

ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΡΟΤΑΣΗ

Σύστασης Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης κατά το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και το άρθρο 5 του Ν. 3126/2003 περί της «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών» για τη **διερεύνηση τυχόν εγκλημάτων που έχουν τελέσει κατά την άσκηση των καθηκόντων τους οι πρώην Υφυπουργοί:**

- 1) **Μιχαήλ Παπαδόπουλος**
- 2) **Γεώργιος Καραγιάννης**

.....*

1. Μιχαήλ Παπαδόπουλος

Ο Μιχαήλ Παπαδόπουλος, διετέλεσε **Υφυπουργός Μεταφορών** από τις **9/07/2019** ως τις **5/01/2021** (ημερομηνία του ανασχηματισμού της κυβέρνησης), **Υφυπουργός αρμόδιος για θέματα μεταφορών** από τις **31/08/2021** ως τον **Ιούλιο του 2023**, οπότε ορκίστηκε η νέα κυβέρνηση. (η οποία του είχε ανατεθεί κατόπιν διορισμού από τον Πρωθυπουργό).

Μολονότι **α)** είχε **ιδιαίτερη νομική υποχρέωση**, απορρέουσα από το νόμο, την ιδιότητά του και τις εξ αυτής αρμοδιότητες, **β)** **γνώριζε** την πραγματική κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου και τα σοβαρά ζητήματα ασφαλείας και **γ)** την προβληματική και με καθυστερήσεις υλοποίηση της κρίσιμης σύμβασης 717/20174, και **όφειλε** να προβεί σε συγκεκριμένες αποφάσεις και ενέργειες, με σκοπό την διασφάλιση της ομαλής, ασφαλούς και απρόσκοπτης λειτουργίας της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και την υλοποίηση της σύμβασης 717/2014, **εντούτοις** κατά το ανωτέρω διάστημα (7/2019 -5/2023) **παρέλειψε** να προβεί στις κατωτέρω αναφερόμενες ενέργειες, γνωρίζοντας και αποδεχόμενος, ότι χωρίς τις ενέργειες αυτές, διαταράσσεται η ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου και τίθεται σε κίνδυνο ζωής και σωματικής ακεραιότητας αόριστος αριθμός προσώπων, που κάνουν χρήση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας.

Εάν δε, προέβαινε στις κάτωθι ενδεδειγμένες ενέργειες ασφαλούς λειτουργίας του δικτύου, σύμφωνα με την νομική του υποχρέωση και την εγγυητική ευθύνη που είχε εκ της ιδιότητας του Υφυπουργού για την δημόσια ασφάλεια, είναι βέβαιο ότι δεν θα επερχόταν, ως αποτέλεσμα των παράνομων και κατά συρροή παραλείψεών του, το αποτέλεσμα της σύγκρουσης των δύο αμαξοστοιχιών την 28η Φεβρουαρίου 2023,

οι εξ αυτής θάνατοι 57 ανθρώπων και οι σωματικές βλάβες των επιζώντων.
Ειδικότερα:

A. Ως προς την αρμοδιότητα του Υφυπουργού Μεταφορών

Οι συγκεκριμένες αρμοδιότητες που είχαν ανατεθεί στον Υφυπουργό Μεταφορών Μιχ. Παπαδόπουλο, από την ανάληψη των καθηκόντων του το 2021 μέχρι και το δυστύχημα στα Τέμπη στις 28/02/2023, με την υπ' αριθμ. 317/22-09-2021 απόφαση του Πρωθυπουργού και Υπουργού Μεταφορών (ΦΕΚ Β 4383/22.09.2021) περιγράφονται στο άρθρο 1:

«Άρθρο 1

Στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Μιχαήλ Παπαδόπουλο του Γεωργίου αναθέτουμε:

α) την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων όλων των οργανικών μονάδων και των συλλογικών οργάνων που υπάγονται σε αυτή,

β) την εποπτεία και ρύθμιση οργανωτικών θεμάτων των κάτωθι φορέων:

βα) Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε. («Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.»),

ββ) Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε. («Ο.Σ.Υ. Α.Ε.»),

βγ) Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε. («ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.»),

βδ) Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. («Ο.Σ.Ε. Α.Ε.»),

βε) Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης («Ο.Α.Σ.Θ.») και

βστ) Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Α.Ε. («Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.»).»

Στα άρθρα 2 και 3 ορίζεται τι περιλαμβάνεται στις ως άνω αρμοδιότητες και τι εξαιρείται:

«Άρθρο 2

1. Στις κατά το άρθρο 1 αρμοδιότητες περιλαμβάνονται:

α) οι κοινοβουλευτικές αρμοδιότητες,

β) η πρόταση για την έκδοση ατομικών και κανονιστικών διαταγμάτων,

γ) η έκδοση πράξεων ατομικού και κανονιστικού χαρακτήρα,

δ) η πρόταση για την έκδοση ατομικών και κανονιστικών διαταγμάτων και η έκδοση πράξεων ατομικού και κανονιστικού χαρακτήρα από κοινού με άλλους Υπουργούς, Αναπληρωτές Υπουργούς, Υφυπουργούς και άλλα συναρμόδια όργανα,

ε) η υποβολή ερωτημάτων προς το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους,

στ) η εκπροσώπηση του Υπουργείου στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τους διεθνείς οργανισμούς,

ζ) ο διορισμός των μελών της Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας της παρ. 4 του άρθρου 8 του ν. 2366/1995 (Α' 256) και

η) ο διορισμός, η πρόσληψη, η απόσπαση και η λύση της υπαλληλικής σχέσης των μελών του

Ιδιαίτερου Γραφείου του, όπως και κάθε θέμα που αφορά στην οργάνωση και λειτουργία του Ιδιαίτερου Γραφείου του.

2. Οι αρμοδιότητες του παρόντος, κατ' εφαρμογή της περ. α) του άρθρου 1, μπορούν να ασκούνται και από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Οι αρμοδιότητες του παρόντος, κατ' εφαρμογή της περ. β) του άρθρου 1, ασκούνται από κοινού με τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Ειδικώς οι αρμοδιότητες της περ. η) της παρ. 1 του παρόντος ασκούνται αποκλειστικά από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 3

Εξαιρούνται από τις αρμοδιότητες του Υφυπουργού και παραμένουν στον Υπουργό:

- α) Η νομοθετική πρωτοβουλία,
- β) η αποδοχή γνωμοδοτήσεων και πρακτικών του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και
- γ) ο διορισμός των διοικήσεων των εποπτευόμενων φορέων.»

Μετά το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη με νεότερη απόφαση στις **4 Μαρτίου 2023**, με την υπ' αρ. 69883 απόφαση (ΦΕΚ Β 1193) του Πρωθυπουργού και του σκιώδους Υπ. Μεταφορών - Επικρατείας κ. Γεραπετρίτη, τροποποιήθηκαν οι αρμοδιότητες. Ειδικότερα:

«Άρθρο 1

Στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, *Μιχαήλ Παπαδόπουλο του Γεωργίου αναθέτουμε:*

- α) Την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων όλων των οργανικών μονάδων και των συλλογικών οργάνων που υπάγονται σε αυτή,
- β) την εποπτεία και ρύθμιση οργανωτικών θεμάτων:
 - βα) των εποπτευόμενων φορέων του Τομέα Μεταφορών του άρθρου 11 του π.δ. 123/2017, και
 - ββ) της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας,
- γ) την υποστήριξη:
 - γα) των αρχών του άρθρου 9 του π.δ. 123/2017, και
 - γβ) της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας του ν. 4757/2020 (Α' 240).»

Οι ανεξάρτητες - αυτοτελείς αρχές καθώς και οι εποπτευόμενοι φορείς του Τομέα Μεταφορών που πέρασαν στην αρμοδιότητα εποπτείας του Υφυπουργού Μεταφορών, είναι σύμφωνα με τα άρθρα 9 και 11 ΠΔ 123/2017:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β

ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΕΣ - ΑΥΤΟΤΕΛΕΙΣ ΑΡΧΕΣ

ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΥΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

Άρθρο 9

ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΕΣ - ΑΥΤΟΤΕΛΕΙΣ ΑΡΧΕΣ

1. Στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών υπάγονται σύμφωνα με τις σχετικές κείμενες διατάξεις οι κατωτέρω Ανεξάρτητες και Αυτοτελείς Αρχές:

α. Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων.

β. Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων.

γ. Επιτροπή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.

δ. Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

ε. Ρυθμιστική Αρχή Επιβατικών Μεταφορών.

στ. Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας.

.....

Άρθρο 11

ΕΠΟΠΤΕΥΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εποπτεύει τους κατωτέρω Φορείς:

.....

β. ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ:

αα. Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Α.Ε. (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.).

αβ. Οδικές Συγκοινωνίες Α.Ε. (Ο.Σ.Υ. Α.Ε.).

αγ. Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε. (ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.).

αδ. Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.).

αε. ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές - Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμη Σιδηροδρομική Εταιρεία (ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε.).

αϛ. Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού (Ε.Ε.Σ.Σ.Τ.Υ.).

ζζ. Ελληνική Εταιρεία Διαχείρισης Δικαιωμάτων Πνευματικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας Ελληνικού Δημοσίου Α.Ε.

ηη. Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. θθ. Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.), όπως αναδιοργανώθηκε με τις διατάξεις του ν. 4482/2017 (Α 102).

ιι. Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.).

ιαια. Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης (Α.Σ.Υ.Θ. Α.Ε.).»

Β. Ως προς την γνώση της πραγματικής κατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου και του προσωπικού

Ο κ. Παπαδόπουλος ως Υφυπουργός Μεταφορών με απευθείας εποπτεία στον ΟΣΕ, όφειλε και υποχρεούταν με αυξημένη νομική υποχρέωση, λόγω ακριβώς αυτής της θέσης, να γνωρίζει την πραγματική κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και να λάβει άμεσα κάθε πρόσφορο και επιβεβλημένο μέτρο για να διασφαλίσει τη δημόσια υγεία και ασφάλεια. Αντ' αυτού αδράνησε εγκληματικά, αδιαφόρησε για τις επανειλημμένες και έγγραφες προειδοποιήσεις για την κατάσταση, θέτοντας σε κίνδυνο ζωής και σωματικής

ακεραιότητας απροσδιόριστο αριθμό ανθρώπων, που θα έμπαιναν στο τυφλό και διαλυμένο σιδηροδρομικό δίκτυο θέτοντας τη ζωή και την υγεία και σωματική τους ακεραιότητα σε κίνδυνο. Ενδεικτικά:

α) Η εμπιστευτική επιστολή του **τότε διευθύνοντος συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Φίλιππου Τσαλίδη, στις 6 Σεπτεμβρίου 2021**, με θέμα «σοβαρά λειτουργικά προβλήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου». Αφορμή ήταν δύο ατυχήματα που είχαν συμβεί τον **Αύγουστο του 2021** στον Δομοκό και τη Λευκοθέα Σερρών. Με το έγγραφο αυτό ενημέρωνε για τον «ορατό πλέον κίνδυνο να υπάρξει ένα συμβάν μεγίστης σοβαρότητας». Η επιστολή απευθυνόταν στον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο του ΟΣΕ, **Σπύρο Πατέρα**, με **πρώτο όνομα στην κοινοποίηση αυτό του Κώστα Καραμανλή και δεύτερο του τότε υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών, Μιχάλη Παπαδόπουλου**. Ενήμερη ήταν και η πρόεδρος της ΠΑΕ, **Ιωάννα Τσιαπαρίκου**.

Παράλληλα στην επιστολή ο Φίλιππος Τσαλίδης προειδοποιούσε με αφορμή σύγκρουση τρένου με όχημα του ΟΣΕ τον **Αύγουστο του 2021** ότι «οι συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος θα ήταν ανυπολόγιστες αν η σύγκρουση γινόταν με αμαξοστοιχία Intercity. Στο εμπιστευτικό έγγραφο ο τότε διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναφέρεται στην **έλλειψη προσωπικού του ΟΣΕ** και συγκεκριμένα σταθμαρχών και κλειδούχων, στη **μη λειτουργία σηματοδότησης** σε μεγάλα τμήματα του δικτύου και την **κακοσυντηρημένη υποδομή**».

Παράλληλα αναφέρεται σε δύσκολη και επικίνδυνη σιδηροδρομική λειτουργία **«με αποτέλεσμα σοβαρά συμβάντα»**, ενώ επισημαίνει την **έλλειψη σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης**. Στις **14 Σεπτεμβρίου**, 8 ημέρες μετά το εμπιστευτικό έγγραφο προς τον ΟΣΕ και τον τότε υπουργό, παραιτήθηκε από τη **θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου** της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

β) Η **Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Ελξης** είχε αποστείλει **δύο επιστολές**. Η πρώτη φέρει ημερομηνία **26 Αυγούστου 2020**. Στην επιστολή τους οι εργαζόμενοι καθιστούσαν σαφές προς τον υπουργό, ο οποίος τότε είχε συμπληρώσει μόλις τον πρώτο χρόνο της θητείας του, ότι «στο μεγαλύτερο (πέραν του 90%) μέρος της σιδηροδρομικής υποδομής **δεν λειτουργούν τα φωτοσήματα και η τηλεδιοίκηση, όπως και το σύστημα του συρμού έναντι του ανθρώπινου λάθους (ETCS)**, γαλαρίες (σ.σ.: τούνελ) στον προαστιακό της Αθήνας δεν φωτίζονται και εντός αυτών δεν λειτουργούν τα συστήματα επικοινωνίας» κ.ά. Μάλιστα το σωματείο δήλωνε ξεκάθαρα την πρόθεσή του να συνεργαστεί με όλους τους αρμόδιους φορείς προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί κάθε πιθανότητα κάποιου αντίστοιχου συμβάντος, όπως του εκτροχιασμού που είχαν ήδη περιγράψει.

γ) Η **δεύτερη επιστολή** με αποδέκτη τον γενικό γραμματέα Μεταφορών, η οποία φυσικά έχει κοινοποιηθεί στον Κ. Αχ. Καραμανλή, εστάλη από το σωματείο των εργαζομένων στις 29 Οκτωβρίου 2021. Σε αυτήν απαριθμούνταν τα ατυχήματα που είχαν σημειωθεί το 2020 και το 2021, ενώ οι εργαζόμενοι απηύθυναν έκκληση για συνάντηση ώστε να συζητηθούν και να επιλυθούν τα προβλήματα που σχετίζονταν με την ασφάλειά τους.

δ) Στις **31 Οκτωβρίου 2022** επιδόθηκε από αρμόδιο δικαστικό επιμελητή **εξώδικο της Πανελληνίας Ένωσης Προσωπικού Έλξης**, που εκπροσωπεί τους μηχανοδηγούς, **προς τον ΟΣΕ, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τη Hellenic Train**. Στο εξώδικο γινόταν ρητή αναφορά στις επανειλημμένες οχλήσεις της Πανελληνίας Ένωσης για την **κακή κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου, την έλλειψη συντήρησης, τη μη λειτουργία των φωτοσημάτων, της τηλεδιοίκησης και του συστήματος ETCS - αν και έχει γίνει η εγκατάστασή του-**, το οποίο προστατεύει τα τρένα από ανθρώπινο λάθος. Η ΠΕΠΕ σημείωνε πως το αποτέλεσμα όλων αυτών είναι να έχουν συμβεί **τρεις εκτροχιασμοί** (1 Αυγούστου 2022 στην Τιθορέα, 10 Οκτωβρίου στο Λιανοκλάδι και 21 Οκτωβρίου στην Τιθορέα) και ζητούσε την άμεση αποκατάσταση των προβλημάτων που έχουν ως αποτέλεσμα την απαξίωση του σιδηροδρόμου και την γραπτή απάντηση εντός 15 ημερών για τα μέτρα τα οποία πρόκειται να ληφθούν. Κανένα μέτρο δεν ελήφθη και ο ΟΣΕ απήντησε με ένα εξώδικο.

Τις συνολικές ευθύνες της περιόδου 2014-2023, όλων των εμπλεκομένων, έχει εντοπίσει και το **πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ**.

1. Τοπική τηλεδιοίκηση στη Λάρισα

Η τοπική τηλεδιοίκηση κάλυπτε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο από το Πλατύ μέχρι τον Δομοκό, σε απόσταση περίπου 170 - 175χλμ κι αν ήταν σε λειτουργία δεν θα συνέβαινε ποτέ, υπό οποιεσδήποτε συνθήκες, το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη. Αν έμπαιναν είτε από λάθος, είτε ακόμα κι από δόλο δύο τρένα στην ίδια γραμμή το σύστημα θα διόρθωνε αυτοματοποιημένα το λάθος καθώς σταματούσε αυτόματα τα τρένα σε απόσταση 2χλμ. το ένα από το άλλο, καθώς τόση είναι η μεταξύ τους απόσταση στα φωτόσημα. Το φανάρι θα γινόταν κόκκινο και το σύστημα θα έδινε αυτόματα εντολή για πέδηση στα τρένα, ενώ προηγουμένως θα είχαν ενημερωθεί σχετικά και οι μηχανοδηγοί.

Το σύστημα τοπικής τηλεδιοίκησης λειτουργούσε κανονικά μέχρι τη φωτιά στον σταθμό Ζαχάρεως, λίγο μετά τις εκλογές του Ιουλίου του 2019. Η

ζημιά μέχρι και το χρόνο που συνέβη το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη δεν είχε αποκατασταθεί και το σύστημα τηλεδιοίκησης ήταν πλήρως εκτός λειτουργίας. Λειτουργούσε δηλαδή την βραδιά του δυστυχήματος ένας τοπικός πίνακας χειρισμού σε ένα εύρος 11 χλμ, που δε συνιστά επ ουδενί τηλεδιοίκηση ως προς τη μορφή, λειτουργία, δυνατότητες **και δε μπορούσε αυτοματοποιημένα να αποτρέψει-διορθώσει ανθρώπινο λάθος ή παράλειψη.**

Συγκεκριμένα μέχρι τις 29 Ιουλίου 2019, οπότε σημειώθηκε η καταστροφική πυρκαγιά σε σταθμό του ΟΣΕ σε απόσταση 8χλμ από το κέντρο της Λάρισας, λειτουργούσε το παλιό σύστημα τηλεδιοίκησης από την Λάρισα στο Πλατύ, δηλαδή σε όλο το εύρος της πορείας των δύο τραίνων που συγκρούσθηκαν στα Τέμπη. Αυτό περιελάμβανε αισθητήρες, σύστημα σηματοδοτών και ηλεκτρονικό δίκτυο παρακολούθησης των συρμών σε όλο το δίκτυο της Θεσσαλίας -Πιερίας.

Μέχρι τότε υπήρχαν ειδικοί σταθμάρχες -ανά βάρδιες- στο Κέντρο Τηλεδιοίκησης στην Λάρισα που ήλεγχαν ηλεκτρονικά τις κινήσεις όλων των τραίνων και πολλές φορές είχαν διορθώσει σφάλματα συναδέλφων τους με κλειδιά κατεύθυνσης των συρμών, λάθος πορείες κ.λπ.

Όμως μετά την πυρκαγιά, δεν υπήρξε επισκευή, η οποία μάλιστα ήταν μικρού κόστους, ώστε να υπάρχει προειδοποιητική φωτισήμανση κλπ. Έτσι αφού **δεν διορθώθηκε η ζημιά λίγων χιλιάδων ευρώ μετά την πυρκαγιά**, και παράλληλα δεν ολοκληρωνόταν η σύμβαση 717, **το δίκτυο του ΟΣΕ έμεινε «τυφλό» για τέσσερα χρόνια.** Με τις γνωστές οδυνηρές συνέπειες που κόστισαν 57 ζωές στα Τέμπη.

Ο ΟΣΕ μάλιστα με επίσημη ανακοίνωση του απαντώντας σε δημοσιεύματα της περιόδου είχε εμμέσως αναγνωρίσει όλα τα ανωτέρω, ήτοι ότι από το καλοκαίρι του 2019 μετά την πυρκαγιά η τηλεδιοίκηση Λάρισας έπαψε πλήρως να λειτουργεί και καταργήθηκε.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο ΟΣΕ: *«Τον Ιούλιο του 2015 μετά την πυρκαγιά στην περιοχή του Λιτοχώρου, η τηλεδιοίκηση Λάρισας υποβαθμίστηκε σημαντικά και πρακτικά έπαψε να λειτουργεί ως πλήρης τηλεδιοίκηση. Η μόνη δυνατότητα που διατηρούσε το σύστημα τηλεδιοίκησης ήταν η παρακολούθηση της διαδρομής από την είσοδο της Λάρισας έως την είσοδο των Νέων Πόρων. Δεν υπήρχε δυνατότητα τηλεχειρισμών για τη χάραξη διαδρομών μεταξύ των Σταθμών παρά μόνο διευθέτηση μεμονωμένων αλλαγών τροχιάς.»*

Στη Λάρισα, λοιπόν, **λειτουργούσε μόνον τοπικός πίνακας τηλεχειρισμού και όχι τηλεδιοίκηση.** Ο Σταθμάρχης Λάρισας, με βάση το υφιστάμενο σύστημα σηματοτεχνικής κάλυψης του σταθμού (αυτοψία που έγινε από τα τρία μέλη της

Επιτροπής Εμπειρογνομώνων στις 20-3-2023) μπορούσε, από την αποβάθρα όπου βρίσκεται ο προς αναχώρηση συρμός και για ένα μήκος περίπου 2,8 χιλιομέτρων, να παρακολουθεί στον τοπικό πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών με φωτεινές ενδείξεις τη θέση και την πορεία του συρμού. (σ. 55 πορίσματος επιτροπής). **Ολοκληρωμένη τηλεδιοίκηση δεν θα επέτρεπε να κινούνται δύο συρμοί στην ίδια γραμμή από αντίθετες κατευθύνσεις.**

Ο πρώην Υπουργός Επικρατείας και νυν Εξωτερικών κ. Γεραπετρίτης είχε καταθέσει μάλιστα στα πρακτικά της Βουλής το πρωτόκολλο διοικητικής παραλαβής προς χρήση της σηματοδότησης του τμήματος ΕΘΑ Ορφανών – Σιδηροδρομικού Σταθμού Λάρισας, μεταξύ ΕΡΓΟΣΕ – ΟΣΕ, το οποίο υπεγράφη την 1η Νοεμβρίου 2022. Στο κατατεθέν έγγραφο αναφερόταν ξεκάθαρα σηματοδότηση, χωρίς καμία αναφορά σε τηλεδιοίκηση.

Δύο ημέρες αργότερα, στις 3 Νοεμβρίου 2022, η Διεύθυνση Κυκλοφορίας του ΟΣΕ ενημερώνει με εσωτερικό έγγραφό της ότι το σύστημα των σηματοδοτικών εγκαταστάσεων **θα τεθεί σε δοκιμαστική λειτουργία** από τις 8 Νοεμβρίου και για μία εβδομάδα, δηλαδή έως τις 15 Νοεμβρίου 2022.

Σε κανένα από τα δύο έγγραφα, ούτε στο πρωτόκολλο παραλαβής ούτε στο εσωτερικό έγγραφο του ΟΣΕ γίνεται λόγος για σύστημα τηλεδιοίκησης, καθώς είναι σαφές πως το λεγόμενο σύστημα «τοπικού χειρισμού» που δίνει τη δυνατότητα χάραξης πορείας και «βλέπει» το σταθμό για περίπου 8,5 χλμ (3 πριν και 5,5 μετά), καμία σχέση δεν έχει με την τηλεδιοίκηση.

Για τον λόγο αυτό άλλωστε ο ΟΣΕ συστήνει ιδιαίτερη προσοχή στους σταθμάρχες: *“Στις περιπτώσεις (βλ. 2γ και 2δ (σ.σ. η τελευταία αφορά το σταθμό Λάρισας) όπου οι σταθμάρχες αναγκάζονται να μεταθέτουν τις αλλαγές με τον κλειθροδιακόπτη κάθε αλλαγής χωριστά, απαιτείται η ιδιαίτερη προσοχή τους κατά τη διεξαγωγή αυτής της διαδικασίας”.*

Αν είχε αποκατασταθεί το σύστημα τηλεδιοίκησης στο δίκτυο του Ο.Σ.Ε μετά την πυρκαγιά του Ιουλίου του 2019, θα υπήρχαν πολλαπλοί μηχανισμοί ελέγχου και μπλοκ, με διαδοχική σηματοδότηση και αισθητήρες και των δύο συρμών. Και η αποτροπή της τραγωδίας στα Τέμπη θα ήταν απολύτως βέβαιη.

Δεν θα σταματούσε μόνο η επιβατική που ξεκίνησε από την Λάρισα αλλά κι η εμπορική που από την άλλη πλευρά ερχόταν κατά πάνω της. Με ένα πολλαπλό δηλαδή σύστημα ασφαλείας. Με το αναφερόμενο **τοπικό ηλεκτρονικό κέντρο αυτομάτου χειρισμού** κυρίως των κλειδιών, και σε εμβέλεια περίπου πέντε χιλιομέτρων στο κέντρο της Λάρισας, παρεχόταν μόνο η δυνατότητα «ηλεκτρονικής

χάραξης» της πορείας του επιβατικού τραίνου. Δηλαδή μόνο μία περιορισμένη ασφαλιστική δικλείδα κι η οποία εξουδετερώθηκε και αυτή από ένα ελλιπώς εκπαιδευμένο σταθμάρχη.

Ο ΟΣΕ όφειλε κατόπιν σχετικής συνεννόησης με τον αρμόδιο εποπτεύοντα Υφυπουργό Μεταφορών και την αναθέτουσα τα έργα ΕΡΓΟΣΕ, να είχε άμεσα προβεί δια της ΕΡΓΟΣΕ στην δημοπράτηση του έργου αυτού, που ήταν χαμηλού κόστους, για την αποκατάσταση της ζημίας καθώς γνώριζε πολύ καλά ότι η 717/2014 δεν είχε ολοκληρωθεί και τίθετο σοβαρότατο ζήτημα δημόσιας ασφαλείας.

Ο Μιχάλης Παπαδόπουλος, αν και γνώριζε ότι το τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα είχε τεθεί εκτός λειτουργίας από πυρκαγιά τον Ιούλιο του 2019, **δεν προέβη σε οιαδήποτε ενέργεια ή παρέμβαση, καίτοι όφειλε εκ της θέσεως του, για την αποκατάσταση της κομβικής σημασίας ζημίας αυτής.** Ιδίως αν ληφθεί υπόψη και το μικρό κόστος αποκατάστασης της ζημίας που απαιτείτο και το οποίο ανέρχεται κατ εκτιμήσεις υπαλλήλων του ΟΣΕ σε μερικές χιλιάδες ευρώ, 10.000,00 έως 20.000,00 ευρώ για την επαναλειτουργία, όταν μόνο για το μπάζωμα του χώρου μετά το δυστύχημα εγκρίθηκαν με fast track διαδικασίες και δόθηκαν απ το Υπουργείο ανάπτυξης **647.862,80 ευρώ** από το **Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης** με υπογραφή του τότε αρμόδιου **αναπληρωτή Υπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων Ν. Παπαθανάση και του Υφυπουργού Ι. Τσακίρη** προς την **Περιφέρεια Θεσσαλίας**.

Μάλιστα, ο Μ. Παπαδόπουλος, **αμέσως μετά το τραγικό εγκληματικό δυστύχημα στα Τέμπη, πρωταγωνίστησε σε ένα σκηνοθετημένο επικοινωνιακό σκηνικό** για να παραπλανηθεί η κοινή γνώμη και να πειστεί ότι ο **τοπικός πίνακας χειρισμού στη Λάρισα αποτελούσε τηλεδιοίκηση.**

Από την πλευρά του **ο σταθμάρχης** που βρισκόταν στην αίθουσα του σταθμαρχείου παρουσίασε την διαδικασία **και ξεκαθάρισε εκθέτοντας τον ψευδόμενο εν γνώσει του Υφυπουργό,** ότι: «αυτή τη στιγμή έχουμε μία **χάραξη δρομολογίου** από την είσοδο του σταθμού μέχρι την έξοδο. **Δεν υπάρχει τηλεδιοίκηση. Υπάρχει ο τοπικός χειρισμός.** Βλέπει 3,5 χλμ από την έξοδο του σταθμού και 1,5 με 2 από το νότιο τμήμα. Αν υπήρχε τηλεδιοίκηση θα έβλεπε μέχρι το Πλατύ. **Η τηλεδιοίκηση βγήκε τελείως εκτός από τον Ιούλιο του 2019, αλλά και μέχρι τότε, υπολειπορούσε».**

Λίγο πριν το τέλος παρουσίασης της διαδικασίας πήρε τον λόγο ξανά ο **υφυπουργός**, μετά από ερώτηση δημοσιογράφων και προκειμένου να ανασκευάσει τις εντυπώσεις **παραδέχθηκε εμμέσως πλην σαφώς και επί της ουσίας, πως**

αρχικά είπε ψέματα και ότι δεν υφίστατο τηλεδιοίκηση καθώς είπε πως «η τηλεδιοίκηση όπως έχουμε πει, θα είναι έτοιμη περίπου τέλος Σεπτεμβρίου, όμως αυτό το σύστημα, είναι αρκετό για να προλάβει ένα τέτοιο δυστύχημα».

Όπως όμως ρητώς αναφέρεται και στο **Πόρισμα της Επιτροπής των Εμπειρογνωμόνων, αν είχε αποκατασταθεί το σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα, θα είχε αποτραπεί το δυστύχημα** και ως εκ τούτου καθίσταται πρόδηλη και σαφής η ουσιώδης εγκληματική παράλειψή του ως άνω Υφυπουργού.

2. Διακοπή από το 2020 της λειτουργίας του δευτεροβάθμιου οργάνου ελέγχου

Μέχρι το 2020 ήταν σε λειτουργία στα κεντρικά γραφεία του ΟΣΕ (επί της οδού Καρόλου) στην Αθήνα, το αποκαλούμενο **δευτεροβάθμιο όργανο ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας**, αποτελούμενο από ένα σταθμάρχη, έναν προϊστάμενο αμαξοστοιχίας και ένα στέλεχος από τα μηχανοστάσια.

Το συγκεκριμένο όργανο, με βάση φωνητικές πληροφορίες που περιήρχοντο σε αυτό (είτε μέσω του συστήματος GSM-R μετά το 2018 είτε με τα ραδιοβοηθήματα του ΟΣΕ παλιότερα είτε ακόμη και με χρήση σταθερής τηλεφωνίας), σημείωνε επί χάρτου και αποτύπωνε με ακρίβεια τη θέση και την πορεία κίνησης του κάθε συρμού. Αν λειτουργούσε την ημέρα του δυστυχήματος, θα αποτελούσε πρόσθετη ασφαλιστική δικλείδα, που θα έδινε πιθανόν τη δυνατότητα παρακολούθησης της πορείας των δύο συρμών. (σ. 86 πορίσματος της επιτροπής). **Η έλλειψη αυτή του «υπερκείμενου κέντρου ρύθμισης κυκλοφορίας» αποτελεί, μια από τις αιτίες της τραγωδίας, λόγω της απουσίας 2ου επιπέδου εντοπισμού και αποτροπής λανθασμένων ενεργειών.**

Ο Μιχάλης Παπαδόπουλος, **αν και γνώριζε** την παύση από το 2020 της λειτουργίας του δευτεροβάθμιου οργάνου ελέγχου και ρύθμισης της κυκλοφορίας στην οδό Καρόλου (Αθήνα), ότι η τοπική τηλεδιοίκηση Λάρισας από το 2019 είχε τεθεί εκτός λειτουργίας λόγω της πυρκαγιάς, τη μη υλοποίηση της σύμβασης 717/2014, **ουδέν έπραξε για την επαναλειτουργία του που ήταν απολύτως αναγκαία για την ασφάλεια των συγκοινωνιών απενεργοποιώντας και την τελευταία ασφαλιστική δικλείδα για να αποτραπεί το ανθρώπινο λάθος.**

3. Μη ύπαρξη - λειτουργία αυτοματοποιημένων συστημάτων ασφαλείας

Η ανάπτυξη του **ευρωπαϊκού συστήματος με την ονομασία ERTMS** (European Rail Traffic Management System), το οποίο ουσιαστικά αποσκοπεί στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου στον ευρωπαϊκό χώρο, παρείχε

βασικές εγγυήσεις ασφαλείας. Τα βασικά μέρη αυτού του συστήματος, δηλαδή το **ETCS και το GSM-R** (επί των συρμών και επί του δικτύου), τα οποία σε συνδυασμό και με τη λειτουργία της φωτοσήμανσης και της πλήρους τηλεδιοίκησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο, μπορούσαν μετά βεβαιότητας να αποτρέψουν το τραγικό δυστύχημα.

Το ETCS (European Train Control System) αποτελεί ένα ενιαίο σύστημα αυτόματης προστασίας των συρμών, το οποίο αποτελείται από στατικά στοιχεία γραμμής και από στοιχεία πάνω στους συρμούς. Μεταδίδει και παρακολουθεί ανά πάσα στιγμή τη θέση κάθε αμαξοστοιχίας και παρέχει μεταξύ άλλων τη δυνατότητα ακόμη και αυτόματης πέδησης του συρμού σε περίπτωση που διαπιστωθεί πορεία σύγκρουσης με άλλο τρένο ή παραβίαση κόκκινου σηματοδότη ή υπερβολική ταχύτητα. Προϋπόθεση για τη λειτουργία του μεταξύ άλλων είναι η εγκατάσταση και λειτουργία φωτεινών σηματοδοτών.

Το GSM-R (Global System for Mobile Communications - Railway) αποτελεί ένα σύγχρονο μέσο επικοινωνίας, που επιβάλλεται να έχουν οι επίγειοι σταθμοί διαχείρισης κυκλοφορίας (Σταθμάρχες, Κέντρο Τηλεδιοίκησης κ.τ.λ.) και οι μηχανοδηγοί μεταξύ τους. Το σύστημα αυτό επιτρέπει την επικοινωνία χωρίς διακοπές και παράσιτα σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ παρέχει και επιπλέον δυνατότητες για τη μεταφορά δεδομένων και άλλων ενεργειών σε αντίθεση με το υποδεέστερο υπάρχον σύστημα VHS.

Η ύπαρξη συστημάτων επικοινωνίας GSM-R την ημέρα του δυστυχήματος θα παρείχε τη δυνατότητα απρόσκοπτης επικοινωνίας των εμπλεκόμενων προσώπων μεταξύ τους. Εφόσον λειτουργούσε θα μπορούσαν πιθανά να είχαν επικοινωνήσει ο μηχανοδηγός του IC62 με τον μηχανοδηγό της εμπορικής και να διαπίστωναν ότι κινούνταν στην ίδια γραμμή, αφού θα ακουγόταν και στην επιβατική αμαξοστοιχία η αναγγελία που σωστά είχε κάνει ο σταθμάρχης των Ν. Πόρων προς τον μηχανοδηγό της εμπορικής για να κινηθεί στη γραμμή καθόδου προς Λάρισα. Παρά ταύτα το μοιραίο βράδυ το GSM-R δεν λειτουργούσε και στα δύο τρένα. Οι κύριες συμβάσεις για την προμήθεια συστημάτων ασφαλείας από τον ΟΣΕ, εκτός της σύμβασης 717/2014 που αναλύεται κατωτέρω χωριστά υπήρξαν οι εξής:

1. **Η σύμβαση 10012/2006** για την προμήθεια συστημάτων **GSM-R**, με οικονομικό αντικείμενο 57.228.780 ευρώ. Η συμφωνημένη διάρκεια του έργου ήταν 2 έτη (26/9/2006 - 26/9/2008). Δόθηκαν 4 παρατάσεις και τελικώς το μεγαλύτερο μέρος του έργου παραδόθηκε στις 11/6/2018, 12/2/2020 και 10/2/2021. Μέχρι και σήμερα το σύστημα GSM-R δεν λειτουργεί σε όλους τους συρμούς της Hellenic Train, καθώς δεν έχει πιστοποιηθεί από την ΠΑΣ. Στις 5/7/2022 εγκρίθηκε από τη ΠΑΣ η λειτουργία

στους σταθμούς, ενώ **μέχρι και τον Ιούλιο του 2023 η ΡΑΣ δεν είχε εγκρίνει τη λειτουργία του στους συρμούς.**

2. Η **σύμβαση 10004/2007** για την προμήθεια συστήματος **ETCS** στους συρμούς, με οικονομικό αντικείμενο 25.026.200 ευρώ. Η συμφωνημένη διάρκεια του έργου ήταν 2 έτη (30/5/2007 - 30/3/2009). Δόθηκαν 3 παρατάσεις και το έργο παραδόθηκε μετά από 10 έτη. Σύμφωνα δε με την έκθεση της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων, όταν η ΓΑΙΑΟΣΕ παρέλαβε ήδη από το 2018 το σύστημα ETSC (συρμών) το έκρινε μη λειτουργικό και από τότε δήλωσε ότι απαιτείται νέα σύμβαση, η οποία δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα. Φυσικά το σύστημα εξακολουθεί να μην είναι σε λειτουργία, λόγω φθορών, προβλημάτων διαλειτουργικότητας κ.ά.

3. Η **σύμβαση 10005/2007** για την προμήθεια συστήματος **ETCS** στις γραμμές, με οικονομικό αντικείμενο 17.171.261 ευρώ. Η συμφωνημένη διάρκεια του έργου ήταν 30 μήνες (5/9/2007 - 5/3/2010). Το έργο πήρε 6 παρατάσεις και τελικώς παραδόθηκε στις 2/8/2019, 16/11/2021 και 13/12/2021. Σε κάποια τμήματα της γραμμής εγκρίθηκε από τη ΡΑΣ η λειτουργία του ETSC στις 26/6/2023.

4. Η **σύμβαση 635/2013 για εργασίες αναβάθμισης του δικτύου, ολοκλήρωσης της υποδομής σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης** για το τμήμα Τιθορέα - Δομοκός, με οικονομικό αντικείμενο 374.242.810,48 ευρώ! Η συμφωνημένη διάρκεια ήταν 32 μήνες (18/12/2013 - 18/8/2016) αλλά τελικώς δόθηκαν 14 παρατάσεις, **με τελευταία παράταση της 30/6/2023.**

Ως προελέχθη, **κατά την ημέρα του δυστυχήματος ομοίως όπως προαναφέρθηκε δεν λειτουργούσε το ETCS, το οποίο μετά βεβαιότητας θα είχε ακινητοποιήσει αυτόματα τις δυο αμαξοστοιχίες** που κινούνταν σε μετωπική πορεία σύγκρουσης, ούτε όμως και το σύστημα **GSM-R**, που αν ήταν ε λειτουργία, θα άκουγαν ταυτόχρονα οι σταθμάρχες και οι μηχανοδηγοί όλες τις συνομιλίες και θα αντιλαμβάνονταν ότι δύο τρένα κινούνταν στην ίδια γραμμή.

Ο Μιχάλης Παπαδόπουλος, **αν και γνώριζε ότι δεν λειτουργούσε κανένα σύγχρονο αυτοματοποιημένο σύστημα ασφαλείας και ότι τα τρένα έτρεχαν με 135χλμ/ώρα σε ένα τυφλό δίκτυο, ουδέν έπραξε ως όφειλε για την υλοποίηση και ενεργοποίηση συστημάτων ασφαλείας και κάθε άλλου αναγκαίου και πρόσφορου μέσου για την ασφάλεια των συγκοινωνιών.**

4. Σύμβαση 717/2014- Συστήματα ασφαλείας-Υποδομές

Ως προς τη σύμβαση 717/2014 έχουν εντοπιστεί σοβαρές ενδείξεις κακοδιαχείρισης, καθυστερήσεων, αξιοποιώνων υπαίτιων πράξεων και παραλείψεων συνολικά από το χρόνο υπογραφής της σύμβασης το Σεπτέμβριο του 2014 ως και το

χρονικό σημείο που συνέβη το δυστύχημα στα Τέμπη τον Φεβρουάριο του 2023, σε σχέση με την υλοποίηση της σύμβασης 717/2014. Πρέπει λοιπόν να διερευνηθούν οι ποινικές ευθύνες κάθε αρμοδίως εμπλεκόμενου πολιτικού προσώπου, από θέση ευθύνης, είτε ως Υπουργός είτε ως Υφυπουργός όπως ο Μιχάλης Παπαδόπουλος.

Η σύμβαση έπρεπε να είχε υλοποιηθεί εντός διετίας από την υπογραφή της, ήτοι έως τον Σεπτέμβριο του 2016. Όποιος λοιπόν διετέλεσε αρμόδιος πολιτικός προϊστάμενος για συναφή θέματα με την εποπτεία, έλεγχο και την ασφάλεια των σιδηροδρόμων και των μεταφορών βαρύνεται με τις ευθύνες αυτής της περιόδου από το 2014 έως την ημέρα του δυστυχήματος στις 28/02/2023, για τις υπαίτιες πράξεις και παραλείψεις που οδήγησαν στη μη εμπρόθεσμη ολοκλήρωση της σύμβασης και παράδοσης του έργου καθ όλη την διάρκεια και της δικής του θητείας, αλλά και για τη συνολική πραγματική κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, που είχε υπό την άμεση εποπτεία του, με τα **τεράστια ελλείμματα και κενά σε κρίσιμα θέματα ασφαλείας στη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.**

Το σιδηροδρομικό δίκτυο λειτουργούσε χωρίς συστήματα ασφαλείας αν και με αυξημένες ταχύτητες, υποστελεχωμένο, χωρίς επαρκώς ειδικευμένο προσωπικό, με φθαρμένη και επικίνδυνη υποδομή, εν μέσω συνεχών, ατέρμονων καθυστερήσεων, συνεπεία των αλλεπάλληλων παρατάσεων της σύμβασης 717/2014 περί ανάταξης του δικτύου και συνεπεία της υποχρηματοδότησης και της συνεπαγόμενης υποστελέχωσης εκ μέρους του εποπτευόμενου Υπουργείου. Υπό αυτές τις συνθήκες η κυκλοφορία στον κεντρικό σιδηροδρομικό άξονα της χώρας γινόταν, χωρίς καμιά ασφάλεια θέτοντας παρατεταμένα στον χρόνο σε υψηλό κίνδυνο ζωής απροσδιόριστο αριθμό επιβατών, η δε τραγωδία της 28ης Φεβρουαρίου του 2023 στα Τέμπη θα μπορούσε να είχε επέλθει οποτεδήποτε.

Ο αρμόδιος **Υφυπουργός Μεταφορών με αρμοδιότητα την εποπτεία του ΟΣΕ**, κατά το ΦΕΚ ανάθεσης αρμοδιοτήτων του 2021, από την ημέρα ανάληψης των καθηκόντων του τον 8/2021 έως και τις 28/02/2023 και, παρόλο που ως εποπτεύουσα αρχή και έχοντας συνείδηση των αρμοδιοτήτων τους ήταν σε πλήρη γνώση για την υψηλή επικινδυνότητα του δικτύου, **παραβίασε τη νομική του υποχρέωση για την εποπτεία της ασφαλούς λειτουργίας του σιδηρόδρομου και του έργου των σχετικών φορέων που επόπτευε (ΟΣΕ),**

Οι αρμόδιοι υπουργοί και υφυπουργοί της περιόδου αυτής, γνώριζαν λόγω της θέσης τους την αυξημένη επικινδυνότητα των σιδηροδρομικών μετακινήσεων και, κατά τη διάρκεια της θητείας τους, είχαν ειδοποιηθεί πολλάκις για την άμεση πιθανότητα επέλευσης δυστυχήματος.

Οι μηχανοδηγοί είχαν αποστείλει, από 09.07.2015 έως και 04.02.2023, **93 εξώδικα και επιστολές προς το Υπουργείο και τον ΟΣΕ**, την εποπτεία του οποίου είχε ο Υφυπουργός Μεταφορών ως αρμοδιότητα. Προειδοποιούσαν για την βέβαιη επέλευση μεγάλου δυστυχήματος, εάν οι αρμόδιοι δεν προβούν σε ενέργειες. Αξίζει να σημειωθεί πως η πλειοψηφία των εξωδίκων και των επιστολών αφορούσαν την περίοδο μετά το 2019.

Παρ' όλα αυτά συνέχιζαν να συναινούν στις επανειλημμένες παρατάσεις των συμβάσεων συντήρησης και αναβάθμισης του δικτύου, εγκρίνοντας επιπλέον οικονομικές επιβαρύνσεις, διά της ανανέωσης της σύμβασης 717/2014, χωρίς να λάβουν τα αναγκαία μέτρα προς βελτίωση της κατάστασης του επικίνδунου σιδηροδρομικού δικτύου με τα πολλαπλά ατυχήματα, και επιδιώκοντας την αποφυγή της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών και της προστασίας της ζωής των επιβατών και των εργαζομένων στον σιδηρόδρομο.

Η παραπάνω συμπεριφορά τελεί σε άμεσο αιτιώδη σύνδεσμο με το γεγονός της 28ης.02.2023, καθώς όπως αποδεικνύεται την ημέρα της τραγωδίας στο επίμαχο τμήμα Δομοκός - Πλατύ δεν λειτουργούσαν η φωτεινή σηματοδότηση, η τηλεδιοίκηση, το σύστημα επικοινωνίας GSMR και το σύστημα αυτόματης πέδησης συρμών (ETCS), ενώ, αν υπήρχε "εγκατεστημένο επί της γραμμής και των συρμών σύστημα ETCS (...) με την παράλληλη λειτουργία των ελεγχόμενων πεδίων γραμμής και της φωτοσήμανσης, **θα απέτρεπε με βεβαιότητα το συμβάν (...) χωρίς την απαίτηση ανθρώπινης παρέμβασης**", όπως αναφέρεται και στην **πραγματογνωμοσύνη (σελ. 88)** τη συνταχθείσα από τους **δικαστικούς πραγματογνώμονες** Δρ. Απόστολο Βασιλάκο, μηχανολόγο μηχανικό, και Σταύρο Μπατζόπουλο, ηλεκτρολόγο μηχανικό, διορισθέντες μετά το υπ' αριθμ. πρωτ. 1019/21/1-α'/01-03-2023 έγγραφο του Τμήματος Τροχαίας Λάρισας, σε συνδυασμό με το υπ' αριθμ. πρωτ. 656/23/2-3-2023 έγγραφο του διευθύνοντα την Εισαγγελία Πρωτοδικών Λάρισας.

Αν υπήρχε το εν λόγω σύστημα ασφαλείας, τα τρένα θα σταματούσαν αυτόματα και δεν θα συγκρούονταν, ακόμα κι αν είχε κάνει λάθος χάραξη ο σταθμάρχης. Ακόμη και η απλή λειτουργία της φωτοσήμανσης θα καθιστούσε απίθανη τη σύγκρουση. Όταν συνέβη το έγκλημα στα Τέμπη, **έλειπαν όλα τα τεχνολογικά συστήματα ασφαλείας της κίνησης των συρμών**, τα οποία είναι τα ακόλουθα:

α) **φωτεινή πλευρική σηματοδότηση**, η οποία μεταξύ της Λάρισας και των Ν. Πόρων ήταν **εκτός λειτουργίας από το έτος 2019**.

β) **σύστημα τηλεδιοίκησης και ελέγχου κυκλοφορίας**, που δεν επιτρέπει να χαραχθούν αυτόματα μη συμβατά μεταξύ τους δρομολόγια. Η χάραξη δρομολογίου θα γινόταν από τον κεντρικό χειριστή, στο κέντρο τηλεδιοίκησης ο οποίος θα είχε την πλήρη εικόνα της κατάστασης όλων των σταθμών της περιοχής του και της γραμμής που διαχειριζόταν και επιτηρούσε, και θα διαβιβαζόταν για εκτέλεση στον σταθμάρχη Λάρισας.

γ) **σύστημα επιβολής αυτόματης πέδησης** (μεταξύ αυτών το **ECTS**) για την περίπτωση που ο μηχανοδηγός δεν συμμορφώνεται με τα φωτοσήματα. Αν, ο μηχανοδηγός δεν συμμορφωνόταν και παραβίαζε το κόκκινο φωτόσημα εξόδου, θα ενεργοποιούνταν από το σύστημα ETCS η αυτόματη πέδηση και για τους δύο αντίθετα κινούμενους συρμούς.

δ) **σύστημα συνεχούς και απρόσκοπτης ραδιοεπικοινωνίας GSM-R**, το οποίο αν λειτουργούσε θα έδινε τη δυνατότητα στους μηχανοδηγούς να συνειδητοποιήσουν και οι δύο ότι βρίσκονται σε συγκρουσιακή πορεία (πρόγραμμα Επιτροπής Εμπειρογνομόνων σελ. 91-93).

ε) **τα τεχνικά μέσα επικοινωνίας ήταν ανεπαρκή** και δεν επέτρεπαν στους μηχανοδηγούς να επικοινωνούν σε πραγματικό χρόνο επείγουσες πληροφορίες ασφαλείας.

Είναι τραγικό το γεγονός ότι στην εποχή της υψηλής τεχνολογίας που ακόμη και ένα αυτοκίνητο, αξίας 10.000 έως 20.000 ευρώ, διαθέτει ολοκληρωμένα συστήματα ασφαλείας-αποτροπής ατυχήματος (ήτοι ενδεικτικά συστήματα έγκαιρης προειδοποίησης επικείμενης σύγκρουσης και αυτόματης πέδησης, gprs κλπ), τα πανάκριβα τρένα μας, που μετέφεραν χιλιάδες επιβάτες καθημερινώς, δεν διέθεταν τίποτε από όλα αυτά! Το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας τη βραδιά του δυστυχήματος ήταν τυφλό, στηριζόμενο σε απαρχαιωμένες υποδομές του 1980 και σε χειροκίνητες διαδικασίες από ένα ελλιπώς εκπαιδευμένο και άπειρο άνθρωπο, σε συνθήκες έλλειψης προσωπικού.

Ήταν θέμα χρόνου το πότε θα θρηνούσαμε νεκρούς, και όχι το αν. Και αυτό το γνώριζαν όλοι οι εμπλεκόμενοι της εκάστοτε πολιτικής ηγεσίας στο Υπουργείο Μεταφορών απ τον Υπουργό ως τον Υφυπουργό, τον ΓΓ.

Ήδη από το έτος 2018 η προβληματική κατάσταση του συστήματος σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης του δικτύου αποτυπώνεται από τις αρμόδιες αρχές του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στο Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής για την Τεχνική Προδιαγραφή Διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) με τίτλο "Έλεγχος - Χειρισμός και Σηματοδότηση του Σιδηροδρομικού Συστήματος της Ενωσης.

Παρά ταύτα **ουδέν ουσιαστικό μέτρο ελήφθη** έως και την ημέρα του δυστυχήματος. Σε ακρόαση του από τα μέλη της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων ο διατελών την κρίσιμη περίοδο διευθυντής Κυκλοφορίας και Διαχείρισης Χωρητικότητας του ΟΣΕ, Κωνσταντίνος Χρυσάγης: **"Επιτρέπαμε στα τρένα να τρέχουν με 160 χλμ. χωρίς σηματοδότηση, για να προσελκύουμε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να κάνουν αιτήσεις για δρομολόγια"**. Ο ίδιος ανέφερε ειδικότερα για την επίδικη μοιραία επιβατική αμαξοστοιχία: ***"Η μοιραία «62» έφθασε στη Λάρισα από την κάθοδο. Ο σταθμός της Λάρισας ήταν Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας, αλλά δεν ήλεγχε τον σταθμό. Δούλεψε μόνο με σταθμάρχη, χωρίς τηλεδιοίκηση... Το επιπρόχιο GSMR δεν δούλεψε. Αν λειτουργούσε το ECTS, θα είχε ακινητοποιήσει το τρένο"***.

Ο Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών και ο Υφυπουργός Μεταφορών αρμόδιοι για τις μεταφορές κατά το χρόνο του δυστυχήματος:

- Ευθύνονται για **εγκληματικές παραλείψεις ως εποπτεύοντες των έργων εγκατάστασης και συντήρησης των συστημάτων ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο**. Ιδίως για τη σύμβαση 717/2014, η εγκληματική απραγμία τους ήταν παρατεταμένη στον χρόνο. Στο πλαίσιο δε της δικής τους εποπτείας, δεν ελέγχθησαν ποτέ οι δύο εταιρείες ΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ για τους λόγους που δεν υλοποιούνταν το φυσικό αντικείμενο της 717 στα προβλεπόμενα χρονοδιαγράμματα, ούτε πού πήγαν τόσα αστρονομικά ποσά χωρίς αυτά τα έργα να ολοκληρωθούν.
- Δεν φρόντισαν για τη **στελέχωση του ανθρώπινου δυναμικού** που εργαζόταν στους κρίσιμους για την ασφάλεια τομείς κίνησης και συντήρησης με συνέπεια **ο ΟΣΕ να λειτουργεί με λιγότερο από το 1/2 του ελάχιστου απαιτούμενου προσωπικού**.
- Ενώ είχαν επανειλημμένες αναφορές και προειδοποιήσεις για την κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου από στελέχη του σιδηρόδρομου, σωματεία εργαζομένων αλλά και την ευρωπαϊκή ERA και είχαν συμβεί πολλά ατυχήματα/δυστυχήματα που καθοριστικά έδειχναν ως πολύ πιθανή έως βέβαιη την πρόκληση ενός πολύνεκρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος, εντούτοις δεν ανέστειλαν τη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου έως την ασφαλή του λειτουργία, ούτε έλαβαν όλα τα πρόσφορα και αναγκαία μέτρα και πρόνοιες για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών δικτύων, αντίθετα προέβαλαν εμφατικά, εν γνώσει του ψεύδους τους, στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης αλλά και στη Βουλή, την ασφάλεια και τον εκσυγχρονισμό του σιδηρόδρομου.

5. Ελλιπές προσωπικό - ελλιπής εκπαίδευση

Με δεδομένη την απουσία οποιουδήποτε τεχνικού συστήματος ασφάλειας, το μόνο που θα μπορούσε να αποτρέψει το δυστύχημα, ήταν ένα επαρκές σε αριθμό, καλά στελεχωμένο και εκπαιδευμένο προσωπικό. Ούτε όμως και προς αυτή την κατεύθυνση ελήφθη η οποιαδήποτε πρόνοια από την αρμόδια προς τούτο ηγεσία του Υπουργείου.

Παρά το γεγονός επομένως ότι η ασφάλεια της κυκλοφορίας των σιδηροδρόμων στηριζόταν αποκλειστικά και μόνον στην τήρηση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας, δηλαδή επί της ουσίας στον ανθρώπινο παράγοντα, όχι μόνο δεν ελήφθησαν μέτρα για την ενίσχυση και εκπαίδευση του προσωπικού αλλά αντιθέτως ο αριθμός των εργαζομένων μειώθηκε δραματικά. Με αποτέλεσμα ένα υποστελεχωμένο και με ελλιπή εκπαίδευση προσωπικό, να λειτουργεί σε συνθήκες ασφυκτικής πίεσης καθημερινά για να ανταπεξέλθει.

Σύμφωνα με τη μελέτη της εταιρείας συμβούλων "PriceWaterHouse" (που περιλήφθηκε στο άρθρο 3 του Ν.3891/2010) προβλέπεται **ως αναγκαίο προσωπικό του ΟΣΕ 2.800 άτομα, από τους οποίους 860 σταθμάρχες - κλειδούχους**. Το οργανόγραμμα του ΟΣΕ του Μαΐου 2022 προέβλεπε ως αναγκαίο προσωπικό 2.182 άτομα, από τους οποίους στην υπηρεσία κυκλοφορίας 826 άτομα. Ωστόσο *"...την τελευταία δεκαετία το προσωπικό του ΟΣΕ ήταν περίπου στα ίδια επίπεδα και συστηματικά λιγότερο από το ½ του απαιτούμενου"*.

Ειδικά επί της περιόδου που ήταν Υπουργός ο κ. Καραμανλής και **αρμόδιος Υφυπουργός Μεταφορών με εποπτεία στον ΟΣΕ ο κ. Παπαδόπουλος**, ο ΟΣΕ παρουσιάζει εικόνα πλήρους διάλυσης και αποσάθρωσης, τραγικής μείωσης του προσωπικού, συνέπεια της συνειδητής επιλογής για πλήρη εγκατάλειψη, υποστελέχωση, υποχρηματοδότηση του σιδηροδρόμου.

Η **έλλειψη σταθμαρχών και κλειδούχων** έχει σημαντικές συνέπειες στην ομαλή κυκλοφορία και εκτέλεση όλων των αμαξοστοιχιών, καθιστώντας αδύνατη την πραγματοποίηση μερικών από τα προγραμματισμένα δρομολόγια στη σύμβαση ΥΔΥ της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με το ελληνικό κράτος.

Είναι δεδομένο ότι με τις ανωτέρω περιγραφόμενες συνθήκες λειτουργίας της κυκλοφορίας και τα προβλήματα στην υποδομή προκαλούνταν συχνά βραδυπορίες και μονοδρομήσεις, καθιστώντας περισσότερο πιθανά τα ανθρώπινα λάθη με απρόβλεπτες συνέπειες.

6.Λήψη αναγκαίων και πρόσφορων μέτρων

Ο Μιχάλης Παπαδόπουλος, παρότι ήταν πλήρως γνώστης της ανωτέρω περιγραφόμενης κατάστασης, **δεν προέβη, ως όφειλε** λόγω της θέσης του και της

ιδιαίτερης νομικής του υποχρέωσης, στη λήψη άμεσων διορθωτικών αποφάσεων-μέτρων, ώστε να υπάρχει ασφαλής λειτουργία του σιδηροδρόμου όπως:

- Το κλείσιμο σταθμών για ενίσχυση κεντρικών σταθμών με πεπειραμένο προσωπικό.
- Τη μείωση της επιτρεπόμενης ταχύτητας των συρμών.
- Τη μείωση των επιβατικών και εμπορευματικών δρομολογίων.

7.Εποπτεία δικτύου- Φορτίο εμπορικής αμαξοστοιχίας

Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ κατέληξε στο πόρισμα του πως τα θύματα που πέθαναν από τη φωτιά είναι 5 ως 7 **«Βάσει των παρατηρήσεών μας, δεν υπάρχει ένδειξη ότι ο τεχνικός εξοπλισμός του εμπλεκόμενου τροχαίου υλικού προκάλεσε τον σχηματισμό και την επέκταση της πυρόσφαιρας. Προσομοιώσεις και εκθέσεις υποδεικνύουν πιθανή ύπαρξη άγνωστου καυσίμου στο δυστύχημα»** είπαν οι ερευνητές. Κατόπιν ερώτησης για διευκρίνιση, οι ερευνητές είπαν πως έλαβαν υπόψη τους όλα τα δεδομένα, συνέκριναν τα στοιχεία και **θεωρούν «εξαιρετικά απίθανο» τα έλαια σιλικόνης να προκάλεσαν την πυρόσφαιρα** και με αυτό συμφωνούν επιπλέον αναλύσεις ειδικών που έχουμε και επαληθεύουν τα ευρήματα μας».

Δεξαμενή με τουλάχιστον 3,5 τόνους εύφλεκτων υγρών φέρεται να υπήρχε στο **εμπορικό τρένο στα Τέμπη**, σύμφωνα και το πόρισμα από επιστήμονες του **πανεπιστημίου της Γάνδης**, μετά τη **σχετική παραγγελία** του Ελληνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (**ΕΟΔΑΣΑΑΜ**). Κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι **το πρώτο βαγόνι της εμπορικής αμαξοστοιχίας, το οποίο ακολουθούσε τις δύο μηχανές του τρένου, μετέφερε φορτίο με πτητικούς υδρογονάνθρακες που δεν είχαν δηλωθεί.**

Στη σελίδα 104 του πορίσματος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ γίνεται αναφορά στα καύσιμα που βρέθηκαν στο σημείο της τραγωδίας. Συγκεκριμένα, στην παράγραφο 474, το πόρισμα τονίζει πως **«Το γεγονός ότι η φωτιά έχει αφήσει δύο διαφορετικά υπολείμματα είναι μια άμεση ένδειξη ότι δύο διαφορετικά καύσιμα φαίνεται να εμπλέκονται στο συμβάν»:**

- 1) λευκό υπόλειμμα, που είναι SiO₂, χαρακτηριστικό για την καύση λαδιού σιλικόνης,
- 2) μαύρο υπόλειμμα με **ίχνη ξυλολίου**, που ταιριάζει με καύσιμα υδρογονανθράκων.

Η μικρή ποσότητα SiO₂ που παρατηρήθηκε στη συντριβή συνάδει με την πυρκαγιά μετά την αρχική ανάφλεξη, αλλά όχι με το μέγεθος που θα αναμέναμε αν καιγόταν μεγάλη ποσότητα καυσίμου”, υπογραμμίζει το πόρισμα.

Καταλήγοντας, στην επόμενη σελίδα του πορίσματος, την σελίδα 105, παράγραφο 477, αναφέρεται πως **“βρέθηκαν ίχνη από διάφορους υδρογονάνθρακες, μεταξύ των οποίων πιο αξιοσημείωτα ίχνη ξυλολίου που βρέθηκαν στον αριθμό δείγματος (EMP12-21) σε δείγμα εδάφους στο πλάι των ραγών”**.

Η πλέον καθοριστική πρόταση όμως είναι η επόμενη όπου αναφέρεται πως έγινε εκ νέου δειγματοληψία. Συγκεκριμένα, αναφέρεται πως όταν μια δεύτερη δειγματοληψία και ανάλυση πραγματοποιήθηκε, τον Οκτώβριο του 2023 και ελήφθησαν δύο δείγματα εδάφους ακριβώς από την ίδια περιοχή δεν περιείχαν ξυλόλιο. Αυτό, σύμφωνα με το πόρισμα, υποδεικνύει ότι το ξυλόλιο δεν υπάρχει στο σημείο υπό φυσιολογικές συνθήκες, ως αποτέλεσμα ρύπανσης ή άλλων φυσικών αιτιών.

Ο Bart Accou, επικεφαλής ασφαλείας και επιχειρήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης Σιδηροδρόμων, μέλος της επιτροπής διερεύνησης του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, έκανε σαφή λόγο για παρουσία αγνώστου καυσίμου, κάτι που ανέφερε και ο Κωνσταντίνος Καπετανίδης, Πολιτικός Μηχανικός Προϊστάμενος Μονάδας Διερεύνησεως Ατυχημάτων ΕΟΔΑΣΑΑΜ.

Το συμπέρασμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ για **ύπαρξη άγνωστης καύσιμης ύλης, που προκάλεσε την πυρόσφαιρα στο δυστύχημα των Τεμπών, ενισχύει και η έκθεση του Γενικού Χημείου του Κράτους**. Το διαβιβαστικό που έστειλε το Χημείο στον ανακριτή της υπόθεσης, Σωτήρη Μπακαϊμή, με ημερομηνία 3-2-2025, αναφέρει ξεκάθαρα τον **εντοπισμό ξυλολίου σε επτά σημεία στα συντρίμια της εμπορικής αμαξοστοιχίας**. Τα σημεία αυτά δεν είναι διαφορετικά μόνο μεταξύ τους αλλά και σε σχέση με τα άλλα επτά σημεία όπου είχε βρεθεί ξυλόλιο κατά την πρώτη δειγματοληψία έναν μήνα μετά την τραγωδία.

Η συγκεκριμένη χημική ουσία, που χρησιμοποιείται στη χημική βιομηχανία αλλά και στη νόθευση καυσίμων, ανιχνεύτηκε αρχικά όταν **αναλύθηκαν 25 δείγματα που είχαν ληφθεί στις 29-3-2023 από το χώμα στον τόπο του δυστυχήματος** - που βρισκόταν στο τσιμεντένιο τοιχίο στο πλάι και δεν είχε απομακρυνθεί-, αλλά και από τα απομεινάρια των τρένων, που στο μεταξύ είχαν μεταφερθεί στο Κουλούρι.

Από όλα τα ανωτέρω προκύπτουν ισχυρές ενδείξεις έως και αποδείξεις πλέον για την ύπαρξη μεταφερόμενης στην εμπορική αμαξοστοιχία καύσιμης ύλης που προκάλεσε την πυρόσφαιρα. Μιας καύσιμης ύλης που όμως ουδείς από τους

αρμοδίους από το εποπτεύον Υπουργείο έως τον ΟΣΕ, την Hellenic Train φέρεται να γνωρίζει πως τοποθετήθηκε, από ποιον και γιατί. **Ένα άγνωστο φορτίο, ορφανό από ιδιοκτήτη αλλά και χωρίς να υπάρχουν στοιχεία, παραστατικά ή έστω βίντεο κατά την φόρτωση της αμαξοστοιχίας.**

Είναι προφανές ότι οι ευθύνες του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών και του Υφυπουργού Μεταφορών με αρμοδιότητα του την εποπτεία του ΟΣΕ, ως εποπτεύοντος υπουργείου για αυτή την χειρίστη και επικίνδυνη για τη δημόσια υγεία, και ασφάλεια των συγκοινωνιών κατάσταση είναι σημαντικές, υπαρκτές και αξιόποινες. Έχοντας τη σχετική υποχρέωση εκ της θέσης και των καθηκόντων του για την εποπτεία και ασφάλεια, με τις υπαίτιες πράξεις και παραλείψεις του συνέβαλε αιτιωδώς στην μετατροπή του τρένου ως μέσου στο πλέον επικίνδυνο και επισφαλές μεταφορικό μέσο στην Ελλάδα.

8. Αρχή Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων-ΕΟΔΑΣΑΑΜ

Η Εποπτεία της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΔΣΑΣ) άνηκε στην αρμοδιότητα του Υφυπουργού Μεταφορών με βάση την με υπ' αρ. 69883 απόφαση (ΦΕΚ Β 1193) καθορισμού των αρμοδιοτήτων του κατά τα προεκτεθέντα. Υπενθυμίζεται ότι με το Ν. 5014/2023 είχε συσταθεί νέος Οργανισμός Διερεύνησης Ατυχημάτων ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ). Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ είναι έκτοτε ο αρμόδιος φορέας για την διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων στην Ελλάδα.

Είναι αυτόνομη δημόσια υπηρεσία του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εποπτευόμενη από τον ίδιο τον υπουργό. Δημιουργήθηκε με σημαντική καθυστέρηση (σε συμμόρφωση κανονισμών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου του 2010 και 2016) με τον **νόμο 5014 του Ιανουαρίου 2023**, με τη συγχώνευση της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ) και της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΔΣΑΣ).

Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ όμως **δεν είχε στελεχωθεί έως το Φεβρουάριο του 2024**. Στις μεταβατικές διατάξεις του Ν.5014/2023 προβλέπεται ότι ο νέος Οργανισμός Διερεύνησης Ατυχημάτων έχει ως μεταβατική διοίκηση, την διοίκηση της Επιτροπής Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων. Ο Υφυπουργός κ. Παπαδόπουλος είχε την **εποπτεία των επιτροπών**:

- Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων
- Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων.

Ουδέν όμως έπραξε ώστε οι επιτροπές αυτές να αναλάβουν την διερεύνηση του δυστυχήματος στα Τέμπη με αποτέλεσμα ο χώρος του δυστυχήματος να μετατραπεί σε πεδίο αλλοίωσης, εξαφάνισης αποδεικτικών στοιχείων, συγκάλυψης και ανάμιξης διαφόρων πολιτικών, υπηρεσιακών παραγόντων, χωρίς μάλιστα σχετική δικαστική εντολή και κάλυψη της έρευνας.

9. Αλλοίωση χώρου δυστυχήματος

Η πρωτοφανής **αλλοίωση του χώρου του πολύνεκρου δυστυχήματος**, συνιστά αναμφίβολα παράνομη πράξη η οποία, τελέστηκε πριν ακόμη επισκεφθεί το χώρο κλιμάκιο της Χημικής Υπηρεσίας Λάρισας για να προβεί σε δειγματοληψία υλικών, που έλαβε χώρα στις 29 Μαρτίου 2023, πριν διοριστούν και προβούν σε αυτοψία οι πρώτοι χρονικά τεχνικοί σύμβουλοι οικογενειών των θυμάτων, που επίσης έκαναν αυτοψία στις 29-3-2023 και δίχως να συντρέχει καμία περίπτωση κινδύνου για τη δημόσια υγεία ή το περιβάλλον, σύμφωνα και με το σχετικό έγγραφο της Β' Διεύθυνσης του Γενικού Χημείου του Κράτους.

Μετά το πολύνεκρο δυστύχημα και την παραίτηση του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών Κώστα Καραμανλή ουσιαστικά οι αρμοδιότητες του Υπουργείου υπήχθησαν στον Υπουργό Επικρατείας κ. Γεραπετρίτη με μια καινοφανή και πιθανά αντισυνταγματική διαδικασία. Ο ίδιος δεν ορκίστηκε Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ούτε εκδόθηκε το αναγκαίο προς τούτο Π.Δ κατ' άρθρο 37 Συντάγματος. Με απόφαση του Πρωθυπουργού, διευρύνθηκαν οι αρμοδιότητες του και όλως παρατύπως του εκχωρήθηκε η διοίκηση του Υπουργείου. Σε διευκρίνιση για το πλαίσιο αρμοδιοτήτων του ο κυβερνητικός εκπρόσωπος είχε δηλώσει: *«ο κ. Γεραπετρίτης έχει κρατήσει για τον εαυτό του ως αρμοδιότητα προφανώς τον συντονισμό και τη διαλεύκανση της συγκεκριμένης υπόθεσης και το νομοθετικό έργο, και καμία άλλη υπογραφή η οποία να συνδέεται με πληρωμές, με αναθέσεις, με δημοπρασίες έργων, με οτιδήποτε έχει να κάνει με όλα τα υπόλοιπα»*.

Ακόμα και από αυτή την διευκρίνιση προκύπτει, όπως και από όλα τα κατωτέρω αναλυτικώς παρατιθέμενα, όπως το περιβόητο mail του τότε Υφυπουργού παρά τω Πρωθυπουργώ κ. Τριαντόπουλου, ότι από την κυβέρνηση και από συγκεκριμένα πολιτικά πρόσωπα συντονίστηκε και κατευθύνθηκε η υπόθεση του δυστυχήματος σε συγκάλυψη των πολιτικών ευθυνών κατά πρώτο λόγο με σειρά υπαιτίων παράνομων πράξεων και παραλείψεων, πλημμελειών στο πεδίο του δυστυχήματος.

Όπως μάλιστα ρητά έχει δηλώσει και αναγνωρίσει ο τότε Περιφερειάρχης της Θεσσαλίας κ. Αγοραστός **γίνονταν συσκέψεις** όπου και αποφασίζονταν η διαχείριση

της έρευνας, του χώρου. Συγκεκριμένα απαντώντας σε σχετικό εξώδικο ανέφερε: «.....**Κατά τις συνεδριάσεις** αυτές παρίσταντο και όλοι οι **συναρμόδιοι φορείς** (ήτοι και ο υπουργός Υγείας (την περίοδο εκείνη Θάνος Πλεύρης), **Υφυπουργός Μεταφορών (την περίοδο εκείνη Μιχάλης Παπαδόπουλος)**, Συντονιστής Πυροσβεστικών Υπηρεσιών Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας, Αρχηγός ΑΤΑ, υποδιοικητής 1ης Στρατιάς, Περιφερειάρχης Θεσσαλίας ΕΛ.ΑΣ, Πρόεδρος ΕΚΑΒ, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ, εκπρόσωπος ΟΣΕ, αντιπεριφερειάρχης ΠΕ Λάρισας, Περιφερειάρχης Πυροσβεστικών Δυνάμεων Θεσσαλίας, εκπρόσωπος Αυτοκινητοδρόμων Αιγαίου) και **αποφασίστηκαν και υλοποιήθηκαν τα δέοντα μέτρα και ενέργειες**».

Μόνο που δεν αποφασίστηκαν ούτε λήφθηκαν τα **δέοντα** μέτρα και οι **νόμιμες** ενέργειες, αλλά στην πραγματικότητα **συντονίστηκε και υλοποιήθηκε εν τέλει μια εκτεταμένη προσπάθεια αλλοίωσης του χώρου, αλλοίωσης και εξαφάνισης αποδεικτικών στοιχείων** με απώτερο σκοπό την συσκότιση της έρευνας και τη συγκάλυψη των ευθυνών για το έγκλημα που συνετελέσθη στα Τέμπη.

Συγκεκριμένα, μόλις **3-3,5 ώρες μετά το πολύνεκρο δυστύχημα**, το Συντονιστικό Όργανο Πολιτικής Προστασίας (ΣΟΠΠ) αποφάσισε, μεταξύ άλλων **«τη διάθεση σκαπτικών μηχανημάτων για διαμόρφωση του χώρου επιχειρησιακής δράσεως**». Παρόντες στη σύσκεψη του ΣΟΠΠ ήταν, μεταξύ και άλλων, ο **Υφυπουργός Μεταφορών** κ. Παπαδόπουλος, ο κ. Αγοραστός, ο αρχηγός ΑΤΑ κ. Γ. Φασούλας και ο υποδιοικητής 1ης Στρατιάς.

Τα συνεργεία, στα οποία ανατέθηκε το «έργο της διαμόρφωσης του χώρου», **προέβησαν**, με τη χρήση βαρέων μηχανημάτων και φορητών, **αρχικώς στην αφαίρεση χωμάτινων όγκων από το σημείο της σύγκρουσης και στη συνέχεια στην επικάλυψη του χώρου** με την επίστρωση υλικών που μεταφέρθηκαν από αλλού και συγκεκριμένα τόνους χαλικιού, ασφάλτου κ.τ.λ. υπερκαλύπτοντας την έκταση όπου αναπτύχθηκε η φωτιά. Απόρροια των ενεργειών αυτών ήταν να **καταστραφεί πολύτιμο υλικό (χημικό και γενετικό)** απαραίτητο για τη σύνταξη της πραγματογνωμοσύνης που θα φώτιζε τα αίτια του δυστυχήματος και δη αυτά της έκρηξης που ακολούθησε της σύγκρουσης των τρένων.

Ενδεικτική των παρανόμων ως άνω ενεργειών ήταν η **ξεκάθαρη διαφωνία και αντίθεση του τότε Διοικητή της Τροχαίας της Λάρισας κ. Βασιλή Βλαχογιάννη**, όπως είχε εξαρχής καταθέσει στον Ανακριτή. Κληθείς δε ο ίδιος σε συμπληρωματική κατάθεση από τον Εφέτη Ανακριτή κ. Μπακαϊμή σε συμπληρωματική κατάθεση, για περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με το μπάζωμα του

σημείου του δυστυχήματος φέρεται να δήλωσε σύμφωνα με το ρεπορτάζ των ΜΜΕ: «Το απόγευμα προς βράδυ **3 Μαρτίου 2023**, μου τηλεφώνησε ο τότε περιφερειάρχης Θεσσαλίας κύριος Αγοραστός καλώντας με να πάω να τον βρω στο σημείο του δυστυχήματος. Πράγματι πήγα εκεί και είδα ότι εκτός από εμένα στη συνάντηση ήταν κι άλλοι εκπρόσωποι εμπλεκομένων με το δυστύχημα φορέων. Ο κύριος Αγοραστός μας είπε ότι μας κάλεσε ώστε να μας ανακοινώσει ότι έπρεπε να αρχίσουν άμεσα στο σημείο του δυστυχήματος οι εργασίες αποκατάστασης της κυκλοφορίας των τρένων, να επισκευαστούν δηλαδή οι γραμμές και οποιαδήποτε άλλη ζημιά είχε υποστεί το δίκτυο. Όταν ρώτησε εμένα, κατηγορηματικά του τόνισα ότι είμαι αναρμόδιος να συναινέσω σε αυτήν την ενέργεια, καθώς και ότι θα πρέπει να απευθυνθεί και να ζητήσει την έγκριση των ανακριτικών αρχών. Επιπλέον υπέμνησα ότι σύμφωνα με νόμο του 2023 ο οποίος είχε τεθεί σε ισχύ από τον Ιανουάριο προβλέπεται και επιβάλλεται η διερεύνηση του χώρου του δυστυχήματος από τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ. Επιπλέον εκείνο το πρωί είχε ανακοινωθεί από το υπουργείο Μεταφορών η σύσταση Ειδικής Επιτροπής για την διερεύνηση του σιδηροδρομικού δυστυχήματος. Επειδή είχα την σχετική νομοθεσία κατεβασμένη στη μνήμη του κινητού μου, την έδειξα και την διάβασα στον κύριο Αγοραστό.....Η δική μου θέση στη συνάντηση ήταν ότι ο χώρος έπρεπε να διαφυλαχτεί ακέραιος. Στο σημείο αυτό παρενέβη ο κ. Ξιφαράς Γ.Γ του Υπουργείου Μεταφορών και απευθυνόμενος σε εμένα μου διευκρίνισε ότι η Επιτροπή που διορίστηκε δεν θα ασχολούνταν καθόλου με οποιαδήποτε έρευνα στο σημείο του δυστυχήματος, αλλά με κάποιες συμβάσεις στον ΟΣΕ. Επέμεινα ότι πρέπει να εφαρμοστούν όσα προβλέπει ο νόμος. Απευθύνθηκα στον κύριο Αγοραστό και επανέλαβα τη θέση μου ότι για οτιδήποτε σχετικά με τον τρόπο του δυστυχήματος πρέπει να συνεννοηθεί με την ανακρίτρια που έχει αναλάβει την ανάκριση. Όμως ο κ. Αγοραστός διαφώνησε και άρχισε να συνομιλεί με κάποιο κύριο με κίτρινο γιλέκο και τον κ. Καραλή ρωτώντας τον κύριο με τον κίτρινο γιλέκο ποιες εργασίες θα απαιτούνταν για την αποκατάσταση των γραμμών. Στη συνέχεια όπως ανέφερα και στην αρχική μου κατάθεση **αποχώρησα πριν τη λήξη της συνάντησης**».

Σε κατάθεση από τον εφέτη ανακριτή κλήθηκε την Παρασκευή (07/03) και ο Αντώνης Μοσχόπουλος, εκπρόσωπος της Hellenic Train, όπου σύμφωνα με το ρεπορτάζ των ΜΜΕ ανέφερε:

«Έφτασα στον τόπο του **δυστυχήματος στις 3:30 τα ξημερώματα στις 1 Μαρτίου** και παρέμεινα στον τόπο του δυστυχήματος μέχρι το απόγευμα της Κυριακής 5 Μαρτίου όπου παραδώσαμε την γραμμή καθόδου στον ΟΣΕ.

- *Επιβεβαιώνετε όσα αναφέρετε στο ημερολόγιο εργασιών ομάδων βοήθειας του συμβάντος, ότι δηλαδή το μεσημέρι στις 3 Μαρτίου ο κ. Ξιφαράς (Γ.Γ του Υπουργείου Μεταφορών) σας ενημέρωσε ότι θα πρέπει να απομακρυνθούν το γρηγορότερο, μέσα στο Σαββατοκύριακο όλα τα εξαρτήματα του τροχαίου υλικού και να μπορεί να δοθεί τουλάχιστον η άνοδος από τον ΟΣΕ για τη Δευτέρα το πρωί;»*
- **Ναι το επιβεβαιώνω. Του απάντησα ότι θα γίνει προσπάθεια να γίνει η αποκομιδή όσο πιο γρήγορα.»**

Δυστυχώς επί μακρῶ η κυβέρνηση ακόμα και ο ίδιος Πρωθυπουργός αρνούνταν επίμονα τα ως άνω για το μπάζωμα του χώρου, **ψευδόμενοι καίτοι γνώριζαν πλήρως την αλήθεια και τα διαλαμβανόμενα γεγονότα και αποφάσεις που έγιναν με κεντρικό κυβερνητικό συντονισμό, οδηγίες και εντολές** προς συγκάλυψη των πολιτικών ευθυνών για το δυστύχημα στα Τέμπη.

Τελικά ακόμη και το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ επιβεβαίωσε πλήρως το μπάζωμα του χώρου τις πρώτες κιόλας ώρες μετά το τραγικό δυστύχημα. Αναφέρεται στο πόρισμα (σ. 112): **«Στις 04:00 η πρώτη μπουλντόζα και 2 μεγάλοι γερανοί είχαν αρχίσει να φτάνουν στο σημείο και ο επιτόπιος επικεφαλής της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας ζήτησε να ισοπεδωθεί η περιοχή δίπλα στο βαγόνι B2, ώστε οι γερανοί να εγκατασταθούν με ασφάλεια. Το έργο ξεκίνησε κατά τη διάρκεια της νύχτας και με το πρώτο φως οι γερανοί μπήκαν στη θέση τους και άρχισαν να λειτουργούν, ανυψώνοντας συντρίμμια και ολόκληρα βαγόνια. Τις επόμενες 3 ημέρες, κλήθηκε πρόσθετος εξοπλισμός (μπουλντόζες, εκσκαφείς, φορητά με επίπεδη επιφάνεια, χωματοουργικά κ.λπ.) να βοηθήσει στην ανέλκυση συντριμμίων προκειμένου να ανακτηθούν οι σοροί».**

Περαιτέρω, στο πόρισμα διαλαμβάνεται ότι η έρευνα για σορούς και ανθρώπινα λείψανα τερματίστηκε στις 3 Μαρτίου 2023 (δηλαδή τρεις μέρες μετά το δυστύχημα) και ότι η απόφαση του τερματισμού της έρευνας **«δεν είναι με κανένα τρόπο καταγεγραμμένη» (σ. 115)**. Επίσης, **«η απόφαση να τερματιστεί η έρευνα για ανθρώπινα λείψανα σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα φαίνεται να συνδέεται με την απόφαση για γρήγορη εκκαθάριση του σημείου του ατυχήματος και μετακίνηση όλων των τρακαρισμένων οχημάτων και όλων των συντριμμίων από το σημείο του ατυχήματος σε άλλο κοντινό σημείο».**

Ο ίδιος ο Πρόεδρος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ ανέφερε: **«... Η μη ιεροποίηση του χώρου δυστυχήματος είχε ως συνέπεια να χαθούν πολύτιμα στοιχεία.»**

Σχετικά με τη συνεργασία του αρμοδίου Υπουργείου, ο κ. Bart Accou, επικεφαλής ασφαλείας και επιχειρήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης Σιδηροδρόμων, μέλος της επιτροπής διερεύνησης του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, ήταν

κατηγορηματικός: «Στο τελικό κομμάτι της διερεύνησης προσπαθήσαμε να έχουμε *feedback* από όλους τους φορείς. Η διαβούλευση έγινε στο κομμάτι που αφορά αποκλειστικά τα ευρήματα. **Feedback έδωσαν όλοι οι αρμόδιοι φορείς. Το Υπουργείο Μεταφορών δεν συμμετείχε σ' αυτή τη διαδικασία. Το ζητήσαμε αλλά προτίμησαν να μην συμμετέχουν**».

Μάλιστα στο πόρισμα τονίζεται ότι η περιοχή του δυστυχήματος δεν αντιμετωπίστηκε ως περιέχουσα πολύτιμα στοιχεία, **δεν συλλέχθηκαν δείγματα και δεν έγινε προσεκτική καταγραφή των συντριμμίων πριν αναλάβουν τα βαρέα μηχανήματα να απομακρύνουν τα χώματα και να στρώσουν χαλίκι στον χώρο, δηλαδή να τον «μπαζώσουν**». Μάλιστα τονίζει ότι η Αστυνομία είχε δημιουργήσει μια πολύ χαλαρή περίμετρο κατά τις πρώτες ώρες, κυρίως για να κρατήσει τους δημοσιογράφους εκτός του κύριου χώρου επιχειρήσεων. Η περίμετρος αυτή δεν φυλασσόταν προσεκτικά και, εξ όσων γνωρίζουμε, δεν τηρήθηκε κανένα αρχείο σχετικά με το ποιος είχε πρόσβαση και ποιος πραγματικά εισήλθε και εξήλθε από την περιοχή.

Η επιτροπή μίλησε για απώλεια σοβαρών στοιχείων από τον χώρο της τραγωδίας, καθώς **«δεν έγινε σωστή εφαρμογή επιχειρησιακής περιμέτρου καθώς και σωστή χαρτογράφηση του χώρου διερεύνησης»**, κάτι που είχε σαν αποτέλεσμα απώλεια πληροφοριών.

Κι όλα αυτά έλαβαν χώρα χωρίς να υπάρχει προηγουμένως η απαιτούμενη εισαγγελική παραγγελία για οποιαδήποτε ενέργεια στον χώρο του σιδηροδρομικού δυστυχήματος στα Τέμπη, όπως ρητά αναφέρει σε απάντησή του προς τη Βουλή, ο Αντεισαγγελέας Εφετών Λάρισας, Λάμπρος Τσόγκας, επιβεβαιώνοντας ρητά ότι η αλλοίωση έγινε χωρίς οιαδήποτε γνώση, έγκριση ή άλλη παρέμβαση των αρμόδιων εισαγγελικών και δικαστικών αρχών.

Την δεύτερη και τρίτη ημέρα μετά το δυστύχημα, περίπου 300 κυβικά χώμα με ό,τι υλικά και αντικείμενα περιλάμβανε αυτό, τα απομάκρυναν με τα φορτηγά και τα εναπόθεσαν σε οικόπεδο ιδιοκτησίας των μεταφορέων. **Στη συνέχεια, προέβησαν σε επίστρωση με πίσσα και χαλίκια και διαμόρφωσαν τον χώρο, πραγματοποιώντας έτσι αυθαίρετη και παράνομη επέμβαση** διά της απομάκρυνσης σορού αδρανών υλικών από τον τόπο του δυστυχήματος στον ιδιωτικό χώρο όπου εναποτέθηκαν τα πιο πάνω υλικά.

Στον ιδιωτικό χώρο περισυλλέχτηκαν δείγματα από τις σορούς αδρανών υλικών, στα οποία εντοπίστηκε πλήθος προσωπικών αντικειμένων, που ανήκαν στους επιβάτες της αμαξοστοιχίας και κατόπιν εργαστηριακού ελέγχου, προέκυψε ότι ανευρεθέν βιολογικό υλικό ανήκει σε θύμα - επιβάτη της

αμαξοστοιχίας, σύμφωνα με την από 22/5/2024 έκθεση εργαστηριακής πραγματογνωμοσύνης. Συνεπώς είναι βέβαιον ότι το υλικό που απομακρύνθηκε από τον τόπο του εγκλήματος ήταν εξαιρετικά σημαντικό για αποδεικτική αξιοποίηση, σε κάθε δε περίπτωση αποτελούσε τμήμα του αποδεικτικού υλικού, αφού περιείχε πειστήρια και ίχνη (προσωπικά αντικείμενα, γενετικό υλικό επιβατών που χάθηκαν κ.ο.κ).

Το σύνολο των εργασιών εξαφάνισης του σκηνικού του δυστυχήματος εκτελέστηκε από πέντε εταιρείες που **ανέλαβαν το έργο με απευθείας ανάθεση, με συνολικό κόστος 647.862,80 ευρώ**. Η απευθείας ανάθεση νομιμοποιήθηκε εκ των υστέρων, στις 11 Απριλίου 2023, με απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής της Περιφέρειας Θεσσαλίας, που επικαλείται *«την πρωτόγνωρη για τα ελληνικά δεδομένα αντιμετώπιση του πολύνεκρου δυστυχήματος»* και *«την ανάγκη για την άμεση επέμβαση βαρέων μηχανημάτων έργου στον τόπο του δυστυχήματος για την παροχή πρώτων βοηθειών»*. Μία από τις πέντε εταιρείες είναι η «ΤΣΑΠΑΤΟΡΗΣ ΓΕΡΑΝΟΙ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΙΚΕ», που **ανέλαβε να εναποθέσει τα συντρίμια και τα υπολείμματα στην περιοχή Κουλούρι της Λάρισας, με αντίτιμο 178.560 ευρώ**. Ο χώρος στο Κουλούρι ανήκει στον ΟΣΕ που είναι υπόλογος για το δυστύχημα.

Από τις υπόλοιπες 4 εταιρείες, μία ανέλαβε «κατασκευή προσβάσεων», άλλη τις περιφράξεις στο Κουλούρι, τρίτη τη χρήση βαρέων μηχανημάτων «για τον απεγκλωβισμό ατόμων» και η τέταρτη τους γερανούς που δούλεψαν στον τόπο του δυστυχήματος (καμία δεν αναφέρεται να έχει μεταφέρει τα συντρίμια).

Ο αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών, Νίκος Παπαθανάσης και ο Υφυπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων Γιάννης Τσακίρης ήταν οι δύο υπουργοί που **υπέγραψαν την απευθείας ανάθεση ύψους 647.862,80 με την εταιρεία που δεν είχε ακόμη συσταθεί αλλά πραγματοποίησε το «ξεμπάζωμα»**.

Ειδικότερα στην αρχική εγκριτική απόφαση του Υφυπουργού Ανάπτυξης και Επενδύσεων Γιάννη Τσακίρη (6/4/23) αναφέρεται ότι: *«αφορά σε δαπάνες που προκλήθηκαν από εργασίες, προμήθειες και υπηρεσίες που πραγματοποιήθηκαν μετά το σιδηροδρομικό δυστύχημα στις 28/02/2023 στην περιοχή των Τεμπών, κατόπιν απόφασης του Συντονιστικού Οργάνου Πολιτικής Προστασίας τα ξημερώματα της 01/03/2023»*. Στην απόφαση Ένταξης της Πράξης (18/4/23) από τον ίδιο Υφυπουργό αναφέρεται: *«Μετά τη σύγκληση του Συντονιστικού Οργάνου Πολιτικής Προστασίας τα ξημερώματα της 1/3/2023, δόθηκαν εντολές προς τη Δ/ση Τεχνικών Έργων της Περιφερειακής Ενότητας Λάρισας για διάθεση μηχανημάτων που επιχείρησαν στον τόπο του δυστυχήματος για τις επόμενες εβδομάδες»*.

Εννέα μήνες μετά, ο αναπληρωτής Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Νίκος Παπαθανάσης, υπογράφει τροποποίηση της Ένταξης, αν και αρχικά επαναλαμβάνεται ότι δόθηκαν εντολές από το Συντονιστικό Όργανο Πολιτικής Προστασίας, λίγο παρακάτω προστίθεται: «*Οι δαπάνες προκλήθηκαν με πρωτοβουλία και μετά από εντολές της Πολιτικής Προστασίας της Περιφερειακής Ενότητας Λάρισας*». Ξεκάθαρη εκ των υστέρων προσπάθεια το μπάζωμα να χρεωθεί αποκλειστικά στην Περιφέρεια Θεσσαλίας και να αποκρυβεί οποιαδήποτε κυβερνητική εμπλοκή.

Ενώ με την αρχική απόφαση του Απριλίου 2023 διαπιστώνεται πλήρης αποδοχή ότι η λήψη της απόφασης για το σύνολο των εργασιών, που απαιτήθηκαν από το δυστύχημα της 28-02-2023, περιλαμβανόμενων των πάσης φύσεως εργασιών και των παράνομων ενεργειών αλλοίωσης και επέμβασης, έγινε από το Συντονιστικό Όργανο Πολιτικής Προστασίας, τον συντονισμό του οποίου ατύπως είχε ο Χρήστος Τριαντόπουλος, και συμμετείχαν και Υπουργοί όπως ο κ. Παπαδόπουλος, εντούτοις, με την νεότερη απόφασή του ο Υπουργός, Νικόλαος Παπαθανάσης, αλλάζει την ευθύνη εντολής της παράνομης πράξης της αλλοίωσης στοιχείων και επέμβασης στον τόπο του δυστυχήματος, αναγράφοντας ότι... “οι εντολές εδόθησαν από την Πολιτική Προστασία της Περιφέρειας στην Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της”. Ο σκοπός είναι προφανής.

Μέσα σε όλο αυτό το σκηνοθετημένο σκηνικό αλλοίωσης του χώρου και εξαφάνισης των αποδείξεων, καμία αυτοψία από εξειδικευμένο κλιμάκιο της Πυροσβεστικής δεν είχε γίνει επί 23 ημέρες στον τόπο της τραγωδίας των Τεμπών, παρότι κλιμάκιο είχε μεταβεί επί τόπου μέσα σε λιγότερο από 24 ώρες.

Για την υπόθεση βρίσκεται σε εξέλιξη ΕΔΕ στην Πυροσβεστική, καθώς κατά την ανάκριση είχε διαπιστωθεί ότι δεν είχε γίνει αυτοψία, παρά μόνο μία πρώτη, από κλιμάκιο χαμηλόβαθμων πυροσβεστών. Είναι χαρακτηριστικό ότι το πόρισμα αυτό, που έστειλε η αρμόδια υπηρεσία της Πυροσβεστικής στον Εφέτη Ανακριτή που είχε την ευθύνη της έρευνας, ήταν μόλις μια σελίδα και σε αυτό δεν υπήρχαν αρκετές λεπτομέρειες για τα αίτια της φωτιάς και της έκρηξης. Για το μεγαλύτερο πολύνεκρο σιδηροδρομικό δυστύχημα συντάχθηκε πόρισμα μιας σελίδας από χαμηλόβαθμα στελέχη της πυροσβεστικής. Το μόλις μιας σελίδας πόρισμα της Πυροσβεστικής, όπως ήταν λογικό, δεν έγινε δεκτό από τον Εφέτη Ανακριτή, ο οποίος με έγγραφό του προς τον αρχηγό του Πυροσβεστικού Σώματος ζήτησε επιπλέον στοιχεία.

Τελικά, δεύτερο κλιμάκιο της Διεύθυνσης Διερεύνησης Εγκλημάτων Εμπρησμού μετέβη στα Τέμπη και έκανε αυτοψία, αλλά αυτό έγινε 23 μέρες μετά την τραγωδία και **αφού προηγουμένως ο χώρος είχε αλλοιωθεί.**

Συγκεκριμένα, την **επόμενη ημέρα του δυστυχήματος εξειδικευμένο κλιμάκιο της διεύθυνσης αντιμετώπισης εγκλημάτων εμπρησμού προκειμένου να κάνει αυτοψία** στον χώρο και να προσδιορίσει τα αίτια της έκρηξης και της φωτιάς. **Το συγκεκριμένο κλιμάκιο, όπως προέκυψε από εσωτερική έρευνα, της πυροσβεστικής αποχώρησε ένα 24ωρο αργότερα χωρίς να κάνει την παραμικρή προανακριτική πράξη.** Αυτό που προκύπτει επίσης από την εσωτερική έρευνα της πυροσβεστικής στο πλαίσιο της ΕΔΕ είναι ότι **εξειδικευμένοι πυροσβέστες άλλου κλιμακίου της συγκεκριμένης διεύθυνσης επέστρεψαν στο σημείο 23 μέρες μετά το δυστύχημα**, συνδράμει στις έρευνες, συνδράμει στη σύνταξη του πολυσέλιδου πορίσματος που υποβλήθηκε μερικές εβδομάδες αργότερα. Ωστόσο, **ήταν αρκετά αργά, καθώς είχαν απομακρυνθεί κρίσιμα πειστήρια από το σημείο του δυστυχήματος.**

Όταν το πρώτο κλιμάκιο ρωτήθηκε στο πλαίσιο του πειθαρχικού ελέγχου γιατί αποχώρησαν χωρίς να προβούν σε οποιαδήποτε προανακριτική πράξη και αυτοψία **είπαν ότι πήραν εντολή να αποχωρήσουν από τον περιφερειακό διοικητή της πυροσβεστικής,** ο οποίος είχε την ευθύνη για τη φύλαξη και τη διαχείριση του τόπου του δυστυχήματος. Ο συγκεκριμένος ανώτατος αξιωματικός της πυροσβεστικής απάντησε ότι ουδέποτε είδε τους συγκεκριμένους αξιωματικούς στον χώρο και αρνήθηκε ότι έδωσε εκείνος εντολή για την αποχώρησή τους.

Χαρακτηριστικά είναι όσα αναφέρει στο **υπόμνημα** που κατέθεσε ένας εκ των ελεγχόμενων ερευνητών της Πυροσβεστικής του πρώτου Κλιμακίου που αναχώρησε χωρίς να συμμετάσχει στην έρευνα: *«Κατά τον χρόνο της αναμονής στο αστυνομικό μέγαρο της Λάρισας είχα τηλεφωνική κλήση από υψηλόβαθμο στέλεχος (σ.σ. τον κατονομάζει) της Διοίκησης Πυροσβεστικών Υπηρεσιών Λάρισας (ΔΙΠΥΝ) ο οποίος είχε ενημερωθεί από την προϊσταμένη μας για το γεγονός ότι βρισκόμασταν στο Αστυνομικό Μέγαρο και ότι αναμέναμε να συναντηθούμε με τον Διοικητή της Τροχαίας». «Δεχτήκαμε δριμεία επίθεση με φράσεις με περιεχόμενο όπως “με ποιανού την εντολή βρίσκεστε εκεί; Πότε πήρατε εντολή από το Περιφερειακό Κέντρο Επιχειρήσεων να μεταβείτε στον χώρο του ατυχήματος..... **εξαφανιστείτε από εκεί. Φύγετε τώρα, τώρα!**”»*

Βαριές καταγγελίες για ασφυκτικές πιέσεις και απειλές να υπογράψει την αρχική μονοσέλιδη **έκθεση αυτοψίας** για το μοιραίο βράδυ των Τεμπών, δηλώνει ότι δέχτηκε η **Πυρονόμος** που εκτελούσε καθήκοντα **Ανακριτικού Υπαλλήλου** 24ώρης

βάρδιας σε έγγραφη καταγγελία της προς την Εισαγγελία Λάρισας. «Με την παρούσα σας καταγγέλλω τη **διαρροή εγγράφου με θέμα “Έκθεση Απλής αυτοψίας”** από την εφαρμογή του **Ανακριτικού Γραφείου της ΔΙΠΥΝ Λάρισας που έγινε πριν αυτή υπογραφεί και υποβληθεί στη Διοίκηση μας και πριν από τη διερεύνηση του συμβάντος που αφορούσε το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών της 28-02-2023».**

Η Πυρονόμος όπως η ίδια καταγγέλλει, **πίεστηκε από ανώτερους της στην Πυροσβεστική να συντάξει και να υπογράψει την έκθεση συμβάντων** παρόλο που η ίδια – όπως επισημαίνει – **είχε μικρή παρουσία στο πεδίο της σιδηροδρομικής τραγωδίας**. Η Πυρονόμος αναφέρει πως **με εντολές ανωτέρων** της πέρασε αρκετές ώρες σε διαφορετικά σημεία (νοσοκομεία, Τροχαία) και **όχι στο σημείο της φονικής σύγκρουσης των δυο αμαξοστοιχιών**, και παρόλα αυτά **πίεστηκε να συντάξει την έκθεση αυτοψίας**, ενώ οι πιέσεις συνεχίστηκαν όταν αρχικά επέμεινε η ίδια να μην υπογράψει το σχετικό έγγραφο.

Μεταξύ άλλων αναφέρει: «Κατόπιν των γεγονότων που συνέβησαν μέχρι και την Κυριακή 05-03-2023 και τα οποία διερευνώνται από τον κ. Εφέτη Ανακριτή που ανέλαβε την προανάκριση, διατάχθηκα από τον διοικητή μου να υποβάλω Έκθεση Αυτοψίας την Δευτέρα 06-03-2023. Αρνήθηκα να το πράξω διότι μας **απαγορεύτηκε η συνεργασία με την Τροχαία Λάρισας που είχε την προανάκριση αρχικώς και κυρίως διότι κάτι τέτοιο δεν ήταν εφικτό σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα, καθώς δεν υπήρξαν οι απαραίτητες προανακριτικές πράξεις για τη συλλογή στοιχείων** και από τις οποίες και αποκλειστήκαμε. Επιπλέον, δεν είχε συνταχθεί το Δελτίο Παροχής Βοηθείας του πυροσβεστικού Σταθμού και **επιβάλλονταν η συνδρομή του ΚΑΕΕ Θεσσαλίας, της ΔΑΕΕ, για ένα τόσο τεράστιο και πολύπλοκο δυστύχημα, όπως και η συνδρομή ειδικών πραγματογνωμόνων (που επίσης απέρριψε η διοίκηση μας)**. Μου απάντησε ότι δεν ξέρω να κάνω τη δουλειά μου, ότι η ΔΑΕΕ είναι ανεξάρτητη υπηρεσία και “δεν θα μου δώσει εμένα αναφορά που είναι και τι κάνει”, ενώ τους πραγματογνώμονες τούς έχει ορίσει η Αστυνομία και δεν μας αφορά».

Περαιτέρω, η ίδια τονίζει: «**Δέχτηκα απειλές να απολογηθώ εγγράφως για υπηρεσιακή απείθεια αν δεν συντάξω – καταχωρήσω άμεσα την Έκθεση Απλής Αυτοψίας μέσα στο σύστημα ανακριτικών εγγράφων της εφαρμογής Ανακριτικού και να την πάω στο γραφείο του ενυπόγραφο μέχρι το μεσημέρι, λέγοντας μου να βάλω 2ο Ανακριτικό Υπάλληλο τον Πυρονόμο Κ.Α. ο οποίος αρνήθηκε εντέλει να υπογράψει εκείνη την ημέρα για τους λόγους που σας προανέφερα**».

Τελικά, **μετά από ασφυκτικές πιέσεις υπέγραψε**, όπως αναφέρει, το έγγραφο μαζί με τον συνάδελφο της. Η πυρονόμος, επιπλέον, στην έγγραφη καταγγελία της καταγγέλλει ότι αυτό το **έγγραφο εξήχθη παρανόμως από το υπηρεσιακό σύστημα από άγνωστο άτομο** και ενώ παρέμενε ανολοκλήρωτο. Η ίδια αντιλήφθηκε τη **διαρροή** όταν είδε το εν λόγω έγγραφο δημοσιευμένο στον Τύπο. Αναφέρει στην καταγγελία της: «*Συμπερασματικά από όλα τα παραπάνω και παραθέτοντας τους λόγους άρνησης και δυσκολίας υπογραφής της Έκθεσης Αυτοψίας, σας καταγγέλλω ότι άγνωστο προς εμένα άτομο, εισήλθε στο Ανακριτικό Γραφείο, στον μοναδικό υπολογιστή (από τους τρεις Η/Υ) όπου κρατείται η εφαρμογή Ανακριτικού και εξήγαγε από το σύστημα, πριν από οποιαδήποτε διερεύνηση της Υπηρεσίας μου, την εγγεγραμμένη και ανυπόγραφη ακόμη από εμένα Έκθεση Απλής Αυτοψίας και χωρίς ημερομηνία Λήξης. Είναι βέβαιο το ανώτερο χρονικό διάστημα διότι μόνο κατά το διήμερο εκείνο δεν είχε τεθεί ακόμη η ημερομηνία Λήξης αφού τότε αναμέναμε εντολές για διενέργεια ανακριτικών πράξεων»*

Άλλη αξιωματικός της Π.Υ που συμμετείχε στο αρχικό κλιμάκιο αρνήθηκε εν τέλει να υπογράψει το μονοσέλιδο πόρισμα. Η συγκεκριμένη Αντιπύραρχος, παρά τις πιέσεις, **αρνήθηκε να υπογράψει**, δηλώνοντας: "*Δέχθηκα αφόρητη πίεση να υπογράψω την έκθεση αυτοψίας, ενώ δεν είχα διενεργήσει αυτοψία ούτε είχα σχετική αρμοδιότητα. Αν το έκανα, θα επιβεβαίωνα ψευδώς γεγονότα που δεν είχα διαπιστώσει προσωπικά.*"

Συντονισμένα και μεθοδικά επιχειρήθηκε με κάθε τρόπο να συγκαλυφθεί η αλήθεια, να συμμορφωθούν τα πορίσματα στις κυβερνητικές κατευθύνσεις καταστρατηγώντας κάθε κείμενη νομοθεσία, αρχές δικαίου αλλά και την κοινή λογική για το πώς διεξάγεται μια έρευνα με στοιχειώδεις εγγυήσεις αμεροληψίας. Ακόμη και σε ένα τροχαίο δυστύχημα, η τροχαία θα επενέβαινε άμεσα με τη πυροσβεστική, θα απέκλειε το χώρο για να καταγράψει τις συνθήκες, να περισυλλέξει ευρήματα, να καταρτίσει σκαρίφημα. Στο πιο τραγικό και πολύνεκρο δυστύχημα στην σιδηροδρομική ιστορία της χώρας σκοπίμως παρέλειψαν τα στοιχειώδη που όφειλαν να πράξουν, με εντολές άνωθεν.

10. Κατάχρηση- Σφετερισμός κρατικής ιδιότητας – άρθρα 134, 136 ΠΚ

Με το με αριθμ. πρωτ. 132 εξ/7-02-2025 έγγραφο του Αντεισαγγελέα Εφετών Λάρισας, Λάμπρου Τσόγκα, που απεστάλη προς την Βουλή, πιστοποιείται ότι το μπάζωμα του τόπου του εγκλήματος των Τεμπών **έγινε χωρίς προηγούμενη εισαγγελική γνώση και έγκριση με σχετική παραγγελία**.

Συγκεκριμένα στην έγγραφη απάντηση που διαβίβασε η Εισαγγελία Εφετών Λάρισας στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου και συγκεκριμένα μετά από Ερώτηση 16 βουλευτών προς τους Υπουργούς Δικαιοσύνης και Προστασίας του Πολίτη με τίτλο: «Καταγγελίες για παρεμπόδιση της έρευνας στο δυστύχημα των Τεμπών και ευθύνες των εμπλεκόμενων αρχών», ο κ. Τσόγκας επισημαίνει: **«Για την απόληψη χωμάτων στο σημείο σύγκρουσης των τρένων δεν προηγήθηκε παραγγελία ούτε από τον διευθύνοντα την Εισαγγελία Εφετών Λάρισας ούτε από τον διευθύνοντα την Εισαγγελία Πρωτοδικών Λάρισας. Για το πιο πάνω συμβάν, μετά από διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης, ασκήθηκε ποινική δίωξη για παράβαση καθήκοντος σε βάρος των εμπλεκόμενων προσώπων και ακολούθησε συσχέτιση με τη δικογραφία (ΑΤΜ 2023/49/ΕΓ4-23/3) που χειρίζεται ο εφέτης ανακριτής. Οι εμπλεκόμενοι κατηγορούμενοι έχουν ήδη απολογηθεί ενώπιον του εφέτη ανακριτή».**

Η παράνομη επέμβαση, αλλοίωση του τόπου του δυστυχήματος, που αποτελούσε τόπο εγκλήματος, και η καταστροφή κρίσιμων αποδεικτικών στοιχείων περιγράφεται πλήρως στην με αριθμό **43/2024 Διάταξη της Εισαγγελέως Εφετών Λάρισας**, σύμφωνα με την οποία: **«...οι ανωτέρω ενέργειες, δηλαδή η απομάκρυνση σωρού αδρανών υλικών από τον τόπο του δυστυχήματος συνιστούν αυθαίρετη παρέμβαση στο τόπο πέριξ του δυστυχήματος που αυτονόητα είναι και τόπος εγκλήματος στο μέτρο που διερευνώνται ποινικά κολάσιμες πράξεις ή παραλείψεις που οδήγησαν στη πρόκληση του, κατά παράβαση της διάταξης του άρθρου 251 ΚΠΔ, στην οποία σκιαγραφείται το έργο του ανακριτή και των ανακριτικών υπαλλήλων ως αποκλειστικά αρμόδιων να ενεργούν τις αναγκαίες ανακριτικές πράξεις για την συλλογή και διατήρηση των αποδείξεων, αλλά και της υποχρέωσης των προανακριτικών υπαλλήλων και όσων παρευρίσκονται στο σημείο να διατηρούν το χώρο ανέπαφο για την απρόσκοπτη συλλογή των αποδεικτικών στοιχείων. Μάλιστα προς επίρρωση των ανωτέρω, σημειώνεται πως κατόπιν έρευνας που έγινε από τον ορισθέντα Εφέτη Ανακριτή στο πλαίσιο διερεύνησης των αιτιών πρόκλησης του πολύνεκρου δυστυχήματος στον ιδιωτικό χώρο όπου εναποτέθηκαν τα πιο πάνω υλικά χωρίς καμία έγκριση από τις δικαστικές αρχές που είχαν ήδη επιληφθεί του συμβάντος για την απομάκρυνση τους, περισυλλέχθηκαν δείγματα από τις σορούς αδρανών υλικών (στα οποία εντοπίστηκε πλήθος προσωπικών αντικειμένων που ανήκαν στους επιβάτες της αμαξοστοιχίας) και κατόπιν εργαστηριακού ελέγχου προέκυψε ότι ανευρεθέν βιολογικό υλικό ανήκει σε θύμα -επιβάτη της αμαξοστοιχίας (βλ. την από 22- 5-2024 έκθεση εργαστηριακής πραγματογνωμοσύνης), ενώ εκκρεμεί η σύνταξη της έκθεσης**

του ορισθέντος πραγματογνώμονα κατόπιν διεξαγωγής έρευνας με ειδικά εκπαιδευμένους σκύλους. **Συνεπώς είναι βέβαιον ότι το υλικό που απομακρύνθηκε από τον τόπο του εγκλήματος ήταν εξαιρετικά σημαντικό για αποδεικτική αξιοποίηση, σε κάθε δε περίπτωση αποτελούσε τμήμα του αποδεικτικού υλικού, αφού περιείχε πειστήρια και ίχνη (προσωπικά αντικείμενα, γενετικό υλικό επιβατών που χάθηκαν κ.ο.κ).** Περαιτέρω, είναι προφανές ότι **καμία νόμιμη απόφαση δεν ελήφθη για την απομάκρυνση αυτού του αποδεικτικού υλικού, ούτε καταγράφηκε σε οποιοδήποτε έγγραφο αυτή η ενέργεια**, και μάλιστα είναι άξιον απορίας πως μεταφέρθηκαν με φορτηγά τόνοι αδρανών υλικών από το σημείο, μολονότι ο χώρος φυλάσσονταν από αστυνομικές δυνάμεις σε 24ωρη βάση και οι αρμόδιοι στο σημείο φορείς, ήτοι ο αστυνομικός διευθυντής Λάρισας και ο συντονιστής πυροσβεστικών δυνάμεων Ευάγγελος Φαλάρας, δεν αντιλήφθηκαν την αυθαίρετη αυτή μεταφορά και συνακόλουθη αλλοίωση του τόπου του δυστυχήματος...».

Η Εισαγγελέας Εφετών Λάρισας, έχοντας στην διάθεσή της πληθώρα στοιχείων και καταθέσεων, ήχθη στην εξής παραδοχή - κρίση: «(...) διαπιστώθηκε απομάκρυνση σημαντικών αποδεικτικών στοιχείων από τον τόπο του εγκλήματος, ώστε να καθίσταται δυσχερής αν όχι αδύνατη η πλήρης συγκέντρωση και αξιοποίηση όλων των ευρημάτων προκειμένου να εντοπιστούν οι αιτίες του δυστυχήματος και συνακόλουθα οι πράξεις και παραλείψεις των υπαιτίων που αιτιακά οδήγησαν σε αυτό.»

Προσέτι μνημονεύει τις **καταθέσεις** που έδωσαν οι διαχειριστές των εταιρειών που κλήθηκαν να συνδράμουν στον τόπο του δυστυχήματος, αναφέροντας μεταξύ άλλων ότι: «ωστόσο την δεύτερη και τρίτη ημέρα μετά το ατύχημα, περίπου 300 κυβικά χώμα με ό,τι υλικά και αντικείμενα περιλάμβανε αυτό, τα απομάκρυναν με τα φορτηγά τους και τα εναπόθεσαν σε οικόπεδο ιδιοκτησίας τους, με εντολή της πυροσβεστικής επειδή δεν τα χρειαζόταν. Στη συνέχεια δε, όπως καταθέτουν, με εντολή της περιφέρειας προέβησαν σε επίστρωση με πίσσα και χαλίκια και διαμόρφωσαν τον χώρο προκειμένου να “γίνει ένα εκκλησάκι για τα θύματα».

Ολόκληρη η επιχείρηση συγκάλυψης και μπαζώματος της αλήθειας στα Τέμπη **οργανώθηκε και συντονίστηκε από Υπουργούς και στελέχη της κυβέρνησης** από την πρώτη στιγμή. Ενδεικτικά σε δελτίο τύπου στις 6/03/2023, το οποίο είναι αναρτημένο στην επίσημη ηλεκτρονική διεύθυνση της ελληνικής κυβέρνησης (<https://www.government.gov.gr/enimerosi-gia-to-sintonistiko-ergo-sto-pedio-tou-kivernitikou-klimakiou-ipo-ton-ifipourgo-ston-prothipourgo->

[chr-triantopoulos-sti-larisa/](#)) με τίτλο «Ενημέρωση για το συντονιστικό έργο στο πεδίο του κυβερνητικού κλιμακίου υπό τον Υφυπουργό στον Πρωθυπουργό Χρ.

Τριαντόπουλο στη Λάρισα», αναφέρεται ότι: **«Το κυβερνητικό κλιμάκιο υπό τον Υφυπουργό στον Πρωθυπουργό, αρμόδιο για Θέματα Κρατικής Αρωγής και Αποκατάστασης από Φυσικές Καταστροφές, κ. Χρήστο Τριαντόπουλο, το οποίο και βρίσκεται από την Πέμπτη στην περιοχή της Λάρισας, ολοκλήρωσε το έργο συντονισμού στο πεδίο των δράσεων και ενεργειών** μετά το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη. Ένα έργο συντονισμού και παρακολούθησης δράσεων και ενεργειών, σε ένα πλαίσιο στενότητας συνεργασίας με την Περιφέρεια Θεσσαλίας, αλλά και όλους τους υπεύθυνους, αρμόδιους και εμπλεκόμενους φορείς. Με απόλυτο σεβασμό στα θύματα του τραγικού δυστυχήματος που συγκλόνισε την πατρίδα μας, και τις οικογένειές τους.

Σε αυτό το πλαίσιο, σημειώνεται ότι:

.....
Σύμφωνα με τα στοιχεία και την εικόνα από όλους τους εμπλεκόμενους στο **έργο συλλογής και αποκατάστασης** στο πεδίο του τραγικού δυστυχήματος, **έχουν περισυλλεχθεί και μεταφερθεί σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο τα συντρίμια και τα βαγόνια του τραγικού δυστυχήματος των δύο αμαξοστοιχιών, που περιλάμβανε είκοσι τέσσερα (24) βαγόνια/μηχανές συνολικού βάρους κοντά στους 2.000 τόνους, ενώ ο χώρος έχει αποκατασταθεί.**

Μετά την παρουσία στο πεδίο, **το έργο συντονισμού, υποστήριξης και αρωγής συνεχίζεται, σε** ένα πλαίσιο συνεργασίας με όλους τους υπεύθυνους και αρμόδιους και, πάντα, με απόλυτο σεβασμό στα θύματα, στις οικογένειες, στους οικείους, καθώς και στην Ελληνική κοινωνία.»

Δηλαδή με το άνω Δ.Τ. η ελληνική κυβέρνηση ενημέρωνε επισήμως ότι:

- Κλιμάκιο της κυβέρνησης με επικεφαλής τον Υφυπουργό παρά τω Πρωθυπουργώ **ολοκλήρωσε το έργο συντονισμού στο πεδίο των δράσεων και ενεργειών,** στο πεδίο του δυστυχήματος.
- Στο έργο αυτό του συντονισμού εντάσσεται και η **συλλογή και αποκατάσταση** στο πεδίο του τραγικού δυστυχήματος, καθώς έχουν ήδη περισυλλεχθεί και μεταφερθεί σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο τα συντρίμια και τα βαγόνια του τραγικού δυστυχήματος των δύο αμαξοστοιχιών.

Επομένως και μάλιστα με επίσημη δήλωση η κυβέρνηση ομολογούσε ότι όχι μόνο γνώριζε για όλες τις παράνομες και αυθαίρετες ενέργειες που έγιναν

τα πρώτα κρίσιμα 24ώρα στο χώρο του δυστυχήματος, **αλλά τις συντόνιζε δια υψηλόβαθμου κυβερνητικού κλιμακίου.**

Σύμφωνα δε με το δημοσιοποιηθέν από τον ίδιο τον κ. Τριαντόπουλο mail του:

Κάλυψη Κόστους Στήριξης και Αποκατάστασης μετά το Δυστύχημα στα Τέμπη

1 μήνυμα

Christos Triantopoulos <ctrianto@gmail.com>

9 Μαρτίου 2023 στις 2:15 μ.μ.

Προς: Kostas Agorastos <periferiarxis.agorastos@gmail.com>, periferiarxis@thessaly.gov.gr

Κοιν.: yper@primeminister.gr, jxifaras@gmail.com, askertsos@primeminister.gr, czografos@primeminister.gr

Αγαπητοί,

Καλησπέρα σας,

Σε συνέχεια και της σύσκεψης που κάναμε στην έδρα της Περιφέρειας Θεσσαλίας - κατά την επίσκεψη του Υπουργού Γ. Γεραπετρίτη στη Λάρισα - ως προς την κάλυψη των εξόδων που έγιναν για (α) στήριξη συγγενών και για (β) συλλογή και αποκατάσταση / διαμόρφωση χώρου δυστυχήματος, αναμένεται από την Περιφέρεια Θεσσαλίας να συγκεντρώσει (ή να εκτιμήσει) το κόστος όλων αυτών των εξόδων και να το αποστείλει στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ώστε να δρομολογηθεί η κάλυψή του με γρήγορες διαδικασίες - όπως υπογραμμίστηκε από τον Υπουργό.

Μένουμε σε επικοινωνία και συνεργασία.

Ευχές.

Χρήστος Τριαντόπουλος

Υφυπουργός στον Πρωθυπουργό

Από το άνω ηλεκτρονικό μήνυμα προκύπτει ξεκάθαρα ότι η κυβέρνηση δια των επιτοπίως ευρισκομένων Υπουργών της πραγματοποίησε σύσκεψη και για την κάλυψη των εξόδων για την συλλογή και αποκατάσταση/ διαμόρφωση χώρου δυστυχήματος. Δηλαδή με ρητή κυβερνητική απόφαση και εντολή καταβάλλεται το κόστος (εν συνεχεία υλοποιείται με απόφαση του Υφυπουργού **Υποδομών Γεωργίου Καραγιάννη**), για μια ξεκάθαρα χαρακτηρισμένη ως παράνομη παρέμβαση σε τόπο εγκλήματος από τις αρμόδιες δικαστικές αρχές.

Ως προελέχθη κατά τις συνεδριάσεις αυτές παρέστη, μεταξύ άλλων, και ο **Μιχαήλ Παπαδόπουλος, υπό την ιδιότητά του ως Υφυπουργός Μεταφορών**, πραγματογνωμοσύνης που θα φώτιζε τα αίτια του δυστυχήματος και δη αυτά της έκρηξης που ακολούθησε της σύγκρουσης των τρένων.

Έτι περαιτέρω, σε εσωτερική έκθεση της Hellenic Train κατονομάζεται ευθέως ως διαβιβαστής της σχετικής κυβερνητικής εντολής για την τάχιση απομακρυνση κάθε συντριμμιού, ο τότε Γενικός Γραμματέας Μεταφορών, Ιωάννης Ξιφαράς. Ειδικότερα, στο εν λόγω εσωτερικό έγγραφο αναφέρεται: «... **ενημερώθηκα από τον κ. Ξιφαρά ότι το κατεστραμμένο τροχαίο υλικό πρέπει να απομακρυνθεί το συντομότερο δυνατό..... η εντολή ήταν μέχρι το Σαββατοκύριακο, δηλαδή τέσσερις ημέρες μετά το τραγικό δυστύχημα, να έχουν απομακρυνθεί όλα τα συντρίμια των τρένων ώστε τουλάχιστον μία από τις δύο τροχιές να παραδοθεί την Δευτέρα το πρωί για να ξεκινήσει εργασίες ο ΟΣΕ....».**

Είναι προφανές ότι ο ΓΓ Μεταφορών δεν έλαβε μόνος του την απόφαση, ούτε ενήργησε ερήμην, ή εν αγνοία του αρμοδίου πολιτικού του προϊσταμένου Υφυπουργού Υποδομών κ. Παπαδόπουλου. Αντιθέτως, είναι πρόδηλο ότι ο κ. Παπαδόπουλος με πρόθεση προκάλεσε στον ελεγχόμενο και υφιστάμενο του ΓΓ κ. Ξιφάρά την απόφαση να εκτελέσει την άδικη πράξη που διέπραξε.

Ο υφυπουργός Κλιματικής Αλλαγής και Πολιτικής Προστασίας, στην ομιλία του στη Βουλή κατά την πρόσφατη πρόταση δυσπιστίας, ισχυρίστηκε ότι εφαρμόστηκαν τα πρωτόκολλα, αναφέροντας ότι: *«Οι ισχυρισμοί που αναφέρονται για τη διαμόρφωση του χώρου δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα.Οι ενέργειες καθορίστηκαν βάσει του ειδικού σχεδίου ανθρώπινων απωλειών από τους αρμόδιους επιχειρησιακούς παράγοντες.»*

Τελικά, όμως, η αλήθεια είναι:

Ότι ο κ. Τριαντόπουλος, ως υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ, κατόπιν εντολής του Πρωθυπουργού, **συντόνιζε εξ αρχής - μαζί με άλλους Υπουργούς και Υφυπουργούς - την διαχείριση του πεδίου και των ενεργειών** όπως αναφέρεται στο δελτίο τύπου που ο ίδιος εξέδωσε.

Ότι σε **κυβερνητική σύσκεψη αποφασίστηκε να καλυφθεί το κόστος του μπαζώματος.**

Ότι δεν τηρήθηκε καν η ποινική δικονομική διαδικασία. Δεν δόθηκε καμία εντολή ή έγκριση από τον Εισαγγελέα για επέμβαση και διαμόρφωση του χώρου.

Ότι δεν τηρήθηκε καν η κείμενη νομοθεσία και τα πρωτόκολλα. Το δήλωσε ξεκάθαρα σε μια τέτοια σύσκεψη στον κ. Αγοραστό ο τότε διοικητής της τροχαίας, αρνούμενος να προβεί σε παράνομες ενέργειες χωρίς εντολή από τον εισαγγελέα.

Επισημαίνεται ότι στο δυστύχημα των Τεμπών, **η κυβέρνηση παραβίασε το νόμο 5014/2023**, που η ίδια είχε ψηφίσει. Βάσει του άνω νόμου, η διερεύνηση ενός σιδηροδρομικού ατυχήματος γίνεται υποχρεωτικά από ειδικό φορέα, τον Εθνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ). Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ είναι εκείνος που δεσμεύει και αποδεσμεύει τον χώρο του δυστυχήματος αφού συγκεντρώσει το απαραίτητο υλικό. **Ο ίδιος νόμος ορίζει ότι εάν δεν έχει συσταθεί ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ, το έργο του αναλαμβάνει η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων (ΕΔΑΑΠ) που προϋπήρχε.** Η κυβέρνηση δεν είχε συστήσει τον ΕΟΔΑΣΑΑΜ ούτε ζήτησε οιαδήποτε παρέμβαση από την ΕΔΑΑΠ, αλλά **αυθαίρετα συνέστησε με εντολή του Υπουργού Επικρατείας κ. Γεραπετρίτη**, στον οποίον με μια επίσης έωλη συνταγματικά διαδικασία είχε εκχωρηθεί η διοίκηση του Υπουργείου Υποδομών

και Μεταφορών, **Επιτροπή Εμπειρογνομόνων για τη διερεύνηση του δυστυχήματος.**

Είναι λοιπόν ξεκάθαρος, αναντίρρητος και πέραν κάθε αμφιβολίας, ο αποφασιστικός ρόλος και ο κεντρικός συντονισμός όλων όσα έγιναν ή δεν έγιναν στο χώρο του δυστυχήματος των Τεμπών. Όλοι οι **Υπουργοί και Υφυπουργοί που μετείχαν**, αν και είχαν αυξημένη νομική υποχρέωση και ευθύνη, από τη θέση και την ιδιότητά τους, να προβούν σε όλες τις σύννομες ενέργειες για να τηρηθεί η νομιμότητα, να διαφυλαχθεί ο χώρος, να διεξαχθεί με όλες της εγγυήσεις αμεροληψίας, αντικειμενικότητας και σύμφωνα με τους κανόνες της επιστήμης, η αυτοψία και δικαστική έρευνα, εξαρχής **ενήργησαν όλως αντίθετως. Ως ενιαίο, κεντρικό, οργανωμένο αποφασιστικό κέντρο, με κοινό σχέδιο και πρόθεση, καταχρώμενοι την εξουσία που είχαν, παρέκαμψαν και καταστρατήγησαν κάθε ασφαλιστική δικλείδα και κάθε θεσμικά προβλεπόμενη διαδικασία.** Έδρασαν απόλυτα συντεταγμένα με μόνο στόχο την **γρήγορη αρχειοθέτηση της υπόθεσης και τη συγκάλυψη των πραγματικών αιτίων και των υπευθύνων πολιτικών προσώπων.**

Κατέλυσαν κάθε έννοια κράτους δικαίου, τις θεμελιώδεις αρχές και τους θεσμούς, κατέλυσαν την **διάκριση των εξουσιών** και υποκατέστησαν τις αρμόδιες από το Σύνταγμα προβλεπόμενες εξουσίες, **παρεμπόδισαν ουσιωδώς το έργο της δικαιοσύνης, των διωκτικών αρχών και των ερευνητών.**

Εν είδει ανακριτή διέταξαν τη μεταφορά υλικών και το μπάζωμα σε χώρο εγκλήματος που διερευνάτο, καταστρατηγώντας την αρμοδιότητα του αρμόδιου εισαγγελέα και ανακριτή, εν είδει νομοθέτη ακύρωσαν τις προβλεπόμενες διαδικασίες και συνέστησαν οίκοθεν, δική τους, επιτροπή εμπειρογνομόνων, εν είδει τεχνικών εμπειρογνομόνων αποφάσισαν ότι ο τοπικός πίνακας χειρισμού στη Λάρισα συνιστούσε τηλεδιοίκηση. Εν προκειμένω, έδρασαν ωσάν το «κράτος είμαστε εμείς»...

Η εκτελεστική εξουσία υπόκειται στο Σύνταγμα στους νόμους, που θέτουν το πλαίσιο και το όριο άσκηση τους. Η εκτελεστική εξουσία δεν είναι απεριόριστη, ανεύθυνη, ανεξέλεγκτη ούτε μπορεί να παρακάμπτει, να αλλοιώνει, να ακυρώνει ή να καταστρατηγεί την διάκριση των εξουσιών και την λειτουργία των θεμελιωδών αρχών του πολιτεύματος.

Σύμφωνα με το 134 ΠΚ, η εσχάτη προδοσία είναι ένα έγκλημα υπαλλακτικώς μεικτό, καθώς μπορούν περισσότεροι τρόποι τέλεσης να εναλλαχθούν πάνω στην ίδια μονάδα εννόμου αγαθού, το οποίο δεν είναι άλλο από το ίδιο το

δημοκρατικό πολίτευμα, εφόσον οι τρόποι τέλεσης κατατείνουν επί της ουσίας στην κατάλυση ή στην παρακώλυση της ομαλής λειτουργίας του. Ειδικότερα:

«Άρθρο 134 ΠΚ

Εσχάτη προδοσία

1. Όποιος επιχειρεί με βία ή απειλή βίας να καταλύσει, να μεταβάλει, να αλλοιώσει ή να **καταστήσει ανενεργό**, διαρκώς ή **προσκαίρως**, το δημοκρατικό πολίτευμα που στηρίζεται στη λαϊκή κυριαρχία ή **θεμελιώδεις αρχές ή θεσμούς του πολιτεύματος αυτού** ή να αποστερήσει τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας ή αυτόν που ασκεί την προεδρική εξουσία, τον Πρωθυπουργό, την Κυβέρνηση ή τη Βουλή από την εξουσία που έχουν κατά το Σύνταγμα, τιμωρείται με ισόβια κάθειρξη.

2. Με την ίδια ποινή τιμωρείται και: α) όποιος επιχειρεί να τελέσει την πράξη της προηγούμενης παραγράφου με **κατάχρηση της ιδιότητάς του ως οργάνου του κράτους ή με σφετερισμό της ιδιότητας αυτής**, καθώς και β) όποιος ασκεί την εξουσία που ο ίδιος ή άλλος κατέλαβε με τους τρόπους και τα μέσα που προβλέπει το άρθρο αυτό.

3. **Θεμελιώδεις αρχές και θεσμοί** του πολιτεύματος θεωρούνται στο Κεφάλαιο αυτό: α) η ανάδειξη του Αρχηγού του Κράτους με εκλογή, β) το δικαίωμα του λαού να εκλέγει τη Βουλή με γενικές, άμεσες, ελεύθερες, ίσες και μυστικές ψηφοφορίες μέσα στα συνταγματικά χρονικά πλαίσια, γ) το κοινοβουλευτικό σύστημα διακυβέρνησης, δ) η αρχή του πολυκομματισμού, **ε) η αρχή της διάκρισης των λειτουργιών**, όπως προβλέπεται στο Σύνταγμα, στ) η αρχή της δέσμευσης του νομοθέτη από το Σύνταγμα και της εκτελεστικής και της δικαστικής λειτουργίας από το Σύνταγμα και τους νόμους, ζ) η αρχή της ανεξαρτησίας της δικαιοσύνης και η) η γενική ισχύς και προστασία των ατομικών δικαιωμάτων που προβλέπει το Σύνταγμα.»

Το αδίκημα της «κατάχρησης ή σφετερισμού εξουσίας» στοιχειοθετείται από πρόσωπο, το οποίο υπερβαίνει την εξουσία που του έχει παραχωρήσει σύννομα η Πολιτεία, προσβάλλοντας θεμελιώδεις αρχές και θεσμούς που αποτελούν τον πυρήνα του ίδιου του δημοκρατικού πολιτεύματος, το οποίο έτσι αλλοιώνεται ή καθίσταται ανενεργό - έστω και προσκαίρως - ως προς την λειτουργία του ή ως προς κάποια από τις λειτουργίες του, όπως εν προκειμένω η αρχή της διάκρισης των εξουσιών όπως προβλέπεται στο Σύνταγμα.

Η κατάχρηση - σφετερισμός της ιδιότητας ως οργάνου του κράτους, εδράζεται, κατά κύριο λόγο, στο γεγονός ότι η αξιόποινη συμπεριφορά που τυποποιείται σε αυτή, θίγει τον συνταγματικά θεσμοθετημένο τρόπο ασκήσεως του έργου, λειτουργίας της Πολιτείας.

Όταν μέλη μίας κυβέρνησης, σφετεριζόμενα την ιδιότητα και την εξουσία τους, χρησιμοποιώντας δηλαδή αυτή για σκοπούς διαφορετικούς από εκείνους που προβλέπονται στο Σύνταγμα και τον νόμο, ασκούν αρμοδιότητες που δεν τους ανήκουν, υποκαθιστώντας τα αρμόδια εισαγγελικά και δικαστικά

όργανα, παραβιάζοντας έτσι τις αρχές της διάκρισης των εξουσιών και της ανεξαρτησίας της Δικαιοσύνης, διαπράττουν το ως άνω αδίκημα. Ο σφετερισμός της ιδιότητας του κρατικού οργάνου για να καταστούν ανενεργές (έστω και προσκαιρώς) **θεμελιώδεις αρχές του πολιτεύματος, όπως η διάκριση των εξουσιών, είναι ο ορισμός του άρθρου 134 του Ποινικού Κώδικα.**

Ο Υφυπουργός Μεταφορών μετείχε τόσο στις κρίσιμες συσκέψεις όπου αποφασίστηκε η παράνομη επέμβαση στο χώρο, αλλά και με βάση το έγγραφο της Hellenic train ο εποπτευόμενος από αυτόν και υφιστάμενος του ΓΓ Μεταφορών διαβίβασε εν τέλει τη σχετική εντολή του μπαζώματος και της πλήρους αλλοίωσης του χώρου.

Από όλα τα ανωτέρω προκύπτουν αβίαστα τα εξής:

-ο χώρος του δυστυχήματος, με υπαίτιες πράξεις όλων των συναρμοδίων πολιτικών προϊσταμένων και των εποπτευομένων από αυτούς υπηρεσιών, αποφασίστηκε να αλλοιωθεί με συνέπεια να καταστεί αδύνατη η έρευνα και η συλλογή των αποδεικτικών στοιχείων,

-ο χώρος παρανόμως μπαζώθηκε και υλικό μεταφέρθηκε σε άλλες τοποθεσίες,

-ο χώρος ήταν υπό την ευθύνη του ΟΣΕ (ως τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου) που ουδέν έπραξε για την διαφύλαξη του και την διακρίβωση της αλήθειας,

-όλα όσα έγιναν στον τόπο του δυστυχήματος ήταν σε πλήρη γνώση και με οδηγίες, εντολές εκ μέρους της κυβέρνησης και των κλιμακίων των Υπουργών, Υφυπουργών κλπ

-πραγματοποιήθηκαν συσκέψεις όπου αποφασίστηκαν οι κρίσιμες και παράνομες ενέργειες που αλλοίωσαν το χώρο και κατέστρεψαν μείζονα αποδεικτικά στοιχεία.

-στις συσκέψεις συμμετείχε όπως προκύπτει και από τα πρακτικά του **Συντονιστικού Οργάνου Πολιτικής Προστασίας (ΣΟΠΠ) ο Υφυπουργός Μεταφορών κ. Μιχάλης Παπαδόπουλος, ο οποίος είχε την εποπτεία του ΟΣΕ,**

Η ευθύνη του αρμοδίου Υπουργού Μεταφορών είναι εμφανής και αξιόποινη. Ο Υφυπουργός Μεταφορών α) είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση, απορρέουσα από το νόμο, την ιδιότητά του και τις εξ αυτής αρμοδιότητες και β) αν και όφειλε να προβεί σε συγκεκριμένες αποφάσεις και ενέργειες, με σκοπό την διασφάλιση του χώρου που άνηκε στην αρμοδιότητα του ΟΣΕ που επόπτευε, προκειμένου να διασφαλίσει τη νομιμότητα, την απρόσκοπτη, ενδεδεχθή και ομαλή έρευνα και περισυλλογή

στοιχείων, εντούτοις, κατά το ανωτέρω διάστημα, **συμμετείχε στις συσκέψεις όπου αποφασίστηκε η παραβίαση της συνταγματικής αρχής περί διάκρισης των εξουσιών και λειτουργιών.**

Είχε δε και ο ίδιος την πρόθεση να **δυσχεραίνει τις έρευνες για τη συλλογή αποδεικτικών στοιχείων και να παρέμβει η κυβέρνηση αθέμιτα στην εν εξελίξει ανακριτική διαδικασία, από την οποία προέκυπταν ποινικές ευθύνες για συγκεκριμένα πρόσωπα** με αφορμή το βιοτικό συμβάν του προαναφερθέντος σιδηροδρομικού ατυχήματος, προς τον **σκοπό προσπορισμού παράνομου ηθικού οφέλους στους δράστες των διερευνώμενων αδικημάτων, που συνίσταται στην μη έγκαιρη και ουσιαστική αξιοποίηση του υπάρχοντος αποδεικτικού υλικού** και των ευρημάτων που υπήρχαν στο τόπο τέλεσης, δοθέντος μάλιστα ότι βρισκόταν σε εξέλιξη η διεξαγωγή των αναγκαίων ερευνών, η αναζήτηση πειστηρίων, η συλλογή και διατήρηση των αποδείξεων, ενώ ακόμη δεν είχαν εντοπιστεί όλες οι σωροί των θυμάτων, ανάμεσα στα οποία υπήρχαν και αγνοούμενοι.

Επειδή ο εκάστοτε Υφυπουργός Μεταφορών οφείλει να ελέγχει την τήρηση των όρων διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, να παρεμβαίνει με θετικές ενέργειες κάθε φορά που διαπιστώνει κενά ασφαλείας, ιδίως όταν του γνωστοποιούνται με κάθε τρόπο τέτοια κενά.

Επειδή η νομική αυτή υποχρέωση του εκάστοτε Υφυπουργού Μεταφορών για θετική δράση (ενέργεια) προς αποτροπή σιδηροδρομικών ατυχημάτων, η οποία απορρέει ευθέως από τον νόμο και συγκεκριμένα από τα πιο πάνω καθήκοντά του, έχει ως περαιτέρω συνέπεια τη θεμελίωση της ποινικής ευθύνης, όταν λόγω της παράλειψής του να ενεργήσει προς αποτροπή του αξιόποινου αποτελέσματος, επέλθει τελικά το αποτέλεσμα αυτό.

Επειδή παρά την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που είχε ως αρμόδιος Υφυπουργός λόγω της θέσης του απ το 2021 έως και το 2023, **για τον έλεγχο της τήρησης των όρων ασφαλούς διεξαγωγής της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας και την ορθή εποπτεία των οργανισμών που ήταν επιφορτισμένοι με την εγκαθίδρυση συστημάτων ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο και συγκεκριμένα του ΟΣΕ τον οποίο και είχε υπό την εποπτεία του:**

- Όχι μόνο δεν μερίμνησε αλλά αντίθετα παρέλειψε να ελέγξει την ομαλή πορεία εκτέλεσης των συμβάσεων που σχετίζονται με τα συστήματα ασφαλείας και υποδομών του εποπτευομένου ΟΣΕ. Είναι ρητά και ξεκάθαρα διατυπωμένο στο πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων ότι

στην περίπτωση που είχε υλοποιηθεί η σύμβαση 717/2014 θα αποκλείοταν παντελώς το ενδεχόμενο μετωπικής ή οπισθομετωπικής σύγκρουσης.

- Ταυτόχρονα, **η μη στελέχωση του ΟΣΕ με το απαραίτητο προσωπικό (ιδίως σε θέσεις σταθμαρχών, κλειδούχων κ.λπ.).**
- Εκτός όλων αυτών, όπως επισημαίνεται στο πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνωμόνων, **η παράλειψη των αρμόδιων υπουργών, τουλάχιστον από το έτος 2018, να επιβάλλουν, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους, σε όλες τις εταιρείες παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών την προμήθεια και εγκατάσταση του συστήματος συνεχούς και αξιόπιστης ραδιοεπικοινωνίας GSM-R, συνιστά παράλειψη οφειλόμενης ενέργειας που συνδέεται αιτιωδώς με το δυστύχημα στα Τέμπη,** καθώς απέκλεισε στη συγκεκριμένη περίπτωση τη δυνατότητα επικοινωνίας του σταθμάρχη Λάρισας με τους δύο μηχανοδηγούς, αλλά και των δύο μηχανοδηγών μεταξύ τους.

Επειδή παρά την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που είχε λόγω της θέσης του για την ορθή εποπτεία των οργανισμών που ήταν επιφορτισμένοι με την ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και συγκεκριμένα του ΟΣΕ, όχι μόνο δεν μερίμνησε αλλά αντίθετα παρέλειψε να τους στελεχώσει με επαρκές και εξειδικευμένο προσωπικό ώστε να διασφαλιστεί η ορθή και ομαλή λειτουργία τους.

Επειδή οι ελλείψεις στα συστήματα ασφαλείας και η αδυναμία αποφυγής του ανθρώπινου λάθους ήταν σε γνώση - λόγω της θέσης τους - των αρμόδιων υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, θεμελιώνεται **όχι απλά αμέλεια του αλλά συμπεριφορά που τελέσθηκε με ενδεχόμενο δόλο** (σύμφωνα με τον Ποινικό Κώδικα, με ενδεχόμενο δόλο πράττει εκείνος που προβλέπει το εγκληματικό αποτέλεσμα ως δυνατή συνέπεια της πράξης του και το «αποδέχεται», βλ. και ΟΛΑΠ 4/2010, ΟΛΑΠ 8/2005, ΑΠ 77/2021, ΑΠ 1446/2018, ΑΠ 297/2007), αφού αποδέχονταν στην πραγματικότητα με τη στάση τους αυτή την αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος. Αλλωστε, σχετικά ατυχήματα - με θανάτους αλλά και σοβαρούς τραυματισμούς – είχαν γίνει και προ του δυστυχήματος των Τεμπών.

Επειδή ήταν σε πλήρη γνώση του η αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος, όπως αυτή επιβεβαιώνεται ενδεικτικά από τα έγγραφα που απέστειλαν αρμοδίως οι ίδιοι οι εργαζόμενοι, στελέχη του σιδηροδρόμου, η ευρωπαϊκή ERA, όπως αναλυτικά έχει παρατεθεί ανωτέρω.

Επειδή υπάρχουν και ποινικές ευθύνες για το κακουργηματικό αδίκημα της θανατηφόρου έκθεσης, ακριβώς επειδή ήταν σε γνώση του, λόγω της θέσης και των

σχετικών καθηκόντων του, οι ελλείψεις και τα κενά στα ζητήματα ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου, που συνδέονται αιτιωδώς, τόσο με το συγκεκριμένο δυστύχημα όσο και με πλήθος άλλων που συνέβησαν στο παρελθόν (θανατηφόρο ατύχημα στο Αδενδρο το 2017, επαναλαμβανόμενοι εκτροχιασμοί με απλές έως βαριές σωματικές βλάβες κ.ο.κ.) και παρ' όλα αυτά όχι μόνο δεν προειδοποιούσαν αλλά αντίθετα διαβεβαίωναν για την ασφαλή χρήση του.

Επειδή θεμελιώνεται και το αδίκημα της παράβασης καθήκοντος αφού ενώ είχε την εποπτεία του ΟΣΕ, παρέλειψε σκοπίμως να επιβλέπει τον τρόπο ανάθεσης των έργων αυτών. Είναι χαρακτηριστικό ότι, όπως προέκυψε από τις εργασίες της Εξεταστικής Επιτροπής αλλά σύμφωνα και με το ίδιο το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων, τα έργα τα οποία ήταν αναγκαία για την εγκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας στον ελληνικό σιδηρόδρομο αντί να είναι ενιαία, όπως θα έπρεπε, τελικώς καταμήθηκαν με σκοπό να ικανοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότεροι επιχειρηματικοί όμιλοι, με αποτέλεσμα να προκληθούν σοβαρά προβλήματα λειτουργικότητας και συμβατότητας.

Επειδή, περαιτέρω, από τα προεκτεθέντα προκύπτουν επιπλέον άξιες διερεύνησης ισχυρές ενδείξεις ότι κατά την εποπτεία, παρακολούθηση και εκτέλεση της 717/2014 Σύμβασης, με υπαίτιες πράξεις και παραλείψεις, κατά παράβαση των κανόνων της επιμελούς διαχείρισης προκλήθηκαν παρατυπίες και καθυστερήσεις, με συνέπεια να επέλθει σημαντικού ύψους περιουσιακή ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου.

Επειδή ως αρμόδιος Υφυπουργός Μεταφορών συμμετείχε στις συσκέψεις όπου κατά παράβαση του Συντάγματος και του Νόμου λήφθηκε η παράνομη απόφαση για το μπάζωμα του χώρου που αλλοίωσε το πεδίο και εξαφάνισε αποδεικτικά στοιχεία. Όχι μόνο γνώριζε και αποδεχόταν την αλλοίωση του τόπου του δυστυχήματος και την απώλεια κρίσιμων αποδεικτικών στοιχείων, αλλά συμμετείχε στις συσκέψεις και συναίνεσε ρητά στις παράνομες ενέργειες.

Επειδή η τσιμεντόστρωση παρεμπόδισε την αποκάλυψη της ύπαρξης εύφλεκτου υλικού (ξυλόλιο), που φέρεται να μετέφερε προφανώς παράνομα η εμπορική αμαξοστοιχία και να προκάλεσε την φονική πυρκαγιά, αιτία που αυτοτελώς οδήγησε στον θάνατο επιβάτες.

Επειδή ήταν στην εποπτεία του η ΓΓ Μεταφορών, όλοι οι συνακόλουθοι οργανισμοί και φορείς, αλλά και ο ΟΣΕ.

Επειδή ο σκοπός του ήταν ο προσπορισμός παράνομου ηθικού οφέλους στους δράστες των διερευνώμενων αδικημάτων, καθώς οι υπαίτιοι των αιτιών της σύγκρουσης και της πρόκλησης της πυρκαγιάς, που ως μοναδική ενεργός αιτία

οδήγησε στο θάνατο των επιβατών, θα απαλλάσσονταν από την ευθύνη τους, ελλείψει πειστηρίων και αποδείξεων.

Επειδή χρήζει ποινικής αξιολόγησης, ομοίως προκύπτουσα από τα ως άνω έγγραφα και πράξεις των αναφερόμενων πολιτικών προσώπων, η οικονομική ζημία του Ελληνικού Δημοσίου που έχει προκύψει από την τέλεση της παράνομης πράξης της επέμβασης στον τόπο του δυστυχήματος και της παράβασης καθήκοντος των εμπλεκόμενων πολιτικών και μη προσώπων.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ

Όπως, σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και το άρθρο 5 του Ν. 3126/2003 περί της «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών», ως ισχύουν, συσταθεί Ειδική Κοινοβουλευτική Επιτροπή για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης **κατά του πρώην Υφυπουργού κ. Μιχαήλ Παπαδόπουλου**, για τη διερεύνηση εκ μέρους του τέλεσης των εγκλημάτων:

- 1) Ανθρωποκτονία με ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή** (άρθρο 299 και 27 παρ. 1β Π.Κ.).
- 2) Σωματική βλάβη με ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή** (άρθρο 309 και 310 Π.Κ.).
- 3) Κακουργηματική έκθεση κατά συρροή** (άρθρο 306 Π.Κ.)
- 4) Κακουργηματική διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς** με αποτέλεσμα το θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων (άρθρου 291 παρ. 1 δ και στ Π.Κ.)
- 5) Κακουργηματική Απιστία κατά της Ε.Ε και του Ελληνικού Δημοσίου.**
- 6) Παράβαση καθήκοντος** (άρθρο 259 Π.Κ.)
- 7) Υπόθαλψη εγκληματία** (άρθρο 231 ΠΚ)
- 8) Παρασιώπηση εγκλημάτων** (άρθρο 232 Π.Κ.)
- 9) Εσχάτη προδοσία** (άρθρο 134 παρ.2 ΠΚ) με κατάχρηση της ιδιότητάς του ως οργάνου του κράτους ή με σφετερισμό της ιδιότητας αυτής,
- 10) Ηθική αυτουργία** (άρθρο 46 παρ.1) σε τέλεση του αδικήματος της εσχάτης προδοσίας από το ΓΓ του Υπουργείου Μεταφορών κ. Ξιφάρá.

2. Γεώργιος Καραγιάννης

Ο Γεώργιος Καραγιάννης, κατά το χρονικό διάστημα από τον **Ιούλιο του 2019 έως τον Αύγουστο του 2021** διετέλεσε **Γενικός Γραμματέας Υποδομών** και από τον Αύγουστο του **2021 μέχρι και Μάιο του 2023 Υφυπουργός Υποδομών** (η οποία του είχε ανατεθεί κατόπιν διορισμού από τον Πρωθυπουργό), κι **ενώ :**

α) είχε ιδιαίτερη νομική υποχρέωση, απορρέουσα από το νόμο, την ιδιότητά του και τις εξ αυτής αρμοδιότητες και **β) γνώριζε** τις πολυεείς αντισυμβατικές και παράτυπες καθυστερήσεις στην υλοποίηση κρίσιμων συμβάσεων για την ασφαλή λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου, και όφειλε να προβεί σε συγκεκριμένες ενέργειες, με σκοπό την άμεση, προσήκουσα και σύννομη υλοποίηση τους για τη διασφάλιση της ομαλής, ασφαλούς και απρόσκοπτης λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου, **εντούτοις**, κατά το ανωτέρω διάστημα (7/2019 - 5/2023) **παρέλειψε να προβεί στις κατωτέρω αναφερόμενες ενέργειες, γνωρίζοντας και αποδεχόμενος, ότι χωρίς τις ενέργειες αυτές, διαταράσσεται η ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου και τίθεται σε κίνδυνο ζωής και σωματικής ακεραιότητας άριστος αριθμός προσώπων, που κάνουν χρήση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας.**

Εάν δε, προέβαινε στις κάτωθι ενδεδειγμένες ενέργειες ασφαλούς λειτουργίας του δικτύου, σύμφωνα με την νομική του υποχρέωση και την εγγυητική ευθύνη που είχε εκ της ιδιότητας του Υπουργού για την δημόσια ασφάλεια, είναι βέβαιο ότι δεν θα επερχόταν, ως αποτέλεσμα των παράνομων και κατά συρροή παραλείψεών του, το

αποτέλεσμα της σύγκρουσης των δύο αμαξοστοιχιών την 28η Φεβρουαρίου 2023, οι εξ αυτής θάνατοι 57 ανθρώπων και οι σωματικές βλάβες των επιζώντων. Ειδικότερα:

A. Ως προς την αρμοδιότητα του Υφυπουργού Υποδομών

Οι συγκεκριμένες αρμοδιότητες που είχαν ανατεθεί στον Υφυπουργό Υποδομών Γεώργιο Καραγιάννη, από την ανάληψη των καθηκόντων του τον το 2021, με την με αριθμ. 312/20-09-2021 απόφαση του Πρωθυπουργού και Υπουργού Μεταφορών (ΦΕΚ Β 4346/20.09.2021) περιγράφονται στο άρθρο 1:

«Άρθρο 1

Στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Γεώργιο Καραγιάννη του Χρήστου, αναθέτουμε:

α) Την άσκηση των αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Υποδομών, συμπεριλαμβανομένων όλων των οργανικών μονάδων και των συλλογικών οργάνων που υπάγονται σε αυτή,

β) την εποπτεία και ρύθμιση οργανωτικών θεμάτων των κάτωθι φορέων:

βα) Εταιρεία Παγίων ΕΥΔΑΠ,

ββ) ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.,

βγ) ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.,

βδ) ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.,

βε) ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.,

βστ) Έργα Ο.Σ.Ε. Α.Ε. (ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.), και

βζ) Ανώνυμη Εταιρεία Εκμετάλλευσης Ακινήτων Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.), γ) τον σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων υποδομών, σύμφωνα με τους ν. 3389/2005 (Α' 232), 4412/2016 (Α' 147) και 4413/2016 (Α' 148)»

Στα άρθρα 2 και 3 ορίζεται τι περιλαμβάνεται στις ως άνω αρμοδιότητες και τι εξαιρείται:

«Άρθρο 2

1. Στις κατά το άρθρο 1 αρμοδιότητες περιλαμβάνονται:

α) Οι κοινοβουλευτικές αρμοδιότητες,

β) η πρόταση για την έκδοση ατομικών και κανονιστικών διαταγμάτων,

γ) η έκδοση πράξεων ατομικού και κανονιστικού χαρακτήρα,

δ) η πρόταση για την έκδοση ατομικών και κανονιστικών διαταγμάτων και η έκδοση πράξεων ατομικού και κανονιστικού χαρακτήρα, από κοινού με άλλους Υπουργούς, Αναπληρωτές Υπουργούς, Υφυπουργούς και άλλα συναρμόδια όργανα,

ε) η υποβολή ερωτημάτων προς το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους,

στ) η εκπροσώπηση του Υπουργείου στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τους διεθνείς οργανισμούς και

ζ) ο διορισμός, η πρόσληψη, η απόσπαση και η λύση της υπαλληλικής σχέσης των μελών του Ιδιαίτερου Γραφείου του, όπως και κάθε θέμα που αφορά στην οργάνωση και λειτουργία του Ιδιαίτερου Γραφείου του.

2. Οι αρμοδιότητες του παρόντος, κατ' εφαρμογή των περ. α) και γ) του άρθρου 1, μπορούν να ασκούνται και από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Οι αρμοδιότητες του παρόντος, κατ' εφαρμογή της περ. β) του άρθρου 1, ασκούνται από κοινού με τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Ειδικώς οι αρμοδιότητες της περ. ζ) της παρ. 1 του παρόντος ασκούνται αποκλειστικά από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 3

Εξαιρούνται από τις αρμοδιότητες του Υφυπουργού και παραμένουν στον Υπουργό:

α) Η νομοθετική πρωτοβουλία,

β) η αποδοχή γνωμοδοτήσεων και πρακτικών του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, και

γ) ο διορισμός των διοικήσεων των εποπτευόμενων φορέων.»

Μετά το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη με νεότερη απόφαση στις 4 Μαρτίου 2023, με αρ. 69883 απόφαση (ΦΕΚ Β 1193) του Πρωθυπουργού και του σκιώδους Υπ. Μεταφορών - Επικρατείας Γεραπετρίτη τροποποιήθηκαν οι αρμοδιότητες. Ειδικότερα:

«Άρθρο 1

Στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Γεώργιο Καραγιάννη του Χρήστου, αναθέτουμε:

α) Την άσκηση των **αρμοδιοτήτων της Γενικής Γραμματείας Υποδομών, συμπεριλαμβανομένων όλων των οργανικών μονάδων και των συλλογικών οργάνων** που υπάγονται σε αυτή, καθώς και της Υπηρεσίας Οδικών Τελών - Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016 (Α' 93) και της Επιτελικής Δομής ΕΣΠΑ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών του άρθρου 23 του ν. 4914/2022 (Α' 61),

β) την εποπτεία και ρύθμιση οργανωτικών θεμάτων των κάτωθι φορέων:

βα) των εποπτευόμενων φορέων του Τομέα Υποδομών του άρθρου 11 του π.δ. 123/2017,

ββ) της Έργα Ο.Σ.Ε. Α.Ε. (ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε.),

βγ) της Ανώνυμης Εταιρείας Εκμετάλλευσης Ακινήτων Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.),

βδ) της ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε. του ν. 4539/2018 (Α' 89), κατά το μέρος των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, και

γ) τον σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων υποδομών, σύμφωνα με τους ν. 3389/2005 (Α' 232), 4412/2016 (Α' 147) και 4413/2016 (Α' 148).

Άρθρο 2

1. Στις κατά το άρθρο 1 αρμοδιότητες περιλαμβάνονται:

- α) Οι κοινοβουλευτικές αρμοδιότητες, συμπεριλαμβανομένης και της νομοθετικής πρωτοβουλίας,
- β) η πρόταση για την έκδοση ατομικών και κανονιστικών διαταγμάτων,
- γ) η έκδοση πράξεων ατομικού και κανονιστικού χαρακτήρα,
- δ) η πρόταση για την έκδοση ατομικών και κανονιστικών διαταγμάτων και η έκδοση πράξεων ατομικού και κανονιστικού χαρακτήρα, από κοινού με άλλους Υπουργούς, Αναπληρωτές Υπουργούς, Υφυπουργούς και άλλα συναρμόδια όργανα,
- ε) η υποβολή ερωτημάτων προς το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους και η αποδοχή γνωμοδοτήσεων και πρακτικών,
- στ) η εκπροσώπηση του Υπουργείου στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τους διεθνείς οργανισμούς, και
- ζ) ο διορισμός, η πρόσληψη, η απόσπαση και η λύση της υπαλληλικής σχέσης των μελών του Ιδιαίτερου Γραφείου του, όπως και κάθε θέμα που αφορά στην οργάνωση και λειτουργία του Ιδιαίτερου Γραφείου του.
2. Οι αρμοδιότητες των περ. α) και ε) της παρ. 1 του παρόντος, μπορούν να ασκούνται και από τον Υπουργό Επικρατείας, στον οποίο έχει ανατεθεί η διοίκηση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Άρθρο 3

Εξαιρείται από τις αρμοδιότητες του Υφυπουργού και παραμένει στον Υπουργό Επικρατείας, στον οποίο έχει ανατεθεί η διοίκηση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ο διορισμός των διοικήσεων των εποπτευόμενων φορέων.»

Οι εποπτευόμενοι φορείς του Τομέα Υποδομών άρθρου 11 του ΠΔ 123/2017 που ανατέθηκε η εποπτεία τους στον Υφυπουργό Υποδομών είναι οι εξής:

«Άρθρο 11

ΕΠΟΠΤΕΥΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εποπτεύει τους κατωτέρω Φορείς:

1. Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου ΤΟΜΕΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ:

α. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΤΕΕ).

β. Εταιρεία Παγίων ΕΥΔΑΠ.

*** Η περ. β' της παρ. 1 ΚΑΤΑΡΓΗΘΗΚΕ με το άρθρο 36 περ. β' Ν. 5037/2023,
ΦΕΚ Α 78/28.03.2023

γ. Οργανισμός Αντισεισμικού Σχεδιασμού και Προστασίας (Ο.Α.Σ.Π.).

2. Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου

α. ΤΟΜΕΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ:

αα. ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.

ββ. ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

γγ. ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.

δδ. *Ινστιτούτο Εκπαίδευσης και Επιμόρφωσης Μελών Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας Α.Ε. (ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ Α.Ε.).*

εε. *Οργανισμός Ανάπτυξης Κρήτης Α.Ε. (Ο.Α.Κ. Α.Ε.).*

στ. *Εταιρεία Υδρευσης και Αποχέτευσης Πρωτεύουσας (Ε.Υ.Δ.Α.Π.) Α.Ε.»*

Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε

Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. είναι θυγατρική Εταιρεία του ΟΣΕ που συστάθηκε το 1996, με στόχο να αναλάβει τη διαχείριση των έργων του Επενδυτικού Προγράμματος του Οργανισμού και ιδιαίτερα εκείνων που συγχρηματοδοτούνται από Προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο **ΟΣΕ**, ως ο αποκλειστικός διαχειριστής της εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής μέχρι το 1996, προχώρησε στη διάσπαση των αρμοδιοτήτων του σε θυγατρικές εταιρείες. Η μελέτη και κατασκευή νέων έργων επί του δικτύου, μεταφέρθηκε στην ΕΡΓΟΣΕ.

Σύμφωνα με τον Νόμο 3891/2010 «Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ» (άρθρο 4), στις αρμοδιότητες της ΕΡΓΟΣΕ περιλαμβάνεται και η παροχή υπηρεσιών σχεδιασμού, ανάπτυξης, υποστήριξης, διαχείρισης, μελέτης, επίβλεψης και κατασκευής πάσης φύσεως έργων σε τρίτους στην Ελλάδα και στο εξωτερικό καθώς και διενέργειας απαλλοτριώσεων υπέρ του Δημοσίου ή άλλων φορέων του Δημοσίου.

Σε εφαρμογή του Ν. 3899/2010 «Επείγοντα μέτρα εφαρμογής του Προγράμματος Στήριξης της Ελληνικής Οικονομίας», η ΕΡΓΟΣΕ υπάγεται από το Δεκέμβριο του 2010 στις ΔΕΚΟ.

Η ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. διαχειρίζεται τα έργα εκσυγχρονισμού των σιδηροδρομικών γραμμών και εγκαταστάσεων του ΟΣΕ που συγχρηματοδοτούνται από τα Επιχειρησιακά Προγράμματα του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013 καθώς και έργα με αμιγώς εθνική χρηματοδότηση που σχετίζονται άμεσα με τις επενδύσεις των συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων. Επίσης, διαχειρίζεται τα έργα που θα συγχρηματοδοτηθούν από Προγράμματα της 5^{ης} Προγραμματικής Περιόδου, δηλαδή του Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2014-2020 καθώς και του Χρηματοδοτικού Μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (Connecting Europe Facility- CEF) 2014-2020.

Οι τομείς δραστηριότητας της Εταιρείας αφορούν όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη διαχείριση των σύνθετων συγχρηματοδοτούμενων σιδηροδρομικών έργων, ήτοι :

- Προγραμματισμός

- Εκπόνηση μελετών από το στάδιο αναγνωριστικής μελέτης έως τη μελέτη εφαρμογής
- Περιβαλλοντική αδειοδότηση
- Συντέλεση των απαιτούμενων απαλλοτριώσεων
- Δημοπράτηση Συμβάσεων κατασκευής
- Επίβλεψη Κατασκευής
- Προμήθεια υλικών για την επιδομή της σιδ/κής γραμμής
- Έλεγχος ποιότητας
- Παράδοση ολοκληρωμένου έργου στον πελάτη για εκμετάλλευση

Η ΕΡΓΟΣΕ λοιπόν αναλαμβάνει την **δημοπράτηση, επίβλεψη, παρακολούθηση, υλοποίηση και τελικά την παράδοση των έργων εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας** στον ΟΣΕ. Σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται και η **717/2014 σύμβαση**, που αν είχε υλοποιηθεί δεν θα είχαν σκοτωθεί οι 57 άνθρωποι στα Τέμπη. Την εποπτεία της **ΕΡΓΟΣΕ** είχε ο Υφυπουργός Υποδομών.

Β. Ως προς την γνώση της πραγματικής κατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου, της πορείας της 717/2014 και του προσωπικού

Ο κ. Γεώργιος Καραγιάννης ως Υφυπουργός Υποδομών με **απευθείας εποπτεία στην ΕΡΓΟΣΕ, όφειλε και υποχρεούταν με αυξημένη νομική υποχρέωση**, λόγω ακριβώς αυτής της θέσης, να γνωρίζει την πορεία των συμβάσεων που υλοποιούσε η ΕΡΓΟΣΕ καθώς και την πραγματική κατάσταση που επικρατούσε στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας **και να λάβει άμεσα κάθε πρόσφορο και επιβεβλημένο μέτρο για να διασφαλίσει τη δημόσια υγεία και ασφάλεια.** Αντ' αυτού **αδράνησε εγκληματικά, αδιαφόρησε για τις επανειλημμένες και έγγραφες προειδοποιήσεις** για την κατάσταση, **θέτοντας σε κίνδυνο ζωής και σωματικής ακεραιότητας απροσδιόριστο αριθμό ανθρώπων** που στηριζόμενοι στις διαβεβαιώσεις του αρμοδίου υπουργού θα έμπαιναν στο τυφλό και διαλυμένο σιδηροδρομικό δίκτυο θέτοντας τη ζωή και την υγεία και σωματική τους ακεραιότητα σε κίνδυνο. Ενδεικτικά:

α) Η εμπιστευτική επιστολή του **τότε διευθύνοντα συμβούλου της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Φίλιππου Τσαλίδη**, στις **6 Σεπτεμβρίου 2021**, με θέμα «σοβαρά λειτουργικά προβλήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου». Αφορμή ήταν δύο ατυχήματα που είχαν συμβεί τον **Αύγουστο του 2021** στον Δομοκό και τη Λευκοθέα Σερρών. Με το έγγραφο αυτό ενημέρωνε για τον «ορατό πλέον κίνδυνο να υπάρξει ένα συμβάν μέγιστης σοβαρότητας».

Παράλληλα στην επιστολή ο Φίλιππος Τσαλίδης προειδοποιούσε με αφορμή σύγκρουση τρένου με όχημα του ΟΣΕ τον **Αύγουστο του 2021** ότι «οι συνέπειες ενός τέτοιου συμβάντος θα ήταν ανυπολόγιστες αν η σύγκρουση γινόταν με αμαξοστοιχία Intercity. Στο εμπιστευτικό έγγραφο ο τότε διευθύνων σύμβουλος της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αναφέρεται στην **έλλειψη προσωπικού του ΟΣΕ** και συγκεκριμένα σταθμαρχών και κλειδούχων, στη **μη λειτουργία σηματοδότησης** σε μεγάλα τμήματα του δικτύου και την **κακοσυντηρημένη υποδομή**. Παράλληλα αναφέρεται σε δύσκολη και επικίνδυνη σιδηροδρομική λειτουργία **«με αποτέλεσμα σοβαρά συμβάντα»**, ενώ επισημαίνει την **έλλειψη σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης**. Στις **14 Σεπτεμβρίου**, 8 μέρες μετά το εμπιστευτικό έγγραφο προς τον ΟΣΕ και τον τότε υπουργό, παραιτήθηκε από **τη θέση του Διευθύνοντος Συμβούλου** της ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

β) Η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Ελξης είχε αποστείλει δύο επιστολές. Η πρώτη φέρει ημερομηνία 26 **Αυγούστου 2020**. Στην επιστολή τους οι εργαζόμενοι καθιστούσαν σαφές προς τον υπουργό, ότι «στο μεγαλύτερο (πέραν του 90%) μέρος της σιδηροδρομικής υποδομής δεν λειτουργούν τα φωτισήματα και η τηλεδιοίκηση, όπως και το σύστημα του συρμού έναντι του ανθρώπινου λάθους (ETCS), γαλαρίες (σ.σ.: τούνελ) στον προαστιακό της Αθήνας δεν φωτίζονται και εντός αυτών δεν λειτουργούν τα συστήματα επικοινωνίας» κ.ά. Μάλιστα το σωματείο δήλωνε ξεκάθαρα την πρόθεσή του να συνεργαστεί με όλους τους αρμόδιους φορείς προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί κάθε πιθανότητα κάποιου αντίστοιχου συμβάντος, όπως του εκτροχιασμού που είχαν ήδη περιγράψει.

γ) Η δεύτερη επιστολή με αποδέκτη τον γενικό γραμματέα Μεταφορών, η οποία φυσικά έχει κοινοποιηθεί στον Κ. Αχ. Καραμανλή, εστάλη από το σωματείο των εργαζομένων στις 29 Οκτωβρίου 2021. Σε αυτήν απαριθμούνταν τα ατυχήματα που είχαν σημειωθεί το 2020 και το 2021, ενώ οι εργαζόμενοι απηύθυναν έκκληση για συνάντηση ώστε να συζητηθούν και να επιλυθούν τα προβλήματα που σχετίζονταν με την ασφάλειά τους.

δ) Στις 31 Οκτωβρίου 2022 επιδόθηκε από αρμόδιο δικαστικό επιμελητή **εξώδικο της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης**, που εκπροσωπεί τους μηχανοδηγούς, προς τον ΟΣΕ, το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και τη Hellenic Train. Στο εξώδικο γινόταν ρητή αναφορά στις επανειλημμένες οχλήσεις της Πανελλήνιας Ένωσης για την κακή κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου, την έλλειψη συντήρησης, τη μη λειτουργία των φωτισμάτων, της τηλεδιοίκησης και του συστήματος ETCS -αν και έχει γίνει η εγκατάστασή του-, το οποίο προστατεύει τα τρένα από ανθρώπινο λάθος. Η ΠΕΠΕ

σημείωνε πως το αποτέλεσμα όλων αυτών είναι να έχουν συμβεί **τρεις εκτροχιασμοί** (1 Αυγούστου 2022 στην Τιθορέα, 10 Οκτωβρίου στο Λιανοκλάδι και 21 Οκτωβρίου στην Τιθορέα) και ζητούσε την άμεση αποκατάσταση των προβλημάτων που έχουν ως αποτέλεσμα την απαξίωση του σιδηρόδρομου και την γραπτή απάντηση εντός 15 ημερών για τα μέτρα τα οποία πρόκειται να ληφθούν. Κανένα μέτρο δεν ελήφθη και ο ΟΣΕ απήντησε με ένα εξώδικο.

Τις συνολικές ευθύνες της περιόδου 2014-2023, όλων των εμπλεκομένων, έχει εντοπίσει και το **πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ**.

Άλλωστε όλα αυτά τα διαπίστωσε και τα διατύπωσε στο πόρισμα της ακόμα και η επιτροπή εμπειρογνομόνων που ορίστηκε το 2023 από την κυβέρνηση για να διερευνήσει το δυστύχημα.

Στο πόρισμα των 227 σελίδων, το οποίο χωρίζεται σε 10 κεφάλαια, υπάρχει επιμερισμός ευθυνών σε οργανισμούς και πρόσωπα, όπως στον **ΟΣΕ, στην ΕΡΓΟΣΕ**, στη Ρυθμιστική Αρχή Συγκοινωνιών, στη Hellenic Train αλλά και στον μοιραίο σταθμάρχη.

1. Τοπική τηλεδιόικηση στη Λάρισα.

Η τοπική τηλεδιόικηση κάλυπτε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο από το Πλατύ μέχρι τον Δομοκό, σε απόσταση περίπου 170 - 175χλμ κι αν ήταν σε λειτουργία δεν θα συνέβαινε ποτέ, υπό οποιεσδήποτε συνθήκες, το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη. Αν έμπαιναν είτε από λάθος, είτε ακόμα κι από δόλο δύο τρένα στην ίδια γραμμή το σύστημα θα διόρθωνε αυτοματοποιημένα το λάθος καθώς σταματούσε αυτόματα τα τρένα σε απόσταση 2χλμ. το ένα από το άλλο, καθώς τόση είναι η μεταξύ τους απόσταση στα φωτόσημα. Το φανάρι θα γινόταν κόκκινο και το σύστημα θα έδινε αυτόματα εντολή για πέδηση στα τρένα, ενώ προηγουμένως θα είχαν ενημερωθεί σχετικά και οι μηχανοδηγοί.

Το σύστημα τοπικής τηλεδιόικησης λειτουργούσε κανονικά μέχρι τη φωτιά στον σταθμό Ζαχάρεως, λίγο μετά τις εκλογές του Ιουλίου του 2019. Η ζημιά μέχρι και το χρόνο που συνέβη το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη δεν είχε αποκατασταθεί και το σύστημα τηλεδιόικησης ήταν πλήρως εκτός λειτουργίας. Λειτουργούσε δηλαδή την βραδιά του δυστυχήματος ένας τοπικός πίνακας χειρισμού σε ένα εύρος 11 χλμ, που δε συνιστά επ ουδενί τηλεδιόικηση ως προς τη μορφή, λειτουργία, δυνατότητες **και δε μπορούσε αυτοματοποιημένα να αποτρέψει-διορθώσει ανθρώπινο λάθος ή παράλειψη.**

Συγκεκριμένα μέχρι τις 29 Ιουλίου 2019, οπότε σημειώθηκε η καταστροφική πυρκαγιά σε σταθμό του ΟΣΕ σε απόσταση 8χλμ από το κέντρο της Λάρισας,

λειτουργούσε το παλιό σύστημα τηλεδιοίκησης από την Λάρισα στο Πλατύ, δηλαδή σε όλο το εύρος της πορείας των δύο τραίνων που συγκρούσθηκαν στα Τέμπη. Αυτό περιελάμβανε αισθητήρες, σύστημα σηματοδοτών και ηλεκτρονικό δίκτυο παρακολούθησης των συρμών σε όλο το δίκτυο της Θεσσαλίας -Πιερίας.

Μέχρι τότε υπήρχαν ειδικοί σταθμάρχες -ανά βάρδιες- στο Κέντρο Τηλεδιοίκησης στην Λάρισα που ήλεγχαν ηλεκτρονικά τις κινήσεις όλων των τραίνων και πολλές φορές είχαν διορθώσει σφάλματα συναδέλφων τους με κλειδιά κατεύθυνσης των συρμών, λάθος πορείες κ.λπ.

Όμως μετά την πυρκαγιά, δεν υπήρξε επισκευή, η οποία μάλιστα ήταν μικρού κόστους, ώστε να υπάρχει προειδοποιητική φωτισήμανση κλπ. Έτσι αφού **δεν διορθώθηκε η ζημιά λίγων χιλιάδων ευρώ μετά την πυρκαγιά**, και παράλληλα δεν ολοκληρωνόταν η σύμβαση 717, **το δίκτυο του ΟΣΕ έμεινε «τυφλό» για τέσσερα χρόνια**. Με τις γνωστές οδυνηρές συνέπειες που κόστισαν 57 ζωές στα Τέμπη.

Ο ΟΣΕ μάλιστα με επίσημη ανακοίνωση του απαντώντας σε δημοσιεύματα της περιόδου είχε εμμέσως αναγνωρίσει όλα τα ανωτέρω, ήτοι ότι από το καλοκαίρι του 2019 μετά την πυρκαγιά η τηλεδιοίκηση Λάρισας έπαψε πλήρως να λειτουργεί και καταργήθηκε.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο ΟΣΕ: *«Τον Ιούλιο του 2015 μετά την πυρκαγιά στην περιοχή του Λιτοχώρου, η τηλεδιοίκηση Λάρισας υποβαθμίστηκε σημαντικά και πρακτικά έπαψε να λειτουργεί ως πλήρης τηλεδιοίκηση. Η μόνη δυνατότητα που διατηρούσε το σύστημα τηλεδιοίκησης ήταν η παρακολούθηση της διαδρομής από την είσοδο της Λάρισας έως την είσοδο των Νέων Πόρων. Δεν υπήρχε δυνατότητα τηλεχειρισμών για τη χάραξη διαδρομών μεταξύ των Σταθμών παρά μόνο διευθέτηση μεμονωμένων αλλαγών τροχιάς.»*

Στη Λάρισα, λοιπόν, **λειτουργούσε μόνον τοπικός πίνακας τηλεχειρισμού και όχι τηλεδιοίκηση**. Ο Σταθμάρχης Λάρισας, με βάση το υφιστάμενο σύστημα σηματοτεχνικής κάλυψης του σταθμού (αυτοψία που έγινε από τα τρία μέλη της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων στις 20-3-2023) μπορούσε, από την αποβάθρα όπου βρίσκεται ο προς αναχώρηση συρμός και για ένα μήκος περίπου 2,8 χιλιομέτρων, να παρακολουθεί στον τοπικό πίνακα τηλεχειρισμού αλλαγών με φωτεινές ενδείξεις τη θέση και την πορεία του συρμού. (σ. 55 πορίσματος επιτροπής). **Ολοκληρωμένη τηλεδιοίκηση δεν θα επέτρεπε να κινούνται δύο συρμοί στην ίδια γραμμή από αντίθετες κατευθύνσεις**.

Ο πρώην Υπουργός Επικρατείας και νυν Εξωτερικών κ. Γεραπετρίτης είχε καταθέσει μάλιστα στα πρακτικά της Βουλής το πρωτόκολλο διοικητικής παραλαβής

προς χρήση της σηματοδότησης του τμήματος ΕΘΑ Ορφανών – Σιδηροδρομικού Σταθμού Λάρισας, μεταξύ ΕΡΓΟΣΕ – ΟΣΕ, το οποίο υπεγράφη την 1η Νοεμβρίου 2022. Στο κατατεθέν έγγραφο αναφερόταν ξεκάθαρα σηματοδότηση, χωρίς καμία αναφορά σε τηλεδιοίκηση.

Δύο ημέρες αργότερα, στις 3 Νοεμβρίου 2022, η Διεύθυνση Κυκλοφορίας του ΟΣΕ ενημερώνει με εσωτερικό έγγραφό της ότι το σύστημα των σηματοδοτικών εγκαταστάσεων **θα τεθεί σε δοκιμαστική λειτουργία** από τις 8 Νοεμβρίου και για μία εβδομάδα, δηλαδή έως τις 15 Νοεμβρίου 2022.

Σε κανένα από τα δύο έγγραφα, ούτε στο πρωτόκολλο παραλαβής ούτε στο εσωτερικό έγγραφο του ΟΣΕ γίνεται λόγος για σύστημα τηλεδιοίκησης, καθώς είναι σαφές πως το λεγόμενο σύστημα «τοπικού χειρισμού» που δίνει τη δυνατότητα χάραξης πορείας και «βλέπει» το σταθμό για περίπου 8,5 χλμ (3 πριν και 5,5 μετά), καμία σχέση δεν έχει με την τηλεδιοίκηση.

Για τον λόγο αυτό άλλωστε ο ΟΣΕ συστήνει ιδιαίτερη προσοχή στους σταθμάρχες: *“Στις περιπτώσεις (βλ. 2γ και 2δ (σ.σ. η τελευταία αφορά το σταθμό Λάρισας) όπου οι σταθμάρχες αναγκάζονται να μεταθέτουν τις αλλαγές με τον κλειθροδιακόπτη κάθε αλλαγής χωριστά, απαιτείται η ιδιαίτερη προσοχή τους κατά τη διεξαγωγή αυτής της διαδικασίας”*.

Αν είχε αποκατασταθεί το σύστημα τηλεδιοίκησης στο δίκτυο του Ο.Σ.Ε μετά την πυρκαγιά του Ιουλίου του 2019, θα υπήρχαν πολλαπλοί μηχανισμοί ελέγχου και μπλοκ, με διαδοχική σηματοδότηση και αισθητήρες και των δύο συρμών. Και η αποτροπή της τραγωδίας στα Τέμπη θα ήταν απολύτως βέβαιη.

Δεν θα σταματούσε μόνο η επιβατική που ξεκίνησε από την Λάρισα αλλά κι η εμπορική που από την άλλη πλευρά ερχόταν κατά πάνω της. Με ένα πολλαπλό δηλαδή σύστημα ασφαλείας. Με το αναφερόμενο **τοπικό ηλεκτρονικό κέντρο αυτομάτου χειρισμού** κυρίως των κλειδιών, και σε εμβέλεια περίπου πέντε χιλιομέτρων στο κέντρο της Λάρισας, παρεχόταν μόνο η δυνατότητα «ηλεκτρονικής χάραξης» της πορείας του επιβατικού τραίνου. Δηλαδή μόνο μία περιορισμένη ασφαλιστική δικλείδα κι η οποία εξουδετερώθηκε και αυτή από ένα ελλιπώς εκπαιδευμένο σταθμάρχη.

Η ΕΡΓΟΣΕ, ως ο φορέας των έργων για τον ΟΣΕ, όφειλε κατόπιν σχετικής συνεννόησης με τον ΟΣΕ **και τον αρμόδιο εποπτεύοντα Υφυπουργό Υποδομών, να είχε προβεί άμεσα στην δημοπράτηση του έργου αυτού, που ήταν χαμηλού κόστους**, για την αποκατάσταση της ζημίας καθώς γνώριζε πολύ καλά ότι η 717/2014 δεν είχε ολοκληρωθεί και τίθετο σοβαρότατο ζήτημα δημόσιας ασφαλείας.

Ο Γεώργιος Καραγιάννης, αν και γνώριζε ότι το τοπικό σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα είχε τεθεί εκτός λειτουργίας από πυρκαγιά τον Ιούλιο του 2019, ενώ παράλληλα είχε «κολλήσει» η ολοκλήρωση της 717/2014 με συνέπεια σοβαρά ζητήματα ασφαλείας και κενά, **δεν προέβη σε οιαδήποτε ενέργεια, καίτοι όφειλε, για την αποκατάσταση της κομβικής σημασίας ζημίας αυτής.** Ιδίως αν ληφθεί υπόψη και το μικρό κόστος αποκατάστασης της ζημίας που απαιτείτο για την επαναλειτουργία και το οποίο ανερχόταν, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των αρμόδιων υπαλλήλων, σε μερικές μόνο χιλιάδες ευρώ, όταν μόνο για το μπάζωμα του χώρου μετά το δυστύχημα εγκρίθηκαν με fast track διαδικασίες και δόθηκαν από το Υπουργείο Ανάπτυξης **647.862,80 ευρώ.**

Όπως άλλωστε ρητώς αναφέρεται και στο **Πόρισμα της Επιτροπής των Εμπειρογνομώνων, αν είχε αποκατασταθεί το σύστημα τηλεδιοίκησης στη Λάρισα, θα είχε αποτραπεί το δυστύχημα** και ως εκ τούτου καθίσταται πρόδηλη και σαφής, η ουσιώδης εγκληματική παράλειψή του ως άνω Υπουργού.

2. Εκκρεμείς συμβάσεις αναφορικά με το σιδηροδρομικό δίκτυο

Η ανάπτυξη του **ευρωπαϊκού συστήματος με την ονομασία ERTMS** (European Rail Traffic Management System), το οποίο ουσιαστικά αποσκοπεί στη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου στον ευρωπαϊκό χώρο, παρέχει βασικές εγγυήσεις ασφαλείας. Τα **βασικά μέρη αυτού του συστήματος, δηλαδή το ETCS και το GSM-R** (επί των συρμών και επί του δικτύου), τα οποία **σε συνδυασμό και με τη λειτουργία της φωτοσήμανσης και της πλήρους τηλεδιοίκησης** στο σιδηροδρομικό δίκτυο μπορούν να αποτρέψουν παρόμοια δυστυχήματα.

Το **ETCS** (European Train Control System) αποτελεί ένα ενιαίο σύστημα αυτόματης προστασίας των συρμών, το οποίο αποτελείται από στατικά στοιχεία γραμμής και από στοιχεία πάνω στους συρμούς. Μεταδίδει και παρακολουθεί ανά πάσα στιγμή τη θέση κάθε αμαξοστοιχίας και παρέχει μεταξύ άλλων τη δυνατότητα ακόμη και αυτόματης πέδησης του συρμού σε περίπτωση που διαπιστωθεί πορεία σύγκρουσης με άλλο τρένο ή παραβίαση κόκκινου σηματοδότη ή υπερβολική ταχύτητα. Προϋπόθεση για τη λειτουργία του μεταξύ άλλων είναι η εγκατάσταση και λειτουργία φωτεινών σηματοδοτών.

Το **GSM-R** (Global System for Mobile Communications - Railway) αποτελεί ένα σύγχρονο μέσο επικοινωνίας, που επιβάλλεται να έχουν οι επίγειοι σταθμοί διαχείρισης κυκλοφορίας (Σταθμάρχες, Κέντρο Τηλεδιοίκησης κ.τ.λ.) και οι μηχανοδηγοί μεταξύ τους. Το σύστημα αυτό επιτρέπει την επικοινωνία χωρίς διακοπές και παράσιτα σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ παρέχει και επιπλέον

δυνατότητες για τη μεταφορά δεδομένων και άλλων ενεργειών σε αντίθεση με το υποδεέστερο υπάρχον σύστημα VHS.

Η ύπαρξη συστημάτων επικοινωνίας GSM-R την ημέρα του δυστυχήματος θα παρείχε τη δυνατότητα απρόσκοπτης επικοινωνίας των εμπλεκόμενων προσώπων μεταξύ τους. Εφόσον λειτουργούσε θα μπορούσαν πιθανά να είχαν επικοινωνήσει ο μηχανοδηγός του IC62 με τον μηχανοδηγό της εμπορικής και να διαπίστωναν ότι κινούνταν στην ίδια γραμμή, αφού θα ακουγόταν και στην επιβατική αμαξοστοιχία η αναγγελία που σωστά είχε κάνει ο σταθμάρχης των Ν. Πόρων προς τον μηχανοδηγό της εμπορικής για να κινηθεί στη γραμμή καθόδου προς Λάρισα. Παρά ταύτα **το μοιραίο βράδυ το GSM-R δεν λειτουργούσε και στα δύο τρένα**. Οι κύριες συμβάσεις για την προμήθεια συστημάτων ασφαλείας από τον ΟΣΕ, εκτός της σύμβασης 717/2014 που αναλύεται κατωτέρω χωριστά υπήρξαν οι εξής:

1. Η **σύμβαση 10012/2006** για την **προμήθεια συστημάτων GSM-R**, με οικονομικό αντικείμενο 57.228.780 ευρώ. Η συμφωνημένη διάρκεια του έργου ήταν 2 έτη (26/9/2006 - 26/9/2008). Δόθηκαν 4 παρατάσεις και τελικώς το μεγαλύτερο μέρος του έργου παραδόθηκε στις 11/6/2018, 12/2/2020 και 10/2/2021. Ωστόσο ακόμη και σήμερα το σύστημα GSM-R δεν λειτουργεί σε όλους τους συρμούς της Hellenic Train, καθώς δεν έχει πιστοποιηθεί από την ΡΑΣ. Στις 5/7/2022 εγκρίθηκε από τη ΡΑΣ η λειτουργία στους σταθμούς, ενώ μέχρι και τον Ιούλιο του 2023 η ΡΑΣ δεν είχε εγκρίνει τη λειτουργία του στους συρμούς.

2. Η **σύμβαση 10004/2007** για την **προμήθεια συστήματος ETCS στους συρμούς**, με οικονομικό αντικείμενο 25.026.200 ευρώ. Η συμφωνημένη διάρκεια του έργου ήταν 2 έτη (30/5/2007 - 30/3/2009). Δόθηκαν 3 παρατάσεις και το έργο παραδόθηκε μετά από 10 έτη. Σύμφωνα δε με την έκθεση της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων, όταν η ΓΑΙΑΟΣΕ παρέλαβε ήδη από το 2018 το σύστημα ETCS (συρμών) το έκρινε μη λειτουργικό και από τότε δήλωσε ότι απαιτείται νέα σύμβαση, η οποία δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα. Φυσικά το σύστημα εξακολουθεί να μην είναι σε λειτουργία, λόγω φθορών, προβλημάτων διαλειτουργικότητας κ.ά.

3. Η **σύμβαση 10005/2007** για την προμήθεια **συστήματος ETCS στις γραμμές**, με οικονομικό αντικείμενο 17.171.261 ευρώ. Η συμφωνημένη διάρκεια του έργου ήταν 30 μήνες (5/9/2007 - 5/3/2010). Το έργο έλαβε 6 παρατάσεις και τελικώς παραδόθηκε στις 2/8/2019, 16/11/2021 και 13/12/2021. Σε κάποια τμήματα της γραμμής εγκρίθηκε από τη ΡΑΣ η λειτουργία του ETCS στις 26/6/2023.

4. Η **σύμβαση 635/2013** για **εργασίες αναβάθμισης του δικτύου, ολοκλήρωσης της υποδομής σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης** για το τμήμα Τιθορέα - Δομοκός, με οικονομικό αντικείμενο 374.242.810,48 ευρώ! Η

συμφωνημένη διάρκεια ήταν 32 μήνες (18/12/2013 - 18/8/2016) αλλά τελικώς δόθηκαν 14 παρατάσεις, με τελευταία παράταση της 30/6/2023.

5. Η **σύμβαση 10012/2006** (Υπουργός Κωστής Χατζηδάκης) αφορούσε την προμήθεια πλήρους συστήματος GSM-R, με συμβατική ημερομηνία περαίωσης του έργου 2 έτη μετά, δηλαδή στις 26/9/2008. Τελικά το έργο ολοκληρώθηκε το 2018. Όμως, το σύστημα πιστοποιήθηκε από την ΡΑΣ μόλις το 2022 και ακόμη δεν είναι σε πλήρη λειτουργία. Αν είχαν επιταχυνθεί οι διαδικασίες ώστε στη γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης να λειτουργεί πλήρως το GSMR (που στο τμήμα αυτό είχε παραδοθεί από την ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ το 2018), το δυστύχημα στα Τέμπη πιθανότατα θα είχε αποφευχθεί. Υπενθυμίζεται ότι με το GSMR σε πλήρη λειτουργία, θα άκουγαν ταυτόχρονα όλες τις συνομιλίες οι σταθμάρχες και οι μηχανοδηγοί την μοιραία νύχτα του Φεβρουαρίου 2023, οπότε θα αντιλαμβάνονταν ότι τα δύο τρένα οδηγούνταν στην ίδια γραμμή.

Το σύστημα GSM-R είχε εγκατασταθεί το 2018 για το τμήμα Κιάτο- Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας στις γραμμές του ΟΣΕ και στο τροχαίο υλικό που ήταν τότε στην ιδιοκτησία της ΤΡΑΙΝΟΣΕ. Εκκρεμούσε όμως η εγκατάστασή του σε μέρος του τροχαίου υλικού (βαγονιών) της Hellenic Train. Αν η τελευταία αυτή εκκρεμότητα είχε ολοκληρωθεί, τότε είναι πολύ πιθανό ο Μηχανοδηγός του IC 62 να είχε επικοινωνήσει με τον Σταθμάρχη Λάρισας αλλά και με τον Μηχανοδηγό του αντιθέτως κινούμενου εμπορικού συρμού 63503, κάτι που θα μπορούσε να συμβάλει στην αποτροπή του δυστυχήματος.

Κατά την ημέρα του δυστυχήματος ομοίως, όπως προαναφέρθηκε, δεν λειτουργούσε το ETCS, το οποίο μετά βεβαιότητας θα είχε ακινητοποιήσει αυτόματα τις δυο αμαξοστοιχίες που κινούνταν σε μετωπική πορεία σύγκρουσης.

Τις ανωτέρω συμβάσεις όφειλε κατά την διάρκεια της θητείας του από τον 8/2021 ο αρμόδιος Υφυπουργός Υποδομών, που επόπτευε και την ΕΡΓΟΣΕ, να τις παρακολουθεί στενά ώστε να υλοποιούνται εγκαίρως και προσηκόντως για να προστατεύεται η ασφάλεια επιβατών και εμπορευμάτων. Τίποτα όμως δεν έπραξε προς αυτή την κατεύθυνση καθώς **ούτε εγκαίρως παραδόθηκαν ούτε προσηκόντως κατά τα ως άνω.**

3. Σύμβαση 717/2014

Η σύμβαση για την αποκατάσταση του Συστήματος Σηματοδότησης-Τηλεδιοίκησης του σιδηροδρομικού τμήματος Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας «Ανάταξη και αναβάθμιση του συστήματος σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς σε εντοπισμένα τμήματα», υπεγράφη στις

26/09/2014 μεταξύ της «ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (Αναθέτουσα Αρχή και Κύριος του Έργου) και της «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΤΟΜΗ ΑΒΕΤΕ - ALSTOM TRANSPORT SA» (Ανάδοχος) με τον διακριτικό τίτλο «ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΑΝΑΤΑΞΗΣ ΕΡΓΟΣΕ», με προθεσμία περαίωσης είκοσι τέσσερις (24) ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της Σύμβασης.

Το έργο ήταν χρηματοδοτούμενο από το Ε.Π «Ενίσχυση Προσπελασιμότητας 2007-2013 του ΕΣΠΑ κατά 85%. Το πρώτο τμήμα ήταν 41.297.174,41 ευρώ και το έργο έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί σε 2 έτη. Το έργο όμως όχι μόνο δεν ολοκληρώθηκε αλλά έγινε και συμπληρωματική σύμβαση που αποφασίστηκε τον Δεκέμβριο του 2017 και υπογράφηκε τελικά στις 19 Μαΐου 2021 και το έργο της ανέρχεται στα 13.320.240 ευρώ. Η αρχική συμβατική προθεσμία ορίστηκε 14 μήνες από την υπογραφή της δηλαδή μέχρι 19 Ιουλίου 2022 για να πάρει και νέα παράταση ως και 19 Σεπτεμβρίου 2023.

Ακολουθως, ωστόσο, **η υλοποίηση του έργου δεν υπήρξε ομαλή**, καθώς δεν τηρήθηκαν αποκλειστικές προθεσμίες για την παράδοση τμημάτων προς χρήση, χωρίς ο ανάδοχος να έχει ολοκληρώσει εγκεκριμένες μελέτες, γεγονός για το οποίο έπρεπε να έχει κηρυχθεί έκπτωτος.

Μετά την κατάρτισή της, λόγω του αντικειμένου της, η Συμπληρωματική Σύμβαση υποβλήθηκε στο Ελ.Συν. για έλεγχο.

26-2-2018: Το Ελ.Συν. αποφάσισε ότι κωλύεται η υπογραφή της Συμπληρωματικής Σύμβασης γιατί δεν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις.

20-4-2018: Μετά από αίτηση ανάκλησης της ΕΡΓΟΣΕ, το Ελ.Συν. με την απόφασή του έκρινε πάλι ότι κωλύεται η υπογραφή της Συμπληρωματικής Σύμβασης.

06-6-2018: Τελικά το Τμήμα Μείζονος Σύνθεσης (Επταμελές) του Ελεγκτικού Συνεδρίου, με την απόφασή του έκρινε ότι δεν κωλύεται η υπογραφή της Συμπληρωματικής Σύμβασης.

2020: Η **ΕΡΓΟΣΕ** λόγω **δύο τεχνικών αλλαγών της μελέτης**, αποφάσισε να επανυποβάλλει για έλεγχο το σχέδιο της Συμπληρωματικής Σύμβασης στο ΕΣ το οποίο όμως με την απόφαση 398/9-6-2020 του Ε΄ Κλιμακίου **έκρινε ως απαράδεκτη τη νέα αίτηση** αφού ήδη είχε αποφανθεί με την υπ' αριθμ. 1314/2018 απόφαση ότι η Σύμβαση μπορεί να υπογραφεί.

Συνέπεια όλων αυτών διαδοχικές καθυστερήσεις και κωλυσιεργίες στην ολοκλήρωση ενός κρίσιμου έργου, σε βάρος της ασφάλειας των πολιτών.

Το φυσικό αντικείμενο του έργου, περιλάμβανε:

1. την ανάταξη και αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος συμβατικής σηματοδότησης – τηλεδιοίκησης, σε εντοπισμένα τμήματα του άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας (πλην του τμήματος Τιθορέα – Δομοκός) μήκους 519 χλμ. και αντικατάσταση 70 αλλαγών τροχιάς επί του ίδιου άξονα
2. την εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή του συστήματος έλεγχου – χειρισμού σηματοδότησης ETCS level 1 σε 402 χλμ του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα: Εγκατάσταση της καλωδίωσης και προσωρινή παραλαβή στο τμήμα Α5) Λάρισα (μη περ/νου) – Πλατύ (περ/νου) Εγκατάσταση και προσωρινή παραλαβή ETCS-level I στα τμήματα: Α3) ΣΣ Οινόης (μη περ/νου) – ΣΣ Τιθορέας (μη περ/νου) Β1) ΣΣ Πλατέως (περ/νου)– ΤΧ 1 (μη περ/νου) Β3) ΤΧ 1 (μη περ/νου) – Στρ – Προμαχώνας (περ/νου) Εκπαίδευση, ανταλλακτικά, συντήρηση μετά άρσης βλαβών και η τεκμηρίωση του συστήματος ETCS για όλα τα τμήματα του άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνα (πλην Τιθορέα – Δομοκός) και του τμήματος Οινόη – Χαλκίδα, συνολικού μήκους 541 χλμ.
3. τις επιμερισμένες στο παρόν έργο, λειτουργικές δαπάνες της ΕΡΓΟΣΕ για την περίοδο υλοποίησης του έργου και
4. την αναβάθμιση των απαραίτητων συσκευών τηλεμετρίας για την επικοινωνία του συστήματος σηματοδότησης, των τηλεδιοικήσεων της σηματοδότησης Αθηνών, Λάρισας και Θεσσαλονίκης, της τηλεδιοίκησης ηλεκτροκίνησης της Θεσσαλονίκης και των τοπικών σταθμών εργασίας του τμήματος Πλατύ – Προμαχώνας. Επίσης, περιλαμβάνεται η αποκατάσταση της σηματοδότησης του ΣΣ Κατερίνης.

Συνολικά **στη σύμβαση 717 δόθηκαν 11 διαδοχικές παρατάσεις**: τρεις το 2016, μία το 2017, δύο το 2018, μία το 2020, τρεις το 2021 και μία το 2022. Συγκεκριμένα;

- 1η Παράταση: Με την απόφαση 3250/7.6.2016 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ
- 2η Παράταση: Με την απόφαση 3279/31.8.2016 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ
- 3η Παράταση: Με την απόφαση 3300/23.11.2016 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ
- 4η Παράταση: Με την απόφαση 3356/25.5.2017 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ
- 5η Παράταση: Με την απόφαση 3459/26.1.2018 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ
- 6η Παράταση: Με την απόφαση 3545/26.9.2018 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ
- 7η Παράταση: Με απόφαση του Υπουργού ΥΠ-ΜΕ στις 6/03/2020, χορηγήθηκε στην κοινοπραξία παράταση 14 μηνών για την ολοκλήρωση του έργου μέχρι τις 26.1.2021.**
- 8η Παράταση: Με την απόφαση 3910/22.1.2021 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ
- 9η Παράταση: Με την απόφαση 4187/25-5-2022 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ
- 10η Παράταση: Με την απόφαση 4301/07-12-2022 του ΔΣ της ΕΡΓΟΣΕ
- 11η Παράταση: Το ΔΣ του ΕΡΓΟΣΕ στις 17-3-2023 έκρινε με την απόφασή του 4376/17-03-2023 ότι οι συμβατικές προθεσμίες μπορούν να παραταθούν έως την 19η-9-2023

Η συγκεκριμένη σύμβαση ουδέποτε υλοποιήθηκε πλήρως, όχι απλώς στον προβλεπόμενο χρόνο αλλά ούτε και μέχρι την ημέρα του επίμαχου τραγικού δυστυχήματος την 28.2.2023, καθώς δεν υπήρχε και δεν λειτουργούσε κανένα σύστημα τηλεδιοίκησης, ούτε η σηματοδότηση.

Η εν λόγω σύμβαση αποτέλεσε το **αντικείμενο τουλάχιστον τεσσάρων ερευνών**. Από από την Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου (ΕΔΕΛ), την Εθνική Αρχή Διαφάνειας (ΕΑΔ), την Οικονομική Εισαγγελία, και από την Ευρωπαϊκή Εισαγγελία.

Πρώτος έλεγχος στη σύμβαση έγινε το 2018 από την **Επιτροπή Δημοσιονομικού Ελέγχου**. Εκεί διαπιστώθηκε ότι δεν υπήρχε εκπλήρωση συμβατικών όρων της σύμβασης. Το απίστευτο που αναφέρεται είναι ότι **«οι μελέτες εκπονήθηκαν από μελετητική εταιρία που δεν έχει την απαραίτητη εμπειρία σε έργα σιδηροδρομικής σηματοδότησης»**. Η ΕΔΕΛ επέβαλε πρόστιμο 2.4 εκ ευρώ για τις πλημμέλειες και τις ελλείψεις της σύμβασης. Κατά της δημοσιονομικής αυτής διόρθωσης προσέφυγε τότε η ΕΡΓΟΣΕ, με έφεσή της στο ανώτατο δημοσιονομικό δικαστήριο τον Ιούλιο του 2019. Το Ελεγκτικό Συνέδριο στη συνέχεια ακύρωσε το πρόστιμο των 2,4 εκατ. ευρώ, το οποίο είχε επιβληθεί από το υπουργείο Οικονομικών στην ΕΡΓΟΣΕ τον Ιούνιο του 2019 σχετικά με τη σύμβαση 717, έπειτα από το σχετικό πόρισμα και εντολή της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου (ΕΔΕΛ).

Ήδη **από το 2018 είχε σχηματιστεί δικογραφία** για την περιβόητη σύμβαση 717 την οποία ερευνούσε η **Εισαγγελία κατά της Διαφθοράς**. Το 2019, η εν λόγω εισαγγελία καταργήθηκε και το έργο της ανέλαβε η Οικονομική Εισαγγελία, η οποία ανέλαβε και τον έλεγχο υπό τον τότε προϊστάμενο Χρήστο Μπαρδάκη που προέβη στην αρχειοθέτηση της υπόθεσης για τη σύμβαση 717.

Έλεγχος έγινε και από την **Εθνική Αρχή Διαφάνειας** μετά καταγγελίες που αφορούσαν σε απιστία. Ελεγχόμενος φορέας ήταν η ΕΡΓΟΣΕ. Η έρευνα, η οποία ήταν πολύμηνη, ολοκληρώθηκε το **2021** και το πόρισμα διαπίστωσε **παράλειψη** τήρησης των υποχρεωτικών προθεσμιών έγκρισης των μελετών, σφάλματα κατά το στάδιο σύνταξης των τευχών δημοπράτησης και χαμηλή και δυσανάλογη πρόοδο των εργασιών. Το Πόρισμα της Αρχής Διαφάνειας για τη Σύμβαση 717 καλούσε την ΕΡΓΟΣΕ να ολοκληρώσει τη Σύμβαση το αργότερο μέχρι τον Ιούλιο 2022.

Το πόρισμα της ΕΑΔ ολοκληρώθηκε με τους ελεγκτές να καταλήγουν στην αναφορά τους στην κρίση ότι **«δεν θα πρέπει να αποδοθούν ποινικές ευθύνες** στα όργανα της Διευθύνουσας Υπηρεσίας και της Προϊσταμένης Αρχής της ΕΡΓΟΣΕ για την επιβάρυνση του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων με το ποσό των 3,3 εκατ. ευρώ από αναντίρρητα σημειωθείσες καθυστερήσεις των ανωτέρω οργάνων της

ΕΡΓΟΣΕ και χωρίς πρόθεση κατά το χρονικό διάστημα από 1ης Φεβρουαρίου 2019 έως 31 Οκτωβρίου 2020». Ωστόσο, η **Εισαγγελία Πρωτοδικών προχώρησε στην άσκηση δίωξης εις βάρος των δύο ελεγκτών της ΕΑΔ, κατηγορώντας τους για παράβαση καθήκοντος**. Τους αποδίδει ότι «προέβησαν **παράνομα και δόλια** στην ουσιαστική αξιολόγηση των διαπιστώσεων που είχαν προηγουμένως παραθέσει κατά παράβαση των ρητών οδηγιών της υπηρεσίας τους και καταλήγοντας μάλιστα σε παντελώς αντίθετα με τις διαπιστώσεις τους αυτές συμπεράσματα – αξιολογικές κρίσεις, επιχειρώντας να δικαιολογήσουν παράνομες ενέργειες των υπευθύνων». Σύμφωνα μάλιστα με την Εισαγγελέα, **οι δύο ελεγκτές** «έπραξαν τα ανωτέρω ούτως ώστε να ωφελήσουν παράνομα τους υπαίτιους, όφελος συνιστάμενο στο να μην καταλογισθούν σε αυτούς ποινικές ευθύνες».

Σύμφωνα με την εισαγγελική αρχή, οι δύο ελεγκτές της ΕΑΔ, αντί να ακολουθήσουν τις οδηγίες της υπηρεσίας τους, **προχώρησαν σε αξιολογικές κρίσεις που δικαιολογούσαν τις καθυστερήσεις**, παραβλέποντας τις διαπιστώσεις που οι ίδιοι είχαν καταγράψει προηγουμένως. **Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, σύμφωνα με την εισαγγελέα, ο εισαγγελέας Οικονομικού Εγκλήματος να παραπλανηθεί και να θέσει την υπόθεση στο αρχείο**.

Το Γραφείο των **Ευρωπαϊών Εντεταλμένων Εισαγγελέων (EPPO)** της Αθήνας κίνησε ποινική δίωξη εις βάρος 23 υπόπτων —συμπεριλαμβανομένων 18 δημοσίων υπαλλήλων— για εγκλήματα σχετιζόμενα με την εκτέλεση των Συμβάσεων για το έργο Ανάταξης και Αναβάθμισης του Συστήματος Σηματοδότησης-Τηλεδιοίκησης στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, που συγχρηματοδοτούνται από την Ε.Ε.

Οι κατηγορίες αφορούν στην εκτέλεση της Σύμβασης 717. Η Ευρωπαϊκή Εισαγγελία διαπίστωσε ότι **«εάν η Σύμβαση 717/14 είχε εγκαίρως και στα αρχικά συμβατικά πλαίσια ολοκληρωθεί και είχαν παραδοθεί και λειτουργούσαν τα σχετικά συστήματα ασφαλείας - ελέγχου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, θα αποφευγόταν μετά βεβαιότητας η επέλευση του δυστυχήματος των Τεμπών** (βλ. σελ. 74η του Σχεδίου Κατηγορητηρίου της Ευρωπαϊκή Εισαγγελίας για τη δίωξη στελεχών για το αδίκημα της απάτης σχετική με τις επιχορηγήσεις στο πλαίσιο συγχρηματοδοτούμενου επιχειρησιακού προγράμματος, με αντικείμενο ιδιαιτέρως μεγάλης αξίας που υπερβαίνει το ποσό των εκατόν πενήντα χιλιάδων (120.000) ευρώ, σε βάρος των οικονομικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου}...».

Ο πρώην Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής με την υπ' αρ. Δ14/α/οικ.711/Φ-ΕΡΓΟΣΕ/6.3.2020 απόφαση

(ΑΔΑ:Ψ4ΜΣ465ΧΘΞ-ΑΒ2), κατ' αποδοχή ένστασης της αναδόχου Κοινοπραξίας, χορήγησε σε αυτήν την 7^η παράταση, διάρκειας 14 μηνών για την ολοκλήρωση του έργου μέχρι τις 26.1.2021 και ειδικότερα παράταση της 7^{ης} αποκλειστικής προθεσμίας και της συνολικής προθεσμίας ολοκλήρωσης του έργου, όταν τη Συμπληρωματική Σύμβαση όφειλε να την υπογράψει ο Ανάδοχος ήδη από το 2019, ώστε να ολοκληρώσει το έργο και όταν αντί της υπογραφής της Συμπληρωματικής Σύμβασης, παρανόμως μεταβλήθηκε το αντικείμενο της, παρά το ότι είχε ήδη εγκριθεί από το ΕλΣυν και ήδη, προ της εγκρίσεως του Ελ.Συν., το Τεχνικό Συμβούλιο είχε γνωμοδοτήσει.

Το συμβατικό αντικείμενο (αρχή του 2020) της ήδη εγκεκριμένης από το Ελεγκτικό Συνέδριο Συμπληρωματικής Σύμβασης, και μάλιστα παρά τα όσα είχε γνωμοδοτήσει προηγουμένως το Τεχνικό Συμβούλιο, άλλαξε, και δίχως νέα έγκριση από το Ελεγκτικό Συνέδριο, καθώς απέρριψε νέα σχετική αίτηση προς έγκριση των αλλαγών το 2020, και παρά ταύτα υπεγράφη η συμπληρωματική σύμβαση εν τέλει τον Μάιο του 2021, ήτοι 19 μήνες μετά από την ολοκλήρωση της έγκρισης της, παρατείνοντας έτσι, τον χρόνο ολοκλήρωσης της μέχρι το τέλος του 2023, με αποτέλεσμα να μην είναι έτοιμο το έργο και σε λειτουργία όταν έγινε το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη.

Η ΕΡΓΟΣΕ, άλλαξε παράτυπα- με βάση τα καταγγελλόμενα- το φυσικό αντικείμενο της σύμβασης με τις με αριθμ. πρωτ. Οικ. 1842/20/24-02-2020 και Οικ. 2752/20/26-03-2020 εισηγήσεις των αρμοδίων υπαλλήλων της στο Τεχνικό Συμβούλιο και στο Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. αντίστοιχα, προκειμένου να επιτύχει τεχνηέντως την υπογραφή της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης του επίμαχου έργου, αξίας 13.320,24 εκατομμύρια ευρώ, με απευθείας ανάθεση στην εταιρεία ALSTOM, δοθέντος ότι άλλο έργο τεχνικά περιγράφει με σαφήνεια η Σύμβαση 717, άλλο ενέκρινε το Ελεγκτικό Συνέδριο και άλλο εκτελεί η ΕΡΓΟΣΕ, ενώ, παράλληλα, με απόφαση του αρμοδίου Υπουργού, κατόπιν εισηγήσεως της ΕΡΓΟΣΕ, δόθηκε αδικαιολόγητα κατά τον καταγγέλλοντα, αποζημίωση στον ανάδοχο 3.500.000 για θετικές ζημιές.

Η Συμπληρωματική Σύμβαση (με χρόνο ολοκλήρωσης τον Ιούλιο 2022), επίσης βάλτωσε, με αποτέλεσμα να έχει ολοκληρωθεί σύμφωνα με επίσημα έγγραφα της ΕΡΓΟΣΕ μόνο σε ποσοστό **17% τον Ιανουάριο 2023**.

Τις συνολικές ευθύνες άλλωστε εντόπισε και το **πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ**. Ο ελληνικός σιδηροδρομικός τομέας υπέφερε πολύ από τις οικονομικές κρίσεις που ξεκίνησαν στα τέλη του 2009 και κορυφώθηκαν το 2010, αναφέρεται στο πόρισμα. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την **κακή συντήρηση και την όλο και πιο**

υποβαθμισμένη υποδομή και μια διαρθρωτική έλλειψη προσωπικού, απαραίτητου για να συνεχίσει να παρέχει τις συνήθεις υπηρεσίες. Το σιδηροδρομικό σύστημα δεν είχε ανακάμψει από αυτή την κατάσταση μέχρι τις αρχές του 2023.

Κατά τη συνέντευξη Τύπου όπου παρουσιάστηκε το πόρισμα του ΕΟΔΑΣΑΑΜ αναφέρθηκε επίσης ότι **αν είχε ολοκληρωθεί η σύμβαση 717 το 2016, θα είχαν μπει τα συστήματα ασφαλείας που πιθανότητα δεν θα επέτρεπαν να συμβεί το δυστύχημα. «Η προσωπική μου γνώμη είναι όσοι καθυστέρησαν τη σύμβαση 717 και μιλώ για την ανώτερη ηγεσία, έχουν συμβάλει αποφασιστικά στο να χάσουν τη ζωή τους αυτά τα παιδιά»** δήλωσε στην παρουσίαση του πορίσματος ο πρόεδρος του ΕΟΔΑΣΑΑΜ Χρήστος Παπαδημητρίου.

Ομως, κατά την ημέρα του δυστυχήματος στη χώρα μας όχι μόνο δεν υπήρχε τηλεδιόκιση και δεν λειτουργούσε κανένα από τα παραπάνω σύγχρονα συστήματα ασφαλείας (ETCS - GSM-R), αλλά **ήταν εκτός λειτουργίας ακόμα και οι φωτεινοί σηματοδότες.**

Τα σιδηροδρομικά έργα με **αποφάσεις των αρμοδίων υπουργών σκοπίμως κατατμήθηκαν**, προκειμένου να ικανοποιηθούν αντικρουόμενα επιχειρηματικά-εργολαβικά συμφέροντα, σε βάρος τόσο των συμφερόντων του ελληνικού δημοσίου όσο και σε βάρος της συνεκτικότητας, λειτουργίας, ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου.

Το γεγονός αυτό άλλωστε αποδέχεται ακόμη και η **Επιτροπή Εμπειρογνομώνων** που σχηματίστηκε με εντολή της κυβέρνησης της ΝΔ για τη διερεύνηση των αιτιών του δυστυχήματος των Τεμπών. Στη **σ. 205 του Πορίσματος αναφέρει η Επιτροπή** χαρακτηριστικά: **«Τα σιδηροδρομικά έργα αποτέλεσαν πεδίο έντονου ανταγωνισμού μεταξύ διάφορων εργολάβων, κατασκευαστών, προμηθευτών (συνήθως αλλοδαπών). Οι προδιαγραφές ήταν συχνά διαφορετικές από ένα τμήμα χιλιομέτρων έως το επόμενο (επίσης κάποιων χιλιομέτρων), με συνέπεια ασυμβατότητες μεταξύ των τμημάτων ενός υποτίθεται ενιαίου κατά τ' άλλα έργου. Για να ικανοποιηθούν μάλιστα οι προμηθευτές από τις μεγάλες ευρωπαϊκές χώρες, η κατάτμηση των έργων κατόντησε συνήθης πρακτική...».** Ταυτόχρονα, δεν υπήρχε καμία μέριμνα για τη συντήρηση του δικτύου, με αποτέλεσμα τη γρήγορη απαξίωσή του σε βαθμό που να απαιτείται πλήρης αντικατάσταση.

Η ΕΡΓΟΣΕ ως κύριος και ανάδοχος του έργου, ουδέν έπραξε ως όφειλε για την εμπρόθεσμη και ορθή υλοποίηση και παραλαβή του έργου της 717/2014 και της συμπληρωματικής σύμβασης. Τουναντίον επέτρεψε να προκύψουν τεράστιες

καθυστερήσεις, αστοχίες, οικονομική ζημία για το δημόσιο και να εκτίθενται καθημερινά σε κίνδυνο για τη ζωή του αόριστος αριθμός προσώπων.

Ο Γεώργιος Καραγιάννης ως αρμόδιος Υφυπουργός Υποδομών, έχων στην εποπτεία του την **ΕΡΓΟΣΕ που συνεβλήθη στην σύμβαση 717/2014 ως Αναθέτουσα Αρχή και Κύριος του Έργου**, δεν άσκησε ως όφειλε εκ της θέσης και της ιδιαίτερης νομικής του υποχρέωσης την αναγκαία εποπτεία και παρακολούθηση στην ΕΡΓΟΣΕ και στην εν λόγω σύμβαση, για την ορθή, έγκαιρη και προσήκουσα ολοκλήρωση της (σύμβασης), δεν έλαβε αναγκαία πρόσθετα μέτρα και κυρώσεις, με συνέπεια την μη ολοκλήρωση της και τη μη λειτουργία του συστήματος φωτισήμανσης και τηλεδιοίκησης, καθώς και του συστήματος ETCS ΑΥΤΟΜΑΤΗΣ ΠΕΔΗΣΗΣ ΤΩΝ ΤΡΕΝΩΝ. Με τις υπαίτιες πράξεις και παραλείψεις του συνέβαλε αιτιωδώς στο δυστύχημα στα Τέμπη.

4.Άρθρο 390 ΠΚ – απιστία

Στο υπ' αρ. 277/23.6.2022 έγγραφο της Ευρωπαϊκής Εντεταλμένης Εισαγγελέως για την ανάσυρση της σχετικής δικογραφίας, έγγραφο που ήδη διαβιβάστηκε στη Βουλή, αναφέρονται τα εξής: "Με βάση τα καταγγελλόμενα, **έλαβαν χώρα παρατυπίες κατά την εκτέλεση της ως άνω σύμβασης, με συνέπεια να επέλθει σημαντικού ύψους περιουσιακή ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου**. Πιο συγκεκριμένα καταγγέλλεται ότι:

(i) Παρότι έληξαν όλες οι αποκλειστικές προθεσμίες για την παράδοση του έργου προς χρήση **ο ανάδοχος δεν είχε εγκεκριμένες μελέτες και έπρεπε ως εκ τούτου να κηρυχθεί έκπτωτος**.

(ii) Η ανάταξη εξοπλισμού Bombardier γινόταν αποκλειστικά από την εταιρεία ΤΟΜΗ (ΑΚΤΩΡ) με την ανοχή της επίβλεψης της ΕΡΓΟΣΕ, παρότι η τελευταία δεν διέθετε τη σχετική εμπειρία.

(iii) Η μη προσκόμιση και έγκριση των μελετών από την δανειοπάροχο εταιρεία με χρήση του εξειδικευμένου προσωπικού της και της εμπειρίας που διαθέτει σε έργα σηματοδότησης τηλεδιοίκησης καθώς και η μη παροχή της μη εξειδικευμένης εμπειρίας και τεχνογνωσίας κατά την διάρκεια εκτέλεσης των εργασιών από την ανάδοχο κοινοπραξία, σύμφωνα με τις συμβατικές υποχρεώσεις κρίθηκε ότι συνιστά **μη εκπλήρωση συμβατικού όρου σχετικά με την παροχή τεχνογνωσίας ειδικού έργου στο τμήμα ΣΚΕ-Πλατύ και, εντεύθεν, ότι αποτελεί παραβίαση των όρων της Διακήρυξης και των συμβατικών δεσμεύσεων** της αναδόχου κοινοπραξίας. Συνεπεία τούτου υπήρξε η επιβολή

δημοσιονομικής διόρθωσης ύψους 2.423.816,72 ευρώ, ποσού προερχόμενου από το Ταμείο Συνοχής και από εθνικούς πόρους, το οποίο διατάχθηκε να επιστραφεί, δυνάμει της υπ' αριθμ. Α.Π. 69776 ΕΞ 2019/24-06-2019 απόφασης δημοσιονομικής διόρθωσης του Υπουργείου Οικονομικών.

(iv) **Η ΕΡΓΟΣΕ, στη συνέχεια, άλλαξε παράτυπα- με βάση τα καταγγελλόμενα-, το φυσικό αντικείμενο της σύμβασης** με τις με αριθμ. Πρωτ. Οικ. 1842/20/24-02-2020 και Οικ. 2752/20/26-03-2020 εισηγήσεις των αρμοδίων υπαλλήλων της στο Τεχνικό Συμβούλιο και στο Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. αντίστοιχα, προκειμένου να επιτύχει τεχνηέντως την υπογραφή της 1ης Συμπληρωματικής Σύμβασης του επίμαχου έργου, αξίας 13.320,24 εκατομμυρίων ευρώ, με απευθείας ανάθεση στην εταιρεία ALSTOM, δοθέντος ότι άλλο έργο τεχνικά περιγράφει με σαφήνεια η Σύμβαση 717, άλλο ενέκρινε το Ελεγκτικό Συνέδριο και άλλο εκτελεί η ΕΡΓΟΣΕ, ενώ, παράλληλα, με απόφαση του αρμοδίου Υπουργού, κατόπιν εισηγήσεως της ΕΡΓΟΣΕ, δόθηκε αδικαιολόγητα κατά τον καταγγέλλοντα, αποζημίωση στον ανάδοχο 3.500.000 για θετικές ζημιές.

(v) Στο τμήμα Οινόη-Τιθορέα αποξηλώθηκε εξοπλισμός που έχει πληρωθεί με ευρωπαϊκά κονδύλια κατά παράβαση των οριζομένων στην Σύμβαση, καταργήθηκε όλος ο εξοπλισμός μεταξύ δύο σταθμών στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, ενώ έπρεπε να αναταχθεί, με ποσότητες προβλεπόμενες στον προϋπολογισμό του έργου, ενώ στο τμήμα Οινόη - Τιθορέα, η ΕΡΓΟΣΕ αποξήλωσε όλα τα κυκλώματα γραμμής, που έπρεπε να ανατάξει βάσει αρχικής σύμβασης με προβλεπόμενες ποσότητες στον προϋπολογισμό του έργου και αντικατέστησε μέρος αυτών, υποβαθμίζοντας ουσιαστικά το έργο, με μετρητές αξόνων, οι οποίοι, ωστόσο, δεν ανιχνεύουν θραύση σιδηροτροχιάς, κατά παράβαση της Σύμβασης

Συνέπεια των ως άνω καταγγελλόμενων παραβάσεων της Σύμβασης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε δημοσιονομική διόρθωση ύψους 14.463.599,42 ευρώ, ένεκα της σημαντικής καθυστέρησης στην υλοποίηση του έργου, με την υπ' αριθμ. 5296/21/29-06-2021 Επιστολή προ διορθώσεως, με σαφή και διαφαινόμενη ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της ΕΕ.

Ενόψει όλων των ανωτέρω προκύπτουν σοβαρές ενδείξεις σημαντικού ύψους περιουσιακής ζημίας στα οικονομικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου και **να γεννάται ζήτημα διερεύνησης τυχόν ποινικών ευθυνών για παράβαση του άρθρου 390 ΠΚ εκ μέρους του πρώην Υφυπουργού Υποδομών.**

Επειδή ο εκάστοτε Υφυπουργός Υποδομών οφείλει να επιβλέπει την πορεία

υλοποίησης των σημαντικών έργων υποδομής της χώρας, ιδίως όσων σχετίζονται με την υγεία και ασφάλεια των πολιτών, οφείλει να παρεμβαίνει με θετικές ενέργειες κάθε φορά που διαπιστώνει καθυστερήσεις, παρατυπίες, παραβιάσεις της κείμενης νομοθεσίας, ιδίως όταν του γνωστοποιούνται με κάθε τρόπο τέτοια κενά.

Επειδή η νομική αυτή υποχρέωση του εκάστοτε Υφυπουργού Μεταφορών για θετική δράση (ενέργεια) προς αποτροπή σιδηροδρομικών ατυχημάτων, η οποία απορρέει ευθέως από τον νόμο και συγκεκριμένα από τα πιο πάνω καθήκοντά του, έχει ως περαιτέρω συνέπεια τη θεμελίωση της ποινικής ευθύνης, όταν λόγω της παράλειψής του να ενεργήσει προς αποτροπή του αξιόποινου αποτελέσματος, επέλθει τελικά το αποτέλεσμα αυτό.

Επειδή παρά την ιδιαίτερη νομική υποχρέωση που είχε ως αρμόδιος Υφυπουργός λόγω της θέσης του απ το 2021 έως και το 2023, **για τον έλεγχο ορθής τήρησης των συμβατικών όρων και της υλοποίησης των συμβάσεων από την ΕΡΓΟΣΕ**, την οποία και είχε υπό την εποπτεία του:

Επειδή όχι μόνο **δεν μερίμνησε αλλά αντίθετα παρέλειψε να ελέγξει την ομαλή πορεία εκτέλεσης των συμβάσεων που σχετίζονται με τα συστήματα ασφαλείας και υποδομών** Είναι ρητά και ξεκάθαρα διατυπωμένο στο πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομόνων ότι στην περίπτωση που είχε υλοποιηθεί η σύμβαση 717/2014 θα αποκλειόταν παντελώς το ενδεχόμενο μετωπικής ή οπισθομετωπικής σύγκρουσης.

Επειδή οι αστοχίες, καθυστερήσεις και ελλείψεις στις συμβάσεις της ΕΡΓΟΣΕ για τα συστήματα ασφαλείας που είχαν δημοπρατηθεί και η αδυναμία αποφυγής του ανθρώπινου λάθους ήταν σε γνώση - λόγω της θέσης του - θεμελιώνεται **όχι απλά αμέλεια του αλλά συμπεριφορά που τελέσθηκε με ενδεχόμενο δόλο** (σύμφωνα με τον Ποινικό Κώδικα, με ενδεχόμενο δόλο πράττει εκείνος που προβλέπει το εγκληματικό αποτέλεσμα ως δυνατή συνέπεια της πράξης του και το «αποδέχεται», βλ. και ΟΛΑΠ 4/2010, ΟΛΑΠ 8/2005, ΑΠ 77/2021, ΑΠ 1446/2018, ΑΠ 297/2007), αφού αποδέχονταν στην πραγματικότητα με τη στάση τους αυτή την αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος. Αλλωστε, σχετικά ατυχήματα - με θανάτους αλλά και σοβαρούς τραυματισμούς - γίνονταν επανειλημμένα όλα αυτά τα χρόνια.

Επειδή ήταν σε πλήρη γνώση του η αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης θανατηφόρου σιδηροδρομικού δυστυχήματος επιβεβαιώνεται ενδεικτικά από τα έγγραφα που απέστειλαν αρμοδίως οι ίδιοι οι εργαζόμενοι, στελέχη του σιδηροδρόμου, η ευρωπαϊκή ERA, όπως αναλυτικά έχει παρατεθεί ανωτέρω.

Επειδή υπάρχουν και ποινικές ευθύνες για το κακουργηματικό αδίκημα της θανατηφόρου έκθεσης, ακριβώς επειδή ήταν σε γνώση του, λόγω της θέσης και των σχετικών καθηκόντων του, οι ελλείψεις και τα κενά στα ζητήματα ασφαλείας του σιδηροδρομικού δικτύου, ένεκα **μη προσήκουσας και εμπρόθεσμης υλοποίησης και παράδοσης των συμβατικών αντικειμένων σειράς συμβάσεων που αφορούσαν σε συστήματα ασφαλείας και παρακολούθησης του σιδηροδρομικού δικτύου**, που συνδέονται αιτιωδώς, τόσο με το συγκεκριμένο δυστύχημα όσο και με πλήθος άλλων που συνέβησαν στο παρελθόν (επαναλαμβανόμενοι εκτροχιασμοί με απλές έως βαριές σωματικές βλάβες κ.ο.κ.).

Επειδή θεμελιώνεται και το αδίκημα της παράβασης καθήκοντος αφού ενώ είχε την εποπτεία της ΕΡΓΟΣΕ, παρέλειψε σκοπίμως να επιβλέπει τον τρόπο ανάθεσης των έργων αυτών. Είναι χαρακτηριστικό ότι, όπως προέκυψε από τις εργασίες της Εξεταστικής Επιτροπής αλλά σύμφωνα και με το ίδιο το πόρισμα της Επιτροπής Εμπειρογνομώνων, τα έργα τα οποία ήταν αναγκαία για την εγκατάσταση των συστημάτων ασφαλείας στον ελληνικό σιδηρόδρομο αντί να είναι ενιαία, όπως θα έπρεπε, τελικώς καταμήθηκαν με σκοπό να ικανοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότεροι επιχειρηματικοί όμιλοι, με αποτέλεσμα να προκληθούν σοβαρά προβλήματα λειτουργικότητας και συμβατότητας.

Επειδή, περαιτέρω, από τα προεκτεθέντα προκύπτουν επιπλέον αξίες διερεύνησης ισχυρές ενδείξεις ότι κατά την εποπτεία, παρακολούθηση και εκτέλεση της 717/2014 Σύμβασης, με **υπαίτιες πράξεις και παραλείψεις, κατά παράβαση των κανόνων της επιμελούς διαχείρισης προκλήθηκαν παρατυπίες και καθυστερήσεις, με συνέπεια να επέλθει σημαντικού ύψους περιουσιακή ζημία στα οικονομικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ελληνικού Δημοσίου.**

Επειδή είναι στην εποπτεία του η ΓΓ Υποδομών καθώς και όλοι οι υπαγόμενοι οργανισμοί και φορείς.

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ

Όπως, σύμφωνα με το άρθρο 86 παρ. 3 του Συντάγματος, τα άρθρα 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής και το άρθρο 5 του Ν. 3126/2003 περί «Ποινικής Ευθύνης Υπουργών», ως ισχύουν, συσταθεί Ειδική Κοινοβουλευτική Επιτροπή για τη διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης **κατά του πρώην Υφυπουργού κ. Γεωργίου Καραγιάννη**, για τη διερεύνηση εκ μέρους του τέλεσης των εγκλημάτων:

- 1) Ανθρωποκτονία με ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή (άρθρο 299 και 27 παρ. 1β Π.Κ.).**
- 2) Σωματική βλάβη με ενδεχόμενο δόλο κατά συρροή (άρθρο 309 και 310 Π.Κ.).**
- 3) Κακουργηματική έκθεση κατά συρροή (άρθρο 306 Π.Κ.)**
- 4) Κακουργηματική διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας μέσω σταθερής τροχιάς με αποτέλεσμα το θάνατο μεγάλου αριθμού προσώπων (άρθρου 291 παρ. 1 δ και στ Π.Κ.)**
- 5) Κακουργηματική Απιστία κατά της Ε.Ε και του Ελληνικού Δημοσίου.**
- 6) Παράβαση καθήκοντος (άρθρο 259 Π.Κ.)**