



Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Ηλεκτρικός: Τρεις μεγάλες παγίδες στη γραμμή απαιτούν έργα – Οι εργαζόμενοι προειδοποιούν»

Ο Βουλευτής ν. Ηρακλείου ΣΥ.ΡΙΖ.Α - Προοδευτική Συμμαχία Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης) καταθέτει προς τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών ως αναφορά, το από 05.03.26 δημοσίευμα, του ειδησεογραφικού ιστοτόπου www., αναφορικά με τα σοβαρά προβλήματα που διαπιστώνονται στη γραμμή του ΗΣΑΠ και που σύμφωνα με τους εργαζομένους εγκυμονούν σοβαρούς κινδύνους.

Ειδικότερα όπως επισημαίνεται, πρόκειται για ήδη διαπιστωμένες δυσλειτουργίες που παραμένουν ανεπίλυτες, παρά τις όποιες δεσμεύσεις και για το λόγο αυτό οι εργαζόμενοι ζητούν ανάληψη συγκεκριμένων πρωτοβουλιών.

Επισυνάπτεται το Δημοσίευμα.

Παρακαλούμε για την απάντηση και τις δικές σας ενέργειες.

Αθήνα, 05/03/2026

Ο καταθέτων Βουλευτής

Μαμουλάκης Χάρης

Ηλεκτρικός: Τρεις μεγάλες παγίδες στη γραμμή απαιτούν έργα – Οι εργαζόμενοι προειδοποιούν

Ούτε ένα ούτε δύο αλλά τρία είναι τα ιδιαίτερος προβληματικά σημεία στη γραμμή του Ηλεκτρικού της Αθήνας τα οποία, κατά τους εργαζόμενους, εγκυμονούν σοβαρούς κινδύνους. Τι αναφέρει η ΣΤΑΣΥ.

Σε ρεπορτάζ πριν από μερικές εβδομάδες είχαμε καταγράψει (και αποδείξει με φωτογραφικά ντοκουμέντα) τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η γραμμή του ηλεκτρικού στο τμήμα Φάληρο-Πειραιάς.

Στο συγκεκριμένο τμήμα της γραμμής, όπως είχαμε επισημάνει, οι συρμοί κινούνται με πολύ χαμηλή ταχύτητα (μάξιμουμ 25 χιλιόμετρα την ώρα) γιατί τα προβλήματα είναι μεγάλα και σοβαρά. Στη γλώσσα των ειδικών του ηλεκτρικού η γραμμή παρουσιάζει “στραβάδες” και “πεσίματα”. Το πρώτο σημαίνει ότι η γραμμή δεν είναι ευθεία αλλά και στις καμπύλες της παρουσιάζει προβλήματα. Ως προς το δεύτερο, σε τμήματα, η γραμμή έχει “πέσει, έχει “βυθιστεί”, γι’ αυτό και απαιτείται μεγάλη προσοχή.

Ωστόσο, προβλήματα στη γραμμή του ηλεκτρικού δεν παρατηρούνται μόνο στο τμήμα Φάληρο-Πειραιάς. Το προσωπικό γνωρίζει καλά ότι στο τμήμα από την Ειρήνη μέχρι το Ηράκλειο, η γραμμή παρουσιάζει βύθιση και στις δύο πλευρές ενώ και στο τμήμα μεταξύ Νερατζιώτισσας και Αμαρουσίου η γραμμή παρουσιάζει προβλήματα, γι’ αυτό και οι συρμοί κινούνται με βραδυπορία.

Η ΣΤΑΣΥ είναι απολύτως ενήμερη για τα εν λόγω προβλήματα και τονίζει ότι θα τα αντιμετωπίσει.

Προς το παρόν όμως υπάρχουν συγκεκριμένα δεδομένα:

Όπως υποστηρίζει η Επιτροπή Υγείας και Ασφάλειας των εργαζόμενων στη ΣΤΑΣΥ, τα έργα αποκατάστασης στο τμήμα Πειραιάς-Φάληρο πρέπει να αρχίσουν...χθες. Σε αυτό το πλαίσιο οι Γεωργία Γκατζέλια και Δημήτρης Γουρτής, αμφότεροι μέλη της Επιτροπής Υγείας και Ασφάλειας των εργαζόμενων στη ΣΤΑΣΥ έχουν αποστείλει και σχετική επιστολή στη διοίκηση στις 15/1/ 2026 όπου μεταξύ άλλων αναφέρουν ότι “στο τμήμα Πειραιάς – Φάληρο η επιδομή της γραμμής έχει περιέλθει σε εξαιρετικά επικίνδυνη κατάσταση”. Γίνεται λοιπόν εύκολα αντιληπτό ότι ελλοχεύει κίνδυνος εκτροχιασμού ο οποίος, όπως γίνεται κατανοητό, μπορεί να έχει πολυεπίπεδες συνέπειες.

Παράλληλα δεν υπάρχει σε όλες τις καμπίνες των συρμών που χρησιμοποιούνται στη γραμμή του ηλεκτρικού το σύστημα ATP. Το εν λόγω σύστημα (Automatic Train Protection) βοηθά στην πρόληψη ατυχημάτων λόγω υπέρβασης ορίων ταχύτητας ή παραβίασης σηματοδότησης. Με άλλα λόγια, είναι μια “ασπίδα ασφαλείας” για τον οδηγό και το τρένο.

Ως προς τον έλεγχο, το σύστημα παρακολουθεί συνεχώς την ταχύτητα του τρένου και, αν ο οδηγός υπερβεί το επιτρεπόμενο όριο, εφαρμόζεται αυτόματα η πέδηση και μειώνει

την ταχύτητα. Ολοι, άρα, μπορούν να κατανοήσουν τη χρησιμότητα του συγκεκριμένου εργαλείου στο προβληματικό τμήμα της γραμμής.

Το ερώτημα είναι τι έχει κάνει η ΣΤΑΣΥ για την αποκατάσταση των βλαβών. Από το γραφείο Τύπου της ΣΤΑΣΥ λάβαμε την ενημέρωση ότι “για το τμήμα Φάληρο – Πειραιάς εξετάζονται 2 σενάρια: η ανακαίνιση ή η υπογειοποίησή του. Για την ανακαίνιση του συγκεκριμένου τμήματος, η ΣΤΑ.ΣΥ έχει ήδη καταθέσει τη μελέτη και τον προϋπολογισμό του έργου και εφόσον προκριθεί ως επιλογή και εγκριθεί η χρηματοδότησή του, μπορεί να ξεκινήσει άμεσα, ακόμη και μέσα στο 2026”.

Το έργο δηλαδή, αν προκριθεί η λύση της ανακαίνισης, θα αρχίσει κάποια στιγμή μέσα στο 2026. Ωστόσο, όμως, όπως προκύπτει και από την απάντηση, βρισκόμαστε ακόμα σε πρώιμο στάδιο, αυτό της μελέτης. Τα περαιτέρω, που είναι και τα κρίσιμα, εκκρεμούν.

Η ΣΤΑΣΥ επίσης ενημέρωσε επίσης ότι σχετικά πρόσφατα προχώρησε στην αντικατάσταση 1.400 στρωτήρων, που διασφαλίζουν την ασφαλή διέλευση των συρμών, με μειωμένη όμως ταχύτητα. Ο ισχυρισμός είναι ακριβής, όντως αλλάχθηκαν οι στρωτήρες (άλλωστε το είχαμε αναφέρει και στο προηγούμενο ρεπορτάζ μας) ωστόσο, ως έργο, δεν μοιάζει αρκετό για να βελτιώσει δραστικά την κατάσταση και να μειώσει την επικινδυνότητα.

“Είναι τέτοια τα χάλια της γραμμής, στο συγκεκριμένο τμήμα, που ουσιαστικά χρειάζεται ξήλωμα και επαναδημιουργία από την αρχή” τονίζει έμπειρη σιδηροδρομική πηγή στο NEWS 24/7.

Για τα προβλήματα στα άλλα δύο τμήματα που αναφέραμε (Ειρήνη-Ηράκλειο και Νερατζιώτισσα-Μαρούσι) η ΣΤΑΣΥ παραπέμπει, ως προς το χρόνο, στο αμέσως επόμενο διάστημα χωρίς να προσδιορίζει με ακρίβεια. Τόνισε χαρακτηριστικά στην απάντησή της ότι “εγκρίθηκε από το Δ.Σ. της ΣΤΑ.ΣΥ και δημοπρατείται το αμέσως επόμενο διάστημα το έργο της συντήρησης της σκυρογραμμής σε ολόκληρη τη Γραμμή 1”.

Η σκυρογραμμή είναι το στρώμα σκυροδέματος που τοποθετείται πάνω στις ξυλοδοκούς ή απευθείας πάνω στις ράγες για να συγκρατεί σταθερά τις σιδηροτροχιές και να εξασφαλίζει σταθερότητα στην κυκλοφορία των τρένων. Χρειάζεται, όπως η ΣΤΑΣΥ τόνισε, συντήρηση για την οποία όμως δεν ξέρουμε πότε ακριβώς θα γίνει.

Τέτοιου είδους δεσμεύσεις βέβαια οι εργαζόμενοι έχουν ξανακούσει. Η δυσλειτουργία στο τμήμα Νερατζιώτισσα – Μαρούσι, ας πούμε, υπάρχει εδώ και σχεδόν πέντε χρόνια, δεν δημιουργήθηκε χθες. Αρα αυτό που περιμένουν να δουν είναι συγκεκριμένες πράξεις και φυσικά λύσεις στα προβλήματα. Οι δεσμεύσεις, προφανώς, δεν αρκούν.