ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

The association of the friends of the Railway

www.sfs.gr

Email: sfsofathens@gmail.com

Λιοσίων 301, 10443 Αθήνα, τηλ. 210-5130300

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

13 Απριλίου 2020

Ο Δήμος Πατραίων, σε πρόσφατη ανακοίνωσή του, διαμαρτύρεται για την εκχώρηση από τον ΟΣΕ στην ΕΡΓΟΣΕ του ίχνους της υφιστάμενης γραμμής, από το Ρίο μέχρι και την οδό Κανελλοπούλου, και εμμένει στην πλήρη υπογειοποίηση της γραμμής από το Ρίο μέχρι τον σταθμό του Αγίου Ανδρέα. Επ' αυτού, εμείς έχουμε να επισημάνουμε τα εξής:

α) Ο ΟΣΕ δεν έπραξε τίποτα περισσότερο από ότι του επέβαλλε η συμβατική του υποχρέωση έναντι της ΕΡΓΟΣΕ και του εργολάβου που ανέλαβε την κατασκευή της νέας αναβαθμισμένης σιδηροδρομικής γραμμής από τον Ψαθόπυργο μέχρι λίγο μετά το Ρίο.

β) Η υπογειοποίηση που απαιτεί ο Δήμος Πατραίων ανέρχεται σε 8χιλιόμετρα περίπου, όσο δηλαδή και το μήκος της βασικής γραμμής του μετρό της Θεσσαλονίκης, αλλά στην Πάτρα χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς! Είναι δηλαδή σαν οι Αθηναίοι να απαιτούσαν υπογειοποίηση των γραμμών από τον Πειραιά μέχρι τις Αχαρνές, άλλα 10 χιλιόμετρα δηλαδή! αντί των 1.200 μέτρων που έχει αποφασιστεί να υπογειοποιηθούν. Ή οι Θεσσαλονικείς από τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό μέχρι το τέλος της πόλης! Παρ' όλο που στη Θεσσαλονίκη δεν προβλέπεται καμία υπογειοποίηση. Διότι αυτές είναι οι αναλογίες, αν λάβουμε υπ' όψη μας, τόσο τα αντίστοιχα μεγέθη, όσο και το από που αρχίζει η περιφέρεια (τα προάστια δηλαδή) των τριών πόλεων .

γ) Η διαφωνία του Δήμου για την προσωρινή αναστολή του προαστιακού σιδηροδρόμου λόγω των έργων έρχεται και σε πλήρη αντίφαση με τις άλλες διεκδικήσεις του, αφού διεκδικεί μια υπογειοποίηση με την δημιουργία, άνωθεν αυτής, ενός «γραμμικού πάρκου», όπως το αναφέρει χαρακτηριστικά, το οποίο σημαίνει ότι ζητά την οριστική κατάργηση του επιτυχημένου επιφανειακού «Προαστιακού Σιδηροδρόμου»! Δεδομένου δε του ότι η σήραγγα που διεκδικεί δεν θα έχει κανέναν σταθμό μέχρι το Ρίο, θα παύσουν να εξυπηρετούνται με ένα μέσον σταθερής τροχιάς, τόσο το Νοσοκομείο και το Πανεπιστήμιο, όσο και οι κάτοικοι της περιοχής, τόσο επίγεια, όσο και υπόγεια! Αν ακολουθηθεί

δηλαδή η πρόταση του Δήμου η πόλη θα βιώσει τα γνωστά αδιέξοδα στις μετακινήσεις των πόλεων χωρίς μέσα σταθερής τροχιάς ,αλλά και με αύξηση της ρύπανσης. Αντίθετα, αν η νέα γραμμή κατασκευασθεί επιφανειακά, με απλώς επιλεγμένες κατά τόπους υπογειοποιήσεις ή «ταπεινώσεις», ο προαστιακός σιδηρόδρομος θα επαναλειτουργούσε και πάλι αναβαθμισμένος.

δ) Η αποδοχή των υπερβολικών απαιτήσεων του Δήμου θα επιφέρει πολύ μεγάλη καθυστέρηση στην ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Πάτρας και του λιμανιού της. Ίσως δε και την ματαίωση του έργου, τουλάχιστον για μεγάλο χρονικό διάστημα, λόγω αδυναμίας χρηματοδότησής του. Ότι και από τα δύο να συμβεί οι επιπτώσεις στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης, που ήδη πλήττεται από την αποβιομηχάνιση και την ανεργία, θα είναι σοβαρές, πέραν της ρύπανσης από την μη λειτουργία του προαστιακού. Διότι λιμάνι και βιομηχανική ζώνη χωρίς σιδηροδρομική σύνδεση δεν μπορούν να αναδειχθούν σε αναπτυξιακούς πόλους.

ε) Η ματαίωση, ή η καθυστέρηση του έργου, ή η απορρόφηση για τη υπογειοποίηση των κονδυλίων που προορίζονταν για την επέκταση της γραμμής μέχρι τον Πύργο, θα στερήσει και από άλλες περιοχές, όπως η Ηλεία, την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής τους σύνδεσης, με αποτέλεσμα την υποθήκευση της οικονομικής τους ανάπτυξης. Ως γνωστόν, μετά την ολοκλήρωση της γραμμής μέχρι το λιμάνι της Πάτρας προβλέπεται η επέκτασή της προς Νότο.

Αλήθεια, πιστεύει πραγματικά ο Δήμος ότι συμφέρει στην πόλη η ακαμψία που επιδεικνύει και ότι έχει το δικαίωμα να υποθηκεύσει, ακόμα και έναντι των επερχόμενων γενεών, την οικονομική της ανάπτυξη, απλώς και μόνο για να ικανοποιήσει τις υπερφίαλες και λανθασμένες απαιτήσεις κάποιων κατοίκων; Εγείρεται δε και το ερώτημα, έχει το δικαίωμα, μία πόλη, μια περιφέρεια ή κάποιοι πολίτες, να απαιτούν υπερφίαλα και ιδιαίτερα δαπανηρά έργα εις βάρος άλλων περιφερειών, άλλων αναγκών, ή άλλων πολιτών, στερώντας τους την δυνατότητα συμμετοχής σύμμετρα και σε λογικό χρονικό διάστημα, στις κρατικές και τις άλλες χρηματοδοτήσεις.

Εκ του Διοικητικού Συμβουλίου.

Αντί λοιπόν την υπογειοποίηση όλου του σιδηροδρομικού διαδρόμου, οι κάτοικοι της περιοχής και οι Πατρινοί θα έπρεπε να απαιτήσουν την κατασκευή ενός ελαφρού μέσου σταθερής τροχιάς που να συνδέει το Πανεπιστήμιο και το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο με το Νοσοκομείο Άγιος Ανδρέας, διερχόμενο μέσα από το κέντρο της πόλης και εκμεταλλευόμενο την υφιστάμενη γραμμή, όπου αυτό είναι εφικτό, ώστε να ανασάνει η όλη περιοχή από την συνεχώς αυξανόμενη κίνηση των αυτοκινήτων και την αύξηση , ως εκ τούτου, και της ρύπανσης, όσον δε αφορά την νέα σιδηροδρομική γραμμή να ζητήσουν τη σύνταξη μιας μελέτης για την δυνατότητα της υπογειοποίησης της από τον σταθμό του Αγίου Διονυσίου, μέχρι και τον σταθμό του Αγίου Ανδρέα.

Και ας μην ξεχνάμε ότι το Πολυτεχνείο της Ζυρίχης, σε συνεργασία με το Μετσόβιο Πολυτεχνείο και το Πολυτεχνείο της Πάτρας, σε μια μελέτη για την μελλοντική ανάπτυξη και την πολεοδομική αναβάθμιση του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας και τον ρόλο του σιδηρόδρομου σ' αυτήν την αναβάθμιση, με την ονομασία «Code Patras", πρότεινε την επίγεια διέλευση του τραίνου στην Πάτρα και την ένταξή του στην λειτουργία την ανάπτυξη και τις ανάγκες της πόλης. Είναι δυνατόν να δεχθούμε ότι αυτοί οι ειδικοί επιστήμονες έχουν κάνει μια τόσο λανθασμένη μελέτη και τεκμηρίωση;