

ΕΝΩΠΙΟΝ ΚΑΘΕ ΑΡΜΟΔΙΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ ΚΑΙ ΑΡΧΗΣ

**ΕΞΩΔΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ
ΜΕ ΕΠΙΦΥΛΑΞΗ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ**

Της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.» και το διακριτικό τίτλο «ΟΣΕ», που εδρεύει στην Αθήνα, οδός Καρόλου αρ. 1-3 και εκπροσωπείται νόμιμα με ΑΦΜ 094038689.

Προς

Το Σωματείο με την επωνυμία «Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης» (Π.Ε.Π.Ε.), που εδρεύει στον Πειραιά, οδός Δημοσθ. Ομηρίδου Σκυλίτση αρ. 19 και εκπροσωπείται νομίμως με ΑΦΜ 998039530.

Κοινοποιούμενη προς

1. Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κατοικοεδρεύοντα στην Αθήνα.
2. Τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, κατοικοεδρεύοντα στην Αθήνα.
3. Τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, που εδρεύει στην Αθήνα, οδός Σταδίου αρ. 33 και εκπροσωπείται νόμιμα.
4. Την Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN Μεταφορές – Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» και το διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», που εδρεύει στην Αθήνα, οδός Πετμεζά αρ. 13 με ΑΦΜ 999645865 και εκπροσωπείται νόμιμα.

Με έκπληξη παραλάβαμε την από 31-10-2022 Εξώδικη Δήλωση – Διαμαρτυρία σας προς εμάς, στην οποία γίνεται παράθεση αβάσιμων ισχυρισμών και αιτιάσεων, με το περιεχόμενο της οποίας είμαστε αντίθετοι και το αποκρούουμε ως παντελώς απαράδεκτο.

Συγκεκριμένα και σε απάντηση αυτού:

Α. Επί των αβάσιμων ισχυρισμών και αιτιάσεων σας, οι οποίες αναφέρονται στην ως άνω Εξώδικη Δήλωση, ισχυρίζεστε λέξη προς λέξη ότι (προτάσεις με πλαγιαστά γράμματα):

(1) **«Διαπιστώνουμε διαρκώς την κακή κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής...»**
Επισημαίνουμε ότι, η κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής μετράται ανά τακτά χρονικά διαστήματα (τουλάχιστον μία φορά ετησίως) από το ειδικό καταγραφικό τρένο που διαθέτει ο

ΟΣΕ. Εν συνεχεία τα δεδομένα αξιολογούνται και μελετώνται από εξειδικευμένους μηχανικούς. Από αυτή την διαδικασία προκύπτουν οι εργασίες προληπτικής συντήρησης της υποδομής με προτεραιότητα ανάλογη με τη σοβαρότητα των σφαλμάτων της καταγραφής. Αυτή είναι η μεθοδολογία για την διαπίστωση της κατάστασης της σιδηροδρομικής υποδομής που εφαρμόζεται διεθνώς στο σύνολο των σύγχρονων σιδηροδρομικών υποδομών αποφεύγοντας/παρακάμπτοντας την οποιαδήποτε ανθρώπινη παρέμβαση μειωμένης τεχνικής ικανότητας/εμπειρίας. Η κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής πέραν τούτου συνδέεται και με τη διατιθέμενη προς αυτήν χρηματοδότηση. Θα έπρεπε επομένως να γνωρίζετε ότι το 2022 χαρακτηρίζεται από τη μεγαλύτερη παρέμβαση στη χρηματοδότηση πόρων για τη συντήρηση της υποδομής τα τελευταία χρόνια αλλά όπως είναι φυσικό από τη στιγμή που διασφαλίζονται οι απαραίτητοι πόροι για ένα έργο έως την πραγματοποίησή του απαιτείται πάντα ένα εύλογο διάστημα προκειμένου να φανούν τα αποτελέσματα στον χρήστη και τον λειτουργό της υποδομής.

(2) «... την έλλειψη συντήρησης της (που αποδεικνύεται από τις βραδυπορίες που καθημερινά δίνονται στους μηχανοδηγούς) ...»

Όπως προφανώς γνωρίζετε, ένα εκτεταμένο σιδηροδρομικό δίκτυο είναι από τη φύση του διαρκώς εκτεθειμένο σε καιρικές συνθήκες και άλλες (πχ ανθρώπινες) παρεμβάσεις, αλλά και βλάβες λόγω χρήσης. Στις περισσότερες περιπτώσεις εξ αιτίας αυτών, το δίκτυο υφίσταται φθορές/ζημιές που δεν μπορούν να προβλεφθούν. Έτσι είναι αναγκαία η χρήση βραδυποριών με σκοπό την διατήρηση του επιπέδου ασφάλειας της κυκλοφορίας των τρένων και την ασφάλεια των υποδομών από μεγαλύτερες βλάβες και έως αποκατάστασης των υφιστάμενων.

Ο άμεσος συσχετισμός της προληπτικής συντήρησης των υποδομών με τις βραδυπορίες είναι αφελής και επιπόλαιη προσέγγιση που δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Το θέμα των βραδυποριών πρέπει να εξετάζεται πάντα σε συσχετισμό με την χρονική διάρκειά τους (μόνιμες ή προσωρινές), το χρόνο αποκατάστασής τους, τη σοβαρότητά τους, το λόγο που τίθενται (πχ έργα κατά μήκος ενός τμήματος γραμμής) και τέλος στο κατά πόσο επηρεάζουν τον δρομολογιακό χρόνο. Ο ΟΣΕ διατηρεί πλήρες αρχείο βραδυποριών και βάσει αυτού προγραμματίζει τη δυνατότητα αποκατάστασής τους.

Πέραν τούτου η εντατικοποίηση των δράσεων συντήρησης και έργων ανακαίνισης και αναβάθμισης του δικτύου που λαμβάνει χώρα στην παρούσα περίοδο στη μεγαλύτερη έκταση του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου αποσκοπεί μεταξύ άλλων και σε αυτό, στη μείωση δηλαδή των βραδυποριών και επομένως στη μείωση του χρόνου των σιδηροδρομικών διαδρομών.

(3) «...την μη λειτουργία φωτοσημάτων και τηλεδιοίκησης εδώ και πολλά έτη...»

Πρόκειται για αυθαίρετο ισχυρισμό καθώς η Σηματοδότηση και η Τηλεδιοίκηση έχουν αρχίσει να λειτουργούν στο δίκτυο κανονικού εύρους του ΟΣΕ από την δεκαετία του 1980 (στο ορεινό τμήμα της παλαιάς χάραξης ΤΙΘ-ΔΟΜ). Σταδιακά υλοποιήθηκε η επέκταση των συστημάτων

αυτών σε όλο το μήκος του άξονα ΑΘ-ΘΕΣ, ΟΙΝ-ΧΑΛ, ΤΧ1-ΕΙΔ, ΤΧ1-ΣΤΡ-ΠΡΟ καθώς και στον άξονα ΔΑΑ-ΚΙΑ-ΡΟΔ.

Εξαιρουμένων των τμημάτων ΚΙΑ-ΡΟΔ & ΤΙΘ-ΔΟΜ που είναι καινούργια συστήματα και έχουν πρόσφατα τεθεί σε λειτουργία, υπάρχουν ακόμη τα τμήματα ΣΚΑ-ΔΑΑ που εγκαταστάθηκε το 2004 και λειτουργεί κανονικά καθώς και το τμήμα ΠΛΑ-ΤΧ5, ΤΧ1-ΘΕΣ & ΤΧ1-ΣΤΡ-ΠΡΟ που έχει ανακαινιστεί πρόσφατα με την Σύμβαση 717.

Υπάρχουν σε πλήρη εξέλιξη οι εργασίες της 717 Σύμβασης που προβλέπεται να ολοκληρωθούν το Α' τετράμηνο του 2023 ενώ προγραμματίζεται ο διαγωνισμός για την ανάταξη της Σ/Δ-Τ/Δ του τμήματος ΣΚΑ-ΚΙΑ που έχει πλήρως καταστραφεί λόγω εκτεταμένων δολιοφθορών και κλοπών οι οποίες έχουν λάβει χώρα το διάστημα 2011-2013 και την μη έγκαιρη αποκατάστασή τους λόγω έλλειψης προγραμματισμού και χρηματοδότησης τα τελευταία χρόνια. Ο ΟΣΕ έχει συντάξει την περίοδο 2021-2022 τεύχη διαγωνισμού για το έργο αυτό και επιδιώκει τη διασφάλιση χρηματοδότησης μέσω ευρωπαϊκών πόρων για την εκπόνησή του.

Τέλος στο τμήμα ΠΕΙ-ΑΘ-ΤΡΕΙΣ ΓΕΦ η Σ/Δ-Τ/Δ που αποτελούσε αντικείμενο παλαιότερων Συμβάσεων, δεν εγκαταστάθηκε ποτέ λόγω μη ολοκλήρωσης των. Ο ΟΣΕ θα προκηρύξει διαγωνισμό για την Σ/Δ-Τ/Δ στο εν λόγω τμήμα και τη διασύνδεσή της με την Σ/Δ-Τ/Δ του υπόλοιπου άξονα. Και σε αυτό το τμήμα συντάσσονται τεύχη διαγωνισμού για το έργο και επιδιώκεται η διασφάλιση χρηματοδότησης μέσω ευρωπαϊκών πόρων.

Ταυτόχρονα σε όσα τμήματα ολοκληρώνεται η λειτουργία της Σ/Δ-Τ/Δ τίθεται σε εφαρμογή και το ETCS σε συνδυασμό και με το σύστημα ραδιοεπικοινωνιών GSM-R. Η πλήρης χρήση των συστημάτων αυτών απαιτεί και την αδειοδότηση του on board εξοπλισμού στα τρένα της ΗΤ και των λοιπών Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων. Η εφαρμογή των παρατρόχιων αυτών συστημάτων που αποτελούν αρμοδιότητα του Διαχειριστή της Υποδομής είναι επομένως προ των πυλών αρκεί και οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις να μεριμνήσουν για την σοβαρή και τακτική συντήρηση του εξοπλισμού τους που αποτελεί ως γνωστόν απαραίτητο συστατικό για τη λειτουργία τους.

(4) «...την μη λειτουργία του συστήματος ETCS (European Train Control System – του οποίου η θέση σε λειτουργία προστατεύει έναντι στο ανθρώπινο λάθος) η οποία δεν λειτούργησε ποτέ παρά το γεγονός ότι έχει εγκατασταθεί στις μηχανές!...»

Προφανώς υπάρχει άγνοια των διαδικασιών χρήσης του συγκεκριμένου συστήματος, καθότι σε όσα τμήματα λειτουργεί η Σ/Δ-Τ/Δ, ο παρατρόχιος εξοπλισμός του ETCS είναι ήδη πιστοποιημένος ή υπό πιστοποίηση και σταδιακά παραδίδεται προς χρήση, όμως αυτό που κυρίως εκκρεμεί και πρέπει να διασφαλιστεί είναι η λειτουργικότητα του επιτρόχιου εξοπλισμού των συρμών και από αυτό κινδυνεύει κυρίως στην παρούσα φάση η αδυναμία πλήρους και ορθής χρήσης του. Εάν οι Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις συντηρούν σε καλή κατάσταση τον εξοπλισμό αυτό και μεριμνήσουν στο βαθμό που τις αφορά για την διαπίστευσή του, τότε η χρήση του στα τμήματα εκείνα του δικτύου που έχουν κατασκευαστικά ολοκληρωθεί θα είναι άμεσα εφικτή και τα ερωτήματά σας άνευ αντικειμένου.

(5) «...την μη λειτουργία της τηλεματικής στους σταθμούς, ...»

Το δίκτυο του ΟΣΕ δεν διέθετε ποτέ ολοκληρωμένο σύστημα τηλεματικής. Το πρώτο σύστημα τηλεματικής εγκαταστάθηκε στο δίκτυο που λειτουργεί ο Προαστιακός στην ευρύτερη περιοχή του Λεκανοπεδίου. Το σύστημα λόγω έλλειψης συντήρησης και διαχειριστικών προβλημάτων των σχετικών συμβάσεων σταμάτησε να λειτουργεί. Παρόλα αυτά και παρά την πλήρη απαξίωση των συστημάτων τα προηγούμενα έτη, πρόσφατα το τεχνικό προσωπικό του ΟΣΕ ανάταξε και έθεσε σε λειτουργία το σύστημα της τηλεματικής σε όσους σταθμούς ήταν τεχνικά δυνατόν. Λόγω όμως κυρίως της έλλειψης ανταλλακτικών η πλήρης ανάταξη του συστήματος και στους επιθυμητούς σε όλους χρόνους δεν είναι εφικτή. Σταδιακά ανατάσσονται όλο και περισσότερα από τα υπάρχοντα συστήματα ενώ βρίσκεται υπό εξασφάλιση η χρηματοδότηση ενός μεγάλου έργου πλήρους εκσυγχρονισμού της τηλεματικής με πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο σε όλους τους μεγάλους σταθμούς του δικτύου, ενός έργου που προωθεί το Υπουργείο και έχει χρηματοδότηση και από το Ταμείο Ανάκαμψης.

(6) «...το κλείσιμο των σταθμών σε περιφερειακές πόλεις λόγω έλλειψης σταθμαρχών...»

Δεδομένου ότι οι κλειστοί σταθμοί του περιφερειακού κυρίως δικτύου δεν εξυπηρετούν κυκλοφοριακές ανάγκες γι' αυτό δεν χρειάζονται κατ' ανάγκη προσωπικό κυκλοφορίας. Σε όσες περιπτώσεις η ΗΤ ζήτησε πύκνωση δρομολογίων η Διεύθυνση Κυκλοφορίας του ΟΣΕ (παρά το έλλειμμα σε προσωπικό) ικανοποίησε πλήρως και με το παραπάνω τα σχετικά αιτήματα. Δεν υφίσταται αίτημα της Σιδηροδρομικής Επιχείρησης που να μην έχει ικανοποιηθεί από τον ΟΣΕ λόγω έλλειψης Σταθμαρχών. Τα αναγραφόμενα προβλήματα του θέματος αυτού θα πρέπει να αναζητηθούν σε έλλειψη προσωπικού κίνησης της ΗΤ, θέμα όμως που δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητες του ΟΣΕ. Σε ότι αφορά στο προσωπικό του διαχειριστή της υποδομής, μάλλον αγνοείτε ότι επί του παρόντος έχει ενεργοποιηθεί η μεγαλύτερη διαδικασία πρόσληψης στελεχιακού και τεχνικού δυναμικού του ΟΣΕ τα τελευταία τουλάχιστον 15 χρόνια.

(7) «...την ελλιπή περίφραξη της υποδομής ...»

Τμήμα του κύριου σιδηροδρομικού άξονα ΡΟΔ-ΔΑΑ και ΠΕΙΡ-ΘΕΣ έχει ήδη περιφραχτεί. Παρόλες δε τις κατά καιρούς καταστροφές της, κυρίως από Ρομά, ο ΟΣΕ τις αποκαθιστά. Πράγματι είναι επιθυμητή η περαιτέρω περίφραξη τμημάτων του δικτύου (όπου αυτό καθίσταται εφικτό και δεν υπάρχει ανάγκη διελεύσεων) και αυτό είναι ένα έργο προς υλοποίηση. Η ασφαλής όμως διάβαση των πεζών από το σιδηροδρομικό δίκτυο εξασφαλίζεται με δεκάδες ανισόπεδες διαβάσεις που έχουν κατασκευαστεί, με αποτέλεσμα τον μηδενισμό των ατυχημάτων. Το μοναδικό δυστύχημα που έχει συμβεί εντός του 2022 με διέλευση πεζού κατά μήκος της γραμμής είναι στην αστική περιοχή της Λάρισας σε περιφραγμένη ζώνη ΚΑΙ με άνω διάβαση πεζών δίπλα στην περιοχή του συμβάντος, όπου σύμφωνα με την Αστυνομία ο θάνατος του άτυχου πεζού οφείλετο σε αυτοκτονία. Η σύγκριση των στατιστικών στοιχείων παρόμοιων σιδηροδρομικών δυστυχημάτων σε σύγκριση με άλλα ευρωπαϊκά δίκτυα είναι σαφώς υπέρ του ελληνικού σιδηροδρόμου.

(8) «... την πυκνή βλάστηση πλησίον της υποδομής που περιορίζει την ορατότητα και καλύπτει ακόμα και σήματα γραμμής...»

Είναι γεγονός ότι επί σειρά ετών το θέμα της βλάστησης κατά μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου αλλά και εντός των εγκαταστάσεων είχε θεωρηθεί ήσσονος σημασίας με αποτέλεσμα την ανεξέλεγκτη αύξησή της και την δημιουργία σοβαρών προβλημάτων στην κυκλοφορία των συρμών αλλά και βλαβών των υποδομών, κυρίως της ηλεκτροκίνησης. Κατά τα δύο τελευταία έτη ο ΟΣΕ αρχικά με αναθέσεις μικρής έκτασης συμβάσεων σε όλα τα τμήματα του δικτύου στα πλαίσια των διαχειριστικών και χρηματοδοτικών του δυνατοτήτων κατέβαλε προσπάθεια αποτροπής των σοβαρών περιστατικών και τον όσο το δυνατόν μεγαλύτερο έλεγχο της παρά την τροχιά βλάστησης. Επιπλέον εκτιμώντας τη σοβαρότητα της κατάστασης ο ΟΣΕ εκκίνησε επίσημα εντός του 2022 διαγωνιστικές διαδικασίες για την ανάθεση Συμβάσεων - Πλαίσιο συνολικού ποσού άνω των 4 εκ. € για την αντιμετώπιση του χρόνιου αυτού προβλήματος. Η απόφαση αυτή δείχνει απολύτως τη βαρύτητα που έχει δώσει ο Οργανισμός σε αυτό το θέμα αποφασίζοντας να διαθέσει δεκαπλάσια και πλέον ποσά σε σχέση με όσα δαπανώνται την τελευταία δεκαετία συνεκτιμώντας και την επίδραση της αυξημένης συχνότητας των ακραίων καιρικών φαινομένων σε αυτό το ζήτημα.

(9) «...την εδώ και 15 έτη (!) μη λειτουργία συστημάτων ασφαλείας και φωτισμού εντός των σηράγγων στον Προαστιακό Αθήνας (Μέγαρα) αλλά και την αδυναμία επικοινωνίας όταν ένα τρένο βρίσκεται μέσα σε αυτές!!...»

Όσον αφορά την ραδιοεπικοινωνία TETRA εντός των σηράγγων, το πρόβλημα υπάρχει από την έναρξη λειτουργίας του Προαστιακού δικτύου ενώ παρόμοια προβλήματα έχουν παρουσιαστεί και σε άλλα σημεία του δικτύου κυρίως λόγω παλαιότητας εξοπλισμού ή έλλειψης ανταλλακτικών. Τα προβλήματα αυτά ύστερα από εξειδικευμένες μετρήσεις ραδιοκάλυψης έχουν αρχίσει να αντιμετωπίζονται με συγκεκριμένες επεμβάσεις και προτεραιότητες ενώ η πρόσφατη θέση σε δοκιμαστική λειτουργία πανελλαδικά - όπου υπάρχει - του συστήματος GSM-R θα λύσει συνολικά το πρόβλημα της ραδιοεπικοινωνίας. Το τελευταίο έχει λάβει έγκριση θέσης σε λειτουργία από τη ΡΑΣ και αναμένεται η εκπλήρωση των προϋποθέσεων από την πλευρά των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων για να τεθεί σε λειτουργία ως πρώτο μέσο επικοινωνίας από τον Δεκέμβριο του 2022.

(10) «... την μη συντήρηση του δικτύου ηλεκτροκίνησης...»

Το δίκτυο ηλεκτροκίνησης συντηρείται κανονικά και τα σχετικά αρχεία είναι διαθέσιμα. Τα περισσότερα προβλήματα στο δίκτυο της ηλεκτροκίνησης οφείλονται στην πλειοψηφία τους είτε σε καιρικά φαινόμενα είτε σε δολιοφθορές/κλοπές. Μεμονωμένα περιστατικά οφείλονται στους παντογράφους των τρένων και ελάχιστα εξ' αυτών σε αστοχία υλικών. Για το σχετικό θέμα έχει συσταθεί σχετική επιτροπή μεταξύ ΟΣΕ και ΗΤ που παρακολουθεί τους δείκτες λειτουργίας αμφοτέρων (παντογράφων & Γραμμής Επαφής) επεμβαίνοντας αναλόγως.

Όσον αφορά το περιστατικό της 25ης Οκτωβρίου 2022 αυτό οφείλεται σε τυχαίο γεγονός απρόβλεπτης αστοχίας υλικού. Επειδή παρόμοια τυχαία περιστατικά δεν είναι αδύνατον να συμβούν, τα συστήματα ασφαλείας της ηλεκτροκίνησης αμέσως διακόπτουν το ρεύμα έλξης προς αποφυγή ατυχημάτων.

Στο συγκεκριμένο συμβάν σε καμία περίπτωση δεν υπήρχε η παραμικρή πιθανότητα για ατύχημα με τους επιβάτες ή το προσωπικού του συρμού. Η ηλεκτροκίνηση λειτουργεί από το 1980 και μέχρι σήμερα δεν έχει καταγραφεί κάποιο ατύχημα υπό αυτές τις συνθήκες.

(11) «... 3 εκτροχιασμοί σε διάστημα 2 μηνών !!...»

Τα συγκεκριμένα περιστατικά έγιναν σε δίκτυο που έχει κατασκευαστεί και τεθεί σε λειτουργία μόλις το 2018 και συγκεκριμένα στους ΣΣ ΤΙΘΟΡΕΑΣ (2 περιστατικά) και ΣΣ ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ που αποτελεί το πλέον σύγχρονο δίκτυο όλου του σιδηροδρομικού δικτύου. Αξίζει να σημειωθεί ότι όλα τα περιστατικά έλαβαν χώρα σε δίκτυο που λειτουργεί τόσο η Σ/Δ όσο και η Τ/Δ και οφείλονται σε εσφαλμένο χειρισμό από ανθρώπινο λάθος.

Ήδη για όλα τα συμβάντα αυτά γίνεται έρευνα από τον ΟΣΕ ώστε να αναλυθούν οι ακριβείς αιτίες αυτών με σκοπό την μη επανάληψή τους στο μέλλον.

Τέλος ένα πρόσθετο στοιχείο των περιστατικών αυτών (χωρίς να μειώνει επ' ουδενί την σοβαρότητά τους) είναι ότι έγιναν κάτω από συνθήκες που οι ταχύτητες ήταν της τάξεως των 10-20 χλμ./ω, γεγονός που αποδεικνύεται και από τις ασήμαντες υλικές ζημιές τόσο στο τροχαίο υλικό όσο και στις υποδομές.

B. Από όσα ανωτέρω αναλύσαμε και μετά την παράθεση ακριβών και αδιάσειστων στοιχείων και δεδομένων, αποδεικνύεται το αβάσιμο των αιτιάσεων σας εναντίον μας.

Μας προκαλεί λύπη και απογοήτευση η εκτόξευση αυθαίρετων εκτιμήσεων και λανθασμένων πληροφοριών που εμπεριέχονται στην ως άνω εξώδικη δήλωσή σας, αλλά κυρίως ότι τέτοιου είδους ανακρίβειες, όταν εκφράζονται από επισήμους φορείς, γίνονται για τη δημιουργία εντυπώσεων και για λόγους σκοπιμότητας, αγνοώντας την κοινή προσπάθεια διαχειριστή, σιδηροδρομικών εταιρειών και εργαζομένων για τη βελτίωση των Σιδηροδρομικών Υπηρεσιών και του Σιδηροδρομικού Έργου στην Ελλάδα.

Αποσιωπάτε συστηματικά και σκόπιμα, εμμένοντας μόνο σε έναν αναπόδεικτα καταγγελτικό λόγο εις βάρος μας, ότι για τυχόν παθογένειες ή ατυχήματα στον σιδηρόδρομο, αποδίδονται μέσα από δικαστικές αποφάσεις και υπηρεσιακά πορίσματα, ευθύνες στον ανθρώπινο παράγοντα, σε δολιοφθορές αγνώστων και σε κακή συντήρηση του τροχαίου υλικού.

Δεν αναφέρετε δε τίποτα για την συχνότητα των έντονων πλέον καιρικών φαινομένων που αλλάζουν αιφνιδίως τα δεδομένα και απαιτούν συνεχώς και κατεπειγόντως νέα έργα και επιπλέον οικονομικούς πόρους.

Συμπερασματικά η παρούσα περίοδος χαρακτηρίζεται από την μεγαλύτερη κινητοποίηση και τις πλέον εκτεταμένες δράσεις που έχουν λάβει χώρα από πλευράς Κυβέρνησης, Υπουργείου Μεταφορών και Οργανισμού στον ελληνικό σιδηρόδρομο τα τελευταία τουλάχιστον δεκαπέντε χρόνια και ο σιδηρόδρομος παρότι εξακολουθεί να μην είναι στο επιθυμητό επίπεδο λόγω απόλυτης έλλειψης πρωτοβουλιών δεκαετιών, εισέρχεται σε μία περίοδο εκσυγχρονισμού και

ασφάλειας αντίστοιχης των απαιτήσεων της εποχής και της χώρας η οποία σύντομα θα είναι εμφανής σε όλους.

Με την επιφύλαξη παντός νομίμου δικαιώματος μας, αρμόδιος Δικαστικός Επιμελητής παραγγέλλεται να επιδώσει νόμιμα την παρούσα προς :

1. Το Σωματείο με την επωνυμία «Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης» (Π.Ε.Π.Ε.), που εδρεύει στον Πειραιά, οδός Δημοσθ. Ομηρίδου Σκυλίτση αρ. 19 και εκπροσωπείται νομίμως με ΑΦΜ 998039530 προς γνώσιν του και για τις νόμιμες συνέπειες, κοινοποιώντας την ως ανωτέρω προς :
2. Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε, ΤΚ 15669 Παπάγου.
3. Τον Γενικό Γραμματέα Μεταφορών, Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε, ΤΚ 15669 Παπάγου.
4. Τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, που εδρεύει στην Αθήνα, οδός Σταδίου αρ. 33 και εκπροσωπείται νόμιμα.
5. Την Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «HELLENIC TRAIN Μεταφορές – Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία» και το διακριτικό τίτλο «HELLENIC TRAIN Α.Ε.», που εδρεύει στην Αθήνα, οδός Πετμεζά αρ. 13 με ΑΦΜ 999645865 και εκπροσωπείται νόμιμα.

Αθήνα 7 Νοεμβρίου 2022

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ. &
ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

Για τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Κ. ΠΑΤΕΡΑΣ

