



ΣΥΡΙΖΑ
ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΕΥΤΕΡΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ	
Αριθ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	1128
Ημερομηνία καταθέσεως	26.3.15

Αθήνα, 24 Μαρτίου 2014

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς: τον κ. Υπουργό Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού

Θέμα: Ανάγκη άμεσης αντικατάστασης της αυτοκινητάμαξας του ΟΣΕ που πραγματοποιεί το καθημερινό δρομολόγιο Βόλου – Λάρισας, επίσπευση δημοπράτησης της β' φάσης Ηλεκτροκίνησης Βόλου-Λάρισας παράλληλα με την ολοκλήρωση της α' φάσης.

Ο Σιδηρόδρομος αποτελεί κατά κύριο λόγο, μέσο που προωθεί την πράσινη ανάπτυξη, δημιουργεί τεράστια υπεραξία στη χώρα και μπορεί να συμβάλλει στην αύξηση της απασχόλησης, δεδομένου ότι υπάρχει η αναγκαία τεχνογνωσία για την κατασκευή της Υποδομής και του Τροχαίου Υλικού. Υπερτερεί έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς σε πολλούς τομείς όπως: η εξοικονόμηση ενέργειας, η σημαντική μείωση της ηχορύπανσης, η αποσυμφόρηση των οδικών αξόνων, η μείωση ατυχημάτων, η μείωση της κατανάλωσης καυσίμων το οποίο συνεπάγεται μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Η μεγάλη βιομηχανική και εμπορική ανάπτυξη του Βόλου στις αρχές του περασμένου αιώνα στηρίχθηκε πρωτίστως στο σιδηρόδρομο και το λιμάνι. Στα πλαίσια εξυγίανσης του ΟΣΕ, οι επεμβάσεις που έγιναν περιόρισαν το επιβατικό και εμπορευματικό έργο του στη Μαγνησία και οδήγησαν την περιοχή σε σιδηροδρομικό μαρασμό. Η αραιώση των δρομολογίων, η δυσχέρεια ευχερούς μεταφοράς μεταξύ πόλεων λόγω της κατάργησης συνδέσεων, η μείωση του προσωπικού, υποβάθμισαν τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες την περιοχή της Μαγνησίας. Σημειώνεται ότι, η πόλη του Βόλου έπαψε να συνδέεται απευθείας με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, ενώ η μη επανακατασκευή της γραμμής Βελεστίνου-Παλαιοφάρσαλα οδήγησε στην ανυπαρξία σιδηροδρομικής σύνδεσης του Βόλου με το εσωτερικό της Θεσσαλίας. Τα δρομολόγια από και προς Λάρισα περιορίστηκαν σοβαρά, με αποτέλεσμα να μειωθεί σταδιακά το επιβατικό κοινό, ενώ σταθμοί μεταξύ Βόλου και Λάρισας (Βελεστίνο, Αρμένιο, Λατομείο) καταργήθηκαν. Τα λεωφορεία του ΟΣΕ με προορισμό τις βαλκανικές χώρες (Αλβανία, Βουλγαρία) σταμάτησαν να διέρχονται από το Βόλο, ενώ καταργήθηκαν και οι γραμμές εξωτερικού από Θεσσαλονίκη προς Κωνσταντινούπολη, Βουκουρέστι, Σόφια και Μόσχα. Επιπλέον, ο Βόλος απογυμνώθηκε από τις Διοικητικές και Τεχνικές υπηρεσίες του ΟΣΕ, αφού η Δ' Επιθεώρηση και το Δ' Τμήμα της γραμμής του ΟΣΕ (δηλ. το Μηχανοστάσιο, το Τμήμα Συντήρησης γραμμής) που ήταν στον Νομό Μαγνησίας ενσωματώθηκαν στις υπηρεσίες της Λάρισας. Η Λάρισα ανέλαβε και την διαχείριση των σιδηροδρομικών μεταφορών στις ΒΙ.ΠΕ. της Λάρισας, του Βόλου και των σιδηροδρομικών μεταφορών από και προς το Λιμάνι. Επίσης, με τις εθελοντικές και υποχρεωτικές μετατάξεις του Ν. 3891/2010 έφυγε προσωπικό και υποβαθμίστηκε τοπικά η παροχή υπηρεσιών επιβαρύνοντας και άλλο τους ταλαιπωρημένους επιβάτες.

Με αφορμή την φωτιά που εκδηλώθηκε στις 14.3.2015 στην μηχανή της τοπικής αυτοκινητάμαξας του ΟΣΕ που πραγματοποιεί το καθημερινό δρομολόγιο Βόλου-Λάρισας, για 2η φορά σε ένα μήνα, τίθεται το σοβαρό θέμα της άμεσης απόσυρσής του. Το συγκεκριμένο τρένο, από τα παλαιότερα που έχει στη διάθεσή του ο ΟΣΕ, (έτος κατασκευής 1990), ήταν στη γραμμή Αθήνα – Χαλκίδα και το 2000 περίπου μεταφέρθηκε στο Βόλο. Πραγματοποιεί καθημερινά τα δρομολόγια από Βόλο για Λάρισα. Είναι το μοναδικό, χωρίς

λειτουργία ενδιάμεσων σταθμών. Παρουσιάζει συχνά βλάβη με αποτέλεσμα να αντικαθίσταται από παλιά αυτοκινητάμαξα χωρίς κλιματισμό, η οποία κι αυτή με τη σειρά της βγαίνει εκτός λειτουργίας κι έτσι αναγκαστικά δρομολογείται μηχανή ντίζελ με δύο βαγόνια. Παρά τις προσπάθειες του έμπειρου αλλά λιγοστού προσωπικού να καλύψουν τις αδυναμίες και τις ελλείψεις, αυτό καθίσταται αδύνατον αφού η πλημμελής συντήρηση και επισκευή των κινητήρων μονάδων τις θέτει εκτός λειτουργίας σχεδόν αμέσως με την δρομολόγησή τους, με αποτέλεσμα την απίστευτη ταλαιπωρία των επιβατών. Καθίσταται λοιπόν αναγκαία η διερεύνηση της δυνατότητας άμεσης αντικατάστασης της συγκεκριμένης αυτοκινητάμαξας, προτού σημειωθούν σοβαρότερα ατυχήματα.

Ο Σιδηρόδρομος, ενώπιον του τεράστιου προβλήματος της Κλιματικής Αλλαγής του πλανήτη, αποτελεί το κατεξοχήν οικολογικό (πράσινο) χερσαίο μέσο μεταφοράς, αφού για κάθε τονο-χιλιόμετρο καταναλώνει 7 φορές λιγότερα καύσιμα από τα ανταγωνιστικά προς αυτό μεταφορικά μέσα, τείνει δε, με την σταδιακή ηλεκτροκίνηση του δικτύου, να καταστεί ακόμα λιγότερο ενεργοβόρος και ακόμα περισσότερο φιλικός προς το περιβάλλον.

Στο πλαίσιο αυτό γίνεται αντιληπτό ότι επείγει να επισπευσθούν τα έργα ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ της γραμμής Βόλου-Λάρισας προϋπολογισμού 41 εκ. ευρώ και Παλ/λου-Καλαμπάκας προϋπολογισμού 51 εκ. ευρώ, που θα δώσουν ανάσα στην Θεσσαλία, αναβαθμίζοντας το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών στη μεταφορά πολιτών και εμπορευμάτων.

Το έργο της ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ στη σιδηροδρομική γραμμή ΒΟΛΟΥ-ΛΑΡΙΣΑΣ, μήκους περίπου 61,2χλμ εντός των ορίων της Περιφέρειας Θεσσαλίας, είναι ένα έργο αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού της υφιστάμενης μονής σιδηροδρομικής γραμμής με σκοπό την σταδιακή ανάπτυξη προαστιακού χαρακτήρα δρομολογίων διασύνδεσης Λάρισας – Βόλου με σύγχρονου τύπου οχήματα και πυκνά δρομολόγια, με φορέα υλοποίησης την ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ. Πρόκειται για ένα έργο συμπληρωματικό στον κύριο σιδηροδρομικό άξονα Αθήνας–Θεσσαλονίκης που εξασφαλίζει την συνέχιση των συρμών προς Βόλο χωρίς αλλαγή μηχανής ή μετεπιβίβαση επιβατών στον Σ.Σ. Λάρισας και έχει δύο φάσεις υλοποίησης. Την Α΄ Φάση (ανακαίνιση της υποδομής) που ήδη προχωράει προς την ολοκλήρωσή της και την Β΄ Φάση (εγκατάσταση του συστήματος ηλεκτροκίνησης και λειτουργία), όπου ήδη έχει δημοσιευτεί η έγκριση των περιβαλλοντικών όρων και περιορισμών, οπότε επιβάλλεται για τους πιο πάνω λόγους να προχωρήσει άμεσα η δημοπράτησή της.

Επειδή ο Σιδηρόδρομος είναι μέσο που προωθεί την πράσινη ανάπτυξη, δημιουργεί υπεραξία στη χώρα και μπορεί να συμβάλλει στην αύξηση της απασχόλησης, δεδομένου ότι υπάρχει η αναγκαία τεχνογνωσία για την κατασκευή της Υποδομής και του Τροχαίου Υλικού.

Επειδή οι προοπτικές για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου στην περιοχή μας είναι κομβικής σημασίας για τον Νομό Μαγνησίας.

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

-Θα διερευνήσει την δυνατότητα άμεσης αντικατάστασης της αυτοκινητάμαξας που πραγματοποιεί το καθημερινό δρομολόγιο Βόλος - Λάρισα, ώστε να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη μετακίνηση των πολιτών ανάμεσα στις δύο πόλεις;

-Σε τι ενέργειες προτίθεται να προβεί, προκειμένου να επισπευσθεί η δημοπράτηση της Β΄ Φάσης των έργων ηλεκτροκίνησης της γραμμής Βόλου-Λάρισας παράλληλα με την ολοκλήρωση της Α΄Φάσης;

-Θα διερευνηθεί η δυνατότητα επιστροφής στον Βόλο των Υπηρεσιών Κυκλοφορίας, Γραμμής και Μηχανοστασίου που μεταφέρθηκαν στην Λάρισα με σκοπό την ισότιμη ανάπτυξη των πόλεων του «Διπόλου»;

-Θα επανεξετάσει το θέμα των μετατάξεων του προσωπικού που έφυγε, προκειμένου να επανδρώσει τις υπηρεσίες τοπικά ανάλογα με τις ανάγκες τους;

Οι ερωτώντες βουλευτές

Αλέξανδρος Μιχ. Μεικόπουλος

Δελημήτρος Κώστας

Μπαλλής Μάκης

Παπανάτσιου Κατερίνα

Τζήκα Δανάη