



Αθήνα, 22.05.2026

Ερώτηση

Προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: «Σε καθεστώς εγκατάλειψης τα φυλάκια ισόπεδων διαβάσεων – Επικίνδυνες συνθήκες εργασίας για τους εργαζομένους στο σιδηρόδρομο»

Η κατάσταση που επικρατεί σε φυλάκια ισόπεδων διαβάσεων του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου προκαλεί σοβαρά ερωτήματα για τις συνθήκες εργασίας του προσωπικού, αλλά και για το συνολικό επίπεδο εποπτείας και ασφάλειας των σιδηροδρομικών υποδομών της χώρας.

Οι φωτογραφίες που έδωσε στη δημοσιότητα το Δίκτυο Σιδηροδρομικών από φυλάκια σε Αυλίδα και Αλίαρτο είναι αποκαλυπτικές: Πλήρης εγκατάλειψη, εικόνες εκτεταμένης φθοράς, υγρασίας, έλλειψης συντήρησης, προβλημάτων καθαριότητας, ανεπαρκούς θέρμανσης και ψύξης, καθώς και συνολικής υποβάθμισης των χώρων εργασίας.

Από τεχνικής άποψης, η διάβρωση σε φέροντα στοιχεία υποβαθμίζει τη στατική επάρκεια των στεγαστρων, ενώ από τις φωτογραφίες είναι εμφανές ότι δεν έχει γίνει προληπτική συντήρηση εδώ και χρόνια και φυσικά απουσιάζουν οι προβλεπόμενοι όροι για υγιεινή και ασφάλεια στην εργασία.

Όπως αναφέρουν οι εργαζόμενοι, οι συνθήκες είναι ακατάλληλες ακόμα και για ολιγόωρη παραμονή εργαζομένων. Παράλληλα, εκφράζουν την έντονη ανησυχία τους σε ότι αφορά την παρουσία καρκινογόνων ινών, ειδικότερα στοιχείων από αμίαντο.

Οι συγκεκριμένοι εργαζόμενοι, οι οποίοι επιτελούν κρίσιμο έργο για την ασφαλή λειτουργία των ισόπεδων διαβάσεων και την αποτροπή ατυχημάτων, καλούνται να εργάζονται καθημερινά σε ακατάλληλες και ενίοτε επικίνδυνες συνθήκες. Αυτές οι εικόνες ντροπής σε καμία περίπτωση δε συνάδουν με έναν σύγχρονο και ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο, του οποίου η ασφάλεια ξεκινάει «από την ασφάλεια και την αξιοπρέπεια των εργαζομένων σ' αυτόν» και φυσικά καταρρίπτουν την όποια ρητορική της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας περί εκσυγχρονισμού του σιδηροδρόμου.

Αυτό άλλωστε το αντιλαμβάνεται κανείς και από το καθεστώς που για χρόνια εργάζονται οι 123 Φύλακες Ισόπεδων Διαβάσεων (ΦΙΔ) ανά την Ελλάδα. Οι τελευταίοι προσλήφθηκαν με την υπ' αρ. ΣΟΧ 1/2019 προκήρυξη του ΟΣΕ, για την κάλυψη αναγκών φύλαξης Ισόπεδων Διαβάσεων και Εγκαταστάσεων, έπειτα από διαγωνιστική διαδικασία με τα κριτήρια που θέτει το ΑΣΕΠ. Μετά τη λήξη της πρώτης σύμβασής τους το 2023, δόθηκε παράταση τον Απρίλιο του ίδιου έτους, μέχρι 30.06.2025, με το Άρθρο 78 του Νόμου 5039. Οι συμβάσεις τους ανανεώθηκαν εκ νέου τον Ιούνιο του 2025, για 24 μήνες, με το Άρθρο 129 του Νόμου 5209.

Αυτό το καθεστώς ανασφάλειας βιώνουν ήδη από το 2019 εργαζόμενοι, οι οποίοι έχουν εκπαιδευθεί και έχουν πιστοποιηθεί για το συγκεκριμένο αντικείμενο εργασίας, ενώ, μετά από τόσα χρόνια, έχουν και την ανάλογη εμπειρία, γεγονός που τους καθιστά απαραίτητους στον Οργανισμό.

Πώς όμως ο ΟΣΕ και η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δείχνουν πόσο υπολογίζουν το προσωπικό του Οργανισμού, και δη το προσωπικό ασφαλείας; Όχι μόνο οι Συμβάσεις Ορισμένου Χρόνου δεν έχουν μετατραπεί σε Συμβάσεις Αορίστου Χρόνου, αλλά με το ίδιο Άρθρο της ανανέωσης των συμβάσεών τους το 2025 προβλέφθηκε ότι το εν λόγω προσωπικό, με σκοπό την κάλυψη των υπηρεσιακών αναγκών που προκύπτουν, δύναται να τοποθετείται σε οποιοσδήποτε θέσεις του Τμήματος Γραμμής, αλλά και να απασχολείται σε καθήκοντα ΥΕ Εργατών Γενικών Καθηκόντων.

Και φυσικά, αφού ο ΟΣΕ 'δύναται' να το κάνει, το έκανε. Ειδικότερα, από την 1^η Δεκεμβρίου 2025, με σχετικό έγγραφο, αποφασίστηκε να 'αξιοποιηθούν' 23 ΦΙΔ ως ΥΕ Εργάτες Γενικών Καθηκόντων, στα Τμήματα Γραμμής Αλεξανδρούπολης, Δράμας και Έδεσσας, λόγω «*τεκμηριωμένων υπηρεσιακών αναγκών*». Αναμένουμε αν έπεται συνέχεια και σε άλλα τμήματα της γραμμής.

Μάλλον η Διοίκηση του ΟΣΕ θεωρεί ότι για ένα τόσο κρίσιμο αντικείμενο, όπως είναι η φύλαξη των ισόπεδων διαβάσεων, οι 812 υπάλληλοι ιδιωτικής εταιρίας security είναι περισσότερο κατάλληλοι, αφού εκείνοι δεν 'αξιοποιούνται' σε γενικά καθήκοντα.

Αντιθέτως, συνεχίζουν να εργάζονται στο πόστο τους, ακόμα κι αν αντικειμενικά στερούνται της «*κουλτούρας ασφαλείας*» που χρειάζεται ένας σιδηροδρομικός Οργανισμός, σύμφωνα και με τις κατευθύνσεις των Ευρωπαϊκών Κανονισμών. Ακόμα κι αν μέχρι σήμερα έχουν καταγραφεί αρκετά περιστατικά «*ανθρώπινου λάθους*» από τους εν λόγω εργαζομένους, την ώρα της κυκλοφορίας των συρμών, εν εντιθέσει με τους Φύλακες των Συμβάσεων Ορισμένου Χρόνου, με τους οποίους δεν έχει προκύψει ποτέ θέμα ασφάλειας. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ), «*οι άνθρωποι αυτοί (της εταιρίας security) μπορεί σήμερα να φυλάνε μια μπάρα και αύριο ένα σούπερ μάρκετ*». Αλλά αυτά για την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είναι μάλλον λεπτομέρειες.

Κι ενώ συμβαίνουν τα παραπάνω, την ίδια στιγμή ο ΟΣΕ προχωρά σε νέο έργο ύψους 25 εκατομμυρίων ευρώ για την προμήθεια, εγκατάσταση και θέση σε λειτουργία 100 νέων Αυτόματων Συστημάτων Ισόπεδων Διαβάσεων (ΑΣΙΔ) σε τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου. Ο Διευθύνων Σύμβουλος του Οργανισμού, Χρήστος Παληός δήλωσε σχετικά ότι «*κάνουμε ένα ακόμη στοχευμένο βήμα προς έναν σιδηρόδρομο πιο ασφαλή, πιο αξιόπιστο, πιο σύγχρονο*».

Κανείς δεν αμφισβητεί τη χρησιμότητα ενός τέτοιου έργου, αφού οι ισόπεδες διαβάσεις αποτελούν κρίσιμα σημεία επαφής του σιδηροδρομικού δικτύου με την καθημερινή ζωή των πολιτών. Ωστόσο, προκαλεί εύλογο προβληματισμό το γεγονός ότι, ενώ ανακοινώνονται έργα εκατομμυρίων ευρώ για την αναβάθμιση ισόπεδων διαβάσεων και σιδηροδρομικών υποδομών, οι χώροι όπου εργάζονται καθημερινά εργαζόμενοι 'πρώτης γραμμής' παραμένουν για χρόνια ασυντήρητοι και παραμελημένοι, χωρίς να διασφαλίζονται στοιχειώδεις όροι υγείας και ασφάλειας στην εργασία. Ενώ παράλληλα, εκπαιδευμένοι υπάλληλοι στο κρίσιμο αυτό αντικείμενο, αντί να εργάζονται ως ΦΙΔ εκεί που δεν υπάρχουν συστήματα, απασχολούνται σε αλλότρια καθήκοντα.

Το ζήτημα αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία στη μετα-Τεμπών περίοδο, κατά την οποία η ελληνική κοινωνία απαιτεί αυξημένη λογοδοσία, ουσιαστική συντήρηση υποδομών και πραγματική ενίσχυση της ασφάλειας στον σιδηρόδρομο — όχι μόνο σε επίπεδο εξαγγελιών και συμβάσεων, αλλά και στις καθημερινές συνθήκες λειτουργίας κρίσιμων εγκαταστάσεων και υπηρεσιών.

Με βάση τα παραπάνω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

- 1. Πόσα φυλάκια ισόπεδων διαβάσεων λειτουργούν σήμερα στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο και ποια είναι η υφιστάμενη κατάσταση συντήρησής τους;**
- 2. Έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια έλεγχοι καταλληλότητας, υγιεινής και ασφάλειας στους συγκεκριμένους χώρους εργασίας; Αν ναι, ποια ήταν τα σχετικά Πορίσματα;**

3. Ποια άμεσα μέτρα προτίθεται να λάβει το Υπουργείο και ο ΟΣΕ για την αποκατάσταση των επικίνδυνων και ακατάλληλων συνθηκών εργασίας που καταγγέλλονται;
4. Υπάρχει συγκεκριμένο πρόγραμμα ανακαίνισης, συντήρησης ή αντικατάστασης των φυλακίων ισόπεδων διαβάσεων; Αν ναι, ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα και ο σχετικός προϋπολογισμός;
5. Ποιο ποσοστό των κονδυλίων που διατίθενται για την αναβάθμιση ισόπεδων διαβάσεων αφορά τις υποδομές εργασίας και ασφάλειας του προσωπικού που υπηρετεί σε αυτές;
6. Με ποιον τρόπο διασφαλίζεται ότι τα έργα εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου συνοδεύονται και από ουσιαστική βελτίωση των συνθηκών εργασίας του ανθρώπινου δυναμικού;
7. Για ποιο λόγο, ενώ οι Φύλακες Ισόπεδων Διαβάσεων έχουν προσληφθεί, εκπαιδευτεί και πιστοποιηθεί για κρίσιμο έργο ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου, μετακινούνται σε αλλότρια καθήκοντα ΥΕ Γενικών Καθηκόντων, αντί να αξιοποιούνται στις ανάγκες φύλαξης ισόπεδων διαβάσεων;
8. Είναι στις προθέσεις της κυβέρνησης η μετατροπή των Συμβάσεις Ορισμένου Χρόνου των ΦΙΔ σε Συμβάσεις Αορίστου Χρόνου, δεδομένου ότι καλύπτουν πάγιες και διαρκείς ανάγκες ασφαλείας του σιδηροδρόμου;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Δρίτσας Θεόδωρος
Ζεϊμπέκ Χουσεϊν
Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)
Φωτίου Θεανώ