



Αθήνα, 23 Ιουλίου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Επέκταση Μετρό Θεσσαλονίκης προς Καλαμαριά: Το πραγματικό κόστος, οι αποζημιώσεις, τα ανοιχτά συνοδευτικά έργα και η ετοιμότητα λειτουργίας»

Με επανειλημμένες παρεμβάσεις μας έχει αναδειχθεί η ανάγκη της επέκτασης του Μετρό Θεσσαλονίκης προς την Καλαμαριά, απαραίτητης για την καθημερινότητα χιλιάδων πολιτών, την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση και την αναπτυξιακή προοπτική της πόλης. Οι αλληπάλληλες καθυστερήσεις στην παράδοση του έργου δεν είναι ούτε ανώδυνες ούτε αυτονόητες.

Σήμερα, 8 περίπου χρόνια μετά τον αρχικό στόχο, ο προϋπολογισμός του έργου (μέσω των 6 επιμέρους συμβάσεων που τελικά απαιτήθηκαν) ανέρχεται, σύμφωνα με δημοσιεύματα, στα 747,6 εκατ. ευρώ συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ (έναντι των 518 εκατ. ευρώ, όπως αρχικά είχε προβλεφθεί), παρουσιάζοντας σημαντική αύξηση, το ακριβές ύψος του οποίου δεν έχει επιβεβαιωθεί επίσημα. Στο ποσό αυτό περιλαμβάνεται και η σύμβαση προμήθειας για τη βασική γραμμή, επομένως, δεν έχει αποσαφηνιστεί επισήμως ποιο είναι το πραγματικό συνολικό κόστος που αποδίδεται αποκλειστικά στην επέκταση της Καλαμαριάς και ποιο μέρος των κοινών συμβάσεων αφορά τη βασική γραμμή.

Μέρος της συνολικής οικονομικής επιβάρυνσης συνδέεται και με αποζημιώσεις που το Δημόσιο έχει ήδη καταβάλει στην ανάδοχο εταιρεία λόγω καθυστερήσεων και διαφορών με την αναθέτουσα αρχή. Μόνο για την επέκταση Καλαμαριάς έχουν επιδικαστεί και εγκριθεί προς καταβολή μέχρι σήμερα περίπου 64 εκατ. ευρώ. Ταυτόχρονα, εκκρεμεί η εκδίκαση τουλάχιστον 4 ακόμη προσφυγών της αναδόχου εταιρείας σε διαιτησία, για την προμήθεια συρμών, το σύστημα τηλεπικοινωνιών, το σύστημα κομίστρου και το ίδιο το κατασκευαστικό έργο, για τις οποίες το διεκδικούμενο ποσό δεν έχει γίνει γνωστό.

Μέχρι σήμερα εξακολουθεί να μην έχει δοθεί ενιαία και αναλυτική επίσημη παρουσίαση του πλήρους κόστους της βασικής γραμμής και της επέκτασης, ανά επιμέρους σύμβαση, ούτε σαφής αποτύπωση του συνόλου των αποζημιώσεων που έχουν επιδικαστεί, εγκριθεί και πράγματι καταβληθεί από το Δημόσιο.

Δεν πρέπει επίσης να παραβλεφθεί η εμπειρία λειτουργίας της βασικής γραμμής του Μετρό, από την έναρξή της, τον Νοέμβριο του 2024, έχει παρουσιάσει επανειλημμένα τεχνικά προβλήματα, από τον εγκλωβισμό επιβατών σε ασανσέρ, με επέμβαση της Πυροσβεστικής (14.05.2026), έως ένα ηλεκτρολογικό ζήτημα στον σταθμό «Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός» (25.05.2026), το οποίο προκάλεσε ψυχική επιβάρυνση στους επιβάτες, συνωστισμό, καθυστερήσεις και προσωρινή διακοπή λειτουργίας του σταθμού. Η επέκταση προς Καλαμαριά οφείλει να ξεκινήσει τη λειτουργία της με πλήρη τεχνική ετοιμότητα, ώστε να μην επαναληφθούν αντίστοιχα φαινόμενα.

Παράλληλα, η παράδοση της γραμμής δεν σηματοδοτεί και την ολοκλήρωση των αναγκαίων συνοδευτικών έργων:

- Η διάνοιξη της οδού Πόντου, του δρόμου στον οποίο βρίσκονται τέσσερις από τους πέντε νέους σταθμούς της επέκτασης και ο οποίος χαρακτηρίζεται ως «δίδυμο έργο» του Μετρό, δεν έχει ακόμη εισέλθει στη φάση της κατασκευής. Το έργο βρίσκεται σε διαδικασία δημοπράτησης, ενώ ο προβλεπόμενος χρόνος κατασκευής υπολογίζεται σε περίπου δώδεκα μήνες από την υπογραφή της σύμβασης. Είναι, συνεπώς, δεδομένο ότι δεν θα έχει ολοκληρωθεί κατά την έναρξη λειτουργίας της επέκτασης.
- Το αρχικό σχέδιο για τη δημιουργία στη Μίκρα πλήρους πολυτροπικού σταθμού μετεπιβίβασης, αντίστοιχου με εκείνον της Νέας Ελβετίας, έχει εγκαταλειφθεί λόγω έλλειψης χρόνου και χρηματοδότησης. Με βάση τον σημερινό σχεδιασμό, ο χώρος θα μπορεί να φιλοξενήσει το πολύ τρεις θέσεις λεωφορείων, γεγονός που δεν επιτρέπει την πλήρη μεταφορά και εξυπηρέτηση των λεωφορειακών γραμμών της ανατολικής Θεσσαλονίκης.
- Δεν υπάρχει ακόμη οριστική λύση για τη στάθμευση γύρω από τους νέους σταθμούς, ιδίως στη Μίκρα. Ο Δήμος Καλαμαριάς έχει κινηθεί για την παραχώρηση δημόσιων εκτάσεων από την ΚΤΥΠ, την ΕΤΑΔ και τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού, προκειμένου, μεταξύ άλλων, να δημιουργηθεί χώρος στάθμευσης κοντά στον τερματικό σταθμό. Οι διαδικασίες παραχώρησης, όμως, δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί.
- Δεν έχει παρουσιαστεί επισήμως το τελικό σχέδιο διασύνδεσης της επέκτασης με το δίκτυο λεωφορείων του ΟΣΕΘ. Ο ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη, ενώ έχει ήδη αναγνωριστεί ότι ο σταθμός της Μίκρας δεν είναι έτοιμος να υποδεχθεί το σύνολο των λεωφορείων της ανατολικής Θεσσαλονίκης και ότι οι αλλαγές θα εφαρμοστούν σταδιακά.

Η καθυστέρηση των παραπάνω συνοδευτικών έργων, σε συνδυασμό με την έλλειψη επαρκών χώρων στάθμευσης και οργανωμένου σταθμού μετεπιβίβασης, δημιουργεί τον κίνδυνο η επέκταση του Μετρό να εξυπηρετήσει, κατά την πρώτη περίοδο λειτουργίας της, σημαντικά μικρότερο αριθμό πολιτών από εκείνον για τον οποίο σχεδιάστηκε.

Επειδή η επικείμενη ολοκλήρωση της επέκτασης δεν πρέπει να αποτελέσει αφορμή για να περάσουν στη λήθη το πραγματικό κόστος του έργου, οι πολυετείς καθυστερήσεις και οι ευθύνες που τις προκάλεσαν.

Επειδή οι πολίτες και οι φορολογούμενοι δικαιούνται πλήρη διαφάνεια για το πώς δαπανήθηκε το δημόσιο χρήμα και για το συνολικό ύψος των οικονομικών απαιτήσεων των αναδόχων.

Επειδή η λειτουργία μιας γραμμής Μετρό χωρίς τα απαραίτητα συνοδευτικά έργα πρόσβασης, στάθμευσης και διασύνδεσης περιορίζει την πραγματική της χρησιμότητα για την πόλη.

Επειδή το κόστος του έργου έχει αυξηθεί και εκκρεμούν προσφυγές της αναδόχου εταιρείας σε διαιτησία, για τις οποίες το ύψος της αποζημίωσης που ενδέχεται να κληθεί να καταβάλει το Δημόσιο παραμένει άγνωστο.

Επειδή η βασική γραμμή του Μετρό έχει παρουσιάσει τεχνικά προβλήματα κατά τη λειτουργία της και η επέκταση προς Καλαμαριά οφείλει να ξεκινήσει με πλήρη τεχνική και επιχειρησιακή ετοιμότητα, χωρίς επανάληψη αντίστοιχων φαινομένων.

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

- 1. Ποιο είναι το ύψος της απαίτησης της αναδόχου εταιρείας σε καθεμία από τις 4 εκκρεμείς προσφυγές διαιτησίας, και ποιο το εκτιμώμενο πρόσθετο δημοσιονομικό βάρος για το Δημόσιο;**
- 2. Ποιο είναι το τελικό, συνολικό κόστος κατασκευής του Μετρό Θεσσαλονίκης, συμπεριλαμβανομένης της επέκτασης Καλαμαριάς, ανά επιμέρους σύμβαση, σε σχέση με τον αρχικό εγκεκριμένο προϋπολογισμό των 518 εκατ. ευρώ;**
- 3. Ποιο είναι το συνολικό ποσό αποζημιώσεων που έχει μέχρι σήμερα:**
 - α) επιδικαστεί,**
 - β) εγκριθεί προς καταβολή και**
 - γ) πράγματι καταβληθεί από το Δημόσιο,****για τη βασική γραμμή και την επέκταση προς Καλαμαριά, ανά σύμβαση και ανάδοχο;**
- 4. Ποιο είναι το δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα δημοπράτησης, υπογραφής της σύμβασης και ολοκλήρωσης της διάνοιξης της οδού Πόντου; Πώς θα εξασφαλιστεί έως τότε η ασφαλής και απρόσκοπτη πρόσβαση των επιβατών στους τέσσερις σταθμούς που βρίσκονται κατά μήκος της;**
- 5. Ποιος είναι ο σχεδιασμός του Υπουργείου για την επίλυση του ζητήματος στάθμευσης γύρω από τους νέους σταθμούς, ιδίως στη Μίκρα, και σε ποιο χρονικό ορίζοντα αναμένεται να υλοποιηθεί;**
- 6. Πότε αναμένεται να οριστικοποιηθεί και να εφαρμοστεί το σχέδιο διασύνδεσης της επέκτασης με το δίκτυο λεωφορείων του ΟΣΕΘ;**

7. Ποια πιστοποιητικά ασφαλούς λειτουργίας απαιτούνται για την έναρξη εμπορικής λειτουργίας της επέκτασης Καλαμαριάς, ποια έχουν ήδη εκδοθεί και από ποιους φορείς, και ποια εκκρεμούν;
8. Έχει ολοκληρωθεί η απαιτούμενη δοκιμαστική λειτουργία υπό πραγματικές συνθήκες και η εκπαίδευση του προσωπικού που θα στελεχώσει την επέκταση;

Η ερωτώσα Βουλευτής

Θρασκιά Ουρανία (Ράνια)