

Ecoeleusis

ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ

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

Ελευσίνα 24/04/2018

- ΠΡΟΣ: 1) Υπουργό Μεταφορών & Υποδ. & Δικτύων
κ. Χρήστο Σπίρτζη
- 2) Γ.Γ Μεταφορών & Υποδομών
κ. Θάνο Βούρδα
- 3) Ο.Σ.Ε
Δ/ντα Σύμβουλο κ. Π. Θεοχάρη
- 4) ΕΡΓΟΣΕ
Δ/ντα Σύμβουλο κ. Χρ. Διονέλη
- 5) Περιφερειάρχη Αττικής
κα Ρένα Δούρου
- 6) ΥΠΕΝ – Δ/νση Σχεδιασμού Μητροπ.
Αστ. & Περιαστικών Περιοχών
- 7) ΔΗΜΟ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ
Δήμαρχο κ. Γεώργιο Τσουκαλά

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Θέσεών μας όσον αφορά στην 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 (κατ' ελάχιστον 10.500 επιβατών βάσει της επικαιροποιηθείσας μελέτης του ΟΣΕ το 2002 - υπολογισμός με μαθηματικό μοντέλο), που δικαιολογεί λειτουργία προαστιακού τραίνου ή ελαφρού μετρό, το οποίο θα συνδέεται με το υπόλοιπο δίκτυο Προαστιακού Σιδηροδρόμου 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 και φυτεύσεων, 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. Τελευταία προστέθηκε κι ένας ακόμη τέτοιος κίνδυνος προς αυτή την κατεύθυνση, με την επιδιωκόμενη - από την Δημοτική Αρχή Ελευσίνας - **δημιουργία ποδηλατοδρόμου** επάνω στις υπό αναστολή λειτουργίας σήμερα σιδηροδρομικές γραμμές και όχι κατά μήκος των παράπλευρων ή άλλων οδών του ρυμοτομικού σχεδίου, όπως θα ήταν το λογικό.

(4) Το 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, **ζητήσαμε επανειλημμένα στο παρελθόν 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.

Με βάση τις μελέτες που έχουν γίνει στο παρελθόν και τις προτάσεις που κατά καιρούς έχουν διατυπωθεί, θα μπορούσαν να εξεταστούν διάφορα εναλλακτικά σενάρια για την επαναξιοποίηση του εν λόγω ανενεργού σιδηροδρομικού διαδρόμου για αστική, ημιαστική και προαστιακή συγκοινωνία. Αναφέρουμε τα επικρατέστερα σενάρια στα οποία έχει καταλήξει ομάδα επεξεργασίας των θέσεών μας η οποία

απαρτίζεται από ειδικούς επιστήμονες γνώστες των σιδηροδρομικών, συγκοινωνιακών και πολεοδομικών δεδομένων:

(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 – τετραπλασιασμού γραμμών, σηματοδότησης και υπογειοποίησης - 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 νέας προαστιακής υπηρεσίας.

(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 - Μέγαρο 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 (διρρευματικών ή ηλεκτρο-ντήζελ) από το σημείο απόληξης της Γραμμής 2 μέχρι Ελευσίνα με χρήση του σιδηροδρομικού διαδρόμου του ΟΣΕ, με βάση το προηγούμενο των συρμών του μετρό από τον σταθμό Πλακεντίας προς το Αεροδρόμιο ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ.

Μεταξύ των ως άνω δύο σεναρίων, θεωρούμε ως πλέον εύκολο, βιώσιμο, εφικτό και αμέσου εφαρμοσιμότητας, **το πρώτο σενάριο**, δηλαδή την δημιουργία κλάδου του Προαστιακού Σιδηροδρόμου της Αθήνας από τα Άνω Λιόσια προς Ελευσίνα και Ναυπηγεία Ελευσίνας (σε πρώτη φάση) και στη συνέχεια μέχρι τον παλιό σταθμό Μεγάρων (σε δεύτερη φάση), με αφετηρία τον Σταθμό Αθηνών (όπου υπάρχει άμεση ανταπόκριση με την γραμμή 2 του μετρό) και δρομολόγηση συρμών του Προαστιακού Σιδηροδρόμου της Αθήνας, είτε ντηζελο-ηλεκτρικών Railbus (άνευ ηλεκτροκίνησης της γραμμής), είτε ηλεκτρικών Desiro και Railbus που θα έχουν μετατραπεί σε πλήρως ηλεκτρικά από την ΕΕΣΣΤΥ (κατόπιν ηλεκτροκίνησης της γραμμής), χωρίς να

αποκλείουμε στο απώτερο μέλλον και την μετεξέλιξη (ή συμπλήρωση) του σεναρίου αυτού στο (με το) δεύτερο σενάριο που είναι σαφώς πιο πολύπλοκο και όχι αμέσου εφαρμοσιμότητας.

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 και πάγιο αίτημα των κατοίκων της περιοχής.

Η πρόσφατη εξαγγελία του πρωθυπουργού, σε ομιλία του στα Άνω Λιόσια, όπου προανάγγειλε την υλοποίηση του πρώτου εκ των προαναφερθέντων σεναρίων αξιοποίησης της γραμμής για προαστιακή σιδηροδρομική συγκοινωνία, εναρμονίζεται με τις κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου.

Επειδή όμως η εξαγγελία έρχεται σε συνέχεια του πρόσφατου ΜΝΗΜΟΝΙΟΥ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗΣ που υπεγράφη μεταξύ ΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ – ΕΛΠΕ – ΔΗΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ, στο πλαίσιο της οποίας προβλέπεται και η ταυτόχρονη (;) μελέτη και κατασκευή **αγωγών μεταφοράς καυσίμων** μεταξύ των δύο διυλιστηρίων Ασπροπύργου και Ελευσίνας, καθώς και η δημιουργία **ποδηλατοδρόμου** κατά μήκος τμήματος του σιδηροδρομικού διαδρόμου, θα θέλαμε να επισημάνουμε τα εξής:

Για μας αποτελεί **ανυποχώρητη προτεραιότητα** η διασφάλιση της **εμπρόθεσμης** έως το έτος 2021 (έτος φιλοξενίας από την πόλη της Ελευσίνας του τίτλου της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης) και **χωρίς εκπτώσεις** (όσον αφορά την χρηστικότητα και την λειτουργικότητά του), του έργου της λειτουργίας του Προαστιακού Τραίνου στον σιδηροδρομικό άξονα.

Διατυπώνουμε **βάσιμους φόβους** ότι η συνδυασμένη χρήση του σιδηροδρομικού άξονα με διέλευση αγωγών καυσίμων (και ποδηλατόδρομου) θα επιφέρει **καθυστερήσεις στην αδειοδότηση** των αναγκαίων παρεμβάσεων στην υποδομή και την επιδομή της γραμμής, ενδεχομένως και να λειτουργήσει δυσφημιστικά ή ακόμα και **να ακυρώσει** την Πρωθυπουργική εξαγγελία! Πόσο μάλλον όταν οι συνθήκες αδιαφάνειας που επικράτησαν κατά τους τελευταίους 5 μήνες υποδήλωναν ότι προτεραιότητα της Κυβέρνησης ήταν η άμεση ικανοποίηση του αιτήματος των ΕΛΠΕ

για την διέλευση των αγωγών και η παραπομπή στις ελληνικές καλένδες της δρομολόγησης του Προαστιακού Τραίνου. Είναι χαρακτηριστική η δήλωση του Υπουργού Μεταφορών Υποδομών κ. Σπίρτζη, μόλις τον περασμένο Δεκέμβριο, στο πλαίσιο του Περιφερειακού Συνεδρίου Δυτικής Αττικής: **«πιθανά κάποτε, σε πέντε χρόνια, σε δέκα, αν έχουμε παραγωγική ανασυγκρότηση και δίκαιη ανάπτυξη πρέπει να γίνει - εννοούσε, το έργο του Προαστιακού - στην περιοχή»!** (Ελευσίνα, 16/12/2017)

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

Ζητάμε από το Υπουργείο Μεταφορών Υποδομών και Δικτύων και τους καθ' ύλην αρμόδιους φορείς που συνυπέγραψαν το ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗΣ για το ανωτέρω συνδυασμένο έργο (ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΕΛΠΕ, ΔΗΜΟ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ) και θα ξεκινήσουν τις σχετικές μελέτες εξειδίκευσης αυτού του σχεδιασμού, να δεσμευτούν για τα εξής:

- 1) Η σχετική συγκοινωνιακή μελέτη που πρέπει να γίνει **για να επικαιροποιήσει τα αποτελέσματα των στρατηγικών και τομεακών συγκοινωνιακών μελετών** του παρελθόντος και να τροφοδοτήσει την παρεπόμενη μελέτη Αξιολόγησης Κόστους - Οφέλους (ώστε το έργο να καταστεί επιλέξιμο για χρηματοδότηση από Κοινοτικά κονδύλια, ενδεχομένως στο πλαίσιο του ΠΕΠ Αττικής), καθώς και για να διαστασιολογηθεί σωστά ο λειτουργικός σχεδιασμός της γραμμής, να διερευνήσει την επίπτωση στην αύξηση της επιβατικής κίνησης της γραμμής, από το ενδεχόμενο ανάληψης από τον Προαστιακό μέρος του μεταφορικού έργου που ασκούν σήμερα τα υπηρεσιακά λεωφορεία που χρησιμοποιούν για την μεταφορά του προσωπικού τους η Πολεμική Αεροπορία (στο Α/Δ Ελευσίνας και τις εκεί μονάδες της), τα ΕΛΠΕ (ΒΕΕ και ΒΕΑ), τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, και άλλες μεγάλες παραγωγικές μονάδες της περιοχής. Η τιμολογιακή πολιτική θα πρέπει να ενσωματώνεται στην κοινή τιμολογιακή πλατφόρμα Προαστιακού ΤΡΑΙΝΟΣΕ - ΟΑΣΑ με αστική τιμολογιακή ζώνη έως Ελευσίνα και προαστιακή με βάση την απόσταση πέραν Ελευσίνας (και ισχύ των διατροπικών ηλεκτρονικών εισιτηρίων και καρτών).

- 2) Η προσφερόμενη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση κατά μήκος του εν λόγω διαδρόμου σε πρώτη φάση να συμπεριλάβει τουλάχιστον το τμήμα έως και τα Ναυπηγεία Ελευσίνας (όπου υπάρχει ακόμη η ομώνυμη στάση επί της παλαιάς σιδηροδρομικής γραμμής) και βεβαίως σε δεύτερη φάση μέχρι Μέγαρα (παλιό σταθμό). Η **συχνότητα δρομολογίων δεν θα πρέπει να είναι αραιότερη από 2 δρομολόγια ανά ώρα και κατεύθυνση (δηλ. δρομολόγια ανά ημίωρο)** στο τμήμα Σταθμός Αθηνών - Ελευσίνα και από **1 δρομολόγιο ανά ώρα και κατεύθυνση στο τμήμα Σταθμός Αθηνών - Μεγάρων** (δηλαδή κάθε δεύτερο δρομολόγιο προς Ελευσίνα, να συνεχίζει και προς Μέγαρα, στην δεύτερη φάση υλοποίησης του σχεδιασμού). Να εξεταστεί και σενάριο **επιπρόσθετου δρομολογίου σύνδεσης της Ελευσίνας με τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ** και τους ενδιάμεσους κομβικούς σταθμούς ανταπόκρισης με τις Γραμμές 1 και 3 του Μετρό στη Νερατζιώτισσα και Πλακεντία (1 δρομολόγιο ανά ώρα και κατεύθυνση)
- 3) Να προβλεφθούν **πρόσθετες στάσεις** για την εξυπηρέτηση σημείων με αξιόλογη επιβατική ζήτηση όπως πχ στα σημεία Ζοφριά – ΜΑΚ (Μονάδα Αεροπορικών Κατασκευών), Νεόκτιστα, Διυλιστήρια ΕΛΠΕ ΒΕΑ, Στρατιωτικό Αεροδρόμιο Ελευσίνας, Διυλιστήρια ΕΛΠΕ ΒΕΕ, Νεράκι Νέας Περάμου, καθώς και η **αναβάθμιση των υπαρχόντων παλαιών σταθμών και στάσεων** Ασπροπύργου, Ελευσίνας, Λουτρόπυργου, Νέας Περάμου και Μεγάρων με νέες υψηλές αποβάθρες για άμεση προσβασιμότητα από τα ΑΜΕΑ, νέα στέγαστρα και ηλεκτρονικούς πίνακες ενημέρωσης του κοινού.
- 4) Στην Αξιολόγηση Κόστους - Οφέλους και τα προαπαιτούμενα έργα αναβάθμισης του σιδηροδρομικού διαδρόμου, να συμπεριληφθούν απαραίτητως η **σηματοδότηση** για την πυκνή και ασφαλή κυκλοφορία των συρμών καθώς και η **επανεγκατάσταση των Αυτόματων Συστημάτων** προστασίας των Ισόπεδων Διαβάσεων (ΑΣΙΔ).

5) Εφόσον - στο πλαίσιο της **περιβαλλοντικής αδειοδότησης** και της συνεξέτασης της **Μελέτης Ασφάλειας** - κριθεί συμβατή (πράγμα όχι πιθανό) με την επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής η διέλευση αγωγών και η λειτουργία ποδηλατόδρομου στον σιδηροδρομικό διάδρομο, **είναι ανυποχώρητη η απαίτησή μας για ταυτόχρονη αδειοδότηση και πραγματοποίηση όλων μαζί των υπόψη έργων που προαναφέρθηκαν** (έργα ανάταξης και προετοιμασίας για την επανενεργοποίηση του διαδρόμου για προαστιακή σιδηροδρομική συγκοινωνία και λειτουργία, κατασκευή των αγωγών και δημιουργία ποδηλατοδρόμου) **και όχι να προταχθούν οι αγωγοί και ο ποδηλατόδρομος**, ενώ η υλοποίηση του σιδηροδρομικού έργου να παραπεμφθεί στις ελληνικές καλένδες. Εάν κάποιο από όλα αυτά τα έργα θα πρέπει να προταχθεί, αυτό αναμφίβολα είναι το έργο προετοιμασίας και ανάταξης / αναβάθμισης του σιδηροδρομικού διαδρόμου, **ώστε να μπορεί να ξεκινήσει έγκαιρα το 2021** η λειτουργία του νέου αυτού κλάδου του Προαστιακού (πρώτη φάση: Σταθμός Αθηνών-Ελευσίνα-Ναυπηγεία Ελευσίνας), παράλληλα με την ανακήρυξη της Ελευσίνας σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης.

Σε περίπτωση που στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης κριθεί ασύμβατη με την λειτουργία της Προαστιακής Σιδηροδρομικής Γραμμής η διέλευση αγωγών καυσίμων και ποδηλατόδρομου, το σιδηροδρομικό έργο να υλοποιηθεί αυτοτελώς με χρονικό ορίζοντα το 2021.

Επίσης, σε καμία περίπτωση **ΔΕΝ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΑΠΟΔΕΚΤΑ** τα παρακάτω:

(Α) να κατασκευαστεί ο ποδηλατόδρομος επάνω στην δουλειά των σιδηροδρομικών γραμμών, αλλά μονάχα δίπλα και παράλληλα με αυτές, σε κατάλληλη απόσταση - εφόσον βρεθεί - για λόγους ασφαλείας και με κατάλληλο φυσικό διαχωρισμό από αυτές είτε επί του παράπλευρου οδικού δικτύου.

(Β) να μετατραπεί ο διάδρομος της σημερινής διπλής γραμμής στο τμήμα **Άνω Λιόσια - Ελευσίνα σε διάδρομο μονής γραμμής, προκειμένου να εξευρεθεί χώρος για την κατασκευή και εγκιβωτισμό των αγωγών**. Σε μια τέτοια περίπτωση, η όποια διέλευση των αγωγών, θα παρεμποδίζει την ύπαρξη και

απρόσκοπτη λειτουργία της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής που υπάρχει και σήμερα ανάμεσα σε Άνω Λιόσια και ΣΣ Ελευσίνας η οποία απλώς θα πρέπει να ανακαινιστεί από άποψη επιδομής και να μετατραπεί σε κανονικού εύρους και η δεύτερη τροχιά του διαδρόμου, που σήμερα είναι μετρικού εύρους.

Το θέμα της λειτουργίας της διπλής κανονικής γραμμής **είναι κρίσιμο προκειμένου να μην υπάρξουν προβλήματα χωρητικότητας και δυσκολίας χάραξης πυκνών δρομολογίων** που στη συνέχεια θα πρέπει να παρεμβληθούν και στο ακόμη πυκνότερο πλέγμα δρομολογίων του κεντρικού κορμού του Προαστιακού στο τμήμα Άνω Λιόσια - Αθήνα - Πειραιάς.

Επισημαίνουμε ιδιαίτερα ότι σε περίπτωση μετατροπής του σημερινού διαδρόμου διπλής γραμμής σε διάδρομο μονής γραμμής, **το αποτέλεσμα θα είναι η υποβάθμιση λειτουργίας του νέου αυτού κλάδου του Προαστιακού**, που θα έχει σαν πιθανότατο αποτέλεσμα είτε την καθιέρωση αραιών συχνοτήτων δρομολογίων – μη ελκυστικών για ημιαστική συγκοινωνία - είτε την δημιουργία καθυστερήσεων των δρομολογίων λόγω του εξαναγκασμού των αντιθέτως κινουμένων συρμών σε υποχρεωτικές διασταυρώσεις μεταξύ τους σε λίγα ενδιάμεσα σημεία. **Σε μια τέτοια απευκαταία περίπτωση το έργο θα είναι ανάπηρο!** Σε κάθε περίπτωση, αυτές οι συνέπειες, θα έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην ελκυστικότητα και βιωσιμότητα της νέας προαστιακής σιδηροδρομικής υπηρεσίας και γι' αυτό **θα πρέπει να αποτραπούν εν τη γενέσει τους.**

Καταλήγοντας επισημαίνουμε και τα εξής:

Η αδικία που συντελείτο τα τελευταία χρόνια που η παλαιά γραμμή Πελοποννήσου του ΟΣΕ, Αθηνών - Άνω Λιοσίων - Ελευσίνας - Μεγάρων, παρέμενε ανενεργή, συνέχιζε 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 σε ορίζοντα 2021.

Περιττό 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.

Επιθυμούμε οι ανωτέρω θέσεις να ληφθούν υπόψη κατά τον σχεδιασμό του έργου. Αναπόσπαστο μέρος του παρόντος ΥΠΟΜΝΗΜΑΤΟΣ είναι και η επιστολή μας με τίτλο «ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ: Διευκρινίσεις και ερωτήματα που χρήζουν απάντησης» που απευθύνεται στον Γ.Γ Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων καθώς και στον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ.

Για την ECOELEUSIS

Ο εκπρόσωπος



Χρήστος Χρηστάκης