



Αθήνα, 7 Νοεμβρίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: Σχεδόν 3 χρόνια μετά τα Τέμπη, νέο περιστατικό εκτροχιασμού πορείας αμαξοστοιχίας στη γραμμή Θεσσαλονίκης – Λάρισας

Σχεδόν τρία χρόνια μετά την εθνική τραγωδία των Τεμπών, που στοίχισε τη ζωή σε 57 νέους ανθρώπους και συγκλόνισε ολόκληρη την ελληνική κοινωνία, φαίνεται ότι τα μαθήματα εκείνης της καταστροφής δεν έχουν ακόμα εμπεδωθεί.

Σύμφωνα με καταγγελίες επιβατών, στο δρομολόγιο 2591 (Θεσσαλονίκη – Λάρισα) των 17:30 της Τετάρτης 5 Νοεμβρίου από Θεσσαλονίκη προς Λάρισα, αμαξοστοιχία του Προαστιακού κινήθηκε σε λάθος γραμμή εξόδου για περίπου 3-4 χιλιόμετρα.

Σύμφωνα με πληροφορίες, η αιτιολόγηση του υπαλλήλου του συρμού ήταν ότι «κάτι έγινε με το κλειδί». Το τρένο μετά την πορεία χιλιομέτρων στη λάθος γραμμή αναγκάστηκε να σταματήσει και να επιστρέψει πίσω, μάλιστα με οπισθοπορεία!

Το γεγονός ότι εκείνη τη στιγμή δεν διερχόταν άλλο τρένο από την αντίθετη κατεύθυνση και έτσι η χώρα μας γλίτωσε μία νέα τραγωδία, είναι καθαρή τύχη.

Το περασμένο καλοκαίρι συζητήσαμε στη Βουλή τη νομοθετική ρύθμιση του Υπουργείου (ν. 5220/2025) για την «αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων», που σύμφωνα με τις δικές σας εξαγγελίες ήταν το «κρίσιμο βήμα για τον εκσυγχρονισμό και την ασφάλεια του ελληνικού σιδηροδρόμου».

Η νομοθετική ρύθμιση περιλάμβανε μεταξύ άλλων παρεμβάσεις όπως:

- Ίδρυση Ενιαίου Κέντρου Εποπτείας, που θα λειτουργεί ως «πύργος ελέγχου» του σιδηροδρόμου, με δυνατότητα real-time παρακολούθησης του συνόλου του δικτύου, άμεσης καταγραφής εντολών και συμβάντων, και ενεργοποίησης μηχανισμών ακινητοποίησης συρμών σε περίπτωση κινδύνου.
- Ψηφιακή πλατφόρμα ενημέρωσης [Railway.gov.gr](https://www.railway.gov.gr), με ενσωματωμένο γεωεντοπισμό μέσω HEPOS (ακρίβεια έως 5 εκατοστών) και προβολή της θέσης κάθε αμαξοστοιχίας σε πραγματικό χρόνο.
- Καθιέρωση Ψηφιακού Μητρώου Σιδηροδρομικών Δεδομένων και ηλεκτρονικού συστήματος alerts για παραβάσεις του Κανονισμού Κίνησης.

- Θέσπιση νέων ασφαλιστικών δικλείδων, συμμόρφωση με το ευρωπαϊκό πλαίσιο και αυστηρότερη εκπαίδευση, αξιολόγηση και κυρώσεις για το σιδηροδρομικό προσωπικό
- Υποχρεωτικές ψυχομετρικές, ιατρικές και λειτουργικές δοκιμασίες για όλους τους εργαζομένους σε κρίσιμα καθήκοντα, σε συνεργασία με τις Ένοπλες Δυνάμεις.
- Συμμόρφωση με ευρωπαϊκό πλαίσιο ως προς την ενσωμάτωση της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Σχεδόν τέσσερις μήνες μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου και τις επανειλημμένες εξαγγελίες της κυβέρνησης περί «πλήρους αναβάθμισης» του σιδηροδρομικού δικτύου, η πραγματικότητα στους ελληνικούς σιδηροδρόμους εξακολουθεί να είναι κυριολεκτικά επικίνδυνη.

Επιβάτες καταγγέλλουν σταθμούς χωρίς φωτισμό, καθημερινές καθυστερήσεις και ακυρώσεις δρομολογίων, απουσία προσωπικού, κλείσιμο εκδοτηρίων και πλήρη έλλειψη πληροφόρησης και ένα δίκτυο που λειτουργεί — ακόμη — χωρίς αξιόπιστα συστήματα τηλεδιοίκησης και ασφάλειας και χωρίς το ETCS να λειτουργεί ούτε σε ένα μέτρο του σιδηροδρομικού δικτύου.

Η πραγματικότητα για τον ελληνικό σιδηρόδρομο είναι ότι, σχεδόν τρία χρόνια μετά τα Τέμπη σημειώνονται ακόμη περιστατικά λανθασμένης χάραξης πορείας και δυσλειτουργίας των συστημάτων αλλαγής γραμμών.

Μάλιστα, το χτεσινό περιστατικό συνέβη στην περιοχή όπου ο ίδιος ο κ. Κυρανάκης εγκαινίαζε στις 20 Οκτωβρίου τον «νέο Προαστιακό Δυτικής Θεσσαλονίκης», αναφέροντας ότι η γραμμή «θα είναι τηλεδιοικούμενη, με σύγχρονο σύστημα τηλεδιοίκησης και θα παραδοθεί έναν μήνα νωρίτερα».

Λίγες ημέρες αργότερα, ο κ. Κυρανάκης παραδεχόταν νέες –σημαντικές- καθυστερήσεις για την είσοδο νέου τροχαίου υλικού, καθώς σε συνέντευξή του δήλωνε ότι «Η Hellenic Train δεν του απαντά πότε θα έρθουν τα νέα τρένα στην Ελλάδα»!

Τα παραπάνω καταδεικνύουν την αποδιοργάνωση της κυβέρνησης, την πλήρη έλλειψη κυβερνητικού συντονισμού, αλλά και την έλλειψη ενεργής πολιτικής βούλησης για την ουσιαστική και στο πεδίο αναβάθμιση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Ο σιδηρόδρομος όμως δεν αντέχει άλλη προπαγάνδα περί «νέας εποχής». Όταν τα ίδια λάθη επαναλαμβάνονται, είναι η ίδια πολιτική αδράνεια που απειλεί ανθρώπινες ζωές.

Κατόπιν των ανωτέρω,

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Γνωρίζει, ως οφείλει, το περιστατικό που σημειώθηκε στη γραμμή Θεσσαλονίκη – Λάρισα στις 5 Νοεμβρίου; Αν ναι, έχουν κινηθεί οι προβλεπόμενες διαδικασίες διερεύνησης των αιτιών από τους αρμόδιους φορείς; Πότε αναμένεται να κοινοποιηθούν τα σχετικά πορίσματα;

2. Πώς είναι δυνατόν, σχεδόν τρία χρόνια μετά τα Τέμπη, να σημειώνονται ακόμη περιστατικά λανθασμένης χάραξης πορείας και δυσλειτουργίας των συστημάτων αλλαγής γραμμών;
3. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο ν. 5220/2025 για την «αναβάθμιση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων» έχει ήδη ψηφιστεί εδώ και τέσσερις μήνες, ποια από τα προβλεπόμενα μέτρα έχουν υλοποιηθεί και ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης όλων των κυβερνητικών δεσμεύσεων;
4. Ποια είναι η πραγματική πρόοδος στην εγκατάσταση και λειτουργία των συστημάτων τηλεδιοίκησης, σηματοδότησης και ETCS σε όλο το δίκτυο; Πότε θα λειτουργούν πλήρως και με πιστοποιημένη ασφάλεια;
5. Τι μέτρα σκοπεύει να λάβει το Υπουργείο για να διασφαλίσει στοιχειώδεις συνθήκες ασφάλειας και φωτισμού στους σιδηροδρομικούς σταθμούς της χώρας, ιδίως στον κεντρικό σιδηροδρομικό άξονα Θεσσαλονίκης – Λάρισας – Αθήνας;
6. Πώς δικαιολογεί την απόσταση ανάμεσα στις εξαγγελίες για «εκσυγχρονισμό» του ελληνικού σιδηροδρόμου και την αποκαρδιωτική καθημερινότητα που βιώνουν εργαζόμενοι και επιβάτες στα τρένα;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

**Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος
Καλαματιανός Διονύσης**

Ακρίτα Έλενα

Βέττα Καλλιόπη

Γαβρήλος Γεώργιος

Γιαννούλης Χρήστος

Δούρου Ειρήνη

Ζαμπάρας Μίλτος

Κοντοτόλη Μαρίνα

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Νοτοπούλου Αικατερίνη

Παναγιωτόπουλος Ανδρέας

Παπαηλιού Γεώργιος

Τσαπανίδου Πόπη

Ψυχογιός Γεώργιος