

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	10754
Ημερομηνία καταθέσεως	27-05-2010



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ - ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β' ΑΘΗΝΩΝ - ΑΑ.Ο.Σ.

Αθήνα, 25 Μαΐου 2010

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ: Τον Αξιότιμο Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Ρέππα Δημήτριο

ΘΕΜΑ: "Αεροδρόμιο Μυτιλήνης και ΕΣΠΑ"

Ο Διεθνής Αερολιμένας Μυτιλήνης έχει ετήσια κίνηση άνω του μισού εκατομμυρίου επιβατών, με σταθερά αύξητική τάση. Ανάμεσα στα τριάντα οκτώ (38) αεροδρόμια της χώρας, είναι (με βάση τα στοιχεία της ΥΠΑ για το 2008) το 10^ο σε επιβατική κίνηση και το 6^ο σε εμπορευματική κίνηση. Είναι το αεροδρόμιο του 3^{ου} σε μέγεθος Ελληνικού νησιού, στοιχείο που καθιστά προφανή την στρατηγική, αναπτυξιακή και κοινωνική σημασία του. Εντούτοις, το αεροδρόμιο αυτό έχει κυριολεκτικά εγκαταλειφθεί από την Ελληνική Πολιτεία, για πάνω από δύο (2) δεκαετίες. Μεταξύ του συνόλου των αεροδρομίων της χώρας, ο αεροσταθμός του αεροδρομίου «Όδυσσέας Ελύτης» είναι σήμερα αυτός που διαθέτει την μικρότερη επιφάνεια χώρων (2.500 τ.μ.) ως προς τον αριθμό των επιβατών που διακινεί ετησίως (0,0046 τ.μ. ανά επιβάτη). Έτσι, την θερινή περίοδο, οι ξένοι τουρίστες στοιβάζονται σε ουρές για να εξυπηρετηθούν αλλά και η όψη και η κατάσταση του κτιρίου είναι σε κακή κατάσταση.

Όπως γνωρίζετε, το «Σχέδιο Ανάπτυξης Μεταφορών 2007-2013 και είκοσαετίας» είναι, κατά την διατύπωση του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, το «στρατηγικό έγγραφο που καθόρισε την αναπτυξιακή στρατηγική» για τις υποδομές των μεταφορών στο ΕΣΠΑ. Το έγγραφο αυτό (σελ. 95) καθόριζε το έτος 2004, ότι η κατασκευή των νέων εγκαταστάσεων στο αεροδρόμιο της Μυτιλήνης συγκαταλέγεται μεταξύ των αερολιμενικών έργων με τον υψηλότερο βαθμό προτεραιότητας (βαθμός «Α»). Ωστόσο, η προώθηση του έργου είχε παγώσει στην συνέχεια, επειδή θα ήταν μεγάλο το κόστος των εκτεταμένων απαλλοτριώσεων που προέβλεπε το τότε υφιστάμενο σχέδιο. Σήμερα όμως και με μία διαφορετική εκτίμηση που έγινε από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου σας, για μία έντελως διαφορετική χωροθέτηση, απάλειψε πλήρως το κόστος και την τροχοπέδη των απαλλοτριώσεων αυτών.

Συνεπώς ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Ποιός είναι σήμερα ο ακριβής σχεδιασμός και το χρονοδιάγραμμα για την κατασκευή σύγχρονου αεροσταθμού αλλά και για τις υπόλοιπες υποδομές στο αεροδρόμιο της Μυτιλήνης;
2. Αληθεύουν τα δημοσιεύματα του Τύπου που αναφέρουν ότι σχεδιάζεται ή κατασκευή αεροσταθμού συνολικής επιφάνειας 10-12 χιλιάδων τ.μ., δηλαδή του ίδιου μεγέθους με τα κτίρια που κατασκευάζονται τα τελευταία χρόνια σε αεροδρόμια που έχουν τέσσερεις (4) και πλέον φορές μικρότερη επιβατική κίνηση από αυτό της Μυτιλήνης και τα όποια ανήκουν (κατά τον κανονισμό της Υ.Π.Α.) στην κατηγορία των «Αερολιμένων Εσωτερικών Συγκοινωνιών» και όχι σε αυτήν των δεκαπέντε (15) «Διεθνών Αερολιμένων» της χώρας;
3. Ποιές θα είναι οι πηγές των χρηματοδοτήσεων για τα επί μέρους έργα;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές:

Γεωργιάδης Σπυρίδων-Αδωνις, Β' Αθηνών ΛΑ.Ο.Σ.

Πλεύρης Αθανάσιος, Α' Αθηνών ΛΑ.Ο.Σ.

