ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

The association of the friends of the Railway

www.sfs.gr

Email: sfsofathens@gmail.com

Λιοσίων 301, 10445 Αθήνα, τηλ. 210-5130300

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ 8/3/2021

Το τραίνο φτάνει στην Πάτρα υπόγεια – Το αστικό τραίνο καταργείται ;



Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έδωσε στη δημοσιότητα την τελική του πρόταση για μια υπόγεια διέλευση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής μέσα από την πόλη της Πάτρας. Πέραν των όποιων αντιρρήσεων για την επιλογή μιας εκτεταμένης υπογειοποίησης, αντιρρήσεις τις οποίες διατυπώσαμε σε προηγούμενα Δελτία Τύπου, η νέα πρόταση γεννάει και ορισμένα άλλα ερωτήματα.

1) Γιατί ο Σταθμός του Αγίου Διονυσίου, ο οποίος προορίζονταν για τον κεντρικό σταθμό της πόλης, μετατρέπεται σε απλή υπόγεια στάση, με αποτέλεσμα η Πάτρα να αποτελεί μοναδική εξαίρεση ως η μόνη μεγαλούπολη χωρίς Σιδηροδρομικό Σταθμό ;

2) Εφόσον η νέα πρόταση καταργεί, λόγω υπογειοποίησης, και το Μηχανοστάσιο του σημερινού Σιδηροδρομικού Σταθμού του Αγίου Διονυσίου, που χωροθετείται το νέο Μηχανοστάσιο; Εκτός και αν η Πάτρα θα αποτελέσει και μία άλλη μοναδική εξαίρεση, αφού θα είναι η μοναδική μεγαλούπολη χωρίς Μηχανοστάσιο.

3) Ένας κλάδος της υπόγειας διέλευσης θα τερματίζει στον Άγιο Ανδρέα, όπου οι επιβάτες θα μετεπιβιβάζονται στα τραίνα προς την Νότια Πελοπόννησο, όσο βέβαια θα υφίσταται η παλιά ενός μέτρου εύρους γραμμή, ενώ ένας άλλος θα διακλαδίζεται προς τον Νότιο Λιμένα πριν τον Σταθμό του Αγίου Ανδρέα. Οι επιβάτες όμως που από τον Νότιο Λιμένα θα επιθυμούν να μεταβούν στην Αθήνα ή τον Πύργο και τανάπαλιν, με ποια τραίνα θα εξυπηρετούνται; Εκτός και αν τα τραίνα θα παλινδρομούν από τον Άγιο Ανδρέα προς τον λιμένα αυτόν και τανάπαλιν. Πως όμως θα γίνεται αυτό; Μέσα στη σήραγγα;

4) Η νέα υπόγεια γραμμή θα εξυπηρετεί, α) αρτηριακά τραίνα προς την υπόλοιπη Ελλάδα και β) προαστιακά τραίνα προς Αίγιο κ.λ.π., με συχνότητα διέλευσης των τελευταίων τουλάχιστον ανά ώρα. Είναι επομένως δυνατόν η ίδια γραμμή να εξυπηρετεί και ένα αστικό μέσο σταθερής τροχιάς (light-rail ή τραμ), εις αντικατάσταση του σημερινού επίγειου «προαστιακού», που θα πρέπει να διέρχεται με συχνότητα τουλάχιστον 10λέπτου τις ώρες αιχμής; Μήπως επομένως η διέλευση του θα πρέπει να γίνεται από τον άνω της σήραγγας διάδρομο;

Διότι η Πάτρα στο κέντρο της, δηλαδή μεταξύ του θαλάσσιου μετώπου και του λόφου της Άνω Πόλης και του Δασυλλίου, αδυνατεί να εξυπηρετήσει την κυκλοφοριακή ζήτηση, ιδιαίτερα τις ώρες αιχμής, πολλώ μάλλον δε αν ορισμένες από αυτές τις οδούς του κέντρου πεζοδρομηθούν. Αντίθετα όμως με άλλες ελληνικές πόλεις, η Πάτρα έχει το πλεονέκτημα της διέλευσης, παράλληλα προς το θαλάσσιο μέτωπο, του διαδρόμου της παλιάς σιδηροδρομικής γραμμής, ο οποίος διασχίζει την πόλη από το βορειοανατολικό μέχρι το νοτιοδυτικό της άκρο και ο οποίος μπορεί να αποτελέσει έναν έτοιμο διάδρομο, ακόμα και μετά την υπογειοποίηση της γραμμής, πάνω από την σήραγγα, χωρίς απαλλοτριώσεις, ή κατάληψη άλλης οδού, που θα δώσει λύση σ' αυτά τα κυκλοφοριακά αδιέξοδα, με την λειτουργία πάνω σ' αυτόν ενός ελαφρού ηλεκτροκίνητου αστικού μέσου σταθερής τροχιάς (light-rail ή τραμ) που έχει τόσο ανάγκη η πόλη, όπως άλλωστε απέδειξε και η επιτυχής λειτουργία του σημερινού «υποτυπώδους» προαστιακού σιδηροδρόμου, ο οποίος δεν είναι τίποτα άλλο στην πραγματικότητα παρά ένα ντιζελοκίνητο τραμ, η έλλειψη του οποίου θα είναι αισθητή.

Το μέσον δε αυτό μπορεί εύκολα να επεκταθεί στο μέλλον προς το Πανεπιστήμιο και το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο (μέσω Ρίου ή άλλως πως) και προς τα νότιο - ανατολικά, από τον Σταθμό του Άγιου Ανδρέα, ή πιο πριν, προς τις νότιο – ανατολικές συνοικίες της πόλης, το Νοσοκομείο του Αγίου Ανδρέου, τα ΤΕΙ, το στάδιο και την Περιβόλα.

Εκ του Διοικητικού Συμβουλίου

Ο Πρόεδρος

Π. Ράλλης

Ο Γ. Γραμματέας

Φ. Λυκομήτρος