

Αριθμ. Πρωτ. ΑΝΑΦΟΡΩΝ: 1956
Ημερομ. Κατάθεσης: 2/4/2026



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ

Βουλευτής Νομού Δράμας - ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής

Αθήνα, 1 Απριλίου 2026

ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς: Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρίστο Δήμα

Θέμα: Εύλογα ερωτήματα ως προς τη λειτουργική επάρκεια, τη διοικητική συνοχή και τις συνθήκες λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας

Κύριε Υπουργέ,

Σας καταθέτω ως Αναφορά το από 17/03/2026 Δελτίο Τύπου του Συλλόγου Διπλωματούχων Μηχανικών Σιδηροδρόμων, σύμφωνα με το οποίο αναδεικνύονται σοβαρά προβλήματα στη λειτουργία, τη στελέχωση και τη διοικητική οργάνωση της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ».

Σας καλώ όπως εξετάσετε τα όσα αναφέρονται στο εν λόγω Δελτίο Τύπου, προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που επισημαίνονται και κατ' επέκταση να διασφαλιστεί η εύρυθμη και ασφαλής λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας.

**Ο Αναφέρων Βουλευτής
Αναστάσιος Νικολαΐδης**

**Βουλευτής Δράμας
ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής**

Αγίας Βαρβάρας 4, Δράμα

25210 34639

6976798408

t.nikolaidis@parliament.gr

nikolaidis_anastasios

Νικολαΐδης Αναστάσιος



Αθήνα, 17/03/2026

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

«Οργανόγραμμα βιτρίνας και σιδηρόδρομος σε αποσύνθεση»

Μετά τη σύσταση της «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ» στις 02/09/2025, η Διοίκηση προχώρησε, στις 06/02/2026, στην εφαρμογή του οριστικού οργανογράμματος, παρότι το μεταβατικό δεν αντιμετώπισε τα υπαρκτά προβλήματα λειτουργίας. Αντί να προηγηθεί ουσιαστική αξιολόγηση και διόρθωση των αστοχιών, εφαρμόζεται ένα νέο σχήμα που, όπως διαμορφώνεται, προκαλεί σοβαρές δυσλειτουργίες σε κρίσιμες θέσεις του οργανισμού. Συγχρόνως, δύομιση χρόνια μετά την κυβερνητική ανακοίνωση της πρόθεσης συγχώνευσης των σιδηροδρομικών εταιρειών, η νέα εταιρεία συνεχίζει να λειτουργεί με τεράστια διοικητικά προβλήματα που προέκυψαν με την έναρξη της λειτουργίας της και αντί να επιλυθούν το τελευταίο χρονικό διάστημα έχουν γιγαντωθεί.

Το προτεινόμενο οργανωτικό μοντέλο δεν ανταποκρίνεται στις πραγματικές επιχειρησιακές ανάγκες του σιδηροδρομικού δικτύου, δημιουργεί ασάφεια αρμοδιοτήτων και επιβαρύνει περαιτέρω ένα ήδη πιεσμένο ανθρώπινο δυναμικό. Οι επιλογές αυτές εγείρουν εύλογα ερωτήματα ως προς τη λειτουργική επάρκεια, τη διοικητική συνοχή και τις συνθήκες ασφαλούς λειτουργίας. Το αποτέλεσμα δεν συνιστά ουσιαστική μεταρρύθμιση, αλλά έναν σχεδιασμό που επιχειρεί να παρουσιάσει ως «νέα κανονικότητα» μια διαχρονική κατάσταση υποστελέχωσης και οργανωτικής αστάθειας.

Ακόμη και στην περίπτωση πλήρους κάλυψης των προβλεπόμενων θέσεων, η εταιρεία θα λειτουργεί με περίπου 1 εργαζόμενο ανά χιλιόμετρο ενεργής γραμμής, όταν ο ευρωπαϊκός μέσος όρος ανέρχεται περίπου στους 2. Σήμερα ο σχετικός δείκτης διαμορφώνεται στο 0,60, με 1.300 εργαζόμενους συνολικά, εκ των οποίων μόλις 600 μόνιμοι, ενώ περίπου 300 συνταξιοδοτήσεις αναμένονται την επόμενη τριετία. Συνεπώς, οι ανακοινωμένες νέες προσλήψεις, που ακόμη αναμένονται, όχι μόνο δεν μπορούν να στελεχώσουν επαρκώς το εγκεκριμένο οργανόγραμμα, αλλά ούτε καν να συντηρήσουν μακροπρόθεσμα την σημερινή υποστελεχομένη κατάσταση.

Με αυτά τα δεδομένα, η επιλογή να μην υπάρξει ουσιαστική ενίσχυση των οργανικών θέσεων δύσκολα μπορεί να χαρακτηριστεί «εξορθολογισμός». Αντιθέτως, παγιώνει και εντείνει την αποδυνάμωση ενός οργανισμού που ήδη λειτουργεί στα όρια της επιχειρησιακής του αντοχής.

Το νέο οργανόγραμμα, όπως εφαρμόζεται:

- Τοποθετεί προσωπικό σε οργανωτικές μονάδες μη συμβατές με την ειδικότητα και την εμπειρία του, ενώ υπάρχουν και εργαζόμενοι που έχουν ξεχαστεί και δεν έχουν ενταχθεί σε οργανική θέση.



**ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ**

sdm.sidirodromon@gmail.com

Καρόλου 1-3 Αθήνα, ΤΚ 10437, Γραφείο 535

- Δημιουργεί σύγχυση στην κατανομή αρμοδιοτήτων και ευθυνών, καθώς μέχρι και σήμερα δεν υπάρχει καθηκοντολόγιο της κάθε θέσης εργασίας, στην οποία παρόλα αυτά η Διοίκηση τοποθέτησε εργαζομένους.
- Εξισώνει κρίσιμες μονάδες με δευτερεύουσες, αποδυναμώνοντας την ιεράρχηση προτεραιοτήτων.
- Προβλέπει Περιφερειακά Κέντρα χωρίς σαφή τεκμηρίωση για το πώς θα διασφαλιστεί η άμεση και αποτελεσματική συντήρηση της υποδομής.
- Προκηρύσσει θέσεις Γενικών Δ/ντών και Δ/ντών με φωτογραφικά κριτήρια για την πρόσληψη στελεχών από την ελεύθερη αγορά, που θα αντικαταστήσουν έμπειρους σιδηροδρομικούς.

Ζητήσαμε ουσιαστική διαβούλευση. Αντί αυτής, δόθηκε ασφυκτικό χρονικό περιθώριο, χωρίς να ληφθούν υπόψη οι τεκμηριωμένες προτάσεις μας.

Ζητήσαμε διαφάνεια και προκήρυξη όλων των θέσεων ευθύνης με αντικειμενικά κριτήρια. Αντί αυτού, διατηρείται ένα μοντέλο που ήδη στο μεταβατικό στάδιο προκάλεσε δυσλειτουργίες και παραιτήσεις στελεχών.

Η αποδυνάμωση κρίσιμων μονάδων συντήρησης δεν αποτελεί απλά λανθασμένη διοικητική πράξη, αλλά επιλογή με σαφείς επιχειρησιακές συνέπειες. **Ο σιδηρόδρομος χρειάζεται επάρκεια προσωπικού, σαφείς αρμοδιότητες και ευθυγράμμιση με τα ευρωπαϊκά πρότυπα διαχείρισης υποδομής.**

Ενώ η Διοίκηση δεν εξασφαλίζει τους αναγκαίους πόρους για τη συντήρηση της σιδηροδρομικής υποδομής, προχωρούν με συνοπτικές διαδικασίες έργα οργανωτικού και ψηφιακού μετασχηματισμού δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ, καθώς και συμβάσεις συμβούλων. Στο ίδιο πλαίσιο με πολιτικές αποφάσεις δαπανώνται άνευ λόγου εκατομύρια (και μαζί με αυτά πολύτιμος χρόνος), για την εκχώρηση και μόχλευση διεργασιών αποκλειστικής αρμοδιότητας του Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής, όπως η ωρίμανση και δημοπράτηση εξιδεικευμένων σιδηροδρομικών έργων, προς τρίτους άσχετους φορείς με μηδενική σιδηροδρομική τεχνογνωσία, όπως για παράδειγμα οι υπηρεσίες του Υπερταμείου.

Συγχρόνως, προωθείται και διαγωνισμός για την πρόσληψη τεχνικού συμβούλου διάρκειας 5+5 ετών, ο οποίος, προβλέπεται να λειτουργεί ως τεχνικός «βραχίονας» της διοίκησης. Είναι απαραίτητο να διευκρινιστεί με σαφήνεια ποιο ακριβώς θα είναι το αντικείμενο του έργου του, καθώς και οι αρμοδιότητες και οι ευθύνες που πρόκειται να αναλάβει ώστε να δικαιολογηθεί η προβλεπόμενη αμοιβή των 50εκ συνολικά, έναντι της απασχόλησης προσωπικού λιγότερου των είκοσι ατόμων. Η δε πολυδιαφημισμένη «εισαγωγή τεχνογνωσίας» από τον τεχνικό σύμβουλο, μόνο ως προσχηματική μπορεί να εκληφθεί πλέον, αφού η οποιαδήποτε ειλικρινής προσέγγιση θα απαιτούσε μεταξύ άλλων την συνεισφορά της εν λόγω εισαγόμενης εξιδεικευμένης τεχνογνωσίας και στην διαμόρφωση του οριστικού εταιρικού οργανογράμματος, κάτι που ωστόσο αποφεύχθηκε επιμελώς.



**ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ**

sdm.sidirodromon@gmail.com

Καρόλου 1-3 Αθήνα, ΤΚ 10437, Γραφείο 535

Το Υπουργείο και η Διοίκηση φαίνεται να έχουν απωλέσει τις πραγματικές προτεραιότητες και τον ρόλο που οφείλει να διαδραματίζει ο σιδηρόδρομος σε μια σύγχρονη ευρωπαϊκή χώρα. Πέραν του κύριου άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη, ο οποίος φαίνεται να μονοπωλεί το ενδιαφέρον της πολιτικής ηγεσίας, το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο οδηγείται τάχιστα σε απαξίωση.

Οι ενεργές γραμμές μειώνονται, ιστορικές διαδρομές τίθενται σε αναστολή λειτουργίας, ενώ για το δίκτυο της Πελοποννήσου η κυβέρνηση επιτρέπει προκλητικά σε αναρμόδιους για τον σιδηρόδρομο τρίτους φορείς, όπως το ΤΕΕ, να αναλώνουν κοινωτικά κονδύλια σε μελέτες οριστικής κατάργησης και μετατροπής του σε ποδηλατόδρομο.

Στις 12.03.2026, με ανακοίνωση της Σιδηρόδρομοι Ελλάδος ΜΑΕ, και προφανώς με τη σύμφωνη γνώμη του αρμόδιου Υπουργείου, **οδηγήθηκε σε αναστολή λειτουργίας η ιστορική τουριστική διαδρομή Οδοντωτός Σιδηρόδρομος Διακοπτό – Καλάβρυτα**, η οποία επί δεκαετίες προσέλκυε πλήθος επισκεπτών από όλο τον κόσμο. **Η επίκληση «φυσικών φαινομένων» και «κατολισθήσεων» ως αποκλειστικού λόγου αναστολής αποσιωπά ότι επί σειρά ετών δεν υλοποιήθηκαν κρίσιμες παρεμβάσεις πρόληψης, θωράκισης και συστηματικής συντήρησης της υποδομής και του τροχαίου υλικού.** Στην ίδια ανακοίνωση, ωστόσο, δεν γίνεται καμία αναφορά σε χρηματοδοτικό πλάνο και συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα αποκατάστασης για την επαναλειτουργία της γραμμής. Παράλληλα, δεν υπάρχει καμία αναφορά στα σοβαρά πρόσφατα περιστατικά ακινητοποίησης του τροχαίου υλικού, για τα οποία φέρει ευθύνη η Hellenic Train.

Στο μεταξύ, η καθημερινότητα των εργαζομένων επιδεινώνεται συνεχώς. Η χρόνια υποστελέχωση, η υποχρηματοδότηση και η συσσώρευση αρμοδιοτήτων εξαναγκάζουν το προσωπικό να εργάζεται σε καθεστώς διαρκούς υπερεργασίας σε όλες τις ειδικότητες.

Οι Διπλωματούχοι Μηχανικοί, που καλούνται να διαχειριστούν κρίσιμα τεχνικά ζητήματα μελέτης, κατασκευής, διαχείρισης και ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου, τοποθετούνται συχνά σε θέσεις υψηλής ευθύνης αναλαμβάνοντας σοβαρές επαγγελματικές ευθύνες χωρίς ωστόσο επαρκείς πόρους και ανάλογα μέσα και χωρίς την απαραίτητη διοικητική υποστήριξη.

Το Υπουργείο και η Διοίκηση οφείλουν να αναλάβουν άμεσα τις ευθύνες τους: δεν είναι δυνατόν οι εργαζόμενοι να φέρουν το βάρος της ασφάλειας και της λειτουργίας του σιδηροδρομικού δικτύου όταν λείπουν οι απαραίτητοι πόροι, το προσωπικό, η διοικητική υποστήριξη και βεβαίως η πολιτική βούληση για ουσιαστική επίλυση των προβλημάτων.

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ