

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

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς τον υπουργό

- **Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων**

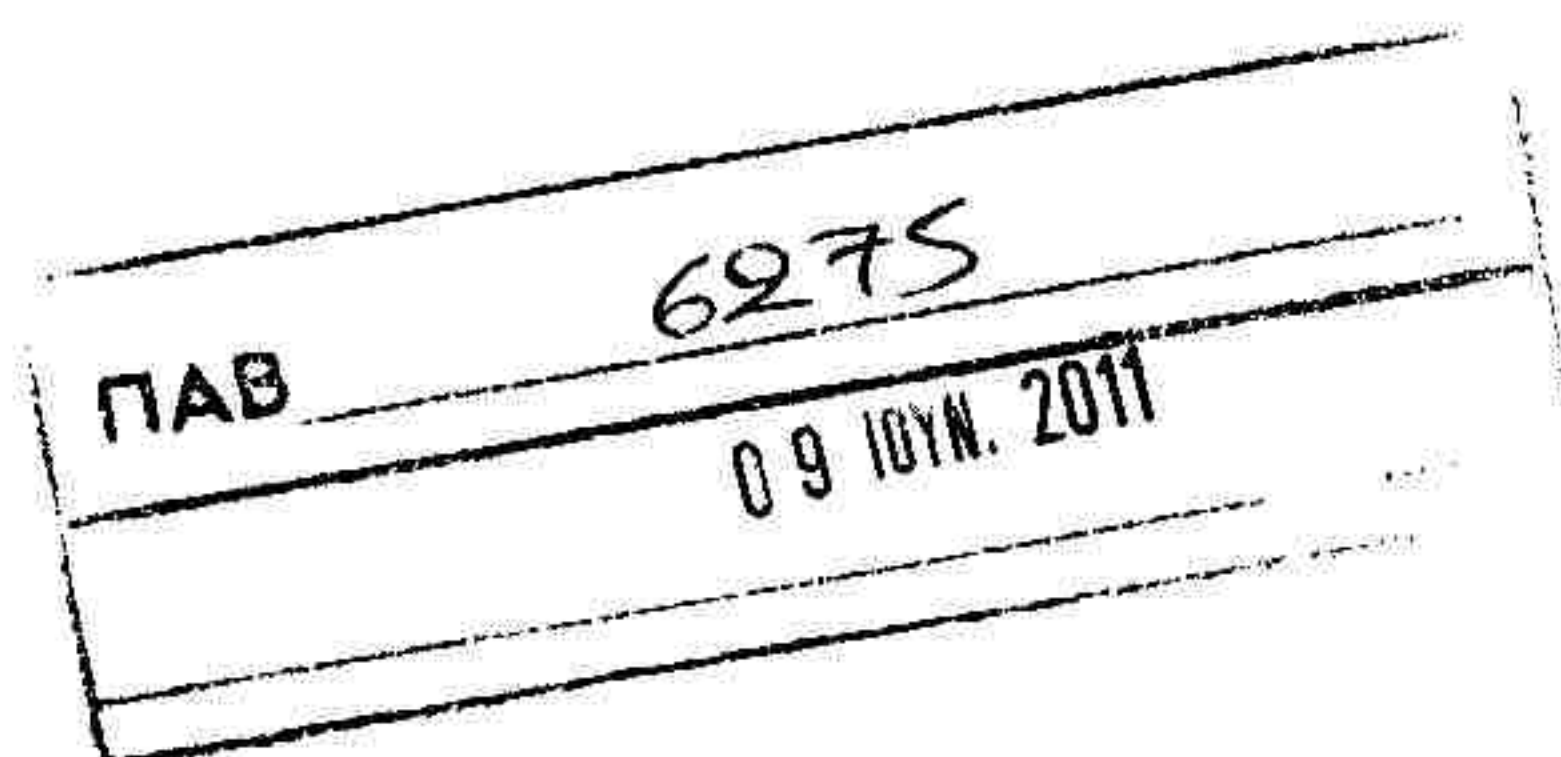
Θέμα: Τρένο: Με τα λόγια δεν «κτίζεις» υπόγεια

Σχετικά με το δημοσίευμα της εφημερίδας «ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ» που αφορά την υπογειοποίηση του τρένου που θα περάσει από την Πάτρα και το πώς θα υλοποιηθεί με την παρούσα οικονομική κατάσταση.

Αρ. Πρωτ

Ο αναφέρων Βουλευτής


Νίκος Ι. Νικολόπουλος



Για ποια «υπογειοποίηση» μιλάμε όταν δεν υπάρχει ούτε ευρώ;

Τρένο: Με τα λόγια δεν «κτίζεις» υπόγεια

Μόνο ένας Θεός ξέρει πότε και πώς το νέο τρένο θα φτάσει ως την Πάτρα, πόσω μάλλον όταν τα δυσμενή οικονομικά δεδομένα καθιστούν την πολυπόθητη υπογειοποίηση κάτι μεταξύ ρομαντικού ονείρου και ανεκδότη... Κι ενώ οι τεχνοκράτες τηρούν σοβαρές επιφυλάξεις έναντι του στόχου, τα πολιτικά πρόσωπα φροντίζουν τουλάχιστον να μην σταματήσει το... όνειρο.

Της **ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ ΤΣΙΚΡΙΤΖΗ**

«**Ε**ντός των ημερών θα έχουμε ενδιαφέροντα νέα ως προς το πώς θα περάσει το τρένο από την Πάτρα» είπε στην «Π» ο Γιώργος Αθανασόπουλος, μέλος του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ, αφήνοντας να εννοηθεί ότι οι εξελίξεις θα είναι ευνοϊκές. Κάπως έτσι, τα πολιτικά πρόσωπα συντηρούν το τελευταίο διάστημα την ιδέα της υπογειοποίησης, τη στιγμή που είναι πλέον βέβαιο ότι τα πάντα εξαρτώνται από τη χρηματοδότηση, η οποία ούτε για το τμήμα Ρίο - Πάτρα δεν είναι εξασφαλισμένη. Και πολλοί δεν την βλέπουν να προκύπτει...

Οι τεχνοκράτες κρατούν μικρό καλάθι. Πηγές της ΕΡΓΟΣΕ ανέφεραν στην «Π» ότι στην παρούσα φάση εξετάζονται οι περιβαλλοντικοί όροι επί της οριστικής μελέτης που προβλέπει υπογειοποίηση. Αυτό όμως δεν σημαίνει απαραίτητα ότι το τρένο θα «βυθιστεί» κατά την έλευσή του από το ιστορικό κέντρο της πόλης. «Έχουμε πολύ δρόμο μπροστά μας» πρόσθεταν οι ίδιες πηγές, τονίζοντας ότι τα πάντα είναι συνάρτηση της χρηματοδότησης.

«Η ολοκλήρωση για το τμήμα έως την Πάτρα εξαρτάται από την εξασφάλιση της απαιτούμενης χρηματοδότησης» αναφέ-

ρει ξεκάθαρα στην επίσημη ιστοσελίδα της η ΕΡΓΟΣΕ.

Η μόνη αισιόδοξη εξέλιξη που προέκυψε στις αρχές του μήνα είναι ότι κατά την αναθεώρηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Μεταφορών Χάρης Τσιόκας και ο επικεφαλής της Ε.Ε., γενικός διευθυντής κινητικότητας και μεταφορών Μ. Ruete συμφώνησαν πως σε ό,τι αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο παραμένει σε προτεραιότητα ο άξονας ΠΑΘΕΠ (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας), χωρίς βέβαια να προσδιορίζεται το τεχνικό σκέλος πώς το τρένο θα περάσει από την Πάτρα.

Υπουργείο και ΕΡΓΟΣΕ έχουν τη στάση «Δεν θα αφήσουμε την Πάτρα χωρίς τρένο», αλλά δεν είναι σε θέση και να ξεδιπλώσουν τα σχέδιά τους. Εκείνο όμως που προκαλεί εντύπωση είναι ότι η τοπική κοινωνία και φορείς δεν έδειξαν να προβληματίζονται έναντι της άποψης των ερευνητών που -όπως έγραψε η «Π»- παρατήρησαν ότι «το ζήτημα του σχεδιασμού της σιδηροδρομικής γραμμής μέσα από την πόλη δεν έχει αντιμετωπιστεί με τη σοβαρότητα και την προοπτική που του αξίζει». Είναι η άποψη που διατυπώθηκε στο πλαίσιο της



Το έργο της σήραγγας στην περιοχή του Δερβενίου

παρουσίασης του ερευνητικού έργου για την αξιοποίηση του θαλασσίου μετώπου. Τονίστηκε μάλιστα ότι «υπάρχει τεκμηριωμένη εκτίμηση ότι τα προβλήματα που θεωρητικά θα επιλυθούν από την υπογειοποίηση της γραμμής και αναφέρονται στη λειτουργία της πόλης, σε αρκετά σημεία θα ενταθούν και θα δημιουργήσουν νέου τύπου προβλήματα, παρά θα επιλυθούν».

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Έστω πάντως κι αν το τμήμα Ρίο - Πάτρα είναι μια μακρινή και μάλλον αβέβαιη υπόθεση, το σίγουρο είναι ότι το νέο τρένο θα φτάσει μέχρι το Αίγιο. Ο διευθυντής κατασκευών της ΕΡΓΟΣΕ Διονύσης Ράππος, εκτιμά ότι με βάση το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα το

τμήμα Διακοπτό - Αίγιο θα είναι έτοιμο το 2016.

Επομένως, ένα χρόνο νωρίτερα, το 2015 το τρένο θα μπαίνει στο Διακοπτό και ο νέος σιδηρόδρομος θα είναι σε θέση να λειτουργήσει το 2014 στο τμήμα Κιάτο - Ξυλόκαστρο - Ακράτα. Τελευταία προκηρύχθηκε το έργο της σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων στο τμήμα Διακοπτό - Ελαιώνας, ύψους 93 εκατ. Ευρώ.

Όσο για το τμήμα Ροδοδάφνη - Ρίο έχει μεν εξασφαλισμένες πιστώσεις, ο προϋπολογισμός του είναι 491 εκ. € και 60 εκ. € η ηλεκτροκίνηση, αλλά θα δημοπρατηθεί εφόσον ξεπεραστεί το πρόβλημα στη σήραγγα Παναγοπούλας, όπου σιδηρόδρομος και νέος αυτοκινητόδρομος συναντώνται.

Με ή χωρίς;

»Αν επιμένουμε να μιλάμε για υπογειοποίηση του σιδηροδρόμου στην Πάτρα, το κόστος υπολογίζεται στα 600 εκατομμύρια €, σύμφωνα με τους αριθμούς που έχει υπόψη του ο Ν. Ιωαννίδης της ΕΡΓΟΣΕ. Αυτό που δεν μπορεί να υπολογιστεί είναι πόσα χρόνια θα πρέπει να περάσουν ώστε να βρεθεί πηγή χρηματοδότησης για ένα τέτοιο ποσό, μέσα στη δίνη που βρισκόμαστε. Την ίδια ώρα, μιλάμε και για «αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου», η οποία μόνο θεωρητικά μπορεί να σχεδιαστεί, αλλά είναι αδύνατο να μπει σε πρακτική εφαρμογή εάν δεν ξεκαθαριστεί αυτή η μείζων εκκρεμότητα. Η οποία δεν φαίνεται να πολυασχολεί την τοπική ηγεσία. Υπάρχει τεχνοκράτης που μπορεί να προτείνει συγκεκριμένη φόρμα για την παραθαλάσσια ζώνη εάν δεν ξέρει εάν έχει ή δεν έχει τρένο ο χάρτης του;

[Κ.Μ.]