

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΑΘΗΝΑ 31/10/2016

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Θέμα: «Το τρένο μπορεί και πρέπει να φτάσει στον Αγ. Διονύσιο σύντομα η επέκταση προς το νέο λιμάνι μπορεί να περιμένει ώστε να γίνει σωστά»

Παρακαλούμε για την τοποθέτηση-απάντηση, τις ενέργειες σας, επί επιστολής που μας προώθησε ο κος Παναγιώτης Μπούσμπουρας, Πολ. Μηχανικός, π. Δ/ντης Τ.Υ. Λιμένα Πατρών, τηλ: 6972835439, μέσω email: «panbous@hotmail.com» υποβάλλοντας το αίτημα προς στην πολιτική ηγεσία για το εν θέματι αναφερόμενο ζήτημα.

Ο αναφέρων βουλευτής

Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού

Κόμματος Ελλάδος

----- Προωθημένο μήνυμα -----

Από: panagiotis bousbouras <panbous@hotmail.com>

Ημερομηνία: 31 Οκτωβρίου 2016 - 11:52 π.μ.

Θέμα: ΤΟ ΤΡΕΝΟ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

Προς: "ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚ." <ninikolopoulos@gmail.com>

Κύριε Νικολόπουλε καλημέρα

Διάβασα την 24/10/16 στην ιστοσελίδα <<ΥΠΟΔΟΜΕΣ>> την απάντηση της ΕΡΓΟΣΕ σε ερώτησή σας για τη σιδ/κή σύνδεση της Πάτρας με την Αθήνα. Η ενασχόλησή σας με το θέμα αποδεικνύει ότι έχετε συνειδητοποιήσει τη σημασία του τρένου για την ανάπτυξη της πόλης, ενώ όλοι οι άλλοι τοπικοί παράγοντες ασχολούνται αποκλειστικά με την αναβάθμιση της οδού Πατρών-Πύργου.

Όπως διάβασα στην απάντησή του, ο ΟΣΕ εντάσσει σκόπιμα την σιδ/κή σύνδεση της πόλης μας με τη διέλευση της γραμμής μέσω του κεντρικού πυρήνα της. Συνεχίζει την πάγια τακτική του με στόχο να αποφύγει την υπογειοποίησή της σε μήκος 2χλμ (Αγ. Διονύσιος-Αγ. Ανδρέας). Θα έλεγε κάποιος ότι, ενδεχομένως ο ΟΣΕ προσπαθεί να <<εκβιάσει>> την πόλη προκειμένου να δεχθούμε την επίγεια διέλευση της γραμμής η οποία, αν γίνει δεκτή, θα την απομονώσει από τη θάλασσα.

Η σιδ. σύνδεση της πόλης πραγματοποιείται αν η γραμμή φθάσει στον Αγ. Διονύσιο. Η επέκταση προς Νότο προς το παρόν είναι περιττή, δεδομένου ότι δεν προβλέπεται η κατασκευή νέου εμπορικού λιμένα στην ακτή Δυμαίων κατά την τρέχουσα δεκαετία και είναι αμφίβολη και για την επόμενη.

Με την προς ανάθεση εργολαβία Ψαθόπυργος-Ρίο η γραμμή προβλέπεται να φθάσει μέχρι την οδό Κανελλοπούλου 3χλμ πριν από τον Αγ. Διονύσιο. Η επί πλέον δαπάνη επέκτασης των 3χλμ μέχρι τον Αγ. Διονύσιο είναι ασήμαντη, δεδομένου ότι η γραμμή θα οδεύσει επίγεια και τα τελευταία 700μ. σε ανοικτή τάφρο. Ο χώρος του σταθμού Αγ. Διονυσίου θα πρέπει να υποβιβασθεί στο επίπεδο της οδού Ηρώων

Πολυτεχνείου, ώστε η επέκταση προς Νότο όταν οι συνθήκες
ωριμάσουν θα μπορεί να γίνει υπόγεια ή επίγεια.

Πληρέστερη ενημέρωση στο δισέλιδο κείμενο (Δεκ/ριος 2015) που
επισυνάπτω, στο οποίο αναπτύσσονται λεπτομερώς τα πάρα πάνω.

Το έχω κοινοποιήσει στους Περ/χη, Δήμαρχο, ΤΕΕ, ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ κλπ.

Πάτρα
31/10/16

Χαιρετώ

Παν. Μπούσμπουρας

Πολ. Μηχανικός

π. Δ/ντης Τ.Υ. Λιμένα Πατρών

ΤΟ ΤΡΕΝΟ ΜΠΟΡΕΙ ΚΑΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΦΘΑΣΕΙ ΣΤΟΝ ΑΓ. ΔΙΟΝΥΣΙΟ ΣΥΝΤΟΜΑ
Η ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΣ ΤΟ ΝΕΟ ΛΙΜΑΝΙ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΩΣΤΕ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΣΩΣΤΑ

Ισως για πρώτη φορά έγκυρη τοπική εφημερίδα παρουσίασε σφαιρικά ένα από τα πιο σοβαρά προβλήματα της πόλης, τη διέλευση της νέας σιδ. γραμμής προς το νέο λιμάνι και την μελλοντική επέκταση προς Πύργο. Η μη συστηματική ενασχόληση με το θέμα ίσως οφείλεται ότι το φανταζόμαστε σαν τον προαστιακό, δηλαδή ότι απλώς θα εγκατασταθεί γραμμή μεγαλύτερου πλάτους και θα έχουμε μικρή αύξηση της πυκνότητας των δρομολογίων. Την εντύπωση έχουν καλλιεργήσει οι ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ και αυτό προσπάθησε και η Ομάδα CODE PATRAS στην Αγορά Αργύρη κατά την παρουσίαση της 12/11/2015. Δεν δίστασαν να μας πουν ότι αν γίνει υπογειοποίηση θα μας λείψει το τρένο! **Δεν έχουμε συνειδητοποιήσει ότι στη νέα γραμμή δεν θα υπάρχουν ισόπεδες διαβάσεις, πιθανότατα ούτε για τους πεζούς. Το θαλάσσιο μέτωπο θα είναι απομονωμένο.** Το αφιέρωμα ακολούθησε, την 2-2- 2016 στην ίδια εφημερίδα, τεκμηριωμένη με στοιχεία, παρέμβαση του συναδέλφου αρχιτέκτονα Δημ. Αϊβαλή. Οι ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ κατά κανόνα επιδιώκουν φθηνές λύσεις αδιαφορώντας για το περιβάλλον. Με επίγεια διέλευση προσπάθησε να ανακατασκευάσει η ΕΡΓΟΣΕ τη γραμμή Τρεις Γέφυρες-Πειραιάς που ξεκίνησε το 2005. Μετά από προσφυγή του Δήμου Αθηναίων στο Σ.Ε και την αναστολή των εργασιών που προκάλεσε, η εργολαβία διαλύθηκε και πρόσφατα, μετά από δέκα χρόνια και δαπάνη δεκάδων εκ/ρίων, το έργο δημοπρατήθηκε εκ νέου με υπογειοποίηση κατά ένα τμήμα του. Ήδη όμως προσέφυγε στο Σ.Ε. ο Δήμος Χαϊδαρίου κατά της επίγεια διέλευσης στην περιοχή Ταύρου.

Όσον αφορά την παρουσίαση της CODE PATRAS ήταν μια νέα προσπάθεια του ΟΣΕ να μας πείσει να δεχθούμε την επίγεια διέλευση. Αυτή τη φορά η προσπάθεια πλαισιώθηκε με πλειάδα διακεκριμένων αρχιτεκτόνων, πολεοδόμων κλπ των Πολυτεχνείου Ζυρίχης, ΕΜΠ και Παν/μίου Πατρών και ομάδες εργασίας άλλων Πανεπιστημίων. Φρόντισε όμως ο ΟΣΕ να οδηγήσει την επιστημονική ομάδα σε μονόδρομο θέτοντάς τους ως δεδομένο, όπως με πληροφόρησαν μέλη της, ότι η υπόγεια διέλευση της γραμμής είναι ασύμφορη λόγω κόστους 700 εκ. ευρώ και ότι δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις. Το ποσό των 700 εκ. το χρησιμοποιούν πάντα οι ιθύνοντες των ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ χωρίς να παρουσιάζουν στοιχεία που να το τεκμηριώνουν. Λησμόνησαν τις τέσσερες μελέτες που έχει στο αρχείο της η ΕΡΓΟΣΕ και τις αναφέρει ο συνάδελφος Αϊβαλής, οι οποίες εκτιμούν το κόστος κάτω των 100εκ. Μία από αυτές, συγκεκριμένα τη Μελέτη Σκοπιμότητας κλπ της σιδ. σύνδεσης Αθήνα- Πάτρα του Γραφείου Μελετών <<ΔΡΟΜΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ Ε.Π.Ε.>> (μηχ. Ζέκκος), παρουσίασε η ΕΡΓΟΣΕ την 20/12/13 στην Αγορά Αργύρη. Προβλέπει, (όπως και παρόμοια δική μου πρόταση που είχε προηγηθεί, έχει δημοσιευθεί στην εφημερίδα <<ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ>> την 12/10/13 και είχε από τότε γνωστοποιηθεί σε ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, τοπικούς φορείς κλπ.), υποβιβασμό της στάθμης του εδάφους του σταθμού Αγ. Διονυσίου και επίγειο σταθμό στο νέο επίπεδο. Οι προτάσεις αυτές, πέραν του υποβιβασμού της στάθμης του σταθμού κατά 5μ περίπου στο επίπεδο της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου, προβλέπουν κατασκευή σιδ. σήραγγας c/c μονής γραμμής (Νόρμαν-Παπαφλέσσα) και συλλεκτηρίου αγωγού ομβρίων ανάντι και σε επαφή με τη σήραγγα. Μήκος σήραγγας 1850μ, αγωγού ομβρίων 2400μ περίπου, βάθος ορύγματος 8-9μ. Ο προαστιακός μπορεί να οδεύσει επίγεια όπως σήμερα. Ως προς το κόστος γραμμής 9χλμ (Κανελλοπούλου-Ν. Λιμάνι) η εκτίμηση της μελέτης Ζέκκου είναι για επίγεια διέλευση (Λύση2Α) 48εκ και με υπογειοποίηση στο τμήμα Αγ. Διονύσιος- Αγ. Ανδρέας 86εκ. ήτοι επιβάρυνση λόγω υπογειοποίησης 40εκ.(χωρίς ΦΠΑ). Πως προέκυψε το κόστος των 700εκ. που παρουσιάζουν οι ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ και αποδέχθηκαν άκριτα οι έμπειροι μηχανικοί της CODE PATRAS; Με εφαρμογή των προτάσεων αυτών, η γραμμή μπορεί να φθάσει άμεσα μέχρι τον Αγ. Διονύσιο επίγεια, (σε ανοικτό όρυγμα τα τελευταία 700μ), με μικρή δαπάνη, (ενδεχομένως με ένταξη στο υπό δημοπράτηση τμήμα Ψαθόπυργος-Ρίο) και όχι να σταματήσει στα Μποζαϊτικά (100μ πριν την οδό Κανελλοπούλου ήτοι περίπου 4χλμ πριν από τον Σταθμό Αγ. Διονυσίου). Η επέκταση προς

το νέο λιμένα μπορεί να κατασκευασθεί σε επόμενο στάδιο, δεδομένου ότι χωρίς την κατασκευή του εμπορικού τμήματος του λιμένα δεν θα υπάρχουν φορτία και η γραμμή θα είναι νεκρή.

Το ακριβές κόστος του τμήματος έργου υπογειοποίησης μονής γραμμής 1850μ Αγ. Διονύσιος-Αγ. Ανδρέας με κατασκευή συλλεκτήριου αγωγού ομβρίων όπως το περιγράφω πιο πάνω, μπορεί να προκύψει χωρίς αμφισβήτηση, αν η ΕΡΓΟΣΕ το προκηρύξει, όταν υπάρξει προοπτική διάθεσης της αναγκαίας πίστωσης, με διεθνή διαγωνισμό ως μελέτη-κατασκευή με κατ' αποκοπή τίμημα. Στη διακήρυξη του διαγωνισμού μπορεί να καθορισθεί, κατά παρέκκλιση, εύλογη αποζημίωση για τον τελευταίο μειοδότη, στην περίπτωση κατά την οποία δεν καταστεί δυνατή η εξασφάλιση της πίστωσης για την υλοποίηση του έργου.

Από τα πιο πάνω φαίνεται καθαρά ότι, αποκλείοντας την υπογειοποίηση με πρόσχημα το υπερβολικό κόστος που προβάλουν οι ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ (και το αποδέχθηκε η CODE PATRAS) υποβαθμίστηκε η σημαντική εργασία καταξιωμένων επιστημόνων και μηχανικών της Ομάδας και την χρησιμοποιούν για να προωθήσουν την πάγια επιδίωξή τους, που είναι η επίγεια διέλευση διπλής γραμμής σε διάδρομο πλάτους 12μ. Ίσως στην αρχή να στρωθεί η μία γραμμή και τα τρένα να διέρχονται με μικρή ταχύτητα. **Αλλά ο αποκλεισμός του θαλάσσιου μετώπου είναι προδιαγεγραμμένος αν η πόλη δεν αντιδράσει.** Ο τρόπος είναι γνωστός. Επισημαίνω ότι με προσφυγές στο Συμβούλιο Επικρατείας: εμποδίστηκε η διέλευση της Ολυμπίας Οδού από την περιοχή Καϊάφα, η διέλευση της Ιόνιας Οδού στην Κλόκοβα γίνεται μέσω δίδυμης σήραγγας 3χλμ αντί του αρχικού σχεδιασμού για διέλευση στην πλαγιά, η Εγνατία στην περιοχή της Δωδώνης, αντί του αρχικού σχεδιασμού επίγεια διέλευσης, διέρχεται σε σήραγγα 4,5χλμ για να μην θιγεί το τοπίο, ενώ στην περιοχή της Πίνδου κατασκευάστηκαν σήραγγες για τα <<περάσματα>> της καφέ αρκούδας που ενδημεί στην περιοχή. Επισημαίνω ακόμη ότι τα έργα εκτροπής του Αχελώου έχουν διακοπεί ίσως οριστικά, αφού έχουν δαπανηθεί εκατοντάδες εκατομμύρια. Και αν οι διοικούντες τους ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ πιστεύουν ότι αυτά τα έργα δεν τους αφορούν, τουλάχιστον ως προβληματιστούν από την περιπέτεια της γραμμής Τρεις Γέφυρες-Πειραιάς που περιγράφω πιο πάνω.

Όμως αυτό που επείγει για την πόλη δεν είναι να φθάσει η γραμμή στο νέο λιμάνι, δεδομένου ότι όπως προανέφερα, χωρίς την κατασκευή του εμπορικού τμήματος του λιμανιού, δεν υπάρχουν φορτία για μεταφορά και η γραμμή θα παραμείνει νεκρή. Τα δύο έργα (γραμμή και λιμάνι) είναι αλληλένδετα και πρέπει να κατασκευασθούν παράλληλα με την προϋπόθεση ότι θα υπάρξουν βάσιμες δυνατότητες προσέλκυσης ικανού όγκου μεταφορικού έργου, ώστε να δικαιολογείται η χρηματοδότησής τους. Δυνατότητες που προς το παρόν δεν διαφαίνονται. Κατά συνέπεια η σημερινή απουσία όρων βιωσιμότητας, σε συνδυασμό με την εμμονή του ΟΣΕ στην επίγεια διέλευση παρά την κατηγορηματική αντίθεση της πόλης, στηρίζουν τη βεβαιότητα ότι δεν θα υπάρξουν ουσιαστικές εξελίξεις κατά την τρέχουσα περίοδο (2014-20). **Όμως η σιδ. σύνδεση της πόλης με την Αθήνα δεν πρέπει και δεν υπάρχει δικαιολογία να περιμένει. Με την εφαρμογή της πρότασης του Γραφείου Ζέκκου και δικής μου περί υποβιβασμού του δαπέδου του Σταθμού Αγ. Διονυσίου περίπου στη στάθμη της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου, η νέα γραμμή, αντί να σταματήσει στην οδό Κανελλοπούλου όπως σχεδιάζει η ΕΡΓΟΣΕ, να προχωρήσει ακόμη 4χλμ μέχρι τον Αγ. Διονύσιο με προοπτική επέκτασης προς το ν. λιμάνι υπογείως στο μέλλον.**

Ολοκληρώνοντας θεωρώ αναγκαίο να διατυπώσω την προσδοκία ότι κατά τη νέα εμφάνιση της CODE PATRAS την 13/2 δεν θα επιχειρηθεί <<λογοκρισία>> όπως συνέβη την 12/11/15 στην Αγορά Αργύρη και δεν θα επαναληφθούν οι <<προειδοποιήσεις>> στελεχών των ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ ότι, αν δεν δεχθούμε τις προτάσεις τους, το τρένο δεν θα φθάσει στην Πάτρα.

Πάτρα Δεκέμβριος 2015

Παναγ. Μπούσμπουρας
Πολ. Μηχανικός
π. Δ/ντης Τ.Υ. Λιμένα Πατρών