

---

## Ναι στο τρένο, όχι στο κυκλοφοριακό χάος

---

2020/06/15 16:00 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

---

Είναι προφανές ότι η Πάτρα και η γύρω περιοχή έχουν μπει, τα τελευταία 15 χρόνια περίπου, στον αστερισμό των μεγάλων έργων υποδομής και ιδιαίτερα των συγκοινωνιακών έργων.

Μέσα σε λίγα χρόνια ζήσαμε την εμπειρία να ξεκινούν και να ολοκληρώνονται – έστω και με καθυστερήσεις λόγω κυρίως της οικονομικής κρίσης – η Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου, η Ολυμπία Οδός, η Ιόνια Οδός, η μεγάλη περιμετρική, η μίνι περιμετρική, το νότιο λιμάνι, ο Πείρος-Παραπείρος και ο σιδηρόδρομος που προχωράει.

Η πόλη, που επί δεκαετίες ήταν αποκομμένη από την πρωτεύουσα, τη Στερεά Ελλάδα, την Ήπειρο και τη Β. Ελλάδα, καθώς και την υπόλοιπη Πελοπόννησο, ξαφνικά απέκτησε γρήγορη και άνετη πρόσβαση προς Αθήνα και προς όλους τους προορισμούς της βορειοδυτικής χώρας.

Δαπανήθηκαν πολλά δις ευρώ, που αντλήθηκαν στην πλειονότητά τους από ευρωπαϊκούς χρηματοδοτικούς φορείς, και προκάλεσαν ένα διπλό θετικό αποτέλεσμα στην περίοδο κατασκευής, επηρεάζοντας θετικά την αγορά εργασίας αφού απασχόλησαν δεκάδες χιλιάδες εργαζομένους και τόνωσαν τη ζήτηση οικοδομικών υλικών, με αποτέλεσμα να συμβάλουν θετικά στο ΑΕΠ της ελληνικής περιφέρειας.

Η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής από το Ρίο μέχρι το νότιο λιμάνι αποτελεί ένα έργο που πρόκειται να δημιουργήσει, επί πολλούς μήνες, μεγάλη αναστάτωση στις περιοχές από τις οποίες θα περάσει

Δυο σημαντικά έργα που απασχολούν αυτή τη στιγμή την περιοχή και την πόλη, **είναι το τρένο και ο αυτοκινητόδρομος Πατρών-Πύργου.**

Πριν λίγο καιρό αρθρογραφήσαμε για την υπογειοποίηση του τρένου και επιχειρηματολογήσαμε υπέρ της λογικής, καθ' ημάς, άποψης ότι **πλήρη υπογειοποίηση δεν είναι δυνατό να περιμένουμε για συγκεκριμένους οικονομικούς, θεσμικούς και χρονικούς λόγους.**

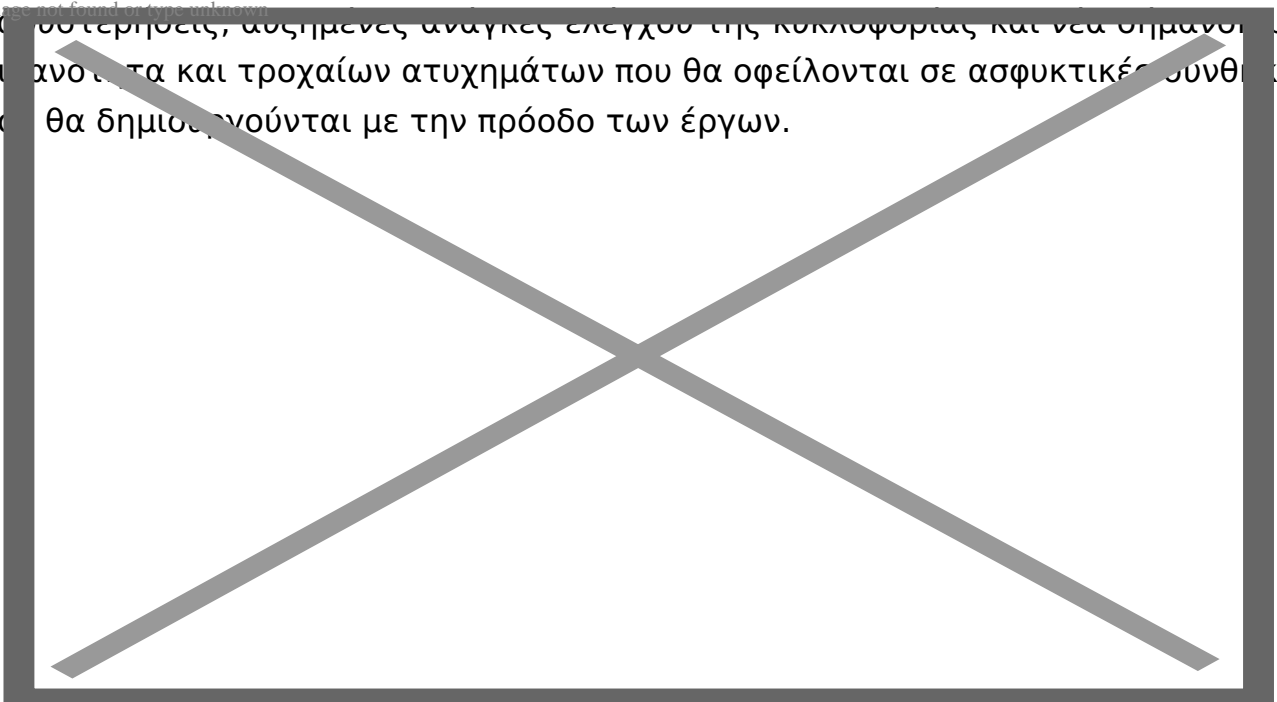
Ας έχουμε την υπομονή σε λίγες βδομάδες να το ακούσουμε κι από τον ίδιο τον υπουργό Υποδομών που, όπως αναγγέλθηκε, θα έρθει στην Πάτρα για να ενημερώσει για τα δύο παραπάνω έργα.

Σήμερα θέλουμε να παρουσιάσουμε μια άλλη παράμετρο του έργου του τρένου, ενώ σε μια προσεχή ευκαιρία θα δείξουμε τα πολύ σημαντικά αναμενόμενα οφέλη από την κατασκευή της Πατρών-Πύργου.

Η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής από το Ρίο μέχρι το νότιο λιμάνι αποτελεί ένα έργο που πρόκειται να δημιουργήσει, επί πολλούς μήνες, μεγάλη αναστάτωση στις περιοχές από τις οποίες θα περάσει.

Θα προκαλέσει επιβάρυνση στη ροή της κυκλοφορίας με εκτροπές, περιορισμούς ή απαγόρευση της διέλευσης των οχημάτων λόγω των εργοτάξιων, ιδιαίτερα στα σημεία που θα γίνει βύθιση της γραμμής και, ακόμη περισσότερο, στην υπόγεια διαδρομή της από το σταθμό του Αγ. Διονυσίου μέχρι τον Αγιο Ανδρέα.

Είναι τόσο μεγάλο το μέτωπο των έργων εντός πόλεως και η κατασκευή τόσο σύνθετη και απαιτητική, που είναι σχεδόν απόλυτα σίγουρο ότι θα πρέπει να περιμένουμε πως επί μήνες θα έχουμε αναστάτωση της κυκλοφορίας των οχημάτων και των πεζών, ιδιαίτερα στις ώρες της αιχμής, με μπουτιλιάρισμα, χρονικές καθυστερήσεις, αυξημένες ανάγκες ελέγχου της κυκλοφορίας και νέα σημάδια με πιθανόν ατυχήματα και τροχαίων ατυχημάτων που θα οφείλονται σε ασφυκτικές συνθήκες που θα δημιουργούνται με την πρόοδο των έργων.



τα έργα θα προχωρούν στον αστικό ιστό και ειδικά στο κέντρο της πόλης η κατάσταση αυτή θα εντείνεται. Μεγάλα τμήματα της πόλης από την Αγυιά μέχρι το νέο λιμάνι όπου θα καταλήξει η νέα γραμμή, θα μετατραπούν σε ένα εκτεταμένο εργοτάξιο, που πέραν της επίπτωσής του στην κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών, θα παρέχει κάθε είδους όχληση στα παρακείμενα ακίνητα και καταστήματα λόγω του θορύβου των μηχανημάτων, της σκόνης, της διέλευσης των φορτηγών αυτοκινήτων με τα οικοδομικά υλικά κ.ό.κ.

Πέραν της κυκλοφορίας, που αναπόφευκτα θα επηρεαστεί κατά περίπτωση, θα υπάρξει αρνητική επίπτωση και στην κίνηση των επιχειρήσεων που θα βρίσκονται πάνω ή κοντά στις επίμαχες περιοχές. Ακόμη και η επισκεψιμότητα της πόλης από κατοίκους άλλων περιοχών είναι δυνατό να επηρεαστεί αρνητικά.

Καίριο δε είναι το θέμα της πολύ πιθανής χρονικής σύμπτωσης των κατασκευών της γραμμής στο κέντρο της πόλης με την περίοδο του Καρναβαλιού. **Φανταστείτε το φρικτό σενάριο**, όπου μια καρναβαλική περίοδος θα συμπέσει με την κατασκευή των έργων στο τμήμα Άγιος Διονύσιος-οδός Καλαβρύτων. Τι ωραία εικόνα θα προσφέρουμε στους επισκέπτες και τι αρνητικές επιπτώσεις θα αφήσει μια τέτοια σύμπτωση!!!

Πρόκειται, λοιπόν, για μια μοναδική κατάσταση που η πόλη θα βιώσει για πρώτη φορά στην ιστορία της. Το θέμα είναι πολύ σοβαρό και απαιτεί προετοιμασία και αντιμετώπιση.

Οι αρχές και οι τοπικοί φορείς που εμπλέκονται στην κίνηση στο οδικό δίκτυο της πόλης (Δήμος, ΚΤΕΛ, Αστυνομία, Τροχαία, διοικητικές υπηρεσίες) θα πρέπει να ενημερωθούν έγκαιρα για το χρονοδιάγραμμα των κατασκευών.

Η πόλη, οι αρχές και οι κάτοικοι της δικαιούνται να γνωρίζουν εκ των προτέρων πως θα εξελιχθούν τα έργα, χρονικά και χωροταξικά, ώστε να γίνουν οι ανάλογες προσαρμογές στη διαχείριση της κυκλοφορίας.

Η Πάτρα με την ολοκλήρωση του σιδηρόδρομου γίνεται το σημαντικότερο κέντρο του δυτικού άξονα της χώρας που θα διαθέτει πλήρη γκάμα συνδυασμένων μεταφορών

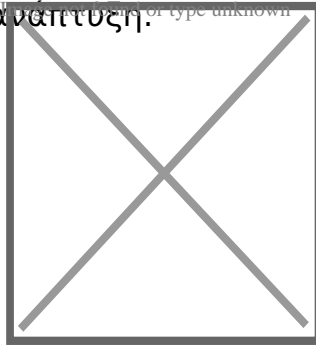
Χρειάζεται δηλαδή να δοθεί στους κατοίκους ένα αξιόπιστο και αναλυτικό χρονοδιάγραμμα των έργων και αυτό απαιτεί στενή συνεργασία των τοπικών φορέων, από τη μια πλευρά, με τους κατασκευαστές του έργου (ΕΡΓΟΣΕ,

υπεργολάβους κλπ), από την άλλη.

Αν δεν γίνει κάτι τέτοιο, είναι πολύ πιθανό να έχουμε μια χαοτική κατάσταση που θα προκαλέσει σημαντικές απώλειες και οικονομικές ζημιές στην πόλη κι αυτό πρέπει πάση θυσία να αποφευχθεί.

Αντί λοιπόν να αναλωνόμαστε σε ανώφελες αντιπαραθέσεις για θέματα που δεν έχουν υπόσταση, ας συνεργαστούμε με τους κατασκευαστές και τις κρατικές υπηρεσίες για να διαχειριστούμε αυτό το σημαντικό ζήτημα με τη μέγιστη δυνατή αποτελεσματικότητα. Ευθύνες σοβαρές σε αυτό το θέμα **έχει και η Αθήνα που πολλές φορές εμφανίζεται ανοργάνωτη ή ενεργεί σπασμωδικά.**

Από την άλλη πλευρά, για να πούμε και κάτι αισιόδοξο, όλη η αναγκαία ταλαιπωρία (η αναγκαία, όχι η περιττή λόγω ανοργανωσιάς) αξίζει τον κόπο, αφού η Πάτρα με την ολοκλήρωση του σιδηρόδρομου γίνεται το σημαντικότερο κέντρο του δυτικού άξονα της χώρας που θα διαθέτει πλήρη γκάμα συνδυασμένων μεταφορών (οδικό δίκτυο, τρένο, θαλάσσιες μεταφορές, αεροδρόμιο) και αυτό σημαίνει ευκαιρίες και προοπτικές για ταχύτερη ανάπτυξη.



**Αθανάσιος Π. Μπέλλας,**

*Πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του «Παρατηρητηρίου Οδικών Αξόνων Δυτικής Ελλάδας και Πελοποννήσου -ΠΟΑΔΕΠ», ομότιμος καθηγητής Πανεπιστημίου Πατρών, αναδημοσίευση από το [relor.gr](http://relor.gr).*