



Αθήνα, 11 Μαΐου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: Επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Φλώρινας. Σοβαρά ερωτήματα για τη συρρίκνωση των δρομολογίων, την υποστελέχωση και τη συνολική κατάσταση του σιδηροδρόμου στη Βόρεια Ελλάδα

Η κυβέρνηση και το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών προχώρησαν τις τελευταίες ημέρες σε πανηγυρικές ανακοινώσεις σχετικά με την επανασύνδεση της Φλώρινας με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, παρουσιάζοντας την επαναλειτουργία της γραμμής ως σημαντική μεταρρυθμιστική επιτυχία.

Ωστόσο, πίσω από τις επικοινωνιακές φιέστες και τις κυβερνητικές δηλώσεις, η πραγματικότητα που βιώνουν οι πολίτες της Δυτικής Μακεδονίας είναι εντελώς διαφορετική.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ το 2019 στη συγκεκριμένη γραμμή εκτελούνταν καθημερινά τρία (3) δρομολόγια προς Φλώρινα και δύο (2) δρομολόγια προς Έδεσσα, δηλαδή, συνολικά πέντε (5) σιδηροδρομικά δρομολόγια ημερησίως.

Σήμερα, επτά χρόνια μετά την ανάληψη της διακυβέρνησης από τη ΝΔ, λειτουργούν μόλις τρία (3) δρομολόγια και αυτά μόνο μέχρι την Έδεσσα, ενώ, σύμφωνα με τις κυβερνητικές ανακοινώσεις, αναμένεται στα τέλη Μαΐου να επεκταθούν μόνο δύο (2) εξ αυτών προς τη Φλώρινα.

Ακόμη πιο ανησυχητική είναι η δημόσια παραδοχή του αρμόδιου Υπουργού ότι θα υπάρχει περιορισμένος αριθμός δρομολογίων λόγω έλλειψης προσωπικού.

Η συγκεκριμένη αναφορά συνιστά ουσιαστικά ομολογία ότι, παρά την παρέλευση τριών και πλέον ετών από τη διακοπή της κυκλοφορίας και παρά τις κυβερνητικές εξαγγελίες περί αναβάθμισης του ελληνικού σιδηροδρόμου, η κατάσταση παραμένει χειρότερη ακόμη και σε σχέση με το 2019.

Την ίδια στιγμή, η κρατική επιδότηση για τις λεγόμενες «άγονες γραμμές» εξακολουθεί να ανέρχεται περίπου στα 50 εκατομμύρια ευρώ ετησίως, όπως και το 2019, όταν όμως εκτελούνταν περισσότερα δρομολόγια και υπήρχε σαφώς καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών της περιοχής.

Επιπλέον, εύλογα ερωτήματα προκύπτουν και για την πραγματική επιχειρησιακή κατάσταση της γραμμής, τις υποδομές ασφαλείας, τη λειτουργία των διαβάσεων, των επικοινωνιών, καθώς και για τη στελέχωση των τοπικών υπηρεσιών.

Ιδιαίτερα προβληματική εμφανίζεται και η εικόνα του λεγόμενου «Προαστιακού Δυτικής Θεσσαλονίκης», ο οποίος παρουσιάστηκε από την κυβέρνηση ως σημαντική μεταρρύθμιση αλλά, σύμφωνα με καθημερινές εικόνες και καταγγελίες πολιτών, λειτουργεί με εξαιρετικά

χαμηλή επιβατική κίνηση, γεγονός που αναδεικνύει την απουσία ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδιασμού για τις δημόσιες σιδηροδρομικές μεταφορές.

Κατόπιν των ανωτέρω,

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Για ποιον λόγο προβλέπεται η εκτέλεση μόνο δύο (2) δρομολογίων προς Φλώρινα, όταν το 2019 λειτουργούσαν τρία (3) δρομολόγια προς Φλώρινα και δύο (2) προς Έδεσσα, δηλαδή συνολικά πέντε (5) ημερήσια δρομολόγια στη γραμμή;
2. Γιατί σήμερα λειτουργούν λιγότερα δρομολόγια σε σχέση με το 2019, παρά το γεγονός ότι η κρατική επιδότηση προς τη Hellenic Train για τις άγονες γραμμές παραμένει στα ίδια περίπου επίπεδα;
3. Σε ποιες συγκεκριμένες ενέργειες έχει προχωρήσει το Υπουργείο και η Hellenic Train τα τελευταία χρόνια για την κάλυψη των ελλείψεων προσωπικού που επικαλείται σήμερα η κυβέρνηση ως αιτία περιορισμού των δρομολογίων;
4. Ποιος είναι σήμερα ο συνολικός αριθμός προσωπικού που υπηρετεί στη γραμμή Θεσσαλονίκης – Έδεσσας – Φλώρινας, στην Hellenic Train, στον ΟΣΕ, καθώς και στους σταθμούς της περιοχής και πώς συγκρίνεται με τα αντίστοιχα στοιχεία του 2019;
5. Είναι πλήρως λειτουργικά και πιστοποιημένα τα συστήματα ασφαλείας, οι ισόπεδες διαβάσεις, τα συστήματα επικοινωνιών και οι σχετικές υποδομές της γραμμής Θεσσαλονίκης – Φλώρινας;
6. Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα πλήρους αποκατάστασης και αναβάθμισης της γραμμής ώστε να επανέλθει τουλάχιστον στα επίπεδα εξυπηρέτησης του 2019;
7. Προβλέπεται η επαναλειτουργία των εκδοτηρίων και η στελέχωση των σταθμών της περιοχής, σε μια Περιφέρεια που αντιμετωπίζει ιδιαίτερα υψηλά ποσοστά ανεργίας και πληθυσμιακής συρρίκνωσης;
8. Ποια είναι τα επίσημα στοιχεία επιβατικής κίνησης του «Προαστιακού Δυτικής Θεσσαλονίκης» από την έναρξη λειτουργίας του μέχρι σήμερα, ανά μήνα και ανά δρομολόγιο;
9. Υπάρχει ολοκληρωμένος στρατηγικός σχεδιασμός για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στη Βόρεια Ελλάδα ή η κυβέρνηση περιορίζεται σε αποσπασματικές κινήσεις επικοινωνιακού χαρακτήρα, χωρίς ουσιαστικό αντίκρισμα για τις τοπικές κοινωνίες;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Ακρίτα Έλενα

Γαβρήλος Γιώργος

Γιαννούλης Χρήστος

Δούρου Ειρήνη

Ζαμπάρας Μίλτος

Καραμέρος Γιώργος

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Νοτοπούλου Αικατερίνη

Παναγιωτόπουλος Ανδρέας

Παπαηλιού Γεώργιος

Παππάς Νικόλαος

Τσαπανίδου Πόπη

Ψυχογιός Γεώργιος