

**Θέμα : " Απόψεις και θέσεις του ΣΑΝΑ για τις νέες προτάσεις διέλευσης της νέας Σιδηροδρομικής Γραμμής από την πόλη της Πάτρας."**

(από την οδό Κανελλοπούλου στην Χ.Θ.123+500 έως την σύνδεση με την υφιστάμενη Σ.Γ. προς Πύργο Χ.Θ.132+400 )

Σχετικά με τις νέες εναλλακτικές προτάσεις του Υπουργού που κατατεθήκαν πρόσφατα στους Φορείς της Αχαΐας, μετά την διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε παρουσία του Γ. Γραμματέα Υποδομών & Μεταφορών και κλιμάκιου του ΟΣΕ Α.Ε. και της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. , για την διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής από την πόλη της Πάτρας, ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Ν. Αχαΐας έχει να κάνει τις παρακάτω διαπιστώσεις και προτάσεις:

Οι προτεινόμενες εναλλακτικές προτάσεις είναι πρόχειρες και ελλιπείς, χωρίς τα στοιχεία που καθορίζουν ένα σύγχρονο έργο με προοπτική ανάπτυξης στα επόμενα χρόνια.

Είναι προτάσεις που, θα δημιουργήσουν, αντί να λύσουν , σημαντικά πολεοδομικά και κοινωνικοοικονομικά προβλήματα στην πόλη, κυρίως στο **νότιο τμήμα της** από τον Σ.Σ. Αγ. Ανδρέα έως το σημείο συναρμογής προς Πύργο ( Ιτιές), και θα της στερήσουν την δυνατότητα της βιώσιμης ανάπτυξης της, διότι:

- Η πρόταση του Υπουργείου να ακολουθήσει η διέλευση την υφιστάμενη χάραξη μετά τον Σ.Σ. Αγ. Ανδρέα σημαίνει: υποχρεωτικά μονή γραμμή, διέλευση από πυκνοδομημένες περιοχές, άρα υποχρεωτικά χαμηλές ταχύτητες, ισόπεδες διαβάσεις σε κύριες αρτηρίες που έχουν ιδιαίτερα βαριά κυκλοφορία, προβληματική εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού του νέου λιμένα, στοιχεία που σε καμία περίπτωση δεν μπορούμε να μιλάμε για ένα σύγχρονο έργο.
- Θα στερήσει μελλοντικά την δυνατότητα μιας σύγχρονης κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής προς την νότια Πελοπόννησο, αφού θα πρέπει υποχρεωτικά να διέρχεται από την Πάτρα με μονή γραμμή.
- Θα διακόψει τον αστικό ιστό, σε ένα μήκος τεσσάρων χιλιομέτρων, αποκόπτοντας από την πόλη τη παλιά βιομηχανική ζώνη, μια σημαντική περιοχή με χρήσεις Επιχειρησιακού Κέντρου, κατά μήκος της Ακτής Δυμαίων, εγκλωβίζοντάς την μεταξύ της μάντρας του νότιου λιμένα και της φραγμένης σιδηροδρομικής γραμμής.
- Θα δημιουργήσει μεγάλο κυκλοφοριακό πρόβλημα αφού θα διακόπτονται με ισόπεδες διαβάσεις, κύριες οδικές αρτηρίες της πόλης, που πρόσφατα κατασκευαστήκαν ( Ελευθ. Βενιζέλου, Ανθείας, Παραγλαύικες αρτηρίες και ενδεχομένως την Ακτή Δυμαίων!),

## ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ Ν. ΑΧΑΪΑΣ (ΣΑΝΑ)

ανατρέποντας έτσι τον ισχύοντα σχεδιασμό της και τις μακροχρόνιες και κοστοβόρες προσπάθειες για την επίλυση του κυκλοφοριακού της προβλήματος.

- Θα στερήσει για πάντα από την πόλη την δυνατότητα της διεκδίκησης και ανάκτησης του χώρου του παλαιού Σ. Σταθμού του Αγίου Ανδρέα και της γραμμικής ζώνης της υφιστάμενης γραμμής, προς όφελος των κατοίκων της.

Συγκεκριμένα, η πρόταση αυτή, που είναι θεσμοθετημένη από το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Πάτρας ( ΦΕΚ 358/2011, άρθρο 10,Α, Πολεοδομική αναδιάρθρωση) προβλέπει την χωροθέτηση στην περιοχή του Σταθμού του Αγ. Ανδρέα είτε χρήσεων κλειστής αγοράς είτε μουσειακών λειτουργιών, με μετατροπή του σε Μουσείο Σιδηροδρόμου. Αναπτύσσεται έτσι ένα αξιοσημείωτο σε μέγεθος αστικό άλσος, το οποίο συνδυασμένο με το παρακείμενο πάρκο και το χώρο του Ι.Ν.

Αγ. Ανδρέα, αναδεικνύει μέσα στην πόλη ένα **πόλο** τουριστικού, πολιτιστικού και θρησκευτικού προορισμού αλλά ταυτόχρονα και αναψυχής.

- Επιπλέον θα στερήσει από την πόλη την δημιουργία ενός γραμμικού πρασίνου και οδύσεων πεζοδρόμων/ ποδηλατοδρόμων κατά μήκος της σημερινής σιδηροδρομικής γραμμής, νότια του Αγ. Ανδρέα, στην συνέχεια του πεζοδρόμου Ρήγα Φεραίου και μέχρι τις Ιτιές, μήκους τεσσάρων χιλιομέτρων.

Πρόταση κι αυτή θεσμοθετημένη από το ΓΠΣ, για την λειτουργική σύνδεση του Ιστορικού Κέντρου με το προτεινόμενο να δημιουργηθεί Επιχειρησιακό Κέντρο απέναντι από το νέο λιμάνι.

Η επιμονή του ΣΑΝΑ για την ανάγκη αξιοποίησης του παλαιού Σ. Σταθμού και της παλιάς γραμμικής ζώνης του τραίνου, αποκαθιστά την συνέχεια του αστικού ιστού που σήμερα διακόπτεται βίαια, αναβαθμίζοντας και αναζωογονώντας μια μεγάλη σε έκταση, πυκνοκατοικημένη, προβληματική και υποβαθμισμένη περιοχή. Μια περιοχή, για χρόνια καταδικασμένη από την λειτουργία (στο παρελθόν) και την μετέπειτα εγκατάλειψη της παλιάς βιομηχανικής ζώνης, για την οποία κανείς δεν μιλάει, ασχολούμενοι αποκλειστικά με την διέλευση του τραίνου στην βορινή πλευρά της πόλης. Και είναι σαφές ότι και εκεί η διέλευση πρέπει να είναι υπογειοποιημένη ( από Κανελλοπούλου μέχρι και Αγ. Διονύσιο) αλλά και στο νότιο τμήμα της πόλης να μην συνεχιστεί η υποβάθμιση των πυκνοκατοικημένων (νότιων ) συνοικιών .

Άλλωστε η παρέμβαση, που προτείνει το Γενικό Πολεοδομικό σχέδιο και υποστηρίζει ο ΣΑΝΑ, ενοποιεί με τον πιο ενδεδειγμένο πολεοδομικά, λειτουργικά και περιβαλλοντικά τρόπο ΚΑΙ σημαντικά σημεία και δραστηριότητες της πόλης όπως είναι ο Αγ. Ανδρέας, ο Σ. Σταθμός, η ΔΕΥΑΠ, οι εγκαταστάσεις Λαδόπουλου, το δημοτικό Αθλητικό κέντρο, σχολειά, εκκλησιές, μεγάλα εμπορικά καταστήματα, χώροι αναψυχής, εγκαταστάσεις Πατραϊκής, αποθήκες

## ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ Ν. ΑΧΑΪΑΣ (ΣΑΝΑ)

ΑΣΟ κ.α, αναβαθμίζοντας τις νότιες συνοικίες και διευκολύνοντας τη ήπια (επανα)σύνδεσή τους με το κέντρο της πόλης και το θαλάσσιο μέτωπο.

Έχοντας ένα νέο τραίνο σε διπλή γραμμή συνδυασμένο με τον προαστιακό, υπογειοποιημένα μέχρι το νότιο πάρκο και γιατί όχι μέχρι μέσα στο νότιο λιμένα (αν καταστεί τεχνικά εφικτή η υπόγεια διέλευση του τραίνου από τον Διακονιάρη), θα απελευθερωθεί όλη η κεντρική και νότια παράλια ζώνη, που όταν θα διαμορφωθεί (μέσα από Πανελλήνιο Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό), θα αλλάξει θετικά το αποτύπωμα της πόλης στον χάρτη και θα την βοηθήσει να συγκροτήσει μια νέα ταυτότητα .

Ένα γραμμικό πάρκο/πεζοδρόμος, παράλληλα σε ένα βασικό οδικό άξονα της Ακτής Δυμαίων, σε μια περιοχή με μεγάλη προοπτική ανάπτυξης, θα βελτιώσει τις περιβαλλοντικές συνθήκες, τις πολεοδομικές λειτουργίες της και θα δώσει την δυνατότητα μιας δυναμικής και ελκυστικής μελλοντικής ανάδειξης της πόλης.

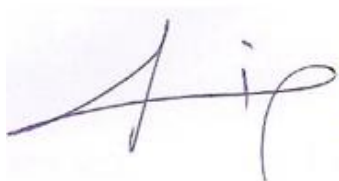
Ο ΣΑΝΑ είχε εγκαίρως καταθέσει τις προτάσεις του και εμμένει στην αναγκαιότητα κατασκευής του έργου ΣΗΜΕΡΑ, επισημαίνοντας, όμως, ότι το πέρασμα του τραίνου από την πόλη, πρέπει οπωσδήποτε να εναρμονίζεται με τις αρχές και τις κατευθύνσεις των Χωροταξικών και Πολεοδομικών σχεδίων, διότι έτσι εξασφαλίζεται ένας **ολοκληρωμένος σχεδιασμός**, με έργα συνδυασμένα, που δημιουργούν προστιθέμενη αξία.

Το Υπουργείο Μεταφορών μαζί με τον ΟΣΕ την ΤΡΑΙΝΟΣΕ τον Δήμο και τους φορείς των πολιτών, με γνώμονα ΜΟΝΟ το μακροπρόθεσμο και αειφόρο συμφέρον της πόλης, και ολοκληρώνοντας μία αξιόπιστη τεχνικά και περιβαλλοντικά και ταυτόχρονα ρεαλιστική οικονομικά λύση, οφείλουν να δρομολογήσουν, επιτέλους, ένα σύγχρονο τραίνο, που θα φθάσει σύντομα στο λιμάνι, αξιοποιώντας τον αστικό χώρο προς όφελος όλων των πολιτών , δίνοντας διεξόδους και ανάσες για την πόλη μας και όχι εγκλωβίζοντας τον και καταστρέφοντάς τον για άλλη μια φορά, προς όφελος μόνο επιχειρηματικών συμφερόντων.

Με εκτίμηση

Για το Δ.Σ.

Ο Πρόεδρος



ΠΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΑΖΟΠΟΥΛΟΣ



Ο Γ. Γραμματέας



ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ