

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Η μελέτη αφορά τη διαμόρφωση της οδού Λευκάδος στην πόλη της Χρυσούπολης, από την οδό Μυκόνου έως τη οδό Αισχύλου.

Η οδός Λευκάδος έχει πλάτος 20μ. Σχεδόν σε όλο του το μήκος ακολουθεί ΚΧ, πλάτους 10μ και το όριο του εγκεκριμένου σχεδίου. Στο όριο του εγκεκριμένου σχεδίου υπάρχει κατασκευασμένη αρδευτική τάφρος περιφραγμένη. Στην παρούσα μορφή του, η οδός είναι χωματόδρομος αδιαμόρφωτος με μεταβλητό πλάτος κυκλοφορίας, κατασκευασμένος σε μεγάλο του μέρος, σε δύο επίπεδα και ανάμεσα στα επίπεδα αυτά υπάρχουν νησίδες με δέντρα. Ο δρόμος αυτός, σήμερα, έχει μικρό φόρτο κυκλοφορίας και εξυπηρετεί κυρίως την διέλευση οχημάτων και πεζών προς τις κατοικίες της περιοχής, καταλήγει όμως μπροστά στο νέο Δημαρχείο οπότε αυξάνεται ραγδαία η κυκλοφορία σε αυτό το τμήμα της και έχουμε αποσυμφόρηση μεγάλου τμήματος του κέντρου της πόλης.

Κύριος στόχος της προτεινόμενης κατασκευής συνολικού μήκους 1562.18μ και πλάτους 6.50μ είναι η δημιουργία οδού, που θα εξασφαλίζει αφενός την ομαλή ροή της κυκλοφορίας, τη διευκόλυνση της διέλευσης των πεζών και τη μείωση της πιθανότητας συντέλεσης ατυχήματος. Επιπλέον δημιουργούνται λωρίδες στάθμευσης συνολικού μήκους 853,86μ. Εκτός αυτού δημιουργείται ποδηλατόδρομος - πεζόδρομος συνολικού μήκους 1570,27μ για την αναψυχή, την άσκηση και την εναλλακτική κυκλοφορία των κατοίκων της περιοχής.

Σύμφωνα με την προτεινόμενη μελέτη δημιουργείται από τα Οικοδομικά Τετράγωνα προς το όριο του σχεδίου :

1. δύο λωρίδες κυκλοφορίας πλάτους 3.25 μ., ανά κατεύθυνση και κλίση 2.50% προς το δημιουργούμενο πεζοδρόμιο
2. πεζοδρόμια πλάτους 1,50 μ. ,έμπροσθεν όλων των οικοδομικών τετραγώνων με κλίση 1% προς το δημιουργούμενο δρόμο συνολικού εμβαδού 3550 τμ και μήκους 1490μ. Το παραπάνω δεν τηρείται στο Γ250 όπου το πλάτος του πεζοδρομίου προβλέπεται 7,50μ
3. λωρίδα στάθμευσης σε τμήματα της οδού πλάτους 2,00 μ με κλίση 2.50% προς το δημιουργούμενο πεζοδρόμιο
4. Στα Γ249, Γ248, Γ241, Γ242 καθώς και σε τμήμα του Γ247 και του Γ263 έμπροσθεν του πεζοδρομίου δημιουργήθηκαν χώροι πρασίνου .
5. Μεταβλητού πλάτους νησίδα πράσινου τουλάχιστον 4μ καλυμμένη με φυτική γη. Καταβλήθηκε κάθε προσπάθεια, οι νησίδες να περιέχουν όσο το δυνατόν περισσότερα από τα υφιστάμενα δέντρα.
6. ποδηλατόδρομος-πεζόδρομος πλάτους 3,60 μ. και κλίση 1% προς το έρεισμα. Στο μεγαλύτερο του τμήμα είναι σε ύψος 1.50μ ψηλότερο από την προτεινόμενη διαμόρφωση του αυτοκινητόδρομου ώστε να ακολουθεί κατά το δυνατόν την υφιστάμενη διαμόρφωση του εδάφους .
7. έρεισμα πλάτους 1,50 μ. με κλίση 1% προς την υφιστάμενη τάφρο

Θα υπάρχουν υπερυψωμένες από το οδόστρωμα κατά 8 εκ. διαβάσεις πεζών, που θα λειτουργούν και ως αναγκαστική επιβράδυνση της ταχύτητας κυκλοφορίας των οχημάτων και

που θα συνδέουν το πεζοδρόμιο αριστερά της οδού με τον ποδηλατόδρομο-πεζόδρομο, όπου η πρόσβαση σε αυτόν θα γίνεται με ειδικά κατασκευασμένες ράμπες κατάλληλες και για χρήση από Α.Μ.Ε.Α. Επίσης έχει προβλεφθεί η τοποθέτηση ειδικών πλακιδίων οδηγών για τη χρησιμοποίησή τους από τυφλούς επί των πεζοδρομίων.

Ανάντη του ποδηλατόδρομου και κατάντη του ερείσματος προβλέπεται η κατασκευή μεταλλικού κιγκλιδώματος με βάση από οπλισμένο σκυρόδεμα για την προστασία των χρηστών .

Ο ποδηλατόδρομος διαχωρίζεται από τον πεζόδρομο με άλλο χρώμα ασφάλτου (κίτρινο για τον ποδηλατόδρομο και κόκκινο για τον πεζόδρομο). Η επιλογή της ασφάλτου αντί άλλου υλικού έγινε διότι ο υπό κατασκευή δρόμος είναι στα όρια του σχεδίου πόλης και κυρίως θα χρησιμοποιείται ο μεν ποδηλατόδρομος ως εναλλακτικός τρόπος κυκλοφορίας ή ως άθληση ο δε πεζόδρομος κυρίως για άθληση .

Οι χώροι πράσινου προβλέπεται να ποτίζονται με ειδικό δίκτυο, μήκους 1906μ., συνδεδεμένο από το δίκτυο ύδρευσης της πόλης και ανά 50μ θα υπάρχει φρεάτιο άρδευσης. Επίσης έχει γίνει μελέτη απορροής ομβρίων και μελέτη τοποθέτησης οριζόντιας και κάθετης σήμανσης(τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης, κατάλληλη διαγράμμιση του οδοστρώματος).

Η οδός μελετήθηκε σε δύο στάδια .Το πρώτο στάδιο περιελάμβανε την οδό Λευκάδος από το ύψος της Μυκόνου έως το ύψος της οδού Ψαρρών και το δεύτερο από την οδό Ψαρρών έως την οδό Αισχύλου. Στην πρώτη μελέτη, επειδή προβλεπόταν η κατασκευή της οδού έως την οδό Ψαρρών γινόταν προσαρμογή της οδού στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο στο σημείο αυτό. Με τη συνέχιση της μελέτης, στο υπόλοιπο τμήμα της οδού, τμήμα της πρώτης μελέτης (από την διατομή ΑΑ έως την διατομή 6 συνολικού μήκους 120μ καταργείται. Οι διατομές της πρώτης μελέτης ισχύουν, με αλλαγή Χ.Θ. και ονόματος. Έτσι η διατομή 7 μετατρέπεται στην 7' με παλαιά Χ.Θ. 0+140,00 και νέα Χ.Θ. 0+765,55 και η διατομή Α'2 σε Α'2 με παλαιά Χ.Θ. 0+301,36 και νέα Χ.Θ. 0+926,90.

Καταργείται επίσης η δεξαμενή καθίζησης που είχε προταθεί στην πρώτη μελέτη, διότι η απορροή ομβρίων καταλήγει στο δίκτυο του Δήμου.

2. ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΑ

Αφορούν τις γενικές εκσκαφές της οδού σε εδάφη γαιώδη-ημιβραχώδη. Τα προϊόντα εκσκαφής που κρίνονται κατάλληλα για επανεπιχωμάτωση θα ξαναχρησιμοποιηθούν ύστερα από επεξεργασία, ενώ τα υπόλοιπα που κρίνονται ακατάλληλα θα πρέπει να τοποθετηθούν σε θέση που θα υποδείξει η Επιβλέπουσα Υπηρεσία σε συνεργασία με το Δήμο της περιοχής. Η φυτική γη που πρόκειται να εκσκαφθεί έχει πάχος 0.30 μ. Οι νησίδες που θα κατασκευαστούν στον κόμβο θα πληρωθούν με κατάλληλη φυτική γη.

Όλες οι χωματουργικές εργασίες θα εκτελεστούν σύμφωνα με τα σχέδια των διατομών της μελέτης και τις σχετικές Π.Τ.Π.

3. ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

Για την απορροή των όμβριων της κύριας οδού έχουν τοποθετηθεί 63 φρεάτια με σχάρα κατά μήκος της οδού, από την αριστερή πλευρά του δρόμου, καθώς και σε σημεία συγκέντρωσης του ύδατος, τα οποία με αγωγούς οδηγούν το νερό στο υφιστάμενο δίκτυο ομβρίων του δήμου.

Ανά 40μ, επί του ποδηλατόδρομου- πεζόδρομου τοποθετείται σωλήνας φ50 για την έξοδο των ομβρίων στο φυσικό έδαφος . Επειδή τα νερά που μαζεύονται στον ποδηλατόδρομο-πεζόδρομο είναι ελάχιστα δε χρειάζονται πρόσθετα μέτρα απορροή των ομβρίων

4. ΟΔΟΣΤΡΩΣΙΑ

4.1 ΥΠΟΒΑΣΗ

Για την κατασκευή της υπόβασης, όπου αυτή απαιτείται, θα χρησιμοποιηθεί θραυστό υλικό λατομείου της ΠΤΠ 0-150 όπως ορίζουν τα αντίστοιχα άρθρα της μελέτης. Η στρώση της υπόβασης είναι μέσου πάχους 10 εκ. Μετά την εργασία θα γίνει ακριβής διάστρωση ώστε να επιτευχθούν τόσο οι επικλίσεις όσο και οι κατά μήκος κλίσεις της οδού.

4.2. ΒΑΣΗ

Για την κατασκευή της βάσης θα χρησιμοποιηθεί θραυστό υλικό λατομείου της ΠΤΠ 0-155 όπως ορίζουν τα αντίστοιχα άρθρα της μελέτης. Οι στρώσεις θα είναι 2 (δύο) των 10 εκατοστών. Η κάθε διάστρωση θα γίνεται με συνεχή χωροστάθμιση.

5. ΑΣΦΑΛΤΙΚΑ

Ο δρόμος θα διαστρωθεί με ασφαλική στρώση κυκλοφορίας πάχους 0,05 μ. με χρήση κοινής ασφάλτου αφού πρώτα κατασκευαστεί ισοπεδωτική στρώση 0,05 μ.

Στα σημεία του δρόμου που προβλέπεται κατασκευή νέου οδοστρώματος, η στρώση της βάσης επαλείφεται με ασφαλικό διάλυμα τύπου ME-O ή με όξινο ασφαλικό γαλάκτωμα ταχείας διάσπασης πριν την κατασκευή της ισοπεδωτικής στρώσης ενώ όπου προβλέπεται κατασκευή ασφαλικής στρώσης πάνω σε υφιστάμενη άσφαλτο θα γίνει ασφαλική συγκολλητική επάλειψη της υφιστάμενης στρώσης.

Ο χρωματισμός της ασφαλικής επιφάνειας, όπου αυτή απαιτείται, θα επιτευχθεί με τη χρήση έγχρωμων αδρανών και οξειδίων του σιδήρου εντός του μίγματος.

6. ΑΣΦΑΛΕΙΑ – ΣΗΜΑΝΣΗ ΟΔΟΥ

Η σήμανση της οδού θα γίνει σύμφωνα με τη μελέτη και τον Κ.Ο.Κ. (βλέπε σχετικό διάγραμμα σήμανσης στην οριζοντιογραφία). Πρόκειται να τοποθετηθούν συνολικά 44 νέες πινακίδες. Από αυτές οι 4 είναι πληροφοριακές τύπου Π, οι 30 είναι επικίνδυνων θέσεων και υπόλοιπες 10 είναι ρυθμιστικές μεσαίου μεγέθους. Οι πινακίδες τοποθετούνται στα σημεία όπου ορίζεται από το σχέδιο σήμανσης και όχι κάθετα προς το οδόστρωμα αλλά σε κλίση 30° ως προς αυτό.

Η διαγράμμιση θα γίνει με υλικό υψηλής αντοχής και ανακλαστικότητας. Οι διακεκομμένες γραμμές έχουν πλάτος 15 εκ. και η γραμμή διακοπής πορείας 15 εκ.

7. ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Ο ανάδοχος έχει την υποχρέωση να εκτελεί τις εργασίες έτσι ώστε να διατηρείται η ομαλή και ασφαλής ροή της κυκλοφορίας όλων των τροχοφόρων και των πεζών καθώς επίσης να λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα προστασίας και ασφάλειας.

Χρυσούπολη, 18/03/2022

Η Αν. Προϊσταμένη Δ/σης Τεχνικών
Υπηρεσιών & Δόμησης

Λόβουλου Κυριακή
Πολιτικός Μηχανικός ΠΕ/Α'

