

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ:

5144

Ημερομ. Κατάθεσης:

8/5/2026

✉: [info@mchourdakis.gr](mailto:info@mchourdakis.gr) | [W: mchourdakis.gr](http://www.mchourdakis.gr) | [X: chourdakis\\_m](https://twitter.com/chourdakis_m)  
[FACEBOOK: chourdakismichail](https://www.facebook.com/chourdakismichail) | [INSTAGRAM: chourdakismichail](https://www.instagram.com/chourdakismichail) | [TIKTOK: chourdakismichail](https://www.tiktok.com/@chourdakismichail)

**Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκης**

Βουλευτής (Α΄ Θεσσαλονίκης)

✉ | Βουλής 4, Αθήνα, 10562 | 4<sup>ος</sup> όροφος, Γρ. 411 | Τηλ. Αθήνα: 210 370 6211 | Τηλ. Θεσσαλονίκη: 2312 311 815



## ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 8 Μαΐου 2026

**Προς:** 1. τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα  
2. την Υπουργό Πολιτισμού, κα Στυλιανή Μενδώνη

**Θέμα:** «Σοβαρά ερωτήματα για τη χάραξη, το κόστος τεχνικών έργων, τις απαλλοτριώσεις και την περιβαλλοντική τεκμηρίωση του ΒΟΑΚ στο Ανατολικό Ρέθυμνο»

Κύριοι Υπουργοί,

Σοβαρές αντιδράσεις και έντονος προβληματισμός έχουν ανακύψει στην τοπική κοινωνία του Ανατολικού Ρεθύμνου σχετικά με τη σχεδιαζόμενη χάραξη του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) στο τμήμα Ρέθυμνο-Ηράκλειο, καθώς και με τις επικείμενες απαλλοτριώσεις και τις τεχνικές παρεμβάσεις που συνδέονται με το έργο.

Σύμφωνα με δημόσια ανακοίνωση του Δήμου Ρεθύμνης στις 24.04.2026, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, μέσω των αρμόδιων υπηρεσιών του, προχωρά στη σύνταξη κτηματολογικών πινάκων για τα ακίνητα που πρόκειται να απαλλοτριωθούν στο πλαίσιο της κατασκευής του νέου ΒΟΑΚ στο συγκεκριμένο τμήμα.

Παράλληλα, στις 03.05.2026 πραγματοποιήθηκε η ιδρυτική συνέλευση του Συλλόγου Κατοίκων και Ιδιοκτητών Ανατολικού Ρεθύμνου, κατά την οποία διατυπώθηκαν σοβαρές ενστάσεις σχετικά με τη σχεδιαζόμενη χάραξη και τις επιπτώσεις της σε κατοικημένες περιοχές, ιδιοκτησίες, αγροτικές εκμεταλλεύσεις, τουριστικές δραστηριότητες, άρα εν γένει στην τοπική κοινωνία και οικονομία, το φυσικό περιβάλλον και αρχαιολογικά προστατευόμενες ζώνες.

Ειδικότερα, κάτοικοι και ιδιοκτήτες επισημαίνουν ότι στο επίμαχο τμήμα προβλέπεται ιδιαίτερα μεγάλος αριθμός βαρέων τεχνικών έργων -όπως σήραγγες, γέφυρες, ευρείες επιχωματώσεις- παρά το γεγονός ότι πρόκειται, κατά τις αναφορές τους, για περιοχή με σχετικά ήπιο γεωμορφολογικό ανάγλυφο και εκτεταμένα πεδινά χαρακτηριστικά.

## Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκης

Βουλευτής (Α΄ Θεσσαλονίκης)

e-✉: [info@mchourdakis.gr](mailto:info@mchourdakis.gr) | W: [mchourdakis.gr](http://mchourdakis.gr) | X: [chourdakis\\_m](https://twitter.com/chourdakis_m)

FACEBOOK: [chourdakismichail](https://www.facebook.com/chourdakismichail) | INSTAGRAM: [chourdakismichail](https://www.instagram.com/chourdakismichail) | TIKTOK: [chourdakismichail](https://www.tiktok.com/@chourdakismichail)

✉ | Βουλής 4, Αθήνα, 10562 | 4<sup>ος</sup> όροφος, Γρ. 411 | Τηλ. Αθήνα: 210 370 6211 | Τηλ. Θεσσαλονίκη: 2312 311 815



Ισχυρίζονται δε, ότι υπήρχε μελέτη για δεύτερη χάραξη στον ήδη υπάρχοντα ΒΟΑΚ, που αποτελεί, άλλωστε και αυτή την στιγμή, την μεγαλύτερη ευθεία της διαδρομής Χανίων Ηρακλείου, για την οποία μάλιστα ήδη είχαν πληρωθεί και είχαν συντελεστεί απαλλοτριώσεις διαπλάτυνσης του, από όταν κατασκευάζονταν, δηλαδή καταβλήθηκαν αποζημιώσεις διαπλάτυνσης τις οποίες το δημόσιο ακυρώνει και εγκαταλείπει, και προχωρά σε νέες τεράστιες αποζημιώσεις. Μάλιστα με τον υφιστάμενο ΒΟΑΚ η απόσταση αυτή, σήμερα, είναι ευθεία 9,9 χλμ. και διασχίζεται σε 8 λεπτά με το αυτοκίνητο, με τη νέα χάραξη υφίστανται στροφές και **η απόσταση μεγαλώνει στα 10,6 χλμ.!** Δημιουργούνται δε σήραγγες σε μια έντονα σεισμογενή περιοχή, στις οποίες οποία επιβάλλεται μειωμένη ταχύτητα, άρα ο χρόνος επιμηκύνεται.

Υπό τα δεδομένα αυτά, διατυπώνονται σοβαρά ερωτήματα όχι μόνο ως προς την τεχνική και περιβαλλοντική επάρκεια της επιλεγείσας λύσης, αλλά και ως προς την τήρηση των αρχών της οικονομικότητας, της αναλογικότητας και της χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης κατά τον σχεδιασμό του έργου.

Παράλληλα, τίθενται ερωτήματα σχετικά με το κατά πόσον εξετάστηκαν επαρκώς εναλλακτικές χαράξεις, συμπεριλαμβανομένων λύσεων νοτιότερης διέλευσης, λαμβάνοντας υπόψη ότι το επίμαχο τμήμα χαρακτηρίζεται από εκτεταμένη οικιστική και τουριστική ανάπτυξη και έντονο φυσικό και καλλιεργητικό περιβάλλον που αποφέρει στην τοπική και εθνική οικονομία. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι σε έργα παραχώρησης μεγάλης κλίμακας τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις του σχεδιασμού ή των συμβατικών δεδομένων ενδέχεται να επιφέρουν πρόσθετες οικονομικές επιβαρύνσεις για το Ελληνικό Δημόσιο, γεγονός που καθιστά ακόμη πιο αναγκαία την πλήρη τεχνική και οικονομική τεκμηρίωση της αρχικής επιλογής χάραξης.

Επιπλέον, εκφράζονται ανησυχίες για τις επιπτώσεις της χάραξης σε αρχαιολογικούς χώρους και ζώνες προστασίας στις περιοχές Σφακάκι-Παγκαλοχώρι και Σταυρωμένος-Χαμαλεύρι, καθώς και για το κατά πόσον έχουν ολοκληρωθεί οι απαιτούμενες εγκρίσεις και γνωμοδοτήσεις των αρμόδιων αρχαιολογικών υπηρεσιών και του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου (ΚΑΣ).

Το ζήτημα αποκτά ιδιαίτερη σημασία, καθώς η διαδικασία απαλλοτριώσεων επηρεάζει άμεσα κατοικίες, επαγγελματικές δραστηριότητες, γεωργικές εκμεταλλεύσεις και την καθημερινότητα κατοίκων της περιοχής, ενώ η υλοποίηση

**Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκης**

Βουλευτής (Α΄ Θεσσαλονίκης)

e-✉: [info@mchourdakis.gr](mailto:info@mchourdakis.gr) | W: [mchourdakis.gr](http://mchourdakis.gr) | X: [chourdakis\\_m](https://twitter.com/chourdakis_m)

FACEBOOK: [chourdakismichail](https://www.facebook.com/chourdakismichail) | INSTAGRAM: [chourdakismichail](https://www.instagram.com/chourdakismichail) | TIKTOK: [chourdakismichail](https://www.tiktok.com/@chourdakismichail)

✉ | Βουλής 4, Αθήνα, 10562 | 4<sup>ος</sup> όροφος, Γρ. 411 | Τηλ. Αθήνα: 210 370 6211 | Τηλ. Θεσσαλονίκη: 2312 311 815



ενός έργου τέτοιας κλίμακας οφείλει να συνοδεύεται από πλήρη διαφάνεια, επαρκή τεχνική τεκμηρίωση, σαφή οικονομική αιτιολόγηση και ουσιαστική διαβούλευση με τις τοπικές κοινωνίες.

**Επειδή** ο ΒΟΑΚ αποτελεί έργο κρίσιμης σημασίας για την Κρήτη και την οδική ασφάλεια του νησιού.

**Επειδή** η αναγκαιότητα υλοποίησης του έργου δεν αναιρεί την υποχρέωση πλήρους τεχνικής, περιβαλλοντικής και οικονομικής τεκμηρίωσης των επιμέρους επιλογών χάραξης.

**Επειδή** η επιλογή τεχνικά σύνθετων και ιδιαίτερα δαπανηρών λύσεων, όπως πολλαπλές σήραγγες και βαρέα τεχνικά έργα, σε περιοχές με ήπιο γεωμορφολογικό ανάγλυφο εγείρει εύλογα ερωτήματα ως προς την αναλογικότητα των παρεμβάσεων και την τήρηση των αρχών της οικονομικότητας και της χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης.

**Επειδή** σε έργα παραχώρησης οποιαδήποτε μεταβολή τεχνικού, χρονικού ή οικονομικού αντικείμενου μπορεί να συνεπάγεται πρόσθετες συμβατικές ή οικονομικές συνέπειες για το Ελληνικό Δημόσιο, καθίσταται κρίσιμη η πλήρης διαφάνεια ως προς τα κριτήρια επιλογής της χάραξης και την αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων ήδη από το στάδιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

**Επειδή** οι απαλλοτριώσεις και οι τεχνικές παρεμβάσεις προκαλούν άμεσες και ουσιαστικές συνέπειες για κατοίκους, ιδιοκτήτες και επαγγελματίες της περιοχής.

**Επειδή** κάθε παρέμβαση που επηρεάζει αρχαιολογικούς χώρους και ζώνες προστασίας απαιτεί αυξημένη θεσμική προσοχή, ειδική αιτιολόγηση και πλήρη συμμόρφωση με το ισχύον πλαίσιο προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς.

## Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκης

Βουλευτής (Α' Θεσσαλονίκης)

e-✉: [info@mchourdakis.gr](mailto:info@mchourdakis.gr) | W: [mchourdakis.gr](http://mchourdakis.gr) | X: [chourdakis\\_m](https://twitter.com/chourdakis_m)

FACEBOOK: [chourdakismichail](https://www.facebook.com/chourdakismichail) | INSTAGRAM: [chourdakismichail](https://www.instagram.com/chourdakismichail) | TIKTOK: [chourdakismichail](https://www.tiktok.com/@chourdakismichail)

✉ | Βουλής 4, Αθήνα, 10562 | 4<sup>ος</sup> όροφος, Γρ. 411 | Τηλ. Αθήνα: 210 370 6211 | Τηλ. Θεσσαλονίκη: 2312 311 815



### Ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

1. Ποια συγκεκριμένα τεχνικά, συγκοινωνιακά, γεωτεχνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά κριτήρια οδήγησαν στην επιλογή της συγκεκριμένης χάραξης του ΒΟΑΚ στο τμήμα Ανατολικού Ρεθύμνου και ποιες εναλλακτικές λύσεις εξετάστηκαν πριν από την οριστικοποίησή της;
2. Ποιες εναλλακτικές χαράξεις εξετάστηκαν στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής αδειοδότησης του έργου, ποια ήταν τα συγκριτικά τεχνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά χαρακτηριστικά τους και για ποιους λόγους απορρίφθηκαν λύσεις νοτιότερης διέλευσης ή λύσεις με μικρότερη επιβάρυνση οικιστικών και τουριστικών ζωνών;
3. Βάσει ποιων συγκεκριμένων γεωτεχνικών και συγκοινωνιακών μελετών κρίθηκε αναγκαία η κατασκευή πολλαπλών σηράγγων, γεφυρών και τοιχιών αντιστήριξης σε περιοχή που χαρακτηρίζεται από ήπιο ανάγλυφο και εκτεταμένα πεδινά χαρακτηριστικά; Για ποιους λόγους δεν προτιμήθηκε λύση επιφανειακής χάραξης ή βελτίωσης υφιστάμενων τμημάτων με χαμηλότερο τεχνικό και οικονομικό αποτύπωμα;
4. Ποιο είναι το συνολικό εκτιμώμενο κόστος:
  - ο των προβλεπόμενων τεχνικών έργων στο συγκεκριμένο τμήμα,
  - ο των απαλλοτριώσεων,
  - ο καθώς και των συνοδών περιβαλλοντικών και υποστηρικτικών παρεμβάσεων;
5. Υφίσταται συγκριτική αξιολόγηση κόστους-οφέλους μεταξύ της επιλεγείσας χάραξης και εναλλακτικών λύσεων με μικρότερη ανάγκη βαρέων τεχνικών έργων; Εφόσον ναι, ποια είναι τα βασικά συμπεράσματα της αξιολόγησης αυτής;
6. Έχει συνεκτιμηθεί κατά τον σχεδιασμό του έργου το ενδεχόμενο το κόστος αποφυγής απαλλοτριώσεων μέσω πολυδάπανων τεχνικών έργων να υπερβαίνει σημαντικά το κόστος δίκαιης αποζημίωσης των ιδιοκτητών και μιας περισσότερο επιφανειακής χάραξης;
7. Ποιες γνωμοδοτήσεις διατυπώθηκαν κατά τη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης από:
  - ο την Περιφέρεια Κρήτης,
  - ο τους οικείους Δήμους,

**Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκης**

Βουλευτής (Α' Θεσσαλονίκης)

e-✉: [info@mchourdakis.gr](mailto:info@mchourdakis.gr) | W: [mchourdakis.gr](http://mchourdakis.gr) | X: [chourdakis\\_m](https://twitter.com/chourdakis_m)

FACEBOOK: [chourdakismichail](https://www.facebook.com/chourdakismichail) | INSTAGRAM: [chourdakismichail](https://www.instagram.com/chourdakismichail) | TIKTOK: [chourdakismichail](https://www.tiktok.com/@chourdakismichail)

✉ | Βουλής 4, Αθήνα, 10562 | 4<sup>ος</sup> όροφος, Γρ. 411 | Τηλ. Αθήνα: 210 370 6211 | Τηλ. Θεσσαλονίκη: 2312 311 815



- τις αρχαιολογικές υπηρεσίες,
  - και λοιπούς συναρμόδιους φορείς, και ποιες ουσιώδεις παρατηρήσεις ενσωματώθηκαν τελικά στον σχεδιασμό του έργου;
8. Πώς τεκμηριώνεται, βάσει των εγκεκριμένων μελετών οδικής ασφάλειας, ότι η προβλεπόμενη κατασκευή πολλαπλών σηράγγων και λοιπών βαρέων τεχνικών έργων διασφαλίζει υψηλό επίπεδο ασφάλειας για τους χρήστες του άξονα; Ποια ειδικά μέτρα προβλέπονται στα σημεία αυξημένης επικινδυνότητας;
9. Έχει ολοκληρωθεί η αξιολόγηση των επιπτώσεων της χάραξης σε αρχαιολογικούς χώρους, ζώνες προστασίας και λοιπά προστατευόμενα στοιχεία πολιτιστικής κληρονομιάς στις περιοχές Σφακάκι-Παγκαλοχώρι και Σταυρωμένος-Χαμαλεύρι; Ποιες είναι οι σχετικές γνωμοδοτήσεις των αρμόδιων υπηρεσιών και του ΚΑΣ;
10. Πώς διασφαλίζεται ότι οι τοπικές μετακινήσεις κατοίκων και επαγγελματιών της περιοχής δεν θα επιβαρυνθούν δυσανάλογα από τη μελλοντική λειτουργία διοδίων στον νέο άξονα και ότι θα υφίσταται λειτουργική, ασφαλής και επαρκής εναλλακτική ελεύθερη διαδρομή;
11. Προτίθεται το Υπουργείο να επανεξετάσει επιμέρους σημεία της χάραξης ή των προβλεπόμενων τεχνικών λύσεων, λαμβάνοντας υπόψη:
- τις τεκμηριωμένες ενστάσεις κατοίκων και ιδιοκτητών,
  - τις επιπτώσεις σε οικισμούς και παραγωγικές δραστηριότητες,
  - την προστασία αρχαιολογικών χώρων,
  - καθώς και την ανάγκη διασφάλισης της οικονομικότητας και της αναλογικότητας του έργου;
12. Ελήφθησαν υπόψη τυχόν ιδιαίτερες περιστάσεις και υπήρξε πρόνοια απέναντι σε πολύτεκνες οικογένειες και αναπήρους κατά την πρόνοια του Συντάγματος:

**Ο ερωτών Βουλευτής**

**Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκης**

Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης

Καθηγητής | Τμήμα Ιατρικής, Α.Π.Θ.