

Κάποιες σκέψεις σχετικά με το πολύνεκρο σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη του μέλους του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου

### Σπύρου Φασούλα

Το πολύνεκρο δυστύχημα στα Τέμπη μας συγκλόνισε, τόσο για τον αριθμό των θυμάτων, όσο και για τα αίτια που το προκάλεσαν.

Κατ' αρχάς εκφράζω την συμπόνια μου για τους αδικοχαμένους συμπολίτες μας και απευθύνω τα θερμά μου συλλυπητήρια στους δικούς τους που, κάποιες λανθασμένες ενέργειες, ή και παραλήψεις, άλλαξαν, μέσα σε λίγα λεπτά, τη ζωή τους, και μετέτρεψαν το χαμόγελο σε δάκρυ.

Δεν μπορώ όμως να συγκρατήσω την οργή μου και να μη θέσω προς όλους μας το ερώτημα: ΠΟΥ ΟΦΕΙΛΕΤΑΙ ΑΥΤΗ Η ΤΡΑΓΩΔΙΑ; Πως συμβαίνει δηλαδή το τραίνο, που είναι το ασφαλέστερο μέσο μεταφοράς, να έχει ένα τόσο πολύνεκρο δυστύχημα; Τι έφταιξε;

Αναλύοντας τα στοιχεία που προέκυψαν από τις μέχρι τώρα έρευνες θα πρέπει να δεχθούμε «ψυχρά» ότι «ήταν ένα ανθρώπινο λάθος, μία εγκληματική αμέλεια!».

Πράγματι, αν ακολουθήσουμε τον τρόπο που ο νόμος επιβάλλει να ερευνούμε για την «στοιχειοθέτηση» ενός αδικήματος και την ανεύρεση του δράστη, όλα αρχίζουν και τελειώνουν εκεί, και δεν μένει παρά να επιβάλουμε την ποινή που, ο νόμος και πάλι, προβλέπει. Αν δηλαδή ο μοιραίος Σταθμάρχης στη Λάρισα δεν αμελούσε να «γυρίσει» το κλειδί που θα κατεύθυνε το τραίνο στην γραμμή της ανόδου, αντί της καθόδου, αν δεν έδινε την μοιραία εντολή για την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας προς την λάθος κατεύθυνση, αν παρατηρούσε, όπως όφειλε, τον φωτεινό πίνακα από όπου προέκυπτε η λανθασμένη πορεία της αμαξοστοιχίας, ασφαλώς και δεν θα επέρχονταν η μοιραία σύγκρουση. Και βέβαια, δεν χρειαζόνταν καμία ιδιαίτερη εμπειρία για να πράξει, ή να μην αμελήσει, το αυτονόητο! Και δεν τον απαλλάσσει η τυχόν έλλειψη, ή μη λειτουργία, οποιωνδήποτε «βοηθημάτων» που μας παρέχει η σύγχρονη τεχνολογία, αφού δεν μπορεί να επικαλεσθεί καμία δικαιολογία όταν

υφίσταται αμέλεια ή παράβαση των κανονισμών κυκλοφορίας των συρμών.

Αυτό όμως όσον αφορά τον «αυτουργό», όπως τον αποκαλεί ο νόμος. Παρ' όλα αυτά, δεν είναι δυνατόν να παραβλέψουμε αυτό που η ψυχρή αντιμετώπιση του νόμου παρακάμπτει, και να μην ερευνήσουμε και άλλες ευθύνες που συνέβαλαν και αυτές με τον τρόπο τους στο δυστύχημα. Να περάσουμε δηλαδή, από τα όρια του «ποινικά κολάσιμου αδικήματος», στον χώρο της «πολιτικής ευθύνης».

Διότι όντως υπάρχουν μεγάλες πολιτικές ευθύνες όλων των κυβερνήσεων, από το 2014 και μετά, που η εργολαβία του 2014 για την ανάταξη της σηματοδότησης και της τηλεδιοίκησης και την εγκατάσταση των βοηθημάτων που προβλέπει η νέα τεχνολογία για την ασφαλέστερη κίνηση των σιδηροδρομικών συρμών, η οποία όφειλε να ολοκληρωθεί εντός 2 – 3 ετών, με συνεχείς παρατάσεις κοντεύει να συμπληρώσει 9ετία, χωρίς να φαίνεται φως «στην άκρη του τούνελ». Βέβαια, η οποιαδήποτε τεχνολογία δεν εξαλείφει τον άνθρωπο και επομένως και τα ανθρώπινα λάθη, θα εξάλειφε όμως απόλυτα τον οποιονδήποτε κίνδυνο παρόμοιων δυστυχημάτων – ατυχημάτων.

Πολιτική ευθύνη όμως όλων των κυβερνήσεων των τελευταίων ετών υπάρχει και για την υποστελέχωση του Ο.Σ.Ε., μετά τις περίφημες «μετατάξεις» των μνημονίων και την συνταξιοδότηση πολλών εργαζομένων, χωρίς την αντικατάστασή τους με νέους εργαζόμενους. Που είχε σαν συνέπεια την υποστελέχωση πολλών «ειδικοτήτων», όπως και αυτής του Σταθμάρχη, με ότι αυτό συνεπάγεται. Ένα θέμα που είχαν επανειλημμένα επισημάνει οι εργαζόμενοι στον σιδηρόδρομο

Πολιτική ευθύνη υπάρχει όμως ακόμα και για τη μη συντήρηση, τα τελευταία χρόνια, ορισμένων γραμμών του δικτύου, και τη μείωση σε άλλες των δρομολογίων, ή και η αντικατάστασή τους με λεωφορεία. Ενέργειες που είχαν σοβαρές επιπτώσεις στην εθνική και στην τοπική οικονομία, στην ποιότητα της ζωής των πολιτών, στο περιβάλλον, αλλά και στην ασφάλεια των μετακινήσεων.

Ποσοστό ευθύνης τέλος για την σημερινή κατάσταση στον ελληνικό σιδηρόδρομο έχουν και όλες οι ελληνικές κυβερνήσεις της τελευταίας

60ετίας που τον απαξίωσαν μεθοδευμένα, γεγονός που επέδρασε και στην μείωση της ασφάλειας των μετακινήσεων. Τόσο δηλαδή με την μείωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μετακινήσεων, όσο και με την εκτροπή μεγάλου ποσοστού της ζήτησης μεταφορικού έργου της χώρας από τον σιδηρόδρομο στην οδική μεταφορά, η οποία βαρύνεται από τη φύση της με αυξημένο αριθμό νεκρών και τραυματιών.

Γι' αυτό, όταν το πένθος και η περισυλλογή που επιβάλλει ο ενταφιασμός των νεκρών και η νοσηλεία των τραυματιών το επιτρέψει, θα πρέπει να ερευνήσουμε όλες τις διαχρονικές ευθύνες όσων, με διάφορες αποφάσεις ή προφάσεις, αμέλησαν να διαφυλάξουν τη ζωή και την ακεραιότητα των πολιτών αυτής της χώρας, προωθώντας μόνο νέους οδικούς άξονες, και απαξιώνοντας τους σιδηροδρόμους.

Παρ' όλα αυτά, δεν θα πρέπει να μας διαφεύγει ότι, ακόμα και μετά το τελευταίο τραγικό και απρόσμενο σιδηροδρομικό δυστύχημα, ακόμα και μετά αυτήν την εκατόμβη των θυμάτων, ο σιδηρόδρομος παραμένει το πιο ασφαλές μέσο μεταφοράς. Ιδίως αν μετρήσουμε τους νεκρούς και τους τραυματίες από το προηγούμενο πολύνεκρο δυστύχημα στον σιδηρόδρομο, αυτό του Ιανουαρίου 1972 στον Δοξαρά της Θεσσαλίας, μέχρι σήμερα, και τους αντιπαραβάλουμε με τα θύματα της οδικής μεταφοράς όλων αυτών των ετών. Είναι αλήθεια ότι η διαφορά είναι τρομακτική!