



ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 5/2/2024

Του: Βιλιάρδου Βασίλειου, Βουλευτή Β1' Βορείου Τομέα Αθηνών

ΠΡΟΣ: Τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: «Ανάγκη για πολιτικές παρεμβάσεις προς την κατεύθυνση της διάσωσης των σιδηροδρομικών επιβατικών και εμπορικών μεταφορών στην χώρα μας»

Κύριε Υπουργέ,

Το επιχειρησιακό Σωματείο των Εργαζομένων στον ΟΣΕ πραγματοποίησε συνάντηση στις 9/1/2024 με εκπροσώπους της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Ελληνικής Λύσης. Στην σχετική συζήτηση κατατέθηκαν προτάσεις του Σωματείου για την ασφαλή κυκλοφορία των επιβατικών και εμπορικών συρμών. Οι προτάσεις αυτές, κατά την άποψή μας, πρέπει να ενταχθούν σε ένα σχέδιο ανασυγκρότησης του σιδηροδρόμου στην χώρα μας, μετά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών και την καταστροφή της σιδηροδρομικής υποδομής από τα έντονα καιρικά φαινόμενα που έπληξαν τις περιοχές της Καρδίτσας, των Τρικάλων, της Λάρισας και της Μαγνησίας. Τα θέματα που συζητήθηκαν ήταν τα παρακάτω:

Α. Ανάγκη για προσλήψεις εργαζομένων: Τα δύο τελευταία οργανογράμματα, που έχουν κατατεθεί στον ΟΣΕ, από το 2015, αναφέρουν 2090 οργανικές θέσεις εργασίας. Σήμερα, εργάζονται στον ΟΣΕ 645 εργαζόμενοι με μόνιμη σχέση και 315 συμβασιούχοι. Την χρονική στιγμή που έγινε το δυστύχημα των Τεμπών οι υπάλληλοι που υπηρετούσαν ήταν 755 μόνιμοι και 210 συμβασιούχοι. Ειδικότερα, τον Φεβρουάριο του 2023, στην Γ. Επιθεώρηση (από Δομοκό μέχρι Πλατύ) σε λειτουργία ήταν έξι σταθμοί. Οι μόνιμοι υπηρετούντες ήταν 11, οι συμβασιούχοι ήταν 13, ένας από κινητικότητα και ένας προϊστάμενος. Όταν λειτουργεί ο Σιδηρόδρομος επί 24 ώρες και 365 μέρες τον χρόνο, είναι κατανοητό ότι, την στιγμή του δυστυχήματος, οι υπηρετούντες υπάλληλοι εργάζονταν (και εργάζονται, ακόμα), σε έντονους ρυθμούς. Προκύπτει, λοιπόν, ως συμπέρασμα ότι, επείγεται άμεσα η διενέργεια προσλήψεων προσωπικού στο πλήθος εκείνο που θα καλύψει αριθμητικά το ψηφισμένο οργανόγραμμα του Οργανισμού.

Β. Ανάγκη για επικαιροποίηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης: Κρίνεται από τους εκπροσώπους των Εργαζομένων στον ΟΣΕ ότι είναι ανάγκη, η ειδικότητα του «Επισκέπτη», που ως καθήκον έχει μεταφερθεί στον πάροχο του σιδηροδρομικού έργου, να επιστρέψει στον ΟΣΕ. Ο «Επισκέπτης» είναι ο τελευταίος σε σειρά χρονικής αλληλουχίας τεχνικός υπάλληλος που επιθεωρεί τις επιβατικές και τις εμπορικές αμαξοστοιχίες, πριν ξεκινήσουν από τους αρχικούς σταθμούς για τα δρομολόγια τους. Ελέγχει το σύστημα πέδης, κύλισης, αιώρησης και φόρτωσης. Αυτόν τον έλεγχο δεν είναι θεμιτό να τον διενεργεί υπάλληλος από το προσωπικό του παρόχου, αφού, ο ελεγκτής δεν είναι θεμιτό να είναι και ελεγχόμενος, ταυτόχρονα.

Γ. Ανάγκη για επαναφορά σε ισχύ των μέχρι πρότινος εκτελούμενων καθηκόντων του Προϊστάμενου Αμαξοστοιχιών: Ο μέχρι πρότινος υπηρετών στην θέση Προϊστάμενου Αμαξοστοιχίας ήταν μία επιπλέον δικλείδα ασφαλείας, κατά την διάρκεια του δρομολογίου κάθε σιδηροδρομικής αμαξοστοιχίας. Σε συνεργασία με τον Μηχανοδηγό, οι ως άνω προϊστάμενοι παραλάμβαναν όλα τα έγγραφα από τον Σταθμάρχη για την ομαλή κίνηση συνολικά της Αμαξοστοιχίας μέχρι τον τελικό της προορισμό. Η συγκεκριμένη δραστηριότητα, ως καθήκον προς εκτέλεση, παρά την τεράστια σημασία της, καταργήθηκε στον Κανονισμό που εφαρμόστηκε το 2020.

Δ. Ανάγκη για επαναφορά του Συντονιστικού Κέντρου Ρύθμισης της Κυκλοφορίας στην πρότερη βάση του: Όταν η Hellenic Train μετακινήθηκε στα νέα της γραφεία, επί της οδού Πετμεζά, μετέφερε και το τμήμα της ρύθμισης της κυκλοφορίας που της αντιστοιχούσε. Με αυτή την απόφασή της, όμως, προκλήθηκε δυσλειτουργία, γιατί δεν υπάρχει ο ορθός, ενιαίος συντονισμός της συνολικής κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να επανέλθει το εν λόγω Συντονιστικό Κέντρο στην έδρα του ΟΣΕ και να έχουν την υψηλή επιστασία επί της ρύθμισης της κυκλοφορίας τα στελέχη του ΟΣΕ.

Ε. Ανάγκη για κατάρτιση των απαραίτητων διεταιρικών συμβάσεων μεταξύ Hellenic Train και ΟΣΕ: Το 2017, η εταιρεία εκμετάλλευσης ΤΡΑΙΝΟΣΕ πουλήθηκε από το ΤΑΙΠΕΔ στο Ιταλικό Δημόσιο. Μαζί με την πώληση, εκτιμούν οι εκπρόσωποι των εργαζομένων στον ΟΣΕ ότι, θα έπρεπε να υπάρξουν και διεταιρικές συμφωνίες, μεταξύ ΟΣΕ και της Hellenic Train, που ανέλαβε τα καθήκοντα της ΤΡΕΝΟΣΕ, γιατί υπάρχουν υπηρεσίες ή λειτουργίες οι οποίες, ενώ συνεχίζουν να παρέχονται από τον ΟΣΕ, δεν έχουν κοστολογηθεί και συνεχίζει να τις εφαρμόζει ο ΟΣΕ. Ως εκ τούτου, θα έπρεπε να υπάρχουν οι αναλογούσες χρεώσεις για την Hellenic Train. Είναι λοιπόν ζητούμενο το να καταρτιστούν, άμεσα και να εφαρμοστούν διεταιρικές συμβάσεις με τον πάροχο σιδηροδρομικής μεταφοράς που δραστηριοποιείται στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Σε συμπλήρωση όλων των παραπάνω, κρίνουμε ότι είναι ελλιπής η λειτουργία των δρομολογίων σιδηροδρόμου στην χώρα μας, καθώς, διαπιστώνουμε, επιπλέον των παραπάνω, πως απουσιάζουν δεσμεύσεις της Hellenic Train προς το Ελληνικό Δημόσιο, όσον αφορά στην τήρηση απαράβατων όρων και minimum προϋποθέσεων διεξαγωγής των δρομολογίων, με συνθήκες απόλυτης ασφάλειας και αξιοπρέπειας για τους επιβάτες και τα φορτία. Το συγκεκριμένο κενό, δεδομένης της έλλειψης σχετικής πρόβλεψης στην διαδικασία πώλησης της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, όφειλε να καλυφθεί, έστω εκ των υστέρων, με κατάλληλη νομοθετική πρωτοβουλία για τα παραπάνω αυτονόητα, αφού, είναι πρωτίστης ανάγκης η διαφύλαξη της ασφάλειας και της ποιοτικής μεταφοράς των επιβατών, που αποτελεί ύψιστο καθήκον της Πολιτείας. Ως εκ τούτου, όφειλε να υπάρχουν σε ισχύ σχετικές ρήτρες κυρώσεων για τους μη τηρούντες τις παραπάνω υποχρεώσεις παρόχους, οι οποίες θα έπρεπε να φτάνουν μέχρι την ακύρωση της σύμβασης παροχής σιδηροδρομικού έργου, σε περίπτωση τραγικών καταστάσεων σαν αυτές που βιώσαμε με το πρόσφατο σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη.

Σε περίπτωση, δε, κατάπτωσης του σιδηροδρομικού παρόχου λόγω των παραπάνω σοβαρών παραβάσεων στους όρους παροχής του σιδηροδρομικού έργου, που αφορούν στην ασφάλεια των επιβατών, κατεχόμενη, όφειλε, μέχρι αποκατάστασης των ατασθαλιών που οφείλονται σε υπαιτιότητα του παρόχου και ως εκ τούτου καθιστούν αναγκαία την ενδεχόμενη έκπτωσή του, να επιλαμβάνεται των δρομολογίων σιδηροδρόμων το ελληνικό Δημόσιο. Τουλάχιστον, έτσι πληροφορούμαστε ότι ισχύει στην Αγγλία, που ως πρακτική, εύλογα αποτελεί τη μοναδική έμπρακτη απόδειξη ενδιαφέροντος μιας εθνικής πολιτικής ηγεσίας για την ασφάλεια των πολιτών της που μεταφέρονται με τρένο. Κατόπιν των ανωτέρω, προκύπτουν εύλογα ερωτήματα για τις προθέσεις της κυβέρνησής σας να μεριμνήσει κατά τα προτεινόμενα ανωτέρω, έστω και εκ των υστέρων για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, προτάσσοντας το συμφέρον των πολιτών προ των όποιων διευκολύνσεων προς τους ιδιώτες παρόχους των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Με δεδομένα όλα τα παραπάνω,

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Προτίθεσθε να αναλάβετε άμεσα τις απαραίτητες νομοθετικές πρωτοβουλίες, προκειμένου για την πρόσληψη των απαραίτητων εξ' απόψεως αριθμού και ειδικοτήτων εργαζομένων στον ΟΣΕ, για την επικαιροποίηση του Γενικού Κανονισμού Κίνησης στα δρομολόγια του σιδηροδρόμου, για την επαναφορά σε ισχύ των πρότερων καθηκόντων του Προϊστάμενου Αμαξοστοιχιών στον ΟΣΕ, για την επαναφορά του Συντονιστικού Κέντρου Ρύθμισης της Κυκλοφορίας στην πρότερη βάση του εντός της έδρας του ΟΣΕ και για την κατάρτιση των απαραίτητων διαιτηρικών συμβάσεων μεταξύ Hellenic Train και ΟΣΕ, ώστε να αναβαθμιστούν οι συνθήκες ασφάλειας στην διεξαγωγή των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών στην χώρα μας;

2. Προτίθεσθε να αναλάβετε άμεσα τις απαραίτητες νομοθετικές πρωτοβουλίες, προκειμένου να επιλαμβάνεται των δρομολογίων των σιδηροδρόμων το ελληνικό Δημόσιο, μέχρι την αντικατάσταση του ιδιώτη παρόχου σιδηροδρομικών υπηρεσιών, όπου και όποτε έχουν προκύψει σοβαρές ατασθαλίες που οφείλονται σε υπαιτιότητα του τελευταίου και καθιστούν αναγκαία την έκπτωσή του από την εργολαβία της διεξαγωγής του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου, μέχρι την αντικατάστασή του από άλλον σχετικό πάροχο;

Ο ερωτών βουλευτής

Βιλιάρδος Βασίλειος