
Δημοπρατείται η ηλεκτροκίνηση στο Κιάτο - Ροδοδάφνη. Ακολουθούν Ροδοδάφνη - Ψαθόπυργος και Ψαθόπυργος - Μποζαίτικα

2018/02/07 09:32 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Στην πρόοδο των σιδηροδρομικών έργων προς της Πάτρα αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, στο 9ο Περιφερειακό Συνέδριο για την Παραγωγική Ανασυγκρότηση της Δυτικής Ελλάδας, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης.

Ο υπουργός ανέφερε ότι, στις 9 Φεβρουαρίου, δημοπρατείται η ηλεκτροκίνηση στο Κιάτο - Ροδοδάφνη, προϋπολογισμού 68 εκατομμυρίων και ακολουθεί, το 3ο τρίμηνο του 2018 οι εργασίες ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης στο Ροδοδάφνη - Ψαθόπυργος και το 1ο εξάμηνο του 2019 το αντίστοιχο έργο στο τμήμα Ψαθόπυργος - Μποζαίτικα.

Η τοποθέτηση του υπουργού Μεταφορών για τα σιδηροδρομικά έργα προς τη Πάτρα

Η σιδηροδρομική σύνδεση ήταν άπιαστο όνειρο για την περιοχή, μετά από αυτά που έχουν γίνει. Για τα τελευταία 20 χρόνια μόνο εξαγγελίες επί της ουσίας. Οι μελέτες άλλαζαν συνεχώς και ακόμη και τώρα μπαίνουν νέα θέματα, παραδείγματος χάριν η υπογειοποίηση έξω από την Πάτρα στα Μποζαίτικα μπήκε το καλοκαίρι το Υπουργείο.

Δυόμισι χρόνια συζητάμε πως θα κάνουμε την υπογειοποίηση στον αστικό ιστό μέσα στην Πάτρα και τη σύνδεση με το νέο λιμάνι, ξαφνικά είχαμε και την υπογειοποίηση στα Μποζαίτικα. Δίκιο; Δίκιο.

Αλλά δεν μπορεί να έχει τελειώσει ο διαγωνισμός, να έχουν τελειώσει τα Δικαστήρια να τρέχουμε σα χώρα και να το συζητάμε τώρα. Το '06 το '07 έπρεπε να συζητηθεί αυτό.

Αυτή ήταν η πρακτική των προηγούμενων Κυβερνήσεων. Να πούμε μερικά παραδείγματα για να γελάσουμε. Όταν στη Δυτική Ελλάδα σταματούσε το τρένο στο Αγρίνιο έφτιαχναν σιδηροδρομικό σταθμό και έκαναν προσλήψεις.

Είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα, είναι σα να το σταματήσουμε κι εμείς τώρα να πούμε ότι Καλό Νερό να κάνουμε σιδηροδρομικό σταθμό να βολέψουμε και ένα άλλο χωριό μας, ή στον Πηνειό στο Δήμο.



Το 2015

παραλάβαμε μια νέα εργολαβία στη διαδρομή Κιάτο - Ροδοδάφνη που η σύμβαση είχε υπογραφεί τον Σεπτέμβριο του '14, είχε δηλωθεί στην Ευρωπαϊκή Ένωση ότι θα τελειώσει τον Δεκέμβριο του '14, δηλαδή σε τρεις μήνες θα το τελειώναν, γιατί ήταν πάρα πολύ γρήγοροι, όπως έχετε διαπιστώσει.

Τον Φεβρουάριο του '15 που αναλάβαμε το εκτελεσμένο αντικείμενο ήταν προφανώς κάτω από το 5% του έργου.

Σήμερα η εργολαβία αυτή ολοκληρώνεται, τελειώνει το 2ο τρίμηνο του '18 και προγραμματίζουμε δοκιμές ώστε με τις ντιζελογενητήτριες να πηγαίνει ο σιδηρόδρομος στο τμήμα Αίγιο - Κιάτο. Ακολουθούν οι δημοπρασίες μέσα στη χρονιά για την ηλεκτροκίνηση.

Δε θέλω να μπω σε λεπτομέρειες για το τι γινόταν με τη διαβούλευση στην τοπική κοινωνία και με τις αδειοδοτήσεις στα όργανα των Δήμων της Περιφέρειας στο παρελθόν. Θέλω να πω όμως κάτι που είναι πολύ σημαντικό κατά τη γνώμη μου: Διασφαλίσαμε, ενώ δεν υπήρχε ένα ευρώ, για το σιδηροδρομικό τμήμα Ροδοδάφνη - Ψαθόπυργος, τελείωνε η χρηματοδότηση το '14, αυτό που είπα πριν, να ενταχθεί στο CEF και είναι το έργο που περιλαμβάνει την Παναγοπούλα.

Γλιτώσαμε και το έργο και 293 εκατομμύρια. Σήμερα αυτή η εργολαβία είναι στη φάση ολοκλήρωσης προφανώς.

Το έργο Ψαθόπυργος - Ρίο, τελικά ήταν Ψαθόπυργος - Ρίο - Μποζαΐτικα, εκεί έγινε διαβούλευση με την τοπική κοινωνία, με τις συλλογικότητες, με τον Εξωραϊστικό Σύλλογο και θέλω να είμαι απόλυτα ειλικρινής: το έργο πρέπει να εκτελεστεί, είναι

δέσμευση της χώρας, γιατί θα χάσουμε πάρα πολλά λεφτά το έργο να φτάσει στο λιμάνι.

Στο πλαίσιο της ίδιας εργολαβίας –αυτό ενημερώσαμε χθες τους κατοίκους- ήδη έχει δοθεί εντολή την Παρασκευή να γίνει μελέτη που θα μας δίνει την τεχνική λύση και την οικονομική επιβάρυνση προκειμένου να γίνει υπόγεια διέλευση με τη μέθοδο cut and cover, χωρίς όμως να βγούμε έξω από το χρονοδιάγραμμα και έξω από την εργολαβία.

Η ολοκλήρωση της μελέτης γι' αυτό το τμήμα θέλει περίπου έξι με επτά μήνες. Στο τμήμα αυτό ο προγραμματισμός δεν έχει να κάνει με έργο που είναι να τρέξει. Μετά είναι ο τεχνικός προγραμματισμός του έργου. Εμείς σεβόμαστε τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών.

Αν από τη μελέτη αποδειχθεί ότι και τεχνικά και οικονομικά είναι εφικτό, ένας πρόχειρος υπολογισμός που κάναμε βγαίνει, θα το εντάξουμε μέσα στην ίδια εργολαβία την υπογειοποίηση και έτσι θα γλιτώσουμε και τη γέφυρα παρακάτω.

Όπως γνωρίζετε έχουμε κάνει εξαντλητική διαβούλευση με το Δήμο Πατρέων **για την υπογειοποίηση του σιδηροδρόμου μέσα στον αστικό ιστό**, προκειμένου η Πάτρα να έχει μέτωπο, πραγματικό μέτωπο, να μη διακόπτεται από σιδηρόδρομο για ένα μεγάλο κομμάτι μέχρι τον Άγιο Ανδρέα και στη συνέχεια με διπλή ηλεκτροδοτούμενη σιδηροδρομική γραμμή να φτάσει μέχρι το νέο λιμάνι της Πάτρας.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω πάρα πολύ τον Νίκο Κοντοέ για τη συνεργασία που έχουμε και το Υπουργείο Ναυτιλίας και να σας πω ότι μην πάμε να εκτελέσουμε και αυτό το έργο και αλλάξουμε γνώμη μετά τη δημοπράτηση.

Ό,τι είναι, κάποιος να το πει τώρα. Αυτό που εμείς προτείνουμε, είναι η λύση που σας είπα και είναι μαζί με το έργο της υπογειοποίησης του σιδηροδρόμου, είναι δυο γραμμές για τις δυτικές συνοικίες της Πάτρα **ελαφρού τρένου για να λύσουμε μια και καλή το πρόβλημα της περιοχής.**

Αλλά είναι και κάτι ακόμη. Αυτό που είναι στην αρμοδιότητα με τον Παναγιώτη Κουρουμπλή, να γίνει το εμπορικό τμήμα του λιμανιού της Πάτρας. Σε ένα έργο έχει ήδη ξεκινήσει η διαδικασία και η συνεργασία των δύο Υπουργείων, ολοκληρώνεται τις επόμενες μέρες για να ενταχθεί στο στρατηγικό σχέδιο μεταφορών.

Επομένως εμείς δεν τάζουμε φύκια για μεταξωτές κορδέλες. Λέμε και τι θα κάνουμε και τι δε θα κάνουμε και τι δε μπορούμε να κάνουμε.

Επομένως δημοπρατούμε την ηλεκτροκίνηση στις 9 Φεβρουαρίου του Κιάτο – Ροδοδάφνη προϋπολογισμού 68 εκατομμυρίων, το 3ο τρίμηνο του '18

δημοπρατούνται οι εργασίες για το Ροδοδάφνη – Ψαθόπυργος που είναι οι σταθμοί ηλεκτροκίνησης και η σηματοδότηση. Το 1ο εξάμηνο του '19 θα γίνει το αντίστοιχο έργο για το τμήμα Ψαθόπυργος – Μποζαίτικα.