



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

**ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ**

**Κοινοβουλευτική Ομάδα**

## **ΕΡΩΤΗΣΗ**

*Αθήνα, 22 Ιουνίου 2026*

**Προς:**

**Τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κ. Κυριάκο Πιερρακάκη**

**Τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Σταύρο Παπασταύρου**

**Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα**

**Τον Υπουργό Ψηφιακής Διακυβέρνησης, κ. Δημήτρη Παπαστεργίου**

**Θέμα: «Η καταγραφή του οδικού δικτύου δεν μπορεί να μετατραπεί σε νέα πηγή ανασφάλειας δικαίου για την εκτός σχεδίου δόμηση και τους οικισμούς κάτω των 2.000 κατοίκων»**

*Κύριοι Υπουργοί,*

Η καταγραφή, χαρτογράφηση και θεσμική αναγνώριση του οδικού δικτύου της χώρας αποτελεί αναμφίβολα ένα αναγκαίο έργο. Πρόκειται για μια εκκρεμότητα δεκαετιών, η οποία συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια δικαίου, την προστασία της ιδιοκτησίας, την έκδοση οικοδομικών αδειών, τη λειτουργία των Υπηρεσιών Δόμησης, την ολοκλήρωση του χωρικού σχεδιασμού και την αναπτυξιακή προοπτική πολλών περιοχών της χώρας.

Ωστόσο, ο τρόπος με τον οποίο προχωρά σήμερα το έργο της καταγραφής του οδικού δικτύου, μέσω του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας και με χρηματοδότηση από το

Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, εγείρει σοβαρά ερωτήματα ως προς τη θεσμική του επάρκεια, τη διαφάνεια της διαδικασίας, τη συμμετοχή των τοπικών κοινωνιών, τη μελλοντική δεσμευτικότητα των αποτελεσμάτων και κυρίως τις συνέπειες που θα έχει για χιλιάδες ιδιοκτήτες ακινήτων σε περιοχές εκτός σχεδίου και σε οικισμούς κάτω των 2.000 κατοίκων.

Σύμφωνα με τα δημοσιευμένα στοιχεία, το έργο αφορά την καταγραφή του υπάρχοντος οδικού δικτύου ανά Δημοτική Ενότητα στις περιοχές εκτός των ρυμοτομικών σχεδίων πόλεων, εκτός των ορίων οικισμών μέχρι 2.000 κατοίκους και εκτός των ορίων των νομίμως υφισταμένων προ του 1923 οικισμών. Ο προϋπολογισμός του έργου υπερβαίνει τα 154 εκατομμύρια ευρώ και το έργο έχει επιμεριστεί σε 22 τμήματα, με σκοπό την πανελλαδική κάλυψη. Πρόκειται, δηλαδή, για ένα έργο τεράστιας σημασίας, το οποίο δεν αφορά απλώς μια τεχνική χαρτογράφηση, αλλά μπορεί να επηρεάσει άμεσα την αρτιότητα, την οικοδομησιμότητα και την πραγματική αξία εκατοντάδων χιλιάδων ιδιοκτησιών.

Η καταγραφή του οδικού δικτύου συνδέεται άμεσα με το ζήτημα της εκτός σχεδίου δόμησης. Μετά τις πρόσφατες νομολογιακές εξελίξεις και ιδίως μετά την απόφαση 176/2023 του Συμβουλίου της Επικρατείας, έχει ενταθεί η απαίτηση για ύπαρξη προσώπου σε αναγνωρισμένο κοινόχρηστο δρόμο, ακόμα και για γήπεδα που επί δεκαετίες θεωρούνταν άρτια και οικοδομήσιμα. Το αποτέλεσμα είναι ότι χιλιάδες ιδιοκτήτες βρίσκονται σήμερα σε καθεστώς αβεβαιότητας, καθώς καλούνται να αποδείξουν την οικοδομησιμότητα της παρουσίας τους με βάση στοιχεία που το ίδιο το κράτος δεν έχει ακόμη πλήρως καταγράψει, κυρώσει και θεσμοθετήσει.

Περαιτέρω, προκαλεί εύλογο προβληματισμό το γεγονός ότι, παρά την κομβική σημασία του έργου για την οικοδομησιμότητα ακινήτων, την έκδοση οικοδομικών αδειών και τη λειτουργία των Υπηρεσιών Δόμησης σε ολόκληρη τη χώρα, μέχρι σήμερα δεν φαίνεται να υπάρχει συστηματική ενημέρωση των ίδιων των πολεοδομικών υπηρεσιών ως προς την πρόοδο των μελετών, τα ενδιάμεσα στάδια επεξεργασίας των δεδομένων, τα κριτήρια αξιολόγησης και χαρακτηρισμού των οδών, ούτε ως προς το χρονοδιάγραμμα δημοσιοποίησης των πρώτων αποτελεσμάτων. Ακόμη πιο προβληματικό είναι το γεγονός ότι δεν έχει παρουσιαστεί κανένα σαφές σχέδιο δημόσιας διαβούλευσης, ούτε έχει γνωστοποιηθεί πότε θα δοθεί στη δημοσιότητα ένα πρώτο προσχέδιο ή μια προκαταρκτική αποτύπωση του οδικού δικτύου, ώστε να

μπορέσουν οι Δήμοι, οι ΥΔΟΜ, οι τοπικές κοινωνίες, οι επαγγελματικοί φορείς, οι μηχανικοί και οι ίδιοι οι πολίτες να ελέγξουν, να διατυπώσουν παρατηρήσεις και να διορθώσουν πιθανές αστοχίες πριν αυτές αποκτήσουν θεσμικό χαρακτήρα. Είναι ιδιαίτερα ανησυχητικό να εξελίσσεται ένα έργο που ενδέχεται να επηρεάσει την αξία και την οικοδομησιμότητα εκατοντάδων χιλιάδων ιδιοκτησιών, χωρίς να είναι γνωστό ούτε το στάδιο στο οποίο βρίσκεται ούτε η διαδικασία με την οποία θα τεθεί υπό δημόσιο έλεγχο και διαβούλευση.

Παράλληλα, το υφιστάμενο πλαίσιο παράγει τεράστια ανασφάλεια δικαίου. Πολίτες που απέκτησαν ακίνητα με βάση το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, που κατέβαλαν φόρους μεταβίβασης, ΕΝΦΙΑ, δημοτικά τέλη, εισφορές, αμοιβές μηχανικών, παράβολα και δαπάνες για μελέτες, βλέπουν σήμερα την περιουσία τους να τελεί υπό αμφισβήτηση. Ακίνητα που μεταβιβάστηκαν, κληρονομήθηκαν, φορολογήθηκαν και αξιοποιήθηκαν ως άρτια και οικοδομήσιμα κινδυνεύουν να χαρακτηριστούν στην πράξη μη οικοδομήσιμα, χωρίς υπαιτιότητα των ιδιοκτητών.

Η περίπτωση των 33 ιδιοκτητών ακινήτων στο Σίσι Λασιθίου, την οποία σας παρουσίασα με την υπ' αριθμ. 4950/04.05.2026 Ερώτηση, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της θεσμικής παγίδευσης. Οι ιδιοκτήτες αυτοί, έχοντας γεωτεμάχια άνω των 4 στρεμμάτων, σε περιοχή με εγκεκριμένο ΣΧΟΟΑΠ και προϋφιστάμενα της 31ης Δεκεμβρίου 2003, βασίστηκαν στις ρητές διατάξεις του ν. 3212/2003 και στη διαχρονική διοικητική πρακτική για να προχωρήσουν στην αξιοποίηση της περιουσίας τους. Παρ' όλα αυτά, βρέθηκαν αντιμέτωποι με αιφνιδιαστική αναστολή της έκδοσης οικοδομικών αδειών από την ΥΔΟΜ Αγίου Νικολάου, αρχικά με επίκληση εγγράφου της Εθνικής Αρχής Διαφάνειας και στη συνέχεια με επίκληση της απόφασης 176/2023 του ΣτΕ. Η υπόθεση αυτή αποδεικνύει ότι, όταν δεν υπάρχει σαφές ενιαίο πλαίσιο, οι ΥΔΟΜ μετατρέπονται σε πεδίο διαφορετικών ερμηνειών, οι πολίτες εγκλωβίζονται και η διοίκηση μετατρέπεται από εγγυητής της νομιμότητας σε παραγωγό αβεβαιότητας.

Το ζήτημα δεν αφορά μόνο το Λασιθί. Αφορά όλη τη χώρα. Αφορά μικρούς και μεσαίους ιδιοκτήτες, αγρότες, οικογένειες, επαγγελματίες, τουριστικές επιχειρήσεις, επενδυτές, μηχανικούς, συμβολαιογράφους και τοπικές οικονομίες. Σύμφωνα με δημόσιες τοποθετήσεις του τεχνικού κόσμου, η ανασφάλεια που έχει δημιουργηθεί στην εκτός σχεδίου δόμηση μπορεί να οδηγήσει σε μαζική απαξίωση περιουσιών, σε αναστολή οικοδομικής δραστηριότητας, σε πάγωμα επενδύσεων και σε σοβαρές

οικονομικές συνέπειες για την αγορά ακινήτων και το τραπεζικό σύστημα, καθώς πολλά από αυτά τα ακίνητα έχουν χρησιμοποιηθεί ως εγγυήσεις.

Ιδιαίτερη σημασία έχει και η σύνδεση του έργου με το πρόσφατο Προεδρικό Διάταγμα για τους οικισμούς κάτω των 2.000 κατοίκων. Με το νέο πλαίσιο, η ανέγερση κτιρίων σε οικοπέδα εντός τέτοιων οικισμών συνδέεται με την ύπαρξη προσώπου σε χαρακτηρισμένη οδό, όπως εθνική, επαρχιακή ή δημοτική. Παράλληλα, για την αρτιότητα των οικοπέδων απαιτείται κατά κανόνα πρόσωπο σε κοινόχρηστο δρόμο τουλάχιστον 10 μέτρων και ελάχιστο βάθος 15 μέτρων, ενώ ανάλογα με την κατηγορία του οικισμού και την ειδική οδό ενδέχεται να ισχύουν διαφορετικοί όροι και συντελεστές δόμησης. Συνεπώς, η καταγραφή και ο χαρακτηρισμός των οδών δεν επηρεάζουν μόνο την εκτός σχεδίου δόμηση, αλλά και χιλιάδες ιδιοκτησίες εντός μικρών οικισμών, ιδίως στην περιφέρεια και σε περιοχές όπως η Κρήτη.

Εάν το αποτέλεσμα των μελετών δεν θεσμοθετηθεί με σαφή, δεσμευτικό και ενιαίο τρόπο, μέσω Προεδρικού Διατάγματος ή νόμου, αλλά καταλήξει να εφαρμοστεί απλώς μέσω εγκυκλίων, οδηγιών ή ερμηνειών προς τις κατά τόπους ΥΔΟΜ, τότε δεν θα έχουμε λύση. Θα έχουμε νέο κατακερματισμό. Θα έχουμε άλλη ερμηνεία σε μία ΥΔΟΜ και άλλη σε άλλη. Θα έχουμε νέες αμφισβητήσεις, νέες προσφυγές, νέες καθυστερήσεις, νέες περιουσίες σε ομηρία. Δηλαδή, αντί να λυθεί το πρόβλημα, θα μεταφερθεί σε ένα νέο επίπεδο διοικητικής αβεβαιότητας.

Η ορθή σειρά θα έπρεπε να είναι ξεκάθαρη: πρώτα ολοκληρωμένη μελέτη, μετά ουσιαστική διαβούλευση με τους Δήμους, τις Περιφέρειες, το ΤΕΕ, τις τοπικές κοινωνίες, τους ιδιοκτήτες και τους επαγγελματικούς φορείς· στη συνέχεια θεσμοθέτηση με σαφές και δεσμευτικό πλαίσιο· μετά κύρωση του οδικού δικτύου· και τέλος ψηφιοποίηση και διασύνδεση με το Κτηματολόγιο, τα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια και το σύστημα e-Άδειες. Μόνο έτσι ο πολίτης και ο μηχανικός θα γνωρίζουν άμεσα, με ασφάλεια και χωρίς παρεμβολή ερμηνευτικών αβεβαιοτήτων, αν ένας δρόμος είναι κοινόχρηστος, αν ένα ακίνητο έχει πρόσωπο, αν είναι άρτιο και αν είναι οικοδομήσιμο.

Αντί όμως να ακολουθείται αυτή η θεσμικά ασφαλής πορεία, υπάρχει ο κίνδυνος το έργο να αντιμετωπιστεί ως ένα ακόμη βιαστικό παραδοτέο του Ταμείου Ανάκαμψης. Η πίεση των χρονοδιαγραμμάτων του ΤΑΑ δεν μπορεί να οδηγήσει σε «όπως όπως»

ολοκλήρωση κρίσιμων έργων που επηρεάζουν θεμελιώδη δικαιώματα. Η χώρα έχει ήδη πληρώσει ακριβά τη λογική των βιαστικών εντάξεων, των απεντάξεων, της αλλαγής φυσικού αντικειμένου και των έργων που παρουσιάζονται ως ολοκληρωμένα, ενώ στην πράξη αφήνουν πίσω τους εκκρεμότητες. Το είδαμε σε έργα του Ταμείου Ανάκαμψης που συρρικνώθηκαν ή απεντάχθηκαν. Το βλέπουμε με το πρόγραμμα «Κωνσταντίνος Δοξιάδης», το οποίο δύσκολα μπορεί να ολοκληρώσει εγκαίρως τον όγκο των Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων εντός των αρχικών χρονικών περιορισμών. Το είδαμε και με την κύρωση του Κώδικα Χωροταξίας και Πολεοδομίας, ο οποίος ήρθε σε μια χρονική στιγμή που γεννά εύλογα ερωτήματα, καθώς κωδικοποιείται η πολεοδομική και χωροταξική νομοθεσία ενώ παραμένουν ανοιχτά κρίσιμα θεμέλια του χωρικού σχεδιασμού.

Πράγματι, η κύρωση του Κώδικα Χωροταξίας και Πολεοδομίας, αν και ως τεχνική κωδικοποίηση είναι καταρχήν αναγκαία, δεν μπορεί να εμφανίζεται ως μεγάλη μεταρρύθμιση όταν δεν έχουν ολοκληρωθεί τα βασικά χωροταξικά και πολεοδομικά εργαλεία. Δεν έχει ολοκληρωθεί το Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό. Δεν έχει ολοκληρωθεί το Ειδικό Χωροταξικό για τις ΑΠΕ. Παραμένουν σοβαρές εκκρεμότητες σε σχέση με τις περιοχές Natura και τα σχετικά Προεδρικά Διατάγματα. Δεν έχει ολοκληρωθεί το Αρχαιολογικό Κτηματολόγιο. Δεν έχει κυρωθεί το κοινόχρηστο οδικό δίκτυο. Τα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη. Υπό αυτές τις συνθήκες, η κωδικοποίηση κινδυνεύει να λειτουργήσει ως τακτοποίηση εκκρεμοτήτων και όχι ως ουσιαστική ασφάλεια δικαίου. Το ίδιο ακριβώς ερώτημα τίθεται και για την καταγραφή των δρόμων: θα αποτελέσει πραγματική λύση ή απλώς ένα ακόμη ελάχιστο αποδεικτικό προόδου ενόψει του απολογισμού του Ταμείου Ανάκαμψης;

Μόλις λίγες ημέρες μετά τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, έχουν ήδη αρχίσει να εμφανίζονται σοβαρές δυσλειτουργίες στην πράξη εξαιτίας αυτής της βεβιασμένης λογικής. Οικοδομικές άδειες που βρίσκονταν στο τελικό στάδιο έκδοσης έχουν παγώσει. Μηχανικοί που είχαν συντάξει μελέτες και είχαν ολοκληρώσει όλες τις απαιτούμενες διαδικασίες βάσει του προϋφιστάμενου θεσμικού πλαισίου βρίσκονται σήμερα εκτεθειμένοι απέναντι στους πελάτες τους, καθώς αδυνατούν να ολοκληρώσουν υποθέσεις που μέχρι πριν λίγες ημέρες θεωρούνταν απολύτως σύννομες. Πολίτες που είχαν επενδύσει χρόνο, χρήματα και προσδοκίες για να

αξιοποιήσουν την περιουσία τους βλέπουν τις διαδικασίες να αναστέλλονται αφηνιδιαστικά, χωρίς να έχουν αλλάξει οι πραγματικές συνθήκες των ακινήτων τους αλλά μόνο η ερμηνεία του νομοθετικού πλαισίου.

Την ίδια στιγμή, ακόμη και οι ίδιες οι Υπηρεσίες Δόμησης βρίσκονται αντιμέτωπες με ένα καθεστώς πρωτοφανούς αβεβαιότητας. Υπηρεσίες που μέχρι πρότινος παρείχαν συγκεκριμένες κατευθύνσεις και ενημέρωναν τους μηχανικούς για την εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας, σήμερα αδυνατούν να υποστηρίξουν τις ίδιες θέσεις, καθώς καλούνται να εφαρμόσουν ένα νέο κείμενο χωρίς σαφείς μεταβατικές διατάξεις και χωρίς ερμηνευτικές οδηγίες. Εύλογα γεννάται το ερώτημα γιατί, στις περιπτώσεις όπου ο ίδιος ο Κώδικας περιλαμβάνει επικαλύψεις, αντιφάσεις ή περισσότερες της μίας δυνατές ερμηνευτικές προσεγγίσεις, επιλέγεται κάθε φορά η δυσμενέστερη εκδοχή για τον πολίτη και όχι εκείνη που διασφαλίζει την ασφάλεια δικαίου, τη συνέχεια της διοικητικής πρακτικής και την προστατευόμενη εμπιστοσύνη του διοικουμένου.

Ειδική ανησυχία προκαλεί και η επιλογή του έτους 1977 ως κρίσιμου τεχνικού σημείου αναφοράς για την καταγραφή οδών μέσω αεροφωτογραφιών. Το 1977 μπορεί να έχει τεχνική χρησιμότητα, λόγω διαθεσιμότητας και αξιοπιστίας αεροφωτογραφικού υλικού. Δεν μπορεί όμως να υποκαταστήσει άκριτα ιστορικά και νομικά δεδομένα που συνδέονται με τη χρήση οδών επί δεκαετίες ή και πριν από το 1923. Για πολλές αγροτικές οδούς και κοινόχρηστες διαδρομές, ιδίως σε περιοχές της υπαίθρου, η λειτουργική πραγματικότητα δεν αποτυπώνεται πάντα καθαρά σε μία συγκεκριμένη αεροφωτογραφία. Δρόμοι που χρησιμοποιούνται επί γενιές, που εξυπηρετούν αγροτικές εκμεταλλεύσεις, κατοικίες, οικιστικές συγκεντρώσεις και τοπικές οικονομίες, ενδέχεται να μην εμφανίζονται με επάρκεια ή να εμφανίζονται με διαφορετική χάραξη στο υλικό του 1977.

Επομένως, το ερώτημα είναι κρίσιμο: μπορεί ένα τεχνικό κριτήριο να καθορίσει με τόσο βαριές συνέπειες την οικοδομησιμότητα και την αξία ιδιοκτησιών; Τι θα γίνει με δρόμους που υπήρχαν και χρησιμοποιούνταν επί δεκαετίες, αλλά δεν αποτυπώνονται επαρκώς στις αεροφωτογραφίες του 1977; Τι θα γίνει με ιδιοκτησίες που έχουν πρόσωπο σε τέτοιους δρόμους; Τι θα γίνει με περιοχές όπου η τοπική πραγματικότητα, η ιστορική χρήση και τα διοικητικά δεδομένα δεν ταυτίζονται με ένα και μόνο τεχνικό στιγμιότυπο; Η Πολιτεία οφείλει να εξηγήσει με σαφήνεια εάν το 1977 αποτελεί απλώς

τεχνικό βοήθημα ή αν κινδυνεύει να μετατραπεί σε αποφασιστικό φίλτρο αποκλεισμού δρόμων και ιδιοκτησιών.

Η πολιτική μας θέση είναι ξεκάθαρη. Δεν είμαστε απέναντι στην καταγραφή του οδικού δικτύου. Αντιθέτως, τη θεωρούμε απολύτως αναγκαία. Δεν είμαστε υπέρ της άναρχης εκτός σχεδίου δόμησης. Αντιθέτως, στηρίζουμε τον ολοκληρωμένο χωρικό σχεδιασμό, την προστασία του περιβάλλοντος, τη σαφήνεια των κανόνων και την ολοκλήρωση των πολεοδομικών εργαλείων. Όμως ο χωρικός σχεδιασμός δεν μπορεί να γίνεται με αναδρομική απαξίωση περιουσιών, με πολίτες εγκλωβισμένους σε διοικητικές ερμηνείες και με ΥΔΟΜ που καλούνται να διαχειριστούν ασαφή ή ελλιπή εργαλεία.

Η χώρα δεν χρειάζεται ακόμη μία πρόχειρη ψηφιοποίηση της αβεβαιότητας. Χρειάζεται πρώτα θεσμική κατοχύρωση, διαβούλευση, σαφήνεια, μεταβατικές δικλείδες προστασίας και μετά ψηφιοποίηση. Διαφορετικά, το μόνο που θα πετύχουμε είναι να μεταφέρουμε την ανασφάλεια δικαίου από το χαρτί στην οθόνη.

Η Κυβέρνηση οφείλει να προστατεύσει τους πολίτες που ενήργησαν καλόπιστα, που εμπιστεύθηκαν το κράτος, που πλήρωσαν φόρους και που σήμερα κινδυνεύουν να βρεθούν χωρίς δυνατότητα αξιοποίησης της περιουσίας τους. Οφείλει να εξασφαλίσει ότι η μετάβαση σε ένα νέο πλαίσιο δεν θα γίνει με όρους αιφνιδιασμού, αλλά με όρους δικαιοσύνης, προβλεψιμότητας και ασφάλειας δικαίου.

#### ***Δεδομένων όλων των παραπάνω***

#### ***Ερωτάσθε κκ. Υπουργοί,***

- 1. Ποιο είναι το ακριβές φυσικό αντικείμενο του έργου καταγραφής και χαρτογράφησης του οδικού δικτύου που υλοποιείται μέσω του ΤΕΕ, ποιος είναι ο συνολικός προϋπολογισμός του, ποια είναι τα επιμέρους παραδοτέα και ποιο το αναλυτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής του ανά Περιφέρεια και Περιφερειακή Ενότητα;*
- 2. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται σήμερα το έργο, ποια είναι η μέχρι σήμερα πρόοδος των μελετών και πότε προβλέπεται να δημοσιοποιηθεί το πρώτο προσχέδιο ή τα προκαταρκτικά αποτελέσματα προς ενημέρωση και διαβούλευση με τους Δήμους, τις ΥΔΟΜ, τους επαγγελματικούς φορείς και τις τοπικές κοινωνίες;*

3. Προτίθεται η Κυβέρνηση να θεσμοθετήσει τα αποτελέσματα των μελετών μέσω Προεδρικού Διατάγματος ή ή άλλης κανονιστικής πράξης με δεσμευτική ισχύ ή θα εφαρμοστούν μέσω εγκυκλίων, οδηγιών και ερμηνειών προς τις Υπηρεσίες Δόμησης;
4. Με ποιον τρόπο θα διασφαλιστεί η ουσιαστική συμμετοχή των Δήμων, των Περιφερειών, των τοπικών κοινοτήτων, των μηχανικών, των συμβολαιογράφων, των επαγγελματιών φορέων και των πολιτών στη διαδικασία ελέγχου, διαβούλευσης και οριστικοποίησης της καταγραφής και θα προβλεφθεί διαδικασία αντιρρήσεων ή ενστάσεων πριν από την οριστική κύρωση του οδικού δικτύου;
5. Ποια ακριβώς βαρύτητα θα έχει το έτος 1977 και οι σχετικές αεροφωτογραφίες στη διαδικασία αναγνώρισης των οδών και με ποιον τρόπο θα προστατευθούν δρόμοι που έχουν ιστορική, λειτουργική και πραγματική κοινόχρηστη χρήση επί δεκαετίες αλλά δεν αποτυπώνονται επαρκώς στο αεροφωτογραφικό υλικό της συγκεκριμένης περιόδου;
6. Πώς θα συνδεθεί το αποτέλεσμα της καταγραφής με το Κτηματολόγιο, τα Τοπικά και Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια και το σύστημα e-Άδειες και προβλέπεται η αυτόματη εμφάνιση του χαρακτηρισμού κάθε οδού, ώστε να αποφεύγονται διαφορετικές ερμηνείες μεταξύ των ΥΔΟΜ της χώρας;
7. Μέχρι την ολοκλήρωση, κύρωση και ψηφιακή ενσωμάτωση του οδικού δικτύου, προτίθεται η Κυβέρνηση να θεσπίσει μεταβατική ρύθμιση και σαφές ενιαίο πλαίσιο εφαρμογής για την προστασία των υφιστάμενων ιδιοκτησιών, των εκκρεμών οικοδομικών αδειών και των καλόπιστων πολιτών που βασίστηκαν στο ισχύον μέχρι σήμερα θεσμικό πλαίσιο;
8. Πώς σκοπεύει η Κυβέρνηση να αντιμετωπίσει τις οικονομικές, επενδυτικές και φορολογικές συνέπειες που έχουν ήδη προκύψει από την αβεβαιότητα στην εκτός σχεδίου δόμηση για ιδιοκτήτες, επιχειρήσεις, τουριστικές επενδύσεις και ακίνητα που φορολογήθηκαν επί σειρά ετών ως άρθρα και οικοδομήσιμα;
9. Πώς συνδέεται το έργο της καταγραφής του οδικού δικτύου με την ολοκλήρωση του συνολικού χωρικού σχεδιασμού της χώρας, συμπεριλαμβανομένων των Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων, των Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων, των εκκρεμοτήτων σε περιοχές Natura και του Αρχαιολογικού Κτηματολογίου, και με ποιον τρόπο διασφαλίζεται ότι δεν θα αποτελέσει απλώς ένα τυπικό παραδοτέο του Ταμείου Ανάκαμψης αλλά ένα ολοκληρωμένο και θεσμικά ασφαλές εργαλείο αποκατάστασης της ασφάλειας δικαίου;

### **Οι Ερωτώντες Βουλευτές**

**Αικατερίνη (Κατερίνα) Σπυριδάκη**

**Παύλος Γερούλανος**

**Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης**

**Απόστολος Πάνας**

**Εμμανουήλ (Μανώλης) Χριστοδουλάκης**