
Σύγχυση με τα έργα στο «Μακεδονία». Η Fraport «ανοίχτηκε», όταν το υπ. Υποδομών ενέκρινε παράταση εργασιών

2017/08/28 10:07 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Σύγχυση με τα έργα στο «Μακεδονία». Λίγες ημέρες αφότου το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ενέκρινε, επισήμως και μάλιστα **με το χαρακτηρισμό «εξαιρετικά επείγον»**, την **παράταση των εργασιών στο «Μακεδονία» έως τις 30/4/18**, στελέχη της Fraport Greece έκαναν λόγο για τη μη αναγκαιότητα αναβάθμισης του τμήματος που συναντώνται οι διάδρομοι προσαπογειώσεων 10/28 και 16/34.

Το υπουργείο Υποδομών και δη, η Γενική Γραμματεία Υποδομών, **με απόφαση στις 31/7/17**, ενέκρινε την 4η παράταση της περαίωσης εργασιών του έργου «αναβάθμιση αντοχής χερσαίου τμήματος, διαδρόμου 10-28 Κρατικού Αερολιμένα Θεσσαλονίκης “Μακεδονία”», αναδόχου ΕΤΕΘ Α.Ε., με ορίζοντα ολοκλήρωσης στις 30/4/18.

Τις επόμενες ημέρες ακολούθησαν δηλώσεις ανωτάτων στελεχών της Fraport Greece στον «Ελεύθερο Τύπο» και την «Καθημερινή», σύμφωνα με τις οποίες δεν είναι αναγκαίες οι εργασίες για την αναβάθμιση του τμήματος που συναντώνται οι δύο διάδρομοι προσαπογειώσεων 10/28 και 16/34 του αεροδρομίου.

Μάλιστα, οι αιτιάσεις της Fraport στηρίζονταν σε σχετική έρευνα της Intrakat, η οποία έχει αναλάβει τις κατασκευαστικές εργασίες για την αναβάθμιση των 14 αεροδρομίων της Fraport.

Από την πλευρά της, η επικεφαλής της επιβλέπουσας Υπηρεσίας, της ΕΥΔΕ Κατασκευής & Συντήρησης Συγκοινωνιακών Υποδομών/ Τμήμα Θεσσαλονίκης, μηχανικός Ιωάννα Ευσταθοπούλου, δήλωσε στη noris.gr ότι κύριος του εν λόγω έργου, δηλαδή της αναβάθμισης του παλαιού τμήματος του διαδρόμου 10/28, είναι η ΥΠΑ, η οποία έχει εκτελέσει και την μελέτη.



H

μελέτη αυτή απέδειξε ότι όλο το παλαιό τμήμα του 10/28 πρέπει να αναβαθμιστεί, προσθέτοντας μάλιστα ότι το υποτμήμα της διασταύρωσης με τον 16/34 είναι το πιο επιβαρυνμένο, ενώ και η ίδια η Fraport έχει εντοπίσει παραμορφώσεις.

Επίσης, ο υπεύθυνος της αναδόχου εταιρείας της ΕΤΕΘ Α.Ε., μηχανικός Κωνσταντίνος Λυσαρίδης, μιλώντας στη [noria.gr](http://www.noria.gr) για το ζήτημα που εγείρει η Fraport, προχώρησε στις εξής δύο παρατηρήσεις:

-Όλο το παλαιό τμήμα του 10/28, δηλαδή το χερσαίο, έχει εξυγιανθεί σε βάθος περίπου 3 μέτρων, προκειμένου να αποκτήσει μεγαλύτερη αντοχή και να ανταποκρίνεται στις τεχνικές απαιτήσεις και προδιαγραφές της επέκτασης, δηλαδή του νέου τμήματος, προς τη θάλασσα.

Αυτό το τμήμα που έχει απομείνει, η δ' φάση του έργου αναβάθμισης του 10/28, έχει καταπονηθεί από την χρήση δεκαετιών και οπωσδήποτε δεν θα έχει την ίδια συμπεριφορά, τις ίδιες αντοχές με όλο τον υπόλοιπο διάδρομο προσαπογειώσεων, εάν δεν αναβαθμιστεί.

-Πέραν των ανωτέρω, είναι πολύ πιθανό, να βρεθούν και σε αυτό το τμήμα, παλαιά πυρομαχικά, όπως είχαν βρεθεί θαμμένα στο υπόλοιπο τμήμα του 10/28, όταν γινόταν οι εργασίες αναβάθμισης, με αποτέλεσμα βεβαίως να υπάρξουν καθυστερήσεις.

Για το λόγο αυτό, έχει προβλεφθεί η μη λειτουργία και των δύο διαδρόμων, για ένα τετράμηνο, ώστε και στο τμήμα της διασταύρωσης να γίνει η έρευνα από ειδικά συνεργεία για τον εντοπισμό και, αν χρειαστεί, την απομάκρυνση πυρομαχικών.

Επίσης, σε ότι αφορά την προσωρινή χρησιμοποίηση του τροχόδρομου, σαν διαδρόμου προσαπογειώσεων, κάτι για το οποίο φέρει αντιδράσεις η Fraport, ο κ. Λυσαρίδης σημειώνει ότι έχουν γίνει εργασίες βελτίωσης του τροχοδρόμου που ικανοποιούν τις απαιτήσεις της ΥΠΑ και της μελέτης.

Επισημάνθηκε από πλευράς αναδόχου, ότι τα ανωτέρω δεν συνδέονται με οικονομικές διεκδικήσεις στο πλαίσιο της σύμβασης του έργου, καθώς ήδη έχει εκτελεστεί ποσοστό άνω του 75% του συνολικού έργου αναβάθμισης του παλαιού τμήματος του 10/28 και, αν η δ' φάση κριθεί από το Υπουργείο και την ΥΠΑ μη αναγκαία, ο εργολάβος δεν δικαιούται αποζημίωσης.

Είναι σαφές ότι η Fraport έστειλε μήνυμα στο υπ. Μεταφορών, είτε να εξεταστεί ο σημαντικός περιορισμός των εργασιών, είτε να επανεξεταστεί ακόμη και η ίδια η υλοποίηση των συγκεκριμένων εργασιών αναβάθμισης, φοβούμενη αρνητικές επιδράσεις στο πτητικό πρόγραμμα του αεροδρομίου την κατασκευαστική περίοδο.