



Αθήνα, 21 Σεπτεμβρίου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Το μετρό της Θεσσαλονίκης βρίσκεται σε «τροχιά» ταλαιπωρίας για χιλιάδες επιβάτες εξαιτίας πολύ συχνών καθυστερήσεων των συρμών»

Το Μετρό της Θεσσαλονίκης αποτελεί ένα υπερσύγχρονο και πλήρως αυτοματοποιημένο δίκτυο, ωστόσο, από την έναρξη λειτουργίας του και, ιδίως, μετά την επέκταση προς Καλαμαριά εμφανίζονταν μεγάλες καθυστερήσεις και ακινητοποιήσεις συρμών σχεδόν σε καθημερινή βάση την τελευταία εβδομάδα.

Αναλυτικότερα, λίγο μετά τα μεσάνυχτα της 18ης Σεπτεμβρίου καπνός εντοπίστηκε στον σταθμό «Αγίας Σοφίας» με αποτέλεσμα να εκκενωθεί ο σταθμός για προληπτικούς λόγους ενώ, έπειτα από έλεγχο, διαπιστώθηκε ότι το συμβάν προκλήθηκε από αστοχία πυκνωτή αντιστάθμισης.

Στις 17 Σεπτεμβρίου παρουσιάστηκαν νέα προβλήματα και καθυστερήσεις με την κυκλοφορία στο τμήμα από τον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό έως το Σιντριβάνι να γίνεται αποκλειστικά μέσω της μίας τροχιάς, εξαιτίας άδειου συρμού που ακινητοποιήθηκε στον σταθμό Αγίας Σοφίας προκαλώντας όμως αλυσιδωτά προβλήματα στην κυκλοφορία του υπόλοιπου δικτύου.

Μόλις την προηγούμενη ημέρα στις 16 Σεπτεμβρίου καταγράφηκε πεντάωρη ταλαιπωρία και εικόνες συνωστισμού σε συρμούς και αποβάθρες. Το ζήτημα αφορούσε την ηλεκτροδότηση σε σημείο κοντά στον σταθμό «Ευκλείδη». Αποτέλεσμα ήταν στο τμήμα από τον σταθμό «Πανεπιστήμιο» έως τον σταθμό «Ανάληψη», οι συρμοί κινούνταν μόνο μέσω της Τροχιάς 1.

Στις 15 Σεπτεμβρίου πάλι το δίκτυο τέθηκε σε «υποβαθμισμένη λειτουργία» στο τμήμα της Καλαμαριάς, αναγκάζοντας την εταιρεία διαχείρισης να τροποποιήσει τα δρομολόγια. λόγω τεχνικού προβλήματος νωρίς το πρωί και η κίνηση των συρμών αναγκαστικά διεξαγόταν αποκλειστικά μέσω της μίας τροχιάς (Τροχιά 1) στο τμήμα από τον σταθμό «Καλαμαριά» έως τον σταθμό «Μίκρα». Οι επιβάτες που κατευθύνονταν προς το τμήμα αυτό αναγκάστηκαν να πραγματοποιούν μετεπιβίβαση στον σταθμό «Καλαμαριά». Αν και οι τεχνικοί κατάφεραν να αποκαταστήσουν τη βλάβη σχετικά γρήγορα λίγο πριν τις 08:00 το πρωί, το περιστατικό αυτό προκάλεσε μεγάλη αναστάτωση στους επιβάτες, ακριβώς την περίοδο που το Μετρό δεχόταν αυξημένη πίεση λόγω της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης (ΔΕΘ).

Παράλληλα με την έναρξη λειτουργίας του μετρό ο ΟΣΕΘ αναδιάρθρωσε τον συγκοινωνιακό χάρτη με τη κατάργηση και μείωση συγκεκριμένων δρομολογίων, κυρίως

από την περιοχή της Καλαμαριάς. Η ταλαιπωρία ωστόσο των πολιτών εξαιτίας των σχεδόν καθημερινών καθυστερήσεων στη λειτουργία του σταθερού μέσου, οδήγησε το δήμο Καλαμαριάς να ζητήσει από τον ΟΣΕΘ να εξετάσει τη δυνατότητα επαναφοράς του δρομολογίου με αριθμό «6» στην προηγούμενη διαδρομή του, παράλληλα με τη διατήρηση της νέας κυκλικής διαδρομής και με την προσθήκη επιπλέον λεωφορείων, ώστε να εξασφαλισθεί η καλύτερη δυνατή σύνδεση της Καλαμαριάς με το κέντρο της Θεσσαλονίκης

Επισημαίνεται ότι και πριν την επέκταση προς Καλαμαριά υπήρχαν πάλι προβλήματα λειτουργίας και καθυστερήσεις. Ενδεικτικά αναφέρεται το περιστατικό στις 9 Απριλίου, όπου η ακινητοποίηση συρμού ανάγκασε τους επιβάτες να κατέβουν στη σήραγγα και να περπατήσουν μεταξύ «Βούλγαρη» και «25ης Μαρτίου». Επίσης στις 25 Μαΐου τα δρομολόγια στο κέντρο της πόλης εκτελούνταν προσωρινά μέσω μίας μόνο τροχιάς, γεγονός που επηρέασε τη συχνότητα άφιξης των συρμών στους σταθμούς. Η κατάσταση οδήγησε στη δημιουργία συνωστισμού σε αρκετούς σταθμούς του μετρό ενώ προσωρινά εκτός λειτουργίας παρέμεινε ο σταθμός «Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός».

Επειδή το μετρό της Θεσσαλονίκης θα έπρεπε να αλλάξει ριζικά την καθημερινότητα των πολιτών προσφέροντας ασφαλείς, άνετες και γρήγορες διαδρομές χωρίς καθυστερήσεις, αποτελώντας ένα σύγχρονο μέσο σταθερής τροχιάς για την πόλη.

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός

- 1. Πόσα περιστατικά ακινητοποίησης και καθυστερήσεων του μετρό στη Θεσσαλονίκη έχουν καταγραφεί κατά το τελευταίο εξάμηνο και ποια η αιτία αυτών;**
- 2. Θα υπάρξει πρόβλεψη για επαναφορά δρομολογίων του ΟΑΣΘ, όπως αυτού με τον αριθμό 6 στην προηγούμενη διαδρομή του, παράλληλα με τη διατήρηση της νέας κυκλικής διαδρομής και με την προσθήκη επιπλέον λεωφορείων, ώστε να εξασφαλισθεί η καλύτερη δυνατή σύνδεση της Καλαμαριάς με το κέντρο της Θεσσαλονίκης;**
- 3. Που οφείλεται η αύξηση των προβλημάτων μετά την επέκταση του μετρό προς την Καλαμαριά και πόσες δοκιμές πραγματοποιήθηκαν πριν την παράδοσή του για χρήση από το κοινό;**
- 4. Πόσα τεχνικά συνεργεία δραστηριοποιούνται στο πεδίο της λειτουργίας και συντήρησης του μετρό της Θεσσαλονίκης;**

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Αμανατίδης Ιωάννης

Γιαννούλης Χρήστος

Δούρου Ειρήνη (Ρένα)

Ακρίτα Έλενα

Καριπίδης Ιωάννης

Παπαηλιού Γεώργιος