

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Βουλευτής Ν. Αχαΐας – Ανεξάρτητος

4999
22-1-2019

Ερώτηση προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: Θα μείνει ανεκμετάλλευτη η λιμενική υποδομή που είναι ήδη έτοιμη; Ποιο το χρονοδιάγραμμα, ποιο το κόστος, ποιος ο φορέας υλοποίησης, ποια η διασφάλιση των απαιτούμενων κονδυλίων για την υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής μέχρι το Νέο λιμάνι;

Πρόσφατα ο υπουργός Υποδομών, σε συνάντηση με το Δήμαρχο της Πάτρας, ανακοίνωσε ότι πολύ σύντομα θα ξεκινήσει η επέκταση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής από το Ρίο στον Αγ. Διονύσιο. Την υπογειοποίηση της γραμμής σε όλο το μήκος των 6,5χλμ. παρουσίασε ως «δώρο» προς την πόλη. Για την επέκταση μέχρι το νέο λιμάνι, είπε μόνον ότι ο ανάδοχος του έργου Ρίο-Αγ. Διονύσιος θα εκπονήσει και τη μελέτη της επέκτασης, χωρίς περισσότερες διευκρινίσεις.

Οι οποίες, νομίζω, είναι αναγκαίες, γιατί απ' όσο γνωρίζω, η διαδικασία αυτή είναι πρωτότυπη και βρίσκεται σε αντίθεση με τις διατάξεις περί εκτελέσεως δημοσίων έργων και εκπόνησης μελετών. Και δεδομένου ότι πρόκειται για δύσκολο έργο, νομίζω ότι όταν εξασφαλισθεί η χρηματοδότηση, θα πρέπει να δημοπρατηθεί με το σύστημα «μελέτη-κατασκευή» μεταξύ περιορισμένου αριθμού εργοληπτών, κατόπιν προεπιλογής.

Όσο για το «δώρο» του ΟΣΕ, η μέχρι τώρα εμπειρία διδάσκει: «φοβού των ΟΣΕ και δώρα φέροντα». Ας περιμένουμε τις εξελίξεις με την ελπίδα ότι δεν θα έχουμε δυσάρεστες εκπλήξεις. Φθάνοντας στον Αγ. Διονύσιο και στρώνοντας μονή γραμμή 300μ. κατά μήκος του κρηπιδώματος Νο 13 στην προβλήτα Άστιγγος, που είναι δίπλα στο σταθμό, ο ΟΣΕ εκπληρώνει τη συμβατική του υποχρέωση προς τις Κοινοτικές Αρχές των Βρυξελλών να φθάσει το τρένο στο λιμάνι (παλαιό ή νέο, δεν έχει σημασία).

Η προβλήτα Άστιγγος κλείνει από τον Νότο τη λιμενολεκάνη Γλυφάδας η οποία προστατεύεται από τον κυματοθραύστη, διαθέτει 800μ κρηπιδώματα βάθους 10-12μ και χερσαία επιφάνεια 50.000 τ.μ. περίπου. Η ΠΑΤΡΑ έχει, λοιπόν, λιμενολεκάνη που είναι απολύτως κατάλληλη για εμπορικά πλοία και την κρύβουμε, βαφτίζοντάς την «λεκάνη κρουαζιέρας». (Επισημαίνω ότι το 2018 είχαμε ΜΙΑ μόνον προσέγγιση κρουαζιεροπλοίου και το 2017 δύο ή τρεις). Και όταν σε τρία με τέσσερα χρόνια φθάσει το τρένο στον Αγ. Διονύσιο, σύμφωνα με τις εξαγγελίες του υπουργού, θα έχει τη δυνατότητα σιδηροδρομικής σύνδεσης με μία γραμμή μήκους 300μ. Ενώ για να φθάσει το τρένο στο νέο λιμάνι, θα χρειαστεί να διανύσει πολύ μεγαλύτερη «απόσταση» από την γεωγραφική απόσταση των 4χλμ. Ας μην αφήνουμε ανεκμετάλλευτη αυτή την λιμενική υποδομή που ήδη είναι έτοιμη.

Κατόπιν τούτων ερωτάσθε:

1^{ον} Θα μείνει ανεκμετάλλευτη η λιμενική υποδομή που είναι ήδη έτοιμη;

2^{ον} Ποιο το χρονοδιάγραμμα, ποιο το κόστος, ποιος ο φορέας υλοποίησης, ποια η διασφάλιση των απαιτούμενων κονδυλίων για την υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής μέχρι το Νέο λιμάνι;

Ο Ερωτών Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος