

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 138
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 25
Ημερομ. Κατάθεσης: 7/10/2026



Αθήνα, 7/10/2026

ΕΡΩΤΗΣΗ και ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Προς τον κ.

Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Πλήρης η απαξίωση του σιδηροδρόμου στη Φθιώτιδα»

Τα τελευταία χρόνια, ο Πρωθυπουργός και ο εκάστοτε Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών μοιράζουν υποσχέσεις περί αναβάθμισης των σιδηροδρομικών υποδομών, εισαγωγής τεχνολογικών καινοτομιών και βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών, προκειμένου να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη των πολιτών προς το τρένο ως Μέσο Μαζικής Μεταφοράς. Ωστόσο, τουλάχιστον οι κάτοικοι της Φθιώτιδας βιώνουν μια παντελώς διαφορετική πραγματικότητα.

Η γραμμή Τιθορέα-Μπράλος-Λιανοκλάδι, η οποία εξυπηρετούσε εκτός των άλλων δυσπρόσιτα ορεινά χωριά, βρίσκεται σε αναστολή λειτουργίας από την 1η Μαρτίου 2023, μετά το έγκλημα των Τεμπών, όταν και αποκαλύφθηκαν με τραγικό τρόπο οι σοβαρές ελλείψεις στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο (βλ. τηλεδιόικηση). Πριν την αναστολή λειτουργίας της γραμμής, πραγματοποιούνταν έως και 4 δρομολόγια ημερησίως (1 δρομολόγιο ανά κατεύθυνση της αμαξοστοιχίας 1520 στη γραμμή Αθήνα-Λιανοκλάδι και 1 δρομολόγιο ανά κατεύθυνση στη γραμμή Λιανοκλάδι-Τιθορέα). Παρά το γεγονός ότι οι Δήμοι Λαμιέων, Αμφίκλειας-Ελάτειας και Δελφών, από τους οποίους διέρχεται η παραπαρνάσσια σιδηροδρομική γραμμή, έχουν διατυπώσει τις ανησυχίες τους σχετικά με την εγκατάλειψη και το μέλλον της ιστορικής ορεινής σιδηροδρομικής γραμμής του Μπράλου, δυστυχώς η Κυβέρνηση εξακολουθεί να κωφεύει.

Η γραμμή Λιανοκλάδι-Στυλίδα, η οποία ξεκίνησε να λειτουργεί το 1904 (!), τελεί επίσης σε αναστολή λειτουργίας με αβέβαιο το χρονικό ορίζοντα επανέναρξης των δρομολογίων. Πριν την παύση λειτουργίας, στη γραμμή πραγματοποιούνταν 12 δρομολόγια ημερησίως (6 ανά κατεύθυνση) εξυπηρετώντας δεκάδες μαθητές και εργαζόμενους. Μάλιστα, είναι χαρακτηριστικό ότι, ενώ αναβαθμίζεται ο λιμένας της Στυλίδας προκειμένου να καταστεί «στρατηγικής σημασίας» και να συμβάλει στην

«εμπορική ανάπτυξη της Φθιώτιδας και της Στερεάς Ελλάδας συνολικά» όπως υπόσχονται τα κυβερνητικά στελέχη, την ίδια στιγμή η Στυλίδα στερείται της σιδηροδρομικής σύνδεσης, που διέθετε επί πλέον του ενός αιώνα!

Σε αμφότερες τις ως άνω περιπτώσεις, όπως επισημαίνεται από τους εργαζόμενους της Hellenic Train, τα έργα έχουν ολοκληρωθεί προ διετίας αλλά η εταιρεία εξακολουθεί να μισθώνει λεωφορεία για τις μετακινήσεις των κατοίκων. Η δε απουσία σχεδίου για την επαναλειτουργία των σιδηροδρομικών γραμμών είναι φανερή καθότι, παρά τις υποσχέσεις, η Hellenic Train έχει προχωρήσει και στο κλείσιμο των εκδοτηρίων στην Τιθορέα, στο Λιανοκλάδι, στη Λαμία και στη Στυλίδα, απόφαση που έχει οδηγήσει στην ανεργία δεκάδες εργαζόμενους και για την οποία έχουν διαμαρτυρηθεί έντονα μέσω ψηφισμάτων οι οικείοι Δήμοι. Ο σταδιακός παροπλισμός του σιδηροδρόμου στη Φθιώτιδα υποδεικνύει ότι η Κυβέρνηση ακολουθεί μια ανεργμάτιστη πολιτική, η οποία καταδικάζει περιοχές της πατρίδας μας στην απομόνωση και υποβάθμιση.

Αξίζει να υπογραμμισθεί ότι, έως την 1^η Μαρτίου 2023 που λειτουργούσαν, οι ως άνω σιδηροδρομικές γραμμές ήταν ενταγμένες στην ετήσια επιδότηση συνολικού ύψους 50 εκατ. ευρώ, την οποία εξακολουθεί να λαμβάνει η Hellenic Train. Η επιδότηση εξακολουθεί να δίδεται, παρά το γεγονός ότι τόσο τα τοπικά δρομολόγια στη Φθιώτιδα έχουν ανασταλεί όσο και πανελλαδικά το σιδηροδρομικό έργο έχει μειωθεί κατά 50% τα τελευταία τρία έτη.

Επειδή η πλήρης λειτουργία των σιδηροδρομικών συνδέσεων αποτελεί προϋπόθεση γεωγραφικά ισόρροπης και δίκαιης Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Επειδή, εν έτει 2026, είναι αδιανόητο η Φθιώτιδα να παραμένει σιδηροδρομικά αποκομμένη από την υπόλοιπη χώρα, δεδομένου ότι βρίσκεται στην «καρδιά» της Ελλάδας.

Επειδή η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών συνδέσεων οφείλει να ευθυγραμμίζεται με το συνολικό στρατηγικό σχεδιασμό, ο οποίος αφορά τη Φθιώτιδα και συνολικά τη Στερεά Ελλάδα.

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

- 1. Ποιος είναι ο σχεδιασμός του Υπουργείου για την επαναλειτουργία των σιδηροδρομικών γραμμών Τιθορέα-Μπράλος-Λιανοκλάδι και Λιανοκλάδι-Στυλίδα;**

2. Για ποιους λόγους παραμένουν ανενεργές οι ως άνω γραμμές εφόσον, όπως υπογραμμίζεται από τους εργαζόμενους, τα απαραίτητα έργα υποδομών έχουν ολοκληρωθεί προ ετών;
3. Υφίσταται στρατηγική ένταξης των εν λόγω σιδηροδρομικών γραμμών στο συνολικό αναπτυξιακό σχέδιο, που αφορά την Π.Ε. Φθιώτιδας και τη Στερεά Ελλάδα, όπως για παράδειγμα με τον αναβαθμιζόμενο Λιμένα Στυλίδας;
4. Δεδομένου ότι το σιδηροδρομικό έργο έχει περιοριστεί κατά 50%, τα τελευταία τρία έτη, πού έχουν κατευθυνθεί τα ποσά των ετήσιων επιδοτήσεων προς τη Hellenic Train ύψους 50 εκατ. ευρώ;

Επιπροσθέτως, παρακαλείται ο κ. Υπουργός να καταθέσει στη Βουλή τα αναλυτικά στοιχεία για την κατεύθυνση των ποσών των ετήσιων επιδοτήσεων προς τη Hellenic Train ύψους 50 εκατ. ευρώ.

Ο ερωτών Βουλευτής
Σαρακιώτης Ιωάννης