

**Α.Τ.Ε.Ι ΚΡΗΤΗΣ**



Σχολή: Διοίκησης και Οικονομίας

Τμήμα: Διοίκησης Επιχειρήσεων

**ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΤΟ ΚΑΣΤΕΛΛΙ.ΟΙ ΝΕΕΣ  
ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΠΩΣ ΘΑ ΑΛΛΑΞΕΙ Η  
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΤΗ ΖΩΗ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ  
ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ.**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Σπουδάστρια: Άννα Φανουράκη ( Α.Μ. 3338)

Εισηγητής : Ιωάννης Βάρδας

ΗΡΑΚΛΕΙΟ 2010



## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Με την ολοκλήρωση της πτυχιακής μου εργασίας, αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω όλους εκείνους που διευκόλυναν το έργο μου, και ιδιαίτερα τον εισηγητή μου κ. Βάρδα Ιωάννη Καθηγητή του ΑΤΕΙ Κρήτης, ο οποίος συνέβαλλε ουσιαστικά στην εξασφάλιση του απαραίτητου υλικού και με καθοδήγησε σωστά προκειμένου να υλοποιηθεί η παρούσα πτυχιακή.

Κατά την διάρκεια πραγματοποίησης της πτυχιακής μου, είχα την ευκαιρία να έρθω σε επαφή με πρόσωπα που ασχολούνται σε μεγάλο βαθμό με το θέμα.. Οφείλω λοιπόν, ένα μεγάλο ευχαριστώ στον κ. Μανωλάκη Εμμανουήλ Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας στο αεροδρόμιο Ηρακλείου Νίκος Καζαντζάκης καθώς και τον δήμαρχο Καστελλίου Σμυρνάκη Εμμανουήλ για τη φιλοξενία τους και το υλικό που μου προσέφεραν το οποίο ήταν απαραίτητο για τη διεκπεραίωση της εργασίας μου.

Τέλος, ευχαριστώ θερμά την οικογένεια μου, που με στήριξε οικονομικά και ψυχολογικά, σε όλη την διάρκεια των σπουδών μου στο ΑΤΕΙ Κρήτης.

*Η παρούσα εργασία είναι αφιερωμένη σε δυο συμμαθητές μου, που ύστερα από ένα σοβαρό ατύχημα ο Κώστας μας άφησε... και ο Μύρων βρίσκεται σε καταστολή στην μονάδα εντατικής θεραπείας. Καλό ταξίδι φίλε μου Κώστα θα σε θυμόμαστε για πάντα!!! Όλοι πλέον ευχόμαστε για σένα Μυρωνιώ ....να πάνε όλα καλά και να είσαι σύντομα ξανά κοντά μας!!!*

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα εργασία μελετάτε η παρούσα κατάσταση και οι εξελίξεις που αφορούν στην δημιουργία διεθνούς αερολιμένα στην περιοχή του Καστελίου, στο νομό Ηρακλείου Κρήτης.

Το βασικό συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι η δημιουργία του θα επιφέρει σημαντικές μεταβολές στη ζωή των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής και θα προσδώσει μια ξεχωριστή δυναμική στο νομό.

Παρά όλα αυτά, οι αντιδράσεις ως προς τη υλοποίηση του έργου από τους τοπικούς παράγοντες είναι σημαντικές και έχουν οδηγήσει σε σχετική καθυστέρηση στην υλοποίηση του. Οι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής γενικά είναι θετικοί στη δημιουργία του αλλά επιμένουν ότι θα πρέπει να γίνουν διάφορες αλλαγές στο σχεδιασμό του έργου.

## Περιεχόμενα

|   |    |
|---|----|
| 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....  | 7  |
| 2. ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ.....  | 8  |
| 2.1 Το αεροδρόμιο Ν. Καζαντζάκης.....   | 9  |
| 2.2 Συνθήκες αεροπορικής αγοράς στην Κρήτη -Τα προβλήματα που σχετίζονται με το υπάρχον Αεροδρόμιο Ηρακλείου..... | 12 |
| 3. ΤΟ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΑΣΤΕΛΙΟΥ.....  | 17 |
| 3.1 Η ανάγκη δημιουργίας νέου αεροδρομίου.....  | 17 |
| 3.2 Η Περιοχή Καστελίου και γιατί επιλέχθηκε το Καστέλι.....  | 17 |
| 3.3 Χρηματοδότηση Χρονοδιάγραμμα Δράσεων- Παρούσα Κατάσταση.....  | 18 |
| 4. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥΣ.....  | 19 |
| 4.2 Περιβαλλοντολογικές Επιπτώσεις.....   | 19 |
| 4.2 Οικονομικές Επιπτώσεις.....   | 20 |
| 4.3 Αντιμετώπιση Επιπτώσεων.....  | 21 |
| 5. ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΕΣΕΩΝ ΔΗΜΟΥ ΚΑΣΤΕΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ.....  | 22 |
| ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....   | 26 |
| ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....   | 28 |

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Κρήτη λόγω του νησιωτικού της χαρακτήρα, της γεωγραφικής της θέσης και των καλών καιρικών συνθηκών αποτελεί ένα ιδιαίτερα ελκυστικό προορισμός για τους Ευρωπαίους. Το μεγαλύτερο μέρος των ξένων επισκεπτών του νησιού διακινείται αεροπορικά. Επομένως τα αεροδρόμια διαδραματίζουν μεγάλη σημασία για την τουριστική της ανάπτυξη, αποτελούν πύλες εισόδου και εξόδου στη χώρα και συμβάλουν σημαντικά στην εθνική οικονομία

Η Κρήτη διαθέτει σήμερα έξι πολιτικά αεροδρόμια στις περιοχές Ηρακλείου, Χανίων, Σητείας ενώ στις περιοχές Καστελίου, Τυμπακίου, Μάλεμε τα αεροδρόμια είναι αμιγώς στρατιωτικά

Τέλος, διαθέτει ακόμα ένα αδειοδοτημένο ελικοδρόμιο που βρίσκεται στο γενικό νοσοκομείο Χανίων και άλλα μη αδειοδοτημένα σε διάφορες άλλες περιοχές του νησιού.

Απόπειρες δημιουργίας νέων αεροδρομίων οι οποίες δεν καρποφόρησαν έγιναν στις περιοχές Λατζιμά Ρεθύμνου και στην περιοχή της Ιεράπετρας στην Ανατολική Κρήτη

Ο υπό μελέτη Νέος Αερολιμένας Καστελίου θα κατασκευαστεί στο μέσο του Ανατολικού τμήματος του Νομού Ηρακλείου Κρήτης, σε απόσταση περίπου 35 Km νοτιοανατολικά από την πόλη του Ηρακλείου κοντά στο υφιστάμενο στρατιωτικό αεροδρόμιο. Διοικητικά θα υπάγεται εντός των ορίων του νέου Καλικρατικού Δήμου Καστελίου.

Ο διάδρομος του νέου αεροδρομίου προβλέπεται παράλληλος προς τον στρατιωτικό διάδρομο σε απόσταση 450 m προς τα δυτικά με το κέντρο του μετατιθέμενο κατά 2.300 m προς νότο σε σχέση με το κέντρο του στρατιωτικού αεροδρομίου.

Με εξαίρεση τον Πύργο Ελέγχου και τις εγκαταστάσεις Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, που θα είναι κοινά όλες οι λοιπές εγκαταστάσεις επί του εδάφους που αφορούν στις λειτουργίες του νέου αεροδρομίου προβλέπονται ανεξάρτητες από το στρατιωτικό αεροδρόμιο

Η παρούσα πτυχιακή εργασία στοχεύει στο να παρουσιάσει τη γενική κατάσταση που επικρατεί ως προς την υλοποίηση του έργου και τις επιπτώσεις που θα επιφέρει, αυτή, στην ζωή των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής.

Ειδικότερα, παρακάτω στην επόμενη ενότητα παρουσιάζεται η παρούσα κατάσταση του υπάρχοντος στο νομό Ηρακλείου αεροδρομίου Ν. Καζαντζάκη και μαζί με την ενότητα τρία που αναφέρεται στη μελέτη του νέου αεροδρομίου προσπαθούν να αναδείξουν τους λόγους που επιβάλουν τη δημιουργία ενός νέου αερολιμένα και παρουσιάζονται οι λόγοι εκείνοι που οδήγησαν τους αρμόδιους φορείς στην επιλογή της περιοχής του Καστελιού για την υλοποίηση του έργου. Στην ενότητα τέσσερα παρουσιάζονται οι γενικότερες επιπτώσεις που θα επιφέρει η υλοποίηση του έργου, ενώ στη συνέχεια στο πώς θα μπορέσουν να αντιμετωπιστούν οι επιπτώσεις αυτές. Ακολουθεί η τελευταία ενότητα που αναφέρεται στο πλαίσιο θέσεων του Δήμου Καστελιού αναφορικά ως προς την υλοποίηση του έργου.

Τέλος, η παρούσα εργασία ολοκληρώνεται με τα γενικά συμπεράσματα και τη σχετική βιβλιογραφία..

## **2. ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ**

Η παρούσα ενότητα στοχεύει στο να παρουσιάσει την παρούσα κατάσταση του υπάρχοντος στο νομό Ηρακλείου αεροδρομίου Ν. Καζαντζάκη και να αναδείξει τους λόγους που επιβάλουν τη δημιουργία ενός νέου αερολιμένα,



## 2.1 Το αεροδρόμιο Ν. Καζαντζάκης

Ο αερολιμένας Ηρακλείου διαδραματίζει σήμερα πρωταρχικό ρόλο στο Εθνικό, Ευρωπαϊκό δίκτυο αερομεταφορών και αεροδρομίων αλλά και ευρύτερα στην Ανατολική λεκάνη της Μεσογείου.

Το Αεροδρόμιο είναι κυρίως πολιτικό, βέβαια υπήρξε και ως σταθμός εξυπηρέτησης στρατιωτικής κυκλοφορίας στο παρελθόν. Αποτελείται από διάδρομο 09-27 μήκους 2714μ και πλάτους 45μ με παράλληλο τροχιόδρομο κατά τα 4/5 του μήκους του ο οποίος συνδέεται με έξι συνδετήριους. Επίσης περιλαμβάνει μικρότερο διάδρομο 12-30 που τέμνει τον κυρίως, μήκους 1566μ και πλάτους 50μ για χρήση κυρίως από ελαφρά αεροσκάφη. Επιπροσθέτως έχει θέσεις στάθμευσης για 19 αεροσκάφη εκ των οποίων δύο για Wide Body. Καθώς αεροναυτιλιακά υποστηρίζεται από VOR/DME, NDB, TACAN και Radar προσέγγισης. Τέλος η χωρητικότητα αεροδρομίου είναι 10 αφίξεις ανά ώρα και 22 κινήσεις συνολικά.

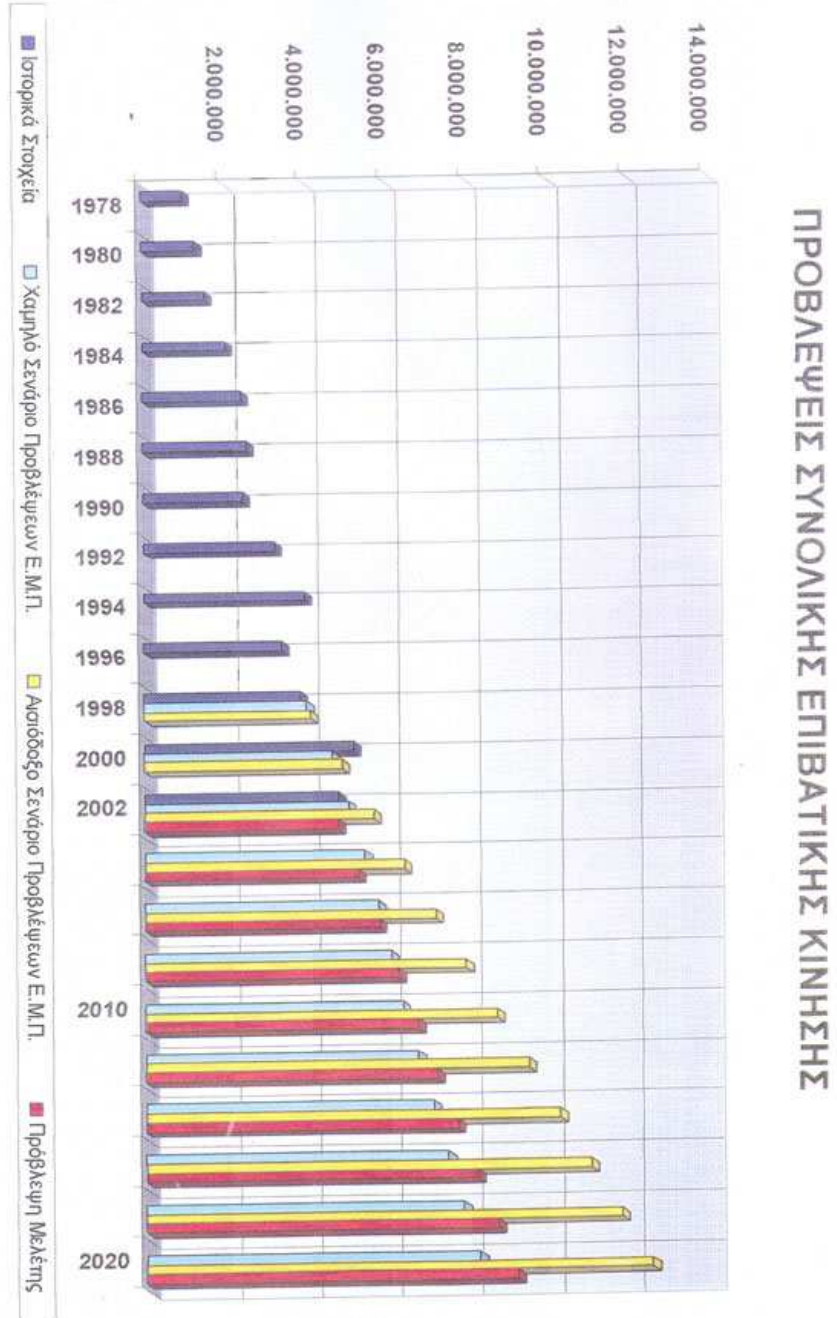
Αποτελεί το δεύτερο αεροδρόμιο σε συνολική εξυπηρέτηση επιβατών στην Ελλάδα, ενώ είναι το πρώτο αεροδρόμιο στην εξυπηρετούμενη έκτακτη κίνηση εξωτερικού (πτήσεις τσάρτερ, κλπ).

Από το 2000 εξυπηρετεί περίπου πέντε εκατομμύρια επιβάτες ετησίως με το μεγαλύτερο μέρος των αφίξεων να καταγράφεται κατά το πεντάμηνο Μάιος - Σεπτέμβριος, γεγονός που δημιουργεί μεγάλες απαιτήσεις σε αερολιμενικές υποδομές .

Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες εξαντλείται η δυνατότητα των υποδομών με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατή η εξυπηρέτηση περισσότερων πτήσεων λόγω της περιορισμένης χωρητικότητας στερώντας τη δυνατότητα περαιτέρω τουριστικής ανάπτυξης της Κρήτης.

Σύμφωνα μάλιστα με μελέτη του ΕΜΠ η αναμενόμενη κίνηση έως το 2020 εκτιμάται ότι θα φτάσει τα 10 έως 12 εκατομμύρια επιβατών ετησίως.

(Πίνακας 1 που ακολουθεί )



ΠΙΝΑΚΑΣ1 Επιβατική Κίνηση και Μελλοντικές Προβλέψεις για τον αερολιμένα Ν. Καζαντζάκης

Σύμφωνα με το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων η αεροπορική κίνηση του Ηρακλείου παρουσιάζει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά συσσώρευσης που δημιουργούν ειδικές απαιτήσεις διαχείρισης των περιόδων αιχμής και μη αιχμής.

Ειδικότερα, το 80% της συνολικής κίνησης των επιβατών αφορά κίνηση επιβατών εξωτερικού, ενώ το 20% αφορά σε επιβάτες εσωτερικού. Το 91,2% των κινήσεων εξωτερικού αφορούν μη προγραμματισμένες πτήσεις (charter). Το 95% της επιβατικής κίνησης εξωτερικού πραγματοποιείται στο εξάμηνο Μάιος- Οκτώβριος. Η κίνηση εσωτερικού παρουσιάζει σχετικά ομαλή κατανομή στη διάρκεια του έτους, 54% περίοδο αιχμής, 46% περίοδο μη αιχμής. Ο στόλος των διακινούμενων αεροσκαφών αποτελείται κατά 16,22% από αεροσκάφη κατηγορίας Commuter, 78,31% κατηγορίας Narrow Body και 2,3% κατηγορίας Wide Body.

Στην ανάγκη για δημιουργία νέου αεροδρομίου στο Ηράκλειο συνέβαλαν αρκετοί παράγοντες που σχετίζονται βασικά με τη διαρκή αύξηση της κυκλοφορίας και τις διαρκώς αυξανόμενες ανάγκες για μεγαλύτερη χωρητικότητα τόσο εντός όσο και εκτός του αεροδρομίου. Επιπλέον πολλές είναι οι πιέσεις των κατοίκων της περιοχής Αλικαρνασσού που γειτνιάζει με το υπάρχων στο νομό αεροδρόμιο. Τέλος η κατεύθυνση του διαδρόμου ανατολή-δύση τροφοδοτεί πολλά προβλήματα και δυσχεραίνει πολύ τις προσπάθειες προσγείωσης και απογείωσης ιδιαίτερα όταν υπάρχουν καιρικά προβλήματα

Για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων προτάθηκαν διάφορες λύσεις κατά το παρελθόν όπως η επέκταση του υφιστάμενου μικρού και μεγάλου λοξού διαδρόμου.

## **2.2 Συνθήκες αεροπορικής αγοράς στην Κρήτη -Τα προβλήματα που σχετίζονται με το υπάρχον Αεροδρόμιο Ηρακλείου**

Ειδικότερα, στην Κρήτη υπάρχουν σήμερα τρία πολιτικά και δύο στρατιωτικά αεροδρόμια. Ειδικότερα, στο νομό Χανίων λειτουργεί διεθνές αεροδρόμιο στη Σούδα, 14 Km από τα Χανιά, περιορισμένων δυνατοτήτων, ενώ το γνωστό από τη μάχη της Κρήτης το 1941, αεροδρόμιο στο Μάλεμε που βρίσκεται κοντά είναι σήμερα απενεργοποιημένο.

Στο νομό Λασιθίου λειτουργεί το μικρής δυναμικότητας αεροδρόμιο της Σητείας, σε πολύ μικρή απόσταση από την πόλη. Έχουν γίνει τον τελευταίο καιρό έργα τα οποία δίνουν τη δυνατότητα ταυτόχρονης εξυπηρέτησης 2 πτήσεων charter.

Στο νομό Ηρακλείου λειτουργεί το διεθνές αεροδρόμιο Νίκος Καζαντζάκης στο Ηράκλειο, 3 μόλις Km από την πόλη. Διαθέτει διάδρομο μήκους 2680 m και είναι το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Κρήτης και το δεύτερο της Ελλάδας από άποψη εγκαταστάσεων και κίνησης πτήσεων και επιβατών. Λόγω όμως προσανατολισμού του διαδρόμου του, που έχει κατεύθυνση ανατολικοδυτική, παρουσιάζει προβλήματα λειτουργίας όταν επικρατεί ισχυρός βόρειος ή νότιος άνεμος. Ύστερα από σειρά μελετών υπερίσχυσε η γνώμη για την ανάγκη κατασκευής νέου «λοξού» διαδρόμου συνολικού μήκους 3500 m με κατάληψη θαλάσσιου και πρόσθετου χερσαίου χώρου. Ο διάδρομος αυτός, μολονότι αυξάνει την ικανότητα του αεροδρομίου από «πλευράς αέρος» και την ασφάλεια σε κάποιο βαθμό των κατοίκων του παρακείμενου Δήμου Αλικαρνασσού, μειώνοντάς τους συγχρόνως τον προκαλούμενο θόρυβο, δεν επιλύει αποτελεσματικά και ολοσχερώς όλα τα υφιστάμενα προβλήματα του αερολιμένα. Κατόπιν αυτού και εν όψει των εξελίξεων στο Καστέλι δεν δόθηκε συνέχεια στο θέμα του «λοξού» διαδρόμου.

Στον ίδιο νομό Ηρακλείου λειτουργεί ένα σημαντικό στρατιωτικό αεροδρόμιο στην πεδιάδα του Καστελίου με διάδρομο μήκους 3000 m και ένα δεύτερο απενεργοποιημένο σήμερα στο Τυμπάκι με κύριο διάδρομο μήκους 2770 m και δευτερεύοντα διάδρομο μήκους 800m. Οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών και των τριών πολιτικών αεροδρομίων που λειτουργούν σήμερα μπορούν να θεωρηθούν

ικανοποιητικές για την επιβατική κίνηση που εξυπηρετούν μόνο κατά τη χειμερινή περίοδο. Αντίθετα οι εγκαταστάσεις είναι σε μεγάλο βαθμό ανεπαρκείς κατά την καλοκαιρινή περίοδο και προβληματικές κατά τους μήνες αιχμής της τουριστικής περιόδου.

Αναφορικά ως προς το Αεροδρόμιο Ν.Καζαντζάκης παρατηρήθηκε ότι:

-Η διεθνής επιβατική κίνηση το 2009 παρουσίαζε ισχυρή πτώση

-Στην Ευρώπη, κατά το 2009 και σύμφωνα με στοιχεία της ΙΑΤΑ, η κίνηση παρουσίασε πτώση 5% σε σχέση με το 2008.

-Ενώ η παγκόσμια αεροπορική αγορά παραμένει εύθραυστη η ΙΑΤΑ εκτιμά ότι η επιβατική κίνηση θα εμφανίσει μέση ετήσια αύξηση 5,5% έως το 2013.

-Η συνολική κίνηση του Ηρακλείου, κατά το 2009, παρουσιάζει μείωση 9,3% και την κίνηση εξωτερικού αύξηση 1,4%.

ΠΗΓΗ: Ελληνική Δημοκρατία Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, Γεν. Γραμ. Συγχρ.Δημ. Έργων. ΕΥΔΕ/ΜΚ/ΕΠΠ. Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων Μελετών- Κατασκευών Έργων Παραχώρησης Πελοποννήσου

#### ->>ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

|             | ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ<br>Ν.ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ<br>Σ | ΓΕΝΙΚΟ<br>ΣΥΝΟΛ<br>Ο | ΝΟΜΟΣ<br>ΗΡΑΚΛΕΙΟ<br>Υ | ΠΕΡΙΦΕΡΕΙ<br>Α ΚΡΗΤΗΣ | ΣΥΝΟΛΟ<br>ΧΩΡΑΣ |
|-------------|---------------------------------|----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------|
| ΣΥΝΟΛΟ      | 2.103.712                       | 2.103.712            | 2.103.712              | 2.789.163             | 7.893.265       |
| ΓΕΡΜΑΝΙΑ    | 471.370                         | 471.370              | 471.370                | 531.060               | 1.371.942       |
| ΑΓΓΛΙΑ      | 384.103                         | 384.103              | 384.103                | 445.314               | 2.091.310       |
| ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ | 82.705                          | 82.705               | 82.705                 | 516.573               | 1.039.706       |
| ΟΛΛΑΝΔΙΑ    | 180.745                         | 180.745              | 180.745                | 205.168               | 583.714         |
| ΓΑΛΛΙΑ      | 247.594                         | 247.594              | 247.594                | 247.672               | 398.235         |

|               |         |         |         |         |         |
|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| ΑΥΣΤΡΙΑ       | 75.306  | 75.306  | 75.306  | 90.837  | 338.107 |
| ΒΕΛΓΙΟ/ΛΟΥΞΕΜ | 90.431  | 90.431  | 90.431  | 110.258 | 274.647 |
| B             |         |         |         |         |         |
| ΕΛΒΕΤΙΑ       | 59.235  | 59.235  | 59.235  | 59.235  | 178.554 |
| ΙΤΑΛΙΑ        | 121.726 | 121.726 | 121.736 | 131.883 | 497.324 |
| ΑΛΛΕΣ         | 77.940  | 77.940  | 77.940  | 82.900  | 193.565 |
| ΑΝ.ΕΥΡΩΠΗ     | 312.557 | 312.557 | 312.557 | 368.263 | 926.161 |

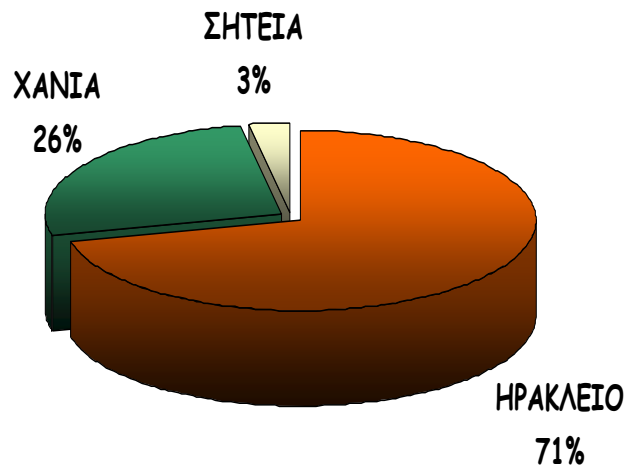
ΠΗΓΗ: Ε.Ο.Τ./Π.Υ.Τ. ΚΡΗΤΗΣ- ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΕΣΥΕ Τμήμα Τουρισμού

- Το κρατικό αεροδρόμιο Ηρακλείου Ν. Καζαντζάκης βρίσκεται πέντε χιλιόμετρα από το κέντρο της πόλης του Ηρακλείου. Είναι η μεγαλύτερη τουριστική και εμπορική πύλη του νησιού και το συνδέει με την υπόλοιπη Ελλάδα και τα εξωτερικά αφού εκτός από τις εσωτερικές πτήσεις πραγματοποιούνται και διεθνείς καθώς και πτήσεις charter. Ο σημερινός Αερολιμένας Ηρακλείου άρχισε να λειτουργεί σε νέα κτίρια το 1971. Εκτοτε έχουν εκτελεστεί έργα επέκτασης της κτηριακής υποδομής και του αεροδιαδρόμου για να καλυφθούν οι ανάγκες της συνεχώς αυξανόμενης αεροπορικής κίνησης. Οι αεροδιάδρομοι έχουν μήκος 2680m και 1574m ικανού για την εξυπηρέτηση μεγάλων αεροσκαφών. Υπάρχουν όλες οι υπηρεσίες ενός σύγχρονου αεροδρομίου όπως εστιατόρια, πάρκινγκ, τράπεζες, καταστήματα αφορολόγητων ειδών, γραφεία πληροφοριών καθώς και εταιρίες καυσίμων, τροφοδοσίας, αντιπρόσωποι αεροπορικών εταιριών.

| ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ<br>ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ |             |          |         |                  |         |
|--------------------------|-------------|----------|---------|------------------|---------|
| ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ        |             |          |         |                  |         |
| ΕΤΗ                      | Α/Φ         | ΕΠΙΒΑΤΕΣ |         | ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον. |         |
|                          | ΑΦ.+<br>ΑΝ. | ΑΦΙΞΕΙΣ  | ΑΝΑΧΩΡ. | ΑΦΙΞΕΙΣ          | ΑΝΑΧΩΡ. |
| 1994                     | 5.565       | 234.655  | 229.642 | 4.371            | 419     |
| 1995                     | 5.503       | 223.649  | 215.067 | 4.312            | 515     |
| 1996                     | 7.137       | 274.682  | 265.003 | 3.536            | 411     |
| 1997                     | 9.542       | 351.085  | 342.985 | 3.485            | 538     |
| 1998                     | 10.222      | 334.247  | 326.077 | 3.552            | 535     |
| 1999                     | 14.360      | 434.343  | 436.757 | 3.522            | 580     |

|            |                     |                 |                                  |                         |                |
|------------|---------------------|-----------------|----------------------------------|-------------------------|----------------|
| 2000       | 14.920              | 494.317         | 495.079                          | 3.848                   | 629            |
| 2001       | 13.433              | 406.885         | 423.563                          | 2.544                   | 445            |
| 2002       | 11.045              | 348.053         | 369.881                          | 2.665                   | 523            |
| 2003       | 13.660              | 403.032         | 410.025                          | 3.763                   | 564            |
| 2004       | 14.225              | 458.373         | 468.323                          | 2.608                   | 641            |
| 2005       | 12.553              | 448.461         | 462.746                          | 2.158                   | 440            |
| 2006       | 15.143              | 493.760         | 510.463                          | 2.061                   | 500            |
| 2007       | 16.801              | 537.718         | 561.478                          | 2.563                   | 494            |
| 2008       | 16.882              | 547.484         | 568.439                          | 2.205                   | 472            |
| 2009       |                     |                 |                                  |                         |                |
| 2010       |                     |                 |                                  |                         |                |
| 2011       |                     |                 |                                  |                         |                |
|            |                     |                 |                                  |                         |                |
|            |                     |                 | <b>ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ<br/>ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ</b> |                         |                |
|            |                     |                 | <b>ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>         |                         |                |
|            |                     |                 |                                  |                         |                |
| <b>ΕΤΗ</b> | <b>Α/Φ</b>          | <b>ΕΠΙΒΑΤΕΣ</b> |                                  | <b>ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε ΤΟΝ.</b> |                |
|            | <b>ΑΦ.+<br/>ΑΝ.</b> | <b>ΑΦΙΞΕΙΣ</b>  | <b>ΑΝΑΧΩΡ.</b>                   | <b>ΑΦΙΞΕΙΣ</b>          | <b>ΑΝΑΧΩΡ.</b> |
| 1994       | 24.135              | 1.765.201       | 1.764.943                        | 1                       | 1              |
| 1995       | 21.033              | 1.559.204       | 1.561.223                        | 0                       | 0              |
| 1996       | 17.870              | 1.466.519       | 1.405.679                        | 10                      | 1              |
| 1997       | 21.312              | 1.657.569       | 1.520.810                        | 29                      | 4              |
| 1998       | 22.994              | 1.768.675       | 1.615.382                        | 10                      | 0              |
| 1999       | 26.543              | 2.062.738       | 2.031.129                        | 3                       | 2              |
| 2000       | 26.291              | 2.058.233       | 2.103.008                        | 11                      | 10             |
| 2001       | 25.857              | 2.083.909       | 2.132.369                        | 4                       | 3              |
| 2002       | 25.599              | 2.022.733       | 2.051.062                        | 11                      | 7              |
| 2003       | 25.863              | 2.001.590       | 2.018.860                        | 18                      | 3              |
| 2004       | 23.945              | 1.886.607       | 1.899.205                        | 2                       | 2              |
| 2005       | 25.713              | 2.003.643       | 2.018.061                        | 1                       | 1              |
| 2006       | 28.597              | 2.159.452       | 2.181.977                        | 0                       | 0              |
| 2007       | 29.211              | 2.162.769       | 2.176.404                        | 0                       | 0              |
| 2008       | 28.398              | 2.154.010       | 2.167.135                        | 0                       | 0              |
|            |                     |                 |                                  |                         |                |
|            |                     |                 |                                  |                         |                |
|            |                     |                 |                                  |                         |                |

## ΣΥΝΟΛΟ ΑΦ-ΑΝ ΑΕΡ/ΦΩΝ 2009



Πηγή: ΥΠΑ

### ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ

| <u>ΗΡΑΚΛΕΙΟ</u> | <u>ΧΑΝΙΑ</u>  | <u>ΣΗΤΕΙΑ</u> |
|-----------------|---------------|---------------|
| <u>42.886</u>   | <u>15.737</u> | <u>1.702</u>  |
| <u>71%</u>      | <u>26%</u>    | <u>3%</u>     |

ΣΥΝΟΛΟ:60.325 αεροσκάφη

### ΕΠΙΒΑΤΕΣ

| <u>ΗΡΑΚΛΕΙΟ</u>  | <u>ΧΑΝΙΑ</u>     | <u>ΣΗΤΕΙΑ</u> | <u>ΣΥΝΟΛΟ</u>    |
|------------------|------------------|---------------|------------------|
| <u>5.053.846</u> | <u>1.796.242</u> | <u>38.222</u> | <u>6.888.310</u> |
| <u>73%</u>       | <u>26%</u>       | <u>1%</u>     | <u>100%</u>      |
|                  |                  |               |                  |



### **3. ΤΟ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΚΑΣΤΕΛΙΟΥ**

Η παρούσα ενότητα στοχεύει στο να παρουσιάσει στοιχεία του υπό μελέτη νέου αερολιμένα.

#### **3.1 Η ανάγκη δημιουργίας νέου αεροδρομίου**

Οι δυνατότητες του υφιστάμενου αεροδρομίου Ν.Καζατζάκης και τα περιθώρια επέκτασης του είναι περιορισμένα, λόγω αδυναμίας απόκτησης γειτονικών εκτάσεων για τη δημιουργία νέων υποδομών. Το πρόβλημα εντείνεται λόγω της έντονης ανάπτυξης της περιοχής και της υπέρ-συγκέντρωσης λειτουργιών, λιμανιού και αεροδρομίου, στην ευρύτερη περιοχή. Παρά τις παρεμβάσεις μελετητών για την κατασκευή νέου χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και οχημάτων εδάφους καθώς επίσης και η δημιουργία νέας αίθουσας, «check in», και υλοποίησης κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, παρατηρήθηκε πως ό,τι και να γίνει το Αεροδρόμιο έχει 'οροφή' σύμφωνα με τον Εμ. Μανωλακη Ελεγκτή, Εναέριας Κυκλοφορίας του Αεροδρομίου Ηρακλείου. Συμπερασματικά, δεν υπάρχει δυνατότητα το αεροδρόμιο να είναι σε θέση να εξυπηρετεί πάνω από 8.000.000 εκατομμύρια επιβάτες και να ανταπεξέλθει στην ραγδαίως αυξανόμενη επιβατική κίνηση που ήδη σήμερα εξυπηρετείται οριακά. Οι διαπιστώσεις αυτές αλλά και τα αιτήματα των τοπικών φορέων τουριστικών κοινωνικών κλπ. Οδήγησαν τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών κ Μιχάλη Λιάπη στο να δώσει εντολή για την μελέτη προσδιορισμού θέσης για την κατασκευή του νέου αεροδρομίου.

#### **3.2 Η Περιοχή Καστελίου και γιατί επιλέχθηκε το Καστέλι**

Η ευρύτερη περιοχή της θέσης του νέου αεροδρομίου είναι γεωργική γη με κυριαρχούσα καλλιέργεια τους ελαιώνες. Δεν υπάρχουν αρχαιότητες, διαθέτει τα κατάλληλα ανεμολογικά χαρακτηριστικά και κατάλληλη μορφολογία εδάφους η γύρω περιοχή γεγονός που θα οδηγήσει στην ελαχιστοποίηση των εργασιών κατά τη διάρκεια υλοποίησης του έργου.

Επιπροσθέτως, υπάρχει όλη η απαραίτητη έκταση ώστε να υλοποιηθούν οι αναγκαίες εκείνες υποδομές που θα δίνουν επαρκή για να καλύψει τις ανάγκες χωρητικότητας έκταση με τα τεχνικά εκείνα χαρακτηριστικά των διαδρόμων που να εγγυούνται ασφαλέστερες και ανετότερες απογειώσεις και προσγειώσεις.

Από οδικής άποψης οι νέες βελτιώσεις και επεκτάσεις του υπάρχοντος δικτύου έχουν οδηγήσει στο η περιοχή του Καστελίου να αποκτήσει πολύ καλή πρόσβαση, τόσο προς τη βόρεια όσο και τη νότια περιοχή του νομού Ηρακλείου δίνοντας έτσι τη δυνατότητα εύκολης και γρήγορης πρόσβασης από όλα τα μέρη του νομού. Στα αρνητικά αξίζει εδώ να τονιστεί ότι απέχει από το Ηράκλειο περίπου 25 λεπτά γεγονός που οδηγεί στο να χαθεί το άμεσο πλεονέκτημα που είχαν οι τουρίστες να βρίσκονται άμεσα στην πρωτεύουσα του νομού.

### **3.3 Χρηματοδότηση Χρονοδιάγραμμα Δράσεων- Παρούσα Κατάσταση**

Οι αρχικές σκέψεις ήταν ότι η υλοποίηση θα λάβει χώρα με σύσταση εταιρίας με τη συμμετοχή και του Δημοσίου η οποία θα αφορούσε μέγιστου ύψους συμμετοχής 220 εκ ευρώ, για την απόκτηση του 55% των μετοχών της Εταιρείας.

Αναφορικά σε αυτό τελευταίες δημοσιογραφικές πηγές αναφέρουν ότι το δημόσιο σκοπεύει σε εκείνο που θα αναλάβει για εκμετάλλευση το νέο αεροδρόμιο να δώσει και το ήδη υπάρχων στο νομό αεροδρόμιο.

<http://www.protothema.gr/economy/article/?aid=94288>

Γενικά ως προς αυτό το αρχικό χρονοδιάγραμμα δράσεων που προέβλεπε έναρξη λειτουργίας το 2015, έχει καθυστερήσει σημαντικά με τις απαιτούμενες ενέργειες να έχουν πάρει μια 'αόριστη' παράταση.

## **4. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥΣ**

Στο παρόν Κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις επιπτώσεις από την κατασκευή και λειτουργία του υπό μελέτη έργου στην άμεση και ευρύτερη περιοχή μελέτης. Οι επιπτώσεις θα έχουν διαφορετικά επίπεδα σημαντικότητα με άλλες να είναι μόνιμες ή παροδικές και αναστρέψιμες ή μη αναστρέψιμες

Ειδικότερα αναφορικά ως προς τα κλιματολογικά και βιοκλιματικά χαρακτηριστικά το έργο αναμένεται να επιδράσει αμελητέα. Ως προς τις εκπομπές αερίων η πιθανή παράλληλη λειτουργία αναμένεται να αυξήσει λίγο τις εκπομπές άλλα με αμελητέες σε εθνικό επίπεδο επιπτώσεις.

### **4.2 Περιβαλλοντολογικές Επιπτώσεις**

Αναφορικά ως προς τα Μορφολογικά και τοπολογικά χαρακτηριστικά οι παρεμβάσεις και οι απαραίτητες για την υλοποίηση του έργου εργασίες σχετικά σημαντικές μόνιμες και μη αναστρέψιμες επιπτώσεις στην περιοχή κατασκευής και κοντά σε αυτή.

Ως προς Φυσικό περιβάλλον και τα οικοσυστήματα αναμένεται να προέλθει μία διαταραχή ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια υλοποίησης αλλά η λειτουργία των γειτονικών οικοσυστημάτων μετά την υλοποίηση του έργου αναμένεται να επανέλθει σημαντικά

Επιπλέον, κλείνοντας πρέπει να τονιστεί θα υπάρξει ισχυρός θόρυβος τόσο κατά τη διάρκεια κατασκευής και λειτουργιάς που θα προκαλέσει σχετικά μεγάλη ηχορύπανση της περιοχής. Σχετικά με αυτό έρευνα που έγινε σε 4.861 άτομα που κατοικούσαν πλησίον έξι αεροδρομίων της Ευρώπης (μεταξύ των οποίων και το «Ελ. Βενιζέλος»), κατέδειξαν ότι η αύξηση κατά 10 ντεσιμπέλ του θορύβου αυξάνει τον μακροχρόνιο κίνδυνο υπέρτασης κατά 14%. Σημειώνεται ότι η αύξηση θορύβου ακόμα και όταν το άτομο συνεχίζει να κοιμάται «συνοδεύεται» με στατιστικά

σημαντική αύξηση της αρτηριακής πίεσης. Επίσης έχει υπολογιστεί ότι επίπεδα άνω των 70 ντεσιμπέλ επηρεάζουν την ακοή, όταν κατά την απογείωση ενός αεροσκάφους η ένταση σε ντεσιμπέλ κυμαίνεται γύρω στα 120 ντεσιμπέλ και η κυκλοφοριακή κίνηση εκτιμάτε στα 85 ντεσιμπέλ.

[http://news.kathimerini.gr/4dcgi/\\_w\\_articles\\_ell\\_2\\_13/05/2010\\_400766](http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_ell_2_13/05/2010_400766)

## **4.2 Οικονομικές Επιπτώσεις**

Η δημιουργία ενός νέου αεροδρομίου στην περιοχή του Καστελίου αναμφισβήτητα θα επιφέρει σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις, τόσο σε τοπικό όσο και σε νησιωτικό επίπεδο. Ειδικότερα, η δημιουργία αυτού του νέου αερολιμένα θα αυξήσει σημαντικά το μέγιστο αριθμό επιβατών που το νησί θα δύναται κατά μέσο να δεχτεί αεροπορικά ημερησίως. Αυτό φυσικά, σε περίπτωση που αυξηθούν οι αφίξεις δηλαδή ο αριθμός των τουριστών που επιλέγουν το νησί για προορισμό των διακοπών τους, αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση των εσόδων από τις τουριστικές δραστηριότητες.

Επιπρόσθετος, η οικονομική αξία της ευρύτερης περιοχής αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά και οι γύρω περιοχές να αποκτήσουν νέες σημαντικά αυξημένες τιμές στον χάρτη ακινήτων της περιοχής του Ηρακλείου.

Τέλος, η κατασκευή του νέου αερολιμένα αναμένεται σημαντικά να τονώσει την οικονομική δραστηριότητα στο νομό Ηρακλείου καθώς θα πυροδοτήσει νέες επενδύσεις τόσο στη στενή όσο και ευρύτερη περιοχή και η ισχυρή ρευστότητα που θα τροφοδοτήσει το οικονομικό σύστημα της περιοχής θα βοηθήσει ιδιαίτερα το νομό στις σημερινές δύσκολες οικονομικές περιόδους που διανύει η διεθνής όσο και η τοπική οικονομία.

Παρά όλα αυτά αξίζει να σημειωθεί ότι η υλοποίηση κατασκευής του νέου αεροδρομίου και η μετέπειτα λειτουργία του αναμένεται να στρέψει ένα σημαντικό μέρος του πληθυσμού των γειτονικών περιοχών από τις παραδοσιακές γεωργικές καλλιέργειες σε νέα επαγγέλματα τα οποία θα σχετίζονται άμεσα με το μεγάλης έκτασης έργο που θα λάβει χώρα στην περιοχή. Άλλωστε μία μεγάλης έκτασης περιοχή από ελαιόδεντρα και οι γύρω σε αυτή περιοχές δεν θα μπορούν πλέον να καλλιεργηθούν.

Τέλος η επίδραση που θα έχουν οι κατασκευαστικές εργασίες στη λειτουργία και επισκεψιμότητα σε αρχαιολογικούς χώρους που βρίσκονται στην περιοχή θα είναι σημαντική καθώς αναμένεται να δυσχεράνουν, κατά το στάδιο υλοποίησης, σημαντικά την πρόσβαση σε αυτούς.

### **4.3 Αντιμετώπιση Επιπτώσεων**

Για να αντιμετωπιστούν κατά το δυνατόν καλύτερα οι επιπτώσεις εκείνες οι οποίες θα προκύψουν κατά την υλοποίηση και λειτουργία του νέου αερολιμένα θα πρέπει να παρθούν κάποια κατάλληλα μέτρα.

Πιο συγκεκριμένα, οι επιδράσεις στη μορφολογία και την αισθητική του τοπίου μπορούν να περιοριστούν με τη λήψη απαιτούμενων υλικών που πιθανόν να χρειαστούν από εν λειτουργία ενεργά λατομεία της περιοχής. Επιπλέον, θα μπορούσε να δεντροφυτευτεί ο χώρος πλησίον του αεροδρομίου ώστε να επανέλθει ένα μέρος της παλιάς αισθητικής της ευρύτερης περιοχής. Επιπλέον, προφανώς θα πρέπει να καθαριστεί ο χώρος και στο τέλος της κατασκευής να απομακρυνθεί όποιο άχρηστο υλικό.

Αναφορικά ως προς την πρόσβαση στους γύρω αρχαιολογικούς χώρους θα πρέπει να παρθούν τα κατάλληλα εκείνα μέτρα τα οποία θα διαφυλάξουν την ομαλή πρόσβαση και τη διατήρηση της καλής αισθητικής της διαδρομής που ακολουθείται έως αυτούς. Επιπλέον, αν κατά τη διάρκεια εκσκαφών οδηγηθούν σε αρχαιολογικά ευρήματα θα πρέπει να ενημερώνονται οι αρμόδιες υπηρεσίες και να διακόπτονται οι εργασίες.

Αναφορικά με την σκόνη που συνήθως γεμίζουν την ατμόσφαιρα σε αυτές της περιπτώσεις είναι απαραίτητο με κατάλληλο εξοπλισμό να γίνει συγκράτηση τους όπως και να περιοριστεί το φαινόμενο εκείνο που σχετίζεται με την υπερφόρτωση φορτηγών που μεταφέρουν οικοδομικά υλικά.

Κάτι το οποίο επίσης θα πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι η θέσπιση των κατάλληλων εκείνων πολεοδομικών διατάξεων οι οποίες θα εγγυώνται την κατασκευή

κατάλληλων προδιαγραφών κτιρίων που δεν θα εμποδίζουν τα αεροπλάνα κατά την προσγείωση και απογείωση στους διαδρόμους του αεροδρομίου.

Αναφορικά με τις υδραυλικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις που θα απαιτηθούν θα πρέπει να υπάρξει άμεση συνεργασία των και με τις αρμόδιες υπηρεσίες για την επίτευξη του βέλτιστου αποτελέσματος.

Κλείνοντας ένα από τα βασικά κομμάτια που θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση είναι το ακουστικό περιβάλλον. Ως προς αυτό κρίνεται αναγκαία η εφαρμογή τεχνικών λύσεων ηχοπροστασίας και ηχομόνωσης.

Έπειτα κατά τη διάρκεια λειτουργίας του αεροδρομίου θα βοηθούσε πολύ ένα Σύστημα παρακολούθησης αεροπορικού θορύβου ώστε να παρακολουθείται ο θόρυβος και αν συσχετίζεται με συγκεκριμένες πτήσεις και διαδρομές. Το σύστημα θα μπορούσε να αποτελείται από ένα ολοκληρωμένο δίκτυο μόνιμων σταθμών παρακολούθησης θορύβου, που θα τοποθετηθούν σε κατάλληλες θέσεις στους παρακάτω για παράδειγμα οικισμούς, Ευαγγελισμός, Λιλιανό Καστέλλι Ρουσοχώρια και Αρχάγγελος οι οποίοι περισσότερος από τους άλλους αναμένεται να πληγούν από τον έντονο θόρυβο κατά την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών

## **5. ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΕΣΕΩΝ ΔΗΜΟΥ ΚΑΣΤΕΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ**

Ύστερα από τακτική δημόσια συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου, αποτελούμενο από Δημοτικούς Συμβούλους και Δημότες, οι οποίοι τοποθετήθηκαν γύρω από το θέμα του Νέου Αεροδρομίου και αποφάσισαν τα παρακάτω:

1. Να εκφράσει τη βούληση του για υποστήριξη της αναπτυξιακής πορείας του τόπου, της ευρύτερης περιοχής και της επίτευξης των εθνικών στόχων και σκοπών αλλά και την αποφασιστικότητά του να προασπίσει τα συμφέροντα του Δήμου και των Δημοτών και να διεκδικήσει δυναμικά την ικανοποίηση των αιτημάτων του.

2. Να αποδεχτεί την εγκατάσταση και λειτουργία πολιτικού αεροδρομίου στα Διοικητικά όρια του Δήμου, εφόσον αναγνωριστεί η συμμετοχή, ο ρόλος και οι θέσεις της Δημοτικής Αρχής στα κέντρα λήψεως αποφάσεων και σχεδιασμού, αλλά και στο φορέα λειτουργίας του έργου. Να ικανοποιηθούν τα άμεσα αιτήματα, (Παράρτημα Α) τα δικαιώματα και τα αντισταθμιστικά οφέλη του Δήμου, δηλώνοντας κατηγορηματικά ότι η μη ικανοποίησή τους συνεπάγεται και την κατηγορηματική άρνησή του στην εγκατάσταση και λειτουργία του πολιτικού αεροδρομίου στα Διοικητικά όρια του Δήμου, στην οποία θα εναντιωθεί με κάθε πρόσφορο μέσο και τρόπο.

3. Να ζητήσει την επανεξέταση των σχεδιασμών του αεροδρομίου προκειμένου:

α. Να πραγματοποιηθεί νέα Μ.Π.Ε με όρους που θα είναι αποτέλεσμα σοβαρής επιστημονικής εργασίας, που αφενός θα δίδει πειστική απάντηση στο κατά πόσο είναι δυνατή ταυτόχρονη λειτουργία πολιτικού και στρατιωτικού αεροδρομίου στην περιοχή και αφετέρου θα αμβλύνει τις αρνητικές διαθέσεις και ενστάσεις του Δήμου και μερίδας Δημοτών, που οφείλονται στις σοβαρές παραλείψεις και αδυναμίες της Μ.Π.Ε., που εγκρίθηκε με ΚΥΑ από την προηγούμενη κυβέρνηση και άμεσα δρομολόγησε τις εν εξελίξει διαδικασίες και την εσπευσμένη δημοπράτηση του έργου στις 3-9-2009.

β. Να εφαρμοστούν οι διατάξεις της Σύμβασης του Aarhus που αφορούν σε θέματα ενημέρωσης και συμμετοχής του κοινού κατά τη διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων, σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 3 του Ν.3010/02 και σε συμμόρφωση με τις προβλέψεις των άρθρων 3 και 4 της Κοινοτικής οδηγίας 2003/35/ΕΚ, που αναφέρονται στη συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν το περιβάλλον.

γ. Να επανατοποθετήσει τις θέσεις και τα αιτήματα του Δήμου και να ενταχθούν στις παραμέτρους του έργου ώστε να γίνουν αντικείμενο προβληματισμού, μελέτης και αξιοποίησης από τους αρμοδίους, στους επικείμενους κυβερνητικούς σχεδιασμούς και αποφάσεις.

δ. Να απαλειφθούν οι μεροληπτικές επιλογές των προηγούμενων κυβερνητικών σχεδιασμών και αποφάσεων έναντι του Δήμου, σε συνδυασμό με την απόφαση προσφυγής του Δήμου στο Σ.τ.Ε., για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων του Δήμου και των Δημοτών μας, από τις δυσμενείς προβλέψεις των εν εξελίξει διαδικασιών του έργου.

4. Να ζητήσει την εγγύηση αειφόρου και βιώσιμης ανάπτυξης της περιοχής, με τον καθορισμό περιβαλλοντικού τέλους 2% τουλάχιστον επί του συνόλου του κύκλου εργασιών του αεροδρομίου, αλλά και δικαιώματα του Δήμου στον κύκλο δραστηριοτήτων του στην ποσόστωση 80 % τουλάχιστον έναντι των όμορων Δήμων, ως το βασικό συμβαλλόμενο μέρος στην εκτέλεση και λειτουργία του έργου.

5. Να εκφράσει την αδιαπραγμάτευτη απαίτησή του για τη διατήρηση της ταυτότητας και της έδρας ως Δήμου Καστελλίου, όπου θα λειτουργεί το δεύτερο σε μέγεθος αεροδρόμιο της χώρας ταυτόχρονα με το Στρατιωτικό, κατά την εφαρμογή νέας διοικητικής μεταρρύθμισης, με τη συνένωση στο Δήμο μας, Δήμων της πρώην επαρχίας Πεδιάδας και όμορων Διαμερισμάτων, εφόσον επιθυμούν.

Αυτό θα αποτελέσει έμπρακτη απόδειξη ηθικής ανταπόδοσης της πολιτείας προς το συμβαλλόμενο εκείνο μέρος που γίνεται αποδέκτης του συνόλου των μη αναστρέψιμων και δυσμενών επιπτώσεων του έργου.

6. Να ζητήσει να γίνουν αποδεκτά τα δικαιώματα της Δημοτικής αρχής στο φορέα εκμετάλλευσης του έργου, που θα τεκμηριωθούν και θα εξειδικευτούν από ειδικούς συμβούλους και τα οποία περιλαμβάνουν:

α. Τη συμμετοχή της Δημοτικής Αρχής στο Διοικητικό Συμβούλιο του φορέα εκμετάλλευσης του έργου.

β. Το ποσοστό μόνιμων θέσεων εργασίας στις διοικητικές και λειτουργικές δραστηριότητες του νέου αεροδρομίου από μόνιμους κατοίκους του Δήμου.

γ. Τη συμμετοχή του Δήμου στην οικονομική και Διοικητική Διαχείριση του αεροδρομίου (Εμπορικές-Τουριστικές δραστηριότητες, Γραφεία μεταφορών κτλ)

δ. Την κατοχύρωση των δικαιωμάτων στη σύμβαση παραχώρησης του έργου.

7. Να ζητήσει να γίνουν αποδεκτά τα αντισταθμιστικά οφέλη του Δήμου, που θα τεκμηριωθούν και θα εξειδικευτούν από ειδικούς συμβούλους και τα οποία περιλαμβάνουν:

α. Την εκπόνηση Σχεδίου Χωρικής Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ), για την περιοχή του Δήμου.



γ. Την ανάδειξη προβολή και αξιοποίηση της πολιτιστικής μας κληρονομιάς (Εκκλησίες-Μνημεία) και των αρχαιολογικών χώρων του Δήμου.

δ. Τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση του ενδοδημοτικού οδικού δικτύου και τη σύνδεση του με τις νέες οδικές προσβάσεις του αεροδρομίου.

ε. Την παραχώρηση του χώρου και των εγκαταστάσεων της 133 Σ.Μ. στο Δήμο, μετά την κατάργηση των λειτουργιών του πολεμικού αεροδρομίου, για κοινωνική αξιοποίηση.

στ. Την αναβάθμιση του Κέντρου Υγείας Καστελλίου σε Κέντρο Υγείας Αστικού τύπου.

ζ. Την αναφορά στην ονοματοδοσία του νέου αεροδρομίου του τοπωνύμιου «Καστελλίου»

η. Την κατοχύρωση των αντισταθμιστικών οφελών στη σύμβαση παραχώρηση του έργου.

8. Να ζητήσει, ως απόδειξη καλής θέλησης και βούλησης της πολιτείας, να συνδράμει έμπρακτα την προσπάθεια της Δημοτικής Αρχής να επιλύσει άμεσα προβλήματα, που σχετίζονται με το έργο του νέου αεροδρομίου και τη βιώσιμη και αειφόρο ανάπτυξη της περιοχής, την αποδοχή και υλοποίηση άμεσων αιτημάτων σε χρονικό ορίζοντα δύο φάσεων (Φ1 2009-2010 και Φ2 2011-2015) όπως αναφέρονται στο Παράρτημα Α', που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας απόφασης.

9. Να απαιτήσει την ξεκάθαρη κυβερνητική δέσμευση για γενναία οικονομική αποζημίωση των δημοτών που θα υποστούν ζημιές από απαλλοτριώσεις και μετεγκαταστάσεις οικισμών και άμεση ενημέρωση των ενδιαφερομένων του τρόπου και της διαδικασίας των αποζημιώσεων χωρίς γραφειοκρατικές και χρονοβόρες πρακτικές, αλλά και έγκαιρη καταβολή των χρηματικών ποσών που θα καθοριστούν από τις αρμόδιες δικαστικές αρχές.

10. Να προσφύγει στο Σ.τ.Ε. με κατάθεση αίτησης του Δήμου Καστελλίου για ακύρωση της πράξης (ΚΥΑ) έγκρισης περιβαλλοντικών όρων και της οδικής σύνδεσης του αεροδρομίου με ΒΟΑΚ, προκειμένου να αξιοποιήσουμε κάθε πρόσφορο ένδικο μέσο, για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων του Δήμου και των Δημοτών μας, από τις δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις των εν εξελίξει σχεδιασμών του έργου.

11. Να επιδιώξει την αποκατάσταση σχέσεων συνεργασίας με τους όμορους Δήμους, για την από κοινού διεκδίκηση και εξασφάλιση των δικαιωμάτων της ευρύτερης τοπικής κοινωνίας στο θέμα του αναπτυξιακού έργου του νέου αεροδρομίου, με τη σαφή αποδοχή από αυτούς των δικαιωμάτων του Δήμου στον κύκλο δραστηριοτήτων του, στην ποσόστωση 80% τουλάχιστον, ως το μέρος που εκτιμάται από έγκυρες μελέτες, ότι δέχεται και πολύ πέραν της ποσόστωσης αυτής τις δυσμενείς επιπτώσεις του έργου.

12. Να συμμετάσχουν μέλη του Δ.Σ. (Συμπολίτευσης-Αντιπολίτευσης) στους χώρους λήψεων αποφάσεων που αφορούν θέματα του Δήμου προκειμένου να υποβοηθείται ο Δήμαρχος στο έργο του για την υλοποίηση των αποφάσεων του Σώματος.

13. Να αποσταλεί η απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου στο Γραφείο του κ. Πρωθυπουργού, στους αρμόδιους Υπουργούς Υποδομών - Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος-Ενέργειας και Πράσινης Ανάπτυξης, Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας και να κοινοποιηθεί στους εμπλεκόμενους φορείς και υπηρεσίες (Περιφέρεια, Νομαρχία Υ.Π.Α, ΕΝΑΕ, ΚΕΔΚΕ, ΤΕΔΚ, Δήμους Νομού), στους Δημότες, καθώς και στα μέσα ενημέρωσης Πανελλήνιας και τοπικής εμβέλειας.

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Συμπερασματικά βάσει των παραπάνω προκύπτει ότι η υλοποίηση του έργου αναμφισβήτητα κάτω από τις κατάλληλες προϋποθέσεις θα βοηθήσει ιδιαίτερα τόσο την περιοχή του Ηρακλείου, όσο γενικότερα της Κρήτης και θα προσδώσει μια ξεχωριστή δυναμική στο νησί.

Θα βοηθήσει να ξεπεραστούν χρόνια προβλήματα τα οποία αντιμετώπιζε το Ηράκλειο λόγω ύπαρξης του Αερολιμένα Ν. Καζαντζάκης τόσο κοντά στη πόλη του Νομού Ηρακλείου. Αναμφισβήτητα οι επιδράσεις που θα επιφέρει η δημιουργία του τόσο περιβαλλοντικά, οικονομικά όσο και γεωγραφικά θα είναι σχετικά σημαντικές.

Κλείνοντας αξίζει να σημειωθεί ότι οι απόψεις των κατοίκων τόσο της περιοχής του Καστελλίου όσο και της ευρύτερης περιοχής δίστανται κατά πόσο το έργο μπορεί να επιφέρει μόνο θετικές συνέπειες σ' αυτούς. Άλλωστε αυτό έχει γίνει ορατό και από συγκεντρώσεις και οργανωμένες γενικότερα αντιδράσεις που έχουν έως τώρα λάβει χώρα. Αυτός είναι και ένας βασικός λόγος που παρατηρείται σχετική καθυστέρηση στην έναρξη υλοποίησης όσο και στο να δοθεί ή να αποφασιστεί καλύτερα το τελικό σχέδιο που θα οδηγήσει στην υλοποίηση του.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. ENM Σύμβουλοι Μηχανικοί, «Γενική Προμελέτη Υδραυλικών Έργων», 2008
2. ENVECO A.E., «Μελέτη υλοποίησης Αεροδρομίου Καστελίου», 2009.
3. Ε.Ο.Τ./Π.Υ.Τ. ΚΡΗΤΗΣ- ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΕΣΥΕ Τμήμα Τουρισμού
4. Ι. ΚΑΤΣΕΛΗΣ, «Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Κρατικού Αερολιμένα Πάρου», 2008
5. Ι. ΚΑΤΣΕΛΗΣ, «Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Κρατικού Αερολιμένα Νάξου», 2008
6. Ι. ΚΑΤΣΕΛΗΣ, «Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Δημοτικού Αερολιμένα Λέρου», 2008
7. Ολοκληρωμένο σχέδιο ανάπτυξης περιοχής Καστελλίου, 'ΕΚΘΕΣΗ 1' Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού
8. ΝΕΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΣΤΟ ΚΑΣΤΕΛΛΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ, Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών κ Δικτύων, Γενική Γραμματεία Συγχρ.Δημ.Εργων ΕΥΔΕ/ΜΚ/ΕΙΠΠ Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων Μελετών-Κατασκευών Έργων Παραχώρησης Πελοποννήσου
9. ΥΠΑ

## Πηγές Συνέντευξη από τους

1. Ε. ΜΑΝΩΛΑΚΗ, Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας Αεροδρομίου Ηρακλείου
2. Ε. ΣΜΥΡΝΑΚΗ, Δήμαρχος Καστελλίου

## ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

1. <http://www.hnms.gr>
2. [WWW.STATISTICS.GR](http://WWW.STATISTICS.GR)
3. [WWW.MINENV.GR](http://WWW.MINENV.GR)
4. <http://www.livepedia.gr>
5. [www.weatheronline.gr](http://www.weatheronline.gr)
6. [www.hnms.gr](http://www.hnms.gr)
7. [www.meteo.gr](http://www.meteo.gr)
8. [www.nah.gr](http://www.nah.gr)
9. [www.kastelli.gr](http://www.kastelli.gr)
10. <http://www.protothema.gr/economy/article/?aid=94288>
11. [http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w\\_articles\\_ell\\_2\\_13/05/2010\\_400766](http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_ell_2_13/05/2010_400766)