



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ  
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

Αθήνα, 13 Μαΐου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς:  
Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

**Θέμα: Δυτικός Προαστιακός Θεσσαλονίκης: χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης, συγκοινωνιακή κάλυψη των πυκνοκατοικημένων περιοχών της δυτικής Θεσσαλονίκης και σχεδιασμός εξυπηρέτησης των βορειοδυτικών δήμων**

Κύριε Υπουργέ,

Ο σχεδιασμός για τη λειτουργία του Δυτικού Προαστιακού Θεσσαλονίκης, με σύνδεση του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού με τη Σίνδο και τις δυτικές περιοχές του πολεοδομικού συγκροτήματος, παρουσιάζεται από την Κυβέρνηση ως έργο κομβικής σημασίας για τη βελτίωση των μετακινήσεων, την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση και τη διασύνδεση της δυτικής Θεσσαλονίκης με το υπόλοιπο δίκτυο μεταφορών.

Σύμφωνα με πρόσφατες ανακοινώσεις της διοίκησης της εταιρείας «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», η διαγωνιστική διαδικασία του έργου, που ξεκίνησε το 2022, εισέρχεται στην τελική φάση του ανταγωνιστικού διαλόγου, με τις δεσμευτικές προσφορές να αναμένονται εντός του Μαΐου και την ανάδειξη αναδόχου να τοποθετείται χρονικά τον Σεπτέμβριο του 2026.

Το έργο, συνολικού προϋπολογισμού 53,5 εκατ. ευρώ χωρίς ΦΠΑ, χρηματοδοτείται από το ΕΣΠΑ 2021-2027 και περιλαμβάνει τόσο την ανάπτυξη του Δυτικού Προαστιακού όσο και τη σιδηροδρομική σύνδεση του βου προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης με το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Σύμφωνα με τον σχεδιασμό που προέκυψε από τη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου, το δίκτυο του Δυτικού Προαστιακού προβλέπεται να αναπτυχθεί με μορφή «Υ», αποτελούμενο από δύο ανατολικούς κλάδους, προς Σίνδο και προς Αγχιάλο-Διαβατά, και έναν ενιαίο δυτικό κλάδο προς τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό Θεσσαλονίκης, εξυπηρετώντας επτά στάσεις: Σίνδου, Αγχιάλου, Διαβατών, Κορδελιού, Επτανήσου, Μενεμένης και Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού.

Ωστόσο, παρά τις ανακοινώσεις αυτές, εξακολουθούν να υφίστανται σοβαρά ερωτήματα σχετικά με την πραγματική συγκοινωνιακή κάλυψη των πυκνοκατοικημένων περιοχών της δυτικής Θεσσαλονίκης (Εύοσμος, Μενεμένη, Ελευθέριο-Κορδελιό), καθώς και για το εάν υπάρχει οποιοσδήποτε ρεαλιστικός σχεδιασμός για την ανάπτυξη μέσου σταθερής τροχιάς στις περιοχές του Δήμου Παύλου Μελά, της Σταυρούπολης, της Νεάπολης-Συκεών και έως το Νοσοκομείο Παπαγεωργίου.

Ειδικότερα, προβληματισμό προκαλεί το γεγονός ότι σημαντικό τμήμα της βασικής χάραξης διέρχεται εκτός του πυκνού οικιστικού ιστού, ενώ δεν έχει αποσαφηνιστεί αν υπάρχει σχεδιασμός αξιοποίησης υφιστάμενων γραμμών που διέρχονται από περιοχές όπως η Μενεμένη και ο Εύοσμος και τα πρώην στρατόπεδα, ώστε να εξυπηρετηθεί μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού.

**Επειδή** ο Δυτικός Προαστιακός Θεσσαλονίκης παρουσιάζεται ως έργο στρατηγικής σημασίας για τις δημόσιες μεταφορές της πόλης και ειδικά για τη δυτική πλευρά του πολεοδομικού συγκροτήματος,

**Επειδή** η διαγωνιστική διαδικασία του έργου φαίνεται να εισέρχεται σε τελική φάση, χωρίς ωστόσο να έχουν παρουσιαστεί αναλυτικά στοιχεία για το τελικό τεχνικό αντικείμενο, τη λειτουργική επάρκεια και την πλήρη συγκοινωνιακή κάλυψη των δυτικών συνοικιών,

**Επειδή** οι δυτικοί και βορειοδυτικοί δήμοι της Θεσσαλονίκης εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν σοβαρό έλλειμμα πρόσβασης σε μέσα σταθερής τροχιάς, παρά τον υψηλό πληθυσμό και τις αυξημένες καθημερινές μετακινήσεις εργαζομένων, φοιτητών και κατοίκων,

**Επειδή** παραμένει ασαφές αν υπάρχει ολοκληρωμένος σχεδιασμός για τη μελλοντική επέκταση ή συμπληρωματική ανάπτυξη μέσω σταθερής τροχιάς προς περιοχές όπως ο Δήμος Παύλου Μελά, η Σταυρούπολη, η Νεάπολη-Συκιές και η περιοχή έως το Νοσοκομείο Παπαγεωργίου,

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Σε ποια ακριβώς φάση βρίσκεται σήμερα η διαδικασία ανάθεσης και υλοποίησης του έργου του Δυτικού Προαστιακού Θεσσαλονίκης και ποιο είναι το αναλυτικό χρονοδιάγραμμα ανάδειξης αναδόχου, έναρξης εργασιών και ολοκλήρωσης του έργου;
2. Ποιο είναι το τελικό τεχνικό αντικείμενο του έργου και ποιες ακριβώς παρεμβάσεις περιλαμβάνονται για κάθε έναν από τους προβλεπόμενους σταθμούς και στάσεις;
3. Ποια είναι τα προβλεπόμενα χαρακτηριστικά λειτουργίας του Δυτικού Προαστιακού (συχνότητα δρομολογίων, χρόνοι διαδρομής, εκτιμώμενη επιβατική κίνηση και διασύνδεση με άλλα μέσα μεταφοράς);
4. Πώς τεκμηριώνεται η επάρκεια της υφιστάμενης χάραξης ως προς την εξυπηρέτηση πυκνοκατοικημένων περιοχών της δυτικής Θεσσαλονίκης;
5. Υπάρχει σχεδιασμός αξιοποίησης υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών που διέρχονται από τη Μενεμένη, τον Εύοσμο και τις περιοχές των πρώην στρατοπέδων, ώστε να καλυφθούν επιπλέον κατοικημένες περιοχές;
6. Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης της σιδηροδρομικής σύνδεσης του βου προβλήτα του ΟΛΘ και ποια θα είναι τα αναμενόμενα οφέλη για τη λειτουργία του λιμένα και την κυκλοφορία στην πόλη;

Ο ερωτών Βουλευτής

**Παπιάς Πέτρος**