

Σιδηρόδρομος: Απανωτά συμβάντα με εκτροχιασμούς, φωτιά σε μηχανή και ντόμινο καθυστερήσεων - Όσα καταγγέλλουν μηχανοδηγοί

Μπάχαλο και με τις οδηγίες - Είχαν καταγγείλει συνθήκες εγκατάλειψης στο μηχανοστάσιο

🕒 χρόνος ανάγνωσης: 7 λεπτά | 🗨️ Ανοικτό για σχολιασμό



επόμενο άρθρο



(INTIME NEWS / Δελτίο τύπου / POOL)

Δύο εκτροχιασμοί μηχανών μέσα στο **μηχανοστάσιο Θεσσαλονίκης** σε διάστημα λίγων ωρών, φωτιά σε μία ακόμα μηχανή και ένα ντόμινο καθυστερήσεων που προκλήθηκαν από τα συμβάντα στα δρομολόγια των μοναδικών δύο τρένων που διατρέχουν πλέον τον βασικό άξονα της χώρας αυτήν την περίοδο, ήταν ο απολογισμός της χθεσινής ημέρας στον ελληνικό σιδηρόδρομο, ο οποίος φαίνεται πως δεν έχει καταφέρει ακόμα να γυρίσει σελίδα.

Όπως κατήγγειλαν οι εργαζόμενοι, δύο **μηχανοδηγοί** που εκτελούσαν εμπορικό δρομολόγιο στον άξονα ΠΑΘΕ βρέθηκαν αντιμέτωποι με σοβαρό **εκτροχιασμό εντός των εγκαταστάσεων του Μηχανοστασίου Θεσσαλονίκης**. Επρόκειτο μάλιστα για τον τρίτο εκτροχιασμό μέσα σε μόλις δύο μήνες στο ίδιο σημείο.

Λίγη ώρα μετά το συμβάν, και ενώ η εκτροχιασμένη μηχανή αντικαταστάθηκε, **η νέα μηχανή παρουσίασε εστίες φλόγας στην περιοχή των Αγγειών**. Το περιστατικό προκάλεσε άμεση κινητοποίηση, ενώ η κυκλοφορία επηρεάστηκε σοβαρά. Οι αμαξοστοιχίες 50 και 51 κατέγραψαν σημαντικές **καθυστερήσεις 40 λεπτών και μίας ώρας** αντίστοιχα, καθώς η περιοχή εξυπηρετείται λόγω των εκτελούμενων έργων αποκατάστασης από μονή γραμμή, γεγονός που σημαίνει ότι οποιαδήποτε δυσλειτουργία οδηγεί σε αλυσιδωτά προβλήματα. Παρά τα τεχνικά ζητήματα, οι μηχανοδηγοί λειτούργησαν με ψυχραιμία αποτρέποντας ενδεχόμενη εξάπλωση της φωτιάς και μεγαλύτερη ζημιά στο τροχαίο υλικό.

Ωστόσο το απόγευμα της Κυριακής σημειώθηκε νέος εκτροχιασμός μηχανής στις εγκαταστάσεις του μηχανοστασίου, ο δεύτερος μέσα σε ένα 24ωρο.

Οι μηχανοδηγοί σημειώνουν ότι τα όσα συνέβησαν χθες στη Θεσσαλονίκη και τις Αγγείες δεν αποτελούν «μεμονωμένα περιστατικά», αλλά νέο κρίκο σε μια αλυσίδα καταστάσεων που αναδεικνύουν ότι ο ελληνικός σιδηρόδρομος εξακολουθεί να λειτουργεί σε καθεστώς εγκατάλειψης: «Οι μηχανοδηγοί καθημερινά δίνουμε ένα πολυμέτωπο αγώνα ενάντια στην πολιτική απαξίωσης του Ελληνικού Σιδηρόδρομου και στην αδιαφορία της Διοίκησης της Hellenic Train στα υπαρκτά και διαρκώς επιδεινούμενα προβλήματα», αναφέρει σε ανακοίνωσή της η παράταξη «Συνεξέλιξη».

Όσον αφορά τις ευθύνες, πάντως, και χθες παίχτηκε ένα ακόμα επεισόδιο του γνωστού ...σίριαλ με πηγές της Hellenic Train να αναφέρουν ότι τόσο οι δύο εκτροχιασμοί των προηγούμενων μηνών όσο και αυτός που συνέβη τα ξημερώματα της Κυριακής στο μηχανοστάσιο της Θεσσαλονίκης έγιναν σε τμήμα που δεν μισθώνεται από την εταιρεία, αλλά την ευθύνη του έχει ο ΟΣΕ. Προσθέτουν ότι η ανταπόκριση στο περιστατικό της πυρκαγιάς ήταν γρήγορη, αλλά δεν μπόρεσε να αποτρέψει τις καθυστερήσεις στα δρομολόγια.

Οι μηχανοδηγοί είχαν καταγγείλει συνθήκες εγκατάλειψης στο μηχανοστάσιο

Οι μηχανοδηγοί, πάντως, έχουν προειδοποιήσει εδώ και μήνες για την προβληματική κατάσταση του μηχανοστασίου της Θεσσαλονίκης. Σε επιστολή της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Ελξης προς τη διοίκηση της Hellenic Train τον περασμένο Μάιο που παρουσιάζει το «ethnos.gr» σήμερα - ελάχιστα 24ωρα μετά τον θανάσιμο τραυματισμό τεχνίτη σε μια άλλη επισκευαστική βάση αυτή του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου - γινόταν λόγος για τραγική κατάσταση κρούοντας τον κώδωνα του κινδύνου για την πιθανότητα εκτροχιασμών. Κι αυτό καθώς είχε καταγγείλει φθαρμένες σιδηροτροχιές, σαθρούς στρωτήρες, φθαρμένα «κλειδιά», απουσία συντήρησης και εκτεθειμένες ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις.

«Οι σιδηροτροχιές εντός του μηχανοστασίου παρουσιάζουν φθορές, οξείδωση και δυσλειτουργίες. Ιδιαίτερα προβληματική είναι η κατάσταση των αλλαγών τροχιάς (τα λεγόμενα «κλειδιά»), οι οποίες είναι φθαρμένες και παρουσιάζουν μηχανικά προβλήματα.

Πολλές λειτουργούν δύσκολα ή καθόλου, γεγονός που αυξάνει σημαντικά τον κίνδυνο εκτροχιασμού κατά τη διέλευση μηχανών», υπογράμμιζαν. Και συνέχιζαν προειδοποιώντας για τον κίνδυνο ακόμα και κάποιου σοβαρού ατυχήματος: «Παράλληλα, η υποδομή στήριξης των γραμμών (στρωτήρες, ερείσματα) είναι επίσης ανεπαρκής, με σάπιους ξύλινους στρωτήρες και κακή ευθυγράμμιση. **Η απουσία συντήρησης αυξάνει το ενδεχόμενο σοβαρού ατυχήματος, ειδικά σε περίοδο έντονης κυκλοφορίας.** Η συνεχιζόμενη αδράνεια της Διοίκησης δεν μπορεί πλέον να εκληφθεί ως αμέλεια – πρόκειται για εγκληματική αδιαφορία που εκθέτει εργαζόμενους και εξοπλισμό σε καθημερινό κίνδυνο. Κάθε βάρδια μετατρέπεται σε τυχερό παιχνίδι με την ασφάλεια και τις ζωές των ανθρώπων».

Στην επιστολή ανέφεραν επίσης ότι ο περιβάλλον χώρος του μηχανοστασίου «έχει μετατραπεί σε ανεξέλεγκτο πεδίο συσσώρευσης απορριμμάτων, παλαιών εξαρτημάτων και οικοδομικών μπαζών», ενώ «ιδιαίτερο πρόβλημα συνιστά και η παρουσία δεκάδων εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών οχημάτων εντός του χώρου. Εκτός του ότι αφαιρούν πολύτιμο λειτουργικό χώρο, αποτελούν διαρκή παγίδα για προσωπικό και εξοπλισμό και σύμβολο χρόνιας αδιαφορίας και εγκατάλειψης».

Επιπροσθέτως έκαναν λόγο για μη προβλεπόμενες διαδρομές πεζών και έλλειψη επαρκούς εξαερισμού. «Η υφιστάμενη κατάσταση δεν συνιστά απλή αμέλεια, αλλά εγκληματική υποβάθμιση του χώρου εργασίας. Σε κάθε περίπτωση τραυματισμού ή ατυχήματος, οι ευθύνες της Διοίκησης θα είναι πλήρως καταλογίσιμες», κατέληξαν.

Να σημειωθεί ότι και στο εξώδικο της πρόσφατης απεργίας οι μηχανοδηγοί είχαν υπενθυμίσει και το περιστατικό πρόσφατης πλημμύρας στις εγκαταστάσεις του Ρέντη, αλλά και την πτώση σοβάδων στη Θεσσαλονίκη τονίζοντας ότι από θαύμα δεν είχαν σημειωθεί τραυματισμοί.

Από την πλευρά της, η διοίκηση της **Hellenic Train** σε γραπτή απάντησή της προς το Σωματείο **αφού καταλόγιζε στους μηχανοδηγούς εξυπηρέτηση «αλλότριων στόχων από αυτούς της δήθεν προστασίας των εργαζομένων»** επιφυλασσόμενη κάθε νόμιμου δικαιώματός της, τόνιζε ότι **έχει επενδύσει 8,16 εκατ. ευρώ από το 2020 για αναβάθμιση εγκαταστάσεων και έχει δεσμευθεί για επιπλέον 60 εκατ. ευρώ μέσω του υπογεγραμμένου μνημονίου με το Δημόσιο.** Παρουσίαζε λίστα παρεμβάσεων υπογραμμίζοντας ότι **η υποδομή των γραμμών ανήκει στον ΟΣΕ, ο οποίος φέρει και τη σχετική ευθύνη. Η εταιρεία απέρριπτε τις καταγγελίες περί «επικινδυνότητας», υποστηρίζοντας ότι γίνονται συνεχείς εργασίες βελτίωσης.**

Ανέφερε παρεμβάσεις που έχουν ήδη ολοκληρωθεί, όπως η αποξήλωση αμιάντου και η νέα οροφή, η αποκατάσταση στο κτήριο Α5, η επιδιόρθωση καλωδίων, ο έλεγχος ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων και η ανακαίνιση χώρων προσωπικού.

Για το δίκτυο γραμμών σημείωνε ότι υπεύθυνος είναι ο ΟΣΕ, ενώ το τμήμα υπό ευθύνη της Hellenic Train έχει αποκατασταθεί από το 2023. Τα σκραπ και τα υλικά απομακρύνονται σταδιακά, ενώ η ευθύνη των εγκαταλελειμμένων οχημάτων ανήκει στη ΓΑΙΑΟΣΕ. Υπάρχουν σχέδια διαφυγής και σήμανση, ενώ ο εξαερισμός και ο φωτισμός βελτιώνονται, τόνιζε.

Μηχανοδηγοί: Μπάχαλο και με τις οδηγίες

Στο μεταξύ σε ανάρτησή του στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης ο πρόεδρος της ΠΕΠΕ, **Κώστας Γενιδούνιας** δημοσιοποίησε email, το οποίο εστάλη πριν λίγες ημέρες στους μηχανοδηγούς της Πάτρας από την Διεύθυνση Λειτουργίας. Σε αυτό γινόταν λόγος για ανάγκη μείωσης ταχύτητας στη διασταύρωση Αγίου Κωνσταντίνου, επειδή ο ΟΣΕ φέρεται να αμφισβητεί την κατάσταση της γραμμής. Όμως δεν οριζόταν καμία νέα προβλεπόμενη ταχύτητα, αφήνοντας στους μηχανοδηγούς την ευθύνη να «αποφασίσουν» σε πραγματικό χρόνο, κατήγγειλε ο κ. Γενιδούνιας κάνοντας λόγο για «μπάχαλο» και συνεχιζόμενη «έλλειψη σοβαρότητας και επικοινωνίας μεταξύ των δύο εταιρειών», δηλαδή του ΟΣΕ και της Hellenic Train.

Σύμφωνα μάλιστα με τον ίδιο, «ο επαγγελματίας που είχε επισημάνει πρόβλημα στο σημείο στα δοκιμαστικά του καλοκαιριού στην Πάτρα και ζήτησε την επιδιόρθωσή του, αλλά και τη μη αύξηση της ταχύτητας στο σημείο, απομακρύνθηκε από την θέση του - χωρίς καμία δικαιολογία - λίγες ημέρες μετά!».

Αναφερόμενες στο συγκεκριμένο περιστατικό, πάντως, πηγές της Hellenic Train διέψευδαν ότι δεν υπήρξε σαφής ενημέρωση συμπληρώνοντας ότι είχαν προηγηθεί οι απαραίτητες συνεννοήσεις.