

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ- ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Θέμα: «Τραίνο στην Πάτρα - Προχειρότητες και παλινωδίες για ένα έργο που είναι πάλι στον "αέρα";».

Στο Χριστιανοδημοκρατικό κόμμα Ελλάδος απευθύνθηκαν πολλοί συμπολίτες μας διαβάζοντάς το άρθρο του κ. Σταύρου Πνευματικάκη από την Ρήξη φ. 134 με τίτλο : **"Τραίνο στην Πάτρα - Προχειρότητες και παλινωδίες για ένα έργο που είναι πάλι στον αέρα"**.

Συγκεκριμένα αναφέρει τα εξής :

" Οι σχέσεις της Πάτρας και γενικότερα της Δυτικής Ελλάδας με τον σιδηρόδρομο είναι ιδιαίτερα στενές. Από τα τέλη του 19ου αιώνα μέχρι και το 2011, που σταμάτησαν οριστικά και τα τελευταία δρομολόγια του ΟΣΕ προς την πρωτεύουσα της Αχαΐας, αποτελούσε το κύριο μέσο μετακίνησης των πολιτών από και προς την Αθήνα. Αλλά και στην ανάπτυξη και εκβιομηχάνιση της περιοχής έπαιξε τεράστιο ρόλο, μεταφέροντας αγροτικά και βιομηχανικά προϊόντα από και προς το κέντρο, καθ' όλη την διάρκεια του 20ου αιώνα.

Η λειτουργία του προαστιακού σιδηροδρόμου στην Πάτρα, από το 2011, έδειξε πόσο ανάγκη έχει η πόλη το τρένο. Μέσα σε λίγα χρόνια έχει γίνει η πλέον κερδοφόρα γραμμή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, εξυπηρετώντας εκατομμύρια επιβάτες κάθε χρόνο, σε μια πόλη 200.000 κατοίκων! Και, μάλιστα, καλύπτοντας μόνο ένα μέρος της πόλης.

Η αναγκαιότητα ύπαρξης σιδηροδρομικής σύνδεσης της τρίτης μεγαλύτερης πόλης της χώρας, με λιμάνι – πύλη προς τη Δύση, είναι δεδομένη και μάλιστα τώρα περισσότερο από ποτέ, συνυπολογίζοντας την παραγωγική καταστροφή που έχει συντελεστεί τα τελευταία χρόνια. Η ύπαρξη ενός γρήγορου και οικονομικού μέσου μεταφοράς αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την παραγωγική αναγέννηση της περιοχής, που εδώ και χρόνια βρίσκεται σε συνεχή παρακμή. Αλλά, και για την πρωτογενή παραγωγή, η ύπαρξη του σιδηροδρόμου μπορεί να δώσει νέες προοπτικές και νέες αγορές προώθησης των προϊόντων της περιοχής. Ιδιαίτερα η σύνδεση με το αεροδρόμιο του Αράξου, μπορεί να δώσει τεράστια ώθηση στην αγροτική παραγωγή της περιοχής. Όσο για το λιμάνι, είναι ζήτημα επιβίωσης η αύξηση της εμπορευματικής κίνησης, δεδομένου του ανταγωνισμού από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

Πριν τέσσερις περίπου μήνες κατατέθηκαν στον Δήμο Πατρέων, από το υπουργείο Υποδομών, τρεις εναλλακτικές προτάσεις για τον τρόπο διέλευσης. Η προχειρότητα που γενικά χαρακτηρίζει το ελληνικό κράτος είναι κάτι παραπάνω από εμφανής στις προτάσεις αυτές. Με πολύ γενικές και ελλιπείς περιγραφές, ελάχιστα έως καθόλου τεχνικά στοιχεία και κοστολογήσεις της πλάκας. Καμιά από τις προτάσεις δεν απαντάει πλήρως και πειστικά στα θέματα που απασχολούν την πόλη και τους

κατοίκους της. Η μία μάλιστα από αυτές (περιμετρική διέλευση σιδηροδρομικής γραμμής) είναι εμφανές ότι έγινε για να απορριφθεί, δεδομένου του χρόνου και του κόστους υλοποίησής της. Οι άλλες δύο προβλέπουν κατά κύριο λόγο επίγεια χάραξη, μέσα από πυκνοκατοικημένες περιοχές, με μερική υπογειοποίηση στο κέντρο της πόλης.

Τα προβλήματα πολλά, με κυριότερο την άρνηση του ΟΣΕ και της ΕΡΓΩΣΕ στο να δημοσιοποιήσει τις υπάρχουσες προμελέτες και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου, ώστε να ενημερωθεί ο λαός και οι φορείς της πόλης για να υπάρξει η αναγκαία συζήτηση και διαβούλευση. Οι εγκεκριμένοι περιβαλλοντικοί όροι που υπάρχουν μέχρι την Κανελλοπούλου, τις παρυφές της πόλης δηλαδή, δεν προβλέπουν τη λειτουργία του προαστιακού, καθώς είναι από το 2008, όταν ακόμα δεν λειτουργούσε προαστιακός! Η περιοχή διέλευσης πλέον είναι ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη, παρ' όλα αυτά θα γεμίσει ορύγματα ανόδου και καθόδου της γραμμής, ενώ σε ορισμένα σημεία θα υπερυψωθεί αισθητά με επιχωματώσεις, εγκλωβίζοντας περιοχές και καταστρέφοντας το μικροκλίμα, καθώς κόβεται η επαφή με τη θάλασσα. Ακόμη, δεν έχει απαντηθεί εάν θα υπάρξει περίφραξη των γραμμών, τοιχία με ηχοπετάσματα, ενδιάμεσες στάσεις του προαστιακού και πολλά άλλα. Επιπλέον, στα περισσότερα σημεία που υπάρχει υπογειοποίηση, οι κλίσεις που προβλέπονται από τις μελέτες φτάνουν το 2% όταν ο οδοντωτός σιδηρόδρομος, που ενώνει το Διακοπτό με τα Καλάβρυτα, έχει μέγιστο 1,75%!

Ακόμα και μετά από οχλήσεις του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας, που εκ του θεσμικού του ρόλου οφείλει να γνωρίζει και να παίρνει θέση σε τόσο σημαντικά έργα, η απάντηση ήταν αρνητική. Όλο αυτό το σκηνικό συνοδεύεται και από δηλώσεις κρατικών παραγόντων, οι οποίοι μιλάνε συνεχώς για τρένο μέχρι τον Άγιο Διονύσιο, τις παρυφές του κέντρου της πόλης δηλαδή!

Η προοπτική να σταματήσει το έργο αμέσως πριν το βασικό κομμάτι της υπογειοποίησης και κυρίως χωρίς να φτάσει στο νέο λιμάνι, φανερώνει και τις προθέσεις των εμπλεκόμενων φορέων να ξεπετάξουν ένα έργο απαραίτητο για την πόλη, όπως όπως, αδιαφορώντας για τις ανάγκες που αυτό επιβάλλεται να καλύψει.

Ανεξάρτητα από τις προθέσεις, φανερές και μη, της κυβέρνησης και των εμπλεκόμενων φορέων, ανεξάρτητα από τις πολιτικές σκοπιμότητες που υποκρύπτονται και τα όποια μικροσυμφέροντα, η πόλη είναι υποχρεωμένη να συζητήσει και να αποφασίσει τι θέλει τελικά.

Ο ΟΣΕ από τη μεριά του, και κατ' επέκταση η κυβέρνηση, είναι υποχρεωμένοι να δώσουν όλα τα απαραίτητα στοιχεία ώστε να υπάρξει μια ολοκληρωμένη συζήτηση και να διαμορφωθεί μια πρόταση με τις λιγότερες δυνατές επιπτώσεις, η οποία παράλληλα να είναι και υλοποιήσιμη.

Τα στοιχεία μια τέτοιας πρότασης δεν μπορεί παρά να είναι:

Υπογειοποίηση στο μεγαλύτερο μέρος της διέλευσης εντός του πυκνοκατοικημένου αστικού ιστού, και οπωσδήποτε τουλάχιστον από την Κανελλοπούλου μέχρι το νέο λιμάνι.

Υποχρεωτικά παράλληλη λειτουργία του προαστιακού, διατήρηση των υπάρχουσών στάσεων και επέκτασή του προς τις νότιες συνοικίες της πόλης.

Στις περιοχές που προβλέπεται επίγεια διέλευση, αυτή να είναι κατά το δυνατόν ηπιότερη, με χαμηλές ταχύτητες και όσο το δυνατόν περισσότερες ισόπεδες και ανισόπεδες διαβάσεις, ώστε οι περιοχές αυτές να μην κόβονται στα δύο. Παράλληλα, να γίνουν έργα ανάπλασης σε αυτές τις περιοχές, για ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων.

Το τρένο δεν είναι εχθρός της πόλης και των κατοίκων της, είναι το ηπιότερο, οικολογικότερο και φιλικότερο μέσο μαζικής μεταφοράς. Είναι υποχρέωση όλων, πολιτείας, τοπικών φορέων και κατοίκων, να έρθει το συντομότερο στην πόλη. Οι αναπτυξιακές προοπτικές και τα οφέλη είναι τεράστια, κρίσιμα για την επιβίωση της ευρύτερης περιοχής. Είναι αστείο να μιλάει η κυβέρνηση για παραγωγική ανασυγκρότηση, αλλά στο όνομα της εξωφρενικής σπατάλης, σε προηγούμενα τμήματα του έργου, να κοιτάει πονηρά να το κλείσει όπως όπως. Το κόστος δεν μπορεί να είναι το κριτήριο υλοποίησης του έργου, μιλάμε για την Τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας, την πύλη της χώρας προς τη Δύση. Παράλληλα, θα πρέπει να γίνουν σεβαστές οι αιτιολογημένες ενστάσεις των κατοίκων, αλλά και η σημερινή μορφή της πόλης, που έχει αλλάξει αισθητά σε σχέση με την εποχή που το τρένο κυκλοφορούσε ακόμη στη Δυτική Ελλάδα. Όμως το τρένο πρέπει να έρθει στην περιοχή και αυτό να γίνει άμεσα. Σε καμιά περίπτωση δεν πρέπει να χαθεί άλλη μια ευκαιρία”.

Κατόπιν των ανωτέρω , ερωτάσθε :

1. Πότε επιτέλους θα ολοκληρωθεί το συγκεκριμένο έργο; Αληθεύουν οι πληροφορίες , όπως αυτές παρουσιάζονται άνωθεν , ότι το έργο είναι πάλι στον «άερα»;
2. Γιατί μέχρι τώρα δεν έχετε δημοσιοποιήσει τις υπάρχουσες προμελέτες και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου, ώστε να ενημερωθεί ο λαός και οι φορείς της πόλης για να υπάρξει η αναγκαία συζήτηση και διαβούλευσης; Θα το πράξετε και τότε θα γίνει αυτό;
3. Θα δώσετε όλα τα απαραίτητα στοιχεία, ώστε να υπάρξει μια ολοκληρωμένη συζήτηση και να διαμορφωθεί μια πρόταση με τις λιγότερες δυνατές επιπτώσεις, η οποία παράλληλα να είναι και υλοποιήσιμη;

Συγκεκριμένα : (όπως αναφέρει ο κ. Πνευματικάκης) : Υπογειοποίηση στο μεγαλύτερο μέρος της διέλευσης εντός του πυκνοκατοικημένου αστικού ιστού, και οπωσδήποτε τουλάχιστον από την Κανελλοπούλου μέχρι το νέο λιμάνι.

Υποχρεωτικά παράλληλη λειτουργία του προαστιακού, διατήρηση των υπαρχουσών στάσεων και επέκτασή του προς τις νότιες συνοικίες της πόλης.

Στις περιοχές που προβλέπεται επίγεια διέλευση, αυτή να είναι κατά το δυνατόν ηπιότερη, με χαμηλές ταχύτητες και όσο το δυνατόν περισσότερες ισόπεδες και ανισόπεδες διαβάσεις, ώστε οι περιοχές αυτές να μην κόβονται στα δύο. Παράλληλα, να γίνουν έργα ανάπλασης σε αυτές τις περιοχές, για ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων.

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος