

**ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ 7/2024****ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΥΣΑΣ****ΑΠΟΦΑΣΗ 24/2024**

Στην Καλαμάτα σήμερα, την 12η Απριλίου 2024, ημέρα Παρασκευή και ώρα 2:15 μ.μ., στο Δημοτικό Κατάστημα της οδού Αθηνών 99, συνέρχεται στην υπ' αριθμ. 7/2024, κατεπείγουσα, συνεδρίαση το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, μετά την με αριθμ. πρωτ. 37834/11-4-2024 πρόσκληση του Προέδρου, η οποία επιδόθηκε στα μέλη του Συμβουλίου σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση από τα μέλη του Συμβουλίου οι κ.κ.: 1) Λύρας Παναγιώτης, Πρόεδρος του Συμβουλίου, 2) Αγγελάκης Παναγιώτης, 3) Αλεξόπουλος Δημήτριος, 4) Αποστολόπουλος Σπύρος, 5) Γαϊτάνης Φώτιος, 6) Γκίζα Γεωργία Βασιλική (Γιοβάννα), 7) Καραμούζης Νικήτας, 8) Κουτίβας Μιχαήλ, 9) Μπάμπαλη Αικατερίνη, 10) Σταυριανόπουλος Θεόδωρος, 11) Τσώλης Ηλίας (προσέλευση στην υπ' αριθμ. 20 απόφαση), 12) Χαχής Ευάγγελος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 22 απόφαση) και 13) Χριστοπούλου Ευσταθία (Έφη).

Δεν παραβρίσκονται, αν και κλήθηκαν, τα μέλη κ.κ. 1) Αγάλος Διονύσιος και 2) Ζούζουλας Ιωάννης.

Στη συνεδρίαση παραβρίσκονται επίσης, ο Δήμαρχος Καλαμάτας κ. Βασιλόπουλος Αθανάσιος, οι Αντιδήμαρχοι Καλαμάτας κ.κ. Καραγιάννης Ανδρέας, Κουτραφούρης Βασίλειος και Φάβας Γεώργιος, ο Δημοτικός Σύμβουλος κ. Φαββατάς Δημήτριος και ο προϊστάμενος του Τμήματος Μελετών, Τοπογραφικών Αποτυπώσεων & Εφαρμογών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου κ. Νασόπουλος Παναγιώτης.

Αφού επιτυγχάνεται έτσι η νόμιμη απαρτία ο κ. Πρόεδρος κηρύσσει την έναρξη της συνεδρίασης.

Ο κατεπείγων χαρακτήρας της συνεδρίασης, όπως αναγράφεται και στην πρόσκληση, συνίσταται:

στην έγκαιρη λήψη απόφασης από τη Δημοτική Κοινότητα Καλαμάτας και τη Δημοτική Επιτροπή, μετά την γνωμοδότηση της ΕΦΑ (αρ. πρωτ. 117219/08-04-2024) και τη γνωμοδότηση του Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής (αρ. πρωτ. 1013831/05-04-2024) προκειμένου να προβεί ο Δήμος Καλαμάτας στην υποβολή πρότασης έργων (πράξεων), για να ενταχθεί και χρηματοδοτηθεί το έργο του θέματος στο πλαίσιο του Προγράμματος Πελοπόννησος 2021-2027 μέχρι **αποκλειστικά την 19/04/2024 (ημερομηνία λήξης υποβολής προτάσεων), ώρα 14:00.**

Το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, στην περίπτωση κατεπείγουσας συνεδρίασης, πριν από τη λήψη των αποφάσεων επί των θεμάτων της ημερήσιας διάταξης, αποφαινεται για το κατεπείγον των θεμάτων αυτών βάσει των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 88 του Ν.3852/2010, όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν και στην παρούσα δε περίπτωση αποφάνθηκε θετικά με την υπ' αριθμ. 23/2024 απόφασή του.

Στη συνέχεια εισάγεται από τον κ. Πρόεδρο για συζήτηση το μοναδικό θέμα της ημερήσιας διάταξης με τίτλο:

Έγκριση της υπ' αριθμ. 116/2023 μελέτης του έργου «Ολοκλήρωση Ανάπλασης οδού Αναγνωσταρά» του Δήμου Καλαμάτας και υποβολή πρότασης χρηματοδότησης στο Πρόγραμμα «Πελοπόννησος» 2021 – 2027 με τίτλο «Αστικές αναπλάσεις πόλης Καλαμάτας».

Εισηγούμενος το θέμα ο Αντιδήμαρχος Καλαμάτας κ. Κουτραφούρης Βασίλειος, εκτός των άλλων αναφέρεται στην υπ' αριθμ. πρωτ. 37659/11-4-2024 σχετική εισήγηση του Τμήματος Μελετών Τοπογραφικών Αποτυπώσεων & Εφαρμογών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, η οποία μαζί με τα συνημμένα αυτής είχε σταλεί στα Μέλη του Συμβουλίου προς ενημέρωση και έχει αναλυτικά ως εξής:

#### **ΘΕΜΑ :**

**Α)** Κατ'επίγον χαρακτήρας της ανάγκης συνεδρίασης της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας

**Β)** Έγκριση της υπ. αρ. 116 / 2023 μελέτης, στο σύνολο της, της Δ. Τ. Υπηρεσιών του Δ. Καλαμάτας του έργου «**Ολοκλήρωση Ανάπλασης οδού Αναγνωσταρά**» του Δ. Καλαμάτας και

**Γ)** Έγκριση για υποβολή πρότασης χρηματοδότησης στην υπ. αριθμ. ΟΠΣ ΕΣΠΑ 387046/08.11.2023, πρόσκληση της ΕΥΔ στο Πρόγραμμα «Πελοπόννησος» 2021 – 2027 με τίτλο: «Αστικές αναπλάσεις πόλης Καλαμάτας», όπως τροποποιήθηκε με τις υπ. αριθμ. πρωτ. 17936/19.01.2024 84946/19/03/2024, του έργου «**Ολοκλήρωση Ανάπλασης οδού Αναγνωσταρά**» του Δ. Καλαμάτας.

**Α)** Ο κατεπείγων χαρακτήρας της συνεδρίασης, συνίσταται στην έγκαιρη λήψη απόφασης από τη Δημοτική Κοινότητα Καλαμάτας και τη Δημοτική επιτροπή, μετά την γνωμοδότηση της ΕΦΑ (αρ. πρωτ. 117219/08-04-2024) και τη γνωμοδότηση του Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής (αρ. πρωτ. 1013831/05-04-2024) προκειμένου να προβεί ο Δήμος Καλαμάτας στην υποβολή πρότασης έργων (πράξεων), για να ενταχθεί και χρηματοδοτηθεί το έργο του θέματος στο πλαίσιο του Προγράμματος Πελοπόννησος 2021-2027 μέχρι **αποκλειστικά, την 19/04/2024 (ημερομηνία λήξης υποβολής προτάσεων), ώρα 14:00,**

**Β) Με το παρόν έγγραφο μας,** σας υποβάλλουμε την υπ. αρ. 116/2023 μελέτη της Δ.Τ.Υ. Καλαμάτας του έργου με τίτλο: **«Ολοκλήρωση Ανάπλασης οδού Αναγνωσταρά»**, με συνολικό προϋπολογισμό **950.000,00 €**, συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ (24%), και παρακαλούμε για την έγκριση της μελέτης ως προς το σύνολο της.

#### **ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΟΔΟΥ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ:**

Η παρούσα επικαιροποιημένη μελέτη με τίτλο **«Ολοκλήρωση Ανάπλασης οδού Αναγνωσταρά»**, αφορά στην ολοκλήρωση της ανάπλασης της οδού Αναγνωσταρά μετά την οριστική έκπτωση της προηγούμενης εργολαβίας με τίτλο **«Ανάπλαση οδού Αναγνωσταρά»** που είχε αρχίσει να εκτελείται από το βόρειο τμήμα της οδού και σταμάτησε λόγω του παραπάνω γεγονότος στη συμβολή με την οδό Κολοκοτρώνη.

Σύμφωνα με τα αναφερόμενα και στην μελέτη **«Ανάπλαση οδού Αναγνωσταρά»** του στην παραπάνω οδό σήμερα, λόγω των πολύ μικρών πεζοδρομίων που υφίστανται για την κυκλοφορία των πεζών, αποτελεί τελικά μονόδρομο η δημιουργία νέων πλατύτερων πεζοδρομίων που θα βοηθήσουν στην καλύτερευση της πορείας τόσο των διερχομένων πεζών όσο και των κατοίκων της περιοχής, αναβαθμίζοντας έτσι σε μέγιστο βαθμό ένα σημαντικό τμήμα του ιστορικού κέντρου που μέχρι σήμερα μένει αναξιοποίητο, στο έλεος του αυτοκινήτου.

Θα πρέπει εδώ να σημειώσουμε, ότι στην αρχική μελέτη ανάπλασης της οδού Αναγνωσταρά με τίτλο **«Ανάπλαση οδού Αναγνωσταρά»** είχε προβλεφθεί πλάτος οδοστρώματος για την κυκλοφορία οχημάτων 3,20 μέτρα. Όμως, κατά τις πρόδρομες εργασίες για την υλοποίηση του έργου, διαπιστώθηκε ότι τα υφιστάμενα πλάτη της οδού (πεζοδρόμια και οδόστρωμα) σε μερικές θέσεις διαφέρουν από τα πλάτη που εμφανίζονταν στους χάρτες του Κτηματολογίου, τα στοιχεία των οποίων λήφθηκαν υπόψη για το σχεδιασμό του έργου στη φάση της αρχικής μελέτης.

Επιπλέον, διαπιστώθηκαν διαμορφωμένες εισοδοί - έξοδοι οχημάτων που δεν είχαν ληφθεί υπόψη στον παραπάνω σχεδιασμό και επηρεάζουν όπως είναι φυσικό την λειτουργική συνέχεια των πεζοδρομίων. Πέραν αυτών, είχε προβλεφθεί και φύτευση δέντρων η οποία μείωνε και άλλο τα ελεύθερα πλάτη των μελλοντικών πεζοδρομίων.

Συνεπώς, αντικειμενικά δεν μπορούσε να υλοποιηθεί στο σύνολό της η οριζοντιογραφία προτεινόμενων έργων που είχε εγκριθεί και δημοσιευθεί στο ΦΕΚ Β' 142/2019 και της οποίας το πλάτος του οδοστρώματος ήταν 3,20 μέτρα, ενώ τα πεζοδρόμια είχαν μεταβλητό πλάτος.

Η αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων, θα ήταν δυνατό προκύψει με τις εξής εναλλακτικές λύσεις:

- α) είτε με μείωση του πλάτους των πεζοδρομίων,
- β) είτε με της μείωσης του πλάτους του οδοστρώματος.

Η εναλλακτική λύση της μείωσης του πλάτους των πεζοδρομίων, αντιβαίνει στον σκοπό του έργου, όπως αυτός είχε παρουσιαστεί κατά την έγκριση της μελέτης που έθετε σαν στόχο την απόδοση στους πολίτες όσο το δυνατόν μεγαλύτερων επιφανειών δημόσιου χώρου, ώστε αυτός να καθίσταται ελκυστικός και ωφέλιμος στους χρήστες.

Επομένως, σύμφωνα με τα ανωτέρω, η εναλλακτική λύση της μείωσης του πλάτους των οδοστρώματος εξετάστηκε ως η βέλτιστη λύση αντιμετώπισης των παρουσιασθέντων προβλημάτων, που ταυτόχρονα συνάδει και με την σκοπιμότητα του έργου.

Τα δεδομένα που λήφθηκαν υπόψη για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, είναι τα ακόλουθα:

- Η θέση της οδού Αναγνωσταρά που βρίσκεται εντός σχεδίου.
- Η οδός Αναγνωσταρά αποτελεί οδό μονής κατεύθυνσης με μία λωρίδα κυκλοφορίας.
- Η οδός Αναγνωσταρά αποτελεί τοπική οδό, δηλαδή δεν είναι ούτε αστική αρτηρία ούτε συλλεκτήρια οδός, όπως προκύπτει από το ΓΠΣ της Καλαμάτας. Σημειώνεται, ότι και στη λειτουργική ιεράρχηση της υφιστάμενης κατάστασης στη μελέτη του ΣΒΑΚ Καλαμάτας, φαίνεται ότι η οδός Αναγνωσταρά αποτελεί τοπική οδό.
- Η οδός Αναγνωσταρά έχει ως κύρια λειτουργία την πρόσβαση και δευτερευόντως την παραμονή.
- Οι φόρτοι λεωφορείων γραμμής και βαρέων οχημάτων εκφρασμένοι σε ποσοστό επί του συνόλου των οχημάτων (σύνθεση κυκλοφορίας) είναι μικροί, σε ποσοστό <5% (από τη μελέτη ΣΒΑΚ προκύπτει ότι είναι 4,9%).

Με βάση λοιπόν τις «**Οδηγίες Μελετών Έργων Οδοποιίας, Τεύχος 1: Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ)**», τις «**Οδηγίες Μελετών Έργων Οδοποιίας, Τεύχος 4: Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ-ΚΑΟ)**», «οι προτεινόμενες τιμές πλάτους λωρίδων κυκλοφορίας εξαρτώνται από το μέγεθος των φόρτων των λεωφορείων γραμμής και των βαρέων οχημάτων, καθώς επίσης και από τις διατιθέμενες επιφάνειες της οδού, σε συνδυασμό με τις επικρατούσες συνθήκες σε κάποια περιοχή και το βαθμό ικανοποίησης των διαφόρων απαιτήσεων χρήσης της οδού από τους χρήστες».

Οι διαστάσεις των επιφανειών κυκλοφορίας μιας κατεύθυνσης προκύπτουν αφού ληφθούν υπόψη οι βασικές διαστάσεις του κυκλοφοριακού χώρου του οχήματος σχεδιασμού. Η τυπική περίπτωση παράλληλης κίνησης είναι φορτηγό/φορτηγό ή λεωφορείο/λεωφορείο. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν οι διατιθέμενες επιφάνειες κυκλοφορίας είναι ιδιαίτερα περιορισμένες, επιτρέπεται να μηδενίζεται το πρόσθετο πλάτος κυκλοφοριακού χώρου για παράλληλη κίνηση των οχημάτων, μόνο όταν με τον τρόπο αυτό μπορούν να δημιουργηθούν επιφάνειες για ποδηλατοδρόμους, λωρίδες στάθμευσης, νησίδες ή πεζοδρόμια. **Επειδή δεν έχουμε γραμμή λεωφορείου, το δυσμενέστερο όχημα για τον σχεδιασμό είναι το φορτηγό, άρα τα όρια του κυκλοφοριακού χώρου είναι 3,00 μέτρα (ή 2,75 μ σε περίπτωση που επιβάλλεται ταχύτητα <40 χλμ/ώρα).**

**Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται και από το τεύχος «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» της Μονάδας Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ Α.Ε.) του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων.**

Το συμπέρασμα που προέκυψε με βάση τη λειτουργία της οδού και την σύνθεση της κυκλοφορίας, είναι ότι **θα μπορούσε το πλάτος της επιφάνειας κυκλοφορίας να είναι 3,00 μέτρα.**

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω και προκειμένου να μπορέσει να υλοποιηθεί το έργο «**ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΟΔΟΥ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ**», αναθεωρήθηκε η αρχική οριζοντιογραφία προτεινομένων έργων της εγκεκριμένης μελέτης, με βασική αλλαγή αυτή της μείωσης του πλάτους οδοστρώματος από 3,20 σε 3,00 μέτρα.

Επιπλέον, αν και δεν απαιτείται από τις προδιαγραφές, προκειμένου να υπάρχει μεγαλύτερη οδική ασφάλεια, **προτάθηκε η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα να οριστεί στα 30 χλμ/ώρα.**

Ακόμα, προτάθηκε να γίνουν σημειακές τροποποιήσεις όπου υπάρχουν διαμορφωμένες είσοδοι - έξοδοι, με αποτέλεσμα κάποιες από τις θέσεις στάθμευσης που είχαν αρχικά εγκριθεί να μετατοπίζονται και από είκοσι πέντε (25) οι θέσεις να γίνονται είκοσι τέσσερις (24).

Επίσης, προβλέφθηκε η μελλοντική διαμόρφωση του ανατολικού πεζοδρομίου στο ύψος των ερειπωμένων κτιρίων που σήμερα είναι περιφραγμένα. **Έτσι μελλοντικά θα διαμορφωθούν και έξι (6) επιπλέον θέσεις στάθμευσης, με αποτέλεσμα το σύνολο των θέσεων στάθμευσης να είναι τριάντα (30).**

**Σε όλο το μήκος της οδού Αναγνωσταρά και σε ότι αφορά στην ασφαλή κυκλοφορία των πεζών και ΑμεΑ από πεζοδρόμιο σε πεζοδρόμιο, έχει προβλεφθεί η κατασκευή κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) καθώς και ζώνη όδευσης τυφλών, στα τμήματα των προτεινόμενων πεζοδρομίων που παρουσιάζουν σχετική ευρύτητα.**

**Σύμφωνα λοιπόν με την επικαιροποιημένη πρόταση, προβλέπεται η διαπλάτυνση των υφιστάμενων πεζοδρομίων με ταυτόχρονη δημιουργία ικανών σε μήκος εσοχών για στάθμευση οχημάτων ανάγκης, ή οχημάτων διανομής των παρακείμενων καταστημάτων, αφήνοντας έτσι καθαρό πλάτος κίνησης οχημάτων 3,00μ - πέραν του χώρου στάθμευσης - ενώ στο σημερινό οδόστρωμα, αφού πρώτα αποξηλωθεί η υπάρχουσα και όχι σε καλή κατάσταση άσφαλτος, προβλέπεται να τοποθετηθούν έγχρωμοι κυβόλιθοι τσιμέντου, στην ίδια στάθμη που βρίσκεται σήμερα ο δρόμος.**

Για την δαπεδόστρωση των νέων πεζοδρομίων, προβλέπεται η χρήση των ίδιων κατά κύριο λόγο υλικών, με τον ίδιο τρόπο, σχέδιο και αρχιτεκτονικό κάρναβο με τα ήδη υφιστάμενα πεζοδρόμια της οδού Αριστομένους, διατηρώντας έτσι την ίδια ομοιομορφία, λόγω και του γεγονότος ότι η οδός Αναγνωσταρά είναι παράλληλη και σε μικρή απόσταση από την οδό Αριστομένους.

Τέλος, προβλέπεται η κατασκευή νέου δικτύου ηλεκτροφωτισμού που θα περιλαμβάνει εκτός των άλλων και την τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων νέας τεχνολογίας τύπου led, όπως και η διευθέτηση των ομβρίων υδάτων (τόσο των οδών όσο και των υδρορροών των παρακείμενων κατοικιών), είτε με την μετακίνηση των υφιστάμενων φρεατίων ομβρίων, είτε με την κατασκευή υπόγειου πλαστικού αγωγού που θα μεταφέρει τα όμβρια των πεζοδρομίων προς στους κεντρικούς αγωγούς της πόλης, στην ευρύτερη περιοχή της παρέμβασης.

Γ) Στα πλαίσια του προγράμματος «Πελοπόννησος» 2021–2027 με τίτλο: «Αστικές αναπλάσεις πόλης Καλαμάτας», όπως τροποποιήθηκε με τις υπ. αριθμ. πρωτ. 17936/19.01.2024 84946/19/03/2024, παρακαλούμε για την **έγκριση υποβολής αίτησης πρότασης στο παραπάνω πρόγραμμα**, της υπ. αριθμ 116/2023 μελέτης του έργου με τίτλο «Ολοκλήρωση Ανάπλασης οδού Αναγνωσταρά» του Δ. Καλαμάτας, με συνολικό προϋπολογισμό 950.000,00€ συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ.

Εισηγητής	Τμηματάρχης	Διευθυντής	Αντιδήμαρχος Νέων Έργων και Πολεοδομίας
Α. ΠΡΩΤΟΓΕΡΗ	Γ.ΔΙΟΝΥΣΟΠΟΥΛΟΣ	Α. ΜΠΟΥΜΠΟΠΟΥΛΟΥ	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ

Συνημμένα:

- 1) Τεχνική Έκθεση & Τεχνική Περιγραφή.
- 2) Προϋπολογισμός μελέτης
- 3) Τεχνικά σχέδια της Α.Μ. 116/2023 (ορθοφωτοχάρτης και Οριζοντιογραφία)
- 4) γνωμοδότηση της ΕΦΑ (αρ. πρωτ. 117219/08-04-2024)
- 5) γνωμοδότηση του Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής (αρ. πρωτ. 1013831/05-04-2024) μετά την γνωμοδότηση της ΕΦΑ (αρ. πρωτ. 117219/08-04-2024) και τη γνωμοδότηση του Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής (αρ. πρωτ. 1013831/05-04-2024)

Η Τεχνική Έκθεση της εν λόγω μελέτης καθώς και η Τεχνική Έκθεση Προσβασιμότητας για ΑΜΕΑ, έχουν ως εξής:

**Τ Ε Χ Ν Ι Κ Η Ε Κ Θ Ε Σ Η****A. ΓΕΝΙΚΑ – ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

Η παρούσα επικαιροποιημένη μελέτη, αφορά στην ολοκλήρωση της ανάπλασης της οδού Αναγνωσταρά μετά την οριστική έκπτωση της προηγούμενης εργολαβίας που είχε αρχίσει να εκτελείται από το βόρειο τμήμα της οδού και σταμάτησε λόγω του παραπάνω γεγονότος στη συμβολή με την οδό Κολοκοτρώνη.

Μετά την πρόσφατη ολοκλήρωση μεγάλου μέρους αναπλάσεων που πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια στο κέντρο της Καλαμάτας, όπως στην Κεντρική Πλατεία και τις γύρω από αυτήν περιοχές (με σημαντικές διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, την πεζοδρόμηση μεγάλου τμήματος της οδού Αριστομένους και αντίστοιχα της Χρ. Κουμάντου νότια του κεντρικού δημορχιακού μεγάρου, κλπ), έτσι και τώρα, προτείνεται η συνέχιση ανάλογων παρεμβάσεων στην περιοχή του ιστορικού κέντρου Καλαμάτας, με την ολοκλήρωση της ανάπλασης στην οδό Αναγνωσταρά (σχεδόν παράλληλης με τον πεζόδρομο της οδού Αριστομένους), μήκους 600 περίπου μέτρων και μέσου πλάτους 8 μέτρων.

Η οδός Αναγνωσταρά, με κατεύθυνση τον άξονα βορρά – νότο, που ξεκινά από την οδό Βαλαωρίτου και καταλήγει στην πλατεία 23<sup>ης</sup> Μαρτίου, βρίσκεται σε ότι αφορά στο τμήμα της από την συμβολή με την οδό Καίσαρη και βορειότερα, εντός των ορίων του Ιστορικού Κέντρου Καλαμάτας.

Πρόκειται για δρόμο, που κατά το παρελθόν μαζί με την οδό Αριστομένους (σημερινό πεζόδρομο) και την οδό Κολοκοτρώνη, έσφυζαν από ζωή λόγω της πληθώρας μικρών εμπορικών καταστημάτων, λιανικής κυρίως πώλησης. Αποτελούσε μάλιστα και έναν από τους παλαιότερους εμπορικούς δρόμους της Καλαμάτας, οποίος οδηγούσε απευθείας στην πλατεία 23<sup>ης</sup> Μαρτίου.

Σήμερα όμως, μετά την δημιουργία του πεζόδρομου της οδού Αριστομένους, την σημαντική διαπλατύνση των πεζοδρομίων της και την πρόσφατη ανάπλαση της Κεντρικής Πλατείας, το λεγόμενο «εμπορικό κομμάτι» στις οδούς Αναγνωσταρά και Κολοκοτρώνη, μετακινήθηκε τελικά και αυτό, είτε προς την οδό Αριστομένους είτε προς στην περιοχή πέριξ της πλατείας 23<sup>ης</sup> Μαρτίου, με αποτέλεσμα το κλείσιμο πολλών καταστημάτων και την δημιουργία μιας εικόνας εγκατάλειψης, που δεν συνάδει με την ιστορία και το μέγεθος της πόλης.

Με βάσει λοιπόν τα παραπάνω δεδομένα, ο Δήμος Καλαμάτας στην προσπάθεια που καταβάλλει εδώ και μεγάλο διάστημα για την αναβάθμιση περιοχών σημαντικού ιστορικού και εμπορικού ενδιαφέροντος στην πόλη, έτσι και τώρα, προβαίνει στην εκπόνηση μελέτης ανάπλασης του δεύτερου οικονομικά σημαντικότερου δρόμου της πόλης, σε μια προσπάθεια συνέχισης της αναβάθμισης ολόκληρου του ιστορικού κέντρου, που έχει ξεκινήσει εδώ και πολλά χρόνια με μια σειρά αναπλάσεων και πεζοδρομήσεων, που πραγματοποιήθηκαν κυρίως στο βόρειο τμήμα της πλατείας 23<sup>ης</sup> Μαρτίου.

Η συνολική επιφάνεια της παραπάνω παρέμβασης στο συγκεκριμένο τμήμα του κέντρου της Καλαμάτας, ανήρχετο αρχικά σε 5.000 μ<sup>2</sup>, συμπεριλαμβανομένων και των υφιστάμενων επιφανειών οδοστρωμάτων, όπως φαίνεται και στη γενική άποψη διαμόρφωσης του παραπάνω χώρου.

Όμως με την προηγούμενη εργολαβία, προτού αυτή κηρυχθεί έκπτωτη, είχαν κατασκευαστεί μόνον τα 650 μ<sup>2</sup> από τη συνολική επιφάνεια και αυτό μόνο στα πεζοδρόμια, ενώ στο οδόστρωμα δεν είχαν προβεί σε καμία εργασία από αυτές που προέβλεπε η αρχικά εγκεκριμένη μελέτη.

**B. ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ**

Σκοπός του παραπάνω έργου ανάπλασης είναι αφενός μεν η απόδοση στον πολίτη όσο το δυνατόν μεγαλύτερων επιφανειών δημόσιου χώρου που θα καθίσταται ελκυστικός στο χρήστη και φιλικός στο περιβάλλον και αφετέρου η εξυπηρέτηση του δημόσιου και κοινωνικού συμφέροντος με την δημιουργία μιας αξιόλογης ανάπλασης, που στο σύνολό της, εκτός του ασφαλούς και άνετου περιπάτου εκ μέρους των πολιτών θα δημιουργήσει και τέτοιες δράσεις, που στο τέλος θα αποβούν προς όφελος του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος, με την επίτευξη της μέγιστης δυνατής ποιότητας και εν τέλει ασφάλειας.

Επιπρόσθετα, αναμένεται να σημειωθεί και μια θεαματική αύξηση της λειτουργικότητας της περιοχής με την διαμόρφωση μιας ενιαίας αισθητικής αντιμετώπισης, σε ένα μεγάλο τμήμα του παραδοσιακού κέντρου της Καλαμάτας. Η συγκεκριμένη περιοχή, και λόγω του γεγονότος ότι θα υπάρχει πλέον αισθητική ομοιογένεια, θα μπορεί να αποτελέσει μελλοντικά έναν «πυρήνα» πρόσφορο για επέκταση αναβαθμίσεων και σε άλλες γειτονικές περιοχές.

Με την πρόταση παρέμβασης που υποβάλλει η Δ.Τ.Υ. του Δήμου Καλαμάτας, η περιοχή επί και πέριξ της οδού Αναγνωσταρά που είναι κατεχορήγηση μια περιοχή νεοκλασικών και μοντέρνων κατοικιών, καθώς και μικρών καταστημάτων, θα αποκομίσει μελλοντικά σε μέγιστο βαθμό τα οφέλη που θα προκύψουν από αυτή την αναβάθμιση που επιχειρεί ο Δήμος. Πιθανόν δε, να αποτελέσει και έναν σημαντικό ενθαρρυντικό παράγοντα - σε συνδυασμό βέβαια με την βελτίωση της οικονομικής κατάστασης – ανοίγματος νέων καταστημάτων και επανακατοίκησης της περιοχής, προκειμένου να ξεφύγει από την σημερινή εικόνα εγκατάλειψης, αναζωογονώντας έτσι και ιστορικά την περιοχή αυτή.

Εκτός των άλλων, η προταθείσα παρέμβαση, πιστεύεται ότι θα αποτρέψει την είσοδο κι άλλων αυτοκινήτων στους ήδη «υπερφορτωμένους» - λόγω και του μικρού πλάτους των δρόμων της περιοχής - όπου σήμερα παρατηρείται το φαινόμενο, με το να υφίσταται συνεχής στάθμευση στην μια ή την άλλη πλευρά του δρόμου, στα μικρά σε πλάτος εναπομείναντα πεζοδρόμια, οι πεζοί να περνούν πολλές φορές με δυσκολία.

Στόχος επίσης αυτής της ενέργειας, είναι και η αποδοχή εκ μέρους των πολιτών, του μέτρου απόδοσης ολοένα και περισσότερων τμημάτων του υπάρχοντος οδικού δικτύου της πόλης για την κατασκευή ευρύχωρων πεζοδρομίων και ακολούθως, η αλλαγή συμπεριφοράς των οδηγών για την επιλογή εναλλακτικών διαδρομών και την στάθμευση των αυτοκινήτων, τόσο στην περίμετρο του δικτύου πεζοδρόμων, όσο και στα δημοτικά parking του ποταμού Νέδοντα, αφού η μετακίνηση πεζή, γενικά είναι προτιμότερη από άποψη ασφάλειας, ποιότητας ζωής και εν τέλει ταχύτητας.

Όλη η παρέμβαση έχει σχεδιαστεί με κύριο κριτήριο την αναβάθμιση τόσο της συγκεκριμένης όσο και της ευρύτερης περιοχής ανάπλασης και την βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας τόσο των καταστημάτων, όσο και των λοιπών λειτουργιών, αλλά πρωτίστως την εξυπηρέτηση των πολιτών. Ένα δεύτερο και σημαντικότερο κριτήριο, έχει σχέση με την ενοποίηση όλων των αναπλάσεων που έχουν πραγματοποιηθεί έως τώρα στο κέντρο της πόλης, έτσι ώστε στο σύνολό τους να λειτουργούν όλες ως μια ενιαία ζώνη αναψυχής, πρασίνου, περιπάτου και στάσης των κατοίκων και επισκεπτών, της πόλης μας.

**Γ. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΟΔΟΥ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ**

Στην παραπάνω οδό σήμερα, λόγω των πολύ μικρών πεζοδρομίων που υφίστανται για την κυκλοφορία των πεζών, αποτελεί τελικά μονόδρομο η δημιουργία νέων πλατύτερων πεζοδρομίων που θα βοηθήσουν στην καλύτερευση της πορείας τόσο των διερχομένων πεζών όσο και των

κατοίκων της περιοχής, αναβαθμίζοντας έτσι σε μέγιστο βαθμό ένα σημαντικό τμήμα του ιστορικού κέντρου που μέχρι σήμερα μένει αναξιοποίητο, στο έλεος του αυτοκινήτου.

Θα πρέπει εδώ να σημειώσουμε, ότι στην αρχική μελέτη ανάπλασης της οδού Αναγνωσταρά είχε προβλεφθεί πλάτος οδοστρώματος για την κυκλοφορία οχημάτων 3,20 μέτρα. Όμως, κατά τις πρόδρομες εργασίες για την υλοποίηση του έργου, διαπιστώθηκε ότι τα υφιστάμενα πλάτη της οδού (πεζοδρόμια και οδόστρωμα) σε μερικές θέσεις διαφέρουν από τα πλάτη που εμφανίζονταν στους χάρτες του Κτηματολογίου, τα στοιχεία των οποίων λήφθηκαν υπόψη για το σχεδιασμό του έργου στη φάση της αρχικής μελέτης.

Επιπλέον, διαπιστώθηκαν διαμορφωμένες εισοδοί - έξοδοι οχημάτων που δεν είχαν ληφθεί υπόψη στον παραπάνω σχεδιασμό και επηρεάζουν όπως είναι φυσικό την λειτουργική συνέχεια των πεζοδρομίων. Πέραν αυτών, έχει προβλεφθεί και φύτευση δέντρων η οποία μείωνε και άλλο τα ελεύθερα πλάτη των μελλοντικών πεζοδρομίων.

Συνεπώς, αντικειμενικά δεν μπορούσε να υλοποιηθεί στο σύνολό της η οριζοντιογραφία προτεινόμενων έργων που είχε εγκριθεί και δημοσιευθεί στο ΦΕΚ Β' 142/2019 και της οποίας το πλάτος του οδοστρώματος ήταν 3,20 μέτρα, ενώ τα πεζοδρόμια είχαν μεταβλητό πλάτος.

Η αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων, θα ήταν δυνατό να αντιμετωπιστεί με τις εξής εναλλακτικές λύσεις:

- α) είτε με μείωση του πλάτους των πεζοδρομίων,
- β) είτε με της μείωσης του πλάτους του οδοστρώματος.

Η εναλλακτική λύση της μείωσης του πλάτους των πεζοδρομίων, αντιβαίνει στον σκοπό του έργου, όπως αυτός είχε παρουσιαστεί κατά την έγκριση της μελέτης που έθετε σαν στόχο την απόδοση στους πολίτες όσο το δυνατόν μεγαλύτερων επιφανειών δημόσιου χώρου, ώστε αυτός να καθίσταται ελκυστικός και ωφέλιμος στους χρήστες.

Επομένως, σύμφωνα με τα ανωτέρω, η εναλλακτική λύση της μείωσης του πλάτους των οδοστρώματος εξετάστηκε ως η βέλτιστη λύση αντιμετώπισης των παρουσιασθέντων προβλημάτων, που ταυτόχρονα συνάδει και με την σκοπιμότητα του έργου.

Τα δεδομένα που λήφθηκαν υπόψη για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, είναι τα ακόλουθα:

- Η θέση της οδού Αναγνωσταρά που βρίσκεται εντός σχεδίου.
- Η οδός Αναγνωσταρά αποτελεί οδό μονής κατεύθυνσης με μία λωρίδα κυκλοφορίας.
- Η οδός Αναγνωσταρά αποτελεί τοπική οδό, δηλαδή δεν είναι ούτε αστική αρτηρία ούτε συλλεκτήρια οδός, όπως προκύπτει από το ΓΠΣ της Καλαμάτας. Σημειώνεται, ότι και στη λειτουργική ιεράρχηση της υφιστάμενης κατάστασης στη μελέτη του ΣΒΑΚ Καλαμάτας, φαίνεται ότι η οδός Αναγνωσταρά αποτελεί τοπική οδό.
- Η οδός Αναγνωσταρά έχει ως κύρια λειτουργία την πρόσβαση και δευτερευόντως την παραμονή.
- Οι φόρτοι λεωφορείων γραμμής και βαρέων οχημάτων εκφρασμένοι σε ποσοστό επί του συνόλου των οχημάτων (σύνθεση κυκλοφορίας) είναι μικροί, σε ποσοστό <5% (από τη μελέτη ΣΒΑΚ προκύπτει ότι είναι 4,9%).

Με βάση λοιπόν τις «Οδηγίες Μελετών Έργων Οδοποιίας, Τεύχος 1: Λειτουργική Κατάταξη Οδικού Δικτύου (ΟΜΟΕ-ΛΚΟΔ)», τις «Οδηγίες Μελετών Έργων Οδοποιίας, Τεύχος 4: Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ-ΚΑΟ)», «οι προτεινόμενες τιμές πλάτους λωρίδων κυκλοφορίας εξαρτώνται από το μέγεθος των φόρτων των λεωφορείων γραμμής και των βαρέων οχημάτων, καθώς επίσης και από τις διατιθέμενες επιφάνειες της οδού, σε συνδυασμό με τις επικρατούσες συνθήκες σε κάποια περιοχή και το βαθμό ικανοποίησης των διαφόρων απαιτήσεων χρήσης της οδού από τους χρήστες».



Οι διαστάσεις των επιφανειών κυκλοφορίας μιας κατεύθυνσης προκύπτουν αφού ληφθούν υπόψη οι βασικές διαστάσεις του κυκλοφοριακού χώρου του οχήματος σχεδιασμού. Η τυπική περίπτωση παράλληλης κίνησης είναι φορτηγό/φορτηγό ή λεωφορείο/λεωφορείο. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν οι διατιθέμενες επιφάνειες κυκλοφορίας είναι ιδιαίτερα περιορισμένες, επιτρέπεται να μηδενίζεται το πρόσθετο πλάτος κυκλοφοριακού χώρου για παράλληλη κίνηση των οχημάτων, μόνο όταν με τον τρόπο αυτό μπορούν να δημιουργηθούν επιφάνειες για ποδηλατοδρόμους, λωρίδες στάθμευσης, νησίδες ή πεζοδρόμια. Επειδή δεν έχουμε γραμμή λεωφορείου, το δυσμενέστερο όχημα για τον σχεδιασμό είναι το φορτηγό, άρα τα όρια του κυκλοφοριακού χώρου είναι 3,00 μέτρα (ή 2,75 μ σε περίπτωση που επιβάλλεται ταχύτητα <40 χλμ/ώρα).

Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται και από το τεύχος «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» της Μονάδας Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ Α.Ε.) του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων.

Το συμπέρασμα που προέκυψε με βάση τη λειτουργία της οδού και την σύνθεση της κυκλοφορίας, είναι ότι θα μπορούσε το πλάτος της επιφάνειας κυκλοφορίας να είναι 3,00 μέτρα.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω και προκειμένου να μπορέσει να υλοποιηθεί το έργο «**ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΟΔΟΥ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ**», αναθεωρήθηκε η αρχική οριζοντιογραφία προτεινομένων έργων της εγκεκριμένης μελέτης, με βασική αλλαγή αυτή της μείωσης του πλάτους οδοστρώματος από 3,20 σε 3,00 μέτρα.

Επιπλέον, αν και δεν απαιτείται από τις προδιαγραφές, προκειμένου να υπάρχει μεγαλύτερη οδική ασφάλεια, προτάθηκε η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα να οριστεί στα 30 χλμ/ώρα.

Ακόμα, προτάθηκε να γίνουν σημειακές τροποποιήσεις όπου υπάρχουν διαμορφωμένες είσοδοι-έξοδοι, με αποτέλεσμα κάποιες από τις θέσεις στάθμευσης που είχαν αρχικά εγκριθεί να μετατοπίζονται και από είκοσι πέντε (25) οι θέσεις να γίνονται είκοσι τέσσερις (24).

Επίσης, προβλέφθηκε η μελλοντική διαμόρφωση του ανατολικού πεζοδρομίου στο ύψος των ερειπωμένων κτιρίων που σήμερα είναι περιφραγμένα. Έτσι μελλοντικά θα διαμορφωθούν και έξι (6) επιπλέον θέσεις στάθμευσης, με αποτέλεσμα το σύνολο των θέσεων στάθμευσης να είναι τριάντα (30).

Σε όλο το μήκος της οδού Αναγνωσταρά και σε ότι αφορά στην ασφαλή κυκλοφορία των πεζών και ΑμεΑ από πεζοδρόμιο σε πεζοδρόμιο, έχει προβλεφθεί η κατασκευή κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών) καθώς και ζώνη όδευσης τυφλών, στα τμήματα των προτεινόμενων πεζοδρομίων που παρουσιάζουν σχετική ευρύτητα.

Σύμφωνα λοιπόν με την επικαιροποιημένη πρόταση, προβλέπεται η διαπλάτυνση των υφιστάμενων πεζοδρομίων με ταυτόχρονη δημιουργία ικανών σε μήκος εσοχών για στάθμευση οχημάτων ανάγκης, ή οχημάτων διανομής των παρακείμενων καταστημάτων, αφήνοντας έτσι καθαρό πλάτος κίνησης οχημάτων 3,00μ - πέραν του χώρου στάθμευσης - ενώ στο σημερινό οδόστρωμα, αφού πρώτα αποξηλωθεί η υπάρχουσα και όχι σε καλή κατάσταση ασφαλτος, προβλέπεται να τοποθετηθούν έγχρωμοι κυβόλιθοι τσιμέντου, στην ίδια στάθμη που βρίσκεται σήμερα ο δρόμος.

Για την δαπεδόστρωση των νέων πεζοδρομίων, προβλέπεται η χρήση των ίδιων κατά κύριο λόγο υλικών, με τον ίδιο τρόπο, σχέδιο και αρχιτεκτονικό κάρναβο με τα ήδη υφιστάμενα πεζοδρόμια της οδού Αριστομένους, διατηρώντας έτσι την ίδια ομοιομορφία, λόγω και του γεγονότος ότι η οδός Αναγνωσταρά είναι παράλληλη και σε μικρή απόσταση από την οδό Αριστομένους.

Τέλος, προβλέπεται η κατασκευή νέου δικτύου ηλεκτροφωτισμού που θα περιλαμβάνει εκτός των άλλων και την τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων νέας τεχνολογίας τύπου led, όπως και η διευθέτηση

των ομβρίων υδάτων (τόσο των οδών όσο και των υδρορροών των παρακείμενων κατοικιών), είτε με την μετακίνηση των υφιστάμενων φρεατίων ομβρίων, είτε με την κατασκευή υπόγειου πλαστικού αγωγού που θα μεταφέρει τα όμβρια των πεζοδρόμων προς στους κεντρικούς αγωγούς της πόλης, στην ευρύτερη περιοχή της παρέμβασης.

#### **Δ. ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗΔΙΚΤΥΩΝ ΥΔΡΕΥΣΗΣ - ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ**

Η παρούσα μελέτη υδραυλικών έργων αφορά σε εργασίες κατασκευής νέων αγωγών ύδρευσης και την κατασκευή παροχών ύδρευσης και αγωγών ομβρίων, στην οδό Αναγνωσταρά.

**α)** Οι αγωγοί ύδρευσης που πρόκειται να κατασκευασθούν, θα είναι από πολυαιθυλένιο (PE) 3<sup>ης</sup> γενιάς, ονομαστικής πίεσεως (PN) 10Atm, Φ90mm μήκους περίπου 700 μέτρων.

Προς τούτο, θα πραγματοποιηθούν εργασίες εκσκαφής ορυγμάτων με τα κατάλληλα μηχανήματα και στα σημεία, όπου αυτό είναι αδύνατο με τα χέρια. Μέσα στα ορύγματα, θα τοποθετηθούν κατάλληλα οι σωλήνες (PE) εγκιβωτισμένοι σε άμμο, θα γίνει η απαιτούμενη συγκόλληση τους (και η συνδεσμολογία με τα απαιτούμενα ειδικά τεμάχια), θα τοποθετηθεί το πλαστικό πλέγμα προστασίας και θα πραγματοποιηθούν οι απαιτούμενες δοκιμές.

Επίσης, θα τοποθετηθούν οι απαιτούμενες συσκευές δικτύου και θα γίνουν όλες οι αναγκαίες συνδέσεις δικτύου με το υπάρχον. Στη συνέχεια θα γίνει επανεπίχωση του ορύγματος με υλικά Π.Τ.Π.0150, σύμφωνα με το αντίστοιχο σχέδιο διατομών.

Οι παροχές ύδρευσης που πρόκειται να κατασκευασθούν είναι:

- 75 παροχές νέας τεχνολογίας με Φ32, που θα εξυπηρετούν από ένα έως έξι υδρόμετρα
- 21 παροχές νέας τεχνολογίας με Φ63, που θα εξυπηρετούν πάνω από έξι υδρόμετρα.

Οι παροχές νέας τεχνολογίας θα είναι σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές που έχει ορίσει το Δ.Σ. της Δ.Ε.Υ.Α.Κ. Όλα τα μεταλλικά εξαρτήματα κατασκευής των παροχών θα είναι απαραίτητα ορειχάλκινα, εκτός αν στο συγκεκριμένο άρθρο αναφέρεται διαφορετικά.

Τονίζεται επίσης, ότι τα υδρόμετρα και τα φρεάτια που θα χρειασθούν, θα τα προμηθεύσει η Δ.Ε.Υ.Α.Κ. στον ανάδοχο, για τοποθέτηση.

**β)** Οι αγωγοί ομβρίων που πρόκειται να κατασκευασθούν, θα αποτελούνται από πλαστικούς σωλήνες δομημένου τοιχώματος διαμέτρων Φ315mm μήκους 70,00 μέτρων, Φ400mm μήκους 45,00 μέτρων και Φ500mm μήκους, επίσης 45,00 μέτρων. Οι σωληνωτοί αγωγοί θα τοποθετηθούν εντός ορυγμάτων και θα καλυφθούν με σκυρόδεμα, σύμφωνα με τις τυπικές διατομές.

Επίσης θα κατασκευασθούν 38 φρεάτια υδροσυλλογών, εκ των οποίων τα 30 με μετώπη που θα οδηγούν τα όμβρια στους αγωγούς, εκτός αυτών που ήδη υπάρχουν σε κάποιες διασταυρώσεις δρόμων.

Τέλος, ίσως σε κάποιες περιπτώσεις, χρειαστεί να πραγματοποιηθεί ανύψωση ή ταπείνωση των υπαρχόντων χυτοσιδηρών καλυμμάτων φρεατίων αποχέτευσης.

Τέλος σημειώνεται, ότι η συνολική επιφάνεια της παραπάνω παρέμβασης, ανέρχεται περίπου σε 5000 μ<sup>2</sup> περίπου συμπεριλαμβανομένου και των υφιστάμενων επιφανειών οδοστρωμάτων, μέχρι τα όρια παρέμβασης, όπως φαίνεται και στη γενική κάτοψη διαμόρφωσης των παραπάνω χώρων. /

Η πρόταση της παραπάνω ανάπλασης, συνολικού προϋπολογισμού μελέτης **950.000,00€ υρώ** συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ, θα υποβληθεί στο Πρόγραμμα «Πελοπόννησος» 2021 – 2027 με τίτλο: «Αστικές αναπλάσεις πόλης Καλαμάτας».

Καλαμάτα 5/1/2024

**Ο συντάξας**

Καλαμάτα5/1/2024

**Ο προϊστάμενος  
του Τμήματος Μελετών**

Καλαμάτα 5/1/2024

**Ο Δ/ντης Τ.Υ  
Δήμου Καλαμάτας****Παναγ. Δ. Νασόπουλος  
Αρχ/των Μηχ/κός****Παναγ. Δ. Νασόπουλος  
Αρχ/των Μηχ/κός****Λυκουργιά Χριστινα  
Τοπογράφος Μηχανικός  
α.α.  
Αγγελικη Μπουμποπούλου  
Ηλεκτρολόγος Μηχανικός**

### **ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑμεΑ**

#### **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Το παρόν τεύχος αφορά την Τεχνική Έκθεση της Μελέτης Προσβασιμότητας για ΑμεΑ στα πλαίσια της μελέτης για το έργο «Ολοκλήρωση ανάπλασης οδού Αναγνωσταρά», στην πόλη της Καλαμάτας του Δήμου Καλαμάτας.

Για τη σύνταξη της παρούσας λήφθηκε υπόψη η Εγκύκλιος 9/ΑΠ 29467/13.06.2012 του ΥΠΕΚΑ με θέμα: Διευκρινήσεις για την υποβολή μελέτης προσβασιμότητας για ΑμεΑ – η οποία απαιτείται να εμπεριέχεται στις μελέτες που θα υποβάλλονται κατά την εφαρμογή του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού Ν. 4067 (ΦΕΚ 79/Α/2012).

Η παρούσα Τεχνική Έκθεση περιλαμβάνει τα παρακάτω στοιχεία:

- Τους κανονισμούς, οδηγίες, πρότυπα κλπ που έχουν χρησιμοποιηθεί κατά τη σύνταξη της μελέτης.
- Τη φιλοσοφία αντιμετώπισης της ανεμπόδιστης, αυτόνομης και ασφαλούς διακίνησης των ατόμων σε αναπηρικό αμαξίδιο και γενικά των ατόμων με αναπηρία ή/και εμποδιζόμενων ατόμων στο έργο, με συνοπτική αναφορά στα απαιτούμενα μέτρα για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας.
- Τις προβλεπόμενες από τη μελέτη εξυπηρετήσεις για τη διασφάλιση της πρόσβασης των ατόμων με αναπηρικό αμαξίδιο και γενικά των ατόμων με αναπηρία ή / και των εμποδιζόμενων ατόμων στο έργο και τις προδιαγραφές που χαρακτηρίζουν την κατασκευή τους.
- Τις προσβάσιμες διαδρομές.
- Τον απαιτούμενο αριθμό (πλήθος) προσβάσιμων διαδρομών.
- Το απαιτούμενο πλάτος προσβάσιμων διαδρομών.

#### **2. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ – ΟΔΗΓΙΕΣ – ΠΡΟΤΥΠΑ**

Κατά την εκπόνηση της μελέτης λήφθηκαν υπόψη οι παρακάτω κανονισμοί, νομοθετικά κείμενα και οδηγίες:

- Ο Νέος Οικοδομικός Κανονισμός (ΝΟΚ – Ν. 4067/12 – ΦΕΚ 79/Α/2012)
- Εγκύκλιος 9/ΑΠ29467/13-06-2012 του ΥΠΕΚΑ
- Το ΠΔ 16/96
- Οι ειδικές ρυθμίσεις για τους κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.
- Το ISO 21542-2011 “Building construction – Accessibility and usability of the built environment”, ο “ADA Standards for accessible design” ή / και άλλοι σχετικοί και αναγνωρισμένοι ευρωπαϊκοί και διεθνείς κανονισμοί και πρότυπα, για θέματα που δε ρυθμίζονται από τους ελληνικούς κανονισμούς.

### 3. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ – ΣΗΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΑΜΕΑ

#### 3.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

##### 3.1.1 ΑμεΑ – Εμποδιζόμενα άτομα

Ο όρος ΑμεΑ περιλαμβάνει τα άτομα με σοβαρές ανεπάρκειες ή μειονεξίες που οφείλονται σε σωματικές βλάβες, συμπεριλαμβανομένων και των βλαβών των αισθήσεων ή σε διανοητικές ή ψυχικές βλάβες οι οποίες περιορίζουν ή αποκλείουν την εκτέλεση δραστηριότητας ή λειτουργίας, η οποία θεωρείται κανονική για έναν άνθρωπο.

Πιο συγκεκριμένα και επειδή η κοινωνική ομάδα των αναπήρων χαρακτηρίζεται από μεγάλη ετερογένεια, ακολουθεί επιπλέον κατηγοριοποίηση τους ανάλογα με τις μειονεξίες ή ανεπάρκειές τους. Προκύπτουν λοιπόν οι ακόλουθες ομάδες:

- Άτομα με δυσκολία στην κίνηση
- Άτομα με δυσκολία στην όραση
- Άτομα με δυσκολία στην ακοή
- Άτομα με δυσκολία στην αντίληψη και επικοινωνία

Να σημειωθεί πως ο όρος ΑμεΑ αποτελεί υποκατηγορία ενός ευρύτερου συνόλου ατόμων που εμποδίζονται από το λανθασμένο σχεδιασμό και τους άλλους φραγμούς στην πόλη, σε όλους τους τομείς της καθημερινής τους ζωής. Πρόκειται για τα «εμποδιζόμενα άτομα».

Στα **εμποδιζόμενα άτομα** συγκαταλέγονται, εκτός από τα ΑμεΑ, τα άτομα με μειωμένες ικανότητες, δηλαδή:

Τα άτομα της τρίτης και τέταρτης ηλικίας

Τα προεφηβικά άτομα

Οι έγκυες γυναίκες

Τα άτομα με ασυνήθεις σωματικές διαστάσεις

Οι εθισμένοι σε βλαβερές ουσίες

Όσοι χρησιμοποιούν ή οδηγούν οποιουδήποτε τύπου αμαξίδιο.

Όσοι μεταφέρουν βάρη κ.λ.π.

##### 3.1.2 Προσβασιμότητα

Με τον όρο **Προσβασιμότητα**, εννοούμε τη δυνατότητα προσέγγισης και χρήσης των χώρων, είτε πρόκειται για υπαίθριους χώρους είτε για κτίρια και είναι αυτή η συνιστώσα που καθορίζει το βαθμό συμμετοχής των πολιτών στην κοινωνική ζωή.

### 3.1.3 Σημασία διασφάλισης προσβασιμότητας

Όπως φαίνεται και από τον ορισμό που δόθηκε παραπάνω, η έννοια της προσβασιμότητας είναι αλληλένδετη με τη βαθύτερη έννοια της συμμετοχής του ατόμου στην κοινωνία και στη ζωή. Επομένως, είναι αναγκαίο για να μπορούμε να μιλήσουμε για ισότιμη αντιμετώπιση των ΑμεΑ, κάθε κοινωνία να εξασφαλίζει την πρόσβαση, την ανεμπόδιστη, αυτόνομη και ασφαλή διακίνηση των ΑμεΑ και κατ' επέκταση όλων των πολιτών σε όλους τους χώρους, που είτε εξυπηρετούν άμεσες ανάγκες τους, είτε προάγουν την πνευματική τους καλλιέργεια και την ανάπτυξη της προσωπικότητάς τους.

Μεταξύ των χώρων αυτών, είναι φυσικά και οι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι μέσα στην πόλη. Είναι προφανές λοιπόν, πως το έργο της διαμόρφωσης της πλατείας στο ιστορικό κέντρο μελετάται, ώστε να είναι προσιτό και προσπελάσιμο από άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα και γενικά ο χώρος για το σύνολο των χρηστών να είναι πιο εύχρηστος, πιο άνετος, πιο ευχάριστος και με λιγότερους κινδύνους.

## 3.2 ΓΕΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Συνοπτικά, για να διασφαλιστεί η προσβασιμότητα από εμποδιζόμενα άτομα και κατ' επέκταση από όλους, πρέπει να εξασφαλίζεται σε κάθε χώρο η δυνατότητα κίνησης – προσπέλασης, η δυνατότητα προσέγγισης με τους κατάλληλους μηχανισμούς χειρισμού και η δυνατότητα ακοής και όρασης.



Εικόνα 1: Διεθνές σύμβολο πρόσβασης Αναπήρων

Πιο συγκεκριμένα, σε ότι αφορά στη **δυνατότητα κίνησης – προσπέλασης**, σημαντική είναι η επιλογή των υλικών και ο τρόπος που προβλέπεται να ενσωματωθούν στο έργο. Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία στα παρακάτω:

Η **κλίση** σε σχέση με την απόσταση του διαμορφωμένου δαπέδου αποτελούν βασική προϋπόθεση για την αυτόνομη διακίνηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες και των εμποδιζόμενων ατόμων γενικότερα.

Η **ολισθηρότητα του δαπέδου** σε συνάρτηση με την υφή του υλικού, όσο και με το ανάγλυφο της επιφάνειάς του, είναι μία παράμετρος που πρέπει να εξεταστεί.

Ο **σωστός σχεδιασμός των δαπέδων** με αποφυγή των σημείων εκτροπής του αναπηρικού αμαξιδίου αλλά και των άλλων βοηθημάτων (π.χ. πατερίτσες κ.λ.π.), ή της πρόσκρουσης τους σε εμπόδια, καθώς και η αποφυγή αρμών διαμόρφωσης δαπέδου σε τέτοιο μέγεθος, που να δημιουργεί κραδασμούς στην κίνηση των αμαξιδίων, ή ανατροπές κατά το βάδισμα.

Ο **σωστός σχεδιασμός των δαπέδων** με αποφυγή των σημείων εκτροπής του αναπηρικού αμαξιδίου αλλά και των άλλων βοηθημάτων (π.χ. πατερίτσες κ.λ.π.), ή της πρόσκρουσής τους σε εμπόδια, καθώς και η **αποφυγή αρμών διαμόρφωσης δαπέδου** σε τέτοιο μέγεθος, που να δημιουργεί κραδασμούς στην κίνηση των αμαξιδίων, ή ανατροπές κατά το βάδισμα.

Η **διαστασιολόγηση των σημείων εισόδου – εξόδου**, είναι αυτή που καθορίζει την αυτόνομη διακίνηση και το εύρος κινητικότητας των εμποδιζόμενων ατόμων, χαρακτηρίζοντας προσπελάσιμο ή μη κάποιο χώρο. Επομένως, είναι απαραίτητος ο σωστός σχεδιασμός των σημείων εισόδου – εξόδου, ώστε αυτά να εξυπηρετούν όλους τους χρήστες του υπαίθριου χώρου.

Η **προστασία των διαφόρων σημείων** που μπορεί να προκαλέσουν τραυματισμό των εμποδιζόμενων γενικά ατόμων, είναι απαραίτητη.

Η **διαφοροποίηση της ηχητικής των διαφόρων υλικών** είναι απαραίτητη για την καθοδήγηση των ατόμων με προβλήματα στην όραση, σε συνδυασμό με την ύπαρξη ηχητικής σήμανσης.

Για την εύκολη και ασφαλή διακίνηση των χρηστών αμαξιδίων, θα πρέπει να εξασφαλίζεται **οπτικό πεδίο, χωρίς σκοτεινές περιοχές**.

#### **4. ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ – ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ**

Η υπό μελέτη ολοκλήρωση ανάπλασης οδού Αναγνωσταρά του Δήμου Καλαμάτας, αφορά στην διαπλάτυνση των υφιστάμενων πεζοδρομίων, με ταυτόχρονη δημιουργία ικανών σε μήκος και πλάτος εσοχών για στάθμευση οχημάτων ανάγκης, ή οχημάτων διανομής των καταστημάτων, αφήνοντας έτσι καθαρό πλάτος κίνησης οχημάτων 3,00 μ. (πέραν του χώρου στάθμευσης). Επίσης, στο σημερινό οδόστρωμα, αφού πρώτα αποξηλωθεί η υπάρχουσα και όχι σε καλή κατάσταση ασφαλτος προβλέπεται να τοποθετηθούν έγχρωμοι κυβόλιθοι τσιμέντου, στην ίδια στάθμη που βρίσκεται σήμερα και ο δρόμος.

Σχετικά με τα υλικά δαπεδόστρωσης, που θα διαστρωθούν τόσο στα πεζοδρόμια όσο και στο οδόστρωμα της εν λόγω οδού, προτείνονται για μεν τον δρόμο, η διάστρωσή του σε όλη την επιφάνειά με έγχρωμους κυβόλιθους διαστάσεων 14x14x6 cm, ήπιας αναγλυφικότητας, με χαλαζιακή επίστρωση στην ορατή τους επιφάνεια. Στις διαβάσεις πεζών, προβλέπεται η διάστρωσή τους με κυβόλιθους της απόχρωσης του δρόμου, αλλά σε διαφορετική διάσταση (20x10x6 cm) όπως και κυβόλιθοι λευκής απόχρωσης που θα κάνουν και τη διαφορά στη διάβαση πεζών.

Για τη δαπεδόστρωση των νέων πεζοδρομίων προβλέπεται η χρήση των ίδιων κατά κύριο λόγο υλικών, με τον ίδιο τρόπο, σχέδιο και αρχιτεκτονικό κτίναβο, με τα ήδη υφιστάμενα πεζοδρόμια της οδού Αριστομένους, διατηρώντας έτσι την ίδια ομοιομορφία λόγω του γεγονότος ότι η οδός Αναγνωσταρά βρίσκεται σε παράλληλη διάταξη και πολύ κοντά στην οδό Αριστομένους.

Σε ότι αφορά στις επιφάνειες πεζοδρομίων, εκεί προβλέπονται επιστρώσεις δαπέδων με τετράγωνες πλάκες σκυροδέματος διαστάσεων 40x40 και πάχους άνω των 3,5 cm, σε διάφορες

αποχρώσεις και υφή, όπως στα μεγάλα φατνώματα των πεζοδρομίων που προβλέπονται έγχρωμες πλάκες εμπριέχουσες στην ορατή τους επιφάνεια χαλαζιακή άμμο (quartz), ενώ στα μικρά φατνώματα προτείνονται πλάκες των οποίων η ορατή επιφάνεια θα είναι από πολύ ψιλή μαρμαροψηφίδα κόκκινης απόχρωσης.

Τέλος, τοποθετούνται κίτρινες πλάκες επιστρωσης δαπέδων για τα ΑμεΑ, άλλοτε με ευθείες αυλακώσεις και άλλοτε με ανάγλυφα στοιχεία. Εννοείται ότι η παραπάνω μεία για τα ΑμεΑ, αφορά στην ζώνη όδευση τυφλών και στην κατασκευή των περασμάτων (κεκλιμένων επιπέδων – ραμπών) διάβασης των πεζών. Οι πλάκες «**όδευσης τυφλών**» θα είναι από σκυρόδεμα, τετράγωνες, διαστάσεων 40x40cm, πάχους περίπου άνω των 3,5εκ, κίτρινου χρώματος, δύο ειδών, ανάλογα με το τι εξυπηρετεί η κάθε μία. Ριγέ πλάκες με πλατιές και αραιές ρίγες, δηλώνουν «**Κατεύθυνση**», φολιδωτές με έντονες φολίδες δηλώνουν «**Κίνδυνο**». Οι πλάκες θα τοποθετούνται στα σημεία όπου η όδευση θα αλλάζει κατεύθυνση και στα σημεία που θα υπάρχουν υποβαθμίσεις των πεζοδρομίων (ραμπών) για διάβαση πεζών, για προσπέλαση του δρόμου.

Επιπρόσθετα, όσον αφορά στην ασφάλεια όλων των εμποδιζόμενων και μη ατόμων στα δάπεδα των πεζοδρομίων και της πλατείας, έχουν επιλεγθεί υλικά με αντιολισθητική την ορατή (επάνω) επιφάνεια.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΕΔΙΩΝ

Σχέδια που συνοδεύουν την παρούσα:

ΑΡ. ΣΧΕΔΙΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ
0.01	ΟΡΙΖΟΝΤΙΟΓΡΑΦΙΑ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑμεΑ	1:200
<b>ΣΧΕΔΙΑ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΩΝ</b>		
Λ 01.00	ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ ΜΕ ΟΔΗΓΟ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	1:15
Λ.02.00	ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΣΕ ΔΙΑΒΑΣΗ ΓΙΑ ΑμεΑ	1:20

Καλαμάτα 31/1/2024

**Ο συντάξας**

**Παναγ. Δ. Νασόπουλος**  
Αρχιτέκτων Μηχ/κός

Καλαμάτα 31/1/2024

**ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ**

**Ο Προϊστάμενος**  
του τμήματος Μελετών

**Παναγ. Δ. Νασόπουλος**  
Αρχιτέκτων Μηχανικός

Καλαμάτα 1/2/2024

**ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ**

**Η αν. Δ/ντρια Τ.Υ.**  
Δήμου Καλαμάτας

**Χριστίνα Λυκουργιά**  
Τοπογράφος Μηχανικός  
α.α.  
**Αγγελική Μπουμποπούλου**  
Ηλεκτρολόγος Μηχανικός

Το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, μετά από διαλογική συζήτηση, αφού λαμβάνει υπόψη του την παραπάνω εισήγηση, τις διατάξεις των άρθρων 83, 84 & 88 του Ν. 3852/2010 «Καλλικράτης», όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν, καθώς επίσης και τη δήλωση ΛΕΥΚΗΣ ψήφου από τον κ. Γαϊτάνη,

**Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι Ο Μ Ο Φ Ω Ν Α**

Εκφράζει στη Δημοτική Επιτροπή του Δήμου Καλαμάτας τη σύμφωνη γνώμη του για την έγκριση

της υπ' αριθμ. 116/2023 μελέτης της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Καλαμάτας του έργου με τίτλο: «Ολοκλήρωση Ανάπλασης οδού Αναγνωσταρά», με συνολικό προϋπολογισμό 950.000,00 €, συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ (24%) και για την υποβολή πρότασης χρηματοδότησης στην υπ. αριθμ. ΟΠΣ ΕΣΠΑ 387046/08.11.2023, πρόσκληση της ΕΥΔ στο Πρόγραμμα «Πελοπόννησος» 2021 – 2027 με τίτλο: «Αστικές αναπλάσεις πόλης Καλαμάτας», όπως τροποποιήθηκε με τις υπ. αριθμ. πρωτ. 17936/19.01.2024 84946/19/03/2024, του προαναφερόμενου έργου «Ολοκλήρωση Ανάπλασης οδού Αναγνωσταρά» του Δήμου Καλαμάτας,

σύμφωνα με όσα αναλυτικά αναφέρονται στην υπ' αριθμ. πρωτ. 37659/11-4-2024 σχετική εισήγηση του Τμήματος Μελετών Τοπογραφικών Αποτυπώσεων & Εφαρμογών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου η οποία καταχωρείται στο ιστορικό της απόφασης αυτής.

Έτσι συντάσσεται αυτό το απόσπασμα πρακτικού το οποίο υπογράφεται όπως ακολουθεί :

**ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

Λύρας Παναγιώτης

**ΤΑ ΜΕΛΗ**

1. Αγγελάκης Παναγιώτης
2. Αλεξόπουλος Δημήτριος
3. Αποστολόπουλος Σπύρος
4. Γαϊτάνης Φώτιος
5. Γκίτζα Γεωργία Βασιλική (Γιοβάννα)
6. Καραμούζης Νικήτας
7. Κουτίβας Μιχαήλ
8. Μπάμπαλη Αικατερίνη
9. Σταυριανόπουλος Θεόδωρος
10. Τσώλης Ηλίας
11. Χαχής Ευάγγελος
12. Χριστοπούλου Ευσταθία (Έφη)

Ακριβές Απόσπασμα

Καλαμάτα, 18 Απριλίου 2024

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ι. ΛΥΡΑΣ