



Των Ν. Λεβεντάκη - Αγ. Νεραντζάκη*

Το κείμενο αυτό εκφράζει αυτονόητα τους υπογραφόμενους ως πολίτες. Μας εκφράζει όμως και σαν μέλη Ομάδας Εργασίας, που συγκροτήθηκε από το ΤΕΕ/ΤΑΚ πριν πολλά χρόνια, προκειμένου να αποφανθεί για τη λειτουργία ενός αεροδρομίου της Κεντρικής και Ανατολικής Κρήτης. Εκτός εναλλακτικών εκδοχών χάραξης αεροδιαδρόμου στη Ν. Αλικαρνασσό, η Ομάδα μας είχε αξιολογήσει και τις θέσεις Τυμπακίου και Καστελλίου στο Ν. Ηρακλείου, Ιεράπετρας που τότε συζητιόταν για αεροδρόμιο του Ν. Λασιθίου και Λατζίμα του Ν. Ρεθύμνου. Προκαταρκτικά συμπεράσματα και εκτιμήσεις μας παρουσιάστηκαν σε συσκέψεις της Περιφέρειας Κρήτης και του τότε Δήμου Αλικαρνασσού. Στοιχεία της μελέτης μας και ειδικότερα ισοθρουβικές καμπύλες επιβάρυνσης για εναλλακτικές εκδοχές διαδρόμων του Α-Λ Αλικαρνασσού χρησιμοποιήθηκαν, χωρίς την έγκρισή μας, σε εκπονούμενη τότε μελέτη. Κατά τα λοιπά, όμως, δεν παρουσιάστηκε ποτέ ολοκληρωμένη η μελέτη μας, ούτε αποζημιώθηκε φυσικά από οποιοδήποτε φορέα. Αυτή η παρέμβασή μας για το αεροδρόμιο Καστελλίου, που γίνεται για πρώτη φορά, βασίζεται σε αρχές και κατευθύνσεις που πρυτάνευσαν στο έργο που προαναφέρθηκε.

Επισημαίνουμε ότι η μόνη μέχρι σήμερα κρατική πρωτοβουλία συστηματικής προσέγγισης του ζητήματος αερομεταφορών της περιοχής, είναι η επιταγή του Ε.Σ. Χωροταξίας 1981 για την εκπόνηση μελέτης Master Plan. Η πλησιέστερη προσέγγιση στην Απόφαση εκείνη

μπορεί να θεωρηθεί η μελέτη του ΟΑΝΑΚ για εναλλακτικούς Α-Δ στην Αλικαρνασσό, που εγκαταλείφθηκε χωρίς φανερό λόγο και αιτιολογία πριν από χρόνια. Ακόμη και η εκπονούμενη ρυθμιστική Μελέτη Ηρακλείου, αγνοεί μέχρι σήμερα το ζήτημα. Είναι δε γνωστό ότι πολλά, δυστυχώς, μεγάλα δημόσια έργα εθνικής σημασίας, όπως το συγκεκριμένο μεθοδεύονται, όχι με επιστημονικές διαδικασίες και ορθές διοικητικές πρωτοβουλίες, αλλά από στραβοκλωτσιές και καραμπόλες κομματικών παραγόντων της εξουσίας. Όπως είναι γνωστό και το σημείο στο οποίο κατάντησε η χώρα μας από τέτοιες και ανάλογες μεθοδεύσεις.

Πολιτικοί και υπηρεσιακοί παράγοντες, όμως, πρέπει να συνεκτιμήσουν σε περιόδους μεγάλου κόστους του χρήματος, όπως η σημερινή, ότι δεν επιτρέπεται επιλογές μεγάλων έργων να αγνοούν τα συγκριτικά δεδομένα κόστους. Αλλά εύκολα θα συγκρινόταν για τον Α-Λ Καστελλίου, σε σχέση με ασφαλείς λύσεις στη θέση Ν. Αλικαρνασσού. Εκτός από το υπέρογκο κόστος μετεγκατάστασής του, ο υπό κρίση Α-Λ θα επιβαρύνει δυσανάλογα και το γενικότερο κόστος αερομεταφορών, εξ αιτίας της μεγάλης απόστασης από τον κεντροβαρικό άξονα μόνιμων πελατών και τουριστικού φόρτου της εξυπηρετούμενης περιοχής.

Επιπλέον ο Α-Λ Καστελλίου θα προκαλέσει τεράστιες απώλειες παραγωγικής γης στον αιώνα διατροφικής κρίσης που διανύουμε, τόσο για μετεγκατάσταση των βασικών χερσαίων υποδομών, όσο και για υποστηρικτικές επιχειρήσεις. Για τις ανάγκες των οποίων αναπόφευκτα θα προκύψει στο Καστέλλι μια δεύτερη μεγάλη πόλη στα όρια του Ν. Ηρακλείου, όπου ήδη σημειώνεται πληθυσμιακός υπερκορεσμός σε επίπεδο Κρήτης. Το πρόβλημα αυτό φαίνεται να αφήνει παγερά αδιάφορους τους υπέρμαχους της συγκεκριμένης λύσης. Παρά τα αποτελέσματα που έχουν συσσωρευθεί στη χώρα μας από ανάλογη αδιαφορία για ιεράρχηση αναγκών και στόχων.

Ακόμη και με κριτήρια που σήμερα πρυτανεύουν στον κόσμο και υποτίθεται πως υιοθετούνται στην Ελλάδα, ο Α-Λ Καστελλίου μειονεκτεί. Η επιμήκυνση των γραμμών τόσο του αεροπορικού, όσο και του χερσαίου μεταφορικού έργου ως προς τους επικρατέστερους άξονες διεθνούς και εσωτερικής κίνησης, θα προκαλέσουν αναπόφευκτα δυσμενείς επιπτώσεις: Αύξηση του ενεργειακού κόστους λειτουργίας, καθώς και αύξηση των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων. Όλες οι διακηρύξεις για Πράσινη Ανάπτυξη ακυρώνονται με τη λύση αυτή. Ακόμη και το επίπεδο θορύβου θα επιβαρύνει μεγαλύτερες ομάδες πληθυσμού στις χαμηλές χερσαίες πτήσεις, σε σύγκριση με τις νέες επιλογές Α-Δ στην Αλικαρνασσό. Ενώ σε περίπτωση ατυχήματος είναι προφανώς αυξημένος ο κίνδυνος, τόσο για τις πτήσεις όσο και για τους κατοίκους που εμπλέκονται, συγκριτικά με ανάλογα ατυχήματα σε θαλάσσιο περιβάλλον.

Η κατανόηση των παραπάνω δεν απαιτεί ιδιαίτερες οικονομοτεχνικές γνώσεις και κατάρτιση. Κάθε πολίτης, κατά συνέπεια και οι πολιτικοί μας που φέρουν την ευθύνη των αποφάσεων, ελπίζουμε πως θα ξανασκεφτούν το ζήτημα. Η ευχή αυτή, άλλωστε, δεν απευθύνεται στο υποκειμενικό αίσθημα ευθύνης κανενός. Στόχο έχει να δονήσει το περιβάλλον θεσμικών και νομικών υποχρεώσεων στη λήψη αποφάσεων τόσο μεγάλης οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής εμβέλειας. Οι τελικές επιλογές παρόμοιων έργων πρέπει να είναι αποτέλεσμα όχι συνήθων συναλλαγών, αλλά της τήρησης

στοιχειωδών αρχών χωροταξικού και οικονομικού σχεδιασμού, με κριτήρια κόστους / απόδοσης για κάθε εξεταζόμενη περίπτωση.

* Ο Νίκος Λεβεντάκης, είναι αρχιτέκτονας.

* Ο Αγ. Νεραντζάκης, είναι αεροναυπηγός.

Το κείμενο δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα [«Πατρίς»](#)