

Νέα πρόταση για τη διέλευση του τρένου στην Πάτρα με επέκταση μέχρι το Αεροδρόμιο Αράξου

Τρεις τουλάχιστον προτάσεις από τις οποίες η μία είναι έκπληξη και περιλαμβάνει σύνδεση με το Αεροδρόμιο στον Άραξο, σκέφτεται να παρουσιάσει το Υπουργείο Υποδομών στις Βρυξέλλες για τη [σιδηροδρομική σύνδεση της Πάτρας](#) με το εθνικό δίκτυο. Αυτό αναφέρουν στο yrodomes.com πηγές πολύ κοντά στο θέμα.

Όπως εξηγούν πάντως οι ίδιες πηγές, πλέον στις Διευθύνσεις της Κομισιόν δεν πας με την λύση που έχεις προτείνει αλλά πρέπει να πας διαφορετικά σενάρια και βάσει ποιοτικών και συγκριτικών στοιχείων (option analysis), να επιλεγεί το σενάριο που θα καλύπτει τα περισσότερα κριτήρια.

ΟΙ ΔΥΟ ΠΡΩΤΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Όπως αναφέρουν η επιλογή της πλήρους υπογειοποίησης έχει ελάχιστες πιθανότητες έγκρισης λόγω πολύ μεγάλου κόστους. Υπογραμμίζουν δε, ότι η λύση καταργεί επί της ουσίας τη λειτουργία του Προαστιακού Σιδηρόδρομου της Πάτρας. Είναι η λύση που είχε επιλεγεί από την προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών. Το [κόστος](#) της εκτιμάται σε πάνω από 700εκατ.ευρώ, που επί της ουσίας την βγάζει εκτός κάδρου.

Η δεύτερη λύση περιλαμβάνει σημειακές βυθίσεις και η οποία και πάλι παρουσιάζει προβλήματα, τόσο σε τεχνικό επίπεδο, όσο και στο πρακτικό της ταυτόχρονης λειτουργίας του Προαστιακού Σιδηρόδρομου. Οι βυθίσεις αυτές που φτάνουν στο επίπεδο της θάλασσας, εκτοξεύουν το κόστος σε πάνω από 350-400εκατ.ευρώ, ποσό το οποίο και πάλι θεωρείται απαγορευτικό.

ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΜΕ ΤΕΡΜΑ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΡΑΞΟΥ

Η τρίτη λύση η οποία δείχνει να κερδίζει συνεχώς έδαφος, είναι εκείνη της επιφανειακής χάραξης με ακόμα λιγότερες βυθίσεις και η οποία θα φτάνει με διπλή γραμμή στον κεντρικό σταθμό της πόλης (Άγιος Διονύσιος), θα συνεχίζει με μονή γραμμή στο σταθμό του Αγίου Ανδρέα, θα συνδέει το λιμάνι αλλά θα συνεχίζει και παρακάτω και θα φτάνει μέχρι το Αεροδρόμιο στον Άραξο. Η μονή γραμμή θα είναι τύπου light train.

Πρόκειται για μία νέα ιδέα που ουσιαστικά αυτό που πετυχαίνει, είναι όχι μόνο να ενώσει την Πάτρα με το υπόλοιπο σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, αλλά να συνδέσει και το εμπορικό λιμάνι της πόλης και κατ'επέκταση τη ΒΙΠΕ δίνοντας νόημα και πνοή στις εμπορικές δραστηριότητες στην περιοχή. Άλλωστε η περιοχή της ΒΙΠΕ Πάτρας είναι η τρίτη μεγαλύτερη στη χώρα, πίσω από εκείνες στην Αττική και τη Θεσσαλονίκη.

Το σημαντικότερο όμως είναι ότι θα φτάνει μέχρι το Αεροδρόμιο στον Άραξο, κάνοντας την Πάτρα προορισμό και απαγκιστρώνοντας την από την Αθήνα. Με την έλευση του σιδηρόδρομου μέχρι το Αεροδρόμιο, θα μπορεί να επιτευχθεί ένας τριπλός στόχος για την Αχαΐα. Μαζί με τον αυτοκινητόδρομο Πάτρας-Πύργου, θα συνδεθούν όλοι οι σημαντικοί επιχειρηματικοί κόμβοι της περιοχής με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας.

Η πρόταση αυτή έχει ένα αρχικά εκτιμώμενο κόστος 200-250εκατ.ευρώ και εξασφαλίζει την απρόσκοπτη λειτουργία του Προαστιακού Σιδηρόδρομου. Ουσιαστικά με αυτή την πρόταση επιτυγχάνεται η επέκταση του Σιδηρόδρομου και πέρα από τα στενά όρια της πόλης της Πάτρας.

ΜΕΣΩ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ ΤΟ ΤΡΕΝΟ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

Η όποια πρόταση θα επιλεγεί, θα χρειαστεί να ξεπεράσει και την πρόκληση που λέγεται χρηματοδότηση. Σύμφωνα με καλά πληροφορημένες πηγές κοντά στην υπόθεση, η πολυετής καθυστέρηση που έχει το έργο, το κάνει έργο-γέφυρα. Αυτό σημαίνει ότι θα ξεκινήσει στην τρέχουσα προγραμματική περίοδο,

αλλά κατά πάσα πιθανότητα θα χρειαστεί επιπλέον κονδύλια και από το επόμενο ΕΣΠΑ για να μπορέσει να ολοκληρωθεί.

Το Υπουργείο Υποδομών, έχει δεσμευτεί μέχρι τέλος του έτους να καταθέσει τις προτάσεις που θα προκρίνει στις αρμόδιες υπηρεσίες (DG Reggío) της Κομισιόν και η συνέχεια αναμένεται εξαιρετικά ενδιαφέρουσα. Αυτό τόσο γιατί ο Δήμος αλλά και φορείς έχουν εκφράσει την θέληση του για πλήρη υπογειοποιημένη γραμμή. Σε κάθε περίπτωση ο πραγματισμός ίσως είναι τελικά εκείνος που θα καταφέρει να φέρει το τρένο στην Πάτρα (και όχι μόνο), ότι δεν κατάφεραν πάνω από 6 κυβερνήσεις μέχρι σήμερα.