



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

The association of the friends of the Railway

www.sfs.gr

Email: sfsfathens@gmail.com

Λιοσίων 301Α, 10445 Αθήνα, τηλ. 210-5130300

Αθήνα 3/10/2023



ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ-SOS: ΑΜΕΣΗ ΑΝΑΓΚΗ ΔΡΑΣΤΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΑΚΡΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ

Αξιότιμε κ. Υπουργέ

Θα επιθυμούσαμε πολύ να επικοινωνούσαμε μαζί σας υπό άλλες συνθήκες, για να σας ευχηθούμε καλή ευόδωση στο δύσκολο έργο σας, αλλά η σημερινή κατάσταση οιονεί ΔΙΑΛΥΣΗΣ των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, μας υποχρεώνει να συνοδέψουμε αυτή την επικοινωνία μας εκπέμποντας ένα δραματικό SOS για την ύπαρξη και προοπτική του Σιδηροδρόμου στη χώρα μας, σε μια εποχή όπου όλες οι ευρωπαϊκές χώρες έχουν κατ' εξοχήν στραφεί προς τον Σιδηρόδρομο, λόγω της κεφαλαιώδους σημασίας του στην πολιτική αντιμετώπισης των συνεπειών της έντονης κλιματικής κρίσης, που συσχετίζεται άμεσα και με την ΔΡΑΣΤΙΚΗ περιστολή της ενεργειακής σπατάλης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, τομείς που ο σιδηρόδρομος και όλα τα

Μέσα Σταθερής Τροχιάς είναι κατ' εξοχήν αποτελεσματικότερα σε σχέση με τα εναλλακτικά οδικά και αεροπορικά μέσα.

Α. Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΕ ΔΡΑΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΑΜΕΣΕΣ ΔΡΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΝΙΣΧΥΣΗ

Σήμερα ουσιαστικά ο σιδηρόδρομος έχει πάψει να λειτουργεί σε ένα μεγάλο τμήμα της χώρας μας. Και δεν είναι αιτία μονάχα τα 2 μεγάλα χτυπήματα που δέχτηκε με το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη, αλλά και με τις καταστροφικές συνέπειες από τις κακοκαιρίες "Daniel" και "Elias". Πολύ πριν από αυτές και με αφετηρία τις δραματικές περικοπές της Μνημονιακής Περιόδου, αλλά και τις μεγάλες αρνητικές συνέπειες από τον Covid, το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο απογυμνώθηκε εντελώς από το απαιτούμενο προσωπικό για την συντήρηση και λειτουργία του, υπήρξε δυστυχώς σε μεγάλο βαθμό απώλεια της σιδηροδρομικής τεχνογνωσίας με την πλήρη αποχώρηση των παλαιότερων έμπειρων σιδηροδρομικών χωρίς να αναπληρωθούν, ενώ παράλληλα μεγάλα τμήματα του δικτύου κατέστησαν ανενεργά, και ταυτόχρονα συντελέστηκε μια δραματική από-επένδυση με καταστροφές, κλοπές και βανδαλισμούς στα πανάκριβα συστήματα ασφάλειας κυκλοφορίας του (σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση, εξοπλισμός σηράγγων) με συνέπεια να μην μπορεί να ολοκληρωθεί και να λειτουργήσει το διαλειτουργικό σύστημα ασφαλείας και ελέγχου ETCS στον κύριο άξονα της χώρας.

Και ενώ, πάνω που μετά από μία συντονισμένη προσπάθεια των τελευταίων μηνών από ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ, έβαινε προς ολοκλήρωση η δύσκολη διαδικασία πλήρους ανάταξης και επαναλειτουργίας αυτών των συστημάτων, ήρθε η κακοκαιρία "Daniel" και αποτελείωσε το κακό σε ένα κρίσιμο κεντρικό τμήμα του δικτύου.. Παράλληλα με όλα αυτά, από τότε που η πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν HELLENIC TRAIN), αλλά και η ΕΕΣΣΤΥ (Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Τροχαίου Υλικού εξαγοράστηκαν από τους Ιταλικούς Σιδηροδρόμους (FSI), η κατάσταση στον ελληνικό σιδηρόδρομο, αντί να καλυτερέψει, έφτασε στα όρια της ΠΛΗΡΟΥΣ ΚΑΤΑΡΡΕΥΣΗΣ, τόσο από πλευράς τήρησης, αξιοπιστίας αλλά και (μη) εκτέλεσης των δρομολογίων αυτών καθαυτών, όσο και από πλευράς συντήρησης και διαθεσιμότητας του τροχαίου υλικού του.

Αυτή τη στιγμή πληροφορούμαστε ότι μολονότι πέραν των γραμμών που υπέστησαν καταστροφές με την πρόσφατη θεομηνία, η Hellenic Train εξακολουθούσε, αδικαιολόγητα στις περισσότερες περιπτώσεις να μην λειτουργεί με σιδηροδρομικά δρομολόγια το μεγαλύτερο μέρος του δικτύου στην Κεντρική και Βόρεια Ελλάδα, τώρα με αφορμή την μερική θέση εκτός μάχης του άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης στο κεντρικό του τμήμα και των κλάδων προς Καλαμπάκα και Βόλο, αλλά και λόγω της υποχρηματοδότησής της, όπως καταγγέλλει, από την κυβέρνηση, ακούγεται ότι πιθανόν να θέσει σε αργία μεγάλο μέρος του προσωπικού της και ενδεχομένως να κάνει και περαιτέρω αναστολές στα λίγα δρομολόγια που έχουν απομείνει σε λειτουργία, κυρίως στη Νότια Ελλάδα (Προαστιακός κλπ.).. Ουσιαστικά να μπει ταφόπλακα σε ό,τι έχει απομείνει ζωντανό από τον ταλαίπωρο ελληνικό σιδηρόδρομο από άκρου σε άκρο της χώρας, παρά τα

τεράστια κονδύλια που δόθηκαν από την ΕΕ και τους Έλληνες φορολογούμενους για τον εκσυγχρονισμό του δικτύου, τα τελευταία 30 χρόνια...Κυριολεκτικά μοιάζει σαν να έγινε μια τρύπα στο νερό και φυσικά υπάρχουν βαριές ευθύνες γι' αυτό, αλλά αυτή τη στιγμή προέχει η άμεση παρέμβαση της Πολιτείας για την διάσωση, ανάταξη, ύπαρξη και προοπτική του Σιδηροδρόμου στη χώρα μας, της διασφάλισης των ζωτικών του πόρων και επενδύσεων που κινδυνεύουν ανεπανόρθωτα και της διατήρησης της ακεραιότητας τουλάχιστον του εναπομείναντος ενεργού δικτύου, όπως αυτό προσδιορίζεται στην ετήσια «Δήλωση Δικτύου» που συντάσσει ο ΟΣΕ. Οποιαδήποτε περαιτέρω αναστολή δρομολογίων σε κάποιο κλάδο, τον θέτει σε άμεσο κίνδυνο πλήρους απαξίωσης και καταστροφής, πολύ δύσκολα αναστρέψιμης, όπως συνέβη το 2010 με ένα μεγάλο τμήμα του δικτύου ήδη, κυρίως στην Πελοπόννησο.. ΕΙΜΑΣΤΕ ΣΤΗΝ ΩΡΑ ΜΗΔΕΝ.

Αυτονότητα ΠΡΩΤΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ παίρνει η ριζική ανακατασκευή της κατεστραμμένης σιδηροδρομικής υποδομής και των συστημάτων ασφαλείας στον άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης (ανάμεσα σε Δομοκό και Λάρισα ή Τέμπη), κατά τρόπο ανθεκτικό ακόμα και για μείζονες θεομηνίες, σαν τις πρόσφατες και με δεδομένα τα πλημμυρικά φαινόμενα του νότιου κυρίως Θεσσαλικού κάμπου. Παράλληλα θα πρέπει να προχωρήσει και η ανακατασκευή των κλάδων προς Βόλο και Καλαμπάκα, αλλά και των ζημιών στην ιστορική τουριστική γραμμή του τραίνου του Πηλίου. Για τα ανωτέρω θα πρέπει να αναζητηθούν οι πλέον κατάλληλες εξαιρετικές διαδικασίες για την ταχύτερη δυνατή αποκατάσταση, με μέριμνα βραχυπρόθεσμης πρόχειρης αποκατάστασης για να διασφαλιστεί η ύψιστης σημασίας εφοδιαστική αλυσίδα λιμένα Ικονίου-Κεντρικής Ευρώπης με τον σιδηρόδρομο. .

B. ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ "HELLENIC TRAIN" ΚΑΙ ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΗΣ ΜΕ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΤΟΝ ΟΣΕ ΚΑΙ ΤΗΝ ΓΑΙΑ-ΟΣΕ

Από την πλευρά της Hellenic Train επισημαίνεται ότι ότι δεν έχει καταβληθεί από το Ελληνικό Δημόσιο η ετήσια ενίσχυση των 50 εκατ. Ευρώ για τις Υπηρεσίες Δημοσίου Υποχρέωσης (ΥΔΥ) για το 2022.. Επίσης, ότι η εταιρεία δεν έχει λάβει την αποζημίωση από την πανδημία, ύψους 4 εκατ. ευρώ, ενώ αναμένει και περίπου 16 εκατ. ευρώ ως ενίσχυση για το αυξημένο ενεργειακό κόστος, κάτι που απεναντίας έχει γίνει με τα άλλα ανταγωνιστικά μέσα μεταφοράς και τους φορείς τους (ΚΤΕΛ, Aegean κλπ.).

Από την άλλη πλευρά, έχει γνωστοποιηθεί από τον ΟΣΕ ότι η Hellenic Train χρωστάει ένα πολύ μεγάλο ποσό προς αυτόν, για τα τέλη χρήσης της υποδομής (ενώ το ίδιο αναφέρεται και για την ΣΤΑΣΥ), ενώ εμφανίζεται να χρωστάει και στην ΓΑΙΑΟΣΕ για την μίσθωση του τροχαίου υλικού.. Υπενθυμίζουμε ότι για ανάλογους λόγους, πριν από μερικά χρόνια, η ΕΕ πίεσε την τότε ελληνική κυβέρνηση να ιδιωτικοποιήσει την τότε ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θεωρώντας την σοβούσα και τότε μη καταβολή των τελών χρήσης ως αθέμιτη κρατική της ενίσχυση. Όμως τότε τουλάχιστον τα δρομολόγια εκτελούνταν κανονικά χωρίς περικοπές, κάτι που δεν συμβαίνει με την ιδιωτική πλέον Hellenic Train σε μεγάλο βαθμό, εδώ και πολύ καιρό.

Πέραν των ανωτέρω, τα κυριότερα προβλήματα σήμερα, σε σχέση με την Hellenic Train εντοπίζονται στα εξής:

1.τη μη τήρηση έως τώρα των υποχρεώσεων που απορρέουν από την σύμβαση των επιδοτούμενων δρομολογίων ΥΓΟΣ από πλευράς Hellenic Train (HT). Αυτό κυρίως έχει να κάνει με την καταχρηστικά εφαρμοζόμενη πρακτική της HT να αντικαθιστά δρομολόγια τραίνων με υποκατάστατα λεωφορειακά δρομολόγια, ακόμα και σε περίπτωση που δεν υπάρχει κάποιο κώλυμα στην Σιδηροδρομική Υποδομή κατά τον Διαχειριστή της ΟΣΕ, κατά παράβαση του γράμματος και πνεύματος της Κοινοτικής Οδηγίας για τις σιδηροδρομικές ΥΓΟΣ και με συνακόλουθη υποβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών (χρόνος διαδρομής, αξιοπιστία τήρησης κλπ.). Η σχετική ασάφεια που υπάρχει γι' αυτό το θέμα στην υφιστάμενη σύμβαση ΥΓΟΣ μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Παρόχου, θα πρέπει να αναταχθεί στο πλαίσιο μιας ευρύτερης αναθεώρησης της Σύμβασης που απαιτείται και να αποκλειστεί ρητά η ευχέρεια του Παρόχου να δρα ανάλογα.

2.Η οιονεί κατάρρευση της συντήρησης με συνέπεια μια άκρως προβληματική έως επικίνδυνη για την στοιχειώδη λειτουργία του Σιδηρόδρομου διαθεσιμότητα τροχαίου υλικού από πλευράς HT αφότου εξαγόρασε την Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (ΕΕΣΣΤΥ). Ειδικά το πρόβλημα που παρουσιάστηκε με τους τροχούς γεννά πλήθος αναπάντητων ερωτηματικών, αφού δεν ευσταθούν, εξ όσων γνωρίζουμε, οι περισσότερες των αιτιάσεων κατά του ΟΣΕ σε σχέση με την λίπανση της γραμμής, ενώ ας ληφθεί υπόψη ότι μεγάλο μέρος του δικτύου είναι πλέον με γραμμές υψηλών γεωμετρικών χαρακτηριστικών, με συνεχή συγκόλληση, σύγχρονα στοιχεία επιδομής κλπ. Αλώστε, έχει παρατηρηθεί μεγάλο πλήθος αμμηχανιών που δεν οφείλεται φυσικά στους τροχούς, αλλά σε άλλες αιτίες (πχ βλάβες μετατροπέων των ηλεκτροκινητήρων, βλάβες στα κλιματιστικά, ελαττωματικοί παντογράφοι κοκ), ενώ ακόμη και το πρόβλημα των τροχών, εμφανίστηκε σε μια περίοδο όπου είτε για λόγους καραντίνας λόγω covid, είτε λόγω της (πρωτοφανούς) πλήρους αναστολής δρομολογίων σε ολόκληρο το δίκτυο, για μεγάλο χρονικό διάστημα μετά το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη, ουσιαστικά το τροχαίο υλικό είχε πολύ μειωμένη λειτουργία.

3.Η συσσώρευση των προβλημάτων στην λειτουργία της HT και η πρωτοφανής υποβάθμιση της αξιοπιστίας του σιδηροδρόμου και της ποιότητας και ανεπάρκειας των παρεχόμενων υπηρεσιών του, στο βαθμό που οφείλεται σε δικές της αβελτηρίες και όχι σε αβελτηρίες ή προβλήματα του ΟΣΕ, είναι τόσο μεγάλη, που να δικαιολογεί πλέον την λήψη ριζικών αποφάσεων, **όπως πχ την ακύρωση της ιδιωτικοποίησης και εξαγοράς της πρώην TRAINΟΣΕ και την επανακρατικοποίησή της** (όπως ακριβώς γίνεται σε ανάλογες περιπτώσεις και στην Μεγάλη Βρετανία, όταν αστοχεί κάποιος ιδιώτης σιδηροδρομικός πάροχος και στη θέση του αναλαμβάνει κρατικός φορέας, με τον χαρακτηρισμό του "Φορέα Λειτουργίας τελευταίου καταφυγίου" (Last Resort Operator). Εδώ αυτό μπορεί κάλλιστα να γίνει με τον ΟΣΕ, με δημιουργία πιστοποιημένης θυγατρικής εταιρείας του, με σκοπό την εκμετάλλευση των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών που σήμερα εξασφαλίζει η Hellenic Train, οπότε διασφαλίζεται και ο πλήρης λογιστικός διαχωρισμός Υποδομής από Εκμετάλλευση, όπως συμβαίνει στο Γαλλικό, το Γερμανικό, το Ισπανικό και το Ιταλικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο, χωρίς να αποκλειστεί η δυνατότητα να έρθει και ένας ιδιώτης πάροχος, να δρομολογήσει τρένα σε κάποια γραμμή ή υπηρεσία.

Γ. ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΟΣΕ ΚΑΙ ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, ανέδειξε και μια σειρά προβλημάτων και παθογενειών που σχετίζονται με την Σιδηροδρομική Υποδομή και αφορούν τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ.

Ο ΟΣΕ αφέθηκε χωρίς σχεδόν καθόλου προσλήψεις εδώ και πάρα πολλά χρόνια και σε συνδυασμό με την επιβληθείσα συρρίκνωση προσωπικού με τις μετατάξεις του 2010, αλλά και την αποχώρηση όλων σχεδόν των παλαιότερων γενιών σιδηροδρομικών, λόγω συνταξιοδότησης, δημιουργήθηκαν τεράστια κενά που αποτυπώνονται δραματικά με αριθμούς για τις θέσεις προπάντων της «πρώτης γραμμής». Είναι ενδεικτικό ότι ενώ το νέο κουρεμένο «μνημονιακό» οργανόγραμμα του ΟΣΕ προβλέπει 2100 οργανικές θέσεις, στον Οργανισμό υπηρετούν περίπου 650, οι περισσότεροι των οποίων σε μεγάλη υπηρεσιακή ηλικία. Ήδη σε μεγάλο βαθμό η σιδηροδρομική τεχνογνωσία έχει χαθεί, ενώ δεν υπάρχει στοιχειωδώς επαρκές προσωπικό για την ασφαλή λειτουργία, επιθεώρηση και συντήρηση του δικτύου. Ο μέσος όρος εργαζομένων στα ξένα δίκτυα-Διαχειριστές Υποδομής, είναι τριπλάσιος από τον αντίστοιχο αριθμό προσωπικού ανά χλμ. δικτύου στην Ελλάδα. Είναι άμεση ανάγκη για προσλήψεις προσωπικού για την κάλυψη των κρίσιμων κενών στις θέσεις «πρώτης γραμμής», τόσο σε ό,τι αφορά την λειτουργία, όσο και την τρέχουσα τακτική συντήρηση και επιθεώρηση του δικτύου, που δεν μπορεί να επαφίεται στα ΣΔΙΤ που αφορούν μείζονες εργασίες ανάταξης-ανακατασκευής-και πιο μακροπρόθεσμης (ριζικής) συντήρησης των γραμμών που η υλοποίησή τους καθυστερεί για γραφειοκρατικούς λόγους δημόσιου λογιστικού.

Πέραν αυτού, υπάρχει ένα διαπιστωμένο πρόβλημα συντονισμού μεταξύ ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ το οποίο μπορεί να λυθεί μονάχα με γενναία εταιρική εξορθολογιστική αναδιάρθρωση που να οδηγήσει σε συγχώνευση ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και ΓΑΙΑ-ΟΣΕ σε ένα ενιαίο εταιρικό σχήμα ξανά, με ανεξάρτητες Γενικές Διευθύνσεις. Η ΓΑΙΑ-ΟΣΕ ως διαχειριστής των πόρων του ΟΣΕ (ακίνητη περιουσία, τροχαίο υλικό), έχει αυτονομία θέση στο ενιαίο σχήμα. Είναι διαπιστωμένο, ότι πολλά δομικά προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο Σιδηρόδρομος, οφείλονται στον κατατεμαχισμό του σε χωριστές εταιρικές οντότητες (ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΑ-ΟΣΕ, Hellenic Train κλπ.) που σε αρκετές περιπτώσεις αντιδρούν ακόμη και νομικά μεταξύ τους, μολονότι η συστημική φύση του Σιδηροδρόμου επιβάλλει συντονισμό, συνέργεια και στενή συνεργασία μεταξύ των διαφόρων συνιστωσών του.

Ο ενιαίος και πάλι ΟΣΕ, θα πρέπει να τύχει της ενεργού στήριξης από τους Γαλλικούς Σιδηροδρόμους με τους οποίους έχει υπογραφεί πρωτόκολλο και μνημόνιο συνεργασίας και μεταφοράς τεχνογνωσίας και με διαπιστωμένη την απώλεια αυτής ακριβώς της σιδηροδρομικής τεχνογνωσίας, κρίνεται απαραίτητη η ταχύτερη δυνατή ουσιαστική εφαρμογή των σχετικών συμφωνιών, με όποιο σχήμα κριθεί πιο συμφέρον.

Δ. ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΝΕΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ

Παράλληλα με την εκλογίκευση και επίλυση των εκκρεμοτήτων που αναφέρθηκαν στην αρχή του υπομνήματος μας, θα πρέπει το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών να μεριμνήσει προς τον σημερινό πάροχο για επαναλειτουργία των σιδηροδρομικών δρομολογίων ΥΓΟΣ που δεν εκτελούνται σήμερα, στις γραμμές Αθηνών-Μπράλου-Λιανοκλαδίου, Λιανοκλαδίου-Στυλίδας, Θεσσαλονίκης-Έδεσσας / Φλώρινας, Θεσσαλονίκης-Σερρών / Δράμας, Ξάνθης-Αλεξανδρουπόλεως, Αλεξανδρουπόλεως-Δικαίων-Ορμενίου.

Τέλος, με αφορμή το γενικότερο διαφαινόμενο πάγωμα δρομολογημένων θετικών εξελίξεων για την προοπτική του σιδηροδρόμου, θα θέλαμε να τονίσουμε πως επ ουδενί δεν πρέπει να παραμεληθούν ώριμα νέα έργα που κρίνονται απαραίτητα για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου, αλλά και την εξυπηρέτηση βασικών στόχων βιώσιμης κινητικότητας και ανάπτυξης των μεγάλων μητροπολιτικών περιοχών Αθηνών, Θεσσαλονίκης και Πατρών.

Πιστεύουμε πως στην παρούσα συγκυρία θα πρέπει να αναθεωρηθούν κάποιοι φαραωνικοί μεγαλεπήβολοι σχεδιασμοί που υπήρχαν και να δρομολογηθούν κυρίως έργα που αν και με σχετικά χαμηλότερο κόστος να έχουν σημαντική απόδοση είτε από τεχνικοοικονομικής σκοπιάς, είτε από πλευράς επίτευξης των στόχων του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού.

Τέτοια έργα είναι η ολοκλήρωση της νέας κανονικής γραμμής Αθηνών-Πατρών χωρίς την φαραωνική μεγάλη υπογειοποίηση, τουλάχιστον μέχρι τον σταθμό Αγίου Διονυσίου Πατρών (νέο κεντρικό σταθμό Πάτρας) – υπάρχουν σχετικές προκαταρκτικές μελέτες στον ΟΣΕ, οι νέοι κλάδοι του Προαστιακού σιδηροδρόμου στην ευρύτερη περιοχή Αθηνών (προς Λουτράκι, Λαύριο, Ραφήνα και Ελευσίνα / Μέγαρο που τελεί υπό συμβασιοποίηση), η σύνδεση της 6^{ης} προβλήτας του λιμένα Θεσσαλονίκης σε συνδυασμό με τον Δυτικό Προαστιακό Θεσσαλονίκης, καθώς και του λιμένα και της βιομηχανικής περιοχής Βόλου και τέλος η ανάταξη με αναβάθμιση και επαναλειτουργία των υφιστάμενων γραμμών Πατρών-Πύργου και Κορίνθου-Ναυπλίου.

Τέλος, με αφορμή το πολύ μεγάλο πρόβλημα τροχαίου υλικού για τις προαστιακές και περιφερειακές γραμμές του δικτύου σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη και Περιφέρεια, επιβάλλεται η ταχύτερη δυνατή ενεργοποίηση της πρόβλεψης της σύμβασης Ελληνικού Δημοσίου-Hellenic Train για τις ΥΓΟΣ, που αφορά την προμήθεια 20 νέων πεντάδυμων ηλεκτροκίνητων ή υβριδικών αυτοκινηταμαξών Προαστιακού Σιδηροδρόμου από την ΓΑΙΑ-ΟΣΕ, προκειμένου να εκμισθωθούν στον πάροχο των συγκεκριμένων υπηρεσιών, όποιοι και αν είναι αυτός στο μέλλον..

Για το Δ.Σ. του “Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου”

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ



Π. Ράλλης



Ο Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ



Φ. Λυκομήτρος