



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ
ΔΗΜΟΣ Αστυπάλαιας
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΔΟΜΗΣΗΣ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΕΡΓΩΝ
Ταχ. Δ/ση: Χώρα - Αστυπάλαιας
Τ.Κ.: 859 00**

ΕΡΓΟ :

**ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ
ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ –
ΠΕΡΑ ΓΙΑΛΟΥ ΝΗΣΟΥ
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΣ ΣΕ ΟΔΟ
ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

**ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 785.000,00 ΕΥΡΩ
(με Φ.Π.Α.)**

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ :
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΔΗΜΟΠΡΑΣΙΑΣ :**



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ
ΔΗΜΟΣ Αστυπάλαιας
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΔΟΜΗΣΗΣ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΕΡΓΩΝ
Ταχ. Δ/ση: Χώρα - Αστυπάλαιας
Τ.Κ.: 859 00

ΕΡΓΟ :

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ
ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ –
ΠΕΡΑ ΓΙΑΛΟΥ ΝΗΣΟΥ
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΣ ΣΕ ΟΔΟ
ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ:
ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 785.000,00 ΕΥΡΩ
(με Φ.Π.Α.)

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΓΕΝΙΚΑ
2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ
3. ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Η παρούσα τεχνική περιγραφή αναφέρεται στην ανάπλαση της οδού που συνδέει την Πλατεία της Χώρας Δήμου Αστυπάλαιας με τον Πέρα Γιαλό και η διαμόρφωσή της σε οδό ήπιας κυκλοφορίας.

Η επέμβαση περιλαμβάνει όλο το μήκος της υπόψιν οδού. Ξεκινά από την ανατολική άκρη της πλατείας, αμέσως μετά την Δημοτική Βιβλιοθήκη, εκεί που αρχίζει και η κατωφέρεια και φτάνει μέχρι τον παραλιακό πεζόδρομο που αναπτύσσεται κατά μήκος της ακτής.

2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η επέμβαση στοχεύει στην αναβάθμιση του χώρου ώστε αυτός να λειτουργήσει θετικά για τις παρόδους δραστηριότητες της κατοικίας, του τουρισμού, της αναψυχής και του εμπορίου αλλά και για την αναβάθμιση της συνολικής εικόνας του οικισμού.

Οι άξονες της επέμβασης είναι:

- Η διατήρηση της δυνατότητας κυκλοφορίας των οχημάτων. Κρίνεται απαραίτητη κυρίως για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων (τροφοδοσία) και δευτερευόντως για την πρόσβαση στα τουριστικά καταλύματα και τις κατοικίες. Επίσης η δυνατότητα πρόσβασης οχημάτων διευκολύνει σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης αλλά και για την μεταφορά υλικών σε περιπτώσεις επισκευών, αναδιαρρυθμίσεων κ.λπ. Οι μεταφορές με όχημα διευκολύνουν όχι μόνο τις παρόδους ιδιοκτησίες αλλά και όσες βρίσκονται λίγο πιο μέσα (προς τα ανάντι ή τα κατόντι) και δεν έχουν πρόσβαση με άλλο τρόπο. Σημειώνεται επίσης ότι κατά μήκος της οδού υπάρχουν μερικές ιδιωτικές κλειστές θέσεις στάθμευσης.
- Η δημιουργία μίας ασφαλούς, άνετης και όμορφης πορείας κίνησης των πεζών κρίνεται όχι μόνο απαραίτητη αλλά και το σημαντικότερο στοιχείο της επέμβασης διότι η οδός θα παραμείνει για τους πεζούς η βασική διαδρομή που συνδέει την πλατεία της Χώρας με την παραλία και το παλαιό λιμάνι.
- Η αναβάθμιση της εικόνας της οδού ώστε πλέον να συνάδει με το ευρύτερο τοπίο του οικισμού.
- Η διατήρηση των “παραδοσιακών” χαρακτηριστικών της οδού, όπως η μη παραλληλία των ορίων, οι εσοχές και οι εξοχές κ.λπ. Στη λογική αυτή διατηρούνται και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και παραμένει η κλίση της ερυθράς μεταβλητή. Ειδικότερα για την κλίση της ερυθράς, η προσπάθεια ενοποίησής της θα δημιουργούσε σημαντικές υψομετρικές διαφορές σε σχέση με την σημερινή οδό και αυτό θα προκαλούσε προβλήματα στις εισόδους των κατοικιών.
- Η διευκόλυνση της απαγωγής και απορροής των ομβρίων και η εξασφάλιση των κατωφλιών-εισόδων των αυλών και των κτηρίων.
- Η διατήρηση των δένδρων που βρίσκονται στα άκρα της οδού.
- η απορροή των ομβρίων να αποχετεύεται προς τους αποδέκτες με υπόγειο σωληνωτό αγωγό Φ800 ο άξονας του οποίου θα βρίσκεται κάτω από την υφιστάμενη οδό.

3. ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Γενική περιγραφή

Η περιοχή επέμβασης εξελίσσεται σε μήκος 615 μέτρων περίπου. Σε αυτό το μήκος η οδός έχει διαφορετικά πλάτη και ποικίλες συνδέσεις με κάθετες οδούς και παρακείμενα κτήρια.

Σε όλο το μήκος της οδού προβλέπεται να κατασκευαστεί μια διατομή σταθερού πλάτους, ενώ για την προσαρμογή της στην υφιστάμενη κατάσταση έχουν προβλεφθεί δυο ζώνες, αριστερά και δεξιά κυμαινόμενου πλάτους (Κυμαινόμενες Ζώνες), οι οποίες συνδέουν το έργο με το περιβάλλον του.

Η τυπική διατομή ορίζεται από έναν κεντρικό άξονα. Προβλέπονται σε αυτή 5 ζώνες (1 κεντρική και 2 εκατέρωθεν του άξονα). Πέραν αυτών, εκτείνονται οι 2 Κυμαινόμενες Ζώνες. Οι ζώνες διαχωρίζονται μεταξύ τους με αρμούς, οι οποίοι έχουν κατασκευαστικό και διακοσμητικό χαρακτήρα. Δεν προβλέπεται τέτοιος αρμός μεταξύ της κεντρικής, μαρμάρινης ζώνης, πλάτους 40 εκ και των ζωνών από σκυρόδεμα, πλάτους 148,5 εκατοστών που γειτνιάζουν σε αυτήν την κεντρική ζώνη.

Επισημαίνεται ότι, καθώς κάποιες από τις κατασκευές είναι χυτές και θα υλοποιηθούν σε διαφορετικές φάσεις, ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στον καλό καθαρισμό των τελικών επιφανειών οι οποίες θα έχουν προηγηθεί.

Η διατομή, από τον κεντρικό άξονα προς τα δυο όρια, έχει ως εξής:

Κεντρική Ζώνη

Επιστρώσεις με χονδρόπλακες ακανόνιστες, πλάτους 40 εκ.

Στο κέντρο του άξονα προβλέπεται να κατασκευαστεί ζώνη από κολυμπητή τοπική σχιστόπλακα, ακανόνιστου μεγέθους, με φορά παράλληλη προς τον άξονα της οδού, πλάτους 40εκ. και ελεύθερου μήκους. Στη ζώνη αυτή εντάσσονται τα φρεάτια απορροής ομβρίων τα οποία προβλέπονται από την υδραυλική μελέτη, τα οποία έχουν επίσης πλάτος 40 εκ. Η ζώνη αυτή προβλέπεται να είναι οριζόντια ως προς τις κάθετες στον άξονα διευθύνσεις.

Πλευρικές Ζώνες Α

Επιστρώσεις με χονδρόπλακες ακανόνιστες, πλάτους 148,5 εκ.

Εκατέρωθεν του κεντρικού άξονα προβλέπεται να κατασκευαστούν 2 ζώνες από κολυμπητές τοπικές σχιστόπλακες ακανόνιστου μεγέθους όπως ακριβώς και στην κεντρική ζώνη, με τη διαφορά ότι θα είναι μεγαλύτερου μεγέθους με τυχαίο προσανατολισμό και θα έχουν μεγαλύτερα κενά καλυμμένα από σκυρόδεμα, έτσι ώστε να μειωθεί ακόμα περισσότερο η πιθανότητα ολισθηρότητας του οδοστρώματος. Οι επιφάνειες προβλέπεται να έχουν σταθερό πλάτος 148,5 εκ. Θα έχουν μήκος, όπως αυτό ορίζεται στα αρχιτεκτονικά σχέδια Α1 ως Α6. Το πάχος των πλακών θα είναι τουλάχιστον 5 εκ. και το συνολικό πάχος της ζώνης θα είναι 15εκ. Το σκυρόδεμα θα είναι κατηγορίας **C20-25** και θα οπλιστεί με πλέγμα T131 (Φ5/15εκ.) Οι Πλευρικές Ζώνες Α θα εξέχουν (υψομετρικά) από την κεντρική ζώνη κατά **6 χιλ.** ενώ θα είναι συνεπίπεδες στις

υπόλοιπες 3 πλευρές τους με τις γειτονικές ζώνες. Θα έχουν κλίση 2% προς τον κεντρικό άξονα, ώστε να συλλέγονται τα όμβρια ύδατα της οδού.

Αρμός

Μάρμαρο γκρί 003, πλάτους 10 εκ.

Ανάμεσα στις ζώνες προβλέπεται αρμός, πλάτους 3 εκ. Αυτός υλοποιείται με την τοποθέτηση φιλέτων μαρμάρου γκρι, Αγυάλιστου, τύπου Καβάλας, ελεύθερου μήκους, τοποθετημένου όρθιου (ώστε να φαίνεται το «σόκορό» του) πριν την κατασκευή των έγχυτων ζωνών, οι οποίες περιγράφονται σε άλλα υποκεφάλαια. Ο αρμός χρησιμεύει τόσο ως καλούπι των έγχυτων ζωνών, όσο και ως γραμμή παραλαβής των συστολοδιαστολών των μελών της οδού.

Σημείωση: Το μάρμαρο Καβάλας στους αρμούς θα μπορούσε να αντικατασταθεί από τοπικές σχιστόπλακες χρώματος γκρί ή γκρί-πράσινο, πάχους 3εκ. εφόσον είναι πλήρως αποδεκτές και αρεστές από την επίβλεψη.

Πλευρικές Ζώνες Β. Βοτσαλωτό, πλάτους 22 εκ.

Μετά τις Πλευρικές Ζώνες Α, προβλέπεται να κατασκευαστούν οι Πλευρικές Ζώνες Β. Οι επιφάνειες προβλέπεται να έχουν σταθερό πλάτος 22εκ. και ελεύθερο μήκος. Το πάχος του θα είναι 10εκ. Το σκυρόδεμα θα είναι κατηγορίας **C20-25** και θα οπλιστεί με πλέγμα T131 (Φ5/15εκ.) Οι ζώνες θα είναι συνεπίπεδες και στις 4 πλευρές τους με τις γειτονικές ζώνες. Θα έχουν κλίση 2% προς τον διαμήκη άξονα, ώστε να συλλέγονται τα όμβρια ύδατα της οδού.

Η τελική επιφάνεια θα είναι διαμορφωμένη από βότσαλα διαμέτρου 30 ως 60 χιλ., εμβαπτισμένων στο νωπό σκυρόδεμα και αρμολογημένων με στόκο γκρι, μέτριας κοκκομετρίας.

Κυμαινόμενες Ζώνες

Βιομηχανικό δάπεδο, ασβεστωμένο

Στα όρια της οδού με τις υπάρχουσες πλευρικές κατασκευές (κρήρια, μάντρες, οδοί) προβλέπεται να κατασκευαστούν 2 ζώνες κυμαινόμενου πλάτους με κατασκευή από ελαφρά οπλισμένο σκυρόδεμα. Η κλίση των ζωνών αυτών θα είναι τέτοια, ώστε να εξυπηρετεί την σύνδεση της οδού με τις εισόδους των κτηρίων. Θα κυμαίνεται από 0% ως 4%. Δεν θα είναι, σε καμία περίπτωση, αρνητική.

Η τελική επιφάνεια θα συμπυκνωθεί με μηχανικά μέσα. Αν αυτό, λόγω πλάτους, είναι αδύνατον, θα συμπυκνωθεί και θα λειανθεί με κατάλληλες σπάτουλες. Προβλέπεται να ασπριστεί με γαλάκτωμα ασβέστη, όπως παραδοσιακά γίνεται στα κτήρια του οικισμού. Στην περιοχή μεταξύ των θέσεων 0+050 και 0+125 η Κυμαινόμενη Ζώνη στην αριστερή (δυτική) πλευρά της οδού δεν θα ασπριστεί σε όλη την επιφάνειά της αλλά θα γίνει διαγράμμιση των θέσεων στάθμευσης. Η κλίση των επιφανειών αυτών είναι 2% προς τον κεντρικό άξονα.

Διαφοροποιήσεις

Κατ' εξαίρεση της παραπάνω περιγραφής, η κατασκευή διαφοροποιείται σε 2 περιοχές. Στην φουρκέτα, καθώς και από την θέση 600 έως το τέλος.

Στην φουρκέτα διαπλάτυνονται οι δύο Πλευρικές Ζώνες Α ώστε να διευκολυνθεί η στροφή των οχημάτων (να μπορούν να στρίβουν πιο “ανοικτά”). Η διαπλάτυνση γίνεται σταδιακά και μεγιστοποιείται στην κορυφή της στροφής όπου είναι περίπου 1,10μ.

Στην περιοχή 0+600-τέλος μεταβάλλεται το πλάτος των ζωνών του βοτσαλωτού, οι οποίες ενοποιούνται διαμορφώνοντας ένα πλάτωμα, εξωτερικά από το βοτσαλωτό επαναλαμβάνεται το μπετόν και οι Κυμαινόμενες Ζώνες περιορίζονται στα άκρα της οδού με σταθερό πλάτος. Στο πλάτωμα μπορεί να διαμορφωθεί με το βοτσαλωτό ένα σχέδιο που θα λειτουργεί και ως τοπόσημο. Η κλίση των επιφανειών είναι 2% προς τον κεντρικό άξονα.

Λοιπά στοιχεία διαμόρφωσης

Σχέση με υδραυλική μελέτη

Η διαμόρφωση της οδού συνδυάζεται, όπως προαναφέρθηκε, με την κατασκευή δικτύου απορροής ομβρίων. Η υδραυλική μελέτη ολοκληρώνεται με την τοποθέτηση του 3Α κατά μήκος του ορύγματος και δεν περιλαμβάνει αποκατάσταση του καταστρώματος της οδού.

Η νέα διατομή του δρόμου, όπως φάνηκε και από την παραπάνω περιγραφή, θα συλλέγει τα όμβρια στον άξονα από όπου θα απομακρύνονται με σχάρες προς τον κεντρικό υπόγειο αγωγό.

Υψομετρική χάραξη

Η νέα «ερυθρά» της οδού χαράχθηκε με βασικό κριτήριο τα υφιστάμενα κατώφλια των παρόδιων αυλών και κτηρίων, ώστε να μην υπάρξουν προβλήματα εισροής ομβρίων στις παρόδιες ιδιοκτησίες. Η χάραξη της ερυθράς έγινε σε συνεργασία με τους μελετητές της τοπογραφικής αποτύπωσης και της υδραυλικής μελέτης. Σχεδιάστηκε μηκοτομή της υφιστάμενης κατάστασης πάνω στην οποία σημειώθηκαν τα κατώφλια. Κατόπιν σχεδιάστηκε η νέα ερυθρά με τρόπο ώστε αυτά να παραμείνουν υψηλότερα από την νέα διαμόρφωση.

Σημειώνεται ότι στην δεξιά (κατηφορική) πλευρά του δρόμου υπάρχουν κατώφλια που βρίσκονται χαμηλότερα από τον υφιστάμενο σήμερα δρόμο. Στις περιπτώσεις αυτές υπάρχει κάποια διαμόρφωση που επιλύει τοπικά το πρόβλημα και προστατεύει από τα όμβρια. Η νέα ερυθρά δεν πηγαίνει χαμηλότερα από τα κατώφλια αυτά.

Ανοικτό κανάλι

Το ανοικτό κανάλι συλλογής και απορροής ομβρίων που υπάρχει θα κλειστεί και η επιφάνειά του θα ενοποιηθεί με αυτήν της οδού. Θα γεμιστεί με χαλίκι 30χιλ. και όχι με χώμα. Θα σκεπαστεί με πλάκα από οπλισμένο σκυρόδεμα που θα εκτείνεται προς τον άξονα του δρόμου τουλάχιστον όσο το πλάτος του καναλιού. Δεν θα στερεωθεί στην

εξωτερική πλευρά σε τοίχους ιδιοκτησιών. Η τελική επιφάνεια θα είναι Πλευρική Ζώνη Β ή Κυμαινόμενη Ζώνη.

Προσαρμογές

Στα σημεία όπου κάθετοι κλιμακωτοί οδοί συναντούν την υπόψιν οδό κατά κανόνα δεν χρειάζεται κάποια ιδιαίτερη προσαρμογή δεδομένου ότι η μεταβολή της στάθμης στα άκρα του δρόμου είναι μικρή (3-5εκ). Πρόβλημα ενδέχεται να παρουσιαστεί μόνον σε σκάλες προς τα κατάντι όπου το τελευταίο ρίχτι είναι ήδη πολύ ψηλό. Σε αυτές τις περιπτώσεις μπορεί να γίνει γέμισμα δύο ή τριών πατημάτων σκαλοπατιών κατά την κρίση της επίβλεψης.

Στις πλευρές προς τα ανάντι όπου η οδός συναντά άλλες μη κλιμακωτές οδούς η προσαρμογή δεν θα γίνει με σταδιακή μείωση του πάχους του μπετόν (σβήσιμο). Θα αφαιρείται το υφιστάμενο τσιμέντο κατά μήκος μίας ευθείας και θα γίνεται κανονικά η κατασκευή όπως περιγράφεται στην παρούσα.

Μετακίνηση των κάδων συλλογής απορριμμάτων

Οι κάδοι συλλογής απορριμμάτων που σήμερα βρίσκονται περίπου στη θέση 365 προβλέπεται να μετακινηθούν. Η νέα τους θέση καθορίζεται στον κοινόχρηστο τριγωνικό χώρο περίπου στη θέση 0+385 δεξιά. Το κατάστρωμα θα διαμορφωθεί όπως η Πλευρική Ζώνη Α με την διαφορά ότι η κλίση θα είναι 1%, πάντα προς τον άξονα της οδού.

Οι κάδοι που βρίσκονται στην θέση 0+055 αριστερά παραμένουν στον χώρο που έχει διαμορφωθεί για το σκοπό αυτό.

Ηλεκτροδότηση - Φωτισμός

Δεν απαιτείται η μετακίνηση στύλων της ΔΕΗ, καθότι αυτοί βρίσκονται στα όρια της οδού. Το αντικείμενο της παρούσας δεν προβλέπει νέο δίκτυο φωτισμού της οδού. Κατά την εκτέλεση των εργασιών θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή να μην προκληθεί οποιαδήποτε ζημιά στο δίκτυο ηλεκτροδότησης. Συνίσταται πριν την εκτέλεση του έργου να γίνει σε συνεργασία με την ΔΕΗ σχετική μελέτη και να περαστούν υπόγεια δίκτυα παροχής ενέργειας και δημοτικού φωτισμού.

Υφιστάμενα Φρεάτια

Κατά μήκος της οδού υπάρχουν φρεάτια των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης. Όλα τα υφιστάμενα φρεάτια θα πρέπει να ανυψωθούν ώστε να βρεθούν στην νέα τελική στάθμη της οδού. Με δεδομένο ότι οι σκυροδετήσεις θα γίνονται σταδιακά, κρίνεται πιο βολικό η ανύψωση να γίνεται αντίστοιχα σταδιακά στο εκάστοτε τμήμα υπό κατασκευή και τα φρεάτια να στερεώνονται με την οριστική σκυροδέτηση χωρίς να χρειάζεται η συμπλήρωση με τσιμέντο περιμετρικά.

Υφιστάμενα δένδρα - φυτεύσεις

Όλα τα υφιστάμενα δένδρα διατηρούνται. Κατά την εκτέλεση των εργασιών θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή ώστε να μην χτυπηθούν ή να τραυματιστούν τα δέντρα. Νέες

φυτεύσεις στην ζώνη της οδού δεν προβλέπονται. Προβλέπεται μόνον η φύτευση ενός δένδρου στον κοινόχρηστο τριγωνικό χώρο περίπου στη θέση 0+385 δεξιά.

Προτεινόμενο σύστημα αποχέτευσης ομβρίων

Η απορροή των ομβρίων θα αποχετεύεται προς τους αποδέκτες με υπόγειο σωληνωτό αγωγό Φ800 ο άξονας του οποίου θα βρίσκεται κάτω από την υφιστάμενη οδό. Για την οριζοντιογραφική χάραξη του αγωγού λήφθηκε υπόψη η χάραξη του υφιστάμενου αγωγού ακαθάρτων έτσι ώστε το προτεινόμενο σκάμμα να μην επηρεάζει τον υφιστάμενο αγωγό ακαθάρτων. Προβλέπεται μερική εκτόνωση του προτεινόμενου αγωγού ομβρίων από το φρεάτιο ΦΕ1.15 / Χ.Θ. 0+394.52 στο παραπλήσιο ρέμα. Η μερική εκτόνωση προτείνεται έτσι ώστε να μη φορτίζεται πολύ το ρέμα. Η υπόλοιπη παροχή συνεχίζει στον αγωγό και εκτονώνεται τελικά στη θάλασσα.

Για την συλλογή της επιφανειακής απορροής θα χρησιμοποιηθούν διαμήκη φρεάτια υδροσυλλογής πλάτους 0,40μ, βάθους 0,40μ και μήκους όσο απαιτείται ανά θέση. Τα εν λόγω φρεάτια θα συλλέγουν τα όμβρια που ρέουν προς την οδό από τις κάθετες οδούς και κλίμακες. Στη συνέχεια με πλαστικό σωλήνα PVC Φ315 θα τα αποχετεύουν κατά προτίμηση στο πλησιέστερο φρεάτιο επίσκεψης και κατ' εξαίρεση απ' ευθείας στον αγωγό. Παρομοίως αντίστοιχα φρεάτια μήκους 4,0μ θα τοποθετηθούν εγγκαρσίως της οδού σε χαρακτηριστικές θέσεις της χάραξης (πριν από στροφές).

Η διαμόρφωση της διατομής της θα γίνει με επίκλιση 2% προς τον άξονα. Στον άξονα της διατομής, προβλέπεται ένα οριζόντιο τμήμα 0,40μ. (Τραπεζοειδής διατομή). Κατά μήκος του άξονα της οδού προβλέπεται η τοποθέτηση μικρών φρεατίων υδροσυλλογής μήκους 1,0μ. ανά 20μ για τη συλλογή των ομβρίων που θα ρέουν στον άξονα της οδού.

Αποδέκτες απορροής ομβρίων

Οι αποδέκτες των ομβρίων, θα είναι το υφιστάμενο ρέμα και η θάλασσα.

Όσο αφορά στο υφιστάμενο κανάλι που βρίσκεται σε τμήμα της αριστερής άκρης της οδού, δεν καταργείται, καθώς είναι πιθανό να αποχετεύει απ' ευθείας υδρορροές κάποιων κτισμάτων. Η λειτουργία του δεν ελήφθη υπόψιν στη μελέτη.

..... --/--/2023

Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ

..... --/--/2023

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ