

# Τα όσα υποστηρίζει το υπουργείο Μεταφορών για τη σηματοδότηση και την τηλεδιοίκηση του Σ.Σ. Δομοκού

2025/02/18 07:37 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Την ακόλουθη τοποθέτηση έκανε ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σταϊκούρας, στη Βουλή, απαντώντας σε επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λάρισας του ΣΥΡΙΖΑ, Βασίλη Κόκκαλη, με θέμα τη σηματοδότηση και την τηλεδιοίκηση στην περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού Δομοκού.

## **Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σταϊκούρας ανέφερε στην πρωτολογία του:**

Η ΕΡΓΟΣΕ έχει την αρμοδιότητα επίβλεψης και διαχείρισης της 635/2013 συμβάσεως έργου.

Ως γνωστόν, εξαιτίας των καιρικών φαινομένων «Daniel» και «Elias», προξενήθηκαν εκτεταμένες ζημίες στον Σιδηροδρομικό Σταθμό Δομοκού (Σ.Σ. Δομοκού), τόσο στα έργα υποδομής - σιδηροδρομικής επιδομής όσο και στα σιδηροδρομικά συστήματα (ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση, ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, τηλεπικοινωνίες), με αποτέλεσμα αυτός να τεθεί εκτός λειτουργίας.

Δεδομένου ότι ο εν λόγω σταθμός έχει παραληφθεί προς χρήση από τον ΟΣΕ με Πρωτόκολλο Διοικητικής Παραλαβής μέσω διαδοχικών - τμηματικών αποδόσεων σε κυκλοφορία του συνολικού έργου Τιθορέα - Δομοκός, εγγράφως αιτήθηκε ο ΟΣΕ από την ΕΡΓΟΣΕ την άμεση παράδοση της σιδηροδρομικής επιδομής της 2<sup>ης</sup> γραμμής του Σ.Σ. Δομοκού, καθώς και της γραμμής καθόδου στην είσοδο του σταθμού, για την υλοποίηση της προσωρινής επισκευής αυτής, με στόχο την άμεση αποκατάσταση της εμπορευματικής και επιβατικής κυκλοφορίας στον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη, η οποία και ολοκληρώθηκε εντός Δεκεμβρίου 2023.

Οι ζημίες λόγω «Daniel» και «Elias» προξενήθηκαν όχι μόνον σε εργασίες που εκτελέστηκαν στο πλαίσιο της Σύμβασης 635, αλλά και σε τμήματα του έργου που είχαν υλοποιηθεί μέσω παλαιότερων εργολαβιών, οι οποίες είχαν ολοκληρωθεί και είχαν παραληφθεί οριστικά.

Η ανάδοχος κοινοπραξία θα ήταν υποχρεωμένη να αποκαταστήσει το σύνολο των

εργασιών που η ίδια είχε εκτελέσει, και όχι εργασίες οι οποίες δεν αποτελούσαν συμβατικό της αντικείμενο.

Η εν λόγω αποκατάσταση λόγω βλαβών, σύμφωνα με το νόμο, δεν εξαρτάται από την ύπαρξη, ή μη, συμβατικού χρόνου, ώστε να απαιτείται παράταση της σύμβασης.

Οι εργασίες της αποκατάστασης θα μπορούσαν να εκτελεστούν και μετά την 31<sup>η</sup> Μαΐου 2024, ημερομηνία κατά την οποία έληξε η συμβατική προθεσμία του έργου, και σε κάθε περίπτωση εντός του χρόνου της υποχρεωτικής συντήρησης του έργου.

Σημειώνεται, στο σημείο αυτό, σύμφωνα και με την ενημέρωση της ΕΡΓΟΣΕ, ότι παράταση του έργου μετά την 31<sup>η</sup> Μαΐου 2024, δεν θα μπορούσε να δοθεί χωρίς αίτηση της αναδόχου της κοινοπραξίας, διότι η προβλεπόμενη από το νόμο οριακή προθεσμία είχε ήδη εξαντληθεί, μέσω των παρατάσεων που είχαν χορηγηθεί στο παρελθόν.

**Για την υλοποίηση των εργασιών της οριστικής αποκατάστασης του Σ.Σ. Δομοκού λόγω της κακοκαιρίας «Daniel», είναι δεδομένο ότι θα απαιτηθούν νέες μελέτες και εργασίες προκειμένου να επιτευχθεί η απαιτούμενη αύξηση της ανθεκτικότητας των νέων υποδομών.**

Οι εργασίες αυτές δεν δύνανται να προγραμματιστούν και να υλοποιηθούν μέσω της υφιστάμενης σύμβασης, όπως τούτο κρίθηκε μετά από ομόφωνη Γνωμοδότηση του αρμόδιου Τεχνικού Συμβουλίου επί ενστάσεως της κατασκευάστριας κοινοπραξίας.

Τα ανωτέρω, επειδή αποτελούν νέες εργασίες, μη περιγραφόμενες στη σύμβαση, απαιτούν, σύμφωνα με το νόμο, τη σύναψη συμπληρωματικής σύμβασης, η οποία όμως, στην προκειμένη περίπτωση, δεν ήταν δυνατόν να καταρτισθεί, διότι ο συμβατικός χρόνος της κύριας σύμβασης έληξε την 31<sup>η</sup> Μαΐου 2024.

Η αξία της δαπάνης των εργασιών, που υπέστησαν ζημίες από τα παραπάνω καιρικά φαινόμενα, εκτιμήθηκε από την αρμόδια Επιτροπή διαπίστωσης βλαβών στο ποσό των 13,2 εκατ. ευρώ.

Το ποσό αυτό καλύπτεται από την ασφάλιση του έργου και θα καταβληθεί στην ΕΡΓΟΣΕ από την ανάδοχο κοινοπραξία μέσω των ασφαλιστηρίων συμβολαίων, όπως επισήμανε και ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, την 16<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2024, κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου για την αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα.

Ως προς τις εργασίες που συμπεριλαμβάνονταν στο φυσικό αντικείμενο της σύμβασης 635 και δεν υλοποιήθηκαν λόγω της επέλευσης των παραπάνω καιρικών φαινομένων, αυτές θα αφαιρεθούν ως φυσικό και οικονομικό αντικείμενο από τη σύμβαση κατά τη σύνταξη του σχετικού Ανακεφαλαιωτικού Πίνακα Εργασιών από την ΕΡΓΟΣΕ.

Στις εργασίες αυτές **συμπεριλαμβάνονται οι δυναμικές δοκιμές του ETCS στην περιοχή του Δομοκού** και η διασύνδεσή του στο βόρειο τμήμα του Δομοκού, το οποίο δεν μπορεί να γίνει λόγω της καταστροφής της γραμμής και των συστημάτων αυτής βορείως του Δομοκού.

Όμοια εξάρτηση με την αποκατάσταση της γραμμής και των συστημάτων βορείως του Δομοκού υπάρχει και για τα συστήματα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης της περιοχής Δομοκού.

Συνεπεία των ανωτέρω, η οριστική αποκατάσταση του συνόλου του αντικειμένου του Σ.Σ. Δομοκού θα προγραμματιστεί και θα υλοποιηθεί με τη συνδρομή του Υπουργείου, βάσει νέων μελετών και επακόλουθων έργων, με την ίδια διαδικασία προσδιορισμού του φυσικού αντικειμένου αυτών που ακολουθήθηκε και στα προσφάτως δημοπρατημένα έργα αποκατάστασης λόγω των κακοκαιριών «Daniel» και «Elias» (οδικά και σιδηροδρομικά) της περιοχής της Θεσσαλίας.

Σε ό,τι αφορά την ασφάλεια των μεταφορών, σύμφωνα με την επικαιροποίηση της Έγκρισης Ασφάλειας του Διαχειριστή Υποδομής, στο τμήμα Άγιος Στέφανος Ξυνιάδας – Μεζούρλος και με την περιγραφή της διεξαγωγής της κυκλοφορίας, όπως την κατέθεσε ο ΟΣΕ στην αίτησή του, η κυκλοφορία πραγματοποιείται σε μονή γραμμή στο τμήμα Αγ. Στέφανος – Δομοκός – Παλαιοφάρσαλος – Μεζούρλος, **με μειωμένη ταχύτητα και σύμφωνα με το άρθρο 98 του Γενικού Κανονισμού Κίνησης.**

Επίσης, έχουν ληφθεί από τον ΟΣΕ τα εξής μέτρα:

- Διατήρηση των χαμηλών ταχυτήτων κυκλοφορίας (100km/h στο τμήμα Αγ. Στέφανος – Δομοκός και 80km/h στο τμήμα Παλαιοφαρσάλου – Μεζούρλου).
- Διατήρηση διπλής στελέχωσης Σ.Σ. Παλαιοφαρσάλου.
- Επαύξηση της διάρκειας στελέχωσης Σ.Σ. Παλαιοφαρσάλου σε 3 (24ωρο) αντί 2 βάρδιες.
- Στελέχωση του Σ.Σ. Δομοκού για τη διαδικασία αλλαγής κλάδου.
- Έλεγχοι προσωπικού κυκλοφορίας σε τακτική βάση από την Τοπική Επιθεώρηση.
- Σύνταξη λεπτομερών οδηγιών που απευθύνονται στο προσωπικό κυκλοφορίας που δραστηριοποιείται στη γραμμή Θριασίου / Πειραιά -Θεσσαλονίκης.
- Διατήρηση της καθήλωσης όλων των ενδιάμεσων αλλαγών τροχιάς σε μη στελεχωμένες θέσεις.
- Αλλαγές στον Σ.Σ. Δομοκού στη διαγώνιο αλλαγής κλάδου παγιωμένες με μέσα

καθήλωσης.

## **Κατά τη δευτερολογία του ο κ. Σταϊκούρας συμπλήρωσε:**

Δύο σημαντικές παρατηρήσεις:

**1<sup>η</sup> Παρατήρηση:** Το τελευταίο ενάμιση έτος δρομολογούμε ένα συγκροτημένο σχέδιο για την αναβάθμιση του ελληνικού σιδηρόδρομου και την αποκατάσταση της αξιοπιστίας του.

Έχει υλοποιηθεί πλήθος παρεμβάσεων για τις οποίες έχει ενημερωθεί, δύο φορές, με δική μας πρωτοβουλία, η Βουλή των Ελλήνων, εν μέσω και άλλων δημόσιων τοποθετήσεων.

Ειδικότερα, στα κρίσιμα τεχνολογικά συστήματα που λειτουργούν ως δικλείδες ασφαλείας στον παράγοντα του ανθρώπινου λάθους, υπάρχει ουσιαστική πρόοδος:

Σηματοδότηση και Τηλεδιοίκηση: τον Σεπτέμβριο του 2023, ολοκληρώθηκαν οι συμβάσεις και τα συστήματα λειτουργούσαν σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

Μετά τον «Daniel» καταστράφηκε ένα τμήμα αυτό, και για το οποίο δρομολογείται η αποκατάστασή του.

ETCS επί της γραμμής (σύστημα αυτόματης προστασίας συρμών): Και αυτό είχε εγκατασταθεί στο δίκτυο το Νοέμβριο του 2023, εκτός της περιοχής που επλήγη από τον «Daniel».

**Λειτουργούν 5 κέντρα ελέγχου τηλεδιοίκησης και δημιουργήθηκαν 4 κέντρα ελέγχου σηράγγων.**

Συνεπώς, για το σιδηροδρομικό δίκτυο, έχουν γίνει ουσιαστικά βήματα για να είναι πιο ασφαλές από ότι ήταν πριν από δύο χρόνια.

Όμως, πρέπει να συνεχιστεί η επίμονη προσπάθεια που σήμερα καταβάλλεται, ώστε να ενισχύουμε διαρκώς την ασφάλεια των μεταφορών.

**2<sup>η</sup> Παρατήρηση:** Δρομολογούνται μόνιμες και πιο ανθεκτικές παρεμβάσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο, εξαιτίας των φυσικών καταστροφών στη Θεσσαλία.

Σε αυτή τη δέσμη περιλαμβάνονται 4 εργολαβίες:

- Η αποκατάσταση της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης, από την έξοδο του Σ.Σ. Δομοκού έως την είσοδο του Σ.Σ. Κραννώνα.
- Η αποκατάσταση της μονής σιδηροδρομικής γραμμής Παλαιοφάρσαλου – Καλαμπάκας.

- Η αποκατάσταση της μονής σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισας – Βόλου.
- Η αποκατάσταση των συστημάτων Σηματοδότησης, ETCS L1, Τηλεδιοίκησης και Ηλεκτροκίνησης στο τμήμα της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής από το Σ.Σ. Παλαιοφάρσαλο έως τον Σ.Σ. Κράννων.

Αυτά τα έργα **είναι προϋπολογισμού 452 εκατ. ευρώ.**

Το αντικείμενο που θα χρηματοδοτηθεί από πόρους του ΤΑΑ, έχει ορίζοντα ολοκλήρωσης τον χρόνο ισχύος του χρηματοδοτικού εργαλείου.

Για την ολοκλήρωση του υπόλοιπου αντικειμένου των σιδηροδρομικών έργων, που θα χρηματοδοτηθεί από πόρους του ΠΔΕ, η διάρκεια των συμβάσεων έχει οριστεί σε 15 μήνες από την ημερομηνία υπογραφής τους.

Προχωρήσαμε, πριν από 15 ημέρες, στην αποστολή των Σχεδίων Συμβάσεων στο Ελεγκτικό Συνέδριο για τον προβλεπόμενο προσυμβατικό έλεγχο.

Έτσι, και με τη μέχρι σήμερα θετική έκβαση των προδικαστικών προσφυγών, ολοκληρώνεται η διαδικασία υπογραφής συμβάσεων με τους αναδόχους, και ξεκινά η υλοποίηση των έργων.