



Ο Ρ Γ Α Ν Ι Σ Μ Ο Σ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΡΗΤΗΣ Α.Ε.

**ΜΕΛΕΤΗ: «Μελέτες Γεφυρών Παραπλεύρων Οδών στο τμήμα Γεωργιούπολη –
Πετρές του ΒΟΑΚ**

**«ΥΠΟΕΡΓΟ2: Γεωτεχνικές Έρευνες για την Θεμελίωση Γεφυρών Παραπλεύρων
Οδών στο τμήμα Γεωργιούπολη – Πετρές του ΒΟΑΚ»**

ΤΕΥΧΟΣ ΔΗΜΟΠΡΑΤΗΣΗΣ Ι: ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

Προϋπολογισμός: 60.000,00 ευρώ προ ΦΠΑ

Χρηματοδότηση: Πρόγραμμα «2018ΜΠ002 00006 της ΣΑΜΠ 002

ΙΟΥΝΙΟΣ 2020

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν κείμενο περιλαμβάνονται τα στοιχεία Α.1, Α.2, Α.3 και Α.4 του Υποφακέλου Α του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης (ΦΔΣ) πριν από την ημερομηνία διεξαγωγής του διαγωνισμού, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 45 του Ν.4412/16. Τα λοιπά στοιχεία του Υποφακέλου Α του ΦΔΣ είναι διαθέσιμα στα γραφεία της Αναθέτουσας Αρχής.

Η υπό ανάθεση Σύμβαση προβλέπει την εκπόνηση των γεωτεχνικών ερευνών (εργασίες υπαίθρου και εργαστηριακές δοκιμές) (4) γεφυρών στις παράπλευρες οδούς του ΒΟΑΚ για την διέλευση των ρεμάτων Δελφίνου και Μουσέλα, στο τμήμα Γεωργιούπολη – Πετρές, όπως περιγράφονται αναλυτικά στη συνέχεια.

Α.1 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Στο τμήμα του Βόρειου Οδικού άξονα Κρήτης από το 36ο μέχρι το 47,5ο χλμ της επίσημης χλιομέτρησης, από το τέλος της γέφυρας δυτικά της Γεωργιούπολης μέχρι μετά τον οικισμό Πετρέ συνολικού μήκους 11,5χλμ, το οποίο υπάγεται στις Π.Α. Χανίων και Ρεθύμνου, έχουν εντοπισθεί σοβαρά προβλήματα οδικής ασφάλειας. Για τον λόγο αυτό έχει εκπονηθεί από τον Ο.Α.Κ. Α.Ε. Προμελέτη, ΜΠΕ και Οριστική Μελέτη Βελτίωσης της Οδικής Ασφάλειας με τα κατάλληλα βελτιωτικά μέτρα προς εφαρμογή. Ευρίσκονται δε υπό μελέτη από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, (11) πεζογέφυρες και (3) υπόγειες διαβάσεις πεζών.

Κατά τη διάρκεια της δημόσιας διαβούλευσης στο πλαίσιο δημοσιοποίησης της ΜΠΕ, ετέθη από τους τοπικούς φορείς η ανάγκη αποκατάστασης της συνέχειας των παραπλεύρων οδών εκατέρωθεν του Β.Ο.Α.Κ. που σήμερα διακόπτεται από τα ρέματα Δελφίνου, και Μουσέλα ούτως ώστε η τοπική κυκλοφορία να διεξάγεται ανεμπόδιστα χωρίς την ανάγκη συχνής χρήσης του Β.Ο.Α.Κ., βελτιώνοντας περαιτέρω την οδική ασφάλεια και αποκαθιστώντας σε μεγάλο βαθμό την υπεραστική λειτουργία του.

Η χρηματοδότηση των γεωτεχνικών ερευνών για τη θεμελίωση (4) γεφυρών γίνεται από την Περιφέρεια Κρήτης από τις πιστώσεις του έργου: Κ.Α. 2018ΜΠ00200006 της ΣΑΜΠ 002 (58759/01-06-2018) – 2ο Υποέργο: «Γεωτεχνικές έρευνες για τη θεμελίωση γεφυρών παράπλευρων οδών στο τμήμα Γεωργιούπολη-Πετρές του ΒΟΑΚ» ποσού 74.400,00 € (με Φ.Π.Α.), σύμφωνα με την υπ' αρ. πρωτ. 238667/8-9-18 απόφαση 1ης τροποποίησης έγκρισης διάθεσης πίστωσης της μελέτης με τίτλο «ΜΕΛΕΤΕΣ ΓΕΦΥΡΩΝ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΩΝ ΟΔΩΝ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ ΓΕΩΡΓΙΟΥΠΟΛΗ -ΠΕΤΡΕΣ ΤΟΥ Β.Ο.Α.Κ. (Χ.Θ. 36+000-Χ.Θ. 47+500)» και Κ.Α. 2018ΜΠ00200006 της ΣΑΜΠ 002.» (ΑΔΑ: 73ΛΞ7ΛΚ-ΡΝ4) του τμήματος Εφαρμογής Προγραμμάτων και Έργων της Δ/σης Αναπτυξιακού Προγραμματισμού της Περιφέρειας Κρήτης. Με βάση την ως άνω απόφαση τροποποίησης, Φορέας Υλοποίησης του 2ου Υποέργου ορίζεται ο Ο.Α.Κ. Α.Ε., Προϊσταμένη Αρχή το Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.Α.Κ. Α.Ε. και Διευθύνουσα Υπηρεσία η Δ/ση Συγκοινωνιακών Έργων του Ο.Α.Κ. Α.Ε.

Α.2 ΤΕΥΧΟΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Α.2.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ) έχει σχεδιαστεί ως υπεραστική οδός με καθοριστική λειτουργία την σύνδεση και την ανεμπόδιστη κυκλοφοριακή ροή, ανήκει δε στο (εκτεταμένο) διευρωπαϊκό δίκτυο. Στο εξεταζόμενο όμως τμήμα, ο ΒΟΑΚ διέρχεται από οικισμούς ή αστικοποιημένες περιοχές τουριστικά ανεπτυγμένες, με αποτέλεσμα να συνυπάρχει η λειτουργία της σύνδεσης με ανεξέλεγκτες προσβάσεις στις παρόδιες ιδιοκτησίες, ακόμη και παραμονή επί της οδού. Η κατάσταση αυτή έρχεται σε πλήρη αντίθεση με την κυριότερη αρχή για την βιώσιμη οδική ασφάλεια, σύμφωνα με την οποία, κάθε οδός σχεδιάζεται με μία μόνο καθοριστική λειτουργία και πρέπει να χρησιμοποιείται σύμφωνα με αυτή (αυτοεξηγούμενη

οδός – self explaining road). Σε ορισμένα επιμέρους τμήματα του ΒΟΑΚ υπάρχει ταυτόχρονη κυκλοφορία πεζών, ποδηλάτων και βαρέων οχημάτων, γεγονός που μετατρέπει σε ιδιαίτερα επικίνδυνη τη χρήση της.

Πιο συγκεκριμένα επισημαίνεται ότι:

Περί τη Χ.Θ.36+700, πριν στην είσοδο – έξοδο των οχημάτων από και προς Γεωργιούπολη, το οδόστρωμα του ΒΟΑΚ έχει διαπλατυνθεί και στις δύο οριογραμμές λόγω των στάσεων λεωφορείων, η τοποθέτηση των οποίων πριν από τη συμβολή, εμποδίζει σημαντικά την ορατότητα των οδηγών. Η εν λόγω περιοχή χρησιμοποιείται για στάση και στάθμευση Ι.Χ. και τουριστικών λεωφορείων, με επιπρόσθετες επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια. Στη συμβολή προς Γεωργιούπολη, παρά το ικανό πλάτος της συμβάλλουσας οδού στη θέση της σύνδεσης, δεν υπάρχει κατάλληλη διαμόρφωση οριογραμμών και νησίδων εκτός από μία ασφαλτοστρωμένη ενιαία έκταση, με αποτέλεσμα την ελλιπή καθοδήγηση των οδηγών. Οι συνθήκες ορατότητας δεν επιτρέπουν την εγκάρσια διάσχιση του ΒΟΑΚ χωρίς να υφίσταται επαρκής σήμανση της σχετικής απαγόρευσης, παρά μόνο η διπλή διαχωριστική γραμμή στον άξονα της οδού. Η διαγράμμιση όμως αυτής δεν γίνεται αντιληπτή από τους οδηγούς, με αποτέλεσμα να πραγματοποιούνται εγκάρσιες κινήσεις επί της οδού.

A.2.2 ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Με τα προτεινόμενα μέτρα συνολικής αναβάθμισης εκτός από μέτρα μικρής κλίμακας τα οποία θα περιγραφούν στην Πρόταση Βραχυπρόθεσμων Επεμβάσεων, επιδιώκεται, αφ' ενός μεν ο διαχωρισμός της υπερτοπικής από την τοπική κυκλοφορία με την εξασφάλιση ανεμπόδιστης κυκλοφοριακής ροής στον ΒΟΑΚ, την απαγόρευση των διαμπερών και στρεφουσών αριστερά κινήσεων, την μείωση της λειτουργίας της πρόσβασης και την απουσία κυκλοφορίας πεζών, αφ' ετέρου δε ο μετριασμός των επιπτώσεων στους εμπλεκόμενους σε πιθανό ατύχημα (συγκωρητικό οδικό περιβάλλον – forgiving road). Τα παραπάνω επιτυγχάνονται με επεμβάσεις μεγάλης κλίμακας. Η βασικότερη από αυτές είναι η αναβάθμιση τοπικού οδικού δικτύου.

Το τοπικό οδικό δίκτυο εκατέρωθεν του ΒΟΑΚ είναι απαραίτητο να αναβαθμιστεί ώστε να μπορέσει να παραλάβει τις τοπικές κινήσεις. Θα πρέπει να ανακατασκευαστεί στο σύνολο του. Θα πραγματοποιηθούν όσες εργασίες αναβάθμισης είναι δυνατόν ώστε να μην υπερβληθεί το υφιστάμενο όριο απαλλοτρίωσης. Σε ορισμένα τμήματα θα κατασκευαστούν νέοι παράπλευροι, οι υφιστάμενες οδοί θα πρέπει να ασφαλτοστρωθούν όπου χρειάζεται και να διαπλατυνθούν όπου αυτό είναι εφικτό.

Θα κατασκευαστούν νέα τεχνικά για την αποκατάσταση της συνέχειας των παραπλεύρων οδών στις περιοχές των ρεμάτων. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται στη Χ.Θ.39+770 να αποκατασταθεί το υφιστάμενο τεχνικό στη νότια (δεξιά) παράπλευρη οδό (T1RSR) και να κατασκευαστεί νέο τεχνικό στην βόρεια (αριστερή) παράπλευρη οδό (T1LSR) για τη διέλευση του ρέματος Δελφίνου. Στη Χ.Θ.42+300 πρέπει να κατασκευαστούν δύο νέα τεχνικά έργα στη δεξιά παράπλευρη οδό (T3RSR) και στην αριστερή παράπλευρη οδό (T3LSR) για τη διέλευση του ρέματος Μουσέλα.

Τοπογραφικό υπόβαθρο μελέτης

Θα χρησιμοποιηθεί το τοπογραφικό υπόβαθρο της οριστικής μελέτης των βραχυπρόθεσμων μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.

Υφιστάμενες Μελέτες

Κατά μήκος του εξεταζόμενου τμήματος του ΒΟΑΚ έχει εκπονηθεί και εγκριθεί με την υπ' αρ. πρωτ. 8720/18-9-2018 απόφαση του Δ.Σ. του ΟΑΚ Α.Ε., η «Οριστική Μελέτη Βελτίωσης Οδικής Ασφάλειας στο τμήμα Γεωργιούπολη – Πετρέες του ΒΟΑΚ».

A.2.3 ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Διατίθεται από τον Οργανισμό (Δ/νση Συγκοινωνιακών Έργων) η ως άνω «Οριστική Μελέτη Βελτίωσης Οδικής Ασφάλειας στο τμήμα Γεωργιούπολη – Πετρές του ΒΟΑΚ».

Διατίθενται επίσης από την Δ/νση Δ14 του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τα στοιχεία της γεωτεχνικής έρευνας (θέσεις - δείγματα γεωτρήσεων, εργαστηριακές δοκιμές) και το τεύχος Αξιολόγησης Γεωτεχνικών Ερευνών σε θέσεις Πεζοδιαβάσεων, στο τμήμα αυτό.

A.2.4 ΠΟΣΟΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Τα εκτιμώμενα ποσοτικά στοιχεία φυσικού αντικείμενου που απαιτούνται για την εκπόνηση των υπόψη μελετών είναι αυτά που φαίνονται στην αναλυτική Προεκτιμώμενη Αμοιβή της Σύμβασης

A.3 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ & ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

Ο Ανάδοχος θα εκτελέσει τις ακόλουθες εργασίες:

α. Εκτέλεση (8) συνολικά περιστροφικών γεωτρήσεων, μία σε κάθε βάθρο των (4) γεφυρών των παραπλεύρων οδών του ΒΟΑΚ: T1LSR, T1RSR, T3LSR και T3RSR για λήψη δειγμάτων, επιτόπου δοκιμών (STANDARD PENETRATION TESTS), εγκατάσταση πιεζομετρικών σωλήνων.

β. Εκτέλεση εργαστηριακών δοκιμών (δοκιμές κατάταξης, εδαφομηχανικής και βραχωδών δειγμάτων) στα ληφθέντα δείγματα των γεωτρήσεων.

Ο συνολικός χρόνος της σύμβασης εκτιμάται σε πέντε (5) μήνες από την υπογραφή του συμφωνητικού, εκ των οποίων δύο (2) μήνες θα εκτελεσθούν οι γεωτεχνικές έρευνες και στους υπόλοιπους τρεις (3) μήνες οι εργαστηριακές δοκιμές.

ΧΑΝΙΑ

Ο Δντής Συγκοινωνιακών Έργων Ο.Α.Κ. Α.Ε.

Γώργος Αγαπάκης

Τοπ. Μη/κος με Α΄β MSC ΔΤ