



**ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ  
ΤΗ ΔΙΑΣΩΣΗ, ΠΡΟΒΟΛΗ ΚΑΙ  
ΑΕΙΦΟΡΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗ  
ΤΗΣ ΠΕΔΙΑΔΟΣ**

[www.aerodromiostokastelli.blogspot.com](http://www.aerodromiostokastelli.blogspot.com)

Καστέλλι 15 Οκτωβρίου 2016

**Πρωτοβουλία Πολιτών για τη  
Διάσωση, Προβολή και  
Αειφόρο Ανάπτυξη της Πεδιάδος**  
700 06 Καστέλλι Πεδιάδος, Ηράκλειο Κρήτης  
Τηλ: 306974891750, 306980150788  
Email: [igoumenakisma@gmail.com](mailto:igoumenakisma@gmail.com)  
[kostisgial@hotmail.com](mailto:kostisgial@hotmail.com)

**Citizens for Sustainable Development  
of Pediada, Crete**  
700 06 kastelli Pediadous  
Crete, Greece  
Tel.: 306974891750, 306980150788  
Email: [igoumenakisma@gmail.com](mailto:igoumenakisma@gmail.com)  
[kostisgial@hotmail.com](mailto:kostisgial@hotmail.com)

**ΠΡΟΣ:**

**Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων**  
**1. Ph.D Werner Hoyer**  
**President and Chairman of the Board of  
Directors of the European Investment Bank**  
98-100 boulevard Konrad Adenauer  
L-2950 Luxembourg  
Luxembourg  
Tel: +352 43 79 1  
Fax: +352 43 77 04

**2. Board of Directors of the European  
Investment Bank**  
98-100 boulevard Konrad Adenauer  
L-2950 Luxembourg  
Luxembourg  
Tel: +352 43 79 1  
Fax: +352 43 77 04

**3. Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων -  
Γραφείο Αθηνών**  
Ηρώδου Αττικού 1, 106 74, Αθήνα  
Τηλ: +30 210 6824517  
Fax: +30 210 6824520  
Email: [athens@eib.org](mailto:athens@eib.org)

**ΕΠΕΙΓΟΥΣΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ**

Θέμα: **Ενημέρωση για το έργο “ Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης καθώς και Μελέτη, Κατασκευή και Χρηματοδότηση των οδικών του συνδέσεων ”.**

Αξιότιμε Κύριε Πρόεδρε και αξιότιμα μέλη της Διευθύνουσας Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.

Με την παρούσα επιστολή θα θέλαμε να σας εκθέσουμε εν συντομία, σοβαρότατα ζητήματα που σχετίζονται με το έργο “Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης καθώς και Μελέτη, Κατασκευή και Χρηματοδότηση των οδικών του συνδέσεων”, το οποίο έχει διακηρύξει<sup>1</sup> η Ελληνική Κυβέρνηση για την Κρήτη.

<sup>1</sup> Απόφαση Υπουργού ΜΕ. ΔΙ. με αρ.Πρωτ.: ΕΠΠ- ΒΕ/Γ/ΑΚ/Φ1.1/οικ 5825/ 10 Ιουνίου 2016.

Σύμφωνα την τρέχουσα Διακήρυξη, το παραπάνω έργο, προϋπολογισμού 850 εκ. ευρώ προβλέπεται να κατασκευαστεί στο Καστέλλι Πεδιάδος της Κρήτης<sup>2</sup>, μέσω Σύμβασης Παραχώρησης της χρήσης-εκμετάλλευσης του για 35 έτη. Η καταληκτική ημερομηνία κατάθεσης των σχετικών προσφορών, ύστερα από πολλές προηγούμενες παρατάσεις και αναβολές<sup>3</sup>, μετατέθηκε με υπουργική απόφαση για τις 27 Οκτωβρίου 2016.

Για το έργο αυτό, εξ όσων γνωρίζουμε εκκρεμούν αιτήματα χρηματοδότησης του, μέσω δανεισμού, από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, το ίδρυμα του οποίου προΐσταστε. Όπως είναι γνωστό οι ελληνικές κυβερνήσεις από το 2009 έως σήμερα έχουν απευθυνθεί σε εσάς και έχουν υποβάλλει σχετικές αιτήσεις, ενώ η απόφασή σας εκκρεμεί.

Ως Ευρωπαίοι πολίτες της Ελλάδος, της Κρήτης, και κάτοικοι του Δήμου Μινώα Πεδιάδος, και της περιοχής που η ελληνική κυβέρνηση έχει αποφασίσει να εγκαταστήσει τον παραπάνω Νέο Διεθνή Αερολιμένα, ως μέλη και ως σύλλογος «Πρωτοβουλία Πολιτών για τη Διάσωση, Προβολή και Αειφόρο Ανάπτυξη της Πεδιάδος»<sup>4</sup>, σας ενημερώνουμε ότι, είμαστε πλήρως αντίθετοι και αντιδρούμε στην κατασκευή του προαναφερόμενου έργου. Αντιπιθέμεθα μάλιστα τόσο στην κατασκευή νέου αερολιμένα στην Κρήτη, όσο και στην εγκατάσταση του στην πεδιάδα του Καστελλίου, και κατά συνέπεια στις σχετικές αποφάσεις της Ελληνικής Κυβέρνησης.

Τα στοιχεία<sup>5</sup> και οι θέσεις μας, τα οποία παραθέτουμε παρακάτω, είναι προϊόν έρευνας, καθώς και των συμπερασμάτων σχετικών ημερίδων. Τις ημερίδες αυτές, στις οποίες με εισηγήσεις τους και ανακοινώσεις συμμετείχαν ειδικοί επιστήμονες και εκπρόσωποι συλλόγων, οργάνωσε ο σύλλογος μας προκειμένου να αντιμετωπίσει την ελλιπή ενημέρωση, από την Ελληνική Πολιτεία, των πολιτών της Κρήτης και ιδιαίτερως της περιοχής εγκατάστασης του νέου αερολιμένα για το έργο και τις αναμενόμενες επιπτώσεις αυτού.

Παρακαλούμε, όπως τα στοιχεία αυτά και οι απόψεις μας ληφθούν υπόψη και αξιολογηθούν κατά την εξέταση εκ μέρους σας του θέματος, στο πλαίσιο του αιτήματος της ελληνικής κυβέρνησης, σχετικά με τη χρηματοδότηση του προαναφερόμενου έργου, και ευελπιστούμε ότι θα συμβάλλουν στην ορθότητα των αποφάσεων σας.

Σας ενημερώνουμε ότι, ύστερα από πολυετή διερεύνηση του ζητήματος, έχουμε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι, η απόφαση για την κατασκευή νέου αεροδρομίου στην Κρήτη και η εγκατάσταση του στην ενδοχώρα του νησιού και ειδικότερα στην πεδιάδα του Καστελλίου αποτελεί παράδειγμα κακού προγραμματισμού και σχεδιασμού.

Η πολιτική απόφαση για την κατασκευή νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι ελήφθη προκειμένου να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα του σημερινού αεροδρομίου του Ηρακλείου, "Νίκος Καζαντζάκης" τα οποία αφορούν: α. την επίδραση του στον πολεοδομικό ιστό της Νέας Αλικαρνασσού και του Δήμου Ηρακλείου και

<sup>2</sup> Το νέο αεροδρόμιο προβλέπεται να εγκατασταθεί στην πεδιάδα του Καστελλίου, σε μια αγροτική περιοχή της ενδοχώρας της κεντρικής Κρήτης σε απόσταση περίπου 40χλμ. Νοτιοανατολικά της πόλης του Ηρακλείου. Βλέπε εικόνες 7,8,9, 10 του Παραρτήματος.

<sup>3</sup> Το έργο εξαγγέλθηκε πρώτη φορά το 2002. Ύστερα από σειρά παρατάσεων και αναβολών δημοπρατήθηκε για πρώτη φορά στις 18-10-2011 και ο διαγωνισμός κατέστη άγονος, εξαιτίας της μη εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

<sup>4</sup> Σωματείο νόμιμο, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα του οποίου το οποίο νόμιμα αναγνωρίστηκε δυνάμει της υπ' αριθμόν αρ 1048/2247/440/12-10-2009 απόφασης του Μονομελούς Πρωτοδικείου Ηρακλείου, και καταχωρήθηκε στα βιβλία του Πρωτοδικείου Ηρακλείου με αριθμό μητρώου 2307.

<sup>5</sup> Παραθέτουμε μέρος του πλήθους των σχετικών στοιχείων εξαιτίας του σύνθετου και πολύπλοκου ζητήματος παραθέτουμε μέρος των στοιχείων, που είναι δυνατό να ενταχθούν στο πλαίσιο μιας επιστολής.

β. τις ανεπαρκείς εγκαταστάσεις του για την εξυπηρέτηση της αυξημένης τουριστικής κίνησης κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Υποστηρίζουμε ότι η πολιτική απόφαση, για την κατασκευή νέου διεθνούς αερολιμένα στην Κρήτη και για την επιλογή της θέσης εγκατάστασης του στην πεδιάδα του Καστελλίου, έχει ασθενή τεκμηρίωση και επιστημονική βάση. Κατά ανορθόδοξο τρόπο μάλιστα η αναγγελία του, προηγήθηκε της διερεύνησης και της επιστημονικής προσέγγισης, του ζητήματος. Δηλαδή προηγήθηκε η αναγγελία και η απόφαση για την κατασκευή του νέου αερολιμένα στο Καστέλλι και η διακήρυξη των μελετών και του έργου, με τις οποίες επιχειρείται εκ των υστέρων να δικαιολογηθεί ένα έργο για το οποίο έχει παρθεί ήδη η απόφαση να γίνει.

Στο πλαίσιο της σχετικής απόφασης δεν λήφθηκαν υπόψη και δεν διερευνήθηκαν, μια σειρά στοιχεία και πραγματικά δεδομένα, δεν πληρούνται κανονιστικές διατάξεις του εθνικού και ευρωπαϊκού δικαίου, και δεν ακολουθήθηκαν διεθνώς αναγνωρισμένες καλές μέθοδοι και πρακτικές. Το γεγονός αυτό δημιουργεί σοβαρές επισφάλειες για το αναμενόμενο αποτέλεσμα και σοβαρούς κινδύνους, το έργο αυτό, αφενός να μην αποδώσει τα ζητούμενα και αφετέρου να προξενήσει μεγαλύτερα προβλήματα και μάλιστα μη αναστρέψιμα, σε σχέση με αυτά που υποτίθεται ότι επιδιώκει να αντιμετωπίσει.

Θεωρούμε ότι, ο νέος αερολιμένας στο Καστέλλι είναι ένα μη βιώσιμο οικονομικά και περιβαλλοντικά έργο. Αποτέλεσμα των παραλείψεων σημαντικών και αναγκαίων προϋποθέσεων στη λήψη της σχετικής απόφασης είναι ότι, η επιλογή αυτή αποτελεί παράδειγμα οικονομικής, περιβαλλοντικής και κοινωνικής σπατάλης.

Την πεποίθηση μας αυτή άλλωστε αναδεικνύουν εμπράκτως, τόσο η πολύχρονη στασιμότητα της εξέλιξης των διαδικασιών, οι μειώσεις του φυσικού αντικείμενου του έργου, η προσπάθεια του κράτους να τεκμηριώσει και να θεσμοθετήσει εκ των υστέρων πλαίσια και όρους που να εξυπηρετούν προεπιλημμένες αποφάσεις, οι συνεχείς παλινωδίες, αλλά και η απροθυμία μέχρι σήμερα των πιστωτικών ιδρυμάτων να χρηματοδοτήσουν το έργο<sup>6</sup>.

Ενδεικτικά και σχετικά με τα ελλείμματα και τις αδυναμίες, σας αναφέρουμε ότι:

α. Δεν έχει ελεγχθεί και τεκμηριωθεί το πρωταρχικό και πρωτεύον, δηλαδή η σκοπιμότητα και βιωσιμότητα του έργου. Μέχρι σήμερα δεν έχουν δημοσιοποιηθεί, ως όφειλαν, και δεν έχουν τεθεί σε δημόσια διαβούλευση, και εξ όσων έχουν δημοσιευτεί στον τύπο, δεν έχουν συνταχθεί οι μελέτες Σκοπιμότητας, Κόστους –Οφέλους και Βιωσιμότητας του έργου.

Της απόφασης για την κατασκευή Νέου Διεθνούς Αερολιμένα στο Καστέλλι, δεν προηγήθηκε η περιγραφή και η ανάλυση των κύριων προβλημάτων και των κρίσιμων ζητημάτων που καλείται να αντιμετωπίσει, οι εναλλακτικές λύσεις, η επιλογή τοποθεσίας για τη δυνητική εγκατάσταση, η αναλυτική προτεινόμενη λύση, ο προσδιορισμός των λειτουργικών αναγκών- χώρων, τα τεχνικά ζητήματα, η ανάλυση κόστους και τα αναμενόμενα οφέλη, που θα τεκμηριώναν και θα εξασφάλιζαν την οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική βιωσιμότητα του. Δεν διερευνήθηκαν, ως οφείλονταν, και δεν κοστολογήθηκαν, με κριτήρια οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά, εναλλακτικές λύσεις – σενάρια, διαδικασία που θα εξασφάλιζε την βέλτιστη λύση στο πρόβλημα του αερολιμένα Ηρακλείου.

Η κατασκευή του νέου αερολιμένα συνεπάγεται πολύ μεγαλύτερο κόστος από τη ζήτηση που καλείται να αντιμετωπίσει. Είναι ασύμμετρα μεγάλου μεγέθους οι δαπάνες κατασκευής του (οικονομικό κόστος), οι περιβαλλοντικές, οι δαπάνες ασφαλείας, αλλά και οι επιπτώσεις στην οικονομία, το περιβάλλον και την κοινωνία του Ηρακλείου και της περιφέρειας από τη λειτουργία του, σε σχέση με τα αναμενόμενα οφέλη.

<sup>6</sup> *“Εκτός των πολλων αναβολών του διαγωνισμού, η δημοπράτηση του νέου αερολιμένα στις 18-10-2011, κατέστη άγονος.*

Όσον αφορά την οικονομική βιωσιμότητα, σημειώνουμε ότι οι προβλέψεις, που περιέχονται στην σχετική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.), περί 16 εκατομμυρίων κινήσεων ανά έτος, είναι κατά πολύ υπερεκτιμημένες, με βάση τα στοιχεία κίνησης του σημερινού αεροδρομίου Ηρακλείου. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι οι κινήσεις επιβατών στο αεροδρόμιο Ηρακλείου, το 2010 έφθασαν τις 4.907.337, το 2011 στις 5247007, Το 2014 διακινήθηκαν 6024958 επιβάτες, και το 2015, 6057355<sup>7</sup>. Η διεθνής εμπειρία έχει αποδείξει ότι μόνο ένα κομβικό αεροδρόμιο με χαμηλά τέλη χρήσης, που λειτουργεί σαν διαμετακομιστικό της αεροπορικής κίνησης για άλλες ηπείρους μπορεί να έχει ικανοποιητικά έσοδα. Τέτοιο αεροδρόμιο δεν μπορεί να αναπτυχθεί και μάλιστα στην προτεινόμενη θέση, εξαιτίας του διατιθέμενου χώρου και των λοιπών ιδιαιτεροτήτων της, αλλά και του διεθνούς καταμερισμού της αεροπορικής κίνησης και των διεθνών οικονομικών συνθηκών στον τομέα των αερομεταφορών.

β. Δεν έχουν δημοσιευτεί, και ως εκ τούτου υποθέτουμε ότι δεν έχουν εκπονηθεί, Τεχνικές Μελέτες, ακόμη και σε προκαταρκτικό στάδιο, με αεροναυτικά, αεροναυτιλιακά, μετεωρολογικά, , τρόποι αντιμετώπισης φυσικών εμποδίων, της περιοχής αλλά και των αρχαιολογικών ερευνών , μελετών και έργων, οι οποίες αποτελούν σημαντική προϋπόθεση της προσέγγισης σε ασφαλή βαθμό του προϋπολογισμού του έργου. Συνέπεια είναι οι υψηλοί κίνδυνοι και για απρόβλεπτα κόστη.

Ως γνωστόν, ο τελικός προϋπολογισμός, του προς δημοπράτηση έργου, προσδιορίστηκε στο ποσό των 850 εκατομμυρίων ευρώ. Το έργο αυτό, ύστερα από σημαντικές διαδοχικές μειώσεις του φυσικού αντικείμενου, κρίνεται ανεπαρκές, καθώς επαρκεί για την εξυπηρέτηση 5,5 εκατομμύρια επιβατών, όταν η κίνηση του σημερινού αεροδρομίου Ηρακλείου υπερβαίνει ήδη τα 6 εκατομμύρια<sup>8</sup>. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί η αδυναμία αυτή, σύμφωνα με δημόσιες δηλώσεις κρατικών αξιωματούχων, προβλέπονται μελλοντικές επεκτάσεις του νέου αερολιμένα, ώστε στην τελική του μορφή να αποκτήσει τα χαρακτηριστικά που θα του επιτρέψουν να ανταποκριθεί στις ανάγκες που καλείται να καλύψει. Ως εκ τούτου, εκτιμούμε ότι το συνολικό κόστος κατασκευής, θα υπερβεί εν τέλει, το διπλάσιο της σημερινής άκρως επισφαλούς προεκτίμησης. Εάν μάλιστα σε αυτό συνυπολογιστεί και η κατασκευή του απαραίτητου οδικού δικτύου σύνδεσης, και άλλων έργων υποστήριξης, το τελικό κόστος εκτιμούμε ότι θα τριπλασιαστεί σε σχέση με τον σημερινό προϋπολογισμό του.

γ. Έλλειψη ενημέρωσης και συμμετοχής των κατοίκων. Η ελάχιστη ενημέρωση από την Πολιτεία είχε προσχηματικό χαρακτήρα, χωρίς να απαντηθούν ή να καταγραφούν με καμία διαδικασία οι ενστάσεις και οι αντιρρήσεις που εκφράστηκαν από πολλούς φορείς και πολίτες. Εκτός της εξαιρετικά ελλιπούς έως ανύπαρκτης ενημέρωσης των πολιτών της περιοχής για το έργο και τις προβλεπόμενες επιπτώσεις, δεν έχει καταγραφεί και η συναίνεση των κατοίκων των οικισμών της περιοχής εγκατάστασης, των οποίων οι συνθήκες του περιβάλλοντος και της ζωής τους αναμένεται ότι θα αλλάξουν απότομα και δραστικά (υποβάθμιση του φυσικού και του δομημένου περιβάλλοντος) τόσο κατά την κατασκευή αλλά κυρίως κατά τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου.

Σας ενημερώνουμε ότι, έχουν ήδη κατατεθεί, από μεγάλο αριθμό κατοίκων, συλλογικοτήτων και τον πρώην Δήμο Καστελλίου (νυν Δήμο Μινώα Πεδιάδος) τρεις βάσιμες δικαστικές προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας (Ανώτατο Δικαστήριο της Ελλάδος) κατά των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Πολιτισμού και Τουρισμού και Μεταφορών και Επικοινωνιών , οι οποίοι με την υπ' αριθ. πρωτ. 143779/28.08.2009 κοινή απόφαση ενέκριναν τους περιβαλλοντικούς όρους για το «Νέο Αερολιμένα Καστελλίου στο Νομό Ηρακλείου Κρήτης και για την οδική

<sup>7</sup> Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Ετήσια και μηνιαία στατιστικά στοιχεία:  
<http://www.ypa.gr/profile/statistics/yearstatistics/>

<sup>8</sup> Όπως 7.

του σύνδεση με τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης και την οδό Ηρακλείου – Μάρθας», χωρίς να θεραπεύσουν τις αδυναμίες και υστερήσεις της σχετικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, οι οποίες επισημάνθηκαν στο πλαίσιο της σχετικής δημόσιας διαβούλευσης με σχετικές ενστάσεις. Οι προσφυγές αυτές, ως ο μοναδικός νόμιμος τρόπος άμυνας των κατοίκων και πολιτών της περιοχής αλλά και της Κρήτης, είναι μεταξύ άλλων και δείκτης των αντιδράσεων στην σχετική απόφαση, η οποία ελήφθη χωρίς την ενημέρωση και τη συναίνεση τους.

γ. Η επισφάλεια της απόφασης για την κατασκευή του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα στο Καστέλλι αντικατοπτρίζεται και στις αδυναμίες της σχετικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) οι οποίες και επισημάνθηκαν από Υπηρεσίες, φορείς, συλλογικότητες και πολίτες κατά την Δημόσια Διαβούλευση<sup>9</sup>. Η ίδια η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου δείχνει πως η κατασκευή και λειτουργία του νέου αερολιμένα θα έχει πολύ μεγαλύτερες αρνητικές επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον και στους φυσικούς πόρους από αυτές του αεροδρομίου στο Ηράκλειο και αυτό λόγω της μορφολογίας και του μικροκλίματος της περιοχής που εγκλωβίζει τους ρύπους και το θόρυβο σε ένα οικοσύστημα περικλειστο από ορεινούς όγκους και με έντονα πεδινά φαινόμενα πρωινής άπνοιας και υγρασίας.

- Η Μ.Π.Ε. υποτονίζει τα σημερινά ποιοτικά χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος (περιβαλλοντικούς δείκτες), άλλα στοιχεία και μεγέθη της περιοχής, και ως εκ τούτου και τις προβλεπόμενες αλλαγές και επιπτώσεις, τόσο στη φάση της κατασκευής όσο και κατά τη διάρκεια της λειτουργία του.

- Η απόφαση για την κατασκευή νέου αεροδρομίου έρχεται σε ευθεία αντίθεση με τις κανονιστικές ρυθμίσεις του εγκεκριμένου Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κρήτης (ΠΠΧΣΑΑ Κρήτης)<sup>10</sup>. Ο Νέος Αερολιμένας στο Καστέλλι δεν αποτελεί συνιστώσα ενός συνολικού σχεδίου για την Ελλάδα, την Κρήτη και τον Νομό Ηρακλείου, αλλά ένα αποσπασματικό έργο που πρόκειται να αλλοιώσει την κρητική φύση, με σημαντικές επιπτώσεις στο τοπίο, στο περιβάλλον, στους φυσικούς πόρους και την τοπική οικονομία, αλλά και να επιβαρύνει το έλλειμμα ανάπτυξης της περιφέρειας του νησιού. Σημαντικές αλλαγές αναμένονται να προκληθούν στη χωροταξική μορφή του νησιού και ιδιαίτερα στην ενδοχώρα του Ηρακλείου. Οι αλλαγές μάλιστα στην ευρύτερη περιοχή της πεδιάδας του Καστελλίου και σε έκταση 1.100.000 τ.μ. προβλέπονται κοσμογονικές. Δεν τηρήθηκε η σαφής πρόβλεψη του ΠΠΧΣΑΑ Κρήτης, η οποία κάνει λόγο για λειτουργική αναβάθμιση του αεροδρομίου Ηρακλείου και για την αποτελεσματική συλλειτουργία του με εκείνο των Χανίων, χωρίς καμία άλλη επιταγή, ούτε καν υπόνοια, για χωροθέτηση τρίτου διεθνούς αεροδρομίου στην Κρήτη, και ειδικότερα στο Καστέλι, ώστε να εξυπηρετηθούν οι εγχώριες και διεθνείς μεταφορές: “Το διεθνές αεροδρόμιο του Ηρακλείου θα αναβαθμιστεί λειτουργικά. Παράλληλα θα πρέπει να διερευνηθούν οι δυνατότητες για ουσιαστική συλλειτουργία των δύο διεθνών αεροδρομίων Χανίων και Ηρακλείου, ώστε να ανακουφιστεί το τελευταίο από τον μεγάλο φόρτο, με παράλληλη διερεύνηση για τη δημιουργία νέου διεθνούς αεροδρομίου μετά από σχετική μελέτη, που θα αντικαταστήσει το αεροδρόμιο”<sup>11</sup>. Έως σήμερα, παρατύπως, δεν έχει δημοσιευτεί και επομένως συνάγουμε ότι δεν έχει εκπονηθεί μελέτη για την αλληλεπίδραση και το συνδυασμό της λειτουργίας των τριών αεροδρομίων και του συστήματος συγκοινωνιών του νησιού.

<sup>9</sup> Με την με αριθμό πρωτοκόλλου 143779/28.08.2009 κοινής απόφασης των Υπουργών Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Πολιτισμού και Τουρισμού και Μεταφορών και Επικοινωνιών, εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι του έργου «Νέο Αερολιμένας Καστελλίου στο Νομό Ηρακλείου Κρήτης και για την οδική του σύνδεση με τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης και την οδό Ηρακλείου – Μάρθας».

<sup>10</sup> Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κρήτης, το οποίο εγκρίθηκε με την με αριθμό 25291/2003 ΥΑ (ΦΕΚ Β /1486/ 2003) απόφαση.

<sup>11</sup> Βλέπε εικόνες 1 και 2 Παραρτήματος.

-Δεν συνάδει με τα πρότυπα του ισχύοντος Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού, το οποίο και έχει ως βασικό άξονα αναφοράς την αξιοποίηση των “τριών συγκριτικών πλεονεκτημάτων (της Κρήτης), τα προϊόντα, το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον και τον ποιοτικό τουρισμό”.

Οι επιπτώσεις από την κατασκευή και από τη λειτουργία του θα έχουν ως αποτέλεσμα την δραστική αλλοίωση του τοπίου, του χαρακτήρα και του κρίσιμου ρόλου μιας ευρείας κλίμακας περιοχής της ενδοχώρας του Ηρακλείου και του νησιού. Ενδεικτικά για το εύρος των αρνητικών συνεπειών αναφέρουμε ότι στη φάση της κατασκευής του υπολογίζεται να εκριζωθούν 200.000 τουλάχιστον παραγωγικά ελαιόδεντρα (χωρίς να υπολογίζονται αυτά που θα εκριζωθούν για την κατασκευή των συνοδών έργων οδών πρόσβασης και αυτά που βρίσκονται στις περιοχές των γύρω λόφων και βουνών που προβλέπεται να καθαιρεθούν-υποβαθμιστούν σε ύψος) αμπελώνες και λοιπές καλλιέργειες. Προβλέπεται «η ταπείνωση προς άρση εμποδίων» βουνών και λόφων συνολικού όγκου 10,7 εκ. κυβικά (σύμφωνα με την ΜΠΕ) που θα αλλάξουν σημαντικά την γεωμορφολογία και θα καταστρέψουν το μοναδικό τοπίο της περιοχής. Κατά τη λειτουργία του αναμένεται, μεταξύ άλλων, η σημαντικότερη υποβάθμιση της γης και του υδροφορέα της αλλά και ευρέως τμήματος της ενδοχώρας του Ηρακλείου, εξαιτίας κυρίως της αέριας διασποράς των ρύπων (οξειδία βαρέων μετάλλων κλπ.). Το γεγονός αυτό ενισχύει η γεωμορφολογία της περιοχής, καθώς πρόκειται για κλειστή λεκάνη- πεδιάδα, που περιορίζεται από βουνά και βρίσκεται σε απόσταση 15χλμ. από τη θάλασσα, και οι επικρατούσες κλιματικές συνθήκες. Σύμφωνα με την «Προμελέτη Επιπτώσεων Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης και Θορύβου στην περιοχή Καστελλίου Κρήτης από τη Δημιουργία του Νέου Αερολιμένα» που εκπόνησε το Ινστιτούτο Ερευνών Περιβάλλοντος και Βιώσιμης Ανάπτυξης του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών (Αύγουστος 2009), η έκταση της διασποράς της τοξικής αέριας ρύπανσης (βαρέα μέταλλα, βενζόλιο, υδρογονάνθρακες, σωματίδια κλπ) προβλέπεται σε περιοχή της τάξης των 18 χλμ. κατά τον άξονα Α-Δ, και των 25 χλμ. κατά τον Β-Ν. Αποτέλεσμα αυτών θα είναι η απαξίωση αλλά και η ερήμωση μιας πεδιάδας γόνιμης, από τις ελάχιστες που διαθέτει το νησί, με «έδαφος βαθύ, γόνιμο, υψηλής παραγωγικότητας»<sup>12</sup> (Απόφαση 10/10 /19-05-2010 της Α/θμιας Επιτροπής Επίλυσης Δασικών Αμφισβητήσεων του Ν. Ηρακλείου και τη 3292/15-06-09 Αυτεπάγγελτη Πράξη Χαρακτηρισμού Έκτασης του Δ/ντή Δασών Ηρακλείου, εμβαδού 31.200 στρεμμάτων, η οποία εμπεριέχει πλήρως, όπως φαίνεται στο συνημμένο Τοπογραφικό Διάγραμμα αυτής, την έκταση 11.000 περίπου στρεμμάτων που πρόκειται να καταλάβουν τα αεροδρόμια (2.300 το υφιστάμενο στρατιωτικό+ 8.700 το προτεινόμενο νέο) στην πεδιάδα του Καστελλίου. Σημειώνουμε επίσης ότι η γη της ευρύτερης περιοχής της πεδιάδας του Καστελλίου, είναι από τις πιο εύφορες της Κρήτης και στο συντριπτικό της ποσοστό γεωργική, αρδευόμενη, υψηλής παραγωγικότητας με πλούσιο υδροφόρο ορίζοντα. Το νερό του υπόγειου υδροφορέα της είναι άριστης ποιότητας και χρησιμοποιείται συνεχώς έως σήμερα για την ύδρευση των οικισμών ευρύτερης περιοχής του βορειοανατολικού τμήματος της ενδοχώρας του Ηρακλείου αλλά και της πόλης του Ηρακλείου. Είναι αυτονόητη ως άμεση συνέπεια της κατασκευής και λειτουργία του αεροδρομίου η σπατάλη και αχρήστευση γόνιμης γεωργικής γης και του υδροφόρου οριζοντά της, σε περίοδο μάλιστα κλιματικής αλλαγής και επιδείνωσης των περιβαλλοντικών συνθηκών προς συνθήκες ερημοποίησης, και παρά το ότι εκ του ΠΠΧΣΑΑ Κρήτης επιβάλλεται η ανάδειξη και η προστασία της καθώς αποτελεί το βασικό αναπτυξιακό υπόβαθρο της υπό κρίση περιοχής. Τα ανωτέρω, αποδεικνύουν οι απόψεις της Διεύθυνσης Αγροτικής Ανάπτυξης της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Ηρακλείου. Στο σχετικό έγγραφο<sup>13</sup>, και στα εδάφια «Επιπτώσεις στις χρήσεις γης» αναφέρεται ότι: «Η έκταση που καταλαμβάνεται αποτελείται

<sup>12</sup> Απόφαση υπ' αριθμ. 10/10/19-05-2010 της Α/θμιας Επιτροπής Επίλυσης Δασικών Αμφισβητήσεων Νομού Ηρακλείου και η Απόφαση υπ, αριθμ. 3292/15-6-09 Διεύθυνσης Δασών Ηρακλείου.

<sup>13</sup> περιέχονται στο με αρ. πρωτ, 4977/03-04-2009 έγγραφο της Υπηρεσίας και κατατέθηκαν στο Νομαρχιακό Συμβούλιο Ηρακλείου (αρ. πρωτ. 812/15-04-2009 Τμήματος Γραμματειακής Υποστήριξης Συλλογικών Οργάνων), με θέμα «Έκφραση άποψης για την ΜΠΕ του νέου αερολιμένα Καστελλίου»

από 100% γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας σε μια από τις πιο εύφορες πεδινές περιοχές του Νομού Ηρακλείου, η οποία καλλιεργείται με ελαιώνες, αμπελώνες και ανθοκομικές καλλιέργειες. Στη σχετική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, η έκταση που αναφέρεται ότι θα αλλάξει χρήση είναι περί τα 7.500 στρ. Ωστόσο δεδομένου ότι θα προκύψουν επιπλέον αλλαγές στις χρήσεις γης σε μια ακτίνα γύρω από το αεροδρόμιο, ως αποτέλεσμα της ανάπτυξης δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη λειτουργία του, οι οποίες εντοπίζονται στη μελέτη αυτή, χωρίς να συνεκτιμώνται, θεωρούμε ότι η γεωργική γη που θα αλλάξει χρήση σε βάθος χρόνου, θα είναι πολύ μεγαλύτερης έκτασης, υπερβαίνοντας κατά πολύ τα προβλεπόμενα 11.000 στρέμματα. Σε αυτό το συμπέρασμα συνηγορούν τα όσα αναφέρονται στη μελέτη, ότι γύρω από την ανάπτυξη σημαντικών συγκοινωνιακών έργων τείνουν να μεταφέρονται από αλλού χρήσεις γης που είναι δορυφορικές της χρήσης του συγκεκριμένου έργου, ενώ παράλληλα παρατηρείται ανάπτυξη άναρχης δόμησης γύρω από τα αεροδρόμια. Με βάση τα παραπάνω εκτιμάται ότι θα καταστραφούν, όπως αναφέρθηκε, περί τα 200.000 παραγωγικά ελαιόδεντρα, που εν δυνάμει αποφέρουν ετήσιο εισόδημα 4-5 εκατομμυρίων ευρώ στην τοπική οικονομία, με σοβαρές επιπτώσεις στο οικοσύστημα της περιοχής. Βάσει του Ν.1337/83, προβλέπεται η προστασία της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας της οποίας η έκταση συνεχώς φθίνει, δεδομένου τα αγροτικά προϊόντα και η αγροτική παραγωγή τελεί υπό κρίση. Η εξεταζόμενη περίπτωση θεωρούμε ότι αποτελεί τρανταχτό παράδειγμα.

Σχετικά αναφέρουμε ότι δεν έχουν ληφθεί υπόψη βασικές και κρίσιμες προτεραιότητες του ΠΠΧΣΑΑ οι επιταγές του: «Για την υποστήριξη των στόχων θα πρέπει: να αναγνωριστεί το απαραίτητο τμήμα της σήμερα γεωργικής γης ως "χρήσης προτεραιότητας", με την έννοια ότι η γεωργική δραστηριότητα αποτελεί βασική παραγωγική και δύναται να αποτελέσει βασική περιβαλλοντική δραστηριότητα και επομένως επιβάλλεται να προστατευτεί θεσμικά, ώστε να μην συνεχίσει να απομειώνεται από άλλες χρήσεις.<sup>14</sup> Το γεγονός ότι η έκταση της γης όπου προβλέπεται να εγκατασταθεί ο νέος αερολιμένας αποτελεί όπως προαναφέρθηκε τμήμα ευρύτερης έκτασης η οποία, στο σύνολο της έχει χαρακτηριστεί ως αγροτική γη με έδαφος βαθύ, υψηλής παραγωγικότητας<sup>15</sup> υπονομεύει<sup>16</sup> την παραγωγική δομή του Ηρακλείου της περιφέρειας Κρήτης, που βασίζεται στον πρωτογενή και τριτογενή τομέα αλλά και το ρόλο της σε επίπεδο χώρα και την Ευρώπη

-Αποτελεί σημαντική αδυναμία το γεγονός ότι η Μ.Π.Ε. παρέλειψε να επιλέξει, παραθέσει, εξετάσει και συγκρίνει, ως κατά ευθύ τρόπο όφειλε να πράξει η ίδια πρωτογενώς, επί των βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων εναλλακτικές λύσεις ως προς το χώρο / θέση δημιουργίας αερολιμένα, που θα καλύπτει τις ανάγκες του νομού Ηρακλείου. Οι εναλλακτικές επιλογές έχουν εξεταστεί ανεπαρκώς και συνοπτικά. Εξετάζονται μόνο επιγραμματικά εναλλακτικές λύσεις, όπως η περίπτωση μη κατασκευής νέου αεροδρομίου, η περίπτωση ανακαίνισης και επέκτασης των εγκαταστάσεων του υφισταμένου, τα χαρακτηριστικά του έργου ή η εγκατάσταση του σε ή σε άλλες θέσεις.

-Οι επιπτώσεις στο περιβάλλον δεν έχουν εξεταστεί σωρευτικά, καθώς πρόκειται για το ίδιο έργο που πρόκειται να κατασκευαστεί στον ίδιο τόπο. Δεν έχει εξεταστεί και δεν γίνεται αναφορά στις σωρευτικές επιπτώσεις<sup>17</sup> από τη συλλειτουργία του έργου που επενεργούν εξίσου σημαντικά στο ίδιο φυσικό περιβάλλον

<sup>14</sup> Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κρήτης, κεφ. Γ3.4.1, σελ.208-235

<sup>15</sup> Όπως 12.

<sup>16</sup> Με το άρθρο 1, παρ. 5 του ν. 1337/1983 (ΦΕΚ Α' 33), το άρθρο 2, παρ. 4 του Π.Δ. 20/1985 (ΦΕΚ Δ' 414) και το άρθρο 1, παρ. 2 του ν. 2242/1994 (ΦΕΚ Α' 162) απαγορεύθηκε η πολεοδομία και η επέκταση οικισμών στη γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας.

<sup>17</sup> Το σχεδιαζόμενο έργο υπάγεται στα έργα της Α' Κατηγορίας του άρθρου 3 του ν. 1650/1986 «για την προστασία του περιβάλλοντος», όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 1 του ν. 3010/2002 (Κατηγορία Α' Υποκατηγορία 1η). Με τα ανωτέρω νομοθετήματα εναρμονίσθηκε το ελληνικό δίκαιο προς την Οδηγία

και ανθρωπογενές περιβάλλον. Δεν υπάρχει συσχέτιση, έλεγχος και συνολική αξιολόγηση των επιπτώσεων που θα έχει για το περιβάλλον της περιοχής η κατασκευή και ταυτόχρονη λειτουργία των έργων που είτε λειτουργούν ήδη είτε σχεδιάζονται στην περιοχή χωροθέτησης του αεροδρομίου και που, ως είναι αυτονόητο αυτοτελώς επενεργούν ιδιαίτερος επιβαρυντικά στο ίδιο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.

Η σχετική Μ.Π.Ε. δεν προβαίνει σε καμία ειδική αναφορά και ενδελεχή εξέταση των σωρευτικών επιπτώσεων στο περιβάλλον και στο τοπίο της περιοχής από τη συλλειτουργία του νέου αεροδρομίου με το υφιστάμενο στρατιωτικό αεροδρόμιο του Καστελίου, παρά το ότι αρχικώς περιγράφει τα δύο αεροδρόμια (συνολικής έκτασης περίπου 11.000 στρ.) και μάλιστα ως εφαπτόμενα. Επίσης δεν αναφέρονται και δεν αξιολογούνται οι σωρευτικές επιπτώσεις στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον της περιοχής και από την κατασκευή και λειτουργία εμπορικού κέντρου, σε έκταση 440 στρ. καθώς και με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των οδών πρόσβασης που προβλέπεται να κατασκευαστούν, όπως η οδός σύνδεσης με την Εθνική οδό Ηράκλειο – Άγιος Νικόλαος (Ε. Ο. 92), και ειδικότερα των τμημάτων των υφισταμένων και προτεινόμενων οδών που γεινιάζουν ή θα είναι όμορες του προτεινόμενου αεροδρομίου και θα βρίσκονται στον ίδιο χώρο της πεδιάδας του Καστελλίου. Μάλιστα για την οδό σύνδεσης με την Ε.Ο.92 εκπονήθηκε και εγκρίθηκε ξεχωριστή ΜΠΕ, επιλέγοντας την κατάτμηση, στην πραγματικότητα, του ίδιου έργου στον ίδιο τόπο!

- Δεν λήφθηκε υπόψη η κλειστή τοπογραφία του λεκανοπεδίου του Καστελίου, όπου χωροθετείται το νέο αεροδρόμιο, κατά τη μελέτη των συνεπειών από τη λειτουργία του στην ατμόσφαιρα, με αποτέλεσμα οι προβλέψεις της Μ.Π.Ε. για τα ανεκτά επίπεδα ατμοσφαιρικής επιβάρυνσης να είναι εσφαλμένες. Ειδικότερα, όπως προκύπτει από την από Ιανουάριο του 2015 Μελέτη του Μιχαήλ Πετράκη, Ομότιμου Ερευνητή και τέως Διευθυντή του Ινστιτούτου Ερευνών Περιβάλλοντος, του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών, για την «Ατμοσφαιρική Ρύπανση και Θερμοκρασιακή Αναστροφή στην περιοχή Καστελλίου», αλλά και τις επισημάνσεις του «οι τοπογραφικές εξάρσεις στο λεκανοπέδιο του Καστελλίου, κάτω από κατάλληλες μετεωρολογικές συνθήκες είναι δυνατόν να δημιουργήσουν επιφανειακές αναστροφές με συνέπεια τον εγκλωβισμό των ρύπων σ' ένα επιφανειακό στρώμα κοντά στο έδαφος με αποτέλεσμα την αύξηση των συγκεντρώσεων των ατμοσφαιρικών ρύπων στην ευρύτερη περιοχή με ότι αυτό συνεπάγεται για την υγεία των κατοίκων. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω επιστημονικών αντικειμενικών στοιχείων και δεδομένων, η Μελέτη του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών καταλήγει στο συμπέρασμα ότι «Η λειτουργία του νέου αεροδρομίου Καστελλίου, σύμφωνα με τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, βασιζόμενη στα ήδη υπάρχοντα στοιχεία του αεροδρομίου της πόλης του Ηρακλείου για τις κινήσεις αεροσκαφών, θα επιβαρύνει

---

*85/337/ΕΟΚ «για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων δημόσιων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον», όπως αυτή ήδη τροποποιήθηκε από την Οδηγία 97/11/ΕΚ (L 73/1997, σελ. 5 επ.), εγκρίνονται περιβαλλοντικοί όροι κατά αυτή την ανώτερη κατηγορία. Σύμφωνα με τα εν λόγω νομοθετήματα για τα έργα αυτά απαιτείται η προηγούμενη εκπόνηση και δημοσιοποίηση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.). Σύμφωνα: α) με τα παραπάνω αναφερόμενα νομοθετήματα και ιδιαίτερα με το ν. 1650/1986 (άρθρο 1) όπου, μεταξύ άλλων, εξειδικεύεται ως σκοπός της ισχύουσας νομοθεσίας η «προώθηση της ισόρροπης ανάπτυξης του εθνικού χώρου συνολικά και των επιμέρους γεωγραφικών και οικιστικών ενοτήτων του μέσα από την ορθολογική διαχείριση του περιβάλλοντος», β) την Οδηγία 85/337/ΕΟΚ, όπως αυτή τροποποιήθηκε, ιδιαίτερα δε με τα άρθρα 4,5,6 και τα Παραρτήματα II και III αλλά και το γενικότερο πνεύμα αυτής και γ) την αρχή της σφαιρικής εκτίμησης των επιπτώσεων που ρητά αναγνωρίζεται από την νομολογία (Σ.τ.Ε. 2759, 2760/1994, 3478/2000, 2569/2004), θα πρέπει πριν από την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων να εκπονείται και να δημοσιοποιείται Μ.Π.Ε. η οποία να αναφέρεται στις συνολικές επιπτώσεις που πρόκειται να προκληθούν σε μία περιοχή από την εκτέλεση ενός έργου λαμβάνοντας πάντοτε υπόψη και συνεκτιμώντας την ύπαρξη και άλλων έργων ή δραστηριοτήτων που αθροιστικά έχουν επιπτώσεις σε αυτή (την περιοχή). Και τούτο γιατί μόνο μέσα από μια τέτοια προσέγγιση και μελέτη μπορεί να υπάρξει πλήρης, σφαιρική και συνθετική εκτίμηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον.*



σημαντικά την ατμόσφαιρα με τις εκπομπές από το κύκλο προσγείωσης-απογείωσης των αεροσκαφών.... Στην περίπτωση κατά την οποία, λόγω καιρικών συνθηκών που δεν είναι πολύ σπάνιες, ο αερισμός της περιοχής δεν είναι ικανός να διατηρήσει τα επίπεδα των συγκεντρώσεων των ρύπων σε ανεκτές τιμές, σε συνδυασμό με την πιθανότητα εμφάνισης επιφανειακών θερμοκρασιακών αναστροφών τότε η ρύπανση θα μπορούσε να οδηγήσει για ορισμένες χρονικές περιόδους σε σημαντικές υπερβάσεις των ορίων των συγκεντρώσεων των αερίων ρύπων. Σημειώτεον ότι, όπως αναφέρθηκε στο αντίστοιχο κεφάλαιο τοπογραφίας της περιοχής, η περιοχή Καστελλίου δεν βοηθάει καθόλου στον αερισμό και καθαρισμό της ατμόσφαιρας». Ανάλογες είναι και οι επισημάνσεις του Δρος Μηχανολόγου Μηχανικού, κ. Ιωάννη Στεφανάκη.<sup>18</sup>

δ. Δεν συνάδει η προβλεπόμενη από την κατασκευή του νέου αερολιμένα και των συνοδών έργων αυτού, ευρεία κάλυψη φυσικών εδαφών (συνολικά 11.000 τ.μ.), με την πρόταση προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με θέμα "Προς μια θεματική στρατηγική για την προστασία του εδάφους" της αρμόδιας Επιτροπής και η αναμενόμενη υποβάθμιση του εδάφους και των υδάτων, με προβλεπόμενα στο ισχύον νομικό πλαίσιο<sup>19</sup>. Όσον αφορά μάλιστα τα ύδατα, σας ενημερώνουμε ότι πρόκειται για έναν από τους μεγαλύτερους υδροφόρους ορίζοντες της Κρήτης με νερό άριστης ποιότητας από το οποίο υδρεύονται οι Δήμοι Ηρακλείου, και Μινώα Πεδιάδος ,ενώ αρδεύεται σημαντικότερη γεωργική έκταση του Δήμου Μινώα Πεδιάδος, της ενδοχώρας του Νομού Ηρακλείου.

- Δεν συμπεριλαμβάνεται στα περιεχόμενα της Μ.Π.Ε., Μελέτη Εναέριας Αεροπορικής Κυκλοφορίας (air control) και Μελέτη Επικινδυνότητας (risk assessment) για το νέο αεροδρόμιο, που επιβάλλεται εξαιτίας της ταυτόχρονης λειτουργίας του με το όμορο Στρατιωτικό Αεροδρόμιο. Σημειώνουμε ότι δεν έχουν ληφθεί υπόψη και δεν έχουν εκτιμηθεί οι σοβαροί κίνδυνοι εξαιτίας των πολλών στρατιωτικών εγκαταστάσεων (αποθηκών πυρομαχικών, υγρών καυσίμων κλπ.) και η μεγέθυνση των καταστροφικών συνεπειών σε περίπτωση ατυχήματος για τον οικισμό Καστελλίου και τους παρακείμενους οικισμούς. Δεν έχουν ληφθεί υπόψη, ακόμα και για τον προσδιορισμό της θέσης του νέου διαδρόμου, οι πολλές, σημαντικού μεγέθους και διάσπαρτες στρατιωτικές εγκαταστάσεις, υψηλού κινδύνου, που υπάρχουν τόσο στην όμορη περιοχή του προτεινόμενου αερολιμένα, όσο και σε άλλες θέσεις της περιοχής, οι οποίες εκτιμούμε ότι θα δυσχεράνουν σοβαρά την

<sup>18</sup> *Ιωάννης Στεφανάκης, Δρ Μηχανολόγος Μηχανικός, πτυχ. Οικονομολόγος Ερευνητής στο Πολυτεχνείο Στουτγάρδης και ΕΕ, Συντονιστής προγράμματος υγροποίησης ομίχλης στην Ναμίμπια, σύμβουλος της κυβέρνησης Ρηνανίας Παλατινάτου. Ενδεικτικά αναφέρουμε σχετικά δημοσιεύματα: Το αεροδρόμιο Καστελλίου και οι οικολογικές συνέπειες: <http://www.creteplus.gr/news/article91145-91145.html>, Το αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης» με επέκταση στη Θάλασσα: <http://www.creteplus.gr/news/to-aerodromio-nikou-kazantzaki-me-epektasi-sti-thalassa-152294.html>*

<sup>19</sup> *52002DC0179. Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών - Προς μια θεματική στρατηγική για την προστασία του εδάφους /\* COM/2002/0179 τελικό \*/ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52002DC0179> και*

*Νόμος 3199/2003 «Προστασία και διαχείριση των υδάτων- Εναρμόνιση με την Οδηγία 2000/60/ ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2000». (ΦΕΚΑ´ 280/9.12.2003).*

*Οδηγία 2000/60/ΕΚ [2] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2000 για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων. Στο πλαίσιο της προστασίας της ποιότητας των υπόγειων και επιφανειακών υδάτων εντάσσεται και η παρακολούθηση της ρύπανσης του εδάφους και της ατμόσφαιρας ως πηγών επιβλαβών ουσιών.*

*Οδηγία 2004/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη όσον αφορά την πρόληψη και την αποκατάσταση περιβαλλοντικής ζημίας. Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 143 της 30/04/2004 σ. 0056 - 0075*

κατασκευή του, για παράδειγμα σε σχέση με τα έργα και τις ταπεινώσεις των πέριξ αυτού βουνών, λόφων και εξάρσεων του εδάφους προς άρση εμποδίων, πολλαπλασιάζουν το μέγεθος των καταστροφικών συνεπειών στην περίπτωση αεροπορικού ατυχήματος.

Παρεμπιπτόντως το γεγονός της μη συν-υπογραφής της προαναφερόμενης Κ.Υ.Α. απόφασης<sup>20</sup>, για την έγκριση της ΜΠΕ του έργου, από τον Υπουργό Αμύνης, ως εκ του νόμου οφείλετο, θεωρούμε ότι είναι σημαντικό έλλειμμα, . Θέτουμε υπόψη σας και την παραβίαση της απόφασης του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας<sup>21</sup>, στην οποία και ορίζονται οι ελάχιστες αποστάσεις ασφαλείας διαδρόμων όταν αυτοί συλλειτουργούν. Όπως έχει προαναφερθεί, στον ευρύτερο χώρο του σχεδιαζόμενου αεροδρομίου Καστελλίου, θα συλλειτουργεί το υφιστάμενο, και έως σήμερα λειτουργούν, αεροδρόμιο της Πολεμικής Αεροπορίας. Κοινώς θα συλλειτουργούν διάδρομοι τόσο του πολιτικού όσο και του υφιστάμενου πολεμικού αεροδρομίου. Σύμφωνα με την υπ' αριθ. ΥΠΑ/Δ2/33387/10002, (ΦΕΚ 1816/Β/2007) απόφασης του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, οι διάδρομοι του αεροδρομίου Καστελλίου εμπίπτουν στην κατηγορία ενόργανων διαδρόμων (instrument runways), δηλαδή η προσέγγιση των αεροσκαφών γίνεται με τη χρήση οργάνων επί του εδάφους. Στο εδάφιο 3.1.12 της ως άνω απόφασης (σελ. 29 του ΦΕΚ) αναφέρεται η σύσταση: «Σύσταση.– Όπου παράλληλοι ενόργανοι διάδρομοι προορίζονται για ταυτόχρονη χρήση, υπό τις συνθήκες που καθορίζονται στο PANS–ATM (Doc 4444) και στο PANS–OPS (Doc 8168), Τόμος Ι, η ελάχιστη απόσταση μεταξύ των κεντρικών γραμμών τους θα πρέπει να είναι: 1.035 μ. για ανεξάρτητες παράλληλες προσεγγίσεις». Συνάγεται, λοιπόν, ότι για λόγους ασφαλείας η ελάχιστη απόσταση μεταξύ των διαδρόμων του πολιτικού και του στρατιωτικού αεροδρομίου θα πρέπει να είναι 1.035 μ., ενώ στην περίπτωση μας είναι μόλις 400 μ.! Το γεγονός αυτό θέτει σε κίνδυνο τόσο την ασφάλεια των αερομεταφορών, όσο και των κατοίκων της περιοχής, αλλά και τα συμφέροντα της Εθνικής Άμυνας της Ελλάδας. Στα θέματα ασφαλείας δεν έχουν ληφθεί υπόψη ζητήματα ασφαλείας πτήσεων, που βεβαιώνονται στην από 15.01.2015 απαντητική επιστολή του Μουσείου Φυσικής Ιστορίας του Πανεπιστημίου Κρήτης προς την «Οικολογική Παρέμβαση Ηρακλείου». Σύμφωνα με την εν λόγω επιστολή, «προβλήματα ασφαλείας πτήσεων φαίνεται να είναι πιο πιθανά με την παρουσία του μεγάλου αριθμού ασημόγλαρων (*Larus michahellis*) σε περιοχές προσέγγισης». Επίσης δεν έχουν εκτιμηθεί οι συνθήκες χαμηλής ορατότητας από τις συχνές χαμηλές νεφώσεις στην περιοχή, και τα φαινόμενα υγροποίησης του αέρα (πάχνη)<sup>22</sup>.

- Δεν έχουν προβλεφθεί ουσιαστικά μέτρα προστασίας, θεραπείας και αντιμετώπισης των προβλημάτων (υγείας κ.α.) μέτρα προστασίας των κατοίκων, αντιμετώπισης και αποκατάστασης των ζημιών που αναμένεται να προκληθούν στο δομημένο περιβάλλον (θόρυβος, κραδασμοί) και κατά προτεραιότητα των κατοικιών των υφιστάμενων οικισμών οι οποίοι, σύμφωνα με το Σχέδιο Γενικής Διάταξης (master plan) θα εφάπτονται ή θα βρίσκονται σε αποστάσεις, μερικών δεκάδων μέτρων από το νέο αερολιμένα. των κατοίκων της περιοχής.

Εκτιμούμε ότι εξαιτίας της υποβάθμισης των συνθηκών διαβίωσης, λόγω των ελάχιστων αποστάσεων του νέου αερολιμένα από οικισμούς της πεδιάδας του Καστελλίου θα προκληθούν πληθυσμιακές μετακινήσεις με σημαντικό κοινωνικό, οικονομικό, και επί πλέον περιβαλλοντικό κόστος.

<sup>20</sup> . Όπως 9.

<sup>21</sup> απόφαση του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, με αριθμό ΥΠΑ/Δ2/33387/10002, (ΦΕΚ 1816/Β/2007) για την «Υιοθέτηση του Παραρτήματος (Annex) 14, Τόμος Ι, έκδοση 4η, τροποποίηση 7 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας περί «Αεροδρομίων – Σχεδιασμού και λειτουργιών αεροδρομίου» το οποίο έχει εκδοθεί βάσει της Σύμβασης του Σικάγου.»

<sup>22</sup> Για την αντιμετώπιση του φαινομένου και τις σοβαρές συνέπειες του στην αμπελοκαλλιέργεια, το Υπουργείο Γεωργίας έχει εγκαταστήσει σύστημα ανεμιστήρων στην πεδιάδα του Καστελλίου.

Δεν έχει ληφθεί πρόνοια και τρόποι θεραπείας του προβλήματος μετεγκατάστασης των κατοίκων, οι οποίοι θα αναγκασθούν να μεταναστεύσουν εξαιτίας της ισχυρής έως δραματικής υποβάθμισης των περιβαλλοντικών συνθηκών διαβίωσης (θόρυβος, ρύπανση της γης, του αέρα, και νερού), αλλά και λόγω της σημαντικής απώλειας θέσεων εργασίας στον πρωτογενή τομέα απώλεια εισοδήματος, που αποτελεί ανέκαθεν την κύρια οικονομική δραστηριότητα της περιοχής. Η απώλεια των θέσεων εργασίας στον πρωτογενή τομέα, λόγω της αλλαγής χρήσεων γης, (η οποία όπως προαναφέρθηκε είναι γεωργική, υψηλής παραγωγικότητας) και της υποβάθμισης της ποιότητας και της αξίας των παραγόμενων γεωργικών και κτηνοτροφικών προϊόντων ευρύτερης περιοχής (π.χ. εξαιτίας της αέριας διασποράς των ρύπων), σε καμία περίπτωση είναι δυνατό να αναπληρωθεί με τις νέες θέσεις εργασίας του νέου αερολιμένα.

-Δεν υπάρχει συγκεκριμένο Σχέδιο Διαχείρισης Ενέργειας, το οποίο είναι απαραίτητο να συνοδεύει και να εναρμονίζεται με την Μ.Π.Ε. Σχετικά αναφέρουμε ότι ο ανεφοδιασμός του αεροδρομίου και των αεροσκαφών σε υγρά καύσιμα προβλέπεται ότι θα γίνεται, με οχήματα βυτία μέσω του κοινού οδικού δικτύου, από αποθήκες - εγκαταστάσεις καυσίμων των Λινοπεραμάτων, δυτικά του Ηρακλείου, από απόσταση περίπου 50χλμ., γεγονός που αυξάνει τον κίνδυνο και μεγεθύνει τις συνέπειες τυχόν ατυχημάτων.

ε. Την επισφάλεια κατασκευής του έργου αυξάνει και η μεγάλη πιθανότητα εντοπισμού αρχαιολογικών ευρημάτων. Η περιοχή πολύ πιθανόν περιέχει πολλές αρχαιολογικές τοποθεσίες. Σχετικά αναφέρουμε τα αποτελέσματα της Επιφανειακής Αρχαιολογικής Έρευνας Πεδιάδας<sup>23</sup>, της διεπιστημονικής ομάδας του αρχαιολόγου Νικολάου Παναγιωτάκη και τις 2000 αρχαιολογικές θέσεις, που έχουν στο πλαίσιο αυτής, ανακαλυφθεί και επισημανθεί. Η αρχαιολογική έρευνα στην περιοχή έχει εντοπίσει πλήθος υλικών αρχαιολογικών ιχνών, από την προϊστορική περίοδο, που τεκμηριώνουν την πυκνή κατοίκηση της εξαιτίας των πλούσιων φυσικών της πόρων και παρεμπιπτόντως επιβεβαιώνουν την σημασία της ως παραγωγικού κέντρου του πρωτογενούς τομέα (επισιτιστική), συνεχώς από την προϊστορική περίοδο έως σήμερα.

Συνοψίζοντας υποστηρίζουμε ότι, στο φάσμα των εναλλακτικών επιλογών για την αντιμετώπιση των σημερινών προβλημάτων του αεροδρομίου Ηρακλείου, η κατασκευή νέου αεροδρομίου στην Κρήτη, και η εγκατάσταση του στην ενδοχώρα του νησιού, είναι η πιο σπάταλη επιλογή, πέρα από κάθε λογική αιφόρου

<sup>23</sup> Η μεγαλύτερη επιφανειακή αρχαιολογική έρευνα στον ελλαδικό χώρο, έχει πραγματοποιηθεί στην περιοχή Πεδιάδας του Νομού Ηρακλείου της Κρήτης από τον αρχαιολόγο Νίκο Παναγιωτάκη, και διεπιστημονική ομάδα 26 ερευνητών, με αποτέλεσμα τον εντοπισμό πάνω από δύο χιλιάδων άγνωστων αρχαιολογικών θέσεων όλων των ιστορικών περιόδων στην περιοχή. Η «Επισταμένη Επιφανειακή Έρευνα Πεδιάδας» πραγματοποιείται με άδεια του Υπουργείου Πολιτισμού (ΥΠΠΕ/ΑΡΧ/Α3/29809/443/6.6.1983, β.ΥΠΠΕ/ΑΡΧ/Α3/28766/457/25.5.1984) και εξετάζει την γεωγραφική ενότητα Πεδιάδας από αρχαιολογικής, γεωλογικής, υδρολογικής, βοτανολογικής και λαογραφικής πλευράς. Μεταξύ των άλλων εντοπίστηκε η θέση του Γαλατά, του πρώτου εντοπισμένου μινωικού ανακτόρου στην ενδοχώρα της Κρήτης, ενώ αναγνωρίστηκε το αρχαιότερο σύστημα επικοινωνίας και άμυνας, οι μινωικές φρουκτωρίες(1900- 1700 π.Χ.). Η έρευνα αποδεικνύει καταδεικνύει πως η Πεδιάδα υπήρξε σε όλες τις εποχές σημαντικότερο οικονομικό, θρησκευτικό, βιοτεχνικό, πολιτιστικό και στρατηγικό κέντρο. Τη μινωική περίοδο ήταν η ενδοχώρα της Κνωσού, των Μαλίων, του Γαλατά και των Αρχανών. Έχουν δημοσιευτεί 25 επιστημονικές εργασίες σε διεθνή περιοδικά και επιστημονικά συνέδρια από τους εμπλεκόμενους επιστήμονες. Αναμένονται τα τελικά αποτελέσματα, τα οποία πρόκειται να δημοσιευτούν από τον αμερικανικό εκδοτικό οίκο Instap Academic Press του Institute for Aegean Prehistory. Από το έτος 2001 έως το 2007, χρηματοδότησαν και υποστήριξαν την έρευνα διεθνείς επιστημονικοί φορείς όπως PSYCHA, Institute for Aegean Prehistory, Shelby White-Leon Levy, Mediterranean Archaeological». Προχωρεί η ολοκλήρωση της ψηφιακοποίησης των χαρτών με τις αρχαιολογικές θέσεις από το Ινστιτούτο Μεσογειακών Σπουδών του Ιδρύματος Τεχνολογίας και Έρευνας (ΙΤΕ).

ανάπτυξης και λογική χρήσης των διαθέσιμων φυσικών πόρων. Και η σπατάλη είναι πολλαπλή: οικονομική (με τη στενή αλλά και την ευρύτερη έννοια), περιβαλλοντική, με σοβαρές κοινωνικές επιπτώσεις.

Ο νέος αερολιμένας προτείνεται να εγκατασταθεί στην περιοχή του Καστελλίου, του Δήμου Μινώα Πεδιάδος, 40 περίπου χιλιόμετρα νοτιοανατολικά του Ηρακλείου, στο μέσο μιας πεδιάδας και μεταξύ 26 οικισμών. Πρόκειται για μια αγροτική πεδινή περιοχή της ενδοχώρας της Κρήτης, από τις πλέον γόνιμες του νησιού, που διατηρεί το ρόλο της ως τροφωπαραγωγό, το χαρακτήρα και το τοπίο της ακέραιο και σχεδόν ανέπαφο από τα προϊστορικά χρόνια έως σήμερα.<sup>24</sup> Είναι από τις πλέον ελαιοπαραγωγές περιοχές της Μεσογείου με υψηλής ποιότητας γεωργικά και κτηνοτροφικά προϊόντα. Εξαιτίας της θέσης και της γεωμορφολογίας (κλειστή λεκάνη- πεδιάδα, που περιστοιχίζεται από βουνά και βρίσκεται σε απόσταση 15χλμ. από τη θάλασσα), και των κλιματικών συνθηκών, αναμένεται σημαντικότερη υποβάθμιση του τοπίου, της γης και του υδροφορέα της αλλά και ευρέως τμήματος της ενδοχώρας του Ηρακλείου, εξαιτίας κυρίως της διασποράς των ρύπων (οξειδία βαρέων μετάλλων κλπ.). Αποτέλεσμα αυτών θα είναι η απαξίωση αλλά και η ερήμωση μιας πεδιάδας γόνιμης, από τις ελάχιστες που διαθέτει το νησί, με «έδαφος βαθύ, γόνιμο, υψηλής παραγωγικότητας»<sup>25</sup>, που εκτός των οικονομικών επιπτώσεων θα επηρεάσει αρνητικά και τη επισιτιστική ασφάλεια (food security) λόγω της σημαντικής συνεισφοράς της περιοχής, που αποτελεί μια από τις ελάχιστες και κρίσιμες πεδιάδες με γή υψηλής παραγωγικότητας του νησιού. Είναι παράλογο, σε μία χώρα, στην οποία η πρωτογενής παραγωγή αποτελεί βασικός αναπτυξιακός πυλώνας, η ποιοτική γεωργική γη να χάνεται από έργα αμφιβόλου ωφέλειας και αποδοτικότητας.

Η απότομη, δραστική και σε μεγάλη κλίμακα αλλοίωση του τοπίου, του χαρακτήρα και του ρόλου μιας ευρείας και κρίσιμης υπαίθρου της ενδοχώρας του Ηρακλείου, υποβάθμιση, της παραγωγικότητας της γης και άλλων οικολογικών αγαθών, και της βιοποικιλότητας θα έχει σοβαρό αντίκτυπο και στην αύξηση της τρωτότητας των οικοσυστημάτων της Κρήτης στην κλιματική αλλαγή<sup>26</sup>

Είναι φανερό, ακόμα και στον μη ειδικό, ότι πρόκειται για ένα έργο τεραστίων διαστάσεων, εκτός κλίμακας του τόπου, που θα επιφέρει, τεράστιες σημαντικές αλλαγές στο ανάγλυφο, στο έδαφος, στην κάλυψη και τις χρήσεις γης της περιοχής. Οι επιπτώσεις στο τοπίο, το κλίμα, τον άνθρωπο, τη χλωρίδα και την πανίδα, το έδαφος, τα ύδατα, τον αέρα, το δομημένο περιβάλλον, τα υλικά αγαθά αλλά και την υλική και άυλη πολιτιστική κληρονομιά αναμένονται αρνητικότερες και σε μεγάλο βαθμό μη αναστρέψιμες.

στ. Σας ενημερώνουμε ότι πολυάριθμοι κάτοικοι της περιοχής εγκατάστασης του νέου αερολιμένα και της Κρήτης, αντιτίθενται και αντιδρούν έντονα στην κατασκευή του. Επίσης πλήθος φορέων και συλλογικοτήτων έχουν αντιπαθεί, με δημόσιες τοποθετήσεις τους και ψηφίσματα, στην κατασκευή νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι, ενώ συγκλίνουν στην άποψη να εγκαταλειφτεί η «λύση» αυτή και ζητούν να ξεκινήσει αμέσως το έργο της αναβάθμισης του σημερινού αεροδρομίου Ηρακλείου “Ν. Καζαντζάκης”. Σε αυτούς συμπεριλαμβάνονται: οι Οικολόγοι Πράσινοι Κρήτης<sup>27</sup>, η Οικολογική Παρέμβαση Ηρακλείου, το σύνολο των

<sup>24</sup> Βλέπε εικόνες 8,9,10,11 Παραρτήματος.

<sup>25</sup> Απόφαση 10/10 /19-05-2010 της Α/θμιας Επιτροπής Επίλυσης Δασικών Αμφισβητήσεων του Ν. Ηρακλείου και τη 3292/15-06-09 Αυτεπάγγελτη Πράξη Χαρακτηρισμού Έκτασης του Δ/ντή Δασών Ηρακλείου, εμβαδού 31.200 στρεμμάτων, εντός της οποίας βρίσκεται η έκταση των 11.000 περίπου στρεμμάτων που πρόκειται να καταλάβει το προτεινόμενο αεροδρόμιο (2.300 το υφιστάμενο στρατιωτικό+ 8.700 το προτεινόμενο νέο) στην πεδιάδα του Καστελλίου.

<sup>26</sup> Η Κρήτη βρίσκεται στον υψηλότερο βαθμό κινδύνου (‘στο κόκκινο’) σύμφωνα με χάρτη ερημοποίησης γαιών της Ελλάδας που περιέχεται στο Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Καταπολέμηση της Ερημοποίησης της ΚΥΑ 99605/3719.

<sup>27</sup> «Θεωρούμε ότι ο σχεδιασμός του αεροδρομίου στο Καστέλι αφορά μια τεράστια παρέμβαση, της οποίας το μέγεθος δεν αιτιολογείται με όρους βιώσιμης ανάπτυξης -πρόκειται στην ουσία για δύο αεροδρόμια

Περιβαλλοντικών Οργανώσεων της Κρήτης του δικτύου ΟΙΚΟΚΡΗΤΗ (Ecocrete)<sup>28</sup>, το Πανελλήνιο Δίκτυο Οικολογικών Οργανώσεων (ΠΑΝ.Δ.ΟΙΚ.Ο)<sup>29</sup>, η Ομοσπονδία Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΟΣΥΠΑ)<sup>30/</sup>. Την χρησιμότητα του νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι αμφισβητούν επίσης και επισημαίνουν τις αρνητικότερες συνέπειες και την αποτελεσματικότητα του: ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Τουρισμού Ελλάδος (Σ.Ε.Τ.Ε.)<sup>31</sup>, ο Σύνδεσμος Αντιπροσώπων Αεροπορικών Εταιρειών Ελλάδος (ΣΑΑΕ)<sup>32</sup>, ο Σύλλογος Τουριστικών Πρακτόρων Ηρακλείου όσο και αεροπορικές εταιρείες (π.χ. Aegean airlines)<sup>33</sup>, οι οποίοι υποστηρίζουν ότι το αεροδρόμιο στο Καστέλλι θα λειτουργήσει εις βάρος του τουρισμού και των

---

και άλλα έργα- που θα έχει ασύμμετρες επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον, στους φυσικούς πόρους, στην οικονομία, στην ποιότητα ζωής των κατοίκων και τη φυσιογνωμία της περιοχής. Προτείνουμε στην κυβέρνηση να παραιτηθεί από το φαραωνικό έργο που έχει σχεδιάσει για την Πεδιάδα και να ξεκινήσει, έστω και τώρα, την επιστημονική έρευνα για τη λύση στο ζήτημα των αερομεταφορών στην Κρήτη, χωρίς πολιτικές παρεμβάσεις»: [http://www.ecogreens-gr.org/cms/index.php?option=com\\_content&view=article&id=333:2009-05-25-15-59-41&catid=49:heraklio&Itemid=91](http://www.ecogreens-gr.org/cms/index.php?option=com_content&view=article&id=333:2009-05-25-15-59-41&catid=49:heraklio&Itemid=91)

<sup>28</sup> Όχι στο σχεδιαζόμενο αεροδρόμιο στο Καστέλλι από τις περιβαλλοντικές οργανώσεις της Κρήτης”, ψήφισμα, στις 20.01.2011: <http://www.oikokriti.gr/2011/01/blog-post.html> και <http://www.opi.org.gr/2011/01/blog-post.html>

<sup>29</sup> Ψήφισμα του 22ου Συνεδρίου του Πανελληνίου Δικτύου Οικολογικών Οργανώσεων (ΠΑΝΔΟΙΚΟ) κατά του σχεδιαζόμενου αεροδρομίου στο Καστέλλι Πεδιάδος.

<sup>30</sup> Εισήγηση στην ημερίδα της Πρωτοβουλίας Πολιτών Πεδιάδος, «Νέο αεροδρόμιο στο Καστέλλι: επιπτώσεις και προοπτικές», Καστέλλι, 28.6.2009, υπομνήματα και δημόσιες δηλώσεις του προέδρου κ. Αλεβιζόπουλου και αναφορές, π.χ. <http://www.osypa.gr/enimerosi/anakoinoseis/item/114>

Πρόεδρος ΟΣΥΠΑ: Ο "μύθος" του αεροδρομίου Καστελίου και πώς τον καταρρίπτουν τα νούμερα: <http://www.ekriti.gr/17.07.2014>

Νέο "χαστούκι" στην πιθανή κατασκευή αεροδρομίου στο Καστέλι από την ΟΣΥΠΑ: <http://flashnews.gr/post/184872/neo-xastouki-stin-pithani-kataskevi-aerodromiou-sto-kasteli-apo-tin-osipa>

<sup>31</sup> “Κακό παράδειγμα είναι ο σχεδιασμός του Καστελίου στην Κρήτη. Όπως σχεδιάστηκε, είναι ένα πανάκριβο αεροδρόμιο, κόστους πάνω από ένα δισ. ευρώ. Για να το πάρει ένας ιδιώτης και να βγάλει τα λεφτά που έδωσε, θα πρέπει να ανεβάσει από το επίπεδο των 15 - 16 ευρώ που σήμερα είναι το κόστος ανά επιβάτη του συγκεκριμένου αεροδρομίου, στα 25 - 30 ευρώ. Εκεί τελείωσε η Κρήτη. Θα κάνουμε ένα αεροδρόμιο τύπου Ντουμπάι στο οποίο δεν θα πατάει κανένας. Η Ελλάδα δεν χρειάζεται φαραωνικά έργα και επενδύσεις οι οποίες είναι ανέφικτο να αποσβεστούν, θέλει μικρές βελτιώσεις, ακόμα και του υφισταμένου αεροδρομίου του Ηρακλείου, όπου δίπλα υπάρχει στρατιωτική βάση, επεκτάσεις, καλύτερους χώρους στάθμευσης, να βελτιωθεί η εικόνα και ο όγκος του, να το πάρει μια ιδιωτική εταιρεία και να ανεβάσει την ποιότητα. Αυτές οι λεπτές ισορροπίες θέλουν προσοχή, γι' αυτό χρειάζεται κεντρικός συντονισμό.” Ανδρέας Ανδρεάδης, Πρόεδρος ΣΕΤΕ: Για ν' αλλάξει η Ελλάδα, θα χρειαστούν δύο γενιές, εφ. “Καθημερινή”, 06.09.2011, <http://www.kathimerini.gr/77618/article/proswpa/syntentyzeis/andreas-andreadhs-gia-n-alla3ei-h-ellada-8a-xreiaστοyn-dyo-genies>

<sup>32</sup> Κώστας Τσοβίλης, πρόεδρος του ΣΑΕΕ, συνέντευξη στο TravelDailyNews Media Network, <https://www.youtube.com/watch?v=eGhfsVCOzbc>

<sup>33</sup> Παρεμβάσεις του Συλλόγου Ξενοδόχων Ηρακλείου, και του ο Συλλόγου Τουριστικών Πρακτόρων Κρήτης και της Aegean Airlines, στην ημερίδα Συλλόγων Μηχανικών Ηρακλείου «Χωροταξική ένταξη Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου - Τεχνικά και Οικονομικά δεδομένα αξιολόγησης ενός Διεθνή Αερολιμένα στο Νομό Ηρακλείου», Ηράκλειο, 14 Δεκεμβρίου 2013.

“Η πρόταση για το Καστέλι και τα άλλα αεροδρόμια δεν ήχησαν καλά στα αυτιά των επιχειρηματιών”: <http://www.dealnews.gr/17.10.2011>.

“Χρειάζεται επέκταση το αεροδρόμιο του Ηρακλείου”: <http://now24.gr/chriazete-epektasi-to-aerodromio-tou-irakliou/>

αερομεταφορών. Επιπροσθέτως αναφέρουμε ότι ο Περιφερειάρχης Κρήτης και ο Δήμαρχος Ηρακλείου, παρότι δεν έχουν δηλώσει αντιρρήσεις για την κατασκευή του νέου αερολιμένα, θεωρούν και διεκδικούν την άμεση αναβάθμιση του υφιστάμενου αερολιμένα Ηρακλείου, ως έργο απολύτως επιβεβλημένο και πρώτης προτεραιότητας<sup>34</sup>

ζ. Υποστηρίζουμε ότι το έργο για την Επέκταση και Αναβάθμιση του υφιστάμενου Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» (ΚΑΗΚ), είναι η ενδεδειγμένη λύση στο πρόβλημα του αεροδρομίου Ηρακλείου. Αποτελεί το έργο, που αντιμετωπίζει πλήρως και με ασφάλεια τα προβλήματα<sup>35</sup> του σημερινού αεροδρομίου Ηρακλείου, και μάλιστα με το μικρότερο οικονομικό κόστος, με αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις και χωρίς κοινωνικές συνέπειες.

Μάλιστα οι μελέτες για την εκτέλεση του έργου αυτού, σε αντίθεση με την κατασκευή νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι, βρίσκονται σε προωθημένο στάδιο. Για το έργο αυτό, έχουν ήδη συνταχθεί, με ανάθεση του ελληνικού κράτους, οι σχετικές μελέτες<sup>36</sup>, οι οποίες, βρίσκονται στη διάθεση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων. Πρόκειται, εξ όσων γνωρίζουμε, για

<sup>34</sup> Δήμαρχος Ηρακλείου Β. Λαμπρινός: «Ζήτημα άμεσης προτεραιότητας η αναβάθμιση του “Ν. Καζαντζάκης»»: <http://www.heraklion.gr/press/municipality-press-releases/mayor-labrinos-aerodromio-syskepsi-arnaoutakis-150716.html>

-“Αναγκαία η αναβάθμιση του αερολιμένα Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης»- Σύσκεψη στη Λότζια”:  
<http://www.creteplus.gr/news/anagkaia-i-anabathmisi-tou-aerolimena-irakleiou-nikos-kazantzakis--suskepsi-sti-lotzia-176581.html>

“Σύσκεψη για την αναβάθμιση του αεροδρομίου «Ν. Καζαντζάκης»”:  
<http://www.euro2day.gr/news/highlights/article-news/1436114/syskepsh-gia-thn-anavathmish-toy-aerodromioy-n.html>

<sup>35</sup> Τα κυριότερα προβλήματα του αερολιμένα Ηρακλείου, είναι τα εξής: Η σημαντική ηχορύπανση και ο κίνδυνος μεγέθυνσης των συνεπειών ατυχήματος στην περιοχή της συνοικίας της Ν. Αλικαρνασσού εξ αιτίας εξαιτίας της λειτουργίας του κυρίου διαδρόμου 09-27 και των προσαπογειώσεων πάνω από την Νέα Αλικαρνασσό και την πόλη του Ηρακλείου. Η δυσλειτουργία του αερολιμένα όταν επικρατούν ισχυροί νότιοι άνεμοι (ή και ΒΒΔ έως ΒΒΑ), δηλαδή πλάγιοι ως προς την κατεύθυνση του διαδρόμου 09-27. Οι περιορισμένοι χώροι στάθμευσης των αεροσκαφών και του κτηρίου του αεροσταθμού κατά τις ώρες αιχμής της καλοκαιρινής τουριστικής περιόδου.

<sup>36</sup> Το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας - Τμήμα Ανατολικής Κρήτης 1992, συνέταξε την κατευθυντήρια μελέτη. Η μελέτη του έργου του έργου εντάχθηκε το 1992 στο Κοινοτικό Πρόγραμμα RECITE, με διαχειριστή τον Οργανισμό Ανάπτυξης Ανατολικής Κρήτης (ΟΑΝΑΚ) και συντάχθηκε από την Δανική εταιρεία RH&H Consult, Ramboll, Hanneman & Hojlund A/S. Η Αμερικανική Εταιρεία PARSONS, ύστερα από ανάθεση της Ελληνικής Κυβέρνησης, προέβει το 1995 σε έρυνα, για την αξιολόγηση της μελέτης RH&H Consult και την διερεύνηση - πρόταση εναλλακτικών λύσεων για την κατασκευή του νέου διαδρόμου. Ο Οργανισμός Ανάπτυξης Ανατολικής Κρήτη (ΟΑΝΑΚ), ύστερα από ανάθεση της Υ.Π.Α., διερεύνησε και αξιολόγησε την μελέτη πρόταση της εταιρείας και συνέταξε του σχετικού φακέλου για την προέγκριση χωροθέτησης του νέου διαδρόμου, σε συνεργασία με την Νορβηγική εταιρεία Berdal Stromme, (γεωφυσικές και γεωτεχνικές έρευνες), το Γεωδυναμικό Ινστιτούτο του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών, το ΙΘΑΒΙΚ, και το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (Α.Π.Θ.) (έρευνα υποθαλάσσιου χώρου, και μελέτη ακτομηχανικής – αντιμετώπισης περιβαλλοντικών επιπτώσεων), την Εταιρεία Περιβαλλοντικών Μελετών ENVECO, την Νορβηγική εταιρεία NORSAR (μελέτη σεισμικής επικινδυνότητας). Επίσης ο Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, του Ε.Μ.Π, προέβει, το 1998, στην “Έρευνα ζήτησης αερομεταφορών Ν. Κρήτης και κατάρτισης Γενικού Σχεδίου Ανάπτυξης (Master Plan) Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου “Ν. Καζαντζάκης”” και το έτος 2003, στην „Ανάλυση Κόστους-Οφέλους για το έργο της Επέκτασης του Αεροσταθμού του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης ‘Ν.Καζαντζάκης’»,

πλήρεις και ώριμες μελέτες<sup>37</sup>, οι οποίες έχουν εξασφαλίσει όλες τις εγκρίσεις των κρατικών υπηρεσιών, διεθνών οργανισμών (π.χ. ICAO), έως και μεγάλων κατασκευαστών αεροσκαφών (π.χ. Boeing). Το κόστος εκπόνησης των μελετών αυτών ανήλθε τότε στο ποσό των 1,6 δις δραχμών, ενώ η δρομολογημένη διαδικασία δημοπράτησης του σχετικού έργου, διακόπηκε αιφνιδίως και αδικαιολογήτως το 2002, λίγο πριν την διενέργεια του σχετικού διαγωνισμού. Ύστερα από πολιτικές πιέσεις, αναγγέλθηκε τότε, χωρίς αιτιολόγηση και τεκμηρίωση, η ακύρωση των διαδικασιών του σχετικού διαγωνισμού και η κατασκευή νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι!

Το έργο της Επέκτασης και Αναβάθμιση του υφιστάμενου Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» (ΚΑΗΚ) είναι η λύση με το μικρότερο οικονομικό κόστος. Επίσης το περιβαλλοντικό κόστος είναι αρνητικό, καθώς βελτιώνει σημαντικότερα τις σημερινές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ιδίως για τους κατοίκους της Νέας Αλικαρνασσού και του Ηρακλείου, ενώ συνεπάγεται οφέλη για τους χρήστες του αερολιμένα, του λιμένα του Ηρακλείου, και αρνητικές κοινωνικές επιπτώσεις.

Πρόκειται για έργο του οποίου έχει τεκμηριωθεί η οικονομική ανταποδοτικότητα.<sup>38</sup> Η εκτιμώμενη δαπάνη κατασκευής του είναι σχεδόν 5 φορές μικρότερη του προϋπολογισμού του νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι μπορεί να πραγματοποιηθεί, σε δημόσιες εκτάσεις, χωρίς το κόστος των απαλλοτριώσεων. Δεν απαιτούνται νέα οδικά έργα σύνδεσης με την πόλη του Ηρακλείου και τον Βόρειο Οδικό Άξονα. Η θέση του σε απόσταση 5,0 km ανατολικά της πόλης του Ηρακλείου και η ελάχιστη απόσταση και σύνδεση του με τον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης, τον μεγαλύτερο και σημαντικότερο οδικό άξονα της Κρήτης, που διατρέχει το νησί σε όλο του το μήκος, ευνοεί τη συλλειτουργία του με τα άλλα δύο αεροδρόμια και τα επιβατικά και εμπορικά λιμάνια του νησιού (θαλάσσιες μεταφορές) γεγονός που προβλέπεται στο ΠΠΧΣΑΑ Κρήτης<sup>39</sup> και συνεπάγεται και οφέλη για τους επιβάτες, τους εργαζόμενους, τις συνεργαζόμενες με το αεροδρόμιο εταιρείες και την οικονομία της Κρήτης και της χώρας<sup>40</sup>. Όπως μάλιστα αποδεικνύουν οι παραπάνω μελέτες για την επέκταση των εγκαταστάσεων του υφιστάμενου αεροδρομίου “Νίκος Καζαντζάκης”, και ύστερα από την κατασκευή του νέου διαδρόμου που συμπεριλαμβάνεται σε αυτό, αντιμετωπίζονται αποτελεσματικά και αμβλύνονται δραστικά τα προβλήματα που προκαλεί στην Νέα Αλικαρνασσού και το Ηράκλειο, η λειτουργία του σήμερα.

<sup>37</sup> Σύμφωνα με ανακοινώσεις στην ημερίδα με θέμα «Χωροταξική Ένταξη Διεθνούς Αεροδρομίου Ηρακλείου», που οργανώθηκε από Συλλόγους Μηχανικών Ηρακλείου και πραγματοποιήθηκε στις 14 Δεκεμβρίου 2013 στο Ηράκλειο.

<sup>38</sup> «Ανάλυση Κόστους-Οφέλους για το έργο της Επέκτασης του Αεροσταθμού του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης ‘Ν. Καζαντζάκης’», Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, του Ε.Μ.Π, Υ.Π.Α. Αθήνα 2003 και “Ερευνα ζήτησης αερομεταφορών Ν. Κρήτης και κατάρτισης Γενικού Σχεδίου Ανάπτυξης (Master Plan) Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου “Ν. Καζαντζάκης”, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, του Ε.Μ.Π, Υ.Π.Α. Αθήνα 2001.

Η μελέτη της χρηματοοικονομικής αξιολόγησης και της αξιολόγησης κόστους – οφέλους του αερολιμένα Ηρακλείου καταλήγει θετικά για τα έργα της επέκτασης του αεροσταθμού του ΚΑΗΚ. “Η Εσωτερική Χρηματοοικονομική Ανταποδοτικότητα του έργου κυμαίνεται μεταξύ 6,5% και 15,3% ενώ ο υπολογισμός της αναμενόμενης (σταθμισμένης τιμής) της καθαρής παρούσας αξίας της επένδυσης έδωσε 11,7 εκατ. ευρώ 8,4 εκατ. ευρώ και 5,7 εκατ. ευρώ, (για προεξοφλητικά επιτόκια 6%, 7%, και 8% αντίστοιχα). Αντίστοιχα το ποσοστό των καθαρών εσόδων σε σχέση με το συνολικό κόστος της επένδυσης σε παρούσα αξία (ΚΠΑ καθαρών εσόδων / ΚΠΑ κόστους επένδυσης) διαμορφώνεται σε 137 %, 129 % και 121 %”.

<sup>39</sup> Όπως 10 και σχετική αναφορά στη σελίδα 5.

<sup>40</sup> Οφέλη μεταξύ άλλων από την εξοικονόμηση χρόνου διακίνησης επιβατών και την αναβάθμιση της ποιότητας εξυπηρέτησης. Οφέλη από την εξοικονόμηση λειτουργικών δαπανών αεροσκαφών και για τις εταιρείες υποστήριξης και εμπορικής εκμετάλλευσης του αεροδρομίου.

Στο έργο αυτό προβλέπεται η λειτουργική αναβάθμιση και επέκταση του κτιρίου του αεροσταθμού, η αναδιαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου προς την πόλη και προς την πίστα, με πολλαπλασιασμό των χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών, η Κατασκευή νέου διαδρόμου γενικού προσανατολισμού 11-29, η Κατασκευή Εμπορικού/ εκθεσιακού/ Κοινωνικού Κέντρου στους χώρους των πρώην στρατοπέδων (περιοχή Α)<sup>41</sup>. Σήμερα μάλιστα υπάρχει η δυνατότητα της επέκτασης των χώρων του αερολιμένα και στην έκταση εμβαδού περίπου 800 στρεμμάτων (Β) η οποία διατίθεται, ύστερα από την μετεγκατάσταση της μονάδας της πολεμικής αεροπορίας<sup>42</sup>.

*Με το έργο αυτό αντιμετωπίζονται πλήρως τα προβλήματα του σημερινού αεροδρομίου σε σχέση με το έργο του νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι και αποφεύγονται οι σοβαρές επιπτώσεις, όπως η ανεπανόρθωτη καταστροφή του περιβάλλοντος της ενδοχώρας του νησιού, της αγροτικής και κτηνοτροφικής παραγωγής κυρίως από την διασπορά σε μεγάλη έκταση της αέριας ρύπανσης), της ανατροπής του τρόπου της εγκατάλειψης οικισμών, λόγω της υποβάθμισης των συνθηκών ζωής. Τη λύση αυτή προκρίνουν τα πραγματικά δεδομένα και κάθε σοβαρή προσέγγιση του ζητήματος, με γνώση, σύνεση και μέτρο.*

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, Μέλη του Συμβουλίου Διοικητών της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, γνωρίζουμε ότι το Ίδρυμα του οποίου προΐσταστε συνδράμει ενέργειες και δράσεις που προωθούν την ανάπτυξη, την απασχόληση, την οικονομική και κοινωνική συνοχή και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα.

Όπως είναι γνωστό η Ευρωπαϊκή Ένωση διάγει από το 2008 μια περίοδο οικονομικής κρίσης και ότι στο πλαίσιο αυτό, η Ελλάδα περνά μια εξαιρετικά δύσκολη περίοδο. Στις σημερινές συνθήκες της χώρας μας η προσέλκυση επενδύσεων θεωρείται ως μια διέξοδος για την κρίση. Είναι κοινός τόπος πλέον ότι οι επενδύσεις αυτές όμως μπορούν να είναι αναπτυξιακές, αποδοτικές, και χρήσιμες όταν, με κριτήρια οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά, είναι βιώσιμες. Όταν αφορούν έργα που, όχι μόνο δεν σπαταλούν αλόγιστα οικονομικούς, περιβαλλοντικούς πόρους, αλλά διατηρούν υψηλά περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα. Τότε με ασφάλεια μπορούν να συμβάλλουν τα μέγιστα στην τοπική και την εθνική οικονομία και είναι η καλύτερη εγγύηση για μακροχρόνια, βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη,

Ως πολίτες της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και ως σύλλογος διεκδικούμε μορφές ανάπτυξης, οι οποίες σέβονται τους φυσικούς πόρους, το περιβάλλον και τον άνθρωπο, οι οποίες ωφελούν τις τοπικές κοινωνίες και συγχρόνως συμβάλλουν στην αντιμετώπιση των μεγάλων προβλημάτων της εποχής μας όπως η κλιματική αλλαγή, η υποβάθμιση του περιβάλλοντος, η απώλεια των φυσικών πόρων, και η υποχώρηση της ποιότητας ζωής παγκοσμίως. Θεωρούμε ότι το έργο της κατασκευής Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου στο Καστέλλι οδηγεί σε αδιέξοδα και υπονομεύει το μέλλον του νησιού σε βάρος της ποιότητας ζωής των σημερινών και των επόμενων γενεών.

Σας ενημερώνουμε ότι συνεχίζουμε τον αγώνα μας, ενάντια στην κατασκευή νέου αερολιμένα στο Καστέλλι, και για την διεκδίκηση των δικαιών και των δικαιωμάτων μας σε εθνικά και διεθνή αρμόδια όργανα, διαιτησίες και φόρα, ώστε προληπτικά να προασπίσουμε τον τόπο μας, το φυσικό και δομημένο περιβάλλον της ζωή μας και των παιδιών μας αλλά και για την αποκατάσταση των ζημιών που θα προκαλέσει η ενδεχόμενη κατασκευή και λειτουργία του.

Τέλος επαναλαμβάνουμε την παράκληση, όπως τα προαναφερόμενα στοιχεία και απόψεις μας ληφθούν υπόψη εκ μέρους σας στο πλαίσιο εξέτασης του ζητήματος της χρηματοδότησης της κατασκευής του νέου αερολιμένα στο Καστέλλι της Κρήτης.

<sup>41</sup> Βλέπε εικόνα 6 Παραρτήματος.

<sup>42</sup> Βλέπε εικόνα 6 Παραρτήματος.



Ευελπιστούμε ότι, αντί της κατασκευής Νέου Αερολιμένα στο Καστέλλι, θα προωθηθούν οι αποφάσεις , οι ενέργειες και οι διαδικασίες για την εκτέλεση του έργου της Αναβάθμισης και Επέκτασης του υφιστάμενου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου “Νίκος Καζαντζάκης”.

Σας ενημερώνουμε ότι την παρούσα επιστολή συνοδεύει Παράρτημα Εικόνων και σημειώνουμε ότι, είμαστε στη διάθεση σας για την παροχή σχετικών διευκρινήσεων και περαιτέρω στοιχείων.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος

Κωνσταντίνος Γιαλιαδάκης

Εμμανουήλ Ηγουμενάκης