

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΓΟΥ

Με την παρούσα μελέτη προβλέπονται εργασίες χωματουργικές, οδοστρωσίας, τεχνικών και ασφαλτοστρώσεων στο αγρόκτημα Καλλιφύτου και συγκεκριμένα:

- **Κοινότητα Καλλιφύτου**

Προβλέπεται η βελτίωση του αγροτικού δρόμου ανατολικά των αγροτεμαχίων 1657 έως 1692 του αγροκτήματος Καλλιφύτου, μήκους 1080,00 μέτρων και συγκεκριμένα από τη θέση $X=516521,46$ $Y=4555849,69$ έως τη θέση $X=515546,07$ $Y=4554772,56$.

Θα κατασκευαστεί οδόστρωμα πλάτους 4,00 μέτρων και ασφαλτικός τάπητας 3,50 μέτρων.

2. ΧΑΡΑΞΗ ΟΔΟΥ

2.1 Απαιτήσεις από τις ΟΜΟΕ

Βασική αρχή μελέτης για τις οδούς κατηγορίας AV και AVI είναι η γεωμετρία της χάραξης, σε

αντίθεση με οδούς ανώτερης λειτουργικής βαθμίδας που είναι η δυναμική της κίνησης των

οχημάτων. Κατά συνέπεια οι οδοί αυτές απαλλάσσονται από την απαίτηση επιλογής ταχύτητας

V_e , από την απαίτηση υπολογισμού της V_{85} και εναρμόνισης της με την V_e , και γενικότερα από

όλους τους περιορισμούς που θέτει η δυναμική της κυκλοφορίας (συντελεστές τριβής και

ορατότητες).

Με βάση τα παραπάνω, η χάραξη της αναβαθμισμένης οδού, ακολουθεί πιστά την χάραξη της

υφιστάμενης οδού. Έτσι η τελική διαμορφωμένη οδός κινείται στα διατιθέμενα εύρη κατάληψης

και δεν απαιτούνται πρόσθετες απαλλοτριώσεις.

3.2 Οριζοντιογραφία

Όπως προαναφέρθηκε η χάραξη των τμημάτων ακολουθεί πιστά την χάραξη της υφιστάμενης

χωμάτινης αγροτικής οδού. Το συνολικό μήκος των χαράξεων είναι 1080,00 μ. Όπως στην οριζοντιογραφία, έτσι και στην μηκοτομή ακολουθείται πιστά η υψομετρία της υφιστάμενης οδού. Η χάραξη της μηκοτομής γίνεται έτσι ώστε το νέο οδόστρωμα να εδράζεται κατά το δυνατόν στην υφιστάμενη επιφάνεια κύλισης. Αυτό γίνεται για να ελαχιστοποιηθούν οι εργασίες εκσκαφών και να αξιοποιηθεί το υφιστάμενο οδόστρωμα ως στρώση έδρασης του νέου, καθώς και να διατηρηθούν υψομετρικά οι υφιστάμενες είσοδοι προς τα αγροτεμάχια εκατέρωθεν των νέων ασφαλτοστρωμένων οδών.

3. ΤΥΠΙΚΗ ΔΙΑΤΟΜΗ

3.1 Τυπική διατομή

Ο προτεινόμενος δρόμος αποτελεί συνέχεια ή συνδέεται με συνεχές ασφαλτοστρωμένο υφιστάμενο οδικό δίκτυο. Η προτεινόμενη διατομή του δρόμου είναι η διατομή η1 (κατηγορία VI), σύμφωνα με την εγκύκλιο 41/2005 και τις αντίστοιχες ΟΜΟΕ. Η οδός κατατάσσεται στην κατηγορία AV και AVI, που αντιστοιχεί στις παραπάνω κατηγορίες και αφορά τριτεύουσες και αγροτικές οδούς.

3.2 Έκσκαφές

Για την κατασκευή του δρόμου προβλέπονται εκσκαφές μέγιστου βάθους 25 εκ.

3.3 Οδοστρωσία

Για την οδοστρωσία του δρόμου προβλέπεται μία στρώση βάσης πάχους 10 εκ. Για την ασφαλοστρωση του δρόμου θα διαστρωθεί μία τελική στρώση τάπητα κυκλοφορίας πάχους επίσης 5 εκ. Εκατέρωθεν των παραπάνω στρώσεων θα κατασκευαστούν ερείσματα πλάτους 0,25 μ. Αναλυτικότερα κάθε στρώση περιγράφεται παρακάτω.

3.3.1 Υπόβαση οδοστρωσίας

Στα τμήματα όπου δεν υπάρχει κατάλληλη υπόβαση ή παρατηρούνται έντονες φθορές στην

υφιστάμενη υπόβαση, θα γίνει εκσκαφή και διάστρωση υπόβασης οδοστρωσίας, ως η πρώτη στρώση που τοποθετείται για να επιτελέσει τις παρακάτω λειτουργίες:

A) Μεταβίβαση των φορτίων στο υπέδαφος

B) Εξασφαλίζει την άνετη κυκλοφορία των εργοταξιακών οχημάτων

Γ) Προστατεύει την βάση από εισχώρηση εδαφικού υλικού

Δ) Λειτουργεί ως στραγγιστική στρώση των υδάτων που μπορεί να διαπεράσει την υπερκείμενη

στρώση.

Αυτή η στρώση θα φτάνει σε πάχος τα 20εκ.

3.3.2 Βάση

Η βάση είναι η βασικότερη δομική στρώση ενός εύκαμπτου οδοστρώματος και κατασκευάζεται

μεταξύ της υπόβασης και της επιφανειακής ασφαλικής στρώσης. Αναλυτικότερα επιτελεί τις

παρακάτω λειτουργίες:

A) Παραλαμβάνει τα φορτία κυκλοφορίας και τα κατανέμει στην υποκείμενη στρώση της

υπόβασης.

B) Μειώνει τις κάθετες θλιπτικές τάσεις που εξασκούνται στο υπέδαφος, σε τέτοιο βαθμό ώστε

να μην προκαλούνται ανεπίτρεπτες παραμορφώσεις στο τελευταίο.

Γ) Παρέχει στο οδόστρωμα την δυσκαμψία και την αντοχή του στην κόπωση.

Δ) Παρέχει μια επίπεδη επιφάνεια ώστε να δεχτεί την επιφανειακή ασφαλική στρώση.

Ε) Συμβάλει στην αποτελεσματικότερη συμπύκνωση της υπερκείμενης ασφαλικής στρώσης.

3.3.3 Υλικό κατασκευής βάσης

Το υλικό κατασκευής της βάσης είναι ασύνδετο θραυστό υλικό λατομείου σταθεροποιημένου

τύπου. Ο όρος «σταθεροποιημένου τύπου», χρησιμοποιείται με την ευρύτερη έννοια του όρου,

δεδομένου ότι με την προσθήκη νερού στο μίγμα, το μίγμα αποκτά κάποια συνοχή λόγω της

ύπαρξης ποσοστού παιπάλης.

Τα θραυστά αδρανή θα προέλθουν από λατομείο, το οποίο διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό

ώστε να επιτύχει την απαιτούμενη διαβάθμιση.

Το υλικό κάθε στρώσης θα διαστρωθεί με διαμορφωτές (γκρέϊντερ) ώστε να επιτευχθεί η

απαιτούμενη γεωμετρία και στην συνέχεια θα συμπυκνωθεί με οδοστρωτήρες. Οι απαιτήσεις

των αδρανών υλικών και η εκτέλεση των εργασιών προδιαγράφονται στην ΕΤΕΠ 05-03-03-00

"Στρώσεις οδοστρωμάτων από ασύνδετα αδρανή υλικά".

3.3.4 Ασφαλική στρώση κυκλοφορίας

Η στρώση κυκλοφορίας είναι η ασφαλική στρώση που έρχεται σε άμεση επαφή με τους

τροχούς των οχημάτων και πρέπει να παρέχει άριστη και ασφαλής επιφάνεια κύλισης. Η

στρώση αυτή πρέπει να καλύπτει τις παρακάτω απαιτήσεις:

A) Να είναι ανθεκτική στην καταστροφική δράση της κυκλοφορίας και των καιρικών συνθηκών.

B) Να ανθίσταται στην ρηγμάτωση από θερμοκρασιακές μεταβολές.

Γ) Να παρέχει επίπεδη και αντιολισθηρή επιφάνεια κύλισης, με χαμηλό επίπεδο θορύβου.

Δ) Να συνεισφέρει στην αντοχή του οδοστρώματος.

Η κατασκευή της ασφαλικής στρώσης κυκλοφορίας, γίνεται με ασφαλτόμιγμα παρασκευαζόμενο εν θερμώ σε μόνιμη εγκατάσταση με θραυστά αδρανή υλικά λατομείου,

σύμφωνα με την ΕΤΕΠ 05-03-11-04 "Ασφαλικές στρώσεις κλειστού τύπου ασφαλικού σκυροδέματος".

Οι συντεταγμένες που αναφέρονται στην παρούσα έκθεση μπορεί να παρουσιάζουν μια σχετική απόκλιση.

Το συνολικό κόστος του έργου, βάσει του προϋπολογισμού του, ανέρχεται στο ποσό των **104.838,71 ευρώ (130.000,00 ευρώ με ΦΠΑ 24%)** και θα αντιμετωπισθεί από πιστώσεις του Υπουργείου Εσωτερικών μέσω του προγράμματος «Επιχορήγηση των δήμων της χώρας από το πρόγραμμα ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ II» με υπάρχουσα πίστωση 130.000,00 ευρώ .

Κ.Α. 64.7341.016 - CPV: 45233120-6

Δράμα Οκτώβριος 2022

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ
Ο μελετητής

Ιωάννης Παπάζογλου
Τοπογράφος μηχανικός ΤΕ