

Αριθμ. Πρωτ. ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 534
Ημερομ. Κατάθεσης: 13/2/2026
Ωρα κατάθεσης: 10:37'



Αθήνα, 13 Φεβρουαρίου 2026

ΕΠΙΚΑΙΡΗ ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: «Σοβαρά ερωτήματα για την ασφάλεια του επιβατικού κοινού από την έλλειψη πυρασφάλειας των βαγονιών και την πυραντοχή των υλικών του τροχαίου υλικού»

Σύμφωνα με το πρόσφατο συμπληρωματικό πόρισμα του Εθνικού Οργανισμού Διερεύνησης Αεροπορικών Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων & Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ) και τα στοιχεία που προέκυψαν από τις εργαστηριακές δοκιμές του εξειδικευμένου γερμανικού εργαστηρίου RSTLabs, εγείρονται κρίσιμα ζητήματα για την παθητική πυρασφάλεια των τρένων που κυκλοφορούν στον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Η διερεύνηση εστιάστηκε στην πυραντοχή των καθισμάτων, καθώς διαπιστώθηκε ότι στο βαγόνι B2 της αμαξοστοιχίας IC62, 8 επιβάτες έχασαν τη ζωή τους όχι από την πρόσκρουση, αλλά από ασφυξία λόγω της φωτιάς που τροφοδοτήθηκε από τα υλικά κατασκευής του βαγονιού. Τα αποτελέσματα των δοκιμών δείχνουν ότι τα δείγματα καθισμάτων απέτυχαν να ικανοποιήσουν τις ελάχιστες απαιτήσεις πυραντοχής του σύγχρονου ευρωπαϊκού προτύπου EN 45545-2, λαμβάνοντας την κατάταξη «NoHL» (Καμία Κατηγορία Επικινδυνότητας). Η Hellenic Train δήλωσε αδυναμία εντοπισμού των αρχικών πιστοποιήσεων πυραντοχής στα τεχνικά αρχεία του τροχαίου υλικού που της παραδόθηκε, ενώ ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ απέφυγε να ελέγξει τα δείγματα με το παλαιότερο πρότυπο (UIC 564-2) που ίσχυε κατά την κατασκευή τους, αφήνοντας κενά για το αν τα τρένα πληρούσαν ποτέ οποιαδήποτε προδιαγραφή. Η απουσία πιστοποιητικών πυραντοχής στα τεχνικά αρχεία των τρένων δημιουργεί σοβαρά κενά στην ασφάλεια των επιβατών και επιβάλλει την ανάγκη για συστηματικούς ελέγχους στο σύνολο του τροχαίου υλικού.

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

- Από τη στιγμή που διαπιστώνεται ότι τα καθίσματα των βαγονιών αυτών δεν συμμορφώνονται στις προδιαγραφές πυραντοχής, πως είναι δυνατό τα βαγόνια να πληρούν τις προδιαγραφές πυρασφάλειας όπως προβλέπεται από την ενωσιακή νομοθεσία; Πως εξηγείται ότι ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ απέφυγε να ελέγξει τα δείγματα με το παλαιότερο πρότυπο (UIC 564-2), που ισχύει για τα βαγόνια αυτά; Πώς εξηγείται το γεγονός ότι η συντήρηση και επισκευή των καθισμάτων οδήγησε σε υποβάθμιση της ασφάλειας (δείγμα «B4 ΝΕΟ» έναντι «B4 ΠΑΛΑΙΟ»); Ποιος φορέας πιστοποίησε τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν στις επισκευές του 2021-2022;**
- Γιατί η Hellenic Train συνεχίζει να χρησιμοποιεί αυτά τα βαγόνια χωρίς έλεγχο; Για ποιο λόγο η Hellenic Train δεν διαθέτει στα αρχεία της τις πιστοποιήσεις πυραντοχής του τροχαίου υλικού και πώς επιτρεπόταν η κυκλοφορία συρμών χωρίς την τεκμηρίωση τήρησης των προδιαγραφών ασφαλείας (UIC 564-2);**

Ο Ερωτών Βουλευτής

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος