



ΕΟΔΑΣΑΜ

**ΕΘΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ &
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ**

Έκθεση Διερεύνησης Σιδηροδρομικού Ατυχήματος

Παράσυρση πεζού από την αμαξοστοιχία 1327
στο Ζευγολατιό Κορινθίας, την 17η Ιανουαρίου 2024

RL02-2025, 03 Νοεμβρίου 2025



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ

Η παρούσα έρευνα πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με:

- Την Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Μαΐου 2016 σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.
- Τον Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2020/572 της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2020 σχετικά με τη δομή που πρέπει να ακολουθείται για τις εκθέσεις διερεύνησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων και συμβάντων.
- Το Νόμο 5014/2023 του Ελληνικού Κοινοβουλίου της 23/1/2023 για το «Θεσμικό πλαίσιο για τη διερεύνηση αεροπορικών και σιδηροδρομικών ατυχημάτων για την ασφάλεια των μεταφορών και άλλες διατάξεις», όπως έχει τροποποιηθεί από τους Νόμους 5167/2024 και 5220/2025 και ισχύει.

Οποιαδήποτε χρήση της παρούσας έκθεσης για σκοπό διαφορετικό από την πρόληψη ατυχημάτων – όπως για παράδειγμα, για την απόδοση ευθυνών και κατά συνέπεια ατομικής ή συλλογικής υπαιτιότητας – είναι αντίθετη με τους στόχους αυτής της έκθεσης και τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για τη σύνταξη της, την επιλογή των γεγονότων που συγκεντρώθηκαν, τη φύση των ερωτήσεων που τέθηκαν και τις έννοιες που χρησιμοποιούνται, με τις οποίες η έννοια της ευθύνης είναι αλλότρια. Τα συμπεράσματα που θα μπορούσαν να εξαχθούν σε αυτή τη περίπτωση αποτελούν κατάχρηση με την κυριολεκτική έννοια της λέξης.

Το πλαίσιο διερεύνησης χωρίς διατύπωση κατηγορίας, η διαφάνεια και η προσέγγιση βελτίωσης αυτής της έρευνας αναφέρεται στην Σιδηροδρομική Οδηγία ΕΕ2016/798 που εφαρμόζεται σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ, και ειδικότερα στις παραγράφους (38) έως (41) του προοιμίου και στα άρθρα 20 και 26, από τα οποία επισημαίνουμε τα ακόλουθα αποσπάσματα.

- Η έρευνα δεν αφορά επ' ουδενί την απόδοση υπαιτιότητας ή ευθύνης.

- Η διερεύνηση ασφάλειας θα πρέπει να διαχωρίζεται από οποιαδήποτε δικαστική έρευνα για το ίδιο συμβάν και θα πρέπει να εξασφαλίζεται η πρόσβαση όσων τη διεξάγουν σε στοιχεία και μαρτυρίες. Οι φορείς διερεύνησης θα πρέπει να έχουν έγκαιρη πρόσβαση στον τόπο του ατυχήματος, όπου χρειάζεται σε αρμονική συνεργασία με οποιεσδήποτε δικαστικές αρχές ενέχονται στο ζήτημα.

- Η διερεύνηση μετά από σοβαρό ατύχημα θα πρέπει να διενεργείται με τέτοιο τρόπο ώστε να δίνεται η δυνατότητα σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη να εκφράζουν τις απόψεις τους και να λαμβάνουν γνώση των αποτελεσμάτων. Και η εν λόγω διαβούλευση δεν θα πρέπει επ' ουδενί να οδηγεί σε απόδοση υπαιτιότητας ή ευθυνών, αλλά μάλλον στη συλλογή πραγματικών αποδεικτικών στοιχείων και την αποκόμιση διδαγμάτων προς μελλοντική βελτίωση της ασφάλειας.

- Οι εκθέσεις για τις διερευνήσεις και οποιαδήποτε πορίσματα και συστάσεις παρέχουν ζωτικής σημασίας πληροφορίες για την περαιτέρω βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων θα πρέπει να δημοσιοποιούνται σε όλη την Ένωση. Οι αποδέκτες των συστάσεων ασφάλειας θα πρέπει να προβαίνουν στις δέουσες ενέργειες και ο φορέας διερεύνησης να λαμβάνει γνώση αυτών των ενεργειών.

- Οι συστάσεις ασφαλείας δεν δημιουργούν σε καμία περίπτωση τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης για ατύχημα ή συμβάν

Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/572 προσφέρει τη δυνατότητα να παραμείνουν ανώνυμα τα ονόματα των προσώπων και φορέων που συνεισφέρουν στις έρευνες του Εθνικού Φορέα Διερεύνησης (NIB). Η παρούσα Έκθεση ακολουθεί τις αρχές της ανωτέρω ανωνυμίας.

Στο πεδίο της ασφάλειας των μεταφορών έχει επίσης εφαρμογή ο ν. 4990/2022 «Προστασία προσώπων που αναφέρουν παραβιάσεις ενωσιακού δικαίου - Ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1937 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2019 (L 305) και λοιπές επείγουσες ρυθμίσεις» (άρθρο 4.αδ). Σκοπός της οδηγίας (ΕΕ) 2019/1937 είναι, μεταξύ άλλων, η ενίσχυση της επιβολής των προτύπων ασφάλειας με την προστασία έναντι αντιποίνων των εργαζομένων που αναφέρουν δικό τους ακούσιο σφάλμα (η αποκαλούμενη «νοοτροπία δικαίου») και με την προστασία των πληροφοριοδοτών δημοσίου συμφέροντος.

Τέλος, τα τεκμηριωμένα ευρήματα αυτής της έκθεσης αποτελούν έκφραση μιας αμερόληπτης γνώμης ως αποτέλεσμα επιστημονικών, τεχνικών και οργανωτικών αξιολογήσεων όλων των διαθέσιμων στοιχείων και δεδομένων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ	2
1. ΣΥΝΟΨΗ - RESUME.....	4
2. Η ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ	4
3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ	4
4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ	6
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	8
6. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ	8
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α. ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΗΓΕΣ ΤΟΥΣ	9

1. ΣΥΝΟΨΗ - RESUME

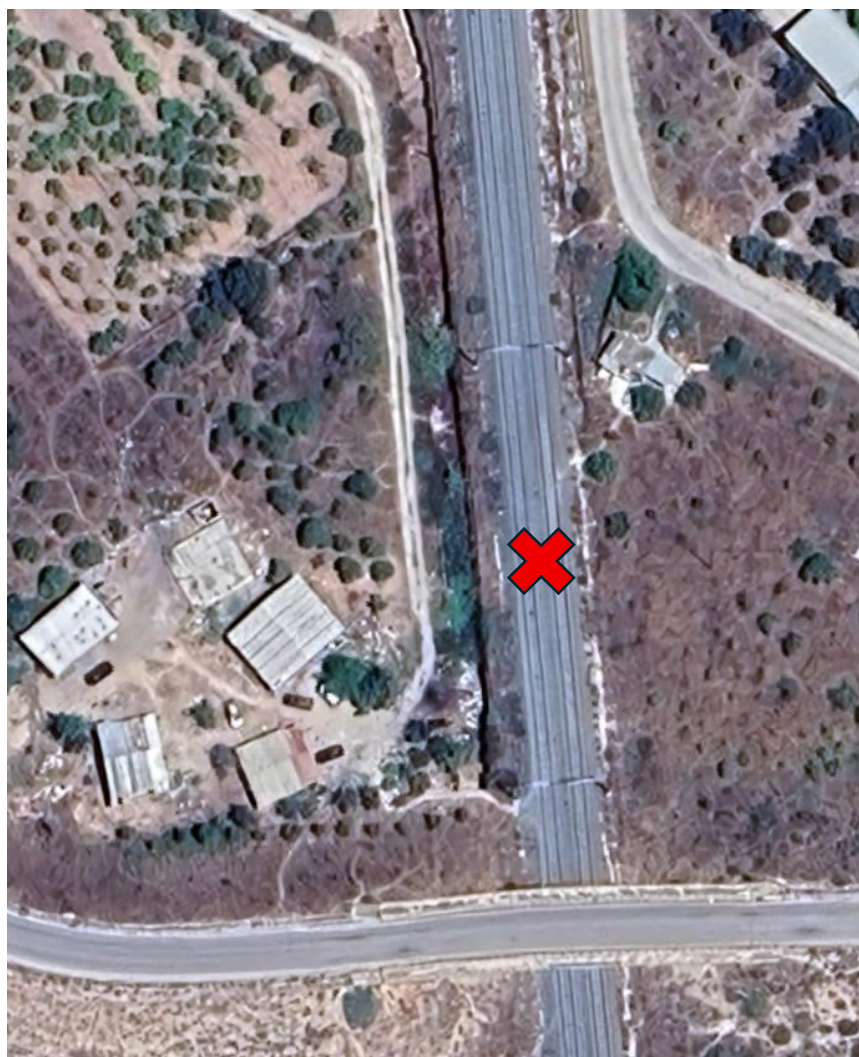
1. **(ΕΛΛΗΝΙΚΑ)** Η παρούσα διερεύνηση αφορά ατύχημα το οποίο συνέβη στις 17/1/2024 στο Ζευγολατιό Κορινθίας, κατά το οποίο η αμαξοστοιχία της Hellenic Train 1327 παρέσυρε πεζό με αποτέλεσμα τον θανάσιμο τραυματισμό του. Το ατύχημα συνέβη γιατί ο πεζός άνδρας εισήλθε στο περιτύπωμα της γραμμής στη ΧΘ 118+400 της γραμμής ΣΚΑ - Κιάτο και προσπάθησε να διασχίσει κάθετα την σιδηροδρομική γραμμή σε σημείο όπου δεν υπήρχε ισόπεδη διάβαση πεζών ή οχημάτων. Από την διερεύνηση προκύπτει ότι το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας και η μηχανοδηγός ενήργησαν σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον κανονισμό κυκλοφορίας. Το τροχαίο υλικό και η σιδηροδρομική υποδομή δεν παρουσίασαν κάποιο θέμα και δεν έπαιξαν ρόλο στο ατύχημα. Εφόσον η αιτία του ατυχήματος οφείλεται σε παράγοντα εκτός σιδηροδρομικού συστήματος, δεν προκύπτουν κάποιες προτάσεις βελτίωσης για τον σιδηρόδρομο, ούτε κάποιες συστάσεις ασφαλείας.
2. **(ENGLISH)** This investigation concerns an accident that occurred on 17/1/2024 in Zevgolatio, Corinth, in which the train 1327 (Hellenic Train) hit a pedestrian, resulting in his fatal injury. The accident occurred because the pedestrian entered the track at kilometer 118+400 of the SKA – Kiato line and attempted to cross the railway line, at a place without a level crossing for pedestrians or vehicles. The investigation shows that the train crew and the driver acted in accordance with the provisions of the traffic regulations. The rolling stock and the railway infrastructure did not present any fault and was not a contributing factor to the accident. Since the cause of the accident is due to a factor outside the railway system and OSE (IM) has initiated actions to resolve the issue of vandalism of the fence, no proposals for improvement for the railway, nor any safety recommendations arise.

2. Η ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΚΑΙ ΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ

3. Το Συμβούλιο του ΕΟΔΑΣΑΑΜ με απόφασή του την 15/3/2024 αποφάσισε την συγκρότηση ομάδας διερεύνησης για το ατύχημα που συνέβη την 17/1/2024 στο Ζευγολατιό Κορινθίας, κατά το οποίο η αμαξοστοιχία της Hellenic train 1327 παρέσυρε πεζό με αποτέλεσμα τον θανάσιμο τραυματισμό του. Η ομάδα είναι διμελής και απαρτίζεται από στελέχη του ΕΟΔΑΣΑΑΜ.
4. Η απόφαση διερεύνησης ελήφθη σε συμμόρφωση με το άρθρο 42.2 του νόμου 5014/2023.

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ

5. Την 17/1/2024 και ώρα 18:05 η αμαξοστοιχία 1327 (ΗΑ/Α Desiro 460.11-215) της Hellenic Train εκτελούσε το δρομολόγιο με κατεύθυνση από Κιάτο προς Πειραιά. Είχε αναχωρήσει από τον σιδηροδρομικό σταθμό (ΣΣ) Κιάτου και όδευε στον ΣΣ Ζευγολατιού. Το πλήρωμα απαρτιζόταν από την μηχανοδηγό, την προϊστάμενη αμαξοστοιχίας, τον συνοδό και έναν δόκιμο συνοδό.
6. Περίπου στις 18:05 πεζός άνδρας εισήλθε στο περιτύπωμα της γραμμής στη ΧΘ 118+400, και προσπάθησε να διασχίσει κάθετα την σιδηροδρομική γραμμή σε σημείο όπου δεν υπήρχε ισόπεδη διάβαση πεζών ή οχημάτων.
7. Ο πεζός έγινε αντιληπτός από την μηχανοδηγό περίπου 150 μ. πριν από το σημείο παράσυρσής του και σύμφωνα με την αναφορά της μηχανοδηγού και της προϊσταμένης αμαξοστοιχίας που βρισκόταν στον θάλαμο μηχανοδήγησης, έγινε άμεση χρήση της ακαριαίας πέδης και της κόρνας του συρμού.



Εικόνα 1. Αεροφωτογραφία της περιοχής του ατυχήματος και θέση ατυχήματος, ΧΘ 118+400.
Προς τα Βόρεια κατεύθυνση προς Κιάτο και Νότια προς Ζευγολατιό.
(πηγή: Goggle maps, <https://maps.app.goo.gl/TRoGJZPzU5zmpy5N7>)

8. Παρά την ακαριαία πέδη δεν κατέστη δυνατή η έγκαιρη ακινητοποίηση του συρμού, ούτε ο πεζός πρόλαβε να βγει εκτός περιτυπώματος συρμού, με αποτέλεσμα να κτυπήσει ο συρμός τον πεζό πλάγια και δεξιά κατά την φορά κίνησης του συρμού.
9. Άμεσα η μηχανοδηγός ειδοποίησε το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΚΕΚ) Κορίνθου του ΟΣΕ και η προϊσταμένη το ΚΕΚ της Hellenic Train. Στη συνέχεια η προϊσταμένη κάλεσε τον αριθμό εκτάκτου ανάγκης 112 προκειμένου να ειδοποιηθούν το ΕΚΑΒ και η τοπική Αστυνομία και να εντοπιστεί η θέση του συρμού.
10. Κατά δήλωση της προϊσταμένης του συρμού, η Αστυνομία και το ΕΚΑΒ έφτασαν στο σημείο περίπου στις 18:30 και παρέλαβαν τον πεζό. Περίπου στις 19:25 η Αστυνομία έδωσε άδεια στην αμαξοστοιχία να κινηθεί έως τον ΣΣ Κορίνθου.
11. Η αμαξοστοιχία έφτασε στον ΣΣ Κορίνθου περίπου στις 19:52 (αναφορά συνοδού), όπου ανέμενε κλιμάκιο της Αστυνομίας με πραγματογνώμονα για να γίνουν οι προβλεπόμενες διαδικασίες (ταυτοπροσωπίας, αλκοτέστ και καταθέσεις) για τη μηχανοδηγό και την προϊσταμένη (η οποία ήταν την στιγμή της σύγκρουσής στο θάλαμο μηχανοδήγησης). Η

Αστυνομία δεν ενημέρωσε την μηχανοδηγό ή την Hellenic Train για κάτι επιλήψιμο σε σχέση με τα ανωτέρω.

12. Στο χρονικό διάστημα που απαιτήθηκε για τις ανωτέρω διαδικασίες (έως περίπου 21:17) ο συνοδός, ο δόκιμος συνοδός και οι επιβάτες περίμεναν στον ΣΣ Κορίνθου. Σύμφωνα με την αναφορά του συνοδού οι επιβάτες ήταν εκνευρισμένοι με την μεγάλη καθυστέρηση που είχε ο συρμός και το πλήρωμα του συρμού προσπαθούσε να τους ηρεμήσει.
13. Λόγω της μεγάλης καθυστέρησης και επειδή πλησίαζε η ώρα αναχώρησης της επόμενης αμαξοστοιχίας 2301 προς Πειραιά, δόθηκε εντολή από το ΚΕΚ της Hellenic Train να πραγματοποιηθεί ζεύξη των δύο αμαξοστοιχιών, ώστε να αναχωρήσουν ως ενιαία αμαξοστοιχία.
14. Ζητήθηκε από τους επιβάτες να αποβιβαστούν ώστε να γίνει η ζεύξη των δύο συρμών. Αφού έγινε η ζεύξη όλοι οι επιβάτες των δύο συρμών επιβιβάστηκαν στον ένα συρμό και ο άλλος κλειδώθηκε.
15. Μετά το πέρας των ανωτέρω διαδικασιών ο συρμός αναχώρησε στις 21:17 με προορισμό τον Πειραιά, ως αμαξοστοιχία 2301.

4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ

16. Ο ΣΣ Κιάτου βρίσκεται στην ΧΘ 123+100, ο ΣΣ Ζευγολατιού στην ΧΘ 110+700 και το σημείο του συμβάντος στην ΧΘ 118+400. Άρα ο συρμός την στιγμή του συμβάντος είχε απομακρυνθεί από τον ΣΣ Κιάτου περίπου 5 χιλιόμετρα και απέιχε περίπου 8 χιλιόμετρα από τον ΣΣ Ζευγολατιού.
17. Όπως φαίνεται στην Εικόνα 1 η χάραξη της διπλής γραμμής στην περιοχή του ατυχήματος είναι σε ευθεία και υπάρχει καλή ορατότητα. Σύμφωνα με τα στοιχεία της μετεωρολογικής υπηρεσίας (meteo.gr) την συγκεκριμένη ημερομηνία ο ήλιος έδυσε στις 18:34, άρα την στιγμή του ατυχήματος (18:05) υπήρχε ακόμα φως.
18. Η επιτρεπόμενη ταχύτητά στο σημείο του συμβάντος βάσει του Εγχειριδίου Δρομολογίων για αμαξοστοιχίες είναι 120 χλμ./ώρα. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ταχογράφου (TELOC15) η αμαξοστοιχία στις 18:05:50 (στιγμή κατά την οποία ενεργοποιήθηκε η ακαριαία πέδη) ήταν 123,65 χλμ./ώρα. Δύο λεπτά πριν την σύγκρουση ο συρμός φαίνεται ότι είχε αναπτύξει ανώτατη ταχύτητα έως 125 χλμ./ώρα.
19. Η ακαριαία πέδη ενεργοποιήθηκε στις 18:05:50 και παρέμεινε ενεργοποιημένη μέχρι την ακινητοποίηση της αμαξοστοιχίας (ώρα 18:06). Επίσης παρατηρείται από τις 18:05:50 παρατεταμένη χρήση κόρνας. Παρά την ενεργοποίηση της πέδης δεν κατέστη δυνατό να σταματήσει έγκαιρα ο συρμός για να αποφευχθεί ο τραυματισμός του πεζού.
20. Ανθρώπινος παράγοντας:
Την ημέρα του ατυχήματος, η μηχανοδηγός:
 - βρισκόταν στην 1^η ημέρα υπηρεσίας ύστερα από 1 ημέρα ανάπαυσης,
 - ανέλαβε υπηρεσία μετά από 43 ώρες ανάπαυσης και
 - βρισκόταν στην 3^η ώρα υπηρεσίας όταν έγινε το συμβάν.

Δεν έχει καταγραφεί δήλωση της μηχανοδηγού για αδιαθεσία ή κάποιο άλλο πρόβλημά της. Συνεπώς συμπεραίνουμε ότι δεν υπήρξε θέμα κόπωσης ή συνεχόμενης υπερβολικής εργασίας για την μηχανοδηγό και άρα ο ανθρώπινος παράγοντας όσον αφορά στην μηχανοδηγό δεν διαδραμάτισε κάποιον ρόλο στο συμβάν.

21. Στην περιοχή του συμβάντος δεν υπάρχει κάποια επίσημη ισόπεδη διάβαση για οχήματα ή για πεζούς. Πλην όμως, υπάρχει άνω διάβαση οχημάτων και πεζών, σε απόσταση περίπου 50μ, προς την κατεύθυνση του Ζευγολατιού.
22. Δίπλα από την γραμμή και εφαπτομενικά της περίφραξης υπάρχει αυτοσχέδιος οικισμός Ρόμα. Τα τελευταία χρόνια υπάρχει πλήθος αναφορών της υπηρεσίας γραμμής του ΟΣΕ για περιστατικά δολιοφθοράς της περίφραξης και των στοιχείων της γραμμής καθώς και λιθοβολισμών διερχομένων συρμών σε περιοχές που συνορεύουν με καταυλισμούς Ρόμα, και ειδικότερα σε Θήβα, Θριάσιο και Ζευγολατιό.
23. Η ύπαρξη καταυλισμού Ρομά, σε συνδυασμό με την κατάσταση στην περιοχή όπως αυτή αποτυπώνεται στην Εικόνα 2, δημιουργούν ισχυρές ενδείξεις ότι η περίφραξη της γραμμής (συρματοπλέγμα με πασσάλους από σκυρόδεμα) στην περιοχή του ατυχήματος είχε καταστραφεί σημειακά από τρίτους (πιθανότατα από κατοίκους του οικισμού Ρόμα), με σκοπό να διασχίζουν κάθετα την γραμμή πεζοί, αντί να χρησιμοποιούν την παρακείμενη άνω διάβαση.



Εικόνα 2. Μη εξουσιοδοτημένο άτομο επί γραμμής, στην περιοχή του ατυχήματος, Νοέμβριος 2024
(πηγή: Google maps, <https://maps.app.goo.gl/BfJThTo2ZnSciGPf8>)

24. Ύστερα από σχετικό αίτημα του ΟΣΕ, το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενέκρινε την 30/6/2025 τον προϋπολογισμό πρότασης του ΟΣΕ για περιτοίχιση του σιδηροδρομικού διαδρόμου με τσιμεντένιους τείχος σε επιλεγμένες θέσεις στις περιοχές της Θήβας, του Θριασίου και του Ζευγολατιού, για την αποφυγή δολιοφθορών και άλλων θεμάτων ασφαλείας για τους διερχόμενους συρμούς. Η δαπάνη του έργου υπολογίζεται σε 4,125 εκατ. ευρώ, τα οποία θα προέλθουν από τον ΟΣΕ και κατανέμονται σε 2,25 εκατ. ευρώ για το 2026 και 1,875 εκατ. ευρώ για το 2027.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

25. Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η μηχανοδηγός και το πλήρωμα της αμαξοστοιχίας ενήργησαν σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον κανονισμό κυκλοφορίας (όρια ταχύτητας, τήρηση σηματοδότησης και εντολών από ρυθμιστές κυκλοφορίας).
26. Ο ανθρώπινος παράγοντας όσον αφορά την μηχανοδηγό δεν διαδραμάτισε κάποιον ρόλο στο συμβάν, δεδομένου ότι είχαν τηρηθεί τα προβλεπόμενα για ξεκούραση μηχανοδηγών.
27. Το τροχαίο υλικό και η σιδηροδρομική υποδομή δεν παρουσίασαν κάποια τεχνική βλάβη και δεν έπαιξαν ρόλο στο ατύχημα.
28. Είναι σαφές ότι ο πεζός παραβίασε το περιτύπωμα της γραμμής και προσπάθησε να διασχίσει κάθετα την σιδηροδρομική γραμμή, σε σημείο όπου δεν υπήρχε ισόπεδη διάβαση πεζών ή οχημάτων.
29. Σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και τον Κανονισμό Κυκλοφορίας (μέρος Β) του ΟΣΕ, κάθε διέλευση πεζού επί της σιδηροδρομικής γραμμής εκτός διαβάσεων συνιστά παράνομη και επικίνδυνη ενέργεια που εμπίπτει στις διατάξεις περί παρακώλυσης συγκοινωνιών και εισόδου σε απαγορευμένο χώρο.
30. Η περίφραξη της γραμμής (συρματόπλεγμα με πασσάλους από σκυρόδεμα) στην περιοχή του ατυχήματος φαίνεται να είχε καταστραφεί σημειακά από τρίτους (πιθανώς κατοίκους του οικισμού Ρομά), με σκοπό να μπορούν απρόσκοπτα να διασχίζουν πεζοί την σιδηροδρομική γραμμή.
31. Το ανωτέρω ζήτημα έχει εντοπιστεί υπηρεσιακά από τον ΟΣΕ και έχει πρόσφατα εγκριθεί ο προϋπολογισμός για την περίφραξη της γραμμής με τσιμεντένιους τοίχους, ώστε να λυθούν τα σχετικά προβλήματα ασφαλείας σε περιοχές που η γραμμή γειτνιάζει με οικισμούς Ρομά.
32. Συνεπώς η αιτία του ατυχήματος οφείλεται σε παράγοντα εκτός σιδηροδρομικού συστήματος (ανάιτια παραβίαση περιτυπώματος γραμμής).

6. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΔΑΓΜΑΤΑ

33. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, καθώς ο ΟΣΕ έχει δρομολογήσει ενέργειες για την επίλυση του θέματος του βανδαλισμού της περίφραξης με την κατασκευή τοιχίων από σκυρόδεμα στην περιοχή του Ζευγολατιού, δεν προκύπτουν συστάσεις ασφαλείας. Σε περίπτωση που παρατηρηθεί αυξημένη συχνότητα επαναλαμβανόμενων περιστατικών παραβίασης της περίφραξης, ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ θα εξετάσει εκ νέου την ανάγκη για πλήρη διερεύνησή τους με ομαδοποιημένη προσέγγιση, ώστε να εντοπιστούν ενδεχόμενα κοινά χαρακτηριστικά, αιτίες ή πρότυπα συμπεριφοράς που ενδέχεται να απαιτούν στοχευμένες συστάσεις ασφαλείας.
34. Αναγνωρίζεται ότι περιστατικά παράτυπης εισόδου στη γραμμή από άτομα και ζώα και περιστατικά παραβίασης του περιτυπώματος του συρμού από φυσικά εμπόδια και από εμπόδια εσκεμμένα τοποθετημένα στη γραμμή, συνιστούν σοβαρό κίνδυνο. Ο κίνδυνος εντοπίζεται πρωτίστως στην ανθρώπινη ζωή, ενώ δευτερευόντως αφορά τη διασφάλιση της της ομαλής λειτουργίας των σιδηροδρομικών μεταφορών και την τήρηση των απαιτούμενων μέτρων ασφάλειας αναφορικά με την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών. Τέτοιου είδους περιστατικά εκτρέπουν τον καθημερινό προγραμματισμό των σιδηροδρομικών μεταφορών και επηρεάζουν αρνητικά το συναίσθημα του κοινού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α. ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΗΓΕΣ ΤΟΥΣ

1. Αναφορά της Επιτροπής Διερεύνησης του συμβάντος που συστάθηκε από την Σιδηροδρομική Εταιρεία Hellenic Train
2. Αναφορά συμβάντος από μηχανοδηγό
3. Αναφορά προϊσταμένης αμαξοστοιχίας
4. Αναφορά συνοδού αμαξοστοιχίας
5. Αναφορά δόκιμου συνοδού αμαξοστοιχίας
6. Δελτίο Έλξης αμαξοστοιχίας 1327 Κιάτο- Πειραιά
7. Φύλλο Πορείας αμαξοστοιχίας 1327 Κιάτο- Πειραιά
8. Εγχειρίδιο αμαξοστοιχίας 1327 Κιάτο- Πειραιά
9. Καταγραφικό ΤΕΛΟC15 ταχύτητας αμαξοστοιχίας 1327 Κιάτο- Πειραιά
10. Απόφαση (ΔΠΔΑ/108676/ΟΣΕ-27/6/2025) Αναπληρωτή Υπουργού Υποδομών Και Μεταφορών με Θέμα: Έγκριση ανάληψης πολυετούς υποχρέωσης της εταιρείας με την επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε.», για τα έτη 2026-2027, για το έργο με αντικείμενο την «Περιτοίχιση του σιδηροδρομικού διαδρόμου σε επιλεγμένες θέσεις στις περιοχές Θήβας - Θριασίου και Ζευγολατιού».