



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

## ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής

Αθήνα, 29 Απριλίου 2026

### ΕΡΩΤΗΣΗ

**ΠΡΟΣ: Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρίστο Δήμα**

**Θέμα: Ηλεκτροκίνηση Πλατύ–Έδεσσα και ανάπτυξη Προαστιακού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης–Ημαθίας–Πέλλας**

Η ανάπτυξη προαστιακού σιδηροδρόμου στη γραμμή Θεσσαλονίκη–Πλατύ–Αλεξάνδρεια–Βέροια–Νάουσα–Σκύδρα–Έδεσσα αποτελεί κρίσιμο έργο για την Ημαθία, την Πέλλα και συνολικά την Κεντρική Μακεδονία. Η αβεβαιότητα γύρω από την πορεία του, όμως, αναδεικνύει την απουσία συνεκτικού σχεδίου προαστιακών σιδηροδρομικών συνδέσεων γενικότερα. Η επικαιρότητα του ζητήματος ενισχύεται από πρόσφατα δημοσιεύματα, σύμφωνα με τα οποία προωθείται η δημοπράτηση του Δυτικού Προαστιακού Θεσσαλονίκης, με χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ 2021–2027 και προϋπολογισμό 53 εκατ. ευρώ χωρίς ΦΠΑ. Την ίδια όμως στιγμή, παραμένει ασαφές γιατί η αντίστοιχη προαστιακή σύνδεση προς Ημαθία και Πέλλα, παρότι αξιοποιεί υφιστάμενη σιδηροδρομική υποδομή και έχει καταγραφεί ως ενδεικτικό έργο στο Πρόγραμμα «Μεταφορές 2021–2027» του ΕΣΠΑ 2021–2027 με ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα 2026 - 2029, δεν εμφανίζεται με αντίστοιχη σαφήνεια, προτεραιοποίηση και χρονοδιάγραμμα.

#### 1. Ιστορικό

Ήδη από το 2008 ο ΟΣΕ είχε εκπονήσει προκαταρκτική μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη Προαστιακού Περιφερειακού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης. Στη συνέχεια, το 2018 παρουσιάστηκε επικαιροποιημένη προσέγγιση για τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με την Ημαθία και την Πέλλα μέσω προαστιακού σιδηροδρόμου, με βασικό τεχνικό προαπαιτούμενο την αναβάθμιση της υφιστάμενης γραμμής και την εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης στο τμήμα Πλατύ–Έδεσσα.

Μετά το 2018, το έργο φαίνεται να εισέρχεται σε τροχιά χρηματοδοτικής αναζήτησης μέσω του ΕΣΠΑ 2021–2027. Ειδικότερα, η εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης στο τμήμα του προαστιακού σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης από Πλατύ μέχρι Έδεσσα εμφανίζεται ως ενδεικτικό έργο της **Δράσης 3.2 του Προγράμματος «Μεταφορές 2021–2027»** (Πρόγραμμα Μεταφορές 2021-2027 – Ενδιάμεση Επανεξέταση – Mid-Term Review), με αναφερόμενο προϋπολογισμό περίπου 70 εκατ. ευρώ. Μάλιστα, το 2019 η ΕΡΓΟΣΕ εμφάνιζε την εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης στην υφιστάμενη μονή γραμμή Πλατύ–Βέροια–Έδεσσα ως έργο σε φάση προετοιμασίας για δημοπράτηση, γεγονός που

δείχνει ότι η παρέμβαση είχε περάσει τότε σε στάδιο ωρίμανσης και δεν αποτελούσε απλώς μια γενική ιδέα.

Ωστόσο, δημιουργείται σοβαρό ζήτημα ασάφειας και κυβερνητικής αντίφασης. Από τη μία πλευρά, το έργο εμφανίζεται σε κείμενα του Προγράμματος «*Μεταφορές 2021–2027*» ως ενδεικτική παρέμβαση. Από την άλλη, δεν εμφανίζεται ως αυτοτελές έργο στα κυβερνητικά αναπτυξιακά σχέδια για την Κεντρική Μακεδονία και τη Θεσσαλονίκη («*Η Θεσσαλονίκη του 2030*» & «*1000+ έργα για την Κεντρική Μακεδονία του 2030*»). Στα σχέδια αυτά προβάλλονται άλλα σιδηροδρομικά έργα, χωρίς όμως να υπάρχει αντίστοιχη σαφής αναφορά στην ηλεκτροκίνηση Πλατύ–Έδεσσα και στον Προαστιακό Θεσσαλονίκης–Ημαθίας–Πέλλας. Η συγκεκριμένη παρέμβαση δεν είναι απλώς ένα τεχνικό έργο ηλεκτροκίνησης, αλλά αποτελεί την αναγκαία προϋπόθεση για τη λειτουργία σύγχρονου, αξιόπιστου και περιβαλλοντικά φιλικού προαστιακού σιδηροδρόμου, που θα αξιοποιεί υφιστάμενη σιδηροδρομική υποδομή και θα συνδέει καθημερινά τη Θεσσαλονίκη με την Αλεξάνδρεια, τη Βέροια, τη Νάουσα, τη Σκύδρα και την Έδεσσα.

Η σημερινή λειτουργία της γραμμής Θεσσαλονίκη–Έδεσσα φυσικά δεν ανταποκρίνεται στα χαρακτηριστικά ενός πραγματικού προαστιακού συστήματος καθημερινής μετακίνησης και επιβεβαιώνει την ανάγκη νέου λειτουργικού σχεδιασμού, πέρα από την τεχνική αναβάθμιση. Η σύνδεση περιορίζεται σε μόλις 3 ημερήσια ζεύγη δρομολογίων, σε συχνότητα που δεν μπορεί να εξυπηρετήσει ουσιαστικά την καθημερινή μετακίνηση εργαζομένων, φοιτητών και πολιτών. Συνεπώς, η ηλεκτροκίνηση, η σηματοδότηση και η συνολική αναβάθμιση της υφιστάμενης γραμμής Πλατύ–Έδεσσα αποτελούν την αναγκαία βάση ώστε η γραμμή να αποκτήσει στο μέλλον προαστιακή λειτουργία, με συχνά, αξιόπιστα και ανταγωνιστικά δρομολόγια.

Το αίτημα αυτό διαθέτει και ισχυρή κοινωνική βάση, ενώ σε επίπεδο Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας έχει αναδειχθεί εξαρχής από την παράταξη του ΠΑΣΟΚ – Κινήματος Αλλαγής. Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν τεθεί υπόψη μας, η λειτουργία σύγχρονου ηλεκτροκίνητου Προαστιακού Σιδηροδρόμου στη γραμμή Θεσσαλονίκη–Πλατύ–Αλεξάνδρεια–Βέροια–Νάουσα–Σκύδρα–Έδεσσα υποστηρίζεται από πολίτες των πέντε Δήμων Βέροιας, Αλεξάνδρειας, Νάουσας, Σκύδρας και Έδεσσας, από δεκάδες τοπικούς φορείς και από υπογραφές πολιτών.

## **2. Ευρύτερη πολιτική διάσταση**

Η σημασία του έργου υπερβαίνει τα στενά όρια μιας τοπικής σιδηροδρομικής παρέμβασης. Η Κεντρική Μακεδονία αντιμετωπίζει ήδη σοβαρές δημογραφικές πιέσεις, ενώ **η Θεσσαλονίκη βρίσκεται αντιμέτωπη με αυξανόμενο κόστος κατοικίας, κυκλοφοριακή επιβάρυνση και ανάγκη καλύτερης σύνδεσης με την ευρύτερη περιφέρειά της.**

Ένας σύγχρονος Προαστιακός Σιδηρόδρομος μπορεί να αποτελέσει εργαλείο βιώσιμης περιφερειακής ανάπτυξης. Μπορεί να δώσει πραγματική δυνατότητα κατοικίας σε μικρότερες πόλεις και οικισμούς, με καθημερινή πρόσβαση στην εργασία, την εκπαίδευση, την υγεία και τις υπηρεσίες της Θεσσαλονίκης. Μπορεί να ενισχύσει περιοχές που αντιμετωπίζουν δημογραφική συρρίκνωση και να δημιουργήσει νέες προοπτικές ισόρροπης ανάπτυξης, αξιοποιώντας υφιστάμενες υποδομές αντί να εξαρτάται η περιφέρεια αποκλειστικά από νέα οδικά έργα.

Το ΠΑΣΟΚ κίνημα αλλαγής θεωρεί ότι η χώρα οφείλει να επενδύσει ουσιαστικά στον προαστιακό σιδηρόδρομο, όπως συμβαίνει σε πολλές ευρωπαϊκές μητροπολιτικές περιοχές. Ιδίως σε περιοχές όπου υπάρχει ήδη σιδηροδρομικό δίκτυο, η αναβάθμιση, ηλεκτροκίνηση και λειτουργική αξιοποίησή του μπορεί να αποτελέσει ταχύτερη, οικονομικότερη και αναπτυξιακά αποδοτικότερη επιλογή για τις καθημερινές μετακινήσεις και τη συνοχή της περιφέρειας.

Το ζήτημα, επομένως, δεν αφορά μόνο τη γραμμή Θεσσαλονίκης–Έδεσσας, αλλά τη συνολική ανάγκη ανάπτυξης προαστιακού σιδηροδρόμου για ολόκληρη την Κεντρική Μακεδονία, ιδιαίτερα

σε μια περίοδο που ο σιδηρόδρομος στη χώρα βρίσκεται σε εγκατάλειψη και όχι σε τροχιά αναγέννησης. Γι' αυτό απαιτείται σαφές κυβερνητικό σχέδιο προαστιακών συνδέσεων για την Περιφέρεια, με ιεράρχηση έργων, χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και συγκεκριμένες πηγές χρηματοδότησης.

**Δεδομένου ότι** η ηλεκτροκίνηση και αναβάθμιση της υφιστάμενης γραμμής Πλατύ–Έδεσσα αποτελεί κρίσιμο προαπαιτούμενο για τη δυνατότητα λειτουργίας Προαστιακού Σιδηροδρόμου που θα συνδέει τη Θεσσαλονίκη με την Ημαθία και την Πέλλα.

**Δεδομένου ότι** παρά την αναφορά της εγκατάστασης ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Πλατύ–Έδεσσα ως ενδεικτικής παρέμβασης στο Πρόγραμμα «Μεταφορές 2021–2027» του ΕΣΠΑ 2021–2027 και τη σύνδεσή της με διαθέσιμους ευρωπαϊκούς πόρους, δεν προκύπτει με σαφήνεια αν το έργο έχει ενταχθεί σε συγκεκριμένη πρόσκληση ή πράξη χρηματοδότησης, με προσδιορισμένο δικαιούχο, προϋπολογισμό και δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης.

**Δεδομένου ότι** το αίτημα για σύγχρονο ηλεκτροκίνητο Προαστιακό Σιδηρόδρομο στη γραμμή Θεσσαλονίκη–Πλατύ–Αλεξάνδρεια–Βέροια–Νάουσα–Σκύδρα–Έδεσσα έχει ευρεία στήριξη από τις τοπικές κοινωνίες, φορείς της Ημαθίας και της Πέλλας και χιλιάδες πολίτες που ζητούν τη λειτουργική αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης με τη Θεσσαλονίκη.

#### **Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάται ο κ. Υπουργός:**

1. Για ποιον λόγο ένα έργο που είχε παρουσιαστεί ως ώριμη παρέμβαση και είχε συνδεθεί με την προοπτική ανάπτυξης Προαστιακού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης–Ημαθίας–Πέλλας δεν προχώρησε μέχρι σήμερα σε δημοπράτηση ή ένταξη ως συγκεκριμένη πράξη χρηματοδότησης;
2. Έχει ενταχθεί το έργο σε συγκεκριμένη πρόσκληση ή πράξη του Προγράμματος «Μεταφορές 2021–2027» του ΕΣΠΑ 2021–2027;
  - 2.1. Αν ναι, ποιος είναι ο δικαιούχος, ο εγκεκριμένος προϋπολογισμός, το φυσικό αντικείμενο και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης;
  - 2.2. Αν όχι, για ποιον λόγο παραμένει μόνο ως ενδεικτική αναφορά;
3. Έχει εγκαταλειφθεί ο σχεδιασμός για την ηλεκτροκίνηση Πλατύ–Έδεσσα και την ανάπτυξη Προαστιακού Σιδηροδρόμου προς Ημαθία και Πέλλα ή παραμένει στις προτεραιότητες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών;
4. Υπάρχει συνολικό κυβερνητικό σχέδιο ανάπτυξης Προαστιακού Σιδηροδρόμου για την Κεντρική Μακεδονία, πέραν του Δυτικού Προαστιακού Θεσσαλονίκης; Αν ναι, ποιες γραμμές περιλαμβάνει, με ποια ιεράρχηση, ποια χρονοδιαγράμματα και ποιες πηγές χρηματοδότησης;

**Οι Ερωτώντες Βουλευτές**

**Νικολαΐδης Αναστάσιος**

**Θρασκιά Ουρανία (Ράνια)**

**Πάνας Απόστολος**

**Παππός Πέτρος**

**Παραστατίδης Στέφανος**