

20 Χρόνια Στασιμότητας: Γιατί Κολλήσαμε στην Υπογειοποίηση;

- **Η Προτροπή Πιερρακάκη:**
 - Η Πολιτεία οφείλει να αφαιρεί εμπόδια — το λιμάνι της Πάτρας είναι εθνικό αναπτυξιακό εργαλείο.
- **Το Ιστορικό Αίτημα:**
 - Επιλέγαμε πάντα την πλήρη υπογειοποίηση για να μη διχοτομηθεί η πόλη και να κερδίσουμε το γραμμικό πάρκο.
- **Το Χρηματοδοτικό Αδιέξοδο:**
 - Η μελέτη του ΟΣΕ ζητά 520 εκατ. ευρώ· η Ε.Ε. απέρριψε οριστικά τη χρηματοδότηση λόγω αρνητικής σχέσης Κόστους-Οφέλους.
- **Το Κατασκευαστικό Έμφραγμα:**
 - Η υπόγεια μέθοδος Cut & Cover θα μετέτρεπε το κέντρο και την αγορά σε εργοτάξιο για 10 χρόνια.
- **Το Ρίσκο:**
 - Πλήγμα στα καταστήματα, στο κυκλοφοριακό, στην ατμοσφαιρική & ηχητική ρύπανση και στον τουρισμό.



Πλήρης Διαχωρισμός: Εμπορικό εκτός, Αστικό εντός



– Η Φιλοσοφία:

– Δεν είμαι μηχανικός ή πολεοδόμος — είμαι πολίτης και επιχειρηματίας που χρησιμοποιεί την κοινή λογική.

– Όχι στη Διχοτόμηση:

– Το βαρύ εμπορικό τρένο δεν μπαίνει ποτέ στον αστικό ιστό της πόλης.

– Ναι στην Ενοποίηση:

– Κρατάμε την παλιά γραμμή και τη μετατρέπουμε σε Αστικό Τραμ.

– Ασφαλές Μέσο:

– Το Τραμ κινείται ήσυχα, στο επίπεδο του δρόμου, χωρίς μπάρες ή τείχη, ενοποιώντας το παραλιακό μέτωπο από την πρώτη ημέρα.

Η Ατμομηχανή των Logistics & η Διασύνδεση του Νότου

- **Η Νέα Χάραξη:**
- Μήκος 14,5 χλμ. Διακλάδωση στον Χάραδρο, συνέχεια στην Ευρεία Περιμετρική Α1, κάθοδος στην Κοίτη Γλαύκου, κατάληξη στην Πρώην Πατραϊκή.
- **Ανάπτυξη & Επεκτάσεις:**
- Άμεση πρόσβαση στο ΒΙΟ.ΠΑ. Πατρών και απρόσκοπτη συνέχεια προς ΒΙ.ΠΕ., Αεροδρόμιο Αράξου, Πύργο και Καλαμάτα.
- **Απάντηση στις Γεωλογικές Αστοχίες:**
- Χαμηλότερη όδευση στους πρόποδες των λόφων, κλίσεις κάτω από 1,5%, τεχνητά αναχώματα και βαθιές θεμελιώσεις με πασσάλους στις γέφυρες.



3,5 χρόνια υλοποίηση — εξ ολοκλήρου εκτός πόλης

8,5 Χιλιόμετρα Πράσινης & Έξυπνης Μετακίνησης

- **Η Σύγκριση:**
 - Υφιστάμενη γραμμή στο κέντρο 8,5 χλμ έναντι νέας Περιμετρικής 14,5 χλμ — δεν καταστρέφουμε την πόλη για να γλιτώσουν τα εμπορικά τρένα μόλις 6 χλμ.
- **Στρατηγικό Δίκτυο:**
 - Συνδέει σε 24 μήνες 3 Πανεπιστήμια, 2 Νοσοκομεία και 3 μεγάλα Αθλητικά Κέντρα της πόλης.
- **10 Έξυπνες Στάσεις:**
 - Χάραδρος, Τόφαλος, Κανελλοπούλου, Παναχαϊκή, Άγιος Διονύσιος, Τριών Συμμάχων, Άγιος Ανδρέας, Βενιζέλου, Ανθείας, Πρώην Πατραϊκή.
- **Μεγάλη Κυκλική Ανταπόκριση:**
 - Λεωφορείο τροφοδότης από τη Στάση 9 (Ανθείας) εξυπηρετεί πρώην ΤΕΙ, ΕΑΠ, Γήπεδο Απόλλωνα, Παμπελοποννησιακό, Νοσοκομείο Άγ. Ανδρέας και καταλήγει στη Στάση 8 (Βενιζέλου).



24

μήνες

10

στάσεις

8,5

χλμ

Ένα Μέσο Πλήρως Αυτοχρηματοδοτούμενο & Κερδοφόρο

74,5 εκατ. €

Αρχική επένδυση

100% ΕΣΠΑ & Πράσινο Ταμείο

6,8 εκατ. €

Ετήσια έσοδα

εισιτήρια + διαφημίσεις

3,6 εκατ. €

Λειτουργικό κέρδος EBITDA

μετά από 3,2 εκατ. κόστη

9 έτη

Απόσβεση

τροχαίου υλικού

– **Ανάλυση Επένδυσης:**

– 40 εκατ. ηλεκτροκίνηση, 2,5 εκατ. στάσεις, 32 εκατ. για 8 οχήματα.

– **Υπολογισμός Κίνησης:**

– Ροή 20.000 επιβατών/ημέρα με μέση τιμή εισιτηρίου 1,00 €.

– **Ετήσια Έσοδα:**

– 6,0 εκατ. € από εισιτήρια και 0,8 εκατ. € από διαφημίσεις & εκμετάλλευση σταθμών.

– **Λειτουργικό Κέρδος:**

– Καθαρό ετήσιο πλεόνασμα EBITDA 3,6 εκατ. €, μετά από 3,2 εκατ. για μισθούς, ενέργεια και συντήρηση.

Βόρειο Hub – Χάραδρος

Η Πύλη Εισόδου από την Αθήνα. Διαχωρίζει τους επιβάτες προς το Τραμ από τα εμπορεύματα προς την Περιμετρική.

Νότιο Hub – Πατραϊκή

Η Πύλη Εξόδου προς τη Δυτική Ευρώπη. Σύγχρονο κέντρο Tri-modal Logistics: σύνδεση Τρένου, Πλοίου & Φορτηγού.

- **Αξιοποίηση Δημόσιας Περιουσίας:**
- Τα Hubs χωροθετούνται σε δημόσια, πανεπιστημιακή ή λιμενική γη, εκμηδενίζοντας το κόστος νέων απαλλοτριώσεων.
- **Τοπική Οικονομία:**
- Άμεση δημιουργία άνω των 350 νέων μόνιμων θέσεων εργασίας.



Διεκδικούμε το Αυτονόητο, το Κερδοφόρο & το Άμεσα Υλοποιήσιμο

- **Χρηματοδοτικό Μοντέλο:**
- CEF για την εμπορική γραμμή · ΕΣΠΑ Δυτ. Ελλάδας για το Τραμ · ΣΔΙΤ για το Logistics Hub Πατραϊκής.

1

Βήμα 1ο – Θεσμικό

Άμεση επαφή με τους φορείς της πόλης το ΤΕΕ, την Περιφέρεια και τον Δήμο Πατρέων

2

Βήμα 2ο – Επιστημονικό

Συνάντηση στο υπουργείο μεταφορών ΕΡΓΟΣΕ με τεχνοκράτες για την αξιολόγηση ρεαλιστικότητας του έργου ..



Ευχαριστώ πολύ!

Τεχνικά Ρίσκα & Βασικές Παραδοχές

Τεχνικά Ρίσκα & Μέτρα Μετριασμού

- **Γεωλογικές αστοχίες / κατολισθήσεις:** κλίσεις <1,5%, βαθιές θεμελιώσεις με πασσάλους και τεχνητά αναχώματα στους πρόποδες.
- **Πλημμυρικός κίνδυνος στις κοίτες Γλαύκου / Χάραδρου:** αντιπλημμυρικά έργα και γέφυρες με επαρκές διατομές διέλευσης.
- **Διαλειτουργικότητα με το δίκτυο ΟΣΕ:** συμβατή τυποποίηση εύρους και σηματοδότησης, τεχνική εξειδίκευση από Παν. Πατρών & ΤΕΕ.
- **Αστική ένταξη τραμ στο επίπεδο δρόμου:** προτεραιότητα σηματοδότησης και αποκλειστική λωρίδα, χωρίς μπάρες ή τείχη.
- **Αρχαιολογικά ευρήματα / καθυστερήσεις:** όδευση εκτός ιστορικού κέντρου σε δημόσια γη, προληπτικές δοκιμαστικές τομές.

Βασικές Παραδοχές

- **Επιβατική ζήτηση:** 20.000 επιβάτες/ημέρα με μέση τιμή εισιτηρίου 1,00 €.
- **Χρηματοδότηση:** 100% ΕΣΠΑ/Πράσινο Ταμείο για το Τραμ, CEF για την εμπορική, ΣΔΙΤ για το hub.
- **Κόστη έργων:** 440 εκατ. € περιμετρική (30,4/χλμ.) και 74,5 εκατ. € τραμ, χωρίς σημαντικές αναθεωρήσεις.
- **Χρονοδιάγραμμα:** 3,5 έτη η εμπορική γραμμή και 24 μήνες το τραμ, χωρίς μεγάλες αρχαιολογικές ανασκαφές.
- **Διαθεσιμότητα γης:** δημόσια, πανεπιστημιακή και λιμενική γη διαθέσιμη για hubs & όδευση, μηδενικό κόστος απαλλοτριώσεων.