
Το δυστύχημα στο Άδενδρο επισπεύδει τις εξελίξεις στο σιδηρόδρομο

2017/05/21 13:04 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Το δυστύχημα στο Άδενδρο επισπεύδει τις εξελίξεις στο σιδηρόδρομο. Μπορεί το προκαταρκτικό πόρισμα να αναφέρει ότι η υπερβολική ταχύτητα αποτελεί την κύρια ευθύνη του δυστυχήματος, ωστόσο το τραγικό συμβάν ανέδειξε τις χρόνιες παθολογίες του σιδηροδρόμου.

Η προκαταρκτική έκθεση της επιτροπής επιβεβαίωσε την αρχική εκτίμηση περί υπερβολικής ταχύτητας, καθώς με βάση την επίσημη ανάλυση του ταχογράφου, η ταχύτητα της αμαξοστοιχίας, τη στιγμή του εκτροχιασμού, ανήλθε στα 144,343 χιλιόμετρα την ώρα, όταν η επιτρεπόμενη στο σημείο αυτό (παρακαμπτήριο) δεν ξεπερνά τα 60 χλμ./ώρα.

Όπως αναφέρεται, μάλιστα, από τα στοιχεία δεν φαίνεται να έγινε εφαρμογή πέδης-φρεναρίσματος.

Παρόλα ταύτα, το κρίσιμο σημείο του πορίσματος είναι το ακόλουθο: «Με την προσωρινή (ορθή μεν κανονιστικά, αλλά επιβαρυσμένη λειτουργικά) κατάσταση του δικτύου, **θα πρέπει να εξεταστούν μέτρα που θα απέτρεπαν ή θα μείωναν δραστικά την υπέρβαση του εκάστοτε ορίου ταχύτητας**».

Τι σημαίνει αυτό: Ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο χρειάζεται, σε αρκετά σημεία, ανάταξη, σε συνδυασμό με τη πλήρη λειτουργία των συστημάτων σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης.

Σε μια προηγμένη σιδηροδρομικά χώρα, εάν ο μηχανοδηγός είχε υπερβεί το όριο ταχύτητας, είτε θα του είχε γίνει προειδοποίηση από το κέντρο κυκλοφορίας, είτε θα του «είχαν πάρει τον έλεγχο» της αμαξοστοιχίας.

Ποια είναι η επόμενη ημέρα; Όπως και να έχει, αναμένεται να ενταθούν οι προσπάθειες ανάταξης του δικτύου και λειτουργίας των συστημάτων σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης.

Για το δίκτυο, σύμφωνα με πρόσφατη ενημέρωση από τον ΟΣΕ, θα επιλεχθούν οι κατά τύπου εργολαβίες και όχι το μοντέλο ΣΔΙΤ.

Αντίστοιχα, για τα συστήματα σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης, είναι κοινό μυστικό

ότι σχεδόν τα περισσότερα γίνονται εμπειρικά, αν και έχουν διατεθεί εκατ. ευρώ σε έργα.

Ενδεικτικά:

-Το σύστημα ETCS (εξασφαλίζει τη μετάδοση πληροφοριών από τις ράγες στο τρένο) δεν λειτουργεί σε πανελλαδικό επίπεδο.

-Η φωτοσήμανση - τηλεδιοίκηση λειτουργούσε και διαλύθηκε τα τελευταία χρόνια, ενώ το πλιάτσικο έγινε με το ξήλωμα, από επιτήδειους, όλης της υποδομής της ηλεκτροκίνησης στο κομμάτι Αθήνα - Τιθορέα.

-Σαν να μην έφταναν τα ανωτέρω, παρατηρείται έλλειψη προσωπικού στους μηχανοδηγούς. Ο μηχανοδηγός στην Ισπανία ή στην Ελβετία ή σε όλες τις προηγμένες χώρες της Ευρώπης δεν εργάζεται πάνω από 6 ώρες στα χειριστήρια, παρά το ότι υπάρχουν αρκετά συστήματα ασφαλείας που του παρέχουν προστασία. Στην Ελλάδα, παρατηρείται εντατικοποίηση της εργασίας, κάτι το οποίο εγκυμονεί κινδύνους.