

ΝΕΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ “ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ”

Η ΠΟΡΕΙΑ και η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ
ΙΟΥΝΙΟΣ 1996 - ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2000

Αθήνα, 18 Ιανουαρίου 2000

- A. Η Αναγκαιότητα και η Κρισιμότητα του Έργου
- B. Σημαντικές ημερομηνίες για την έναρξη του έργου
- Γ. Τεχνικά Χαρακτηριστικά του Έργου
- Δ. Η Πορεία και Εξέλιξη του Έργου
- Ε. Συμπληρωματικές υποδομές
- ΣΤ. Πληροφορική και Τηλεπικοινωνίες
- Ζ. Εξοπλισμός Αεροναυτιλίας
- Η. Νέο Αεροδρόμιο και Θέσεις Απασχόλησης
- Θ. Χωροταξικός Σχεδιασμός Μεσογείων

- Φωτογραφίες

A. Η Αναγκαιότητα και η Κρισιμότητα του Έργου

1. Αποτελεί αναμφισβήτητη αλήθεια ότι το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας "**ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ**" αναδεικνύει και κατοχυρώνει την Αττική και την Ελλάδα σε έναν Κυρίαρχο Πόλο Αναφοράς και σε έναν αναντικατάστατο Κόμβο στις Ευρωπαϊκές και στις Διεθνείς Αερομεταφορές.
 - Αυτό το σύγχρονο έργο αποτελεί την ουσιαστική και επιθετική απάντηση της χώρας μας στις προκλήσεις της εποχής μας. Σήμερα αυτές οι προκλήσεις ταυτίζονται κυρίως με μια συμβολική λέξη, τη λέξη Δίκτυα. Δίκτυα Διευρωπαϊκά και Οικουμενικά είτε αναφέρονται στις Μεταφορές, είτε αναφέρονται στις Τηλεπικοινωνίες και στις Κοινωνίες της Πληροφορικής, είτε αναφέρονται στην Ενέργεια, είτε αναφέρονται στο Περιβάλλον και την Ποιότητα Ζωής.
2. Αυτό το έργο είναι ένα Έργο Πνοής, ένα Έργο Υποδομής για τον Εκσυγχρονισμό και την Ανάπτυξη της χώρας μας, που φιλοδοξεί να βάλει την Ελλάδα στην τροχιά του 21ου αιώνα. Είναι ένα έργο σημαντικό και για τις Μεταφορές και για την ανάκαμψη της Εθνικής Οικονομίας.

Το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο, προϋπολογισμού **658 δις**, είναι ένα από τα μεγαλύτερα έργα που εκτελούνται σήμερα στην Ευρώπη. Χρηματοδοτείται ταυτόχρονα από το **Ελληνικό Δημόσιο** και το **Ταμείο Συνοχής (117 δις)**, την **Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (312 δις)**, το **Σπατόσημο (78 δις)**, τα **ίδια κεφάλαια των ιδιωτών κατασκευαστών (53 δις)** και τα **δάνεια των εμπορικών τραπεζών (98 δις)**.

3. Η Προκήρυξη του Διαγωνισμού έγινε τον Αύγουστο του 1991 και τον Σεπτέμβριο του 1993 είχε ουσιαστικά μονογραφηθεί η Σύμβαση Κατασκευής και Λειτουργίας από την τότε Κυβέρνηση της Ν.Δ.

- Μετά τις εκλογές του 1993 η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. θεώρησε αναγκαίο και σκόπιμο για την κατοχύρωση των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου να προχωρήσει σε επαναδιαπραγματεύσεις με την Ανάδοχο Κοινοπραξία.

Οι επαναδιαπραγματεύσεις με την Ανάδοχο Κοινοπραξία έγιναν με γνώμονα τις αρχές της Διαφάνειας, του Υγιούς Ανταγωνισμού και της Κατοχύρωσης των συμφερόντων του Ελληνικού Δημοσίου.

Αποτελεί αναμφισβήτητη αλήθεια ότι καταφέραμε, μετά το 1993 μέσα σε αντίξοες συνθήκες σκληρών διαπραγματεύσεων, να κυρωθεί μια νέα **Εθνικά συμφέρουσα Σύμβαση** με την ίδια Κοινοπραξία, για το ίδιο Έργο (ίδια ταυτότητα, τεχνικά χαρακτηριστικά, προδιαγραφές, ποιότητα και λειτουργικότητα) με διαφορετικούς όμως όρους και προϋποθέσεις. Με τη νέα Σύμβαση το Ελληνικό Δημόσιο είχε και έχει ως τελικό οικονομικό όφελος **πάνω από 100 δις δραχμές**.

4. Το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο ως παραγωγική δραστηριότητα, ως μεγάλη παραγωγική μονάδα έχει τεράστιες και κρίσιμες, θετικές και πολλαπλασιαστικές επιδράσεις για την Αττική.

Αρκεί και μόνο να σκεφτούμε ότι σε όλες τις φάσεις της κατασκευής και λειτουργίας του δημιουργεί χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας.

Αρκεί να σκεφτούμε ότι στη φάση της ολοκλήρωσής του θα έχει δημιουργήσει στον ίδιο του το χώρο και θα έχει προκαλέσει δευτερογενώς συνολικά **21 χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας** στην Αττική και κυρίως στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων.

B. Σημαντικές ημερομηνίες για την Έναρξη του Έργου

- 10 Αυγούστου 1991: προκήρυξη του Διαγωνισμού
- 11 Νοεμβρίου 1991: προεπιλογή των Υποψηφίων Κατασκευαστικών Κοινοπραξιών
- 15 Ιανουαρίου 1992: ολοκλήρωση της σύνταξης των Τευχών Δημοπράτησης
- 17 Ιουλίου 1993: υποβολή προσφορών
- 31 Ιουλίου 1995: υπογραφή της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου (Airport Development Agreement - ADA) μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Γερμανικής Κοινοπραξίας
- 14 Σεπτεμβρίου 1995: κύρωση της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου από τη Βουλή με το Ν. 2338/95
- 11 Ιουνίου 1996: ενεργοποίηση της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου
- Ιούλιος 1996: έναρξη εργασιών κατασκευής
- 5 Σεπτεμβρίου 1996: εγκαίνια
- Καλοκαίρι 2000: ολοκλήρωση κατασκευαστικής περιόδου και έναρξη περιόδου γενικών και εξειδικευμένων δοκιμών
- 1 Μαρτίου 2001: έναρξη λειτουργίας

Γ. Τεχνικά Χαρακτηριστικά του Έργου

Προϋπολογισμός έργου:	658 δισ. Δραχμές
Αριθμός επιβατών:	έως 16 εκατ./χρόνο σε πρώτο στάδιο
Μήκος διαδρόμων:	4 χλμ. περίπου και 60 μ. πλάτος
Κινήσεις αεροσκαφών:	έως 600 προσγειώσεις/απογειώσεις / ώρα ή 600 / ημέρα
Θέσεις αεροσκαφών:	89
Κεντρικός αεροσταθμός:	4 επίπεδα, 14 γέφυρες επιβίβασης επιβατών
Κτίριο Δορυφόρος:	10 γέφυρες επιβίβασης επιβατών
Εμπορευματική κίνηση:	έως 220.000 τόνους / χρόνο
Αίθουσα check in:	5.400 μ2 - 140 θυρίδες εξυπηρέτησης επιβατών
Αίθουσα αναμονής αφίξεων:	4.600 μ2

Δ. Η Πορεία και Εξέλιξη του Έργου

Η εξέλιξη του Έργου είναι Θετική. Οι εργασίες σε όλα τα μέτωπα προχωρούν με εντατικούς ρυθμούς. Έχουν επιτευχθεί όλοι οι στόχοι σύμφωνα με τις αρχικές προβλέψεις του Σχεδίου και πολλές εργασίες προηγούνται του αρχικού χρονοδιαγράμματος. **Μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1999 είχε εκτελεσθεί το 90% του συνόλου του Έργου και το καλοκαίρι του 2000 αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί το 100%.**

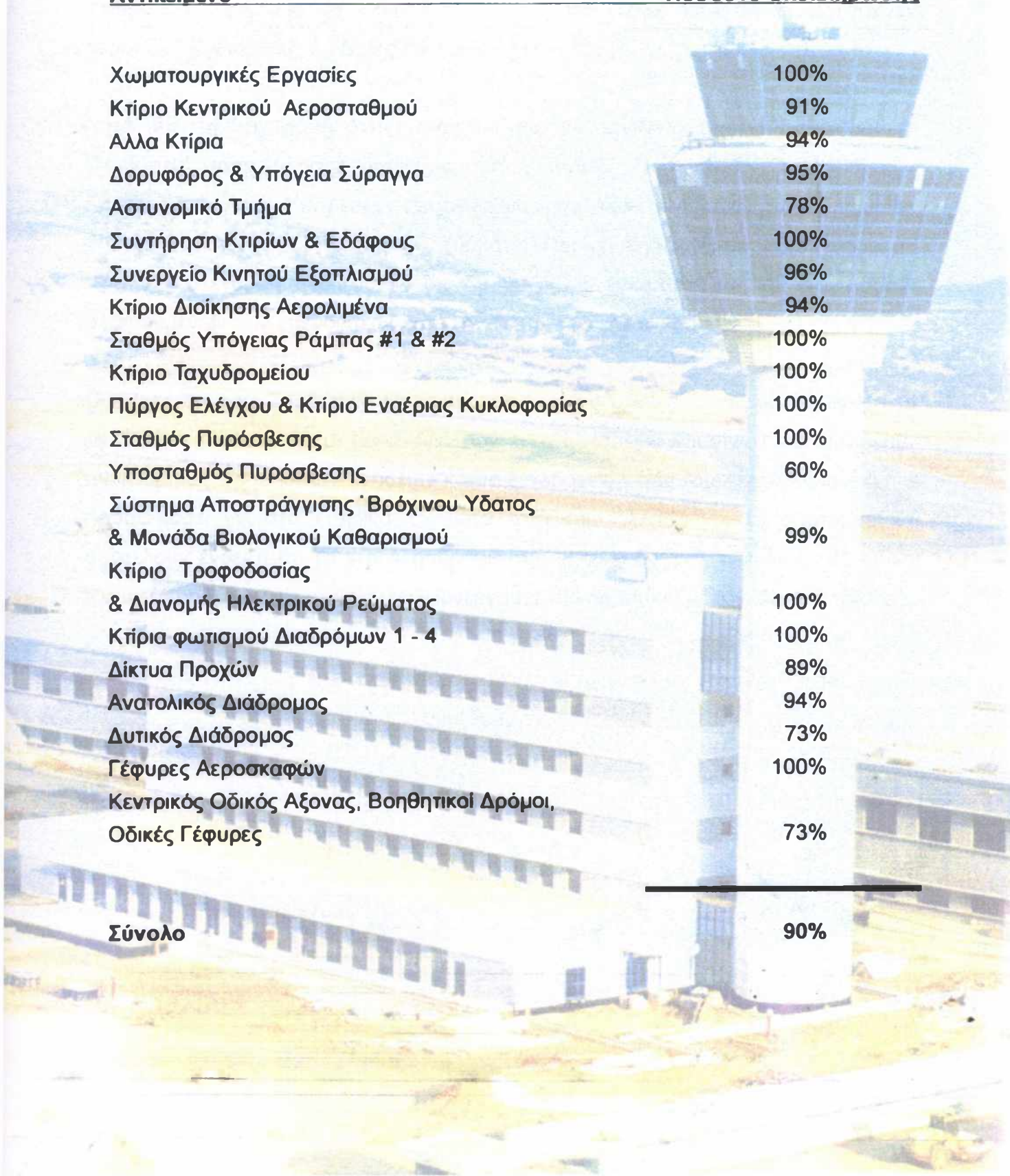
Αμέσως μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής θα επακολουθήσει μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου 2001 η περίοδος γενικών και εξειδικευμένων δοκιμών.

Η μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1999 αναλυτική εξέλιξη των επί μέρους τμημάτων του Έργου έχει ως φαίνεται στον επόμενο πίνακα:

Πρόοδος Εργασιών μέχρι 31.12.99

Αντικείμενο

Ποσοστό Ολοκλήρωσης



Χωματουργικές Εργασίες	100%
Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού	91%
Άλλα Κτίρια	94%
Δορυφόρος & Υπόγεια Σύραγγα	95%
Αστυνομικό Τμήμα	78%
Συντήρηση Κτιρίων & Εδάφους	100%
Συνεργείο Κινητού Εξοπλισμού	96%
Κτίριο Διοίκησης Αερολιμένα	94%
Σταθμός Υπόγειας Ράμπας #1 & #2	100%
Κτίριο Ταχυδρομείου	100%
Πύργος Ελέγχου & Κτίριο Εναέριας Κυκλοφορίας	100%
Σταθμός Πυρόσβεσης	100%
Υποσταθμός Πυρόσβεσης	60%
Σύστημα Αποστράγγισης Βρόχινου Υδάτος & Μονάδα Βιολογικού Καθαρισμού	99%
Κτίριο Τροφοδοσίας & Διανομής Ηλεκτρικού Ρεύματος	100%
Κτίρια φωτισμού Διαδρόμων 1 - 4	100%
Δίκτυα Προχών	89%
Ανατολικός Διάδρομος	94%
Δυτικός Διάδρομος	73%
Γέφυρες Αεροσκαφών	100%
Κεντρικός Οδικός Αξονας, Βοηθητικοί Δρόμοι, Οδικές Γέφυρες	73%

Σύνολο

90%

Ε. Συμπληρωματικές Υποδομές

Παράλληλα με την κατασκευή του κυρίως Συμβατικού Αντικειμένου, η Εταιρία Αεροδρομίου έχει αναπτύξει, σύμφωνα με τις δυνατότητες που της παρέχονται από τη Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου, ένα μεγάλο πρόγραμμα Συμπληρωματικών Υποδομών με στόχο να βελτιστοποιήσει τις υπηρεσίες που θα παρέχονται σε αεροπορικές εταιρείες, επιβάτες και κοινό.

Κατά την πρώτη φάση λειτουργίας επίσης υπολογίζεται ότι θα ανατεθούν με Συμβάσεις Παραχώρησης υπηρεσίες στους τομείς Εξυπηρέτησης Αερογραμμών, Καταστημάτων και Υπηρεσιών Αεροσταθμού και Ανάπτυξης Ακίνητης Περιουσίας. Συνολικά, αυτές οι υπηρεσίες με Σύμβαση Παραχώρησης αντιπροσωπεύουν μια επιπλέον επένδυση περίπου 75 δις Δραχμών για εγκαταστάσεις και εξοπλισμούς (εξαιρουμένων των επενδύσεων από την Ολυμπιακή Αεροπορία).

Οι μέχρι σήμερα Συμβάσεις Παραχώρησης με τις οποίες έχουν ήδη ανατεθεί με επιτυχία η κατασκευή και λειτουργία των εγκαταστάσεων καυσίμων, οι υπηρεσίες τροφοδοσίας προμηθειών πτήσεων και το ξενοδοχείο εντός του Αεροδρομίου, έχουν προσελκύσει γνωστά εταιρικά σχήματα από την Ελλάδα και το εξωτερικό και αποτελούν ένδειξη ότι το νέο Αεροδρόμιο προσελκύει διεθνείς επενδυτές, οι οποίοι εμπιστεύονται αυτή τη καινοτομική συνεργασία του δημοσίου με τον ιδιωτικό τομέα.

ΣΤ. Πληροφορική και Τηλεπικοινωνίες

Το όραμα του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα στο τομέα της Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών είναι η παροχή υπηρεσιών και υποδομών υψηλής ποιότητας προς τον ταξιδιώτη και το σύνολο της Κοινότητας του Αεροδρομίου. Για την υλοποίηση αυτού του οράματος, ακολουθείται η πολιτική ενός «έξυπνου αεροδρομίου», με την παροχή υποδομής και υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής σε 24ωρη βάση. Αυτή η μέθοδος επιτρέπει στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών να αναδειχθεί σε «επικοινωνιακό κόμβο» για επιβάτες εσωτερικού και εξωτερικού.

Το ιδιωτικό δίκτυο που καλύπτει όλο το αεροδρόμιο, καθώς και όλες οι κοινόχρηστες υπηρεσίες που παρέχονται, διασφαλίζουν οικονομίες κλίμακας, χαμηλά λειτουργικά κόστη και ευελιξία για τις αεροπορικές εταιρίες, τις επιχειρήσεις και τους κρατικούς φορείς που θα παρέχουν υπηρεσίες στο αεροδρόμιο.

Για την πλήρη λειτουργική και οικονομική εξυπηρέτηση του χρήστη του αεροδρομίου, και τη συμμετοχή του στις διαδικασίες προετοιμασίας των υπηρεσιών, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών έχει βασίσει τη στρατηγική Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών του σε στρατηγικές συμφωνίες για συστήματα όπως το CUTE (σύστημα κοινής χρήσης για το check-in των επιβατών) και τη κεντρική βάση των δεδομένων πτήσεων του Αεροδρομίου.

Ο στόχος της Εταιρίας Αεροδρομίου είναι η παροχή ποιοτικών υπηρεσιών πληροφορικής, με την ενοποιημένη και εκτεταμένη υποδομή των δικτύων και της τεχνολογικής υποδομής του νέου αεροδρομίου, απαντώντας στις νέες προκλήσεις και ευκαιρίες του νέου αιώνα.

Z. Εξοπλισμός Αεροναυτιλίας

Σε πλήρη εξέλιξη βρίσκεται και ο εξοπλισμός των Συστημάτων Αεροναυτιλίας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις και τις προδιαγραφές της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Ο εξοπλισμός Αεροναυτιλίας περιλαμβάνει ειδικότερα τα εξής συστήματα:

- Σύστημα σύγχρονων τερματικών ραντάρ (ένα πρωτεύον και δύο δευτερεύοντα) που προσφέρει πλήρη κάλυψη της Τερματικής Περιοχής του Νέου Αεροδρομίου και συμβάλλει τα μέγιστα στην ασφάλεια πτήσεων από και προς το Αεροδρόμιο.
- Ραντάρ ελέγχου επιφανείας αεροδρομίου και προηγμένο σύστημα επίγειας καθοδήγησης.
- Επέκταση και αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος αυτοματοποιημένου ελέγχου εναερίου κυκλοφορίας PALLAS.
- Μετεωρολογικό ραντάρ υψηλών δυνατοτήτων που καλύπτει μια ευρύτατη περιοχή γύρω από το Αεροδρόμιο, καθώς και πλήρη μετεωρολογικό εξοπλισμό.
- Σύστημα ενόργανης προσέγγισης κατηγορίας II (με δυνατότητα μελλοντικής αναβάθμισης σε κατηγορία IIIA) που θα επιτρέπει προσγειώσεις με συνθήκες μειωμένης και στους δύο διαδρόμους και από τις δύο διευθύνσεις.
- Αεροναυτικές τηλεπικοινωνίες (ασύρματες και ενσύρματες) τελευταίας γενιάς και πολλαπλής κάλυψης.

Όλα τα συστήματα αφορούν ό,τι πιο σύγχρονο θα έχει να προσφέρει η τεχνολογία κατά την ημερομηνία έναρξης των εργασιών του Νέου Αεροδρομίου, ενώ ιδιαίτερη σημασία έχει δοθεί τόσο στη συμβατότητά τους με τα υφιστάμενα και τα υπό υλοποίηση συστήματα της ΥΠΑ, όσο και στη δυνατότητα μελλοντικής αναβάθμισης όποτε αυτό κριθεί αναγκαίο.

Η. Νέο Αεροδρόμιο και Θέσεις Απασχόλησης

Σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης για την ευρύτερη περιοχή αποτελεί και το ανερχόμενο κάθε χρόνο ποσοστό απασχόλησης στο έργο του Νέου Αεροδρομίου.

Το ανθρώπινο δυναμικό αυξάνεται σταθερά από την ημέρα έναρξης των εργασιών.

- Στην παρούσα φάση εργάζονται στο χώρο του εργοταξίου **4.505 άτομα** (επιστήμονες, τεχνίτες, εργάτες όλων των ειδικοτήτων). Από αυτούς **1.505 άτομα** εργάζονται στην κατασκευάστρια κοινοπραξία και **3.000 άτομα** στους Έλληνες υπεργολάβους της Κοινοπραξίας.
- Από τους 4.505 εργαζόμενους **μόνο 107 είναι αλλοδαποί.**

Από το Ελληνικό προσωπικό που χρησιμοποιεί η Κοινοπραξία το 30% είναι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής των Μεσογείων.

Επίσης σημαντικός αριθμός εργαζομένων (περίπου **1.000**) εργάζονται στα έργα του Αεροδρομίου που κατασκευάζονται με το σύστημα της Παραχώρησης (Ξενοδοχείο, Εσωτερικός Αγωγός Καυσίμων, Μονάδες Τροφοδοσίας Πτήσεων, Εμπορευματικός Σταθμός) και στα έργα μετεγκατάστασης της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Η εταιρία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. απασχολεί σήμερα **300** άτομα προσωπικό, τα οποία αναμένεται εντός του 2000 να αυξηθούν σε **600**.

Ετσι συνολικά σήμερα απασχολούνται στο Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο **5.800** άτομα.

Κατά την έναρξη λειτουργίας του Νέου Αερολιμένα θα έχουν δημιουργηθεί **7.000 νέες θέσεις εργασίας.**

Το σημαντικό όμως είναι ότι θα δημιουργηθούν πολλές νέες θέσεις εργασίας στην περιφέρεια του Νέου Αεροδρομίου. Στατιστικές που έχουν γίνει γύρω από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ευρώπης έχουν αποδείξει ότι για κάθε θέση εργασίας στο αεροδρόμιο, δημιουργούνται στην ευρύτερη περιοχή τουλάχιστον 2 νέες θέσεις εργασίας. Η ανωτέρω έρευνες μας οδηγούν μετά βεβαιότητας στο συμπέρασμα ότι οι νέες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν στην ευρύτερη περιοχή του Νέου Αεροδρομίου θα είναι τουλάχιστον **21.000**.

Θ. Χωροταξικός Σχεδιασμός Μεσογείων

- Αποτελεί πολιτική, ηθική και κοινωνική υποχρέωσή της Κυβέρνησής μας ότι τα Μεσόγεια, που είναι ο χώρος υποδοχής του νέου Αεροδρομίου, είναι μια περιοχή απόλυτης προτεραιότητας και για το σχεδιασμό μας και για την διασφάλιση και κατανομή των αναγκαίων πόρων σε συγκεκριμένα έργα προστασίας, ανακούφισης και αναβάθμισης.
- Εχουμε υποχρέωση ως Πολιτεία να δεσμευτούμε ότι η Ανάπτυξη της περιοχής θα συμβαδίζει σύμφωνα με τις Αρχές, τους στόχους και τους απαιτούμενους πόρους ενός ολοκληρωμένου Χωροταξικού, Οικιστικού και Παραγωγικού Σχεδίου.
- Γιατί η Ανάπτυξη των Μεσογείων για να είναι Βιώσιμη και για να σέβεται το περιβάλλον και τον άνθρωπο, προϋποθέτει Έργα Προστασίας Περιβάλλοντος και αναβάθμιση της Ποιότητας Ζωής, προϋποθέτει Έργα Υποδομής, προϋποθέτει Χωροταξική, Οικιστική και Παραγωγική Ανασυγκρότηση με πρόβλεψη, και με ευαισθησία και με ευθύνη.
- Για το λόγο αυτό και για την αντιμετώπιση των σημαντικών επιπτώσεων που θα έχει στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Αττικής, και ειδικότερα της περιοχής Μεσογείων, η κατασκευή του Νέου Αεροδρομίου, ανατέθηκε από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ) στο Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου ερευνητικό πρόγραμμα με τίτλο «Οικονομική Ανάπτυξη και Χωροταξικός Σχεδιασμός Πεδιάδας Μεσογείων 1995 2020 – Ειδικές Χωρικές Ρυθμίσεις Περιοχής Αεροδρομίου Σπάτων».
- Ήδη, σε συνεργασία και με την Τοπική Αυτοδιοίκηση της περιοχής και μετά την υποβολή των προτάσεων των εκπροσώπων της, έχουν ολοκληρωθεί όλες φάσεις της μελέτης και προωθείται η έκδοση της τελικής απόφασης της Εκτελεστικής Επιτροπής του ΟΡΣΑ, μετά την επεξεργασία των απόψεων των φορέων επί των προτάσεων της ΖΟΕ Μεσογείων.

**Φωτογραφίες
Ιανουαρίου 2000**



Γενικά Πλάνα





Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού - Ανατολική πλευρά



Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού - Δυτική πλευρά



Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού



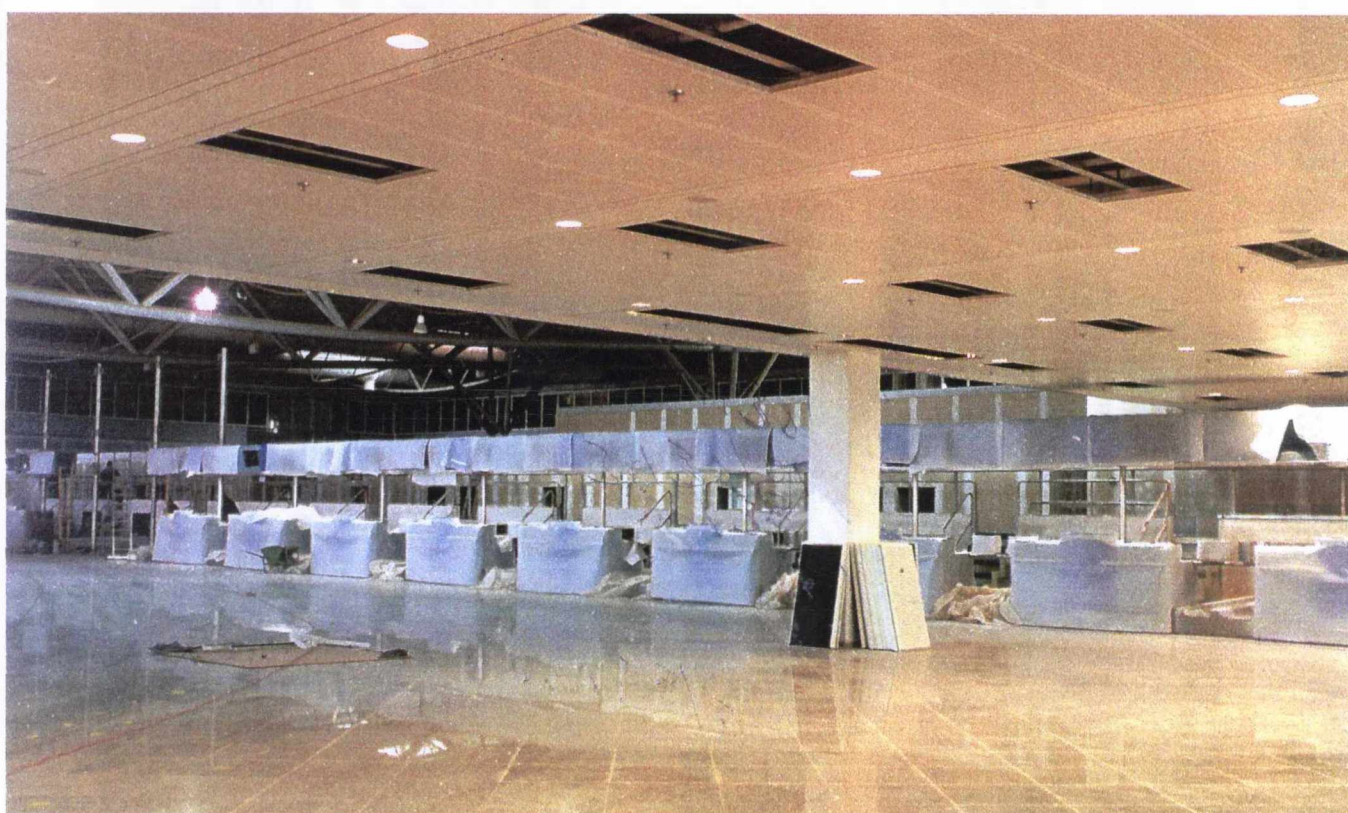
Εσωτερικοί χώροι / Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού



Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού



Εσωτερικοί χώροι / Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού





Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών / Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού



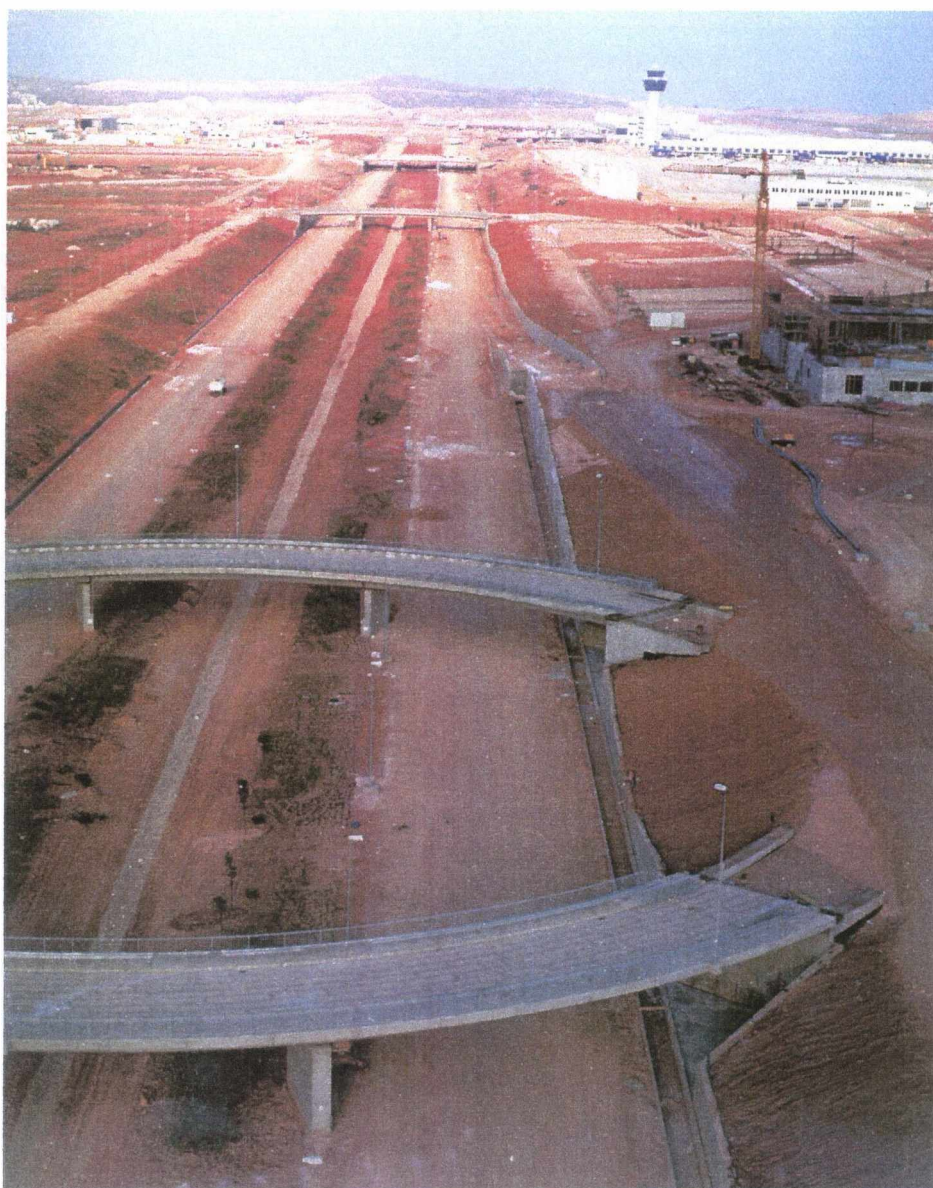
Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού και Δορυφορικό Κτίριο



Δορυφορικό Κτίριο



Πύργος Ελέγχου και Κτίριο Εναέριας κυκλοφορίας



Κεντρικός Οδικός Άξονας - Σύνδεση με Αττική Οδό



Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού - Πρόσβαση σε Αίθουσες Αναχωρήσεων



Ανατολικός Διάδρομος Αποπροσγείωσης



Πύργος Ελέγχου και Κτίριο Εναέριας κυκλοφορίας



Κτίριο Διοίκησης



Κτίριο Κινητών Συνεργείων



Κτίριο Συντήρησης Εδάφους και Κτιρίων



Κτίριο Ταχυδρομείου



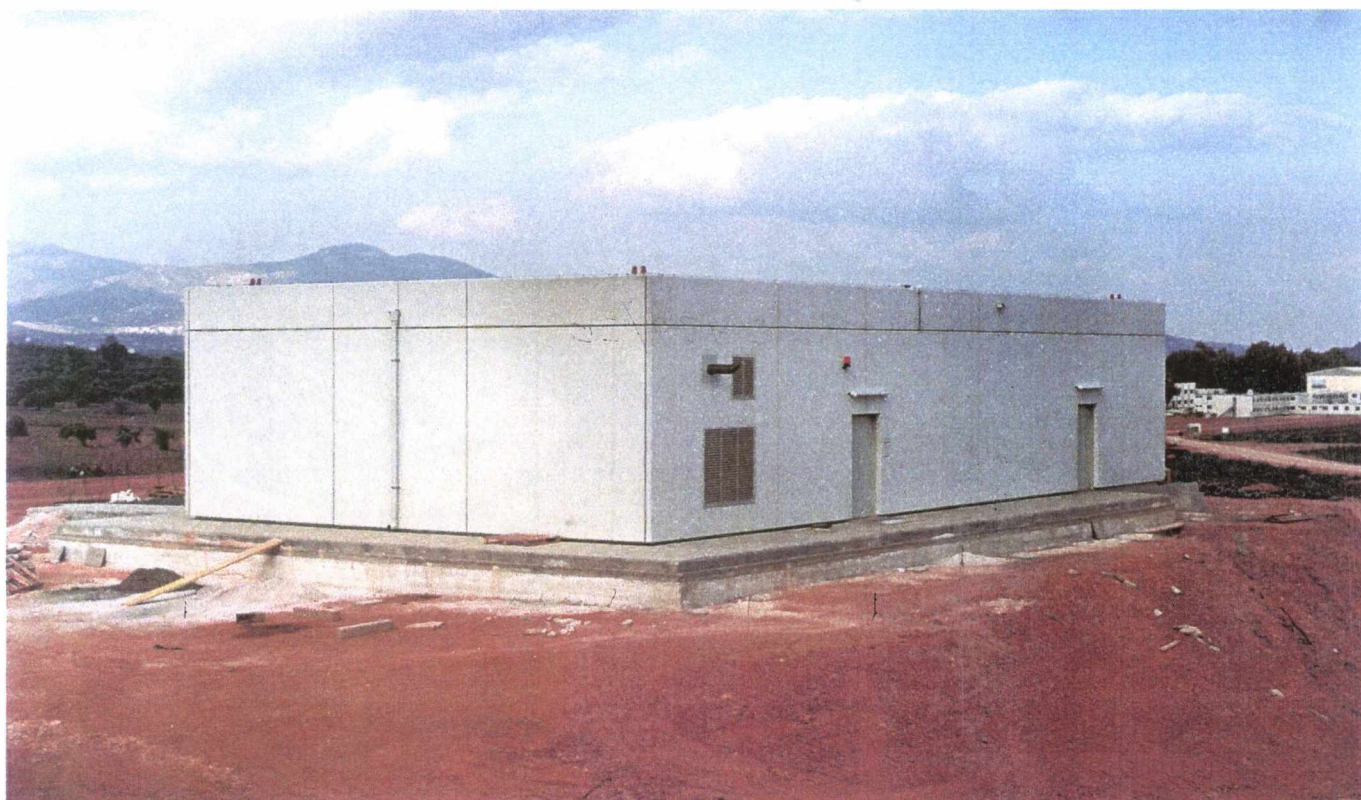
Κτίριο Αστυνομίας



Κτίριο Υπηρεσιών Ράμπας



Υποσταθμός Πυροσβεστικής



Κτίριο Φωτισμού Διαδρόμων



Κεντρικό Κτίριο Πυροσβεστικής



Εγκαταστάσεις Βιολογικού Καθαρισμού



Γέφυρα Επιβίβασης Επιβατών



Γενικό Πλάνο



Δυτικός Διάδρομος Αποπροσγείωσης