



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	811
Αριθμ. Πρωτ. ΑΙΤΗΣ.ΚΑΤ.ΕΓΓΡΑΦΩΝ	71
Ημερομ. Καταθέσεως	30 10 12



ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής Ν. Αχαΐας – Ανεξάρτητος

ΕΡΩΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΚΕ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Θέμα: Νότια χάραξη Ολυμπίας Οδού, ένα ακόμη μνημείο «υποσχέσεων που έμειναν υποσχέσεις» από κυβερνήσεις και υπουργούς.

Η απόφαση των δύο Δημοτικών Συμβουλίων Πατρέων και Δυτικής Αχαΐας να προσφύγουν στη δικαιοσύνη διεκδικώντας τη νότια χάραξη ξαναβάζει επιτακτικά το αίτημα, ενώ εγκυμονεί κινδύνους για την εξέλιξη του έργου.

Ταυτόχρονα όμως επιμένει η επιτροπή κατοίκων στην άποψη ότι πρέπει να σκληρύνει η στάση των τοπικών φορέων που διεκδικούν τη νότια χάραξη στην Πατρών-Πύργου, με την κατάθεση νομικής προσφυγής σαν μια μορφή άσκησης ασφυκτικής πίεσης.

Η νότια (δηλαδή πιο ορεινή) χάραξη του αυτοκινητόδρομου Πάτρα - Πύργος, στο τμήμα μεταξύ Μιντιλογλίου και Κάτω Αχαΐας, ήταν ένα παλιό και δίκαιο αίτημα φορέων και πολιτών της περιοχής, από την εποχή που ακόμα σχεδιαζόταν το οδικό έργο, ως τμήμα της Ολυμπίας Οδού.

Η επιχειρηματολογία δεν έχει αλλάξει την τελευταία διετία. Υποστήριζε και εξακολουθεί να υποστηρίζει σύμπασα η πολιτική τάξη και η κοινωνία ότι η κατασκευή του νέου αυτοκινητοδρόμου, στην υπάρχουσα χάραξη καταστρέφει μια περιοχή ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και μεγάλης οικιστικής ανάπτυξης. Για την επιτροπή των κατοίκων, η μελλοντική πορεία των δύο μεγάλων οικιστικών κέντρων (Πάτρα και Δυτική Αχαΐα) εξαρτάται από την όδευση του αυτοκινητοδρόμου και της νέας σιδηροδρομικής γραμμής. Τα μέλη της θεωρούν αδιανόητο να τριχοτομείται ένας συνεχής οικιστικός χώρος, μέγιστου πλάτους μεταξύ ακτογραμμής και ορεινής ζώνης τα τριακόσια μέτρα.

Επιπλέον, εκτιμούν ότι η υπάρχουσα παλαιά εθνική οδός, που σήμερα διασχίζει τους οικισμούς σε απόσταση αναπνοής, από κατοικίες, σχολεία, εκκλησίες, θα γίνει λόγω και των διοδίων δρόμος τεράστιου κυκλοφοριακού φόρτου, με όσους κινδύνους αυτό συνεπάγεται. Υποστηρίζουν ακόμα ότι θα αποκλειστούν περιοχές μεταξύ τους, ιδιαίτερα με τον σιδηρόδρομο, καθώς θα απαιτηθούν γέφυρες και τοιχία που θα προκαλέσουν σοβαρή όχληση, περιβαλλοντικές αλλοιώσεις και θα τεθεί σε κίνδυνο η επέκταση της λειτουργίας του προαστιακού σιδηροδρόμου, από Πάτρα προς Κάτω Αχαΐα. Η επιτροπή πιστεύει ότι είναι προτιμότερο για περιβαλλοντικούς λόγους, κοινωνικής συνοχής κ.ά. ο νέος αυτοκινητόδρομος μήκους 13,5 χιλιομέτρων να γίνει με τη νότια χάραξη, δηλαδή να περάσουν αυτοκινητόδρομος και τρένο μετά το Μιντιλόγλι από τη βιομηχανική περιοχή με κατάληξη την Κάτω Αχαΐα.

Το πάγκοινο αίτημα μεταφέρθηκε σε τρεις - τέσσερις κυβερνήσεις και σε όλους τους υπουργούς Υποδομών που πέρασαν, συμπεριλαμβανομένου και του σημερινού, Χρίστου Σπίρτζη. Από όλους τους υπουργούς δόθηκαν γενικές και αόριστες υποσχέσεις. «Θα δούμε», «θα το εξετάσουμε», κλπ. Η αλήθεια είναι όμως ότι μόνο ένας υπουργός, ο πρώτος στη σειρά, Γιώργος Σουφλιάς, ζήτησε την εκπόνηση μίας προκαταρκτικής μελέτης για το ενδεχόμενο αλλαγής της χάραξης του δρόμου, που εκείνη την εποχή και υπό τις συνθήκες κατασκευής του αυτοκινητόδρομου από την Κόρινθο μέχρι τον Πύργο ως ενιαίο έργο, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αλλαγή θα είχε μεγαλύτερο κόστος και θα προκαλούσε καθυστέρηση στο έργο.

Το έργο όμως, καθυστέρησε έτσι κι αλλιώς. Αρχικά απεντάχθηκε από την «Ολυμπία Οδό» και αφού «πάγωσε» για μερικά χρόνια, στη συνέχεια ήρθε η σημερινή κυβέρνηση και αποφάσισε να το σπάσει σε επιμέρους εργολαβίες.

Πολλοί έλεγαν ότι καθυστέρηση ήταν κάτι πολύ κακό, που όμως έδινε τη δυνατότητα πλέον να ξαναμελετηθεί ή νότια χάραξη και να αποφύγει η περιοχή της δυτικής Αχαΐας την τριχοτόμηση που της προκαλεί η παρουσία δύο δρόμων (παλιά και νέα εθνική) και - σιδηροδρομικής γραμμής.

Μάλιστα, σε σύσκεψη που είχε γίνει παλαιότερα στο υπουργείο Υποδομών, ο κ. Σπίρτζης φέρεται να υποσχέθηκε στους τοπικούς φορείς την εκπόνηση μιας νέας μελέτης. Ωστόσο, ενώ έχουν περάσει τουλάχιστον 1,5-2 χρόνια από τότε, η πραγματικότητα αποδεικνύει πως καμία νεότερη μελέτη δεν έγινε και ο αυτοκινητόδρομος προχωράει πάνω στις παλιές μελέτες, απλώς όχι ως ενιαίο, αλλά ως τμηματικό έργο.

Επειδή, η αντιπρόταση των κατοίκων έχει ελεγχθεί από υπηρεσιακούς παράγοντες του υπουργείου και το πρόσθετο κόστος που προκύπτει δεν είναι επιβαρυντικό.

Επειδή, όπως επισημαίνει όμως ο Δήμος Πατρέων ακόμα παραμένει ανικανοποίητο το αίτημα των τριών δημάρχων Πάτρας, Δυτικής Αχαΐας και Ερυμάνθου, για συνάντηση με τον υπουργό Υποδομών Χρήστο Σπίρτζη.

Επειδή, ο νέος σύγχρονος και ασφαλής αυτοκινητόδρομος Πατρών – Πύργου είναι αναγκαίος και πρέπει να καλύπτει τις λαϊκές ανάγκες.

Επειδή η Νότια χάραξη κινδυνεύει να μείνει στην ιστορία ως ένα ακόμα μνημείο «υποσχέσεων που έμειναν υποσχέσεις» από κυβερνήσεις και υπουργούς.

Καλείσθε να απαντήσετε:

1. Γιατί δεν κρατήσατε την υπόσχεση που δώσατε προς τους εκπροσώπους της Αχαΐας για την εκπόνηση νέας μελέτης της νότιας χάραξης;
2. Έχετε στα χέρια σας την αντίστοιχη μελέτη που έγινε επί Σουφλιά; Να κατατεθεί
3. Ποιο είναι το επιβαρυντικό κόστος της νέας νότιας χάραξης; Να κατατεθεί η σχετική κοστολογημένη εισήγηση
4. Δώσατε απάντηση στο διατυπωθέν αίτημα των τριών δημάρχων Πάτρας, Δυτικής Αχαΐας και Ερυμάνθου, για συνάντηση με εσάς και τον Υπουργό Υποδομών; Να κατατεθεί η αλληλογραφία.
5. Πως απαντάτε στους φορείς και τους κατοίκους που θέλουν να προσφύγουν στη δικαιοσύνη, καθώς και να προχωρήσουν σε κινητοποιήσεις προκειμένου να δικαιωθούν όσον αφορά στη νότια χάραξη της Πατρών- Πύργου, όπως αποφάσισαν στην κοινή σύσκεψη;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος