

## Τραμ στην καρδιά της Πάτρας

Το σύγχρονο Τραμ (Tram Train) είναι ένα μέσο οικολογικό, ασφαλές, αθόρυβο, αξιόπιστο και έχει τη δυνατότητα να κινηθεί και σε κλασσική σιδηροδρομική γραμμή. Απαιτεί όμως υψηλές σχετικά δαπάνες κατασκευής και λειτουργίας. Προϋπόθεση για την δημιουργία γραμμής Τραμ είναι η αναβάθμιση του δικτύου Λεωφορειακών Γραμμών και ο εκσυγχρονισμός της λειτουργίας του Αστικού ΚΤΕΛ έτσι ώστε να υπάρξει η αναγκαία συμπληρωματικότητα μεταξύ των δύο μέσων.

Στον προτεινόμενο σχεδιασμό ελήφθη υπόψη η συμβατότητα του δικτύου με άλλα Μέσα Μεταφοράς (σύγχρονο δίκτυο Λεωφορειακών Γραμμών, Προαστιακός Σιδηρόδρομος, Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων, Θαλάσσιες Μεταφορές κ.ά.) με στόχο τις συνδυασμένες μεταφορές για ανακατανομή της κυκλοφορίας υπέρ των ΜΜΜ και των ήπιων μεταφορών.<sup>1</sup>

Η κύρια προσέγγιση εστιάζεται στην **αξιοποίηση του οδικού άξονα Κων/πόλεως – Μαιζώνος** ο οποίος διατρέχει την περιοχή του κέντρου από την Αγ. Σοφίας έως την Παπαφλέσσα συνεχίζοντας ως γραμμή Τραμ με βάση την υπάρχουσα σιδηροδρομική διαδρομή από Παπαφλέσσα έως την Ελευθ. Βενιζέλου, (παράλληλα της Σουνίου). Ο ανωτέρω άξονας ως πεζόδρομος θα αναδείξει την ωραιότερη διαδρομή του κέντρου καθώς συγκεντρώνει τα πλέον ενδιαφέροντα αξιοθέατα της περιοχής. Παράλληλα εξυπηρετεί τον επιβάτη, μειώνοντας το χρόνο βαδίσματος, αφού διαιρεί το κέντρο σε ίσες περίπου αποστάσεις μεταξύ ακτογραμμής και δασυλλίου - Άνω Πόλης.

Ο δεύτερος οδικός άξονας της **Ν.Ε.Ο.** προς βορρά και ο τρίτος της **Ελευθ. Βενιζέλου** προς νότο αξιοποιούνται για την επίτευξη του κεντρικού στόχου: τη **σύνδεση των δύο Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων** μεταξύ τους και με το Νέο Λιμάνι, όπως επίσης τη **σύνδεση των δύο μεγάλων Νοσοκομειακών Μονάδων** μεταξύ τους και με το Νέο Λιμάνι. Η **Ν.Ε.Ο.** και **Ελευθ. Βενιζέλου** αναπτύσσονται με ταχείς ρυθμούς ως εμπορικοί περιφερειακοί άξονες και πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη στη διακίνηση των επιβατών ενός Τραμ.

Γενικότερα αξιοποιούνται οι **πλατύς οδοί** και οι **πεζόδρομοι** (υπάρχοντες και προτεινόμενοι) με στόχο τη σύνδεση των χώρων κατοικίας με τα κέντρα γένεσης μετακινήσεων, όπως συγκοινωνιακοί κόμβοι, εμπορικά κέντρα, υπηρεσίες (υγείας, εκπαίδευσης κλπ), χώροι πολιτισμού, άθλησης και ψυχαγωγίας. Συγκεκριμένα προτείνεται η πεζοδρόμηση του άξονα **Κων/πόλεως – Μαιζώνος – Σουνίου**. Στην **Άνω Πόλη** προτείνεται η πεζοδρόμηση της **Παντοκράτορος** σε συνδυασμό με την πεζοδρόμηση του άξονα **Παναγούλη – Ράμμου** και της **Καρατζά**, διότι θα αναδείξει όλα τα ιστορικά σημεία στην Άνω Πόλη, καθώς έτσι συνδέονται πέντε πλατείες με το Κάστρο: πλ. πρώην Δημοτικού Νοσ., πλ. Ι.Ν. Παντοκράτορος (διπλή), πλ. Ομονοίας και πλ. Υψηλών Αλωνίων.

Μετά τα ανωτέρω ο εν λόγω σχεδιασμός διαμορφώνεται ως εξής:

---

<sup>1</sup> Βλέπε: Μελέτη Δικτύου Ποδηλατοδρόμων Πάτρας - 2003, Μελέτη Δικτύου Αστικών Συγκοινωνιών της Πάτρας και των Περιχώρων - 2004, Κείμενο για την αναγκαιότητα πρόβλεψης Προαστιακού Σιδηροδρόμου στην περιοχή Πατρών - 2006.

## Προτεινόμενη Διαδρομή Τραμ

(μετά τη διάνοιξη της Κανακάρη)

Ελευθ. Βενιζέλου – Σουνίου – Μαιζώνος – Κων/πόλεως – Αγ. Σοφίας – Πανεπιστημίου – Ν.Ε.Ο. (ανατολική πλευρά της αρτηρίας) – Από Νέστορος συνεχίζει παράπλευρα προς Ν.Ε.Ο – Διοδώρου – Ιπποκράτους (με σιδηροδρομική σύνδεση της Ιπποκράτους με τη Διοδώρου) – Πανεπιστήμιο Ρίου – Νοσ. Ρίου – επιστροφή στη Ν.Ε.Ο. – Πανεπιστημίου – Αγ. Σοφίας – Κων/πόλεως – Μαιζώνος – Αγ. Νικολάου – Αγ. Γεωργίου – Παντοκράτορος – Παπαδιαμαντοπούλου – Καλαβρύτων (Νοσ. Αγ. Ανδρέας, Α.Τ.Ε.Ι.) – Καλαβρύτων (επιστροφή από Α.Τ.Ε.Ι.) – Ελευθ. Βενιζέλου (προς Νέο Λιμάνι).

Στην ανωτέρω διαδρομή ορισμένα τμήματα δεν έχουν κατασκευαστεί ή διαμορφωθεί και συνεπώς είναι δυνατός ο κατάλληλος σχεδιασμός τους.

Ο παραπάνω δακτύλιος του Τραμ συνδέει τα σημαντικότερα **κομβικά σημεία της πόλης**:

- **Νέο Λιμάνι**, Ι.Ν. Αγ. Γερασίμου.
- **Μαιζώνος**: Μουσείο Τύπου, Ι.Ν. Αγ. Ανδρέα, Φάρος, Τριών Ναυάρχων, Δικαστικό Μέγαρο, Γούναρη, Δημαρχείο, Πινακοθήκη, Βιβλιοθήκη, Πλ. Βασ. Γεωργίου (νεοκλασικά κτήρια με «Καμάρες», Δημ. Θέατρο, Μέγαρο Λόγου και Τέχνης, κτήριο Εξαγωγικού Εμπορίου «Ερμής», κτήριο Εισαγωγικού Εμπορίου, Ιστορικό Μουσείο, Μέγαρο Εθνικής Τράπεζας), **Κέντρο Πόλης** (πλήθος εμπορικών καταστημάτων), Μητροπολιτικός Ναός Ευαγγελιστρίας, Πεζόδρομος – Αγ. Νικολάου, Καθολική Εκκλησία, Πλ. Βασ. Όλγας (Επιμελητήριο Αχαΐας, Δημοτικό Ωδείο, Αρχαιολογικό Μουσείο), Κεντρικό Ταχυδρομείο, Πολυχώρος πρώην Αρσακείου, Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός, Ι.Ν. Αγ. Σοφίας.
- **Ν.Ε.Ο.:** Δ/νσεις Περιφέρειας Δυτ. Ελλάδος, Ινστιτούτο Φυτοπροστασίας, Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο, Γεωργική Σχολή, Ρωμαϊκή Γέφυρα Μειλίχου, Ι.Ν. Αγ. Ελευθερίου, Αθλητικό Κέντρο (Κοτρώνι), Αντιπροσωπίες μεγάλων εταιριών, Νέο Συγκρότημα Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, Αθλητικό Κέντρο Τόφαλος, Πανεπιστήμιο Ρίου (Κέντρο Φιλοξενίας Συνοδών Βαρέως Πασχόντων, Συνεδριακό Κέντρο, Ι.Ν. Παναγία η Βοήθεια), Νοσ. Ρίου.
- **Ανω Πόλη**: Ι.Ν. Αγ. Νικολάου, Κλίμακες Αγ. Νικολάου, Πλ. Αγ. Γεωργίου (Κλίμακες Γεροκωστοπούλου, Ρωμαϊκό Στάδιο, Κλίμακες Πατρέως, Ι.Ν. Παντανάσσης, Μέγαρο Γαλανόπουλου), Ρωμαϊκό Ωδείο, Δημοτικό Βρεφοκομείο, πρώην Δημοτικό Νοσοκομείο, Ι.Ν. Παντοκράτορος, Ρωμαϊκό Φρούριο, Λαϊκό Δημοτικό Θέατρο, Πλ. Φιλικών, Ι.Ν. Αγ. Παρασκευής, Ι.Ν. Αγ. Αθανασίου, Πλ. Γιαννιά, Νοσ. «Αγ. Ανδρέας», Α.Τ.Ε.Ι.
- **Ελευθ. Βενιζέλου**: Ι.Ν. Αγ. Γεωργίου Λάγγουρα, Κολυμβητήριο «Πεπανός», Παμπελοποννησιακό Στάδιο, Ι.Ν. Αγ. Ιωάννη Πράτσικα, Ι.Ν. Αγ. Ιωάννη Προδρόμου, πρώην Εργοστάσιο Κρητικού, **Νέο Λιμάνι**.
- Επίσης η ανωτέρω διαδρομή περιλαμβάνει και **μεγάλο αριθμό Σχολικών Συγκροτημάτων**.

Όσοι επιμένουν στην συνύπαρξη του Τραμ με τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο, με βάση την υπάρχουσα σιδηροδρομική διαδρομή, δεν εξυπηρετούν τα συμφέροντα των επιβατών. Δεν εξυπηρετούν **τα συμφέροντα των πολιτών και του εμπορικού κόσμου** της Πάτρας διότι δεν συνδέουν τη διαδρομή του Τραμ με κέντρα γένεσης μετακινήσεων. Π.χ. στη σιδηροδρομική διαδρομή από το Σταθμό του Ρίου έως το νέο Σταθμό Αγ. Διονυσίου δεν υπάρχουν αξιόλογα σημεία εξυπηρέτησης πολιτών. Άλλωστε η διαδρομή αυτή θα καλύπτεται από τον **Προαστιακό Σιδηρόδρομο**. Από το 2001 έχουμε επισημάνει με προτάσεις προς τους αρμόδιους φορείς την ανάγκη προώθησης του Προαστιακού για μετακινήσεις και προς περιοχές εκτός Δήμου Πατρέων με βάση την υπάρχουσα σιδηροδρομική χάραξη, (Μελέτη Δικτύου Αστικών Συγκοινωνιών της Πάτρας, 2001).

Η προτεινόμενη διαδρομή του Τραμ καλύπτει τις ανάγκες σε πλήθος από **συννοικίες της Πάτρας**: Χαλκωματά, Σκαγιοπούλειο, Αγ. Ανδρέα, Κέντρο Πόλης, Αγ. Διονυσίου, Πυρασβεστίου, Αγ. Σοφίας, Ζαβλάνι, Μέσα Αγυιά, Ανθούπολη, Αμπελόκηποι, Κοτρώνι, Προάστιο, Πανεπιστήμιο Ρίου, Νοσ. Ρίου, Άνω Πόλη, Τριτάκη, Κρητικά, Ταμπάχανα, Σύνορα, Μαρούδα, Νοσ. «Αγ. Ανδρέας», Λάγγουρα, Ψαροφάϊ, Εργατικές Κατοικίες, Πράτσικα, Τέρψη.

Η εν λόγω διαδρομή θα συμβάλει επίσης και στην ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, στον περιβάλλοντα χώρο της πλατείας Αγ. Γεωργίου, (Ρωμαϊκού Ωδείου, Ρωμαϊκού Σταδίου κ.ά.). Γενικότερα η διέλευση του Τραμ από την οδό Παντοκράτορος εξυπηρετεί αποτελεσματικά και ένα σημαντικό για τη λειτουργία της πόλης σκοπό: την ανάδειξη όλων των ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων της Άνω Πόλης και την εύκολη συγκοινωνιακή πρόσβαση σε τοποθεσίες που διαχρονικά αποτελούν τις «βεράντες» της πόλης προς τον πατραϊκό κόλπο.

Επίσης σε όλο το μήκος της διαδρομής και παράλληλα με τις γραμμές του Τραμ είναι εφικτή η ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων, όπως άλλωστε έχουμε προτείνει και στην «Μελέτη Δικτύου Ποδηλατοδρόμων της Πάτρας, 2003» με την προϋπόθεση πάντα της πεζοδρόμησης του άξονα Κωνσταντινουπόλεως – Μαιζώνος, (μετά τη διάνοιξη της Κανακάρη).

Μακροπρόθεσμα η προτεινόμενη γραμμή Τραμ θα μπορούσε να συμπεριλάβει και **δύο ακόμη δακτυλίους** (μετά τη διάνοιξη ορισμένων προβλεπόμενων από το Σχέδιο Πόλης αρτηριών):

1. Καλαβρύτων – Γλαύκου – Πλαστήρα – Παπάγου – Μενούνου – Μαραγκοπούλου – Καλαβρύτων.
2. Ελευθ. Βενιζέλου – Σουνίου – Λεύκας – Αγ. Νικολάου – Ηλείας (προς ανατολάς) – Ξηροποτάμου – Μπεγουλακίου – Νέα Γέφυρα Γλαύκου – Γλαύκου – Καλαβρύτων – Ελευθ. Βενιζέλου.

Η τύχη του Τραμ στο μέλλον θα εξαρτηθεί από την ετοιμότητα της πόλης να το ενσωματώσει στη λειτουργία της. Οι αρμόδιοι σήμερα φορείς δεν φαίνονται ικανοί να διαχειριστούν ένα τέτοιο έργο. Οι μεταξύ τους αντιπαλότητες και τα μικροπολιτικά συμφέροντα δεν έχουν αφήσει περιθώρια για στοιχειώδεις παρεμβάσεις στη βελτίωση του κυκλοφοριακού με την προώθηση των ΜΜΜ (λεωφορεία) τα οποία βρίσκονται υπό διωγμό. Άλλωστε το Τραμ δεν αποτελεί πανάκεια για την επίλυση του κυκλοφοριακού. Ένα Τραμ στην Πάτρα δεν μπορεί να καλύψει διαδρομές μέσα στις

συνοικίες της πόλης καθώς δεν είναι δυνατόν να αποκλείσει άλλα οχήματα σε οδούς όπως οι Γερμανού, Γούναρη, Αγ. Τριάδος, Ανθείας, Ακρωτηρίου, Μουρούζη, Νοταρά, κ.ά. Όσοι λοιπόν το εξαγγέλλουν ως μία μαγική λύση καλλιεργούν ανεδαφικές προσδοκίες όπως έκαναν μέχρι σήμερα. Συνεπώς για μία σοβαρή αντιμετώπιση αυτών των θεμάτων απαιτείται ένας **ανεξάρτητος φορέας**, που θα λειτουργήσει στα πλαίσια της Περιφέρειας, με έμπειρο προσωπικό και θα είναι υπεύθυνος για συγκοινωνιακό – κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό.

Πριν από έναν αιώνα την Πάτρα διέσχιζαν δύο γραμμές Τραμ καλύπτοντας αποτελεσματικά τους δύο κύριους άξονες της πόλης, με συνολικό μήκος διαδρομής 7 χλμ. Η πρώτη ήταν παράλληλη προς το θαλάσσιο μέτωπο. Ξεκινώντας από τη συνοικία του Αγ. Διονυσίου ακολουθούσε την Αγ. Ανδρέου και την Πατρών – Πύργου καταλήγοντας στις Ιτιές. Η δεύτερη, με αφετηρία την ψαραγορά, ανέβαινε την Καλαβρύτων (σημερινή Γούναρη) και μέσω της Αγ. Γεωργίου και Γερμανού κατέληγε στα Ταμπάχανα.

Το Τραμ λειτούργησε 15 χρόνια (1902-1917) προσφέροντας στους πατριούς ένα σύγχρονο, για την εποχή εκείνη, μεταφορικό μέσο που θα ζήλευαν πολλές σημερινές ελληνικές πόλεις. Ας ελπίσουμε ότι και στο μέλλον θα δημιουργηθούν οι όροι και οι προϋποθέσεις για την αναγέννησή του.

**Ανδρέας Β. Γαλάνης**  
**Επιχειρησιακός Ερευνητής**  
**Ειδικός Δημόσιων Συγκοινωνιών**

---

\* Δημοσιεύθηκε την 26<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2008 στην εφημερίδα «Γνώμη».