

Αποσπάσματα από ομιλία Διευθύνοντος Συμβούλου ΕΡΓΟΣΕ

Στο “ CODE PATRAS”

Στην ολοκλήρωση των εργασιών του Εργαστηρίου ιδεών που διοργανώθηκε στην Πάτρα, το Σάββατο 13 Φεβρουαρίου, από το “ Code Patras - Rail and City ” μίλησε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ κ. Αθανάσιος Βούρδας

Ακολουθούν κάποια αποσπάσματα της ομιλίας του:

“Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους διοργανωτές για την πρόσκληση αλλά και για την εμπειρία των ολοήμερων συζητήσεων με πολίτες για το θέμα της διέλευσης του τραίνου από την πόλη της Πάτρας. Το βασικό συμπέρασμα είναι πως οι πολίτες θέλουν το τρένο στην Πάτρα.

“Όπως γνωρίζετε ο ΟΣΕ έχει σε εξέλιξη, προμελέτη χάραξης η οποία πρέπει να ολοκληρωθεί έως τα τέλη Μαρτίου και με βάση την οποία θα γίνει και διαβούλευση με τους φορείς της Πάτρας.”

.....

“Το τρένο είναι ένα σύγχρονο αναπτυξιακό εργαλείο και μπορεί να γίνει στοιχείο της οικονομικής και κοινωνικής πραγματικότητας. Κανένα όμως αναπτυξιακό εργαλείο δεν μπορεί να αξιοποιηθεί κρυπτόμενο από τους χρήστες του και βέβαια πρέπει να καταλάβουμε πως δεν αναζητούμε λύσεις με ορίζοντα τις εκλογές του 2019, αλλά με ορίζοντα 10ετιών για την ανάπτυξη της περιοχής και την εξυπηρέτηση των πολιτών.”

.....

“Τα έργα και τα σιδηροδρομικά έργα ειδικότερα πρέπει να στηρίζονται σε τεκμηριωμένες και ολοκληρωμένες απόψεις ειδικών επιστημόνων. Η διαδρομή Κιάτο – Πάτρα έχει «πληρώσει» σε χρόνο και χρήμα τις παρεμβάσεις Εκκλησιαστικών, Πολιτικών και τοπικών παραγόντων χωρίς επιστημονικό υπόβαθρο αλλά με ξένους προς το έργο στόχους.”

.....

“Να ξεκαθαρίσουμε κάποιους μύθους για το σύγχρονο ηλεκτροκινούμενο τρένο:

-Στα αστικά κέντρα δεν έχει ούτε τσιμεντένιους ούτε ηλεκτρικούς φράχτες. Στο Φάληρο, η διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή του Τραμ δεν εμποδίζει κανένα πολίτη να πάει στη θάλασσα. Ακόμη και δήμαρχοι που αντέδρασαν στην κατασκευή, στη συνέχεια ζήτησαν συγγνώμη.

-Οι ταχύτητες του τραίνου στα αστικά κέντρα είναι υποχρεωτικά χαμηλές βάση κανόνων και διαδικασιών αυτόματης μείωσης τους και σίγουρα στην παραλία της Πάτρας είναι πιο χαμηλές από των αυτοκινήτων.

-Στην Πάτρα πρέπει όλοι να συμβάλουμε στην ουσιαστική ανάπτυξη του κεντρικού παραλιακού μετώπου αλλά με σχέδιο και όχι με προφορικές επικλήσεις γιατί θα έχουμε μια ακόμη φορά «ανάπτυξη» με καφέ και καρέκλες.

-Ο προαστιακός της Πάτρας είναι ιδιαίτερα σημαντικός και πρέπει να επεκταθεί αλλά και να εκσυγχρονισθεί με νέα κανονική - ηλεκτροκινούμενη γραμμή για τι μετά το 2022 δεν θα έχει συρμούς μετρικούς – ντιζελοκίνητους να τον εξυπηρετούν και γιατί έτσι θα είναι πιο οικονομικός για τους πολίτες.”

.....
“Σε σχέση με το κόστος του έργου της υπογειοποίησης:

Είναι κακό να λαϊκίζουμε συγκρίνοντας ανόμοια έργα και συγκρίνοντας κυρίως οδικά με σιδηροδρομικά έργα που έχουν άλλες προδιαγραφές. Επίσης μη συγκρίνουμε, παραπλανώντας, έρευνες με τεχνικές μελέτες και διαφορετικού τύπου και αντικειμένου για χάρη εντυπωσιασμού. Να μιλήσουμε τώρα για τα συγκεκριμένα κόστη που ακούγονται:

Κατ’ αρχήν το κόστος των 700 εκ. € του έργου που αποδίδεται στον ΟΣΕ και στην ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε, αφορά την πλήρη υπογειοποίηση διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στη σιδηροδρομική γραμμή από τη Χ.Θ. 123+500 (οδός Κανελλοπούλου) έως τη Χ.Θ. 132 (Ακτή Δημαίων), δηλαδή συνολικού μήκους μεγαλύτερου από 7 χλμ.

Στο τμήμα αυτό υπάρχουν οριστικές μελέτες από τη Χ.Θ. 123+500 έως τη Χ.Θ. 126+370, προμελέτη του τεχνικού στην περιοχή του ΣΣ Αγ. Διονυσίου (από την Χ.Θ. 125+980 έως τη Χ.Θ. 126+370), προμελέτες χάραξης και υδραυλικών και προκαταρκτική μελέτη του τεχνικού υπογειοποίησης από τη Χ.Θ. 126+370 έως τη Χ.Θ. 128+630, έχοντας συμπεριληφθεί σε αυτό το κόστος ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης καθώς επίσης και τα απρόβλεπτα, τα ΓΕ & ΟΕ και η αναθεώρηση. Για το υπολειπόμενο τμήμα υπάρχει εκτίμηση βάση των προηγούμενων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, στο ανωτέρω αναφερόμενο κόστος, η περιοχή του Σταθμού του Αγ. Διονυσίου, στην οποία σύμφωνα με τη μελέτη, κατασκευάζεται σε όρυγμα βάθους περί τα 14 μ., μήκους 400μ. και μέσου πλάτους περί τα 45μ., σύμφωνα με την προμελέτη του τεχνικού, η οποία έχει εκπονηθεί από τη Σύμβαση 445/2006, κοστίζει περί τα 150 εκ €, συμπεριλαμβανομένων αναθεωρήσεων, απροβλέπτων, ΓΕ & ΟΕ και της κατασκευής των απαιτούμενων κτηριακών έργων (αποβάθρες, καλύψεις, κτίρια κλπ).

Όσον αφορά τις αιτιάσεις σχετικών άρθρων που αναφέρουν 4 μελέτες για εντελώς διαφορετικά σημεία και έργα ισχύουν τα ακόλουθα:

Α.Η πρώτη μελέτη που αναφέρεται, προσδιόρισε σε επίπεδο προμελέτης χάραξης και προωθημένης προκαταρκτικής μελέτης για το τεχνικό της υπογειοποίησης, τον σχεδιασμό της γραμμής και μία εκτίμηση κόστους αυτής, δεδομένου ότι υπολείπονται τα επόμενα στάδια των μελετών (προμελέτη και οριστική του τεχνικού όσο και οι απαραίτητες γεωτεχνικές έρευνες και μελέτες), τα οποία και θα οριστικοποιούσαν την τελική λύση και τον ακριβή προϋπολογισμό αυτού. Από αυτήν την προκαταρκτική μελέτη προκύπτει κόστος

τεχνικού υπογειοποίησης μήκους μόνο 2,28 χλμ ίσο με 82.5εκ. € (χωρίς την έως σήμερα αναθεώρηση, τα ΓΕ και ΟΕ και τα απρόβλεπτα) και σαφώς δεν αφορά το συνολικό κόστος υπογειοποίησης της ΣΓ στην πόλη των Πατρών.

Β. Όσον αφορά στη δεύτερη μελέτη που αναφέρεται, αυτή είχε ως αντικείμενο τη μελέτη των επόμενων σταδίων έως και την οριστική, για το τεχνικό της υπογειοποίησης από τη Χ.Θ. 126+400 (ΣΣ Αγ. Διονυσίου) έως τη Χ.Θ. 128+650 (Ακτή Δημαίων). Αυτή η μελέτη εκτέλεσε μόνο το αντικείμενο των γεωτεχνικών ερευνών και δεν μπορούσε να εκτελέσει κάτι άλλο, δεδομένου ότι εκκρεμούσαν οι Περιβαλλοντικοί Όροι του έργου, η έγκριση των οποίων είναι προϋπόθεση (σύμφωνα και με την κείμενη Νομοθεσία) για τη συνέχιση των επόμενων σταδίων Μελετών. Σημειώνεται ότι οι Περιβαλλοντικοί όροι εγκρίθηκαν τον Απρίλιο του 2015, όταν οι μελέτες είχαν υποβληθεί από τις αρχές του 2011. Συνεπώς η μελέτη αυτή δεν κατέληξε σε κάποιο κόστος του έργου.

Γ. Όσον αφορά την τρίτη μελέτη, η προαναφερθείσα ΜΠΕ είχε υποβληθεί με τα στοιχεία της πρώτη μελέτης, που αφορούσαν στο τμήμα από τη Χ.Θ. 126+400 (ΣΣ Αγ. Διονυσίου) έως τη Χ.Θ. 128+650 (Ακτή Δημαίων) και έως τη συναρμογή με τη γραμμή προς Πύργο και ανέφερε πληροφοριακά και μόνο (αφού πρόκειται για περιβαλλοντική και όχι τεχνική μελέτη) συνολικό κόστος 116,84 εκ. € μέχρι της ΧΘ 132+000, δηλαδή μέχρι τη συναρμογή με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργο και προϋπολογιζόμενο κόστος του τεχνικού της υπογειοποίησης μόνο για το τμήμα των 2,28 χλμ και όχι για το σύνολο, που ανέρχεται στα 82,7 εκ €.

Δ. Τέλος όσον αφορά την τέταρτη μελέτη που αναφέρεται σε σχετική αρθρογραφία, όπου αναφέρεται η Μελέτη Σκοπιμότητας και Ανάλυσης Κόστους – Οφέλους, η οποία και εκπονήθηκε για λογαριασμό του Υπουργείου ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. από την ΕΔΑ Μεταφορών, εξέτασε το σύνολο της γραμμής από το Κιάτο μέχρι τη Πάτρα, λαμβάνοντας υπόψη τη νέα τάξη πραγμάτων που είχε και έχει διαμορφωθεί, όσον αφορά τα οικονομικά μεγέθη τόσο της χώρας όσο και τα ανταποδοτικά οφέλη και διερεύνησε μεταξύ άλλων εναλλακτικούς τρόπους διέλευσης της γραμμής από τη Πόλη των Πατρών.

Πιο συγκεκριμένα η λύση 3 στην οποία αναφέρεται το δημοσίευμα με κόστος περί τα 86 εκ €, σύμφωνα με την προαναφερθείσα μελέτη αφορά στη διέλευση της γραμμής με επιφανειακή χάραξη από την οδό Κανελλοπούλου (Μποζαϊτικά Χ.Θ. 123+500) έως το ΣΣ Αγ Διονυσίου (Χ.Θ. 126+400), ο οποίος ταπεινώνεται μερικώς και εν συνεχεία συνεχίζει μία μονή γραμμή υπογειοποιημένη μέχρι την Ακτή Δημαίων (Χ.Θ. 128+650), με εκτιμώμενο κόστος 132 εκ € περίπου με ΓΕ & ΟΕ και απρόβλεπτα και χωρίς να έχουν εκπονηθεί ούτε καν προμελέτες για τη λύση αυτή.

Είναι, λοιπόν, φανερό πως αποσπασματικές αναφορές και συγκρίσεις ανόμοιων πραγμάτων γίνονται για λόγους εντυπωσιασμού και δεν βοηθούν τον δημόσιο διάλογο.

“Αυτά λοιπόν για τα κόστη και τις διαφορές και καλό θα είναι να μην χρησιμοποιούμε τεχνάσματα.

Έχουμε χρέος να δουλέψουμε για να ικανοποιήσουμε την θέληση των πολιτών να έρθει το σύγχρονο τραίνο στην Πάτρα, με σοβαρότητα και υπευθυνότητα.

Κανένας από εμάς δεν είναι «όλοι οι πολίτες» για να το επικαλούμαστε. Οφείλουμε να δουλέψουμε για τους πολίτες και τη δική τους εξυπηρέτηση.”