



Αθήνα, 23.05.2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: Επιβολή διοδίων στον υπό κατασκευή ΒΟΑΚ – Κενά, κοινωνικές αντιδράσεις και βάρη στους πολίτες της Κρήτης

Η Κρήτη τίθεται άμεσα σε τροχιά διοδίων, με βάση τη σύμβαση παραχώρησης που υπεγράφη πρόσφατα στο Ηράκλειο, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΕΡΝΑ, σε πανηγυρικό κλίμα από τον Πρωθυπουργό. Το έργο αφορά το τμήμα Χανιά–Ηράκλειο του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), ύψους άνω του 1,75 δις. Ευρώ. Η σύμβαση προβλέπει επιβολή διοδίων από την πρώτη κιάλας ημέρα κατασκευής, μέσω προσωρινών Μετωπικών Σταθμών Διοδίων (ΜΣΔ), στα τμήματα Γεωργιούπολη–Ατσιπόπουλο, Φόδελε–Λινοπεράματα και Σούδα–Βάμος/Βρύσες. Η πρόβλεψη αυτή γίνεται, όπως αναφέρεται, για ‘λόγους εξοικείωσης των χρηστών’, με το κόστος να ανέρχεται σε 0,053 €/χλμ. Πλέον ΦΠΑ.

Συγκεκριμένα, προβλέπεται η εγκατάσταση προσωρινών Μετωπικών Σταθμών Διοδίων (ΜΣΔ) στα παραπάνω τμήματα ήδη από τη φάση της κατασκευής – διάρκειας τουλάχιστον 5 ετών – με πρόφαση: την «εξοικείωση των χρηστών με το σύστημα». Το κόστος για τις βασικές διαδρομές φτάνει τα 4 ευρώ για Ηράκλειο–Ρέθυμνο, 7 ευρώ για Ηράκλειο–Χανιά και 9 ευρώ για Ηράκλειο–Κίσσαμο, ενώ η σύμβαση επιτρέπει ετήσια αναπροσαρμογή τιμών από τον παραχωρησιούχο.

Η 318 σελίδων σύμβαση κατατέθηκε νυχτερινές ώρες στη Βουλή χωρίς να έχει προηγηθεί έγκαιρη δημοσιοποίησή της, γεγονός που καταγγέλθηκε και από φορείς όπως το ΤΕΕ/ΤΑΚ και το ΤΕΕ Δυτικής Κρήτης. Όπως επισημαίνουν δημόσια οι εκπρόσωποι των φορέων αυτών, η σύμβαση παρουσιάζει σοβαρά κενά, ασάφειες, απουσία 17 παραρτημάτων με κρίσιμα τεχνικά και οικονομικά στοιχεία, και αδιαφάνεια ως προς τη συμμετοχή του Δημοσίου στην παραχώρηση.

Σύμφωνα με τα στοιχεία, η οικονομική συμβολή του Δημοσίου ανέρχεται σε 1,05 δις. Ευρώ (693 εκ. ευρώ συν 99 εκ. για την προαίρεση, 243 εκ. ο παραχωρησιούχος), χωρίς το Δημόσιο να διατηρεί ποσοστό στην εταιρεία «Δικταίον Παραχωρήσεις». Την ίδια στιγμή, υπάρχει ο παραλογισμός να εντάσσεται στη σύμβαση έργο που έχει ήδη ολοκληρωθεί – (Γούρνες–Χερσόνησος) με χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ- χωρίς προβλεπόμενο αντιστάθμισμα!

Υπάρχουν πληροφορίες μάλιστα πως οι δήμοι Ηρακλείου και Μαλεβιζίου – σύμφωνα με δημοσιεύματα- έχουν προσφύγει στο ΣτΕ και ζητούν έγγραφες διαβεβαιώσεις για την ενσωμάτωση τροποποιήσεων στα περιβαλλοντικά και τεχνικά άρθρα της σύμβασης.

Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλεί το σύστημα «σκιωδών διοδίων» , με το οποίο οι αστικές μετακινήσεις απαλλάσσονται από την άμεση καταβολή διοδίων, αλλά το Δημόσιο καταβάλλει στον παραχωρησιούχο σημαντικά ποσά, χρηματοδοτώντας τις διελεύσεις μέσω φορολογίας. Οι 13 κόμβοι όπου θα εφαρμοστούν τα συμφωνηθέντα περιλαμβάνουν περιοχές υψηλής κυκλοφορίας: στο Ηράκλειο, τα Χανιά και το Ρέθυμνο. Ενδεικτικά απουσιάζουν από τις εξαιρέσεις περιοχές όπως η Νέα Αλικαρνασσός και ο Καρτερός, ενώ δεν υπάρχει πρόβλεψη για τη νότια παράκαμψη του Ηρακλείου, γεγονός που ξεσήκωσε δριμείες διαμαρτυρίες.

Στους 13 παραπάνω βασικούς αστικούς κόμβους (Γαζίου, Παπαναστασίου, Μεσσαράς, Μουρνιών, Σούδας κ.ά.) δεν θα υπάρχουν φυσικοί σταθμοί, αλλά οι διελεύσεις θα καταγράφονται ηλεκτρονικά και θα πληρώνονται από τον κρατικό προϋπολογισμό συνεπώς από τον Έλληνα φορολογούμενο. Οι

κάτοικοι, δηλαδή, θα χρεώνονται έμμεσα μέσω κρατικών πληρωμών στην ΤΕΡΝΑ.

Η Κρήτη καθίσταται έτσι το πρώτο νησί στην Ευρώπη όπου οι κάτοικοι θα πληρώνουν διόδια για μετακινήσεις εντός του ίδιου νησιού, ενώ η Ευρωπαϊκή Ένωση σε αντίστοιχες περιπτώσεις έχει προβλέψει εξαιρέσεις (Σικελία, Μαγιόρκα, Μάλτα, Κύπρος). Ακόμα και διεθνώς, διόδια σε νησιά επιβάλλονται μόνο σε περιπτώσεις γεφυρών (όπως στο Amager στη Δανία ή το Staten Island στις ΗΠΑ) – ποτέ σε εσωτερικές χερσαίες μετακινήσεις.

Επειδή οι κοινωνικές αντιδράσεις είναι ήδη έντονες.

Επειδή τα Δημοτικά συμβούλια Ηρακλείου, Χανίων, Ρεθύμνου, Μαλεβιζίου είναι σε στάση αναμονής διαμηνύοντας πως πρέπει να εφαρμοστεί κοινωνική δικαιοσύνη και να μην επιβαρυνθούν πρόωρα και δυσανάλογα του οφέλους οι πολίτες.

Επειδή η Κρήτη είναι το μόνο νησί στην Ευρώπη όπου επιβάλλονται διόδια για εσωτερικές μετακινήσεις.

Επειδή εκκρεμεί ο διαγωνισμός για το Εθνικό Σύστημα Ηλεκτρονικών Διοδίων, προϋπόθεση για την εφαρμογή των εξαιρέσεων.

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Γιατί προβλέπεται να επιβάλλονται διόδια από την πρώτη ημέρα κατασκευής του έργου;
2. Πότε προβλέπεται η πλήρης λειτουργία του Εθνικού Συστήματος Ηλεκτρονικών Διοδίων, πώς διασφαλίζεται η απαλλαγή των αστικών μετακινήσεων και ποια θα είναι η διαδικασία πιστοποίησης των απαλλαγών των πολιτών που τις δικαιούνται;
3. Ποιο είναι το συνολικό εκτιμώμενο κόστος των «σκιωδών διοδίων» ανά έτος και ποιος θα το ελέγχει;
4. Γιατί το Ελληνικό Δημόσιο δεν διατηρεί ποσοστό στην παραχωρησιούχο εταιρεία αφού χρηματοδοτεί το έργο σχεδόν εξ ολοκλήρου: η οικονομική συμβολή του ξεπερνά το 1 δις. Ευρώ;

5. Υπάρχει πρόβλεψη για αντισταθμιστικά οφέλη στις περιπτώσεις έργων που έχουν ήδη χρηματοδοτηθεί από ΕΣΠΑ και ποια μέτρα θα λάβει το Υπουργείο ώστε να εξασφαλιστεί ότι δεν θα πληρώνουν οι πολίτες για παλαιά έργα που ήδη πληρώθηκαν από δημόσιους πόρους;
6. Ποια είναι η επίσημη τοποθέτηση του Υπουργείου για την απουσία κόμβων όπως της Νέας Αλικαρνασσοῦ και του Καρτερού από τις απαλλαγές;
7. Θα δοθούν έγγραφες και δεσμευτικές διαβεβαιώσεις και σε ποια άρθρα της σύμβασης θα ενσωματωθούν για τις προτάσεις των δήμων, όπως η υπογειοποίηση και η παράκαμψη Ηρακλείου;
8. Πώς απαντά το Υπουργείο στην κριτική ότι η Κρήτη γίνεται το πρώτο νησί -παρά την αντίθετη πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης – με πλήρες δίκτυο διοδίων για τοπικές μετακινήσεις;
9. Αποτελεί επαρκή αιτιολόγηση η «εξοικείωση των χρηστών» για την πρόωρη επιβολή διοδίων, όταν το έργο δεν έχει παραδοθεί; Δεν δημιουργεί αυτό αδικαιολόγητο βάρος στους πολίτες της Κρήτης χωρίς ανταποδοτικότητα;

Ο ερωτών βουλευτής
Ευάγγελος Αποστολάκης