

8° ΓΕΛ ΠΑΤΡΩΝ

ΣΧ.ΕΤΟΣ:2014-2015

ΤΑΞΗ:Β5´

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ

« ΟΙ ΓΕΦΥΡΕΣ ΕΝΩΝΟΥΝ »



ΟΜΑΔΑ 1^η

Μαθητές : Στρέκλα Αθανασία
Στεφανοπούλου Ελένη
Σχίζας Στάθης
Σπυρόπουλος Γιώργος
Φωτακοπούλου Μαρία
Φράτζης Παναγιώτης

Υπ. Καθηγήτρια : Σοφία Μπερδέ ΠΕ12.02, ΠΕ04.02

ΟΜΑΔΑ 1η

ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ:

- **ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ- ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.1.	Περίληψη.....	2
1.2.	Εισαγωγή-Πρόλογος.....	2.
1.3.	Πλαίσιο-Στόχοι.....	3
1.4.	Μεθοδολογία.....	3
1.5.	Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου.....	3
1.6.	Τεχνικά χαρακτηριστικά.....	4
1.7.	Ονομασία.....	4
1.8.	Κριτική.....	4
1.9.	Η περίοδος κατασκευής.....	5
1.10.	Που μας χρησιμεύει η γέφυρα.....	5
1.11.	Πηγές.....	5

1.1. ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η έρευνα μας που επικεντρώνεται στις μεταβολές που επέφερε η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου στην κοινωνία που περιορίζεται στη γύρω περιοχή από αυτή. Ακόμα, είδαμε πώς έχει συμβάλει δραστικά στο να επιταχυνθούν οι μεταφορές και οι μετακινήσεις με ασφάλεια καθώς και πώς έχει συνεισφέρει στην αισθητική βελτίωση της εικόνας του τοπίου.

1.2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ-ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου είναι ένα έργο του οποίου η κατασκευή ήταν απαραίτητη για την κοινωνία και τους κατοίκους των γύρω περιοχών. Πριν χτιστεί η γέφυρα, πολλά προβλήματα προέκυπταν από τη δυσκολία στη μετακίνηση μεταξύ Πελοποννήσου και της υπόλοιπης Ελλάδας. Ο πρώτος που οραματίστηκε τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου ήταν ο **Χαρίλαος Τρικούπης και γι' αυτό η γέφυρα έχει ονομαστεί προς τιμήν του.**

1.3. ΠΛΑΙΣΙΟ-ΣΤΟΧΟΙ

Πώς έχει βοηθήσει η γέφυρα στις μετακινήσεις και τις μεταφορές;

Πώς έχει επηρεάσει οικονομικά τη γύρω περιοχή;

Πώς έχει βελτιώσει την αισθητική του τοπίου;

Κατά πόσο έχει συνεισφέρει στην ασφάλεια της διέλευσης των πολιτών;

1.4. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

- ✓ Συλλογή πληροφοριών από το διαδίκτυο
- ✓ Δημιουργία Ερωτηματολογίου
- ✓ Υλοποίηση της έκθεσης της ερευνητικής εργασίας
- ✓ Παρουσίαση σε power point

1.5. Η ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ Ή ΕΠΙΣΗΜΑ ΓΕΦΥΡΑ ΧΑΡΙΛΑΟΣ ΤΡΙΚΟΥΠΗΣ

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου ή επίσημα Γέφυρα Χαρίλαος Τρικούπης, είναι καλωδιωτή γέφυρα που ολοκληρώθηκε το 2004 μεταξύ του Ρίου (κοντά στην Πάτρα) και του Αντιρρίου, που συνδέει την Πελοπόννησο με τη δυτική ηπειρωτική Ελλάδα και προς τα πάνω με το υπόλοιπο της Ευρώπης.

Ενώ συχνά το μήκος μιας γέφυρας τέτοιου τύπου αναφέρεται ότι είναι το σύνολο των καταστρωμάτων της, στην πραγματικότητα επιστημονικά κατά την στατική ανάλυση (και σε κάποιες διεθνείς λίστες μεγαλύτερων γεφυρών), το ενεργό της μήκος θεωρείται μόνο το μεγαλύτερο από τα οδοστρώματα κάτω από ένα "κατάρτι" (κάνοντας έτσι την γέφυρα "μικρότερη").



1.6. ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Το μήκος της γέφυρας που στηρίζεται σε τέσσερις πυλώνες, ανέρχεται στα 2.252 μέτρα, ενώ μαζί με τις προσβάσεις φτάνει γύρω στα 2.883 μέτρα. Η γέφυρα αναπτύχθηκε και ολοκληρώθηκε, παρά τις δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες, ενώ το μέγιστο βάθος θεμελίωσης φθάνει τα 65 μέτρα υπό την επιφάνεια της θάλασσας. Πρόκειται για μία καλωδιωτή γέφυρα, οι αντοχές της οποίας είναι εντυπωσιακές

. Σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε με προδιαγραφές να αντέξει σε σεισμό μεγαλύτερο από αυτόν που σημειώθηκε στις 17 Αυγούστου 1999 στο Ιζμίτ της Τουρκίας, ο οποίος ήταν μεγέθους 7,4 της Κλίμακας Ρίχτερ. Έχει υπολογιστεί, επίσης, πως αντέχει σε ενδεχόμενη σύγκρουση τάνκερ εκτοπίσματος 180.000 τόνων, καθώς και σε ταχύτητα ανέμου 265 χλμ/ώρα, ταχύτητα που αντιστοιχεί σε τυφώνα Κατηγορίας 5, το ανώτατο δυνατό επίπεδο στην Κλίμακα Σαφίρ-Σίμπσον. Τέλος, η γέφυρα είναι σχεδιασμένη να απορροφά πιθανές μετατοπίσεις μεταξύ δύο βάθρων, σε οποιαδήποτε κατεύθυνση.

Η γέφυρα περιλαμβάνει και πεζόδρομο/ ποδηλατόδρομο η χρήση των οποίων απαλλάσσεται πληρωμής διοδίων.

1.7. ΟΝΟΜΑΣΙΑ

Στις 25 Μαΐου 2007 σε ειδική τελετή προ του κτιρίου της Διοίκησης της Ζεύξης ο Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας Κάρολος Παπούλιας "βάπτισε" την εν λόγω γέφυρα σε "Γέφυρα Χαρίλαος Τρικούπης", προβαίνοντας στη συνέχεια στα αποκαλυπτήρια εικαστικού έργου με τη μορφή του Χ. Τρικούπη. Η ονομασία της γέφυρας συμπληρώθηκε επίσημα δια του νόμου 3555/2007 που δημοσιεύθηκε στο με αριθμό ΦΕΚ 8 Α/2007. Στη τελετή την Κυβέρνηση εκπροσώπησε ο υφυπουργός ΥΠΕΧΩΔΕ Σταύρος Καλογιάννης ενώ παρέστησαν ο Περιφερειάρχης

Δυτικής Ελλάδας, οι νομάρχες Αιτωλίας και Αχαΐας, οι δήμαρχοι, πολλοί βουλευτές καθώς και οι διοικητές πολιτικών στρατιωτικών και δικαστικών αρχών της περιοχής.

1.8. ΚΡΙΤΙΚΗ

Η επένδυση ενός τόσο μεγάλου ποσού (€ 630.000.000) στη γέφυρα δέχτηκε κριτική, επειδή το οδικό δίκτυο από την πλευρά της Πάτρας κατά το χρόνο κατασκευής της γέφυρας ήταν ελλιπές και υπερφορτωμένο και από την πλευρά της Στερεάς Ελλάδας ανεπαρκές.

Ενδεικτικά ο Εκόνομιστ αναφέρει ότι η γέφυρα συνδέει το "πουθενά συγκεκριμένα με το εντελώς πουθενά". Παρά ταύτα, από το 2008 κατασκευάζονται σύγχρονοι αυτοκινητόδρομοι και στις δύο πλευρές, συγκεκριμένα η Ολυμπία Οδός και η Ιόνια Οδός, στα πλαίσια εκσυγχρονισμού του Ελληνικού οδικού δικτύου.

1.9. Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

- Ως περίοδος μελέτης και κατασκευής ορίστηκε το διάστημα των επτά ετών (1997 - 2004) και το διάστημα αυτό περιλαμβάνει:
- Τη διετή (1998 - 1999) προπαρασκευαστική περίοδο, με βασικές δραστηριότητες την ολοκλήρωση της οριστικής μελέτης της γέφυρας και την κατασκευή των εργοταξιακών εγκαταστάσεων, κυρίως δε της ξηράς δεξαμενής.
- Την πενταετή (2000 - 2004) περίοδο κατασκευής της γέφυρας

1.10. ΠΟΥ ΜΑΣ ΧΡΗΣΙΜΕΥΕΙ Η ΓΕΦΥΡΑ

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου βρίσκεται στο σταυροδρόμι δύο σημαντικών οδών και συγκεκριμένα του αυτοκινητοδρόμου Αθηνών-Κορίνθου-Πατρών-Καλαμάτας (έργο παραχώρησης που διαχειρίζεται η Ολυμπία Οδός) και του αυτοκινητοδρόμου Ιωαννίνων-Αντιρρίου (έργο παραχώρησης που διαχειρίζεται η Ιονία Οδός), οι οποίες συνδέουν τις πιο σημαντικές ελληνικές πόλεις και αποτελεί τμήμα του ευρωπαϊκού δικτύου αυτοκινητοδρόμων.

Η Γέφυρα διευκολύνει την επικοινωνία μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας (και κατ' επέκταση με τη Δυτική Ευρώπη) μέσω των λιμανιών της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας.

1.11. ΠΗΓΕΣ

<https://www.google.gr/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espn=2&ie=UTF-8#q=%CE%93%CE%95%CE%A6%CE%A5%CE%A1%CE%91%20%CE%A1%CE%99%CE%9F%CE%A5-%20%CE%91%CE%9D%CE%A4%CE%99%CE%A1%CE%A1%CE%99%CE%9F%CE%A5>