



ΖΕΤΤΑ Μ. ΜΑΚΡΗ

Βουλευτής Ν. ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ – ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Αθήνα, 19/03/2020

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ: Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κ. Αχ. Καραμανλή

Αξιότιμε κ. Υπουργέ,

Θέμα: Κίνδυνος αποδυνάμωσης ΟΣΕ Ν. Μαγνησίας στο πλαίσιο αναδιάρθρωσης του οργανογράμματός του.

Το τελευταίο διάστημα, υπάρχουν διαρροές στον τοπικό τύπο για κίνδυνο αποδυνάμωσης του ΟΣΕ στον Νομό Μαγνησίας στο πλαίσιο αναδιάρθρωσης του οργανογράμματός του με απώτερο στόχο την εξυγίανση του Οργανισμού. Το, μέχρι στιγμής, σχέδιο αναδιάρθρωσης, όπως αυτό έχει διαρρεύσει, έχει δημιουργήσει εύλογη ανησυχία και αναστάτωση στο υπάρχον προσωπικό. Τυχόν υλοποίηση των συγκεκριμένων ρυθμίσεων - όπως έχουν διαρρεύσει - θα επιφέρει σοβαρά οργανωτικά και λειτουργικά προβλήματα στην εφαρμογή των κυβερνητικών δεσμεύσεων, όπως είναι η άμεση ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης στη γραμμή Λάρισας - Βόλου και η σύνδεση του λιμένα Βόλου με τον κύριο σιδηροδρομικό άξονα προκειμένου ο λιμένας όχι μόνο να καταστεί επιχειρηματικά και επενδυτικά ελκυστικός αλλά και λειτουργικά αποδοτικός.

Συγκεκριμένα, για τον Ν. Μαγνησίας, σύμφωνα με το νέο σχέδιο οργανογράμματος του Οργανισμού, φαίνεται να βαίνει προς κατάργηση το Τμήμα Γραμμής Βόλου και η Επιθεώρηση Βόλου ενώ, γίνεται διακριτό τμήμα το εργοστάσιο Βόλου για την επισκευή των βαρέων μηχανημάτων. Σε πρόσφατες διαδοχικές μου συναντήσεις, τόσο με τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, κ. Ν. Σταθόπουλο, όσο και με τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ, κ. Κ. Σπηλιόπουλο, περιέγραψα αναλυτικά τα προβλήματα και τις δυσλειτουργίες που θα προκύψουν από την τυχόν κατάργηση των δύο πρώτων υπηρεσιών.

Ειδικότερα, το Τμήμα Γραμμής, που εδρεύει στον Βόλο και εξυπηρετεί πολλά τμήματα μεγάλου μήκους σιδηροδρομικής γραμμής και προς πολλές κατευθύνσεις (Βόλος – Λάρισα, Παλαιοφάρσαλα – Καλαμπάκα και Άνω Λεχώνια – Μηλίες), είχε καταργηθεί και στο παρελθόν, κατά το χρονικό

διάστημα 2013 έως 2016. Όμως, η εμπειρία της κατάργησης κατέδειξε, πανηγυρικά, ότι το αντίστοιχο τμήμα που εδρεύει στη Λάρισα δεν μπορούσε να ανταποκριθεί στις αυξημένες ανάγκες συντήρησης της υποδομής καθώς είναι ήδη επιφορτισμένο με τη συντήρηση του κεντρικού σιδηροδρομικού άξονα (γραμμή Δομοκός - Λάρισα - Πλατύ). Επιπλέον, το Τμήμα Γραμμής Βόλου, πέραν των αρμοδιοτήτων για τη συντήρηση της γραμμής, είναι χρεωμένο τόσο με τη συντήρηση των κτιρίων του Σιδηροδρομικού Σταθμού Βόλου, που αποτελεί εξαιρετική πολιτιστική κληρονομιά για την πόλη (κατασκευή κατά το έτος 1884 με σχέδια του Ιταλού αρχιτέκτονα Εβάριστο Ντε Κίρικο), όσο και με τη συντήρηση των εγκαταστάσεων του εργοστασίου Βόλου, στις οποίες εκτελούνται οι επισκευές και η συντήρηση των βαρέων μηχανημάτων γραμμής κατασκευής έτους 1950.

Τυχόν κατάργηση της Επιθεώρησης Βόλου, η οποία, ήδη, έχει στελεχιακά αποδυναμωθεί, εξαιρετικά, από την τελευταία αναδιάρθρωση του ΟΣΕ, θα επιφέρει σοβαρά προβλήματα τόσο στη λειτουργία των γραμμών προς Λάρισα και Παλαιοφάρσαλα - Καλαμπάκα, όσο και στη λειτουργία του ιστορικού και τουριστικού τρένου του Πηλίου. Οι δυσλειτουργίες δε θα αυξηθούν κατά πολύ εφόσον υπάρξει επαναλειτουργία της γραμμής Βόλου - Καλαμπάκας, με αφετηρία τον Βόλο, καθώς και του μηχανοστασίου Βόλου.

Αντιθέτως, η δημιουργία διακριτού τμήματος για το εργοστάσιο Βόλου είναι προς τη σωστή κατεύθυνση καθώς θα είναι επιφορτισμένο με το τροχαίο υλικό (μηχανές έλξης και φορτάμαξες) που έχει παραμείνει στον ΟΣΕ με σκοπό την εξυπηρέτηση αποκλειστικών αναγκών του οργανισμού σε μεταφορές υλικών ή/και μηχανημάτων χωρίς να απαιτείται η συνδρομή της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

Όσον αφορά το ιστορικό και τουριστικό τρένο του Πηλίου, η συντήρηση όλου του τροχαίου υλικού (Ντιζελάμαξες - Επιβατάμαξες), συμπεριλαμβανομένης και της υποδομής (γραμμή που ανακαινίσθηκε το 2017 και κτίρια Σταθμών - Στάσεων), πραγματοποιείται από τον ΟΣΕ, ενώ η πλήρης εκμετάλλευσή του γίνεται από την ιδιωτική ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Τούτο σημαίνει ότι παρόλη την επένδυση σε οικονομικούς και ανθρώπινους πόρους που επωμίζεται ο ΟΣΕ για τη διατήρηση της συγκεκριμένης πολιτιστικής κληρονομιάς, η εκμετάλλευση των κερδών από τις επισκέψεις γίνεται αποκλειστικά από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ χωρίς την παραμικρή συνδρομή της στα ως άνω έξοδα.

Τέλος, η γραμμή Βόλος-Λάρισα ανακαινίσθηκε το 2015 - 2016 και προέβλεπε, με το πέρας αυτής, την εγκατάσταση εργολάβου για την τοποθέτηση των πυλώνων ηλεκτροκίνησης. Όμως, με πρόταση της τότε Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ, άλλαξε ο αρχικός σχεδιασμός της γραμμής καθώς και οι προδιαγραφές προκειμένου η ως άνω γραμμή να ακολουθήσει τη διαδρομή προς το Λατομείο μέσω της Α' ΒΙ.ΠΕ. και όχι μέσω της Νέας Ιωνίας. Τυχόν υλοποίηση του σχεδιασμού αυτού δε θα είναι συμφέρουσα ούτε για το επιβατικό κοινό αλλά ούτε και για τον ίδιο τον οργανισμό καθώς:

α) δεν εξοικονομείται χρόνος στη διάρκεια του δρομολογίου λόγω της μεγάλης ανωφέρειας, αρχόμενης από την Α' ΒΙ.ΠΕ. β) με την ανακαίνιση της υφιστάμενης γραμμής του 2015-2016 πραγματοποιήθηκε και ανακαίνιση στη στάση των Μελισσατικών, η οποία εξυπηρετεί όλη την ανατολική πλευρά της πόλης του Βόλου καθώς και χωριά του Πηλίου, με ευκολότερη την πρόσβαση μέσω του περιφερειακού δρόμου αλλά και τη διάθεση χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων και γ) στο παρελθόν, επανειλημμένως, έχει πραγματοποιηθεί μεγάλη δαπάνη που αφορούσε σε έργα υποδομών της υφιστάμενης γραμμής (διπλή γέφυρα πάνω από τον περιφερειακό οδικό άξονα, καινούργιος πυλώνας και αποκατάσταση της υπάρχουσας γέφυρας του Ο.Σ.Ε. στον ποταμό Ξηριά από τις πλημμύρες του 2009) και, συνεπώς, αλλαγή του σχεδιασμού θα σήμαινε αυτομάτως και επιπλέον οικονομική επιβάρυνση καθόλου αναγκαία τούτη τη χρονική στιγμή.

ΚΑΤΟΠΙΝ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, ΕΡΩΤΑΤΑΙ Ο κ. ΥΠΟΥΡΓΟΣ:

1. Ως προς την εκπόνηση του νέου οργανογράμματος του ΟΣΕ θα ληφθούν υπόψη:
 - i. η εύρυθμη εφαρμογή των κυβερνητικών δεσμεύσεων, όπως είναι η άμεση ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης στη γραμμή Λάρισας - Βόλου και η σύνδεση του λιμένα Βόλου με τον κύριο σιδηροδρομικό άξονα προκειμένου ο λιμένας να καταστεί επιχειρηματικά και επενδυτικά ελκυστικός και λειτουργικά αποδοτικός;
 - ii. οι δυσλειτουργίες και τα προβλήματα που προέκυψαν από την κατάργηση του Τμήματος Γραμμής Βόλου και της αποδυνάμωσης της Επιθεώρησης Βόλου κατά τα έτη 2013-2016 με αποτέλεσμα τον επανασχεδιασμό της διατήρησής τους αλλά και της διεύρυνσης, ενδυνάμωσης και της περαιτέρω ανάπτυξή τους;
2. Σε ποιες ενέργειες προτίθεται να προβεί το υπουργείο υποδομών και μεταφορών, ενδεχομένως, σε συνεργασία και συνεννόηση με συναρμόδια υπουργεία, όπως το υπουργείο τουρισμού και το υπουργείο πολιτισμού και αθλητισμού, προκειμένου να βρεθεί μία αναπτυξιακή εταιρική φόρμουλα για το ιστορικό τρένο του Πηλίου που θα διευρύνει τις πολιτιστικές και τουριστικές προοπτικές του;
3. Θα προχωρήσει, τελικά, το υπουργείο υποδομών και μεταφορών στην υλοποίηση του νέου σχεδιασμού της γραμμής Βόλος - Λάρισα, όπως εσφαλμένα είχε υποδείξει η τότε κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ;

Η ερωτώσα Βουλευτής

Ζέττα Μ. Μακρή