

Ερώτηση της Νέας Αριστεράς για το κλείσιμο 34 εκδοτηρίων σιδηροδρομικών σταθμών

2025/02/07 12:33 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Το ερώτημα εάν το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στηρίζει την απόφαση της Hellenic Train να κλείσει 34 εκδοτήρια σταθμών στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας θέτουν στον αρμόδιο υπουργό με Ερώτησή τους 5 βουλευτές της Νέας Αριστεράς.

Το περιεχόμενο της Ερώτησης

Καθημερινά είναι τα παράπονα και οι διαμαρτυρίες του επιβατικού κοινού για τις υπηρεσίες που προσφέρει η Hellenic Train, η ιταλική εταιρεία που κατέχει το μονοπώλιο των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας. Καθυστερήσεις, ακόμα και ακυρώσεις δρομολογίων, λεωφορεία αντί συρμών σε πολλά τμήματα του δικτύου, και βλάβες του τροχαίου υλικού -μέρους του οποίου δεν ικανοποιεί τα ευρωπαϊκά πρότυπα- συνθέτουν την εικόνα αποσύνθεσης της εταιρίας, μετατρέποντας σε 'περιπέτεια' τη χρήση του σιδηροδρόμου.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα η γραμμή Θεσσαλονίκη - Φλώρινα, όπου εδώ και 4 και πλέον χρόνια, οι συρμοί φτάνουν μέχρι την Έδεσσα, όπου η 'ταξιδιωτική εμπειρία' των επιβατών συνεχίζεται με λεωφορεία. Ενώ και το ωράριο των δρομολογίων δεν εξυπηρετεί σε καμιά περίπτωση τις ανάγκες των κατοίκων για την καθημερινή τους μετακίνηση προς την εργασία τους, το Πανεπιστήμιο κ.λπ., αλλά ούτε και αυθημερόν προς τη Θεσσαλονίκη, αφού ουσιαστικά τους υποχρεώνει να διανυκτερεύσουν εκεί. Για να μην επεκταθούμε στις καθημερινές καθυστερήσεις, όπου οι επιβάτες είναι αναγκασμένοι να περιμένουν συχνά για ώρες και στο κρύο, χωρίς την παραμικρή συνδρομή από τους υπεύθυνους της σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Για όλα τα προβλήματα η Hellenic Train δείχνει πάντα 'με το δάχτυλο' τον ΟΣΕ, δηλαδή το κράτος, για τις ελλείψεις της υποδομής που δήθεν φταίνε για τα λιγοστά της δρομολόγια και τις καθυστερήσεις. Φυσικά, η στάση της αυτή εκπορεύεται από την ίδια την κυβέρνηση και το υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, οι οποίοι εδώ 5,5 χρόνια παρέχουν 'ασυλία' στη σιδηροδρομική επιχείρηση.

Αναφέρεται ενδεικτικά η απάντηση του πρώην υπουργού Κ. Καραμανλή σε προηγούμενη ερώτηση κοινοβουλευτικού ελέγχου που αφορούσε το καθημερινό

φαινόμενο των καθυστερήσεων, όπου 'έδειξε' τον ΟΣΕ ως υπεύθυνο, παίρνοντας ξεκάθαρα θέση υπέρ της ιδιωτικής Hellenic Train και δίνοντάς της το δικαίωμα να στραφεί εναντίον του ΟΣΕ και να ζητήσει αποζημιώσεις.

Αλλά και πέρα από το παραπάνω, η κατάσταση έχει ως εξής:

- Η Hellenic Train λαμβάνει διαχρονικά εξαιρέσεις στην Ελλάδα από συγκεκριμένα Άρθρα της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.
- Η κυβέρνηση παραχώρησε στη σιδηροδρομική εταιρία το μονοπώλιο της κρατικής επιχορήγησης των άγονων γραμμών για 15 χρόνια – πρωτοφανές διάστημα ευρωπαϊκά για μη κρατική σιδηροδρομική εταιρία.
- Στην τελική σύμβαση Hellenic Train – ελληνικού δημοσίου για τις άγονες γραμμές και σε σχέση με το Μνημόνιο Συνεργασίας που είχε προηγηθεί, οι υποχρεώσεις της εταιρίας για επενδύσεις μειώθηκαν κατά 600 εκατ. ευρώ, ενώ ο πρώην διευθύνων σύμβουλός της, M. Carotorto, δεν δίστασε να συμπεριλάβει στις επενδύσεις και το ενοίκιο προς τη ΓΑΙΑΟΣΕ για τροχαίο υλικό, επειδή η Hellenic Train δεν διαθέτει δικά της τρένα!
- Στα δρομολόγια των άγονων γραμμών, για τα οποία επιδοτείται η εταιρεία, συμπεριλαμβάνονται ακόμα και μη ζημιογόνες γραμμές.
- Σε σχέση με το έγκλημα των Τεμπών, η εταιρεία δεν ανέλαβε καμία ευθύνη, ενώ και πάλι ο κ. Carotorto είχε αναφέρει στην Εξεταστική Επιτροπή ότι ο λόγος που αποζημιώθηκαν οι επιβάτες ήταν «ένδειξη ευαισθησίας».
- Καμία ευθύνη δεν ανέλαβε ούτε για το ότι από το 2018 εκκρεμεί μια απόφαση πιστοποίησης για το σύστημα ραδιοεπικοινωνίας GSM-R, σύστημα που θα μπορούσε να έχει αποτρέψει το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη, 'δείχνοντας' πάλι τον ΟΣΕ.
- Καμία ευθύνη επίσης για την επικοινωνία των μηχανοδηγών λίγο πριν το δυστύχημα, η οποία χαρακτηρίστηκε από σιδηροδρομικούς ως «*συνομιλία καφενείου*».

Μέσα σ' αυτή την αποκαρδιωτική κατάσταση, διαβάζουμε πρόσφατη ανακοίνωση της Hellenic Train, η οποία αναφέρει ότι «σε συνάρτηση με τη στρατηγική προώθησης εναλλακτικών και πιο φιλικών επιλογών κράτησης εισιτηρίων για τους πελάτες, η εταιρεία προχωρά σε αναδιοργάνωση των εκδοτηρίων σε συγκεκριμένους σταθμούς του δικτύου της».

Τι εννοεί η σιδηροδρομική επιχείρηση με την παραπάνω ανακοίνωση; **Την κατάργηση των εκδοτηρίων σε 34 σταθμούς του δικτύου, η οποία θα ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος Μαρτίου.** Η εξυπηρέτηση των επιβατών θα γίνεται πλέον μέσω της εφαρμογής της Hellenic Train, της ιστοσελίδας της, του κέντρου εξυπηρέτησης πελατών 14511 και εντός του συρμού από το προσωπικό της εταιρίας,

συγκεκριμένα από το προσωπικό κίνησης και ελέγχου αμαξοστοιχιών (Συνοδοί).

Σχεδόν δυο χρόνια μετά το τραγικό σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών, ενώ το πρωταρχικό μέλημα της Hellenic Train θα έπρεπε να είναι η ασφάλεια στο σιδηρόδρομο και η καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, φαίνεται ότι πυξίδα της είναι μόνο το κέρδος.

Πώς αλλιώς να εξηγήσουμε την απομάκρυνση 90 και πλέον υπαλλήλων της εταιρείας, πολλοί εκ των οποίων εργάζονται δεκαετίες στο σιδηρόδρομο και για τους οποίους η Διοίκηση γνωρίζει σίγουρα ότι η δουλειά τους στην πράξη επεκτείνεται πολύ περισσότερο από την έκδοση ενός εισιτηρίου.

Οι άνθρωποι αυτοί αποτελούν το συνδετικό κρίκο ανάμεσα στους επιβάτες και την εταιρία. Βρίσκονται στο σταθμό για να δίνουν πληροφορίες σχετικά με την άφιξη/αναχώρηση των συρμών και τις καθυστερήσεις ή αλλαγές δρομολογίων, για να βοηθούν ηλικιωμένους και ΑμεΑ να επιβιβαστούν στο τρένο, για οποιαδήποτε έκτακτη ανάγκη επιβάτη, για τα απωλεσθέντα αντικείμενα κ.λπ. Και φυσικά χωρίς προσωπικό της εταιρείας στους σταθμούς, οι τελευταίοι θα αφεθούν στην εγκατάλειψη, με αποτέλεσμα την περαιτέρω απαξίωση του σιδηροδρόμου.

Αλλά εκτός από τους ίδιους τους εργαζομένους και τις οικογένειές τους, το κλείσιμο των εκδοτηρίων θα υποβαθμίσει και το επίπεδο εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού. Πολλοί επιβάτες, όχι μόνο ηλικιωμένοι, δεν είναι εξοικειωμένοι με την τεχνολογία και επομένως η έκδοση εισιτηρίου ηλεκτρονικά θα είναι εξαιρετικά δύσκολη γι' αυτούς.

Όσο για τη δυνατότητα να βγάλει κανείς εισιτήριο εντός του συρμού, όπως αναφέρουν σε σχετική επιστολή διαμαρτυρίας οι εργαζόμενοι στα εκδοτήρια που θα κλείσουν, αυτή τη στιγμή στα τρένα δεν κόβονται εισιτήρια νεανικά 12-14 ετών, φοιτητικά, πολυτέκνων, συνταξιούχων ΟΣΕ, αλλά ούτε καν εισιτήρια επιστροφής. Ταυτόχρονα, η μόνη επιλογή του επιβάτη είναι να πληρώσει με μετρητά. Ενώ επισημαίνουν ότι με το κλείσιμο των εκδοτηρίων καταργείται και η έκδοση τριμηνιαίων και εξαμηνιαίων καρτών, επομένως οι επιβάτες που είχαν τέτοιες κάρτες θα χάσουν πλέον τις σχετικές εκπτώσεις.

Παράλληλα, με το κλείσιμο των εκδοτηρίων, **οι Συνοδοί είναι εκείνοι που θα αναλάβουν την έκδοση των εισιτηρίων εντός του συρμού** – κάτι που κάνουν και σήμερα, όμως για πολύ περιορισμένο αριθμό εισιτηρίων, αφού στη συντριπτική πλειοψηφία τους οι επιβάτες χρησιμοποιούν τα εκδοτήρια των σταθμών. Σε κάθε περίπτωση, βασικό καθήκον των Συνοδών είναι να διατηρούν την ασφάλεια εντός της αμαξοστοιχίας και όχι να εκδίδουν εισιτήρια.

Κάτι που υπογραμμίζει και η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού ΤΡΑΙΝΟΣΕ σε σχετική ανακοίνωση, μέσω της οποίας εκφράζει την έντονη αντίθεσή της για τις «εκδικητικές μετακινήσεις του προσωπικού και τη δυσμενή μεταβολή του ωραρίου εργασίας στη μέση της χρονιάς»

και για την «εσφαλμένη απόφαση» να κλείσουν τα εκδοτήρια των σταθμών, η οποία «θα φέρει τα αντίθετα αποτελέσματα από αυτά που ελπίζει η εταιρεία».

Κι ενώ είναι σίγουρο ότι με το να αναλάβουν οι Συνοδοί την έκδοση του συνόλου των εισιτηρίων, δεν θα μπορούν να εκτελούν το ίδιο αποτελεσματικά τα βασικά τους καθήκοντα, προκύπτει ταυτόχρονα και το εξής:

Η κυβέρνηση, μέσω της συζήτησης που γίνεται για αλλαγή του Γενικού Κανονισμού Κίνησης (ΓΚΚ), κατευθύνεται στο να δώσει περισσότερες αρμοδιότητες στους Συνοδούς σε ό,τι αφορά την ασφάλεια. Η Hellenic Train όμως, όπως φαίνεται και από τις επερχόμενες αλλαγές, επιθυμεί οι Συνοδοί να γίνουν αποκλειστικά εισπράκτορες, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια. Κι όλα αυτά, με τα υφιστάμενα προβλήματα υποστελέχωσης, τα οποία όλοι γνωρίζουν.

Με βάση τα παραπάνω, ερωτάται ο αρμόδιος υπουργός:

1. Πώς εξασφαλίζεται η ασφάλεια και η βέλτιστη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού στις σιδηροδρομικές μεταφορές, με την απόφαση της Hellenic Train για κλείσιμο 34 εκδοτηρίων στο σύνολο του δικτύου της χώρας;

2. Σε ποιες ενέργειες θα προβεί το υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, ώστε να συνεχιστεί η λειτουργία των εκδοτηρίων στο σιδηροδρομικό δίκτυο και κατ' επέκταση η εύρυθμη λειτουργία του σιδηροδρόμου;