

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Α. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 8705
Α. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 1030
Ημερ. Κατάθεσ: 29/9/2026



ΠΑΣΟΚ
Κίνημα Αλλαγής

ΜΙΧΑΛΗΣ
ΧΟΥΡΔΑΚΗΣ

Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης
ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

697 030 0071

info@mchourdakis.gr

mchourdakis.gr

@chourdakis_m

chourdakismichail

chourdakismichail

chourdakismichail

ΕΡΩΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Αθήνα, 29 Σεπτεμβρίου 2026

Προς:

Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα

Θέμα: «Περιαστικό συγκοινωνιακό έργο Θεσσαλονίκης: συμβατική σχέση των δύο διαγωνισμών και επιχειρησιακή ένταξη των 100 ηλεκτρικών λεωφορείων»

Κύριε Υπουργέ,

Η επαρκής, ασφαλής και αξιόπιστη εκτέλεση του περιαστικού συγκοινωνιακού έργου της Θεσσαλονίκης αποτελεί ζήτημα άμεσης καθημερινότητας για χιλιάδες πολίτες, οι οποίοι εξαρτώνται από τις λεωφορειακές γραμμές για την πρόσβασή τους στην εργασία, στην εκπαίδευση, στις υπηρεσίες υγείας και στο πολεοδομικό συγκρότημα.

Στις 21 Οκτωβρίου 2025 ο Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης (ΟΣΕΘ) ανακοίνωσε διαγωνισμό για την παροχή του περιαστικού συγκοινωνιακού έργου κατά το διάστημα από 1.3.2026 έως 31.12.2026, με δυνατότητα δίμηνης παράτασης, προβλέποντας τουλάχιστον 220 λεωφορεία και χρήση καθαρών ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό τουλάχιστον 40% του στόλου. Η διαδικασία ολοκληρώθηκε με ανάθεση του έργου στην κοινοπραξία «Ένωση ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης Α.Ε. – Υπεραστικό ΚΤΕΛ Ν. Σερρών Α.Ε.».

Η συγκεκριμένη σύμβαση είναι διακριτή από τον δημόσιο διεθνή διαγωνισμό ανταγωνιστικού διαλόγου που είχε προκηρυχθεί από τον ΟΣΕΘ το 2024 για πολυετή ανάθεση συγκοινωνιακού έργου, με α/α ΕΣΗΔΗΣ 357397. Ο ίδιος ο ΟΣΕΘ είχε ανακοινώσει στις 16 Ιουλίου 2025 ότι η διαδικασία αυτή τελούσε τότε σε προσωρινή αναστολή λόγω προσφυγών ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας¹. Στην ευρωπαϊκή δημοσίευση της διαδικασίας για το έργο του 2026 αναφέρεται ρητά ότι η ενδιαμέση σύμβαση προκηρύχθηκε προκειμένου να εξασφαλιστεί η αδιάλειπτη

¹ <https://oseth.com.gr/el/article/i-exelixi-tis-diagonistikis-diadikasia-s-toy-sygkoinoniakoy-ergoy-tis-thessalonikis>

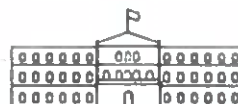
ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 8705
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 1030
Ημερ. Κατάθεσ: 29/9/2026

Βουλευτής 4, Αθήνα, 10562
4ος όροφος, Γρ. 411

Τηλ. Αθήνα:
210 370 6211

Τηλ. Θεσσαλονίκη:
2312 311 815



παροχή των συγκοινωνιακών υπηρεσιών μέχρι την ολοκλήρωση της πολυετούς διαδικασίας².

Παράλληλα, τα τεύχη του διαγωνισμού του 2026 διακρίνουν δύο διαφορετικά μεγέθη ηλεκτροκίνησης: αφενός τη συμμετοχή ηλεκτρικών λεωφορείων στον στόλο και αφετέρου το συγκοινωνιακό έργο που προβλέπεται να εκτελείται με ηλεκτρικά οχήματα, εκφραζόμενο σε οχηματοχιλιόμετρα. Η διάκριση έχει ουσιαστική σημασία, καθώς η συμμόρφωση προς τον έναν δείκτη δεν συνεπάγεται αυτομάτως συμμόρφωση προς τον άλλο³.

Στις 4 Σεπτεμβρίου 2026 ο ΟΣΕΘ ανακοίνωσε επισήμως ότι δέκα νέα ηλεκτρικά λεωφορεία Yutong U12 εντάχθηκαν στις γραμμές 45 και 56, χαρακτηρίζοντας την ένταξή τους ως το πρώτο βήμα της σταδιακής ανανέωσης του στόλου των 220 λεωφορείων που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση των 43 γραμμών του συγκεκριμένου συγκοινωνιακού έργου.

Ωστόσο, σε δημόσια τοποθέτηση που δημοσιεύθηκε στις 18 Σεπτεμβρίου 2026, ο Πρόεδρος των ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, κ. Στέφανος Τσόλης, ανέφερε ότι τα 100 ηλεκτρικά λεωφορεία δεν είχαν ακόμη παραληφθεί ούτε πληρωθεί από τα ΚΤΕΛ, ότι είχε υποβληθεί αίτημα χρηματοδότησης μέσω leasing και συνέδεσε τόσο τη χρηματοδότηση όσο και την ολοκλήρωση της διαδικασίας εγκατάστασης των φορτιστών με την ανάληψη του συγκοινωνιακού έργου⁴.

Λίγες ημέρες αργότερα, η Πρόεδρος του ΟΣΕΘ, κα Βασιλική Τραούδα, δήλωσε δημόσια ότι τα 100 ηλεκτρικά λεωφορεία έχουν έρθει στη Θεσσαλονίκη, ότι η καθυστέρηση στην αξιοποίησή τους συνδέεται με τη διαγωνιστική διαδικασία για την ανάθεση του συγκοινωνιακού έργου και ότι τα υπόλοιπα οχήματα θα εντάσσονται σταδιακά, ενώ τοποθέτησε την ολοκλήρωση της σχετικής διαγωνιστικής διαδικασίας έως τον Φεβρουάριο του 2027⁵.

Τα ανωτέρω δημιουργούν συγκεκριμένο ζήτημα διοικητικής και συμβατικής αποσαφήνισης. Η σύμβαση του 2026 έχει ήδη ανατεθεί και εκτελείται, ενώ ο πολυετής διαγωνισμός αποτελεί αυτοτελή διαδικασία. Πρέπει, επομένως, να καταστεί σαφές εάν και με ποια ακριβώς νομική ή συμβατική βάση η χρηματοδότηση, η παραλαβή, οι υποδομές φόρτισης ή η πλήρης επιχειρησιακή

² <https://op.europa.eu/en/web/public-procurement/procurement-details/-/procurement/135164f8-5e9a-434e-b05e-9562a1743e30>

³ <https://dda.gr/pfiles/6ff7cd928bf49a30fd6042c5090b76eae717b0cf.pdf>

⁴ <https://www.rthess.gr/ellada/den-ta-echoume-akoma-paralavei-proedros-ktel-thessalonikis-gia-ta-100-ilektrika-leoforeia-sti-sindo-audio/>

⁵ <https://www.emakedonia.gr/proinos-kafes-me-tin-vasiliki-traoyda-vinteo-826883>

αξιοποίηση των 100 ηλεκτρικών λεωφορείων εξαρτώνται από την έκβαση της δεύτερης διαδικασίας.

Αντίστοιχα, απαιτείται να αποσαφηνιστεί όχι μόνο πόσα ηλεκτρικά λεωφορεία βρίσκονται τυπικά στη διάθεση του αναδόχου, αλλά πόσα είναι πράγματι επιχειρησιακά διαθέσιμα και εκτελούν συγκοινωνιακό έργο, καθώς και κατά πόσο τηρούνται αυτοτελώς οι συμβατικές απαιτήσεις τόσο ως προς τη σύνθεση του στόλου όσο και ως προς τα ηλεκτρικά οχηματοχιλιόμετρα.

Τέλος, επειδή το συγκοινωνιακό έργο χρηματοδοτείται με δημόσιους πόρους, πρέπει να είναι απολύτως ελέγξιμο με ποια δεδομένα πιστοποιείται το πράγματι εκτελεσθέν έργο, πώς αντιμετωπίζεται η μη εκτέλεση προγραμματισμένου έργου ή η απόκλιση από τις απαιτήσεις ηλεκτροκίνησης και με ποιον τρόπο αυτές οι αποκλίσεις επηρεάζουν την εκκαθάριση της συμβατικής αποζημίωσης.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Ποια ακριβώς νομική ή συμβατική προϋπόθεση συνδέει την οριστική παραλαβή, τη χρηματοδότηση μέσω leasing, την εγκατάσταση των υποδομών φόρτισης ή την πλήρη επιχειρησιακή ένταξη των 100 ηλεκτρικών λεωφορείων με την έκβαση του πολυετούς διαγωνισμού ΕΣΗΔΗΣ 357397, ενώ βρίσκεται ήδη σε εκτέλεση αυτοτελής σύμβαση για το συγκοινωνιακό έργο του 2026; Εάν τέτοια ρητή προϋπόθεση δεν υφίσταται, ποια συγκεκριμένη διοικητική ή συμβατική εκκρεμότητα εξακολουθεί να εμποδίζει την πλήρη αξιοποίηση των οχημάτων, ποιος φορέας έχει την αρμοδιότητα άρσης της και μέχρι ποια ημερομηνία θα έχει αρθεί;

2. Ποιες ακριβώς υποχρεώσεις ισχύουν σήμερα, χωριστά, ως προς:

α) το ελάχιστο ποσοστό ηλεκτρικών λεωφορείων επί του συμβατικά απαιτούμενου στόλου και

β) το συγκοινωνιακό έργο που πρέπει να εκτελείται με ηλεκτρικά οχήματα, σε οχηματοχιλιόμετρα;

Για καθεμία από τις δύο υποχρεώσεις, από ποια ημερομηνία είναι απαιτητή, με ποιον τρόπο μετράται και τηρήθηκε κατά τον τελευταίο πλήρη μήνα για τον οποίο υπάρχουν πιστοποιημένα στοιχεία; Εφόσον κάποια από τις δύο δεν τηρήθηκε, ποια ακριβώς διάταξη ή συμβατική πρόβλεψη επιτρέπει την απόκλιση και μέχρι ποια ημερομηνία;

3. Ποιο είναι σήμερα το ακριβές νομικό, ιδιοκτησιακό και χρηματοδοτικό καθεστώς των 100 ηλεκτρικών λεωφορείων; Ποιος έχει την κυριότητα, ποιος είναι συμβαλλόμενος ως μισθωτής ή χρηματοδοτούμενος σε τυχόν σύμβαση leasing, ποιος έχει το δικαίωμα και την υποχρέωση επιχειρησιακής χρήσης τους, ποιος φέρει την ευθύνη για τις υποδομές φόρτισης και πόσα οχήματα έχουν, κατά την ημερομηνία απάντησης, αφενός οριστικά παραληφθεί και αφετέρου τεθεί πράγματι σε τακτική κυκλοφορία; Για κάθε εκκρεμές στάδιο, ποιος είναι ο υπεύθυνος φορέας και ποια η συγκεκριμένη προθεσμία ολοκλήρωσής του;

4. Ποιο είναι το δεσμευτικό επιχειρησιακό χρονοδιάγραμμα, ανά μήνα, για την προοδευτική ένταξη και των 100 ηλεκτρικών λεωφορείων και ποια άμεσα μεταβατικά μέτρα εφαρμόζονται μέχρι την πλήρη ένταξή τους, ώστε να μην μειώνονται η διαθεσιμότητα του στόλου, τα προγραμματισμένα δρομολόγια και οι συμβατικά προβλεπόμενες συχνότητες; Σε περίπτωση μη επίτευξης οποιουδήποτε ενδιάμεσου οροσήμου, ποιο διορθωτικό μέτρο ενεργοποιείται και εντός ποιας προθεσμίας;

5. Ποιο ακριβώς όργανο πιστοποιεί κάθε μήνα το εκτελεσθέν συγκοινωνιακό έργο πριν από την πληρωμή του αναδόχου, από ποια πρωτογενή δεδομένα πραγματοποιείται ο έλεγχος και πώς επηρεάζουν την εκκαθάριση της αποζημίωσης:

α) τα μη εκτελεσθέντα οχηματοχιλιόμετρα,

β) η μη τήρηση της απαιτούμενης σύνθεσης του στόλου και

γ) η απόκλιση από το προβλεπόμενο ηλεκτρικό συγκοινωνιακό έργο;

Έχει εφαρμοστεί ο προβλεπόμενος μηχανισμός από την έναρξη της σύμβασης του 2026 και, εάν όχι, για ποια συγκεκριμένη νομική ή συμβατική αιτία;

ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Παρακαλείται ο αρμόδιος Υπουργός να καταθέσει στη Βουλή:

1. Την υπογεγραμμένη σύμβαση παροχής υπηρεσιών δημόσιων επιβατικών μεταφορών έτους 2026 στην Π.Ε. Θεσσαλονίκης, μαζί με τα παραρτήματά της και κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση, συμπληρωματική πράξη, εγκεκριμένη μεταβατική ρύθμιση ή εξαίρεση που αφορά ειδικά τη σύνθεση του στόλου, τη χρήση ηλεκτρικών λεωφορείων, τα ηλεκτρικά οχηματοχιλιόμετρα, τις υποδομές φόρτισης και τον τρόπο πιστοποίησης του έργου.

2. Κάθε σύμβαση, συμφωνία, απόφαση, πράξη παραχώρησης χρήσης, χρηματοδοτικής μίσθωσης ή άλλο έγγραφο που έχει περιέλθει στο Υπουργείο ή στον ΟΣΕΘ ή έχει χρησιμοποιηθεί για την αξιολόγηση της συμβατικής ικανότητας του αναδόχου και από το οποίο προκύπτουν η κυριότητα, η χρηματοδότηση, η μίσθωση, η παραλαβή ή η διάθεση προς χρήση των 100 ηλεκτρικών λεωφορείων, καθώς και η κατανομή της ευθύνης για τις υποδομές φόρτισής τους.

3. Τους συγκεντρωτικούς μηνιαίους πίνακες και τις πράξεις πιστοποίησης του εκτελεσθέντος συγκοινωνιακού έργου από την έναρξη της σύμβασης του 2026 έως και την 31η Αυγούστου 2026, από τους οποίους να προκύπτουν τα προγραμματισμένα και τα πιστοποιημένα οχηματοχιλιόμετρα, με χωριστή αποτύπωση ηλεκτρικών και θερμικών οχημάτων, καθώς και οι αντίστοιχες πράξεις εκκαθάρισης στις οποίες αποτυπώνονται τυχόν περικοπές, συμψηφισμοί ή άλλες συμβατικές συνέπειες.

4. Την τελευταία επίσημη διοικητική πράξη ή υπηρεσιακή ενημέρωση από την οποία προκύπτει το σημερινό διαδικαστικό στάδιο του πολυετούς διαγωνισμού με α/α

ΕΣΗΔΗΣ 357397, καθώς και κάθε απόφαση, εισήγηση ή νομική γνωμοδότηση που συνδέει ρητά την έκβαση του συγκεκριμένου διαγωνισμού με τη χρηματοδότηση, την παραλαβή, τις υποδομές φόρτισης ή την επιχειρησιακή αξιοποίηση των 100 ηλεκτρικών λεωφορείων.

Ο ερωτών Βουλευτής

Καθηγητής Μιχαήλ Χουρδάκης
Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης
ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής

