(Σημείωση: Ο παρακάτω πίνακας περιεχομένων δεν αποτελεί το τελικό κείμενο, διότι εκκρεμούν ορθογραφικές και συντακτικές διορθώσεις)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Κ’ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ B΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ςΗ΄

Τετάρτη, 26 Μαρτίου 2025

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
1. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθήτριες και μαθητές και συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Δημοτικό Σχολείο Βάμου Χανίων. , σελ.
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ.

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ
Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:
 α) Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών:
 i. με θέμα: «Τραμ, θαλάσσιες συγκοινωνίες και στοά Αγίου Μηνά στη Θεσσαλονίκη», σελ.
 ii. με θέμα: «Κίνδυνοι από την κατασκευή του νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι του Δήμου Μινώα-Πεδιάδας της Περιφέρειας Κρήτης», σελ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ

ΜΠΟΥΡΑΣ Α., σελ.

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:
 ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ.

Β. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:
 ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ.
 ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ Ε. , σελ.
 ΤΑΧΙΑΟΣ Ν. , σελ.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Κ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ϟΗ΄

Τετάρτη 26 Μαρτίου 2025

Αθήνα, σήμερα στις 26 Μαρτίου 2025, ημέρα Τετάρτη και ώρα 9.10΄, συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ΄ Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΠΟΥΡΑ**.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα και χρόνια πολλά για τη χθεσινή διπλή γιορτή, θρησκευτική για τον Eυαγγελισμό της Θεοτόκου, αλλά και την εθνική μας επέτειο, την απελευθέρωση του κράτους μας από τον τουρκικό ζυγό το 1821. Αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση των

**ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ**

Με έγγραφό της η Γενική Γραμματέας Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων ενημερώνει το Σώμα ότι οι επίκαιρες ερωτήσεις που θα συζητηθούν σήμερα είναι οι εξής:

Η υπ’ αριθμ. 704/21-3-2025 και η υπ’ αριθμ. 719/24-3-2025, οι οποίες θα απαντηθούν από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κ. Νικόλαο Ταχιάο.

Μια και βρισκόμαστε στην αρχή της συνεδρίασης, να ολοκληρώσουμε με τα διαδικαστικά.

Δεν θα συζητηθεί η με αριθμό 707/23-3-2025 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Κοζάνης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής κ. Παρασκευά Κουκουλόπουλου προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών με θέμα: «Οι τέσσερεις νέες Προσκλήσεις ΠΔΑΜ συνιστούν εμπαιγμό των μικρομεσαίων παραγωγών ΑΠΕ» κατόπιν συνεννόησης.

Επίσης, δεν θα συζητηθεί η με αριθμό 698/20-3-2025 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Σερρών της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Ελληνικής Λύσης κ. Κωνσταντίνου Μπούμπα προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Κατάργηση εκδοτηρίων σε 34 Σιδηροδρομικούς Σταθμούς σε όλη την Ελλάδα», κατόπιν συνεννοήσεως.

Επίσης, δεν θα συζητηθεί, καθώς προέκυψε πριν από λίγο, η με αριθμό 703/21-3-2025 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α΄ Ανατολικής Αττικής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Γεώργιου Καραμέρου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Απαράδεκτη εξαίρεση θυμάτων του εγκλήματος στα Τέμπη από τη διαδικασία των αποζημιώσεων». Και αυτό προέκυψε κατόπιν συνεννόησης των δύο πλευρών.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση της πρώτης με αριθμό 704/21-3-2025 επίκαιρης ερώτησης του Βουλευτή Α΄ Θεσσαλονίκης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατιάς κ. Ευστράτιου Σιμόπουλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Τραμ, θαλάσσιες συγκοινωνίες και στοά Αγίου Μηνά στη Θεσσαλονίκη».

Κύριε Σιμόπουλε, έχετε τον λόγο για την πρωτολογία σας.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, η ερώτησή μου αν και φαίνεται να αφορά το τραμ, τη θαλάσσια συγκοινωνία και δευτερευόντως τη στοά του Αγίου Μηνά στη Θεσσαλονίκη, ουσιαστικά έχει να κάνει και με την επέκταση του μετρό δυτικά.

Η Κυβέρνηση έχει παραδώσει το μετρό, τη γραμμή από το σταθμό του Βαρδάρη μέχρι τη Νέα Ελβετία και περιμένουμε να παραδώσει στο τέλος του χρόνου και την επέκταση του μετρό στην Καλαμαριά. Είναι, λοιπόν, η ώρα να προχωρήσουμε γρήγορα την επέκταση του μετρό στη δυτική Θεσσαλονίκη, κάτι το οποίο δεν αφορά μόνο τη δυτική Θεσσαλονίκη, αλλά όλο το πολεοδομικό συγκρότημα, όπως πολύ καλά κατανοείτε.

Παρ’ όλα αυτά, το τελευταίο διάστημα στη δημοσιότητα έχουν έρθει, κύριε Υπουργέ, δημοσιεύματα από τα οποία φαίνεται ότι η Κυβέρνηση προχωρά σε συζητήσεις με θεσμικούς παράγοντες της πόλης για το τραμ στη Θεσσαλονίκη και για τη θαλάσσια συγκοινωνία.

Προσωπικά δεν θα είχα αντίρρηση να συζητούσαμε κυβερνητικά, να κάνουμε και ελικοδρόμια ακόμη και να προχωρήσουμε και με προμήθεια στόλου ελικοπτέρων στην πόλη. Αυτό το λέω γιατί, ναι, και το τραμ είναι καλό για την πόλη, ναι, και η θαλάσσια συγκοινωνία είναι καλή για την πόλη, αλλά το θέμα είναι αν υπάρχουν πόροι σήμερα και αν οι συγκεκριμένοι πόροι θα αφαιρεθούν από την επέκταση του μετρό δυτικά.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι η συζήτηση αυτή είναι άκαιρη, όταν μάλιστα αφορά το τραμ και μάλιστα μία γραμμή παράλληλη με το μετρό, αντί να λειτουργεί το τραμ όταν και αν γίνει ακτινωτά για να φέρει επιβάτες στις στάσεις του μετρό, ενώ για τη θαλάσσια συγκοινωνία φαίνεται να προκρίνεται η κατασκευή των επίγειων εγκαταστάσεων με ευρωπαϊκούς πόρους από την «Εγνατία Α.Ε.». Η πρόταση φαίνεται να περιλαμβάνει προμήθεια ηλεκτροκίνητων πλοίων, πάλι με μεγάλη επιδότηση από το κράτος. Με λίγα λόγια, να έρθουν οι πάροχοι, να τους έχουμε έτοιμες τις επίγειες εγκαταστάσεις, να τους επιδοτήσουμε με ευρωπαϊκά προγράμματα για να πάρουν τα πλοία, για μία προσπάθεια η οποία μπορεί να μην είναι καν βιώσιμη.

Όσον αφορά τη στοά του Αγίου Μηνά, είναι ένα διαχρονικό πρόβλημα εδώ και δεκαετίες στο κέντρο της πόλης. Μας είχατε απαντήσει ότι οι «Κτιριακές Υποδομές» θα έκαναν κάποια σχετική μελέτη. Θα θέλαμε να δούμε σε ποια φάση βρίσκεται η συγκεκριμένη μελέτη.

Σας ρωτώ, λοιπόν, αν έχετε σκοπό να συζητήσετε ως Κυβέρνηση για το τραμ και τη θαλάσσια συγκοινωνία, προτού εξασφαλίσετε τους πόρους για την επέκταση του μετρό δυτικά, μία επέκταση για την οποία έχετε δεσμευτεί ότι θα είναι έτοιμη το 2040, ημερομηνία την οποία δεν αποδέχομαι για μετά δεκαπέντε χρόνια. Θα ήθελα, λοιπόν, και για το θέμα αυτό, αν είναι δυνατόν, να μας πείτε σε ποια φάση είναι οι μελέτες για την επέκταση του μετρό δυτικά.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για την απάντησή σας.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Καλημέρα. Χρόνια πολλά στην πατρίδα μας και από εμένα.

Κύριε Σιμόπουλε, θέσατε δύο ερωτήματα ουσιαστικά. Το ένα αφορά στις δημόσιες συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και την επεκτασιμότητά τους και το άλλο αφορά στη στοά του Αγίου Μηνά. Το δεύτερο αγγίζει ξεκάθαρα το πεδίο των αρμοδιοτήτων μου. Το πρώτο είναι ένα θέμα στο οποίο έρχομαι εδώ για να σας μιλήσω με βάση τη μελέτη ανάπτυξης του μετρό Θεσσαλονίκης, που στην πράξη πρόκειται για μία γενική κυκλοφοριακή μελέτη της πόλης, η οποία εκπονήθηκε από την εταιρεία «Ελληνικό Μετρό», της οποίας είμαι ο εποπτεύων Υφυπουργός.

Επιτρέψτε μου να ξεκινήσω από το τελευταίο. Πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι η Κυβέρνηση έχει πολλαπλούς ρόλους. Έχει και τον ρόλο του να αποφασίζει, έχει και τον ρόλο του να συζητά και προφανώς συζητά με όλους. Τώρα, πώς αποφασίζει η Κυβέρνηση; Αυτό έχει ουσία. Η Κυβέρνηση, όπως σας είπα, αποφασίζει με βάση στοιχεία τα οποία περιέχονται σε αυτήν και έχουν αυστηρά, σε πρώτη φάση, τεχνικά χαρακτηριστικά και με μια τεχνοκρατική αντίληψη έρχεται σε αυτά να δώσει πολιτικές κατευθύνσεις.

Έχουμε, λοιπόν, στα χέρια μας τη μελέτη ανάπτυξης του μετρό Θεσσαλονίκης. Τι μας λέει αυτή; Μας λέει αυτό στο οποίο συμφωνούμε απολύτως, ότι πρώτη προτεραιότητα για την πόλη αποτελεί η επέκταση του μετρό στην βορειοδυτική Θεσσαλονίκη. Προσέξτε, όμως, το σχέδιο που παρουσιάστηκε με ορίζοντα το 2040, δεν αφορά μόνο την επέκταση του μετρό στη δυτική Θεσσαλονίκη, η οποία προφανώς θα γίνει αρθρωτά, δηλαδή σε διάφορα στάδια, αλλά αφορά και μια δεύτερη γραμμή η οποία ξέρετε ότι επαναπροσεγγίζει το κέντρο με άλλη χάραξη και στη συνέχεια κατευθύνεται προς Χαριλάου, αφού περάσει από την αγαπημένη σας Τούμπα.

Κατανοείτε, λοιπόν, ότι η Κυβέρνηση παίρνει τις αποφάσεις της με βάση αυστηρά τεχνοκρατικές αντιλήψεις, γιατί αυτές έχουν διάρκεια στον χρόνο.

Συζητάει όμως. Τι συζητάει; Συζητάει ιδέες. Βεβαίως, θα μου πείτε, οι πόλεις σχεδιάζονται με ιδέες; Όχι. Υπάρχουν πάρα πολλές παράμετροι, οι οποίες πρέπει να εξεταστούν. Οι επισπεύδοντες των συζητήσεων για τη θαλάσσια συγκοινωνία και για το τραμ είναι αυτοί οι οποίοι πρέπει να έρθουν και να μας πουν πως αυτό έρχεται και ταιριάζει με τη γενική κυκλοφοριακή μελέτη της Θεσσαλονίκης, που εγώ σας την αποκάλεσα προηγουμένως «Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό Θεσσαλονίκης» και πρέπει να έρθουν και να επιλύσουν βασικά ζητήματα.

Κατ’ αρχάς, είναι τα θεσμικά ζητήματα. Πού κολλάει η θαλάσσια συγκοινωνία για παράδειγμα; Θα είναι μία συγκοινωνία, η οποία ακούγεται ότι θα είναι αυτοχρηματοδοτούμενη. Εντάξει, αλλά εάν δεν βγαίνουν τα νούμερα, θα έχεις φτιάξει μια συγκοινωνία και μετά όταν αυτή καταρρεύσει, πώς θα την αντικαταστήσεις; Ξέρετε, ιδέες ακούμε πολλές. Με σταματάνε στη Θεσσαλονίκη και μου λένε ότι μπορεί κάποιος να παίρνει το καραβάκι από το αεροδρόμιο να πηγαίνει στη Μίκρα, να κάνει μετεπιβίβαση στο μετρό και από εκεί να κατεβαίνει στο κέντρο. Αυτό είναι παλαβό. Διότι θα πρέπει να κάνει πρώτα μία μετεπιβίβαση από το αεροδρόμιο μέχρι την προβλήτα και μετά από τον άλλο προβλήτα μέχρι τον σταθμό μετεπιβίβασης Μίκρας.

Κοιτάξτε, οι ιδέες και ό,τι φαίνεται ωραίο, από μόνες τους δεν αντέχουν. Περιμένουμε από τους επισπεύδοντες να φέρουν τις μελέτες και δεν είναι η Εγνατία επισπεύδουσα, ούτε η μελέτη της Εγνατίας είναι επίκαιρη. Είναι μια παλιά μελέτη και δεν έχει υπ’ όψιν της ότι σήμερα λειτουργεί το μετρό.

Το τραμ είναι μια ιδέα που ακούγεται πάρα πολλά χρόνια στην πόλη. Προφανώς πρέπει να επικαιροποιηθεί, διότι ναι είναι οικολογικό το τραμ. Αλλά μην ξεχνάτε ότι σήμερα η πόλη αρχίζει να πλημμυρίζει κυριολεκτικά από ηλεκτρικά λεωφορεία, τα οποία επίσης είναι πάρα πολύ φιλοπεριβαλλοντικά. Και για να μην μακρηγορώ, καταλαβαίνετε ότι όλα αυτά πρέπει να υπαγορεύονται από μια γενική στρατηγική. Αυτή θα την αποφασίσει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Ο κ. Κυρανάκης προφανώς θα ενημερωθεί και ως εποπτεύων Υπουργός του ΟΣΕΘ θα πρέπει να συγκεράσει τα διάφορα δεδομένα, τα οποία οδηγούν σε μια λύση. Θα εκχωρηθεί στον ΟΣΕΘ και η μελέτη ανάπτυξης μετρό για να μπορεί να έχει μία πλήρη εικόνα των πραγμάτων.

Τώρα σε ό,τι αφορά το κτίριο της ΚΤΥΠ -εγώ μεγάλωσα και στην Ίωνος Δραγούμη 23- πρέπει να πω ότι πραγματικά αποτελεί μια πληγή στο κέντρο της πόλης. Αυτή τη στιγμή έχει υποβληθεί από τον Νοέμβριο ένας φάκελος στην Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων, ώστε να εγκριθεί η μελέτη για την αποκατάσταση του κτιρίου, διότι καταλαβαίνετε ότι έχει σημαντικές βλάβες, οι οποίες είναι και δομικές και αποτελεί κίνδυνο και για τον εαυτό του αλλά και για τους διερχόμενους. Σκοπός είναι να υπάρξει ανάδοχος το συντομότερο.

Αυτό που λείπει στον Άγιο Μηνά στη συγκεκριμένη περίπτωση, κύριε Βουλευτά, είναι η ιδέα. Ενώ ιδέες υπάρχουν πολλές και με αυτές τροφοδοτείται η Κυβέρνηση και πρέπει να συζητάει για ιδέες, στον Άγιο Μηνά λείπει η ιδέα. Σε αυτό πραγματικά θα έπρεπε ίσως να βοηθήσει η πόλη, δηλαδή, ποια είναι εκείνη η χρήση η οποία θα συνάδει και με τον γενικότερο χαρακτήρα της περιοχής με την ίδια την Εκκλησία του Αγίου Μηνά η οποία είναι ιστορική, όπως ξέρουμε, με το γεγονός της γειτνίασης με το εβραϊκό μουσείο και πώς όλο αυτό θα έρθει να δέσει σε ένα σύνολο, το οποίο πραγματικά θα αποδώσει στην περιοχή την αξία που της ανήκει.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Τον λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος για τη δευτερολογία του.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ. Όσον αφορά τη στοά του Αγίου Μηνά, βλέπω ότι έχει γίνει ένα βήμα. Το να έχει κατατεθεί ένας φάκελος στην Εφορεία Νεωτέρων Μνημείων, το θεωρώ σημαντικό. Όσον αφορά την ιδέα, θα φέρω μια παλιά ιδέα. Θα μπορούσε εκεί να υπάρχουν τουλάχιστον στο επίπεδο της στοάς, επαγγέλματα τα οποία εκλείπουν και τα οποία βέβαια θα μπορούν να είναι βιώσιμα όσον αφορά μια επιχειρηματική, μία επαγγελματική λειτουργία. Αυτό το λέω σαν ιδέα.

Έρχομαι τώρα στα άλλα. Απ’ ό,τι κατάλαβα απλώς συζητάτε και κατανοείτε πλήρως ως Κυβέρνηση ότι η επέκταση του μετρό δυτικά ή βορειοδυτικά, όπως λέτε, είναι η κρίσιμη και πρέπει όλοι οι σχεδιασμοί να έχουν πάρει υπ’ όψιν τους το μετρό και την επέκτασή του.

Άρα, λοιπόν, αν και δεν το αναφέρετε, θεωρώ ότι ούτε η Εγνατία θα προχωρήσει στην κατασκευή των επίγειων εγκαταστάσεων και μετά θα πει «ελάτε» στους παρόχους, χωρίς να μας έχουν πει ποιο είναι το εισιτήριο, το τι θα γίνει αν δεν είναι βιώσιμη η λειτουργία και το κράτος επιδοτήσει την αγορά ηλεκτροκίνητων πλοίων, τι θα γίνει με τα πλοία αυτά και ότι δεσμεύεστε προφανώς όσον αφορά την προτεραιότητά σας. Δεν μου απαντήσατε, όμως, σε ποια φάση είναι οι μελέτες, οι οποίες γίνονται απ’ ό,τι ξέρω in house από την «Αττικό Μετρό», για την επέκταση δυτικά και αν υπάρχει ένα χρονοδιάγραμμα όσον αφορά το σκέλος της έναρξης κατασκευής έστω σε μία πρώτη φάση της γραμμής για τη θαλάσσια συγκοινωνία.

Για το τραμ -εγώ μεταφράζω, δεν το είπατε εσείς- κατανοώ ότι ουσιαστικά η Κυβέρνηση μπορεί να συζητά, αλλά δεν το βλέπει σε ένα μέλλον -ας πούμε- το οποίο μπορεί να είναι μια πενταετία ή δεκαετία, γιατί όλη η ανάπτυξη της πόλης συγκοινωνιακά θα βασίζεται στο μετρό.

Γνωρίζετε πολύ καλά τα θέματα της πόλης. Γνωρίζετε πολύ καλά τις υποδομές. Θα ήθελα, αν είναι δυνατόν, να γίνετε πιο συγκεκριμένος, μια και ακούμε ότι μπορεί να είστε και υποψήφιος περιφερειάρχης στις επόμενες εκλογές για την Κεντρική Μακεδονία. Θα ήθελα όχι εγώ, οι Θεσσαλονικείς, οι άνθρωποι οι οποίοι ασχολούνται σήμερα με το θέμα και το βάζουν μετ’ επιτάσεως ουσιαστικά στον δημόσιο διάλογο όσον αφορά τη θαλάσσια συγκοινωνία και το τραμ, να κατανοήσουν ότι δεν είναι προτεραιότητα και ότι τα χρήματα, οι πόροι δεν είναι άπειροι.

Η δυτική Θεσσαλονίκη περιμένει το μετρό γρήγορα. Δεν μπορούμε να μιλάμε για θαλάσσια συγκοινωνία στην πόλη και κυρίως για τραμ ανταγωνιστικό του μετρό.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εγώ ευχαριστώ, κύριε Σιμόπουλε.

Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για τη δευτερολογία του.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Να ξεκινήσω το προσωπικό. Δεν έχω καμία πρόθεση να είμαι υποψήφιος περιφερειάρχης. Δεν ξέρω καν πώς γεννήθηκε αυτή η πληροφορία, την οποία και εγώ σήμερα διάβασα σε μία εφημερίδα. Δεν υπάρχει καμία τέτοια πρόθεση.

Πάμε τώρα σε αυτό το οποίο είναι σημαντικό και είναι η δουλειά που μας έχει αναθέσει το Υπουργείο και μου έχει αναθέσει ο Πρωθυπουργός να φέρουμε σε πέρας.

Από πού να ξεκινήσω; Το κτίριο της ΚΤΥΠ θα πάρει τον δρόμο του. Καλό είναι να διαβουλευτούμε και με τις δημόσιες αρχές της πόλης, να καταλάβουμε και αυτοί τι θέλουν για την περιοχή. Πρέπει να σας πω ότι αυτή η ιδέα του να πηγαίνουμε επαγγέλματα παλιά τα οποία εκλείπουν, είναι μια ιδέα η οποία πολλές φορές ακούγεται καλή, αλλά στην πράξη δεν είναι υλοποιήσιμη. Βλέπετε για να αναβιώσουν τα λουλουδάδικα εδώ που είμαστε, χρειάστηκε το Υπουργείο Πολιτισμού να πάρει πάρα πολλά μαγαζιά για να τα κάνει εκθετήριο-πωλητήριο.

Θα συζητήσουμε. Ήδη στη Θεσσαλονίκη υπάρχουν πάρα πολλά κτίρια τα οποία έχουν αποκτηθεί, έχουν περιέλθει στο Υπουργείο Πολιτισμού, τα οποία έχουν πολλαπλές χρήσεις. Θα δούμε αν υπάρχει ενδιαφέρον και για αυτό. Αλλά κυρίως η ΚΤΥΠ πρέπει να το αξιοποιήσει με τρόπο που να έχει και ένα εισόδημα. Είναι πάρα πολύ σημαντικό, γιατί τα λεφτά αυτά πηγαίνουν για την κατασκευή σχολικών κτιρίων. Έτσι έχει περιέλθει και στην ΚΤΥΠ.

Τώρα, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι προτεραιότητα αποτελεί η βορειοδυτική Θεσσαλονίκη. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία γι’ αυτό. Τι έχουμε κάνει; Τρέχει μια συμφωνία-πλαίσιο. Προχθές αποφασίστηκε η παράτασή της, στις 8 Μαρτίου από την «Ελληνικό Μετρό». Αυτό σημαίνει για τρία χρόνια ακόμα. Αυτό σημαίνει ότι θα ανατεθεί η πρώτη εκτελεστική σύμβαση που θα αφορά τα τοπογραφικά της χάραξης, στην οποία τελικά έχουμε καταλήξει. Και όντως γίνονται οι μελέτες in house στην «Ελληνικό Μετρό» για τους σταθμούς.

Οι μελέτες αυτές, επειδή αφορούν πολύ σημαντικούς δήμους της βορειοδυτικής Θεσσαλονίκης, θα τύχουν διαβούλευσης μαζί τους. Αυτό θα γίνει στο αμέσως προσεχές διάστημα, διότι πρέπει και οι δήμαρχοι να ξέρουν σε ποια ακριβώς σημεία της πόλης τους, του δήμου τους, θα χωροθετούνται οι σταθμοί και ποιες εκτάσεις αυτοί καταλαμβάνουν. Αυτή είναι η προτεραιότητα.

Τα υπόλοιπα εγώ δεν τα αποκλείω ούτε τα ευνοώ σε ό,τι με αφορά προσωπικά. Νομίζω ότι πρέπει να υπάρχει μια στρατηγική για την πόλη. Θα έρθει το Υπουργείο το δικό μας, ο τομέας των μεταφορών, και θα αποφασίσει πόσο εφικτό είναι σε μία πόλη, όπως η Θεσσαλονίκη, να υπάρχουν τέσσερα διαφορετικά συγκοινωνιακά μέσα και πώς αυτά συνδυάζονται μεταξύ τους ή αν το τραμ είναι ανταγωνιστικό προς το μετρό και αν πρέπει να είναι ανταγωνιστικό προς το μετρό. Αυτά θα συζητηθούν. Είναι θέματα τα οποία θέλουν τον χρόνο τους.

Οι πόροι -θα συμφωνήσω μαζί σας και αυτό πρέπει να το πούμε- δεν είναι ατελείωτοι. Ο Πρωθυπουργός έχει πει κάτι το οποίο είναι πάρα πολύ ξεκάθαρο, ότι η πολιτική είναι η διαχείριση περιορισμένων πόρων για απεριόριστες απαιτήσεις. Ιδέες μπορεί να υπάρχουν πολλές, αλλά οι πόροι είναι συγκεκριμένοι και οι πόροι σε πρώτη φάση θα κατευθυνθούν όλοι προς την βορειοδυτική Θεσσαλονίκη.

Μην ξεχνάτε ότι στη Θεσσαλονίκη κάνουμε έναν τεράστιο όγκο έργων. Κάνουμε το fly over, το οποίο είναι ένα τεράστιο έργο και προχωράει πάρα πολύ γρήγορα. Προχωράμε την επέκταση του μετρό στην Καλαμαριά με σκοπό στο τέλος του χρόνου να την παραδώσουμε στην πόλη. Αυτά είναι έργα που απορροφούν πόρους, είναι έργα τα οποία πραγματικά αλλάζουν την πόλη.

Σε ό,τι αφορά την εμπλοκή της «Εγνατία Οδός Α.Ε.» με το ζήτημα της θαλάσσιας συγκοινωνίας, επιτρέψτε μου να σας πω ότι η εντολή που έχει η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» είναι να παραμείνει εστιασμένη στον μοναδικό στόχο που πρέπει να έχει αυτή την εποχή. Ποιος είναι αυτός; Είναι η ολοκλήρωση της παραχώρησης. Πρέπει η Εγνατία Οδός, ο δρόμος, να περιέλθει στον παραχωρησιούχο. Πλέον χρήζει συντήρησης, πολύ σημαντικής συντήρησης, χρήζει αναβάθμισης, χρήζει συμπλήρωσης σε τμήματα, όπως το Χαλκηδόνα-Εύζωνοι. Άρα, αυτός είναι ο πρωταρχικός σκοπός της «Εγνατία Οδός Α.Ε.» και όλα τα άλλα έρχονται δεύτερα. Επίσης, ό,τι έρχεται από το παρελθόν δεν είναι κατ’ ανάγκη δεσμευτικό.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εγώ ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Προχωράμε στην τέταρτη με αριθμό 719/24-3-2025 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Εμμανουήλ Συντυχάκη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Κίνδυνοι από την κατασκευή του νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι του Δήμου Μινώα-Πεδιάδας της Περιφέρειας Κρήτης».

Κύριε Συντυχάκη, έχετε τον λόγο για την πρωτολογία σας.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, και χρόνια πολλά για τη χθεσινή ημέρα.

Κύριε Υπουργέ, είναι γνωστό ότι το νέο Αεροδρόμιο Καστελλίου, ένα ιδιωτικό αεροδρόμιο, που είναι σε φάση κατασκευής, δεν έχει καμία σχέση με λαϊκές ανάγκες για ασφαλείς και φθηνές μεταφορές. Αντίθετα, είναι ένα έργο το οποίο θα εξασφαλίζει τεράστια και σίγουρα κέρδη μονοπωλιακών ομίλων. Γι’ αυτό άλλωστε το ΚΚΕ καταψήφισε στη Βουλή -το μόνο κόμμα που το έπραξε- τόσο την αρχική σύμβαση του 2019 με κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ όσο και τη συμπληρωματική του 2022 με κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Σύμβαση με βάση την οποία το Ελληνικό Δημόσιο παραχώρησε σε ιδιωτικούς κολοσσούς το αποκλειστικό δικαίωμα μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης.

Αποδεικνύεται ότι με πολύ μεγάλη ευκολία δίνετε απλόχερα χρήματα στους ιδιώτες όταν μέχρι σήμερα όλες οι κυβερνήσεις διοχετεύουν τα τέλη αεροδρομίου στην κοινοπραξία, ενώ θα έπρεπε να διοχετεύονται στα κρατικά αεροδρόμια. Είναι πρόκληση να απαντούν τα Υπουργεία Κλιματικής Κρίσης και Υποδομών, το δικό σας δηλαδή, τα καθ’ ύλην αρμόδια Υπουργεία, σε ερώτηση του ΚΚΕ τον Απρίλη του 2024 με θέμα: «Άμεση επίλυση του ζητήματος της αντιπλημμυρικής θωράκισης στο Καστέλλι του Δήμου Μινώα-Πεδιάδας» ότι αυτά τα θέματα δεν άπτονται των αρμοδιοτήτων τους και δεν εμπλέκεται με κανέναν τρόπο στα έργα που αφορούν το αεροδρόμιο στο Καστέλλι Πεδιάδας Ηρακλείου.

Από την κατασκευή και τη λειτουργία του αεροδρομίου γίνονται φανεροί οι κίνδυνοι που εγκυμονούν «νέα Τέμπη» στον βωμό του κέρδους και επιβαρύνοντας την περιοχή με τεράστιο περιβαλλοντικό κόστος και ραγδαία αλλαγή των χρήσεων γης. Ειδικότερα το Συμπληρωματικό Τεύχος της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων πέρα από την τροποποίηση της χάραξης της οδικής σύνδεσης στην περιοχή από Ξηροκαμάρες έως την Άγνο με την κατασκευή της σήραγγας, που αποτελούσε αίτημα της τοπικής κοινωνίας, αφήνει άθικτα ζωτικά ζητήματα.

Η κατασκευή του αεροδρομίου δεν συνοδεύεται από την εκτέλεση έργων προστασίας της περιοχής, όπως τα αντιπλημμυρικά έργα, τη διαχείριση των ειδικών και βιομηχανικών αποβλήτων, την καταγραφή και τον έλεγχο της ποιότητας των νερών, του ελέγχου ρύπανσης από υγρά απόβλητα, στερεά απόβλητα, τον θόρυβο, την προστασία των αρχαιολογικών χώρων και πολλά άλλα, την αναβάθμιση και βελτίωση των εναλλακτικών δρόμων σύνδεσης του Ηρακλείου με το αεροδρόμιο, τη Μεσαρά και όλη τη νότια πλευρά ανατολικής Κρήτης και ένα μέρος του Ρεθύμνου.

Συγκεκριμένα, η ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου είναι αθωράκιστη από πλημμυρικά φαινόμενα με βάση και τους κινδύνους λόγω της κατασκευής του, όπως έχει ήδη συμβεί το 2020, αλλά και πρόσφατα. Δυστυχώς, η ανάγκη να υπάρχει αντιπλημμυρική προστασία των περιοχών γύρω από το αεροδρόμιο περνά μέσα από εργολαβικά συμφέροντα της εταιρείας παραχώρησης στην οποία με υπουργική απόφαση το 2022 δόθηκε εντολή να εκπονήσει τις προκαταρκτικές μελέτες για την αντιμετώπιση δυσμενών επιπτώσεων από πλημμυρικά φαινόμενα της ευρύτερης περιοχής, πέριξ δηλαδή του νέου αεροδρομίου.

Δεύτερο ζήτημα: Για τη διαχείριση των επεξεργασμένων λυμάτων και υγρών αποβλήτων δεν εξασφαλίζεται η προστασία των υπόγειων νερών, του υδροφορέα της περιοχής, ενώ σε ενδεχόμενη αστοχία του συστήματος βιολογικής επεξεργασίας η μόλυνση και η ρύπανση θα επιφέρει μη αναστρέψιμες βλάβες. Σημειώνουμε ότι για την προβλεπόμενη διάθεση της εκροής έχουν υπάρξει αρνητικές γνωμοδοτήσεις από τη διεύθυνση υγείας όσο και από την διεύθυνση υδάτων.

Τρίτο ζήτημα: Επιπλέον, η μεταφορά των καυσίμων με βυτιοφόρα θα επιβαρύνει υπέρμετρα κυκλοφοριακά ολόκληρο το δίκτυο με τον κίνδυνο ατυχήματος που, αν συμβεί, θα είναι δυστύχημα με τραγικές διαστάσεις.

Τέταρτο ζήτημα: Μαζί με τα παραπάνω προκύπτουν ζητήματα, όπως η αλλαγή στο μικροκλίμα της περιοχής, λόγω τσιμεντοποίησης και ρύπανσης -τεράστια ηχορύπανση για όλο το εικοσιτετράωρο- κάνοντας κόλαση τη ζωή των κατοίκων που θα παραμείνουν τελικά στην περιοχή.

Πέμπτο ζήτημα: Δεν εξασφαλίζεται η προστασία της περιοχής στην κορυφή του Λόφου Παπούρα μετά τον εντοπισμό σπουδαίας αρχαίας κυκλικής δομής, η οποία ανασκάπτεται από τον Σεπτέμβριο του 2023. Τέλος, εξετάζεται η εγκατάσταση ραδιοβοηθήματος αεροναυτιλίας και η χρήση της απαλλοτριωμένης περιοχής «Εμπόδιο 28» -έτσι λέγεται- που όμως είναι προστατευόμενη κορυφή των Αστερουσίων, τα βουνά των Αστερουσίων.

Σας ρωτάμε, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, τι μέτρα προτίθεται να πάρει η Κυβέρνηση πάντα με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος, των αρχαιολογικών ευρημάτων, του πολιτισμού, του φυσικού αποθέματος, της αγροκτηνοτροφικής παραγωγής, της υγείας των κατοίκων της περιοχής για τους κινδύνους που αυξάνονται, λόγω της κατασκευής του ιδιωτικού αεροδρομίου στο Καστέλλι του Δήμου Μινώα-Πεδιάδας.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για την απάντησή σας.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Βουλευτά, διάβασα με πολλή προσοχή την ερώτησή σας. Είναι προφανές ότι ως Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας έχετε μία καθολική αντίρρηση στην κατασκευή του αεροδρομίου του Καστελλίου, η οποία δεν εξαντλείται μόνο στον τρόπο με τον οποίο αυτό κατασκευάζεται, δηλαδή στην επιλογή της παραχώρησης την οποία εσείς θεωρείτε ότι αφορά μονοπωλιακούς ομίλους κ.λπ. αλλά έχει κυρίως να κάνει και με τη χωροταξία της τοποθέτησής του.

Νομίζω ότι σε αυτό πρέπει να είμαστε ξεκάθαροι. Για το αεροδρόμιο αυτό δεν αποφάσισε η Νέα Δημοκρατία, η σημερινή Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη και η προηγούμενη κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, ότι ξαφνικά θα πάει και θα προσγειώσει ένα αεροδρόμιο στο Καστέλλι. Η υπόθεση αυτή είναι υπόθεση της Κρήτης. Είναι υπόθεση η οποία κινήθηκε από την Κρήτη. Είναι υπόθεση την οποία η ίδια η Μεγαλόνησος την έχει τόσα χρόνια ωριμάσει και ως ιδέα αλλά και ως θέμα.

Αρκεί να σας πω ότι η πρώτη έγκριση περιβαλλοντικών επιπτώσεων ήρθε τον Αύγουστο του 2009, η δεύτερη που ακολούθησε στις 15-11-2019, όταν πλέον είχε ξεκινήσει ήδη η ιστορία της δημοπράτησης του έργου, και μετά στις 14-7-2020. Ακολουθεί τώρα η επόμενη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η οποία αφορά, όπως ξέρετε, στον Πετριανό Λάκκο, δηλαδή στο σημείο στο οποίο θα κατασκευασθεί η μακρά σήραγγα, η οποία θα επιτρέψει να μη θιγούν και αρχαιολογικός χώρος και μια περιοχή με κάλλος και επίσης θα αποφύγουμε και τις μεγάλες ταλαιπωρίες στη φάση κατασκευής των κατοίκων της περιοχής.

Έχετε μια καθολική αντίρρηση. Δηλαδή έτσι όπως περιγράφετε, ειδικά στο τέλος της ερώτησής σας, τα πράγματα, εσείς δεν θέλετε να χωροθετηθεί εκεί το αεροδρόμιο. Από κει ξεκινάτε και πηγαίνετε ανάποδα.

Η μορφολογία της Κρήτης, και ειδικά του Νομού Ηρακλείου, δεν επέτρεπε να χωροθετηθεί αλλού το αεροδρόμιο, ήταν μονόδρομος. Και όχι μόνο αυτό, υπάρχει ήδη διάδρομος εκεί. Υπάρχει ήδη στρατιωτικό αεροδρόμιο το οποίο είναι εν χρήσει και δίπλα στο οποίο κατασκευάζεται το πολιτικό αεροδρόμιο, αυτό το οποίο θα εξυπηρετεί τις μετακινήσεις στον Νομό Ηρακλείου και σε όλη την Κρήτη ουσιαστικά. Να μην ξεχνάμε ότι το Αεροδρόμιο Ηρακλείου είναι δεύτερο σε επιβατική κίνηση μετά το Αεροδρόμιο Αθηνών.

Για όσα αναφέρετε θα απαντήσω στη δευτερολογία για να μην εξαντλήσω τον χρόνο. Πρέπει όμως να ξέρετε ότι η Κυβέρνηση δεν πρόκειται να παραδώσει ένα αεροδρόμιο, χωρίς να έχει φροντίσει να βελτιώσει τις συνθήκες ζωής των κατοίκων της περιοχής, ειδικά όταν μιλάμε για μια περιοχή η οποία έχει πληγεί δραματικά τα τελευταία χρόνια από μια φυσική καταστροφή όπως ήταν ο σεισμός, ο οποίος ταρακούνησε το Αρκαλοχώρι και προκάλεσε πολύ σημαντικές ζημίες. Ό,τι αναφέρετε στην ερώτησή σας, αντιμετωπίζεται.

Θα σας το απαντήσω με λεπτομέρεια τώρα στη δευτερολογία μου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κύριε Συντυχάκη, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, προφανώς δεν συζητάμε σήμερα το ζήτημα της παραχώρησης και των συμβάσεων, αλλά μιας και το θίγετε το ζήτημα να σας πω πως πρόκειται για σκανδαλώδεις συμβάσεις. Θα σας πω μόνο ότι η κοινοπραξία μπήκε με πέντε εκατομμύρια ευρώ στο έργο. Πόσα έδωσε το Ελληνικό Δημόσιο; Έδωσε 180 εκατομμύρια με βάση την αρχική σύμβαση και 104 εκατομμύρια ευρώ με βάση τη δεύτερη σύμβαση, δηλαδή σύνολο 284 ευρώ προίκα. Πρόκειται για σκανδαλώδεις συμβάσεις και προνόμια στην κοινοπραξία.

Αυτά τα οποία σας είπα δεν είναι δικά μου, δεν είναι του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας. Είναι επισημάνσεις και αιτήματα και του Δήμου Μινώα-Πεδιάδας και των κατοίκων της περιοχής. Τώρα, εάν ταυτίζονται οι θέσεις των κατοίκων της περιοχής με αυτά που πρεσβεύει το ΚΚΕ, τι να σας πω; Δεν είναι δικό μου ζήτημα αυτό.

Σε κάθε περίπτωση όμως, η περίπτωση του έργου του ιδιωτικού αεροδρομίου αναδεικνύει ξεκάθαρα ποια είναι η αναπτυξιακή στρατηγική του κράτους. Κι εδώ υπάρχουν αντιφάσεις και αδιέξοδα σ’ αυτό το μοντέλο καπιταλιστικής ανάπτυξης, που λέτε εσείς, που αποτυπώνεται ξεκάθαρα στον σεισμόπληκτο Δήμο Μινώα-Πεδιάδας. Να μην ξεχνάμε ότι το νέο ιδιωτικό αεροδρόμιο κατασκευάζεται στη σεισμόπληκτη περιοχή του Δήμου Μινώα- Πεδιάδας. Από τη μια είναι τα εκρηκτικά προβλήματα σε σχέση με την αντιμετώπιση των συνεπειών του σεισμού, όπως και η διαχρονική έλλειψη βασικών υποδομών που αφορούν την κάλυψη λαϊκών αναγκών, φτάνοντας μάλιστα σήμερα τα funds μετά από τριάμισι χρόνια σεισμού με νόμους της Νέας Δημοκρατίας, του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ να πλειστηριάζονται σεισμόπληκτα σπίτια, χαρακτηρισμένα «κίτρινα σπίτια» στην περιοχή, κι από την άλλη έχεις την κατασκευή ενός ιδιωτικού αεροδρομίου με πακτωλό εκατομμυρίων στην κοινοπραξία, που όχι μόνο θα ακριβοπληρώνει ο λαός για τα κέρδη αυτών των ομίλων, αλλά επιβαρύνει την περιοχή με τεράστιο περιβαλλοντικό κόστος και αλλαγή των χρήσεων γης.

Πρόκειται για σύνθετο έργο όπως ένα μεγάλο διεθνές αεροδρόμιο με πολλαπλές επιπτώσεις στη διάρκεια της λειτουργίας του. Δεν υπάρχει κρατική δομή παρακολούθησης. Υπάρχει κρατική δομή παρακολούθησης του έργου που να είναι και στελεχωμένη -θα μου πείτε δεν υπάρχει, πώς θα στελεχωθεί- που θα παρακολουθεί σταθερά μια σειρά περιβαλλοντικούς δείκτες; Έχει καταρτιστεί ενιαίο και ολοκληρωμένο σχέδιο περιβαλλοντικής παρακολούθησης για τη φάση λειτουργίας του έργου; Πείτε μου. Πού ξανακούστηκε να μην έχουν προβλεφθεί αντιπλημμυρικά έργα έχοντας, μάλιστα, ιστορικό από τις ακραίες πλημμύρες του 2020, αλλά και από απλές βροχοπτώσεις του 2023.

Στο συμπληρωματικό τεύχος της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων προσέξτε να δείτε τι αναφέρει: «Για το υπό μελέτη έργο έχουν γίνει οι απαραίτητες σχετικές μελέτες. Η ευρύτερη περιοχή του έργου δεν αποτελεί ευθύνη του φορέα του αεροδρομίου, αλλά των εκάστοτε δήμων, περιφέρειας κ.ο.κ.». Άρα, δεν περιλαμβάνεται η αντιπλημμυρική προστασία της ευρύτερης περιοχής του έργου.

Μάλιστα, οι απόψεις της υπηρεσίας της Περιφέρειας Κρήτης, λόγω αυτών των δύο περιστατικών πλημμυρικών φαινομένων που σας ανέφερα προηγουμένως, θεωρεί όχι μόνο επιβεβλημένη την αντιπλημμυρική προστασία εντός του έργου, αλλά κυρίως την αντιπλημμυρική προστασία της ευρύτερης περιοχής, καθώς και την οριοθέτηση και τη διευθέτηση των ρεμάτων αποδεκτών των ομβρίων υδάτων που καταλήγουν στον Κρατερό και στον Αποσελέμη. Η επιφανειακή απορροή των ομβρίων πολλαπλασιάζεται λόγω της κατασκευής εκτεταμένων δομημένων επιφανειών και επέκτασης αυτών σε εκτάσεις όπου προϋπήρχε φυσικό έδαφος και βλάστηση, όπως επίσης το γεγονός ότι στην περιοχή έχουν εκριζωθεί διακόσιες χιλιάδες ελαιόδεντρα και έχει αυξηθεί σημαντικά η τσιμεντοποίηση λόγω του αεροδρομίου.

Μετά, λοιπόν, από τρία χρόνια από την προμελέτη που έχει εκπονήσει η ΤΕΡΝΑ, όχι το Δημόσιο, με εντολή του Υπουργείου Υποδομών που προβλέπει αντιπλημμυρικά έργα 61 εκατομμυρίων ευρώ, δεν έχει δοθεί εντολή από εσάς για ολοκλήρωση των μελετών και υλοποίηση των απαραίτητων αντιπλημμυρικών έργων. Ποιος κοροϊδεύει ποιον εδώ;

Οφείλει, λοιπόν, το κράτος να πάρει τώρα όλα τα απαραίτητα μέτρα, να προχωρήσει η ολοκλήρωση των μελετών και μάλιστα με ορίζοντα τουλάχιστον εκατονταετίας και των απαραίτητων παρεμβάσεων. Στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων καταγράφεται ότι στα τριακόσια ενενήντα οκτώ χιλιάδες πεντακόσια στρέμματα των ορίων του δήμου, σήμερα τα 3,7, δηλαδή το 0,9%, καλύπτεται από τεχνικές κατασκευές, δηλαδή δρόμους, οικισμούς κ.λπ.. Θα κατασκευαστεί το αεροδρόμιο, που θα είναι έξι χιλιάδες στρέμματα, οι τεχνικές κατασκευές θα φτάσουν στο 2,4%, δηλαδή σχεδόν τριπλάσια κάλυψη, πράγμα που δείχνει την ενδεχόμενη αύξηση του πλημμυρικού κινδύνου, ενώ προβλέπεται και επέκταση κατά 50% του αεροδρομίου για τις επόμενες δεκαετίες. Υπολογίζετε επιπλέον καθημερινά πενήντα βυτιοφόρα να διασχίζουν την περιοχή με κίνδυνο ατυχήματος.

Επίσης, δεν έχουν προβλεφθεί όλα τα παραπάνω γιατί κοστίζουν. Δεν νομίζω ότι υπάρχουν άσχετοι επιστήμονες. Είναι γιατί κοστίζουν. Ποιος εγγυάται ότι δεν θα προκύψουν καταστροφικές συνέπειες, νέα Τέμπη, σε βάρος της υγείας της ανθρώπινης ζωής;

Για όλα λοιπόν αυτά, τα οποία -επαναλαμβάνω- είναι αιτήματα, είναι απαιτήσεις της κοινωνίας, του Δήμου Μινώα Πεδιάδας έχουν επισημανθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Περιφέρειας Κρήτης, σας καλούμε να λάβετε όλα εκείνα τα απαραίτητα μέτρα άμεσα -και κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε-, με χρονοδιαγράμματα χρηματοδότησης, σχεδιασμού, υλοποίησης όλων εκείνων των αναγκαίων μέτρων, έτσι ώστε να αποφευχθούν μελλοντικά Τέμπη στην ευρύτερη περιοχή.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Ευχαριστούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής και ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «Ελευθέριος Βενιζέλος», έντεκα μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Δημοτικό Σχολείο Βάμου Χανίων.

Η Βουλή σάς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Σας ευχόμαστε καλή πρόοδο.

Όπως φαντάζομαι σας εξηγήθηκε από τους συνεργάτες μας, σήμερα παρακολουθείτε μια ειδική διαδικασία που ονομάζεται κοινοβουλευτικός έλεγχος. Ένας Βουλευτής -γιατί έχετε απορία- ρωτά και ένας Υπουργός απαντά. Και βεβαίως ο ελληνικός λαός μπορεί να ενημερώνεται, διότι αυτή η διαδικασία μεταδίδεται απευθείας από την Τηλεόραση της Βουλής των Ελλήνων.

Μάλιστα, επειδή είστε και από την Κρήτη, αυτήν τη στιγμή το επίκαιρο θέμα το οποίο συζητείται το ρωτά κάποιος Κρήτης Βουλευτής, από τον Νομό Ηρακλείου βέβαια, ο κ. Συντυχάκης. Αναφέρεται στο αεροδρόμιο του Καστελλίου. Απαντά σχετικά ο Υπουργός.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για την απάντησή σας.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ, πραγματικά.

Τα παιδιά είναι τυχερά, αλλά θα ήμασταν τυχεροί και εμείς εάν μπορούσαν να μιλήσουν τα παιδιά και να πουν από ποιο αεροδρόμιο πέταξαν εάν ήρθαν αεροπορικώς, διότι όπως ξέρετε το αεροδρόμιο των Χανίων είναι υπό παραχώρηση. Έχει γίνει μια πάρα πολύ σημαντική αναβάθμιση του αεροδρομίου των Χανίων, την οποία ούτως ή άλλως το Ελληνικό Δημόσιο ιδίοις πόροις δεν μπορούσε να εξυπηρετήσει.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ:** Με ιδίους πόρους του κράτους έγινε και μετά το παραχωρήσατε στη Fraport. Να είμαστε ειλικρινείς.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι, δεν έγινε καθόλου. Είναι παραχώρηση της Fraport. Κοιτάξτε. Κάνετε, αλλά πριν το σχολιάσω αυτό, θα σας πω κάτι άλλο.

Είναι προφανές ότι το αεροδρόμιο του Καστελλίου δεν σας κάθεται καλά στο Κομμουνιστικό Κόμμα. Δεν το θέλετε εκεί. Διότι καλή η ερώτησή σας σε ό,τι αφορά τις λεπτομέρειες, αλλά δεν το θέλετε εκεί. Εκεί καταλήγετε. Ό,τι και να λέτε, λέτε κατέστρεψε το Καστέλλι, όλη την περιοχή. Κατέστρεψε, λέτε, την πεδιάδα στην περιοχή του Αρκαλοχωρίου. Αυτό λέτε και κινδυνολογείτε σε σχέση με το έργο.

Προσέξτε. Κάνετε κάποια τεχνάσματα, τα οποία δεν νομίζω ότι είναι τυχαία. Ποιο είναι το τέχνασμα; Ο ΔΑΗΚ -ο Διεθνής Αερολιμένας Ηρακλείου Κρήτης- είναι μία εταιρεία, η οποία προφανώς συστήθηκε με ένα κεφάλαιο της τάξεως των 5.000.000. Ξεχνάτε ότι σ’ αυτόν το φορέα μετέχει το Ελληνικό Δημόσιο με ποσοστό 46%, είναι ο μεγαλομέτοχος, έχει μεγαλύτερο ποσοστό από την ΤΕΡΝΑ Α.Ε., έχει μεγαλύτερο ποσοστό από την GMR, την ινδική εταιρεία η οποία συμμετέχει στην κατασκευή του αεροδρομίου. Βεβαίως, συμμετέχει στην κατασκευή του αεροδρομίου με δανειακά κεφάλαια, τα οποία έχουν εξασφαλίσει με διάφορους τρόπους. Υπάρχουν κεφάλαια δικά τους, τα οποία μπαίνουν σε αυτό. Τώρα αν είναι δανειακά ή οτιδήποτε άλλο αυτό είναι μια υπόθεση της σύμβασης παραχώρησης. Προφανώς όλα αυτά είναι έξω από τη φιλοσοφία του Κομμουνιστικού Κόμματος. Δεν μπορούμε να τα συζητήσουμε.

Πάμε, όμως, λίγο στην ουσία. Με τον κ. Κεγκέρογλου, τον Δήμαρχο Μινώα-Πεδιάδας, έχω βρεθεί αρκετές φορές. Ο κ. Κεγκέρογλου όντως έχει κάποιες σημαντικές παρατηρήσεις. Και υπάρχουν παρατηρήσεις, οι οποίες πραγματικά αποτελούν προαπαιτούμενα για να έχουμε μία επιτυχή λειτουργία του αεροδρομίου.

Η αντιπλημμυρική προστασία της περιοχής αυτή θα ενταχθεί στη συμπληρωματική σύμβαση, η οποία θα υπογραφεί στο αμέσως προσεχές διάστημα. Είναι κάτι το οποίο έχει συμφωνηθεί με τον παραχωρησιούχο, με τον ΔΑΗΚ και θα προχωρήσει. Υπάρχουν σχετικές μελέτες. Δεν αποτελούσε αντικείμενο του παραχωρησιούχου και γι’ αυτόν τον λόγο -αυτή είναι η απάντηση που σας δίνεται εκεί μέσα και αφορά τις αρμοδιότητες- έρχεται ως πρόσθετο έργο, το οποίο το ανατίθεται.

Επειδή μιλήσατε, επίσης, για τον βιολογικό καθαρισμό του Καστελλίου, το αποχετευτικό δίκτυο θα συνδεθεί με τον βιολογικό καθαρισμό του αεροδρομίου. Τα λύματα από τους οικισμούς θα καταλήγουν εκεί. Υπάρχει μία απόλυτη πρόβλεψη της διαχείρισης των λυμάτων.

Σε ό,τι αφορά τα κινούμενα βυτιοφόρα, τα οποία δεν θα είναι πενήντα κατά μέσο όρο την ημέρα, θα είναι εκατό -σας επικαιροποιώ επιπλέον τα στοιχεία- πρέπει να ξέρετε ότι η σήραγγα, η οποία θα γίνει, θα αναβαθμιστεί στην κατηγορία 1, δηλαδή θα μπορούν μέσα απ’ αυτή, με όλα τα μέτρα ασφαλείας, να περνούν βυτιοφόρα.

Έχουν ληφθεί όλες οι πρόνοιες, ώστε το αεροδρόμιο να είναι το αναπτυξιακό εργαλείο της περιοχής. Θα μου πείτε, ναι, δεν πρέπει να συνδεθεί με τον ΝΟΑΚ, αυτό που λέτε για τη σύνδεση με την περιοχή της Μεσαράς; Ναι, απάντησα προχθές στη Βουλή ότι γίνεται μελέτη, ώστε να εξασφαλιστεί σε πρώτη φάση η σύνδεση, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι υπάρχουν άπειροι πόροι, οι οποίοι μπορούν να δοθούν και ξαφνικά τρέχοντας τον ΒΟΑΚ, που ειρήσθω εν παρόδω είναι θέμα ελάχιστων εβδομάδων να προχωρήσουμε στη συμβασιοποίηση του, δεν δυνατόν να τρέχει και ένα ακόμα τεράστιο έργο.

Πρέπει να το καταλάβουμε ότι οι πόροι είναι πεπερασμένοι. Οι πόροι οι οποίοι διατίθενται στην Κρήτη αυτήν τη στιγμή είναι πάρα πολύ υψηλοί. Στην Κρήτη γίνονται έργα πολύ μεγάλου ύψους. Αυτήν τη στιγμή ο ΒΟΑΚ αποτελεί μια πρόκληση, η οποία για τα επόμενα χρόνια θα αποτελεί και το κύριο αντικείμενο συζήτησης στην Κρήτη. Μέσα σε όλα αυτά έχουμε πετύχει και το αεροδρόμιο του Καστελλίου έχει προχωρήσει σε ποσοστό πάνω από 40%.

Είναι ένα success story. Μπορεί να μην σας αρέσει, αλλά να είστε σίγουρος ότι επ’ ουδενί δεν θα υπάρξουν μετά την κατασκευή του προβλήματα στην περιοχή. Όλα τα προβλήματα αντιμετωπίζονται, αλλά αντιμετωπίζονται στο χρόνο τους, γιατί οι πλημμύρες δεν ήρθαν τώρα. Πλημμύρες υπήρχαν και το 2020, όταν δεν υπήρχε εργοτάξιο του αεροδρομίου. Το ξέρουμε ότι έγιναν και τότε πλημμύρες.

Επιβαρύνει την περιοχή το αεροδρόμιο; Φυσικά την επιβαρύνει όταν δημιουργείται ένας διάδρομος προσαπογειώσεων με τις επιχώσεις, οι οποίες έγιναν. Προφανώς την επιβαρύνει.

Σας λέω, όμως, ότι όλα αυτά θα αντιμετωπιστούν. Και νομίζω ότι και το Ηράκλειο μπορεί να είναι αισιόδοξο, γιατί μαζί με την κατασκευή του αεροδρομίου, θα δει και αναβάθμιση του παλαιού αεροδρομίου του «Νικόλαος Καζαντζάκης», της έκτασης εκείνης η οποία ξέρετε ότι είναι μια πολύ μεγάλη έκταση και χρήζει μιας πολεοδομικής αναβάθμισης, αλλά μπορεί και η ίδια η Κρήτη να είναι περήφανη, γιατί ένα πολύ μεγάλο πρόγραμμα έργων με τη συμβολή του Πρωθυπουργού, Κυριάκου Μητσοτάκη, και με τη δική του συνεχή εποπτεία έρχεται σε πέρας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επίκαιρων ερωτήσεων.

Δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας):** Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 9.56΄ λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Πέμπτη 27 Μαρτίου 2025 και ώρα 10.00΄ με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που θα σας διανεμηθεί.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**