

---

## **Παρατείνεται η αγωνία για την είσοδο του τρένου στην Πάτρα. Σε δυο μήνες η «Μελέτη Ανάλυσης Κόστους - Οφέλους», δηλώνει η ΕΡΓΟΣΕ**

---

2020/05/07 15:17 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

---

Στο πιο «ακανθώδες» ζήτημα του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στο σιδηρόδρομο μετατρέπεται η είσοδος του τρένου στην Πάτρα.

Ο δήμος Πατρέων [επιμένει στην πλήρη υπογειοποίηση \(περίπου 9 χλμ.\)](#), το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών την απορρίπτει, [χαρακτηρίζοντας «φαραωνικό» ένα τέτοιο έργο και αντιπροτείνοντας μερική υπογειοποίηση, περίπου 2 χλμ.](#)

Θέση στο θέμα έλαβε σήμερα η ΕΡΓΟΣΕ, υπογραμμίζοντας ότι βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη η συνολική «Μελέτη Ανάλυσης Κόστους - Οφέλους» του έργου, η οποία αναμένεται να παραληφθεί από την εταιρεία εντός των επόμενων δύο μηνών.

Επίσης, τονίζει ότι μέχρι σήμερα δεν είχε προετοιμαστεί ούτε είχε υποβληθεί Φάκελος Μεγάλου Έργου, ως προβλέπεται για έργα που κοστολογούνται άνω των 75 εκατ. ευρώ, με αφορμή την [τοποθέτηση του πρώην υπουργού Μεταφορών Χρήστου Σπίρτζη](#).

### **Η ανακοίνωση της ΕΡΓΟΣΕ για την είσοδο του τρένου στην Πάτρα (Ρίο - Πάτρα)**

Η σιδηροδρομική γραμμή «Ρίο - Πάτρα» αποτελεί ένα έργο στρατηγικής σημασίας, όχι μόνο για την Πάτρα, αλλά για ολόκληρη τη Δυτική Ελλάδα.

Είναι, όμως, κι ένα έργο με σημαντικές τεχνικές απαιτήσεις, καθώς θα διέρχεται από πυκνοκατοικημένες οικιστικές περιοχές, αλλά και από μια ζώνη που συνδέει τον κεντρικό ιστό της πόλης των Πατρών με το θαλάσσιο μέτωπο και το λιμάνι της.

Η ενδελεχής μελέτη όλων των παραμέτρων του, αλλά και ο εξονυχιστικός διάλογος με τις τοπικές κοινωνίες και τους αυτοδιοικητικούς φορείς, είναι εκ των ων ουκ άνευ για την επιτυχή και βέλτιστη ολοκλήρωσή του, προκειμένου να προάγει την ισόρροπη και βιώσιμη ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Η προηγούμενη ηγεσία του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ισχυρίζεται ότι επί

των ημερών της, το έργο είχε δρομολογηθεί, επιλέγοντας την υπογειοποίηση στο τμήμα «Ρίο – Αγ. Διονύσιος».

Ισχυρίζεται, μάλιστα, ότι διεξήγαγε κι όλες τις αναγκαίες τεχνικές προμελέτες και την μελέτη κόστους – οφέλους που απαιτεί η υλοποίησή του.

Η πραγματικότητα, όμως, είναι πολύ διαφορετική.

Συγκεκριμένα:

-Ο μέχρι τώρα σχεδιασμός αφορούσε αποκλειστικά και μόνο προμελέτες, οι οποίες είναι εξαιρετικά ελλιπείς και προβληματικές και σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν τη χρηματοδότηση, πόσο μάλλον την υλοποίηση του έργου.

-Μέχρι σήμερα δεν είχε προετοιμαστεί ούτε είχε υποβληθεί Φάκελος Μεγάλου Έργου, ως προβλέπεται για έργα που κοστολογούνται άνω των 75 εκατ. ευρώ. Χωρίς την ύπαρξη ενός τέτοιου φακέλου, ένα έργο δεν μπορεί ούτε να εγκριθεί, αλλά ούτε και να ενταχθεί στην Προγραμματική Περίοδο.

-Τέλος, μέχρι και την ανάληψη της νέας διοίκησης τον Οκτώβριο του 2019, η ΕΡΓΟΣΕ δεν είχε προχωρήσει σε καμία απολύτως δημοπράτηση του έργου.

Η ΕΡΓΟΣΕ υπό την παρούσα διοίκηση, ακολουθεί από την πρώτη στιγμή την ενδεδειγμένη διαδικασία, μεριμνώντας για το σύνολο των παραμέτρων του έργου, και σε αυτό το πλαίσιο βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη η συνολική Μελέτη Ανάλυσης Κόστους – Οφέλους, που μέχρι σήμερα δεν είχε ολοκληρωθεί, και η οποία αναμένεται να παραληφθεί από την υπηρεσία μας εντός των επόμενων δύο μηνών.

Παράλληλα, βρίσκεται σε διαρκή επικοινωνία με την Ομάδα JASPERS (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, EIB, EBRD, KfW), τα στελέχη της Διαχειριστικής Αρχής και της Επιτελικής Δομής ΕΣΠΑ, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση του έργου.

Η ΕΡΓΟΣΕ, μακριά από μικροπολιτικές σκοπιμότητες, προχωρά μεθοδικά και με πλήρη διαφάνεια, στην ωρίμανση αυτού του στρατηγικού έργου, με στόχο την ταχύτερη υλοποίησή του, προς όφελος των τοπικών κοινωνιών και της χώρας.