

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 41
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 7
Ημερομ. Κατάθεσης: 6/10/2026



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

Θεσσαλονίκη, 6 Οκτωβρίου 2026

Προς:

Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα

Θέμα: «Γραμμές 6Α-6Β στην Καλαμαριά: αξιολόγηση με πραγματικά δεδομένα, αναγκαίες διορθώσεις και εκκρεμότητα ενιαίου εισιτηρίου»

Κύριε Υπουργέ,

Η έναρξη λειτουργίας της επέκτασης του Μετρό προς την Καλαμαριά αποτελεί σημαντική αναβάθμιση των δημόσιων συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης. Η πλήρης αξιοποίησή της προϋποθέτει, όμως, ότι Μετρό και λεωφορειακό δίκτυο λειτουργούν συμπληρωματικά και ότι κάθε αναδιάρθρωση αξιολογείται με βάση την πραγματική ποιότητα της μετακίνησης που προσφέρει στον επιβάτη.

Με την Απόφαση 47/2026 του ΟΣΕΘ αναδιαμορφώθηκε από 1.9.2026 η προηγούμενη γραμμή 6 «Καλαμαριά–Βενιζέλου» στις διαδρομές 6Α «Νέα Ελβετία–Καλαμαριά–Μίκρα» και 6Β «Νέα Ελβετία–Κηφισιά–Μίκρα». Ο ΟΣΕΘ έχει παρουσιάσει ως στόχους του σχεδιασμού την τροφοδότηση των σταθμών του Μετρό, την ενίσχυση των εσωτερικών συνδέσεων στην Καλαμαριά και την καλύτερη ισορροπία μεταξύ ζήτησης και προσφοράς συγκοινωνιακού έργου, ενώ έχει δηλώσει ότι το νέο δίκτυο θα αξιολογείται και θα προσαρμόζεται βάσει των πραγματικών δεδομένων μετακινήσεων.¹

Ο νέος σχεδιασμός προσφέρει νέες δυνατότητες μετακίνησης εντός της Καλαμαριάς και πρόσβασης στους σταθμούς Νέα Ελβετία και Μίκρα, ενώ εξακολουθούν να υφίστανται και άλλες απευθείας λεωφορειακές συνδέσεις προς κεντρικές περιοχές της Θεσσαλονίκης. Παράλληλα, όμως, έπαψε να υφίσταται η συγκεκριμένη απευθείας σύνδεση που παρείχε η προηγούμενη γραμμή 6 σε περιοχές και επιβατικές ροές της διαδρομής της.

¹ <https://oseth.com.gr/el/article/nea-anadiarthrosi-ton-leoforeiakon-grammon-stin-kalamaria-enopsei-tis-leitoyrgias-tis>



Το Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμαριάς, με την υπ' αρ. 290/2026 απόφασή του της 7ης Σεπτεμβρίου 2026, ζήτησε την επανεξέταση της συγκοινωνιακής αναδιάρθρωσης και ειδικότερα της γραμμής 6, ενώ αντίστοιχο αίτημα έχει διατυπωθεί και από πολίτες προς τον ΟΣΕΘ.²

Μέχρι σήμερα δεν έχει δημοσιοποιηθεί ειδική συγκριτική αξιολόγηση της προηγούμενης γραμμής 6 και των νέων 6Α-6Β ως προς κρίσιμους δείκτες, όπως ο συνολικός χρόνος μετακίνησης από αφετηρία έως προορισμό, η πραγματική αναμονή, η αξιοπιστία των δρομολογίων, οι απαιτούμενες μετεπιβιβάσεις και η επιβατική ζήτηση. Η πρόσφατη αποτίμηση του ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ καταγράφει θετικές πρώτες επιπτώσεις της επέκτασης του Μετρό στο συνολικό σύστημα μεταφορών, αποτελεί όμως αρχική αποτίμηση και δεν συνιστά ειδική σύγκριση της προηγούμενης γραμμής 6 με τις 6Α-6Β.

Σύμφωνα με πρόσφατες δημοσιογραφικές πληροφορίες, ο ΟΣΕΘ έχει ήδη δρομολογήσει επαναξιολόγηση του συγκεκριμένου σχεδιασμού και εξετάζει, μεταξύ άλλων, σενάριο συνδυασμού απευθείας σύνδεσης προς το κέντρο με διατήρηση τροφοδοτικής κυκλικής γραμμής.³ Εφόσον οι πληροφορίες αυτές επιβεβαιωθούν, η εξέλιξη ενισχύει την ανάγκη να ολοκληρωθεί άμεσα η αξιολόγηση με μετρήσιμα και διαφανή κριτήρια και να γνωστοποιηθεί σαφές χρονοδιάγραμμα εφαρμογής τυχόν διορθώσεων.

Ο ΟΣΕΘ έχει επίσης γνωστοποιήσει ότι η αναδιάρθρωση πραγματοποιήθηκε μέσω ανακατανομής του διαθέσιμου στόλου, χωρίς αύξηση του συνολικού αριθμού λεωφορείων. Κάθε επιχειρησιακός σχεδιασμός οφείλει ασφαλώς να συνεκτιμά τους πραγματικούς περιορισμούς σε διαθέσιμα οχήματα και οδηγούς. Οι περιορισμοί αυτοί, όμως, δεν μπορούν να παγιώνονται ως μόνιμο όριο της αναγκαίας συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Εφόσον τα πραγματικά δεδομένα καταδείξουν ότι η βέλτιστη λύση απαιτεί πρόσθετο συγκοινωνιακό έργο, η Διοίκηση οφείλει να διαθέσει συγκεκριμένο σχέδιο κάλυψης της ανάγκης.

Ιδιαίτερη σημασία έχει και η επίπτωση των πρόσθετων μετεπιβιβάσεων σε ηλικιωμένους, άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, γονείς με μικρά παιδιά και πολίτες που κατοικούν σε μεγαλύτερη απόσταση από σταθμούς Μετρό. Για τις κατηγορίες αυτές, η πρόσθετη αλλαγή μέσου ενδέχεται να αποτελεί ουσιώδη επιβάρυνση και πρέπει, συνεπώς, να συνεκτιμάται διακριτά κατά την αξιολόγηση του νέου σχεδιασμού.

Περαιτέρω, με την υπ' αρ. 7574/7.8.2026 Ερώτησή μου είχα ήδη θέσει προς το Υπουργείο το ζήτημα της συνεχιζόμενης απουσίας ενιαίου και πλήρως διαλειτουργικού συστήματος κομίστρου μεταξύ Μετρό και λεωφορείων. Σήμερα, ο επιβάτης που χρησιμοποιεί αστικό λεωφορείο και Μετρό στην ίδια μετακίνηση εξακολουθεί να χρειάζεται δύο χωριστούς τίτλους μετακίνησης, με συνολικό βασικό κόμιστρο 1,20 ευρώ για αστική λεωφορειακή διαδρομή και Μετρό.⁴

² <https://kalamaria.gr/decisions/290-2026-%CE%AD%CE%BA%CE%B4%CE%BF%CF%83%CE%B7-%CF%88%CE%B7%CF%86%CE%AF%CF%83%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%BF%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CF%80%CE%B1%CE%BD%CE%B5%CE%BE%CE%AD%CF%84%CE%B1/>

³ <https://assets.voria.gr/article/metro-epektasi-kalamarias-epanexetazetai-i-grammi-6-toy-oasth-pithanotero-senario>

⁴ <https://oseth.com.gr/el/syhnes-erotiseis>

Η εκκρεμότητα αυτή αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα όταν εφαρμόζεται συγκοινωνιακό μοντέλο που αυξάνει τον ρόλο της μετεπιβίβασης. Ακόμη και σε νεότερη επίσημη τοποθέτηση του ΟΣΕΘ, στις 2.10.2026, γίνεται λόγος για υλοποίηση του ενιαίου εισιτηρίου «εντός των επόμενων μηνών», χωρίς να προσδιορίζεται συγκεκριμένη ημερομηνία ολοκλήρωσης.⁵ Παράλληλα, έχει δημοσιώς συνδεθεί από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου η περαιτέρω μετατροπή λεωφορειακών γραμμών σε τροφοδοτικές του Μετρό με την επίτευξη διαλειτουργικότητας των συστημάτων κομίστρου.

Υπό τα δεδομένα αυτά, ανακύπτει εύλογο ζήτημα συνέπειας του σχεδιασμού: οι επιβάτες καλούνται να χρησιμοποιούν σε μεγαλύτερο βαθμό ένα σύστημα διαδοχικών μέσων, ενώ η αναγκαία τιμολογιακή και τεχνολογική ενοποίησή τους εξακολουθεί να μην έχει ολοκληρωθεί.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Με ποια συγκεκριμένα και μετρήσιμα κριτήρια αξιολογείται η λειτουργία των γραμμών 6Α–6Β σε σύγκριση με την προηγούμενη γραμμή 6, ιδίως ως προς τον συνολικό χρόνο μετακίνησης, την πραγματική αναμονή, την αξιοπιστία, τις πρόσθετες μετεπιβιβάσεις και την προσβασιμότητα; Ποιο είναι μέχρι σήμερα το συμπέρασμα της αξιολόγησης, πότε ολοκληρώνεται η ήδη εξαγγελθείσα επαναξιολόγηση και πότε θα ληφθεί η οριστική απόφαση για τυχόν προσαρμογή του σχεδιασμού;
2. Προτίθεται το Υπουργείο να διασφαλίσει επαρκή απευθείας λεωφορειακή σύνδεση με το κέντρο για τις περιοχές της Καλαμαριάς που, βάσει των πραγματικών δεδομένων, δεν εξυπηρετούνται επαρκώς από τη σύνδεση με τους σταθμούς του Μετρό, παράλληλα με την αναγκαία τροφοδοτική λειτουργία προς αυτό; Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των όποιων διορθωτικών μέτρων και με ποιον τρόπο θα συνεκτιμηθούν κατά την τελική απόφαση οι ανάγκες προσβασιμότητας ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα και ηλικιωμένων;
3. Εφόσον από την αξιολόγηση προκύψει ότι η βέλτιστη συγκοινωνιακή λύση απαιτεί περισσότερα οχήματα, οδηγούς ή πρόσθετο συγκοινωνιακό έργο από όσα αρχικά κατανεμήθηκαν, με ποιο συγκεκριμένο σχέδιο και εντός ποιου χρονοδιαγράμματος θα εξασφαλιστούν οι αναγκαίοι πόροι, ώστε οι υφιστάμενοι επιχειρησιακοί περιορισμοί να μην παγιωθούν σε βάρος της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού;
4. Σε συνέχεια της υπ' αρ. 7574/7.8.2026 Ερώτησής μου, για ποιο λόγο εφαρμόστηκε στην Καλαμαριά μοντέλο εντονότερων μετεπιβιβάσεων πριν ολοκληρωθεί η πλήρης διαλειτουργικότητα των συστημάτων κομίστρου Μετρό και λεωφορείων; Σε ποια συγκεκριμένη ημερομηνία δεσμεύεται σήμερα το Υπουργείο ότι θα έχει επιτευχθεί η πλήρης διαλειτουργικότητα και ποιο μεταβατικό μέτρο ενιαίας ή αντισταθμιστικής χρέωσης προτίθεται να εφαρμόσει έως τότε για τους επιβάτες που, λόγω του νέου συγκοινωνιακού σχεδιασμού, χρησιμοποιούν διαδοχικά λεωφορείο και Μετρό;

⁵ <https://oseth.com.gr/el/article/symmetohi-toy-dieythynontos-symboyloy-toy-oseth-k-anargyroy-koyzi-sto-9o-synedrio-ypodomon>

ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Παρακαλείται ο αρμόδιος Υπουργός να καταθέσει στη Βουλή, σε ηλεκτρονική επεξεργάσιμη μορφή όπου είναι εφικτό:

1. Τις μελέτες, τεχνικές εισηγήσεις, αναλύσεις επιβατικής ζήτησης και τα εναλλακτικά σενάρια που αποτέλεσαν τη βάση για την Απόφαση 47/2026 και ειδικότερα για την αναδιαμόρφωση της γραμμής 6 σε 6Α-6Β.
2. Τα διαθέσιμα μηνιαία στοιχεία για το τελευταίο δωδεκάμηνο λειτουργίας της προηγούμενης γραμμής 6 και, αντιστοίχως, από 1.9.2026 έως την ημερομηνία απάντησης για τις 6Α-6Β, ως προς το προγραμματισμένο και εκτελεσθέν συγκοινωνιακό έργο, την επιβατική κίνηση και πληρότητα, τις πραγματικές συχνότητες και χρόνους διαδρομής, τα μη εκτελεσθέντα δρομολόγια και τα τυχόν διαθέσιμα συγκεντρωτικά στοιχεία μετεπιβιβάσεων.
3. Κάθε υπηρεσιακή έκθεση, εισήγηση, πρακτικό ή σχέδιο απόφασης που έχει συνταχθεί από 1.9.2026 έως σήμερα στο πλαίσιο της επαναξιολόγησης των 6Α-6Β, συμπεριλαμβανομένης τυχόν αξιολόγησης προσβασιμότητας και τυχόν συγκεντρωτικής υπηρεσιακής αποτύπωσης αιτημάτων ή παραπόνων επιβατών και του Δήμου Καλαμαριάς.
4. Τα υπηρεσιακά στοιχεία για την κατανομή οχημάτων, βαρδιών και οδηγών στην προηγούμενη γραμμή 6 και στις σημερινές 6Α-6Β, καθώς και κάθε υπηρεσιακό έγγραφο που αποτυπώνει περιορισμούς διαθεσιμότητας οχημάτων ή προσωπικού οι οποίοι ελήφθησαν υπόψη στον αρχικό σχεδιασμό ή στην τρέχουσα επαναξιολόγησή του.
5. Το πλέον πρόσφατο εγκεκριμένο τεχνικό, συμβατικό και επιχειρησιακό χρονοδιάγραμμα για την πλήρη διαλειτουργικότητα των συστημάτων κομίστρου Μετρό και λεωφορείων, κάθε αναθεώρηση ή τροποποίησή του από 1.12.2024 έως σήμερα και κάθε υπηρεσιακή εισήγηση μετά την 7.8.2026 σχετικά με προσωρινή ή μεταβατική λύση κομίστρου για συνδυασμένες μετακινήσεις.

Ο ερωτών Βουλευτής

Καθηγητής Μιχαήλ Χουρδάκης

Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης
ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής