

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 7684
Ημερομ. Κατάθεσης: 18/8/2026



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

Κοινοβουλευτική Ομάδα

ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 18 Αυγούστου 2026

Προς:

Τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, κ. Κυριάκο Πιερρακάκη

Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα

Θέμα: «ΒΟΑΚ: Πού ακριβώς βρίσκεται η “συνέπεια και το σχέδιο”, όταν χάνονται πόροι του Ταμείου Ανάκαμψης, εκατομμύρια μεταφέρονται στον εθνικό προϋπολογισμό και οι πολίτες πληρώνουν τις αποζημιώσεις για τις κυβερνητικές καθυστερήσεις;»

Κύριοι Υπουργοί,

Η Κυβέρνηση επιχειρεί το τελευταίο διάστημα να παρουσιάσει την πορεία του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης ως απόδειξη αποτελεσματικότητας, συνέπειας και οργανωμένου σχεδιασμού. Οι κυβερνητικές δηλώσεις περιορίζονται στο ότι «η πρόοδος των εργασιών του ΒΟΑΚ αποδεικνύει ότι τα μεγάλα έργα υποδομής προχωρούν με συνέπεια και σχέδιο», ενώ επαναλαμβάνεται πως στόχος είναι η παράδοση στους Κρητικούς ενός σύγχρονου, ασφαλούς και λειτουργικού αυτοκινητοδρόμου.

Κανείς δεν αμφισβητεί την τεράστια αναπτυξιακή, κοινωνική και κυρίως οδική και ανθρώπινη σημασία του ΒΟΑΚ για την Κρήτη.

Για εμάς, όμως, όταν μιλάμε για τον ΒΟΑΚ, δεν μιλάμε για αποσπασματικά τμήματα ενός οδικού άξονα ούτε για ένα έργο που τελειώνει εκεί όπου σταματούν οι σημερινές συμβάσεις και οι κυβερνητικές εξαγγελίες. Μιλάμε για έναν ενιαίο και αδιαίρετο Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης, από την Κίσσαμο μέχρι τη Σητεία, με πλήρη και ουσιαστική σύνδεση της Ιεράπετρας και της νότιας πλευράς του Λασιθίου με τον βασικό οδικό κορμό του νησιού.

Μιλάμε για έναν αυτοκινητόδρομο που δεν θα χωρίζει την Κρήτη σε περιοχές διαφορετικών ταχυτήτων και δεν θα αφήνει το Λασιθί στο περιθώριο του σχεδιασμού. Για έναν ΒΟΑΚ που θα ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων και των επισκεπτών, θα εξασφαλίζει σύγχρονες και ασφαλείς μετακινήσεις, θα στηρίζει την παραγωγική δραστηριότητα, τη διακίνηση των αγροτικών προϊόντων, τον τουρισμό και τη συνολική αναπτυξιακή προοπτική του τόπου.

Για το Λασιθί, ο ΒΟΑΚ δεν μπορεί να θεωρείται ολοκληρωμένος ούτε στη Νεάπολη ούτε στον Άγιο Νικόλαο. Η ολοκλήρωση του άξονα μέχρι τη Σητεία και η ουσιαστική σύνδεσή του με την Ιεράπετρα δεν αποτελούν τοπικές διεκδικήσεις δεύτερης προτεραιότητας ούτε μελλοντικές «επεκτάσεις» που μπορούν να παραπέμπονται επ' αόριστον. Αποτελούν αναπόσπαστο μέρος ενός πραγματικά ενιαίου έργου για ολόκληρη την Κρήτη και βασική προϋπόθεση για ισόρροπη ανάπτυξη, οδική ασφάλεια και άρση της διαχρονικής συγκοινωνιακής απομόνωσης της ανατολικής Κρήτης.

Ο ΒΟΑΚ ή θα είναι ενιαίος, λειτουργικός και ολοκληρωμένος για όλη την Κρήτη ή θα παραμένει ένα έργο αποσπασματικών παρεμβάσεων και άνισης μεταχείρισης των περιοχών του νησιού.

Ακριβώς, ακριβώς, λοιπόν επειδή πρόκειται για το σημαντικότερο έργο υποδομής του νησιού και για ένα έργο που οι Κρητικοί περιμένουν επί δεκαετίες, η πορεία του δεν μπορεί να αξιολογείται με επικοινωνιακούς όρους, αλλά με συγκεκριμένα δεδομένα: με το εάν τηρούνται τα αρχικά χρονοδιαγράμματα, εάν αξιοποιούνται οι εξασφαλισμένοι ευρωπαϊκοί πόροι, εάν τα έργα δημοπρατούνται και συμβασιοποιούνται ώριμα, εάν οι απαλλοτριώσεις και οι αναγκαίες προπαρασκευαστικές διαδικασίες έχουν ολοκληρωθεί εγκαίρως και, κυρίως, με το πόσο τελικά κοστίζουν οι καθυστερήσεις στον Έλληνα φορολογούμενο.

Και ακριβώς σε αυτά τα πεδία τα πραγματικά δεδομένα δεν επιβεβαιώνουν το κυβερνητικό αφήγημα. Το διαψεύδουν.

Διότι «συνέπεια και σχέδιο» δεν μπορεί να σημαίνει να συμβασιοποιούνται έργα χωρίς να έχουν ολοκληρωθεί κρίσιμες απαλλοτριώσεις. Δεν μπορεί να σημαίνει να μετακινούνται κατά εκατοντάδες ημέρες οι ημερομηνίες ολοκλήρωσης. Δεν μπορεί να σημαίνει να τροποποιείται επανειλημμένα το φυσικό και χρηματοδοτικό αντικείμενο προκειμένου να προσαρμοστεί εκ των υστέρων στα ασφυκτικά ορόσημα του Ταμείου Ανάκαμψης. Δεν μπορεί να σημαίνει να μειώνεται κατά δεκάδες εκατομμύρια ευρώ η ευρωπαϊκή συνεισφορά και το κόστος να μεταφέρεται σε εθνικούς πόρους. Και ασφαλώς δεν μπορεί να σημαίνει να καταβάλλονται δεκάδες εκατομμύρια ευρώ σε «θετικές ζημιές» προς αναδόχους, επειδή το ίδιο το Δημόσιο δεν εκπλήρωσε εγκαίρως συμβατικές υποχρεώσεις του.

Χερσόνησος – Νεάπολη: 97 εκατ. ευρώ αποζημίωση για καθυστερήσεις και 33 εκατ. ευρώ λιγότερα από το Ταμείο Ανάκαμψης

Το τμήμα Χερσόνησος – Νεάπολη, μήκους 22,5 χιλιομέτρων και προϋπολογισμού περίπου 330-350 εκατ. ευρώ, υλοποιείται με Σύμπραξη Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα.

Η σύμβαση υπογράφηκε στις 21 Απριλίου 2023, παρουσία μάλιστα του ίδιου του Πρωθυπουργού, σε μια πανηγυρική εκδήλωση που χρησιμοποιήθηκε τότε ως απόδειξη της κυβερνητικής αποφασιστικότητας για την υλοποίηση του BOAK.

Όμως, σύμφωνα με όσα έχουν δημοσιοποιηθεί, κατά την ημερομηνία συμβασιοποίησης δεν είχε προηγηθεί καμία κήρυξη απαλλοτρίωσης για το συγκεκριμένο τμήμα, με τις πρώτες σχετικές πράξεις να εκδίδονται μόλις το καλοκαίρι του 2023.

Με άλλα λόγια, η Κυβέρνηση έσπευσε να υπογράψει πανηγυρικά τη σύμβαση ενός έργου πριν εξασφαλίσει μία από τις θεμελιώδεις προϋποθέσεις για την απρόσκοπτη κατασκευή του: τη δυνατότητα παράδοσης στον ανάδοχο ελεύθερων των χώρων εκτέλεσης των εργασιών.

Η συνέπεια αυτής της επιλογής δεν είναι πλέον θεωρητική.

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών εγκρίθηκε ποσό 97.009.450 ευρώ προς τον ανάδοχο του έργου λόγω αυξημένων δαπανών, των λεγόμενων «θετικών ζημιών», που συνδέονται με παράταση της ολοκλήρωσης του έργου κατά 447 ημέρες.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν δει το φως της δημοσιότητας, η παράταση της Προγραμματισμένης Ημερομηνίας Διαθεσιμότητας Υπηρεσιών συνδέεται κυρίως με την καθυστέρηση του Ελληνικού Δημοσίου να παραδώσει ελεύθερο τον χώρο κατασκευής, σύμφωνα με τις συμβατικές του υποχρεώσεις.

Επομένως, δημιουργείται ένα απλό αλλά αμείλικτο ερώτημα:

Ποιος πληρώνει τελικά το κόστος μιας σύμβασης που υπογράφηκε χωρίς το Δημόσιο να είναι έτοιμο να εκπληρώσει εγκαίρως τις δικές του υποχρεώσεις;

Η απάντηση είναι προφανής: **ο κρατικός προϋπολογισμός και, τελικά, ο Έλληνας φορολογούμενος.**

Ακόμη πιο ανησυχητικό είναι ότι, σύμφωνα με δημόσιες τοποθετήσεις του πρώην Προέδρου του Οργανισμού Ανάπτυξης Κρήτης, οι συνολικές αποζημιώσεις αναδόχων στον ΒΟΑΚ προσεγγίζουν ήδη, τα 125,889 εκατ. ευρώ όπως προκύπτει από δύο αποφάσεις του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για διαδοχικά τμήματα του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης. Συγκεκριμένα, στο ΣΔΙΤ Χερσόνησος – Νεάπολη εγκρίθηκε αποζημίωση έως 97,009 εκατ. ευρώ και παράταση 447 ημερών, εξαιτίας της καθυστερημένης παράδοσης των χώρων κατασκευής. Για το δημόσιο έργο Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος αναγνωρίστηκαν άλλα 28,88 εκατ. ευρώ, προκειμένου να επιταχυνθούν οι εργασίες και να καλυφθεί ορόσημο του Ταμείου Ανάκαμψης, το οποίο φυσικά αλλάζει το συνολικό ποσό των αποζημιώσεων στα 150 εκατομμύρια ευρώ περίπου.

Και όλα αυτά ενώ το μεγαλύτερο και δυσκολότερο τμήμα του έργου βρίσκεται ακόμη μπροστά μας.

Για το κυρίως τμήμα Χανιά – Ηράκλειο έχει επισημανθεί ότι η συμβατική προθεσμία του Ελληνικού Δημοσίου για την παράδοση ελεύθερων χώρων κατασκευής εκπνέει τον Ιανουάριο του 2027. Είναι επομένως απολύτως κρίσιμο να γνωρίζει η Βουλή εάν όλες

οι απαραίτητες απαλλοτριώσεις και διαδικασίες έχουν πράγματι ωριμάσει, ώστε να μη βρεθεί το Δημόσιο αντιμέτωπο με νέο κύκλο απαιτήσεων και αποζημιώσεων.

Και ενώ το Δημόσιο καλείται να καταβάλει 97 εκατ. ευρώ για «θετικές ζημιές» στο Χερσόνησος – Νεάπολη, λίγες ημέρες αργότερα ήρθε και η νέα χρηματοδοτική ανατροπή.

Με απόφαση της 4ης Αυγούστου 2026, η συνεισφορά του Ταμείου Ανάκαμψης στο συγκεκριμένο έργο μειώνεται από 90 εκατ. ευρώ σε 56,999 εκατ. ευρώ, δηλαδή κατά περίπου 33 εκατ. ευρώ, χωρίς αντίστοιχη μείωση της συνολικής δημόσιας δαπάνης.

Άρα, τα 33 εκατ. ευρώ δεν εξαφανίζονται από το κόστος του έργου. Απλώς παύουν να καλύπτονται από τη συγκεκριμένη ευρωπαϊκή χρηματοδότηση και πρέπει να καλυφθούν μέσω άλλου χρηματοδοτικού σχήματος και δημόσιων πόρων.

Παράλληλα, περιορίζεται και προσδιορίζεται εκ νέου το φυσικό αντικείμενο που θα χρηματοδοτήσει το Ταμείο Ανάκαμψης. Σε αυτό εντάσσονται όλες οι έρευνες και μελέτες του έργου, οι φάσεις Α και Β των εργασιών εκσκαφής και προσωρινής αντιστήριξης της σήραγγας Σ1 και η γέφυρα Γ6, ενώ οι αντίστοιχες φάσεις των σηράγγων Σ2 και Σ3 μεταφέρονται στη Χρηματοδοτική Συμβολή του Δημοσίου.

Ταυτόχρονα, η ημερομηνία ολοκλήρωσης του χρηματοδοτούμενου αντικειμένου μετακινείται από τις 31 Ιουλίου στις 31 Αυγούστου 2026, ημερομηνία κατά την οποία θα πρέπει όχι απλώς να έχουν εκτελεστεί, αλλά να έχουν ολοκληρωθεί, παραληφθεί και πιστοποιηθεί οι επιλέξιμες εργασίες.

Αυτό δεν συνιστά απλώς «επικαιροποίηση» ενός χρηματοδοτικού σχήματος. Συνιστά ουσιώδη αναπροσαρμογή τόσο της χρηματοδότησης όσο και του φυσικού αντικειμένου που καλύπτεται από το Ταμείο Ανάκαμψης.

Και δημιουργεί ένα ακόμη εύλογο ερώτημα: *όταν η Κυβέρνηση δηλώνει ότι «τηρούνται τα ορόσημα», αναφέρεται στα αρχικά ορόσημα και στο αρχικό φυσικό αντικείμενο ή στα ορόσημα και στο φυσικό αντικείμενο όπως αυτά τροποποιούνται διαρκώς ώστε να προσαρμόζονται στην πραγματική πρόοδο των έργων;*

Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος: από τον Σεπτέμβριο του 2025 στον Οκτώβριο του 2027

Αντίστοιχη είναι η εικόνα στο δημόσιο έργο Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος, συνολικού μήκους 14,5 χιλιομέτρων και συμβατικού ύψους περίπου 169 εκατ. ευρώ.

Το έργο αφορά στη μετατροπή του υφιστάμενου άξονα σε σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας και ΛΕΑ ανά κατεύθυνση, από την πρώτη είσοδο της Νεάπολης έως τον κόμβο Κριτσάς.

Ο αρχικός σχεδιασμός προέβλεπε ολοκλήρωση τον Σεπτέμβριο του 2025.

Σήμερα, όμως, η συνολική ολοκλήρωση του έργου έχει μετατεθεί, με απόφαση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στις 30 Οκτωβρίου 2027.

Πλέον μάλιστα υπάρχουν ουσιαστικά δύο διαφορετικά χρονοδιαγράμματα: το πρώτο αφορά στο φυσικό αντικείμενο που συνδέεται με το Ταμείο Ανάκαμψης και πρέπει να ολοκληρωθεί έως τις 31 Αυγούστου 2026, ενώ το δεύτερο αφορά στη συνολική ολοκλήρωση του δημόσιου έργου τον Οκτώβριο του 2027.

Ως αιτίες των καθυστερήσεων έχουν αναφερθεί οι απαλλοτριώσεις, οι μετατοπίσεις δικτύων κοινής ωφέλειας και οι αναγκαίες τροποποιήσεις μελετών, οι οποίες οδήγησαν σε επανασχεδιασμό κρίσιμων τμημάτων.

Με την 6η τροποποίηση της απόφασης ένταξης, η ημερομηνία λήξης του ενταγμένου στο Ταμείο αντικειμένου μεταφέρεται από τα τέλη Ιουνίου στις 31 Αυγούστου 2026, ενώ η συνολική δημόσια δαπάνη αναπροσαρμόζεται από 206,34 εκατ. ευρώ σε 201,38 εκατ. ευρώ.

Είναι ενδεικτικό της έκτασης των μεταβολών ότι μιλάμε πλέον για έκτη τροποποίηση.

Εύλογα, λοιπόν, προκύπτει το ερώτημα: *πόσες τροποποιήσεις ενός αρχικού σχεδιασμού απαιτούνται μέχρι να πάψει η Κυβέρνηση να χαρακτηρίζει αυτόν τον σχεδιασμό «συνεπή»;*

Από 11,55 σε 18,55 εκατ. ευρώ οι απαλλοτριώσεις

Ιδιαίτερα αποκαλυπτική είναι η εξέλιξη του κόστους των απαλλοτριώσεων.

Η σχετική δημόσια δαπάνη αυξάνεται από 11,55 εκατ. ευρώ σε περίπου 18,55 εκατ. ευρώ, δηλαδή κατά περίπου 7 εκατ. ευρώ.

Σύμφωνα με τα δημοσιοποιημένα στοιχεία, η αύξηση συνδέεται με νέες πράξεις αναγνώρισης δαπανών βάσει της υπ' αριθμ. 73/2025 απόφασης του Τριμελούς Εφετείου Ανατολικής Κρήτης, με την οποία καθορίστηκαν οι οριστικές τιμές μονάδας αποζημίωσης ακινήτων, καθώς και δικηγορικές αμοιβές και δικαστικά έξοδα.

Ο εκτιμώμενος προϋπολογισμός των απαλλοτριώσεων διαμορφώνεται έτσι στα 18,546 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων περίπου 12,95 εκατ. ευρώ εμφανίζονται ως συνεισφορά του Ταμείου Ανάκαμψης.

Μάλιστα, η αύξηση του κόστους των απαλλοτριώσεων συνοδεύεται από αντίστοιχη μείωση της δημόσιας δαπάνης του κυρίως κατασκευαστικού υποέργου.

Και οι απαλλοτριώσεις είχαν ήδη οδηγήσει σε προηγούμενη σοβαρή ανατροπή της χρηματοδότησης, γεγονός το οποίο είχαμε θίξει στις προηγούμενες Κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις και μέσω Επίκαιρης Ερώτησης.

Περίπου 38 εκατ. ευρώ είχαν ήδη απενταχθεί από το Ταμείο Ανάκαμψης, καθώς κρίθηκε ότι, ακόμη και με σημαντική επιτάχυνση των διαδικασιών πληρωμής, δεν ήταν ρεαλιστικό να ολοκληρωθούν εγκαίρως ώστε να επιτευχθούν τα σχετικά ορόσημα.

Επομένως, στο Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος έχουμε, λοιπόν, ταυτόχρονα:

καθυστέρηση της συνολικής ολοκλήρωσης μέχρι τον Οκτώβριο του 2027, έξι τροποποιήσεις της ένταξης, αύξηση κατά περίπου 7 εκατ. ευρώ του κόστους απαλλοτριώσεων, απένταξη περίπου 38 εκατ. ευρώ από το Ταμείο Ανάκαμψης και, σύμφωνα με τα δημοσιοποιημένα στοιχεία, στον χρηματοδοτικό λογαριασμό του έργου περιλαμβάνεται αποζημίωση 20,1 εκατ. ευρώ για «θετικές ζημιές», που συνδέονται, μεταξύ άλλων, με τη μη έγκαιρη απόδοση απαλλοτριωμένων εργοταξιακών χώρων. Σε αυτήν προστίθεται και πρόσθετη αποζημίωση ύψους περίπου 28,88 εκατ. ευρώ, η οποία εγκρίθηκε προκειμένου να επιταχυνθούν οι εργασίες ώστε να καλυφθεί το σχετικό ορόσημο του Ταμείου Ανάκαμψης. Έτσι, οι πρόσθετες αποζημιώσεις και

δαπάνες που συνδέονται με καθυστερήσεις, παράδοση χώρων, αρχαιολογικά ευρήματα, περιβαλλοντικές μεταβολές και την ανάγκη επίσπευσης των εργασιών προσεγγίζουν πλέον, σύμφωνα με τα δημοσιοποιημένα στοιχεία, τα 50 εκατ. ευρώ μόνο για το τμήμα Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος.

Μάλιστα, σύμφωνα με νεότερα δημοσιοποιημένα στοιχεία, η ανάγκη προσαρμογής του έργου στα χρονικά και χρηματοδοτικά όρια του Ταμείου Ανάκαμψης δεν περιορίστηκε σε μία απλή μετατόπιση προθεσμιών. Φέρεται να οδήγησε ακόμη και σε τροποποίηση του ίδιου του τεχνικού αντικειμένου. Εάν τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνονται, τότε το ζήτημα αποκτά ακόμη μεγαλύτερη διάσταση. Διότι δεν μιλάμε πλέον μόνο για προσαρμογή χρηματοδοτικών πινάκων και χρονοδιαγραμμάτων στην πραγματικότητα των καθυστερήσεων, αλλά για προσαρμογή του ίδιου του τεχνικού σχεδιασμού του έργου στην ανάγκη επίτευξης ενός χρηματοδοτικού οροσήμου. Και τότε η Κυβέρνηση οφείλει να απαντήσει με σαφήνεια εάν οι αλλαγές αυτές αποτελούν αποκλειστικά τεχνικά ισοδύναμες λύσεις, με ποιες μελέτες εγκρίθηκαν και εάν επηρεάζουν καθ' οιονδήποτε τρόπο τα χαρακτηριστικά, τη λειτουργικότητα, την ανθεκτικότητα ή την οδική ασφάλεια του τελικού έργου.

Αυτό είναι το πραγματικό αποτύπωμα στη «συνέπεια και το σχέδιο» της Κυβέρνησης.

Ταυτόχρονα, από τα συνολικά 14,5 χιλιόμετρα του Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος, το Ταμείο Ανάκαμψης χρηματοδοτεί αντικείμενο που αφορά 10,2 χιλιόμετρα.

Το υπόλοιπο αντικείμενο χρηματοδοτείται από το Τομεακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Αντίστοιχα, από τους τρεις ανισόπεδους κόμβους, Νεάπολης, Λιμνών και Αγίου Νικολάου, το Ταμείο Ανάκαμψης χρηματοδοτεί τον κόμβο Λιμνών, ενώ οι άλλοι δύο χρηματοδοτούνται από εθνικούς πόρους.

Συνεπώς, η επίτευξη του οροσήμου της 31ης Αυγούστου 2026 δεν ταυτίζεται με την ολοκλήρωση του έργου Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος.

Και αυτό οφείλει η Κυβέρνηση να το εξηγή με απόλυτη σαφήνεια στους πολίτες της Κρήτης, αντί να συγχέεται επικοινωνιακά η ολοκλήρωση ενός συγκεκριμένου

επιλέξιμου φυσικού αντικειμένου με την πραγματική ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου.

Ιδιαίτερη, όμως, αναφορά πρέπει να γίνει και στην προαίρεση για τη βελτίωση της Παλαιάς Εθνικής Οδού Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος, προϋπολογισμού περίπου 17 εκατ. ευρώ, η οποία είχε ενταχθεί στον σχεδιασμό ακριβώς για να βελτιωθούν η γεωμετρία και η διατομή του υφιστάμενου δρόμου και να μπορεί αυτός να εξυπηρετεί με ασφάλεια την κυκλοφορία.

Η μη έγκαιρη ενεργοποίηση και υλοποίηση της συγκεκριμένης προαίρεσης αποδεικνύεται σήμερα ιδιαίτερα κρίσιμη. Εάν η Παλαιά Εθνική Οδός είχε αναβαθμιστεί εγκαίρως, θα υπήρχε ένας πραγματικός εναλλακτικός οδικός διάδρομος μεταξύ Νεάπολης και Αγίου Νικολάου, ο οποίος θα μπορούσε να παραλαμβάνει σημαντικό μέρος της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια των εργασιών. Θα περιορίζονταν έτσι τόσο η σημερινή κυκλοφοριακή επιβάρυνση όσο και οι επαναλαμβανόμενες διακοπές και εκτροπές της κυκλοφορίας στον υπό κατασκευή BOAK, με τις γνωστές συνέπειες για κατοίκους, εργαζόμενους, επιχειρήσεις και επισκέπτες.

Υπάρχει όμως και μία ακόμη κρίσιμη διάσταση, που αφορά την ίδια την ταχύτητα και την επιχειρησιακή λειτουργία του εργοταξίου. Όπως έχει μεταφερθεί από ανθρώπους που εργάζονται στο ίδιο το έργο, η ανάγκη να διατηρείται ταυτόχρονα η κυκλοφορία στον υφιστάμενο άξονα δημιουργεί σοβαρούς περιορισμούς ακόμη και στις εσωτερικές μετακινήσεις και στην εκτέλεση των εργασιών. Εργασίες που αφορούν σημεία με μικρή μεταξύ τους απόσταση μπορεί να απαιτούν πολλαπλάσιες διαδρομές για τα οχήματα και τα μηχανήματα του εργοταξίου, επειδή δεν είναι δυνατή η απευθείας πρόσβαση λόγω της συνεχιζόμενης χρήσης του δρόμου. Πρόκειται για ένα πρακτικό πρόβλημα που, σύμφωνα με τις σχετικές αναφορές, εξακολουθεί να υφίσταται ακόμη και σήμερα και αναπόφευκτα δυσχεραίνει την καθημερινή εξέλιξη των εργασιών.

Εύλογα, λοιπόν, τίθεται το ερώτημα εάν η έγκαιρη ενεργοποίηση της προαίρεσης και η αναβάθμιση της Παλαιάς Εθνικής Οδού θα μπορούσαν να είχαν επιτρέψει τη διοχέτευση μεγαλύτερου μέρους της κυκλοφορίας σε αυτήν, απελευθερώνοντας περισσότερο εργοταξιακό χώρο στον νέο BOAK και επιτρέποντας στον ανάδοχο να εκτελεί τις εργασίες με μεγαλύτερη ταχύτητα και λιγότερους κυκλοφοριακούς περιορισμούς. Και κυρίως, γιατί μία τέτοια δυνατότητα, που είχε προβλεφθεί εξ αρχής

στο ίδιο το έργο, δεν αξιοποιήθηκε εγκαίρως, με αποτέλεσμα σήμερα και οι πολίτες να υφίστανται την ταλαιπωρία και το ίδιο το εργοτάξιο να λειτουργεί υπό περιορισμούς που θα μπορούσαν ενδεχομένως να είχαν αποφευχθεί.

Πού πήγαν οι πόροι του Ταμείου Ανάκαμψης;

Μόνο στα δύο ανατολικά τμήματα του ΒΟΑΚ προκύπτει από τα διαθέσιμα στοιχεία ότι:

1. περίπου 38 εκατ. ευρώ απεντάχθηκαν από το ΤΑΑ στο Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος,
2. περίπου 33 εκατ. ευρώ μειώθηκε η συνεισφορά του ΤΑΑ στο Χερσόνησος – Νεάπολη.

Πρόκειται δηλαδή για περίπου 71 εκατ. ευρώ λιγότερης χρηματοδότησης από το Ταμείο Ανάκαμψης σε σχέση με τον προηγούμενο σχεδιασμό των δύο έργων.

Τα ποσά αυτά, όμως, δεν σημαίνουν αντίστοιχη μείωση του κόστους κατασκευής. Αντίθετα, οι υποχρεώσεις μεταφέρονται σε άλλες πηγές δημόσιας χρηματοδότησης και, συνεπώς, στον εθνικό δημοσιονομικό χώρο.

Και σε αυτά έρχονται να προστεθούν οι αποζημιώσεις των αναδόχων.

Στο Χερσόνησος – Νεάπολη εγκρίθηκαν 97,009 εκατ. ευρώ για «θετικές ζημιές», ενώ στο Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος εμφανίζεται αποζημίωση 50 εκατ. ευρώ.

Δεν πρόκειται, βεβαίως, για ποσά της ίδιας λογιστικής ή νομικής κατηγορίας και σίγουρα δεν πρέπει να αθροίζονται αυθαίρετα ως μία ενιαία «ζημία». Όμως έχουν έναν κοινό παρονομαστή: αποτελούν το οικονομικό και χρηματοδοτικό αποτύπωμα ενός έργου του οποίου ο αρχικός προγραμματισμός έχει υποστεί αλλεπάλληλες ανατροπές.

Και το ερώτημα γίνεται ακόμη σοβαρότερο για το Χανιά – Χερσόνησος

Οι ανησυχίες δεν περιορίζονται στα δύο ανατολικά τμήματα.

Για το μεγαλύτερο και δυσκολότερο τμήμα του ΒΟΑΚ, Χανιά – Χερσόνησος, έχουν καταγραφεί σοβαρές εκκρεμότητες σε σχέση με τις απαλλοτριώσεις, ιδιαίτερα στην περιοχή του Ρεθύμνου, καθώς και έντονες αντιδράσεις τοπικών κοινωνιών.

Παράλληλα έχει επισημανθεί ότι κρίσιμα κατασκευαστικά αντικείμενα, όπως η σήραγγα στην Απτέρα, δεν είχαν ακόμη ξεκινήσει.

Και ενώ πλησιάζει η συμβατική προθεσμία του Ιανουαρίου 2027 για την παράδοση από το Δημόσιο ελεύθερων χώρων κατασκευής, η εμπειρία του Χερσόνησος – Νεάπολη καθιστά επιβεβλημένη την πλήρη ενημέρωση της Βουλής για το εάν υπάρχει κίνδυνος να επαναληφθεί το ίδιο μοτίβο: μη έγκαιρη ολοκλήρωση απαλλοτριώσεων, αδυναμία παράδοσης χώρων, καθυστερήσεις, παρατάσεις και νέες απαιτήσεις αποζημιώσεων.

«Συνέπεια και σχέδιο» ή διαρκής διαχείριση των συνεπειών ενός ανέτοιμου σχεδιασμού;

Τα δεδομένα, λοιπόν, δημιουργούν μία πραγματικότητα πολύ διαφορετική από εκείνη που επιχειρεί να παρουσιάσει η Κυβέρνηση.

1. Στο Χερσόνησος – Νεάπολη έχουμε παράταση 447 ημερών, αποζημίωση 97 εκατ. ευρώ, μείωση κατά περίπου 33 εκατ. ευρώ της συνεισφοράς του Ταμείου Ανάκαμψης και επαναπροσδιορισμό του φυσικού αντικείμενου που χρηματοδοτείται από αυτό.
2. Στο Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος έχουμε μετατόπιση της συνολικής ολοκλήρωσης από τον Σεπτέμβριο του 2025 στον Οκτώβριο του 2027, έκτη τροποποίηση της απόφασης ένταξης, απένταξη περίπου 38 εκατ. ευρώ, αύξηση κατά περίπου 7 εκατ. ευρώ του κόστους απαλλοτριώσεων και αποζημίωση των 50 εκατ. ευρώ για θετικές ζημιές και για επίσπευση ολοκλήρωσης έργου.
3. Και για το μεγάλο τμήμα Χανιά – Χερσόνησος παραμένει ανοικτό το κρίσιμο ζήτημα της έγκαιρης ολοκλήρωσης των απαλλοτριώσεων και της παράδοσης των απαιτούμενων χώρων.

Η Κυβέρνηση μπορεί να αλλάζει χρονοδιαγράμματα. Μπορεί να τροποποιεί αποφάσεις ένταξης. Μπορεί να περιορίζει το φυσικό αντικείμενο που συνδέεται με τα ορόσημα

του Ταμείου Ανάκαμψης. Μπορεί να μεταφέρει δαπάνες από την ευρωπαϊκή χρηματοδότηση στους εθνικούς πόρους. Μπορεί να εγκρίνει αποζημιώσεις στους αναδόχους για καθυστερήσεις που συνδέονται με υποχρεώσεις του Δημοσίου.

Δεν μπορεί όμως, αφού κάνει όλα τα παραπάνω, να παρουσιάζει την επίτευξη των αναθεωρημένων πλέον στόχων ως απόδειξη ότι ο αρχικός σχεδιασμός εξελίσσεται “με συνέπεια και σχέδιο”.

Γιατί συνέπεια δεν είναι να αλλάζεις τον στόχο όταν δεν μπορείς να τον πετύχεις.

Σχέδιο δεν είναι να συμβασιοποιείς ένα έργο και μετά να ξεκινάς τις απαλλοτριώσεις που απαιτούνται για να το κατασκευάσεις.

Επιτυχία δεν είναι να περιορίζεις το φυσικό αντικείμενο που χρηματοδοτεί το Ταμείο Ανάκαμψης ώστε να προλάβεις το τέλος της επιλεξιμότητας.

Και χρηστή διαχείριση δεν είναι να μεταφέρεται στον φορολογούμενο το κόστος καθυστερήσεων, παρατάσεων και αποζημιώσεων που θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί με πραγματική διοικητική και τεχνική ωριμότητα.

Οι Κρητικοί δεν ενδιαφέρονται για την επικοινωνιακή διαχείριση των οροσήμων. Θέλουν έναν ασφαλή, ολοκληρωμένο ΒΟΑΚ και δικαιούνται να γνωρίζουν πότε πραγματικά θα ολοκληρωθεί, πόσο πραγματικά θα κοστίσει και πόσο επιπλέον δημόσιο χρήμα απαιτείται εξαιτίας των καθυστερήσεων και των αστοχιών του σχεδιασμού.

Δεδομένων όλων των παραπάνω

Ερωτάσθε κύριοι Υπουργοί,

- 1. Ποιο είναι σήμερα το ακριβές και επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης κάθε επιμέρους τμήματος του ΒΟΑΚ και ποιες είναι οι αποκλίσεις σε ημέρες ή μήνες από τα αρχικά συμβατικά χρονοδιαγράμματα;*
- 2. Ποια είναι η ακριβής πρόοδος, φυσική και οικονομική, των έργων Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος και Χερσόνησος – Νεάπολη κατά την ημερομηνία απάντησης της παρούσας;*

3. Ποιο ακριβώς φυσικό αντικείμενο του Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος θα έχει ολοκληρωθεί, παραληφθεί και πιστοποιηθεί έως τις 31 Αυγούστου 2026 και ποιο θα παραμείνει προς εκτέλεση έως την τελική ολοκλήρωση του έργου στις 30 Οκτωβρίου 2027;
4. Πότε ακριβώς προβλέπεται η παράδοση στην κυκλοφορία των 10,2 χιλιομέτρων του Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος που συνδέονται με το αντικείμενο του Ταμείου Ανάκαμψης και ποια τμήματα, κόμβοι ή λοιπές παρεμβάσεις δεν θα έχουν ολοκληρωθεί κατά την ημερομηνία αυτή;
5. Για ποιους συγκεκριμένους λόγους η ολοκλήρωση του Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος μετατέθηκε από τον αρχικό σχεδιασμό του Σεπτεμβρίου 2025 στις 30 Οκτωβρίου 2027 και ποια ευθύνη αποδίδεται σε απαλλοτριώσεις, δίκτυα κοινής ωφέλειας, τροποποιήσεις μελετών και λοιπές διοικητικές ή τεχνικές εκκρεμότητες;
6. Γιατί χρειάστηκαν έξι τροποποιήσεις της απόφασης ένταξης του Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος και τι ακριβώς μεταβλήθηκε με καθεμία ως προς το φυσικό αντικείμενο, τον προϋπολογισμό, τη χρηματοδότηση και τα χρονοδιαγράμματα;
7. Ποιο είναι το ακριβές ποσό χρηματοδότησης του Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος που είχε αρχικά προβλεφθεί από το Ταμείο Ανάκαμψης, ποιο είναι το ποσό που τελικά θα χρηματοδοτηθεί από αυτό και ποια είναι η συνολική διαφορά;
8. Επιβεβαιώνετε την απένταξη περίπου 38 εκατ. ευρώ από το ΤΑΑ για το Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος; Από ποιους πόρους καλύπτεται ή θα καλυφθεί το αντίστοιχο φυσικό και οικονομικό αντικείμενο;
9. Ποιο είναι το ακριβές ύψος των “θετικών ζημιών” που έχουν εγκριθεί ή καταβληθεί στον ανάδοχο του Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος, για ποιους λόγους προέκυψαν και ποιος φέρει την ευθύνη για τις καθυστερήσεις που τις προκάλεσαν;
10. Για ποιους λόγους το κόστος των απαλλοτριώσεων στο Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος αυξήθηκε από 11,55 εκατ. ευρώ σε περίπου 18,55 εκατ. ευρώ και ποιο μέρος της αύξησης καλύπτεται από ευρωπαϊκούς και ποιο από εθνικούς πόρους;
11. Για ποιο λόγο δεν ενεργοποιήθηκε εγκαίρως η προβλεπόμενη προαίρεση για τη βελτίωση της Παλαιάς Εθνικής Οδού Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος και έχει αξιολογήσει το Υπουργείο κατά πόσο η μη υλοποίησή της επιβάρυνε τόσο τις κυκλοφοριακές συνθήκες όσο και την ίδια την εξέλιξη των εργασιών, λόγω της ανάγκης διατήρησης της κυκλοφορίας εντός του υπό κατασκευή άξονα; Ποιος είναι σήμερα ο σχεδιασμός, η χρηματοδότηση και το χρονοδιάγραμμα για την ενεργοποίηση και υλοποίησή της;

12. Επιβεβαιώνετε ότι στο Χερσόνησος – Νεάπολη εγκρίθηκε αποζημίωση ύψους 97.009.450 ευρώ για “θετικές ζημιές” που συνδέονται με παράταση 447 ημερών; Ποιο ήταν το συνολικό αίτημα του αναδόχου και ποιο μέρος του έγινε δεκτό ή απορρίφθηκε;
13. Ποιοι είναι οι ακριβείς λόγοι που οδήγησαν στην παράταση των 447 ημερών και σε ποιο ποσοστό ή βαθμό οι καθυστερήσεις αποδίδονται στη μη έγκαιρη παράδοση ελεύθερων χώρων από το Ελληνικό Δημόσιο;
14. Γιατί η σύμβαση του Χερσόνησος – Νεάπολη υπογράφηκε στις 21 Απριλίου 2023 πριν ολοκληρωθούν οι αναγκαίες διαδικασίες απαλλοτριώσης και πότε ακριβώς κηρύχθηκαν οι απαλλοτριώσεις για κάθε επιμέρους περιοχή;
15. Ποια ένδικα, διοικητικά ή συμβατικά μέσα αξιοποίησε το Ελληνικό Δημόσιο πριν από την έγκριση της αποζημίωσης των 97 εκατ. ευρώ και για ποιο λόγο κρίθηκε συμφέρουσα για το Δημόσιο η αποδοχή του συγκεκριμένου ποσού;
16. Ποιο είναι σήμερα το συνολικό ποσό αποζημιώσεων, “θετικών ζημιών”, πρόσθετων απαιτήσεων και λοιπών οικονομικών αξιώσεων που έχουν εγκριθεί ή καταβληθεί προς όλους τους αναδόχους των έργων του ΒΟΑΚ;
17. Ποιο είναι επιπλέον το ύψος των αιτημάτων αποζημίωσης που έχουν υποβληθεί αλλά δεν έχουν ακόμη οριστικά κριθεί;
18. Για ποιο λόγο η συνεισφορά του Ταμείου Ανάκαμψης στο Χερσόνησος – Νεάπολη μειώθηκε από 90 εκατ. ευρώ σε 56,999 εκατ. ευρώ και από ποια ακριβώς πηγή χρηματοδότησης θα καλυφθεί η διαφορά των περίπου 33 εκατ. ευρώ;
19. Ποιο φυσικό αντικείμενο αφαιρέθηκε ή μεταφέρθηκε από τη χρηματοδότηση του Ταμείου Ανάκαμψης στη Χρηματοδοτική Συμβολή του Δημοσίου και ποιο είναι το κόστος του;
20. Ποιο είναι σήμερα το συνολικό ποσό πόρων του Ταμείου Ανάκαμψης που είχε αρχικά προβλεφθεί για το σύνολο των έργων του ΒΟΑΚ, πόσο έχει ήδη εκταμιευθεί, πόσο εκτιμάται ότι θα απορροφηθεί έως την ολοκλήρωση του ΤΑΑ και πόσο έχει απενταχθεί ή μεταφερθεί σε άλλες πηγές χρηματοδότησης;
21. Ποιο είναι το συνολικό πρόσθετο δημοσιονομικό κόστος που έχει προκύψει μέχρι σήμερα για το Ελληνικό Δημόσιο από παρατάσεις, αποζημιώσεις, θετικές ζημιές, αναθεωρήσεις, πρόσθετες απαλλοτριώσεις και αντικατάσταση πόρων του Ταμείου Ανάκαμψης με εθνικούς πόρους;

22. Η πρόσθετη χρηματοδότηση μέσω του ΠΔΕ ή άλλων εθνικών πόρων επηρεάζει τη χρηματοδότηση άλλων προγραμματισμένων έργων υποδομής; Εάν ναι, ποια έργα και κατά ποιο ποσό;
23. Ποια είναι σήμερα η κατάσταση των απαλλοτριώσεων στο τμήμα Χανιά – Χερσόνησος, ανά Περιφερειακή Ενότητα και επιμέρους περιοχή, και ποιο ποσοστό των απαιτούμενων χώρων έχει ήδη παραδοθεί ελεύθερο στον ανάδοχο;
24. Είναι το Ελληνικό Δημόσιο σε θέση να εκπληρώσει εμπρόθεσμα τις συμβατικές υποχρεώσεις του για την παράδοση των χώρων στο Χανιά – Χερσόνησος έως τον Ιανουάριο του 2027; Υπάρχει κίνδυνος νέων αξιώσεων αποζημίωσης λόγω καθυστερήσεων στις απαλλοτριώσεις;
25. Ποια είναι η σημερινή κατάσταση των εργασιών στη σήραγγα της Απτέρας και ποιο είναι το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα έναρξης και ολοκλήρωσής της;
26. Ποιο είναι τελικά, με σημερινές τιμές και όλες τις μέχρι σήμερα τροποποιήσεις, αποζημιώσεις και χρηματοδοτικές ανακατανομές, το συνολικό εκτιμώμενο δημόσιο κόστος του ΒΟΑΚ και πώς συγκρίνεται με το κόστος που είχε παρουσιαστεί κατά τη συμβασιοποίηση των επιμέρους έργων;

Παρακαλούνται οι κύριοι Υπουργοί όπως καταθέσουν στη Βουλή:

1. Όλες τις αρχικές και τροποποιητικές αποφάσεις ένταξης και χρηματοδότησης από το Ταμείο Ανάκαμψης για τα τμήματα Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος και Χερσόνησος – Νεάπολη, μαζί με τους αντίστοιχους χρηματοδοτικούς πίνακες, τα παραρτήματα και την αποτύπωση του αρχικού και του τελικώς επιλέξιμου φυσικού αντικειμένου.
2. Όλες τις αποφάσεις, αιτήματα, εισηγήσεις και συνοδευτικές τεχνικές ή νομικές γνωμοδοτήσεις που αφορούν αποζημιώσεις και “θετικές ζημιές” των αναδόχων στα έργα του ΒΟΑΚ, συμπεριλαμβανομένης της αποζημίωσης των 97.009.450 ευρώ για το Χερσόνησος – Νεάπολη και της αποζημίωσης των 50 εκατ. ευρώ για το Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος, καθώς και συγκεντρωτικό πίνακα όλων των εγκεκριμένων, καταβληθέντων και εκκρεμών απαιτήσεων.
3. Αναλυτικό και επικαιροποιημένο πίνακα χρηματοδότησης όλων των επιμέρους έργων του ΒΟΑΚ, στον οποίο να αποτυπώνονται ανά τμήμα η αρχική και η σημερινή συμμετοχή του Ταμείου Ανάκαμψης, οι απεντάξεις ή μειώσεις χρηματοδότησης, οι πόροι που μεταφέρονται στο ΠΔΕ ή σε άλλες εθνικές πηγές και το συνολικό εκτιμώμενο δημόσιο κόστος ολοκλήρωσης.

4. Όλα τα έγγραφα που αφορούν την πορεία των απαλλοτριώσεων και την παράδοση των απαιτούμενων χώρων στους αναδόχους για τα τμήματα Νεάπολη – Άγιος Νικόλαος, Χερσόνησος – Νεάπολη και Χανιά – Χερσόνησος, με τις ημερομηνίες κήρυξης, συντέλεσης και παράδοσης, καθώς και κάθε υπηρεσιακή αξιολόγηση για τον κίνδυνο νέων καθυστερήσεων ή αποζημιώσεων.
5. Συγκεντρωτικό πίνακα με το αρχικό και το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα όλων των τμημάτων του ΒΟΑΚ, τις παρατάσεις που έχουν εγκριθεί, την αιτιολογία κάθε παράτασης, την τρέχουσα φυσική και οικονομική πρόοδο και το συνολικό πρόσθετο δημοσιονομικό κόστος που έχει προκύψει από καθυστερήσεις, αναθεωρήσεις, απαλλοτριώσεις και αποζημιώσεις.

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Αικατερίνη (Κατερίνα) Σπυριδάκη

Ελένη Βατσινά

Πάυλος Γερουλάνος

Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης