



Καθημερινές βλάβες «κόβουν» τα ήδη αραιά δρομολόγια

Οι δυσκολίες μετακίνησης με τον ΗΣΑΠ

Της ΔΕΣΠΟΙΝΑΣ ΚΟΝΤΗ

«Ετοιμαστέιτε να μπουξέτε σε φούρνο», έλεγαν δύο επιβάτες καθώς επιβιβάζονταν στον ΗΣΑΠ με κομψό θάλαμο προς Κηφισιά, προεξοφλώντας με σχετική βεβαιότητα πως η διαδρομή δεν θα είναι καθόλου ευχάριστη. «Οι μετεωρολογικές είναι αβόρητες, ενώ τώρα, με το καλοκαίρινέ ήλιο, η αναμονή σπινά αγγίζει στις ώρες αιχμής τα 11 λεπτά», μεταφέρει στην «Κ» ο Χάρης, που παίρνει τον ηλεκτρικό από το Μοναστηράκι σχεδόν καθημερινά για να φθάσει στη δουλειά του.

Ο ΗΣΑΠ, που εδώ και δεκαετίες διασχίζει μερικώς από τις πιο κεντρικές και πυκνοκατοικημένες περιοχές της πρωτεύουσας, από τα Πατήσια μέχρι την Ομόνοια και το Μοναστηράκι, περιμένει ακόμη υπομονετικά να «φθάσει» στον σταθμό του 21ου αιώνα. Υπομονετικά, γιατί έργα που θα μπορούσαν να δώσουν ανάσα στην ταλαιπωρημένη γραμμή, όπως αυτό της ανακατασκευής 14 σιδηρών της παραλίας, όσον κυκλοφορούν από το 1983-1985, μεταρρυθμίζονται και καθυστερούν. Εκτός από αυτούς, περίπου 8 συρμοί του 2002 παραμένουν πάνω στο δεκάετη παροπλισμένο λόγω βλάβης του σιδηρικού αετοπριότα.

Την προηγούμενη εβδομάδα, αντίτως, ερωτώμενος για τα ΜΜΜ στην Αθήνα που δεν έχουν κλιματισμό, ο αναπληρωτής υπουργός Μεταφορών Κωνσταντίνος Κυρανάκης διαβεβαίωσε προσωπικά ότι αυτό είναι το τελευταίο κελό και ότι οι πολίτες θα βιώσουν αμέσως τη ζεστασιά χωρίς κλιματισμό.

«Αν χαλάσει, αποσύρεται»

Καθημερινές βλάβες, αραιά δρομολόγια, αδικαιολογήτως αυξημένα εισιτήρια –οι οποίοι έχουν παραχωρηθεί από το μετρό και εκ κατασκευής δεν διαδέχονται στήλη ψύξης– συνθέτουν μια δύσκολη καθημερινότητα για το επιβατικό κοινό. Αυτά, σύμφωνα

και με τους επιβάτες, είναι μερικά από τα προβλήματα που στοιχειώνουν εδώ και χρόνια την ιστορική αλλά επιβραδυνόμενη γραμμή του ΗΣΑΠ.

«Συμβαίνουν καθημερινά περίπου 3-4 βλάβες», μεταφέρουν από τις ΣΤΑΣΥ (Λειτουργούν μετρό, τραμ, ΗΣΑΠ), τις οποίες αποδίδουν στην παλαιότητα του τροχιακού υλικού. «Όταν ένας σιδηρός χαλάσει, αποσύρεται. Εάν δεν υπάρχει διαθέσιμος να τον αλλάξει, τότε το δρομολόγιο χάνεται», αναφέρει στην «Κ» ο Σταμάτης Γιαννόπουλος, πρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων ΣΤΑΣΥ. «Τα πρώτα χρόνια της Ελλάδας οι συρμοί δεν είναι ομαροί. Πρόκειται για προβλήματα των τελευταίων 10-15 ετών, επειδή το τροχιακό υλικό είναι απαρχαιωμένο στη γραμμή 1 και από τα μηχανήματα και μετά υπάρχει υποχρηματοδότηση. Επίσης, 10 χρόνια δεν γίνονταν προσλήψεις, με αποτέλεσμα να οκάνει και η βάρδια της υποστήριξης».

Βάρδιες και προσλήψεις

Ο ΗΣΑΠ ξαναβρέθηκε πρόσφατα στο επίκεντρο, όταν τα σωματεία, με μια αρκετά αιχμηρή ανακοίνωση, κατήγγειλαν περιστατικό λιποθυμίας ηλεκτροδότης εξαιτίας βλάβης του κλιματισμού στις καμπίνες ηλεκτροδότησης. «Οι ελάσεις οι συρμοί που κυκλοφορούν στο δίκτυο υπολειπόμενες και συνήθως η εξασφάλιση βασικών συνθηκών για ασφαλή εργασία πάει περίπου», αναφέρουν. Από την πλευρά τους οι ΣΤΑΣΥ κάνουν λόγο για περιστατικό αδιαιρέτως, επισημαίνοντας πως το τεχνικό πρόβλημα προέκυψε κατά τη διάρκεια του δρομολογίου και ενώ ο σιδηρός ήταν λειτουργικός. Παρόλ'αυτα η εταιρεία ανέφερε πως σε περιπτώσεις υψηλών θερμοκρασιών προγραμματίζει επιπλέον βάρδιες τεσσάρων οδηγών, ώστε να μειώνεται ο χρόνος παραμονής στην καμπίνα. Όσον αφορά τις προσλήψεις, η γραμμή 1 μεριάζει περίπου 80 τεχνίτες, σε ένα σύνολο γύρω στους 720



Επιβίβαση σε αιχμή του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου, στον σταθμό «Νέο φάληρο». Η μειωμένη συχνότητα των δρομολογίων κατά τους θερινούς μήνες, η παλαιότητα του τροχιακού υλικού, που οδηγεί σε τεχνικά προβλήματα, και οι υψηλές θερμοκρασίες του καλοκαιριού συνθέτουν το παζλ της ταλαιπωρίας για το επιβατικό κοινό της ιστορικής γραμμής 1. Τα πυλόμενα μέγεθος έργα της ανακατασκευής 14 σιδηρών, οι οποίοι κυκλοφορούν στον ΗΣΑΠ από το 1982, έχει υπογραφεί από τον Δεκέμβριο του 2022, αλλά ακόμη δεν έχουν μπει στις ράγες.

69,9 εκατ.

ήταν οι επιβιώσεις στη γραμμή 1 το 2024, από 64,8 εκατ. το 2023.

96.455

δρομολόγια εκτελούνται το 2024, ενώ ο αντίστοιχος στόχος το 2023 ήταν 102.442.

14

ανακατασκευασμένοι συρμοί αναμένεται να παραδοθούν το 2025, αρχής γενομένης από τον Οκτώβριο του 2025.

8

συρμοί το 2002 παραμένουν πάνω στο δεκάετη παροπλισμένο.

που απασχολούνται στην εταιρεία (μετρό, τραμ, ΗΣΑΠ), ενώ δρομολογούνται προσλήψεις 104 τεχνικών για όλη την εταιρεία.

Παρά τα προβλήματα, όμως και στο μετρό, έτσι και στον ΗΣΑΠ η επιβατική κίνηση, μετά και την πανδημία, ανακάμπτει και κινείται ανοδικά. Σύμφωνα με στοιχεία για την επιβατική κίνηση, το πρώτο εξάμηνο του 2024 σημειώθηκε άνοδος 8,38% σε σύγκριση με το αντίστοιχο διάστημα το 2023, με τον αριθμό να αγγίζει τους 35.072.260 επιβάτες, ενώ οριακή αύξηση 0,42% καταγράφηκε κατά το πρώτο εξάμηνο του 2025 (35.219.507 επιβάτες). Συνολικά το 2024, οι επιβιώσεις στη γραμμή 1 ήταν 69,9 εκατ., από 64,8 εκατ. Βεβαίως, τα εκτελεσθέντα δρομολόγια σημείωσαν χρόνο με τον χρόνο πτώση. Από 102.442 το 2023, σε 96.455 το 2024.

Υψηλόβαθμα στελέχη των ΣΤΑΣΥ υποστηρίζουν στην «Κ» πως «κάθε χρόνο οι βλάβες αυξάνονται, όσο δεν αντικαθίσταται το υλικό που πρέπει να ανακατασκευαστούν. Εάν

δεν έρθουν οι 14 ανακατασκευασμένοι συρμοί, δεν θα στρώσει η γραμμή 1». Μάλιστα προβλέπουν ότι τα στοιχεία του 2025 θα δείξουν επιδείνωση.

Χωρίς κλιματισμό

Ανάμεσα στους συρμοί που κυκλοφορούν στη γραμμή 1, τέσσερις είναι οι λεγόμενοι «γαλλικοί» του μετρό. Παρότι οι συγκεκριμένοι συρμοί ενδιέχθηκαν με σκοπό να αυξηθούν οι μεταφορικοί όροι για να μειωθούν οι χρονοαποστάσεις, δεν διαθέτουν κλιματισμό. Αν και, όπως υποστηρίζουν από την εταιρεία, εκτελούν δρομολόγια μόνο τις πρωινές και τις βραδινές ώρες, όσοι επιβάτες τάζει να μετακινηθούν με αυτούς αποβιβάζονται καθυστερημένα. Τους χειμερινούς μήνες, τις ώρες αιχμής (7.00-10.00 και 14.30-17.30), ο στόχος είναι η κυκλοφορία 19 συρμών στη γραμμή 1, ωστόσο λόγω βλαβών (π.χ. πόρτες ή ηλεκτρικές βλάβες) κυκλοφορούν συνήθως κατά μέσον όρο 17.

Το πολυαναμενόμενο έργο της ανακατασκευής 14 συρμών

που κυκλοφορούν στον ΗΣΑΠ από το 1982 είχε μεν αρχικά υπογραφεί από τον Δεκέμβριο του 2022, αλλά ακόμη δεν έχει ολοκληρωθεί.

Εξαιτίας των αλληλεπιδράσεων κλιματισμού, έπειτα και από την υπογραφή τροποποιημένης σύμβασης με τον Ισπανό ανάδοχο CAF, βάσει της οποίας αυξήθηκε το συμβατικό ύψος κατά 6,2 εκατ. και μειώθηκαν τα χρονοδιαγράμματα, οι ΣΤΑΣΥ του επέβαλαν τρία πρόστιμα, ενώ κατά πληροφορίες επικρατεί και τέταρτο.

Παραλαβή κάθε μήνα

Κάθως τα χρονοδιαγράμματα που αναφέρονται στη συγκεκριμένη σύμβαση έχουν παρέρθει, στόχος πλέον είναι η παραλαβή του πρώτου ανακατασκευασμένου συρμού τον Οκτώβριο του 2025 για δοκιμές, ώστε να τεθεί σε λειτουργία τον Φεβρουάριο του 2026. Σύμφωνα με αρμόδιες πηγές του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, «από τον Φεβρουάριο του 2026 θα έρχεται κάθε μήνα ένας καινούργιος συρμός».