

ΟΜΙΛΟΣ «Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ» ΦΙΛΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΒΔ ΕΛΛΑΔΟΣ



ΕΙΣΑΓΩΓΗ:

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ομίλου Φίλων Σιδηροδρόμου ΒΔ Ελλάδος «Χ. Τρικούπης», που εδρεύει στο Αγρίνιο, αποτελούμενο από τον Πρόεδρο **Βαγγέλη Πυρπύλη**, Γραφιστικό Σχεδιαστή, τον Αντιπρόεδρο **Αριστείδη Μπαρχαμπά**, Συγγραφέα, την Γραμματέα **Χρυσάνθη Μαυρίκα-Χαραλαμπάκη**, Δικηγόρο, την Ταμία **Κωνσταντίνα Σταθοπούλου**, Δ. Πολ. Μηχανικό και τον Κοσμήτορα **Δημήτρη Παπαδάκη**, Φιλολόγο, έχοντας επίγνωση της δεινής οικονομικής κατάστασης της Χώρας μας και της Περιφέρειά μας δεν έρχεται με την παρούσα αίτηση να ζητήσει από την Περιφέρεια ούτε 1€, παρά το ότι το ταμείο του είναι σχεδόν άδειο. Όμως, αυτή η μόνιμη φτώχεια του ουδέποτε στάθηκε εμπόδιο στον αγώνα του υπέρ του Σιδηροδρόμου.

Έτσι, προς ενημέρωση των αρμοδίων οργάνων της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, ο Ιδρυτής του Ομίλου μας Γιώργος Μαυρίκας, δεκαετίες προ της σύστασης του Ομίλου το 1998, είχε πετύχει με τα άρθρα του και Ημερίδες να αναδείξει την υποχρέωση του Κράτους να **συνδέσει σιδ/κά τη Δυτ. Στερεά με το δίκτυο του Ο.Σ.Ε. και την Ευρώπη**. Με την βοήθεια του Γιάννη Βαϊνά, Δημάρχου Αγρινίου, έφερε στο Αγρίνιο το 1993 τον Καθηγ. Ε.Μ.Π. κ. Γ. Σαρηγιάννη και το 1995 με τη βοήθεια του Υφυπ. Χρ. Κοκκινοβασίλη έφερε τον Πρόεδρο του Ο.Σ.Ε. Πέτσο και πολλούς άλλους.

Δυστυχώς, οι παρεμβάσεις του δεν κατάφεραν να επιβάλουν την πρόβλεψη διάβασης τραίνου επί της Γεφ. Ρίου – Αντιρρίου. Κατάφερε, όμως, με τον Χρ. Κοκκινοβασίλη ν' αρχίσει το 1996 η **ανακαίνιση της Σιδ. Γρ. Κρουονερίου – Αγρινίου**, με το αρχικό της εύρος 1 μ.

Από το 1998 έως το 2004 ο Όμιλός μας με πρώτο πρόεδρο τον Γ. Μαυρίκα, παρά την υπονόμηση κατόρθωσε επί Χρ. Βερελή να ξαναρχίσουν οι εργασίες στρώσης της Σιδ/κής Γραμμής και να **ολοκληρωθούν τα 62 χλμ** αυτής, ως **Προαστιακής Γραμμής, τύπου επιγείου μετρό, προς Πάτρα**.

Από το 2004 ο Προαστιακός έπρεπε να έχει τεθεί σε λειτουργία αλλά, ως συνήθως, οι πολίτες και ο Νομός **αγνοήθηκαν τελείως από τον Ο.Σ.Ε. και τις κυβερνήσεις.**

Η απομόνωση και η αδικία δεν σταματάει μόνο σε αυτό το θέμα, αλλά επεκτείνεται και στο τεράστιο θέμα του **Διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού άξονα 29** (Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας), του οποίου η εκπόνηση των τελικών μελετών είχαν δρομολογηθεί από την Ε.Ε. για περίπου, αλλά **οι υπεύθυνοι κατάφεραν να το αποφύγουν** χρησιμοποιώντας μάλιστα τα σχετικά κοινοτικά κονδύλια για άλλους σκοπούς. Ο Δυτικός Σ. Άξονας θα αποτελείται από γραμμή υψηλών ταχυτήτων ευρωπαϊκού εύρους για σύνδεση με τα δίκτυα του εξωτερικού και θα διασχίζει όλη τη Δυτική Ελλάδα και την Ήπειρο, συνδέοντας τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και του Πλατυγαλίου κατευθείαν με την Ευρώπη. Ο όμιλός μας έχει επισημάνει το θέμα με σειρά παρεμβάσεων, όπως και την απαραίτητη διόρθωση της χάραξής του, για να μην αγνοείται το μεγαλύτερο αστικό κέντρο μεταξύ Πάτρας και Ιωαννίνων, το Αγρίνιο.

ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΕΞΑΦΑΝΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΚΟΥ ΣΙΔ/ΜΟΥ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ:

Και περί το 2010 φτάσαμε ως Χώρα στην ουσιαστική χρεωκοπία. Φυσικά δεν θ' ασχοληθούμε εμείς ως Όμιλος για τα αίτια που μας οδήγησαν σ' αυτήν. Ξέρουμε όμως καλά ότι δύο από τους παράγοντες ήταν αφ' ενός τα φαραωνικά έργα (Ολυμπιακών Αγώνων κ.λπ.) και αφ' ετέρου η έλλειψη σχεδιασμού και υποδομών για την ανάπτυξη, τον τουρισμό και την ανταγωνιστικότητα και σίγουρα όχι το ποσό, που διετεθή για τις νέες σιδ/κές γραμμές ως το Αγρίνιο.

Πάνω στον πανικό τους το Υπ. Μεταφορών ψήφισε νόμο με τον οποίο δίνει το δικαίωμα στο Ο.Σ.Ε. να **ξεπουλήσει και το έδαφος της νεοστρωμένης Σιδ. Γραμμής του προαστιακού Αιτωλοακαρνανίας.** Δηλαδή ο Ο.Σ.Ε. θεωρεί ότι τα 62 χλμ, που μας άφησε από το 1888 ο Χ. Τρικούπης, όχι μόνο είναι **ιδιοκτησία του**, αλλά θέλει να βγάλει και κέρδος από την «κληρονομιά του». Φυσικά ο Όμιλος και όλοι οι ενεργοί Πολίτες της Δυτ. Στερεάς επ' ουδενί λόγω θα επιτρέψουν στην Αθηναία Μητριά μας (τον Ο.Σ.Ε.) να πειράξει έστω και ένα χαλίκι της Σιδ. Γραμμής. Σε αυτόν τον Αγώνα θεωρεί ότι **πρωτοστάτες πρέπει να είναι ΌΛΟΙ οι Σύμβουλοι της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας ασχέτως κομματικής ένταξης.**

Οι εξελίξεις είναι ραγδαίες και η **ακύρωση οποιασδήποτε προσπάθειας ξεπουλήματος είναι ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ** όχι μόνο γιατί ο Νομός Αιτωλοακαρνανίας και οι Πολίτες του έχουν από εκατονταετίας δικαιώματα επί της Σιδ/κής Γραμμής αυτής, αλλά για να καταστεί εφικτή η ανάθεση της λειτουργίας της Σιδ/κής Γραμμής σε Ιδιώτη, Δήμους ή Φορέα μικτής μορφής.

Τώρα που η βενζίνη πλησίασε τα 2 € και καθίσταται **ζωτικής σημασίας η λειτουργία της Προαστιακής Γραμμής και του ιπτάμενου Δελφινιού προς Πάτρα και για την τουριστική ανάπτυξη του Αγρινίου και της Τριχωνίδας**, με το πιο ασφαλές, άνετο, οικονομικό και οικολογικό μέσο μεταφοράς, καλούμε την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας να εντάξει στα αναπτυξιακά της σχέδια και τον Προαστιακό της Αιτωλοακαρνανίας.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΥ ΓΙΩΡΓΟΥ ΝΑΘΕΝΑ ΜΕ ΘΕΜΑ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ ΜΕ ΣΥΜΠΡΑΞΗ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΥ:

Η (επανα)λειτουργία της σχεδόν έτοιμης γραμμής Κρουονερίου-Αγρινίου (με θαλάσσια προέκταση προς Πάτρα), πέρα από τις μνήμες παλαιότερων "ενδόξων εποχών" για την περιοχή που θα αναστήσει (μιλάμε για τους αξέχαστους ΣΒΔΕ που τόσο συνέβαλαν στην ανάπτυξη της περιοχής, όπως τους οραματίστηκε ο μεγάλος Μεσολογγίτης Χαρίλαος Τρικούπης), εγγράφει υποθήκες για μια ένεση στην τοπική ανέλιξη της Αιτωλοακαρνανίας σε κατεύθυνση βιώσιμης ανάπτυξης και βιώσιμης κινητικότητας, με σεβασμό δηλαδή στο περιβάλλον και την σύγχρονη ποιότητα ζωής, όπως αυτήν την απολαμβάνουν οι Περιφέρειες στις υπόλοιπες χώρες της Ε. Ε..

Εάν και εφόσον η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δηλώσει αδιαφορία ή αδυναμία να λειτουργήσει την γραμμή, θα μπορούσε ΤΑ να συστήσει μια ΑΕ σε σύμπραξη με τα ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας (εκμεταλλεόμενοι την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών από το μονοπώλιο του κρατικού φορέα εκμετάλλευσης βάσει των πρόσφατων Κοινοτικών Οδηγιών) και να απευθυνθούν στον Ομιλο ΟΣΕ / ΕΔΙΣΥ μονάχα για να τους εκπαιδεύσει προσωπικό έλξης (οδήγησης και τεχνικής υποστήριξης-συντήρησης) και να τους μισθώσει 3 αυτοκινητάμαξες ή να τους βοηθήσει με την τεχνογνωσία του να μισθώσουν από το εξωτερικό 3 κλιματιζόμενες αυτοκινητάμαξες μετρικής γραμμής, χωρητικότητας κατ'ελάχιστον 150 επιβατών (100 καθημένων), και να τις δρομολογήσουν στη γραμμή. Από την πλευρά του ο ΕΔΙΣΥ θα πρέπει να καλύψει τον σταθμό Μεσολογγίου με σταθμάρχη και κλειδούχους, εφόσον τα δρομολόγια ρυθμιστούν να γίνονται με διασταυρώσεις εκεί, ή έστω να τοποθετήσει ελατηριωτές αλλαγές τροχιάς τροχιοδρομικού τύπου, ώστε να μπορούν να γίνονται διασταυρώσεις χωρίς παρουσία προσωπικού (και με εξασφάλιση ενδοεπικοινωνίας συρμών μέσω ασύρματου ραδιοτηλεφώνου πχ σύστημα TETRA).. Με υιοθέτηση ευέλικτου κανονισμού κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών για να εξασφαλίζεται οικονομικός τρόπος λειτουργίας, αντίστοιχος με εκείνο των σύγχρονων τραμ, του ελαφρού μετρό ή προαστιακών σιδηροδρόμων τοπικού - περιφερειακού χαρακτήρα (μονομελές ή διμελές πλήρωμα αμαξοστοιχίας, τηλεφωνικός αποκλεισμός, λειτουργία με προκαθορισμένη διασταύρωση και 2 κατά μέγιστο αριθμό, ταυτόχρονα κυκλοφορούσες αμαξοστοιχίες, εισιτηριοδότηση από περίπτερα ή καταστήματα των οικισμών που θα εξυπηρετούνται, ακυρωτικά μηχανήματα εντός των συρμών κλπ) το λειτουργικό κόστος μπορεί να συμπίεστεί πάρα πολύ και σε συνάρτηση με την οικονομικότερη κατανάλωση καυσίμου που εξασφαλίζει το σιδηροδρομικό μέσο μεταφοράς, μπορεί να επιτευχθεί ένας αρκετά αποδοτικός τρόπος εκμετάλλευσης, που και εάν ακόμα παρουσιάσει κάποιο έλλειμα, θα είναι μικρού μεγέθους και ευλόγως επιδοτήσιμο από την Πολιτεία ως "Υποχρέωση Δημόσιας Υπηρεσίας", εντασσόμενο στις ΥΓΟΣ (Υπηρεσίες Γενικότερου Οικονομικού Συμφέροντος) που βάσει της Κοινοτικής Νομοθεσίας, μπορούν να επιδοτούνται από την Πολιτεία. Η εταιρική σύμπραξη με τα ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας απαιτείται για να αποκλειστεί ανταγωνιστική λειτουργία των λεωφορείων σε παράλληλη γραμμή, επίτευξη οικονομίας κλίμακας, συμπληρωματική με τον σιδηρόδρομο αναδιάρθρωση των τοπικών λεωφορειακών γραμμών ώστε να εξασφαλίζεται και τροφοδότηση της γραμμής από την ενδοχώρα της, ενιαίο εισιτήριο τραίνου-λεωφορείου κλπ). Θα απαιτηθεί επίσης η ένταξη ενός ταχύπλοου (ιπτάμενο δελφίνι) στην ΑΕ (ή η συμβεβλημένη με τον φορέα εκμετάλλευσης της γραμμής λειτουργία του) για την

συνδυασμένη υπηρεσία τραίνου-πλοίου στην διαδρομή Κρουονέρι-Πάτρα, όπως παλιά. Με δρομολόγηση 8 - 10 τραινών ανά κατεύθυνση ημερησίως, ανάμεσα Μεσολόγγι-Αγρίνιο (εκ των οποίων τουλάχιστον τα 5 - 6 θα προεκτείνονται μέχρι Κρουονέρι και Πάτρα, μέσω της μικτής υπηρεσίας) φαίνεται να καλύπτεται η επιβατική ζήτηση του διαδρόμου Πάτρα-Μεσολόγγι-Αγρίνιο, που υπό τις προϋποθέσεις αυτές θα μπορούσε να θεωρηθεί προαστιακός άξονας της ευρύτερης περιοχής Πατρών / Αιτωλοακαρνανίας.

Η λειτουργία μιας τέτοιας ΑΕ συνδυασμένου συγκοινωνιακού έργου (μέσο σταθερής τροχιάς - λεωφορεία - πλοίο) και με σύμπραξη ιδιωτών (ΚΤΕΛ) - Αυτοδιοίκησης (Τοπικής και Νομαρχιακής) και ενδεχομένως και άλλων κοινωνικών ή ιδιωτικών φορέων της περιοχής (σε μια λογική συνεργασίας ιδιωτικού και δημόσιου τομέα) θα μπορούσε να αποτελέσει ένα ενδιαφέρον πρωτοποριακό πείραμα για ολόκληρη την Ελλάδα (επιχειρηματικά, χωροταξικά, συγκοινωνιακά, οικονομικά) και να προσελκύσει και κοινοτική χρηματοδότηση ως πρότυπη τοπική μικτή επιχειρηματική δράση, ενταγμένη στο Τοπικό Σύμφωνο Απασχόλησης μέσω του οποίου μπορεί να επιδοτείται και η πρόσληψη προσωπικού σε αρκετές περιπτώσεις.

Η σημασία (επανα)λειτουργίας της γραμμής αυτής, σε μια εποχή που τα μέσα σταθερής τροχιάς (επαν)έρχονται στην επικαιρότητα, είναι αυτονόητη καθότι:

1. θα εξασφαλίζει την ταχεία (Κρουονέρι-Αγρίνιο σε μία ώρα με 9 ενδιάμεσες στάσεις), ασφαλή, άνετη, οικονομική και οικολογική συγκοινωνία μεταξύ των μεγάλων οικισμών και πόλων έλξης της περιοχής, αποφεύγοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση και επιβάρυνση του οδικού δικτύου και την διέλευση από την επιβαρυμένη με υψηλό διόδιο Γέφυρα "Χαρίλαος Τρικούπης"

2. θα μπορεί να αποτελέσει το "μετρό" της Αιτωλοακαρνανίας, δηλαδή μια ραχοκοκκαλιά μετακινήσεων, κατά μήκος της οποίας μπορούν να χωροθετηθούν ή επαναχωροθετηθούν οι σημαντικότεροι πόλοι έλξης μετακινήσεων, συμβάλλοντας σ'ένα περιβαλλοντικά βιώσιμο και ορθολογικά οργανωμένο πολεοδομικό και χωροταξικό (ανα)σχεδιασμό της περιοχής. Ειδικά για το μέλλον που οι πόλεις απειλούνται με άναρχο ξεχειλωμά και πλήρη κορεσμό από το ΙΧ αυτοκίνητο, η παρουσία του σιδηροδρομικού άξονα θα αποβεί πολύτιμη, ενώ θα εγγράψει υποθήκη και για την μελλοντική δημιουργία του περιβόητου Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα, έστω και σε "ψυχολογικό" κυρίως επίπεδο.

3. μπορεί να αποτελέσει ένα εργαλείο για την ανάπτυξη της τουριστικής και εκδρομικής κίνησης στην περιοχή (σύνδεση με παραλία Κρουονερίου) και μία ατραξιόν αυτή καθεαυτή.

4. αξιοποιεί τα ήδη εκτελεσθέντα έργα υποδομής που έχουν παραμείνει ημιτελή και έχουν κοστίσει δεκατρία εκατομμύρια ευρώ, αλλά κατά 80% είναι έτοιμα (χρειάζεται ακόμη η εγκατάσταση αυτομάτων συστημάτων προστασίας Ισόπεδων Διαβάσεων, που είχαν αρχίσει να εγκαθίστανται, αλλά ανεξήγητα τελείως αφαιρέθηκαν πρόσφατα από τον ΟΣΕ, η ανέγερση ενός αμαξοστασίου αυτοκινητάμαξών στο Μεσολόγγι, η ενίσχυση των γεφυρών Ευήνου και Αγγελοκάστρου και η δημιουργία ενός στοιχειώδους τερματικού σταθμού στο Αγρίνιο - εν ανάγκη μια αποβάθρα με ένα στέγαστρο.

Η οικολογική διάσταση του εγχειρήματος (επανα)λειτουργίας της γραμμής Πάτρα / Κρουονέρι-Αγρίνιο, μπορεί να αναδειχθεί ακόμη περισσότερο, εάν οι σταθμοί της γραμμής σε Πάτρα, Μεσολόγγι, Αιτωλικό και Αγρίνιο, συνδεθούν με το "οικιστικό ψαχνό" των αντίστοιχων πόλεων, μέσω ποδηλατοδρόμων και οικολογικών μικρολεωφορείων, ώστε η μετακίνηση μέσα και μεταξύ των μεγάλων αυτών αστικών πόλων να γίνεται με πλήρως

οικολογικό τρόπο (ποδήλατο+τραίνο ή οικολογικό mini-bus+τραίνο), καταπολεμώντας στην πράξη την αλόγιστη χρήση του ΙΧ και αναπληρώνοντας το όποιο μειονέκτημα της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας στον τομέα της σύνδεσης "πόρτα-πόρτα". Ειδικά το Μεσολόγγι που πρωτοπορεί πανελληνίως στην ποδηλατοκίνηση, μπορεί να εφαρμόσει πρώτο μια τέτοια παρέμβαση. Ίσως μάλιστα θα μπορούσε το όλο πρόγραμμα να προκαλέσει και κάποια επιδότηση από σχετικό Ταμείο ως "Ολοκληρωμένη Δράση Πράσινων Μεταφορών, σε επίπεδο Περιφέρειας"