



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΈΡΓΩΝ ΜΕ
ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

(Ε.Υ.Δ.Ε./ Κ.Σ.Ε.Σ.Π.)

ΤΜΗΜΑ Β' : Κατασκευής Έργων Πελοποννήσου
και Νησιωτικής Ελλάδας

Πληροφορίες : Ελ. Πεφάνη

Τηλέφωνο : 210 69922080

e-mail : e.pefani@ggde.gr

Αθήνα, 21-1-2026

Αρ. πρωτ.: Ε3/Φ12/9787

**ΠΡΟΣ: Γραφείο Γενικού Διευθυντή
Συγκοινωνιακών Υποδομών**

ΕΡΓΟ: Σύμβαση Παραχώρησης Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και Μελέτη, Κατασκευή και Χρηματοδότηση των οδικών του συνδέσεων

ΘΕΜΑ: Απάντηση στη με αριθμό 2288/12-1-2026 Ερώτηση ομάδας βουλευτών, με θέμα «Ποιο είναι, τελικά, το χρονοδιάγραμμα για το νέο Αεροδρόμιο στο Καστέλλι; Γιατί αρνείστε την έρευνα για άλλη κατάλληλη θέση χωροθέτησης των ραντάρ;»

ΣΧΕΤ.: α) Το με αρ. 5983/15-1-2026 έγγραφο του Γραφείου Γενικού Διευθυντή Συγκοινωνιακών Υποδομών
β) Το με αρ. 4575/13-1-2026 έγγραφο του Γραφείου Νομικών & Κοινοβουλευτικών Θεμάτων του Υπουργείου
γ) Η με αρ. πρωτ. 2288/12-1-2026 Ερώτηση

Σε απάντηση του (α) σχετικού εγγράφου, με το οποίο μας διαβιβάστηκε το (β) σχετικό έγγραφο του Γραφείου Νομικών & Κοινοβουλευτικών Θεμάτων του Υπουργείου και η (γ) σχετική Επίκαιρη Ερώτηση, σας παραθέτουμε τα παρακάτω στο πλαίσιο αρμοδιοτήτων της Υπηρεσίας μας:

Ερώτημα με α/α 1: Χρονοδιάγραμμα

Η Σύμβαση Παραχώρησης «Μελέτης – Κατασκευής – Χρηματοδότησης – Λειτουργίας – Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και Μελέτη – Κατασκευή και Χρηματοδότηση των Οδικών του Συνδέσεων» υπογράφηκε στις 21-2-2019 και στη συνέχεια κυρώθηκε και απέκτησε ισχύ νόμου με το άρθρο πρώτο του Ν. 4612/2019 (ΦΕΚ Α' 77/23-5-2019).

Με βάση το άρθρο 18.1.1 της Σύμβασης Παραχώρησης, η Συνολική Προθεσμία της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών ανερχόταν 60 μήνες από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης (6-2-2020), ήτοι στις 6-2-2025.

Στις 9-12-2022 υπεγράφη μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Εταιρείας Παραχώρησης η «Συμφωνία Εκτέλεσης Συμπληρωματικών Εργασιών του αρ. 18.6 της Σ.Π.», η οποία κυρώθηκε από τη Βουλή των Ελλήνων και απέκτησε ισχύ νόμου με το άρθρο 88 του ν. 5007/2022 (ΦΕΚ Α' 241). Σύμφωνα με την ως άνω Συμφωνία ανατίθενται στην Εταιρεία Παραχώρησης Συμπληρωματικές Εργασίες για την

αναβάθμιση του Αεροσταθμού και η Συνολική Προθεσμία της Περιόδου Μελετών – Κατασκευών παρατείνεται κατά 24 μήνες, ήτοι στις 6-2-2027.

Με τη με αρ. 356321/1-8-2025 (ΑΔΑ: 9ΙΑ846ΝΚΟΤ-ΕΛΕ) Απόφαση, το Υπουργείο Πολιτισμού, ενέκρινε «α) την προμελέτη εγκατάστασης ραδιοβοηθημάτων του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης, ως αναπόσπαστου μέρους του ως άνω σημαντικότερου έργου υποδομής, η οποία υπεβλήθη από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ως η μόνη τεχνικά εφικτή λύση για την ολοκλήρωση και ασφαλή λειτουργία του αεροδρομίου, και β) την προστασία συντήρηση και ανάδειξη των αρχαίων καταλοίπων που αποκαλύφθηκαν στην κορυφή του λόφου «Παπούρα», Τ.Κ. Ευαγγελισμού, Δήμου Μινώα Πεδιάδος, Π.Ε. Ηρακλείου, Περιφέρειας Κρήτης, διότι έτσι επιτυγχάνεται ο μέγιστος συνδυασμός της προστασίας των αρχαιοτήτων με την έγκαιρη, ολοκληρωμένη και ασφαλή λειτουργία του ως άνω έργου υποδομής, μείζονος σημασίας, ιδιαιτέρως σημαντικού και αναγκαίου για την ικανοποίηση ζωτικών αναγκών του κοινωνικού συνόλου».

Βάσει των ανωτέρω, εκδόθηκε η με αρ. Β/Ε3/Φ2.4/165203/10-10-2025 (ΑΔΑ: ΡΚ4Θ465ΧΘΞ-ΧΓΥ) απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών με την οποία ανατέθηκε στην Εταιρεία Παραχώρησης η εκτέλεση των Συμπληρωματικών Εργασιών (μελέτες και κατασκευές) δυνάμει του άρθρου 18.6 της Σύμβασης Παραχώρησης που απαιτούνται στο πλαίσιο της διαμόρφωσης του χώρου ταπείνωσης του Λόφου 24, των εγκαταστάσεων των συστημάτων αεροναυτιλίας, της διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου καθώς και της παρακολούθησης, προστασίας, στερέωσης, διάσωσης και προσβασιμότητας του μνημειακού αρχιτεκτονικού συγκροτήματος που αποκαλύφθηκε στο λόφο 24 (Παπούρα), όπως αυτές αναφέρονται στην ανωτέρω Απόφαση ΥΠΠΟ.

Κατά των ανωτέρω αποφάσεων των Υπουργείων Πολιτισμού και Υποδομών & Μεταφορών έχουν κατατεθεί Αιτήσεις Ακυρώσεως και Αίτηση Αναστολής ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Εφόσον προκύψουν πρόσθετες καθυστερήσεις λόγω Γεγονότος Ανωτέρας Βίας (αρχαιολογικά ευρήματα), το οποίο προκαλεί Γεγονός Καθυστερήσης από τη μη εκτέλεση εργασιών, λόγω συνέχισης της ανασκαφής στο Λόφο 24, ο ακριβής προσδιορισμός του χρόνου της νέας παράτασης περάτωσης του έργου θα καταστεί εφικτός κατόπιν της ολοκλήρωσης των ακόλουθων προαπαιτούμενων ενεργειών:

- Ολοκλήρωση των αρχαιολογικών ανασκαφών και εκπόνηση των μελετών που θα αποσταλούν για γνωμοδότηση του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου (ΚΑΣ).

- Ένταξη και χρηματοδότηση των νέων εργασιών που θα προκύψουν, καθώς και προσδιορισμός του χρόνου εκτέλεσης αυτών, λαμβάνοντας υπόψη τον περιορισμό του χώρου για την τοποθέτηση των συστημάτων στον Λόφο 24.

- Έκδοση των αποφάσεων του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣΤΕ) επί των κατατεθεισών Αιτήσεων Ακυρώσεως και της Αιτήσεως Αναστολής.

Ερώτημα με α/α 2: Αντιπλημμυρικά Έργα

Στο πλαίσιο του αντικειμένου της Σύμβασης Παραχώρησης του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Κρήτης στο Καστέλι, περιλαμβάνεται η εκπόνηση των μελετών και των κατασκευών των υδραυλικών έργων για την αντιπλημμυρική προστασία του Αεροδρομίου και των οδικών του συνδέσεων αυτού με τον Β.Ο.Α.Κ. και την οδό Ηράκλειο-Βιάννος.

Η αντιπλημμυρική θωράκιση της ευρύτερης περιοχής πέριξ του Αεροδρομίου, δεν αποτελεί συμβατικό αντικείμενο μελέτης και κατασκευής σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Παραχώρησης.

Τα πλημμυρικά φαινόμενα που εκδηλώθηκαν στην περιοχή του Δήμου κατά το παρελθόν, δεν σχετίζονται με την κατασκευή του εν λόγω Αεροδρομίου που ξεκίνησε κατά το έτος 2020. Η ευρύτερη περιοχή ανέκαθεν σε θέματα απορροής υδάτων ήταν προβληματική με έλλειψη αποδεκτών των επιφανειακών υδάτων, ανεπάρκεια της φυσικής διατομής των ρεμάτων της περιοχής για τη παραλαβή παροχών ομβρίων, σε συνδυασμό με το πεδινό ανάγλυφο της περιοχής, όπως αποδεικνύεται και από τα πλημμυρικά φαινόμενα των ετών 2019 και 2020.

Ωστόσο και με δεδομένη την αδυναμία της Περιφέρειας Κρήτης να αναλάβει τη μελέτη και εκτέλεση υδραυλικών έργων για την αντιπλημμυρική θωράκιση της ευρύτερης περιοχής, σύμφωνα με το με αρ. πρωτ. 2518/16-12-2020 έγγραφό της, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έδωσε την εντολή στην Εταιρεία Παραχώρησης να εξετάσει το πλαίσιο ανάθεσης Μελετών για την υλοποίηση αντιπλημμυρικών έργων προστασίας της ευρύτερης περιοχής του Νέου Αεροδρομίου, ώστε να δοθεί λύση στο μακροχρόνιο πρόβλημα των πλημμυρικών φαινομένων της περιοχής, με τη με αρ. Ε3/Φ2.5/147435/11-5-2022 Υπουργική Απόφαση (ΑΔΑ: ΩΖΔΜ465ΧΘΞ-9ΡΕ).

Με το με αρ. πρωτ. 3524/13-12-2022 έγγραφό της, η Εταιρεία Παραχώρησης υπέβαλε στην Υπηρεσία την προκαταρκτική μελέτη αντιπλημμυρικής προστασίας της ευρύτερης περιοχής πέριξ του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα, σύμφωνα με την οποία προκύπτει προϋπολογισμός έργων ύψους 60 εκ. € περίπου.

Με την ολοκλήρωση των εργασιών του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα, θα επαναξιολογηθεί η πιθανή επιβάρυνση των αποδεκτών σε συνάρτηση α) με την συμπεριφορά των αντιπλημμυρικών έργων που θα έχουν υλοποιηθεί για την αντιπλημμυρική θωράκιση του Αεροδρομίου και β) με την υποβληθείσα προκαταρκτική μελέτη, με σκοπό την αποφυγή απρόβλεπτων προβλημάτων που ίσως προκύψουν με την ολοκλήρωση των έργων.

Επισημαίνεται ότι σύμφωνα με την υποβληθείσα προκαταρκτική μελέτη αντιπλημμυρικής προστασίας της ευρύτερης περιοχής πέριξ του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα, κατά την αυτοψία και εξέταση της υφιστάμενης κατάστασης των ρεμάτων, διαπιστώθηκε ότι στην κύρια κοίτη τους είχε αναπτυχθεί έντονη βλάστηση, καθώς και καλυφθεί από φερτά υλικά. Επίσης τα υφιστάμενα τεχνικά χαρακτηρίζονται γενικώς ως ανεπαρκή, λόγω των μικρών διαστάσεών τους.

Σημειώνουμε ότι, σύμφωνα με το ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» (Α' 87) και ειδικότερα το άρθρο 186, (παράγραφοι 3 και 15), στις αρμοδιότητες των Περιφερειών περιλαμβάνεται ο σχεδιασμός, η μελέτη, η κατασκευή και συντήρηση αντιπλημμυρικών έργων, καθώς και ο καθαρισμός των ρεμάτων.

Συνεπώς και ως ότου ολοκληρωθεί το Έργο και σύμφωνα με το ανωτέρω σκεπτικό η Περιφέρεια οφείλει να εκτελεί τακτικά εργασίες καθαρισμού των ρεμάτων της ευρύτερης περιοχής του υπό κατασκευή νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης.

Ερώτημα με α/α 3: Αγωγός καυσίμων

Στο πλαίσιο της Σύμβασης Παραχώρησης δεν περιλαμβάνεται η κατασκευή αγωγού καυσίμων. Σύμφωνα με τη Μελέτη Περιβαλλοντικών επιπτώσεων [έγκριση με την ΚΥΑ 143779/28-8-2009,

τροποποίηση με την Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/43505/549/15-10-2019 (ΑΔΑ: ΨΒΔ14653Π8-Ρ9Ο) και ανανέωση με την Απόφαση ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/ 68802/ 4142/ 14-7-2020 (ΑΔΑ: ΩΝΞΩ4653Π8-2ΜΖ)], αναμένεται περίπου Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία του Μέγιστου Μήνα (Αύγουστος) 100 οχημάτων για ανεφοδιασμό αεροσκαφών, που ισοδυναμούν σε 300 Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων.

Ερώτημα με α/α 4: Μέσο σταθερής τροχιάς

Σε ότι αφορά την αναφορά για τη διερεύνηση της σκοπιμότητας κατασκευής μέσου σταθερής τροχιάς που θα συνδέει το Νέο Αεροδρόμιο Ηρακλείου με το λιμάνι και τα άλλα αστικά κέντρα της Κρήτης, η Υπηρεσία δεν έχει καμία άλλη αρμοδιότητα πλην της υλοποίησης του Έργου του Διεθνούς Αερολιμένα και των οδικών συνδέσεων αυτού με τον ΒΟΑΚ και τον ΝΟΑΚ. Συνεπώς η εξέταση της δυνατότητας υλοποίησης μέσου Σταθερής Τροχιάς με απόληξη το Διεθνή Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης στο Καστέλι Πεδιάδος δεν αποτελεί αρμοδιότητα της Υπηρεσίας.

Περαιτέρω και για την διαμόρφωση πλήρους εικόνας σας ενημερώνουμε ότι στη με αρ. 299124/28-9-2022 απάντηση του Γενικού Διευθυντή Συγκοινωνιακών Υποδομών σε σχετικό αίτημα του Δήμου Μινώα – Πεδιάδας, αναφέρονται τα ακόλουθα:

Μετά την έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή του Εκτελεστικού Κανονισμού 207/2015, η ένταξη οιοδήποτε έργου σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα προϋποθέτει την ύπαρξη Τεχνικής Προμελέτης συνοδευόμενης από Κυκλοφοριακή Μελέτη, Έρευνα Προέλευσης- Προορισμού καθώς και Ανάλυση η Κόστους – Οφέλους (ΑΚΟ). Για τη δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς στην Κρήτη απουσιάζουν όλες οι παραπάνω προϋποθέσεις. Στην προκειμένη περίπτωση κρίσιμοι παράμετροι για την εκπόνηση μίας τέτοιας Τεχνικής Προμελέτης και της ΑΚΟ θα ήταν π.χ. οι θέσεις του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού του Ηρακλείου καθώς και των άλλων πόλεων της Κρήτης, για τις οποίες ζητείται η δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς, οι ενδιάμεσοι σταθμοί κλπ. Προφανώς αποτελεί προϋπόθεση για την εκπόνηση οιασδήποτε τέτοιας Τεχνικής προμελέτης, η τροποποίηση του Χωροταξικού Πλαισίου Κρήτης και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού, με την πρόβλεψη δημιουργίας Μέσου σταθερής Τροχιάς. Και τούτο διότι στην έγκριση αναθεώρησης του Χωροταξικού Πλαισίου Κρήτης και την έγκριση της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού, που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 260/2017 τεύχος Α.Α.Π., δεν προβλέπεται η δημιουργία μέσου σταθερής τροχιάς στην Κρήτη.

Ερωτήματα με α/α 5, 6 και 7: Εγκατάσταση εξοπλισμού αεροναυτιλίας

Η επιλογή της θέσης για την εγκατάσταση των συστημάτων αεροναυτιλίας, και ιδίως του κύριου Συστήματος Επιτήρησης (Radar), αποτελεί αποτέλεσμα διεξοδικής τεχνικής και επιχειρησιακής ανάλυσης, με βάση τις απαιτήσεις του ICAO και τα πρότυπα της EASA. Πριν την αποκάλυψη των αρχαιοτήτων, η ΥΠΑ, σε συνεργασία με τον Ανάδοχο και εξειδικευμένους συμβούλους, αξιολόγησε σειρά κορυφογραμμών και λόφων στην ευρύτερη περιοχή, συμπεριλαμβανομένων των θέσεων 13 («Λιλιανό»), 14 («Κεφαλά»), καθώς και των λόφων 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 23 και 26.

Τα αποτελέσματα των μελετών κατέδειξαν ότι όλες οι εναλλακτικές θέσεις παρουσίαζαν σημαντικές τεχνικές και επιχειρησιακές ανεπάρκειες. Ειδικότερα, καταγράφηκαν σημαντικά ανεπαρκής

κάλυψη σε τμήματα των διαδρόμων προσέγγισης και των καθορισμένων διαδρομών IFR, καθώς και κενά επιτήρησης σε χαμηλά ύψη, κρίσιμα κατά τις φάσεις τελικής προσέγγισης και αρχικής αναχώρησης. Χαρακτηριστικά, η θέση 26, αν και επανεκτιμήθηκε το 2024, προκαλεί μη αποδεκτές απώλειες επιτήρησης σε κρίσιμα σημεία της τελικής προσέγγισης, γεγονός που δεν είναι αποδεκτό από πλευράς ασφάλειας (ICAO Risk Matrix). Αντίστοιχα, η θέση 23 κρίθηκε ότι συνιστά η ίδια εμπόδιο, απαιτεί ταπείνωση και δημιουργεί ιδιαίτερα δυσμενή γεωμετρία για κάλυψη προς τον βορρά.

Ως εκ τούτου, ο Λόφος 24 (Παπούρα) κρίθηκε ως η μοναδική επιλογή που συγκεντρώνει τα απαιτούμενα επιχειρησιακά και τεχνικά χαρακτηριστικά καταλληλότητας για την ασφαλή λειτουργία του αερολιμένα, όπως σαφώς επισημαίνεται τόσο με το ανωτέρω έγγραφο όσο και κατά τη συνάντηση που έλαβε χώρα την 23-10-2024 με τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων με την κατασκευή του Αερολιμένα φορέων και αναφέρεται στο με αρ. πρωτ. ΚΓ/Δ/ΥΠΑ 21789/04-11-2024 έγγραφο της ΥΠΑ.

Ειδικότερα, η ανάλυση της αξιολόγησης των κρίσιμων εναλλακτικών λύσεων (Λόφος 26, Λόφος 23, εναλλακτικό ύψος πύργου) περιγράφονται αναλυτικά στο με αρ. ΓΔΦΠΥΑΝ/Δ6 11831/23-12-2025 έγγραφο της ΥΠΑ. Συγκεκριμένα, όπως αναφέρεται στο ως άνω σχετικό έγγραφο της ΥΠΑ, «Οι τρεις κρισιμότερες εναλλακτικές λύσεις που αξιολογήθηκαν αναλυτικά και μετά την αποκάλυψη του αρχαιολογικού μνημείου στον Λόφο 24, αποδείχθηκαν μη αποδεκτές :

A. Απόρριψη Λόφου 26

Ο Λόφος 26 εξετάστηκε ως μία εναλλακτική λύση, αλλά αποκλείστηκε ρητά.

- Απόσταση/Θέση: Ο Λόφος 26 βρίσκεται σε απόσταση 550 μέτρων από την εκτεταμένη γραμμή κέντρου του διαδρόμου (*extended centerline*).

- Απώλεια Παρακολούθησης (*Track Loss*): Η θέση αυτή κρίθηκε ακατάλληλη επειδή, λόγω των περιορισμών της Ελάχιστης Εμβέλειας (*Minimum Range*) του Ραντάρ (0.4 NM), ένα αεροσκάφος που χρησιμοποιεί το σύστημα ILS κατά την τελική προσέγγιση (*Critical Phase of Flight*) θα βρισκόταν εντός της περιοχής μη ανίχνευσης για εκτεταμένο χρονικό διάστημα.

- Επιχειρησιακό Αποτέλεσμα: Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ολική απώλεια παρακολούθησης (*Track Loss*) για περισσότερο από 3 σαρώσεις (12 δευτερόλεπτα). Για την επαναφορά της παρακολούθησης στην οθόνη του ελεγκτή απαιτούνταν επιπλέον 3 σαρώσεις (12 δευτερόλεπτα).

- Συνολική Απώλεια: Το σύστημα θα έχανε τη στόχευση σε μία συνολική απόσταση 1.6 Ναυτικών Μιλίων (NM), γεγονός που θα οδηγούσε σε απώλεια ορατότητας του αεροσκάφους στον ελεγκτή για έως και 6 σαρώσεις (24 δευτερόλεπτα).

- Αξιολόγηση Κινδύνου ICAO: Η απώλεια παρακολούθησης για 24 δευτερόλεπτα κατά την Κρίσιμη Φάση Πτήσης (*final approach*) θεωρείται «Μη Αποδεκτή» (*Unacceptable*) βάσει του Πίνακα Κινδύνου και Κατηγοριοποίησης του ICAO (*ICAO Risk and Categorisation Matrix*).

B. Απόρριψη Λόφου 23

Ο Λόφος 23 απορρίφθηκε για συνδυαστικούς λόγους, πρωτίστως λόγω των προβλημάτων της χωροθέτησης έναντι των απαιτήσεων ασφάλειας πτήσεων.

- Εμπόδιο: Ο Λόφος 23 αποτελεί εμπόδιο για την ασφαλή εκτέλεση διαδικασιών ενόργανης προσέγγισης (*IFP*) προς τον Αερολιμένα Καστελίου.

- Ανεπαρκής Κάλυψη: Επιπρόσθετα, δεν διαθέτει την απαιτούμενη Η/Μ κάλυψη σε κρίσιμες περιοχές και ύψη στον βόρειο τομέα.

- Αντίφαση Παρεμβάσεων: Η εγκατάσταση ραντάρ στον Λόφο 23 θα απαιτούσε την αύξηση του ύψους του (για την τοποθέτηση του συστήματος επιτήρησης), ενώ οι κανόνες ασφάλειας πτήσεων απαιτούν την ταπείνωση του λόφου και τη σήμανσή του με φώτα εμποδίων.

Γ. Απόρριψη Εναλλακτικού Ύψους Πύργου (22μ. στον Λόφο 24)

Ακόμη και μετά τη μετατόπιση της θέσης στον Λόφο 24 λόγω των αρχαιολογικών ευρημάτων, η επιλογή μειωμένου ύψους πύργου (22μ.) κρίθηκε μη βιώσιμη για την ΥΠΑ, τόσο λειτουργικά όσο και για λόγους ασφάλειας.

- Λειτουργική Αδυναμία (Beam Forming): Με πύργο 22μ., το Ηλεκτρικό Κέντρο της Κεραίας (Electrical Centre of the Antenna) θα βρισκόταν στα 25μ. (501μ. AMSL – Above Mean Sea Level). Αυτό το ύψος δεν παρέχει επαρκή κάλυψη ραντάρ. Η περιοχή διαμόρφωσης δέσμης (Beam Forming Area) θα βρισκόταν πολύ κοντά στο έδαφος. Αυτό θα οδηγούσε σε υψηλά επίπεδα ανακλώμενης ενέργειας (ground reflections), η οποία θα διαστρέβλωνε τη δέσμη, καθιστώντας το ραντάρ μη λειτουργικό.

- Κίνδυνος Ακτινοβολίας (EMF Hazard): Ο αρχαιολογικός χώρος βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των 140μ. από τη νέα θέση του ραντάρ. Με πύργο 22μ., η δέσμη θα σχηματιζόταν μόλις 4μ. πάνω από τον αρχαιολογικό χώρο. Αυτό το ύψος θα απέτρεπε την ασφαλή πρόσβαση και εργασία στον αρχαιολογικό χώρο λόγω του κινδύνου έκθεσης σε μη ιονίζουσα ακτινοβολία (EMF), θέτοντας σε κίνδυνο την υγεία του γενικού πληθυσμού και των εργαζομένων.

...

Η μόνη τεχνική λύση που ικανοποιεί τις αυξημένες επιχειρησιακές απαιτήσεις (π.χ. ελάχιστο οριζόντιο διαχωρισμό 3NM) για την ασφάλεια των πτήσεων και παράλληλα επιτρέπει την προστασία του μνημείου είναι η εγκατάσταση του ραντάρ PSR/ MSSR σε μετατοπισμένη θέση στον Λόφο 24 με πύργο ύψους 30 μέτρων (33μ. ηλεκτρικό κέντρο).

- Ασφάλεια Λειτουργίας: Ο πύργος 30μ. παρέχει επαρκή κάλυψη ραντάρ (radar coverage) και εξασφαλίζει ότι η απώλεια ορατότητας στόχων (track loss) κατά την τελική προσέγγιση είναι μικρότερη από μία (1) σάρωση (δηλαδή μικρότερη από 4 δευτερόλεπτα), γεγονός που κρίνεται «Αποδεκτό» (Acceptable) βάσει του Πίνακα Κινδύνου ICAO.

- Ασφάλεια Ακτινοβολίας (EMF): Το ύψος 30μ. είναι τεχνικά αναγκαίο διότι δημιουργεί μια ασφαλή κατακόρυφη ζώνη άνω των 10 μέτρων πάνω από τον αρχαιολογικό χώρο. Αυτό μειώνει την έκθεση σε μη ιονίζουσα ακτινοβολία κάτω από τα όρια των 2 W/m² για τον γενικό πληθυσμό (ICNIRP Guidelines/ ITU-T K.52).

- Αποκλεισμός Διπλών Συστημάτων: Η πρόταση για λύση με δύο ραντάρ απορρίφθηκε, λόγω των τεχνοοικονομικών περιορισμών, λόγω της αύξησης της αθροιστικής ηλεκτρομαγνητικής επιβάρυνσης από δύο PSR και κυρίως λόγω του ότι δεν προκύπτει σαφής τέτοιος συνδυασμός με βάση τους περιορισμούς της περιοχής και των ενδείξεων για ύπαρξη αρχαιοτήτων και σε άλλα σημεία της περιοχής.

Σημειώνεται ότι ήδη, για τις κύριες διαδικασίες του νέου Αεροδρομίου, απαιτείται η συνεργατική κάλυψη τριών ραντάρ (Λόφος 24, Λόφος 28 και υφιστάμενο ραντάρ Ηρακλείου στη θέση «Δύο Αοράκια»).

Ως εκ τούτου, η ΥΠΑ ενήργησε με βάση την αρχή της τεχνικής επιτακτικότητας (technical imperative) και της ασφάλειας πτήσεων, αποδεικνύοντας ότι η επιλεγείσα λύση είναι η μόνη που μπορεί

να εγγυηθεί την ασφαλή και απρόσκοπτη λειτουργία του έργου μείζονος σημασίας, με ταυτόχρονο σεβασμό στο μνημείο και στο περιβάλλον αυτού. Η διαμόρφωση σε επίπεδο προμελέτης αυτής της λύσης αποτέλεσε χρονοβόρα διαδικασία με επιστήμονες από διαφορετικά πεδία, ώστε να εξασφαλίζεται τόσο η λειτουργικότητα και η ασφάλεια των συστημάτων αεροναυτιλίας, όσο και του μνημείου και των επισκεπτών του».

Είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι κρίσιμο παράγοντα αποτελεί επίσης η γειτνίαση με το στρατιωτικό αεροδρόμιο του Καστελίου. Η λειτουργία θα είναι "mixed operations", δηλαδή μικτή χρήση του εναερίου χώρου από πολιτικά και πολεμικά αεροσκάφη.

- Τα πολεμικά αεροσκάφη συχνά πετούν με κλειστές συσκευές στίγματος για λόγους ετοιμότητας.
- Το Primary Radar (PSR) είναι το μόνο που μπορεί να ανιχνεύσει αυτούς τους στόχους, διασφαλίζοντας ότι δεν θα υπάρξει σύγκρουση μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών μέσων.
- Επιπλέον, η παρουσία ελικοπτέρων και μελλοντικά drones (urban mobility) καθιστά την ανάγκη για μέγιστη ορατότητα ακόμη πιο επιτακτική.

Θα πρέπει να καταστεί σαφές ότι η επιλογή της συνύπαρξης του ραντάρ με το αρχαιολογικό μνημείο στον Λόφο 24 δεν αποτελεί προϊόν «ελεύθερης επιλογής» ή «διοικητικής προτίμησης» του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Αντιθέτως, η λύση αυτή συνεπάγεται οικονομικό κόστος (κατασκευή υπερυψωμένου πύργου 30μ., υπόσκαφου υποσταθμού, δαπάνες ανάδειξης μνημείου) και σημαντική χρονική επιβάρυνση στο χρονοδιάγραμμα παράδοσης του έργου.

Η επιστημονική τεκμηρίωση του οίκου Cyrrus LTD και της ΥΠΑ, που εξέτασε άνω των 200 σημείων, καταδεικνύει ότι οποιαδήποτε άλλη τοποθεσία οδηγεί σε «κώνο σιγής» (blind spot) 24 δευτερολέπτων. Αυτό σημαίνει ότι η εναλλακτική λύση δεν είναι απλώς «λιγότερο καλή», αλλά ανύπαρκτη, καθώς καθιστά το έργο επιχειρησιακά μη αδειοδοτήσιμο και εγκυμονεί κινδύνους για την ασφάλεια των επιβατών.

Ερώτημα με α/α 8: Το αντικείμενο του ερωτήματος δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητες της Υπηρεσίας μας

Ερώτημα με α/α 9:

Όλες οι συμπληρωματικές εργασίες που έχουν ανατεθεί στην Εταιρεία Παραχώρησης περιλαμβάνονται στην περιβαλλοντική μελέτη που έχει εγκριθεί με τη αρ. πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/11322/772/8-7-2025 του ΥΠΕΝ/ ΔΙΠΑ. Όσον δε αφορά τις εργασίες που θα προκύψουν από τις μελέτες που εκπονούνται για τη συνύπαρξη των αρχαιολογικών ευρημάτων με τα συστήματα αεροναυτιλίας στο Λόφο 24 έχουν προβλεφθεί στην ίδια ΑΕΠΟ, όπου αναφέρεται συγκριμένα ότι «Για τη συμμόρφωση με τους όρους προστασίας και ανάδειξης των ευρημάτων που έχουν εντοπιστεί στην περιοχή, όπως αυτοί τίθενται στις αποφάσεις των αρμοδίων οργάνων του Υπουργείου Πολιτισμού, υποβάλλεται φάκελος συμμόρφωσης (άρ. 7§1 ν.4014/2011) στη ΔΙΠΑ του ΥΠΕΝ, με τον λεπτομερή οριστικό σχεδιασμό των τελικών διαμορφώσεων. Για να επιτευχθεί ολοκληρωμένος έλεγχος του φακέλου συμμόρφωσης, ζητείται η γνώμη των αρμοδίων οργάνων του Υπουργείου Πολιτισμού.»

Ερώτημα με α/α 10: Προστασία υδροφόρου ορίζοντα

Με το αρ. πρωτ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/11322/772/8-7-2025 του ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ έχει εγκριθεί η ΜΠΕ του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης, στην οποία αναφέρονται τα παρακάτω:

Για την προστασία του υδροφορέα από τα όμβρια:

Όμβρια που προέρχονται από τις περιοχές κίνησης και στάθμευσης των αεροσκαφών προβλέπεται η κατασκευή και χωροθέτηση επτά Μονάδων Ελέγχου Ρύπανσης (ΜΕΡ), οι οποίες αποτελούνται από διαχωριστές ελαφρών καυσίμων και νερού που εγκαθίστανται στο δίκτυο αποχέτευσης ομβρίων των περιοχών κίνησης και στάθμευσης των αεροσκαφών, με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος από τη ρύπανση με υδρογονάνθρακες που προέρχονται από υγρά καύσιμα ή και στερεά στα οποία έχουν προσκολληθεί υδρογονάνθρακες και μεταφέρονται με το νερό της βροχής. Διαχωρίζουν τα καύσιμα από το νερό και το συγκρατούν μέχρι την ασφαλή απομάκρυνσή του, ώστε να διασφαλιστεί η ποιότητα του νερού που απορρέει στον τελικό αποδέκτη της περιοχής.

Σχετικά με τα πηγάδια

Η αναφορά που υπάρχει στο Παράρτημα 9 της ΜΠΕ στη Μελέτη Επανασχεδιασμού και Εφαρμογής Επαναχρησιμοποίησης των Επεξεργασμένων Υγρών Αποβλήτων και πιο συγκεκριμένα κεφ. 5 σελ. 80: «Με βάση την προσέγγιση αυτή απαιτούνται 12-15 φρέατα με τα ανωτέρω χαρακτηριστικά (διάμετρος 1,2 m και βάθος 25-28 m) σε κάθε μια από τις δύο περιοχές ανατολικά του διαδρόμου αποπροσγείωσης του αεροδρομίου και 4-5 φρεάτια στην περιοχή του ρέματος ανατολικά του Δημοτικού Διαμερίσματος Ρουσοχωρίων. Η κατασκευή των φρεάτων θα γίνει προοδευτικά, ανάλογα με την εξέλιξη της ποσότητας της επεξεργασμένης εκροής.»

Σχετικά με τη δημιουργία υδατοδεξαμενής.

Έχουν ληφθεί μέτρα για το θέμα με τη δημιουργία δεξαμενής συλλογής των εκροών και εκ νέου επεξεργασίας όπως αναφέρεται στην ΑΕΠΟ παρ. 4.2.7.10 Πιο συγκεκριμένα αναφέρεται πως: «Εφόσον, στο πλαίσιο του προγράμματος περιβαλλοντικής παρακολούθησης του έργου, διαπιστωθεί ότι δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις των ορίων ποιότητας της εκροής της ΕΕΛ όπως ορίζονται στην παρούσα διακόπτεται η διάθεσή της προς τον τελικό αποδέκτη (επαναχρησιμοποίηση) και η εκροή αποθηκεύεται προσωρινά σε κατάλληλα διαστασιολογήμενη δεξαμενή για όγκο μιας ημέρας της Α φάσης ανάπτυξης του αερολιμένα, έως ότου καταστεί δυνατή η ικανοποίηση των απαιτήσεων των ορίων ποιότητας της εκροής της ΕΕΛ.

Σχετικά με τις εκροές από την Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων

Το Παράρτημα 9 της ΜΠΕ αφορά την επικαιροποιημένη Μελέτη Επαναχρησιμοποίησης των Επεξεργασμένων Λυμάτων της ΕΕΛ σύμφωνα με τα οριζόμενα στην ΚΥΑ 145116 (ΦΕΚ 354/Β/8.3.2011) «Καθορισμός μέτρων όρων και διαδικασιών για την επαναχρησιμοποίηση επεξεργασμένων υγρών αποβλήτων και άλλες διατάξεις», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, και τις εγκυκλίους που τη συνοδεύουν.

Το πεδίο διάθεσης των επεξεργασμένων με τριτοβάθμια επεξεργασία της ΕΕΛ του αεροδρομίου συμπίπτει με τις ζώνες υψηλής και πολύ υψηλής τρωτότητας με βάση τη μελέτη, τα φρέατα διάθεσης θα παροχετεύουν νερό προς την υπόγεια υδροφορία τριτοβάθμιας επεξεργασίας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του πίνακα 3 της ΚΥΑ 145116/2011 (ΦΕΚ 354Β/2011).

Η επαναχρησιμοποίηση της επεξεργασμένης εκροής της ΕΕΛ(εγκατάσταση επεξεργασίας λυμάτων) του Αεροδρομίου, παρουσιάζεται και στο Μέρος Α του Συμπληρωματικού Τεύχους της ΜΠΕ.

Σύμφωνα με την ΑΕΠΟ 143779/28-8-2009, η χρήση των επεξεργασμένων λυμάτων είχε, από την αρχή, καθοριστεί ως άρδευση πρασίνου εντός του αερολιμένα, καθώς και προς εμπλουτισμό των υπόγειων υδροφορέων.

Με την ΑΕΠΟ 43505/5849/15-10-2019, βάσει και των αναφερόμενων στο α.π. 2710/28.12.2018 έγγραφο της Διεύθυνσης Υδάτων της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Κρήτης (α.π. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/1127/106/7.1.2019), η επαναχρησιμοποίηση των επεξεργασμένων υγρών αποβλήτων γίνεται πιο συγκεκριμένη και καθορίζονται τα όρια της εκροής για άρδευση 50 στρεμμάτων πρασίνου και για έμμεσο εμπλουτισμό του υπόγειου υδροφορέα, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της σχετικής νομοθεσίας, ενώ παράλληλα, αναφέρεται ότι μέρος του ανακτημένου νερού από την εκροή της ΕΕΛ θα αξιοποιείται στους χώρους υγιεινής του αεροδρομίου, για χρήση που δεν προϋποθέτει υψηλής ποιότητας νερό (χρήση greywater, π.χ. στα καζανάκια), με την εγκατάσταση κατάλληλου χωριστού δικτύου σωληνώσεων, ώστε να επιτυγχάνεται εξοικονόμηση νερού και μείωση της πίεσης στους υδατικούς πόρους.

Τέλος στο κεφάλαιο 6 της παραπάνω μελέτης όπως και στην ΑΕΠΟ του 2025 (4.2.7.4-4.2.7.5) αναφέρεται λεπτομερώς το Πρόγραμμα Παρακολούθησης της ποιότητας των εκροών που υποχρεούται να ακολουθήσει ο Παραχωρησιούχος.

Ε. Δ.:
Ε3/Φ12

Ο Αν. Προϊστάμενος
ΕΥΔΕ/ΚΣΕΣΠ

Ιωαν.-Παν. Χριστόπουλος
Πολ. Μηχανικός με Α'β.