



Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων

ΑΝΑΦΟΡΑ

Για τους κ.κ.

Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας

Θέμα: «Προτάσεις για την αξιοποίηση του Αεροδρομίου Ηρακλείου»

Οι βουλευτές ΣΥΡΙΖΑ – Προοδευτική Συμμαχία, Ηρακλείου, κ.κ. Σωκράτης Βαρδάκης, Νικόλαος Ηγουμενίδης και Χαράλαμπος Μαμουλάκης, καταθέτουν αναφορά προς τους Υπουργούς Υποδομών & Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας την ανακοίνωση της παράταξης Αυτόνομων Μηχανικών Κρήτης του Παραρτήματος του ΤΕΕ Ανατολικής Κρήτης, σχετικά με προτάσεις για την αξιοποίηση της έκτασης που βρίσκεται σήμερα ο Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου Κρήτης (Κ.Α.Η.Κ.), καθώς η έγκαιρη και επιτυχής αξιοποίησή της είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την οικονομική βιωσιμότητα του νέου Αεροδρομίου στο Καστέλι. Σύμφωνα με την Ανακοίνωση, βασική επιδίωξη θα πρέπει να είναι η είναι η σύσταση ενός φορέα διαχείρισης του προγράμματος ανάπτυξης – αξιοποίησης της έκτασης, με τη συμμετοχή τοπικών φορέων και της τοπικής κοινωνίας.

Επισυνάπτεται η σχετική Ανακοίνωση.

Παρακαλούμε για την εξέτασή της και να ενημερωθούμε σχετικά με το σχέδιό σας.

Αθήνα, 2/12/2020

Οι καταθέτοντες Βουλευτές



Βαρδάκης Σωκράτης

Ηγουμενίδης Νικόλαος

Μαμουλάκης Χαράλαμπος

ΚΡΗΤΗ

1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2020 / 11:27

Η πρόταση της ΑΜΑΚ για την αξιοποίηση του αεροδρομίου "Ν.Καζαντζάκης"



Διαβάστε αναλυτικά τις προτάσεις των Αυτόνομων Μηχανικών Ανατολικής Κρήτης

Τη δική της πρόταση για την αξιοποίηση του αεροδρομίου Ηρακλείου "Ν.Καζαντζάκης" καταθέτει η παράταση "Αυτόνομοι Μηχανικοί Ανατολικής Κρήτης" τονίζοντας - μεταξύ άλλων - ότι **"η διαχείριση του χώρου αυτού να χαρακτηρίζεται σε όλα τα στάδια αποφάσεων από ισχυρή και ανεξάρτητη πολιτική βούληση, διευρυμένες συμμετοχικές διαδικασίες, περιβαλλοντικό προσανατολισμό, κοινωνική δικαιοσύνη και αειφόρο χαρακτήρα"**.

Αναλυτικά η πρόταση της ΑΜΑΚ:

Πριν λίγους μήνες, ο Δήμος Ηρακλείου ανέθεσε σε μελετητική εταιρεία τη διερεύνηση της σκοπιμότητας σύνταξης μελέτης Ειδικού Χωρικού Σχεδίου (ΕΧΣ) και περαιτέρω την παροχή υπηρεσιών για την υποστήριξη του Δήμου Ηρακλείου για την διαδικασία προέγκρισης Ειδικού Χωρικού Σχεδίου Δ.Ε. Ν. Αλικαρνασσού σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στο άρθρο 8 του ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α) και στην υπ. αρ.

27022 Υπουργική Απόφαση (ΥΑ) σχετικά με τις Τεχνικές προδιαγραφές μελετών Ειδικών Χωρικών Σχεδίων (Ε.Χ.Σ) του ν. 4447/2016 (ΦΕΚ 1976/Β/2017).

Έως σήμερα έχει παραληφθεί το έργο "Παροχή υπηρεσιών για την εκπόνηση τεχνικής έκθεσης για την διαδικασία προέγκρισης Ειδικού Χωρικού Σχεδίου στην περιοχή του αεροδρομίου Ηρακλείου Ν. Καζαντζάκης Δ.Ε. Αλικαρνασσού", που αποτελεί την Α' φάση και θα ακολουθήσει η Β' φάση. Η αίτηση προέγκρισης που κατατίθεται σύμφωνα με την ενότητα ΙΙΙ της παραπάνω ΥΑ συνοδεύεται από τεχνική έκθεση (το προϊόν της παρούσας Α' φάσης) η οποία περιλαμβάνει τις χωροταξικές κατευθύνσεις της ευρύτερης περιοχής, τις υφιστάμενες χρήσεις γης στη ζώνη άμεσης επιρροής (ακτίνα 2,5χλμ από το κέντρο του αεροδρομίου), πρόταση χωρικού προορισμού της περιοχής παρέμβασης (έκταση των 3800 στρεμμάτων) χάρτη σε κλίμακα 1:5000, παραδοχές και αιτιολόγηση παρεμβάσεων. Το γεγονός ότι η παρούσα μελέτη δεν είναι ένα ΕΧΣ, αλλά μια διαδικασία προέγκρισης ενός ΕΧΣ, δεν μειώνει κατά την άποψή μας διόλου τη σπουδαιότητά της. Θα πρέπει να κριθεί στα παραδοτέα της, και ειδικά στην πρόταση χωρικού προορισμού, με άλλα λόγια την πρόταση χρήσεων γης, στο χάρτη, με άλλα λόγια στη χωροθέτηση των χρήσεων γης, αλλά και στις παραδοχές και κυρίως την αιτιολόγηση, που θα πείσουν για την έγκρισή της.

Πριν αναπτύξουμε τις θέσεις μας για την παραπάνω τεχνική έκθεση κρίνουμε σκόπιμο να επισημάνουμε τη σύνδεση της επένδυσης στο Καστέλι με την ανάπτυξη του αεροδρομίου του Ηρακλείου. Έτσι, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις χρηματοδότησης του έργου του αεροδρομίου στο Καστέλι από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ), «για τη χρηματοδότηση του αεροδρομίου στο Καστέλλι, η οικονομική βιωσιμότητα του έργου (Καστέλι) εξαρτάται από την έγκαιρη και επιτυχή ανάπτυξη του Κρατικού Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης (ΚΑΗΚ)». *"The economic viability of the project depends on the timely and successful development of the current airport site. The Bank sets as a condition the adherence to a roadmap for the development of the existing site."* Οι οδηγίες και όλες οι προϋποθέσεις που χρειάζεται να έχουν ικανοποιηθεί πριν τις τμηματικές εκταμιεύσεις (milestones) είναι: εγγυημένη παύση επιχειρήσεων πολιτικών και στρατιωτικών στον ΚΑΗΚ, ξεκαθάρισμα ιδιοκτησιακού με εγγυημένο ιδιοκτήτη το δημόσιο, σύσταση δημόσιου φορέα διαχείρισης του προγράμματος κλπ. Η τελική προϋπόθεση, στην εύρεση επενδυτή νωρίτερα από το προκαθορισμένο, είναι ότι, η όλη διαδικασία, μελέτες, χωροταξικά, κτιριολογικά, θα είναι δική του απόφαση: *"Investor may be found earlier and in that case, the preparation of planning documents may be directly linked to investor;"* Σε αυτήν την περίπτωση ποιά θα πρέπει να είναι η στάση των τοπικών φορέων και της τοπικής αυτοδιοίκησης;

Γενικές παρατηρήσεις επί της τεχνικής έκθεσης:

1. Σε επίπεδο ανάλυσης δεν υπάρχει καμιά ιεράρχηση. Παρατίθενται δηλαδή ως ισάξια το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ), το πρόσφατα αναθεωρημένο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κρήτης (ΠΠΧΣΑΑ), με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΠΧΣΑΑ) της Βιομηχανίας, το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΠΧΣΑΑ) του Τουρισμού, που

- σήμερα δεν ισχύει (έχει ακυρωθεί από το Συμβούλιο της Επικρατείας) και το Ρυθμιστικό Σχέδιο που έχει σταματήσει η εκπόνησή του, έχει αφαιρεθεί από τη νομοθεσία ως εργαλείο χωροταξικού σχεδιασμού και δεν θα εγκριθεί ποτέ.
2. Η καταγραφή των στοιχείων της υπάρχουσας κατάστασης είναι εξιδανικευμένη. Παρουσιάζεται σα να ζούμε σε μια πόλη που έχει όλα της τα θέματα λυμένα.
 3. Ως συνέπεια του παραπάνω, δεν υπάρχει ανάλυση και αξιολόγηση των δεδομένων (τι λείπει, τι πλεονάζει, τι παθογένειες υπάρχουν, υπάρχουν διαμορφωμένες τάσεις που αν αφεθούν αρρυθμιστες θα προκαλέσουν προβλήματα; Ποιες είναι αυτές; Υπάρχουν δυνατότητες που μένουν αναξιοποίητες; (κ.ο.κ.).
 4. Και βέβαια, εφόσον δεν υπάρχει η ανάλυση των δεδομένων, οι προτάσεις προκύπτουν αυθαίρετα. Φαίνεται δηλαδή να παραλείπεται το στάδιο της αιτιολόγησης όπως περιγράφεται στην παραπάνω ΥΑ, βάσει της οποίας κατατίθεται η πρόταση αυτή, με αποτέλεσμα αφενός να μην πείθει για τις αποφάσεις και αφετέρου να κινδυνεύει κατά την αξιολόγησή της.

Η Πρόταση, όπως καταγράφεται στην τεχνική έκθεση αφορά:

30% Πράσινο

20% Διπλή ανάπλαση (με αντίστοιχο πράσινο στην πόλη του Ηρακλείου

20% Τουριστική ανάπτυξη (τουριστικές κατοικίες)

15% Ζώνη Καινοτομίας – Τεχνολογικό Πάρκο

15% Εμπορική Ανάπτυξη - Εκθέσεις

Το κρίσιμο είναι να διασφαλιστεί ότι θα γίνει πολεοδόμηση έτσι ώστε οι ελεύθεροι χώροι να κατοχυρωθούν ως κοινόχρηστοι.

Ανάλυση των θέσεών μας επί των προτάσεων:

Εισαγωγικά

Η μεταφορά του διεθνούς αερολιμένα Ηρακλείου Ν. Καζαντζάκης στο Καστέλι, που επιβάλλει την ουσιαστική απενεργοποίησή του αλλά και τη δυνητική απελευθέρωση του χώρου που καταλαμβάνουν σήμερα τα στρατόπεδα Μπετεινάκη, Γιακουμάκη, της ΣΕΑΠ, και της 126ΣΜ, πρόκειται να δημιουργήσει ένα σημαντικό απόθεμα γης στα όρια του αστικού συγκροτήματος της πόλης του Ηρακλείου, που χωρικά περιγράφεται από την οδό Σταδίου-Λ.Ικάρου-Καρτερού-ΒΟΑΚ-ΠΕΟ Ηρακλείου Αγ. Νικολάου-παραλία Καρτερού-θαλάσσιο μέτωπο-οδό Σταδίου. Είναι αυτό το τμήμα που ορίζεται ως “περιοχή επέμβασης” στην Τεχνική Έκθεση που αναφέρεται στη διαδικασία προέγκρισης του ΕΧΣ της Δ.Ε. Αλικαρνασσού. Το απόθεμα αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό, αφού φτάνει σε έκταση περίπου τα 3.800 στρέμματα με παραλιακό μέτωπο πάνω από 5χλμ. Μια μοναδική ευκαιρία παρουσιάζεται, τόσο

όσον αφορά την υλοποίηση των αναπτυξιακών κατευθύνσεων του θεσμικού πλαισίου, όσο και την αποκατάσταση των ελλειμμάτων του αστικού, του φυσικού, του πολιτιστικού περιβάλλοντος, που αντανακλά από την περιοχή μελέτης στο περιφερειακό, ακόμη και στο εθνικό επίπεδο.

Οι κατευθύνσεις του θεσμικού πλαισίου και η αποκατάσταση των ελλειμμάτων, είναι παράγοντες που αλληλεπιδρούν, αλληλοεξαρτώνται και αλληλοδιαμορφώνονται. Το θεσμικό πλαίσιο υπάρχει για να δίνει κατευθύνσεις και δεσμεύσεις που πρέπει να προσαρμόζονται στις κάθε φορά ιδιαίτερες ανάγκες. Είναι γνωστό άλλωστε στον Ελληνικό χώρο, και ιδιαίτερα στην ευρύτερη περιοχή του Ηράκλειου, ότι το θεσμικό πλαίσιο ερχόταν να νομιμοποιήσει αυθαίρετες πρακτικές του παρελθόντος, λειτουργώντας περισσότερο νομιμοποιητικά και όχι αναπτυξιακά.

Για το λόγο αυτό, είναι πρωταρχικής σημασίας να διερευνηθούν και να αποσαφηνιστούν οι πραγματικές ανάγκες της περιοχής, όπως έχουν διαμορφωθεί μέσα από την παραπάνω διαδικασία, κυρίως σε τοπικό αλλά και σε περιφερειακό επίπεδο, ώστε το ΕΧΣ της Δ.Ε. Αλικαρνασσού να προσαρμοστεί στο θεσμικό πλαίσιο από την οπτική γωνία που δίδει βαρύτητα σε αγαθά μη μετρήσιμα άμεσα οικονομικά, όπως ο πολιτισμός, η εκπαίδευση, η αποκατάσταση των σχέσεων με τη φύση, η αποκατάσταση του αστικού τοπίου, η βιώσιμη κινητικότητα, η βιώσιμη διαβίωση. Η αποκατάσταση ελλειμμάτων τέτοιου τύπου μπορεί να διαμορφώσει το πλαίσιο εκείνο, το υπόβαθρο, που είναι ικανό να υποστηρίξει την ποιότητα στην ανάπτυξη (λχ του τουριστικού προϊόντος).

Για παράδειγμα, το ΠΠΧΣΑΑ υπογραμμίζει ότι *‘...η προστασία και η ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος...’*, καθώς και η αποκατάσταση των κλονισμένων ισορροπιών θα συμπληρώναμε εμείς, είναι παράγοντες κλειδιά *‘...για την επιβίωση και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος...’*, για την ανάπτυξη ενός διαφοροποιημένου τουριστικού προϊόντος με άλλα χαρακτηριστικά από το κυρίαρχο πρότυπο. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς που υφίσταται στην Ελλάδα, οι αργές διαδικασίες έγκρισης μελετών χωρικού σχεδιασμού και η προσαρμογή των μελετών αυτών σε ήδη διαμορφωμένες καταστάσεις, οδήγησαν στη θεσμοθέτηση, ως ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, τμημάτων γης που δεν μπορούν να ικανοποιήσουν αποτελεσματικά τις πολυποίκιλες ανάγκες των κατοίκων για ψυχαγωγία, άθληση και αποκατάσταση της σχέσης με τη φύση, είτε λόγω θέσης (χώροι παρά το ΒΟΑΚ, παρόχθιες περιοχές απροσπέλαστων ρεμάτων κλπ), είτε λόγω σχήματος (δυσλειτουργικές διαστάσεις), είτε και λόγω ποιότητας. Στην περιοχή των τειχών, για παράδειγμα, τον μεγαλύτερο ελεύθερο χώρο στην πόλη, πέραν των δεσμεύσεων που έχει δεχθεί από συγκεκριμένες λειτουργίες, ο χώρος που μπορεί να αποδοθεί σε χρήση φτάνει μόλις το 50%, σε σχέση με εκείνον που λογίζεται ως Κοινόχρηστος Χώρος (ΚΧ), λόγω πρανούς. Στην Ευρώπη οι προδιαγραφές ορίζουν από 16 έως 40μ²/κάτοικο ΚΧ και Χώρος Πρασίνου (ΧΠ), ενώ οι ελληνικές προδιαγραφές προβλέπουν από 8 έως 9,5μ²/κάτοικο για πόλεις 100.000-200.000 κατοίκων. Στις ΗΠΑ προβλέπονται 20-40μ²/κάτοικο για περιαστικά πάρκα. Με βάση τον πραγματικό πληθυσμό του αστικού συγκροτήματος του Ηρακλείου, (περίπου 174.000 που αν προσθέσουμε και τον πληθυσμό της περιοχής του Γαζίου φτάνει στις 195.000), θα έπρεπε να υφίσταντο από 2.800 στρέμματα έως 6.800 στρέμματα βάσει των ευρωπαϊκών προδιαγραφών. Μπορούμε να φανταστούμε σε ποιο ύψος μπορεί να φτάσει το νούμερο αυτό, όταν συνυπολογίσουμε και τους

επισκέπτες της ευρύτερης περιοχής που φτάνουν συνολικά περίπου τις 650.000 καθ' όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού.

Εξάλλου, σύμφωνα με τη νέα Στρατηγική της Ε.Ε. για τη βιοποικιλότητα «κεφάλαιο 2.2.8 Οικολογικός προσανατολισμός αστικών και περιαστικών περιοχών.....Οι πρόσφατοι περιορισμοί της κυκλοφορίας λόγω της πανδημίας COVID-19 ανέδειξαν την **αξία των αστικών χώρων πρασίνου για τη σωματική και πνευματική μας ευεξία**. Ενώ η προστασία ορισμένων αστικών χώρων πρασίνου έχει αυξηθεί, οι χώροι πρασίνου συχνά χάνουν στον ανταγωνισμό για γη, καθώς το μερίδιο του πληθυσμού που ζει σε αστικές περιοχές εξακολουθεί να αυξάνεται. Η παρούσα στρατηγική έχει ως στόχο να αναστρέψει τις τάσεις αυτές και να αναχαιτίσει την απώλεια των πράσινων αστικών οικοσυστημάτων. Η προώθηση των υγιών οικοσυστημάτων, των πράσινων υποδομών και των λύσεων που **βασίζονται στη φύση** θα πρέπει να ενσωματώνεται συστηματικά στον πολεοδομικό σχεδιασμό, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων χώρων και των υποδομών, και στον σχεδιασμό των κτιρίων και του περιβάλλοντός τους.»

Από τη μελέτη της επανάχρησης ανενεργών αεροδρομίων σε διεθνές επίπεδο, φαίνεται ότι στις περιπτώσεις όπου μεγαλύτερη βαρύτητα στις επιλογές των χρήσεων παίζει η οικονομική εκμετάλλευση, το πάρκο πρασίνου και οι ελεύθεροι χώροι κυμαίνονται από 24% έως 54%: Stapleton, Denver, Colorado, ΗΠΑ, 24% ΚΧ και ΧΠ, ElToro, Irvine, OrangeCounty, Καλιφόρνια, ΗΠΑ, 29% ΚΧ και ΧΠ, Taichung, Ταϊβάν, 50% ΚΧ και ΧΠ, Wellesbourne, Αγγλία, 54% ΚΧ και ΧΠ κλπ. Εκεί που η οικιστική ανάπτυξη σκοπό έχει την οικονομική υποστήριξη του εγχειρήματος, το πάρκο πρασίνου και οι ελεύθεροι χώροι κυμαίνονται από 57% έως 86%: Fornebu, Όσλο, Νορβηγία, 57% ΚΧ και ΧΠ, Riem, Μόναχο, Γερμανία, 59% ΚΧ και ΧΠ, GreenhamCommon, Berkshire, Αγγλία, 82% ΚΧ και ΧΠ, Tempelhof, Βερολίνο, Γερμανία, 86% ΚΧ και ΧΠ κλπ.

Σε σχέση με τις προτάσεις.

- Η παρούσα μελέτη προτείνει μεταξύ άλλων το 20% του χώρου να αποδοθεί σε "διπλή ανάπλαση". Η διπλή ανάπλαση αφορά τη μεταφορά οικιστικών συσσωματώσεων από τον αστικό ιστό της πόλης στην περιοχή επέμβασης κατά το μοντέλο Asebillο. Ο JosepAsebillο, μετά από πρόσκληση του τότε Πρωθυπουργού σχετικά με την αξιοποίηση του χώρου του Ελληνικού, πρότεινε το Ιούνιο του 2011, μεταξύ άλλων, τις επιλεκτικές κατεδαφίσεις κτιρίων σε υποβαθμισμένες περιοχές της Αθήνας με στόχο την εκεί δημιουργία χώρων πρασίνου.

Η τεχνική έκθεση δεν δίνει καθόλου στοιχεία για το πως υλοποιείται αυτή η "διπλή ανάπλαση". Αναφέρεται: "*Διερεύνηση της δυνατότητας συμβολής στην αντιμετώπιση της έλλειψης πρασίνου στην πόλη του Ηρακλείου μέσω ενός προγράμματος μεταφοράς κατοικίας στην περιοχή επέμβασης (διπλή ανάπλαση), με στόχο την αποσυμφόρηση πυκνοδομημένων οικιστικών περιοχών.*"

Η λέξη "πυκνοδομημένων" παραπέμπει σε κατεδαφίσεις και σύνθετες καταστάσεις. Η διπλή ανάπλαση θα μπορούσε να αποτελέσει μια ευκαιρία για το Ηράκλειο . Υπάρχουν πυκνοδομημένες περιοχές που δεν έχουν καθόλου ελεύθερους χώρους, όπως τα Καμίνια, αλλά και περιοχές αυθαιρέτων όπου υπάρχουν μεν πυκνοδομημένα

τμήματα αλλά και μεγάλοι αδόμητοι χώροι, όπως ο Σταυρωμένος, ο Ξεροπόταμος, η Κνωσσός, οι 3 Βαγιές, ο Καρτερός κλπ. όπου θα μπορούσαν να εξευρεθούν χώροι αδόμητοι ή όπου θα χρειαζόταν ελάχιστες κατεδαφίσεις.

Ειδικά ο χώρος του Καρτερού (βιότοπος corine Καρτερού) πρέπει να παίζει ένα συνδετικό ρόλο μεταξύ του αστικού τοπίου στα δυτικά και του περισσότερο φυσικού στα ανατολικά, διότι πιστεύουμε πως είναι απαραίτητη η προοδευτική αλλαγή του τοπίου από αστικό σε φυσικό για να εξασφαλιστεί η συνέχειά του και να αρθούν οι όποιοι έως σήμερα αποκλεισμοί.

Η προοπτική διπλής ανάπλασης προϋποθέτει:

1. Γενναίες πολιτικές αποφάσεις.
2. Συσχέτιση της περιοχής μελέτης με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ).
3. Ουσιαστική διαβούλευση και ευρεία συμμετοχή των πολιτών σε μια πολύ συγκεκριμένη πρόταση που θα οδηγήσει σε τροποποίηση του ΓΠΣ.

Εμείς, καταγράφοντας την κατανομή των χρήσεων στην περιοχή, και με βάση την παραπάνω ανάλυση, αν δεν διασφαλιστεί η διπλή ανάπλαση, η οποία μάλιστα θα πρέπει να προχωρά απρόσκοπτα και παράλληλα με τις διαδικασίες ανάπλασης της περιοχής του ΚΑΗΚ (από τις εγκρίσεις μέχρι την υλοποίηση), θεωρούμε πως το ποσοστό ανάπτυξης πάρκου πρασίνου και ελεύθερων χώρων δεν μπορεί να είναι μικρότερο του 60%.

- Λόγοι τόσο ιστορικοί, όσο και φυσικοί υπαγόρευαν τη στροφή της πόλης προς την ενδοχώρα της. Η προσπάθεια του ανοίγματός της προς τη θάλασσα, αντιβαίνει σε μια ιστορική μνήμη που όχι μόνο χρειάζεται να διασωθεί, αλλά να γίνει σεβαστή και γνωστή. Με τη μετεγκατάσταση του αεροδρομίου Ν. Καζαντζάκης θα απελευθερωθεί μήκος παραλιακού μετώπου πάνω από 5χλμ στα όρια της πόλης. Θεωρούμε ότι οποιαδήποτε προσπάθεια συντήρησης του αποκλεισμού που υφίσταται σήμερα η ενδοχώρα της περιοχής από αυτό το μέτωπο, όπως με την εγκατάσταση τουριστικών δραστηριοτήτων και μάλιστα σε ποσοστό 20% είναι ανεπίτρεπτη. Γι αυτό το λόγο, αλλά και με βάση όσα αναλύθηκαν παραπάνω, πιστεύουμε ότι το ποσοστό 20% που αποδίδεται σε τουριστικές δραστηριότητες είναι υπερβολικό. Εάν είναι υποχρεωτική η ένταξη αυτών των χρήσεων στην περιοχή επέμβασης, προτείνουμε αυτή να περιοριστεί αυστηρά στον αστικό τουρισμό, και με κανένα τρόπο να χωροθετείται επί του παραλιακού μετώπου συντηρώντας τον αποκλεισμό.
- Γνωρίζουμε πως εκτός από το κόστος κατασκευής, ένα από τα μεγαλύτερα στοιχεία στη δημιουργία πάρκων πρασίνου είναι η βιωσιμότητά τους, η εξασφάλιση δηλαδή των πόρων, φυσικών και τεχνητών, που απαιτούνται για την ανάπτυξη, την ορθή συντήρησή τους και την εξάλειψη του κινδύνου ανεπαρκούς ανταπόκρισης από τους φορείς διαχείρισης, κυρίως για οικονομικούς λόγους, εγκατάλειψης και μααρασμού τους. Ένας ακόμη σημαντικός παράγοντας για την εγγύηση της βιωσιμότητας παρόμοιων προγραμμάτων είναι η εξασφάλιση της μίξης των χρήσεων ώστε να διατηρηθεί η ζωντάνια του χώρου καθ όλη τη διάρκεια της ημέρας. Για του λόγους αυτούς, προτείνουμε την ένταξη χρήσεων όπως για παράδειγμα:

- ο της ανάδειξης της ιστορίας και του πολιτισμού, όπως περιγράφονται στο ΠΠΧΣΑΑ, που σχετίζονται και με τον τουρισμό,
- ο χρήσεις που αφορούν τον αγροτοδιατροφικό τομέα, που επίσης θα μπορούσαν να αφορούν και τον τουρισμό,
- ο άλλες χρήσεις, (π.χ. χώροι για άθληση, βιβλιοθήκη) που τμήμα τους θα μπορούσε να είναι τοπικού ενδιαφέροντος (Αλικαρνασσός), με δεδομένο ότι τέτοιοι χώροι λείπουν ιδιαίτερα από την περιοχή, και όχι χρήσεις που θα έχουν το χαρακτήρα της Ζώνης καινοτομίας-Τεχνολογικού Πάρκου όπως περιγράφονται στη μελέτη, χρήσεις που ήδη έχουν αναπτυχθεί στη δυτική πλευρά της πόλης και υπάρχουν δυνατότητες επέκτασης. Όλες οι παραπάνω χρήσεις θα μπορούσαν να αναπτυχθούν σε ένα ποσοστό της τάξεως του 25%,
- ο οικιστική χρήση η οποία μπορεί να φτάσει σε ποσοστό της τάξης του 15%.

Είναι προφανές ότι τα ποσοστά που προτείνονται παραπάνω δεν μπορούν να θεωρηθούν δεσμευτικά, αλλά χρειάζεται να προκύψουν μέσα από σχετικές μελέτες.

Οι προϋποθέσεις χρηματοδότησης του νέου αεροδρομίου στο Καστέλι υπαγορεύουν τη σύσταση φορέα διαχείρισης του προγράμματος ανάπτυξης, δημόσιου χαρακτήρα, με την αίρεση που αναπτύξαμε παραπάνω. Σε αντίστοιχες περιπτώσεις, επανάχρησης ανενεργών αεροδρομίων τόσο στις ΗΠΑ όσο και στο Ηνωμένο Βασίλειο, (αεροδρόμιο Griswoldόπου μάλιστα υιοθετήθηκε η 100% χρήση πρασίνου, αεροπορική βάση ElToro, αεροδρόμιο Stapleton, αεροδρόμιο GreenhamCommonκλπ), οι δημότες συμμετείχαν ενεργά και καλούνταν να εκφράσουν τη γνώμη τους μέσω δημοψηφισμάτων. Ακόμα πιο συγκεκριμένα, στον ευρωπαϊκό χώρο, και ειδικά κατά την ανάπτυξη του αεροδρομίου Tempelhof στο Βερολίνο, σε οργανωμένες συζητήσεις, περιηγήσεις στο χώρο, εκθέσεις και ομιλίες, συμμετείχαν 32.000 άτομα που παρήγαγαν περί τις 900 προτάσεις οι οποίες οδήγησαν στη διατύπωση των βασικών αρχών του διεθνούς αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για την αξιοποίηση του χώρου. Συνηγορούμε στην αναγκαιότητα σύστασης φορέα διαχείρισης δημόσιου χαρακτήρα και επισημαίνουμε ότι είναι ουσιώδες ο φορέας αυτός να έχει ως αρχή τις ανοικτές διαδικασίες, την επιδίωξη δηλαδή της ενημέρωσης, αποδοχής προτάσεων και συζήτησης με την κοινωνία όχι μόνο σε επίπεδο διαβούλευσης, αλλά ενθαρρύνοντας συνεχώς την ουσιαστική επικοινωνία και επαφή.

Τέλος, επειδή η ευκαιρία που παρουσιάζεται για το Ηράκλειο, το Νομό και την Κρήτη είναι μοναδική, πιστεύουμε ότι είναι απαραίτητο η διαχείριση του χώρου αυτού να χαρακτηρίζεται σε όλα τα στάδια αποφάσεων από ισχυρή και ανεξάρτητη πολιτική βούληση, διευρυμένες συμμετοχικές διαδικασίες, περιβαλλοντικό προσανατολισμό, κοινωνική δικαιοσύνη και αειφόρο χαρακτήρα.