



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΤΕΧΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Η Ευρώπη επενδύει στις αγροτικές περιοχές

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΝΑΥΠΑΚΤΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Ταχ. Δ/ση: Πρώην Δημαρχείο Αντιρρίου,
Αντίρριο
Ταχ. Κώδικας: 30020
Πληροφορίες: Πετρίνης Αθανάσιος
Τηλέφωνο: 2634360430
Email: ty.tme.dhmos.nafpaktias@gmail.com

Ναυπακτία, 8/7/2022

ΘΕΜΑ : ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΥΠΙΚΗΣ ΔΙΑΤΟΜΗΣ ΟΔΟΥ στο πλαίσιο της μελέτης του έργου
«Διαμόρφωση, οδοστρώση και βελτίωση τεχνικών Αγροτικής οδοποιίας στην Τ.Κ.
Τρικόρφου του δήμου Ναυπακτίας».

ΑΠΟΦΑΣΗ 15/2022

Η Αναπληρώτρια Προϊσταμένη Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών, του Δήμου Ναυπακτίας

Έχοντας υπόψη :

1. Τις ΟΜΟΕ τεύχος 1 Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΛΚΟΔ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.
2. Τις ΟΜΟΕ τεύχος 2 Διατομές (Δ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.
3. Την Εγκύκλιο 41/ 18-11-2005 του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Γενικής Δ/σης Συγκοινωνιακών Έργων.
4. Την αρ. πρωτ. 5474/23-12-2021 πρόσκλησης, με Κωδικό: 4.3.4-2021-Ε.Υ.Ε.Π.Α.Α., του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων, Γενικής Γραμματείας Ενωσιακών Πόρων & Υποδομών, Ειδικής Υπηρεσίας Εφαρμογής Π.Α.Α. 2014-2020, Μονάδας Δημοσίων Υποδομών & Παρεμβάσεων για την

υποβολή αιτήσεων στήριξης στο πλαίσιο του Μέτρου 4, Υπομέτρου 4.3, Δράσης 4.3.4 του Π.Α.Α. 2014- 2020, το οποίο συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης.

5. Το υπ' αριθμ. ΔΟΥ/5093/05-10-2017 έγγραφο του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, με Θέμα: «Επιλογή Τυπικής Διατομής Αγροτικής Οδού»
6. Την από ^{2681/8-2}.....-2022 έκθεση τεκμηρίωσης για την επιλογή τυπικής διατομής στα πλαίσια της μελέτης του έργου «**Διαμόρφωση, οδοστρωσία και βελτίωση τεχνικών Αγροτικής οδοποιίας στην Τ.Κ. Τρικόρφου**»

αποφασίζει

Την επιλογή της τυπικής διατομής ζ2 στα πλαίσια σύνταξης της μελέτης Οδοποιίας του έργου «**Διαμόρφωση, οδοστρωσία και βελτίωση τεχνικών Αγροτικής οδοποιίας στην Τ.Κ. Τρικόρφου**».



Η Αν. Προϊσταμένη της
Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
Σεραφέτη Λαμπρινή
Πολιτικός Μηχανικός Π.Ε.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛ/ΝΙΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΝΑΥΠΑΚΤΙΑΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΓΕΩΡΓΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Η Ευρώπη επενδύει στις αγροτικές περιοχές

Ταχ. Δ/ση: Πρώην Δημαρχείο Αντιρρίου,
Αντίρριο
Ταχ. Κώδικας: 30020
Πληροφορίες: Πετσίνης Αθανάσιος
Τηλέφωνο: 2634360430
Email: ty.tme.dhmos.nafpaktias@gmail.com

Αρ. Πρωτ. 2681

Νημερ. 8./9./2022

ΕΚΘΕΣΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΥΠΙΚΗΣ ΔΙΑΤΟΜΗΣ ΟΔΟΥ
ΕΡΓΟ «Διαμόρφωση, οδοστρώσια και βελτίωση τεχνικών Αγροτικής οδοποιίας
στην Τ.Κ. Τρικόρφου»

ΓΕΝΙΚΑ

Η παρούσα έκθεση συντάσσεται στα πλαίσια της μελέτης του έργου «Διαμόρφωση, οδοστρώσια και βελτίωση τεχνικών Αγροτικής οδοποιίας στην Τ.Κ. Τρικόρφου δήμου Ναυπακτίας» που αφορά στην ασφαλτόστρωση υφιστάμενων δρόμων του οδικού δικτύου αγροτικής οδοποιίας της Τ.Κ. Τρικόρφου του Δήμου Ναυπακτίας και πρόκειται να υποβληθεί στα πλαίσια της Πρόσκλησης για την Δράση 4.3.4 της Ε.Υ.Ε. Π.Α.Α. του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων, Μονάδας Δημοσίων Υποδομών & Παρεμβάσεων.

Πρόκειται για τρεις αγροτικές οδούς που στην σημερινή τους κατάσταση είναι χωματόδρομοι με μέσο πλάτος καταστρώματος 4,50 περίπου μέτρα και μήκη αναλυτικά:

ΟΔΟΣ 1: 1.693,95 μέτρα.

ΟΔΟΣ 2: 141,21 μέτρα.

ΟΔΟΣ 3: 144,24 μέτρα.

Στον Ορθοφωτοχάρτη που ακολουθεί εμφανίζονται οι υπό μελέτη αγροτικές οδοί.



Ο σωστός σχεδιασμός του οδικού δικτύου πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις επιθυμίες και προσδοκίες του κοινωνικού συνόλου και να ελαχιστοποιεί τις δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον. Ακόμη, πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις δυνατότητες και τους περιορισμούς των οδηγών (χρηστών). Πρέπει να συνοδεύεται από τη λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων για την ανάπτυξη σωστής κυκλοφοριακής συμπεριφοράς των οδηγών και πεζών **με στόχο την αύξηση της ασφάλειας και την ομαλή ροή της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο** που πρέπει να είναι και οι βασικές επιδιώξεις του Σχεδιασμού και της Διαχείρισης του οδικού δικτύου.

Οι βασικοί στόχοι του σχεδιασμού ενός οδικού δικτύου είναι οι εξής:

- Βελτίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας της οδού.
- Εξυπηρέτηση της κυκλοφοριακής ροής.
- Διαφύλαξη της ποιότητας του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.
- Εναρμόνιση της οδού με τις τοπικά επικρατούσες οικιστικές, μορφολογικές, φυσικές συνθήκες και το τοπίο.
- Αποδοχή της οδού από τον πολίτη.
- Εξοικονόμηση φυσικών πόρων και κόστους.

Η κατασκευή ενός σύγχρονου οδικού δικτύου απαιτεί υψηλές επενδύσεις και επομένως προσεκτική μελέτη που θα διερευνά όλες τις παραμέτρους για να καταλήξει στην προσφορότερη λύση για την πραγματοποίηση του οδικού έργου, ή ακόμη και στην ιεράρχηση χρονικών προτεραιοτήτων για τις βελτιώσεις ή και νέες κατασκευές.

Παράμετροι που πρέπει να διερευνηθούν είναι η ασφάλεια, η οικονομικότητα στην κατασκευή αλλά και στη χρήση, συντήρηση, οι επιπτώσεις στο περιβάλλον, η αισθητική, οι κοινωνικές επιπτώσεις και η άνεση.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΟΔΟΥ

Οι λειτουργίες που εμφανίζονται σε μία οδό, ή απαιτείται να εξυπηρετηθούν από μία οδό, μπορούν να καταταγούν σε τρεις ομάδες:

1. Λειτουργία Σύνδεσης

Σκοπός είναι η μεταφορά ανθρώπων και αγαθών με μικρές έως μηδαμινές απαιτήσεις για πρόσβαση σε παρόδιες χρήσεις γης και μηδαμινές έως μηδενικές απαιτήσεις παραμονής πεζών στον οδικό χώρο.

2. Λειτουργία Πρόσβασης (στις παρόδιες χρήσεις γης)

Ως πρόσβαση εδώ νοείται η άμεση πρόσβαση προς τις παρόδιες χρήσεις των κατοίκων, των επισκεπτών, των προμηθευτών καθώς επίσης και των οχημάτων μεταφοράς αγαθών ή/και εκτάκτου ανάγκης. Για την ικανοποίηση αναγκών πρόσβασης οι απαιτήσεις όσον αφορά την ταχύτητα είναι πολύ μικρές.

Η λειτουργία της πρόσβασης εξασφαλίζεται εφόσον δίνεται η δυνατότητα προσπέλασης σε ιδιοκτησίες/χρήσεις για όλα τα οχήματα που κυκλοφορούν τακτικά, παρόλο που είναι δυνατόν να παρουσιαστούν προς στιγμή φαινόμενα όχλησης της πρόσβασης.

Η λειτουργία της πρόσβασης εμποδίζεται κατά κανόνα από τη διαμπερή (διοικούσα) κυκλοφορία. Κατά τον ίδιο τρόπο η λειτουργία της πρόσβασης αποτελεί παράγοντα όχλησης για τη λειτουργία της σύνδεσης. Την ανάγκη πρόσβασης ακολουθεί η ανάγκη παροχής χώρων για τη στάθμευση οχημάτων. Η λειτουργία της πρόσβασης είναι τόσο εντονότερη όσο εντονότερη είναι η παρόδια δόμηση, δηλαδή όσο πιο μεγάλος είναι ο αριθμός των άμεσα συνδεδεμένων με την οδό κατοικιών, βιομηχανιών και εν γένει χώρων προσέλκυσης μετακινήσεων.

Ένα άλλο κύριο γνώρισμα της πρόσβασης είναι η σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό χρήση του οδικού χώρου από όλα τα είδη της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα να απαιτούνται μεγαλύτερες επιφάνειες για πεζούς και ποδήλατα. Οι δημιουργούμενες ανάγκες κυκλοφορίας πεζών λόγω των παρόδιων χρήσεων απαιτούν επιπλέον την παροχή δυνατοτήτων καλής και ασφαλούς διάβασης της οδού από τους χρήστες της, εκτός των οχημάτων. Μεταξύ της διαμπερούς και εγκάρσιας κυκλοφορίας δημιουργούνται ιδιαίτερα προβλήματα, που οδηγούν στην ανάγκη υιοθέτησης ορίων ταχύτητας της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας που να είναι αποδεκτά από τον περιβάλλοντα χώρο της οδού.

3. Λειτουργία Παραμονής (επί της οδού)

Ο λειτουργικός χαρακτήρας της παραμονής (ταυτόχρονα και λειτουργία της επικοινωνίας) είναι καταρχήν ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα των οδών με παρόδια δόμηση. Προκύπτει από τις δραστηριότητες πέραν της πρόσβασης, που δημιουργούνται από την παρόδια χρήση και δόμηση του οδικού χώρου (χώρος μεταξύ οικοδομικών γραμμών). Τέτοιες δραστηριότητες είναι π.χ. το παιχνίδι των

παιδιών, η παραμονή στο προκήπιο, η κίνηση στην αγορά, η παραμονή στα υπαίθρια καφενεία, ο περίπατος, η επίσκεψη σε αξιοθέατα, η ανάπαυση, η πρόσβαση σε δημόσιες υπηρεσίες, σε μουσεία, παιδικούς σταθμούς, νοσοκομεία, γηροκομεία, σχολεία και χώρους αναψυχής παρά την οδό, οι οποίες δημιουργούν ιδιαίτερα προβλήματα εμπλοκής με τη διαμπερή κυκλοφορία. Για να λειτουργήσει ο χαρακτήρας της παραμονής απαιτούνται επαρκείς επιφάνειες. Επειδή όμως η μηχανοκίνητη κυκλοφορία ενεργεί ανασταλτικά στη λειτουργία του χαρακτήρα της παραμονής, έστω και αν οι επιφάνειες επαρκούν, όταν πρέπει να διαφυλαχθεί ο χαρακτήρας της παραμονής, εκτός από τις διαστάσεις του οδικού χώρου, πρέπει να ληφθούν μέτρα περιορισμού του φόρτου κυκλοφορίας σε επίπεδο αποδεκτό από τον περιβάλλοντα χώρο της οδού, με ταυτόχρονη μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας. Για το λόγο αυτό, η λειτουργία του χαρακτήρα της παραμονής δημιουργεί προβλήματα όταν συνυπάρχει η ανάγκη της πρόσβασης, ενώ είναι σχεδόν ασυμβίβαστη η συνύπαρξη της παραμονής με τη σύνδεση. Κατά κανόνα όμως, για λόγους ασφαλείας, δε συμβιβάζεται η συνύπαρξη της λειτουργίας της παραμονής στο οδόστρωμα με τη λειτουργία της πρόσβασης και της σύνδεσης.

Οι υπό μελέτη αγροτικές οδοί βρίσκονται εκτός δομημένων περιοχών και λόγω της ύπαρξης του κύριου δημοτικού οδικού δικτύου που εξυπηρετεί την λειτουργία της σύνδεσης (όλη η κυκλοφορία διοχετεύεται στις κύριες δημοτικές οδούς) έχουν έντονα το λειτουργικό χαρακτήρα της πρόσβασης και μάλιστα σε ειδικές μόνο περιπτώσεις (π.χ. πρόσβαση σε επιφάνειες με γεωργική ή κτηνοτροφική εκμετάλλευση). Η παραμονή επίσης δεν πρέπει να ληφθεί υπόψη καθώς δεν υπάρχει κανενός είδους δραστηριότητα στις υπό μελέτη περιοχές από τις γεωργοκτηνοτροφικές εκμεταλλεύσεις.

Σύμφωνα με τις ΟΜΟΕ- ΛΚΟΔ οι υπό μελέτη οδοί κατατάσσονται στην ομάδα οδών Α (οδικά τμήματα που διατρέχουν περιοχές εκτός σχεδίου), και στην λειτουργική βαθμίδα V (οδική σύνδεση μικρής σημασίας με οικόπεδα και εκτάσεις).

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΟΔΟΥ: AV (ΟΔΟΣ 1)

ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΥΠΙΚΗΣ ΔΙΑΤΟΜΗΣ

Οι παράμετροι βάσει των οποίων γίνεται η επιλογή της διατομής είναι οι εξής:

- **η κατηγορία των οδών**
Οι υπό μελέτη οδοί κατατάσσονται στην κατηγορία AV
- **ο μελλοντικός κυκλοφοριακός φόρτος-στόχος**
Δεν υπάρχει κυκλοφοριακός φόρτος για τις υπό μελέτη οδούς (πίνακας 3-1 ΟΜΟΕ-Δ)
- **το ποσοστό βαρέων ή/και βραδυπορούντων οχημάτων**
Ποσοστό 0% καθώς όλα τα βαρέα ή βραδυπορούντα οχήματα εξυπηρετούνται από το κύριο δημοτικό οδικό δίκτυο.
- **η ταχύτητα μελέτης**
Θεωρείται ταχύτητα μελέτης τα 40 Km/hr (Πίνακας 2-4 ΟΜΟΕ- ΛΚΟΔ)
- **η μορφή του εδάφους**
Έδαφος ορεινό με μέση κλίση 7%.
- **η κατανομή του φόρτου στις δύο κατευθύνσεις**

Οι υπό μελέτη οδοί έχουν ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας, με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και ο φόρτος ισοκατανέμεται στις δύο κατευθύνσεις.

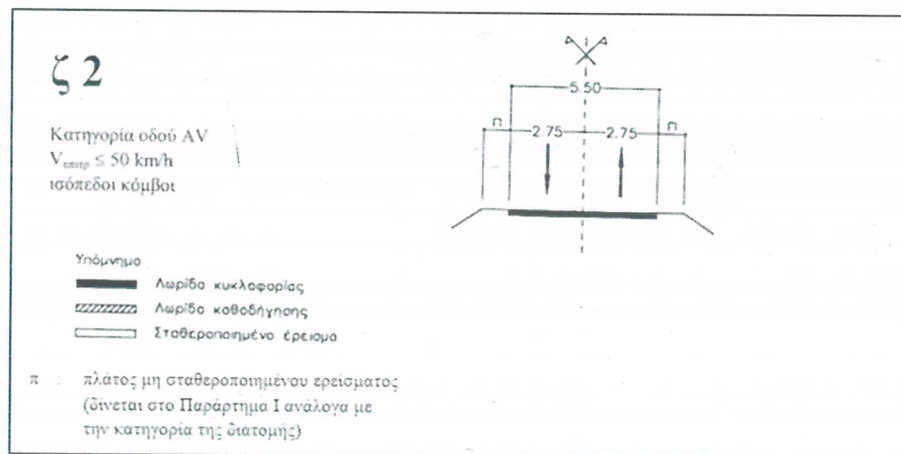
➤ **η γεωμετρία των οδών**

Οι υπό μελέτη οδοί είναι υφιστάμενες χωμάτινες οδοί, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οποίων αποτυπώνονται αναλυτικά στις συνημμένες οριζοντιογραφίες.

➤ **η επιθυμητή στάθμη εξυπηρέτησης**

Στις οδούς με δύο λωρίδες κυκλοφορίας δύο κατευθύνσεων, μέτρο της στάθμης εξυπηρέτησης αποτελεί η ταχύτητα που μπορεί να αναπτυχθεί και, κατά συνέπεια, η προκαλούμενη καθυστέρηση από την κίνηση του συνόλου των οχημάτων σε σύγκριση με την ελεύθερη κίνηση ενός μεμονωμένου οχήματος. Ως ελάχιστος βαθμός εκμετάλλευσης ορίζεται για τις οδούς με 2 λωρίδες χωρίς διαχωριστική νησίδα το 40%. Κατά συνέπεια, ορίζεται η στάθμη εξυπηρέτησης ΣΕ-Γ ως η ανώτερη για χρήση.

Από την ανωτέρω ανάλυση με βάση τις ΟΜΟΕ-Δ επιλέγεται η τυπική διατομή ζ2.



Στην περίπτωση όμως των υπό μελέτη οδών 2 και 3 θα πρέπει όμως να ληφθούν σοβαρά υπόψη και τα ακόλουθα:

- Οι υπό μελέτη οδοί είναι ήδη διανοιγμένες υφιστάμενες αγροτικές οδοί που δεν εμφανίζουν καθόλου φόρτο κυκλοφορίας αφού αποτελούν εναλλακτική διαδρομή μεταξύ των σημείων αρχής και τέλους τους και εξυπηρετούν αποκλειστικά τους αρμόδιους ιδιοκτήτες. Όλη η κίνηση των επισκεπτών της περιοχής αλλά και η βαριά κυκλοφορία εξυπηρετείται από το ήδη ασφαλτοστρωμένο και ικανοποιητικού πλάτους κύριο δημοτικό δίκτυο.

- Το υφιστάμενο μέσο πλάτος των οδών είναι 4,50 μ. γεγονός που σημαίνει ότι τυχόν διαπλάτυνση προκειμένου να εξασφαλιστούν τα απαιτούμενα 5,50 μ της τυπικής διατομής ζ2 θα οδηγούσε σε χρονοβόρες και δαπανηρές απαλλοτριώσεις.

- Υπάρχει ήδη αρδευτικό δίκτυο στα όρια των υφιστάμενων υπό μελέτης χωμάτινων οδών και τυχόν διαπλάτυνση επιβάλλει την μετατόπιση του,

γεγονός που προϋποθέτει κόστη που ο Δήμος Ναυπακτίας αδυνατεί να καλύψει στην παρούσα χρονική στιγμή. Για τους λόγους που εκτίθενται στο ανωτέρω σκεπτικό και προκειμένου να αποφευχθεί η υπερδιαστασιολόγηση των υπό μελέτη οδών προτείνεται να κατασκευαστεί μικρότερη διατομή.

ΣΥΝΤΑΞΗ

Η Ειδική συνεργάτης


Σωτηροπούλου Κωνσταντίνα
Τοπογράφος Μηχανικός Τ.Ε

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Η Αν. Προϊσταμένη της
Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών


Σερεμέτη Λαμπρινή
Πολιτικός Μηχανικός Π.Ε.