

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 7888
Ημερομ. Κατάθεσης: 28/8/2026



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ
ΕΛΕΝΗ ΒΑΤΣΙΝΑ
Βουλευτής ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Αθήνα, 12 Αυγούστου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας

και

Προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών

Θέμα: «Σοβαρές ελλείψεις και προβληματικές προβλέψεις στο νέο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τη Βιομηχανία και την Εφοδιαστική Αλυσίδα για την Κρήτη και το Ηράκλειο»

Η πρόσφατη ανάρτηση προς διαβούλευση του νέου Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τη Βιομηχανία και την Εφοδιαστική Αλυσίδα, καθώς και της σχετικής Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, ανοίγει ένα ιδιαίτερα κρίσιμο κεφάλαιο για τη χωρική οργάνωση της παραγωγικής δραστηριότητας στη χώρα.

Η ανάγκη επικαιροποίησης του υφιστάμενου πλαισίου του 2009 είναι δεδομένη. Η μετάβαση, όμως, σε ένα νέο μοντέλο χωροθέτησης της βιομηχανίας, της μεταποίησης και της εφοδιαστικής αλυσίδας δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς σαφείς κανόνες, επαρκείς υποδομές, περιβαλλοντικές εγγυήσεις, συγκεκριμένο χρηματοδοτικό σχεδιασμό και, κυρίως, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε περιοχής.

Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλούν οι προβλέψεις του νέου πλαισίου για την Κρήτη, που αντιμετωπίζεται απλώς ως ένας «ηπειρωτικός» χώρος λόγω μεγέθους και δυναμικής. Η νησιωτικότητα, η περιορισμένη διαθεσιμότητα γης, η έντονη τουριστική δραστηριότητα, η γεωργική παραγωγή, η ανάγκη προστασίας του τοπίου και του περιβάλλοντος, αλλά και η εξάρτηση από λιμένες, αερολιμένες και οδικές συνδέσεις δημιουργούν ένα ιδιαίτερο χωρικό και αναπτυξιακό πρότυπο, το οποίο απαιτεί ειδική αντιμετώπιση.

Στην Περιφέρεια Κρήτης καταγράφονται 7 Οργανωμένοι Υποδοχείς Μεταποιητικών και Επιχειρηματικών Δραστηριοτήτων (ΟΥΜΕΔ), συνολικής έκτασης περίπου 3.808 στρεμμάτων, 39 καταγραφές βιομηχανικών χρήσεων συνολικής έκτασης περίπου 13.902 στρεμμάτων, 4 καταγραφές χονδρεμπορίου συνολικής έκτασης περίπου 1.267 στρεμμάτων, καθώς και 19 Άτυπες Βιομηχανικές Συγκεντρώσεις (ΑΒΣ), συνολικής έκτασης περίπου 15.674 στρεμμάτων. Παράλληλα, στην Κρήτη καταγράφονται 8 εγκαταστάσεις Seveso κατώτερης βαθμίδας και 6 ανώτερης βαθμίδας, γεγονός που καθιστά ακόμη πιο αναγκαίο τον ολοκληρωμένο χωροταξικό, περιβαλλοντικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

Ωστόσο, το προτεινόμενο πλαίσιο δεν αναγνωρίζει συγκεκριμένο σχέδιο υποδομών για την Κρήτη. Για την Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου, η οποία χαρακτηρίζεται ως ανεπτυγμένη και αναπτυσσόμενη περιοχή και ως μεγάλη εφοδιαστική πύλη, προβλέπονται η κάλυψη ελλείψεων υποδομών, η εξυγίανση άτυπων συγκεντρώσεων, η ανάπτυξη νέων Επιχειρηματικών Πάρκων και η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της περιοχής. Δεν προσδιορίζονται, όμως, με σαφήνεια ποιες είναι οι κρίσιμες ελλείψεις υποδομών, ποιες άτυπες συγκεντρώσεις πρέπει να εξυγιανθούν, πού θα χωροθετηθούν οι νέοι υποδοχείς, ούτε ποιες μεταφορικές συνδέσεις απαιτούνται για την αποτελεσματική διασύνδεσή τους με το λιμάνι Ηρακλείου, το νέο αεροδρόμιο Καστελλίου και το βασικό οδικό δίκτυο. Τούτο ολοφάνερα εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για την οδική ασφάλεια, την κυκλοφορία, τις τοπικές κοινωνίες και το περιβάλλον.

Ιδιαίτερα προβληματική είναι η διατήρηση σημαντικών δυνατοτήτων μεμονωμένης εκτός σχεδίου εγκατάστασης. Το κόστος της ελάχιστης απαιτούμενης γης για δομημένο χώρο 1.000 τ.μ. εκτιμάται ότι είναι κατά 4.000 έως 14.000 ευρώ μικρότερο στην εκτός σχεδίου εγκατάσταση. Συνεπώς, χωρίς ουσιαστική οικονομική και θεσμική εξίσωση των όρων, χωρίς ουσιαστικά

κίνητρα εγκατάστασης σε ΒΙΠΕ, ΒΙΟΠΑ και Επιχειρηματικά Πάρκα, υπάρχει ορατός κίνδυνος να συνεχιστεί η διάσπαρτη ανάπτυξη.

Παράλληλα, απουσιάζει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο κυκλοφοριακού σχεδιασμού σε επίπεδο ζώνης. Ο προβληματισμός για το νότιο Ηράκλειο και το νότιο Λασιθί είναι μεγάλος, καθώς εκεί σημαντικές ποσότητες αγροτικών και μεταποιημένων προϊόντων πρέπει καθημερινά να συγκεντρώνονται, να τυποποιούνται, να αποθηκεύονται και να μεταφέρονται προς τις πύλες εξόδου του νησιού μέσω ενός οδικού δικτύου με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, το οποίο παράλληλα εξυπηρετεί κατοίκους, τουριστική κίνηση, λεωφορεία και βαρέα οχήματα.

Ιδιαίτερη μέριμνα απαιτείται και για την προστασία της αγροτικής γης υψηλής παραγωγικότητας. Η σχετική πρόβλεψη του νέου πλαισίου αποτελεί κατεύθυνση προς τον πολεοδομικό σχεδιασμό και όχι σαφή απαγόρευση. Για την Κρήτη, όπου η γεωργική γη αποτελεί κρίσιμο παραγωγικό πόρο, απαιτείται σαφής προστασία της, με εξαίρεση μόνο ήπιες δραστηριότητες που συνδέονται άμεσα με την αγροτική παραγωγή. Παράλληλα, δεν τεκμηριώνεται επαρκώς η εκτίμηση ότι επιπλέον 1.910 στρέμματα επαρκούν για την κάλυψη των νέων μεταποιητικών δραστηριοτήτων στην Κρήτη έως το 2032.

Την ίδια στιγμή, η στρατηγική για την Κρήτη δεν μπορεί να περιοριστεί αποκλειστικά στην οδική μεταφορά. Η ανάγκη μακροπρόθεσμου σχεδιασμού για τη διασύνδεση των βασικών αστικών και παραγωγικών κέντρων με τα λιμάνια, τα αεροδρόμια και τους οργανωμένους υποδοχείς καθιστά αναγκαία τη διερεύνηση ενός ολοκληρωμένου συστήματος σταθερής τροχιάς στην Κρήτη, με δυνατότητα εξυπηρέτησης επιβατών και εμπορευμάτων.

Ιδιαίτερη αναφορά απαιτείται και για την περιοχή των Λινοπεραμάτων. Η πρόβλεψη για συνέχιση των υφιστάμενων δραστηριοτήτων στις σημερινές εγκαταστάσεις, ακόμη και με δυνατότητα πρόσθετης παρέκκλισης κατά 10% σε περίπτωση που η επέκταση κριθεί ιδιαίτερης σημασίας για την εθνική οικονομία, δημιουργεί εύλογα ερωτήματα.

Δεν προκύπτει επαρκώς γιατί αποκλείεται ή μετατίθεται η διερεύνηση εναλλακτικής χωροθέτησης, πώς αξιολογείται η συμβατότητα της υφιστάμενης δραστηριότητας με τη μελλοντική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Δήμου Μαλεβιζίου, πώς αντιμετωπίζονται οι σωρευτικές περιβαλλοντικές,

κυκλοφοριακές και χωρικές επιβαρύνσεις και ποια μέτρα προβλέπονται για την ασφάλεια και τη διακίνηση επικίνδυνων φορτίων.

Η θεσμοθέτηση του Ειδικού Χωροταξικού πριν από την ολοκλήρωση του τοπικού πολεοδομικού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού δημιουργεί τον κίνδυνο να μη ληφθούν υπόψη τα πραγματικά χαρακτηριστικά και οι ανάγκες κάθε περιοχής. Η χωροταξική οργάνωση της βιομηχανίας και της εφοδιαστικής αλυσίδας αποτελεί κρίσιμο αναπτυξιακό εργαλείο. Για να υπηρετήσει, όμως, τη βιώσιμη ανάπτυξη, οφείλει να συνδυάζει την οικονομική δραστηριότητα με την προστασία του περιβάλλοντος, της αγροτικής γης, του τοπίου, του τουριστικού προϊόντος, της ασφάλειας των πολιτών και της ποιότητας ζωής των τοπικών κοινωνιών.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε κ.κ. Υπουργοί:

- 1. Με ποιο συγκεκριμένο σχέδιο προβλέπεται να αντιμετωπιστούν οι ελλείψεις στις μεταφορικές υποδομές της Κρήτης πριν από την ανάπτυξη νέων βιομηχανικών και εφοδιαστικών δραστηριοτήτων; Ποια έργα, ποιο χρονοδιάγραμμα και ποιο χρηματοδοτικό εργαλείο προβλέπονται;**
- 2. Ποιοι είναι οι συγκεκριμένοι υφιστάμενοι άτυποι βιομηχανικοί συγκεντρωμένοι χώροι στην Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου που χαρακτηρίζονται ως υψηλής προτεραιότητας για εξυγίανση και ποιο είναι το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα και χρηματοδοτικό μοντέλο για την εξυγίανσή τους;**
- 3. Ποιες συγκεκριμένες περιοχές προβλέπεται να φιλοξενήσουν νέους οργανωμένους υποδοχείς βιομηχανίας και εφοδιαστικής στην Κρήτη και με ποια κριτήρια επιλέγονται; Έχουν προηγηθεί οι απαιτούμενες κυκλοφοριακές, περιβαλλοντικές, υδρολογικές και χωροταξικές μελέτες;**
- 4. Προτίθεται η Κυβέρνηση να θεσπίσει υποχρεωτικό ολοκληρωμένο κυκλοφοριακό σχεδιασμό σε επίπεδο κάθε βιομηχανικής ή εφοδιαστικής ζώνης, πριν από την έγκριση νέων ή επεκτεινόμενων υποδοχέων, με ειδική πρόβλεψη για την οδική ασφάλεια, τη στάθμευση και αναμονή βαρέων οχημάτων και τη σύνδεση με λιμένες και αερολιμένες;**
- 5. Πώς θα διασφαλιστεί η προστασία της αγροτικής γης υψηλής παραγωγικότητας στην Κρήτη; Με ποια τεκμηρίωση προκύπτει ότι**

η πρόσθετη έκταση των 1.910 στρεμμάτων επαρκεί για τις ανάγκες των νέων μεταποιητικών δραστηριοτήτων στην Κρήτη έως το 2032;

6. Πώς προτίθεται η Κυβέρνηση να αντιμετωπίσει τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της Κρήτης ως νησιωτικής Περιφέρειας, ιδίως σε σχέση με τις εμπορευματικές ροές, το αυξημένο κόστος μεταφορών, την περιορισμένη διαθεσιμότητα γης και την ανάγκη διασύνδεσης των παραγωγικών κέντρων με λιμένες και αερολιμένες;
7. Υπάρχει ολοκληρωμένος σχεδιασμός για τη διασύνδεση των παραγωγικών και εφοδιαστικών υποδομών της Κρήτης με τον ΒΟΑΚ, τον ΝΟΑΚ, το λιμάνι Ηρακλείου, το νέο αεροδρόμιο Καστελλίου, τα λοιπά λιμάνια και το βασικό επαρχιακό οδικό δίκτυο; Ποια έργα περιλαμβάνει και ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους;
8. Ποιος είναι ο σχεδιασμός της Κυβέρνησης για τις υφιστάμενες δραστηριότητες στα Λινοπεράματα; Έχει αξιολογηθεί εναλλακτική χωροθέτηση και πώς τεκμηριώνεται η δυνατότητα επέκτασης των υφιστάμενων εγκαταστάσεων και η προβλεπόμενη πρόσθετη παρέκκλιση κατά 10%;

Η Βουλευτής

BATZINA ELENH