

Νέο μπρα-ντε-φερ για την διέλευση του τρένου στην Πάτρα;

Σε μπρα-ντε-φερ φαίνεται ότι οδηγείται η υπόθεση διέλευσης του τρένου από την Πάτρα. Το υπουργείο Υποδομών φαίνεται ότι καταλήγει στη λύση της μερικής υπογειοποίησης με βάση τη μελέτη Ζέκου, ενώ ο Δήμος ζητά επιτακτικά την πλήρη υπογειοποίηση με εκκίνηση την οδό Κανελλοπούλου και τη δημιουργία γραμμικού πάρκου στην θέση της σημερινής σιδηροδρομικής γραμμής. Μάλιστα ο Δήμος καλεί σε [κινητοποίηση και συγκέντρωση στις 3 Μάη](#) στο σιδηροδρομικό σταθμό Ρίου.

Το θέμα της διέλευσης της σιδηροδρομικής γραμμής, απασχολεί την Πάτρα εδώ και τουλάχιστον 15 χρόνια, όντας το πλέον μακροχρόνιο debate για το πως πρέπει να σχεδιαστεί και υλοποιηθεί η διαδρομή των περίπου 9 χλμ. Από την ολική υπογειοποίηση του πρώην υπουργού κ.Λιάπη, στην μερική υπογειοποίηση του πρώην υπουργού κ.Χρυσοχοϊδη και κατόπιν την ολική υπογειοποίηση του τέως υπουργού κ.Σπίρτζη, το θέμα του τρένου στην Πάτρα έχει πάρει μυθικές διαστάσεις.

Ο αγώνας για την υπογειοποίηση έχει αναχθεί σε μέγα, για την πόλη ζήτημα, αλλά δεν γίνεται καμία κουβέντα για το τι χάνει η πόλη όλα αυτά τα χρόνια που μένει χωρίς τρένο. Το πλάνο της υπογειοποίησης που πολλοί έχουν αμφισβητήσει και πολλοί έχουν υποστηρίξει παραμένει ακόμα και σήμερα στη σφαίρα μίας άενης διαδικασίας χωρίς τέλος.

Αναφορικά με το πόσο εφικτό είναι το σχέδιο υπογειοποίησης στην Πάτρα, τόσο τεχνικά όσο και οικονομικά, έχει υπάρξει πεδίο αντιπαράθεσης. Όμως υπάρχουν και αστοχίες εκατέρωθεν. Από τη μία η Πάτρα παρουσιάζεται ως ριγμένη σε σχέση με την Αθήνα μιας και η πρωτεύουσα έχει κάποια χιλιόμετρα υπογειοποιημένης γραμμής.

Βέβαια, η σύγκριση μίας πόλης 300.000 κατοίκων με μία πόλη 4.000.000, θα έπρεπε να είναι ένα βασικό σημείο για να γίνει πιο ξεκάθαρο και κατανοητό τι μπορεί να γίνει και τι μπορεί να χρηματοδοτηθεί. Μπορεί για παράδειγμα η Αθήνα να αποκτήσει άμεσα 15 γραμμές Μετρό, γιατί τόσες έχει και το Λονδίνο;

Επίσης πέρα από την Αθήνα που έχει περίπου 3χλμ υπόγειας γραμμής και θα αποκτήσει και άλλα 3χλμ, ούτε η Θεσσαλονίκη με πληθυσμό 1.100.000 κατοίκους, ούτε η Λάρισα με παρόμοιο πληθυσμό με την Πάτρα έχουν υπογειοποιημένες γραμμές και που επίσης οι γραμμές τους διχτομοούν τις πόλεις τους.

Το ζητούμενο δεν είναι όμως ποιος θα “κερδίσει”, είναι η Πάτρα να συνδεθεί με το δίκτυο του σύγχρονου σιδηρόδρομου και να αποκομίσει όσα περισσότερα ωφέλη μπορεί, ακόμα και με τη μερική υπογειοποίηση που αυτή την εποχή το υπουργείο δείχνει να προκρίνει.

Βέβαια, αυτό που δεν φαίνεται προς το παρόν να απασχολεί ιδιαίτερα είναι, τι θα γίνει όταν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή βάλει συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα τέλους (όπως έχει κάνει με πολλά άλλα μεγάλα έργα, των αυτοκινητόδρομων περιλαμβανομένων) για την ολοκλήρωση της γραμμής από την Αθήνα μέχρι την Πάτρα και ο χρόνος δεν θα είναι αρκετός για τίποτα από τα παραπάνω.