



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής

Αθήνα, 31 Μαρτίου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ: Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρίστο Δήμα

ΘΕΜΑ: Ανάπτυξη δικτύου Προαστιακού Σιδηρόδρομου στη Δυτική Θεσσαλονίκη (CITY TRAIN)

Κύριε Υπουργέ,

Στις 26/06/2014 υπεγράφη σύμφωνο συνεργασίας μεταξύ των Δήμων Θεσσαλονίκης, Δέλτα, Κορδελιού - Ευόσμου, Παύλου Μελά, Αμπελοκήπων – Μενεμένης και των οργανισμών Σιδηροδρόμων Ελλάδας ΑΕ, ΕΡΓΑ ΟΣΕ ΑΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας Δικτύων Μεταφορών του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης και της Μητροπολιτικής Αναπτυξιακής Θεσσαλονίκης ΑΕ για την προώθηση της υλοποίησης του έργου με τίτλο «*Δυτικός Προαστιακός Σιδηρόδρομος - CITY TRAIN... ενώνοντας το κέντρο της πόλης με την Δυτική προαστιακή ζώνη της Θεσσαλονίκης: Σχεδιασμός λειτουργίας αστικής συγκοινωνίας με ανακατασκευή και επανάχρηση υφιστάμενου τμήματος ενεργού και μη ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου και κατασκευή νέων τμημάτων, κατασκευή ενδιάμεσων και τερματικών σταθμών στη Σίνδο και το Λιμάνι, δρομολόγηση διαθέσιμων οχημάτων τύπου RAIL BUS*».

Σκοπός του ανωτέρου συμφώνου συνεργασίας ήταν η συνεργασία των συμβαλλόμενων φορέων για την προώθηση των ενεργειών διοικητικής και μελετητικής ωρίμανσης του παραπάνω έργου και της επακόλουθης υλοποίησής του.

Η ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ ανέλαβε την προώθηση του έργου και στο πλαίσιο αυτό είχε σκοπό να αναθέσει τον Μάιο του 2018 μελέτη με τίτλο «*Ανάπτυξη Δικτύου Προαστιακού Σιδηρόδρομου στη Δυτική Θεσσαλονίκη - ΑΠ 3003*» προ εκτιμώμενης αμοιβής 2.828.398,91€, αντικείμενο της οποίας ήταν η εκπόνηση των μελετών που απαιτούνται για την ανάπτυξη του δικτύου προαστιακού σιδηρόδρομου στη Δυτική Θεσσαλονίκη. Σύμφωνα με τη μελέτη αυτή το δίκτυο του προαστιακού σιδηρόδρομου χωρίζεται σε δύο διακριτά τμήματα ως εξής:

Τμήμα Α:

Πρόκειται για την Α φάση ανάπτυξης του δικτύου προαστιακού σιδηρόδρομου, δηλαδή των στάσεων επί υφιστάμενων κυρίων εν λειτουργία γραμμών και της μικρού μήκους επέκτασης μέχρι τον λιμένα, έργα που μπορούν να υλοποιηθούν με μικρό κόστος και σε σύντομο χρονικό διάστημα. Το τμήμα Α περιλαμβάνει δύο γραμμές με τις εξής στάσεις:

Γραμμή 1: Νέος Επιβατικός Σταθμός (Σύνδεση με Μετρό), Μηχανοστάσιο, Μενεμένη, Επτανήσου, Ελευθέριο - Κορδελιό, Καλοχώρι και καταλήγει στη Σίνδο.

Γραμμή 2: Λιμένας Θεσσαλονίκης, Παλιός σιδηροδρομικός σταθμός, Κωλέττη (Εμπορικό Κέντρο), Σταθμός ΚΤΕΛ Μακεδονία, Επτανήσου (κοινή στάση με γραμμή 1 και γραμμή τμήματος Β), Ελευθέριο - Κορδελιό (κοινή στάση με γραμμή 1) και καταλήγει στα Διαβατά.

Τμήμα Β:

Πρόκειται για την ανάπτυξη της Β φάσης του δικτύου, δηλαδή της ανακατασκευής της γραμμής Ζέιτενλικ, της επέκτασης αυτής προς την οδό Λαγκαδά και των στάσεων επί αυτού του άξονα, έργο που συνδέεται άμεσα με την επέκταση του μετρό προς τη δυτική Θεσσαλονίκη (επεκτάσεις προς Σταυρούπολη & Εύοσμο). Στο τμήμα Β περιλαμβάνονται οι ακόλουθες στάσεις: Επτανήσου (κοινή με γραμμές 1 & 2), Εύοσμος, Αμπελόκηποι, Γήπεδο, Λαγκαδά.

Σκοπός της ανωτέρω μελέτης θα ήταν η ολοκλήρωση των οριστικών μελετών του έργου (συγκοινωνιακά, υδραυλικά, φυτοτεχνικά), οι μελέτες εφαρμογής (στατικά, αρχιτεκτονικά, ηλεκτρομηχανολογικά) και τα τεύχη δημοπράτησης για την κατασκευή του έργου. Η ανωτέρω μελέτη θα είχε συγχρηματοδότηση από το Επιχειρησιακό πρόγραμμα ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020. **Σύμφωνα το τεύχος «Τεχνικών δεδομένων - ΑΠ 3003» της ΕΡΓΟΣΕ ΑΕ η δαπάνη κατασκευής του συνόλου του έργου με τα δεδομένα 2018, ανέρχεται στο ποσό των 9 εκ. ευρώ, κόστος που φυσικά θα οριστικοποιούνταν επακριβώς με το πέρας των μελετών.**

Δεδομένου ότι το δίκτυο του προαστιακού σιδηρόδρομου θα λειτουργεί συμπληρωματικά προς το δίκτυο του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου (ΜΕΤΡΟ), τόσο με τη βασική του γραμμή όσο και με τις υπό σχεδιασμό επεκτάσεις προς την Σταυρούπολη και τον Εύοσμο.

Δεδομένου ότι με το έργο αυτό αναμένεται η αύξηση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς και κατά συνέπεια η ελάφρυνση της οδικής κυκλοφορίας και των χώρων στάθμευσης.

Δεδομένου ότι ένα ολοκληρωμένο δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς θα μειώσει την ατμοσφαιρική ρύπανση που πλήττει το σύνολο της πόλης και ιδιαίτερα την περιοχή στη Δυτική Θεσσαλονίκη.

Δεδομένου ότι το δίκτυο του προαστιακού σιδηρόδρομου είναι έργο χαμηλού κόστους και υλοποιείται σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Ενόψει των ανωτέρω, ερωτάται ο αρμόδιος κ. Υπουργός:

1. Στην διαδικτυακή πλατφόρμα της κυβέρνησης (erga.gov.gr) για τη Θεσσαλονίκη με τίτλο «*Η Θεσσαλονίκη του 2030 30+ σημαντικά έργα που αλλάζουν την πόλη*» στη σελίδα 15, παράγραφος Α5.5 αναφέρεται ότι το έργο έχει δημοπρατηθεί και αναμένεται ο ανάδοχος το 2023.

Α. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται ο Διαγωνισμός και εάν υπάρχει ανάδοχος.

Β. Θα θέλαμε την υποβολή του συνόλου των οριστικών μελετών του έργου.

Γ. Ποιο είναι το οριστικό κόστος κατασκευής του έργου, χωριστά για κάθε τμήμα (Α και Β);

Δ. Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα κατασκευής του έργου;

2. Ενώ η επίσημη θέση της κυβέρνησης μέσω της ανωτέρω διαδικτυακής πλατφόρμας για τη Θεσσαλονίκη **έχει το έργο ως μεμονωμένο και σωστά**, στελέχη της κυβέρνησης και του Υπουργείου ανακοινώνουν ότι, το έργο του Προαστιακού Σιδηρόδρομου στην Δυτική Θεσσαλονίκη θα δημοπρατηθεί μαζί με το σιδηροδρομικό έργο σύνδεσης του 6^{ου} Προβλήτα.

Α. Ισχύει η αλλαγή αυτή στον προγραμματισμό του έργου;

Β. Δεδομένου ότι το έργο σύνδεσης του 6^{ου} Προβλήτα έχει δύσκολα τεχνικά χαρακτηριστικά, υψηλό κατασκευαστικό κόστος, προϋποθέτει την υλοποίηση απαλλοτριώσεων με άγνωστο χρονικό ορίζοντα ολοκλήρωσης και μακρύ χρονοδιάγραμμα και φυσικά περισσότερο χρονοβόρες διαδικασίες δημοπράτησης, γιατί επιλέγεται η σύνδεσή του με το έργο του Προαστιακού το οποίο έχει ήδη προχωρημένη τεχνική ωριμότητα ολοκλήρωσης;

Γ. Οι ανακοινώσεις για έργο της τάξης των 66 εκ. περιλαμβάνουν και τα δύο έργα (Προαστιακός και σύνδεση 6^{ου} Προβλήτα). Ποιο είναι το κόστος κάθε έργου ξεχωριστά, δηλαδή Προαστιακού και σύνδεσης 6^{ου} Προβλήτα;

Δ. Δεδομένου ότι το έργο της βασικής γραμμής του μετρό έχει ολοκληρωθεί, γιατί δεν δημοπρατείται άμεσα έστω η πρώτη φάση (Φάση Α) του Προαστιακού Σιδηρόδρομου, η οποία υλοποιείται σε

υφιστάμενη επιδομή (σιδηροδρομικό δίκτυο ΟΣΕ), ώστε να συνδεθεί άμεσα η Δυτική Θεσσαλονίκη με το κέντρο της πόλης και δίκτυο του ΟΑΣΘ και του ΜΕΤΡΟ;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Αναστάσιος Νικολαΐδης

Ελένη Βατσινά

Ουρανία (Ράνια) Θρασκιά

Γεώργιος Νικητιάδης

Πέτρος Παππάς

Στέφανος Παραστατίδης

Φραγκίσκος Παρασύρης

Εμμανουήλ Χνάρης

Εμμανουήλ Χριστοδουλάκης