

Προπηλακίστηκε μηχανοδηγός του Προαστιακού από επιβάτη, καταδικάζει η ΠΕΠΕ

2023/05/02 11:22 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Τον προπηλακισμό μηχανοδηγό του Προαστιακού από επιβάτη καταδικάζει η ΠΕΠΕ, υποστηρίζοντας ότι «την ώρα που η συζήτηση για την επαναλειτουργία του μέσου είναι καθημερινή, οι σιδηροδρομικοί αντιμετωπίζουμε καθημερινά την διάλυση σε όλα τα επίπεδα».

Η ανακοίνωση της ΠΕΠΕ

Δυο μήνες μετά το έγκλημα των Τεμπών, που στοίχισε την ζωή σε 57 ανθρώπους, οι εργαζόμενοι στον σιδηρόδρομο συνεχίζουμε να βιώνουμε τα αποτελέσματα της πολιτικής απαξίωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς την Παρασκευή 28 Απριλίου μηχανοδηγός προπηλακίστηκε από επιβάτη στον Προαστιακό Αθήνας.

Την ώρα που η συζήτηση για την επαναλειτουργία του μέσου είναι καθημερινή, οι σιδηροδρομικοί αντιμετωπίζουμε καθημερινά την διάλυση σε όλα τα επίπεδα. Μια φωτιά στην περιοχή των Αγίων Θεοδώρων και σε συνδυασμό με βλάβη σε συρμό diesel στον Προαστιακό Αθήνας (Νερατζιώτισσα), προκάλεσε την περασμένη Παρασκευή σωρεία καθυστερήσεων, χωρίς να υπάρχει καμία ενημέρωση στο επιβατικό κοινό, αφού η τηλεματική είναι εκτός λειτουργίας χρόνια τώρα, ενώ δεν υπάρχει προσωπικό στους σταθμούς για να ενημερώνει τους επιβάτες αφού από το 2011 και στα πλαίσια της πολιτικής της «δήθεν εξυγίανσης» που μοναδικό - ουσιαστικό στόχο είχε την ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ (με τις χιλιάδες μετατάξεις σιδηροδρομικών που είχαν εκπαιδευτεί στον τομέα διαχείρισης πλήθους), η διαχείριση των σταθμών έχει εκχωρηθεί σε ιδιώτες, που περιορίζονται αποκλειστικά στην έκδοση εισιτηρίων!

Φυσικά για τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής, δεν θα απαντήσουν ποτέ οι πραγματικά υπεύθυνοι (Διοικούντες την ΤΡΑΙΝΟΣΕ την περίοδο 2010-2011) που όμως επανεμφανίστηκαν ως ... λαλίστατοι (και με πολλές ανακρίβειες και ψεύδη στις δημόσιες παρεμβάσεις τους) για τα αίτια του εγκλήματος των Τεμπών.

Σε όλα αυτά, έρχονται να προστεθούν και τα προβλήματα στο τροχαίο υλικό, αφού καμία νέα επένδυση δεν έχει γίνει τα τελευταία χρόνια, ενώ στην πρόσφατα ψηφισμένη σύμβαση μεταξύ Hellenic Train - Ελληνικού Δημοσίου, το ύψος των

επενδύσεων από-μειώθηκε σε μεγάλο βαθμό ενώ προβλέφθηκε η αγορά τρένων... υδρογόνου (από την ΓΑΙΑ ΟΣΕ και όχι από τους παρόχους) για το... έτος 2027.

Οι εγκαταστάσεις συντήρησης παραμένουν στην ίδια -κακή- κατάσταση εδώ και 5 χρόνια, απουσία επενδύσεων, δυσκολεύοντας το έργο των συναδέλφων στην τεχνική βάση.

Είναι χαρακτηριστικό, ότι μόλις 15 (και αν) ηλεκτροκίνητοι συρμοί Desiro υπάρχουν διαθέσιμοι για να καλύψουν τις ανάγκες του Προαστιακού Αθήνας αλλά και Θεσσαλονίκης (!!!), παράλληλα με την καθημερινή ή μακροχρόνια συντήρηση που απαιτεί η συνεχής -καθημερινή - λειτουργία τους.

Έτσι στον Προαστιακό Θεσσαλονίκης- Λάρισας (που παραμένει μέχρι σήμερα ανεξήγητα κλειστός) είδαμε την τελευταία περίοδο να κυκλοφορούν -με σημαντικά προβλήματα- συρμοί diesel ηλικίας 32-35 ετών, ενώ στην Αθήνα επανήλθε εδώ και 2 χρόνια η αξιοποίηση συρμών diesel (Rail bus) στα δρομολόγια του Προαστιακού στην γραμμή του αεροδρόμιου και αυτό παράλληλα με την θέσπιση -από το 2021 -της απαράδεκτης μετεπιβίβασης στον σταθμό του Ρέντη (και σε συρμούς diesel) προκειμένου να φτάσει κάποιος στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας, τον Πειραιά!

Για την αναγκαιότητα της μετεπιβίβασης αυτής, που ταλαιπωρεί 2 χρόνια τώρα μηχανοδηγούς και επιβάτες, κανείς υπεύθυνος δεν έχει απαντήσει ποτέ, εν απουσία πρωτοβουλιών και από την πολιτική ηγεσία, καθώς ο ΟΣΕ «δείχνει» την Hellenic Train και το αντίστροφο.

Την ώρα δηλαδή που η επιβατική κίνηση παρουσίαζε σημαντική αύξηση στον Προαστιακό Αθήνας και Θεσσαλονίκης λόγω του αυξημένου κόστους ενέργειας (η Ελλάδα έχει τις ακριβότερες τιμές βενζίνης στην Ευρώπη αλλά και τους χαμηλότερους μισθούς) όχι μόνο ο σιδηρόδρομος δεν μπορούσε να ανταποκριθεί σε αυτή, αλλά περιορίστηκαν τόσο οι υποχρεώσεις των εταιρειών σε επενδύσεις όσο και εγκαταλείφθηκε η συντήρηση της υποδομής (προκειμένου να δοθεί μέσω ΣΔΙΤ σε ιδιώτες) . Αρκεί μια βόλτα στους σταθμούς (ακόμα και στον Κεντρικό σταθμό Αθήνας που εγκαινιάστηκε πριν 7 χρόνια) για να διαπιστώσει κάποιος την εγκατάλειψη.

Λύσεις για την αντιστροφή της κατάστασης υπάρχουν

Αυτές αφορούν την άμεση ενίσχυση του ΟΣΕ με προσωπικό για την συντήρηση της υποδομής, την επαναφορά της λειτουργίας των σταθμών σε μόνιμο -εκπαιδευμένο προσωπικό και τις ουσιαστικές επενδύσεις σε τροχαίο υλικό- εγκαταστάσεις συντήρησης του.

Η ετήσια Κρατική επιχορήγηση για την εκτέλεση των άγονων γραμμών, δεν μπορεί να χρησιμοποιείται ως ρουσφετολογικό εργαλείο -μέσο πίεσης, προκειμένου να τοποθετούνται άπειρα στελέχη σε κρίσιμες θέσεις σε όλες τις εταιρείες ή για να

δρομολογούνται τρένα σε περιοχές όπου εκλέγονται βουλευτές που έχουν την πολιτική ευθύνη για την εποπτεία του Υπουργείου Μεταφορών - Υποδομών και Οικονομίας.

Πρέπει να συνοδεύεται από συγκεκριμένο πρόγραμμα επενδύσεων που στο επίκεντρο του θα έχει την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και της Ελληνικής Οικονομίας.

Η υποβάθμιση του σιδηρόδρομου, του φιλικότερου μέσου μεταφοράς δεν μπορεί να συνεχιστεί. Οι υπεύθυνοι αντί για Κροκοδείλια δάκρυα και επικοινωνιακές φιέστες, ας εργαστούν επιτέλους για την ανάπτυξη του μέσου.