

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Αρ. Μελέτης: 22/2020

ΜΕΛΕΤΗ ΕΡΓΟΥ:

**ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΔΗΜΟΥ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗ
(ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ ΙΙ), ΥΠΟΕΡΓΟ 4: ΕΡΓΑ.ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ-ΕΠΙΣΚΕΥΗ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΕ ΣΤΑΓΕΙΡΩΝ ΑΚΑΝΘΟΥ
(ΞΗΡΟΠΟΤΑΜΙ) ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗ**

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ
2. ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΙΚΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ
4. ΠΡΟΜΕΤΡΗΣΕΙΣ
5. ΕΣΥ
6. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ GANTT
7. ΕΝΤΥΠΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ
8. ΣΑΥ
9. ΦΑΥ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. <u>ΓΕΝΙΚΑ</u>	2
2. <u>ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ</u>	2
3. <u>ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΔΟΣΤΡΩΣΙΑΣ-ΑΣΦΑΛΤΙΚΩΝ</u>	4
4. <u>ΣΗΜΑΝΣΗ</u>	5

1. ΓΕΝΙΚΑ

Η παρούσα Τεχνική Έκθεση αναφέρεται στο Έργο «**ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΔΗΜΟΥ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗ (ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ ΙΙ), ΥΠΟΕΡΓΟ4: ΕΡΓΑ. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ-ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΕ ΣΤΑΓΕΙΡΩΝ ΑΚΑΝΘΟΥ (ΞΗΡΟΠΟΤΑΜΙ) ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗ**».

2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Κατά τη διάρκεια αυτοψίας η οποία διενεργήθηκε κατά τη διάρκεια των τελευταίων μηνών στο περιφερειακό οδικό δίκτυο της Δημοτικής Ενότητας Σταγείρων Ακάνθου (Ξηροποτάμι) εντοπίστηκαν συστηματικές φθορές επί του οδοστρώματος οι οποίες χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής και η αντιμετώπισή τους χαρακτηρίζεται αναγκαία όσο και επείγουσα.

Ειδικότερα, από την αξιολόγηση των υφιστάμενων συνθηκών του οδικού δικτύου προέκυψαν τα ακόλουθα βασικά πορίσματα:

1^{ον}) Η μορφολογία και ο λειτουργικός χαρακτήρας του υπόψη δικτύου δεν δικαιολογούν ανώτερα γεωμετρικά χαρακτηριστικά στην πλειονότητα των τμημάτων. Όμως, όσον αφορά την επιδομή, απαιτείται σοβαρή προσπάθεια αποκατάστασης των υφιστάμενων βλαβών σε αρκετές θέσεις κατά μήκος του δικτύου. Συγκεκριμένα, στο σύνολο του υπό μελέτη δικτύου εμφανίζονται ρηγματώσεις ευρείας κλίμακας στις λωρίδες κυκλοφορίας, παράλληλα, εγκάρσια και επί του άξονά τους.

Οι ρωγμές του οδοστρώματος αποτελούν τη συχνότερη και σοβαρότερη μορφή αστοχίας που διαπιστώθηκε ενώ τα είδη των ρωγμών ποικίλουν (π.χ ρωγμές τύπου «αλιγάτορα», ρωγμές στα άκρα του οδοστρώματος, ρωγμές στα ίχνη των τροχών, ρωγμές συρρίκνωσης, ελικοειδείς ρωγμές και ρωγμές από ολίσθηση ταπήτων). Απόρροια των εκτεταμένων ρηγματώσεων αποτελεί η ολική καταστροφή του οδοστρώματος σε αρκετές θέσεις του δικτύου.

2^{ον}) Η αποσύνθεση του οδοστρώματος ο κατακερματισμός του δηλαδή, σε μικρά χαλαρά κομμάτια, είναι το δεύτερο κατά σειρά σοβαρότητας και συχνότητας πρόβλημα που παρουσιάζεται στο εν λόγω οδικό δίκτυο.

Εμφανίζεται κυρίως με αποκόλληση αδρανών από την επιφάνεια του οδοστρώματος, αποκόλληση υλικού κατά πλάκες και λακκούβες. Η αποσύνθεση του οδοστρώματος, έχει προχωρήσει σε τέτοια έκταση, που το οδόστρωμα πλέον χρειάζεται ολική ανακατασκευή του ασφαλοτάπητα σε ορισμένα τμήματα.

3^ο) Οι παραμορφώσεις ή στρεβλώσεις της επιφάνειας του οδοστρώματος είναι, επίσης, έντονες σε αρκετά σημεία. Το μέγεθος και η συχνότητά τους αυξάνουν την επικινδυνότητα του υπόψη δικτύου αφού ο κυκλοφοριακός φόρτος αυτού είναι αυξημένος ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο. Κυριότερες μορφές αστοχίας της κατηγορίας των παραμορφώσεων είναι αυλακώσεις στις τροχιές των τροχών, τοπικές καθιζήσεις, διογκώσεις και εγκάρσιες πτυχώσεις.

4^ο) Σε πολλά σημεία του οδικού δικτύου παρουσιάζονται φαινόμενα λείανσης της επιφάνειας του οδοστρώματος που οφείλονται κυρίως στη λείανση των επιφανειακών αδρανών, στην ανάδυση της ασφάλτου στην επιφάνεια του οδοστρώματος ή και στη βύθιση των χονδρόκοκκων αδρανών. Κυριότερη αιτία της ολισθηρότητας φαίνεται να αποτελούν τα λεία αδρανή υλικά στην επιφάνεια κύλισης.

Οι ιδιαίτερα εκτεταμένες φθορές, οι οποίες αναφέρθηκαν ως άνω, υποβαθμίζουν αισθητά το επίπεδο κίνησης - κυκλοφορίας κατά μήκος του υπόψη οδικού δικτύου και ταυτόχρονα αποτελούν βασικό παράγοντα πρόκλησης δυνητικών ατυχημάτων. Ο αυξημένος κυκλοφοριακός φόρτος σε συνδυασμό με την κίνηση βαρέων οχημάτων (επαγγελματικά φορτηγά, τουριστικά λεωφορεία κ.λπ), κυρίως κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου, επιβαρύνουν ακόμη περισσότερο την προβληματική κατάσταση του οδικού δικτύου.

Ως εκ τούτου, κρίνεται αναγκαία όσο και επείγουσα η έναρξη εργασιών βελτίωσης των συνθηκών των κρίσιμων τμημάτων του υπόψη οδικού δικτύου.

3. ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΔΟΣΤΡΩΣΙΑΣ - ΑΣΦΑΛΤΙΚΩΝ

Καθώς το υπό μελέτη δίκτυο θα χρησιμοποιείται κυρίως για τη διέλευση οχημάτων προτείνεται - εν γένει - η διατήρηση της σκάφης του δικτύου σε όλο το μήκος του και κατόπιν η έναρξη εργασιών φρεζαρίσματος και επίστρωσης των ασφαλτικών στρώσεων (ήτοι κυρίως ασφαλτικής προεπάλειψης και μίας στρώσης κυκλοφορίας πάχους 0,05m) στα προβληματικά τμήματα όπου και παρατηρούνται οι προαναφερόμενες βλάβες.

Υλικά οδοστρωσίας θα τοποθετούνται ανά περίπτωση και μόνον τοπικά σε θέσεις όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο για τη βελτίωση της φέρουσας ικανότητας της οδού. Οι ανάγκες υλικών οδοστρωσίας και ασφαλτικών θα καλυφθούν από νόμιμα λατομεία της περιοχής.

Το σύνολο των προτεινόμενων υλικών - εργασιών θα καλύπτει πλήρως τις απαιτήσεις των Ελληνικών Τεχνικών Προδιαγραφών (ΕΤΕΠ), (ΦΕΚΒ'2221/30-7-2012).

4. ΣΗΜΑΝΣΗ

4.1 Κατακόρυφη σήμανση

Πινακίδες Σταθερού Περιεχομένου

Η τοποθέτηση, το σχήμα, οι διαστάσεις και ο χρωματισμός των πινακίδων σταθερού περιεχομένου (ρυθμιστικών, αναγγελίας κινδύνου, πληροφοριακές και πρόσθετες) καθορίζονται από την Κ.Υ.Α. Α6/0/1/118/26-7-74. Οι διαστάσεις που χρησιμοποιούνται στην παρούσα μελέτη είναι μεσαίου μεγέθους για τις ρυθμιστικές και πλευράς 1,20m για τις επισήμανσης επικίνδυνων θέσεων. Οι πινακίδες είναι πλήρως αντανakλαστικές και οι χρησιμοποιούμενες οπισθοαντανakλαστικές μεμβράνες είναι υψηλής αντανakλαστικότητας τύπου II. Οι πινακίδες κατασκευάζονται σε φύλλα αλουμινίου από κράματα τύπου Al Mg2, κατηγορία “ανθεκτικών κραμάτων στο θαλάσσιο νερό” κατά DIN1725 Μέρος 1. Το ελάχιστο πάχος ελάσματος για επίπεδες πινακίδες είναι 3mm .

Οπισθοανακλαστικά υλικά

Οι πινακίδες σήμανσης κατασκευάζονται από κράματα αλουμινίου Al mg₂, πάχους ελάσματος 3mm. Οι χρησιμοποιούμενες οπισθοανακλαστικές μεμβράνες είναι υψηλής αντανάκλαστικότητας τύπου II τόσο για το υπόβαθρο όσο και για τα γράμματα.

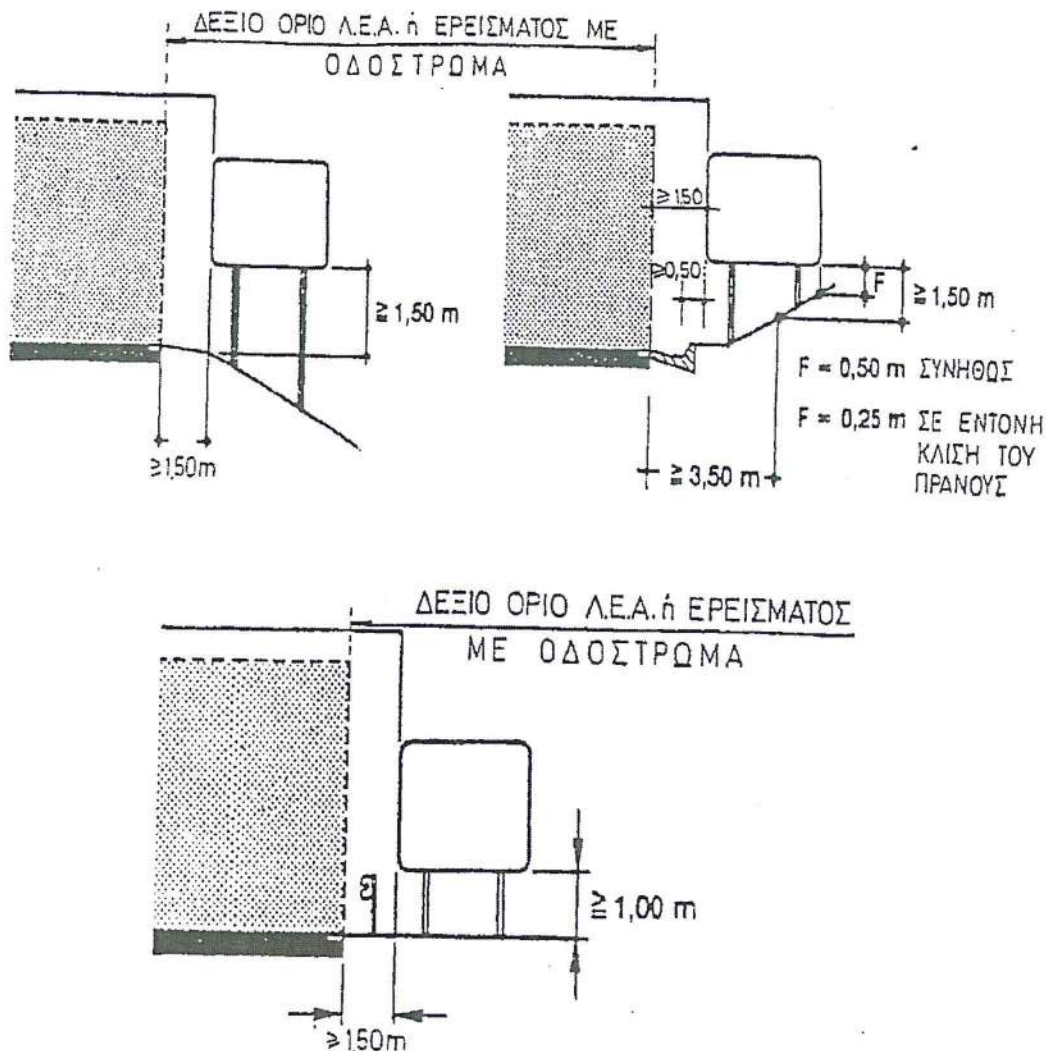
Τοποθέτηση κατά πλάτος πινακίδων

Σχετικά με την τοποθέτηση των πινακίδων κατά πλάτος των οδών ισχύουν τα εξής (βλ. σχήματα 1-2 που ακολουθούν):

Οι πλευρικές πινακίδες τοποθετούνται στο δεξιό άκρο της οδού κατά την κατεύθυνση της κυκλοφορίας. Το αριστερό άκρο της πινακίδας απέχει απόσταση μεγαλύτερη ή ίση από 0.50m. από την όψη του στηθαίου ασφαλείας. Το κάτω άκρο της πινακίδας απέχει από την επιφάνεια του εδάφους ελάχιστη απόσταση :

1.00m. για οριζόντιο έδαφος, 1.50m. σε επίχωμα και 0.50m. σε όρυγμα.

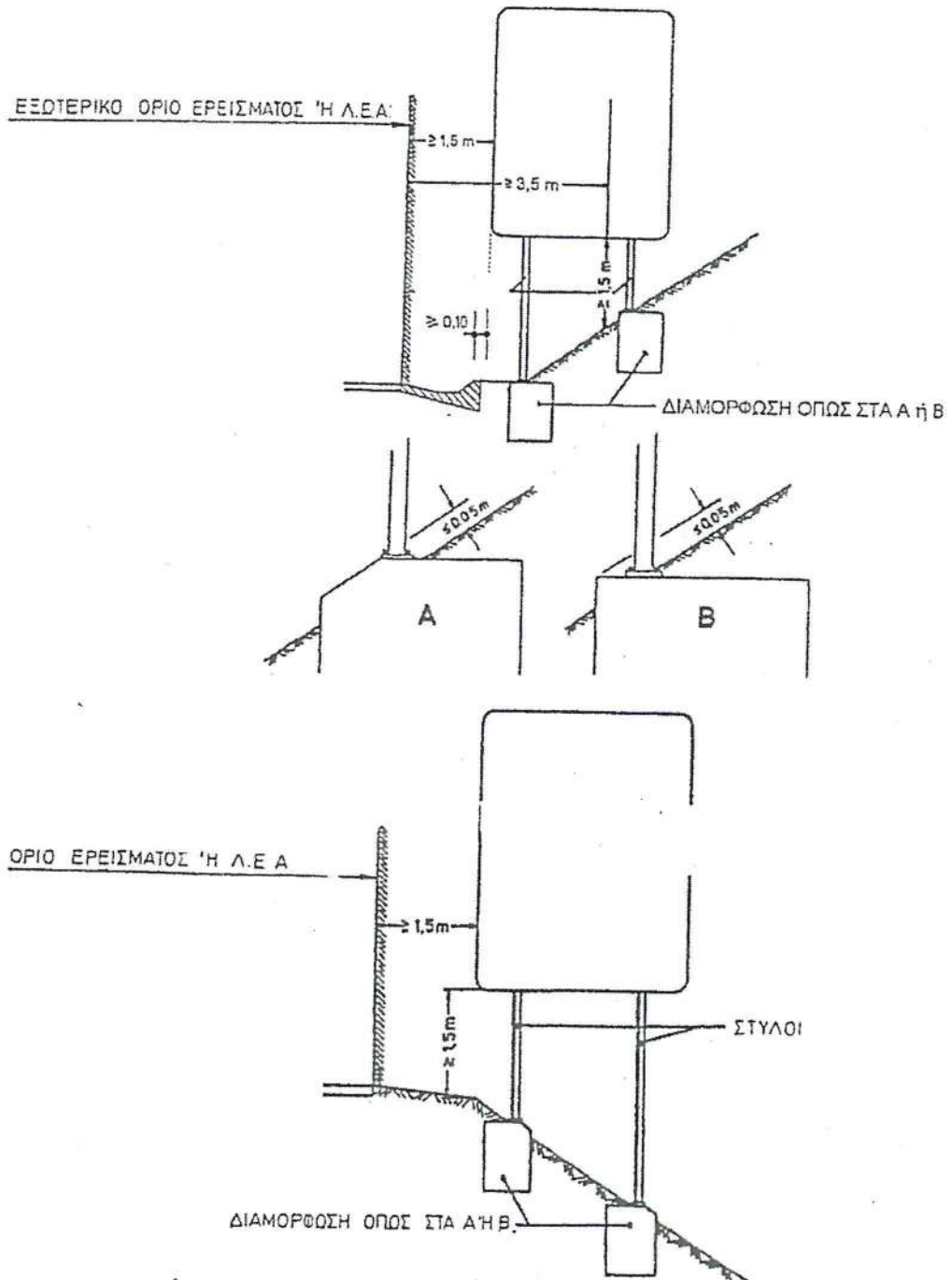
Το σύνολο των προτεινόμενων υλικών - εργασιών θα καλύπτει πλήρως τις απαιτήσεις των Ελληνικών Τεχνικών Προδιαγραφών (ΦΕΚΒ'2221/30-7-2012).



Σχήμα 1: Τοποθέτηση πλευρικών πινακίδων κατά πλάτος της οδού.

Σε περίπτωση απότομης κλίσης πρανών είναι επιτρεπτή η μείωση της απόστασης αυτής σε 0,25m. Σημειώνεται ότι η κατακόρυφη απόσταση εδάφους-κάτω άκρου πινακίδας, μετρούμενη σε οριζόντια απόσταση 3,50m από το όριο του ερείσματος πρέπει να είναι μεγαλύτερη ή ίση από 1,50m (σχήμα1).

Η τοποθέτηση των πινακίδων και η πάκτωσή τους πρέπει να ανταποκρίνεται στις ελάχιστες διαστάσεις που φαίνονται στο σχήμα 2.



Τα σώματα πάκτωσης (Α ή Β) δεν επιτρέπεται να εξέχουν πάνω από 5 cm από την επιφάνεια του πρανούς

Σχήμα 2: Πάκτωση ικριώματος ογκώδους πλευρικής πινακίδας.

4.2 Οριζόντια σήμανση

Διαγράμμιση οδοστρωμάτων

Τοπικά προβλέπεται η εκ νέου διαγράμμιση της διαχωριστικής γραμμής μεταξύ των λωρίδων κυκλοφορίας και συγκεκριμένα ως διπλή γραμμή πλάτους 0,12m+0,12m, λόγω της παλαιότητάς της.

Ιερισσός, 22.9.2020

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ



ΤΣΑΡΤΣΑΡΑΚΗ ΘΕΟΦΑΝΗ
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΡΓΩ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΕ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Ο Προϊστάμενος της Δ/σης Τεχνικών
Υπηρεσιών, Περ/ντος και Πολεοδομίας



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΖΑΠΡΗΣ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

