

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η μελέτη του τίτλου έχει εκπονηθεί με απευθείας ανάθεση (υπ. αρ. πρωτ. 2002/28-11-2013 απόφαση προέδρου) από το Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου στον κ. Κων/νο Μαϊστράλη για την Αρχιτεκτονική μελέτη και στον κ. Δημήτριο Τριαντάφυλλο για την ηλεκτρομηχανολογική μελέτη. Η σύμβαση υπογράφηκε στις 17/12/2013 και η μελέτη εγκρίθηκε με το υπ. αρ. πρωτ. 52865/29-12-2014 έγγραφο της Διεύθυνση Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Χίου. Η εν λόγω μελέτη εγκρίθηκε με τις υπ' αρ. 7/2015 και 122/2015 αποφάσεις του Δ. Σ. του Διαδημοτικού Λιμενικού Ταμείου Χίου. Η μελέτη των παραπάνω μελετητών αφορούν στην ανάπλαση του Λιμένα Καρδαμύλων που ορίζεται στο παραλιακό μέτωπο σε μια περιοχή μήκους από την αρχή της μεγάλης προβλήτας (πλατεία Μαρμάρου - άγαλμα Καρδαμυλίτη ναυτικού) του Λιμένα έως την άλλη προβλήτα νοτιότερα με το μνημείο της Καρδαμυλίτισσας και πλάτους από το κρηπίδωμα έως το μέτωπο των παραλιακών κτηρίων.

Η μελέτη κατατέθηκε στο Συμβούλιο Αρχιτεκτονικής και συζητήθηκε στην υπ' αρ. πρωτ. 387/2015 πρόσκληση της 19/11/2015 συνεδρίασης του συμβουλίου. Η υπ' αρ. πρωτ. 334/20-11-2015 απόφαση του συμβουλίου ανέβαλλε τη λήψη απόφασης και ζήτησε συγκεκριμένες παρατηρήσεις.

Η μελέτη του αρχιτέκτονα μηχανικού Κ. Μαϊστράλη, που προαναφέρεται και αφορά στο σύνολο του Λιμένα Καρδαμύλων, δεν ήταν δυνατόν να υλοποιηθεί στο σύνολό της λόγω υψηλού προϋπολογισμού. Όποτε το Διαδημοτικό Λιμενικό Ταμείο Χίου κατέληξε στην κατασκευή και ανάπλαση του παραλιακού μετώπου από το βόρειο λιμενοβραχίονα σε μήκος περίπου 65,00 μέτρων (περιοχή πλατεία Μαρμάρου - άγαλμα Καρδαμυλίτη ναυτικού) και πλάτους από το κρηπίδωμα έως το μέτωπο των παραλιακών κτηρίων.

Επιπλέον απαιτήθηκαν τροποποιήσεις, σε συνεννόηση και με τη συναίνεση του μελετητή κ. Κ. Μαϊστράλη, του αρχικού σχεδιασμού.

B. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Η πρόταση αφορά στην ανάπλαση του βόρειου τμήματος του Λιμένα Καρδαμύλων και συγκεκριμένα αφορά σε μια περιοχή μήκους 65,00 μέτρων από το βόρειο λιμενοβραχίονα και πλάτους από το κρηπίδωμα έως το μέτωπο των παραλιακών κτηρίων.

Στην υφιστάμενη κατάσταση, υπάρχει στο ανατολικό τμήμα δαπεδόστρωση από μπαβέδες Βικίου ποικίλων διαστάσεων. Στο τμήμα αυτό του λιμένα υπάρχει το μνημείο του Καρδαμυλίτη ναυτικού και τρεις πέργκολες για τα καταστήματα. Σε μεγάλο μέρος του το τμήμα αυτό λειτουργεί σαν χώρος στάθμευσης αφού δεν υπάρχουν εμπόδια που να το αποτρέπουν. Στην δυτική πλευρά, μπροστά από το μέτωπο των κτηρίων υπάρχει μικρό πεζοδρόμιο, μέσου πλάτους 1,20μ, με πλάκες πεζοδρομίου και απλό σκυρόδεμα. Στην πλευρά αυτή καταλήγει ο κύριος δρόμος πρόσβασης στο λιμένα ο οποίος έχει επίστρωση από πλάκες Λαγκάδας ποικίλων διαστάσεων με μοτίβα, οι οποίες όμως έχουν σε πολλά σημεία φθαρεί από την διέλευση των οχημάτων.

Γ. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ - ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

Γενική Διάταξη

Υπήρχε απαίτηση από την τοπική κοινότητα να επαναχρησιμοποιηθούν οι υφιστάμενοι λίθινοι μπαβέδες Βικίου και να υπάρχει αρκετός χώρος περιμετρικά του μνημείου του Καρδαμυλίτη Ναυτικού για τη διοργάνωση εκδηλώσεων. Επίσης ζητήθηκε να τοποθετηθούν ξανά τρεις πέργκολες για να εξυπηρετηθούν τα καταστήματα της παραλίας.

Οι υφιστάμενοι μπαβέδες προέρχονται από ένα λατομείο της Χίου (Βικίου), το οποίο δεν λειτουργεί πια οπότε ήταν αδύνατον να βρεθεί και να χρησιμοποιηθεί το ίδιο υλικό επιστροφής. Επίσης, δεν είναι δυνατόν να γνωρίζουμε σε τι ποσοστό θα μπορέσουν να επαναχρησιμοποιηθούν οι μπαβέδες μετά την αφαίρεσή τους.

Για τους λόγους αυτούς αποφασίστηκε να χρησιμοποιηθούν οι υφιστάμενοι μπαβέδες Βικίου (έπειτα από προσεκτική διαλογή όσον αφορά την ποιότητά τους και τις διαστάσεις τους) μόνο στην περιοχική περιμετρικά του μνημείου του Καρδαμυλίτη Ναυτικού, και ένα τμήμα βόρεια από αυτό συνολικού εμβαδού περίπου 200 τμ, ώστε να αξιοποιηθεί το υπάρχον υλικό και ταυτόχρονα να οριοθετηθεί πιο ξεκάθαρα, μέσω αλλαγής υλικού, μια περιοχική γύρω από το μνημείο.

Όλες οι πέργκολες έξι συνολικά (ανά δύο για κάθε κατάσταση), που τοποθετήθηκαν στην ίδια πλευρά, προς το λιμάνι, εξυπηρετούν λόγους ομοιομορφίας του σχεδιασμού και ισονομίας ως προς τους καταστηματαρχες και παράλληλα οι πέργκολες απομακρύνθηκαν από το μνημείο, ώστε να υπάρξει αρκετός ελεύθερος χώρος γύρω από αυτό.

Σχεδιάστηκε η ζώνη όδευσης τυφλών κατά μήκος του κρηπιδώματος και συμπληρώθηκε έτσι ώστε να φτάσει μέχρι το κτήριο του Δημαρχείου. Στο Δημαρχιακό κατάστημα σχεδιάστηκε ράμπα για την κάλυψη της υψομετρικής διαφοράς μεταξύ πεζοδρομίου και εισόδου. Ράμπες κατασκευάζονται και στις άκρες των πεζοδρομίων.

Διαπλατώνονται τα δυτικά πεζοδρόμια μπροστά από τα μέτωπα των κτηρίων και κατασκευάζονται με μια ενιαία κλίση 2% προς το οδόστρωμα. Το πεζοδρόμιο από την πλευρά του κρηπιδώματος σχεδιάζεται με μια ενιαία κλίση 1% περίπου προς τη θάλασσα. Επί αυτού του πεζοδρομίου κατασκευάζεται δίκτυο απορροής ομβρίων υδάτων με ανοικτά κανάλια από άοπλο σκυρόδεμα εσωτερικών διαστάσεων 0,20 x 0,20 και μαντεμένιες σχάρες, ως πιο ανθεκτικές υπό την επίδραση της θάλασσας. Οι σχάρες σχεδιάζονται εγκάρσια περίπου στο πεζοδρόμιο από την πλευρά του κρηπιδώματος και με την ίδια (κλίση του πεζοδρομίου) ενιαία κλίση 1% περίπου προς τη θάλασσα. Η απόληξη αυτών είναι στο λιμάνι. Το οδόστρωμα κατασκευάζεται με μια ενιαία κλίση 2% προς το λιμάνι.

Βασική ιδέα της παρέμβασης αποτελεί και ο περιορισμός του χώρου που διατίθεται για την στάθμευση των οχημάτων και η ταυτόχρονη αύξηση του χώρου για την κίνηση και την στάση των πεζών. Για το λόγο αυτό τοποθετούνται παγκάκια από σκυρόδεμα (βάσεις) και ξύλο (κάθισμα), παρτέρια με φύτευση (χώρος αναψυχής) και κολωνάκια για την αποτροπή της στάθμευσης των οχημάτων στους χώρους του πεζοδρομίου, σε απόσταση μεταξύ τους περίπου 1,80 – 2,00 μ (βλέπε σχέδιο κάτοψης).

Επιπλέον γίνεται επισκευή του πάνω μέρους του κρηπιδώματος σε όλο το μέτωπο που γίνεται η ανάπλαση, με καθαίρεση και επανασκυροδέτηση.

Επίσης γίνεται κατασκευή ή αντικατάσταση όπου απαιτείται δικτύων ομβρίων ή αποχέτευσης ή παροχής ύδρευσης κάτω από τα πεζοδρόμια και το οδόστρωμα.

Τέλος ο ανάδοχος είναι υποχρεωμένος να εκτελέσει και οποιαδήποτε άλλη εργασία που θα κριθεί απαραίτητη για την σωστή και έντεχνη εκτέλεση του έργου μετά από εντολή της Υπηρεσίας.

Υλικά

Το μεγαλύτερο μέρος των πεζοδρομίων επιστρώνεται με γκρι πλάκες Καβάλας, εκτός από το τμήμα που αναφέρθηκε παραπάνω (περιοχική γύρω από μνημείο και βόρειο τμήμα αυτού). Κατά διαστήματα παρεμβάλλονται ορατές σχάρες απορροής ομβρίων,

τοποθετημένες στο ίδιο επίπεδο με την δαπεδόστρωση πάνω σε τετραγωνικής μορφής κανάλι από σκυρόδεμα.

Εκτός από το υφιστάμενο υλικό των μπαβέδων Βικίου, το οποίο επανατοποθετείται, έπειτα από μια προσεκτική διαλογή των λίθων, ως προς την αντοχή τους και τις διαστάσεις τους, περιμετρικά του μνημείου και βόρεια σε τμήμα αυτού, το δεύτερο υλικό που χρησιμοποιήθηκε για την επίστρωση του υπόλοιπου τμήματος των πεζοδρομίων της παραλίας είναι οι γκρι πλάκες Καβάλας. Επιλέχθηκαν με γνώμονα την αντοχή τους σε περιβάλλον δίπλα στην θάλασσα, την αντολισθηρότητά τους και τον συνδυασμό τους με τους υφιστάμενους μπαβέδες καφεκόκκινης απόχρωσης. Από την άλλη, οι γκρι πλάκες Καβάλας θα είναι ορθογώνιων διαστάσεων με σταθερό πλάτος 0,20μ, ελεύθερο μήκος από 0,20μ έως 0,50μ και πάχος 3εκ. περίπου. Η οριοθέτηση των πεζοδρομίων γίνεται με κράσπεδο από πέτρα Λαγκάδας, διαστάσεων 0,15μx0,30μx1,00μ με απότμηση. Το κράσπεδο επιλέχθηκε για την ισχυρή αντοχή του και τον χρωματικό συνδυασμό του με τα χρησιμοποιούμενα υλικά δεδομένων των γεγονότων ότι το υφιστάμενο Βικίου είναι πολύ φθαρμένο για να επανατοποθετηθεί και δεν υπάρχει δυνατότητα κατασκευής στις ζητούμενες διαστάσεις για κράσπεδο από πέτρα Καβάλας. Ως υπόβαση των πεζοδρομίων κατασκευάζονται νέες πλάκες από οπλισμένο σκυρόδεμα μέσου πάχους περίπου 0,15μ. Η αρμολόγηση των πλακών και η απόχρωση αυτής θα γίνει έπειτα από συνεννόηση με την επιβλέπουσα υπηρεσία.

Το οδόστρωμα κατασκευάζεται από μια στρώση ασφάλτου και ως υπόβαση κατασκευάζεται μια πλάκα οπλισμένου σκυροδέματος πάχους περίπου 0,20μ και μια στρώση θραυστού υλικού μέσου πάχους 0,10μ. Εκατέρωθεν της ασφαλτικής στρώσης του οδοστρώματος κατασκευάζονται ρείθρα από σκυρόδεμα μέσου πλάτους περίπου 0,40μ.

Το δίκτυο όδευσης τυφλών επιστρώνεται με πλάκες τύπου Α – κατεύθυνση και επιπλέον τοποθετήθηκαν πλάκες κινδύνου κατά μήκος της προβλήτας του λιμένα. Στην αρχή και το τέλος κάθε πεζοδρομίου, κατασκευάστηκαν ράμπες διέλευσης Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) επιστρωμένες από πλάκες τύπου Δ-Εξυπηρέτηση κάθετα στον άξονα της κίνησης. Στην απόληξη της ράμπας στην πλευρά προς το οδόστρωμα τοποθετήθηκαν πλάκες τύπου Β -Κίνδυνος και μετά υποβαθμισμένο κράσπεδο τύπου Λαγκάδας σύμφωνα και με τα σχέδια της μελέτης. Μεταξύ των δύο ζωνών του δικτύου όδευσης τυφλών και της ζώνης με τις πλάκες κινδύνου κατασκευάζεται μια ζώνη χυτού δαπέδου από οπλισμένο σκυρόδεμα απόχρωσης γκρι (όμοιου με την πλακόστρωση από πέτρα Καβάλας) για καλύτερη αισθητική και εφαρμογή υλικών.

Το υφιστάμενο κρηπίδωμα θα επισκευαστεί έπειτα από καθαίρεση της ανωδομής του πάχους περίπου 0,40μ και θα κατασκευαστεί νέο έγχυτο σκυρόδεμα. Επιπλέον θα αντικατασταθεί ο υφιστάμενος εξοπλισμός (κρίκοι πρόσδεσης) με νέους.

Ο αστικός εξοπλισμός (καλαθάκια, παγκάκια, παρτέρια και πέργκολες) που θα τοποθετηθεί επί των νέων πεζοδρομίων περιγράφεται αναλυτικά στα αναλυτικά τιμολόγια της μελέτης.

Δ. ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ

Όσον αφορά τις ηλεκτρομηχανολογικές εργασίες γίνεται αποξήλωση των υφιστάμενων τσιμεντοϊστών φωτισμού και τοποθετούνται νέα φωτιστικά σώματα με ιστούς μετά των φρεατίων τους στις θέσεις που αποτυπώνονται στην κάτοψη παρεμβάσεων. Τοποθετούνται επίσης ενδοδαπέδιοι προβολείς στενής δέσμης περιμετρικά του μνημείου Καρδαμυλίτη ναυτικού. Τα υλικά περιγράφονται στα αναλυτικά τιμολόγια της μελέτης.

Χίος, 5 -7-2017

Συντάχθηκε

Θεωρήθηκε

ΜΑΜΟΥΝΗ Π. ΦΥΡΙΠΠΗ Δ.

ΠΑΠΑΛΑΝΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ
ΠΕ ΠΟΛ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΜΕ ΒΑΘΜΟ Α'