

Καραμανλής: Προκρίνουμε τη μελέτη Ζέκου για να φτάσει το τρένο στην Πάτρα

Η σιδηροδρομική σύνδεση της Πάτρας παραμένει στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος και αυτή τη φορά είχαμε την απάντηση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, Κώστα Καραμανλή σε σχετική ερώτηση της βουλευτού του ΣΥΡΙΖΑ, Σίας Αναγνωστοπούλου.

Ο Υπουργός υποστήριξε πως με τη λύση που προωθούσε ο ΣΥΡΙΖΑ, γινόταν λόγος για 9,5χλμ που λόγω υπογειοποίησης θα ανέβαζε το κόστος πάνω από το 1δισ.ευρώ. Μάλιστα όπως είπε θα ήταν απίθανο να εγκριθεί από την Κομισιόν.

Στη συνέχεια ο κ.Καραμανλής είπε πως ούτε μελέτη υπάρχει ούτε την έγκριση της Ευρ.Επιτροπή είχε, ενώ η υπόσχεση για δημοπράτηση έργου μελετο-κατασκευής το πρώτο εξάμηνο του 2019, δεν τηρήθηκε από την προηγούμενη κυβέρνηση.

ΠΡΟΚΡΙΣΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΖΕΚΟΥ

Όπως αποκάλυψε ο Υπουργός ΥΠΟΜΕ, προκρίνεται η μελέτη Ζέκου, που θέλει επικαιροποίηση και υπάρχει από τον Δεκέμβριο του 2013 και την οποία τότε είχαν δεχτεί οι φορείς. Αυτή περιλαμβάνει, ο σιδηρόδρομος και ο προαστιακός να συνυπάρξουν για την ανάπτυξη της πόλης.

Όπως σημείωσε ο κ.Καραμανλής, «υπήρχε μελέτη το 2014, την οποία πετάξατε στον κάλαθο των αχρήστων και έλεγε για επίγεια διέλευση με διπλή γραμμή από το Ρίο στον Άγιο Ανδρέα όπου γίνεται ο κεντρικός σταθμός, με δύο ή τρεις βυθίσεις –που είναι η υπογειοποίηση- στα Μποζαΐτικα, την Παναχαϊκή και την Αγυιά. Τρίτον, από τον Άγιο Διονύσιο έως τον Άγιο Ανδρέα θα υπάρξει και εκεί μία βύθιση και εκεί μία μερική υπογειοποίηση με τη μορφή cut & cover για να ανοίξει η πόλη προς τη θάλασσα. Και με αυτό τον τρόπο, με έναν εξασφαλισμένο προϋπολογισμό

διακοσίων εκατομμυρίων θα έφθανε το τρένο στο λιμάνι.

Τι κάνατε εσείς; Το πετάξατε στον κάλαθο των αχρήστων και αρχίσατε και μιλάγατε για φαραωνικά έργα. Συγγνώμη που το λέω, αλλά πρέπει κάποτε να καταλάβουμε ποια έργα μπορούν να υλοποιηθούν και ποια όχι. Διότι μπορεί εδώ να τσακωνόμαστε πενήντα χρόνια για διάφορα έργα, τα οποία όμως ποτέ δεν θα γίνουν. Γιατί δεν θα γίνουν; Διότι πρέπει να εξασφαλίσουμε τη χρηματοδότηση. Αυτή η μελέτη, λοιπόν, μπορεί να εξασφαλίσει κατά την άποψη της Κυβέρνησης χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τους JASPERS.

Εσείς μιλήσατε για ένα φαραωνικό έργο 9,5 χιλιομέτρων, που ούτε εσείς ξέρετε το κόστος. [Κανείς](#) δεν ξέρει. Το 1 δισεκατομμύριο μπορεί να είναι και λίγο. Και ξέρετε ποιο είναι το πιο βασικό; Δεν μας είπατε πότε ως κυβέρνηση για τεσσερισημίσι χρόνια, πού θα βρίσκατε τα λεφτά; Διότι από το πετσοκομμένο ΠΔΕ λόγω της οικονομικής κρίσης, δεν θα μπορούσατε να το χρηματοδοτήσετε.

Πρέπει, λοιπόν, τα έργα που ανακοινώνουμε, να μπορούμε να τα δικαιολογούμε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, να έχουμε κάνει τις μελέτες σκοπιμότητας και βιωσιμότητας, τα λεγόμενα cost-benefit analysis. Αυτός είναι ο κανονισμός της Ευρώπης. Τι να κάνουμε;

Δεν σου δίνουμε λεφτά -σου λέει η Ευρώπη και με το δίκιο της- επειδή είσαι ωραίος, αλλά στα δίνουμε επειδή μας παρουσιάζεις ένα πλάνο για ποιο λόγο κάνεις αυτό το έργο, ποια θα είναι η επίδραση του έργου αυτού στο τοπικό ΑΕΠ, στην οικονομία. Πρέπει να γίνει; Δεν πρέπει να γίνει; Υπάρχει πιο φθηνή λύση;

(...) Όμως θεωρώ ότι τα μεγάλα έργα υποδομής εθνικής σημασίας - όπως είναι και αυτό το οποίο έχει να κάνει με το πώς θα φτάσει το τρένο στο λιμάνι- πρέπει να έχουν το μίνιμουμ μιας συναίνεσης και μιας συνεννόησης. (...) Και να μην λέμε πράγματα που δεν ισχύουν, όπως ότι επί τεσσερισημίσι ήσασταν έτοιμοι να το δρομολογήσετε. Διότι δεν ήσασταν έτοιμοι να το

δρομολογήσετε, γιατί δεν υπάρχει ούτε μία μελέτη. Και η μελέτη που υπήρχε ήταν εντελώς διαφορετική.

Επομένως, άμα είναι να αλλάζει κάθε φορά η Κυβέρνηση, ο Υπουργός και να αλλάζουν και τα έργα, ούτε σε είκοσι χρόνια δεν θα φτάσει το τρένο στο λιμάνι».

ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Ένα ακόμα ενδιαφέρον σημείο στην υπόθεση της έλευσης του τρένου στην πόλη και το λιμάνι της Πάτρας, είναι πως υπάρχουν εγκεκριμένοι περιβαλλοντικοί όροι για το τμήμα Άγιος Διονύσιος-Άγιος Ανδρέας από την ΕΡΓΟΣΕ.

Σύμφωνα με τους περιβαλλοντικούς όρους η γραμμή ξεκινά υπόγεια από τον Άγιο Διονύσιο για περίπου 2χλμ (ΧΘ 126,750-ΧΘ 128,600). Από εκεί κινείται επίγεια προκειμένο να διαμορφωθεί ο Επιλιμένιος Επιβατικός Σταθμός Πάτρας (ΧΘ 129,350-ΧΘ 130,700) και ακολούθως συνεχίζει υπέργεια μέχρι τη σύνδεση με την υφιστάμενη γραμμή προς Πύργο (ΧΘ 132,049).

Θα πρέπει να διευκρινιστεί πως στους εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους δεν περιλαμβάνεται η ηλεκτροκίνηση της σιδηροδρομικής γραμμής καθώς και η κατασκευή-λειτουργία του Επιλιμένιου Επιβατικού Σταθμού για τα οποία θα πρέπει να γίνει νέα διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

Τέλος μην ξεχνάμε ότι υπάρχει πλέον η νέα πρόταση που μπορεί σε δύο φάσεις να φτάσει το [τρένο στο Αεροδρόμιο του Άραξου](#) που ουσιαστικά μετατρέπει την Πάτρα σε προορισμό και την οποία σας αποκάλυψε πριν λίγες μέρες το yrodomes.com.