

Στην Εξεταστική Επιτροπή για τα Τέμπη κατέθεσε ο πρόεδρος της ΠΟΣ ΜΣΤ, Ιωάννης Ντίτσας

2024/01/23 20:31 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Και τα τελειότερα συστήματα ασφαλείας να υπάρχουν, ανθρώπινα χέρια τα χειρίζονται, ανέφερε ο πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών, **Ιωάννης Ντίτσας, στο πλαίσιο κατάθεσής του στην εξεταστική επιτροπή για «τη διερεύνηση του εγκλήματος των Τεμπών» (video)**, όπως μετέδωσε το ΑΠΕ - ΜΠΕ.

Ο κ. Ντίτσας μίλησε για τις προσπάθειες των σιδηροδρομικών για την επίτευξη ασφάλειας, στο μέτρο του ανθρωπίνως δυνατού, και στη βάση της τήρησης του «Ευαγγελίου», που αποτελεί για το προσωπικό, ο Γενικός Κανονισμός Κίνησης.

Όπως είπε ο κ. Ντίτσας, τα έργα για τα συστήματα ασφαλείας έπρεπε να έχουν τελειώσει, διότι θα είχαν περιορίσει τα ατυχήματα, ωστόσο, και στα συστήματα αυτά επάνω, «ανθρώπινα χέρια κάνουν τις εργασίες και τις διεργασίες και τις εντολές που πρέπει να δώσουμε για να δουλέψει το σύστημα».

Ερωτηθείς για τις αιτίες του δυστύχηματος στα Τέμπη, ο κ. Ντίτσας είπε ότι από αυτά που ακούσαμε και διαβάσαμε, εφόσον είχαν τηρηθεί όλα όσα είπαμε από τον ΓΚΚ, ίσως να μην είχε γίνει το τραγικό δυστύχημα: «Και σε μας τους ίδιους τους σιδηροδρομικούς, είναι πάρα πολύ δύσκολο να διαχειριστούμε αυτό το μεγάλο δυστύχημα και τώρα ακόμα, που κλείνει ένας χρόνος σε ένα μήνα, προσπαθούμε να καταλάβουμε πως έγινε..

[..] Δεν το χωράει ανθρώπινος νους, να υπάρχει η κυκλοφορία δύο αμαξοστοιχιών στην ίδια γραμμή». Κληθείς να δώσει την εξήγησή του, είπε ότι κατά τη εκτίμηση που διατύπωσε από την πρώτη στιγμή, (ο σταθμάρχης) ήταν τόσο σίγουρος, ότι τα κλειδιά στην είσοδο της επιβατηγής αμαξοστοιχίας, από τα Παλαιοφάρσαλα προς την Λάρισα, τα είχε στην γραμμή ανόδου προς Θεσσαλονίκη. [..] Δεν εξηγείται διαφορετικά.

Αν είχε γίνει χάραξη δρομολογίου στο σύστημα τοπικού χειρισμού, που είχε και έχει ακόμα ο σταθμός της Λάρισας, δεν υπήρχε περίπτωση... Αυτό είναι το πρώτο ανθρώπινο λάθος που μπορεί να πει κάποιος.

Ερωτηθείς για το τρένο που πήγαινε στη Θεσσαλονίκη, ο κ. Ντίτσας είπε ότι ο

μηχανοδηγός έπρεπε είτε να πάρει το έγγραφο «1001» ή να δεχθεί κλήση, για να κινηθεί από το ρεύμα καθόδου, και σε αντίθετη περίπτωση να σταματήσει την αμαξοστοιχία. Επίσης, ότι στη διαδρομή πριν τη σύγκρουση έπρεπε να έχει αναγγείλει τη διέλευσή του από συγκεκριμένα σημεία, όπως ο σταθμός Ευαγγελισμός, ώστε να τα ακούσει ο συρμός που κατέβαινε από Θεσσαλονίκη.

Σε ερώτηση, εάν υπήρχε τηλεδιοίκηση θα είχε αποφευχθεί το δυστύχημα, ο κ. Ντίτσας επανέλαβε ότι έπρεπε τα έργα να έχουν τελειώσει, όχι χθες αλλά προχθές. Δυστυχώς δεν είχε γίνει τίποτα.

Εάν υπήρχαν αυτά τα οποία έπρεπε να γίνουν, θα είχε ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος για να γίνει το παραμικρό, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι τα συστήματα δεν τα χειρίζονται ανθρώπινα χέρια. Δεν δουλεύει από μόνο του το σύστημα. Θέλει κάποιον πάνω στο σύστημα για να κάνει την οποιαδήποτε ενέργεια, είτε για να φύγει το τρένο είτε για να γίνει διασταύρωση με τρένο. Σε κάθε διαδικασία, κάποιος ανθρώπινος παράγοντας δίνει εντολή για να δουλέψει το σύστημα, είπε ο πρόεδρος της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών.

Απαντώντας σε σχετικές ερωτήσεις, ο κ. Ντίτσας είπε ότι ο Ομοσπονδία είχε στείλει πλήθος εγγράφων προς την κυβέρνηση, τα κόμματα και τους αρμόδιους παράγοντες, ενώ είχε συναντήσεις και με τους υπουργούς, συμπεριλαμβανομένου του κ. Κ. Καραμανλή, στους οποίους ανέφερε τα προβλήματα του σιδηροδρόμου.

Όπως σημείωσε, η ομοσπονδία σιδηροδρομικών, από το 2010 και μετά, με τον «τεμαχισμό» του ΟΣΕ σε εταιρείες, από τότε κτυπούσε το καμπανάκι του κινδύνου, σε όλες τις κυβερνήσεις, σε όλους τους υπουργούς, όπου μπορούσαμε.

[..] Από τον περιβόητο νόμο 3891 του 2010, που άρχισε το «ξήλωμα της κάλτσας» του σιδηρόδρομου, άρχισαν όλα τα κακώς κείμενα, με κορωνίδα, το τραγικό δυστύχημα της 28ης Φεβρουαρίου 2023, σημείωσε ο κ. Ντίτσας, ο οποίος εξέφρασε την αντίθεσή του με την αλλαγή του ΓΚΚ το 2019, που μεταβίβαζε τις αρμοδιότητες του προϊστάμενου ασφαλείας στον συνοδό ασφαλείας.