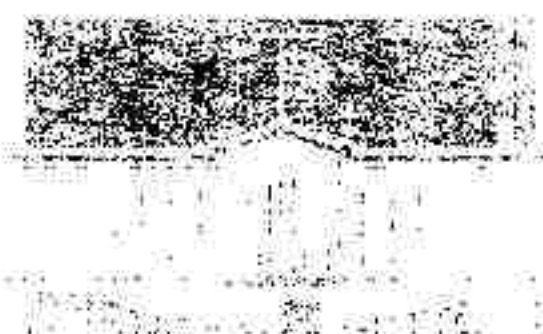




ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΑΒ

445

25 ΟΚΤ. 2011

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

Βουλευτής Αχαΐας - ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ:

- **Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων**

Θέμα: Τα χρονοδιαγράμματα της ΕΡΓΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Σχετικά με το δημοσίευμα της εφημερίδας «ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ» (8.9.2011) και τις θέσεις του προέδρου του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας κ. Θανάση Γιαννακάκη για τα έργα που αφορούν στην έλευση του τρένου.

Αρ. Πρωτ.

Πάτρα

Ο αναφέρων Βουλευτής


Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Ο πρόεδρος του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας, Θανάσης Γιανναδάκης, καταθέτει τα δικά του συμπεράσματα από την προχθεσινή διαδικασία για τα έργα που αφορούν την έλευση του τρένου

Θανάσης Γιανναδάκης

«Κανονικοποίηση» ίσον «αντί θάλασσα»

Της **ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ ΤΣΙΚΡΙΤΖΗ**
tsikritz@pelop.gr

Να αρχίσουμε να προσεγγίσουμε. Αυτό θα μπορούσε να είναι το μήνυμά που βγήκε από τις συζητήσεις, για το τρένο, παρουσία των στελεχών της ΕΡΤΟΣΕ και ΤΡΑΠ-ΝΟΣΕ. Η «Π» διέκρινε ότι οι συμμετέχοντες στη συνάντηση για τα σιδηροδρομικά ζητήματα αντιμετώπισαν με δυσπιστία τα χρονοδιαγράμματα και άρχισαν να απομακρύνονται όλο και περισσότερο από το όνειρο της υπογειοποίησης και μαζί με αυτήν αποχαιρέτησαν την ελεύθερη πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο της Πάτρας. Πρώτος λόγος τον Θανάση Γιανναδάκη, πρόεδρό του Θανάση της Ελλάδας να συνοψίσει τα «δικά του συμπεράσματα από την προχθεσινή διαδικασία, θέτοντάς του συγκεκριμένα ερωτήματα.

• **Πότε καταλάβατε ότι το σύγχρονο φένο θα φτάσει στην Πάτρα;**
«Συμφωνώ με το χρονοδιάγραμμα της ΕΡΤΟΣΕ: το τρένο θα φτάσει στο Ρίο στα μέσα του 2016. Αν υπολογίσουμε και τις καθυστερήσεις που θα μεσολαβήσουν, πριν το 2018 δεν το βλέπω να φτάνει στο Ρίο. Στο διάστημα αυτό όμως θα πρέπει να έχει επιλεγεί ποια είναι η λύση που θα εφαρμοστεί για την Πάτρα. Από τους ανθρώπους της ΕΡΤΟΣΕ ακούσαμε ότι δεν έχει νόημα η μετεπιβίβαση από Ρίο προς Πάτρα. Άρα θα πρέπει να περιμένουμε μια ενιαία γραμμή. Αν επικρατήσει ως λύση η συνέχιση της διπλής γραμμής, τότε το τρένο μετά το Ρίο θα φτάσει γρήγορα και εύκολα στην Πάτρα».

• **Να εξακολουθήσουμε να συζητάμε για υπογειοποίηση ή είναι μάταιο;**
«Να το συζητάμε ως τεχνικό έργο είναι χρήσιμο. Πιστεύω όμως ότι η υπογειοποίηση είναι ζήτημα πολιτικής απόφασης. Η επίγεια σιδηροδρομική γραμμή είναι σαφώς οικονομικότερη. Το ζήτημα λοιπόν έγκειται στην χρηματοδότηση. Το τρένο ΕΣΠΑ ισχύει μέχρι το 2015. Αφαιρέθηκε ότι μπορούμε να εξα-



Οπως έκημά ο Θ. Γιανναδάκης «πριν το 2018 δεν βλέπω το τρένο να φτάνει στο Ρίο»

σφαλίσουμε χρηματοδότηση για την υπογειοποίηση από το επόμενο ΕΣΠΑ που θα προορίζεται για τις περιοχές που μειονεκτούν, όπως η Δυτική Ελλάδα. Είναι επομένως ζήτημα της Περιφέρειας να επέμβει με αποφασιστικότητα για να διεκδικήσει τη μεγαλύτερη δυνατή χρηματοδότηση».

• **Στην περίπτωση που επικρατήσει η λύση της κανονικοποίησης της υπογειοποίησης γραμμής, έχει νόημα να συνερευμάστε θαλάσσιο μέτωπο;**
«Αν δεν διασφαλιστεί η απρόσκοπτη πρόσβαση στο θαλάσσιο μέτωπο, τότε ακόμη και αύριο να γινόταν η παραχώρηση της παραλιακής ζώνης στο Δημό, θα υπήρχαν σοβαρά προβλήματα ανάπτυξης. Κανονικοποίηση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής

κής γραμμής σημαίνει αποκλεισμός του θαλασσίου μετώπου, διότι ο σιδηροδρομικός απαιτεί συγκεκριμένα μέτρα ασφαλείας με ό,τι αυτά συνεπάγονται».

• **Χωρίς ουσιαστικά δρόμο και σιδηροδρόμο, μπορεί η Πάτρα να θεωρείται πόλος συνδυασμένων μεταφορών;**

«Προφανώς και όχι, παρά μόνο στα χαρτά. Το λιμάνι να προβλέγεται μέγιστα ότι και για την επόμενη τριετία η Πάτρα θα είναι σε απόλυτη απόμονωση. Διότι ακόμη κι αν η Ολυμπία Οδός ξεκινήσει τις εργασίες το 2012, δεν πρόκειται το έργο να ολοκληρωθεί σε τρία χρόνια. Αυτό όμως που διαπίστωσε κανείς είναι ότι δεν υπάρχει σχέδιο που να χρησιμοποιεί τις συνδυασμένες μεταφορές ως μοχλό ανάπτυξης. Αν η Περιφέρεια δεν καταρτίσει μια αντζέτα - όχι με έργα αλλά με στρατηγικές που θα πρέπει να ακολουθηθούν για την επόμενη τριετία, τότε η Ελλάδα θα παραμείνει πάλι στα χέρια του κινώ. Η Πάτρα που θα αποφασίζει ποτέ θα τοποθετήσει το πόνι στη σκακιέρα».

• **Προ έτους περίπου το ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας πραγματοποιήσε μια συνάντηση εργασίας για το σιδηροδρόμο. Σε σχέση με αυτή που γινόταν από τότε και όσον αφορά τις σχέσεις διαπίστωσε να υπάρχει πρόοδος στο χρόνο που μεσολάβησε;**
«Υπήρξαν σημεία που σημειώθηκε εξέλιξη. Το πρώτο είναι ότι δημιουργήθηκε το τμήμα Κίτιο - Ροδό-Δίφνη και το δεύτερο ουσιαστικό αποτέλεσμα προκύπτουν τώρα οι μελέτες προς τον Πύργο. Εκείνο που ωστόσο μας έκανε εντύπωση είναι ότι πέτυχε η ΕΡΤΟΣΕ μελούσε για 54 σημεία διαπαφής του νέου σιδηροδρομικού δικτύου με τον υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομο της Ολυμπίας Οδού, φέτος τα σημεία έγιναν έπτακα. Δεν εξηγήθηκε πώς. Αν δηλαδή η ΕΡΤΟΣΕ απεργλωβίστηκε από αυτά και με ποιο τρόπο. Θα έλεγα λοιπόν ότι έγιναν κάποια βήματα πρόοδου, σε σχέση όμως με το φυσικό αντικείμενο είναι εξαιρετικά πίσω».