

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 824
Ημερομ. Κατάθεσης: 29/10/2026



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

Κοινοβουλευτική Ομάδα

ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 29 Οκτωβρίου 2026

Προς:

Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα

Θέμα: «Σοβαρά ερωτήματα για τις καθιζήσεις στη σήραγγα Σελιναρίου του ΒΟΑΚ – Γνωστά από το 2025 τα γεωλογικά προβλήματα, νέες καθυστερήσεις και κίνδυνος πρόσθετης επιβάρυνσης του Ελληνικού Δημοσίου»

Κύριε Υπουργέ,

Σοβαρά ερωτήματα για την πορεία υλοποίησης του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης, την επάρκεια των αρχικών μελετών, την εποπτεία των κατασκευαστικών εργασιών και κυρίως την προστασία του δημοσίου συμφέροντος εγείρουν οι τελευταίες εξελίξεις στη σήραγγα Σελιναρίου, στο υπό κατασκευή τμήμα Χερσόνησος – Νεάπολη.

Ένα έργο κομβικής σημασίας για την οδική ασφάλεια, την οικονομική ανάπτυξη και τη διασύνδεση της Ανατολικής Κρήτης βρίσκεται αντιμέτωπο με ένα ακόμη σοβαρό κατασκευαστικό πρόβλημα, το οποίο όχι μόνο απειλεί να επιφέρει νέες καθυστερήσεις, αλλά δημιουργεί πλέον το ενδεχόμενο πρόσθετων οικονομικών επιβαρύνσεων για το Ελληνικό Δημόσιο.

Σύμφωνα με πρόσφατα δημοσιεύματα του τοπικού Τύπου, στη σήραγγα Σελιναρίου έχει σημειωθεί καθίζηση που εκτείνεται σε μήκος τουλάχιστον 50 μέτρων, με

αποτέλεσμα να έχουν διακοπεί οι κατασκευαστικές εργασίες στο εσωτερικό της. Η σοβαρότητα της κατάστασης είναι τέτοια, ώστε να απαιτείται η διενέργεια νέων γεωλογικών και τεχνικών ερευνών, προκειμένου να διαπιστωθούν τα ακριβή αίτια και η έκταση του προβλήματος, ενώ παραμένει ανοιχτό ακόμη και το ενδεχόμενο αλλαγής της κατασκευαστικής μεθόδου ή επαναχάραξης της σήραγγας.

Ωστόσο, εκείνο που προκαλεί ιδιαίτερη ανησυχία δεν είναι μόνο η έκταση της καθίζησης, αλλά κυρίως οι πληροφορίες που έρχονται στο φως σχετικά με το χρονικό διάστημα κατά το οποίο είχαν ήδη εντοπιστεί σοβαρά γεωλογικά προβλήματα.

Ειδικότερα, σύμφωνα με δηλώσεις του Διευθυντή Εταιρικής Επικοινωνίας της κατασκευάστριας εταιρείας ΑΚΤΟΡ, τα προβλήματα στη γεωλογική σύσταση του υπεδάφους είχαν διαπιστωθεί ήδη από τον Σεπτέμβριο του 2025, δηλαδή περισσότερο από έναν χρόνο πριν από τις πρόσφατες έντονες βροχοπτώσεις που φέρεται να επιδείνωσαν την κατάσταση.

Η συγκεκριμένη παραδοχή δημιουργεί εύλογα ερωτήματα για το κατά πόσο η σημερινή εξέλιξη συνιστά ένα αιφνίδιο και απρόβλεπτο γεγονός ή την επιδείνωση μιας ήδη γνωστής προβληματικής κατάστασης.

Διότι, εφόσον οι δυσμενείς γεωλογικές συνθήκες είχαν εντοπιστεί από τον Σεπτέμβριο του 2025, οφείλουμε να γνωρίζουμε πότε ακριβώς ενημερώθηκαν οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ποιες τεχνικές αξιολογήσεις πραγματοποιήθηκαν, ποια μέτρα αποφασίστηκαν και για ποιον λόγο δεν κατέστη δυνατό να αποτραπεί η σημερινή εξέλιξη.

Ακόμη μεγαλύτερο προβληματισμό προκαλούν οι αναφορές της κατασκευάστριας εταιρείας σχετικά με την επάρκεια των αρχικών γεωλογικών μελετών. Σύμφωνα με τις ίδιες δηλώσεις, η εταιρεία δεν είχε αναλάβει την εκπόνηση της αρχικής γεωλογικής μελέτης και της μελέτης χάραξης, ενώ υποστηρίζει ότι, εφόσον διαπιστωθούν αστοχίες στον αρχικό σχεδιασμό, οι σχετικές ευθύνες θα πρέπει να αναζητηθούν στις μελέτες αυτές.

Ωστόσο, στο συγκεκριμένο ΣΔΙΤ η διακήρυξη του 2018 προβλέπει ρητά ότι ο Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης (ΙΦΣ) αναλαμβάνει την εκπόνηση του συνόλου των απαιτούμενων μελετών για την κατασκευή του έργου, με βάση τις ήδη υφιστάμενες μελέτες (άρθρο 1.5 της διακήρυξης:

<https://ependyseis.mindev.gov.gr/uploads/photos/prokirixi-a-fasis-teliko-18proc003288350.pdf>).

Συνεπώς, ακόμη και εάν το Δημόσιο είχε παραδώσει αρχικές μελέτες, ο ΙΦΣ είχε την υποχρέωση να τις ελέγξει και να τις αξιολογήσει, να εκπονήσει τις απαιτούμενες οριστικές μελέτες και μελέτες εφαρμογής της σήραγγας και να προσαρμόσει τον σχεδιασμό στις πραγματικές γεωτεχνικές συνθήκες. Το κρίσιμο ζήτημα, επομένως, είναι εάν οι υποχρεώσεις αυτές εκπληρώθηκαν επαρκώς και εάν οι μελέτες και τα μέτρα υποστήριξης επικαιροποιήθηκαν εγκαίρως όταν διαπιστώθηκαν οι δυσμενείς γεωλογικές συνθήκες.

Επιπλέον, σε επίσημη απάντηση προς τη Βουλή, στις 24 Οκτωβρίου 2024, το ίδιο το Υπουργείο είχε αναφέρει ότι ολοκληρώθηκαν οι απαραίτητες γεωτεχνικές έρευνες στο μήκος του έργου και ότι ο ΙΦΣ είχε εκπονήσει μεγάλο μέρος των οριστικών μελετών, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης γεωτεχνικών ερευνών (έγγραφο Υπουργείου: <https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/67715b2c-ec81-4f0c-ad6a-476a34d732bd/12736548.pdf>).

Προκύπτει, επομένως, ένα εξαιρετικά σοβαρό ζήτημα όχι μόνο ως προς την επάρκεια των αρχικών μελετών που χρησιμοποιήθηκαν για τη δημοπράτηση, αλλά κυρίως ως προς τον έλεγχο και την επαλήθευσή τους, την πληρότητα των οριστικών μελετών και των μελετών εφαρμογής και τη συμμόρφωση του ιδιωτικού φορέα με τις συμβατικές του υποχρεώσεις.

Στην κατασκευή σιράγγων, ο γεωτεχνικός σχεδιασμός δεν εξαντλείται στην αρχική μελέτη: οι πραγματικές συνθήκες που αποκαλύπτονται κατά τη διάνοιξη πρέπει να αξιολογούνται συστηματικά, ώστε, όπου απαιτείται, να επικαιροποιούνται το γεωτεχνικό μοντέλο, η μέθοδος εκσκαφής και τα μέτρα προσωρινής υποστήριξης. Εφόσον δυσμενείς συνθήκες είχαν εντοπιστεί ήδη από τον Σεπτέμβριο του 2025, γιατί δεν αντιμετωπίστηκαν εγκαίρως; Πραγματοποιήθηκαν συμπληρωματικές έρευνες, τεχνικές επανεκτιμήσεις και ενισχύσεις της υποστήριξης;

Παράλληλα, ιδιαίτερα ανησυχητική είναι η τοποθέτηση της κατασκευάστριας εταιρείας σύμφωνα με την οποία το ενδεχόμενο πρόσθετο κόστος για την αντιμετώπιση του προβλήματος, είτε μέσω αλλαγής της κατασκευαστικής μεθόδου είτε ακόμη και μέσω επαναχάραξης, θα πρέπει να επιβαρύνει το Ελληνικό Δημόσιο.

Εγείρεται, επομένως, το εύλογο ερώτημα ποια είναι η ουσία μιας σύμβασης ΣΔΙΤ, εάν ο ιδιωτικός φορέας, έχοντας αναλάβει τη μελέτη και την κατασκευή, επικαλείται ελλείψεις των αρχικών μελετών για να μεταφέρει στο Δημόσιο το κόστος αντιμετώπισης ενός σοβαρού τεχνικού προβλήματος, πριν διευκρινιστεί αν ο ίδιος τήρησε πλήρως τις μελετητικές και κατασκευαστικές του υποχρεώσεις.

Η συγκεκριμένη θέση δημιουργεί εύλογες ανησυχίες για το ενδεχόμενο να κληθούν για ακόμη μία φορά οι Έλληνες φορολογούμενοι να αναλάβουν το οικονομικό βάρος προβλημάτων που σχετίζονται με τον σχεδιασμό, τις μελέτες ή την κατασκευή ενός μεγάλου έργου δημόσιας υποδομής.

Και όλα αυτά συμβαίνουν σε ένα τμήμα του ΒΟΑΚ για το οποίο έχουν ήδη ανακύψει σοβαρά ζητήματα οικονομικής διαχείρισης και τήρησης των χρονοδιαγραμμάτων.

Υπενθυμίζεται ότι, όπως έχουμε ήδη αναδείξει με προηγούμενες κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις, το τμήμα Χερσόνησος – Νεάπολη έχει βρεθεί αντιμέτωπο με την απώλεια χρηματοδότησης ύψους 71 εκατομμυρίων ευρώ από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, ενώ έχουν αναδειχθεί και αποζημιώσεις προς τον ανάδοχο ύψους 97 εκατομμυρίων ευρώ.

Πρόκειται για εξελίξεις που έχουν ήδη δημιουργήσει σοβαρά ερωτήματα σχετικά με τον προγραμματισμό, την παρακολούθηση και την οικονομική διαχείριση του έργου.

Σήμερα, με τις νέες εξελίξεις στη σήραγγα Σελιναρίου, διαμορφώνεται ο κίνδυνος μιας ακόμη οικονομικής επιβάρυνσης, το ύψος της οποίας παραμένει άγνωστο, όπως άγνωστο παραμένει και το νέο χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης του έργου.

Δεν είναι δυνατόν κάθε νέα δυσκολία στην υλοποίηση ενός τόσο σημαντικού έργου να συνοδεύεται από πρόσθετες καθυστερήσεις, νέες οικονομικές απαιτήσεις και διαρκή αβεβαιότητα, χωρίς να υπάρχει σαφής ενημέρωση για τις ευθύνες, τις συμβατικές υποχρεώσεις και τις συνέπειες για το δημόσιο συμφέρον.

Ιδιαίτερα μάλιστα όταν πρόκειται για ένα έργο που υλοποιείται μέσω Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, όπου η κατανομή των κατασκευαστικών, τεχνικών και οικονομικών κινδύνων αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο της συμβατικής σχέσης.

Η επιλογή του μοντέλου ΣΔΙΤ δεν μπορεί να συνεπάγεται ότι οι οικονομικοί κίνδυνοι μεταφέρονται στο Δημόσιο κάθε φορά που προκύπτει ένα σοβαρό πρόβλημα, χωρίς

προηγουμένως να εξετάζεται με διαφάνεια ποιος φέρει τη σχετική συμβατική ευθύνη. Εάν, μάλιστα, οι συμβατικοί όροι επιτρέπουν τη μεταφορά στο Δημόσιο κινδύνων που συνδέονται με τις μελέτες και την κατασκευή, τίθενται σοβαρά ερωτήματα για τον τρόπο με τον οποίο το Υπουργείο διαμόρφωσε και διασφάλισε τη συγκεκριμένη σύμβαση.

Την ίδια στιγμή, η πιθανότητα επαναχάραξης της σήραγγας, εφόσον επιβεβαιωθεί ως αναγκαία τεχνική λύση, δημιουργεί ακόμη μεγαλύτερη αβεβαιότητα για την ολοκλήρωση του τμήματος Χερσόνησος – Νεάπολη, ενός έργου που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της οδικής σύνδεσης του Λασιθίου με την υπόλοιπη Κρήτη.

Για τους κατοίκους και τις επιχειρήσεις της Ανατολικής Κρήτης, ο ΒΟΑΚ δεν αποτελεί απλώς ένα ακόμη μεγάλο έργο υποδομής. Αποτελεί μια διαχρονική αναπτυξιακή ανάγκη, ένα κρίσιμο έργο οδικής ασφάλειας και μια υποχρέωση της Πολιτείας που παραμένει ανεκπλήρωτη εδώ και δεκαετίες.

Η κοινωνία του Λασιθίου δεν μπορεί να παρακολουθεί διαρκώς νέες καθυστερήσεις και αναθεωρήσεις, χωρίς σαφή εικόνα για το πότε θα αποκτήσει έναν σύγχρονο και ασφαλή οδικό άξονα.

Επειδή τα σοβαρά γεωλογικά προβλήματα στη σήραγγα Σελιναρίου φέρεται να ήταν γνωστά ήδη από τον Σεπτέμβριο του 2025, γεγονός που δημιουργεί ερωτήματα για την έγκαιρη αντιμετώπισή τους και την αποτελεσματικότητα της εποπτείας του έργου,

Επειδή η διακοπή των κατασκευαστικών εργασιών και το ενδεχόμενο αλλαγής της κατασκευαστικής μεθόδου ή ακόμη και επαναχάραξης δημιουργούν σοβαρή αβεβαιότητα για το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης του τμήματος Χερσόνησος – Νεάπολη,

Επειδή η κατασκευάστρια εταιρεία υποστηρίζει ότι το πρόσθετο κόστος θα πρέπει να επιβαρύνει το Ελληνικό Δημόσιο, χωρίς να έχει αποσαφηνιστεί η κατανομή των συμβατικών ευθυνών,

Επειδή έχουν ήδη αναδειχθεί σοβαρά ζητήματα σχετικά με την απώλεια ευρωπαϊκής χρηματοδότησης και τις πρόσθετες οικονομικές επιβαρύνσεις του συγκεκριμένου έργου,

Επειδή η διασφάλιση της διαφάνειας, της χρηστής διαχείρισης των δημόσιων πόρων και της έγκαιρης ολοκλήρωσης του BOAK αποτελεί υποχρέωση της Πολιτείας,

Ερωτάσθε *κε Υπουργέ,*

1. Πότε ακριβώς ενημερώθηκαν οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου για την ύπαρξη σοβαρών γεωλογικών προβλημάτων στη σήραγγα Σεληναρίου; Επιβεβαιώνεται ότι αυτά είχαν εντοπιστεί ήδη από τον Σεπτέμβριο του 2025; Ποιες ενέργειες, τεχνικές αξιολογήσεις και παρεμβάσεις πραγματοποιήθηκαν έκτοτε και για ποιον λόγο δεν κατέστη δυνατό να αποτραπεί η σημερινή καθίζηση;
2. Δεδομένου ότι ο Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης ανέλαβε, σύμφωνα με τη διακήρυξη, την εκπόνηση των απαιτούμενων μελετών και, κατά την ενημέρωση του Υπουργείου προς τη Βουλή το 2024, είχε ήδη εκπονήσει οριστικές μελέτες και αξιολόγηση γεωτεχνικών ερευνών, ποιες εγκεκριμένες γεωλογικές και γεωτεχνικές μελέτες, μελέτες προσωρινής υποστήριξης και μελέτες εφαρμογής διέθετε η σήραγγα Σεληναρίου;
3. Είχε ο ΙΦΣ επαληθεύσει τα αρχικά γεωτεχνικά δεδομένα και εκτελέσει τυχόν αναγκαίες συμπληρωματικές έρευνες;
4. Μετά τον εντοπισμό δυσμενών συνθηκών τον Σεπτέμβριο του 2025, προέβη σε επικαιροποίηση του γεωτεχνικού μοντέλου και των μελετών, επανεξέταση της μεθόδου διάνοιξης και ενίσχυση της προσωρινής υποστήριξης; Ποιες παρεμβάσεις προβλέφθηκαν και ποιες εφαρμόστηκαν;
5. Ποια είναι, σύμφωνα με τα μέχρι σήμερα διαθέσιμα στοιχεία, τα πραγματικά αίτια της καθίζησης και ποια η ακριβής έκταση των ζημιών; Σε ποιο στάδιο βρίσκονται οι νέες γεωλογικές και τεχνικές έρευνες; Ποιες λύσεις εξετάζονται για την αντιμετώπιση του προβλήματος και πόσο πιθανό θεωρείται το ενδεχόμενο επαναχάραξης της σήραγγας;
6. Έχει υποβληθεί από τον ανάδοχο αίτημα αναγνώρισης ζημιογόνου γεγονότος, ανωτέρας βίας ή πρόσθετης οικονομικής αποζημίωσης λόγω των καθιζήσεων; Εάν ναι, πότε υποβλήθηκε, ποιο είναι το περιεχόμενό του και ποια η θέση του Υπουργείου; Με βάση ποιες συγκεκριμένες συμβατικές προβλέψεις του ΣΔΙΤ θα καθοριστεί ποιος αναλαμβάνει το πρόσθετο κόστος και πώς διασφαλίζεται ότι δεν θα μετακυλιστούν στο Ελληνικό Δημόσιο δαπάνες που ενδεχομένως βαρύνουν συμβατικά τον ιδιωτικό φορέα; Προβλέπει η σύμβαση ανάληψη του κινδύνου δυσμενών ή αποκλινουσών

γεωτεχνικών συνθηκών από τον ΙΦΣ και, εάν ναι, υπό ποιες συγκεκριμένες προϋποθέσεις μπορεί ο σχετικός κίνδυνος ή το πρόσθετο κόστος να μεταφερθεί στο Ελληνικό Δημόσιο;

7. Ποιο είναι το εκτιμώμενο πρόσθετο κόστος για την αποκατάσταση των ζημιών και την ολοκλήρωση της σήραγγας; Έχει πραγματοποιηθεί προκαταρκτική οικονομική αποτίμηση των εναλλακτικών τεχνικών λύσεων και έχει εξεταστεί από το Υπουργείο η δυνατότητα κάλυψης των σχετικών δαπανών από υφιστάμενες χρηματοδοτικές πηγές, χωρίς πρόσθετη επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού;
8. Ποιες επιπτώσεις αναμένεται να έχουν οι νέες εξελίξεις στο συνολικό χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης του τμήματος Χερσόνησος – Νεάπολη; Πότε προβλέπεται η επανέναρξη των εργασιών στη σήραγγα Σελιναρίου και ποιο είναι πλέον το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα παράδοσης του έργου;
9. Ποιο είναι μέχρι σήμερα το συνολικό ύψος των πρόσθετων οικονομικών απαιτήσεων και αποζημιώσεων που έχουν υποβληθεί από τον ανάδοχο για το τμήμα Χερσόνησος – Νεάπολη, ποιες έχουν εγκριθεί και ποιες έχουν καταβληθεί; Πώς διαμορφώνεται το συνολικό οικονομικό αντικείμενο του έργου μετά τις μέχρι σήμερα τροποποιήσεις και πρόσθετες επιβαρύνσεις και ποια είναι η κατάσταση της χρηματοδότησής του μετά την απώλεια των 71 εκατομμυρίων ευρώ από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας;
10. Με ποιον τρόπο η αρμόδια Διεύθυνση Συγκοινωνιακών Υποδομών με Σύμβαση Παραχώρησης (Δ16) και ο Ανεξάρτητος Ελεγκτής του έργου παρακολούθησαν την τήρηση των μελετητικών και κατασκευαστικών υποχρεώσεων του ΙΦΣ;
11. Είχαν ενημερωθεί από τον Σεπτέμβριο του 2025 για τις δυσμενείς γεωλογικές συνθήκες, ποιες μελέτες ή επικαιροποιήσεις έλεγξαν και ποιες πρόσθετες τεχνικές παρεμβάσεις ζήτησαν;
12. Προτίθεται το Υπουργείο να προχωρήσει σε ανεξάρτητη τεχνική αξιολόγηση των αιτίων της καθίζησης, της επάρκειας των μελετών και της αποτελεσματικότητας των μέτρων που εφαρμόστηκαν, προκειμένου να διερευνηθούν τυχόν ευθύνες και να προστατευθεί το δημόσιο συμφέρον;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Αικατερίνη (Κατερίνα) Σπυριδάκη

Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης