



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ  
ΤΑΜΕΙΟ ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑΣ**

**ΘΕΜΑ: «ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΙΚΡΟΥ ΠΡΟΒΛΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ ΝΕΑΠΟΛΗΣ»**

**ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ : 113.792,63 € (ΜΕ Φ.Π.Α)**

### **1.1 ΦΟΡΕΑΣ – ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**

Κύριος του έργου και φορέας Διοίκησης και λειτουργίας του έργου είναι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Μονεμβασιάς.

### **1.2 ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΚΘΕΣΗ**

Η παρούσα έκθεση ( Τεχνική περιγραφή και προϋπολογισμός) αποτελεί μέρος της μελέτης λιμενικού έργου για την ανακατασκευή μικρού προβλήτα εντός της χερσαίας ζώνης της Νεάπολης.

### **1.3 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ – ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΥΠΑΓΩΓΗ**

Η Νεάπολη Βοιών ή Βάτικα είναι παραθαλάσσια κωμόπολη της Περιφερειακής Ενότητας Λακωνίας. Με το πρόγραμμα Καποδίστριας, η Νεάπολη ήταν έδρα του Δήμου Βοιών, ενώ σύμφωνα με το πρόγραμμα Καλλικράτης ανήκει στο Δήμο Μονεμβασιάς Σύμφωνα με την απογραφή του 2021, ο Δήμος Μονεμβασιάς αριθμεί 21.815 κατοίκους.

### **1.4 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΈΡΓΟ**

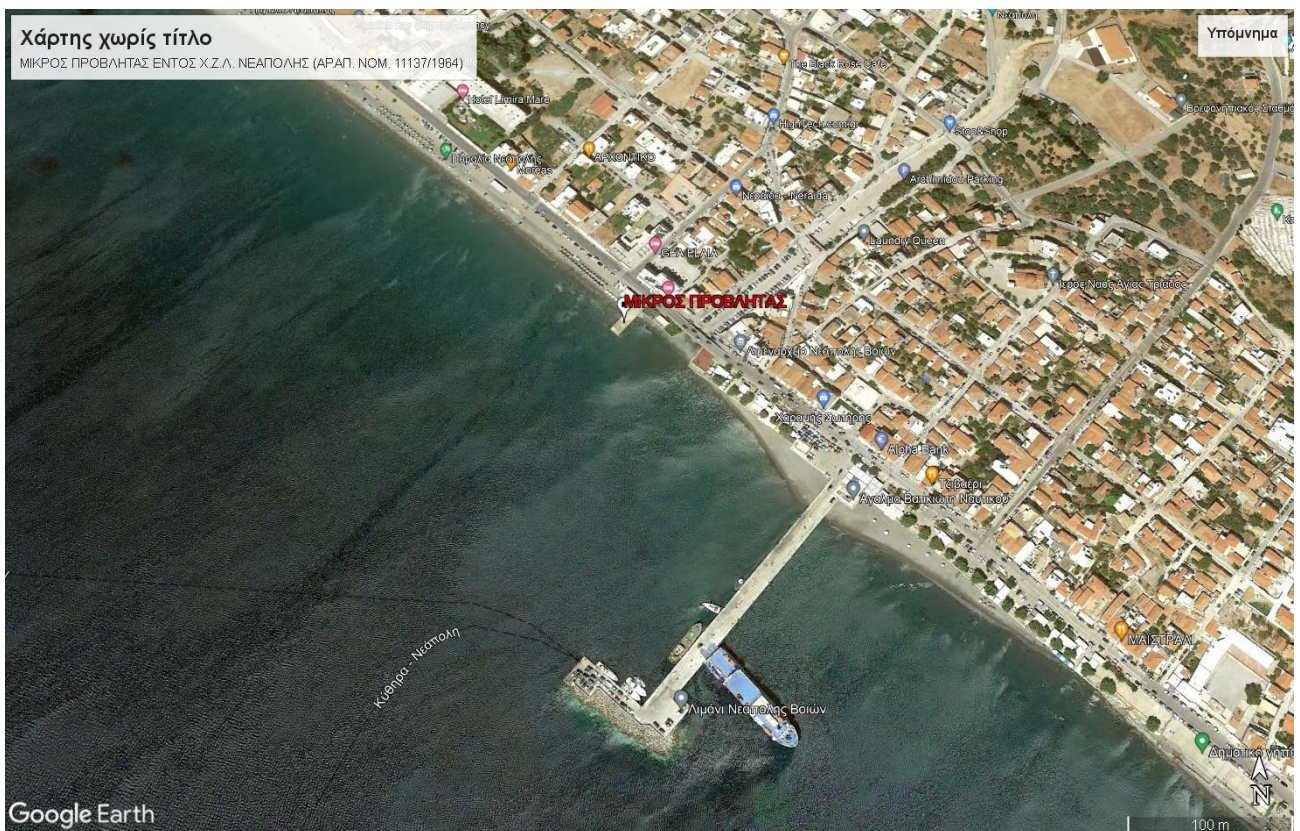
Ο υφιστάμενος προβλήτας, του οποίου την αποκατάσταση εξετάζει η παρούσα μελέτη, βρίσκεται εντός Χερσαίας Ζώνης Λιμένα Νεάπολης ( Αριθ. Αποφ. Νομαρχ. 11137/1964) στα βορειοδυτικά των λιμενικών εγκαταστάσεων της Νεάπολης. Έχει μεταβλητό πλάτος, που κυμαίνεται κοντά στα 7,70m στο άκρο, συνολικό μήκος 40,50m από την οριογραμμή της λεωφόρου Βοιών και 26,35m από το υφιστάμενο παραλιακό τοίχιο. Η άνω επιφάνεια του προβλήτα είναι κεκλιμένο με κατεύθυνση προς τη θάλασσα, στην βόρεια του πλευρά βρίσκεται ράμπα εξυπηρέτησης των λουόμενων μήκους 15.15m και πλάτους 1,65m και στη νότια ράμπα που μήκους 4,15m και πλάτους 4,25m που χρησιμεύει για την διέλευση των μηχανημάτων καθαρισμού της παραλίας.

Ο προβλήτας είναι κατασκευασμένος από έγχυτο σκυρόδεμα επί θραυστού υλικού και παρατηρείται έντονη διάβρωση στο μέτωπό του και στις δύο πλευρές του.

Ο προβλήτας χρησίμευε παλαιά στην εξυπηρέτηση των σκαφών ανοιχτού τύπου προς και από την Ελαφόνησο για την μεταφορά επιβατών και οχημάτων.



Εικόνα 1 Υφιστάμενος μικρός προβλήτας.



Θέση σε χάρτη google.

## 2 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΟ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

### 2.1 ΓΕΝΙΚΑ

Το αντικείμενο της μελέτης είναι η ανακατασκευή του προβλήτα ο οποίος βρίσκεται εντός της χερσαίας ζώνης του λιμένα Νεάπολης (Αριθ. Αποφ. Νομ. 11137/1964). Το υφιστάμενο έργο θα καθαιρεθεί αρχικά και στη συνέχεια θα ακολουθήσει η συνολική ανακατασκευή του. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του νέου προβλήτα συνάδουν ακριβώς με τα αντίστοιχα χαρακτηριστικά του υφιστάμενου, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κίνδυνος ατυχήματος και να μπορεί να εξυπηρετεί, σε περίπτωση που απαιτηθεί, ανάλογου μεγέθους πλοία (ανοιχτού τύπου) ή άλλα σκάφη και να εξασφαλίζει ομαλή μετάβαση των επιβατών και οχημάτων στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο.

### 2.2 ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΡΟΒΛΗΤΑ

Η ανακατασκευή του μικρού προβλήτα αρχίζει με την ολική καθαίρεση του υφιστάμενου έργου.

Η νέα κατασκευή έχει συνολικό μήκος 40,54m μετρούμενο στον άξονα του προβλήτα από την νότια άκρη του μέχρι την οριογραμμή της λεωφόρου Βοιών και αποτελείται από δύο τμήματα με το πρώτο μέσου μήκους 14,17μ και πλάτους 7,18μ να βρίσκεται μεταξύ υφιστάμενων τοίχων. Το δε δεύτερο, μέσου μήκους 26,37μ και πλάτους 7,70μ, να εκτείνεται προς νότια στη συνέχεια του πρώτου τμήματος. Επισημαίνεται ότι η μικρή διαφορά στο μήκος της κατασκευής, στην ανατολική και δυτική πλευρά της έγκειται στην μη ευθυγράμμιση των νοτίων ορίων των υφιστάμενων πλευρικών τοίχων. Στα δυτικά και ανατολικά του προβλήτα προβλέπονται αντίστοιχα δύο ράμπες των πεζών μήκους 15,00μ και πλάτους 1,70μ και των οχημάτων καθαρισμού της παραλίας μήκους 4,75μ και πλάτους 4,00μ. Επισημαίνεται ότι έγινε προσπάθεια διατήρησης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της υφιστάμενης κατασκευής στη νέα.

Λόγω της υψομετρικής διαφοράς μεταξύ της οριογραμμής της λεωφόρου Βοιών και της νότιας άκρης της κατασκευής ο προβλήτας έχει σχεδιασθεί με μεταβαλλόμενη κατά μήκος κλίση ώστε να επιτρέπει την με ασφάλεια κίνησης των οχημάτων και επιβατών επί του προβλήτα καθώς και την συναρμογή του με τις δύο ράμπες των πεζών και των οχημάτων καθαρισμού της παραλίας. Πιο αναλυτικά η κατά μήκος κλίση του προβλήτα ξεκινάει από την οριογραμμή της λεωφόρου Βοιών με 3% για το τμήμα μεταξύ των δύο τοίχων και συνεχίζει με την ίδια κλίση για τα επόμενα 5,00μ που καλύπτουν επίσης το πρώτο τμήμα της ράμπας πεζών, συνεχίζει με 10% για το επόμενο τμήμα μήκους 8,00μ, 2% για τα επόμενα 9,60μ και καταλήγει σε 6% για το τελευταίο τμήμα. Το δεύτερο τμήμα της ράμπας πεζών μήκους 10,00μ έχει κλίση 27% και τέλος η κατά μήκος κλίση της ράμπας των οχημάτων καθαρισμού είναι 30%.

Η άνω επιφάνεια του προβλήτα αποτελείται από άοπλο σκυρόδεμα επίστρωσης πάχους 20εκ της κατηγορίας C30/37, σε αντίθεση με την άνω επιφάνεια των ραμπών που αποτελείται από σκυρόδεμα ανωδομής της κατηγορίας C30/37 με πρόβλεψη οπλισμός από διπλό πλέγμα T131 που τοποθετείται στο μέσω του πάχους των 20εκ. Στο σκυρόδεμα επίστρωσης προβλέπονται αρμοί με διάταξη όπως φαίνεται στο αντίστοιχο σχέδιο της μελέτης. Οι πλευρικοί τοίχοι των ραμπών είναι πάχους 25εκ οπλισμένοι με το ίδιο παραπάνω πλέγμα. Μεταξύ της κάτω επιφάνειας του σκυροδέματος ανωδομής και του διαμορφωμένου πυθμένα προβλέπεται επίχωση από προϊόντα της καθαίρεσης του υφιστάμενου προβλήτα ή/και από βυθοκορήματα καθώς και γεωύφασμα τύπου TENAX GT220 ή αναλόγου.

Κάτω από το σκυρόδεμα επίστρωσης του τμήματος της ράμπας μεταξύ των υφιστάμενων τοίχων προβλέπονται δύο (2) συμπυκνωμένες στρώσεις από υλικό βάσεων της ΠΤΠΟ155 πάχους έκαστη 15εκ.

---

Το πρώτο τμήμα του προβλήτα από νότια μήκους 6,00μ διαμορφώνεται με δύο κυψελωτούς τεχνητούς ογκολίθους (Τ.Ο.) τύπου Τ1' βάσης και δύο τύπου Τ1 άνω διαστάσεων 2,95X7,70X1,35μ από σκυρόδεμα C30/37. Οι κυψέλες των Τ.Ο. πληρούνται με λιθορριπή κυψελών και στη συνέχεια με λιθορριπή φίλτρου βάρους 0,50 – 20χλγρ. Οι Τ.Ο. Τ1' εδράζονται επί εξισωτική στρώση από σκύρα πάχους 20εκ και λιθορριπή έδρασης βάρους 0,50 όπως φαίνεται στα σχέδια της μελέτης. Στα επόμενα 3,00μ προβλέπεται ένας Τ.Ο. τύπου Τ1' που εδράζεται όπως παραπάνω. Η συνέχεια μέχρι τις δύο ράμπες κατασκευάζεται από συμπαγής τεχνητούς ογκολίθους από σκυρόδεμα C30/37 τύπου Τ2 διαστάσεων 1,00X1,00X2,50μ με διάταξη όπως φαίνεται στα σχέδια της μελέτης και εδράζονται επί στρώση από σκύρα και λιθορριπή έδρασης όπως οι υπόλοιποι Τ.Ο. Επί όλων των τεχνητών ογκολίθων προβλέπεται σκυρόδεμα ανωδομής της κατηγορίας C30/37 με τους αρμούς όπως προβλέπονται στο αντίστοιχο σχέδιο της μελέτης. Μεταξύ των συμπαγών τεχνητών ογκολίθων προβλέπεται αρχικά επί του διαμορφωμένου πυθμένα εξυγιαντική στρώση από αμμοχάλικο και στη συνέχεια επίχωση από τα προϊόντα καθαίρεσεων από σκυρόδεμα και ακολουθούν δύο συμπυκνωμένες στρώσεις από υλικό βάσεων της ΠΤΠ Ο155 πάχους έκαστης 15εκ. Μεταξύ της επίχωσης και του υλικού βάσεως προβλέπεται γεωύφασμα τύπου TENAX GT220 ή αναλόγου όπως φαίνεται στα σχέδια της μελέτης.

Ο πόδας της κατασκευής του νότιου τμήματος του προβλήτα προστατεύεται από τέσσερις (4) τεχνητούς ογκολίθους από σκυρόδεμα της κατηγορίας C30/37 τύπου Τ3 διαστάσεων 5,50X1,50X0,50μ και μεταξύ αυτών προβλέπεται ύφαλο σκυρόδεμα της κατηγορίας C30/37 ιδίου πάχους και πλάτους 0,30μ και στη συνέχεια φυσικοί ογκόλιθοι ατομικού βάρους 200-500χλγρ, όπως φαίνεται στο αντίστοιχο σχέδιο της μελέτης. Προβλέπεται επίσης η ενίσχυσή της άνω επιφάνειας με χαλύβδινοι δοκοί διαστάσεων I 120 μήκους 3,00μ ανά 0,50μ. Το άκρο του σκυροδέματος επίστρωσης διαμορφώνεται λοξό 0,050,05μ όπως φαίνεται στο σχέδιο λεπτομερειών. Τέλος σε απόσταση 4,00μ από την νότια άκρη του προβλήτα προβλέπονται δύο (2) δέστρες έλξης 15τ καθώς και προσκρουστήρες.

Προ της κατασκευής του νέου προβλήτα προβλέπεται η εκσκαφή του πυθμένα θαλάσσης όπως φαίνεται στο διάγραμμα εκσκαφών σχέδιο LIM.08.

Οι ανωτέρω εργασίες δεν τροποποιούν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του λιμένα, και αποσκοπούν στην βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας, στην ασφάλεια των χρηστών του λιμένα, καθώς επίσης την ομαλή και ασφαλή λειτουργία του λιμένα.

Μολάοι, 14/09/2023  
Ο Συντάξας

Σταθάκης Παρασκευάς  
Μηχ. Δομ. Έργων Τ.Ε.

Μολάοι, 14/09/2023  
ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ  
Η Προϊσταμένη Τμ/τος

Πατσά Σοφία  
Μηχ. Ορ. Πόρων Π.Ε.