

Ecoeleusis

ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ

- www.ecoeleusis.org • ecoeleusis@gmail.com • Ελ. Βενιζέλου 92, Ελευσίνα 19200
- τηλ / fax : 2105542217 • Κιν. 6977180196

Ελευσίνα 13/12/2017

ΠΡΟΣ: Γραμματεία Έκτακτου Αναπτυξιακού
Συνεδρίου Δυτικής Αττικής

ΚΟΙΝ: Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών
κ. Χρ. Σπίρτζη

Θέμα: Αίτημα για αξιοποίηση του Παλαιού Σιδηροδρομικού διάδρομου Γραμμής Πελοποννήσου για Προαστιακό – Αστικό Σιδηρόδρομο Δυτ. Αττικής.

(1) Θεσμικό πλαίσιο:

Η παλαιά μετρική σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών - Πελοποννήσου, στο τμήμα Σιδηροδρομικός Σταθμός (ΣΣ) Αγίων Αναργύρων - ΣΣ Ελευσίνας - ΣΣ Μεγάρων, είναι χαρακτηρισμένη από το θεσμοθετημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (ΡΣΑ) ως κλάδος προαστιακού τραίνου ή ελαφρού μετρό (Νόμος 4277 / 1-8-2014, Παράρτημα XIV - άρθρο 30 παράγραφος 2ε : "**1. Δίκτυο Προαστιακού Σιδηροδρόμου..... (ε) Αγ. Ανάργυροι – Ελευσίνα - Μέγαρα: επαναλειτουργία παλαιάς γραμμής ΟΣΕ για την εξυπηρέτηση Δυτικής Αττικής / Θριασίου Πεδίου (εναλλακτικά μπορεί να λειτουργήσει με Ελαφρύ Μετρό / Τραμ και να συνδεθεί με το δίκτυο του μετρό)...**"

Αντίστοιχος χαρακτηρισμός προβλέπεται για τον εν λόγω σιδηροδρομικό διάδρομο από τα θεσμοθετημένα ΓΠΣ (Τοπικά Χωρικά Σχέδια) Ελευσίνας, Μεγάρων και Ασπροπύργου.

Η "Δήλωση Δικτύου 2017" του ΟΣΕ χαρακτηρίζει το τμήμα της εν λόγω γραμμής Άγιοι Ανάργυροι-Άνω Λιόσια-Ελευσίνα ως **γραμμή εν λειτουργία** (τροχιά συνδυασμένου

εύρους), ενώ το τμήμα Ελευσίνα-Μέγαρα-Κόρινθος ως γραμμή σε **προσωρινή αναστολή** κυκλοφορίας (με βάση το νόμο 3891/2010)

(2) Σκοπιμότητα αξιοποίησης της γραμμής για αστική, ημιαστική και προαστιακή συγκοινωνία με μέσα σταθερής τροχιάς.

Η εν λόγω σκοπιμότητα για την επαναλειτουργία τμήματος ή του συνόλου της ανωτέρω γραμμής με την μορφή **σύγχρονου προαστιακού τραίνου ή ελαφρού μετρό** (Light Rail ή tramtrain) έχει αναλυτικά τεκμηριωθεί από 4 μεγάλες στρατηγικές ή τομεακές συγκοινωνιακές μελέτες που έχουν εκπονηθεί μεταξύ 1989 και 2004 από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (Στρατηγική Μελέτη Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αθηνών-Αττικής), τον ΟΣΕ (Μελέτη Τεχνικο-οικονομική και Λειτουργική του Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αθήνας-Αττικής), την Αττικό Μετρό ("Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό") και τον ΟΑΣΑ σε συνεργασία με το ΕΜΠ για λογαριασμό του Υπουργείου Μεταφορών (Μελέτη Επεκτάσεων του Τραμ της Αθήνας), που **όλες εκτίμησαν μία σημαντική σε όγκο ζήτηση επιβατών ημερησίως, που δικαιολογεί λειτουργία προαστιακού τραίνου ή ελαφρού μετρό, το οποίο θα συνδέεται με το υπόλοιπο δίκτυο Προαστιακού Σιδηρόδρομου ή Μετρό και Τραμ της Αθήνας και σε κάθε περίπτωση θα εξασφαλίζει την ΚΕΝΤΡΟΒΑΡΙΚΗ συγκοινωνιακή σύνδεση των μεγάλων πληθυσμιακών κέντρων, οικισμών και βιομηχανικών ζωνών της Δυτικής Αττικής (Μεγαρίδας και Θριάσιου Πεδίου), τόσο μεταξύ τους, όσο και με την κεντρική περιοχή της Αθήνας.**

Ο νεοδημιουργηθείς άξονας του Προαστιακού Σιδηρόδρομου Αθηνών – ΣΚΑ – Κορίνθου - Κιάτου, εξυπηρετεί την ταχεία συγκοινωνιακή σύνδεση της Κορινθίας με την Αθήνα και τον Διεθνή Αερολιμένα ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ, **αλλά δεν εξυπηρετεί αρκούντως ικανοποιητικά από πλευράς κεντροβαρικής εξυπηρέτησης την Ελευσίνα, τα Μέγαρα, τον Ασπρόπυργο και τις παραθαλάσσιες βιομηχανικές ζώνες της περιοχής, όπου είναι γραμμικά διατεταγμένες πολυάριθμες βιομηχανικές και στρατιωτικές μονάδες, που καθημερινά παράγουν χιλιάδες μετακινήσεις που σήμερα εξυπηρετούνται κατά βάση με υπηρεσιακά λεωφορεία τις ώρες αιχμής και φυσικά με αστικά και υπεραστικά λεωφορεία και ΙΧ, συμβάλλοντας έτσι στην κυκλοφοριακή συμφόρηση του αντίστοιχου**

οδικού δικτύου, τους αυξημένους χρόνους διαδρομής και την επιδείνωση των περιβαλλοντικών συνθηκών, σε μια περιοχή που είναι ιδιαίτερα πληγείσα και ευάλωτη από αυτής της πλευράς.

(3) Κίνδυνοι από την χρόνια εγκατάλειψη του διαδρόμου

Με εξαίρεση το τμήμα μεταξύ Άνω Λιοσίων (σημείο διασύνδεσης της παλαιάς γραμμής Αθηνών-Ελευσίνας με τη νέα Σιδηροδρομική Γραμμή Υψηλής Ταχύτητας (ΣΓΥΤ)) - Διυλιστηρίων Ασπρόπυργου που χρησιμοποιείται ακόμη από εμπορικές αμαξοστοιχίες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ο υπόλοιπος σιδηροδρομικός διάδρομος παραμένει ανενεργός τα τελευταία χρόνια, **με κίνδυνο να απαξιωθεί οριστικά και να μην μπορεί να καταστεί εφικτή μια λειτουργική επαναξιοποίηση του**, λόγω αυθαίρετων καταπατήσεων, πιέσεων παρόδιων προς την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τον ΟΣΕ για δημιουργία πολυάριθμων νέων ισόπεδων διαβάσεων, φυσικών καταστροφών και δημιουργίας αρνητικών τετελεσμένων που δεν θα μπορούν να αναταχθούν, όταν θα χρειαστεί να ξεκινήσει η επαναλειτουργία της γραμμής, κατόπιν των απαιτούμενων βεβαίως εργασιών ανάταξης και αναβάθμισης του διαδρόμου

(4) Αίτημα για την άμεση έναρξη σχεδιασμού και μελέτης για την επαναδραστηριοποίηση της γραμμής για προαστιακή σιδηροδρομική συγκοινωνία.

Ως πολίτες και συλλογικότητες μιας πολυάνθρωπης περιοχής με φυσική ομορφιά και έντονο ιστορικό αποτύπωμα, που όμως έχει υποστεί έντονες τις δυσμενείς επιπτώσεις από την αλόγιστη ανάπτυξη ρυπογόνων χρήσεων και την συσσώρευση στην περιοχή υπερτοπικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων, **ζητάμε κατ' ελάχιστον ως δικαίωμα αλλά και ως βασική αντισταθμιστική παροχή, την έναρξη διαδικασιών μελετητικής ωρίμανσης του αιτήματος για την σιδηροδρομική συγκοινωνιακή επαναλειτουργία του διαδρόμου**, έτσι ακριβώς όπως το επιτάσσει το θεσμοθετημένο ΡΣΑ και τα ΓΠΣ των οικισμών της περιοχής μας, καθώς και ο αρχικός σχεδιασμός του Προαστιακού Σιδηροδρομικού Δικτύου της Αττικής.

Θεωρούμε πως επειδή υπάρχει έτοιμος και διαθέσιμος σιδηροδρομικός διάδρομος, που μάλιστα στο τμήμα Άγιοι Ανάργυροι - Ελευσίνα διαθέτει διπλή γραμμή (μια τροχιά συνδυασμένου εύρους και μια τροχιά μετρικού εύρους), είναι δυνατόν με έργα χαμηλού κόστους (ανακαίνιση επιδομής, δημιουργία η βελτίωση στάσεων, σηματοδότηση κλπ) να αποκτήσουμε μια άκρως εξυπηρετική νέα γραμμή αστικού και προαστιακού σιδηροδρόμου, με χρήση ελαφρών σιδηροδρομικών συρμών και οχημάτων, που θα λειτουργεί συμπληρωματικά με τον υπάρχοντα προαστιακό σιδηροδρομικό άξονα Αθηνών – ΣΚΑ - Κορίνθου, του οποίου οι σταθμοί βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση από τα μεγάλα αστικά και βιομηχανικά κέντρα της περιοχής μας και σε κάθε περίπτωση εξυπηρετεί όμορη μεν αλλά διαφορετική ζώνη επιρροής σε σχέση με την ζώνη επιρροής του παλαιού σιδηροδρομικού διαδρόμου Πελοποννήσου.

Θα μπορούσαν να μελετηθούν διαφορετικά σενάρια αξιοποίησης, πχ:

(α) Προαστιακός Σιδηρόδρομος με αφετηρία τον Σταθμό Αθηνών και είσοδο στον διάδρομο της Παλαιάς Γραμμής Πελοποννήσου από τα Άνω Λιόσια όπου έρχονται σε επαφή οι δυο σιδηροδρομικοί διάδρομοι (τα εν εξελίξει έργα αναβάθμισης του κεντρικού σιδηροδρομικού διαδρόμου Σταθμός Αθήνας - Άγιοι Ανάργυροι και ο αναβαθμισμένος τετραπλός σιδηροδρομικός διάδρομος Άγιοι Ανάργυροι - ΣΚΑ θα επιτρέψουν στο εγγύς μέλλον από πλευράς χωρητικότητας την προσθήκη της εν λόγω λειτουργίας).

(β) Αστικός η Προαστιακός ελαφρύς σιδηρόδρομος (Light Rail / TramTrain) στο τμήμα Άγιοι Ανάργυροι (ανταπόκριση με Γραμμή Προαστιακού Πειραιώς – Αθήνας – ΣΚΑ – Χαλκίδας) - Καματερό (ανταπόκριση με την επέκταση του μετρό / Γραμμή 2 από Ανθούπολη προς Ίλιον, Καματερό η Άνω Λιόσια) - Ελευσίνα - Μέγαρα ή έστω σε πρώτη φάση μέχρι Ελευσίνα και Ναυπηγεία Ελευσίνας. Εναλλακτικά το σενάριο αυτό θα μπορούσε να εξεταστεί με επέκταση συρμών του μετρό υβριδικού τύπου από το σημείο απόληξης της Γραμμής 2 μέχρι Ελευσίνα με χρήση του σιδηροδρομικού διαδρόμου, με βάση το προηγούμενο των συρμών μετρό προς Αεροδρόμιο ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ.

Η προοπτική της Ελευσίνας ως Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης για το 2021 της δίνει ένα νέο **κίνητρο για την κατά προτεραιότητα εξέταση** του ως άνω αιτήματος, που αποτελεί στοιχείο του θεσμοθετημένου συγκοινωνιακού σχεδιασμού όσον αφορά τα μέσα σταθερής τροχιάς στην Αττική.

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

Ζητάμε από το Υπουργείο Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων την έναρξη της διαδικασίας σχεδιασμού, αξιολόγησης εναλλακτικών σεναρίων, επιλογής του βέλτιστου σεναρίου και περαιτέρω εξειδικευμένων μελετών αυτού με βάση τα ανωτέρω εκτεθέντα, σε συνεργασία με τους καθ' ύλην συναρμόδιους φορείς (ΟΣΕ, Αττικό Μετρό κλπ).

Η αδικία που συντελείται τα τελευταία χρόνια που η γραμμή παραμένει ανενεργή διακινδυνώνει το στερεότυπο δεκαετιών ότι το Θριάσιο και οι πόλεις του είναι η πίσω αυλή του λεκανοπεδίου, ο μόνιμος υποδοχέας κάθε ανεπιθύμητης δραστηριότητας του λεκανοπεδίου. Είναι ΔΙΚΑΙΩΜΑ και ΑΠΑΙΤΗΣΗ οι κεντρικοί σχεδιασμοί του Υπουργείου Μεταφορών να εντάξουν στις προτεραιότητές τους την επαναλειτουργία της Γραμμής. Περαιτέρω να αναφέρουμε ότι η επαναλειτουργία της γραμμής όχι μόνο θα άρει αυτή την μεγάλη αδικία σε βάρος των πολιτών του Θριάσιου και της Μεγαρίδας όσον αφορά την πολιτισμένη μετακίνησή τους με περιβαλλοντικά φιλικό τρόπο αλλά θα αποτελέσει και ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΜΙΣΘΟ τον οποίο έχουν στερηθεί οι χιλιάδες εργαζόμενοι, οι επαγγελματίες, οι κάτοικοι αλλά και όλοι οι εξυπηρετούμενοι από τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται στο Θριάσιο.

Θα ακολουθήσει άραγε η Κυβέρνηση την πολιτική των προκατόχων της;

Για την ECOELEUSIS

Ο εκπρόσωπος



Χρήστος Χρηστάκης