



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΡΙΣΜΑΤΟΣ



Αθήνα, 08/08/2024

Π Ο Ρ Ι Σ Μ Α

Για την εξέταση των συνθηκών – αιτιών-αποτελεσμάτων του συμβάντος που σημειώθηκε την 28-02-2023 και αφορά την μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC 62 με την Εμπορική αμαξοστοιχία 63503 στο Χ.Σ. 371+600 Π-Π πλησίον Σ.Σ. Ευαγγελισμού.

Στην Αθήνα σήμερα την 12.05.24 τα μέλη της Επιτροπής :

- α) Χριστογιάννης Ευάγγελος, Προϊστάμενος Διεύθυνσης Συντήρησης Γραμμής
- β) Κόνδουλας Νικόλαος, Προϊστάμενος Τμήματος Συντήρησης Ηλεκτροκίνησης Λάρισας & Τμήματος Συντήρησης Σηματοδότησης, Τηλεπικοινωνιών και Ηλεκτρικών Εγκαταστάσεων Λάρισας
- γ) Δανιάς Γεώργιος, Προϊστάμενος Τμήματος Κανόνων Η/Μ Συστημάτων
- δ) Βελαώρας Βασίλειος, Προϊστάμενος Τμήματος Επιθεώρησης Αθηνών
- ε) Κολοβός Γεώργιος, Επικεφαλής Ομάδος Η/Μ Συστημάτων ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΑ Τομέα Λειανοκλαδίου

εξετάσαμε από κοινού το ως άνω αναφερόμενο συμβάν και αφού λάβαμε υπόψη:

1. Το υπ' αριθμόν 11/9011744/01-3-2023 κείμενο τηλεγραφήματος της ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕΛΑΡ
2. Το υπ' αριθμόν 9066799/24-11-2023 έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου με θέμα «Συγκρότηση Επιτροπής Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών»
3. Το υπ' αριθμόν 9074353/21-12-2023 έγγραφο της Επιτροπής Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών με θέμα «Παροχή στοιχείων»
4. Το υπ' αριθμόν 9075343/29-12-2023 έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου με θέμα «Παροχή στοιχείων»
5. Το υπ' αριθμόν 9074352/21-12-2023 έγγραφο της Επιτροπής Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών με θέμα «Συλλογή στοιχείων – Διατύπωση ΔΕΤ99»
6. Το υπ' αριθμόν 10/18-01-2024 έγγραφο του Εφετείου Λάρισας για τη διαβίβαση στοιχείων
7. Το υπ' αριθμόν 9004868/19-01-2024 έγγραφο της Διεύθυνσης Νομικών Υπηρεσιών με θέμα «Πρωτόκολλο παραδόσεως - Παραλαβής»



FUTURE RAIL

CER

Επιτροπή Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών, Καρόλου 1-3, 10437, ΑΘΗΝΑ

8. Το υπ' αριθμόν 9018721/07-03-2024 έγγραφο της Επιτροπής Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών με θέμα «Παροχή στοιχείων στην Επιτροπή Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών»
9. Το υπ' αριθμόν 9018731/07-03-2024 έγγραφο της Επιτροπής Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών με θέμα «Παροχή στοιχείων στην Επιτροπή Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών»
10. Το υπ' αριθμόν 9027097/05-04-2024 έγγραφο της Επιτροπής Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών με θέμα «Διάθεση ηχητικών καταγραφών»
11. Το υπ' αριθμόν 9027304/ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΑ/08-04-2024 με θέμα «Καταγραφή συνομιλιών από τον Σ.Σ. Αθηνών έως τον Σ.Σ. Θεσσαλονίκης την 28-02-2023 και 01-03-2023»
12. Το υπ' αριθμόν 9031144/ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΑ/22-04-2024 με θέμα «Καταγραφή συνομιλιών Σ.Σ. Παλαιοφαρσάλου, Σ.Σ. Λάρισας και Σ.Σ. Ν.Πόρων»
13. Το υπ' αριθμόν 9031494/22.04.24/ΔΙΣΥΓ/ΥΓΚΝΕ/ΤΛ έγγραφο με θέμα «παροχή στοιχείων διερεύνησης του συμβάντος των Τεμπών»
14. Το υπ' αριθμόν 9032272/24.04.24 έγγραφο της Επιτροπής Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών με θέμα «Παροχή πρόσθετων στοιχείων για τη σύνταξη του πορίσματος»
15. Το υπ' αριθμόν 9038372/21.05.24 έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου ΟΣΕ προς τη Hellenic Train με θέμα «Παροχή στοιχείων»
16. Το υπ' αριθμόν 9038373/21.05.24 έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου ΟΣΕ προς τη ΓΑΙΑΟΣΕ με θέμα «Παροχή στοιχείων»
17. Το υπ' αριθμόν 9038377/21.05.24 έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου ΟΣΕ προς τη Διεύθυνση Κυκλοφορίας με θέμα «Παροχή στοιχείων»
18. Το υπ' αριθμόν 9045840/17.06.24 έγγραφο του Διευθύνοντος Συμβούλου ΟΣΕ προς τη Hellenic Train με θέμα «Παροχή στοιχείων»
19. Το υπ' αριθμόν 9047151/ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΗΚ/ΤΛΑΡ/20-06-24 έγγραφο, με θέμα «Κοστολόγιο και αίτια της ζημιάς της Ε.Γ.Ε. των γραμμών Ανόδου & Καθόδου στην χ.θ. 371+600 Π-Π στις 28-02-2023»
20. Το υπ' αριθμόν 419.24.Γ3/24.07.24 έγγραφο της Hellenic Train με θέμα «Παροχή στοιχείων»
21. Το υπ' αριθμόν 86436/26.07.24 έγγραφο της ΓΑΙΑΟΣΕ με θέμα «Απάντηση σε αίτημα παροχής στοιχείων»
22. Το υπ' αριθμόν 5780/24/Γ1/24.07.24 έγγραφο της Hellenic Train με θέμα «Απάντηση στην υπ' Αριθμ. Πρωτ. 9045840/17.6.24 Επιστολή σας με θέμα «Παροχή στοιχείων»



ΑΠΟΦΑΙΝΟΜΑΣΤΕ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ – ΣΤΟΧΟΙ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ

Η Επιτροπή συγκροτήθηκε σύμφωνα με τα οριζόμενα στην εγκύκλιο ΔΕΤ αρ. 99/18-02-1998, για να εξετάσει τις συνθήκες κάτω από τις οποίες σημειώθηκε στις 28-02-2023 η μετωπική σύγκρουση της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC 62 με την Εμπορική αμαξοστοιχία 63503 στο Χ.Σ. 371+600 Π-Π(Πειραιάς – Πλατύ)πλησίον Σ.Σ. Ευαγγελισμού και να διερευνήσει τα αίτια και τα αποτελέσματα του δυστυχήματος.

Το πόρισμα ακολουθεί τη δομή που προβλέπει η ΔΕΤ αρ. 99/18-02-1998 και περιλαμβάνει τα κεφάλαια α. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ, β. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ, γ. ΑΙΤΙΑ, δ. ΖΗΜΙΕΣ, ε. ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ, στ. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ.

Στην ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ αναγράφονται όσο το δυνατόν αναλυτικότερα όλα τα στοιχεία του συμβάντος και οι διαπιστώσεις της επιτροπής. Η περιγραφή συνοδεύεται από αριθμό φωτογραφιών, ενώ γίνεται μνεία των στοιχείων, των εξετασθέντων μαρτύρων και των εγγράφων που λήφθηκαν υπόψη.

Στην ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ αναλύονται τα στοιχεία εκείνα, βάσει των οποίων θεμελιώνονται τα τελικά συμπεράσματα, που διατυπώνονται στα επόμενα κεφάλαια του πορίσματος.

Στα ΑΙΤΙΑ γίνεται σαφής αναφορά στους βασικούς συντελεστές που οδήγησαν στη δημιουργία του συμβάντος.

Στο κεφάλαιο ΖΗΜΙΕΣ γίνεται ακριβής αποτίμηση των ζημιών.

Στο κεφάλαιο ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ αναφέρονται, όπως προβλέπεται, ονομαστικά οι υπεύθυνοι, ανάλογα με την διαβάθμιση της ευθύνης τους και μνημονεύονται οι διατάξεις των κανονισμών που έχουν παραβεί και βάσει των οποίων θεωρούνται υπεύθυνοι.

Τέλος στις ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ αναγράφονται διάφορες απόψεις και προτάσεις της Επιτροπής για την αποφυγή παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον.

Επισημαίνεται ότι το πόρισμα περιορίζεται αυστηρά εντός των ορίων που ορίζει η ΔΕΤ αρ. 99/18-02-1998. Επομένως η διερεύνηση του συμβάντος γίνεται με βάση τις πραγματικές συνθήκες, δηλαδή τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της σιδηροδρομικής υποδομής, τον εξοπλισμό που έφερε τόσο αυτή όσο και το τροχαίο υλικό και το κανονιστικό πλαίσιο που διέπει την κυκλοφορία των συρμών στην περιοχή που έλαβε χώρα το συμβάν.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

2.1 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ Σ.Σ. ΛΑΡΙΣΑΣ – Σ.Σ. ΝΕΩΝ ΠΟΡΩΝ

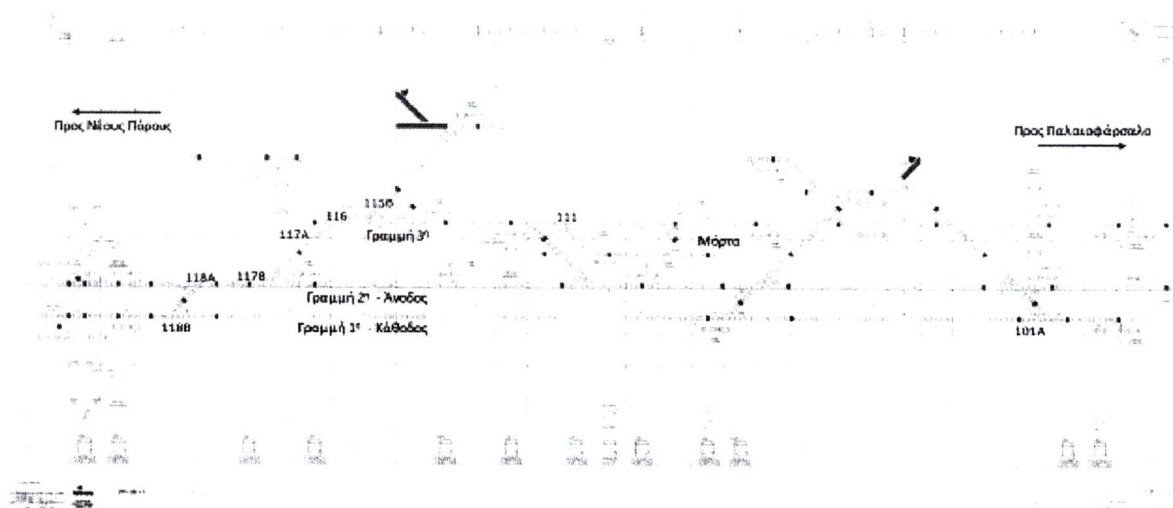
2.1.1 Γραμμολογία σταθμών Λάρισας και Ν. Πόρων

Ο Σ.Σ. Λάρισας διαθέτει έξι (6) γραμμές απεικονιζόμενες στον πίνακα τοπικού χειρισμού του σταθμού και συγκεκριμένα :

- Δύο (2) γραμμές κύριας κυκλοφορίας: Γραμμή 1 (καθόδου - από Θεσσαλονίκη προς Αθήνα) και Γραμμή 2 (ανόδου - από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη)
- Μία (1) γραμμή απόθεσης (γραμμή 3)
- Τρεις (3) παρακαμπτήριες γραμμές.

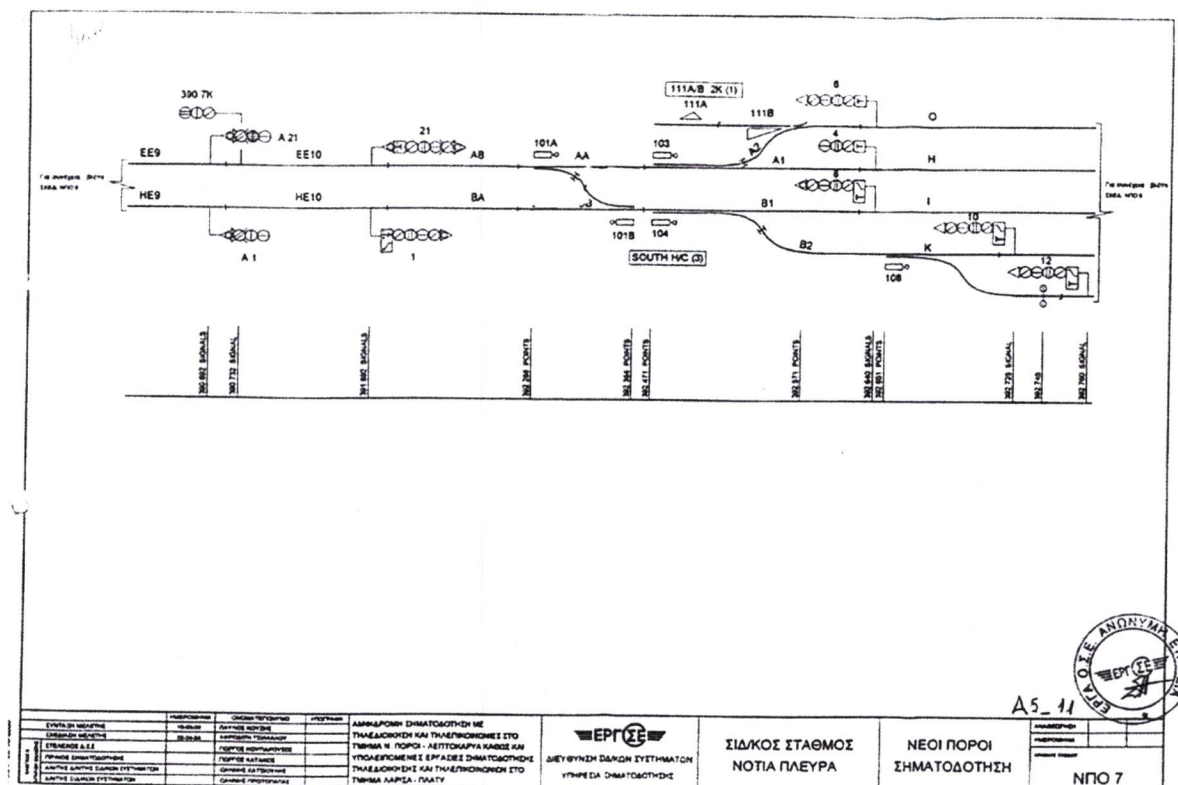
Ο Σ.Σ.Ν. Πόρων περιλαμβάνει τέσσερις (4) γραμμές εκ των οποίων δύο (2) κύριες. Σημειώνεται ότι δεν λειτουργούσε ως σταθμός διασταύρωσης ή υπέρβασης, καθώς δεν υπήρχε η δυνατότητα διασταύρωσης συρμών. Ο Σταθμός ήταν στελεχωμένος (εν ενεργεία).

Η παρουσία σταθμάρχη εξασφαλίζει τον έλεγχο ακεραιότητας μιας διερχόμενης αμαξοστοιχίας, ενώ σε συνεργασία με τον σταθμάρχη του Σ.Σ. Λάρισας, ορίζει μεταξύ των δύο αυτών σταθμών ένα τμήμα αποκλεισμού. Ακολουθώντας δίνεται σχηματικά η γραμμολογία των Σ.Σ. Λάρισας και Ν. Πόρων:



Σχήμα 1 : Γραμμολογία Σ.Σ. Λάρισας

Handwritten signature.



Σχήμα 2 : Γραμμολογία Σ.Σ. Ν. Πόρων

2.1.2. Διαθέσιμα τεχνικά μέσα και εξοπλισμός

Α. Διαχείριση κυκλοφορίας με τηλεφωνικό αποκλεισμό

Η σηματοδότηση σε ολόκληρο το τμήμα Λάρισα - Θεσσαλονίκη κατά τον χρόνο του συμβάντος ήταν υπό ανάταξη – αναβάθμιση στο πλαίσιο της 717/ΕΡΓΟΣΕ σύμβασης, δεν είχαν ολοκληρωθεί οι εργασίες και ως εκ τούτου η διαχείριση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας γινόταν με εφαρμογή του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (Γ.Κ.Κ.) και τηλεφωνικό σύστημα αποκλεισμού, με τους σταθμούς της Λάρισας και των Ν. Πόρων να αποτελούν τα δύο άκρα του τηλεφωνικού τμήματος αποκλεισμού. Η διαχείριση της κυκλοφορίας στο τμήμα αυτό γινόταν αναγκαστικά και αποκλειστικά με εξασφάλιση ελεύθερης γραμμής, μετά από τις κατάλληλες ενέργειες των σταθμαρχών των σταθμών Λάρισας και Ν. Πόρων. Το κανονιστικό πλαίσιο με το οποίο γινόταν η διαχείριση της κυκλοφορίας περιγράφεται στον Γ.Κ.Κ. και τις εκάστοτε εγκυκλίους της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας (Δ.Κ.).

Β. Πίνακας χειρισμών του Σταθμού - Αυτόματη χάραξη διαδρομής

Στο Σ.Σ. Λάρισας κατά το χρόνο του συμβάντος υπήρχε σηματοτεχνική κάλυψη για την περιοχή του σταθμού, καθώς λειτουργούσε ο πίνακας χειρισμών του σταθμού στον οποίο απεικονίζονται σχηματικά η διάταξη των γραμμών, των αλλαγών τροχιάς, κυκλωμάτων γραμμής, φωτοσημάτων κλπ. Το φωτόσημο εξόδου προς βόρεια ήταν μόνιμα κλειστό (κόκκινο), όμως υπήρχαν σε λειτουργία τα κυκλώματα γραμμής ανίχνευσης συρμών και στις δύο τροχιές (ανόδου - καθόδου) για περίπου 2,4km από το φωτόσημο εξόδου, για την εξασφάλιση των αλλαγών τροχιάς και την επιτήρηση της διαδρομής των αμαξοστοιχιών από τον σταθμάρχη. Κατά την χάραξη διαδρομής προς βόρεια οι αλλαγές διευθετούνται αυτόματα, αλλά το φωτόσημο παρέμενε κόκκινο και οι συρμοί εκτελούσαν τα δρομολόγια με υπέρβαση του κόκκινου φωτοσήματος με εντολή σταθμάρχη (Εγκύκλιοι 9055036/23.12.2022 και 9047549/03.11.2022). Με κάθε χάραξη δρομολογίου απεικονίζονται οι ενδείξεις των φωτοσημάτων και σε περίπτωση οποιασδήποτε παραβίασης- κατάληψης κυκλώματος - απώλειας ελέγχου αλλαγών τροχιάς, ή σε οποιαδήποτε ανωμαλία του συστήματος, τα φωτοσήματα μεταπίπτουν πάντα σε κόκκινο. Σημειώνεται ότι το σύστημα σηματοδότησης των τμημάτων ΕΘΑ Ορφανών - ΣΣ Λάρισας, παρελήφθη διοικητικά προς χρήση την 01-11-2022 από τον ΟΣΕ με το πρωτόκολλο ΔΠΧ που επισυνάπτεται παρακάτω:



Ημερομηνία: 01 Νοεμβρίου 2022

ΕΡΓΟ: «Ανάκληση και Αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης και Αντικατάσταση 70 αλλανών τραχιάς σε εντοπισμένα τμήματα του Άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Πραμαχίου»

ΣΥΜΒΑΣΗ: 717/2014

ΑΝΑΔΟΧΟΣ: «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. - ALSTOM TRANSPORT S.A.»

**ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ
ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΘΑ ΟΡΦΑΝΩΝ - Σ.Σ.ΛΑΡΙΣΑ**

Στη Λαρίσα σήμερα 01-11-2022, ημέρα Τρίτη, οι υπογράφοντες:

1. κ. Τσισσορός Δημήτριος, Προϊστάμενος Διευθύνουσας Υπηρεσίας της υπ' αρ. 717/2014 σύμβασης.
2. κ. Κατάκος Γεώργιος, Επικεφαλής του Κλιμακίου Επιβλέψεως της υπ' αρ. 717/2014 σύμβασης.
3. κ. Δένης Νικόλαος, Επιβλέπων Σιδηροδρομικών Συστημάτων της υπ' αρ. 717/2014 σύμβασης.
4. κ. Παππάς Βασίλειος, Επιβλέπων Μηχανικός Έπιδρασης της υπ' αρ. 717/2014 σύμβασης.
5. κ. Βορέας Χαράλαμπος, Γενικός Διευθυντής Εκτέλεσης της υπ' αρ. 717/2014 σύμβασης, της αναδόχου κοινοπραξίας.
6. κα. Παπακωνσταντίνου Αντιγόνη, εκπρόσωπος του ΟΣΕ.
7. κ. Οικονόμου Θωμάς, εκπρόσωπος του ΟΣΕ.
8. κ. Τσιόλης Ιωάννης, εκπρόσωπος του ΟΣΕ.
9. κ. Καραβίδας Νικόλαος, εκπρόσωπος του ΟΣΕ.
10. κ. Παπαθανασίου Ευάγγελος, εκπρόσωπος του ΟΣΕ.
11. κ. Κολαβός Γεώργιος, εκπρόσωπος του ΟΣΕ.
12. κ. Νικολάου Δημήτριος, εκπρόσωπος του ΟΣΕ.

έχοντας υπόψη:

1. Την από 26/09/2014 σύμβαση με αριθμό 717/2014 μεταξύ της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και της αναδόχου κοινοπραξίας «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΟΜΗ Α.Β.Ε.Τ.Ε. - ALSTOM TRANSPORT S.A.».
2. Το συμβατικό τεύχη.
3. Τα υπ' αριθ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 4513/20/04.06.2020, 9831/21/26.11.2021 & 11018/21/24.12.2021 (υπ' αριθ. πρωτ. ΟΣΕ 9098703/29.05.2020, 9174136/23.11.2021, 9179477/21.12.2021 & 9044813/14-10-2022) έγγραφα του ΟΣΕ περί ορκισμού εκπροσώπων στη Δ.Π.Χ. του έργου της υπ' αρ. 717/2014 σύμβασης.
4. Το έγγραφο Αναθεωρημένων Αρχών Σχεδίασης Σηματοδότησης - Τηλεδιοίκησης Τεχνολογίας RRI (CCS-NAP-DSN-BOM-CON-CJN-TEC-0001-E) που υπεβλήθη με το υπ' αριθ. πρωτ. ΕΡΓΟΣΕ 9284/22/08-10-2022 έγγραφο της αναδόχου κοινοπραξίας και εγκρίθηκε από την Υπηρεσία με το υπ' αρ. ΕΡΓΟΣΕ ΕΞ. 9284/22/07-10-2022 έγγραφο.

μεταβήκαμε επί τόπου του έργου και προβήκαμε στην διενέργεια διοικητικής παραλαβής προς χρήση, σύμφωνα με το άρθρο 72 του Ν. 3669/08, του συστήματος σηματοδότησης του τμήματος διπλής σιδηροδρομικής γραμμής του τμήματος από την ΕΘΑ Ορφανών (χ.θ. 312+200) έως και τον Σ.Σ. Λάρισας (351+700), όπως αναλυτικά περιγράφεται παρακάτω, προκειμένου να δοθεί το ανωτέρω τμήμα σε κυκλοφορία με σηματοδότηση.

Αναλυτικότερα παραδίδονται προς χρήση στον Ο.Σ.Ε. Α.Ε. τα κάτωθι:

ΕΘΑ Ορφανών

Λειτουργεί αυτόματα με την χάραξη διαδρομής από Σ.Σ. Παλαιοφασάλου και από Σ.Σ. Δοξάρá

Σ.Σ. Δοξάρá

Παρέχεται το σύνολο των σηματοτεχνικών διαδρομών μέσω του τοπικού πίνακα.

ΕΘΑ Κραννώνα

Η ΕΘΑ Κραννώνα λειτουργεί αυτόματα με την χάραξη διαδρομής από Σ.Σ. Μεζούρλο και από Σ.Σ. Δοξάρá

Σ.Σ. Μεζούρλο

Παρέχονται οι σηματοτεχνικές διαδρομών ανόδου, καθόδου και 3^η τροχιάς. Για τις υπόλοιπες τροχιές του σταθμού, βλέπε παρακάτω §6.

Σ.Σ. Λάρισας

Παρέχονται όλες οι σηματοτεχνικές διαδρομές εκτός των διαδρομών από τα φωτισήματα εξόδου (ΛΑΡ 11, ΛΑΡ13, ΛΑΡ15) προς βορρά (προς Εμπορικό Λάρισας), λόγω προσωρινής απουσίας των σηματοτεχνικών πληροφοριών με τον Σ.Σ. Εμπορικού Λάρισας. Οι εργασίες αυτές θα ολοκληρωθούν στο εγγύς μέλλον.

Τα φωτισήματα ΛΑΡ 11, ΛΑΡ13, ΛΑΡ15, θα παραμένουν κλειστά (ερυθρά) και η κυκλοφορία μεταξύ Σ.Σ. Λάρισας - Σ.Σ. Εμπορικού Λάρισας θα διεξάγεται σύμφωνα με τον Γενικό Κανονισμό Κινήσεως - Μέρος Β.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

1. Με την γενόμενη Δ.Π.Χ. παραδίδονται τα απαραίτητα έγγραφα ασφαλείας Safety Case & Independent Safety Assessment. Προτείνεται η θέση σε δοκιμαστική λειτουργία του τμήματος με βάση διαδικασία που θα ορίσει ο Ο.Σ.Ε. Στην δοκιμαστική αυτή περίοδο, η ορθή θέση και δέσμευση των αλλαγών τροχιάς που έχουν διευθετηθεί μέσω χάραξης διαδρομής ή ανεξάρτητα από τον τοπικό πίνακα, θα πρέπει να επιβεβαιώνεται επί τόπου από το προσωπικό του Ο.Σ.Ε.
2. Κατά την περίοδο της δοκιμαστικής λειτουργίας στα φωτισήματα θα παραμείνουν οι ακυρωτικοί σταυροί Αγ. Ανδρέα (X), ώστε οι ενδείξεις τους να μην λαμβάνονται υπόψη. Οι ακυρωτικοί σταυροί θα αφαιρεθούν μετά τη λήξη της δοκιμαστικής λειτουργίας. Επίσης, οι εν υπηρεσία σταθμάρχες θα πρέπει να καταγράφουν σε ειδικό βιβλίο τυχόν ανωμαλίες και βλάβες της Σηματοδότησης και τις παρατηρήσεις του από τη χρήση του συστήματος, καθώς και τυχόν παρατηρήσεις των μηχανοδηγών, παρέχοντας πληροφορίες για τον τύπο της βλάβης και τις κυκλοφοριακές συνθήκες που επικρατούσαν τη χρονική στιγμή της επέλευσης της βλάβης.

σελ. 2

3. Στους Σ.Σ. Λάρισας, Μεζούρλου, Δοξαρά και ΕΘΑ Ορφανά, έχουν εγκατασταθεί τοπικά, προσωρινά συστήματα καταγραφής συμβάντων με Η/Υ σε αντικατάσταση των παλαιών καταγραφικών με γραφίδες. Τα προσωρινά καταγραφικά, θα αντικατασταθούν με την θέση σε λειτουργία της Τηλεδιοίκησης Λάρισας.
4. Μέχρι την απόδοση της διασύνδεσης μεταξύ ΕΘΑ Ορφανών - Σ.Σ. Παλαιοφαραλάου, η οποία θα γίνει το επόμενο διάστημα, η κυκλοφορία στο τμήμα αυτό θα διεξάγεται σύμφωνα με τον ΓΚΚ, τα δε φωτισήματα της ΕΘΑ Ορφανών (1,2,21,22) θα φέρουν ακυρωτικούς σταυρούς (X).
5. Στον Σ.Σ. Μεζούρλου οι διαδρομές από ΜΕΖ 7/9/11/13/15 έως ΛΑΡ 3 ή και ΜΕΖ 02 δεν παρέχονται έως την ολοκλήρωση εργασιών αποκατάστασης φθαρμένων μονωτικών αρμών από τον ΟΣΕ. Επίσης οι διαδρομές ΜΕΖ 10/12/14/16/18 έως ΚΡΑ 1 ή ΚΡΑ 21 δεν παρέχονται έως την ολοκλήρωση εργασιών αποκατάστασης φθαρμένων μονωτικών αρμών από τον ΟΣΕ.
6. Στον Σ.Σ. Λάρισας, θα πρέπει να επιδιορθωθούν μηχανολογικά από τον ΟΣΕ τα χειροκίνητα χειριστήρια 204Α και 209Β με τους συζυγείς εκτροχιαστές τους, ώστε να αποδοθούν στην κυκλοφορία.
7. Μέχρι την ολοκλήρωση των εργασιών ανάταξης και αναβάθμισης του Σ.Σ. Εμπορικού Λάρισας, η κυκλοφορία μεταξύ Σ.Σ. Λάρισας - Σ.Σ. Εμπορικού Λάρισας θα διεξάγεται σύμφωνα με τον Γενικό Κανονισμό Κινήσεως - Μέρος Β'. Εξαιτίας της απουσίας σηματοτεχνικών πληροφοριών του Σ.Σ. Λάρισας με Σ.Σ. Εμπορικού Λάρισας, στα φωτισήματα εισόδου 2 & 22, η χειροκίνητη ακύρωση διαδρομής εισόδου θα γίνεται μόνον μετά την παρέλευση χρονικού διαστήματος 90sec. Το χρονικό θα εκκινεί ύστερα από κατάλληλο χειρισμό στον πίνακα και όσο η μέτρηση του διαρκεί, θα διατηρεί δεσμευμένη την διαδρομή και τα στοιχεία αυτής (περιλαμβανομένης και την διαδρομή ολίσθησης).
8. Λόγω παλαιότητας και χρήσης του πίνακα χειρισμών του Σ.Σ. Λάρισας, προτείνεται από τον ΟΣΕ η αντικατάστασή του με νέο μωσαϊκού τύπου, εάν αυτό είναι δυνατόν μέσω της υπ' αρ. 717/2014 σύμβασης.
9. Στον Σ.Σ. Λάρισας απαιτείται η εγκατάσταση μονωτικού αρμού από τον ΟΣΕ, μεταξύ των κυκλωμάτων γραμμής ΡR & ΝΡ.
10. Θα πρέπει με ευθύνη του ΟΣΕ, να γίνει αντικατάσταση των φθαρμένων ελαστικών υποθεμάτων στο κύκλωμα γραμμής ΗΑ καθώς δεν παρέχουν επαρκή μόνωση.
11. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του ΟΣΕ θα πρέπει να προβούν σε καθαρισμό των κλαδιών των δέντρων που σε κάποιες περιπτώσεις εμποδίζουν την ορατότητα των φωτισημάτων. Επίσης οι Υπηρεσίες του ΟΣΕ θα συνδράμουν στον εξωτερικό καθαρισμό των φωτισημάτων από σκόνη και χώμα, ώστε να βελιωθεί η ορατότητα τους. Η εργασία αυτή δεν αποτελεί συμβατική υποχρέωση της υπ' αριθμ. 717/2014 σύμβασης.
12. Μεταξύ 24, 25 & 26/10/2022 πραγματοποιήθηκε ενημέρωση των σταθμαρχών στις νέες λειτουργίες του τοπικού πίνακα χειρισμών και παραδόθηκαν επικαιροποιημένα εγχειρίδια.

13. Σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 72 του Ν.3669/08, η γενομένη διοικητική παραλαβή για χρήση δεν αναπληρώνει τη διενέργεια της προσωρινής και οριστικής παραλαβής του έργου.
14. Με το δεδομένο ότι, η σηματοδότηση, παραδίδεται προς χρήση στον ΟΣΕ από την ΕΡΓΟΣΕ προ της οριστικής παραλαβής τους από την ανάδοχο εταιρεία, τυχόν βλάβες σε αυτή, που δεν θα οφείλονται είτε σε κακή ποιότητα είτε σε άλλη αιτία από το πεδίο ευθύνης της αναδόχου κοινοπραξία, θα βαρύνουν αποκλειστικώς τον χρήστη αυτών (ήτοι τον ΟΣΕ), ο οποίος αναλαμβάνει, από τούδε και στο εξής, την δαπάνη αποκατάστασής τους, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 58 του Ν.3669/08.
15. Το παρόν συντάσσεται σε τρία (3) όμοια αντίτυπα και κάθε μέρος (ανάδοχος κοινοπραξία, ΕΡΓΟΣΕ, ΟΣΕ) λαμβάνει από ένα (1).

Για την ανάδοχο
κοινοπραξία

Βαρελάς Χαράλαμπος

Για την ΕΡΓΟΣΕ

Τσοπαλός Δημήτριος

Κατάκος Γεώργιος

Δένις Νικόλαος

Παπός Βασίλης

Για τον ΟΣΕ

Παπακωνσταντίνου Αντιγόνη

Τσιμής Ιωάννης

Οικονόμου Θωμάς

Καραβίδας Νικήτας

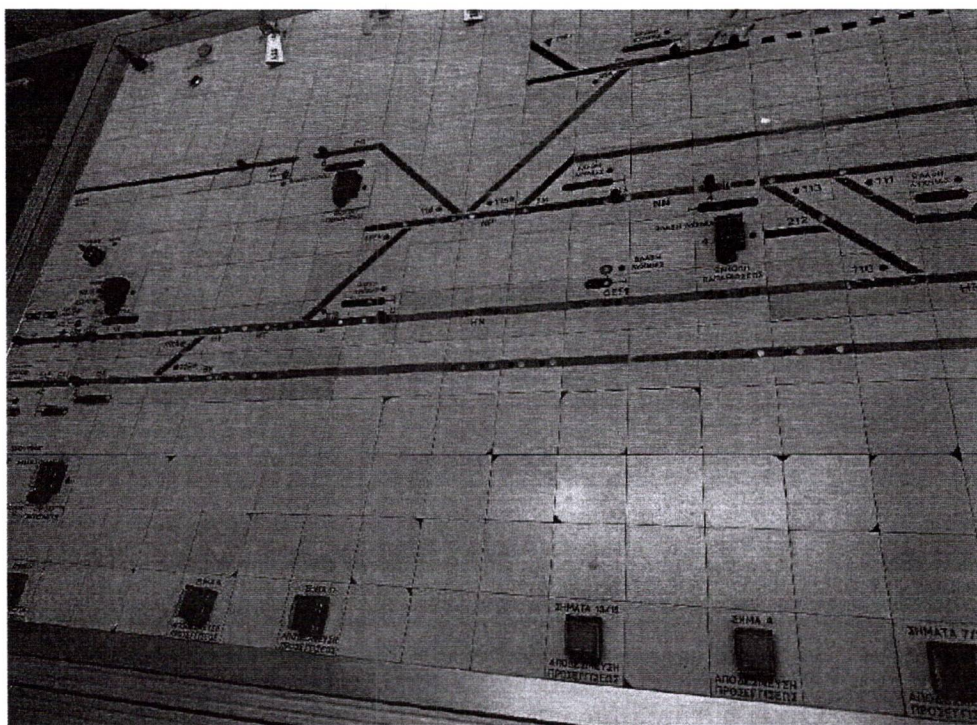
Παπαθανασίου Ευάγγελος

Καλοβός Γεώργιος

Νικολάου Δημήτριος

σελ. 4

(Handwritten signature)



Εικόνα 1 : Πίνακας χειρισμών Σ.Σ. Λάρισας

Στο σταθμό Λάρισας οι κυκλοφοριακές συνθήκες περιγράφονται συνοπτικά παρακάτω:

- Για την έξοδο από τον Σ.Σ. Λάρισας προς τον Σ.Σ. Ν. Πόρων και πορεία μέσω της γραμμής ανόδου είτε αμφίδρομα (μέσω δηλαδή της γραμμής καθόδου) ήταν υποχρεωτικό από τις 23-12-2022 να γίνεται χάραξη διαδρομής αυτόματα, σύμφωνα με την με αρ. πρωτ. 9055036/23.12.2022 έγγραφη εντολή της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας (ΔΚ) του ΟΣΕ, απαγορευόταν δηλαδή η χειροκίνητη χάραξη με διευθέτηση των αλλαγών διά των κομβίων χειρισμού τους.
- Για την είσοδο στον Σ.Σ. Λάρισας από τον Σ.Σ. Ν. Πόρων μέσω της γραμμής καθόδου και για όλες τις επιθυμητές διαδρομές εντός του σταθμού Λάρισας, ήταν υποχρεωτικό να γίνεται χάραξη διαδρομής αυτόματα, σύμφωνα με το έγγραφο με αρ. πρωτ. 9034554/02.08.2022 της ΔΚ-ΟΣΕ. Μάλιστα στο ίδιο έγγραφο αναφέρεται ότι η διαδικασία θα ελέγχεται πειθαρχικά μέσω εξέτασης του καταγραφικού εξοπλισμού των Συστημάτων Σηματοδότησης.
- Οι σταθμάρχες είχαν την δυνατότητα να διευθετούν τις αλλαγές με τα κομβία χειρισμού τους, μόνο σε περίπτωση χειρισμών μεμονωμένων αλλαγών, ή αδυναμίας της αυτόματης χάραξης μέσω του συστήματος Σηματοδότησης και πάντα με ιδιαίτερη προσοχή κατά τη διεξαγωγή αυτής της διαδικασίας.

Επισημαίνεται ακόμη ότι αν ο σταθμάρχης κάνει αυτόματη χάραξη δρομολογίου, τότε το σύστημα δεν

Η απεικόνιση της θέσης των αμαξοστοιχιών στον τοπικό πίνακα χειρισμού του σταθμού γίνεται με κυκλώματα γραμμής, ενώ για την αυτόματη χάραξη της διαδρομής παρέχονται ειδικά κομβία χάραξης στον πίνακα. Κατά την χάραξη της διαδρομής, οι αλλαγές τροχιάς που περιλαμβάνονται στη διαδρομή, διευθετούνται αυτόματα στην κατάλληλη για τη διαδρομή θέση, και ασφαλίζονται από το Σύστημα Σηματοδότησης. Σημειώνεται ότι σε κάθε περίπτωση (αυτόματη ή χειροκίνητη χάραξη) η ένδειξη της θέσης της κάθε αλλαγής τροχιάς, δηλαδή αν αυτή βρίσκεται στραμμένη στον ευθύγραμμο ή στο παρακαμπτήριο κλάδο, απεικονίζεται οπτικά στον πίνακα χειρισμών του σταθμού.

Επιπλέον σε κάθε περίπτωση (αυτόματη ή χειροκίνητη χάραξη) ο σταθμάρχης δύνατο κατά τον χρόνο του συμβάντος, να εντοπίζει στον πίνακα χειρισμών του Σ.Σ. Λάρισας την παρουσία ενός συρμού καθώς και την πορεία του μέχρι τα όρια του πίνακα. Ειδικά για την περίπτωση που ο συρμός κινείτο από τη γραμμή ανόδου στη γραμμή καθόδου μέσω των αλλαγών τροχιάς 118Α και 118Β, ο σταθμάρχης μπορούσε να δει το συρμό σε μια απόσταση περίπου 2,4 χιλιόμετρα.

Στο τμήμα μεταξύ Λάρισας – Ν. Πόρων, δεν είχαν ολοκληρωθεί οι εργασίες της Σ. 717/ΕΡΓΟΣΕ και κατά συνέπεια το φωτόσημα εξόδου του Σ.Σ Λάρισας, παρέμενε μόνιμα με κόκκινη ένδειξη σύμφωνα με τις εγκυκλίους 9055036/23.12.22 και 9047549/03.11.22της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ.

A 40 1 2 3

2.1.3 Επιδομή γραμμής

Η κατάσταση της επιδομής της γραμμής στο σημείο του συμβάντος περί τη θέση 371+600 της γραμμής καθόδου της Π-Π, κατά το χρονικό σημείο της σύγκρουσης χαρακτηρίζεται ως πολύ καλή. Συγκεκριμένα η γραμμή ανακαινίστηκε το 2003 και περιελάμβανε σύγχρονα υλικά, όπως σιδηροτροχιές UIC60, στρωτήρες B70, συνδέσμους SKL 14 VOSSLOH σε γραμμή με ΣΣΣ. Η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα βάσει των εγχειριδίων δρομολογίων ήταν στα 160 Km/h ενώ η ταχύτητα σχεδιασμού ανερχόταν σε 200Km/h.

Το σημείο της σύγκρουσης βρίσκεται πλησίον του ΣΣ Ευαγγελισμού και έχει συντεταγμένες (Googleearth) (N) 39ο 50' 54" € 22ο 31' 00". Ακολούθως δίνεται η απεικόνιση του σημείου της σύγκρουσης όπως φαίνεται στο Googleearth.



Εικόνα 2 : Απεικόνιση του σημείου της σύγκρουσης (GoogleEarth)

2.1.4 Σύνθεση αμαξοστοιχιών

Η διάταξη των συρμών που ενεπλάκησαν στο συμβάν σύμφωνα με το υπ. Αριθμ. 5785 Φ.706.7/06-07-2023 έγγραφο του Αρχηγείου Πυρ/κου Σώματος και το υπ' αριθμόν 419.24.Γ3/24.07.24 έγγραφο της Hellenic Train, είναι η ακόλουθη:

Α. Η επιβατική αμαξοστοιχία IC 62 αποτελείται από μία (1) ηλεκτράμαξα και οκτώ (8) επιβατάμαξες, ως ακολούθως:

ΡΓΕ
RailNetEurope

FUTURE RAIL

CER

1. Μηχανή Siemens Hellas Sprinter 120-023
2. Admz Επιβατάμαξα 8496019, βαγόνι No1 A' θέση
3. Wrmz Επιβατάμαξα 8496734, βαγόνι χωρίς αρίθμηση κυλικείο
4. Bmz Επιβατάμαξα 2196003, βαγόνι No2B' θέση τύπου "Coupe"
5. Bmz Επιβατάμαξα 2096503, βαγόνι No3 B' θέση τύπου "Pullman"
6. Bmz Επιβατάμαξα 2096569, βαγόνι No4 B' θέση τύπου "Pullman"
7. Bmz Επιβατάμαξα 2096567, βαγόνι No5 B' θέση τύπου "Pullman"
8. Bmz Επιβατάμαξα 2096563, βαγόνι No6 B' θέση τύπου "Pullman"
9. Bmz Επιβατάμαξα 2096507, βαγόνι No7 B' θέση τύπου "Pullman"

Β. Η υπ' αριθμ. 63503 εμπορική αμαξοστοιχία αποτελείται από δύο (2) ηλεκτράμαξες σε σειρά και δεκατρείς (13) φορτάμαξες, ως ακολούθως:

1. Μηχανή Siemens Hellas Sprinter 120-022
2. Μηχανή Siemens Hellas Sprinter 120-012
3. Φορτάμαξα 31 65 391 4097-0
4. Φορτάμαξα 31 65 392 4051-5
5. Φορτάμαξα 31 65 454 0022-8
6. Φορτάμαξα 31 73 3622183-1
7. Φορτάμαξα 31 73 3622175-7
8. Φορτάμαξα 31 73 3622247-4
9. Φορτάμαξα 31 73 362 2138-5
10. Φορτάμαξα 31 73 362 2098-1
11. Φορτάμαξα 31 73 362 2153-4
12. Φορτάμαξα 31 73 362 2056-9
13. Φορτάμαξα 31 73 362 2124-5
14. Φορτάμαξα 31 73 362 2170-8
15. Φορτάμαξα 31 73 362 2029-6

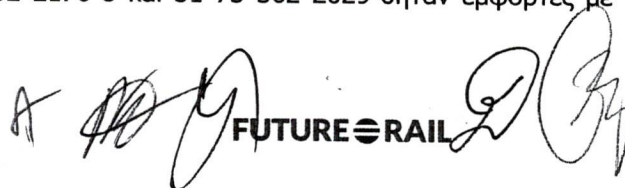
Οι φορτάμαξες 31 65 391 4097-0, 31 65 392 4051-5 και 31 65 454 0022-8 ήταν έμφορτες με πλατιά προϊόντα ελασματοποίησης (λαμαρίνες).

Οι φορτάμαξες 31 73 362 2183-1, 31 73 362 2175-7, 31 73 362 2247-4 και 31 73 362 2138-5 ήταν έμφορτες με τα εμπορευματοκιβώτια OOLU6870319, ZMOU8897301, SEGU4298870 και ZMOU8830864 αντίστοιχα με περιεχόμενο παρασκευάσματα διατροφής (ζωοτροφές και ακτινίδια εναλλάξ).

Οι φορτάμαξες 31 73 362 2098-1 και 31 73 362 2153-4 ήταν έμφορτες με τα εμπορευματοκιβώτια DRYU9632198 και TLLU8137315 αντίστοιχα με περιεχόμενο μπύρες.

Οι φορτάμαξες 31 73 362 2056-9 και 31 73 362 2124-5 ήταν έμφορτες με τα εμπορευματοκιβώτια KKFU1817159 TLLU6136460 περιέχοντας ηλεκτρολογικό υλικό.

Οι φορτάμαξες 31 73 362 2170-8 και 31 73 362 2029-6 ήταν έμφορτες με τα εμπορευματοκιβώτια



2.1.5. Κατάσταση λειτουργίας κατά την ημέρα του δυστυχήματος

Διαπιστώθηκαν συνοπτικά τα παρακάτω κατά την ημέρα του δυστυχήματος:

- Δεν λειτουργούσε η ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Παλαιοφάρσαλος - Λάρισα στη γραμμή ανόδου, καθώς κόπηκε ο Αγωγός Επαφής (Α.Ε.) λόγω βραχυκυκλώματος που προκάλεσε ο παντογράφος της κινητήριας μονάδας της αμαξ. IC 56 (H/A 120-019). Το χρονικό διάστημα της μη λειτουργίας της ηλεκτροκίνησης ήταν από 15:52 της 28-2- 2023 έως 01:05 της 1-3- 2023, ώρα κατά την οποία ολοκληρώθηκε η προσωρινή αποκατάσταση της ζημιάς στον Σ.Σ. Παλαιοφαρσάλου και το Συνεργείο της ηλεκτροκίνησης αναγκάστηκε να αποχωρήσει άμεσα από το σημείο προκειμένου να μεταβεί στην περιοχή του δυστυχήματος των Τεμπών.
- Υπήρχε διακοπή κυκλοφορίας στη γραμμή ανόδου στο τμήμα Λάρισα – Λιτόχωρο λόγω βλάβης του τροχαίου υλικού που θα εκτελούσε το δρομολόγιο 2594. Το χρονικό διάστημα μη λειτουργίας ήταν από 19:21 έως 21:38 της 28-2-2023.
- Το φωτόσημα εξόδου του σταθμού Λάρισας στη γραμμή 2 είναι μόνιμα κόκκινο, λόγω μη συνέχειας της σηματοδότησης του σταθμού, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω.
- Η διευθέτηση της αλλαγής τροχιάς 101 στη διαγώνιο, στην είσοδο του σταθμού Λάρισας κατά την κίνηση της αμαξ. IC 62 από Παλαιοφάρσαλο, λόγω τεχνικού προβλήματος δεν μπορούσε να πραγματοποιηθεί μέσω του πίνακα χειρισμών του σταθμού δια του αντίστοιχου κλειδοδιακόπτη, αλλά μόνον επί τόπου χειροκίνητα από τον κλειδούχο.
- Μετά από την διέλευση της αμαξοστοιχίας IC 62 (από την γραμμή καθόδου) από την Ισόπεδη Διάβαση Καραγάτση, η οποία εξασφαλίζεται με Αυτόματο Σύστημα Ισόπεδης Διάβασης (ΑΣΙΔ), δεν απενεργοποιήθηκε η λειτουργία του ΑΣΙΔ, λόγω της διέλευσης του συρμού από διαφορετική γραμμή από αυτήν που το έθεσε σε λειτουργία (γραμμή ανόδου). Αυτός ο τρόπος λειτουργίας του ΑΣΙΔ είναι ο προβλεπόμενος για λόγους ασφαλείας και η διάρκεια παραμονής των δρυφάκτων σε κλειστή θέση (κατεβασμένα) ανέρχεται σε 3,5 λεπτά.
- Το κύριο σύστημα επικοινωνίας σταθμών - αμαξοστοιχιών ήταν το ραδιοτηλέφωνο (VHF) το οποίο λειτουργούσε κανονικά κατά την ημέρα του δυστυχήματος.
- Επιπλέον, το παρατρόχιο Σύστημα GSM-R την ημερομηνία του δυστυχήματος λειτουργούσε κανονικά (για την επικοινωνία μεταξύ σταθμαρχών και σταθμαρχών με κλειδούχους του Διαχειριστή Υποδομής), όπως επιβεβαιώνεται και από το ηχητικό υλικό της δικογραφίας. Το Σύστημα διαχειρίζεται και συντηρείται από το έτος 2018 από εξειδικευμένο Ανάδοχο με την εποπτεία του ΟΣΕ.

2.2 ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ – ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ

Παρακάτω περιγράφεται η διεξαγωγή της κυκλοφορίας την 28-02-2023 καθώς και οι ανωμαλίες που παρατηρήθηκαν σε αυτή, οι οποίες προηγήθηκαν του δυστυχήματος, μεταξύ των Σ.Σ. Παλαιοφαρσάλου, Λάρισας και Ν. Πόρων (εν ενεργεία σιδηροδρομικοί σταθμοί). Συγκεκριμένα κατά



χρονολογική σειρά συνέβησαν τα ακόλουθα :

- Η αμαξοστοιχία IC 56 αφίχθη την 15:52 στον Σ.Σ. Παλαιοφαρσάλου στη γραμμή ανόδου, στην αποβάθρα του σταθμού. Ενώ είχε σταθμεύσει για αποεπιβίβαση επιβατών αγωγός της εναέριας γραμμής επαφής ηλεκτροκίνησης έπεσε στην οροφή του συρμού, στο σημείο που βρίσκεται ο παντογράφος του συρμού και στη συνέχεια εντός της γραμμής. Αυτό συνέβη λόγω βραχυκυκλώματος που προκάλεσε ο παντογράφος της κινητήριας μονάδας της αμαξ. IC 56 (H/A 120-019) και διεκόπη η τάση στην εναέρια γραμμή επαφής στις γραμμές ανόδου και καθόδου από τον Υποσταθμό Έλξης Παλαιοφαρσάλου μέχρι τον Υποσταθμό Έλξης Περιβολίου.
- Ο Ρυθμιστής Έλξης Θεσσαλονίκης ενημέρωσε τους σταθμούς Παλαιοφαρσάλου και Λάρισας ότι υπάρχει μόνιμο βραχυκύκλωμα από ώρα 15:52 στη γραμμή ανόδου από τον Υποσταθμό Έλξης Παλαιοφαρσάλου και προς νότο και ότι από ώρα 16:15 είχε τροφοδοτήσει με ρεύμα τη γραμμή καθόδου, που πλέον βρισκόταν (μόνο αυτή) υπό τάση.
- Η βλάβη στη γραμμή ανόδου αποκαταστάθηκε από συνεργείο του ΟΣΕ μεταγενέστερα του δυστυχήματος, καθώς το Συνεργείο ηλεκτροκίνησης αναγκάστηκε να αποχωρήσει άμεσα από το σημείο και να μεταβεί στην περιοχή του δυστυχήματος των Τεμπών.
- Η αμαξοστοιχία IC 56 καταργήθηκε από την Hellenic Train στις 18:00 και αναχώρησε πλέον ως αμαξοστοιχία 93506 από τον Σ.Σ. Παλαιοφάρσαλου στις 19:05, με προορισμό το σταθμό Λάρισας και επικεφαλής δύο νητζελάμαξες κινούμενη στη γραμμή ανόδου.
- Η αμαξοστοιχία 2594, αναχώρησε στις 18:54 από τη Λάρισα με προορισμό τη Θεσσαλονίκη, όμως εμφάνισε πρόβλημα στο σύστημα πέδησης και ακινητοποιήθηκε στις 19:12 στη Χ.Θ. 361+300 της γραμμής Π-Π μεταξύ του ΣΣ ΛΑΡΙΣΑΣ – ΣΣ ΛΙΤΟΧΩΡΟΥ. Εν συνέχεια με τη βοήθεια μηχανής εφεδρείας που ζητήθηκε, επέστρεψε στον Σ.Σ. Λάρισας στις 21:30.
- Λόγω του συμβάντος αυτού, από ώρα 19:21 η κυκλοφορία μεταξύ Λάρισας –Λιτόχωρου γινόταν αμφίδρομα από τη γραμμή καθόδου έως ώρα 21:38.
- Λόγω των ανωτέρω έκτακτων κυκλοφοριακών συνθηκών η αμαξοστοιχία 2596 με προορισμό Θεσσαλονίκη κινήθηκε δια της γραμμής καθόδου, αντί της γραμμής ανόδου.
- Στις 21:38 αποκαταστάθηκε η κυκλοφορία στη γραμμή ανόδου Λάρισας- Λιτοχώρου.
- Στις 21:47 **και αφού είχε αποκατασταθεί η κυκλοφορία και στις δυο γραμμές**, διήλθε από τον Σ.Σ. Ν. Πόρων με προορισμό τη Λάρισα η αμαξοστοιχία IC 63 με το ίδιο πλήρωμα που μετέπειτα επάνδρωσε το IC 62.
- Η αμαξοστοιχία IC 63 αφίχθη από την γραμμή καθόδου στον Σ.Σ. Λάρισας στις 22:12 και ανέχωρησε για τον Σ.Σ. Παλαιοφαρσάλου. Σημειώνεται ότι η χάραξη του συγκεκριμένου δρομολογίου πραγματοποιήθηκε με χάραξη διαδρομής μέσω του πίνακα χειρισμών του σταθμού και ότι έκτοτε η διαχείριση της κυκλοφορίας από το σταθμάρχη του Σ.Σ. Λάρισας γινόταν χειροκίνητα, δηλαδή με μεμονωμένες διευθετήσεις αλλαγών τροχιάς.
- Η αμαξοστοιχία 2597 αναχώρησε από τους Ν. Πόρους στις 22:14 και αφίχθη στον Σ.Σ. Λάρισας στις 22:50. Σημειώνεται ότι η κυκλοφοριακή διαχείρισή της πραγματοποιήθηκε χειροκίνητα μέσω του πίνακα χειρισμών του σταθμού από το σταθμάρχη Λάρισας. Κατά την χειροκίνητη αυτή διευθέτηση η ανωτέρω αμαξοστοιχία οδηγήθηκε λανθασμένα σε άλλη γραμμή αντί της

προβλεπόμενης (μόρτα) με αποτέλεσμα αυτή μετά από κατάλληλη νέα διευθέτηση των αλλαγών, να οδηγηθεί με οπισθοδρόμηση στην ορθή της θέση.

- Η αμαξοστοιχία 93506, ως κενού υλικού, αφίχθη στον Σ.Σ. Λάρισας στις 19:30 και αναχώρησε στις 21:50 κανονικά από την γραμμή ανόδου με προορισμό τη Θεσσαλονίκη. Αφίχθη στον Σ.Σ. Ν. Πόρων στις 22:20 και αναχώρησε στις 22:40 για τον προορισμό της. Σημειώτέον ότι οι 2 αμαξοστοιχίες IC 63 και 93506 όπως προκύπτει από τον γραφικό πίνακα δρομολογίων συναντήθηκαν κοντά την περιοχή του ΣΣ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΥ κοντά στο σημείο της σύγκρουσης.
- Η αμαξοστοιχία IC 62 αφίχθη στον Σ.Σ. Παλαιοφαρσάλου στις 22:06 όπου πραγματοποιήθηκε αλλαγή προσωπικού έλξης με αυτό της αμαξοστοιχίας IC 63 και ανέχωρησε για τον Σ.Σ. Λάρισας στις 22:38, δηλαδή με καθυστέρηση 48 λεπτών.
- Από τον Σ.Σ. Παλαιοφαρσάλου έως την είσοδο της στον Σ.Σ. Λάρισας, η αμαξ. IC 62 κινείτο επί της γραμμής καθόδου καθώς όπως προαναφέρθηκε μόνο η Εναέρια Γραμμή Επαφής (Ε.Γ.Ε.) αυτής της γραμμής κυκλοφορίας βρισκόταν υπό τάση.
- Για την είσοδο του συρμού IC 62 στη γραμμή ανόδου απαιτήθηκε η κατάλληλη διευθέτηση της αλλαγής 101^Α στην είσοδο του Σ.Σ. Λάρισας από τον κλειδούχο του σταθμού. Ο συρμός στάθμευσε στην αποβάθρα της 2^{ης} γραμμής (γραμμής Ανόδου) για αποεπιβίβαση των επιβατών στις 23:02.
- Ο Σταθμάρχης έδωσε στο μηχανοδηγό της αμαξ. IC 62 την ακόλουθη αναγγελία: « 62 με 47 περνάτε κόκκινο φωτόσημο εξόδου και πατε μέχρι φωτόσημο εισόδου Νέων Πόρων», θεωρώντας ότι η αναχώρηση του συρμού γινόταν με ορθά διευθετημένες τις αλλαγές τροχιάς.
- Ο μηχανοδηγός ως όφειλε σύμφωνα με τον ΓΚΚ δεν έδωσε αναγγελία επιβεβαίωσης του παραπάνω τηλεγραφήματος στον σταθμάρχη με δικό του αριθμό ανταπόκρισης τηλεγραφήματος.
- Ο συρμός αναχώρησε από τη γραμμή ανόδου στις 23:04 και εισήλθε μέσω της διαγώνιου τροχιάς των αλλαγών 118 Α/Β περίπου στις 23:06 - 23:07 στη γραμμή καθόδου με κατεύθυνση από Λάρισα προς Ν. Πόρους. Όπως προκύπτει από το διάγραμμα ταχύτητας (υπ' αριθμόν 5780/24/Γ1/24.07.24 έγγραφο της Hellenic Train) της επιβατικής αμαξοστοιχίας, αυτή, μετά την αναχώρησή της από τον Σ.Σ. Λάρισας, δεν πραγματοποίησε καμία στάση/στάθμευση μέχρι το σημείο της σύγκρουσης.
- Ο μηχανοδηγός 32 περίπου δευτερόλεπτα από την αναχώρηση του συρμού και πριν διέλθει από την διαγώνιο 118 Α/Β μέσω ραδιοτηλεφώνου ζήτησε με το εξής φωνητικό μήνυμα « Τι θα κάνει το 62;» την επανάληψη του τηλεγραφήματος από το Σταθμάρχη Λάρισας, για να λάβει την απάντηση: «Με 47 νούμερο περνάτε κόκκινο φωτόσημο εξόδου έως είσοδο.... Φωτόσημο εισόδου Νέων Πόρων», χωρίς όμως αναφορά και πάλι σε προσδιορισμό της γραμμής κυκλοφορίας καθώς θεωρούσε ότι στέλνει την αμαξοστοιχία IC62 προς τον Σ.Σ. Νέων Πόρων από την γραμμή ανόδου.
- Ο μηχανοδηγός επιβεβαίωσε την λήψη του τηλεγραφήματος απαντώντας: «Ευχαριστούμε πολύ» χωρίς όμως και πάλι να δώσει αριθμό τηλεγραφήματος ανταπόκρισης στον σταθμάρχη και χωρίς να εφαρμόσει τις οδηγίες του άρθρου 1204 του ΓΚΚ που καθορίζει επακριβώς την διαδικασία που ακολουθείται όταν μία αμαξοστοιχία περάσει από την καθορισμένη διαδρομή

της σε τροχιά αντίθετης κυκλοφορίας..

- Πριν την ώρα της σύγκρουσης με συνομιλία μέσω GSM-R με την σταθμάρχη του ΣΣ ΝΕΩΝ ΠΟΡΩΝ, ο σταθμάρχης του ΣΣ ΛΑΡΙΣΑΣ αναφέρει:
 - Σταθμάρχης ΣΣ ΛΑΡΙΣΑΣ: Με νούμερο 49 αμαξοστοιχία 62 αναχώρησε 23:04.
 - Σταθμάρχης ΣΣ ΝΕΩΝ ΠΟΡΩΝ: 253 γιαυτό και με 252 η αμαξ 63503 αναχώρησε 23:05
 - Σταθμάρχης ΣΣ ΛΑΡΙΣΑΣ: 50 από εμένα.
- Είναι προφανές ότι οι 2 σταθμάρχες είναι σίγουροι ότι το IC 62 κινείται επί γραμμής ανόδου και το 63503 επί γραμμής καθόδου.
- Οι δύο αμαξοστοιχίες συγκρούστηκαν μετωπικά ώρα 23:18 στην Χ.Θ. 371+600 Π-Π πλησίον του Σ.Σ. Ευαγγελισμού.
- Από την καταγραφή των συνομιλιών και από την ώρα αναχώρησης των δύο αμαξοστοιχιών, οι οποίες κινούνταν στην ίδια γραμμή (καθόδου) περίπου για 12 λεπτά και μέχρι την ώρα της σύγκρουσης, το συμβάν δεν έγινε αντιληπτό από το εμπλεκόμενο προσωπικό καθότι σε καμία συνομιλία μεταξύ σταθμάρχη και μηχανοδηγών δεν αναφέρθηκε ότι το IC 62 κινείται στην γραμμή καθόδου.
- Από τα διαγράμματα ταχυτήτων που διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή από την Hellenic Train (υπ' αριθμόν 5780/24/Γ1/24.07.24 έγγραφο της Hellenic Train), προκύπτει ότι κατά την στιγμή της σύγκρουσης η ταχύτητα της επιβατικής αμαξοστοιχίας ήταν περίπου 156 Km/h (όριο ταχύτητας επιβατικών αμαξοστοιχιών 160 Km/h), ενώ της εμπορικής αμαξοστοιχίας ήταν περίπου 115 Km/h ((όριο ταχύτητας εμπορικών αμαξοστοιχιών 100 Km/h).

2.3 ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

Παρακάτω παρατίθενται σειρά φωτογραφιών τόσο από την περιοχή του συμβάντος όσο και από βιντεοληπτικό υλικό που προέκυψε από τα στοιχεία της δικογραφίας που μας διαβιβάστηκαν:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ 7^ο ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΨΗΦΙΑΚΩΝ ΠΕΙΣΤΗΡΙΩΝ
Λ. Αθηνών και Αντιγόνης 2-6, Τ.Κ. 104 42, Αθήνα
Αρμόδιος: Α/Β' ΗΛΙΑΔΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ
Τηλ.: 2105103354, ΡΟΛ: 1727454
e-mail: dee7@astynomia.gr
Αρτθ. Πρωτ.: 3022/21/8925-β'

Αθήνα, 8 Ιανουαρίου 2024

ΠΡΟΣ: ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΑΣΙΑΣ ΛΑΡΙΣΑΣ
[Γραφείο Προσακρίσεων]

Γ. Παπανδρέου 14 & Μουσών, Τ.Κ. 41 334
ΛΑΡΙΣΑ

Ζ. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

Κατά την εργαστηριακή εξέταση των ανωτέρω πειστήριων σκληρών δίσκων, εντοπίστηκε βιντεοληπτικό υλικό που αφορά τις ημεροχρονολογίες που απεικονίζονται, ανά πειστήριο, στον κατωτέρω πίνακα. Η ημεροχρονολογία αρχικοποίησης συστήματος αρχείων (File system Initialization time) καταδεικνύει την ημερομηνία και ώρα που «αρχικοποιήθηκε» ο σκληρός δίσκος από τη συγκεκριμένη καταγραφή.

Πειστήριο:	Ημεροχρονολογία έναρξης:	Ημεροχρονολογία λήξης:	Ημεροχρονολογία Αρχικοποίησης συστήματος Αρχείων
P1-HD	18-6-2023 06:54:21	2-8-2023 12:12:14	19-3-2021 14:52:36
P2-HD	-	-	-
P3-HD	18-6-2023 12:16:18	2-8-2023 10:47:15	19-3-2021 15:13:27
P4-HD	5-7-2023 17:48:04	29-7-2023 16:29:04	19-3-2021 15:12:57
P5-HD	13-6-2023 11:48:41	11-7-2023 13:01:12	19-3-2021 14:11:39
P6-HD	10-6-2023 01:17:15	2-8-2023 09:47:02	19-3-2021 14:11:10

Επιπλέον, με τη χρήση ειδικών εγκληματολογικών τεχνικών και λογισμικού, κατέστη δυνατή η ανάκτηση βιντεοληπτικού υλικού πολύ μικρής διάρκειας (μικρότερης ή ίσης του 1 sec) από τους «P4-HD και P6-HD» πειστήριους σκληρούς δίσκους, που αφορά την ημερομηνία 28-2-2023, ενώ λόγω της συνεχούς εγγραφής των σκλη-

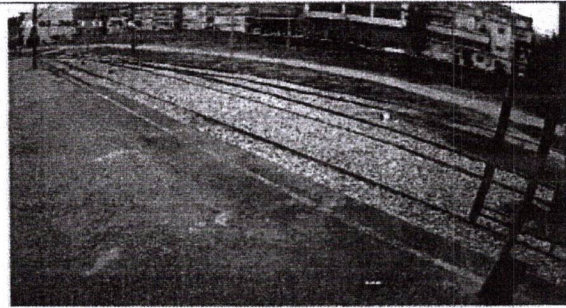
NRNE
RailNetEurope

FUTURE RAIL

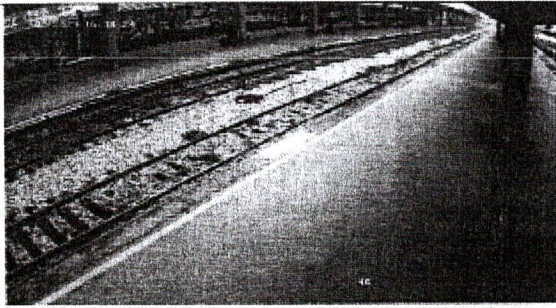
CER

Επιτροπή Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών, Καρόλου 1-3, 10437, ΑΘΗΝΑ

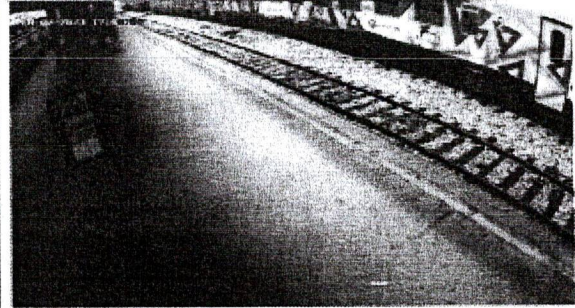
ΠΙΝΑΚΑΣ Ι

	
CH0_2023-02-28_030325_2023-02-28_030327_ID00590.00.jpeg	CH0_2023-02-28_081002_2023-02-28_081002_ID00592.00.jpeg
	
CH0_2023-02-28_112955_2023-02-28_112955_ID00643.00.jpeg	CH0_2023-02-28_115325_2023-02-28_115325_ID00614.00.jpeg
	
CH0_2023-02-28_141140_2023-02-28_141140_ID00711.00.jpeg	CH0_2023-02-28_145127_2023-02-28_145128_ID00714.00.jpeg

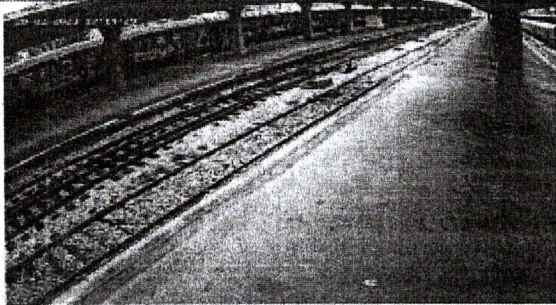
Handwritten signature



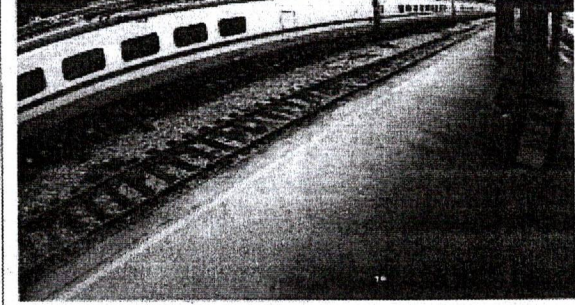
CH0_2023-02-28_163124_2023-02-28_163124_ID00462.00.jpeg



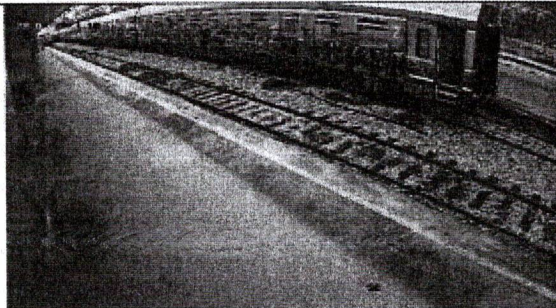
CH0_2023-02-28_170001_2023-02-28_170001_ID00780.00.jpeg



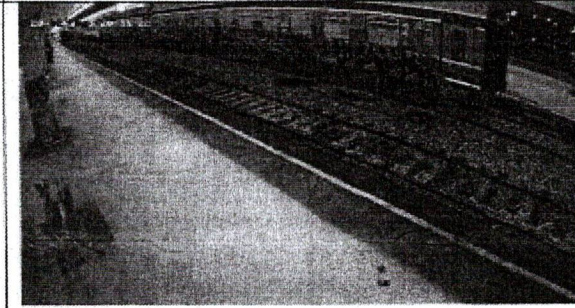
CH0_2023-02-28_171430_2023-02-28_171430_ID00626.00.jpeg



CH0_2023-02-28_172024_2023-02-28_172024_ID00757.00.jpeg

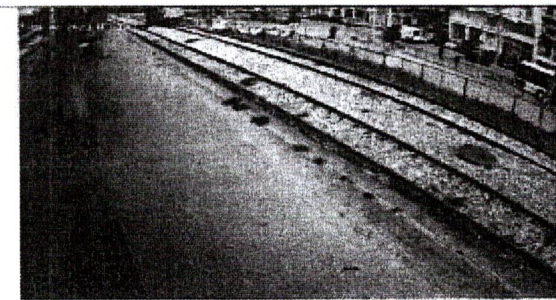


CH0_2023-02-28_181906_2023-02-28_181907_ID00797.00.jpeg

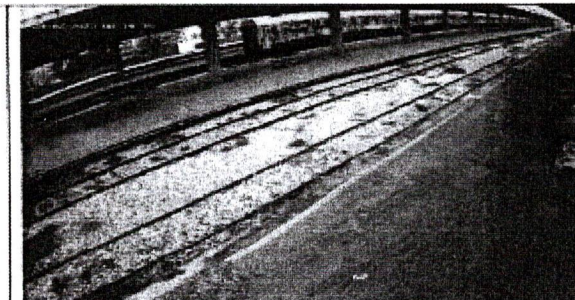


CH0_2023-02-28_201122_2023-02-28_201123_ID00805.00.jpeg

Πειστήριο P4-HD



CH0_2023-02-28_081304_2023-02-28_081305_ID07104.00.jpeg



CH0_2023-02-28_081435_2023-02-28_081435_ID07073.00.jpeg

RNE
RailNetEurope

Handwritten signature

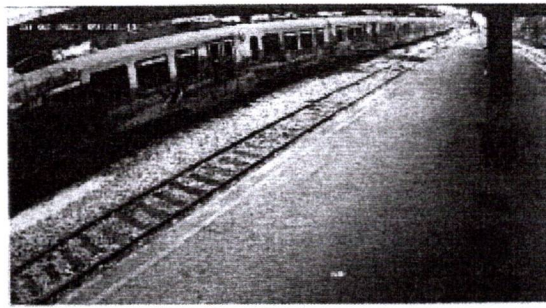
FUTURE RAIL

CER

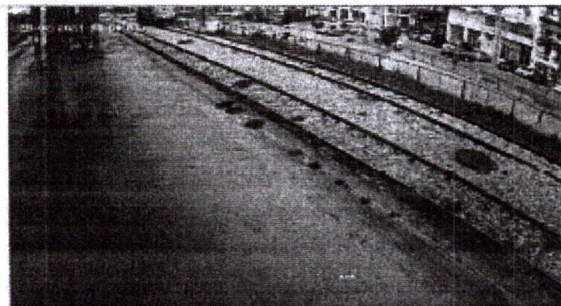
Επιτροπή Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών, Καρόλου 1-3, 10437, ΑΘΗΝΑ



CH0_2023-02-28_091206_2023-02-28_091207_ID07110.00.jpeg



CH0_2023-02-28_092141_2023-02-28_092141_ID07045.00.jpeg



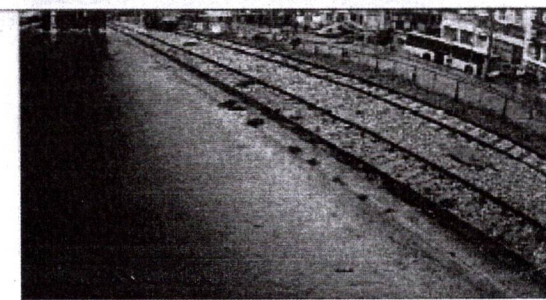
CH0_2023-02-28_105403_2023-02-28_105403_ID07117.00.jpeg



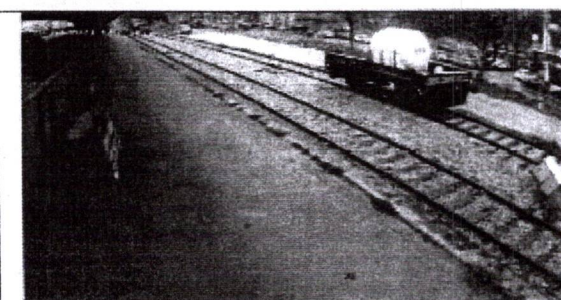
CH0_2023-02-28_105845_2023-02-28_105845_ID07124.00.jpeg



CH0_2023-02-28_114931_2023-02-28_114931_ID07191.00.jpeg



CH0_2023-02-28_121308_2023-02-28_121308_ID06984.00.jpeg



CH0_2023-02-28_123234_2023-02-28_123234_ID07148.00.jpeg



CH0_2023-02-28_125722_2023-02-28_125723_ID07163.00.jpeg

4 100 2 0

RNE
RailNetEurope

FUTURE RAIL

CER

Επιτροπή Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών, Καρόλου 1-3, 10437, ΑΘΗΝΑ



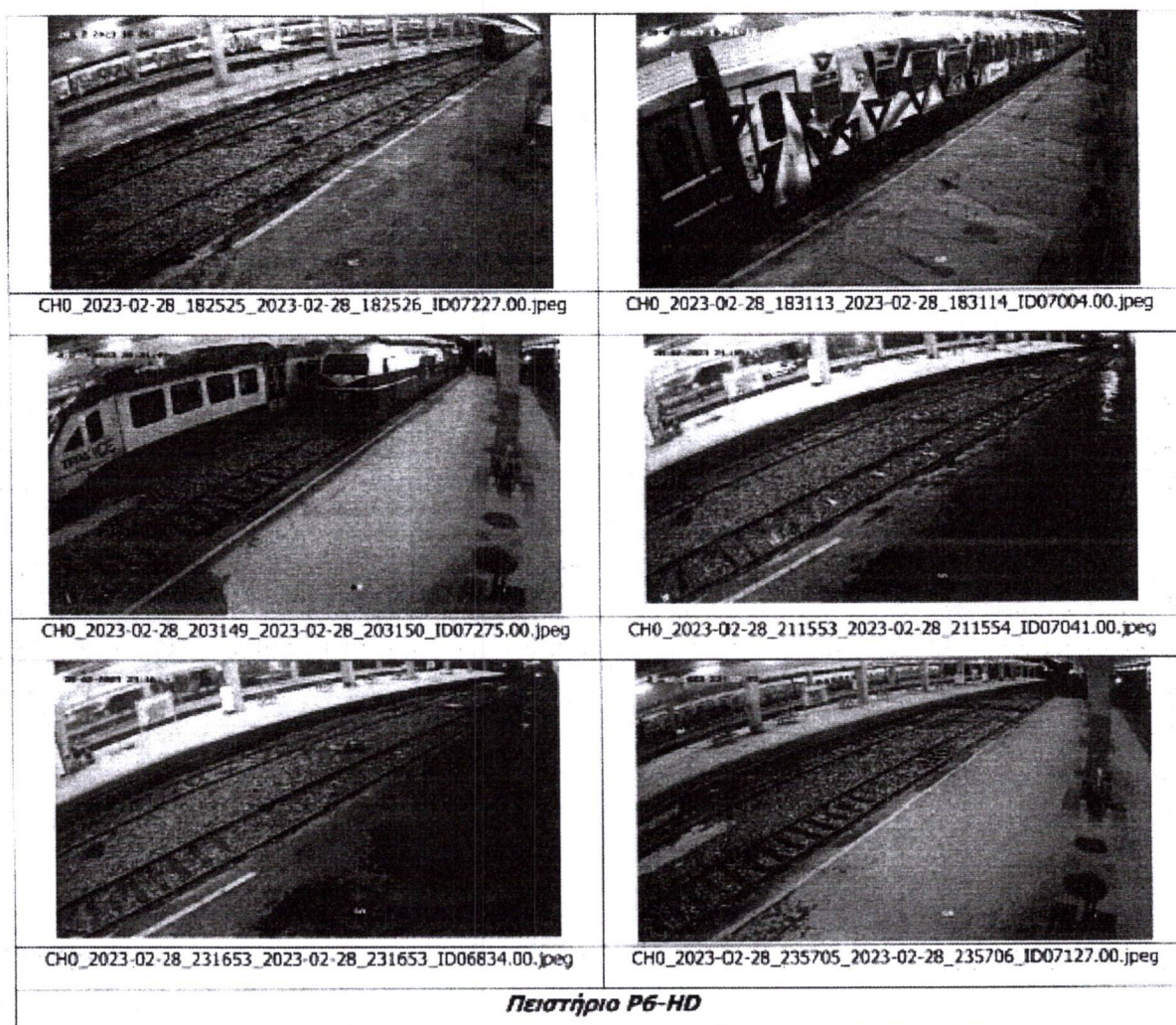
4 

RNE
RailNetEurope

FUTURE RAIL


CER

Επιτροπή Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών, Καρόλου 1-3, 10437, ΑΘΗΝΑ



[Handwritten signature]

RNE
RailNetEurope

FUTURE RAIL

CER

Επιτροπή Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών, Καρόλου 1-3, 10437, ΑΘΗΝΑ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
ΤΜΗΜΑ 7^ο ΕΞΕΤΑΣΗΣ ΨΗΦΙΑΚΩΝ ΠΕΙΣΤΗΡΙΩΝ

Λ. Αθηνών και Αντιγόνης 2-6, Τ.Κ. 104 42, Αθήνα

Αρμόδιος: Α/Β' ΗΛΙΑΔΗΣ Στέφανος

Τηλ.: 2105103354, POL: 1727454

e-mail: dee7@astynomia.gr

Αριθ. Πρωτ.: 3022/21/8925/1-Β'

Αθήνα, 8 Ιανουαρίου 2024

ΠΡΟΣ: ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΛΑΡΙΣΑΣ
[Γραφείο Προανακρίσεων]

Γ. Παπανδρέου 14 & Μουσών, Τ.Κ. 41 334

ΛΑΡΙΣΑ

Ζ. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑΚΗΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

Κατά την εργαστηριακή εξέταση των ανωτέρω πειστήριων σκληρών δίσκων, εντοπίστηκε βιντεοληπτικό υλικό που αφορά τις ημεροχρονολογίες που απεικονίζονται, ανά πειστήριο, στον κατωτέρω πίνακα. Η ημεροχρονολογία αρχικοποίησης συστήματος αρχείων (File system Initialization time) καταδεικνύει την ημερομηνία και ώρα που «αρχικοποιήθηκε» ο σκληρός δίσκος από τη συσκευή καταγραφής.

Πειστήριο:	Ημεροχρονολογία έναρξης:	Ημεροχρονολογία λήξης:	Ημεροχρονολογία Αρχικοποίησης συστήματος Αρχείων
P1-HD	8-8-2023 18:39:08	18-9-2023 21:10:49	16-3-2021 13:13:57
P2-HD	6-8-2023 18:33:10	20-9-2023 12:13:27	16-3-2021 13:14:25
P3-HD	22-8-2023 17:23:42	20-9-2023 08:31:51	30-10-2021 15:49:26
P4-HD	19/8/2023 14:12:24	20-9-2023 08:52:03	-
P5-HD	10-9-2023 12:47:53	21-9-2023 10:35:18	10-12-2022 00:28:19
P6-HD	25-7-2023 05:45:56	21-9-2023 07:42:14	2019-05-14 19:55:35
P7-HD	29-8-2023 22:35:47	21-9-2023 08:11:06	2019-12-05 15:32:49
P8-HD	30-8-2023 04:37:36	21-9-2023 07:59:54	2021-09-03 12:12:00
P9-HD	31-8-2023 11:23:08	21-9-2023 13:36:02	-

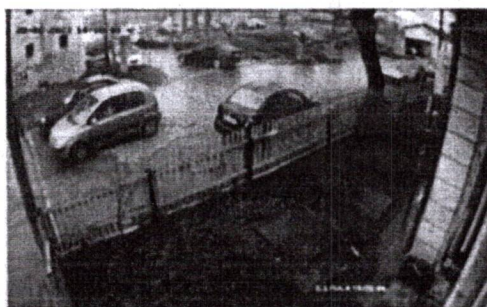
Επιπλέον, με τη χρήση ειδικών εγκληματολογικών τεχνικών και λογισμικού, κατέστη δυνατή η ανάκτηση βιντεοληπτικού υλικού πολύ μικρής διάρκειας (μικρότερης ή ίσης του 1 sec) από τους «P1-HD έως P8-HD» πειστήριους σκληρούς δίσκους, που αφορούν την ημερομηνία 28-2-2023, ενώ λόγω της συνεχούς εγγραφής των σκληρών δίσκων, δεν διατίθενται περαιτέρω αξιοποιήσιμα στοιχεία προς ανάκτηση. Τα ανωτέρω αρχεία βίντεο αποτελούνται από πολύ μικρό αριθμό στιγμοτύπων (frames) και για κάθε ένα από αυτά (video) απεικονίζεται ενδεικτικά, στον κατωτέρω Πίνακα Ι, στιγμιότυπο αυτού.

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι

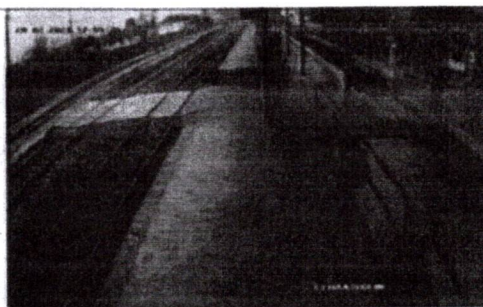


CH0_2023-02-28_153248_2023-02-28_153248_ID00190.00.jpeg

Πειστήριο P1-HD

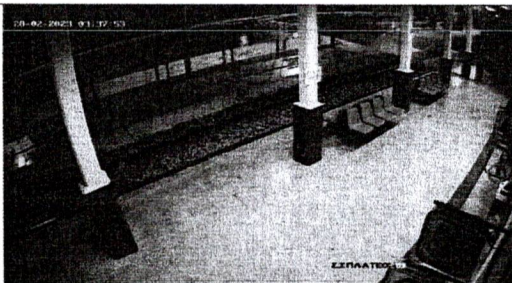


CH0_2023-02-28_141840_2023-02-28_141840_ID06432.jpeg



CH0_2023-02-28_175536_2023-02-28_175536_ID06724.jpeg

[Handwritten signature]



CH0_2023-02-28_033753_2023-02-28_033753_ID06509.00.jpeg

Πειστήριο P2-HD



CH0_2023-02-28_085836_2023-02-28_085836_ID04281.00.jpeg

Πειστήριο P3-HD



CH0_2023-02-28_093757_2023-02-28_093758_ID00023.00.jpeg



CH0_2023-02-28_133649_2023-02-28_133649_ID00140.00.jpeg



CH0_2023-02-28_165534_2023-02-28_165534_ID00127.00.jpeg



CH0_2023-02-28_191804_2023-02-28_191804_ID00280.00.jpeg

Πειστήριο P4-HD

RNE
RailNetEurope

[Handwritten signature]
FUTURE RAIL

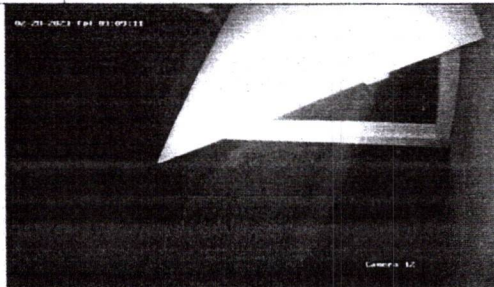
CER

Επιτροπή Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών, Καρόλου 1-3, 10437, ΑΘΗΝΑ

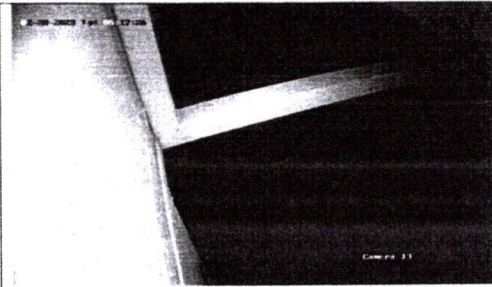


CH0_2023-02-28_084435_2023-02-28_084435_ID00795.jpeg

Πειστήριο P5-HD



CH0_2023-02-28_030911_2023-02-28_030911_ID02852.jpeg



CH0_2023-02-28_051726_2023-02-28_051726_ID01330.00.jpeg



CH0_2023-02-28_182355_2023-02-28_182355_ID03240.00.jpeg

Πειστήριο P6-HD



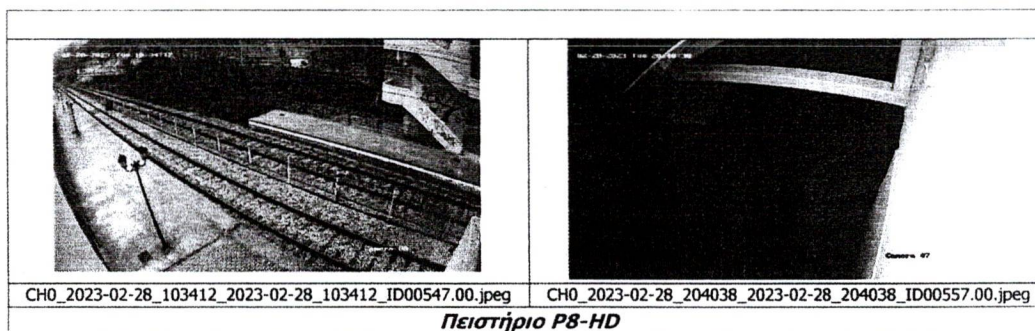
CH0_2023-02-28_164830_2023-02-28_164830_ID00367.00.jpeg



CH0_2023-02-28_191936_2023-02-28_191936_ID00402.00.jpeg

Πειστήριο P7-HD

[Handwritten signature]



2.4 ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΕΛΗΦΘΗΣΑΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΝΩΜΑΛΙΑΣ

- 2.4.1 Η αρχική μέριμνα αφορούσε την υποβοήθηση των διασωστικών ομάδων. Για το λόγο αυτό τις πρωινές ώρες της 01-3-2023 μετέβησαν στο σημείο τρία γερανοφόρα οχήματα και δύο χωματουργικά μηχανήματα για την ανέλκυση των βαγονιών και συντρίμμιων χωρίς εμπλοκή του ΟΣΕ. Από την 01-3-2023 έως και την 05-3-2023 στο σημείο επιχειρούσαν κλιμάκια της Πυροσβεστικής, του ΕΚΑΒ και εθελοντών διασωστών του Ερυθρού Σταυρού και της Πολιτικής Προστασίας για τον εντοπισμό επιζώντων, περισυλλογής και απομάκρυνσης ανθρώπινων σορών καθώς και της ΕΛ.ΑΣ και σταδιακά μετακινούνταν τα ερευνηθέντα τμήματα των αμαξοστοιχιών για την διευκόλυνση της έρευνας των σωστικών συνεργείων. Η απομάκρυνση των ανωτέρω πειστηρίων πραγματοποιήθηκε συνοδεία περιπολικών της ΕΛ.ΑΣ από τον τόπο της σύγκρουσης σε φυλασσόμενο χώρο στη περιοχή Κουλούρι Λάρισας. Με εντολή του Ανακριτή διετάχθη ο χώρος που μεταφέρθηκε το τροχαίο υλικό στο Ν.Ε.Σ. Ζάχαρης να περιφραχθεί, το οποίο και έγινε με δαπάνη της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Στον συγκεκριμένο χώρο μεταφέρθηκαν συνολικά όλα τα βαγόνια καθώς και η μηχανή του IC62, όπως και οι δύο μηχανές της 63503 με 4 βαγόνια της και το φορτίο τους (χαλύβδινα ελάσματα). Τα υπόλοιπα βαγόνια της 63503, τα οποία δεν είχαν εκτροχιαστεί, μεταφέρθηκαν με μέριμνα της Hellenic Train στον Σ.Σ. Θεσσαλονίκης. Μετά δε από σύσκεψη κλιμακίου εμπειρογνομόνων, Αστυνομίας, Πυροσβεστικής και Περιφέρειας, δόθηκε η εντολή στα συνεργεία του ΟΣΕ να μην προβούν σε καμία ενέργεια αποκατάστασης των γραμμών ανόδου και καθόδου εάν προηγουμένως δεν ολοκληρώνονταν το έργο των ως άνω αρχών και εφόσον απομακρυνόταν από τους αρμόδιους φορείς τα βαγόνια από την περιοχή, όπως και έγινε.
- 2.4.2 Μετά την ολοκλήρωση των ανωτέρω εργασιών και μετά το πέρας των ελέγχων των κλιμακίων εμπειρογνομόνων, Αστυνομίας και Πυροσβεστικής, δόθηκε στον ΟΣΕ άδεια έναρξης εργασιών αποκατάστασης των σιδηροδρομικών γρ. Ανόδου και Καθόδου στην περιοχή του συμβάντος. Οι εργασίες αποκατάστασης των σιδ. γραμμών ανατέθηκαν στην εταιρεία "ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ ΡΗΓΑΣ Α.Ε." (Σύμβαση 2313) και περιλάμβαναν αποξήλωση και

στρώση γραμμής με στρωτήρες B70 και σιδηροτροχιές UIC60, υλικά τα οποία διέθεσε ο ΟΣΕ, σε μήκος 200 μέτρων τόσο στη γραμμή Ανόδου όσο και στη γραμμή Καθόδου, από Χ.Θ. 371+450 έως Χ.Θ. 371+650. Τα αποξηλωθέντα σιδηροδρομικά υλικά μεταφέρθηκαν με πλατφόρμες στον Ν.Ε.Σ. Ζάχαρης, στον ανωτέρω φυλασσόμενο χώρο. Μετά τη στρώση των γραμμών ακολούθησαν εργασίες οριζοντιογραφικής και υψομετρικής τακτοποίησής τους με μηχανήματα και προσωπικό του ΤΛΑΡ, οι οποίες ολοκληρώθηκαν στις 06/03/23. Στις 07/03/23 οι γραμμές Ανόδου και Καθόδου Π-Π που είχαν αποκοπεί από τον Σ.Σ. Λάρισας έως τον Σ.Σ. Ν. Πόρων με το υπ' αριθμ. 2165 τηλεγράφημα του ΤΛΑΡ, δόθηκαν σε κυκλοφορία με τα υπ' αριθμ. 2169 και 2170 τηλεγραφήματα του ΤΛΑΡ.

- 2.4.3 Αμέσως μετά από την αποκατάσταση των ζημιών των σιδηροδρομικών γραμμών Ανόδου & Καθόδου από την ΔΙΣΥΓ και μετά από την έγκριση του Επικεφαλής Πολιτικής Προστασίας Λάρισας, ξεκίνησαν οι εργασίες αποκατάστασης των ζημιών, που είχε υποστεί το Σύστημα Ηλεκτροκίνησης στην περιοχή του δυστυχήματος.

Η αποκατάσταση των ζημιών της ηλεκτροκίνησης στην γραμμή Ανόδου ολοκληρώθηκε στις 08/03/2023 και ώρα 18:30. Τηλεγράφημα υπ' αριθμ. 13/08-03-2023/ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΗΚ/ΤΛΑΡ.

Η αποκατάσταση των ζημιών της ηλεκτροκίνησης στην γραμμή Καθόδου ολοκληρώθηκε στις 15/03/2023 και ώρα 16:30, λόγω της καθυστέρησης που δημιούργησε η ανάγκη κατασκευής μίας νέας θεμελίωσης και συγκεκριμένα του στύλου 371.20 στην ως άνω γραμμή. Τηλεγράφημα υπ' αριθμ. 21/15-03-2023/ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΗΚ/ΤΛΑΡ.

Οι αποκαταστάσεις του συνόλου των ζημιών που υπέστη το Σύστημα Ηλεκτροκίνησης πραγματοποιήθηκαν από το Προσωπικό του Οργανισμού. Από μικτό Συνεργείο αποτελούμενο από Προσωπικό των τριών Τμημάτων της ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΗΚ (ΥΣΗΚ/ΤΑ, ΥΣΗΚ/ΤΛΑΡ & ΥΣΗΚ/ΤΘ) και την Δραιζίνα Ηλεκτροκίνησης 820 του ΥΣΗΚ/ΤΘ. Χρησιμοποιήθηκαν υλικά και ανταλλακτικά από τα αποθεματικά των Αποθηκών των τριών Τμημάτων και της Κεντρικής Αποθήκης Υλικού του ΟΣΕ (ΚΑΥΛ).

- 2.4.4 Μεταξύ των μέτρων που έλαβε ο ΟΣΕ ήταν η αναστολή των δρομολογίων και η σταδιακή επανέναρξή τους από 22-03-2023.

2.5 ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Από τα παραπάνω στοιχεία η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, το συμβάν προήλθε από το γεγονός ότι οι δύο συρμοί βρέθηκαν να κινούνται ταυτόχρονα με αντίθετη κατεύθυνση στην γραμμή καθόδου με αποτέλεσμα τη μετωπική τους σύγκρουση, χωρίς κανένας εμπλεκόμενος να μπορέσει να αποτρέψει την είσοδο της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC 62 στην γραμμή καθόδου και την κίνησή του σε αυτή για 12 λεπτά περίπου έως τη σύγκρουσή του με την εμπορική αμαξοστοιχία T 63503.



2.6 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΕΛΗΦΘΗΣΑΝ ΥΠΟΨΗ

Στη επιτροπή μέχρι σήμερα έχουν παραδοθεί τα παρακάτω έγγραφα τόσο από τις αρμόδιες Υπηρεσίες όσο και από τον Εφέτη Ανακριτή Λάρισας, ο οποίος χειρίζεται την υπόθεση:

- Φωνητικές καταγραφές,
- Βιντεοληπτικό υλικό,
- Τηλεγράφημα αναγγελίας συμβάντος,
- Βιβλία τηλεγραφημάτων,
- Εγχειρίδια δρομολογίων,
- Εποπτικός πίνακας δρομολογίων,
- Ημερήσια προγράμματα κυκλοφορίας αμαξοστοιχιών,
- Βιβλία κινήσεως σταθμών,
- Μπλοκ Υποδειγμάτων (έντυπα 1001, 1031 κλπ),
- Ποινική Δικογραφία Εισαγγελίας Εφετών Λάρισας,
- Πόρισμα Ειδικής Πραγματογνωμοσύνης Ελευθέριου Νικολιδάκη
- Έκθεση Πραγματογνωμοσύνης Δρ. Απόστολου Βασιλάκου & Σταύρου Μπατζόπουλου.
- Πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων για το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμνη των κ.κ. Ιωάννη – Κών/νου Χαλκιά, Βασίλειου Προφυλλίδη & Χρήστου Πυργίδη.

Επιπλέον αυτών πέραν των καταθέσεων που έχουν ληφθεί από τον Εφέτη Ανακριτή που χειρίζεται την υπόθεση, ελήφθησαν ένορκες καταθέσεις από τους παρακάτω εργαζομένους του ΟΣΕ, που εμπλέκονταν με την ιδιότητά τους στο συμβάν:

- Ζαρκαδή Ελένη, σταθμάρχης Σ.Σ. Ν. Πόρων κατά την ημέρα του συμβάντος, με βάρδια 13:30 – 21:30
- Ζήντρος Γεώργιος, σταθμάρχης Σ.Σ. Παλαιοφάρσαλου κατά την ημέρα του συμβάντος, με βάρδια 14:00 – 23:00
- Κούκας Παντελής, σταθμάρχης, Ρυθμιστής Κυκλοφορίας στο Κέντρο Ρύθμισης Κυκλοφορίας στην Αθήνα, με βάρδια 22:00 – 06:30
- Μακρής Βασίλειος, κλειδούχος στον Σ.Σ. Λάρισας κατά την ημέρα του συμβάντος, με βάρδια 14:00 – 23:00
- Παυλόπουλος Κωνσταντίνος, σταθμάρχης στον Σ.Σ. Λάρισας κατά την ημέρα του συμβάντος, με βάρδια 14:00 – 23:00
- Παυλούδης Νικόλαος, ΔΠΥ Ρυθμιστής έλξης της ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΗΚ/ΤΘ, με βάρδια 23:00 έως 07:00
- Τζαφέρης Γεώργιος, σταθμάρχης στον Σ.Σ. Παλαιοφάρσαλου κατά την ημέρα του συμβάντος, με βάρδια 22:00 – 07:00
- Τσουκαντάνας Αλέξανδρος, κλειδούχος στον Σ.Σ. Λάρισας κατά την ημέρα του συμβάντος, με βάρδια 22:00 – 07:00
- Τσαπράζης Κωνσταντίνος, Φύλακας Φυλασσόμενης Ισόπεδης Διάβασης (Φ.Ι.Δ.) Αγιάς της Λάρισας, κατά την διέλευση από το σημείο της αμαξοστοιχίας IC 62 την ημέρα του συμβάντος.

Παρακάτω παρατίθενται οι εν λόγω ένορκες καταθέσεις. Επισημαίνεται ότι για λόγους προστασίας προσωπικών δεδομένων έχουν καλυφθεί προσωπικά στοιχεία των ατόμων που διενήργησαν την ανάκριση και των μαρτύρων. Τα στοιχεία αυτά αφορούν τα ονόματα γονέων, τις ηλικίες και τις ημερομηνίες γέννησης, τα στοιχεία που αφορούν τη διαμονή τους και τα στοιχεία που αφορούν τα δελτία ταυτότητάς τους.



ΕΝΟΡΚΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΜΑΡΤΥΡΑ

Στην ΛΑΡΙΣΑ σήμερα την 12 του μήνα Μαρτίου του έτους **2024** ημέρα Τρίτη και ώρα 13:15' παρουσία μου της Χατζηδημητρίου Ι. του Κων/νου Διοικητικού Υπαλλήλου που ασκεί νόμιμα, ανακριτικά καθήκοντα κατ' άρθρα 11 και 12 Μ. ΑΡΟΒ/1884 και άρθρο 24 του από 4-9-1935 Ν.Δ. «περί Διοικήσεως του Ο.Σ.Ε.» και παρουσία των :

Προϊστάμενου ΔΙΣΥΓ Χριστογιάννη Ευάγγελου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κατοίκου [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΕ.ΛΑΡ Κόνδουλα Νικολάου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου ΔΚΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΑΘ Βελαώρα Βασιλείου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κατοίκου [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου Τμήματος Κανόνων Η/Μ Συστημάτων Δανιά Γεωργίου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Επικεφαλής Τομέα ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΑ Κολοβού Γεωργίου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Εμφανίστηκε η μάρτυρας η οποία ρωτήθηκε για την ταυτότητά του και δήλωσε ότι ονομάζεται Ζαρκαδή Ελένη του [REDACTED] και της [REDACTED] γεννήθηκε [REDACTED] και κατοικεί στη [REDACTED] οδός [REDACTED] αριθμό [REDACTED] ΔΠΥ Σταθμάρχης της ΔΚΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΛΑΡ Έλληνας Χριστιανός Ορθόδοξος κάτοχος του με αριθμό [REDACTED] δελτίου ταυτότητας, που εκδόθηκε από το Α.Τ [REDACTED]

Ερώτηση: Γνωρίζεις και συγγενεύεις με τους κατηγορούμενους;

Απάντηση: Όχι

Μετά αφού έβαλε το δεξί του χέρι στο ιερό Ευαγγέλιο ορκίσθηκε κατά τα άρθρα 213 και 219 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Ερώτηση: Την ημέρα του συμβάντος σε ποιο Σταθμό εργαζόσασταν και τι βάρδια

Απάντηση: Εργαζόμουν στον Σταθμό των Νέων Πόρων με βάρδια 13.30-21.30

Ερώτηση: προ του συμβάντος υπήρχαν κυκλοφοριακές ανωμαλίες που εσείς διαπιστώσατε

Απάντηση : Ναι υπήρξε. Μεταξύ Λάρισας Νέων Πόρων ακινητοποιήθηκε η αμαξ. 2594 πλησίον του Στ. Ζάχαρης λόγω βλάβης πέδης της αμαξοστοιχίας. Αποτέλεσμα ήταν η κυκλοφορία μεταξύ

των ανωτέρων Σταθμών να διεξάγεται από μονή γραμμή καθόδου αμφίδρομα από ώρα 19.21 και μέχρι την ρυμούλκηση της αμαξ 2594 στην Λάρισα ώρα 21:25.

Ερώτηση : Από 21:25 που έγινε η ρυμούλκηση της αμαξοστοιχίας 2594, τι αμαξοστοιχίες κυκλοφόρησαν μεταξύ του Σταθμού σας και του Σ.Στ. Λάρισας

Απάντηση: Οι αμαξοστοιχίες που κυκλοφόρησαν ήταν η 63 από γραμμή καθόδου ώρα 21:48, 93506 γραμμή Ανόδου ώρα 21:40, 2597 γραμμή καθόδου ώρα 22:14 και 63503 γραμμή καθόδου ώρα 23:05.

Ερώτηση : Ανταλλάχτηκαν τα προβλεπόμενα από τον ΓΚΚ τηλεγραφήματα για την Κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών 63503 και 62 και με ποιόν τρόπο

Απάντηση: Ναι με το τηλεγράφημα Νο 252 έδωσα την αγγελία για το 63503 στον Σ.Στ. Λάρισας μου έδωσε αριθμό ανταποκρίσεις το Νο 50 και στη συνέχεια με Νο 49 ο Σ.Στ. Λάρισας μου δίνει αγγελία για την αμαξ 62 και ο αριθμός ανταποκρίσεις ο δικός μου ήταν 253. Η επικοινωνία με τον Σ.Στ. Λάρισας ήταν μέσω του συστήματος GSM-R και σταθερού τηλεφώνου.

Ερώτηση : Ποια ήταν κατά την άποψη σας τα αίτια του συμβάντος.

Απάντηση: Από την εκπαίδευση που έλαβα στον Πίνακα Τοπικού Χειρισμού κατά την άποψη μου, αιτία του συμβάντος είναι η μη σωστή διευσθέτηση της αλλαγής 118 AB στην έξοδο του Σταθμού. Επίσης πιθανολογώ ότι δεν έγινε η απαιτούμενη χάραξη η οποία θα εξασφάλιζε την ορθή διευσθέτηση των αλλαγών. Ακόμη προκύπτει ότι δεν παρακολούθησε την πορεία της αμαξοστοιχίας στον Τοπικό Πίνακα Χειρισμού. Τέλος βάση του ΓΚΚ ευθύνη φέρουν και οι Μηχανοδηγοί της αμαξ 62 διότι οφείλαν να ακινητοποιήσουν την αμαξ 62 μόλις αντιλήφθηκαν ότι μπήκαν σε τροχιά αντίθετης κατεύθυνσης. Επίσης δεν έγιναν οι προβλεπόμενες αναγγελίες αναχώρησης από πλευράς των Μηχανοδηγών.

Ερώτηση : Έχετε να προσθέσετε κάτι

Απάντηση: Όχι

Αφού διαβάστηκε σ' αυτόν και βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως φαίνεται παρακάτω.

Αυτός που εξετάστηκε


ΖΑΡΚΑΔΗ ΕΛΕΥΘΗ

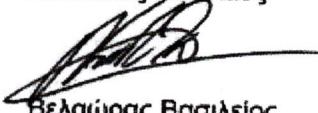
Αυτοί που έκαναν την ανάκριση

Χριστογιάννης Ευάγγελος

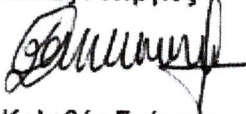

Κόνδουλας Νικολάος

Ο Μάρτυρας


ΖΑΡΚΑΔΗ ΕΛΕΥΘΗ


Βελαώρας Βασίλειος

Δανιάς Γεώργιος


Κολαβός Γεώργιος




RailNetEurope


FUTURE RAIL


CER

ΕΝΟΡΚΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΜΑΡΤΥΡΑ

Στην ΛΑΡΙΣΑ σήμερα την 12 του μήνα Μαρτίου του έτους **2024** ημέρα Τρίτη και ώρα 14:30' παρουσία μου της Χατζηδημητρίου Ι. του Κων/νου Διοικητικού Υπαλλήλου που ασκεί νόμιμα, ανακριτικά καθήκοντα κατ' άρθρα 11 και 12 Μ. ΑΡΟΒ/1884 και άρθρο 24 του από 4-9-1935 Ν.Δ. «περί Διοικήσεως του Ο.Σ.Ε.» και παρουσία των :

Προϊστάμενου ΔΙΣΥΓ Χριστογιάννη Ευάγγελου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κατοίκου [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΕ.ΛΑΡ Κόνδουλα Νικολάου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΑΘ Βελαώρα Βασιλείου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κατοίκου [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου Τμήματος Κανόνων Η/Μ Συστημάτων Δανιά Γεωργίου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Επικεφαλής Τομέα ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΑ Κολοβού Γεωργίου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Εμφανίστηκε ο μάρτυρας ο οποίος ρωτήθηκε για την ταυτότητά του και δήλωσε ότι ονομάζεται Ζηντρος Γεώργιος του [REDACTED] και της [REDACTED] γεννήθηκε [REDACTED] και κατοικεί στη [REDACTED] οδός [REDACTED] αριθμό [REDACTED] Σταθμάρχης της ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΛΑΡ Έλληνας Χριστιανός Ορθόδοξος κάτοχος του με αριθμό [REDACTED] δελτίου ταυτότητας, που εκδόθηκε από το Α.Τ [REDACTED]

Ερώτηση: Γνωρίζεις και συγγενεύεις με τους κατηγορούμενους;

Απάντηση: Όχι

Μετά αφού έβαλε το δεξί του χέρι στο Ιερό Ευαγγέλιο ορκίσθηκε κατά τα άρθρα 213 και 219 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Ερώτηση: Την ημέρα του συμβάντος που εκτελούσατε υπηρεσία

Απάντηση: Εργαζόμουν στον Σ.Σ.Τ. Παλαιοφαρσάλου με ωράριο εργασίας 14:00-23:00

Ερώτηση: Κατά την βάρδια σας υπήρξαν κυκλοφοριακές ανωμαλίες και ποιες;

Απάντηση : Υπήρχε ανωμαλία στην κυκλοφορία λόγω βλάβης στην γραμμή επαφής (πτώση καλωδίων) με αποτέλεσμα η κυκλοφορία Παλαιοφαρσάλου – Λάρισας να γίνεται από μονή

γραμμή καθόδου. Για τον λόγω αυτό πολλές διασταυρώσεις των αμαξοστοιχιών πραγματοποιήθηκαν στον Σ.Σ. Παλλ/λου.

Ερώτηση : Μετά την παραπάνω ανωμαλία που μας περιγράψατε πως διαχειριστήκατε την κυκλοφορία της αμαξ.62.

Απάντηση: Σε συνεννόηση με τον ρυθμιστή κυκλοφορίας Αθηνών και τον Σταθμάρχη κυκλοφορίας Σ.Σ. Λάρισας η διασταύρωση των αμαξοστοιχιών I.C.62 και I.C.63 πραγματοποιήθηκε στον Σ.Σ. Παλαιοφαρσάλου. Μετά την άφιξη της αμαξ. 63 και την ανταλλαγή τηλεγραφημάτων μεταξύ Σ.Σ. Παλαιοφαρσάλου ,Σ.Σ Λάρισας και των αμαξοστοιχιών η αμαξ 62 κυκλοφόρησε αντίθετα σε μονή γραμμή καθόδου έως Σ.Σ. Λάρισας.

Ερώτηση : Κατά την αναχώρηση της αμαξ. 62 από μονή γραμμή καθόδου έγινε η προβλεπόμενη από τον γενικό κανονισμό κυκλοφορίας αναγγελία από τους μηχανοδηγούς της αμαξ.62.

Απάντηση: Από όσο θυμάμαι δεν έγινε.

Ερώτηση : Πως μάθατε για το δυστύχημα και τι ενέργειες κάνατε;

Απάντηση: Μετά την λήξη της υπηρεσίας μου πέρασα από το γραφείο κινήσεως του Σ.Σ. Λάρισας όπου ενημερώθηκα από τον Σταθμάρχη κινήσεως του Σ.Σ. Λάρισας Σαμαρά Βασίλειο ότι έγινε σύγκρουση αμαξοστοιχίας 62. Διαπίστωσα στον τοπικό πίνακα χειρισμού ότι η αλλαγές Νο 118 ΑΒ βρισκόταν σε θέση ευθεία.

Κατόπιν τηλεφωνικής επικοινωνίας με τον φύλακα ισόπεδης διάβασης ο οποίος μου είπε ότι η αμαξ. 62 πέρασε από κάθοδο με κατεύθυνση προς Θεσσαλονίκη.

Ερώτηση : Από την πολύχρονη εμπειρία σας και την γνώση του Σ.Σ. Λάρισας τι πιστεύεται ότι συνετέλεσε στο συμβάν;

Απάντηση: Κατά την άποψη μου έγιναν σειρά λαθών συγκεκριμένα :

Η μη σωστή διευθέτηση των αιχμών, η έλλειψη εμπειρίας του και η μη παρακολούθηση της πορείας της αμαξοστοιχίας από τον πίνακα ελέγχου. Επίσης ευθύνη φέρει και ο μηχανοδηγός της αμαξοστοιχίας που έπρεπε να σταματήσει προ αιχμής και να ζητήσει διευκρίνηση για τον λόγω της αλλαγής γραμμής. Επίσης έπρεπε από Σ.Σ. Λάρισας – Σ.Σ. Εμπορικού (Ζάχαρης) – Σ.Σ. Ευαγγελισμού να κάνει εκφωνήσεις ότι κινείται σε μονή γραμμή καθόδου έως εν ενέργεια Σ.Σ.Ν.Πόρων.

Ερώτηση : Έχετε να προσθέσετε κάτι ακόμη;

Απάντηση: ΟΧΙ

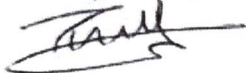
ΡΓΠΕ
RailNetEurope

FUTURE RAIL


CER

Αφού διαβάστηκε σ' αυτόν και βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως φαίνεται παρακάτω.

Αυτός που εξετάστηκε



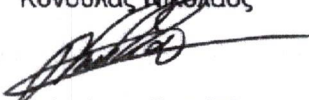
ΖΗΝΤΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

Αυτοί που έκαναν την ανάκριση

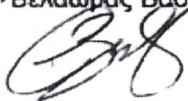
Χριστογιάννης Ευάγγελος



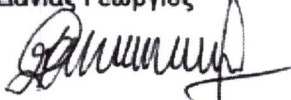
Κόνδουλας Νικολάος



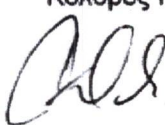
Βελαώρας Βασίλειος



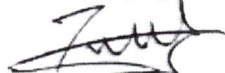
Δανιάς Γεώργιος



Κολοβός Γεώργιος



Ο Μάρτυρας



ΖΗΝΤΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ



RNE
RailNetEurope

FUTURE RAIL


CER

ΕΝΟΡΚΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΜΑΡΤΥΡΑ

Στην Αθήνα σήμερα την 14 του μήνα Μαρτίου του έτους 2024 ημέρα Πέμπτη και ώρα 13:00' παρουσία μου της Χατζηδημητρίου Ι. του Κων/νου Διοικητικού Υπαλλήλου που ασκεί νόμιμα, ανακριτικά καθήκοντα κατ' άρθρα 11 και 12 Μ. ΑΡΟΒ/1884 και άρθρο 24 του από 4-9-1935 Ν.Δ. «περί Διοικήσεως του Ο.Σ.Ε.» και παρουσία των :

Προϊσταμένου ΔΙΣΥΓ Χριστογιάννη Ευάγγελου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κατοίκου [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΕ.ΛΑΡ Κόνδουλα Νικολάου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΑΘ Βελαώρα Βασιλείου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κατοίκου [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου Τμήματος Κανόνων Η/Μ Συστημάτων Δανιά Γεωργίου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Επικεφαλής Τομέα ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΑ Κολοβού Γεωργίου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Εμφανίστηκε ο μάρτυρας ο οποίος ρωτήθηκε για την ταυτότητά του και δήλωσε ότι ονομάζεται Κούκας Παντελής του [REDACTED] και της [REDACTED] γεννήθηκε [REDACTED] και κατοικεί στη [REDACTED] οδός [REDACTED] αριθμό [REDACTED] Σταθμάρχης/ΟΣΕ της ΔΚ/ΥΣΚ Έλληνας Χριστιανός Ορθόδοξος κάτοχος του με αριθμό [REDACTED] δελτίου ταυτότητας, που εκδόθηκε από το Α.Τ [REDACTED]

Ερώτηση: Γνωρίζεις και συγγενεύεις με τους κατηγορούμενους;

Απάντηση: Όχι

Μετά αφού έβαλε το δεξί του χέρι στο Ιερό Ευαγγέλιο ορκίσθηκε κατά τα άρθρα 213 και 219 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Ερώτηση: Την ημέρα του συμβάντος που εκτελούσατε υπηρεσία

Απάντηση : Εκτελούσα υπηρεσία ως Ρυθμιστής Κυκλοφορίας στο Κέντρο Ρύθμισης Κυκλοφορίας Αθηνών με ωράριο 22:00-06:30

Ερώτηση: Κατά την βάρδια σας υπήρξαν κυκλοφοριακές ανωμαλίες στην ευρύτερη περιοχή της Λάρισας και αν Ναι ποιες

Απάντηση : Υπήρχε μονοδρόμηση μεταξύ Παλαιοφαρσάλου Λάρισας και η Κυκλοφορία γινόταν από Γραμμή Καθόδου

Ερώτηση : Εσείς πότε αντιληφθήκατε ότι υπήρχε κάποιο πρόβλημα με τις αμαξοστοιχίες 62 και 63503. Σε ποιες ενέργειες προβήκατε

Απάντηση: Περί ώρα 23:25 δέχτηκα τηλεφώνημα από το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας της Hellenic που μου είπαν ότι ο Μηχανοδηγός της αμαξ. 2598 το οποίο βρισκόταν στον Στ. Λάρισας τους ενημέρωσε ότι είχε απόρροια ηλεκτρικής τροφοδοσίας από την εναέρια Γραμμή Επαφής. Αμέσως επικοινωνήσα μέσω GSM-R με τον Σταθμάρχη Λάρισας Σαμαρά Βασίλειο ο οποίος μόλις είχε μάθει από τον Ρυθμιστή Έλξης ότι εντοπίστηκε κάποιο πρόβλημα μεταξύ υποσταθμών Λάρισας – Ραψάνης και του ζήτησα να μάθει περισσότερες πληροφορίες και να με ενημερώσει αμέσως. Στη συνέχεια επικοινωνήσα με τη Σταθμάρχη των Νέων Πόρων κα Ζαρκαδή Ελένη και της ζήτησα να μου αναφέρει που βρίσκεται η αμαξ 62 προκειμένου να διαπιστώσω εάν πιθανώς είχε προκληθεί ακινητοποίηση της αμαξ. 62 λόγω της αναφερόμενης παραπάνω ηλεκτρικής Ανωμαλίας μου απάντησε σε λίγο το περιμένω. Της ζήτησα να επικοινωνήσει μέσω ραδιοτηλεφώνου με την 62 όπως και έκανε. Η κλήση της στο ραδιοτηλέφωνο δεν έτυχε απάντησης από τους μηχανοδηγούς του 62. Στη συνέχεια κάλεσα το Κέντρο Παρακολούθησης της Hellenic και ζήτησα να επικοινωνήσουν εκείνοι μέσω κινητού τηλεφώνου με το προσωπικό της 62 αλλά και της 63503 η οποία είχε αναχωρήσει από του Ν. Πόρους με κατεύθυνση τη Λάρισα από την γραμμή καθόδου. Η Hellenic τηλεφώνησε αμέσως σε όλο το προσωπικό και των δύο αμαξοστοιχιών χωρίς να λάβει απάντηση. Την ίδια στιγμή με κάλεσε στο άλλο τηλέφωνο ο Προϊστάμενος του τμήματος ΠΣΕΑ κ. Μπορομπόκας Πέτρος και μου ανέφερε ότι τον ειδοποίησαν από το Κέντρο Επιχειρήσεων ότι τους είχε πάρει το 112 μια γυναίκα που ήταν στο 62 δηλώνοντας ότι υπάρχει πρόβλημα χωρίς να γνωρίζει περισσότερες λεπτομέρειες. Σε επόμενη κλήση που έκανα στον κ. Σαμαρά πληροφορήθηκα από τον ίδιο τον ενημέρωσε Αστυνομία και η Πυροσβεστική ότι το 62 εκτροχιάστηκε. Του ζήτησα λεπτομέρειες αλλά δεν γνώριζε τίποτα άλλο να μου πει. Ξανά επικοινωνήσα με τον κ. Σαμαρά και του ζήτησα να στείλει άμεσα κάποιον από την Υπηρεσία Γραμμής να μεταβεί στον Ευαγγελισμό για να διαπιστώσει τι συνέβη. Συμφώνησε. Άμεσα ειδοποίησα τους ανωτέρους μου αναφέροντας τα παραπάνω οι οποίοι ζήτησαν να τους ενημερώνω συνεχώς μέχρι να έρθουν στο χώρο εργασίας μου καθώς όπως φαινόταν επρόκειτο για εξαιρετικά σοβαρό συμβάν λόγω της μη ανταπόκρισης κανενός υπαλλήλου των δυο αμαξοστοιχιών. Εν τω μεταξύ ήλθε και ο κ. Μπορομπόκας στο γραφείο μου ο οποίος κάποια στιγμή ειδοποιήθηκε ενημερώνοντας και εμένα ότι μάλλον πρόκειται για σύγκρουση του 62 με το 63503. Επικοινωνήσα με τον κ Σαμαρά για να μου επιβεβαιώσει από ποια γραμμή αναχώρησε το 62 και μου δήλωσε ότι το 62 αναχώρησε από την γραμμή Ανόδου. Του ανέφερα ότι έχουμε πληροφορίες για σύγκρουση και εξεπλάγην. Στη συνέχεια επικοινωνήσα

με την Ζαρκαδή για να μου επιβεβαιώσει ότι η 63503 αναχώρησε από τους Ν. Πόρους από την γραμμή καθόδου γεγονός που μου επιβεβαίωσε. Στην επόμενη επικοινωνία με τον κ. Σαμαρά μου επιβεβαίωσε ότι πρέπει να έγινε σύγκρουση η εμπορική με την επιβατική αμαξοστοιχία. Ξαναρώτησα από ποια γραμμή έδιωξε το τρένο αν το έδιωξε από την ανόδου και είπε ότι το έδιωκε από την ανόδου. Με ενημέρωσε ότι έχει πάει η πυροσβεστική, η αστυνομία, τεχνίτες. Σε κάθε επικοινωνία μας από εκεί και πέρα ρωτούσα επίμονα αν το τρένο έφυγε από την ανόδου. Σε όλες τις ερωτήσεις η απάντηση ήταν καταφατική Ναι από την άνοδο έφυγε το τρένο. Η τελευταία συνομιλία που είχα με τον κ. Σαμαρά γύρω στις 01:00 ήταν για να επιβεβαιώσουμε τις αφίξεων και αναχωρήσεων από τον Σταθμό της Λάρισας τις οποίες είχα σημειώσει και στον Γραφικό Πίνακα.

Ερώτηση: Τι πιστεύεται ότι συνετέλεσε στο να γίνει το συμβάν

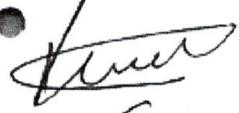
Απάντηση: Η μη τήρηση του ΓΚΚ από τον Σταθμάρχη του Σ.Στ. Λάρισας και από τους Μηχανοδηγούς της 62

Ερώτηση: Έχετε να προσθέσετε κάτι ακόμη;

Απάντηση: Όχι

Αφού διαβάστηκε σ' αυτόν και βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως φαίνεται παρακάτω.

Αυτός που εξετάστηκε


Νίκος Παναγιώτης

Αυτοί που έκαναν την ανάκριση

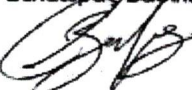
Χριστογιάννης Ευάγγελος



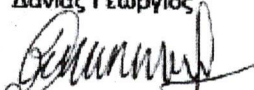
Κόνδουλας Νικόλαος



Βελαώρας Βασίλειος

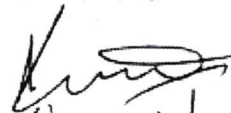


Δανιάς Γεώργιος



Κολοβός Γεώργιος

Ο Μάρτυρας


Νίκος Παναγιώτης

3


RailNetEurope


FUTURE RAIL


CER

ΕΝΟΡΚΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΜΑΡΤΥΡΑ

Στην ΛΑΡΙΣΑ σήμερα την 12 του μήνα Μαρτίου του έτους **2024** ημέρα Τρίτη και ώρα 12:10' παρουσία μου της Χατζηδημητρίου Ι. του Κων/νου Διοικητικού Υπαλλήλου που ασκεί νόμιμα, ανακριτικά καθήκοντα κατ' άρθρα 11 και 12 Μ. ΑΡΟΒ/1884 και άρθρο 24 του από 4-9-1935 Ν.Δ. «περί Διοικήσεως του Ο.Σ.Ε.» και παρουσία των :

Προϊστάμενου ΔΙΣΥΓ Χριστογιάννη Ευάγγελου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κατοίκου [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΕ.ΛΑΡ Κόνδουλα Νικολάου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΑΘ Βελαώρα Βασιλείου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κατοίκου [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου Τμήματος Κανόνων Η/Μ Συστημάτων Δανιά Γεωργίου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Επικεφαλής Τομέα ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΑ Κολοβού Γεωργίου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Εμφανίστηκε ο μάρτυρας ο οποίος ρωτήθηκε για την ταυτότητά του και δήλωσε ότι ονομάζεται Μακρής Βασίλειος του [REDACTED] και της [REDACTED] γεννήθηκε [REDACTED] και κατοικεί στη [REDACTED] οδός [REDACTED] αριθμό [REDACTED] Κλειδούχος της ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΛΑΡ Έλληνας Χριστιανός Ορθόδοξος κάτοχος του με αριθμό [REDACTED] δελτίου ταυτότητας, που εκδόθηκε από το Α.Τ. [REDACTED]

Ερώτηση: Γνωρίζεις και συγγενεύεις με τους κατηγορούμενους;

Απάντηση: Όχι

Μετά αφού έβαλε το δεξί του χέρι στο Ιερό Ευαγγέλιο ορκίσθηκε κατά τα άρθρα 213 και 219 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Ερώτηση: Την ημέρα του συμβάντος τι υπηρεσία εκτελούσατε

Απάντηση: Εργαζόμουν στον Σ.Σ.Τ. Λάρισας ως Κλειδούχος με ωράριο εργασίας 14:00-23:00

Ερώτηση: Κατά την βάρδια σας υπήρξαν κυκλοφοριακές ανωμαλίες

Απάντηση : Ναι υπήρχαν. Στις 17.30 ενημερώθηκα από τον Σταθμάρχη απογευματινής βάρδιας ότι λόγω τεχνικού προβλήματος υπήρχε διακοπή τάσεως γραμμής Ανόδου από Παλαιοφάρσαλο

μέχρι Λάρισα και έπρεπε να μεταβώ στην είσοδο του Σταθμού Λάρισας για να χειρίζομαι την διαγώνιο 101 ΑΒ που ήταν η μόνη αλλαγή στον Σταθμό που δεν χειρίζεται ηλεκτρικά από τον Τοπικό Πίνακα Χειρισμού λόγω Τεχνικού προβλήματος. Για όλα τα ανωτέρω ενημέρωσα πλήρως τον κλειδούχο την Νυχτερινής Βάρδιας Τσουκαντάνα Αλέξανδρο ο οποίος προσήλθε 22.00 ως όφειλε και συνέχισε την εργασία του, εγώ παρέμεινα στον Σταθμό μέχρι την λήξη της βάρδιας μου.

Ερώτηση : Έχετε να προσθέσετε κάτι

Απάντηση: Όχι

Αφού διαβάστηκε σ' αυτόν και βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως φαίνεται παρακάτω.

Αυτός που εξετάστηκε

Αυτοί που έκαναν την ανάκριση

Ο Μάρτυρας

Μακρυσ Βασίλειος

Χριστογιάννης Ευάγγελος

Μακρυσ Βασίλειος

Κόνδουλας Νικόλαος

Βελαώρας Βασίλειος

Δανιάς Γεώργιος

Κολοβός Γεώργιος

ΡΓΕ
RailNetEurope

FUTURE RAIL

CER

ΕΝΟΡΚΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΜΑΡΤΥΡΑ

Στην ΛΑΡΙΣΑ σήμερα την 12 του μήνα Μαρτίου του έτους **2024** ημέρα Τρίτη και ώρα 16:40' παρουσία μου της Χατζηδημητρίου Ι. του Κων/νου Διοικητικού Υπαλλήλου που ασκεί νόμιμα, ανακριτικά καθήκοντα κατ' άρθρα 11 και 12 Μ. ΑΡΟΒ/1884 και άρθρο 24 του από 4-9-1935 Ν.Δ. «περί Διοικήσεως του Ο.Σ.Ε.» και παρουσία των :

Προϊστάμενου ΔΙΣΥΓ Χριστογιάννη Ευάγγελου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κατοίκου [REDACTED] οδός [REDACTED]

● Προϊσταμένου ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΕ.ΛΑΡ Κόνδυλα Νικολάου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΑΘ Βελαώρα Βασιλείου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κατοίκου [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου Τμήματος Κανόνων Η/Μ Συστημάτων Δανιά Γεωργίου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Επικεφαλής Τομέα ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΑ Κολοβού Γεωργίου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Εμφανίστηκε ο μάρτυρας ο οποίος ρωτήθηκε για την ταυτότητά του και δήλωσε ότι ονομάζεται Παυλόπουλος Κων/νο του [REDACTED] και της [REDACTED] γεννήθηκε [REDACTED] και κατοικεί στη [REDACTED] οδός [REDACTED] αριθμό [REDACTED] Σταθμάρχης/ΟΣΕ της ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΛΑΡ Έλληνας Χριστιανός Ορθόδοξος κάτοχος του με αριθμό [REDACTED] δελτίου ταυτότητας, που εκδόθηκε από το Α.Τ. [REDACTED]

Ερώτηση: Γνωρίζεις και συγγενεύεις με τους κατηγορούμενους;

Απάντηση: Όχι

Μετά αφού έβαλε το δεξί του χέρι στο Ιερό Ευαγγέλιο ορκίσθηκε κατά τα άρθρα 213 και 219 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Ερώτηση: Την ημέρα του συμβάντος που εκτελούσατε υπηρεσία

Απάντηση : Εκτελούσα υπηρεσία ως Σταθμάρχης στον Σ.Στ. Λάρισας με ωράριο 14:00-23:00

Ερώτηση: Κατά την βάρδια σας υπήρξαν κυκλοφοριακές ανωμαλίες και ποιες

Απάντηση : Υπήρχε ανωμαλία στην κυκλοφορία λόγω βλάβης στην γραμμή επαφής στο Σταθμό του Παλαιοφαρσάλου (πτώση καλωδίων) με αποτέλεσμα η κυκλοφορία Παλαιοφαρσάλου -

Λάρισας να διεξάγεται από μονή γραμμή καθόδου. Αποτέλεσμα αυτού ήταν η αύξηση της κυκλοφορίας και η συμφόρηση των γραμμών στον Σ.Στ. Λάρισας τα οποία κατά τη βάρδια μου διαχειρίστηκα άρτια και παρέδωσα στην νυχτερινή βάρδια τον Σταθμό σε κατάσταση κανονικότητας.

Ερώτηση : Πως έγινε η μεταβίβαση υπηρεσίας στον επόμενο Σταθμάρχη

Απάντηση: Ως όφειλα παρέδωσα στο Ημερολόγιο Κινήσεως χωρίς καμία αναγραφή συμβάντος ανέγραψα την ώρα παράδοσης υπέγραψα καθώς το ίδιο έκανε και ο παραλαβών. Ομοίως του παρέδωσα το Βιβλίο Κυκλοφορίας και εν τέλει παρέδωσα τον Σταθμό χωρίς εκκρεμότητες. Περί ώρα 23:15 μου τηλεφώνησε ο κ. Σαμαράς και με ενημέρωσε ότι οι Μηχανοδηγοί του 2597 θα του έκαναν αναφορά διότι βρήκαν την αιχμή 116 ανάποδα του απάντησα να ηρεμήσει και να συνεχίσει συγκεντρωμένος την δουλειά του και την επομένη να προσέλθει στο Γραφείο της Επιθεωρήσεως για περαιτέρω εξηγήσεις. Στις 23:58 ενημερώθηκα από τον Προϊστάμενο μου κο Νικολάου ότι κάτι σοβαρό συνέβη στις αμαξοστοιχίες 63503 και 62 και έπρεπε να μεταβώ άμεσα στον Σταθμό αυτό έπραξα αμέσως. Ερχόμενος συνάντησα τον Σταθμάρχη Ζήντρο Γεώργιο και τον Σαμαρά Βασίλειο να κάθεται στο παγκάκι που βρίσκεται έξω από το Γραφείο Κινήσεως και προσπαθήσαμε να μάθουμε τι έχει συμβεί ο οποίος μας απαντούσε με ασάφειες.

Ερώτηση: Από την πολύχρονη εμπειρία σας και την γνώση του Σ.Σ. Λάρισας τι πιστεύεται ότι συνετέλεσε στο συμβάν

Απάντηση: Από την πλευρά του Σταθμάρχη η μη τήρηση του ΓΚΚ και η έλλειψη προσοχής στον Τοπικό Πίνακα Χειρισμού του Σταθμού. Από την πλευρά των Μηχανοδηγών η μη τήρηση του ΓΚΚ καθώς και το ότι δεν έγιναν οι προβλεπόμενες από τον Κανονισμό αναγγελίες αναχώρησης από τον Σταθμό. Ο Μηχανοδηγός από την στιγμή που κινούταν σε λάθος πορεία όφειλε να ακινητοποιήσει την αμαξοστοιχία και άμεσα να επικοινωνήσει με τον Σταθμό .

Ερώτηση: Έχετε να προσθέσετε κάτι ακόμη;

Απάντηση:. Όχι

Αφού διαβάστηκε σ' αυτόν και βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως φαίνεται παρακάτω.

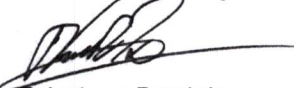
Αυτός που εξετάστηκε


ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ

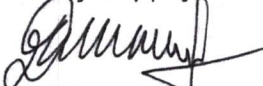
Αυτοί που έκαναν την ανάκριση

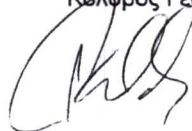
Χριστογιάννης Ευάγγελος


Κόνδουλας Νικόλαος

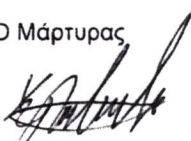

Βελαώρας Βασίλειος

Δανιός Γεώργιος


Καλαβός Γεώργιος



Ο Μάρτυρας


ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ

4  ³  


RailNetEurope

FUTURE  RAIL


CER

Επιτροπή Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών, Καρόλου 1-3, 10437, ΑΘΗΝΑ

ΕΝΟΡΚΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΜΑΡΤΥΡΑ

Στην ΛΑΡΙΣΑ σήμερα την 12 του μήνα Μαρτίου του έτους **2024** ημέρα Τρίτη και ώρα 11:00' παρουσία μου της Χατζηδημητρίου Ι. του Κων/νου Διοικητικού Υπαλλήλου που ασκεί νόμιμα, ανακριτικά καθήκοντα κατ' άρθρα 11 και 12 Μ. ΑΡΟΒ/1884 και άρθρο 24 του από 4-9-1935 Ν.Δ. «περί Διοικήσεως του Ο.Σ.Ε.» και παρουσία των :

Προϊστάμενου ΔΙΣΥΓ Χριστογιάννη Ευάγγελου του [redacted] ετών [redacted] κατοίκου [redacted] οδός [redacted]

Προϊσταμένου ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΕ.ΛΑΡ Κόνδουλα Νικολάου του [redacted] ετών [redacted] κάτοικος [redacted] οδός [redacted]

Προϊσταμένου ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΑΘ Βελαώρα Βασιλείου του [redacted] ετών [redacted] κατοίκου [redacted] οδός [redacted]

Προϊσταμένου Τμήματος Κανόνων Η/Μ Συστημάτων Δανιά Γεωργίου του [redacted] ετών [redacted] κάτοικος [redacted] οδός [redacted]

Επικεφαλής Τομέα ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΑ Κολοβού Γεωργίου του [redacted] ετών [redacted] κάτοικος [redacted] οδός [redacted]

Εμφανίστηκε ο μάρτυρας ο οποίος ρωτήθηκε για την ταυτότητά του και δήλωσε ότι ονομάζεται Παυλούδης Νικόλαος του [redacted] και της [redacted] γεννήθηκε [redacted] και κατοικεί στη [redacted] οδός [redacted] αριθμό [redacted] ΔΠΥ ΡΕ της ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΗΚ/ΤΘ-ΡΕ Έλληνας Χριστιανός Ορθόδοξος κάτοχος του με αριθμό [redacted] δελτίου ταυτότητας, που εκδόθηκε από το Α.Τ. [redacted]

Ερώτηση: Γνωρίζεις και συγγενεύεις με τους κατηγορούμενους;

Απάντηση: Όχι

Μετά αφού έβαλε το δεξί του χέρι στο Ιερό Ευαγγέλιο ορκίσθηκε κατά τα άρθρα 213 και 219 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Ερώτηση: Εσείς από τη θέση σας τι διαπιστώσατε κατά το χρόνο που συνέβη το συμβάν

Απάντηση: Στις 23.18 άνοιξε ο αυτόματος διακόπτης ισχύος του υποσταθμού Λάρισας ο οποίος τροφοδοτεί την εναέρια γραμμή επαφής και των 2 γραμμών κυκλοφορίας μεταξύ των υποσταθμών Λάρισας – Ραψάνης.

Ερώτηση: Μόλις διαπιστώσατε το άνοιγμα του παραπάνω διακόπτη τι ενέργειες κάνατε

Απάντηση : επικοινωνήσα με τους Σταθμούς Λάρισας Παλαιοφάρσαλο και Νέους Πόρους προκειμένου να ενημερωθώ αν είχαν υπόψιν τους κάτι για το βραχυκύκλωμα η απάντηση ήταν ότι δεν γνώριζαν κάτι. Εν συνεχεία προσπάθησα να επικοινωνήσω με τον Μηχανοδηγό του 62 που βάση δρομολογίου θα ήταν κοντά στα Τέμπη αλλά δεν ήταν εφικτή η επικοινωνία μαζί του. Εν συνεχεία σε σύντομο χρονικό διάστημα επικοινωνήσε μαζί μου ο Σταθμάρχης του Σ.Στ. Λάρισας και με ενημέρωσε ότι έγινε εκτροχιασμός στη γραμμή Ανόδου.

Ερώτηση : Από τη θέση σας θα μπορούσατε να αντιληφθείτε ότι 2 τρένα κινούνται αντίθετα στην ίδια γραμμή

Απάντηση: Όχι

Ερώτηση: Έχετε να προσθέσετε κάτι

Απάντηση: Ναι . Από την ώρα του βραχυκυκλώματος η γραμμή δεν είχε ξανατεθεί υπό τάση

Αφού διαβάστηκε σ' αυτόν και βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως φαίνεται παρακάτω.

Αυτός που εξετάστηκε

Παυλίδης Νικόλαος

Αυτοί που έκαναν την ανάκριση

Χριστογιάννης Ευάγγελος

Κόνδουλας Νικόλαος

Βελαώρας Βασίλειος

Δανιάς Γεώργιος

Κολοβός Γεώργιος

Ο Μάρτυρας

Παυλίδης Νικόλαος

ΕΝΟΡΚΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΜΑΡΤΥΡΑ

Στην ΛΑΡΙΣΑ σήμερα την 13 του μήνα Μαρτίου του έτους **2024** ημέρα Τετάρτη και ώρα 12:00' παρουσία μου της Χατζηδημητρίου Ι. του Κων/νου Διοικητικού Υπαλλήλου που ασκεί νόμιμα, ανακριτικά καθήκοντα κατ' άρθρα 11 και 12 Μ. ΑΡΟΒ/1884 και άρθρο 24 του από 4-9-1935 Ν.Δ. «περί Διοικήσεως του Ο.Σ.Ε.» και παρουσία των :

Προϊσταμένου ΔΙΣΥΓ Χριστογιάννη Ευάγγελου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κατοίκου [REDACTED] οδός [REDACTED]

● Προϊσταμένου ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΕ.ΛΑΡ Κόνδυλα Νικολάου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΑΘ Βελαώρα Βασιλείου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κατοίκου [REDACTED] οδός [REDACTED]

Προϊσταμένου Τμήματος Κανόνων Η/Μ Συστημάτων Δανιά Γεωργίου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Επικεφαλής Τομέα ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΑ Κολοβού Γεωργίου του [REDACTED] ετών [REDACTED] κάτοικος [REDACTED] οδός [REDACTED]

Εμφανίστηκε ο μάρτυρας ο οποίος ρωτήθηκε για την ταυτότητά του και δήλωσε ότι ονομάζεται Τζαφέρης Γεώργιος του [REDACTED] και της [REDACTED] γεννήθηκε [REDACTED] και κατοικεί στη [REDACTED] οδός [REDACTED] αριθμό [REDACTED] ΔΠΥ Σταθμάρχης της ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΛΑΡ Έλληνας Χριστιανός Ορθόδοξος κάτοχος του με αριθμό [REDACTED] δελτίου ταυτότητας, που εκδόθηκε από το Α.Τ. [REDACTED]

Ερώτηση: Γνωρίζεις και συγγενεύεις με τους κατηγορούμενους;

Απάντηση: Όχι

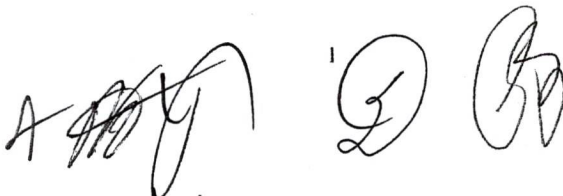
Μετά αφού έβαλε το δεξί του χέρι στο Ιερό Ευαγγέλιο ορκίσθηκε κατά τα άρθρα 213 και 219 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Ερώτηση: Την ημέρα του συμβάντος σε ποιο Σταθμό εργαζόσασταν και τι βάρδια

Απάντηση: Εργαζόμουν στον Σταθμό του Παλαιοφαρσάλου με βάρδια 22.00-07.00

Ερώτηση: Κατά την ανάληψη υπηρεσίας σας πως διεξαγόταν η Κυκλοφορία

Απάντηση : Η Κυκλοφορία μεταξύ Παλαιοφαρσάλου Λάρισας διεξαγόταν από μονή γραμμή Καθόδου.



Ερώτηση : Ποια ήταν κατά την άποψη σας τα αίτια του συμβάντος.

Απάντηση: Από την εκπαίδευση που έλαβα στον Πίνακα Τοπικού Χειρισμού κατά την άποψη μου, αίτια του συμβάντος είναι η μη σωστή διευθέτηση της αλλαγής 118 ΑΒ στην έξοδο του Σταθμού. Δεν είχε γίνει η απαιτούμενη χάραξη η οποία θα εξασφάλιζε την ορθή διευθέτηση των αλλαγών έτσι ώστε η αμαξ 62 να αναχωρήσει από την γραμμή ανόδου. Ακόμη προκύπτει ότι δεν παρακολούθησε την πορεία της αμαξοστοιχίας στον Τοπικό Πίνακα Χειρισμού. Τέλος βάση του ΓΚΚ ευθύνη φέρουν και οι Μηχανοδηγοί της αμαξ 62 διότι οφείλαν να ακινητοποιήσουν την αμαξ 62 μόλις αντιλήφθηκαν ότι μπήκαν σε τροχιά αντίθετης κατεύθυνσης . Επίσης δεν έγιναν οι προβλεπόμενες αναγγελίες αναχώρησης από πλευράς των Μηχανοδηγών.

Ερώτηση : Έχετε να προσθέσετε κάτι

Απάντηση: Όχι

Αφού διαβάστηκε σ' αυτόν και βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως φαίνεται παρακάτω.

Αυτός που εξετάστηκε

Τζαφέρου Γεώργιος

Αυτοί που έκαναν την ανάκριση

Χριστογιάννης Ευάγγελος

Κόνδυλας Νικολάος

Βελαώρας Βασιλείος

Δανιάς Γεώργιος

Κολοβός Γεώργιος

Ο Μάρτυρας

Τζαφέρου Γεώργιος

ΕΝΟΡΚΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΜΑΡΤΥΡΑ

Στην ΛΑΡΙΣΑ σήμερα την 14 του μήνα Μαρτίου του έτους **2024** ημέρα Πέμπτη και ώρα 11:30' παρουσία μου της Χατζηδημητρίου Ι. του Κων/νου Διοικητικού Υπαλλήλου που ασκεί νόμιμα, ανακριτικά καθήκοντα κατ' άρθρα 11 και 12 Μ. ΑΡΟΒ/1884 και άρθρο 24 του από 4-9-1935 Ν.Δ. «περί Διοικήσεως του Ο.Σ.Ε.» και παρουσία των :

Προϊστάμενου ΔΙΣΥΓ Χριστογιάννη Ευάγγελου του [redacted] ετών [redacted] κατοίκου [redacted] οδός [redacted]

Προϊσταμένου ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΕ.ΛΑΡ Κόνδουλα Νικολάου του [redacted] ετών [redacted] κάτοικος [redacted] οδός [redacted]

Προϊσταμένου ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΑΘ Βελαώρα Βασιλείου του [redacted] ετών [redacted] κατοίκου [redacted] οδός [redacted]

Προϊσταμένου Τμήματος Κανόνων Η/Μ Συστημάτων Δανιά Γεωργίου του [redacted] ετών [redacted] κάτοικος [redacted] οδός [redacted]

Επικεφαλής Τομέα ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΑ Κολοβού Γεωργίου του [redacted] ετών [redacted] κάτοικος [redacted] οδός [redacted]

Εμφανίστηκε ο μάρτυρας ο οποίος ρωτήθηκε για την ταυτότητά του και δήλωσε ότι ονομάζεται Τσουκαντάνας Αλέξανδρος του [redacted] και της [redacted] γεννήθηκε [redacted] και κατοικεί στη [redacted] ΔΠΥ Κλειδούχος της ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΛΑΡ Έλληνας Χριστιανός Ορθόδοξος κάτοχος του με αριθμό [redacted] δελτίου ταυτότητας, που εκδόθηκε από το Α.Τ [redacted]

Ερώτηση: Γνωρίζεις και συγγενεύεις με τους κατηγορούμενους;

Απάντηση: Όχι

Μετά αφού έβαλε το δεξί του χέρι στο Ιερό Ευαγγέλιο ορκίσθηκε κατά τα άρθρα 213 και 219 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Ερώτηση: Την ημέρα του συμβάντος τι υπηρεσία εκτελούσατε

Απάντηση: Εργαζόμουν στον Σ.Στ. Λάρισας ως Κλειδούχος με ωράριο εργασίας 22:00-07:00

Ερώτηση: Κατά την βάρδια σας υπήρξαν κυκλοφοριακές ανωμαλίες

Απάντηση : Ναι υπήρχαν. Στις 22:00 που προσήλθα στην εργασία μου ενημερώθηκα από τον Κλειδούχο της απογευματινής βάρδιας ότι υπήρχε πρόβλημα στην Γραμμή Ανόδου μεταξύ



Παλαιοφαρσάλου Λάρισας και η Κυκλοφορία διεξάγονταν από Μονή Γραμμή Καθόδου, για το λόγο αυτό έπρεπε να μεταβώ στην είσοδο του Σταθμού Λάρισας για να χειρίζομαι την διαγώνιο 101 AB που ήταν η μόνη αλλαγή στον Σταθμό που δεν χειρίζεται ηλεκτρικά από τον Τοπικό Πίνακα Χειρισμού λόγω Τεχνικού προβλήματος.

Ερώτηση : Μετά την ανάληψη της Υπηρεσίας σου ποιες αμαξοστοιχίες διαχειρίστηκες

Απάντηση: Έλαβα εντολή από τον Σταθμάρχη Κυκλοφορίας κ. Σαμαρά Βασίλειο να μεταβώ στην Αιχμή 101 AB και να διευθετήσω την αλλαγή ώστε η αμαξ. 62 που ερχόταν από τον Στ. Παλαιοφαρσάλου από μονή Γραμμή Καθόδου να εισέλθει στην Γραμμή Ανόδου του Στ. Λάρισας . Η αμαξ 62 εισήλθε στον Στ. Λάρισας στην Γραμμή Ανόδου στις 23:00. Στη συνέχεια επικοινωνήσα με μέσω ραδιοτηλεφώνου με τον Σταθμάρχη Σαμαρά Βασίλειο ο οποίος μου ζήτησε να παραμείνω στην Αιχμή 101AB μέχρι την είσοδο του τοπικού τρένου της Καλαμπάκας 1564 στον Στ. Λάρισας. Γύρω στις 23:30 εισήλθε το 1564 στον Στ. Λάρισας και κατόπιν συνεννόησης μέσω του Ραδιοτηλεφώνου με τον Σταθμάρχη επανέφερα το κλειδί 101AB στη ευθεία και στην θέση αυτή εξασφάλισα (κλείδωσα) την Αιχμή. Στη συνέχεια διευθέτησα τις Αιχμές ώστε να μπει η αμαξοστοιχία της Καλαμπάκας στο Μηχανοστάσιο. Κατόπιν δέχτηκα ένα τηλεφώνημα στο προσωπικό μου Τηλέφωνο από τον Προϊστάμενο της Επιθεώρησης κ. Νικολάου ο οποίος με ρώτησε αν γνωρίζω τι έχει συμβεί του απάντησα ότι δεν γνωρίζω κάτι διότι είμαι εκτός Σταθμού. Όταν γύρισα στον Σταθμό περί ώρα 23:45 υπήρχε αναστάτωση και εκεί έμαθα ότι είχε γίνει κάποια σύγκρουση στην περιοχή του Ευαγγελισμού.

Ερώτηση : Έχετε να προσθέσετε κάτι

Απάντηση: Θα ήθελα να προσθέσω ότι, η εκτίμηση μου για τον Σταθμάρχη Σαμαρά Βασίλειο όσον αφορά την εργασία του ήταν ότι γνώριζε την δουλειά και θέλω να επισημάνω ότι η βραδινή βάρδια δεν έχει φόρτο εργασίας.



Αφού διαβάστηκε σ' αυτόν και βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως φαίνεται παρακάτω.

Αυτός που εξετάστηκε



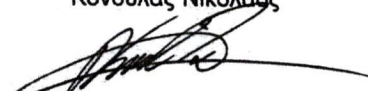
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ
ΤΣΟΥΚΑΝΘΑΝΑΣ

Αυτοί που έκαναν την ανάκριση

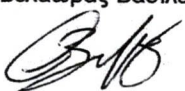
Χριστογιάννης Ευάγγελος



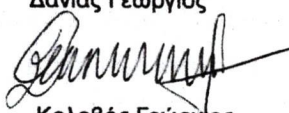
Κόνδυλας Νικόλαος



Βελαώρας Βασίλειος



Δανιάς Γεώργιος



Κολοβός Γεώργιος

Ο Μάρτυρας



ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ
ΤΣΟΥΚΑΝΘΑΝΑΣ



RNE
RailNetEurope

FUTURE RAIL


CER

Επιτροπή Διερεύνησης Δυστυχήματος Τεμπών, Καρόλου 1-3, 10437, ΑΘΗΝΑ

ΕΝΟΡΚΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΜΑΡΤΥΡΑ

Στην ΑΘΗΝΑ σήμερα την 20 του μήνα Ιουνίου του έτους **2024** ημέρα Πέμπτη και ώρα 13:00' παρουσία μου της Χατζηδημητρίου Ι. του Κων/νου Διοικητικού Υπαλλήλου που ασκεί νόμιμα, ανακριτικά καθήκοντα κατ' άρθρα 11 και 12 Μ. ΑΡΟΒ/1884 και άρθρο 24 του από 4-9-1935 Ν.Δ. «περί Διοικήσεως του Ο.Σ.Ε.» και παρουσία των :

Προϊστάμενου ΔΙΣΥΓ Χριστογιάννη Ευάγγελου του [redacted] ετών [redacted] κάτοικος [redacted] οδός [redacted]

Προϊσταμένου ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΗΚ & ΥΣΣΤΗΕ/ΤΛΑΡ Κόνδουλα Νικολάου του [redacted] ετών [redacted] κάτοικος [redacted] οδός [redacted]

Προϊσταμένου ΔΚ/ΥΥΚΚΝΕ/ΤΕ.ΑΘ Βελαώρα Βασιλείου του [redacted] ετών [redacted] κατοίκου [redacted] οδός [redacted]

Προϊσταμένου Τμήματος Κανόνων Η/Μ Συστημάτων Δανιά Γεωργίου του [redacted] ετών [redacted] κάτοικος [redacted] οδός [redacted]

Επικεφαλής Τομέα ΔΙΣΗΣΗΚ/ΥΣΣΤΗΕ/ΤΑ Κολοβού Γεωργίου του [redacted] ετών [redacted] κάτοικος [redacted] οδός [redacted]

Εμφανίστηκε ο μάρτυρας ο οποίος ρωτήθηκε για την ταυτότητά του και δήλωσε ότι ονομάζεται Τσαπράζης Κων/νος του [redacted] και της [redacted] γεννήθηκε [redacted] και κατοικεί στη [redacted] οδός [redacted] αριθμό [redacted] πρώην υπάλληλος της εταιρίας MEGA SPRINT GUARD φύλακας ΙΔ Αγίας Έλλης Χριστιανός Ορθόδοξος κάτοχος του με αριθμό [redacted] δελτίου ταυτότητας, που εκδόθηκε από το [redacted]

Ερώτηση: Γνωρίζεις και συγγενεύεις με τους κατηγορούμενους;

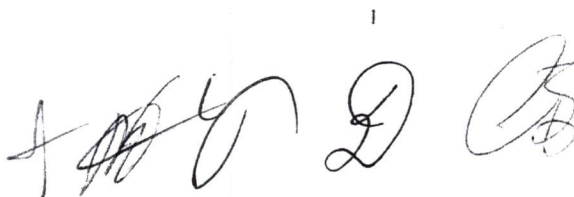
Απάντηση: Όχι

Μετά αφού έβαλε το δεξί του χέρι στο Ιερό Ευαγγέλιο ορκίσθηκε κατά τα άρθρα 213 και 219 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας.

Ερώτηση: Την ημέρα του συμβάντος που εκτελούσατε υπηρεσία;

Απάντηση : Εκτελούσα υπηρεσία ως Φύλακας της ισόπεδης διάβασης στην Αγίας Νυχτερινή Βάρδια.

Ερώτηση: Σύμφωνα με τη κανονική Κυκλοφορία από ποια γραμμή αναμένετε να διέλθει από την διάβαση της Αγίας η αμαξ IC 62;

1


Απάντηση : Το ανέμενα από την Γραμμή Ανόδου, όμως το είδα να διέρχεται από Γραμμή Καθόδου.

Ερώτηση : Από τη στιγμή που το τρένο ήταν ορατό σε εσάς αντιληφθήκατε αν έκανε κάποια έστω και ολιγόλεπτη στάθμευση;

Απάντηση: Όχι δεν υπήρξε καμία απολύτως στάση ή στάθμευση

Ερώτηση: Ακούσατε κάποια συνομιλία μέσω Ρ/Τ του Μηχανοδηγού της αμαξ. IC62 με τον Σταθμάρχη του Σ.Σ. Λάρισας;

Απάντηση: Όχι δεν άκουσα κάτι

Ερώτηση: Επικοινωνήσε κάποιος Σταθμάρχης μαζί σας για να σας ρωτήσει για την Γραμμή διελεύσεως της αμαξοστοιχίας;

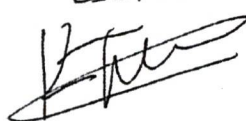
Απάντηση: Ναι επικοινωνήσε μέσω ΡΤ, στην αρχή, ο Σταθμάρχης κος Ζήνδρος Γεώργιος και κατόπιν μέσω τηλεφώνου με σκοπό να μάθει από ποια γραμμή πέρασε το τρένο IC 62. Η απάντησή μου ήταν ότι το τρένο ακολούθησε πορεία για την Θεσσαλονίκη μέσω της Γραμμής Καθόδου

Ερώτηση: Έχετε να προσθέσετε κάτι ακόμη;

Απάντηση: Θέλω να προσθέσω ότι, ενημέρωσα τον Σταθμάρχη του Σ.Σ. Λάρισας ότι μετά τη διέλευση της αμαξοστοιχίας IC 62 από την ΑΣΙΔ Καραγάτση διαπίστωσα ότι δεν απενεργοποιήθηκαν οι μπάρες διότι η αμαξοστοιχία διήλθε από αντίθετη κατεύθυνση (Κάθοδο). Αντελήφθην αρκετά αργότερα ότι πέρασαν ασθενοφόρα και περιπολικά από την Εθνική Οδό και υπέθεσα ότι κάτι κακό συνέβη.

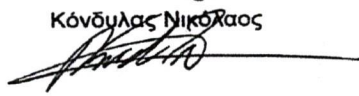
Αφού διαβάστηκε σ' αυτόν και βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως φαίνεται παρακάτω.

Αυτός που εξετάστηκε

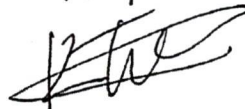
ΤΣΑΠΡΑΖΗΣ
ΚΩΝ/ΝΟΣ


Αυτοί που έκαναν την ανάκριση

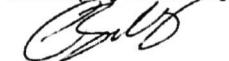
Χριστογιάννης Ευάγγελος


Κόνδυλος Νικόλαος


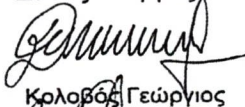
Ο Μάρτυρας

ΤΣΑΠΡΑΖΗΣ
ΚΩΝ/ΝΟΣ


Βελαώρας Βασιλείος



Δανιάς Γεώργιος


Κολοβός Γεώργιος

2


RailNetEurope

FUTURE RAIL


CER

Τέλος σημειώνεται ότι η Επιτροπή στα πλαίσια του πορίσματος αιτήθηκε την διαβίβαση στοιχείων από την Hellenic Train και την ΓΑΙΑΟΣΕ και συγκεκριμένα :

- Με την υπ' αρ. 9045840/17.06.24 ζητήθηκε από την Hellenic Train η αποτύπωση όλης της πορείας της επιβατικής αμαξοστοιχίας IC 62 και της εμπορικής αμαξοστοιχίας 63503 την 28.02.23 μέσω του συστήματος GPS.
- Με την υπ' αρ. 9038373/21.05.24 ζητήθηκε από την ΓΑΙΑΟΣΕ το εκτιμώμενο κόστος του κατεστραμμένου τροχαίου υλικού.
- Με την υπ' αρ. 9038372/21.05.24 ζητήθηκε από την Hellenic Train (α) έκθεση στην οποία να αναφέρεται ο τρόπος απόσυρσης των βαγονιών των αμαξοστοιχιών από τον τόπο του συμβάντος και το εκτιμώμενο κόστος αυτής., (β) τα πλήρη στοιχεία των θανόντων μηχανοδηγών και του προσωπικού της που επέβαινε στις αμαξοστοιχίες.

Για όλα τα ανωτέρω στοιχεία απεστάλησαν και υπενθυμιστικές ηλεκτρονικές επιστολές στις 25.06.24 και 24.07.24. Η ΓΑΙΑΟΣΕ ανταποκρίθηκε με το υπ' αρ. 86436/26.07.24 έγγραφό της. Η Hellenic Train, με το υπ' αριθμόν 419.24.Γ3/24.07.24 έγγραφο της, απάντησε μερικώς στο υπ' αρ. 9038372/21.05.24. έγγραφο, καλύπτοντας μόνο το (α) σημείο που αφορούσε τον τρόπο απόσυρσης των βαγονιών των αμαξοστοιχιών από τον τόπο του συμβάντος. Σχετικά με το κόστος χρήσης των ιδιωτικών γερανών στο έγγραφο δηλώνεται ότι αυτό δεν είναι γνωστό στην Hellenic Train καθώς δεν καλύφθηκε από την ίδια. Με το υπ' αριθμόν 5780/24/Γ1/24.07.24 έγγραφο της, η Hellenic Train απάντησε στο υπ' αριθμόν 9045840/17.6.24 έγγραφο της Επιτροπής, παρέχοντας γραφικές απεικονίσεις (ταχύτητας - ώρας) για τις μηχανές της επιβατικής και της εμπορικής αμαξοστοιχίας (120.023 και 120.022 – 120.012 αντίστοιχα) και αναφορές κατάστασης οχημάτων των μηχανών της εμπορικής αμαξοστοιχίας (022 και 012).

3. ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ:

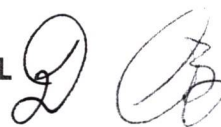
Από την ανάλυση των στοιχείων που έλαβε υπόψη της η Επιτροπή, προκύπτει ότι οι βασικές, ενέργειες, πράξεις, ή και παραλείψεις που οδήγησαν στο δυστύχημα περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

1. Ο σταθμάρχης του Σ.Σ. Λάρισας δεν προέβη σε αυτόματη χάραξη του δρομολογίου του IC 62 από τον Σ.Σ. Λάρισας προς τον Σ.Σ. Ν. Πόρων, ως όφειλε με βάση τον ΓΚΚ όπως και τις έγγραφες εντολές της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ (Τα υπ' αριθμ9055036/23.12.22 και 9047549/03.11.22 έγγραφα) στα οποία αναφέρεται ότι «Οι σταθμάρχες Λάρισας, υποχρεωτικά θα σχηματίζουν τη διαδρομή με τη χρήση κομβίων αφετηρίας – στόχου». Αν είχε προβεί σε αυτή την ενέργεια οι αλλαγές θα είχαν διευθετηθεί αυτόματα.
2. Ο σταθμάρχης του Σ.Σ. Λάρισας έπρεπε μέσω του πίνακα χειρισμών του Σταθμού να προχωρήσει σε χάραξη δρομολογίου, ώστε να διευθετηθούν αυτόματα και κατάλληλα οι

 **ΡΝΕ**
RailNetEurope



FUTURE RAIL



 **CER**

αλλαγές τροχιάς των διαγώνιων 117 και 118, ώστε η αμαξοστοιχία IC 62 να διέλθει από αυτές και να κατευθυνθεί από τον Σ.Σ. Λάρισας προς τον Σ.Σ. Ν. Πόρων, κινούμενη επί της γραμμής ανόδου. Όμως οι αλλαγές 118^A και 118^B, δεν ήταν σωστά διευθετημένες οδηγώντας την αμαξοστοιχία IC 62 στη γραμμή καθόδου.

3. Ο σταθμάρχης του Σ.Σ. Λάρισας δεν παρακολούθησε τον πίνακα χειρισμών του Σταθμού ως όφειλε, ώστε να διαπιστώσει μέσω των κυκλωμάτων γραμμής την πορεία της αμαξοστοιχίας, ενέργεια που θα του επέτρεπε να αντιληφθεί ότι η αμαξοστοιχία είχε εισέλθει στη γραμμή καθόδου, ώστε να αποτρέψει το συμβάν.
4. Οι μηχανοδηγοί της αμαξοστοιχίας IC 62 ζήτησαν την επανάληψη του τηλεγραφήματος από το σταθμάρχη του Σ.Σ. Λάρισας για να λάβουν την απάντηση: «...έχετε γραμμή μέχρι είσοδο Ν. Πόρων...», χωρίς όμως αναφορά σε προσδιορισμό της γραμμής κυκλοφορίας.
5. Οι μηχανοδηγοί της αμαξοστοιχίας μετά την επανάληψη του τηλεγραφήματος, όπου και πάλι δεν προσδιοριζόταν η γραμμή που έπρεπε να κινείται, δεν προέβησαν ως όφειλαν βάσει του ΓΚΚ (εδ. 1204) σε ενέργειες ακινητοποίησης της αμαξοστοιχίας εφόσον αυτή εισήλθε στη γραμμή Καθόδου και αίτησης υποδείγματος 1001 από τον Σταθμάρχη Λάρισας, για τον ακριβή λόγο της αλλαγής γραμμής στην κάθοδο και ενώ είχε εισέλθει στο Σ.Σ. Λάρισας μέσω της αιχμής 101 στη γραμμή ανόδου. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τις ηχητικές καταγραφές που υπάρχουν στο Ανακριτικό υλικό, διαπιστώνεται η επιβεβαίωση της λήψης της επανάληψης του τηλεγραφήματος 47 από τους μηχανοδηγούς της αμαξ. IC 62.
6. Οι μηχανοδηγοί της αμαξοστοιχίας δεν προέβησαν ως όφειλαν, ούτε σε αναγγελία αναχώρησης από τον Σ.Σ. Λάρισας μέσω ραδιοτηλεφώνου, αλλά ούτε σε αναγγελία της γραμμής κυκλοφορίας της αμαξοστοιχίας IC 62, έτσι ώστε να το αντιληφθούν οι εκατέρωθεν σταθμοί και να επέμβουν.

4. ΑΙΤΙΑ

(Γίνεται σαφής αναφορά στους βασικούς συντελεστές που οδήγησαν στη δημιουργία του συμβάντος)

Τα αίτια του δυστυχήματος περιλαμβάνουν τους παράγοντες που επέτρεψαν ή/και δεν επέτρεψαν, την αμαξοστοιχία IC 62 να εισέλθει στην γραμμή καθόδου, καθώς και τους παράγοντες που επέτρεψαν ή/και δεν επέτρεψαν, την κίνησή του συρμού για 12 λεπτά περίπου στη γραμμή καθόδου, έως τη σύγκρουσή του με την εμπορική αμαξοστοιχία T 63503.

Οι παράγοντες αυτοί αφορούν:

- Τη μη εφαρμογή ή/και την κακή εφαρμογή του Γενικού Κανονισμού Κίνησης
- Τον λανθασμένο χειρισμό τα λάθη και τις παραλείψεις του Σταθμάρχη Λάρισας
- Τα λάθη και τις παραλείψεις των Μηχανοδηγών της αμαξοστοιχίας IC 62



5. ΖΗΜΙΕΣ:

Α. ΣΕ ΠΡΟΣΩΠΑ: Θανάσιμος τραυματισμός 57 επιβατών συμπεριλαμβανομένων προσωπικού αμαξοστοιχιών και μεγάλος αριθμός βαριά και ελαφρά τραυματισθέντων.

Β. ΣΤΗ ΔΙΣΗΣΗΚ: Το κόστος αποκατάστασης των ζημιών του Συστήματος Ηλεκτροκίνησης ανήλθε στο ποσόν των **66.760,00€** άνευ ΦΠΑ

Γ. ΣΤΗ ΔΙΣΥΓ: Το εκτιμώμενο κόστος αποκατάστασης των ζημιών ανέρχεται σε **103.296,11 ευρώ** άνευ ΦΠΑ

Δ. ΣΤΗ ΓΑΙΟΣΕ : Σύμφωνα με το με το υπ' αρ. 86436/26.07.24 έγγραφό της ΓΑΙΟΣΕ, το εκτιμώμενο κόστος του κατεστραμμένου τροχαίου υλικού της IC 62 και της εμπορικής αμαξοστοιχίας 63503, ανέρχεται σε 13.179.645,99 ευρώ, όπως εκτιμήθηκε από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα.

6. ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ:

Η Επιτροπή, αφού μελέτησε και αξιολόγησε τα διατιθέμενα στοιχεία σχετικά με το συμβάν συμπεραίνει ότι υπεύθυνοι του ανωτέρω συμβάντος είναι:

α- Ο σταθμάρχης Σ.Σ. Λάρισας Σαμαράς Βασίλειος διότι :

- δεν προέβη στην χάραξη διαδρομής εξόδου (βόρεια) από τον πίνακα χειρισμού του σταθμού Λάρισας της αμαξοστοιχίας IC62, ώστε αυτόματα να διευθετηθούν οι αλλαγές τροχιάς 118Α και 118Β (διαγώνιος), σύμφωνα με το άρθρο 117, παρ. 1170 του ΓΚΚ και τις εγκυκλίους 9055036/23.12.22 και 9047549/03.11.22 της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ.
- δεν βεβαιώθηκε ότι σχημάτισε την κατάλληλη διαδρομή και ότι συντρέχουν οι συνθήκες ελευθερίας του τμήματος αποκλεισμού ως τον επόμενο εν ενεργεία σταθμό, σύμφωνα με τις εγκυκλίους 9055036/23.12.22 και 9047549/03.11.22 της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ.
- δεν παρακολούθησε τον πίνακα χειρισμών του Σταθμού σύμφωνα με τις εγκυκλίους 9055036/23.12.22 και 9047549/03.11.22 της Διεύθυνσης Κυκλοφορίας του ΟΣΕ όπου θα είχε αντιληφθεί μέσω των κυκλωμάτων γραμμής ότι η αμαξοστοιχία IC62 είχε εισέλθει στη γραμμή καθόδου, ώστε να αποτρέψει το συμβάν.

β - Οι μηχανοδηγοί της αμαξοστοιχίας IC62 Κουτσούμπας Γεώργιος και Ναλμπάντης Νικόλαος διότι :

 RNE
RailNetEurope



FUTURE RAIL



 CER

- δεν ακινητοποιήσαν την αμαξοστοιχία ως όφειλαν (σύμφωνα με το άρθρο 120 § 1204 του ΓΚΚ) μόλις αυτή εισήλθε στη γραμμή καθόδου, αφού κατά την είσοδό της στο Σ.Σ. Λάρισας από τον Σ.Σ. Παλαιοφαρσάλου μέσω της αιχμής 101, κινήθηκε από τη γραμμή καθόδου στη γραμμή ανόδου.
- δεν επικοινωνήσαν μέσω του ραδιοτηλεφώνου (VHF) ως όφειλαν (σύμφωνα με το άρθρο 120 § 1202 του ΓΚΚ) με τον Σταθμάρχη Λάρισας για εξηγήσεις - διευκρινήσεις και τη λήψη υποδείγματος 1001.
- Δεν προέβησαν σε αναγγελία αναφέροντας ότι η αμαξοστοιχία IC 62 κινείται στην γραμμή καθόδου, σύμφωνα με το εγχειρίδιο «Κανονιστικά διατάξεις δια την χρήση των ραδιοτηλεφώνων» Μέρος Γ' έτσι ώστε να το αντιληφθούν οι εκατέρωθεν σταθμοί και να επέμβουν.
- Δεν έδωσαν ως όφειλαν αναγγελία επιβεβαίωσης της λήψης του τηλεγραφήματος που έλαβαν από τον σταθμάρχη με δική τους ανταπόκριση τηλεγραφήματος όπως προβλέπεται.
- Δεν προέβησαν σε αναγγελία αναχώρησης από τον Σταθμό Λάρισας μέσω ραδιοτηλεφώνου(VHF) ως όφειλαν (σύμφωνα με τις κανονιστικές διατάξεις δια την των ραδιοτηλεφώνων, Αύγουστος 1972, Μέρος Γ, παρ. 9), όπως δεν προέβησαν σε ανάλογες αναγγελίες και από τους επόμενους Σ. Σταθμούς & Στάσεις από τους οποίους διερχόταν η ως άνω αμαξοστοιχία.

Οι ανωτέρω υπεύθυνοι δεν τήρησαν κατά περίπτωση τον Γενικό Κανονισμό Κίνησης και τις εσωτερικές εγκυκλίους και κανονισμούς ως όφειλαν ώστε να αποφευχθεί το δυστύχημα.

7. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

(Αναγράφονται οι απόψεις και προτάσεις της Επιτροπής για την αποφυγή παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον)

Για να αποφευχθούν παρόμοια συμβάντα στο μέλλον, κρίνεται σημαντική η ενίσχυση του ΟΣΕ στα ακόλουθα επίπεδα:

1. Πιστή εφαρμογή των προβλεπόμενων από τον Γενικό Κανονισμό Κίνησης διαδικασιών για την αποτροπή του ανθρώπινου λάθους.
2. Τη θέση αυστηρότερων κριτηρίων εμπειρίας για την τοποθέτηση σταθμαρχών σε κομβικούς σταθμούς.
3. Στοχευμένες προσλήψεις προσωπικού, ειδικά στους κλάδους που έχουν σχέση με τη διεξαγωγή της κυκλοφορίας και τη συντήρηση της υποδομής

Συνημμένα έγγραφα:

