

ΗΜΕΡΙΔΑ :

ΟΣΕ

/ ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ /

### ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΕΕ/ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

Εκ μέρους της Δ.Ε. του ΤΕΕ/Μαγνησίας και των προέδρων των άλλων δύο τμημάτων (Κ.Δ. Θεσσαλίας και Δ. Μακεδονίας) σας καλωσορίζω στην σημερινή μας εκδήλωση με θέμα ``προαστιακά και περιφερειακά δίκτυα του ΟΣΕ και ειδικότερα το θεσσαλικό δίκτυο και τις προοπτικές του``.

Βασικοί στόχοι της συνάντησης μας αυτής είναι:

- 1) η απόδειξη των δυνατοτήτων και των πλεονεκτημάτων του τραίνου και των περιφερειακών δικτύων του ΟΣΕ, στις μαζικές μεταφορές και την ανάπτυξη της περιφέρειας.
- 2) η σφρηλάτηση της συνεργασίας και της κοινής δράσης μεταξύ των Νομών, των Δήμων και των άλλων επιστημονικών και κοινωνικών φορέων για την ανάπτυξη της περιφέρειας.
- 3) η προβολή της αναγκαιότητας αναβάθμισης και επέκτασης των δικτύων, αλλά και του τροχαίου υλικού του ΟΣΕ, ώστε το σύγχρονο τρένο, να γίνει το μέσο μεταφοράς, που θα ενώνει και θα φέρνει πιο κοντά των κατοίκους των πόλεων της ελληνικής περιφέρειας ενισχύοντας τη συνεργασία και την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους.

Είναι η δεύτερη κοινή προσπάθεια του ΤΕΕ/Μαγνησίας, μετά την εκδήλωση που είχαμε οργανώσει και πάλι στο χώρο αυτό για την κατασκευή του ταμειευτηρα της Κάρλας.

Είναι γνωστό σ' όλους μας ότι ο σιδηρόδρομος, ως μέσο μεταφοράς, έχει μια σημαντική υπεροχή έναντι όλων των άλλων χερσαίων μέσων.

- ◆ στην ταχύτητα (με τα σύγχρονα τρένα !)
- ◆ στην ασφάλεια
- ◆ στην οικονομία
- ◆ στην φιλικότητα προς το περιβάλλον (ιδιαίτερα στην ηλεκτροκίνηση)

Όμως παρ' όλα αυτά τα πλεονεκτήματα, αναρωτιέται κανείς γιατί το τρένο στη χώρα μας βρίσκεται σήμερα σ' αυτή την κατάσταση, που δεν προσελκύει μεταφορικό έργο (επιβάτες και εμπορεύματα);

Γιατί η χάραξη του δικτύου, η βασική υποδομή του ΟΣΕ, που κατασκευάσθηκε στο τέλος του προηγούμενου και στις αρχές αυτού του αιώνα ουσιαστικά παρέμενε μέχρι πολύ πρόσφατα η ίδια;

Η απάντηση είναι ότι μετά τη μεγάλη ανάπτυξη που γνώρισε το τρένο σε πολλές χώρες, κατά την περίοδο της βιομηχανικής επανάστασης, απέκτησε

από τις πρώτες 10ετίες του αιώνα ένα μεγάλο ανταγωνιστή, στις χειρσαίες μεταφορές που είναι το ΙΧ και ΔΧ αυτοκίνητο .

Στην Αμερική μάλιστα οι δίκες που έγιναν το 1951 και η καταδίκη της General Motors, έδειξαν ότι είχε καταστραφεί από το 1930 η μεγάλη συνωμοσία των αυτοκινητοβιομηχανιών, στην οποία προσχώρησαν και οι εταιρείες ελαστικών και πετρελαίου, κατά των TRAM και του τραίνου.

Και στη χώρα μας ο σιδηρόδρομος αποτέλεσε το φτωχό συγγενή στα προγράμματα κατασκευής έργων υποδομής στις μεταφορές.

Δεν υπήρξε ποτέ ένας κεντρικός σχεδιασμός ενός εθνικού συστήματος μεταφορών, με βάση τις ανάγκες, τη φύση της οικονομίας, και του γεωφυσικού ανάγλυφου της χώρας.

Αυτό οδηγούσε σε αποσπασματικές και πολλές φορές αλληλοσυγκρουόμενους τομεακούς προγραμματισμούς.

Είναι αλήθεια ότι ο ΟΣΕ για πρώτη φορά χρηματοδοτείται μ' ένα σεβαστό ποσό, από το 2<sup>ο</sup> ΚΙΠΣ, για τη βελτίωση των υποδομών του. Παράλληλα τα τελευταία χρόνια γίνεται και μια προσπάθεια εξορθολογισμού της λειτουργίας του, ως τμήμα του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

Το ΤΕΕ έχει δηλώσει, πολύ πριν η λέξη εκσυγχρονισμός γίνει ευρύτερης χρήσης, ότι είναι με την πλευρά αυτών που πιστεύουν ότι ο δημόσιος τομέας έχει ανάγκη μιας συστηματικής προσπάθειας αναβάθμισης της λειτουργίας του ώστε να παρέχει ποιοτικές υπηρεσίες με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Αυτό σήμερα αποτελεί κοινοτοπία να επαναλαμβάνεται. Πρέπει να περάσουμε το συντομότερο από τη διακήρυξη προθέσεων στη δράση.

Είμαστε όμως και με το μέρος των φίλων του τραίνου γιατί πιστεύουμε ότι όχι μόνο δεν πρέπει να καταργηθούν τμήματα του υπάρχοντος δικτύου, αλλά είναι πλέον καιρός να δοθεί προτεραιότητα στην αναβάθμιση και επέκτασή τους σ' όλες τις περιοχές της χώρας, αξιοποιώντας όλα τα διαθέσιμα μέσα (σημερινό πλαίσιο της Ε.Ε., χρηματοδοτικά προγράμματα, συνεκμεταλλεύσεις κ.λ.π.).

### **ΘΕΣΣΑΛΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΟΣΕ**

Το τραίνο όπως τονίσαμε πρέπει να γίνει ανταγωνιστικό μέσο για να προσελκύσει μεταφορικό έργο, διαφορετικά πρέπει να αποφασίσουμε ότι θα επιδοτούμε στο διηνεκές τη διατήρηση γραμμών σιδηροδρόμων για άλλους λόγους (εθνικούς, ιστορικούς, κοινωνικούς κ.λ.π.).

Το σημερινό δίκτυο Θεσσαλίας του ΟΣΕ, που δίνει εμπορική ταχύτητα 73km/h στο τμήμα Βόλος - Λάρισα και 47 km/h στο τμήμα Βόλος - Καλαμπάκα και μεταφέρει τους επιβάτες σε 45' στη Λάρισα και σε 3.5 ώρες στην Καλαμπάκα δεν μπορεί να είναι ανταγωνιστικό των λεωφορείων ή πολύ περισσότερο των ΙΧ ιδιαίτερα μετά τη βελτίωση των εθνικών οδικών δικτύων.

Γι' αυτό και η επιβατική κίνηση είναι μόνο 360.000 άτομα & 2.500 t εμπορευμάτων/έτος προς Λάρισα και 73.000 και 40 t/έτος προς Παλαιοφάρσαλα. (μελέτη Χ. Πυργίδη).

Παο όλα αυτά η γραμμή Βόλος - Λάρισας βρίσκεται σήμερα, στις τέσσερις πρώτες θέσεις από άποψη εμπορικής εκμετάλλευσης για τον ΟΣΕ

### ΠΡΟΤΑΣΗ

Ολόκληρο το σημερινό δίκτυο του ΟΣΕ σύντομα να αποτελέσει ένα γρήγορο - ανταγωνιστικό - προαστιακό σιδηρόδρομο. Απαιτείται σχετικά μικρή χρηματοδότηση ήτοι: Ολοκλήρωση του έργου συγκολλήσεων στο τμήμα Βόλου - Λάρισας, αγορά σύγχρονου τροχαίου υλικού, όπως είχε υποσχεθεί για το '97 η Διοίκηση του ΟΣΕ, η αναβάθμιση του τμήματος Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα, η ηλεκτροκίνηση σε μια 2<sup>η</sup> οάση κ.λ.π..

Η διαδρομή Βόλου - Λάρισα - Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα, μήκους 187km, μπορεί σύμφωνα με των προγραμματιζόμενα και εκτελούμενα έργα και προσθέτοντας σύγχρονο τροχαίο υλικό και ηλεκτροκίνηση, μπορεί να δώσει ταχύτητες 150 km/h. Έτσι η διαδρομή θα γίνεται σε κάτι περισσότερο από μία ώρα.

Όσον αφορά το τμήμα Βόλου - Παλαιοφάρσαλος, η μελέτη σκοπιμότητας δείχνει ότι το κομμάτι αυτό είναι βιώσιμο μόνο με τη επέκταση του δικτύου προς Ηγουμενίτσα. Δεν πρέπει όμως να εγκαταλειφθεί πρέπει να αναβαθμισθεί αφού μειώνει τη διαδρομή προς Αθήνα κατά 45 km και απαιτείται κόστος 20 δις δραχ. Πρέπει να συνταχθεί η μελέτη.

### ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ

Το μήκος της διαδρομής αυτής είναι 150 km. Σύμφωνα με τις προμελέτες έχει κόστος 200 δις για ταχύτητα 120 km/h (τιμές '96).

Η γραμμή είναι ενταγμένη στο Διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών και θα μπορούσε να κατασκευασθεί σε δύο (2) φάσεις Καλαμπάκα - Ιωάννινα και Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα.

Πρέπει γι' αυτό να ολοκληρωθούν οι μελέτες ώστε τουλάχιστο η 1<sup>η</sup> φάση να ενταχθεί στο 3<sup>ο</sup> ΚΠΣ.

### **ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ - ΣΙΑΤΙΣΤΑ - ΚΟΖΑΝΗ**

Το μήκος της διαδρομής αυτής είναι περίπου 100 km. Για να εξασφαλισθούν ταχύτητες 160 km/h (όσο και στο τμήμα Παλιοφάρσαλος Καλαμπάκα) απαιτείται κόστος 90 δις και κόστος μελετών 2 δις.

Εδώ το πιο σημαντικό είναι ότι η ΝΑ (θα αναφερθεί ο σ. Κοιμισίδης) έχει δεσμεύσει ποσό 1 δις δρχ., από το αυτοτελή πόρο του λιγνίτη, για τη μελέτη. Ο ΟΣΕ οφείλει να ανταποκριθεί στην πρόταση αυτή και να διαθέσει το υπόλοιπο ποσό ώστε να ολοκληρωθεί σύντομα η μελέτη και το έργο να ενταχθεί στο 3<sup>ο</sup> ΚΠΣ.

Η ενέργεια αυτή της Ν.Α. δείχνει ότι οι τοπικές κοινωνίες πρέπει να αναλάβουν πρωτοβουλίες για την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου της περιοχής τους.

### **ΤΡΑΙΝΑΚΙ ΠΗΛΙΟΥ**

Τη λειτουργία του μικρού τραίνου Πηλίου πρέπει να αναλάβει τοπικός φορέας με τη συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης και του ΟΣΕ για μια τακτική και μόνιμη λειτουργία του μετά την ολοκλήρωση της ανακαίνισης της γραμμής. Είναι από καιρό ένα ώριμο αίτημα.

Τα Περιφερειακά Συμβούλια αλλά και τα Νομαρχιακά πρέπει να συμπεριλάβουν στις προτάσεις τους εν όψει του 3<sup>ο</sup> ΚΠΣ έργα και δράσεις με στόχο την ανάπτυξη των περιφερειακών δικτύων του σιδηροδρόμου.

**Ηλίας Β Ξηρακιάς πολιτικός μηχανικός**

Βόλος 10-7-1998

## ΕΛΛΗΝΟΓΕΡΜΑΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ - ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΠΕΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χρυσός Ν. Πυργίδης, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος  
Ελένη Α. Τριβανάκη, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος  
Αναστάσιος Δ. Λαμπρόπουλος, Πολιτικός Μηχανικός  
Διεθνής Ερευνητική Μεταφορών και Αντιστοίχισης Α.Ε.  
Tηλ: (031) 24 0824, Fax: (031) 24 2337, E-mail: trtn@hyper.gr

### ΠΕΡΙΛΗΨΗ

- Ο παρών κείμενος περιγράφεται στο 1 θέμα:
- 1. Επισκόπηση της τρέχουσας κατάστασης του Θεσσαλικού Σιδηροδρομικού Δικτύου και συγκεκριμένα της γραμμής Βόλου - Πελαγονασίου - Καλαμπάκας και Βόλου - Λαμία. Δίνονται στοιχεία σχετικά με την κατάσταση, κατασκευαστικά και λειτουργικά στοιχεία του δικτύου.
  - 2. Στοιχεία των έργων του δικτύου της Θεσσαλίας που αναλαμβάνει ή έχουν προγραμματιστεί μέσω του προγράμματος έρευνας από τον ΟΣΕ. Περιγράφεται η πρόοδος των έργων και των σχετικών μελετών και η αναγκαία οικονομικά και τεχνικά στοιχεία.
  - 3. Στην προκειμένη περίπτωση, μελετήθηκε η μελέτη σκοπιμότητας αναβάθμισης, διατήρησης ή καταργήσεως της μετρικής γραμμής Βόλου-Καλαμπάκας. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της μελέτης:
    - Η υφιστάμενη γραμμή δεν πρέπει να συνδεθεί με γραμμές με τα χαρακτηριστικά που έχει.
    - Αντίξωλο από άλλα σιδηρόδρομια της κατηγορίας της αναβάθμισης της, πιστεύεται ότι πρέπει να μην επιβληθεί δέσμευση έργου.
    - Η αναβάθμιση της γραμμής, ιδίως αν υλοποιηθεί η σύνδεση Καλαμπάκας - Ηγουμενίτσας, θα έχει θετικά αποτελέσματα για τον ΟΣΕ και για το κοινωνικό σύνολο. Τα οικονομικά όφελος για τον ΟΣΕ θα είναι ανυπολόγιστο από οικονομική και κοινωνική άποψη και θα είναι ιδιαίτερα αξιόλογα αν η σύνδεση πραγματοποιηθεί (σύνδεση Βόλου-Καλαμπάκας - Δομοκού).

## RAILWAY NETWORK IN THESSALY-EXISTING SITUATION AND PERSPECTIVES

Dr. Christos Pyrgidis-Civil Engineer, Transportation Planner  
Dr. Eleni Nathanael-Surveying Engineer, Transportation Planner  
Anastassios Lambropoulos-Civil Engineer  
Transport Research and Development S.A.  
T.H. (031) 24 0824, Fax: (031) 24 2337, E-mail: trtn@hyper.gr

### ABSTRACT

- This paper focuses on 3 subjects:
- 1. The analysis of the existing situation of the railways in Thessaly prefecture namely the Volo - Pelagonasios-Kalamakia line and the Volo-Lamia line. The technical and operational data of these lines are given.
  - 2. The current projects of the Thessaly Railway (ongoing or included in the short- and the medium-term projects of OSR). The progress of the works and relevant studies is presented.
  - 3. The presentation of the results of the feasibility study examining the alternatives of closure, renovation or closure of the meter gauge line between Volo and Pelagonasios. The study concludes that:
    - The existing line should not be operated with its current characteristics
    - Between the other two alternatives, closure or upgrade, upgrade is preferable
    - The upgrade of the line, particularly if the connection line between Kalamakia and Igoumenitsas is constructed, will have positive financial and social impacts. The benefits for OSR will be substantial if the doubling of the Athens - Thessaloniki line is completed (section between Lamakia and Domokos)

## ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ - ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χρίστος Ν. Πυργίδης, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος  
 Ευτυχία Γ. Ναθαναήλ, Δρ. Τοπογράφος Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος  
 Αναστάσιος Δ. Λαμπρόπουλος, Πολιτικός Μηχανικός

### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εισήγηση επικεντρώνεται σε τρία θέματα:

- Στην ανάλυση της παρούσας κατάστασης του Θεσσαλικού Σιδηροδρομικού Δικτύου και συγκεκριμένα των γραμμών Βόλου - Παλαιοφάρσαλου - Καλαμπάκας και Βόλου - Λάρισας. Δίνονται στοιχεία που αφορούν τα γεωμετρικά, κατασκευαστικά και λειτουργικά στοιχεία του δικτύου ενώ παρουσιάζονται τα αποτελέσματα έρευνας ερωτηματολογίου που έγινε σε χρήστες του Σιδηροδρομικού και Οδικού Δικτύου με σκοπό την ανάλυση των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων στην περιοχή.
- Στα έργα εκσυγχρονισμού του δικτύου της Θεσσαλίας που είναι σε εξέλιξη ή έχουν προγραμματιστεί άμεσα και μεσοπρόθεσμα από τον Ο.Σ.Ε. Περιγράφεται η πορεία των έργων και των σχετικών μελετών και δίνονται οικονομικά και τεχνικά στοιχεία.
- Στην παρουσίαση των αποτελεσμάτων της μελέτης σκοπιμότητας αναβάθμισης, διατήρησης ή καταργησης της μετρικής γραμμής Βόλου-Παλαιοφάρσαλου που εκπονήθηκε για λογαριασμό του Ο.Σ.Ε. από τις εταιρείες TRD International AE και ΕΔΑΦΟΣ Σύμβουλοι Μηχανικοί.

### 2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΘΕΣΣΑΛΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

#### 2.1 Γενική περιγραφή του δικτύου

Στην περιφέρεια της Θεσσαλίας υπάρχει σήμερα ένα πλέγμα σιδηροδρομικών γραμμών που συνδέει τα μεγάλα αστικά κέντρα της περιοχής (Βόλος, Λάρισα, Τρίκαλα, Καρδίτσα κ.λ.π.) μεταξύ τους αλλά και με το σιδηροδρομικό άξονα Αθηνών - Θεσσαλονίκης.

Συγκεκριμένα διακρίνουμε (σχήμα 1):

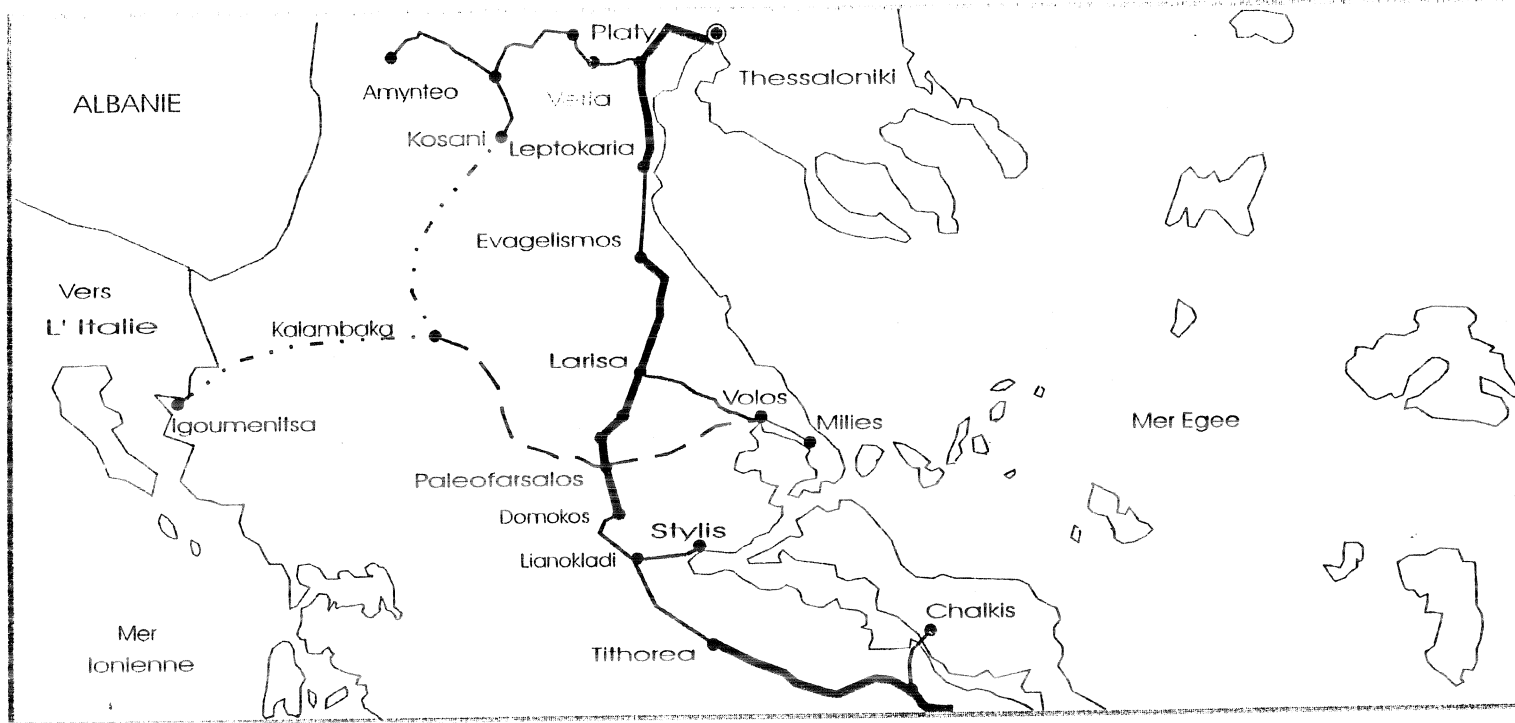
- τη γραμμή Βόλου - Λάρισας, μονή, κανονική, μήκους 61,2 km
- τη γραμμή Βόλου - Παλαιοφάρσαλου, μονή, μετρική, μήκους 80,5 km
- τη γραμμή Παλαιοφάρσαλου - Καλαμπάκας, μονή, κανονική, μήκους 80,6 km
- τη γραμμή Λάρισας - Παλαιοφάρσαλου, διπλή, κανονική, μήκους 43,6 km

Η κανονική γραμμή Βόλου - Λάρισας κατασκευάστηκε κατά την τριετία 1956-1960 σε αντικατάσταση της υφιστάμενης τότε μετρικής γραμμής Βόλου-Βελεσίνου-Λάρισας των Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας (έτος κατασκευής 1883-85). Συνδέει το Βόλο με τη Λάρισα αλλά ουσιαστικά, λόγω του κανονικού της εύρους, εξυπηρετεί την απ'ευθείας σύνδεση του Βόλου με τον κύριο σιδηροδρομικό άξονα της χώρας (Αθήνας-Θεσσαλονίκης).






Η μετρική γραμμή Βόλου-Παλαιοφάρσαλου-Καλαμπάκας κατασκευάστηκε την περίοδο 1883-85 και μέχρι σήμερα διατηρεί την αρχική της μορφή. Το τμήμα Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα εξυπηρετεί αφ'ενός σιδηροδρομικές μετακινήσεις μεταξύ της Δτικής και Ανατολικής Θεσσαλίας και αφ'ετέρου συνδέει τα αστικά κέντρα της γραμμής (Καρδίτσα, Τρίκαλα, Καλαμπάκα, Σοφάδες) με τον άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης (με μετεπιβίβαση). Αντίθετα το τμήμα Βόλος-Παλαιοφάρσαλος, λόγω της παρουσίας της κανονικής γραμμής Βόλου-Λάρισας (καλύτερη εξυπηρέτηση, όχι ανάγκη μετεπιβίβασης), εξυπηρετεί μόνον ενδοπεριφερειακές μετακινήσεις.

Η γραμμή Παλαιοφάρσαλου-Λάρισας ανήκει στον άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης και εξυπηρετεί ουσιαστικά υπεραστικές μετακινήσεις. Κατασκευάστηκε το 1908 αλλά έκτοτε έχει αναβαθμιστεί.





**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

	διπλή γραμμή κανονικού εύρους
	μονή γραμμή κανονικού εύρους
	μονή μετρική γραμμή
	μονή γραμμή εύρους 60 km
	μελλοντική σύνδεση (μονή κανονική γραμμή)

Σχήμα 1 : Σιδηροδρομικό Δίκτυο περιοχής μελέτης - Σημερινή κατάσταση



Το πλέγμα των τεσσάρων αυτών κυρίων γραμμών συμπληρώνεται από τρεις δευτερεύουσες γραμμές που αναπτύσσονται στην περιοχή της πόλης του Βόλου.

- την τουριστική γραμμή Βόλου-Μηλεών. Η πανέμορφη αυτή γραμμή που κατασκευάσθηκε το 1902 επαναλειτούργησε πρόσφατα. Είναι μονή, εύρους 60cm και μήκους 22km.
- την μονή, κανονική γραμμή Πορθμείου, μήκους περίπου 2,5km, που συνδέει τη γραμμή Βόλου-Παλαιοφαρσάλου (Χ.Σ. 3+820) με το Πορθμείο Βόλου-Συρίας. (Το τμήμα σύνδεσης του Σ.Σ. Πορθμείου με τον προβλήτο του λιμένα, δεν έχει κατασκευαστεί).
- τη γραμμή εξυπηρέτησης της Βιομηχανικής ζώνης του Βόλου. Η γραμμή αυτή που αποτελεί διακλάδωση της γραμμής Βόλου-Παλαιοφαρσάλου είναι μονή, κανονικού εύρους.

## 2.2 Βασικά χαρακτηριστικά του Δικτύου

Στον Πίνακα 1 δίνονται, για τις κύριες γραμμές του Δικτύου, τα βασικά γεωμετρικά, κατασκευαστικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά.

Στον Πίνακα 2 δίνονται στοιχεία (χρόνοι διαδρομής, κόστος διαδρομής, συχνότητα δρομολογίων) που αφορούν τη σημερινή σιδηροδρομική και οδική εξυπηρέτηση των σημαντικών αστικών κέντρων της Θεσσαλίας με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Από την ανάλυση των δύο αυτών πινάκων συμπεραίνονται τα παρακάτω για το επίπεδο εξυπηρέτησης του Σιδηροδρομικού Δικτύου της Θεσσαλίας:

### \* Μικρές εμπορικές ταχύτητες

Ειδικότερα για τη γραμμή Βόλου-Καλαμπάκας η ταχύτητα είναι πολύ μικρή (46-48km/h) με αποτέλεσμα να απαιτούνται 3,5 ώρες για να διανυθεί μία απόσταση 161 km. Αυτό οφείλεται κυρίως στην κακή χάραξη, στην κακή ποιότητα της επιδομής της γραμμής, στην ανύπαρκτη ουσιαστικά σηματοδότηση και στην παρουσία πολλών ισοπιδίων σιδηροδρομικών διαβάσεων.

### \* Χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης

Σ' αυτό συνηγορούν οι πολύ μεγάλοι χρόνοι διαδρομής και η κακή ποιότητα της επιδομής που δεν εξασφαλίζει δυναμική άνεση στους επιβάτες. Ειδικά για τη γραμμή Βόλου-Λάρισας, οι συρμοί Intercity που κυκλοφορούν, παρέχουν ένα υψηλό επίπεδο άνεσης (βασικός λόγος προτίμησης από τους χρήστες), ωστόσο η συχνότητα δρομολογήσεώς τους (για Αθήνα και Θεσσαλονίκη) είναι, συγκρινόμενη με αυτή των λεωφορείων, πολύ μικρή. Το μόνο μεγάλο κέντρο που εξυπηρετείται σιδηροδρομικά κανονικά είναι η πόλη της Λάρισας που βρίσκεται πάνω στον κύριο άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης.

### \* Μηδαμνή εμπορευματική κίνηση

Αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι η ζήτηση για εμπορευματικές μετακινήσεις μεταξύ Δυτικής-Ανατολικής Θεσσαλίας αλλά και μεταξύ Θεσσαλίας-υπόλοιπης Ελλάδας είναι μικρή λόγω του χαμηλού επιπέδου εξυπηρέτησης που παρέχουν οι υφιστάμενοι σιδηροδρομικοί διάδρομοι. Η σύνδεση της Καλαμπάκας με την Ηγουμενίτσα, η δημιουργία κανονικής γραμμής μεταξύ Καλαμπάκας-Παλαιοφαρσάλου-Λιμένα Βόλου και η επαναλειτουργία του Πορθμείου Βόλου-Λαϊάκειας θα δημιουργήσει νέο εμπορευματικό έργο ενώ παράλληλα θα εκτρέψει μεταφορικό έργο από τα οδικά μέσα προς το σιδηρόδρομο.

### \* Ασήμαντη επιβατική κίνηση

Σήμερα στη γραμμή Βόλου-Παλαιοφαρσάλου κινούνται μόνον 200 άτομα ημερησίως (στοιχεία 1996). Στη γραμμή Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας ο αριθμός αυτός είναι σχεδόν τριπλάσιος ενώ στη γραμμή Βόλου-Λάρισας πενταπλάσιος. Στη γραμμή Βόλου-Λάρισας, από Βόλο προς Ν.Ελλάδα και αντιστρόφως, μετακινούνται με τα Intercity μόνον 170 άτομα ημερησίως (5 Intercity, μέση πληρότητα 20%, στοιχεία 1996).

Πίνακας 1 : Σιδηροδρομικό Δίκτυο Θεσσαλίας - Βασικά χαρακτηριστικά - Σημερινή κατάσταση

Γραμμή	Μήκος (km)	Είδος γραμμής	Σηματοδότηση	Βεπιπορ. (km/h)	Χρόνοι διαδρομής	V <sub>max</sub>	Αριθμός ισσιπέδων διαβάσεων	Αριθμός κυκλοφορούντων συρμών	Ετήσιο μεταφορικό έργο (1994)
						R <sub>min</sub>			
Βόλος-Λάρισα	61,20	Μονή Κανονική	Μηχανική	73,50 (IC)	0:43' (IC)	100km/h	52 (0,85/km)	επιβατικοί 13+14(A/A Ganz) 2+2(IC) εμπορικοί	επιβάτες 360.000 εμπορεύματα 2529 t
						300m(300-500)			
						23-25‰			
Βόλος-Π/φάρσαλος	80,50	Μονή Μετρική (σε μήκος 3,5 km μικτή)	Μηχανική	46,00 (MAN I)	1h 45' (MAN I)	65km/h	63 (1,3/km)	επιβατικοί 4+4(A/A MAN) εμπορικοί	επιβάτες 73000 εμπορεύματα 391t
						150m (200-500)			
						30‰			
Π/φάρσαλος-Καλαμιτάκα	80,60	Μονή Μετρική	Μηχανική	47,80 (MAN I)	1h 41' (MAN I)	65km/h	80 (1/km)	επιβατικοί 10+10(A/A MAN) εμπορικοί	επιβάτες 260.000 εμπορεύματα 444 t
						300m			
						12‰			
Λάρισα-Π/φάρσαλος	45,60	Διπλή Κανονική	Ηλεκτρική	97,70 (IC)	0 : 25' (IC)	120 km/h	2	επιβατικοί 8+8(IC) 8+8 (Κοινοί) εμπορικοί 2+2	Επιβάτες 938000 εμπορεύματα 202800 t
						2000m			
						10,5‰			

Πίνακας 2 : Οδική / Σιδηροδρομική εξυπηρέτηση αστικών κέντρων περιοχής μελέτης

Σύνδεση	Λεωφορειακή εξυπηρέτηση			Εξυπηρέτηση με ΙΧ (πληρότητα : 1 επιβάτης)		Σιδηροδρομική εξυπηρέτηση		
	Χρόνος διαδρομής	Τιμή εισιτηρίου (δρχ)	Αριθμός δρομολογίων ημερησίως	Χρόνος διαδρομής	Κόστος (δρχ)	Χρόνος διαδρομής	Τιμή εισιτηρίου (Β' θέση) (δρχ.)	Αριθμός δρομολογίων ημερησίως
Βόλος - Αθήνα	4 : 30	4650	10	3 : 30	9600	4 : 56	5000	2
Βόλος - Θεσ/νίκη	3 : 30	3150	5	2 : 30	6400	2 : 54	2640	1
Βόλος - Λάρισα	0 : 50	1000	12	0 : 40	2000	0 : 43 (IC) 1 : 00	1260 560	2 (IC) 13
Βόλος - Καρδίτσα	2 : 00	1750	4	1 : 40	3600	2 : 22	820	4
Λάρισα - Αθήνα	4 : 30	5000	6	3 : 30	11000	4 : 09	5240	7
Λάρισα - Καρδίτσα	1 : 00	1150	11	0 : 35	1800	1 : 00 - 1 : 35	1350	4
Λάρισα - Θεσ/νίκη	2 : 00	2700	14	1 : 30	4600	2 : 05	2780	4
Καρδίτσα - Αθήνα	4 : 15	4700	7	3 : 50	9200	4 : 40 5 : 20	4920 2340	3
Καρδίτσα - Θεσ/νίκη	3 : 30	3400	4	2 : 30	6400	3 : 30	3340	3

- Οι ο
- (Θεσ
- σιδη
- Πάλη
- Στις
- εξυπ
- μετα
- σιδη
- μέγο
- Τέλε
- ανασ
- 3%

3.

Ο Οργ

ανάπτυ

για την

3.1 Διο

Πα

Το έργο

Η νέα

σιδηροδ

μετεπιβλ

Χρόνος

Λεπίδ.

Στα πλά

ενώ εκπ

Για όσα

3.2 Κατε

Για το έ

μελέτη χ

ενώ έχο

Η κατασ

ακαταπέ

Χρηματο

Η υφαιμ

Εξέταση

σε σιδη

σοβαρή

το έργο ο

Η προτε

σιδηροδ

μικρού μ

Στην Ηγ

Το έργο

προβλεπ

Δίκτυο Σ

Επίσης, είναι ορόσηβοι και έργα ενθάρρυνσης παρκαδόκων κυρίως λόγος:

- Η επιδίωξη της κίνησης με ιδιωτική (ή δημόσια) οχήματα υπερέχουν σε όλες τις κατηγορίες της Ελλάδας - νότιο και Νότια Ελλάδα - ενδοπεριφερειακές, ως προς τις μετακινήσεις με αυτοκίνητο, κατά πολύ μικρότερο χρόνο, διάσταση, ευελκία, διακρίτως διαδρομής για παράδειγμα (2)
- Η επιδίωξη είναι από Θεσσαλονίκη προς Β. και Ν. Ελλάδα και αντιστρόφως η λεωφορειακή μετακίνηση υπερέχει σε όλα τα επίπεδα της δημόσιας (ταχύτερη και φθηνότερη) μετακίνησης περισσότερο δραματικά. Αντιθέτως της ενδοπεριφερειακής μετακίνησης ο αυτοκίνητος είναι ανταγωνιστικός ως προς τη λεωφορεία (ίδιος αριθμός δρομολογίων, παρόμοιος χρόνος διεύθυνσης, φθγνότερο όμιλο κόστους).
- Όσοι μετακινούνται με αυτοκίνητο κατά μήκος των γραμμών είναι γενικά μικρές. Ειδικά κλάση μετακίνησης για τη γραμμή Βόλου-Παλαιοφαρασάλου το ποσοστό ανερχεται μόλις σε 3%.

### ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΜΜΑΤΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Ο προγραμματισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας, στη πλαίσια της συλλήψεως της προσηθιας αναπτυξιακής συγκυρίας του Σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, έχει προγραμματιστεί να πραγματοποιηθεί της Θεσσαλίας η οποία κάτω είναι (σημ 7)

#### 3.1 Διασύνδεση με βελτίωση γραμμής και υφιστάμενης μετρικής γραμμής Παλαιοφαρασάλου-Καλαμπάκας

Το έργο αυτό εντάσσεται στην επιλογή και προϋποτίθεται να ολοκληρωθεί μετά το 1998.

Η συνολική μήκος 80km, θα είναι μονό κεντρικού εύρους και θα επιτρέψει την επιδραση στην σύνδεση της Θεσσαλίας με τη Θεσσαλονίκη και την Αθήνα χωρίς την ανάγκη στο Σ.Σ. Παλαιοφαρασάλου. Η ταχύτητα σχεδιασμού είναι 150 km/h ενώ ο χρόνος διεύθυνσης διαδρομής μεταξύ Καλαμπάκας-Παλαιοφαρασάλου θα είναι περίπου 45 λεπτά.

Το έργο αυτό του έργου ήδη κατασκευάζεται το νέο κτίριο επιβατών του Παλαιοφαρασάλου και επίσης η μελέτη του νέου κτιρίου επιβατών του Σ.Σ. Τρικάλων. Το έργο αυτό είναι υπαίτιο χρηματοδοτούμε.

#### 3.2 Κατασκευή νέας γραμμής μεταξύ Καλαμπάκας - Ιωαννίνων - Ηγουμενίτσας

Το έργο αυτό επιεκτείνεται με έτη μήκος 130 δις. Ηδη έχουν εκπονηθεί η οικονομική, γεωγραφική, γεωλογική, οικονομική και η μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και έχουν ολοκληρωθεί τα τοπογραφικά υπόβαθρα.

Η κατασκευή του έργου αυτού, το οποίο οριστικά (210 δις, τιμές 1995) δεν έχει ενταχθεί στο αναπτυξιακό πρόγραμμα 1994-1999 του ΟΣΕ, δεδομένου ότι δεν έχει εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση.

Το έργο αυτό είναι μονή, κανονική ηλεκτροκινούμενη μήκος 150km.

Η ταχύτητα του μετακίνησης (V=150 km/h, κλίσεις 14‰, στοιχεία που οδηγούν σε ταχύτητα του μεγάλου μήκος V=120 km/h, κλίσεις 20‰, στο χείμαυρο του μήκους των σιδηρόδρομων. Τελικά επιλέχθηκε η δεύτερη λύση που καθόσται από τεχνικά κριτήρια.

Το έργο αυτό επιδραση περιλαμβάνει μία σήραγγα 2,7 km στην περιοχή του Μετσόβου, μία επένδυση 1,7 km στο όρος Μίτων, ένα και μεταξύ Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας διαδοχικές σήραγγες μήκος 1,7 km, συνολικού όμως μήκος 25,7 km.

Στην Ηγουμενίτσα προβλέπεται η κίνηση σταθμολογία σιδηροδρομικού προθμειο.

Το έργο αυτό αποτελεί τον βασικό κορμό του σιδηροδρομικού άξονα Ανατολής-Δύσης που προβλέπεται στον μακροχρόνιο σχεδιασμό του ΟΣΕ και είναι ενταγμένο στο Διευρωπαϊκό Πρόγραμμα των μένων Μεταφορών.

### 3.3 Κατασκευή νέας γραμμής Καλαμπάκας - Σιάτιστας - Κοζάνης

Η νέα αυτή μονή γραμμή κανονικού εύρους, μήκους 106 km, περιλαμβάνεται στα μακροπρόθεσμα σχέδια του ΟΣΕ. Θα συνδέει τη ΒΔ Μακεδονία με τη Θεσσαλία και με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το κόστος του έργου, για το οποίο δεν έχει εξασφαλιστεί χρηματοδότηση, εκτιμάται σε 90 δις.

Μέχρι σήμερα έχουν ολοκληρωθεί οι μελέτες της Α' φάσης (συνολικό κόστος μελετών 2 δις).

Η ταχύτητα σχεδιασμού της νέας αυτής νηζελοκινούμενης γραμμής είναι 160 km/h και οι μέγιστες επιτρεπόμενες κατά μήκος κλίσεις 14 ‰.

Στα σιδηροδρομικά έργα που αφορούν τη Θεσσαλία πρέπει να αναφερθούν:

- οι εργασίες εκσυγχρονισμού σε όλο τον άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης που θα έχουν σαν αποτέλεσμα να μειωθεί, σε πρώτη φάση μέχρι το 2000-2002, ο χρόνος διαδρομής στις 4,5 ώρες και σε δεύτερη φάση, όταν κατασκευαστεί η νέα γραμμή Λειανοκλαδίου-Δομοκού, κατά 45 επιπλέον λεπτά.
- οι πρωτοβουλίες που ανέλαβε πρόσφατα ο ΟΣΕ προκειμένου να δρομολογηθούν ενέργειες για την επαναλειτουργία του πορθμείου Συρίας-Βόλου.

### 4. ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΕΤΡΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΒΟΛΟΥ-ΠΑΛΑΙΟΦΑΡΣΑΛΟΥ – ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ

Η γραμμή Βόλου-Παλιοφαρσάλου, συγκριτικά με τις άλλες δύο γραμμές του Θεσσαλικού Δικτύου, υστερεί σε όλους τους τομείς. Το ειήσιο ελλείμμα της γραμμής ανέρχεται σε 800 περίπου εκατομμύρια δρχ. Είναι σημαντικό ότι όλες οι μετακινήσεις μεταξύ Βόλου και Ν. και Β. Ελλάδας γίνονται μέσω της κανονικής γραμμής Βόλου-Λάρισας.

#### 4.1 Εξεταζόμενα σενάρια επεμβάσεων

Προκειμένου ο ΟΣΕ να βοηθηθεί στο να αποφασίσει την πολιτική που θα ακολουθήσει σχετικά με την προβληματική αυτή γραμμή ανέθεσε μελέτη σκοπιμότητας στην οποία διερευνήθηκαν τρία βασικά σενάρια επεμβάσεων:

- Α. Διαπλάτυνση και αναβάθμιση της υφιστάμενης μετρικής γραμμής
- Β. Διατήρησή της με τα χαρακτηριστικά που σήμερα έχει
- Γ. Κατάργηση της γραμμής

Τα τρία παραπάνω βασικά σενάρια εξετάστηκαν για δύο περιπτώσεις:

- I. Χωρίς υλοποίηση της γραμμής Καλαμπάκας-Ηγουμενίτσας
- II. Με υλοποίηση της γραμμής Καλαμπάκας-Ηγουμενίτσας

Έτσι για κάθε σενάριο προέκυψαν δύο υποσενάρια (A<sub>I</sub>, A<sub>II</sub>, B<sub>I</sub>, B<sub>II</sub>, Γ<sub>I</sub>, Γ<sub>II</sub>).

Για όλα τα εξεταζόμενα σενάρια θεωρήθηκε ότι διαπλάτυνεται η γραμμή Καλαμπάκας-Παλιοφαρσάλου και ότι η διαδρομή μεταξύ Λειανοκλαδίου-Αθηνών μειώνεται κατά μισή ώρα (κατασκευάζεται η νέα γραμμή Τιθορέας-Λειανοκλαδίου). Για τα σενάρια A<sub>II</sub>, B<sub>II</sub>, Γ<sub>II</sub> θεωρήθηκε ότι θα λειτουργεί το πορθμείο Βόλου-Συρίας.

#### 4.2 Εξετασθείσες λύσεις εναλλακτικών χαράξεων

Για το σενάριο της αναβάθμισης της γραμμής (σενάριο Α) εξετάστηκαν δύο λύσεις χαράξεων (A<sub>1</sub>, A<sub>2</sub>).

Στον πίνακα 3 δίνονται, για τις δύο εναλλακτικές οδευσεις:

- τα γεωμετρικά στοιχεία της χάραξης
- οι ταχύτητες σχεδιασμού
- και το συνολικό κόστος κατασκευής (τιμές 1995).

Πίνακας

Ενότητα	Χρόνος

Η νέα γραμμή θα συνδέει τη ΒΔ Μακεδονία με τη Θεσσαλία και με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το κόστος του έργου, για το οποίο δεν έχει εξασφαλιστεί χρηματοδότηση, εκτιμάται σε 90 δις. Μέχρι σήμερα έχουν ολοκληρωθεί οι μελέτες της Α' φάσης (συνολικό κόστος μελετών 2 δις). Η ταχύτητα σχεδιασμού της νέας αυτής νηζελοκινούμενης γραμμής είναι 160 km/h και οι μέγιστες επιτρεπόμενες κατά μήκος κλίσεις 14 ‰.

4.3 Ανάπτυξη μελέτης

Στα πλαίσια του έργου Σιδηροδρομική Μεταρρύθμιση 1995-2000, η οποία περιλαμβάνει την κατασκευή της γραμμής Καλαμπάκας-Ηγουμενίτσας, η οποία θα συνδέει τη ΒΔ Μακεδονία με τη Θεσσαλία και με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το κόστος του έργου, για το οποίο δεν έχει εξασφαλιστεί χρηματοδότηση, εκτιμάται σε 90 δις. Μέχρι σήμερα έχουν ολοκληρωθεί οι μελέτες της Α' φάσης (συνολικό κόστος μελετών 2 δις). Η ταχύτητα σχεδιασμού της νέας αυτής νηζελοκινούμενης γραμμής είναι 160 km/h και οι μέγιστες επιτρεπόμενες κατά μήκος κλίσεις 14 ‰.

Οι επιπτώσεις της κατασκευής της γραμμής Καλαμπάκας-Ηγουμενίτσας, η οποία θα συνδέει τη ΒΔ Μακεδονία με τη Θεσσαλία και με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο, είναι:

Η αναβάθμιση της γραμμής Βόλου-Παλιοφαρσάλου, η οποία θα συνδέει τη ΒΔ Μακεδονία με τη Θεσσαλία και με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το κόστος του έργου, για το οποίο δεν έχει εξασφαλιστεί χρηματοδότηση, εκτιμάται σε 90 δις. Μέχρι σήμερα έχουν ολοκληρωθεί οι μελέτες της Α' φάσης (συνολικό κόστος μελετών 2 δις). Η ταχύτητα σχεδιασμού της νέας αυτής νηζελοκινούμενης γραμμής είναι 160 km/h και οι μέγιστες επιτρεπόμενες κατά μήκος κλίσεις 14 ‰.

Πίνακας 5.1: Προτεινόμενες εναλλακτικές λύσεις γραμμής – Γεωμετρικά στοιχεία και στοιχεία κόστους

Προτάση	Χαρακτήρες	Μήμα	Μήμα	Συνολικό μήκος	Συνολικό κόστος (τιμές 1995)
		Ενωτική-Αερίνα	Λοταμείο-Αερίνα		
1	Α	Βελτιωμένη γραμμή V <sub>max</sub> = 140 km/h R <sub>min</sub> = 200 m I <sub>max</sub> = 4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> L <sub>max</sub> = 4,50 km	Νεοσύνθεση V <sub>max</sub> = 80 km/h L <sub>max</sub> = 11,37 km I <sub>max</sub> = 14 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	58,87 km	21,03 δ.€
2	Β	Βελτιωμένη γραμμή V <sub>max</sub> = 160 km/h R <sub>min</sub> = 280 m I <sub>max</sub> = 4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> L <sub>max</sub> = 3,50 km	Νεοσύνθεση V <sub>max</sub> = 20 km/h R <sub>min</sub> = 350 m I <sub>max</sub> = 16 <sup>0</sup> / <sub>100</sub> L <sub>max</sub> = 1,29 km	58,79 km	19,07 δ.€

Η νέα σύνθεση προτείνεται Λοταμείο-Αερίνα, επιβλέπεται λόγω της πολύ δυσμενούς ορογραφίας και της σημαντικής παρουσίας ημισημιασής γραμμής.

Το νέο σύστημα της Λοταμείου με το βόλο θα χρεωροποείται το υφιστάμενο αντίστοιχα τμήμα της γραμμής γραμμής Βόλου-Λάρισας ενώ στο τμήμα Βόλου-Παλαιοφάρσας θα χρεωροποηθεί η παλαιά αήμερα κανονική γραμμή.

Κατά την υλοποίηση ενός νέου χρόνου δανύσης της διαδρομής Βόλου-Παλαιοφάρσας θα είναι απαραίτητο, επίσης με συμφωνία Intersity (με μία στάθμη στα Φάρσαλα) και περίπου 53 εκατομμύρια ευρώ, αυτοκινητάματα MAN T (Γερμανία) μηχανική έλξη και ηλεκτρονή στήριξη.

Οι δύο λύσεις προτείνονται με και χωρίς οικονομικά, λειτουργικά, περιβαλλοντικά, γεωμετρικά (σταθμολογία) και κατασκευαστικά (τυκολία κτιριακής σύνθεσης).

Η επιπλέον φασική ανάλυση έδειξε ότι η λύση Α<sub>2</sub> ανώτερης της Α<sub>1</sub> ως προς το κόστος και ο κόσμος, με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και την ευκολία κατασκευής, ενώ οι δύο λύσεις δε διαφέρουν και προς το άλλο κομμάτι. Αξίζει να σημειωθεί ότι το όλο έργο της αναβάθμισης και σχετικά οικονομικό λόγω του ότι η μεγαλύτερη οπή της νέας γραμμής 48,87 km, που είναι εργασιές βελτίωσης της γραμμής (κόστος 100 εκ/km) με μικρές εκπτώσεις στην επιρροή.

4.2 Αποτίμηση των χαρακτηριστικών των επιβατικών μετακινήσεων στην περιοχή ΑΜΜΕΣ

- Στην Αποτίμηση μελέτης αυτής έγινε έρευνα ερωτηματολογίων.
- Στα ερωτηματολόγια έλαβε διαφορετικά ερωτηματολόγια τα οποία απευθύνθηκαν:
  - στα επιβατικά της μετρικής γραμμής Βόλου-Παλαιοφάρσας
  - στα επιβατικά της κανονικής γραμμής Βόλου-Λάρισας
  - στα επιβατικά της κεντροαξονικής γραμμής Βόλου-Αθηνών και Βόλου-Φαρσάλων-Καλαμπάκας (ΤΕΑ Μονησία Βόλου και Αθηνών)
  - στα επιβατικά δ' αλληλοεπικοινωνίας (κατά, ημικαταστάσι) που κινούνται στους οδικούς άξονες Βόλου-Θεσσαλονίκης και Βόλου-Δελφών.

- Οι στατιστικές μελέτες των ερωτηματολογίων ήταν:
  - στην κατανομή των επιβατικών στα χείων μετακινήσεων στην περιοχή της μελέτης
  - στην περιγραφή αναβάθμισης της γραμμής μελέτης, η εκτίμηση των νέων κυκλοφοριακών φερτών
  - στην αποτίμηση κατάληξης της γραμμής μελέτης, οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις στο αλληλοεπικοινωνιακό διάδρομο Βόλου-Λάρισας.

Η επανεξέταση της αλληλοεπικοινωνιακής γραμμής Βόλου-Παλαιοφάρσας θα έχει σαν αποτέλεσμα:

- την αλληλοεπικοινωνιακή σύνδεση Βόλου-Αθηνών να γίνεται πλέον αποκλειστικά μέσω Παλαιοφάρσας και όχι μέσω Λάρισας.
- ο σημερινός χρόνος διαδρομής Βόλου-Αθηνών με αλληλοεπικοινωνιακό θα μειωθεί από τις 6 ώρες σε 5 ώρες, η μείωση στα ταξίδια Βόλος-Λάρισα-Παλαιοφάρσας θα είναι 25-30

λειπτά). Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα να εκτραπεί ένας σημαντικός αριθμός μετακινήσεων από τα άλλα μέσα στο σιδηρόδρομο

- ο σημερινός σιδηροδρομικός χρόνος διάνυσης της διαδρομής Βόλου-Γαλαξοφάρσалу θα μειωθεί κατά 1 ώρα (κατά συνέπεια και ο χρόνος διαδρομής ; μεταξύ Βόλου-Καλαμπάκας). Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα να εκτραπούν μετακινήσεις κριτίως από τα λεωφορεία προς το σιδηρόδρομο.

Η ενδεχόμενη κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλου-Γαλαξοφάρσалу θα έχει σαν αποτέλεσμα ένα ποσοστό 38,80% να χρησιμοποιήσει για τις μετακινήσεις του τη σιδηροδρομική γραμμή Βόλου-Λάρισας, ένα ποσοστό 43,20% τα ΙΧ και ένα ποσοστό 18% τα λεωφορεία.

Στους Πίνακες 4 και 5 δίνονται αντίστοιχα, για τις μετακινήσεις μεταξύ Βόλου-Ν.Ελλάδας και Βόλου-Δ.Θεσσαλίας, ορισμένα από τα αποτελέσματα της έρευνας ερωτηματολογίων.

**Πίνακας 4 : Μετακινήσεις μεταξύ Βόλου-Ν.Ελλάδας ; - Χαρακτηριστικά των μετακινήσεων και απόψεις χρηστών**

	Σιδηρόδρομος		Λεωφορείο	ΙΧ.
Ημερήσιος αριθμός επιβατών (παρούσα κατάσταση)	200		750	6000 (Ν.Μαγνησία-Ν.Ελλάδα)
Πρόελευση-Προορισμός(παρούσα κατάσταση)	Αθήνα-Βόλος (97%)		Αθήνα-Βόλος (98%)	Αθήνα-Βόλος (79%)
Χρόνος διαδρομής Βόλος-Αθήνα	Σήμερα 4 : 56	Νέα κατάσταση 4 : 00	4 : 30	3 : 30
Λόγος επιλογής μέσου μεταφοράς (παρούσα κατάσταση)	Άνεση ταξιδιού (Intercity)		Χρόνος διαδρομής και εξυπηρέτηση δρομολογίων	Δεν ερωτήθηκαν
Πρόθεση των χρηστών για χρησιμοποίηση του σιδηρόδρομου στην νέα κατάσταση	100% των σημερινών χρηστών		76% των σημερινών χρηστών	61% των σημερινών χρηστών
Αποδοχή αύξησης του κομίστρου	81% των σημερινών χρηστών		60% των σημερινών χρηστών	Δεν ερωτήθηκαν

**Πίνακας 5: Μετακινήσεις μεταξύ Βόλου-Δ.Θεσσαλίας ; - Χαρακτηριστικά των μετακινήσεων και απόψεις χρηστών**

	Σιδηρόδρομος		Λεωφορείο	ΙΧ.
Ημερήσιος αριθμός επιβατών (παρούσα κατάσταση)	200		120	1600 (Ν.Μαγνησία-Ν.Δ.Θεσσαλία)
Πρόελευση-Προορισμός (παρούσα κατάσταση)	Βόλος-Καρδίτσα, Π/Φάρσαλος, Τρίκαλα		Βόλος-Τρίκαλα, Καρδίτσα, Φάρσαλα	Βόλος-Τρίκαλα, Φάρσαλα
Χρόνοι διαδρομής Βόλος-Φάρσαλα Βόλος-Καρδίτσα	Σήμερα 1 : 25 2 : 22	Νέα κατάσταση 0 : 35 1 : 10	1 : 00 2 : 00	0 : 50 1 : 40
Λόγος επιλογής μέσου μεταφοράς (παρούσα κατάσταση)	Φθινό εισιτήριο, συχνότητα δρομολογίων		Συχνότητα δρομολογίων, χρόνος διαδρομής	Δεν ερωτήθηκαν
Πρόθεση των χρηστών για χρησιμοποίηση του σιδηρόδρομου στη νέα κατάσταση	100% των σημερινών χρηστών		88,70% των σημερινών χρηστών	40,40% των σημερινών χρηστών
Αποδοχή αύξησης του κομίστρου	85% των σημερινών χρηστών		Δεν ερωτήθηκαν	Δεν ερωτήθηκαν

4.4. Πλεονεκτήματα κυκλοφοριακών φράσεων και λειτουργικά χαρακτηριστικά της αναβιθισμένης γραμμής

Οι επιπτώσεις μετακινήσεων που πιθανό να εμφανιστούν στο δίκτυο μελέτης και οι ερωτήσεις που προκύπτουν για την αξιολόγηση των ανωτέρω επιπτώσεων επιτηρήθηκαν για την επεξεργασία και έλεγχό μοντέλου τροχιοδρομίας που χρησιμοποιήθηκε για την μελέτη "ΕΛΛΑΔΑ 2010 - Στρατηγικό Έργο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής", για το σενάριο Γ με βάση τα δεδομένα των επιτηρησιολογιών.

Για την αξιολόγηση στο μοντέλο "ΕΛΛΑΔΑ 2010" βιαιζόται σε μετώπις χρόνων διάδοσης από Βόλο στην Ήπειρο-Θεσσαλονίκη που αντανακλώνονται στα δεδομένα της παράδοσης μελέτης.

Στα πλαίσια έθρονται για το σενάριο που υλοποιήθηκε και για τα έτη 2000 και 2005 ο μέγιστος αριθμός επιβατικών οχημάτων που προβλέπονται στο αθροδρομικό σύστημα μελέτης.

Πίνακας 4.4. Μέγιστος αριθμός μετακινήσεων ανά έτη 2000 και 2005 (σε ημερησίους επιβάτες)

Επικράτεια	Σενάριο Α		Σενάριο Β		Σενάριο Γ	
	Βόλος - Αθήνα	Βόλος - Αθήνα	Βόλος - Αθήνα	Βόλος - Αθήνα	Βόλος - Αθήνα	Βόλος - Αθήνα
2000	307	242	307	450	501	150
2005	307	242	307	450	501	150

Προβλεπόμενα αξιολογηθεί αναβιθισμένη γραμμή ως προς το εμπλεκόμενο έργο που θα κληθεί να υλοποιηθεί. Αξιολογήθηκε για το υποσενάριο Α<sub>II</sub>, Β<sub>II</sub>, Γ<sub>II</sub> ένας ετήσιος επιβατικός φόρτος της τάξης των 200.000 επιβατών. Το εμπλεκόμενο έργο καλύπτει απόλυτα τον μεταφορικό απαιτούμενο Εόλου-Ηπειρωτικής σε περίπτωση λειτουργίας του παραπάνω Εόλου-Συρίας (συμπεριλαμβανομένων των αποτελεσμάτων μελέτης που εκπόνησε το Ε.Μ.Π. και ο Ε.Κ.Α.Μ.Κ.Α. Τελεπιστήρια Αθηνών, η κίνηση κτημάτων σε 150.000 τόννους ετησίως) και καλύπτει τις ανάγκες για μεταφορές εμπορικών φορτίων με προέλευση/πρωτογενή κτηνοτροφία της Ηπείρου στην Θεσσαλία.

Αξιολογήθηκε το υποσενάριο Α<sub>I</sub> - Γ<sub>I</sub> το μεταφορικό έργο θεωρήθηκε καθαρά επιβατικό.

Για την καλύτερη αντιμετώπιση των σιδηροδρομικών κυκλοφοριακών πιεσμών οι επιβατικές και εμπορικές ροές που λαμβάνουν επώση αφορά τις μετακινήσεις Βόλου - Ν. Ελλάδας, Βόλου - Θεσσαλίας και Βόλου - Ηπείρου που διενεργούνται μέσω Παλαιοφράσκαλη μέσω Αιτίας.

- **Βόλος - Αθήνα / Αθήνα - Βόλος**: Στο πλαίσιο των κριτηρίων αυτών θεωρήθηκε ότι η επιβατική κίνηση θα αντιστοιχεί στην αύξηση 2,6%
- **Βόλος - Στερεοπέδους εξυπηρέτησης**: Στο διάδρομο Ν. Ελλάδα - Βόλος πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 2 δρομολόγια ανά κατεύθυνση.
- **Βόλος - Στερεοπέδους εξυπηρέτησης**: Δρομολογούμενοι σιδηροδρομικοί αυτοκίνητοι με τους σιδηροδρόμους.
- **Αμυνταχίου - Αιτίας ως προς τη διεύθυνση / επιτεδο εξυπηρέτησης**: Στο πλαίσιο αυτό επιβάλλεται μεταδρομολόγηση τουλάχιστον της κοινής αμυνταχίου.
- **Βόλος - Ηπειρωτικής διαδρομής Αθήνα - Παλαιοφράσκαλη**: Στο πλαίσιο αυτό, ειδικά για τα παραπάνω στις εκκείμενες διαδρομικές προβλεπόμενες επιβάτες που τροφοδοτούνται ή προέρχονται από το τμήμα Ισθμοφράσκαλη - Εόλος ή Βόλος - Αιτία να καλύπτουν τουλάχιστον από το 55% των τροφορομένων θέσεων.

Με βάση τα κριτήρια αυτά στην αναβαθμισμένη γραμμή Βόλος - Παλαιοφράσκαλη θα κληθεί να λειτουργήσει η εταιρεία επιβατικών οχημάτων ΜΑΚ Ι, η εκκείμενος σιδηροδρομικός σταθμός Β<sub>II</sub> έναντι εμπορικού σιδηροδρόμου 42 βαγονιών.

4.5 Αποτελέσματα της μελέτης σκοπιμότητας και προτάσεις

Στα πλαίσια δίδονται συνοψιστικά τα αποτελέσματα της οικονομικής και κοινωνικο-οικονομικής αξιολόγησης των εναλλακτικών Α και Β ως προς την υφιστάμενη κατάσταση. Στην



υφιστάμενη κατάσταση (σενάριο Β) θεωρήθηκε ότι έχουν γίνει οι βελτιώσεις των όμορων σιδηροδρομικών δικτύων που αναφέρθηκαν στην παράγραφο 4.1.

Πίνακας 7 : Συγκεντρωτικά αποτελέσματα αξιολόγησης σεναρίων επεμβάσεων

α = 5% τιμές 1996	Οικονομική αξιολόγηση ως προς την υφιστάμενη κατάσταση				Κοινωνικο-οικονομική αξιολόγηση ως προς την υφιστάμενη κατάσταση			
	Αι	Αιι	Γι	Γιι	Αι	Αιι	Γι	Γιι
N.P.V.(δισ)	7.999	11.875	8.919	9.049	10.793	14.670	9.054	9.184
IRR	4,80%	6,44%	-	-	6,10%	7,52%	-	-

Στην κοινωνικο-οικονομική αξιολόγηση, σε σχέση με την οικονομική, λήφθηκαν επιπλέον υπόψη τα οφέλη από την μείωση των χρόνων διαδρομής. Η περίοδος αξιολόγησης λήφθηκε ίση με 30 έτη. Σαν έτη αρχής λειτουργίας θεωρήθηκαν για το σενάριο Αι το έτος 2000, για το Βι το 1996, για το Γι το 1997 και για τα σενάρια Αιι, Βιι, Γιι το 2005.

Για τον υπολογισμό των κομίστρων υιοθετήθηκε η τιμολογιακή πολιτική του ΟΣΕ. Τέλος στην περίπτωση του σεναρίου Γ (κατάργηση της γραμμής), θεωρήθηκε ότι διατηρείται το ήδη υπάρχον έμψυχο δυναμικό. Έγινε ανάλυση ευαισθησίας ως προς το επιτόκιο επικαιροποίησης (2-8%), την αξία του εξοικονομημένου χρόνου (1500,1800,1200 δρχ/ώρα), την επιβατική και εμπορευματική κίνηση (με κόμιστρο σταθερό).

#### Ανάλυση των αποτελεσμάτων

- Η αναβάθμιση της υφιστάμενης μετρικής γραμμής Βόλου -Παλαιοφρασάλου (σενάριο Αι) με τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά που αναλύθηκαν έχει θετικές επιπτώσεις για τον ΟΣΕ (οικονομική αξιολόγηση) και ακόμη περισσότερο για το κοινωνικό σύνολο (κοινωνικο-οικονομική αξιολόγηση). Η καθαρά παρούσα αξία (για  $\alpha = 5\%$ ) και ο συντελεστής εσωτερικής αποδοτικότητας της επένδυσης είναι χαμηλά αλλά θετικά. Εφ' όσον υλοποιηθεί η σύνδεση Ηγουμενίστας - Καλαμπάκας (σενάριο Αιι) η επένδυση γίνεται ακόμη πιο αποδοτική για τον ΟΣΕ (οι οικονομικοί δείκτες αυξάνουν). Στην περίπτωση αυτή το σενάριο της αναβάθμισης της γραμμής υπερτερεί του σεναρίου της κατάργησης. Ανεξάρτητα της υλοποίησης της γραμμής Καλαμπάκας - Ηγουμενίστας το σενάριο Α, εξεταζόμενο με κοινωνικο-οικονομικά κριτήρια είναι αποδοτικότερο του σεναρίου Γ.

Προκειμένου να εκτιμηθούν καλύτερα τα αποτελέσματα της αξιολόγησης του σεναρίου Α πρέπει να αναφερθούν τα εξής :

1. Για την πρόβλεψη των επιβατικών μετακινήσεων στην αναβαθμισμένη γραμμή, τόσο στα ερωτηματολόγια όσο και στο "μοντέλο 2010" δεν λαμβάνεται υπόψη η κατασκευή νέας διπλής γραμμής μεταξύ Λιανοκλαδίου - Δομοκού. Το έργο αυτό που θα έχει σαν αποτέλεσμα να μειωθεί ο χρόνος διαδρομής μεταξύ Παλαιοφρασάλου - Αθήνας επιπλέον κατά 45' επηρεάζει σημαντικά τη ζήτηση για μετακινήσεις στον άξονα Βόλου - Ν. Ελλάδας.

#### Συγκεκριμένα :

- α) Μεγαλύτερος αριθμός χρηστών των Ι.Χ. και των Κ.Τ.Ε.Α θα δείξει προτίμηση στο σιδηρόδρομο με αποτέλεσμα να αυξηθούν τα έσοδα από τους επιβάτες και να προκύψουν υψηλότεροι δείκτες τόσο στην οικονομική όσο και στην κοινωνικο-οικονομική αξιολόγηση.
  - β) Για τους χρήστες των Ι.Χ. και των Κ.Τ.Ε.Α. θα υπάρχει, στην περίπτωση αυτή, μείωση του χρόνου διαδρομής τους με αποτέλεσμα να αυξάνονται, στην κοινωνικο-οικονομική αξιολόγηση, τα οφέλη από την αξία του εξοικονομημένου χρόνου.
2. Δεν λήφθηκαν υπόψη στην κοινωνικο-οικονομική αξιολόγηση, οι θετικές επιπτώσεις που θα έχει η αναβάθμιση της γραμμής στη μείωση των ατυχημάτων, στην κατανάλωση των καυσίμων και στην ανάπτυξη της περιοχής.  
Οι παρατηρήσεις 1 και 2 καταγράφονται στα στοιχεία που ευνοούν την επιλογή του σεναρίου Α.
  3. Θεωρήθηκε ότι θα υλοποιηθεί η πορθμειακή σύνδεση Βόλου - Λατεικείας.

των όμορων

των

απόδωση
κατάσταση
1984

των επιπέδων της αγοράς (200), για το

Επίσης, για τα έτη 1984-1985, ο επιτόκιο (0,75%) (ώρα),

(σε από Α) επιπτώσεις (ο μέσο όρος 5%) και ο εθνικό έσοδο (επένδυση (νέο)) Στην γενική των υπηρεσιών (ο μέσο όρο του

σε από Α

από, όσο στο (από Α) για (από Α) και να (από Α) κ

από Α, (από Α) και να (από Α) κ

από Α, (από Α) κ

από Α, (από Α) κ

από Α, (από Α) κ

4. Διευκολύθηκε επίσης το κόστος αγοράς των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη διακίνηση των επιβατικών και εμπορευμάτων, θα απαιτηθεί ότι, από την άσκηση της επιχορήγησης θα προκύψει

5. Η επιχορήγηση για την αγορά οχημάτων θα πρέπει να είναι ανάλογη με την αξία των οχημάτων που αγοράζονται.

Οι επιπτώσεις της επιχορήγησης για την αγορά οχημάτων θα πρέπει να είναι:

- Η επιχορήγηση για την αγορά οχημάτων θα πρέπει να είναι ανάλογη με καθαρά οικονομικά κριτήρια, όπως η ηλικία των οχημάτων, η κατάσταση και η αξία τους. Η επιχορήγηση για την αγορά οχημάτων θα πρέπει να είναι ανάλογη με την αξία των οχημάτων που αγοράζονται.

Το οικονομικό αυτό μέτρο προκαλεί μειώσεις των εσόδων των οχημάτων που αγοράζονται, με την προϋπόθεση της μερικής γραμμής (έσοδα από την αγορά οχημάτων κ.λπ.) (από Α) κ

Η επιχορήγηση της αγορά οχημάτων θα πρέπει να είναι ανάλογη με την αξία των οχημάτων που αγοράζονται. Η επιχορήγηση για την αγορά οχημάτων θα πρέπει να είναι ανάλογη με την αξία των οχημάτων που αγοράζονται.

Στο μέτρο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι, από την άσκηση της επιχορήγησης θα προκύψει

Η επιχορήγηση για την αγορά οχημάτων θα πρέπει να είναι ανάλογη με την αξία των οχημάτων που αγοράζονται. Η επιχορήγηση για την αγορά οχημάτων θα πρέπει να είναι ανάλογη με την αξία των οχημάτων που αγοράζονται.

Παρατηρήσεις Συμπέρασμα

Η επιχορήγηση για την αγορά οχημάτων θα πρέπει να είναι ανάλογη με την αξία των οχημάτων που αγοράζονται. Η επιχορήγηση για την αγορά οχημάτων θα πρέπει να είναι ανάλογη με την αξία των οχημάτων που αγοράζονται.

Η επιχορήγηση για την αγορά οχημάτων θα πρέπει να είναι ανάλογη με την αξία των οχημάτων που αγοράζονται. Η επιχορήγηση για την αγορά οχημάτων θα πρέπει να είναι ανάλογη με την αξία των οχημάτων που αγοράζονται.

Από την άσκηση της επιχορήγησης για την αγορά οχημάτων θα προκύψει

Η επιχορήγηση για την αγορά οχημάτων θα πρέπει να είναι ανάλογη με την αξία των οχημάτων που αγοράζονται.

Με την άσκηση της επιχορήγησης για την αγορά οχημάτων θα προκύψει

Η επιχορήγηση για την αγορά οχημάτων θα πρέπει να είναι ανάλογη με την αξία των οχημάτων που αγοράζονται. Η επιχορήγηση για την αγορά οχημάτων θα πρέπει να είναι ανάλογη με την αξία των οχημάτων που αγοράζονται.

# Περιφερειακά και προαστιακά σιδηροδρομικά δίκτυα Ο Θεσσαλικός σιδηρόδρομος και οι προοπτικές του Ημερίδα του ΤΕΕ

Βόλος 10-VII-98

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Εισήγηση με θέμα:

«Ρεαλιστικές προοπτικές ανάπτυξης των Σιδηροδρόμων στη  
Θεσσαλία»

Τ. Λαμπρόπουλος, Πολ. Μηχανικός

Φέτος, το 1998, μετά από 114 χρόνια συνεχούς λειτουργίας, σταμάτησε η εκμε-  
τέλλευση των Θεσσαλικών σιδηροδρόμων. Η αιτία είναι η έναρξη της τελευταίας  
φάσης των εργασιών διαπλάτυνσης της γραμμής Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας  
που έχουν ξεκινήσει εδώ και μία εικοσαετία.

Ένα ορόσημο  
στην ιστορία  
του Ελληνικού  
Σιδηροδρόμου

Με την ολοκλήρωση αυτών των έργων η προσπέλαση της Δ. Θεσσαλίας στο  
κεντρικό σιδηροδρομικό δίκτυο καθίσταται πιο εύκολη ενώ δίνονται δυνατότητες  
για ένα πλήθος των πόλεων της περιοχής με κέντρα οικονομικής δραστηριό-  
τητας στην υπόλοιπη Ελλάδα. Πιστεύουμε όμως ότι η *διακοπή της κυκλοφορίας*  
*έγινε με το όποιο βεβιασμένο* (δεν έχουμε ακόμα πεισθεί ότι η διακοπή της κυκλο-  
φορίας είναι απαραίτητη για τη στρώση της νέας γραμμής) ενώ ακόμα χειρότερα  
*δεν αντικαταστάθηκε προσωρινά η σύνδεση με Λεωφορεία*. Έτσι ο σιδηρόδρομος  
χάνει πελατεία την οποία σε 1½ χρόνο (;) θα πρέπει να προσπαθήσει για να την  
ξανακερδίσει. Παράλληλα όμως φέτος έχουμε και την πρώτη, μετά από μία  
30ετια σχεδόν, κατάργηση γραμμής του Ελληνικού Σιδηροδρόμου.

Η διακοπή της  
κυκλοφορίας  
γίνεται  
βεβιασμένα  
και πρόχειρα

Δυστυχώς με τις παρούσες συνθήκες, η συνέχιση λειτουργίας της γραμμής Πα-  
λαιοφαρσάλου – Βόλου είναι μάλλον πολύ δυσχερής. Η γραμμή αυτή είχε εξαρ-  
χής σχεδιαστεί για την απευθείας σύνδεση της Δ. Θεσσαλίας με το Βόλο. Ως εκ  
τούτου κληρονόμησε μία χάραξη που δεν εξυπηρετεί τις συνδέσεις του Βόλου με  
τα χωριά της Μαγνησίας και της επαρχίας των Φαρσάλων. Αποκομμένη από τον  
κύριο τροφοδότη έργου (τη Δ. Θεσσαλία) το έργο της θα είναι ελάχιστο. Ένα από  
τα μέλημά του όμως του ΟΣΕ θα πρέπει να είναι η με κάθε τρόπο διατήρηση της  
ακεραιότητας της ιδιοκτησίας του από κάθε επίδοξο καταπατητή μικρό ή μεγάλο.  
Ίσως όμως θα μπορούσε να εξεταστεί η αξιοποίηση της μετρικής γραμμής από  
το φορέα που θα αναλάβει το Τρένο του Πηλίου, ώστε να εκτελούνται ατμήλατα  
δουρολόγιο για όσο διάστημα αυτή θα παραμένει σε αυτή την κατάσταση

Αβέβαιο το  
μέλλον της  
γραμμής  
Βόλου Παλαιο-  
φαρσάλου

Παρό αυτή τη δυσάρεστη εξέλιξη, μια σειρά μελετών υπόσχονται τη μετατροπή  
της Θεσσαλίας σε σταυροδρόμι των σιδηροδρομικών μεταφορών. Τα έργα αυτά  
είναι:

Υποσχέσεις  
για νέες  
προοπτικές

- Η νέα γραμμή (Βόλου -) Καλαμπάκας – Ηγουμενίτσας κόστους 250 δισ. δρχ.
- Η νέα γραμμή Καλαμπάκας-Κοζάνης κόστους 110 δισ. δρχ.
- Η διαπλάτυνση της γραμμής Βόλου-Παλαιοφαρσάλου κόστους 25 δισ. δρχ.

Τα έργα αυτά θα σηματοδοτήσουν την άρση της σιδηροδρομικής απομόνωσης της Η-  
πείρου, και την απευθείας σύνδεση της Θεσσαλίας και της Ν. Ελλάδος με το βιο-

μηχανικό και ενεργειακό κέντρο της Δ. Μακεδονίας.

Μία αναδρομή όμως στην ιστορία των σιδηροδρομικών έργων και της υποδομής εν γένει στην Ελλάδα, δεν μάς πείθει ότι αυτά τα έργα σε ένα εύλογο χρονικό ορίζοντα θα πραγματοποιηθούν. Αν σκεφτεί κανείς ότι αυτή και μόνο η διαπλάτυνση της γραμμής Θεσσαλίας (ένα έργο σε πεδιάδα με απλά χωματουργικά) απαιτήσε σχεδόν 20 χρόνια τίποτα δεν μας προϊδεάζει ότι σε ένα ρεαλιστικό ορίζοντα 15ετίας κάποιο από αυτά τα έργα θα βρίσκεται σε λειτουργία. Η εκτίμησή μας αυτή βασίζεται στο ότι:

Είναι εφικτό το όραμα;

- Πάντα τα σιδηροδρομικά έργα αντλούσαν πόρους ανταγωνιζόμενα αντίστοιχα οδικά έργα, τα οποία σχεδόν πάντα χρηματοδοτούνταν κατά προτεραιότητα. Στην περίπτωση μας, τα αντίστοιχα οδικά έργα είναι η Εγνατία οδός και η Ιονία οδός. Η Εγνατία έχει αντιμετωπίσει τεράστια προβλήματα για την ολοκλήρωσή της και θα εξακολουθεί να αντλεί για αρκετό καιρό αρκετά κονδύλια. Όσο για την Ιονία οδό, φαίνεται να έχει αναχθεί στο οδικό έργο-ιδεολόγημα του 3<sup>ου</sup> πακέτου. Σημειώτεν ότι η Ιονία οδός κόστους 450 δισεκ. δρχ, αντιπροσώπευε τον υφιστάμενο σιδηρόδρομο στο Πελοποννησιακό τμήμα της διαδρομής της.
- Η ιδέα πάνω στην οποία στηρίζεται η γραμμή Καλαμπάκας-Ηγουμενίτσας, δηλαδή η σύνδεση Ευρώπης – Μέσης Ανατολής δείχνει σταδιακά να ξεθωριάζει. Υπάρχουν απευθείας συνδέσεις πλοίων Ιταλίας-Τουρκίας, τα σιδηροδρομικά πορθμεία δείχνουν να χάνουν έδαφος στις μεταφορές στη Δυτική Ευρώπη.
- Η περιοχή της Δ. Μακεδονίας που παλαιότερα ήταν μία από τις μεγαλύτερες πηγές εσωτερικού εμπορευματικού έργου για το σιδηρόδρομο αρχίζει να φθίνει.
- Η Παρεγνατία αρχίζει να προχωρά, με τη σύνδεση Kumanovo–Sofija. Αυτό φαίνεται να ασκεί μία πίεση στην Ελληνική πλευρά για μία γρήγορη και εύκολη απόληξη που σύμφωνα με τελευταίες πληροφορίες θα είναι η σύνδεση με το Δυρράχιο μέσω Φλωρίνης.
- Η εμμονή του ΟΣΕ σε κατασκευές γραμμών με υψηλά χαρακτηριστικά (μεγάλες εκκίνες και μικρές κλίσεις) έχει οδηγήσει σε ακριβά έργα που δύσκολα πείθεται η κεντρική διοίκηση να χρηματοδοτήσει.

Πλήθος παραμέτρων γεννούν αμφιβολίες

Όλα τα παραπάνω παρετέθησαν όχι για να δείξουν το ανέφικτο και το μή σκόπιμο των έργων. Όμως θα πρέπει να έχουμε υπ' όψη μας ότι για την επόμενη 20ετία τουλάχιστον η μορφή των σιδηροδρομικών συνδέσεων στην Κεντρική Ελλάδα δεν θα απεχει από τη σημερινή. Στη συνέχεια θα αναλυθούν οι προτάσεις μας οι οποίες βασίζονται στα παρακάτω δεδομένα:

Υπάρχει ανάγκη μεαλιστικών προτάσεων για το μεσο-πρόθεσμο ορίζοντα

- Σε άμεσο ορίζοντα, η γραμμή Καλαμπάκας-Παλαιοφαρσάλου θα είναι κανονικού πλάτους για ταχύτητες περί τα 120 km/h.
- Σε επίσης άμεσο ορίζοντα η γραμμή Λαρίσης-Πλατέος θα είναι πλήρως διπλή και σηματοδοτούμενη.
- Σε ένα πιο μακρινό ορίζοντα η γραμμή Αθήνας – Λειανοκλαδίου θα είναι στο σύνολό της διπλή και η διαδρομή θα έχει συντομευθεί εντυπωσιακά.

Με βάση αυτά, το σκηνικό που διαμορφώνεται έχει δύο βασικά χαρακτηριστικά:

Ένα νέο σκηνικό εμφανίζεται

- Η Δ. Θεσσαλία μπορεί να προσπελαστεί άμεσα από Αθήνα, Θεσσαλονίκη

και Λάρισα.

- Ο κεντρικός άξονας διαθέτει πλέον μεγάλη χωρητικότητα η οποία πρέπει οπωσδήποτε να αξιοποιηθεί κατάλληλα.

Έτσι πλέον είναι αναγκαία η κατάσχεση ενός προγράμματος που θα δίνει τη δυνατότητα αξιοποίησης της υποδομής. Το πρόγραμμα αυτό πιστεύουμε ότι θα πρέπει να βασίζεται στις παρακάτω αρχές:

- Θα εξισφαλίζονται απευθείας συνδέσεις μεταξύ όλων τα μεγάλων αστικών κέντρων: Αθήνα, Λάρισα, Βόλος, Θεσσαλονίκη, Καρδίτσα, Τρίκαλα / Καλαμπάκα. *Εάν συνεχιστεί το καθεστώς των μετεπιβιβάσεων στον Παλαιοφάραλο το έργο της διαπλάτυνσης αναδεικνύεται ως άχρηστο.*
- Οι συνδέσεις θα είναι σχετικά πυκνές και ταχείες. Θα πρέπει να προσφέρεται προϊόν αντίστοιχο αυτού που προσφέρουν σήμερα τα ΚΤΕΛ.

Χαρακτηριστικά των νέων υπηρεσιών

Βασίζομενοι σε αυτές τις αρχές πιστεύουμε ότι το προϊόν που θα προσφέρει ο ΟΣΕ θα πρέπει να περιλαμβάνει:

- Ταχείες που θα συνδέουν την Καλαμπάκα με την Αθήνα και την Καλαμπάκα με τη Θεσσαλονίκη. Θα προσφέρουν υπηρεσία αντίστοιχη με τα σημερινά InterCity και άλλωστε θα εκτελούνται από αυτό το τροχαίο υλικό.
- Συρμούς σταθμεύσεων που θα εξασφαλίζουν τις συνδέσεις Καλαμπάκας-Λάρισας-Βόλου, Καλαμπάκας-Λάρισας-Θεσσαλονίκης, Βόλου-Λάρισας-Θεσσαλονίκης. Με αυτούς τους συρμούς επιτυγχάνονται πολλαπλοί στόχοι:
  - Εξυπηρετούνται τα δίπολα Λαρίσας-Βόλου, Βόλου-Δ. Θεσσαλίας, Λάρισας-Δ. Θεσσαλίας,
  - Εξυπηρετείται η τοπική συγκοινωνία μεταξύ Λαρίσης και Θεσσαλονίκης,
  - Εξασφαλίζονται νέες συνδέσεις της Θεσσαλίας με τα παράλια της Πιερίας και τη Θεσσαλονίκη,
  - Η προαστιακή συγκοινωνία Βόλου – Λάρισας εντασσόμενη στη συνδέσεις Βόλου-Θεσσαλονίκης και Βόλου-Δ. Θεσσαλίας αναβαθμίζεται και πυκνώνει.

Η Δ. Θεσσαλία θα πρέπει να συνδέεται με όλη την Ελλάδα

Καθ' όσον το όλο εγχείρημα αφορά την εισαγωγή μιας εντελώς νέας σιδηροδρομικής υπηρεσίας σε μία περιοχή της Ελλάδας θα ήταν σκόπιμο αυτή η εισαγωγή να γίνει με πρότιο καινοτόμο και πρωτοποριακό. Έτσι:

Εντελώς νέα «πρόϊοντα»

- Θα έχει προηγηθεί έρευνα αγοράς με την οποία θα προσδιορισθεί ακριβώς το είδος των συνδέσεων (συχνότητα, προτιμώμενες ώρες)
- Θα εφαρμοστεί για πρώτη φορά στην Ελλάδα ένα σχήμα ρυθμικής δρομολόγησης ('Taktverkehr'). Τα τρέινα θα αναχωρούν σε σταθερά δρομολόγια εύκολα απομνημονεύσιμα (π.χ 8:03, 10:03 κ.ο.κ.)
- Σε συνεργασία με τοπικά αστικά και υπεραστικά ΚΤΕΛ θα δίνονται δυνατότητες μετεπιβιβάσεων σε τοπικά μέσα.

Το νέο σχήμα δρομολόγησης θα απαιτήσει κάποιες επιπλέον επενδύσεις. Η γραμμή Λαρίσας-Βόλου χρειάζεται οπωσδήποτε αύξηση της χωρητικότητάς της με εγκατάσταση σηματοδότησης. Παράλληλα θα πρέπει να εξασφαλιστεί το κατάλληλο τροχαίο υλικό (ντηζελοκίνητες Α/Α μεσαίων αποστάσεων). Η αναβάθμιση της σύνδεσης Λάρισας-Βόλου μπορεί να συνδυαστεί με την προέκταση των δρομολογίων στη γραμμή Βόλος-Σταθμός – Λιμεναρχείο που σήμερα βρίσκεται σε αχρηστία. Το υπό παραγγελία τροχαίο υλικό (Railbus) έχει τη δυνατότητα για

Απαιτείται τροχαίο υλικό και μικρά επιπλέον έργα

μία υποσιμπλάδη «αστική» κυκλοφορία. Έτσι γίνεται εφικτή η σύνδεση του κέντρου του Βόλου με τη Λάρισα.

Όμως ένας τομέας στον οποίο δίνεται σχετικά μικρή σημασία είναι αυτός των εμπορευματικών μεταφορών. Ο ΟΣΕ χάνει συνεχώς έδαφος στον τομέα αυτό με τραγικά αποτελέσματα: Το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας στις Εθνικές οδούς έχει αυξηθεί πέρα από κάθε αποδεκτό όριο με αποτέλεσμα υποβάθμιση της οδικής υποδομής, ατυχήματα και ρύπανση. Τα αίτια είναι πολλά και δεν σχετίζονται τόσο με θέματα υποδομής όσο με την ξεπερασμένη νοοτροπία marketing των εμπορευματικών υπηρεσιών. Είναι ξεκάθαρο ότι η ύπαρξη υποδομής από μόνη της δεν σημαίνει αυτόματα και προσέλκυση εμπορευματικού έργου. Η προσέλκυσή του απαιτεί από τον ΟΣΕ την προσφορά σε κάθε εν δυνάμει πελάτη του ενός συνδυασμού κομίστρων και υπηρεσιών ώστε αυτός να προτιμήσει το σιδηρόδρομο από τον φορτηγό. Στην περιοχή της Θεσσαλίας οι προοπτικές του εμπορευματικού έργου σχετίζονται με την παραγωγή δημητριακών. Περίπου 1 με 1.5 εκ. τόνοι σιτηρών παράγονται ετησίως στο Θεσσαλικό κάμπτο. Είναι ένα έργο με χαρακτηριστικά που ταιριάζουν στη σιδηροδρομική μεταφορά (μαζικό χύδην φορτίο). Επίσης η αγροτική παραγωγή απαιτεί τη χρήση λιπασμάτων, ενός φορτίου πάλι ιδεώδους για σιδηροδρομική μεταφορά. Πιστεύουμε λοιπόν ότι υπάρχει πεδίο ανάπτυξης των εμπορευματικών μεταφορών. Στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να εξεταστούν πιθανές συνδέσεις του σιδηροδρόμου με σιλό και αγροτικές αποθήκες. Επίσης θα πρέπει να επιδιωχθεί η παράλληλη ανάπτυξη του λιμένος του Βόλου. Ακριβώς αυτά τα φορτία (λιπάσματα, σιτηρά) είναι αυτά στα οποία σύμφωνα με μελέτη του ΑΠΘ το λιμάνι διατηρεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με αυτό του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης. Η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου θα επηρεάσει θετικά το λιμάνι και αντίστροφα.

Εμπορευματικές μεταφορές: Μία παραγνωρισμένη υπηρεσία

Ο ρόλος του λιμένος του Βόλου είναι καθοριστικός

Με όλα τα παραπάνω η εικόνα των μεταφορών στη Θεσσαλία μπορεί να αλλάξει. Αυτή η αλλαγή δεν θα αφορά τις μεταφορές και μόνο αλλά και όλη την αστική ανάπτυξη στη Θεσσαλία: Σίγουρα μεσολάβηση της Λάρισας στη σύνδεση του Βόλου με τη Δ. Θεσσαλία αναπροσανατολίζει αυτή την περιοχή από το Βόλο στη Λάρισα. Αντίθετα η ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών θα ευνοήσει σίγουρα το Βόλο, εφ' όσον προσελκυσθούν ροές προς το λιμάνι. Το σίγουρο όμως είναι ότι ο σιδηρόδρομος μπορεί να γίνει ένα εργαλείο ανάπτυξης της Θεσσαλίας αυξάνοντας την κινητικότητα των κατοίκων της περιοχής και δίνοντας φθηνή εναλλακτική λύση για τη διακίνηση των προϊόντων της

Οι επιπτώσεις.

# ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΘΕΣΣΑΛΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

**Χαράλαμπος Α. Σκυργιάννης**  
Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος, Διευθυντής  
**Θεόδωρος Β. Τσιμπλούης**  
Συνεργάτης

Διεθνές Ερευνητικό Κέντρο Ανατολικής Μεσογείου για τις Μεταφορές (ΔΕΚΑΜΜ)  
Τ.Θ.354-38110 Βόλος, τηλ 0421-26668, fax 0421-28460, e-mail: transcem@tol.hol.gr

## 1. Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΒΕΛΤΙΩΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΝΕΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΙ Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Κατά την νεώτερη ελληνική ιστορία και ιδιαίτερα μετά την δεκαετία του 1950, οι σιδηροδρομικές μεταφορές άρχισαν να περιοριοποιούνται, χάνοντας διαρκώς την σημασία τους σε σχέση με τις οδικές μεταφορές. Η διατήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής με την μορφή και τα χαρακτηριστικά της αρχής του αιώνα σε σχέση με την διαρκή ανάπτυξη του οδικού δικτύου οδήγησαν σταδιακά στη συρρίκνωση του ρόλου του σιδηροδρόμου.

Ειδικότερα στην περιοχή της Θεσσαλίας, οι συνθήκες που επικρατούσαν στο σιδηροδρομικό δίκτυο χαρακτηρίζονταν από:

- περιορισμένες ταχύτητες λειτουργίας  $V=60-100\text{km/h}$
- μέτρια ποιότητα υπηρεσιών στα οχήματα, στους σταθμούς και στις μετεπιβιβάσεις
- λιγοστά δρομολόγια για εμπορευματικές μεταφορές

Σε πολλά τμήματα του δικτύου (Βόλος-Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα), η γραμμή βρίσκεται σε κατάσταση ανάλογη της πρώτης κατασκευής της, οι παρεμβάσεις και επενδύσεις που έχουν γίνει είναι λιγοστές κι αφορούν μόνον την συντήρηση της υποδομής και το τροχαίο υλικό.

Η διασφάλιση συνθηκών που θα επιτρέψουν στο Θεσσαλικό δίκτυο να αποκτήσει οντότητα πραγματικού δικτύου εξαρτάται απο τους εξής παράγοντες:

1. Το έργο της διαπλάτυνσης της γραμμής Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα, αφορά την διαπλάτυνση γραμμής μήκους 80χλμ. η οποία μέχρι σήμερα παραμένει με σχετικά μικρή κίνηση και εκτός των άλλων απαιτεί και μετεπιβίβαση επιβατών και φορτών απο την κανονική στην μετρική γραμμή. Η πλήρης αναβάθμισή της γραμμής με ηλεκτροκίνηση, σύγχρονη ηλεκτρική σιματοδότηση, ταχύτητες 150-160 km/h και προμήθεια καινούργιου τροχαίου υλικού κρίνεται απαραίτητη.

2. Τον εκσυγχρονισμό των γραμμών Λάρισα - Βόλος και Βόλος - Παλαιοφάρσαλος για διασφάλιση ταχυτήτων 120-150 km/h, με παράλληλη ηλεκτροκίνηση και σύγχρονη σιματοδότηση. Τέλος πρέπει να αναφερθεί η δυνατότητα επέκτασης του δικτύου απο Καλαμπάκα προς Κοζάνη και Ηγουμενίτσα, γεγονός που θα επιτρέψει την δικαιίηση σιδηροδρομικών φορτίων transit απο Δ. Ευρώπη προς Μ. Ανατολή μέσω των λιμανιών Ηγουμενίτσας και Βόλου. Θεωρείται απαραίτητη η δημιουργία ενός νέου λιμανιού στην Ηγουμενίτσα για την εξυπηρέτηση των σιδηροδρομικών πορθμείων. Αντίστοιχη υποδομή υπάρχει στο λιμάνι του Βόλου, έμεινε όμως αναξιοποίητη λόγω αδυναμίας των Σύρων να κατασκευάσουν την αντίστοιχη υποδομή στο λιμάνι της Λαττιάκας.

Ιδιαίτερα, για το Σιδηροδρομικό Πορθμείο του Βόλου, μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής:

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές φορτίων από την Ευρώπη προς την Μέση Ανατολή γίνονται ανάκαθεν με την σιδηροδρομική γραμμή που διασχίζει την Τουρκία. Η γραμμή αυτή, οι διακλαδώσεις της προς Συρία, Ιράκ, Ιράν, Λίβανο, Ιορδανία και Σαουδική Αραβία, τα προβλήματα του υπάρχοντος δικτύου και οι σημαντικές δυσχέρειες που προκαλούνται στις μεταφορές, είναι γνωστά και έχουν εδώ και πάρα πολλά χρόνια απασχολήσει όλους όσους ασχολούνται με τις μεταφορές στην περιοχή.

Τα σιδηροδρομικά πορθμεία χρησιμοποιούνται εδώ και πάρα πολλά χρόνια, τόσο στην Βαλτική Θάλασσα όσο και στον Εύξεινο Πόντο, με σχετικά καλά αποτελέσματα. Η χρήση τους αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς η ενίσχυση των σιδηροδρομικών μεταφορών απέναντι στις περιβαλλοντικά επιβαρυντικές οδικές μεταφορές αποτελεί πράγμα πολιτική τόσο της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και των άλλων Ευρωπαϊκών χωρών.

Η λειτουργία της Ελλάδας ως χώρας διαμετακόμισης μεταξύ της Κεντρικής Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής, έχει και' επανάληψη συζητηθεί, αναλυθεί και επιδιωχθεί. Με το άνοιγμα των αγορών του Ευξείνου Πόντου, ανοίγεται και ένας νέος θαλάσσιος δρόμος (πολιός όσο και η Αργοναυτική εκστρατεία που επίσης από τον Βόλο ξεκίνησε) προς τους παρευξείνιους λιμένες.

Σ' αυτό το πλαίσιο εντάχθηκε και συνεχίζει να εντάσσεται ο Λιμένας του Βόλου, ανατολική διαμετακομιστική και εξαγωγική πύλη στο Εθνικό Σύστημα Λιμένων. Σ' αυτό το πλαίσιο και ο ΟΣΕ αλλά και οι Λιμενικές και οι γενικότερες αρχές του Βόλου επέδειξαν και συνεχίζουν να επιδουκνείουν μεγάλο ενδιαφέρον για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και, εν προκειμένω, την λειτουργία του σιδηροδρομικού πορθμείου.

Τέλος, αξίζει να επισημανθεί εδώ, για μία ακόμη φορά, η ένταξη του σιδηροδρομικού άξονα Ηγουμενίτσας - Καλαμπάκας - Παλαιοφαρσάλου - Βόλου στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο, τόσο των αμιγώς σιδηροδρομικών μεταφορών, όσο και των συνδυασμένων μεταφορών (χάρτες 3.4 και 7.1 Α, τεύχος L228/09.09.1996 της Επίσημης Εφημερίδας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων).

## **2. ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΟΡΘΟΛΟΓΙΚΟΤΕΡΗ ΕΚΜΕΤΑΛΕΥΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΝΕΑΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ.**

Η αύξηση της ταχύτητας των συμβατικών σιδηροδρομικών συστημάτων επιτυγχάνεται με την ηλεκροκίνηση, τις βελτιώσεις στη σηματοδότηση και στη γραμμή, καθώς και στην τεχνολογία του τροχαίου υλικού και διακρίνεται σε δύο περιπτώσεις:

1. Σε βελτιώσεις που οδηγούν σε αύξηση της μέγιστης λειτουργικής ταχύτητας έως τα 160-220 km/h σε γραμμές μικρής κυκλοφορίας.

2. Σε βελτιώσεις που οδηγούν σε ακόμα υψηλότερες ταχύτητες (έως και 300 km/h) και που προϋποθέτουν απόλυτη συμβατότητα παραμέτρων γραμμής, εξοπλισμού, τροχαίου υλικού, ανιχνευτών, επικοινωνιών και συστημάτων σηματοδότησης, παρακολούθησης και ελέγχου.



Κοινό χαρακτηριστικό όλων των ανωτέρω περιπτώσεων είναι το γεγονός ότι το συγκεκριμένο τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται, δεν θα μπορούσε να πιάσει αυτές τις ταχύτητες εάν δεν το επέτρεπαν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της γραμμής. Επειδή οι περισσότερες γραμμές στην Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο κατασκευάστηκαν προπολεμικά με χαμηλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά απαιτήθηκαν τεράστια κονδύλια και δύσκολα τεχνικά έργα προκειμένου είτε να βελτιωθούν οι παλαιές χαράξεις των γραμμών με αύξηση της οριζοντιογραφικής ακτίνας καμπυλότητας τουλάχιστον στα 2.000 μέτρα, είτε να κατασκευαστούν εντελώς νέες γραμμές υψηλών ταχυτήτων με οριζοντιογραφικές ακτίνες καμπυλότητας τουλάχιστον 4.000 μέτρων (για ταχύτητες άνω των 200 km/h , συνήθως της τάξεως των 250/300 km/h ).

## 2.1 Τα τρένα τύπου Pendolino

Επειδή τα ανωτέρω δεν ήταν παντα εφικτά ή οικονομικά σκόπιμα, αναπτύχθηκε τα τελευταία 15 χρόνια, περίπου, μια νέα τεχνολογία σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, τα λεγόμενα τρένα με αιωρούμενο αμάξωμα. Τα τρένα αυτά είναι σχεδιασμένα να πέρνουν τις στροφές ασφαλώς, με σημαντικά μεγαλύτερη ταχύτητα από ο,τι τα συμβατικά τρένα, χωρίς να ενοχλούνται οι επιβάτες. Έτσι αυξάνουν σημαντικά την μέση εμπορική τους ταχύτητα και κατ' επέκταση την ανταγωνιστικότητά τους, αφού μειώνουν αισθητά τον χρόνο διαδρομής χρησιμοποιώντας τις υπάρχουσες γραμμές, όσο δυσμενή γεωμετρικά χαρακτηριστικά κι αν έχουν αυτές. Αυτό άλλωστε είναι το μέγα πλεονέκτημα αυτών των τρένων. Οτι δηλαδή δεν χρειάζονται τεράστια δαπανηρά έργα πολιτικού μηχανικού για οριζοντιογραφική βελτίωση χαράξεων υπάρχουσών γραμμών υψηλών ταχυτήτων. Χρησιμοποιούν την υπάρχουσα υποδομή ως έχει, ενώ το κόστος ενός τέτοιου συρμού είναι συγκρίσιμο με το κόστος ενός συμβατικού τρένου υψηλής ταχύτητας ή το πολύ κατά 20% ακριβότερο αν προκειται για αυτοκινητάμαξα μικρών και μεσαίων αποστάσεων.

Τα τρένα tilting οφείλουν τις ειδικές τους ικανότητες, στην μεταβαλλόμενη κλίση και αιώρηση από τον κατακόρυφο άξονα του τρένου, που μπορούν να πετύχουν τ' αμαξώματά τους στις καμπύλες για αντιμετώπιση των φυγόκεντρων επιταχύνσεων.

Αυτό επιτυγχάνεται χάρις σ' ένα επιταχυνσιόμετρο που τοποθετείται στο εμπρόσθιο φορείο του συρμού και το οποίο μετρά τις εγκάρσιες επιταχύνσεις και μεταδίδει τις πληροφορίες σ' ένα υδραυλικά κινούμενο σύστημα κυλίνδρων κλίσεων, που είναι τοποθετημένο μεταξύ δαπέδου και φορείων των επιβατικών οχημάτων. Υπολογίστηκε ότι έτσι η βελτίωση αντιστάθμισης για πλευρική επιτάχυνση είναι 80%.

Η κλίση του αμαξώματος των οχημάτων tilting έχει προβλεφθεί να τα διατηρεί σε κάθε περίπτωση εντός του ελαχίστου κινηματικού περιτυπώματος των συμβατικών συρμών, όπως αναφέρει η οδηγία FICHE 501-1 της UIC, για ν' αποφεύγεται η ανάγκη κατασκευής δαπανηρών έργων διεύρυνσης του περιτυπώματος των "παλαιών γραμμών" στις οποίες χρησιμοποιούνται οι συρμοί αυτοί.

Τα τρένα τέτοιου τύπου επιφέρουν μια μέση μείωση του δρομολογιακού χρόνου κατά 20-25% σε σχέση με τα συμβατικά τρένα.

### 2.1.1 Πιθανά πεδία εφαρμογής τρένων pendolino στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα, αυτήν την στιγμή κατασκευάζονται πολυδάπανα έργα εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης του κεντρικού άξονα Αθήνας - Θεσ/κης. Κατά τα φαινόμενα, είναι απίθανο να επαναληφθεί αυτό και σε άλλους άξονες, εάν ληφθεί υπ' όψη η

στενότητα των κονδυλίων που προορίζονται για τον σιδηρόδρομο. Έτσι δεν μένει άλλη λύση στον ΟΣΕ παρά να στρέψει την προσοχή του σε αυτή την δοκιμασμένη και πετυχημένη λύση και να εξετάσει σοβαρά το ενδεχόμενο απόκτησης συρμών PENDOLINO για τις γραμμές όπου δεν θα εφαρμοστούν υψηλές ταχύτητες. Τέτοιες γραμμές στην Θεσσαλία είναι η γραμμή Βόλου - Λάρισας και μελλοντικά Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα - Ηγουμενίτσα. Η λύση του PENDOLINO δίνει την δυνατότητα για μια φθηνότερη εκμετάλλευση του σημερινού διαδρόμου και κεντροβαρική εξυπηρέτηση των οικισμών χωρίς να μειωθεί η μέση ταχύτητα και άρα ο συνολικός χρόνος των συρμών.

### 2.1.2 Τι γίνεται στο εξωτερικό

Ο πρώτος συρμός με τέτοια τεχνολογία κυκλοφόρησε στη δεκαετία του '70, πειραματικά στους Ιαπωνικούς σιδηρόδρομους. Στη συνέχεια δρομολογήθηκε από τους Ιταλικούς σιδηρόδρομους στη γραμμή Ρώμη - Ανκόνα, που με μια απόσταση 295 χλμ στο μέγιστο μήκος της σε μονή ηλεκτροκίνητη γραμμή και κλειστές στροφές, καλύπτεταν δρομολογιακά σε 3 ώρες αντί των 4-5 ωρών που ήθελαν άλλα τρένα. Το 1980 κυκλοφορεί το πρώτο TALGO PENDULAR το οποίο όμως ήταν μια ελκόμενη αμαξοστοιχία και όχι αυτοκινήταμαξα. Οι Ιταλοί, Ισπανοί, Σουηδοί, και Ιάπωνες κατασκευαστές τρένων TILTING δικαιώθηκαν την τελευταία δεκαετία και οι παραγγελίες για την κατασκευή αυτού του τύπου συρμών πέφτουν βροχή από διάφορα δίκτυα σε όλο τον κόσμο. Συρμοί τέτοιου τύπου κυκλοφορούν σήμερα στην Ευρώπη στην Ισπανία, Γερμανία, Ιταλία, Σουηδία, Φινλανδία, ενώ η Γαλλία έχει δείξει έντονο ενδιαφέρον για την προμήθεια τέτοιου υλικού για την εξυπηρέτηση των περιφερειακών δικτύων της.

## 2.2 Η επανάσταση του Railbus

Η εφαρμογή ελαφρού τύπου αυτοκινηταμαξών στις περισσότερες περιπτώσεις με άξονες αντί φορείων και με τυποποιημένα δομικά στοιχεία ληφθέντα από τη λεωφορειακή ή την σύγχρονη τροχιοδρομική τεχνολογία και αμαξοποιία, τα επωνομαζόμενα RAILBUSES ("σιδηροδρομικά λεωφορεία") και οι διάφορες παραλλαγές τους, αποτελούν τη βάση στην οποία στηρίχθηκαν όλες οι προσπάθειες για την αναγέννηση των Ευρωπαϊκών τοπικών σιδηροδρόμων. Αυτό συνέβη για λόγους μείωσης τόσο του αρχικού κατασκευαστικού, όσο και του λειτουργικού κόστους των τρένων που εξυπηρετούν τα δίκτυα αυτά. Η τεχνολογία του RAILBUS είναι από παλαιότερα γνωστή χάρη στις θρυλικές Γερμανικές ελαφρές διαξονικές αυτοκινήταμαξες Schienenbus που εξυπηρετούν τοπικές γραμμές όχι μόνο στη Γερμανία αλλά και στην Ισπανία, Αυστρία, Γιουγκοσλαβία, Τουρκία κ.α.

Το RAILBUS έχει χαμηλό κόστος αγοράς που κυμαίνεται σήμερα από 140 έως 450 εκατομ. δρχ./όχημα (απλό ή αρθρωτό) με μία χωρητικότητα μεταξύ 45-140 καθημένα άτομα και 100-250 μαζί με τους ορθίους. Οι μέγιστες ταχύτητες που αναπτύσσει είναι από 80 έως και 120 km/h ενώ έχει υψηλές επιταχύνσεις και επιβραδύνσεις. Οι τελευταίες, που ενισχύονται στα πλέον σύγχρονα οχήματα Railbus από ισχυρή ηλεκτρομαγνητική πέδη όπως του τραμ, αντισταθμίζουν την ικανότητα αντοχής σε πρόσκρουση του πλαισίου. Αυτό το χαρακτηριστικό τα καθιστά ικανά και για κίνηση σε γραμμή τροχιοδρομικού τύπου επί της οδού (street running) με πορεία οφειώς, όπως ακριβώς και το τραμ ή το ελαφρύ μετρό. Μια άλλη σημαντική επίδοσή τους είναι η οικονομικότητα εκμεταλλεύσεως χάρη στη δυνατότητα που έχουν για λειτουργία με μονομελές προσωπικό (one man operation) αλλά κυρίως χάρη στην πολύ μικρή κατανάλωση καυσίμου που τα χαρακτηρίζει. Για παράδειγμα το Railbus της BRE-Leyland, που κατασκευάστηκε το 1980 είχε

κατανάλωση μόλις 0,25 it/km, όταν οι τοπικοί ελκόμενοι συρμοί τους οποίους αντικατέστησε (αποτελούμενοι από μια μηχανή, μια σκευοφόρο και δύο επιβατικά βαγόνια - σύνολο 300 τόννους) είχαν κατανάλωση 5 it/km. Το RAILBUS ανταποκρίνεται σε πληθώρα ελαφρών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών (επαρχιακές γραμμές μικρού μήκους, διακλαδώσεις του κυρίου σιδηροδρομικού δικτύου, μεταφορά δεμάτων και ταχυδρομείου σε αγροτικές περιοχές, ημιαστική συγκοινωνία μεταξύ μικρών πόλεων και κωμοπόλεων κ.λπ).

### 2.3 Αυτοκινητάμαξες και ιδιοκίνητοι συρμοί για φορτία

Η ιδέα της εμπορευματικής αυτοκινηταμάξης δεν είναι νέα και εφαρμόζεται από προπολεμικά σε περιφερειακές και τοπικές γραμμές της Ελβετίας και των ΗΠΑ. Ένα πεδίο εφαρμογής της, είναι η μεταφορά ταχυδρομείου και εμπορευμάτων υψηλής ταχύτητας εκεί όπου ο μικρός όγκος τους καθιστά ασύμφορη τη δρομολόγηση ελκόμενου συρμού. Αυτές οι αυτοκινητάμαξες δύνανται επιπροσθέτως να έλκουν συμβατικές φορτάμαξες και επιβατάμαξες. Ένας αριθμός μάλιστα κρατικών ταχυδρομείων σε χώρες με πυκνό δίκτυο όπως η Βρετανία, η Γαλλία, και οι Κάτω Χώρες διαθέτουν ιδιόκτητες ταχυδρομικές αυτοκινητάμαξες, που μεταφέρουν τον κύριο όγκο του ταχυδρομείου επιφανείας.

Οι εμπορευματικές αυτοκινητάμαξες στελεχώνονται από ένα άτομο, που συνδυάζει τους ρόλους μηχανοδηγού και προϊσταμένου σε σχέση με τα 3-5 άτομα ενός ελκόμενου συρμού. Επίσης έχουν χαμηλότερη ειδική κατανάλωση ενέργειας για μικρά φορτία.

Άλλο ένα βήμα για την ανάκτηση εμπορευματικού έργου σε δευτερεύουσες γραμμές είναι οι ιδιοκίνητες πολλαπλές μονάδες (αυτοκινητάμαξες) μεταφοράς containers 20 και 40 πόδων και swapbodies, που τον καιρό αυτό αναπτύσσονται στη Γερμανία. Αυτές στις μεγάλες αρτηρίες ταξιδεύουν ενωμένες σε μεγάλους συρμούς, μηχανοδηγούμενες από ένα άτομο στην εμπρόσθια μονάδα και αποχωρίζονται σε σταθμούς διακλαδώσεων από όπου παραλαμβάνονται από τοπικούς μηχανοδηγούς, μεμονωμένες για το υπόλοιπο της διαδρομής των. Έτσι εξοικονομούνται χρονοβόροι και δαπανηροί ελιγμοί, σταθμοί διαλογής και πολυέξοδοι τοπικοί εμπορικοί συρμοί. Επίσης, μπορούν να εξυπηρετούνται απ'ευθείας βιομηχανικές παρακαμπτήριες, χωρίς να απασχολείται ο οικείος σταθμός. Οι εμπορευματικές αυτές αυτοκινητάμαξες ονομάζονται CargoSprinters και με την ένταξή τους στο δυναμικό των DB προσδοκείται η αύξηση κατά 50% του εμπορευματικού τους έργου λόγω της μεγαλύτερης ευελιξίας που αυτές προσδίδουν στη "door to door" εξυπηρέτηση και της μεγιστοποίησης της ζώνης επιρροής του δικτύου. Οι μονάδες αυτές φέρουν αυτόματη ζεύξη, διαθέτουν ηλεκτρονικό έλεγχο πεδήσεως (EBAS) που συντελεί στη μείωση των νεκρών χρόνων στους σταθμούς σχηματισμού και αναπτύσσουν μέγιστη ταχύτητα 120 km/h. Για όλους αυτούς τους λόγους εκτιμήθηκε από τους DB ότι η χρήση cargoSprinters αυξάνει τη μέση ταχύτητα σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων "door to door" στα 50-60 km/h. Κάθε μονάδα CargoSprinter καταναλώνει από 15-35% λιγότερη ενέργεια από τα φορτηγά που χρειάζονται για την μεταφορά του ίδιου φορτίου. Κάθε στοιχειώδης συρμός CargoSprinter αποτελείται από 2 τουλάχιστον κινητήρια οχήματα εξοπλισμένα με υποδαπέδιους κινητήρες 265 KW και 5 το πολύ ενδιάμεσα ρυμουλκούμενα οχήματα. Και τα κινητήρια οχήματα φορτώνονται με containers. Οι στοιχειώδεις αυτοί συρμοί στη συνέχεια συνδέονται μεταξύ τους σε μεγάλες αμαξοστοιχίες κορμού.

### 3. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η λειτουργία του Σιδηροδρομικού Δικτύου στην Θεσσαλία έχει μέλλον.

Η Ελλάδα εξελίσσεται σε κόμβο Μεταφορών, μέσω των Διευρωπαϊκών Δικτύων και των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων και Περιοχών Μεταφορών, αλλά και λόγω της γεωπολιτικής της θέσης στα Βαλκάνια και στην Νοτιοανατολική Ευρώπη γενικότερα.

Οι Σιδηρόδρομοι διεθνώς αναβαθμίζονται, εξαπλώνονται και βελτιώνονται τεχνολογικά, προσαρμοζόμενοι στις σύγχρονες ανάγκες και ιδιαίτερα στις ανάγκες των Συνδυσασμένων Μεταφορών

Το Περιφερειακό Δίκτυο της Θεσσαλίας αποτελεί την μόνη εγκάρσια σύνδεση Ανατολής-Δύσης, εξυπηρετεί μια ευρύτατη ενδοχώρα και συνδέεται με τα διεθνή δίκτυα.

Εκτιμούμε ότι τα νέας τεχνολογίας τρένα, που εν συντομία αναλύσαμε σ' αυτή την εισήγηση, μπορούν αποφασιστικά να συμβάλουν στην ανάκτηση της "χαμένης τιμής" των Ελληνικών Σιδηροδρόμων και να δώσουν πραγματική και μακροχρόνια ζωή στο Θεσσαλικό Δίκτυο.

#### Πηγές

Γ. Νάθεναις, Ν. Σμπαρούνης: "Η εισβολή της σταθεράς τροχιάς στο πεδίο εφαρμογής των οδικών μεταφορών". Εισήγηση στο Διεθνές Συνέδριο ΣΕΣ-ΣΦΣ "Οι σιδηροδρομικές μεταφορές το 2000 και μετά", Βόλος, Μάιος 1997.

Γ. Νάθενας "Συμβατική τεχνολογία υψηλών ταχυτήτων - τρένα tilting - pendolino. Παρουσίαση στο περιοδικό ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ, Τεύχος 3, Μάρτιος 1994

Β. Ευμολπίδης "Η ανάπτυξη βελτιωμένων και νέων τμημάτων σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα και η εξυπηρέτηση της Θεσσαλίας.

Χ. Σκυργάννης "Το σιδηροδρομικό Πορθμείο του Βόλου: χρονικό, δυνατότητες, προοπτικές". Εισήγηση στο Διεθνές Συνέδριο ΣΕΣ-ΣΦΣ "Οι σιδηροδρομικές μεταφορές το 2000 και μετά", Βόλος, Μάιος 1997.

Περιοδικό La vie du Rail & des transports, Τεύχος M 1976, Νοέμβριος 1996.

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΟΥ Τ.Ε.Ε. ΜΕ ΘΕΜΑ:

"ΟΣΕ"

10 ΙΟΥΛΙΟΥ 1998

*Ηχος-Γραφή* ΕΠΕ

ΗΧΟΓΡΑΦΗΣΕΙΣ - ΑΠΟΜΑΓΝΗΤΟΦΩΝΗΣΕΙΣ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ  
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΕΙΜΕΝΩΝ  
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗΣ 4 ΚΑΙ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝΟΣ  
155 61 ΧΟΛΑΡΓΟΣ  
ΤΗΛ. 6548568 - 6548667 / FAX 6533534

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΟΥ Τ.Ε.Ε. ΜΕ ΘΕΜΑ:

"ΟΣΕ"

10 ΙΟΥΛΙΟΥ 1998

ΗΧΟΓΡΑΦΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΗΧΟΛΗΠΤΗ: Τ.Ε.Ε.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΕΙΜΕΝΟΥ ΑΠΟ: ΧΡ. ΠΙΝΟΤΣΗ

ΠΑΡΑΒΟΛΗ ΕΛΕΓΧΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΕΙΜΕΝΟΥ ΑΠΟ: Σ. ΓΚΙΟΥΛΗ

ΦΩΤΟΕΚΤΥΠΩΣΗ: Ηχος-Τραφή Ε.Π.Ε.

**ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ**

**ΠΡΑΚΤΙΚΑ**  
**ΗΜΕΡΙΔΑΣ ΟΣΕ**  
**10 Ιουλίου 1998**

**ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ:**... τα εμπορεύματα. Γι αυτό αυτό μπορεί να γίνει σε συνεργασία με το λιμάνι του Βόλου. Ξέρουμε ότι ο Θεσσαλικός Κάμπος παράγει ετησίως γύρω στο ένα με ενάμισι εκατομμύριο τόνους δημητριακά, από αυτά γύρω στους 200.000 τόνους καταλήγουν στο Βόλο, στο κρατικό λιμάνι του Βόλου, κάποιοι άλλοι χιλιάδες τόνοι καταλήγουν σε ιδιωτικά λιμάνια διαφόρων αλευροποιητικώ βιομηχανιών, τα δημητριακά είναι ένα φορτίο, τυπικό φορτίο για το σιδηρόδρομο και πρέπει ο σιδηρόδρομος να το αναλάβει. Δεν πρέπει να δούμε αυτό που βλέπουμε συνέχεια, το σιδηρόδρομο να υποχωρεί σε όλα τα είδη φορτίων στην Ελλάδα. Έχασε τα λιπάσματα, έχασε τα τεύτλα, θα μείνει παρά μόνο μεταφέροντας ζάχαρη. Γι αυτό πιστεύουμε ότι πρέπει να προσπαθήσει αρκετά προς αυτή την κατεύθυνση και αυτό μπορεί να γίνει και σε συνεργασία με το λιμάνι του Βόλου.

Γελειώνοντας, πιστεύω ότι ο σιδηρόδρομος αν αναπροσανατολιστεί και γίνει μια επιχείρηση που προσανατολίζεται στους πελάτες της και όχι μια επιχείρηση που κυκλοφορεί τρένα με τρόπο τέτοιο ώστε να βολεύουν τον ίδιο τον ΟΣΕ, θα μπορέσει τότε πράγματι να προσφέρει στην περιοχή. Επίσης, θα πρέπει οι τοπικές κοινωνίες, εφόσον πράγματι λένε ότι θέλουν το σιδηρόδρομο, να βοηθήσουν προς αυτή την κατεύθυνση. Και αυτή η βοήθεια μπορεί να είναι όπως αυτή της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας που δέσμευσε κάποια κονδύλια για μελέτες, μπορεί να είναι μια πίεση ώστε να ενταχθούν έργα σιδηροδρομικά στα περιφερειακά προγράμματα και όχι να πιέζουν μόνο για οδικά έργα και δεύτερον, να υπάρχει μια πίεση στον ΟΣΕ, ώστε ο ΟΣΕ να προσφέρει πραγματικά έργο ποιότητας προς τους πελάτες και τις κοινωνίες. Να υπάρχει μια πίεση στον ΟΣΕ, οι τοπικές κοινωνίες να ρωτάνε τον ΟΣΕ, να ζητούν από αυτόν να τους πει τα στοιχεία πόσες καθυστερήσεις είχε φέτος, αν όλοι οι επιβάτες

---

εβρισκαν τα εισιτήρια που ήθελαν, αν η προσιφωρά τελικά του προϊόντος που έδινε ο ΟΣΕ στην τοπική κοινωνία ήταν αυτή που έπρεπε.

Πιστεύω τελικά ότι υπάρχει κάποιο μέλλον για τους Θεσσαλικούς Σιδηροδρόμους, αρκεί όλοι να το θελήσουν.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ:** Ευχαριστούμε τον κύριο Λαμιτρόπουλο.

Εχουμε άλλες τρεις εισηγήσεις. Είναι όλοι παρόντες; Νομίζω ναι.

Ο κ. Κυργιάννης έχει στείλει έναν συνεργάτη του, γιατί δεν μπόρεσε να έρθει ο ίδιος. Ας αυτοπαρουσιαστεί ο ίδιος. Το θέμα είναι οι προτάσεις για τη λειτουργική αναβάθμιση του Θεσσαλικού Δικτύου Σιδηροδρόμων.

**ΤΣΙΜΠΛΟΥΛΗΣ:** Ήθελα να καλησπερίσω με τη σειρά μου το ακροατήριο. Να ζητήσω συγνώμη, γιατί ο κ. Κυργιάννης δεν είναι εδώ. Ανειλημμένες υποχρεώσεις σε ένα συνέδριο στα Χανιά τον καλούν εκεί και γι αυτό έστειλε εμένα. Το όνομά μου είναι Τσιμπλούλης Θεόδωρος και είμαι συνεργάτης στο ΔΕΚΑΜ.

Θα μας απασχολήσουν οι συγκεκριμένες προτάσεις για τη λειτουργική αναβάθμιση του Θεσσαλικού Δικτύου και θα προσπαθήσουμε να δείξουμε πώς θα υπάρξει μια ανάπτυξη βελτιωμένων και νέων τμημάτων αυτού του σιδηροδρομικού δικτύου και θα δείξουμε πώς θα μπορούσε να γίνει εξυπηρέτηση της Θεσσαλίας με το σιδηρόδρομο.

Γνωρίζουμε ότι κατά τη νεότερη ελληνική ιστορία και μετά τη δεκαετία του '50 οι σιδηροδρομικές μεταφορές άρχισαν να περιθωριοποιούνται χάνοντας συνεχώς τη σημασία τους σε σχέση με τις οδικές πάντα μεταφορές. Έτσι, η διατήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής με τη μορφή και τα χαρακτηριστικά της αρχής του αιώνα σε σχέση με τη διαρκή ανάπτυξη του οδικού δικτύου, οδήγησαν σταδιακά στη συρρίκνωση του ρόλου του σιδηροδρόμου.

Ειδικότερα, γνωρίζουμε ότι στην περιοχή της Θεσσαλίας οι συνθήκες οι οποίες επικρατούν στο σιδηροδρομικό δίκτυο



.....

χαρακτηρίζονται από πολύ περιορισμένες ταχύτητες λειτουργίας, συγκεκριμένα στο τμήμα Παλαιοφάρσαλα - Βόλος - Καλαμπάκα είναι περίπου μεγίστη 60 χιλιόμετρα, ενώ στο τμήμα Βόλος - Λάρισα είναι 100 χιλιόμετρα μόνο.

Υπάρχει μέτρια ποιότητα υπηρεσιών στα οχήματα, στους σταθμούς, στις μετεπιβάσεις και πολύ λίγα δρομολόγια όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές.

Τέλος, σε πολλά τμήματα του δικτύου και ειδικότερα στο Βόλος - Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα, η γραμμή βρίσκεται σε κατάσταση ανάλογη με τις πρώτες λειτουργίες της και οι παρεμβάσεις και επενδύσεις που έχουν γίνει είναι λιγοστές και αφορούν μόνο τη συντήρηση της υποδομής και το τροχαίο υλικό. Έτσι, η διασφάλιση συνθηκών που θα επιτρέψουν στο Θεσσαλικό Δίκτυο να ποκτήσει οντότητα πραγματικού δικτύου εξαρτάται από τους εξής παράγοντες:

1. Το έργο της διαπλάτυνσης της γραμμής Παλαιοφάρσαλα - Καλαμπάκα και αφορά τη διαπλάτυνση της γραμμής μήκους 80 χιλιομέτρων, η οποία σήμερα όμως παραμένει με σχετικά μικρή κίνηση και όπως ακούσαμε και από τους προλαλήσαντες έχει ανασταλεί η λειτουργία της.
2. Απαιτεί μεγάλες καθυστερήσεις και μετεπιβίβαση επιβατών και φορτίων από την κανονική στη μητρική γραμμή. Έτσι, η πλήρης αναβάθμιση της γραμμής με ηλεκτροκίνηση, σύγχρονη σηματοδότηση και ταχύτητες που θα μπορούσαν να αγγίξουν τα 150 και τα 160 χιλιόμετρα και η προμήθεια του καινούριου υλικού θα μπορούσε να κριθεί απαραίτητη για την αναβάθμισή της.
3. Τέλος, έχουμε τον εκσυγχρονισμό των γραμμών Λάρισα - Βόλου και Βόλου - Παλαιοφάρσαλων, με την εξασφάλιση ταχυτήτων 120 και 150 χιλιομέτρων και με παράλληλη ηλεκτροκίνηση και σηματοδότηση.

Πρέπει να αναφερθεί ότι η δυνατότητα επέκτασης του δικτύου από

την Καλαμπάκα προς την Κοζάνη και την Ηγουμενίτσα, γεγονός που θα επιτρέψει τη διακίνηση σιδηροδρομικών transit φορτίων από Δυτική Ευρώπη προς Μέση Ανατολή, μέσω των λιμανιών της Ηγουμενίτσας και του Βόλου, θα αναδείξει αυτή τη γραμμή.

Θεωρείται απαραίτητη η λειτουργία ενός νέου λιμανιού στην Ηγουμενίτσα για την εξυπηρέτηση των σιδηροδρομικών φορτίων, ενώ αντίστοιχη υποδομή υπάρχει στο λιμάνι του Βόλου, όμως έμεινε αναξιοποίητη λόγω αδυναμίας των Σύριων από την άλλη πλευρά να κατασκευάσουν την υποδομή στο λιμάνι της Λαττάκειας στη Συρία.

Ιδιαίτερα για το σιδηροδρομικό πορθμείο του Βόλου, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε τα εξής:

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές φορτίων από την Ευρώπη προς τη Μέση Ανατολή γίνονται ανέκαθεν από τη σιδηροδρομική γραμμή που διασχίζει την Τουρκία. Γνωρίζουμε ότι η γραμμή αυτή και οι διακλαδώσεις προς Συρία, το Ιράκ, το Ιράν, το Λίβανο και την Ιορδανία και τα προβλήματα του υπάρχοντος δικτύου με τις σημαντικές δυσχέρειες που προκαλούνται στις μεταφορές είναι γνωστά και έχουν εδώ και πάρα πολλά χρόνια απασχολήσει όλους όσοι ασχολούνται με τις μεταφορές στην περιοχή.

Ετσι, τα σιδηροδρομικά πορθμεία χρησιμοποιούνται εδώ και πάρα πολλά χρόνια τόσο στη Βαλτική Θάλασσα όσο και στον Εύξεινο Πόντο με σχετικά καλά αποτελέσματα. Η χρήση τους αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς και η ενίσχυση των σιδηροδρομικών μεταφορών απέναντι στις περιβαλλοντικά επιβαρυντικές οδικές μεταφορές και αυτό αποτελεί πάγια πολιτική τόσο της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και των άλλων ευρωπαϊκών χωρών.

Η λειτουργία της Ελλάδας ως χώρας διαμετακόμισης μεταξύ της Κεντρικής Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής έχει κατ' επανάληψη συζητηθεί και αναλυθεί. Ετσι, με το άνοιγμα των αγορών του Εύξεινου Πόντου ανοίγεται και ένας νέος θαλάσσιος δρόμος. Και ο οποίος είναι τόσο παλιός όσο η Αργοναυτική Εκστρατεία προς τους παρευξείνιους

αυτούς λιμένες.

Σε αυτό λοιπόν το πλαίσιο εντάχθηκε και συνεχίζει να εντάσσεται ο λιμένας του Βόλου σε ανατολική διαμετακομιστική και εξαγωγική πύλη στο εθνικό σύστημα λιμένων. Σε αυτό το πλαίσιο ο ΟΣΕ και οι υπόλοιπες λιμενικές και γενικότερες αρχές του Βόλου επέδειξαν και συνεχίζουν να επιδεικνύουν μεγάλο ενδιαφέρον για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και εν προκειμένω στη λειτουργία του σιδηροδρομικού πορθμείου.

Τέλος, θα πρέπει να επισημανθεί εδώ για ακόμα μια φορά η ένταξη του σιδηροδρομικού άξονα Ηγουμενίτσας - Καλαμπάκας - Παλαιοφαρσάλων - Βόλου στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο.

Μπορούμε να δούμε εδώ τη θέση που έχει ο Παλαιοφάρσαλος σε σχέση με την υπόλοιπη Θεσσαλία, είναι στο κέντρο και είναι ακριβώς πάνω στον άξονα που περνάει από την Αθήνα μέχρι τη Θεσσαλονίκη.

Και στη διαφάνεια αυτή θα μπορούσαμε καλύτερα να δούμε τη θέση που έχει η γραμμή Βόλου - Παλαιοφαρσάλου και ίσως Ηγουμενίτσας και τη σύνδεση η οποία θα μπορούσε να επιτευχθεί με τα υπόλοιπα δίκτυα της Ευρώπης μέσω Ιταλίας.

Αλλά πώς θα μπορούσαμε να αναβαθμίσουμε τον άξονα αυτό; και συγκεκριμένα το Σιδηροδρομικό Δίκτυο Θεσσαλίας; Αυτό είναι απλό. Με τη χρήση τροχαίου υλικού νέας τεχνολογίας. Εδώ θα μπορούσα να σας δείξω κάποιους τέτοιους συρμούς, όπως υπάρχουν αυτή τη στιγμή στην Ευρώπη. Βλέπουμε συγκεκριμένα, είναι κάποιες αμαξοστοιχίες στη Γαλλία, ένα τροχαίο υλικό τύπου tilting όπως λέγεται, το οποίο χρησιμοποιείται τα τελευταία περίπου 15 χρόνια. Βλέπουμε, είναι μια αμαξοστοιχία πάνω η οποία συνδέει τη Ρώμη με το Μιλάνο με μέγιστες ταχύτητες 250 χιλιομέτρων την ώρα, ενώ κάτω βλέπουμε μια ανάλογη αμαξοστοιχία η οποία λέγεται Σεσαλπίνο και με μέγιστη ταχύτητα 200 χιλιομέτρων την ώρα συνδέει τη Ρώμη με Μιλάνο και με Ελβετία.

Η αύξηση λοιπόν της ταχύτητας των συμβατικών σιδηροδρομικών συστημάτων επιτυγχάνεται με την ηλεκτροκίνηση, στη βελτίωση στη

σηματοδότηση, στη γραμμή, καθώς και στην τεχνολογία του νέου υλικού, γι αυτό εδώ διακρίνουμε δύο περιπτώσεις: βελτιώσεις που οδηγούν σε αύξηση της μέγιστης λειτουργικής ταχύτητας στα 160 και τα 220 χιλιόμετρα την ώρα, ενώ σε βελτιώσεις που οδηγούν σε ακόμα υψηλότερες ταχύτητες, ακόμα και 300 χιλιόμετρα, αλλά που προϋποθέτουν απόλυτη συμβατότητα παραμετρών γραμμής, εξοπλισμού, τροχαίου υλικού, ανιχνευτών, επικοινωνιών και συστημάτων σηματοδότησης.

Κοινό χαρακτηριστικό των ανωτέρω περιπτώσεων είναι το γεγονός ότι το συγκεκριμένο τροχαίο υλικό που χρησιμοποιείται σήμερα δεν θα μπορούσε να πιάσει αυτές τις ταχύτητες αν δεν το επέτρεπαν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της γραμμής. Επειδή λοιπόν οι περισσότερες γραμμές στην Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο έχουν κατασκευαστεί προπολεμικά, με πολύ χαμηλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, απαιτήθηκαν τεράστια κονδύλια και δύσκολα τεχνικά έργα, προκειμένου είτε να βελτιωθούν οι παλαιές χαράξεις των γραμμών με αύξηση της οριζοντιογραφικής ακτίνας καμπυλότητας, η οποία να αυξάνει περίπου στα 2.000 μέτρα, ή και να κατασκευαστούν ακόμα και νέες γραμμές τριών ταχυτήτων με οριζοντιογραφικές ακτίνες καμπυλότητας περίπου 4.000 μέτρων, που θα επέτρεπουν ταχύτητες μέχρι και 200 χιλιόμετρα, ενώ για μεγαλύτερες ακτίνες φτάνουμε στα 250 και 300 χιλιόμετρα την ώρα.

Όπως είπαμε λοιπόν, ήταν απαραίτητη η ανάπτυξη κάποιων καινούριων σιδηροδρομικών συστημάτων, τα οποία είναι τα τρένα τύπου πεντολίνο ή tilting όπως βλέπουμε εδώ.

Ξέρουμε πάντοτε ότι δεν είναι πάντοτε εφικτό και οικονομικά σκόπιμο να αναπτυχθούν σε αρκετές χώρες οι γραμμές υψηλών ταχυτήτων. Για το λόγο αυτό τα τελευταία 15 χρόνια εφαρμόζεται μια νέα τεχνολογία σιδηροδρομικού υλικού, τα οποία είναι τα λεγόμενα τρένα με αιωρούμενο αμάξωμα, ή όπως αλλιώς συνηθίζεται να λέγεται τρένα πεντολίνο ή και tilting.

Τα τρένα αυτά είναι σχεδιασμένα να παίρνουν τις στροφές

ασφαλώς με σημαντικά μεγαλύτερη ταχύτητα από ότι τα συμβατικά τρένα, χωρίς όμως να ενοχλούνται οι επιβάτες. Έτσι, αυξάνεται εδώ σημαντικά η μέση εμπορική τους ταχύτητα και κατ' επέκταση η ανταγωνιστικότητά τους, αφού μειώνουν αισθητά το χρόνο διαδρομής, χρησιμοποιώντας τις υπάρχουσες γραμμές. Με όσο δυσμενή γεωγραφικά χαρακτηριστικά και αν έχουν αυτές. Ξέρουμε επίσης ότι αυτό είναι το μεγαλύτερο πλεονέκτημα που διαθέτουν αυτά τα τρένα, ότι δηλαδή δεν χρειάζεται να γίνουν τεράστια δαπανηρά έργα πολιτικού μηχανικού για να γίνει οριζοντιογραφική βελτίωση χαράξεων των υπάρχουσών γραμμών. Έτσι, χρησιμοποιούν την υπάρχουσα υποδομή ως έχει, ενώ το κόστος ενός τέτοιου συρμού είναι συγκρίσιμο με το κόστος ενός συμβατικού τρένου υψηλής ταχύτητας ή το πολύ πολύ 20% ακριβότερο, αν πρόκειται για μια αυτοκινητάμαξα μικρών και μέσων αποστάσεων.

Έτσι, τα τρένα tilting οφείλουν τις ειδικές τους ικανότητες στη μεταβαλλόμενη κλίση και αιώρηση από τον κατακόρυφο άξονα του τρένου που μπορούν να πετύχουν τα αμαξώματα στις καμπύλες και έτσι να αντιμετωπίζουν τις φυγόκεντρες επιταχύνσεις. Αυτό συνήθως επιτυγχάνεται με επιταχυνσιόμετρα τα οποία τοποθετούνται στο εμπρόσθιο φορτίο του συρμού και το οποίο μετράει τις εγκάρσιες επιταχύνσεις και μεταδίδει τις πληροφορίες σε υδραυλικά κινούμενα συστήματα κυλίνδρων κλίσεων και τα οποία είναι τοποθετημένα στο δάπεδο των φοριών. Υπολογίστηκε έτσι ότι η βελτίωση αντιστάθμισης για μια πλευρική επιτάχυνση είναι περίπου της τάξης του 80%.

Στα τρένα τέτοιου τύπου η μέση μείωση του δρομολογιακού χρόνου είναι περίπου 20 και σε μερικές πειρατώσεις και 25%.

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι εδώ στην Ελλάδα θα υπήρξαν κάποια πιθανά σημεία εφαρμογής τέτοιων τρένων πεντολίνο και γνωρίζουμε ότι αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα κατασκευάζονται πολυδάπανα έργα εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης του κεντρικού άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης. Κατά τα φαινόμενα όμως είναι απίθανο να επαναληφθεί αυτό και σε άλλους άξονες, αν ληφθεί υπόψη η στενότητα των κονδυλίων

---

που προορίζονται για το σιδηρόδρομο.

Ετσι, δε μένει άλλη λύση στον ΟΣΕ απο το να στρέψει την προσοχή του στη δοκιμασμένη και επιτυχημένη λύση για να εξετάσει σοβαρά το ενδεχόμενο απόκτησης συρμών πεντολίνο για τις γραμμές που θα εφαρμοστούν ψηλές ταχύτητες. Τέτοιες γραμμές στη Θεσσαλία είναι η γραμμή Βόλου - Λάρισας, η οποία ακόμα και αν αποκτήσει χαρακτηριστικά ταχύτητας μέχρι και 150 χιλιομέτρων την ώρα, όπως λέει ο ΟΣΕ, εν τούτοις θα υπάρχουν κάποια σημεία, όπως το κομμάτι μεταξύ Βόλου - λατομείου, το οποίο έχει μια αρκετά δύσκολη χάραξη και υπάρχουν ταχύτητες εκεί το πολύ μέχρι 80 χιλιόμετρα στα οποία θα μπορούσε να δώσει λύση αυτό το τρένο.

Ετσι, με τον τρόπο αυτό γίνεται η δυνατότητα για μια φθηνότερη εκμετάλλευση του σημερινού διαδρόμου με κεντροβαρική εξυπηρέτηση των οικισμών, χωρίς όμως να μειωθεί η μέση ταχύτητα και άρα ο συνολικός χρόνος των συρμών.

Τι γίνεται όμως στο εξωτερικό. Όπως σας έδειξα εδώ, έχουμε δύο δείγματα τέτοιων τρένων. Το πρώτο είναι το πεντολίνο πρώτης γενιάς, ενώ το άλλο είναι δεύτερης γενιάς. Θα πούμε κάποια ιστορικά γι αυτούς τους συρμούς.

Ετσι λοιπόν, ο πρώτος συρμός με μια τέτοια τεχνολογία κυκλοφόρησε στη δεκαετία του '70 πειραματικά στους Ιαπωνικούς Σιδηροδρόμους.

Στη συνέχεια δρομολογήθηκε από τους Ιταλικούς Σιδηροδρόμους στη γραμμή Ρώμη - Αγκόνα, που σε μια απόσταση 295 χιλιομέτρα στο μήκος της και με μονή ηλεκτροκίνητη γραμμή και κλειστές στροφές καλύπτονταν δρομολογιακά μόνο σε τρεις ώρες, αντί των 4, 5-5 ωρών που ήθελαν τα υπόλοιπα τρένα.

Το 1980 κυκλοφορεί στην Ισπανία το λεγόμενο talgo pedular, το οποίο όμως δεν ήταν παρά μόνο μια ελκόμενη αμαξοστοιχία και όχι αυτοκινητάμαξα, όπως βλέπουμε στα παραδείγματα εδώ.

Στο τέλος Ιταλοί, Ισπανοί, Σουηδοί και Ιάπωνες κατασκευαστές

τρένων tilting δικαιώθηκαν, γιατί κατά την τελευταία δεκαετία οι παραγγελίες για την κατασκευή τέτοιου τύπου συρμών στην Ευρώπη και γενικότερα στον κόσμο αρχίζουν και πέφτουν βροχή. Ετσι, τέτοιου τύπου συρμοί κυκλοφορούν σήμερα στην Ευρώπη σε διάφορα δίκτυα, όπως είναι στην Ισπανία, στη Γερμανία, στην Ιταλία, στη Σουηδία, στη Φιλανδία, ενώ η Γαλλία έχει δείξει έντονο ενδιαφέρον για την προμήθεια τέτοιου υλικού για την εξυπηρέτηση των περιφερειακών δικτύων.

Θα σας δείξω κάποιους άλλους τέτοιους συρμούς.

Όπως βλέπουμε εδώ, είναι η ταχεία αμαξοστοιχία η οποία έχει κυκλοφορήσει εδώ και περίπου ένα χρόνο και συνδέει το Τορίνο με τη Λυόν και το Παρίσι με 250 χιλιόμετρα και διαθέτει χαρακτηριστικά τύπου tilting όπως σας εξήγησα. Προβλέπεται η γενίκευση αυτού του δρομολογίου και σε άλλες γραμμές μεταξύ Ιταλίας και Γαλλίας όχι μόνο σε αυτή τη σύνδεση δηλαδή.

Ενώ εδώ θα σας δείξω ένα πολύ επιτυχημένο δείγμα τέτοιου συρμού στη Σουηδία, είναι το περίφημο X2000, το οποίο όμως έχει δοκιμαστεί και σε άλλα δίκτυα πριν τελικά υιοθετηθεί από τους Σουηδούς, όπως από το δίκτυο της AMTRAK στην Αμερική και πραγματικά εκεί έκλεψε την παράσταση.

Όμως, για το δίκτυο της Θεσσαλίας δεν θα επιμείνουμε μόνο στην ύπαρξη τέτοιων συρμών. Θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν και κάποια άλλα είδη συρμών, τα οποία όμως αφορούν καθαρά τοπικές μετακινήσεις και είναι τα λεγόμενα rail-bus, όπως προανέφερε προηγουμένως ο ομιλητής από την Αθήνα. Ετσι, η εφαρμογή ελαφρού τύπου αυτοκνηταμαξών στις περισσότερες περιπτώσεις με άξονες αντιφορίων και με τυποποιημένα δομικά στοιχεία ληφθέντα από τη λεωφορειακή και τη σύγχρονη τροχιοδρομική τεχνολογία και αμαξοποιία, τα λεγόμενα rail-bus και οι διάφορες παραλλαγές τους αποτελούν τη βάση στην οποία στηρίχθηκαν όλες οι προσπάθειες για την αναγέννηση των ευρωπαϊκών τοπικών σιδηροδρόμων και γιατί όχι; και του Θεσσαλικού Δικτύου εδώ στην Ελλάδα. Αυτό συνέβη για κόστος μείωσης τόσο του αρχικού

κατασκευαστικού όσο και του λειτουργικού κόστους των τρένων αυτών.

Η λειτουργία λοιπόν των rail-bus είναι από παλαιότερα γνωστή χάρη στις γερμανικές ελαφρές διαξονικές αυτοκινητάμαξες sienenbus που εξυπηρετούν τοπικές γραμμές. Αλλά όχι μόνο στη Γερμανία, αλλά και στην Ισπανία, στην Αυστρία, στη Γιουγκοσλαβία και στην Τουρκία.

Εδώ βλέπουμε το πώς είναι ένα τέτοιο rail-bus, το εσωτερικό του. Εδώ η ντιζελοκίνητη, αλλά μπορεί να υπάρξει και σε ηλεκτροκίνητη έκδοση. Τα rail-bus έχουν ένα πολύ χαμηλό κόστος αγοράς, το οποίο κυμαίνεται από 140 έως 450.000.000 δραχμές, ενώ οι ταχύτητές τους κυμαίνονται από 80-120 χιλιόμετρα την ώρα. Χαρακτηρίζονται από οικονομία εκμεταλλεύσεως, διότι δίνουν τη δυνατότητα σε λειτουργία με μονομελές προσωπικό και κυρίως με πολύ μικρή κατανάλωση καυσίμου.

Τέλος, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε το γεγονός ότι αν θέλαμε να έχουμε κάποια αύξηση του μεταφορικού έργου, θα επιμείναμε σε μεταφορά φορτίων με αυτοκινητάμαξες και με ιδιοκίνητους συρμούς για φορτία, όπως έχει αναπτυχθεί αυτή τη στιγμή στην Ελβετία και στις ΗΠΑ. Εδώ βλέπουμε κάποιο τέτοιο παράδειγμα. Στη Γερμανία τουλάχιστον όπου τα οποία έχουν εφαρμοστεί δαπανούν 15-35% λιγότερη ενέργεια από τα αντίστοιχα φορτηγά τα οποία χρειάζονται για τη μεταφορά του ίδιου φορτίου, ενώ είναι πολύ οικονομικότερα όσον αφορά τη χρησιμοποίηση του προσωπικού.

Από εδώ βλέπουμε ότι η λειτουργία ενός σιδηροδρομικού δικτύου στη Θεσσαλία έχει κάποιο μέλλον. Η Ελλάδα εξελίσσεται σε ένα κόμβο μεταφορών μέσω των Διευρωπαϊκών Δικτύων και των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων και περιοχών μεταφορών. Αλλά λόγω της γεωπολιτικής της θέσης στα Βαλκάνια και στη Ν.Α. Ευρώπη γενικότερα, αυτό μπορεί να αναδυθεί καλύτερα.

Οι σιδηρόδρομοι διεθνώς αναβαθμίζονται, εξαπλώνονται και βελτιώνονται τεχνολογικά, ενώ προσαρμόζονται στις σύγχρονες ανάγκες και ιδιαίτερα στις ανάγκες των συνδυασμένων μεταφορών.

Το περιφερειακό δίκτυο της Θεσσαλίας αποτελεί τη μόνη εγκόρσια



σύνδεση Ανατολής - Δύσης, ενώ εξυπηρετεί μια ευρύτατη ενδοχώρα και συνδέεται με τα διεθνή δίκτυα. Εκτιμούμε ότι με τα νέας τεχνολογίας τρένα, όπως σας έδειξα πριν, θα μπορούσαμε αποφασιστικά να συμβάλουμε στην ανάκτηση της χαμένης τιμής των Ελληνικών Σιδηροδρόμων και να δώσουμε πραγματικά μια πραγματική και μακρογρόνια ζωή στο Θεσσαλικό Δίκτυο.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ:** Έχουμε ακόμα δύο εισηγήσεις. Παρακαλώ τον κύριο Δαμίγο και στην συνέχεια τον κ. Κώτσια εκ μέρους της ΕΡΓΟΣΕ.

Ο κ. Δαμίγος είναι γνωστός φίλος του τρένου, πρόεδρος του τοπικού συλλόγου Φίλων του Τρένου του Πηλίου και παλιός σιδηροδρομικός.

**ΔΑΜΙΓΟΣ:** Κύριε πρόεδρε, κύριε αντιδήμαρχε,

Ο σύλλογός μας αισθάνεται την ανάγκη να σας ευχαριστήσει για την πρόσκληση αυτή να ακουστεί και η φωνή η δική μας, που από πολλά χρόνια έχει την ευαισθησία για το τρενάκι του Πηλίου, αλλά όχι μόνο, γιατί η ευαισθησία αυτή επεκτείνεται και στο σύνολο των συγκοινωνιών και γενικότερα στο σιδηρόδρομο.

Βέβαια, από ότι έμαθα, είχε μια περιπέτεια αυτή η ημερίδα, διότι ήταν να γίνει στα Γιάννενα, εν συνεχεία στην Καλαμπάκα και με δική σας επιμονή έγινε στο Βόλο. Αυτό είναι μία πρόσθετη ευαισθησία την οποία εμείς οφείλουμε να την τονίσουμε ιδιαίτερα, διότι συμβαίνει ο Βόλος να έχει μια παράδοση με το σιδηρόδρομο και θα μπορούσε κάλλιστα, όπως έχω πει και άλλη φορά, να λέγεται Σιδηροδρομόπολις, επειδή έρχονται και φεύγουν τρένα με τρία διαφορετικά πλάτη: 0, 60, ενός μέτρου και 1, 44 μ.

Προτού όμως μπω στο θέμα το κύριο, το οποίο έχω δηλώσει ότι έχει σχέση με τη διατήρηση της γραμμής Βελεστίνου - Παλαιοφαρσάλου, ήθελα να πω δύο λόγια επί τροχάδην για αυτό το επαναστατικό μέσο συγκοινωνίας που λέγεται σιδηρόδρομος.

---

Από τότε που άρχισε να λειτουργεί ο σιδηρόδρομος, δηλαδή από το 1825, όταν ο Εντουαρντ Χιζ χρηματοδότησε ένα σιδηροδρομικό δίκτυο 45 χιλιομέτρων από μία τελειοποιημένη μηχανή του Στέφενσον και η ταχύτητα ήταν τότε 32 χιλιόμετρα με ένα ελκόμενο φορτίο 40 τόνων. Ήταν πραγματικά μια επανάσταση, μια επανάσταση συγκοινωνιακή η οποία πολεμήθηκε αγρίως από το κατεστημένο το μεταφορικό εκείνης της εποχής. Πάντα υπάρχουν τέτοια, αλλά η αντίσταση δεν κράτησε πολύ, διότι η ωφελιμότητα του έργου του σιδηροδρόμου ήταν τόσο μεγάλη, τόσο κραυγαλέα που ατόνισαν οι πέντες και κυριάρχησε ο σιδηρόδρομος.

Βλέπουμε μία φρενήρη τάση από όλα τα κράτη να στρώνουν γραμμές και να δημιουργούν σιδηροδρόμους, διότι ο σιδηρόδρομος ωφέλησε πάρα πολύ στη βιομηχανία, στα γράμματα, στις τέχνες και σε όλο το κοινωνικό σύνολο.

Είχε μία διαδρομή ο σιδηρόδρομος περί τα 80 χρόνια και είχε ένα μονοπώλιο, ένα μονοπώλιο με μηχανές - κινητήρες του ατμού, θα μπορούσαμε να πούμε ότι ήταν η ρομαντική εποχή του ατμού, αλλά παρά το γεγονός ότι ήταν μηχανές κατώτερες από αυτές που υπάρχουν σήμερα, ήταν όμως μία εποχή την οποία θυμόμαστε με πολλή - πολλή στοργή και αγάπη.

Αυτό διήρκησε μεγάλο χρονικό διάστημα, μέχρι την εποχή που ο ανήσυχος Ντίζελ έβαλε προς τον κινητήρα του της εσωτερικής καύσεως και παρουσιάστηκε ένας σοβαρός ανταγωνιστής, ακούγοντας στο όνομα αυτοκίνητο. Αυτός ο ανταγωνιστής άρχισε να καταβροχθίζει κατά κυριολεξία το μεταφορικό έργο του σιδηροδρόμου, επιβητικό και εμπορευματικό.

Όμως, ο σιδηρόδρομος δεν στάθηκε αδρανής. Προσαρμόστηκε, ντιζελοποιήθηκε και άρχισε ένας ανταγωνισμός ίσος προς ίσον και δεν σταματάει εκεί ο σιδηρόδρομος, ηλεκτροκινείται και γίνεται η τελειότερα μορφή κινήσεως αμαξοστοιχιών με το μικρότερο κόστος, διότι, όπως γνωρίζετε, η μετατροπή της θερμικής ενέργειας από μία ηλεκτράμαξα

είναι το 80% εν σχέσει με μία ντιζελάμαξα των 40% κι με μία ατμάμαξα του 20%. Αντιλαμβάνεται ο καθένας ότι η ηλεκτροκίνηση των σιδηροδρόμων με ηλεκτρισμό, με παράλληλη χάραξη πεδινή και διπλή γραμμή, είναι ένας σιδηρόδρομος ανταγωνιστικός, ένας σιδηρόδρομος που μπορεί να παλέψει και να σταθεί, παρά το γεγονός ότι υπάρχουν και άλλα μεταφορικά μέσα τα οποία εκσυγχρονίστηκαν και δεν μπορούν να το φτάσουν.

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι στην τελευταία σύσκεψη στην Ενωμένη Ευρώπη, που φρόντισαν να βρουν ένα μέσο το οποίο θα εξυπηρετήσει την Ενωμένη Ευρώπη, χερσαίο μέσο, αποφάνθηκαν όλοι ότι είναι ο σιδηρόδρομος, διότι έχει ένα τρίπτυχο οικονομία - ασφάλεια - σεβασμό προς το περιβάλλον. Αυτά είναι τρία ακαταμάχητα στοιχεία που κουβαλάει μαζί του ο σιδηρόδρομος και κανείς δεν μπορεί να τον ανταγωνιστεί.

Αυτά λίγα λόγια για την ιστορία, τη διαδρομή του σιδηροδρόμου και τι προσέφερε σε τοπική και παγκόσμια κλίμακα.

Όμως, εδώ έχουμε ένα πρόβλημα το οποίο μας απασχολεί. Έχουμε μία αγωνία, έχουμε ένα θέμα που λέγεται Θεσσαλικός Σιδηρόδρομος, που αποτελεί ένα κομμάτι του ΟΣΕ το οποίο προπολεμικά και μέχρι το '60 λειτουργούσε σαν εταιρία. Ήταν ένα τμήμα το οποίο είχε μέχρι το 1940 και μέχρι την ιστορική αποστολή του στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο που κουβάλησε τα στρατευμένα παιδιά στο μέτωπο, ήταν μία εταιρία που είχε όλα τα χαρακτηριστικά μιας αποδοτικής και ανταγωνιστικής εταιρίας. Δυστυχώς αυτό το τμήμα δεν εκσυγχρονίστηκε, δεν βελτιώθηκε και το μεταφορικό έργο καίτοι υπάρχει πήγε σε άλλες μεταφορές, στο αυτοκίνητο, αυτό είναι ευνόητο. Και φτάνουμε σήμερα στην αποφράδα ημέρα της 29ης του περασμένου μηνός να βλέπουμε ένα σιδηρόδρομο ο οποίος προσέφερε σε αυτή την περιοχή, σε αυτή την πόλη του Βόλου, τον έκανε ένα Βόλο από 20.000 κατοίκους από τότε που ιδρύθηκε ο σιδηρόδρομος, να τον φτάσει σε αυτό το ποσοστό που είναι σήμερα, συμβάλλοντας σε πολλά πράγματα.

---

Τι έγινε όμως όταν οι κεφαλαιούχοι της εποχής εκείνης αποφάσισαν να φτιάξουν το σιδηρόδρομο στην περιφέρεια εκείνη; Ούτε πολιτικοί παράγοντες ούτε στρατιωτικοί ούτε τοπικιστικά ενδιαφέροντα υπήρχαν. Υπήρχε όμως κάτι άλλο. Υπήρχε το συμφέρον. Οι κεφαλαιούχοι της εποχής κινήθηκαν εκείνη την εποχή από δύο πόλεις: το λιμάνι του Βόλου και το σιτοβολώνα της Ιταλίας που τελευταίως το 1889 είχε απελευθερωθεί από τους Τούρκους.

Με αυτά τα στοιχεία ξεκινάμε και φτιάχνουν ένα σιδηρόδρομο, αλλά τον έφτιαξαν το σιδηρόδρομο με εύρος ένα μέτρο και αυτή είναι η αχίλλειος πτέρνα και αυτή είναι η αγωνία του σημερινού προσωπικού και της πόλης του Βόλου, ας μη γελιομάστε, ο σιδηρόδρομος είναι μια μεγάλη επιχείρηση και όταν η πόλις του Βόλου υποφέρει εμπορικά, βιομηχανικά από έλλειψη χρημάτων, ένας καλός αιμοδότης ήταν και ο σιδηρόδρομος και οι σιδηροδρομικοί που μετατίθενται σήμερα. Αυτό όμως εμβόλιμα το λέω για να μπω και στη συνέχεια του θέματος.

Ήταν λοιπόν τότε και φτιάξανε το σιδηρόδρομο αυτό, διότι δεν υπήρχε γειτνιαζουσα γραμμή από 1, 44 για να ενωθεί. Δεύτερον, οι δαπάνες της υποδομής και επιδομής ήταν πολύ λιγότερες από εκείνη του ενός και 1, 44. Τρίτον, η εκμετάλλευσις της λειτουργίας ενός τρένου με 1, 44 θα άφηνε ενεργειακή δραστηριότητα του τρένου αυτού ανάλογη με τις ανάγκες που υπήρχαν. Θα ήταν ζημιογόνο. Ήταν λοιπόν σωστή η απόφαση τότε, διότι οι κεφαλαιούχοι βάζουν χρήματα, θέλουν να κερδίσουν. Δεν μπορούσαν να βάλουν χρήματα παραπάνω και να κερδίζουν λιγότερα.

Φτάσαμε όμως σήμερα. Από τότε πέρασαν πολλά χρόνια. Και είναι γεγονός ότι πάλι το λιμάνι του Βόλου και η Θεσσαλία αποτελούν τους ίδιους πόλους για τη διατήρηση της γραμμής Βελεστίνου - Παλαιοφαρσάλου. Γιατί; Ακούστε. Οι πόλεμοι που υπάρχουν και γίνονται σήμερα στα Βαλκάνια και στη Μέση Ανατολή κάποτε θα λήξουν. Είναι ευχή όλων και γίνεται γιγαντιαία προσπάθεια να λήξει αυτό το μακελιό. Και όταν θα σταματήσουν οι πόλεμοι, αυτά τα ερείπια τα οποία υπάρχουν

θα κληθούν κάποιοι να τα ανοικοδομήσουν και ο προοδευμένος βορράς με τη βιομηχανία, η κεντρική Ευρώπη θα στείλει και προσωπικό και μηχανές και εργοστάσια. Όμως μεταφορείς αυτών των βαρέων αντικειμένων μόνο ο σιδηρόδρομος είναι.

Γιατί το λέω αυτό. Διότι αν καταργήσουμε τη γραμμή Βελεστίνου - Παλαιοφαρσάλων, θα συμβε το εξής. Η συχνότητα των αμαξοστοιχιών που θα έρχεται από την Ευρώπη και θα οδεύει προς Βόλο για το λιμάνι του Βόλου, το οποίο θα το προτιμήσουν οι Ευρωπαίοι όχι γιατί μας αγαπούν, αλλά διότι το λιμάνι του Βόλου έχει πλεονεκτήματα, είναι το τέταρτο λιμάνι της Ελλάδας και έχει τρία πλεονεκτήματα: α) είναι στο κέντρο των θαλασσιών ακτών, β) είναι η κοντινότερη διαδρομή προς τη Μέση Ανατολή και γ) έχει τεράστιο αποθηκευτικό χώρο. Αυτά τα πλεονεκτήματα το καθιστούν το λιμάνι πόλο έλξεως των τερματικών αμαξοστοιχιών της Ευρώπης. Και ερωτώ: Όταν σε συνδυασμό με τη γραμμή Ηγουμενίτσας - Καλαμπάκας - Βόλου που θα φέρει άλλα προϊόντα από την Ευρώπη, που θα συνδέσει τη Δυτική Θεσσαλία, Μακεδονία με τα γεωργικά, κτηνοτροφικά, δασικά προϊόντα και τα μεταλλεύματα της Πτολεμαΐδος και αν προσθέσω και έναν τρίτο άξονα που έχουν γίνει μελέτες, ότι θα μπορούμε μέσα στη Νότιο Αλβανία και από εκεί θα μπαίνουν και θα βγαίνουν εμπορεύματα, γιατί θα γίνουν επενδύσεις στην Αλβανία, αντιλαμβάνεστε ότι η γραμμή Βελεστίνου - Παλαιοφαρσάλων είναι αναγκαία και θα έλεγα ότι αποτελεί έμμεσα μία γραμμή διπλή για την αποσυμφορηση των αμαξοστοιχιών που θα καταλήγουν στο Βόλο. Διότι η Λάρισα δεν έχει αποθηκευτικό χώρο, το Μιζούρλο δεν επαρκεί, όπως ξέρετε, έχω κάνει σαράντα χρόνια σιδηροδρομικός, έχω οδηγήσει τρένα και τρένα και ξέρω από πιθαμή προς πιθαμή όλη την Ελλάδα, όλους τους λιμένες, όλους τους σταθμούς και ως εκ τούτου έχω ιδίαν γνώμην. Είναι λοιπόν αναγκαίο η γραμμή αυτή να διατηρηθεί.

Θέλετε να σας πω εμβόλιμα και κάτι άλλο; Όταν πλέον οι επαγγελίες ότι θα γίνει εκτροπή του Αχελώου και ο κάμπος αυτός θα αρδευθεί από τα νερά αυτά, αυτός ο σιτοβολώνας που θα αλλάξει όψη

καλλιέργειας, θα γίνει Καλιφόρνια της Ελλάδος και τα οπωροκηπευτικά τα οποία θα χρειαστεί να μεταφερθούν στην Ευρώπη θα χρειάζονται ένα μεταφορέα γρήγορο και να είναι ικανός να μεταφέρει αυτά σε καλές τιμές. Να λοιπόν γιατί όχι μόνο δεν πρέπει να καταργηθεί, αλλά να διαπλατυνθεί αυτή η γραμμή και εν πάση περιπτώσει είναι και η αγωνία των εργαζομένων. Ας μην το θεωρούμε αυτό σαν παροουχίδα, ας μην το παρακάμπουμε αυτό, διότι είναι πολύ σημαντικό, 200 οικογένειες αγωνιούν, είναι μια κατάσταση που πρέπει να την προσεγγίσουμε και αυτή, γιατί σκεφτείτε να βρισκόμασταν εμείς στη θέση αυτών των ανθρώπων. Διότι από αυτό το βήμα όταν κάναμε μία ημερίδα, αν θυμάστε, κύριε πρόεδρε, και είχαν έρθει εδώ για τις συγκοινωνίες του 2000, κάποιος υπεύθυνος του ΟΣΕ είπε ότι μιλάμε για τη γραμμή Παλαιοφαρσάου - Βελεστίνου από τοπικιστική βάση. Δεν είναι έτσι. Διότι αν γίνει αυτό, όπως λένε και οι γιατροί, πρέπει να προλαμβάνουμε και όχι να θεραπεύουμε. Διότι αυτή τη στιγμή αδιαφορούμε για το τι θα γίνει μετά 10 χρόνια που θα γίνουν αυτά που σας είπα, με αποτέλεσμα τότε να τρέχουμε, να φτιάχνουμε τη γραμμή αυτή η οποία θα στοιχίσει πάρα - πάρα πολλά χρήματα. Είναι λοιπόν αναγκαίο να διατηρηθεί για τους λόγους τους οποίους σας είπα, δεν θέλω να σας κουράσω άλλο, το αντικείμενο εξαντλήθη. Ο κύριος καθηγητής, ο οποίος είπε με νόημα και με επιστημονικές μελέτες, πραγματικά με ενθουσίασε, διότι έφερε επί τάπητος την αναγκαιότητα, εγώ είπα μια περιγραφή, μία εμπειρική τάση την οποία έχω, αλλά ο σιδηρόδρομος επειδή είναι και η βιτρίνα ενός ευνομούμενου κράτους και μέσα στη βιτρίνα αυτή ο σιδηρόδρομος έχει περίοπτο θέσιν και θα πρέπει να προσέξουμε ιδιαίτερα.

Η πόλις του Βόλου στο σιδηρόδρομο χρωστάει πολλά πράγματα. Όπως σας είπα και στην αρχή, οφείλει την ανάπτυξη του και οποισδήποτε θα πρέπει όλοι εμείς και συγχαίρω το Επιμελητήριο, διότι δεν είναι η πρώτη φορά που κάνει αυτή την ενέργεια και όλους τους φορείς, οι οποίοι θα πρέπει να σταθούν δίπλα στο θεσσαλικό σιδηρόδρομο, διότι μετά από 120 χρόνια ευδόκιμης και - ας το πούμε έτσι - μιας προσφοράς

που εγώ θα ήθελα να το προσωποποιήσω και να πω ότι ήταν ένας δυναμικός άνθρωπος που έδωσε πνοή σε αυτή την πόλη, να τον θανατώνουμε εν ψυχρώ σήμερα και να καθόμαστε όλοι ψυχροί σφυρίζοντας αδιάφορα.

Λοιπόν, το Επιμελητήριο είναι άξιο συγχαρητηρίων και θα παρακαλέσω αυτές τις ενέργειες να τις κάνει ξανά και ξανά, να ταρακουνηθούν οι υπεύθυνοι και να μην υποβαθμίζουν μία περιοχή η οποία έχει ανάγκη της συμπαράστασής.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ:** Ευχαριστούμε τον κ. Δαμίγο.

Καλώ στο βήμα τον κ. Κώτσια, μέλος του Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ, είναι θυγατρική του ΟΣΕ όπως ξέρετε, να μας κάνει μια παρουσίαση της πορείας του επενδυτικού προγράμματος του ΟΣΕ και της σημερινής κατάστασης του σιδηροδρομου στην Ελλάδα γενικά. Τον ευχαριστούμε που μπήκε στον κόπο να έρθει από την Αθήνα, παρότι συνεδρίαζε σήμερα το Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ.

**ΚΩΤΣΙΑΣ:** Κύριε πρόεδρε, αγαπητοί φίλοι,

Θεωρώ πολύ υπεύθυνη τη στάση του Τεχνικού Επιμελητηρίου του Βόλου, το οποίο έχει αποδείξει και άλλες φορές ότι προσπαθεί και μάχεται και για τη διατήρηση του σιδηροδρόμου στην περιοχή της Θεσσαλίας, για όλους τους λόγους που ανέπτυξαν οι προλαλήσαντες και γλαφυρότατα ο πρόεδρος των Φίλων του Σιδηροδρόμου του Βόλου και βέβαια να υπάρξει ένα εκσυγχρονισμένο δίκτυο και αναπτυγμένο δίκτυο συνολικά στη χώρα μας. Βέβαια εγώ οφείλω να πω ότι είμαι μέλος του Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ - εκπρόσωπος των εργαζομένων εκεί και βέβαια η πρωτοβουλία είναι προσωπική σήμερα να είμαι εδώ και να αναπτύξω κάποιες απόψεις, που δυστυχώς οι απόψεις που θα σας αναπτύξω θα μας βγάλουν λίγο από το όραμα που μας έδωσαν οι προηγούμενοι ομιλητές και θα μας προσγειώσουν λίγο στη σημερινή πραγματικότητα και η σημερινή πραγματικότητα για το σιδηρόδρομο δεν είναι και τόσο

ευχάριστη, δεν είναι και τόσο καλή.

Ξέρετε, αγαπητοί φίλοι, ότι μέσα στις επιχειρήσεις του ευρύτερου δημόσιου τομέα οι οποίες βρίσκονται σήμερα υπό εξυγίανση, είναι και ο σιδηρόδρομος. Αυτή λοιπόν η εξυγιαντική παρέμβαση βρίσκεται αυτή τη στιγμή που μιλάμε σε πλήρη εξέλιξη.

Έχει εκπονηθεί ένα επιχειρηματικό σχέδιο από την ΠΛΑΝΟΣΕ, μία εταιρία η οποία βρίσκεται στο σιδηρόδρομο πάνω από μία πενταετία και το επιχειρηματικό αυτό σχέδιο φαίνεται πως το έχει υιοθετήσει πλήρως η σημερινή διοίκηση του Οργανισμού και το έχει υποβάλει στην κυβέρνηση για έγκριση.

Αυτό λοιπόν το επιχειρηματικό σχέδιο προβλέπει τη συρρίκνωση του σιδηροδρόμου κατά περίπου 700 χιλιόμετρα. Προβλέπει επίσης τη μείωση του προσωπικού μέχρι το 2002 κατά 2.527 άτομα και κατά 1.317 άτομα μέχρι το 2004, με τελικό σκοπό το έτος 2007 οι εργαζόμενοι στο σιδηρόδρομο να μην ξεπερνούν τις 7.500. Εδώ βέβαια θα πρέπει να πούμε ότι δεν διευκρινίζεται σαφώς με ποιο τρόπο μέσα από το επιχειρηματικό σχέδιο και την ακολουθούμενη πολιτική θα εφαρμοστεί αυτή η μείωση του προσωπικού σε αυτό το χρονικό διάστημα και βέβαια δεν έχει αποκλειστεί και το ενδεχόμενο των απολύσεων στο προσεχές μέλλον.

Με βάση λοιπόν αυτό το επιχειρηματικό σχέδιο, η διοίκηση του Οργανισμού παρέδωσε τους κανονισμούς, το Γενικό Κανονισμό Προσωπικού, το Γενικό Κανονισμό Ωρών Εργασίας και Αναπαύσεως του Προσωπικού, τον Κανονισμό Δευτερευουσών Απολαβών για να υπάρξουν διαπραγματεύσεις και να διαμορφωθούν αυτοί οι κανονισμοί με βάση το επιχειρηματικό σχέδιο και στις εξυγιαντικές παραμέτρους που έχει βάλει η κυβέρνηση. Περισσότερο να πω ότι αυτοί οι κανονισμοί αφαιρούν δικαιώματα και κατακτήσεις των εργαζομένων όχι βέβαια συντεχνιακές, όπως κακώς λέγεται για να παρασύρεται η κοινή γνώμη και δημιουργούν τις προϋποθέσεις για το πέρασμα ακραίων πολιτικών, όπως είναι το κλείσιμο γραμμών, όπως είναι οι απολύσεις των εργαζομένων κλπ.



Ετσι λοιπόν, και μέσα από το επιχειρηματικό σχέδιο της ΠΛΑΝΟΣΕ τονίζεται αυτό, ότι ολόκληρο σχεδόν το δίκτυο της Πελοποννήσου, εφόσον αρχίσει και εφαρμόζεται αυτή η πολιτική και ήδη έχει αρχίσει και εφαρμόζεται σας πληροφορώ, θα κλείσει. Όπως επίσης, δυστυχώς και για το πρόεδρο που τόσο γλαφυρά τοποθετήθηκε εδώ, θα κλείσει και η γραμμή του Βόλου - Βελεστίνου, η γραμμή της Στυλίδας και άλλες γραμμές, πέρα βέβαια από το γεγονός ότι καταργεί το οκτάωρο στους εργαζόμενους και τους επαναφέρει σε συνθήκες εργασίας του 1926.

Εμείς σαν εργαζόμενοι στο σιδηρόδρομο αντιδρούμε να μην περάσει αυτή η πολιτική, όπως αντιδράσαμε να μην κλείσει το Σιδηροδρομικό Δίκτυο Παλαιόφαρσάλων - Καλαμπάκας, αλλά να γίνουν δύο πράγματα: ή να γίνει αποξήλωση και να στρωθεί η καινούρια γραμμή με ταυτόχρονη κίνηση του τρένου και βέβαια αυτό απορρίφθηκε γιατί, όπως είπαν οι ειδικοί, της ΕΡΓΟΣΕ: το κόστος θα ήταν της τάξεως των 5-8 δις επιπλέον και εν πάση περιπτώσει, αφού αυτό δεν πέρασε και το έβαλε και κάποιος σμιλητής εδώ προηγουμένως σαν ερώτημα, τους πρότεινε και η Ομοσπονδία και το σωματείο εδώ το τοπικό, τους πρότεινε να υπάρξει η εκμετάλλευση αυτής της γραμμής, με τη δρομολόγηση λεωφορείων. Και βέβαια ο ΟΣΕ στα πλαίσια αυτής της εξυγιαντικής πολιτικής απέρριψε και αυτό το σχέδιο.

Βλέπουμε λοιπόν, αγαπητοί φίλοι, ότι ο οδοστρωτήρας της ΟΝΕ συμπαρασύρει στο πέρασμά του το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, βορά και αυτό στην καταπολέμηση των ελλειμμάτων και του δημοσίου χρέους, τα οποία η κυβέρνηση θέλει να φέρει στα μέτρα του προγράμματος σύγκλισης της ελληνικής οικονομίας με τις οικονομίες των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και βέβαια, αγαπητοί φίλοι, το να θέλει η κυβέρνηση να μειώσει τα ελλείμματα και να χαμηλώσει το δημόσιο χρέος, αυτό είναι μια θεμιτή πολιτική. Ο τρόπος όμως που ειλικρινά δ'άλεξε να το κάνει στο σιδηρόδρομο είναι λανθασμένος και οδηγεί στην εξαφάνιση από τη χώρα μας του σιδηροδρομικού δικτύου, χωρίς υπερβολή. Σε μία εποχή βέβαια που στην Ευρωπαϊκή Ένωση βελτιώνουν

τα σιδηροδρομικά τους δίκτυα και τα τρένα τους συναγωνίζονται τα αεροπλάνα σε αποστάσεις των 300 και 400 χιλιομέτρων.

Περαιτέρω να σας πω ότι εδώ και ενάμιση χρόνο ο εκσυγχρονισμός σαν πολιτική και η ανάπτυξη του δικτύου έχουν εγκαταλειφθεί. Ίσως δεν πιστεύουν ότι ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη είναι εκείνα τα δύο μέτρα που δραστικά συμβάλλουν και στην καταπολέμηση του ελλείμματος και στη μείωση της επιβάρυνσης του κρατικού προϋπολογισμού με επιδοτήσεις προς το σιδηρόδρομο. Δεν μιλάει κανείς πλέον ούτε σε κυβερνητικό επίπεδο ούτε σε επίπεδο ΟΣΕ, ενώ πριν μερικά χρόνια είχαν γίνει αρκετές ημερίδες και εδώ στο Βόλο είχε γίνει για τη σιδηροδρομική Εγνατία, η οποία πράγματι θα μας συνδέσει με το κεντρικό δίκτυο της Ευρώπης και αυτή η σύνδεση θα φέρει την αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών που, όπως πολύ σωστά τονίστηκε, για να υπάρχει σιδηρόδρομος πρέπει να υπάρχουν και εμπορευματικές μεταφορές, γιατί χωρίς εμπορευματικές μεταφορές δεν μπορεί να υπάρχει σιδηρόδρομος. Οι επενδύσεις εκτός του κυρίως άξονος, αν αφαιρέσουμε δηλαδή την επένδυση η οποία γίνεται εδώ...

(αλλαγή κασέτας)

### **Β' πλευρά**

**ΚΩΤΣΙΑΣ:** (συνεχίζει)... είχε συζητηθεί να μην προχωρήσει ο εκσυγχρονισμός αυτής της γραμμής, αν αφαιρέσουμε λοιπόν αυτή την επένδυση η οποία γίνεται σε αυτό το κομμάτι το περιφερειακό του δικτύου, δεν υπάρχουν άλλες επενδύσεις στο περιφερειακό δίκτυο παρά όλες οι επενδύσεις είναι συγκεντρωμένες στον κύριο άξονα, από Κορίνθο έως Ιδωμένη. Και αυτός είναι και ο σιδηρόδρομος του μέλλοντος. Ίσως μερικοί λυπούνται, αλλά αυτή είναι η πραγματικότητα. Ο σιδηρόδρομος του μέλλοντος είναι από την Κορίνθο μέχρι την Ιδωμένη με ηλεκτροκίνηση κλπ και ίσως, αργότερα όμως μετά το 2005, και μέχρι την Πάτρα.

Επειδή αυτή είναι η πολιτική η οποία έχει αρχίσει να εφαρμόζεται και επειδή αυτή η πολιτική δυστυχώς έχει κόστος για εκείνον που την

εφαρμόζει, δεν λένε την αλήθεια, να πούνε δηλαδή ότι εμείς κλείνουμε το δίκτυο της Πελοποννήσου κλείνουμε τη γραμμή Αργούς - Τριπόλεως, κλείνουμε τη γραμμή Καλαμάτας - Πύργου κλπ, αλλά χρησιμοποιούν την εξής λογική για να αποπροσανατολίσουν.

Όπως ξέρετε, πέρυσι είχε υπογραφεί οικονομική συμφωνία μεταξύ ΟΣΕ και δημοσίου. Στην οικονομική συμφωνία τακτοποιείται και το ζήτημα του ελλείμματος και βέβαια το κράτος αναλαμβάνει την επιδότηση των γραμμών εκείνων οι οποίες και με τα σημερινά δεδομένα έχουν ελλείμματα, αλλά για λόγους εθνικούς, για διάφορους λόγους πάντως σημαντικούς πρέπει να διατηρηθούν.

Στις συσκέψεις που έχουν γίνει στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας η μεν διοίκηση του ΟΣΕ ζητάει την επιδότηση για αυτές τις γραμμές, προκειμένου να συνεχίσει τη λειτουργία τους, η κυβέρνηση δεν δίνει την επιδότηση, βγαίνει προς τα έξω και λέει ότι εμείς δεν θα επιδοτήσουμε αυτές τις γραμμές, δεν αναγνωρίζουμε την οικονομική συμφωνία που η ίδια η κυβέρνηση είχε υπογράψει πριν ένα χρόνο, αλλά δεν σκεφτόμαστε να κλείσουμε καμία γραμμή ούτε να απολύσουμε κανέναν σιδηροδρομικό.

Αυτό τι σημαίνει. Ότι θα αφεθούν και αφήνονται καθημερινά οι γραμμές να κλείσουν μόνες τους. Να έρθει δηλαδή μια στιγμή σαν ώριμο φρούτο να πουν ότι "ξέρετε κάτι; η γραμμή αυτή δεν μπορεί να συνεχιστεί, η άλλη γραμμή δεν μπορεί να συνεχιστεί", όπως ακριβώς έγινε και το σχέδιο της ΠΛΑΝΟΣΕ, η οποία ΠΛΑΝΟΣΕ δεν έλαβε υπόψη της δεδομένα που θα δημιουργηθούν με έναν έστω υποτυπώδη εκσυγχρονισμό αυτών των γραμμών. Αλλά έλαβε υπόψη της δεδομένα που υπάρχουν σήμερα. Πέρα βέβαια από το γεγονός ότι το σχέδιο της ΠΛΑΝΟΣΕ είναι διάτρητο σε ορισμένα σημεία σαν και αυτό που προτείνει το κλείσιμο της γραμμής Στυλίδας - Λαμίας - Αθηνών, λέγοντας εκεί ότι το κόστος είναι μεγάλο και δυσβάσταχτο για τον Οργανισμό, ενώ είναι αποδεδειγμένο ότι αυτή η γραμμή είναι κερδοφόρα γραμμή. Βέβαια στη συνολική εκμετάλλευση του ΟΣΕ αυτό δεν μπορεί να φανεί, αλλά αυτή η γραμμή ειδικά τουλάχιστον από τον όγκο της μεταφοράς πάνω από 50%

μεταφορά είναι κερδοφόρα γραμμή. Και όμως, προτείνουν και αυτή τη γραμμή να την κλείσουν και βέβαια εδώ θα μπορέσει ο καθένας να το συνδέσει με τις διάφορες πιέσεις οι οποίες κατά καιρούς έχουν ασκηθεί προς διάφορες κατευθύνσεις από διάφορες άλλες οικονομικές ομάδες, όπως είναι οι λεωφορειούχοι κλπ. Ενα άλλο το οποίο συνιστά την εγκατάλειψη κάθε προοπτικής εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης είναι και το γεγονός το προηγούμενο Δ.Σ. του ΟΣΕ είχε εγκρίνει με την προτροπή της κυβέρνησης την υλοποίηση προγραμματικών συμφωνιών ύψους 350 δις δραχμών. Μέσα σε αυτές τις προγραμματικές συμφωνίες ήταν και τρένα tilting για τις γραμμές της Πελοποννήσου κλπ, ήταν τροχαίο υλικό και όλα τα υλικά που απαιτούνται, ώστε ο ΟΣΕ απρόσκοπτα να μπορεί να λειτουργεί για μία δεκαετία. Αυτές τις προγραμματικές συμφωνίες δεν έχει δώσει η κυβέρνηση το ok να υπογραφούν οι συμβάσεις για να αρχίσουν να υλοποιούνται αυτές οι προγραμματικές συμφωνίες. Καταλαβαίνετε λοιπόν ότι χωρίς τροχαίο υλικό δεν μπορούμε να έχουμε και σιδηρόδρομο. Αλλά και η εκτέλεση του επενδυτικού προγράμματος στον κύριο άξονα, και αυτή κινδυνεύει.

Και θα σας πω πώς. Αυτή τη στιγμή πράγματι υπάρχει ένα πολύ μεγάλο πρόγραμμα που εξελίσσεται. Περιλαμβάνει αυτό πολύ μεγάλα τεχνικά έργα, όπως είναι η σήραγγα του Καλλιδρομου - εννέα χιλιόμετρα, η σήραγγα του Πλαταμώνα, η σήραγγα των Τεμπών, η ηλεκτροκίνηση της γραμμής Αθηνών - Θεσσαλονίκης - Ιδωμένης. Η κατασκευή ηλεκτροστασίου στη Θεσσαλονίκη, η ανέγερση σταθμού διαλογής και άλλων εγκαταστάσεων στο Θρυάσιο Πεδίο. Και πλήθος άλλα μικρότερα έργα τα οποία βέβαια είναι σημαντικά έργα και για την εθνική οικονομία και για τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρόμου σε αυτό το κομμάτι.

Τι συμβαίνει όμως εδώ. Εδώ έχουμε γρήματα, το ποσό ανέρχεται σε 481, 8 δις δραχμές, όλο το επενδυτικό πακέτο. Για να τελειώσει το επενδυτικό πακέτο, χρειαζόμαστε τουλάχιστον άλλα 273, 3 δις δραχμές. Στις τελευταίες συσκέψεις που έγιναν με τη συμμετοχή και του ΟΣΕ στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας άρχισαν να μεταφέρονται έργα τα οποία

είναι στο επενδυτικό πρόγραμμα, αλλά δεν υπάρχουν οι πιστώσεις στο υποτιθέμενο - και λέω υποτιθέμενο γιατί δεν το έχουμε δει ακόμα - απλά φηρολογείται, πακέτο Σαντέρ. Αν λοιπόν υπάρξει τρίτο πακέτο από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τότε μόνο θα υλοποιηθούν και τα υπόλοιπα έργα στην κύρια γραμμή. Καταλαβαίνετε τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι και ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη η οποία έχει αρχίσει να γίνεται δεν θα τελειώσει ούτε στην κύρια γραμμή.

Υστερα λοιπόν από όλα αυτά που ανέφερα, αγαπητοί φίλοι, κύριε πρόεδρε, βγαίνει το συμπέρασμα αβίαστα ότι η κυβέρνηση τουλάχιστον για τώρα έχει κάνει τις επιλογές της σχετικά με το σιδηρόδρομο. Δεν την ενδιαφέρει η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός ολοκλήρου του δικτύου. Ο σιδηρόδρομος γι αυτήν αρχίζει από την Αθήνα, ίσως από την Κόρινθο και καταλήγει στα σύνορα, περνώντας από τη Θεσσαλονίκη και τίποτα περισσότερο. Αλλά βέβαια αυτή η λογική είναι αντίθετη και με τις προσδοκίες του ελληνικού λαού που είναι χρήστης του σιδηρόδρομου και τον αγαπάει το σιδηρόδρομο και το αποδεικνύει καθημερινά αυτό και των εργαζομένων, που θέλουν να δουν το τρένο να επεκτείνεται και σε άλλες περιοχές, όπως είναι η Ηπειρος, η Αιτωλοακαρνανία, στα υπόλοιπα τμήματα της Δυτικής Μακεδονίας και να συνδέεται φυσικά με το σιδηρόδρομο της Κεντρικής Ευρώπης. Και βέβαια οι εργαζόμενοι επιθυμούν και την κατασκευή αυτού που είχαν υποσχθεί άλλωστε, αλλά τώρα δεν υπάρχει στις μελέτες, προαστειακού δικτύου στην Αθήνα υψηλών προδιαγραφών, εφάμιλλου αναλόγων δικτύων ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων.

Βρισκόμαστε λοιπόν μπροστά σε αυτή την κατάσταση. Δυστυχώς θα πρέπει να την αντιμετωπίσουμε όσοι αγαπάμε το σιδηρόδρομο. Και εμείς σαν εργαζόμενοι όχι μόνον επειδή από εκεί συντηρούμεθα εμείς και οι οικογένειές μας, αλλά επειδή πράγματι τον αγαπάμε το σιδηρόδρομο, θα πρέπει να διαμορφωθεί λοιπόν ένα πλατύτερο, ένα ευρύ μέτωπο κοινωνικό θα έλεγα που να συμπεριλάβει πολλές δυνάμεις μέσα, με τους εργαζόμενους στο επίκεντρο όλης αυτής της προσπάθειας, ώστε

να ανατρέψουμε αυτές τις λογικές και να μπορέσουν φυσικά να νίνουν τουλάχιστον στο απώτερο μέλλον πραγματικότητα αυτά τα όσα όμορφα ειπώθηκαν εδώ.

Τελειώνοντας θέλω να πω για το δίκτυο, ειδικά για τη γραμμή Παλαιοφάρσαλου - Καλαμπάκας. Σήμερα στο Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ περάσαμε τις ενστάσεις για τη δεύτερη εργολαβία του ενός δις δραχμών που περιλαμβάνει την υποδομή σε τμήματα της γραμμής τα οποία θα αποξηλωθούν. Ήδη ο εργολάβος για την αποξήλωση έχει εγκατασταθεί. Και βέβαια αφού τελειώσουν τα τεύχη δημοπράτησης, γίνει η διακήρυξη κλπ, έχουμε προβλήματα με τη διακήρυξη της της μεγάλης εργολαβίας. Υπολογίζαμε ότι η διακήρυξη της μεγάλης εργολαβίας θα γίνει μέχρι τέλος Ιουνίου αρχές Ιουλίου, δεν έχει προχωρήσει ακόμα, ίσως στο επόμενο Δ.Σ. της ΕΡΓΟΣΕ την ξεναφέρουν - όλα αυτά όμως συνιστούν καθυστερήσεις και μας βγάζουν από το πρόγραμμα. Η διακήρυξη λοιπόν, αφού τελειώσουν όλα αυτά, περί το Νοέμβριο θα γίνει ο διαγωνισμός, εκεί τοποθετούνται τα πράγματα, για την επιδομή της γραμμής πλέον από τον Παλαιοφάρσαλο μέχρι την Καλαμπάκα. Αυτό το λέω, γιατί μπήκε εδώ και για λόγους πληροφρειακούς, επειδή όλους τους ενδιαφέρει άμεσα να προχωρήσει πολύ γρήγορα η γραμμή αυτή, μπήκε εδώ το θέμα και βέβαια είναι σίγουρο ότι οι προθεσμίες οι οποίες έχουν τεθεί του 18μηνου, με τους ρυθμούς που προχωρούμε σήμερα δεν νομίζω ότι θα κρατηθούν αυτές οι προθεσμίες δυστυχώς. Και εκεί πρέπει να υπάρξει και κάποιο ανάλογο ενδιαφέρον και από το ΤΕΕ πιστευω.

Ευχαριστώ πάρα πολύ για την ευκαιρία που μου δώσατε.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ:** Ευχαριστούμε τον κ. Κώτσια.

Μετά από 2, 5 ώρες εισηγήσεων νομίζω ότι είμαστε αρκετά κουρασμένοι όλοι. Θα δώσουμε όμως κάποιο χρόνο για μια συζήτηση, για ερωτήσεις διευκρινιστικές σε αυτά που ειπώθηκαν και αυτά που δεν ειπώθηκαν και σύντομες ενδεχομένως παρεμβάσεις κάποιων που θα το ήθελαν.

Παρακαλώ, ποιος θα ήθελε να ρωτήσει κάτι; Να διευκρινίσουμε κατ' αρχήν πρόγματα που είναι αδιευκρίνιστα και μικρές παρεμβάσεις μετά από 2, 5 ώρες. Το να δώσουμε το λόγο να μιλήσουν και κάποιοι ακόμα και να επαναλάβουν θέματα τα οποία έχουν ειπωθεί, δεν θα ήταν χρήσιμο.

**ΠΥΡΓΙΔΗΣ:** Ήθελα να κάνω μια ερώτηση στον κ. Κώτσια, μια σχετική ενημέρωση. Θα ηλεκτροκινηθεί το κομμάτι Θεσσαλονίκη - Αθήνα. Στο κομμάτι Λιανοκλάδι - Δομοκός που έχει ένα μεγάλο κόστος και το οποίο δεν προβλέπεται να γίνει σε αυτή τη φάση, όσον αφορά την ηλεκτροκίνηση έχει αποφασιστεί από την ΕΡΓΟΣΕ τι θα γίνει;

...: Έχουν ξεκαθαριστεί θέματα στρωτήρων, επιδομής γενικά για τη γραμμή Παλαιοφαρσάλου - Καλαμπάκας;

Και δεύτερον, αν έχετε κάποια ενημέρωση για την πορεία των πολύ μεγάλων έργων, δηλαδή της σήραγγας του Καλλιδρόμου και για τη γραμμή Αθηνών - Κορίνθου μιας και είστε εδώ, να μας πείτε τι θα στρωθεί εκεί πέρα.

**ΚΩΤΣΙΑΣ:** Για τη γραμμή Λιανοκλαδίου - Δομοκού. Κοιτάξτε, δεν έχει παρθεί μια συγκεκριμένη απόφαση. Κατ' αρχάς δεν υπάρχουν χρήματα σήμερα, ούτε έχει τελειώσει η μελέτη γι αυτό το κομμάτι, γίνεται τώρα η μελέτη αυτή.

Επομένως, αυτό το κομμάτι εκσυγχρονιζόμενης όλης της υπόλοιπης γραμμής και με τη σήραγγα του Λιανοκλαδίου θα συνεχίσει να παραμένει. Και η άποψη η οποία διατυπώνεται χωρίς να έχει ληφθεί μιὰ απόφαση είναι ότι θα ηλεκτροκινηθεί και αυτό το κομμάτι, διότι δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά. Το υπάρχον τμήμα. Βέβαια υπάρχει μία εργολαβία της τάξεως των 2-2, 5 δις νομίζω, η οποία σήμερα μεταφέρθηκε από το ΟΣΕ στην ΕΡΓΟΣΕ για την ανακαίνιση, δηλαδή θα γίνει μια ανακαίνιση αυτού του τμήματος, συνολικά του τμήματος Τιθώρεας - Δομοκού και ειδικότερα Λιανοκλαδίου - Δομοκού. Αυτά είναι μέχρι τώρα που προβλέπονται. Μάλλον κατά 80% θα ηλεκτροδοτηθεί το

τμήμα αυτό με την παλιά χάραξη.

(ερώτηση χωρίς μικρόφωνο)

**ΚΩΤΣΙΑΣ:** Από μία συζήτηση η οποία είχε γίνει στο Δ.Σ., γιατί ενώ δεν είμαι τεχνικός, αλλά από μία συζήτηση η οποία είχε ειπωθεί ότι γίνεται και μάλιστα έχουν αρχίσει να κάνουν και κάποια έργα εκεί με προοπτική την ηλεκτροκίνηση.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ:** Για το Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα;

**ΚΩΤΣΙΑΣ:** Υπάρχει πρόβλημα με τους στρωτήρες. Δηλαδή εκεί έγινε το μπέρδεμα στη διακήρυξη, γιατί το εργοστάσιο που θα κατασκευάσει τους στρωτήρες θα είναι αυτόνομο. Δηλαδή θα δώσεις μια προσφορά η οποία μπορεί να υποδεικνύει για πολλούς, για τρες-τέσσερις κοινοπραξίες το ίδιο εργοστάσιο που θα κατασκευάσει τους στρωτήρες και έχει αρχίσει μια προσπάθεια να ανοίξουν εδώ εργοστάσια τα οποία υπήρχαν, να επαναλειτουργήσουν εργοστάσια και στη Μαγνησία της κατασκευής στρωτήρων, ναι. Δηλαδή θα δώσουν προσφορά και για τους στρωτήρες μέσω της προμήθειάς τους από ένα εργοστάσιο κατασκευής στρωτήρων, η οποία μπορεί να είναι και στις προσφορές των άλλων. Δηλαδή να δώσει μια κοινοπραξία προσφορά για στρωτήρες από το εργοστάσιο π.χ. Μαγνησίας, μπορεί και η άλλη κοινοπραξία, εκεί γίνεται όλη η αυτή, δεν έχει λυθεί βέβαια αυτό το θέμα ακόμα, γι αυτό και καθυστερεί και η διακήρυξη. Και γι αυτό το θέμα έχει καθυστερήσει η διακήρυξη, όπως έχει καθυστερήσει η διακήρυξη και για το λόγο ότι δεν υπάρχουν εταιρίες οι οποίες έχουν το know how στην επιδομή της γραμμής. Ελληνικές εταιρίες εννοώ. Ξένες βέβαια υπάρχουν. Εκεί λοιπόν προσπαθούμε να βρούμε τη χρυσή τομή μας, ώστε να μην αποκλείονται ελληνικές εταιρίες από αυτή την ιστορία. Αυτά τα δύο σημεία δηλαδή ήταν τα πιο σημαντικά που μας ανάγκασαν να ζητήσουμε να ξαναέρθει η διακήρυξη αναμορφωμένη.

Είχατε κάνει κάποια άλλη ερώτηση που δεν απήντησα;

(ερώτηση χωρίς μικρόφωνο)



**ΚΩΤΣΙΑΣ:** Η σήραγγα του Κολλιδρόμου έχει αρχίσει η προετοιμασία του εργοταξίου κλπ, δεν ξέρω κατά πόσον έχουν αρχίσει οι κύριες εργασίες. Βέβαια έχει μία καθυστέρηση, είχε μάλλον πριν ενάμισι μήνα μία καθυστέρηση, που είχε γίνει συζήτηση στο Διοικητικό Συμβούλιο, της τάξεως των 2, 5 μηνών.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ:** Ο κ. Βερίλης έχει το λόγο που μπήκε στον κόπο να έρθει από την Καρδίτσα.

**ΒΕΡΙΛΗΣ:** Θα ήθελα να σας ρωτήσω το εξής. Κατ' αρχήν είμαι από την Καρδίτσα. Γιατί εμείς τουλάχιστον στη Δυτική Θεσσαλία θα πρέπει αυτή την περίοδο να είμαστε στενοχωρημένοι, τη στιγμή που γίνεται η διαπλάτυση, συντάσσονται οι μελέτες μέχρι τα Γιάννενα, αν δεν κάνω λάθος, και συζητείται η σύνταξη των μελετών μέχρι την Ηγουμενίτσα και η σύνταξη της μελέτης μέχρι την Κοζάνη. Γιατί εμείς πρέπει να είμαστε στη Δυτική Θεσσαλία απογοητευμένοι, που βέβαια το πρόβλημα υπάρχει και είναι πρόβλημα περιφερειακό, την επέκταση του δικτύου και μέχρι το Βελεστίνο Παλαιοφάρσαλα - Βελεστίνο. Βλέπουμε δηλαδή ότι πραγματοποιείται ένα πολύ σημαντικό έργο για την περιοχή μας στη Δυτική Θεσσαλία, περιοχή που βέβαια δεν γίνονται και μεγάλα έργα και εσείς το φέρατε το θέμα ότι η κατάσταση στα άλλα περιφερειακά δίκτυα δεν είναι τόσο θετική και τόσο ικανοποιητική. Εμείς πρέπει να είμαστε αισιόδοξοι για εδώ:

...: (χωρίς μικρόφωνο)... Επειδή το θέμα εστιάζεται σε τρία σημεία. Θα σας πω εν τάχει. Στηρίζεται όμως στην πίστη μου που έχω στο σιδηρόδρομο μέσα γεννηθεί και στις μελέτες που υπάρχουν πάνω στην υπηρεσία του ΟΣΕ και στην Αθήνα, τις οποίες συνέταξαν δύο παλαιμαχοί σιδηροδρομικοί, ο Ναπολεών ο Ράπτης, ο Κώστας ο Στρατικόπουλος και τα παραδώσαμε εγώ ως πρόεδρος εις τον κύριο Ζαφειρούλη ο οποίος εξετέλεσε τη διαπλάτυση της γραμμής Λαρίσης σαν ειδικός και στον Κωστέα. Αυτές οι μελέτες μιλούν για τα τρία σημεία τα οποία πιστεύω και μένουν σαν όνειρο που δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ.

Κύριοι, διαπλάτυνση της γραμμής από λατομείο εις τον Παλαιοφάρσαλο. Η γραμμή Βελεστίνου επτά χιλιόμετρα είναι όλη-όλη, δεν διαπλάτνεται. Εχουμε τεχνικά έργα και εδαφική ανεπάρκεια. Δεν αντέχουμε. Υστερα είναι το θέμα της εμπορευματικής εκμετάλλευσης. Όταν έχουμε ευθείες γραμμές, τρέχουμε και κουβαλάμε φορτία. Αν πάμε όμως και κάνουμε γραμμή Βελεστίνου, ασε που θα τρελαθούν οι Βελεστινιώτες, θα μας δείρουν, να περνάει πάνω - κάτω τρένο του 1, 44, σας το λέω από τώρα, αποτύχαμε. Συνεπώς, η πρώτη άποψη μας εστιάζεται στη διαπλάτυνση της γραμμής λατομείου πάνω από τον Αγ. Γεώργιο με αερογέφυρα τη γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης, Αερινό κατευθείαν Φάρσαλα - Παλαιοφάρσαλο.

Το δεύτερο σημείο το οποίο οφείλω να ομολογήσω ότι δεινοπάθησα μαζί με το δήμαρχο τότε της Καρδίτσας, με το Στρατικόπουλο, με τα πόδια, κύριοι, διασχίσαμε τη διαδρομή, τον πήγα με το αυτοκίνητο στο Μουζάκι και οι Καρδιτσιώτες μας χειροκρότησαν για την απόφασή μας αυτή και χάριν στον αστυνόμο πήραμε και ένα χωροφύλακα μη μας φάνε οι λύκοι. Περάσαμε πεζή τον αυχένα - τον αυχένα μιλάω, όχι έργα και τούνελ, δισεκατομμύρια στην Πίνδο - να πάμε Καρδίτσα, Μουζάκι. Αυτά για τους μελετητές τα λέω, απόψεις μου είναι, δεν τους κρίνω, ό, τι θέλουν κάνουν. Λοιπόν, Καρδίτσα - Μουζάκι - Αρτα, από εκεί απέναντι, κύριοι, είναι το Ακτιο. Έχεις λιμάνι; Μπορεί να έρθει εκεί το κάθε φέριμποτ. Συνδεόμεθα όμως ταυτόχρονα με Μεσολόγγι, Πάτρα και αν θέλετε κάντε και γραμμή στην Ηγουμενίτσα, αλλά θα πάτε από την παραλία, όχι από τα βουνά και τα λαγκάδια, να φάμε δισεκατομμύρια.

Και το τρίτο το σημείο το οποίο σημειώνω εδώ είναι ότι όταν υπηρετούσα στο Μεζούρνο στην κατοχή, κευβάλησαν οι Γερμανοί όλες τις γραμμές από την Καλαμπάκα και φτιάξαμε το Μεζούρνο. Αυτές οι γραμμές σήμερα είναι άχρηστες. Δεν δουλεύει το Μεζούρνο όπως δούλευε τότε σαν πρόσταθμος. Σήμερα μπορούμε να δώσουμε πνοή στο Βόλο και στο σιδηρόδρομο, ενώνοντας την Καλαμπάκα με την Κοζάνη, κάνοντας δεύτερη σύνδεση του σιδηροδρόμου μές στο Βόλο μέσω της

περιοχής Κοζάνης - Καλαμπάκας. Η διπλή αυτή σύνδεση θα ανακουφίσει το δίκτυο και θα έχουμε 60 χιλιόμετρα συντομότερη διαδρομή από ότι πάμε στη Θεσσαλονίκη και από τη Θεσσαλονίκη στη Λάρισα.

Αυτά, σας ευχαριστώ και ας τα ακούσουν οι κύριοι μελετητές. Είναι απόψεις ενός έμπειρου ανθρώπου. Δούλεψα πολλά χρόνια στο σιδηρόδρομο. Ευχαριστώ.

**ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ Κ.:** Καλησέρα. Θα ήθελα ορισένες ερωτήσεις στον κ. Κώτσια.

Είπατε προηγουμένως ότι δεν υπάρχουν ελληνικές εταιρίες που να έχουν know how στο στρώσιμο σιδηροδρομικής γραμμής. Τουλάχιστον οι πληροφορίες μου λένε ότι στο Μεσολόγγι υπάρχει ελληνική εταιρία που στρώνει τη σιδηροδρομική γραμμή, αλλά για λόγους ανεξαρτήτως της πορείας του έργου και της θελήσεώς της, δυστυχώς κυβερνητική απόφαση από ότι φαίνεται, έχουν διακοπεί τα έργα.

Δεύτερον, άκουσα πάρα πολλές ιστορίες σε όλη την ημερίδα, δεν άκουσα καθόλου για την περίπτωση μεικτού πλάτους μεταξύ Βόλου και Καλαμπάκας, το οποίο θα μπορούσε από Παλαιοφάρσαλα και μετά που γίνεται και κανονικό να γίνει μεικτό ώστε να μπορούν να λειτουργούν ταυτόχρονα και οι δύο γραμμές.

Επίσης, δεν μας είπε αν η απόφαση που έλεγε ότι κοστίζει γύρω στα 6 δις παραπάνω το εν λειτουργία κτίσιμο της σιδηροδρομικής γραμμής, αν έχει αιτιολογηθεί επαρκώς από τους τεχνικούς και αν αυτό έχει αξιολογηθεί από κάποια τεχνική ανεξάρτητη επιτροπή από αυτή που συνέταξε αυτή την έκθεση.

Επίσης, αυτό το τελευταίο, τουλάχιστον οι προσωπικές μου πληροφορίες λένε, από συναδέλφους σας, κύριε Κώτσια, ότι αν γίνει μεικτή η γραμμή, ίσως έχει και μισό δις όφελος ο ΟΣΕ από μικρότερο κόστος στρωτήρων.

Ευχαριστώ.

**ΚΩΤΣΙΑΣ:** Κατ' αρχάς δεν έχει συζητηθεί καθόλου το θέμα της μεικτής

γραμμής. Και ούτε οι εργολαβίες οι οποίες προωθούνται και αυτής της στρώσης της γραμμής έχει αυτή τη λογική. Δεν έχει συζητηθεί. Τώρα μπαίνει αυτό. Δεν ξέρω κατά πόσον μπορεί να μπει τώρα πλέον, όταν υπάρχουν οι μελέτες, έχουν γίνει οι εργολαβίες, έχει γίνει το έργο, η υποδομή έχει τελειώσει σχεδόν, παραμένουν μόνο μερικά τμήματα που θα προκύψουν μετά την αποξήλωση και βέβαια θα προχωρήσει αμέσως η στρώση της γραμμής στο 1, 44.

Αυτή η άποψη που σας είπα για το κόστος, κύριε Δημητριάδη, είναι άποψη των τεχνικών υπηρεσιών της ΕΡΓΟΣΕ και του project manager ο οποίος ηγείται των τεχνικών υπηρεσιών. Όπως ξέρετε, οι τεχνικές υπηρεσίες της ΕΡΓΟΣΕ είναι θα έλεγα μεικτές. Είναι από τις εταιρίες που αποτελούν τον project manager και μάλιστα διευθυντής έργου είναι Εγγλέζος, δεν είναι Έλληνας - με δύο βοηθούς: έναν Γερμανό και έναν Έλληνα. Αυτός λοιπόν ο τεχνικός διευθυντής έδωσε ένα σημείωμα, ένα γράμμα το οποίο έστειλε προς τον ΟΣΕ και νομίζω ότι ο ΟΣΕ το έχει διαβιβάσει και στο σωματείο, αν δεν κάνω λάθος, που μιλάνε για το κόστος και μάλιστα λένε ότι και τεχνικά δεν μπορεί να γίνει. Βέβαια εγώ δεν μπορώ να το αξιολογήσω αυτό, υπάρχουν και άλλες απόψεις, ότι τεχνικά μπορεί να γίνει αυτό, αυτό το έλεγε το σωματείο μετά από κάποιες κουβέντες που έκανε με τεχνικούς κλπ, εκεί υπάρχει μια ολοκληρή διαμάχη και το έργο έχει αρχίσει. Βέβαια το ότι γίνεται το έργο είναι πάρα πολύ σημαντικό πράγμα και για την περιοχή και βέβαια για τους σιδηροδρομικούς, για το σιδηρόδρομο και δεν χωράει εκεί να πούμε ότι δεν πρέπει να είστε ευχαριστημένοι, αγαπητέ φίλε, ότι το έργο γίνεται.

(παρέμβαση χωρίς μικρόφωνο)

**ΚΩΤΣΙΑΣ:** Εκεί ισχύουν άλλοι κανόνες, εκεί δεν θα γίνουν αυτά τα έργα, εδώ γίνεται αυτό το έργο. Και σας είπα το εξής. Το μόνο περιφερειακό δίκτυο το οποίο ανακαινίζεται, έτσι είπα στην τοποθέτησή μου είναι το δίκτυο Καλαμπάκα. Για τα άλλα με τα σημερινά δεδομένα δεν υπάρχει

προοπτική ανακαίνισης, ιδιαίτερα του δικτύου της Πελοποννήσου. Ούτε μελέτες γίνονται, ούτε χρήματα υπάρχουν, ούτε σε κανένα πρόγραμμα είναι εγγεγραμμένες πιστώσεις ανακαίνισης έστω της υποδομής της γραμμής κλπ. Επομένως, η εκεί κατεύθυνση είναι να εγκαταλειφθεί το δίκτυο σε πολύ μεγάλο του μέρος και να διασωθεί, και αν θα διασωθεί, μέχρι την Πάτρα, που γίνεται η μελέτη μέχρι την Πάτρα, αλλά βέβαια δεν υπάρχει από το σημερινό επενδυτικό πρόγραμμα πιστώσεις για να αρχίσουν τα έργα από το Κιάτο και μετά. Εκεί λοιπόν που υπάρχουν είναι από την Κόρινθο και μάλιστα ρώτησε και κάποιος φίλος εδώ τι έργα γίνονται στην Κόρινθο.

Αυτό δεν έχει λυθεί ακόμα, το τι θα στρωθεί. Υπάρχει μια ολόκληρη συζήτηση στο τι θα στρωθεί εκεί.

(παρέμβαση χωρίς μικρόφωνο)

**ΚΩΤΣΙΑΣ:** Θα το δείτε εσείς. Εγώ σαν σιδηροδρομικός είμαι ικανοποιημένος που προχωρεί αυτό το δίκτυο. Αλλά βέβαια αυτό το δίκτυο δεν προχώρησε από μόνο του ούτε προχώρησε σήμερα. Υπάρχει μια σειρά από διαδικασίες και προσπάθειες πολλών και των εργαζομένων για να έχουμε αυτή την κατάληξη σήμερα.

... Κατ' αρχήν είμαι μέλος του Δ.Σ. του σωματείου, αγαπητοί φίλοι και συναδελφοί. Εμείς θέσαμε το θέμα στο σωματείο μας για να συμμετέχει σήμερα εδώ στην ημερίδα, δυστυχώς δεν πήρε απόφαση να συμμετέχει για διαφορετικούς λόγους που δεν είναι νομίζω αυτή τη στιγμή για να του πούμε

Εκείνο που θα ήθελα να πω εγώ είναι κατ' αρχήν να ευχαριστήσω για τις πρωτοβουλίες που πήρε το Τεχνικό Επιμελητήριο της περιοχής του Βόλου, αλλά και γενικότερα της Θεσσαλίας για το πρόβλημα των σιδηροδρόμων και ιδιαίτερα για τη θέση που πήρε για το ζήτημα της διαπλάτυνσης γραμμής που δυστυχώς γίνεται, μάλλον βρήκε την ευκαιρία ο ΟΣΕ να κλείσει τη μητρική γραμμή πριν την ώρα της με πρόσχημα τη διαπλάτυνση του δικτύου Παλαιοφαρσάλου - Καλαμπάκας.

Θα ήθελα να πω δυο λόγια. Νομίζω ότι ο συνάδελφος Κώτσιας ήταν πάρα πολύ κατατοπιστικός για το μελλον των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα. Δεν θα υπάρχει τίποτα άλλο από τον άξονα. Όταν μιλάμε για Ηγουμενίτσα, θα πρέπει, όπως είπε και ο κ. Λαμπρόπουλος, πρέπει να μιλάμε για μετά από 15-20 ίσως και 30 χρόνια. Όταν μιλάμε για Κοζάνη, τα ίδια. Οταν μιλάμε για ηλεκτροκίνηση Βόλου - Λάρισας, τα ίδια. Αρα λοιπόν, δεν μας μένει τίποτα άλλο εμάς στους Βολιώτες εδώ πέρα, Θεσσαλούς, παρά ο αγώνας για την ανατροπή της φιλοσοφίας της κυβέρνησης που βάζει δυστυχώς μέσα στη λογική των οικονομικών μεγεθών και ένα ζήτημα που έχει σχέση με την εξέλιξη, αν θέλετε, στο ζήτημα των μεταφορών.

Δεν θα έχουμε, αν δεν ανατραπεί αυτή η φιλοσοφία και αυτή η πολιτική, στο Βόλο παρά μόνο τη γραμμή Βόλου - Λάρισας και αυτή με περιορισμένα δρομολόγια, αν θα την έχουμε, δυστυχώς γι αυτό θα πρέπει νομίζω όλοι να συμβάλλουμε στο να δημιουργήσουμε όλοι οι φορείς, να πάρουμε εκείνες τις πρωτοβουλίες, προκειμένου να δημιουργήσουμε μία επιτροπή η οποία θα δώσει τη μάχη στην πορεία ανατροπής της φιλοσοφίας της κυβέρνησης γύρω από το σιδηρόδρομο.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ:** Ευχαριστούμε και εμείς το συνάδελφο.

Υπάρχει κάποιος άλλος που θα ήθελε να ρωτήσει ή να κάνει παρέμβαση; Ο κ. Δαμίγος και κλείνουμε με τον κ. Δαμίγο.

**ΔΑΜΙΓΟΣ:** Με συγχωρείτε που παίρνω το λόγο για δεύτερη φορά, αλλά είναι ένα θέμα το οποίο με κρατάει σε απορία. Αν τελικά γίνει ηλεκτροδότησις Λιανοκλαδίου - Δομοκού, έχω την εξής απορία. Ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος για να αποδώσει θέλει διπλή γραμμή και πεδινή χάραξη. Αυτό είναι το ένα. Επομένως, αν γίνει σε αυτό το τμήμα που δεν θα μπορεί να τρέξει παραπάνω από 60 χιλιόμετρα, τι θα αποδώσει αυτή η ηλεκτροκίνηση; Είναι το ένα. Και όταν μετά από ένα χρονικό διάστημα γίνει η σήραγγα των 29 χιλιομέτρων που όπως είπατε θα απορροφήσει 200

δεις, τι θα γίνου αυτές οι εγκαταστάσεις; Θα πετάξουμε δηλαδή τα λεφτά για εγκαταστάσεις και μετά θα κάνουμε άλλη ηλεκτρική; Θα δουλεύουν και τα δύο τμήματα; Το ένα με τον ορεινό όγκο και το άλλο με τη διαβασή μέσα από τη σήραγγα;

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ:** Ευχαριστούμε το κ. Δαμίγο.

**ΚΩΤΣΙΑΣ:** Κύριε Δαμίγο, κοιτάξτε να δείτε. Η ηλεκτροκίνηση είναι ένα έργο το οποίο έχει ήδη αρχίσει να εκτελείται. Υπάρχει μελέτη, υπάρχουν πιστώσεις, έχει δημοπρατηθεί το έργο και αρχίζει να εκτελείται. Δεν μπορούμε να κάνουμε ηλεκτροκίνηση μέχρι το Δομοκό και από το Δομοκό μέχρι το Λιανοκλάδι να μην υπάρχει ηλεκτροκίνηση, γιατί για αυτό το τμήμα βιλάμε. Περίπου η ηλεκτροκίνηση θα τελειώσει με τη σήραγγα του Καλλιδρόμου, η οποία είναι εννέα χιλιόμετρα και το κόστος της είναι περίπου 47 δις δραχμές. Λοιπόν, η ηλεκτροκίνηση θα τελειώσει με τις σήραγγες, οι σήραγγες θα ηλεκτροδοτηθούν, θα ηλεκτροκινηθούν όλες οι γραμμές, οι σήραγγες κλπ, δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά. Αυτό δε το τμήμα στο οποίο τώρα έχει αρχίσει να γίνεται η μελέτη, αλλά δεν υπάρχουν οι πιστώσεις για να δημοπρατηθεί έργο μεταξύ Δομοκού - Λιανοκλαδίου, για να μπορέσει να λειτουργήσει η ηλεκτροκίνηση, θα ηλεκτροκινηθεί αυτό το τμήμα το υπάρχον. Έτσι θα γίνει.

(παρέμβαση)

**ΚΩΤΣΙΑΣ:** Η σήραγγα Δομοκού - Λιανοκλαδίου εννοείται. Αυτά όλα είναι υπό μελέτη.

Αυτή τη στιγμή εκείνο το οποίο είναι πραγματικότητα είναι ότι το τμήμα του φορέα Λιανοκλαδίου ανακαινίζεται, γίνεται η σήραγγα του Καλλιδρόμου, το τμήμα Λιανοκλάδι - Δομοκός παραμένει ανακαινιζόμενο, όπως σας είπα προηγουμένως, και βέβαια με ηλεκτροκίνηση και αυτό το τμήμα, γιατί δεν μπορεί να γίνει διαφορετικά. Δεν θα μπορεί να υπάρξει ηλεκτροκίνηση, έτσι δεν είναι; Αφού το έργο έχει ήδη αρχίσει, σας λέω.

---

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ:** Νομίζω ότι εδώ μπορούμε να κλείσουμε.

Να σας ευχαριστήσω όλους που είχατε την υπομονή να καθίσετε μέχρι αυτή την ώρα.

Νομίζω ότι η πρωτοβουλία μας δικαιώθηκε. Εγινε ένας γόνιμος διάλογος για τα δίκτυα του ΟΣΕ και ειδικότερα για το Θεσσαλικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο. Νομίζω ότι πρέπει να είμαστε αισιόδοξοι για το Θεσσαλικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο, γιατί ήδη εγκαθίσταται εργολάβος για το πρώτο μέρος και από το τέλος του χρόνου μπαίνουμε στην τελική φάση της αναβάθμισης της γραμμής Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα. Το κομμάτι Βόλου - Λάρισας ξέρουμε ότι ήδη ανακαινίζεται με τη συγκόλληση των γραμμών. Πρέπει βεβαίως σε μια επόμενη φάση και να είναι αυτό πάγιο αίτημα να ηλεκτροδοτηθεί

Νομίζω ότι το κομμάτι αυτό, όπως είπα και στην εισήγησή μου, Βόλος - Λάρισα - Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα σε πρώτη φάση θα μπορούσε με την αναβάθμιση αυτή και με ένα σύγχρονο τροχαίο υλικό να αποτελέσει ένα σύγχρονο προαστιακό τρένο και να κάνει την απόσταση αυτή των 187 χιλιομέτρων διαδρομή μιας ώρας και κάτι.

Ευχαριστώ πάρα πολύ όλους.