

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Επέκταση διαδρόμου προσαπογειώσεων αεροσκαφών 10-28 του αεροδρομίου «Μακεδονία»

Επιστολή του ΤΕΕ/ΤΚΜ στον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ

Η Διοικούσα Επιτροπή του ΤΕΕ/ΤΚΜ, την 27.10.2005 απέστειλε την παρακάτω επιστολή προς τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, που αφορά το έργο «Επέκταση διαδρόμου προσαπογειώσεων αεροσκαφών 10-28 (μετά παραλλήλου τροχοδρόμου) Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ».

«Κύριε Υπουργέ,

Η Διοικούσα Επιτροπή (Δ.Ε.) του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας / Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας (ΤΕΕ/ΤΚΜ), μετά την κατακύρωση του διενεργηθέντος μειοδοτικού διαγωνισμού για την κατασκευή του έργου **«Επέκταση διαδρόμου προσαπογειώσεων αεροσκαφών 10-28 (μετά παραλλήλου τροχοδρόμου) Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»**, προϋπολογισμού **246.000.000 €**, στην εργοληπτική επιχείρηση «ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ» με έκπτωση **48,10%**, με την υπ' αρ. 1317/5.8.2005 ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Β. Ελλάδας απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ και τις προσφυγές που κατατέθηκαν τόσο κατ' αυτής στο Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ) όσο και κατά της απόφασης του Ελεγκτικού Συνεδρίου που ήλεγξε τη νομιμότητα της διαδικασίας του διαγωνισμού, ανέθεσε τη διερεύνηση της όλης υπόθεσης σε πενταμελή ειδική επιτροπή έμπειρων στελεχών, προκειμένου να ενημερωθεί και να τοποθετηθεί για την πορεία εξέλιξης του έργου. Η επιτροπή αυτή, αφού συνέλεξε όλο το διαθέσιμο υλικό (εγκριτικές αποφάσεις μελετών, τεύχη δημοπράτησης του έργου, προσφυγές και αποφάσεις του ΣτΕ, απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, έγγραφα απόψεις των αντιδίκων κλπ) και αφού πραγματοποίησε επαφές τόσο με την αρμόδια Υπηρεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ (ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Β. Ελλάδας), όσο και με τους εκπροσώπους του Δήμου Θερμαϊκού (Δήμαρχο και πληρεξούσιο δικηγόρο), ενημέρωσε τη Διοικούσα Επιτροπή κατά τη συνεδρίασή της στις 18.10.2005 για το ιστορικό της όλης υπόθεσης που περιληπτικά συνίσταται στα παρακάτω:

- Το συγκεκριμένο έργο αποτελεί τμήμα της **Α' φάσης του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης (MASTER PLAN) του κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» που εκπονήθηκε το 1996** από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ) και **εγκρίθηκε το 1997** από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών με χρονικό ορίζοντα ολοκλήρωσης το έτος 2006, για να καλυφθούν οι ανάγκες που εκτιμήθηκαν τότε ότι θα προκύψουν μέχρι το 2020. Στα πλαίσια αυτής της φάσης εκτελέστηκαν και εκτελούνται σημαντικά έργα εκσυγχρονισμού του αεροδρομίου και συγκοινωνιακές παρεμβάσεις στην ευρύτερη περιοχή του, συνολικής δαπάνης 192.000.000 €, ενώ περιλαμβάνεται και η κατασκευή νέου επιβατικού αεροσταθμού με δυνατότητα εξυπηρέτησης 8 εκατομμυρίων επιβατών. Το

τελευταίο αυτό έργο, του οποίου η οριστική μελέτη δεν έχει ακόμη εγκριθεί από την ΥΠΑ προβλέπεται να ενταχθεί στο Δ΄ ΚΠΣ.

- **Το έτος 1997 εγκρίθηκε με ΚΥΑ** των Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Πολιτισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας η «**προέγκριση χωροθέτησης των έργων επέκτασης του διαδρόμου 10-28 Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»**». Το 1999 εκπονήθηκε η **Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ)**, στα πλαίσια της οποίας λήφθηκαν υπόψη τα στοιχεία τριών ειδικών υποστηρικτικών μελετών που αφορούν στο συγκεκριμένο έργο. Η «**ακτομηχανική**» (παράκτια κυκλοφορία και στερεομεταφορά, διασπορά αιωρούμενων σωματιδίων κατά την κατασκευή), σύμφωνα με την οποία και με εφαρμογή **μαθηματικών μοντέλων προσομοίωσης, προβλέπεται μεταξύ άλλων διαβρωτική τάση της ακτής σε μήκος 1.000 περίπου μέτρων από τη Σκάλα Περαιάς μέχρι τις κεραιές, της τάξης των 2-3 μέτρων περίπου σε ετήσια βάση, χαρακτηριζόμενη ως ήπια και ανατάξιμη** με συγκεκριμένα μέτρα προστασίας (τεχνητός εμπλουτισμός της ακτής περιοδικά, κατασκευή κυματοθραυστών παράλληλων προς την ακτή, κατασκευή εγκάρσιων προς την ακτή βραχιόνων), η **ωκεανογραφική** (μετρήσεις ρευμάτων και μετρήσεις ποιότητας ιζημάτων) και η **γεωτεχνική** (έρευνα υλικών κατασκευής του επιχώματος και λιμενικών έργων, διερεύνηση εναλλακτικών δανειοθαλάμων και λατομικών περιοχών).
- **Το έτος 2000 με ΚΥΑ** των ιδίων ως παραπάνω Υπουργών, **εγκρίθηκαν οι Περιβαλλοντικοί Όροι** του συνόλου των έργων της Α΄ φάσης του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης του αεροδρομίου «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ», μετά τις εκ του νόμου προβλεπόμενες γνωμοδοτήσεις των αρμοδίων υπηρεσιών και φορέων της περιοχής επί της ΜΠΕ, μεταξύ των οποίων και η **θετική γνωμοδότηση του Νομαρχιακού Συμβουλίου Θεσσαλονίκης**.
- **Το έτος 2001 εγκρίθηκε η οριστική μελέτη** του συγκεκριμένου έργου της επέκτασης του διαδρόμου 10-28 με απόφαση του Διοικητή της ΥΠΑ, το φυσικό αντικείμενο της οποίας παραμένει αναλλοίωτο μέχρι σήμερα και **την ίδια χρονιά προκηρύχθηκε διαγωνισμός για την ανάθεση του έργου, προϋπολογισμού 75 δις δρχ. με «κλειστή διαδικασία», ο οποίος τελικά ακυρώθηκε τον Αύγουστο του 2004 λόγω ανυπέρβλητων κωλυμάτων** (διοικητικές προσφυγές των συμμετεχόντων στο διαγωνισμό).
- **Τον Ιανουάριο του 2005 δημοπρατήθηκε ξανά το συγκεκριμένο έργο με προϋπολογισμό 246 εκ. € και «ανοικτή διαδικασία», αλλά ο διαγωνισμός ακυρώθηκε πάλι με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ. Τον Απρίλιο του 2005, προκηρύχθηκε για τρίτη φορά διαγωνισμός για την ανάθεση του έργου με τον ίδιο προϋπολογισμό και «ανοικτή διαδικασία», σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 5263/2004, ο οποίος τελικά κατακυρώθηκε με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, όπως αναφέρθηκε στην αρχή, στην Εργοληπτική Επιχείρηση «ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε.» η οποία προσέφερε έκπτωση **48,10%**. Κατά της απόφασης αυτής δεν υποβλήθηκαν προσφυγές ή αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων του Ν. 2522/97 από τις μετέχουσες Εργοληπτικές Επιχειρήσεις και Κοινοπραξίες. Δύο ενστάσεις είχαν υποβληθεί κατά του 1^{ου} πρακτικού της Επιτροπής Διαγωνισμού οι οποίες απορρίφθηκαν με συγκεκριμένη απόφαση του Υπουργού και αξίζει να γίνει αναφορά στην μία εξ' αυτών, υποβληθείσα από την Ε.Ε. «J & P ΑΒΑΞ Α.Ε.» η οποία επικαλούνταν ότι **έπρεπε να κληθεί η πρώτη μειοδότη και η δεύτερη που προσέφερε έκπτωση 45,40% να αιτιολογήσουν τις προσφορές τους σύμφωνα με το άρθρο 30 του Π.Δ. 334/2000 ως υπερβολικά χαμηλές**. Το σκεπτικό της απόφασης του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ που τις απέρριψε, το οποίο υιοθέτησε και το Ελεγκτικό Συνέδριο κρίνοντας τη νομιμότητα της διαδικασίας, ήταν ότι **αποκλεισμός λόγω χαμηλής προσφοράς κατόπιν διαδικασίας αιτιολόγησης δεν προβλέπεται πλέον από τον υφιστάμενο νόμο 3263/2004 σε αντίθεση με το προϊσχύον δίκαιο**.**

- Στις **25 Αυγούστου του 2005** υπεβλήθη στο ΣτΕ από το «Δήμο Θερμαϊκού», τον «Πολιτιστικό Οικολογικό Σύλλογο Περαίας» και τον «Εμπορικό Σύλλογο Δήμου Θερμαϊκού» **αίτηση ακύρωσης της υπ' αρ. 1317/5.8.2005 απόφασης του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ με την οποία εγκρίθηκε το αποτέλεσμα του διαγωνισμού για την ανάθεση του εν λόγω έργου και ταυτόχρονα αίτηση αναστολής εκτέλεσής της** (μη υπογραφή σύμβασης), η οποία επιδόθηκε στον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ και στην Ε.Ε. «ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ». Οι προσφεύγοντες επικαλούνται εν περιλήψει, ως πλέον σημαντικούς, τους παρακάτω, όπως αναφέρονται, λόγους :
 - Η κατασκευή του έργου πρόκειται να επιφέρει μια **ιδιαιτέρως εκτεταμένη και επικίνδυνη διάβρωση της παράκτιας περιοχής του Δήμου Θερμαϊκού**, φαινόμενο που δεν μελετήθηκε επαρκώς από τη συνταχθείσα και εγκριθείσα ΜΠΕ.
 - Το ενδεχόμενο συνολικής ανατροπής των δεδομένων της ΜΠΕ και των εγκεκριμένων Περιβαλλοντικών Όρων, στην περίπτωση απαγόρευσης χρήσης του προσδιορισμένου δανειοθαλάμου για τη λήψη των απαιτούμενων 7 εκ. κυβικών μέτρων αδρανών, στην περιοχή του Α. Αντωνίου. Σημειώνεται ότι κατά της απόφασης της ΕΥΠΕ/ ΥΠΕΧΩΔΕ με την οποία εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2002 **«Ειδική Περιβαλλοντική Τεχνική Μελέτη Εφαρμογής Δανειοθαλάμων Αμμοχάλικα για τις ανάγκες του έργου επέκταση του διαδρόμου 10-28 του Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»**, υπεβλήθη στο ΣτΕ από τη **«ΣΟΥΡΩΤΗ Α.Ε.»** τον Μάρτιο του 2003 **αίτηση ακύρωσης η οποία μετά από αναβολές πρόκειται να συζητηθεί στις 30.11.2005**, ενώ με βάση την υποβληθείσα τον Απρίλιο, του ίδιου έτους, **αίτηση αναστολής εκτέλεσής της, το ΣτΕ απαγόρευσε την οποιαδήποτε επέμβαση στο συγκεκριμένο χώρο του δανειοθαλάμου, μέχρι την εκδίκαση της υπόθεσης.**
 - Η Υπουργική απόφαση είναι κατά παράβαση της Οδηγίας 93/37/ΕΟΚ και κακώς κατακύρωσε το αποτέλεσμα του διαγωνισμού αναθέτοντας το έργο σε Ε.Ε., καθώς αυτή υπέβαλε «ασυνήθιστα χαμηλή προσφορά». **Η αίτηση αναστολής εκτέλεσης της απόφασης απορρίφθηκε από την Επιτροπή Αναστολών του ΣτΕ στις 15 Σεπτεμβρίου του 2005, αναφέροντας, μεταξύ άλλων, ότι επειδή η δικάσιμος για την αίτηση ακύρωσης ορίστηκε στις 3.2.2006**, οι εργασίες κατασκευής ενός έργου που θα διαρκέσουν περίπου 6 χρόνια θα βρίσκονται σε αρχικό στάδιο, χωρίς να έχουν αναπτυχθεί σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.
- Τέλος ο Δήμος Θερμαϊκού και ο Δήμος Βασιλικών, **κατέθεσαν στο Ελεγκτικό Συνέδριο (Ε.Σ.)** στις 8 και 12 Σεπτεμβρίου 2005 αντίστοιχα, **αίτηση ανάκλησης της πράξης του κλιμακίου του Ε.Σ. με την οποία κρίθηκε νόμιμη η απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ για την κατακύρωση του διαγωνισμού, σύμφωνα με το άρθρο 2 του Ν. 3060/2002, η οποία συζητήθηκε στο αρμόδιο τμήμα του στις 7 Οκτωβρίου, τη δε απόφασή του μέχρι σήμερα δεν γνωρίζουμε.**

Κύριε Υπουργέ,

Με βάση όλα τα παραπάνω, τη συζήτηση που ακολούθησε και τις επεξηγήσεις-εκτιμήσεις που δόθηκαν από τη συσταθείσα ειδική επιτροπή, **η Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΚΜ κατέληξε στα παρακάτω συμπεράσματα:**

1. Το συγκεκριμένο έργο «Επέκταση διαδρόμου προσαπογιώσεων αεροσκαφών 10-28 (μετά παραλλήλου τροχοδρόμου) Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» **δημοπρατήθηκε έχοντας μια σχετική πληρότητα από πλευράς μελετών** (Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης, προέγκριση χωροθέτησης,

μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και περιβαλλοντικούς όρους, οριστική μελέτη και ειδικές υποστηρικτικές μελέτες με όλες τις απαιτούμενες εγκρίσεις), λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθός του, τις σχετικές εγκυκλίους του ΥΠΕΧΩΔΕ και τη συνήθη πρακτική στον τομέα κατασκευής των δημοσίων έργων στη χώρα μας.

2. Η διαδικασία διενέργειας του διαγωνισμού στην εν λόγω 3^η φάση από την αρμόδια Υπηρεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ, ΕΥΔΕ Αεροδρομίων Β. Ελλάδας, **φαίνεται να μην έχει προβλήματα νομιμότητας**, σύμφωνα με το ισχύον πρόσφατο θεσμικό πλαίσιο ανάθεσης κατασκευής των δημοσίων έργων (Ν. 3263/2004).
3. **Η προβλεπόμενη έναρξη κατασκευής του συγκεκριμένου έργου, έχει καθυστερήσει τουλάχιστον μια πενταετία**, καθώς η ολοκλήρωση όχι μόνο αυτού, αλλά και του νέου αεροσταθμού προβλεπόταν σύμφωνα με το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης του αεροδρομίου να ολοκληρωθούν το 2006. Οι ευθύνες για την καθυστέρηση αυτή προφανώς βαρύνουν κυρίως την προηγούμενη ηγεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ, αλλά σε κάποιο βαθμό και την παρούσα, ακόμη και αν σημαντικό μέρος τους μπορεί να αποδοθεί στο παλιό θεσμικό πλαίσιο ανάθεσης των έργων και στις διαδικασίες που ακολουθούνται, με βάση τις οποίες, οι περισσότερες υποθέσεις των μεγάλων έργων να κρίνονται τελικά στις αίθουσες των δικαστηρίων και στα γραφεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
4. **Οι επιπτώσεις από την κατασκευή του έργου στην παράκτια περιοχή (εξαμμώσεις, προσαμμώσεις) είναι αναμφίβολες** και επιβεβαιώνονται από την ειδική υποστηρικτική μελέτη ακτομηχανικής διερεύνησης που συντάχθηκε, με βάση βέβαια μαθηματικό μοντέλο προσομοίωσης, που προβλέπει διάβρωση της ακτής 2-3 μ. σε ετήσια βάση για ένα τμήμα 1.000 περίπου μέτρων. Κατά τη γνώμη μας, πέρα από τις δυνατότητες ανάταξης της κατάστασης, ο **χαρακτηρισμός αυτής της διάβρωσης ως ήπιας είναι μάλλον επιεικής**, ιδιαίτερα αν σκεφτεί κανείς ότι ένα μεγάλο μέρος της περιοχής αυτής είναι αστική, σε σχέση μάλιστα και με τον προβλεπόμενο χρόνο κατασκευής των μέτρων προστασίας (όταν διαπιστωθεί το βέβαιο φαινόμενο, μετά την κατασκευή του έργου, θα μελετηθούν και θα υλοποιηθούν τα μέτρα προστασίας). Κατά τη γνώμη μας στο σημείο αυτό, τόσο η ΜΠΕ, όσο και οι Περιβαλλοντικοί Όροι που εγκρίθηκαν, θα έπρεπε να προβλέπουν, πριν τη δημοπράτηση του έργου, την περαιτέρω διερεύνηση και ενδεχόμενα πειραματική επιβεβαίωση της υπολογισθείσας διάβρωσης (διερεύνηση που πρόσφατα ανατέθηκε στο Ε.Μ.Π), **αλλά και των έργων προστασίας της παράκτιας περιοχής. Θα έπρεπε επίσης, στην ίδια φάση να μελετηθούν οι επιπτώσεις, τόσο της πρόσχωσης των 500 περίπου στρεμμάτων για την κατασκευή του διαδρόμου 10-28, όσο και της κατασκευής των έργων προστασίας στο θαλάσσιο περιβάλλον της περιοχής (αλλοιώσεις στη θαλάσσια χλωρίδα και πανίδα, μεταβολές στη θαλάσσια κυκλοφορία – ρεύματα κ.λ.π.)**
Πρέπει να σας ενημερώσουμε, ότι οι παραπάνω επισημάνσεις μας τέθηκαν υπόψη των αρμοδίων υπηρεσιών της ΥΠΑ και του ΥΠΕΧΩΔΕ, σε σχετική ενημερωτική σύσκεψη που έγινε με τους μελετητές, πριν τρία χρόνια περίπου. Είναι βέβαιο επίσης γεγονός, κατά τη γνώμη μας όμως ήσσονος σημασίας, αν και χρήζει απάντησης, **ότι κανένας από τους δικαιολογημένα ενδιαφερόμενους σήμερα φορείς δεν προσέβαλε στα αρμόδια διοικητικά δικαστήρια, την Μ.Π.Ε και τους Περιβαλλοντικούς όρους, ούτε την δημοπράτηση του έργου κατά τις προηγούμενες φάσεις του διαγωνισμού.**
5. **Η χρήση δανειοθαλάμου για τα αμμοχάλικα, παρά την ειδική διερεύνηση που έγινε σε συγκεκριμένη περιοχή, καλύπτεται επαρκώς σε ότι αφορά εναλλακτικές λύσεις**, τόσο από τους περιβαλλοντικούς όρους, όσο και από την ειδική συγγραφή υποχρεώσεων των τευχών δημοπράτησης. Το γεγονός αυτό όμως, δεν σημαίνει ότι δεν θα υπάρξουν καθυστερήσεις (τήρηση τμηματικών προθεσμιών) στην περίπτωση αρνητικής απόφασης του ΣΤΕ για τη χρήση του

δανειοθαλάμου στην περιοχή Αγ. Αντωνίου, ούτε το ενδεχόμενο δικαστικών προσφυγών του αναδόχου για την διεκδίκηση προσαύξησης της τιμής κατασκευής επιχώματος, λαμβανομένου υπόψη του είδους του έργου και της επίδρασης της συγκεκριμένης εργασίας στο συνολικό κόστος του.

6. **Η έκπτωση που δόθηκε από τον μειοδότη 48,10%** πέρα από το γεγονός της πρόβλεψης των πρόσθετων εγγυήσεων από το Ν. 3263/2004, **σίγουρα δεν είναι μια μικρή έκπτωση**. Πρέπει όμως να σημειώσουμε ότι ανάλογη περίπτωση έκπτωση έδωσε ο δεύτερος μειοδότης και παρόμοιες έχουν δοθεί και σε άλλα μεγάλα έργα μετά την εφαρμογή του νέου νόμου. **Αποτελεί όμως απορίας άξιο το γεγονός, ότι η μειοδότης Ε.Ε «ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ», παρότι της κοινοποιήθηκε από το ΣΤΕ η προσφυγή του Δήμου Θερμαϊκού και ενώ είχε δικαίωμα παρέμβασης, δεν παρέστη στη συζήτηση για την αναστολή εκτέλεσης της Υπουργικής Απόφασης και δεν κατέθεσε τις απόψεις της, ως άμεσα ενδιαφερόμενη.**

Κύριε Υπουργέ,

Με βάση τα παραπάνω συμπεράσματα, **η Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΚΜ, μακριά από οποιοσδήποτε σκοπιμότητες** και επιθυμώντας να συμβάλλει θετικά στην κατά το δυνατόν απρόσκοπτη πορεία υλοποίησης ενός μεγάλου έργου, απαραίτητου για την ανάπτυξη όχι μόνο της Θεσσαλονίκης, αλλά και ολόκληρου του Βορειοελλαδικού χώρου, με ιδιαίτερο όμως σεβασμό στο περιβάλλον, ώστε να αποφευχθούν μη αναστρέψιμες καταστάσεις αλλά και στην κατεύθυνση προστασίας του δημόσιου συμφέροντος, **σας προτείνει:**

1. **Να εκτιμήσετε τους κινδύνους από την ανάληψη νομικών δεσμεύσεων (υπογραφή σύμβασης),** πριν την εκδίκαση των υποθέσεων που εκκρεμούν στο Συμβούλιο της Επικρατείας (Μάρτιος 2006), τόσο για να μην εγερθούν αξιώσεις αποζημιώσεων από πλευράς αναδόχου, σε περίπτωση αποδοχής των προσφυγών, όσο και για να μη δημιουργηθούν προβλήματα στην απορρόφηση πόρων του Γ' ΚΠΣ .
2. **Σε αυτό το χρονικό διάστημα** και με βάση τα συμπεράσματα της διερεύνησης των επιπτώσεων στην ακτογραμμή σε φυσικό ομοίωμα που ανατέθηκε στο Ε.Μ.Π., **να συνταχθεί η μελέτη των μέτρων προστασίας και να γίνει ολοκληρωμένη διερεύνηση, από οικονομική και περιβαλλοντική άποψη, των εναλλακτικών λύσεων, με πειραματική επιβεβαίωση της τελικής πρότασης επίσης.** Μόνο με αυτόν τον τρόπο θα εκλείψουν οι φόβοι και οι όποιες υπερβολές μπορεί να ακούγονται δικαιολογημένα από τους κατοίκους της περιοχής. Εξάλλου το κόστος των έργων προστασίας έχει προβλεφθεί στις απολογιστικές δαπάνες του έργου και μπορούν να κατασκευάζονται παράλληλα με την πρόοδο της επέκτασης του διαδρόμου προστατοποίησης αεροσκαφών.
3. **Τέλος, θα πρέπει να επικαιροποιηθούν άμεσα από την ΥΠΑ τα δεδομένα που λήφθηκαν υπόψη κατά τη σύνταξη του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης του Αεροδρομίου Θεσσαλονίκης «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»** πριν δέκα χρόνια περίπου, λαμβάνοντας υπόψη τις σημερινές προοπτικές εξέλιξης των αερομεταφορών παγκόσμια. Η διερεύνηση και προς αυτή την κατεύθυνση, κατά τη γνώμη μας έπρεπε να έχει ήδη γίνει, αλλά επιβάλλεται να γίνει έστω και τώρα, για να επιβεβαιωθεί αν εξακολουθούν να ισχύουν όσα λήφθηκαν υπόψη κατά το σχεδιασμό των τεχνικών χαρακτηριστικών του συγκεκριμένου έργου, αλλά και των επιπλέον απαιτούμενων παρεμβάσεων για τη συνολική αναβάθμιση του αεροδρομίου Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»

Κύριε Υπουργέ,

Οι προτάσεις μας πιστεύουμε ότι αντικατοπτρίζουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις τρεις βασικές παραμέτρους που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στην κατασκευή των δημόσιων έργων. **Την καλύτερη ποιότητα, στο συντομότερο χρόνο και με το μικρότερο δυνατό κόστος.**

Είμαστε στη διάθεσή σας για οποιεσδήποτε διευκρινίσεις και θα θέλαμε να μας επιτρέψετε να παρακολουθήσουμε με εκπροσώπους μας από κοντά, την περαιτέρω διερεύνηση του θέματος στο εργαστήριο του Ε.Μ.Π.»

Από το Γραφείο Τύπου του ΤΕΕ/ΤΚΜ

Τα Δελτία Τύπου του ΤΕΕ/ΤΚΜ καταχωρούνται στην ιστοσελίδα του Τμήματος, www.tkm.tee.gr, στο link , Οργάνωση Υπηρεσιών/Γραφείο Τύπου.