

Οι απαντήσεις του διευθύνοντα συμβούλου του ΟΣΕ Παναγιώτη Τερεζάκη στο Reader.gr

1. Σε τι βαθμό έχουν ολοκληρωθεί η τηλεδιοίκηση και τα υπόλοιπα συστήματα (φωτοσήματα κλπ) στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας; Πότε ολοκληρώνεται η σύμβαση 717;

Η σηματοδότηση, η Τηλεδιοίκηση και τα συνοδά συστήματά τους (Φωτοσήματα, μετρητές αξόνων, κυκλώματα γραμμής κλπ) καθώς και όλος ο εξοπλισμός των τεχνικών δωματίων έχει ολοκληρωθεί στο 85% του βασικού σιδηροδρομικού άξονα ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΣΤΡΥΜΩΝΑΣ – ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ. Ήδη λειτουργούν πλήρως οι Τηλεδιοικήσεις ΣΚΑ, ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ, ΛΑΡΙΣΑΣ & ΘΕΣ/ΚΗΣ. Υπολείπεται το τμήμα ΟΙΝΟΗ – ΤΙΘΟΡΕΑ που θα παραδοθεί την 3η εβδομάδα του Σεπτεμβρίου. Έτσι θα έχει ολοκληρωθεί η σηματοδότηση & Τηλεδιοίκηση του άξονα ΑΘΗΝΑ – ΘΕΣ/ΚΗ και το αντικείμενο της Σύμβασης 717 που είναι ευθύνη της ΕΡΓΟΣΕ.

2. Σε τι κατάσταση βρίσκεται το δίκτυο έξι μήνες μετά το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη; Τι απαντά ο οργανισμός σχετικά με τις αναφορές για ρηγματώσεις σε στρωτήρες στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη και τις καταγγελίες των μηχανοδηγών για κλαδιά που μπαίνουν στις γραμμές προκαλώντας ακόμα και φθορές σε αμαξοστοιχίες;

Το σιδηροδρομικό δίκτυο 6 μήνες μετά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών έχει βελτιωθεί σε μεγάλο βαθμό. Ποιο συγκεκριμένα:

1. Έχει αποκατασταθεί πλήρως ο φωτισμός των ακόλουθων σηράγγων:

- Σήραγγα Πλαταμόνα,
 - Σήραγγα Τεμπών,
 - Σήραγγα Αγίων Αναργύρων,
 - Σήραγγα Μαύρης ώρας (Νέα εγκατάσταση σε όλο το μήκος της)
 - Σήραγγα Ευταξία, (Πλήρης ανάταξη φωτισμού λόγω κλοπών)
 - Σήραγγα Κακιάς Σκάλας I, (Πλήρης ανάταξη φωτισμού λόγω κλοπών),
 - Σήραγγα Κακιάς Σκάλας II, (Πλήρης ανάταξη φωτισμού λόγω κλοπών)
 - Σήραγγα Αγίων Θεοδώρων I, (Πλήρης ανάταξη φωτισμού λόγω κλοπών),
 - Σήραγγα Αγίων Θεοδώρων II, (Πλήρης ανάταξη φωτισμού λόγω κλοπών)
2. Έλεγχος και πεδιομέτρηση σήματος GSM-R σε όλες τις ανωτέρω σήραγγες όπου διαπιστώθηκε πλήρης κάλυψη ραδιοσήματος ακόμη και στην χρήση φορητών συσκευών.
 3. Έλεγχος λειτουργίας δικτύου πυρόσβεσης στις ανωτέρω σήραγγες και έλεγχος λειτουργίας των αντίστοιχων αντλιοστασίων.
 4. Επανατοποθέτηση πυροσβεστικών αυλόκρουων, μανικών και ακροφυσίων σε όλες τις σήραγγες που είχαν κλαπεί.
 5. Έλεγχος λειτουργίας των συστημάτων συναγερμού και CCTV των σηράγγων Πλαταμόνα και Τεμπών.
 6. Αποκατάσταση ηλεκτροδότησης των σηράγγων Μαύρης Ωρας, Ευταξία, Κακιάς Σκάλας I & II και Αγίων Θεοδώρων I & II λόγω πλήρους καταστροφής των υποσταθμών παροχής ισχύος.
 7. Επέκταση και ολοκλήρωση του συστήματος CCTV στις σήραγγες Ευταξία, Κακιάς Σκάλας I & II και Αγίων Θεοδώρων I & II, που εκκρεμούσε λόγω διακοπής ηλεκτροδότησής τους.
 8. Έλεγχος λειτουργίας των καμερών παρακολούθησης προσέγγισης και απομάκρυνσης συρμών στις πύλες των σηράγγων Ευταξία, Κακιάς Σκάλας I & II και Αγίων Θεοδώρων I & II.
 9. Αποκατάσταση της ραδιοεπικοινωνίας VHF στις σήραγγες Τεμπών και Πλαταμόνα.
 10. Αποκατάσταση του συστήματος SCADA H/M της σήραγγας του Πλαταμόνα που δίνει δυνατότητα απομακρυσμένου χειρισμού των συστημάτων αυτών καθώς και άμεση

ανίχνευση και διάγνωση των βλαβών τους. Το ίδιο έργο βρίσκεται υπό υλοποίηση και για την σήραγγα των Τεμπών.

11. Δημιουργήθηκαν και λειτουργούν τα Κέντρα Ελέγχου Λειτουργίας (ΚΕΛ) του σιδηροδρομικού δικτύου στην ΚΟΡΙΝΘΟ, το ΣΚΑ, το ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙ και της ΛΑΡΙΣΑΣ. Το ΚΕΛ κατά τα πρότυπα της SNCF (Γαλλικοί Κρατικοί Σιδηρόδρομοι) αποτελείται από 3 επιμέρους τμήματα:
 - Το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ) που ελέγχει και υλοποιεί την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών
 - Το Κέντρο Ελέγχου Σηράγγων (ΚΕΣ) που ελέγχει την λειτουργία όλων των Η/Μ των σηράγγων στο τμήμα της αρμοδιότητάς του μέσω συστήματος SCADA.
 - Το Κέντρο Ασφαλείας Σηράγγων (ΚΑΣ) που ελέγχει την ασφάλεια των σηράγγων που ανήκουν στην αρμοδιότητά του μέσω του συστήματος CCTV που είναι εγκατεστημένο και ελέγχει όλες τις σήραγγες του δικτύου.
12. Λειτουργούν πλήρως τα παρακάτω Κέντρα Ελέγχου Λειτουργίας:
 - Τηλεδιοίκηση ΚΟΡΙΝΘΟΥ που ελέγχει το τμήμα ΚΙΑΤΟ-ΡΟΔΟΔΑΦΝΗ
 - Τηλεδιοίκηση ΣΚΑ που ελέγχει πλήρως τον σιδηροδρομικό κόμβο Αχαρνών δηλ τα τμήματα ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ, ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΕΙΣΟΔΟΣ ΣΣ ΑΧΑΡΝΑΙ και ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ.
 - Τηλεδιοίκηση ΛΙΑΝΟΚΛΑΔΙΟΥ που ελέγχει το τμήμα ΤΙΘΟΡΕΑ – ΔΟΜΟΚΟΣ.
 - Τηλεδιοίκηση Λάρισας που ελέγχει το τμήμα από έξοδο ΣΣ ΔΟΜΟΚΟΥ μέχρι είσοδο ΣΣ ΠΛΑΤΕΩΣ.
 - Τηλεδιοίκηση ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ που ελέγχει τα τμήματα ΣΣ ΠΛΑΤΥ – ΤΧ1, ΤΧ1-ΤΧ5 και ΤΧ1-ΣΤΡΥΜΩΝΑΣ-ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ.
13. Βρίσκονται σε εξέλιξη οι διαγωνισμοί για ανάταξη της σηματοδότησης / Τηλεδιοίκησης στο τμήμα ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ – ΚΙΑΤΟ που έχει βανδαλιστεί πλήρως, έργο προϋπολογισμού 70,000,000ΕΥΡΩ με χρηματοδότηση από ΕΣΠΑ.
14. Ετοιμάζονται τεύχη για την ανάταξη όλων των Η/Μ των σηράγγων του τμήματος ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ – ΚΙΑΤΟ που έχουν καταστραφεί εντελώς από πολύμηνους βανδαλισμούς.

Το θέμα των ρηγματωμένων στρωτήρων αποτελεί αντικείμενο ευθύνης της ΕΡΓΟΣΕ που υλοποιεί την Σύμβαση 635. Ο ΟΣΕ σαν Διαχειριστής Υποδομών που έχει την ευθύνη λειτουργίας του Ελληνικού Σιδηροδρομικού Δικτύου, βρίσκεται σε συνεχή συνεργασία με την ΕΡΓΟΣΕ που θα πρέπει να προβεί στην αντικατάστασή τους, ενώ ελέγχει τους στρωτήρες και λαμβάνει τα αναγκαία προληπτικά μέσα για την ασφάλεια της κυκλοφορίας.

Τέλος όσον αφορά την κοπή της βλάστησης που δημιουργεί προβλήματα στην κυκλοφορία (και όχι στην ασφάλεια αυτής) ο ΟΣΕ βρίσκεται στην φάση της ολοκλήρωσης των 2 μεγάλων Συμβάσεων – Πλαίσιο ύψους περίπου 6,000,000 ΕΥΡΩ για 2 έτη και μέχρι την ολοκλήρωση της διαγωνιστικής διαδικασίας έχει αναθέσει 14 Συμβάσεις ύψους 60,000 ΕΥΡΩ για την κοπή δένδρων και βλάστησης εντός του περιτυπώματος κίνησης των συρμών και αποκατάστασης της ορατότητας των φωτοσημάτων.

3. Υπάρχει επάρκεια προσωπικού σήμερα στον ΟΣΕ; Τι προβλέπει το οργανόγραμμα του οργανισμού και πόσα άτομα απασχολούνται;

Το υπό υλοποίηση Οργανόγραμμα του 2022 του ΟΣΕ προβλέπει 2100 περίπου Οργανικές θέσεις εργασίας. Σήμερα ο Οργανισμός απασχολεί περίπου 700 μόνιμους υπαλλήλους και περίπου 200 υπαλλήλους με Δελτία Παροχής Υπηρεσιών. Ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη ο διαγωνισμός ΑΣΕΠ για πλήρωση 140 οργανικών θέσεων, με χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης τον Νοέμβριο 2023, ενώ έχει δοθεί έγκριση για άλλες 360 προσλήψεις, σύνολο 500 οργανικές θέσεις, που θα καλύψουν το

σύνολο των βασικών αναγκών του Οργανισμού.

4. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται ο διαγωνισμός για τις 120 προσλήψεις προσωπικό μέσω ΑΣΕΠ; Δεν θα έπρεπε να είχαν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες στις αρχές Ιανουαρίου;

Παρακαλώ δείτε την ανωτέρω απάντηση.

5. Σε ό,τι αφορά τις υποδομές, θα μπορούσατε να μας δώσετε μία λεπτομερή εικόνα για την κατάσταση των σταθμαρχείων; Ποιες συνθήκες επικρατούν στον σιδηροδρομικό σταθμό ΤΧ1 στη Θεσσαλονίκη, μετά τις καταγγελίες ότι οι εργαζόμενοι και ο σταθμάρχης καλούνται να πραγματοποιήσουν τις εντολές χειροκίνητα, ενώ ποντίκια τρώνε τα καλώδια;

Τα ενεργά Σταθμαρχεία στο σύνολό τους βρίσκονται σε καλή λειτουργική κατάσταση, η οποία συνεχώς βελτιώνεται με ανάλογες εργασίες συντήρησης και αποκατάστασης.

Το ΤΧ1 δεν είναι σταθμός αλλά τοπικό κέντρο χειρισμού. Πρόκειται για εγκαταστάσεις (μαζί με τα ΤΧ2, ΤΧ3, ΤΧ4 & ΤΧ5) που έχουν κατασκευαστεί πριν 40 περίπου έτη και τα οποία συντηρούνται αναλόγως.

Ειδικά το ΤΧ1 βρίσκεται σε μία περιοχή που λόγω έλλειψης κεντρικού δικτύου συλλογής ομβρίων, υποφέρει από μεγάλες βροχοπτώσεις. Μία τέτοια περίπτωση συνέβη τον Ιούνιο του 2023 με αποτέλεσμα να υποστεί ζημιά το σύνολο σχεδόν των ηλεκτροκίνητων αλλαγών. Το πρόβλημα αποκαταστάθηκε και πριν 2 περίπου εβδομάδες οι αλλαγές ρυθμίζονται με ηλεκτρικές εντολές. Στο σημείο αυτό αναφέρεται ότι το σύνολο του σηματοτεχνικού εξοπλισμού του ΤΧ1 αποτελεί αντικείμενο της σύμβασης 713 που υλοποιείται από την ΕΡΓΟΣΕ και προβλέπει την πλήρη ανακαίνιση και αναβάθμιση όλου του εξοπλισμού σηματοδότησης ενώ ταυτόχρονα εκπονείται υδραυλική μελέτη που θα λύσει το χρόνιο πρόβλημα απορροής ομβρίων υδάτων της περιοχής.

6. Τι απαντά ο ΟΣΕ για τη φθορά των τροχών των συρμών; Πότε ανέκυψε το πρόβλημα, σε ποιο κομμάτι του δικτύου εντοπίζεται και σε ποιες ενέργειες προέβη ο Οργανισμός για την αντιμετώπισή του;

Το πρόβλημα φθοράς των τροχών (και συγκεκριμένα του όνυχα αυτών) αποτελεί αντικείμενο ενός γενικότερου προβλήματος, το οποίο στην διεθνή βιβλιογραφία αναφέρεται ως W/R Interface (Wheel/Rail interface). Το πρόβλημα αναφέρεται σε μία σειρά παραμέτρων που αφορούν τόσο την επιδομή (χάραξη γραμμής) όσο όμως κυρίως και το τροχαίο υλικό. Διεθνώς ο έλεγχος της υπερβολικής φθοράς του όνυχα των τροχών ελέγχεται και μειώνεται με την χρήση συσκευών λίπανσης αυτού (του όνυχα) που προσαρμολογούνται επί των φορείων των συρμών. Οι εν λόγω συσκευές λιπαίνουν συνεχώς την περιοχή διεπαφής του τροχού με την σιδηροτροχιά μειώνοντας τον συντελεστή τριβής και αυξάνοντας την περίοδο μεταξύ των διαδοχικών τριβών που απαιτούνται για την επαναφορά του.

Το πρόβλημα που αναδύθηκε τον τελευταίο καιρό κυρίως από την HELLENIC TRAIN και έλαβε διαστάσεις κυρίως λόγω της διαρροής εσωτερικών εγγράφων μεταξύ της ΗΤ και του ΟΣΕ (τα οποία καλύπτονται από δήλωση εμπιστευτικότητας) οφείλεται κατά τεκμηριωμένη άποψη του ΟΣΕ κυρίως στην έλλειψη λίπανσης του όνυχα. Προς τούτο ο ΟΣΕ σε απάντηση της σχετικής επιστολής της ΗΤ, οποία και δεν απαντήθηκε επι της ουσίας, επισημαίνει μία σειρά ενεργειών που θα πρέπει να προβούν ώστε να ελεγχθεί το φαινόμενο αυτό. Συγκεκριμένα:

Βραχυπρόθεσμα:

- Να ελέγχει μετ' επιτάσεως την πιστή τήρηση των ορίων ταχύτητας που έχει θέσει ο

Διαχειριστής Υποδομών και είναι υποχρεωμένες να τηρούν όλες οι Σ.Ε.

- Να συντηρεί τους λιπαντές όνυχα των φορείων, η δε ΓΑΙΟΣΕ να ζητάει τα παραστατικά της συντήρησής τους.
- Να εξετάσει ΑΜΕΣΑ την τοποθέτηση λιπαντών τύπου stickers και να αξιολογήσει την απόδοση και αποτελεσματικότητά τους.
- Επειδή έχει αναφερθεί από την ΗΤ ότι οι τροχοί φθείρονται κυρίως από την αριστερή πλευρά των φορείων κατά την κίνηση, ο ΟΣΕ κατ' επανάληψη έχει ζητήσει να εφαρμοστεί η διεθνής πρακτική της αλλαγής φοράς των συρμών κατά τακτά χιλιομετρικά όρια που θα εφαρμόσει σε σχέση με την ομοιομορφία της φθοράς των ονύχων.
- Η ΡΑΣ να ελέγχει στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της τους ταχογράφους των συρμών για να διαπιστώνει την τήρηση των ορίων ταχύτητας που θέτει ο Διαχειριστής Υποδομών.
- Η ΡΑΣ να ζητήσει τα πιστοποιητικά και τις προδιαγραφές των τροχών που έχουν τοποθετηθεί στους συρμούς και στους οποίους παρατηρείται η φθορά.
- Η ΓΑΙΟΣΕ να κάνει ΑΜΕΣΑ με ανεξάρτητο φορέα σκληρομετρήσεις των τροχών που είναι ήδη τοποθετημένοι στους συρμούς και παρουσιάζουν μεγάλη φθορά όνυχος καθώς και σε αυτούς που φθείρονται κανονικά ώστε να υπάρχει σύγκριση μεγεθών.

Μεσοπρόθεσμα:

- Να δρομολογήσουν τροχαίο υλικό το οποίο είναι συμβατό με την γεωμετρία της γραμμής καθόσον αυτή δεν αλλάζει αλλά και δεν μπορεί να λιπαίνεται η σιδηροτροχιά παραπάνω από ότι σήμερα καθότι υπάρχει σοβαρός κίνδυνος ολίσθησης.
- Να εξεταστεί σε συνεργασία με τον κατασκευαστή η προσαρμογή της ακαμψίας των φορείων σύμφωνα με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δικτύου.

Όσον αφορά τον ΟΣΕ:

- Θα ελέγχει, όπως μέχρι σήμερα κάνει, την σωστή λειτουργία, συντήρηση και πλήρωση με γράσο των σταθερών λιπαντήρων,
- Θα συνεχίσει το πρόγραμμα λίπανσης με τα 2 λιπαντήρια που διαθέτει. Μέχρι σήμερα και βάσει των δελτίων κίνησης τα λιπαντήρια για τους μήνες Φεβρουάριο έκανε 16 διαδρομές λίπανσης (4 ανά εβδομάδα) ενώ από Απρίλιο μέχρι και σήμερα κάνει 9 διαδρομές ανά μήνα (3 ανά εβδομάδα) έχοντας αφαιρέσει από τον κύκλο 4 λιπάνσεις στο τμήμα ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΑΘΗΝΑ που καλύπτονται από σταθερούς λιπαντήρες και ανακατατάσσοντας τις υπόλοιπες σε 3 αντί 4 εβδομάδες γιατί με το προηγούμενο πρόγραμμα διαπιστώθηκε υπερεπάρκεια γράσου που οδηγούσε σε ολισθήσεις συρμών.
- Θα αναθέσει σε εξειδικευμένο σύμβουλο την μελέτη WRI (Wheel/Rail Interface).
- Θα ελέγξει τις ταχύτητες των συρμών σε σημεία που υπάρχουν όρια ταχύτητας που η υπέρβασή τους συμβάλλει στην πρόωρη φθορά του όνυχα.
- Θα αναθέσει ειδικό μεταλλουργικό έλεγχο σε εξειδικευμένο εργαστήριο ελληνικού Πολυτεχνείου τόσο για τους τροχούς όσο και για τις σιδηροτροχιές.

7. Το σιδηροδρομικό δίκτυο στις γραμμές Θεσσαλονίκη - Φλώρινα και Δράμα – Αλεξανδρούπολη συνεχίζει να μη λειτουργεί μέχρι σήμερα για επιβατικές αμαξοστοιχίες. Υπάρχει κάποιο χρονοδιάγραμμα πλήρους επαναλειτουργίας;

Το εν λόγω σιδηροδρομικό δίκτυο από πλευράς ΟΣΕ είναι λειτουργικό ενώ τα όποια προβλήματα σταδιακά θα αποκαθίστανται από τις εργολαβίες συντήρησης που αναθέτει ο ΟΣΕ. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η κατάσταση υποδομών του ανωτέρω δικτύου δε έχει μεταβληθεί τους τελευταίους 6 μήνες. Αντιθέτως υπάρχουν εργασίες βελτίωσης αυτού. Επομένως το χρονοδιάγραμμα επαναλειτουργίας αποτελεί αποκλειστική ευθύνη της ΗΤ να δρομολογήσει τρένα σύμφωνα με τα

όσα είχε σε λειτουργία τον Ιανουάριο του 2023.