



ΑΡ.ΠΡΩΤ. : 52

Πάτρα 21 / 06 /2017

ΠΡΟΣ: ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ

Θέμα : Θέσεις του Σ.Α.Ν.Α. για την "Διέλευση 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)

Η διέλευση της νέας ηλεκτροδοτούμενης σιδηροδρομικής γραμμής (ΝΣΓ) από την πόλη της Πάτρας, είναι ένα μείζονος σημασίας έργο που θα συμβάλλει στην οικονομική, παραγωγική και κοινωνική ανάκαμψή της, θα αναδείξει τον χαρακτήρα της ως την σημαντικότερη πόλη της Δυτικής Ελλάδας και θα αναβαθμίσει τον ρόλο της στον Εθνικό και Ευρωπαϊκό χώρο.

Επιβάλλεται όμως αυτό να γίνει με τον πιο δόκιμο τρόπο, στηριζόμενο σε επιστημονικά γεγονότα και μελέτες, και όχι σε γενικές απόψεις και διάφορες δοξασίες, με γνώμονα πάντα το γενικό συμφέρον και την προστασία του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος. Για τον λόγο αυτό πρέπει καταρχάς να λάβουμε υπόψη τα παρακάτω :

1. Το γεγονός ότι η Ν.Σ.Γ. είναι τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (Κεντρικό Δίκτυο, Διάδρομος Orient/East Med), σχεδιασμένο με βασικό στόχο την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή της Ε.Ε. και την δημιουργία ενός ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών ο οποίος θα είναι αποτελεσματικός, βιώσιμος και θα αυξήσει τα οφέλη για τους χρήστες, χωρίς αποκλεισμό.
2. Την αρχή των συνδυασμένων μεταφορών που σημαίνει μεταφορές όσο το δυνατόν πιο φιλικές στο περιβάλλον, με το λιγότερο δυνατό κόστος (πολυμεσικές λύσεις).
3. Τα θεσμοθετημένα Χωροταξικά και Πολεοδομικά σχέδια της περιοχής και κυρίως το αναθεωρημένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) της Πάτρας που είναι το κατευθυντήριο σχέδιο για την ορθολογική οργάνωση και βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης.
4. τέλος να θυμηθούμε ότι, το τραίνο είναι ένα μέσο μαζικής μεταφοράς, φιλικό στο περιβάλλον, αφού σύμφωνα με στοιχεία της διεθνούς βιβλιογραφίας, με 17% συμμετοχή στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο, συμμετέχει μονό στο 3% της παγκόσμιας κατανάλωσης ενέργειας.



Λαμβάνοντας επομένως υπόψη τα παραπάνω και το ότι η συζήτηση αυτή γίνεται στα χρόνια της κρίσης όπου η χώρα αναζητά τρόπους ανασυγκρότησης, προκύπτουν δυο σημαντικά στοιχεία/απαντήσεις.

- ✓ Πρώτον, ότι το τραίνο πρέπει να φτάσει το συντομότερο στη Πάτρα αναδεικνύοντάς την σε εθνικό πόλο-πύλη στον Αδριατικό διάδρομο, αναβαθμίζοντας το νέο λιμάνι σε Ευρωπαϊκό και Διεθνές επίπεδο και το σημαντικότερο, συμβάλλοντας στην αναγκαία παραγωγική ανασυγκρότηση της περιοχής αφού οι μεταφορές γενικά, αποτελούν το μέσο για την οργάνωση, την ανάπτυξη και την εξυπηρέτηση των κλαδών της οικονομίας όπως της γεωργίας, της βιομηχανίας, του εμπορίου, του τουρισμού κ.α.
- ✓ Δεύτερον, 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.

Επομένως, αξιολογώντας τις τρεις προτάσεις που έχουν κατατεθεί από την διεύθυνση μελετών της ΕΡΓΟΣΕ, για την διέλευση της Ν.Σ.Γ. από την Πάτρα, εκτιμούμε ότι εκείνη που ικανοποιεί περισσότερο τα παραπάνω, χωρίς να είναι η βέλτιστη, είναι η Βασική εξεταζόμενη λύση-πρόταση της ΕΡΓΟΣΕ, διότι:

1. Εναρμονίζεται σε μεγάλο βαθμό με την θεσμοθετημένη από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο χάραξη (ΦΕΚ 358/2011, άρθρο 12, Δίκτυα Υποδομής ΠΣΠ, παραγρ. στ' , Υποδομές Μέσων Σταθερής Τροχιάς), άρα εντάσσεται σε ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό δικτύων μεταφορών, σε αντίθεση με τις δυο άλλες λύσεις .
2. Υπάρχουν ήδη αρκετές μελέτες (: τμήμα Χ.Θ.123+500 - Χ.Θ.124+000 οριστική μελέτη, τμήμα Χ.Θ.124+000 - Χ.Θ.126+000 προμελέτη, τμήμα Χ.Θ.126+500 - ΣΣ Αγ. Διονυσίου νέα προμελέτη και τμήμα ΣΣ Αγ. Διονυσίου - νέο Λιμάνι προμελέτη χάραξης, υδραυλικών έργων, γεωτεχνικές έρευνες, προκαταρκτική μελέτη υπογείου έργου) και περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις, άρα ελαχιστοποίηση του χρόνου μελέτης του έργου, σε αντίθεση με τις δυο άλλες λύσεις.
3. Δεν απαιτεί μεγάλης έκτασης απαλλοτριώσεις, άρα μειωμένο οικονομικό κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος, σε αντίθεση με τις δύο άλλες λύσεις που εκτός των άλλων προβλέπεται και η λειτουργία τις υφιστάμενης σήμερα γραμμής δηλαδή επιφανειακή διέλευση από τον αστικό ιστό και ιστορικό κέντρο της πόλης !
4. Δίνει την δυνατότητα κατασκευής σταθμού σε κεντροβαρικό σημείο της πόλης (Αγ. Διονύσιος), εύκολα προσβάσιμο, μειώνοντας έτσι τον κυκλοφοριακό φόρτο του αστικού οδικού δικτύου.



5. Προβλέπει την ανακαίνιση και επανάχρηση του παλαιού διατηρητέου κτιρίου του σταθμού, επιτυγχάνοντας την ανάδειξη του μνημείου και την επαναφορά της ιστορικής μνήμης και δημιουργεί άνετους χώρους σταθμεύσης και πρασίνου.
6. Δημιουργείται στο σημείο αυτό (: Νόρμαν και Οθωνος- Αμαλίας) ένας ισχυρός επιβατικός κόμβος συνδυασμένων μεταφορών διαφορετικών μέσων (τρέινο, λεωφορείο, καράβι, υδροπλάνο).
7. Με την προτεινόμενη υπογειοποίηση **επιτέλους**, απελευθερώνεται πλήρως το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης, σε ολόκληρο το τμήμα του ιστορικού της κέντρου, ικανοποιώντας το μακροχρόνιο αίτημα των κατοίκων της και δίνει την δυνατότητα μιας ολοκληρωμένης ανάπλασής του, χωρίς εμπόδια, με πολλαπλά οφέλη για όλους.
8. Προβλέπει στάσεις του προαστιακού εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος : Αγυιά - Παναχαϊκή - Αγ. Νικολάου - νέο Λιμάνι, καθώς και δυνατότητα διακλάδωσης γραμμής για συρμούς τύπου tram-train στην Ακτή Δυμαίων, δίνοντας την ευκαιρία στη πόλη να αναπτύξει μελλοντικά ένα ευρύτερο αστικό δίκτυο ηλεκτροκινούμενων συρμών.
9. Επιτυγχάνεται η αναγκαία σύνδεση της Ν.Σ.Γ. με το νέο Λιμάνι, προβλέπει απλό επιβατικό σταθμό εντός του λιμενικού χώρου για την εξυπηρέτηση των επιβατών ακτοπλοΐας καθώς επίσης και της απέναντι υποβαθμισμένης αστικής περιοχής και σύνδεση με το προβλεπόμενο εμπορικό κρηπίδωμα χωρίς ισόπεδη διασταύρωση με το οδικό δίκτυο, σε αντίθεση με τις άλλες προτεινόμενες λύσεις.

Επιπλέον των παραπάνω αναφερομένων, η λύση αυτή προσφέρει στη πόλη, δυο πολύ σημαντικές ευκαιρίες, που προβλέπονται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και μπορούν να αλλάξουν την μορφή και την λειτουργία της , αναβαθμίζοντας το αστικό περιβάλλον και την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Αυτές είναι :

1. Η ανάκτηση από την πόλη της περιοχής του παλαιού εμπορικού Σ.Σ. του Αγ. Ανδρέα προς όφελος των κατοίκων της.
Συγκεκριμένα, η πρόταση αυτή είναι θεσμοθετημένη από το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και προβλέπει τα εξής :
(ΦΕΚ 358/2011, άρθρο 10,Α, Πολεοδομική αναδιάρθρωση, παράγραφ. Α6)
" ... εξέταση εναλλακτικών σεναρίων, στα πλαίσια Ειδικής Μελέτης Επανάχρησης, για την χωροθέτηση στην περιοχή του Σταθμού του Αγ. Ανδρέα είτε χρήσεων κλειστής αγοράς είτε μουσειακών λειτουργιών, με μετατροπή του σε Μουσείο Τρένων, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη αστικού άλσους προς όφελος των Γ25 & Γ26 της Π.Ε...."

2. Η δημιουργία γραμμικού πρασίνου και οδεύσεων 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 θεσμοθετημένη από το ΓΠΣ για την λειτουργική σύνδεση του Ιστορικού Κέντρου με το προτεινόμενο Επιχειρησιακό Κέντρο απέναντι από το νέο λιμάνι.

Η πρόταση αυτή αποκαθιστά την συνέχεια του αστικού ιστού που σήμερα διακόπτεται βίαια, αναβαθμίζοντας και αναδεικνύοντας μια μεγάλη σε έκταση, πυκνοκατοικημένη, προβληματική και υποβαθμισμένη περιοχή, για χρόνια καταδικασμένη από την λειτουργία και την εγκατάλειψη σήμερα της παλιάς βιομηχανικής ζώνης.

Ενοποιεί με τον πιο ενδεδειγμένο πολεοδομικά, λειτουργικά και περιβαλλοντικά τρόπο, σημαντικά σημεία και δραστηριότητες της πόλης όπως είναι ο Αγ. Ανδρέας, ο Σ. Σταθμός, η ΔΕΥΑΠ, οι εγκαταστάσεις Λαδόπουλου, το δημοτικό Αθλητικό κέντρο, σχολεία, εκκλησίες, μεγάλα εμπορικά καταστήματα, χώροι αναψυχής, εγκαταστάσεις Πατραϊκή αποθήκες ΑΣΟ κ.α.

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.



Αυτά θα πρέπει να συζητηθούν και να αποφασιστούν τώρα, στα πλαίσια εξεύρεσης λύσης, ως αντισταθμιστικά οφέλη για την πόλη.

Είναι προφανές ότι οι ευκαιρίες αυτές για την πόλη θα χαθούν οριστικά αν εφαρμοστεί η δεύτερη λύση δηλ. εκείνη που προτείνει την διέλευση της ΝΣΓ από την υφιστάμενη χάραξη



νοτιά του ΣΣ Αγ. Ανδρέα, επιπλέον θα αποκόψει, σε ένα μήκος τεσσάρων χιλιομέτρων, τον αστικό ιστό της πόλης με μεγάλες λεωφόρους όπως Ελευθέριου Βενιζέλου, Ανθείας, Παραγλαύκιες κ.α., δημιουργώντας ένα δεύτερο τοίχος παράλληλο σ' εκείνον του νέου λιμανιού το οποίο θα ανατρέψει τον μέχρι σήμερα σχεδιασμό και θα καταδικάσει σε υποβάθμιση ολόκληρη την νότια περιοχή, δημιουργώντας σοβαρά προβλήματα για την μελλοντική βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης.

Ο ΣΑΝΑ λαμβάνοντας υπόψη τις δικαιολογημένες δυσπιστίες, καχυποψίες και αντιδράσεις της πόλης, θεωρεί απαραίτητη την ανάγκη προσπάθειας βελτιστοποίησης της Βασικής εξεταζόμενης λύσης-πρότασης της ΕΡΓΟΣΕ η οποία, θα πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής :

1. Την υπογειοποίηση της ΝΣΓ από την οδό Κανελλοπούλου έως τον Σ.Σ. Αγ. Διονύσιου, όπως προβλέπεται στο ΓΠΣ.
2. Την επέκταση της υπόγειας διέλευσης της γραμμής στην νοτιά πλευρά και την ανάδυσή της εντός της νέας λιμενικής ζώνης, αφήνοντας έτσι ελεύθερη την πρόσβαση στο νότιο πάρκο.
3. Όπου χρειαστεί ανύψωση της γραμμής (πχ Ιτιές), το επίχωμα να περιοριστεί σε μήκος και ύψος κατά το λιγότερο δυνατόν και η κατασκευή να συνεχίζει επί στύλων, εξαντλώντας κάθε προσπάθεια ενός σύγχρονου και επιμελημένου αρχιτεκτονικού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού, με κριτήρια την προστασία της αισθητικής του τοπίου, την όσο το δυνατόν λιγότερη όχληση στον αστικό ιστό και στους κατοίκους και τις ιδιοκτησίες τους, έτσι ώστε να αποφευχθούν οι "βάρβαρες" επεμβάσεις στο τοπίο που ήδη παρατηρούμε στην μέχρι σήμερα κατασκευή του έργου.
4. Να εξεταστεί η δυνατότητα κατασκευής επιπλέον στάσεων προαστιακού, όπως στην περιοχή του Αγ. Ανδρέα και των Ιτεών.
5. Τέλος να εξασφαλιστούν από την πολιτεία, ο άρτιος συντονισμός, άρτιες και ολοκληρωμένες μελέτες, όλες οι απαιτούμενες αδειοδοτήσεις, η πλήρης χρηματοδότηση και τη γρήγορη κατασκευή του έργου, έτσι ώστε να διασφαλιστεί με το πλέον δυνατό τρόπο η εύρυθμη λειτουργία της πόλης κατά την διάρκεια της κατασκευής.

Άρα εκτιμώντας τα πλεονεκτήματα / οφέλη για την πόλη, προκύπτει αβίαστα το συμπέρασμα ότι η Βασική εξεταζόμενη λύση-πρόταση της ΕΡΓΟΣΕ, με τις προτεινόμενες βελτιώσεις θα μπορούσε να είναι η καλύτερη λύση, διότι εκτός των παραπάνω περιγραφόμενων οφελών για την πόλη, εντάσσεται σε ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ (ΣΑΝΑ)

ΤΡΙΩΝ ΝΑΥΑΡΧΩΝ 40, Τ.Κ. 26222, ΠΑΤΡΑ, ΤΗΛ.: 2610 326922
email: info@sana.gr
web: www.sana.gr

δικτύων μεταφορών, εξασφαλίζει την ορθολογική οργάνωση και την βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης και μπορεί να αποτελέσει το **όραμα** για την μελλοντική της ανάπτυξη.

Χρειάζεται επομένως προσπάθεια και αγώνας, όλων των Φορέων, για την βελτιστοποίηση της προτεινομένης λύσης, προς όφελος της πόλης και των κατοίκων της.

Ο καθένας πρέπει να αναλάβει τις ευθύνες που του αναλογούν.

Με εκτίμηση

Για το Δ.Σ.

Ο Πρόεδρος

ΠΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΑΖΟΠΟΥΛΟΣ



Ο Γ. Γραμματέας

ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ

Πινάκας αποδεκτών :

1. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (ΥΠΟΨΙΝ Κου ΥΠΟΥΡΓΟΥ)
2. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (ΥΠΟΨΙΝ Κου ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΡΧΗ)
3. ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΠΑΤΡΕΩΝ
4. ΕΡΓΟΣΕ
5. Ο.Λ.Π.Α.
6. Τ.Ε.Ε./Τ.Δ.Ε.
7. Μ.Μ.Ε. ΠΑΤΡΑΣ (μέσω δελτίου τύπου)