

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΡΟΣ:

ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ

Παρακαλούμε για τον σχολιασμό σας επί δημοσιεύματος της εφημερίδας «Πελοπόννησος», έκδοσης 28/8/2014, όπου γίνεται λόγος για την ανάγκη διορθωτικών πολεοδομικών παρεμβάσεων στην πόλη των Πατρών επί τη ευκαιρία της χάραξης σιδηροδρομικής γραμμής στην επίμαχη περιοχή.

Ο Αναφέρων Βουλευτής

Νικόλαος Ι. Νικολόπουλος
Πρόεδρος του
Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ανατροπής

Οι παρεμβάσεις της «Π» ενεργοποιούν το ενδιαφέρον πατρινών παραγόντων με άποψη γύρω από το ερώτημα που βγήκε στην επικαιρότητα με αφορμή τις πρωτοβουλίες της ΕΡΓΟΣΕ.

Καθημερινά
μπροστά σας

Ωρα για αποφάσεις και ανάληψη ευθύνης

Οι εξελίξεις περί το νέο τρένο και οι τεχνικές προτάσεις που έθεσε υπ' όψιν του νέου δημάρχου Κ. Πελετίδη ο πρόεδρος της ΕΡΓΟΣΕ Κ. Σπηλιόπουλος ως προς το ερώτημα της χάραξης της σιδηροδρομικής γραμμής στην Πάτρα, πυροδοτούν διάλογο στην πόλη. Καταλυτικά τα ρεπορτάζ και τα σχόλια της «Π», όπως προκύπτει από δύο παρεμβάσεις που έγιναν προς την εφημερίδα. Η μία, από τον τέως δήμαρχο Ανδρέα Καραβόλα.

Τηλεφωνική αντίδραση εκδήλωσε στο θέμα ο κ. Καραβόλας, με αφορμή το τελευταίο ολοσέλιδο αφιέρωμα της «Π» της περασμένης Δευτέρας. Ο κ. Καραβόλας, ο οποίος ήταν ενεργά παρών κατά την παρουσίαση των προτάσεων της ΕΡΓΟΣΕ, που είχε γίνει

ράβoλα, δεν πρέπει να πα-
ρασυρόμαστε από μαξιμα-
λιστικές, ουτοπικές διεκδι-
κήσεις.

Προκύπτει άλλωστε ο κίνδυ-
νος να χαθεί η ευκαιρία για
αναβάθμιση των σιδηροδρο-
μικών υποδομών της πό-
λης, σε συνδυασμό με πολε-
οδομικές παρεμβάσεις που

Ωνάση» πρόσθεσε χαρακτη-
ριστικά ο τέως δήμαρχος,
αναφερόμενος στην πρακτι-
κή των φορέων αυτών να υι-
οθετούν ευρέα προγράμμα-
τα αναπλάσεων σε κομβι-
κά σημεία της Αθήνας κ.λπ.
«Διορθώσεις και βελτιώσεις
μπορούν να γίνουν» παρα-
δέχεται ο κ. Καραβόλας, αλ-

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ

Κυκλοφορεί

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ
ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΚΑΙ:

- Αθήνα
- Πύργο
- Αμαλιάδα
- Γαστούνη
- Λεχαινά
- Ανδραβίδα
- Κυλλήνη

των του τον κ. Ληπιδόπουλο τον περασμένο Δεκέμβρο στην Αγορά Αργύρη, μας είπε ότι τάσσεται υπέρ της αποδοχής των θέσεων αυτών.

Κατά την άποψη του κ. Κα-

ΕΠΙΣΤΟΛΗ

Κύριε Διευθυντά,
Τις τελευταίες ημέρες διαβάζω στην εφημερίδα σας αρνητικά σχόλια για την υπογειοποίηση της σιδηρογραμμής. Επικεντρώνονται κυρίως στο υπερβολικό κόστος - τουλάχιστον 400εκ.

Μάλλον οι συντάκτες αναφέρονται στην προμελέτη που είχε εκπονήσει για την ΕΡΓΟΣΕ το 2004 το Γραφείο <<ΑΝΥΣΜΑ>.

Υπενθυμίζω ότι, τον Δεκέμβριο 2013 στην Αγορά Αργύρη, η ΕΡΓΟΣΕ ανακοίνωσε την εγκατάλειψη της προμελέτης αυτής η οποία προδιέγραφε έργο εκατόνων εκατομμυρίων, τεχνικά ανέφικτο. Στη συγκέντρωση προτάθηκαν από την ΕΡΓΟΣΕ δύο λύσεις: α) «Προσωρινή» επίγεια διέλευση της γραμμής. Βέβαια όλοι στη χώρα μας γνωρίζουμε «ότι ουδέν μονιμότερον του προσωρινού». Β) υπογειοποίηση, «όταν το επιτρέψουν οι συνθήκες», της μονής γραμμής μεταξύ των οδών Νόρμαν και Παπαφλέσσα σε βάθος 8-9 μ. και κατασκευή παράλληλου αγωγού συλλογής ομβρίων ανάντι. Δεν αναφέρθηκαν στοιχεία κόστους. Εκτιμώ ότι για τη δεύτερη λύση -τη μόνη που απελευθερώνει πραγματικά το θαλάσσιο μέτωπο- το κόστος



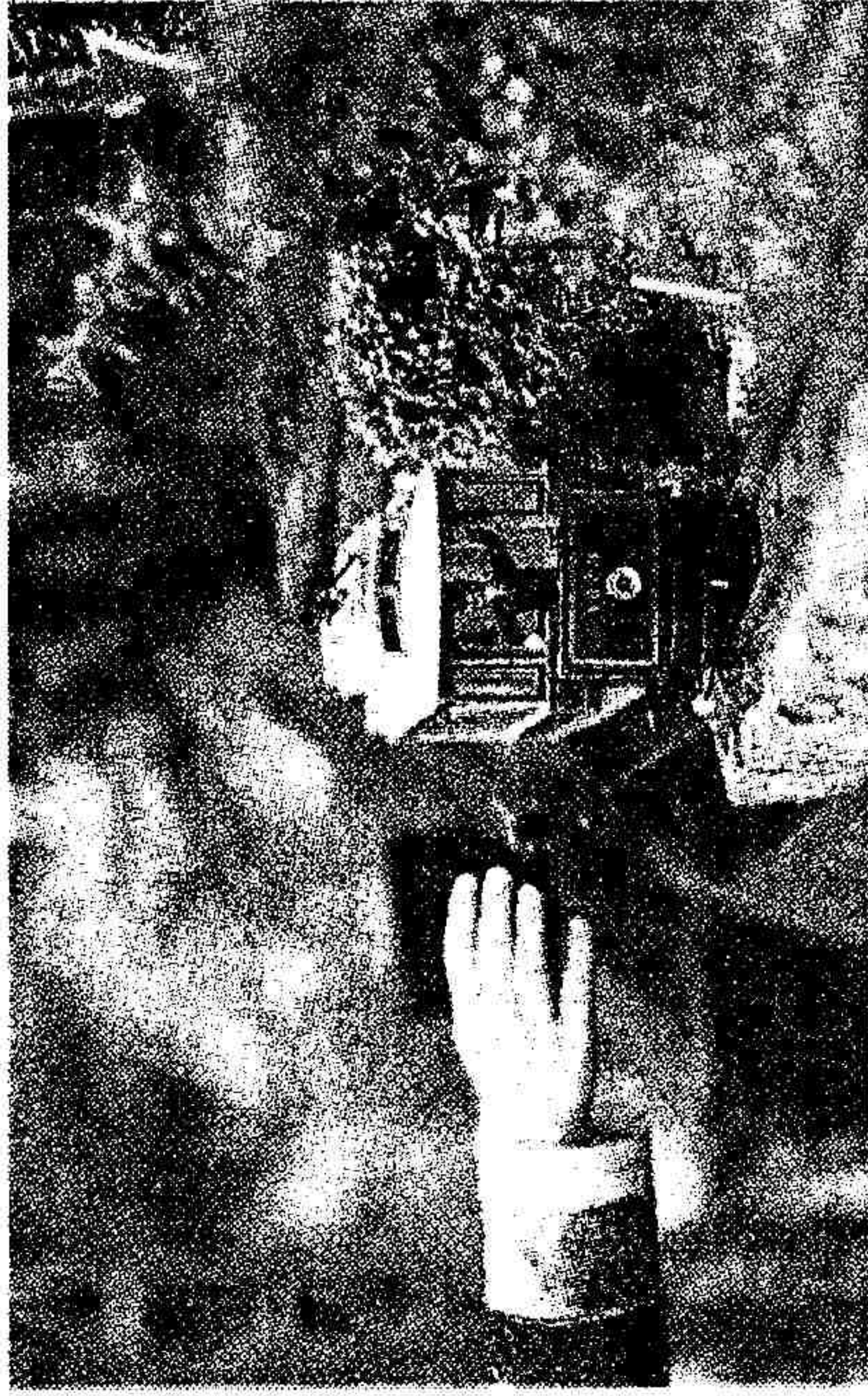
Υπέρ της κατ' αρχήν αποδοχής της πρότασης της ΕΡΓΟΣΕ τάσσεται ο Α. Καραβόλας

θα δώσουν απαντήσεις στο ερώτημα της ανάπλασης και αξιοποίησης του θαλασσίου μετώπου.

«Εμείς δεν έχουμε την πολυτέλεια να μας χρηματοδοτούν ιδρύματα Νιάρχου και

λά, με βάση την εμπειρία του ως αυτοδοικτικός και τις γνώσεις του ως μηχανικός, αποφαίνεται ότι η ΕΡΓΟΣΕ κινείται σε μια σωστή και ωφέλιμη, για την πόλη, κατεύθυνση.

«Φοβού την ΕΡΓΟΣΕ»



του οποίου θα αρχίσει προσεχώς, η γραμμή προβλέπεται να σταματήσει στην Αγυιά, 2χλμ πριν από τον σταθμό Αγ. Διονυσίου, στο «πυθινά». Γιατί να μην επεκταθεί μέχρι τον Αγ. Διονύσιο, ώστε να συνδεθούμε με την Αθήνα απευθείας; Η επέκταση των 2 χλμ είναι τεχνικά εύκολη και μικρού κόστους. Αφήνει δε ανοικτές και τις δύο επιλογές για την -υπόγεια ή την καταστροφική για την πόλη επίγεια- επέκταση προς τον Ν. Λιμένα.

Με εκτίμηση
Παναγ. Μπούσμπουρας
πολ. μηχανικός ομ.

ΣΗΜ. ΣΥΝΤ: Πράγματι, απόψεις της ΕΡΓΟΣΕ μεταφέραμε, όπως άλλωστε ρητά τονίζοταν στο κείμενο. Σκοπός μας να ανοίξουμε τη δημόσια συζήτηση, μήπως δούμε επιτέλους αποφάσεις. Η δε απειλή τίθεται εκ των συνθηκών. Ο χρόνος πιέζει. Κυρίως, όμως, πιέζει η ανάγκη της πόλης να εκσυγχρονιστεί, με τον έναν, τον άλλον, κάποιον πάντως, τρόπο.

Οι παρεμβάσεις του κ. Μπούσμπουρα έχουν επισημανθεί από την «Π». Αλλά δεν είναι δουλειά της να εκφέρει τεχνικές απόψεις.

Κ.Μ.

ανέρχεται σε μερικές δεκάδες εκατομμύρια. Επισημαίνω ότι η δεύτερη λύση συμπίπτει με δική μου πρόταση που είχα στείλει στην ΕΡΓΟΣΕ το Μάιο 2013 και κοινοποίησα στους φορείς της πόλης, Δήμο, Περιφέρεια, ΤΕΕ κ.λπ. Περίληψη της πρότασής μου έχει δημοσιευθεί στην εφημερίδα σας την 12-10-2013.

Με πολύ ενδιαφέρον διάβασα επίσης στο φύλλο της 25-8-2014 σχετικό ρεπορτάζ το οποίο προφανώς μεταφέρει απόψεις της ΕΡΓΟΣΕ.

Πολλά ωραία λόγια για αναπλάσεις, ευρύτερα πολεοδομικά σχέδια, αλλά και κάποια υποκριτικό

μενη απειλή. Απορία δημιουργούν τα περί σταθμού στον Αγ. Ανδρέα! Στο ρεπορτάζ περιγράφεται η δεύτερη από τις πιο πάνω λύσεις, (υπογειοποίηση), αλλά δεν καθίσταται σαφές αν εγκαταλείπονται οριστικά τα σχέδια για «προσωρινή» επίγεια διέλευση της γραμμής προς τον Ν. Λιμένα. Μέχρις ότου υπάρξει σαφής δήλωση για το θέμα αυτό θα συνιστούσα: «Φοβού την ΕΡΓΟΣΕ και δώρα φέρουσα».

Με την ευκαιρία επαναλαμβάνω προς την ΕΡΓΟΣΕ το ερώτημα που είχα θέσει και στο δημοσίευσμα της 12-10-2013: Στο τμήμα της γραμμής Ψαθόπυργος-Ρίο η κατασκευή