



31 ΜΑΡ. 2016

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Παπάγου, 31 -3- 2016

Αριθ. Πρωτ. Β-1024

ΤΑΧ. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Ευαγγ.Λαμπαδαρίου
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 6508324
FAX : 6508299
E mail : tkvel@ yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων.

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε Ερώτηση.«Να αναλάβει η κυβέρνηση τις ευθύνες της για την υπόγεια διέλευση του τραίνου από το ιστορικό κέντρο των Πατρών.»

ΣΧΕΤΙΚΟ: Έγγραφο σας 3436/23-02-2016.

Σε απάντηση της παραπάνω Ερώτησης την οποία κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Νικόλαος Νικολόπουλος, σας αποστέλλουμε τα με αριθμό πρωτ. 274702/29-02-2016 και 112067/01-03-2016 έγγραφα της ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε. και του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. (ΟΣΕ), αντίστοιχα, με τα οποία παρέχονται πληροφορίες σχετικά με το θιγόμενο στην Ερώτηση θέμα.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ

Κοινοποίηση

Βουλή των Ελλήνων

Βουλευτή κ. Νικόλαο Νικολόπουλο

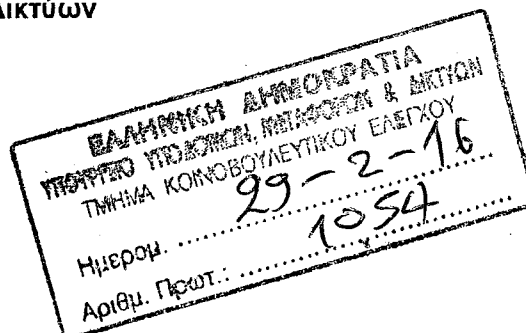


B-1024

Ημερομηνία: 29.02.2016
Αριθ. Πρωτ.: 274702
Αριθ. Συμβ.: -
Κωδ. Τοπ.: -
Φακ.Αρχ.Τμήμ.: 01.02.5

Προς: Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Αναστάσεως και Τσιγάντε, 10191 ΠΑΠΑΓΟΥ
Τ. 210 6508320-8326 – F. 210 6508299
e-mail : tkvel@yme.gov.gr

Κοιν: - ΟΣΕ Α.Ε.
Γραφείο Προέδρου ΔΣ
Γραφείο Διευθύνοντος Συμβούλου
- ΓΑΙΑ ΟΣΕ Α.Ε.
Γραφείο Προέδρου ΔΣ
Γραφείο Διευθύνοντος Συμβούλου
- ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε.
1. Πρόεδρος Δ.Σ.
2. Διεύθυνση Έργων Ι
3. Κ.Φ.



ΘΕΜΑ: Απάντηση στην υπ' αριθμ. 3436/23-02-2016 Ερώτηση Βουλής

Σχετ. : Το υπ' αριθμ. B-1024/25-02-2016 έγγραφο Τμ. Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
(α.π. ΕΡΓΟΣΕ 274508/25-02-2016)

Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού, το οποίο αφορά στην υπ' αριθμ. 3436/23-02-2016 Ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Νικολόπουλο Νικόλαο, θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε ότι όσον αφορά στη διέλευση του τραίνου από την πόλη της Πάτρας, ισχύουν τα όσα αναλυτικώς αναφέρονται στο υπ' αριθμ. πρωτ. 274072/17-02-2016 έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. με το οποίο απήντησε στην υπ' αριθμ. 2974/08-02-2016 Ερώτηση Βουλής του ιδίου Βουλευτού κ. Νικολόπουλου Νικόλαου, το οποίο και σας διαβιβάζουμε συνημμένα.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε περαιτέρω πληροφορία και διευκρίνιση.

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ

Συνημμένα : Το υπ' αριθμ. πρωτ. 274072/17-02-2016 έγγραφο της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. με το οποίο απήντησε στην υπ' αριθμ. 2974/08-02-2016 Ερώτηση Βουλής.

ΕΡΓΟΣΕ

ΕΡΓΑ ΟΣΕ Α.Ε

ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ
ΔΙΕΘΥΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ



Ημερομηνία: 17/02/2016
Αριθ. Πρωτ.: 274072
Αριθ. Συμβ.: -
Κωδ. Τοπ.: -
Φακ.Αρχ.Τμήμ.: 01.02.5

Προς: Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Αναστάσεως και Τσιγάντε, 10191 ΠΑΠΑΓΟΥ
Τ. 210 6508320-8326 – F. 210 6508299
e-mail : tkvel@yme.gov.gr

Κοιν: - ΟΣΕ
Γραφείο Προέδρου ΔΣ
Γραφείο Διευθύνοντος Συμβούλου

- ΕΡΓΟΣΕ
1. Πρόεδρος Δ.Σ.
2. Διεύθυνση Έργων Ι
3. Κ.Φ.

ΘΕΜΑ: Απάντηση στην υπ' αριθμ. 2974/08-02-2016 Ερώτηση Βουλής

Σχετ. : Το υπ' αριθμ. Β-893/10-02-2016 έγγραφο Τμ. Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
(α.π. ΕΡΓΟΣΕ 273680/10-02-2016)

Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού, το οποίο αφορά στην υπ' αριθμ. 2974/08-02-2016 Ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Νικολόπουλο Νικόλαο, στα θέματα τα οποία άπτονται της αρμοδιότητας της ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΕ, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα :

- Κατ' αρχήν το κόστος των 700 εκ. € του έργου που αποδίδεται στον ΟΣΕ και στην ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε, αφορά την κατασκευή διπλής σιδηροδρομικής γραμμής (Σ.Γ.) από τη Χ.Θ. 123+500 (οδός Κανελλοπούλου) έως τη Χ.Θ. 132+000 (συναρμογή με την υφιστάμενη ΣΓ προς Πύργο), δηλαδή συνολικού μήκους μεγαλύτερου από 8 χλμ. Το πλήρως υπογειοποιημένο τμήμα της γραμμής εκτείνεται από την Χ.Θ. 123+500 έως την Χ.Θ. 128+630 (περιοχή Αγ. Ανδρέα). Στο τμήμα αυτό υπάρχουν οριστικές μελέτες από τη Χ.Θ. 123+500 έως τη Χ.Θ. 126+370, προμελέτη του τεχνικού στην περιοχή του ΣΣ Αγ. Διονυσίου (από την Χ.Θ. 125+980 έως τη Χ.Θ. 126+370), προμελέτες χάραξης και υδραυλικών και προκαταρκτική μελέτη του τεχνικού υπογειοποίησης και των λοιπών τεχνικών έργων από τη Χ.Θ. 126+370 έως τη Χ.Θ. 132+000. Στο κόστος αυτό έχουν συμπεριληφθεί το κόστος επιδομής ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης, καθώς επίσης και τα απρόβλεπτα, τα ΓΕ & ΟΕ και η αναθεώρηση.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, στο ανωτέρω αναφερόμενο κόστος, η περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού (Σ.Σ.) του Αγ. Διονυσίου, στην οποία σύμφωνα με τη μελέτη ο Σ.Σ. κατασκευάζεται σε όρυγμα βάθους περί τα 14 μ., μήκους 400μ. και μέσου πλάτους περί τα 45μ., σύμφωνα

με την προμελέτη του τεχνικού, η οποία έχει εκπονηθεί από τη Σύμβαση της ΕΡΓΟΣΕ με αριθ. 445/2006, κοστίζει περί τα 150 εκ €, συμπεριλαμβανομένων αναθεωρήσεων, απροβλέπτων, ΓΕ & ΟΕ και της κατασκευής των απαιτούμενων κτηριακών έργων (αποβάθρες, καλύψεις, κτίρια κλπ).

Όσον αφορά τις αιτιάσεις που αναφέρουν σχετικά δημοσιεύματα για 4 μελέτες για εντελώς διαφορετικά σημεία και έργα ισχύουν τα ακόλουθα:

Α. Η πρώτη μελέτη που αναφέρεται, η οποία έχει συνταχθεί την περίοδο 2003 – 2004, προσδιόρισε σε επίπεδο προμελέτης χάραξης και προκαταρκτικής μελέτης για το τεχνικό της υπογειοποίησης (από τη Χ.Θ. 126+370 έως την Χ.Θ. 128+630) τον σχεδιασμό της γραμμής και μία εκτίμηση κόστους αυτής, δεδομένου ότι υπολείπονται τα επόμενα στάδια των μελετών (προμελέτη και οριστική του τεχνικού όσο και οι απαραίτητες γεωτεχνικές έρευνες και μελέτες), τα οποία και θα οριστικοποιούσαν την τελική λύση και τον ακριβή προϋπολογισμό αυτού. Από αυτήν την προκαταρκτική μελέτη προκύπτει κόστος τεχνικού υπογειοποίησης μήκους μόνο 2,28 χλμ ίσο με 82.5εκ. € (χωρίς τα έργα αποκατάστασης οδικού δικτύου και τα απαιτούμενα υδραυλικά έργα και έργα αποκατάστασης δικτύου ΟΚΩ και χωρίς την έως σήμερα αναθεώρηση, τα ΓΕ και ΟΕ και τα απρόβλεπτα και κυρίως χωρίς το κόστος των απαιτούμενων εργασιών εξυγίανσης και βελτίωσης του εδάφους, δεδομένου ότι το τμήμα αυτό είναι σε γεινίαση με τη θάλασσα) και σαφώς δεν αφορά το συνολικό κόστος υπογειοποίησης της ΣΓ στην πόλη των Πατρών.

Β. Όσον αφορά στη δεύτερη μελέτη που αναφέρεται, αυτή είχε ως αντικείμενο τη μελέτη των επόμενων σταδίων έως και την οριστική, για το τεχνικό της υπογειοποίησης από τη Χ.Θ. 126+370 (ΣΣ Αγ. Διονυσίου) έως τη Χ.Θ. 128+630 (Ακτή Δημαίων). Αυτή η μελέτη εκτέλεσε μόνο το αντικείμενο των γεωτεχνικών ερευνών και δεν μπορούσε να εκτελέσει κάτι άλλο, δεδομένου ότι εκκρεμούσαν οι Περιβαλλοντικοί Όροι του έργου, η έγκριση των οποίων είναι προϋπόθεση (σύμφωνα και με την κείμενη Νομοθεσία) για τη συνέχιση των επόμενων σταδίων Μελετών. Σημειώνεται ότι οι Περιβαλλοντικοί όροι εγκρίθηκαν τον Απρίλιο του 2015, όταν οι μελέτες είχαν υποβληθεί από τις αρχές του 2011. Συνεπώς η μελέτη αυτή δεν κατέληξε σε κάποιο κόστος του έργου.

Γ. Όσον αφορά στην τρίτη μελέτη, αυτή είναι η ΜΠΕ του τμήματος από Χ.Θ. 126+370 έως και Χ.Θ. 132+000 και η οποία είχε υποβληθεί με τα στοιχεία της ως άνω προαναφερόμενης πρώτης μελέτης, που αφορούσαν στο τμήμα του υπογείου έργου από τη Χ.Θ. 126+370 (ΣΣ Αγ. Διονυσίου) έως τη Χ.Θ. 128+630 (Ακτή Δημαίων) και έως τη συναρμογή με τη γραμμή προς Πύργο και ανέφερε πληροφοριακά και μόνο (αφού πρόκειται για περιβαλλοντική και όχι τεχνική μελέτη) συνολικό κόστος 116,84 εκ. € μέχρι της ΧΘ 132+000, δηλαδή μέχρι τη συναρμογή με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργο και προϋπολογιζόμενο κόστος του τεχνικού της υπογειοποίησης μόνο για το τμήμα των 2,28 χλμ και όχι για το σύνολο, που ανέρχεται στα 82,5 εκ €, δηλαδή αυτό της ως άνω πρώτης μελέτης.

Δ. Τέλος όσον αφορά στην τέταρτη μελέτη που αναφέρεται στα σχετικά δημοσιεύματα, αυτή αφορά σε Μελέτη Σκοπιμότητας και Ανάλυσης Κόστους – Οφέλους, η οποία δεν εκπονήθηκε από την ΕΡΓΟΣΕ, αλλά για λογαριασμό του Υπουργείου ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. από την ΕΔΑ Μεταφορών, αυτή εξέτασε το σύνολο της γραμμής από το Κιάτο μέχρι τη Πάτρα, λαμβάνοντας υπόψη τη νέα τάξη πραγμάτων που είχε και έχει διαμορφωθεί, όσον αφορά τα οικονομικά μεγέθη τόσο της χώρας όσο και τα ανταποδοτικά οφέλη και

διερεύνησε μεταξύ άλλων εναλλακτικούς τρόπους διέλευσης της γραμμής από τη Πόλη των Πατρών.

Πιο συγκεκριμένα η λύση 3, στην οποία αναφέρονται τα δημοσιεύματα και την οποία «προκρίνει» η προαναφερθείσα τέταρτη μελέτη με κόστος περί τα 86 εκ. €, σύμφωνα με τα στοιχεία αυτής, αφορά στη διέλευση της γραμμής με επιφανειακή χάραξη από την οδό Κανελλοπούλου (Μποζαϊτικά Χ.Θ. 123+500) έως το ΣΣ Αγ. Διονυσίου (Χ.Θ. 125+960), ο οποίος ταπεινώνεται μερικώς και εν συνεχεία συνεχίζει με μονή γραμμή υπογειοποιημένη μέχρι την Ακτή Δημαίων (Χ.Θ. 128+630), με εκτιμώμενο κόστος 132 εκ. € περίπου με ΓΕ & ΟΕ και απρόβλεπτα και όχι 86 εκ. € και χωρίς να έχουν εκπονηθεί ούτε καν προμελέτες για τη λύση αυτή.

Συμπερασματικά, οι αιτιάσεις του κ. Αϊβαλή περί τεράστιας απόκλισης μεταξύ 86 εκ. € από τις μελέτες και των 700 εκ. €, που ισχυρίζεται ότι αναφέρουν ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ, δεν ευσταθούν σε καμία περίπτωση, διότι ως προεαναφέρθηκε ο κ. Αϊβαλής στηρίζεται σε αποσπασματικά δεδομένα και αναφέρεται μόνο στο κόστος μέρους του υπόγειου έργου μήκους 2,28 χλμ, δηλαδή του τμήματος μετά τον ΣΣ Αγ. Διονυσίου, και όχι του συνολικού έργου των 8 και πλέον χλμ. εκ των οποίων 5,13 χλμ. με πλήρη υπογειοποίηση, βασίζεται μόνο στο κόστος του υπογείου αυτού τμήματος και όχι στο σύνολο των απαιτούμενων έργων, ακόμη και για το τμήμα αυτό (έργα βύθισης και ανάδυσσης της γραμμής στην αρχή και στο πέρας της υπογειοποίησης, έργα αποκατάστασης του οδικού δικτύου υδραυλικών έργων και έργα παραλλαγών δικτύων ΟΚΩ έργα εξυγίανσης και βελτίωσης του εδάφους αναθεώρηση, απρόβλεπτα, ΓΕ και ΟΕ κλπ) και χωρίς να έχει υπολογίσει:

- Α. την αναθεώρηση, τα ΓΕ και ΟΕ και κυρίως τα απρόβλεπτα τα οποία σε έργα τέτοιας μορφής και μεγέθους είναι πολύ σημαντικά, και
- Β. ότι το κόστος του υπογείου αυτού τμήματος σύμφωνα με τα στοιχεία του συνόλου των μελετών (συγκοινωνιακή μελέτη, υδραυλική μελέτη κλπ) της ΕΡΓΟΣΕ εκτιμάται ότι με αναθεώρηση, απρόβλεπτα και ΓΕ & ΟΕ ανέρχεται στα 168,8 εκ. €.

Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι η αποσπασματική θεώρηση του Κου Αϊβαλή, να αναφέρεται μόνο στο υπόγειο έργο μετά τον Σ.Σ. Αγ. Διονυσίου, είναι και λανθασμένη από την άποψη ότι η τελική λύση που θα δοθεί δεν μπορεί να αναφέρεται μόνο σε αυτό καθώς η υπογειοποίηση του τμήματος αυτού δεν είναι ανεξάρτητη από το υπόλοιπο έργο και κυρίως από τον Σ.Σ. Αγ. Διονυσίου, από τον οποίο αρχίζει το τμήμα αυτό λαμβανομένου υπόψη, όπως προαναφέρθηκε, ότι η υπογειοποίηση του Σ.Σ. Αγ. Διονυσίου αποτελεί ένα ιδιαίτερα δύσκολο και πολύ υψηλού κόστους έργο.

Από τα ανωτέρω αναφερόμενα καθίσταται φανερό ότι επιχειρούνται με τα σχετικά δημοσιεύματα αποσπασματικές αναφορές και συγκρίσεις ανόμοιων πραγμάτων για λόγους εντυπωσιασμού, οι οποίες δεν βοηθούν τον δημόσιο διάλογο.

Επίσης, θα θέλαμε να επισημάνουμε ότι όσον αφορά το Project "CODE PATRAS", το οποίο είναι υπό την αιγίδα του Αυστριακού Πανεπιστημίου "ΕΤΗ" της Ζυρίχης σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Πατρών και Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, η ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε. δεν έχει καμία εμπλοκή, πέραν της παρουσίας της, στις δύο (2) εκδηλώσεις που έγιναν για αυτό το σκοπό στην Πάτρα.

Τέλος και πέραν όλων των ανωτέρω, θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε ότι ο ΟΣΕ, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του για τον στρατηγικό σχεδιασμό των έργων και όσον αφορά στο σχεδιασμό της διέλευσης της Σιδηροδρομικής Γραμμής (Σ.Γ.) από την Πόλη των Πατρών, έχει αναλάβει τον σχεδιασμό των απαιτούμενων έργων και την προώθηση των αντίστοιχων μελετών μέχρι την ολοκλήρωση της προμελέτης, ώστε να εξευρεθεί τελικά η βέλτιστη λύση για τη διέλευση της Σ.Γ. από την πόλη. Η ΕΡΓΑ Ο.Σ.Ε. Α.Ε. έχει αποστείλει στον ΟΣΕ όλα τα σχετικά στοιχεία των μέχρι σήμερα εκπονηθεισών μελετών, σχετικά με τη διέλευση της από την πόλη των Πατρών.

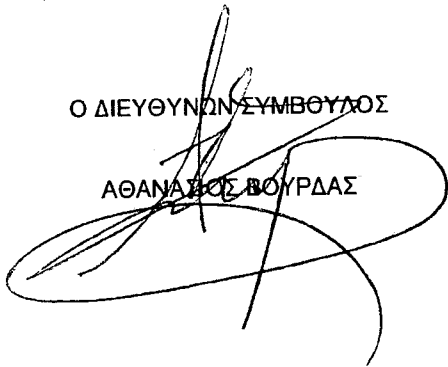
Επισημαίνεται ότι οι αποφάσεις χρηματοδότησης του συνόλου των έργων της γραμμής Κόρινθος – Πάτρας, αναφέρονται σε διπλή ηλεκτροκινούμενη Σ. Γ. και έχουν ως απαραίτητη προϋπόθεση τη σύνδεση αυτής με το λιμένα Πατρών.

Εφόσον, ο ΟΣΕ παραδώσει εγκαίρως τη σχετική προμελέτη (τέλος Μαρτίου), μπορεί να διεκδικηθεί βάσιμα η εξασφάλιση της απαραίτητης χρηματοδότησης για τη νέα σύγχρονη ηλεκτροκινούμενη Σ.Γ. προς το λιμάνι της Πάτρας και μπορεί να έχει ολοκληρωθεί και να λειτουργήσει μέχρι το έτος 2020.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για οποιαδήποτε περαιτέρω πληροφορία και διευκρίνιση.

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΟΥΡΔΑΣ



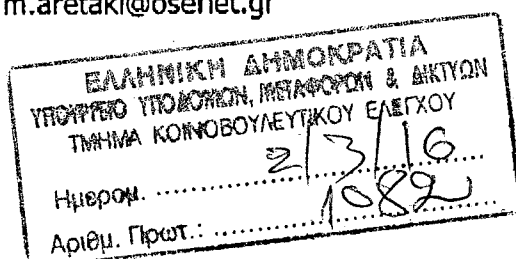


**ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ
ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ**

ΠΛΗΡ/ΡΙΕΣ : Μ. Αρετάκη
ΤΑΧ.Δ/ΝΣΗ : Καρόλου 1-3, Τ.Κ. 104 37 Αθήνα
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 210 5297720 (1720)
FAX : 210 5244430
e-mail : m.aretaki@osenet.gr



CERTIFIED M.S.
ISO 9001:20081554/Δ
ISO 14001:2004252/Π

**ΕΠΕΙΓΟΝ – ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ
(ΒΟΥΛΗ)**

**Αθήνα, 1 Μαρτίου 2016
Αρ. Πρωτ. : 112 067**

ΠΡΟΣ :

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
& ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
Αναστάσεως 2 και Τσιγάντε
15510 Παπάγου
Fax: 65.08.299
tkvel@yme.gov.gr

ΚΟΙΝ :

1. Γρ. Προέδρου Δ.Σ. & Διευθύνοντος Συμβούλου ΟΣΕ
2. ΚΦ

ΘΕΜΑ : Απάντηση στην Ερώτηση της Βουλής με αρ. 3436/23-2-2016

ΣΧΕΤ : Β-1024/25-2-2016 έγγραφό σας

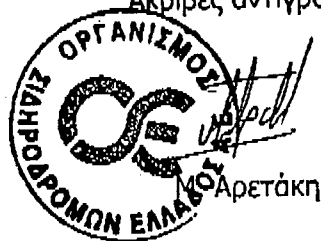
Σε απάντηση της υπ' αρ. 3436/23-2-2016 Ερώτησης του Βουλευτή κου Ν. Νικολόπουλου, σας γνωρίζουμε ότι οι μέχρι σήμερα εκπονηθείσες μελέτες είχαν ως φορέα υλοποίησης την ΕΡΓΟΣΕ.

Όσον αφορά τα αναφερόμενα σε προϋπολογισμούς διαφορετικού κόστους, αυτά αποτελούν αποσπασματικά στοιχεία ληφθέντα από διαφορετικού επιπέδου ωριμότητας και σκοπού μελέτες (προκαταρκτικές, σκοπιμότητας, χρηματοδότησης, κλπ) και για διαφορετικού μήκους και βάθους εφαρμογής υπογεία τμήματα.

Δεδομένου δε ότι μέχρι σήμερα δεν υφίσταται οριστική μελέτη για το σύνολο του έργου από τον Σ.Σ. Ρίου έως τον Σ.Σ. Αγ. Ανδρέα είναι κατανοητό ότι μόνον προσεγγιστικές εκτιμήσεις κόστους υπάρχουν εξαρτώμενες αφ' ενός από κακή ποιότητα του υπεδάφους και αφ' ετέρου από το βάθος και μήκος εφαρμογής των υπογείων τμημάτων του έργου. Συνεπώς οι όποιες κοστολογικές συγκρίσεις δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

Τέλος, τα αναφερόμενα ότι ο ΟΣΕ έδωσε δήθεν κατεύθυνση για την επίγεια χάραξη σε καθηγητές εγνωσμένου κύρους των τριών πολυτεχνείων, είναι δύσκολο να γίνει πιστευτό. Αντίθετα, ο ΟΣΕ έχοντας αναλάβει την εκπόνηση της προμελέτης χάραξης στην πόλη των Πατρών θα λάβει υπόψη του όλα τα υπάρχοντα επιστημονικά δεδομένα, την εξυπηρέτηση των κατοίκων και επισκεπτών της Πάτρας τόσο για την Προαστιακή χρήση όσο και την υπεραστική χρήση του σιδηροδρόμου στα πλαίσια της υφιστάμενης από την πολιτεία χρηματοδότησης του όλου έργου.

Ακριβές αντίγραφο



Ο Πρόεδρος Δ.Σ &
Δ/νων Σύμβουλος ΟΣΕ

Π. Θεοφανόπουλος