
Τι υποστηρίζει ο πρώην γ.γ. Μεταφορών Θάνος Βούρδας για την διέλευση του τρένου στην Πάτρα

2020/04/14 15:07 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Σε μια μακροσκελή ανάρτηση σχετικά με τη διέλευση του τρένου στην Πάτρα, η οποία απασχολεί έντονα την τοπική κοινωνία τις τελευταίες ημέρες, προχώρησε ο πρώην γ.γ. Μεταφορών Θάνος Βούρδας.

Σημειώνεται ότι μεταξύ του υπουργείου Μεταφορών και του δήμου Πατρέων έχει ξεσπάσει αντιπαράθεση, καθώς το υπουργείο [προωθεί τη μερική υπογειοποίηση](#), με το [δήμο να διεκδικεί πλήρη υπογειοποίηση](#).

Η ανάρτηση «Το Σύγχρονο τρένο στην Πάτρα: Σήριαλ, αλήθειες, μύθοι, και ανάγκες...» έχει ως εξής:

Παρακολουθώ για άλλη μία φορά τη συζήτηση στην περιοχή της Αχαΐας για τη διέλευση του τρένου από τα περίχωρα και τον αστικό ιστό της Πάτρας. Συζήτηση που έχει γίνει σήριαλ, αντικείμενο μικροκομματικών και μικροπολιτικών συμφερόντων, οικονομικών συμφερόντων και πολλών «παιχνιδιών».

Έχοντας μία εμπειρία από το χειρισμό του θέματος αποφάσισα να γράψω αυτό το κείμενο και τώρα πια δεν σκοπεύω να επανέλθω ξανά καθώς έχω κλείσει έναν κύκλο και την ευθύνη έχουν άλλοι στους οποίους εύχομαι από καρδιάς να συμβάλουν στην προώθηση της επέκτασης του Σιδηροδρόμου στη χώρα μας γιατί είναι βασική ανάγκη και σημαντικός αναπτυξιακός στόχος.

Αυτό το σήριαλ λοιπόν ξεκινά από τη 10ετία του 90 όπου χάθηκαν ευκαιρίες αλλά και χρήματα, έγιναν αλλεπάλληλες μελέτες οι οποίες αγνοούνται και βέβαια όλο αυτό το διάστημα οι χρήσεις στην περιοχή άλλαξαν και δεν περίμεναν πότε και εάν θα γίνουν τα έργα.

Για να μην μακρηγορώ όμως για το παρελθόν, να πάω κατευθείαν στο επίμαχο αυτής της περιόδου.

Για τη διαδρομή Ψαθόπυργος Μποζαϊτικά οι μελέτες έγινα το 2007 και μέχρι το 2011

είχαν εγκριθεί και από όλους τους φορείς της περιοχής της Αχαΐας και περιείχε υπογειοποίηση μόνο για το Ρίο.

Το έργο προκηρύχθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ το 2014, αλλά υπήρξαν σημαντικές δικαστικές περιπέτειες και συνεχείς προσφυγές με αποτέλεσμα να κατακυρωθεί το 2017.

Να τονίσω ότι είχε προκηρυχθεί ως έργο για την περιοχή Ψαθόπυργος Ρίο και όχι Μποζαΐτικα παρόλο που αφορούσε όλη την περιοχή έως 500μ. πριν την Κανελλοπούλου.

Παράλληλα η συζήτηση για το πώς θα μπει στην Πάτρα το τρένο είναι παλιά και το 2014 η Διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ μιλούσε για κόστος 700 εκ. για υπογειοποίηση από Κανελλοπούλου έως Άγιο Ανδρέα.

Η πρώτη μου επαφή με το θέμα ήταν το φθινόπωρο του 2015 όταν βρέθηκα στην παρουσίαση του CODE PATRAS, ως Διευθ/νων της ΕΡΓΟΣΕ, και είχα έντονες επιφυλάξεις, για τεχνικούς και οικονομικούς λόγους, για την υπογειοποίηση.

Το 2016 έπεσε μεγάλο βάρος στο να μην καταρρεύσουν οι εγκαταλελειμμένες από το 2014 εργολαβίες από Κιάτο έως Ψαθόπυργο και να ξεκινήσει η ωρίμανση των υπολοίπων έργων ολοκλήρωσης αυτής τη διαδρομής και πετύχαμε αρκετά με την ΕΕ να δέχεται να επαναχρηματοδοτήσει τα έργα μέσω CEF όπου τελικά εντάχθηκε και το Ψαθόπυργος Μποζαΐτικα.

Από το 2014 είχαμε χάσει τη δυνατότητα ένταξης αυτών των έργων έως Ψαθόπυργο στο ΕΣΠΑ λόγω καθυστερήσεων 15 χρόνων και επειδή είχαν ήδη χρηματοδοτηθεί από 2 κοινοτικά πλαίσια.

Παράλληλα ξεκίνησαν διαδικασίες ωρίμανσης σεναρίων για τη διέλευση από τον αστικό ιστό της Πάτρας και ξεκίνησε και η εργολαβία στον Ψαθόπυργο όπου τότε ενημερώθηκε η τοπική κοινωνία για το ακριβές περιεχόμενο του έργου.

Κανένας φορέας από το 2011 δεν είχε πει τι έχει εγκρίνει και έδωσαν και τον πλασματικό τίτλο Ψαθόπυργος Ρίο.

Επιπλέον, το 2016 για πρώτη φορά η ΕΡΓΟΣΕ κατοχύρωσε δικαστικά την πληρωμή απαλλοτριώσεων για το τμήμα Ψαθόπυργος Ρίο στις τιμές των εκτιμητών και όχι σε δυσθεώρητα ύψη του παρελθόντος, μειώνοντας 48% τις διεκδικήσεις. Το τμήμα Ρίο Κανελλοπούλου έχει ακόμη εκκρεμότητες....

Από τον Ιούλιο του 2017 όπου βρέθηκα πρώτη φορά σε λαϊκή συνέλευση στον Κατελλόκαμπο, ξεκίνησαν συζητήσεις εναλλακτικής διέλευσης και ομολογώ, όπως νομίζω γνωρίζουν και οι κάτοικοι, πάντα είχα την επιφύλαξη εάν υπήρχε τεχνικά

εφικτή λύση και εάν θα μπορούσαμε να το καλύψουμε και οικονομικά.

Τότε αποφασίσαμε να προχωρήσουμε μόνο το έργο μέχρι το Ρίο με μία μικρή μετατόπιση του σταθμού του Προαστιακού και να εξετάσουμε τα εναλλακτικά σενάρια τα οποία είχαν ένα βασικό πρόβλημα και σχετιζόταν με τη διέλευση από το ρέμα της περιοχής.

Οι τεχνικές υπηρεσίες της ΕΡΓΟΣΕ και στη συνέχεια και ο εργολάβος με επίσημη ανάθεση από την ΕΡΓΟΣΕ μέσω της εργολαβίας, προχώρησαν σε προμελέτη για εναλλακτική διέλευση. Πάνω σε αυτά έγιναν αναλυτικές τεχνικές έρευνες και παράλληλα κοστολογήσεις και διερεύνηση τρόπων χρηματοδότησης.

Τελικά, στις αρχές του 2019 ολοκληρώθηκε και παρουσιάστηκε η συνολική εναλλακτική λύση επίσημα (δεν καταλαβαίνω πως κάποιιοι το αρνούνται) για υπογειοποίηση και στην περιοχή του Καστελλόκαμπου.

Τεχνικά σε επίπεδο προμελέτης και μέχρι και την Κανελλοπούλου. Εδώ να τονίσω ότι για το τμήμα μετά την Κανελλοπούλου και έως Άγιο Διονύσιο, ολοκληρώθηκε οριστική μελέτη για υπογειοποίηση (δεν μπαίνω στην εξήγηση εάν είναι cut & cover γιατί στο παρελθόν κάποιιοι έδειξαν να μπερδεύονται με τεχνικούς όρους).

Πρακτικά η λύση που προτάθηκε και έγινε αποδεκτή από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη ήταν η εξής:

- 1.** Ολοκλήρωση της υφιστάμενης εργολαβίας μέχρι το Ρίο με τροποποίηση και κατάργηση του τμήματος ανόδου στην επιφάνεια προς τον Κατελλόκαμπο, προκειμένου να παραμείνει υπόγειο. Δυνατότητα εφικτή καθώς το τμήμα της σύμβασης είναι λιγότερο από το 25% του έργου άρα η ΕΡΓΟΣΕ δικαιούται να το κάνει.
- 2.** Προκήρυξη νέας εργολαβίας για το τμήμα από Καστελλόκαμπο έως Άγιο Διονύσιο κόστους 130εκ. με τη μορφή Μελέτης Κατασκευής προκειμένου και να ξεκινήσει η κατασκευή από Κανελλοπούλου έως Άγιο Διονύσιο και να ολοκληρωθούν οι μελέτες και η κατασκευή για το υπολειπόμενο τμήμα Καστελλόκαμπος Κανελλοπούλου. Επίσης στο έργο είχαν υπολογιστεί και οι μελέτες για το τμήμα Άγιος Διονύσης Άγιος Ανδρέας-Πειραϊκή Πατραϊκή, προκειμένου να ωριμάσει και να προκηρυχθεί μέσω CEF
- 3.** Τα χρήματα είναι ήδη ενταγμένα στο ΕΣΠΑ και έχει εγκριθεί και από την ΕΕ η σχετική μελέτη βιωσιμότητας την οποία η ΕΡΓΟΣΕ έχει στη διάθεσή της άρα γνωρίζει και μπορεί να το υλοποιήσει.
- 4.** Τα σχετικά τεύχη έχουν προετοιμαστεί από την ΕΡΓΟΣΕ.

Όλα αυτά υπάρχουν στην ΕΡΓΟΣΕ άρα τίποτε δεν είναι κρυφό και τίποτε δεν είναι χωρίς έγγραφη αποτύπωση. Άλλωστε οι σχετικές μελέτες έχουν δοθεί και έχουν συζητηθεί και με τους τοπικούς θεσμικούς φορείς.

Όλα αυτά καταδεικνύουν το γεγονός πως τίποτε δεν ήταν απλά για να έχουμε να λέμε.

Από όσα ακούω αυτές τις ημέρες είναι αλήθεια πως καμία εκδοχή του έργου δεν μπορεί να υλοποιηθεί χωρίς διακοπή του Προαστιακού και αυτό έχει ειπωθεί από το 2018.

Επίσης όντως οι προθεσμίες της σύμβασης μιλάνε για παραδόσεις χώρων αλλά στη συγκεκριμένη περίπτωση υπήρχε η επιλογή της αλλαγής της σύμβασης όπως την περιέγραφα προηγουμένως. Και βέβαια με τις απαραίτητες χρηματοδοτικές τροποποιήσεις λόγω αλλαγής και τροποποίησης αντικειμένου.

Ελπίζω πως θα πρυτανεύσει η λογική και το γεγονός πως έχουν αλλάξει τα δεδομένα από το 2007 που έγινε η μελέτη. Το τρένο πρέπει να φτάσει στην Πάτρα και μπορεί μέχρι το 2023 και με υπογειοποίηση στον Καστελλόκαμπο.

Άλλωστε οι έχοντες σήμερα την ευθύνη είχαν πρωτοστατήσει στην πολύ μεγαλύτερη υπογειοποίηση του Αγίου με κόστος πολύ μεγαλύτερο.

Επίσης πιθανή συνέχιση της υφιστάμενης εργολαβίας, πέρα από την τοπική διαφωνία, πρέπει να διευκρινιστεί εάν θα προκηρυχθεί το επόμενο τμήμα και με τι κόστος γιατί εάν προκηρυχθεί το Κανελλοπούλου Άγιος Διονύσιος με τα 130εκ. που επαρκούν και για μελέτες και για τον Καστελλόκαμπο, τότε θα υπάρχει σοβαρό θέμα.

Και επειδή ακούω ότι γιατί στην Πάτρα 4,5χλμ υπογειοποίηση ενώ στην Αθήνα 2,5 στα Σεπόλια, να υπενθυμίσω πως στην Αθήνα έχουν γίνει άλλα 5χλμ υπογειοποίησης από τρεις γέφυρες έως τους Αγίους Αναργύρους. Επίσης τα Σεπόλια που είχαν εγκαταλειφθεί έως το 2015, προχώρησαν όπως είχε προγραμματιστεί και η Πάτρα ενώ αντίστοιχη διαδικασία έχει ξεκινήσει και για τις Αχαρνές.

Πιστεύω ότι θα πρυτανεύσει η λογική. Δεν θα χαθεί άλλος χρόνος και δεν θα γίνει αυτό το ζήτημα ευκαιρία για ανώφελες αντιπαραθέσεις.

Ο σιδηρόδρομος πρέπει να φτάσει στην Πάτρα όπως της αρμόζει και με σεβασμό στους πολίτες, τους τεχνικούς και τη δουλειά τους, το περιβάλλον και την ανάγκη για εξυπηρέτηση επιβατών και επιχειρήσεων.

Όλα τα έργα αυτού του μεγέθους και της σημασίας, δεν αφορούν εμένα ή κάθε εφήμερα ευρισκόμενο σε θέση ευθύνης. Θα παραμείνουν εκεί για δεκαετίες και απαιτούν να αντιμετωπίζουν προβλήματα σημερινά αλλά και να βλέπουν στο μέλλον σε επίπεδο σχεδιασμού.

Απλά παραθέτω δεδομένα και τώρα ο λόγος στους έχοντες την ευθύνη.