

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 4621  
Ημερομ. Κατάθεσης: 21/4/2026



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ  
ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής

Αθήνα, 21 Απριλίου 2026

## ΕΡΩΤΗΣΗ

**Προς: Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κύριο Χρίστο Δήμα**

**Θέμα: Σοβαρές καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση της Γραμμής 4 του Μετρό και επιπτώσεις στις μελλοντικές επεκτάσεις της προς Ίλιον, Πετρούπολη, Βύρωνα και Άνω Ηλιούπολη, παρά τις πρωθυπουργικές δεσμεύσεις για έγκαιρη ολοκλήρωση, ενώ η Αθήνα ασφυκτιά από το κυκλοφοριακό**

Κύριε Υπουργέ,

Στις **4 Ιουνίου 2024** οι βουλευτές Αττικής του ΠΑΣΟΚ – Κίνημα Αλλαγής, μαζί με τον κοινοβουλευτικό υπεύθυνο υποδομών και μεταφορών του Κινήματος, σάς καταθέσαμε ερώτηση με θέμα **«Θα είναι έτοιμη η Γραμμή 4 του Μετρό μέχρι το 2029 όπως δεσμεύτηκε ο πρωθυπουργός;»**. Στην ερώτηση, επικαλούμενοι συγκεκριμένα δημοσιεύματα, θέταμε μεταξύ άλλων το ζήτημα της καταβολής του πριμ **«έγκαιρης υλοποίησης του έργου»**, ποσού 57 εκατ. ευρώ, που έχει ήδη καταβληθεί στην Ανάδοχο Κοινοπραξία **«προκειμένου να μη ζητήσει εξάμηνη παράταση στο έργο, βάσει του νόμου που πέρασε από τον Ιούνιο του 2022»** και αν εξακολουθεί να ισχύει η δέσμευση του πρωθυπουργού ότι η Γραμμή 4 του Μετρό θα είναι έτοιμη μέχρι το τέλος της δεκαετίας, δεδομένου ότι ο ίδιος ο **πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης** επισκεπτόμενος στις 18 Απριλίου 2023 το εργοτάξιο της Κατεχάκη είχε δηλώσει επί λέξει πως **«η γραμμή 4 του Μετρό είναι το μεγαλύτερο δημόσιο έργο το οποίο θα εκτελεστεί στη χώρα μας τα επόμενα χρόνια. Μέχρι το τέλος της δεκαετίας η Γραμμή 4 θα είναι έτοιμη»**.

**Η απάντησή** σας ως Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, δεδομένου ότι μας διαβιβάσατε στις 9 Ιουλίου 2024 και άρα αποδεχθήκατε στο σύνολό της τη σχετική επιστολή του Διευθύνοντα Συμβούλου & Αντιπροέδρου Δ.Σ. της «Ελληνικό Μετρό», ήταν σαφέστατη: **«Σύμφωνα με το εγκεκριμένο Χρονοδιάγραμμα του Έργου, η συμβατική προθεσμία ολοκλήρωσής του είναι η 20η Ιουνίου 2029»**. Στην επιστολή υπογραμμίζοταν επίσης ότι **«καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια βέλτιστης διαχείρισης»** των καθυστερήσεων **«που αναπόφευκτα προκύπτουν σε ένα τέτοιο σύνθετο έργο»** ώστε **«να μην επηρεαστεί η προθεσμία ολοκλήρωσής του»**.

Τέλος, όσον αφορά το πριμ έγκαιρης περάτωσης προς την Ανάδοχο Κοινοπραξία μάς ενημερώνατε ότι **«αυτό χορηγήθηκε απολύτως σύμφωνα με τις προβλέψεις του σχετικού Νόμου και τις σχετικές διευκρινιστικές εγκυκλίους»**.

**Ούτε δύο χρόνια δεν πέρασαν** από τις διαβεβαιώσεις σας για έγκαιρη ολοκλήρωση του έργου και παρά τις κατηγορηματικές δηλώσεις του ίδιου του Πρωθυπουργού που δεν έχουν ανασκευαστεί **οι Αθηναίοι και οι Αθηναίες** που δεινοπαθούν καθημερινά από το κυκλοφοριακό **πληροφορήθηκαν** **εμβρόντητοι** φέτος τον Απρίλιο ότι η κατασκευή της Γραμμής 4 του Μετρό θα καθυστερήσει **τουλάχιστον 3 χρόνια**. Στην

ετήσια οικονομική έκθεση του κατασκευαστικού Ομίλου «ΑΒΑΞ ΑΕ» έγινε για πρώτη φορά επισήμως γνωστό ότι το έργο θα παραδοθεί με σοβαρή καθυστέρηση, και συγκεκριμένα **τον Σεπτέμβριο του 2032 αντί για τον Ιούνιο του 2029**...

Οι καθυστερήσεις αυτές, που αποδίδονται σε εμπλοκές με τις πρόδρομες εργασίες, τις αρχαιολογικές ανασκαφές και τις προσφυγές, δεν επηρεάζουν μόνο την καθημερινότητα των κατοίκων του κέντρου της Αθήνας, αλλά ναρκοθετούν και τον σχεδιασμό για τις επόμενες φάσεις του έργου.

Συγκεκριμένα, η Γραμμή 4B (Επέκταση προς Πετρούπολη), η οποία προβλέπει τη σύνδεση του Άλσους Βεΐκου με την Πετρούπολη μέσω Γαλασίου, Κυψέλης, Νέας Ιωνίας, Νέας Φιλαδέλφειας, Αγίων Αναργύρων και Ιλίου, εξαρτάται άμεσα από την πρόοδο του πρώτου τμήματος.

Η καθυστέρηση αυτή καταδικάζει τους κατοίκους της Δυτικής Αθήνας σε περαιτέρω συγκοινωνιακή απομόνωση, ενώ ταυτόχρονα αυξάνει το κόστος του έργου και θέτει σε κίνδυνο τις χρηματοδοτήσεις.

Ωστόσο, οι συνέπειες των καθυστερήσεων δεν εξαντλούνται στο δυτικό σκέλος της Γραμμής 4. Σύμφωνα με το επίσημο Σχέδιο Ανάπτυξης Γραμμών Μετρό της Ελληνικό Μετρό, η Γραμμή 4 περιλαμβάνει και επέκταση προς Βύρωνα και Άνω Ηλιούπολη, δηλαδή προς περιοχές του Νότιου Τομέα που παραμένουν μέχρι σήμερα χωρίς πρόσβαση σε δίκτυο μετρό. Η διαρκής μετάθεση της ολοκλήρωσης του βασικού τμήματος δημιουργεί εύλογα ερωτήματα και για τη χρονική ωρίμανση, τη χρηματοδοτική προτεραιοποίηση και εν τέλει την ίδια τη βούληση υλοποίησης του νότιου αυτού σκέλους.

Είναι βέβαια απόλυτα χαρακτηριστικό της αδιαφάνειας της κυβέρνησης Μητσοτάκη ότι μία τέτοια μείζονα – για το πιο κομβικό αυτή τη στιγμή έργο μεταφορών στη χώρα – απόφαση που ελήφθη τον Φεβρουάριο έγινε γνωστή στο ελληνικό κοινό που πληρώνει για αυτά τα έργα όχι άμεσα από το ελληνικό δημόσιο αλλά από μία ετήσια οικονομική έκθεση ιδιωτικής εταιρείας τον Απρίλιο.

Αλλά οι αποκαλύψεις της ίδιας ετήσιας οικονομικής έκθεσης δεν σταμάτησαν εδώ, καθώς πληροφορηθήκαμε μεταξύ άλλων και τα εξής:

α) Πρώτον, **ουδείς γνωρίζει αυτή τη στιγμή μέχρι πότε θα φτάσει η καθυστέρηση** στην παράδοση του έργου: η ίδια η κατασκευαστική κοινοπραξία του έργου, όπως πληροφορούμαστε στην ίδια ετήσια οικονομική έκθεση, *«υπέβαλε επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα, με νέα ημερομηνία ολοκλήρωσης του έργου την 13.02.2034»* (!).

β) Δεύτερον, ότι η Προϊστάμενη Αρχή του έργου (δηλαδή η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Α.Ε.) με απόφαση που πήρε στις 9 Φεβρουαρίου 2026, (α) δεν αποδέχθηκε την προτεινόμενη από την εταιρεία νέα ημερομηνία παράδοσης του έργου (13.02.2034) αλλά ενέκρινε παράταση με νέα ημερομηνία ολοκλήρωσης την 03.09.2032 και (β) αποφάσισε την επιστροφή της ήδη χορηγηθείσας στον Ανάδοχο του έργου *«πρόσθετης καταβολής (πριμ) του άρθρου 154 του ν. 4938/2022, μέσω συμψηφισμού με επόμενες πιστοποιήσεις της σύμβασης»*.

Τα πράγματα αναφορικά με την παράδοση του έργου επιβαρύνονται ακόμα περισσότερο από πληροφορίες που δημοσιεύτηκαν στον έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο, σύμφωνα με τις οποίες:

α) Πρώτον, ότι μπορεί η ανώνυμος εταιρεία του ελληνικού δημοσίου που έχει την ευθύνη ελέγχου υλοποίησης του έργου, η «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» να παραδέχεται ότι υπήρξαν μεγάλες καθυστερήσεις που οφείλονται στη μη έγκαιρη παράδοση ελεύθερων χώρων εργασίας για την οποία δεν ευθύνεται η ανάδοχος εταιρεία, **«αλλά ταυτόχρονα υποστηρίζει ότι υπήρχαν περιπτώσεις καθυστερήσεων με ευθύνη του ανάδοχου (π.χ. στην κατασκευή των σταθμών «Ακαδημία», «Δικαστήρια», «Κολωνάκι»), έως και ολιγωρίας. Μάλιστα, σε κάποιες περιπτώσεις η «Ελληνικό**

Μετρό» κατηγορεί τον ανάδοχο ότι προσπαθεί τεχνηέντως να αυξήσει τον χρόνο κατασκευής του έργου: «Η ανάδοχος στον σταθμό Αλεξάνδρας έχει κάνει παρεμβάσεις τόσο αυξάνοντας αδικαιολόγητα πολύ τη διάρκεια εκσκαφής α' και β' φάσης της σήραγγας του σταθμού, όσο και αλλάζοντας την κατασκευαστική αλληλουχία του. Συνέπεια αυτών των παρεμβάσεων είναι η αύξηση κατά 21,5 μήνες της συνολικής διάρκειας εκσκαφών και σκυροδετήσεων του σταθμού και άρα η τεχνητή ένταξή του στην κρίσιμη διαδρομή του χρονοδιαγράμματος». (βλ. [Καθημερινή](#), 9/4/2026).

β) Δεύτερον, ότι μπορεί η ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. να απέρριψε προς το παρόν το προτεινόμενο από τον ανάδοχο χρονοδιάγραμμα καθυστερήσεων που προέβλεπε ολοκλήρωση του έργου όχι με τριετή αλλά με πενταετή καθυστέρηση, «το κρίσιμο, όμως, στοιχείο της απόφασης είναι ότι η ίδια η διοίκηση παραδέχεται πως δεν διαθέτει ακόμη επαρκή στοιχεία για να αποτιμήσει οριστικά το πλήρες εύρος των καθυστερήσεων σε κομβικά μέτωπα, όπως οι σταθμοί Ευαγγελισμός και Γουδή. Γι' αυτό και αναφέρει ότι δεν είναι δυνατόν, «επί του παρόντος», να εξεταστεί μεγαλύτερη παράταση από εκείνη που ήδη δόθηκε, ενώ αναγνωρίζει ρητά ότι η ανάδοχος μπορεί να επανέλθει με νέο αίτημα όταν προκύψουν επαρκή δεδομένα για την ορθή εκτίμηση των καθυστερήσεων. Με απλά λόγια, το 2032 δεν αποτελεί τελικό χρόνο παράδοσης, αλλά τη μέγιστη παράταση που η υπηρεσία θεωρεί σήμερα ότι μπορεί να εγκρίνει με τα διαθέσιμα στοιχεία». (βλ. [Newmoney.gr](#), 14.04.2026)

γ) Και τρίτον, ότι παρά την απόφαση της Προϊστάμενης Αρχής του έργου (δηλ...) για επιστροφή του ύψους 57 εκ. πριμ που είχε καταβληθεί στον ανάδοχο, «με απόφαση του υπουργού, Χρήστου Δήμα και αφού εξετάστηκαν οι απόψεις των δύο εμπλεκόμενων πλευρών, έγινε «μερική αποδοχή της από 24.02.2026 ένστασης της Κ/Ε ΑΒΑΞ Α.Ε. – GHELLA SpA – ALSTOM TRANSPORT S.A., αναδόχου κατασκευής του έργου: “Γραμμή 4 Τμήμα Α’: “Άλσος Βεΐκου – Γουδή”, ήτοι γίνεται αποδεκτή η ένσταση κατά το μέρος που αιτείται να αναγνωριστεί ότι δεν πρέπει επί του παρόντος να υπάρξει επιστροφή του ληφθέντος πριμ». Όπως, μεταξύ άλλων, αναφέρεται στην απόφαση του Υπουργού, «στους βασικούς λόγους που οδήγησαν το υπουργείο να δεχθεί το σκέλος για το πριμ είναι, μεταξύ άλλων, ότι αναγνωρίζει πως οι ήδη χορηγηθείσες παρατάσεις συνδέονται με καθυστερήσεις στην παράδοση ελεύθερων χώρων εργασίας από τον κύριο του έργου και όχι με υπαιτιότητα της αναδόχου. Αυτό αναφέρεται ρητά στο σκεπτικό, όπου σημειώνεται ότι οι παρατάσεις εγκρίθηκαν «καθώς η ανάγκη χορήγησής τους οφείλεται σε καθυστερήσεις στην παράδοση ελεύθερων των χώρων εργασίας εκ μέρους του υπόχρεου προς τούτο Κυρίου του Έργου». (βλ. [Insider.gr](#), 08.04.2026)

Κύριε Υπουργέ,

**Επειδή** η Γραμμή 4, που θα έπρεπε να παραδοθεί εντός του 2029, αποτελεί μείζον έργο – ανάσα για όλο το Λεκανοπέδιο της Αττικής, έχει πλέον επίσημα τριετή τουλάχιστον καθυστέρηση,

Επειδή ο ίδιος ο πρωθυπουργός, που είχε δεσμευτεί για έγκαιρη ολοκλήρωση της Γραμμής 4 μέχρι το τέλος της τρέχουσας δεκαετίας, ήδη διαψεύδεται επισήμως χωρίς να απολογείται κανείς,

**Επειδή** από τη μία η κατασκευάστρια κοινοπραξία έχει ζητήσει ήδη το έργο να παραδοθεί το 2034, από την άλλη η «Ελληνικό Μετρό» παραδέχεται ότι επί του παρόντος δεν υφίστανται επαρκή δεδομένα για την ορθή εκτίμηση των καθυστερήσεων, επομένως, εμμέσως πλην σαφώς δηλαδή δέχεται ότι η παράδοση του έργου θα καθυστερήσει κι άλλο,

**Επειδή** φαίνεται ότι προκύπτουν μεγάλες καθυστερήσεις στην παράδοση ελεύθερων χώρων εργασίας με υπαιτιότητα του κυρίου του έργου, δηλαδή της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.,

**Επειδή** σύμφωνα με δημοσιεύματα η ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. υποστηρίζει πώς υπάρχουν μεγάλες καθυστερήσεις και από την πλευρά της αναδόχου εταιρείας, καθυστερήσεις και από πλευρά της,

**Επειδή** η επίσημη αναπτυξιακή στόχευση της Γραμμής 4 αφορά και το σκέλος προς Βύρωνα και Άνω Ηλιούπολη, το οποίο αφορά άμεσα τον Νότιο Τομέα της Αθήνας,

**Επειδή** για το τμήμα Ευαγγελισμός – Βύρωνα – Άνω Ηλιούπολη έχουν κατά το παρελθόν εκπονηθεί σχετικές τεχνικές και γεωτεχνικές μελέτες, πλην όμως σήμερα δεν υπάρχει σαφής δημόσια ενημέρωση ως προς τον βαθμό ωρίμανσης και την ιεράρχησή του,

Ερωτάσθε κύριε Υπουργέ:

1. Πότε συγκεκριμένα θα παραδοθεί στο επιβατικό κοινό ολοκληρωμένη η Γραμμή 4; Το 2029, δηλαδή στο τέλος της τρέχουσας δεκαετίας όπως είχε δεσμευτεί ο Πρωθυπουργός; Το 2032 όπως λέει η ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.; Το 2034 όπως έχει ζητήσει ήδη ο Ανάδοχος του έργου;

2. Πώς ακριβώς επιμερίζεται η ευθύνη καθυστέρησης υλοποίησης του έργου; Ποιος ακριβώς είναι ο βαθμός ευθύνης του κυρίου του έργου, δηλαδή του ελληνικού Δημοσίου και του Αναδόχου του έργου, δηλαδή της κατασκευαστικής κοινοπραξίας;

3. Μπορείτε, βάσει του εκτιμώμενου επιμερισμού της ευθύνης καθυστέρησης μεταξύ του κυρίου του έργου και του αναδόχου του έργου, να υπολογίσετε, τόσο στο δυσμενέστερο όσο και στο πιο αισιόδοξο σενάριο καθυστερήσεων, την οικονομική επιβάρυνση του δημοσίου λόγω απαιτήσεων του αναδόχου λόγω μη έγκαιρης παράδοσης ελεύθερων χώρων εργασίας από τον κύριο του έργου αλλά και ενδεχόμενων ρητρών καθυστέρησης λόγω ευθυνών του αναδόχου;

4. Δεδομένου ότι η ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. ήδη επιρρίπτει, σύμφωνα με δημοσιεύματα, μέρος την καθυστέρησης στην Ανάδοχο κοινοπραξία, φτάνοντας μέχρι του σημείου να υποστηρίζει πως η τελευταία «προσπαθεί τεχνηέντως να αυξήσει τον χρόνο κατασκευής του έργου», ποιοι ακριβώς ήταν οι λόγοι που σας οδήγησαν να απορρίψετε την απόφαση της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. για επιστροφή του πριμ του άρθρου 154 του ν. 4938/2022, μέσω συμψηφισμού με επόμενες πιστοποιήσεις της σύμβασης;

5. Πώς επηρεάζει η καθυστέρηση της ολοκλήρωσης του βασικού τμήματος της Γραμμής 4 την έναρξη των διαδικασιών για τις μελλοντικές επεκτάσεις της, τόσο προς Ίλιον και Πετρούπολη όσο και προς Βύρωνα και Άνω Ηλιούπολη;

6. Ποιος είναι σήμερα ο βαθμός μελετητικής ωρίμανσης της επέκτασης Ευαγγελισμός – Βύρωνα – Άνω Ηλιούπολη; Ποιες μελέτες έχουν ολοκληρωθεί, ποιες εκκρεμούν και ποιο είναι το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα για την περαιτέρω προώθησή της;

7. Παραμένει η επέκταση προς Βύρωνα και Άνω Ηλιούπολη στον ενεργό σχεδιασμό και στη χρηματοδοτική προτεραιοποίηση του Υπουργείου και της Ελληνικό Μετρό Α.Ε. ή έχει μετατεθεί για απροσδιόριστο χρόνο υπέρ άλλων επεκτάσεων του δικτύου;

8. Προτίθεται το Υπουργείο να παρουσιάσει επικαιροποιημένο, ενιαίο και συνεκτικό σχέδιο ανάπτυξης των μέσων σταθερής τροχιάς για τον Νότιο Τομέα της Αθήνας,

συμπεριλαμβανομένων των περιοχών Βύρωνα και Άνω Ηλιούπολης, με σαφές χρονοδιάγραμμα, φάσεις ωρίμανσης και χρηματοδοτικά εργαλεία;

**9.** Εξακολουθεί η κυβέρνηση να αντιμετωπίζει την επέκταση προς Βύρωνα και Άνω Ηλιούπολη ως πραγματικό έργο προς υλοποίηση ή την έχει ήδη εγκαταλείψει σιωπηρά από τον άμεσο σχεδιασμό της;

10. Υπάρχει κίνδυνος απώλειας κονδυλίων από ευρωπαϊκά προγράμματα λόγω των καθυστερήσεων στην υλοποίηση του φυσικού αντικειμένου;

11. Σε ποιες συγκεκριμένες ενέργειες προτίθεται να προβεί το Υπουργείο ώστε να ξεπεραστούν τα γραφειοκρατικά ή τεχνικά κωλύματα και να μη μεταφερθεί η ολοκλήρωση της γραμμής προς τα Βορειοδυτικά στο απώτερο μέλλον;

### **Οι ερωτώντες Βουλευτές**

**Γιαννακοπούλου Κωνσταντίνα (Νάντια)**

**Γερουλάνος Παύλος**

**Αποστολάκη Μιλένα**

**Χρηστίδης Παύλος**

**Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ**

**Νικολαΐδης Αναστάσιος**