



**Παναγιώτα (Νάγια) Γρηγοράκου**  
**Βουλευτής Λακωνίας**  
**ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ**

**ΕΡΩΤΗΣΗ**

**Αθήνα, 21/9/2026**

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

**Θέμα:** Ο Νομός Λακωνίας αξίζει και δικαιούται να αποκτήσει σύντομη και ασφαλή οδική πρόσβαση.

Η ασφαλής, γρήγορη και οικονομικά προσιτή οδική σύνδεση της Λακωνίας με την Τρίπολη και μέσω αυτής με την Αθήνα, αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση για την αναπτυξιακή προοπτική της περιοχής, την καθημερινότητα των κατοίκων, την τουριστική κίνηση και τη μεταφορά αγροτικών και άλλων προϊόντων.

Η ολοκλήρωση και παράδοση στην κυκλοφορία του κλάδου Λεύκτρο-Σπάρτη του αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα αποτέλεσε μια προσπάθεια αναβάθμισης της οδικής σύνδεσης και των συνθηκών ασφάλειας μετακίνησης προς και από τη Σπάρτη.

Σήμερα όμως, οι περισσότεροι οδηγοί που κατευθύνονται από Τρίπολη προς Σπάρτη και από Σπάρτη προς Τρίπολη επιλέγουν την παλαιά εθνική οδό Τρίπολης- Σπάρτης. Η διαδρομή μέσω του αυτοκινητοδρόμου και του κόμβου Λεύκτρου ανέρχεται σε περίπου 78 χιλιόμετρα, έναντι περίπου 54 χιλιομέτρων μέσω της παλαιάς εθνικής οδού Τρίπολης-Σπάρτης. Η σημαντική αυτή διαφορά στην απόσταση, σε συνδυασμό με το κόστος των διοδίων και των καυσίμων, λειτουργεί αποτρεπτικά για μέρος των οδηγών, οι οποίοι εξακολουθούν να επιλέγουν το παλαιό οδικό δίκτυο.

Η διαφοροποίηση καθίσταται ακόμη πιο εμφανής αν συγκριθεί η περίπτωση της Λακωνίας με εκείνη της γειτονικής Μεσσηνίας. Με την κατασκευή του νέου αυτοκινητοδρόμου Τρίπολης-Καλαμάτας η απόσταση μεταξύ των δύο πόλεων μειώθηκε από περίπου 98 χιλιόμετρα σε 79 χιλιόμετρα, δηλαδή η απόσταση μειώθηκε κατά περίπου 19 χιλιόμετρα. Αντίθετα, η διαδρομή Τρίπολης-Σπάρτης μέσω του νέου αυτοκινητοδρόμου Λεύκτρο-Σπάρτη αυξήθηκε από περίπου 54 χιλιόμετρα σε 78 χιλιόμετρα, δηλαδή κατά περίπου 24 χιλιόμετρα.

Με άλλα λόγια, η κατασκευή του σύγχρονου οδικού άξονα έφερε τη Μεσσηνία ουσιαστικά πιο κοντά στην Τρίπολη και, κατ' επέκταση, στην Αθήνα, ενώ δεν εξασφάλισε αντίστοιχη συντόμευση της πρόσβασης της Λακωνίας. Αντιθέτως, για τη Σπάρτη η χρήση του νέου αυτοκινητοδρόμου συνεπάγεται σημαντικά μεγαλύτερη χιλιομετρικά διαδρομή σε σχέση με την παλαιά εθνική οδό.

Η περιορισμένη αξιοποίηση του συγκεκριμένου οδικού τμήματος δεν αποτελεί νέο ζήτημα. Ήδη το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, στην Ειδική Έκθεση 09/2018 για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, είχε αναφερθεί ειδικά στο τμήμα Λεύκτρο-Σπάρτη του αυτοκινητοδρόμου «Μορέας», επισημαίνοντας τον κίνδυνο σημαντικής υποχρησιμοποίησής του.

Η χαμηλή χρήση του κλάδου Λεύκτρο-Σπάρτη αποκτά παράλληλα και οικονομική διάσταση. Η Σύμβαση Παραχώρησης του έργου μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της «ΜΟΡΕΑΣ Α.Ε.» προβλέπει την καταβολή Επιδότησης Λειτουργίας και Πρόσθετης Επιδότησης Λειτουργίας, όταν συντρέχουν οι προβλεπόμενες προϋποθέσεις ως προς τα συνολικά έσοδα της παραχώρησης, τα οποία συναρτώνται με τον κυκλοφοριακό φόρτο. Παρότι, η σχετική επιβάρυνση του Δημοσίου υπολογίζεται στο επίπεδο του συνόλου της παραχώρησης και όχι αυτοτελώς για τον κλάδο Λεύκτρο-Σπάρτη, η περιορισμένη κυκλοφορία του συγκεκριμένου τμήματος συνδιαμορφώνει τα συνολικά κυκλοφοριακά και οικονομικά δεδομένα του έργου.

Υπό τα δεδομένα αυτά, καθίσταται ακόμη πιο αναγκαία η αξιολόγηση της πραγματικής κυκλοφορίας στον κλάδο Λεύκτρο-Σπάρτη και, κυρίως, η διερεύνηση παρεμβάσεων που θα μπορούσαν αφενός να καταστήσουν περισσότερο ελκυστική την οδική σύνδεση της Λακωνίας με την Τρίπολη, μειώνοντας την απόσταση, τον χρόνο και το κόστος μετακίνησης και αφετέρου να εξοικονομήσουν εθνικούς πόρους από την Επιδότηση Λειτουργίας και Πρόσθετης Επιδότησης Λειτουργίας που προβλέπεται ως ρήτρα στη σχετική Σύμβαση Παραχώρησης, με δυνατότητα εφαρμογής, εφόσον πληρούνται οι συμβατικές προϋποθέσεις, μέχρι και το 2037.

Στο πλαίσιο αυτό είναι αναγκαίο να διερευνηθεί, με βάση σύγχρονες κυκλοφοριακές και τεχνικοοικονομικές μελέτες, η δυνατότητα συντόμευσης και βελτίωσης της διαδρομής μέσω του νέου αυτοκινητοδρόμου Λεύκτρο-Σπάρτη, όπως για παράδειγμα μέσω νέας συνδετήριας χάραξης στην ευρύτερη περιοχή Αθήναιου -Λογκανίκου.

**Δεδομένου ότι** η βελτίωση της οδικής προσβασιμότητας της Λακωνίας δεν αφορά μόνο τη μετακίνηση προς την Αθήνα αλλά και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και ιδιαίτερα του πρωτογενούς τομέα, καθώς το μεταφορικό κόστος αποτελεί σημαντική επιβάρυνση για τα λακωνικά προϊόντα.

**Δεδομένου ότι** η βελτίωση της οδικής προσβασιμότητας της Λακωνίας συσχετίζεται και με την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής μας με προορισμούς διεθνούς εμβέλειας, όπως η Σπάρτη, ο Μυστράς, η Μονεμβασιά, η Μάνη, τα

Σπήλαια Διρού και Καστανιάς, τα Βάτικα, η Ελαφώνησος, ο Ταΰγετος και ο Πάρνωνας.

**Δεδομένου ότι** η γεωγραφική θέση της Λακωνίας δεν μπορεί να μετατρέπεται σε μόνιμο αναπτυξιακό μειονέκτημα.

**Ερωτάται ο κ. Υπουργός:**

1. Ποια είναι τα πραγματικά κυκλοφοριακά στοιχεία του κλάδου Λεύκτρο–Σπάρτη ανά έτος από την έναρξη λειτουργίας του έως σήμερα και πώς συγκρίνονται με τις αρχικές προβλέψεις για τη χρήση του συγκεκριμένου οδικού τμήματος;
2. Έχει αξιολογήσει το Υπουργείο τους λόγους για τους οποίους ο κλάδος Λεύκτρο–Σπάρτη εμφανίζει περιορισμένη κυκλοφοριακή αξιοποίηση και, ειδικότερα, σε ποιο βαθμό αυτή συνδέεται με τη σημαντικά μεγαλύτερη απόσταση της διαδρομής μέσω Λεύκτρου και με το κόστος των διοδίων και των καυσίμων;
3. Έχει εκπονηθεί ή προτίθεται το Υπουργείο να εκπονήσει κυκλοφοριακή και τεχνικοοικονομική μελέτη για τη βελτίωση της οδικής σύνδεσης Τρίπολης–Σπάρτης και τη μείωση του χρόνου και της απόστασης μετακίνησης μεταξύ των δύο πόλεων;
4. Έχει εξεταστεί ή προτίθεται να εξεταστεί τεχνικά η δυνατότητα δημιουργίας νέας συνδετήριας χάραξης στην ευρύτερη περιοχή Αθηναίου–Λογκανίκου, με στόχο τη συντόμευση και βελτίωση της υφιστάμενης διαδρομής μέσω του νέου αυτοκινητοδρόμου Λεύκτρο–Σπάρτη και την αύξηση της χρήσης του;
5. Ποιος είναι ο συνολικός σχεδιασμός του Υπουργείου ώστε η Λακωνία να αποκτήσει ταχύτερη και λειτουργικότερη οδική πρόσβαση προς την Τρίπολη και την Αθήνα και ποια συγκεκριμένα έργα ή μελέτες προβλέπεται να χρηματοδοτηθούν προς αυτή την κατεύθυνση;
6. Ποια είναι τα ποσά της Επιδότησης Λειτουργίας και Πρόσθετης Επιδότησης Λειτουργίας που έχουν καταβληθεί από το Ελληνικό Δημόσιο στη «ΜΟΡΕΑΣ Α.Ε.» από την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης μέχρι και σήμερα εξαιτίας της χαμηλής χρήσης του κλάδου Λεύκτρο –Σπάρτη;
7. Ποια είναι η πρόβλεψη του κόστους της Επιδότησης Λειτουργίας και Πρόσθετης Επιδότησης Λειτουργίας μέχρι τη λήξη της σύμβασης παραχώρησης;

**Η Ερωτώσα Βουλευτής**

**Παναγιώτα (Νάγια) Γρηγοράκου**