



Αθήνα, 21 Οκτωβρίου 2024

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Ερωτήματα για τον τρόπο που τοποθετούνται οι Σταθμάρχες στο σιδηρόδρομο»

Η ασφαλής σιδηροδρομική κυκλοφορία εξαρτάται από τα ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας αλλά και από το προσωπικό, το οποίο οφείλει να εκπληρώνει τα επιχειρησιακά του καθήκοντα κατά ασφαλή και αξιόπιστο τρόπο. Μηχανοδηγοί, σταθμάρχες και «κλειδούχοι» αποτελούν τους βασικούς επιχειρησιακούς παράγοντες για τη λειτουργία του σιδηροδρόμου και καθημερινά δίνουν τον καλύτερό τους εαυτό υπό αντίξοες συνθήκες. Το καθεστώς της κινητικότητας, δηλαδή των αποσπάσεων/μετατάξεων των εργαζομένων αυτών, βρέθηκε το τελευταίο διάστημα στο προσκήνιο μετά την τραγωδία των Τεμπών, καθώς πέρα από την διάλυση των συστημάτων ασφαλείας που προϋπήρχαν, υπήρξε μοιραίος ο ρόλος του σταθμάρχη, δεδομένου ότι προωθήθηκαν δύο αμαξοστοιχίες στην ίδια γραμμή, κινούμενες σε αντίθετη κατεύθυνση. Χωρίς αυτό να σημαίνει πως τα παραπάνω δεν σχετίζονται και με τον τεχνολογικό παράγοντα και τις εγκληματικές ελλείψεις, όπως τα πολυσυζητημένα συστήματα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης, καθώς και τα συστήματα ETCS (Σύστημα Αυτόματης Πέδησης) και GSM-R. Όπως όμως απέδειξε και η σχετική έρευνα, η ρουσφετολογική μετάταξη του μοιραίου σταθμάρχη υπήρξε προδήλως παράνομη, ενώ υπενθυμίζεται ότι ολοκληρώθηκε μετά την υπουργική απόφαση του πρώην Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κ. Κ. Καραμανλή και την έγκριση μετάταξης από το αρμόδιο τριμελές συμβούλιο και την αρμόδια επιτροπή, τη στιγμή που ο εν λόγω σταθμάρχης ξεπερνούσε κατά πολύ το ηλικιακό όριο των 48 ετών, όντας τότε 58 χρονών. Όλα αυτά δείχνουν πως είναι αναγκαία η λήψη σημαντικών πρωτοβουλιών που θα ρυθμίζουν με αποτελεσματικό τρόπο την εργασία της ειδικής αυτής κατηγορίας εργαζομένων στο σιδηρόδρομο.

Επιπλέον, για τους σταθμάρχες οι μόνιμοι υπηρετούντες υπολογίζονται περί τους 170 ωστόσο, από αυτούς, οι 66 είναι με δελτία παροχής υπηρεσιών ετήσιας ή εξαμήνιας διάρκειας. Παράλληλα, δεν έχει επιτευχθεί καμία πρόοδος στην πρόσληψη των 90 εργαζόμενων (σταθμάρχες και κλειδούχοι) που προβλέπονταν από την προκήρυξη του 2022, ενώ, σύμφωνα με πληροφορίες, ο ΟΣΕ προχώρησε σε 60 προσλήψεις νέων σταθμαρχών με δελτίο παροχής υπηρεσιών και κάτω από απόλυτα αδιαφανείς διαδικασίες (η προκήρυξη των θέσεων δεν δημοσιεύτηκε πουθενά), γεγονός που δημιουργεί σοβαρό προβληματισμό. Το πρόβλημα επιπλέον εντείνεται από το γεγονός ότι τα έμπειρα στελέχη του ΟΣΕ έχουν φύγει λόγω συνταξιοδότησης και τα κενά που έχουν δημιουργηθεί είναι αδύνατο και άκρως επικίνδυνο να καλυφθούν με προσωπικό ολιγόμηνης εκπαίδευσης, 6 έως 8 μηνών και τα οποία εργάζονται με επισφαλείς συνθήκες εργασίας (μπλοκάκι).

Επειδή κατά κοινή ομολογία και διαπίστωση των αρμοδίων, η αίτηση του μοιραίου Σταθμάρχη στο δυστύχημα των Τεμπών έπρεπε να απορριφθεί αυτομάτως δεδομένου ότι πολύ συχνά παρατηρείται η κινητικότητα στο δημόσιο να μην καλύπτει τις ανάγκες της υπηρεσίας, αλλά αντίθετα τις προσωπικές και οικογενειακές ανάγκες,

Επειδή στο συμβάν της κίνησης τρένου σε γραμμή του Μετρό που σημειώθηκε στις 09.10.2024 πάλι αποδόθηκε, και μάλιστα από τα χείλη της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ευθύνη σε Σταθμάρχη,

Επειδή η κρισιμότητα και η συχνότητα των λαθών αποδεικνύει ότι ο τρόπος και η μεθοδολογία στελέχωσης των κρίσιμων θέσεων είναι προβληματική, καθώς η κυβέρνησή έχει μετατρέψει σε ρουσφέτι ακόμα και τις τοποθετήσεις σε κρίσιμες θέσεις.

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός

- 1. Έχει διερευνήσει τα κενά και τις ελλείψεις που εντοπίζονται γύρω από τη λειτουργία και την εκπαίδευση των εργαζόμενων σταθμαρχών στον ελληνικό σιδηρόδρομο και πως σκοπεύει να ενισχύσει το πλαίσιο εργασίας αυτών, δεδομένου του κρίσιμου ρόλου που διαδραματίζουν στην ασφαλή εκτέλεση του μεταφορικού έργου;**
- 2. Γιατί αντί να προχωρήσει ο διαγωνισμός του 2022 μέσω ΑΣΕΠ συνεχίζεται η ρουσφετολογική πολιτική πρόσληψης εκτός ΑΣΕΠ και με αδιαφανείς διαδικασίες; Πως σκοπεύει να αντιμετωπίσει τις αδυναμίες που προκύπτουν στην υλοποίηση του έργου τους, εξαιτίας της μη ολοκλήρωσης της διαδικασίας πρόσληψης του 2022 σε σταθμάρχες και «κλειδούχους» και της επιπλέον αντικειμενικής έλλειψης τουλάχιστον 90 εργαζόμενων της ειδικότητάς τους;**
- 3. Υπάρχει ανάγκη αναμόρφωσης του πλαισίου μετακίνησης και κινητικότητας με αυστηροποίηση του πλαισίου όσον αφορά στην τήρηση των προϋποθέσεων για νευραλγικές θέσεις, όπως σταθμάρχες και μηχανοδηγοί του μεταφορικού έργου και τι σκοπεύει να πράξει για το σκοπό αυτό;**

Ο Ερωτών Βουλευτής

Καραμέρος Γεώργιος