



σπιράλ / ανοίγεται στην πόλη

ΤΡΕΝΟ

Πλήρης ανάλυση
της κατάστασης και
συγκεκριμένες
προτεινόμενες λύσεις

#υποδομές

ΠΑΤΡΑ | Ιούλιος 2022

Γιατί χάσαμε το τρένο; Γιατί εκτροχιάζεται η ανάπτυξη της Πάτρας;

Μια πλήρης ανάλυση της κατάστασης και συγκεκριμένες προτεινόμενες λύσεις

Το έργο της **σιδηροδρομικής γραμμής Ρίο-Πάτρα**, μετά την απόρριψη του αιτήματος των ελληνικών αρχών να συμπεριληφθεί στα εγκεκριμένα έργα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, βρίσκεται πλέον εκτός χρηματοδότησης και παγώνει επ' αόριστον.

Οι βασικές αιτίες της απόρριψης του έργου βρίσκονται στην διόγκωση του φυσικού και οικονομικού αντικειμένου πέρα από κάθε λογική, με απαιτήσεις υπογειοποίησης πολλών χιλιομέτρων, στην οποία πρωτοστάτησαν Κυβέρνηση και Δημοτική Αρχή. ***Το τεράστιο κόστος και η τεχνική δυσκολία της κατασκευής έβγαλαν το φάκελο του έργου εκτός προδιαγραφών.***

Το γενικότερο ζήτημα το οποίο θέτει η δυσμενέστατη αυτή εξέλιξη είναι αν υφίσταται **στρατηγικός σχεδιασμός** για την ανάπτυξη του αστικού συγκροτήματος της Πάτρας με σαφείς άξονες και χρονοδιαγράμματα για όλα τα σημαντικά αστικά θέματα: προσβασιμότητα, οικονομική ανάπτυξη και επενδύσεις, ποιότητα ζωής, αναπλάσεις, κοινωνική συνοχή.

Είναι φανερό πως υπάρχει αδυναμία σχεδιασμού και υλοποίησης στρατηγικής για την αστική περιοχή. Με το να προβάλλεται ως κυρίαρχο αίτημα η πλήρης υπογειοποίηση του τρένου, υποβαθμίζονται τα μεγάλα και σημαντικά ζητήματα που αφορούν στις πιεστικές κοινωνικές και οικονομικές ανάγκες της περιοχής που είναι τεράστιες.

Στόχος έπρεπε να είναι η **ταχύτατη ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής γραμμής** για δημιουργία μακροπρόθεσμου οφέλους, μείωσης του μεταφορικού κόστους, προσβασιμότητας, βιωσιμότητας, ελκυστικότητας της περιοχής και ενίσχυσης της οικονομικής ανάπτυξης.

Η επανασύνδεση της Πάτρας στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας θα τη συνέδεε απευθείας με Αθήνα (με το μετρό, το προαστιακό τρένο και τα άλλα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς), με το αεροδρόμιο των Σπάτων και το Λιμένα του Πειραιά και μέσω αυτών με

όλο τον κόσμο. Όλα αυτά φαίνονταν σπουδαία και αναγκαία. Δυστυχώς καθηλωθήκαμε και μείναμε πολύ πίσω σε πολλούς τομείς, αν όχι σε όλους.



Σε όλες τις πόλεις της Ευρώπης και του αναπτυσσόμενου κόσμου τα τρένα περνούν επίγεια ή υπέργεια μέχρι τα κέντρα των πόλεων, ενώ οι σιδηροδρομικοί τους σταθμοί είναι μαζί με τους καθεδρικούς και τα δημαρχεία τα πιο επιβλητικά κτήρια. Η εξωπραγματική απαίτηση των 8 χιλιομέτρων σε προαστιακές περιοχές είναι πέρα από κάθε λογική και δεν υπάρχει μέτρο σύγκρισης με αντίστοιχες ευρωπαϊκές πόλεις.

Η χάραξη και η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής έπρεπε να γίνει μόνο με επιστημονικά και οικονομικά κριτήρια, με σωστές προδιαγραφές για την ασφάλεια και την ταχύτητα των συρμών αλλά και των διερχομένων ή

διασταυρουμένων με τις σιδηροδρομικές γραμμές.

Θα πρέπει, έστω και την ύστατη ώρα, κυβέρνηση και δημοτική αρχή να επιστρέψουν στην πραγματικότητα και να συντάξουν **ρεαλιστικές και επιστημονικά τεκμηριωμένες μελέτες**, χωρίς υπερβολές και παράλογες διεκδικήσεις για τη γρήγορη ολοκλήρωση του έργου, που συνιστά αναγκαιότητα και μέγιστο όφελος για την πόλη.

Φαντάστηκαν και μπέρδρισαν το τρένο με ένα μεγάλο υπόγειο μετρό. Ευλόγως η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν το εγκρίνει, γιατί συνεπάγεται δυσανάλογο, μη καλυπτόμενο κόστος και αναθεωρούνται όλοι οι αρχικοί σχεδιασμοί. Αποτέλεσμα θα ήταν ο πενταπλασιασμός του κόστους και η χρονική επιμήκυνση υλοποίησης του για μία ακόμη δεκαετία. Οπότε, αντί το τρένο, αντί και η Πάτρα.

Το οικονομικό ισοδύναμο εθνικών και ευρωπαϊκών πόρων που δαπανάται ασκόπως και ανεύθυνα θα έπρεπε να διεκδικηθεί και να κατευθυνθεί ανάλογα προς άλλα πολύ ζωτικά έργα και όχι έργα βιτρίνας. Η πόλη έχει παραδοθεί στο κυκλοφοριακό χάος και την αναρχία. Η συγκοινωνιακή κυκλοφοριακή πολιτική είναι ανύπαρκτη. Θλίψη προκαλεί η εικόνα της παραλιακής ζώνης και του παλιού λιμανιού. Αλήθεια, ο αγώνας της πόλης για την

παραχώρηση του θαλασσίου μετώπου και την απελευθέρωσή του από τις λιμενικές δραστηριότητες δόθηκε για να παραδοθεί στην ασυδοσία ενός απέραντου πάρκινγκ;

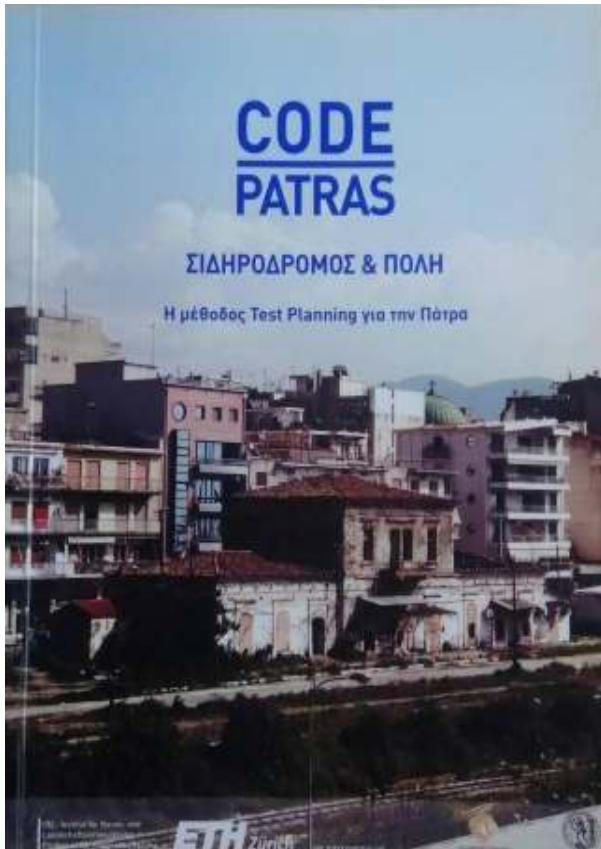
Απόλυτη προτεραιότητα για το **σπιράλ** έχουν -και πρέπει να προταχθούν για μελέτη και χρηματοδότηση- τα εξής:

- Η επιτάχυνση της υλοποίησης της τρέχουσας **Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης** και η επίσπευση των διαδικασιών για την έναρξη ουσιαστικής διαβούλευσης με όραμα για Εξωστρέφεια, Ανάπτυξη και Κοινωνική Ευημερία .
- Η εφαρμογή του **χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού** με την πολεοδόμηση των εκτός σχεδίου περιοχών εντός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πάτρας.
- Η εκπόνηση **μεταφορικής κυκλοφοριακής μελέτης** και η υλοποίησή της.
- Η **οργάνωση και αναβάθμιση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς** και η διεκδίκηση επιχορήγησής τους, όπως γίνεται σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη και αλλού -σε αυτά βρισκόμαστε... υπό το μηδέν.
- Η **ανάπλαση του παραλιακού μετώπου**, η ανακατασκευή του υπάρχοντος αλιευτικού καταφυγίου (βλ. μαρίνα) και η δημιουργία **σύγχρονης μαρίνας**, με επαρκείς θέσεις ελλιμενισμού μεγαλύτερων σκαφών αναψυχής.
- Η **ανάδειξη του Παναχαϊκού**, οι πράσινες διαδρομές παραλιακά και τα γραμμικά πάρκα, ανάσες πρασίνου στους χείμαρρους Γλαύκου, Χάραδρου, Σέλεμονου και Μείλιχου.
- Η **ηλεκτροκίνηση μέσω ΑΠΕ** και η αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Η απόκτηση σύγχρονων αντιρρυπαντικών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (τραμ, λεωφορεία κ.α.).
- Η **ανάπλαση και αναζωογόνηση των συνοικιών** και η κατασκευή ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων, με προτεραιότητα στην αναβάθμιση της καθημερινότητας του Πατρινού.

Μόνο αυτά τα θεμελιώδη έργα και οι παρεμβάσεις θα είχαν μέγιστο ευεργετικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη της πόλης και την ουσιαστική της επιβίωση.

Δήθεν λύσεις, που ξεκινούν από θεατρινίστικες ασήμαντες διαμαρτυρίες και οδηγούν στη ματαιώση ή την αδικαιολόγητη καθυστέρηση και επιβάρυνση ενός τεράστιας σημασίας έργου, είναι μη αποδεκτές και δυστυχώς καταστροφικές. Μας οδηγούν κατ' ουσία στην κατάργηση του σιδηροδρόμου. Κάτι τέτοιο όμως δεν μπορεί, δεν πρέπει και δεν πρόκειται να συμβεί.

Παράλληλα, μαζί με την ουσιαστική ανυπαρξία αεροδρομίου και με το λιμάνι σε καθοδική πορεία η επικείμενη ματαίωση της άφιξης του τρένου θα οδηγήσει την πόλη σε περαιτέρω υποχώρηση, σε μαρασμό και σε μαζική μετανάστευση, παρά τα μεγάλα της πλεονεκτήματα και τη λαμπρή ιστορία της. Γκρεμίζουμε ότι κάποτε έγινε και ότι ως σήμερα απέμεινε, ανεύθυνα, ασυνείδητα, αυτοκαταστροφικά.



Πριν πέντε χρόνια με τα ζητήματα της χάραξης ασχολήθηκε ένα από τα κορυφαία Πολυτεχνεία του κόσμου, το ΕΤΗ της Ζυρίχης όπως και το Πανεπιστήμιο της Κολωνίας μαζί με τα Πολυτεχνεία της Πάτρας και της Αθήνας. Οι εναλλακτικές προτάσεις των κορυφαίων επιστημόνων αγνοήθηκαν και λειδορήθηκαν από τους εγχώριους παντογνώστες. Αποδείχθηκε τεκμηριωμένα το σαθρό των ψευτολύσεων, το αντιεπιστημονικό και καταστροφικό των όποιων αντίθετων αποφάσεων. Είναι ολέθριο να παίρνονται στο πόδι τέτοιες αποφάσεις από κυβερνήσεις που καμώνονται πως είναι ευρωπαϊκές και εκσυγχρονιστικές.

Οφείλουν όλοι οι τοπικοί φορείς και εκφραστές του συμφέροντος του τόπου να λάβουν αμέσως δημόσια και υπεύθυνη στάση και να δράσουν αναλόγως για ένα τόσο κορυφαίο θέμα, όταν για άλλα ασήμαντα ψευτοπροβλήματα και επικοινωνιακές τους ανάγκες αναλίσκονται ασκόπως καθημερινά.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και η ΕΡΓΟΣΕ να εκπληρώσουν την αποστολή τους. Να μην κωλυσιεργήσουν κι άλλο ή να φανούν ενδοτικοί σε απαράδεκτες πιέσεις που θα μας οδηγούσαν στη ματαίωση του έργου.

Να **επιταχύνουν και να ολοκληρώσουν ταχύτατα όλες τις αναγκαίες μελέτες** που θα προκρίνει ένα έργο τεχνικά άρτιο, δίχως «τείχη» και άστοχες ανυψώσεις, που θα διασφαλίζει την συνέχεια του αστικού ιστού και εν τέλει την αξιοπιστία της ΕΡΓΟΣΕ.

Η μη ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού έργου συνιστά ένα τεράστιο και ανεπανόρθωτο πλήγμα για μια προβληματική περιοχή που διαμαρτύρεται για την υποβάθμιση της. Δεν είναι η Πάτρα πλέον, όπως από συνήθεια λέγεται, η Πύλη προς τη Δύση, ούτε καν ο τρίτος πόλος ανάπτυξης της χώρας. Υπολείπεται πολύ, παντού. Παρά τα μεγάλα της πλεονεκτήματα δεν προσελκύει κανένα σοβαρό επενδυτικό ενδιαφέρον και έχει μηδαμινή τουριστική παρουσία.

Στο πνεύμα αυτό πιστεύουμε πως πρέπει:

- Να εκπονηθεί **πλήρης συγκοινωνιακή-κυκλοφοριακή μελέτη** της ευρύτερης πόλης, αφού η εκπονηθείσα προ 25ετίας ουδεμία πρακτική αξία έχει πλέον.
- Να διερευνηθεί η δυνατότητα υλοποίησης **Γραμμής Τραμ της Πάτρας**, σύμφωνα με τη μελέτη της Τραμ ΑΕ. Με την επέκταση αυτή θα εξασφαλισθεί πολύ μεγαλύτερη ζώνη άμεσης και έμμεσης εξυπηρέτησης δεκάδων χιλιάδων κατοίκων της πόλης και δυνατότητα βιωσιμότητας της γραμμής, με πύκνωση των δρομολογίων ανά ημίωρο ή και συντομότερα.
- Να καθιερωθεί ενιαίο επιδοτούμενο εισιτήριο και κάρτες διαρκείας μεταξύ ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΚΤΕΛ, κατά το πρότυπο Αθηνών και Θεσσαλονίκης.



Σε αυτή την κατεύθυνση θα πρέπει να κινηθεί σύσσωμη η Πάτρα, ο Δήμος Πατρέων και η Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση.

Επιβάλλεται να εκδηλωθεί άμεσα η ενεργός στήριξη και το έμπρακτο ενδιαφέρον όλων των μαζικών φορέων και των αιρετών του νομού μας στο εν λόγω ζήτημα. Πρόκειται για ένα θέμα κρίσιμο για το μέλλον και την ανάπτυξη της -υστερούσας κατά πολύ και σε πολλά- περιοχής μας, καθώς και για ολόκληρη την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

Να περιμένουμε το τρένο της ανάπτυξης; Από πού και πότε;

