

# ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΓΩΔΙΑ

## ΠΟΛΙΤΙΚΗ

που εκκρεμεί για τη μετάθεση της προθεσμίας παράδοσης του έργου στις 19/9/2023. Πρόκειται για ένα έργο που ανατέθηκε και ανελήφθη το 2014 με τη σύμβαση 717 και έπρεπε να έχει παραδοθεί το 2019. Ωστόσο, μέχρι σήμερα τα τρένα εξακολουθούν να κινούνται (στο 30% περίπου του ελληνικού δικτύου, όπως αναφέρουν σχετικές πηγές) χωρίς τηλεδιοίκηση, με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Η εξέλιξη του έργου βρίσκεται στο Ελεγκτικό Συνέδριο που θα πρέπει να αποφασίσει επί συγκεκριμένων ζητημάτων, ώστε να προχωρήσει επιτέλους η ολοκλήρωση της εγκατάστασης και λειτουργίας του συστήματος ETCS. Η ιστορία της αναβάθμισης του δικτύου ξεκινά ήδη από το τέλος Σεπτεμβρίου του 2014, οπότε και υπεγράφη σύμβαση που προέβλεπε την

είχε κόστος 41,5 εκατ. ευρώ. Συνολικά, αυτά τα έργα έχουν κοστίσει 55 εκατ. ευρώ. Την περίοδο 2020-2023 αναβαθμίστηκαν ως προς την τηλεδιαχείριση και τη σηματοδότηση τα εξής τμήματα: Τιθορέα - Λιανοκλάδι, Παλαιοφάρσαλος - Λάρισα, Πλατύ - ΤΧ1 και ΤΧ1 Στρυμόνας - Προμαχώνας. Και επιπλέον, ως προς τη σηματοδότηση, το τμήμα Λιανοκλάδι - Δομοκός.

### Εθνικό Σχέδιο

Η διαχρονική «γύμνια» του σιδηροδρομικού δικτύου αποκαλυπτόταν και στο Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής για την Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) «Ελεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης» που είχε κατατεθεί το 2017 στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και αποτέλεσε τη βάση για να ξεκινήσει η διαδικασία παραπομπής της χώρας μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Στις 17 σελίδες του Σχεδίου του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που περιλαμβάνεται μάλιστα στην παρουσίαση-περίληψη των σχεδίων όλων των χωρών-μελών της Ε.Ε. με ημερομηνία Ιούλιος 2021, αποτυπωνόταν η αδυναμία της χώρας μας να υιοθετήσει το διευρωπαϊκό σύστημα ERTMS (European Railways Traffic

μών και Μεταφορών, ότι το 2017, από τα 877,2 χλμ. δικτύου (χωρίς να υπολογίζονται τμήματα που βρίσκονταν υπό μελλοντική κατασκευή) μόνο στα 98,7 χλμ. είχε ολοκληρωθεί η εγκατάσταση του ETCS, του συστήματος αυτόματης προστασίας συρμών, δηλαδή μόνο στο 11% του συνόλου του δικτύου! «Το ETCS, ωστόσο, δεν έχει τεθεί έως σήμερα σε λειτουργία/εκμετάλλευση σε κανένα τμήμα γραμμής, λόγω μη ολοκλήρωσης των απαραίτητων κανονιστικών διαδικασιών (δηλ. δοκιμών, πιστοποιήσεων κ.λπ.)», αναφέρεται σε σημείο της έκθεσης. Ο εκτιμώμενος χρόνος λειτουργίας κατά τόπους διαφέρει και σε κάποια σημεία εκπίπτει για μετά το 2030!

Παράλληλα, το σύστημα ραδιοκάλυψης GSM-R, που εξασφαλίζει, στην παρούσα φάση, τη φωνητική ραδιοεπικοινωνία, έχει ήδη εγκατασταθεί σε 714 χλμ. δικτύου. Έχουν εγκατασταθεί 103 σταθμοί βάσης και 70 τερματικά σταθμαρχών σε σταθμούς και κέντρα τηλεδιοίκησης. Η ΕΡΓΟΣΕ έχει αναλάβει κατά προτεραιότητα την εγκατάσταση ERTMS (European Railways Traffic Management System- Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας) στον βασικό σιδηροδρομικό άξονα της χώρας που είναι ο άξονας Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη - Προμαχώνας (ΠΑΘΕΠ). Ο άξονας αυτός αποτελεί τμήμα του core TEN-T network (σύμφωνα με τον Κανονισμό 1315/13) καθώς και τμήμα του Orient-East Med Corridor, με στόχο την ολοκλήρωση του εκσυγχρονισμού του έως το 2030.

### Η παραπομπή

Λίγες ημέρες πριν από το πολύνεκρο δυστύχημα, στις 15 Φεβρουαρίου, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να παραπέμψει την Ελλάδα στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο επειδή δεν εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις της βάσει της οδηγίας για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (2012/34/Ε.Ε.).

Στην ανακοίνωση που εξεδόθη διευκρινιζόταν ότι τα κράτη-μέλη έπρεπε να εξασφαλίσουν τη σύναψη συμβατικής συμφωνίας μεταξύ της εθνικής αρμόδιας Αρχής και του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής (ΟΣΕ) το αργότερο έως τις 16 Ιουνίου 2015 και τη δημοσίευσή της εντός ενός μηνός.

«Η σύναψη και δημοσίευση της εν λόγω συμφωνίας είναι ιδιαίτερα σημαντική για τη διαφάνεια των έργων στο δίκτυο της σιδηροδρομικής υποδομής. Η συμφωνία αυτή θα πρέπει να περιέχει ουσιαστικές διατάξεις, όπως αναφορικά με το ύψος των κονδυλίων που διατίθενται για τις υπηρεσίες υποδομής, καθώς και στόχους - για παράδειγμα, ταχύτητα στη γραμμή, ικανοποίηση πελατών ή προστασία του περιβάλλοντος», αναφέρεται στο κείμενο της Κομισιόν για την παραπομπή της Ελλάδας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. «Παρά τις ανταλλαγές επιστολών μεταξύ της Επιτροπής και της Ελλάδας, οι εθνικές Αρχές εξακολουθούν να μην έχουν υπογράψει και δημοσιεύσει τη συμβατική συμφωνία με τον ελληνικό οργανισμό διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής, τον ΟΣΕ», προστίθεται στο κείμενο.

Σημειώνεται ότι η Κομισιόν κίνησε διαδικασία κατά της Ελλάδας τον Δεκέμβριο του 2020 και απέστειλε αιτιολογημένη γνώμη τον Δεκέμβριο του 2021. Δεδομένου ότι η Ελλάδα εξακολουθεί να παραβιάζει την οδηγία, η Επιτροπή αποφάσισε να παραπέμψει την υπόθεση στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ερωτηθείς σχετικά με την πρόσφατη απόφαση, ο **Ανταλμπερτ Γιαντς**, εκπρόσωπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το περιβάλλον, τις θαλάσσιες υποθέσεις και τις μεταφορές, δήλωσε στην «R»: «Είμαστε μάλλον περιορισμένοι ως προς τον όγκο των λεπτομερειών που μπορούμε να επικοινωνήσουμε σχετικά με μια εν εξελίξει νομική διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων».

## ΟΙ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

- Έχουν σηματοδότηση και σύστημα ETCS
- Έχουν μόνο σηματοδότηση, χωρίς ETCS
- Δεν έχουν σηματοδότηση, ούτε δίκτυο ETCS

**278**

χιλιόμετρα όπου η κίνηση των τρένων γίνεται χωρίς ETCS, με την τεχνολογία του προηγούμενου αιώνα



ολοκλήρωση της ανάταξης και αναβάθμισης του συστήματος σηματοδότησης/τηλεδιοίκησης για τον άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας. Αν και η εκτέλεση των εργασιών είχε οριστεί στα δύο έτη, εντούτοις έως το 2017 δεν είχε υλοποιηθεί σχεδόν στο σύνολό της, αν εξαιρέσει κανείς το κομμάτι του δικτύου ΤΧ1-ΤΧ5 - Θεσσαλονίκη ως προς τη λειτουργία του ETCS και επιπλέον αυτού του κομματιού ΣΚΑ - Οινόη ως προς τη σηματοδότηση. Στη συνέχεια, με επέμβαση της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου και της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας, από το 2018 και για περίπου δύο χρόνια τα έργα αναβάθμισης διακόπηκαν.

Η νέα διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε., που ανέλαβε στα τέλη του 2019, απέστειλε στο Ελεγκτικό Συνέδριο τη συμπληρωματική σύμβαση του έργου για επανέλεγχο, με αποτέλεσμα την περαιτέρω καθυστέρηση των εργασιών. Η συμπληρωματική σύμβαση υπεγράφη τελικά τον Μάιο του 2021, οπότε και το έργο της αναβάθμισης ξημπλόκαρε. Η συμπληρωματική σύμβαση κόστισε 13,5 εκατ. ευρώ, ενώ η αρχική σύμβαση

Management System).

Το ERTMS είναι το σύστημα που αυξάνει δραστικά την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο και αποτελείται από τα συστήματα ETCS (European Traffic Control System - Σύστημα Αυτόματης Προστασίας Συρμών) και GSM-R (Global System Mobile for Rail - Σύστημα Ραδιοκάλυψης). Το πρώτο επιτρέπει τη συνεχή επιτήρηση της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας των συρμών, την αυτόματη προστασία έναντι παραβιάσεων του ορίου ταχύτητας με την εφαρμογή πέδησης λειτουργίας ή πέδησης ανάγκης, καθώς και την αυτόματη ακινητοποίηση του συρμού με πέδηση ανάγκης, σε περίπτωση παραβίασης ερυθρού φωτισμού και την απεικόνιση των ενδείξεων των φωτισμάτων στον θάλαμο μηχανοδηγού με χρήση ηλεκτρονικών μονάδων γραμμής LEU (Lineside Electronic Units) και ραδιοφάρων (Eurobalises). Το δεύτερο (GSM-R) αποτελεί ψηφιακό σύστημα επικοινωνίας, το οποίο στηρίζεται στο παγκοσμίως διαδεδομένο και αποδεδειγμένο αξιόπιστο σύστημα κινητής τηλεφωνίας GSM, που καλύπτει όλες τις ανάγκες ασφαλούς επικοινωνίας ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου. Αντί αυτών, οι ελληνικοί σιδηροδρομοί εξακολουθούν να ελέγχονται με... κλειδιά και η επικοινωνία να γίνεται διά ασυρμάτου, όπως ακριβώς κατά τη δεκαετία του 1960. Οπως μπορεί να διαπιστώσει κανείς διαβάζοντας το κατατεθειμένο Εθνικό Σχέδιο, το Σύστημα Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας, με εξαίρεση πολύ μικρά κατά τόπους σιδηροδρομικά τμήματα, είτε δεν είχε εγκατασταθεί είτε παρουσίαζε μεγάλα προβλήματα λόγω εκτεταμένων βλαβών και δολιοφθορών που υπέστη μετά την αρχική θέση του σε λειτουργία, με αποτέλεσμα εδώ και χρόνια να μη λειτουργεί. Είναι ενδεικτικό, όπως προκύπτει από τους πίνακες του υπουργείου Υποδο-