

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Θέμα: «Με ημερομηνία λήξης το 2022 ο σημερινός Προαστιακός Πάτρας;»

Ένα ζήτημα ιδιαίτερης σημασίας για την Πάτρα, αλλά και ευρύτερα για την Αχαΐα, ήρθε στο παρασκήνιο. Αφορά τον προαστιακό σιδηρόδρομο της Πάτρας ο οποίος σε έξι χρόνια κινδυνεύει να γίνει οριστικό... παρελθόν!

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με όσα αναφέρονται στην ιστοσελίδα ypodomes.com (γράφει ο κ. Νίκος Καραγιάννης), παρά το γεγονός πως ο προαστιακός της Πάτρας αποτελεί το πιο πετυχημένο πείραμα από την προηγούμενη δεκαετία και αποτελεί παράδειγμα προς μίμηση, εντούτοις έχει ημερομηνία λήξης.

«Ο Προαστιακός της Πάτρας κινείται σε μονή μετρική γραμμή με ειδικά κατασκευασμένα ντιζελοκίνητα τρένα. Σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ΟΣΕ τα τρένα αυτά θα μπορούν να κυκλοφορούν μέχρι το 2022 και μετά...τέλος» αναφέρεται στην δημοσίευση.

Με άλλα λόγια, η νέα σιδηροδρομική γραμμή που θα «φέρει» το τρένο μέχρι το λιμάνι της Πάτρας και η οποία θα «πατήσει» πάνω στην υπάρχουσα σιδηροδρομική γραμμή, ουσιαστικά θέτει τέλος στον προαστιακό, ο οποίος δεν θα μπορεί να υπάρχει με τα υπάρχοντα τρένα.

Όπως σημειώνεται στο δημοσίευμα, «υπάρχει ένα χρονικό παράθυρο 6 ετών για να βρεθεί αποδεκτή λύση από όλους στο θέμα της χάραξης γιατί μετά η πόλη απλά θα σταματήσει να έχει Προαστιακό και τότε οι ευθύνες θα βαρύνουν όλους αλλά πρωτίστως εκείνους που δεν έκαναν τα απαραίτητα βήματα ώστε να μην σταματήσει η λειτουργία του μοναδικού μέσου σταθερής τροχιάς της πόλης».

Για το θέμα μίλησε στο «ypodomes» ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ κ. Θάνος Βούρδας: «Ουσιαστικά μιλάμε για λειτουργία με ημερομηνία λήξης. Πολύ απλά αυτοί που αντιδρούν στο να βρεθεί μία κοινή αποδεκτή λύση, δεν θέλουν τον Προαστιακό, τον πιο πετυχημένο Προαστιακό».

Συνεχίζοντας μίλησε για το θέμα των τρένων: «τα τρένα λειτουργούν αποκλειστικά στο δίκτυο της Πάτρας καθώς εκεί υπάρχει ακόμα η παλιά μετρική γραμμή. Στο αναβαθμισμένο δίκτυο αυτά τα τρένα δεν μπορούν να λειτουργήσουν. Όλοι θέλουμε να γίνει αναβάθμιση της γραμμής και παράλληλα να λειτουργεί ο Προαστιακός και μπορούμε να το κάνουμε. Όμως αν δεν βρεθεί λύση υπάρχει ημερομηνία λήξης στα τρένα και αυτή είναι το 2022». Επίσης, σύμφωνα με τον κ. Βούρδα, το κόστος συντήρησης και λειτουργίας αυτών των τρένων είναι δεκαπλάσιο σε σχέση με τα σύγχρονα ηλεκτροκίνητα τρένα.

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Αναζητάτε λύση ώστε να συνεχίσει να λειτουργεί αλλά και να επεκταθεί ο προαστιακός σιδηρόδρομος Πάτρας;
2. Τι κάνετε για την επέκταση του προς Κ. Αχαΐα;

3. Αληθεύει ότι εκπονούνται μελέτες για αναβάθμιση της επιδομής και εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης αλλά και την ανακαίνιση των σταθμών, στο τμήμα Πάτρα- Πύργος (που περιλαμβάνει και το τμήμα μέχρι Κάτω Αχαγιά) και φτάνει μέχρι Κυπαρισσία και Καλαμάτα ενώ υπάρχει και ο κλάδος Καβάσιλα- Ολυμπία;
4. Έχει βρεθεί χρηματοδότηση και πράγματι το συνολικό κόστος έχει εκτιμηθεί στα 600 εκ. ευρώ;
5. Ελλοχεύει ο κίνδυνος ο διαγωνισμός να κηρυχθεί άγονος και μην εμφανιστεί κανείς ενδιαφερόμενος να αναλάβει τη μεταφορά; Και αν ναι πως θα το αντιμετωπίσετε;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος
Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος