



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ**

Δ/ΝΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 313
ΑΠΟ ΤΟ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 11/2018 ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΕΩΣ
ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ**

ΘΕΜΑ: Λήψη Κανονιστικής απόφασης που αφορά την Έγκριση της μελέτης προσωρινής κυκλοφοριακής ρύθμισης (εργοταξιακού χαρακτήρα) των οδών BENIZEΛΟΥ, ΔΗΜΗΤΡΑΣ και ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ του έργου «ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ BENIZEΛΟΥ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ» του Δήμου Λαρισαίων Ανάδοχος: ΕΚΤΩΡ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε., σύμφωνα με την αριθ. 30/2018 Α.Ε.Π.Ζ

Στη Λάρισα σήμερα 26^η του μηνός Απριλίου, του έτους 2018, ημέρα Πέμπτη και ώρα 19.00 μ.μ. το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Λαρισαίων συνήλθε σε συνεδρίαση, ύστερα από τη με αρ. πρωτ. 14832/20-04-2018 πρόσκληση του Προέδρου αυτού, η οποία έγινε σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 67 του Ν. 3852/7-6-2010.

Ήταν δε παρόντες από τα μέλη του οι κ.κ: 1) Τάχος Δημήτριος, ως Πρόεδρος, 2) Αδαμόπουλος Αθανάσιος, 3) Αναστασίου Μιχαήλ, 4) Αντωνίου Νέστωρ, 5) Αράγκουλε Δέσποινα, 6) Βαγενά Αγγελική, 7) Βλησαρούλης Αθανάσιος, 8) Γελαλή Πολυξένη, 9) Γεωργάκης Δημήτριος, 10) Γιαννακόπουλος Κοσμάς, 11) Δαούλας Θωμάς, 12) Δεληγιάννης Δημήτριος, 13) Ζαούτσος Γεώργιος, 14) Ζιαζιά – Σουφλιά Αικατερίνη, 15) Καλαμπαλίκης Κων/νος, 16) Καλτσάς Νικόλαος, 17) Καμηλαράκη - Σαμαρά Μαρία, 18) Κοτάκου Μαρία, 19) Κωσταρόπουλος Γεώργιος, 20) Μαβίδης Δημήτριος, 21) Μαμάκος Αθανάσιος, 22) Μπαράς Νικόλαος, 23) Μπουσμπούκης Ιωάννης, 24) Νασιώκας Έκτορας, 25) Νταής Παναγιώτης, 26) Ξηρομερίτης Μάριος, 27) Παζιάνας Γεώργιος, 28) Παναγιωτακοπούλου-Δαλαμπύρα Αγγελική, 29) Παπαδημητρίου Βασίλειος, 30) Πράπας Αντώνιος, 31) Πράπας Κωνσταντίνος, 32) Σάπκας Παναγιώτης, 33) Σουρλαντζής Απόστολος, 34) Τερζούδης Χρήστος, 35) Τσακίρης Μιχαήλ, 36) Τσιαούσης Κωνσταντίνος, 37) Τσιλιμίγκας Χρήστος και 38) Ψάρρα – Περίφανου Άννα.

και δεν προσήλθαν οι Δημοτικοί Σύμβουλοι κ.κ. 1) Διαμάντος Κωνσταντίνος, 2) Καραλαριώτου Ειρήνη, 3) Καφφές Θεόδωρος, 4) Κρίκης Πέτρος, 5) Κυριτσάκας Ν. Βάιος, 6) Μπαμπαλής Δημήτριος, 7) Μπατζανούλης Αλέξανδρος, 8) Ρεβήσιος Κωνσταντίνος, 9) Σούλτης Γεώργιος, 10) Τζανακούλης Κων/νος και 11) Τσεκούρα – Ζαχαρού Βαΐα.

Το Δημοτικό Συμβούλιο, αφού βρέθηκε σε νόμιμη απαρτία (σε σύνολο αριθμού συμβούλων 49 παρευρίσκονταν οι 38, αποτελούντες την απόλυτη πλειοψηφία αυτού, άρθρο 96 παράγραφος 2 του ΔΚΚ (Ν. 3463/8-6-2006), δηλαδή τον αμέσως μεγαλύτερο ακέραιο του μισού του νομίμου αριθμού των μελών του Συμβουλίου), εισέρχεται στη συζήτηση των θεμάτων παρόντος του Δημάρχου κ. Απόστολου Καλογιάννη.

Κατά τη συζήτηση του θέματος απουσίαζαν οι Δημοτικοί Σύμβουλοι κ.κ. Πράπας Αντώνιος, Μαμάκος Αθανάσιος, Καλαμπαλίκης Κων/νος, Τερζούδης Χρήστος, Ξηρομερίτης Μάριος Παναγιωτακοπούλου-Δαλαμπύρα Αγγελική και Νασιώκας Έκτορας.

Το Δημοτικό Συμβούλιο Λαρισαίων μετά από συζήτηση με το θέμα: Λήψη Κανονιστικής απόφασης που αφορά την Έγκριση της μελέτης προσωρινής κυκλοφοριακής ρύθμισης (εργοταξιακού χαρακτήρα) των οδών BENIZEΛΟΥ, ΔΗΜΗΤΡΑΣ και ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ του έργου «ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ BENIZEΛΟΥ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ» του Δήμου Λαρισαίων Ανάδοχος: ΕΚΤΩΡ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε., σύμφωνα με την αριθ. 30/2018 Α.Ε.Π.Ζ και αφού έλαβε υπόψη:

1. Τα άρθρα 79 & 82 του Ν. 3463/06
2. Τα άρθρα 65 και 73 του Ν. 3852/10
3. Τα άρθρα 52, 9, 10, 47 & 48 του Ν. 2696/99
4. Τα άρθρα 48 & 59 του Ν. 4313/14
5. Τη με αρ.30/2018 Α.Ε.Π.Ζ. με θέμα Έγκριση της μελέτης προσωρινής κυκλοφοριακής ρύθμισης (εργοταξιακού χαρακτήρα) των οδών BENIZEΛΟΥ, ΔΗΜΗΤΡΑΣ και ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ του έργου «ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ BENIZEΛΟΥ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ» του Δήμου Λαρισαίων Ανάδοχος: ΕΚΤΩΡ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε..
6. Τη συνταχθείσα τεχνική μελέτη της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών, Τμήμα Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων, η οποία επισυνάπτεται.
7. Τη διαφωνία της δημοτικής συμβούλου κ. Κοτάκου Μαρίας και
8. Τη δήλωση των δημοτικών συμβούλων κ. Γεωργάκη Δημήτριου, Τσακίρη Μιχαήλ και Μπαρά Νικόλαου ότι ψηφίζουν ΠΑΡΩΝ.

ΑΠΟΦΑΣΙΣΕ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Τη Λήψη Κανονιστικής Απόφασης, που αφορά την Έγκριση της μελέτης προσωρινής κυκλοφοριακής ρύθμισης (εργοταξιακού χαρακτήρα) των οδών BENIZEΛΟΥ, ΔΗΜΗΤΡΑΣ και ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ του έργου «ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ BENIZEΛΟΥ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ» του Δήμου Λαρισαίων Ανάδοχος: ΕΚΤΩΡ ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε., σύμφωνα με την αριθ. 30/2018 Α.Ε.Π.Ζ, την τεχνική περιγραφή που προτείνει κατά την διάρκεια των εργασιών τα εξής:

1. Τον ολικό αποκλεισμό της κυκλοφορίας οχημάτων στα τμήματα των οδών: i) BENIZEΛΟΥ από την οδό Ολύμπου έως την οδό Φιλελλήνων (P-8, P-50δ), ii) ΔΗΜΗΤΡΑΣ, από την οδό Βύρωνος έως την οδό Βενιζέλου (P-8, P-50α) και iii) ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ, από την οδό Βενιζέλου έως την οδό Κύπρου (P-8).
2. Την προσωρινή άρση της μονοδρόμησης στο τμήμα της οδού ΚΥΠΡΟΥ από την οδό ΟΛΥΜΠΟΥ έως την οδό ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ. Η οδός Κύπρου, στο συγκεκριμένο τμήμα της, θα είναι διπλής κυκλοφορίας κατά την διάρκεια της κατασκευής του έργου (K-24, P-32[30], πληροφοριακές πινακίδες ενημέρωσης κατεύθυνσης με εισαγωγή σημάτων του ΚΟΚ).
3. Την απαγόρευση της δεξιάς στροφής της οδού ΟΛΥΜΠΟΥ στην συμβολή της με την οδό Κύπρου όλων των οχημάτων εκτός των Αστικών Λεωφορείων, Ταξί, Οχημάτων Φορτοεκφόρτωσης και Οχημάτων Έκτακτης Ανάγκης (P-28, Πρ-1).
4. Τον διαχωρισμό των δύο προσωρινών, αντίθετων κατευθύνσεων, κυκλοφοριακών ρευμάτων της οδού ΚΥΠΡΟΥ από την οδό ΟΛΥΜΠΟΥ έως την οδό ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ με την τοποθέτηση είτε στοιβαζόμενων μπαριέρων τύπου NewJersey, είτε διαχωριστικών μπαριέρων τύπου StrongWall, έτσι ώστε η κάθετη διάβαση των πεζών της οδού Κύπρου να γίνεται αποκλειστικά και μόνο από τις σηματοδοτούμενες διαβάσεις (φανάρια).
5. Τη μεταφορά της πιάτσας των ΤΑΞΙ από την οδό ΟΛΥΜΠΟΥ στο τμήμα της οδού BENIZEΛΟΥ από την οδό Αμαλίας έως την οδό Ολύμπου.
6. Την απαγόρευση της αριστερής στροφής της οδού ΑΜΑΛΙΑΣ στην συμβολή της με τις οδούς Βενιζέλου – 31ης Αυγούστου όλων των οχημάτων εκτός των Αστικών Λεωφορείων, Ταξί, Οχημάτων Φορτοεκφόρτωσης και Οχημάτων Έκτακτης Ανάγκης (P-27, Πρ-1).

7. Την απαγόρευση της αριστερής στροφής της οδού ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ στην συμβολή της με την οδό Ολύμπου όλων των οχημάτων εκτός των Αστικών Λεωφορείων, Ταξί, Οχημάτων Φορτοεκφόρτωσης και Οχημάτων Έκτακτης Ανάγκης (Ρ-27, Πρ-1).

8. Την ενημέρωση σε όλες τις οδούς πρόσβασης (ΓΕΩΡΓΙΑΔΟΥ, ΚΥΠΡΟΥ, ΑΜΑΛΙΑΣ, ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ, ΠΑΝΑΓΟΥΛΗ, 23ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ, Λ. ΚΑΤΣΩΝΗ, 31ΗΣ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ) των οδών Βενιζέλου –Φιλελλήνων και Δήμητρας για την εκτέλεση εργασιών σε αυτές και το κλείσιμο αυτών (Κ-20, πληροφοριακές πινακίδες ενημέρωσης Οδός Βενιζέλου Κλειστή, εργοταξιακού τύπου).

με προσωρινή σήμανση σύμφωνα με την Τεχνική Έκθεση και τα Σχέδια που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της μελέτης, λαμβανομένων υπόψη των κάτωθι παρατηρήσεων οι οποίες έχουν ως εξής:

- Οι αναγκαίες παρεμβάσεις για την υλοποίηση των εν λόγω κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (π.χ. τοποθέτηση κατάλληλης οριζόντιας & κατακόρυφης σήμανσης, χρήση κατάλληλων υλικών κλπ) θα είναι σύμφωνες με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, με τις προδιαγραφές του ΟΜΟΕ-ΣΕΕΟ και τις ισχύουσες ευρωπαϊκές προδιαγραφές.
- Να διασφαλίζεται η πρόσβαση σε πεζούς που χρησιμοποιούν την οδό και ιδιαίτερα των ατόμων με κινητικά προβλήματα (θα πρέπει να καλύπτονται οι απαιτήσεις που προκύπτουν από τις ισχύουσες διατάξεις για τα ΑΜΕΑ).
- Να εξασφαλιστεί η συντήρηση (τακτική & έκτακτη) της σήμανσης ώστε να διασφαλιστεί ότι θα παραμένει σε καλή κατάσταση καθ' όλη τη χρονική διάρκεια εφαρμογής των ρυθμίσεων, όπως προβλέπεται από την σχετική νομοθεσία. Προς τούτο αλλά και για να διασφαλιστεί αποδεκτό επίπεδο λειτουργίας να γίνεται συστηματική επιτήρηση τόσο της σήμανσης όσο και της ασφάλειας με κατάλληλη οργάνωση και προγραμματισμό των εκάστοτε αναγκαίων ενεργειών από τον ανάδοχο του έργου και έλεγχο από την επιβλέπουσα υπηρεσία.
- Η Μόνιμη υφιστάμενη σήμανση η οποία έρχεται σε σύγκρουση με αυτήν που προτείνεται θα πρέπει να καλυφθεί ώστε να αποφεύγεται η σύγχυση των χρηστών του οδικού δικτύου κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες (ημέρα-νύχτα).
- Να εξασφαλιστεί ο αναγκαίος εργοταξιακός φωτισμός στην περιοχή των έργων και ειδικότερα την νύχτα.
- Σε κάθε περίπτωση οι προτεινόμενες προσωρινές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις πρέπει να υποστηρίζουν την ταχεία και ασφαλή διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης (ασθενοφόρα, πυροσβεστική, περιπολικά αστυνομίας).
- Να ληφθεί υπόψη όπου απαιτείται η εφαρμογή του παραρτήματος Β, Μέτρα αντιστήριξης σε παρόδια σκάμματα, Γεφύρωσης σκαμμάτων (σελ.13579 έως 13586 ,ΦΕΚ 905Β/20-05-2011).
- Να διατηρούνται επαρκή τα μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας, όταν οι δραστηριότητες στις ζώνες εργοταξίου, παύουν να ισχύουν για οποιονδήποτε λόγο.
- Μετά το πέρας των εργασιών (ολοκλήρωση του έργου) οι εργοταξιακές πινακίδες και άλλα μέσα εργοταξιακής σήμανσης (π.χ. η διαγράμμιση, τα μάτια της γάτας, κλπ) δεν επιτρέπεται να παραμένουν στην περιοχή. Η αφαίρεση της εργοταξιακής σήμανσης και ασφάλειας θα πρέπει να εκτελεστεί σε ώρες μειωμένου κυκλοφοριακού φόρτου και με επίβλεψη των οργάνων του φορέα του έργου, επαναφέροντας ακέραια την πρότερη σήμανση του οδικού δικτύου της περιοχής.
- Να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη είσοδος – έξοδος των κατοικιών και καταστημάτων.
- Σε περίπτωση ανάγκης τροποποίησης της κυκλοφοριακής ρύθμισης, ο ανάδοχος διακόπτει προσωρινά τις εργασίες και υποβάλλει εκ νέου την τροποποιημένη κυκλοφοριακή ρύθμιση για έγκριση.
- Οι ως άνω προτεινόμενες προσωρινές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις θα έχουν χρονική διάρκεια η οποία θα καθοριστεί από τις αρμόδιες αρχές αστυνόμευσης της οδού με δυνατότητα παράτασης κατόπιν σχετικού αιτήματος. Σε περίπτωση που απαιτηθεί οποιαδήποτε παράταση του χρόνου,

αυτή θα χορηγείται από τις αρχές αστυνόμευσης της οδού, και εφόσον δεν έχουν τροποποιηθεί τα τεχνικά στοιχεία της εφαρμοζόμενης μελέτης δεν θα απαιτείται πρόσθετη συναίνεση μας.

- Η εγκατάσταση της προσωρινής σήμανσης και η απομάκρυνσή της θα γίνει με ευθύνη & έξοδα του αναδόχου και με την επίβλεψη των οργάνων του φορέα του έργου.
- Να υπάρξει συντονισμός με τους εμπλεκόμενους φορείς, όπως οργανισμούς επείγουσας ανάγκης (πυροσβεστική, ΕΚΑΒ, κλπ) προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι κυκλοφοριακές συνθήκες που δημιουργούνται. Παράλληλα να προηγηθεί η κατάλληλη και έγκαιρη ενημέρωση των χρηστών του οδικού δικτύου της περιοχής του εργοταξίου.
- Με την παρούσα εισήγηση για έγκριση της προσωρινής και εργοταξιακής σήμανσης επί των οδών Βενιζέλου – Φιλελλήνων και Δήμητρας δεν νομιμοποιούνται τυχόν παράνομες ενέργειες ούτε υποκαθίστανται άλλες αδειοδοτήσεις & εγκρίσεις που τυχόν απαιτούνται για την υλοποίηση των εν λόγω παρεμβάσεων και την κατασκευή του υπόψη έργου (π.χ. άδεια εκτέλεσης εργασιών από το τμήμα Οδοποιίας κλπ.)

και τα σχέδια που επισυνάπτονται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας

Το παρόν συντάχθηκε αναγνώσθηκε και αφού βεβαιώθηκε υπογράφεται όπως παρακάτω.

ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΤΑΧΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΖΙΑΖΙΑ-ΣΟΥΦΛΙΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ

ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΡΓΟΤΑΞΙΑΚΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ: ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ (ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ).

Γενικά – Ιστορικό μελέτης

Η εν λόγω τεχνική έκθεση αφορά στην εργοταξιακή μελέτη σήμανσης εκτελούμενων εργασιών διαμόρφωσης των οδών Βενιζέλου, Φιλελλήνων και Δήμητρας (έργο του Δήμου Λαρισαίων) Η εκπόνηση της μελέτης, βάσει των όσων αναφέρονται στην Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων της σύμβασης του έργου απορρέει ως ευθύνη του Ανάδοχου, ο οποίος υποχρεούται για την τοποθέτηση εργοταξιακής σήμανσης ανάλογα με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις κάθε φάσης εκτέλεσης του έργου αυτού.

1. Νομοθετικό πλαίσιο

Η μελέτη συντάχθηκε σύμφωνα με τις προδιαγραφές που τίθενται στις οδηγίες μελετών οδικών έργων (ΟΜΟΕ), τεύχος 7, Σήμανση Εκτελούμενων Έργων σε Οδούς (ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011) που αντικατέστησε τη ΔΙΠΑΔ/οικ/28-7-03 απόφαση του ΥΠΕΧΩΔΕ, την υπουργική απόφαση αριθμ. ΒΜ/5/30058/83 (ΦΕΚ 121/Β/23-3-83) και το τεύχος Διαγραμμίσεων οδοστρωμάτων (Υπουργείο Δημοσίων Έργων – Γενική Διεύθυνση Δημοσίων Έργων / ΦΕΚ 890Β/21-08-1975), ΦΕΚ 420/Β/16-03-2011 (Ασφαλής διέλευση πεζών κατά την εκτέλεση εργασιών), ΦΕΚ 18Β/15-01-2002 (Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ) & ΦΕΚ 2621Β/31-12-2009 (Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών).

2. Περιγραφή Προτεινόμενων Έργων

Η ανάδοχος εταιρεία (ΕΚΤΩΡ Α.Ε.) θα προβεί στις εργασίες διαμόρφωσης των οδών Βενιζέλου, Φιλελλήνων, Δήμητρας και ειδικότερα:

α) διαμόρφωση της οδού Βενιζέλου σε οδό «ήπιας» κυκλοφορίας με ποδηλατόδρομο και ζώνη αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων και ΤΑΧΙ, από το ύψος της οδού Ολύμπου (Πλατεία Μ. Σάπκα) μέχρι την διασταύρωση της με την οδό Φιλελλήνων και σε μήκος περίπου 195μ.

β) διαμόρφωση της οδού Φιλελλήνων σε οδό αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων και ΤΑΧΙ από την οδό Βενιζέλου έως την διασταύρωση της με την οδό Κύπρου (Πλατεία Μ. Σάπκα – Κεντρική Πλατεία) και σε μήκος 120μ. περίπου

γ) πεζοδρόμηση της οδού Δήμητρας μέχρι την διασταύρωση της με την οδό Βύρωνος και σε μήκος 85 μέτρων περίπου

δ) Κατασκευή νέου δικτύου αποχέτευσης ομβρίων υδάτων το οποίο θα συνδεθεί με το αντίστοιχο της ΔΕΥΑΛ &

ε) Κατασκευή τοιχείων σκυροδέματος στις θέσεις υπογειοποίησης κάδων απορριμμάτων.

Όλες οι εργασίες θα εκτελεστούν σε μία φάση, η διάρκεια της οποίας ορίζεται σε εκατόν πενήντα (150) ημερολογιακές ημέρες.

Οι εργασίες αποξήλωσης του υφιστάμενου ασφαλτοτάπητα και των πεζοδρομίων θα γίνουν σε βάθος εκσκαφής έως $0,20\mu < 1,20\mu$ Στις θέσεις όπου προβλέπονται αγωγοί ομβρίων το **βάθος εκσκαφής** θα είναι $0,90\mu < 1,20 \mu$ ενώ το **πλάτος** εκτιμάται στο **0,90 μ.** για τις εργασίες αντικατάστασης του αγωγού ύδρευσης.

Η κυκλοφορία των πεζών στις περιοχές του έργου όπου η διαμόρφωση υλοποιείται στο σύνολο της διατομής της οδού, θα γίνεται από διάδρομο που θα οριοθετεί η τοποθέτηση πλαστικού πλέγματος (όπως φαίνεται στα σχέδια) ο οποίος θα χρησιμοποιηθεί και για την εξυπηρέτηση των οχημάτων έκτακτης ανάγκης και θα ενώνεται με γεφυρώσεις με τις εισόδους κατοικιών - καταστημάτων. Η κυκλοφορία των πεζών στις περιοχές του έργου όπου η διαμόρφωση

υλοποιείται μόνο στο πλάτος του υφιστάμενου οδοστρώματος της διατομής της οδού, θα γίνεται από τα υπάρχοντα πεζοδρόμια. Η κάθετη διέλευση των πεζών θα γίνεται από τις υπάρχουσες διαβάσεις στις διασταυρώσεις της με τις άλλες οδούς. **Σε κάθε περίπτωση θα εξασφαλίζεται διάδρομος διέλευσης πεζών τουλάχιστον 1,20 μ.**

Στην περιοχή των έργων, η κίνηση των οχημάτων των συμβαλλουσών οδών στο συγκεκριμένο κυκλοφοριακό ρεύμα θα ακολουθεί υποχρεωτική πορεία σύμφωνα με την εργοταξιακή σήμανση που θα τοποθετηθεί (έτσι ώστε να αποκλειστεί η οποιαδήποτε πιθανότητα εισόδου στην περιοχή των έργων).

Η προτεινόμενη προσωρινή κυκλοφοριακή ρύθμιση αφορά τον:

«Ολικό αποκλεισμό της κυκλοφορίας των οχημάτων στα αντίστοιχα τμήματα των οδών Βενιζέλου, Δήμητρας και Φιλελλήνων κατά την διάρκεια των εργασιών, με προσωρινή σήμανση σύμφωνη με την Τεχνική Έκθεση και τα Σχέδια που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της μελέτης, έτσι ώστε να λειτουργήσει το εργοτάξιο κατά την διάρκεια κατασκευής των έργων».

Η κατατεθείσα από τον ανάδοχο κυκλοφοριακή μελέτη εργοταξιακής σήμανσης των έργων του θέματος περιλαμβάνει:

α. Την Τεχνική Έκθεση και

β. Τα κάτωθι Σχέδια :

Σ1.1 : «Οριζοντιογραφία Ζώνης Έργων» σε κλίμακα 1:500,

Σ1.2 : «Οριζοντιογραφία Εργοταξιακής Ζώνης» σε κλίμακα 1:1000

Οι τύποι πινακίδων που χρησιμοποιήθηκαν κατά την σύνταξη της εργοταξιακής μελέτης σήμανσης και τα προτεινόμενα μέτρα περιγράφονται πιο κάτω και αφορούν:

1. Στον ολικό αποκλεισμό της κυκλοφορίας οχημάτων στο σύνολο του έργου και ειδικότερα στα τμήματα των οδών: i) ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ από το ύψος της οδού Ολύμπου (Πλατεία Λαού) μέχρι την διασταύρωση της με την οδό Φιλελλήνων και σε μήκος περίπου 195μ. (P-8, P-50), ii) ΔΗΜΗΤΡΑΣ, από την οδό Βύρωνος έως την οδό Βενιζέλου (P-8, P-50α) και iii) ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ, από την οδό Βενιζέλου έως την διασταύρωση της με την οδό Κύπρου (P-8, P-50).
2. Στην προσωρινή άρση της μονοδρόμησης στο τμήμα της οδού ΚΥΠΡΟΥ από την οδό Ολύμπου έως την οδό Φιλελλήνων. Η οδός Κύπρου – στο συγκεκριμένο τμήμα- θα είναι διπλής κυκλοφορίας για το χρονικό διάστημα (150 ημέρες) κατασκευής του έργου (Κ-24, Ρ-32 (30) , πληροφοριακές πινακίδες ενημέρωσης κατεύθυνσης με εισαγωγή σημάτων του ΚΟΚ).
3. Στην απαγόρευση της δεξιάς στροφής της οδού Ολύμπου στην συμβολή της με την οδό Κύπρου όλων των οχημάτων εκτός των Αστικών Λεωφορείων, Ταξί, Οχημάτων Φορτοεκφόρτωσης και Οχημάτων Έκτακτης Ανάγκης (P-28, Πρ-1 επί της οδού Ολύμπου).
4. Στον διαχωρισμό των δύο προσωρινών, αντίθετων κατευθύνσεων, κυκλοφοριακών ρευμάτων της οδού Κύπρου από την οδό Ολύμπου έως την οδό Παπαναστασίου με την τοποθέτηση, είτε στοιβαζόμενων μπαριέρων τύπου NewJersey, είτε διαχωριστικών μπαριέρων τύπου StrongWall, έτσι ώστε η κάθετη διάβαση των πεζών της οδού Κύπρου να γίνεται αποκλειστικά και μόνο από τις σηματοδοτούμενες διαβάσεις (φανάρια).
5. Στην μεταφορά της πιάτσας των Ταξί από την οδό Ολύμπου στο τμήμα της οδού Βενιζέλου από την οδό Αμαλίας έως την οδό Ολύμπου.
6. Στην απαγόρευση της αριστερής στροφής της οδού Αμαλίας στην συμβολή της με τις οδούς Βενιζέλου – 31^{ης} Αυγούστου όλων των οχημάτων εκτός των Αστικών Λεωφορείων, Ταξί, Οχημάτων Φορτοεκφόρτωσης και Οχημάτων Έκτακτης Ανάγκης (P-27, Πρ-1 επί της οδού Αμαλίας και της τριγωνικής νησίδας).
7. Στην απαγόρευση της αριστερής στροφής της οδού Βενιζέλου στην συμβολή της με την οδό Ολύμπου όλων των οχημάτων εκτός των Αστικών Λεωφορείων, Ταξί, Οχημάτων Φορτοεκφόρτωσης και Οχημάτων Έκτακτης Ανάγκης (P-27, Πρ-1 επί της οδού Βενιζέλου).

8. Στην ενημέρωση σε όλες τις οδούς πρόσβασης (Γεωργιάδου στα φανάρια με την Δήμητρας, Κύπρου στην συμβολή με Σούτσου και Αμαλίας, Παπαναστασίου, Παναγούλη, 23^η Οκτωβρίου, Λ. Κατσώνη, 31^η Αυγούστου) σε Βενιζέλου –Φιλελλήνων και Δήμητρας για την εκτέλεση εργασιών σε αυτές και το κλείσιμο αυτών. (Κ-20, πληροφοριακές πινακίδες ενημέρωσης Οδός Βενιζέλου Κλειστή, εργοταξιακού τύπου).

Τέλος επισημαίνεται ότι:

- Η Μόνιμη υφιστάμενη σήμανση η οποία έρχεται σε σύγκρουση με αυτήν που προτείνεται θα πρέπει να καλυφθεί ώστε να αποφεύγεται η σύγχυση των χρηστών του οδικού δικτύου κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες (ημέρα-νύχτα).
- Πρέπει να εξασφαλιστεί ο **αναγκαίος εργοταξιακός φωτισμός** στην περιοχή των έργων και ειδικότερα την **νύχτα**.
- Σε κάθε περίπτωση οι προτεινόμενες προσωρινές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις **πρέπει να υποστηρίζουν την ταχεία και ασφαλή διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης** (ασθενοφόρα, πυροσβεστική, περιπολικά αστυνομίας).
- Πρέπει να ληφθεί υπόψη η εφαρμογή του παραρτήματος Β, Μέτρα αντιστήριξης σε παρόδια σκάμματα, Γεφύρωσης σκαμμάτων (σελ.13579 έως 13586 ,ΦΕΚ 905Β/20-05-2011).
- Να **διασφαλίζεται η πρόσβαση σε πεζούς** που χρησιμοποιούν την οδό και ιδιαίτερα των ατόμων με κινητικά προβλήματα (θα πρέπει να καλύπτονται οι απαιτήσεις που προκύπτουν από τις ισχύουσες διατάξεις για τα ΑΜΕΑ).
- Η κυκλοφοριακή σύνδεση και η εξυπηρέτηση των παρόδιων ιδιοκτησιών και καταστημάτων θα αποκαθίσταται τμηματικά και κατά προτεραιότητα, καθώς οι εργασίες θα εκτελούνται κατά την διάρκεια της ημέρας και πάντα σύμφωνα με την εξέλιξη των εργασιών.
- Με ευθύνη και δαπάνη του αναδόχου λαμβάνονται υπόψη τα αναγκαία μέτρα για την μείωση της εκλυόμενης σκόνης και λάσπης κατά την κατασκευαστική περίοδο και περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων:
 - Α) κάλυψη των υλικών εκσκαφής κατά την μεταφορά τους, και συχνή διαβροχή των χώρων εναπόθεσης και των υλικών.
 - Β) Διαβροχή των διαδρόμων κίνησης των οχημάτων και
 - Γ) Πλύσιμο των τροχών των οχημάτων του εργοταξίου και των πλαστικών μπαριέρων τύπου NJ όπου αυτές χρησιμοποιηθούν
- Οι χώροι εναπόθεσης υλικών εργοταξίου και ο αποκλεισμός της πρόσβασης από το κοινό σε αυτούς επιτυγχάνεται με την τοποθέτηση πλεγμάτων οριοθέτησης (χρώματος πορτοκαλί).

3. Κατασκευαστικά Χαρακτηριστικά Πινακίδων

3.1 Μέγεθος

Οι πινακίδες που χρησιμοποιήθηκαν στην μελέτη της εργοταξιακής σήμανσης είναι του ίδιου μεγέθους με αυτές της μόνιμης σήμανσης του οδικού τμήματος, στο οποίο τοποθετούνται, δηλαδή το μεσαίο μέγεθος τετράγωνο (παράγραφος 3.2.1 Κατασκευαστικά Χαρακτηριστικά Πινακίδων – Μέγεθος, σελίδα 13464 ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011).

Όλες οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ) και οι ρυθμιστικές (Ρ) κατασκευάζονται σε τετράγωνο πλαίσιο με στρογγυλεμένες γωνίες με ακτίνα $r=30$ mm ή όπως ορίζεται στα σχέδια των πινακίδων που παρουσιάζονται στο Παράρτημα Β (ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011)

Ειδικότερα (σύμφωνα με το παράρτημα Β Πινακίδες Εργοταξιακής Σήμανσης σελίδες από 13495 έως 13501 ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011) έχουμε:

- Οι ρυθμιστικές πινακίδες Ρ-8, Ρ-27, Ρ-32, Ρ-50α και Ρ-50δ έχουν διαστάσεις 850mm x 850mm
- Οι πινακίδες κινδύνου Κ-20 και Κ-24 έχει διαστάσεις 1055mm x 948mm (Πλάτος x Ύψος)

3.2 Χρώμα

Το βασικό στοιχείο διαφοροποίησης της εργοταξιακής από τη μόνιμη σήμανση επιτυγχάνεται με χρώμα φθορίζον κίτρινο σε όλο το υπόβαθρο των πληροφοριακών πινακίδων Παράρτημα Β (ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011), ενώ στις ορθογώνιες πινακίδες ρυθμιστικές και κινδύνου (Κ και Ρ) το κίτρινο υπόβαθρο περιορίζεται στην επιφάνεια μεταξύ του τριγωνικού ή κυκλικού σχήματος των πινακίδων του ΚΟΚ και του ορθογωνίου πλαισίου.

Οι χρωματικές περιοχές του φθορίζοντος κίτρινου χρώματος κατά την ημέρα και τη νύκτα ορίζονται αντίστοιχα στον Πίνακα Δ-4, ενώ οι ελάχιστες τιμές του συντελεστή αντανάκλαστικότητας R' ορίζονται στον Πίνακα Δ-5 (σελίδα 13544 Παράρτημα Δ - ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011).

Επισημαίνεται ότι:

- το κίτρινο χρώμα του εσωτερικού υποβάθρου (που προβλέπεται από τον ΚΟΚ) αντικαθίσταται με λευκό σε όλες τις πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ)
- στην περίμετρο του ορθογωνίου που υλοποιείται με κίτρινο φθορίζον χρώμα δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση μαύρης γραμμής ως πλαίσιο, ώστε να υπάρχει διαφοροποίηση από τις μόνιμες πινακίδες παρόμοιας μορφής που τοποθετούνται π.χ. στις περιοχές σχολείων.

Όσες πινακίδες τοποθετούνται για τις ανάγκες της εργοταξιακής σήμανσης, εφόσον πρόκειται να παραμείνουν και για την κανονική λειτουργία του τελικού έργου, αυτές θα πρέπει να είναι όμοιες με τις συμβατικές πινακίδες που χρησιμοποιούνται για τη μόνιμη σήμανση.

3.3 Υλικά κατασκευής

Το σώμα των πινακίδων κατασκευάζεται από υλικό ίδιο με αυτό των πινακίδων της μόνιμης σήμανσης.

Το αντανάκλαστικό υλικό (της πρόσθιας επιφάνειας) των πινακίδων θα είναι μιας κατηγορίας ανώτερης από αυτή της μόνιμης σήμανσης που υπάρχει στο οδικό τμήμα, δηλαδή τύπου ΙΙΙ (παράγραφος 3.2.3 Υλικά Κατασκευής, σελίδα 13465 ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011).

Το υπόβαθρο κίτρινου χρώματος θα είναι από φθορίζον αντανάκλαστικό υλικό, τύπου ΙΙΙ σύμφωνα με τα οριζόμενα στην προηγούμενη παράγραφο.

Ειδικά όμως οι πινακίδες οριοθέτησης των έργων, θα φέρουν αντανάκλαστικό υλικό κατηγορίας τύπου ΙΙ (βλ. προδιαγραφή Σ-311/86 και ΔΜΕΟ/ε/Ο/1102/1977).

3.4 Στήριξη πινακίδων

Σε θέσεις όπου, με επαρκή αιτιολόγηση, δεν είναι δυνατή η τοποθέτηση πινακίδων με μόνιμη στήριξη (πάκτωση στο έδαφος), θα πρέπει οι χρησιμοποιούμενες βάσεις στήριξης να προσφέρουν επαρκή ευστάθεια έναντι της ανεμοπίεσης. Οι βάσεις στήριξης θα είναι προκατασκευασμένες από σκυρόδεμα ή χάλυβα ή άλλο ανακυκλωμένο σκληρό υλικό (βλ. Σχήμα 3.2.4-1 σελίδα 13466 ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011) και έχουν σχήμα ορθογωνικό με διαστάσεις και βάρος που θα καλύπτουν τις απαιτήσεις ευστάθειας χωρίς την τοποθέτηση πρόσθετων φορτίων.

Το ύψος της βάσης στήριξης δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 120 mm, οι δε γωνίες και ακμές πρέπει να είναι στρογγυλεμένες.

Για τις πινακίδες που τοποθετούνται σε μόνιμη στήριξη θα εφαρμόζονται τα οριζόμενα στο Μέρος 4 «Στήριξη Πινακίδων Σήμανσης» των ΟΜΟΕ-ΚΣΑ και ειδικά για τις μετακινητές πινακίδες θα εφαρμόζονται οι απαιτήσεις για παθητική ασφάλεια κτλ., που ορίζονται στο κεφάλαιο 4 του εν λόγω Μέρους 4 (ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011)

Οι πινακίδες σήμανσης τοποθετούνται σε επαρκές ύψος, ώστε να γίνονται έγκαιρα αντιληπτές από τους οδηγούς. Το ελάχιστο ύψος του κάτω άκρου της πινακίδας από την επιφάνεια κυκλοφορίας ορίζεται σε 1,20 m για υπεραστικές και περιαστικές οδούς και σε 2,30μ.για αστικές εφόσον υπάρχει κίνηση πεζών κάτω από αυτές. Σε καμιά περίπτωση δεν επιτρέπεται η χρησιμοποίηση πρόσθετων στοιχείων για την αύξηση της ευστάθειας έναντι της ανεμοπίεσης, για λόγους προστασίας της Οδικής Ασφάλειας.

Οι πινακίδες οριοθέτησης των έργων (Π-77, Π-78) τοποθετούνται απευθείας στη βάση στήριξης, με ύψος (y) της κατώτερης ακμής τους από την επιφάνεια κυκλοφορίας περίπου 0,20 m. Σε όλο των

μήκος της ζώνης έργων επιβάλλεται να διατηρείται σταθερά το ίδιο ύψος της στέψης των πινακίδων από το οδόστρωμα κυκλοφορίας.

Επιτρέπεται η χρησιμοποίηση και αναδιπλούμενων (roll-up signs) ή περιστρεφόμενων πινακίδων διπλής όψης από ανακυκλωμένο υλικό από χυτοσίδηρο (εάν αυτό απαιτηθεί).

Οι πρόσθετες πληροφοριακές πινακίδες (π.χ. Πρ-1), στις κύριες πινακίδες σήμανσης, κατασκευάζονται από το ίδιο υλικό και σε ανάλογο μέγεθος.

3.5 Πρόσθετα Στοιχεία Οριζόντιας Εργοταξιακής Σήμανσης

Για την απαγόρευση στάθμευσης και την διευκόλυνση στροφής των αστικών λεωφορείων, όπου χρειαστεί θα τοποθετηθούν:

- Εύκαμπτοι οριοδείκτες μικρού ύψους περίπου 20 cm (π.χ. φτερά καρχαρία, βλ.

Σχήμα 4.3-2). Αυτοί είναι επαναφερόμενα (ανακλινόμενα) φύλλα πλαστικού υλικού που φέρουν και στις δυο όψεις αντανακλαστικά στοιχεία λευκού χρώματος, με δείκτη αντανακλαστικότητας τουλάχιστον ίσο με την κατηγορία τύπου II της Προδιαγραφής Σ311/1986 και ΔΜΕΟ/ε/οικ/1102/1997.

4. Συντήρηση

Η συντήρηση της εργοταξιακής σήμανσης – ασφάλισης, πρέπει να γίνεται με ευθύνη του αναδόχου του έργου.

Η τακτική συντήρηση της εργοταξιακής σήμανσης-ασφάλισης θα διενεργείται σε συγκεκριμένες χρονικές στιγμές, που καθορίζονται με ειδικό πρόγραμμα, το οποίο θα υποβάλλει ο ανάδοχος και θα εγκρίνει η Υπηρεσία, που θα συνοδεύεται από τη μελέτη της εργοταξιακής σήμανσης-ασφάλισης. Η τακτική συντήρηση περιλαμβάνει:

- α. Τον τακτικό έλεγχο, για τη διαπίστωση της καλής κατάστασης και τον εντοπισμό όσων στοιχείων χρειάζονται συντήρηση ή αντικατάσταση.
- β. Την υποβολή έκθεσης μετά το πέρας του τακτικού ελέγχου με αναλυτική αναφορά για την υφιστάμενη λειτουργική κατάσταση των στοιχείων της σήμανσης και ασφάλισης της οδού στη ζώνη επιρροής των έργων.
- γ. Το πρόγραμμα συντήρησης/αντικατάστασης σήμανσης ή/και στοιχείων ασφάλισης, το οποίο στηρίζεται στις εκθέσεις των τακτικών ελέγχων και διενεργείται μέσα σε 24 ώρες από το πέρας αυτών (των ελέγχων).

Τόσο οι εκθέσεις των τακτικών ελέγχων, όσο και οι δραστηριότητες συντήρησης /αντικατάστασης, συντάσσονται σε ειδικό φυλλάδιο (πίνακας Α-1 / σελίδα 13489- ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011)), το οποίο υποβάλλεται στην επιβλέπουσα Υπηρεσία.

Τέλος σύμφωνα με τον κατάλογο ελέγχου τήρησης ειδικών απαιτήσεων ως υπεύθυνος ασφαλείας εργοταξιακής σήμανσης ορίζεται ο:

5. Εγκατάσταση/Τοποθέτηση Κατακόρυφης Σήμανσης

Η εγκατάσταση/τοποθέτηση της κατακόρυφης σήμανσης εκτελείται εφαρμόζοντας τους εξής κανόνες:

- (1) Η εγκατάσταση της σήμανσης θα πρέπει να εκτελείται προοδευτικά κατά την κατεύθυνση της κυκλοφορίας
- (2) Τα στοιχεία της σήμανσης μπορεί να τοποθετούνται σε ένα ή δύο στάδια. Στη δεύτερη περίπτωση, κατά το πρώτο στάδιο αυτά τοποθετούνται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο σημείο οριστικής θέσης τους, αλλά οπωσδήποτε εκτός του οδοστρώματος. Η όψη των στοιχείων της σήμανσης δεν πρέπει να είναι ορατή από τους οδηγούς και γι' αυτό όπου χρειάζεται αυτή πρέπει να καλύπτεται. Κατά το δεύτερο στάδιο τα στοιχεία της σήμανσης εγκαθίστανται στην οριστική θέση και απομακρύνονται τα καλύμματά τους.
- (3) Η εργασία εγκατάστασης/τοποθέτησης των στοιχείων της σήμανσης πρέπει να αρχίζει με την τοποθέτηση της προειδοποιητικής πινακίδας K-20
- (4) Το όχημα μεταφοράς του εξοπλισμού της σήμανσης πρέπει να πλησιάσει τη θέση του εργοταξίου μέσω της κυκλοφορίας και να σταθμεύσει ασφαλώς, έτσι ώστε να μειωθεί κατά το δυνατόν η εμπλοκή του με την κυκλοφορία της οδού, έχοντας θέσει

σε λειτουργία τους κίτρινους προειδοποιητικούς φανούς.

(5) Κατά τη στάθμευση το όχημα μεταφοράς του εξοπλισμού, πρέπει να προστατεύεται με τοποθέτηση των πινακίδων του ΚΟΚ Ρ-52α ή Ρ-52δ. Σε οδούς με επιτρεπόμενη ταχύτητα $V \geq 60$ km/h κατά τη διάρκεια της εγκατάστασης της σήμανσης, πρέπει να τοποθετείται εξοπλισμός αποκλεισμού λωρίδας στα 30 m πίσω από το σταθμευμένο όχημα.

(6) Η φόρτωση-εκφόρτωση των πινακίδων, πρέπει να γίνεται από την πλευρά του οχήματος, που βρίσκεται στο μη κυκλοφορούμενο χώρο της οδού.

(7) Το όχημα μεταφοράς του εξοπλισμού της σήμανσης θα μετακινείται προς την επόμενη θέση εκφόρτωσης ακολουθούμενο από ένα όχημα αποκλεισμού λωρίδας και θα ακολουθούνται οι διαδικασίες που περιγράφονται στα προηγούμενα, μέχρι να τοποθετηθούν όλα τα στοιχεία της σήμανσης.

(8) Οι κώνοι ή οι πινακίδες οριοθέτησης έργων τοποθετούνται σε υ960 περίπτωση εργασίας εκτός των παρυφών του οδοστρώματος, κατά τη ροή της κυκλοφορίας, με ένα όχημα που μεταφέρει τα στοιχεία της σήμανσης, μαζί με ένα όχημα αποκλεισμού λωρίδας.

(9) Μετά την ολοκλήρωση της τοποθέτησης της σήμανσης, αφού σβήσουν οι προειδοποιητικοί φανοί που βρίσκονται, τόσο στο όχημα μεταφοράς του εξοπλισμού της σήμανσης, όσο και στο όχημα αποκλεισμού λωρίδας, οπότε τα οχήματα εισέρχονται στην κανονική κυκλοφορία και εγκαταλείποντας το εργοτάξιο.

6. Απομάκρυνση/Αφαίρεση Κατακόρυφης σήμανσης

Η απομάκρυνση/αφαίρεση της κατακόρυφης σήμανσης εκτελείται εφαρμόζοντας τους εξής κανόνες:

(1) Γενικά εφαρμόζεται διαδικασία παρεμφερής με εκείνη της εγκατάστασης /τοποθέτησης. Η κύρια διαφορά συνίσταται στη συχνότητα των σταδίων.

(2) Πριν αρχίσει η απομάκρυνση/αφαίρεση, γίνεται επισταμένος έλεγχος, ώστε να διασφαλισθεί ότι δεν υπάρχουν εργαζόμενοι, εργοταξιακά οχήματα, μηχανήματα, υλικά και μπάζα στο εργοτάξιο.

(3) Οι προειδοποιητικές πινακίδες Κ-20 παραμένουν μέχρι να αφαιρεθούν όλος ο εξοπλισμός σήμανσης.

(4) Σε κάθε περίπτωση πρέπει να χρησιμοποιείται ένα όχημα αποκλεισμού λωρίδας, προκειμένου να προστατεύεται το όχημα που μεταφέρει τα στοιχεία της σήμανσης. Αυτό το όχημα θα διατηρείται σε κατάλληλη απόσταση, συνήθως 30 έως 45 m σε υπεραστικές οδούς και 15 m σε αστικές, από το όχημα μεταφοράς του εξοπλισμού της σήμανσης, εμπρός ή πίσω από αυτό, σε σχέση με την επερχόμενη κυκλοφορία.

(5) Οι κώνοι και οι πινακίδες οριοθέτησης έργων είναι τα πρώτα στοιχεία που αφαιρούνται, ενώ το όχημα που μεταφέρει τα στοιχεία της σήμανσης λειτουργεί εντός των ορίων της αποκλεισμένης περιοχής, όπου το πλάτος επαρκή.

(6) Μετά την ολοκλήρωση της απομάκρυνσης των κώνων και των πινακίδων οριοθέτησης έργων, και τα δύο οχήματα πλησιάζουν την τελευταία τοποθετημένη πινακίδα (συνήθως τη Ρ-36), και αφαιρούνται όλα τα στοιχεία της σήμανσης με αντίθετη σειρά από αυτή της διαδικασίας τοποθέτησης. Η εργασία αυτή συνήθως απαιτεί τη χρήση ενός οχήματος αποκλεισμού λωρίδας εμπρός από το όχημα που μεταφέρει τα στοιχεία της σήμανσης, το οποίο θα έχει στο εμπρόσθιο μέρος την πινακίδα του ΚΟΚ Ρ-52α ή Ρ-52δ.

(7) Οι προειδοποιητικές πινακίδες Κ-20 είναι τα τελευταία στοιχεία σήμανσης που αφαιρούνται.

(8) Όταν ολοκληρωθεί η διαδικασία απομάκρυνσης των στοιχείων της σήμανσης, αφού σβήσουν οι προειδοποιητικοί φανοί που βρίσκονται, τόσο στο όχημα μεταφοράς του εξοπλισμού της σήμανσης, όσο και στο όχημα αποκλεισμού λωρίδας, οπότε τα οχήματα εισέρχονται στην κανονική κυκλοφορία και εγκαταλείποντας το εργοτάξιο

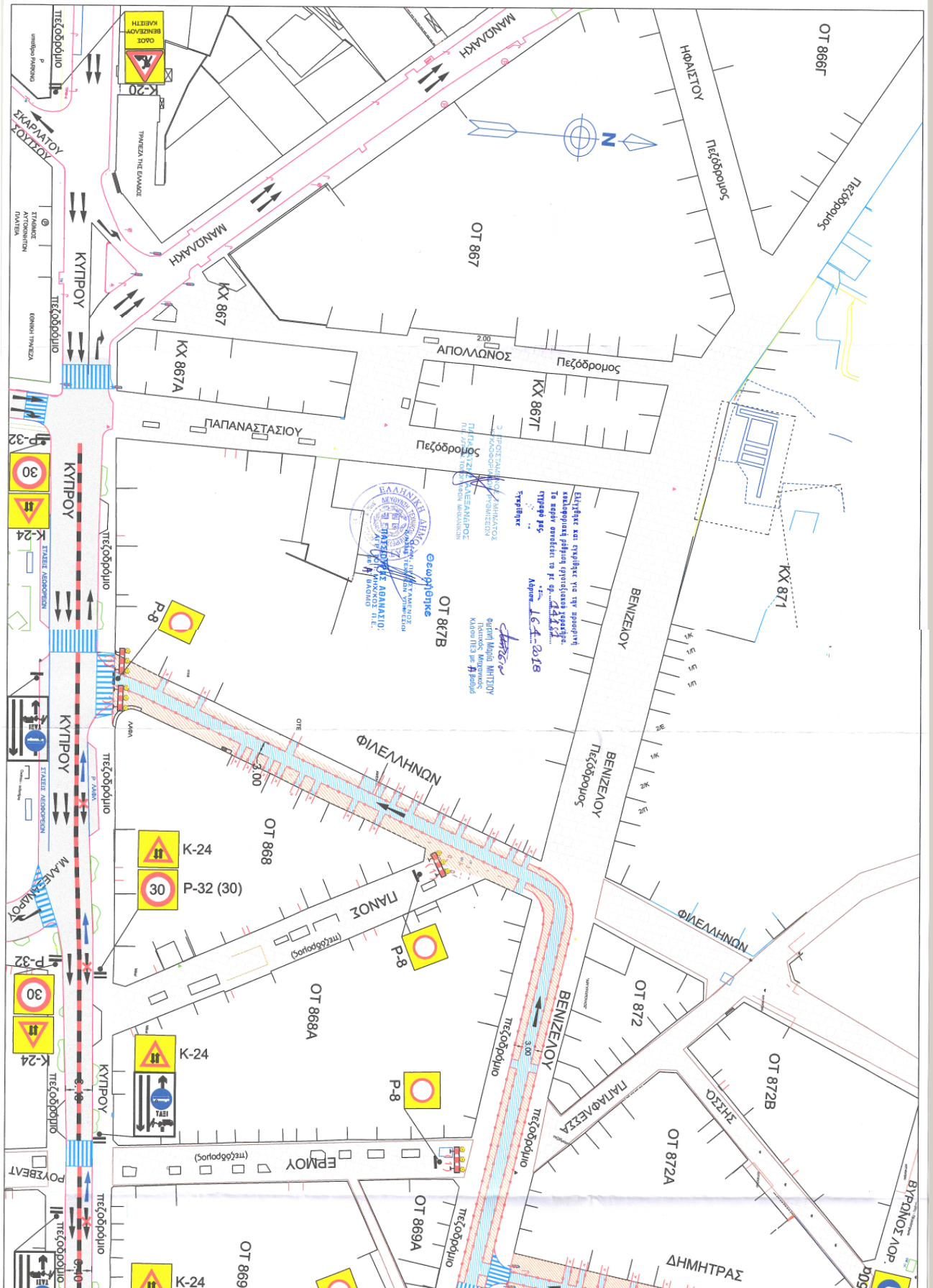
Ο μελετητής

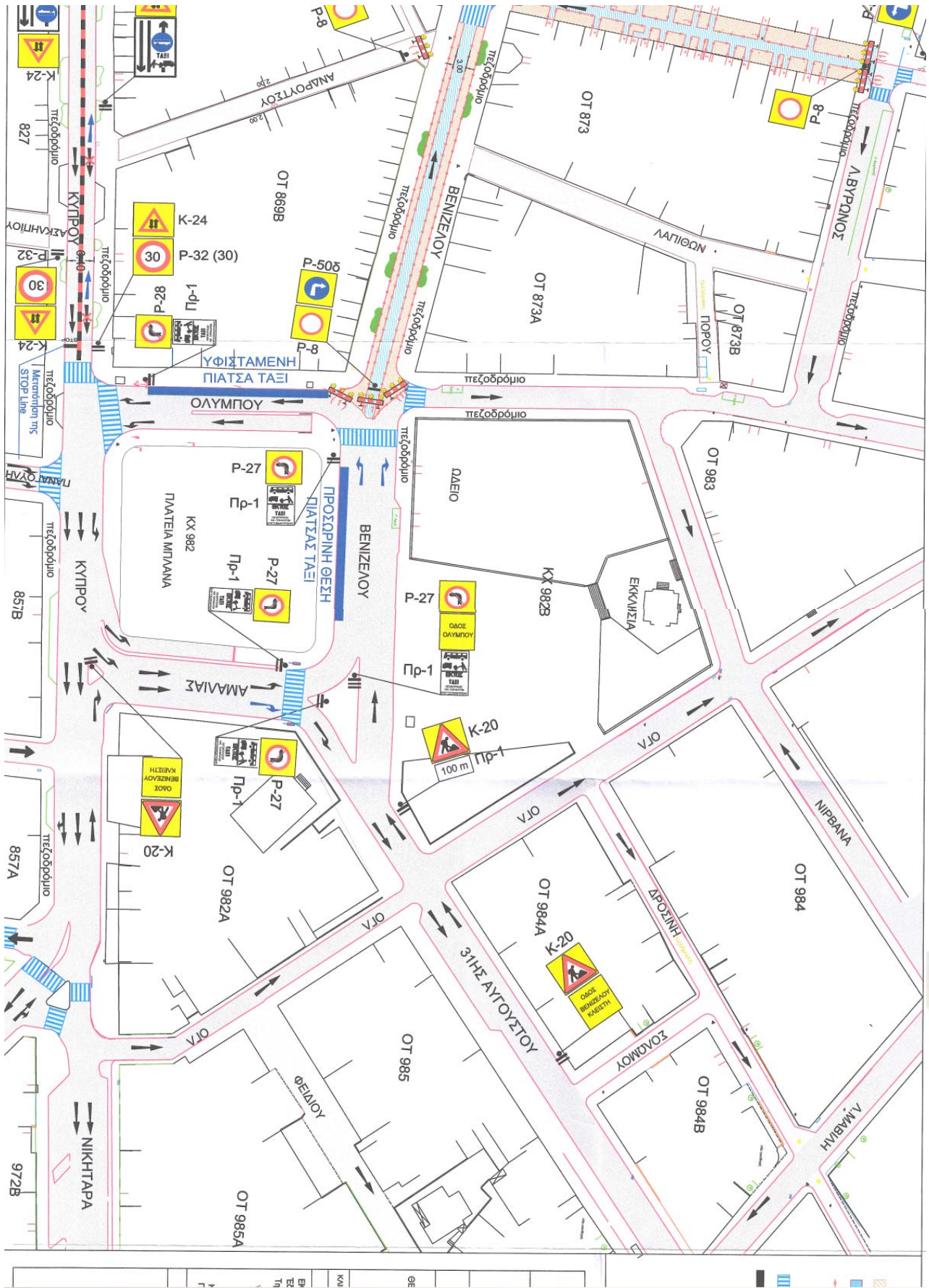
ΚΩΣΤΑΣ Θ. ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ
ΔΙΠΛ. ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ Α.Σ.
ΜΕΛΟΣ Τ.Ε.Ε. ΔΡ. ΜΙΤΡΩΟΥ 73845
ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ 4 - ΤΡΙΚΑΛΑ ΤΗΛ. (24310) 3502
ΑΦΜ 047453759 - ΔΟΥ ΤΡΙΚΑΛΩΝ

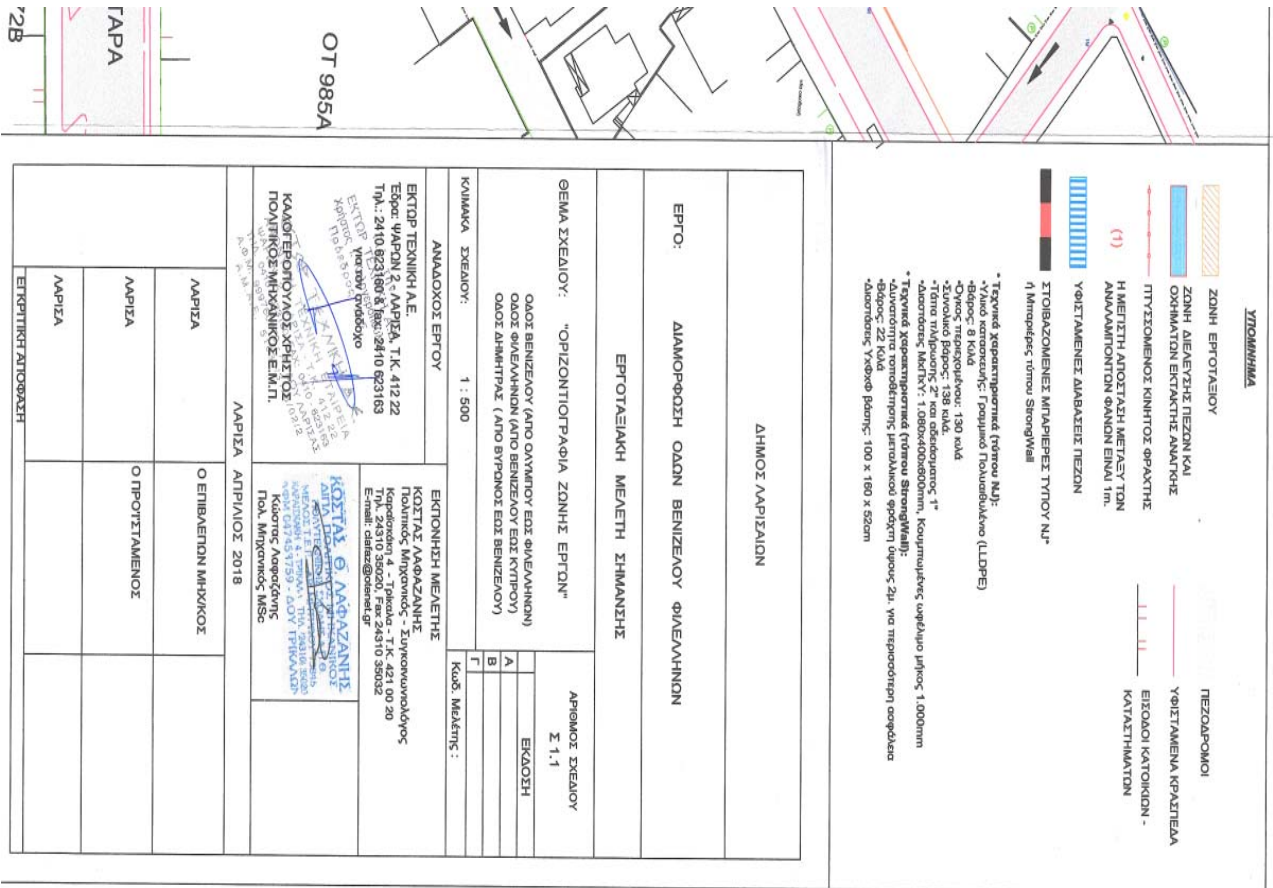
Κώστας Λαφαζάνης
Πολιτικός Μηχανικός

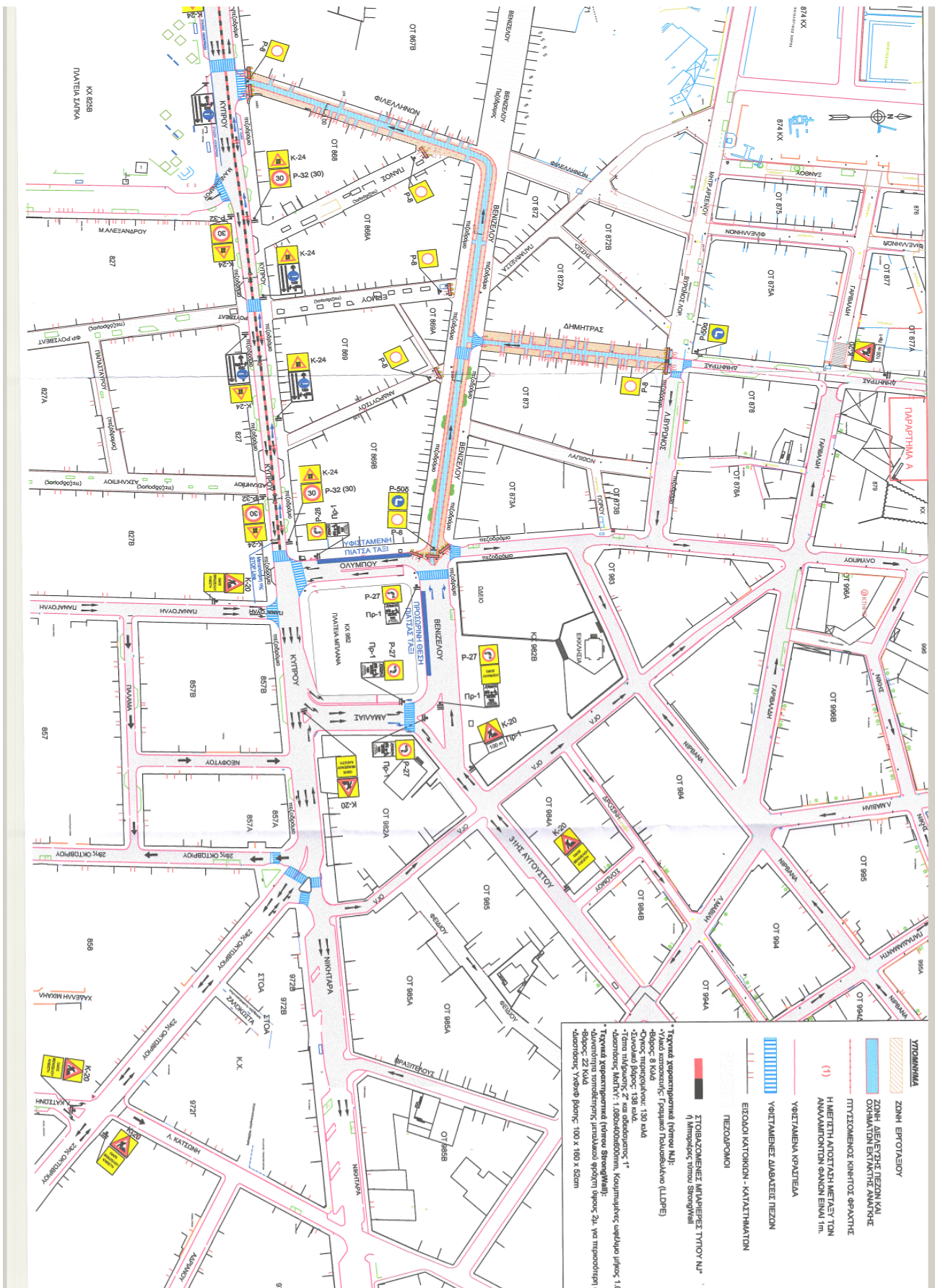


ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
MUNICIPALITY OF LARISSA









ΖΩΝΗ ΕΡΓΟΥΣΙΩΝ
ΖΩΝΗ ΔΙΕΥΘΕΡΗΣ ΠΕΖΟΠΟΔΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣΕΙΣΗΓΗΤΕΣ ΛΑΜΒΑΝΕΙΣ ΠΤΥΣΙΩΜΕΝΟΣ ΚΙΝΗΤΟΣ ΦΡΑΚΤΗΣ
Η ΜΕΤΕΤΗ ΑΠΟΤΙΤΑΗ ΜΕΤΑΤΥ ΤΩΝ ΑΝΑΛΑΜΑΝΟΝΤΩΝ ΘΑΝΩΝ ΕΝΩΣΙ ΙΜ.
ΥΠΟΤΑΜΕΝΑ ΚΡΑΤΙΣΤΕΙΑ
ΥΠΟΤΑΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΑΞΙΣ ΠΕΖΩΝ
ΕΙΣΟΔΩΙ ΚΑΤΟΙΚΩΝ - ΚΑΤΑΤΗΛΙΑΤΩΝ ΠΕΖΟΠΟΔΩΙ

■ ΣΤΟΙΒΑΚΜΕΝΕΣ ΜΠΑΡΕΡΕΣ ΤΥΠΟΥ ΝΥ
 ή Μπαρέρεσ τύπου Stoneywall
 νεμά (τύπου ΝΥ)
 : Προβλεπόμενα υψόμελα (L.D.P.E)
 ου: 180 εκ.
 2 κα οδοδομοσ 1*
 : 1000x300x20mm, Κορυμνιόμειος υψόμελο μίκοσ 1.000mm
 νεμά (τύπου οδοδομοσ) ή
 κριτίη μπάρεσ υψόμελο 24, νε τριποδοτίρη υψόμελο
 9 βάροσ: 100 x 100 x 55cm



ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ		
ΕΡΓΟ:		
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΩΝ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ (ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ)		
ΕΡΓΟΣΙΑΜΗ ΜΕΛΕΤΗ ΣΗΜΑΝΣΗ (ΑΔΙΤΑΞΗ ΖΩΝΗΣ ΕΡΓΟΥ)		
ΘΕΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ:	ΟΡΘΟΓΩΝΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΡΓΟΣΙΑΜΗΣ ΖΩΝΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ
	ΟΔΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (ΑΠΟ ΟΛΥΜΠΙΟΥ ΕΩΣ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ)	Σ 1.2
	ΟΔΟΣ ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ (ΑΠΟ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΕΩΣ ΚΥΠΡΟΥ)	ΕΚΔΟΣΗ
	ΟΔΟΣ ΑΔΗΜΗΤΡΑΕ (ΑΠΟ ΒΥΡΩΝΟΣ ΕΩΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ)	A
		B
		F
ΚΑΜΑΚΑ ΣΧΕΔΙΟΥ:	1 : 1000	Κωδ. Μαρίης:
ΑΝΑΔΟΧΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΕΓΚΛΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	
ΕΚΤΙΜ. ΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε.	ΚΩΣΤΑΣ ΑΔΑΦΩΖΑΝΗΣ	
Εδρα: ΠΑΡΩΝ 2 - ΛΑΡΙΣΑ, Τ.Κ. 412 22	Καρόλοσκη 4 - Τράποα - Τ.Κ. 421 00 20	
Τηλ.: 2410 6231100 & fax: 2410 6231163	Τηλ: 26210 556021 fax: 26310 556022	
ΕΤΕΡΕ: ΚΩΣΤΑΣ ΑΔΑΦΩΖΑΝΗΣ	ΚΩΣΤΑΣ ΑΔΑΦΩΖΑΝΗΣ	
ΚΑΡΟΛΟΣΚΗ 4 - ΤΡΑΠΟΑ - Τ.Κ. 421 00 20	ΚΑΡΟΛΟΣΚΗ 4 - ΤΡΑΠΟΑ - Τ.Κ. 421 00 20	
ΑΝΕΚΔΟΤΗΣ: ΚΩΣΤΑΣ ΑΔΑΦΩΖΑΝΗΣ	ΑΝΕΚΔΟΤΗΣ: ΚΩΣΤΑΣ ΑΔΑΦΩΖΑΝΗΣ	
ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Κωστούσ Αδαφώζανης	
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Ε.Μ.Π.	Πολ. Μηχανικός Π.Ε.Σ.	
ΛΑΡΙΣΑ ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2018		
ΛΑΡΙΣΑ	Ο ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ	
ΛΑΡΙΣΑ	Ο ΠΡΟΤΙΤΑΜΕΝΟΣ	
ΛΑΡΙΣΑ		
ΕΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ		

