



30 ΟΚΤ. 2015

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
& ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Παπάγου, 29- 10- 2015

Αριθ. Πρωτ. Β-13

TAX. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Ευαγγελία Λαμπαδαρίου
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 6508324
FAX : 6508299
E mail : tkvel@ yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: Απάντηση σε Ερώτηση. Μετατροπή του στρατιωτικού αεροδρομίου Τρίπολης ώστε να λειτουργεί ως αερολιμένας για πτήσεις χαμηλού κόστους για την ώθηση της τουριστικής ανάπτυξης.

ΣΧΕΤΙΚΟ: Έγγραφό σας 100/08-10-2015 .

Σε απάντηση της παραπάνω Ερώτησης την οποία κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Ιωάννης Ανδριανός, σας αποστέλλουμε το με αριθμό πρωτ.ΥΠΑ/Δ13/Α/27747/1524/ 29.10.2015 έγγραφο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, με το οποίο παρέχονται πληροφορίες σχετικά με το θιγόμενο στην Ερώτηση θέμα.

**Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ**

Κοινοποίηση

1. Βουλή των Ελλήνων
Βουλευτή κ. Ιωάννη Ανδριανό
2. Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού
Γραφείο Υπουργού





**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
& ΔΙΚΤΥΩΝ**

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

Ταχ. Δ/ση : Τ.Θ. 70 360
166 10 Γλυφάδα
Πληροφορίες : Ι. Δ. Καρνεσιώτης
Τηλ. : 210 8916 129
Fax : 210 8916 281
E-mail address : d13a@hcaa.gr



Αθήνα 29/10/2015

ΥΠΑ/Δ13/Α/27747/1524

ΠΡΟΣ :

Τμήμα Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου
ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.

**ΘΕΜΑ : Απάντηση σε Ερωτήσεις Βουλευτών, κκ. Ι. Ανδριανού &
Ι. Μανιάτη (100/8-10-2015 & 217/13-10-2005 αντίστοιχα)**

ΣΧΕΤ. : α. ΤΚΒΕΛ/Β-13/12-10-2015
β. ΤΚΒΕΛ/Β-27/14-10-2015
γ. ΥΠΑ/Δ17/Ε/1521/15-10-2015
δ. ΥΠΑ/Δ7/Α/6578/14-10-2015
ε. ΥΠΑ/Δ6/Γ/5954/15-10-2015
στ. ΥΠΑ/Δ3/Α/8861/14-10-2015

Αναφερόμενοι σε εν θέματι Ερωτήσεις, θέτουμε υπ' όψιν σας τα ακόλουθα:

1. Τον Αύγουστο του 2005, αξιολογήθηκε από την Υπηρεσία μας η Μελέτη ανάπτυξης του αεροδρομίου Τρίπολης για πτήσεις πολιτικής αεροπορίας, την οποία η Υπηρεσία μας είχε αναθέσει σε εξωτερικό Γραφείο Τεχνικών Μελετών. Μέσω της εν λόγω Μελέτης, είχαν εξετασθεί ειδικότερα η δυνατότητα, η σκοπιμότητα, οι απαιτήσεις και το Σχέδιο ανάπτυξης για την επανενεργοποίηση του στρατιωτικού αεροδρομίου Τρίπολης για πτήσεις πολιτικών αεροσκαφών.
2. Από την εν λόγω Μελέτη προέκυψε ότι, σύμφωνα με τους διεθνείς Κανονισμούς, που διέπουν την Πολιτική Αεροπορία, και, ειδικότερα, σύμφωνα με το Annex 14, PANS-OPS του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), δεν ήταν εφικτή η ασφαλής επιχειρησιακή αξιοποίηση του αεροδρομίου Τρίπολης, για την εξυπηρέτηση πτήσεων δημοσίων μεταφορών με jet αεροσκάφη (εξωτερικού και εσωτερικού), εξ αιτίας των σημαντικών υφιστάμενων ορεινών όγκων και εμποδίων, καθώς και λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών, που επικρατούν στην περιοχή. Επισημαίνεται εν προκειμένω ότι κυρίως αυτής της κατηγορίας οι πτήσεις από

και προς Ευρωπαϊκούς προορισμούς είναι εκείνες, που θα συνέβαλαν στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.

3. Παρ' όλα αυτά, η Υπηρεσία μας συνέχισε να επιδεικνύει έντονο ενδιαφέρον για το ζήτημα, λαμβανομένης, άλλωστε, υπ' όψιν και της εν τω μεταξύ Κοινής Απόφασης ΓΕΑ και ΥΠΑ για από κοινού χρήση του αεροδρομίου. Ως εκ τούτου, προέκυψε πρόσφατα, με πρωτοβουλία της Περιφέρειας Πελοποννήσου, νέα επικαιροποιημένη Μελέτη, η οποία πραγματεύεται εναλλακτικά σενάρια για την αντιμετώπιση των δυσχερειών προσέγγισης και απογείωσης στο αεροδρόμιο της Τρίπολης. Το κύριο σημείο της νέας Μελέτης αφορά στον επανασχεδιασμό του διαδρόμου, διά της στροφής αυτού κατά 8 μοίρες περίπου προς τα δυτικά, προκειμένου να αμβλυνθούν κατά το δυνατόν τα παρουσιαζόμενα εμπόδια των επιφανειών περιορισμού εμποδίων, κατά Annex 14 του ICAO.
4. Η εν λόγω «στροφή» του διαδρόμου επιβάλλει κατασκευή νέου διαδρόμου και τροχοδρόμων, με την ανάλογη οικονομική επιβάρυνση. Προκειμένου να αμβλυνθούν τα προβλήματα ενόργανης προσέγγισης / απογείωσης, που παρουσιάζονται, λόγω της μορφολογίας της περιοχής πέριξ του αεροδρομίου, ο Μελετητής υπέβαλε πρόταση βασισμένη σε χρήση και αξιοποίηση δορυφορικών διαδικασιών (EGNOS) στην νέα προτεινόμενη θέση.
5. Οι προτάσεις της επικαιροποιημένης Μελέτης, που υποβλήθηκε από την Περιφέρεια Πελοποννήσου, και των συναφών συμπληρωματικών Μελετών, που εκπονήθηκαν από την ίδια, αποτελούν ήδη αντικείμενο αξιολόγησης των Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και Ηλεκτρονικών της Υπηρεσίας μας.
6. Τα τελικά συμπεράσματα της επικαιροποιημένης Μελέτης συνοψίζονται ως ακολούθως:

α. Ο υφιστάμενος διάδρομος, ως θέση και προσανατολισμός δεν είναι κατάλληλος για την ανάπτυξη εμπορικών πτήσεων, καθ' όσον επηρεάζονται άμεσα οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις και το σύμπλεγμα των υποδομών της Πολεμικής Αεροπορίας, προκειμένου να καλυφθούν οι προβλεπόμενες απαιτήσεις των μεταβατικών επιφανειών, επιφανειών ασφαλείας και του εύρους διαδρόμου (Επικαιροποιημένη Μελέτη/Μέρος 1/σελ. 70- Συμπεράσματα).

β. Λόγω των εδαφικών εξάρσεων της περιοχής του αεροδρομίου, με τον υφιστάμενο διάδρομο δεν καλύπτονται διαδικασίες "Non Precision", βασισμένες σε συμβατικά ραδιοβοηθήματα (VOR/DME, NDB, ILS). Δεν μπορούν, επίσης, να καλυφθούν διαδικασίες BASIC RNAV, BASIC RNP 0.3, PBN RNP 0.15 AR, ή GBAS (Επικαιροποιημένη Μελέτη/Μέρος 1/σελ. 72- Συμπεράσματα).

γ. Προς αντιμετώπιση των ανωτέρω και για την λειτουργία του αεροδρομίου για εμπορικές πτήσεις, επιβάλλεται ως βέλτιστη λύση, η στροφή του διαδρόμου κατά 7.55 – 7.75 μοίρες CCW

με σημείο έδρασης το υφιστάμενο μέσο του διαδρόμου (Επικαιροποιημένη Μελέτη/Μέρος 1/σελ. 70- Συμπεράσματα).

δ. Για κάλυψη απαιτήσεων ανάπτυξης διαδικασιών προσέγγισης ακριβείας κατηγορίας I, με προϋπόθεση την στροφή του διαδρόμου, προτείνεται ως προσφορότερη λύση η εγκατάσταση συστήματος GBAS δεδομένου ότι αυτή θα καλύπτει και θα υποστηρίζει και τα δύο άκρα (Επικαιροποιημένη Μελέτη/Μέρος 1/σελ. 70- Συμπεράσματα).

ε. Παρά ταύτα, ακόμη και στην περίπτωση αυτή για τον διάδρομο 20 και για το GBAS κατηγορίας I, ενδεχομένως να απαιτηθούν μελέτες εξομοίωσης για τους ενδεχόμενους κινδύνους σύγκρουσης και με πιθανή την υιοθέτηση μεγαλύτερων γωνιών καθόδου (GP) πράγμα που εκτιμάται ότι δεν θα έχει σημαντική επιχειρησιακή επίπτωση (Επικαιροποιημένη μελέτη/Μέρος 1/σελ. 72- Συμπεράσματα).

στ. Με την στροφή του διαδρόμου, επίσης εκτιμάται ότι θα είναι οριακά αποδεκτές οι διαδικασίες "Non precision" BASIC RNP, ενώ οι διαδικασίες RNP AR και SBAS APV1 για τον διάδρομο 20, θα είναι επιχειρησιακά αποδεκτές, με ενδεχόμενο την αύξηση της γωνίας καθόδου (Επικαιροποιημένη μελέτη/Μέρος 1/σελ. 72- Συμπεράσματα).

Επί των ανωτέρω συμπερασμάτων, σημειώνουμε τις αρμόδιες κρίσεις των Υπηρεσιών της ΥΠΑ:

- Δεν υπάρχει δυνατότητα εγκατάστασης συμβατικών συστημάτων πλοήγησης (VOR/DME, NDB, ILS), είτε για τον υφιστάμενο είτε για τον στραμμένο διάδρομο.
- Σε σχέση με την δυνατότητα εγκατάστασης συστήματος GBAS κατηγορίας I, θεωρούμε ότι η προκαταρκτική ανάλυση της Honeywell δεν επαρκεί για την διασφάλιση της επαρκούς και πραγματικής διαθεσιμότητας σημάτων GPS στην περιοχή, η οποία αναδεικνύεται μόνο με επιτόπιες μετρήσεις και ελέγχους, όπως, άλλωστε, αναφέρει στην έκθεσή της και η Εταιρία Honeywell (Appendix A – Honeywell International Inc. Letter).
- Από πλευράς διαδικασιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας για τον υπάρχοντα διάδρομο, δεν είναι εφικτή η εκπόνηση συμβατικών ενόργανων διαδικασιών άφιξης και αναχώρησης για πτήσεις IFR αξιοποιήσιμες από αεροσκάφη πολιτικής αεροπορίας, σύμφωνα με τα κριτήρια του DOC 8168 του ICAO.
- Παρομοίως, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην σχετική Μελέτη της εταιρείας IBI, δεν είναι εφικτή ούτε και η εκπόνηση ενόργανων διαδικασιών PBN για πτήσεις IFR αξιοποιήσιμες από αεροσκάφη πολιτικής αεροπορίας. Ειδικότερα, σύμφωνα με το Tripoli Airport Master Plan Study Update, Part 1 – Aeronautical Analysis, REPORT (RE-0001), 27-01-2012 (prepared by "IBI Group"), θα μπορούσε να εξετασθεί η δυνατότητα εκπόνησης αξιοποιήσιμων ενόργανων διαδικασιών PBN για πτήσεις IFR υπό ορισμένες προϋποθέσεις, μεταξύ των οποίων η περιστροφή και επιμήκυνση του διαδρόμου, η λήψη ικανοποιητικού δορυφορικού σήματος, κ.τ.λ.

7. Γενικότερα, πάντως, σημειώνουμε ότι κρίσιμο μέγεθος για την οριστική αξιολόγηση της εν λόγω πρότασης θα αποτελέσουν τα συμπεράσματα της ανάλυσης κόστους – οφέλους, η οποία θα εκπονηθεί εφ' όσον επιλυθούν οι ανωτέρω δυσχέρειες, καθώς προτεραιότητα της Πολιτικής Ηγεσίας πρέπει να αποτελεί η διασφάλιση της οικονομικής βιωσιμότητας και της αποτελεσματικότητας των παρεμβάσεων της Πολιτείας.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΥΠΑ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΡ. ΛΙΝΤΖΕΡΑΚΟΣ

Εσωτερική Διανομή :

1. Δ/ΥΠΑ
2. ΥΠΑ/ΓΔΑΜ
3. ΥΠΑ/Δ13/Α

