



*Εισήγηση στην ημερίδα «Ενημέρωση- συζήτηση για το σχεδιαζόμενο αεροδρόμιο στην Πεδιάδα» που διοργάνωσε η η «Πρωτοβουλία Πολιτών για τη Διάσωση, Προβολή και Αειφόρο Ανάπτυξη της Πεδιάδος», στο Θραψανό την Κυριακή 20 Μαρτίου 2011.*

*Φωτογραφία: Το αεροδρόμιο "Νίκος Καζαντζάκης" από το <http://www.heraklion-airport.info>*

Το σχεδιαζόμενο έργο του αεροδρομίου στην Πεδιάδα έρχεται για να λύσει μια σειρά από προβλήματα όπως η μεγάλη όχληση και η επικινδυνότητα του αεροδρομίου Νίκος Καζαντζάκης που βρίσκεται σε επαφή με τον οικιστικό ιστό της Νέας Αλικαρνασσού και οι μικρές εγκαταστάσεις που έχει αυτό το αεροδρόμιο για να εξυπηρετήσουν την αυξημένη τουριστική κίνηση κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Στις μελέτες (ΜΠΕ) που γίνονται για τα έργα είναι υποχρεωτικό να εξετάζονται όλες οι εναλλακτικές λύσεις που απορρίφθηκαν πριν καταλήξουμε στην τελική λύση. Στη μελέτη,

όμως, του έργου του αεροδρομίου στην Πεδιάδα δεν εξετάζονται παρά μόνο αναφέρονται με μια μικρή παράγραφο οι εναλλακτικές λύσεις, δηλαδή πως θα μπορούσαμε να αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα αυτά χωρίς να φτιάξουμε ένα νέο αεροδρόμιο ή πως να το φτιάξουμε με διαφορετικό τρόπο ή σε άλλο μέρος. Αυτό συμβαίνει διότι το να γίνει το αεροδρόμιο στην Πεδιάδα είναι καταρχήν μια πολιτική απόφαση. Δε γίνεται, δηλαδή, πρώτα μια μελέτη, που είναι απολύτως αναγκαία, για να δούμε ποιο είναι το πρόβλημα των αερομεταφορών της Κρήτης και πως θα λυθεί αλλά κατευθείαν μια οριστική μελέτη που ασχολείται με το πως θα δικαιολογηθεί ένα έργο για το οποίο έχει παρθεί ήδη η απόφαση να γίνει.

Δεν προηγείται μια έρευνα στρατηγικής που θα εξετάζει, σε βάθος χρόνου, σε σχέση με τις αερομεταφορές και τις συγκοινωνίες στην Κρήτη και στη χώρα γενικότερα, πως θα αντιμετωπιστούν παράλληλα τα άλλα, μεγαλύτερα προβλήματα, όπως οι διάφορες συνέπειες της οικονομικής κρίσης, η φτώχεια, το δημοσιονομικό έλλειμμα, τα αδιέξοδα που έχει προκαλέσει ο μαζικός τουρισμός, η εκτεταμένη ρύπανση του περιβάλλοντος, η κλιματική αλλαγή, η καταστροφή των φυσικών τοπίων, η κακή κατάσταση των υδάτων, η εγκατάλειψη των οικισμών της υπαίθρου, η συγκέντρωση του πληθυσμού στις πόλεις, η διάσπαση του κοινωνικού ιστού, η απαξίωση της γεωργίας, η διατροφική κρίση, ο άκρατος καταναλωτισμός, η μεγάλη ανεργία, ο κακός προγραμματισμός και ο κακός σχεδιασμός.

Αυτά είναι τα **πραγματικά και μεγάλα προβλήματα** στα οποία θα έπρεπε να ρίχνουμε όλες μας τις δυνάμεις για τα λύσουμε. Αντί γι' αυτό, συνήθως παίρνουμε αποφάσεις για τεχνικά έργα που τελικά είναι πιθανό να χειροτερεύουν όλα αυτά τα προβλήματα και δικαιολογούμε αυτές τις αποφάσεις με μια αόριστη ιδέα ότι κάθε «αναπτυξιακό» έργο που γίνεται -και μάλιστα μεγάλο- είναι γενικά θετικό.

Το έργο του αεροδρομίου στην Πεδιάδα είναι πολύ πιθανόν να είναι άλλη μια τέτοια περίπτωση. Ας δούμε πως απαντά το έργο αυτό σε όλα αυτά τα προβλήματα που ανέφερα προηγουμένως και τα οποία αποτελούν όλα μαζί μια πολύπλευρη κρίση. Κρίση δεν ονομάζουμε αυθαίρετα και κινδυνολογώντας κάθε πρόβλημα που παρουσιάζεται αλλά μια έκτακτη κατάσταση που μπορεί να επηρεάσει ή να καταστρέψει ένα ολόκληρο οργανισμό είτε αυτό είναι ένα χωριό, είτε μια χώρα, είτε ένας ολόκληρος πλανήτης.

Στον βαθμό που τα μεγάλα περιβαλλοντικά προβλήματα απειλούν την επιβίωση ενός πληθυσμού, οδηγούν σε μία **περιβαλλοντική κρίση**. (Επιγραμματική αναφορά στη φύση αυτών των προβλημάτων θα βρείτε στο

[τέλος του κειμένου](#)

).

## Πως απαντά το σχεδιαζόμενο έργο του αεροδρομίου στην Πεδιάδα σε αυτά τα προβλήματα;

Ένα από τα βασικότερα επιχειρήματα για την κατασκευή του νέου αεροδρομίου είναι πως προβλέπει, εντελώς αυθαίρετα, χωρίς αυτό να στηρίζεται σε κάποια στοιχεία, στην αύξηση των αεροπορικών κινήσεων στο ιλιγγιώδες νούμερο των 16 εκατομμυρίων.

Είναι, όμως, γενικά παραδεκτό ότι οι αεροπορικές μεταφορές είναι οι πλέον επιβαρυντικές για το περιβάλλον από άποψη ρύπων αλλά και εγκαταστάσεων στο έδαφος. Γίνονται προσπάθειες για καθαρότερα καύσιμα και μείωση της κατανάλωσης στα αεροπλάνα αλλά τα αποτελέσματα είναι απαισιόδοξα. Γι' αυτό, σε όλες τις τελευταίες διασκέψεις του ΟΗΕ για την περιβαλλοντική κρίση αναγνωρίζεται ως ζητούμενο να περιοριστεί παγκοσμίως η αεροπορική κίνηση.

Πως όμως θα έχουμε, εμείς, βιώσιμο τουρισμό, που είναι το 18% του Ακαθάριστου Εθνικού μας Προϊόντος, χωρίς να αυξηθεί η αεροπορική κίνηση; Ας δούμε τα στοιχεία: Η Κρήτη ήδη δέχεται μια αεροπορική κίνηση της τάξης των 3,5 εκατομμυρίων τουριστών με 14 εκατομμύρια διανυκτερεύσεις που εξυπηρετούνται από πάνω από 170.000 κλίνες σε περισσότερα από 1600 ξενοδοχεία. Θα πρέπει, αν θέλουμε να είμαστε σοβαροί, να ερευνήσουμε αν υπάρχει λόγος να αυξηθεί αυτή η κίνηση ή ακόμη και να μειωθεί στρεφόμενοι σε ένα τουρισμό πιο ποιοτικό αλλά και πιο αποδοτικό.

Είναι γεγονός ότι ο μεγάλης-έντασης, μαζικός τουρισμός έχει ήδη προκαλέσει σοβαρά προβλήματα στο φυσικό περιβάλλον της Κρήτης και έχει ήδη απαξιωθεί οικονομικά. Ακούγεται ίσως παράδοξο αλλά είναι δυνατόν ο τουρισμός να καταστρέφει τον τουρισμό. Όπως έχει αρχίσει να γίνεται επιτέλους αντιληπτό, για να είναι βιώσιμος ο τουρισμός και τα κέρδη να είναι ικανοποιητικά σε μακροχρόνια περίοδο, πρέπει να εξακριβωθεί η βέλτιστη **φέρουσα ικανότητα** μιας περιοχής. Η φέρουσα ικανότητα είναι ο μέγιστος αριθμός επισκεπτών που μπορεί να δεχτεί μια περιοχή χωρίς να υπάρξει μη αποδεκτή επιβάρυνση. Η φέρουσα ικανότητα μπορεί να μετρηθεί σε φυσικούς δείκτες, δηλαδή την υπερβολική ανάγκη τροφοδότησης των εγκαταστάσεων, σε περιβαλλοντικούς δείκτες δηλαδή την υποβάθμιση των φυσικών πόρων, τη διάβρωση ή αλλαγές στην ποιότητα και την επάρκεια του νερού, σε ψυχολογικούς δείκτες δηλαδή την υποβάθμιση της εμπειρίας αναψυχής των επισκεπτών λόγω συνωστισμού ή υποβάθμισης του περιβάλλοντος και σε κοινωνικούς δείκτες όπως το βαθμό εχθρικής αντιμετώπισης από την τοπική κοινωνία.

Είναι σημαντικό, λοιπόν, πριν προχωρήσουμε σε προβλέψεις ή ευχολόγια για την αύξηση του τουρισμού, πρώτα να εξετάσουμε ποια είναι η φέρουσα ικανότητα του νησιού και κάθε περιοχής του, πράγμα που δεν έχει γίνει ακόμα σε αντίθεση με άλλες περιοχές της

Ευρώπης όπου έχουν υιοθετήσει, με μεγάλη επιτυχία, ήπιες μορφές τουρισμού. Οι ασχολούμενοι με τον τουρισμό αναγνωρίζουν πλέον ότι μια υγιής τουριστική βιομηχανία εξαρτάται από ένα υγιές περιβάλλον και συζητούν για βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη, που προωθεί μορφές «περιβαλλοντικά συνετού τουρισμού». Η Κρήτη έχει πολύ μεγάλα περιθώρια να βελτιώσει την ποιότητα του τουριστικού προϊόντος της με την προστασία και ανάδειξη του φυσικού, του πολιτιστικού και του αρχαιολογικού της πλούτου και την ανάπτυξη του ήπιου οικοτουρισμού και αγροτουρισμού. Ήδη λειτουργούν εδώ δεκάδες αγροτουριστικά καταλύματα, επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών εναλλακτικού τουρισμού και καταδυτικά κέντρα.

Αλλά και στα άλλα προβλήματα, αυτά της ρύπανσης του περιβάλλοντος, της καταστροφή του φυσικού τοπίου, της ρύπανσης της ατμόσφαιρας και των υδάτων, της εγκατάλειψης των οικισμών της υπαίθρου, της συγκέντρωσης του πληθυσμού στις πόλεις, της διάσπαση του κοινωνικού ιστού και της απαξίωσης της γεωργίας, το έργο του αεροδρομίου απαντά με το χειρότερο τρόπο δεσμεύοντας 8000 στρέμματα γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας και στριμώχνοντας τις εγκαταστάσεις του ανάμεσα στα χωριά της Πεδιάδας. Η ίδια η μελέτη του έργου δείχνει πως η κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου θα έχει μεγαλύτερες 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.

### **Πως απαντά το σχεδιαζόμενο αεροδρόμιο στην Πεδιάδα στην οικονομική κρίση;**

Καταρχήν είναι αδύνατον, λόγω της δηλωμένης οικονομικής αδυναμίας του κράτους, να κατασκευαστεί το αεροδρόμιο με δημόσιους πόρους. Η παραχώρηση είναι μονόδρομος, παρόλο που το δημόσιο είναι αναγκασμένο να συμμετέχει κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό στην επένδυση για να κάνει το έργο πιο ελκυστικό σε ένα ιδιωτικό φορέα. Όπως, όμως, ισχυρίζεται η Ομοσπονδία Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας σε ανακοίνωσή της, το μοντέλο αυτό θα οδηγήσει σε ένα ακριβό αεροδρόμιο που όχι μόνο δεν θα επιτελέσει το ρόλο του, αλλά θα διώξει τις πτήσεις charter σε άλλους προορισμούς, με καταστροφικές συνέπειες για το νησί και την εθνική οικονομία. Και αυτό διότι επειδή το κόστος των υποδομών είναι τόσο υψηλό που δεν μπορεί να αποσβεστεί, ο ιδιωτικός φορέας που θα το λειτουργεί θα αυξάνει υπερβολικά το κόστος χρήσης για να κάνει απόσβεση και να έχει κέρδη. Από την άλλη και η διεθνής πρακτική 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 βρίσκεται στην Κρήτη για ευνόητους λόγους.

Αλλά μήπως απαντά στα προβλήματα της φτώχειας, της ανεργίας και του άκρατου

καταναλωτισμού; Η ίδια η μελέτη του έργου προβλέπει την παραχώρηση εκατοντάδων στρεμμάτων για τη φιλοξενία υπερκαταστημάτων που είναι βέβαιο ότι θα οδηγήσουν σε οριστικό κλείσιμο πολλές εμπορικές και βιοτεχνικές επιχειρήσεις όχι μόνο τις τοπικές που θα πληγούν πρώτες αλλά και εκείνες των γειτονικών δήμων και του Ηρακλείου.

Το νέο αεροδρόμιο που προτείνεται είναι λοιπόν ένα μη-βιώσιμο οικονομικά και περιβαλλοντικά έργο. Προδιαγράφεται ότι θα αποτύχει και θα δημιουργήσει πολύ περισσότερα προβλήματα από όσα υποτίθεται ότι θα λύσει. Κατά την άποψή μας, η Κρήτη δεν χρειάζεται άλλο ένα αεροδρόμιο διότι η κίνηση που ήδη υπάρχει αλλά και μια αισθητά αυξημένη κίνηση μπορεί να καλυφθεί επαρκώς και σε βάθος χρόνου από τα τρία υφιστάμενα αεροδρόμια του Ηρακλείου, των Χανίων και της Σητείας. Αυτό μπορεί να γίνει με βελτίωση του οδικού δικτύου και των υποδομών στα αεροδρόμια. Ειδικότερα στο αεροδρόμιο 'Νίκος Καζαντζάκης' της Νέας Αλικαρνασσού υπάρχουν μεγάλες δυνατότητες βελτίωσης των χαρακτηριστικών του αεροδιαδρόμου και των κτιριακών υποδομών. Αν δεν υπάρχει απαίτηση ο διάδρομος να έχει το μήκος που δέχεται υπερατλαντικές πτήσεις μπορεί να πραγματοποιηθεί μια μικρή επέκταση του λοξού διαδρόμου ενώ για την επέκταση των εγκαταστάσεων μπορεί να αξιοποιηθεί ο χώρος που καταλαμβάνουν οι στρατιωτικές μονάδες. Οι επενδύσεις βελτίωσης των αεροδρομίων μπορούν να γίνουν με πολύ μικρότερο κόστος από αυτό της Πεδιάδας και να χρηματοδοτηθούν εύκολα από τα έσοδα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με ίδιους πόρους, χωρίς επιβάρυνση του Κρατικού Προϋπολογισμού. Έτσι θα εξοικονομηθούν πόροι για την άκρως επείγουσα βελτίωση του υφιστάμενου οδικού δικτύου της Κρήτης.

Οι περιβαλλοντικές οργανώσεις θεωρούμε ότι το σχεδιαζόμενο αεροδρόμιο στην Πεδιάδα είναι της ίδιας λογικής της εκτός-μέτρου και κακώς εννοούμενης ανάπτυξης που θέλει το διαμετακομιστικό σταθμό στον κόλπο της Μεσσαράς, το φράγμα στον Αποσελέμη, τα γήπεδα γκολφ, τα τουριστικά χωριά και το εργοστάσιο καύσης απορριμμάτων. Αυτή η λογική μας οδηγεί σε αδιέξοδα και υπονομεύει το μέλλον του νησιού σε βάρος της ποιότητας ζωής των επόμενων γενεών. Για να απαντήσουμε στα μεγάλα προβλήματα της εποχής μας όπως το κλιματικό χάος, η υποβάθμιση του περιβάλλοντος, η απώλεια των φυσικών πόρων, η υποχώρηση της ποιότητας ζωής και η παγκόσμια φτώχεια πρέπει να στραφούμε σε ήπιες μορφές ανάπτυξης που θα σέβονται τους πόρους, το περιβάλλον και τον άνθρωπο και θα ωφελούν πρωτίστως τις τοπικές κοινωνίες.

Αριστείδης Παπαδάκης  
Συντονιστής της Γραμματείας του Παγκρήτιου Δικτύου Περιβαλλοντικών Οργανώσεων  
'ΟικοΚρήτη', [www.ecocrete.gr](http://www.ecocrete.gr)

**Σημείωση:**

## Τα περιβαλλοντικά προβλήματα του πλανήτη:

Η **ατμοσφαιρική ρύπανση**: Δισεκατομμύρια τόνοι αέριων ρύπων εκπέμπονται κάθε χρόνο στην ατμόσφαιρα. Όλοι αυτοί οι ρύποι δεν χάνονται στον ουρανό, αλλά αφού προκαλέσουν ασφυξία στις πόλεις και αφού επηρεάσουν αρνητικά την υγεία με πολλούς τρόπους ξαναπέφτουν στη Γη με τη μορφή της όξινης βροχής που καταστρέφει τα δάση.

Παράλληλα το **στρώμα του όζοντος** στη στρατόσφαιρα που προστατεύει τη Γη από τις βλαβερές στη ζωή υπεριώδεις ακτίνες του ήλιου υφίσταται μια αλλοίωση. Αέρια όπως οι χλωροφθοριούχοι άνθρακες που απελευθερώνονται από τα σπρέι, τα κλιματιστικά, τα ψυγεία κ.ά. ταξιδεύουν στη στρατόσφαιρα και δημιουργούν επικίνδυνα κενά στο στρώμα του όζοντος.

Το **φαινόμενο του θερμοκηπίου** προκαλείται όταν ορισμένοι αέριοι ρύποι όπως το διοξείδιο του άνθρακα, συγκεντρώνονται στην ατμόσφαιρα και ενεργούν όπως το πλαστικό ενός θερμοκηπίου επιτρέποντας την είσοδο των ηλιακών ακτίνων αλλά εμποδίζοντας την έξοδο της θερμότητας. Αυτό το θερμικό φράγμα έχει ήδη αρχίσει να αλλάζει το κλίμα της Γης. Ο πλανήτης υπερθερμαίνεται, τα ακραία καιρικά φαινόμενα, όπως οι πλημμύρες και οι ανεμοστρόβιλοι, πολλαπλασιάζονται, οι αλλαγές στη φύση επηρεάζουν τη διαβίωση, τη γεωργία, την αλιεία, την οικονομία και την ποσότητα της τροφής που μπορούμε να παράγουμε.

Η **ρύπανση των νερών**: Η γεωργία με τα λιπάσματα, τα φυτοφάρμακα και τα ζιζανιοκτόνα, η βιομηχανία με τα απόβλητα και οι κατοικίες με τα λύματα, έχουν μολύνει τα υπόγεια υδροφόρα κοιτάσματα, με αποτέλεσμα να έχει μειωθεί η ποσότητα του πόσιμου νερού και να καθίστανται οι θάλασσες λιγότερο κατάλληλες για την υδρόβια ζωή. Η κατάσταση των θαλασσών χαρακτηρίζεται πλέον αρκετά κρίσιμη. Το πρόβλημα επιδεινώνεται και από την εντατική αλιεία.

Τα **απόβλητα**: Ο όγκος των παραγόμενων στις ανθρώπινες κοινωνίες αποβλήτων θα μπορούσε να γεμίσει σήμερα 28 εκατομμύρια βαγόνια• ο αριθμός αυτός ολοένα και αυξάνεται. Τριακόσιες περίπου περιοχές στην Ευρώπη και την Αμερική, όπου απορρίπτονται τοξικά και πυρηνικά απόβλητα εμφανίζουν δείκτες υψηλής επικινδυνότητας. Στις περισσότερες χωματερές του κόσμου δεν τηρούνται ούτε οι στοιχειώδεις προδιαγραφές υγειονομικής ταφής.

**Η καταστροφή των δασών:** Κάθε δευτερόλεπτο αποψιλώνεται για καλλιέργεια και ένα κομμάτι του «πνεύμονα» της Γης, του παρθένου αμαζονιακού δάσους το οποίο παρέχει στην ατμόσφαιρα μεγάλες ποσότητες οξυγόνου ετησίως. Το πρόβλημα επιδεινώνεται από τις συνεχείς πυρκαγιές σε Ευρώπη και Αμερική και εξαιτίας της κλιματικής αλλαγής.

**Η μείωση της βιοποικιλότητας:** Ως βιοποικιλότητα ορίζεται η ποικιλία των βιολογικών ειδών στα γήινα οικοσυστήματα. Εξαιτίας των ανθρώπινων αναπτυξιακών δραστηριοτήτων, της αποδάσωσης, της ερημοποίησης κ.λπ., ένα τεράστιο ποσοστό αυτών των ειδών απειλείται με εξαφάνιση.