

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Συνεχίζουμε με την πέμπτη με αριθμό 805/28-4-2026 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Ημαθίας της Κ.Ο. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ κ. Βασίλειου Κοτίδη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Άμεση κοινωνική ανάγκη η δημιουργία Προαστιακού Σιδηρόδρομου που θα συνδέει τις πόλεις Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Αλεξάνδρεια - Βέροια - Νάουσα - Σκύδρα - Έδεσσα».

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για την πρωτολογία σας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΤΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, είναι πολλαπλά τα οφέλη που θα προσφέρει ο προαστιακός σιδηρόδρομος στη γραμμή από Θεσσαλονίκη μέχρι Έδεσσα και ενδιάμεσους σταθμούς Πλατύ, Αλεξάνδρεια, Βέροια, Νάουσα και Σκύδρα. Αποτελεί ένα σύγχρονο συγκοινωνιακό μέσο που μπορεί να συνδέσει τα αστικά κέντρα με τα προάστια και τις γύρω περιοχές για γρήγορες μετακινήσεις σε τόπους εργασίας, σε αεροδρόμια, σε λιμάνια και για να εξυπηρετήσει φυσικά τους φοιτητές και βέβαια να διασφαλίσει τη μετακίνηση των εμπορευμάτων με σχετικά χαμηλό κόστος.

Αποτελώντας ένα ηλεκτροκίνητο μέσο, ο προαστιακός σιδηρόδρομος καλύπτει τις περιβαλλοντολογικές προϋποθέσεις της μη ρύπανσης, μειώνοντας παράλληλα την ανάγκη των πολιτών για μετακινήσεις με τα

ιδιωτικά τους αυτοκίνητα. Οι τοπικές αγορές των πόλεων που θα αποτελέσουν τους σταθμούς του προαστιακού θα μπορέσουν να ανασάνουν οικονομικά εφόσον σε αυτό θα οδηγήσει η εύκολη μετακίνηση των πολιτών.

Επίσης, ο προαστιακός αποτελεί και ένα σημαντικό παράγοντα αποτροπής της εσωτερικής μετανάστευσης από τη στιγμή που πολλοί εργαζόμενοι στη Θεσσαλονίκη θα μπορούν να διαμένουν στον τόπο της καταγωγής τους και να μεταβαίνουν στην εργασία τους με τον σιδηρόδρομο.

Η λειτουργία του προαστιακού είναι ένα πάγιο αίτημα χιλιάδων κατοίκων των περιοχών διασύνδεσης και η απορία όλων είναι αν έγινε η απένταξη του έργου, για ποιον λόγο έγινε και με ποιου την ευθύνη. Σας ρωτώ λοιπόν σε ποιες ενέργειες θα προβείτε, προκειμένου να ενταχθεί σε νέο προγραμματισμό και να λειτουργήσει ο προαστιακός σιδηρόδρομος προς όφελος περίπου εκατόν εβδομήντα έξι χιλιάδων πολιτών και οι οποίοι ζητούν με μεγάλη αγωνία να γίνει αυτό πράξη.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Κοτίδη.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για την απάντησή σας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Επί της αρχής, κύριε συνάδελφε, κύριε Κοτίδη, είμαι απολύτως θετικός στο αίτημα το οποίο διατυπώνετε. Θέλω να εξηγήσω κάποια πράγματα για να είναι σαφή. Καταρχάς μιλάμε για υπάρχουσα χάραξη. Δηλαδή μιλάμε για σιδηροδρομική γραμμή η οποία υφίσταται ήδη με σταθμούς οι οποίοι υφίστανται ήδη. Άρα εδώ τι ζητάμε ακριβώς; Ζητάμε καλύτερη συχνότητα των δρομολογίων, ώστε να υπάρχει ο χαρακτήρας των προαστιακών ανταποκρίσεων. Δηλαδή οι πολίτες αυτών των περιοχών και σταθμών που αναφέρατε να μπορούν να έχουν μία καθημερινότητα μέσω της εργασίας τους στη Θεσσαλονίκη ή μέσω των όποιων καθημερινών συνηθειών θέλουν να εξυπηρετήσουν.

Αυτό πώς μπορεί να γίνει; Μπορεί να γίνει με καινούργιο τροχαίο υλικό, δηλαδή περισσότερα τρένα. Άρα εν προκειμένω δεν μιλάμε για έργο υποδομής, μιλάμε για αύξηση του στόλου. Έχουμε ψηφίσει εδώ λοιπόν, στη Βουλή -αν θυμάμαι καλά, το κόμμα σας δεν το ψήφισε- μία νέα συμφωνία, τροποποιημένη συμφωνία, μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Hellenic Train, που ανήκει στον ιταλικό όμιλο Ferrovie dello Stato, για είκοσι τρία νέα, ολοκαίνουργια, τρένα τα οποία έρχονται το 2027 και τα οποία κοστίζουν 308 εκατομμύρια ευρώ, τα οποία δεν τα πληρώνει ο Έλληνας φορολογούμενος. Έρχονται χωρίς καμία επιβάρυνση για τον Έλληνα φορολογούμενο.

Αυτά τα είκοσι τρία νέα τρένα, λοιπόν, έρχονται και μεγαλώνουν τον στόλο ο οποίος εκτελεί δρομολόγια και άρα δίνουν τη δυνατότητα στον σιδηρόδρομο να μπορέσει σε προαστιακές γραμμές που υπάρχει ζήτηση - ελπίζω οι περιοχές αυτές τις οποίες αναφέρετε στην ερώτησή σας να είναι σε αυτές που όντως έχουν ζήτηση- να μπορέσει να πυκνώσει δρομολόγια σε ώρες και ημέρες που να εξυπηρετούν καλύτερα τις τοπικές κοινωνίες.

Την προηγούμενη εβδομάδα ήμουν στη Φλώρινα όπου επαναλειτούργησε μετά από τρία ολόκληρα χρόνια η γραμμή Έδεσσα - Φλώρινα και μέχρι το τέλος Μαΐου θα ξεκινήσει κανονικά, διότι πήγαν καλά τα δοκιμαστικά δρομολόγια. Είμαστε σε επαφή με την τοπική κοινωνία, ώστε να δούμε και εναλλακτική χάραξη μεταξύ της Θεσσαλονίκης και της Έδεσσας, ώστε να μην γίνεται όλος αυτός κύκλος, και την εβδομάδα που μας έρχεται προκηρύσσεται επιτέλους και το έργο του Δυτικού Προαστιακού Θεσσαλονίκης με επτά νέες στάσεις οι οποίες θα εξυπηρετούν τη Δυτική Θεσσαλονίκη, συμπληρώνοντας έτσι μια συνολική στρατηγική για τη Θεσσαλονίκη. Από την Καλαμαριά, από την Ανατολική Θεσσαλονίκη δηλαδή, μέχρι τη Δυτική Θεσσαλονίκη θα μπορείς πλέον για πρώτη φορά στην ιστορία να πηγαίνεις με μέσα σταθερής τροχιάς.

Τέλος, απαντώντας στο δεύτερο σκέλος της ερώτησής σας να πω ότι ότι αυτό το έργο έχει ενταχθεί στο ΕΣΠΑ 2021-2027 και δημοπρατείται την επόμενη εβδομάδα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κύριε Κοτίδη, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΤΙΔΗΣ:** Κύριε Υπουργέ, δεν μιλάμε για συχνότητα μόνο των δρομολογίων, γιατί όπως ξέρετε υπάρχει μία μονή γραμμή σε αυτό το κομμάτι για το οποίο μιλάμε. Μιλάμε για διπλή γραμμή όπως είναι ο προαστιακός που υπάρχει εδώ πέρα και για ηλεκτροκίνηση. Δεν μιλάμε μόνο για πύκνωση δρομολογίων. Συνολικά 5 δήμοι, 43 φορείς, 175.733 πολίτες και 5.000 επιπλέον υπογραφές φυσικές ζητούν και δηλώνουν τη στήριξη αυτή της λειτουργίας του προαστιακού.

Πείτε μας, κύριε Υπουργέ, σε ποιο άλλο έργο που έχει υλοποιήσει η Κυβέρνηση πανελλαδικά έχουν συγκεντρωθεί τόσες πολλές θετικές προϋποθέσεις για την κατασκευή του. Το έργο ήταν προτεινόμενο και ενταγμένο στο ΕΣΠΑ 2021-2027 με έτοιμα τα χρήματα. Σύμφωνα με δημοσιεύματα που θα καταθέσω στα Πρακτικά στα σχέδια του υπερταμείου και της Μονάδας Ωρίμανσης Στρατηγικών Έργων και Συμβάσεων υπήρχαν

έργα ύψους 1,3 δισεκατομμυρίων. Στο πακέτο ήταν και η εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης του τμήματος του προαστιακού σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης από Πλατύ μέχρι Έδεσσα προϋπολογισμού 70 εκατομμυρίων ευρώ. Όπως όμως διαπιστώνουμε ότι το έργο αν και ήταν ενταγμένο -όπως λέτε, ήταν- τελικά δεν προκηρύχθηκε ως τώρα τουλάχιστον. Ας μας απαντήσει κάποιος αν απεντάχθηκε, γιατί απεντάχθηκε και αν θα προκηρυχθεί έγκαιρα στον χρόνο που μας απομένει.

Ζητάτε, κύριε Υπουργέ, τα στοιχεία για τη βιωσιμότητα. Θα καταθέσω έγγραφα γι' αυτά από τα οποία προκύπτει ότι για τον προαστιακό σιδηρόδρομο έχει ήδη παρουσιαστεί μελέτη σκοπιμότητας και βιωσιμότητας η οποία έχει γίνει γνωστή σε εκδήλωση που είχε προγραμματιστεί, παρόντος του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Υποδομών τότε, του κ. Βούρδα, του τότε προέδρου του ΟΣΕ κ. Κακουλάκη, του διευθύνοντος συμβούλου κ. Θεοχάρη και του γενικού διευθυντή κ. Σαμπατακάκη στο δημαρχείο του Γιαννιτσών. Όπως προκύπτει από τα σχετικά δημοσιεύματα μάλιστα ο γενικός γραμματέας είχε θέσει σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, ενώ η διοίκηση του ΟΣΕ είχε αναφερθεί στη σημασία του έργου για την περιοχή. Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ -σήμερα «Hellenic Train»- πουλήθηκε έναντι συμβολικού τιμήματος 45 εκατομμυρίων ευρώ, τη στιγμή που δίνετε ετησίως 50 εκατομμύρια για τη στήριξη των άγονων γραμμών. Να υπενθυμίσω ότι άγονη

γραμμή είναι και το Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Ορίστε, λοιπόν, από πού προκύπτει η βιωσιμότητα του έργου που είναι ένα ζήτημα που αφορά αποκλειστικά και μόνο την Κυβέρνησή σας.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Κοτίδης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Κοτίδη.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Κοτίδη, δεν ισχύουν αυτά που λέτε. Τα έχω εξηγήσει πολλές φορές σε αυτήν την Αίθουσα. Θα τα εξηγήσω ακόμη μία φορά στο πλαίσιο και αυτού του κοινοβουλευτικού ελέγχου.

Όταν λέμε «άγονες γραμμές», όπως περιγράφονται στη σύμβαση, εννοούμε συνολικά το επιδοτούμενο εισιτήριο. Σε οποιαδήποτε γραμμή της Ελλάδας το σιδηροδρομικό εισιτήριο είναι επιδοτούμενο, ακριβώς για να παραμένει ανταγωνιστικό σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Άρα και στο Αθήνα - Θεσσαλονίκη και σε άλλες γραμμές μέρος του εισιτηρίου

επιδοτείται από το ελληνικό κράτος. Αυτό συμβαίνει. Δεν λέει κανείς ότι το Αθήνα - Θεσσαλονίκη είναι άγονη γραμμή. Δεν υπάρχει πουθενά αυτό. Το κράτος, όπως και σε όλη την Ευρώπη, έτσι και εδώ θέλει να κάνει ανταγωνιστικό το σιδηροδρομικό εισιτήριο για να είναι πιο βιώσιμη η λειτουργία του σιδηροδρόμου. Και δεν είναι και 50 εκατομμύρια, είναι 19 εκατομμύρια, διότι από τα 50 επιστρέφονται τα μισθώματα για τροχαίο υλικό που ανήκει στο ελληνικό κράτος και επιστρέφονται και τα τέλη κυκλοφορίας, τα τέλη χρήσης σιδηροδρόμου από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση βάζει τα δικά της τρένα πάνω στην υποδομή. Εισπράττει, λοιπόν. πίσω το κράτος. Άρα στην εκκαθάριση είναι 19, 20 εκατομμύρια αυτά τα οποία δίνονται για την επιδότηση του εισιτηρίου.

Σε ό,τι αφορά μια νέα επένδυση υποδομής την οποία ζητάτε, ζητάτε ένα ακριβό έργο σήμερα, να μπει διπλή γραμμή στο Θεσσαλονίκη - Έδεσσα και να μπει και ηλεκτροκίνηση. Αυτό κοστίζει αρκετές δεκάδες, μπορεί και εκατοντάδες εκατομμύρια.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΤΙΔΗΣ:** Μα ήταν ενταγμένο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι. Ενταγμένος ήταν ο δυτικός προαστιακός Θεσσαλονίκης ο οποίος δημοπρατείται την επόμενη εβδομάδα.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΤΙΔΗΣ:** Έχω δημοσιεύματα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ (Αναπληρωτής Υπουργός**

**Υποδομών και Μεταφορών):** Τα δημοσιεύματα φέρτε να τα δούμε. Πολύ πιθανόν να έχουν λάθος πληροφόρηση. Στο ΕΣΠΑ 2021-2027 δεν υπάρχει ενταγμένο έργο για ηλεκτροκίνηση και διπλή γραμμή στο Θεσσαλονίκη - Έδεσσα. Υπάρχει για τον δυτικό προαστιακό Θεσσαλονίκης. Είναι οι επτά σταθμοί που σας ανέφερα και πριν, δηλαδή Μενεμένη, Επτανήσου, Κορδελιό, Διαβατά, Αγχίαλος και Σίνδος. Στη Σίνδο έχουν ξεκινήσει ήδη τα προαστιακά δρομολόγια.

Από εκεί και πέρα, κύριε Κοτίδη, το έχω πει πολλές φορές, το επαναλαμβάνω και σήμερα, ότι δική μου επιλογή συνειδητή είναι κάθε ευρώ σε έργα υποδομής στον ελληνικό σιδηρόδρομο να πηγαίνει για τα έργα ασφαλείας στη λειτουργούσα γραμμή, όπου λειτουργεί σήμερα ο σιδηρόδρομος δηλαδή, να αυξάνουμε συνεχώς το επίπεδο ασφάλειας με νέες δικλίδες ασφαλείας. Εσείς ζητάτε καλύτερη υπηρεσία, ζητάτε μεγαλύτερη συχνότητα. Δεκτά όλα αυτά, σεβαστά, αλλά η προτεραιότητά μας αυτήν τη στιγμή είναι κάθε ευρώ το οποίο αφορά δημόσια έργα να πηγαίνει σε νέες δικλίδες ασφαλείας για τη λειτουργούσα γραμμή.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.