



**ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ
ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ**

Αθήνα, 14 Σεπτεμβρίου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «308 εκατ. ευρώ για 23 νέα τρένα της Hellenic Train – Πόσοι νέοι συρμοί θα διατεθούν τελικά στη Θεσσαλονίκη και πότε θα αποκτήσει η πόλη σύγχρονο, αξιόπιστο και λειτουργικό Προαστιακό;»

Η πρόσφατη παρουσία της Hellenic Train στην 90ή Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης και η εκ νέου προβολή του επενδυτικού προγράμματος για την προμήθεια νέου τροχαίου υλικού επαναφέρουν ένα απολύτως εύλογο ερώτημα για τη Θεσσαλονίκη: **ποιο συγκεκριμένο μέρος αυτής της μεγάλης επένδυσης θα κατευθυνθεί τελικά στην πόλη και στο προαστιακό της δίκτυο;**

Η Hellenic Train έχει προχωρήσει σε επένδυση ύψους 308 εκατ. ευρώ για την προμήθεια 23 νέων ηλεκτροκίνητων συρμών Coradia Stream, με έναρξη παραδόσεων από το δεύτερο τρίμηνο του 2027. Από αυτούς, 12 προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν στον υπεραστικό άξονα Αθήνα–Θεσσαλονίκη και 11 σε προαστιακές υπηρεσίες.

Ωστόσο, ως προς την κατανομή των 11 προαστιακών συρμών προκύπτει πλέον σοβαρό ζήτημα σαφήνειας. Στην ανακοίνωση της Hellenic Train της 22ας Δεκεμβρίου 2025 γινόταν ρητή αναφορά σε 11 συρμούς για τις προαστιακές γραμμές **Αθήνας και Θεσσαλονίκης**. Σήμερα, όμως, στην ειδική ιστοσελίδα της εταιρείας για το νέο τροχαίο υλικό ως προορισμοί των 11 προαστιακών συρμών αναφέρονται οι γραμμές Αθήνα–Χαλκίδα και Αθήνα–Κιάτο–Πάτρα, χωρίς αντίστοιχη αναφορά στη Θεσσαλονίκη.

Επομένως, παραμένει άγνωστο εάν υπάρχει δεσμευμένη κατανομή νέων συρμών για τη Θεσσαλονίκη και, εφόσον υπάρχει, πόσοι είναι αυτοί.

Το ερώτημα αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία ενόψει της κατασκευής του Προαστιακού Δυτικής Θεσσαλονίκης. Ο σχεδιασμός που έχει προκριθεί προβλέπει δίκτυο μορφής «Υ», με κοινό κλάδο από τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό και δύο κλάδους προς Σίνδο και προς Αγχίαλο–Διαβατά, με συνολικά επτά σταθμούς και στάσεις: Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός, Μενεμένη, Επτανήσου, Κορδελιό, Διαβατά, Αγχίαλος και Σίνδος.

Την ίδια στιγμή, δημιουργούνται εύλογα ερωτήματα και για το χρονοδιάγραμμα. Ενώ είχε εξαγγελθεί η ολοκλήρωση του Προαστιακού Δυτικής Θεσσαλονίκης έως το 2027, στις αρχές

Σεπτεμβρίου 2026 το Υπουργείο ανακοίνωσε ότι βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη η διαδικασία ανάδειξης αναδόχου, με στόχο την υπογραφή της σύμβασης εντός του 2026 και με αναφορά σε ορίζοντα ολοκλήρωσης του έργου 36 μηνών. Απαιτείται, συνεπώς, σαφής ενημέρωση για το ποιο χρονοδιάγραμμα ισχύει σήμερα ειδικά για τη λειτουργία του επιβατικού προαστιακού δικτύου.

Παράλληλα, η σημερινή πραγματικότητα απέχει σημαντικά από την εικόνα ενός σύγχρονου προαστιακού σιδηροδρόμου.

Σε πρόσφατη επίσκεψη και διαδρομή μας με τον Προαστιακό από τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό Θεσσαλονίκης προς τη Σίνδο διαπιστώσαμε στην πράξη σοβαρά προβλήματα που υπονομεύουν την αξιοπιστία και τη χρηστικότητα του μέσου: παλαιό τροχαίο υλικό, εξαιρετικά περιορισμένη επιβατική κίνηση, προβλήματα στη λειτουργία των ανελκυστήρων στον Σιδηροδρομικό Σταθμό Σίνδου, δυσλειτουργίες στα συστήματα έκδοσης και επικύρωσης εισιτηρίων και ουσιαστικά εμπόδια στην αυτόνομη πρόσβαση και μετακίνηση των ατόμων με αναπηρία.

Είναι χαρακτηριστικό ότι ένα μέσο που θα μπορούσε να αποτελέσει βασικό εργαλείο καθημερινής μετακίνησης για κατοίκους και εργαζομένους της δυτικής Θεσσαλονίκης, καθώς και για χιλιάδες φοιτητές και εργαζομένους του Διεθνούς Πανεπιστημίου Ελλάδος στη Σίνδο, εξακολουθεί να παραμένει υποχρησιμοποιούμενο.

Η απουσία αποτελεσματικής και χρονικά συντονισμένης σύνδεσης του Σιδηροδρομικού Σταθμού Σίνδου με το πανεπιστημιακό συγκρότημα, σε συνδυασμό με την κατάσταση των υποδομών, τη χαμηλή συχνότητα των δρομολογίων και την ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας, λειτουργεί αποτρεπτικά για τον πολίτη και ακυρώνει στην πράξη σημαντικό μέρος των δυνητικών πλεονεκτημάτων του σιδηροδρόμου.

Παράλληλα, η αναθεωρημένη σύμβαση Ελληνικού Δημοσίου–Hellenic Train προβλέπει συνολικές επενδύσεις ύψους 420 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων 308 εκατ. ευρώ για τους 23 νέους συρμούς και 112 εκατ. ευρώ για αμαξοστάσια, υποδομές συντήρησης, αναβαθμίσεις και ψηφιακά συστήματα, καθώς και αυστηρότερες ρήτρες για καθυστερήσεις, ακινητοποιήσεις και πλημμελή εκτέλεση των συμβατικών υποχρεώσεων.

Οι νέοι Coradia Stream προβλέπεται, μεταξύ άλλων, να διαθέτουν χαμηλό δάπεδο και δυνατότητα επιβίβασης χωρίς σκαλοπάτια. Η ανανέωση του τροχαίου υλικού, όμως, δεν μπορεί να εξασφαλίσει πραγματική προσβασιμότητα εάν οι σταθμοί, οι ανελκυστήρες, οι αποβάθρες, τα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων και οι συνδέσεις με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς εξακολουθούν να παρουσιάζουν σοβαρές ελλείψεις.

Επειδή η δυτική Θεσσαλονίκη αποτελεί μία από τις πλέον πυκνοκατοικημένες και παραγωγικά σημαντικές περιοχές του πολεοδομικού συγκροτήματος, με καθημερινές μετακινήσεις χιλιάδων εργαζομένων, κατοίκων και φοιτητών, και έχει ανάγκη από ένα σύγχρονο, συχνό και αξιόπιστο μέσο σταθερής τροχιάς που θα αποτελεί πραγματική εναλλακτική λύση απέναντι στην οδική μετακίνηση.

Επειδή η επένδυση εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ σε νέο τροχαίο υλικό και υποδομές δημιουργεί εύλογη απαίτηση για σαφή, διαφανή και δεσμευτική ενημέρωση σχετικά με το ποιο μέρος των επενδύσεων αυτών θα κατευθυνθεί στη Θεσσαλονίκη και με ποιο συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα.

Επειδή οι διαφορετικές αναφορές ως προς την κατανομή των νέων προαστιακών συρμών και οι αποκλίσεις μεταξύ των αρχικών εξαγγελιών και των νεότερων χρονοδιαγραμμάτων για τον Προαστιακό Δυτικής Θεσσαλονίκης δημιουργούν αβεβαιότητα και καθιστούν αναγκαίες συγκεκριμένες κυβερνητικές δεσμεύσεις για τον χρόνο ολοκλήρωσης και λειτουργίας του έργου.

Επειδή η αποτελεσματικότητα ενός σύγχρονου Προαστιακού δεν εξαρτάται μόνο από την προμήθεια νέων συρμών, αλλά προϋποθέτει προσβάσιμους και λειτουργικούς σταθμούς, επαρκή συχνότητα δρομολογίων, αξιόπιστα συστήματα εξυπηρέτησης επιβατών και ουσιαστική διασύνδεση με το Διεθνές Πανεπιστήμιο Ελλάδος και τα υπόλοιπα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. **Εξακολουθεί να ισχύει η αρχική δέσμευση ότι μέρος των 11 νέων προαστιακών συρμών Coradia Stream θα διατεθεί στη Θεσσαλονίκη;** Εάν ναι, πόσοι ακριβώς συρμοί έχουν δεσμευθεί για το δίκτυο της Θεσσαλονίκης και ποια είναι η συγκεκριμένη κατανομή τους σε σχέση με τις προαστιακές υπηρεσίες της Αττικής και της υπόλοιπης χώρας; Πώς εξηγείται η απουσία της Θεσσαλονίκης από την τελευταία αναφορά της Hellenic Train στις γραμμές όπου προορίζονται να δρομολογηθούν οι 11 προαστιακοί συρμοί;
2. **Πότε προβλέπεται να παραδοθούν και να διατεθούν στη Θεσσαλονίκη οι νέοι προαστιακοί συρμοί Coradia Stream;** Πόσοι θα σταθμεύουν και θα δρομολογούνται στο δίκτυο της Θεσσαλονίκης και πόσοι ειδικότερα προορίζονται για την εξυπηρέτηση του Προαστιακού Δυτικής Θεσσαλονίκης;
3. **Ποιο είναι σήμερα το επίσημο χρονοδιάγραμμα κατασκευής, ολοκλήρωσης και έναρξης πλήρους επιβατικής λειτουργίας του Προαστιακού Δυτικής Θεσσαλονίκης και των επτά προβλεπόμενων σταθμών και στάσεων;** Εξακολουθεί να ισχύει η κυβερνητική δέσμευση για λειτουργία έως το 2027 ή έχει μετατεθεί ο χρόνος ολοκλήρωσης; Σε τι ακριβώς αναφέρεται ο νεότερος χρονικός ορίζοντας των 36 μηνών;
4. **Ποια είναι η σημερινή κατάσταση της εξαγγελθείσας δυνατότητας επέκτασης του Προαστιακού προς τη Γέφυρα;** Περιλαμβάνεται σε συγκεκριμένο εγκεκριμένο σχεδιασμό και χρηματοδότηση και, εάν ναι, ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής της;
5. **Πότε θα αποκατασταθεί πλήρως η προσβασιμότητα και λειτουργικότητα του Σιδηροδρομικού Σταθμού Σίνδου,** συμπεριλαμβανομένης της μόνιμης και αξιόπιστης λειτουργίας των ανελκυστήρων, των συστημάτων έκδοσης και επικύρωσης εισιτηρίων και όλων των απαραίτητων υποδομών για την ασφαλή και αυτόνομη μετακίνηση ατόμων με αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα;
6. **Ποιος είναι ο συγκεκριμένος σχεδιασμός του Υπουργείου, σε συνεργασία με τους αρμόδιους συγκοινωνιακούς φορείς, για την άμεση και λειτουργική διασύνδεση του Σιδηροδρομικού Σταθμού Σίνδου με το Διεθνές Πανεπιστήμιο Ελλάδος,** με συντονισμένα λεωφορειακά δρομολόγια ή άλλη λύση τροφοδοτικής συγκοινωνίας και, ει

δυνατόν, ενιαίο σύστημα κομίστρου, ώστε ο Προαστιακός να αποτελεί πραγματική επιλογή για φοιτητές και εργαζομένους;

7. Πόσα **καθημερινά δρομολόγια ανά κλάδο** προβλέπεται να εκτελούνται όταν τεθεί σε πλήρη λειτουργία ο Προαστιακός Δυτικής Θεσσαλονίκης και ποια θα είναι η συχνότητά τους κατά τις ώρες αιχμής και κατά την υπόλοιπη ημέρα; Υπάρχει συγκεκριμένος στόχος ελάχιστης συχνότητας ώστε ο σιδηρόδρομος να αποτελεί πραγματική εναλλακτική λύση καθημερινής μετακίνησης και όχι ένα μέσο περιορισμένων δρομολογίων;
8. Από τα **112 εκατ. ευρώ των πρόσθετων επενδύσεων** της αναθεωρημένης σύμβασης Ελληνικού Δημοσίου–Hellenic Train για αμαξοστάσια, συντήρηση, αναβαθμίσεις και ψηφιακά συστήματα, ποιο ποσό και ποιες συγκεκριμένες παρεμβάσεις έχουν προγραμματιστεί για τη Θεσσαλονίκη και τη Βόρεια Ελλάδα και ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους;

Ο ερωτών Βουλευτής

Πέτρος Παππάς

Βουλευτής ΠΑΣΟΚ – Κίνημα Αλλαγής