



Αθήνα, 03.02.2026

Ερώτηση
προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: «Πτώσεις δέντρων στη σιδηροδρομική υποδομή – αποσπασματικές εργολαβίες και
‘μπαλάκι’ οι ευθύνες»

Την ώρα που ο Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών & Μεταφορών κάνει λόγο για «πραγματική αλλαγή του ελληνικού σιδηροδρόμου», η οποία θα έρθει με «νέες υποδομές, νέα τρένα, νέους σταθμούς», ακόμα ένα συμβάν ήρθε για να επιβεβαιώσει την εγκατάλειψη και απαξίωση του μέσου επί κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας.

Το πρόσφατο περιστατικό αφορά και πάλι πτώση δέντρου στη γραμμή, αυτή τη φορά στο τμήμα Πύργος – Ολυμπία – Κατάκολο, σε συρμό του Προαστιακού. Ευτυχώς ο εν λόγω συρμός δεν μετέφερε επιβάτες, παρ’ όλα αυτά ο μηχανοδηγός τραυματίστηκε και χρειάστηκε να μεταφερθεί στο νοσοκομείο, ενώ το τρένο υπέστη σοβαρές ζημιές.

Για επιβεβαίωση των επισημάνσεων και της αγωνίας των Μηχανοδηγών σχετικά με την κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής κάνει λόγο σε σχετική ανακοίνωσή της η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης. Επισημαίνει μάλιστα ότι «τέτοιου είδους βαθιά νοσηρές καταστάσεις δεν αντιμετωπίζονται με αποσπασματική διαχείριση της υπάρχουσας κατάστασης» και ότι χρειάζονται «γενναίες αποφάσεις».

Το πρόσφατο συμβάν δεν είναι το πρώτο που φέρνει στο φως τα ζητήματα διαχείρισης της βλάστησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το Φεβρουάριο του 2023, λίγο πριν από το δυστύχημα των Τεμπών, κορμός δέντρου είχε διαπεράσει την καμπίνα του Μηχανοδηγού ενός συρμού Intercity, στη γραμμή Θεσσαλονίκη – Αθήνα, κοντά στον Άγιο Στέφανο.

Ακολούθησε πλήθος περιστατικών, με χαρακτηριστικό εκείνο του Σεπτεμβρίου του 2024, με την αμαξοστοιχία στο τμήμα Χαλκίδα – Αθήνα να προσκρούει σε πεσμένα δέντρα, ευτυχώς χωρίς να τραυματιστεί κάποιος επιβάτης ή ο Μηχανοδηγός, αλλά με την κυκλοφορία στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη να διακόπτεται για ώρες. Το πιο σημαντικό όμως σε ό,τι αφορά το συγκεκριμένο συμβάν ήταν το ‘μπάχαλο’ που επικράτησε στη συνέχεια, για το ποιος έχει την ευθύνη του καθαρισμού των δέντρων δίπλα στις γραμμές.

Ο τότε Πρόεδρος του ΟΣΕ, Γ. Γραμματίδης, φάνηκε να μην γνωρίζει το σχετικό νόμο για τις αρμοδιότητες του Οργανισμού σε σχέση με τον καθαρισμό της γραμμής. Μάλιστα, αποδοκιμάστηκε από τον κ. Σκυλακάκη, Υπουργό Περιβάλλοντος & Ενέργειας την περίοδο εκείνη, ενώ και ο Υπουργός Επικρατείας, Μ. Βορίδης, είχε δηλώσει πως «αν ο Πρόεδρος του ΟΣΕ δεν γνωρίζει τη νομοθεσία, καλό θα είναι να παραιτηθεί» - όπως και έγινε τελικά, χωρίς να δίδονται περαιτέρω εξηγήσεις για το αν το συμβάν ήταν η αφορμή της παραίτησής του.

Τι δεν είπε ο κ. Γραμματίδης τότε σχετικά με το περιστατικό; Ότι στον ΟΣΕ υπάρχει Διεύθυνση Πρασίνου & Περιβάλλοντος, με αντικείμενο τους καθαρισμούς αυτοφυούς βλάστησης πέριξ των γραμμών και την κοπή δέντρων. Ίσως φυσικά να μην το ανέφερε, διότι, παρά την ύπαρξη της Διεύθυνσης αυτής, όλα πλέον γίνονται από εργολάβους. Χαρακτηριστικό είναι ότι μέσα σε 10 χρόνια, από τα 65 άτομα του ΟΣΕ που εργάζονταν στη γραμμή για τον καθαρισμό δέντρων, την περίοδο του συμβάντος είχαν μείνει μόλις 7. Ενώ παράλληλα, 'έτρεχαν' εργολαβίες του ΟΣΕ για καθαρισμό δέντρων σε τμήματα της υποδομής που δεν κινείται τρένο.

Λύση στο θέμα των αρμοδιοτήτων σε σχέση με το περιστατικό του Σεπτεμβρίου του 2024 δεν έδωσε τότε ούτε και ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ). Η αρχική του απόφαση τόνιζε ρητά ότι ο ΟΣΕ πρέπει άμεσα, σε συνεργασία με τους αρμόδιους κρατικούς φορείς, να προβεί στον καθαρισμό του δικτύου – μάλιστα έθετε και συγκεκριμένη προθεσμία - και ο καθαρισμός να επαναλαμβάνεται τουλάχιστον μια φορά το μήνα. Για να έρθει όμως, μόλις δυο μέρες μετά, να εκδόσει νέα απόφαση, λέγοντας ότι η προθεσμία ήταν «αυστηρή» και «πολύ σύντομη», ενώ και «η προηγούμενη σύσταση δεν αποτελεί μομφή προς τον ΟΣΕ και δεν υποδηλώνει υπαιτιότητά του για τη σημερινή κατάσταση». Ο ελεγκτής δηλαδή έκανε 'δήλωση μετάνοιας' στον ελεγχόμενο!

Στο μεταξύ, λίγο νωρίτερα από το περιστατικό, συγκεκριμένα τον Αύγουστο του 2024, για το ζήτημα είχε παρέμβει και η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ). Ζητούσε την άμεση λήψη μέτρων, ενώ έφερνε τον ΟΣΕ προ των ευθυνών του, υπογραμμίζοντας ότι «η διαδικασία ανάθεσης τόσο των συμφωνιών – πλαίσιο όσο και των εργολαβιών/συμβάσεων εξελίσσεται με ρυθμό βραδύτερο από τον αναμενόμενο, δείγμα μη ορθού προγραμματισμού από πλευράς Οργανισμού».

Σε σχέση με τα παραπάνω, οι επικεφαλής των εμπλεκόμενων φορέων έχουν μεν αλλάξει, αυτό που όμως παραμένει το ίδιο και φάνηκε και στο πρόσφατο συμβάν, είναι το 'μπαλάκι' αρμοδιοτήτων και ευθυνών σε σχέση με τον καθαρισμό της γραμμής. Συνεχίζονται επίσης οι μεγάλες ελλείψεις προσωπικού, οι αποσπασματικές εργολαβίες καθαρισμού και γενικότερα η «πυροσβεστική» συντήρηση του δικτύου – όλοι θυμόμαστε τις περίφημες εξαγγελίες του Κ. Καραμανλή για τρία έργα ΣΔΙΤ συντήρησης. Έργα που εγκαταλείφθηκαν από την επόμενη πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, χωρίς όμως μέχρι σήμερα να έχει υλοποιηθεί κάποια άλλη εναλλακτική.

Ότι υπάρχει πρόβλημα επιβεβαιώνεται και από πρόσφατες αποφάσεις της Διοίκησης του ΟΣΕ. Πριν λίγες ημέρες εγκρίθηκε αίτημα προϋπολογισμού 60 χιλιάδων ευρώ και διάρκειας έξι μηνών, για την εκτέλεση εργασιών κοπής και αποκλάδωσης δέντρων εκατέρωθεν της σιδηροδρομικής γραμμής, σε περιοχές της Αθήνας και της Θήβας, έπειτα από τη λήξη προηγούμενων συμβάσεων και σε συνέχεια αυτοψιών που έδειξαν την επικινδυνότητα ορισμένων δέντρων. Η παρέμβαση κρίθηκε ως άκρως επείγουσα για την ασφάλεια επιβατών, εργαζομένων και υποδομών.

Δικαίως λοιπόν προειδοποιούν οι Μηχανοδηγοί πως αν ο ΟΣΕ δεν στελεχωθεί άμεσα με όλες τις απαραίτητες ειδικότητες «είναι θέμα χρόνου να υπάρξει επόμενο συμβάν, με ακόμη χειρότερη κατάληξη».

Με βάση τα παραπάνω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Ποιος φορέας έχει σήμερα, βάσει ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, την ευθύνη για τον καθαρισμό αυτοφυούς βλάστησης και την κοπή επικίνδυνων δέντρων εκατέρωθεν της σιδηροδρομικής γραμμής;

2. Πόσα άτομα εργάζονται σήμερα ως μόνιμο προσωπικό με αντικείμενο τον καθαρισμό της γραμμής;
3. Ποιος είναι ο συνολικός αριθμός και το οικονομικό αντικείμενο των εν εξελίξει και πρόσφατα ολοκληρωμένων εργολαβιών καθαρισμού βλάστησης;
4. Για ποιο λόγο δεν υλοποιήθηκε μέχρι σήμερα ένα μόνιμο και συστηματικό πρόγραμμα καθαρισμού και συντήρησης του δικτύου, όπως έχει ζητήσει η ΡΑΣ και ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ;
5. Πώς διασφαλίζεται η ασφάλεια επιβατών και εργαζομένων, όταν ακόμη και πρόσφατες αποφάσεις του ΟΣΕ χαρακτηρίζουν ως 'άκρως επείγουσες' παρεμβάσεις, περιορισμένης διάρκειας και μικρού προϋπολογισμού;
6. Προτίθεται το Υπουργείο να προχωρήσει άμεσα σε μόνιμες προσλήψεις των αναγκαίων ειδικοτήτων στον ΟΣΕ, ώστε να πάψει η αποσπασματική και «πυροσβεστική» διαχείριση της συντήρησης του σιδηροδρομικού δικτύου;

Οι ερωτώντες Βουλευτές,

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)
Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης)
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Αχτσιόγλου Ευτυχία (Εφη)
Δρίτσας Θεόδωρος
Ζεϊμπέκ Χουσεϊν
Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)
Τζανακόπουλος Δημήτριος
Τζούφη Μερόπη
Φωτίου Θεανώ