

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 1645
Ημερομ. Κατάθεσης: 29/3/2023



Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων

ΑΝΑΦΟΡΑ

Για τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: Έγγραφο ΤΕΕ-TAK για τον έλεγχο και την ασφάλεια των μέσων σταθερής τροχιάς

Οι βουλευτές Ηγουμενίδης Νίκος, Βαρδάκης Σωκράτης, Θραψανιώτης Μανώλης και Μαμουλάκης Χάρης καταθέτουν την επιστολή του ΤΕΕ-TAK με θέμα «Έλεγχος και ασφάλεια υποδομών Μέσων Σταθερής Τροχιάς».

Επισυνάπτεται η σχετική αναφορά.

Παρακαλούμε για την απάντηση και τις σχετικές ενέργειες και να μας ενημερώσετε σχετικά.

Αθήνα, 27 Μαρτίου 2023

Οι καταθέτοντες βουλευτές

Ηγουμενίδης Νίκος

Βαρδάκης Σωκράτης

Θραψανιώτης Μανώλης

Μαμουλάκης Χάρης



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΡΗΤΗΣ
Πρεβελάκη & Γρεβενών
712 02, Ηράκλειο Κρήτης
Τηλ.: 2810-342.520, 2810-341.455
E-mail: teetak@tee.gr,
ιστοσελίδα: www.teetak.gr

Ηράκλειο, 27/03/2023

Προς:

–Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών
κ. Γιώργος Γεραπετρίτης
protokollo-ypourgou@yme.gov.gr
–Υφυπουργό αρμόδιο για τις Υποδομές κ.
Γεώργιο Καραγιάννη yme@yme.gov.gr

Θέμα: Έλεγχος και ασφάλεια υποδομών Μέσων Σταθερής Τροχιάς.

Αξιότιμοι κύριοι,

Από το βράδυ της Τρίτης 28/2/2023 η χώρα βιώνει την τραγωδία του σιδηροδρομικού δυστυχήματος στα Τέμνη. Ακούμε συνεχώς για τα συστήματα ασφαλείας που θα έπρεπε να λειτουργούν για να αποφεύγονται οι επικίνδυνες καταστάσεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο και ειδικά το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) για το οποίο γίνεται πολύς λόγος αυτές τις μέρες.

Για την κίνηση των τρένων σε ένα σιδηροδρομικό δίκτυο της σύγχρονης εποχής, απαιτείται ένα σύστημα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης που θα εξασφαλίζει την ασφαλή διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και την ανά πάσα στιγμή αποτροπή της σύγκρουσης τρένων. Στην Ευρώπη κάθε χώρα έχει αναπτύξει τις δικές της τεχνικές προδιαγραφές για το οικείο σύστημα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης. Μέχρι πριν από λίγα χρόνια λειτουργούσαν στην Ευρώπη 30 περίπου διαφορετικά συστήματα σηματοδότησης για τη διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, τα οποία δεν είναι μεταξύ τους διαλειτουργικά.

Προκειμένου να αρθεί αυτή η ανομοιογένεια και να δημιουργηθεί ένας ενιαίος ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος, η ευρωπαϊκή σιδηροδρομική βιομηχανία ξεκίνησε να αναπτύσσει στα τέλη της δεκαετίας του '80 και στις αρχές της δεκαετίας του '90 ένα ευρωπαϊκό σύστημα ελέγχου-χειρισμού, σηματοδότησης και επικοινωνίας, το ERTMS, ενώ από τη μεριά της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στήριξε την καθιέρωσή του ως ενιαίου συστήματος στην Ευρώπη. Σκοπός του ERTMS είναι να αντικαταστήσει όλα τα υφιστάμενα συστήματα σηματοδότησης στην Ευρώπη με ένα ενιαίο σύστημα που θα ενθαρρύνει τη διαλειτουργικότητα των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων και τις διασυνοριακές σιδηροδρομικές μεταφορές. Με το ERTMS επιδιώκεται η διασφάλιση ενός κοινού προτύπου που θα επιτρέπει στα τρένα να μετακινούνται απρόσκοπτα σε διαφορετικές χώρες και θα διευκολύνει την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων.

Η Ελλάδα έχει το θλιβερό προνόμιο να καταλαμβάνει την πρώτη θέση στους θανάτους που σχετίζονται γενικά με τη λειτουργία των σιδηροδρόμων αναλογικά με τα χιλιόμετρα που διανύονται κάθε χρόνο, αλλά και να βρίσκεται στο «top 7» της λίστας των

χωρών όλης της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τους περισσότερους θανάτους επιβατών τρένων –και πάλι με βάση τις διανυθείσες αποστάσεις.

Ωστόσο αξίζει να σημειωθεί ότι ακόμα και χωρίς υπερσύγχρονα συστήματα ασφαλείας οι γνωρίζοντες των σιδηροδρόμων σημειώνουν ότι ο σιδηρόδρομος παραδοσιακά λειτουργεί ικανοποιητικά με δύο προϋποθέσεις: α) την πιστή τήρηση του κανονισμού λειτουργίας και β) την επαρκή στελέχωση των κρίσιμων θέσεων εργασίας με στελέχη που θα έχουν άρτια εκπαίδευση και εμπειρία. Η χώρα μας απέτυχε και στις δύο ανωτέρω προϋποθέσεις και η τραγική σύγκρουση ήρθε να επιβεβαιώσει αυτή την παραδοχή. Το ελάχιστο επίπεδο ασφαλείας θα μπορούσε για χρόνια να διασφαλίζεται ακόμα και χωρίς τεχνολογίες αιχμής.

Σειρά παραλείψεων, εγκληματικών λαθών και λανθασμένων προτεραιοτήτων διαχρονικά οδήγησαν στο συμβάν με απαρχή την σταδιακή εγκατάλειψη του συστήματος των σιδηροδρομικών μεταφορών με στόχο την προώθηση της αυτοκίνησης, την υποχρηματοδότηση του σε κάθε επίσημο προϋπολογισμό και στρατηγικό σχεδιασμό, και εν συνεχεία την εγκατάλειψη δεκάδων χιλιομέτρων δικτύου σε όλη την Ελλάδα, την εγκατάλειψη σταθμών και κατάργηση συνδέσεων, την διαρκή μείωση προσωπικού που έφτασε να είναι υποδιπλάσιο των ελάχιστων απαιτήσεων της ΕΕ, την πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων των επιμέρους φορέων, την απαξίωση των προειδοποιήσεων του προσωπικού προς όλες τις κατευθύνσεις, τις συμβάσεις με τις δεκάδες τροποποιήσεις αυτών κ.α.

Σημειώνεται όμως ότι η αντίστοιχη απαξίωση - που τραγικά επιβεβαιώθηκε στο δυστύχημα των Τεμπών- εντοπίζεται και στο οδικό δίκτυο (αστικό και υπεραστικό) και αφορά κυρίως στη συντήρηση και αναβάθμιση με άρση των επικινδυνοτήτων του υφιστάμενου δικτύου μας. Η Κρήτη το πληρώνει με ισάριθμους νεκρούς σε ετήσια βάση (57 ήταν και οι νεκροί σε τροχαία στην Κρήτη το 2022).

Σύμφωνα με τα παραπάνω προτείνουμε τα εξής:

1. Τον επανέλεγχο των υποδομών που συνιστούν το μεταφορικό δίκτυο της Κρήτης (άρση επικινδυνότητας με άμεσες εργασίες συντήρησης) με ενίσχυση της χρηματοδότησης και της στελέχωσης με ικανό και έμπειρο προσωπικό.
2. Την αναβάθμιση του συστήματος των αστικών - υπεραστικών μετακινήσεων μαζικής μεταφοράς (ιδίως των ΚΤΕΛ) με αντικατάσταση του στόλου, εκπαίδευση των οδηγών για τις σύγχρονες μεθόδους ασφάλειας.
3. Τη δημιουργία του Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας με γεωχωρική πληροφορία θέσης και συνθηκών των τροχαίων συμβάντων που επισταμένα έχει ζητηθεί από το τμήμα μας με στόχο την καθοδήγηση των έργων αποκατάστασης/ συντήρησης και αναβάθμισης της οδικής ασφάλειας σε σημεία που πραγματικά 'δίδουν' θανατηφόρα συμβάντα.
4. Την οργάνωση συντονισμένων δράσεων των σωμάτων ελέγχου ασφαλείας και δη των Τοπικών Τμημάτων Τροχαίας σε κρίσιμα σημεία του δικτύου.
5. Την Άμεση επαναλειτουργία του ελληνικού σιδηρόδρομου τηρώντας κατά γράμμα το πρωτόκολλο λειτουργίας, καθώς η καθυστέρηση οδηγεί σε περαιτέρω απαξίωση του μέσου που θα έπρεπε να αποτελεί τον πυρήνα των ασφαλών μέσων μετακίνησης.
6. Την ανάληψη δράσης για ενσωμάτωση όλων αρχών προβλέπονται για τη χώρα μας από την οδηγία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Χώρο όλων των κρατών μελών της Ένωσης.
7. Την προτεραιοποίηση για ανάπτυξη, χρηματοδότηση και υλοποίηση Μέσων Σταθερής Τροχιάς στο σύνολο της χώρας και στην Κρήτη που θα λειτουργούν συμπληρωματικά προς τα άλλα μέσα μετακίνησης και θα τηρούν τις αρχές της διατροπικότητας όπως ορίζει το ενωσιακό πλαίσιο.

8. Να ελέγχονται και να συντηρούνται όλες οι δημόσιες υποδομές μέσω του Μητρώου Δημοσίων Υποδομών.

Συνοψίζοντας θεωρούμε επιβεβλημένο να λάβετε υπόψη σας τις προτάσεις μας ώστε να μην φτάσουμε στο σημείο να θρηνηθούμε επιπλέον θύματα. Αναμένουμε τις ενέργειές σας.



ΔΕ του ΤΕΕ/ΤΑΚ
Ο Πρόεδρος

Σάββας Ταβερναράκης
Πολιτικός Μηχανικός Δ.Π.Θ.

Κοινοποίηση:

- Βουλευτές Ανατολικής Κρήτης
- Συντονίστρια Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης κ. Μαρία Κοζυράκη
- Περιφερειάρχη Κρήτης κ. Σταύρο Αρναουτάκη
- Πρόεδρο Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Κρήτης κ. Ιωάννη Κουράκη
- Δημάρχους Ανατολικής Κρήτης
- Πρόεδρο ΤΕΕ κ. Στασινό
- Μέλη ΤΕΕ/ΤΑΚ
- ΜΜΕ

Εσωτερική διανομή:

- Διοικούσα Επιτροπή ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Πραδείο «Α» ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Πρόεδρο Πειθαρχικού Συμβουλίου
- Νομαρχιακή Επιτροπή Λασιθίου ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Κλαδικοί Σύλλογοι των Μηχανικών Ανατ. Κρήτης
- Εκλεγμένοι στη Κεντρική Αντιπροσωπεία μέλη ΤΕΕ/ΤΑΚ
- Γραφείο Προϊσταμένης
- Γραφείο Μηχανικών
- Χρονολογικό αρχείο
- Φάκελος Δ.Ε.
- Ιστοσελίδα ΤΕΕ/ΤΑΚ