

 <p>ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ ΔΗΜΟΣ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ – ΠΕΡΑΧΩΡΑΣ – ΑΓΙΩΝ ΘΕΟΔΩΡΩΝ</p>	<p>ΕΡΓΟ :</p>	<p>«ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ – ΠΕΡΑΧΩΡΑΣ – ΑΓΙΩΝ ΘΕΟΔΩΡΩΝ»</p>
	<p>ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ :</p>	<p>Το έργο χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Ανάκαμψης Έργο “Sub 2 – 16631: Πρόγραμμα βελτίωσης οδικής ασφάλειας»</p>
<p>ΤΕΥΧΟΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΕΠΙΤΕΛΕΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ <i>(Σύμφωνα με το άρθρο 50 του ν.4412/2016 ως τροποποιήθηκε με το άρθρο 15 του ν.4782/2021)</i></p> <p>ΑΝΑΔΟΧΟΥ ΜΕΛΕΤΗΣ & ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ : «ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ – ΠΕΡΑΧΩΡΑΣ – ΑΓΙΩΝ ΘΕΟΔΩΡΩΝ»</p>		
<p>Εκτιμώμενης αξίας</p> <p>2.258.064,51€ (πλέον ποσού 541.935,48€ για το Φ.Π.Α. 24%)</p>		
<p>ΜΑΡΤΙΟΣ 2023</p>		

A.1) ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ & ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΓΟΥ

(στοιχείο Α.1 υποπερίπτωσης Α' παρ. 7 άρθρου 45 ν.4412/2016)

A.1.1) ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ

Η παρούσα προμελέτη στοχεύει στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην εξασφάλιση της ανεμπόδιστης κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων σε περιοχές υψηλής επικινδυνότητας του Δήμου Λουτρακίου – Αγίων Θεοδώρων - Περαχώρας.

Στην περιοχή της παρέμβασης, διαπιστώνονται διαχρονικά σημαντικές ελλείψεις, σε κατάλληλες και ασφαλείς οδεύσεις, στην παντελή ανυπαρξία πεζοδρομίων, ειδικών και κατάλληλων πεζοδιαβάσεων, θέσεων στάθμευσης, ηλεκτροφωτισμού των οδών και των λοιπών υπαίθριων χώρων, σημάτων, πρασίνου, αστικού εξοπλισμού κλπ.. Γεγονότα που στερούν την συνεχή, ανεμπόδιση και ασφαλή κυκλοφορία των κατοίκων και των επισκεπτών της περιοχής και εγκυμονούν κινδύνους λόγω του ότι η κυκλοφορία των πεζών να γίνεται αδιάκοπα επί των οδών που κινούνται και τα οχήματα.

A.1.2) ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

Σύμφωνα με την Πρόσκληση του Υπουργείου Εσωτερικών (Α.Π. 43972/1-7-2022) με τίτλο «ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ» η οποία και δημοσιεύθηκε την 4^η Ιουλίου 2022 ο Δήμος Λουτρακίου – Αγίων Θεοδώρων - Περαχώρας είναι δικαιούχος (δυννητικά) για την χρηματοδότηση έργου, θα έπρεπε να είναι έτοιμος για την ώριμη υποβολή του φακέλου πρότασης (με πλήρη μελέτη και εγκρίσεις) έως και την 29-7-2022.

Οι διαδικασίες σύνταξης τευχών, ανάθεσης και υλοποίησης των συμπληρωματικών μελετών με τους συνήθεις τρόπους, απαιτούν ιδιαιτέρως μεγάλους χρόνους διενέργειας, οκτώ μηνών τουλάχιστον επιλογής αναδόχου μελετητή κατά αρχήν, πλέον χρόνου δέκα μηνών εκπόνησης και παραλαβής μελετών, καθώς και επί πλέον χρόνου έξι μηνών έκδοσης ή έγκρισης λόγω των εκτεταμένων ιδιαιτεροτήτων που απαιτεί ο πλήρης σχεδιασμός του αθλητικού κέντρου, προ της σύνταξης των τευχών δημοπράτησης του έργου.

Λόγω του ότι οι ανωτέρω πραγματικές περιστάσεις δεν συνάδουν στην παρούσα χρονική συγκυρία, καθώς είναι εφικτή η άμεση δυνατότητα απορρόφησης κονδυλίων χρηματοδότησης από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, η επιλογή της διαδικασίας υλοποίησης του εν λόγω έργου καθίσταται αναγκαίο να γίνει με την διαδικασία ταυτόχρονης ανάθεσης της σύνταξης όλων των προβλεπόμενων κατά την νομοθεσία μελετών (ή και υπηρεσιών), παραλλήλως της διαδικασίας ανάθεσης του έργου κατασκευής και ολοκλήρωσης σε εργολήπτη, συμφώνως των διατάξεων του άρθρου 50 του νόμου 4412/2016.

Με την εν λόγω διαδικασία ο ανάδοχος που θα προκύψει, θα δεσμεύεται για τον χρόνο υλοποίησης του έργου (τόσο της σύνταξης των μελετών όσο και της κατασκευής, που θα

οριστεί με τα τεύχη), θα παραιτηθεί από την οιαδήποτε δυνατότητα τροποποίησης της μελέτης που θα υποβάλλει και η οποία θα εγκριθεί αρμοδίως, για πιθανά σφάλματα ή παραλήψεις της, καθόσον ο ίδιος επέλεξε και ανέθεσε τις εν λόγω μελέτες σε έμπειρους μελετητές, θα είναι υπεύθυνος για την έκδοση των πάσης φύσεως απαιτούμενων αδειών διοικητικής ή άλλης φύσεως εγκρίσεων που προβλέπονται και είναι απαραίτητες από την κείμενη νομοθεσία.

Επιπρόσθετα, η συνεργασία μελετητών και αναδόχου κατασκευαστή από την φάση της εκπόνησης της μελέτης, προσδίδει συγκριτικό πλεονέκτημα στον σχεδιασμό και στις βέλτιστες κατασκευαστικές λύσεις, προσδίδει δε την δυνατότητα στην επίβλεψη επικέντρωσης κατά την φάση της κατασκευής στην τήρηση των ποιοτικών στοιχείων της μελέτης, λόγω της απλούστευσης του φόρτου της επίβλεψης από τις επιμετρήσεις κλπ., γεγονός που προσδίδει συγκριτικό πλεονέκτημα για την αναβάθμιση της ποιότητας και επιτελεσματικότητας του έργου,

Η επιλογή της δημοπράτησης έργου με έλεγχο πληρότητας της μελέτης, σε αντίθεση με την συνήθη διαδικασία δημοπράτησης έργου, προϋποθέτει και απαιτεί από τους διαγωνιζόμενους με δικούς τους μελετητές, να εκπονήσουν και να υποβάλλουν με την προσφορά τους τις οριστικές μελέτες για το δημοπρατούμενο έργο, οι οποίες ελέγχονται μόνο ως προς την πληρότητα και την συμφωνία των με τους όρους των εγγράφων της σύμβασης και τον κανονισμό μελετών του έργου.

Οι υποβαλλόμενες μελέτες, θα πρέπει να έχουν εκπονηθεί από μελετητές οι οποίοι θα διαθέτουν τα νόμιμα προσόντα, συμφώνως των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 77 του νόμου 4412/2016 και των σχετικών διατάξεων με τους όρους άσκησης του επαγγέλματος του μελετητή, και των λοιπών σχετικών όρων που θα τίθενται και θα περιλαμβάνονται στα έγγραφα της συγκεκριμένης σύμβασης.

Συντρέχουν επομένως σωρευτικά οι προϋποθέσεις που τίθενται στο άρθρο 50 του νόμου 4412/2016 ως τροποποιήθηκε με το άρθρο 81 του νόμου 4635/2019 και με το άρθρο 15 του 4782/2021, συμφώνως του οποίου προβλέπεται η ανάθεση έργων με αντικείμενο την μελέτη και την κατασκευή συγχρόνως.

A.2) ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΤΕΛΕΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (PERFORMANCE REQUIREMENTS) ΤΟΥ ΠΡΟΣ ΑΝΑΘΕΣΗ ΕΡΓΟΥ

(στοιχείο A.2 υποπερίπτωσης Α' παρ. 7 άρθρου 45 ν.4412/2016)

Ως επιτελεσματικότητα σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 2 (6) του νόμου 4412/2016 νοείται το σύνολο των μετρήσιμων στοιχείων ή ιδιοτήτων του έργου, τα οποία αναφέρονται στην ταυτόχρονη ύπαρξη της ασφάλειας, της λειτουργικότητας και της αισθητικής του εμφάνισης για την τεχνική διάρκεια της κατασκευής του.

Η μελέτη - κατασκευή του παρόντος έργου, θα γίνει με βάση τις αρχές σύγχρονου κυκλοφοριακού και βιοκλιματικού σχεδιασμού, του δημόσιου χώρου, προσδίδοντας

ιδιαίτερη σημασία στην ασφάλεια των βιώσιμων / εναλλακτικών μετακινήσεων των πεζών έναντι των οχημάτων, στην προσβασιμότητα ΑΜΕΑ.

Ιδιαίτερος θα δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στους κάτωθι βασικούς άξονες:

- ✓ Η εξασφάλιση της ασφαλούς κίνησης των πεζών και η προσβασιμότητα (βελτίωση της παρεχόμενης οδικής ασφάλειας)
- ✓ Η ρύθμιση της κυκλοφορίας και η δημιουργία οργανωμένων χώρων-θέσεων στάθμευσης για όλα μέσα (ΙΧ, Ποδήλατα, Οχήματα Μικροκινητικότητας, κλπ).
- ✓ Η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και η βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής
- ✓ Η αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού με κριτήρια την λειτουργικότητα, την αντοχή, την αισθητική και την ασφάλεια για τους χρήστες.
- ✓ Η επιλογή κατάλληλων υλικών δαπεδόστρωσης με κριτήρια την αντοχή και την βελτίωση θερμικών επιδόσεων εξωτερικών χώρων.
- ✓ Η ανάδειξη της υπάρχουσας φύτευσης & ενίσχυσή της.
- ✓ Η υιοθέτηση των «έξυπνων» τεχνολογιών όπου αυτό είναι δυνατόν, απαραίτητο και βιώσιμο
- ✓ Παρεμβάσεις για την άμεση ή/και έμμεση εξοικονόμηση της καταναλισκόμενης ενέργειας για την μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος του δήμου.

Η παρούσα προμελέτη η οποία συντάχθηκε από την Τ.Υ. έλαβε υπόψη της τις προβλεπόμενες χρήσεις. Κατά την οριστική μελέτη που θα εκπονηθεί, ο μελετητής του αναδόχου οφείλει να επανεξετάσει την τήρηση όλων των απαιτούμενων προδιαγραφών λειτουργίας των χώρων και να τις τηρήσει χωρίς καμία απόκλιση. Η τελική μελέτη θα πρέπει να δημιουργεί ένα αποτέλεσμα λειτουργικό και αρμονικό με τα όποια αρχιτεκτονικά στοιχεία υπάρχουν καθώς και σε αυτά που υπαγορεύονται από τις κείμενες διατάξεις και νόμους.

Ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί στην πρόσβαση όλων των χώρων (εσωτερικών και εξωτερικών) από ΑΜΕΑ.

Εκτός αυτών, οι παρεμβάσεις στις συγκεκριμένες οδούς θα προσδώσουν το αίσθημα της ασφάλειας στους χρήστες και ιδιαίτερα στους μαθητές και γονείς των πολλών σχολείων που υπάρχουν στην περιοχή της μελέτης.

Σε γενικές γραμμές οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στοχεύουν στην δημιουργία ενός ασφαλούς δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας, που με την πεζοδιάστρωση του με ψυχρά υλικά δαπέδου σύγχρονης αρχιτεκτονικής προσέγγισης, θα προσδώσουν στους χρήστες την αίσθηση της περιβαλλοντικής και βιοκλιματικής αναβάθμισης της περιοχής.

A.2.1 Ασφάλεια :

Σε ότι αφορά την ασφάλεια για την υλοποίηση του έργου, το πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο θα εκτελεσθεί το έργο, έχει ως άξονα την πρόθεση του φορέα και των κατοίκων της πόλης, για την αναβάθμιση και ανάδειξη της περιοχής, για την επιλογή των κατάλληλων διαμορφώσεων που θα συμβάλλουν στην αστική της ενσωμάτωση και στην συνολική ανάδειξη του ενιαίου χαρακτήρα της δημοτικής ενότητας.

Οι μελέτες (αρχιτεκτονική, στατική και ηλεκτρομηχανολογική) θα συνταχτούν σύμφωνα με όλους τους ισχύοντες Κανονισμούς και Προδιαγραφές και συγκεκριμένα τα ακόλουθα:

- Ελληνικός Κανονισμός για τη Μελέτη και Κατασκευή Έργων από Οπλισμένο Σκυρόδεμα που εγκρίθηκε με την απόφαση Δ11ε/0/30123/21-10/31.12.1991 (ΦΕΚ1068 Β) και τροποποιήθηκε με την απόφαση Δ11β/13/3-28.3.1995 (ΦΕΚ 227Β), όπως ισχύει σήμερα σύμφωνα με τον ΕΚΩΣ 2000 (ΦΕΚ 1329/6.11.2000) και την απόφαση Δ17α/32/10/ΦΝ 429/20.2.2004 (ΦΕΚ 447 Β) Υφυπουργού ΠΕΧΩΔΕ

«Συμπλήρωση της απόφασης έγκρισης του ΕΚΩΣ 2000», καθώς και το ΦΕΚ 270Β/16.03.2010.

- Κανονισμός Τεχνολογίας Σκυροδέματος, όπως εγκρίθηκε με την απόφαση ΕΔ2α/01/22/8.3-9.5.1985 (ΦΕΚ 266Β), τροποποιήθηκε με την απόφαση ΔΙ4/19164/28.3-17.4.1997 (ΦΕΚ 315Β) και ανασυντάχθηκε με την κοινήΥπουργική απόφαση Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ Και Ανάπτυξης ΔΙ4/50504/ 12.4.2002 (ΦΕΚ 537Β).
- Ελληνικό Αντισεισμικός Κανονισμός ΕΑΚ 2000 που εγκρίθηκε με την απόφαση Δ17α/141/3/ΦΝ275/15.12.1999 (ΦΕΚ 2184Β) και το ΦΕΚ 423/12.4.2001, όπως τροποποιήθηκε με τις αποφάσεις Δ17α/67/1/ΦΝ/ 275/6.6.2003 (ΦΕΚ 781 Β)

«Τροποποίηση και συμπλήρωση της απόφασης έγκρισης του ΕΑΚ 2000», Δ17α/113/1/ΦΝ 275/7.8.2003 (ΦΕΚ 1153Β) «Τροποποίηση της απόφασης έγκρισης ΕΑΚ 2000» και Δ17α/115/9/ΦΝ 275/7.8.2003 (ΦΕΚ 1154 Β)

«Τροποποίηση διατάξεων του ΕΑΚ 2000 λόγω αναθεώρησης του χάρτη σεισμικής επικινδυνότητας» Υφυπουργού ΠΕΧΩΔΕ, ΦΕΚ 1306 Β/12.9.2003, καθώς και το ΦΕΚ 270 Β/16.3.2010.

- ΚΥΑ 16462/29/2001 — Μέρος Α': Σύνθεση, Προδιαγραφές και κριτήρια συμμόρφωσης για τα κοινά τσιμέντα (ΦΕΚ 917/Β/2001)
- Κανονισμός Τεχνολογίας Χαλύβων Οπλισμού Σκυροδέματος (ΦΕΚ 381/Β/ 24.3.2000), καθώς και οι αποφάσεις και εγκρίσεις, που αναφέρονται σε ειδικές κατασκευές, σε εγκρίσεις σιδηρού οπλισμού και λοιπών υλικών, σε εγκρίσεις συστημάτων προέντασης κ.λπ.
- ΔΙΠΑΔ/οικ.372 «Έγκριση εφαρμογής Και Χρήσης των Ευρωκωδίκων σε συνδυασμό με τα αντίστοιχα Εθνικά Προσαρτήματα. (ΦΕΚ 1457 Β/5.6.2014)»
- Κανονισμός φόρτισης δομικών έργων ΒΔ από 10.12.1954 (ΦΕΚ 325 Α)
- Κτιριοδομικός κανονισμός (ΦΕΚ 59 Δ/3.2.1989) και ο ΝΟΚ (Ν.4067/2012-ΦΕΚ 79Α &Αποφ. 63234/19.12.2012 έγκρισης τεύχους τεχνικών οδηγιών εφαρμογής του Ν.4067/2012).
- Κανονισμοί Διάθεσης Λυμάτων, Ακαθάρτων και Όμβριων
- Κανονισμοί Υδραυλικών Εγκαταστάσεων

- Κανονισμοί Μηχανολογικών Εγκαταστάσεων
- Κανονισμοί Ηλεκτρικών Εγκαταστάσεων
- Διατάξεις της ΔΕΗ
- Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει και οι σχετικές διατάξεις
- Προδιαγραφές ΕΛΟΤ ISO
- ΠΔ 334/1994 (ΦΕΚ 176 Α/25.10.1994) «Προϊόντα Δομικών κατασκευών».
- Εγκύκλιος ΔΙΠΑΔ/9/14.1.2011 «Δημοσίευση Κοινών Υπουργικών Αποφάσεων για την ενσωμάτωση εναρμονισμένων Ευρωπαϊκών Προτύπων στην Ελληνική Νομοθεσία (Κοινοτική Οδηγία 106/89 και ΠΔ 334/94)» ΔΙΠΑΔ/οικ/621/2009 Γνωστοποίηση Αποφάσεων την ενσωμάτωση των Ευρωπαϊκών Τεχνικών Προδιαγραφών στην Ελληνική Νομοθεσία (Κοινοτική Οδηγία 89/106, και ΠΔ.334/94 «Προϊόντα Δομικών κατασκευών») Αριθ. 12394/406, Κυβόλιθοι, πλάκες πεζοδρομίου και κράσπεδα από σκυρόδεμα. Αριθ. 12395/407 Επιχρίσματα τοιχοποιίας. Αριθ. 12396/408 Κονιάματα τοιχοποιίας. Αριθ. 12397/409 Παράθυρα και εξωτερικά συστήματα θυρών για πεζούς χωρίς χαρακτηριστικά πυραντίστασης ή / Και διαρροής καπνού. Αριθ. 12398/410Εξώφυλλα και Εξωτερικές περσίδες ΦΕΚ: 1794 Β/2009.
- Διατάξεις του Κανονισμού Πυροπροστασίας των Κτιρίων «Π.Δ. 71/1988», όπως ισχύουν μετά από την 33940/7590/17.12.1998, απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 1316 Β) και οι λοιπές πυροσβεστικές διατάξεις.
- Τοπικές δεσμεύσεις λόγω Αρχαιολογικής Υπηρεσίας, Δασικής Υπηρεσίας, γειτνίασης με αγωγούς υψηλής τάσης της ΔΕΗ Κ.λπ.

Συνεπώς καλύπτονται οι απαιτήσεις ασφάλειας.

A.2.2 Νομικό Πλαίσιο :

Ο ανάδοχος έχει την υποχρέωση να εφαρμόζει πλήρως και με πιστότητα κατά τον σχεδιασμό των έργων, τις εγκεκριμένες Ελληνικές Τεχνικές Προδιαγραφές (Ε.Τ.Ε.Π.) με υποχρεωτική εφαρμογή σε όλα τα Δημόσια Έργα (Απόφαση ΥΠ.ΑΝ.ΥΠ. με αρ. ΔΙΠΑΔ/ΟΙΚ/2731/17-07-2012, ΦΕΚ 221Β/30- 07-2012)

Το έργο θα υλοποιηθεί σύμφωνα με τις μελέτες που θα συνταχθούν κατά την ισχύουσα πολεοδομική και κτιριολογική νομοθεσία και Κανονισμούς κατασκευής έργων, καθώς και με τις Οδηγίες Εκπόνησης Μελετών και προτάσεις του Εργοδότη, λαμβανομένων υπ' όψη και ιδιαιτεροτήτων του έργου.

A.2.3 Λειτουργικότητα:

Όλες οι μελέτες και οι εργασίες θα εκλεχθούν και θα εγκριθούν κατά την φάση της αδειοδότησης από όλους τους αρμόδιους φορείς, ώστε οι μετρήσιμες ιδιότητες του έργου να πληρούν τις κείμενες πολεοδομικές και λοιπές ισχύουσες διατάξεις, καθώς ιδιαιτέρως και

τις διατάξεις περί των ΑΜΕΑ.

Ταυτόχρονα, η ενεργειακή απόδοση θα πρέπει να υπάγεται στις οριζόμενες με την πρόσφατη ισχύουσα νομοθεσία ΚΕΝΑΚ εάν και εφόσον αυτό απαιτείται από τη φύση και το είδος του έργου.

A.2.4 Αισθητική εμφάνιση :

Η αρχιτεκτονική μελέτη του έργου θα ελεγχθεί και θα εγκριθεί από τις αρμόδιες επιτροπές ελέγχου σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Η Επιτροπή εξετάζει μεταξύ άλλων και τις μετρήσιμες ιδιότητες του έργου αναφορικά με την αισθητική του εμφάνιση, όπως τον αριθμό και το μέγεθος των ανοιγμάτων, το μέγεθος (μήκος) των τυχόν προεξοχών, την τελική διαμόρφωση σε σχέση με τις υπάρχουσες κλίσεις του εδάφους κ.λ.π.

Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι **καλύπτονται οι απαιτήσεις αισθητικής εμφάνισης.**

A.3) ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

(στοιχείο Α.3 υποπερίπτωσης Α' παρ. 7 άρθρου 45 ν.4412/2016)

A. ΚΟΜΒΟΣ ΚΥΡΑ ΒΡΥΣΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ Ε.Ο. Ισθμού – Αρχ. Επιδαύρου

Το τμήμα της Ε.Ο. Ισθμού – Αρχ. Επιδαύρου, στη συμβολή με την επαρχιακή οδό Κυρα-Βρύσης, είναι δρόμος αμφίδρομης κίνησης, με πλάτος 17μ. – 19μ. Αποτελεί επικίνδυνο σημείο του δικτύου, μέσα στον αστικό ιστό, με πλήθος τροχαίων –συχνά σοβαρών-συμβάντων, εξαιτίας του υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου, των υψηλών ταχυτήτων που αναπτύσσονται, της διέλευσης βαρέων οχημάτων, της ελλιπούς φωτεινής σήμανσης και πεζοδρόμησης.

Για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή, προτείνεται η κατασκευή πεζοδρομίου από τη μια πλευρά της οδού, το οποίο θα εξυπηρετεί την άνετη και ασφαλή διέλευση των πεζών. Δημιουργείται ένα πεζοδρόμιο προσπελάσιμο και ασφαλές, επαρκούς πλάτους, με εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε εμποδιζόμενα άτομα ΑμεΑ (ράμπες και επαρκές πλάτος διέλευσης $\geq 1,50\mu.$) και άτομα με δυσκολία στην όραση (όδευση τυφλών).

Τέλος προτείνεται η τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών στον υφιστάμενο κόμβο, που θα διευκολύνουν την ομαλή διευθέτηση της κυκλοφορίας.

B. ΚΥΡΑ ΒΡΥΣΗ – τμήμα κοινοτικής οδού Ελ. Βενιζέλου που διέρχεται έμπροσθεν των σχολικών μονάδων «Γυμνάσιο Ισθμίων» και «νέο Δημοτικό Σχολείο Ισθμίων»

Πρόκειται για δρόμο αμφίδρομης κίνησης με συνολικό πλάτος 6μ. – 7μ., που εξυπηρετεί δυο σχολικά συγκροτήματα της περιοχής. Καταγράφεται επίσης, ως ιδιαιτέρως επικίνδυνο σημείο του δικτύου, με δεδομένα την απουσία πεζοδρόμησης, την έλλειψη φωτεινής

σήμανσης και τη συχνή κυκλοφορία οχημάτων, ταυτοχρόνως με την αθρόα διέλευση μικρών μαθητών, συνοδών ή άλλων διερχόμενων πεζών. Είναι εμφανές ότι στο σημείο διαγράφεται υψηλός κίνδυνος για την ασφάλεια –ιδιαίτερα των μικρών παιδιών-, ενώ απαιτείται η επίτευξη υψηλού δείκτη οδικής ασφάλειας.

Έτσι κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία πεζοδρομίου, για την εξυπηρέτηση τόσο των μαθητών, όσο και των λοιπών χρηστών. Εξαιτίας του περιορισμένου πλάτους της οδού, δεν υπάρχει επάρκεια για την ύπαρξη δυο λωρίδων κίνησης της κυκλοφορίας και πεζοδρομίου. Προτείνεται συνεπώς η δημιουργία μιας λωρίδας κίνησης για τα οχήματα, πλάτους 3,50μ. Η λωρίδα αυτή θα χρησιμοποιείται και για τις δυο κινήσεις των οχημάτων εναλλάξ. Οι κινήσεις θα διευθετούνται από φωτεινούς σηματοδότες, που θα τοποθετηθούν, τόσο επί της οδού, όσο και στους κάθετους αυτής δρόμους. Το υπόλοιπο πλάτος της οδού θα δοθεί στο πεζοδρόμιο, το οποίο και θα προσφέρει άνετη και ασφαλή χρήση από όλες τις ομάδες των χρηστών.

Μπροστά από το σχολείο που βρίσκεται επί της οδού, και σήμερα, υπάρχει χώρος που εισέρχονται τα οχήματα που εξυπηρετούν το σχολικό συγκρότημα.

Προτείνεται η δημιουργία νησίδας που θα επιτρέπει την είσοδο και έξοδο από το χώρο προς μια μόνο κατεύθυνση και η τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη για τη διευκόλυνση της κίνησης εξόδου από το χώρο.

Γ. Άγιοι Θεόδωροι-τμήμα της Π.Ε.Ο. Κορίνθου-Αθηνών

Συγκεκριμένα βόρεια και δυτικά από τις σιδηροδρομικές γραμμές, στη διασταύρωση της Επαρχιακής Οδού με κατεύθυνση προς το 2ο Νηπιαγωγείο Αγ. Θεοδώρων, με την Επαρχιακή οδό χωρίς όνομα, παράλληλη με τις σιδηροδρομικές γραμμές, οι κινήσεις των οχημάτων είναι άναρχες και η ορατότητα περιορισμένη. Το τμήμα αυτό του δικτύου, μέσα στον αστικό ιστό, ιδιαίτερα επιβαρυνμένο συγκοινωνιακά, με υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο, διέλευση βαρέων οχημάτων, ανεπαρκή πεζοδρόμηση και αυξημένη κυκλοφορία πεζών, αποτελεί επίσης σημείο που εμφανίζει υψηλή αναγκαιότητα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.

Προτείνεται η επέκταση και η δημιουργία νέων πεζοδρομίων, η οποία αφενός θα περιορίζει τον ελεύθερο χώρο κίνησης των οχημάτων, τακτοποιώντας τα στον κόμβο και κάθετα στους άξονες των δρόμων και αφετέρου θα βελτιώνει την ορατότητα με την αύξηση της απόστασης της νοητής γραμμής STOP των οχημάτων από τα κτίσματα.

Αντίστοιχα, σε περιπτώσεις που το πλάτος οδοστρώματος σε κάθετους στην Παλαιά Εθνική

Οδό Αθηνών – Κορίνθου δρόμους είναι αυξημένο (>9.5μ), προτείνεται η δημιουργία τριγωνικής νησίδας, η οποία θα διαχωρίζει τις κινήσεις των οχημάτων στον κόμβο. Η νησίδα θα προσφέρει επίσης έναν ασφαλή χώρο αναμονής για τους πεζούς, κατά τη διάρκεια της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, μέχρι τη διέλευσή τους από τον δρόμο.

Το ελάχιστο πλάτος της νησίδας θα είναι 1.5μ.

Δ. ΠΕΡΑΧΩΡΑ -τμήμα της δημοτικής οδού που συνδέει το Δημοτικό Σχολείο Περαχώρας με το Γυμνάσιο Περαχώρας και το Λαογραφικό Μουσείο Περαχώρας,

Αποτελεί επίσης σημείο με υψηλό δείκτη επικινδυνότητας, εφόσον η αθρόα διέλευση μικρών μαθητών, συνοδών ή άλλων πεζών, καθώς και η γειτνίαση με έναν χώρο με αυξημένη επισκεψιμότητα, δε συνδυάζονται με επαρκή πεζοδρόμηση και σήμανση.

Προτείνεται η μετατροπή του τμήματος σε οδό ήπιας κυκλοφορίας με ειδική δαπεδόστρωση και φωτισμό.

A.7) ΤΥΧΟΝ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟΛΛΟΤΡΙΩΣΕΩΝ

(στοιχείο A.7 υποπερίπτωσης Α' παρ. 7 άρθρου 45 ν.4412/2016)

Δεν απαιτούνται απαλλοτριώσεις, αφού το ακίνητο στο οποίο θα κατασκευαστείτο έργο ανήκει κατά πλήρη νομή και κυριότητα στο Δήμο Λουτρακίου – Αγίων Θεοδώρων - Περαχώρας (Κοινόχρηστοι Χώροι, Χώροι Πρασίνου, Οδικό Δίκτυο αρμοδιότητας Δήμου κοκ).

A.8) ΤΥΧΟΝ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ

(στοιχείο A.8 υποπερίπτωσης Α' παρ. 7 άρθρου 45 ν.4412/2016)

Έχει κατατεθεί το υπ' αριθμ. έγγραφο του Δήμου Λουτρακίου – Αγίων Θεοδώρων - Περαχώρας στην αρμόδια Αρχαιολογική Υπηρεσία στην Π.Ε. Κορινθίας της Περιφέρειας Πελοποννήσου για έγκριση των εκσκαφών. Εάν απαιτηθεί εκ της φύσεως των εργασιών κατά την διάρκεια εκτέλεσης του έργου, οι εκσκαφές θα γίνουν με την παρουσία αρχαιολόγου, επομένως δεν θίγεται σε καμία περίπτωση τυχόν αρχαιολογικό εύρημα που αποκαλυφθεί κατά τη φάση των εργασιών εκσκαφής.

A.9) ΤΥΧΟΝ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΑΡΞΗΣ ΔΙΚΤΥΩΝ Ο.Κ.Ω. ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΗΣ ή ΜΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ

(στοιχείο A.9 υποπερίπτωσης Α' παρ. 7 άρθρου 45 ν.4412/2016)

Στοιχεία των δικτύων κοινής ωφέλειας θα αναζητηθούν από τους Οργανισμούς Κοινής Ωφέλειας πριν τη δημοπράτηση του έργου, προκειμένου να είναι όσο το δυνατόν πιο ενημερωμένα κατά την έναρξη των εργασιών.

A.10) ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

(στοιχείο A.10 υποπερίπτωσης Α' παρ. 7 άρθρου 45 ν.4412/2016)

Η προμελέτη πήρε αρ. μελέτης..... και περιλαμβάνει, Τεχνική Έκθεση, Τεχνική Συγγραφή Υποχρεώσεων (Τ.Π.), Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων, Τιμολόγιο Μελέτης, Τεύχος Τεκμηρίωσης και υπολογισμού του Προϋπολογισμού Μελέτης, Κανονισμό Μελετών Έργου και Τεύχος Απαιτήσεων Επιτελεστικότητας.

A.11) ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΟΡΩΝ

(στοιχείο A.10 υποπερίπτωσης Α' παρ. 7 άρθρου 45 ν.4412/2016)

Συμφώνως της με αρ. πρωτ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΙΠΑ/26465/1738/17-03-2022 Εγκύκλιο του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, διευκρινίζεται ότι «Έργα αστικών αναπλάσεων που εφαρμόζονται, μεταξύ άλλων, επί του υφιστάμενου οδικού δικτύου και στοχεύουν στη δημιουργία δικτύων ήπιων διαδρομών καθώς και στη βιοκλιματική και ενεργειακή αναβάθμιση του οδικού δικτύου, δεν υπόκεινται σε περιβαλλοντική αδειοδότηση ανεξάρτητα από τη λειτουργική κατάταξη, βάσει ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ, της οδού στην οποία πραγματοποιείται η επέμβαση»

Επιπροσθέτως, το έργο δεν κατατάσσεται σε κάποια από τις κατηγορίες της 6ης Ομάδας της ΚΥΑ 1958/13.01.2012, όπως αυτή έχει τροποποιηθεί με την ΚΥΑ ΔΙΠΑ/οικ.37674/10.08.2016 (ΦΕΚ 2471/Β/2016). Επίσης δεν εντάσσεται στην περίπτωση 9β (καθώς δεν είναι συνεδριακό κέντρο) και επομένως, σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 3 της προαναφερόμενης ΚΥΑ, δεν υπάρχει υποχρέωση περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

A.12) ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΠΡΟΚΥΠΤΟΥΣΩΝ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΕΩΝ

(στοιχείο A.12 υποπερίπτωσης Α' παρ. 7 άρθρου 45 ν.4412/2016)

Σύμφωνα με την διακήρυξη και τα λοιπά τεύχη του έργου, ο ανάδοχος έχει την πλήρη ευθύνη σύνταξης των ΣΑΥ και ΦΑΥ, το σύνολο δε των στοιχείων του έργου που θα περιληφθούν σε αυτά θα υποβληθούν κατά την φάση της διαγωνιστικής διαδικασίας από τους υποψήφιους αναδόχους. Στις λοιπές περιπτώσεις άλλων κινδύνων έχουν εφαρμογή τόσο οι διατάξεις του νόμου 4412/2016 όσο και της λοιπής σχετικής κείμενης νομοθεσίας.

Ο ΑΝ. ΠΡΟΙΣΤΑΜΕΝΟΣ

ΜΑΚΡΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ⁱ Αναγράφεται ο κωδικός ταυτοποίησης της διατιθέμενης πίστωσης (π.χ. κωδικός ενάριθμου έργου στο ΠΔΕ ή κωδικός πίστωσης του τακτικού προϋπολογισμού του φορέα υλοποίησης). Σε περίπτωση συγχρηματοδοτούμενων έργων από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αναγράφεται και ο τίτλος του Επιχειρησιακού Προγράμματος του ΕΣΠΑ ή άλλου συγχρηματοδοτούμενου από πόρους ΕΕ προγράμματος στο πλαίσιο του οποίου είναι ενταγμένο το δημοπρατούμενο έργο.