



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΕΡΓΟ: ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΟΥ ΜΕΓΑΛΟ ΧΩΡΙΟ -
ΛΑΚΚΩΜΑΤΑ - ΚΑΛΛΙΑΚΟΥΔΑ (Α' ΦΑΣΗ)

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ: ΣΑΕΠ 066 (2018ΕΠ06600086)

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ: 550.000,00€

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

1.1 Περίληψη του αντικειμένου του έργου

Το έργο αφορά την κατασκευή τεχνικών, οδοστρωσίας, ασφαλτόστρωσης και στηθαίων ασφαλείας στο πρώτο τμήμα της οδού που συνδέει το Μεγάλο Χωριό με τα Δολιανά του Δήμου Καρπενησίου, του Νομού Ευρυτανίας.

Το τμήμα της οδού που θα κατασκευασθεί στην παρούσα φάση έχει μήκος 2.000 μέτρα.

Πρόκειται για υφιστάμενη οδό χωρίς μεταβολές στην μηκοτομή της.

Το έργο αναπτύσσεται σε δημόσια έκταση, αφού οι εργασίες πραγματοποιούνται στο κατάστρωμα του δρόμου που βρίσκεται σε δημόσια έκταση.

Η παρούσα χάραξη ακολουθεί το ανάγλυφο του εδάφους.

1.2 Γεωγραφική Θέση

Η περιοχή του έργου βρίσκεται στη Δημοτική Ενότητα Ποταμιάς του Δήμου Καρπενησίου του Νομού Ευρυτανίας και συνδέει την Τοπική Κοινότητα Μεγάλου Χωριού με τον οικισμό των Δολιανών της Δ.Ε. Δομνίστας, όπου βρίσκεται το γνωστό φαράγγι του «Πάντα – Βρέχει». Η περιοχή του έργου βρίσκεται στο νότιο τμήμα του Νομού Ευρυτανίας.

1.2.1 Κατάσταση Υφιστάμενου Οδικού Δικτύου

Το τμήμα του υπό μελέτη υφιστάμενου οδικού δικτύου είναι χωμάτινο και δεν έχει δυσμενή γεωμετρικά χαρακτηριστικά που να επιβάλλουν την υψομετρική και οριζοντιογραφική παραλλαγή του.

Η υφιστάμενη χάραξη δεν παρουσιάζει δυσμενή γεωμετρικά χαρακτηριστικά, μικρές ακτίνες, συνεχείς ομόρροπες καμπύλες κτλ.

Συγκοινωνιακά το τμήμα εξυπηρετεί κυρίως το Δημοτική Ενότητα Ποταμιάς και εν γένει τις Δημοτικές Ενότητες Προυσού και Δομνίστας, καθότι θα αποτελέσει μια θεματική διαδρομή σε μια περιοχή με ιδιαίτερο φυσικό κάλλος.

1.3 Χαρακτηριστικά Σχεδιασμού

Τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού που λήφθηκαν υπόψη είναι τα ακόλουθα:

1.3.1 Διατομή Οδού

Η διατομή που επιλέχθηκε είναι η τυποποιημένη διατομή τύπου ζ2, πλάτους οδοστρώματος $b = 2,75 + 2,75 = 5,50$ μ., καθώς οι φόρτοι που εξυπηρετεί η οδός αυτή δεν απαιτούν μεγαλύτερου πλάτους διατομή. Στην επιλογή της διατομής αυτής συνηγορεί και το ανάγλυφο του εδάφους, όπως επίσης και η ανάγκη περιορισμού των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων από μεγάλους χωματισμούς και πολλά τεχνικά έργα.

1.3.2 Ερείσματα – Ρείθρα

Στις θέσεις όπου η πλευρά της οδού είναι σε περιοχή επίχωσης εφαρμόζεται έρεισμα από θραυστό υλικό λατομείου σύμφωνα με την Π.Τ.Π. Ο155 πάχους 20 εκ σε δύο στρώσεις συμπυκνωμένου πάχους εκάστης στρώσης 10 εκ. Το πλάτος είναι 0.75 μ και προσαυξάνεται κατά 0.75 μ στις περιπτώσεις τοποθέτησης στηθαίου ασφαλείας στα υψηλά επιχώματα και στα τμήματα που εφαρμόζεται τοίχος αντιστήριξης.

Στις θέσεις όπου η πλευρά της οδού είναι σε περιοχή ορύγματος με έντονες κλίσεις εφαρμόζεται ρείθρο από σκυρόδεμα C16/20 πλάτους 1.25 όπως φαίνεται στο σχέδιο της τυπικής διατομής της οδού.

1.3.3 Οδοστρωσία

Τα αδρανή υλικά οδοστρωσίας για την κατασκευή των στρώσεων βάσης θα είναι από θραυστό υλικό. Η στρώση της βάσης αποτελείται από δύο στρώσεις συμπυκνωμένου πάχους εκάστης στρώσης 10 εκ σύμφωνα με την Π.Τ.Π. Ο-155. Η στρώση της υπόβασης αποτελείται από μία στρώση από κοκκώδες υλικό 0-200 mm συμπυκνωμένου πάχους 25 εκ., όπως φαίνεται στο αντίστοιχο σχέδιο της μελέτης και στο τιμολόγιο.

1.3.4 Ασφαλτικά

Η ασφαλτική στρώση κυκλοφορίας θα είναι με ασφαλτόμιγμα παρασκευασμένο εν θερμό με θραυστά αδρανή υλικά λατομείου, τύπου ΑΣ 12,5 ή ΑΣ 20, σύμφωνα με την εγκεκριμένη μελέτη συνθέσεως και την ΕΤΕΠ 05-03-11-04, συμπυκνωμένου πάχους 5 εκ.

Επί της άνω στρώσης βάσης εφαρμόζεται η ασφαλτική προεπάλειψη με ασφαλτικό διάλυμα τύπου ME-0 ή με όξινο ασφαλτικό γαλάκτωμα, σύμφωνα με την ΕΤΕΠ 05-03-11-01.

1.3.5 Ταχύτητα Μελέτης

Η ταχύτητα μελέτης της οδού που λήφθηκε υπόψη είναι $V_e=50$ km/h, καθώς το υπάρχον οδικό δίκτυο, το τοπίο αλλά και η φυσιογνωμία και οι ανάγκες της περιοχής δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη μεγαλύτερων ταχυτήτων.

1.4 Τεχνικά Έργα

Τα τεχνικά έργα που προτείνονται να κατασκευασθούν εκ νέου είναι σωληνωτοί οχετοί, τοίχοι αντιστήριξης και κρασπεδορείθρα.

1.4.1 Οχετοί

Θα κατασκευαστούν 5 σωληνωτοί οχετοί από πλαστικούς σωλήνες δομημένου τοιχώματος SN8, DN/ID 1200.

1.4.2 Τοίχοι Αντιστήριξης

Θα κατασκευαστούν δύο τοίχοι αντιστήριξης από οπλισμένο σκυρόδεμα C16/20, σύμφωνα με τα σχέδια της Υπηρεσίας.

1.5 Σήμανση

Η οριζόντια σήμανση αποτελείται από δύο συνεχόμενες γραμμές στον άξονα της οδού. Η διαγράμμιση εφαρμόζεται στον άξονα της οδού με δύο συνεχείς γραμμές ίδιου πάχους 12 εκ. η κάθε μία, που απέχουν μεταξύ τους 12 εκ. και δύο συνεχόμενες οριογραμμές πάχους 12 εκ. επίσης.

Ακόμα, θα τοποθετηθούν μονόπλευρα χαλύβδινα στηθαία ασφαλείας σε μήκος 500,00 μ., ικανότητας συγκράτησης N2 και σύμφωνα με το πρότυπο ΕΛΟΤ EN 1317-2.

Οι ακριβείς θέσεις για την εκτέλεση των εργασιών θα υποδειχθούν από την επιβλέπουσα Υπηρεσία.

Ο Ανάδοχος έχει υποχρέωση να υποβάλλει στην Υπηρεσία χωρίς ιδιαίτερη αμοιβή πριν την έναρξη των εργασιών προμετρητικά στοιχεία του έργου.

Το έργο θα εκτελεστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 4412/2016 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μέχρι σήμερα καθώς και τις σχετικές οδηγίες και εντολές της επίβλεψης.

Το έργο θα χρηματοδοτηθεί από πιστώσεις της ΣΑΕΠ 066 (2018ΕΠ06600086) της Π.Ε. Ευρυτανίας. Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στο ποσό των 550.000,00€ συμπεριλαμβανομένου και του Φ.Π.Α. 24%.

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Καρπενήσι 29-3-2019
Ο Συντάκτης Μηχανικός

Καρπενήσι 29-3-2019
Ο Αναπλ. Προϊστάμενος
Τμήματος Συγκοινωνιακών
Έργων

Βονόρτας Παναγιώτης
Πολιτικός Μηχανικός με Α' β

Βονόρτας Παναγιώτης
Πολιτικός Μηχανικός με Α' β

ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ

Καρπενήσι 29-3-2019
Ο Αναπληρωτής
Προϊστάμενος Δ.Τ.Ε.

Κλέσιορας Παναγιώτης
Μηχανολόγος Μηχανικός με Α' β