



Μ. Μπαλαούρας: Αλλού οι άνθρωποι βλέπουν τα τρένα να περνούν. Στην Αχαΐα και στην Ηλεία, γιατί όχι;

Του Μάκη Μπαλαούρα, Βουλευτή Ηλείας του ΣΥΡΙΖΑ

Μετά την κύρωση της σύμβασης του έργου της σιδηροδρομικής γραμμής Ψαθόπυργος-Ρίο, άνοιξε ο δρόμος για την ολοκλήρωση της κατασκευής του νέου δικτύου Αθήνας-Πάτρας, ως σύγχρονης γραμμής υψηλών ταχυτήτων. Πρόκειται για γεγονός στο οποίο προσβλέπει με ανυπομονησία πέραν της Αχαΐας και ο κόσμος της Ηλείας, καθώς φέρνει πιο κοντά την προέκταση της γραμμής προς Πύργο, Κατάκολο, Ολυμπία και Καλαμάτα.

Είναι όμως απαραίτητο να οριστικοποιηθεί διέλευση της γραμμής προκειμένου να συνδεθούν οι κάτοικοι της Αχαΐας, το νέο λιμάνι της Πάτρας και η βιομηχανική ζώνη με όλα τα κέντρα της Ευρώπης, με τρένο υψηλών ταχυτήτων, του άξονα Πάτρας-Αθήνας -Θεσσαλονίκης-Ειδομένης.

Για να ολοκληρωθεί όμως χρειάζεται η συμφωνία όλων των συντελεστών. Η ΕΡΓΟΣΕ έχει ολοκληρώσει τις μελέτες της γραμμής από Πάτρα προς Ηλεία και το έργο έχει προταθεί για χρηματοδότηση στο «Πακέτο Γιούνκερ».

Ανεφάρμοστες ή ρεαλιστικές λύσεις;

Όμως ο Δήμος Πατρέων, χωρίς μελέτη ή τεκμηριωμένη πρόταση, έχει αντιρρήσεις στη διέλευση του σιδηροδρόμου μέσα από την πόλη, πάνω στα ίχνη της παλιάς γραμμής, με το σκεπτικό ότι θα την κόψει στη μέση και θα την αποκόψει από το παραλιακό της μέτωπο. Ζητάει νέα χάραξη για τη σιδηροδρομική γραμμή, που θα παρέκαμπε πλήρως ολόκληρο το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας, είτε αναλλακτικά, μια μαξιμαλιστική λύση υπογειοποίησης, σε μήκος 30 χλμ.

Σε επιστημονικό επίπεδο, το 2015, δημοσιεύτηκε για το θέμα μια μελέτη, με συμμετοχή τριών πανεπιστημίων (Πάτρας, ΕΜΠ, Ζυρίχης). Σύμφωνα με το κυρίαρχο ευρωπαϊκό παράδειγμα, η μελέτη

πρότεινε τη διατήρηση της παλιάς χάραξης της γραμμής, αλλά και την επιφανειακή διέλευση του τρένου, εντάσσοντάς το μάλιστα μέσα σε ένα ευρύ σύστημα ενίσχυσης με νέα κουλούρα αστικής κινητικότητας, που θα συνδυάσει σιδηρόδρομο υψηλών ταχυτήτων, προαστιακό, τραμ, δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και αποφόρτιση της Πάτρας από τα αυτοκίνητα.

Το Υπουργείο Υποδομών στη συνέχεια κατέληξε σε προτάσεις που περιλάμβαναν στοιχεία της μελέτης αλλά και σέβονταν, κατά το δυνατό, την πολιτική βούληση του Δήμου. **Οι πιο εφικτές λύσεις προβλέπουν την υπογειοποίηση της γραμμής από τον Άγιο Διονύσιο μέχρι τον Άγιο Ανδρέα (η μία μέσω της υπάρχουσας όδευσης και η άλλη με νέα όδευση μέσα από το λιμάνι).**

Οι λύσεις αυτές συνοδεύονται από την εισαγωγή τραμ στις συνοικίες, τη διατήρηση του προαστιακού με συνολικό κόστος 220-250 εκατ. ευρώ.

Δογματική εμμονή

Κόμματα, επιστημονικοί φορείς, ενεργοί πολίτες, διοίκηση του λιμανιού και ο επιχειρηματικός κόσμος της Πάτρας συμφώνησαν με τις δύο αυτές προτάσεις αντιλαμβανόμενοι την αναγκαιότητα της διέλευσης του τρένου μέσα από την πόλη και αγωνιούν για τη ζημιά που θα υποστεί η πόλη, οι πολίτες της και η οικονομία της περιοχής, σε περίπτωση ματαίωσης ή αναβολής της διέλευσης αυτής.

Και αυτές όμως οι τρεις λύσεις απορρίφθηκαν από το Δήμο της Πάτρας, με το σκεπτικό ότι οι προτάσεις του Υπουργείου εξυπηρετούν την καπιταλιστική ανάπτυξη, και όχι τον σχεδιασμό της δημοτικής αρχής, που μετά από πολλά χρόνια προσπάθειας (σε συνεργασία με την Κυβέρνηση) απέδωσε το παραλιακό μέτωπο στις λαϊκές συνοικίες.

Έκτοτε ο Δήμος εμμένει στη διεκδίκηση μιας νέας περιμετρικής χάραξης, εντελώς εκτός της πόλης, δηλώνοντας ότι δεν υπάρχει καμία χρονική βιάση. Έτσι όμως μπλοκάρεται το έργο.



Γρήγορη, φτηνή και οικολογική λύση

Πιστεύω ότι ο Δήμος της Πάτρας κάνει λάθος και μάλιστα διπλό. Όλοι γνωρίζουμε τη μεγάλη σημασία του τρένου για την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη και περιβαλλοντική προστασία, και η θέση της Αριστεράς ήταν πάντα υπέρ της ανάπτυξης του σιδηροδρόμου, που εξασφαλίζει γρηγορότερες, φτηνότερες, και φιλικές προς το περιβάλλον μεταφορές και όχι υπέρ των οδικών, που έχουν απαγορευτικά κόστη και προκαλούν μεγαλύτερη περιβαλλοντική επιβάρυνση.

θυμίζω ότι όλες οι ευρωπαϊκές πόλεις, όπως Παρίσι, Ρώμη, Βερολίνο, Μιλάνο, Λωζάννη, Ζυρίχη, Μόσχα, **διαθέτουν μεγάλους σταθμούς προς πάσα κατεύθυνση με επίγεια διέλευση, ενώ επιπλέον** προστέθηκαν νέοι σταθμοί και γραμμές, εντός της πόλης. Είναι απορίας άξιον να επιδιώκεται ο εξοβελισμός του σιδηροδρόμου από την τρίτη σε μέγεθος πόλη της Ελλάδας, και η μεταφορά του σε αποστάσεις που δεν εξυπηρετούν, λες και θέλουμε να πούμε ότι η μόνη λύση είναι η οδική κίνηση.

Επιπλέον, η οικονομική βιωσιμότητα ενός έργου κρίνει τελικά την υλοποίησή του: αν ο νέος σταθμός της Πάτρας γίνει έξω από την πόλη, θα κριθεί αντιοικονομική υλοποίησή του, καθώς και η προέκτασή του προς νότια, αφού θα έχει αποδυναμωθεί η ζήτηση μεταφορικού έργου της Πάτρας, που αποτελεί την κύρια πηγή μεταφορικού έργου στην ευρύτερη περιοχή. Γι' αυτό και το θέμα νοιάζει πάρα πολύ και την Ηλεία.

Υποθηκεύουν και το μέλλον της Ηλείας-Μεσσηνίας

Τα πράγματα πρέπει να λέγονται με το όνομά τους: Η χωρίς λαϊκές αντιστάσεις εγκατάλειψη της Πάτρας από τις προηγούμενες κυβερνήσεις, που οδήγησε στην αποβιομηχάνισή της, στην υποβάθμιση των θαλάσσιων μεταφορών, στην κατάργηση του τρένου, στη μέχρι πρόσφατα ανυπαρξία σύγχρονου δρόμου, οδήγησαν στο μαρasmus της. Δεν πρέπει αυτή η πορεία παρακμής να συνεχιστεί, όχι μόνο γιατί είναι η πρωτεύουσά μας, αλλά και για το κοινωνικό καλό της Ηλείας και Μεσσηνίας.

Παρά αυτές τις έντονα δυσμενείς κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις, ο Δήμος της Πάτρας δηλώνει αποφασισμένος να ρισκάρει την παραπομπή του σύγχρονου σιδηρόδρομου στις καλές δυνάμεις.

Η Ηλεία, που βρίσκεται στις πρώτες θέσεις της φτώχειας, με μεγάλο πρόβλημα υποδομών, έχει απόλυτη ανάγκη το τρένο και δεν αντέχει να ρισκάρει τη ματαίωση του έργου. Πέραν της Αχαΐας, η Ηλεία χρειάζεται το τρένο για να μετακινούνται οι κάτοικοί της με σύγχρονα, φιλικά προς το περιβάλλον και φτηνά μέσα, για να μεταφέρει τα αγροτικά προϊόντα της πιο φρέσκα και φτηνότερα και για να αυξήσει τις τουριστικές ροές προς τους αρχαιολογικούς της χώρους και τις παραλίες.

Για να αυξήσει την απασχόληση των ανθρώπων της κρατώντας τους στον τόπο τους. Πολύ περισσότερο η Αριστερά, δε νομιμοποιείται να υποθηκεύει και το μέλλον των γειτονικών περιοχών, όπως της Ηλείας και της Μεσσηνίας, με μαξιμαλιστικές απαιτήσεις!

Πηγή: <https://proini.news/%CE%BC-%CE%BC%CF%80%CE%B1%CE%BB%CE%B1%CE%BF%CF%8D%CF%81%CE%B1%CF%82-%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%BF%CF%8D-%CE%BF%CF%B9-%CE%AC%CE%BD%CE%B8%CF%81%CF%89%CF%80%CE%BF%CF%B9-%CE%B2%CE%BB%CE%AD%CF%80%CE%BF%CF%85/>