

Θέμα: Τοποθέτηση των Συστημάτων Επιτήρησης (ραντάρ) του νέου αερολιμένα Καστελίου στο Λόφο Παπούρα – Ζητήματα και Προτάσεις της ΜΕ Μεταφορών, Συγκοινωνιακών Έργων και Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού του ΤΕΕ-TAK

Η ΜΕ Μεταφορών, Συγκοινωνιακών Έργων και Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού του ΤΕΕ-TAK αποφάσισε να διερευνήσει εκτάκτως το ζήτημα που έχει προκύψει σχετικά με την εγκατάσταση ραδιοβοηθημάτων – συστήματος επιτήρησης (ραντάρ) του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου στο Καστέλι στο λόφο Παπούρα όπου έχουν εντοπιστεί σημαντικά ευρήματα αρχαιολογικού ενδιαφέροντος.

Σημειώνουμε ότι τα στοιχεία που μελετήσαμε ως επιτροπή είναι **αποσπασματικά** και χωρίς σαφή αξιοπιστία πέρα από τις κατά το παρελθόν δημοσιοποιημένες μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Σε επίπεδο πηγών έρευνας για το αρχικό τμήμα της εισήγησής μας βασιστήκαμε μόνο σε έρευνα διαδικτύου με τις σχετικές επισφάλειες που γνωρίζουμε όλοι.

ΔΕΝ μας έχει χορηγηθεί καμία νέα μελέτη χωροθέτησης ή επαναξιολόγησης του «Εμποδίου 24» (μετέπειτα Λόφου Παπούρας), ούτε είναι σε γνώση μας οποιοδήποτε υλικό έρχεται προς γνωμοδότηση στο ΚΑΣ σχετικά με τη συζητούμενη χωροθέτηση ραδιοβοηθημάτων– συστημάτων επιτήρησης RADAR στο Λόφο Παπούρα.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τα εν ισχύ διαθέσιμα δεδομένα προκύπτει να ισχύουν τα κάτωθι:

A. Στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τον Νέο Αερολιμένα Καστελίου στην Π.Ε. Ηρακλείου Κρήτης και την οδική του σύνδεση με το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης και την οδό Ηρακλείου – Βιάννου, λόγω της επικαιροποίησης του τελικού σχεδιασμού του έργου (2022) για έργο κατηγορίας A1 αναφέρονταν η διαμόρφωση πλατύσματος με εκσκαφή μέρους της έκτασης που χαρακτηρίζεται για την εγκατάσταση ραδιοβοηθήματος στην περιοχή του φυσικού εμποδίου 24 σε σημείο με συντεταγμένες X=620343, Y= 3897990 (σημείο που σήμερα αναγνωρίζεται ως ο λόφος της Παπούρας). Ειδικότερα στη ΜΠΕ (2022) αναφέρονταν τα κάτωθι:

- *Η περιοχή που χαρακτηρίζεται σαν ΕΜΠΟΔΙΟ 24 στη σχετική μελέτη κατασκευής του αεροδρομίου και που είναι η πιο κοντινή στο άκρο 20, θα μπορούσε κατά προτεραιότητα να γίνουν επεμβάσεις. Επισημαίνεται ότι η συγκεκριμένη θέση μετά από ταπεινώση και διαμόρφωση πλατύσματος, ενδείκνυται και για την εγκατάσταση ραδιοβοηθήματος αεροναυτιλίας»*
- *Κεφ2, 7 και 9 Στην συνέχεια με την υποβολή από την ΥΠΑ των προδιαγραφών αεροναυτιλίας και συγκεκριμένα των Προδιαγραφών συστημάτων Αεροναυτιλίας ΠΡΩΤΕΥΟΝΤΟΣ (PSR) & ΜΟΝΟΠΑΛΜΙΚΟΥ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΟΣ RADAR ΕΠΙΤΗΡΗΣΗΣ (MSSR) ENHANCED SURVEILLANCE (EHS)*

ΣΥΝΕΓΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΩΝ επιβεβαιώθηκε η εγκατάσταση ραδιοβοήθηματος αεροναυτιλίας στην περιοχή που χαρακτηρίζεται ως εμπόδιο 24 και συγκεκριμένα στην θέση KASTELI HILL 24: 35°13'10.61"N 25°19'20.61"E Των Συστημάτων RADAR (PSR & MSSR) & ADS-B: KASTELI HILL 24: 35°13'10.61"N 25°19'20.61"E. Η εγκατάσταση των συστημάτων αυτών προϋποθέτει την κατασκευή συνοδών έργων και βοηθητικών κτιρίων καθώς και σταθμών τηλεπικοινωνιών UHF/VHF. Για την διαμόρφωση του χώρου για την τοποθέτηση των παραπάνω συστημάτων προβλέπεται **εκσκαφή του Εμποδίου 24** σύμφωνα με τους συνοδευτικούς χάρτες που περιλαμβάνονται [...].

- Το συνολικό εμβαδόν της υπό εξέταση θέσης ανέρχεται σε 261 στρέμματα. Στην έκταση αυτή πρόκειται να διαμορφωθεί **πλάτυσμα με βραχώδεις εκσκαφές σε συνολική επιφάνεια 66 στρεμμάτων**. Η εκσκαφή θα πραγματοποιηθεί με την μέθοδο της ανοιχτής εκσκαφής με ορθές βαθμίδες ύψους 10 m και κλίσης 70ο. Στο τέλος των εργασιών θα έχει διαμορφωθεί μία (1) βαθμίδα, ύψους μικρότερο των 10 m και κλίσης 60ο.
- Επιπλέον, τμήμα του υπό μελέτη έργου αποτελούν οι εργασίες εκσκαφής του φυσικού εμποδίου 24 για τη δημιουργία πλατύσματος με στόχο την εγκατάσταση ραδιοβοήθηματος αεροναυτιλίας, στο οποίο εκτιμάται ταπεινώση της εδαφικής έξαρσης κατά 30 m. Για την εκμετάλλευση του εμποδίου 24, θα πραγματοποιηθεί υπαίθρια εξόρυξη σε επιφάνεια 66,1 στρ και θα προκύψουν 2.300.000 tn αδρανών υλικών. Σημειώνεται ότι η συνολική έκταση του φυσικού εμποδίου ανέρχεται σε 261,6 στρ, τμήμα της οποίας θα χρησιμοποιηθεί για τη χωροθέτηση της μονάδας θραύσης – κοσκίνησης, των γραφείων του προσωπικού, του συνεργείου των μηχανημάτων, κλπ.
- [...] ο σχεδιασμός της επιφανειακής ανατίναξης για τις εργασίες εξόρυξης στο Εμπόδιο 24, είναι σύμφωνος με τα προβλεπόμενα όρια επιφανειακών δονήσεων του Αρ. 88/Παρ. 1β του Κ.Μ.Α.Ε για όλο το εύρος συχνοτήτων και είδους κατασκευών, δεδομένου ότι η πλησιέστερη κατασκευή βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη από 200 m από περιοχή ανατίναξης.
- ΣΥΝΔΕΣΗ ΧΩΡΟΥ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΜΕ ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ. Για τη διασύνδεση της προς εκσκαφή περιοχής του «Εμποδίου 24» με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής του έργου, προβλέπεται η κατασκευή δύο οδών πρόσβασης. Συγκεκριμένα, προβλέπεται η κατασκευή των:
 - ο Οδού πρόσβασης Α: Συνδέει την περιοχή εκσκαφής του «Εμποδίου 24» με την υφιστάμενη επαρχιακή - αγροτική οδό που συνδέει το Καστέλλι με το ξωκλήσι του Προφήτη Ηλία. Το μήκος της οδού πρόσβασης Α, είναι 1.676,6 m, το πλάτος 8 m και οι κλίσεις μικρότερες από 8%. Για την κατασκευή της θα εκσκαφθούν 20,453,9 κυβ. μέτρα in situ υλικό και θα απαιτηθούν 2.716,0 κυβ. μέτρα συμπτκνωμένο υλικό πλήρωσης (αμμοχάλικο 3Α)
 - ο Οδού πρόσβασης Β: Συνδέει την πλατεία – τελικό δάπεδο (+466 m) των εργασιών εκσκαφής του Εμποδίου 24, με την υφιστάμενη αγροτική οδό που αναπτύσσεται βορειότερα της 133 Σμηναρχίας της Πολεμικής Αεροπορίας. Θα εξυπηρετεί την διακίνηση του μηχανολογικού εξοπλισμού και των **φορτηγών οχημάτων** από και προς την περιοχή της εκσκαφής του «Εμποδίου 24» καθώς και μεταφορά του παραγόμενου υλικού, με το εργοτάξιο του νέου αεροδρομίου, μέσω της εργοταξιακής οδού. Το μήκος της οδού πρόσβασης Β, είναι 604,5 m, το πλάτος 8 m και οι κλίσεις της οδού είναι μερικότερες από 8%. Συνολικά θα εκσκαφθούν 7.375,3 κυβ. μέτρα in situ υλικό και θα απαιτηθούν 979,3 κυβ. μέτρα συμπτκνωμένο υλικό πλήρωσης (αμμοχάλικο 3Α).
 - ο Το υφιστάμενο και υπό κατασκευή οδικό δίκτυο αποτυπώνεται στον παρακάτω χάρτη:



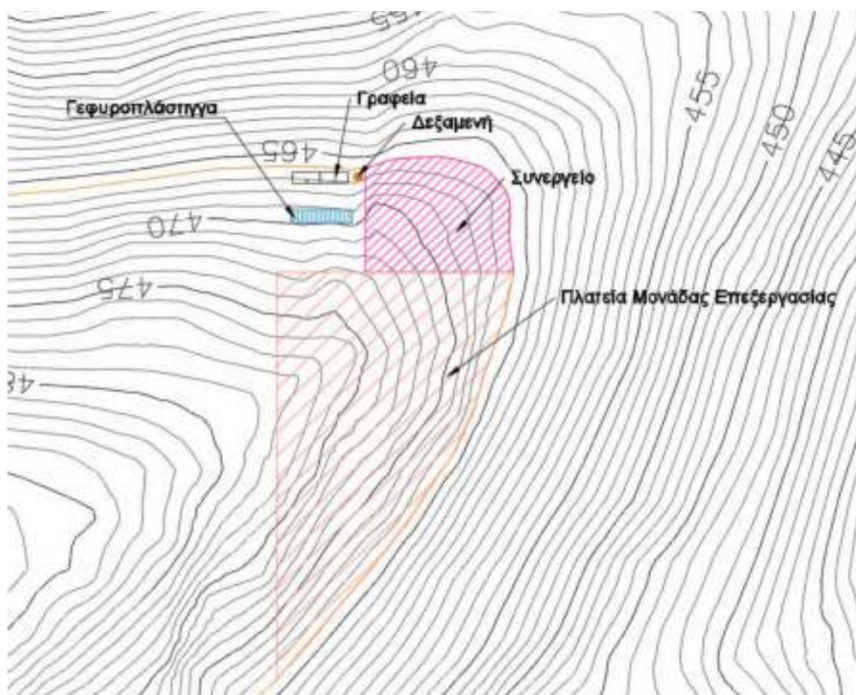
- Παράλληλα προβλέπεται και η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΟ ΧΩΡΟ ΕΚΣΚΑΦΗΣ

Λόγω της μορφολογίας της προς εξέταση θέσης για τις εργασίες εκσκαφής και της υψομετρικής διαφοράς εντός αυτής, κρίνεται αναγκαία η δημιουργία εσωτερικής οδού. Η εσωτερική οδός πρόσβασης χωροθετείται στο βόρειο – βορειοδυτικό τμήμα της περιοχής εκσκαφής και θα συνδέει τις οδούς πρόσβασης του χώρου εκσκαφής σε απόλυτο υψόμετρο +457m με την ανωτέρα τελική βαθμίδα εκσκαφής (+474 m) και με το τελικό δάπεδο εκσκαφής (+466 m) καθώς και τις βοηθητικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας του παραγόμενου υλικού εκσκαφής.

Το μήκος της οδού είναι 129,9 μέτρα, το πάχος 6 μέτρα και η κλίση μικρότερη του 12%. Υπολογίζεται ότι από την διάνοιξη της οδού θα αφαιρεθούν 389,7 κυβ. μέτρα in situ υλικό και θα χρειαστούν συνολικά 157,8 κυβ. μέτρα συμπυκνωμένο υλικό εξυγίανσης (αμμοχάλικο 3Α).

- Παράλληλα χωροθετούνται και βοηθητικές εγκαταστάσεις οι οποίες αφορούν στο συγκρότημα επεξεργασίας του παραγόμενου υλικού (περιλαμβάνει συγκρότημα τροφοδοσίας, συγκρότημα θραύσης και συγκρότημα κοσκίνισης), χώρο γραφείων – προσωπικού, ράμπα – συνεργείο συντηρήσεως εξοπλισμού, δεξαμενή νερού και γεφυροπλάστιγγα. Το σύνολο των βοηθητικών εγκαταστάσεων προβλέπεται να βρίσκεται σε απόλυτο υψόμετρο +466 m.

Η τυπική διάταξη των εγκαταστάσεων αυτών στο ανατολικό τμήμα του υπό εξέταση χώρου, παρουσιάζεται στο σχήμα που ακολουθεί:



Β. Μετά την άνω ΜΠΕ και την αντίστοιχη επικαιροποίηση του τελικού σχεδιασμού του έργου, με δεδομένο ότι υπήρχε στίγμα για πιθανή ύπαρξη φρυκτωρίας από τη μελέτες¹ στη θέση που προορίζεται άνωθεν ως εμπόδιο 24, έγιναν ανασκαφές με βάση τις οποίες προέκυψε ένα ιδιαίτερα σημαντικό εύρημα.

Γ. Εν καιρώ σε όλα τα σχετικά έγγραφα γνωμοδοτήσεων φορέων ... προσδιορίζονταν με σαφήνεια ότι επανεξετάζεται από τον Φορέα του Έργου, σε συνεργασία με την αρμόδια Υπηρεσία Αρχαιολογίας, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών η χρήση της περιοχής για εγκατάσταση ραδιοβοηθήματος αεροναυτιλίας, και άρα η άρση του Εμποδίου 24 καθώς προχωρούσαν οι ανασκαφικές έρευνες.

Ενδεικτικά, η Δ/ση Προϊστορικών & Κλασικών Αρχαιοτήτων έγγραφο (602633/12.12.2023) ενέκρινε τη ΜΠΕ με προϋποθέσεις ΕΠΒΛΕΨΗΣ των εργασιών ενώ ανέφερε ρητά τη δυνατότητα διακοπής εργασιών για σωστική ανασκαφική έρευνα. Παράλληλα σημείωνε: «Σε περίπτωση που προκύψουν τροποποιήσεις στον σχεδιασμό του έργου και ιδιαίτερα της οδοποιίας ή χρειαστεί να υλοποιηθούν συμπληρωματικά έργα τα οποία δεν προβλέπονται στην παρούσα μελέτη ή εναλλακτικές λύσεις, να υποβληθούν στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού οι σχετικές μελέτες, με πλήρη στοιχεία της νέας χωροθέτησης, ώστε να εξετασθούν εκ νέου.»

Ταυτόχρονα, ήταν γνωστό ότι εξετάζεται η χρήση της απαλλοτριωμένης περιοχής "Εμπόδιο 28" για την εγκατάσταση ραδιοβοηθήματος αεροναυτιλίας ενώ ο σχεδιασμός των απαιτούμενων εργασιών αναφερόταν ότι θα ολοκληρωνόταν σε μεταγενέστερο στάδιο και θα εντασσόταν σε επόμενη φάση περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

Με σαφήνεια επίσης ετέθη από όλους τους φορείς αλλά και το ίδιο το ΥΠΠΟ το ζήτημα ΜΗ τροποποιήσεων ή επιπλέον εργασιών οι οποίες θα μπορούσαν να θίγουν τις αρχαιότητες.

¹ Ενδεικτικά γνωστή είναι η μελέτη του κ. Παναγιωτάκη

Δ. Ακολούθως το 2024 ολοκληρώνεται και γνωστοποιείται νέα ΜΠΕ. Στη νέα αυτή ΜΠΕ *για το Νέο Αερολιμένα Καστελίου στην Π.Ε. Ηρακλείου Κρήτης και την οδική του σύνδεση με το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης και την οδό Ηρακλείου – Βιάννου, λόγω της επικαιροποίησης του τελικού σχεδιασμού του έργου (2024)* αναφέρονταν πλέον οι απαιτήσεις μέτρων προστασίας του κτιρίου (μετοχίου) στο Ύψωμα «Παπούρα» (εμπόδιο 24) ώστε να μην προκληθούν φθορές κατά τη χρήση των εκρηκτικών για την ταπείνωση του λόφου. Στη επικαιροποίηση της ΜΠΕ 2024, αναφέρεται η διακοπή των εργασιών προκειμένου να διενεργηθεί σωστική ανασκαφική έρευνα σε όλη την έκταση που προβλέπεται να ταπεινωθεί, τα αποτελέσματα της οποίας θα εξεταστούν για τροποποιήσεις στον σχεδιασμό του έργου, επικαιροποίησης τελικού σχεδιασμού, υλοποίηση συμπληρωματικών έργων και μελέτη εναλλακτικών λύσεων με πλήρη στοιχεία της νέας χωροθέτησης του ραδιοβοηθήματος παράλληλα με την εξέταση της χρήσης της απαλλοτριωμένης **περιοχής "Εμπόδιο 28"** για την εγκατάσταση ραδιοβοηθήματος αεροναυτιλίας, και την εκπόνηση νέων περιβαλλοντικών μελετών. Επισημαίνεται δε για όλες τις θέσεις οι οποίες ανασκάπτονται και τα τμήματα των αρχαιολογικών καταλοίπων τους έχουν καταχωθεί, να μην γίνει τροποποίηση ή επιπλέον εργασία που να θίγει τις καταχωμένες αρχαιότητες.

Σημειώνουμε:

Η ανασκαφή μέχρι και σήμερα (8/7/2025) ΔΕΝ έχει ολοκληρωθεί, ωστόσο έχει αναγνωριστεί από πλήθος ειδικών και ειδικότερα από το Σύλλογο Ελλήνων Αρχαιολόγων (Τοπ. Παράρτημα Κρήτης) ότι πρόκειται για «... εξαιρετικά σπάνια κυκλική κατασκευή διαμέτρου 48-50μ., που αποτελεί μοναδική ανακάλυψη στον Αιγαιακό χώρο τόσο για την αρχιτεκτονική σύλληψη και επιμελή κατασκευή της όσο για την περίοπτη θέση πάνω από την πεδιάδα του Καστελίου. Πρόκειται για κατασκευή με δαιδαλώδη διάθρωση επάλληλων λιθοκτιστων δακτυλίων σε διαφορετικά υψομετρικά επίπεδα, με διαπιστωμένη χρήση στην Προανακτορική έως την πρόμη Παλαιοανακτορική περίοδο. Τα ευρήματα υποδεικνύουν πιθανή λατρευτική χρήση του μνημείου, η οποία εφόσον τεκμηριωθεί με την ολοκλήρωση της ανασκαφικής έρευνας, θα αποτελεί ένα από τα πρωιμότερα παγκρήτια ιερά, όπως δείχνουν τα εισηγμένα αγγεία από τη Μεσαρά, την Κνωσό και τα βόρεια παράλια του νησιού. Εκτός από την κυκλική κατασκευή στην κορυφή, στα πρηνή του λόφου υπάρχουν αρχαίο μονοπάτι, κτηριακό συγκρότημα και λατρευτικό σπήλαιο».

Σύμφωνα με το ΥΠ.ΠΟ. (Δελτίο Τύπου 6ος 2024) υπήρχε απαίτηση μετά από κοινή συνάντηση της Υπουργού Πολιτισμού Λίνας Μενδώνη και του Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών Νίκου Ταχιάο για «... αναζήτηση άλλης κατάλληλης θέσης για την τοποθέτηση του ραντάρ. Οι δύο υπουργοί συμφώνησαν το αμέσως επόμενο διάστημα η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας θα εκπονήσει και θα καταθέσει στο ΥΠΠΟ νέα μελέτη για τη θέση του ραντάρ.»

Μέχρι και σήμερα (8/7/2025) δεν έχει γίνει γνωστό αν εκπονείται μελέτη εξεύρεσης εναλλακτικών θέσεων για εγκατάσταση του ραδιοβοηθήματος και η τελική επιλογή θέσης συνοδευόμενη από νέα μελέτη χωροθέτησης των εγκαταστάσεων του ραδιοβοηθήματος αεροναυτιλίας, ούτε έχει γίνει γνωστή η επικαιροποίηση της σχετικής ΑΕΠΟ σχετικά με τα ζητήματα των άνωθεν υποδομών.

Επιπλέον μέχρι και σήμερα (8/7/2025) η ανασκαφή δεν έχει ολοκληρωθεί ως εκ τούτου δεν έχει υπάρξει και ο ανάλογος χαρακτηρισμός των ζωνών προστασίας του μνημείου (Αρχαιολογικές ζώνες Α ή Β με τους αντίστοιχους όρους προστασίας, τις σχετικές απαγορεύσεις και τα όσα συνήθως προκύπτουν μετά από ανάλογους εντοπισμούς σημαντικών ευρημάτων) ώστε να μπορεί

κανείς να γνωμοδοτήσει με σαφήνεια περί του καθεστώτος εγκατάστασης ραδιοβοηθημάτων στον εμπόδιο 24. Ωστόσο, ακόμα και η αποκάλυψη του αρχαιολογικού ευρήματος στον λόφο Παπούρα καταστά αναγκαία την ανάγκη μεταφοράς του ραδιοβοηθήματος σε άλλη κατάλληλη θέση που δε θα προκαλεί νέα ζητήματα.

Παράλληλα, στο επίσημο site του ΥΠΠΟ αναρτήθηκε τη Δευτέρα 7/7/2025 η πρόσκληση συνεδρίασης του ΚΑΣ την Τετάρτη 9/7/2025, όπου στα θέματα ημερήσιας διάταξης περιλαμβάνεται το θέμα 5. «Έγκριση ή μη: α) προμελέτης εγκατάστασης ραδιοβοηθημάτων Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και β) 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, στο πλαίσιο κατασκευής του ανωτέρω νέου Διεθνούς Αερολιμένα .», χωρίς ωστόσο να έχει αναρτηθεί και η σχετική εισήγηση.

Η ΜΕ Μεταφορών λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω κρίνει σκόπιμο να τονίσει τα κάτωθι στοιχεία ώστε να ληφθούν ΑΜΕΣΑ υπόψη με δεδομένη την ανάγκη επίτευξης των έργων, αφενός προώθησης των αδειοδοτήσεων για τα συστήματα αεροναυσιπλοΐας και αφετέρου της ανασκαφής και ανάλυσης του νέου αυτού μνημείου.

i) Η ΜΠΕ του 2022 έχει διαβουλευθεί σε επίπεδο φορέων σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία πριν την αναγνώριση των άνωθεν σημαντικών ευρημάτων. Είναι σαφές σε όλους μας ότι `εάν υπήρχε η γνώση` της ύπαρξης τόσο σημαντικών ευρημάτων, οι φορείς ελέγχου και γνωμοδοτήσεων θα είχαν άλλη αντιμετώπιση στην ταυτόχρονη χωροθέτηση μνημείων και συστημάτων ραντάρ, πολύ δε περισσότερο σε ταπείνωση του λόφου κατά 30μ., τη διάνοιξη οδών, την χωροθέτηση υποστηρικτικών υποδομών κ.α.

ii) η κυκλοφορία ανθρώπων περιμετρικά των Συστημάτων RADAR MSSR & PSR γενικά απαγορεύεται στην κρίσιμη ζώνη Fresnel (συνήθως σε ακτίνα 100-300μ. αυτούς τους τύπους radar), ενώ προσδιορίζονται συγκεκριμένες ζώνες περιορισμένης πρόσβασης για σειρά λόγων με βασικότερη όλων την ασφάλεια των πτήσεων (οι λεγόμενες clear zones, ώστε να αποφεύγονται παρεμβολές στο σήμα ή απόσβεση από μεταλλικά αντικείμενα) και την προστασία των ανθρώπων από υπερέκθεση σε ΗΜ ακτινοβολία και σε εκπομπές ραδιοσυχνότητας (RF)

iii) Η έλλειψη δημόσιας πρόσβασης στην εξεταζόμενη από το ΚΑΣ πρόταση νέας χωροθέτησης, δε μας δίνει την δυνατότητα ελέγχου και αξιολόγησης του εάν

- εξετάστηκαν πραγματικά εναλλακτικές λύσεις χωροθέτησης των απαραίτητων για την λειτουργία του αερολιμένα, χρήσεων, σε άλλες κατάλληλες θέσεις της περιοχής και ποιες ήταν αυτές.
- είναι σαφώς προσδιορισμένες οι ζώνες `ασφαλείας` λειτουργίας του αεροδρομίου και πως μέσα σε αυτές προτείνεται η ένταξη και συνύπαρξη του μνημείου,

και ως εκ τούτου δεν μπορούμε να συμπεράνουμε το εάν είναι `μονόδρομος` η συνύπαρξη των δύο ετερόκλητων χρήσεων. Σε κάθε περίπτωση πάντως όλοι αντιλαμβανόμαστε ότι η ύπαρξη των εγκαταστάσεων στην περιοχή, θα καταστήσει μη επισκέψιμο το μνημείο.

iv) Είναι ωστόσο γεγονός ότι υπάρχουν επιπλέον εναλλακτικές λύσεις που αξίζει να διερευνηθούν. Ενδεικτικά σε περιοχές όπου δεν υπάρχουν τα κατάλληλα φυσικά υψόμενα από τη μορφολογία του εδάφους αλλά απαιτείται η χωροθέτηση συστημάτων RADAR (π.χ. περιπτώσεις πεδινών

εκτάσεων, νησιών κ.α.) γίνονται έργα διαμόρφωσης τεχνητών υπερυψώσεων για παράδειγμα τεχνητών λόφων ή αναχωμάτων, ή εναλλακτικά τοποθετούνται Radar Towers.

Τα παραδείγματα είναι πολλά: Schiphol Radar στην **Ολλανδία** για ραντάρ τύπου Mode-S, SSR **Brussels Airport**, τεχνητός λόφος με σύστημα SSR στο Bornholm Island της **Δανίας**, Palma de Mallorca Radar Tower στην **Ισπανία** για σύστημα PSR/SSR συνδυασμένο, Stockholm Arlanda Airport Radar Tower στη **Σουηδία** για σύστημα combo radar/ ADS-B, **Malta Air Traffic Control Radar Tower** για σύστημα Combined Mode-S/ADS-B, Linate Airport Radar Tower στο Μιλάνο για σύστημα SSR/Mode-S κ.α.

Δεν είμαστε αρμόδιοι να κρίνουμε την σημασία του αρχαιολογικού μνημείου, ούτε τους όρους και τις προϋποθέσεις που το Υπ. Πολιτισμού θα έβαζε για την επισκεψιμότητά του αλλά και την δυνατότητα ανάπτυξης χρήσεων περίξ αυτού. Υπάρχουν άλλοι φορείς ειδικότεροι στο ζήτημα της αξιολόγησης των ευρημάτων.

Το βέβαιο είναι όμως είναι ότι μπορούμε να αναφερθούμε σε τεχνικά θέματα και να συνεκτιμήσουμε την αλληλεπίδρασή τους τόσο με το μνημείο όσο και με την κοινωνική αναταραχή που έχει προκύψει.

Είμαστε βέβαιοι ότι οι μελετητές του έργου γνωρίζουν τις εναλλακτικές δυνατότητες και οφείλουν να έχουν ενημερώσει τόσο τον κύριο του έργου όσο και τους εμπλεκόμενους φορείς (κυβέρνηση, ΥΠΑ, IATA κλπ).

Είναι αναμενόμενη η προσπάθεια του παραχωρησιούχου και του υπουργείου Υποδομών, να μην υπάρξουν σημαντικές αλλαγές στον σχεδιασμό του έργου (πρόσθετες απαλλοτριώσεις, τήρηση χρονοδιαγραμμάτων, αύξηση κόστους και τροποποίηση χρηματοδοτικού μοντέλου κ.α.).

Ωστόσο η προσπάθεια αυτή δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή ούτε από τον τεχνικό κόσμο ούτε και από την πολλαπλώς αντιδρούσα κοινωνία, με δεδομένο ότι πάντοτε υπάρχουν εναλλακτικές.

Αιτούμαστε δημόσια διαβούλευση με εναλλακτικές λύσεις για την τοποθέτηση των ραδιοβοηθημάτων.

Οι υποδομές μεταφορών δεν μπορούν να καταδικάζουν κρίσιμες ιστορικές υποδομές. Οι υποδομές μεταφορών υπάρχουν για να συνδέουν τόπους και πόλους ενδιαφέροντος και για να βελτιώνουν την ποιότητα ζωής των ανθρώπων, σεβόμενες το περιβάλλον και την ιστορία των τόπων.