

Χρ. Σταϊκούρας: 18 παρεμβάσεις για τη μεταρρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού σιδηροδρόμου

2024/09/24 11:51 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Τη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής για τις ενέργειες που έχουν αναληφθεί με σκοπό τη μεταρρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού τομέα, ενημέρωσε ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σταϊκούρας.

Ειδικότερα, ο κ. Σταϊκούρας αναφέρθηκε διεξοδικά σε 18 παρεμβάσεις που αποσκοπούν στην ανάταξη του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Το περιεχόμενο της ομιλίας του Χρ. Σταϊκούρα

Το πλήρες κείμενο της ομιλίας του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών έχει ως εξής:

«Ζήτησα τη σύγκληση της Επιτροπής μας, σύμφωνα με τον Κανονισμό της Βουλής, προκειμένου να σας ενημερώσω και πάλι, 5 ακριβώς μήνες μετά την προηγούμενη συνάντησή μας, όπως είχα δεσμευτεί, σχετικά με τις πρωτοβουλίες που έχουμε αναλάβει και δρομολογούμε 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 και τότε, τόσο στην Επιτροπή όσο 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, επίμονη και πολύχρονη προσπάθεια.

Υποστηρίζω όμως ότι κινούμαστε, με ευθύνη, στη σωστή κατεύθυνση, με όλο και καλύτερα αποτελέσματα.

Επιτρέψτε μου, λοιπόν, να σας παρουσιάσω τις ενέργειες που έχουμε υλοποιήσει τους τελευταίους μήνες, και μία επικαιροποίηση αυτών που σας ανέφερα πριν από 5 μήνες, εφαρμόζοντας ένα συγκροτημένο σχέδιο για την αναβάθμιση του ελληνικού σιδηρόδρομου.

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 τη 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, και ενδιάμεσο σταθμό ελέγχου τον ΣΣ Παλαιοφάρσαλου.

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 Αθηνών - Θεσσαλονίκης, πλην του τμήματος που καταστράφηκε από τη θεομηνία DANIEL, καλύπτεται πλήρως από το σύστημα ETCS.

Παραδόθηκε σε κυκλοφορία, τον Δεκέμβριο του 2023, εντός 45 ημερών από την έναρξη των εργασιών, η μονή γραμμή καθόδου με ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Δομοκός - Κραννώνας, στο πλαίσιο των έργων προσωρινής αποκατάστασής της.

3^{ον}. Υπεγράφη η Σύμβαση μεταξύ ΓΑΙΑΟΣΕ 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.

Μέχρι σήμερα, έχει ολοκληρωθεί ο έλεγχος σε 44 μονάδες ETCS επί συρμών, οι οποίες έχουν επανέλθει στη δέουσα κατάσταση.

4^{ον}. Υπεγράφη, τον Δεκέμβριο του 2023, η Σύμβαση του έργου του Δυτικού Προαστιακού Αττικής, ύψους 95,7 εκατ. ευρώ.

Στόχος του έργου είναι η ανάπτυξη της περιοχής, καθώς και η καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης του πληθυσμού της Δυτικής Αττικής.

5^{ον}. Ολοκληρώθηκαν, εντός του τελευταίου έτους, έργα που αφενός συμπληρώνουν -σταδιακά- βασικούς σιδηροδρομικούς άξονες και αφετέρου συμβάλλουν σημαντικά στην ενίσχυση της ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου.

Έργα όπως είναι:

- Η κατασκευή της δίδυμης γέφυρας στο Γαλλικό Ποταμό.
- Η λειτουργία του συστήματος RTSMS (Real Time Structural Monitoring System) για την παρακολούθηση, σε πραγματικό χρόνο, της συμπεριφοράς υπό συνθήκες λειτουργίας και έκτακτων φορτίσεων των 14 μεγάλων σεισμικά μονωμένων γεφυρών στο τμήμα Τιθορέα – Δομοκός.
- Η περάτωση έργων αντιπλημμυρικής προστασίας στα σιδηροδρομικά έργα της Πελοποννήσου και της Στερεάς Ελλάδας.
- Η σύνδεση στο σύστημα ηλεκτροκίνησης της διπλής γραμμής Τιθορέα – Δομοκός, του υποσταθμού έλξης Περιβολίου, ο οποίος παρέχει και υποστήριξη κατά τη διάρκεια μη λειτουργίας – λόγω καταστροφών από την κακοκαιρία Daniel – του όμορου Υποσταθμού Παλαιοφάρσαλου.
- Η περάτωση ηλεκτροκίνησης της μονής γραμμής, στη νέα παραλλαγή, στο τμήμα Πολύκαστρο – Ειδομένη.
- Η ολοκλήρωση των υπολειπόμενων εργασιών για τα συνοδά έργα υποδομής (αντιπλημμυρικά, οδικά) στη γραμμή Κιάτο – Ροδοδάφνη.
- Η ολοκλήρωση των εργασιών στη γραμμή Τιθορέα – Δομοκός, με εξαίρεση αυτές στην περιοχή ΣΣ Δομοκού που καταστράφηκε από την θεομηνία DANIEL.

Επιπλέον βρίσκονται σε φάση υλοποίησης τα ακόλουθα έργα:

- Η βελτίωση της προσβασιμότητας των σηράγγων της σιδηροδρομικής γραμμής

ΣΚΑ – ΚΙΑΤΟ (όπως Κακιάς Σκάλας, Αγίων Θεοδώρων, Ευταξία και Μαύρης Ώρας) και της σήραγγας των Τεμπών.

- Η δρομολόγηση του έργου των «Έξυπνων Γεφυρών», το οποίο υλοποιείται από το ΤΕΕ και αφορά στην αξιολόγηση της δομικής απόκρισης 100 επιλεγμένων σιδηροδρομικών γεφυρών σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο, μέσω σύγχρονων συστημάτων και μεθοδολογιών ενόργανης δομικής παρακολούθησης.

Μέχρι σήμερα έχει εγκατασταθεί εξοπλισμός παρακολούθησης σε 35 σιδηροδρομικές γέφυρες.

6^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 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.
- Η λειτουργία των συστημάτων συναγερμού και η εγκατάσταση νέου κλειστού κυκλώματος καμερών στις σήραγγες Πλαταμώνα και Τεμπών.
- Η τοποθέτηση, μέχρι τον Δεκέμβριο του 2023, 300 καμερών συνεχούς παρακολούθησης των συρμών.

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

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

- Η πλήρης λειτουργία των Κέντρων Ελέγχου Κυκλοφορίας Κορίνθου, Σιδηροδρομικού Κόμβου Αχαρνών, Λιανοκλαδίου και Θεσσαλονίκης, καθώς και η ολοκλήρωση αυτού της Λάρισας.

7^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.
- Έργα συντήρησης – αναβάθμισης στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη/Προμαχώνα, στο ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου, καθώς και σε τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου Δυτικής, Κεντρικής και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, συνολικού προϋπολογισμού 70 εκατ. ευρώ.

8^{ον}. Εξασφαλίστηκε η αναγκαία χρηματοδότηση για να γίνει, για πρώτη φορά, η αντικατάσταση 90 αυτόματων συστημάτων ισόπεδων διαβάσεων (ΑΣΙΔ) παλαιάς τεχνολογίας, συνολικού κόστους 25 εκατ. ευρώ.

Τα σχετικά τεύχη και οι τεχνικές προδιαγραφές ολοκληρώνονται τις επόμενες εβδομάδες, προκειμένου να δημοσιευτεί ο διαγωνισμός.

Προβλέπεται η συντήρηση των νέων ΑΣΙΔ για 5 έτη, καθώς και η συνεχής παρακολούθησή τους από τα 2 νέα Κέντρα ΑΣΙΔ στη Θεσσαλονίκη και στην Αλεξανδρούπολη.

9^{ον}. Εξασφαλίστηκαν οι αναγκαίοι πόροι για την αντιμετώπιση του προβλήματος των δέντρων και της βλάστησης κατά μήκος του σιδηροδρομικού άξονα.

Ήδη υπογράφεται, τις επόμενες εβδομάδες, η πρώτη από τις δύο Συμβάσεις, ενώ η δεύτερη θα υπογραφεί τον επόμενο μήνα.

Το συνολικό κόστος των δύο Συμβάσεων ανέρχεται στο ύψος των 5,8 εκατ. ευρώ για διάρκεια δύο ετών.

10^{ον}. Ολοκληρώθηκε σειρά ενεργειών για την ωρίμανση και ανάθεση νέων συμβάσεων για την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου:

21 Ιουνίου 2023: Φυτοτεχνικές εργασίες για την τήρηση των υποχρεώσεων της δασικής νομοθεσίας στο έργο της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Τιθορέα – Δομοκός, συμβατικού ποσού 0,8 εκατ. ευρώ.

15 Δεκεμβρίου 2023: Κατασκευή σιδηροδρομικής στάσης στο Κρυονέρι Αττικής, συμβατικού ποσού 5,8 εκατ. ευρώ.

24 Ιανουαρίου 2024: Φυτοτεχνικές εργασίες για την περιβαλλοντική αποκατάσταση των πρανών στο τμήμα Κιάτο – Βουραϊκός ποταμός, συμβατικού ποσού 1,7 εκατ.ευρώ.

11^ο. Ολοκληρώθηκε η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης με την έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (ΑΕΠΟ), τον Ιανουάριο του 2024, για το έργο της αναβάθμισης της μονής γραμμής, με διπλασιασμό αυτής στο τμήμα Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο.

Ολοκληρώνεται η διαδικασία κήρυξης απαλλοτριώσεων και εξελίσσεται η διαγωνιστική διαδικασία Ανταγωνιστικού Διαλόγου με τους συμμετέχοντες οικονομικούς φορείς, η ολοκλήρωση της οποίας αναμένεται το 2025.

12^ο. Προκηρύχθηκε νέο έργο, η γραμμή στο τμήμα Νέα Καρβάλη – Τοξότες, για τη σύνδεση του Εμπορευματικού Λιμένα Καβάλας με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό έργο, που αφορά την κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής, με προϋπολογισμό 193,2 εκατ. ευρώ.

Ο διαγωνισμός δημοσιεύθηκε τον Ιούλιο του 2024, τις προηγούμενες ημέρες αποσφραγίστηκαν οι οικονομικές προσφορές που κατατέθηκαν για επιλογή αναδόχου, και βαίνει – με επιτυχία – προς την ολοκλήρωσή του.

Το έργο αυτό έχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από τον Μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη (CEF) 2021-2027».

13^ο. Ωριμάζουν οι μελέτες για το έργο του Προαστιακού Δυτικής Θεσσαλονίκης και τη Σιδηροδρομική Σύνδεση του 6^ο Προβλήτα Λιμένα Θεσσαλονίκης.

Η διερεύνηση εναλλακτικών τεχνικών λύσεων προχωρά παράλληλα με τη διαγωνιστική διαδικασία του Ανταγωνιστικού Διαλόγου, με τους συμμετέχοντες οικονομικούς φορείς και τη διαβούλευση με τους τοπικούς φορείς.

Αναμένεται, εντός Οκτωβρίου 2024, η υποβολή προτάσεων και τεχνικών λύσεων.

14^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.

15^ο. Ενισχύεται το ανθρώπινο δυναμικό του ΟΣΕ.

Ολοκληρώνεται η πρόσληψη 117 υπαλλήλων τακτικού προσωπικού, διαφόρων ειδικοτήτων.

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

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

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 και τη διαχείριση του τροχαίου υλικού.

Η νέα Εταιρεία 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 συνολική αναδιοργάνωση του σιδηροδρομικού τομέα χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, και θα υλοποιηθεί πλήρως μέχρι το τέλος του 2025.

Το έργο έχει ήδη ξεκινήσει, και το πρώτο ορόσημο για το 2024, που αφορά την προετοιμασία του σχεδίου υλοποίησης της μεταρρύθμισης, έχει υποβληθεί.

Έχουν ήδη ετοιμαστεί και συζητούνται για να οριστικοποιηθούν:

1^ο. Το σχέδιο των νομοθετικών ρυθμίσεων που απαιτούνται για τη δημιουργία του νέου ενιαίου φορέα διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής και του τροχαίου υλικού.

Η ψήφιση του νομοσχεδίου αναμένεται εντός του 4^{ου} τριμήνου του 2024.

2^ο. Το σχέδιο διακήρυξης διεθνούς διαγωνισμού για την πρόσληψη συμβούλου, 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, την ευθύνη λειτουργίας κρίσιμων Επιχειρησιακών Τομέων για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 3 ετών, υιοθετώντας και εφαρμόζοντας τις βέλτιστες, διεθνώς, πρακτικές.

Η διακήρυξη θα δημοσιευθεί επίσης εντός του 4^{ου} τριμήνου του 2024.

Για την ικανοποίηση του επομένου οροσήμου, δηλαδή έως τον Ιούνιο του 2025, η νέα εταιρεία:

- θα καταρτίσει σύγχρονο στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο, που θα προετοιμαστεί μέσω δωρεάν τεχνικής βοήθειας από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και
- θα συνάψει τη νέα σύμβαση απόδοσης με το εποπτεύον Υπουργείο, μέσω της οποίας θα παρακολουθείται βάσει συμφωνημένων δεικτών απόδοσης και μετρήσιμων στόχων.

Μέχρι την ολοκλήρωση του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, η νέα εταιρεία θα είναι πλήρως λειτουργική.

17^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.

Στις εργασίες αυτές συμπεριλαμβάνεται και η σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση του κύριου άξονα.

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 και θα ανταποκρίνεται σε προδιαγραφές αυξημένης ανθεκτικότητας.

18^ο. Εξασφαλίστηκε συγχρηματοδότηση σημαντικών νέων έργων από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Συγκεκριμένα, εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τον Ιούλιο του 2024, κατόπιν

των προτάσεων που υποβάλαμε, τον Ιανουάριο του 2024, η χρηματοδότηση από το πρόγραμμα «Συνδέοντας την Ευρώπη - 2» (CEF 2, 2021 - 2027), συνολικού ύψους περίπου 520 εκατ. ευρώ, για τα έργα:

1^ο. Αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Πύθιο - Ορμένιο, η οποία αποτελεί τμήμα του ευρύτερου έργου αναβάθμισης της γραμμής Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο.

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

3^ο. Ανακαίνιση και αναβάθμιση των υποδομών του τμήματος Αχαρνές - Οινόη, καθώς και κατασκευή δύο ανισόπεδων διαβάσεων στην περιοχή του Αγίου Στεφάνου Αττικής και στην Αλίαρτο.

4^ο. Αναβάθμιση των υποδομών στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας και εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης.

Με βάση τις 18 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».