

1 12023

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΒΟΪΟΥ

1 12023 =



ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ

6.04.23

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΠΟΥΤΑΧΙΔΟΥ ΚΑΡΙΝΕ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΣΑΝΘΟΥΛΗ Σ. ΣΤΕΡΓΙΑΝΗ
ΜΗΧ. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΠΕ

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2022



ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Ο Προϊστάμενος

ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ & ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

ΕΡΓΑΣΙΩΝ-ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ

A. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η παρούσα μελέτη αφορά στην ανάπλαση και στην αποκατάσταση τμήματος του κεντρικού δρόμου της πόλης και των πεζοδρομίων αυτού του τμήματος, από την περιοχή του Δημαρχείου έως και την περιοχή «ΦΟΥΡΚΑ» - Ι.Ν. Αγίου Δημητρίου Σιάτιστας.



Το τμήμα αυτό της οδού αποτελεί και τον συνδετήριο «λαιμό» των δύο συνοικιών της πόλης «Χώρα» και «Γεράνεια», ενώ παράλληλα αποτελεί και το κέντρο της πόλης της Σιάτιστας, αφού σε αυτό συναντώνται οι περισσότερες διοικητικές υπηρεσίες του Δήμου Βοΐου, το Κέντρο Υγείας Σιάτιστας, εμπορικά καταστήματα και τα περισσότερα καταστήματα αναψυχής. Είναι δρόμος δύο λωρίδων κυκλοφορίας οχημάτων με πλάτος οδού κυμαινόμενο από 7,70 μ. περίπου ελάχιστο, και μέγιστο τα 9,30 μ. περίπου, ενώ τα πεζοδρόμια βρίσκονται σήμερα με ελάχιστο πλάτος 80,00 εκ. περίπου, και μέγιστο 2,50 μ. περίπου.

Το συνολικό μήκος του δρόμου της παραπάνω περιοχής μελέτης, είναι περίπου 450,00 μ.μ.



B. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Η υφιστάμενη κατάσταση του οδοστρώματος είναι σε κακή εξαιτίας των επεμβάσεων επί των δικτύων ύδρευσης, αποχέτευσης και ηλεκτρισμού και άλλων μικροέργων.

Η στάθμευση των οχημάτων πραγματοποιείται σχεδόν σε όλο το μήκος του δρόμου σε μια πλευρά αυτού με εναλλαγή της κάθε μήνα.

Η υφιστάμενη κατάσταση των πεζοδρομίων και αυτή θεωρείται κακή τόσο από πλευράς δαπεδόστρωσης με αποκόλληση πολλών πέτρινων πλακών και διάβρωσης σκυροδέματος, όσο και από αισθητικής πλευράς με την διαφορετικότητα και ανομοιογένεια των υλικών τους με τα οποία έχουν επιστρωθεί κατά καιρούς, ενώ σε αρκετά σημεία παρατηρείται και η επέμβαση των ιδιοκτητών και των καταστηματάρχων όπου «έκριναν» μόνοι τους το υλικό με το οποίο θα πρέπει να επιστρωθεί το «δικό τους» πεζοδρόμιο.

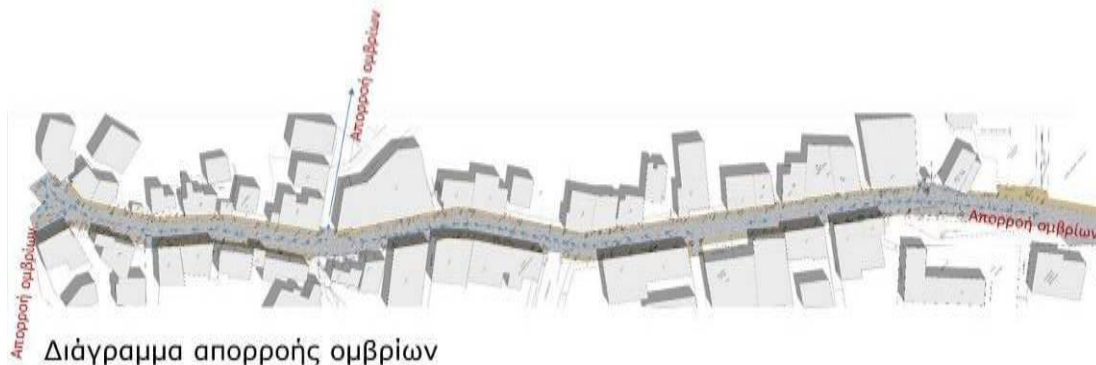


Τα σημαντικότερα προβλήματα τα οποία εντοπίστηκαν αφορούν σε προβλήματα κίνησης και προσπέλασης πεζών στα πεζοδρόμια εξαιτίας της κακής δαπεδόστρωσής τους όπως προαναφέρθηκε, της στενότητάς τους σε πολλά σημεία, της κατάληψής τους από τραπεζοκαθίσματα των καταστημάτων αναψυχής, ενώ δεν υπάρχουν υποδομές κίνησης ΑΜΕΑ και άλλων ομάδων μειωμένης κινητικότητας (ηλικιωμένοι, έγκυες, κ.α.).

Εντοπίζεται επίσης απουσία φύτευσης σε όλο το μήκος του δρόμου, ενώ παράλληλα ο φωτισμός του δρόμου θεωρείται ελλιπείς.

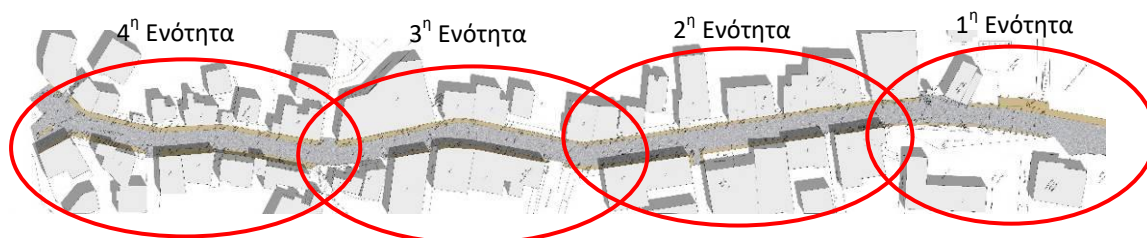


Από το διάγραμμα απορροής όμβριων υδάτων, παρατηρούμε πως στην περιοχή μελέτης, τρία είναι τα σημεία ελεύθερης απορροής τους, και αυτά εντοπίζονται το πρώτο στην περιοχή του Δημαρχείου με απορροή προς την συνοικία της Γεράνειας, το δεύτερο στη συμβολή της οδού με την οδό Π. Μπακογιάννη και απορροή σε αυτήν, και το τρίτο σημείο στην συμβολή με την οδό Δ. Ιωαννίδη (περιοχή «ΦΟΥΡΚΑ») και απορροή σε αυτήν και την συνοικία «ΜΠΟΥΝΟΣ» με εμφάνιση όμως στάσιμων ομβρίων υδάτων στο σημείο αυτό εξαιτίας του επίπεδου του οδοστρώματος.



Γ. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΠΙΟΥ

Κατά την φάση της ανάλυσης του Τοπίου εντοπίστηκαν 4 διακριτές ενότητες τοπίου κατά μήκος του υπό μελέτη τμήματος του κεντρικού δρόμου. Οι ενότητες αυτές παρουσιάζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά μεταξύ τους τα οποία παρουσιάζονται παρακάτω



1^η Ενότητα (Περιοχή Δημαρχείου)

- Οδόστρωμα πλάτους 8,50 έως 9,30μ
- Πεζοδρόμια πλάτους 0,80 έως 1,50
- Έντονη κλίση δρόμου (10%)
- Ύπαρξη βλάστησης στο Χώρο του Δημαρχείου
- Επικρατούσα Χρήση: Υπηρεσίες



2^η Ενότητα (από ΚΕΠ έως Κοσμά Αιτωλού)

- Οδόστρωμα πλάτους περίπου 9,00μ
- Πεζοδρόμια πλάτους περίπου 1,50
- Πολύ μικρή κλίση (1%), το ψηλότερο επίπεδο του δρόμου (927.00μ)
- Εκατέρωθεν απορροή ομβρίων στη βόρεια πλευρά του δρόμου
- Απουσία βλάστησης
- Επικρατούσα Χρήση: Εμπόριο – Κατοικία



3^η Ενότητα (από Κοσμά Αιτωλού έως Π. Μπακογιάννη)

- Οδόστρωμα πλάτους περίπου 8,50μ
- Πεζοδρόμια πλάτους περίπου 1,50
- Κλίση δρόμου 6%
- Απορροή ομβρίων κεντρικά του δρόμου προς οδό Π. Μπακογιάννη
- Απουσία βλάστησης
- Επικρατούσα Χρήση: Εμπόριο - Κατοικία



4^η Ενότητα (από Π. Μπακογιάννη έως περιοχή «Φούρκα»)

- Οδόστρωμα πλάτους περίπου 7,50μ
- Πεζοδρόμια πλάτους από 2,00μ έως 2,50μ
- Μικρή κλίση δρόμου έως 1,5% με επίπεδο οδόστρωμα πριν την διασταύρωση με οδό Δ. Ιωαννίδη
- Εκατέρωθεν απορροή ομβρίων. Λιμνάζοντα όμβρια
- Προβληματική στροφή δρόμου στη θέση του περιπτέρου
- Σύνδεση κεντρικής οδού με παραδοσιακό ιστό Χώρας
- Απουσία βλάστησης
- Επικρατούσα Χρήση: Αναψυχή





Δ. ΝΟΜΙΚΟ - ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Για την σύνταξη της μελέτης λήφθηκαν υπόψη και τηρήθηκαν οι παρακάτω διατάξεις:

- Απόφαση 52907. Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία
- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ)
- Νέος Οικοδομικός Κανονισμός Ν. 4067/2012 (ΦΕΚ 79/Α/9-4-2012) όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει
- Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία Απόφ. ΥΠΕΝ / ΔΜΕΑΑΠ /65826 / 699/2020 ΦΕΚ 2998/Β/20-7-2020
- Οδηγός σχεδιασμού «σχεδιάζοντας για όλους, ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998
- Οδηγός Ανασχεδιασμού αστικών οδών αρμοδιότητας Δήμων, ΜΟΔ 2019
- Τεχνικές Προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας για κτίρια και υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους, Απόφ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/99709/796 ΦΕΚ 5045/Β/2021
- Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχής με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας Υ.Α. Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ ΔΜΕΟ/Ο/3050 (ΦΕΚ 2302/Β/16-9-2013)
- Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών, Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009
- Υ.Α. 3046/304/89, Κτιριοδομικός Κανονισμός, ΦΕΚ 59/Δ/3-2-89 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει
- Ισχύον ΓΠΣ ρυμοτομικό σχέδιο, όροι προστασίας παραδοσιακού οικισμού της Σιάτιστας

E. ΣΤΟΧΟΙ – ΣΚΟΠΟΣ - ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Η πρόταση παρέμβασης έχει αρχικά ως στόχο την Αναβάθμιση και Αποκατάσταση της Λειτουργικότητας και της Αισθητικής της περιοχής μελέτης και τον επαναπροσδιορισμό της σχέσης του κεντρικού δρόμου της πόλης με τον πολίτη και τον επισκέπτη.

Η ποιότητα ζωής στο αστικό περιβάλλον επηρεάζεται από την οργάνωση του χώρου και τον τρόπο με τον οποίο αποδίδεται στους χρήστες του. Οι καθημερινές μετακινήσεις προσώπων και εμπορευμάτων αποτελούν μεγίστης σημασίας ζητήματα για την εύρυθμη λειτουργία της πόλης. Η βιώσιμη κινητικότητα αναδεικνύεται σε έννοια, υψηλού ενδιαφέροντος στη διαδικασία του σχεδιασμού και της οργάνωσης του αστικού χώρου. Η ύπαρξη συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας συνδέεται ευθέως με τη διαμόρφωση ενός αστικού περιβάλλοντος φιλικού προς τους χρήστες του, με δυνατότητες προσέλκυσης λειτουργιών και οικονομικών δραστηριοτήτων, που με τη σειρά τους συνεισφέρουν στην περαιτέρω εξέλιξη του.

Ο σημαντικότερος ίσως παράγοντας για τη δημιουργία συνθηκών «βιώσιμης κινητικότητας» σε κάποια περιοχή, αποτελεί ο ανασχεδιασμός των οδών αυτής με κριτήρια την ενθάρρυνση του περιπάτου, της κίνησης με ποδήλατο, της δημόσιας συγκοινωνίας και της οδικής ασφάλειας,

Ο ανασχεδιασμός των οδών είναι σκόπιμο να συνδεθεί όμως και με την «αλλαγή προτεραιοτήτων». Χωρίς την αλλαγή των δεν είναι δυνατόν να εξασφαλισθεί ο βιώσιμος χαρακτήρας των παρεμβάσεων. Η αλλαγή των προτεραιοτήτων μπορεί να υλοποιηθεί με ήπιο και σταδιακό τρόπο ή με ριζικό και άμεσο. Η επιλογή της στρατηγικής σχετίζεται, κυρίως, με το κοινωνικό, οικονομικό και πολιτικό πλαίσιο του σχεδιασμού την συγκεκριμένη χρονική στιγμή, τα ιδιαίτερα γνωρίσματα της τοπικής κοινωνίας που θα υποδεχθεί το έργο, τα γεωγραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής, και την φιλοσοφία της δημοτικής αρχής.

Η Βιώσιμη Κινητικότητα η οποία αποτελεί και στόχο της παρούσας μελέτης εξασφαλίζεται με μερικά από τα παρακάτω κριτήρια:

- Συμβατότητα του σχεδιασμού με την ιεράρχηση και τον ρόλο της οδού στο Σύστημα Κινητικότητας της περιοχής. Μια τοπική οδός πρέπει να προσφέρει μεγαλύτερους βαθμούς ελευθερίας στον πεζό, ενώ προβάλλει περισσότερους περιορισμούς στο αυτοκίνητο διαφέροντας έτσι, ουσιαστικά, από την εικόνα και το ρόλο μιας οδού ταχείας κυκλοφορίας και μια λεωφόρο.
- Απρόσκοπτη κίνηση των πεζών κατά μήκος της οδού, με προτεραιότητα στα Άτομα Μειωμένης Κινητικότητας
- Μεγιστοποίηση της οδικής ασφάλειας, με έμφαση στη μείωση της ταχύτητας των μηχανοκίνητων μέσων και στον περιορισμό των επιπτώσεων σε περίπτωση του ανθρώπινου λάθους. Μέθοδοι αυστηρού περιορισμού της κίνησης των πεζών στο πεζοδρόμιο (με χρήση κιγκλιδωμάτων), εφόσον πρόκειται για οδό χαμηλής ταχύτητας, δεν διασφαλίζουν την οδική ασφάλεια. **Το μήνυμα μέσω του ανασχεδιασμού της οδού είναι ότι η οδός δεν ανήκει στα μηχανοκίνητα μέσα και έχει αποδειχθεί ότι αποτελεί τον πλέον αποτελεσματικό τρόπο μεγιστοποίησης της οδικής ασφάλειας.**
- Απόδοση του ελάχιστου αναγκαίου χώρου για την κυκλοφορία των μηχανοκίνητων μέσων, με αντίστοιχη αναδιανομή του χώρου υπέρ των ήπιων μέσων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο) και του πρασίνου. Η απόδοση στο ΙΧ αυτοκίνητο χώρου περισσότερου απ' όσο χρειάζεται, οδηγεί κατά κανόνα σε υψηλές ταχύτητες και σε παράνομη στάθμευση

και κρίνεται σκόπιμο να αποφεύγεται.

- Λιτό, σαφή και εύκολα αναγνωρίσιμο από τον χρήστη, σχεδιασμό έτσι ώστε να τον καθοδηγεί και να του μεταφέρει σαφές μήνυμα σχετικά με τον τρόπο που θα πρέπει να συμπεριφερθεί στην οδό. Η υπερβολική σήμανση δεν ωφελεί, ενώ και η οριζόντια σήμανση (διαγραμμίσεις, διαβάσεις πεζών, ενδείξεις ποδηλατόδρομου κ.λπ.) ενδείκνυται να αναπτύσσεται, τουλάχιστον ισότιμα με την κατακόρυφη.

Σκοπός λοιπόν της παρούσας μελέτης σύμφωνα με τις αρχές της «βιώσιμης κινητικότητας», οι οποίες αναφέρθηκαν παραπάνω, είναι η άνετη προσπέλαση πεζών και οχημάτων, η απόδοση χώρου σε αναψυχή, η δημιουργία πράσινου δικτύου και σύνδεση του με υφιστάμενη βλάστηση, η τακτοποίηση απορροής ομβρίων υδάτων του δρόμου και αναβάθμιση του οδικού φωτισμού.

ΣΤ. ΠΡΟΤΑΣΗ

Γνωρίζοντας λοιπόν τα προβλήματα και σύμφωνα με τον σκοπό και τους στόχους που τέθηκαν στη μελέτη, καθώς και τις απαιτήσεις του «χώρου» στον οποίο λαμβάνει χώρα το έργο, η πρόταση επικεντρώνεται στα παρακάτω βασικά σημεία τα οποία επιγραμματικά είναι τα παρακάτω:

- Δημιουργία σταθερού πλάτους οδού 6,20 μ. δύο λωρίδων κυκλοφορίας
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων για απόδοση χώρου και σε αναψυχή
- Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ
- Φωτιστικά σώματα νέας τεχνολογίας LED χαμηλής κατανάλωσης και υψηλής απόδοσης
- Δημιουργία δενδροστοιχίας κατά μήκος του δρόμου
- Σύνδεση παραδοσιακού ιστού Χώρας στην περιοχή «Φούρκα»

Γενικό σχέδιο πρότασης



Αναλυτικότερα, όπως διαπιστώθηκε και κατά τη φάση της ανάλυσης του τοπίου, η περιοχή μελέτης «χωρίζεται» σε τέσσερις (4) διακριτές ενότητες με διαφορετικά χαρακτηριστικά, τα οποία ήταν καθοριστικά και για τον σχεδιασμό της κάθε ενότητας, όπως είναι τα πλάτη πεζοδρομίων, οι υφιστάμενες κλίσεις απορροής ομβρίων, η επικρατούσα χρήση κάθε ενότητας κ.α. με αποτέλεσμα την διαφοροποίηση των αναγκών, τη χρηστικότητα και την λειτουργικότητά τελικά της κάθε ενότητας ανάλογα, διατηρώντας όμως την σχεδιαστική συνέπεια και συνέχεια στο σύνολο της μελέτης.

Περίληπτικά το έργο αφορά στις παρακάτω γενικά περιγραφόμενες εργασίες, με αποξήλωση όλου του υφιστάμενου οδοστρώματος με μέσο βάθος 27 εκατοστά, αποξήλωση όλων των υφιστάμενων πεζοδρομίων, κρασπέδων και υπόβασης αυτών σε βάθος περίπου 40,00 εκ., αποξήλωση πινακίδων, δέντρων και λοιπών κατασκευών επί των πεζοδρομίων. Όλα τα υφιστάμενα φρεάτια παροχής ύδρευσης και πυροσβεστικοί κρουνοί θα μεταφερθούν ή θα αντικατασταθούν, θα υπογειοποιηθούν επί των πεζοδρομίων όλες οι υδρορροές των κτιρίων, ενώ τα φρεάτια επισκέψεως θα μετατοπισθούν καθ' ύψος.

Θα ακολουθήσει η κατασκευή των νέων πεζοδρομίων με ότι προβλέπεται από την μελέτη (βάση, υπόβαση, ρείθρα, κράσπεδα, σκυρόδεμα, δαπεδόστωση, οδεύσεις τυφλών, κολωνάκια ασφαλείς, καθιστικά με χαμηλό φωτισμό πεζοδρομίου, δέντροφυτεύσεις κ.α.), και η κατασκευή του οδοστρώματος επίσης με ότι προβλέπεται στη μελέτη (βάση, υπόβαση, ασφαλικές στρώσεις, ασφαλοτάπητας, δαπεδοστρώσεις από κυβόλιθους, δέντροφυτεύσεις κ.α).

Οι κλίσεις του οδοστρώματος και των πεζοδρομίων φαίνονται αναλυτικά στα σχέδια της μελέτης ενώ κατά την κατασκευή του έργου θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις κλίσεις τόσο των πεζοδρομίων όσο και του οδοστρώματος, για την απορροή των ομβρίων υδάτων καθώς και στις προσβάσεις των εισόδων των κατοικιών και των καταστημάτων.

Σύμφωνα λοιπόν με τα προβλήματα και τις ιδιαιτερότητες της κάθε ενότητας, όπως παρουσιάστηκαν κατά την Ανάλυση του Τοπίου προτείνονται οι παρακάτω επεμβάσεις:



Υφιστάμενη κατάσταση (περιοχή Δημαρχείου)



Φωτορεαλιστική απεικόνιση πρότασης (περιοχή Δημαρχείου)

2^η Ενότητα (από ΚΕΠ έως Κοσμά Αιτωλού)

Στην ενότητα αυτή όπως και στην περιοχή του Δημαρχείου, διαπλάτυνονται τα πεζοδρόμια. Δημιουργείται δενδροστοιχία με παράλληλη δημιουργία καθιστικών και χαμηλού φωτισμού πεζοδρομίων

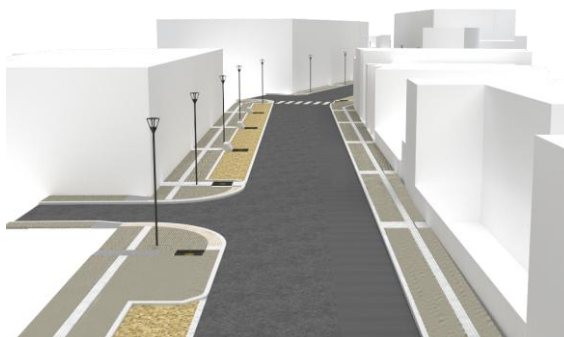


Σχέδιο πρότασης (από ΚΕΠ έως Κοσμά Αιτωλού)

ΕΝΟΤΗΤΑ 2^η (από ΚΕΠ έως Κοσμά Αιτωλού)

- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων
- Δημιουργία δενδροστοιχίας με παράλληλη δημιουργία καθιστικών και χαμηλού φωτισμού πεζοδρομίων

Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ Πρόταση





Υφιστάμενη κατάσταση (από ΚΕΠ έως Κοσμά Αιτωλού)



Φωτορεαλιστική απεικόνιση πρότασης (από ΚΕΠ έως Κοσμά Αιτωλού)



Υφιστάμενη κατάσταση (από ΚΕΠ έως Κοσμά Αιτωλού)



Φωτορεαλιστική απεικόνιση πρότασης (από ΚΕΠ έως Κοσμά Αιτωλού)

3^η Ενότητα (από Κοσμά Αιτωλού έως Π. Μπακογιάννη)

Στην ενότητα αυτή, σε συνέχεια των προηγούμενων ενοτήτων, προτείνεται επίσης η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων όπου και εδώ δημιουργούνται δένδροστοιχίες με παράλληλη δημιουργία καθιστικών και χαμηλού φωτισμού πεζοδρομίων

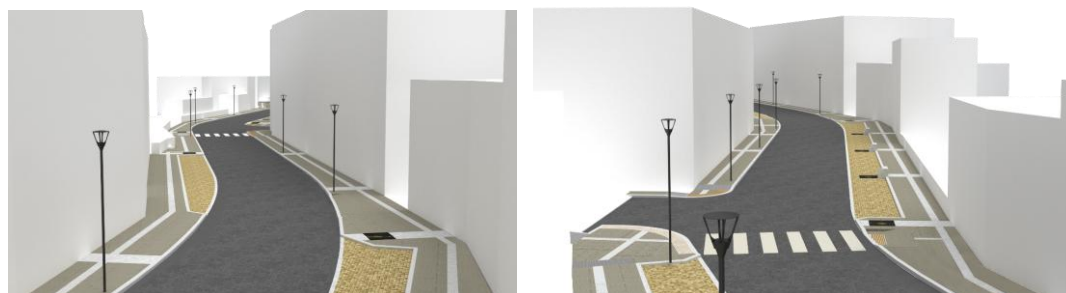


Σχέδιο πρότασης (από Κοσμά Αιτωλού έως Π. Μπακογιάννη)

ΕΝΟΤΗΤΑ 3^η (από Κοσμά Αιτωλού έως Π. Μπακογιάννη)

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ Πρόταση

- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων
- Δημιουργία δένδροστοιχίας με παράλληλη δημιουργία καθιστικών και χαμηλού φωτισμού πεζοδρομίων





Υφιστάμενη κατάσταση (από Κοσμά Αιτωλού έως Π. Μπακογιάννη)



Φωτορεαλιστική απεικόνιση πρότασης (από Κοσμά Αιτωλού έως Π. Μπακογιάννη)

4^η Ενότητα (από Π. Μπακογιάννη έως περιοχή «Φούρκα»)

Στην 4^η και τελευταία ενότητα, προτείνεται η διαπλάτυνση πεζοδρομίων έως και 4,20μ για απόδοση μέρος του σε αναψυχή και δημιουργία διπλής δενδροστοιχίας στο επίπεδο των πεζοδρομίων. Αποκαθίσταται η προβληματική κλίση του δρόμου για την ελεύθερη απορροή των ομβρίων καθώς και η προβληματική στροφή του δρόμου στη θέση του περιπτέρου η οποία επανασχεδιάζεται. Προτείνεται η σύνδεση του παραδοσιακού ιστού Χώρας με την υπερύψωση του οδοστρώματος στο επίπεδο των πεζοδρομίων και αντικατάσταση της ασφάλτου με πέτρινη δαπεδόστρωση



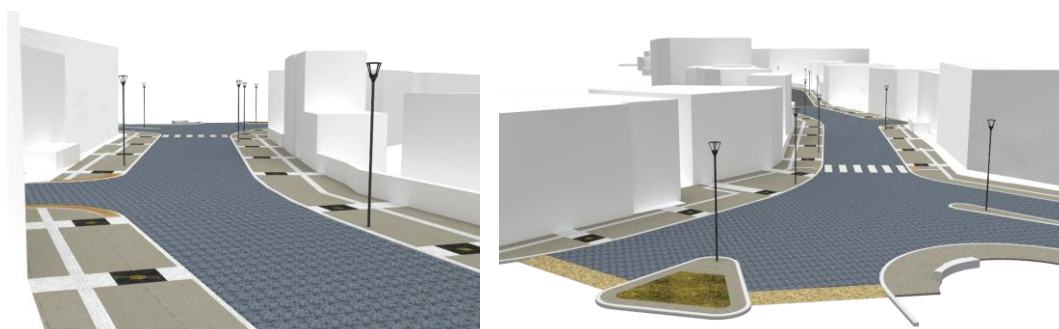
Σχέδιο πρότασης (από Π. Μπακογιάννη έως περιοχή «Φούρκα»)

ΕΝΟΤΗΤΑ 4^η

(από Π. Μπακογιάννη έως περιοχή «Φούρκα»)

Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ Πρόταση

- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων έως και 4,20μ για απόδοση σε αναψυχή
- Αποκατάσταση της κλίσης του δρόμου για την ελεύθερη απορροή των ομβρίων
- Αποκατάσταση και επανασχεδιασμός της προβληματικής στροφής του δρόμου στη θέση του περιπτέρου
- Σύνδεση παραδοσιακού ιστού Χώρας με την υπερύψωση του οδοστρώματος στο επίπεδο των πεζοδρομίων και αντικατάσταση της ασφάλτου με πέτρινη δαπεδόστρωση
- Δημιουργία διπλής δενδροστοιχίας στο επίπεδο των πεζοδρομίων





Υφιστάμενη κατάσταση (από Π. Μπακογιάννη έως περιοχή «Φούρκα»)



Φωτορεαλιστική απεικόνιση πρότασης (από Π. Μπακογιάννη έως περιοχή «Φούρκα»)



Υφιστάμενη κατάσταση (από Π. Μπακογιάννη έως περιοχή «Φούρκα»)



Φωτορεαλιστική απεικόνιση πρότασης (από Π. Μπακογιάννη έως περιοχή «Φούρκα»)



Υφιστάμενη κατάσταση (από Π. Μπακογιάννη έως περιοχή «Φούρκα»)



Φωτορεαλιστική απεικόνιση πρότασης (από Π. Μπακογιάννη έως περιοχή «Φούρκα»)



Υφιστάμενη κατάσταση (από Π. Μπακογιάννη έως περιοχή «Φούρκα»)



Φωτορεαλιστική απεικόνιση πρότασης (από Π. Μπακογιάννη έως περιοχή «Φούρκα»)



Υφιστάμενη κατάσταση (από Π. Μπακογιάννη έως περιοχή «Φούρκα»)



Φωτορεαλιστική απεικόνιση πρότασης (από Π. Μπακογιάννη έως περιοχή «Φούρκα»)

ΣΤ. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ & ΕΡΓΑΣΙΩΝ

- **ΚΑΘΑΙΡΕΣΕΙΣ**

1. Καθαίρεση Πεζοδρομίων

Καθαίρεση κρασπέδων, βάσεων, υποβάσεων, και των δαπέδων όλων των πεζοδρομίων σε όλο το μήκος της περιοχής μελέτης, με την συσσώρευση των προϊόντων καθαιρέσεως προς φόρτωση.

2. Καθαίρεση Ασφαλτοτάπητα

Αποξήλωση ασφαλτοτάπητα και στρώσεων οδοστρωσίας σταθεροποιημένων με συμπίκνωση ή με τσιμέντο σε όλο το μήκος της περιοχής μελέτης, εντός του ορίου των γενικών εκσκαφών. Επισημαίνεται ότι τα προϊόντα των αποξηλώσεων αυτών είναι ακατάλληλα για την κατασκευή επιχωμάτων, ενώ σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις επιβάλλεται η ανακύκλωσή τους.

3. Κοπή ασφάλτου

Τομή οδοστρώματος από ασφαλτοσκυρόδεμα ή άοπλο σκυρόδεμα άοπλο στα σημεία συμβολής των δρόμων και των πεζόδρομων με τον δρόμο της περιοχής μελέτης, με χρήση ασφαλοκόπτη, ώστε να αποκλείονται αποξηλώσεις έξω από τα προβλεπόμενα όρια της κοπής και να προφυλάσσεται το παραμένον οδόστρωμα από φθορές κατά τη διάρκεια των εργασιών

- **ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΑ:**

Γενικές εκσκαφές, εδαφών γαιωδών και ημιβραχωδών οποιασδήποτε συστάσεως, βραχωδών εδαφών πάχους 27,00 εκ. σε όλο το μήκος της περιοχής μελέτης, περιλαμβανομένων γρανιτικών και κροκαλοπαγών με οποιοδήποτε εκσκαπτικό μέσο.

- **ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΑΠΟ ΣΚΥΡΟΔΕΜΑ:**

Κατασκευές από σκυρόδεμα για την διαμόρφωση των πεζοδρομίων, την κατασκευή ρείθρων την στήριξη των μαρμάρινων κρασπέδων, την κατασκευή των καθιστικών στις δεντροδόχους (όπως φαίνονται στα σχέδια της μελέτης) που παρασκευάζεται σε μόνιμο ή εργοταξιακό συγκρότημα παραγωγής, με θραυστά αδρανή λατομείου κατάλληλης κοκκομέτρησης και διαστάσεων μέγιστου κόκκου, τσιμέντο κατάλληλης κατηγορίας, αντοχής και ποσότητας, ως και τα τυχόν αναγκαία ρευστοποιητικά, υπερρευστοποιητικά, αερακτικά, σταθεροποιητικά κλπ. πρόσμικτα, για την κατασκευή και διάστρωση των πεζοδρομίων, τοιχείων, καθιστικών, και διαφόρων μικροκατασκευών.

- **ΟΔΟΣΤΡΩΣΙΑ:**

Κατασκευή υπόβασης οδοστρωσίας στο νέο προτεινόμενο οδόστρωμα μέσου πάχους 15,00 εκ. από θραυστά αδρανή υλικά σταθεροποιημένου τύπου σύμφωνα με την ΕΤΕΠ 05-03-03-00.

Κατασκευή στρώσης βάσης οδοστρωσίας στο νέο προτεινόμενο οδόστρωμα συμπυκνωμένου πάχους 0,10 m από θραυστά αδρανή υλικά σταθεροποιημένου τύπου σύμφωνα με την ΕΤΕΠ 05-03-03-00

- **ΑΣΦΑΛΤΙΚΑ:**

Προεπάλειψη ανασφάλτωσης επιφάνειας στο νέο προτεινόμενο οδόστρωμα με ασφαλτικό διάλυμα τύπου ME-0 ή με όξινο ασφαλτικό γαλάκτωμα,

Κατασκευή ασφαλτικής στρώσης βάσης στο νέο προτεινόμενο οδόστρωμα, με ασφαλτόμιγμα παρασκευαζόμενο εν θερμώ σε μόνιμη εγκατάσταση με θραυστά αδρανή υλικά λατομείου, τύπου ΑΣ 31,5 ή ΑΣ 40, σύμφωνα με την εγκεκριμένη μελέτη συνθέσεως και την ΕΤΕΠ 05-03-11-04 "Ασφαλτικές στρώσεις κλειστού τύπου"

Κατασκευή νέου ασφαλτοτάπητα στο νέο προτεινόμενο οδόστρωμα με ασφαλτική στρώση κυκλοφορίας 5 εκ.

- **ΚΡΑΣΠΕΔΑ-ΔΑΠΕΔΟΣΤΡΩΣΕΙΣ:**

Τοποθέτηση κρασπέδων πεζοδρομίων από υπόλευκο σκληρό μάρμαρο, τύπου Καβάλας, με απότμηση, διαστάσεων 12Χ25Χ100 εκ., με σαγρέ κομμένη αντιολισθητική επιφάνεια, σύμφωνα με τα σχέδια λεπτομερειών της μελέτης,

Πλακόστρωση όλων των πεζοδρομίων της περιοχής μελέτης με εγχάρακτες πέτρινες πλάκες, γκριζοπράσινου χρώματος, ενδεικτικού τύπου «Πίνδου», διαστάσεων 0,50 x 0,50 m, πάχους 3 cm, σαγρέ, αντιολισθητικής και εγχάρακτης επιφάνειας με διαγώνια χάραξη 45 μοιρών σύμφωνα με τα σχέδια της μελέτης, τοποθετημένες με τιμμεντοκονίαμα των 450 kg και με πρόσμικτο στεγανωτικό υλικό τιμμεντοειδούς βάσης, χημικής δράσης, με ανάπτυξη κρυστάλλων στο εσωτερικό του σύμφωνα με την μελέτη και την ΕΤΕΠ 05-02-02-00.

Επιστρώσεις δαπέδων με γρανιτοκυβόλιθους, διαστάσεων 10x10x7 cm, χρώματος κίτρο, με όλες τις πλευρές σπασμένες με πρέσσα, τοποθετουμένων βάσει σχεδίου, επί των εσοχών του οδοστρώματος σε υπόβαση από σκυρόδεμα. Η πλευρά κυκλοφορίας της πέτρας θα είναι επίπεδη δημιουργώντας επίπεδη επιφάνεια, με αρμούς μέσου πάχους 10mm, αρμολογουμένων με τιμμεντοκονίαμα των 450 kg και με πρόσμικτο στεγανωτικό υλικό τιμμεντοειδούς βάσης, χημικής δράσης, με ανάπτυξη κρυστάλλων στο εσωτερικό του.

Επιστρώσεις δαπέδων διαμόρφωσης αρμών των πεζοδρομίων με υπόλευκες μαρμαρίνες πλάκες τύπου Καβάλας, σαγρέ επιφανείας, αρίστης ποιότητας, διαστάσεων 50x50x3 cm, μπιζουταρισμένες, σχεδίου σαγρέ ή κατά διαγώνιο ή οποιουδήποτε άλλου σχεδίου συνθέτου ή πολυσυνθέτου, με τιμμεντοκονίαμα των 450 kg και με πρόσμικτο στεγανωτικό υλικό τιμμεντοειδούς βάσης, χημικής δράσης, με ανάπτυξη κρυστάλλων στο εσωτερικό του σύμφωνα με την μελέτη

Επιστρώσεις δαπέδων επί του οδοστρώματος (περιοχή από Δασονομείο έως Πλατεία Τουρουντζα) με πέτρινους κυβόλιθους τύπου Καβάλας, διαστάσεων 10x10x7 cm, χρώματος γκρι, με όλες τις πλευρές σπασμένες με πρέσσα, τοποθετουμένων βάσει σχεδίου, σε υπόβαση από σκυρόδεμα. Η πλευρά κυκλοφορίας της πέτρας θα είναι επίπεδη δημιουργώντας επίπεδη επιφάνεια, με αρμούς μέσου πάχους 10mm, αρμολογουμένων με τιμμεντοκονίαμα των 450 kg και με πρόσμικτο στεγανωτικό υλικό τιμμεντοειδούς βάσης, χημικής δράσης, με ανάπτυξη κρυστάλλων στο εσωτερικό του

Επιστρώσεις δαπέδων επί του οδοστρώματος (αρχή και τέλος πέτρινης δαπεδόστωσης οδοστρώματος από περιοχή Δασονομείου ως Πλατεία Τουτουνητσια) με κυβόλιθους από γρανίτη, διαστάσεων 10x10x7 cm, χρώματος κίτρο, με όλες τις πλευρές σπασμένες με πρέσσα, τοποθετουμένων «σε σειρά» σε υπόβαση από σκυρόδεμα. Η πλευρά κυκλοφορίας της πέτρας θα είναι επίπεδη δημιουργώντας επίπεδη επιφάνεια, με αρμούς μέσου πάχους 10mm, αρμολογουμένων με τιμμεντοκονίαμα των 450 kg και με πρόσμικτο στεγανωτικό υλικό τιμμεντοειδούς βάσης, χημικής δράσης, με ανάπτυξη κρυστάλλων στο εσωτερικό του

Επενδύσεις όψεων των καθιστικών οπλ. Σκυροδέματος με πλάκες μαρμαρίνες τύπου Καβάλας, σαγρέ επιφανείας, αρίστης ποιότητας, μπιζουταρισμένες τετραγωνικού σχήματος, με τιμμεντοκονίαμα

των 450 kg και με πρόσμικτο στεγανωτικό υλικό τσιμεντοειδούς βάσης, χημικής δράσης, με ανάπτυξη κρυστάλλων στο εσωτερικό του σύμφωνα με την σύμφωνα με την μελέτη

Επενδύσεις (καπάκια) από υπόλευκο μάρμαρο τύπου Καβάλας, σαγρέ επιφανείας, αρίστης ποιότητας, μπιζουταρισμένες τετραγωνικού σχήματος διαστάσεων πλάτους 50,00 εκ, πάχος 3 cm. με τσιμεντοκονίαμα των 450 kg και με πρόσμικτο στεγανωτικό υλικό τσιμεντοειδούς βάσης, χημικής δράσης, με ανάπτυξη κρυστάλλων στο εσωτερικό του

Επενδύσεις πατημάτων σκαλοπατιών (περιοχή Πλατεία Τουρούντζια) από υπόλευκο μάρμαρο τύπου Καβάλας, σαγρέ επιφάνειας, διαστάσεων πλάτους 35,00 εκ, πάχος 3 cm, με εμφανή φαλτσογονία στη μία κατά μήκος πλευρά της και με τοποθέτηση χωρίς αρμό με τσιμεντοκονίαμα των 450 kg και με πρόσμικτο στεγανωτικό υλικό τσιμεντοειδούς βάσης, χημικής δράσης, με ανάπτυξη κρυστάλλων στο εσωτερικό του

Επενδύσεις όψεων τοιχείων (περιοχή Πλατεία Τουρούντζια) με ψαμπικές ακανόνιστες χονδρόπλακες, πάχους 10 εκ., τοπικής προελεύσεως, τύπου Ομαλής Κοζάνης, με αρμούς μέσου πάχους 10mm και αρμολογουμένων με τσιμεντοκονίαμα των 450 kg.

Πλακόστρωση πεζοδρομίων ως οδηγό όδευσης τυφλών, ήτοι κατασκευή ειδικών λωρίδων του δαπέδου από πλάκες διαφορετικής υφής και χρώματος από το υπόλοιπο δάπεδο, που αποσκοπεί στην καθοδήγηση και ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης με τσιμεντοκονίαμα των 450 kg και με πρόσμικτο στεγανωτικό υλικό τσιμεντοειδούς βάσης, χημικής δράσης, με ανάπτυξη κρυστάλλων στο εσωτερικό του όπως παρακάτω:

Τύπος Α: Πλακόστρωση πεζοδρομίων ως οδηγό όδευσης τυφλών Τύπος Α: ΟΔΗΓΟΣ, από μάρμαρο τύπου Καβάλας

Τύπος Β: Πλακόστρωση πεζοδρομίων προειδοποίησης κινδύνου, στις οδεύσεις τυφλών Τύπος Β: ΚΙΝΔΥΝΟΣ, από τσιμέντο υψηλής αντοχής

Τύπος Γ: Πλακόστρωση πεζοδρομίων προειδοποίησης αλλαγής κατεύθυνσης και επιπέδου, στις οδεύσεις τυφλών Τύπος Γ: ΑΛΛΑΓΗ, από μάρμαρο τύπου Καβάλας υπόλευκο

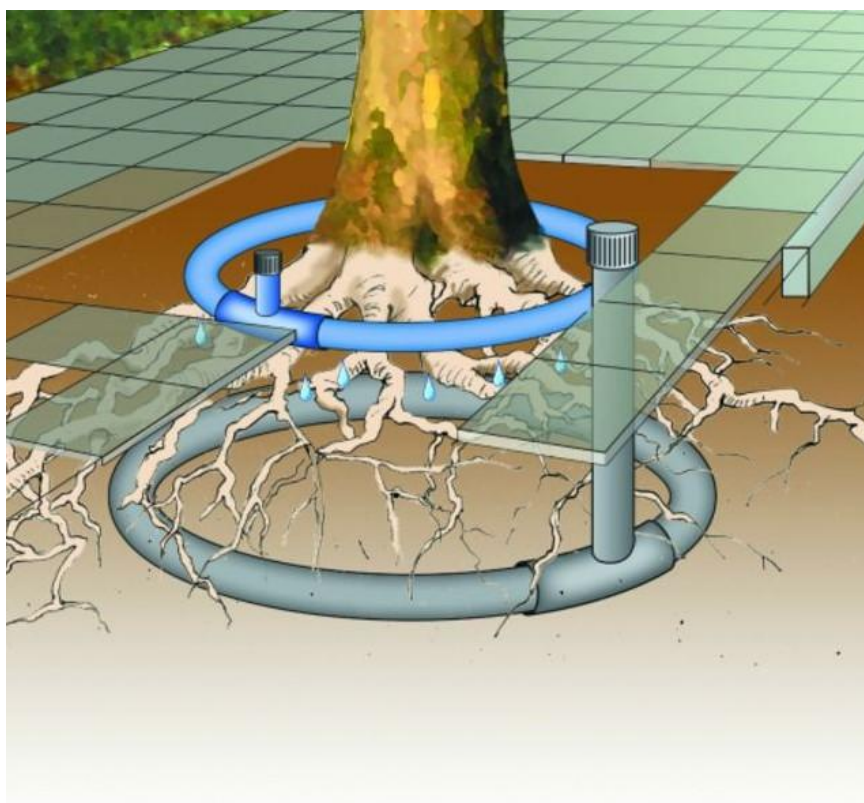
Τύπος Δ: Πλακόστρωση πεζοδρομίων καθοδήγησης πορείας προς σημεία εξυπηρέτησης, στις οδεύσεις τυφλών Τύπος Δ: ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ, από Μάρμαρο τύπου Καβάλας υπόλευκο

• ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ:

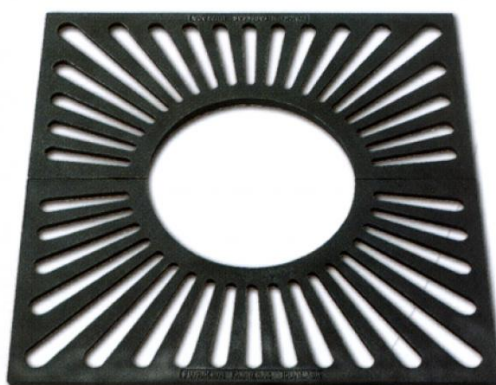
Για τη φύτευση των δέντρων θα πρέπει να γίνει άνοιγμα του λάκκου διαστάσεων 0,70*0,70*0,70μ. με μηχανήμα και πλήρωση του με κηπευτικό χώμα και να απομακρυνθούν οι πέτρες.

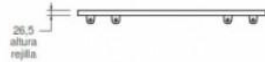
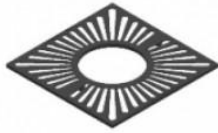
Προβλέπεται η τοποθέτηση διάτρητου αγωγού αποστράγγισης, κυκλικά γύρω από τη μπάλα χώματος του κάθε δένδρου. Το ελεύθερο άκρο του αγωγού εξέρχεται στο τέλος από το έδαφος και δένεται στον πάσσαλο στήριξης του δένδρου. Η άκρη του αγωγού θα πρέπει να καλυφθεί με μια τάπα διάτρητη για να εισέρχεται οξυγόνο προς τις ρίζες αλλά να μην εισέρχονται τρωκτικά.

Μετά την εγκατάσταση των δέντρων η άρδευση τους θα πρέπει να γίνεται χειρονακτικά με τη χρήση υδροφόρας ανά 15 τουλάχιστον ημέρες ανάλογα με της καιρικές συνθήκες που επικρατούν αρδεύοντας τα με λάστιχο εντός του διάτρητου σωλήνα ώστε το νερό να διεισδύσει εσωτερικά του εδάφους ώστε να αποφευχθεί η πιθανότητα ανάπτυξης επιφανειακών ριζωμάτων που πιθανών να δημιουργήσουν ζημίες στα πεζοδρόμια.



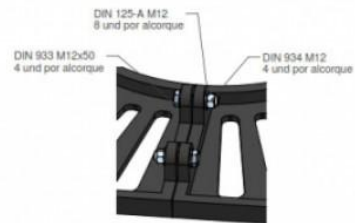
Τοποθέτηση χυτοσιδηράς σχάρας στη λεκάνη άρδευσης όλων των δένδρων της περιοχής μελέτης, με επεξεργασία αντιδιαβρωτικής προστασίας (προετοιμασία επιφάνειας με μεταλλοβολή και βαφή με δύο στρώσεις αντιδιαβρωτικού υλικού και δύο στρώσεις τελικής βαφής), σχεδίου και διαστάσεων όπως φαίνεται στις παρακάτω φωτογραφίες





26,5
altura
rejilla

vista alzado rejilla
1:20

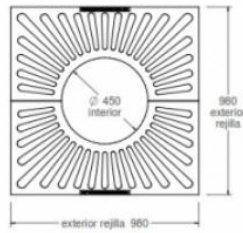


DIN 125-A M12
8 und por alcorque

DIN 933 M12x50
4 und por alcorque

DIN 934 M12
4 und por alcorque

detalle fijación entre piezas
1:5

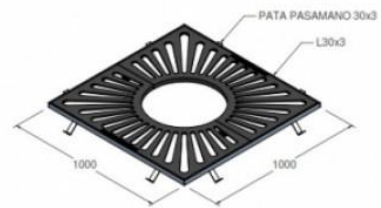


980
exterior
rejilla

exterior rejilla 960

∅ 450
interior

vista en planta rejilla
1:20



PATA PASAMANO 30x3

L30x3

1000

1000

detalle rejilla con marco
1:20

Material:

Rejilla: Hierro, fundición gris tipo 20
Marco: Acero

Peso: 49,9 kg

Acabado: Pintado oxi-rón

Embalaje: Paletizado y plastificado

Προμήθεια και φύτευση καλλωπιστικών δένδρων ποικιλίας «Σφένδαμος-**"Acer campestre 'Red Shine'"** κατηγορίας Δ7, σε άριστη κατάσταση, σύμφωνα με την μελέτη και την ΕΤΕΠ 10-09-01-00.



Φωτογραφία για δέντρα: Acer campestre 'Red Shine'

Η απαίτηση για δημιουργία θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ εξασφαλίζεται καθώς χωροθετούνται δυο θέσεις στην αρχή της περιοχής μελέτης, εμπροσθεν του «ΚΟΥΚΟΥΛΙΔΕΙΟΥ» Πνευματικού Κέντρου Σιάτιστας.

Οι διαβάσεις πεζών διατηρούνται στις υφιστάμενες θέσεις που υπάρχουν και σήμερα όπως φαίνονται στα σχέδια της μελέτης.

Στην 4η Ενότητα (από Π. Μπακογιάννη έως περιοχή «Φούρκα») εκατέρωθεν του πέτρινου οδοστρώματος κίνησης των οχημάτων, τοποθετούνται μεταλλικά κολωνάκια προστασίας πεζοδρομίων

ανάλογου αριθμού και στις θέσεις που φαίνονται στα σχέδια της μελέτης, μορφής σύμφωνα με την παρακάτω φωτογραφία.

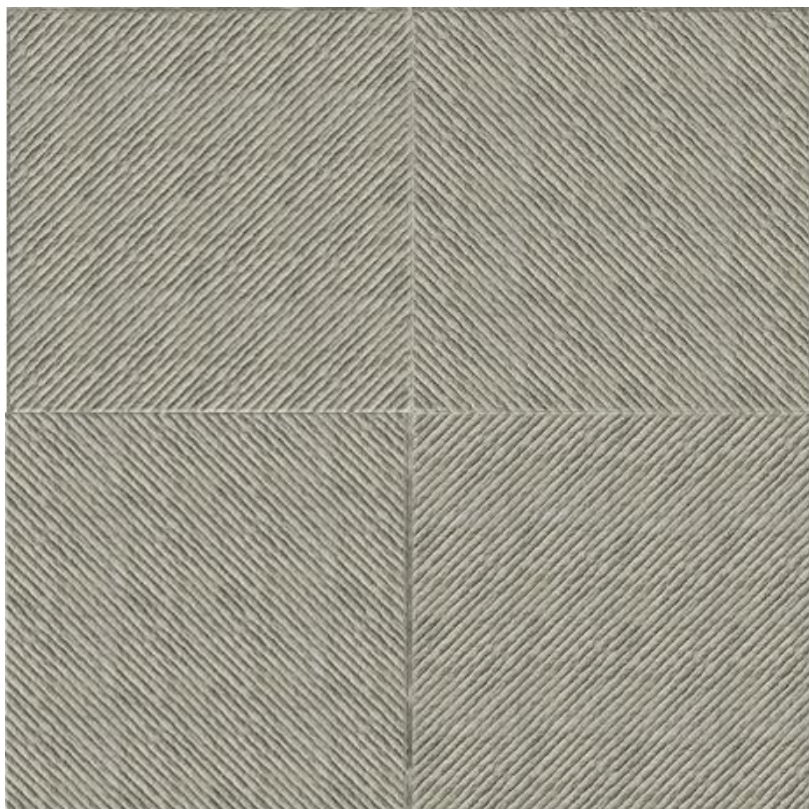


Φωτογραφία για κολωνάκι προστασίας πεζοδρομίων

Για την υλοποίηση του έργου προτείνεται η κατασκευή του σε τέσσερις (4) φάσεις οι οποίες φαίνονται αναλυτικά στο «Φ.Κα.01» σχέδιο της μελέτης.

Z. ΠΡΟΤΑΣΗ ΥΛΙΚΩΝ

Όψη εγχάρακτης πέτρας «Πίνδου» δαπεδόστρωσης πεζοδρομίων διαστάσεων 50X50X3



Όψη μαρμάρινων πλακών «ΚΑΒΑΛΑΣ» διαμόρφωσης αρμών δαπεδόστρωσης πεζοδρομίου διαστάσεων 50X50X3 σαγρέ επιφάνειας



Όψη δαπέδου από φυσικό σχιστόλιθο «ΚΑΒΑΛΑΣ» διαστάσεων. 10X10εκ, πάχος 5-7εκ



Όψη Μαρμάρινου κρασπέδου «ΚΑΒΑΛΑΣ» 12Χ25Χ100 σαγρέ επιφάνειας



Όψη γρανιτοκιβίλιθου 10χ10χ7 μπεζ απόχρωσης σε χώρους στάθμευσης



Προτεινόμενα φωτιστικά επί μεταλλικού ιστού ύψους 4.00μ.

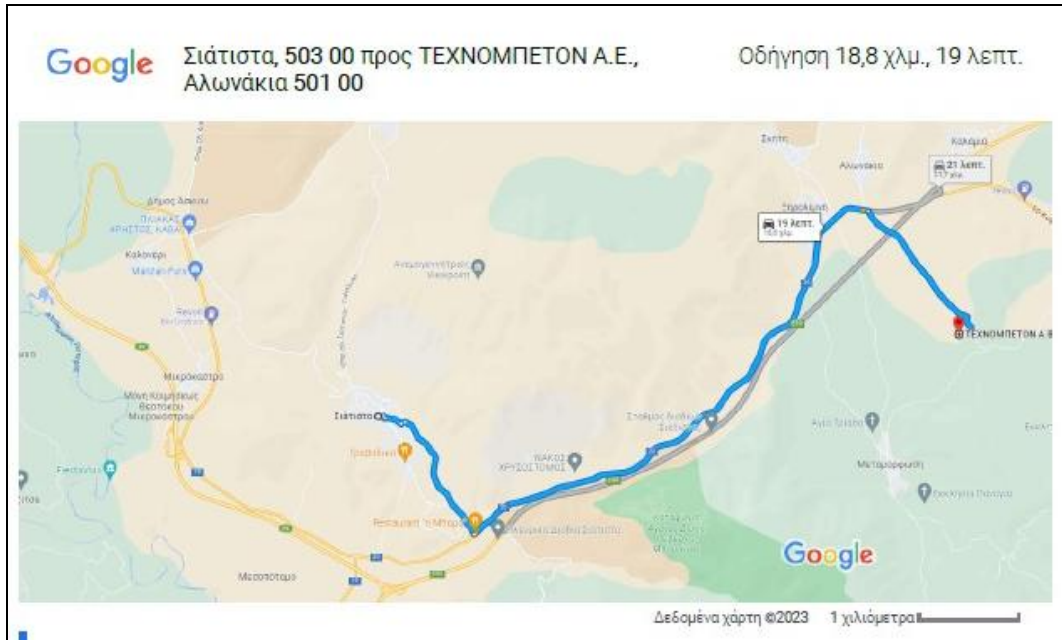


Η. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Διαχείριση ΑΕΚΚ και προμήθεια αδρανών

Πλησιέστερο ΣΣΕΔ: ΤΕΧΝΟΜΠΕΤΟΝ - Αλωνάκια Κοζάνης

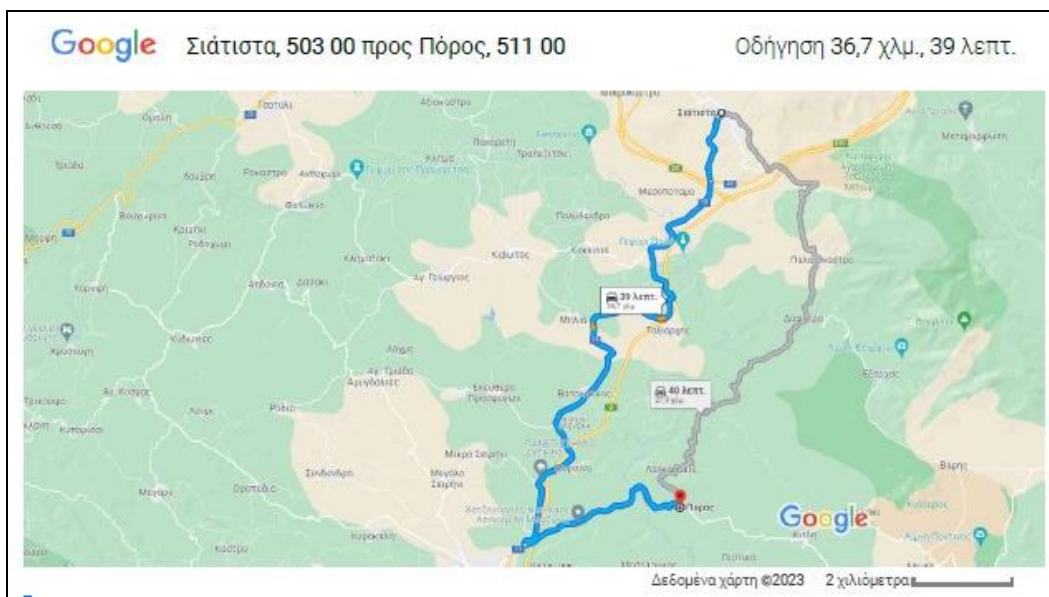
Απόσταση 19 χλμ



Προμήθεια ασφαλτικών υλικών

Πλησιέστερο Ασφαλτάδικο: ΕΓΝΑΤΙΑ ΑΤΕΒΕ – Πόρος Γρεβενών

Απόσταση 37 χλμ



Θ. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΑΕΚΚ

ΤΙΜΕΣ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΣΣΕΔ ΑΕΚΚ

Κωδικοί ΕΚΑ 2017

Χρέωση ρεύματος ΑΕΚΚ 2	3,02
-------------------------------	-------------

ΚΩΔ. ΑΡΘΡΟΥ	ΚΩΔ. ΕΚΑ	Κυβικά μέτρα εκσκαφών	Ειδικό βάρος εδάφους	Βάρος (tn)	Τιμές εισφοράς	Κόστος (€)
NA 12.1	170904 – 1	200	2,4	480,00	3,02	1.449,60
A-2	170504	1500	1,9	2.850,00	3,02	8.607,00
A-3.3	170504	35	1,9	66,50	3,02	200,83
A-2.1	170904 – 1	627	2,41	1.511,07	3,02	4.563,43
E 4.2	170504	16	1,7	27,20	3,02	82,14
A 22.20.1	170904 – 1	200	2,1	420,00	3,02	1.268,40
9302.3	170904 – 1	38,3	2,4	91,92	3,02	277,59
A-4.1	170904 – 1	6	2,4	14,40	3,02	43,49
N9334.4.1.1	170904 – 1	5,25	2,4	12,60	3,02	38,05
						16.530,54
Στρογγυλοποίηση :						69,46
Σύνολο :						16.600,00

NA 12.1 3,02 (διότι <10.000tn)
A-3.3 3,02 (διότι <10.000tn)
E 4.2 3,02 (διότι <10.000tn)

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2022

Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ

