



Έχουν περάσει σχεδόν 22 χρόνια από το 1993 όταν άρχισε να σχεδιάζεται η λειτουργική και περιβαλλοντική αναβάθμιση του αεροδρόμιου στο Ηράκλειο και 12 χρόνια από το 2003 όταν εγκαταλείφθηκε το -ώριμο τότε- έργο του λοξού διαδρόμου και αναγγέλθηκε το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλλι. Από τότε μέχρι σήμερα -και ποιος ξέρει για ακόμα πόσο- οι κάτοικοι του δήμου Μινώα Πεδιάδας, οι κάτοικοι της Νέας Αλικαρνασσοῦ και του Ηρακλείου και το ίδιο το αεροδρόμιο Νίκος Καζαντζάκης βρίσκονται σε μια ιδιότυπη **ομηρία**. Ενώ αυξάνεται η κίνηση και οι ανάγκες του αεροδρομίου και η κατάσταση κάθε καλοκαίρι φτάνει στο απροχώρητο, καμία βελτίωση δεν γίνεται στις υποδομές και στα χαρακτηριστικά του και καμία ουσιαστική πρόοδος δεν σημειώνεται στην κατασκευή του νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι.

Σήμερα, από τη μια έχουν πολλαπλασιαστεί οι φωνές της λογικής που κρίνουν το σχεδιαζόμενο έργο ως **ατεκμηρίωτο, ασύμφορο και με τεράστιο περιβαλλοντικό κόστος** και από τη άλλη η μακρά οικονομική κρίση έχει σημάνει την υποχώρηση στα μεγέθη και στις υπερβολές του παρελθόντος. Έτσι, παρά τις επαναλαμβανόμενες εξαγγελίες από τον εκάστοτε αρμόδιο υπουργό, απομακρύνεται όλο και περισσότερο το ενδεχόμενο να πραγματοποιηθεί αυτό το έργο.

Στο σχέδιο Αναθεώρησης του Χωροταξικού Πλαισίου της Κρήτης αναφέρεται χαρακτηριστικά: «...Οι ενέργειες για την επέκταση του διεθνούς αεροδρομίου Χανίων ...

καθώς και για τη δημιουργία του νέου διεθνούς αεροδρομίου Ηρακλείου στο Καστέλι έχουν δρομολογηθεί, αλλά η πραγματοποίηση των έργων δεν αναμένεται να ολοκληρωθεί κατά την τρέχουσα προγραμματική περίοδο, όμως τεκμηριώνεται η ανάγκη να καταβληθούν προσπάθειες για να προωθηθούν αποτελεσματικά, ώστε να καταστεί δυνατή η ουσιαστική συλλειτουργία τους και να απαλλαγεί το αστικό κέντρο του Ηρακλείου από την ιδιαίτερα σοβαρή όχληση ...».

Στο σχέδιο Αναθεώρησης του Χωροταξικού Πλαισίου της Κρήτης, χωρίς να γίνεται καμία προσπάθεια τεκμηρίωσης της σκοπιμότητας και χωρίς καμία περαιτέρω ανάλυση, αναφέρεται απλά ότι η υλοποίηση του έργου του νέου αεροδρομίου στο Καστέλλι -με τους όρους της ΜΠΕ- αποτελεί «**βασικό στόχο**». Είναι αξιοσημείωτο ότι το έργο αυτό **στηρίζεται μόνο σε μια ατεκμηρίωτη ιδέα**

που αποφασίστηκε σε πολιτικό επίπεδο χωρίς καμία επιστημονική βάση. Αν και πρόκειται για το δεύτερο σε κίνηση αεροδρόμιο της χώρας και ένα εξαιρετικά ακριβό και πολύπλοκο έργο, δεν έγινε ποτέ μια αναγνωριστική μελέτη ούτε η απαραίτητη μελέτη σκοπιμότητας και βιωσιμότητας του εγχειρήματος, δεν έχει κανένα στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης ούτε κάποια κοστολόγηση της λειτουργίας του, δεν έχει ούτε τεχνικές μελέτες και πολλές άλλες βασικές ελλείψεις. Το αποτέλεσμα αυτής της απύθμενης προχειρότητας είναι, φυσικά, να αποτυγχάνουν όλες οι δημοπρατήσεις αφού το ρίσκο είναι μεγάλο και το ενδιαφέρον των επενδυτών είναι πολύ περιορισμένο.

Αν και έχουν περάσει τόσα χρόνια, το γεγονός ότι δεν γίνονται αυτές οι μελέτες -ούτε καν εξαγγέλλονται- δείχνει δύο πράγματα. Πρώτον ότι είναι πολύ πιθανό τέτοιες μελέτες αν γίνουν σωστά να δείξουν ότι **το έργο δεν πρέπει να γίνει ποτέ**, οπότε οι πολιτικοί που έχουν συνδέσει την καριέρα τους με τις εξαγγελίες του αεροδρομίου θα βρεθούν εκτεθειμένοι. Δεύτερον ότι οι συγκεκριμένοι πολιτικοί γνωρίζουν ότι πρόκειται για μια φούσκα που απλά πρέπει να συντηρείται με το μικρότερο δυνατόν πολιτικό και οικονομικό κόστος. Με τέτοιες προϋποθέσεις έχουν εξαγγελθεί πολλά έργα στη χώρα μας, και το χειρότερο ...μερικά έχουν πραγματοποιηθεί.

Το έργο διαθέτει μόνο μια Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και μια ελαστική και νεφελώδη περιγραφή η οποία αλλάζει πριν από κάθε δημοπράτηση. Η Υπουργική Απόφαση για τους περιβαλλοντικούς όρους του έργου βρίσκεται στην πραγματικότητα στον αέρα αφού **εκκρεμούν εναντίον της τρεις προσφυγές** στο Συμβούλιο της Επικρατείας και οι οποίες έχουν πολλές πιθανότητες να δικαιωθούν αφού η ΜΠΕ είναι αρκετά ευάλωτη καθώς έχει και νομικά προβλήματα.

Στις ΜΠΕ που γίνονται για τα έργα είναι υποχρεωτικό να εξετάζονται όλες οι εναλλακτικές

λύσεις που απορρίφθηκαν πριν καταλήξουν στην τελική λύση. Στη ΜΠΕ, όμως, του έργου του αεροδρομίου στο Καστέλλι δεν εξετάζονται καθόλου οι εναλλακτικές λύσεις παρά μόνο αναφέρονται επιγραμματικά με μια μικρή παράγραφο. Πως θα μπορούσε άλλωστε να γίνει διαφορετικά αφού πρόκειται για πολιτική επιλογή χωρίς τεκμηρίωση.

Αλλού, ένας από τους ισχυρισμούς της ΜΠΕ είναι πως προβλέπει εντελώς αυθαίρετα την αύξηση των αεροπορικών κινήσεων λόγω της αύξησης του τουρισμού στο ιλιγγιώδες νούμερο των 16 εκατομμυρίων. Μια τέτοια εξέλιξη θα έπρεπε να έχει αποτελέσει αντικείμενο στρατηγικών μελετών και εκτιμήσεων για την ισορροπία στις οικονομικές δραστηριότητες του νησιού, δεδομένου ότι η μεγάλη αύξηση της τουριστικής κίνησης γίνεται πάντα σε βάρος του πρωτογενή τομέα αλλά και των φυσικών πόρων και του περιβάλλοντος. Τέτοιες μελέτες και εκτιμήσεις όμως δεν έχουν γίνει ποτέ, ούτε και προβλέπεται να γίνουν στο εγγύς μέλλον μια και ζούμε ακόμα στη χώρα της προχειρότητας, της αρπαχτής και της αυθαιρεσίας. Είναι επίσης χαρακτηριστικό ότι από τα στοιχεία για τις σχεδιαζόμενες εγκαταστάσεις του αεροδρομίου που έχουμε στη διάθεσή μας δεν φαίνεται να μπορεί να διαχειριστεί τόσο μεγάλη κίνηση συγκεντρωμένη στους τέσσερις μήνες της τουριστικής περιόδου.

Όπως όλοι γνωρίζουμε το αεροδρόμιο Καστελλίου σχεδιάζεται να κατασκευαστεί και να λειτουργήσει κατά το αμφιλεγόμενο πρότυπο του Ελ. Βενιζέλος στα Σπάτα, δηλαδή με Σύμβαση Παραχώρησης. Όπως έχει εξηγήσει η Ομοσπονδία Συλλόγων Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας σε ανακοίνωσή της -αλλά και άλλοι- το μοντέλο αυτό και ο γενικότερος σχεδιασμός του έργου 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.

Το έργο αυτό **δεν είναι καν «αναπτυξιακό»** αφού μόνο ζημιά μπορεί να προκαλέσει από τη λειτουργία του. Εκτός του ότι πιθανότατα δεν θα είναι βιώσιμο οικονομικά, θα διαγράψει 9000 στρέμματα πολύτιμης αγροτικής γης που αποδίδει σεβαστό εισόδημα στην περιοχή, θα καταστρέψει άλλα 11.000 στρέμματα δασικής έκτασης, θα υποβαθμίσει όλα τα υπόλοιπα γύρω του, δεν θα δημιουργήσει περισσότερες θέσεις εργασίας από αυτές που ήδη είναι καλυμμένες και θα προκαλέσει πολύ περισσότερα περιβαλλοντικά προβλήματα στο περικλειστο οικοσύστημα της περιοχής από αυτά του Ηρακλείου που υποτίθεται ότι έρχεται να λύσει.

Σύμφωνα με τους στρατηγικούς στόχους που διατυπώνονται στο υπό διαβούλευση Χωροταξικό Πλαίσιο της Κρήτης είναι, με τους σημερινούς περιορισμένους πόρους, να ολοκληρωθεί το σύστημα των μεταφορικών ροών (οδικές, θαλάσσιες και αεροπορικές) σε διαπεριφερειακό και ενδοπεριφερειακό επίπεδο ώστε να συλλειτουργήσει και να αποκτήσει διεθνή σημασία. Στο χωροταξικό διατυπώνεται ρητά η λογική σκέψη ότι *πρέπει να συλλειτουργούν σε μόνιμη βάση τα αεροδρόμια Χανίων, Ηρακλείου και Σητείας προκειμένου να αποφορτιστεί το Ηράκλειο και να υπάρξει ορθολογικότερη κατανομή των αφίξεων/αναχωρήσεων επισκεπτών σε μεγαλύτερο γεωγραφικό εύρος στο νησί*. Είναι προφανές ότι αυτό μπορεί να επιτευχθεί πολύ πιο άμεσα με την **λειτουργική και περιβαλλοντική αναβάθμιση του αεροδρομίου Ηρακλείου** και με την

εγκατάλειψη του σχεδίου να κατασκευαστεί νέο αεροδρόμιο στο Καστέλλι

. Από τη μια θα πάψει η αέναη ομηρία που μας έχουν επιβάλει οι ανέξοδες εξαγγελίες και από την άλλη θα εξοικονομηθούν τεράστιοι πόροι για την βελτίωση και ολοκλήρωση των οδικών αρτηριών που αποτελούν νευραλγικό κομμάτι του συστήματος μεταφορών.

Το αεροδρόμιο Ν. Καζαντζάκης έχει **δύο σοβαρά προβλήματα**. Το ένα είναι η περιβαλλοντική όχληση και επικινδυνότητα εξαιτίας του ότι ο αεροδιάδρομος είναι κάθετος στον οικιστικό ιστό και το δεύτερο οι μικρές εγκαταστάσεις που διαθέτει για να εξυπηρετήσουν την αυξημένη τουριστική κίνηση κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Υπάρχουν όμως εξαιρετικές προϋποθέσεις βελτίωσης των χαρακτηριστικών του αεροδιαδρόμου και των κτιριακών υποδομών. Αν δεν υπάρχει η υπερβολική απαίτηση ο αεροδιάδρομος να έχει μήκος για να εξυπηρετεί αεροσκάφη που εκτελούν υπερατλαντικές πτήσεις μπορεί να πραγματοποιηθεί μια μικρή επέκταση του λοξού διαδρόμου. Μεγάλο μήκος έχει ο αεροδιάδρομος του αεροδρομίου Χανίων ο οποίος μπορεί να δέχεται τις υπερατλαντικές πτήσεις στο πλαίσιο της συλλειτουργίας των αεροδρομίων. Για την επέκταση των εγκαταστάσεων μπορεί να αξιοποιηθούν οι δημοτικές εκτάσεις και ο χώρος που καταλαμβάνουν οι στρατιωτικές μονάδες που ήδη αδειάζουν. Αυτές οι υποδομές κοστίζουν πολύ λιγότερο από ότι ένα νέο αεροδρόμιο και μπορούν να χρηματοδοτηθούν σε μεγάλο βαθμό από τα έσοδα του ίδιου του αεροδρομίου.

Σήμερα το αεροδρόμιο της Σητείας είναι πολύ καλύτερο λειτουργικά από αυτό του Ηρακλείου και αύριο το ίδιο θα είναι και το αεροδρόμιο Χανίων το οποίο μάλιστα αναβαθμίζεται σε διεθνές. Το αν συνεχίζει το αεροδρόμιο Ν. Καζαντζάκης να λειτουργεί με ασφάλεια και να τα βγάζει πέρα κάθε καλοκαίρι αυτό οφείλεται μόνο στο φιλότιμο και τις προσπάθειες των εργαζομένων. Η προηγούμενη κυβέρνηση είχε υποσχεθεί 20.000.000 ευρώ για τη στοιχειώδη βελτίωση του αεροδρομίου αλλά αποδείχτηκε τελικά ότι ήταν υπόσχεση χωρίς αντίκρισμα αφού δεν εγγράφηκε στον προϋπολογισμό.

Αυτό που πρέπει να γίνει κατανοητό από όλους, είτε θεωρούν ότι το έργο του αεροδρομίου

είναι φούσκα είτε όχι και ανεξάρτητα από το αν στο Χωροταξικό εγγράφεται η πρόθεση να κατασκευαστεί αεροδρόμιο στο Καστέλλι, είναι να προβλεφτεί ρητά και κατηγορηματικά ότι πρέπει **να αναβαθμιστεί άμεσα το αεροδρόμιο Ν. Καζαντζάκης στο Ηράκλειο** ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικά σε συνδυασμό με τα άλλα αεροδρόμια του νησιού και να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα των αερομεταφορών.

Αριστείδης Παπαδάκης

(Εισήγηση στην ενημερωτική εκδήλωση-συζήτηση για την Αναθεώρηση του Χωροταξικού Πλαισίου της Κρήτης που διοργάνωσαν οι πολιτιστικοί σύλλογοι του δήμου Μινώα Πεδιάδας και η Πρωτοβουλία πολιτών Πεδιάδας την Κυριακή 7 Ιουνίου 2015 στο Θραψανό).