

Διακοπή κυκλοφορίας τραμ στο τμήμα «Κασομούλη-Σύνταγμα», λόγω εργασιών συντήρησης της υπόγειας κοίτης του Ιλισού

2018/10/17 14:07 στην κατηγορία MMM

Διακόπτονται στις 19 Οκτωβρίου και μέχρι νεωτέρας τα δρομολόγια του τραμ, στο τμήμα «Κασομούλη-Σύνταγμα», λόγω εργασιών συντήρησης στην υπόγεια κοίτη του Ιλισού.

Η διακοπή των δρομολογίων ανακοινώθηκε στο πλαίσιο της κοινής συνέντευξης τύπου του υπουργείου Μεταφορών και της Περιφέρειας Αττικής, [με τίτλο «Έργα Συντήρησης υπόγειας κοίτης του Ιλισού – Τμήματα επιθεώρησης υπόγειων κλάδων Ιλισού»](#).

Στην συνέντευξη Τύπου, τόσο ο υπουργός Μεταφορών Χρ. Σπίρτζης, όσο και η Περιφερειάρχης Αττικής Ρ. Δούρου υπογράμμισαν ότι **η διακοπή των δρομολογίων γίνεται για προληπτικούς λόγους**, καθώς κρίθηκε σκόπιμο ότι το ελληνικό δημόσιο οφείλει να εκκινήσει έργα συντήρησης της υπόγειας κοίτης του Ιλισού, κάτι το οποίο έχει να συμβεί από... δεκαετίες.

Συγκεκριμένα, διαπιστώθηκαν φθορές και ενανθράκωση του σκυροδέματος, με συνέπεια την αποκάλυψη και διάβρωση των ράβδων του κύριου και δευτερεύοντος οπλισμού.

Λόγω του αγωγού ομβρίων της Αρδηττού – Καλλιρόης, οι **σταθμοί συνολικά που δεν θα εξυπηρετούνται από το τραμ είναι ΦΙΞ, Λ. Βουλιαγμένης, Ζάππειο, Σύνταγμα**.

Το διάστημα των εργασιών, τα δρομολόγια του τραμ θα διεξάγονται στα τμήματα:

- ΣΕΦ-ΑΣΚΛΠ. ΒΟΥΛΑΣ-ΣΕΦ
- ΣΕΦ-ΚΑΣΟΜΟΥΛΗ-ΣΕΦ
- ΑΣΚΛΠ. ΒΟΥΛΑΣ-ΚΑΣΟΜΟΥΛΗ-ΑΣΚΛΠ. ΒΟΥΛΑΣ.

Όπως διευκρινίστηκε, κατά τη διάρκεια της διακοπής της κυκλοφορίας οι επιβάτες θα μπορούν να εξυπηρετηθούν στο τμήμα «Κασομούλη-Σύνταγμα» από τους συρμούς της Γραμμής 2 του Μετρό (ανταπόκριση στο σταθμό «Ν. Κόσμος»), καθώς και με τις υπάρχουσες λεωφορειακές γραμμές.

Ιστορικά στοιχεία για τον Ιλισό

Από την αρχαιότητα και μέχρι τον 20ό αιώνα ο Ιλισός δεν είχε εκβολή στη θάλασσα, αλλά ήταν παραπόταμος του Κηφισού, με τον οποίο συναντιόταν βόρεια του σημερινού Μοσχάτου.

Η κοίτη του Ιλισού ξεκίνησε να καλύπτεται στα τέλη της δεκαετίας του 1930 μέχρι τις αρχές του 1960, με εκτροπή του και δημιουργία νέας κοίτης παρά την Λεωφόρο Παναγή Τσαλδάρη στα όρια των Δήμων Μοσχάτου και Καλλιθέας, η οποία εκβάλλει στο μέσο του Φαληρικού όρμου.

Εντός των ορίων του Δήμου Καλλιθέας η διευθετημένη κοίτη του Ιλισού κατ' αρχάς είχε κατασκευαστεί με ανοικτή διατομή. Τα τέλη της δεκαετίας του 1980, πραγματοποιήθηκε έργο υπογειοποίησης, σε συνέχεια του υπογειοποιημένου τμήματος του ποταμού Ιλισού που βρίσκεται εντός των ορίων του Δήμου Αθηναίων, έως την οδό Φορνέζη από όπου και συνεχίζει με ανοικτή διατομή έως την εκβολή στη θάλασσα.

Έργα (μη) συντήρησης

Βρέθηκαν σε αποθήκη αμαξοστασίου, μέσα σε κούτες στοιβαγμένα, αρχεία και αναφορές, που αναδείκνυαν το πρόβλημα, από την εποχή μελέτης του Μετρό και του TRAM.

Στις Τεχνικές Εκθέσεις προς την Αττικό Μετρό, Χρονόπουλος Π.Μ ΕΜΠ, με ημερομηνίες 12-05-98 και 16- 07-98, γίνεται αναφορά για ενδείξεις, ανεπαρκούς ή πλημμελούς θεμελίωσης, του τοίχου αντιστηρίξεως στη κοίτην του Ιλισού στην περιοχή Καλλιρόης – Συγγρού, και σε αρκετές θέσεις φθορά υλικών (σκυροδέματος και οπλισμών) και δυσλειτουργία αρμών. Στην Τεχνική Έκθεση της SST την 04-06-2002, Νικολαΐδης Πέτρος Μ.Μ, μετά από προφορικό αίτημα της κοινοπραξίας κατασκευής του TRAM, διενεργήθηκε αυτοψία στην υπόγεια κοίτη του Ιλισού, από Λ. Βουλιαγμένης έως την οδό Φραντζή, καταγράφοντας έντονα σημάδια διάβρωσης σκυροδέματος και οπλισμού, και ασυνέχεια στα τοιχεία αντιστήριξης.

Στις τεχνικές εκθέσεις του Εργαστηρίου Αντισεισμικής Τεχνολογίας του ΕΜΠ, με ημερομηνίες 04 & 22 – 01- 2002, κατά τη διάρκεια κατασκευής του Τραμ, μετά από εντολή της κοινοπραξίας κατασκευής, ελέγχθηκε μόνο η πλάκα επικάλυψης της κοίτης του Ιλισού, κάτωθεν των γραμμών του Τραμ, αλλά όχι τα τοιχεία αντιστήριξης,

πάνω στα οποία εδράζει η πλάκα.

Ουδεμία ύπαρξη αναφοράς – μελέτης βρέθηκε στα αρχεία των εμπλεκομένων Υπηρεσιών για τη συντήρηση της υπόγειας κοίτης του Ιλισού.

Καταγραφή υπάρχουσας κατάστασης

Με εντολή του υπουργείου Υποδομών, η ΕΥΔΑΠ προχώρησε σε διενέργεια επιθεώρησης της υπόγειας κοίτης του Ιλισού όπου και κατέγραψε τα εξής φαινόμενα:

-Ενανθράκωση του σκυροδέματος, με συνέπεια την αποκάλυψη και διάβρωση των ράβδων του κύριου και δευτερεύοντος οπλισμού.

-Φθορές στην επίστρωση της κοίτης (νεροφαγώματα), ικανές να προκαλούν ακανόνιστη ροή του νερού με συνέπεια την αποδυνάμωση της θεμελίωσης των φέροντων δόκιμων στοιχείων υποστήλωσης της πλάκας κάλυψης, η οποία φέρει κατά θέσεις μεγάλα κινητά φορτία.

-Πάσης φύσεως φθορές στα πλευρικά λιθόχτιστα τοιχία που θα μπορούσαν να προκαλέσουν την υποχώρησή τους.

-Ύπαρξη τεχνικών έργων συμβολής κλάδων ή αλλαγών διατομής.