

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΓΩΔΙΑ

ΠΟΛΙΤΙΚΗ



Ο 60χρονος Βασίλης Σαμαράς προσελήφθη το 1989 στον ΟΣΕ. Το 2011 πήρε μετάταξη σε υπηρεσία του υπουργείου Παιδείας, στην οποία υπηρέτησε μέχρι τον Απρίλιο του 2022. Τότε, κατέθεσε αίτηση για να μεταταχθεί σε μία από τις 18 θέσεις σταθμαρχών που είχε προκηρύξει ο ΟΣΕ

ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΕΧΕΙ Η... ΤΡΟΧΑΙΑ!

Ανενεργή παραμένει η Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων, που συστάθηκε με Προεδρικό Διάταγμα το 2007

ΠΟΙΟΣ ΘΑ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΕΙ τα αίτια του πολύνεκρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος; Η λειτουργία μιας ανεξάρτητης επιτροπής, με σχετικό αντικείμενο, θυμίζει εδώ και αρκετά χρόνια «γεφύρι της Αρτας». Μόλις πριν από έναν μήνα, τον περασμένο Ιανουάριο, με τον νόμο 5014 και με πρωτοβουλία του παραιτηθέντος υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Κώστα Αχ. Καραμανλή, ψηφίστηκε η σύσταση του νέου Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών, ο οποίος όμως παραμένει ανενεργός καθώς δεν έχει στελεχωθεί.

Ετσι, μέχρι σήμερα, την ευθύνη διερεύνησης ανάλογων συμβάντων έχει η Τροχαία, που όμως δεν διαθέτει την κατάλληλη τεχνογνωσία.

Κι όμως, η σύσταση Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων είχε προβλεφθεί από το 2007. Τότε, είχε εκδοθεί το Προεδρικό Διάταγμα που προέβλεπε ότι η Ελλάδα θα αποκτούσε αυτήν την επιτροπή για τα σιδηροδρομικά ατυχήματα για πρώτη φορά στην ιστορία της. Παρ' όλα αυτά, η επιτροπή δεν λειτούργησε ουσιαστικά ποτέ. Η μία και μοναδική απόπειρα στελέχωσής της έγινε τον Οκτώβριο του 2015. Τότε, διορίστηκαν ο πρόεδρος και τα άλλα τέσσερα μέλη της διοικούσας επιτροπής. «Δυστυχώς, δεν είχαμε ποτέ προσωπικό. Παρά τις προσπάθειες που έκανα, δεν κατέστη εφικτό να αποκτήσουμε υπαλλήλους», λέει στην «R» ο Κωνσταντίνος Ξυνογαλάς, ο ένας και μοναδικός πρόεδρος στην ιστορία της εν λόγω επιτροπής.

Ο Κ. Ξυνογαλάς παραιτήθηκε τον Μάρτιο του 2018. «Από το καλοκαίρι του 2019 αναζητούσα τον επόμενο πρόεδρο. Ήθελα να ζητήσω συνάντηση μαζί του, ώστε να του μεταφέρω κάποια πράγματα. Διαπίστωσα ότι δεν υπήρξε ποτέ νέος πρόεδρος», δηλώνει ο Κ. Ξυνογαλάς.

ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ του πραγματογνώμονα επιστημονικής διερεύνησης δυστυχημάτων Παναγιώτη Μαδιάς δείχνει τον τρόπο με τον οποίο συγκρούστηκαν τα τρένα

ερχόταν από τη Θεσσαλονίκη θα έβλεπε και αυτός στο σύστημά του την αντίστοιχη κίτρινη ή κόκκινη ένδειξη», λέει ο πρόεδρος των μηχανοδηγών του ΟΣΕ.

Με θητεία στον χώρο των σιδηροδρομικών, ο γενικός γραμματέας της ΓΣΕΕ Νίκος Κιουτσούκας καταγγέλλει τον ρόλο των εργολάβων στην καθυστέρηση υλοποίησης πολλών έργων ασφαλείας των συρμών. «Το σύστημα ασφαλείας έχει αγοραστεί από το 2000 και όμως δεν έχει εγκατασταθεί πλήρως, ώστε να μην ξαναζήσουμε τραγωδίες. Υπάρχει πρόβλημα με τις στελείωτες εργολαβίες σε προκήρυξη διαγωνισμών, καθώς ο ένας εργολάβος καταγγέλλει τον άλλον για να καταπέσει η προσφορά, δίνεται παράταση, αναβολή, ενστάσεις, γίνεται πάλι ο διαγωνισμός, νέες καταγγελίες και ενστάσεις», δηλώνει ο Ν. Κιουτσούκας.

Οι πραγματογνώμονες

«Η εγκληματική καθυστέρηση και παράλειψη τοποθέτησης αυτών των σύγχρονων ηλεκτρονικών μέσων, σε συνδυασμό με το τραγικό λάθος του σταθμαρχη να ξεχάσει το κλειδί 118 σε λανθασμένη κατεύθυνση πάνω στις ίδιες ράγες που κινείτο η εμπορική αμαξοστοιχία, είχε ως αποτέλεσμα να οδηγήσει κατευθείαν και τους δύο συρμούς στην αναπόφευκτη σύγκρουση και στον θάνατο», τονίζει ο ειδικός πραγματογνώμονας επιστημονικής διερεύνησης δυστυχημάτων Παναγιώτης Μαδιάς. Εξετάζοντας τα στοιχεία της ισχυρότατης σύγκρουσης λόγω της ταχύτητας και των μαζών των συρμών, ο Π. Μαδιάς υπολόγισε ότι «οι ορμές ($J=m.v$) ήταν τεράστιες και η τεράστια κινητική ενέργεια που δαπανήθηκε μετατράπηκε σε θερμότητα, που έφτασε και τους 1.300 βαθμούς Κελσίου, χωρίς να υπολογισθεί η πιθανή έκρηξη φιαλών υγραερίου, εξαυλώνοντας τον ζωτικό χώρο της καμπίνας των πρώτων βαγονιών». Οσον αφορά το έργο της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Δυστυχημάτων, ο Π. Μαδιάς εκτιμά πως «οι πραγματογνώμονες σίγουρα θα λάβουν δεδομένα και από τον πίνακα ελέγχου του σταθμού, όπου κατεγράφησαν οι συνομιλίες του σταθμαρχη με τον μηχανοδηγό τις τελευταίες και κρίσιμες ώρες. Από τη μακροχρόνια εμπειρία μου στις δικαστικές αίθουσες, όσον αφορά την απόδοση ευθυνών σε παρόμοια τροχαία οδικά δυστυχήματα ή σιδηροδρομικά δυστυχήματα, ειδικά στη χώρα μας, σχεδόν πάντα οι μεγαλύτερες ευθύνες αποδίδονται συνήθως στον πιο αδύναμο κρίκο και όχι στους μεγάλους υπεύθυνους των μεγάλων συμφερόντων, που είναι και οι πλέον υπεύθυνοι για τα τραγικά αποτελέσματα αυτών των δυστυχημάτων».

