

## ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΚΗΦΙΣΟΥ

ΕΙΣΗΓΗΣΗ: Σ. ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ - Δ. ΜΠΑΙΡΑΚΤΑΡΗΣ

**Μ**ε τον όρο «Λεωφόρος Κηφισού» νοείται ένα σύνολο τεχνικών, υδραυλικών και οδικών έργων με κοινό σημείο αναφοράς τον Κηφισό.

Στα έργα αυτά περιλαμβάνονται μία αρτηρία 3 + 3 λωρίδων κυκλοφορίας συν ΛΕΑ, μήκους 3,1 km, μία οδογέφυρα μήκους 1,5 km και επιφάνειας ~54.000 m<sup>2</sup>, ο ανισόπεδος κόμβος στη συμβολή Κηφισού και Ποσειδώνος, η διπλή σιδηροδρομική γέφυρα Ρέντη, η διαπλάτυνση και εκβάθυνση της κοίτης και ένας σημαντικός αριθμός εγκαρσίων σιδηροδρομικών, οδικών και γεφυρών δικτύων.

Με το έργο αυτό, που συνιστά μία μείζονα παρέμβαση στον πολεοδομικό ιστό της Αθήνας, με επιπτώσεις σ' όλο το λεκανοπέδιο, ολοκληρώνεται ο βασικός σχεδιασμός που προέβλεπε τη μετατροπή του Κηφισού σε οδική και υδραυλική αρτηρία, που θα συνδέει το βόρειο τμήμα του Λεκανοπεδίου με τη θάλασσα.

Τα έργα της παρούσας «ολυμπιακής» περιόδου άρχισαν σταδιακά στο 1ο εξάμηνο του 2001 και ολοκληρώνονται πρακτικά εντός του Ιουλίου 2004. Βασίσθηκαν αρχικά στις υπηρεσιακές μελέτες / προμελέτες, που συντάχθηκαν στην περίοδο 1998-2000, οι οποίες προέβλεπαν την κατασκευή υδραυλικού μεσοβάθρου στην κοίτη, με βάση την αρχική μελέτη υδραυλική Σ. Δάλλα.

Τα πλημμυρικά γεγονότα του 2002, η δικαστική απαγόρευση εκτέλεσης έργων μέσα στην κοίτη και η ανάγκη επίσπευσης του χρόνου κατασκευής οδήγησαν στη μερική αναθεώρηση του αρχικού σχεδιασμού. Η αναθεώρηση συνίστατο στην κατάργηση του υδραυλικού μεσοβάθρου, επί του οποίου εδράζονταν τα μεσόβαθρα των γεφυρών, και στην πλήρη τροποποίηση του καταστρώματος των τελευταίων. Έγινε εκτεταμένη χρήση δομικού χάλυβα και μορφώθηκαν σύμμεικτα καταστρώματα

αντί των προκατασκευασμένων / προεντεταμένων της υπηρεσιακής λύσης.

Ο ανασχεδιασμός του έργου, παρά την ασφυκτική χρονική πίεση, επέτυχε πλήρως. Τα σημαντικότερα από τα πλεονεκτήματα που προσέφερε ήταν η δυνατότητα αποδέσμευσης του υδραυλικού από το οδικό έργο, κατάτμησης της γέφυρας αρτηρίας σε 19 υπογέφυρες και τυποποίησης/βιομηχανοποίησης του καταστρώματος.

Το συνολικό κόστος του έργου ανερχόμενο σε 265 Μ Ευρώ είναι ενδεικτικό του μεγέθους του, χωρίς όμως να αποδίδει τις τεράστιες, πάσης φύσεως, δυσκολίες. Παρά τις δυσκολίες αυτές, κατέστη εφικτή η επιτυχής ολοκλήρωσή του στον ελάχιστο διαθέσιμο χρόνο, χάρη στην υπερπροσπάθεια του συνόλου των συντελεστών του και το υψηλό επίπεδο συνεργασίας που αναπτύχθηκε μεταξύ τους.







## ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΕΡΓΟΥ

**ΚΥΡΙΟΣ ΕΡΓΟΥ:** Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

**ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΕΨΗ:**

ΕΥΔΕ ΕΙΔ. ΣΥΓΚ. ΕΡΓΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ

**ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ:** Κ/Ξ ΑΤΤΙΚΑ

**ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΕΡΓΩΝ:**

0 + 000 έως 0 + 700 - ΒΙΟΤΕΡ ΑΕ

0 + 700 έως 1 + 400 - ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΑΕ

1 + 400 έως 3 + 100 - ΑΚΤΩΡ ΑΤΕ

**ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΕΣ ΠΡΟΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ:**

**Οδοποιία:** ΑΔΚ ΑΕ, ΣΥΣΤΑΣ ΕΜΕ

**Τεχνικά έργα:** ΔΟΜΗ ΟΕ, ΑΔΚ ΑΕ, ΙΛ-ΙΣ

**Υδραυλικά έργα:** Β. Παπαλεξόπουλος, ΣΥΣΤΑΣ ΕΜΕ

**Οδοφωτισμός:** ΑΔΚ ΑΕ

**Γεωτ. έρευνες και μελέτες:** ΑΔΦ ΕΠΕ, ΑΔΚ ΑΕ

**Τοπογραφικά:** Γ. Μοσχολέας, ΣΥΣΤΑΣ ΕΜΕ

**ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ:**

**Οδοποιία:** ΕΜΑ ΕΠΕ, ΣΥΣΤΑΣ ΕΜΕ

**Τεχνικά έργα:** ΔΟΜΗ ΟΕ

**Σήμανση - Ασφάλιση:** ΕΜΑ ΕΠΕ, ΣΥΣΤΑΣ ΕΜΕ

**Υδραυλικά έργα:** Γ. Καραβοκύρης & Συν/τες ΕΠΕ

**Οδοφωτισμός:** ΤΕΑΜ Μ-Η ΕΠΕ, ΤΡΙΕΔΡΟΣ ΕΠΕ

**Γεωτ. έρευνες και μελέτες:** ΑΔΦ ΕΠΕ