



Αθήνα, 05.11.2025

Ερώτηση

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Η απαξίωση των σταθερών συγκοινωνιών του λεκανοπεδίου κλιμακώνεται από τις κυβερνητικές πολιτικές που επιφέρουν ελλείψεις σε προσωπικό και συρμούς»

Οι σταθερές συγκοινωνίες της Αθήνας, δηλαδή το μετρό και ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος (ΗΣΑΠ), αποτελούν τη ραχοκοκαλιά των καθημερινών μετακινήσεων εκατοντάδων χιλιάδων πολιτών. Παρ' όλα αυτά, η κατάσταση που διαμορφώνεται τα τελευταία χρόνια αποτυπώνει συστηματική εγκατάλειψη, έλλειψη τεχνικής επάρκειας και απουσία συνεκτικού σχεδίου αναβάθμισης.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της ΣΤΑΣΥ, μέσα στο 2024 χάθηκαν περισσότερα από 37.000 δρομολόγια σε σχέση με το 2023, δηλαδή περίπου 100 δρομολόγια ημερησίως. Η κατάσταση αυτή επιβαρύνει ακόμη περισσότερο το επιβατικό κοινό, καθώς οι επιβιβάσεις αυξήθηκαν κατά 18 εκατομμύρια (254 εκατ. το 2024 έναντι 236 εκατ. το 2023). Ενδεικτικά, στις γραμμές 2 και 3 του Μετρό, το 2024 πραγματοποιήθηκαν 35,8 εκατ. οχηματοχιλιόμετρα, έναντι 38,2 εκατ. το 2023, ενώ οι επιβιβάσεις αυξήθηκαν από 158,6 σε 170 εκατομμύρια.

Η γραμμή 1 (Πειραιάς-Κηφισιά) αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα λόγω απαρχαιωμένου τροχαίου υλικού, ελλείψεων ανταλλακτικών και ανεπαρκούς συντήρησης. Πολλοί συρμοί έχουν παροπλιστεί, ενώ οι εργαζόμενοι αναγκάζονται να χρησιμοποιούν εξαρτήματα από άλλους συρμούς, «χαλώντας ένα βαγόνι για να φτιαχτούν δύο». Οι καθυστερήσεις στα δρομολόγια είναι πια καθημερινό φαινόμενο,

με τους οδηγούς να κινούνται με 13–16 συρμούς αντί για τους 19–21 που απαιτούνται για ομαλή λειτουργία.

Το πρόγραμμα ανακαίνισης 14 παλαιών συρμών, ύψους 65,5 εκατομμυρίων ευρώ, έχει ήδη καθυστερήσει σημαντικά, ενώ ακόμη δεν έχει παραδοθεί ο πρώτος συρμός. Παρότι η ΣΤΑΣΥ έχει ανακοινώσει έργα αναβάθμισης ύψους 100 εκατ. ευρώ (εκ των οποίων 85 εκατ. αφορούν τον ηλεκτρικό), η κατάσταση στο δίκτυο παραμένει κρίσιμη. Το ίδιο ισχύει και για τις γραμμές 2 και 3, όπου προγραμματίζονται έργα 130 εκατ. ευρώ από ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις, καθώς και επενδύσεις 200 εκατ. ευρώ για τα επόμενα δύο χρόνια. Σχεδιάζεται επίσης αναβάθμιση 10 συρμών του 1992, κόστους 70 εκατ. ευρώ, ώστε να παραταθεί η ζωή τους κατά 20 χρόνια και να εγκατασταθεί σύστημα κλιματισμού.

Ωστόσο, η πραγματικότητα για τους επιβάτες δεν αλλάζει: αραιά δρομολόγια, συχνές καθυστερήσεις, παρωχημένος εξοπλισμός και ελλείψεις προσωπικού καθιστούν την καθημερινή μετακίνηση στην Αθήνα εξαιρετικά δύσκολη. Αντί για σχέδιο εκσυγχρονισμού, η κυβέρνηση προχωρά με αποσπασματικές παρεμβάσεις που διαιωνίζουν τα προβλήματα και απαξιώνουν το δημόσιο δίκτυο σταθερών συγκοινωνιών.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Ποιο είναι το συνολικό σχέδιο της κυβέρνησης για την αποκατάσταση των χαμένων δρομολογίων και την ενίσχυση του προσωπικού σε μετρό και ηλεκτρικό, ώστε να εξασφαλιστεί η αξιοπιστία και η συχνότητα των υπηρεσιών;
2. Επιβεβαιώνει το αρμόδιο Υπουργείο τα στοιχεία που έχουν δει το φως της δημοσιότητας αναφορικά με το συγκοινωνιακό έργο και την επι τα χείρω εξέλιξη των μεγεθών που αναφέρονται;
3. Σε ποιο στάδιο βρίσκονται τα έργα ανακαίνισης και αναβάθμισης του τροχαίου υλικού της γραμμής 1 και ποιο το ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσής τους;
4. Προτίθεται το Υπουργείο να προχωρήσει σε προμήθεια νέων, σύγχρονων συρμών αντί της αποκλειστικής ανακατασκευής παλαιών, λαμβάνοντας υπόψη το συνεχώς αυξανόμενο επιβατικό έργο;

Οι ερωτώντες βουλευτές

Αθανάσιος (Νάσος) Ηλιόπουλος

Αθανασία (Σία) Αναγνωστοπούλου

Ευτυχία (Εφη) Αχτσιόγλου

Θεόδωρος Δρίτσας

Χουσεΐν Ζεϊμπέκ

Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα

Μερόπη Τζούφη

Ευκλείδης Τσακαλώτος

Θεανώ Φωτίου

Οζγκιούρ Φερχάτ