

ΕΡΩΤΗΣΗ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Θέμα: «Αλήθειες και ψέματα για το Τρένο στην Πάτρα».

Ατεκμηρίωτη είναι η άποψη ότι ο νέος σιδηρόδρομος θα πρέπει να ακολουθήσει επίγεια χάραξη, σύμφωνα με τον αρχιτέκτονα και πρώην δημοτικό σύμβουλο κ. Δημήτρη Αϊβαλή.

Όπως σημειώνει ο ίδιος –που φέρει την ιδιότητα του συμβούλου του Δημάρχου, αλλά δεν υπογράφει με αυτή την παρέμβασή του ενόψει του «Εργαστηρίου Παραγωγής Ιδεών» που διοργανώνεται από την επιστημονική επιτροπή CODR PATRAS RAIL AND CITY/ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΚΑΙ ΠΟΛΗ στις 13 Φεβρουαρίου- «η επιστημονική δεοντολογία επιβάλλει, πριν ακούσουν τις απόψεις των πολιτών που θα συμμετέχουν, να εξηγήσουν πώς και γιατί οι 4 ομάδες των επιστημόνων μελετητών προτείνουν την επιφανειακή διέλευση του τρένου, στον παραλιακό αστικό ιστό της πόλης».

«Είναι γεγονός» προσθέτει «ότι η οποιαδήποτε λύση, θα προκύψει από τις κατευθύνσεις που θα δώσουν οι φορείς της υλοποίησης του έργου, ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, καθώς και η συντονιστική επιτροπή των καθηγητών προς τις επιστημονικές ομάδες που θα σχεδιάσουν τις προτάσεις τους. Επί δώδεκα περίπου χρόνια αφού προηγουμένως είχε απορριφθεί η λύση της παράκαμψης της πόλης, οι ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ εμφάνισαν ως καλύτερη λύση την υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής στον παραλιακό αστικό ιστό της πόλης. Στο χρονικό διάστημα αυτό ανατέθηκαν και πληρώθηκαν μελέτες (προμελέτες, μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, τεχνικές και οικονομικές μελέτες), με δεδομένη κατεύθυνση την υπόγεια διέλευση με παραλλαγές διπλής ή μονής γραμμής.

Οι μελέτες αυτές που βρίσκονται στα ντουλάπια της ΕΡΓΟΣΕ έχουν τεχνικές περιγραφές, σχέδια, προμετρήσεις, αλλά κυρίως εκτίμηση κόστους»

Ενδεικτικά, ο κ. Αϊβαλής αναφέρει 4 συγκεκριμένες μελέτες, και τις αντίστοιχες κοστολογήσεις της υπό εξέταση υπόγειας διέλευσης.

Και συμπεραίνει: «Με τα δεδομένα αυτά το κόστος υπογειοποίησης δεν ξεπερνά το ποσόν των 86.000.000 Ευρώ.

Το κόστος των 70.000.000 Ευρώ δηλαδή 800% παραπάνω από ποια οικονομοτεχνική μελέτη προκύπτει που ανακοίνωσαν οι διευθύνοντες σύμβουλοι ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ.

Τέτοιο κόστος είχε η κατασκευή της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου!!

Βέβαια αυτός ο χονδροειδής τρόπος για να ακυρώσει ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ τον τρόπο κατασκευής ενός σιδηροδρομικού έργου μπορεί να θεωρεί ότι είναι «δικαίωμά του».

Δεν είναι όμως δικαίωμά του να καταστρέψει οριστικά την πρόσβαση της πόλης προς τη θάλασσα.

Η θέση αυτή για να ισχυροποιηθεί έπρεπε να ντυθεί με επιστημονικό μανδύα. Αυτό όμως συνέβη μετά την εμπλοκή των τριών Πολυτεχνείων, τα οποία ανέλαβαν να προτείνουν ως βέλτιστη λύση την επιφανειακή διέλευση στη υφιστάμενη γραμμή.

Αν τα παραπάνω ποσά των 700 εκατομμυρίων και 1 δισεκατομμυρίου Ευρώ είναι αποτέλεσμα οικονομοτεχνικής μελέτης της Συντονιστικής Επιτροπής, πρέπει να την παρουσιάσει και αιτιολογήσει την τερατώδη διαφορά με τα οικονομοτεχνικά στοιχεία των μελετητών που ανέθεσαν πλήρως και παρέλαβαν ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ.

Αν όμως τα στοιχεία κόστους τα έδωσαν στους καθηγητές των Πολυτεχνείων οι ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ τότε υπάρχει σοβαρό θέμα αξιοπιστίας υπευθυνότητας που μπορεί να ξεκαθαριστεί στην εκδήλωση του Εργαστηρίου Ιδεών»

Με βάση λοιπόν όλα τα παραπάνω αναφερόμενα ερωτάσθε κ. αρμόδιοι Υπουργοί:

1^ο Το κόστος των 70.000.000 Ευρώ δηλαδή 800% παραπάνω, από ποια οικονομοτεχνική μελέτη προκύπτει που ανακοίνωσαν οι διευθύνοντες σύμβουλοι ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ;

2^ο Τέτοιο κόστος δεν είχε η κατασκευή της Γέφυρας Ρίου-Αντιρίου;

3^ο Αυτός ο χονδροειδής τρόπος για να ακυρώσει ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ τον τρόπο κατασκευής ενός σιδηροδρομικού έργου μπορεί να θεωρεί ότι είναι δικαίωμά του;

4^ο Είναι δικαίωμά του να καταστρέψει οριστικά την πρόσβαση της πόλης προς τη θάλασσα;

5^ο Μπορεί να παρουσιάσει και αιτιολογήσει την τερατώδη διαφορά με τα οικονομοτεχνικά στοιχεία των μελετητών που ανέθεσαν πλήρως και παρέλαβαν ΟΣΕ-ΕΡΓΟΣΕ;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος