

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΑΘΗΝΑ 31/10/17

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Θέμα: «Υποβολή έντονων παραπόνων από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Πατρέων για τη μη ικανοποίηση του αιτήματος τους, για παράκαμψη της σιδηροδρομικής γραμμής, στην πόλη της Πάτρας, από το Ρίο μέχρι το νέο λιμάνι»

Σχετικά με τη συνημμένη επιστολή, μέσω email, παρακαλείσθε για τον σχολιασμό σας, σε όσα εμπεριέχονται σ' αυτή. Το θέμα ενδιαφέρει αρκετούς συμπατριώτες και συγκεκριμένα μας το έθεσε η κα ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΓΕΡΟΠΑΝΑΓΙΩΤΗ - ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ, Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Πατρέων, email «proedros.patras@gmail.com» και μάλιστα ζητά να της μεταφέρουμε την απάντηση του αρμόδιου Υπουργού.

Ο ερωτών βουλευτής

**Νίκος Ι. Νικολόπουλος
Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού
Κόμματος Ελλάδος**

Ο ΓΕ

Αριθμός 748

**21^η Συνεδρίαση
Δημοτικού Συμβουλίου Πατρέων
της 25^{ης} Οκτωβρίου 2017**

Στην Πάτρα και στην Αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου, στο κτίριο ΛΑΔΟΠΟΥΛΟΥ, σήμερα την **25^η Οκτωβρίου 2017**, ημέρα **Τετάρτη** και ώρα **15.30**, μετά από γραπτή πρόσκληση της κας Προέδρου, με αριθμό **21/20-10-2017** η οποία εκδόθηκε νομότυπα και δόθηκε σε όλους τους κ.κ. Δημοτικούς Συμβούλους, ήλθαν για συνεδρίαση, για την εξέταση των (68) θεμάτων της ημερησίας διατάξεως, τα παρακάτω Μέλη του Σώματος:

1) Γεροπαναγιώτη - Θεοδωρακοπούλου Αικατερίνη- Πρόεδρος, 2) Μπακαλάρους Χρήστος- Αντιπρόεδρος, 3) Θωμόπουλος Βασίλειος - Γραμματέυων, 4) Αθανασόπουλος Ανδρέας- Αντ/ρχος, 5) Γιαννιτσοπούλου Ιουλία- Αντ/ρχος 6) Κορδός Χρήστος- Αντ/ρχος, 7) Μελάς Παναγιώτης- Αντ/ρχος, 8) Πελεκούδας Δημήτριος- Αντ/ρχος, 9) Πλέσσας Διονύσιος- Αντ/ρχος, 10) Στάμος Παύλος- Αντ/ρχος, 11) Αξιώτη Βικτωρία, 12) Ασπρούλια Σοφία, 13) Βακάλογλου Παντελής, 14) Βουκελάτος Σπυρίδων, 15) Γκοτσόπουλος Ιωάννης, 16) Δημησιάνος Δημήτριος, 17) Δριμάλας Επαμεινώνδας, 18) Καββαδία Θεοδοσία, 19) Κακατοσίδης Βασίλειος, 20) Κανελλόπουλος Ιωάννης, 21) Λαζαρίδης Ιωάννης, 22) Λέκκα Ελένη, 23) Μουστάκας Θεοδόσιος, 24) Νικηφορίδης Γεώργιος, 25) Τουλγαρίδης Θεόδωρος, 26) Τσαλαμιδά Αναστασία, 27) Χρυσοβιτσάνος Νικόλαος, 28) Θεοδωρόπουλος Νικόλαος, 29) Μανέτας Ιωάννης, 30) Μπίρμπα Ουρανία, 31) Νικολάου Ανδρέας, 32) Ντρίνιας Θεόδωρος, 33) Ξυλιάς Θεόδωρος, 34) Παναγιωτόπουλος Ανδρέας, 35) Πατούχας Χρήστος, 36) Σιγαλός Γεώργιος, 37) Τσιμπούκης Ιωάννης και 38) Φίλιας Ανδρέας.

Οι κ.κ. Αγγελόπουλος Θεόδωρος, Γεωργακόπουλος Ηλίας, Γκοτσόπουλος Ηλίας, Κανκάς Γεώργιος, Οικονομόπουλος Νικόλαος, Σπαρτινός Κων/νος και Χριστόπουλος Κων/νος δεν ήρθαν αν και κλήθηκαν.

Οι κ.κ. Γρηγόρης Ηλίας- Γραμματέας, Μπirlή Ελένη και Τζανάκος Νικόλαος δεν ήρθαν αν και κλήθηκαν, απουσιάζοντας δικαιολογημένα.

Η κα Σαμούρη – Βαγενά Ακριβή δεν ήρθε από την αρχή της συνεδρίασης, αλλά αργότερα, όπως φαίνεται παρακάτω στα πρακτικά.

Επίσης στη συνεδρίαση ήλθε και ο κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΕΛΕΤΙΔΗΣ - Δήμαρχος Πατρέων.

Αφού έγινε νόμιμη απαρτία, η κα Πρόεδρος κηρύσσει την έναρξη της συνεδρίασης.

(Διευκρινίζεται ότι στη συνεδρίαση ήρθε η κα Σαμούρη – Βαγενά Ακριβή, ενώ έφυγε ο κ. Μπακαλάρους Χρήστος).

Στη συνέχεια, η κα Πρόεδρος, εισάγει το αριθ. 11 θέμα της ημερησίας διατάξεως: «Διέλευση σιδηροδρομικής γραμμής», (σχετικό το από 24-10-2017 εισηγητικό έγγραφο του Αντιδημάρχου Πολεοδομικού Σχεδιασμού, Περιβάλλοντος και Έργων Υποδομής).

Το Σώμα, κατά τη διάρκεια συζήτησης του θέματος, άκουσε την κα Πρόεδρο, τον κ. Δήμαρχο, τον αρμόδιο εισηγητή – Αντιδήμαρχο, τους επικεφαλής των δημοτικών παρατάξεων, τους λοιπούς ομιλητές – δημοτικούς συμβούλους, τον Πρόεδρο του Πολιτιστικού Συλλόγου Προαστίου και κατοίκους.

Μετά την αναλυτική συζήτηση που πραγματοποιήθηκε και με τη διευκρίνιση ότι στη συνεδρίαση επανήλθε ο κ. Μπακαλάρους Χρήστος ενώ αποχώρησαν οι κ.κ. Θεοδωρόπουλος

Νικόλαος, Νικολάου Ανδρέας, Παναγιωτόπουλος Ανδρέας, Φίλιας Ανδρέας και Πλέσσας Διονύσιος, κατετέθησαν 3 προτάσεις προς ψήφιση:

- α) Η εισήγηση επί του θέματος της Δημοτικής Αρχής, όπως αυτή συμπληρώθηκε μετά τη συζήτηση του θέματος, την οποία υπερψήφισαν τα παρόντα μέλη της (25) και οι κ.κ. Πατούχας Χρήστος και Σαμούρη – Βαγενά Ακριβή (σύνολο 27).
- β) Της Δημοτικής παράταξης ΡΑΠ, όπως αυτή καταγράφεται στα αναλυτικά πρακτικά και την οποία υπερψήφισαν οι κ.κ. Μπίρμπα Ουρανία, Τσιμπούκης Ιωάννης, Ξυλιάς Θεόδωρος, Μπακαλάρος Χρήστος και Ντρίνιας Θεόδωρος (σύνολο 5).
- γ) Της δημοτικής παράταξης «Τώρα για την Πάτρα», όπως αυτή καταγράφεται στα αναλυτικά πρακτικά και την οποία υπερψήφισαν οι κ.κ. Σιγαλός Γεώργιος και Μανέτας Ιωάννης (σύνολο 2).

Κατόπιν των ανωτέρω, **το Σώμα,**

ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

Εγκρίνει την εισήγηση επί του θέματος της Δημοτικής Αρχής, ως κάτωθι:

Στα πλαίσια της δημιουργίας του σιδηροδρομικού άξονα Πάτρα – Αθήνα - Θεσσαλονίκη, έργο που είναι ενταγμένο στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, οι μέχρι σήμερα κυβερνήσεις, κατέληξαν στο σχεδιασμό η νέα σιδηροδρομική γραμμή να ακολουθεί την παλιά χάραξη και να περάσει μέσα από το πολεοδομικό συγκρότημα του Δήμου Πατρέων, με δύο εναλλακτικές προτάσεις, την επιφανειακή και την υπόγεια. Η υπόγεια χάραξη είχε και την έγκριση του Περιφερειακού Συμβουλίου, ακυρώθηκε όμως λόγω υπερβολικά υψηλού κόστους.

Έγκαιρα, ως Δήμος είχαμε τοποθετηθεί με σχετικό υπόμνημα και σε συνάντηση με τον Υπουργό Μεταφορών και Δικτύων, κ. Σπίρτζη το Φλεβάρη του 2016. Αναφέραμε μεταξύ άλλων «(...)Γνωρίζουμε και λαμβάνουμε υπόψη μας το σχεδιασμό των μεγάλων επιχειρηματικών συμφερόντων, του κεφαλαίου, για την ανάδειξη της Ελλάδας σε κόμβο μεταφοράς ενέργειας και εμπορευμάτων. Αυτός ο σχεδιασμός αφορά την ανάπτυξη του κλάδου της εφοδιαστικής (αποθήκευση και διανομή εμπορευμάτων) και του τουρισμού. Σχεδιασμός που στην Πάτρα βλέπει ένα νέο σημαντικό λιμάνι με εξαιρετική θέση, που θα διαθέτει σιδηροδρομική σύνδεση και δυνατότητα ανάπτυξης λιμενικών υποδομών. Το σχέδιο της επιφανειακής διέλευσης του σιδηροδρόμου από την Πάτρα, όπως παρουσιάστηκε πρόσφατα από τους ΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ, αντικειμενικά διευκολύνει αυτούς τους σχεδιασμούς. Αδιαφορεί ουσιαστικά για τις επιπτώσεις στην ζωή των λαϊκών στρωμάτων, την ουσιαστική διχοτόμηση της πόλης και τον αποκλεισμό της από το παραλιακό της μέτωπο.(...)».

Προβάλλαμε την πρόταση μας για σιδηροδρομική παράκαμψη του πολεοδομικού συγκροτήματος του Δήμου Πατρέων και νέα χάραξη που θα περνάει από τη βιομηχανική ζώνη παράλληλα με την προτεινόμενη Νότια Χάραξη του αυτοκινητόδρομου. Ένα από τα βασικά κριτήρια ήταν η μη καταστροφή του οικιστικού περιβάλλοντος, όπως για παράδειγμα συνέβη στο Διακοπτό. Επίσης, αναδείξαμε την ανάγκη ο σιδηρόδρομος να μη σταματάει στην Πάτρα αλλά να φτάνει σε Πύργο και Μεσσηνία.

Τα κριτήρια μας είναι να ικανοποιηθούν οι ανάγκες μετακίνησης της λαϊκής οικογένειας, να βελτιωθεί το οικιστικό περιβάλλον και η ποιότητα ζωής. Σε κάθε περίπτωση να μην μετακυληθεί το κόστος στις πλάτες του λαού μας.

Στις 20 Γενάρη η κυβέρνηση καταθέτει τη βασική εξεταζόμενη λύση για τη διέλευση της Νέας Σιδηροδρομικής Γραμμής. Αυτή προβλέπει την επιφανειακή διέλευση στην υπάρχουσα χάραξη από το Ρίο μέχρι το σιδηροδρομικό σταθμό του Αγ. Διονυσίου. Από εκεί θα ξεκινάει η υπογειοποίηση μέχρι τον Αγ. Ανδρέα (μήκους 2,6 χλμ.) και από τον Αγ. Ανδρέα θα συνεχίζει επιφανειακά, μέχρι το Νέο Λιμάνι της Πάτρας. Το κόστος από την Κανελοπούλου μέχρι το νέο λιμάνι εκτιμά ότι θα ανέλθει στα 248 εκ ευρώ.

Με την πρότασή της, απορρίπτει μια παραλλαγή της πρότασής μας, για μικρή παράκαμψη της Πάτρας εξαιτίας του υψηλού κόστους το οποίο εκτιμούσε ότι θα ανέλθει στα 690 εκ ευρώ.

Την πρόταση της Κυβέρνησης την απορρίψαμε επιμένοντας στην ανάγκη σιδηροδρομικής παράκαμψης της πόλης. Συγκεκριμένα, σε σχετική ενημέρωση στο Δημοτικό Συμβούλιο στις 26/7/2017 αναφέρουμε «(...) Επαναλαμβάνουμε για μια ακόμα φορά, ότι η καλύτερη και μακροπρόθεσμα συμφέρουσα για το λαό λύση, είναι η περιμετρική διέλευση του τραίνου από την Πάτρα και εν συνεχεία, παράλληλη στο νέο προς Πύργο αυτοκινητόδρομο, της νέας σιδηροδρομικής γραμμής, με κάθετη σύνδεση του λιμανιού στο ύψος της ιδιοκτησίας του Ο.Λ.ΠΑ. Α.Ε. στην Πειραιϊκή – Πατραϊκή και στη Βιομηχανική Ζώνη. Προτείνουμε επίσης στο βαθμό που με ευθύνη της κυβέρνησης απορρίπτεται αυτή η πρόταση, την υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής. Με αυτή την πρότασή μας δημιουργείται μια γραμμική ζώνη πολλών χιλιομέτρων με πράσινο, ποδηλατόδρομο, διαδρομή περιπάτου, που θα αναπλάσει με τον καλύτερο τρόπο ολόκληρη την περιοχή. (...)».

Η Κυβέρνηση επανήλθε με μια σχετική τροποποίηση της αρχικής της πρότασης. Για το τμήμα πριν την Αγυιά και μέχρι τον Αγ. Διονύσιο, αντί της επιφανειακής διάβασης, προτείνει την διέλευση με την μέθοδο Cut and Cover, με το επιπλέον κόστος να ανέρχεται στα 100 εκ ευρώ.

Η κυβέρνηση, με αυτή της την πρόταση, μας εμπαίζει. Επιμένουμε στην πρότασή μας για περιμετρική διέλευση του τραίνου από το Ρίο. Σε καμία περίπτωση δεν θα αποδεχτούμε μετά το Ρίο οποιαδήποτε επιφανειακή διέλευση της ηλεκτροκίνητης σιδηροδρομικής γραμμής. Εάν, με ευθύνη της Κυβέρνησης, απορριφθεί, απαιτούμε την πλήρη υπογειοποίηση της γραμμής από το Ρίο έως το νέο λιμάνι.

Η Πρόεδρος

Ο Γραμματέων

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΓΕΡΟΠΑΝΑΓΙΩΤΗ
- ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΘΩΜΟΠΟΥΛΟΣ