
Τον Απρίλιο ολοκληρώνεται η διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή «Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη»

2019/03/18 10:10 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Τον Απρίλιο ολοκληρώνεται η διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή «Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη», σύμφωνα με τα όσα ανέφερε ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Μεταφορών Θάνος Βούρδας, στο συνέδριο «Η Θεσσαλία κόμβος Μεταφορών - Ο ρόλος των Μέσων σταθερής τροχιάς ως πυλώνας ανάπτυξης».

Σύμφωνα με τον κ. Βούρδα, η γραμμή έχει ήδη δοθεί σε κυκλοφορία και εκκρεμεί η ενεργοποίηση των συστημάτων τηλεδιοίκησης στις αρχές Απριλίου.

Στο ίδιο συνέδριο, ο γ.γ. του υπουργείου εξήγγειλε ότι ο ΟΣΕ και η ΓΑΙΑΟΣΕ δρομολογούν άμεσα την εκπόνηση μελέτης για την μεταφορά του εμπορευματικού κέντρου (σταθμού διαλογής) από την σημερινή του θέση σε άλλη θέση, έξω από το κέντρο της Λάρισας. Συγκεκριμένα, εξετάζεται η τοποθεσία «Κουλούρι», όπου υφίσταται ακίνητο έκτασης 300 στρεμμάτων περίπου, επιπλέον των 100 στρεμμάτων που ανήκουν στο δήμο.

Το κείμενο της ομιλίας του γενικού γραμματέα του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών

Κυρίες και κύριοι,

Η χώρα βρίσκεται σε ένα σημαντικό σταυροδρόμι.

Ο κύριος στόχος μας τα τελευταία 4 χρόνια είναι να την επαναφέρουμε σε μια τροχιά βιώσιμης, διατηρήσιμης και δίκαιης ανάπτυξης για τους πολίτες.

Σημαντικός πυλώνας στην προσπάθεια αυτή είναι ο τομέας των Μεταφορών.

Ένα οργανωμένο δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών, με παράλληλη σύσταση και λειτουργία κατάλληλα χωροθετημένων εμπορευματικών κέντρων και έμφαση στην ανάπτυξη υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας σε επίπεδο διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας, αναμένεται να συμβάλουν καθοριστικά στην ανάπτυξη των υπολοίπων τομέων της Εθνικής Οικονομίας (βιομηχανία, εξαγωγές, εμπόριο, τουρισμός, αγροτική παραγωγή) και στη μείωση της ανεργίας.

Αποτυπώνονται ήδη τα αισιόδοξα μηνύματα, καθώς το 2018 ο κλάδος των logistics παρουσίασε ανάπτυξη 8,1%, σύμφωνα με την ΕΛ.ΣΤΑΤ.

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στοχεύοντας στην αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους πολίτες στον τομέα των μεταφορών και την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών της χώρας, ολοκληρώνει την εκπόνηση του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών για την Ελλάδα.

Πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό έργο που αναμένεται να συντελέσει καθοριστικά στον προσδιορισμό της μελλοντικής στρατηγικής στον τομέα των μεταφορών και την υποστήριξη της ελληνικής οικονομίας.

Το Masterplan, με τελικό ορίζοντα το έτος 2037 και ενδιάμεσο χρονικό ορίζοντα το έτος 2027, εντοπίζει και αιτιολογεί τις μελλοντικές απαιτούμενες πολιτικές και επενδύσεις για την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών (οδικών, σιδηροδρομικών, εναέριων, θαλάσσιων) για την αειφόρο ανάπτυξη, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας και της εδαφικής συνοχής της χώρας.

Στο πλαίσιο αυτό αναπτύχθηκαν ένα εθνικό Μοντέλο Μεταφορών για το σύνολο του τομέα μεταφορών και μια λειτουργική μονάδα Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Στην παρούσα φάση, η μελετητική ομάδα ξένων και Ελλήνων εργάζεται για την ολοκλήρωση του ΕΣΣΜ, υπό τη στενή συνεργασία και επίβλεψη της Ομάδας Διαχείρισης του Έργου του Εθνικού Σχεδίου Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και την ενεργή συμμετοχή εκπροσώπων όλων των εμπλεκόμενων Υπουργείων και των φορέων που σχετίζονται με τις μεταφορές στην Ελλάδα (Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Hellastron, ΟΣΕ, ΚΤΕΛ, Οργανισμοί Λιμένων κ.α.).

Έχει παραδοθεί και εγκριθεί το **Κυκλοφοριακό Μοντέλο Μετακινήσεων που αφενός προσομοιάζει τις μετακινήσεις επιβατών και φορτίων για το έτος βάσης (2017)** και αφετέρου εκτιμά τη μελλοντική ζήτηση μετακινήσεων, στους δύο μελλοντικούς χρονικούς ορίζοντες (2027 και 2037), λαμβάνοντας υπόψη κοινωνικο-οικονομικούς παράγοντες και προγραμματισμένα έργα και μέτρα.

Τα αποτελέσματα του κυκλοφοριακού μοντέλου έχουν αναδείξει ανάγκες υποδομής, οι οποίες συνδυάζονται με την ποιοτική αξιολόγηση του μεταφορικού συστήματος (θέματα οργανωτικά, νομοθετικού πλαισίου, διοικητικά και κυρίως λειτουργικά), ώστε να διαφανούν τα απαραίτητα μέτρα και έργα που θα βελτιώσουν το σύστημα μεταφορών.

Από τα μέτρα και τα έργα που προαναφέρθηκαν, δημιουργήθηκαν σενάρια, τα οποία αξιολογήθηκαν μέσω πολυκριτηριακής ανάλυσης και επιλέχθηκε το βέλτιστο. Έχει ήδη αναρτηθεί προς δημόσια διαβούλευση η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ώστε να ενσωματωθούν τυχόν παρατηρήσεις των φορέων στο τελικό παραδοτέο του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών.

Παράλληλα, ολοκληρώνεται η εκπαίδευση στα μέλη της Μονάδας Στρατηγικού Σχεδιασμού του Υπουργείου, ώστε να παραλάβουν τόσο τη βάση δεδομένων που έχει δημιουργηθεί, όσο και το τελικό παραδοτέο της μελέτης και να παρακολουθούν την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων/έργων.

Κυρίες και Κύριοι,

Οι 5 μεγαλύτεροι οδικοί άξονες της χώρας είχαν ξεκινήσει να υλοποιούνται από το 2007 και θα έπρεπε το 2012 να έχουν παραδοθεί.

Ωστόσο, μέχρι τον Ιανουάριο του 2015 παρέμεναν βαλτωμένοι, με εργοτάξια σταματημένα, εργαζομένους χωρίς δουλειά και το φυσικό αντικείμενο που είχε παραδοθεί στον ελληνικό λαό να μην ξεπερνάει το 50%. Εκκρεμούσαν αρχαιολογικές εργασίες αλλά και θέματα απαλλοτριώσεων με τους δικαιούχους να έχουν προσφύγει στην ελληνική Δικαιοσύνη.

Ταυτόχρονα, οι Παραχωρησιούχοι εκ των συμβάσεων που είχαν υπογραφεί διεκδικούσαν από το ελληνικό δημόσιο αποζημιώσεις εκατομμυρίων.

Καταφέραμε, ωστόσο, να προστατέψουμε το δημόσιο συμφέρον και ταυτόχρονα να πετύχουμε δεσμευτικό και ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης τους, που άλλαξε τον οδικό χάρτη της χώρας και αποδόθηκαν οφέλη στο ελληνικό Δημόσιο, την οικονομία, τους χρήστες και τις τοπικές κοινωνίες.

Ένα από τα τρανταχτά παραδείγματα είναι ο οδικός άξονας Αθήνας – Θεσσαλονίκης, ο οποίος ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 2017 με την παράδοση του τελευταίου κρίσιμου τμήματος Μαλιακός-Κλειδί και της Σήραγγας των Τεμπών, άξονας που άρχισε να κατασκευάζεται στις αρχές της δεκαετίας του 70'.

Άλλο ένα παρατράγουδο καθυστερήσεων αποτελούσε ο Ε-65. Το «φαλίδισμα» των πρώτων 32,3 χλμ., που είχε γίνει με την αναθεώρηση της σύμβασης τον Δεκέμβριο

του 2013, οδήγησε σε έναν «τυφλό» αυτοκινητόδρομο μόλις 79 χλμ. από την Ξυνιάδα ως τα Τρίκαλα.

Χρειάστηκε να γίνει ανασχεδιασμός για να δοθεί στα τέλη του 2018 το «πράσινο φως» από τις Βρυξέλλες για το νότιο τμήμα των 32,3 χλμ. από τον κόμβο της Λαμίας ως την Ξυνιάδα, με προϋπολογισμό 300 εκατ. ευρώ, που διασφαλίζει 1.100 θέσεις εργασίας κατά τη διάρκεια της κατασκευής.

Φέτος ξεκίνησαν τα έργα στο τμήμα Λαμία - Ξυνιάδα του E-65, που θα συνδέσει τη δυτική Θεσσαλία με τον βασικό άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης. Αναμένεται να ολοκληρωθούν το καλοκαίρι οι διαπραγματεύσεις με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την έναρξη εργασιών και για το Βόρειο Τμήμα.

Παράλληλα, βασικός στρατηγικός στόχος της κυβέρνησης είναι η ανάπτυξη ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου προς όφελος των πολιτών, της επιχειρηματικότητας και του περιβάλλοντος και η διασφάλιση της ορθής αξιοποίησης Ευρωπαϊκών και Εθνικών πόρων.

Σε αυτή την κατεύθυνση ολοκληρώνουμε τον Απρίλιο τη διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή του Άξονα «Πειραιάς - Αθήνα - Θεσσαλονίκη». Η γραμμή έχει ήδη δοθεί σε κυκλοφορία και εκκρεμεί η ενεργοποίηση των συστημάτων τηλεδιοίκησης αρχές Απριλίου. **Να υπενθυμίσω ότι το έργο ξεκίνησε το 1997 και το 2015 είχε ποσοστό ολοκλήρωσης 17%.**

Με την συνολική αναβάθμιση του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας - Λάρισας - Θεσσαλονίκης που επετεύχθη τα τελευταία χρόνια, βελτιώνεται ριζικά η ποιότητα εξυπηρέτησης της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλίας και των κατοίκων της.

Παράλληλα προωθούνται και τα δύο έργα που αφορούν στο εσωτερικό δίκτυο της Θεσσαλίας. Πρώτον, το έργο **Ηλεκτροκίνησης-Σηματοδότησης της γραμμής Πλαιοφάρσαλο - Καλαμπάκα** που προχωρά σε συμβασιοποίηση μόλις εγκριθεί από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Το έργο χρηματοδοτείται από το ΠΕΠ Θεσσαλίας.

Δεύτερον, το έργο **Ηλεκτροκίνησης-Σηματοδότησης της γραμμής Λάρισα - Βόλος**, με παράλληλη αλλαγή διέλευσης από τη ΒΙΠΕ Βόλου και όχι τη Νέα Ιωνία, που προκηρύσσεται αμέσως μετά την έγκριση της Διαχειριστικής Αρχής του ΕΣΠΑ τις επόμενες μέρες.

Να υπενθυμίσω πως το έργο το 2015 ήταν κατακερματισμένο σε τμήματα στο ΕΣΠΑ και δεν είχε λάβει υπόψη του την ανάγκη αλλαγής χάραξης για να μη διχοτομείται η Νέα Ιωνία. Έγιναν, επομένως, νέες μελέτες in-house από την ΕΡΓΟΣΕ.

Κυρίες και κύριοι,

Τα έργα στον κύριο άξονα, σε συνδυασμό με τις λοιπές παρεμβάσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας, θα βελτιώσουν περαιτέρω την κατάσταση, αφού μειώνονται οι χρόνοι διαδρομής, βελτιώνονται οι συνδέσεις προς τα αστικά κέντρα στις διαδρομές προς Καλαμπάκα και Βόλο, αυξάνεται η συχνότητα των δρομολογίων και συνολικά, βελτιώνεται η περιβαλλοντική διάσταση της μεταφορικής εξυπηρέτησης όλης της Περιφέρειας, ενώ παράλληλα αυξάνονται τα επίπεδα ασφάλειας λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής.

Ταυτόχρονα όμως, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αντιλαμβάνεται τις ανάγκες της πόλης της Λάρισας και των κατοίκων της, και λαμβάνει όλα τα δυνατά μέτρα ώστε ο σιδηρόδρομος σε καμία περίπτωση να μην επιδεινώσει το επίπεδο ζωής και την καθημερινή ομαλή λειτουργία της πόλης.

Επιτρέψτε μου όμως να εδώ να τονίσω πως ο Σιδηρόδρομος στη Θεσσαλία προηγήθηκε της οικιστικής ανάπτυξης, η οποία δεν τον σεβάστηκε. Αυτή η εξέλιξη σε συνδυασμό με τη στασιμότητα προόδου στο σιδηρόδρομο για δεκαετίες δημιούργησε προβλήματα και δυσλειτουργίες.

Για την αντιμετώπιση των θεμάτων αυτών και με γνώμονα την επίτευξη της μέγιστης ασφαλούς κυκλοφορίας το Υπουργείο και οι αρμόδιες σιδηροδρομικές εταιρίες (ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ) έχουν δρομολογήσει τις ακόλουθες δράσεις:

Η ΕΡΓΟΣΕ άμεσα εκπονεί ειδική μελέτη σκοπιμότητας για τη **διερεύνηση εναλλακτικών σεναρίων με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση της Λάρισας**, σε συνδυασμό με την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής διέλευσης μέσα από την πόλη.

Η ανωτέρω μελέτη που θα εκπονηθεί με πρωτοβουλία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, καθώς διασφαλίστηκαν σχετικοί πόροι, θα επικεντρώνεται στην εξέταση ρεαλιστικών λύσεων που αφ' ενός θα μειώνουν την όχληση των κατοίκων, όπως για παράδειγμα θα είναι λύσεις που θα μετακινούν τον Εμπορευματικό Σταθμό εκτός του πυκνοδομημένου αστικού ιστού και αφ' ετέρου θα εξασφαλίζουν καλύτερες συνθήκες σιδηροδρομικής και οδικής κυκλοφορίας στην πόλη, όπως για παράδειγμα θα συμβεί εάν υλοποιηθεί η βύθιση ή η υπερύψωση της σιδηροδρομικής γραμμής όπου απαιτείται.

Η μελέτη στα συμπεράσματα της:

1. θα παρουσιάσει όλες τις δυνατές χαράξεις/ μηκοτομές της σιδηροδρομικής γραμμής μέσα από την Λάρισα,
2. θα υπολογίσει για κάθε λύση όλα τα σχετικά κόστη και τις αντίστοιχες ωφέλειες,

3. θα προτείνει ρεαλιστικούς τρόπους χρηματοδότησης.

Η μελέτη θα ανατεθεί εντός του Απριλίου 2019 και θα ολοκληρωθεί εντός του φθινοπώρου του 2019. Ο ορίζοντας σχεδιασμού είναι το 2020, ώστε μέχρι το 2023 να μπορέσει η Λάρισα να αποκτήσει τις κατάλληλες σιδηροδρομικές υποδομές που θα εξασφαλίζουν τα μέγιστα δυνατά οφέλη για την πόλη.

Σε κάθε περίπτωση, τονίζεται ότι οποιαδήποτε λύση πρόκειται να υλοποιηθεί θα πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν τόσο τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας όσο και τους περιορισμούς, που προκύπτουν λόγω της ανάγκης συνεχούς λειτουργίας των σιδηροδρομικών γραμμών, δηλαδή της αδιάλειπτης, δηλαδή, ύπαρξης δρομολογίων και των γενικότερων Ελληνικών και Ευρωπαϊκών απαιτήσεων λαμβάνοντας υπόψη ότι η εν λόγω σιδηροδρομική γραμμή αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του βασικού Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Άξονα (άξονας Orient/East-Med).

Image not found or type unknown

Image not found or type unknown

Ο ΟΣΕ και η ΓΑΙΑΟΣΕ δρομολογούν άμεσα την εκπόνηση μελέτης για την μεταφορά του εμπορευματικού κέντρου (σταθμού διαλογής) από την σημερινή του θέση σε άλλη θέση, έξω από το κέντρο της Λάρισας. Συγκεκριμένα εξετάζεται η τοποθεσία «Κουλούρι» όπου υφίσταται ακίνητο έκτασης 300 στρεμμάτων περίπου επιπλέον των 100 στρεμμάτων που ανήκουν στο Δήμο. Τα βήματα για την ολοκλήρωση της μεταφοράς είναι τα εξής:

1. η ανταλλαγή οικοπέδων,
2. η υλοποίηση μελέτης σκοπιμότητας – βιωσιμότητας για τη δημιουργία εμπορευματικού κέντρου (agrologistics) και βέλτιστης διαχείρισης εμπορευματικού φόρτου,
3. η ανάπτυξη και υλοποίηση μελετών εφαρμογής,
4. η υλοποίηση των υποδομών.

Είμαστε θετικοί στην ανταλλαγή ίσης αξίας εκτάσεων και στην παραχώρηση για αξιοποίηση υφιστάμενων κτισμάτων.

Επιπλέον, η μελέτη αυτή θα λαμβάνει υπ' όψιν και την δυνατότητα εναλλακτικής χάραξης της γραμμής έξω από το κέντρο της Λάρισας, για την εξυπηρέτηση των εμπορευματικών συρμών. Κύριοι λόγοι που οδηγούν στην ανάγκη αυτή είναι:

1. Οι αναμενόμενοι θετικοί ρυθμοί ανάπτυξης εμπορευματικών φορτίων.
2. Η μείωση της όχλησης των κατοίκων ιδίως για τις μεταφορές κατά τη διάρκεια της νύχτας
3. Η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της Λάρισας.

Δρομολογείται άμεσα μελέτη για την αξιοποίηση του περιβάλλοντος χώρου του σημερινού Επιβατικού Σταθμού που είναι ιδιοκτησίας του ΟΣΕ, σε συνεργασία με τις τεχνικές υπηρεσίες του Δήμου Λάρισας. Επίσης θα εξετασθεί η αξιοποίηση άλλων εκτάσεων ιδιοκτησίας ΟΣΕ στην πόλη της Λάρισας.

Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο της επικείμενης συνεργασίας μεταξύ ΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και Δήμου Λαρισαίων, με στόχο την αξιοποίηση ακάλυπτης έκτασης στον περιβάλλοντα χώρο του Σ.Σ. Λάρισας, ιδιοκτησίας ΟΣΕ, προκειμένου να ωριμάσει και να ολοκληρωθεί το έργο διαμόρφωσης της έκτασης αυτής, προχωράμε στις εξής ενέργειες:

1. Συγκρότηση επιτροπής διαχείρισης και τεχνικού συντονισμού του έργου (διαμόρφωση προτάσεων, συμμετοχή στον σχεδιασμό, επίβλεψη εργασιών) από την ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.

2. Συγκρότηση αντίστοιχης ομάδας εργασίας από το Δήμο Λαρισαίων, με στόχο τη συνέργεια με την ΓΑΙΑΟΣΕ, για την άμεση επίτευξη του έργου. (Την επόμενη εβδομάδα έχει προγραμματιστεί συνάντηση εκπροσώπων της ΓΑΙΑΟΣΕ με τον Αντιδήμαρχο Πολεοδομίας και Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Λάρισας).

3. Σχεδιασμός στρατηγικής υλοποίησης έργου με τη σύμπραξη των δύο ομάδων εργασίας που περιλαμβάνει:

- ο Κατάθεση σχεδιαστικών προτάσεων- λύσεων διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου Σταθμού, χωρικός προσδιορισμός επί χάρτου έκτασης υπό ανάπλαση.

- ο Έρευνα ιδιοκτησιακού καθεστώτος της ορισμένης πλέον περιοχής.

- ο Επισήμανση περιορισμών και ουσιώδη χαρακτηριστικών του έργου.

- ο Προσδιορισμός Τεχνικών και κατασκευαστικών λύσεων.

- ο Ανασκόπηση σκοπιμότητας σύνταξης Μελέτης Διαμόρφωσης Περιβάλλοντος Χώρου-Κυκλοφοριακής Συγκοινωνιακής Μελέτης.

- ο Εκτίμηση οικονομικού μεγέθους έργου, για λήψη αποφάσεων.

4. Λήψη Διοικητικών Αποφάσεων, για την μετέπειτα πορεία του έργου, αλλά και το

πλαίσιο της μεταξύ της συνεργασίας των εμπλεκόμενων φορέων.

5. Υπογραφή Μνημονίου Συνεργασίας με δεσμεύσεις μεταξύ των τριών μερών για καθορισμό υποχρεώσεων.

Εν συνεχεία, η φάση της Υλοποίησης του έργου περιλαμβάνει:

ο Ανάθεση της μελέτης (εάν κριθεί σκόπιμο) από τον Δήμο σε Ανάδοχο, σε συνεχή συνεργασία με τον ΟΣΕ και την ΓΑΙΑΟΣΕ.

ο Οριστικοποίηση πρότασης με λεπτομέρειες σχεδιαστικές και τεχνικές από τον Δήμο, εγκεκριμένη από τον ΟΣΕ και την ΓΑΙΑΟΣΕ.

ο Σύνταξη από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου του Φακέλου διακήρυξης της ανοιχτής δημοπρασίας για την επιλογή του Αναδόχου κατασκευής του έργου (Σύνταξη Τεχνικής Έκθεσης, προσμετρήσεων, προϋπολογισμού έργου, περιγραφικού τιμολογίου, τεύχη δημοπράτησης, Ε.Σ.Υ., Φ.Α.Υ., Σ.Α.Υ.).

ο Διενέργεια ανοιχτής δημοπρασίας για την επιλογή του Αναδόχου κατασκευής του έργου.

ο Ανάθεση από τον Δήμο στον πλειοδότη Ανάδοχο της κατασκευής του έργου.

Η Υλοποίηση του έργου θα γίνεται υπό την επίβλεψη και το συντονισμό των ομάδων εργασίας.

Τέλος, το έργο θα παραληφθεί από τον Δήμο, τον ΟΣΕ και την ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. και θα υπογραφεί Σύμβασης Παραχώρησης της ακάλυπτης έκτασης μεταξύ των δύο μερών, σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο ορίζεται από το Μνημόνιο. Στη Σύμβαση Παραχώρησης θα περιλαμβάνονται και οι όροι του υπογεγραμμένου Μνημονίου Συνεργασίας.

Η ένταξη του σιδηροδρομικού δικτύου στις αστικές περιοχές γίνεται φυσικά με σεβασμό στη Στρατηγική μας για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα. Συγκεκριμένα, μάλιστα, στην πόλη της Λάρισας, ο παραπάνω σχεδιασμός για τον Σιδηροδρομικό Σταθμό θα γίνει σε στενή συνεργασία με το Δήμο ο οποίος είναι πρωτοπόρος και βρίσκεται σε φάση υλοποίησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Παράλληλα, ο ΟΣΕ προχωρά άμεσα στη κατασκευή των κατάλληλων προστατευτικών μέσων ώστε να μην επιτρέπεται η πρόσβαση πολιτών προς την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή και όλες τις εγκαταστάσεις του και να παρέχεται η μέγιστη δυνατή ασφάλεια για το κοινωνικό σύνολο, για να μην αντικρίσουμε ποτέ ξανά θλιβερά φαινόμενα. Ήδη η σχετική εργολαβία είναι σε φάση υπογραφής και μέσα στον Απρίλιο αναμένεται η εγκατάσταση του αναδόχου.

Κυρίες και κύριοι,

Βασικός μας στόχος, η δημιουργία υποδομών για τις μεταφορές του μέλλοντος.

Με σεβασμό στους πολίτες και τις ανάγκες τους, την εξυπηρέτηση της υγιούς επιχειρηματικότητας, το περιβάλλον.

Με όσα προανέφερα, το 2022-2023 η Θεσσαλία θα γίνει η πρώτη Ελληνική Περιφέρεια με σύγχρονο ολοκληρωμένο ενδοπεριφερειακό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Αυτό θα ενδυναμώσει τα προαστιακά χαρακτηριστικά του δικτύου, θα ενισχύσει δυναμικά τον Τουρισμό και θα δημιουργήσει πραγματικές συνθήκες ολοκληρωμένων συνδυασμένων μεταφορών.

Την Κυριακή στο Βόλο θα υπογραφεί η σύμβαση για τη μελέτη Βιωσιμότητας-Σκοπιμότητας συνδυασμένων μεταφορών στο Νομό Μαγνησίας για αξιοποίηση των σιδηροδρομικών, οδικών, λιμενικών και αεροπορικών υποδομών. Η μελέτη θα εκπονηθεί από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Όλα αυτά αποδεικνύουν ότι η Κυβέρνηση έχει έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό για την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας.

Δεν εξαγγέλλουμε απλά. Πράττουμε και στοχεύουμε σε μια δίκαιη ανάπτυξη με μόνιμα και όχι εφήμερα χαρακτηριστικά.

Σε αυτή την προσπάθεια ζητάμε τη συνεργασία όλων των δυνάμεων της προόδου και της ανοιχτής σκέψης σε όλους τους παραγωγικούς και κοινωνικούς χώρους.

Δεν πρέπει να επιστρέψουμε σε εποχές μιζέριας, ρουσφετολογικής αντιμετώπισης των υποδομών και εφήμερων δράσεων που πληρώνουμε ακριβά σε βάθος χρόνου.

Το θέλουμε, αποδεικνύουμε ότι το μπορούμε και συνεχίζουμε ακόμη πιο δυναμικά.

Σας ευχαριστώ.