



Αθήνα, 31 Αυγούστου 2020

### ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον κ. Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

**Θέμα: «Ζητήματα ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου με κίνδυνο ατυχήματος λόγω απραξίας της Κυβέρνησης στην ανάταξη και συντήρηση της υποδομής»**

Η κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής στο σύνολο του δικτύου είναι σήμερα σε οριακό επίπεδο, με αποτέλεσμα, πέρα από το χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης που προσφέρει ο σιδηρόδρομος στους επιβάτες, να τίθενται και ζητήματα ασφαλείας και αξιοπιστίας του δικτύου, τα οποία είναι υψίστης σημασίας.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο πρόσφατος εκτροχιασμός αμαξοστοιχίας του Προαστιακού που εκτελούσε το δρομολόγιο Κιάτο – Αίγιο, στον οποίο ευτυχώς δεν υπήρξαν τραυματισμοί. Κι αυτό, μόλις μερικές εβδομάδες μετά από την πανηγυρική τελετή εγκαινίων στο σιδηροδρομικό σταθμό του Αιγίου.

Σύμφωνα με τις επίσημες ανακοινώσεις που έγιναν από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, το εν λόγω έργο αφορά σε διπλή σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας και ασφάλειας. Η γραμμή που εγκαινιάστηκε τον Ιούλιο 2020 περιλαμβάνει τρεις νέους, σύγχρονους σιδηροδρομικούς σταθμούς, Ξυλοκάστρου, Ακράτας και Αιγίου και έξι στάσεις, Διμηνιού, Λυκοποριάς, Λυγιάς, Πλατάνου, Διακοπτού και Ελίκης. Έχει 6 σήραγγες συνολικού μήκους 11 χιλιομέτρων περίπου, καθώς και 8 σήραγγες διαφυγής συνολικού μήκους άνω των 2 χιλιομέτρων, 13 cut&cover, 18 σιδηροδρομικές γέφυρες και 60 ανισόπεδες διαβάσεις. Διαθέτει τα πιο σύγχρονα συστήματα σηματοδότησης και τηλεπικοινωνιών που εκτός των άλλων εξασφαλίζουν και τη λειτουργία της γραμμής με απόλυτη ασφάλεια για όλους.

Εκ των πραγμάτων όμως αποδεικνύεται ότι επρόκειτο για εσπευσμένη έναρξη της λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής, δεδομένου ότι οι αρμόδιοι φορείς δεν είχαν μεριμνήσει ούτε για τη στοιχειωδώς ομαλή πρόσβαση στο σταθμό του Αιγίου, με αποτέλεσμα να ακολουθήσουν από την πρώτη ημέρα λειτουργίας οι έντονες διαμαρτυρίες χρηστών και φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αλλά και τοπικού βουλευτή της συμπολίτευσης. Ο σχετικός πανικός προήλθε

από την υποχρέωση επιστροφής των κοινοτικών πόρων για την κατασκευή του έργου, δεδομένης της αδικαιολόγητης και απαράδεκτης καθυστέρησης ολοκλήρωσής του, αφού το έργο ήταν σχεδόν ολοκληρωμένο από τον Απρίλιο του 2019, όταν και είχε πραγματοποιηθεί με απόλυτη επιτυχία στη νέα υποδομή και δοκιμαστικό δρομολόγιο με την παρουσία της προηγούμενης πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου, εκπροσώπων άλλων Υπουργείων αλλά και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Αλλά πέραν της εσπευσμένης, αποδείχθηκε ότι επρόκειτο και περί πρώιμης έναρξης λειτουργίας του έργου, παρά την παρέλευση **16μηνου από την τελική δοκιμή του**. Για μια ακόμη φορά η επικοινωνιακή διαχείριση του θέματος (για πολλές μέρες βομβαρδιζόμασταν με την ίδια είδηση ολοκλήρωσης του έργου) δεν αρκούσε για να καλύψει την ουσία. Και όσον αφορά στην επιγραμματική, αλλά με σημασία αναφορά του Υπουργού κ. Καραμανλή στα εγκαίνια: «Λίγα λόγια, αλλά πολλή δουλειά» (Πηγή: [iefimerida.gr](http://iefimerida.gr) - <https://www.iefimerida.gr/ellada/aigio-athina-se-2-ores-kai-20-egkainiastike-i-dipli-sidirodromiki-grammi-kiato-rododafni>), ήρθαν τα γεγονότα να την αντιστρέψουν:

Την Πέμπτη 20 Αυγούστου 2020, αμαξοστοιχία του Προαστιακού εκτροχιάστηκε στη 1:30 το μεσημέρι, σε απόσταση 500 μέτρων πριν από τον σταθμό του Προαστιακού στο Ξυλόκαστρο. Στη νέα γραμμή, αυτό ήταν το **δεύτερο** ατύχημα **μέσα σε μερικές εβδομάδες**, δηλαδή έχουμε επανάληψη της (εάν μπορεί να θεωρηθεί) σύμπτωσης του πρώτου. Ευτυχώς δεν υπήρξε τραυματισμός επιβάτη, όμως στο σημείο έσπευσαν οχήματα της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, περιπολικά, καθώς και το ΕΚΑΒ. Σύμφωνα με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, εκτός σιδηροδρομικής γραμμής βγήκε το πρώτο βαγόνι του συρμού της αμαξοστοιχίας Νο 300 που εκτελούσε το δρομολόγιο Κιάτο - Αίγιο, στις αιχμές εξόδου του Σιδηροδρομικού Σταθμού Ξυλόκαστρου. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ ανέστειλε τα δρομολόγια της για δύο ημέρες στη διαδρομή Κιάτο - Αίγιο - Κιάτο, καθώς το εκτροχιασμένο τρένο πλησίασε και στην απέναντι γραμμή, μη επιτρέποντας τη χρήση της. Σύμφωνα με τα δημοσιεύματα, φαίνεται ότι τα αίτια του εκτροχιασμού ήταν ότι ο μηχανισμός αλλαγής τροχιάς του συρμού, μετά την έξοδο του σταθμού του Ξυλόκαστρου (στο ρεύμα προς Κιάτο) ήταν γυρισμένος σε λάθος κατεύθυνση. Η χαμηλή ταχύτητα του συρμού και η έγκαιρη αντίδραση του μηχανοδηγού, φαίνεται πως συνέβαλαν στο να αποφευχθούν τα χειρότερα.

Στη νέα γραμμή Κιάτο – Αίγιο, τα συστήματα ασφαλείας (φωτοσήματα, τηλε-διοίκηση, ETCS) δε λειτουργούν, με αποτέλεσμα η κυκλοφορία να ρυθμίζεται από σταθμάρχη στο Κιάτο. Τα δρομολόγια βασίζονται δηλαδή σχεδόν αποκλειστικά στον ανθρώπινο παράγοντα. Ειδικά για το συμβάν της προηγούμενης εβδομάδας και παρά την άμεση αντίδραση του μηχανοδηγού όταν αντιλήφθηκε ότι ο μηχανισμός αλλαγής τροχιάς είχε τοποθετηθεί σε λάθος θέση, αναδεικνύεται ξεκάθαρα ο σημαντικός ρόλος των ηλεκτρονικών συστημάτων, αφού αν τα συστήματα ασφαλείας λειτουργούσαν, το συμβάν δε θα γινόταν. Επιπλέον, σταθμοί και στάσεις της νέας γραμμής στερούνται απαραίτητου προσωπικού για την καθημερινή λειτουργία και εξυπηρέτηση των πολιτών, ενώ το πρόγραμμα και η συχνότητα των δρομολογίων δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες κατοίκων και επισκεπτών.

**Όμως, η σύμβαση με την οποία κατασκευάστηκε το έργο της νέας σιδηροδρομικής γραμμής, στο φυσικό της αντικείμενο, πέραν της νέας υποδομής και επιδομής, περιλαμβάνει, τόσο την κατασκευή σύγχρονου συστήματος σηματοδότησης με τηλε-διοίκηση και ETCS επιπέδου 1, αλλά και την κατασκευή τηλεπικοινωνιακών συστημάτων για τη μετάδοση και διαχείριση όλων των δεδομένων για την άρτια λειτουργία της κυκλοφορίας.**

Και δεν είναι μόνο η παραπάνω γραμμή, αλλά στο σύνολο της σιδηροδρομικής υποδομής, τα φωτισήματα και η τηλεδιοίκηση λειτουργούν σε ελάχιστα τμήματα, ενώ το ETCS που έχει εγκατασταθεί σε όλους τους συρμούς δε λειτούργησε ποτέ. Παράδειγμα, στον Προαστιακό της Αθήνας στις σήραγγες στα Μέγαρα, χρόνια τώρα δε λειτουργεί ο φωτισμός και τα συστήματα επικοινωνίας, όπως και στις σήραγγες των Τεμπών και του Πλαταμώνα, ενώ τις τελευταίες εβδομάδες το επιβατικό κοινό ταλαιπωρήθηκε ανεξήγητα καθώς οι συρμοί InterCity σταματούσαν συχνά και για αρκετή ώρα μόλις 1 χιλιόμετρο πριν τον σταθμό Θεσσαλονίκης στο σημείο Τχ1, αναμένοντας την διευθέτηση του μηχανισμού αλλαγής τροχιάς!

Και η λίστα συνεχίζεται με πολλά παραδείγματα που καθιστούν άμεση την απαίτηση για ανάταξη και συντήρηση της υποδομής. Εντούτοις, εδώ και πάνω από ένα χρόνο που η ΝΔ ανέλαβε την εξουσία, δεν έχει γίνει απολύτως τίποτα, με αποτέλεσμα η κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου να επιδεινώνεται συνεχώς και πλέον να χαρακτηρίζεται ως οριακή, ενώ καθημερινές είναι πλέον και οι διαμαρτυρίες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ προς τον ΟΣΕ. Η σημερινή δηλαδή κατάσταση της υποδομής εμποδίζει την πύκνωση των δρομολογίων τόσο στα επιβατικά όσο και στα εμπορικά τρένα, καθιστά αδύνατη την αύξηση της ταχύτητας των τρένων και δίνει άλλοθι στις ιδιωτικές σιδηροδρομικές εταιρίες για τη μη πραγματοποίηση επενδύσεων.

Όσον αφορά στην ανάταξη και τη συντήρηση του δικτύου, από τα εναλλακτικά σενάρια της προκήρυξης διαγωνισμού για την επιλογή αναδόχου και της σύμπραξης με ιδιωτικούς φορείς, η Κυβέρνηση φαίνεται ότι επιλέγει το δεύτερο. Ο Υπουργός Υποδομών & Μεταφορών στην τελευταία του συνάντηση με την Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ) στις 19.06.2020 δήλωσε ότι *«είναι απόφαση της Κυβέρνησης η συντήρηση της Υποδομής να πραγματοποιηθεί με ΣΔΙΤ και ήδη προσπαθούμε να βρούμε χρηματοδότηση μέσα από το ΕΣΠΑ και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων»*.

Σχετικά με την επιλογή της συγκεκριμένης μεθόδου, υπάρχουν πολλές ενστάσεις. Γενικότερα, η φιλοσοφία των ΣΔΙΤ αφορά περιπτώσεις που το δημόσιο δεν έχει τη σχετική τεχνογνωσία και ο ιδιωτικός τομέας καλείται να προτείνει καινοτόμες λύσεις. Κάτι τέτοιο όμως δεν ισχύει στη συγκεκριμένη περίπτωση, όπου ο ΟΣΕ και ειδικότερα η ΕΡΓΟΣΕ έχουν μεγάλη πείρα στο αντικείμενο και μπορούν να ανταπεξέλθουν με επιτυχία στο έργο της συντήρησης, με τη συνεργασία εργολάβων. Αν στο παραπάνω προσθέσουμε ότι με βάση την ευρωπαϊκή εμπειρία, στην πλειοψηφία των περιπτώσεων που εφαρμόστηκε το μοντέλο των ΣΔΙΤ για τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής, είχε ως συνέπεια τη μείωση του επιπέδου ασφαλείας και την αύξηση των ατυχημάτων (χαρακτηριστική περίπτωση οι Βρετανικοί σιδηρόδρομοι που εδώ και πολλά χρόνια πλέον η συντήρηση έχει επιστρέψει στο διαχειριστή της υποδομής), δημιουργούνται αρκετά ερωτήματα για την επιλογή της συγκεκριμένης μεθόδου συντήρησης.

Σε κάθε περίπτωση, επί της παρούσης κανείς δε γνωρίζει πότε θα υπογραφεί η σύμβαση, αν έχει προηγηθεί σχετική μελέτη ή πόσο θα κοστίσει αυτή. Ήδη έχει χαθεί πολύτιμος χρόνος και αναμένεται να χαθεί κι άλλος, με σημαντικές συνέπειες στην αξιοπιστία και την ασφάλεια του σιδηροδρόμου.

Παράλληλα, παρατηρούνται μεγάλες καθυστερήσεις στην υλοποίηση σιδηροδρομικών έργων. Για παράδειγμα, στο έργο της υπογειοποίησης της γραμμής στα Σεπτόλια δεν έχει ξεκινήσει καν το σκάψιμο, ενώ ο εργολάβος φαίνεται να έχει εγείρει πρόσθετες απαιτήσεις άνω των 20 εκ. ευρώ.

Τέλος, σημαντικά προβλήματα υπάρχουν και σχετικά με την περιφράξη της υποδομής σε διάφορα σημεία ανά την Ελλάδα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η κατάσταση στη Διαλογή Θεσσαλονίκης, όπου τις τελευταίες μέρες η αστυνομία κυνηγά πρόσφυγες που εισέρχονται άνετα στις εγκαταστάσεις και προσπαθούν να επιβιβαστούν σε εμπορικές αμαξοστοιχίες με προορισμό τα σύνορα στην Ειδομένη, ενώ παρά τις διαβεβαιώσεις - μετά την επίθεση Ρομά σε συρμό του Προαστιακού στο Ζευγολατιό - ακόμα και σήμερα δεν έχουν ξεκινήσει τα έργα για την περιφράξη στην περιοχή.

Με βάση τα παραπάνω, ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Στα εγκαίνια του έργου της γραμμής Κιάτο – Αίγιο, εγκαινίασε και τα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης που περιλαμβάνονται σε αυτό; Αν ναι, γιατί αυτά δε λειτούργησαν στην περίπτωση του εκτροχιασμού; Αν όχι, γιατί δεν ανακοινώθηκε ότι το έργο δεν παραδόθηκε ολοκληρωμένο και τότε θα ολοκληρωθούν και θα παραδοθούν τα συστήματα αυτά;
2. Σε ποιες ενέργειες σκοπεύει να προβεί η Κυβέρνηση για τη βελτίωση της οριακής κατάστασης της σιδηροδρομικής υποδομής;
3. Για ποιο λόγο η Κυβέρνηση δεν αξιοποιεί την τεχνογνωσία του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ στον τομέα της συντήρησης και επιλέγει τη μέθοδο των ΣΔΙΤ, η οποία επιπλέον έχει αποτύχει σε ευρωπαϊκό επίπεδο;
4. Ποιες είναι οι λεπτομέρειες της σχετικής σύμβασης ΣΔΙΤ για την ανάταξη και συντήρηση της υποδομής; Πότε θα υπογραφεί η σύμβαση, ποιο το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και ποιο το κόστος αυτής;
5. Σκοπεύει η Κυβέρνηση να προχωρήσει σε περιφράξη της υποδομής, η οποία είναι αναγκαία, ειδικά σε καίρια σημεία της, ώστε να αποφευχθεί κάποιο δυσμενές συμβάν;

**Οι ερωτώντες Βουλευτές**

**Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)**

**Αλεξιάδης Τρύφων  
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)  
Βαρδάκης Σωκράτης  
Βέττα Καλλιόπη  
Βίτσας Δημήτριος  
Γιαννούλης Χρήστος  
Γκίολας Ιωάννης  
Δραγασάκης Ιωάννης  
Δρίτσας Θεόδωρος  
Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος  
Ηγουμενίδης Νικόλαος  
Καρασαρλίδου Ευφροσύνη (Φρόσω)  
Κασιμάτη Ειρήνη (Νίνα)  
Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά)  
Μάλαμα Κυριακή  
Μάρκου Κωνσταντίνος  
Μιχαηλίδης Ανδρέας**

Μπάρκας Κωνσταντίνος  
Μωραΐτης Αθανάσιος (Θάνος)  
Νοτοπούλου Αικατερίνη  
Ραγκούσης Ιωάννης  
Σαρακιώτης Ιωάννης  
Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος)  
Σκουρολιάκος Παναγιώτης (Πάνος)  
Σκούφα Ελισσάβετ (Μπέττυ)  
Τζούφη Μερόπη  
Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος  
Φάμελλος Σωκράτης  
Φωτίου Θεανώ  
Χατζηγιαννάκης Μιλτιάδης (Μίλτος)  
Χρηστίδου Ραλλία  
Ψυχογιός Γεώργιος