ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 1266
Ημερομ. Κατάθεσης: 11/11/2026

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β ‘ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Αθήνα, 11 Νοεμβρίου 2026

Ερώτηση

προς τους κ.κ. Υπουργούς

Υποδομών και Μεταφορών

Εσωτερικών

Θέμα: «Λεωφορεία Λειψίας: Έξι χρόνια μετά, ο λογαριασμός της κυβερνητικής προχειρότητας στους δημότες της Θεσσαλονίκης»

Το 2020, εν μέσω πανδημίας και σοβαρών ελλείψεων στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, η τότε δημοτική αρχή του Κ. Ζέρβα προχώρησε στην αγορά 49 μεταχειρισμένων λεωφορείων από τη Λειψία. Μια επιλογή που παρουσιάστηκε με κυβερνητικές τυμπανοκρουσίες ως άμεση και αποτελεσματική λύση για την ενίσχυση του στόλου του ΟΑΣΘ και την εξυπηρέτηση των πολιτών.

Στην επικοινωνιακή προβολή αυτής της πρωτοβουλίας συμμετείχε ενεργά και η κυβέρνηση της ΝΔ, με τον τότε Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Κώστα Αχ. Καραμανλή να επισκέπτεται τη Θεσσαλονίκη και να προβάλλει την προμήθεια ως σημαντική παρέμβαση για τις αστικές συγκοινωνίες.

Έξι χρόνια μετά, η κατάληξη αποκαλύπτει το πραγματικό μέγεθος της αποτυχίας. Ο ΟΑΣΘ επιστρέφει τα λεωφορεία στον Δήμο Θεσσαλονίκης, καθώς αποδείχθηκαν ακατάλληλα να καλύψουν ουσιαστικά τις συγκοινωνιακές ανάγκες της πόλης.

Λεωφορεία παλαιάς τεχνολογίας, με αυξημένες εκπομπές ρύπων, χωρίς κλιματισμό, με συνεχείς βλάβες και χωρίς επαρκή υποστήριξη σε ανταλλακτικά, παρέμεναν σε μεγάλο βαθμό ακινητοποιημένα στα αμαξοστάσια. Μάλιστα, η επιλογή παλαιών και περιβαλλοντικά επιβαρυντικών οχημάτων για μια πόλη όπως η Θεσσαλονίκη, που αντιμετωπίζει ήδη σοβαρό πρόβλημα ατμοσφαιρικής ρύπανσης, αποδεικνύει την απουσία οποιασδήποτε μακροπρόθεσμης στρατηγικής για τις αστικές συγκοινωνίες και την περιβαλλοντική προστασία.

Σήμερα, αντί να έχει ενισχυθεί ουσιαστικά ο συγκοινωνιακός στόλος της Θεσσαλονίκης, ο Δήμος βρίσκεται αντιμέτωπος με 49 προβληματικά οχήματα, των οποίων η διαχείριση και η ενδεχόμενη απόσυρση δημιουργούν νέα οικονομικά βάρη.

Η κυβέρνηση της ΝΔ δεν μπορεί να εμφανίζεται ως απλός θεατής. Όταν μια προμήθεια διαφημίζεται ως κυβερνητική επιτυχία, δεν μπορεί η αποτυχία της να μετατρέπεται εκ των υστέρων σε υπόθεση άλλων. Η Θεσσαλονίκη δεν χρειάζεται επικοινωνιακές φιέστες και πρόχειρες λύσεις, αλλά αξιόπιστες συγκοινωνίες και υπεύθυνη διαχείριση του δημόσιου χρήματος.

Η αποτυχία αυτή αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία αν ληφθεί υπόψη ότι η συγκοινωνιακή πραγματικότητα της Θεσσαλονίκης για δεκαετίες ήταν το λεωφορείο. Σε μια πόλη με σοβαρή ατμοσφαιρική επιβάρυνση, η επιλογή παλαιών, ρυπογόνων και τεχνικά προβληματικών οχημάτων αντί για έναν σύγχρονο και αξιόπιστο στόλο αποτελούσε εξαρχής μια κοντόφθαλμη επιλογή.

Σήμερα, μάλιστα, μετά την έναρξη λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης, η ανάγκη αναβάθμισης των λεωφορειακών συγκοινωνιών είναι ακόμη πιο επιτακτική. Η λειτουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος αστικών μεταφορών προϋποθέτει σύγχρονα λεωφορεία, τακτική σύνδεση των περιοχών της πόλης με τους σταθμούς του Μετρό και ουσιαστική διασύνδεση των διαφορετικών μέσων μεταφοράς. Αντί γι' αυτό, η Θεσσαλονίκη εξακολουθεί να πληρώνει το κόστος αποσπασματικών επιλογών και απουσίας μακροπρόθεσμου σχεδιασμού.

Επειδή η Θεσσαλονίκη δεν έχει ανάγκη από λεωφορεία-παλιοσίδερα και επικοινωνιακές φιέστες αλλά από σύγχρονες, αξιόπιστες και καθαρές συγκοινωνίες, που θα λειτουργούν συμπληρωματικά με το Μετρό και θα εξυπηρετούν πραγματικά τους πολίτες.

Ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

1. **Ποιο είναι το συνολικό οικονομικό κόστος του φιάσκου των λεωφορείων της Λειψίας; Πόσα χρήματα δαπανήθηκαν συνολικά για την αγορά, τον εκτελωνισμό, τη μεταφορά, τη συντήρηση και τις επισκευές των 49 οχημάτων και ποιο μέρος αυτού του κόστους επιβάρυνε τον Δήμο Θεσσαλονίκης, ποιο τον ΟΑΣΘ και ποιο το ελληνικό Δημόσιο;**
2. **Με ποια τεχνικοοικονομικά κριτήρια και βάσει ποιας μελέτης επιλέχθηκαν τα συγκεκριμένα οχήματα; Υπήρξε έλεγχος της τεχνικής τους κατάστασης, της διαθεσιμότητας ανταλλακτικών, του κόστους συντήρησης και της πραγματικής δυνατότητας ένταξής τους στον στόλο του ΟΑΣΘ; Αν ναι, γιατί οι προβλέψεις αυτές διαψεύστηκαν στην πράξη;**
3. **Είχε διατυπώσει άποψη ο ΟΑΣΘ θεσμικά πριν την παραλαβή και παραχώρηση σε αυτόν των λεωφορείων της Λειψίας ή ο τότε Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών αδιαφόρησε αυθαιρέτησε ακόμα μία φορά και έστειλε το λογαριασμό στους Έλληνες πολίτες;**
4. **Ποιος αναλαμβάνει την πολιτική ευθύνη για μια προμήθεια που διαφημίστηκε ως λύση, αλλά κατέληξε σε αποτυχία; Ποιος ήταν ο ρόλος και η εμπλοκή των Υπουργείων Υποδομών και Μεταφορών και Εσωτερικών στην προώθηση, υποστήριξη και χρηματοδότηση της συγκεκριμένης επιλογής; Τι έλεγχοι πραγματοποιήθηκαν από την κυβέρνηση της ΝΔ πριν και μετά την προμήθεια των λεωφορείων;**
5. **Γιατί η κυβέρνηση επέλεξε να στηρίξει και να προβάλει επικοινωνιακά μια αποσπασματική προμήθεια μεταχειρισμένων και όπως αποδεικνύεται ελλαττωματικών οχημάτων αντί να διασφαλίσει μια ολοκληρωμένη και βιώσιμη λύση για την ενίσχυση του στόλου των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης;**
6. **Ποια ήταν τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά των 49 λεωφορείων και ποια η αντιρρυπαντική τους τεχνολογία; Εξετάστηκε πριν από την προμήθειά τους η συμβατότητά τους με τις περιβαλλοντικές ανάγκες της Θεσσαλονίκης και τις απαιτήσεις περιορισμού της ατμοσφαιρικής ρύπανσης; Γιατί επιλέχθηκαν οχήματα παλαιάς τεχνολογίας και αυξημένων**

εκπομπών ρύπων για μια πόλη που έχει ανάγκη από καθαρότερες και πιο βιώσιμες αστικές μεταφορές;

7. **Ποιος θα επωμιστεί το κόστος της σημερινής κατάληξης; Ποιο είναι το σχέδιο της κυβέρνησης για τα λεωφορεία της Λειψίας ώστε να μην επιβαρυνθούν εκ νέου οι δημότες Θεσσαλονίκης; Ποιο είναι το σχέδιο και το χρονοδιάγραμμα για την οριστική διευθέτηση του ζητήματος, εφόσον η προμήθειά τους εξυπηρέτησε αποκλειστικά και μόνο τις επιδιώξεις της κυβέρνησης;**
8. **Ποιος είναι ο σχεδιασμός της κυβέρνησης για την ανανέωση και ενίσχυση του στόλου των αστικών λεωφορείων της Θεσσαλονίκης, ώστε να εξασφαλιστεί η ουσιαστική διασύνδεσή τους με το Μετρό και η εξυπηρέτηση των περιοχών που δεν καλύπτονται από αυτό; Υπάρχει συγκεκριμένο σχέδιο, χρηματοδότηση και χρονοδιάγραμμα για τη δημιουργία ενός σύγχρονου, αξιόπιστου και περιβαλλοντικά φιλικού δικτύου συνδυασμένων αστικών μεταφορών στη Θεσσαλονίκη;**

Ο ερωτών βουλευτής

Σωκράτης Φάμελλος