

Χρ. Σταϊκούρας: Ποια είναι η κατάσταση του κεντρικού σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης

2025/02/26 14:00 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σταϊκούρας, τοποθετήθηκε στη Βουλή, απαντώντας σε επίκαιρη ερώτηση αναφορικά με τη λειτουργία του Ευρωπαϊκού Συστήματος Ασφαλείας των Σιδηροδρόμων ETCS.

Ο κ. Σταϊκούρας ξεκίνησε αναφέροντας την τοποθέτηση του Κυβερνητικού Εκπροσώπου στην ενημέρωση πολιτικών συντακτών, αναφέροντας: «Επιδιώκοντας ακόμα υψηλότερες προδιαγραφές ασφαλείας, έχει προχωρήσει σε μεγάλο βαθμό η εγκατάσταση όλων των πτυχών του ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού συστήματος ERTMS. Αυτό είναι το συνολικό ευρωπαϊκό σύστημα. Αποτελείται, αφενός, από το υποσύστημα ασφαλούς κυκλοφορίας των συρμών ETCS και, αφετέρου, από το υποσύστημα για τις απρόσκοπτες τηλεπικοινωνίες μεταξύ του προσωπικού και των σταθμών και των αξιωματούχων, GSM-R. Αν εξαιρεθεί το τμήμα του επλήγη από τη θεομηνία Daniel, η κεντρική γραμμή μεταξύ Αθήνας - Θεσσαλονίκης διαθέτει πια την υποδομή που απαιτείται για το παρατρόχιο κομμάτι του υποσυστήματος ασφαλούς κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών. Σε εξέλιξη είναι η υλοποίηση της σύμβασης για την ανάταξη του εν λόγω συστήματος και στους συρμούς».

Όπως είπε, «Προϋπόθεση όμως λειτουργίας αυτού είναι η σηματοδότηση. Συνεπώς, είναι μία ευκαιρία σήμερα να σας παρουσιάσω αναλυτικά που βρισκόμαστε, στον κεντρικό σιδηροδρομικό άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη:

1^ο. Σηματοδότηση

- Το 2019 το σύστημα σηματοδότησης ήταν εγκατεστημένο και λειτουργικό σε 151,9 χλμ., ήτοι 31%.
- Τον Φεβρουάριο του 2023 είχε εγκατασταθεί και λειτουργούσε σε 259,2 χλμ., ήτοι 54%.
- Τον Σεπτέμβριο του 2023, ολοκληρώθηκε η εγκατάσταση και το σύστημα λειτουργούσε σε 487 χλμ., ήτοι στο 100% του άξονα.
- Σήμερα, λόγω των καταστροφών που προκάλεσε η θεομηνία Daniel, είναι **εγκαταστημένο και λειτουργικό σε 387 χλμ., ήτοι το 80%**, ενώ έχει ήδη

Ξεκινήσει η διαγωνιστική διαδικασία για τα έργα αποκατάστασης.

Άρα έχουμε καλύτερα, πληρέστερα και πιο λειτουργικά συστήματα σηματοδότησης σήμερα.

2^ο. Τηλεδιοίκηση

- Το 2019 το σύστημα τηλεδιοίκησης ήταν εγκατεστημένο και λειτουργικό σε 5,6 χλμ., ήτοι 1%.
- Τον Φεβρουάριο του 2023, είχε εγκατασταθεί και λειτουργούσε σε 149,5 χλμ., ήτοι 31%.
- Τον Σεπτέμβριο του 2023, με την ολοκλήρωση της σύμβασης 717, ολοκληρώθηκε η εγκατάσταση και το σύστημα λειτουργούσε σε 487 χλμ., ήτοι το 100% του άξονα.
- Σήμερα, λόγω των καταστροφών που προκάλεσε η θεομηνία Daniel, είναι **εγκαταστημένο και λειτουργικό σε 387 χλμ. ήτοι το 80%**, ενώ έχει ήδη ξεκινήσει η διαγωνιστική διαδικασία για τα έργα αποκατάστασης.

Άρα έχουμε καλύτερα, πληρέστερα και πιο λειτουργικά συστήματα τηλεδιοίκησης σήμερα.

3^ο. ETCS

1. Παρατρόχιο σύστημα

- Το 2019 το παρατρόχιο σύστημα ETCS ήταν εγκατεστημένο σε 209,4 χλμ., ήτοι στο 43%.
- Τον Φεβρουάριο του 2023 είχε εγκατασταθεί σε 259,2 χλμ., ήτοι στο 54%.
- Τον Σεπτέμβριο του 2023 είχε εγκατασταθεί σε 394 χλμ., ήτοι στο 81%.
- Σήμερα, λόγω των καταστροφών που προκάλεσε η θεομηνία Daniel, είναι **εγκαταστημένο σε 387 χλμ., ήτοι το 80%**, ενώ έχει ήδη ξεκινήσει η διαγωνιστική διαδικασία για τα έργα αποκατάστασης.

Άρα έχουμε πληρέστερο, εγκατεστημένο παρατρόχιο σύστημα ETCS σήμερα.

2. Επί συρμού σύστημα (On Board)

- Το 2019 ήταν εγκατεστημένες 140 μονάδες ETCS (On Board Units) σε λειτουργικά τρένα (πλήθος τρένων: 93).
- Όμως, το σύστημα δεν ήταν λειτουργικό, καθώς δεν υπήρχαν συμβάσεις συντήρησης, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν σταδιακά σημαντικές φθορές, ενώ δεν υπήρχε έγκριση θέσης σε λειτουργία (αδειοδότηση) από τη ΡΑΣ.
- Επίσης, δεν είχαν γίνει δοκιμές ενσωμάτωσης (integration test) και δεν υπήρχε

ολοκληρωμένη και συνεχής σηματοδότηση, που υπάρχει σήμερα.

- Τον Φεβρουάριο του 2023 ήταν εγκατεστημένες 139 μονάδες ETCS (On Board Units) σε λειτουργικά τρένα (πλήθος τρένων: 92).
- Τον Φεβρουάριο του 2025 είναι **εγκατεστημένες 136 μονάδες ETCS** (On Board Units) σε λειτουργικά τρένα (πλήθος τρένων: 89).

Από αυτά, για την αντιμετώπιση των σημαντικών φθορών εξαιτίας της απουσίας συντήρησης, έχει συναφθεί, το Μάρτιο του 2024, σύμβαση ΓΑΙΑΟΣΕ - HITACHI RAIL για την ανάταξη 115 μονάδων ETCS (On Board Units).

Έως σήμερα έχουν αναταχθεί 72 μονάδες ETCS (On Board Units) σε λειτουργικά τρένα (πλήθος τρένων: 54).

Έως τον Σεπτέμβριο του 2025, θα έχουν αναταχθεί και οι υπόλοιπες 43 μονάδες ETCS (On Board Units) σε λειτουργικά τρένα που περιλαμβάνονται στη σύμβαση (πλήθος τρένων: 24).

Σημειώνεται ότι, 2 μονάδες ETCS (On Board Units) έχουν αναταχθεί στο πλαίσιο παλαιότερης σύμβασης της ΓΑΙΑΟΣΕ, για 13 μονάδες ETCS (On Board Units) διερευνάται η δυνατότητα και τυχόν τεχνικές λύσεις ανάταξης, ενώ οι υπόλοιπες 6 μονάδες ETCS (On Board Units) είναι κατεστραμμένες και δεν ανατάσσονται (πλήθος τρένων: 11).

Συνεπώς σήμερα, σε σχέση με το 2019 και τον Φεβρουάριο του 2023, είμαστε σε πολύ καλύτερο σημείο:

- Έχουμε ολοκληρωμένη και λειτουργική σηματοδότηση σε όλο τον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη (πλην του κατεστραμμένου τμήματος από τη θεομηνία Daniel), απαραίτητη προϋπόθεση για τη λειτουργία του συστήματος ETCS.
- Έχουμε ολοκληρώσει το αντικείμενο των συμβάσεων εγκατάστασης του παρατρόχιου συστήματος ETCS, με την εξαίρεση του τμήματος που έχει πληγεί από τη θεομηνία Daniel.
- Υπάρχει ενεργή σύμβαση ανάταξης του επί συρμού συστήματος ETCS, η οποία έχει υλοποιηθεί σε ποσοστό 63% (72 / 115), και που αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Σεπτέμβριο του 2025.
- Υπάρχει έγκριση θέσης σε λειτουργία του παρατρόχιου συστήματος ETCS από τη ΡΑΣ (από Νοέ-2022) για τα τμήματα Πλατύ - Θεσσαλονίκη & Θεσσαλονίκη - Στρυμόνας - Προμαχώνας.
- Είχε αδειοδοτηθεί (Ιούν-2023) και το τμήμα Δομοκός - Λάρισα, που καταστράφηκε από την θεομηνία Daniel.
- Για τα τμήματα ΣΚΑ - Οινόη, Οινόη - Τιθορέα, Τιθορέα - Δομοκός και Λάρισα - Πλατύ, βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία υποβολής φακέλων, από τον ΟΣΕ στη ΡΑΣ, προκειμένου να αδειοδοτηθούν.

- Αδειοδοτήθηκε, το Νοέμβριο του 2022, από τη ΡΑΣ το επί συρμού σύστημα ETCS.
- Δρομολογούνται οι διαδικασίες προκειμένου να ξεκινήσουν οι δοκιμές ενσωμάτωσης (integration test) το καλοκαίρι του 2025.
- Μετά από αυτές τις εργασίες, το σύστημα, με δεδομένο -το επαναλαμβάνω- ότι υπάρχει πλέον σηματοδότηση, θα είναι -όπως πρέπει- πλήρως λειτουργικό.

4^ο. **GSM-R**

1. Παρατρόχιο σύστημα

- Το 2019 το παρατρόχιο σύστημα GSM-R ήταν εγκατεστημένο σε 377,9 χλμ., ήτοι στο 78%, χωρίς να έχει γίνει κάποια διαδικασία για την αδειοδότηση και, κατ' επέκταση, τη λειτουργία του.
- Τον Φεβρουάριο του 2023 ήταν εγκατεστημένο σε 377,9 χλμ., ήτοι στο 78%.
- Τον Σεπτέμβριο του 2023 παρέμενε εγκατεστημένο σε 377,9 χλμ. ήτοι στο 78%.
- Σήμερα, είναι εγκατεστημένο σε 377,9 χλμ., ήτοι στο 78%, έχοντας ανατάξει τις ζημιές που προκάλεσε ο Daniel.

Σημειώνεται ότι υπολείπεται το τμήμα Τιθορέα – Δομοκός για να ολοκληρωθεί η εγκατάσταση στο 100% του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη και για το οποίο έχει ολοκληρωθεί η σύνταξη των τευχών δημοπράτησης.

2. Επί συρμού σύστημα (On Board)

- Το 2019 ήταν εγκατεστημένες σε τρένα 119 μονάδες GSM-R (On Board συσκευές Cab Radios).
- Τον Φεβρουάριο του 2023 ήταν εγκατεστημένες σε τρένα 119 μονάδες GSM-R (On Board συσκευές Cab Radios).
- Σήμερα, είναι εγκατεστημένες σε τρένα 100 μονάδες GSM-R (On Board συσκευές Cab Radios), έχοντας λάβει, βασικό αυτό, τον Ιούλιο του 2023, τη σχετική αδειοδότηση από τη ΡΑΣ.

Η διαφορά 19 μονάδων GSM-R (On Board Cab Radios) οφείλεται στην απώλεια 4 μονάδων που ήταν τοποθετημένες στις μηχανές των αμαξοστοιχιών του δυστυχήματος των Τεμπών, καθώς και στην αποξήλωση 15 μονάδων από ακινητοποιημένα τρένα για να τοποθετηθούν σε λειτουργικά.

Συνεπώς σήμερα, σε σχέση με το 2019 και τον Φεβρουάριο του 2023, είμαστε σε πολύ καλύτερο σημείο:

- Έχει ληφθεί, από τον Ιούλιο του 2022, η αδειοδότηση από τη ΡΑΣ για το παρατρόχιο σύστημα GSM-R, οπότε και μπήκε σε λειτουργία το σύστημα,

καθιστώντας δυνατή την επικοινωνία, μέσω αυτού, του προσωπικού του διαχειριστή υποδομής επί της γραμμής.

- Βρίσκεται σε φάση υλοποίησης η σύμβαση συντήρησης και ανάταξης του παρατρόχιου συστήματος GSM-R, που περιλαμβάνει και τη συντήρηση των εγκαταστημένων μονάδων (On Board συσκευές Cab Radios) προκειμένου να είναι λειτουργικές.

Εκτιμάται ότι μέχρι **τέλος Μαρτίου του 2025 θα έχουμε 118 μονάδες GSM-R** (On Board συσκευές Cab Radios) σε 59 τρένα που θα εξυπηρετούν τον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη.

Μέσα στο **1^ο εξάμηνο του 2025, θα έχουμε 158 μονάδες GSM-R** (On Board συσκευές Cab Radios), δηλαδή 38 επιπλέον από το 2019.

Συμπερασματικά, τα συστήματα ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι σήμερα πολύ καλύτερα από τον Φεβρουάριο του 2023, πολύ περισσότερο δε από το 2019!

Επιπλέον της αρχικής μου τοποθέτησης, έχω να προσθέσω τα εξής:

1^ο. Σήμερα λειτουργούν 5 Κέντρα Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ).

- Το 2019 λειτουργούσε μόνο το ΚΕΚ Σιδηροδρομικού Κέντρου Αχαρνών (ΣΚΑ) για το τμήμα Τρεις Γέφυρες - ΣΚΑ - Αεροδρόμιο (Γραμμή Προαστιακού).
- Το 2020 τέθηκε σε λειτουργία το ΚΕΚ Κορίνθου για το τμήμα Κιάτο - Ροδοδάφνη, καθώς είχε πάψει να λειτουργεί από το 2010 για το τμήμα ΣΚΑ - Κιάτο λόγω βανδαλισμών.
- Το 2021 τέθηκε σε λειτουργία το ΚΕΚ Θεσσαλονίκης για το τμήμα Πλατύ - Θεσσαλονίκη - Στρυμόνας - Προμαχώνας.
- Το 2022 τέθηκε σε λειτουργία το ΚΕΚ Λιανοκλαδίου για το τμήμα Τιθορέα - Δομοκός.
- Τον Αύγουστο του 2023 τέθηκε σε λειτουργία το ΚΕΚ Λάρισας για το τμήμα Δομοκός - Πλατύ.
- Τον Σεπτέμβριο του 2023 το ΚΕΚ ΣΚΑ για το τμήμα ΣΚΑ - Τιθορέα.
- Και το 2025 τέθηκε, για πρώτη φορά, σε λειτουργία σύστημα επιτήρησης κυκλοφορίας συρμών, στο τμήμα της μονής γραμμής μεταξύ των Σιδηροδρομικών Σταθμών Αθηνών και Αγίων Αναργύρων.

Η λειτουργία αυτών των Κέντρων ενισχύει την ασφάλεια.

2^ο. Σήμερα λειτουργούν 4 Κέντρα Ελέγχου Σηράγγων (ΚΕΣ)

- Το 2020 τέθηκε σε λειτουργία το ΚΕΣ Κορίνθου.
- Το 2024 τέθηκαν διαδοχικά, εντός του έτους, τα ΚΕΣ ΣΚΑ, Λιανοκλαδίου και Λαρίσης.

Η λειτουργία αυτών των Κέντρων ενισχύει την ασφάλεια.

3^ο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενεργοποίησε τη διαδικασία επί παραβάσει όχι για το ευρωπαϊκό σύστημα ETCS.

Διότι αν το είχε κάνει γι' αυτό το λόγο, θα έπρεπε να το κάνει για όλη την Ευρώπη, αφού το σύστημα αυτό έχει εγκατασταθεί, σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, στο 14% του Ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, με σχεδιασμό για 31% στο τέλος του 2023.

Μάλιστα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμά ότι στο 26% του συνολικού εγχώριου σιδηροδρομικού δικτύου αυτό το σύστημα είναι ήδη λειτουργικό, με 0% το 2019!

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει διαδικασία επί παραβάσει με την αποστολή προειδοποιητικής επιστολής στην Ελλάδα, επί της οποίας η χώρα μας έχει τοποθετηθεί έγκαιρα και αρμοδίως, επειδή δεν ευθυγραμμίζεται με τις συνολικές απαιτήσεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, σύμφωνα με την Οδηγία 798, του 2016.

Σύμφωνα με το Δελτίο Τύπου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: «Η Επιτροπή θεωρεί ότι στην Ελλάδα υπάρχουν μακροχρόνιες ελλείψεις στην εφαρμογή της οδηγίας από την έναρξη ισχύος της. Οι ελλείψεις είναι συστημικές και απορρέουν επίσης από την έλλειψη νοοτροπίας ασφάλειας εντός των οικείων οργανισμών. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι έπειτα από την έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων σχετικά με την κατάσταση της υλοποίησης και της εφαρμογής της ενωσιακής νομοθεσίας για τους σιδηροδρόμους στην Ελλάδα, η Ελληνική Κυβέρνηση ενέκρινε σχέδιο δράσης, κατόπιν διαβουλεύσεων και συμφωνίας με τις υπηρεσίες της Επιτροπής. Το σχέδιο δράσης αποτελεί τη βάση για την αντιμετώπιση των ελλείψεων και σημειώνεται ικανοποιητική πρόοδος στην εφαρμογή του, με την Ελλάδα να υποβάλλει διμηνιαίες εκθέσεις στην Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί».

Προφανώς, όπως έχω υποστηρίξει και παλαιότερα στο Κοινοβούλιο, 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.