



Αθήνα, 19.09.2025

### Ερώτηση

προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

#### **Θέμα: «Η κυβέρνηση της ΝΔ 'ξηλώνει' τα τρόλεϊ, χωρίς σχέδιο και χωρίς διάλογο»**

Ως 'κεραυνός εν αιθρία' έπεσαν οι ανακοινώσεις του Αναπληρωτή Υπουργού Υποδομών & Μεταφορών στο τέλος του Ιουλίου περί σταδιακής κατάργησης των τρόλεϊ. Ο Κ. Κυρανάκης μίλησε για ένα «απαρχαιωμένο και ενεργοβόρο σύστημα», του οποίου τα περισσότερα οχήματα «έχουν κλείσει τον κύκλο ζωής τους και πρέπει να αποσυρθούν».

Υποστήριξε μάλιστα ότι η αγορά ηλεκτρικών λεωφορείων είναι πιο οικονομική από την αγορά τρόλεϊ – «για κάθε δύο (2) καινούρια τρόλεϊ αγοράζουμε τρία (3) νέα ηλεκτρικά λεωφορεία», είπε χαρακτηριστικά. Ενώ στα επιχειρήματά του συμπεριέλαβε και λόγους χωροταξίας (!) και... αισθητικής, αφού κατά τον Υπουργό, ήρθε η ώρα να απαλλαγούμε από την άσχημη εικόνα των εναέριων καλωδίων στο κέντρο της Αθήνας.

Σύμφωνα με τον προγραμματισμό του κ. Κυρανάκη, η κατάργηση του δικτύου ξεκινάει άμεσα, με 'ξήλωμα' των εναέριων καλωδίων από οδικούς άξονες στο κέντρο της Αθήνας (Σταδίου, Πανεπιστημίου κτλ), το οποίο σημαίνει και κατάργηση των αντίστοιχων δρομολογίων. Ορισμένα από τα δρομολόγια που θα καταργηθούν – προφανώς όχι όλα – θα πραγματοποιούνται από ηλεκτρικά λεωφορεία, χωρίς ο Υπουργός να έχει δώσει περαιτέρω πληροφορίες.

Αυτό επιφυλάσσει λοιπόν το αρμόδιο Υπουργείο σε ένα μαζικό μέσο μεταφοράς που εξυπηρετεί τις συγκοινωνιακές ανάγκες των κατοίκων της πρωτεύουσας τα τελευταία 70 και πλέον έτη, και με το οποίο μετακινούνται καθημερινά περίπου 100 χιλιάδες επιβάτες (Έκθεση Πεπραγμένων ΟΑΣΑ, 2023), στοιχείο που αποδεικνύει τη βαρύνουσα σημασία του μέσου στο μίγμα των ΜΜΜ της πρωτεύουσας. «Αυτή είναι η στρατηγική μας», υπογράμμισε ο Κ. Κυρανάκης, αναφερόμενος στο Υπουργείο – και όχι τυχαία. Διότι πράγματι, η απόφαση για κατάργηση των τρόλεϊ αποτελεί μονομερή στρατηγική της πολιτικής ηγεσίας του ΥΠΟΜΕ, αφού κανένας από τους αρμόδιους φορείς, ΟΑΣΑ και ΟΣΥ, δεν είχαν προηγουμένως ενημερωθεί. Δεν προηγήθηκε κάποια συνάντηση, ούτε φυσικά έγινε κάποια διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς.

Χαρακτηριστικό είναι ότι τα σωματεία των εργαζομένων δήλωσαν ότι ενημερώθηκαν για τις προθέσεις του Υπουργείου από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης. Η αντίδρασή τους υπήρξε άμεση, τονίζοντας ότι στέκονται 'απέναντι' σε σχέδια «χωρίς καμία επιστημονική και επιχειρησιακή βάση». Παράλληλα, υποστηρίζουν ότι δεν ισχύουν οι αιτιάσεις του Υπουργού περί υψηλότερου κόστους των τρόλεϊ σε σχέση με τα ηλεκτρικά λεωφορεία ή οι δηλώσεις του ότι τα οχήματα καταναλώνουν ενέργεια ακόμα και όταν δεν λειτουργούν. Στο πλαίσιο αυτό, κατέθεσαν και σχετικό τεχνικό υπόμνημα στον Υπουργό.

Σε ό,τι αφορά τις Διοικήσεις ΟΑΣΑ και ΟΣΥ, μέχρι τώρα δεν έχει υπάρξει επίσημη αντίδραση. Οι πρωτοβουλίες όμως των παραπάνω συγκοινωνιακών φορέων μέχρι και λίγες μέρες πριν τις ανακοινώσεις του Κ. Κυρανάκη, φανερώνουν ότι ο σχεδιασμός τους ήταν στην εντελώς αντίθετη

κατεύθυνση, δηλαδή στην ανάταξη και ενίσχυση του στόλου των τρόλεϊ. Αναφέρονται ενδεικτικά τα εξής:

- Τα τελευταία χρόνια έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές επενδύσεις για τη συντήρηση και επέκταση του δικτύου.
- Ο ΟΑΣΑ προγραμματίζει την προκήρυξη διαγωνισμού για την προμήθεια περίπου 100 τρόλεϊ τελευταίας τεχνολογίας (in motion charging), τα οποία έχουν αυξημένες δυνατότητες αυτονομίας, ώστε να κινούνται σε δρόμους χωρίς εναέρια καλώδια.
- Παράλληλα, προγραμματιζόταν η συντήρηση των παλαιών οχημάτων, προκειμένου να επεκταθεί ο χρόνος ζωής τους.
- Η ΟΣΥ σχεδίαζε την εγκατάσταση ραμπών εισόδου στα τρόλεϊ, ώστε αυτά να καταστούν προσβάσιμα σε ΑμεΑ.
- Στις 27 Φεβρουαρίου 2025, ο ΟΑΣΑ προκήρυξε ανοιχτό μειοδοτικό διαγωνισμό για την προμήθεια μετασχηματιστών, απαραίτητων για την ανανέωση των τρόλεϊ.
- Τον περασμένο Απρίλη, η ΟΣΥ σε συνεργασία με τη Διεθνή Ένωση για τις Δημόσιες Συγκοινωνίες (UITP) διοργάνωσε την 42<sup>η</sup> Σύνοδο Επιτροπής Τρόλεϊ για τις τεχνικές και οικονομικές προοπτικές του συστήματος, με έμφαση στην τεχνολογική τους αναβάθμιση και στη συμβολή τους στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία. Από την Σύνοδο αυτή προέκυψαν θετικά συμπεράσματα υπέρ των τρόλεϊ in motion charging.
- Τον περασμένο Ιούνιο, μόλις ένα μήνα πριν από τις ανακοινώσεις του Υπουργού, ο ΟΑΣΑ ανέθεσε σε συμβουλευτική εταιρία έναντι 30 χιλιάδων ευρώ την εκπόνηση μελέτης με τίτλο: «Υπηρεσίες σύνταξης μελέτης μετασχηματισμού του δικτύου τρόλεϊ». Ως ημερομηνία ολοκλήρωσης της μελέτης έχει οριστεί η 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου 2025.

Επιπλέον, ο νέος διαγωνισμός που προκηρύχθηκε πριν λίγες μέρες από την ΟΣΥ για τη συντήρηση του δικτύου, ήρθε για να προκαλέσει ακόμα μεγαλύτερη σύγχυση και ερωτηματικά ως προς την πολιτική της κυβέρνησης σχετικά με το εν λόγω μέσο. Ο διαγωνισμός έχει προϋπολογισμό 3.7 εκατομμύρια ευρώ (με ΦΠΑ) και αφορά στην παροχή υπηρεσιών για την καταγραφή των στύλων στο ενεργό και ανενεργό ενάριο ηλεκτρικό δίκτυο, στην αντικατάσταση στύλων στήριξης προς άρση επικινδυνοτήτων και στην αποξήλωση του ανενεργού δικτύου.

Εκτός από τα παραπάνω, ξεχωριστή αναφορά πρέπει να γίνει στο Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών Αττικής (ΣΣΜΑ), το οποίο εκπονείται εδώ και έναν χρόνο περίπου από τον ΟΑΣΑ, προϋπολογισμού περίπου 2 εκ. ευρώ (με ΦΠΑ) και με ορίζοντα ολοκλήρωσης το Μάρτιο του 2026. Το εν λόγω Σχέδιο «θα καθορίσει το μέλλον των μετακινήσεων στην Αττική» και «θα συμβάλει στη δημιουργία ενός νέου συστήματος μεταφορών, ενός νέου Συγκοινωνιακού Χάρτη, για τα επόμενα 20 χρόνια, επικεντρωμένο στις δημόσιες μεταφορές», όπως έχει δηλώσει ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΑΣΑ, Γ. Σπηλιόπουλος.

Τη στιγμή λοιπόν που η υλοποίηση μιας ολοκληρωμένης και μακροπρόθεσμης στρατηγικής για τις μεταφορές, με συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων, είναι σε εξέλιξη, η πολιτική ηγεσία του αρμόδιου Υπουργείου αποφασίζει, αποσπασματικά και ατεκμηρίωτα, να μην τη λάβει υπόψη.

Σε κάθε περίπτωση, γεγονός παραμένει ότι επί κυβέρνησης ΝΔ υποβαθμίστηκαν σταδιακά οι υπηρεσίες των τρόλεϊ, αφού μειώθηκε ο διαθέσιμος στόλος, δεν έγιναν οι απαραίτητες προμήθειες

σε ανταλλακτικά, αλλά ούτε προσλήψεις οδηγών. Ο αρμόδιος Υπουργός λοιπόν, χρησιμοποιώντας τη λογική 'πονάει κεφάλι, κόβει κεφάλι', ανακοινώνει την κατάργηση ενός δικτύου 200 και πλέον χιλιομέτρων. Με προχειρότητα, χωρίς η απόφαση αυτή να στηρίζεται σε κάποια μελέτη, χωρίς να έχει προηγηθεί διαβούλευση με τους αρμόδιους φορείς και χωρίς η συγκεκριμένη πολιτική να αποτελεί μέρος μιας ευρύτερης στρατηγικής για το μεταφορικό σύστημα της πρωτεύουσας.

Σύμφωνα με τον Υπουργό, οι υπηρεσίες των τρόλεϊ ανά οχηματοχιλιόμετρο κοστίζουν πολύ για τα δημόσια ταμεία. Όμως ο κ. Κυρανάκης 'ξέχασε' να αναφέρει πόσο πολύ κοστίζει η υφιστάμενη παραχώρηση συγκοινωνιακού έργου στα ΚΤΕΛ (63 γραμμές λεωφορείων) ή πόσο θα κοστίσει η περαιτέρω παραχώρηση συγκοινωνιακού έργου που σχεδιάζει η κυβέρνηση, μέσω του επικείμενου διαγωνισμού παραχώρησης λεωφορειακών γραμμών – 'πακτωλός' χρημάτων προς τους ιδιώτες.

Με βάση τα παραπάνω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Ποια είναι τα επιστημονικά/τεχνικά κριτήρια, τα οποία οδήγησαν στην απόφαση της σταδιακής κατάργησης των τρόλεϊ και της αποξήλωσης εναέριων καλωδίων; Θα κατατεθεί πλήρης μελέτη κόστους/οφέλους;
2. Ποιος είναι ο στρατηγικός σχεδιασμός του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών σε ό,τι αφορά το μέλλον των τρόλεϊ/IMC στην Αττική και με ποιο χρονικό ορίζοντα;
3. Για ποιο λόγο, ενώ είναι σε εξέλιξη το Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών Αττικής, με προϋπολογισμό περίπου 1.5 εκ. ευρώ (πλέον ΦΠΑ), ο Υπουργός δεν περιμένει τις τεχνοκρατικές και τεκμηριωμένες προτάσεις των Συγκοινωνιολόγων, αλλά προχωράει στην άνευ τεκμηρίωσης κατάργηση των τρόλεϊ;
4. Πώς συνδυάζεται η πολιτική της κατάργησης των τρόλεϊ με την πρόσφατη προκήρυξη διαγωνισμού της ΟΣΥ για τη συντήρηση του δικτύου, με προϋπολογισμό 3.7 εκ. ευρώ;
5. Ποια είναι τα συμπεράσματα της μελέτης του ΟΑΣΑ για το μετασχηματισμό του δικτύου τρόλεϊ; Είναι συμβατά με την πολιτική του Υπουργείου για σταδιακή κατάργηση του μέσου;
6. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η διαδικασία για έργα/προμήθειες που αφορούν την ηλεκτροκίνηση των τρόλεϊ;
7. Έπειτα από τις ανακοινώσεις του Υπουργού, αλλάζει ο προγραμματισμός ΟΑΣΑ/ΟΣΥ για την προμήθεια νέων οχημάτων IMC;
8. Είναι στις προθέσεις της κυβέρνησης η ενίσχυση των τρόλεϊ, στο πλαίσιο ενός συνολικού στρατηγικού σχεδιασμού των δημόσιων συγκοινωνιών της Αττικής;
9. Επιβεβαιώνετε ή διαψεύδετε τα δημοσιεύματα για προμήθεια νέων τρόλεϊ το 2025-2026; Αν ναι, ποιος ο αριθμός των οχημάτων, ποιος οι τεχνικές προδιαγραφές τους, ποιος ο προϋπολογισμός και ποιο το χρονοδιάγραμμα;

Οι ερωτώντες Βουλευτές,  
Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)  
Ζεϊμπέκ Χουσεϊν

Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)  
Τζανακόπουλος Δημήτριος  
Τζούφη Μερóπη  
Τσακαλώτος Ευκλείδης  
Φωτίου Θεανώ