



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αθήνα, 18/04/2019

Αρ. Πρωτ.: Δ29/Γ/Φ. ΕΒ/31298/820

Ταχ. Διεύθυνση : Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
101 91 Παπάγου
Πληροφορίες : Ο.Νικολοπούλου
Τηλέφωνο : 210 650 8403
Fax : 210 650 8409
E-mail : o.nikolopoulou@yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Τμήμα
Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
ιδίου Υπουργείου
Ηλ.Διεύθυνση:
tkvel@yme.gov.gr

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε Ερώτηση (6926/09-04-2019)

ΣΧΕΤ.: Το υπ' αριθμ. Β-849/16-04-2019 έγγραφό σας.

Απαντώντας στην παραπάνω σχετική ερώτηση του Βουλευτή κ. Νικολόπουλου Νικολάου, σας ενημερώνουμε ότι το αναφερόμενο θέμα που αφορά στην ανάγκη ανάπτυξης χερσαίων αεροδρομίων της Δυτικής Ελλάδας, δεν εμπίπτει στις αρμοδιότητες της Υπηρεσίας μας.

Ωστόσο επισημαίνεται, ότι βρίσκεται σε εξέλιξη η ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικής δικτύων σε πεδία επί υδάτινης επιφάνειας, που αφορά στα υδατοδρόμια της χώρας μας και ειδικότερα της Δυτικής Ελλάδας.

Πιο συγκεκριμένα, έχουν ήδη αδειοδοτηθεί τα υδατοδρόμια Κέρκυρας, Παξών και Πάτρας, ενώ έχουν αιτηθεί και άλλοι φορείς της Δυτικής Ελλάδας, τη χορήγηση άδειας υδατοδρομίου.

Η ΠΡΟΙΣΤΑΜΕΝΗ ΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ

Π. Μ. ΤΟΥΡΑΟΥ

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Σ. ΜΟΥΡΙΚΗ

Εσωτερική Διανομή:

— Δ/ση Ανάπτυξης Μεταφορών Δ29

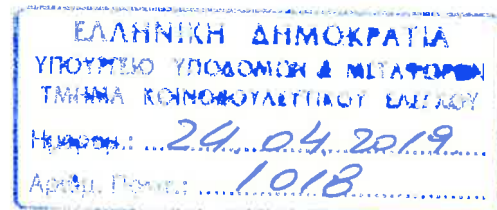
— Δ/ση Ανάπτυξης Μεταφορών / Τμήμα Γ'



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Αθήνα, 24/4/2019

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΗΟΛΟΓΙΩΝ, ΥΠΟΘΗΚΩΝ
& ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ



Λέοντος 4 & Ελευθερίας
164 52 Αργυρούπολη
Τηλ. : 210 9973 303
Fax : 210 8947 175
E-mail address : d13a@hcaa.gr

ΠΡΟΣ :
Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου ΥΠ.Υ. & ΜΕ.

ΘΕΜΑ : Απάντηση σε Ερώτηση Βουλευτή, κ. Νικ. Νικολόπουλου (6926/9-4-2019)
ΣΧΕΤ. : α. ΤΚΒΕΛ/Β-849/16-4-2019
β. ΥΠΑ/ΔΤΥ/10570/19-4-2019
γ. ΥΠΑ/Δ3/10708/22-4-2019

Αναφερόμενοι, από πλευράς αρμοδιοτήτων μας, στην εν θέματι Ερώτηση, παρακαλούμε να λάβετε υπ' όψιν σας τα ακόλουθα, σε σχέση με τα αεροδρόμια της Δυτικής Ελλάδας, το ιστορικό των εν προκειμένω ενεργειών της ΥΠΑ και τις ενδεχόμενες προοπτικές τους:

Α) ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑΣ

1. Το αεροδρόμιο Ανδραβίδας απέχει 72 χλμ. από την Πάτρα και είναι ένα καθαρά επιχειρησιακό αεροδρόμιο του ΓΕΑ, με διάδρομο προσ/απογείωσης αεροσκαφών μήκους 3.000 μ.
2. Η ΥΠΑ ανέθεσε το 2001 στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας την εξέταση του θέματος της ανάπτυξης του Πολιτικού Αεροδρομίου Ανδραβίδας. Κατόπιν τούτου, στο πλαίσιο της "Έρευνας Στρατηγικού Σχεδιασμού και Διαχείρισης της Αεροπορικής Υποδομής Περιφερειών Δυτ. Ελλάδος – Πελοποννήσου" εξετάσθηκε, αξιολογήθηκε και προτάθηκε η ανάπτυξη του αεροδρομίου Ανδραβίδας ως αεροδρομίου Κοινοτικού ενδιαφέροντος.
3. Στην συνέχεια, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, σε συνεργασία με το ΓΕΑ, προχώρησαν σε κοινό πρόγραμμα προώθησης και υποστήριξης της ανάπτυξης δραστηριοτήτων Πολιτικής Αεροπορίας στο αεροδρόμιο Ανδραβίδας.
4. Για τον σκοπό αυτό, το ΓΕΑ παραχώρησε με σχετική Απόφαση στην ΥΠΑ χώρο για ανάπτυξη δραστηριοτήτων Πολιτικής Αεροπορίας. Ακολούθως, ΥΠΑ και ΓΕΑ προχώρησαν σε συντονισμένες ενέργειες για την εκπόνηση των απαιτούμενων-απαραίτητων τεχνικών μελετών και σχετικών υποστηρικτικών μελετών για την ωρίμανση και προώθηση των απαραίτητων έργων υποδομής και εξοπλισμού για την λειτουργία του Πολιτικού Αεροδρομίου Ανδραβίδας, σύμφωνα με τις σημερινές απαιτήσεις κάλυψης των κρησνίδων και Κανονισμών πτήσεων Πολιτικής Αεροπορίας από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ, ICAO), την Ευρωπαϊκή Αρχή Ασφάλειας Αερομεταφορών (EASA), κ.λπ. Οι μελέτες που εκπονήθηκαν είναι οι εξής:
α) Νέο κτίριο Αεροσταθμού και διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου αυτού, με δυνατότητα εξυπηρέτησης 400 επιβατών ανά κατεύθυνση,

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

συμπεριλαμβανομένων υδραυλικών έργων, έργων πρασίνου και περίφραξης, η οποία εκπονήθηκε από την ΥΠΙΑ.

β) Αναβάθμιση της αντοχής και βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του διαδρόμου προσ/απογείωσης αεροσκαφών, του κάθετου συνδετήριου τροχοδρόμου πρόσβασης και του δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών χωρητικότητας 3 θέσεων, ούτως ώστε το πεδίο ελιγμών να ανταποκρίνεται στην εξυπηρέτηση αεροσκαφών B737-800 και A320-200 Πολιτικής Αεροπορίας, συμπεριλαμβανομένης της αναβάθμισης των απαραίτητων ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων και εξοπλισμού του πεδίου κίνησης αεροσκαφών, η οποία εκπονήθηκε από το ΓΕΑ.

Επιπρόσθετα εκπονήθηκαν και εγκρίθηκαν οι απαιτούμενες υποστηρικτικές μελέτες ωρίμανσης των ανωτέρω έργων.

Τέλος, υποβλήθηκε από το ΓΕΑ στην Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή Μεταφορών Τεχνικό Δελτίο Έργου για την συγχρηματοδότηση του έργου β). Η διαδικασία ένταξης του έργου δεν προχώρησε, διότι, στο πλαίσιο της Μελέτης Σκοπιμότητας, που εκπονήθηκε, προέκυψε ότι η λειτουργία του αεροδρομίου της Ανδραβίδας δεν προσθέτει κάτι νέο στις συγκοινωνιακές υποδομές της περιοχής, δηλαδή δεν προσθέτει υπηρεσίες, που δεν μπορεί να καλύψει ο εν λειτουργία γειτονικός Αερολιμένας του Αράξου. Η δε ταυτόχρονη λειτουργία των δύο Αερολιμένων θα δημιουργούσε σημαντικό πρόβλημα βιωσιμότητας στο καθένα από αυτούς – πράγμα, που ισχύει σε πολύ μικρότερο βαθμό, αν παραμείνει σε λειτουργία μόνον ο Αερολιμένας του Αράξου.

Εν προκειμένω, πάντως, το συγκεκριμένο αεροδρόμιο, ως αντικείμενο ιδιοκτησίας και διαχείρισης του ΓΕΑ, εκφεύγει συνολικά των αρμοδιοτήτων της ΥΠΙΑ.

Β) ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΡΑΞΟΥ

Προκειμένου να αντιμετωπισθούν οι ανάγκες του αεροδρομίου κατά τρόπο συνολικό και όχι αποσπασματικό, η ΥΠΙΑ εκπόνησε Μελέτη Στρατηγικού σχεδιασμού και διαχείρισης της αεροπορικής υποδομής των περιφερειών Δυτικής Ελλάδος και Πελοποννήσου (Master Plan), στο πλαίσιο της οποίας, μελετήθηκε και το αεροδρόμιο Αράξου. Η εν λόγω Μελέτη ολοκληρώθηκε τον Ιανουάριο του 2002 και προέβλεπε την κάλυψη των αναγκών της μελλοντικής κίνησης του αεροδρομίου. Τα έργα, που κατασκευάστηκαν στο αεροδρόμιο με σκοπό την ανάπτυξη και αναβάθμιση των υποδομών του, είναι τα εξής:

- Νέο κτίριο αεροσταθμού συνολικής επιφάνειας 2.300 τ.μ. και διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου. Η πτέρυγα των αναχωρήσεων καταλαμβάνει επιφάνεια 1.477 τ.μ., ενώ η πτέρυγα των αφίξεων καταλαμβάνει επιφάνεια 850 τ.μ. . Το έργο περατώθηκε τον Απρίλιο του 2010.
- Επέκταση του δαπέδου στάθμευσης αεροσκαφών κατά 150X110=16.500 τ.μ. για δύο επί πλέον θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών και ανακατασκευή του κάθετου τροχοδρόμου μήκους 900 μ.

Η κατασκευή των ανωτέρω έργων έγινε με μέριμνα της ΕΥΔΕ Α/Α Ν. Ελλάδος και το συνολικό κόστος του όλου έργου ανήλθε σε 20,00 εκ. ευρώ.

Από πλευράς λειτουργίας, το αεροδρόμιο Αράξου δύναται ούτως ή άλλως να εξυπηρετήσει πλήρως τις αναφερόμενες στην Ερώτηση πτήσεις Γενικής (ιδιωτικής) αεροπορίας, κατά το δημοσιευμένο ωράριο λειτουργίας του. Υπάρχει δε και η δυνατότητα για απ' ευθείας εκτέλεση πτήσεων από/προς το εξωτερικό, λαμβανομένου υπ' όψιν ότι στο εν λόγω αεροδρόμιο παρέχονται υπηρεσίες Τελωνειακών και Διαβατηριακών ελέγχων.

Γ) ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΑΓΡΙΝΙΟΥ

Το Αγρίνιο διαθέτει δύο αεροδρόμια ιδιοκτησίας του ΓΕΑ, το παλαιό και το νέο σε δύο διαφορετικές θέσεις και σε απόσταση 2,0 χλμ. περίπου μεταξύ τους. Το παλαιό

αεροδρόμιο διαθέτει διάδρομο διαστάσεων 1.200X50 μ. από σκυρόδεμα, ενώ το νέο διαθέτει διάδρομο διαστάσεων 3.000X30μ., με εκατέρωθεν ερείσματα 2.5 μέτρων. Το παλαιό αεροδρόμιο ιδρύθηκε προπολεμικά, ήταν, αρχικά, στρατιωτικό και από το 1930 λειτούργησε και ως Κρατικός Αερολιμένας. Από το έτος 1979, ο Κρατικός Αερολιμένας Αγρινίου φιλοξενήθηκε στο νέο στρατιωτικό αεροδρόμιο, που κατασκευάστηκε και, στην συνέχεια, λόγω μη ύπαρξης ενδιαφέροντος για εκτέλεση πτήσεων Πολιτικής Αεροπορίας προς το Αγρίνιο, η ΥΠΑ, το 1987, εξέδωσε Απόφαση προσωρινής διακοπής λειτουργίας του αεροδρομίου.

Το παλαιό αεροδρόμιο, ήδη από το έτος 1980, έχει παραχωρηθεί προς χρήση στην Αερολέσχη Αγρινίου και λειτουργεί ως πεδίο προσγείωσης ελαφρών αεροσκαφών, όπως, άλλωστε, και το γειτονικό αεροδρόμιο Μεσολογγίου, που χρησιμοποιείται για τον ίδιο σκοπό από την Αερολέσχη Μεσολογγίου.

Η ΥΠΑ κατά το παρελθόν διερεύνησε την δυνατότητα επαναλειτουργίας του αεροδρομίου Αγρινίου για πολιτικές πτήσεις. Πιο συγκεκριμένα, το έτος 1998 συγκροτήθηκε Ομάδα εργασίας από υπαλλήλους της ΥΠΑ, η οποία, σε συνεργασία με αντιστοιχη Ομάδα του ΓΕΑ, εξέτασαν επί τόπου το όλο ζήτημα. Η κοινή αυτή Επιτροπή, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις σύγχρονες απαιτήσεις και τους Κανονισμούς για την Πολιτική Αεροπορία, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, για την επαναλειτουργία του αεροδρομίου, απαιτείται η κατασκευή μιας σειράς έργων, που πρακτικά θα ισοδυναμούσαν με την κατασκευή νέου αεροδρομίου (νέο κτίριο αεροσταθμού και διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου, διάνοιξη οδού πρόσβασης των επιβατών στο αεροδρόμιο από το χωριό Δοκίμι, εγκατάσταση ραδιοβοηθήματος κ.λπ.).

Δ) ΠΡΩΗΝ ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΕΠΙΤΑΛΙΟΥ

Ο πρώην Κρατικός Αερολιμένας Επιταλίου καταργήθηκε ως Κρατικός Αερολιμένας με την υπό στοιχεία ΥΠΑ/Δ3/Α/7019/2425/30-3-2018 Απόφαση Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Εν συνεχεία, η Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, ως ιδιοκτήτης του αεροδρομίου, κατέθεσε στην Υπηρεσία μας, σύμφωνα με το Π.Δ. 158/2002, αίτημα έκδοσης Αδειας ίδρυσης και λειτουργίας αεροδρομίου Κατηγορίας Β' για χρήση από την Γενική αεροπορία.

Η υπ' όψιν αδειοδότηση ευρίσκεται σε εξέλιξη, προκειμένου να συμπληρωθεί ο Φάκελος του αεροδρομίου και να λειτουργήσει με ασφάλεια, με την εκκλήρωση των απαιτήσεων και προϋποθέσεων του Π.Δ. 158/2002 και, γενικότερα, της διεθνούς και Ελληνικής Αεροπορικής Νομοθεσίας.

Πέραν του συγκεκριμένου αιτήματος της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, στην Υπηρεσία μας δεν υφίσταται εκκρεμές αίτημα για αδειοδότηση άλλου αεροδρομίου στην περιοχή. Σε περίπτωση υποβολής τέτοιου αιτήματος, αυτόνομο είναι ότι η ΥΠΑ θα το εξετάσει, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της.

Καταλήγοντας, πάντως, και με δεδομένη πλέον την Σύμβαση Παραχώρησης των 14 περιφερειακών Αερολιμένων, διαπιστώνεται ότι σε αυτά συμπεριλαμβάνονται και οι Αερολιμένες της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς. Περαιτέρω, επισημαίνεται ότι τα αεροδρόμια της Δυτικής Ελλάδας ευρίσκονται εντός της Περιοχής Αποκλειστικότητας των Αερολιμένων Ζακύνθου και Κεφαλονιάς, ήτοι εντός της κυκλικής περιοχής ακτίνας 100 χλμ. με κέντρο το σημείο αναφοράς των Αερολιμένων. Σύμφωνα με το άρθρο 4.10 της Σύμβασης Παραχώρησης «Εάν ο Παραχωρητής ή/και το Δημόσιο άμεσα μέσω παραχώρησης σε τρίτο μέρος κατασκευάσει, αναπτύξει, αναβαθμίσει ή/και λειτουργήσει κάποιο άλλο αεροδρόμιο στις Περιοχές Αποκλειστικότητας οποιουδήποτε Περιφερειακού Αεροδρομίου (εξαιρουμένου, προς αποφυγή αμφιβολίας του νέου αεροδρομίου στο Καστέλι) (πλην των αεροδρομίων που ήδη λειτουργούν κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ως εμπορικά αεροδρόμια δημόσιας χρήσης στην Ελληνική Δημοκρατία) θα έχει επέλθει γεγονός ευθύνης Δημοσίου...». Ως εκ τούτου, για ενδεχόμενη ενεργοποίηση και ανάπτυξη αεροδρομίων της συγκεκριμένης Περιφέρειας, θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν και η παράμετρος αυτή, ώστε να προηγηθεί σχετική διαβούλευση και συναίνεση της Παραχωρησιούχου και να μην προκύψει γεγονός ευθύνης Δημοσίου.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡ. ΛΙΝΤΣΕΡΑΚΟΣ

Εσωτερική Διανομή:

1. Δ/ΥΠΑ
2. ΥΠΑ/Δ13/Α