

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 3137
Ημερομ. Κατάθεσης: 16/2/2026

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου
Βουλευτής (Β' Θεσσαλονίκης)

e-✉: aretipapaioannou@parliament.gr

✉ | Βουλής 4 | 1^{ος} όροφος | Γραφείο 101 | Αθήνα, 10562



ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 15 Φεβρουαρίου 2026

Προς: Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα

Θέμα: «*Ασαφής επίκληση “επικίνδυνου φορτίου”, αιφνιδιαστικές ακυρώσεις δρομολογίων και ζητήματα ρυθμιστικής συμμόρφωσης στη λειτουργία της Hellenic Train*»

Κύριε Υπουργέ,

Την 12-02-2026 ανακοινώθηκε αιφνιδιαστικά από τη **Hellenic Train** ότι από την Πέμπτη 19.02.2026 και μέχρι την Τρίτη 31.03.2026 αναστέλλονται τα δρομολόγια των αμαξοστοιχιών 3632, 1634, 3633 και 1635 στη γραμμή Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Θεσσαλονίκη, λόγω διέλευσης εμπορευματικών αμαξοστοιχιών (η ανακοίνωση [εδώ](#)). Η εκπρόσωπος τύπου της Hellenic Train επιβεβαίωσε ότι η ακύρωση των δρομολογίων συνδέεται με μεταφορά «επικίνδυνων φορτίων» ([εδώ](#)), χωρίς όμως να έχει δοθεί σαφής και τεχνικά τεκμηριωμένη εξήγηση για:

- το **είδος** του φορτίου που χαρακτηρίζεται ως επικίνδυνο,
- την **κατηγορία επικινδυνότητας** στην οποία αυτό εντάσσεται,
- το εάν πρόκειται για φορτίο **υπαγόμενο στη διεθνή σύμβαση RID** (Κανονισμός διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων) και
- ποιοι ακριβώς **επιχειρησιακοί ή υποδομικοί περιορισμοί** καθιστούν αναγκαία την ακύρωση δρομολογίων.

Η **Οδηγία (ΕΕ) 2016/798** για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων επιβάλλει:

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου

Βουλευτής (Β' Θεσσαλονίκης)

e-✉: aretipapaioannou@parliament.gr

✉ | Βουλής 4 | 1^{ος} όροφος | Γραφείο 101 | Αθήνα, 10562



- Την ύπαρξη ολοκληρωμένου Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (Safety Management System – SMS) από κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση.
- Τη συστηματική εκτίμηση και αξιολόγηση κινδύνων.
- Την τεκμηρίωση κάθε επιχειρησιακής απόφασης που σχετίζεται με την ασφάλεια.
- Την εποπτεία από Εθνική Αρχή Ασφάλειας με λειτουργική ανεξαρτησία.

Παράλληλα, ο **Κανονισμός (ΕΕ) 2016/796** για τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων και οι σχετικές Εκτελεστικές Πράξεις για το Common Safety Method (CSM-RA) επιβάλλουν αυστηρή μεθοδολογία αξιολόγησης κινδύνου, ιδίως όταν λαμβάνονται μέτρα που επηρεάζουν την κυκλοφορία.

Επιπλέον, η μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων διέπεται **από τη σύμβαση RID**, η οποία απαιτεί:

- Σαφή ταξινόμηση επικινδυνότητας.
- Πιστοποιημένο εξοπλισμό.
- Σήμανση και τεχνική συμμόρφωση βαγονιών.
- Ειδικά πρωτόκολλα επιθεώρησης.

Στην προκειμένη περίπτωση, η αόριστη επίκληση «επικίνδυνου φορτίου» σε ένα σιδηροδρομικό δίκτυο, που εξακολουθεί να βρίσκεται υπό καθεστώς αυξημένης κοινωνικής επιτήρησης μετά την τραγωδία των Τεμπών δημιουργεί εύλογες ανησυχίες για:

1. Τη συμμόρφωση της εταιρείας με το εθνικό και ενωσιακό ρυθμιστικό πλαίσιο.
2. Την πληρότητα των διαδικασιών εκτίμησης και διαχείρισης κινδύνου.
3. Τη λειτουργική επάρκεια των συστημάτων ασφαλείας.
4. Την ύπαρξη διαφανούς και ανεξάρτητου εποπτικού ελέγχου.

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου

Βουλευτής (Β' Θεσσαλονίκης)

e-✉: aretipapaioannou@parliament.gr

✉ | Βουλής 4 | 1^{ος} όροφος | Γραφείο 101 | Αθήνα, 10562



Συνεπώς, είναι κρίσιμο να διευκρινιστεί εάν το ζήτημα αφορά:

- μεταφορά ουσιών που υπάγονται σε συγκεκριμένες κλάσεις επικινδυνότητας (εκρηκτικές, εύφλεκτες, τοξικές, διαβρωτικές κ.λπ.),
- ασυμβατότητα φορτίου με υφιστάμενες τεχνικές υποδομές,
- ελλιπή πιστοποίηση βαγονιών,
- ελλείψεις σε διαδικασίες επιθεώρησης,
- ή άλλο παράγοντα που σχετίζεται με τη διαχείριση σιδηροδρομικού κινδύνου.

Επειδή η επίκληση «επικίνδυνου φορτίου» χωρίς αναφορά σε συγκεκριμένη κλάση RID ή τεχνική τεκμηρίωση εγείρει ζήτημα συμμόρφωσης τόσο της επιχείρησης όσο και της εποπτεύουσας αρχής.

Επειδή η αόριστη χρήση του όρου «επικίνδυνο φορτίο» σε ένα σιδηροδρομικό σύστημα, που τελεί υπό αυξημένο καθεστώς εποπτείας μετά την τραγωδία των Τεμπών, δεν συνάδει με τις θεμελιώδεις αρχές του ευρωπαϊκού δικαίου περί ασφάλειας, ιχνηλασιμότητας και διαχείρισης κινδύνου.

Κατόπιν τούτων, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Ποιο ακριβώς είναι το είδος του φορτίου που χαρακτηρίστηκε ως «επικίνδυνο» και σε ποια κατηγορία επικινδυνότητας εντάσσεται σύμφωνα με το ισχύον ευρωπαϊκό και εθνικό κανονιστικό πλαίσιο;
2. Ποια ακριβώς τεχνικά δεδομένα ή επιχειρησιακά κριτήρια οδήγησαν στην ακύρωση δρομολογίων;
3. Υπάγεται το συγκεκριμένο φορτίο στις προβλέψεις του κανονισμού RID; Εάν ναι, τηρήθηκαν όλες οι προβλεπόμενες διαδικασίες ταξινόμησης, σήμανσης, τεχνικής καταλληλότητας βαγονιών και διαχείρισης κινδύνου;
4. Έχει διενεργηθεί τεκμηριωμένη εκτίμηση κινδύνου (risk assessment) από ανεξάρτητο φορέα ή από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων πριν τη λήψη των

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου

Βουλευτής (Β' Θεσσαλονίκης)

e-✉: aretipapaioannou@parliament.gr

✉ | Βουλής 4 | 1^{ος} όροφος | Γραφείο 101 | Αθήνα, 10562



- σχετικών αποφάσεων; Εάν ναι, ποιος φορέας την εκπόνησε και ποια τα βασικά συμπεράσματά της;
5. Υφίσταται πλήρης ιχνηλασιμότητα των μεταφερόμενων φορτίων και ποιο είναι το πρωτόκολλο διασταύρωσης των δηλωθέντων φορτίων με τους ελέγχους της εποπτικής αρχής;
 6. Ενεργοποιήθηκε το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS) της εταιρείας και καταγράφηκε η σχετική απόφαση ως συμβάν ασφάλειας σύμφωνα με την Οδηγία 2016/798;
 7. Ποια ήταν η εμπλοκή της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων ως Εθνικής Αρχής Ασφάλειας; Διενεργήθηκε έλεγχος συμμόρφωσης πριν ή μετά την ακύρωση των δρομολογίων;
 8. Ποια είναι η κατάσταση λειτουργίας των συστημάτων ETCS, τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης στα συγκεκριμένα τμήματα του δικτύου και κατά πόσο η τυχόν μερική λειτουργία τους επηρεάζει την αξιολόγηση κινδύνου μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων;
 9. Προτίθεται το Υπουργείο να θεσπίσει υποχρέωση δημοσιοποίησης βασικών τεχνικών στοιχείων σε περιπτώσεις ακύρωσης δρομολογίων για λόγους ασφάλειας, ώστε να αποφεύγεται η αδιαφάνεια και η γενική επίκληση κινδύνου χωρίς προσδιορισμό;

Η ερωτώσα Βουλευτής

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου
Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης