

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΕΡΓΟΥ

A. ΓΕΝΙΚΑ

Η παρούσα μελέτη αφορά την βελτίωση και αναβάθμιση της κύριας αρτηρίας της Ελευθερίου Βενιζέλου από την Σουράδα (σημείο που τελειώνουν οι κατοικίες από την πλευρά της θάλασσας) μέχρι το Μακρύ Γιαλό (ΝΟΜ)(Α' Φάση) του κεντρικού και μοναδικού οδικού άξονα της πόλης της Μυτιλήνης που οδηγεί από και προς τον Αερολιμένα «Οδυσσέας Ελύτης» και ο οποίος έχει σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο, περιλαμβάνει τις προτεινόμενες εργασίες που αφορούν τα εξής:

1. παρεμβάσεις επί του οδοστρώματος:
2. παρεμβάσεις στα πεζοδρόμια:
3. κατασκευή ασφαλών ισόπεδων κόμβων σε προβληματικές ή επικίνδυνες περιοχές, ήτοι τη δημιουργία Ισόπεδου κόμβου Φόρου (Βενιζέλου- Μούρα) και τη ρύθμιση της κυκλοφορίας στο επίπεδο του ΝΟΜ και της εισόδου του χώρου στάθμευσης.

B. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

- Σε αρκετό μήκος τα κράσπεδα είναι σε πολύ κακή κατάσταση και ως προς τη θέση και ως προς το υλικό τους. Μερικά κράσπεδα έχουν μετακινηθεί από τη θέση τους. Το ύψος του κρασπέδου κυμαίνεται από 15-20 εκ.

- Η επιστροφή των πεζοδρομίων σε γενικές γραμμές διατηρείται καλή. Πάντως έχουν γίνει επεμβάσεις, ως επί το πλείστον αυθαίρετες, όπως δημιουργία ραμπών, για είσοδο αυτοκινήτων σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, επισκευές του πεζοδρομίου με άλλα υλικά κλπ. Ακόμη παρατηρείται φθορά της επιστροφής όπως αφαίρεση πλακών, ημιτελή τελειώματα και ασχημάτιστα τμήματα.

- Το υλικό της επιστροφής των πεζοδρομίων είναι τσιμεντόπλακες πάχους 4εκ. και διαστάσεων 40εκx 40εκ. με ενδιάμεσα τοποθετημένα λίθινα πλακίδια διαστάσεων 10εκ. X 20εκ. και πάχους 3 εκ. σε σχηματισμούς σύμφωνα με τα συνημμένα σχέδια. Το κράσπεδο του πεζοδρομίου είναι λίθινο με διαστάσεις πλάτους 15εκ και ύψους κυμαινόμενο μεταξύ 15-20εκ. πάνω από τη στάθμη του δρόμου και το οποίο συνεχίζεται κάτω από την στάθμη του δρόμου, ως θεμελίωση. Το τρέχον μήκος του λίθινου κρασπέδου κυμαίνεται από 0,60μ. μέχρι 1,10μ.

- Δεν υπάρχει πρόβλεψη για την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ.

Γ. ΠΡΟΤΑΣΗ

- **Αντικείμενο της Αρχιτεκτονικής Μελέτης είναι:**

- Η επισκευή, ανακατασκευή και συμπλήρωση των πεζοδρομίων, όπου απαιτείται η δημιουργία υποδομών πρόσβασης για ΑΜΕΑ και τοποθέτησης λωρίδας όδευσης ατόμων με προβλήματα όρασης.

- Απομάκρυνση διαφόρων εμποδίων που δεν εξυπηρετούν το σκοπό του πεζοδρομίου (στύλοι ΔΕΗ & ΟΤΕ, υποσταθμοί επί δύο στύλων, μετρητές, ερμάρια, αυθαίρετοι στύλοι πινακίδων, παράνομα σκαλιά, γερασμένα δένδρα, κάδοι απορριμμάτων κ.λ.π.)

- Επί των πεζοδρομίων θα τοποθετηθούν κιγκλιδώματα ασφαλείας, τα οποία στα σημεία των σχολικών συγκροτημάτων θα είναι ενιαία και θα διακόπτονται στις διαβάσεις πεζών και στις εισόδους ιδιωτικών χώρων στάθμευσης. Ειδικότερα: τα παραπάνω αναφερόμενα πεζοδρόμιο δεξιά και αριστερά της οδού Ελ. Βενιζέλου στο τμήμα από ΝΟΜ μέχρι Σουράδα, στο σημείο που η οδός συναντά την θάλασσα έχουν μήκος γύρω στα 2χιλ. (δεξιά και αριστερά της οδού) και πλάτος από 0,50 μ., σε μικρό μήκος, μέχρι 2,90μ. Το μέσο πλάτος του πεζοδρομίου φθάνει στα 1,30μ. περίπου. Το ύψος του κρασπέδου κυμαίνεται από 15-20 εκ.

- **Η προτεινόμενη αρχιτεκτονική επέμβαση για την επισκευή και αποκατάσταση των πεζοδρομίων περιλαμβάνει τα εξής:**

- Επανατοποθέτηση των κρασπέδων στα σημεία που έχουν μετακινηθεί, και συμπλήρωσή τους με το ίδιο υλικό, ήτοι λίθινα κράσπεδα όμοιου μήκους και χρώματος με τα υφιστάμενα και διατομής 0,15μ. Χ0,30μ.περίπου. Το νέο κράσπεδο θα είναι συνέχεια του υφιστάμενου και θα ακολουθεί το υπάρχον εξέχον ύψος από την ασφάλτο. Στην περίπτωση ραμπών καταβίβασης και ανύψωσης από το πεζοδρόμιο, το κράσπεδο θα ακολουθεί την κλίση των ραμπών μέχρι μηδενισμού του στις εισόδους στάθμευσης αυτοκινήτων (ταπείνωση πεζοδρομίου) και στα επίπεδα υποδοχής των διαβάσεων. Η ίδια αρχή θα ακολουθηθεί και στην κατασκευή νέων τμημάτων πεζοδρομίων. Κατά την δημιουργία ισόπεδου κόμβου Φόρου (Βενιζέλου- Μούρα) και τη ρύθμιση της κυκλοφορίας στο επίπεδο του ΝΟΜ και της εισόδου του χώρου στάθμευσης, σύμφωνα με την κυκλοφοριακή μελέτη, κατασκευάζονται νησίδες με ύψος κρασπέδου 7εκ. Οι νησίδες αυτές θα έχουν κράσπεδο και επίστρωση όμοια με τα υφιστάμενα πεζοδρόμια.

- Η επίστρωση του πεζοδρομίου που δεν παρουσιάζει φθορές θα διατηρηθεί και θα συμπληρωθεί όπου απαιτείται, με όμοιες τσιμεντόπλακες και λίθινα πλακίδια, σύμφωνα με το υφιστάμενο σχέδιο πλακών. Η ίδια επίστρωση του πεζοδρομίου με το ίδιο σχέδιο θα ακολουθηθεί και στις ράμπες καταβίβασης και ανύψωσης, όπως στο επίπεδο εισόδου- εξόδου χώρων στάθμευσης και στο επίπεδο υποδοχής της διάβασης. Για την όδευση τυφλών θα αντικατασταθεί η σειρά πλακών, που βρίσκεται 50εκ. περίπου και πλέον από την ρυμοτομική γραμμή, με γραμμή πλακών 40εκ.Χ40εκ. η οποία θα φέρει τα σύμβολα της όδευσης. Η υπόβαση θα αποτελείται από 3Α και ελαφρά οπλισμένο σκυρόδεμα πάχους 8-10εκ. Ακόμη η τοποθέτηση της επίστρωσης θα γίνει με στρώση τσιμεντοκονίας πάχους 3εκ.

- Η δημιουργία ραμπών, καταβίβασης και ανύψωσης από το πεζοδρόμιο, οι οποίες προσεγγίζουν το επίπεδο εισόδου- εξόδου χώρου στάθμευσης και το επίπεδο υποδοχής της διάβασης, γίνονται με κλίση 4%. Ακόμη το επίπεδο εισόδου- εξόδου χώρου στάθμευσης και το επίπεδο υποδοχής της διάβασης θα έχουν κλίση προς την οδό 2%, η δε, τελική επιφάνεια του πεζοδρομίου θα έχει κλίση 1%προς την οδό.

- Τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων καθ'όλο το μήκος των πεζοδρομίων με διακοπές στις διαβάσεις και στις εισόδους - εξόδους χώρων στάθμευσης καθώς και σε μεγάλα μήκη του κατά 20-30 μ. ανάλογα με τον αριθμό των εξυπηρετούμενων κατοικιών, για λόγους έκτακτων αναγκών, π.χ. προσέγγιση ασθενοφόρων. Το κιγκλιδωμά θα είναι ίδιου τύπου και ίδιου χρώματος (πράσινο) με το υφιστάμενο κιγκλιδωμά σε άλλα τμήματα της οδού Ελ. Βενιζέλου και θα τοποθετηθεί στο μέσον του κρασπέδου βιδωτά. Το ύψος του θα είναι 90 εκ. και επί πλέον από το υφιστάμενο, θα επεκτείνεται μέχρι 10 εκ. άνωθεν του κρασπέδου για ευκολότερη ανίχνευση από την ράβδο ατόμων με προβλήματα όρασης, σύμφωνα με τα συνημμένα σχέδια.

- Δημιουργία όδευσης τυφλών 50εκ τουλάχιστον από την ρυμοτομική γραμμή αντιολισθητικών πλακών 40εκ. Χ40εκ. Η όδευση θα οδηγεί με ασφάλεια τα άτομα με προβλήματα όρασης στην διαδρομή επί των πεζοδρομίων, σύμφωνα με τους κανονισμούς. Πάνω από τη γραμμή όδευσης δεν πρέπει να υπάρχει εμπόδιο σε ύψος 2,20μ.

- Τακτοποίηση του εξοπλισμού των πεζοδρομίων, όπως δικτύων κοινής ωφέλειας, τα οποία αποτελούν εμπόδια στην ελεύθερη ζώνη του πεζοδρομίου και κωλύουν την διέλευση των πεζών και ιδιαίτερα των ΑΜΕΑ. Τα υφιστάμενα πεζοδρόμια επί της οδού Ελ. Βενιζέλου δυνάμεθα να τα κατηγοριοποιήσουμε σε τρεις κατηγορίες, ανάλογα με το πλάτος τους και σε σχέση με την προσπέλασή τους, τα οποία είναι:

Α. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ, με υφιστάμενο πλάτος εκτός κρασπέδου γύρω στα 2,40μ., κυρίως από το ΝΟΜ μέχρι την διασταύρωση της οδού Βενιζέλου με την οδό Νεομάρτυρος Θεοδώρου,

Β. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ, με υφιστάμενο πλάτος εκτός κρασπέδου γύρω στα 1,10μ μέχρι 1,35μ. από την διασταύρωση της οδού Βενιζέλου με την οδό Νεομάρτυρος Θεοδώρου, μέχρι 60μ. μήκους πριν το σημείο που τελειώνουν οι κατοικίες από την πλευρά της θάλασσας

Γ. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ, με υφιστάμενο πλάτος εκτός κρασπέδου λιγότερο από 0,70εκ. μέχρι 60μ. μήκους από το σημείο που τελειώνουν οι κατοικίες από την πλευρά της θάλασσας και δυτικότερα.

Ας σημειωθεί ότι η επέκταση των πεζοδρομίων, επί της οδού, για να καταστούν αυτά σύμφωνα με τις προδιαγραφές, δεν κατέστη δυνατόν, διότι σ' αυτήν την περίπτωση το πλάτος του οδοστρώματος μειώνεται κάτω των 7.00μ. γεγονός το οποίο δεν επιτρέπει την ασφαλή αμφί - δρομη κίνηση των οχημάτων.

- **Οι επεμβάσεις που γίνονται με σκοπό την σωστή οργάνωση των πεζοδρομίων στην:**

Α. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ είναι οι εξής: αφαιρείται η ελεύθερη ζώνη κυκλοφορίας 1,50μ και στο υπόλοιπο τμήμα τοποθετούνται πινακίδες σήμανσης, καθ' όλη την προβολή τους εντός του πεζοδρομίου, κάδοι συλλογής απορριμάτων και ανακύκλωσης χωρητικότητας 660 ή 770 ή 1110 λίτρων ανάλογα με το πλάτος του υπολοίπου τμήματος, στάσεις λεωφορείων κλπ

Β. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ είναι οι εξής: Επειδή η ελεύθερη ζώνη είναι μικρότερη από 1,50μ. αφαιρούνται οι υφιστάμενοι κάδοι απορριμάτων και ανακύκλωσης και τοποθετούνται νέοι, χωρητικότητας 660 ή 770 ή 1110 λίτρων, όπου είναι δυνατόν στους παραπλήσιους παράδρομους, χωρίς να παρεμποδίζουν την κυκλοφορία αυτοκινήτων. Οι θέσεις των κάδων οριοθετούνται από βαμμένο πλαίσιο επί του οδοστρώματος χρώματος κίτρινου. Οι πινακίδες σήμανσης μετετίθενται και τοποθετούνται στην άκρη του πεζοδρομίου και πάλι η όλη προβολή τους να βρίσκεται εντός του πεζοδρομίου και το ύψος της αρχής του σήματος θα βρίσκεται πάνω από 2,20μ από την στάθμη του πεζοδρομίου.

Γ. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ είναι οι εξής: επειδή η ζώνη έχει πλάτος μικρότερο των 70εκ. καθίσταται αδύνατη η διέλευση ατόμων σε αναπηρικά αμαξίδια, σύμφωνα με την νομοθεσία. Οι κάδοι απορριμάτων αποσύρονται και χωροθετούνται στους κοντινότερους παράδρομους, όπου δύναται και όπου δεν είναι δυνατόν χορηγούνται κάδοι απορριμάτων και ανακύκλωσης στα εξυπηρετούμενα νοικοκυριά, τα οποία θα έχουν και την ειδική μέριμνα. Οι κάδοι αυτοί είναι χωρητικότητας 125 έως 770 λίτρων, ανάλογα του πλήθους των εξυπηρετούμενων κατοικιών. Με ευθύνη των ιδιοκτητών οι κάδοι αυτοί θα εξέρχονται από την ιδιοκτησία καθορισμένες από την υπηρεσία καθαριότητας ώρες προς αποκομιδή και στη συνέχεια θα αποσύρονται και πάλι εντός της ιδιοκτησίας τους. Στην άκρη του πεζοδρομίου θα τοποθετούνται οι απαραίτητες πινακίδες σήμανσης και πάλι η όλη προβολή τους να βρίσκεται εντός του πεζοδρομίου και το ύψος της αρχής του σήματος θα βρίσκεται πάνω από 2,20μ από την στάθμη του πεζοδρομίου.

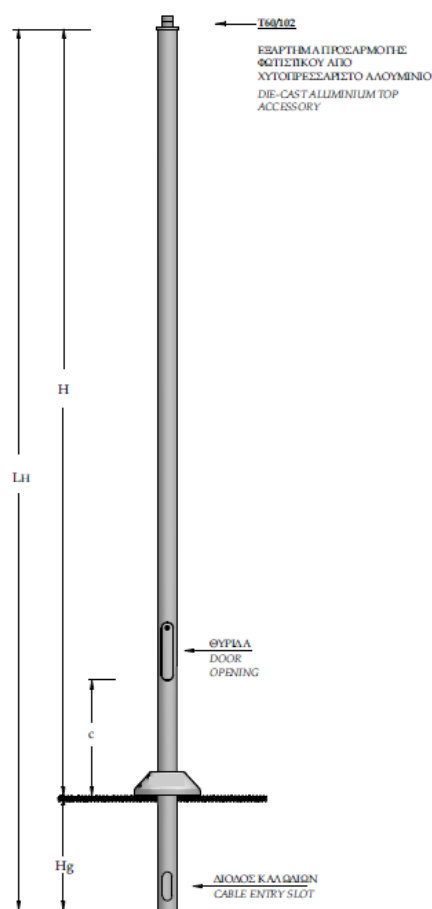
Ας σημειωθεί ότι η χωροθέτηση των κάδων συλλογής απορριμμάτων και ανακύκλωσης έγινε με υπόδειξη και ευθύνη του τμήματος σχεδιασμού και εποπτείας της Ν.Α. Λέσβου της Δ/σης καθαριότητας και ανακύκλωσης. Η προμήθεια των κάδων απορριμμάτων και ανακύκλωσης θα γίνει από το Δήμο Λέσβου.

Η απομάκρυνση διαφόρων εμποδίων, τα οποία δυσκολεύουν την προσπέλαση των πεζών επί του πεζοδρομίου (στύλοι ΔΕΗ & ΟΤΕ, ερμάρια πυροσβεστικοί κρουνοί, γερασμένα δένδρα κλπ), θα μετακινηθούν σε κατάλληλες θέσεις, καθ' όλο το μήκος τους.

Δ. ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Κατά μήκος της οδού τοποθετούνται φωτιστικά ύψους 4,00μ. σύμφωνα με τη φωτοτεχνική μελέτη, σε απόσταση το καθένα 10μ. Το υλικό του φωτιστικού είναι αλουμίνιο και του ιστού χαλυβδοσωλήνας χρώματος και τα δύο γκρι ανθρακί σκούρο.

Συγκεκριμένα η εγκατάσταση θα αποτελείται από:



Δ.α) Ιστός

Περιλαμβάνονται,

1) Κορμός

Ιστός κυκλικής σταθερής διατομής, από χαλυβδοσωλήνα κυκλικής διατομής διαστάσεων Φ102mm ύψους 4600mm χωρίς εγκάρσια ραφή. Θα είναι γαλβανισμένος εν θερμώ και βαμμένος ηλεκτροστατικά με χρώμα σκόνης (πούδρα) βάσης πολυεστέρα χρώματος γκρι ανθρακί. Στο κάτω άκρο του κορμού κατά μήκος 600mm πακτώνεται στο θεμέλιο ώστε να εξασφαλίζεται η σταθερή έδραση του ιστού.

Σε απόσταση 600mm πάνω από το έδαφος θα υπάρχει θυρίδα κατάλληλων διαστάσεων για την είσοδο, εγκατάσταση και σύνδεση του ακροκιβωτίου. Σε απόσταση 50mm από το κάτω άκρο του ιστού θα υπάρχει θύρα για την διόδο των καλωδίων εντός του ιστού.

2) Εξάρτημα κορυφής

Εξάρτημα κορυφής από χυτοπρεσαριστό αλουμίνιο για προσαρμογή φωτιστικού.

3) Θυρίδα

Θυρίδα διαστάσεων 300X70mm από το ίδιο έλασμα του κορμού του ιστού που στην κλειστή θέση δεν προεξέχει από τον κορμό, η οποία να προσαρμόζεται σε οπή – θύρα ίδιων διαστάσεων παρέχοντας στεγανότητα IP 54 στην ηλεκτρολογική εγκατάσταση

4) Ακροκιβώτιο

Ακροκιβώτιο από ρητίνες πολυαμιδίων, άθραυστο, προστασίας IP54 έναντι στερεών και υγρών και IK08 έναντι μηχανικής κρούσης

Δ.β)Φωτιστικό



Το Φωτιστικό σώμα θα είναι από χυτοπρεσαριστό αλουμίνιο τύπου τετραγωνικό πρίσμα. Θα είναι βαμμένο ηλεκτροστατικά με πολυεστερικά χρώματα πούδρας για αντοχή σε διάβρωση. Ο διαχύτης θα είναι κατασκευασμένος από επίπεδο γυαλί πάχους 4mm ανθεκτικό σε κραδασμούς και θερμότητα. Θα φέρει πλακέτα LED ισχύος 40watt με κατάλληλη συνδεσμολογία 3 ομάδων led ώστε να μην διακόπτεται η λειτουργία τους σε περίπτωση διακοπής λειτουργίας ενός εξ αυτών . Θα έχει βαθμό προστασίας IP66 αντοχή σε μηχανική κρούση IK09 και κλάση μόνωσης class II .Θα συνοδεύεται από επίσημα πιστοποιητικά δοκιμών τύπου, στεγανότητας.

Επίσης περιλαμβάνονται και οι εξής επιμέρους εργασίες/υλικά:

- η εκσκαφή τάφρου πλάτους 0,40 και βάθους τουλάχιστον 0,60 cm,
- η τοποθέτηση σωλήνα από HDPE και σιδηροσωλήνα 2” για την διέλευση του καλωδίου,
- το καλώδιο NYY 4X6 ,
- η πλήρωση της τάφρου με άμμο πάχους 0,15 cm
- τοποθέτηση πλαστικού πλέγματος προστασίας χρώματος πορτοκαλί πάνω από την άμμο.
- η επίχωση της τάφρου .
- τα καλώδια τροφοδοσίας των φωτιστικών σωμάτων που οδεύουν εντός των ιστών 3X1,5.
- Η προμήθεια και προσκόμιση επί τόπου, του ιστού και της βάσης του από οπλισμένο σκυρόδεμα (80X80X80cm),.Περιλαμβάνεται και η απαιτούμενη εκσκαφή.
- Το ακροκιβώτιο του ιστού, μονό, με την θυρίδα που θα στεγανοποιεί με ελαστικό παρέμβυσμα και την διάταξη μανδάλωσής της.Ο βαθμός προστασίας του ακροκιβωτίου θα είναι τουλάχιστον IP54 και θα μπορεί να δεχτεί καλώδιο ως και 6mm².Περιλαμβάνονται οι απαιτούμενες ασφάλειες.
- Οι ακροδέκτες των αγωγών γείωσης.
- Η ανέγερση και στερέωση του ιστού με πάκτωση 600mm.
- Οι απαιτούμενες ηλεκτρικές συνδέσεις.

Δ.γ)Πίλλαρ

Θα τοποθετηθεί στεγανό ανοξείδωτο μεταλλικό κιβώτιο ηλεκτροδότησης πάρκου (πίλλαρ)μέχρι 4 αναχωρήσεων, βαθμού προστασίας IP65 για τοποθέτηση σε εξωτερικό χώρο, με την βάση έδρασή τους από σκυρόδεμα.

Στην τιμή μονάδας περιλαμβάνονται:

- η προμήθεια και μεταφορά επί τόπου του στεγανού ανοξείδωτου μεταλλικού κιβωτίου (πίλλαρ) με δίριχτη στέγη με περιφερειακή προεξοχή 5 cm για απορροή των ομβρίων, από λαμαρίνα ψυχράς εξελάσεως πάχους 2 mm, γαλβανισμένου εν θερμώ εσωτερικά και εξωτερικά, μετά την κατασκευή του, με ελάχιστη ανάλωση ψευδαργύρου 400 g/m² (50 μm), βαμμένου με διπλή στρώση εποξειδικής βαφής πάχους ξηρού υμένα (εκάστης) 125 μm, με ελαστικά παρεμβύσματα στεγάνωσης της θυρίδας, ανοξείδωτη κλειδαριά ασφαλείας, κλειδιά ενιαία για όλα τα πύλαρς του

έργου και πινακίδα επισήμανσης με τα στοιχεία του κυρίου του έργου. Το πίλλαρ θα είναι ικανού μεγέθους ώστε να τοποθετείται στο εσωτερικό του και ο μετρητής της ΔΕΗ.

- η εκσκαφή και επανεπίχωση τού ορύγματος της βάσης έδρασης του πίλλαρ

- η βάση του πίλλαρ από οπλισμένο σκυρόδεμα, χυτή επί τόπου ή προκατασκευασμένη, ούτως ώστε το πίλλαρ να εδράζεται σε στάθμη +40 cm από τον περιβάλλοντα χώρο, με κεντρική οπή διέλευσης των υπογείων καλωδίων.

- Οι χάλκινοι αγωγοί γείωσης και το τρίγωνο γείωσης πλήρως τοποθετημένα συμπεριλαμβανομένης της εκσκαφής και επανεπίχωσης.

- η στεγανή διανομή εντός του πίλλαρ με τα όργανα διακοπής και προστασίας των κυκλωμάτων φωτισμού, αποτελούμενη από πίνακα προστασίας IP 66 κατασκευασμένο από βαμμένη λαμαρίνα ή άκαυστο θερμοπλαστικό, επαρκών διαστάσεων ώστε να χωρούν άνετα όλα τα όργανα, ο οποίος θα φέρει οπές με τους κατάλληλους στυπιοθήκες για την είσοδο του καλωδίου παροχής, του καλωδίου τηλεχειρισμού καθώς επίσης και για την έξοδο των καλωδίων προς το δίκτυο.

- τα πάσης φύσεως όργανα του κιβωτίου: γενικό διακόπτη φορτίου, γενικές ασφάλειες, αυτόματους μαγνητοθερμικούς διακόπτες και ηλεκτρονόμους ισχύος τηλεχειρισμού (ανά κύκλωμα φωτισμού), ρελέ μείωσης νυκτερινού φωτισμού (όταν προβλέπεται), αστρονομικό χρονοδιακόπτη αφής, πρίζα σούκο 16Α, λυχνία νυκτερινής εργασίας σε στεγανή "καραβοχελώνα" και κλεμοσειρές σύνδεσης των καλωδίων (στο κάτω μέρος του κιβωτίου).

- ο μεταλλικός ιστός στερέωσης του καλωδίου της ΔΕΗ (ή και η τσιμεντένια κολώνα εφόσον απαιτείται) καθώς και κάθε άλλη απαιτούμενη εργασία για τη πλήρη σύνδεση με τη ΔΕΗ.

- η απασχόληση προσωπικού εξοπλισμού και μέσων για την εγκατάσταση, τις συνδέσεις και τον έλεγχο λειτουργίας

Δ.δ) Θα πραγματοποιηθεί μετακίνηση στύλων φωτεινής σηματοδότησης όπου απαιτείται για την ανάγκη δημιουργίας ραμπών πρόσβασης , (καταβίβασης και ανύψωσης πεζοδρομίου),

Δ.ε) Τοποθέτηση ή αντικατάσταση ηχητικής διάταξης σηματοδότησης για την διέλευση τυφλών από διάβαση πεζών, σε ιστό σηματοδότησης.

E. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

- Ανακατασκευή της νησίδας από την οδό Μυρογιάννη προς ΝΟΜ , κατασκευή νέας τριγωνικής νησίδας στην είσοδο του ΝΟΜ,
- κατασκευή ισόπεδου κόμβου στην συμβολή Ελ. Βενιζέλου και Μούρα (θέση Φόρος)
- Τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης σε όλο το μήκος της οδού Ελ. Βενιζέλου.

Οι επεμβάσεις για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περιγράφονται αναλυτικά στην έκθεση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και τα έγκεκριμένα σχέδια της υπηρεσίας που συνοδεύουν την παρούσα μελέτη .

Ζ . ΔΑΠΑΝΕΣ - ΤΡΟΠΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ

Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στο ποσό των 1.044.852,00 € ενώ η συνολική πίστωση του έργου με ΦΠΑ 17% ανέρχεται στο 1.222.476.84 €

Ο προϋπολογισμός του έργου περιλαμβάνει:

- 762.675.99 €, για εργασίες του τιμολογίου της μελέτης.
- 137.281.68 € για πληρωμή Γενικών Εξόδων και Εργολαβικού Οφέλους (18%) στον ανάδοχο.

- 134.993,65 € για πληρωμή απορρέοντων εργασιών 15%
- 9.900,68 € για πληρωμή περιορισμένης έκτασης απολογιστικών εργασιών που είναι υποχρεωμένος να εκτελέσει ο ανάδοχος, μετά από εντολή της επίβλεψης.

Τρόπος εκτέλεσης του έργου προτείνεται η εργολαβία κατόπιν ανοικτού δημοσίου τακτικού διαγωνισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 4412/16

Η. ΑΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

Το σχετικό κονδύλι αφορά εργασίες που δεν είναι δυνατόν να τιμολογηθούν, (αποξήλωση πινακίδων , διάθεση αποβλήτων καθαιρέσεων)

Θ . ΠΡΟΘΕΣΜΙΕΣ

Ως χρόνος εκτέλεσης του έργου ορίζεται σε δέκα πέντε ημερολογιακούς μήνες (15) από την υπογραφή της σύμβασης.

Μυτιλήνη Δεκέμβριος 2017

Οι Συντήξαντες Μηχανικοί
ΤΥΔΛ

Ο Προϊστάμενος Τμήματος
Κτιρ/ων – Συγκ/ων
Λιμ/ων Εργων& Υπεθ/ων χώρων

Η Προϊσταμένη Δ/σης
ΤΥΔΛ

Αναστασία Καραγιάννη
Πολ/κός Μηχ/κός ΤΕ

Ευαγγελία Πελέκου
Αρχιτέκτονας Μηχανικός

Ανδρέας Παπαχριστοφόρου
Πολιτικός Μηχ/κός ΤΕ
ΤΥ ΔΛ

Μαριάνθη Στυλιανίδου
Τοπ.Μηχ. ΤΥΔΛ

Γιώργος Τακτικός
Μηχανολόγος Μηχανικός Τ.Ε