

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ



ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΕΥΔΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ ΠΑΘΕ



ΟΔΙΚΑ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΚΑΚΙΑΣ ΣΚΑΛΑΣ



ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2002



ΟΔΙΚΑ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ ΚΑΚΙΑΣ ΣΚΑΛΑΣ

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ:

Φορέας υλοποίησης του Έργου:

Ε.Υ.Δ.Ε. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ Π.Α.Θ.Ε.

Υλοποίηση Σιδηροδρομικού Έργου:

Συμμετοχή, ΕΡΓΑ ΟΣΕ

Ανάδοχος:

Κ/ξία «ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. – ΤΕΒ Α.Ε. – ΑΕΓΕΚ
Α.Ε. – ΑΛΤΕ Α.Ε.»

Μελετητές:

ΟΔΟΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Μ.Ε., ΟΜΙΚΡΟΝ ΚΑΠΑ
ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ε.Π.Ε.

Έναρξη εργασιών:

Ιανουάριος 1999

Προβλεπόμενο πέρας εργασιών:

Μάιος 2004

Τελική Δαπάνη έργου:

Συνολικά:	296.000.000 €
Οδικά έργα:	192.000.000 €
Σιδηροδρομικά έργα:	104.000.000 €

ΘΕΣΗ – ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η περιοχή της Κακιάς Σκάλας βρίσκεται 47 χλμ. δυτικά της Αθήνας. Το τμήμα της Κακιάς Σκάλας είναι μέρος του σημαντικότερου οδικού άξονα της Ελλάδος, του Αυτοκινητοδρόμου Π.Α.Θ.Ε. (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι), το συνολικό μήκος του οποίου είναι 774 χλμ.

Η αναβάθμιση του υπάρχοντος τμήματος της Κακιάς Σκάλας κρίθηκε ως επιτακτική ανάγκη, γιατί η ξεπερασμένη χάραξη της υπάρχουσας Εθνικής Οδού, δίπλα σε απόκρημνα πρανή και η στενή διατομή του, σε συνδυασμό με την αλματώδη αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου, τόσο του οδικού όσο και του σιδηροδρομικού, το κατέστησαν ιδιαιτέρως προβληματικό.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Το Έργο βρίσκεται στην περιοχή Κακιάς Σκάλα Μεγάρων, εκτείνεται σε συνολικό μήκος 8,0 χλμ και περιλαμβάνει:

- Την αναβάθμιση και διαπλάτυνση της υφιστάμενης Νέας Εθνικής Οδού (Ν.Ε.Ο), από δυο σε τρεις λωρίδες κυκλοφορίας και λωρίδα εκτάκτου ανάγκης. Σε περιοχές ανοιχτής οδοποιίας οι δυο κατευθύνσεις είναι πλήρως διαχωρισμένες με διπλό στηθαίο ασφαλείας, ενώ σε περιοχές υπόγειας χάραξης η κυκλοφορία πραγματοποιείται σε ανεξάρτητες σήραγγες.
- Την κατασκευή της Σιδηροδρομικής Γραμμής Υψηλής Ταχύτητας (Σ.Γ.Υ.Τ.) μεταξύ των χιλιομετρικών θέσεων 58+284 και 66+823.
- Την κατασκευή των συνοδών έργων των παραπάνω, που περιλαμβάνουν ανισόπεδους κόμβους, παραλλαγές και αποκαταστάσεις της Παλαιάς Εθνικής Οδού (Π.Ε.Ο.), παράπλευρες και κάθετες οδούς κ.λ.π.
- Την κατασκευή μέτρων προστασίας των έργων από βραχώδεις καταπτώσεις.

ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ:

- Τρεις γέφυρες συνολικού μήκους 390 μ. και πλάτους 17 μ.
- Πέντε σήραγγες συνολικού μήκους 4.400 μ. (συμπεριλαμβανομένων και των τμημάτων που κατασκευάζονται με εκσκαφή και επανεπίχωση), πλάτους 19 μ. και ύψους 12 μ. (μήκος μεγαλύτερης σήραγγας 1.687 μ.). Επισημαίνεται ότι το πλάτος των σηράγγων είναι το μεγαλύτερο που κατασκευάζεται στην Ευρώπη.
- Ο ανισόπεδος κόμβος στην περιοχή της Κινέττας.
- Σήραγγες διαφυγής (για περίπτωση έκτακτης ανάγκης) συνολικού μήκους 900 μ.
- Μεγάλος αριθμός τοίχων αντιστήριξης.
- Ένα κύριο τεχνικό έργο διευθέτησης ρέματος στην περιοχή της Κινέττας και πλήθος οχετών κατά μήκος του έργου.
- Κατασκευή μέτρων προστασίας των πρανών για αποφυγή βραχωδών καταπτώσεων στον Αυτοκινητόδρομο.

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ:

- Δύο γέφυρες συνολικού μήκους 240 μ. και πλάτους 13 μ. (μήκος μεγαλύτερης γέφυρας 131 μ.).
- Δύο σήραγγες συνολικού μήκους 4.200 μ. (συμπεριλαμβανομένων και των τμημάτων που κατασκευάζονται με εκσκαφή και επανεπίχωση), πλάτους 14 μ. και ύψους 10 μ. (μήκος μεγαλύτερης σήραγγας 2.385 μ.).
- Μεγάλος αριθμός τοίχων αντιστήριξης.

ΤΟ ΕΡΓΟ ΣΕ «ΑΡΙΘΜΟΥΣ»

- Υπαίθριες εκσκαφές : 2.400.000 κ.μ.
- Υπόγειες εκσκαφές : 1.500.000 κ.μ.
- Σκυροδέματα : 450.000 κ.μ.
- Χάλυβας οπλισμών : 38.000.000 χγρ.
- Μεταλλικοί φράκτες για προστασία πρανών : 3.000 μ.
- Μεταλλικά πλέγματα για προστασία πρανών : 18.000 τ.μ.
- Καλώδια : 350.000 μ.
- Φωτιστικά σώματα : 10.000 τεμ.

ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Θεωρείται ως ένα από τα δυσχερέστερα Οδικά - Σιδηροδρομικά έργα της χώρας, τόσο από πλευράς μελέτης όσο και για την κατασκευή του. Ιδιαίτερα μετά το σεισμό της Αθήνας του Σεπτεμβρίου 1999, ελήφθησαν υπ' όψη αυξημένοι συντελεστές σεισμικής ασφάλειας. Μετά δε τα ατυχήματα στη Γαλλία και την Αυστρία το 1999 και 2000 αντίστοιχα, οι ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις και τα συστήματα ελέγχου μελετήθηκαν με βάση τις νεώτερες απαιτήσεις ασφαλείας.

Τα κυριότερα προβλήματα είναι :

- Απόκρημνο ανάγλυφο.
- Σεισμοτεκτονικά ρήγματα.
- Αλληλεπίδραση μεγάλων τεχνικών έργων (γεφυρών–σηράγγων), οδικών και σιδηροδρομικών.
- Βαριά κυκλοφορία επί της παρακείμενης Ν.Ε.Ο. και ταυτόχρονη λειτουργία της Παλαιάς Εθνικής Οδού (Π.Ε.Ο.) και της Υφιστάμενης Σιδηροδρομικής Γραμμής (Υ.Σ.Γ.).
- Στενότητα χώρου για ανάπτυξη εργασιών (περιορισμένο πλάτος συγκοινωνιακού διαδρόμου).
- Απαίτηση για διατήρηση ελεύθερων των δύο λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση.

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

- Σύγχρονος σχεδιασμός που εξασφαλίζει υψηλά επίπεδα λειτουργικότητας και ασφάλειας.
- Σύγχρονη τεχνολογία κατασκευής με χρήση του πλέον εξελιγμένου μηχανολογικού εξοπλισμού.
- Εγκατάσταση σύγχρονου, ενοποιημένου και αυτοματοποιημένου συστήματος ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων :
 - Ελέγχου της κυκλοφορίας
 - Σήμανσης
 - Αερισμού
 - Φωτισμού
 - Πυροπροστασίας
 - Τηλεπικοινωνιών

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΡΑΝΩΝ

Η αποσάθρωση της επιφάνειας των πρανών, σε συνδυασμό με τις απότομες κλίσεις τους και τα έντονα καιρικά φαινόμενα, είναι η βασική αιτία καταπτώσεων λίθων ή μικρών βράχων, στο οδόστρωμα. Για το λόγο αυτό προβλέφθηκε για την προστασία των κινουμένων οχημάτων η τοποθέτηση ειδικών μεταλλικών φρακτών και πλεγμάτων, τα οποία έχουν υπολογισθεί ώστε να συγκρατούν ογκώδεις βράχους, που αποσπώνται ακόμα και από μεγάλο ύψος.

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

- Ο σχεδιασμός του έργου έχει γίνει με βασική προϋπόθεση την επίτευξη της πλέον άρτιας τεχνικής και οικονομικής λύσης και των μικρότερων δυνατών επεμβάσεων στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής.
- Στις θέσεις ορυγμάτων και απόθεσης προϊόντων εκσκαφής, προβλέπεται αποκατάσταση του τοπίου με φυτεύσεις κατάλληλων φυτών, που θα «δένουν» αρμονικά με το περιβάλλον της περιοχής.

- Οι όποιες παρεμβάσεις έχουν γίνει, έχουν προσωρινό χαρακτήρα και μετά το πέρας του έργου θα αρθούν και θα γίνει αποκατάσταση και αναβάθμιση του περιβάλλοντος με έργα πρασίνου.
- Η διαμόρφωση των στομιών των σηράγγων θα τα εναρμονίζει αρχιτεκτονικά με το περιβάλλον.

ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Οι ρυθμοί προόδου του έργου είναι ιδιαίτερα ταχείς. Έχει εκτελεσθεί το 50% του έργου και έχουν απορροφηθεί 142 εκ. € μέχρι σήμερα. Σημειώνεται ότι έχει εκτελεσθεί το δυσκολότερο μέρος του έργου, που είναι η διάνοιξη και υποστήριξη των σηράγγων:

- Έχουν διανοιχτεί και υποστηριχθεί 3.400 μ. οδικών σηράγγων και έχουν ξεκινήσει οι εργασίες τελικής επένδυσης.
- Έχουν διανοιχτεί και υποστηριχθεί και τα 4.200 μ. των σιδηροδρομικών σηράγγων και κατασκευάστηκαν 1.900 μ. της τελικής επένδυσής τους..
- Έχουν κατασκευασθεί τα τεχνικά έργα του Κόμβου Κινέττας και τα έργα διευθέτησης του ρέματος της Κινέττας.
- Έχει γίνει το μεγαλύτερο μέρος των υπαίθριων εκσκαφών.

ΟΦΕΛΗ

Το τμήμα της Κακιάς Σκάλας είναι ένα από τα τελευταία του Αυτοκινητόδρομου Αθηνών - Κορίνθου που δεν έχει εκσυγχρονιστεί. Το έργο είναι σίγουρο ότι θα συμβάλει στη :

- Μείωση του χρόνου ταξιδιού των αυτοκινήτων μέχρι και 35',
- Μείωση του χρόνου ταξιδιού «Αθήνα – Κόρινθος» με τρένο κατά 50 λεπτά (με την κατασκευή και των υπόλοιπων τμημάτων της Σ.Γ.Υ.Τ.),
- Εξασφάλιση υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης. Η μετατροπή της Εθνικής οδού σε αυτοκινητόδρομο (3+3 λωρίδων) θα αυξήσει τη χωρητικότητά του και επομένως το επίπεδο εξυπηρέτησης θα είναι ικανοποιητικό, ιδιαίτερα στις περιόδους αιχμής.

- Βελτίωση κυκλοφοριακών συνθηκών. Τα έργα αναμένεται να συμβάλει σημαντικά στη μείωση των οδικών ατυχημάτων, λόγω των βελτιωμένων γεωμετρικών και τεχνικών χαρακτηριστικών και του διαχωρισμού των κλάδων κυκλοφορίας. Παράλληλα θα αυξήσει σημαντικά την ταχύτητα κυκλοφορίας.
- Σημαντική εξοικονόμηση καυσίμων (με παρόντα στοιχεία 5,5 εκ. € το χρόνο)
- Αναβάθμιση ποιότητας ζωής των όμορων οικισμών.



ΤΟ ΕΡΓΟ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ



ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ
ΤΗΣ ΚΑΚΙΑΣ ΣΚΑΛΑΣ











