

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Θέμα: «Γκρίζα σύννεφα» για την Πατρών-Πύργου. Το έργο μπήκε σε νέες περιπέτειες».

Ανησυχία στην τοπική κοινωνία, για την «σιγή ασυρμάτου» από το Υπουργείο Υποδομών, ενώ η αγωνία των πολιτών της Δυτικής Ελλάδος και Πελοποννήσου για την ολοκλήρωση της δημοπρασίας της Πατρών-Πύργου συνεχίζεται.

Η είδηση πως η Κομισιόν απαιτεί από το υπουργείο νέα μελέτη, για μικρότερο έργο (ή ακόμα και απλή αναβάθμιση του υπάρχοντος δρόμου), βάσει της οποίας και σε αντιδιαστολή με την ήδη κατατεθειμένη μελέτη, θα αποφασιστεί ή όχι η χρηματοδότηση του έργου, συσσωρεύει νέα γκρίζα «σύννεφα» πάνω από τον δρόμο, ο οποίος από την στιγμή που... εξοβελίστηκε από το συνολικό έργο της «Ολυμπίας Οδού» έχει μπει σε περιπέτειες που ενδεχομένως οδηγήσουν έως και σε... ματαίωσή του, τουλάχιστον ως προς το μέγεθος και την ποιότητα που οι κοινωνίες της βορειοδυτικής Πελοποννήσου οραματίζονταν.

Η Πατρών - Πύργου δεν είναι απλά ένας δρόμος που θα συνδέει δύο μεγάλες πόλεις της Πελοποννήσου. Ούτε καν ένας κρίσιμος άξονας για την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας, που θα διευκολύνει την μεταφορά προϊόντων από τον κάμπο της Ηλείας προς την Πάτρα και την Αθήνα ή από την ΒΙΠΕ της Πάτρας προς το λιμάνι της αχαϊκής πρωτεύουσας. Αποτελεί τμήμα του δυτικού οδικού άξονα της χώρας, με εξίσου μεγάλη σημασία και για τη Μεσσηνία, που θα αναπτύξει συνολικά τη δυτική Πελοπόννησο. Δεδομένου ότι ο «δυτικός σιδηροδρομικός άξονας» παραμένει ακόμα... όνειρο - και έτσι θα παραμείνει για αρκετά χρόνια ακόμα - η δημιουργία του δυτικού οδικού άξονα θα είναι για πολύ καιρό η μόνη προϋπόθεση ανάπτυξης μιας περιοχής με δυναμική πρωτογενή παραγωγή αλλά και προοπτική εκρηκτικής τουριστικής ανάπτυξης.

Αυτό όμως κινδυνεύει πλέον να τιναχτεί στον αέρα, εφόσον η Κομισιόν αποφασίσει να μην χρηματοδοτήσει το έργο ως «κλειστό αυτοκινητόδρομο», αλλά ως έναν οδικό άξονα μικρότερου μεγέθους και κατώτερης ποιότητας.

Επειδή, όπως έγινε γνωστό η ομάδα τεχνικών συμβούλων της Κομισιόν που έχει αναλάβει το «ξεσκόνισμα» του φακέλου που κατέθεσε το υπουργείο, ενημέρωσε τη Διαχειριστική Αρχή και τη Δ.Ο.Υ. (Διεύθυνση Οδικών Υποδομών) ότι απαιτείται να αξιολογηθεί και συμπληρωματικό σενάριο νέου οδικού άξονα με μειωμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Κατόπιν όλων τούτων ερωτάσθε κ. Υπουργέ:

1^ο Αληθεύει ότι το έργο μπαίνει σε νέες περιπέτειες με την υπογραφή των συμβάσεων να κινδυνεύουν και πως η διαδικασία μέχρι να υπογραφούν οι συμβάσεις για τα τμήματα που έχουν ήδη παραχωρηθεί (και ενδεχομένως παραχωρηθούν μέχρι την τελική απόφαση) αναμένεται να είναι ακόμα μακριά μα προπαντός και κυρίως κινδυνεύει να τιναχτεί στον αέρα, εφόσον η Κομισιόν αποφασίσει να μην χρηματοδοτήσει το έργο ως «κλειστό αυτοκινητόδρομο», αλλά ως έναν οδικό άξονα μικρότερου μεγέθους και κατώτερης ποιότητας;

2^ο Η νέα μελέτη αποτελεί μία τεχνοκρατική και γραφειοκρατική διαδικασία που θα ξεπεραστεί ή μήπως ενέχει τον κίνδυνο «υποβάθμισης» του έργου, εφόσον δεν αποδειχθεί η σημασία του και τέλος η κατάθεση του Φακέλου Μεγάλου Έργου –που αρχικώς προγραμματιζόταν να κατατεθεί την άνοιξη του 2017- δεν αποκλείεται πλέον να κατατεθεί το φθινόπωρο και τούτο να σημαίνει πως και το 2017 θα φύγει χωρίς συμβάσεις και υπογραφές για το έργο και τότε στην καλύτερη των περιπτώσεων, ο αυτοκινητόδρομος θα τελειώσει τα μέσα του 2022, αφού όλες οι δημοπρατήσεις προβλέπουν χρονικό διάστημα κατασκευής 42 μήνες, δηλαδή 3,5 χρόνια;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος