγικές τάξεις και γενικά όλοι όσοι ενδιαφέρονται για την ανάπτυξη της πόλης, να απαιτήσουν από τον ΟΣΕ, το τρένο να μην σταματήσει στην οδό Κανελλοπούλου, αλλά να φθάσει στον Αγ. Διονύσιο άμεσα, ανεξάρτητα από την επέκταση προς Νότο.

Πάτρα 4-3-2016

Παναγ. Μπούσμπουρας

Πολ. Μηχανικός

πρ. Δ/ντης Τ.Υ. Λιμένα Πατρών

panbous@hotmail.com