



Αθήνα, 26.02.2026

Ερώτηση
προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: «Η υπολειτουργία του σιδηροδρόμου ως κανονικότητα επί κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας»

Εικόνα διαρκούς συρρίκνωσης εμφανίζει ο ελληνικός σιδηρόδρομος, με τις αναστολές δρομολογίων να διαδέχονται η μία την άλλη. Αναφέρονται ενδεικτικά ορισμένα μόνο από τα πιο πρόσφατα παραδείγματα:

- Σύμφωνα με ανακοίνωση της Hellenic Train, το χρονικό διάστημα 19.02.2026 – 31.03.2026 αναστέλλονται τα δρομολόγια των αμαξοστοιχιών 3632, 1634, 3633 και 1635 στη γραμμή Θεσσαλονίκη – Σέρρες – Θεσσαλονίκη, λόγω διέλευσης εμπορευματικών συρμών. Ακόμα μια πόλη της Βόρειας Ελλάδας μένει λοιπόν χωρίς τρένο, με τα συγκεκριμένα δρομολόγια να αντικαθίστανται από λεωφορεία.
- Το διάστημα 14.02.2026 – 31.03.2026 αναστέλλονται τα δρομολόγια του τρένου του Πηλίου, λόγω «έκτακτων επιχειρησιακών αναγκών». Η αντίδραση της τοπικής κοινωνίας υπήρξε άμεση, με τον δήμαρχο Νότιου Πηλίου, Μ. Μιτζικό, να στέλνει σχετική επιστολή προς τη σιδηροδρομική επιχείρηση, ζητώντας συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για την αποκατάσταση της λειτουργίας της γραμμής, δεδομένου ότι το τρένο του Πηλίου αποτελεί τουριστικό προϊόν, που στηρίζει την οικονομία της περιοχής.
- Την ίδια στιγμή, ο οδοντωτός σιδηρόδρομος στα Καλάβρυτα παρουσιάζει αντίστοιχη εικόνα, με επαναλαμβανόμενα προβλήματα: αναστολές δρομολογίων, εγκλωβισμοί επιβατών, κατολισθήσεις κτλ. Το Σαββατοκύριακο 13-14 Φεβρουαρίου 2026 καταργήθηκαν τα δρομολόγια, εξαιτίας της ύπαρξης φερτών υλικών στη γραμμή. Σε σχέση με τα παραπάνω, ο Περιφερειάρχης Δυτικής Ελλάδας, Ν. Φαρμάκης, απέστειλε επιστολή, με την οποία ζητά επαναφορά των δρομολογίων, ενώ τα δημοτικά συμβούλια Καλαβρύτων και Αιγιαλείας θα κινηθούν δικαστικά κατά της Hellenic Train για τον οδοντωτό.
- Από τις 19.02.2026 και «μέχρι νεωτέρας» καταργήθηκαν όλα τα δρομολόγια στη γραμμή Κατάκολο – Πύργος – Ολυμπία, «λόγω βλάβης του τροχαίου υλικού» και θα πραγματοποιούνται, με τι άλλο, με λεωφορεία. Νωρίτερα, στις 17.02.2026, όταν ακινητοποιήθηκε αμαξοστοιχία λόγω τεχνικού προβλήματος, οι επιβάτες μεταφέρθηκαν στον προορισμό τους με ταξί (!).
- Στις 18.02.2026 αποκαταστάθηκε η κυκλοφορία στη γραμμή Αλεξανδρούπολη – Ορμένιο – Αλεξανδρούπολη, η οποία ήταν κλειστή από τις 29.01.2026, λόγω δυμενών καιρικών φαινομένων. Για να κλείσει όμως και πάλι μια μέρα μετά, αφού πλημμύρισε ο ποταμός Έβρος. Τα δρομολόγια θα εκτελούνται «μέχρι νεωτέρας» με λεωφορεία.

- Συχνές είναι και οι πτώσεις δέντρων στις γραμμές του τρένου, με πιο πρόσφατο το περιστατικό της 18^{ης} Φεβρουαρίου 2026, όταν διεκόπη η κυκλοφορία στη γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη, στο τμήμα Σίνδος – Θεσσαλονίκη. Η γραμμή παρέμεινε κλειστή για μιάμιση ώρα περίπου, ενώ οι επιβάτες μετεπιβιβάστηκαν σε λεωφορεία. Για το συγκεκριμένο ζήτημα, είμαστε εδώ και καιρό θεατές ενός ‘πινγκ πονγκ’ ευθυνών και αρμοδιοτήτων μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων σε σχέση με τον καθαρισμό της γραμμής.
- Στον Προαστιακό της Αθήνας, τα δρομολόγια Αεροδρόμιο – Άνω Λιόσια δεν σταματούν πλέον στο σταθμό Άνω Λιοσίων, λόγω εργασιών και μονοδρόμησης στο τμήμα Άνω Λιόσια – Μαγούλα. Οι εργασίες θα συνεχιστούν τους επόμενους τρεις μήνες, με το δήμο Φυλής να ζητά στο μεταξύ από τη Hellenic Train να δρομολογήσει λεωφορεία.
- Παράλληλα, η Φλώρινα είναι χωρίς τρένο εδώ και 3 χρόνια, ενώ η Δράμα εδώ και 7 χρόνια! Για να μην επεκταθούμε στο σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου, όπου, αντί το αρμόδιο Υπουργείο να έχει ως προτεραιότητα την επαναλειτουργία της γραμμής, προωθεί την κατασκευή ποδηλατοδρόμου.

Με αφορμή τις πρόσφατες αναστολές δρομολογίων, η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης (ΠΕΠΕ) απέστειλε σχετική επιστολή στον αρμόδιο Υπουργό, κάνοντας λόγο για «*επικίνδυνη κανονικοποίηση της υπολειτουργίας του σιδηροδρόμου*». Επιπλέον, ζητά διευκρινίσεις για τους λόγους που οδήγησαν στις εν λόγω αποφάσεις και συνάντηση με όλους τους εμπλεκόμενους για να δρομολογηθεί η άμεση επαναφορά των δρομολογίων.

Όλα τα παραπάνω συμβαίνουν λίγες ημέρες μετά την έγκριση πίστωσης ύψους 62 εκατομμυρίων ευρώ για την πληρωμή των Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) ή αλλιώς των άγονων γραμμών, στο πλαίσιο της τροποποίησης της σύμβασης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της Hellenic Train. Κι ενώ πολλά από τα δρομολόγια που κατά κανόνα περιλαμβάνονται στις άγονες γραμμές, αυτή τη στιγμή δεν εκτελούνται ή δρομολογούνται γι’ αυτά λεωφορεία αντί τρένων.

Την ίδια ώρα, η ‘απάντηση’ του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών είναι ο ‘ψηφιακός εκσυγχρονισμός του ΟΣΕ’. Πρόκειται για έργα πληροφορικής ύψους 57.9 εκατομμυρίων ευρώ, που θα αναλάβει η ΤΕΡΝΑ, και αφορούν στη δημιουργία ‘έξυπνων’ σταθμών, κάτι που θα επιτευχθεί μέσω ηλεκτρονικού εισιτηρίου, τηλεματικής, δικτύων wifi κτλ.

Συγχρόνως, ο Κ. Κυρανάκης ‘διαφημίζει’ την έναρξη λειτουργίας της πλατφόρμας railway.gov.gr, η οποία θα επιτρέπει την παρακολούθηση της θέσης των συρμών σε πραγματικό χρόνο. Αυτό θα γίνεται μέσω του Συστήματος Ακριβούς Γεωεντοπισμού των Συρμών, για το οποίο ο Αναπληρωτής Υπουργός μιλάει συνέχεια από την αρχή που ανέλαβε καθήκοντα, σύστημα που μόλις πρόσφατα μάθαμε ότι θα χρηματοδοτείται από εφοπλιστές. Τι αποφεύγει όμως να πει ο κ. Κυρανάκης;

- Ότι το εν λόγω σύστημα δεν έχει πιστοποιηθεί από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων.
- Ότι αν για κάποιον «*τεχνικό ή άλλο λόγο*» υπάρχει απόκλιση μεγαλύτερη του 25% μεταξύ του συστήματος και της δήλωσης δρομολογίων της Hellenic Train, η εταιρία θα αποζημιώνεται κανονικά, ακόμα κι αν έχει εκτελεστεί μόνο το 75% των δρομολογίων.
- Ότι παράλληλα με το παραπάνω σύστημα, ο ΟΣΕ αναπτύσσει ήδη από το 2024 κι άλλο ένα αντίστοιχο, προϋπολογισμού 250 χιλιάδων ευρώ, το οποίο είναι σε φάση ολοκλήρωσης, αφού έχει ανακηρυχθεί ανάδοχος. Ετοιμάζονται δηλαδή δύο συστήματα που θα ελέγχουν ποια δρομολόγια πραγματοποιήθηκαν κανονικά, ώστε να αποζημιώνεται η Hellenic Train. Από αυτά, το δεύτερο θα πέσει σε αχρηστία, όταν λειτουργήσει το Σύστημα Γεωεντοπισμού, οπότε και η

σιδηροδρομική επιχείρηση θα αποζημιώνεται με βάση αυτό, όπως παραδέχθηκε ο ίδιος ο Υπουργός.

Σε κάθε περίπτωση, όπως φαίνεται, θα ξοδευτούν δεκάδες εκατομμύρια για τον ψηφιακό εκσυγχρονισμό του ελληνικού σιδηροδρόμου. Το ερώτημα όμως παραμένει: στους 'έξυπνους' αυτούς σταθμούς θα φτάνουν άραγε τρένα; Πόσα δρομολόγια θα πραγματοποιούνται; Η Hellenic Train θα συντηρήσει τον τίτλο της ως σιδηροδρομική επιχείρηση ή θα δρομολογεί περισσότερα λεωφορεία αντί για τρένα;

Με βάση τα παραπάνω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Ποιο είναι το συνολικό επιχειρησιακό σχέδιο του Υπουργείου για την αποκατάσταση και πλήρη επαναφορά των δρομολογίων που βρίσκονται σε αναστολή;
2. Υφίσταται συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα επαναλειτουργίας των γραμμών που παραμένουν κλειστές επί μακρόν (ενδεικτικά, Φλώρινα, Δράμα, τμήματα Πελοποννήσου);
3. Ποιο είναι το συνολικό ύψος των πόρων που κατευθύνονται σε έργα ψηφιακού εκσυγχρονισμού, σε σχέση με τους πόρους που διατίθενται για βασικές υποδομές, συντήρηση δικτύου και αποκατάσταση γραμμών;
4. Για ποιο λόγο αναπτύσσονται δύο παράλληλα συστήματα ελέγχου εκτέλεσης δρομολογίων; Ποιο από τα δύο θα αποτελεί το επίσημο εργαλείο εκκαθάρισης των ΥΔΥ; Ποιο είναι το κόστος που ενδέχεται να καταστεί ανενεργό;
5. Πώς απαντά το Υπουργείο στις καταγγελίες της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης περί «επικίνδυνης κανονικοποίησης της υπολειτουργίας» του σιδηροδρόμου; Προτίθεται να συγκαλέσει σύσκεψη με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς;

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
Τσακαλώτος Ευκλείδης
Φερχάτ Οζγκιούρ
Φωτίου Θεανώ