



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
 Δ/ΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ
 ΤΜΗΜΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΑΡΙΘ. 212
ΑΠΟ ΤΟ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 20/2024 ΠΡΑΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ
ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

ΘΕΜΑ: Λήψη Κανονιστικής Απόφασης για τη Μελέτη προσωρινής κυκλοφοριακής ρύθμισης (εργοταξιακού χαρακτήρα) του έργου «Αντικατάσταση αγωγών ύδρευσης της συνοικίας Αγ. Θωμάς» της ΔΕΥΑΛ που αφορά το τμήμα της οδού Ιωαννίνων από την οδό Θεοπόμπου έως την οδό Βονίτσης/Αναβύσσου, σύμφωνα με τη με αριθμ. 531/2024 Α.Δ.Ε.

Στη Λάρισα, σήμερα 27 του μηνός Ιουνίου του έτους 2024, ημέρα Πέμπτη και ώρα 19.00 μ.μ. το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Λαρισαίων συνήλθε σε συνεδρίαση, ύστερα από τη με αρ. πρωτ. 34299/21-06-2024 πρόσκληση της Προέδρου αυτού η οποία έγινε κατά τις διατάξεις του άρθρου 67 του Ν.3852/2010 (ΦΕΚ Α' 87), όπως αυτό τροποποιήθηκε και ισχύει και της αριθμ. 98/26-01-2024 Εγκυκλίου του ΥΠΕΣ.

Ήταν δε παρόντες από τα μέλη του οι κ.κ: 1) Καρυστιανού – Γκολφίνοπούλου Γαρυφαλλιά, ως Πρόεδρος, 2) Αγορίτσας Χρήστος, 3) Αδαμόπουλος Αθανάσιος, 4) Αλεξούλης Ιωάννης, 5) Απρίλη Αγορίτσα, 6) Αργυρόπουλος Κωνσταντίνος, 7) Βλαχούλης Κωνσταντίνος, 8) Γερογιώκας Ηρακλής, 9) Γιαννακόπουλος Κοσμάς, 10) Γούλα Ευρυδίκη, 11) Δαλαμπύρας Παναγιώτης, 12) Δεληγιάννης Δημήτριος, 13) Διαμάντος Κωνσταντίνος, 14) Δρυστελλάς Αθανάσιος, 15) Ζαούτσος Γεώργιος, 16) Καλαμπαλίκης Κωνσταντίνος, 17) Καλόγηρος Κωνσταντίνος, 18) Καρτσαφλέκης Αριστείδης, 19) Κέλλας Αχιλλέας, 20) Κουρδής Αναστάσιος, 21) Κυριτσάκας Βάιος, 22) Λαμπρούλης Αριστείδης – Παναγιώτης, 23) Λεωνιδάκης Δημήτριος, 24) Μπασδέκη Νικολέττα, 25) Νταής Παναγιώτης, 26) Παναγιώτου Ιωάννης, 27) Παπαδοπούλου Ελισσάβετ, 28) Παπαλέξης Ευάγγελος, 29) Πράπας Αντώνιος, 30) Ρετσιάνης Θωμάς, 31) Σούλης Γεώργιος, 32) Τερζούδης Χρήστος, 33) Τζατζάκης Φώτιος, 34) Τσακίρης Μιχαήλ και 35) Ψάρρα – Περίφανου Άννα καθώς και οι Πρόεδροι των Δημοτικών Κοινοτήτων κ.κ.: 2^{ης} Δημοτικής Κοινότητας Ζαβράκα Αναστασία, Δημοτικής Κοινότητας Φαλάνης Λυγούρας Κωνσταντίνος και Δημοτικής Κοινότητας Λουτρού Μπελαής Θεόδωρος

και δεν προσήλθαν οι Δημοτικοί Σύμβουλοι κ.κ. 1) Ανδριτσόπουλος Ανδρέας, 2) Γεωργάκης Δημήτριος, 3) Καραβάνα Ιωάννα, 4) Κρίκης Πέτρος, 5) Μαβίδης Δημήτριος, 6) Μητροδήμος Βασίλειος, 7) Τολίκας Μιχαήλ και 8) Τσουμάνης Ελευθέριος.

Το Δημοτικό Συμβούλιο, αφού βρέθηκε σε νόμιμη απαρτία (σε σύνολο αριθμού συμβούλων 43 παρευρίσκονταν οι 35, 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. Αθανασίου Μαμάκου.

Κατά τη συζήτηση του θέματος απουσίαζε ο Δημοτικός Σύμβουλος κ. Παναγιώτου Ιωάννης.

Το Δημοτικό Συμβούλιο Λαρισαίων αφού συζήτησε σχετικά με το θέμα: Λήψη Κανονιστικής Απόφασης για τη Μελέτη προσωρινής κυκλοφοριακής ρύθμισης (εργοταξιακού χαρακτήρα) του έργου «Αντικατάσταση αγωγών ύδρευσης της συνοικίας Αγ. Θωμάς» της ΔΕΥΑΛ που αφορά το τμήμα της οδού Ιωαννίνων από την οδό Θεοπόμπου έως την οδό Βονίτσης/Αναβύσσου, σύμφωνα με τη με αριθμ. 531/2024 Α.Δ.Ε. και λαμβάνοντας υπόψη:

1. Τα άρθρα 65 και 73 του Ν. 3852/2010 όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν.
2. Τα άρθρα 79 & 82 του Ν.3463/2006.
3. Το άρθρο 52 του Ν. 2696/1999
4. Τη με αρ. 531/2024 Α.Δ.Ε. με θέμα: Έγκριση της μελέτης προσωρινής κυκλοφοριακής ρύθμισης (εργοταξιακού χαρακτήρα) του έργου «Αντικατάσταση αγωγών ύδρευσης της συνοικίας Αγ. Θωμάς» της ΔΕΥΑΛ που αφορά το τμήμα της οδού Ιωαννίνων από την οδό Θεοπόμπου έως την οδό Βονίτσης/Αναβύσσου.
5. Τη συνταχθείσα τεχνική μελέτη της Δ/σης Βιώσιμης Κινητικότητας, Τμήμα Συντήρησης Σήμανσης-Ασφάλειας Οδικού Δικτύου, η οποία επισυνάπτεται.

ΑΠΟΦΑΣΙΣΕ ΟΜΟΦΩΝΑ

Εγκρίνει τη λήψη Κανονιστικής Απόφασης που αφορά τη Μελέτη προσωρινής κυκλοφοριακής ρύθμισης (εργοταξιακού χαρακτήρα) του έργου «Αντικατάσταση αγωγών ύδρευσης της συνοικίας Αγ. Θωμάς» της ΔΕΥΑΛ που αφορά το τμήμα της οδού Ιωαννίνων από την οδό Θεοπόμπου έως την οδό Βονίτσης/Αναβύσσου, σύμφωνα με τη με αριθμ. 531/2024 Α.Δ.Ε. ,η οποία επισυνάπτεται και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσης, ως εξής:

➤ Α1° ΣΤΑΔΙΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (Σχέδιο Α.1)

Η κυκλοφορία των οχημάτων, στην περιοχή της Ζώνης των Έργων , στην οδό **ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ** από την οδό **Αθ. Χατζηπούλιου** έως την οδό **Κλεισούρας** να γίνεται σε πλάτος οδοστρώματος **6,50μ -6,68μ** (που προκύπτει μετά την στένωση του οδοστρώματος της οδού λόγω της κατάληψης του εργοταξίου στο νότιο τμήμα της) με την διαμόρφωση δύο κυκλοφοριακών λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης πλάτους περίπου **3,25μ (Κ-20, πρ-1, Κ-6δ, Κ-6α, Ρ-32(30), Ρ-30 ,Ρ-8, Ρ-50δ,Ρ-50 α, Ρ-51 α, Ρ-51 δ, Ρ-40 ,Π-25, Ρ-36, Ρ-37, Ρ-52α, Π-78).**

Την απαγόρευση της στάσης και η στάθμευσης όλων των οχημάτων (Ρ-40) επί της οδού **ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ** από την οδό **Καμίας** έως και 70μ από την οδό **Μολοιζέ** και φορά κίνησης από την οδό **Καμίας** προς την οδό **Θεοπόμπου**

Η διάρκεια εργασιών του εργοταξίου εκτιμάται σε 10 ημερολογιακές ημέρες.

➤ Α2° ΣΤΑΔΙΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (Σχέδιο Α.2)

Η κυκλοφορία των οχημάτων, στην περιοχή της Ζώνης των Έργων, στην οδό **ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ** από την οδό **Κλεισούρας** έως την οδό **Αιολίδος** να γίνεται σε πλάτος οδοστρώματος **6,50μ** (που προκύπτει μετά την στένωση του οδοστρώματος της οδού λόγω της κατάληψης του εργοταξίου στο νότιο τμήμα της) με την διαμόρφωση δύο κυκλοφοριακών λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης πλάτους **3,25μ (Κ-20, πρ-1, Κ-6δ, Κ-6α, Ρ-32(30), Ρ-30 ,Ρ-8, Ρ-50δ, Ρ-51 α, Ρ-51 δ, Ρ-40 ,Π-25, Ρ-36, Ρ-37, Ρ-52α, Π-78.**

Την απαγόρευση της στάσης και η στάθμευσης όλων των οχημάτων (Ρ-40) επί της οδού **ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ** από την οδό **Κακαβιάς** έως την οδό **Κλεισούρας** και φορά κίνησης από την οδό **Κακαβιάς** προς την οδό **Κλεισούρας**

Αναστολή λειτουργίας του πεζοφάνταρου στην διασταύρωση των οδών **Ιωαννίνων & Δορυλαίου**

Η διάρκεια εργασιών του εργοταξίου εκτιμάται σε 10 ημερολογιακές ημέρες.

➤ **A3° ΣΤΑΔΙΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (Σχέδιο A.3)**

Η κυκλοφορία των οχημάτων, στην περιοχή της Ζώνης των Έργων, στην οδό **ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ** από την οδό **Αιολίδος** έως την οδό **Αναβύσσου** να γίνεται σε πλάτος οδοστρώματος **6,50μ** (που προκύπτει μετά την στένωση του οδοστρώματος της οδού λόγω της κατάληψης του εργοταξίου στο νότιο τμήμα της) με την διαμόρφωση δύο κυκλοφοριακών λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης πλάτους **3,25μ** (**K-20, πρ-1, K-6δ, K-6α, P-32(30), P-30, P-8, P-50 α, P-49, Π-25, P-40, P-36, P-37, P-52α, Π-78.**

Την απαγόρευση της στάσης και η στάθμευσης όλων των οχημάτων (P-40) επί της οδού **ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ** από την οδό **Βονίτσης** έως την οδό **Κακαβιάς** και φορά κίνησης από την οδό **Βονίτσης** προς την οδό **Κακαβιάς**.

Η διάρκεια εργασιών του εργοταξίου εκτιμάται σε 15 ημερολογιακές ημέρες.

➤ **A4° ΣΤΑΔΙΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (Σχέδιο A.4)**

Η κυκλοφορία των οχημάτων στην οδό **ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ** από την οδό **Θεοπόμπου**

έως την οδό **Δορυλαίου** να γίνεται σε πλάτος οδοστρώματος **6,50μ** (που προκύπτει μετά την στένωση του οδοστρώματος της οδού λόγω της κατάληψης του εργοταξίου στο βόρειο τμήμα της) με την διαμόρφωση δύο κυκλοφοριακών λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης πλάτους **3,25μ** (**K-20, πρ-1, K-6δ, K-6α, P-32(30), P-30, P-8, P-51 α, P-51 δ, Π-25, P-40, P-36, P-37, P-52α, Π-78.**

Την απαγόρευση της στάσης και η στάθμευσης όλων των οχημάτων (P-40) επί της οδού **ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ** από την οδό **Αθ. Χατζηπούλιου** έως την οδό **Προύσης** και φορά κίνησης από την οδό **Αθ. Χατζηπούλιου** προς την οδό **Προύσης**.

Η διάρκεια εργασιών του εργοταξίου εκτιμάται σε 15 ημερολογιακές ημέρες.

➤ **A5° ΣΤΑΔΙΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (Σχέδιο A.5)**

Η κυκλοφορία των οχημάτων στην κεντρική νησίδα της οδού **ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ** από την οδό **Δορυλαίου** έως την οδό **Αιδινίου** να γίνεται σε πλάτος οδοστρώματος **6,50μ** (που προκύπτει μετά την στένωση του οδοστρώματος της οδού λόγω της κατάληψης του εργοταξίου στο βόρειο τμήμα της) με την διαμόρφωση δύο κυκλοφοριακών λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης πλάτους **3,25μ** (**K-20, πρ-1, K-6δ, K-6α, P-32(30), P-30, P-8, P-51 α, P-51 δ, Π-25, P-40, P-36, P-37, P-52α, Π-78.**

Την απαγόρευση της στάσης και η στάθμευσης όλων των οχημάτων (P-40) επί της οδού **ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ** από την οδό **Καμίας** έως την οδό **Δημ. Καμπέρου** και φορά κίνησης από την οδό **Καμίας** προς την οδό **Δημ. Καμπέρου**.

Αναστολή λειτουργίας του πεζοφάνταρου στην διασταύρωση των οδών **Ιωαννίνων & Δορυλαίου**

Η διάρκεια εργασιών του εργοταξίου εκτιμάται σε 10 ημερολογιακές ημέρες.

➤ **A6° ΣΤΑΔΙΟ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (Σχέδιο A.6)**

Η κυκλοφορία των οχημάτων στο τμήμα της οδού **ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ** από την οδό **Αιδινίου** έως την οδό **Βονίτσης** να γίνεται σε πλάτος οδοστρώματος **6,50μ** (που προκύπτει μετά την στένωση του οδοστρώματος της οδού λόγω της κατάληψης του εργοταξίου στο βόρειο τμήμα της) με την διαμόρφωση δύο κυκλοφοριακών λωρίδων αντίθετης κατεύθυνσης πλάτους **3,25μ** (**K-20, πρ-1, K-6δ, K-6α, P-32(30), P-30, P-8, P-51 α, P-51 δ, Π-25, P-40, P-36, P-37, P-52α, Π-78.**

Την απαγόρευση της στάσης και η στάθμευσης όλων των οχημάτων (P-40) επί της οδού **ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ** από την οδό **Δημ. Καμπέρου** έως το τέλος του **ΟΤ ΚΧ 686 Γ** και φορά κίνησης από την οδό **Δημ. Καμπέρου** προς την οδό **Βονίτσης**.

Η διάρκεια εργασιών του εργοταξίου εκτιμάται σε 10 ημερολογιακές ημέρες.

με προσωρινή σήμανση σύμφωνη με την **Τεχνική Έκθεση και τα Σχέδια A.1, A.2, A.3, A.4, A.5, και A.6: «Οριζοντιογραφία Εργοταξιακής ζώνης και Ζώνης Έργων»** 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 αναγκαιών 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 με την έγκριση της κανονιστικής απόφασης και την δημοσίευση της στην εφημερίδα της κυβερνήσεως. Η παραπάνω κανονιστική απόφαση θα γνωστοποιείται άμεσα στις κατά τόπους Υπηρεσίες Τροχαίας ή στις Αστυνομικές Υπηρεσίες που ασκούν καθήκοντα Τροχαίας. Σε περίπτωση που απαιτηθεί οποιαδήποτε παράταση του χρόνου, αυτή θα χορηγείται εφόσον δεν έχουν τροποποιηθεί τα τεχνικά στοιχεία της εφαρμοζόμενης μελέτης.
- 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 του έργου «**ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΓΩΓΩΝ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ ΑΓ. ΘΩΜΑΣ**» της ΔΕΥΑΛ που αφορά το τμήμα της οδού ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ από την οδό Θεοπόμπου έως την οδό Βονίτσης /Αναβύσσου, 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.).

Το παρόν συντάχθηκε, αναγνώσθηκε και αφού βεβαιώθηκε, υπογράφεται όπως παρακάτω.

ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

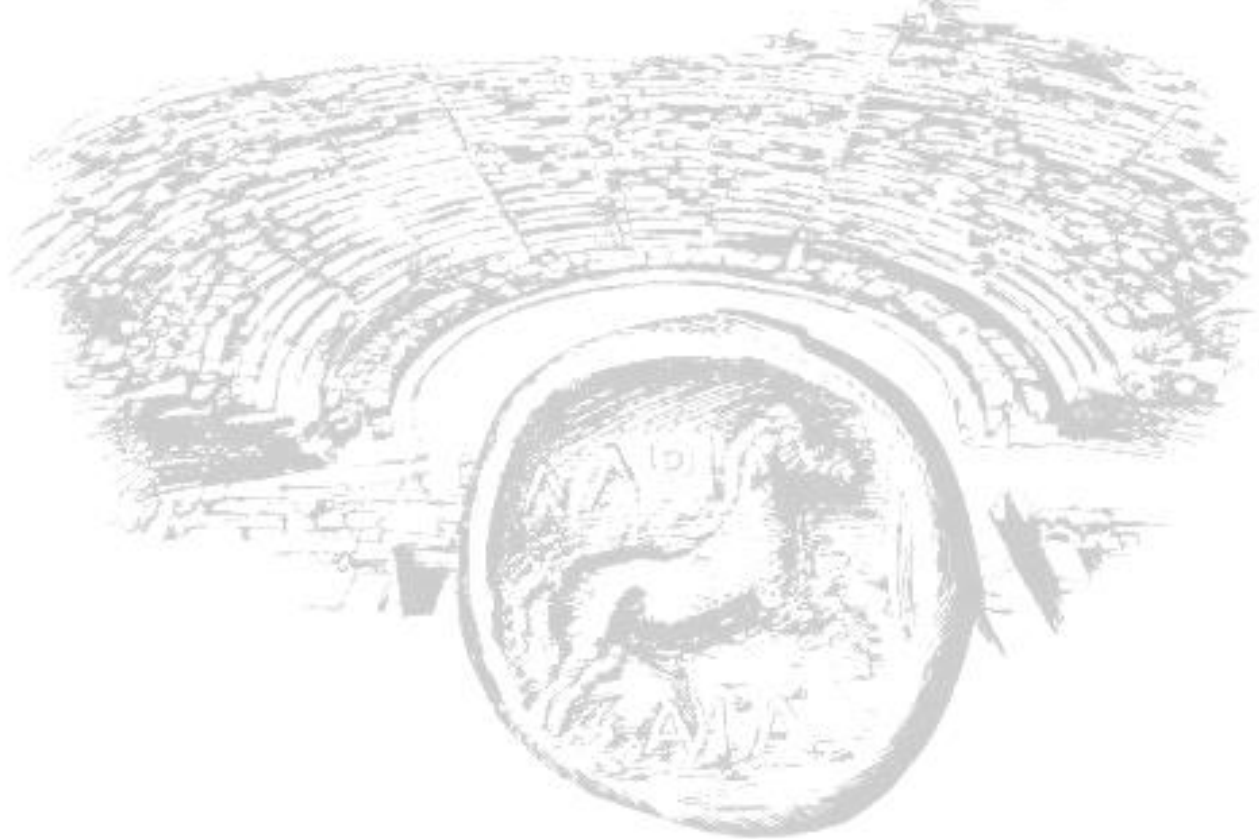
Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

**ΚΑΡΥΣΤΙΑΝΟΥ – ΓΚΟΛΦΙΝΟΠΟΥΛΟΥ
ΓΑΡΥΦΑΛΛΙΑ**

**ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ - ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ**



ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ
M U N I C I P A L I T Y O F L A R I S S A

**ΜΕΛΕΤΗ ΕΡΓΟΤΑΞΙΑΚΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ –
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ
ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΓΩΓΩΝ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ ΑΓ.ΘΩΜΑΣ» ΤΗΣ ΔΕΥΑΛ.

1. ΓΕΝΙΚΑ- ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

Το έργο με τίτλο «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΓΩΓΩΝ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ ΑΓ.ΘΩΜΑΣ», χρηματοδοτείται με ίδιους πόρους της ΔΕΥΑΛ και η συνολική προθεσμία εκτέλεσης του είναι 8 μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης. Στη συνολική προθεσμία έχει υπολογισθεί και ο χρόνος σύνταξης και έγκρισης της μελέτης κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που απαιτείται για όλο το έργο.

Στα πλαίσια του ανατέθηκε από την εταιρεία « **ΤΑΚΟΥΔΗΣ ΑΕ**» που ανέλαβε την κατασκευή του έργου στο μελετητικό γραφείο του Πολιτικού Μηχανικού Συγκοινωνιολόγου Στέργιου-Λάζαρου Πασχούδη η εκπόνηση της απαραίτητης μελέτης εργοταξιακής σήμανσης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.

Στην παρούσα τεχνική έκθεση παρουσιάζεται η εργοταξιακή σήμανση και οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προτείνεται να εφαρμοστούν για την υλοποίηση της του έργου που αφορά τμήμα της οδού Ιωαννίνων από την οδό Χατζηπούλιου Αθ. έως την οδό Βονίτσης με φορά κίνησης από την οδό Χατζηπούλιου Αθ. προς την οδό Βονίτσης και από την οδό Βονίτσης έως την οδό Θεοτόπου με φορά κίνησης από την οδό Βονίτσης προς την οδό Θεοτόπου.

2. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

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), το ΦΕΚ 420/Β/16-03-2011 (Ασφαλής διέλευση πεζών κατά την εκτέλεση εργασιών), το ΦΕΚ 18Β/15-01-2002 (Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ) & το ΦΕΚ 2621Β/31-12-2009 (Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών).

Η σήμανση του εκτελούμενου έργου θα ακολουθήσει τις γενικές αρχές της σήμανσης οδών:

- θα παρέχει έγκαιρη και σταδιακή ενημέρωση των κινουμένων ως προς την εκτροπή της κυκλοφορίας,
- θα μεταδίδει ένα ξεκάθαρο, απλό μήνυμα προειδοποιώντας για τη μορφή και το είδος του εμποδίου,
- θα προσφέρει επαρκή χρόνο για την κατάλληλη ανταπόκριση των οδηγών,

- δε θα εξαναγκάζει τους οδηγούς σε απότομους ελιγμούς,
- θα προβλέπει τη χρήση στοιχείων σήμανσης και την τοποθέτησή τους έτσι ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα τους κάτω από διαφορετικές συνθήκες φωτισμού και καιρού
- θα προβλέπει σήμανση για όλες τις δραστηριότητες ή και κινδύνους επί της οδού με τη διαδοχή των πληροφοριών ανά συγκεκριμένες αποστάσεις,
- θα πληροφορεί για την παύση ισχύος των προηγούμενων ρυθμίσεων.

Μέρμια της μελέτης αυτής είναι η σήμανση, που θα γίνει για το παραπάνω έργο, είναι να ενημερώνει τους κινούμενους με τρόπο άμεσο, συνεχή και κατανοητό, χωρίς όμως να γίνεται κατάχρηση χρησιμοποίησης πινακίδων, που θα επιφέρουν σύγχυση - κούραση και θα αλλοιώνουν την αποτελεσματικότητα της σήμανσης. Στόχος της είναι να ρυθμίζει την κίνηση ώστε η διέλευσή από την περιοχή εκτέλεσης του έργου να πραγματοποιείται με ασφάλεια και με τη λιγότερη δυνατή όχληση πεζών και οδηγών.

Στη σύνταξη της παρούσας μελέτης λήφθηκαν υπ όψη :

α) Το είδος, οι απαιτήσεις, και η έκταση καθώς και η ιδιαιτερότητα του χώρου εκτέλεσης εργασιών του έργου.

β) Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού Ιωαννίνων στα τμήματα όπου θα εκτελούνται τα έργα καθώς και των συμβαλλόμενων οδών (πλάτος, ευθυγραμμία ή μη, η ύπαρξη πεζοδρομίων, ύπαρξη συμβόλων δημοτικών οδών).

γ) Ο Ν.2696/99 (ΦΕΚ57) «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) και ειδικότερα τα άρθρα :

4. «Σήμανση οδών με πινακίδες»
5. «Οριζόντια σήμανση»
6. «Φωτεινή σηματοδότηση για την κυκλοφορία οχημάτων»
9. «Σήμανση των εργασιών που εκτελούνται στις οδούς»
10. «Εγκατάσταση μέσων σήμανσης και σηματοδότησης»
47. «Εργασίες και επανατοποθέτηση υλικών στις οδούς»
52. «Μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας»

3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

3α. Κατασκευαστικές λεπτομέρειες

Το έργο αφορά την αντικατάσταση των παροχών ύδρευσης με αγωγούς πολυαιθυλενίου τρίτης γενιάς 16atm. Οι αγωγοί θα κατασκευαστούν χωρίς να δημιουργηθεί πρόβλημα στην υδροδότηση των κτιρίων.

Όλες οι εργασίες εκσκαφών, τοποθέτησης του αγωγού, σύνδεσής του, εγκαθιτισμού του, επίχωσης του ορύγματος και πλήρης αποκατάστασης της τομής εκσκαφής θα εκτελούνται κατά την διάρκεια της ημέρας για λόγους ασφαλείας. Επίσης επισημαίνεται ότι η κοπή των ασφαλικών στρώσεων ή των υπαρχουσών στρώσεων από σκυρόδεμα θα γίνεται με αρμοκόφτη. Τα υλικά εκσκαφών θα μαζεύονται απευθείας και θα μεταφέρονται σε χώρους απόρριψης που θα καθορίζονται από την Υπηρεσία.

Ο εγκαθιτισμός των σωλήνων θα γίνεται με άμμο και η επίχωση με ΠΤΠ 0150 μέχρι τη στρώση κυκλοφορίας. Η επίχωση θα γίνεται σε στρώσεις πάχους μέχρι 25cm με το κοπάνισμα ή τη χρήση δονητικών μέσων και ειδικών μηχανημάτων συμπύκνωσης έτσι ώστε να αποφευχθεί και η παραμικρή καθίζηση στη τελική στάθμη, τηρουμένων των παραμέτρων ποιότητας, διαβάθμισης ορίου πλαστικότητας, σχετική υγρασία κλπ. Ο βαθμός συμπύκνωσης δεν θα είναι κατώτερος του 95%. Τυχόν παραμορφώσεις της τελικής στάθμης ακόμη και μετά το πέρας των εργασιών και για όλο το χρόνο εγγύησης του έργου μέχρι την οριστική του παραλαβή θα αποκαθίστανται με δαπάνες του αναδόχου. Η αποκατάσταση του οδοστρώματος στην προγενέστερη κατάσταση συνήθως με 2 στρώσεις ασφαλτοσκυροδέματος της ΠΤΠ Α-265, κάθε μια πάχους 5 εκ μετά την συμπίεση στο πλάτος της τομής εκσκαφής.

3β. Ανάλυση περιοχής και του οδικού δικτύου

Τα τμήματα της οδού Ιωαννίνων που θα εκτελεστούν οι εργασίες ανήκουν στο Δήμο Λαρισαίων και αποτελούν τμήμα του βασικού οδικού δικτύου του. Ως υπόβαθρο της μελέτης χρησιμοποιήθηκε το ψηφιακό υπόβαθρο που δόθηκε από το Δήμο Λαρισαίων σε μορφή CAD. Επίσης πραγματοποιήθηκε επιτόπια αυτοψία για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του οδικού δικτύου, τη σήμανσης καθώς και των παρόδιων ιδιοκτησιών που θα επηρεαστούν από την υλοποίηση των απαιτούμενων έργων.

Το έργο που προβλέπεται να κατασκευάσει η ανάδοχος εταιρεία «ΤΑΚΟΥΔΗΣ Α.Ε.» είναι η αντικατάσταση αγωγού ύδρευσης στο τμήματα της οδού ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ από την οδό Χατζηπούλιου Αθ. έως την οδό Βονίτισης με φορά κίνησης από την οδό Χατζηπούλιου Αθ. προς την οδό Βονίτισης και από την οδό Βονίτισης έως την οδό Θεοπόμπου με φορά κίνησης από την οδό Βονίτισης προς την οδό Θεοπόμπου. Το μήκος της ζώνης έργων επιβάλλει την διαχώριση του σε επιμέρους εργοτάξια (ΣΤΑΔΙΑ) που οι κυκλοφοριακές τους ρυθμίσεις θα υφίστανται κατά τρόπο ανεξάρτητο μεταξύ τους, διότι κάθε εργοτάξιο θα υλοποιείται σε διαφορετικό χρονικό διάστημα. Τα επιμέρους εργοτάξια (ΣΤΑΔΙΑ) του έργου ανάλυνται παρακάτω:

- A1 Στάδιο Εργασιών: Περιλαμβάνει τις εργασίες βελτίωσης και επέκτασης του δικτύου ύδρευσης στο τμήμα της οδού Ιωαννίνων από την οδό Χατζηπούλιου Αθ. έως την οδό Κλεισούρας και φορά κίνησης από την οδό Χατζηπούλιου Αθ. προς την οδό Κλεισούρας. Η εργοταξιακή σήμανση αφορά την οδό Ιωαννίνων, όπως φαίνεται στο σχέδιο Α1. Διάρκεια φάσης 10 ημέρες.
- A2 Στάδιο Εργασιών: Περιλαμβάνει τις εργασίες βελτίωσης και επέκτασης του δικτύου ύδρευσης στο τμήμα της οδού Ιωαννίνων από την οδό Κλεισούρας έως την οδό Αιολίδος και φορά κίνησης από την οδό Κλεισούρας προς την οδό Αιολίδος. Η εργοταξιακή σήμανση αφορά την οδό Ιωαννίνων, όπως φαίνεται στο σχέδιο Α2. Διάρκεια φάσης 10 ημέρες.
- A3 Στάδιο Εργασιών: Περιλαμβάνει τις εργασίες βελτίωσης και επέκτασης του δικτύου ύδρευσης στο τμήμα της οδού Ιωαννίνων από την οδό Αιολίδος έως την οδό Βονίτισης και φορά κίνησης από την οδό Αιολίδος προς την οδό Βονίτισης. Η εργοταξιακή σήμανση αφορά την οδό Ιωαννίνων, όπως φαίνεται στο σχέδιο Α3. Διάρκεια φάσης 15 ημέρες.

- A4 Στάδιο Εργασιών: Περιλαμβάνει τις εργασίες βελτίωσης και επέκτασης του δικτύου ύδρευσης στο τμήμα της οδού Ιωαννίνων από την οδό Δορυλαίου έως την οδό Θεοπόμπου και φορά κίνησης από την οδό Δορυλαίου προς την οδό Θεοπόμπου. Η εργοταξιακή σήμανση αφορά την οδό Ιωαννίνων, όπως φαίνεται στο σχέδιο A4. Διάρκεια φάσης 15 ημέρες.
- A5 Στάδιο Εργασιών: Περιλαμβάνει τις εργασίες βελτίωσης και επέκτασης του δικτύου ύδρευσης στο τμήμα της οδού Ιωαννίνων από την οδό Αϊδινίου έως την οδό Καμίας και φορά κίνησης από την οδό Αϊδινίου προς την οδό Καμίας. Η εργοταξιακή σήμανση αφορά την οδό Ιωαννίνων, όπως φαίνεται στο σχέδιο A4. Διάρκεια φάσης 10 ημέρες.
- A6 Στάδιο Εργασιών: Περιλαμβάνει τις εργασίες βελτίωσης και επέκτασης του δικτύου ύδρευσης στο τμήμα της οδού Ιωαννίνων από την οδό Βονίτσης έως την οδό Κακαβιάς και φορά κίνησης από την οδό Βονίτσης προς την οδό Κακαβιάς. Η εργοταξιακή σήμανση αφορά την οδό Ιωαννίνων, όπως φαίνεται στο σχέδιο A4. Διάρκεια φάσης 10 ημέρες.

Το βάθος εκσκαφής δεν θα είναι μεγαλύτερο από 1,20μ (Συνεπώς δεν απαιτείται μελέτη αντιστήριξης).

Η κυκλοφορία των πεζών καθ' όλη την διάρκεια της κατασκευής θα γίνεται απρόσκοπτα και με ασφάλεια από τα υφιστάμενα πεζοδρόμια καθώς αυτά δεν περιλαμβάνονται στην ζώνη έργων και τα οποία θα διαχωρίζονται από την οδό με την τοποθέτηση εργοταξιακού πλαστικού πλέγματος. Σε κάθε περίπτωση θα εξασφαλίζεται διάδρομος διέλευσης πεζών τουλάχιστον 1,20 μ.

Το συνολικό πλάτος της ζώνης εργασιών είναι τουλάχιστον 3,80 μ το οποίο προκύπτει από:

- Τον χώρο Διάνοιξης Σκάμματος πλάτους ίσο με 0,60μ.
- Τον χώρο κυκλοφορίας των εργοταξιακών οχημάτων πλάτους ίσο με 2,00μ και
- Τον χώρο διέλευσης των εργαζομένων πλάτους τουλάχιστον ίσο με 1,20μ.

Η κίνηση των οχημάτων στην περιοχή των έργων θα είναι σύμφωνα με την εργοταξιακή σήμανση που θα τοποθετηθεί, έτσι ώστε να αποκλειστεί η οποιαδήποτε πιθανότητα εισόδου τους στην περιοχή των έργων.

Η μεγάλη πλειοψηφία των ιδιοκτησιών με πρόσωπο στη οδό είναι εμπορικά καταστήματα και λίγες είσοδοι κατοικιών.

Τα έργα θα εκτελεστούν πλησίον του πεζοδρομίου που επιτρέπεται η στάθμευση των οχημάτων. Με έγκαιρη ενημέρωση των πολιτών για την έναρξη και διάρκεια των έργων θα πρέπει να απαγορευτεί η στάθμευση επί της Ιωαννίνων για την εξυπηρέτηση τόσο των έργων όσο την ασφαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας.

Τα έργα για την αντικατάσταση τους δικτύου των αγωγών ύδρευσης θα έχουν ως στόχο την μικρότερη δυνατή όχληση και θα γίνουν με τέτοιο τρόπο ώστε πάντα να μένει ανοιχτή η μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση οδού με ελάχιστο πλάτος 3,25μ..

Με βάση τα παραπάνω κρίθηκε σκόπιμο η σήμανση για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας να ακολουθήσει την κατηγορία εργοταξιακής σήμανσης σε υπεραστικές οδούς μακράς διάρκειας σύμφωνα με τους ΟΜΟΕ Σήμανσης Εκτελούμενων Έργων σε Οδούς (τεύχος 7). Το προσωπικό που θα απασχολείται θα πρέπει να εφαρμόζει με σχολαστικότητα τις οδηγίες της εργοταξιακής σήμανσης.

Θα υπάρχει γραπτή ενημέρωση του αρμόδιου Αστυνομικού Τμήματος πριν από την έναρξη των εργασιών και θα γίνεται ενημέρωση για την πρόοδο εκτέλεσης των εργασιών.

4. ΖΩΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΡΓΟΤΑΞΙΟΥ – ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

4.1 Ζώνη προειδοποίησης

Είναι η περιοχή στην οποία χωρίς να αλλάζουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού, φέρει την προειδοποιητική σήμανση που προετοιμάζει τους οδηγούς για την επερχόμενη αλλαγή διατομής, γεωμετρικών χαρακτηριστικών και συνθηκών κυκλοφοριακής ροής που θα επέλθει λόγω του εργοταξίου. Το μήκος της εν λόγω ζώνης καθορίζεται ανάλογα με τις κυκλοφοριακές συνθήκες της ευρύτερης περιοχής και οπωσδήποτε δεν είναι μικρότερο του μήκους της παρειάς ενός οικοδομικού τετραγώνου προ του σημείου.

Στη ζώνη προειδοποίησης γίνεται και η προσαρμογή του ορίου ταχύτητας στις συνθήκες που διαμορφώνονται, λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες και τη γεωμετρία της οδού. Η μείωση του ορίου ταχύτητας γίνεται, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της οδού, με βήματα 10 χλμ/ώρα. Στην αρχή το θεωρητικό όριο ταχύτητας της οδού είναι 50χλμ./ώρα και το «εργοταξιακό» όριο ταχύτητας στη παρούσα ζώνη καταλήγει σε 30χλμ/ώρα.

Παρότι θα γίνει μνεία και σε επόμενο κεφάλαιο της παρούσας μελέτης για την κάλυψη των μονίμων πινακίδων για να μην έρχονται σε αντίφαση με την εργοταξιακή σήμανση, θα πρέπει να αναφερθεί εδώ ότι οι ειδικά υφιστάμενες ρυθμιστικές πινακίδες P-32 που ορίζουν το υφιστάμενο ανώτατο όριο ταχύτητας δεν πρέπει να καλυφθούν, και το «εργοταξιακό» όριο ταχύτητας θα προσαρμόζεται σε αυτές.

4.2 Ζώνη Συναρμογής Εισόδου

Σε αυτήν γίνεται η μείωση του πλάτους των λωρίδων κυκλοφορίας με κλίση μεταβολής 1:25 σε κανονικές περιπτώσεις και 1:10 σε εξαιρετικές περιπτώσεις.

Στην αρχή της και στο ρεύμα κυκλοφορίας επί της οδού που εκτελείται το έργο θα τοποθετηθεί η πινακίδα P- 52α, P- 52δ με την Π-77 και Π-78 παραπλεύρως της ζώνης έργων ώστε ο οδηγός να αντιλαμβάνεται αμέσως τη μείωση του πλάτους της λωρίδας κυκλοφορίας του καθώς και προβλεπόμενοι αναλάμποντες φανοί.

4.3 Ζώνη Έργων

Σε αυτήν η κυκλοφορία κινείται παραπλεύρως στο μήκος των εκτελούμενων έργων και η διατομή της πρέπει να είναι η μέγιστη δυνατή. Το μήκος της θα είναι ίσο με το μήκος κάθε τμήματος έργου και το πλάτος της τέτοιο ώστε στην οδό Ιωαννίνων να περιορίζουν το πλάτος της οδού σε μία λωρίδα ανά κατεύθυνση πλάτους κατ' ελάχιστον 3,25μ.. Επίσης θα είναι εντελώς απομονωμένη μέσω πλέγματος - εμποδίου κατάλληλου ύψους και υλικού π. χ. πλαστικό πορτοκαλί πλέγμα, ύψους 1,20μ. και πλαστικά στηθαία τύπου NewJersey. Τέλος θα τοποθετούνται οι απαραίτητες πινακίδες P- 52α με την Π-77 και Π-78 παραπλεύρως της ζώνης έργων και προβλεπόμενοι αναλάμποντες φανοί.

Σε περίπτωση που καταλαμβάνεται το πεζοδρόμιο από τα έργα θα πρέπει να προβλέπεται προστατευόμενος διάδρομος κίνησης πεζών τουλάχιστον 1,20μ..

4.4 Ζώνη Προσαρμογής Εξόδου και Ζώνη αποκατάστασης της Κανονικής Κυκλοφορίας

Σε αυτήν γίνεται η μετάβαση από την διατομή της ζώνης των έργων στην κανονική διατομή της οδού, με εφαρμογή γεωμετρικών χαρακτηριστικών ίδιων ή παρόμοιων με εκείνα που θα εφαρμόζονται στη ζώνης συναρμογής εισόδου.

Η ζώνη αποκατάστασης της κανονικής κυκλοφορίας έχει μήκος 20μ.. Στη ζώνη αποκατάστασης της κυκλοφορίας τοποθετείται η κατάλληλη σήμανση, η οποία ενημερώνει τους οδηγούς για το πέρας της εργοταξιακής ζώνης. Το τέλος της προσδιορίζεται με την τοποθέτηση της πινακίδας P-36.

Τέλος επισημαίνεται ότι:

Η κυκλοφοριακή σύνδεση και η εξυπηρέτηση των παρόδιων ιδιοκτησιών θα αποκαθίσταται τμηματικά και κατά προτεραιότητα, καθώς οι χωματουργικές εργασίες θα εκτελούνται κατά την διάρκεια της ημέρας. Ο στόχος του συνεργείου κατασκευής του εν λόγω έργου θα είναι η ζώνη έργων να έχει όσο το δυνατόν μικρότερο μήκος, αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τον προσαρμογή της ημερησίως.

Με ευθύνη και δαπάνη του αναδόχου λαμβάνονται υπόψη τα αναγκαία μέτρα για την μείωση της εκλυόμενης σκόνης και λάσπης κατά την κατασκευαστική περίοδο μέσω διαβροχής των διαδρόμων κίνησης των οχημάτων, κάλυψη των υλικών εκσκαφής κατά την μεταφορά τους, συχνή διαβροχή των χώρων εναπόθεσης των υλικών, πλύσιμο των τροχών των οχημάτων του εργοταξίου, των πλαστικών μέτρων οριοθέτησης του εργοταξίου και κινητών πινακίδων και μέσων σήμανσης της περιοχής των εκτελούμενων έργων

Οι χώροι εναπόθεσης υλικών εργοταξίου και ο αποκλεισμός της πρόσβασης από το κοινό σε αυτούς επιτυγχάνεται με την τοποθέτηση πλεγμάτων οριοθέτησης (χρώματος πορτοκαλί).

Η διέλευση των πεζών, σε όλη τη διάρκεια της κατασκευής θα γίνεται απρόσκοπτα και με ασφάλεια από τα υφιστάμενα πεζοδρόμια καθώς αυτά δεν περιλαμβάνονται στην ζώνη έργων, καθώς επίσης και από τις διαβάσεις πεζών που υπάρχουν στην περιοχή του έργου.

5. ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΥΜΑΝΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΕΡΓΟΤΑΞΙΟΥ

5.1 Εφαρμοζόμενοι Τύποι Πινακίδων

Οι τύποι πινακίδων που χρησιμοποιήθηκαν κατά την σύνταξη της εργοταξιακής μελέτης σήμανσης περιγράφονται για κάθε ζώνη της περιοχής του εργοταξίου παρακάτω:

5.1.1 Ζώνη προειδοποίησης

Στη ζώνη αυτή χρησιμοποιούνται:

- οι πινακίδες προειδοποίησης για έργα επί της οδού K-20
- οι πινακίδες απαγόρευσης προσπέρασης P-30
- οι πινακίδες επιβολής ανώτατου ορίου ταχύτητας P-32
- οι πινακίδες απαγόρευσης στάσης και στάθμευσης P-40
- οι πρόσθετες-ρυθμιστικές πινακίδες Πρ.01
- οι πινακίδες επί στένωσης της οδού από τα αριστερά K-6α
- οι πινακίδες επί στένωσης της οδού από τα δεξιά K-6δ

5.1.2 Ζώνη συναρμογής εισόδου

Στη ζώνη αυτή χρησιμοποιούνται:

- οι πινακίδες απαγόρευσης προσπέρασης P-30
- οι πινακίδες επιβολής ανώτατου ορίου ταχύτητας P-32
- οι πληροφοριακές πινακίδες οριοθέτησης του διαδρόμου κυκλοφορίας και καθοδήγησης πορείας Π-77, Π-78
- ρυθμιστικές πινακίδες υπόδειξης της κατεύθυνσης προς τον εργοταξιακό διάδρομο κίνησης P-50, P-52α, P-52δ, P-55

5.1.3 Ζώνη έργων

Οι πινακίδες Π-78 μαζί με P-52α ή P-52δ για υποχρεωτικό πέρασμα από τα αριστερά ή δεξιά τοποθετούνται σε μέγιστη απόσταση μεταξύ τους:

- στις ζώνες εισόδου και εξόδου εργοταξίου 2μ.
- στις ζώνες έργων (παράλληλη κυκλοφορία) 10μ.

Επί αυτών τοποθετούνται και οι αναλάμποντες φανοί επισήμανσης κινδύνου Ø180 που έχουν πλήρως αντανάκλαστική επιφάνεια με μεμβράνες τουλάχιστον τύπου Π. Αυτές καθοδηγούν την κυκλοφορία προς στη κατεύθυνση που κλίνουν οι ραβδώσεις.

Στις κάθετες οδούς που συμβάλουν θα χρησιμοποιηθούν πινακίδες ως εξής:

- οι πινακίδες προειδοποίησης κλειστής οδού για όλα τα οχήματα και προς τις δύο κατευθύνσεις P-8
- οι πινακίδες αδιέξοδης οδού Π-25

5.1.3 Ζώνη αποκατάστασης της κυκλοφορίας

Σε αυτήν τοποθετούνται:

- η πινακίδα άρσης του ορίου ταχύτητας P-37
- οι πινακίδες άρσης των λοιπών ρυθμίσεων, που είχαν επιβληθεί στην περιοχή του εργοταξίου P-36

5.2 Κατασκευαστικά Χαρακτηριστικά Πινακίδων

5.2.1 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 (ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011 παράγραφος 3.2.1).

Όλες οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου (Κ) και οι ρυθμιστικές (Ρ) κατασκευάζονται σε τετράγωνο πλαίσιο με στρογγυλεμένες γωνίες με ακτίνα $r=30$ μμ ή όπως ορίζεται στα σχέδια των πινακίδων που παρουσιάζονται στο Παράρτημα ΣΤ (Οδηγίες Σήμανσης Εκτελούμενων Έργων), Τόμος 2 (Τυπικά Σχέδια Σήμανσης Εργοταξίων), Παράγραφος 1 (Πινακίδες Εργοταξιακής Σήμανσης) του ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011, που ισχύει:

- Οι πινακίδες κινδύνου Κ-6 και Κ-20, έχουν διαστάσεις 774μμ x 702μμ (Πλάτος x Ύψος)
- Οι ρυθμιστικές πινακίδες Ρ-8, Ρ-32 (30), Ρ-52 και οι πληροφοριακές πινακίδες Π-25 έχουν διαστάσεις 650μμ x 650μμ
- Οι πληροφοριακές πινακίδες οριοθέτησης του διαδρόμου κυκλοφορίας και καθοδήγησης πορείας Π-77, Π-78 έχουν διαστάσεις 250μμ x 1000μμ (Πλάτος x Ύψος)
- Οι ρυθμιστικές πινακίδες υπόδειξης της κατεύθυνσης προς τον εργοταξιακό διάδρομο κίνησης Ρ-52α, έχουν διαστάσεις 450μμ (διάμετρο)

5.2.2 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 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) και στην P-1,
- στην περίμετρο του ορθογώνιου 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.

Σημείωση: 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.

5.2.3 Υλικά κατασκευής

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

Το αντανακλαστικό υλικό (της πρόσθιας επιφάνειας) των πινακίδων θα είναι μιας κατηγορίας ανώτερης από αυτή της μόνιμης σήμανσης που υπάρχει στο οδικό τμήμα, δηλαδή τύπου ΙΙΙ.

Το υπόβαθρο κίτρινου χρώματος θα είναι από φθορίζον αντανακλαστικό υλικό, δηλαδή τύπου ΙΙΙ.

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

5.2.4 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 ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011) και να 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 μμ, 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 μ. 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.

Η πλευρική απόσταση του άκρου των πινακίδων από την ακμή του οδοστρώματος ή από το όριο του διάδρομου κυκλοφορίας οχημάτων θα είναι: ελάχιστη 0,50 μ., επιθυμητή 1,50 μ..

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 μ. 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 με βάση από ανακυκλωμένο υλικό ή από χυτοσίδηρο.

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

6. ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΕΡΓΟΤΑΞΙΑΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ

6.1 Χρώματα και Διαστάσεις

Η απαιτούμενη διαφοροποίησή της προσωρινής οριζόντιας σήμανσης σε περιοχές εκτελούμενων έργων από τη μόνιμη, ανεξαρτήτως υλικού και τύπου (γραμμική συνεχής, απλή ή διπλή ή διακεκομμένη, βέλη και λοιπά σύμβολα), επαυγχάνεται αποκλειστικά με το κίτρινο χρώμα.

Για την οριζόντια σήμανση χρησιμοποιείται απλό χρώμα διαγράμμισης ή αυτοκόλλητες ταινίες χωρίς φθορές με αντανάκλαστικότητα τουλάχιστον ίση με την αντίστοιχη του χρώματος διαγράμμισης της μόνιμης σήμανσης. Οι αυτοκόλλητες ταινίες, πρέπει να προσφέρουν δυνατότητα πλήρους και ευχερούς αφαίρεσης, χωρίς να αφήνονται υπολείμματα στο οδόστρωμα μετά το πέρας των εργασιών του εργοταξίου. Τα χαρακτηριστικά, οι φωτοτεχνικές και λοιπές ιδιότητες των υλικών οριζόντιας σήμανσης πρέπει να είναι σύμφωνα με EN 1436, EN 1790 και οι ελάχιστες τιμές επιδόσεων αντανάκλαστικότητας να είναι τουλάχιστον ίσες με αυτές που αναφέρονται στη στήλη (8) του Πίνακα Δ-3 (βλ. Παράρτημα Δ) (ΦΕΚ 905/Β/20-05-201).

Οι διαστάσεις των κίτρινων διαγραμμίσεων (πλάτος, μήκος, αποστάσεις μεταξύ των γραμμών) είναι ίδιες με εκείνες της μόνιμης σήμανσης δηλ. $s=0.10\mu$. $b=0.20\mu$.

Η υφιστάμενη οριζόντια σήμανση στις περιοχές των έργων που δεν παραμένει λειτουργική πρέπει να αποξηλώνεται ή απαλείφεται ή καλύπτεται, ώστε να αποφεύγεται η παρανόηση από τους οδηγούς. Κριτήριο αποδοχής του τρόπου και των μέσων που θα χρησιμοποιούνται είναι η προϋπόθεση να μη παραμένουν επί του οδοστρώματος μόνιμα ίχνη της υφιστάμενης σήμανσης, ούτε να παρουσιασθεί παραμόρφωση ή ρωγμή στο οδόστρωμα. Αυτό επαληθεύεται μόνο με δοκιμή επί του οδοστρώματος και όχι εργαστηριακά. Ειδικά για σήμανση από απλό χρώμα επιτρέπεται η χρήση φλογοβόλου μόνο όταν η επιφάνεια κυκλοφορίας πρόκειται είτε να επανεπιστρωθεί είτε να καταστραφεί, μετά το πέρας της ανάγκης για αναδιάρθρωση της σήμανσης.

Τέλος η εργοταξιακή κίτρινη διαγράμμιση θα γίνει με την χρήση (προσθήκη) ανακλαστικών σφαιριδίων σύμφωνα με τα ελληνικά – ευρωπαϊκά πρότυπα ΕΛΟΤ – EN 1423 & 1424 και EN 1436.

6.2 Διαγράμμιση με Χρώμα ή Αυτοκόλλητη Ταινία

Η προσωρινή σήμανση υλοποιείται επί οδοστρωμάτων τα οποία πρόκειται μελλοντικά να καλυφθούν ή όταν η μόνιμη σήμανση που πρόκειται να γίνει μελλοντικά είναι διαφορετική από την προσωρινά απαιτούμενη. Για την προσωρινή σήμανση θα χρησιμοποιείται:

- Απλό χρώμα ή προδιαμορφωμένη σήμανση μη αφαιρούμενη όταν η επιφάνεια του οδοστρώματος πρόκειται να επικαλυφθεί ή καθαριρευθεί.

- Αφαιρούμενη προδιαμορφωμένη σήμανση (π.χ. ταινία), όταν επί της ίδιας επιφάνειας πρόκειται να εφαρμοσθεί αναδιάταξη της σήμανσης.

Ενδεικτικό, πεδίο εφαρμογής των αυτοκόλλητων ταινιών διαγράμμισης, είναι οι ζώνες συναρμογής εισόδου και εξόδου εργοταξίων.

6.3 Πρόσθετα Στοιχεία Οριζόντιας Εργοταξιακής Σήμανσης

Για τη βελτίωση της αντίληψης της διαγράμμισης από τους οδηγούς, επιβάλλεται η χρήση πρόσθετων στοιχείων σε κρίσιμες κυκλοφοριακές συνθήκες που συμβαίνουν:

- σε ζώνες συναρμογής εισόδου και εξόδου εργοταξίου,
- κατά μήκος λωρίδων κυκλοφορίας μειωμένου πλάτους σε σχέση με το υφιστάμενο κανονικό πλάτος,
- κατά μήκος της διαγράμμισης που διαχωρίζει τις δύο αντίθετες κατευθύνσεις κυκλοφορίας όταν αυτή διεξάγεται μόνο από τον έναν κλάδο εκ των δυο μιας οδού,
- στην περιοχή διαμόρφωσης των εκτροπών κυκλοφορίας,
- σε θέσεις, όπου το πλάτος του σταθεροποιημένου ερείσματος στενεύει σε σχέση με εκείνο της κανονικής διατομής της οδού, καθώς και στην περίπτωση που υπάρχουν εμπόδια πλησίον της οριογραμμής κυκλοφορίας.

Τα εν λόγω πρόσθετα στοιχεία είναι:

- Ανακλαστήρες οδοστρώματος (μάτια γάτας)

Αυτοί πρέπει να είναι κίτρινου χρώματος στο σώμα και στα αντανακλαστικά στοιχεία και να πληρούν τις απαιτήσεις του EN1463-1 και να διατάσσονται σύμφωνα με το Σχήμα 4.3-1. Το σημείο αρχής τοποθέτησης ανακλαστήρων πρέπει να είναι 100 μ. πριν από την αρχή της πρώτης οριζόντιας καμπύλης της χάραξης της εκτροπής.

- Εύκαμπτοι οριοδείκτες μικρού ύψους περίπου 20 εκ. (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.

Οι περιορισμοί, σύμφωνα με EN1463-1, στις διαστάσεις του σώματος του προσωρινού ανακλαστήρα καθώς και οι κορυφές χρωματικών περιοχών της ανταναικλόμενης από αυτόν ακτινοβολίας και ο παράγοντας φωτεινότητας κατά την ημέρα ορίζονται στον Πίνακα Δ-6 (βλ. Παράρτημα Δ).

7. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

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 ΦΕΚ 905/Β/20-05-2011), το οποίο υποβάλλεται στην επιβλέπουσα Υπηρεσία.

8. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΕΡΓΟΤΑΞΙΟΥ

8.1 Γενικά

Κατά τη μελέτη εκπόνησης της σήμανσης θα λαμβάνεται υπόψη η υπάρχουσα κατακόρυφη σήμανση και θα προβλέπεται ο τρόπος και τα στάδια που αυτή, είτε θα συνλειτουργεί με την προσωρινή εργοταξιακή σήμανση είτε θα τίθεται εκτός λειτουργίας. Στην τελευταία περίπτωση οι σχετικές πινακίδες είτε καλύπτονται με αδιαφανές ανθεκτικό υλικό (π.χ. μελανό φύλλο πολυαιθυλενίου πάχους τουλάχιστον 0,10 μμ), είτε αφαιρούνται.

Οποιαδήποτε άμεση επκόλληση επί της όψης των πινακίδων δεν επιτρέπεται επειδή καταστρέφεται η αντανακλαστική μεμβράνη.

Η εγκατάσταση της σήμανσης εκτροπής κυκλοφορίας θα πρέπει να προηγείται του κλείσιματος οποιασδήποτε λωρίδας ή καταστρώματος. Το σχέδιο κυκλοφοριακών ρυθμίσεων θα πρέπει να διασφαλίζει τον αποκλεισμό εμπλοκής των εργαζομένων με τη διερχόμενη κυκλοφορία, καθώς και την ασφαλή κίνηση των πεζών σε αστικές περιοχές.

Η εγκατάσταση και η αφαίρεση της εργοταξιακής σήμανσης και ασφάλισης θα πρέπει να προγραμματίζεται με έγγραφο σχεδιασμό και να εκτελείται σε ώρες μειωμένου κυκλοφοριακού φόρτου.

8.2 Προγραμματισμός – Προετοιμασία

Ο προγραμματισμός και η προετοιμασία για την εγκατάσταση και απομάκρυνση εργοταξίων, προϋποθέτει να λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες απαιτήσεις (βλ. και §4 του Παραρτήματος Α):

(1) Ορισμός Υπεύθυνου για το κλείσιμο/άνοιγμα των λωρίδων/καταστρωμάτων, ο οποίος θα πρέπει να γνωστοποιείται σε όλο το εργοταξιακό προσωπικό.

- (2) Χρήση από τους εργαζόμενους ενδυμάτων υψηλής ευκρίνειας σύμφωνα με EN 471 (βλ. Σχήμα 8.2-1).
- (3) Σήμανση των οχημάτων που θα συμμετέχουν στις εργασίες, στην οποία συμπεριλαμβάνονται και οι φορητές διατάξεις με αναλάμποντες κίτρινους φανούς. Αυτή θα εφαρμόζεται σύμφωνα με έντυπες σχετικές οδηγίες χρήσης.
- (4) Γνωστοποίηση σε όλο το προσωπικό του χρονικού προγραμματισμού των εργασιών. Θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια να αποφεύγονται δραστηριότητες σε ώρες κυκλοφοριακής αιχμής.
- (5) Εκπαίδευση του προσωπικού, για την εξοικείωση με τη σειρά του κάθε εγχειρήματος.
- (6) Καταγραφή των καθηκόντων και υποχρεώσεων του κάθε ατόμου.
- (7) Οδηγίες για την ασφάλεια φόρτωση-εκφόρτωση των πινακίδων, η οποία πρέπει να γίνεται από την πλευρά του οχήματος, που βρίσκεται στην αντίθετη πλευρά από την κυκλοφορία.
- (8) Διάθεση οχήματος αποκλεισμού λωρίδας, για την προστασία του προσωπικού, κατά την εγκατάσταση και απομάκρυνση των πινακίδων και των άλλων μέσων σήμανσης που έχουν τοποθετηθεί στην κεντρική νησίδα, καθώς και όπου αλλού αυτό κρίνεται αναγκαίο για λόγους ασφαλείας.
- (9) Σαφής καθορισμός και επισήμανση των εισόδων-εξόδων των εργοταξιακών οχημάτων.
- (10) Η σήμανση πρέπει να διασφαλίζει τη διαρκή διαθεσιμότητα διαδρόμου διέλευσης οχημάτων άμεσης ανάγκης

8.3 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 πανακίδων 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 μ πίσω από το σταθμευμένο όχημα.

(6) Η φόρτωση-εκφόρτωση των πανακίδων, 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 πανακίδες οριοθέτησης έργων τοποθετούνται σε 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.

8.4 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 πανακίδες 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 μ σε υπεραστικές οδούς και 15 μ 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 πανακίδες 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 πανακίδων οριοθέτησης έργων, και τα δύο οχήματα πλησιάζουν την τελευταία τοποθετημένη πανακίδα (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 πανακίδα του ΚΟΚ Ρ-52α ή Ρ-52δ.


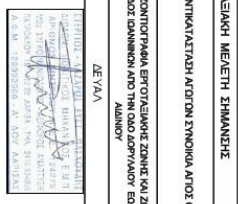
(7) Οι προειδοποιητικές πινακίδες Κ-20 είναι τα τελευταία στοιχεία σήμανσης που αφαιρούνται.

(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



Στεργιος-Λάζαρος Πασχούδης
Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π.
MSc Συγκοινωνιολόγος

ΣΤΕΡΓΙΟΣ-ΜΑΖΑΡΟΣ ΠΑΣΧΟΥΔΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Ε.Μ.Π. ΜΕΛΟΣ του τμήματος Μελετών - Σχεδίων, Εργαστήριο Π.Μ.Ε.Π.Ο.Υ.Π.Σ.Α.Α.Ε.Π.Σ. Τηλ. 2410234955 Τ.Κ. 41222 www.paschosdhs.gr		
ΕΠΙΣΤΑΣΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΣΗΜΑΝΣΗΣ		
ΕΡΓΟΣ:	*ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΓΙΟΥΝ ΣΥΝΟΙΚΙΑ ΑΓΙΟΣ ΣΟΦΙΑΣ*	
ΥΕΙΑ ΣΧΕΔΙΟ:	ΟΡΘΟΓΩΝΙΑΚΗ ΕΠΙΣΤΑΣΙΑΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΚΑΙ ΣΗΜΕΙΑ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΣ ΙΔΑΝΝΙΝΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΟ ΔΟΥΡΥΛΑΙΟΥ ΕΩΣ ΤΗΝ ΟΔΟ ΑΙΔΙΝΙΟΥ	
ΔΙΟΚΤΗΤΗΣ ΕΡΓΟΥ:	ΖΕΥΣ Α.Α.	
ΣΥΜΠΛΗΡΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ:		
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:	A.5	Κλίμακα ΣΧΕΔΙΟΥ: 1:200
ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ:	ΜΑΡΤΙΟΣ 2024	
Εγκρίθηκε ως σχεδίαση για την προαγωγή αναπτυξιακών προτύπων. Το παρόν σχέδιο να μη φέρει ο τίτλο "ΣΧΕΔΙΟ" αλλά "ΕΠΙΣΤΑΣΙΑΚΗ ΣΗΜΑΝΣΗ" σύμφωνα με το άρθρο 220Α του Ν. 2266/2004.		
Ο ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΡΑΦΕΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΟΔΩΝ ΔΗΜΟΥ:	Εκδόθηκε	ΠΑΥΛΟΣ Κ. Α.
Ο ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ:	Εκδόθηκε	ΑΡΤ. ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΑΥΡΟΚΩΣΤΑΣ
Ο ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΔΕΡΜΑΤΙΝΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ:	Εκδόθηκε	Θεοφάνης
ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΑΝΟΜΟΝΙΑ:	