

Αθήνα, 29-05-2024

Αρ.Πρωτ.: 1943



ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΜΟΝΑΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ
& ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Πληροφορίες : Κ. Ιγγλέζου
Τηλέφωνο : 210 3860193
Email : kinglezou@ras-el.gr

Προς: ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ/Υπηρεσία
Συντονισμού/Γραφείο
Νομικών και
Κοινοβουλευτικών Θεμάτων
E-mail: tkvel@yme.gov.gr

Κοιν.: -

ΘΕΜΑ : Απάντηση στη με αριθμό πρωτ. Αναφορά 1828/20.05.2024 του βουλευτή κ. Μαμουλάκη Χ.

Σχετικά :

1. Το υπ. αριθμ. πρωτ. 1910/27.05.2024 έγγραφο της ΡΑΣ
2. Το υπ. αριθμ. πρωτ. 125045/21.05.2024 έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (αριθμ. πρωτ. ΡΑΣ 1833/21.05.2024)
3. Το υπ. αριθμ. πρωτ. 9034542/16.05.2024 έγγραφο του ΟΣΕ (αριθμ. πρωτ. ΡΑΣ 1797/17.05.2024)
4. Το υπ αριθμ πρωτ. 1689/02.05.2024 έγγραφο της ΡΑΣ
5. Το υπ. αριθμ. πρωτ. 994/22.04.2024 έγγραφο της Π.Ε.Π.Ε. (αριθ. πρωτ. ΡΑΣ 1549/22.04.2024)

Σε συνέχεια του υπ. αριθμ. πρωτ. 125045/21.05.2024 εγγράφου σας (σχετ. 2), της συνημμένης σε αυτό αναφοράς του βουλευτή κ. Χ. Μαμουλάκη, και στο πλαίσιο των καθηκόντων της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), ως Εθνική Αρχή Ασφάλειας (ΕΑΑ) για τους σιδηροδρόμους σε εφαρμογή του άρθρου 68 του ν.4632/2019 (Α' 159), σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Η ΡΑΣ με το υπ. αριθμ. πρωτ. 1689/02.05.2024 έγγραφό της (σχετ.4) προς το Διαχειριστή Υποδομής (ΔΥ) ΟΣΕ, ζήτησε τις απόψεις του σχετικά με τα αναφερόμενα στο υπ. αριθμ. πρωτ. 994/22.04.2024 έγγραφο (σχετ. 5) της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης (ΠΕΠΕ), όπως προκύπτουν αναφορικά

με την άσκηση των αρμοδιοτήτων του ΔΥ, ιδίως αυτών που απορρέουν από το Γενικό Κανονισμό Κινήσεως – Μέρος Β'.

Σύμφωνα με την απάντηση του ΔΥ ΟΣΕ, μέσω του υπ. αριθμ. πρωτ. 9034542/16.05.2024 έγγραφου του (σχετ.3), δεν υφίσταται θέμα ασφάλειας εκτέλεσης των παλινδρομήσεων, όσον αφορά στην ορατότητα. Σε περίπτωση που θεωρούσε η Σιδηροδρομική Επιχείρηση (ΣΕ) HELLENIC TRAIN (HT) ότι «η αμαξοστοιχία δεν είχε τη δυνατότητα να εκτελέσει την παλινδρόμηση, όπως προβλέπεται, θα έπρεπε να καταργήσει τη συγκεκριμένη στάση».

Σύμφωνα με το ΔΥ ΟΣΕ «Όσον αφορά την ανάγκη παλινδρόμησης, αυτή προέκυψε από τη βλάβη της αλλαγής 41, η οποία κατευθύνει τις αμαξοστοιχίες Θ-Λ στην 4^η παρακαμπτήριο, δηλαδή στην τροχιά που βρίσκεται η αποβάθρα αποβίβασης -επιβίβασης επιβατών. Από τη στιγμή που δεν υπήρχε η δυνατότητα να αποβιβάστούν οι επιβάτες μέσω της αλλαγής 41, η μόνη διαθέσιμη λύση ήταν να γίνει παλινδρόμηση από την αλλαγή 6, ώστε να εισέλθει η αμαξοστοιχία στην 4^η γραμμή για να αποβιβάστούν οι επιβάτες με ασφάλεια». Η συγκεκριμένη λύση εφαρμόστηκε 3 φορές, στις 12 (αμαξ. 1593), 19 (αμαξ. 1595) και 20.04.2024 (αμαξ. 1599), χωρίς να ανακύψει κάποιο ζήτημα και χωρίς να λάβουμε κάποια σχετική ενημέρωση από τη HT. Από 01.05.2024 έχει αποκατασταθεί η λειτουργία της συγκεκριμένης αλλαγής».

Αναφορικά με την τοποθέτηση πλοηγού, που καθοδηγεί τον μηχανοδηγό [άρθρο 74 παρ.777 του ΓΚΚ] και τα μέτρα και οι ταχύτητες που προβλέπονται στα εδάφια β. και γ. της παραγράφου 1271 του άρθρου υ 127 [άρθρο 74 παρ.776 του ΓΚΚ], σε περίπτωση κίνησης μιας αμαξοστοιχίας με κινητήρια μονάδα ζευγμένης στην ουρά ή σε ενδιάμεσο σημείο της σύνθεσης και χωρίς θάλαμο οδήγησης επί κεφαλής [το άρθρο 74 παρ. 775 γ) του ΓΚΚ], η ΡΑΣ απέστειλε το υπ. αριθμ. πρωτ. 1910/27.05.2024 έγγραφό της (σχετ.1) προς το ΔΥ ΟΣΕ και τη ΣΕ HT και ζήτησε ενημέρωση αν οι παλινδρομήσεις ήταν σύμφωνες με τα προβλεπόμενα μέτρα των προαναφερθέντων άρθρων, 74 και 127 του ΓΚΚ.

Αναμένονται προς αξιολόγηση οι απαντήσεις του ΟΣΕ και της HT επί του ανωτέρω αιτήματος της ΡΑΣ για την παροχή των εν λόγω πληροφοριών και στοιχείων.

Παραμένουμε στη διάθεσή σας για κάθε επιπρόσθετη διευκρίνιση ή πληροφορία.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΙΩΑΝΝΑ ΤΣΙΑΠΑΡΙΚΟΥ