
Επέκταση Γραμμής 3: Μια πρωτόγνωρη κατασκευαστική διαδρομή που ολοκλήρωσε με επιτυχία ο όμιλος ABAΞ

2022/10/26 07:50 στην κατηγορία MMM

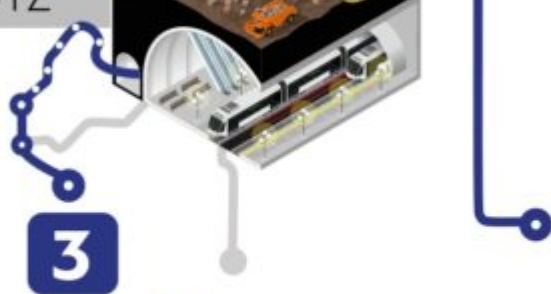
Στα πιο εμβληματικά έργα υποδομών συγκαταλέγονται τα έργα μετρό. Όχι μόνο για τις κατασκευαστικές δυσκολίες, αλλά και για την τεράστια θετική επίδραση στην καθημερινότητα των πολιτών και το περιβάλλον.

Η επέκταση της Γραμμής 3 του Μετρό της Αθήνας προς τον Πειραιά, η οποία παραδόθηκε από την κοινοπραξία ABAΞ - GHELLA - ALSTOM, τέθηκε πλέον στη διάθεση του επιβατικού κοινού, συνδέοντας απευθείας το λιμάνι του Πειραιά με το αεροδρόμιο "Ελ. Βενιζέλος".

Ο σταθμός «Πειραιάς», που βρίσκεται επί της Ακτής Καλλιμασιώτη δίπλα ακριβώς στο λιμάνι, είναι ο πρώτος υποθαλάσσιος σταθμός στη χώρα

Ως επικεφαλής της εν λόγω κοινοπραξίας, ο όμιλος ABAΞ αποτέλεσε για ακόμα μια φορά την εγγυήτρια δύναμη για την ολοκλήρωση μιας σημαντικής υποδομής στη χώρα μας.

Οι τρεις νέοι σταθμοί θα συμβάλλουν στην αποσυμφόρηση των κυκλοφοριακών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν καθημερινά οι γειτονιές της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά, συνδέοντάς τις με το κέντρο της Αθήνας. Πρόκειται για τους σταθμούς «Μανιάτικα», «Πειραιάς» και «Δημοτικό Θέατρο», οι οποίοι αναμένεται να αυξήσουν την συνολική επιβατική κίνηση στο δίκτυο του μετρό σε 132.000 πολίτες ημερησίως.



3

Απασχόληση Προσωπικού

2.000

θέσεις εργασίας
ημερησίως
για 10 έτη



10.256.000

ώρες εργασίας
(προσωπικό της Κοινοπραξίας
& των εξειδικευμένων συνεργείων)



Μηχανικός εξοπλισμός



28

οικοδομικοί γερανοί

1

μηχάνημα ολομέτρησης
κοπής -TBM, για τη
διάνοιξη της σήραγγας

> 120

λοιπά μηχανήματα
25 διαφορετικών ειδών

511km
καλώδια

32,500km
σκάρες

9.650
φωτιστικά

72
κυλιόμενες
κλίμακες

21
ανελκυστήρες

Κύριες Ποσότητες Έργου



> 1.500.000 m³
προϊόντα εκσκαφής

~40.000 τόνοι
σιδηρού οπλισμού

370.000 m³
σκυρόδεμα

43.000 m³
εκτοξευόμενο σκυρόδεμα

76.000 m³
προκατασκευασμένα στοιχεία
σκυροδέματος TBM

18.600.000 m³
νερού αντλήθηκαν κατά
τη διάρκεια των εργασιών

~35.000 m²
μεταλλικά

πανέλα
επένδυσης

~600 m²
ανοξείδωτα

(Τόκοι / Οροφές / Υποστυλώματα)



πόλη του Πειραιά αναβαθμίζεται συγκοινωνιακά, αφού μόνο στον σταθμό «Πειραιάς» προβλέπεται να δημιουργηθεί ένα συγκοινωνιακό κέντρο κομβικής σημασίας, το οποίο συνενώνει λειτουργικά τις Γραμμές 1 και 3 του μετρό, το λιμάνι, τον προαστιακό σιδηρόδρομο και την επέκταση του τραμ προς Πειραιά, διευκολύνοντας τη διαδικασία των μετεπιβιβάσεων μεταξύ όλων των μέσων μεταφοράς.

Ένα μωσαϊκό προκλήσεων

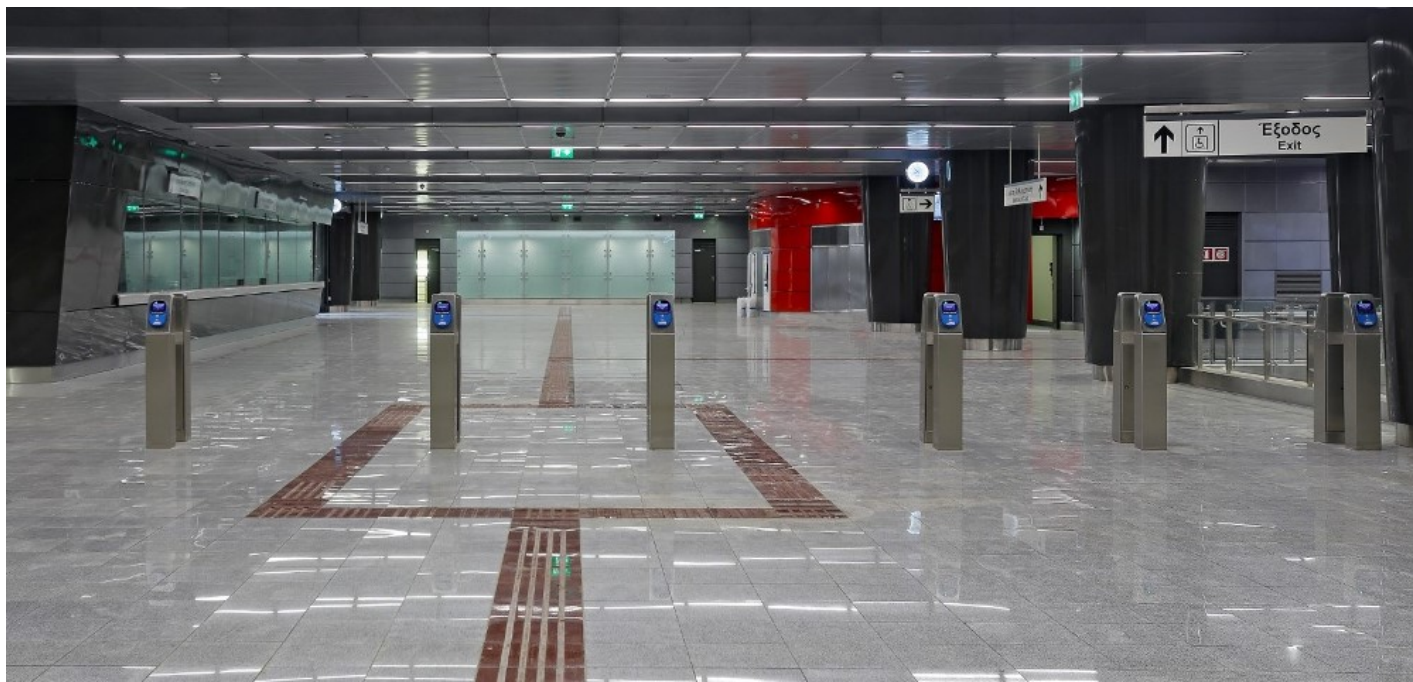
Το μήκος της επέκτασης της Γραμμής 3 είναι περίπου 7,2 χλμ. -με τους έξι νέους σταθμούς -«Αγία Βαρβάρα», «Κορυδαλλό» «Νίκαια», «Μανιάτικα», «Πειραιά» «Δημοτικό θέατρο»- να έχουν κατασκευαστεί σε κεντρικά σημεία των περιοχών που διασχίζει το νέο τμήμα της Γραμμής.

Σε όλο το μήκος αυτών των χιλιομέτρων χρειάστηκε να αντιμετωπισθούν μία σειρά διαφορετικών προκλήσεων, η επιτυχής αντιμετώπιση των οποίων εξασφάλισε την τεχνική αρτιότητα των έργων, επιβεβαιώνοντας την ικανότητα των μηχανικών της ΑΒΑΞ που συμμετείχαν στο έργο να εισάγουν σημαντικές καινοτομίες, προσθέτοντας και αυτές στο πλούσιο ιστορικό του ομίλου.

Σταθμός Μετρό «Πειραιάς»

Αξίζει να σημειωθεί πως, ο σταθμός «Πειραιάς», που βρίσκεται επί της Ακτής Καλλιμασιώτη δίπλα ακριβώς στο λιμάνι, είναι ο πρώτος υποθαλάσσιος σταθμός στη χώρα μας.

Αποτελεί ένα κατασκευαστικό επίτευγμα, η ολοκλήρωση του οποίου αφήνει σημαντική παρακαταθήκη όχι μόνο για την εταιρία αλλά και για τους Έλληνες μηχανικούς εν γένει.



Ο σταθμός “Πειραιά”

Αν και βρίσκεται στη στεριά, κατασκευάστηκε κυριολεκτικά κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας και για το λόγο αυτό, έπρεπε ταυτόχρονα να αποτραπεί η εισροή των υπόγειων υδάτων στο σκάμμα, αλλά και να αντιμετωπιστεί η άνωση που ασκούσαν στον πυθμένα του.

Παράλληλα, έπειτα από πέντε χρόνια συστηματικής μελέτης επιλύθηκαν τα προβλήματα τόσο της γειτνίασης του εργοταξίου του συγκεκριμένου σταθμού με το διατηρητέο κτίριο του ΗΣΑΠ που κατασκευάστηκε τη διετία 1928-1929 και χρησιμοποιείται καθημερινά από χιλιάδες επιβάτες, όσο και αυτά της διέλευσης μέσα

από το έργο του κεντρικού αγωγού αποχέτευσης της ΕΥΔΑΠ.

Επιπλέον, χαρακτηριστικό είναι το γεγονός **πως ο σταθμός «μετακινήθηκε» κατά 7,5 μέτρα σε σχέση με την αρχική χωροθέτησή του**, λόγω του υπόγειου ποταμού που βρίσκεται κάτω από την οδό Κόνωνος.

Ο σταθμός «Πειραιάς» πλέον βρίσκεται σχεδόν κάτω από τον σημερινό σταθμό της Γραμμής 1 (Πειραιάς-Κηφισιά) και θα συντελέσει στο να γίνει το σημείο αυτό, ο μεγαλύτερος συγκοινωνιακός σταθμός της Αττικής, αποτελούμενος από 2 σταθμούς μετρό και εξασφαλίζοντας πρόσβαση σε προαστιακό, λεωφορεία, τρόλεϊ και τραμ.

Σταθμός Μετρό «Δημοτικό Θέατρο»

Ο σταθμός «Δημοτικό Θέατρο» αποτελεί το νέο τερματικό σταθμό της Γραμμής 3, ο οποίος βρίσκεται απέναντι από το Δημοτικό Θέατρο Πειραιά και δίπλα στο Δημαρχείο της πόλης και αναμένεται να συνδέεται με το τραμ και έναν σημαντικό αριθμό γραμμών λεωφορείων και τρόλεϊ.



Εξωτερική άποψη του σταθμού “Δημοτικό Θέατρο”

Παράλληλα με τις εργασίες για το συγκεκριμένο σταθμό, λάμβαναν χώρα και αρχαιολογικές έρευνες εντός παλαιών πηγαδιών, σηράγγων και δεξαμενών, που έφεραν σταδιακά στο φως τμήματα των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης του Ιπποδάμειου ρυμοτομικού συστήματος.

Τα πολύ σημαντικά αυτά αρχαιολογικά ευρήματα έχουν βρει τη θέση τους στη μόνιμη θεματική έκθεση που βρίσκεται πλέον εντός του σταθμού, δημιουργώντας μια ακόμα

εστία πολιτισμού για την πόλη.



Ο σταθμός “Δημοτικό Θέατρο”

Είναι επίσης άξιο αναφοράς ότι η ιστορική πλατεία του Δημοτικού θεάτρου, και ειδικά τα μαρμάρινα στοιχεία της αποκολλήθηκαν, αποθηκεύτηκαν και επανατοποθετήθηκαν απόλυτα εναρμονισμένα με νέα υλικά ώστε η πλατεία να πάρει τη σημερινή της μορφή.

Σταθμός Μετρό «Μανιάτικα»

Τα Μανιάτικα, με τη σειρά τους, άλλη μία ιστορική γειτονιά του Πειραιά, βόρεια του λιμανιού, αποκτούν έναν σταθμό που αναβαθμίζει αυτή την πλευρά της πόλης και συμβάλλει στη διευκόλυνση των μετακινήσεων μίας ιδιαίτερα πολυπληθούς περιοχής.

Με το άγαλμα της ηρωίδας Μανιάτισσας να κοσμεί τον περιβάλλοντα εξωτερικό χώρο, ο συγκεκριμένος σταθμός του μετρό, που βρίσκεται σε μια ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη συνοικία και σε απόσταση αναπνοής από το Κερατσίνι, δεν θυμίζει σε τίποτα το απαιτητικό εργοτάξιο των προηγούμενων ετών, στο οποίο το βραχύδες υπέδαφος χρειάστηκε πολύ προσεκτική διαχείριση ως προς τη διάνοιξη του ορύγματος.



Ο σταθμός “Μανιάτικα”

Είναι, μάλιστα, ένας από τους δύο σταθμούς μετρό, μαζί με αυτόν της Κατεχάκη, που έχει μια είσοδο / έξοδο για το κοινό.

Το σημαντικότερο όλων όμως είναι πως με την επέκταση αυτή από το κέντρο του Πειραιά εκτιμάται πως θα διέρχονται λιγότερα οχήματα, δίνοντας με αυτόν τον τρόπο «ανάσες» στο σοβαρό κυκλοφοριακό πρόβλημα του μεγαλύτερου λιμανιού της χώρας.

Έτσι, στοίχημα της νέας αυτής επέκτασης είναι να λειτουργήσει καταλυτικά, ώστε ο πολίτης να επιλέγει το Μετρό τη μετακίνησή του από και προς το επίγειο της πρωτεύουσας.

Αστάθμητοι παράγοντες

Σημαντικό ρόλο στην πορεία των εργασιών αλλά και στο τελικό χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσής τους έπαιξε και η πορεία της πανδημίας του κορωνοϊού.

Εμπόδια που αρχικά φάνηκαν απροσπέλαστα, **όπως η αύξηση των τιμών των υλικών κατασκευής, η δυσκολία εξασφάλισης πρώτων υλών**, καθώς και οι περιορισμοί στις μετακινήσεις, αν και επέκτειναν το χρονικό πλαίσιο των εργασιών, εν τέλει κάμφθηκαν με επιτυχία, συντονισμό, εναρμόνιση με τους κατά καιρούς και φυσικά τηρώντας όλα τα πρωτόκολλα για τένων.



Σε ένα διάστημα περίπου 2 χρόνων,

οι εργασίες από το στάδιο των θεμελίων ολοκληρώθηκαν με συνέπεια, ξεπερνώντας τις όποιες προκλήσεις επηρέασαν την εύρυθμη πορεία των εργασιών, με τον όμιλο να επιτυγχάνει τη διατήρηση της επιχειρησιακής συνέχειας και το απαιτούμενο επίπεδο λειτουργίας των έργων.

Η μακροχρόνια τεχνογνωσία της ΑΒΑΞ, εξασφάλισε την ομαλή ολοκλήρωσή του παρά τις όποιες αντιξοότητες.

Δεν είναι άλλωστε τυχαία η δήλωση του Πρωθυπουργού της χώρας κατά την τελετή εγκαινίων, ο οποίος αναφερόμενος στην ανάδοχο κοινοπραξία δήλωσε «κάποιοι υπερέβαλαν εαυτόν και εξάντλησαν όλη τους την τεχνική ευρηματικότητα προκειμένου το έργο αυτό να μπορέσει να κατασκευαστεί και να παραδοθεί σήμερα στους Πειραιώτες».

Σκυτάλη παίρνει η Γραμμή 4 του Μετρό

Με πυλώνες την ανθεκτικότητα, την ανάπτυξη, τη συνέπεια και σημείο αναφοράς την κατασκευή εμβληματικών έργων, ο όμιλος ΑΒΑΞ ολοκλήρωσε ακόμα ένα σημαντικό project, **εξυπηρετώντας τη συγκοινωνιακή καθημερινότητα της πρωτεύουσας και των περιχώρων.**

Παράλληλα, ο όμιλος συνεχίζει να διατηρεί θέση πρωτοπόρου στα έργα σταθερής τροχιάς, αφού κατασκευάζει τη νέα Γραμμή 4 του Μετρό, δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας.

Έχοντας πάντα σκοπό το συνδυασμό εμπρόθεσμης και ποιοτικής εκτέλεσης των εργασιών με τη μικρότερη δυνατή όχληση των πολιτών, ο όμιλος ΑΒΑΞ εργάζεται με την ίδια πετυχημένη ομάδα με στόχο την επιτυχή ολοκλήρωση και αυτού του έργου, του μεγαλύτερου αυτή τη στιγμή στη χώρα μας.