
Ξανά στις ράγες το σχέδιο του Προαστιακού για Κορωπί - Λαύριο

2018/03/12 08:23 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Γυρίζοντας τον χρόνο πίσω, στο μακρινό 1994, και στο πρόγραμμα μέτρων κατά του νέφους «Αττική SOS», ανάμεσα σε άλλες προβλέψεις, όπως κλιμακωτό ωράριο, έλεγχοι ποιότητας καυσίμων, πεζοδρομήσεις, λεωφορειολωρίδες και αναπλάσεις, φιγουράρει ως έργο πρώτης προτεραιότητας ο προαστιακός σιδηρόδρομος.

Η σπονδυλική στήλη του συστήματος μεταφορών της πρωτεύουσας, όπως αναφερόταν την ίδια εποχή και στους στόχους του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας. Αυτό προέβλεπε ένα δίκτυο που συνδέει Αθήνα και Πειραιά με τις υποπεριφέρειες του Νομού Αττικής, δηλαδή Μεσόγεια, Λαυρεωτική, Δυτική και Βόρεια Αττική, καθώς και με τα μεγάλα κέντρα των γειτονικών νομών, Κόρινθο, Λουτράκι, Χαλκίδα και Θήβα.

Νέα πλάνα στο... τραπέζι

Περισσότερο από μία δεκαετία μετά τις πρώτες επεκτάσεις του δικτύου, προς Κόρινθο - Κιάτο και Χαλκίδα, έχει φτάσει πια η ώρα να μπουν σοβαρά στο τραπέζι νέα πλάνα για την ενίσχυση του δικτύου. Και το μεγάλο πρότζεκτ δεν είναι άλλο από την επέκταση Κορωπί - Λαύριο, σε συνδυασμό με την επέκταση της Αττικής οδού, έργο για το οποίο βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη διαπραγματεύσεις για την εξασφάλιση ευρωπαϊκής χρηματοδότησης.

Εξάλλου, η έλλειψη πόρων αλλά και μελετητικής ωριμότητας ήταν η αιτία που ένα έργο απαραίτητο για την αναβάθμιση του λιμένα της Λαυρεωτικής «φρενάρει» από τις πρώτες κιόλας υποσχέσεις που δόθηκαν το 2007.

Ο σχεδιασμός του ΟΣΕ που ήθελε την επέκταση με κατασκευή διπλής γραμμής με ηλεκτροκίνηση τύπου τρόλεϊ, εκτιμώμενου προϋπολογισμού 160 εκατ. ευρώ, φαίνεται ότι εγκαταλείπεται. Σύμφωνα με πληροφορίες, η ΕΡΓΟΣΕ έχει ξεκινήσει τις απαραίτητες προμελέτες, αξιοποιώντας παράλληλα και ορισμένες προμελέτες που έχουν γίνει σε προηγούμενες φάσεις.

Παράλληλα, εξετάζεται το ενδεχόμενο να «κολλήσει» στις προεκτάσεις της Αττικής οδού προς Αρτέμιδα και Ραφήνα - το έτερο «φορτωμένο» λιμάνι της Αττικής - και η σιδηροδρομική επέκταση.

Η περιπέτεια Ισθμός - Λουτράκι

Εδώ κάπου οι σχεδιασμοί για μεγάλα πρότζεκτ τελειώνουν και έρχονται στο προσκήνιο μικρότερα έργα ενίσχυσης του πλέγματος του προαστιακού σιδηροδρόμου. Οπως η προκήρυξη για την κανονικοποίηση της υφιστάμενης γραμμής στο τμήμα Ισθμός - Λουτράκι, μήκους 6 χλμ., με ηλεκτροκίνηση, που δημοσιεύθηκε, στις 23 Φεβρουαρίου 2018, στην Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο προϋπολογισμός ανέρχεται σε 12 εκατ. ευρώ (χωρίς ΦΠΑ και αναθεωρήσεις) και η χρηματοδότηση έχει ενταχθεί στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ).

Η εξέλιξη αυτή ξαναπιάνει το νήμα μιας ενδιαφέρουσας ιστορίας, καθώς το 2007 δεν ήταν η πρώτη φορά που ανεστάλη η λειτουργία της γραμμής Ισθμός - Λουτράκι.

Η σιδηροδρομική σύνδεση των δύο πόλεων αποτέλεσε και τη μόνη επέκταση που έκαναν οι θρυλικοί Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ), σχεδόν 50 χρόνια μετά (1953) την κατασκευή του μετρικού δικτύου της Πελοποννήσου.

Η κυβέρνηση της «21ης Απριλίου» αποφασίζει το 1971 την κατάργησή της, με τη δικαιολογία της συσσώρευσης ελλειμμάτων. Δόθηκε πάλι προς εκμετάλλευση το 1993, αλλά έπεσε «θύμα» του εκσυγχρονισμού της γραμμής Αθήνα - Κόρινθος - Κιάτο, με αποτέλεσμα το 2007 να ανασταλούν τα δρομολόγια.

Δίκτυο με ιστορία

Η γραμμή της Πελοποννήσου μαζί με το αττικό σκέλος της και τις διακλαδώσεις αποτελεί το μεγαλύτερο μετρικό δίκτυο της Ευρώπης, φτάνοντας σχεδόν τα 800 χλμ., στα οποία περιλαμβάνονται τμήματα που διέρχονται από περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και τουριστικού ενδιαφέροντος.

Παρ' όλα αυτά, ύστερα από 120 χρόνια λειτουργίας και ένα πρόγραμμα εκσυγχρονισμού πολλών εκατομμυρίων που ξεκίνησε μετά το 2000, από το 2011 το δίκτυο βρίσκεται επισήμως σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας, πλην του Προαστιακού της Πάτρας, της γραμμής Κατάκολο - Ολυμπία και του οδοντωτού σιδηροδρόμου.

Στην ομιλία του στο 10ο Περιφερειακό Συνέδριο στην Τρίπολη ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστος Σπίρτζης κάλεσε τους φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και τους ιδιώτες να αξιοποιήσουν τις μετρικές γραμμές για τουριστικά δρομολόγια, βάσει του ευρωπαϊκού πλαισίου που επιτρέπει από το 2016 την επαναχρησιμοποίηση των μετρικών γραμμών. «Σε συνεργασία του ΟΣΕ με την Περιφέρεια και ξένα πανεπιστήμια, γίνονται οι απαραίτητες μελέτες βιωσιμότητας» ανέφερε χαρακτηριστικά.

Ανησυχία στην Πάτρα

Σήμερα στο δίκτυο του προαστιακού σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο προχωρούν οι εργασίες στο τμήμα Κιάτο - Ξυλόκαστρο, ενώ ο εκσυγχρονισμός της προαστιακής γραμμής της Πάτρας - του πλέον επιτυχημένου εμπορικά Προαστιακού της χώρας - έχει προκαλέσει ανησυχίες στους τοπικούς φορείς.

Αυτό γιατί όσο διαρκούν οι εργασίες θα απαιτηθεί κάποια τμήματα να μείνουν εκτός λειτουργίας.

Οπως διαβεβαιώνουν όμως οι αρμόδιοι, αυτό είναι προσωρινό. Το πρώτο «στοπ» θα μπει εντός Ιουνίου, στο τμήμα Άγιος Βασίλειος - Ρίο, στο οποίο η εξυπηρέτηση θα γίνεται από ειδικά δρομολογημένα λεωφορεία. Δεν προβλέπεται άλλη αλλαγή εντός του 2018.

Όσο για την επέκταση προς Κάτω Αχαΐα, που χρηματοδοτείται από την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, η καθυστέρηση αποδόθηκε πριν από λίγες ημέρες από τον περιφερειάρχη κ. Απόστολο Κατσιφάρα σε εργασίες που δεν εκτελέστηκαν σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στη μελέτη.

Ο ίδιος εκτίμησε ότι η αναβάθμιση και η επέκταση θα έχουν ολοκληρωθεί το πρώτο τρίμηνο του 2019. Για την αναβάθμιση της υπάρχουσας μετρικής γραμμής Πάτρα - Πύργος - Ολυμπία, μετά την οριστικοποίηση των μελετών προκειμένου να προχωρήσει η προαστιακή λειτουργία, ο σχεδιασμός προβλέπει την εκπόνηση χρηματοοικονομικής ανάλυσης, προκειμένου να προχωρήσει μέσω του Σχεδίου Γιούνκερ.

Μεγάλη εμπορευματική αξία

Η καθυστερημένη συνειδητοποίηση της μεγάλης σημασίας της σύνδεσης των κέντρων Αθήνας και Πειραιά με την αστική-βιομηχανική περιοχή του Θριασίου Πεδίου αναδεικνύεται από τις «συμμαχίες» που πλέον διαμορφώνονται για την προώθηση των απαραίτητων μελετών και έργων.

Η συνολική ευθύνη επίβλεψης των μελετών για την ένωση της Ελευσίνας με τον

Προαστιακό στο Σιδηροδρομικό Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ), που θα εκπονηθούν με χρηματοδότηση των ΕΛΠΕ, έχει ανατεθεί στην ΕΡΓΟΣΕ με την υπογραφή μνημονίου συνεργασίας με τα ΕΛΠΕ, τον ΟΣΕ και τον Δήμο Ελευσίνας.

Το έργο περιλαμβάνει την αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών που έχουν επί χρόνια εγκαταλειφθεί και ο προϋπολογισμός που θα εκτελεστεί με τη συμβολή των ΕΛΠΕ ανέρχεται σε 27 εκατ. ευρώ. Προϋπολογισμός που περιλαμβάνει, εκτός από τις μελέτες ανάταξης της γραμμής στο κομμάτι που ενώνει τα δύο διυλιστήρια της εταιρείας, και τη φυσική αποκατάσταση με τη διέλευση των δύο αγωγών κάτω από τη σιδηροδρομική γραμμή, την αποκατάσταση της γραμμής και την παράδοσή της με την επιδομή.

Μόλις ο κύκλος των μελετών ολοκληρωθεί, η ΕΡΓΟΣΕ θα αναλάβει το επόμενο κομμάτι, το σχετικό με τη χρηματοδότηση της ηλεκτροκίνησης και της σηματοδότησης, προκειμένου να μπορεί να ενταχθεί στο συνολικό δίκτυο του Προαστιακού βάσει των αρχών της διαλειτουργικότητας.

Στις μελέτες των ΕΛΠΕ περιλαμβάνεται και το σύνολο της ανάπλασης του περιβάλλοντος χώρου, προκειμένου να διαμορφωθούν οι κοινόχρηστοι χώροι, χώροι ποδηλατοδρόμων παράλληλα με τη γραμμή, αλλά και τα υφιστάμενα κτίρια.

Όλγα Κλώντζα

«Το Βήμα»