

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Ν. ΑΧΑΪΑΣ

ΑΘΗΝΑ 13/01/17

ΑΝΑΦΟΡΑ

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Θέμα: «Εντείνονται οι συζητήσεις για την υπογειοποίηση του τρένου στην Πάτρα»

Παρακαλούμε για την επαλήθευση ή τη διάψευσή σας και τον σχετικό σχολιασμό σας επί της πληροφορίας, περί του εν θέματι αναφερομένου. Το προηγούμενο αίτημα έθεσε ενώπιόν μας η κα Παπαράπτη Θέκλα (ΑΔΤ 119958, δ/νση Πατησίων 314, ΤΚ11141, τηλ.6906594462), ζητώντας να της μεταφέρουμε την σχετική αρμόδια τοποθέτηση της πολιτικής ηγεσίας, αφού έλαβε σχετική πληροφόρηση από το επισυναπτόμενο δημοσίευμα της εφημερίδας «**ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ**» της **03/01/2017**.

Ο αναφέρων βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος

ΑΔΕ

Η χάραξη

Ξεκινάμε διαβούλευση, δεν εκτροχιάζουμε την υπογειοποίηση, διαβεβαιώνουν οι παράγοντες του ΣΥΡΙΖΑ.

Πιθανή βύθιση στον Αγίο Αλέξιο

Σε κοινή γραμμή κινούνται οι τρεις βουλευτές -Σία Αναγνωστοπούλου, Κώστας Σπαρτινός και Ανδρέας Ριζούλης- αλλά και η Νομαρχιακή Επιτροπή Αχαΐας του ΣΥΡΙΖΑ για το θέμα της διέλευσής του τρένου στην Πάτρα, έχοντας ήδη λάβει τις σχετικές διαβεβαιώσεις ότι θα έχουν άμεσα στα χέρια τους κοστολογημένη την σχετική πρόταση του ΟΣΕ (Προμελέτη).

Του Π. ΣΑΚΕΛΛΑΡΟΠΟΥΛΟΥ

«Δεν σχεδιάζουμε ερήμην της πόλης, το σχέδιο θα έλθει άμεσα προκειμένου να ξεκινήσει η διαβούλευση με τους τοπικούς φορείς» αναφέρει στην «Π» ο γραμματέας της ΝΕ Αχαΐας του ΣΥΡΙΖΑ και μηχανικός Μιχάλης Σιδηρόπουλος. Παράλληλα, κύκλοι του βουλευτή Κώστα Σπαρτινός υπενθυμίζουν προς τη δημοτική αρχή της Πάτρας τη διαβούλευση που ολοκληρώθηκε αίστως πρόσφατα, για το θέμα της απόδοσης του θαλασσίου μετώπου της Πάτρας. Σύμφωνα με πληροφορίες, η πρόταση του ΟΣΕ θα περιλαμβάνει εναλλακτικά σενάρια για την μερική ή ολική υπογειοποίηση της νέας γραμμής στα 1,8 χιλ. της απόστασης κατά μήκος της περιοχής από Αγ. Αλέξιο, έως και την έλευση του τρένου στο νέο λιμάνι της Πάτρας, στο ύψος της Ακτής Δυμαίων.

ΤΑ ΣΕΝΑΡΙΑ

Αυτό που είπε ο κ. Σπέρτζης αλλά και ο κ. Παππάς στην Πάτρα είναι πως απο-

κλείουμε σενάρια που ανεβάζουν το κόστος και τον χρόνο υλοποίησης του έργου σε δυσθεώρητα ύψη. Ουσιαστικά δηλαδή αποκλείουμε την πλήρη υπογειοποίηση από Καστελλόκαμπο μέχρι και το νέο λιμάνι, στα 4 χιλ. της όλης απόστασης», αναφέρει ο κ. Σιδηρόπουλος, επιβεβαιώνοντας το σενάριο της μερικής βύθισης ή υπογειοποίησης από τον Αγ. Αλέξιο έως και την Ακτή Δυμαίων.

Στο πλαίσιο αυτό μελετώνται και εναλλακτικά σενάρια για διέλευση του τρένου κατά μήκος της υπάρχουσας γραμμής στο ύψος του νέου λιμανιού και σύνδεση με τερματικό σταθμό. «Το έργο αυτό έχει δύο βασικές παραμέτρους, αφενός ότι η πόλη πρέπει να βρει τρόπο ώστε το τρένο υψηλών ταχυτήτων να φτάσει στο νέο λιμάνι, για να μην υπάρξει πρόβλημα χρηματοδότησης από τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών αλλά και να μην περιλαμβάνει περίπλοκα τεχνικά έργα που θα μεταφέρουν το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης μετά το 2022» συμπληρώνει ο κ. Σιδηρόπουλος.

Η αναφορά αυτή, που αποτε-

> «Δεν σχεδιάζουμε ερήμην της πόλεως» λέει ο γραμματέας του ΣΥΡΙΖΑ Μ. Σιδηρόπουλος

Η ιστορική γραμμή Τρικούπη θα μείνει εκεί που είναι ή θα βυθιστεί

λεί εκτίμηση των δύο υπουργών και του ΟΣΕ, αποκλείει πιθανότατα και την πλήρη υπογειοποίηση της γραμμής στα 1,8 χιλ. στο ιστορικό κέντρο της Πάτρας, λόγω των μεγάλων τεχνικών δυσκολιών.

Σε κάθε περίπτωση, το διακύβευμα που θέτει ο ΣΥΡΙΖΑ στο πλαίσιο του διαλόγου που ξεκινά, είναι να μην σταματήσει το τρένο στο νέο λιμάνι λόγω υπερβολικής ευαισθησίας, σε ένα αναπτυξιακό έργο που η πόλη έχει μεγάλη ανάγκη.



Με το δημοσίευμα της «Π» ασχολήθηκε χθες και ο Νίκος Νικολόπουλος, σε ερώτηση που κατέθεσε χθες προς τους δύο υπουργούς κ.κ. Σπέρτζη και Παππά, ζητά περαιτέρω διευκρινίσεις για δύο θέματα. 1ο: «Παρά η Κυβέρνηση ρίχνει το βάρος στην πολιτική διαχείριση ενώ είναι θέμα ουσίας η διέλευση του σύγχρονου τρένου μέσα από την Πάτρα» και 2ο: «Παρά κατεβάζει σταδιακά τον πήχη της διεκδίκησης των φορέων, τονίζοντας ότι πρέπει να ξεκινήσει η υπογειοποίηση της γραμμής».

Στην ερώτησή ο βουλευτής τονίζει:

«Η δημοτική αρχή και το δημοτικό συμβούλιο, έγκαιρα και κατηγορηματικά έχουν εκφράσει την πλήρη αντίθεσή τους στη επίγεια διέλευση, που δοκιμάζει την πόλη μας» αναφέρεται σε ανακοίνωση που εξέδωσε ο Δήμος, υπενθυμίζοντας ότι η συγκεκριμένη θέση έχει εκφραστεί επίσημα από τις 16 Φεβρουαρίου 2016, με υπόμνημα που κατέθεσε η δημοτική αρχή, στον υπουργό υποδομών, Χρήστο Σπέρτζη, και τον τότε υφυπουργό Παναγιώτη Ξγουρίδη, κατά τη διάρκεια συνάντησής τους. «Είμαστε αντίθετοι στην επιφανειακή διέλευση μέσα από τον παλαιόδομο υπό της Πάτρας» αναφέρεται στο υπόμνημα εκείνο και τονίζεται ότι η υπογειοποίηση είναι προαπαιτούμενη και συνεκτιμάται η διεκδίκηση της περιμετρικής διέλευσης της σιδηροδρομικής γραμμής από την Πάτρα, με κάθετη σύνδεση του λιμανιού στο ύψος της ιδιοκτησίας του ΟΛΠΑ ΑΕ και στη Βιομηχανική Ζώνη...».

ΠΑΤΡΑ, 1880

Τρένο στην παραλία; Πού αλλού στην υφήλιο;

Του ΜΙΧΑΗΛ ΒΑΣΙΛΑΚΗ
vasilak@pelop.gr

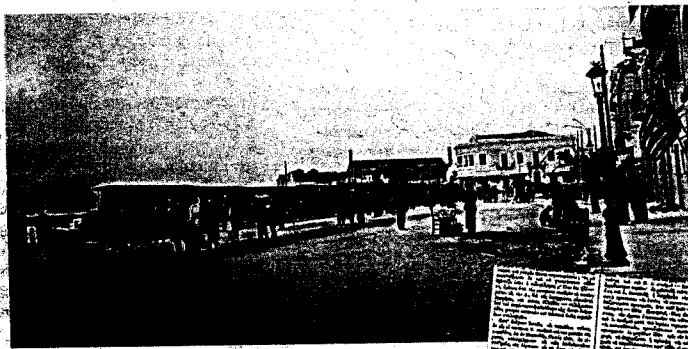
Δεκαοχτώ Ιουνίου 1888: Η εφημερίδα «Φορολογούμενος» του Κωστή Φιλόπουλου κάνει εκτενή αναφορά στην διέλευση του τρένου από την παραλιακή ζώνη της Πάτρας, εκφράζοντας την διαφωνία της για τον σχεδιασμό της κυβέρνησης. Η ιστορία επαναλαμβάνεται σήμερα; Οι εποχές έχουν αλλάξει. Το τρένο είναι σύγχρονο και κινείται με μεγαλύτερη ταχύτητα. Οι συνδυασμένες μεταφορές απαιτούν τη σύνδεση του μέσου σταθερής τροχιάς με το λιμάνι της Πάτρας, ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία της απόδοσης του θαλασσίου μετώπου στην πόλη. Στο δήμο εκτιμούν ότι κάποια πράγματα παραμένουν σταθερά. Ο αντιδήμαρχος Χρήστος Κορδός επικαλέστηκε σε μια συζήτηση με ανθρώπους της «Π» ότι, το ίδιο διλήμμα στη διέλευση του τρένου μέσα από την Πάτρα αντιμετώπισαν οι τοπικοί φορείς στο μακρινό 1888.



Καρτ ποστάλ και φωτογραφίες εποχής και μαζί απόκομμα από το άρθρο του «Φορολογούμενου»

> Οι πολίτες δούν να επαγρυπνήσωιν, συνιστούσε ο παππούς του Κωστή Στεφανόπουλου στους Πατρινοὺς των ημερῶν του Τρικούπη

Αναζητήσαμε... τα τεκμήρια στον Τύπο της εποχής. Η αναζήτηση δικαιώσε το μέλος της δημοτικής αρχής. Για αρκετά χρόνια φιλοξενήθηκε στις εφημερίδες της Πάτρας η διαφωνία των αρχών της με την παραλιακή διέλευση του τρένου, σε συνδυασμό με σχετικές αποφάσεις του δημοτικού συμβουλίου. Οι βασικές διαφωνίες τότε εδράζονταν στην εμπορική λειτουργία του λιμανιού, αλλά και στην λει-



τουργία της πόλης. «Πιθανόν να υπάρχει και πόλις τις -μία επί την υφήλιον- κατά την παραλίαν της οποίαν να κυκλοφορεί σιδηρόδρομος, τούτο δεν δύναται να λογισθῇ ως παράδειγμα αξιομίμητον, διότι δυνατόν είναι να επέτρεψαν τούτο λόγοι ειδικοί, ως αδύνακτως δυνάμεθα να εἰπομεν ὅτι λόγοι ειδικοί - δια τας Πάτρας - δεν το επιτρέπουσι κατ' ουδέναν λόγον, την δια της παραλίας

δὴλ. και της οδοῦ Αγ. Ανδρέου κυκλοφορίαν του Σιδηροδρόμου, ως επίσης και των ἐφ' οἷου ὁποῖτε ἑτέρου σημείου ἰδρύσιν σταθμοῦ ἀν τῇ ὠκοδομημένῃ παραλίᾳ...» ἔγραφε ο «Φορολογούμενος» και ἐξέφραζε την ἐλπίδα ὅτι η Κυβέρνηση «δεν θέλει επιτρέψει τὴν ἀνευ ουδεμίας ἀνάγκης -εὐτυχῶς- δι-στρέβλωσιν του μετώπου της πόλεως, χωρὶς να υπολογίσωμεν τας δυσυπολογίστους

ζημίας εἰς ας θέλουσιν υποβληθῇ αἱ κινήσεις και να γεν. συμφέροντα αὐτῆς, ἀλλὰ και οἱ πολῖται δούν να επαγρυπνήσωιν ἀρμοδίως μέχρις οὗ παρ κίνδυνος ματαιωθῇ ὀριστικῶς».