

# Τι αναφέρει το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων για τους χειρισμούς του σταθμάρχη Λάρισας και των μηχανοδηγών του IC

2023/04/21 09:33 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Αναρτήθηκε [το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων](#) για τη διερεύνηση και ανάδειξη των συστημικών προβλημάτων και δυσλειτουργιών αναφορικά με το σιδηροδρομικό δυστύχημα που συντελέστηκε στις 28/2 στην είσοδο της κοιλάδας των Τεμπών.

Στο **3ο κεφάλαιο** γίνεται μια αναλυτική περιγραφή του δυστυχήματος με την αλληλουχία συμβάντων και διεξαγωγή της κυκλοφορίας μεταξύ Παλαιοφαρσάλου - Λάρισας πριν την παρουσία των συρμών IC 62 και εμπορικού 63503 και την αλληλουχία ενεργειών κατά την κίνηση του επιβατικού συρμού IC 62 πριν την είσοδό του στο σταθμό Λάρισας και μέχρι και τη στιγμή του δυστυχήματος.

Στο **4ο κεφάλαιο** συμπυκνώνεται το εφαρμοστέο κανονιστικό πλαίσιο και οι επάλληλες εσφαλμένες ενέργειες για κίνηση του IC 62 από τη Λάρισα προς Ν. Πόρους και η διαδρομή του εμπορικού συρμού 63503 από τους Ν. Πόρους προς Λάρισα, σύμφωνα με τον Γενικό Κανονισμό Κίνησης (ΓΚΚ).

Ακολουθούν τα επίμαχα τμήματα του πορίσματος που αφορούν τις ενέργειες ή μη του σταθμάρχη της Λάρισας και των μηχανοδηγών της επιβατικής αμαξοστοιχίας.

## Οι εξεταζόμενες ενέργειες του σταθμάρχη Λάρισας

-Στην προκειμένη περίπτωση οι ενέργειες του Σταθμάρχη για την προετοιμασία της διαδρομής **ήταν πλήρως εσφαλμένη**, αφού η διευθέτηση της τροχιάς του τρένου δεν ήταν η κατάλληλη.

-Ο Σταθμάρχης Λάρισας **αφού δεν χάραξε αυτόματα το δρομολόγιο εξόδου του IC 62 από το Σταθμό Λάρισας** είχε τη δυνατότητα διευθέτησης των αλλαγών 117 και 118 με τηλεχειρισμό με χρήση κομβίων επί του φωτεινού πίνακα.

Αν κατά την διευθέτηση αυτή υπήρξε πρόβλημα σε κάποια αλλαγή τότε έπρεπε να ξαναπροσπαθήσει και στην έσχατη περίπτωση να στείλει τον κλειδούχο να διευθετήσει την αλλαγή επί τόπου. Η απαιτούμενη διαδικασία περιγράφεται στα

εδάφια 49 και 59. Με βάση τα στοιχεία που έχει η Επιτροπή δεν προκύπτει ότι υπήρξε κάποιο πρόβλημα στη διαδικασία διευθέτησης των αλλαγών 117 και 118 με τηλεχειρισμό επί του πίνακα χειρισμών

-Ο Σταθμάρχης Λάρισας θεωρώντας ότι έχει ολοκληρώσει τις προαπαιτούμενες από τον ΓΚΚ διαδικασίες για την αναχώρηση του IC 62 αποστέλλει τηλεγραφικώς (τηλεγράφημα 47) την παρακάτω αναγγελία προς τον Μηχανοδηγό του IC 62: «Περνάτε κόκκινο φωτόσημα εξόδου έως φωτόσημα εισόδου Ν.Πόρων». Η αναγγελία αυτή είναι συμβατή (με βάση τον ΓΚΚ) για κίνηση του IC 62 προς την γραμμή ανόδου.

**Δεν είναι συμβατή όμως με τη διευθέτηση της αλλαγής 118 που έχει ήδη γίνει** (προς τη γραμμή καθόδου). Αν πρόθεση του Σταθμάρχη Λάρισας ήταν η κίνηση του IC 62 στη γραμμή καθόδου, η αναγγελία έπρεπε να το αναφέρει ρητά «...στη γραμμή καθόδου...» και να αποστείλει το Δελτίο ειδοποίησης 1001, το οποίο και να παραδώσει ιδιοχειρώς στον Μηχανοδηγό του IC 62. Τίποτε όμως από τα δύο αυτά δεν έγινε.

-Ο Σταθμάρχης Λάρισας αναγγέλλει προς τη Σταθμάρχη Ν. Πόρων την αποστολή του IC 62. Η μορφή αυτή αναγγελίας είναι συμβατή (σύμφωνα με τον ΓΚΚ) με αποστολή του IC 62 στην κανονική γραμμή ανόδου, **πλην όμως, ο συρμός εισερχόταν ήδη στη γραμμή καθόδου.**

## **Οι εξεταζόμενες ενέργειες των μηχανοδηγών του IC**

-Από τη στιγμή που μπαίνει σε μονή γραμμή με αμφίδρομη κυκλοφορία έπρεπε να το αναφέρει στους σταθμάρχες Λάρισας και Ν. Πόρων και στο μηχανοδηγό του εμπορικού, κάνοντας χρήση του ραδιοτηλεφώνου.

-Αν υπήρχε στο IC 62 προϊστάμενος αμαξοστοιχίας (που όμως ο ισχύων Κανονισμός Κυκλοφορίας του 2019 δεν απαιτεί), θα το είχε ίσως αντιληφθεί, μιας και ένα από τα καθήκοντά του είναι να παρακολουθεί την πορεία του συρμού.

Στην περίπτωση αυτή **θα μπορούσε να είχε ενεργοποιήσει την έκτακτη ακαριαία πέδη ή να είχε ενημερώσει αμέσως το μηχανοδηγό.**

-Ο μηχανοδηγός του IC 62 ζήτησε την επανάληψη του τηλεγραφήματος από το Σταθμάρχη Λάρισας και για μια ακόμη φορά έλαβε την απάντηση πως «έχετε γραμμή μέχρι είσοδο Ν. Πόρων», χωρίς όμως ο Σταθμάρχης Λάρισας να προσδιορίσει τη γραμμή κυκλοφορίας (άνοδο-κάθοδο).

-Αν και μετά την αποστολή του δεύτερου τηλεγραφήματος από τον Σταθμάρχη Λάρισας προς τον Μηχανοδηγό του IC 62 , διατηρούσε ο Μηχανοδηγός αμφιβολίες περί της ορθότητας της γραμμής στην οποία εκινείτο, **όφειλε να ακινητοποιήσει ακαριαία και επιτόπου τον συρμό IC 62, κάτι ωστόσο που δεν έκανε.**

-Αν είχε ενδεχομένως ζητήσει εξηγήσεις γιατί αποστέλλεται στη γραμμή καθόδου, οπότε ο Σταθμάρχης Λάρισας θα είχε εντοπίσει πιθανόν την ασυμβατότητα μεταξύ της αναγγελίας εξόδου που έκανε (χωρίς διευκρίνιση της 82 γραμμής προς την οποία θα κινηθεί ο προς αναχώρηση συρμός) και διευθέτησης της αλλαγής 118 που έκανε (προς γραμμή για την οποία έπρεπε να δώσει ακριβέστερη διευκρίνιση.

-Αν ο Μηχανοδηγός μετά και το 2ο τηλεγράφημα του Σταθμάρχη Λάρισας διατηρούσε κάποια αμφιβολία περί της ορθότητας της γραμμής στην οποία είχε οδηγηθεί και εκινείτο, σύμφωνα με το εδάφιο 1204 του ΓΚΚ **«όφειλε να προβεί σε άμεση στάθμευση της αμαξοστοιχίας και στη συνέχεια να συνεννοηθεί με τον Σταθμάρχη».** Αυτή η κίνηση όμως του Μηχανοδηγού δεν έγινε ποτέ.

-Μη επικοινωνία Μηχανοδηγού IC 62 με Μηχανοδηγό εμπορικού 62503.

## **Αντίθετη η Επιτροπή στην έγκριση μετάταξης του σταθμάρχη Λάρισας**

-Το Τριμελές Όργανο αξιολόγησης της αίτησης μετάταξης του ΧΧΧ **όφειλε να την απορρίψει** λόγω έλλειψης του πρόσθετου απαιτούμενου προσόντος, δηλαδή της μη υπέρβασης του 48ου έτους ηλικίας και να μην παράσχει τη σύμφωνη γνώμη του.

-Ο υποψήφιος σταθμάρχης προσκόμισε βεβαίωση της Νομαρχίας Λάρισας ότι παρακολούθησε Πρόγραμμα Κατάρτισης ΔΥ στην Πληροφορική. Όμως, κατά τον έλεγχο γνησιότητας της βεβαίωσης, η Δ/ση Διοίκησης της Περιφέρειας Λάρισας στις 25-05-2022 πληροφορεί ότι δεν τηρεί σχετικό αρχείο και δεν μπορεί να βεβαιώσει τη γνησιότητα της βεβαίωσης.

## **Ερωτήματα για την εκπαίδευση των σταθμαρχών**

-Δεν μπορεί να εξαχθεί ασφαλές συμπέρασμα, ότι οι παραπάνω εκπαιδευόμενοι έλαβαν την προβλεπόμενη από τον οδηγό σπουδών «Βασική Εκπαίδευση Προσωπικού Κλάδου 108 Κυκλοφορίας» με κωδικούς ΚΠ 22075 (Σταθμάρχες ΑΘΗΝΑ) και ΚΠ 22076 (Σταθμάρχες ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ) εκπαίδευση, αφού από την ανάλυση των στοιχείων που τέθηκαν υπόψη της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων **δεν προκύπτει με βεβαιότητα ότι οι εν λόγω υποψήφιοι σταθμάρχες ολοκλήρωσαν τον προβλεπόμενο Β' κύκλο θεωρητικής εκπαίδευσης (177 ωρών) που αναφέρεται (στον οικείο Οδηγό).**