



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ
ΠΑΣΟΚ- ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

Βουλή των Ελλήνων
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Επερωτήσεων

Αριθμ. πρωτ. Επερωτήσεων: 4
Αριθμ. πρωτ. Επικαίρων Επερωτήσεων: 3
Ημερομηνία κατάθεσης: 14/3/2023
Ώρα κατάθεσης: 17.54

Αθήνα, 14 Μαρτίου 2023

ΕΠΙΚΑΙΡΗ ΕΠΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Επικρατείας αρμόδιο και για τη διοίκηση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. κ. Γ. Γεραπετρίτη

Θέμα: “Το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη και οι ευθύνες, η ολιγωρία, η κακοδιαχείριση και η αδράνεια του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τη λειτουργία του σιδηροδρομικού τομέα.”

Κύριε Υπουργέ,

Το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη αποτελεί δυστυχώς, το τραγικότερο δυστύχημα στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας. Οι συνθήκες κάτω από τις οποίες πραγματοποιήθηκε, οφείλουν να διερευνηθούν με διαφάνεια και σοβαρότητα και να φέρουν στο φως όλη την αλήθεια για το πως οδηγηθήκαμε ως χώρα στο μοιραίο αυτό γεγονός που κόστισε τη ζωή σε δεκάδες συνανθρώπους μας, και μάλιστα σε πολλούς νέους ανθρώπους.

Όταν η τεχνολογία έχει προχωρήσει, έχει εγκατασταθεί και λειτουργεί σε πολλές άλλες χώρες, στη χώρα μας, αντί για ασφαλείς μεταφορές, καταλήξαμε να μην υπάρχει καμία ασφαλιστική δικλείδα, για ενδεχόμενα λάθη ή αστοχίες.

Ειδικά σύμφωνα με τα στοιχεία που αναφέρονται στο συγκεκριμένο τμήμα μετά το 2017, δεν λειτουργεί ολοκληρωτικά κανένα σύστημα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης. Με το σύστημα τηλεδιοίκησης η τραγωδία θα είχε αποφευχθεί. Όμως δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να υπάρχει εναλλακτική δικλείδα ασφαλείας, μέχρι να εγκατασταθεί η σύγχρονη τεχνολογία.

Υπάρχουν όμως και άλλα θέματα, τα οποία όμως δεν αξιολογήθηκαν σωστά, για να υπάρξουν οι ενέργειες στον κατάλληλο χρόνο.

Μόλις λίγες μέρες πριν, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε στις 15-2-2023 να παραπέμψει την χώρα μας στο Δικαστήριο επειδή δεν εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις που υπέχει δυνάμει της Οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Τα κράτη μέλη έπρεπε να εξασφαλίσουν τη σύναψη συμβατικής συμφωνίας μεταξύ της εθνικής αρμόδιας αρχής και του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής το αργότερο έως τις 16 Ιουνίου 2015 και τη δημοσίευσή της εντός ενός μηνός.

Ακόμα και πριν από το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη που στοίχισε τη ζωή σε δεκάδες νέους ανθρώπους και φοιτητές, η Ελλάδα, σύμφωνα με τις δύο τελευταίες διετείς εκθέσεις (2022, 2020) για την Ασφάλεια και τη Διαλειτουργικότητα Σιδηροδρόμων στην Ε.Ε. του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ERA), ήταν σταθερά πρώτη στον δείκτη θνησιμότητας ανά σιδηροδρομικά χιλιόμετρα.

Σε πρόσφατο άρθρο του πρακτορείου Bloomberg σημειώνεται ότι το δίκτυο λειτουργεί με το υψηλότερο επίπεδο κινδύνου για τους επιβάτες στην Ευρώπη εδώ και αρκετό καιρό. Σύμφωνα με έκθεση που δημοσιεύθηκε στις 23 Φεβρουαρίου από το Βρετανικό Γραφείο Οδικού Δικτύου και Σιδηροδρόμων, οι σιδηρόδρομοι της Ελλάδας καταγράφουν μακράν τον υψηλότερο κίνδυνο για τους επιβάτες μεταξύ 2017 και 2021, στα πιο πρόσφατα έτη για τα οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία.

Επίσης είναι γνωστή η επιβολή προστίμου στην Hellenic Train ύψους 300.000 ευρώ από τη ΡΑΣ, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων μετά από συνεχή σιδηροδρομικά ατυχήματα και την εμπλοκή Ι.Χ. αυτοκινήτων στις διαβάσεις, όπως στις 18 Δεκεμβρίου στη διάβαση της Χαμοστέρνας, στη

Θεσσαλονίκη, στην αμαξοστοιχία Λάρισας Θεσσαλονίκης στη θέση Πλατύ με ζώα, με ανθρώπους, με αυτοκίνητα.

Στη σχετική της ανακοίνωση το Σάββατο 4 Μαρτίου, η Hellenic train που έχει αναλάβει το έργο των Μεταφορών, δεν μπορούσε να αποδώσει ούτε τον στοιχειώδη ονομαστικό κατάλογο επιβαινόντων, ούτε αποκαλύπτει πόσα εισιτήρια κόπηκαν στα εκδοτήρια εισιτηρίων, γεγονός που γεννά την απορία. Γνωρίζει εν τέλει η αρμόδια Hellenic Train πόσοι άνθρωποι επέβαιναν στη μοιραία αμαξοστοιχία;

Η ανείπωτη τραγωδία έφερε στην επιφάνεια τις σκανδαλώδεις παλινωδίες στο χώρο των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Επίσης μεταξύ των αιτίων που μας οδήγησαν σ' αυτό το σημείο είναι οι συνηθισμένες καταστάσεις στις κατασκευές σιδηροδρομικών έργων. Η ολιγωρία σε αποφάσεις, οι καθυστερήσεις και οι παρατάσεις στην εκτέλεση των έργων, οι διενέξεις μεταξύ εταιρειών και οι δικαστικές προσφυγές.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό αφορά στην κατάτμηση του έργου και γεωγραφικά, αλλά και όσον αφορά στο τεχνικό αντικείμενο (υποδομή, επιδομή, συστήματα ηλεκτροκίνησης, τηλεδιοίκησης σηματοδότησης κλπ).

Σ' αυτά έρχεται να προστεθεί η υποστελέχωση και η ελλιπής εκπαίδευση του προσωπικού, η έλλειψη τεχνογνωσίας και λοιποί παράγοντες, που κατέστησαν το σιδηροδρομικό δίκτυο ολέθρια επικίνδυνο.

Είναι ακόμη σε εξέλιξη η υπ' αριθμ. 717/ 26-9-2014 Σύμβαση με θέμα «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης- Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας» (πλην τμήματος Τιθορέα – Δομοκός) ύψους 41,3 εκατ., με αναδόχους τις εταιρίες ΤΟΜΗ και την ALSTORM και η υπογραφείσα υπ' αριθμ. 717/1/19-5-2021 συμπληρωματική Σύμβαση, ύψους, 13,2 εκατ., αντίστοιχα.

Σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα της ΕΡΓΟΣΕ, η πρώτη σύμβαση υπογράφηκε το 2014 και η δεύτερη το 2021, έχοντας υλοποιηθεί σήμερα στο 78,7% και στο 16,9% αντίστοιχα (Στοιχεία Νοεμβρίου 2022).

Το φυσικό αντικείμενο του έργου, περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την ΑΝΑΤΑΞΗ 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.

Κύριε Υπουργέ,

Όπως γνωρίζετε η εν λόγω σύμβαση (717) έχει άμεση διεπαφή με τη σύμβαση προμήθειας (10005) η οποία αφορά την εγκατάσταση του ETCS (European Control Train System) στα αντίστοιχα τμήματα.

Οι Συμβάσεις με θέμα "Προμήθεια Συστήματος Συρμού ETCS – Επιπέδου 1 με συναφείς Υπηρεσίες", χρονολογούνται από το 2007 και συγκεκριμένα για το σύστημα συρμού στις 30/05/07, με ύψος 21,3 εκατ. ευρώ και για το σύστημα γραμμής στις 05/09/07, με ύψος 17,1 εκατ. Ευρώ.

Κατά συνέπεια, από το 2016 το έργο έμεινε στάσιμο για τρία χρόνια προβάλλοντας ως δικαιολογίες σχεδιαστικά προβλήματα, ενστάσεις της Επιτροπής Δημοσιονομικού Ελέγχου της Γενικής Διεύθυνσης Ελέγχων Συγχρηματοδοτούμενων Προγραμμάτων και διαφωνίες μεταξύ των αναδόχων.

Μετά από αλληπάλληλες παρατάσεις, η προθεσμία για την ολοκλήρωση των Συμβάσεων αυτών είναι ο Σεπτέμβριος του 2023.

Γεγονός που αναδεικνύει την τρομακτική αδράνεια και ολιγωρία, αλλά και τις ευθύνες τόσο της δικής σας όσο και της προηγούμενης Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ.

Η εγκατάσταση και ανάπτυξη του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας ERTMS στην Ελλάδα και ολοκλήρωση του έργου στο σημείο του δυστυχήματος των Τεμπών, ήδη από το 2020 (στο τμήμα Δομοκός-Θεσσαλονίκη), προβλέπεται από το Εκτελεστικό Κανονισμό (ΕΕ) 2017/6 της Επιτροπής της 5ης Ιανουαρίου 2017. Σύμφωνα όμως με δημοσιεύματα, η Ελλάδα ζήτησε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Μάρτιο του 2022 και έλαβε τριετή παράταση.

Κύριε Υπουργέ,

Στο συγκεκριμένο Τμήμα, όπως προαναφέρθηκε, δεν λειτουργούσαν Συστήματα Σηματοδότησης και Τηλεδιοίκησης. Το τοπικό Σύστημα στη Λάρισα με ακτίνα 5 χλμ, δεν γνωρίζουμε σε ποιά ακριβώς κατάσταση λειτουργίας βρίσκεται σήμερα.

Μέχρι πρόσφατα, στην Αθήνα λειτουργούσε Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας των τρένων σε 24ωρη βάση, στον ΟΣΕ στην οδό Καρόλου. Μετά το τέλος του 2020 αυτό σταμάτησε να λειτουργεί, όταν η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μεταφέρθηκε στη Συγγρού, οπότε έπαψε να υπάρχει αυτός ο έλεγχος της ασφάλειας της κυκλοφορίας.

Περαιτέρω, το καλοκαίρι, ψηφίστηκε ο Νόμος 4974/2022 για την αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. με αντικείμενο τη μεταφορά της ΕΡΓΟΣΕ απευθείας στο Ελληνικό Δημόσιο, μια ΕΡΓΟΣΕ που προορίζεται να έχει διευρυμένες αρμοδιότητες στο σχεδιασμό και την υλοποίηση των σιδηροδρομικών έργων αλλά και σε ευρύτερες συνεργασίες.

Είναι αποκαλυπτικά τα στοιχεία που προκύπτουν από το υπ' αριθμ. Πρωτ: οικ.4087/27 της 27-4-2022 Έγγραφο του Προέδρου ΕΤCS Σ.10005, κ. Κατσιούλη προς την ΕΡΓΟΣΕ, με το οποίο υποβάλλει την παραίτησή του αναφέροντας εκτενώς τους λόγους και οι οποίοι αφορούν αποκλειστικά στην ολιγωρία και τις τεράστιες καθυστερήσεις αλλά κάνει λόγο επίσης, για μη τήρηση των προβλεπομένων του φυσικό αντικείμενο της Σύμβασης 717/2014, που δημιουργούν κενό ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Ένα έγγραφο που προφανώς το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών γνώριζε.

Και παρ' όλα αυτά, τόσο αυτός, όσο και ο Πρωθυπουργός κ. Μητσοτάκης, αντί για έργα ετοίμαζαν επικοινωνιακές φιέστες, ο μὲν Υπουργός, με δηλώσεις του από το βήμα της Βουλής περί «διασφάλισης της ασφάλειας στα τρένα» και ο Πρωθυπουργός με τα παρ' ολίγον «εγκαίνια» στη Θεσσαλονίκη, ενός ανύπαρκτου Συστήματος Τηλεδιοίκησης στη χώρα.

Έχουμε θέσει τα ζητήματα που αφορούν γενικά στο σιδηροδρομικό δίκτυο και στην ασφάλεια στις μεταφορές:

- Στην πρόσφατη συζήτηση για τη δημιουργία του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων (Ν.5014/2023) τονίσαμε, μεταξύ άλλων, ότι η Κυβέρνηση επέλεξε να δημιουργήσει μια αυτοτελή δημόσια υπηρεσία, άμεσα συνδεδεμένη λειτουργικά, διοικητικά και οικονομικά με τις υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και με τις αποφάσεις του Υπουργού, σε αντίθεση με τον σχετικό Κανονισμό της ΕΕ, που όριζε ότι η αρχή διερεύνησης ασφαλείας είναι λειτουργικά ανεξάρτητη, και **προτείνουμε τη σύσταση μιας Ανεξάρτητης Αρχής μη συνταγματικά κατοχυρωμένης.**

Εσείς μετά την τραγωδία ορίσατε μια άλλη Τριμελή Επιτροπή, πέρα από τον Φορέα.

Επίσης αναφέραμε ότι, για το σιδηροδρομικό δίκτυο υπάρχει αδράνεια, υπάρχουν καθυστερήσεις σε θέματα συντήρησης και αναβάθμισης για την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρομικών δικτύων όπως στη Βόρεια Ελλάδα.

Χαρακτηριστικά δε επισημάναμε, ότι παράλληλα με την επιβολή προστίμου στην Hellenic Train ύψους 300.000 ευρώ από τη ΡΑΣ, απαιτείται μια νομοθετική παρέμβαση που θα δώσει λύσεις στην πρόληψη και στη διασφάλιση της αποφυγής των ατυχημάτων και θα εγγυηθεί την ασφάλεια όλων, επιβατών, διερχόμενων, εμπορευμάτων και ιδίως του προσωπικού.

- Κατά τη συζήτηση για την εγκατάσταση σύγχρονου συστήματος σηματοδότησης καθώς και ETCS-LEVEL1 στο τμήμα Θεσσαλονίκη - Ειδομένη και αντικατάσταση 37 αλλαγών τροχιάς για τις ανάγκες της σηματοδότησης,

Επισημάναμε τις μεγάλες ανάγκες για εργασίες αναβάθμισης του υπάρχοντος δικτύου, αλλά και για τις επεκτάσεις που αφορούν στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Ζητήσαμε ενημέρωση για τη συνολική αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου με ηλεκτροκίνηση, με σηματοδότηση, με τηλεπικοινωνίες, με όλα τα σύγχρονα συστήματα, ρωτήσαμε για τις αναγκαίες επεκτάσεις, όπως και τότε θα εγκατασταθεί το σύστημα ETCS – LEVEL1 στο σύνολο των γραμμών

υψηλών ταχυτήτων, και τότε επίσης προβλέπεται να εγκατασταθεί το Σύστημα GSMR, ώστε να έχουμε ένα ολοκληρωμένο σύστημα ασφαλείας στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Αλλά και Τονίσαμε ξανά, την ανάγκη προσλήψεων σε εξειδικευμένο προσωπικό, για σταθμάρχες και κλειδούχους, με κατάλληλη και επαρκή εκπαίδευση, ώστε να ανταποκριθούν στην εργασία που θα αναλάβουν.

- Στην Τοποθέτησή μας στην Επιτροπή για τις υπολειπόμενες εργασίες ολοκλήρωσης στο Τμήμα Τιθορέα – Δομοκός» επισταμένα ρωτήσαμε **πού βρίσκεται το θέμα των ΑΝΑΤΑΞΕΩΝ του δικτύου, και Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα για την ολοκλήρωση.**

Επίσης για μια ακόμη φορά ζητήσαμε Απάντηση σχετικά με τις προσλήψεις προσωπικού του ΟΣΕ, για Σταθμάρχες και Κλειδούχους, και προτείνουμε μια αντίστοιχη διαδικασία προσλήψεων, όπως στην ΟΣΥ και με τον έλεγχο του ΑΣΕΠ.

- Κατά τη συζήτηση του Ν. 4953/2022 για την Κύρωση Σύμβασης Ελληνικού Δημοσίου με ΤΡΑΙΝΟΣΕ παραθέσαμε συγκεκριμένα στοιχεία και μιλήσαμε για σκανδαλώδη Σύμβαση, αφού, αρχικά, Ο ΣΥΡΙΖΑ προχώρησε το 2017 στην πώληση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ με μόλις 45 εκατομμύρια ευρώ και με ένα επιπλέον δώρο ύψους 250 εκατομμυρίων ευρώ για την εξυπηρέτηση των λεγόμενων άγονων γραμμών, 50 εκατομμύρια τον χρόνο, μέχρι και το 2021, με την υπόσχεση ότι θα γίνουν παράλληλα επενδύσεις ύψους 500 εκατομμυρίων ευρώ, αλλά στη συνέχεια ήταν η Κυβέρνηση της ΝΔ που προχώρησε στα τέλη του 2019 σε νέα συμφωνία χωρίς διαγωνισμό για νέα σύμβαση με 50 εκατομμυρίων ευρώ ανά έτος για τα επόμενα δέκα χρόνια και αυτόματη προέκταση για πέντε χρόνια.

Σε γραπτή ερώτηση μας για τις επενδύσεις και το ύψος των επενδύσεων αυτών, για την πρώτη περίοδο μέχρι το 2021, δεν πήραμε καμία απάντηση.

Είχαμε αναλυτικά αναφέρει ότι στη Νέα Σύμβαση, στο παράρτημα Δ, προκύπτουν επενδύσεις το πολύ 77,5 εκατομμύρια ευρώ, αντί των προβλεπομένων, στο μνημόνιο του 2019 και το εγκεκριμένο από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ (νυν ΤΡΕΝΙΤΑΛΙΑ), επενδύσεων 645 έως 810 εκατομμύρια.

Κύριε Υπουργέ,

Που κατέληξε η Κυβέρνηση;

Στο τέλος της θητείας της μετά το Ν. 4903/2022, άρθρο 37, ο ΟΣΕ προκήρυξε το Δεκέμβριο του 2022 διαγωνισμό 36 σταθμαρχών, 34 κλειδούχων και 20 άτομα άλλων ειδικοτήτων.

Η προκείμενη Προκήρυξη πρόσληψης προσωπικού ήταν να προκηρυχθεί τον Φεβρουάριο του 2022. Προκηρύχθηκε τον Δεκέμβριο του 2022. Με 11 μήνες καθυστέρηση.

Παράλληλα στις 16 Φεβρουαρίου 2023, ο ΟΣΕ αποφάσισε την Ανάθεση Παροχής Υπηρεσιών της ειδικότητας Σταθμάρχη, σε 73 εξωτερικούς συνεργάτες και για 6 μήνες.

Τα συμπεράσματα είναι προφανή, αφού παραμένουν πολλά κενά.

Ο ΟΣΕ έχει την ευθύνη της λειτουργίας στο σιδηροδρομικό δίκτυο, τις υποδομές και το προσωπικό και ιδιαίτερα για την κάλυψη σε εξειδικευμένο προσωπικό, όπως, για σταθμάρχες και κλειδούχους.

Επισταμένως, ζητούσαμε να προχωρήσετε σε προσλήψεις προσωπικού, με εξειδίκευση και με τον κατάλληλο χρόνο εκπαίδευσης. Οι εργαζόμενοι στον ΟΣΕ με διαρκείς καταγγελίες και απεργίες έκρουαν τον κώδωνα του κινδύνου και ο απερχόμενος Υπουργός, κ. Καραμανλής, στοχοποιούσε αυτούς για μικροπολιτική συμφερόντων και κώφευε στα αιτήματά τους.

Από το Βήμα της Βουλής έψεγε όποιον έθετε θέμα ασφάλειας στους σιδηροδρόμους.

Τονίζαμε ξανά και ξανά στις συνεδριάσεις να προχωρήσουν οι προσλήψεις γιατί χρειάζεται καιρός για να μπορέσει να ανταποκριθεί στην εργασία που θα κληθεί να αναλάβει κάθε σταθμάρχης και κλειδούχος.

Επειδή, είναι σαφές ότι εάν είχαν υλοποιηθεί οι συμβάσεις αυτές και εφόσον λειτουργούσαν σήμερα (τουλάχιστον) τα συστήματα για το ETCS LEVEL 1, τότε το μοιραίο δυστύχημα δεν θα είχε πραγματοποιηθεί και δεν θα θρηνούσαμε θύματα.

Επειδή, τα τελευταία τέσσερα χρόνια έχουμε επισημάνει στον προκάτοχό σας, κ. Κ. Καραμανλή, τα θέματα και προβλήματα για την κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου. Είναι γνωστές οι Τοποθετήσεις μας τόσο στην Ολομέλεια, όσο και στην αρμοδία Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου.

Επειδή, στις Ερωτήσεις και Αναφορές μας, τόσα χρόνια, δεν δόθηκε ουσιαστική απάντηση, κυρίως όμως δεν δόθηκαν λύσεις. Για ζητήματα προσωπικού, αιτημάτων εργαζομένων, για τις αμαξοστοιχίες της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για την κάλυψη αναγκών φύλαξης ισόπεδων διαβάσεων.

Επειδή, για όλα αυτά Ποτέ δεν εισακούστηκαν οι φωνές των Εργαζομένων στον ΟΣΕ όταν κατήγγειλαν τα αδιέξοδα στα οποία βρέθηκαν εξαιτίας της υποστελέχωσης και της κακοδιαχείρισης την οποία υπέστη η εταιρία.

Επειδή, για την αντιμετώπιση των αυξημένων αναγκών, προβλέφθηκε έως την 31η.12.2022, να γίνουν προσλήψεις προσωπικού με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου οριστού χρόνου, για τις κάτωθι ειδικότητες: ΔΕ Προσωπικού Ελιγμών Κλειδούχων, ΔΕ Σταθμαρχών, ΔΕ Τεχνιτών Ηλεκτρονικών, ΔΕ Τεχνιτών Ηλεκτρολόγων και ΔΕ Χειριστών Μηχανημάτων Έργου, από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.).

Επειδή, για να λειτουργεί σωστά ο σιδηρόδρομος πρέπει να έχει 410 σταθμάρχες ενώ υπάρχουν μόνο 135 άτομα μόνιμοι, και 73 άτομα σε συμβάσεις Ανάθεσης Παροχής Υπηρεσιών.

Επειδή είναι γνωστό το πρόβλημα της υποστελέχωσης της υπηρεσίας και της αδιαφορίας της Κυβέρνησης.

Επειδή, όλα όσα προαναφέρθηκαν καταμαρτυρούν με τον πιο αποκαλυπτικό τρόπο το μέγεθος της αδράνειας, της ολιγωρίας και της μεγάλης ευθύνης που βαρύνει την Κυβέρνηση της ΝΔ και τον ίδιο τον Πρωθυπουργό κ. Μητσοτάκη προσωπικά, δεδομένου ότι έχουν επί πλέον, επί 4 χρόνια την ευθύνη διακυβέρνησης της χώρας.

Επειδή, ως ΠΑΣΟΚ- Κίνημα Αλλαγής δεν θα μείνουμε σιωπηλοί μπροστά στην Εθνική τραγωδία που συγκλόνισε τη χώρα. Ζητάμε απαντήσεις, ώστε να υπάρξει δίκαιη απόδοση των ευθυνών σε κάθε εμπλεκόμενο απ' όπου και εάν προέρχεται. Αποτελεί χρέος μας, με σεβασμό στη μνήμη των θυμάτων της τραγωδίας των Τεμπών, η αποκάλυψη της αλήθειας, αλλά και η διασφάλιση ότι οι σιδηρόδρομοι θα λειτουργούν με ασφάλεια.

Επερωτώνται και εγκαλούνται ο κ. Υπουργός και συνολικά η Κυβέρνηση:

- 1. Επερωτώνται για τα λάθη και τις παραλείψεις, που οδήγησαν στο τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών που στοίχισε τη ζωή σε δεκάδες συνανθρώπους, και μάλιστα σε πολλούς νέους ανθρώπους.**
- 2. Επερωτώνται για τις ελλείψεις και τα προβλήματα στις υποδομές του σιδηροδρομικού δικτύου.**
- 3. Επερωτώνται για τις καθυστερήσεις στην εγκατάσταση των σύγχρονων Συστημάτων Τηλεδιοίκησης αλλά και ελέγχου των Συστημάτων (ETCS).**
- 4. Επερωτώνται για την καθυστέρηση της εγκατάστασης και ανάπτυξης του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας ERTMS, που έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί το 2020, και έχει λάβει παράταση τριών χρόνων ως τα τέλη του 2023.**
- 5. Επερωτώνται για την κατάργηση της λειτουργίας του Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας των σιδηροδρόμων, που μέχρι τέλους του 2020, λειτουργούσε στην οδό Καρόλου, στον ΟΣΕ, στην Αθήνα.**
- 6. Επερωτώνται για την απουσία δικλίδων ασφαλείας που θα διορθώνουν ή θα αποτρέπουν λάθη και αστοχίες και τις συνέπειές τους κατά την κυκλοφορία των τρένων.**

7. Επερωτώνται για την μη εξασφάλιση, όπως δυστυχώς με τραγικό τρόπο αποδείχθηκε, της ασφάλειας για επιβάτες και εργαζομένους.
8. Επερωτώνται για την ολιγωρία και την ολέθρια αδράνεια που επέδειξε την τελευταία τριετία, να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες, στον έγκαιρο προγραμματισμό και στην υλοποίηση της υπ' αριθμ. 717/ 26-9-2014 Σύμβασης με θέμα «Ανάταξη και Αναβάθμιση του συστήματος Σηματοδότησης- Τηλεδιοίκησης και Αντικατάστασης 70 Αλλαγών Τροχιάς Σε Εντοπισμένα Τμήματα του Άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Προμαχώνας» (πλην τμήματος Τιθορέα – Δομοκός) και της υπογραφείσας υπ' αριθμ. 717/1/19-5-2021 συμπληρωματικής Σύμβαση, ύψους, 13,2 εκατ., αντίστοιχα.
9. Επερωτώνται για την υποστελέχωση των Υπηρεσιών του ΟΣΕ και ιδιαίτερα σε κρίσιμες ειδικότητες, όπως Σταθμάρχες και Κλειδούχους, και την αδιαφορία και καθυστέρηση στην έγκαιρη και επαρκή κάλυψη, μέσω προσλήψεων, των αναγκών με το απαραίτητο μόνιμο προσωπικό.
10. Επερωτώνται για την ελλιπή κατάρτιση και Πιστοποίηση για ειδικότητες που πρόκειται να καλύψουν θέσεις ευθύνης.
11. Επερωτώνται για την απουσία διαδικασιών που εξασφαλίζουν τον έλεγχο για την ασφαλή κυκλοφορία των τρένων στους σταθμούς και ειδικότερα στο Σταθμό Λάρισας.
12. Επερωτώνται για την σκανδαλώδη σύμβαση για απευθείας ανάθεση του έργου Μεταφορικών Υπηρεσιών στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Hellenic Train, και τη μείωση της υποχρέωσης επενδύσεων από την πλευρά της Εταιρείας, στα 77,5 εκατ. ευρώ, δηλαδή περίπου το 10% έναντι του ποσού των 645 έως 800 εκατ. ευρώ, που προέβλεπε το υπογραφέν μνημόνιο μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Εταιρείας.
13. Επερωτώνται για τις επενδύσεις των 500 εκατ. ευρώ που προέβλεπε η πρώτη 5ετής σύμβαση (2017-2021) μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΤΡΑΙΝΟΣΕ, για Μεταφορικές Υπηρεσίες και για τις οποίες δεν μας δόθηκαν ποτέ στοιχεία.
14. Επερωτώνται για την απουσία ολοκληρωμένου σχεδιασμού, για τις σιδηροδρομικές μεταφορές στην χώρα μας και τη “διασφάλιση της ασφάλειας”.

Οι Επερωτώντες Βουλευτές

Χρήστος Γκόκας

Μιχάλης Κατρίνης

Ευαγγελία Λιακούλη

Γεώργιος Αρβανιτίδης

Κωνσταντίνος Σκανδαλίδης

Νάντια Γιαννακοπούλου

Αντωνία (Τόνια) Αντωνίου

Ιλχάν Αχμέτ

Γεώργιος Καμίνης

Χαράλαμπος Καστανίδης

Βασίλης Κεγκέρογλου

Χαρά Κεφαλίδου

Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος

Δημήτριος Κωνσταντόπουλος

Ανδρέας Λοβέρδος

Γεώργιος Μουλκιώτης

Μπουρχάν Μπαράν

Δημήτριος Μπιάγκης

Απόστολος Πάνας

Γεώργιος Παπανδρέου

Ανδρέας Πουλάς

Γεώργιος Φραγγίδης

