

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

688
07 ΣΕΠ. 2010

ΑΝΑΦΟΡΑ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ

- **ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ και ΔΙΚΤΥΩΝ**

Θέμα: Νότια χάραξη ΟΣΕ

Σχετικά με το δημοσίευμα της εφημερίδας «Πελοπόννησος» (20/08/2010) που αφορά προτάσεις του καθηγητή κ. Π. Παναγόπουλου για το θέμα της νότιας χάραξης του σιδηροδρόμου στην Αχαΐα

Ο αναφέρων Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Παρέμβαση του Πάνου Παναγόπουλου, διδάκτορος του Πανεπιστημίου Σορβόννης

Νότια χάραξη έστω και τώρα, ειδάλλως το τρένο δεν θα τρέχει...

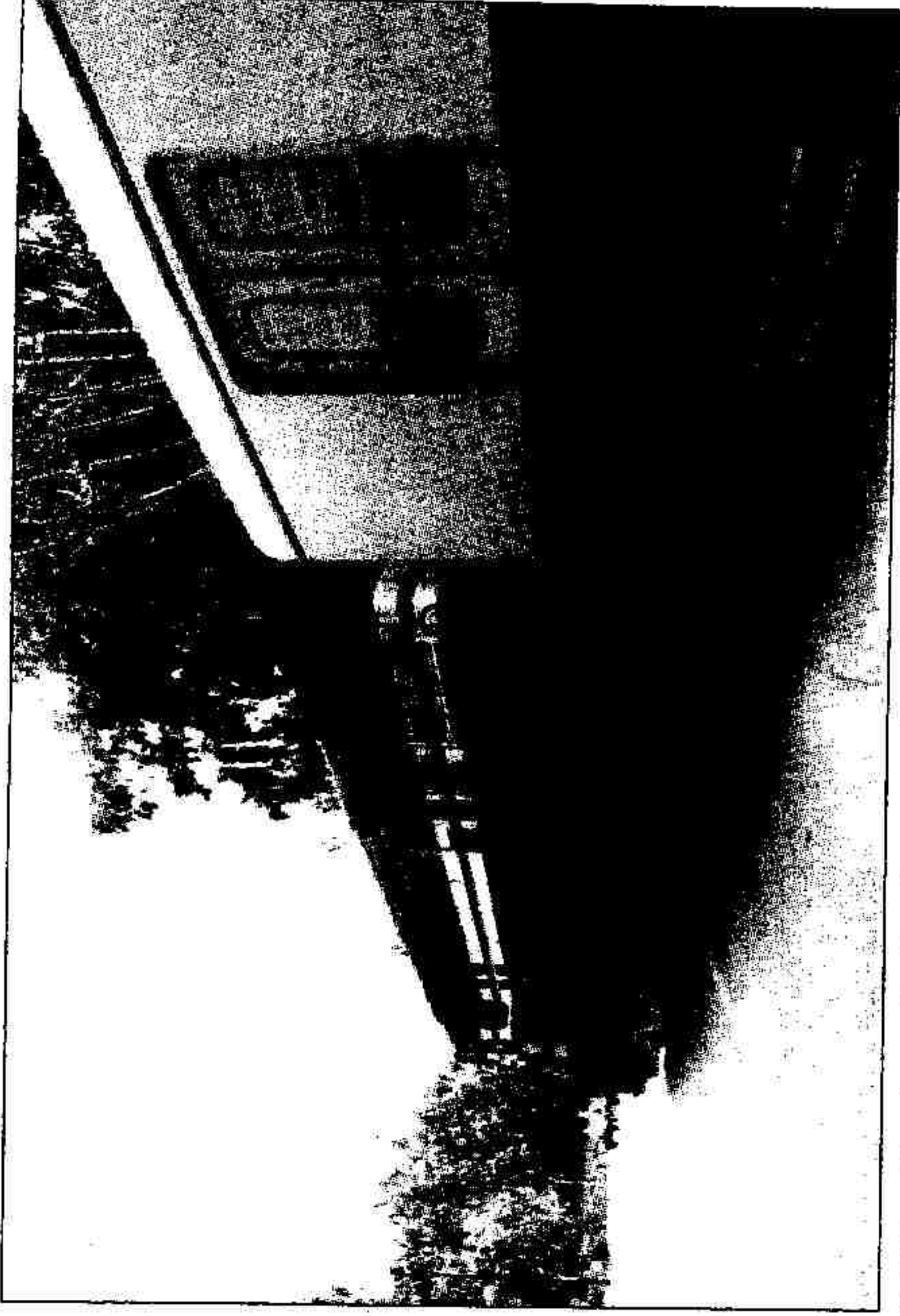
Το αίτημα για νοτιότερη χάραξη του σιδηροδρόμου επαναφέρει ο Πάνος Παναγόπουλος διδάκτωρ Πανεπιστημίου της Οξφόρδης και επίτιμος πρόεδρος της Ομοσπονδίας Οικολογικών Οργανώσεων του Κορινθιακού. Μάλιστα σε εκτενές άρθρο του καταγράφει και για ποιους κατά τη γνώμη του λόγους προτίμησαν ΕΡΓΟΣΕ και φορείς τη βόρεια χάραξη την οποία θεωρεί αμφιλεγόμενη.

«Νότια χάραξη έστω και τώρα» ζητά για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Κιάτο - Πάτρα ο Πάνος Παναγόπουλος, διδάκτωρ Πανεπιστημίου της Σορβόννης και επίτιμος πρόεδρος της Ομοσπονδίας Οικολογικών Οργανώσεων του Κορινθιακού. Εξηγώντας οργανωμένα άλλων τους λόγους για τους οποίους υπερασπίζεται τη συγκεκριμένη λύση, υποστηρίζει:

■ Από την πρώτη στιγμή (το έτος 2000) είχαμε υπ' όψη τους ότι η πρόσφατη τότε επίσημη (από το ΥΠΕΧΩΔΕ) Ειδική Χωροταξική Μελέτη (ΕΧΜ) για τον Κορινθιακό, όχι μόνον προέβλεπε νότια χάραξη προκειμένου για σιδηρόδρομο υψηλών ταχυτήτων, αλλά αιτιολογούσε κι όλες το γιατί δεν έπρεπε να γίνει βόρεια χάραξη, διότι έσου δηλαδή κατοικημένων περιοχών, εκτάσεων υψηλής παραγωγικότητας, κ.λπ.

■ Είχαμε προειδοποιήσει ότι ήταν πρακτικά αδύνατον να λειτουργήσει η βόρεια χάραξη με υψηλές ταχύτητες.

■ Ήταν φως φανάρι πως οι απαλλοτριώσεις με οικοπεδικές αξίες και σε υψηλής παραγωγικότητας πολυτελείς καλλιέργειες θα στοίχιζαν «ο σούκος αηδόνι», έ-



Η άμεση αλλαγή της χάραξης είναι αναγκαία, σύμφωνα με τον ακαδημαϊκό δάσκαλο

ναντι της νότιας χάραξης όπου το 90% και πλέον των εκτάσεων είναι δημόσιες. Εδώ κρύβεται και το μεγάλο μυστικό, διότι ενώ οι συνολικές δαπάνες βόρειας και νότιας χάραξης ήταν σχεδόν οι ίδιες, στον προϋπολογισμό του «έργου» δεν περιλαμβάνονται οι απαλλοτριώσεις. Αυτές τις πληρώνει αποκλειστικά ο κρατικός προϋπολογισμός χωριστά και έτσι η βόρεια χάραξη αφήνει (τα κατά τη γνώμη μας) πολυπόθητα... περιθώρια.

Ακολούθως, ο κ. Παναγόπουλος θυμίζει

τις θέσεις που κατά καιρούς είχαν εκφραστεί από συγκεκριμένους φορείς και αναφέρει:

«Η τοπική αυτοδιοίκηση Α' βαθμού στην μέγιστη πλειοψηφία στάθηκε στο ύψος των περιστάσεων και βοήθησε τον απεγνωσμένο αγώνα της Ομοσπονδίας υπέρ της νότιας χάραξης. Ορισμένοι μάλιστα από τους τοπικούς άρχοντες, ήρθαν σε ρήξη με τα κόμματά τους και αγνόησαν την κομματική πειθαρχία που επέβαλαν οι παράλογες (και όχι ανιδιοτελείς κατά την

εκτίμησή μας) εισηγήσεις της ΕΡΓΟΣΕ.

Αντίθετα οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις έδρασαν κατά πλειοψηφία ως φρένο της ΕΡΓΟΣΕ, έτσι ώστε τελικά να εγκρίνουν αυτές τις... «περιβαλλοντικές μελέτες», με μόνη τη δικαιολογία ότι δελεάστηκαν από το ότι η διαδρομή Αθήνα-Πάτρα θα γινόταν σε 1 ώρα και 15' αντί των 2 ωρών και 15' που είναι η πραγματικότητα. Υπ' όψη ότι το λεωφορείο μετά την ανακατασκευή της Ν.Ε.Ο. και τη μεταστέγαση από το σταθμό του Κηφισού, θα κάνει κάτω από 2 ώρες».

Ειδική αναφορά κάνει στο ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδος για να επισημάνει:

«Μετά από την ειδική ημερίδα του 1999 που οργάνωσε το ίδιο το Τ.Ε.Ε./Δ. Ελλάδας με πρόεδρο τον κ. Κοτσάνη και με κεντρικό ομιλητή τον καθηγητή συγκοινωνιολόγο κ. Αμπαμκούκιν, ετάχθη υπέρ της νότιας χάραξης. Όπως όμως αιφνιδίως το ίδιο το ΤΕΕ/Δ. Ελλάδας με άλλο πρόεδρο πήρε απόφαση αντίθετη! Δικιά τους είναι η επιστήμη, ό,τι θέλουν την κάνουν και εξ άλλου, πληροφоруμέθα τώρα τελευταία ότι, «το νόμιμο είναι και ηθικό» και ο κ. Παναγόπουλος καταλήγει:

«Προτείνουμε να προτιμηθεί έστω και τώρα η νότια χάραξη, και για να αξιοποιηθεί ορθολογικά το πρώτο τμήμα της διαδρομής που είναι ίσως το μεγαλύτερο, και για να μην ταφεί το όνειρο του σιδηροδρόμου, αν όχι υψηλών, τουλάχιστον μέσων ταχυτήτων, αλλά κυρίως για να μην απαξιωθεί οικονομικά και αυτό το δίκτυο προτού καν λειτουργήσει».