
Νέα παρέμβαση του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου για την είσοδο του τρένου στην Πάτρα

2020/06/15 12:00 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Νέα ανακοίνωσε εξέδωσε ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου σχετικά με την είσοδο του τρένου στην Πάτρα.

Ο Σύλλογος, για ακόμη μια φορά, υποστηρίζει ότι σε πόλεις του μεγέθους της Πάτρας ενδείκνυται, ως πλέον πρόσφορη για τους χρήστες λύση, η λειτουργία ενός επιφανειακού ελαφρού τραμ.

Η ανακοίνωση του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου

Με Δελτίο Τύπου που εξέδωσε ο σύλλογός μας στα τέλη Απριλίου δημοσιοποιήσαμε τις θέσεις μας σχετικά με τον τρόπο διέλευσης της νέας σιδηροδρομικής γραμμής, τόσο από τα προάστια, όσο και από το αστικό πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας και δεν προτιθέμεθα να επανέλθουμε στο θέμα αυτό, πριν τουλάχιστον δημοσιοποιήσει το αρμόδιο Υπουργείο τα συμπεράσματα της μελέτης που εκπονεί η «ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.».

Παρακολουθώντας όμως τις συζητήσεις και τις αντιπαραθέσεις επί του θέματος αυτού διαπιστώνουμε με έκπληξη ότι όλες οι αντιμαχόμενες μεταξύ τους πλευρές επικεντρώνονται, αποκλειστικά και μόνο, στην υπογειοποίηση ή την μη υπογειοποίηση της νέας γραμμής, στο κόστος της κάθε πρότασης και στα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της κάθε λύσης, ενώ διαφεύγει της προσοχής τους ένα καίριο ερώτημα.

Πως δηλαδή η διέλευση αυτή θα ενταχθεί καλύτερα στις μελλοντικές ανάγκες της πόλης, ποιες είναι οι παρεμβάσεις που έχει άμεση ανάγκη η πόλη της Πάτρας, τι πρέπει να γίνει με αφορμή την νέα γραμμή για να επιλυθεί το συνεχώς οξυνόμενο κυκλοφοριακό της πρόβλημα, πως θα γίνονται στο μέλλον οι μετακινήσεις μέσα στην πόλη και τι παρίσταται αναγκαίο για την βελτίωση της ποιότητας της ζωής των κατοίκων της.

Όλα αυτά μπορεί εκ πρώτης όψεως να φαντάζουν άσχετα με το πρόβλημα της διέλευσης της νέας γραμμής, στην πραγματικότητα όμως, **όποια λύση και αν επιλεγεί για την διέλευσή της θα δημιουργήσει τετελεσμένα**, τα οποία θα είναι δύσκολο να μην ληφθούν υπ' όψη όταν θα αναγκαστούν, όλοι οι παράγοντες και οι φορείς της πόλης, να ασχοληθούν σοβαρά και με τα πραγματικά της προβλήματα.

Δεν υπάρχει διαθέσιμη περιγραφή για τη φωτογραφία.

Image not found or type unknown

Η Πάτρα, τόσο σαν έκταση, όσο και πληθυσμιακά, έχει ανάγκη από ένα ελαφρό μέσο σταθερής τροχιάς (light Rail), το οποίο, αφ' ενός μεν θα καλύπτει τη ζήτηση του μεταφορικού έργου, που σε ορισμένες διαδρομές υπερβαίνει ήδη τις δυνατότητες των αστικών λεωφορείων, **αφ' ετέρου δε θα επιτρέπει την ευρύτερη πεζοδρόμηση βασικών οδικών αξόνων του κέντρου της πόλης και την απαλλαγή του από ένα μεγάλο μέρος των κινούμενων σ' αυτό αυτοκινήτων**. Θα βοηθήσει δηλαδή στην ανάδειξη της Πάτρας σε μια σύγχρονη μεγαλούπολη του 21ου αιώνα.

Η Πάτρα, προσομοιάζοντας ως προς αυτό με την Θεσσαλονίκη, ασφυκτιά στο κέντρο της μεταξύ του θαλάσσιου μετώπου και του λόφου της Άνω Πόλης και του Δασυλλίου, διευρυνόμενη μόνο στα δύο της άκρα.

Αυτή η ιδιομορφία έχει σαν αποτέλεσμα οι λίγοι και στενοί συγκριτικά με τις σημερινές απαιτήσεις και παράλληλοι με το θαλάσσιο μέτωπο δρόμοι, να καλούνται να εξυπηρετήσουν μία συνεχώς αυξανόμενη κίνηση που καμία σύγχρονη πόλη δεν μπορεί πλέον να εξυπηρετήσει.

Στην Πάτρα όμως, η γραμμή του σιδηροδρόμου, η οποία διασχίζει την πόλη από το βορειοανατολικό μέχρι το νοτιοδυτικό της άκρο, που λόγω του μετρικού της εύρους (1 μ. πλάτος) και των φτωχών της χαρακτηριστικών παρίστατο ως μειονέκτημα για την οικονομία της πόλης, μετατράπηκε σήμερα σε πλεονέκτημα.

Διότι η Πάτρα, διαθέτοντας σήμερα αυτήν την παλιά επίγεια μετρική γραμμή έχει έναν έτοιμο διάδρομο «ελαφρού σιδηροδρόμου - τραμ» ο οποίος, ιδιαίτερα μετά από έναν σταδιακό εκσυγχρονισμό του στο μέλλον, μπορεί να αποτελέσει τη βάση για ένα **ελαφρό αστικό μέσο σταθερής τροχιάς που τόσο ανάγκη έχει η πόλη**, όπως απέδειξε άλλωστε η επί τόσα χρόνια λειτουργία της υπηρεσίας που αποκαλείται «Προαστιακός Σιδηρόδρομος της Πάτρας», που στην πραγματικότητα είναι ένα (δηζελοκίνητο προσωρινά) αστικό light Rail ή ελαφρό τραμ.

Αυτό το μέσον, έχοντας έτοιμη την βασική του υποδομή (Ψαθόπυργος -κεντρικός σταθμός- Κάτω Αχαγιά), μπορεί εύκολα να επεκταθεί στο μέλλον με δύο νέους ,

κάθετους στον αρχικό, κλάδους.

Το έναν προς το Πανεπιστήμιο και το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο (μέσω Ρίου ή άλλως πως) και τον άλλον νότιο – ανατολικά, από τον Σταθμό του Αγίου Ανδρέα ή λίγο πιο πριν, μέσω της οδού Γούναρη, προς τις πυκνοκατοικημένες νότιο – ανατολικές συνοικίες της πόλης, μέχρι και το Νοσοκομείο του Αγίου Ανδρέα, τα ΤΕΙ και την Περιβόλα (στάδιο Απόλλωνα).

Αυτό όμως προϋποθέτει την διατήρηση της υφιστάμενης γραμμής ως επιφανειακής. Εάν υλοποιηθεί η υπογειοποίηση της νέας γραμμής με την μορφή που διεκδικεί ο Δήμος Πατρέων, τότε ο διάδρομος αυτός θα εκλείψει, αφού ο Δήμος προγραμματίζει την διαμόρφωση της επιφάνειας της σήραγγας (άρα και του διαδρόμου της παλιάς μετρικής γραμμής) σε ένα «γραμμικό πάρκο».

Στην περίπτωση αυτή όμως είναι μάλλον απίθανο να ανευρεθεί ένας νέος ανάλογος διάδρομος για την μεταφορά σε αυτόν του «διαδρόμου» της γραμμής του σημερινού «Προαστιακού» Ρίου – Αγίου Ανδρέα.

Ακόμη όμως και αν η γραμμή που θα διέρχεται μέσα από την σήραγγα κατασκευασθεί ως γραμμή διπλού εύρους, ώστε να κινούνται σ' αυτήν και συρμοί μετρικού εύρους, πάλι δεν θα μπορέσει να εξυπηρετηθεί πλήρως η πόλη αφού, στην υπογειοποιημένη γραμμή δεν είναι δυνατόν να χωροθετηθούν τόσο συχνές στάσεις όσες είναι αυτές που προβλέπονται κατά την επιφανειακή διέλευση, πέραν του προβλήματος της χωρητικότητας της γραμμής, αφού στην υπογειοποιημένη γραμμή θα κινούνται, τόσο τα τραίνα της κανονικής γραμμής, όσο και το ελαφρύ και με μεγάλη συχνότητα διέλευσης τραμ της μετρικής γραμμής. Αντίθετα, ο υφιστάμενος επιφανειακός διάδρομος μπορεί να διαρρυθμισθεί με τρόπο που να δέχεται και τις δύο, διαφορετικού εύρους, γραμμές.

Δεν είναι του παρόντος να επεκταθούμε σε περισσότερες λεπτομέρειες όσον αφορά τον τρόπο της διέλευσης και τον τρόπο της λειτουργίας του επιφανειακού τραμ.

Θέλουμε μόνο να επισημάνουμε ότι η επιλογή οποιασδήποτε λύσης για την διέλευση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής χωρίς την ένταξή της στους μελλοντικούς προγραμματισμούς και στις μελλοντικές ανάγκες της πόλης, θα έχει τραγικές επιπτώσεις για το μέλλον της και θα περιορίσει τις δυνατότητες επιλογής.

Δεν πρέπει τέλος να παραγνωρίζουμε ότι μία ζωντανή πόλη σαν την Πάτρα δεν είναι δυνατόν να μεταβληθεί σε μία «αποστειρωμένη» πόλη, μόνο με πάρκα και πεζόδρομους, χωρίς καμία πρόβλεψη για τις μετακινήσεις των κατοίκων και των επισκεπτών της.

Μία τέτοια πόλη δεν θα εξυπηρετεί τις πραγματικές, αλλά και τις μελλοντικές ανάγκες των κατοίκων της.

Οι λειτουργίες μιας πόλης δεν είναι δυνατόν να χωροθετηθούν εκτός του πολεοδομικού ιστού, ούτε και να μην είναι εύκολα προσβάσιμες στους κατοίκους και στους επισκέπτες της, όπως θα συμβεί με τυχόν υπογειοποίηση της γραμμής του αστικού τραμ και την ανάπλαση του χώρου σε πάρκο.

Αυτός είναι άλλωστε και ο λόγος, πέραν του κόστους, που ένα υπόγειο μετρό κατασκευάζεται και εξυπηρετεί πόλεις με μεγάλες αποστάσεις και με πολύ μεγάλη ζήτηση μεταφορικού έργου, ενώ σε πόλεις του μεγέθους της Πάτρας ενδείκνυται, ως πλέον πρόσφορη για τους χρήστες λύση, **η λειτουργία ενός επιφανειακού ελαφρού τραμ».**