



ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

Διευθύνων Σύμβουλος

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

Γραφείο Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων

Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε, 101 91 Παπάγου

Τηλέφωνο: 2106508326

Ηλ. Διεύθυνση: tkvel@yme.gov.gr

Αρ. Πρωτ. : ALX- 82320

26 Ιουνίου 2025

Θέμα: Απάντηση της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. σε ερώτηση με Α.Π. 5276/12.05.2025 που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκης με θέμα «Δύο συρμοί του Μετρό Θεσσαλονίκης στην ίδια γραμμή σε απόσταση μόλις 20 μέτρων».

Σχετικά: Η από 13.05.2025 Επιστολή της Υπηρεσίας Συντονισμού, Γραφείο Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η οποία παρελήφθη από την ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. στις 13.05.2025 (CCN 707628)

Σε απάντηση της ερώτησης με Α.Π. 5276/12.05.2025 που κατατέθηκε από τον Βουλευτή Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκη στη Βουλή των Ελλήνων προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρίστο Δήμα με θέμα: «Δύο συρμοί του Μετρό Θεσσαλονίκης στην ίδια γραμμή σε απόσταση μόλις 20 μέτρων» αναφορικά με «περιστατικό» που έλαβε χώρα στο Μετρό Θεσσαλονίκης στις 8 Μαΐου 2025 και αποτυπώθηκε σε σχετικά δημοσιεύματα του ηλεκτρονικού τύπου και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης, θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε αρμοδίως για τα εξής:

Την Πέμπτη 8 Μαΐου 2025 και ώρα 16:30, συρμός που κινούταν επί της τροχιάς 2 χωρίς επιβάτες χρειάστηκε να μεταβεί στην τροχιά 1, μέσω της διασταύρωσης που βρίσκεται στον σταθμό «Ανάληψη», προκειμένου να επιστρέψει στο αμαξοστάσιο Πυλαίας για την πραγματοποίηση προληπτικού ελέγχου. Για να πραγματοποιηθεί η προαναφερθείσα κίνηση και σε συμφωνία με την προβλεπόμενη διαδικασία, τίθενται σε κατάσταση αναμονής οι επί της τροχιάς 1 κινούμενοι συρμοί προκειμένου να εξυπηρετηθεί κατά προτεραιότητα η αλλαγή τροχιάς. Η διαδικασία τηρήθηκε πιστά σε συμφωνία με τον σχεδιασμό του Μετρό Θεσσαλονίκης και με την καθοδήγηση και εκτέλεση των απαιτούμενων ενεργειών μέσω του αυτόματου συστήματος ελέγχου των συρμών, χωρίς ανθρώπινη παρέμβαση. Με την ολοκλήρωση της αλλαγής τροχιάς, δόθηκε εξουσιοδότηση από το αυτόματο σύστημα ελέγχου των συρμών, επανεκκίνησης των συρμών που είχαν τεθεί σε θέση αναμονής στο συγκεκριμένο τμήμα της γραμμής.

Το Μετρό Θεσσαλονίκης έχει σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με το μέγιστο δυνατό επίπεδο ασφαλείας SIL 4 (Safety Integrity Level 4), με αντίστοιχα κριτήρια εφαρμογής σύμφωνα με το πρότυπο EN 50129. Ο χειρισμός των συρμών γίνεται μέσω του πλήρως αυτοματοποιημένου συστήματος ελέγχου αυτών (Automatic Train Control), που επιτυγχάνει χρονοαπόσταση μεταξύ των κινούμενων συρμών, δηλαδή πυκνότητα δρομολογίων έως και 90sec. Για την επίτευξη αυτού του επιπέδου διαθεσιμότητας δρομολογίων, το σύστημα CBTC (Communication Based Train Control) του Μετρό Θεσσαλονίκης έχει σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και τελικώς πιστοποιηθεί από τον Ανεξάρτητο Φορέα Αξιολόγησης Ασφάλειας Λειτουργίας, διεθνή οίκο αξιολόγησης TÜV Rheinland, ώστε να λειτουργεί με συνεχώς προσαρμοζόμενη ταχύτητα κίνησης και απόσταση μεταξύ των εν σειρά και με την ίδια κατεύθυνση κινούμενων συρμών, χωρίς καμία έκπτωση στο εκ της προδιαγραφής του συστήματος, ανώτατο επίπεδο σιδηροδρομικής ασφάλειας. Η όλη ακολουθία κινήσεων των συρμών, πραγματοποιείται υπό τον πλήρη έλεγχο των εγκατεστημένων

συστημάτων ATC (Automatic Train Control) των συρμών και IXL (interlocking) ελέγχου αλληλομανδαλώσεων της γραμμής.

Επισημαίνεται επίσης ότι τόσο στο Μετρό Θεσσαλονίκης (όσο και στο Μετρό της Αθήνας αλλά και σε όλα τα συστήματα Μετρό διεθνώς) σαφώς προβλέπεται η δυνατότητα λειτουργίας σε μία γραμμή (τροχιά) και προς τις δύο κατευθύνσεις (Single Line Running) ώστε η Εταιρεία Λειτουργίας να μπορεί να διαχειρισθεί διάφορες ανάγκες λειτουργίας και συντήρησης της γραμμής που μπορεί να προκύψουν. Εξυπακούεται ότι τόσο το σύστημα σηματοδότησης όσο και οι συρμοί έχουν σχεδιαστεί και πιστοποιηθεί ειδικά και για αυτόν τον τρόπο λειτουργίας.

Αναφορικά με τα επιμέρους ερωτήματα της σχετικής ερώτησης, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Διευκρινίζεται ότι ο εν λόγω συρμός βρισκόταν σε κανονική επιβατική λειτουργία στην τροχιά 2 όταν, λόγω ένδειξης στο σύστημα που έλαβε το Κέντρο Ελέγχου Λειτουργίας ενώ αυτός βρισκόταν προ του σταθμού «25^{ης} Μαρτίου», αποφασίσθηκε η απόσυρσή του αφού πρώτα αποβιβάστηκαν οι επιβάτες στον σταθμό «25^{ης} Μαρτίου». Ακολούθως, ο συρμός κινήθηκε χωρίς επιβάτες αρχικώς επί της τροχιάς 2 και εν συνεχεία εισήλθε στη διασταύρωση (crossover) προ του σταθμού «Ανάληψη», προκειμένου να ολοκληρώσει τη μετάβασή του στην τροχιά 1, όπως περιγράφεται αναλυτικά στην ανακοίνωση. Επομένως, δεν αποτέλεσε δραστηριότητα που θα μπορούσε να προγραμματιστεί για αργότερα ενώ, για την τάξη των πραγμάτων, τονίζεται ότι ουδέποτε χρησιμοποιήθηκε ο όρος «προγραμματισμένος» έλεγχος άλλα μόνον «προληπτικός».
2. Σύμφωνα με τη σχετική ενημέρωσή μας από την εταιρεία Λειτουργίας και Συντήρησης του Μετρό Θεσσαλονίκης, υπήρξαν ανακοινώσεις προς το επιβατικό κοινό σε πραγματικό χρόνο, τόσο από το σύστημα ανακοινώσεων των συρμών όσο και από τους συνοδούς συρμών.
3. Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, το υποτιθέμενο «συμβάν» που έλαβε χώρα στο Μετρό Θεσσαλονίκης στις 8 Μαΐου 2025, δεν αποτελεί κάποιο έκτακτο γεγονός, πολύ δε περισσότερο σιδηροδρομικό συμβάν, εντάσσεται δε μέσα στο πλαίσιο της κανονικής λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης. Η ανωτέρω περιγραφόμενη αλληλουχία κινήσεων, εκτελέστηκε σε αυτόματη λειτουργία του συστήματος, με απόλυτη ασφάλεια (επίπεδο ασφάλειας SIL 4) για τους επιβάτες και τους εργαζόμενους στο Μετρό Θεσσαλονίκης, δεν ήταν εκ των προτέρων προγραμματισμένη, ενώ η ανάγκη για αυτήν προέκυψε εν ώρα κανονικής λειτουργίας προκειμένου να πραγματοποιηθεί άμεσος προληπτικός έλεγχος συρμού στις εγκαταστάσεις του αμαξοστασίου Πυλαίας λόγω ένδειξης στο σύστημα που έλαβε το Κέντρο Ελέγχου Λειτουργίας. Η αναγκαιότητα απόσυρσης συρμών κατά τη διάρκεια κανονικής λειτουργίας για τη διεξαγωγή προληπτικών ελέγχων προ της συνέχισης της εμπορικής τους λειτουργίας, μπορεί να προκύψει και στο μέλλον, αποτελεί πιστοποιημένη λειτουργική διαδικασία της εταιρείας Λειτουργίας και Συντήρησης, δύναται δε τεχνικώς να πραγματοποιηθεί σε πλήρως αυτόματη λειτουργία με όρους απόλυτης σιδηροδρομικής ασφάλειας με βάση τον σχεδιασμό και τις προδιαγραφές του Μετρό Θεσσαλονίκης.

Είμαστε στη διάθεση σας για κάθε διευκρίνιση και συνεργασία.

Με εκτίμηση,


Νικόλαος Κουρέας
Διευθύνων Σύμβουλος

Συνημμένα :
Κοινοποίηση :
Σε απάντηση της : Επιστολής της Υπηρεσίας Συντονισμού, Γραφείο Νομικών και
Κοινοβουλευτικών Θεμάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
με Α.Π. 5276/12.05.2025
Χρειάζεται γραπτή απάντηση :