

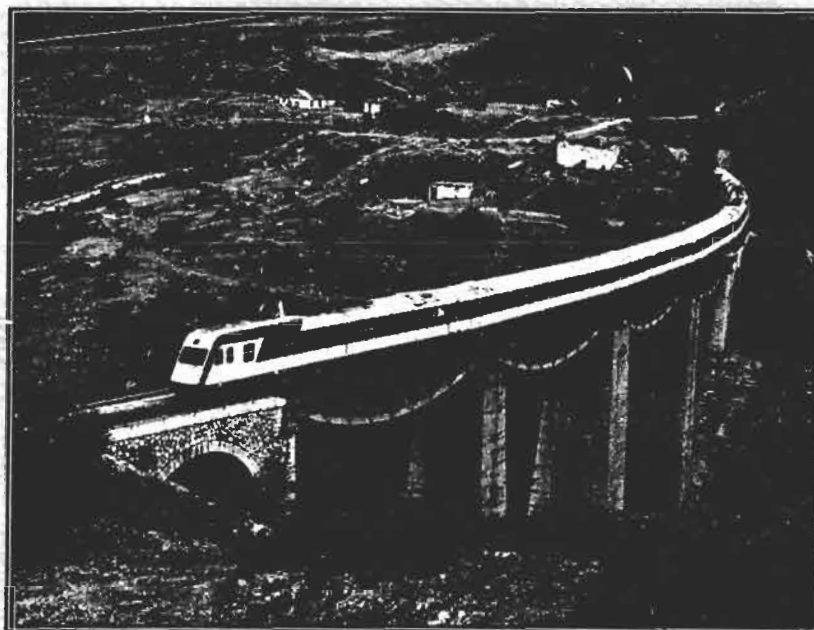
**Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ**

**ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ**

**ΤΜΗΜΑ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

## **ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΘΕΜΑ: 'Ο.Σ.Ε. ΑΛΛΟΤΕ ΚΑΙ ΤΩΡΑ. ΣΗΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΤΡΑ. ΠΩΣ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΕ Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΥΤΟΣ ΝΑ ΕΠΗΡΕΑΣΕΙ ΘΕΤΙΚΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΙ ΝΑ ΕΧΕΙ ΟΦΕΛΗ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΑΤΡΙΝΟ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ'**



**ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ:**

**ΝΙΚΟΛΕΤΤΑ Δ. ΚΑΚΟΥ**

**ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ:**

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ**

**ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ Τ.Ε.Ι.**

**ΠΑΤΡΑ**

**ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2001**

**Αφιερωμένη  
στους γονείς μου  
με αγάπη**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	ΣΕΛΙΔΑ
ΠΡΟΛΟΓΟΣ .....	1
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ	
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (Ο.Σ.Ε.) .....	3
1.1 Ο ορισμός του ΟΣΕ .....	3
1.2 Ιστορική Αναδρομή - Οι πρώτες προσπάθειες στην Ελλάδα και ο Χαρίλαος Τρικούπης .....	3
1.3 Το Τραμ της Πάτρας .....	6
1.4 Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου ΣΠΑΠ .....	8
1.5 Το Μετρικό Δίκτυο .....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ	
ΓΕΝΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ Ο.Σ.Ε. ....	19
2.1 Η Σημασία του ΟΣΕ στην Ελλάδα .....	19
2.2 Η σημασία του ΟΣΕ στην Πάτρα .....	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ	
ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΣΕ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ ΣΗΜΕΡΑ .....	21
3.1 Πολιτιστικές Επιδράσεις .....	21
3.2 Τουριστικές Επιδράσεις - Ο ΟΣΕ και τα οφέλη του Για την Πάτρα και τον Πατρινό .....	21
3.3 ΟΣΕ - ΕΟΤ .....	23
3.4 Εξυπηρέτηση τουριστικών γραμμών γύρω από την Πάτρα - (Ο Οδοντωτός Σιδηρόδρομος Διακοφτού - Καλαβρύτων) .....	23
3.5 Οικονομικές Επιδράσεις .....	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ	
Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ .....	34
4.1 Η σημερινή κατάσταση στο Σιδηροδρομικό Δίκτυο Πελοποννήσου .....	34
4.2 Επιβατική και εμπορική κίνηση στο Σιδηροδρομικό	

Σταθμό Πατρών .....	39
4.2.1. Επιβατική κίνηση .....	39
4.2.2. Εμπορική κίνηση .....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ	
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ	
ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ .....	41
5.1 Ο Σιδηροδρομικός Άξονας Πατρών - Κορίνθου - Αθηνών:	
Προοπτικές ανάπτυξης και εκτιμήσεις για τη	
δεκαετία 1981 - 1990 .....	41
5.2 Πρόταση για βελτίωση του Επιβατικού Σταθμού	
Πατρών και προτεινόμενη λύση .....	42
5.3 Πρόταση για βελτίωση Εμπορικού Σταθμού	
Πατρών και προτεινόμενη λύση .....	43
5.4 Προτάσεις για τον εκσυγχρονισμό του Σιδηροδρομικού	
Δικτύου κατά το έτος 1999 .....	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ	
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	49
ΕΠΙΛΟΓΟΣ .....	52
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	53

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Μέσα απ' αυτή την πτυχιακή εργασία, προσπαθώ να δώσω την παλιά και την σημερινή εικόνα του ΟΣΕ της πόλης των Πατρών και πως θα μπορούσε ο ΟΣΕ να συντελέσει θετικά στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη της Πάτρας.

Η πτυχιακή μου εργασία χωρίζεται σε πέντε κυρίως σημεία, τα οποία αναφέρονται:

- Στην έννοια του ΟΣΕ και στην Ιστορία του Σιδηρόδρομου στην Ελλάδα και στην Πάτρα.
- Στην σημασία του ΟΣΕ στην Ελλάδα και για την Πάτρα.
- Στις Πολιτιστικές, Τουριστικές και Οικονομικές Επιδράσεις του ΟΣΕ στην Πάτρα σήμερα.
- Στην σημερινή κατάσταση στο Σιδηροδρομικό Δίκτυο Πελοποννήσου και στην Επιβατική και Εμπορική Κίνηση στο Σιδηροδρομικό Σταθμό Πατρών.
- Στην βελτίωση και στον εκσυγχρονισμό του Σιδηροδρομικού Σταθμού Πατρών. Γίνονται προτάσεις τόσο για τον Επιβατικό όσο και για τον Εμπορικό Σταθμό της Πρωτεύουσας της Πελοποννήσου.

Πολύτιμοι βοηθοί στις προσπάθειές μου, υπήρξαν το Τεχνικό Επιμελητήριο και η Δημοτική Βιβλιοθήκη Πατρών, τους οποίους και ευχαριστώ για τη συμβολή τους και τη βοήθειά τους στην πραγματοποίηση αυτής της πτυχιακής εργασίας.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η συγκοινωνία για την Πάτρα αποτελεί ένα από τα κυριότερα μέσα προόδου, οικονομικής και τουριστικής ανάπτυξης. Ένα από τα πλέον μαζικά μέσα μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών είναι ο σιδηρόδρομος, ο οποίος αποτέλεσε σταθμό ανάπτυξης της Πάτρας και παράγοντα οικονομικής άνθισης.

Η Πάτρα δεν είχε συγκοινωνιακά μέσα. Αργότερα χρησιμοποιήθηκαν τα τραμ. Με την εξέλιξη των συγκοινωνιακών μέσων, οι αποστάσεις ελαχιστοποιήθηκαν και οι άνθρωποι μπορούσαν να βρεθούν ευκολότερα μεταξύ τους. Δημιουργήθηκαν έτσι οι προϋποθέσεις για ευκολότερη πρόσβαση από τόπο σε τόπο.

Ο σιδηρόδρομος επέδρασε προς την κατεύθυνση αυτή εντονότερα από κάθε άλλο μεταφορικό μέσο.

Η ωρίμανση της σιδηροδρομικής ιδέας στην Ελλάδα, ο σχεδιασμός και η κατασκευή του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου έχουν αφήσει ανεξίτηλα ίχνη στην Ιστορία του τόπου μας. Η συμβολή των σιδηροδρόμων στην ανάπτυξη της Πάτρας υπήρξε μεγάλη και σημαντική.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

## ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΟΣΕ)

### 1.1 Ο ορισμός του ΟΣΕ.

Με το ΝΔ 674/1970 ιδρύεται ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου) που αποτελεί δημόσια επιχείρηση που λειτουργεί για το δημόσιο συμφέρον, σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας και με τη μορφή της Ανώνυμης Εταιρείας με διοικητική και οικονομική αυτονομία. Αρχισε να λειτουργεί από 1 - 1 - 1971. Σκοπός του είναι η ενιαία οργάνωση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η διάρκεια λειτουργίας του ορίζεται σε 50 χρόνια.

### 1.2 Ιστορική Αναδρομή.

Οι πρώτες προσπάθειες στην Ελλάδα και ο Χαρίλαος Τρικούπης.

Η αρχική πρόταση για κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής στην Ελλάδα έγινε από τον Γάλλο Φραγκίσκο Φεράλδη στις αρχές του 1835, και αφορούσε την σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά. Πέρασε μισός αιώνας από την ίδρυση του πρώτου σιδηροδρόμου και η γραμμή είναι μήκος 9 μόνο χιλιόμετρα το έτος 1880. Το 1882 μπορεί να χαρακτηριστεί ως "έτος μηδέν" της Ελληνικής σιδηροδρομικής εποχής. Τη χρονιά αυτή ο Χαρίλαος Τρικούπης υπογράφει οριστικές συμβάσεις για τρία δίκτυα (Θεσσαλίας, Πελοποννήσου και Αττικής) συνολικού μήκους 700 χλμ. περίπου (Αθήνας - Λάρισας - Σύνορα, Βορειοδυτική Ελλάδα, υπόλοιπο Πελοποννήσου). Ο Τρικούπης πίστευε ότι η σύγχρονη υποδομή στον τομέα των μεταφορών θα διευκόλυνε την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, αφού θα συνέβαλλε στην ήδη παρατηρούμενη οικονομική κινητικότητα. Η Ιστορία δικαίωσε τις επιλογές του Χαριλάου Τρικούπη. Το 1909 η Ελλάδα είχε ήδη 1.571 χλμ. γραμμών, που δεν επρόκειτο να κατασκευαστούν, εάν δεν πρυτάνευε η πολιτική του Τρικούπη.

**ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ  
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ  
ΥΠΟΒΛΗΘΕΙΣΕΣ ΓΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ  
ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΡΑΤΟΣ ΕΩΣ ΤΟ 1880**

1835	Πρόταση Φερνάνδου	Πειραιάς - Αθήνα
1839	Πρόταση Λαδερζ	Πειραιάς - Αθήνα - Λαμία - Σύνταρα - Κορίνθ (μέσω Τετράρας)
1868	Πρόταση Louis de Nemand	α. Σόφια - Αθήνα - Λαμία - Σύνταρα β. Βαλκανικός κόλπος - Τρίπολη - Κορινθός - Αθήνα γ. Αφρικανικός κόλπος - Λαμία
1869	Πρόταση Βιγαλνί	Αθήνα - Οίθη - Αφρικανικός κόλπος - (Κραβασαράς)
1870	Πρόταση Πιάρ	Πειραιάς - Αθήνα - Λαμία - Σύνταρα (-Λαμιακός Σιδηρόδρομος)
1871	Πρόταση Crédit Foncier	α. Πειραιάς - Αθήνα - Κορινθός - Άργος - Ναυπλίο β. Άργος - Τρίπολη - Ελαφία - Γυθίο ή Άργος - Τρίπολη - Αμφικλαί (Καλαμάτα) γ. Κορινθός - Πάτρα - Δυτ. Πελοπόννησος δ. Πειραιάς - Αθήνα - Λαμία - Σύνταρα
1873	Πρόταση Α. Ευγγερών	Πειραιάς - Αθήνα - Λαμία - Σύνταρα
1872	Πρόταση Βαλαϊτζή	Πόρτο Ράφτη - Αθήνα - Κορινθός - Πάτρα Ρίο - Αντίρριο (μέσω σιδηροδρομικού προμήθιου) - Μεσολογγί - Αχελώος - Πρέβεζα
1879	Πρόταση Μουτρεσσ	α. Πειραιάς - Αθήνα - Λαμία - Σύνταρα - Λαμία - Θεσσαλία με διακλαδώσεις Οίθη - Χαλκίδα, Λαμία - Αστρα - Σπίνια, Λαμία - Σουλιάδα β. Πορτο Ράφτη - Αθήνα - Κορινθός - Πάτρα Ρίο - Αντίρριο - Μεσολογγί - Κραβασαράς - Ιωάννινα, με διακλαδώσεις προς Βόνιτσα και Πρέβεζα γ. Ιωάννινα - Μέτσοβο - Τρικαλά - Λαμία δ. Κορινθός - Τρίπολη - Καλαμάτα με διακλαδώσεις Κοπλοστόφι - Άργος - Ναυπλίο και Μεγαλόπολη - Ελαφία

**ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΚΑΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΖΟΜΕΝΕΣ  
ΝΕΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ**

**ΑΠΟ ΟΣΕ**

1. Αθήνα - Πάτρα (νέα γραμμή κανονικού πλάτους)
2. Τυθορέα - Δομοκός - Τέμπη - Λεπτοκαριά - Κορινθός - Λιακμονιάς (νέες καράξεις υψηλής ταχύτητας γραμμής Αθίνας - Θεσσαλονίκης).
3. Φλώρινα - Πόγραδετς
4. Θεσσαλονίκη - Καβάλα - Τοξοίτες
5. Καλαμπάκα - Κοζάνη
6. Καλαμπάκα - Ηγουμενίτσα
7. Κρυονέρι - Μεσολογγί - Αγρίνιο - Αμφιλοχία
8. Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών - Κάντζα - Αεροδρόμιο Επάτων
9. Κάντζα - Λαύριο
10. Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών - Οινόη (νέα γραμμή υψηλής ταχύτητας)
11. Σταυρός - Ραφίνα
12. Καλάβρυτα - Χιονοδρομικό κέντρο Χελμού (Οδοντωτός)

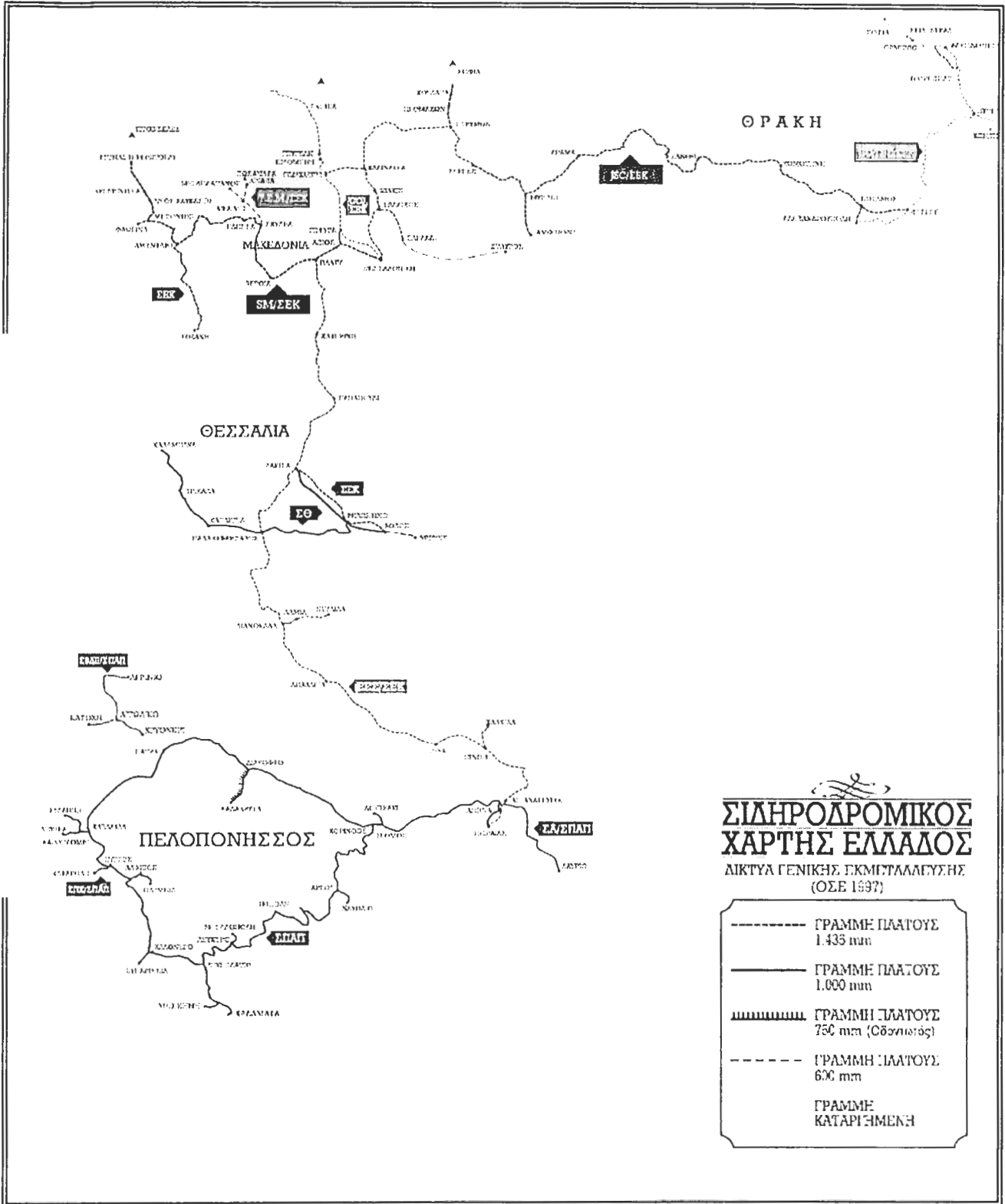
**ΑΠΟ ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ**

1. (Γλυφάδα-) Δάφνη - Σπυλίου (-Περσιότερ)
2. (Λιγάλειο-) Κεραμεικός - Πενταγώνιο (-Σταυρός)

**ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ  
ΠΟΥ ΔΕΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ Ή ΕΜΕΙΝΑΝ ΗΜΙΤΕΛΗ**

ΜΕΛΕΤΗ	ΕΡΓΟ	ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΑ
Gotteland	για τους ΣΓΑΠ	1858
Γαλλικές αποστολές	Καλάβρυτα - Τρίπολη	1859
Quellennec	Ολυμπία - Καρυστιανά - Μεγαλόπολη	1861
Quellennec	Μεγάλο - Αμφισσα - Πέα	1862
Α. Κονιά	Καλά Νερά - Οίθη - Ζαγορά	1869
ΕΠΔΠ	Λεοστόρι - Ελαφία - Σπυροκαμπί	1905
Ε. Μαιτρράκη	Ηρακλείο - Μεσσήνη Κρήτης	1909
Ευράτου	Τρίπολη - Ελαφία	1908
Σ.Ο	Διαπλάτυση Θεσσαλονίκης Σιδηρόδρομων	1914
Ε. Γαργιλιό	Λαμία - Καβάλα	1914
Isary & Co	Καλαμπάκα - Κοζάνη - Βέροια	1914
Ανατολικών Σιδηρόδρομων	Θεσσαλονίκη - Αγγισιά	1915
Ε. Γαργιλιό	Λαμία - Δρυμενίτσα - Κοζάνη	1915
Societe de Constructions	Ιωάννινα - Καλαμπάκα	1915
Φλωριά	Κοζάνη - Ευρυπύργος	1915
ΕΠΔΠ (παραλλαγί)	Αθήνα - Δάφνη - Ασπροπύργος	1925
Ιταλοελληνικού Συνδικάτου	Αχελώος - Ιωάννινα - Κακουλιά - Αργυροκαστρο	1921
Ιταλοελληνικού Συνδικάτου	Αχελώος - Καρυστιανά - Λαγονοκιάς	1921
Α. Οικονόμου	Ευκαλλιάρχη του Σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδος	1921
ΕΠΔΠ	Κιτιπάρωσα - Φιλιαρά - Μέρβαθς	1922
Βελγικού Ομίλου	Καλαμπάκα - Κοζάνη - Βέροια	1922
ΕΠΔΠ	Τρίπολη - Ελαφία - Σπυροκαμπί	1931
ΕΠΔΠ	Γυθίο - Σπυροκαμπί	1931
Υπηρεσίας Νέων Εργων ΣΕΚ	Θεσσαλονίκη - Αμφισσα	1937
Ε. Παζανού	Μελέτη κατασκευής Σιδηροδρομών στην Κρήτη	1908
Ελ. Κορωναίη	Νέες Σιδηροδρομικές Γραμμές (Σιδηροδρομική Εκπαίδευση)	1929
Δ. Ευστρατιάδα	Γενικό Σχέδιο Εθνικού Σιδηροδρομικού δικτύου	1957
Λορένζο, Derlets, Λορένζο	Μελέτη 2 Νέων Γραμμών Μετρό στην Αθήνα	1967
ΕΠΣ	Μελέτη 2 Νέων Γραμμών Μετρό στην Αθήνα και Επέκταση του Ηλεκτρικού στα Τμήματα Ν. Ηρακλείο - Γέρακος και Κηφισιά - Ν. Ερμούσια	1960-1961
ΟΣΕ	Μελέτη Γραμμής Αθίνας - Θεσσαλίας για ταχύτητα 300 κμ/ώρα	1991





**ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ  
ΧΑΡΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**  
ΔΙΚΤΥΑ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ  
(ΟΣΕ 1997)

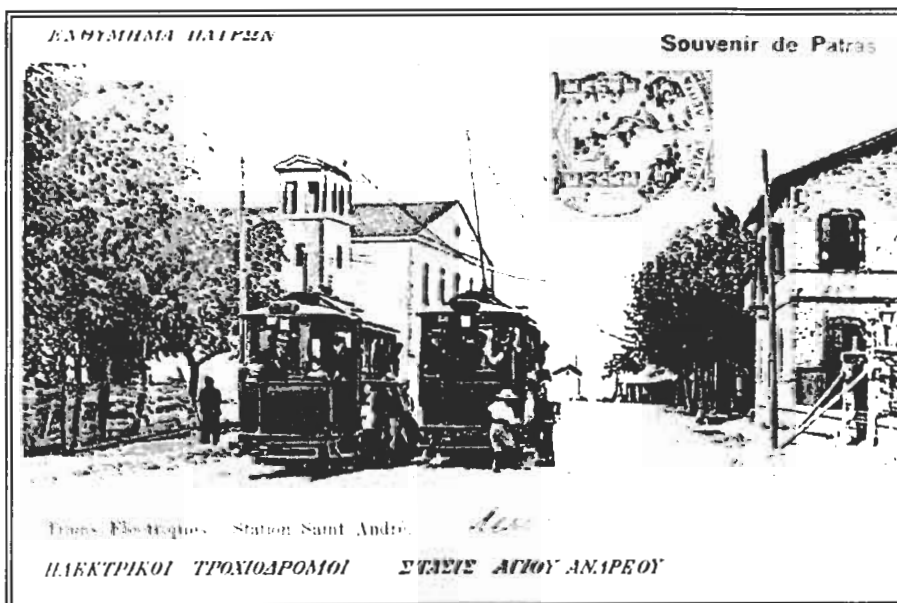
-----	ΓΡΑΜΜΗ ΠΛΑΤΟΥΣ 1.435 mm
————	ΓΡΑΜΜΗ ΠΛΑΤΟΥΣ 1.600 mm
	ΓΡΑΜΜΗ ΠΛΑΤΟΥΣ 750 mm (Οδοντογ)
- - - - -	ΓΡΑΜΜΗ ΠΛΑΤΟΥΣ 600 mm
	ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΤΑΡΙΞΙΜΕΝΗ

### 1.3 Το Τραμ της Πάτρας

Η Πάτρα είναι η πρώτη ελληνική πόλη που ηλεκτροφωτίστηκε και απέκτησε ηλεκτρικά τραμ. Η νόμος “περί εγκρίσεως συμβάσεως περί κατασκευής και εκμεταλλεύσεως τροχιοδρόμου εν Πάτραις” ψηφίστηκε τον Ιούλιο του 1899, ενώ η σχετική συμφωνία είχε συνομολογηθεί έναν χρόνο νωρίτερα (21 Μαρτίου 1898), μεταξύ αφενός του Δημάρχου Πατρέων και επιτροπής εκ μελών του Δημοτικού Συμβουλίου, και αφετέρου του γενικού διευθυντή της Τράπεζας Αθηνών Ι. Πεσμαζόγλου και του διευθυντή της Γενικής Εταιρείας Εργοληψιών Ν. Βλαγκάλη. Τα εγκαίνια του δικτύου έγιναν στις 6 Απριλίου 1902, στο Ηλεκτρικό Εργοστάσιο της εταιρείας.

Το δίκτυο είχε μήκος περίπου 4,5 χλμ. και αποτελείτο από δύο γραμμές. Η βασική ξεκινούσε από το προάστιο Ιτιές, διέτρεχε την παραλιακή ακτή Δυμαίων, κοντά στην οποία βρισκόταν το αμαξοστάσιο, και την οδό Αγ. Ανδρέου, και έφθανε μέχρι την Αγγλική Εκκλησία. Η δεύτερη γραμμή, διακλάδωση της πρώτης, εξυπηρετώντας το κέντρο και την Άνω Πόλη, διερχόταν από την Πλατεία Γεωργίου, τις οδούς Κορίνθου, Καλαβρύτων (Δ. Γούναρη), Αγ. Γεωργίου, Παλαιών Πατρών Γερμανού και Αγ. Λαύρας, και κατέληγε στην εκκλησία του Αγ. Αθανασίου.

Το τραμ της Πάτρας είχε πολύ μικρή διάρκεια ζωής, αφού μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο διέκοψε ξαφνικά την λειτουργία του, για λόγους που παραμένουν αδιευκρίνιστοι.



**Ηλεκτρικοί  
Τροχιόδρομοι  
Στάση  
Αγ. Ανδρέα**

*Το τρένο της Πάτρας*



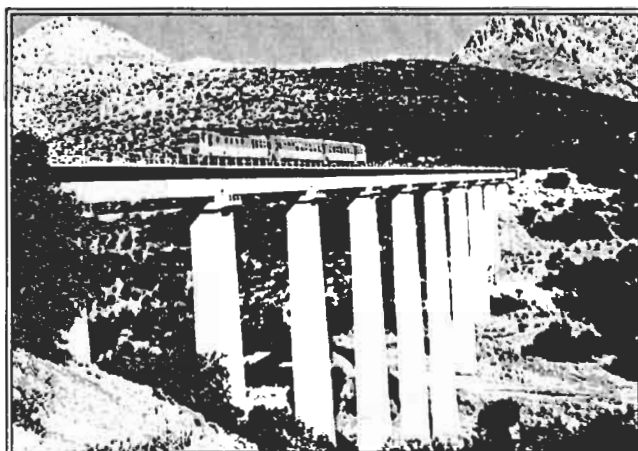
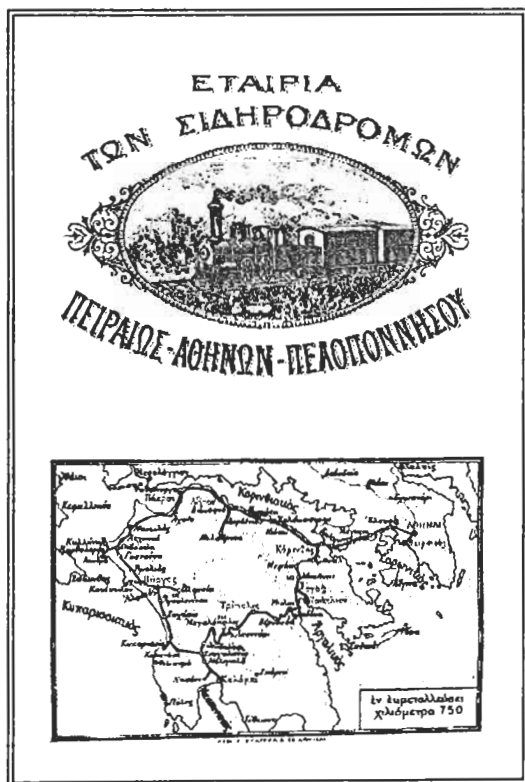
#### 1.4 Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου ΣΠΑΠ.

Την 1<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 1882 ιδρύεται στην Αθήνα η ανώνυμη μετοχική εταιρεία Σιδηροδρόμων Πειραιώς – Αθηνών – Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ). Με σύμβαση της 19<sup>ης</sup> Απριλίου 1882, οι ΣΠΑΠ αποκτούν δικαίωμα κατασκευής και εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών γραμμών.

Το 1920, η κυβέρνηση Βενιζέλου εντάσσει τους ΣΠΑΠ στους Σιδηρόδρομους Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ). Όμως δύο χρόνια αργότερα, οι ΣΠΑΠ θα αποσπαστούν από τους ΣΕΚ και θα επανέλθουν στην ιδιωτική εκμετάλλευση.

Το 1954 οι ΣΠΑΠ κρατικοποιούνται. Με το νομοθετικό διάταγμα 4246 του 1962 ενώνονται με τους ΣΕΚ, προγόνους του σημερινού ΟΣΕ, βάζοντας τέλος στην ογδοντάχρονη αυτόνομη παρουσία τους στο σιδηροδρομικό προσκήνιο της χώρας.

Χαρακτηριστικό του δικτύου των ΣΠΑΠ αποτελούν οι πολλές ισόπεδες διαβάσεις.



**Η νέα γέφυρα του Αχλαδόκαμπου, η υψηλότερη στην Ελλάδα**

## 1.5 Το Μετρικό Δίκτυο.

Το δίκτυο των ΣΠΑΠ μπορεί να διακριθεί σε τρεις κατηγορίες ως προς την χάραξη και την γεωμετρία της γραμμής.

### 1. Πειραιάς – Κόρινθος (99 χλμ.).

Οι μεγαλύτερες κλίσεις του τμήματος αυτού βρίσκονται κοντά στα άκρα του, στο τμήμα Αγ. Αναργύρων – Ασπρόπυργου (18 χλμ., κλίση 17 - 24‰ και Καλαμακίου – Κορίνθου (9 χλμ., κλίση 29‰). Οι καμπύλες με την μικρότερη ακτίνα εντοπίζονται κυρίως στην Κακιά Σκάλα (90 μ.). το υπόλοιπο τμήμα παρουσιάζει ομαλή χάραξη.

### 2. Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα (236 χλμ.).

Το τμήμα αυτό ξεκινά από το ανατολικό άκρο του Κορινθιακού κόλπου, εκτείνεται νοτιοδυτικά, διασχίζοντας την ορεινή ενδοχώρα της Πελοποννήσου, και καταλήγει στον Κάμπο της Μεσσηνίας. Η διαμόρφωση του τμήματος Κορίνθου – Καλαμάτας χαρακτηρίζεται από ευθύγραμμα μέρη, αλλά και πλήθος καμπύλων μικρής ακτίνας, κυμαινόμενης μεταξύ 110 – 150μ. Η διαδρομή παρουσιάζει συνεχείς κλίσεις της τάξεως του 24 - 27‰.



### 3. Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Ζευγολατιό (347 χλμ.).

Πρόκειται για το τμήμα του δικτύου που κάνει τον γύρο της Β. Πελοποννήσου. Ακολουθώντας τα εύφορα παράλια της Κορινθίας και της Αχαΐας μέχρι την Πάτρα, συνεχίζει νότια, κατά μήκος του Κόλπου της

Κυπαρισσίας, και στο ύψος του Καλόνερου κλίνει ανατολικά, για να ενωθεί τελικά στο Ζευγολατιό με το τμήμα Τρίπολης – Καλαμάτας.

Η χάραξη της γραμμής είναι ομαλή σ' ολόκληρη σχεδόν τη διαδρομή, πλην της σύνδεσης Καλόνερου – Ζευγολατιού (29 χλμ.) όπου υπάρχουν καμπύλες με ελάχιστη ακτίνα 110 – 225 μ. και μέγιστη κλίση 21 - 25‰.

Από τα τεχνικά έργα της γραμμής αυτής, το μεγαλύτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η γέφυρα του Αλφειού, στο 8,5 χλμ. της διαδρομής Πύργου – Αλφειού – Κυπαρισσίας. Το συνολικό μήκος της φτάνει τα 310 μ., γεγονός που την καθιστά την πιο επιμήκη γέφυρα του δικτύου Πελοποννήσου.

**ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ**  
**ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΘΗΝΩΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ**  
**ΓΡΑΜΜΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΠΑΤΡΩΝ**  
**Δρομολόγια από 9 Μαΐου 1915**

ΧΙΛ/ΤΡΟ	ΣΤΑΘΜΟΙ	ΑΝΟΔΟΣ	ΤΡΕΝΑ			ΕΠΑΝΟΔΟΣ	ΤΡΕΝΑ		
			1	3	31		2	4	414
	Πειραιάς	↓	6.10 π.μ.	11.05 π.μ.	8.15 μ.μ.		5.30	7.55	7.05
3.1	Αγ. Ιωάννης		-		8.23		-	-	6.55
8.5	Αθήναι		7.00	12.00	9.00		5.05	7.30	6.35
10.8	Μύλοι		(7.05)	-	9.05		4.45	-	6.08
13.4	Κάτω Λιόσσια		7.10	-	9.12		4.39	-	5.57
18.3	Άνω Λιόσσια		7.24	12.24	9.33		4.28	(6.56)	5.57
31.3	Καλύβια		7.47	-	10.01		3.52	-	5.09
35.6	Ελευσίς		8.02	12.59	10.25		3.45	6.20	5.00
56.0	Μέγαρα		8.42	1.39	11.10		3.00	5.35	3.55
78.7	Αγ. Θεόδωροι		9.22	2.20	11.55		2.18	4.55	3.10
89.9	Καλαμάκι		9.42	2.40	12.15		1.57	4.38	2.45
99.5	Κόρινθος		10.25	3.17	10.3 5.10		1.30	4.15	2.05 32
108.8	Περιγιάλι		10.43	-	5.28		12.55	-	8.24
110.2	Άσσος		10.48	-	5.33		12.50	-	8.18
112.8	Βραχάτι	10.56	3.40	5.45		12.43	3.39	8.10	
115.4	Κοκκώνι	11.03	-	5.55		12.33	-	7.52	
117.4	Βέλον	11.08	-	6.05		12.28	-	7.46	
120.2	Κιάτο	11.17	3.51	6.25		12.22	3.23	7.30	
123.5	Διμηνιό	11.23	-	6.33		12.12	-	7.20	
127.7	Μελισσι	11.31	-	6.44		12.03	-	7.10	

(Συνέχεια από την προηγούμενη σελίδα)

131.0	Συκιά		11.37	-	6.52		11.56	-	7.02
133.4	Ξυλόκαστρο		11.48	4.22	7.25		11.50	2.57	6.55
139.5	Καμάρι		12.01	-	7.39		11.32	-	6.16
142.6	Πισά		12.07	-	7.46		11.24	-	6.09
146.5	Λυκοποριά		12.14	-	7.55		11.18	-	6.02
149.1	Στόμιο		12.21	-	8.03		11.12	-	5.53
152.2	Δερβέσι		12.34	4.57	8.25		11.00	2.19	5.40
161.0	Αιγείρα		12.47	-	8.41		10.41	-	5.19
162.7	Ακράτα	▼	12.54	5.13	111 5.20 μ.μ.		10.40	2.03	5.15 μ.μ. 102
169.6	Πλάτανος		1.08	-	5.39		10.19	-	8.10
173.7	Τράπεζα		1.17	-	5.50		10.9	-	8.00
176.8	Διακοφτό		1.27	5.39	6.05		10.00	1.31	7.50
179.5	Τρυπιά		1.33	-	6.13		9.51	-	7.33
182.6	Ριζόμυλος		1.40	-	6.21		9.44	-	7.25
185.2	Τεμένη		1.46	-	6.31		9.38	-	7.17
190.5	Αίγιον		2.05	6.09	7.12		9.27	1.05	7.05
194.5	Μούρλα		2.15	-	7.25		9.08	-	5.48
197.0	Σελιανίпка		2.23	6.29	7.43		9.01	-	5.41
199.8	Καμάρες		2.31	6.30	7.45		8.54	12.41	5.34
202.9	Λαμπίρι		2.39	-	7.55		8.46	-	5.26
213.6	Ψαθόπυργος		2.59	6.55	8.24	▲	8.25	12.15	5.05
217.1	Θεοφίλου		3.07	-	8.32		8.15	-	4.55
219.6	Αγ. Βασίλειος		3.13	-	8.38		8.09	-	4.49
221.6	Βερναρδέικα		3.18	-	8.43		8.03	-	4.43
222.9	Ρίον		3.23	7.12	8.53		7.59	11.59	4.39
225.9	Μποζαίτικα		3.30	-	9.00		7.50	-	4.30
229.5	Αγ. Διονύσιος		3.40	-	9.10		-	-	4.25
230.1	Πάτρα		3.45	7.25	9.15		7.40 π.μ.	11.45	4.15 μ.μ.



**ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ**  
**ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΘΗΝΩΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ**  
**ΓΡΑΜΜΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**  
**Δρομολόγια από 9 Μαΐου 1915**

ΧΙΛ/ΤΡΟ	ΣΤΑΘΜΟΙ	ΑΝΟΔ.	ΤΡΕΝΑ			ΕΠΑΝ.	ΤΡΕΝΑ		
			201						
	Πειραιάς	↓	6.2				8.40		
8.5	Αθήναι		6.30				8.15		
18.3	Ανω Λιόσια		(6.55)				(7.46)		
31.3	Καλύβια		-				-		
35.6	Ελευσίς		7.30				7.11		
56.0	Μέγαρα		8.11				6.26		
78.7	Άγιοι Θεόδωροι		8.57				5.46		
89.9	Καλαμάκι		9.15				5.28		
99.5	Κόρινθος		▼	9.55		<b>221</b> 3.25 μ.μ.	5.05	12.30	
5.5	Εξαμύλια			10.09		3.40	4.46	12.19	
12.0	Αθήκια		10.26		3.57	4.35	12.06		
18.7	Χιλιμόδι		10.49		4.25	4.23	11.53		
26.9	Αγ. Βασίλειος		11.08		4.45	4.02	11.25		
32.1	Νεμέα		11.28		5.10	3.46	10.54		
43.1	Μυκήναι		11.48		5.30	3.11	10.09		
47.3	Κουτσοπόδι		11.57		5.40	3.02	9.58	8.40	
54.3	Άργος		12.18		6.40	2.50	9.45	8.07	
58.5	Κεφαλάρι		12.27		6.50	2.40	9.07		
63.1	Μύλοι		12.40	<b>211</b> 6.30 π.μ.	7.00	2.32	9.00	7.00	
78.2	Ανδρίτσα		1.14	7.07		1.45	<b>222</b>	<b>212</b>	

(Συνέχεια από την προηγούμενη σελίδα)

81.5	Αχλαδόκαμπος		1.40	7.53			1.34		
99.3	Μασκλίνα		2.25	8.40	<b>231</b>		1.01		
108.1	Βέρτσολα		2.45	9.07			12.42		
113.6	Στενόν		2.57	9.20	10.00 π.μ.		12.30		
121.3	Τρίπολις		3.25	9.35	10.38		12.15	7.15	
128.4	Μπολέτα		3.42		10.58		11.43	7.03	
138.1	Μανάρι		4.03		10.06		11.20	6.40	
141.6	Φραγκαβρούσι		4.14		11.15		11.10	6.30	
146.8	Μαρμαριά	↓	4.22		11.35		10.58	6.05	
154.6	Ρούτσι		4.38		11.55		10.36	5.45	
160.6	Λεοντάρι		4.52	<b>241</b>	12.20		10.21	5.26	
163.5	Μπιλάλι		5.03		12.30		10.14	5.15	
167.3	Νγεντεψι		5.13	6.30 π.μ.	12.44		10.02	4.42	
171.9	Κούρταγα		5.25	6.37	1.00		9.53	4.32	
177.1	Χράνοι		5.35	6.45	1.28		9.41	4.18	
181.0	Ίσαροι		5.44	6.55	1.50		9.30	4.06	
192.4	Δεσούλα		6.40	7.02	2.20		8.55	3.25	
198.5	Διαβολίτσι		6.24	7.17	2.27		8.37	3.05	
200.5	Κούρταγα		6.30	7.29	3.00		8.28	2.42	6.09
208.8	Ζευγολαπτό		6.42	7.40	3.35		8.22	2.35	6.02
	Μελιγαλά		6.54	7.50	3.45	↑	8.10	1.55	5.50
210.6	Σκάλα		7.04	8.00	4.07		8.00	1.23	5.22
215.2	Τρεφερέμ		7.14	8.10	4.17		7.97	1.10	5.09
219.2	Μπάστα		7.21	8.14	4.24		7.38	12.50	4.52
223.5	Αζλάναγκα		7.30	8.25	4.37		7.30	12.41	4.42
228.2	Θουρία		7.40	8.35	4.42		7.21	12.30	4.25
230.9	Ασπρόχωμα		7.48	8.38	5.12		7.15	12.23	4.17
236.0	Καλαμάτα		8.00	8.50	5.25		7.00 π.μ.	12.03 π.μ.	4.00 π.μ.
							<b>202</b>	<b>232</b>	<b>244</b>

**ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ**  
**ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΘΗΝΩΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ**  
**ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΤΡΩΝ ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑΣ**  
 Δρομολόγια από 9 Μαΐου 1915

ΧΙΛ/ΤΡΟ	ΣΤΑΘΜΟΙ	ΑΝΟΔΟΣ	ΤΡΕΝΑ			ΕΠΑΝΟΔΟΣ	ΤΡΕΝΑ		
			401	403	423				
	Πάτραι		6.30 π.μ.	3.55 μ.μ.	5.10 μ.μ		10.40	7.05	8.15
	Άγιος Ανδρέας		6.54	4.20	5.48		10.28	6.53	8.03
3.3	Ιτέα		7.01	-	5.55		-	-	7.28
7.0	Μινδιλόγλι		7.18	-	6.02		-	6.28	7.30
8.0	Ροίτικα		7.12	-	6.06		-	6.24	7.25
9.4	Μονοδένδρι		7.18	-	6.22		9.58	6.20	7.20
10.5	Αγ. Βασίλειος		7.20	-	6.26		-	6.15	7.07
12.6	Τσουκαλέικα		7.25	-	6.33		6.09	6.09	7.02
15.1	Καμίνια		7.32	-	6.42		-	6.02	6.51
18.0	Αλυσσός		7.37	-	6.50		-	5.56	6.46
20.6	Αχαΐα		7.50	-	7.15		9.37	5.48	6.38
30.1	Σαγείικα		8.12	5.01	7.38		9.13	5.22	6.08
35.0	Λάπηα		8.22	5.21	7.50		9.00	5.08	5.54
38.1	Αλισελέπι		-	5.31	7.59		-	-	5.46
43.9	Μανωλάς		8.40	-	8.15		8.44	4.50	5.33
51.3	Κουρτέζι		8.52	5.48	2.30		8.27	4.34	5.13
57.8	Λεχαινά		9.10	6.16	441/5.50		8.17	4.24	5.00/422
61.1	Ανδραβίδα		9.17	6.24	6.00		8.04	4.08	5.32
64.6	Καβάσιλα		9.30	6.37	6.18		7.57	4.00	5.24
67.0	Γαστούνι		9.37	6.45	6.33		7.45	3.39	5.14
72.2	Καρακούζι		9.46	6.51	6.41		7.32	-	4.59
77.4	Αμαλιάς		10.00	7.10	7.25		7.23	3.28	4.49
80.5	Καρδαμά		-	7.13	7.34		7.12	-	4.27
83.5	Δουνείικα		10.10	7.19	7.43		7.06	-	4.19
86.4	Άγιος Ηλίας		-	7.26	7.50		7.00	-	4.11

(Συνέχεια από την προηγούμενη σελίδα)

89.2	Μυρτιά		10.19	7.33	7.57		6.53	-	4.03
91.2	Σταυροχώρι		10.25	7.37	8.03		6.47	-	3.58
95.0	Λαστέικα		10.32	7.45	8.12		6.40	-	3.49
98.7	Πύργος		<b>901</b> 6.20	<b>903</b> 11			<b>402</b> 11.55	<b>404</b> 6.50	<b>444</b>
7.02	Αλφειός		6.35	11.15			11.42	6.35	
8.09	Βαβλαντζά		6.38	11.17			11.34	6.30	
12.05	Αγουλινίτσα		6.51	11.35			11.26	6.22	
17.9	Ανεμοχώρι		7.01	11.45			11.05	6.00	
21.9	Σαμικό		7.15	11.59			10.53	5.48	
29.4	Καϊάφα	↓	7.25	12.09		↑	10.44	5.37	
34.6	Ζαχάρω		7.45	13.26			10.34	5.25	
37.3	Κακόβατος		7.52	13.33			10.21	5.10	
42.8	Φιζολιά		8.02	13.43			10.12	5.00	
47.7	Μπούζι		8.12	13.53			10.02	4.50	
50.6	Αγιαννάκι		8.18	13.59			9.56	4.42	
56.6	Καλόνερο		8.37	1.33			9.45	4.30	
62.8	Κυπαρισσία		8.50	1.45			9.26	4.00 μ.μ.	
							<b>902</b>	<b>904</b>	

*Γέφυρα του αλφειού*



*Το μηχανοστάσιο στον Αγ. Διονύσιο Πατρών*



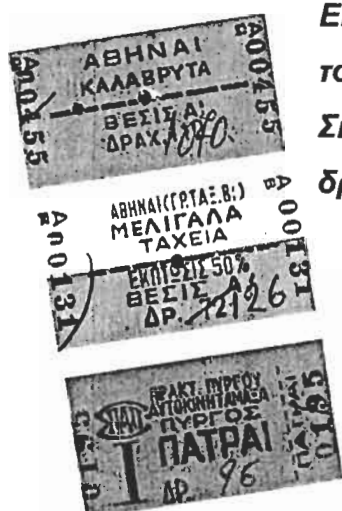
*Τρίδυμη Αυτοκινητάμαξα*



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΓΕΝΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΟΣΕ

#### 2.1 Η σημασία του ΟΣΕ στην Ελλάδα.



#### **Εισιτήρια του Σιδηρο- δρόμου**

Στην Ελλάδα, ο σιδηρόδρομος συνέβαλε στην συσσώρευση του Κεφαλαίου, στην ενοποίηση και διεύρυνση της αγοράς, και στην περαιτέρω βιομηχανική ανάπτυξη, συντελεστές της αναδιάρθρωσης του Κοινωνικού και Οικονομικού χώρου. Ο σιδηρόδρομος, εκεί που λειτουργούσε κατά το β' τέταρτο του 19<sup>ου</sup> αιώνα, αποσκοπούσε στην στήριξη της βιομηχανικής έκρηξης.

Στην μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων παρουσιάζεται αύξηση του μεταφορικού έργου του σιδηροδρόμου μεταξύ του 1965 και 1973. στις εισαγωγές και εξαγωγές εμπορευμάτων, τόσο από άποψη ποσότητας όσο και από άποψη αξίας, ο σιδηρόδρομος εξακολουθεί να αποτελεί το κυριότερο χερσαίο μεταφορικό μέσο.

Τέλος, η δυνατότητα που παρέχει ο σιδηρόδρομος για μαζικές μεταφορές και μεταφορές βαρέων και ογκωδών εφοδίων, καθώς και η ανάπτυξη της γραμμής του κατά μήκος των βορείων συνόρων της χώρας, υποδηλώνει την εντελώς εξαιρετική σημασία του σιδηροδρόμου για την εθνική άμυνα. Αξιοσημείωτο είναι οι ράγες του σιδηροδρόμου να περνούν μέσα από ειδυλλιακά τοπία και να συγκινούν τόσο τον Πατρινό όσο και τον τουρίστα.

#### 2.2 Η σημασία του ΟΣΕ για την Πάτρα.

Στην Πάτρα, στην αρχή οι άνθρωποι δεν είχαν δρόμους, ούτε μεταφορικά μέσα, οι ίδιοι μετακινούνταν πεζοί, γι' αυτό και η επικοινωνία ανάμεσα στους ανθρώπους ήταν δύσκολη. Αργότερα η Πάτρα απέκτησε ηλεκτρικά τραμ που είχαν πολύ μικρή διάρκεια ζωής, για λόγους που δεν

έχουν διευκρινιστεί. Μετά εμφανίστηκε ο σιδηρόδρομος που διευκόλυνε την σύνδεση μεταξύ των ανθρώπων καθώς και τα μέσα μεταφοράς πραγμάτων από έναν τόπο σε άλλον.

Σήμερα τα μέσα συγκοινωνίας έχουν τελειοποιηθεί. Οι αποστάσεις εκμηδενίζονται και οι άνθρωποι μετακινούνται γρήγορα και άνετα. Έτσι, οι μακρινές αποστάσεις δεν αποτελούν εμπόδιο για την ανθρώπινη επικοινωνία και συχνή επαφή, καθώς και για τη μεταφορά ανθρώπων και υλικών αγαθών.

Η σημερινή ανάπτυξη της συγκοινωνίας είναι αποτέλεσμα της προόδου των επιστημών, των ανακαλύψεων και των εφευρέσεων. Τα ταξίδια γίνονται με άνεση και ασφάλεια, διευρύνουν τον πνευματικό ορίζοντα των ανθρώπων και διευκολύνουν την ανταλλαγή σκέψεων και ειδήσεων.

Ο σιδηρόδρομος συντέλεσε στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη της Πάτρας. Προάγεται ο πολιτισμός ανεβαίνει το βιοτικό επίπεδο των ανθρώπων. Εξασφαλίζεται η συνεργασία μεταξύ λαών, αλλά και η διάθεση, η προμήθεια και η ανταλλαγή προϊόντων κάθε είδους.

Είναι γενικά παραδεκτό ότι η μεταφορά επιβατών με το σιδηρόδρομο είναι άνετη και ασφαλής υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες. Ιδιαίτερα ως προς τον παράγοντα ασφάλεια ο Σιδηρόδρομος πλεονεκτεί σε σύγκριση με τα λοιπά μεταφορικά μέσα. Και στην περίπτωση των εμπορευμάτων παρουσιάζεται έντονη η ενδοπεριφερειακή διακίνηση. Η ταχεία διακίνηση των εμπορευμάτων και η ακρίβεια στην τήρηση δρομολογίων, αποτελούν βασικό παράγοντα της καλής απόδοσης του δικτύου του ΟΣΕ.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

### ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΣΕ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ ΣΗΜΕΡΑ

#### 3.1 Πολιτιστικές Επιδράσεις

Οι πολιτιστικές επιδράσεις του τουρισμού εξαρτώνται από την ποιότητα και τον όγκο του τουριστικού πλήθους που επισκέπτεται την Πάτρα.

Οι πολιτιστικές επιδράσεις, που δέχονται οι κάτοικοι της Πάτρας είναι θετικές, όταν οι τουρίστες διαθέτουν ανώτερο μορφωτικό και πνευματικό επίπεδο. Οι τουρίστες που μετακινούνται προς την Πάτρα φέρνουν μαζί τους και ορισμένα πολιτιστικά στοιχεία των χωρών προέλευσής τους που μπορούν να βοηθήσουν την πολιτιστική ανάπτυξη των κατοίκων της Πάτρας.

Με τη συγκοινωνία ήθη και έθιμα, ιδέες και γνώσεις, επιστημονικά, καλλιτεχνικά και πνευματικά επιτεύγματα όπως λογοτεχνία, ποίηση, θέατρο, ζωγραφική, μεταφέρονται από τόπο σε τόπο, διαφοροποιούν την κοινωνική ζωή των Πατρινών και προάγουν τον πολιτισμό τους.

Ιδιαίτερα για την Πάτρα ο τουρισμός αποτελεί πόλο έλξης πολλών ξένων περιηγητών. Το εύκρατο και ήπιο κλίμα της, οι φυσικές καλλονές, τα αξιοθέατα, τα μοναδικά αρχαιολογικά της μνημεία, οι πάσης φύσης πολιτιστικές εκδηλώσεις όπως το καρναβάλι και η πατροπαράδοτη ελληνική φιλοξενία προσελκύουν, κάθε χρόνο, πολλούς τουρίστες απ' όλα σχεδόν τα μέρη του κόσμου.

Οι ανέσεις της συγκοινωνίας διευκολύνουν την ψυχαγωγία, με συνέπεια την ψυχική ισορροπία και υγεία τόσο για τους Πατρινούς όσο και για τους τουρίστες.

#### 3.2 Τουριστικές Επιδράσεις.

##### Ο ΟΣΕ και τα οφέλη του για την Πάτρα και τον Πατρινό.

Ο σιδηρόδρομος της Πάτρας σα μεταφορικό μέσο, συμβάλλει πολύ στις τουριστικές μετακινήσεις παρέχοντας υψηλή ποιότητα υπηρεσιών με τη χρήση σύγχρονων συρμών που εξασφαλίζουν ακρίβεια στο χρόνο του ταξιδιού, άνεση, χαμηλό κόστος, μεγαλύτερος βαθμός ασφαλείας (1 θάνατος

έναντι 1.300 θανάτων από τροχαία στις χώρες της ΕΟΚ). Επίσης, παρέχει μικρότερη κατανάλωση σε καύσιμα, λειτουργία ακόμη και υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες, ελάχιστη ή μηδενική ρύπανση της ατμόσφαιρας και ηχορύπανση και ανάγκη για γρήγορη μετακίνηση.

Το μεγαλύτερο ποσοστό του τουριστικού επιβατικού κοινού είναι νέοι που με τη δυνατότητα που τους παρέχει η κάρτα interrail το προτιμούν, κάνοντας αυτό που λέμε σιδηροδρομικό τουρισμό με χαμηλό κόστος χωρίς να παραγνωρίζεται και η χρησιμοποίησή του και από άτομα όλων των άλλων ηλικιών. Τόσο τα τακτικά δρομολόγια του σιδηρόδρομου όσο και τα έκτακτα ειδικά στη διάρκεια της τουριστικής περιόδου αιχμής έχουν μεγάλη πληρότητα.

Η Πάτρα δίνει ιδιαίτερη σημασία στην οργάνωση για την προσέλκυση περισσότερων τουριστών, που σημαίνει περισσότερο συνάλλαγμα. Η εισροή συναλλάγματος σημαίνει βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, σημαίνει ανάπτυξη της πόλης των Πατρών, σημαίνει νέες ευκαιρίες για απασχόληση των πατριτών, σημαίνει συγκράτηση του πληθυσμού στην Πάτρα, σημαίνει διάφορες επενδύσεις για βελτίωση του περιβάλλοντος, σημαίνει γενικά οικονομική ανάπτυξη.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονίσουμε ότι τα έσοδα που προέρχονται από την τουριστική κίνηση στην Πάτρα είναι πάρα πολλά. Ένα μεγάλο μέρος από τα έσοδα αυτά θα πρέπει να επενδύεται από τους πατριτούς πάλι για τουριστικούς σκοπούς και το υπόλοιπο να διαχέεται σε άλλους τομείς της οικονομίας.



### 3.3 Ο.Σ.Ε. – Ε.Ο.Τ.

Η Πάτρα αποτελεί μια από τις κύριες πόλεις εισόδου τουριστών στον ελληνικό χώρο. Στο σιδηροδρομικό σταθμό της Πάτρας, κυρίως από την άνοιξη μέχρι το τέλος του φθινοπώρου, έρχονται χιλιάδες τουρίστες από διάφορες χώρες. Βέβαια όλοι αυτοί δεν έρχονται μόνο για την Πάτρα και το νομό μας. Με το σιδηρόδρομο πλήθος τουριστών και Πατρινών πηγαίνουν σε άλλα μέρη της χώρας μας. Την Πάτρα επισκέπτονται και πολλοί Έλληνες τουρίστες.

Για να εξυπηρετούνται οι τουρίστες υπάρχει στην Πάτρα επιτροπή του Εθνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) και τουριστική αστυνομία. Ο Ε.Ο.Τ. οργανώνει και συντονίζει τις διάφορες υπηρεσίες του, κεντρικές και περιφερειακές. Ελέγχει τις τουριστικές επιχειρήσεις, δημιουργεί προγράμματα προβολής των τουριστικών προσόντων της Πάτρας τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό. Επιπλέον, ο Ε.Ο.Τ. προωθεί την τουριστική πολιτική μαζί με επιχειρηματικές δραστηριότητες, όπως ξενοδοχεία και καζίνο.

Οι εγκαταστάσεις όπως χιονοδρομικά κέντρα, χώροι άθλησης τουριστικών εγκαταστάσεων, κέντρα εστίασης και αναψυχής, ως και εγκαταστάσεις οποιασδήποτε μορφής καθώς και γραφεία εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής υπάγονται στην εποπτεία του Ε.Ο.Τ. Η κατασκευή όλων αυτών των εγκαταστάσεων συντελεί στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη της Πάτρας.

### 3.4 Εξυπηρέτηση τουριστικών γραμμών γύρω από την Πάτρα. (Ο Οδοντωτός Σιδηρόδρομος Διακοφτού – Καλαβρύτων).

Σε πολλούς Πατρινούς και τουρίστες παρέχεται η δυνατότητα να διασχίσουν ένα μεγάλο μέρος του μαγευτικού τοπίου με το τρένο, με τον οδοντωτό σιδηρόδρομο, που εκτελεί τη διαδρομή Διακοφτό – Καλάβρυτα περνώντας μέσα από το φαράγγι του Βουραϊκού.

Ο οδοντωτός που έχει εξελιχθεί σήμερα σε σημαντικό τουριστικό αξιοθέατο, ξεκινά από το Διακοφτό και ακολουθεί μια διαδρομή μέσα από πεδιάδες, ορεινούς σχηματισμούς, σήραγγες και γέφυρες κατά μήκος του Ποταμού Βουραϊκού. Το τρένο περνά μέσα από το γραφικό χωριό Ζαχλωρού.

### ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΟΝ ΟΔΟΝΤΩΤΟΥ

χιλιόμετρα	στοιχεία διαδρομής
22,350	Σταθμός Καλαβρύτων (υψόμετρο 720 μ.)
18,000	Σταθμός Κερπινής
16,900	Μεταλλική γέφυρα με καμπύλες πλευρές
12,600	Σταθμός Ζακλωρούς - Μ. Σπυλαίου (υψόμετρο 630 μ.)
11,400	Τέλος γ' οδόντωσης
10,900	Έναρξη γ' οδόντωσης
10,600	Τοποθεσία 'Πόριες'
10,100	Τέλος β' οδόντωσης
9,800	Παλαιά στάση Τρικλίας
9,500	Έναρξη β' οδόντωσης
9,400	Στάση Τρικλίας
8,200	Πλάτωμα για διασταυρώσεις (το λεγόμενο 'Ιταλικό')
8,100	Τέλος α' οδόντωσης
7,700	Μέγιστη κλίση 175 ‰ (τοποθεσία 'Πλατάνα')
7,600	Γέφυρες παλαιές μεταλλικές (δύο) εγκαθωτισμένες σε τσιμέντι
7,400	Γέφυρα τρίτοξη μεγάλη μεταλλική
7,000	Γέφυρα λίθινη μεγάλη τοξωτή
6,800	Σήραγγα αντικατολισθητική με φωτοαγωγούς
6,300	Τοποθεσία 'Καταράκτης'
6,000	Τοποθεσία 'Δικαστήρια'
5,800	Έναρξη α' οδόντωσης
5,600	Καμάρα λίθινη με θυρεό και χρονολογία 1890
5,100	Σταθμός Νιαμάτων
0,000	Σταθμός Διακοφτού - Μηχανοστάσιο

### ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

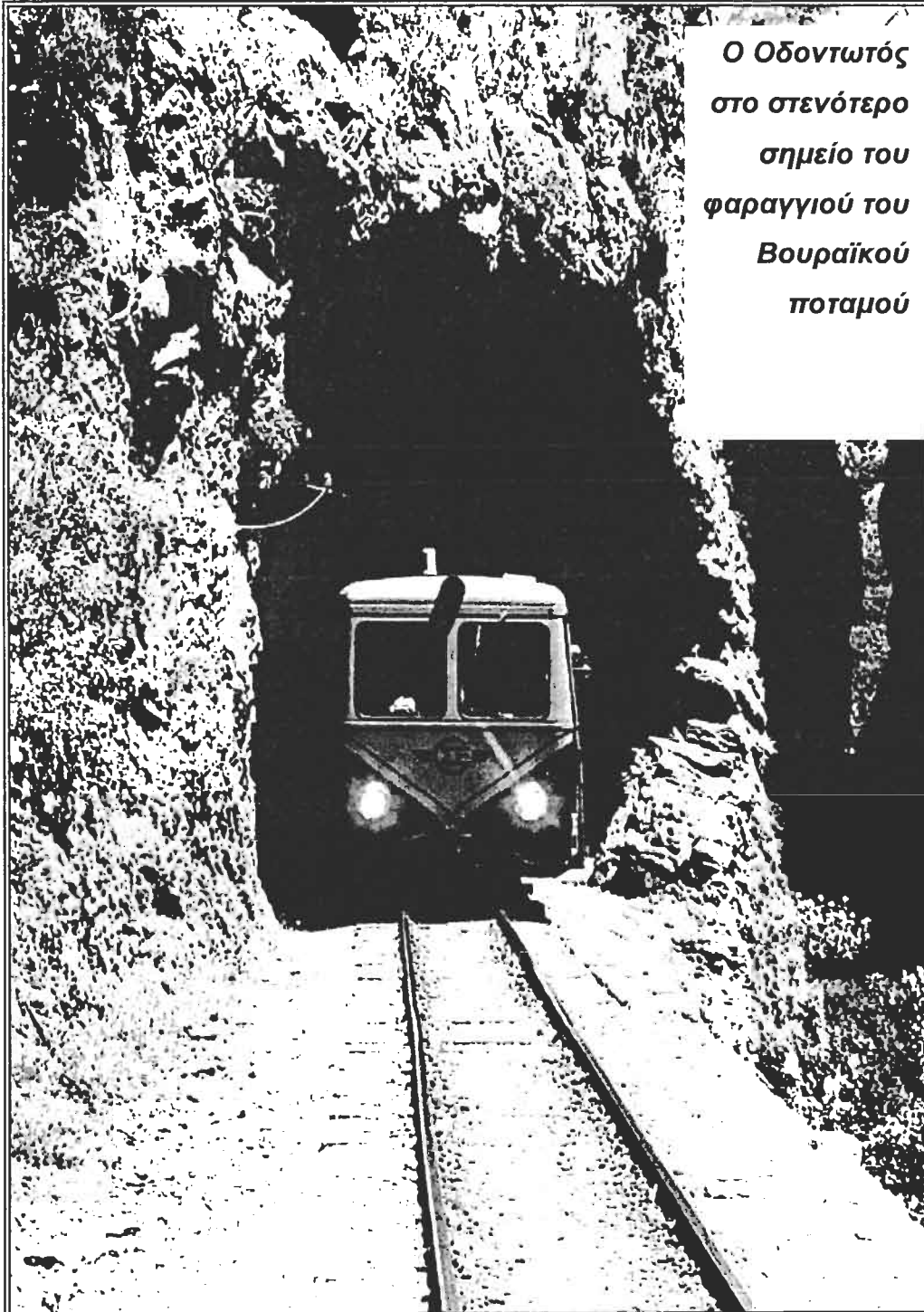
Εύρος γραμμής: 0.75 μ.  
Μήκος δικτύου: 22.350 μ.  
Συνολικό μήκος οδοντωτών τμημάτων: 3.400 μ.  
Μέγιστη κλίση επί απλής προσφύσεως: 33 ‰  
Μέγιστη κλίση επί οδοντωτής  
προσφύσεως: 175 ‰  
Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας: 40 μ.  
Μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτης  
επί απλής προσφύσεως: 40 κλμ.  
Μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτης  
επί οδοντωτής προσφύσεως: 12 κλμ.

Οι επόμενες γραμμές διασταυρώσεων κατασκευάστηκαν αργότερα στα Νιάματα και την Κερπινή και στην νέα θέση της Τρικλίας και καταλήγει στα Καλάβρυτα.

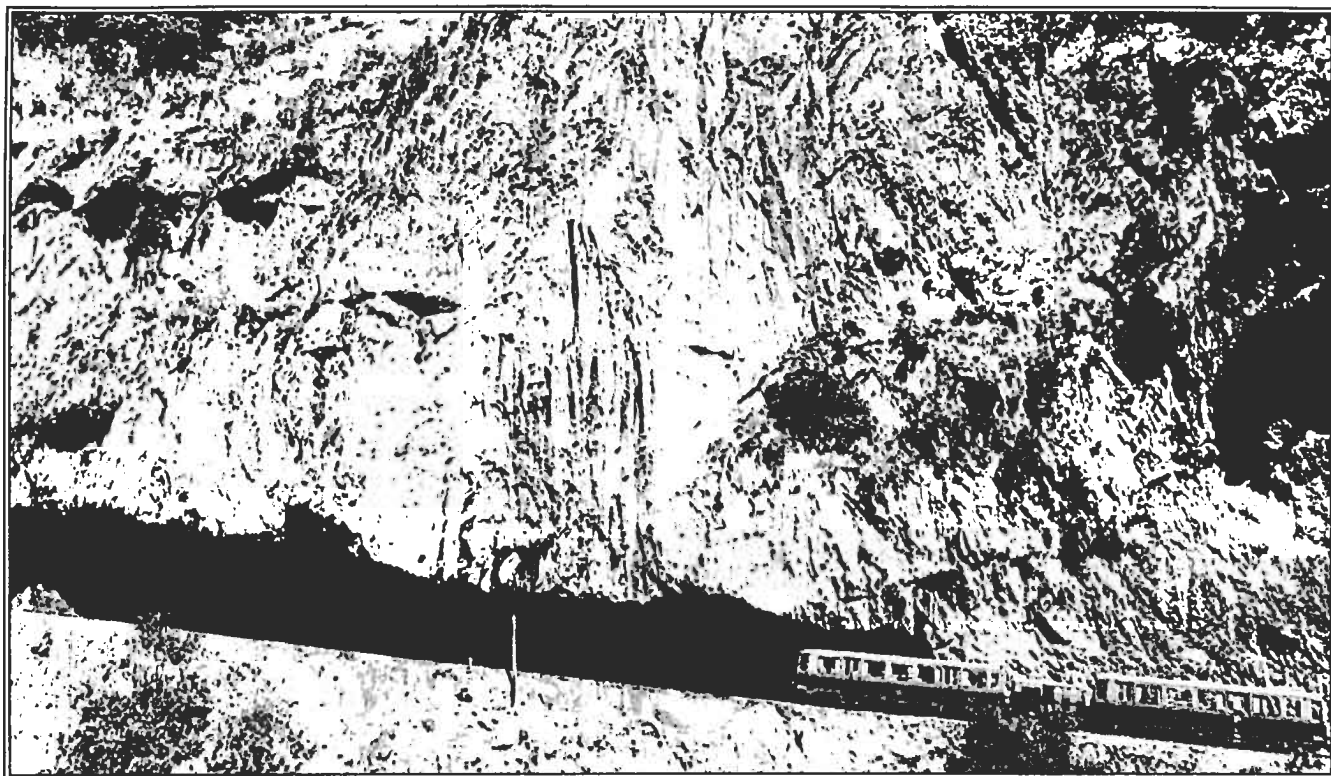
Σε απόσταση 14 χλμ. από τα Καλάβρυτα βρίσκεται το πασίγνωστο Χιονοδρομικό Κέντρο του Χελμού, όπου κάθε χειμώνα αποτελεί πόλο έλξης χιλιάδων τουριστών.

Η εκμετάλλευση του δικτύου βασίζεται σήμερα κυρίως στον τουρισμό. Ο ΟΣΕ προγραμματίζει επέκταση της γραμμής μέχρι το χιονοδρομικό κέντρο Καλαβρύτων, μέσω Αγίας Λαύρας, καθώς και προμήθεια 4 νέων αυτό - κινήματων.

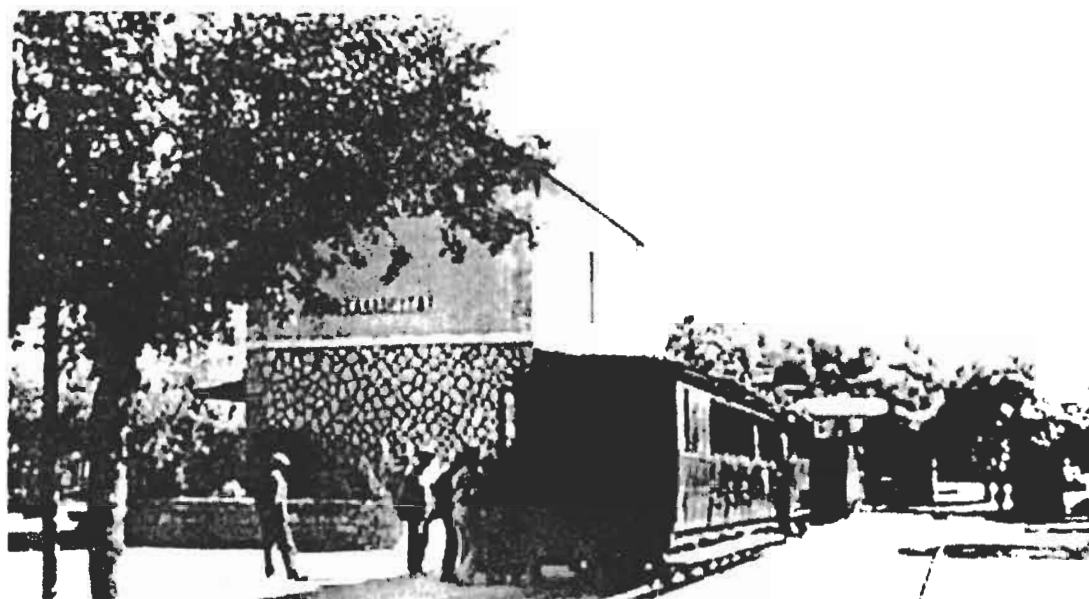
Υπάρχει τρενάκι μεταξύ Διακοφτού – Αιγίου – Πατρών – Λάππα Αχαγιάς με 10 δρομολόγια ημερησίως συν τα 12 των υπεραστικών συρμών, γίνονται 22 από τις 14 / 8 / 2000. τώρα, ενδεχομένως, θα ενδιαφερθούν τα άτομα τρίτης ηλικίας, μαθητές, φοιτητές, να κάνουν χρήση του ευεργετήματος της έκπτωσης που παρέχει ο σιδηρόδρομος και να πραγματοποιούν, κοντά στις δουλειές τους και νοσταλγικό περίπατο προς και από την Πάτρα, αλλά και παρακάτω.



*Ο Οδοντωτός  
στο στενότερο  
σημείο του  
φαραγγιού του  
Βουραϊκού  
ποταμού*



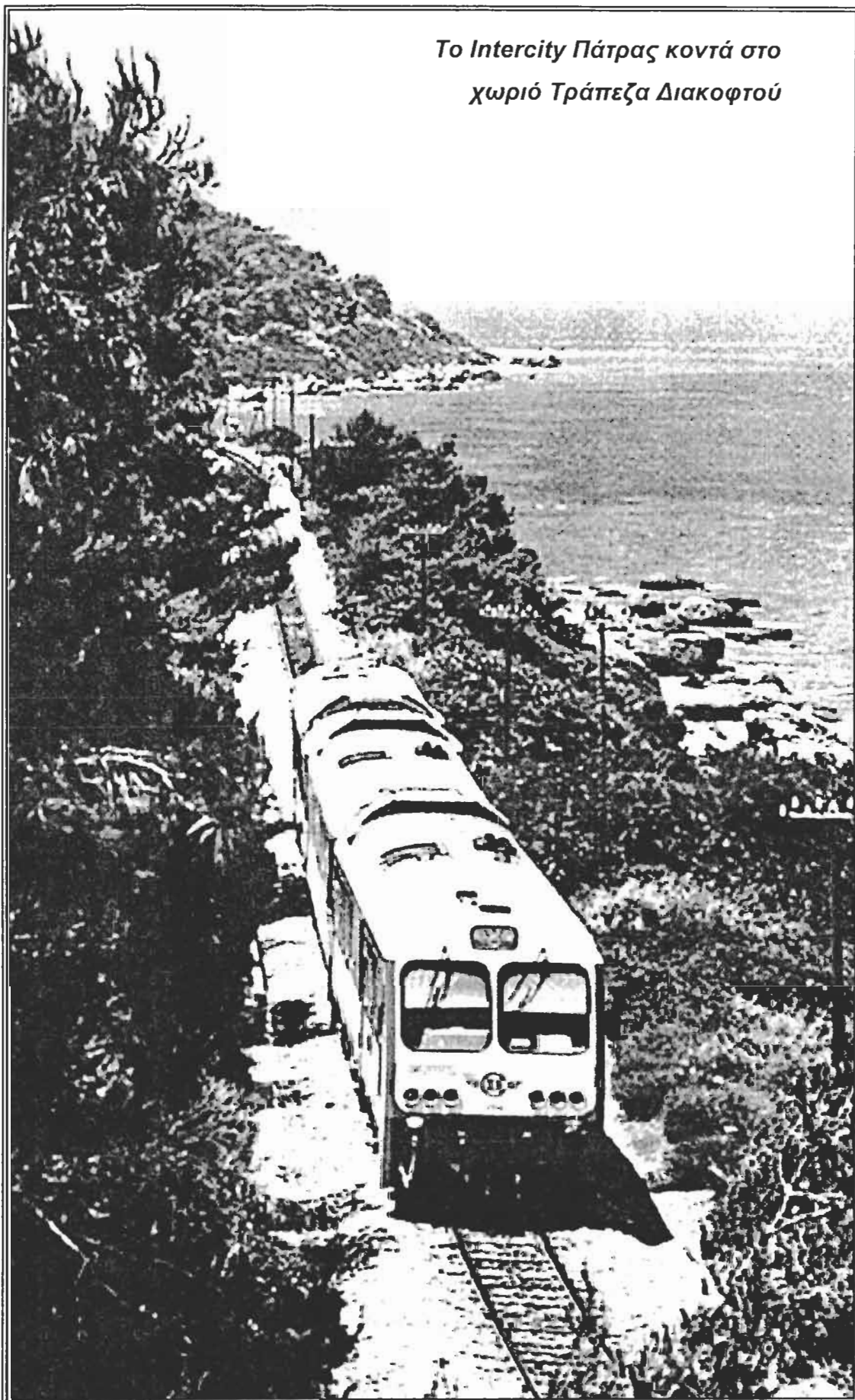
*Τοποθεσία «Δικαστήρια». Ο Οδοντωτός περνά μέσα από σηραγγοειδή εσοχή, λαξευμένη στον βράχο*



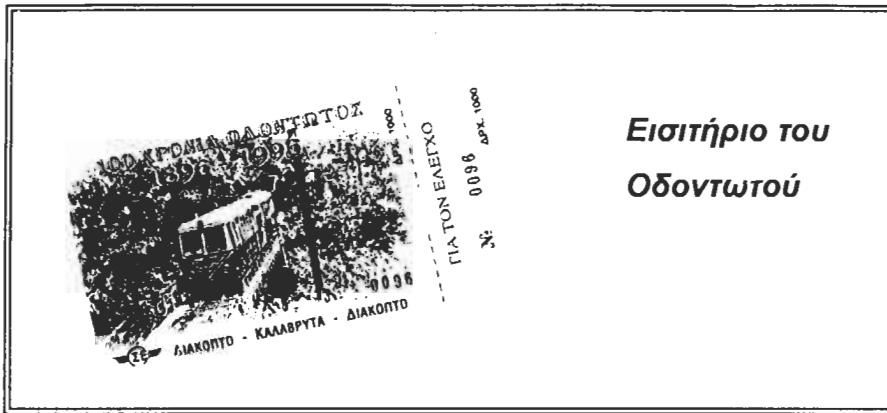
*Στην πάνω φωτο ο Οδοντωτός στον Σιδηροδρομικό Σταθμό Καλαβρύτων το 1934.*

*Κάτω: Ο παλιός σταθμός του Διακοφτού*

*Το Intercity Πάτρας κοντά στο  
χωριό Τράπεζα Διακοφτού*



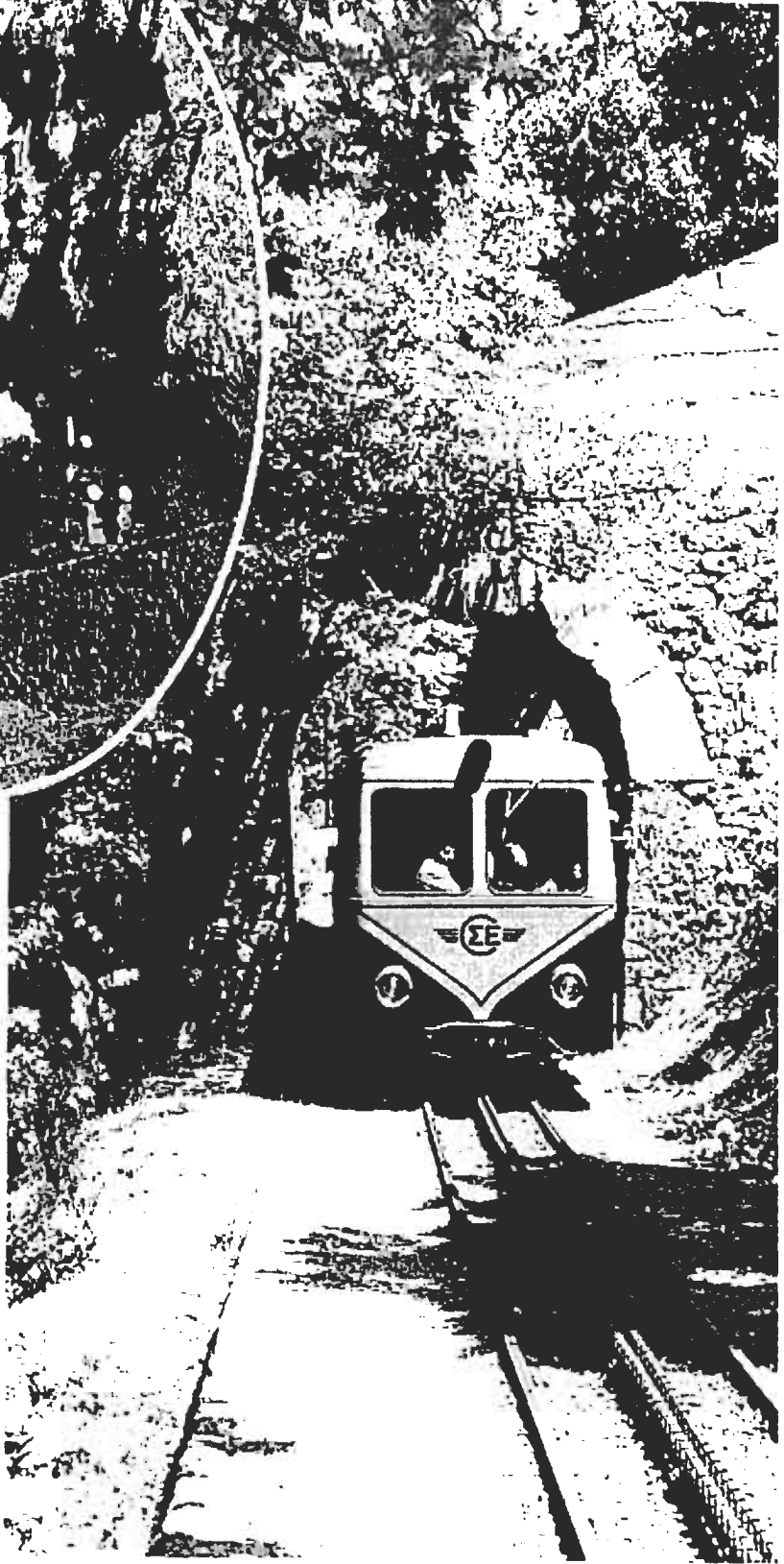




**Εισιτήριο του  
Οδοντωτού**

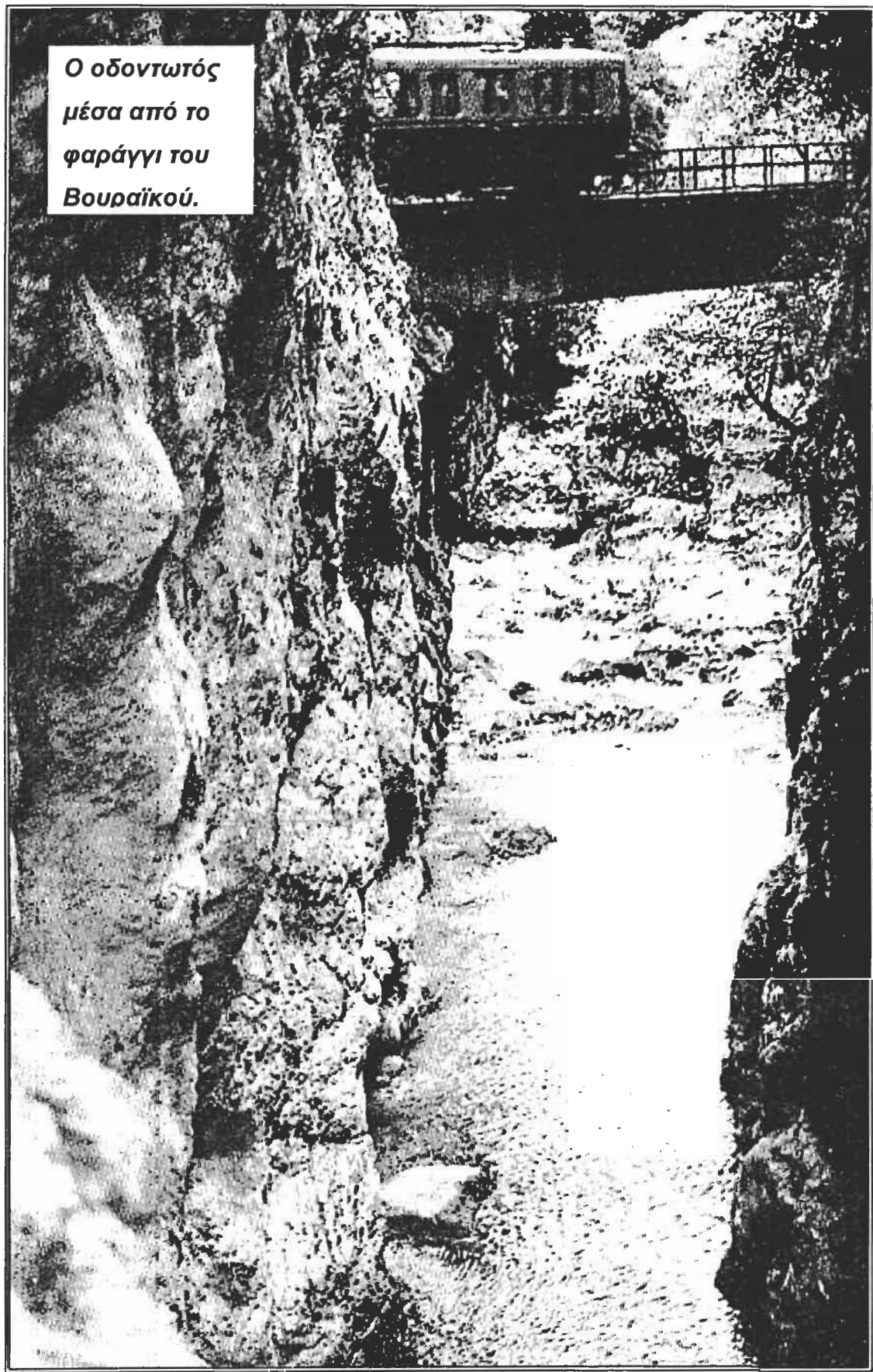


**Η αυτοκινητάμαξα οδοντωτού οδεύει από την Ζαχλωρού  
προς τα Καλάβρυτα**



*Πάνω:  
Διαδρομή  
Διακοφτού –  
Νιάματα  
Δίπλα:  
Αναχώρηση  
του  
οδοντωτού  
από την στάση  
της Τρικλίας.*

*Ο οδοντωτός  
μέσα από το  
φαράγγι του  
Βουραϊκού.*



### 3.5 Οικονομικές Επιδράσεις.

Ο τουρισμός αποτελεί ένα βασικό μα και δυναμικό παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης για την Πάτρα.

Ότι χρειάζεται ο τουρίστας για την ικανοποίηση των τουριστικών του αναγκών, δηλαδή αγαθά και υπηρεσίες, αποτελούν αντικείμενα οικονομικών συναλλαγών. Ακόμη και τα τουριστικά προσόντα της περιοχής της Πάτρας είναι αντικείμενα οικονομικής συναλλαγής.

Οι Πατρινοί που είναι υπέρ της θετικής επίδρασης του τουρισμού στην οικονομία της Πάτρας υποστηρίζουν ότι εισρέεται το συνάλλαγμα, που σημαίνει ότι βελτιώνονται τα συναλλαγματικά αποθέματα, αυξάνεται το εθνικό εισόδημα και κατ' επέκταση το κατά κεφαλή εισόδημα. Επίσης, μειώνονται οι εισοδηματικές αντιθέσεις, βελτιώνεται το ισοζύγιο των εξωτερικών πληρωμών, αυξάνονται οι νέες επενδύσεις, δημιουργούνται νέες ευκαιρίες απασχόλησης με αποτέλεσμα να μειώνεται η ανεργία και αυξάνονται τα δημοσιονομικά έσοδα.

Από τη στιγμή που ο τουρίστας πάρει την απόφαση να κάνει τουρισμό στην Πάτρα, τα χρήματα που δαπανά για εισιτήρια, διαμονή, διατροφή, διασκέδαση και για κάθε ανάγκη που του παρουσιάζεται επηρεάζουν θετικά τον τουρισμό της περιοχής.

Η συγκοινωνία αποτελεί παράγοντα μεγάλης σημασίας για την πρόοδο της οικονομικής ζωής των Πατρινών. Ένας από του οικονομικούς τομείς που ωφελήθηκε άμεσα από την ανάπτυξη της συγκοινωνίας είναι το εμπόριο. Η γρήγορη και ασφαλής μεταφορά των οικονομικών αγαθών διευκολύνει την εμπορική κίνηση και αναπτύσσει τη γεωργία και βιομηχανία.

Πράγματι η τιμή είναι αυτή που παίζει καθοριστικό ρόλο στον επηρεασμό του τουρίστα – καταναλωτή για την επιλογή της Πάτρας που θα κάνει τουρισμό. Το ύψος της τιμής πρέπει να ανταποκρίνεται στα προσφερόμενα αγαθά και τις υπηρεσίες από ποιοτική και ποσοτική άποψη. Η τιμή πρέπει να είναι ανταγωνιστική και προσιτή για να υπάρχει αύξηση του αριθμού των τουριστών στην Πάτρα.

Σημαντική προσφορά στην τουριστική ανάπτυξη της Πάτρας έχει και η διαφήμιση. Η προσεγμένη διαφημιστική καμπάνια στα πλαίσια μιας

αποδεκτής διαφημιστικής δεοντολογίας προεξοφλεί τους πατρινοούς σε μεγάλο ποσοστό την ποιοτική και ποσοτική βελτίωση της τουριστικής κίνησης.

Ως κέντρο ψυχαγωγίας για την προσήλωση ξένων κυρίως τουριστών αλλά και πολλών πατρινών, αποτελεί η καφετέρια «Σταθμός» δίπλα στον ΟΣΕ. Με την δημιουργία της θα πρέπει κανείς να υπολογίσει τα μεγάλα οικονομικά οφέλη που θα προκύψουν από την έντονη τουριστική κίνηση.



**Καφετέρια «Σταθμός» δίπλα στον ΟΣΕ**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ

#### 4.1 Η σημερινή κατάσταση στο Σιδηροδρομικό Δίκτυο Πελοποννήσου.

Η διάταξη των σιδηροδρομικών γραμμών στην Πελοπόννησο παρουσιάζει τη μορφή κλειστού δικτύου, το οποίο συνδέει τις κυριότερες πόλεις της βόρειας και κεντρικής Πελοποννήσου. Πέρα από το δίκτυο αυτό υπάρχουν και προβάλλοντες κλάδοι, σαν σημαντικότερος των οποίων πρέπει να θεωρηθεί ο κλάδος από Ζευγολατιό προς την Καλαμάτα. Η περιφέρεια της Πελοποννήσου συνδέεται σιδηροδρομικά μέσω Κορίνθου με την Αθήνα, και

στη συνέχεια με τα άλλα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας μας (π.χ. Θεσσαλονίκη).

Το συνολικό μήκος του δικτύου Πελοποννήσου είναι 798 ΚΜ. Το μήκος αυτό αποτελεί ποσοστό 32% του μήκους του όλου δικτύου της χώρας. Στην προηγούμενη σχηματική παράσταση φαίνονται τα μήκη των διαφόρων επιμέρους κλάδων του δικτύου. Το μήκος της



γραμμής Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών είναι περίπου 230 ΚΜ.

Σαν βασικά δυσμενή χαρακτηριστικά του δικτύου της Πελοποννήσου πρέπει να αναφερθούν τα εξής:

#### 1. Γραμμή

α. Υπάρχει μονή γραμμή σε όλο το μήκος των διαδρομών – ενώ στα περισσότερα τμήματα για μια σωστή εξυπηρέτηση επιβατών και προϊόντων (αγαθών) απαιτείται διπλή γραμμή.

β. Το πλάτος της γραμμής στο Πελοποννησιακό δίκτυο είναι μετρικό – σε αντίθεση με αυτό της υπόλοιπης χώρας που είναι κανονικό. Σαν αποτέλεσμα απαιτούνται μεταβιβάσεις και μεταφορτώσεις για την επικοινωνία μεταξύ των δικτύων αυτών, με σημαντικές επιπτώσεις στις διαδρομές από άποψη χρονικών καθυστερήσεων και εν γένει ποιότητας μεταφοράς.

2. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά της χάραξης

Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της χάραξης παρουσιάζονται σαν μη ικανοποιητικά. Υπάρχουν μικρές ακτίνες καμπυλότητας, μεγάλες κατά μήκος κλίσεις και ισχνές καμπύλες. Όλα αυτά από τη μια μεριά εμποδίζουν την κίνηση ταχέων συρμών, και από την άλλη επηρεάζουν το λειτουργικό κόστος με την αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας. Σαν παράδειγμα αναφέρεται ότι η συνηθισμένη ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας στην υπάρχουσα χάραξη είναι 200 μ. (ενώ θα έπρεπε να είναι τουλάχιστον 250μ. για τις ορεινές σιδηροδρομικές γραμμές). Ιδιαίτερα στο ορεινό τμήμα ΡΡ Άργους – Τρίπολης – Ζευγολατιού υπάρχουν ακτίνες 140μ. και κλίσεις 20 – 25%.

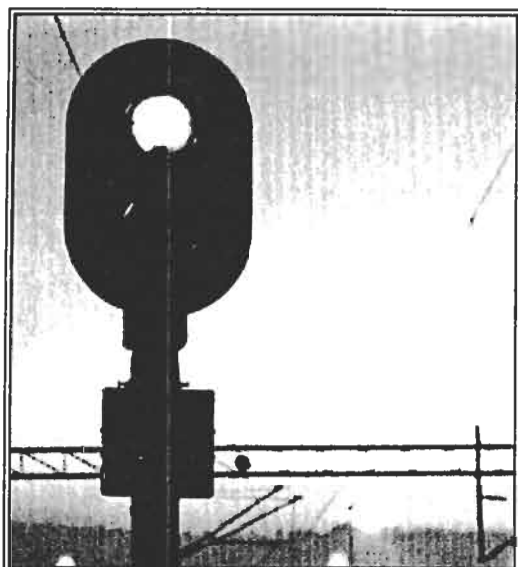
3. Κτιριακές εγκαταστάσεις

Οι κτιριακές εγκαταστάσεις του δικτύου, εκτός ορισμένων βρίσκονται σε κακή κατάσταση. Πραγματικά, τα κτίρια επιβατών, οι αποθήκες εμπορευμάτων, τα οικήματα προσωπικού, οι αποθήκες υλικών και ανταλλακτικών βρίσκονται λίγο πολύ στη μορφή που είχαν από τον καιρό της κατασκευής των πρώτων σιδηροδρομικών γραμμών.

4. Σηματοδότηση και Τηλεπικοινωνίες

Στο δίκτυο μετρικής γραμμής δεν υπάρχει σηματοδότηση. Όλες οι





επικοινωνίες του δικτύου βρίσκονται σε χαμηλή στάθμη. Αυτά επιδρούν δυσμενώς στην ταχεία διακίνηση συρμών με αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση των χρόνων διαδρομής και τη μείωση της χωρητικότητας της γραμμής.

#### 5. Προσωπικό

Το προσωπικό του ΟΣΕ Πατρών ανέρχεται σε 240 περίπου άτομα.

Αυτά απασχολούνται σε:

- Εσωτερικές υπηρεσίες, άτομα 12.



- Εξωτερικές υπηρεσίες (γραμμής, έλξης, εκμετάλλευσης) άτομα 228.

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει η σαφώς υψηλή συγκέντρωση προσωπικού στις εξωτερικές υπηρεσίες (κύρια γραμμής), λόγω ίσως της κατάστασης της γραμμής. Ακόμα το επιστημονικό προσωπικό αποτελεί μικρό μέρος του συνόλου του προσωπικού.



6. Μεταφορικό έργο

Την τελευταία 5ετία παρατηρείται μια πτώση του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου στον ΟΣΕ Πατρών και ιδιαίτερα στις εμπορευματικές μεταφορές. Η πτώση αυτή υπογραμμίζει τις δυσμενείς συνθήκες εκμετάλλευσης του σιδηροδρόμου.

7. Ισόπεδες διαβάσεις

Σοβαρό πρόβλημα με δυσμενείς επιπτώσεις τόσο στην ασφάλεια όσο και στην επιμήκυνση των χρόνων διαδρομής αποτελεί η ύπαρξη μεγάλου αριθμού ισόπεδων διαβάσεων μεταξύ σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου. Υπολογίζεται ότι αντιστοιχούν 102 διαβάσεις ανά 100 ΚΜ γραμμής και ότι το προσωπικό που απασχολείται στη φύλαξη ισόπεδων διαβάσεων είναι το 27% του συνόλου του προσωπικού της γραμμής.

8. Τροχαίο υλικό

Το τροχαίο υλικό χρησιμοποιείται στο σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου περιλαμβάνει:

- 40 Δηζελάμαξες, οι οποίες δεν βρίσκονται συνήθως όλες σε κυκλοφορία (31 σε καλή κατάσταση).
- 40 Αυτοκινητάμαξες (32 σε καλή κατάσταση).
- 37 Ρυμουλκούμενες αυτοκινητάμαξες.
- 124 Επιβατικά βαγόνια (συνήθως 25 – 30% είναι εκτός λειτουργίας).
- 1495 Φορτηγά (30% εκτός λειτουργίας).

Η μέση ηλικία των Δηζελαμαξών είναι σχετικά μικρή και υπολογίζεται στα 9 χρόνια. Αντίθετα η μέση ηλικία των αυτοκινηταμαξών είναι 21 χρόνια περίπου. Ακόμα οι τύποι των χρησιμοποιούμενων μηχανών έλξης είναι πολλοί.

Το γεγονός αυτό δημιουργεί ιδιαίτερα προβλήματα στον ΟΣΕ Πατρών, καθώς κάνει δύσκολη την επαρκή εκπαίδευση κατάλληλου προσωπικού για τη συντήρηση και επισκευή των μηχανών, και δημιουργεί μακροχρόνιες καθυστερήσεις στην προμήθεια των αναγκαίων ανταλλακτικών. Αποτέλεσμα είναι να σημειώνεται υψηλό ποσοστό ακινησίας των μηχανών, και εξαιτίας

αυτού να διογκώνονται οι δαπάνες εκμετάλλευσης, επιφέροντας έτσι πτώση της αποδοτικότητας σε ολόκληρο το δίκτυο.



**ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΠΑΤΡΑ 2001**

**ΑΠΟ ΠΑΤΡΑ ΠΡΟΣ ΑΘΗΝΑ – ΠΕΙΡΑΙΑ**

	<b>IC</b>		<b>IC</b>		<b>IC</b>	<b>IC</b>
02. <sup>26</sup>	07. <sup>06</sup>	10. <sup>25</sup>	12. <sup>22</sup>	13. <sup>54</sup>	16. <sup>35</sup>	18. <sup>38</sup> 19. <sup>59</sup>

**ΑΠΟ ΠΑΤΡΑ ΠΡΟΣ ΠΥΡΓΟ**

	<b>IC</b>		<b>IC</b>	<b>IC</b>
02. <sup>20</sup>	07. <sup>03</sup>	10. <sup>50</sup>	12. <sup>19</sup>	14. <sup>23</sup> 17. <sup>38</sup> 20. <sup>03</sup> 21. <sup>51</sup>

**ΑΠΟ ΠΑΤΡΑ ΠΡΟΣ ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΑ**

	<b>IC</b>	<b>IC</b>
02. <sup>20</sup>	07. <sup>03</sup>	10. <sup>50</sup> 12. <sup>19</sup> 14. <sup>23</sup> 17. <sup>38</sup> 20. <sup>03</sup>

**ΑΠΟ ΠΑΤΡΑ ΠΡΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑ**

07. <sup>03</sup>	14. <sup>23</sup>
-------------------	-------------------

**ΑΠΟ ΑΘΗΝΑ ΠΡΟΣ ΠΑΤΡΑ**

	<b>IC</b>		<b>IC</b>	<b>IC</b>	<b>IC</b>
06. <sup>29</sup>	08. <sup>49</sup>	09. <sup>37</sup>	12. <sup>07</sup>	14. <sup>06</sup>	15. <sup>26</sup> 18. <sup>20</sup> 22. <sup>19</sup>

**IC:** Αμαξοστοιχία Intercity

## 4.2. Επιβατική και εμπορική κίνηση στο Σιδηροδρομικό Σταθμό Πατρών.

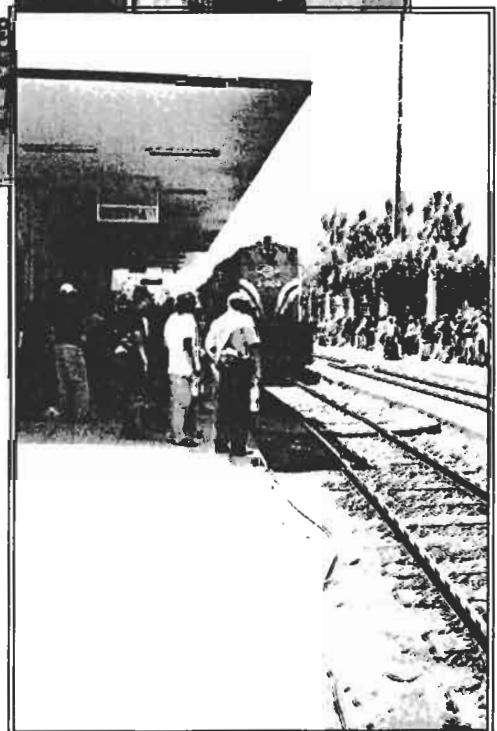
### 4.2.1 Επιβατική κίνηση

Ο ρυθμός της ζήτησεως του έργου του σιδηροδρόμου για την μεταφορά επιβατών είναι σχετικά μικρός, αυτό δε οφείλεται στην μειονεκτικότητα της υποδομής του σιδηρόδρομου και στην στροφή του επιβατικού κοινού προς τα μεταφορικά μέσα που προσφέρουν ανώτερη ποιότητα υπηρεσιών, όπως είναι το ιδιωτικό αυτοκίνητο και το αεροπλάνο.

Η διεθνής κίνηση, από Πάτρα προς εξωτερικό και αντίστροφα, εμφανίζει μια σαφή προτίμηση προς τα αεροπλάνα (65%), ενώ τα αυτοκίνητα και τα πλοία σαφώς μικρότερη (16%) και ο σιδηρόδρομος μόνο 3%.



**Επιβατικός Σιδηροδρομικός  
Σταθμός Πατρών**



**Επιβατική  
κίνηση στον  
ΟΣΕ Πατρών**

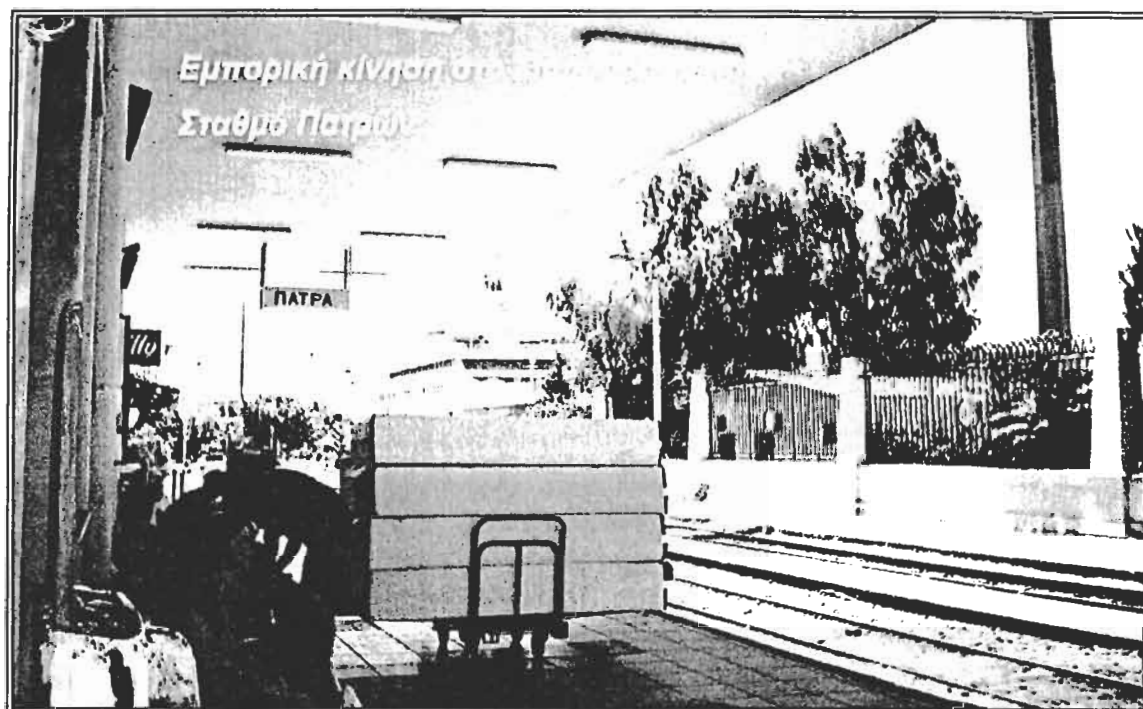
#### 4.2.2. Εμπορική κίνηση

Στον εμπορικό Σταθμό της Πάτρας, παρατηρείται ότι οι αφίξεις εμπορευμάτων είναι σαφώς μεγαλύτερες των αναχωρήσεων. Επίσης διαπιστώνεται μια συνεχής και μάλλον έντονη πτώση στις αφίξεις εμπορευμάτων. Αντίθετα στις αναχωρήσεις παρατηρείται ασταθής αύξηση. Ο μεγάλος αριθμός εμπορευμάτων που φθάνουν στην Πάτρα διαμετακομίζεται και μάλιστα κατά κανόνα με μεταφόρτωση σε άλλα μέσα (π.χ. πλοία).

Η συνεχής και γνωστή υποβάθμιση του ρόλου της Πάτρας σαν κόμβου εξαγωγικού εμπορίου (με αντίθετη τόνωση του ρόλου της σαν τουριστικού κόμβου) συντέλεσε στην μείωση. Αντίθετα οι αναχωρήσεις εμπορευμάτων με το σιδηρόδρομο που αφορούν κύρια εξωτερικό εμπόριο προς Αθήνα (ή και προς άλλες πόλεις της ενδοχώρας της Πελοποννήσου) κυμάνθηκαν σε συμβατικά επίπεδα με τάση προς αύξηση.

Στις διεθνείς μεταφορές το πλοίο κατέχει την πρώτη θέση με ποσοστό συμμετοχής πάνω από 90%, ενώ το φορτηγό ακολουθεί με 7% και ο σιδηρόδρομος κατέχει μόλις το 1,5% του συνολικού έργου.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

### ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ

#### 5.1 Ο Σιδηροδρομικός Άξονας Πατρών – Κορίνθου – Αθηνών: Προοπτικές ανάπτυξης και εκτιμήσεις για τη δεκαετία 1981 – 1990.

Ο ΟΣΕ, έκανε κατά διάφορα χρονικά διαστήματα μελέτες σκοπιμότητας με κύρια επιδίωξη την απαλλαγή από την ελλειμματική λειτουργία. (μελέτη γραφείου Φραντζεσκάκη – Φεβρουάριος 1977, μελέτη Sofrerail – Μάρτιος 1973, μελέτη ΟΣΕ (ΔΟΜΠ) – Μάρτιος 1977, μελέτη Αγαθοκλή – Μάιος 1979). Οι μελέτες αυτές εξετάζουν κατά κύριο λόγο τον Σιδηροδρομικό άξονα Αθηνών – Πατρών που αποτελεί την βασικότερη σιδηροδρομική προσπέλαση προς την Πάτρα ή ακόμα και το σύνολο των σιδηροδρομικών μεταφορών για την Πελοπόννησο.

Έχοντας υπόψη τις μελέτες που προαναφέρθηκαν ο ΟΣΕ διαμόρφωσε τις επιδιώξεις του για την τρέχουσα δεκαετία 1981 – 90. οι επιδιώξεις αυτές δεν στοχεύουν στην απλή βελτίωση του δικτύου, αλλά στη θεμελίωση της

μετάβασής του από τη δυσμενή σημερινή του θέση σε ένα σύγχρονο δίκτυο που θα παρέχει από τη μια μεριά καλύτερες υπηρεσίες στους χρήστες του, και από την άλλη, θα βελτιώνει σημαντικά τις συνθήκες οικονομικής εκμετάλλευσης του Σιδηρόδρομου. Πιο συγκεκριμένα με τη λήψη κατάλληλων μέτρων θα επιδιωχθούν:

α) σε ότι αφορά στην παροχή υπηρεσιών, η αύξηση της ασφάλειας κυκλοφορίας, η αύξηση των ταχυτήτων για την ελάττωση των χρόνων διαδρομής, η κανονικότητα της κυκλοφορίας με την ακριβή τήρηση των δρομολογίων, η δημιουργία μεγαλύτερης άνεσης κατά την κίνηση, και η δημιουργία περισσότερων διευκολύνσεως στους πελάτες του Σιδηρόδρομου, τόσο στον επιβατικό όσο και στον εμπορικό τομέα.

β) σε ότι αφορά στις οικονομικές επιπτώσεις, η μείωση του κόστους μεταφοράς ώστε να ελαττωθεί σημαντικά το παρουσιαζόμενο έλλειμμα, και η συμβολή του κράτους σε επενδύσεις με βασικό στόχο την εξίσωση των όρων ανταγωνισμού με τα άλλα (χερσαία) μεταφορικά μέσα.

γ) τέλος μια άλλη προοπτική αναφέρεται στην συνδυασμένη μεταφορά αυτοκινήτου – σιδηροδρόμου. Με τη μέθοδο αυτή θα αποφευχθούν οι μεταφορτώσεις, θα γίνει εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων και των δύο μέσων και θα επιτευχθεί η μεταφορά από πόρτα σε πόρτα με ταυτόχρονη αποσυμφόρηση των οδών. Ήδη στο πρόσφατο δεκαπενταετές πρόγραμμα ανάπτυξης του ΟΣΕ έχει συμπεριληφθεί η κατασκευή διπλής γραμμής Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών. Η νέα αυτή διπλή γραμμή κανονικού πλάτους θα χαραχθεί ανεξάρτητα από την υπάρχουσα μετρική, θα είναι δε ηλεκτροκινούμενη. Η μέγιστη ταχύτητα θα είναι 200 χλμ./ώρα, και ο χρόνος διαδρομής μεταξύ Αθηνών – Πατρών από 4 1/2 ώρες σήμερα, θα ελαττωθεί στις 2 περίπου ώρες, εξασφαλίζοντας την υπεροχή του σιδηροδρόμου σε σχέση με το αυτοκίνητο. Το χρόνο που θα αρχίσει η εκμετάλλευση της διπλής αυτής γραμμής γίνεται πρόβλεψη ότι θα διακινηθούν  $2040 \times 10^6$  χιλιομετρικοί επιβάτες και  $386 \times 10^6$  χιλιομετρικοί τόνοι εμπορευμάτων.

## 5.2 Πρόταση για βελτίωση του Επιβατικού Σταθμού Πατρών και προτεινόμενη λύση

Οι προβλέψεις που αναφέρθηκαν προηγούμενα για τον Επιβατικό Σταθμό της Πάτρας δίνουν, μετά την κατασκευή διπλής γραμμής, μια ημερήσια επιβατική κίνηση, 30.000 επιβατών για τον Σταθμό της Πάτρας. Αν υποθεθεί ότι ο χρόνος λειτουργίας των τρένων θα είναι 19 ώρες ημερήσια, ο ωριαίος φόρτος επιβατών προκύπτει: 1600 άτομα.

Η επέκταση του Σταθμού είναι αδύνατη γιατί από τη μια πλευρά βρίσκεται το λιμάνι και από την άλλη τα πολεοδομικά συγκροτήματα της πόλης, οδική αρτηρία κ.λ.π. Εξάλλου ο χώρος του Σταθμού είναι ιδιοκτησία του Λιμενικού Ταμείου Πατρών, το οποίο επίμονα ζητάει την απομάκρυνση του Σταθμού από τη σημερινή του θέση.

Μελέτη σκοπιμότητας που έχει γίνει παλαιότερα για την περιοχή των Πατρών προτείνει την αλλαγή χάραξης του δικτύου και την μετάθεση των σημερινών εγκαταστάσεων. Τονίζεται σχετικά ότι: “η παραμονή της σιδηροδρομικής γραμμής και των εγκαταστάσεων στη σημερινή τους θέση, θα αποτελέσει ένα μόνιμο εμπόδιο στην ανάπτυξη τόσο της κεντρικής περιοχής της πόλης, όσο και της προς βορρά, πλεονεκτικής για κατοικία περιοχής, τις οποίες διασχίζει σήμερα ο σιδηρόδρομος”. Το δίκτυο προτείνεται να παρακάμψει το κέντρο της πόλης σε σχετικά κοντινή απόσταση, στην περιοχή Άγιος Διονύσιος και αυτό για δύο λόγους: πρώτον, γιατί πιο απομακρυσμένη θέση θα απαιτούσε δυσανάλογες δαπάνες σε τεχνικά έργα λόγω της συγκεκριμένης τοπογραφίας της περιοχής, αλλά και των ειδικών απαιτήσεων του σιδηρόδρομου σε κλίσεις και δεύτερον, γιατί η σχετικά κεντρικότερη θέση αυξάνει τη δυνατότητα και ευχέρεια εξυπηρέτησης των διαφόρων αναγκών της πόλης.

### 5.3 Πρόταση για βελτίωση του Εμπορικού Σταθμού Πατρών και προτεινόμενη λύση.

Ο Εμπορικός Σταθμός της Πάτρας παρουσιάζει έλλειψη σύγχρονων εγκαταστάσεων εκμετάλλευσης (φορτο – εκφορτωτικά μηχανήματα) και οι χώροι για προσωρινή αποθήκευση αποδείχνονται καθημερινά μη επαρκείς. Σαν αποτέλεσμα όλων αυτών, τα βαγόνια των συρμών παραμένουν γεμάτα για αρκετές ημέρες μέχρις ότου παραληφθούν από τους ενδιαφερόμενους τα εμπορεύματα τους. Παρατηρείται δηλαδή στασιμότητα ολόκληρων συρμών

για μεγάλα χρονικά διαστήματα, οπότε από τη μια μεριά τα βαγόνια παίζουν το ρόλο της αποθήκης και από την άλλη καταλαμβάνουν τον ωφέλιμο χώρο των γραμμών και εμποδίζουν την κανονική και ομαλή διακίνηση άλλων συρμών μέσω του Σταθμού.

Η επέκταση του υπάρχοντος εμπορικού Σταθμού δεν είναι δυνατή γιατί βρίσκεται στο κέντρο της πόλης και οι απαλλοτριώσεις σχετικών εκτάσεων είναι σχεδόν αδύνατες. Σαν μόνη λύση, προβάλλει η μεταφορά του Εμπορικού Σταθμού στην περιοχή Άγιος Βασίλειος, 10,5 χλμ. έξω από το κέντρο της πόλης. Δεδομένου ότι η μεταφορά εμπορευμάτων διαφέρει από τη φύση της σημαντικά από τη μεταφορά επιβατών, και ότι ο προβλεπόμενος όγκος εμπορευματικών μεταφορών δεν θα έχει σοβαρές απαιτήσεις για έργα δημιουργίας κατάλληλης συγκοινωνιακής σύνδεσης του Σταθμού.

#### 5.4 Προτάσεις για τον εκσυγχρονισμό του Σιδηροδρομικού Δικτύου κατά το έτος 1999.

Οι προτάσεις για τον εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ για το έτος 1999 είναι οι εξής:

1. χάραξη νέας γραμμής από Κόρινθο έως Πάτρα καθ' όσον η υφιστάμενη διέρχεται μέσα από πυκνοκατοικημένες περιοχές και επιπλέον λόγω αρκετών στροφών δεν μπορεί να αναπτύξει την απαιτούμενη ταχύτητα.
2. διαπλάτυνση υφιστάμενης γραμμής από Πάτρα – Ολυμπία.
3. κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων σε σημεία κατοικημένων περιοχών.
4. υπογειοποίηση υφιστάμενης γραμμής στο κέντρο της πόλεως των Πατρών.
5. εκσυγχρονισμός τροχαίου υλικού (αμαξοστοιχίες).
6. κατάργηση υφιστάμενου κεντρικού Επιβατικού Σιδηροδρομικού Σταθμού ως και Εμπορευματικού Αγίου Ανδρέα και κατασκευή νέου σύγχρονου στον Άγιο Διονύσιο.
7. διατήρηση της γραμμής Διακοφτού – Καλαβρύτων και επέκταση στο Χιονοδρομικό Κέντρο.  
Εκσυγχρονισμός 4 νέων αμαξοστοιχιών, να γίνει ιδιωτικο – οικονομικός εξοπλισμός.



Υπάρχουν 3 δις. δρχ., από τον επιχειρησιακό ΟΣΕ Γ' Κοινοτικό Πακέτο Στήριξης (Γ' ΚΠΣ).

Πιθανόν 1,5 δις δρχ., από το περιφερειακό επιχειρησιακό πρόγραμμα (ΠΕΠ) 2000 – 2006 πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ).

8. σύνδεση ΒΙ –ΠΕ με Σιδηροδρομικό Δίκτυο.
9. σύνδεση Σιδηροδρομικού Δικτύου με το υπό κατασκευή διαμετακομιστικό κέντρο της Πάτρας.
10. εφόσον προβλέπεται η κατασκευή της παραιόνιας οδού θα πρέπει να γίνει πρόβλεψη για κατασκευή Σιδηροδρομικής Γραμμής στη γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου.
11. θα ήθελα να κάνω μια πρόταση συγκεκριμένα κι εγώ όπως: Άνοιγμα μια ή δύο εσωτερικών γραμμών. Η πρώτη γραμμή που να περνάει τρενάκι από κάποια σημεία μέσα στην Πάτρα, πιθανόν σε μνημεία, στο Κάστρο, στον Άγιο Ανδρέα, κ.λ.π. και η δεύτερη γραμμή πιθανόν προς το Παναχαϊκό μέσω Πάτρας (λίγο δύσκολη στην υλοποίηση βέβαια η δεύτερη), ούτως ώστε οι τουρίστες να μην περνάνε απλά από την Πάτρα, αλλά να μπαίνουν και μέσα σε αυτήν για αναγνώρισή της. Όλα αυτά προϋποθέτουν ότι, θα ωφεληθούν οικονομικά και κάποια ξενοδοχεία της Πάτρας και οι τουρίστες θα μπορούν να επισκεφθούν και το αυτοκινητοδρόμιο της πόλης των Πατρών και όχι μόνο.

Το Δεκέμβριο του 1983 η ομάδα Στρατηγικού Σχεδιασμού και Προγραμματισμού του ΟΣΕ υπέβαλε την μελέτη της, για το θέμα του εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου, η οποία μπορεί να θεωρηθεί σαν προσαρμογή της μελέτης Sofrerail (1973) στις καινούργιες συνθήκες εξετάζοντας τρία πιθανά σενάρια εκσυγχρονισμού:

Το σενάριο Α' προβλεπόμενης δαπάνης 3 δις (τιμές 1983), προέβλεπε απλή βελτίωση της κατάστασης σε συνδυασμό με ορισμένα μέτρα οργανωτικά και βελτίωσης της εκμετάλλευσης (προμήθεια νέοι τροχαίου υλικού, ανακαίνιση της επιδομής της γραμμής Μύλων – Ζευγολατιού, εντοπισμένες ανερματώσεις, εντοπισμένες παραλλαγές της χάραξης, ενίσχυση γεφυρών γραμμής Μύλων – Ζευγολατιού, ανισόπεδες διασταυρώσεις, αυτόματα

συστήματα Ισόπεδων διαβάσεων, ηλεκτρική σηματοδότηση της γραμμής Αθήνας – Κορίνθου – Πάτρας).

Το σενάριο Β΄ προέβλεπε διατήρηση της υπάρχουσας μονής μετρικής γραμμής στην Πελοπόννησο και, επιπλέον των έργων του σεναρίου Α΄, ορισμένες βελτιώσεις σε οριζοντιογραφικές καμπύλες, στα πεδινά κυρίως τμήματα του δικτύου, που θα εξασφάλιζαν στα τμήματα αυτά μέγιστη ταχύτητα 110 ΚΜ/h. Προβλεπόταν επίσης βελτιώσεις της χάραξης σε άλλες περιοχές του δικτύου, που θα επέτρεπαν την αύξηση της ταχύτητας, όχι όμως μέχρι το παραπάνω όριο. Τέλος, στα δύσκολα ορεινά τμήματα και εκεί όπου η χάραξη δεσμεύεται από σοβαρά τεχνικά έργα, δεν προβλέπονταν βελτιώσεις. Παράλληλα με τα έργα αυτά θα γινόταν ανακατασκευή ορισμένων τεχνικών έργων, ανακαίνιση μεγάλου μέρους της επιδομής της γραμμής, ανακαίνιση έρματος, διευθετήσεις γραμμών και βελτιώσεις κτιρίων και εγκαταστάσεων. Η συνολική δαπάνη για τα έργα του σεναρίου Β΄ εκτιμήθηκε σε σταθερές τιμές 1983 σε 15 δις και η χρονική διάρκεια κατασκευής τους σε 9 χρόνια.

Σαν παραλλαγή του σεναρίου Β΄ εξετάστηκε, επί πλέον των παραπάνω, ο διπλασιασμός της μετρικής γραμμής Αθήνας – Κορίνθου, για την ανάπτυξη προαστιακού σιδηροδρόμου στις διαδρομές Αθήνα – Κόρινθος και Αθήνα – Λουτράκι. Η πρόσθετη δαπάνη για τις εργασίες αυτές, μαζί με την τακτοποίηση της γραμμής Ισθμού – Λουτρακίου, εκτιμήθηκε σε 4 δις, ανεβάζοντας έτσι το συνολικό κόστος του σεναρίου Β΄ σε 19 δις (τιμές 1983), με διατήρηση της χρονικής διάρκειας των εργασιών στα 9 χρόνια.

Το σενάριο Γ΄ προέβλεπε την διαπλάτυνση των μετρικών γραμμών (Πειραιά) – Αθήνας – Κορίνθου – Πάτρας – Πύργου και Κορίνθου – Άργους – (Ναυπλίου) με παραλλαγές της χάραξης για ταχύτητες μέχρι 200 ΚΜ/h και 150 ΚΜ/h αντίστοιχα στα δύο τμήματα. Προέβλεπε επίσης διαπλάτυνση της μονής γραμμής Ισθμού – Λουτρακίου. Θα υπήρχε διπλή γραμμή στο τμήμα Αθήνα – Πάτρα και ηλεκτρική σηματοδότηση, βελτίωση τηλεπικοινωνιών και ηλεκτροκίνηση τόσο στο τμήμα Αθήνα – Πύργος, όσο και στο τμήμα Κόρινθος – Άργος και τις διακλαδώσεις Ισθμός – Λουτράκι και Άργος – Ναύπλιο. Όπου το κόστος των παραλλαγών ήταν, συγκριτικά με το αποκομιζόμενο όφελος, πολύ μεγάλο, οι παραλλαγές θα κατασκευάζονταν για λογικά μικρότερες

ταχύτητες. Το υπόλοιπο δίκτυο, θα παρέμενε για απροσδιόριστο χρονικό διάστημα με μετρική γραμμή. Η συνολική δαπάνη για τα έργα του σεναρίου Γ' εκτιμήθηκε σε 43 δις (τιμές 1983) και η χρονική διάρκεια κατασκευής σε 14 χρόνια.

Κατά τη μελέτη του ΟΣΣΠ (1983), όσο μεγαλύτερη επένδυση γίνεται στο δίκτυο Πελοποννήσου, τόσο μικρότερη αποβαίνει η απόδοση του επενδυμένου κεφαλαίου. Θεωρείται όμως αυτονόητο ότι αν δεν εκσυγχρονιστεί το δίκτυο σε κάποιο βαθμό ικανοποιητικό και μόνιμως ανταγωνιστικό ως προς το αυτοκίνητο (προϋπόθεση που αποκλείει αμέσως την επιλογή του σεναρίου Α'), θα οδηγηθεί σε κατάργηση. Η καλύτερη λοιπόν λύση πρέπει να αναζητηθεί μεταξύ εκείνων, που χωρίς να απαιτούν υπέρογκες επενδύσεις, παρέχουν στο δίκτυο Πελοποννήσου ένα εκσυγχρονισμό, που του επιτρέπει να διατηρείται τεχνολογικά στο μέλλον σε ένα επίπεδο ελαφρά υψηλότερο από το αυτοκίνητο και του εξασφαλίζουν μια λογική και κυρίως σταθερή συμμετοχή στο συνολικό μεταφορικό έργο της χερσονήσου. Την δυνατότητα αυτή θεωρήθηκε ότι παρείχε μόνο το σενάριο Β', που παρουσίαζε, μεταξύ των άλλων, και ευελιξία κατασκευής, γιατί πρακτικά θα ήταν εξαιρετικά δύσκολο (ίσως και αδύνατο) να εκτελούνται έργα του σεναρίου Γ' με παράλληλη λειτουργία του μετρικού δικτύου Πελοποννήσου. Στην επιλογή του σεναρίου Β' συνηγορούσε, κατά την μελέτη ΟΣΣΠ (1983), όχι μόνο η τεράστια δαπάνη του σεναρίου Γ', που ήταν ίσως απαγορευτική για ταυτόχρονη εκτέλεση σημαντικών έργων και στο υπόλοιπο δίκτυο του ΟΣΕ, αλλά και η διαπίστωση ότι η διασπορά των οικιστικών περιοχών στην Βόρεια Πελοπόννησο και η ανυπαρξία στην χερσόνησο ενός αστικού κέντρου κλίμακας μεγαλούπολης δεν δικαιολογούσαν τεχνικό – οικονομικά την κατασκευή γραμμής για ταχύτητες της τάξης των 200 ΚΜ/h.



*Δηζελάμαξα Α9102 σε αναχώρηση*



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία δόθηκε ένα κατά το δυνατό πλήρες ιστορικό σχετικά με το μέλλον του σιδηροδρομικού δικτύου Πελοποννήσου. Δεν είναι εύκολο να εξηγηθεί αν η συνεχής αναβλητικότητα οφειλόταν στην πραγματικά καλή πρόθεση της αναζήτησης της βέλτιστης λύσης ή στην έλλειψη οποιασδήποτε διάθεσης για ουσιαστικές βελτιώσεις, που δικαιολογείτο κατά καιρούς με παραπομπή σ' ένα μείζονα και ουδέποτε πραγματοποιούμενο εκσυγχρονισμό. Είναι βέβαιο όμως ότι τώρα πια το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου έχει φτάσει σ' ένα τέτοιο επίπεδο καθυστέρησης και εγκατάλειψης, που το δίλημμα κατάργηση ή ανάπτυξη τίθεται επιτακτικά. Οι γενικότερες οικονομικές συνθήκες απομακρύνουν την προοπτική της κατασκευής γραμμής υψηλών ταχυτήτων σε τμήμα του δικτύου. Προβάλλει λοιπόν σαν μόνη λύση η προώθηση σημαντικών βελτιώσεων στην υφιστάμενη γραμμή μετρικού πλάτους. Το πλεονέκτημα αυτής της λύσης είναι, ότι δεν οδηγεί σε μαρασμό τις πέρα από την Πάτρα και το Άργος σιδηροδρομικές γραμμές. Για να προωθηθεί όμως η ανάπτυξη του δικτύου πρέπει να αρθούν οι αδικαιολόγητες ίσως επιφυλάξεις οι σχετικές με τη δυνατότητα της μετρικής γραμμής και να αναζητηθούν και αξιοποιηθούν από τον ΟΣΕ παραδείγματα ευφυούς εκμετάλλευσης σε χώρες, που δεν υστερούν σε ανάπτυξη απέναντι στην Ελλάδα. Έχει υποστηριχθεί ότι η διαπλάτυνση ενός σιδηροδρομικού άξονα δικαιολογείται σε δύο περιπτώσεις: (1) αν το μεταφορικό έργο είναι τόσο, ώστε να μπορεί να αναληφθεί μόνο από πλατύτερη γραμμή, λόγω διαφοράς στο περιτύπωμα φορτώσεως και (2) αν η πλειονότητα του εμπορευματικού έργου προέρχεται ή καταλήγει σε δίκτυο διαφορετικού εύρους με τρόπο που προκαλεί ανυπέρβλητες δυσκολίες στην εφαρμογή των απαιτούμενων τεχνικών μεθόδων και σημαντικές καθυστερήσεις στις μεταφορτώσεις. Σχετικά με την πρώτη περίπτωση, μέχρι στιγμής το όριο των επιδόσεων της μετρικής γραμμής έχει φθάσει σε αξονικό φορτίο 26 τόνων και μέγιστη ταχύτητα 160 KM/h.

Εμπορευματικοί συρμοί βάρους 4.500 – 15.000 τόνων συναντώνται συχνά στα μετρικά δίκτυα της Ν. Αφρικής και της Αυστραλίας. Φορτία που να υπερβαίνουν την μεταφορική ικανότητα της μετρικής γραμμής δεν παρουσιάζονται, ούτε υπάρχει πιθανότητα να παρουσιαστούν στην Ελλάδα.

Όσον αφορά την δεύτερη περίπτωση, ο όγκος των μεταφορτώσεων εμπορευμάτων μεταξύ κανονικής και μετρικής γραμμής δεν ξεπέρασε ποτέ το 5% του συνολικού εμπορευματικού έργου της μετρικής γραμμής.

Για τα εμπορεύματα αυτά μπορούν να χρησιμοποιούνται Containers ή άλλες ειδικές μέθοδοι διακίνησης φορτίων μεταξύ σιδηροδρομικών γραμμών διαφορετικού πλάτους.

Τέλος, δεν αναφέρονται ουσιαστικά πλεονεκτήματα της κανονικής γραμμής απέναντι στην μετρική, στις περιπτώσεις επιβατικών συρμών ταχυτήτων της τάξης των 100 – 150 KM/h.

Οι αναπόφευκτες πιά αποφάσεις για την ανάπτυξη της μετρικής γραμμής Πελοποννήσου, πρέπει να παίρνουν υπόψη τους τα νέα δεδομένα, δηλαδή:

- (1) Την ανάγκη για λειτουργία προαστιακού σιδηροδρόμου στις γραμμές Αθήνας – Κορίνθου και Αθήνας – Λαυρίου.
- (2) Την πιθανή ανάγκη για τοπικές/προαστιακές συνδέσεις στις ευρύτερες περιοχές της Πάτρας, Κορίνθου και του Πύργου.
- (3) Την προοπτική ανάπτυξης μετρικού δικτύου στην Δυτική ηπειρωτική Ελλάδα με την σχεδιαζόμενη ζεύξη του πορθμού Ρίου – Αντιρρίου και την ανάγκη σιδηροδρομικής σύνδεσης με την Αλβανία, ύστερα από τις πρόσφατες αλλαγές.
- (4) Την προοπτική σύνδεσης της Δ. Ευρώπης με την Μ. Ανατολή μέσω πορθμειακών γραμμών και του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, σύνδεση που από κάθε άποψη είναι για την Ελλάδα σκοπιμότερο να πραγματοποιηθεί στον διάδρομο μετρικής γραμμής Ηγουμενίτσας – Πάτρας – Καλαμάτας, παρά με την διάσχιση του κενού από πληθυσμό ορεινού όγκου στην διαδρομή Ηγουμενίτσας – Βόλου, όπως είχε στο πρόσφατο παρελθόν προταθεί.

Ο Ο.Σ.Ε. πιστεύει ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν μέλλον στην Ελλάδα. Πρέπει όμως να γίνει κατανοητό, ότι το μέλλον στην Ελλάδα. Πρέπει όμως να γίνει κατανοητό, ότι το μέλλον αυτό συνδέεται άμεσα με τον

εκσυγχρονισμό των δομών και της φυσιογνωμίας του και φυσικά της κυβερνητικής πολιτικής.

Η χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας αλλά και η πρόθεση της ΕΟΚ για μεγαλύτερη και πιο άμεση χρηματοδότηση, δίνουν μια άριστη ευκαιρία για εκσυγχρονισμό που αν χαθεί το μέλλον θα είναι πολύ αβέβαιο για τον ΟΣΕ.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Αν θελήσουμε να παρακολουθήσουμε βήμα – βήμα τους Ευρωπαϊκούς εταίρους μας, θα πρέπει να στοχεύουμε στην τεχνολογική ανάπτυξη του σιδηροδρόμου και αν θέλουμε να λέμε σαν κράτος ότι έχουμε στην υπηρεσία του λαού αξιόπιστο σιδηρόδρομο, το κράτος θα πρέπει να πάρει γενναία μέτρα για την υποδομή του και τον εκσυγχρονισμό του, να κάνει διπλή γραμμή σ' όλο το μήκος του δικτύου του και να εισάγει τη νέα τεχνολογία, με την αποστολή για εκπαίδευση όσο το δυνατόν περισσότερου στελεχιακού δυναμικού.

Συνεχείς λοιπόν και επίμονες προσπάθειες από την πλευρά της πολιτείας για τον σιδηρόδρομο, ώστε να μπορέσει να παίξει το ρόλο, που του αρμόζει και να μη μείνει φτωχός συγγενής στην υπόθεση των μεταφορών.

Μ, αυτά τα δεδομένα, τη σωστή μελέτη και λύση του όλου προβλήματος, τον προγραμματισμό και τον εκσυγχρονισμό και τις κατευθυντήριες γραμμές από τον Ο.Σ.Ε. για την όσο το δυνατόν καλύτερη παροχή υπηρεσιών προς τους χρήστες, νομίζω ότι αν γίνουν όλα αυτά ο σιδηρόδρομος θα αποκτήσει την αίγλη που είχε όταν ξεκίνησε σαν αρχή ο πρώτος σιδηρόδρομος.

Τα οικονομικά και τα άλλα οφέλη που θα προκύψουν, πιστεύω ότι σε σύντομο χρονικό διάστημα θα αποσβέσουν τις οπωσδήποτε μεγάλες επενδύσεις που θα επιβαρύνουν τον σχετικό προϋπολογισμό του κράτους. Συγχρόνως θα συμβάλλουν στην παρά πέρα πρόοδο και ανάπτυξη της Πάτρας ενόψει της πρόκλησης του 2004.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Σύλλογος φίλων του Σιδηροδρόμου “Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι, η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα”, Εκδόσεις Μίλητος, Δημοτική Βιβλιοθήκη Πατρών.
- Πρόδρομος Ματζαρίδης “Συνοπτικό Ιστορικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων”, Έκδοση Β΄ Ιανουάριος 1996 ΟΣΕ, Τμήμα τύπου και δημοσίων σχέσεων του ΟΣΕ Αθηνών.
- Γεώργιος Δημ. Καλτσιδόπουλος “Τουρισμός, Θεωρητική Προσέγγιση”, Εκδόσεις Έλλην 2000, Εκδοτικός όμιλος Ίων Αθήνα.
- Λευτέρης Παπαγιαννάκης “Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι” 1882 – 1910, Έκδοση Β΄ Αθήνα 1990.
- Μουσείο ΟΣΕ Αθηνών “Αίθουσα Τροχαίου Υλικού” 2000.
- Δημοτική Βιβλιοθήκη Πατρών “Ελληνικά Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι” 1869 – 1969.
- Δημοτική Βιβλιοθήκη Πατρών “Σιδηροδρομικές Μεταφορές”.
- Δημοτική Βιβλιοθήκη Πατρών “Τουρισμός”.
- Λύτρας “Τουριστική Ανάπτυξη, Θεωρία και Πράξη”, Βιβλιοθήκη Οικονομικού Τμήματος Πανεπιστημίου Πατρών.
- “Σιδηροδρομικές Μεταφορές” Βιβλιοθήκη Πολιτικών Μηχανικών Πανεπιστημίου Πατρών.
- “Τεχνικά Θέματα” τεύχος 36, 1998  
Βιβλιοθήκη ΤΕΙ Πατρών.

- “Τεχνικά Χρονικά” Επιστημονική Έκδοση,  
Βιβλιοθήκη Τεχνικού Επιμελητηρίου Πατρών,  
Ιανουάριος – Μάρτιος 1992, Τόμος 12, Τεύχος 1.
- “Τεχνικά Χρονικά” Επιστημονική Έκδοση,  
Βιβλιοθήκη Τεχνικού Επιμελητηρίου Πατρών,  
Ιανουάριος – Δεκέμβριος 1983, Τόμος 3, Τεύχος 1 - 4.
- Ημερίδα “Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου”,  
Βιβλιοθήκη Τεχνικού Επιμελητηρίου Πατρών, 13 Μαρτίου 1999.
- Β. Προφυλλίδης “Σιδηροδρομική” Τόμος 1, 1993,  
Βιβλιοθήκη Τεχνικού Επιμελητηρίου Πατρών.
- “Το Παρόν και το Μέλλον των Σιδηροδρομικών Μεταφορών στην  
Ελλάδα” Απρίλιος 1993,  
Βιβλιοθήκη Τεχνικού Επιμελητηρίου Πατρών.
- Κ. Τριανταφύλλου “Ιστορικό Λεξικό Πάτρας”  
Έκδοση Β΄, Γ΄, Δημοτική Βιβλιοθήκη Πατρών.
- Εφημερίδες
  - A. Πελοπόννησος
  - B. Πρώτη, Έρευνα, Αιγίοχος της Αιγιάλειας.