

## Ερώτηση στη Βουλή για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στο Άδενδρο και τη μη λειτουργία συστημάτων ασφαλείας

2017/06/03 13:59 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Ερώτηση, στη Βουλή, με θέμα «Γιατί δεν λειτουργούν τα συστήματα ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου; Εγκληματικές οι ευθύνες για το τραγικό δυστύχημα στο Άδενδρο», κατέθεσε ο βουλευτής Αχαΐας Νίκος Νικολόπουλος.

### Το κείμενο της ερώτησης

Στις υπ' αρ. πρωτ. 2659/199/17/01/2017 και 2660/200/17/01/2017 ιδίου περιεχομένου Ερωτήσεις & Α.Κ.Ε., που σας είχα καταθέσει, ανέφερα μεταξύ άλλων τα εξής:

«Η κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου είναι τραγική! Οι διάσπαρτες εργολαβίες, που δεν τελειώνουν ποτέ, έχουν μετατρέψει το σιδηροδρομικό δίκτυο σε ένα απέραντο εργοτάξιο και ακόμη και τα συστήματα σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης και τηλεπικοινωνιών που λειτουργούσαν επί χρόνια επιτυχώς έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας και τα τρένα κυκλοφορούν «τυφλά» με ανταλλαγή τηλεγραφημάτων, όπως την εποχή του Τρικούπη!

Εργολαβίες ανάταξης των συστημάτων είναι σε εξέλιξη, αλλά κι αυτές δεν τελειώνουν, παρά το ότι έχουν παρέλθει προ πολλού οι ημερομηνίες που έπρεπε να περατωθούν. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της σύμβασης 717/2014 για «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης και Αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας», η οποία υπεγράφη στις 26-9-2014, και έπρεπε να περατωθεί τον Ιούλιο του 2015, αλλά ακόμη συνεχίζεται η κατασκευή της!»

Και καταλήγοντας στην παραπάνω κοινοβουλευτική μου παρέμβαση, σας ρωτούσα μεταξύ των άλλων:

- 1) Έχετε αντιληφθεί, έστω και μετά τα όσα συνέβησαν με την έλευση του χιονιά της περασμένης εβδομάδας, ποια είναι η πραγματική αιτία της κακοδαιμονίας του ΟΣΕ και της καθυστέρησης, για δυο σχεδόν δεκαετίες, του εκσυγχρονισμού του;
- 4) Γιατί κι εσείς, όπως και οι προκάτοχοί σας, «καλύπτετε» τις καθυστερήσεις των

έργων του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, που έχουν σαν συνέπεια να συμβαίνουν αυτά που συνέβησαν με τον χιονιά της περασμένης εβδομάδας;

9) Πότε προβλέπεται να ολοκληρωθεί η σύμβαση 717/2014 για «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης και Αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας», η οποία υπεγράφη στις 26-9-2014, και έπρεπε να περατωθεί στις 26-9-2016 συνολικά, αλλά ακόμη συνεχίζεται η κατασκευή της;

Όμως, ο αρμόδιος Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, με μία πρωτοφανή στα κοινοβουλευτικά χρονικά συμπεριφορά, δεν απάντησε, όπως το Σύνταγμα οι Νόμοι και το άρθρο 127 του Κανονισμού της Βουλής επιβάλλουν, στην παραπάνω Ερώτηση & Α.Κ.Ε., ούτε έλαβε κανένα μέτρο για όσα του κατήγγειλα.

Έτσι φτάσαμε στο τραγικό δυστύχημα στο Άδενδρο, το οποίο στοίχισε τη ζωή σε τρεις (3) ανθρώπους.

Και το πιο τραγικό είναι, ότι όλοι οι αρμόδιοι κάνουν τους ανήξερους για την πραγματική αιτία του τραγικού δυστυχήματος και ετοιμάζονται να αποδώσουν το ατύχημα, όπως διαφαίνεται από την «Προκαταρκτική Έκθεση» της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων, σε «ανθρώπινο λάθος» του μηχανοδηγού της αμαξοστοιχίας, που πλήρωσε με τη ζωή του το λάθος του να τρέχει με ταχύτητα μεγαλύτερη της επιτρεπόμενης στη θέση εκείνη, όπου, λόγω της μη λειτουργίας της σηματοδότησης, όπως σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο του ΠΑΘΕ, οι αλλαγές τροχιάς στην είσοδο του σταθμού είναι μόνιμα γυρισμένες στην παρακαμπτήριο, με συνέπεια να εκτροχιαστεί η αμαξοστοιχία.

Όμως, κ. Υπουργέ, επειδή υπάρχουν πάντα ανθρώπινα λάθη, υπάρχουν τα συστήματα ασφαλείας των σιδηροδρόμων, που προβλέπουν οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες Διαλειτουργικότητας για την ασφαλή κυκλοφορία των τρένων, τα οποία εκμηδενίζουν τις πιθανότητες να συμβούν ατυχήματα, όπως αυτό που συνέβη στο Άδενδρο.

Αλλά ποια είναι τα συστήματα αυτά, χωρίς τα οποία δεν επιτρέπεται η ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων, όπως αυτή που έτρεχε η μοιραία αμαξοστοιχία, γιατί αυτό εγκυμονεί τεράστιους κινδύνους για την ασφάλεια της κυκλοφορίας;

- Είναι, κύριε υπουργέ, τα συστήματα σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης, που, όπως ανέφερα στην παραπάνω Ερώτηση & Α.Κ.Ε., λειτουργούσαν επί χρόνια επιτυχώς, αλλά έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας, λόγω των ζημιών που υπέστησαν από τις εργολαβίες ανακαίνισης της γραμμής, αλλά και της εγκατάλειψης της συντήρησής τους, με συνέπεια, λόγω και της μη επάνδρωσης των περισσότερων σταθμών του δικτύου με το απαραίτητο προσωπικό (σταθμάρχες και

κλειδούχοι), τα τρένα να κυκλοφορούν στα «τυφλά».

Είναι δυνατόν, κύριε υπουργέ, σε ένα τμήμα του δικτύου, όπως αυτό του τμήματος Πλατύ-Θεσσαλονίκη, που εκσυγχρονίστηκε σχετικά πρόσφατα και τα τρένα θα μπορούσαν να κινούνται άνετα με 200 km/h , λόγω της μη λειτουργίας της σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης, να έχουν επιβληθεί για τόσα χρόνια βραδυπορίες των 60 ή 40 km/h στους σταθμούς του παραπάνω τμήματος, μεταξύ των οποίων και το Άδενδρο, και όλες οι αμαξοστοιχίες, είτε σταθμεύουν είτε όχι στο σταθμό, να περνούν από τις παρακαμπτήριες και στις δυο(2) κατευθύνσεις;

Αν αυτό δεν λέγεται παγίδα θανάτου, τότε ποια μπορεί άραγε να είναι;

Τέτοια κατάσταση κυκλοφορίας πάνω από λίγες μέρες δεν θα έπρεπε να κρατάει. Και εδώ μιλάμε για χρόνια(!!!).

Το επιτρέπουν αυτό οι Κανονισμοί Κυκλοφορίας και οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες Διαλειτουργικότητας;

Γιατί, κύριε υπουργέ, η σύμβαση 717/2014, για την οποία θα επανέλθουμε ιδιαίτερως, που περιλάμβανε αποκλειστικές προθεσμίες για την παράδοση σε χρήση των προς Ανάταξη και Αναβάθμιση συστημάτων σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης των διαφόρων τμημάτων του Άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας από το 2015, δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί; Γιατί ανέχεστε τις καθυστερήσεις των αρμοδίων της ΕΡΓΟΣΕ, που έδωσαν παρατάσεις της μεν 6ης και 7ης αποκλειστικής προθεσμίας μέχρι 31/12/2016 και μέχρι τις 26/5/2017 αντιστοίχως και της συνολικής προθεσμίας μέχρι τις 26/5/2017, ενώ εγκρίθηκε πολύ πρόσφατα, μετά το δυστύχημα στο Άδενδρο(!!!), από το Δ.Σ της ΕΡΓΟΣΕ η με αρ. πρωτ. 3834/17/23-5-2017 εισήγηση για την παράταση τόσο της 7ης αποκλειστικής προθεσμίας, όσο και της συνολικής προθεσμίας μέχρι τις 26/1/2018; Δεν έχετε αντιληφθεί, ότι η ΕΡΓΟΣΕ εξυπηρετεί μόνο τα συμφέροντα των «εθνικών εργολάβων» και αδιαφορεί για το δημόσιο συμφέρον και την ασφάλεια της κυκλοφορίας;

- Είναι, κύριε υπουργέ, το περίφημο από την υπόθεση της Siemens ψηφιακό ραδιοσύστημα GSM-R, μέσω του οποίου γίνεται η επικοινωνία του μηχανοδηγού με το Κέντρο Κυκλοφορίας και τους Σταθμούς, καθώς και η μετάδοση στην καμπίνα του μηχανοδηγού όλων των πληροφοριών για την κατάσταση της γραμμής και των φωτοσημάτων κυκλοφορίας. Ποιοι ευθύνονται, που το ζωτικό για τη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου αυτό σύστημα δεν λειτουργεί ακόμη, μολονότι έπρεπε να λειτουργεί από το 2008;

Όταν σας κατέθεσα την υπ' αρ. 948/71/18-3-2015 Ερώτηση & Α.Κ.Ε., «Σχετικά με την συμφωνία εξωδικαστικού συμβιβασμού με την Siemens και τις απαιτήσεις της, όσον αφορά το GSM/R», μου διαβιβάσατε το με αρ. πρωτ.259474/6-4-2015 έγγραφο της

ΕΡΓΟΣΕ, το οποίο μεταξύ των άλλων ανέφερε τα εξής:

« Η ΕΡΓΟΣΕ με τη λήψη της υπ' αριθμ. 2995/2-12-2013 απόφασης του Διοικητικού Συμβουλίου(ΔΣ) της επέτυχε:

1. i) Την συνέχιση της σύμβασης
2. ii) Την διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, μέσω της συνέχισης του έργου, προκειμένου να μην απαξιωθεί το ήδη κατασκευασθέν τμήμα, κάτι που θα οδηγούσε ουσιαστικά σε απώλεια των εθνικών πόρων, που είχαν διατεθεί.

iii) Την εγγύηση ότι θα ολοκληρωθεί το έργο και ότι θα αποφευχθεί η απώλεια της, ήδη έως τότε, δοθείσας Ευρωπαϊκής χρηματοδότησης, η οποία θα αναζητείτο, ως αχρεωστήτως καταβληθείσα, σε περίπτωση μη ολοκλήρωσης.

1. vi) Παρέχεται η δυνατότητα παράδοσης προς χρήση μεγάλων λειτουργικών τμημάτων.

viii) Την δημιουργία και την διάθεση στον ΟΣΕ ενός σύγχρονου και απαραίτητου για την ασφαλή κυκλοφορία συστήματος ασύρματων και ενσύρματων τηλεπικοινωνιών, κάτι το οποίο στερείται εδώ και δεκαετίες, με συνέπεια να πληρώνει τεράστια ποσά σε ανεξάρτητους παρόχους σταθερών και ασύρματων τηλεπικοινωνιών. Το σύστημα αυτό αποτελεί Ευρωπαϊκή απαίτηση και τη βάση της πλατφόρμας για την ανάπτυξη της διαλειτουργικότητας(μαζί με το σύστημα ETCS που εγκαθίσταται στο πλαίσιο άλλων συμβάσεων της ΕΡΓΟΣΕ) μεταξύ της Ελλάδας και των υπολοίπων χωρών. Η εγκατάσταση ενός τέτοιου συστήματος προσδίδει στον ΟΣΕ μια εξαιρετικά σοβαρή προστιθέμενη αξία.»

Σήμερα, κύριε υπουργέ, δυο(2) χρόνια μετά, πόσα από τα παραπάνω, που αποτέλεσαν τη δικαιολογητική βάση για τον εξωδικαστικό συμβιβασμό της ΕΡΓΟΣΕ με την Siemens, όσον αφορά το GSM/R, έχουν επιτευχθεί;

Γιατί, δυο(2) χρόνια από το παραπάνω έγγραφό της, η ΕΡΓΟΣΕ δεν έχει ολοκληρώσει το έργο, όταν η αρχική προθεσμία όλου του έργου ήταν δυο(2) χρόνια; Ποιος ευθύνεται, που το σύστημα αυτό, το οποίο, όπως λέει η ίδια η ΕΡΓΟΣΕ, είναι «απαραίτητο για την ασφαλή κυκλοφορία» και «αποτελεί Ευρωπαϊκή απαίτηση και τη βάση της πλατφόρμας για την ανάπτυξη της διαλειτουργικότητας μεταξύ της Ελλάδας και των υπολοίπων χωρών» δεν λειτουργεί ακόμη; Δεν αντιλαμβάνεστε, ότι οι καθυστερήσεις της ΕΡΓΟΣΕ αποτελούν τροχοπέδη για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου και την προσέλκυση μεταφορικού έργου και επιβατών;

- Είναι, κύριε υπουργέ, το σύστημα προστασίας των τρένων ETCS, που αποτελείται από δύο υποσυστήματα, το Σύστημα Συρμού και το Σύστημα Γραμμής, τα οποία, όπως αντιγράφουμε από το site της ΕΡΓΟΣΕ, επιτρέπουν:

- τη συνεχή επιτήρηση της μέγιστης επιτρεπόμενης ταχύτητας των συρμών
- την αυτόματη προστασία έναντι παραβιάσεων ταχύτητας με την εφαρμογή πέδησης λειτουργίας ή
- πέδησης ανάγκης, καθώς και την αυτόματη ακινητοποίηση του συρμού με πέδηση ανάγκης, σε περίπτωση παραβίασης ερυθρού φωτισήματος
- την απεικόνιση των ενδείξεων των φωτισμάτων στο θάλαμο μηχανοδήγησης με χρήση ηλεκτρονικών μονάδων γραμμής LEU (Lineside Electronic Units) και ραδιοφάρων (Eurobalises).

Αν υπήρχε, κύριε υπουργέ, το ETCS, στην περίπτωση που ο δυστυχής μηχανοδηγός συνέχιζε, παρά τις προειδοποιήσεις, να κινείται με ταχύτητα μεγαλύτερη της επιτρεπόμενης, θα επιβαλλόταν ακαριαία πέδη, προκειμένου να μην επέλθει ο εκτροχιασμός της αμαξοστοιχίας. Δηλαδή, δεν θα συνέβαινε το δυστύχημα και δεν θα είχαμε τρεις(3) νεκρούς και υλικές ζημιές εκατοντάδων αν όχι εκατομμυρίων ευρώ...

Οι συμβάσεις(10004 και 10005) για το ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια της κυκλοφορίας αυτό σύστημα υπεγράφησαν το 2007 και δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμη, αν και η συμβατική τους προθεσμία ήταν δυο(2) χρόνια(!!!).

Γιατί, λοιπόν, κύριε υπουργέ, ανέχεστε και σεις, όπως και οι προκάτοχοί σας, τις τεράστιες καθυστερήσεις των έργων της ΕΡΓΟΣΕ; Πως, το επιβατηγό κοινό και οι εταιρίες θα εμπιστευθούν τον σιδηρόδρομο αντιστοίχως για τις μετακινήσεις του και για τη μεταφορά των προϊόντων τους, όταν δεν υπάρχει ασφάλεια και είναι θέμα τύχης και συνθηκών να συμβούν δυστυχήματα, όπως αυτό στο Άδενδρο;

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1) Γιατί κι εσείς, όπως και οι προκάτοχοί σας, αφήνουν κάποιους να «καλύπτουν» τις καθυστερήσεις των έργων του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, που έχουν σαν συνέπεια να συμβαίνουν δυστυχήματα, όπως αυτό που συνέβη στο Άδενδρο;

2) Γιατί δεν έχουν ολοκληρωθεί τα έργα ανάταξης της σηματοδότησης-τηλεδιοίκησης και γιατί δεν έχουν ακόμη παραδοθεί σε λειτουργία το ψηφιακό ραδιοσύστημα GSM-R και το σύστημα προστασίας των τρένων ETCS, τα οποία έπρεπε να λειτουργούν εδώ και μερικά χρόνια;

- Να κατατεθούν όλες οι αποφάσεις για τις παρατάσεις της προθεσμίας παράδοσης των εν λόγω έργων

3) Έχετε αντιληφθεί, ότι αν είχε ολοκληρωθεί η σύμβαση 717/2014 της ΕΡΓΟΣΕ δεν θα συνέβαινε το δυστύχημα στο Άδενδρο; Γιατί επιτρέπετε ,παρά το ότι σας είχα επιστήσει την προσοχή με τις προηγούμενες κοινοβουλευτικές μου παρεμβάσεις, την ΕΡΓΟΣΕ να παρατείνει τις προθεσμίες παράδοσης της αμαρτωλής αυτής σύμβασης συνεχώς, ακόμη και μετά το δυστύχημα στο Άδενδρο;

- Να κατατεθούν όλες οι αποφάσεις για τις παρατάσεις τόσο των αποκλειστικών προθεσμιών, όσο και

και της συνολικής προθεσμίας παράδοσης της εν λόγω σύμβασης. Επίσης, όλες οι αποφάσεις για την

επιβολή ποινικών ρητρών για υπερβάσεις αποκλειστικών προθεσμιών.

4) Έχετε αντιληφθεί ποιες είναι οι συνέπειες για την ασφάλεια της κυκλοφορίας των τρένων από τη μη ολοκλήρωση του GSM/R και του ETCS, τα οποία, όπως αναφέρει η ίδια η ΕΡΓΟΣΕ, είναι «απαραίτητα για την ασφαλή κυκλοφορία» και «αποτελούν Ευρωπαϊκή απαίτηση και τη βάση της πλατφόρμας για την ανάπτυξη της διαλειτουργικότητας μεταξύ της Ελλάδας και των υπολοίπων χωρών»;

5) Θα στείλετε στον Εισαγγελέα όσους ευθύνονται για τις καθυστερήσεις των έργων, που, αν είχαν παραδοθεί εγκαίρως, δεν θα είχε συμβεί το δυστύχημα στο Άδενδρο; Ή, μήπως, θα δεχθείτε κι εσείς τη βολική εκδοχή περί «ανθρώπινου λάθους», για να συγκαλυφθούν οι πραγματικοί ένοχοι για τον θάνατο τριών(3) συνανθρώπων μας;

6) Σε ποιο στάδιο βρίσκονται οι με ΑΒΜ: ΕΔ 2013/21 και ΕΔ 2013/245 ποινικές δικογραφίες των σκανδάλων του GSM-R και των παράνομων πληρωμών των Γερμανικών εταιρειών Lahmeyer και Deutsche Bahn International (DBI) σε Έλληνες αξιωματούχους, για τις οποίες, όπως πληροφορηθήκαμε από το υπ' αρ. πρωτ. 368/27-3-2015 έγγραφο της Εισαγγελίας Εγκλημάτων Διαφθοράς, το οποίο μας διαβιβάστηκε με την απάντηση του αρμόδιου υπουργού στην με αρ. πρωτ. 953/74/18-3-2015 Ερώτηση & Α.Κ.Ε., διενεργείτο προκαταρκτική εξέταση;

7) Υπήρξε απόφαση του ΣτΕ επί της αίτησης ακύρωσης της συμφωνίας εξωδικαστικού συμβιβασμού μεταξύ της γερμανικής εταιρείας Siemens και του ελληνικού δημοσίου, που κατέθεσε στις 26/10/2012 η ΜΚΟ "Έλληνες Φορολογούμενοι" και άλλοι έξι(6) αιτούντες και συζητήθηκε μετά από πολλές αναβολές, όπως πληροφορηθήκαμε από το υπ' αρ. πρωτ. Γ 280/ 30-3-2015 έγγραφο του ΣτΕ, κατά τη δικάσιμο της 24/3/2015;

Ο ερωτών βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος

Πρόεδρος του Χριστιανοδημοκρατικού Κόμματος Ελλάδος