

## ΠΟΛΙΤΙΚΗ

## Αποκάλυψη

Της **ΔΗΜΗΤΡΑΣ ΠΑΝΑΝΟΥ**  
d.pananou@realnews.gr

**Ο**ι τραγικές ελλείψεις και οι ανεπάρκειες σε μέσα και προσωπικό στον ελληνικό σιδηρόδρομο, που φέρονται να συνέβαλαν στη σιδηροδρομική τραγωδία των Τεμπών, αποτυπώνονται στο τελικό πόρισμα της Επιτροπής Διερεύνησης Ανεξάρτητων Πραγματογνωμόνων Οικογενειών, που παραδόθηκε την περασμένη Τετάρτη στον εφέτη ανακριτή **Σωτήρη Μπακαϊμ**.

Στο τελικό πόρισμα, που περιλαμβάνεται στη δικογραφία, οι πέντε ειδικοί πραγματογνώμονες προχωρούν σε «συστάσεις ασφαλείας» προς τον ΟΣΕ Α.Ε., την Hellenic Train Α.Ε. και τις λοιπές κανονιστικές και νομοθετικές Αρχές, όπως είναι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων κ.ά., αναδεικνύοντας τα κενά ασφαλείας που οδήγησαν στην τραγωδία και παραμένουν μέχρι σήμερα. Πρόκειται για 20 συνολικά «αγκάθια» γύρω από τη λειτουργία του σιδηροδρόμου. Μεταξύ άλλων, η επιτροπή των πραγματογνωμόνων στέκεται σε τεχνικά ζητήματα που έχουν επισημανθεί από τις πρώτες ημέρες που ακολούθησαν το δυστύχημα, όπως η απουσία συστήματος τηλεδιοίκησης αλλά και επαρκούς φωτισήμανσης κατά μήκος του σιδηροδρόμου. Εκτός αυτών, όμως, το πόρισμα αναδεικνύει τον απαρχαιωμένο τρόπο επικοινωνίας μεταξύ των μηχανοδηγών και την τραγική ανεπάρκεια του συστήματος εκπαίδευσης και πιστοποίησης των σιδηροδρομικών υπαλλήλων. Ακόμη, οι πραγματογνώμονες, στο πόρισμά τους, αποκαλύπτουν πως οι σιδηροδρομικές εταιρείες δεν έχουν υπηρεσία εσωτερικού ελέγχου και πως η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων λειτουργεί εκτός των ευρωπαϊκών προτύπων! Σύμφωνα με πληροφορίες της **Realnews**, ο ΟΣΕ έχει την ευθύνη για οκτώ ελλείψεις, που συνέβαλαν στην πρόκληση της τραγωδίας. Η Hellenic Train έχει την ευθύνη για άλλες επτά σημαντικές ελλείψεις, ενώ πέντε κενά αποδίδονται στη ΡΑΣ και στις νομοθετικές Αρχές.

Για τον ΟΣΕ, στο πόρισμα φέρονται να αναδεικνύονται:

Η μη εγκατάσταση και η ελλιπής λειτουργία σύγχρονου συστήματος φωτισήμανσης, τηλεδιοίκησης και Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Τρένων (ETCS).

Η ελλιπής ανάπτυξη δικτύου επαναληπτών και αναμεταδοτών του αναλογικού συστήματος ραδιοπλεφωνίας (VHF) κατά μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου, έτσι ώστε να μην καλύπτεται πλήρως η διαδρομή οποιουδήποτε συρμού.

Η μη εγκατάσταση κατάλληλων διατάξεων επαναληπτών/αναμεταδοτών των δικτύων ρα-



# Όλο το πόρισμα για την τραγωδία στα Τέμπη

Οι 20 ελλείψεις που οδήγησαν στη μοιραία σύγκρουση των τρένων αναδεικνύονται στην έκθεση των πέντε πραγματογνωμόνων που αποκαλύπτει η «R». Ποιες ευθύνες αποδίδονται σε ΟΣΕ, Hellenic Train και Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων

διοεπικοινωνίας (VHF FM και GSM-R), με αποτέλεσμα να μην υπάρχει πλήρης τηλεπικοινωνιακή κάλυψη από τουλάχιστον δύο δίκτυα (κύριο και βοηθητικό) εντός όλων των σιδηροδρομικών σπράγγων, κατά τα πρότυπα που ήδη ισχύουν στις οδικές σήραγγες.

Οι ανεπαρκείς διαδικασίες αξιολόγησης και πιστοποίησης για όλες τις ειδικότητες μετά το πέρας της θεωρητικής και της πρακτικής εκπαίδευσης. Στο πόρισμα σημειώνεται πως τα ποσοστά επιτυχίας που παρουσιάζονται παραπέμπουν σε προβληματικές διαδικασίες. Ενδεικτικό είναι πως δύο μήνες πριν από το δυστύχημα στα Τέμπη έδωσαν εξετάσεις 73 άτομα για θέσεις εργασίας στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και δεν κόπηκε ούτε ένας...



g.paganis@realnews.gr

**η άποψη**  
του **ΓΙΩΡΓΟΥ**  
**ΠΑΓΑΝΗ**

## 57 σκιές

**ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΟΥΝ** αμίλητες και θλιμμένες. «Αφκιαστες και αστόλιστες», όπως θα έγραφε ο Κωστής Παλαμάς, ενώθηκαν με τη φρίκη των Τεμπών. Έναν τόπο καταραμένο, πραγματικό θυσιαστήριο, με κραυγές μέσα στη σιωπή και βουρκωμένες φιγούρες ανθρώπων να προσεύχονται σε εικονοστάσια, αγκαλιάζοντας φωτογραφίες αγγέλων, οι οποίοι περπατούσαν ανάμεσά μας μέχρι πριν από έναν χρόνο. Βουβές οι σκιές, παρακολουθούν. Μαζί τους περιμένει η ευθύνη να αναληφθεί. Δεν θα φύγουν μέχρι να μιλήσουν όσοι ολιγόρησαν ή αδιαφόρησαν και άφησαν το χάλι να το φορτωθεί ο επόμενος. Και αυτός με τη σειρά του στον επόμενο και ούτω καθεξής. Και τώρα θλίψη και θυμός για όσους χάθηκαν άδικα, αλλά και για την κατάσταση που επικρατούσε. Αδιανόητο χάος! Αυτό μου περιέγραψε ο αεροναυπηγός μηχανικός, διερευνητής αεροπορικών ατυχημάτων και μέλος της Επιτροπής Διε-

ρεύνησης Ανεξάρτητων Πραγματογνωμόνων Οικογενειών, Φαίδων Καραϊωσφίδης. Τον ρώτησα αν υπήρχε έστω και η παραμικρή πιθανότητα να αποφευχθεί η τραγωδία. «Ναι, θα μπορούσε», μου απάντησε, επισημαίνοντας: «Εάν, παρ' όλη την έλλειψη υποδομών, παρ' όλη την έλλειψη σύγχρονων συστημάτων, παρ' όλη τη σωρεία λαθών, παρ' όλο το κλίμα ανασφάλειας και της ανασφαλούς κατάστασης που επικρατούσε στους σιδηροδρόμους, λειτουργούσε η φωτισήμανση. Ακούγεται νομική (η φωτισήμανση), αλλά ουσιαστικά πρόκειται για τα πράσινα και κόκκινα φανάρια. Για τους σηματοδότες, δηλαδή, που επιτρέπουν ή απαγορεύουν τη διέλευση των τρένων. Ετσι λειτουργούσαν εδώ και δεκαετίες, αλλά δεν περάσαμε ποτέ στο επόμενο βήμα, δηλαδή στην εγκατάσταση σύγχρονων συστημάτων. Για να καταλάβετε τι σας λέω, εκείνη τη νύχτα (όπως και πολλά χρόνια πριν, μέχρι και τη μοι-

ραία σύγκρουση) όλοι οι σηματοδότες ήταν κόκκινοι! Οι μηχανοδηγοί παραβίαζαν τη σηματοδότηση, γιατί ήξεραν ότι δεν έχει νόημα! Είναι σαν να κατεβαίνετε τη λεωφόρο Συγγρού, να γνωρίζετε ότι δεν θα βγει άλλο Ι.Χ. από πάροδο και να παραβιάζετε συνέχεια το κόκκινο. Κάποια στιγμή θα βρεθείτε αντιμέτωπος με μια μοιραία σύγκρουση». Τον ρώτησα πώς επικοινωνούσαν οι μηχανοδηγοί μεταξύ τους και μου περιέγραψε ένα απαρχαιωμένο σύστημα VHF, το οποίο για να λειτουργήσει έπρεπε να υπάρχει οπτική επαφή! Ετσι, χρησιμοποιούσαν μόνο τα κινητά τους τηλέφωνα. «Τα ελάχιστα πρωτόκολλα δεν εφαρμόζονταν», μου είπε στο τέλος της κουβέντας μας «και κανείς δεν έκανε έλεγχο. Δεν υπήρχαν κυρώσεις. Υπήρχε μόνο ένα χάος». Όσοι θέλουν να «παίξουν» με την ευθύνη, ας το κάνουν. Όταν έρχονται οι Ερινύες, όμως, δεν έρχονται για να παίξουν.