



Αθήνα, 19 Δεκεμβρίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Απουσία τεχνικών ελέγχων στον σιδηρόδρομο και συγκάλυψη. Τα δομικά προβλήματα που οδήγησαν στα Τέμπη παραμένουν άθικτα»

Βρισκόμαστε σχεδόν τρία χρόνια μετά την τραγωδία των Τεμπών και η κοινωνία παρακολουθεί με αγωνία να επαναλαμβάνονται οι ίδιες επικίνδυνες πρακτικές στον ελληνικό σιδηρόδρομο: Υποστελέχωση, παραβίαση κανονισμών ασφαλείας, παραπλανητική ενημέρωση και μετακύλιση ευθυνών.

Πρόσφατο δημοσίευμα της «Εφημερίδας των Συντακτών», βασισμένο σε επίσημη επιστολή της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης (ΠΕΠΕ), αποκαλύπτει ένα περιστατικό που καταδεικνύει με τον πιο ωμό τρόπο ότι τα δομικά προβλήματα που οδήγησαν στα Τέμπη παραμένουν άθικτα.

Σύμφωνα με την επίσημη ανακοίνωση της Hellenic Train, στις 7 Δεκεμβρίου 2025 η αμαξοστοιχία 2592 (Λάρισα–Θεσσαλονίκη) ακινητοποιήθηκε λόγω βλάβης που προκλήθηκε από σύγκρουση με ζώο κατά τη διάρκεια του ίδιου δρομολογίου.

Η εταιρεία παρουσίασε το συμβάν ως ένα τυπικό περιστατικό, περιοριζόμενη σε μια γενική αναφορά καθυστέρησης και ζητώντας την «κατανόηση» των επιβατών, σαν να επρόκειτο για ένα αναπόφευκτο και ακίνδυνο συμβάν.

Η ανακοίνωση της ΠΕΠΕ, όμως, αποκαλύπτει μια εντελώς διαφορετική αλληλουχία γεγονότων. Η σύγκρουση με ζώο δεν συνέβη στο δρομολόγιο 2592, αλλά στο προηγούμενο δρομολόγιο 2591 (Θεσσαλονίκη–Λάρισα), το οποίο εκτελέστηκε με την ίδια ηλεκτράμαξα.

Παρά τη σύγκρουση, ο συρμός έφτασε στη Λάρισα, αποβίβασε επιβάτες και στη συνέχεια επανεκκίνησε ως νέο δρομολόγιο, μεταφέροντας ξανά πολίτες, χωρίς να προηγηθεί οποιοσδήποτε τεχνικός έλεγχος για διερεύνηση τυχόν συνεπειών από την πρόσκρουση.

Το γεγονός αυτό δεν αποτελεί απλώς μια επιχειρησιακή αστοχία. Συνιστά συνειδητή ανάληψη ρίσκου εις βάρος της ασφάλειας επιβατών και εργαζομένων.

Η Λάρισα αποτελεί «αρχικό» σταθμό, δηλαδή, σταθμό εκκίνησης δρομολογίων, όπου ο Γενικός Κανονισμός Κυκλοφορίας (ΓΚΚ) επιβάλλει ρητά τεχνική επιθεώρηση πριν από κάθε αναχώρηση.

Παρ' όλα αυτά, κατά τη συγκεκριμένη ημερομηνία, στον σταθμό δεν υπήρχε το αρμόδιο προσωπικό για να διενεργήσει την απαραίτητη τεχνική επιθεώρηση.

Η διοίκηση της Hellenic Train είχε αποφασίσει να μην υπάρχει στον σταθμό Λάρισας «επισκέπτης» τεχνικός, επικαλούμενη «προσωρινές» ρυθμίσεις και εσωτερικές αποφάσεις εξοικονόμησης ανθρώπινου δυναμικού.

Με την εν λόγω απόφαση αποκαλύπτεται το δομικό πρόβλημα στον τρόπο που παρέχονται οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες στη χώρα: η ασφάλεια αντιμετωπίζεται ως κόστος και όχι ως αδιαπραγμάτευτη υποχρέωση.

Η απουσία τεχνικού ελέγχου πριν την αναχώρηση της αμαξοστοιχίας συνιστά ευθεία παραβίαση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας. Η επίκληση σχετικού άρθρου του Κανονισμού από τη διοίκηση της εταιρείας - για τη μη υποχρέωση διενέργειας τεχνικού ελέγχου - δεν αφορά στην εκκίνηση συρμών από αρχικό σταθμό.

Ταυτόχρονα, αποκαλύπτει και μια επικίνδυνη πρακτική εκ μέρους της εταιρείας, η οποία φαίνεται ότι ερμηνεύει τους κανόνες ασφαλείας κατά το δοκούν, ειδικά στις περιπτώσεις που αυτοί συγκρούονται με την πολιτική της υποστελέχωσης και της μείωσης κόστους.

Αποτέλεσμα των παλινωδιών και των ελλειμμάτων ασφαλείας στη διαχείριση του εν λόγω περιστατικού ήταν λίγα λεπτά μετά την αναχώρηση να ακινητοποιηθεί ο συρμός, επιβεβαιώνοντας ότι ο έλεγχος που δεν έγινε, ήταν απολύτως αναγκαίος.

Σύμφωνα μάλιστα με τους εκπροσώπους των μηχανοδηγών, η βλάβη που προήλθε στον συρμό από την προηγούμενη σύγκρουση (πτώση ποδιάς της ηλεκτράμαξας) θα μπορούσε να έχει απρόβλεπτες συνέπειες σε διαφορετικές συνθήκες κίνησης.

Η υποστελέχωση, η αποδυνάμωση των τεχνικών ελέγχων, η υποβάθμιση των κανονισμών και η αδιαφάνεια στη διαχείριση συμβάντων συνεχίζουν να συνθέτουν ένα επικίνδυνο μίγμα για τον τρόπο λειτουργίας του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Το γεγονός ότι η επίσημη ανακοίνωση της εταιρείας εμφανίζεται να αποκρύπτει την πραγματική αλληλουχία των γεγονότων εντείνει τις υποψίες συγκάλυψης και υπονομεύει για ακόμα μία φορά την εμπιστοσύνη των πολιτών στο συγκοινωνιακό σιδηροδρομικό έργο.

Κατόπιν των ανωτέρω,

Ερωτάται ο αρμόδιος κ.Υπουργός:

1. Γνωρίζει, ως οφείλει, την απόκλιση μεταξύ της επίσημης ανακοίνωσης της Hellenic Train και των καταγγελιών της ΠΕΠΕ για το περιστατικό της 7ης Δεκεμβρίου 2025 ως προς το πότε, πώς και σε ποιο τελικά δρομολόγιο συνέβη η σύγκρουση συρμού με ζώο;

2. Έχει διερευνηθεί αν υπήρξε παραπλανητική ενημέρωση ή παραποίηση στοιχείων σιδηροδρομικού συμβάντος και ποιος φέρει την πολιτική και διοικητική ευθύνη;
3. Συμφωνεί ότι, σύμφωνα με τον ΓΚΚ μία αμαξοστοιχία δεν θα πρέπει να αναχωρεί από «αρχικό» σταθμό – όπως αυτό της Λάρισας – χωρίς προηγούμενη τεχνική επιθεώρηση;
4. Για ποιον λόγο επιτράπηκε η αναχώρηση αμαξοστοιχίας από «αρχικό» σταθμό χωρίς την υποχρεωτική τεχνική επιθεώρηση;
5. Ποιος ενέκρινε την απομάκρυνση τεχνικού προσωπικού από τον κρίσιμο σιδηροδρομικό σταθμό της Λάρισας;
6. Γνωρίζει, ως οφείλει, ότι ο «αρχικός» σταθμός της Λάρισας λειτουργεί με παντελή έλλειψη τεχνικού προσωπικού;
7. Συμβιβάζεται η επιλογή να λειτουργεί σταθμός του κεντρικού σιδηροδρομικού άξονα της χώρας χωρίς τεχνικό προσωπικό, με τις δεσμεύσεις της κυβέρνησης για ενίσχυση της ασφάλειας των σιδηροδρόμων μετά την Τραγωδία των Τεμπών;
8. Πώς κρίνει την πρακτική της Hellenic Train για «χαλαρή» και κατά το δοκούν εφαρμογή των κανονισμών ασφαλείας που επιβάλλει ο ΓΚΚ;
9. Τι έχει αλλάξει ουσιαστικά στον ελληνικό σιδηρόδρομο τα τελευταία τρία χρόνια, ώστε οι πολίτες να μην εξαρτούν την ασφάλειά τους από την τύχη και τις «αντοχές» του τροχαίου υλικού;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Καλαματιανός Διονύσης

Ακρίτα Έλενα

Γαβρήλος Γιώργος

Δούρου Ειρήνη

Κασιμάτη Νίνα

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Νοτοπούλου Αικατερίνη

Παναγιωτόπουλος Ανδρέας

Παπαηλιού Γεώργιος

Τσαπανίδου Πόπη

Ψυχογιός Γεώργιος