

Το εξώδικο της ΠΕΠΕ προς τον προϊστάμενο της Εισαγγελίας Αθηνών

2023/05/11 16:34 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Στην αποστολή εξώδικης δήλωσης - πρόσκλησης προς τις Hellenic Train, ΟΣΕ, Rail Cargo Logistics-Goldair, ΡΑΣ και τα υπουργεία Υποδομών & Μεταφορών και Εργασίας & Κοινωνικών Υποθέσεων και τον προϊστάμενο της Εισαγγελίας Αθηνών προχώρησε η ΠΕΠΕ, η οποία προχώρησε στη δημοσιοποίηση του εξωδίκου στο πλαίσιο σημερινής συνέντευξης Τύπου.

Το περιεχόμενο

Δεν έχουν περάσει ούτε δύομιση μήνες από την απώλεια των 5 συναδέλφων μας μηχανοδηγών και ακόμα 52 συνανθρώπων μας στο τραγικό και εγκληματικό -όμως προδιαγεγραμμένο- σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη, και οι εργαζόμενοι στον σιδηρόδρομο συνεχίζουμε να βιώνουμε τα αποτελέσματα της πολιτικής απαξίωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Την ώρα που η συζήτηση για την ασφαλή επαναλειτουργία του μέσου είναι καθημερινή, οι σιδηροδρομικοί αντιμετωπίζουμε καθημερινά την διάλυση σε όλα τα επίπεδα.

Οι εγκληματικές ελλείψεις και η αδιαφορία των αρμοδίων για τις προδιαγραφές ασφαλείας **εγκυμονούν κινδύνους για νέο δυστύχημα.**

Τα Αυτόματα Συστήματα Ισοπέδων Διαβάσεων (ΑΣΙΔ) είναι σε μεγάλο βαθμό αδρανοποιημένα, με αποτέλεσμα **οι διαβάσεις να μένουν αφύλαχτες** γεγονός που καθιστά τη διέλευση των ΙΧ άκρως επικίνδυνη. Παρόλο που τα προβλήματα αυτά είναι γνωστά, η παντελής αδιαφορία των υπευθύνων για την επίλυσή τους είναι το λιγότερο εξοργιστική.

Είναι αδιανόητο να ενημερώνεται **ο μηχανοδηγός κατά την εκκίνηση του δρομολογίου του ότι δέκα (10) διαβάσεις είναι εκτός λειτουργίας σε μήκος διαδρομής 95 χλμ. (Διαδρομή Θεσσαλονίκη - Στρυμόνας).**

ΠΕΠΕ: Όχι στη στοχοποίηση των μηχανοδηγών για τα Τέμπη

pic.twitter.com/epQFH0uIVE

— metaforespress (@metaforespress) [May 11, 2023](#)

Παρά τις συνεχείς εκκλήσεις μας προς αποκατάσταση των εντεινόμενων προβλημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου, το μόνο που διαπιστώνουμε είναι η δημιουργία ενός καθεστώτος εκβιασμού με το οποίο έρχονται αντιμέτωποι συνάδελφοι μηχανοδηγοί.

Συγκεκριμένα, μηχανοδηγοί-μέλη μας κλήθηκαν να παραλάβουν υποδείγματα 1036α όπου τους δινόταν εντολή **να ακολουθήσουν πορεία εν όψει, εξαιτίας προβλημάτων στις επικοινωνίες, διαδικασία που δεν προβλέπεται πουθενά κανονιστικά.**

Μάλιστα, αφότου αρνήθηκαν οι μηχανοδηγοί να τα παραλάβουν, κατόπιν πίεσης που τους ασκήθηκε, εξαναγκάστηκαν να υπογράψουν με “την επιφύλαξη” κάθε νομίμου δικαιώματος, ενδεικτικό του κλίματος εκβιασμού.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα η περιοχή της **Ειδομένης, όπου δεν υπάρχει ραδιοκάλυψη VHF λόγω τεχνικών βλαβών από το χιλιομετρικό σημείο 62+00 έως το σημείο 69+00, πρόβλημα για το οποίο ο ΟΣΕ έχει δεσμευτεί ότι θα επιλυθεί έως τις 14 Μαΐου.**

Ενδεικτικά αναφέρουμε χτες Τρίτη 9 Μαΐου, η εμπορική αμαξοστοιχία με αρ. 41701 ακινητοποιήθηκε λόγω προβλήματος στην επίμαχη περιοχή στην γραμμή της Ειδομένης (χλμ. σημείο 67+00) και η επικοινωνία με τους ενδιάμεσους σταθμούς αλλά και την μηχανή που έσπευσε να την αποσύρει ήταν δυσχερής, αν όχι ανύπαρκτη.

Επιπρόσθετα οι εργαζόμενοι μηχανοδηγοί, δεχόμεθα την όλο και εντεινόμενη οργή του επιβατικού κοινού, χωρίς όμως να έχουμε την οιαδήποτε ευθύνη για τις ως άνω εγκληματικές παραλείψεις στον σιδηρόδρομο. Ακόμα ένα περιστατικό εκδήλωσης οργής και αγανάκτησης συνέβητην Παρασκευή 28 Απριλίου όπου συνάδελφος μας μηχανοδηγός, προηλακίστηκε από επιβάτη στον Προαστιακό Αθήνας.

Σε όλα αυτά, έρχονται να προστεθούν και τα προβλήματα στο τροχαίο υλικό, αφού καμία νέα επένδυση δεν έχει γίνει τα τελευταία χρόνια για νέα τρένα στον Προαστιακό Αθήνας και Θεσσαλονίκης, ενώ στην πρόσφατα ψηφισμένη σύμβαση μεταξύ Hellenic Train - Ελληνικού Δημοσίου 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, με αποτέλεσμα να δυσκολεύεται το έργο των συναδέλφων στην τεχνική βάση.

Επιπλέον, κανείς δεν μας έχει εξηγήσει τους λόγους για τους οποίους εδώ και 2 χρόνια υπάρχει μετεπιβίβαση στον Προαστιακό Αθήνας και στον σταθμό του Ρέντη (από συρμούς Desiro σε συρμούς diesel) και ενώ το δίκτυο ηλεκτροκίνησης λειτουργεί κανονικά, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις στα δρομολόγια και την καθημερινή ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού.

Πέραν όλων των άλλων, οι συνάδελφοι μηχανοδηγοί **τελούν και χρέη «καθαρισμού» της σιδηροδρομικής γραμμής από δέντρα και κορμούς**, για τα οποία η Διοίκηση του ΟΣΕ κωφεύει με αποτέλεσμα να τίθεται **σε κίνδυνο η σωματική ακεραιότητα ακόμη και η ζωή των συναδέλφων αλλά και των επιβατών των συρμών**. Καθημερινά ερχόμαστε αντιμέτωποι με κλαδιά και κορμούς δέντρων που εμποδίζουν την ασφαλή μηχανόδηγηση και ανά πάσα στιγμή μπορούν να προκαλέσουν θανατηφόρο δυστύχημα εκ νέου!

Ενδεικτικά αναφέρουμε το περιστατικό που σημειώθηκε στις 05.02.2023, λίγες εβδομάδες πριν από το εγκληματικό δυστύχημα στα Τέμπη, στην αμαξοστοιχία 51 μεταξύ Αγίου Στεφάνου και της Δεκελείας, όπως δημοσιεύτηκε και στο άρθρο της εφημερίδας «ΕΘΝΟΣ» με τίτλο «Καμμένος κορμός μπήκε σε εν κινήσει Λευκό Βέλος – Από θαύμα γλύτωσε ο μηχανοδηγός».

Λύσεις για την αντιστροφή της κατάστασης υπάρχουν, έχουν επισημανθεί επανειλημμένως και τις επισημαίνουμε εκ νέου. 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 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 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 του μέσου.