

Ενημέρωση στη Βουλή για τον ελληνικό σιδηρόδρομο από τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

2024/04/24 10:19 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Πραγματοποιήθηκε σήμερα η ενημέρωση των μελών της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστο Σταϊκούρα σχετικά με το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, τη μεταρρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού τομέα, τη δημιουργία της νέας σιδηροδρομικής εταιρείας, καθώς και το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης και επενδύσεων του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Της Βάσως Βεγιάζη

Όπως ανέφερε ο υπουργός, ο οποίος παρουσίασε 15 παρεμβάσεις για την αναβάθμιση του ελληνικού σιδηροδρόμου, η αναδιοργάνωση του ΟΣΕ χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (ΤΑΑ) με 5 εκατ. ευρώ **και θα υλοποιηθεί μέχρι το τέλος του 2025**, με ενδιάμεσα ορόσημα.

Πρόκειται να δημιουργηθεί ένας νέος, ενιαίος, δημόσιος φορέας, με «πυρήνα» τον ΟΣΕ. Στον νέο φορέα εντάσσονται, επιπλέον του σημερινού ΟΣΕ, η ΕΡΓΟΣΕ και η ΓΑΙΑΟΣΕ κατά το μέρος που αφορά στο τροχαίο υλικό και τις ενεργές σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις.

Επίσης, θα προσληφθεί, μετά από διεθνή διαγωνισμό, εταιρεία με αποδεδειγμένη τεχνική και διοικητική εμπειρία στη διοίκηση και λειτουργία αντίστοιχων φορέων, ως «τεχνικός σύμβουλος διοίκησης» **του νέου ΟΣΕ για τουλάχιστον 3 έτη.**

Σχετικά με την ενίσχυση του προσωπικού, προχωρούν οι διαδικασίες για την πρόσληψη 117 + 100 ατόμων.

Για τα διάφορα συμβάντα στα δρομολόγια, τόνισε ότι υπεύθυνος για τη λειτουργία των ισόπεδων διαβάσεων είναι ο ΟΣΕ και για το τροχαίο υλικό η Hellenic Train, σημειώνοντας ότι δόθηκαν κατευθύνσεις προς ΡΑΣ και ΕΔΟΣΑΑΜ για τη διερεύνησή τους.

Η ομιλία του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών

Ζήτησα τη σύγκληση της Επιτροπής μας, σύμφωνα με τον Κανονισμό της Βουλής, προκειμένου να σας ενημερώσω σχετικά με τις πρωτοβουλίες που έχουμε αναλάβει για το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και τις προτεραιότητες που έχουμε θέσει και υλοποιούμε για τη μεταρρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού τομέα.

Προφανώς, όπως υποστήριξα πρόσφατα και στην Ολομέλεια του Κοινοβουλίου, δεν είμαι εδώ για να ωραιοποιήσω καταστάσεις.

Ούτε να ισχυριστώ ότι έχουν λυθεί όλα τα προβλήματα.

Προβλήματα που έχουν σωρευθεί τις περασμένες δεκαετίες, και για την επίλυση των οποίων απαιτείται συστηματική και πολύχρονη προσπάθεια.

Υποστηρίζω όμως ότι κινούμαστε, με ευθύνη, στη σωστή κατεύθυνση.

Αυτό επιβεβαιώθηκε πρόσφατα, κατά τις συναντήσεις που είχα με στελέχη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων.

Επιτρέψτε μου, λοιπόν, να σας παρουσιάσω τις ενέργειες που έχουμε υλοποιήσει τους τελευταίους μήνες, εφαρμόζοντας ένα συγκροτημένο σχέδιο για την αναβάθμιση του ελληνικού σιδηρόδρομου και την αποκατάσταση της αξιοπιστίας του.

1^ο. Παραδόθηκε, τον Σεπτέμβριο του 2023, η Σύμβαση 717 για την ανάταξη της σηματοδότησης και της τηλεδιοίκησης στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας.

Συγκεκριμένα, ολοκληρώθηκε εντός του χρονοδιαγράμματος που είχε τεθεί από την πολιτική ηγεσία, το τμήμα που υπολειπόταν από Οινόη μέχρι Τιθορέα, το αναβαθμισμένο Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας στο Σιδηροδρομικό Κόμβο Αχαρνών, που ελέγχει συνολικά το τμήμα Αχαρνές - Τιθορέα, καθώς και το νέο Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας στη Λάρισα.

Οι εγκαταστάσεις από τον Δομοκό μέχρι τη Λάρισα, επί των οποίων τα συστήματα είχαν μόλις εγκατασταθεί και λειτουργούσαν, καταστράφηκαν ολοσχερώς από την κακοκαιρία «Daniel», τον Σεπτέμβριο του 2023, με αποτέλεσμα να τεθεί εκτός λειτουργίας η σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση από την σήραγγα της Όθρυος μέχρι την είσοδο της Λάρισας.

Για την ασφαλή κυκλοφορία στο συγκεκριμένο τμήμα, οι διασταυρώσεις των συρμών γίνονται στους σταθμούς Λιανοκλαδίου και Λάρισας, οι οποίοι καλύπτονται από σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση.

2^ο. Ολοκληρώθηκε η παράδοση, το Νοέμβριο του 2023, της Σύμβασης για την εγκατάσταση συστήματος αυτόματης προστασίας συρμών (ETCS – Level 1), επί της γραμμής.

Συγκεκριμένα, υλοποιήθηκε η εγκατάσταση, εντός του χρονοδιαγράμματος που είχε τεθεί από την πολιτική ηγεσία, στα τμήματα ΣΚΑ (Σιδηροδρομικός Κόμβος Αχαρνών) – Οινόη, Οινόη – Τιθορέα και Λάρισα – Πλατύ.

Με την ολοκλήρωση της ανωτέρω εγκατάστασης, ο κεντρικός άξονας, πλην του τμήματος που καταστράφηκε από την θεομηνία DANIEL, καλύπτεται πλήρως από το σύστημα ETCS.

3^ο. Υπεγράφη η Σύμβαση μεταξύ ΓΑΙΟΣΕ και Hitachi Rail για την επαναφορά σε λειτουργία του ETCS επί συρμών.

Η Σύμβαση υπεγράφη στις 14 Μαρτίου 2024, και οι εργασίες ξεκίνησαν στις 19 Μαρτίου.

Από τότε έως τις 22 Απριλίου, έχει ολοκληρωθεί ο έλεγχος σε 17 μονάδες ETCS επί συρμών, οι οποίες έχουν επανέλθει στη δέουσα κατάσταση.

4^ο. Ολοκληρώθηκαν, εντός του 2^{ου} εξαμήνου του 2023, έργα για την ενίσχυση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου, όπως είναι:

- Η κατασκευή της δίδυμης γέφυρας στο Γαλλικό Ποταμό.
- Η λειτουργία του συστήματος «ΟΣΜΟΣ» για την παρακολούθηση, σε πραγματικό χρόνο, των 14 γεφυρών στο τμήμα Τιθορέα – Δομοκός.
- Η περάτωση έργων αντιπλημμυρικής προστασίας στα σιδηροδρομικά έργα της Πελοποννήσου και της Στερεάς Ελλάδας.

5^ο. Ελήφθησαν μέτρα αποκατάστασης εξοπλισμού στο δίκτυο του ΟΣΕ.

Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται:

- Η αποκατάσταση φωτισμού, πυρόσβεσης και πεδιομέτρησης του GSM-R σε όλες τις σήραγγες του σιδηροδρομικού άξονα Κόρινθος – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Στρυμόνας – Προμαχώνας.
- Η αποκατάσταση και η ενίσχυση της ραδιοεπικοινωνίας με VHF σε όλο το μήκος του παραπάνω άξονα.
- Η λειτουργία των συστημάτων συναγερμού και η εγκατάσταση νέου κλειστού

κυκλώματος καμερών στις σήραγγες Πλαταμώνα και Τεμπών.

- Η πλήρης λειτουργία των Κέντρων Ελέγχου Κυκλοφορίας Κορίνθου, Σιδηροδρομικού Κόμβου Αχαρνών, Λιανοκλαδίου και Θεσσαλονίκης, καθώς και η ολοκλήρωση αυτού της Λάρισας.
- Η σύνταξη τευχών δημοπράτησης για το έργο GSM-R στα υπόλοιπα τμήματα του κύριου σιδηροδρομικού άξονα.
- Η αποκατάσταση της λειτουργίας του SCADA των σηράγγων Πλαταμώνα και Τεμπών, το οποίο λειτουργεί στο νέο Κέντρο Ασφαλείας Σηράγγων στην Λάρισα και συμπληρώνει την επιτήρηση με συστήματα ασφαλείας του αντίστοιχου Κέντρου Ελέγχου Λειτουργίας.

6^ο. Βρίσκονται σε φάση υλοποίησης ή ανάθεσης σειρά εργασιών για τη συντήρηση υποδομών.

Αυτές αφορούν:

- Την επιδομή, τα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, καθώς και το GSM-R.
- Την επιτήρηση των σηράγγων και τη φύλαξη των εγκαταστάσεων.
- Τη συμπλήρωση της νέας εγκατάστασης GSM-R σε τμήματα του σιδηροδρομικού άξονα Ροδοδάφνη – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, καθώς και στους κάθετους άξονες Λάρισα – Βόλος και Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα.
- Την αντικατάσταση 90 αυτόματων συστημάτων ισόπεδων διαβάσεων (ΑΣΙΔ) παλαιάς τεχνολογίας.

7^ο. Ολοκληρώθηκε, τον Δεκέμβριο του 2023, η τοποθέτηση 300 καμερών συνεχούς παρακολούθησης των συρμών.

Η τοποθέτηση έγινε στις σήραγγες του Πλαταμώνα, των Τεμπών, της Όθρυος, του Καλλίδρομου και των Αγίων Αναργύρων.

Γίνεται καταγραφή και παρακολούθηση, σε πραγματικό χρόνο, στα Κέντρα Ελέγχου Σηράγγων.

8^ο. Ενισχύθηκε, οικονομικά, ο ΟΣΕ, με σκοπό την κάλυψη των λειτουργικών αναγκών και των έργων συντήρησης.

Ο Οργανισμός, από τον Ιούλιο του 2023, έχει υπογράψει, για πρώτη φορά στην ιστορία του, Σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο.

Η ετήσια χρηματοδότησή του αυξήθηκε από τα 45 στα 75 εκατ. ευρώ.

Η σύμβαση καθορίζει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των δύο μερών, ενώ συνοδεύεται από πενταετές Επιχειρησιακό Σχέδιο, το οποίο καθορίζει επακριβώς

τους όρους της χρηματοδότησης του Οργανισμού.

9^ο. Ενισχύεται το ανθρώπινο δυναμικό του ΟΣΕ.

Ολοκληρώνεται, εντός Μαΐου, η πρόσληψη 117 υπαλλήλων τακτικού προσωπικού, διαφόρων ειδικοτήτων.

Και έχει ήδη εγκριθεί η διαδικασία πλήρωσης 100 επιπλέον θέσεων, διαφόρων ειδικοτήτων.

10^ο. Συγκροτήθηκε το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΣΕ.

Η συνολική αναδιάρθρωσή του αποσκοπεί στη βελτιστοποίηση της διοικητικής λειτουργίας του Οργανισμού και εντάσσεται στη γενικότερη προσπάθεια ανάταξης του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Η επιλογή των προσώπων για την κάλυψη των θέσεων του νέου Διοικητικού Συμβουλίου πληροί συγκεκριμένα κριτήρια που ακολουθούν τις αρχές της εταιρικής διακυβέρνησης, την εμπειρία σε θέσεις ευθύνης, την ελεγκτική, αλλά και την ποσόστωση των φύλων.

11^ο. Προχωρά η μεταρρύθμιση του σιδηροδρομικού τομέα, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η μέχρι σήμερα λειτουργία των τριών εταιριών που εμπλέκονται με σιδηροδρομικό έργο, με πολλαπλές κοινές αρμοδιότητες και διεπιφάνειες, παράλληλες, αντικρουόμενες ή/και συμπληρωματικές αρμοδιότητες, είχε σαν αποτέλεσμα την αδυναμία ενιαίου στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού και συντονισμού ενεργειών, αλλά και τη διάχυση ευθύνης σε κρίσιμα θέματα, όπως είναι η συντήρηση και η ασφάλεια.

Για τους λόγους αυτούς κρίθηκε αναγκαίο και έχει δρομολογηθεί ο ριζικός μετασχηματισμός του σιδηροδρομικού τομέα.

Προς τούτο δημιουργείται ένας νέος, ενιαίος, σύγχρονος δημόσιος φορέας, που ενσωματώνει ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και ΓΑΙΑΟΣΕ, κατά το μέρος που αφορά στο - επιχειρησιακά κρίσιμο για τον σιδηρόδρομο - τμήμα της διαχείρισης τροχαίου υλικού.

Η νέα εταιρεία αναλαμβάνει πλήρως τον ρόλο, τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες του Διαχειριστή της Σιδηροδρομικής Υποδομής, όπως περιγράφονται στο Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο, ενώ καθίσταται μοναδικός υπεύθυνος για το σύνολο των μελετών και έργων που εκτελούνται επί του σιδηροδρομικού δικτύου, τη διαχείριση του τροχαίου υλικού, καθώς και των σταθμών και λοιπών εγκαταστάσεων της ιδιοκτησίας του.

Μετά από διεθνή διαγωνισμό, θα προσληφθεί εταιρεία με αποδεδειγμένη τεχνική και διοικητική εμπειρία στη διοίκηση και λειτουργία αντίστοιχων φορέων, ως «Τεχνικός Σύμβουλος Διοίκησης» του Νέου ΟΣΕ.

Ο Τεχνικός Σύμβουλος Διοίκησης θα συνεισφέρει με τεχνογνωσία και εξειδικευμένα ανώτατα στελέχη, αναλαμβάνοντας, σε καθημερινή βάση, το σύνολο των επιχειρησιακών εργασιών της Εταιρείας, καθώς και την ειδικότερη ευθύνη λειτουργίας κρίσιμων Επιχειρησιακών Τομέων για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 3 ετών, υιοθετώντας και εφαρμόζοντας τις βέλτιστες διεθνώς πρακτικές.

Η νέα εταιρεία ΟΣΕ θα καταρτίσει σύγχρονο στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο, και θα συνάψει σύμβαση απόδοσης με το εποπτεύον Υπουργείο, μέσω της οποίας θα παρακολουθείται βάσει συμφωνημένων δεικτών απόδοσης και μετρήσιμων στόχων.

Η αναδιοργάνωση του ΟΣΕ χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, με 5 εκατ. ευρώ, και θα υλοποιηθεί πλήρως μέχρι το τέλος του 2025.

Στην παρούσα φάση, για να εξασφαλιστεί ο αποτελεσματικός συντονισμός μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων φορέων, έχουν συσταθεί και εργάζονται συστηματικά οι ακόλουθες επιτροπές:

- Επιτροπή Παρακολούθησης της Μεταρρύθμισης και του Εκσυγχρονισμού του Σιδηροδρομικού Τομέα, με επικεφαλής τους δύο Γενικούς Γραμματείς Υποδομών και Μεταφορών, και συμμετοχή εκπροσώπων από τις αρμόδιες Διευθύνσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και από τις διοικήσεις των ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ και ΡΑΣ.
- Η επιτροπή έχει επιφορτιστεί με την εποπτεία της προόδου της οργανωτικής μεταρρύθμισης, την παροχή στρατηγικών κατευθύνσεων και υποστήριξης, τη διασφάλιση της συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, καθώς και την έγκριση των εκροών και αποτελεσμάτων εργασιών της Ομάδας Εργασίας Οργανωτικής Μεταρρύθμισης του Σιδηροδρομικού Τομέα.
- Ομάδα Εργασίας Οργανωτικής Μεταρρύθμισης του Σιδηροδρομικού Τομέα, η οποία αποτελείται από εκπροσώπους των αρμόδιων Διευθύνσεων του Υπουργείου, καθώς και από τον ΟΣΕ, την ΕΡΓΟΣΕ, τη ΓΑΙΑΟΣΕ και τον Τεχνικό Σύμβουλο.
- Η ομάδα έχει ως αντικείμενο την ανάλυση και επεξεργασία όλων των τεχνικών πτυχών της μεταρρύθμισης.
- Ομάδα Εργασίας για την κατάρτιση Στρατηγικού Σχεδίου Σιδηροδρόμων, που περιλαμβάνει εκπροσώπους από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τις αρμόδιες διευθύνσεις του Υπουργείου, τις διοικήσεις του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, και τον Τεχνικό Σύμβουλο.
- Η εν λόγω ομάδα είναι υπεύθυνη για την κατάρτιση ενός ολοκληρωμένου

στρατηγικού σχεδίου με στόχο την ανάπτυξη ενός σύγχρονου, ασφαλούς, εξωστρεφούς, υψηλής ταχύτητας και πλήρως διαλειτουργικού σιδηροδρομικού δικτύου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και τα πρότυπα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

12^ο. Προχωρά η οριστική αποκατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου από τις εκτεταμένες ζημιές που προέκυψαν από τον «Daniel», με προδιαγραφές σημαντικής επαύξησης της ανθεκτικότητας αυτού.

Οι εργασίες που απαιτούνται και έχουν δρομολογηθεί αφορούν στην οριστική αποκατάσταση με εργασίες υποδομής και επιδομής του κύριου άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, των κάθετων αξόνων Λάρισας – Βόλου και Παλαιοφάρσαλου – Καλαμπάκας, καθώς και της γραμμής του Πηλίου.

Στις εργασίες αυτές συμπεριλαμβάνεται και η σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση του κύριου άξονα, δεδομένου ότι το παραδοτέο της σύμβασης 717, δεν είναι λειτουργικό, λόγω των καταστροφών.

Το κόστος των εν λόγω εργασιών ανέρχεται στα 463 εκατ. ευρώ, με ΦΠΑ.

Με την ολοκλήρωση των παραπάνω εργασιών, το σιδηροδρομικό δίκτυο της Κεντρικής Ελλάδας θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας του Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου.

Επιπλέον, η κατασκευή θα διέπεται από κανόνες και πρακτικές που θα διασφαλίζουν την ανθεκτικότητα της υποδομής και επιδομής σε μελλοντικά ακραία καιρικά φαινόμενα.

13^ο. Συνεχίζονται οι ενέργειες για την εξασφάλιση συγχρηματοδότησης των έργων από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ενδεικτικά:

- Εγκρίθηκε η χρηματοδότηση για τα έργα της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Ροδοδάφνη – Ρίο.
- Ολοκληρώνονται οι μελέτες του τμήματος Τοξότες – Νέα Καρβάλη για τη διασύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου με τον εν λόγω λιμένα.
- Ολοκληρώνονται οι μελέτες για την κατασκευή γέφυρας διπλού σιδηροδρομικού άξονα με στόχο τη σύνδεση του 6^{ου} Προβλήτα και του λιμένα της Θεσσαλονίκης με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

14^ο. Υπεβλήθη, τον Ιανουάριο του 2024, αίτημα χρηματοδότησης από το πρόγραμμα “Συνδέοντας την Ευρώπη – 2” (CEF 2, 2021 – 2027).

Το αίτημα αφορά:

1^ο. Την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο, με σηματοδότηση – τηλεδιοίκηση και ηλεκτροκίνηση.

2^ο. Την αναβάθμιση και ανάταξη της σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης του τμήματος Άνω Λιόσια – Κιάτο, καθώς και την εγκατάσταση ETCS, Level 1, Base line 3, που αποτελεί την ανώτερη αναβάθμιση για το συγκεκριμένο επίπεδο.

3^ο. Την ανακαίνιση και αναβάθμιση των υποδομών του τμήματος Αχαρνές – Οινόη, σε μήκος 50 χλμ., καθώς και την κατασκευή 2 ανισόπεδων διαβάσεων στην περιοχή του Αγίου Στεφάνου Αττικής και στην Αλίαρτο.

4^ο. Την αναβάθμιση των υποδομών στη γραμμή Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας και την εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης.

5^ο. Την ολοκλήρωση της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Ρίο – Πάτρα, που θα συνδέσει τον λιμένα Πατρών με την νέα σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων.

Στόχος των συγκεκριμένων προτάσεων, που βρίσκονται στο στάδιο της αξιολόγησης συνεκτιμώντας τους διαθέσιμους ευρωπαϊκούς πόρους, είναι:

1^ο. Η ανάπτυξη σύγχρονων διαλειτουργικών συνδέσεων με τους 2 διευρωπαϊκούς σιδηροδρομικούς άξονες, και συγκεκριμένα:

αυτού των Δυτικών Βαλκανίων προς την Κεντρική Ευρώπη, από τον διασυνοριακό σταθμό της Ειδομένης,

και αυτού των «Τριών Θαλασσών» μέσω του Προμαχώνα και του Ορμένιου.

2^ο. Η ανάπτυξη των συνδέσεων προς κεντρικά λιμάνια, εμπορευματικά κέντρα και βιομηχανικές περιοχές, για την ενίσχυση της εμπορευματικής κίνησης και την καθιέρωση της Ελλάδας ως κύριου διαμετακομιστικού κέντρου στον άξονα Κίνας – Ινδίας – Ευρώπης.

3^ο. Η ανάπτυξη προαστιακών συνδέσεων για τη διευκόλυνση της επιβατικής κίνησης και τη μείωση της χρήσης αυτοκινήτων, με θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την οικονομία.

15^ο. Ζητήθηκε από τη ΡΑΣ, τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ, τον ΟΣΕ και τη Hellenic Train, η άμεση διερεύνηση συμβάντων.

Συγκεκριμένα, επισημάνθηκε, από την πολιτική ηγεσία, μεταξύ άλλων, η αναγκαιότητα ασφαλούς κυκλοφορίας στις ισόπεδες διαβάσεις από τον ΟΣΕ, καθώς

και η αναγκαιότητα συντήρησης του τροχαίου υλικού από τη Hellenic Train.

Με βάση τα κατατεθειμένα πορίσματα, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου ανέλαβε τις δέουσες πρωτοβουλίες.

Με βάση τις 15 ανωτέρω παρεμβάσεις, επαναλαμβάνω το μήνυμα προς όλους τους εμπλεκόμενους στην αλυσίδα του σιδηροδρομικού έργου.

Οφείλουμε να επιδεικνύουμε υψηλότερη ατομική και συλλογική ευθύνη, ώστε συμπληρωματικά με τις νέες τεχνολογίες, να αναβαθμίζουμε την ασφάλεια των μεταφορών και να ενισχύουμε την ποιότητα των υπηρεσιών.

Χρειάζεται συνεχής προσπάθεια, για να φέρουμε τον ελληνικό σιδηρόδρομο στο επίπεδο που οραματιζόμαστε και αξίζει στους πολίτες.