



**ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ Ο.Τ.Α – ΑΜΦΙΚΤΥΟΝΙΕΣ Α.Ε.**

**ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Αρ. Μελέτης : 5/2022

**ΕΡΓΟ: «: ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΦΑΡΟΣ ΓΟΥΡΟΥΝΙ  
ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΣΚΟΠΕΛΟΥ»**

**ΤΕΥΧΟΣ : ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ**

## 1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ:

Η διαδρομή του χωμάτινου δρόμου από τη θέση Περιβολιού προς τη θέση Ακρωτήρι Φάρος Γουρούνι βρίσκεται έξω από τα όρια του οικισμού της Γλώσσας του Δήμου Σκοπέλου και απέχει από τον οικισμό της Γλώσσας 4,4 χλμ.

Με την υλοποίηση του παραπάνω έργου θα επιτευχθεί βελτίωση της βατότητας της υφισταμένης οδού. Η ανάγκη βελτίωσης του οδικού τμήματος προέκυψε λόγω των προβλημάτων που παρουσιάζει η υφιστάμενη οδός ως προς την βατότητα καθώς επίσης και από τα κατά τόπους δυσμενή γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά:

-Έλλειψη σαφούς γεωμετρίας κατά την Οριζοντιογραφία και τη Μηκοτομή (πρόκειται για απλή διάνοιξη με πλημμελή αμμοχαλικόστρωση)

-Μεταβαλλόμενη και μη επαρκής τυπική διατομή ως προς τον κυκλοφοριακό χώρο και ως προς τις πλευρικές διαμορφώσεις).

-Προβλήματα προσβασιμότητας λόγω προβλημάτων οδοστρωσίας

-Έλλειψη βασικών τεχνικών έργων (αποστράγγιση κ.λ.π.)

Η τυπική διατομή της οδού Φάρος Γουρούνι η οποία θα εφαρμοστεί κατά την υλοποίηση του έργου θα είναι ασφαλτοστρωμένο οδόστρωμα πλάτους 3,80 μ.. Οι κλίσεις πρηνών ορυγμάτων θα υλοποιηθούν 1:1 και οι κλίσεις των πρηνών επιχωμάτων  $\mu:\beta=2:3$ . Επισημαίνεται ότι κατά την υλοποίηση του έργου οι κατά μήκος κλίσεις για λόγους κυκλοφοριακής ασφάλειας, λειτουργικού κόστους, εξοικονόμησης ενέργειας, μειωμένης ρύπανσης και γενικά κυκλοφοριακής ποιότητας θα διατηρούνται κατά το δυνατόν μικρές.

Η μηκοτομική διαμόρφωση του οδικού τμήματος θα ακολουθεί τις εξής βασικές αρχές:

- Την όσο το δυνατόν καλύτερη προσαρμογή της οδού στο φυσικό έδαφος τόσο για λόγους οικονομίας (ελαχιστοποίηση χωματουργικών εργασιών) όσο και για λόγους περιβαλλοντικούς χωρίς να αγνοείται η ασφαλής και άνετη κίνηση των οχημάτων
- Μέγιστη κατά μήκος κλίση: 12 %
- Ελάχιστη κατά μήκος κλίση : 0,1 %
- Η ελάχιστη τιμή της επίκλισης του οδοστρώματος στην ευθυγραμμία θα είναι  $\alpha_{\min} = 0,10 \%$
- Στην ευθυγραμμία το οδόστρωμα θα διαμορφώνεται μονοκλινές ή επικλινές για υδραυλικούς και οικονομικούς λόγους
- Η επίκλιση στις καμπύλες θα διαμορφώνεται με κατεύθυνση προς το εσωτερικό της καμπύλης για λόγους δυναμικής της κίνησης.
- Η τιμή της επίκλισης στα κυκλικά τόξα για λόγους αποχέτευσης της οδού θα είναι  $\alpha_{\min} = 3\%$

## 2. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ – ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΑΤΟΥΣ

- Οι Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) εγκρίθηκαν σταδιακά τη χρονική περίοδο

2001-2003. Συγκεκριμένα το τεύχος ΟΜΟΕ-Δ (Διατομές) εγκρίθηκε με τη ΔΜΕΟ/α/987/11-5-2001 απόφαση Υπ. ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. Οι υπόψη οδηγίες δημοσιοποιήθηκαν με την Ε41-2005 (α.π. ΔΜΕΟ/α/2006/18-11-2005) εγκύκλιο του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Με σκοπό την ομοιομορφία και τον περιορισμό του πλήθους των τυπικών διατομών που περιλαμβάνονταν στα αρχικά κείμενα του τεύχους ΟΜΟΕ-Δ, η Ε41-2005 περιέλαβε μικρότερο αριθμό συνιστώμενων τυπικών διατομών. Ειδικότερα για τους αγροτικούς δρόμους, που κατατάσσονταν στη κατηγορία «ΑV» προτείνεται διατομή τύπου «Ε2» συνολικού πλάτους 6,5μ. (2 λωρίδες κυκλοφορίας πλάτους 3,0μ. έκαστη και 2 λωρίδες καθοδήγησης πλάτους 0,25μ. έκαστη).

- Τα παραπάνω στοιχεία τυγχάνουν γενικής εφαρμογής πλην των ειδικών περιπτώσεων για

τις οποίες προβλέπονται αποκλίσεις. Επιπλέον και μετά την Ε41-2005 που περιόριζε ως προαναφέρθηκε το πλήθος των προς εφαρμογή συνιστώμενων τυπικών διατομών, εκδόθηκε η εγκύκλιος Ε14-2007 του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (α.π. ΔΜΕΟ/οικ/3856/23-5-2007), στην οποία αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Για τον καθορισμό της τυπικής διατομής κάθε οδικού έργου πρέπει να προηγείται ο

προσδιορισμός του επιπέδου εξυπηρέτησης (χωρητικότητα- λειτουργική ταχύτητα) που καλείται να προσφέρει με ασφάλεια το νέο έργο. Ο λειτουργικός χαρακτήρας της οδού θα πρέπει να διασφαλίζεται και με τα κατάλληλα επιπλέον μέτρα (π.χ. καθορισμός της ζώνης απαλλοτρίωσης σε σχέση πάντα με τον περιβάλλοντα χώρο και τις απαιτήσεις παρόδων συνδέσεων).

- Εφόσον σε ειδικές περιπτώσεις οι εκάστοτε τοπικές συνθήκες οδηγούν στην ανάγκη

αναπροσαρμογής μερικών υποδείξεων των οδηγιών (Ο.Μ.Ο.Ε.) ή και των αναφερομένων στην εγκύκλιο Ε41/2005 είναι αποδεκτή ή απόκλιση από τις υποδεικνυόμενες διαστάσεις- διαμορφώσεις, όταν μια τέτοια ανάγκη αποδεικνύεται με πλήρη και ουσιαστική τεκμηρίωση.

- Κατά συνέπεια, με βάση τα προαναφερθέντα και με σχετική τεκμηρίωση σύμφωνα με τα

ανωτέρω, είναι δυνατή η έγκριση παρεκκλίσεων, ιδιαίτερα στις ορεινές μειονεκτικές περιοχές όπου τα πλάτη των υφιστάμενων αγροτικών οδών δεν ξεπερνούν τα 4-5 μέτρα και είναι απόλυτα λειτουργικοί (με βάση την έκθεση του μελετητή) καθώς δεν υπάρχει μεγάλη κίνηση οχημάτων που να απαιτεί διαπλατυνσεις.

- Εν προκειμένω έχουμε δρόμο μεταβλητού πλάτους (όχι μεγαλύτερου από 4,50 μ. συνολικά) για τον οποίο προτείνεται ασφαλτόστρωση πλάτους 4,00 μ. Ο δρόμος βρίσκεται σε λειτουργία εδώ και πολλά έτη και συντηρείται από τον Δήμο κυρίως τις εποχές με έντονη αγροτική δραστηριότητα (διαμόρφωση σκάφης με γκρέιντερ και σπανιότερα με τοπικές αμμοχαλικοστρώσεις.

- Εξυπηρετεί (πλημμελώς) την πρόσβαση σε αγροτικές περιοχές με δεδομένο φόρτο που εκτιμάται σε λιγότερα από 100 οχήματα ανά ημέρα που κινούνται τοπικά με μικρές ταχύτητες (κάτω των 40 Km/ώρα). Μετά την κατασκευή του έργου ασφαλτοστρωμένο οδόστρωμα πλάτους 4,00 μ. θα

αυξηθεί η ποιότητα και η ασφάλεια της κυκλοφορίας (κυρίως λόγω της βελτίωσης της ολισθηρότητας και των τοπικών <ζυμωμάτων>) και θα εξασφαλισθεί η λειτουργικότητα του δρόμου.

- Για την διαπλάτυνση του δρόμου ώστε να αποκτηθεί το απαιτούμενο πλάτος από την εγκύκλιο Ε41/2005 απαιτείται ιδιαίτερα μακροχρόνια και δαπανηρή διαδικασία απαλλοτριώσεων και επιπλέον ο δρόμος ως υφιστάμενος άλλωστε θα συνέχιζε να λειτουργεί πλημμελώς.

- Με δεδομένα τα παραπάνω και το γεγονός ότι από την κατασκευή του έργου δε θα προκληθεί επιπλέον κυκλοφοριακός φόρτος επειδή δε θα μεταβληθεί ο αριθμός των ούτως ή άλλως εξυπηρετούμενων χρηστών (περιοχή αμιγώς αγροτική) προτείνεται ο καθορισμός του πλάτους του οδοστρώματος στα 3,80 μ. και ο περιορισμός των λοιπών εργασιών στα όρια του υφιστάμενου πλάτους (μέγιστο 4,50 μ.)

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ ΙΩΑΝΝΙΔΟΥ  
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΕΛΕΝΗ ΑΚΡΙΒΟΥ  
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ