

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 8011
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 907
Ημερομ. Κατάθεσης: 2/9/2026

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου
Βουλευτής (Β' Θεσσαλονίκης)

e-[Π](mailto:aretipapaioannou@parliament.gr): aretipapaioannou@parliament.gr

□ | Βουλής 4 | 1^{ος} όροφος | Γραφείο 101 | Αθήνα, 10562



ΕΡΩΤΗΣΗ ΚΑΙ Α.Κ.Ε.

Αθήνα, 02 Σεπτεμβρίου 2026

Προς: Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα

Θέμα: «Εγνατία Οδός: Σήραγγες χωρίς ολοκληρωμένη αδειοδότηση, αυξημένα διόδια και εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ οικονομικών υποχρεώσεων του Δημοσίου και επιβαρύνσεων των πολιτών»

Με διαδικασίες fast track και σύμφωνα με τον Νόμο 5260/2025 κυρώθηκε η σύμβαση παραχώρησης της Εγνατίας Οδού στη «Νέα Εγνατία Οδός Α.Ε.» [θυγατρική της ΓΕΚ-ΤΕΡΝΑ (75%) και της γαλλικής Egis Projects S.A.S. (25%)], η οποία προβλέπει μεταξύ άλλων σημαντικές υποχρεώσεις που συνδέονται με την ασφάλεια, την αδειοδότηση και την αναβάθμιση των σηράγγων του αυτοκινητοδρόμου.

Λόγω της μη επίτευξης της πιστοποίησης των σηράγγων τουλάχιστον ως Κατηγορίας Ε', όπως προβλεπόταν στους βασικούς όρους της σύμβασης, η Κυβέρνηση επέλεξε να παρακάμψει το ζήτημα της ελλιπούς αδειοδότησης με την προσθήκη στον παραπάνω νόμο σχετικής συμφωνίας τροποποίησης της σύμβασης. Πιο συγκεκριμένα, μετέφερε υπό ασαφείς όρους στον παραχωρησιούχο την υποχρέωση αδειοδότησης των σηράγγων, με την εκπόνηση μελετών και την εκτέλεση των αναγκαίων έργων [λαμβάνοντας υπόψιν και το υπ' αριθμ. 01/01.01.2025 έγγραφο της Διοικητικής Αρχής Σηράγγων (ΔΑΣ), το περιεχόμενο του οποίου δεν συμπεριλήφθηκε στη σύμβαση], μολονότι κατά τον Σύλλογο Εργαζομένων της Εγνατίας Οδού Α.Ε. η διαδικασία αδειοδότησης από το Δημόσιο ήταν ήδη σε στάδιο ολοκλήρωσης κατά περίπου 90%.

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου

Βουλευτής (Β' Θεσσαλονίκης)

e-: aretipapaioannou@parliament.gr

 | Βουλής 4 | 1^{ος} όροφος | Γραφείο 101 | Αθήνα, 10562



Περαιτέρω, προβλέφθηκε δυνατότητα επιβολής περιορισμών ή ακόμη και πλήρους απαγόρευσης της διέλευσης επικίνδυνων φορτίων σε τμήματα του έργου, σε συγκεκριμένες σήραγγες ή σε ομάδες σηράγγων, με αποτέλεσμα να ανακύψουν δυσμενείς κυκλοφοριακές συνθήκες, αφού λόγω των εκτεταμένων αποκλεισμών λωρίδων σε σήραγγες και σε τμήματα του αυτοκινητοδρόμου, η κυκλοφορία σε όλες τις σήραγγες με μήκος άνω των 500 μέτρων γίνεται σε μία μόνο λωρίδα. Ταυτοχρόνως, από τον περασμένο Φεβρουάριο οι εργαζόμενοι στα ΕΚΑΒ με σχετική ανακοίνωσή τους κατήγγειλαν την απουσία Λωρίδας Έκτακτης Ανάγκης, με αποτέλεσμα να καθυστερεί πολύ η διέλευση των ασθενοφόρων του ΕΚΑΒ μεταξύ των νοσοκομείων των Περιφερειών Ηπείρου, Δυτικής και Κεντρικής Μακεδονίας.

Οι αποκλεισμοί λωρίδων κυκλοφορίας ή ακόμη και οι ολικοί αποκλεισμοί κυκλοφορίας σε σήραγγες θα συνεχίσουν να υφίστανται έως την ολοκλήρωση των εργασιών πιστοποίησης των σηράγγων σε Κατηγορίας Ε και αναβάθμισής τους σε Κατηγορίας Α. Το άρθρο 9.2.1 της σύμβασης παραχώρησης ορίζει ως συνολική προθεσμία της περιόδου επικείμενων εργασιών τους 60 μήνες, που σημαίνει τουλάχιστον 5 χρόνια ταλαιπωρίας -ή περισσότερο εφόσον δοθούν σχετικές παρατάσεις- και ενώ έχει αναφερθεί ότι σε ορισμένα σημεία που εφαρμόζονται κυκλοφοριακές ρυθμίσεις δεν εκτελούνται εμφανείς εργασίες, ώστε κατ' επέκταση ο ρυθμός με τον οποίο εξελίσσονται οι σχετικές εργασίες να παραμένει άγνωστος.

Αξιοσημείωτο πάντως είναι το γεγονός ότι ενώ στο Βέρμιο η Εγνατία Οδός ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 2004 και στην Πίνδο η τελευταία μεγάλη σήραγγα το 2009, συνεπώς οι μήκους άνω των 500 μέτρων σήραγγες της Εγνατίας Οδού έχουν υπαχθεί στο Π.Δ. 230/2007 [με το οποίο συστάθηκε η Διοικητική Αρχή Σηράγγων (ΔΑΣ), έργο της οποίας είναι να αδειοδοτεί λειτουργικά τις σήραγγες ή να αναστέλλει ή να περιορίζει τη λειτουργία τους εάν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις ασφαλείας από το Νοέμβριο του 2007, στα πολλά χρόνια που μεσολάβησαν μέχρι τις 31/12/2025 (ημερομηνία έναρξης παραχώρησης της Εγνατίας Οδού στον παραχωρησιούχο), οι

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου

Βουλευτής (Β' Θεσσαλονίκης)

e-: aretipapaioannou@parliament.gr

 | Βουλής 4 | 1^{ος} όροφος | Γραφείο 101 | Αθήνα, 10562



σήραγγες δεν θεωρήθηκαν αδειοδοτημένες για διακίνηση «επικίνδυνων φορτίων», που σημαίνει ότι για πάνω από 20 χρόνια οι πολίτες κυκλοφορούσαν στον εν λόγω αυτοκινητόδρομο σε δύο λωρίδες μαζί με τα «επικίνδυνα φορτία».

Ιδιαίτερα σοβαρό είναι, περαιτέρω, το οικονομικό σκέλος της υπόθεσης. Σύμφωνα με τα στοιχεία της τροποποίησης της σύμβασης (Άρθρο δέκατο - Λογαριασμός Χρηματοδότησης Εργασιών Σηράγγων), προβλέπεται η παρακράτηση ποσού 180 εκατ. ευρώ από το τίμημα που απέδωσε ο παραχωρησιούχος στο Δημόσιο, προκειμένου να καλυφθούν οι εργασίες αναβάθμισης των σηράγγων σε Κατηγορίας Ε. Παράλληλα, στο άρθρο 16.2.1. ορίστηκε χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου ύψους 60 εκατ. ευρώ, η οποία συνδέεται με την επίτευξη συμβατικής προθεσμίας που περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την αναβάθμιση όλων των σηράγγων σε Κατηγορίας Α. Περαιτέρω, το άρθρο 107 του πρόσφατου Ν. 5326/2026 (Μεταφορά διαθεσίμων εταιρείας Εγνατία Οδός Α.Ε.) προβλέπει την δυνατότητα μεταφοράς έως 60 εκατ. ευρώ κατ' έτος για τα έτη 2027 έως 2030 (ήτοι συνολικά έως 240 εκατ. ευρώ), που αφορούν την κάλυψη υποχρεώσεων του Δημοσίου που προκύπτουν από τη σύμβαση παραχώρησης. Υπολογίζεται δηλαδή, ότι το Δημόσιο έχει προβλέψει την πληρωμή προς τον παραχωρησιούχο κατά τα προσεχή έτη, συνολικού ποσού 480 εκατ. ευρώ και συνεπώς η αμοιβή παραχώρησης (άρθρο 3.1.5.) έχει περιοριστεί αρκετά εις βάρος του Δημοσίου.

Την ίδια στιγμή, η παραχώρηση συνοδεύεται από αναπροσαρμογή των διοδίων και κατάργηση των εκπτώτικών προγραμμάτων. Από 01.01.2026 η χρέωση για τα Ι.Χ. έχει καθοριστεί σε 0,04 ευρώ ανά χιλιόμετρο πλέον Φ.Π.Α., ενώ η σύμβαση προβλέπει περαιτέρω μεταβολή της χρέωσης μετά την εκτέλεση συγκεκριμένων έργων. Πιο συγκεκριμένα, με βάση τους όρους της σύμβασης, οι διαδοχικές αυξήσεις των διοδίων από την υπογραφή της μέχρι την επίτευξη της 4ης Αποκλειστικής Προθεσμίας στις 31-12-2027 θα είναι της τάξης του 170% (σχεδόν τριπλασιασμός

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου

Βουλευτής (Β' Θεσσαλονίκης)

e-: aretipapaioannou@parliament.gr

 | Βουλής 4 | 1^{ος} όροφος | Γραφείο 101 | Αθήνα, 10562



του κόστους). Και ενώ το κόστος των διοδίων σχεδόν τριπλασιάζεται, τα ετήσια έσοδα του παραχωρησιούχου εκτοξεύονται.

Η Κυβέρνηση οφείλει να παράσχει πλήρη και τεκμηριωμένη απάντηση για ένα ζήτημα στο οποίο συναντώνται δύο απολύτως κρίσιμες παράμετροι: η ασφάλεια των χρηστών μιας από τις σημαντικότερες οδικές υποδομές της χώρας και η οικονομική επιβάρυνση του Ελληνικού Δημοσίου και των πολιτών. Δεν είναι αποδεκτό να παραμένουν ασαφή ούτε η πραγματική κατάσταση αδειοδότησης των σηράγγων ούτε το ακριβές ύψος και η κατανομή των οικονομικών υποχρεώσεων που απορρέουν από την παραχώρηση, ιδίως όταν παράλληλα αυξάνεται η χρέωση των χρηστών μέσω διοδίων.

Είναι υποχρέωση της Κυβέρνησης να παρουσιάσει με απόλυτη διαφάνεια τι πληρώνει ο πολίτης, τι εισπράττει ο παραχωρησιούχος, τι καταβάλλει το Δημόσιο και ποιο ακριβώς έργο και επίπεδο ασφάλειας παρέχεται έναντι αυτών των ποσών. Δεν αρκεί η παράθεση του αρχικού τιμήματος της παραχώρησης, αλλά απαιτείται να αποτυπωθεί κατά πόσον η σημερινή οικονομική δομή της παραχώρησης εξασφαλίζει πραγματικά ότι το κόστος των απαιτούμενων έργων και της αποκατάστασης των εκκρεμοτήτων δεν μετακυλίεται, άμεσα ή έμμεσα, στον κρατικό προϋπολογισμό, ενώ παράλληλα αυξάνεται η επιβάρυνση των χρηστών μέσω των διοδίων.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Ποιο είναι το αναλυτικό ακριβές χρονοδιάγραμμα για την ολοκλήρωση των εργασιών πιστοποίησης των σηράγγων σε Κατηγορία Ε και της αναβάθμισής τους σε Κατηγορία Α; Ποιο είναι το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα ανά σήραγγα και ποιοι μηχανισμοί προβλέπονται για την αποτροπή αδικαιολόγητων παρατάσεων πέραν της συμβατικής περιόδου των 60 μηνών;

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου

Βουλευτής (Β' Θεσσαλονίκης)

e-: aretipapaioannou@parliament.gr

 | Βουλής 4 | 1^{ος} όροφος | Γραφείο 101 | Αθήνα, 10562



2. Ποιος είναι ο μηχανισμός ελέγχου της τήρησης των υποχρεώσεων του παραχωρησιούχου ως προς την ασφάλεια των σιδηρόδρομων και τη διαχείριση της κυκλοφορίας; Πόσοι έλεγχοι έχουν πραγματοποιηθεί από την έναρξη της παραχώρησης και ποια ήταν τα συμπεράσματά τους;
3. Ποια είναι η ακριβής χρήση και η συμβατική βάση των έως 240 εκατ. ευρώ που προβλέπεται να μεταφερθούν κατά τα έτη 2027–2030 από τα διαθέσιμα της «Εγνατία Οδός Α.Ε.»;
4. Ποιο είναι το σύνολο των οικονομικών ροών καθ' όλη τη διάρκεια της παραχώρησης, συμπεριλαμβανομένων των προβλεπόμενων καταβολών του Δημοσίου, των ποσών που συνδέονται με τις σιδηροδρομικές, των προβλεπόμενων εσόδων από διόδια, των τυχόν αποζημιώσεων, των μηχανισμών αναπροσαρμογής και κάθε άλλης οικονομικής υποχρέωσης του Δημοσίου;
5. Με ποια τεχνικά και οικονομικά κριτήρια καθορίστηκε η αύξηση της χρέωσης των διοδίων και ποια είναι η τεκμηρίωση για την προβλεπόμενη αύξηση έως την 31.12.2027;

ΕΠΙΠΛΕΟΝ, καλείται κ. Υπουργός να καταθέσει στο Σώμα, εντός της προθεσμίας, που ορίζει ο Κανονισμός της Βουλής (άρθ. 133):

Το με αρ. 01/01.01.2025 έγγραφο της Διοικητικής Αρχής Σιδηρόδρομων, το οποίο αναφέρεται στην τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης.

Η ερωτώσα Βουλευτής

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου
Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης