



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



**ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Ταχ. Δ/ση : Καρόλου 1-3, 104 37 ΑΘΗΝΑ
Τηλ. Επικοινωνίας : 210-5297511
E-mail : k.mouroudelis@osenet.gr

Αθήνα, 04/10/2024
Αρ. Πρωτ.: 9073078

ΠΡΟΣ : ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ
Αναστάσεως 2 και Τσιγάντε
15510 Παπάγου
tkvel@yme.gov.gr

ΚΟΙΝ: 1. Γραφείο Διευθύνοντος
Συμβούλου
2. ΚΦ

ΘΕΜΑ: Απάντηση στη με αριθμό 7054/25-09-2024 Ερώτησης της Βουλής από Ομάδα Βουλευτών

Σχετ.: α. Το υπ' αριθμό 189339/26.09.2024/ΥΠΟΜΕ/ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ/Γραφείο Νομικών &
Κοινοβουλευτικών Θεμάτων έγγραφο
β. Η υπ' αριθμόν 7054/25.09.2024 Ερώτηση από Ομάδα Βουλευτών

Σε απάντηση της υπ' αριθμόν 7054/25.09.2024 Ερώτησης από Ομάδα Βουλευτών με θέμα: «Κενά ασφαλείας & αυξημένη επικινδυνότητα στα δρομολόγια του Τραίνου Πηλίου. Έκθετος ο ΟΣΕ για απόκρυψη στοιχείων», σας αναφέρουμε τα εξής:

Στο εισαγωγικό κείμενο της ερώτησης αναφέρονται εσφαλμένα τα παρακάτω:

§7 Στις αρχές Αυγούστου 2024 η αρμόδια υπηρεσία του ΟΣΕ πραγματοποίησε μετρήσεις... Οι επερωτώντες βουλευτές δεν γνωρίζουν ότι οι αρμόδιες Υπηρεσίες του ΟΣΕ καθ' όλη τη διάρκεια κυκλοφορίας του Τραίνου Πηλίου από τις 2 Μαΐου ως και τις 19 Σεπτεμβρίου (ημέρα διακοπής των δρομολογίων) πραγματοποιούσαν ελέγχους, μετρήσεις και επεμβάσεις στη γραμμή και το τροχαίο υλικό σε καθημερινή βάση για την εξασφάλιση της κυκλοφορίας του Τραίνου Πηλίου σύμφωνα με όλες τις προδιαγραφές και κανονισμούς ασφαλείας. Ακόμα και μετά τη διακοπή των δρομολογίων πραγματοποιείται τακτικός έλεγχος και συντήρηση της γραμμής έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη επανακυκλοφορία του Τραίνου μετά την ολοκλήρωση της συντήρησης του τροχαίου υλικού.

§8 Στις 23 Αυγούστου 2024 και ενώ τα δρομολόγια.... η Υπηρεσία Συντήρησης ενημέρωσε τον Δ/τα Σύμβουλο ΟΣΕ.... Οι πληροφορίες που αναφέρονται αφορούν ανυπόγραφο έγγραφο που με άγνωστο τρόπο δημοσιοποιήθηκε σε μέσα μαζικής ενημέρωσης και το οποίο δεν αποτελεί το επίσημο έγγραφο της Υπηρεσίας. Σχετικά με τα επικαλούμενα στοιχεία αυτού, αναφέρουμε τα παρακάτω:

- Οι φθορές που αναφέρονται στις καμπύλες είναι μικρές, παρατηρήθηκαν στο πλαίσιο τακτικής επιθεώρησης



FUTURE RAIL



της γραμμής που διενεργείται από τα Τμήματα Συντήρησης Γραμμής Λάρισας & Βόλου πριν από κάθε δρομολόγιο οφειλόμενες πιθανότατα στην πύκνωση των δρομολογίων κατά την θερινή περίοδο και σε καμία περίπτωση δεν εγκυμονούν κίνδυνο για τη γραμμή ή το τροχαίο υλικό, τα οποία ελέγχονται αδιαλείπτως και δεν συνιστούν λόγο διακοπής της κυκλοφορίας. Η επισήμανση των παρατηρούμενων φαινομένων γίνεται για τον προγραμματισμό εργασιών τακτικής λίπανσης της γραμμής για την ελαχιστοποίηση των φθορών αυτών. Η πρακτική αυτή είναι διεθνώς χρησιμοποιούμενη, εφαρμόζεται δε και σε άλλα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου που υπάρχουν μικρές (κλειστές) καμπύλες.

- Η μικρή μετακίνηση των ξύλινων στρωτήρων στα γεφυρίδια σε καμία περίπτωση δεν εγκυμονεί κίνδυνο και έχει ήδη αντιμετωπιστεί με την τοποθέτηση ειδικής μεταλλικής κατασκευής συγκράτησης.
- Η κάλυψη των σιδηροτροχιών με φερτά υλικά μετά από βροχοπτώσεις αντιμετωπίζεται με καθημερινό καθαρισμό της γραμμής από το προσωπικό του ΟΣΕ που επιθεωρεί εξονυχιστικά τη γραμμή πριν από κάθε αναχώρηση του δρομολογίου του Τραίνου.

Το υπόψη τροχαίο υλικό μεταφοράς επιβατών (6 επιβατάμαξες) έχει ιστορική – μουσειακή αξία, γεγονός που αναγνωρίστηκε με Υπουργική Απόφαση του Υπ. Πολιτισμού του 1985 (ΔΙΛΑΠ/Γ/20387/1282/6-5-1985 - ΦΕΚ 322/Β/24-5-1985), σύμφωνα με την οποία το σύνολο των κτηρίων, εγκαταστάσεων, τεχνικών έργων και τροχαίου υλικού του Τραίνου Πηλίου χαρακτηρίστηκε ως **ιστορικό διατηρητέο μνημείο**. Το γεγονός αυτό μοιραία συνεπάγεται ότι αφενός δεν ενδείκνυται η καθημερινή – συνεχής δρομολόγηση του, ενώ παράλληλα για κάθε επέμβαση τυχόν μετασκευής/τροποποίησης/ανακαίνισής του θα πρέπει να είναι προηγουμένως ενήμερη και να έχει αντίστοιχα συναινέσει η οικεία Υπηρεσία του Υπουργείου Πολιτισμού, με βάση τις σχετικές διατάξεις του αρχαιολογικού νόμου. Μπορεί κάλλιστα να δρομολογείται σε ένα τουριστικό συρμό κάθε Σ/Κ. Με αυτό τον τρόπο θα περιοριστεί η περαιτέρω φθορά του.

Τα δρομολόγια εκτελούνται με το μέγιστο βαθμό ασφάλειας. Λόγω της ιδιαιτερότητας της γραμμής (στενό εύρος 60cm) και του έντονου ανάγλυφου της περιοχής Πηλίου, καθημερινά και πριν από κάθε δρομολόγιο, υπηρεσιακό όχημα του ΟΣΕ διανύει τη γραμμή σε όλο το μήκος κυκλοφορίας της, προκειμένου να διαπιστώσει ότι αυτή είναι ανοικτή και χωρίς κάποιου είδους εμπόδιο, έτσι ώστε να πραγματοποιηθεί η ασφαλής δρομολόγηση του τουριστικού συρμού.

Κατόπιν των ανωτέρω και ως προς τα τεθέντα ερωτήματα, αναφέρουμε τα ακόλουθα:

1. Οι φθορές που εντοπίστηκαν στη γραμμή καθώς και οι φθορές τροχών στις Μηχανές Έλξης (τροχαίο υλικό) αποτελούν φυσιολογικά επακόλουθα της κυκλοφορίας του Τραίνου Πηλίου (αντίστοιχα ισχύουν για κάθε τύπο τροχαίου υλικού, το οποίο κινείται σε κάθε τύπο/εύρος σιδηροδρομικής γραμμής). Όσον αφορά το θέμα της γραμμής -όπως αναφέρθηκε αναλυτικά και παραπάνω- δεν εγκυμονούν κανέναν κίνδυνο για την ασφάλεια των δρομολογίων. Σχετικά με τη φθορά των τροχών, όταν αυτή διαπιστώθηκε σε συνέχεια των πραγματοποιηθεισών μετρήσεων, έγινε άμεση διακοπή των δρομολογίων προκειμένου να πραγματοποιηθεί η άμεση επισκευή τους. Επισημαίνεται ότι η μέτρηση της φθοράς τροχών, τόσο για το υπόψη τροχαίο υλικό, όσο κι εν γένει για κάθε τύπο σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού, δεν αποτελεί διαδικασία η οποία (με βάση τις πάγιες κατασκευαστικές οδηγίες των εργοστασίων κατασκευής του τροχαίου υλικού, καθώς και τη διεθνή σιδηροδρομική πρακτική) προβλέπεται να πραγματοποιείται σε καθημερινή ή έστω εβδομαδιαία βάση, γεγονός που αντικατοπτρίζει τις επιτρεπτές ανοχές και τους συντελεστές ασφαλείας που υπεισέρχονται κατά τη θέσπιση των αντίστοιχων οριακών τιμών. Κατά συνέπεια, αιτιάσεις και ισχυρισμοί αναφορικά με υποτιθέμενη καθυστερημένη διακοπή των δρομολογίων, δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.
2. Ο ΟΣΕ με βάση ισχύουσα σύμβαση που σύνηψε με την εταιρεία Hellenic Train το έτος 2022, έχει αναλάβει την αρμοδιότητα για την συντήρηση του τροχαίου υλικού του Τραίνου Πηλίου.
3. Ο ΟΣΕ διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και την τεχνογνωσία προκειμένου να προβαίνει στις αναγκαίες συντηρήσεις και αποκαταστάσεις βλαβών του τροχαίου υλικού Τραίνου Πηλίου, στο οποίο συμπεριλαμβάνονται και οι ντηζελάμαξες έλξης τύπου Schoema. Το εν λόγω προσωπικό έχει εκπαιδευθεί στο υπόψη τροχαίο υλικό, ήδη, από την αρχική παραλαβή από τον Οργανισμό των συγκεκριμένων ελκτικών μονάδων (1999), ενώ έκτοτε

απασχολείται αποκλειστικά με τους ελέγχους και τη συντήρηση του υπόψη τροχαίου υλικού.

4. Ο ΟΣΕ μέσω του εντεταλμένου επί τούτου τεχνικού προσωπικού του, παρακολουθεί και καταγράφει τις χιλιομετρικές διανύσεις καθώς και τις ώρες λειτουργίας των ντηζελαμαξών έλξης τύπου Schoema του Τραίνου Πηλίου. Σε ότι αφορά το ζήτημα αλλαγών κατεύθυνσης των ελκτικών μονάδων ανά διαστήματα, αυτό αποτελεί πρακτική που για το υπόψη τροχαίο υλικό δεν ενδείκνυται, δεδομένου ότι οι συγκεκριμένες ντηζελάμαξες διαθέτουν μονή καμπίνα μηχανοδήγησης με το σύνολο των απαραίτητων χειριστηρίων να είναι εγκατεστημένα προς μια κατεύθυνση (σε αντιδιαστολή με άλλους τύπους ελκτικού τροχαίου υλικού που διαθέτουν διπλή καμπίνα/χειριστήρια μηχανοδήγησης). Κατά συνέπεια, και με δεδομένη και τη φύση της υπόψη διαδρομής, σε περίπτωση που ανά διαστήματα εκτελούνταν δρομολόγια με την εκάστοτε ντηζελάμαξα να οδηγεί το συρμό «ανάποδα» (δηλαδή με κατεύθυνσή της τέτοια ώστε τα χειριστήρια να είναι αντίθετα της φοράς κίνησης), το γεγονός αυτό μοιραία θα δυσχέραινε το έργο του απασχολούμενου ζεύγους των μηχανοδηγών, με ότι αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια κυκλοφορίας του συρμού, λαμβανομένου υπόψη ότι ο ένας μηχανοδηγός θα έπρεπε να μηχανοδηγεί «αλαργέν» (ανάποδα προς τη φορά κίνησης του συρμού) και ο δεύτερος μηχανοδηγός να επιτηρεί μόνος του τη σιδηροδρομική γραμμή κατά τη φορά κίνησης (ενώ με τη μέχρι σήμερα τηρούμενη πρακτική, αμφότεροι οι μηχανοδηγοί επιτηρούν κατά τη μηχανοδήγηση τη γραμμή κατά τη φορά κίνησης του συρμού). Σε κάθε περίπτωση η τελική απόφαση κι ευθύνη μιας τέτοιας διάταξης κίνησης του συρμού του Τραίνου Πηλίου εναπόκειται στο φορέα εμπορικής εκμετάλλευσης (εν προκειμένω την εταιρεία Hellenic Train), δεδομένου ότι το εμπλεκόμενο προσωπικό μηχανοδήγησης ανήκει στη συγκεκριμένη εταιρεία. Παράλληλα επισημαίνεται ότι ούτε η ίδια η εταιρεία εκμετάλλευσης (Hellenic Train) δεν έχει μέχρι σήμερα θέσει θέμα διαφοροποίησης της υφιστάμενης διευθέτησης της διάταξης των ελκτικών μονάδων των συρμών του Τραίνου Πηλίου, προφανώς για τους λόγους που προεκτέθηκαν.

Περαιτέρω και σε ότι αφορά την επιβράδυνση του ρυθμού (φυσιολογικής) φθοράς των τροχών των εν χρήσει ντηζελαμαξών, αυτή μέχρι σήμερα επιτυγχάνεται μέσω περιοδικής εναλλαγής δρομολόγησης εκάστης εκ του ζεύγους των ντηζελαμαξών τύπου Schoema που διαθέτει ο Οργανισμός για την υπόψη διαδρομή.

5. Δεν υπήρξε κάποια επικινδυνότητα ή επισφάλεια έτσι ώστε να απαιτείται να ενημερωθεί η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, καθώς όλες οι προαναφερόμενες ενέργειες αφορούν σε εργασίες προληπτικής και διορθωτικής συντήρησης τόσο του τροχαίου υλικού όσο και της γραμμής.
6. Τα δρομολόγια πρόκειται να επανεκκινήσουν μετά την ολοκλήρωση των εργασιών συντήρησης των τροχών των ντηζελαμαξών έλξης του Τραίνου Πηλίου.



Ο Διευθύνων Σύμβουλος
Παναγιώτης Γ. Τερεζάκης