

Π. Πέρκα: Συστήματα ασφαλείας που δεν λειτουργούν, υποστελέχωση, έλλειψη τροχαίου υλικού και έργα που καθυστερούν

2024/09/26 10:02 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Για ζητήματα που άπτονται του ελληνικού σιδηροδρόμου τοποθετήθηκε στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής & Εμπορίου της Βουλής, κατά την ενημέρωση από τον υπουργό Υποδομών & Μεταφορών, η βουλευτής Φλώρινας και γραμματέας της ΚΟ της Νέας Αριστεράς, Πέτη Πέρκα.

Η ανακοίνωση της Πέτης Πέρκα

Η βουλευτής ξεκίνησε την τοποθέτησή της με αναφορά στα τελευταία δύο περιστατικά στο σιδηρόδρομο, το πρώτο, με δύο συρμούς που κινούνταν αντίθετα στην ίδια γραμμή στον αστικό ιστό και το δεύτερο, με την αμαξοστοιχία στο τμήμα Χαλκίδα - Αθήνα που προσέκρουσε σε πεσμένα δέντρα.

Επανέλαβε το αίτημα της Νέας Αριστεράς να συγκληθεί άμεσα η αρμόδια Επιτροπή, με την παρουσία των σιδηροδρομικών εταιριών και της πολιτικής ηγεσίας του υπουργείου, ώστε να δοθούν οι απαραίτητες εξηγήσεις.

Σχετικά με το πρώτο περιστατικό, υπενθύμισε ότι στο τμήμα αυτό της γραμμής συνεχίζουν να μην λειτουργούν τα ηλεκτρονικά συστήματα ασφαλείας (τηλεδιοίκηση, σηματοδότηση, ETCS). «Πρόκειται και πάλι για 'ανθρώπινο λάθος'. Να πω όμως ότι σε συνάντηση που είχαμε με τα Σωματεία των εργαζομένων, μας περιέγραψαν μια κατάσταση υπερεργασίας του προσωπικού, χωρίς ξεκούραση, με χρωστούμενες μέρες αναπαύσεων κ.λπ. Με μια τέτοια κατάσταση και σε μια τόσο υπεύθυνη θέση, είναι πολύ πιθανό να γίνει λάθος».

Για τον ασύρματο VHF, μέσω του οποίου επικοινωνήσε ο μηχανοδηγός με το σταθμάρχη, οπότε αποφεύχθηκαν τα χειρότερα, σημείωσε ότι δεν δίνει προτεραιότητα στις επικοινωνίες για την ασφάλεια έναντι άλλων επικοινωνιών, με σημαντικά μηνύματα να διακόπτονται ή να έχουν παρεμβολές, παράσιτα κτλ. Κάτι που επισημαίνει και ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Σιδηροδρομικών και Αεροπορικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ), ο οποίος αναφέρεται στην ανάγκη ενός πιο αξιόπιστου μέσου επικοινωνίας. «Όπως είναι το

GSM-R», δήλωσε η Π. Πέρκα. «Που έχουμε πει επανειλημμένα ότι ήδη από το 2018, ο ΟΣΕ καλούσε τη Hellenic Train να το χρησιμοποιήσει, κάτι που δεν έγινε ποτέ».

«Σε κάθε περίπτωση, ποιο είναι κύριε Υπουργέ το χρονοδιάγραμμα για να ολοκληρωθούν τα συστήματα ασφαλείας; Και θα ήθελα απάντηση και σε μια ειλικρινή απορία που έχω. Μετά τα Τέμπη, καταφέρατε και ολοκληρώσατε συστήματα που δεν είχαν ολοκληρωθεί εδώ και χρόνια, σε 6 μήνες. Γιατί μετά το Daniel, ενώ η ζημιά είναι μικρότερη, τα έργα δεν έχουν τελειώσει εδώ και ένα χρόνο; Φυσικά, εδώ τίθεται και το άλλο ερώτημα: Ακόμα κι αν ήταν έτοιμη η γραμμή, θα μπορούσαν να λειτουργήσουν τα τρένα; Υπάρχει τροχαίο υλικό; Υπάρχουν εργαζόμενοι στη γραμμή; Υπάρχουν σταθμάρχες;».

Για το δεύτερο περιστατικό, αφού σχολίασε τη «λύση» της Σιδηροδρομικής Αστυνομίας που πρότεινε ο ΟΣΕ – αστυνομία δια πάσα νόσο, άρα και στο σιδηρόδρομο – ρώτησε τον υπουργό ποιο είναι το ποσό που έχει δώσει τα τελευταία χρόνια ο ΟΣΕ για καθαρισμό δέντρων. «Μας είπατε ότι θα υπογραφούν άμεσα συμβάσεις 5.8 εκατ. ευρώ για δύο χρόνια, άρα το έργο θα υλοποιηθεί από εργολάβους. Φυσικά, αφού, όπως μας πληροφόρησαν τα Σωματεία, μέσα σε 10 χρόνια, από τα 65 άτομα που εργάζονταν στη γραμμή για καθαρισμό δέντρων, σήμερα δεν υπάρχει ούτε ένα! Να πω επίσης ότι είμαι σε θέση να γνωρίζω πως αυτή τη στιγμή υπάρχει εργολαβία του ΟΣΕ για καθαρισμό δέντρων στην Πάτρα, σε γραμμή που δεν κινείται τρένο!».

Μένοντας στο θέμα του προσωπικού και σε σχέση με τις ανακοινώσεις του υπουργού για χρηματοδότηση 25 εκατ. ευρώ για αντικατάσταση ισόπεδων διαβάσεων, η Γραμματέας της Νέας Αριστεράς έκανε ξεχωριστή αναφορά στους εργαζομένους του ΟΣΕ, οι οποίοι έχουν εξειδικευτεί στον τομέα, αλλά ζουν μια εργασιακή ανασφάλεια, με συμβάσεις ορισμένου χρόνου.

Ενώ επανήλθε στο περιστατικό με το δέντρο, σημειώνοντας την ακύρωση της σύστασης του ΕΟΔΑΣΑΑΜ προς τον ΟΣΕ, για άμεσο καθαρισμό της γραμμής, αφού ο Οργανισμός θεώρησε τελικά ότι ήταν «αυστηρή» και «σύντομη». «Ο ελεγκτής κάνει 'δήλωση μετάνοιας' στον ελεγχόμενο!», είπε δηκτικά. «Και από αυτόν τον Οργανισμό περιμένουμε αντικειμενικό Πόρισμα για τα Τέμπη. Που φυσικά αγνοείται, 18 μήνες μετά το τραγικό δυστύχημα, κάτι που σάς επισημάναμε με σχετική ερώτηση κοινοβουλευτικού ελέγχου, το επεσήμανε όμως και η ΕΕ, τονίζοντας ότι θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί το αργότερο 12 μήνες μετά το δυστύχημα».

Συνεχίζοντας, έκανε εκτενή αναφορά στα σιδηροδρομικά έργα που είναι σε εξέλιξη ή προγραμματίζονται από την κυβέρνηση της ΝΔ, αρχικά για την υπογειοποίηση των Σεπολίων. Ρώτησε τον Υπουργό αν θα τηρηθεί η νέα προθεσμία παράδοσης του έργου, το 2026, αφού η αρχική, το 2023, παρήλθε άπρακτη. «Αν δεν είχατε 'τινάξει στον αέρα' το χρονοδιάγραμμα, οι δύο αμαξοστοιχίες της 13^{ης} Σεπτεμβρίου δεν θα κινούνταν αντίθετα σε μονή γραμμή», τόνισε.

Ζήτησε επίσης μια δεσμευτική προθεσμία ολοκλήρωσης για το έργο της σύνδεσης του Ισθμού με το Λουτράκι, που καρκίνοβατεί – επρόκειτο να ολοκληρωθεί το 2020, τώρα πήγε αρχές 2025, αλλά με το 40.7% της κύριας σύμβασης, προοιωνίζεται μεγάλη καθυστέρηση.

«Από το 2019 παρακολουθούμε βαρύγδουπες δηλώσεις για 'καταιγισμό' νέων έργων πολλών δισεκατομμυρίων. Κάθε φορά εξαγγέλλονται λίγο – πολύ τα ίδια έργα, τα οποία είχαν δρομολογηθεί την περίοδο 2015 – 2019. Έργα που ήταν σε τελική φάση δημοπράτησης από τον Ιούνιο 2019, συμπεριλήφθηκαν στο πρόγραμμα των 100 ημερών – το θυμάται άραγε κανείς; – και τελικά καθυστερούν υπερβολικά ή αναπρογραμματίστηκαν.

Τα πρώτα δύο χρόνια διακυβέρνησης της ΝΔ δεν ανατέθηκε κανένα έργο κατόπιν διαγωνισμού – εξαίρεση η κατασκευή μιας σιδηροδρομικής στάσης, με προϋπολογισμό περίπου 800 χιλιάδες ευρώ! Οι απορροφήσεις σε σχέση με την περίοδο 2015-2019 είναι ενδεικτικές: σχεδόν 1 δισ. ευρώ για 4.5 χρόνια, σε σύγκριση με 45 εκ. για το 2020, η χαμηλότερη από τη σύσταση της ΕΡΓΟΣΕ, 49 εκατ. για το 2021 και 87 εκατ. για το 2022.

Αυτό που έγινε όλο το προηγούμενο διάστημα είναι απελπιστικές καθυστερήσεις στα συγχρηματοδοτούμενα έργα, ακύρωση χωρίς καμία εξήγηση σε διαγωνισμούς που έτρεχαν κανονικά (πχ ηλεκτροκίνηση Κιάτο – Ροδοδάφνη και Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα,) και φυσικά απευθείας αναθέσεις έργων πολλών εκατομμυρίων ως συμπληρωματικές συμβάσεις – προς μεγάλη χαρά των εργολάβων και φυσικά από εθνικούς και όχι ευρωπαϊκούς πόρους. Επίσης, μια κλίμακα πιο κάτω, κανονικό 'πάρτυ' με αναθέσεις πολλών χιλιάδων ευρώ σε συμβούλους. Ποιος αλήθεια θα εξηγήσει τα ανεξήγητα, για τους συμβούλους Project Management σε μια εταιρία project management, όπως είναι η ΕΡΓΟΣΕ; Και φυσικά, το 'πάρτυ' συνεχίζεται με απίθανες ιδέες, όπως να σπαταλήσει ο ΟΣΕ εκατομμύρια για μελέτες ήδη μελετημένων έργων, που δε θα ολοκληρωθούν πριν το 2050, ενώ ταυτόχρονα, δεν χρηματοδοτούνται τεχνικές μελέτες που είναι αναγκαίες σήμερα, όπως οι μελέτες για τη σιδηροδρομική σύνδεση Φλώρινα –Πόγραδετς.

Ειδικά για τα έργα προϋπολογισμού 1 δισ. ευρώ στη Βόρεια Ελλάδα που ανακοινώθηκαν από τον Υπουργό, επανέλαβε την εύλογη απορία της για το λόγο που

η κυβέρνηση επιμένει στον ανταγωνιστικό διάλογο, μια χρονοβόρα και ιδιάζουσα διαδικασία, που εφαρμόζεται κυρίως σε συμβάσεις ΣΔΙΤ και σε περιπτώσεις τεχνικής πολυπλοκότητας, περιθωρίων εναλλακτικών λύσεων κ.λπ. Ενώ τόνισε ότι δεν υπάρχει προηγούμενη εμπειρία αποτελεσματικής εφαρμογής της μεθόδου, αναφέροντας το παράδειγμα της Ζεύξης Περάματος – Σαλαμίνας.

Το πρώτο έργο, η νέα σύνδεση Καρβάλη – Τοξότες, ενώ είχε ξεκινήσει να υλοποιείται με ανταγωνιστικό διάλογο, πλέον προχώρησε με ανοιχτή διαδικασία διαγωνισμού, αφού όμως χάθηκε πολύτιμος χρόνος. Το δεύτερο, η αναβάθμιση της γραμμής Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο, συνεχίζεται με ανταγωνιστικό διάλογο. Αυτό όμως δεν είναι το σημαντικότερό του πρόβλημα, αλλά το ότι δεν έχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Όσο για το τρίτο έργο, ο Προαστιακός σιδηρόδρομος Δυτικής Θεσσαλονίκης και η σύνδεσή του με το λιμάνι, ο ανταγωνιστικός διάλογος ολοκληρώνεται σε λίγες μέρες, χωρίς να καταλαβαίνουμε τι μελετάται σε ένα έργο που έχει αρκετές δεσμεύσεις, πχ την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή.

«Για να μην επεκταθώ στο στρατόπεδο Γκόνου, που ο κ. Μητσοτάκης από το βήμα της ΔΕΘ το 2019 ανακοίνωσε ότι, αντί για διαμετακομιστικό κέντρο, όπως προβλεπόταν, θα γίνει ελεύθερη ζώνη επιχειρηματικότητας! Πέρασαν άπρακτα 5 χρόνια, για να επιστρέψετε τελικά στον αρχικό σχεδιασμό».

«Ενώ δεν έχουμε καμία πληροφόρηση για το διαγωνισμό της συντήρησης του δικτύου, για τον οποίο κάποια στιγμή είχαμε ακούσει – από τα ποσά που αναφέρατε σήμερα κ. υπουργέ φαίνεται ότι γίνεται μόνο “πυροσβεστική” συντήρηση. Όσο για το πολυδιαφημισμένο έργο του μετασχηματισμού του σιδηροδρομικού τομέα της χώρας, υποτίθεται ότι η Επιτροπή που είχε συσταθεί, θα είχε ολοκληρώσει τις εργασίες της την άνοιξη του 2021. Ακόμα όμως το συζητάμε».

Στη δευτερολογία της, η βουλευτής, με αφορμή την αναφορά του υπουργού στη σημασία των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, στάθηκε στο έργο Θεσσαλονίκη – Φλώρινα – Κρυσταλλοπηγή – Πόγραδες, το οποίο η κυβέρνηση έχει ‘παγώσει’. Είπε χαρακτηριστικά: «Εδώ και πέντε χρόνια είναι “παρκαρισμένες” 845 χιλιάδες ευρώ για μελέτες. Και αντί η κυβέρνηση να προχωρήσει ένα έργο που εντάσσεται στον ευρωπαϊκό σχεδιασμό, ως τμήμα του κεντρικού δικτύου των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2030, εξετάζει άλλες λύσεις, που αποτελούν τμήμα του εκτεταμένου δικτύου, με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2050 και με ελάχιστες πιθανότητες χρηματοδότησης. Περιμένω μια απάντηση γι’ αυτό που συμβαίνει».