

ΜΙΧΑΛΗΣ ΜΠΕΚΙΡΗΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ ΑΧΑΪΑΣ

Αθήνα 31 -05-2011

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Θέμα: Ξιδάτες καιλαδάτες

Σχετ: το δημοσίευμα της εφημερίδας «ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ» που αναφέρεται «Να πείσουμε τις Τράπεζες» αυτό φαίνεται είναι το ζητούμενο για το Υπουργείο Μεταφορών Υποδομών για την συνέχιση των εργασιών στην «Ολυμπία Οδό» όπως τόνισε χθες από τα Καλάβρυτα ο Υπουργός Δημήτρης Ρέππας επεφύλαξε πάντως καλές ειδήσεις για το λιμάνι της Πάτρας και για το διακονιάρη.

Ο αναφέρων Βουλευτής

Μιχάλης Β. Μπεκίρης

Συνημμένα
φ/ο Δημοσιεύματος

ΠΑΘ	6185
06 ΙΟΥΝ. 2011	

Θετικός ο Δ. Ρέππας για Διακονιάρη-Λιμάνι, αρνητικός για τρένο ♦ Ερωτηματικό το αεροδρόμιο

Ειδοάτες και... Λαδάτες

«Να πείσουμε τις Τράπεζες» αυτό φαίνεται να είναι το ζητούμενο για το υπουργείο Μεταφορών - Υποδομών για τη συνέχιση των εργασιών στην «Ολυμπία Οδό», όπως άλλωστε τόνισε χθες από τα Καλάβρυτα ο υπουργός Δημόσιας Έργων, Δημήτρης Ρέππας. Επεφύλαξε πάντως καλές ειδήσεις για το λιμάνι της Πάτρας που εντάσσεται στα διευρωπαϊκά δίκτυα ως κόμβος μεταφορών και για το Διακονιάρη, για τον οποίο φέρεται να βρίσκεται στην τελική της φάση η υπογραφή της σύμβασης με την ΤΕΡΝΑ που, όλα δείχνουν, ότι θα είναι ο ανάδοχος για τις υπολειπόμενες εργασίες.

Της ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ ΤΣΙΚΡΙΤΣΗ

Η σημαντική μείωση στα έσοδα των διοδίων είναι ένας από τους βασικούς λόγους που οι Τράπεζες έχουν σταματήσει τις χρηματοδοτήσεις προς τους παραχωρησιούχους των πέντε αυτοκινητοδρόμων. Και αυτό γιατί από τη μία η οικονομική κρίση, από την άλλη η μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου «οι Τράπεζες αμφιβάλουν για τη βιωσιμότητα του έργου. Ωστόσο ο κ. Ρέππας έδειξε να έχει κατανοήσει πλήρως τις αντιδράσεις για τις υψηλές τιμές των διοδίων κι επανέλαβε ότι θα επιχειρηθεί μείωση κατά 50%. Ανέφερε ότι είναι κατανοητό να διαμαρτυρούνται οι χρήστες της Πατρών - Κορίνθου που οδηγούν σε έναν υπό κατασκευή δρόμο και πληρώνουν πολλά, «δεν μπορεί

όμως να δεχτώ ότι κάποιοι αρνούνται να πληρώσουν σε δρόμους που έχουν κατασκευαστεί» πρόσθεσε.

ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

Προτεραιότητα στα έργα που συνδέονται με το Λιμάνι δίνεται με την ένταξή του στα διευρωπαϊκά δίκτυα ως ευρωπαϊκός κόμβος, τόνισε ο κ. Ρέππας εξηγώντας τη σημασία μιας τέτοιας εξέλιξης. Ο υπουργός αναφέρθηκε στα έργα που υπολείπονται, όπως για παράδειγμα τη δημιουργία της 5ης νηοδρόμου, ωστόσο απέφυγε να απαντήσει σε όσους φορείς ζήτησαν την άμεση λειτούργεια των νέων εγκαταστάσεων.

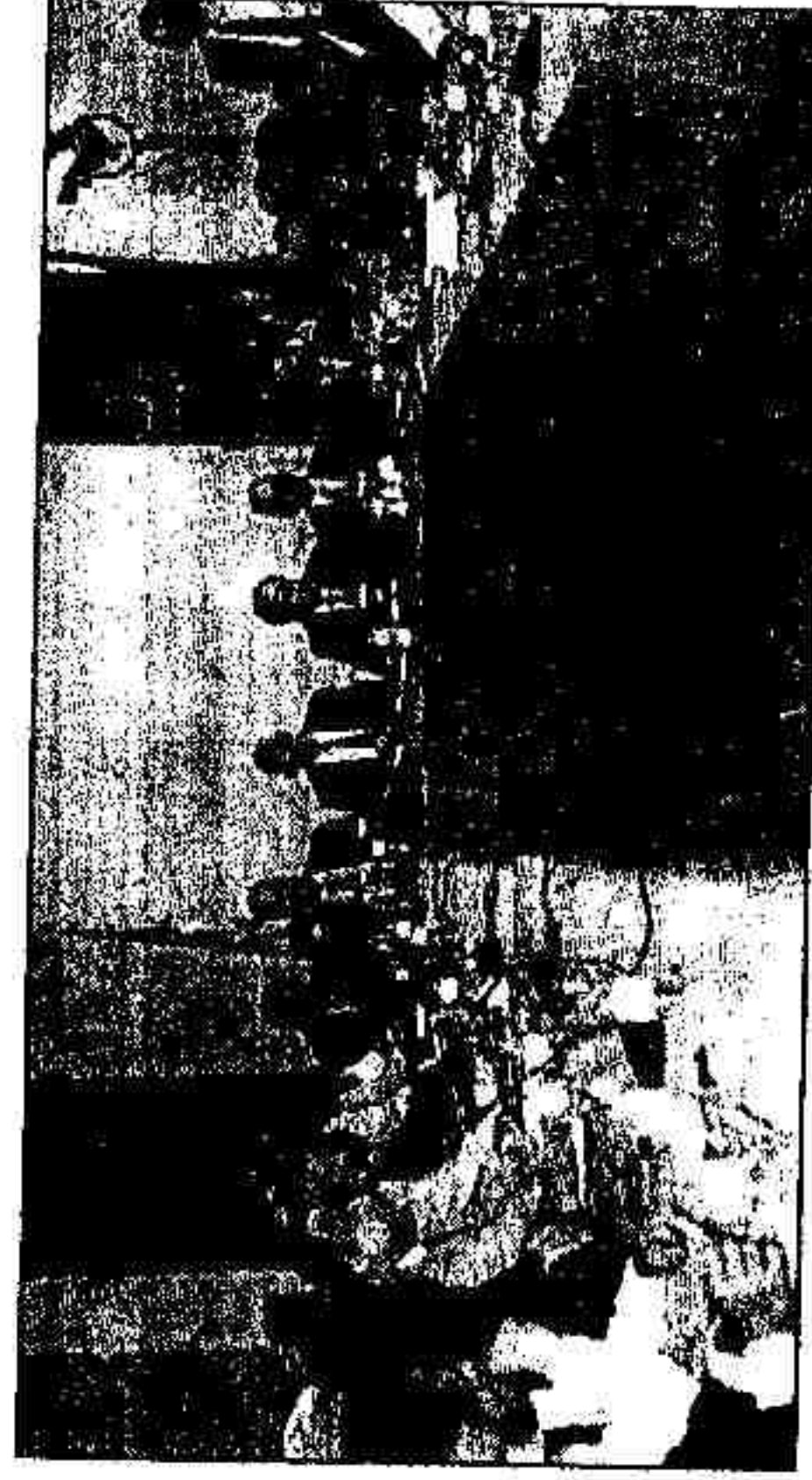
Ο ΔΙΑΚΟΝΙΑΡΗΣ

Εντός των ημερών αναμένεται να υπογραφεί η σύμβαση για το Διακονιάρη, προσδιόρισε ο υπουργός

Μεταφορών, προσθέτοντας ότι η ανάδοχος του έργου είναι η κατασκευαστική εταιρεία ΤΕΡΝΑ που θα ολοκληρώσει τις εργασίες.

ΤΟ ΤΡΕΝΟ

Ανοικτό άφησε το πέρας του νέου τρένου από την Πάτρα ο Δ. Ρέππας, θυμίζοντας ότι για το συγκεκριμένο τμήμα δεν υπάρχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Κατά ένα μέρος θα ανιληθούν χρήματα από το τρέχον ΕΣΠΑ, αλλά θα χρειαστούν επιπρόσθετοι πόροι από άλλη πηγή χρηματοδότησης. Ούτως ή άλλως το τμήμα Ρίο - Πάτρα θα ασχολήσει μελλοντικά την Κυβέρνηση, αφού με βάση τον σημερινό προγραμματισμό, μέχρι το 2016 αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί το τμήμα Αίγιο - Ρίο προϋπολογισμού 530 εκ. €. Στις 7 Ιουνίου εξάλλου προσδιορίζεται η δημοπράτηση των



Ο Δ. Ρέππας αναφέρθηκε αναλυτικά στα έργα της περιοχής στην τοποθέτησή του

ΝΙΚΟΣ ΣΠΟΥΝΑΚΗΣ

«Προβληματική» η υπογειοποίηση

Στη θέση του ότι η υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής δεν αποτελεί λύση για το πρόβλημα του νέου τρένου από την Πάτρα, εμμένει ο Νίκος Σπουνάκης. Ως υπουργός Μεταφορών προ διετίας περίπου, είχε παραπέμψει τη συζήτηση για το τμήμα Ρίο - Πάτρα μετά το 2015. Η «Π» τον συνάντησε χθες στα Καλάβρυτα ως αναπληρωτή υπουργό Περιβάλλοντος και του θύμισε την κουβέντα που άναψε φωτιά. «Δεν μου αρέσει να λέω ψέματα. Είμαι μηχανικός - αρχιτέκτονας και μπορώ να γνωρίζω τι μπορεί να γίνει και πόσο θα κοστίσει». Εκτίμησε ότι η βύθιση της σιδηροδρομικής γραμμής από Ρίο έως Πάτρα «θα είναι σαν να φτιάχνουμε μετρό». Υπολόγισε ότι το κόστος είναι μιάμιση φορές μεγαλύτερο και μεγαλώνει ακόμη περισσότερο αν συνυπολογιστεί κανείς ότι βρίσκεται κοντά στη θάλασσα. «Πουθενά στην Ευρώπη δεν χρηματοδοτούν υπογειοποίηση. Υπάρχουν τεχνικές λύσεις, ώστε να περνάει το τρένο μέσα από τις πόλεις χωρίς να προκαλείται όχληση. Το είπα τότε κι ας στεναχωρήσα τον φίλο μου τον Ανδρέα (σ.σ. Φούρα, ως δήμαρχο Πατρέων).

ΙΑΤΙ