

Στο «ίδιο τραπέζι» κάθισαν ΟΣΕ - ΤΡΑΙΝΟΣΕ - ΕΕΣΣΤΥ - ΓΑΙΑΟΣΕ - ΠΟΣ για τα προβλήματα του σιδηροδρόμου

2017/01/12 19:00 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Σχεδόν 3 ώρες διήρκησε η συνάντηση των διοικήσεων ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΕΣΣΤΥ και ΓΑΙΑΟΣΕ, η οποία διεξήχθη, κατόπιν πρωτοβουλίας και παρουσίας των εργαζομένων (ΠΟΣ), ύστερα από τα όσα (τραγελαφικά) συνέβησαν χθες στο σιδηροδρομικό δίκτυο, με τις απανωτές βλάβες στις μηχανές και την απίστευτη ταλαιπωρία επιβατών.

Στην συνάντηση αναδείχτηκε η **ανάγκη καλύτερου συντονισμού μεταξύ των σιδηροδρομικών εταιρειών για την πρόληψη και αντιμετώπιση των συμβάντων.**

Όλες οι πλευρές αναγνώρισαν ελλείψεις σε προσωπικό και τροχαίο υλικό, την ανάγκη βελτιστοποίησης της υποδομής, αλλά και το πλήγμα που δέχτηκε ο σιδηρόδρομος.

«Είναι η πρώτη φορά στη μακρά ιστορία του σιδηροδρόμου που ουσιαστικά παύει η λειτουργία του, καθώς σε πιο δύσκολους και βαρείς χειμώνες στο παρελθόν, αποτελούσε την πλέον αξιόπιστη πολλές φορές και μοναδική λύση, για το επιβατικό κοινό.

Οι διαχρονικές πολιτικές απαξίωσης και κατακερματισμού του σιδηροδρόμου από όλες τις κυβερνήσεις, με στόχο την πώλησή του, το μόνο που κατάφεραν είναι να διαλύσουν το σιδηρόδρομο», ανέφεραν οι εργαζόμενοι.

«Θα αποδοθούν ευθύνες», δήλωσε ο υπουργός Μεταφορών

Κατεπείγουσα ΕΔΕ για όσα συνέβησαν χθες στο σιδηροδρομικό δίκτυο, με αποτέλεσμα την ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού, διέταξε ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης

Ο υπουργός, με εξαιρετικά επείγον έγγραφο του προς τους προέδρους και διευθύνοντες συμβούλους των ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ και ΕΕΣΣΤΥ, ζήτησε τη διενέργεια κατεπείγουσας Ένορκης Διοικητικής Εξέτασης για τη διερεύνηση πειθαρχικών και τυχόν ποινικών ευθυνών.

«Και σε κάθε περίπτωση όποιος και να έχει την ευθύνη πρέπει να αναδειχθεί, γιατί

δεν μπορεί η αβλεψία ή το λάθος κάποιων δημόσιων λειτουργών να ταλαιπωρούν έτσι τους πολίτες.

Προφανώς όταν έχουμε ακραία φαινόμενα ή όταν δεν έχουμε ολοκληρώσει τις υποδομές, τις οποίες οφείλει να έχει η χώρα και μιλάω κυρίως για την σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης με ηλεκτροκίνηση. Έχουμε κάποια προβλήματα.

Αυτό όμως σε καμία περίπτωση δεν σημαίνει ότι οι αρμόδιοι φορείς και οι αρμόδιοι υπάλληλοι αυτών των φορέων, είτε είναι δημόσιοι, είτε είναι ιδιωτικοί από τη στιγμή που ασκούν δημόσια υπηρεσία και δημόσια λειτουργία δεν θα έχουν και την ευθύνη για να μην ταλαιπωρούνται οι πολίτες», ανέφερε, σε συνέντευξή του, ο υπουργός Μεταφορών.

Ολόκληρη η συνέντευξη του υπ. Μεταφορών στον ραδιοφωνικό σταθμό «Real Fm»

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Πάμε να καληπερίσουμε τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών τον κύριο Χρήστο Σπίρτζη. Κύριε υπουργέ καλησπέρα σας και Καλή Χρονιά.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Καλησπέρα κύριε Στραβελάκη. Καλή Χρονιά σε όλους.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Είστε μαζί μας μήπως μας δώσετε μια εξήγηση ως αρμόδιος υπουργός επειδή έμαθα ότι αντιδράσατε άμεσα και διατάξατε κατεπείγουσα έρευνα. Τι συνέβη και κόλλησαν στα χιόνια τέσσερις αμαξοστοιχίες χθες και ταλαιπωρήθηκαν εκατοντάδες επιβάτες και ακούμε να τσακώνονται ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΓΑΙΑΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και ΕΕΣΤΥ, η αρμόδια για τη συντήρηση του δικτύου. Για το ποιος φταίει. Γιατί ξεκίνησαν – καταρχήν έχετε καταλάβει – τα τρένα με μείον δεκαπέντε και μείον είκοσι;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Όχι δεν το έχω καταλάβει. Δεν έχω καταλάβει και άλλα πράγματα. Υπάρχουν ερωτήματα που έχουν να κάνουν με τις υποδομές και γιατί σχεδιάστηκαν έτσι. Παραδείγματος χάριν, κάτι που κόστισε χθες, σε αυτά που έζησαν οι πολίτες, που ήθελαν να μετακινηθούν με τον σιδηρόδρομο. Ο σχεδιασμός που είχε γίνει για τα κλειδιά του σιδηροδρόμου στο παρελθόν είναι χωρίς αντιστάσεις. Δηλαδή όταν έχουμε παγετό παγώνουν. Υπάρχουν κλειδιά που έχουν αντιστάσεις και θερμαίνονται και δεν παγώνουν και λειτουργούν. Ένα θέμα λοιπόν είναι αυτό. Άρα εκεί έχουμε θέματα να δούμε ποιος τα σχεδίασε έτσι και γιατί τα σχεδίασε έτσι. Είναι ένα έργο που είναι σε εξέλιξη για την αντικατάστασή τους.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Στην Ευρώπη τι κάνουν που έχει μείον δέκα όλο το χειμώνα;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Το ίδιο. Βάζουν κλειδιά που μπορούν σε τέτοιες συνθήκες να λειτουργήσουν.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Άρα εδώ έχουμε κλειδιά που δεν μπορούν και δεν βγήκαν και βάρδιες συνεργείων που να τα ξεπαγώσουν.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Αν βγήκαν ή όχι δεν θέλω να το πω εγώ επίσημα. Θα μας το πούνε. Γιατί η πληροφόρηση που έχω είναι ότι βγήκανε και μέχρι να λειτουργήσει το ένα κλειδί πάγωνε το άλλο και ούτω καθεξής.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Άρα έπρεπε να βγάλουν περισσότερες βάρδιες. Δεν το λέτε εσείς. Το λέω εγώ.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Θα μας τα πούνε όταν γίνει η Ένορκη Διοικητική Εξέταση στον φορέα. Υπάρχουν ερωτήματα για τα δρομολόγια, για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Δρομολόγια εννοείτε ποιος έδωσε εντολή να ξεκινήσουν με τον χιονιά και δεν περίμεναν μια μέρα.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Ακριβώς. Και σε κάθε περίπτωση όποιος και να έχει την ευθύνη πρέπει να αναδειχθεί, γιατί δεν μπορεί η αβλεψία ή το λάθος κάποιων δημόσιων λειτουργών να ταλαιπωρούν έτσι τους πολίτες. Προφανώς όταν έχουμε ακραία φαινόμενα ή όταν δεν έχουμε ολοκληρώσει τις υποδομές, τις οποίες οφείλει να έχει η χώρα και μιλάω κυρίως για την σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών - Θεσσαλονίκης με ηλεκτροκίνηση. Έχουμε κάποια προβλήματα. Αυτό όμως σε καμία περίπτωση δεν σημαίνει ότι οι αρμόδιοι φορείς και οι αρμόδιοι υπάλληλοι αυτών των φορέων, είτε είναι δημόσιοι, είτε είναι ιδιωτικοί από τη στιγμή που ασκούν δημόσια υπηρεσία και δημόσια λειτουργία δεν θα έχουν και την ευθύνη για να μην ταλαιπωρούνται οι πολίτες.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Αληθεύει υπουργέ ότι στο μέσο της διαδρομής πρέπει ένα τρένο να αλλάξει μηχανή. Ξεκινάει με ηλεκτρομηχανή και βάζει ντιζελομηχανή ή ανάποδα;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Είναι έτσι ακριβώς δυστυχώς.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Έτσι γίνεται και στην Ευρώπη;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Όχι...Δυστυχώς και οι παπούδες μας είχαν το ίδιο όνειρο και οι πατεράδες μας είχαν κύριε Στραβελάκη το ίδιο όνειρο.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Διάβαζα πριν ένα μήνυμα σχετικό ακροατή, που έλεγε στους Ευρωπαίους ότι αν θέλετε να δείτε πως ήταν τα τρένα το 19ο αιώνα επισκεφτείτε την Ελλάδα.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Εντάξει δεν είναι τόσο τραγική η κατάσταση, αλλά δεν είναι δυνατόν να μην έχει ολοκληρωθεί και το σιδηροδρομικό δίκτυο και το κυρίως οδικό δίκτυο, από την Αθήνα στην Θεσσαλονίκη μισό αιώνα τώρα.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Και οι ηλεκτρομηχανές παγώνουν; Έχουν πρόβλημα με το χιόνι;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Οι ηλεκτρομηχανές έχουν πρόβλημα. Αυτές που έχουμε αυτή τη στιγμή έχουν πρόβλημα με το χιόνι. Αν χρειαστεί να αλλάξει και να μπει ντιζελομηχανή στα σημεία που δεν υπήρχε πρόβλεψη για να συνεχιστούν τα έργα και να γίνει ηλεκτροκίνηση πρέπει να αλλάξει η μηχανή.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Απίστευτα πράγματα....

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Μα και εκεί δημιουργήθηκε το πρόβλημα. Αυτό όμως δε σημαίνει σε καμία περίπτωση ότι δεν έπρεπε να προβλεφθούν εκείνες οι κινήσεις, που όφειλαν οι αρμόδιες υπηρεσίες ώστε ο κόσμος να μην είναι έντεκα ώρες μέσα στα τρένα και να ταλαιπωρείται με τον τρόπο που ταλαιπωρείται.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Κι έχω καταλάβει ότι είναι πέντε διαφορετικοί φορείς: ΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΕΣΤΥ, ΓΑΙΑΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, που ο καθένας έχει ένα κομμάτι του δικτύου, της ευθύνης, του μεταφορικού έργου, της συντήρησης και τους ακούω να τσακώνονται μεταξύ τους.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Κύριε Στραβελάκη, δυστυχώς αυτό είναι κάτι σύνηθες. Έρχεται από τον σχεδιασμό που έκαναν όσοι έκαναν αυτό το σχεδιασμό για τον όμιλο ΟΣΕ. Εννοώ για να σπάσει ο ΟΣΕ σε πέντε εταιρείες, με προφανείς στόχους.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Τι στόχους δηλαδή;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Τους στόχους τους έχουμε ζήσει και έχουν επιβληθεί και στη χώρα από ένα σημείο και πέρα, που είναι η ιδιωτικοποίηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και της ΕΕΣΣΤΥ. Το σιδηροδρομικό δίκτυο που έχει η χώρα μας, το μήκος του ή αν θέλετε η λειτουργία του δεν αιτιολογεί να έχουμε πέντε φορείς στον όμιλο ΟΣΕ και να έχουμε και δυο - τρεις ανεξάρτητες αρχές για τον σιδηρόδρομο.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Και δεν είναι και λειτουργικό όπως αποδεικνύεται.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Δυστυχώς αυτή ήταν η λύση που δόθηκε από τις προηγούμενες κυβερνήσεις και η δέσμευση που έχει η χώρα δεν μπορεί να αλλάξει αυτή τη στιγμή, εφόσον έχουμε δεσμευτεί σε αυτό το σχεδιασμό. Αυτό όμως που οφείλουμε να κάνουμε είναι οι κανονισμοί που υπάρχουν, οι προδιαγραφές που υπάρχουν, πρέπει να τηρούνται με ευλάβεια απ' όλους και υπάρχει το Υπουργείο και οι αρμόδιοι φορείς για να επιβλέπουν πλέον και το πώς λειτουργεί ο σιδηρόδρομος και τα υπόλοιπα κομμάτια των συγκοινωνιών και των μεταφορών.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Πάντως επειδή μιλάτε πολύ προσεκτικά και το καταλαβαίνω γιατί είναι σε εξέλιξη η έρευνα που έχετε διατάξει. Εγώ να αποκωδικοποιήσω και να πω ότι μας περιγράψατε δέκα διαφορετικούς λόγους, για τους οποίους δεν έπρεπε

χθες να γίνουν δρομολόγια με θερμοκρασίες μείον δέκα, μείον δεκαπέντε και με ένα, ενάμισι, δύο μέτρα χιόνι. Θέλω να ρωτήσω. Καταλαβαίνω ότι έχετε πρόθεση να πάρετε κεφάλια για αυτούς που αποφάσισαν να γίνουν τα δρομολόγια, ενώ γνωρίζουν όλες αυτές τις ιδιαιτερότητες του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Από τη στιγμή που θα γίνει η ΕΔΕ είναι προφανές ότι θα επιμεριστούν και οι ευθύνες σε αυτούς που πρέπει. Αλλά θα ήθελα με την ευκαιρία κύριε Στραβελάκη να δώσω μια εικόνα των δομών που έχει η χώρα. Το Υπουργείο Μεταφορών δεν είχε δομή για να επιτηρεί το σιδηρόδρομο γενικότερα. Αυτό ήταν κάτι που είχε αφηθεί στους φορείς του σιδηροδρόμου. Το ίδιο συμβαίνει με τις αστικές συγκοινωνίες. Το ίδιο συμβαίνει με πάρα πολλούς τομείς ευθύνης του Υπουργείου και αυτό δείχνει πάρα πολλά πράγματα σε σχέση με το πώς είχε διαρθρωθεί το δημόσιο. Τι οργανισμοί υπήρχαν στα αρμόδια υπουργεία και πως δεν μπορούσε ο δημόσιος τομέας να ασκήσει τον ουσιαστικό και πραγματικό ρόλο που έπρεπε να ασκεί.....

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Επειδή ο ΣΥΡΙΖΑ είναι δύο χρόνια Κυβέρνηση. Αυτή η κατάσταση διορθώνεται; Επιδέχεται αντιμετώπισης και πως;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Βεβαίως είμαστε στη φάση της ολοκλήρωσης του νέου οργανισμού του Υπουργείου. Δεν θα υπάρχει τομέας και αν θέλετε κλάδος που είναι στην ευθύνη του Υπουργείου και δεν θα υπάρχει αντίστοιχη δομή του Υπουργείου που θα το επιβλέπει, που θα το ελέγχει. Είτε αυτό αφορά τα δημόσια έργα, είτε τις μεταφορές στο σύνολο του. Ας φέρω ένα πολύ ακραίο παράδειγμα που στη δημοσιότητα τον τελευταίο καιρό έχει γίνει θέμα. Δε γίνεται από το 1957 μέχρι σήμερα το Υπουργείο Μεταφορών να πληρώνει τον ΟΑΣΘ και να μην έχει δομή για να ελέγχει το έργο του.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Δεν υπάρχει δομή...

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Βεβαίως. Υπάρχει δομή μόνο για να πληρώνει, όχι για να ελέγχει.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Άρα που πάνε τα λεφτά δεν ξέρετε; Δεν μπορείτε να διασταυρώσετε..

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Υποτίθεται ότι υπάρχει το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης με πέντε υπαλλήλους. Προφανώς ούτε εκείνο μπορεί να κάνει την ουσιαστική επίβλεψη αυτού του έργου, αλλά δεν μπορούμε να κάνουμε και ένα ευρύτερο και σημαντικό σχεδιασμό για τις αστικές συγκοινωνίες όχι μόνο της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, αλλά όλης της χώρας. Επομένως δεν μπορούμε να συνεχίσουμε να λειτουργούμε με δομές που δεν χρειάζονται ή με δομές που λείπουν ή έχουν καταργηθεί με προφανείς σκοπιμότητα στο δημόσιο τομέα.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Νομίζω ότι το περιγράψατε το πρόβλημα γλαφυρά. Το ζήτημα είναι να βρεθούν λύσεις και να βρεθούν γρήγορα οι λύσεις, γιατί τα προβλήματα

κάνουν τους πολίτες να ταλαιπωρούνται, όπως συνέβη χθες με τα τρένα.

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Και το τελευταίο, κύριε Στραβελάκη, με την ευκαιρία του θέματος αυτού που συνέβη, είναι, ότι μένει ένα πολύ μικρό πλέον τμήμα της σιδηροδρομικής υποδομής από την Αθήνα έως την Θεσσαλονίκη, που είναι και δύσκολα έργα, είναι δύσκολο το ανάγλυφο. Είναι δύο έργα σε εξέλιξη. Το ένα ολοκληρώνεται μέσα στο 2017 και το άλλο στις αρχές του 2018 και είναι στην περιοχή που συνέβησαν και τα προβλήματα.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Και θα είναι όλη η γραμμή με ηλεκτροκίνηση;

ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Θα είναι πλέον όλη η νέα γραμμή με ηλεκτροκίνηση και θα έχουμε το Αθήνα - Θεσσαλονίκη σε 3 ώρες και 25 λεπτά περίπου.

ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ: Υπουργέ σας ευχαριστώ πολύ για την επικοινωνία και την ενημέρωση. Ήταν ο Χρήστος Σπίρτζης Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.