

ΠΑΒ	2996
20 ΜΑΙ. 2010	

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ: ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ : ΝΙΚΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ : ΑΧΑΪΑΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ

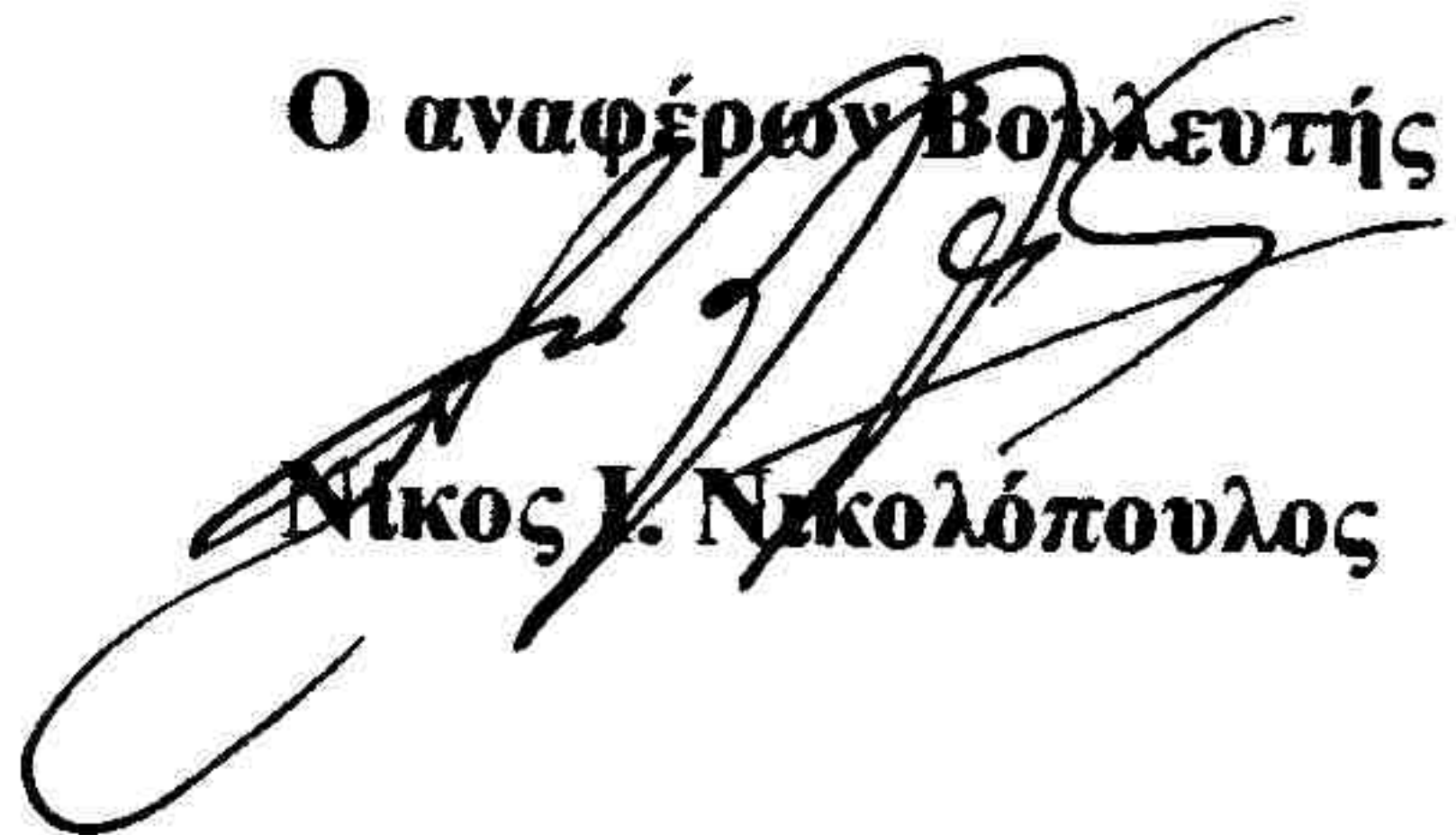
ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ

- **ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**
- **ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ και ΔΙΚΤΥΩΝ**

Θέμα : «Υπόγεια χάραξη σιδηροδρόμου στην Πάτρα»

Σχετικά με το δημοσίευμα της τοπικής εφημερίδας «Πελοπόννησος» (08.05/2010) που αφορά την εξέλιξη του έργου υπογειοποίησης του σιδηροδρόμου στην Πάτρα και άλλες λύσεις που αναζητά η ΕΡΓΟΣΕ λόγω οικονομικών ζητημάτων

Ο αναφέρων Βουλευτής


Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Ο ΟΣΕ συζητάει 3η λύση για να μετριάσει τις αντιδράσεις των πατρινών

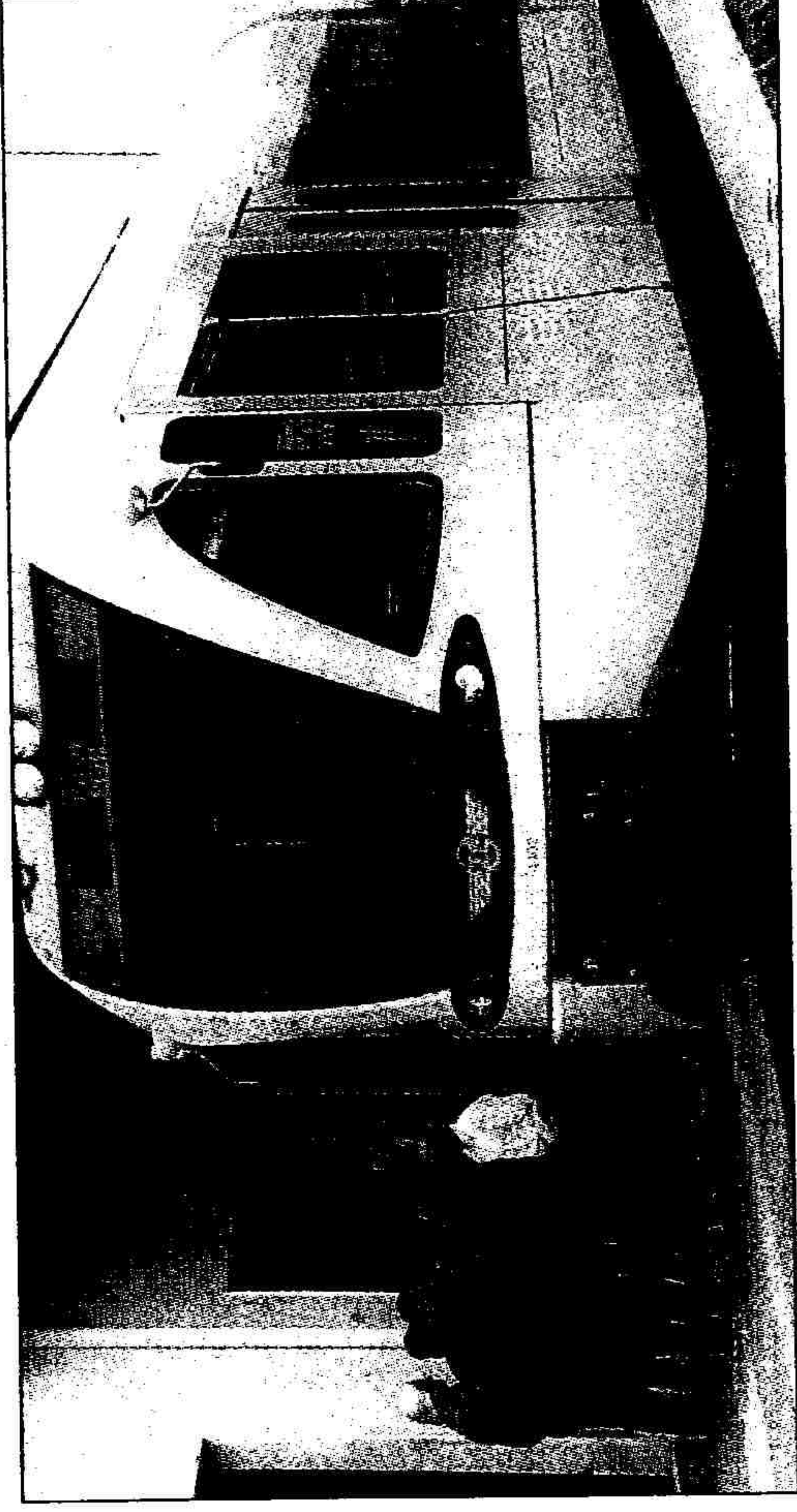
«Αντίο» λόγω Κρίσης στην υπόγεια χάραξη

Εναλλακτική λύση για το πέρασμα του τρένου από την Πάτρα φέρεται να εξετάζει η ΕΡΓΟΣΕ, καθώς τα οικονομικά δεδομένα δεν ευνοούν τη λύση της υπογειοποίησης για τη διέλευση του σιδηροδρόμου από την πόλη. Το δημοσιονομικό χάος μάλλον καθιστά απαγορευτική την προοπτική, όπως «ψιθυρίζουν» τα κορυφαία στελέχη του Οργανισμού, αποφεύγοντας μέχρι τώρα να το δημοσιοποιήσουν. Τα σενάρια αναμένεται να εκτεθούν στους τοπικούς παράγοντες προκειμένου να επιλεγεί εκείνο που θα συναντήσει τις μικρότερες αντιστάσεις.

Της ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ ΤΣΙΚΡΙΤΖΗ

Για τις αντιδράσεις της τοπικής κοινότητας ανησυχεί η ΕΡΓΟΣΕ και η Κυβέρνηση για τις πολιτικές συνέπειες. Αυτοί είναι οι δύο βασικότεροι λόγοι για τους οποίους εξακολουθεί να είναι μετέωρο το έργο της υπόγειας διάβασης του σιδηροδρόμου από την αρχαϊκή πρωτεύουσα, παρότι κορυφαία στελέχη εξομολογούνται σε δικούς τους κύκλους ότι η Πάτρα θα πρέπει να ξεχάσει την προοπτική της υπογειοποίησης. Την οπία στο παρελθόν ο ίδιος ο Οργανισμός, υπό άλλες διοικήσεις αλλά και με καλύτερα οικονομικά δεδομένα, την εμφάνιζε στους πατρινούς ως «κλειδωμένη απόφαση».

Το κόστος μοιάζει απαγορευτικό και για έναν επιπρόσθετο λόγο που είναι το γεγονός ότι η νέα σιδηροδρομική χάραξη είναι από μόνη της ακριβό έργο, αλλά έχει επιβαρυνθεί σημαντικά και από τις απαλλοτριώσεις, μιας και οι αποζημιώσεις (επί χάρτου...) έχουν εξαπλασιαστεί σε σχέση με τον αρχικό προϋπολογισμό.



Τα στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ αρχίζουν να συζητούν εναλλακτικά σενάρια για την διέλευση του τρένου χωρίς την υπογειοποίηση

Τεράστια δαπάνη θεωρεί το υπουργείο υποδομών το κόστος υπογειοποίησης σε περίπτωση που εφαρμοστεί το εγκεκριμένο σενάριο με τη σιδηροδρομική γραμμή να βυ-

θίζεται σταδιακά, να συναντά υπόγειο τον σταθμό του Αγίου Διονυσίου και να συνεχίζει ώσπου να συναντήσει το νέο Διμάνι. Καθώς λοιπόν η λύση της υπογειοποίησης μοι-

άζει οικονομικά ασύμφορη, η ΕΡΓΟΣΕ επεξεργάζεται εναλλακτικές λύσεις σε μια προσπάθεια να ικανοποιήσει και το αίτημα του Δημάρχου Πατρέων να μην διατηρηθεί η υφιστάμενη γραμμή που καθίσταται εμπόδιο στο όραμα του Α. Φούρα να βγει η πόλη στη θάλασσα με την ανάπτυξη του θαλασσιού μετώπου.

Ωστόσο τεχνοκράτες και πολιτικά πρόσωπα ανησυχούν για τις αντιδράσεις που θα συναντήσουν, δεδομένου ότι υπάρχουν φορείς, όπως το ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδος, που θεωρούν την υπογειοποίηση αδιαπραγμάτευτο έργο για την Πάτρα. Παρόλα αυτά ίσως να μην είναι αυτός ο μόνος στόχος της περριοχής που θα πρέπει να αναθεωρηθεί. Πρόσφατα ο δήμαρχος Πατρέων Α. Φούρας με δεδομένη την οικονομική κατάσταση της χώρας δήλωσε πρόσφατα ότι θα πρέπει να αναθεωρήσουμε τους στόχους μας, εννοώντας προφανώς επανακατάρτιση ατζέντας σε ρεαλιστική βάση, προσαρμοσμένη στις επιπτώσεις της Κρίσης και την προοπτική στρόφής σε αναπτυξιακές κατευθύνσεις.