



Αθήνα, 28.01.2026

Ερώτηση
προς τους κ.κ. Υπουργούς:
- Εξωτερικών
- Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: «Τρία χρόνια χωρίς τρένο στη Φλώρινα και καμία πρόοδος στη σιδηροδρομική σύνδεση με τη Βόρεια Μακεδονία»

Σε συνέχεια πολλαπλών Δελτίων Τύπου, συνεντεύξεων και ερωτήσεων κοινοβουλευτικού ελέγχου και επειδή η Δυτική Μακεδονία συνεχίζει να βρίσκεται έξω από το χάρτη των σιδηροδρομικών συνδέσεων με τις γείτονες χώρες, επανερχόμαστε με το χαρακτηριστικό παράδειγμα της σιδηροδρομικής σύνδεσης της χώρας μας με τη Βόρεια Μακεδονία.

Η πολιτική της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας για το σιδηρόδρομο στη Δυτική Μακεδονία είναι σταθερή, ήδη από το 2019: η περιοχή στο περιθώριο και καμία πρόοδος. Ειδικότερα για τη γραμμή Φλώρινα – Μοναστήρι (Μπίτολα), μέσω της οποίας επιτυγχάνεται η σύνδεση Ελλάδας – Βόρειας Μακεδονίας, πρόκειται για γραμμή που λειτουργούσε για πάρα πολλά χρόνια και ήταν ένα εξαιρετικό μέσο συγκοινωνίας για τους τοπικούς πληθυσμούς, αλλά και για transit κινήσεις για εμπορικούς σκοπούς. Την περίοδο 2015-2019 έγινε μεγάλη προσπάθεια για να τεθεί και πάλι η γραμμή σε λειτουργία, με διμερείς επαφές των Υπουργείων Εξωτερικών Ελλάδας – Βόρειας Μακεδονίας (τότε FYROM), οι οποίες και είχαν φτάσει σε προχωρημένο επίπεδο.

Έχουμε να κάνουμε με ένα έργο σχεδόν έτοιμο, αφού η γραμμή μεταξύ των σταθμών Φλώρινας – Ν. Καυκάσου έχει ανακατασκευαστεί ήδη από τη δεκαετία του 2000 και απαιτούνται ελάχιστες παρεμβάσεις. Για τη λειτουργία της γραμμής χρειάζονται επίσης εργασίες αποκατάστασης του σταθμού Ν. Καυκάσου, με κόστος που δεν ξεπερνά τις 200 χιλ. ευρώ – έργο που επίσης είχε δρομολογηθεί την περίοδο 2015-2019 - και η δημιουργία τελωνειακού σταθμού για τους απαραίτητους διοικητικούς και αστυνομικούς ελέγχους.

Παράλληλα, τα έργα εκσυγχρονισμού του τμήματος στο έδαφος της Βόρειας Μακεδονίας, 'σύνορα-Μπίτολα', έχουν εδώ και καιρό ολοκληρωθεί, ενώ η Βόρεια Μακεδονία επιθυμεί διακαώς να επαναλειτουργήσει η γραμμή. Από πλευράς της χώρας μας, δυστυχώς από τις ενέργειες της περιόδου 2015-2019, όπου είχα και προσωπική εμπλοκή ως Γενική Γραμματέας Μεταφορών, δεν έχει προχωρήσει απολύτως τίποτα.

Δεδομένου ότι πρόκειται για ένα έργο σχεδόν ολοκληρωμένο, με αμελητέο κατασκευαστικό κόστος, και επειδή με βάση τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, για τη λειτουργία κάθε νέας γραμμής απαιτείται διακρατική συμφωνία, έχουμε καταλάβει εδώ και πολύ καιρό ότι οι λόγοι που εμποδίζουν την επαναλειτουργία της γραμμής δεν είναι τεχνικοί, αλλά πολιτικοί.

Αυτό άλλωστε επιβεβαιώνεται και από την απάντηση του ΟΣΕ σε σχετική μας ερώτηση τον Μάιο του 2024, ότι «για να λειτουργήσει η σιδηροδρομική σύνδεση θα πρέπει να ολοκληρωθούν οι

συμφωνίες για τη συνοριακή διέλευση». Όπως και η απάντηση του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών ότι «έχουμε αποστείλει στο Υπουργείο Εξωτερικών τη συνεισφορά του ΥΠΟΜΕ, με σχέδιο της Διμερούς Συμφωνίας Ελλάδας – Δημοκρατίας της Βόρειας Μακεδονίας για τη διασυνοριακή σιδηροδρομική κυκλοφορία από το 2021».

Η εν λόγω συμφωνία δεν έχει υλοποιηθεί μέχρι σήμερα, ενώ παράλληλα ο Πρωθυπουργός έχει δηλώσει ότι δεν θα προχωρήσει στην κύρωση των Μνημονίων σε σχέση με τη Συμφωνία των Πρεσπών. Προφανώς, για λόγους πολιτικής ιδεοληψίας, η γραμμή επί κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας δεν πρόκειται να λειτουργήσει. Αποτέλεσμα, η περιοχή, αλλά και η χώρα, να στερείται μιας τόσο επωφελούς σιδηροδρομικής σύνδεσης, η οποία θα παρείχε μια εναλλακτική σύνδεση με την Κεντρική Ευρώπη (μέσω του κλάδου του Διαδρόμου Χ).

Φυσικά, το να συζητάμε για μια σιδηροδρομική σύνδεση με τη γείτονα χώρα, η οποία ξεκινάει από τη Φλώρινα, μοιάζει ίσως ανεπίκαιρο, τη στιγμή που η Φλώρινα εδώ και τρία σχεδόν χρόνια δεν έχει σιδηρόδρομο. Η γραμμή αρχικά ήταν κλειστή από το δυστύχημα των Τεμπών. Στο τέλος του 2024 άνοιξε μόνο το τμήμα που φτάνει μέχρι την Έδεσσα και από εκεί δρομολογούνται καθημερινά 2 ζεύγη λεωφορείων - και μάλιστα με το πλέγμα των δρομολογίων να μην εξυπηρετεί σε καμία περίπτωση τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής.

Μέχρι σήμερα δεν υπάρχει κάποια επίσημη ανακοίνωση για το λόγο που οι συρμοί δεν φτάνουν μέχρι τη Φλώρινα. Στην περιοχή ακουγόταν ως λόγος ένα πρόβλημα στατικότητας σε γέφυρα στο Ξινό Νερό. Κάτι το οποίο όμως, σε σχετική επίκαιρη ερώτησή μου στη Βουλή, ο Υφυπουργός Υποδομών & Μεταφορών αρνήθηκε κατηγορηματικά. Αντίθετα, δήλωσε ότι η γραμμή διεκόπη λόγω προβλημάτων σηματοδότησης και ότι ο ΟΣΕ έχει αναθέσει την επίλυση του θέματος σε εξωτερικό σύμβουλο.

Περιμέναμε την επαναλειτουργία της γραμμής το Φεβρουάριο του 2025, και πάλι όμως αυτό δεν επετεύχθη. Πρόσφατα είχαμε πάλι πληροφορίες ότι θα ανοίξει η γραμμή, δόθηκε όμως νέα τρίμηνη παράταση, όπως μαθαίνουμε λόγω έλλειψης εξοπλισμού για το σήμα των επικοινωνιών μέσα σε δυο σήραγγες της γραμμής.

Τα παραπάνω συμβαίνουν σε μια γραμμή που ακόμα κι όταν λειτουργούσε, τα τελευταία χρόνια παρουσίαζε συνεχώς προβλήματα. Ήμασταν αποδέκτες πλήθους διαμαρτυριών και παραπόνων από επιβάτες, σε σχέση με μεγάλες καθυστερήσεις ή ακόμα και ακυρώσεις δρομολογίων. Επιβάτες που ήταν αναγκασμένοι να περιμένουν επί ώρες στο κρύο, χωρίς την παραμικρή συνδρομή από τους υπεύθυνους της σιδηροδρομικής επιχείρησης και χωρίς καμία ενημέρωση για την ώρα άφιξης των συρμών.

Κι αυτό, ενώ το συγκεκριμένο δρομολόγιο αποτελεί μέρος των Υπηρεσιών Δημόσιας Υποχρέωσης (ΥΔΥ), δηλαδή των άγονων σιδηροδρομικών γραμμών, για τις οποίες η Hellenic Train επιδοτείται από το ελληνικό δημόσιο με 50 εκ. ευρώ ετησίως – πρόσφατα τροποποιήθηκε και η σχετική Σύμβαση. Η Hellenic Train εισπράττει αποζημιώσεις και η Φλώρινα συνεχίζει να είναι απομονωμένη και κοινωνικά.

Με βάση τα παραπάνω, ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

- 1. Για ποιο λόγο η σιδηροδρομική γραμμή Φλώρινα – Μπίτολα δεν έχει επαναλειτουργήσει μέχρι σήμερα, με αποτέλεσμα οι δύο γειτονικές χώρες, Ελλάδα και Βόρεια Μακεδονία, να στερούνται μιας τόσο επωφελούς σιδηροδρομικής σύνδεσης;**

2. Πότε προγραμματίζεται η υπογραφή της διακρατικής συμφωνίας της χώρας μας με τη Βόρεια Μακεδονία; Δεδομένου ότι το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών έχει ολοκληρώσει το τμήμα που το αφορά, σε ποιο στάδιο βρίσκονται οι σχετικές ενέργειες από την πλευρά του Υπουργείου Εξωτερικών;
3. Περιλαμβάνεται η σιδηροδρομική σύνδεση Φλώρινα – Μοναστήρι (Μπίτολα) στον τρέχοντα προγραμματισμό έργων της ‘Σιδηρόδρομοι ΜΑΕ’;
4. Ποιοι είναι οι λόγοι που εμποδίζουν την επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου στη Φλώρινα; Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η επίλυση των προβλημάτων αυτών; Πότε προγραμματίζεται η επανέναρξη των δρομολογίων;

Οι ερωτώντες Βουλευτές,

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Ζεϊμπέκ Χουσεϊν
Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)
Τζούφη Μερόπη
Φωτίου Θεανώ