

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 8667
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 1023
Ημερομ. Κατάθεσης: 28/9/2026



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Αθήνα, 28 Σεπτεμβρίου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ

Προς τον κ. Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: Λιγότερα δρομολόγια, περισσότερη επιβατική κίνηση: Σε ποιον σχεδιασμό βασίζεται η λειτουργία των Μέσων Σταθερής Τροχιάς της Αθήνας;

Τα πρόσφατα οικονομικά στοιχεία της ΣΤΑ.ΣΥ. για το 2025 αναδεικνύουν μια ιδιαίτερα ανησυχητική αντίφαση στη λειτουργία των Μέσων Σταθερής Τροχιάς της Αθήνας: την ώρα που όλο και περισσότεροι πολίτες χρησιμοποιούν το Μετρό, τον Ηλεκτρικό και το Τραμ, το παραγόμενο συγκοινωνιακό έργο υποχωρεί.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της ΣΤΑ.ΣΥ., οι επιβιβάσεις στο δίκτυο των Μέσων Σταθερής Τροχιάς αυξήθηκαν από 236,23 εκατομμύρια το 2023 σε 254,22 εκατομμύρια το 2024 και σε 256,18 εκατομμύρια το 2025.

Την ίδια περίοδο, όμως, τα εκτελεσθέντα δρομολόγια μειώθηκαν από περίπου 526.000 το 2023 σε 479.417 το 2025, ενώ τα συνολικά οχηματοχιλιόμετρα περιορίστηκαν από περίπου 53,33 εκατομμύρια σε 50,13 εκατομμύρια. Μόνο το 2025 δεν εκτελέστηκαν 9.280 προγραμματισμένα δρομολόγια.

Η εικόνα είναι ακόμη πιο χαρακτηριστική στη Γραμμή 1, όπου το 2025 εκτελέστηκαν 93.548 δρομολόγια έναντι 96.455 το 2024, ενώ οι επιβιβάσεις αυξήθηκαν σε 70,82 εκατομμύρια από 69,96 εκατομμύρια. Στις Γραμμές 2 και 3, τα εκτελεσθέντα δρομολόγια μειώθηκαν από 254.166 σε 248.867, την ώρα που οι επιβιβάσεις αυξήθηκαν από 170,07 σε 171,02 εκατομμύρια.

Η αύξηση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς αποτελεί κρίσιμη παράμετρο για τη βιώσιμη κινητικότητα, την αποσυμφόρηση της Αθήνας και τη μείωση της εξάρτησης από το Ι.Χ.

Όταν, συνεπώς, αυξάνεται η ζήτηση για το Μετρό αλλά μειώνεται η προσφερόμενη συγκοινωνιακή δυναμικότητα, δημιουργείται ένα συγκοινωνιακό παράδοξο: περισσότεροι επιβάτες καλούνται να εξυπηρετηθούν από λιγότερα δρομολόγια και μικρότερο συγκοινωνιακό έργο.

Ιδιαίτερα κρίσιμη είναι η κατάσταση του τροχαίου υλικού. Στο τέλος του 2025, στη Γραμμή 1 καταγράφονταν 252 οχήματα ονομαστικής δύναμης, εκ των οποίων μόλις 137 ενεργά και 93 διαθέσιμα. Στις Γραμμές 2 και 3, από 372 οχήματα, ενεργά ήταν

300 και διαθέσιμα 210, ενώ στο Τραμ, από 59 οχήματα, ενεργά ήταν 44 και διαθέσιμα 33.

Την ίδια στιγμή, η ανακατασκευή των 14 παλαιότερων συρμών της Γραμμής 1, έργο που έχει συμβασιοποιηθεί από το 2022, εξακολουθεί να παρουσιάζει καθυστερήσεις, χωρίς μέχρι σήμερα να έχει επανενταχθεί σε κανονικό δρομολόγιο ούτε ο πρώτος πιλοτικός συρμός.

Το πρόβλημα δεν είναι μόνο τεχνικό. Η παλαιότητα και η μειωμένη διαθεσιμότητα του στόλου μεταφράζονται σε αυξημένες ανάγκες συντήρησης, υψηλότερες δαπάνες και τελικά σε περιορισμό του συγκοινωνιακού έργου. Μόνο το 2025 οι δαπάνες για επισκευές και συντηρήσεις της ΣΤΑ.ΣΥ. αυξήθηκαν σημαντικά.

Παράλληλα, ενώ η επιβατική κίνηση αυξάνεται, το προσωπικό της εταιρείας μειώθηκε από 2.500 εργαζομένους στο τέλος του 2024 σε 2.437 στο τέλος του 2025. Οι ανάγκες καλύφθηκαν εν μέρει μέσω υπερωριών και δεδουλευμένων ρεπό, τα οποία αυξήθηκαν κατά 14,82%, ενώ η εταιρεία προγραμματίζει την πρόσληψη 177 επιπλέον εργαζομένων σε κρίσιμες ειδικότητες.

Το ζήτημα αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία καθώς η ίδια η Κυβέρνηση έχει εντάξει στον σχεδιασμό της την προμήθεια νέων συρμών για τις Γραμμές 2 και 3 και την ανάταξη συρμών της Γραμμής 1, ενώ η ΣΤΑ.ΣΥ. έχει ήδη προχωρήσει σε έργα εκσυγχρονισμού, όπως η αναβάθμιση των συρμών πρώτης γενιάς των Γραμμών 2 και 3, προϋπολογισμού 109 εκατ. ευρώ χωρίς ΦΠΑ.

Ωστόσο, το κρίσιμο ερώτημα είναι εάν οι επιμέρους αυτές παρεμβάσεις συγκροτούν έναν ενιαίο, επαρκώς χρηματοδοτημένο και δεσμευτικό σχεδιασμό για την ανανέωση του στόλου, την αύξηση της διαθεσιμότητας των συρμών, την επαρκή στελέχωση και, τελικά, την αύξηση του πραγματικού συγκοινωνιακού έργου.

Δεν μπορεί να αποτελεί κανονικότητα ένα δίκτυο που εξυπηρετεί διαρκώς περισσότερους επιβάτες να παράγει διαρκώς λιγότερο συγκοινωνιακό έργο. Ούτε μπορεί η απάντηση στις αυξανόμενες ανάγκες μετακίνησης των πολιτών να περιορίζεται στην εκ των υστέρων διαχείριση βλαβών, καθυστερήσεων και υπερφόρτωσης.

Μετρό και ΗΣΑΠ αποτελούν βασικές δημόσιες υποδομές της Αττικής και κρίσιμο εργαλείο βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η Πολιτεία οφείλει να γνωρίζει και να δημοσιοποιεί με σαφήνεια ποια είναι η πραγματική διαθεσιμότητα του στόλου, πόσα δρομολόγια απαιτούνται για την κάλυψη της ζήτησης, πότε θα ολοκληρωθούν οι αναγκαίες ανακατασκευές και προμήθειες και ποιο είναι το συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για την αποκατάσταση και ενίσχυση του συγκοινωνιακού έργου.

Κατόπιν των ανωτέρω,

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Ποιο είναι το επικαιροποιημένο σχέδιο του Υπουργείου για την ανανέωση και ενίσχυση του τροχαίου υλικού της ΣΤΑ.ΣΥ. και ποιο είναι το συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για την προμήθεια νέων συρμών στις Γραμμές 2 και 3 και την ανάταξη των συρμών της Γραμμής 1;
2. Ποιοι είναι οι λόγοι για τους οποίους η ανακατασκευή των 14 συρμών της Γραμμής 1, παρά τη συμβασιοποίησή της από το 2022, δεν έχει μέχρι σήμερα αποδώσει ούτε τον πρώτο πιλοτικό συρμό σε κανονική κυκλοφορία; Ποιο είναι το δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης του έργου;
3. Ποιος είναι ο στόχος του Υπουργείου για την αύξηση της πραγματικής διαθεσιμότητας του στόλου και την αποκατάσταση των χαμένων δρομολογίων; Υπάρχουν συγκεκριμένοι ποσοτικοί στόχοι ανά γραμμή και ανά έτος;
4. Με ποιον τρόπο αξιολογείται εάν ο αριθμός των προγραμματισμένων δρομολογίων ανταποκρίνεται στην πραγματική και αυξανόμενη ζήτηση των επιβατών και ποια μέτρα λαμβάνονται ώστε η αύξηση της επιβατικής κίνησης να συνοδεύεται από αντίστοιχη αύξηση του συγκοινωνιακού έργου;
5. Ποιο είναι το σχέδιο στελέχωσης της ΣΤΑ.ΣΥ. για τις κρίσιμες ειδικότητες οδηγών, τεχνικών, σταθμαρχών και λοιπού προσωπικού λειτουργίας και συντήρησης και σε ποιο χρονικό ορίζοντα αναμένεται να καλυφθούν οι υφιστάμενες ανάγκες;
6. Πώς διασφαλίζεται ότι η αύξηση των υπερωριών και των δεδουλευμένων ρεπό δεν αποτελεί υποκατάστατο της αναγκαίας στελέχωσης της εταιρείας;
7. Με δεδομένη την αύξηση των εσόδων της ΣΤΑ.ΣΥ., και ειδικότερα των εσόδων από εισιτήρια και κάρτες, ενώ παράλληλα καταγράφεται μείωση των εκτελεσθέντων δρομολογίων και των οχηματοχιλιομέτρων, ποια είναι η ακριβής κατανομή των αυξημένων εσόδων της εταιρείας;
8. Ποιο μέρος αυτών κατευθύνεται στην ανανέωση και συντήρηση του τροχαίου υλικού, στην ενίσχυση της διαθεσιμότητας των συρμών, στην πρόσληψη προσωπικού και γενικότερα στην αύξηση του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου;
9. Ποιος είναι ο συνολικός χρηματοδοτικός σχεδιασμός για την ανανέωση και αναβάθμιση του στόλου της ΣΤΑ.ΣΥ., από εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους, και ποια έργα έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση και ποια βρίσκονται ακόμη σε επίπεδο σχεδιασμού;
10. Προτίθεται το Υπουργείο να θεσπίσει ένα σαφές σύστημα δημοσιοποίησης βασικών δεικτών λειτουργίας της ΣΤΑ.ΣΥ., όπως προγραμματισμένα και εκτελεσθέντα δρομολόγια, διαθεσιμότητα συρμών, βλάβες, χρόνοι

αποκατάστασης και οχηματοχιλιόμετρα, ώστε να υπάρχει διαφάνεια και δυνατότητα αξιολόγησης της ποιότητας του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου;

ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Παρακαλείται ο κ. Υπουργός να καταθέσει στη Βουλή:

- α) τον αναλυτικό πίνακα προγραμματισμένων και εκτελεσθέντων δρομολογίων της ΣΤΑ.ΣΥ. ανά γραμμή για τα έτη 2023, 2024, 2025 και το διαθέσιμο έως σήμερα διάστημα του 2026,
- β) τα στοιχεία διαθεσιμότητας και ενεργού στόλου ανά τύπο και γραμμή για τα ίδια έτη,
- γ) το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα της ανακατασκευής των 14 συρμών της Γραμμής 1, καθώς και τα σχετικά συμβατικά στοιχεία και τις τυχόν παρατάσεις ή τροποποιήσεις,
- δ) τα αναλυτικά στοιχεία για την εξέλιξη των εσόδων της ΣΤΑ.ΣΥ. από εισιτήρια, κάρτες και λοιπές πηγές για τα έτη 2023-2025, καθώς και η κατανομή των σχετικών εσόδων ανά βασική κατηγορία δαπάνης και επένδυσης, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών για μισθοδοσία, συντήρηση και επισκευή τροχαίου υλικού, προμήθεια ή ανακατασκευή συρμών και λοιπές επενδύσεις που αφορούν άμεσα το συγκοινωνιακό έργο,
- ε) το αναλυτικό πρόγραμμα προμηθειών νέων συρμών και ανάταξης υφιστάμενου τροχαίου υλικού, με αναφορά στις πηγές χρηματοδότησης και στα προβλεπόμενα χρονοδιαγράμματα,
- στ) το εγκεκριμένο πρόγραμμα προσλήψεων της ΣΤΑ.ΣΥ. για το 2026 και τα επόμενα έτη, ανά ειδικότητα,
- ζ) τα στοιχεία υπερωριακής απασχόλησης και δεδουλευμένων ρεπό του προσωπικού της ΣΤΑ.ΣΥ. για τα έτη 2023-2025 και το διαθέσιμο διάστημα του 2026.

Ο ερωτών βουλευτής
Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος