



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΕΡΓΟ:

**ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ
ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**

ΣΤΑΔΙΟ: ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΘΕΜΑ ΕΓΓΡΑΦΟΥ: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ :



ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ Α.Ε.
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ Α.Ε.
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Αρ. ΓΕΜΗ: 14761045000,
Ομήρου & Μαιζώνος 50
ΚΑΛΑΜΑΤΑ, Τ.Κ. 24132
τηλ.: 2721096120, fax.: 2721096121
email: anmess@otenet.gr

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΑΙΤΙΑ Η ΛΟΓΟΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ

A / A	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	
A		
B		

ΕΓΚΡΙΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΑΠΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΠΟΦΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΝΕΤΑΙ ΜΕ ΤΙΣ ΑΚΟΛΟΥΘΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ :

- _____
- _____
- _____

Καλαμάτα, 19/04/2022
ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

ARROW ENGINEERING CONSULTANTS IKE
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΑΟΜ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ - ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ
ΤΕΡΜΑΤΟΡΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ 15561
ΤΗΛ: +972557361 / 659649447

ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Καλαμάτα, 20/04/2022
ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ

Καλαμάτα, 20/04/2022
ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Περιεχόμενα

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	2
1.1 Εργασίες Συλλογής Στοιχείων	2
2. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ, ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	3
2.1 Γεωγραφικά Στοιχεία / Χωροταξική Ένταξη.....	3
2.2 Πληθυσμιακά / Δημογραφικά Στοιχεία.....	4
2.3 Χρήσεις Γης	7
2.3.1 Θεσμοθετημένες χρήσεις γης	7
2.3.2 Υφιστάμενες χρήσεις γης	15
2.3.3 Πόλοι έλξης – Σημεία ενδιαφέροντος	16
2.4 Συλλογή και Αξιολόγηση Σχετικών Εγγράφων / Μελετών Υπερκείμενου Σχεδιασμού και Τοπικού Επιπέδου	23
2.4.1 Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Πελοποννήσου (2003).....	23
2.4.2 Θεσμοθετημένα πολεοδομικά σχέδια.....	24
2.4.3 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2014-2015.....	25
2.4.4 Σχέδιο Διαχείρισης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) Δήμου Καλαμάτας (2021)	28
2.4.5 ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας (2020)	33
2.4.6 ΣΦΗΟ Δήμου Καλαμάτας (2021)	41
3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	42
3.1 Αποτύπωση Υφιστάμενης Κατάστασης Περιοχής Μελέτης.....	42
3.1.1 Ιεράρχηση οδικού δικτύου	42
3.1.2 Δημόσια συγκοινωνία	47
3.1.3 Δίκτυο πεζών (πεζόδρομοι και οδοί ήπιας κυκλοφορίας)	48
3.1.4 Δίκτυο ποδηλατοδρόμων	55
3.2 Στοιχεία Στάθμευσης – Απογραφές.....	58
3.2.1 Ισχύον καθεστώς στάθμευσης	58
3.2.2 Χώροι στάθμευσης εκτός οδού	59
3.2.3 Χαρακτηριστικά στάθμευσης.....	64
3.2.4 Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης στάθμευσης.....	71
3.3 Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων – Μετρήσεις Στρεφουσών Κινήσεων και Σύνθεσης Κυκλοφορίας (2020)	72
3.4 Στοιχεία Τροχαίων Συμβάντων	79
4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ	82
4.1 Γενικά Στοιχεία	82
4.2 Βασικές αρχές αστικών βιώσιμων αναπλάσεων	83
4.3 Περιγραφή παρεμβάσεων ανά οδικό τμήμα	85
4.4 Διαχείριση Στάθμευσης ανά οδικό τμήμα παρέμβασης.....	101
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΑΙΤΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ	108

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Εργασίες Συλλογής Στοιχείων

Η παρούσα τεχνική έκθεση αφορά την Κυκλοφοριακή Τεκμηρίωση της Μελέτης με τίτλο: «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας», και εκπονείται με βάση την από 09/02/2022 Προγραμματικής Σύμβασης μεταξύ του Δήμου Καλαμάτας και του Αναπτυξιακού Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης «Αναπτυξιακή Μεσσηνίας Α.Ε. Α. ΟΤΑ».

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης πραγματοποιήθηκαν αυτοψίες για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και την ενημέρωση των διαθέσιμων χαρτογραφικών υποβάθρων. Η ομάδα έργου διεξήγαγε απογραφές στάθμευσης και αξιοποίησε τις μετρήσεις των κυκλοφοριακών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου από το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) της πόλης.

Πιο αναλυτικά, η ομάδα μελέτης υλοποίησε τις ακόλουθες μετρήσεις και έρευνες:

1. Απογραφή της κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης.
2. Απογραφές στάθμευσης.
3. Συλλογή διαθέσιμων στοιχείων από παλαιότερες μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας.
4. Συλλογή διαθέσιμων στοιχείων από υφιστάμενες μελέτες σχετικά με τα τροχαία συμβάντα και το δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Τέλος, η ομάδα μελέτης έλαβε υπόψη προτάσεις από το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, καθώς και από το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων.

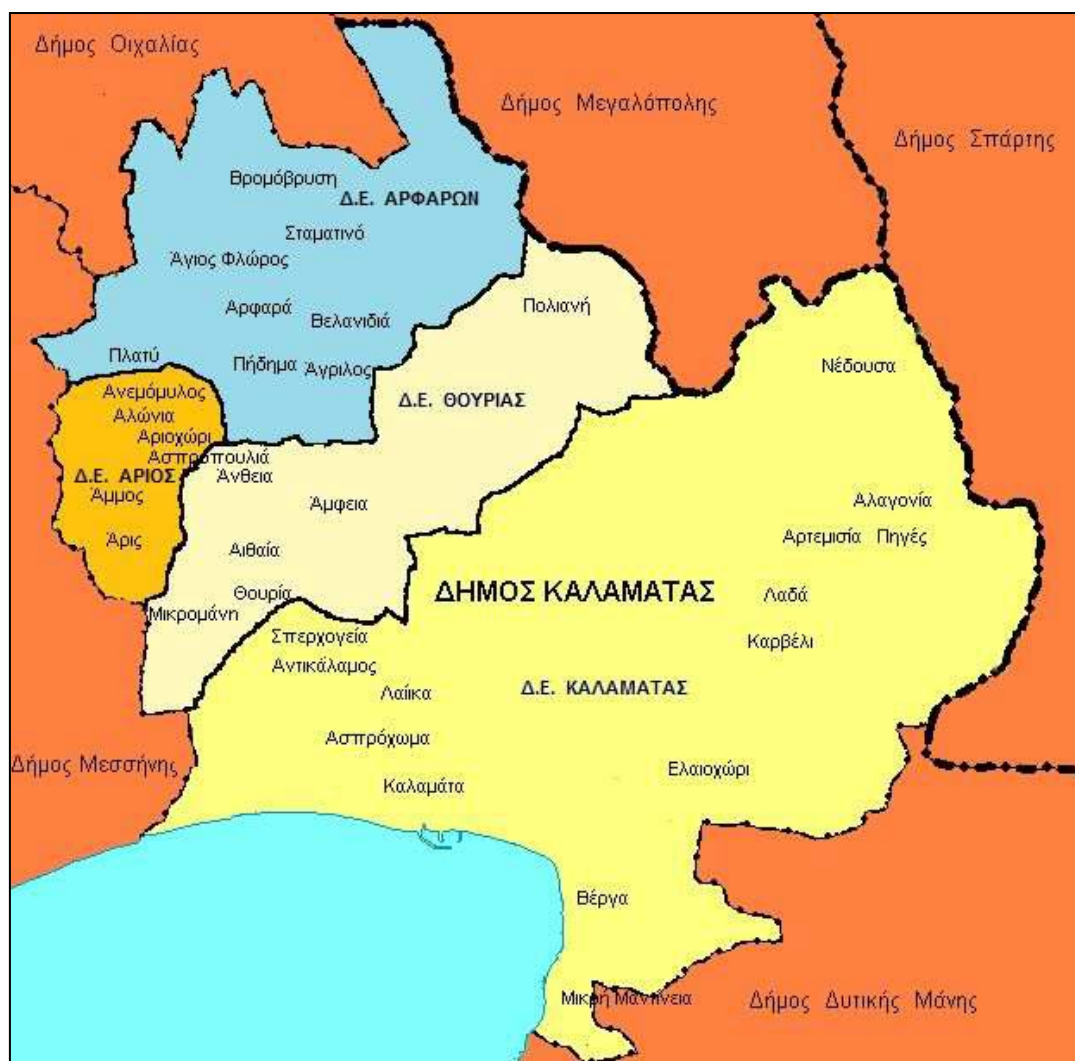
2. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ, ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

2.1 Γεωγραφικά Στοιχεία / Χωροταξική Ένταξη

Ο Δήμος Καλαμάτας είναι ένας από τους έξι Δήμους της Περιφερειακής Ενότητας (Π.Ε.) Μεσσηνίας και καταλαμβάνει έκταση ίση με 440,3 τ.χλμ. στο σύνολο των 2.991 τ.χλμ. της Π.Ε., δηλαδή ποσοστό 15%. Σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ. του 2011, ο πληθυσμός του Δήμου ανέρχεται σε 69.849 κατοίκους.

Χωρικά, η ενότητα του Δήμου Καλαμάτας εντάσσεται στο κεντρικό και ανατολικό τμήμα του Μεσσηνιακού κόλπου. Από τα ανατολικά γειτνιάζει με τις Δημοτικές Ενότητες Πελλάνας και Μυστρά του Δήμου Σπάρτης της Π.Ε. Λακωνίας. Βόρεια συνορεύει με τη Δημοτική Ενότητα Φαλαισίας του Δήμου Μεγαλόπολης της Π.Ε. Αρκαδίας, δυτικά με τον Δήμο Οιχαλίας και τον Δήμο Μεσσήνης και νότια με τη Δημοτική Ενότητα Αβίας του Δήμου Δυτικής Μάνης της Π.Ε. Μεσσηνίας (βλ. Εικόνα 2-1). Βρίσκεται σε απόσταση περίπου 240 χλμ. από την Αθήνα και 220 χλμ. από την Πάτρα.

Εικόνα 2-1: Θέση Δήμου Καλαμάτας και Όμοροι Δήμοι (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)



Με την εφαρμογή του προγράμματος «Καλλικράτης», το 2010, προέκυψε ο νέος Δήμος Καλαμάτας, που τον απαρτίζουν (ως Δημοτικές του Ενότητες) οι τέσσερις τέως Δήμοι Άριος, Αρφαρών, Θουρίας και Καλαμάτας.

2.2 Πληθυσμιακά / Δημογραφικά Στοιχεία

Ο Δήμος Καλαμάτας καταλαμβάνει έκταση 440,3 τ.χλμ., ενώ σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ. του 2011, έχει μόνιμο πληθυσμό 69.849 κατοίκους. Αποτελείται από τέσσερις Δημοτικές Ενότητες, οι οποίες συγκροτούνται από συνολικά 34 Τοπικές Κοινότητες και 70 οικισμούς. Η διάρθρωση του Δήμου σε Δημοτικές Κοινότητες και οικισμούς παρουσιάζεται στους ακόλουθους Πίνακες.

Πίνακας 2-1: Κοινότητες και οικισμοί Δ.Ε. Καλαμάτας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)

Κοινότητες	Οικισμοί
Δημοτική Κοινότητα Βέργας	Παραλία Βέργας, Άνω Βέργα, Κάτω Βέργα
Δημοτική Κοινότητα Καλαμάτας	Κουταλά, Μενινά, Μονή Βελανιδιάς, Μπουρνιάς, Προφήτης Ηλίας
Τοπική Κοινότητα Αλαγονίας	Αλαγονία, Μαχαλάς
Τοπική Κοινότητα Αντικαλάμου	Αντικάλαμος
Τοπική Κοινότητα Αρτεμισίας	Αρτεμισία, Θεοτόκος
Τοπική Κοινότητα Ασπροχρώματος	Ασπρόχρωμα, Ακοβίτικα, Καλάμι, Κατσίβικο
Τοπική Κοινότητα Ελαιοχωρίου	Ελαιοχώριο, Αράχοβα, Διάσελλα, Μονή Δημιόβης, Περιβολάκια
Τοπική Κοινότητα Καρβελίου	Καρβέλι, Αγία Τριάδα, Εμιαλοί, Κάτω Καρβέλι
Τοπική Κοινότητα Λαδά	Λαδάς, Αγία Μαρίνα, Άγιος Βασίλειος
Τοπική Κοινότητα Λαϊκών	Λαϊκά, Κατσαρέικα, Ξηροκάμπι, Σπιτάκια
Τοπική Κοινότητα Μικρής Μαντίνειας	Μικρή Μαντίνεια
Τοπική Κοινότητα Νέδουσας	Νέδουσα
Τοπική Κοινότητα Πηγών	Πηγές, Σκουρόλακκος
Τοπική Κοινότητα Σπερχογείας	Σπερχογεία

Πίνακας 2-2: Κοινότητες και οικισμοί Δ.Ε. Άριος (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)

Κοινότητες	Οικισμοί
Τοπική Κοινότητα Αλωνιών	Αλώνια
Τοπική Κοινότητα Άμμου	Άμμος
Τοπική Κοινότητα Ανεμόμυλου	Ανεμόμυλος
Τοπική Κοινότητα Άριος	Άρις
Τοπική Κοινότητα Αριοχωρίου	Αριοχώρι
Τοπική Κοινότητα Ασπροοπουλιάς	Ασπροοπουλιά

Πίνακας 2-3: Κοινότητες και οικισμοί Δ.Ε. Αρφαρών (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)

Κοινότητες	Οικισμοί
Τοπική Κοινότητα Αγίου Φλώρου	Άγιος Φλώρος,
Τοπική Κοινότητα Αγρίλου	Άγριλος
Τοπική Κοινότητα Αρφαρών	Αρφαρά, Άγιος Κωνσταντίνος, Άνω Αρφαρά

Τοπική Κοινότητα Βελανιδιάς	Βελανιδιά
Τοπική Κοινότητα Βρομόβρυσης	Βρομόβρυση, Άνω Βρομόβρυση, Δρέμι, Κρασοπούλα
Τοπική Κοινότητα Πηδήματος	Πήδημα
Τοπική Κοινότητα Πλατέος	Πλατύ
Τοπική Κοινότητα Σταματινού	Σταματινό, Πελεκητό

Πίνακας 2-4: Κοινότητες και οικισμοί Δ.Ε. Θουρίας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)

Κοινότητες	Οικισμοί
Τοπική Κοινότητα Αιθαίας	Αιθαία
Τοπική Κοινότητα Άμφειας	Άνω Άμφεια, Κάτω Άμφεια, Μονή Γαρδικίου
Τοπική Κοινότητα Άνθειας	Άνθεια, Αίπεια
Τοπική Κοινότητα Θουρίας	Θουρία
Τοπική Κοινότητα Μικρομάνης	Μικρομάνη
Τοπική Κοινότητα Πολιανής	Πολιανή

Η Δ.Ε. με τον μεγαλύτερο πληθυσμό είναι η Δ.Ε. Καλαμάτας, η οποία έχει πληθυσμό 61.670 κατοίκους, ενώ εκείνη με τον μικρότερο πληθυσμό είναι η Δ.Ε. Άριος με μόλις 2.075 κατοίκους. Οι Πίνακες που ακολουθούν, προσφέρουν πιο λεπτομερή ανάλυση όσον αφορά στα δημογραφικά στοιχεία του Δήμου, όπως πληθυσμός στις προηγούμενες απογραφές της ΕΛ.ΣΤΑΤ. (1991 και 2001), δείκτης γήρανσης, πυκνότητα πληθυσμού και ηλικιακή κατανομή πληθυσμού.

Πίνακας 2-5: Δημογραφικά στοιχεία Δ.Ε. Καλαμάτας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)

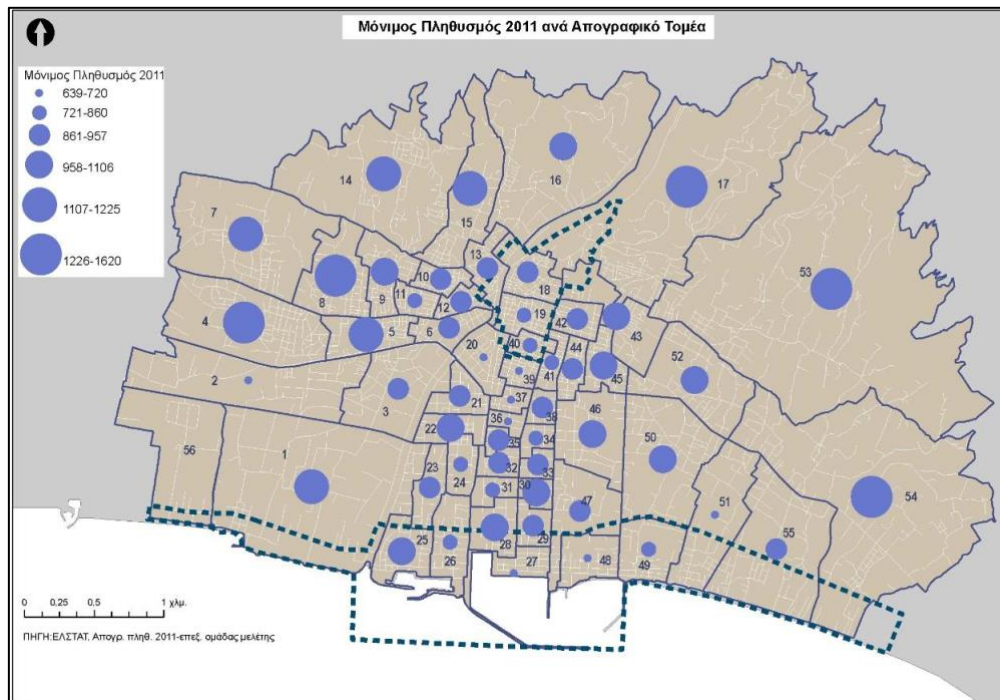
Δημοτικό Διαμέρισμα	Πραγματικός Πληθυσμός		
	1991	2001	2011
Δ.Κ. Καλαμάτας	44.000	49.550	53.491
Τ.Κ. Αλαγονίας	410	360	179
Τ.Κ. Αντικαλάμου	345	541	543
Τ.Κ. Αρτεμισίας	339	310	148
Τ.Κ. Ασπροχώματος	1.240	1.231	1.443
Δ.Κ. Βέργας	1.271	2.110	2.390
Τ.Κ. Ελαιοχωρίου	352	385	274
Τ.Κ. Καρβελίου	180	180	63
Τ.Κ. Λαδά	231	223	131
Τ.Κ. Λαϊκών	758	926	1.255
Τ.Κ. Μικράς Μαντίνειας	606	688	711
Τ.Κ. Νεδούσης	206	158	130
Τ.Κ. Πηγών	149	103	87
Τ.Κ. Σπερχογείας	554	855	825
Δ.Ε. Καλαμάτας	50.641	57.620	61.670
Π.Ε. Μεσσηνίας	166.790	176.876	161.288
Περιφέρεια Πελοποννήσου	607.428	638.942	584.989
Σύνολο Χώρας	10.259.900	10.964.020	10.940.777

Σύμφωνα με τα δεδομένα του Πίνακα 2-5, ο πραγματικός πληθυσμός του Δήμου Καλαμάτας – σε σύγκριση με το 2001 – παρουσιάζει αύξηση της τάξης του 7,03%. Αντίθετα, για το ίδιο χρονικό διάστημα, η Π.Ε. Μεσσηνίας παρουσιάζει πληθυσμιακή

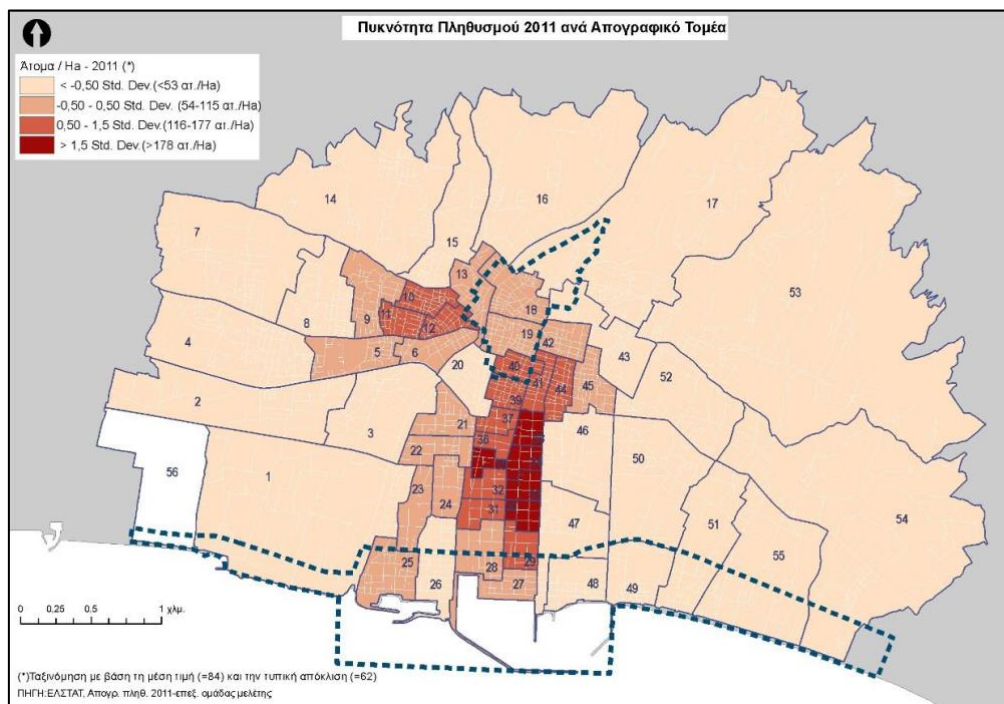
μείωση της τάξης του -8,81%, ακολουθώντας την πτωτική πορεία τόσο της Περιφέρειας Πελοποννήσου (-8,44%), όσο και της χώρας (-0,21%).

Η πόλη της Καλαμάτας υποδιαιρείται σε 55 συνοικίες. Ο πληθυσμός και η πυκνότητα πληθυσμού, ανά συνοικία της πόλης, απεικονίζονται στις ακόλουθες Εικόνες.

Εικόνα 2-2: Πληθυσμός ανά Συνοικία της Πόλης της Καλαμάτας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)



Εικόνα 2-3: Πυκνότητα Πληθυσμού ανά Συνοικία της Πόλης της Καλαμάτας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)



Η Εικόνα 2-2 δείχνει ότι υπάρχει αστική διάχυση για την πόλη της Καλαμάτας. Ωστόσο σύμφωνα με την Εικόνα 2-3, που αποτυπώνει την πληθυσμιακή πυκνότητα, η πόλη της Καλαμάτας, και ιδιαίτερα το κέντρο της, δεν έχουν πληγεί από έξοδο πληθυσμού.

2.3 Χρήσεις Γης

2.3.1 Θεσμοθετημένες χρήσεις γης

Η χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση του διευρυμένου Δήμου Καλαμάτας βασίζεται στις υπάρχουσες εγκεκριμένες μελέτες, αλλά και στο υπάρχον νομοθετικό πλαίσιο, όπως αυτό περιγράφεται παρακάτω.

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλαμάτας – Καλύπτει τον Καποδιστριακό Δήμο Καλαμάτας και δίνει τις χωροταξικές κατευθύνσεις και περιορισμούς τόσο για τον εξωαστικό χώρο, όσο και για τους οικισμούς της Δημοτικής Ενότητας Καλαμάτας (ΦΕΚ 77/3-5-2011).

Πολεοδομικές Μελέτες για τις 8 Πολεοδομικές Ενότητες όπως αυτές προσδιορίζονται στο εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. Καλαμάτας.

Νομοθετικό Πλαίσιο Οργάνωσης Οικισμών Π6 13-3-81/ΦΕΚ 1386 που διέπει τους **οικισμούς προ 1923** στους οποίους δεν έχει προχωρήσει η διαδικασία οριοθέτησής τους με τους όρους του ΠΔ 24-4-85/ΦΕΚ 181Δ.

Νομοθετικό Πλαίσιο Οργάνωσης Οικισμών Π6 24-4-85/ΦΕΚ 1816 για τους ήδη οριοθετημένους οικισμούς, όπως αυτό τροποποιήθηκε με το υπ' αριθμόν ΦΕΚ 289/4-11-2011.

Η πολεοδομική οργάνωση της πόλης της Καλαμάτας βασίζεται στο **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1986** (υπουργική απόφαση 27549/934 4-4-86, ΦΕΚ 281Δ/10-4-86), όπως τροποποιήθηκε με την υπουργική απόφαση 80370/5435 1-9-92, ΦΕΚ 1293Δ/11-12-92.

Το Γ.Π.Σ. της Καλαμάτας του 1986 έχει ακόμη και σήμερα τον πιο καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της πόλης, καθόσον έχει θέσει τα θεμέλια μιας ορθής πολεοδομικής οργάνωσης για μια πόλη όπου ο σχεδιασμός και το στοιχείο του προγραμματισμού της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης αποτελεί πρωταρχικό μέλημά της.

Το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. του 1986, που αποτελεί ουσιώδες εργαλείο πολεοδομικής οργάνωσης της πόλης, το μεγαλύτερο μέρος του οποίου έχει εφαρμοστεί και συνεχίζει να εφαρμόζεται και σήμερα, επεδίωξε και εν πολλοίς πέτυχε:

- να εξισορροπήσει την κοινωνική εξυπηρέτηση των κατοικιών στα διάφορα τμήματα της πόλης, μειώνοντας την ψαλίδα ανάμεσα στο κεντρικό τμήμα και την περιφέρεια.
- να μειώσει σημαντικά τις περιττές μετακινήσεις με τροχοφόρα μέσα στην πόλη, αυξάνοντας τον διαθέσιμο χρόνο του καθένα για αναψυχή - μόρφωση - ψυχαγωγία -αθλητισμό - πολιτιστικές εκδηλώσεις.
- να αποσυμφορήσει το κέντρο της πόλης από ρέουσα και σταθμευμένη κυκλοφορία, κατευθύνοντας τις κινήσεις τροχοφόρων απευθείας προς τον στόχο τους με τη μικρότερη δυνατή διαδρομή, μέσα από πυκνοδομημένα και

πολυάνθρωπα τμήματα της πόλης. Αυτό είναι απαραίτητο σχέδιο, όχι μόνο για την καθημερινή ζωή, αλλά και για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

- να συσφίξει τους δεσμούς ανάμεσα στους κατοίκους και τις τοπικές μονάδες κοινωνικού εξοπλισμού και εργασίας (σχολεία, καταστήματα, πολιτιστικά, λέσχες).
- να προωθήσει αποτελεσματικά τον θεσμό της αυτοδιοίκησης.
- να βελτιώσει τελικά τις συνθήκες ζωής των κατοίκων στην πόλη.

Τα χαρακτηριστικά στοιχεία του εν λόγω Γ.Π.Σ. είναι: το γραμμικό κέντρο της πόλης (σε σχήμα αντεστραμμένου T) και τα δύο βασικά συνοικιακά κέντρα, το Δυτικό (Αγία Τριάδα) και το Ανατολικό (Στρατόπεδο), η νέα περιμετρική αρτηρία, βόρεια και έξω από το σχέδιο πόλης που τροφοδοτεί τα διάφορα τμήματά της απευθείας, βασική επιδίωξη του κυκλοφοριακού σχεδιασμού ήταν η δημιουργία ενός περιφερειακού άξονα – βόρεια της πόλης – και η σύνδεσή του με το εθνικό οδικό δίκτυο.

Ο προορισμός αυτού του άξονα είναι η εξασφάλιση μιας κυκλοφοριακής αυτοτέλειας του ανατολικού, του δυτικού και του κεντρικού τομέα της πόλης, αναφορικά με τις υπερτοπικές μετακινήσεις εθνικής και περιφερειακής κλίμακας. Η αυτοτέλεια περιορίζει δυσάρεστες συνέπειες των διαμπερών μετακινήσεων και της ανισομερούς υπερφόρτισης του δυτικού τομέα της πόλης, ενώ ταυτόχρονα επιτυγχάνει να απαλλάξει σε μεγάλο βαθμό τις διάφορες Πολεοδομικές Ενότητες από κινήσεις οχημάτων που δεν έχουν στόχο ή αφετηρία μέσα στην ίδια Πολεοδομική Ενότητα. Αυτή η προβλεπόμενη, από το Γ.Π.Σ., βόρεια της περιμετρικής της Καλαμάτας (μαζί με τις αρτηρίες διανομής προς τα διάφορα τμήματα της πόλης), αποτελεί την ιδεώδη λύση σύνδεσης με την Πελοπόννησο, την Αθήνα και την υπόλοιπη χώρα. Παράλληλα, αποτελεί και την αδιαμφισβήτητη ενδεδειγμένη λύση για περίπτωση έκτακτης ανάγκης, σεισμούς, κ.λπ. Η εφαρμογή του Γ.Π.Σ. του 1986 εξειδικεύθηκε με την έγκριση των πολεοδομικών μελετών όλων των Πολεοδομικών Ενοτήτων, όπως αναφέρονται στον παρακάτω Πίνακα.

Πίνακας 2-6: Πολεοδομικές Ενότητες Γ.Π.Σ. Καλαμάτας (1986)

Πολεοδομικές Ενότητες	Οικιστικές Περιοχές
ΠΕ1 Λαγκάδα (ΦΕΚ 531/Δ/13-6-86)	Ράχη, Μπιντζανέικα, Αγία Τριάδα, Φραγκοπήγαδο, Ο.Ε.Κ., Κοκορόγιαννη, Πλεύνα, Νέος Κόσμος, Βιοτεχνικό Πάρκο, Ακοβίτικα
ΠΕ 2 Αβραμιού (ΦΕΚ 1019/Δ/27-4-1986)	Αβραμιού, Πλάκες
ΠΕ 3 Στρατώνες (ΦΕΚ 92/Δ/16-2-90)	Αγία Παρασκευή, Άγιος Σίδερης, Άγιος Κωνσταντίνος, Παναγίτσα
ΠΕ 4 Γιαννισάνικα (ΦΕΚ 92/Δ/16-2-90)	Γιαννισάνικα
ΠΕ 5 Δυτική Παραλία (ΦΕΚ 248/Δ/27-4-89)	Δυτική Παραλία, Κορδίας
ΠΕ 6 Ανατολική Παραλία (ΦΕΚ 92/Δ/16-2-90 και ΦΕΚ 248/Δ/27-4-89)	Ανατολική Παραλία, Ανάσταση, Νικηταράς, Τουριστική Ζώνη
ΠΕ 7 Κέντρο – Βόρεια Περιοχή (ΦΕΚ 248/Δ/27-4-89, ΦΕΚ1019/Δ/27-4-1986 και ΦΕΚ821/Δ/16-11-1988)	Κάστρο, Παλιά πόλη, Σύνταγμα, Βιοτεχνικό Κέντρο, Φυτειά, Αγιάννα, Καλύβια, Πέταλο
ΠΕ 7 / 2005 (ΦΕΚ1284/Δ/31-12-2004)	Δυτικά της οδού Αρτέμιδος
ΠΕ 8 Νότια Συνοικία (ΦΕΚ 248/Δ/27-4-89)	Άγιοι Ταξιάρχες, Νησάκι, Μπαριάμαγα

Με τις παραπάνω μελέτες υλοποιήθηκαν όλες οι δεσμεύσεις του Γ.Π.Σ. και θεσμοθετήθηκαν οι απαιτούμενοι χώροι για υποδομές κοινωνικού εξοπλισμού, ελεύθεροι χώροι για αναψυχή, περίπατο, άθληση, πολιτισμό, υγεία, μόρφωση, κλπ. Συγκεκριμένα προβλέφθηκαν:

- Το «πάρκο των τρένων», 54 στρέμματα πλούσια φυτεμένα.
- Τα ανατολικό κέντρο κοινωνικής ζωής, 110 στρέμματα (πρώην στρατόπεδο).
- Το δυτικό κέντρο κοινωνικής ζωής (Αγία Τριάδα), 150 στρέμματα.
- Η πράσινη ζώνη του Νέδοντα, συνολικού μήκους 5χλμ, 540 στρέμματα συνολικά.
- Η παραλιακή ζώνη πεζών κατά μήκος της Ναυρίνου.
- Η περιοχή της Μαρίνας, ανατολικά και δυτικά των εκβολών του Νέδοντα.
- Η ελεύθερη έκταση του Βιοτεχνικού Πάρκου, 53 στρεμμάτων.

Το νέο Γ.Π.Σ. Καλαμάτας (Γ.Π.Σ. 2011), όπως εγκρίθηκε με την υπ' αριθμόν 1015/29-3-11 Απόφαση Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης διοίκησης Πελοποννήσου - Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων (ΦΕΚ 77/3-5-2011), αποτελεί τη συνέχεια του προηγούμενου Γ.Π.Σ. του 1986 και καλύπτει όλη την έκταση της Δημοτικής Ενότητας Καλαμάτας, όπως αυτή προέκυψε από τον Ν. 2539 του 1997 «Καποδίστριας». Το Γ.Π.Σ. του 2011 έρχεται να συμπληρώσει τους αρχικούς στόχους και τις κατευθύνσεις του σχεδίου του Γ.Π.Σ. του 1986, λαμβάνοντας υπόψη το νέο αναπτυξιακό της ρόλο δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για την ένταξη οικονομικών δραστηριοτήτων, την οργάνωση χρήσεων γης στον εξωαστικό χώρο, δίνοντας έμφαση στην προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, με προγραμματικό ορίζοντα εκτίμησης πληθυσμού το 2024 που εκτιμάται σε 79.378 άτομα.

Οι κατευθύνσεις για τη μελέτη πολεοδομικής οργάνωσης του αστικού κέντρου της Καλαμάτας, προκειμένου αυτό να ανταποκριθεί στον ρόλο του ως δυναμικό αστικό κέντρο της χώρας, με έμφαση στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων – κυρίως στους κλάδους των υπηρεσιών, του πολιτισμού, του τουρισμού και της αναψυχής – που τέθηκαν είναι:

- **Ρύθμιση των γενικών και ειδικών χρήσεων** τόσο για την Α' κατοικία και τις κεντρικές λειτουργίες, όσο και για τις παραγωγικές δραστηριότητες επιπέδου πόλης.
- **Ποιοτική αναβάθμιση του συστήματος πρασίνου** και ανοικτών ελεύθερων χώρων, διασύνδεση πρασίνου αστικού χώρου με το περιαστικό πράσινο στις παρυφές του.
- **Πρόβλεψη συστήματος ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων** διασύνδεσης ελεύθερων κοινοχρήστων χώρων στο συμπταγές / συνεκτικό οικιστικό σύνολο.
- **Ένταξη της λειτουργίας του περιμετρικού δακτυλίου** της πόλης στην εξυπηρέτηση των λειτουργιών της πόλης με την πρόβλεψη χώρων αστικού – περιαστικού πρασίνου, αναπτύξεων νέων τοπικών κέντρων και εμπορικών χρήσεων.
- **Πρόβλεψη νέων οικιστικών υποδοχέων Α' κατοικίας** στα νοτιοανατολικά της πόλης, όπου παρατηρείται αυξημένη διάσπαρτη εκτός σχεδίου δόμηση με

πρόβλεψη χαμηλών πυκνοτήτων, αυξημένους ελεύθερους χώρους και πράσινο για ομαλή / ελκυστική διασύνδεση με τον άμεσο εξωαστικό χώρο.

- **Αναπλάσεις του ανατολικού και δυτικού κέντρου** για να ανταποκριθούν αποτελεσματικότερα στον ρόλο τους και διασύνδεσή τους με τα νέα προτεινόμενα κέντρα, σε σχέση και με τον περιμετρικό δακτύλιο. Οργάνωση και διαχείριση της αιφόρου χρήσης της αστικής και περιαστικής παραλιακής ζώνης και πρόβλεψη ελεύθερης και ευχερούς πρόσβασης των πολιτών.
- **Ένταξη της περιοχής εκατέρωθεν της Νέας Εισόδου και δυτικά της οδού Αρτέμιδος σε ζώνη παραγωγικών δραστηριοτήτων** τύπου «επιχειρηματικού πάρκου» / ειδικού επιχειρησιακού κέντρου επιπέδου πόλης, με περιορισμένη ανάπτυξη της χρήσης της κατοικίας, με σκοπό την ανάπτυξη δραστηριοτήτων τριτογενή τομέα και εγκαταστάσεων έρευνας – τεχνολογίας, σε συνδυασμό με την εγκατάσταση πολιτιστικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων αναψυχής. Το πλαίσιο λειτουργίας της περιοχής αυτής θα πρέπει να είναι ευέλικτο σε όλες τις κατευθύνσεις που σε γενικές γραμμές περιλαμβάνει μια πλειάδα χρήσεων και εγκαταστάσεων που τόσο ο υπερτοπικός τους χαρακτήρας, όσο και τα σχετικά μεγάλα μεγέθη των εγκαταστάσεων δυσκολεύουν την εξεύρεση λειτουργικών χώρων στον σημερινό ιστό της πόλης.
- **Ένταξη στο σχέδιο πόλης της περιοχής νότια της προηγούμενης και δυτικά της οδού Αρτέμιδος** έως την παραλιακή περιοχή, με χρήση επίσης πολεοδομικού κέντρου επιπέδου πόλης, ως ειδικού επιχειρησιακού κέντρου δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα, αλλά με αυξημένη τη χρήση της κατοικίας, ως εκ της ευχερούς προσπελασιμότητας της περιοχής προς την παραλιακή περιοχή της πόλης.
- **Ένταξη στο σχέδιο πόλης της περιοχής εκατέρωθεν του οδικού άξονα Βορρά – Νότου Ακοβίτικα – Καρέλια**, ο οποίος διασταυρώνεται προς τον νότο με τη Νέα Είσοδο και προς τον βορρά με τη λεωφόρο Αθηνών. Μέρος του κέντρου αυτού εμπίπτει στα διοικητικά όρια του Ασπροχώματος.
- **Αποκατάσταση των υποδομών της υφιστάμενης ΒΙ.ΠΕ.**, με αντίστοιχη εγκατάσταση των Ρομά στην προβλεπόμενη θέση, στο δυτικό όριο του Δήμου.

Η οργάνωση της πόλης με το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. του 2011 δεν διαφοροποιείται κατά βάση, αλλά η διάρθρωση των Π.Ε., η οποία είχε προβλεφθεί από το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. του 1986, διατηρείται με οκτώ Πολεοδομικές Ενώτητες / γειτονίες, των οποίων τα διοικητικά όρια διευρύνονται ανάλογα με τις προτεινόμενες οικιστικές επεκτάσεις για χρήσεις κατοικίας και παραγωγικών δραστηριοτήτων, με την προσθήκη όμως και μιας επιπλέον Π.Ε. βόρεια της οδού Λακωνικής, έτσι ώστε να ενταχθούν στο σχέδιο πόλης οι περιοχές με υπάρχουσα σήμερα διάσπαρτη κατοικία προαστιακού τύπου. Μετά τα παραπάνω, οι νέες Π.Ε. της πόλης της Καλαμάτας γίνονται εννέα. Αντίστοιχα, όσον αφορά στη διάρθρωση των Πολεοδομικών Κέντρων επιπέδου πόλης και γειτονιάς, διατηρείται με μικρές προσαρμογές η υπάρχουσα κατανομή των κέντρων (παραδοσιακό κέντρο πόλης, δυτικό κέντρο, ανατολικό κέντρο και τοπικά κέντρα γειτονιάς), με την προσθήκη τριών επιπλέον νέων ειδικών Επιχειρησιακών Κέντρων επιπέδου πόλης στην περιοχή βόρεια και νότια της Νέας Εισόδου.

Ειδικότερα διατηρούνται:

- Το σημερινό κέντρο επιπέδου πόλης με εξυπηρέτηση λειτουργιών υπερτοπικού χαρακτήρα και συγκέντρωση του απαραίτητου κεντρικού κοινωνικού εξοπλισμού για τις ανάγκες των κατοίκων.
- Το κέντρο της πόλης αναπτύσσεται γραμμικά:
 - ✓ Κατά μήκος και εκατέρωθεν της οδού Αριστομένους, καθώς και της οδού Φαρών.
 - ✓ Κατά μήκος μέρους της ζώνης του ποταμού Νέδοντα και κατά μήκος της λεωφόρου Αθηνών.
 - ✓ Κατά μήκος της οδού Μαυρομιχάλη μέχρι το ανατολικό κέντρο, στη θέση του παλαιού στρατοπέδου.
 - ✓ Κατά μήκος της παραλιακής οδού Ναυαρίνου.
- Το δυτικό κέντρο (δευτερεύον) στην Π.Ε. της Λαγκάδας (περιοχή μεταξύ Πλεύνας – Αγίας Τριάδας και από τις δύο πλευρές της οδού Αθηνών), το οποίο αποτελεί το κέντρο εξυπηρέτησης των κατοίκων της δυτικής περιοχής της πόλης.
- Το ανατολικό κέντρο (δευτερεύον) στην Π.Ε. Στρατώνες στον χώρο του τέως στρατοπέδου, όπου έχουν συγκεντρωθεί εξειδικευμένες χρήσεις επιπέδου πόλης και συγκεκριμένα: πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις, φοιτητική εστία, διοίκηση, κλειστό γυμναστήριο (Τέντα), γήπεδο ποδοσφαίρου και κατοικίες και το οποίο αποτελεί το κέντρο εξυπηρέτησης των κατοίκων της ανατολικής περιοχής της πόλης.
- Τα τέσσερα τοπικά κέντρα στις Π.Ε. Αβραμιού, Γιαννισάνικα, Παραλία και Δυτική Παραλία.

Αντίστοιχα, οργανώνονται πολεοδομικά με ένταξη στο σχέδιο πόλης και με γενική κατηγορία χρήσης «Πολεοδομικό Κέντρο επιπέδου πόλης με ειδικές επιχειρησιακές λειτουργίες και με διάκριση κατά περίπτωση των επιτρεπόμενων ειδικών χρήσεων»:

- Η περιοχή ΕΠΧ0, εκατέρωθεν της Νέας Εισόδου και δυτικά της οδού Αρτέμιδος (περιοχή Γουλιμήδες), με εκτατικό χαρακτήρα. Στη ζώνη αυτή προβλέπεται περιορισμένη χρήση της κατοικίας.
- Η περιοχή ΕΠΧ1, δυτικά της οδού Αρτέμιδος και νότια της προηγούμενης έως την παραλιακή περιοχή, στην οποία αναπτύσσονται παραγωγικές δραστηριότητες και εν γένει κεντρικές λειτουργίες (εμπόριο, τουρισμός, αναψυχή, υπηρεσίες, κ.λπ.), σε συνδυασμό με αυξημένη χρήση της κατοικίας.
- Η περιοχή εκατέρωθεν του οδικού άξονα Βορρά – Νότου Ακοβίτικα – Καρέλια, ο οποίος διασταυρώνεται προς τον νότο με τη Νέα Είσοδο και προς τον βορρά με τη λεωφόρο Αθηνών.

Οι οικισμοί της Δημοτικής Ενότητας Καλαμάτας συμπεριλήφθηκαν στη μελέτη του Γ.Π.Σ. Καλαμάτας και δόθηκαν οι κατευθύνσεις πολεοδομικής οργάνωσής τους. Συγκεκριμένα τονίστηκε:

- Η ανάγκη ολοκλήρωσης των πολεοδομικών μελετών Βέργας, Μικρής Μαντίνειας και Ασπροχώματος, ώστε να προχωρήσει η οργάνωση της πολεοδομικής λειτουργίας τους.
- Η ανάγκη πολεοδόμησης των οριοθετημένων οικισμών βορειοδυτικά και βόρεια της πόλης και συγκεκριμένα των οικισμών Λείκα, Αντικάλαμος, Σπερχογεία, που συνιστούν προαστιακού χαρακτήρα επεκτάσεις του πολεοδομικού

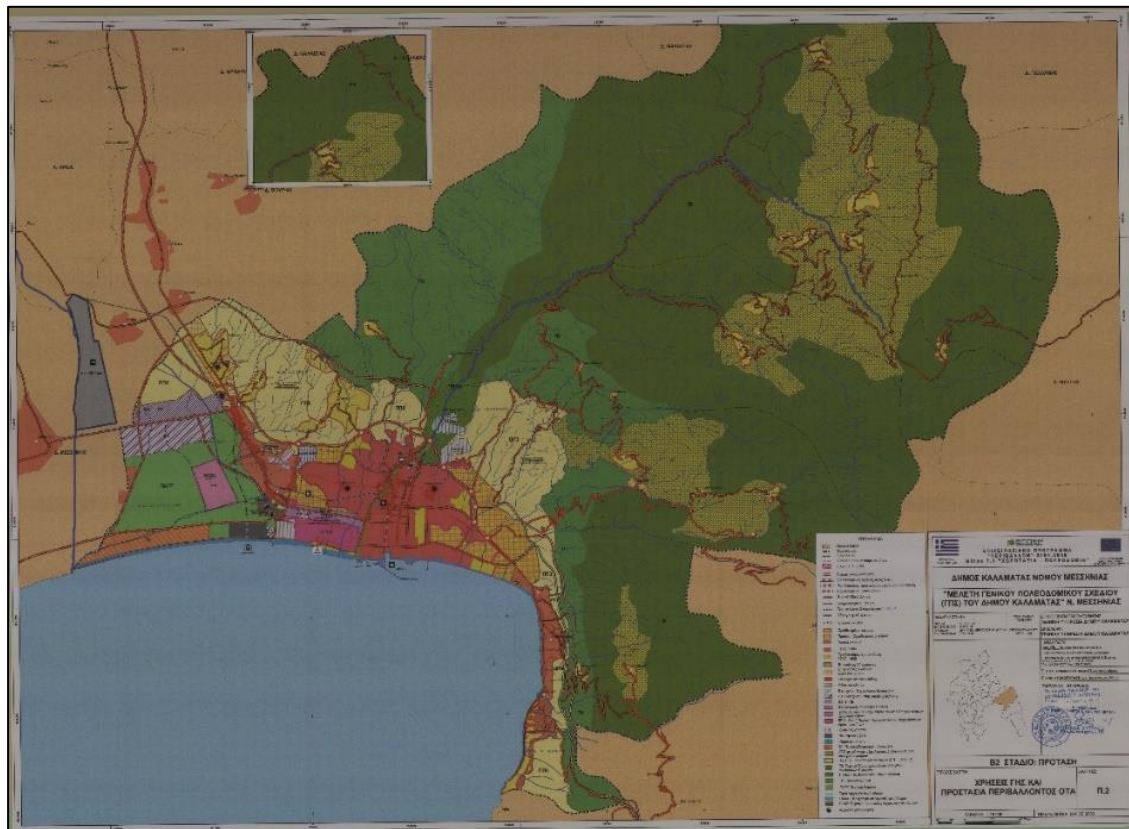
συγκροτήματος της Καλαμάτας με ενσωματωμένες υπερτοπικές λειτουργίες της πόλης.

- Η απόκτηση των αναγκαίων τεχνικών και κοινωνικών υποδομών και συγκεκριμένα η απόκτηση κοινόχρηστων χώρων, χώρων πρασίνου, αθλητισμού, κ.λπ., σε επιλεγμένες περιοχές των βορειοδυτικών προαστίων, καθώς και αναβαθμίσεις των περιοχών στα σημεία που διέρχεται ο νέος εθνικός δρόμος.
- Η ανάδειξη του παραδοσιακού πυρήνα των οικισμών με αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, μέσω αναπλάσεων τμημάτων και ενίσχυσης των κοινωνικών υποδομών και του δημοσίου χώρου (πλατείες, εκκλησίες, δημόσια κτήρια, είσοδοι, κ.ά.), καθώς και των πολιτιστικών υποδομών (πνευματικών – πολιτιστικών κέντρων).
- Μέτρα και έργα βελτίωσης των δικτύων υποδομής (οδικό δίκτυο, ηλεκτροδότηση, υδροδότηση, λύματα, απορροή όμβριων, απορρίμματα).

Η πολεοδομική οργάνωση των οικισμών που απαρτίζουν τη Δ.Ε. Θουρίας, Αρφαρών και Άριος βασίζονται και αυτοί στο Π.Δ. 24-4-85, ΦΕΚ 181Δ, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει καθώς και στο Π.Δ. 2-3-1981 ΦΕΚ 138/_/13-3-1981). Η εφαρμογή του ως άνω θεσμικού πλαισίου δε δίνει τη δυνατότητα απόκτησης νέων κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων σε λειτουργικό δίκτυο και διεύρυνσης των ήδη υπαρχόντων. Για την απόκτηση των χώρων αυτών απαιτούνται διαδικασίες αναγκαστικής απαλλοτρίωσης που είναι χρονοβόρες και δύσκολες στην εφαρμογή τους. Η σημερινή κατάσταση του υπάρχοντος οδικού δικτύου των οικισμών αυτών είναι σε πολλές περιπτώσεις στενά δρομάκια, δαιδαλώδους μορφής, με πλάτος που οριακά επαρκεί για την κίνηση ενός οχήματος, ενώ σε πολλά σημεία η πρόσβαση στις κατοικίες γίνεται με πεζή μετακίνηση. Το οδικό αυτό δίκτυο φυσικά δεν μπορεί να αλλάξει για το κεντρικό συνεκτικό τμήμα του οικισμού, όμως για το πέριξ αυτού τμήμα θα πρέπει να θεσπιστούν όροι δόμησης με πρόβλεψη νέων κοινοχρήστων χώρων που θα εξασφαλίσουν τις ανάγκες του οικισμού.

Η πολεοδομική οργάνωση του Δήμου Καλαμάτας – στο σύνολό της – απεικονίζεται συνοπτικά στις ακόλουθες Εικόνες.

Εικόνα 2-4: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης και Προστασία Περιβάλλοντος ΟΤΑ
(Πηγή: Γ.Π.Σ. Δήμου Καλαμάτας)



Εικόνα 2-5: Αστική Δομή και Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης της πόλης Καλαμάτας
(Πηγή: Γ.Π.Σ. Δήμου Καλαμάτας)



Εικόνα 2-6: Αστική Δομή και Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης των Πόλεων Ασπρόχωμα - Σπερχόγεια - Αντικάλαμος - Καλάμι - Κατσικόβο (Πηγή: Γ.Π.Σ. Δήμου Καλαμάτας)



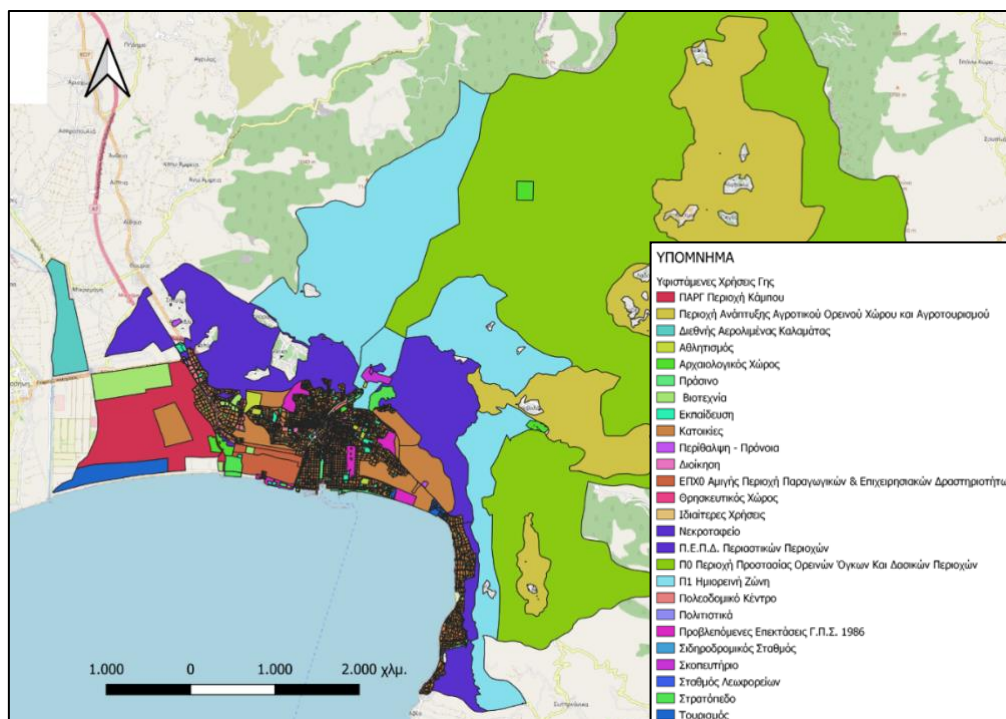
Εικόνα 2-7: Αστική Δομή και Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης Πόλεων Παραλία Βέργας - Άνω Βέργα - Κάτω Βέργα - Μαντίνεια (Πηγή: Γ.Π.Σ. Δήμου Καλαμάτας)



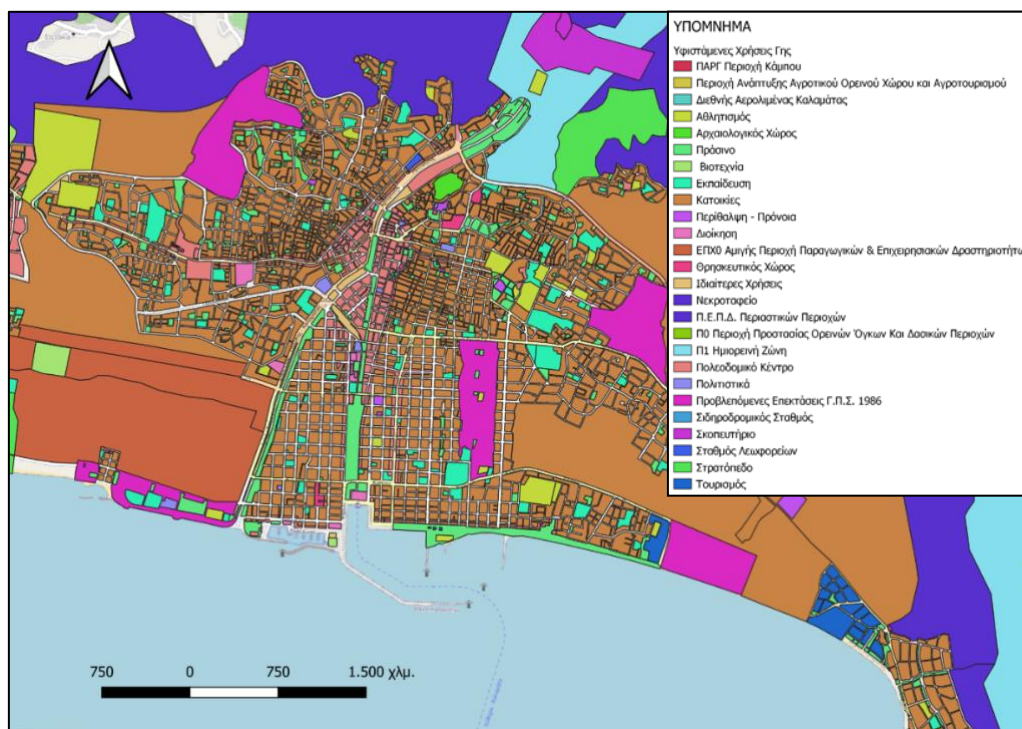
2.3.2 Υφιστάμενες χρήσεις γης

Οι Εικόνες που ακολουθούν απεικονίζουν τις υφιστάμενες χρήσεις γης στην ευρύτερη περιοχή της Καλαμάτας, αλλά και στο κέντρο της πόλης.

Εικόνα 2-8: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Δήμου Καλαμάτας (Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Καλαμάτας)



Εικόνα 2-9: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης της Πόλης της Καλαμάτας (Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Καλαμάτας)



Συμπερασματικά, σε ό,τι αφορά στις χρήσεις γης της πόλης της Καλαμάτας, αξίζει να σημειωθούν τα εξής: σημαντικό τμήμα της πόλης καταλαμβάνεται από κατοικίες (όλων των ειδών), με ποσοστό 56,1%. Τα πάρκα και οι χώροι πρασίνου είναι στη δεύτερη θέση με ποσοστό 10,8%, ενώ παρόμοια έκταση αντιστοιχεί στο πολεοδομικό κέντρο (9,4%) και στις προβλεπόμενες επεκτάσεις του Γ.Π.Σ. 1986 (9,9%). Από τις υπόλοιπες χρήσεις γης οι μόνες που συγκεντρώνουν ποσοστό μεγαλύτερο του 1% είναι ο αθλητισμός με 2,6% και η εκπαίδευση με 2,5%.

2.3.3 Πόλοι έλξης – Σημεία ενδιαφέροντος

Συνοπτικά, τα σημεία ενδιαφέροντος σε ολόκληρο τον Δήμο Καλαμάτας, κατηγοριοποιημένα ανά είδος χρήσης και με αναγραφόμενη την Κοινότητα στην οποία βρίσκονται, παρουσιάζονται παρακάτω.

Υποδομές εκπαίδευσης

Στον Δήμο Καλαμάτας λειτουργεί ένας μεγάλος αριθμός υποδομών εκπαίδευσης, ο οποίος αναφέρεται σε όλες τις βαθμίδες (πρωτοβάθμια, δευτεροβάθμια, τριτοβάθμια). Οι ακόλουθοι Πίνακες παρουσιάζουν τις υποδομές ανά εκπαιδευτική βαθμίδα και ανά Δ.Ε., σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Καλαμάτας 2015-2019. Επίσης, στην πόλη της Καλαμάτας λειτουργεί Τριτοβάθμια εκπαίδευση.

Πίνακας 2-7: Υποδομές Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Δήμου Καλαμάτας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)

Υποδομές / Δημ. Ενότητα	Σύνολο	Δ.Ε. Καλαμάτας	Δ.Ε. Άριος	Δ.Ε. Αρφαρών	Δ.Ε. Θουρίας
Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση	69	61	2	3	3
Νηπιαγωγεία (όλες οι κατηγορίες)	38	34	1	1	2
Νηπιαγωγεία	33	29	1	1	2
Ειδικά Νηπιαγωγεία	1	1			
Ιδιωτικά Νηπιαγωγεία	4	4			
Δημοτικά Σχολεία (όλες οι κατηγορίες)	31	27	1	2	1
Δημοτικά Σχολεία	29	25	1	2	1
Ειδικά Δημοτικά Σχολεία	1	1			
Ιδιωτικά Δημοτικά Σχολεία	1	1			

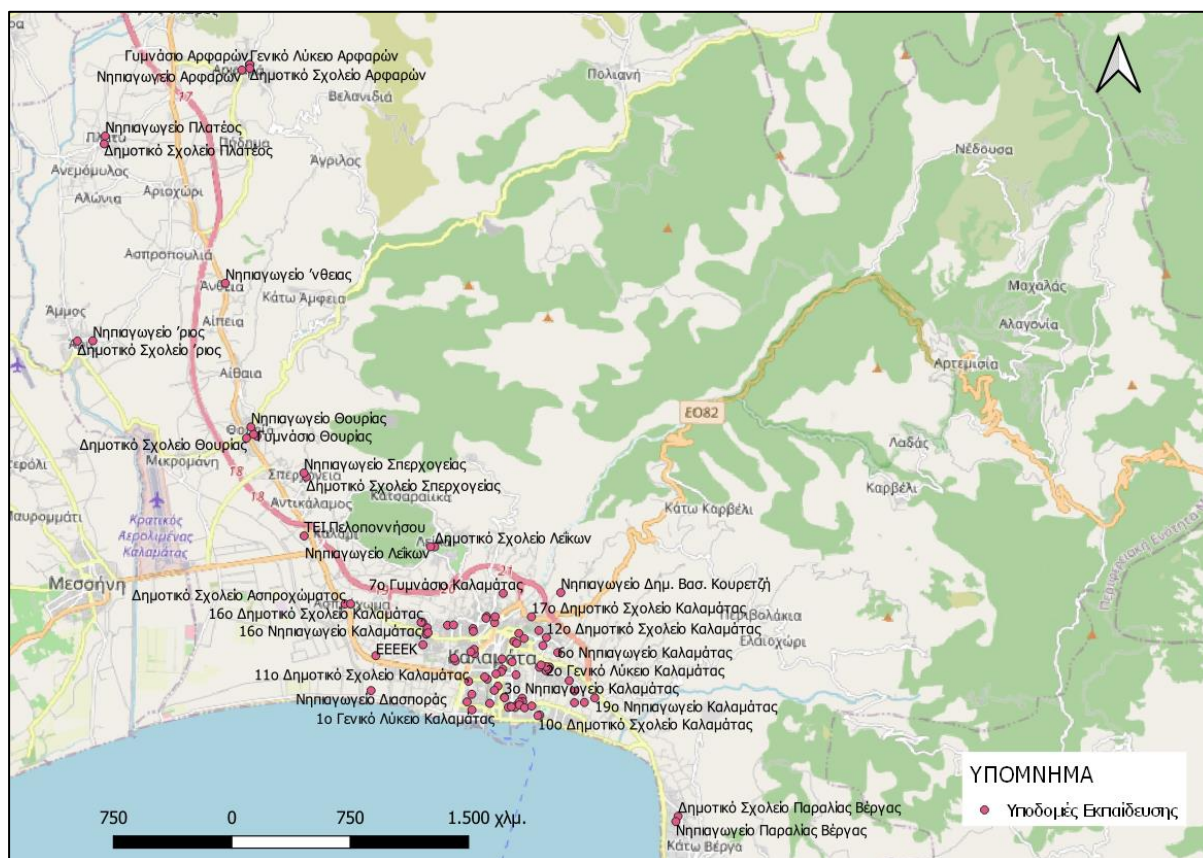
**Πίνακας 2-8: Υποδομές Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Δήμου Καλαμάτας
(Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)**

Υποδομές / Δημ. Ενότητα	Σύνολο	Δ.Ε. Καλαμάτας	Δ.Ε. Άριος	Δ.Ε. Αρφαρών	Δ.Ε. Θουρίας
Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση	32	28		2	2
Γυμνάσια (όλες οι κατηγορίες)	13	11		1	1
Γυμνάσια	10	8		1	1
Εσπερινά Γυμνάσια	1	1			
Μουσικά Γυμνάσια	1	1			
Ιδιωτικά Γυμνάσια	1	1			
Λύκεια (όλες οι κατηγορίες)	19	17		1	1
Γενικά Λύκεια	8	6		1	1
Μουσικά Λύκεια	1	1			
Εσπερινά Γενικά Λύκεια	1	1			
Επαγγελματικά Λύκεια (ΕΠΑΛ)	4	4			
Σχολικά Εργ/κά Κέντρα (ΣΕΚ)	1	1			
Εργαστήρια Ειδικής Επ/κής Εκπ/δευσης & Κατάρτισης (ΕΕΕΕΚ)	1	1			
Ιδιωτικά Λύκεια	1	1			
ΙΕΚ	1	1			
Ιδιωτικά ΙΕΚ	1	1			
Σχολεία Δεύτερης Ευκαιρίας	2	2			
Δημόσιο Σχολείο Δεύτερης Ευκαιρίας	1	1			
Ιερατικό Σχολείο Δεύτερης Ευκαιρίας	1	1			

Πίνακας 2-9: Υποδομές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης Δήμου Καλαμάτας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)

Υποδομές / Δημ. Ενότητα	Σύνολο	Δ.Ε. Καλαμάτας	Δ.Ε. Άριος	Δ.Ε. Αρφαρών	Δ.Ε. Θουρίας
Τριτοβάθμια Εκπαίδευση	2	2			
Πανεπιστήμιο	1	1			
ΑΤΕΙ	1	1			

Εικόνα 2-10: Θέσεις Υποδομών Εκπαίδευσης Δήμου Καλαμάτας (Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Καλαμάτας)



Υποδομές πολιτισμού

Οι υποδομές πολιτισμού που διαθέτει ο Δήμος Καλαμάτας παρουσιάζονται στον παρακάτω Πίνακα.

Πίνακας 2-10: Εγκαταστάσεις Πολιτισμού Δήμου Καλαμάτας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)

Μονάδα	Ταχυδρομική διεύθυνση
Αρχαιολογικό Μουσείο Μεσσηνίας	Ιστορικό Κέντρο Καλαμάτας
Ιστορικό και Λαογραφικό Μουσείο Καλαμάτας	Αγίου Ιωάννου 12 & Κυριακού
Στρατιωτικό Μουσείο Καλαμάτας	Μητροπολίτου Μελετίου 10
Πινακοθήκη Σύγχρονης Ελληνικής Τέχνης	Δημοτικό Πνευματικό Κέντρο Αριστομένων 33
Δημοτική Πινακοθήκη Καλαμάτας «Α. ΤΑΣΣΟΣ»	Παπάζογλου 5
Λαϊκή Βιβλιοθήκη Καλαμάτας	Δημοτικό Πνευματικό Κέντρο Αριστομένων 33
Δημόσια Κεντρική Βιβλιοθήκη Καλαμάτας	Πλατεία Υπαπαντής
Δημοτικό Πνευματικό Κέντρο Καλαμάτας	Αριστομένων 33

«Πανταζοπούλειος Λαϊκή Σχολή»	
Κεντρική Σκηνή Θεάτρου	Δημοσθένους 2
Νέα Σκηνή Θεάτρου	Αμφιθέατρο Δημοτικής Φιλαρμονικής Υπαπαντής 25
Δημοτικό Ωδείο	Πλατεία Βιλεαρδουίνου
Δημοτικό Εικαστικό Σχολείο	Ναβαρίνου 8
Δημοτική Σχολή Χορού	Ζουμπούλειο Μέγαρο Π. Καίσαρη 6 & Αναγνωσταρά
Διεθνές Κέντρο Χορού	Ζουμπλούλειο Μέγαρο Π. Καίσαρη 6 & Αναγνωσταρά
Αμφιθέατρο Κάστρου	Κάστρο Καλαμάτας
Μέγαρο Χορού Καλαμάτας	Αρτέμιδος
Μουσείο Σιδηροδρόμων	Πάρκο ΟΣΕ
Δημοτικό Αναψυκτήριο	Νέδοντος
Πολιτιστική Πρωτεύουσα	
3 ^ο Καλαματιανό Καρναβάλι	
Διεθνές Φεστιβάλ Χορωδιών (INTER CULTURE)	

Αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία

Στον Δήμο Καλαμάτας βρίσκονται οι εξής αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία (βυζαντινά και νεότερα):

- Αρχαιολογικός χώρος Ακοβίτικα.
- Αρχαιολογικός χώρος Ελαιοχωρίου.
- Αρχαίο Ιερό της Λιμνάτιδος Αρτέμιδος στο Βόλιμο Αρτεμισίας.
- Ιερό Παμίσου στον Άγιο Φλώρο.
- Το Κάστρο της Καλαμάτας.
- Ιστορικός Ναός Αγίων Αποστόλων.
- Άγιος Σώζων.
- Μεσαιωνικό υδραγωγείο.
- Ιερός ναός Αγ. Νικολάου Αιπείας.
- Ιερός ναός Αγ. Νικολάου στη Μεσόρουγα Αλαγονίας.
- Ι. Μονή Ζωοδόχου Πηγής Βελανιδιάς.
- Ι. Ναός Κοίμησης Θεοτόκου Μικρομάνης.
- Μνημεία Αλαγονίας Ταυγέτου.
- Μητροπολιτικός Ναός Υπαπαντής του Σωτήρος – Πλατεία Υπαπαντής.
- Αρχοντικό Μπενάκη.
- «Πανταζοπούλειος Λαϊκή Σχολή».
- Ιστορικό ξενοδοχείο ΡΕΞ.
- Πρώτο γυμνάσιο (δημοτικό ωδείο).
- Ζουμπούλειο (δημοτική σχολή χορού).
- Κτήριο Κυριακού (ιστορικό και λαογραφικό μουσείο).
- Κτήριο Εφέσιου (Γαλλικό ινστιτούτο Καλαμάτας).
- Ξενοδοχείο Βασιλικό.
- Ξενοδοχείο Αχίλλειο.
- Γυμνάσιο Παραλίας.
- Κτηριακό συγκρότημα Τελωνείου – Λιμεναρχείου.
- Κυλινδρόμυλοι Μεσσηνίας Ευαγγελίστρια.

Αθλητικές εγκαταστάσεις

Ο Δήμος Καλαμάτας διαθέτει αθλητικές εγκαταστάσεις τόσο στη Δ.Ε Καλαμάτας, όσο και σε επτά ακόμη Τ.Κ., με στόχο να υπάρχουν αθλητικές υποδομές στην επικράτεια του Δήμου σε ένα χωρικό αποκεντρωμένο πρότυπο, ώστε να υπάρχει πρόσβαση σε όλους τους πολίτες. Στους Πίνακες που παρατίθενται στη συνέχεια παρουσιάζονται όλες οι αθλητικές υποδομές του Δήμου Καλαμάτας.

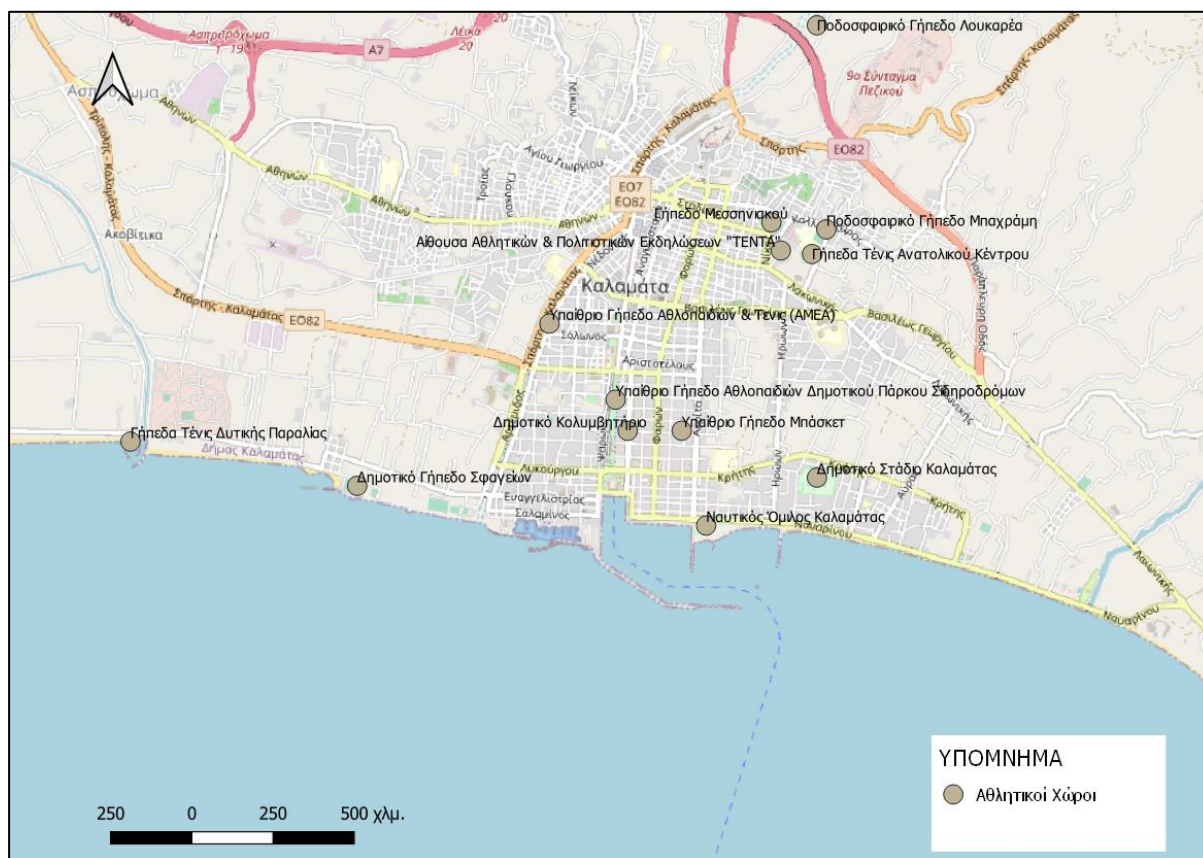
Πίνακας 2-11: Αθλητικές Εγκαταστάσεις Δ.Ε. Καλαμάτας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)

Αθλητικοί Χώροι	Πλήθος / έκταση (τ.μ.)
Γήπεδα Ποδοσφαίρου-Μπάσκετ-Βόλεϊ-Τένις	11 / 60.345,00
Κλειστά γυμναστήρια	2 / 4.650,00
Κολυμβητήρια	1 / 3.962,00
Δημοτικό Στάδιο	1 / 38.769,00
Αθλητικά κέντρα	1 / 6.800,00
Λοιποί αθλητικοί χώροι	13 / 5.100,00

Πίνακας 2-12: Αθλητικές εγκαταστάσεις ΔΕ Άριος, Αρφαρών και Θουρίας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)

Τοπική Κοινότητα	Αθλητική Υποδομή
Ασπρόχωμα	Γήπεδο ποδοσφαίρου
Αντικάλαμος	Γήπεδο ποδοσφαίρου 5 x 5
Άρις	Γήπεδο ποδοσφαίρου
Θουρία	Γήπεδο ποδοσφαίρου με αποδυτήρια, ανοιχτό γήπεδο μπάσκετ, κλειστό προπονητήριο και γυμναστήριο, 2 γήπεδα τένις
Αρφαρά	Γήπεδο ποδοσφαίρου
Άμφεια	Γήπεδο ποδοσφαίρου
Σπερχογεία	Γήπεδο ποδοσφαίρου

Εικόνα 2-11: Θέσεις Αθλητικών Εγκαταστάσεων στην Πόλη της Καλαμάτας
(Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Καλαμάτας)



Τουριστικές υποδομές

Στον Δήμο Καλαμάτας υπάρχει σημαντική τουριστική κίνηση, κάτι που έχει οδηγήσει στη δημιουργία πολυάριθμων τουριστικών εγκαταστάσεων, οι οποίες παρουσιάζονται (ανά κατηγορία) στους παρακάτω Πίνακες.

Πίνακας 2-13: Ξενοδοχειακές Μονάδες Δήμου Καλαμάτας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)

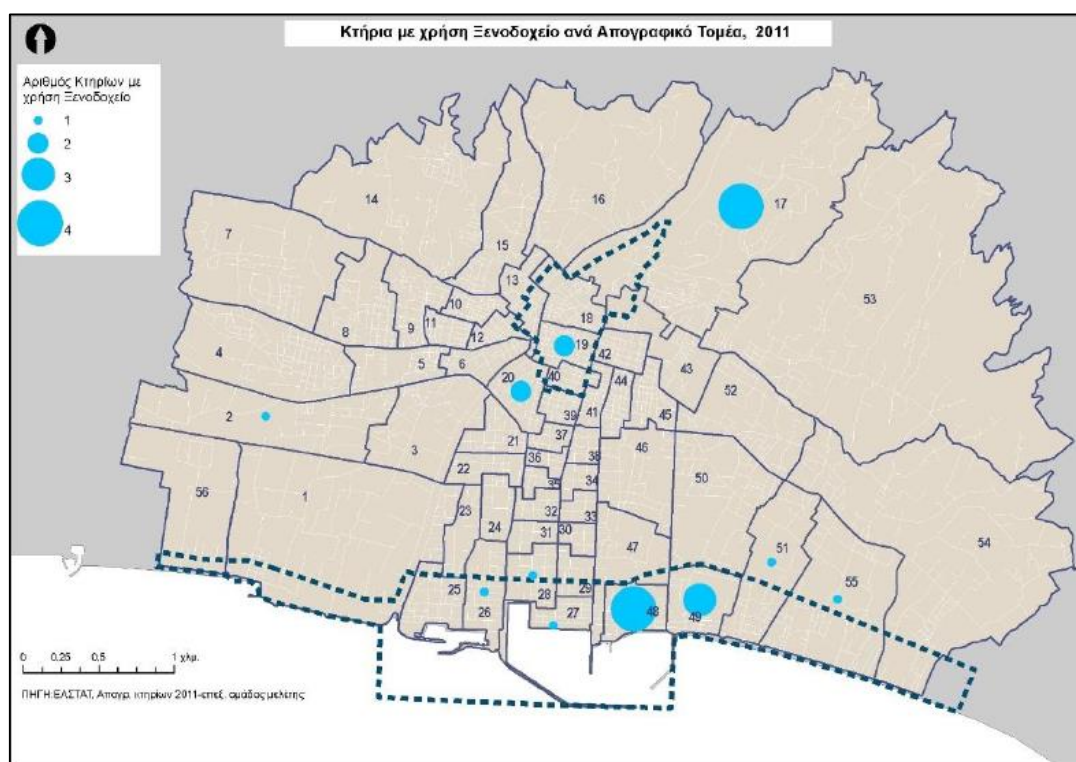
Ξενοδοχειακά Καταλύματα Δήμου Καλαμάτας κατά κατηγορία			
Κατηγορία	Ξενοδοχεία		
	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες
5*	0	0	0
4*	7	547	1106
3*	4	145	289
2*	8	290	553
1*	5	62	120
ΣΥΝΟΛΟ	24	1044	2068

Πίνακας 2-14: Λοιπά Τουριστικά Καταλύματα Δήμου Καλαμάτας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)

Κατηγορία	Λοιπά Ενοικιαζόμενα Καταλύματα	
	Μονάδες	Κλίνες
Επαύλεις	5	41
Τουριστικές Επιπλωμένες Κατοικίες Χωρίς Κατάταξη	11	131
3 κλειδιά	2	25
2 κλειδιά	13	207
1 κλειδί	3	36
Camping	1	84
ΣΥΝΟΛΟ	35	524

Η τοποθεσία των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων, όσον αφορά στην πόλη της Καλαμάτας, παρουσιάζεται στην ακόλουθη Εικόνα. Είναι φανερό ότι υπάρχει συγκέντρωση στο παραλιακό μέτωπο, αλλά και στον προάστιο χώρο.

Εικόνα 2-12: Τοποθεσία Ξενοδοχείων στην Πόλη της Καλαμάτας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)



Υποδομές υγείας

Ως προς τις υποδομές υγείας, λειτουργούν οι παρακάτω:

- Γενικό Νοσοκομείο Καλαμάτας.
- Δημοτικό Ιατρείο.
- Κοινωνικό Φαρμακείο.

- Κοινωνικό Ιατρείο.
- Ιδιωτική Κλινική «Αγία Παρασκευή».
- Ιδιωτική Κλινική «Λητώ».
- Κέντρο Αποκατάστασης «Διάπλαση».

Πράσινοι και δημόσιοι χώροι

Οι πράσινοι και οι δημόσιοι χώροι, όπως αυτοί φαίνονται στην ακόλουθη Εικόνα, είναι:

- Υπερτοπική ζώνη ελεύθερων χώρων ποταμού Νέδοντα – Κάστρου.
- Υπερτοπική ζώνη ελεύθερων χώρων Αριστομένους.
- Υπερτοπική ζώνη ελεύθερων χώρων παρακτίου μετώπου.
- Πλατεία 23ης Μαρτίου – Αγίων Αποστόλων.
- Ανατολικό και δυτικό κέντρο.
- Παιδικές χαρές.

Εικόνα 2-13: Θέσεις Πράσινων και Δημόσιων Χώρων στην Πόλη της Καλαμάτας (Πηγή: ΣΦΟΟ Δήμου Καλαμάτας)



2.4 Συλλογή και Αξιολόγηση Σχετικών Εγγράφων / Μελετών Υπερκείμενου Σχεδιασμού και Τοπικού Επιπέδου

Ενδεικτικά – και όχι περιοριστικά – αναφέρονται οι ακόλουθες μελέτες.

2.4.1 Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Πελοποννήσου (2003)

Στο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Πελοποννήσου, όπως αυτό δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1485 Β/10-10-2003,

προσδιορίζονται οι βασικές προτεραιότητες και οι στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και αειφόρο ανάπτυξη του χώρου, στο επίπεδο της Περιφέρειας, προκειμένου να προωθηθεί η ισότιμη ένταξή της στον ευρύτερο διεθνή, ευρωπαϊκό και εθνικό χώρο. Μεταξύ των στρατηγικών αυτών επιλογών, που άμεσα ή έμμεσα αφορούν στην ανάπτυξη του τουρισμού της Περιφέρειας περιλαμβάνονται:

- Η ελεγχόμενη αξιοποίηση των παράκτιων περιοχών της (προστασία και διαχείριση).
- Η δημιουργία ενιαίου πλέγματος πολιτισμικών πυρήνων υπερεθνικής εμβέλειας και η ένταξή τους, σε συνδυασμό με τα επί μέρους τοπικά πολιτιστικά στοιχεία και ιστορικές διαδρομές, σε επί μέρους υποσύνολα ειδικών ενδιαφερόντων.
- Η ανάδειξη των περιοχών ιδιαίτερου φυσικού ενδιαφέροντος, με παράλληλη προστασία και πρόβλεψη δραστηριοτήτων, που θα ενισχύσουν την ανάπτυξη και θα αξιοποιούν χωρίς να υποβαθμίζουν την περιβαλλοντική τους αξία. (περιοχές NATURA 2000, υδροβιότοποι, ορεινοί δρόμοι, ποταμοί, λίμνες, οικοσυστήματα, φυσικά τοπία, κ.λπ.).
- Η αναδιάρθρωση, ιεράρχηση και προώθηση του πλέγματος των αναγκαίων τεχνικών και κοινωνικών υποδομών.
- Ο έλεγχος των χρήσεων γης για προστασία και βιώσιμη ανάπτυξη των φυσικών πόρων μέσα από τους υφιστάμενους θεσμούς και τους μηχανισμούς του χωροταξικού / πολεοδομικού σχεδιασμού και της προστασίας του περιβάλλοντος (θεσμικό πλαίσιο Ν. 1337/83, Ν. 1650/86, Ν. 2508/97, Ν. 2742/99).

Το Περιφερειακό Πλαίσιο Πελοποννήσου αναγνωρίζει την Καλαμάτα ως «Κύριο πόλο ανάπτυξης» της Περιφέρειας Πελοποννήσου (Δ.1.1) και, επίσης, ως οικιστικό κέντρο «2^{ου} επιπέδου» (Δ.3.1.1). Στα στοιχεία του ρόλου της περιλαμβάνονται και τα εξής: πόλος ευρύτερης εμβέλειας πολιτιστικών και τουριστικών δραστηριοτήτων και, επίσης, δορυφορικό αστικό κέντρο υποστήριξης αγροτικών, βιομηχανικών και τουριστικών δραστηριοτήτων της ευρύτερης περιοχής. Στο σχέδιο δράσης του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου προβλέπεται η «Δημιουργία χρηματοοικονομικού κέντρου στην Καλαμάτα για την προώθηση χρηματοοικονομικών υπηρεσιών των ΜΜΕ». Επιπροσθέτως, η πόλη της Καλαμάτας θεωρείται πολύ σημαντικό σημείο του περιφερειακού οδικού δικτύου, κάτι που φαίνεται από την αναφορά στην σημασία ολοκλήρωσης της Εθνικής Οδού Τρίπολης – Καλαμάτας – Κορίνθου. Τέλος, η παράκτια περιοχή της Καλαμάτας και του βορειότερου Μεσσηνιακού Κόλπου προσδιορίζεται ως «παράκτια ζώνη τουριστικής ανάπτυξης», ενώ η ίδια η Καλαμάτα ως εστία «ζώνης αστικών δραστηριοτήτων».

2.4.2 Θεσμοθετημένα πολεοδομικά σχέδια

Το **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Καλαμάτας** έχει εγκριθεί σχετικά πρόσφατα (Μάιος 2011) αλλά η σχετική μελέτη είναι αρκετά παλαιότερη (η πρώτη φάση, που περιλαμβάνει όλο το αναλυτικό τμήμα, παραλήφθηκε το 2006). Ουσιαστικά, το Γ.Π.Σ. έχει βασιστεί σε στοιχεία αρκετά παλαιά (πχ. στην απογραφή του 2001) και αναφέρεται σε συνθήκες προ κρίσης. Τίθεται συνεπώς ένα ζήτημα ουσιαστικής επικαιροποίησης, στην οποία έχει προστεθεί και το γεγονός ότι πλέον τα Γ.Π.Σ. έχουν αντικατασταθεί (Ν. 4447/2016) από τα αρκετά διαφορετικά Τοπικά Χωρικά Σχέδια.

Στις βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού για την πόλη της Καλαμάτας περιλαμβάνεται η **προστασία και αξιοποίηση του παράκτιου μετώπου** «ως του κυριότερου ανοιχτού χώρου της πόλης». Στους ειδικούς στόχους και τις στρατηγικές επιλογές του Γ.Π.Σ. περιλαμβάνονται: «Πρόβλεψη νέων οικιστικών υποδοχέων Α΄ κατοικίας στα νοτιοανατολικά της πόλης, όπου παρατηρείται αυξημένη διάσπαρτη εκτός σχεδίου δόμηση με πρόβλεψη χαμηλών πυκνοτήτων, αυξημένους ελεύθερους χώρους και πράσινο για ομαλή / ελκυστική διασύνδεση με τον άμεσο εξωαστικό χώρο, καθώς και οικιστικών νέων αλλά και περιορισμένων οικιστικών ενοτήτων στα δυτικά όπου συγκεντρώνεται ο ήδη υπάρχων ή θεσμοθετημένος οικιστικός ιστός», «ένταξη της δυτικής παράκτιας περιοχής για την ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων», «αιεφόρος ανάπτυξη (αύξηση πρασίνου και κοινοχρήστων χώρων, ολοκληρωμένες υποδομές αστικών εξυπηρετήσεων, αστικές αναπλάσεις, δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων)». Το σύνολο των περιοχών κατοικίας προσδιορίζονται ως περιοχές με γενική κατηγορία χρήσης τη γενική κατοικία.

2.4.3 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2014-2015

Για τον Δήμο Καλαμάτας υπάρχει Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, το οποίο περιλαμβάνει τις αρχές, το όραμα και τη στρατηγική του Δήμου.

Οι Αρχές με βάση τις οποίες ο Δήμος Καλαμάτας στηρίζει το Επιχειρησιακό του πρόγραμμα είναι οι εξής:

- Εφαρμογή ηλεκτρονικής διακυβέρνησης, ώστε η διοικητική δομή των Υπηρεσιών του Δήμου να είναι λειτουργική και αποτελεσματική.
- Καταπολέμηση της γραφειοκρατίας και διαρκής αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται από τον Δήμο.
- Χρηστή και διαφανή διαχείριση των οικονομικών και της περιουσίας του Δήμου
- Προσφορά καλλιτεχνικής παιδείας στους δημότες.
- Διεκδίκηση εκ μέρους της Καλαμάτας του τίτλου της πολιτιστικής πρωτεύουσας της Ευρώπης για το έτος 2021.
- Προβολή πολιτιστικής κληρονομιάς του Δήμου – ανάδειξη του ανθρωπογενούς και του φυσικού περιβάλλοντος του.
- Περιβαλλοντική διαχείριση απορριμμάτων.
- Ορθολογική, πολεοδομική και οικιστική ανάπτυξη.
- Αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών και δημιουργία νέων (υποδομών, δικτύων, κ.ά.).
- Προώθηση τουριστικών δραστηριοτήτων και εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
- Προβολή τοπικών προϊόντων.
- Συνέχιση λειτουργίας δημοτικών κοινωνικών δομών στήριξης.
- Ανάδειξη του λιμένα Καλαμάτας ως προορισμού κρουαζιέρας – πλήρης αξιοποίηση των χώρων ελλιμενισμού.
- Προστασία του χερσαίου και θαλάσσιου περιβάλλοντος, του υδροφόρου ορίζοντα, καθώς και η αξιοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.
- Ανάπτυξη συνεργασιών σε τοπικό, διαδημοτικό, περιφερειακό, εθνικό και διακρατικό επίπεδο.
- Υποστήριξη της παιδείας, της δια βίου μάθησης και επιμόρφωσης καθώς και της επαγγελματικής αποκατάστασης της νεολαίας.
- Έγκαιρος και ουσιαστικός προγραμματισμός δράσεων και έργων.

- Ενίσχυση της εθελοντικής προσφοράς.
- Αρμονική συνεργασία του Δήμου με τους κοινωνικούς, πολιτιστικούς και επιχειρηματικούς φορείς της περιοχής του.
- Έγκαιρη και συστηματική αντιμετώπιση των κοινωνικών προβλημάτων της σύγχρονης εποχής.
- Διαφύλαξη και προώθηση της κοινωνικής συνοχής.
- Ευρύτερη δυνατή συμμετοχή των δημοτών στις τοπικές υποθέσεις.
- Αξιοποίηση των σύγχρονων τεχνολογιών και ήπιων μορφών ενέργειας.
- Στήριξη της τοπικής απασχόλησης και της επιχειρηματικότητας.
- Ανταπόκριση στις ανάγκες και στα αιτήματα των πολιτών.
- Ισόρροπη ανάπτυξη των δημοτικών και τοπικών κοινοτήτων.
- Εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων και των επισκεπτών.
- Αξιοποίηση όλων των διαθέσιμων πόρων και δημιουργία προϋποθέσεων ανάπτυξης και ευημερίας.
- Ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και παράλληλα των αρχαιολογικών, θρησκευτικών σημείων ενδιαφέροντος.
- Ομαλή ένταξη στο κοινωνικό σύνολο ειδικών πληθυσμιακών ομάδων (Ρομά, οικονομικοί μετανάστες, κ.λπ.).
- Ανάλυση πρωτοβουλιών για την ανάπτυξη της κοινωνικής μέριμνας, της παιδείας, της κοινωνικής πρόνοιας, της ισότητας των δύο φύλων.

Επίσης, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα περιγράφει συνοπτικά το Όραμα του Δήμου Καλαμάτας ως εξής: *«Ένας σύγχρονος και λειτουργικός Δήμος, με προσήλωση στην εξυπηρέτηση του πολίτη και τη βελτίωση της καθημερινότητας και του επιπέδου ζωής του. Με στήριξη μιας τοπικής κοινωνίας που να χαρακτηρίζεται από συνεχή αλληλεγγύη και σεβασμό στα δικαιώματα και τις ανάγκες κάθε μέλους της. Με συνεχή ανάπτυξη του πολιτισμού, του αθλητισμού και με διαρκή φροντίδα για την προβολή του τουριστικού προϊόντος, μέσω της ανάδειξης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής. Με συστηματική πορεία προς την κοινωνία της γνώσης μέσω της ενίσχυσης των υποδομών παιδείας και της συνεχούς στήριξης της νεολαίας. Με σεβασμό στο περιβάλλον και με επίκεντρο τον άνθρωπο».*

Η στρατηγική του Δήμου Καλαμάτας αποτελείται από ένα σύνολο γενικών στόχων και πολιτικών δράσεων, έτσι όπως αυτές προκύπτουν με βάση τους άξονες προτεραιότητας που έχει καθορίσει και που σκοπό έχουν την εκπλήρωση της αποστολής και την επίτευξη του οράματος του Δήμου. Η διαμόρφωση της στρατηγικής του Δήμου οριοθετείται από τον προσδιορισμό των κρίσιμων ζητημάτων τοπικής ανάπτυξης με όρους βιωσιμότητας και αειφορίας, την στρατηγική ποιότητας στον αγροτικό τομέα, την προώθηση των ήπιων και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, τον πολιτισμό, τον αθλητισμό, την εκπαίδευση, καθώς επίσης και την προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος.

Οι άξονες προτεραιότητας, οι θεματικοί στόχοι και οι αντίστοιχες δράσεις που αφορούν στη χωρική ανάπτυξη, στο σύστημα μεταφορών και στο φυσικό περιβάλλον του Δήμου Καλαμάτας, διατυπώνονται στον παρακάτω Πίνακα.

Πίνακας 2-15: Άξονες Προτεραιότητας που Αφορούν στο Περιβάλλον και στις Μεταφορές του Δήμου Καλαμάτας (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2015-2019)

ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	ΘΕΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ	ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ
Προστασία του Περιβάλλοντος – Μετάβαση σε μια Οικονομία φιλική προς το Περιβάλλον	Στήριξη της μετάβασης προς μία Οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς	Στήριξη της ενεργειακής απόδοσης, της έξυπνης διαχείρισης της ενέργειας και της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις δημόσιες υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων κτηρίων και στον τομέα της στέγασης
	Προαγωγή της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και διαχείρισης κινδύνων	Στήριξη των επενδύσεων για προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή καθώς και των τεχνικών που βασίζονται στο οικοσύστημα
	Διατήρηση και προστασία του Περιβάλλοντος και προαγωγή της αποδοτικής χρήσης των πόρων	Επενδύσεις στον τομέα των αποβλήτων ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του περιβαλλοντικού κεκτημένου της Ένωσης και να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες που έχουν προσδιοριστεί από τα κράτη μέλη για επενδύσεις που υπερβαίνουν τις εν λόγω απαιτήσεις
		Επενδύσεις στον τομέα των υδάτων ώστε να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του περιβαλλοντικού κεκτημένου της Ένωσης και να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες που έχουν προσδιοριστεί από τα κράτη μέλη για επενδύσεις που υπερβαίνουν τις εν λόγω απαιτήσεις
		Διατήρηση, προστασία, προώθηση και ανάπτυξη της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς
		Προστασία και αποκατάσταση της βιοποικιλότητας και του εδάφους και προαγωγή των υπηρεσιών των οικοσυστημάτων μέσω και του δικτύου Natura 2000 και των «πράσινων» υποδομών
		Ανάληψη δράσης για την βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος, την ανάπτυξη των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των

		υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου
Ανάπτυξη – Εκσυγχρονισμός – Συμπλήρωση Υποδομών για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη	Προαγωγή των βιώσιμων μεταφορών και εξάλειψη των σημείων συμφόρησης σε υποδομές βασικών δικτύων	Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ, περιλαμβανομένων των πολυτροπικών κόμβων
		Ανάπτυξη και βελτίωση φιλικών προς το περιβάλλον και με χαμηλές εκπομπές άνθρακα συστημάτων μεταφορών (στα οποία περιλαμβάνονται και τα συστήματα χαμηλού θορύβου), συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών, των λιμένων, των πολυτροπικών συνδέσεων και των αερολιμενικών υποδομών, με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας

2.4.4 Σχέδιο Διαχείρισης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) Δήμου Καλαμάτας (2021)

Σκοπός του ΣΔΑΕΚ είναι η οργάνωση μιας συνολικής στρατηγικής με γνώμονα την αειφόρο και βιώσιμη ανάπτυξη. Η επίτευξη του απαιτεί την θέσπιση των παρακάτω στόχων:

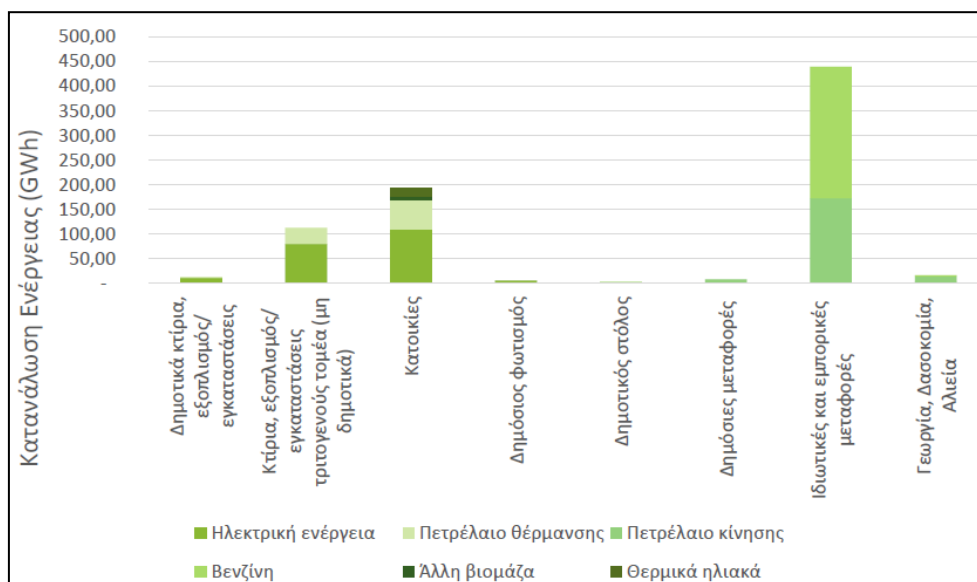
- Καταγραφή και παρακολούθηση όλων των καταναλώσεων ενέργειας εντός των ορίων του Δήμου ανεξαρτήτως αν οφείλονται σε λειτουργίες του Δήμου ή σε άλλες δημόσιες και ιδιωτικές δραστηριότητες. Ειδικά για τις δημοτικές δραστηριότητες, δεδομένου ότι η κατανάλωση ενέργειας σε κάθε κτίριο και υπηρεσία του Δήμου μπορεί να καταγραφεί λεπτομερώς, υπάρχει δυνατότητα ακριβή σχεδιασμού και προγραμματισμού των απαιτούμενων μέτρων και δράσεων.
- Μείωση της καταναλισκόμενης ενέργειας η οποία συνεπάγεται μειωμένα λειτουργικά κόστη καθώς και μειωμένες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα στα γεωγραφικά όρια του Δήμου.
- Μειωμένη εξάρτηση από τους υδρογονάνθρακες, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το πετρέλαιο.
- Ανάδειξη του Δήμου σε πρότυπο αειφόρου ανάπτυξης σε τοπικό, περιφερειακό αλλά και εθνικό επίπεδο.

- Εξεύρεση μέτρων για εξοικονόμηση ενέργειας και αύξηση της αξιοποίησης των ΑΠΕ.
- Εξεύρεση χρηματοδοτικών προγραμμάτων για δράσεις που στοχεύουν στην πράσινη ανάπτυξη.
- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και κατ' επέκταση συμβολή στην τοπική ανάπτυξη.
- Δημιουργία ενός υγιέστερου περιβάλλοντος διαβίωσης και αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της περιοχής.
- Ανάδειξη του Δήμου σε διεθνές επίπεδο μέσω της ανταλλαγής τεχνογνωσίας και εμπειριών με δήμους από διάφορες ευρωπαϊκές χώρες.

Κατά το έτος αναφοράς, το 2012, στον Δήμο Καλαμάτας καταναλώθηκε ενέργεια που αγγίζει σχεδόν τα 793 GWh. Το 55,38% αυτών προήλθε από τις ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές, το 24,30% από τον οικιακό τομέα και το 14,30% από τον τριτογενή τομέα. Οι υπόλοιποι τομείς ευθύνονται για το υπόλοιπο 6,02%.

Όσον αφορά στις μορφές ενέργειας, τα πετρελαιοειδή αποτέλεσαν το 70,49% της συνολικής ενεργειακής κατανάλωσης (33,84% βενζίνη, 24,79% πετρέλαιο κίνησης και 11,86% πετρέλαιο θέρμανσης). Επόμενο μεγαλύτερο ποσοστό ήταν αυτό του ηλεκτρισμού με 26,45%, ενώ το υπόλοιπο 3,06% αφορά σε μορφές ενέργειας, όπως η βιομάζα, κ.λπ. Η κυριαρχία αυτή των πετρελαιοειδών μορφών ενέργειας εξηγείται από το γεγονός ότι ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές αποτελούν το μεγαλύτερο κομμάτι της ενεργειακής κατανάλωσης.

Διάγραμμα 2-1: Τελική Ενεργειακή Κατανάλωση ανά Πηγή Ενέργειας και ανά Τομέα (2012) (Πηγή: ΣΔΑΕΚ Δήμου Καλαμάτας, 2021)

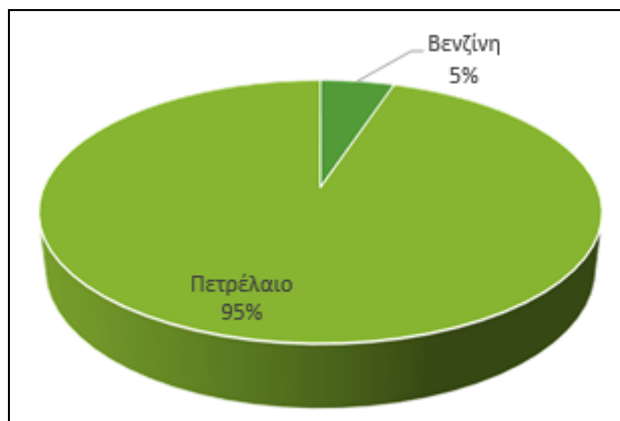


Δημοτικός στόλος

Με βάση τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από τον Δήμο Καλαμάτας, προκύπτει ότι τα οχήματα του δημοτικού στόλου καταναλώνουν 2.523,61 MWh πετρελαίου κίνησης και 134,61 MWh βενζίνης. Επομένως, η συνολική κατανάλωση καυσίμων ανέρχεται στις 2.658,22 MWh. Αυτές οι καταναλώσεις αφορούν στα απορριμματοφόρα, στα πλυντήρια κάδων, στα φορτηγά, στα βυτιοφόρα, στα γερανοφόρα, στα

χωματουργικά, στα επιβατικά οχήματα καθώς και στα σάρωθρα, στα λεωφορεία και στους τράκτορες του Δήμου.

Διάγραμμα 2-2: Κατανομή Καυσίμων στον Δημοτικό Στόλο (2012) (Πηγή: ΣΔΑΕΚ Δήμου Καλαμάτας, 2021)



Δημόσιες μεταφορές

Από τα συγκεντρωμένα δεδομένα προκύπτει ότι από τον Δήμο Καλαμάτας διέρχονται 9 λεωφορειακές γραμμές, οι οποίες εκτελούν δρομολόγια αποκλειστικά εντός του Δήμου, 51 υπεραστικές γραμμές, με τις πόλεις του Δήμου Καλαμάτας να αποτελούν είτε αφετηρία / τέρμα των δρομολογίων αυτών, είτε ενδιάμεσους σταθμούς προς τους υπόλοιπους γειτονικούς Δήμους, καθώς και 4 γραμμές της δημοτικής συγκοινωνίας. Από τα παραπάνω προκύπτει ότι τα συνολικά χιλιόμετρα που διανύθηκαν εντός των ορίων του Δήμου ανέρχονται σε 1.961.899,65. Θεωρώντας ως μέση κατανάλωση για όλους τους τύπους λεωφορείων τα 33,08 λίτρα ανά 100 χλμ., προκύπτει ότι η συνολική καταναλισκόμενη ενέργεια είναι 8.418,61 MWh πετρελαίου κίνησης.

Ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές

Τα στοιχεία που παρέχει η ΕΛ.ΣΤΑΤ. είναι η συνολική κατανάλωση βενζίνης και πετρελαίου κίνησης, καθώς και το πλήθος των οχημάτων, ο αριθμός των νοικοκυριών που διαθέτουν κάποιο όχημα, καθώς και το είδος τους. Αφότου γίνει η αναγωγή σε επίπεδο Δήμου, πρέπει να αφαιρεθούν οι καταναλώσεις που αφορούν στον δημοτικό στόλο, καθώς και στις δημόσιες μεταφορές. Με αυτόν τον τρόπο προκύπτει ότι η συνολική καταναλισκόμενη ενέργεια για τον τομέα των ιδιωτικών και εμπορικών μεταφορών ανέρχεται στις 282.070,52 MWh. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην Καλαμάτα σημαντικό μερίδιο στις μεταφορές έχουν οι υπηρεσίες ανεφοδιασμού. Παρακάτω, παρουσιάζονται δύο Πίνακες που αποτυπώνουν τα στάδια της ανωτέρω διαδικασίας.

Πίνακας 2-16: Καύσιμα σε Π.Ε. και Δήμο (2012) (Πηγή: ΣΔΑΕΚ Δήμου Καλαμάτας, 2021)

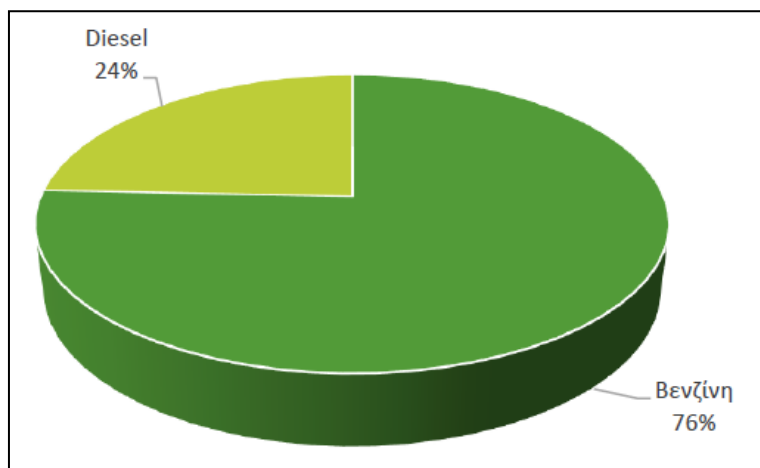
	Βενζίνη (MWh)	Πετρέλαιο κίνησης Diesel (MWh)
Π.Ε. Μεσσηνίας (σε όλους τους	576.632,88	422.411,24

τομείς)		
Δήμος Καλαμάτας (σε όλους τους τομείς)	268.358,67	196.585,60

Πίνακας 2-17: Τελική Κατανάλωση Ενέργειας σε Ιδιωτικές και Εμπορικές Μεταφορές (2012) (Πηγή: ΣΔΑΕΚ Δήμου Καλαμάτας, 2021)

	Βενζίνη (MWh)	Diesel (MWh)
Σύνολο Δήμου	268.358,67	196.585,60
Αγροτικός	2.300,36	12.393,95
Δημοτικός Στόλος	134,61	2.523,61
Δημόσιες Μεταφορές		8.418,61
Ιδιωτικός Στόλος	265.923,70	173.249,43

Διάγραμμα 2-3: Κατανομή Καυσίμων στις Ιδιωτικές και Εμπορικές Μεταφορές (2012) (Πηγή: ΣΔΑΕΚ Δήμου Καλαμάτας, 2021)



Πίνακας 2-18: Τελική Κατανάλωση Ενέργειας του Τομέα των Μεταφορών στον Δήμο Καλαμάτας το 2012 (Πηγή: ΣΔΑΕΚ Δήμου Καλαμάτας, 2021)

ΤΟΜΕΑΣ	ΤΕΛΙΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ (MWh)															
	Ηλεκτρική ενέργεια	Θέρμανση/ψύξη	Ορυκτά καύσιμα							Ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές						Σύνολο
			Φυσικό αέριο	Υγραέριο	Πετρέλαιο θέρμανσης	Πετρέλαιο κίνησης	Βενζίνη	Λεγίτης	Γαζοκίνητος	Άλλα ορυκτά καύσιμα	Βιοαέριο	Φωτοβολταϊκό	Θεοσύνθετο	Άλλη βιομάζα	Θερμικά ημεσά	
Μεταφορές																
Δημόσιος Στόλος	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.523,61	134,61	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.658,22
	Οδικός	0,00	0,00	0,00	0,00	2.523,61	134,61	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	2.658,22
	Άλλος	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00
Δημόσιες Μεταφορές	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.418,61	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.418,61
	Οδικός	0,00	0,00	0,00	0,00	8.418,61	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	8.418,61
	Σύμβαση/οδικός	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00

Δράσεις στον τομέα των μεταφορών

Οι σοβαρές καιρικές συνθήκες, λόγω της κλιματικής αλλαγής, αναμένεται να έχουν διάφορες επιπτώσεις στο οδικό δίκτυο, αυξάνοντας έτσι σημαντικά το κόστος συντήρησης. Επομένως, είναι απαραίτητο να ληφθούν δράσεις προσαρμογής, ορισμένες εκ των οποίων αναφέρονται στον ακόλουθο Πίνακα.

Πίνακας 2-19: Δράσεις Προσαρμογής στον Τομέα των Μεταφορών (Πηγή: ΣΔΑΕΚ Δήμου Καλαμάτας, 2021)

Είδος	Περιγραφή Δράσης
Στρατηγικές	-
Έγκαιρης Ενημέρωσης	Ενημέρωση σε περίπτωση που μια υποδομή έχει υποστεί σημαντικές βλάβες
Εκπαίδευσης/ Ευαισθητοποίησης	-
Τεχνικές	Εγκατάσταση αντιπλημμυρικών συστημάτων Σχεδιασμός αντιπλημμυρικών ζωνών
	Επιλογή νέων υλικών κατασκευής του οδοστρώματος
	Εκπόνηση μελέτης κατολισθήσεων και τοποθέτηση τοίχων αντιστήριξης σε επιλεγμένες θέσεις
	Τακτική συντήρηση των υποδομών
	Προετοιμασία και διαθεσιμότητα εξοπλισμού εκκαθάρισης οδικού δικτύου πριν και κατά τη διάρκεια του χειμώνα ή εποχών καταιγίδων.

Ενημέρωση σε περίπτωση που μια υποδομή έχει υποστεί σημαντικές βλάβες

Τα ακραία καιρικά φαινόμενα, όπως προαναφέρθηκε, απειλούν τις υποδομές της περιοχής. Επομένως, υπάρχει επείγουσα ανάγκη για άμεση ενημέρωση των πολιτών όσο και των αρμόδιων αρχών για τυχόν βλάβες στο οδικό δίκτυο της περιοχής. Αφενός, οι πολίτες πρέπει να είναι ενήμεροι ώστε να αποφευχθούν επικίνδυνα σημεία, ενώ οι αρμόδιες αρχές πρέπει να είναι σε θέση να γνωρίζουν ανά πάσα στιγμή εάν οποιαδήποτε υποδομή απαιτεί επισκευή. Αυτό σημαίνει ότι απαιτείται ένα σύστημα πληροφοριών σε περίπτωση βλάβης ορισμένων σημείων στην υποδομή του τομέα των μεταφορών. Αυτή η ενέργεια αποτελεί μέρος της εκστρατείας «έγκαιρης ενημέρωσης» των παραπάνω τομέων.

Εγκατάσταση αντιπλημμυρικών συστημάτων

Η μελέτη σχετικά με την ανάπτυξη συστημάτων ελέγχου πλημμυρών σε περιοχές που είναι επιρρεπείς σε έντονες βροχοπτώσεις θεωρείται απαραίτητη για να διασφαλιστεί ότι τα ύδατα αποστραγγίζονται ομαλά. Το κόστος αυτής της δράσης εκτιμάται στις 6.000.000 € και αναμένεται να ξεκινήσει το 2024 σε συνεργασία με σχετικούς κυβερνητικούς φορείς.

Σχεδιασμός αντιπλημμυρικών ζωνών

Μία ακόμα δράση προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή είναι η χαρτογράφηση των περιοχών που παρουσιάζουν αυξημένο κίνδυνο πλημμύρας (ή και κατολισθήσεων), καθώς η πρόληψη είναι βασική προϋπόθεση για την αποφυγή μελλοντικών καταστροφών. Πιο συγκεκριμένα, ο Δήμος πρέπει να χαρτογραφήσει ολόκληρη την επικράτειά του χωρίζοντάς την σε περιοχές υψηλού, μεσαίου και χαμηλού κινδύνου. Βασικός στόχος είναι να απαγορευθεί η δημιουργία υποδομών σε περιοχές με υψηλό κίνδυνο ή να απαιτηθούν ειδικές άδειες για την οικοδόμηση αυτών των περιοχών και μόνο εάν η κατασκευή θα υπόκειται σε ορισμένες αυστηρές προδιαγραφές. Η αναμενόμενη διάρκεια αυτής της δράσης θα είναι 2 χρόνια, ξεκινώντας από το 2023, με συνολικό κόστος περίπου 5.000 €.

Επιλογή νέων υλικών κατασκευής του οδοστρώματος

Το συγκεκριμένο μέτρο περιλαμβάνει την υλοποίηση έργων που χρησιμοποιούν νέα υλικά για την εφαρμογή νέων μιγμάτων ασφάλτου. Η εφαρμογή καινοτόμων υλικών με ειδικές ιδιότητες μειώνει το χρόνο που απαιτείται για την αποστράγγιση νερού μετά από ακραίες καταιγίδες και βροχοπτώσεις που προκαλούνται από την κλιματική αλλαγή, αποφεύγοντας έτσι την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τον κίνδυνο που πρόκειται να αντιμετωπίσουν οι οδηγοί και οι επιβάτες οχημάτων οδικών μεταφορών. Ομοίως, σε περιόδους υψηλής θερμοκρασίας (όπως το καλοκαίρι), τα υλικά αυτά έχουν τη δυνατότητα να ανακλούν την ηλιακή ακτινοβολία και να μειώνουν την θερμοκρασία της ασφάλτου, με αποτέλεσμα να αποτρέπεται το φαινόμενο της αστικής νησίδας, καθώς δεν αυξάνεται η τοπική θερμοκρασία γύρω από τις ασφαλωμένες περιοχές του Δήμου. Το κόστος αυτής της δράσης εκτιμάται στις 500.000€.

Εκπόνηση μελέτης κατολισθήσεων και τοποθέτηση τοίχων αντιστήριξης σε επιλεγμένες θέσεις

Τα ακραία καιρικά φαινόμενα προκαλούν συχνά φαινόμενα κατολίσθησης στις ορεινές περιοχές της χώρας. Κατά συνέπεια, προτείνεται η εκπόνηση μελέτης για τη συγκρότηση φερτών υλικών και η κατασκευή τοίχων αντιστήριξης από ανθεκτικά υλικά, όπως η σκυρόδεμη λιθορριπή ή το οπλισμένο σκυρόδεμα με σκοπό τη συγκράτηση των κατολισθαινόντων τεμαχίων. Ειδικότερα, το έργο ενδείκνυται για τις περιοχές του Ταυγέτου, όπου υπάρχει κίνδυνος κατάρρευσης μεγάλων ποσοτήτων επιχώσεων στο οδικό δίκτυο του Δήμου ή ενδεχομένως, ακόμη και εντός των τοπικών οικισμών. Το κόστος αυτής της δράσης θα προκύψει μέσω της εγκεκριμένης μελέτης που θα εκπονηθεί.

Τακτική συντήρηση των υποδομών

Η τακτική συντήρηση των υποδομών είναι απαιτούμενη για τη διατήρηση ενός ικανοποιητικού επιπέδου υποδομών σε περίπτωση ακραίων καιρικών συνθηκών. Η διασφάλιση της ποιότητας του δικτύου μεταφορών είναι σημαντική, καθώς πιθανές βλάβες του εμποδίζουν την κινητικότητα των πολιτών και συνεπώς επηρεάζουν έμμεσα άλλους τομείς της οικονομίας. Αυτή η δράση είναι σύμφωνη με τη λογική των δράσεων της Περιφέρειας Μεσσηνίας για την προώθηση βιώσιμων μεταφορών. Αυτή η δράση αναμένεται να ξεκινήσει το 2021 με συνολικό κόστος 50.000€.

Προετοιμασία και διαθεσιμότητα εξοπλισμού εκκαθάρισης οδικού δικτύου πριν και κατά τη διάρκεια του χειμώνα ή εποχών καταιγίδων

Η έγκαιρη προετοιμασία, κατά την περίοδο που σημειώνονται έντονες βροχοπτώσεις και υπάρχει ο κίνδυνος να παρουσιαστούν έντονα πλημμυρικά φαινόμενα στην περιοχή, είναι υψίστης σημασίας για το Δήμο. Συνεπώς, η ετοιμότητα σε τέτοιου είδους ενδεχόμενα απαιτεί αφενός συντήρηση του κατάλληλου εξοπλισμού (οχήματα, μηχανήματα) κι αφετέρου εξασφάλιση της διαθεσιμότητας των μέσων αυτών πριν την εμφάνιση των έντονων κατακρημνίσεων. Η εφαρμογή της συγκεκριμένης δράσης θα διευκολύνει την αντιμετώπιση των προβλημάτων που θα προκύψουν από τα φαινόμενα αυτά, ενώ ταυτόχρονα δεν επιφέρει κάποιο οικονομικό κόστος.

2.4.5 ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας (2020)

Το ΣΒΑΚ αποτελεί στρατηγικό σχέδιο που με βάση ένα συγκεκριμένο όραμα και με δεδομένους στόχους για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε μία καθορισμένη

περιοχή μελέτης, προτείνει αναλυτικό πλαίσιο μέτρων / παρεμβάσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις των κατοίκων της περιοχής, το οποίο μπορεί να έχει ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας, 15ετίας. Σύμφωνα με τον Ν. 4784/2021, αρ. 2 το ΣΒΑΚ ορίζεται ως εξής: «*Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)*», το στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το ΣΒΑΚ στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Καλαμάτας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο, το οποίο βασιζόμενο στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, στις αρχές του ενιαίου σχεδιασμού, της συμμετοχής και της αξιολόγησης, αποσκοπεί στην κάλυψη των αναγκών της κινητικότητας των ανθρώπων υφιστάμενες και μελλοντικές, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στην πόλη και στην περίμετρό της.

Κατά την ανάπτυξη του σχεδίου δίνεται προτεραιότητα στην κατηγορία των ευάλωτων χρηστών (πεζοί, ηλικιωμένοι, παιδιά, κ.λπ., ποδήλατα και μετακινούμενοι με ειδικές ανάγκες), ώστε να κινούνται με άνεση και ασφάλεια σε ένα όμορφο και φιλικό περιβάλλον για να λειτουργήσει η πόλη της Καλαμάτας ως πραγματικό κοινωνικό τοπίο που προάγει την αστικότητα, την ανθρώπινη εμπειρία και τη βίωση με όλες τις αισθήσεις. Σκοπός είναι να υπάρχουν τοπία συνάντησης και συνεργασίας, να δημιουργηθεί μια πόλη με γειτονιές που αλληλοσυνδέονται, μια πόλη που ενσωματώνει, που συνδέει. Προϋποθέσεις της Αστικής Κινητικότητας είναι η απόλαυση, η ικανοποίηση και η ευχαρίστηση του μετακινούμενου χάρη σε όσα αντιλαμβάνεται από το περιβάλλον, από τους ανθρώπους που συναντά και από όσες ποιότητες θα πρέπει να χαρακτηρίζουν την ίδια την μετακίνηση. Η βιώσιμη κινητικότητα είναι ένα ταξίδι στις λεπτομέρειες της πόλης.

Το σχέδιο βασίζεται σε ένα ενιαίο αποδεκτό μακροπρόθεσμο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα στο σύνολο της περιοχής μελέτης, το οποίο καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς (δημόσιες και ιδιωτικές, επιβατικές και εμπορευματικές, μηχανοκίνητες και μη), καθώς και τα πρότυπα συμπεριφοράς στις μετακινήσεις και τη στάθμευση. Το στρατηγικό όραμα που μορφώθηκε για την πόλη, παρέχει μια ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος και κατευθύνει την ανάπτυξη του κατάλληλου πλαισίου μέτρων σχεδιασμού. Το όραμα αναλύεται περαιτέρω σε συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι δείχνουν τον τύπο της επιθυμητής αλλαγής. Οι αλλαγές και οι επιπτώσεις είναι μετρήσιμες και συσχετίζονται με την ιεράρχηση των στόχων, εστιάζοντας σε κατάλληλα επιλεγμένους δείκτες επιδόσεων.

Η επιλογή των μέτρων του ΣΒΑΚ καθοδηγείται όχι μόνο από την αποτελεσματικότητα, αλλά και από την οικονομική αποδοτικότητα. Ειδικότερα σε περιόδους διάθεσης περιορισμένων κονδυλίων για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, κρίνεται αναγκαίο οι πόροι που δαπανώνται να αξιοποιούνται με τη μέγιστη δυνατή αποδοτικότητα. Στην κατεύθυνση αυτή, απαιτείται μια βασική αξιολόγηση των επιλογών με γνώμονα τα κόστη και τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων των οποίων δε μπορούν εύκολα να μετρηθούν ή να αποτιμηθούν, όπως εκείνα που σχετίζονται με την ηχορύπανση ή τις επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να τονιστεί ότι, βάσει των πρόσφατων κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η ύπαρξη εγκεκριμένου ΣΒΑΚ θα συνιστά ουσιαστικά απαραίτητη προϋπόθεση για τη συμμετοχή μιας πόλης σε οποιοδήποτε συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα σχετικό με τις μεταφορές κατά τη νέα προγραμματική περίοδο.

Σύμφωνα με τις αρχές που απορρέουν από τη διατύπωση του οράματος για την πόλη, καθορίζονται οι στρατηγικές προτεραιότητες του ΣΒΑΚ Καλαμάτας, οι οποίες αποτελούν τον οδηγό για τον προσδιορισμό των προς επίτευξη στόχων. Οι προτεραιότητες είναι οι ακόλουθες:

- Η αρμονική συνύπαρξη όλων των μέσων μεταφοράς στο δρόμο, μέσω της δημιουργίας συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας.
- Η ανάπτυξη και προώθηση των ήπιων και περιβαλλοντικά φιλικών μορφών μετακίνησης, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο.
- Η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών (ΑμΕΑ, πεζών και ποδηλατιστών).
- Η επίτευξη ισότιμης προσβασιμότητας για όλους στο δημόσιο χώρο, με ιδιαίτερη μνεία για την ανάπτυξη των υποδομών ΑμΕΑ.
- Η βέλτιστη οργάνωση και ρύθμιση της στάθμευσης παρά την οδό και σε δημόσιους χώρους, διασφαλίζοντας θέσεις μόνιμων κατοίκων.
- Η αύξηση της περιβαλλοντικής και οικονομικής αποδοτικότητας του οδικού δικτύου, μέσω της μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης.
- Η επανεπένδυση εσόδων από ήδη εφαρμοζόμενα ή προτεινόμενα μέτρα (π.χ. πρόστιμα τροχαίων παραβάσεων) σε άλλα μέτρα του ΣΒΑΚ.
- Η δυνατότητα πραγματοποίησης των μετακινήσεων με εναλλακτικά μέσα/μορφές μετακίνησης.
- Η δυνατότητα επίτευξης του σκοπού μετακίνησης χωρίς την πραγματοποίηση της μετακίνησης.

Στον ακόλουθο Πίνακα παρουσιάζονται οι γενικοί στόχοι του ΣΒΑΚ του Δήμου Καλαμάτας, σε συνδυασμό με τις στρατηγικές προτεραιότητες που εξυπηρετούν.

Πίνακας 2-20: Γενικοί Στόχοι του ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ	ΣΤΟΧΟΣ
Ισορροπημένη συνύπαρξη όλων των μέσων μεταφοράς & Ανάπτυξη μορφών ήπιας μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο)	Ενθάρρυνση της πεζής μετακίνησης
	Αύξηση των μετακινήσεων με ποδήλατο
	Αύξηση των μετακινήσεων με τη Δημόσια Συγκοινωνία
Ισότιμη προσβασιμότητα στον δημόσιο χώρο	Ενθάρρυνση των συνθηκών μετακίνησης για ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων (ΑμΕΑ)
Βελτίωση της οδικής ασφάλειας	Μείωση των συγκρούσεων με παθόντες
Βελτίωση συνθηκών στάθμευσης	Αποτροπή της παράνομης στάθμευσης
	Αύξηση της εναλλαγής στάθμευσης στις εμπορικές περιοχές
Αύξηση περιβαλλοντικής και οικονομικής αποδοτικότητας του οδικού	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης

Για τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των προτεραιοτήτων και την επίτευξη των στόχων που είναι σύμφωνοι με το κοινό όραμα και τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αναπτύχθηκαν σενάρια κινητικότητας για κάθε μια από τις περιβαλλοντικά και οικονομικά αποδοτικές μορφές μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, Μέσα Μαζικής Μεταφοράς) και εν τέλει για τα ιδιωτικά οχήματα. Επιπλέον, σενάρια διαμορφώθηκαν για κάθε έναν από τους θεματικούς άξονες που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Τα σενάρια κινητικότητας για κάθε έναν από τους θεματικούς άξονες διακρίνονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο, ανάλογα με τον χρονικό ορίζοντα αναφοράς, και περιλαμβάνουν τα σχετικά μέτρα και παρεμβάσεις. Για κάθε άξονα κινητικότητας, τελικός στόχος είναι η ολοκλήρωση των προτεινόμενων μέτρων και παρεμβάσεων σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα, ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν τεθεί.

Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι προτάσεις που θα συμβάλλουν περαιτέρω στην ανάπτυξη των διαφόρων πυλώνων της κινητικότητας μέσα στην πόλη της Καλαμάτας, έτσι όπως αυτές εντάσσονται στα σχετικά προτεινόμενα σενάρια.

Προτάσεις ανάπτυξης υποδομών πεζών

Το συνολικό δίκτυο αξόνων, στο οποίο προτείνεται η υλοποίηση των παραπάνω μέτρων έχει μήκος περίπου 35 χλμ. Καθώς η υλοποίηση των σχετικών παρεμβάσεων εξαρτάται από τους εκάστοτε διαθέσιμους οικονομικούς πόρους, κρίνεται απαραίτητη η σταδιακή εκτέλεση των σχετικών έργων, με τελικό στόχο την ολοκλήρωση τους σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Η σταδιακή εκτέλεση θα έχει πάντα ως στόχο το κοινό όραμα που εξυπηρετείται από τον μακροπρόθεσμο στόχο.

Τα τρία σενάρια συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Το βραχυπρόθεσμο σενάριο ανάπτυξης υποδομών πεζών περιλαμβάνει τη διαμόρφωση 5 χλμ. από το συνιστώμενο δίκτυο ροής πεζών. Από αυτό το μήκος, τουλάχιστον 20% θα αφορά σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και 7% σε πεζοδρόμους. Στο συγκεκριμένο σενάριο, λόγω σοβαρότητας, περιλαμβάνονται παρεμβάσεις στην άμεση περιοχή των σχολικών συγκροτημάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής (ηλικιακές ομάδες μαθητών, οδικό δίκτυο της περιοχής, κ.λπ.), σύμφωνα με τις καλές πρακτικές και την ισχύουσα νομοθεσία.
- Στο μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα προβλέπεται η συνέχιση της αναβάθμισης των υποδομών για τους πεζούς, με στόχο να έχουν ολοκληρωθεί 15 χλμ. από οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμους, διαπλατυσμένα πεζοδρόμια. Επίσης, στο μεσοπρόθεσμο ορίζοντα θα έχουν ολοκληρωθεί στο σύνολο των οικοδομικών τετραγώνων του Δήμου κεκλιμένα επίπεδα (τουλάχιστον ένα ανά οικοδομικό τετράγωνο) κίνησης πεζών. Τέλος, αναμένεται η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας για το σύνολο των σχολικών μονάδων (μέσω παρεμβάσεων στην άμεση περιοχή τους) της πόλης.
- Στο μακροπρόθεσμο σενάριο ενθάρρυνσης των μετακινήσεων πεζή, κύριο χαρακτηριστικό είναι ο αποκλεισμός της κίνησης των οχημάτων από τον

κεντρικό πυρήνα της πόλης. Επιπροσθέτως, αναμένεται η ολοκλήρωση του άνετου και ασφαλούς δικτύου κίνησης των πεζών.

Προτάσεις ανάπτυξης υποδομών πεζών

Το δίκτυο αξόνων, κατά μήκος των οποίων προτείνεται η μόρφωση νέων ποδηλατικών διαδρομών έχει συνολικό μήκος περί τα 20 χλμ. Στο σημείο αυτό, επισημαίνεται πως το συγκεκριμένο δίκτυο αναμένεται – κατά κύριο λόγο – να εξυπηρετήσει και τις ροές των οχημάτων μικροκινητικότητας, σύμφωνα με το επερχόμενο συναφές νομοσχέδιο.

Τα τρία σενάρια συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Σε βραχυπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα κρίνεται εφικτή η υλοποίηση 5 χλμ. νέων ποδηλατικών διαδρομών. Σημειώνεται ότι στους ποδηλατοδρόμους κινούνται και τα Ε.Π.Η.Ο. Την ίδια χρονική περίοδο προτείνεται να έχει εφαρμοσθεί και ένα σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, διαθέτοντας τουλάχιστον 300 ποδήλατα στο κοινό.
- Το σενάριο για το μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα περιλαμβάνει τη διαμόρφωση 12 χλμ. νέων ποδηλατικών διαδρομών και τη λειτουργία (εάν προκύψει η επιχειρηματική ευκαιρία) επιπλέον παρόχων κοινόχρηστων ποδηλάτων. Σε κάθε περίπτωση, τα κοινόχρηστα ποδήλατα θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 1.000. Επιπρόσθετα, καθώς θα έχει εμπεδωθεί στην ελληνική πραγματικότητα η νομοθεσία για τα Ε.Π.Η.Ο., προβλέπεται η λειτουργία ενός συστήματος κοινόχρηστων ηλεκτρικών πατινιών. Ο συνδυασμός όλων αυτών των δράσεων, αναμένεται να έχει μία σημαντική αύξηση της χρήσης αυτών των μέσων μετακίνησης περίπου 300%, σε σχέση με σήμερα.
- Σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα ενσωματώνεται το σύνολο των σχεδιασμένων υποδομών για τα ήπια μέσα μετακίνησης. Οι εν λόγω υποδομές, σε συνδυασμό με την απαγόρευση της κυκλοφορίας στο κέντρο και τη διάθεση κοινόχρηστων ποδηλάτων και ηλεκτρικών πατινιών (με περισσότερους από 2 πάροχους), θα έχει ως συνέπεια τη μεγάλη ελκυστικότητά τους ως μέσα μετακίνησης και την προτίμησή τους από μεγάλη μερίδα μετακινουμένων. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του μοντέλου, αναμένεται το 15% των εσωτερικών μετακινήσεων (δηλαδή προέλευση και προορισμός εντός της πόλης) να πραγματοποιείται με Ε.Π.Η.Ο.

Προτάσεις ανάπτυξης της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας

Αναφορικά με τα σενάρια για την ανάπτυξη της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας, τα κύρια σημεία συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Οι βραχυπρόθεσμες προτάσεις περιλαμβάνουν την αύξηση της συχνότητας των υφιστάμενων γραμμών αστικής συγκοινωνίας, καθώς και τη λειτουργία των νέων γραμμών. Επίσης, η εισαγωγή νέων τεχνολογιών στην λειτουργία της αστικής συγκοινωνίας (τηλεματική) θα καλύπτει τουλάχιστον το 50% των γραμμών.
- Στο μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα αναμένεται το 80% του στόλου των λεωφορείων που εκτελούν δρομολόγια της αστικής συγκοινωνίας να είναι με μειωμένες εκπομπές σωματιδίων και αερίων ρύπων, ενώ ταυτόχρονα το 30% του στόλου να κινούνται είτε με φυσικό αέριο είτε με ηλεκτρική ενέργεια. Εννοείται πως όλα τα νεοεισερχόμενα οχήματα στο στόλο θα διαθέτουν

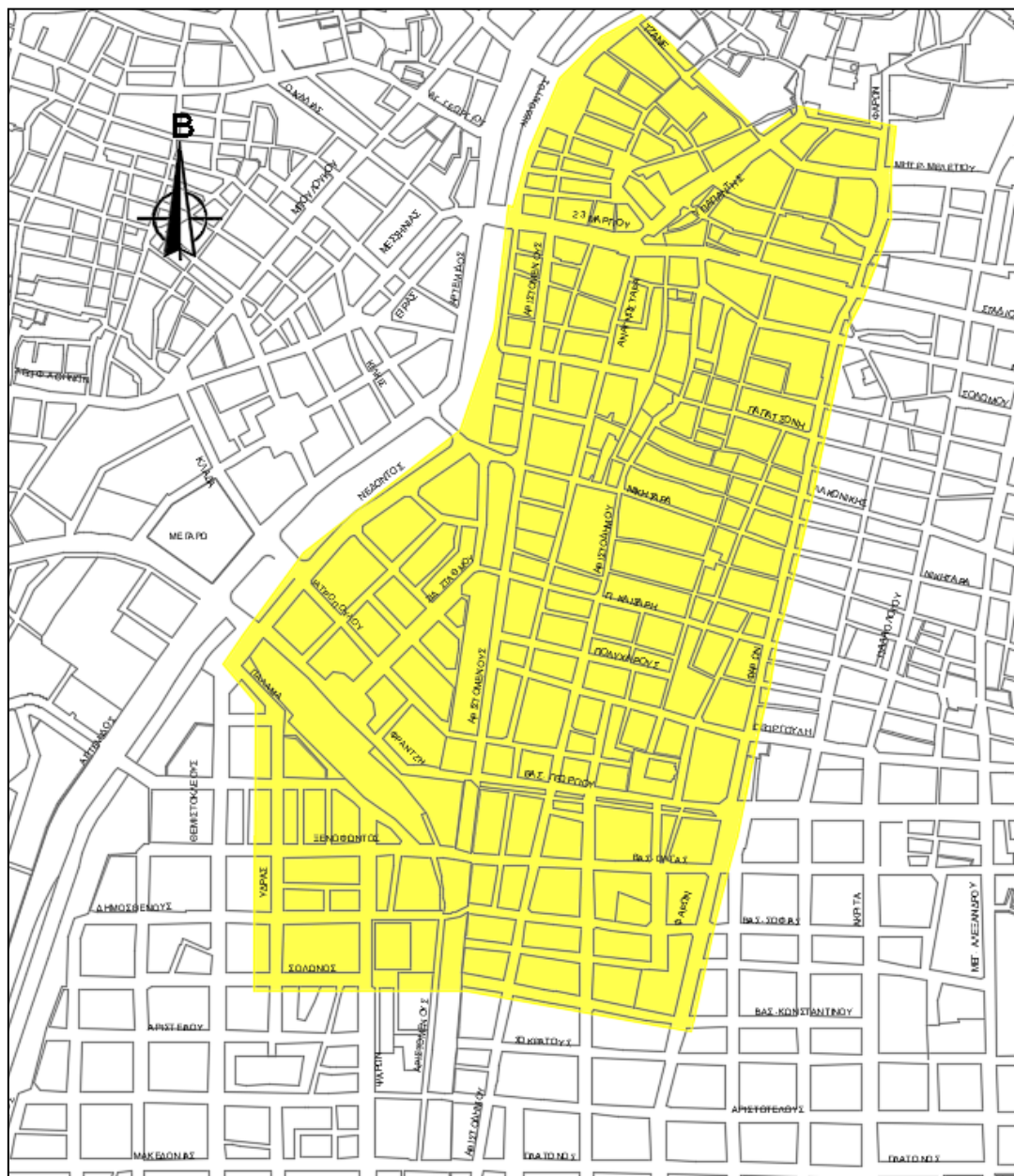
δάπεδο/ράμπα για ΑμΕΑ. Η τηλεματική θα λειτουργεί για το σύνολο των αστικών συγκοινωνιών.

- Στον μακροπρόθεσμο ορίζοντα περιλαμβάνει η εισαγωγή της τηλεματικής σε όλες τις γραμμές, οχήματα και δρομολόγια της Αστικής Συγκοινωνίας της Καλαμάτας. Επίσης, όλα τα οχήματα θα εξυπηρετούν ΑμΕΑ και θα είναι τελευταίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας. Επιπρόσθετα, όλα τα οχήματα είτε θα συγκαταλέγονται στην EURO 6 αντιρρυπαντική τεχνολογία (του 2014 σύμφωνα με τα σημερινά δεδομένα, άρα στην αντίστοιχη το 2040), είτε θα χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα που αποφέρουν μηδενικούς ρύπου. Τέλος, θα λειτουργεί το σύστημα δυναμικής δρομολόγησης, το οποίο παρουσιάζει ευελιξία στην εξυπηρέτηση των μετακινούμενων.

Προτάσεις διαχείρισης της στάθμευσης

- Σε βραχυπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα περιλαμβάνονται προτάσεις που περιλαμβάνουν την επέκταση της ζώνης ελεγχόμενης στάθμευσης σε πρώτη φάση (Εικόνα 2-15), την τροποποίηση των προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης και τον προσδιορισμό συγκεκριμένου ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων. Τέλος, η πρώτη φάση της εφαρμογής νέων τεχνολογιών στην ελεγχόμενη στάθμευση, με την ηλεκτρονική παρακολούθηση των θέσεων στάθμευσης και αντίστοιχη ενημέρωση των οδηγών, περιλαμβάνεται στις δράσεις του βραχυπρόθεσμου σεναρίου.
- Η πρόταση για το μεσοπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα περιλαμβάνει την περαιτέρω επέκταση της ελεγχόμενης στάθμευσης (Εικόνα 2-16), σε συνδυασμό με την εφαρμογή νέας ευέλικτης τιμολογιακής πολιτικής. Επίσης, η λειτουργία υπαίθριων χώρων στάθμευσης σε τυχόν διαθέσιμα αδόμητα οικοπέδα πέριξ της περιοχής της παραλίας, περιλαμβάνεται στις δράσεις του μεσοπρόθεσμου σεναρίου.
- Στον μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα περιλαμβάνεται η κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης και η πλήρης ηλεκτρονική παρακολούθηση - τιμολόγηση - διαχείριση των επιμέρους ζωνών ελεγχόμενης στάθμευσης.

Εικόνα 2-14: Προτεινόμενη Ζώνη Εφαρμογής Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης – Βραχυπρόθεσμος Χρονικός Ορίζοντας (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)

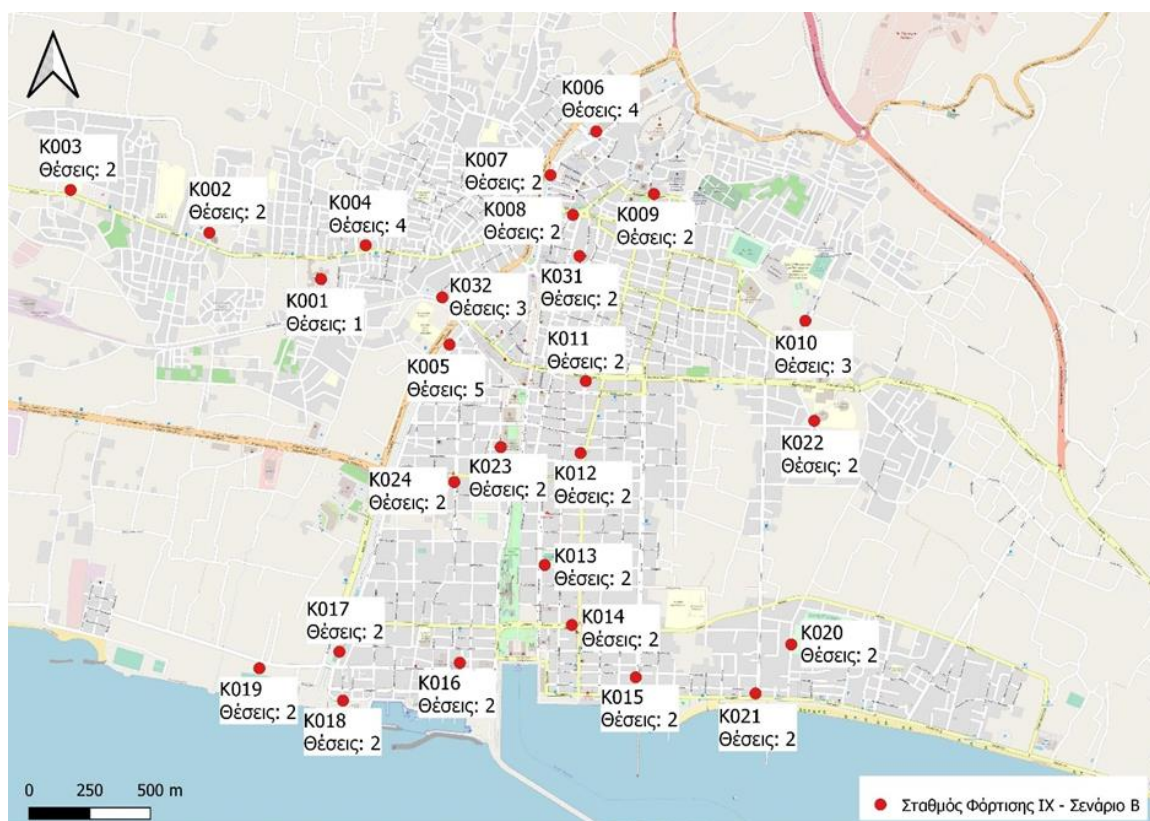


2.4.6 ΣΦΗΟ Δήμου Καλαμάτας (2021)

Ο Δήμος Καλαμάτας έχει εκπονήσει Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ), στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας του ελληνικού κράτους για την οργανωμένη ανάπτυξη των υποδομών ηλεκτροκίνησης, προκειμένου οι πόλεις να αποκτήσουν το δικό τους δίκτυο φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζονται τα προτεινόμενα σημεία για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στην πόλη της Καλαμάτας.

Εικόνα 2-16: Προτεινόμενες θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Καλαμάτας)



3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

3.1 Αποτύπωση Υφιστάμενης Κατάστασης Περιοχής Μελέτης

3.1.1 Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Ένα αστικό οδικό δίκτυο προσφέρει δύο βασικές υπηρεσίες: την πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης και την κινητικότητα κατά μήκος της διαδρομής. Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, δηλαδή η κατάταξη των οδών σε διάφορες κατηγορίες σύμφωνα με τον σκοπό που εξυπηρετεί κάθε οδός, παίζει κρίσιμο ρόλο για μια περιοχή, καθώς αποτελεί αφετηρία για τον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό.

Οι αστικές οδοί κατατάσσονται ιεραρχικά σε διάφορες κατηγορίες, από κύριες αρτηρίες έως τοπικές οδούς, ανάλογα με τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, τη γεωγραφική τους θέση, το είδος των παρακείμενων χρήσεων, το φόρτο τους, τη σύνθεση της κυκλοφορίας και άλλα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά. Όσο μεταβαίνουμε από την πρώτη στη δεύτερη κατηγορία μειώνεται η σημασία της κινητικότητας και αυξάνεται η σημασία της πρόσβασης.

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με τους Φραντζεσκάκη Ι.Μ. & Γιαννόπουλο Γ.Α. (Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική, Εκδόσεις: Επίκεντρο, 2005), οι οδοί κατατάσσονται στις ακόλουθες τέσσερις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με τη λειτουργία και την έμφαση που δίνεται στην εξασφάλιση της προσβασιμότητας ή της κινητικότητας:

- **Ελεύθερες Ταχείες Λεωφόροι (expressways):** Πρόκειται για κύριες αρτηρίες που προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλές ταχύτητες και προβλέπεται μερικός έλεγχος των προσβάσεων. Οι διασταυρώσεις κατά μήκος των οδών αυτών διαμορφώνονται ανισόπεδες ή ισόπεδες με φωτεινή σηματοδότηση, ενώ οι δευτερεύουσες οδοί που συναντούν μια ταχεία λεωφόρο είτε τερματίζονται στις παράπλευρες οδούς είτε διαμορφώνονται σαν αδιέξοδοι.
- **Πρωτεύουσες (Κύριες) Αρτηρίες (arterial streets):** Σ' αυτές δεν προβλέπεται έλεγχος των προσβάσεων, αλλά περιορίζονται στο ελάχιστο η απ' ευθείας πρόσβαση στις παρακείμενες ιδιοκτησίες και οι διασταυρώσεις με τις οδούς του δευτερεύοντος δικτύου. Οι διασταυρώσεις κατά μήκος των οδών αυτών διαμορφώνονται σαν ισόπεδοι κόμβοι με υψηλά πρότυπα και ρυθμίζονται με φωτεινή σηματοδότηση.
- **Δευτερεύουσες Αρτηρίες:** Οι αρτηρίες αυτές συνδέονται με το σύστημα των κύριων αρτηριών, το οποίο και συμπληρώνουν. Εξυπηρετούν μετακινήσεις μέσου μήκους με κάπως χαμηλότερα πρότυπα από ότι οι κύριες αρτηρίες. Από τις δευτερεύουσες αρτηρίες είναι δυνατό να περνούν τοπικές λεωφορειακές γραμμές.
- **Συλλεκτήριες Οδοί (collector streets):** Οι συλλεκτήριες οδοί εξυπηρετούν τις ενδοδημοτικές ανάγκες και τις τοπικές μετακινήσεις μέσα στις γειτονίες κατοικίας και τις εμπορικές και βιομηχανικές περιοχές και επιδιώκουν τη σύνδεση των κέντρων γειτονιάς. Ουσιαστικά, αφενός, κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες στον τελικό προορισμό, που μπορεί να έχει

πρόσβαση στη συλλεκτήρια οδό ή σε μία τοπική οδό και, αφετέρου, συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις τοπικές οδούς και τις διοχετεύουν στις αρτηρίες.

- **Τοπικές Οδοί** (local streets): Χρησιμοποιούνται κυρίως για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης. Προσφέρουν το χαμηλότερο επίπεδο κινητικότητας, και συνήθως δεν εξυπηρετούν λεωφορειακές γραμμές. Χαμηλές ταχύτητες είναι επιθυμητές γι' αυτή την κατηγορία οδών όπου ο πεζός έχει προτεραιότητα και γενικά επιδιώκεται η αποθάρρυνση της χρησιμοποίησής τους για διαμπερείς κινήσεις.

Επιπρόσθετα, σε ένα ιεραρχημένο οδικό δίκτυο, εντοπίζονται επίσης και **οδοί ήπιας κυκλοφορίας**, οι οποίοι αποτελούν δρόμους μικρότερης σημασίας, όπου οι επιτρεπόμενες ταχύτητες δεν υπερβαίνουν τα 20-30 χλμ/ώρα, καθώς επίσης και **πεζόδρομοι**, οι οποίοι κατά προτεραιότητα είναι αφιερωμένοι στην κίνηση των πεζών και διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες πεζοδρόμων, ανάλογα με το ποσοστό που επιτρέπεται η κίνηση των τροχοφόρων (αμιγείς πεζόδρομοι, παρκοπεζόδρομοι, κ.ά.).

Ιεράρχηση οδικού δικτύου βάσει της υφιστάμενης πραγματικής λειτουργίας

Βασικό χαρακτηριστικό της υφιστάμενης δομής του οδικού δικτύου της Καλαμάτας συνιστά το δακτυλιοειδές κύκλωμα που περιβάλλει την κεντρική περιοχή της πόλης. Το κύκλωμα αυτό αποτελείται από δύο επιμέρους μονοδρομημένους δακτυλίους. Ειδικότερα:

- Ο 1^{ος} δακτύλιος ακολουθεί τη φορά των δεικτών του ρολογιού και αποτελείται από τις ακόλουθες οδούς: 23^{ης} Μαρτίου, Μαυρομιχάλη, Φαρών, Βασιλέως Γεωργίου, Φραντζή και Αρτέμιδος.
- Ο 2^{ος} δακτύλιος ακολουθεί την αντίθετη φορά προς τους δείκτες του ρολογιού και απαρτίζεται από τις εξής οδούς: 23^{ης} Μαρτίου, Αρτέμιδος, Παλαμά, Ύδρας, Ξενοφώντος, Ακρίτα, Παλαιολόγου και Σταδίου.

Επιπλέον, για την εξυπηρέτηση των ενδοτοπικών συνδέσεων, ο αστικός ιστός της πόλης διατρέχεται από ακτινικούς άξονες, οι οποίοι προστίθενται στο βασικό (αρτηριακό και συλλεκτήριο) οδικό δίκτυο της πόλης. Αναλυτικότερα:

- Στην κατεύθυνση Βορρά - Νότου, η οδός Αρτέμιδος, καθώς και το σύστημα των δύο παράλληλων αξόνων, Φαρών και Ακρίτα, οι οποίες λειτουργούν ως αμφίδρομες αρτηρίες στο μεγαλύτερο τμήμα τους, επιτυγχάνουν τη σύνδεση της κεντρικής περιοχής της πόλης με το παραλιακό μέτωπο, έως την οδό Ναυαρίνου.
- Συμπληρωματικά, στην κατεύθυνση Βορρά - Νότου, η οδός Ηρώων, η οποία έχει λειτουργικά χαρακτηριστικά αμφίδρομης συλλεκτήριας οδού, διασυνδέει το ανατολικό κέντρο της πόλης με την παραλιακή ζώνη.
- Ανατολικά, ο οικισμός των Γιαννιτσάνικων συνδέεται με την παραλιακή περιοχή, μέσω της οδού Αύρας, η οποία αναλαμβάνει μικρότερο όγκο μετακινήσεων συγκριτικά με τις προαναφερθείσες οδούς στην κατεύθυνση Βορρά - Νότου.
- Στην κατεύθυνση Δύσης - Ανατολής, η εξυπηρέτηση του παραλιακού μετώπου ολοκληρώνεται με τους δύο παράλληλους άξονες, αφενός μεν από την οδό

Ναυαρίνου, αφετέρου δε από την οδό Κρήτης (και συνακόλουθα της οδού Λυκούργου που αποτελεί επέκταση της οδού Κρήτης προς την οδό Αρτέμιδος).

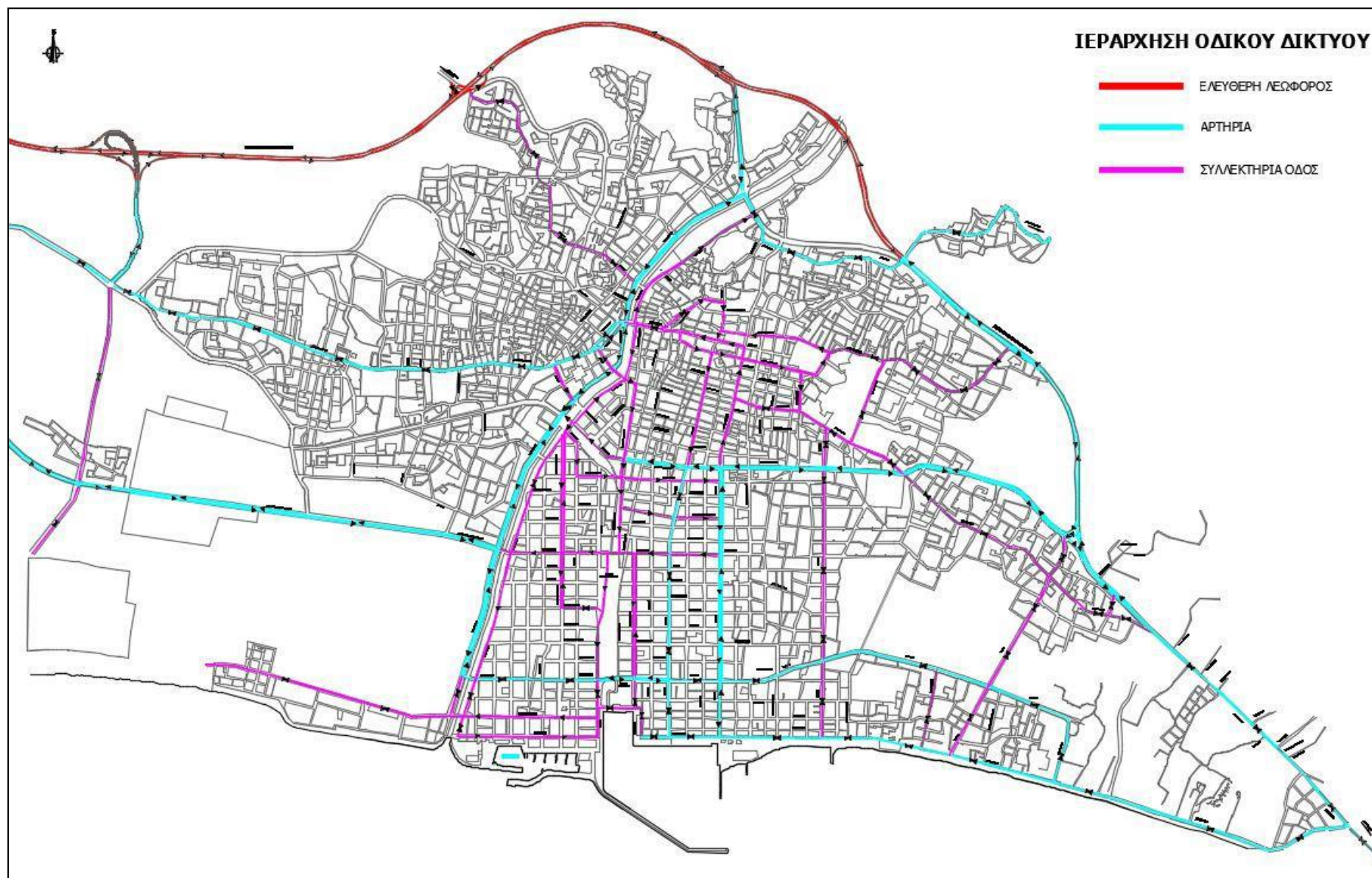
- Το αστικό αρτηριακό δίκτυο συμπληρώνεται από την οδό Βασιλέως Γεωργίου, η οποία αναλαμβάνει τη διασύνδεση των αρτηριακών αξόνων Βορρά - Νότου (Αρτέμιδος, Φαρών, Ακρίτα).

Σε επίπεδο εξυπηρέτησης υπερτοπικών μετακινήσεων από και προς την πόλη της Καλαμάτας, το αρτηριακό οδικό δίκτυο συμπληρώνεται από ακτινικούς άξονες υπερτοπικής εμβέλειας. Συγκεκριμένα:

- Στην κατεύθυνση Δύσης - Ανατολής, η πρόσβαση στην πόλη εξυπηρετείται σήμερα από δύο αρτηριακούς άξονες, οι οποίοι απολήγουν στο ανατολικό τους άκρο επί του πρωτεύοντος αρτηριακού άξονα της οδού Αρτέμιδος, ενώ προς τα δυτικά συγκλίνουν μεταξύ τους στο ύψος του Ασπροχώματος. Ο πρώτος άξονας αφορά στη λεωφόρο Αθηνών, η οποία καθημερινά εξυπηρετεί μεγάλο όγκο μετακινήσεων, λόγω του όγκου των δραστηριοτήτων που παράγονται στο δυτικό τμήμα της πόλης. Οι δραστηριότητες αυτές αφορούν στο Αεροδρόμιο, στο Νοσοκομείο, στα ΤΕΙ, στον κλάδο του εμπορίου και, εν γένει, στο σύνολο των βιομηχανικών δραστηριοτήτων που παράγονται στην περιοχή επιρροής της πόλης. Ο δεύτερος αρτηριακός άξονας είναι η λεωφόρος Ηρώων Πολυτεχνείου, η οποία αναφέρεται και ως Νέα Είσοδος της πόλης.
- Η επαρχιακή οδός Καλαμάτας - Αρεόπολης συνιστά έναν ακόμη αρτηριακό άξονα υπερτοπικής εμβέλειας, ο οποίος, κατά κύριο λόγο, εξυπηρετεί τη σύνδεση της πόλης της Καλαμάτας με τη Μεσσηνιακή Μάνη.
- Η Εθνική Οδός Καλαμάτας - Σπάρτης αποτελεί τον τέταρτο υπερτοπικό άξονα της πόλης και εξυπηρετεί κυρίως τη διασύνδεση της Καλαμάτας με τη Σπάρτη, χωρίς διόδια, και γενικότερα με τη Λακωνία.

Στην Εικόνα που ακολουθεί, διακρίνεται η ιεράρχηση του οδικού δικτύου για την πόλη της Καλαμάτας.

Εικόνα 3-1: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου της Πόλης της Καλαμάτας (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



Επιπρόσθετα, το βασικό οδικό δίκτυο της πόλης της Καλαμάτας συμπληρώνεται με τις συλλεκτήριες οδούς, ενώ το υπόλοιπο μέρος του δικτύου ανήκει στο τοπικό δίκτυο, το οποίο εξυπηρετεί κατά κανόνα την λειτουργία της πρόσβασης στην οικία.

Για τη λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, θεωρήθηκαν τα ακόλουθα:

- Ως ελεύθεροι λεωφόροι χαρακτηρίζονται οι υπερτοπικοί οδικοί άξονες που φέρουν επαρκή γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά για την εξυπηρέτηση υψηλών φόρτων, ενώ κατά μήκος αυτών δεν υπάρχουν συνθήκες ελέγχου της κυκλοφορίας (π.χ. φωτεινή σηματοδότηση).
- Ως αρτηρίες θεωρούνται οι οδοί με σχετικά υψηλούς φόρτους και με επαρκή γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, που εξυπηρετούν μεσαίου και μεγάλου μήκους διαμπερείς κινήσεις και κινήσεις εισόδων και εξόδων προς/από την πόλη.
- Ως συλλεκτήριες χαρακτηρίζονται οι οδοί με σχετικά υψηλούς φόρτους, οι οποίες κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες προς το τοπικό δίκτυο και σημαντικές χρήσεις της πόλης.
- Ως τοπικές θεωρούνται όλες οι υπόλοιπες, πέραν των προαναφερόμενων, οδοί της πόλης.

Σημειώνεται ότι, η ολοκλήρωση της κατασκευής της Περιφερειακής Οδού Καλαμάτας έχει επιφέρει σημαντικές αλλαγές στη λειτουργία του συνόλου του προαναφερθέντος βασικού οδικού δικτύου της πόλης, καθώς και στην ανακατανομή της κυκλοφορίας σε αυτό, αφού έχουν προκύψει πρόσθετες συνδέσεις με την πόλη (πρόσβαση Ασπροχώματος, πρόσβαση Λείκων, πρόσβαση οδού Αρτέμιδος και πρόσβαση οδού Βασιλέως Γεωργίου).

Κατευθύνσεις Γ.Π.Σ. αναφορικά με το οδικό δίκτυο

Στο πρόσφατα ανανεωμένο Γ.Π.Σ. της Καλαμάτας γίνονται οι εξής αναφορές όσον αφορά στο οδικό δίκτυο:

- Ολοκλήρωση του οδικού άξονα Κόρινθος – Τρίπολη – Μεγαλόπολη - Καλαμάτα – Περιμετρικός
- Κατασκευή του νέου δρόμου Καλαμάτας – Ριζόμυλου του οποίου η χάραξη κινείται παράλληλα με την ακτογραμμή σε βάθος 500-600 μ. Ο δρόμος αυτός καταλήγει στον κόμβο της Διασποράς στη Νέα Είσοδο.
- Δημιουργία πλήρους ανισόπεδου κόμβου στα Λαίικα.
- Απαραίτητη η παράκαμψη του οικισμού της Παναγίτσας και η σύνδεση της Ε.Ο. Σπάρτης Καλαμάτας στον κόμβο που βρίσκεται ανατολικότερα της σημερινής διασταύρωσης. Από τον κόμβο αυτό προτείνεται να ξεκινήσει ο σχεδιαζόμενος δρόμος που θα παρακάμπτει την Παραλία Βέργας προς Μάνη.
- Σύνδεση του κόμβου της Καλαμάτας στο νέο νοσοκομείο με τον νέο δρόμο Ριζόμυλου – Καλαμάτας μέσω του υφιστάμενου σήμερα δρόμου που ξεκινάει από τον δρόμο Ασπροχώματος – Μεσσήνης στην Καρυδιά και καταλήγει στο νοτιοδυτικό όριο του Δήμου Καλαμάτας.
- Επέκταση της οδού Κρήτης προς την Λακωνική και στη συνέχεια προς τον νέο δρόμο που παρακάμπτει την παραλία Βέργας στη περιοχή Αγριώματα.
- Δημιουργία αρτηριακής σύνδεσης του δρόμου Ασπροχώματος – Μεσσήνης με την νέα είσοδο και τη λεωφόρο Αθηνών.

3.1.2 Δημόσια συγκοινωνία

Στην Καλαμάτα, η παροχή υπηρεσιών συγκοινωνιακού έργου και ειδικότερα η εκτέλεση της αστικής συγκοινωνίας πραγματοποιείται από το Αστικό ΚΤΕΛ Καλαμάτας. Η αστική συγκοινωνία εκτελείται από το ΚΤΕΛ, μετά από προγραμματική συμφωνία με τον Δήμο Καλαμάτας. Αντίθετα, οι υπερτοπικές και υπεραστικές μετακινήσεις πραγματοποιούνται μέσω του ΚΤΕΛ Μεσσηνίας.

Αναφορικά με την αστική συγκοινωνία, προβλέπεται η λειτουργία επτά (7) αστικών γραμμών, οι οποίες παρουσιάζονται στον Πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 3-1: Γραμμές Αστικής Συγκοινωνίας της Πόλης της Καλαμάτας

Αριθμός Γραμμής	Ονομασία Γραμμής
1	ΚΑΛΑΜΑΤΑ – ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ
2	ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ – ΤΕΙ – ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ
3	ΟΣΕ – ΛΕΪΚΑ
4	ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ – ΚΟΡΔΙΑΣ
5	ΠΑΡΑΛΙΑ – ΤΕΙ
6	ΟΣΕ – ΤΕΙ
7	ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ – ΜΙΚΡΑ ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ

Ωστόσο, στην υφιστάμενη κατάσταση, τακτικά δρομολόγια πραγματοποιούνται μόνο για τις γραμμές 1,2,3,4 και 7. Αντίθετα, οι γραμμές 5 και 6 πραγματοποιούνται μόνο μέσω έκτακτων δρομολογίων.

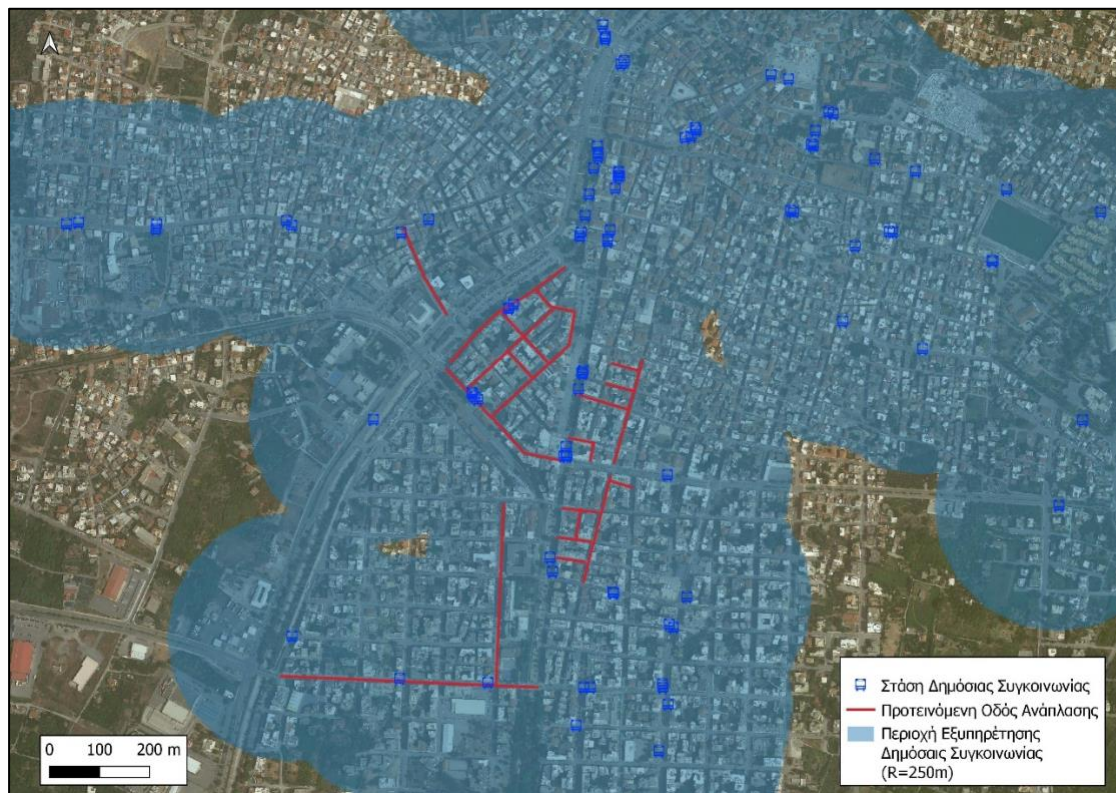
Εκ των πέντε λειτουργικών γραμμών, οι γραμμές 1 και 2 συνιστούν τον βασικό κορμό της αστικής συγκοινωνίας, εξυπηρετώντας καθημερινά των μεγαλύτερο όγκο μετακινούμενων, αφού καλύπτουν την ανάγκη για μετακίνηση τόσο εντός του αστικού ιστού της πόλης, όσο και την ανάγκη για μετακίνηση από/προς το ΤΕΙ και το Νοσοκομείο που αποτελούν βασικούς πόλης έλξης και παραγωγής μετακινήσεων.

Επίπεδο εξυπηρέτησης

Αναφορικά με το επίπεδο εξυπηρέτησης της αστικής συγκοινωνίας στην πόλη της Καλαμάτας, όπως προκύπτει από την καταγραφή των υφιστάμενων διαδρομών και των στάσεων, κρίνεται πως υπάρχει πυκνό δίκτυο στάσεων σε συγκεκριμένες περιοχές και οδικούς άξονες.

Ωστόσο, σύμφωνα με την περιοχή όπου οι χωροθετημένες στάσεις έχουν τη δυνατότητα να εξυπηρετήσουν, καθώς και τη μέγιστη αποδεκτή απόσταση βαδίσματος (περίπου ίση με 250 μέτρα), προκύπτει πως οι εξεταζόμενες γραμμές δεν εξυπηρετούν ικανοποιητικά το σύνολο της πόλης. Ελλιπής χωρική κάλυψη παρατηρείται κυρίως για τις περιοχές των Γιαννιτσάνικων και της ανατολικής Καλαμάτας, ενώ σε μέτριο βαθμό εξυπηρετούνται οι περιοχές του δυτικού κέντρου και του Αγίου Δημητρίου. Στην παρακάτω εικόνα, απεικονίζεται ο βαθμός χωρικής κάλυψης των γραμμών της αστικής συγκοινωνίας για την πόλη της Καλαμάτας, μέσω των επιφανειών «επιρροής» (ή προσέλκυσης), ακτίνας 250 μ., οι οποίες ορίζονται ανά στάση.

Εικόνα 3-2: Βαθμός Χωρικής Κάλυψης Αστικής Συγκοινωνίας στην περιοχή μελέτης (Υπόβαθρο: Google Satellite)



Σχετικά με τη συχνότητα εκτέλεσης των δρομολογίων, αυτή διαφοροποιείται ανά γραμμή. Έτσι, για τις Γραμμές 1 και 2 που αποτελούν και τις βασικές γραμμές της αστικής συγκοινωνίας, δρομολόγια εκτελούνται καθημερινά, περίπου ανά μισή ώρα. Αντίθετα, για τη γραμμή 3 εκτελούνται μόλις τρία δρομολόγια ημερησίως, ενώ για τη γραμμή 4 εκτελείται μόνο ένα πρωινό δρομολόγιο καθημερινά, με εξαίρεση την Τετάρτη, κατά την οποία πραγματοποιούνται δύο πρωινά δρομολόγια. Τέλος, τα δρομολόγια της γραμμής 7 εκτελούνται ημερησίως, περίπου ανά μια ώρα.

Σε σχέση με τη διέλευση των λεωφορείων και τη συχνότητά τους δεν υπάρχει κάποιο σύστημα ενημέρωσης πραγματικού χρόνου. Τα δρομολόγια φαίνονται στον ιστότοπο του Αστικού ΚΤΕΛ και είναι γνωστά στους τακτικούς χρήστες της συγκοινωνίας.

3.1.3 Δίκτυο πεζών (πεζόδρομοι και οδοί ήπιας κυκλοφορίας)

Πεζόδρομοι

Ο βασικός κορμός του «δικτύου πεζοδρόμων» διατρέχει τον άξονα κεντρικών λειτουργιών της πόλης σε κατεύθυνση Βορρά - Νότου και συνδέει το Ιστορικό Κέντρο (το οποίο διαθέτει δίκτυο πεζοδρόμων) και την παραλιακή οδό Ναυαρίνου, μέσω του πάρκου του ΟΣΕ. Σε αυτόν συμβάλλουν μικρότεροι πεζόδρομοι και όπου δεν υπάρχουν, η εξυπηρέτηση των πεζών γίνεται από τα πεζοδρόμια. Πιο συγκεκριμένα, οι πεζόδρομοι της πόλης έχουν κατασκευαστεί επί των οδών: Αριστομένους, Κουτουμάνου, Κουμάντου, Πανταζοπούλου, Βαλαωρίτου, Ιατροπούλου, Δαγρέ, Ανδρέου Σκιά, Αντωνοπούλου, Μητροπέτροβα, Στρατή Μυριβήλη, Ποσειδώνος, καθώς επίσης και στη περιοχή του Ιστορικού Κέντρου.

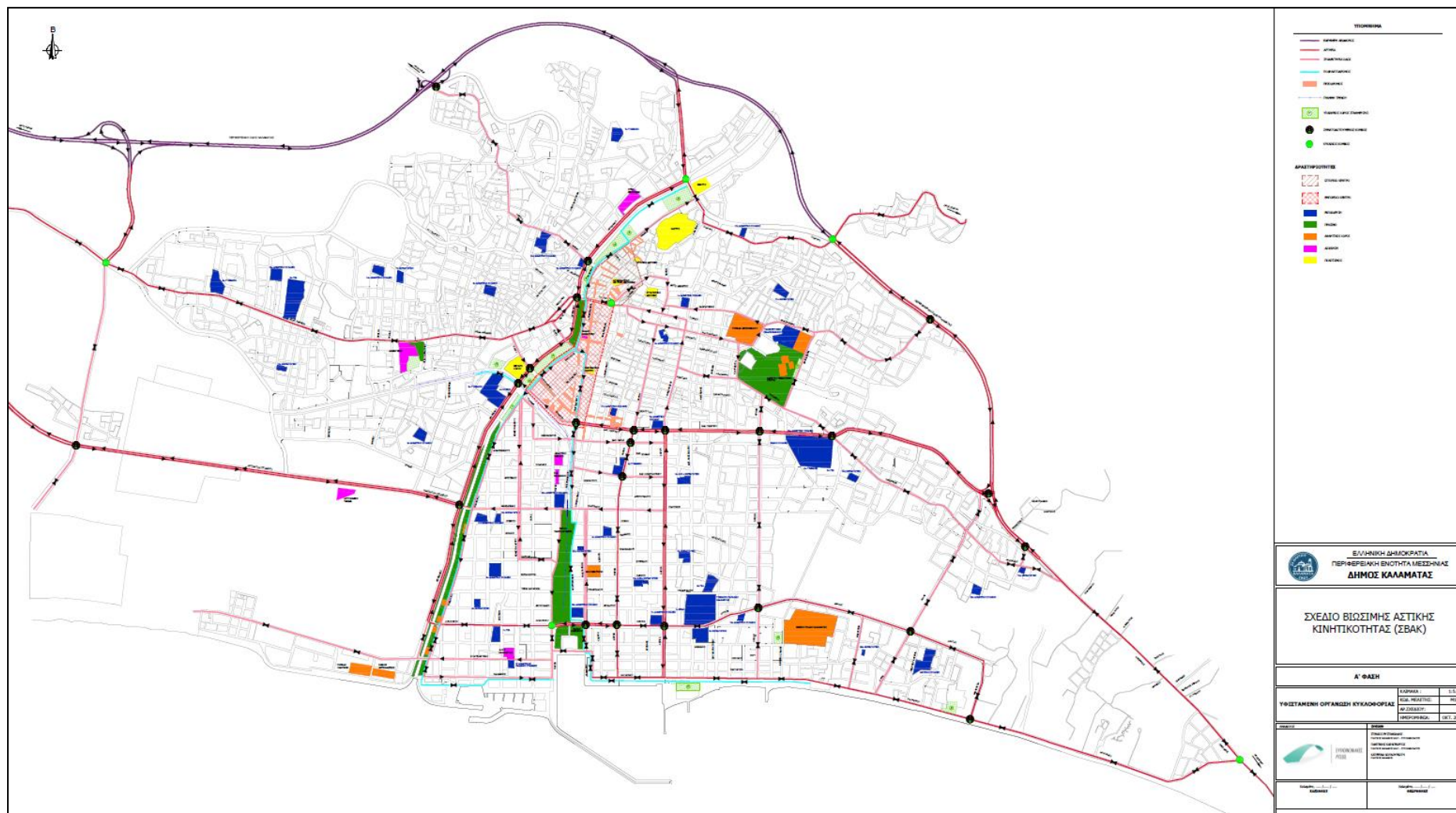
Στην Εικόνα 3-3 απεικονίζεται το δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων της Καλαμάτας. Επίσης, παρουσιάζεται και η γενικότερη οργάνωση της κυκλοφορίας στην πόλη, σύμφωνα με το ΣΒΑΚ του Δήμου Καλαμάτας.

Στο πλαίσιο της πρόσφατης μελέτης για το ΣΒΑΚ Καλαμάτας, έχει υπάρξει σχέδιο για δημιουργία νέων διαδρομών που θα ευνοούν τους πεζούς (βλ. Εικόνα 3-4). Το συνολικό δίκτυο αξόνων, στο οποίο προτείνεται η υλοποίηση των παραπάνω μέτρων έχει μήκος περίπου 35 χλμ. Καθώς η υλοποίηση των σχετικών παρεμβάσεων εξαρτάται από τους εκάστοτε διαθέσιμους οικονομικούς πόρους, κρίθηκε κατά τη διάρκεια της μελέτης του ΣΒΑΚ Καλαμάτας απαραίτητη η σταδιακή εκτέλεση των σχετικών έργων, με τελικό στόχο την ολοκλήρωση τους σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα.

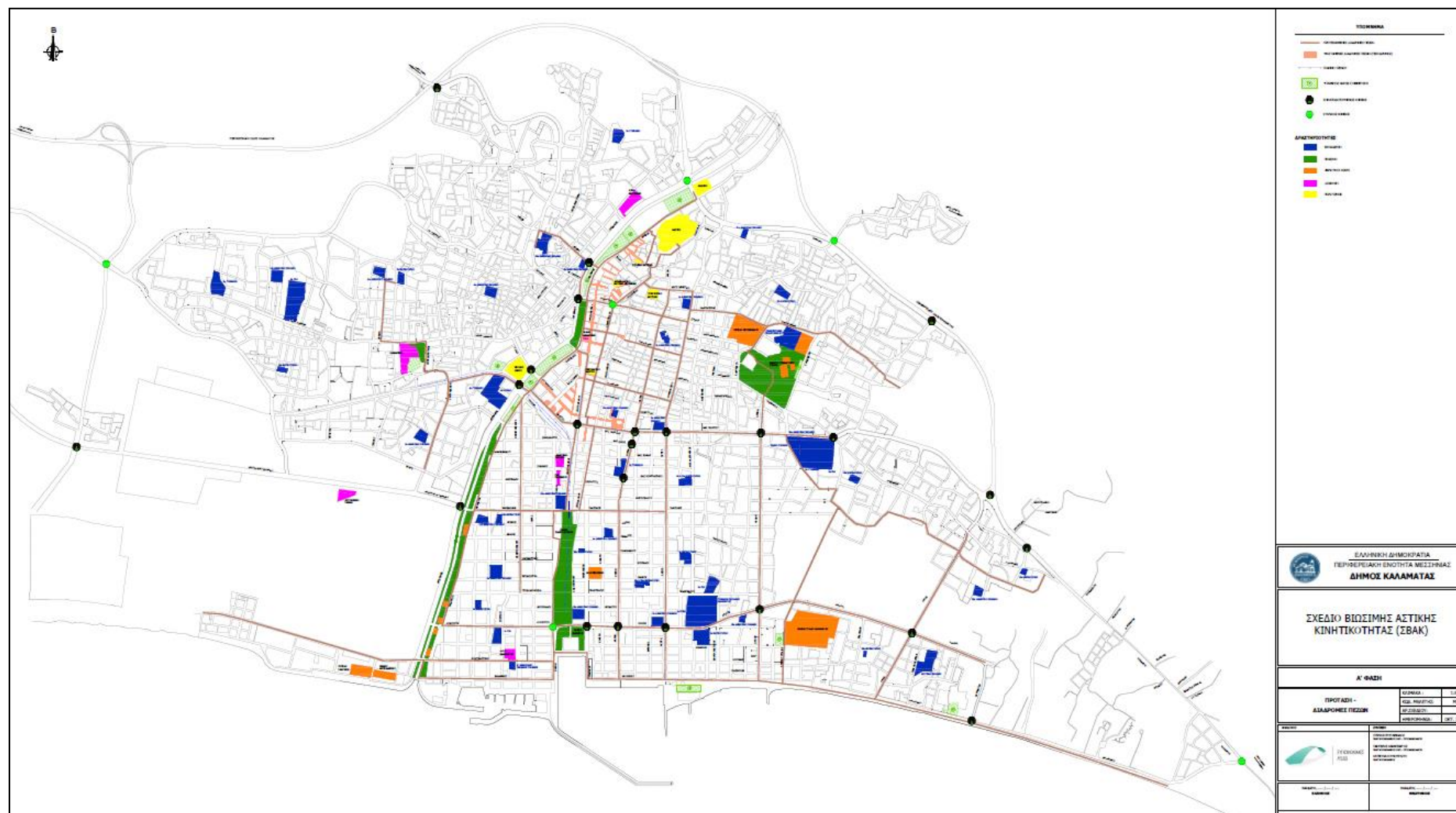
Τα τρία σενάρια συνοψίζονται στα ακόλουθα:

- Το **βραχυπρόθεσμο** σενάριο ανάπτυξης υποδομών πεζών περιλαμβάνει τη διαμόρφωση 5 χλμ από το συνιστώμενο δίκτυο ροής πεζών. Από αυτό το μήκος, τουλάχιστον 20% θα αφορά σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και 7% σε πεζοδρόμους. Στο συγκεκριμένο σενάριο, λόγω σοβαρότητας, περιλαμβάνονται παρεμβάσεις στην άμεση περιοχή των σχολικών συγκροτημάτων, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής (ηλικιακές ομάδες μαθητών, οδικό δίκτυο της περιοχής, κ.λπ.), σύμφωνα με τις καλές πρακτικές και την ισχύουσα νομοθεσία.
- Στο **μεσοπρόθεσμο** χρονικό ορίζοντα προβλέπεται η συνέχιση της αναβάθμισης των υποδομών για τους πεζούς, με στόχο να έχουν ολοκληρωθεί 15 χλμ από οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμους, διαπλατυσμένα πεζοδρόμια. Επίσης, στο μεσοπρόθεσμο ορίζοντα θα έχουν ολοκληρωθεί στο σύνολο των οικοδομικών τετραγώνων του Δήμου κεκλιμένα επίπεδα (τουλάχιστον ένα ανά οικοδομικό τετράγωνο) κίνησης πεζών. Τέλος, αναμένεται η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας για το σύνολο των σχολικών μονάδων (μέσω παρεμβάσεων στην άμεση περιοχή τους) της πόλης.
- Στο **μακροπρόθεσμο** σενάριο ευνόησης των μετακινήσεων πεζή, κύριο χαρακτηριστικό είναι ο αποκλεισμός της κίνησης των οχημάτων από τον κεντρικό πυρήνα της πόλης. Επιπροσθέτως, αναμένεται η ολοκλήρωση του άνετου και ασφαλούς δικτύου κίνησης των πεζών.

Εικόνα 3-3: Κυκλοφοριακή Οργάνωση της Πόλης της Καλαμάτας (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



Εικόνα 3-4: Προτεινόμενο Δίκτυο Διαδρομών για Πεζούς στην Πόλη της Καλαμάτας (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



Δίκτυο πεζοδρομίων και στάθμη εξυπηρέτησης πεζών

Σχετικά με την πεζή μετακίνηση, η Καλαμάτα είναι μια πόλη που γενικά εξυπηρετεί σε μεγάλο βαθμό τη βαδισιμότητα, μέσω των διαμορφωμένων πεζοδρόμων και πεζοδρομίων που διαθέτει, πέραν της μορφολογίας του εδάφους της περιοχής.

Αρχικά, το ιστορικό κέντρο και η κεντρική πλατεία της πόλης προσφέρονται για περπάτημα, αφού διαθέτουν μεγάλη έκταση για την άνετη και ασφαλή εξυπηρέτηση των πεζών, μέσω των πεζοδρομήσεων που έχουν υλοποιηθεί στο παρελθόν. Αναφορικά με το ιστορικό κέντρο της Καλαμάτας, αυτό αποτελεί ίσως το χαρακτηριστικότερο σημείο της πόλης, αφού συγκεντρώνει πλήθος πολιτιστικών, ιστορικών και θρησκευτικών μνημείων, σε συνδυασμό με καταστήματα διασκέδασης-αναψυχής, επιτυγχάνοντας την αρμονική σύνδεση του παρόντος με το παρελθόν. Ειδικότερα, η εκκλησία της Παναγίας της Υπαπαντής, ο ναός των Αγ. Αποστόλων, τα γραφικά σοκάκια και οι πεζόδρομοι συνθέτουν ένα ελκυστικό σκηνικό προς τον κάτοικο και επισκέπτη της πόλης, αποτελώντας έτσι χαρακτηριστικούς πόλους έλξης πεζή μετακινήσεων. Να σημειωθεί ότι, έχει προγραμματιστεί από το Δήμο, η ανάπλαση της οδού και πλατείας 23ης Μαρτίου (οι μελέτες έχουν ολοκληρωθεί και επίκειται η δημοπράτηση του έργου).

Επιπλέον, η κεντρική πλατεία της πόλης, παρά την οδό Αριστομένους, στην οποία συγκεντρώνεται πλήθος εμπορικών καταστημάτων και καταστημάτων εστίασης, συνδυαστικά με την μεγάλη προσφερόμενη έκταση για περπάτημα, λειτουργεί ως πόλος έλξης πεζών και προάγει τη βαδισιμότητα.

Στο παραλιακό μέτωπο της Καλαμάτας, δηλαδή κατά μήκος της οδού Ναυαρίνου, η οποία φιλοξενεί πλήθος καταστημάτων εστίασης και ξενοδοχειακών μονάδων, παρατηρούνται σημαντικές ροές πεζών, οι οποίες αυξάνονται κατά τη θερινή περίοδο. Οι ροές αυτές εκτιμάται πως εξυπηρετούνται σε υψηλό επίπεδο, αφού ειδικά από την πλευρά της παραλίας υφίσταται ένας επιμήκης πεζόδρομος, χωρίς ιδιαίτερες διακοπές κατά την πορεία του, ενώ διαθέτει πλάτος ικανό να φιλοξενήσει σημαντικές ροές πεζών.

Στον άξονα «Δύση – Ανατολή», συναντώνται οι αρτηρίες Βασιλέως Γεωργίου και Κρήτης, κατά μήκος των οποίων αναπτύσσονται ροές πεζών. Ειδικότερα, για την Βασιλέως Γεωργίου, σημαντικές ροές πεζών σημειώνονται στο τμήμα μεταξύ των οδών Ακρίτα και Αριστομένους, όπου και αναπτύσσονται εμπορικά καταστήματα. Παράλληλα, τα διευρυμένα πεζοδρόμια που διατίθενται κατά μήκος της οδού, στο σύνολο του τμήματος μεταξύ των οδών Λακωνικής και Αριστομένους, συντελούν στην παροχή υψηλής στάθμης εξυπηρέτησης προς τους πεζούς. Αναφορικά με την οδό Κρήτης, κατά μήκος του τμήματος μεταξύ των οδών Καρακούση και Φιλελλήνων, αναπτύσσεται αμφίπλευρο δίκτυο πεζοδρόμων, μεγάλου πλάτους, το οποίο επιτρέπει την απρόσκοπτη, ανεμπόδιστη και ασφαλή μετακίνηση των πεζών. Σημειώνεται πως μεγάλος όγκος μετακινήσεων πεζών, παράλληλα με την οδό Κρήτης, παρατηρείται στο τμήμα μεταξύ των οδών Ακρίτα και Φιλελλήνων, όπου συναντάται πλήθος εμπορικών καταστημάτων. Αντίθετα, στο τμήμα μεταξύ των οδών Ακρίτα και Καρακούση, στο οποίο κυριαρχεί η χρήση κατοικίας, δεν παρατηρούνται ιδιαίτερες ροές πεζών.

Στον άξονα «Βορράς – Νότος», βρίσκονται τα αμφίδρομα τμήματα των αρτηριών Φαρών και Ακρίτα, οι οποίες συνδέουν το κεντρικό τμήμα (οδός Βασιλέως Γεωργίου)

με το παραλιακό μέτωπο (οδός Ναυαρίνου) της πόλης. Κατά μήκος των συγκεκριμένων οδών, υπάρχουν πεζοδρόμια μεγάλου πλάτους, ικανά να φιλοξενήσουν σημαντικές ροές πεζών, παρέχοντας το βέλτιστο επίπεδο εξυπηρέτησης. Εξαίρεση αποτελεί το τμήμα της οδού Ακρίτα, μεταξύ των οδών Ναυαρίνου και Κρήτης, στο οποίο συναντώνται εμπόδια κατά την κίνηση των πεζών (όπως π.χ. δέντρα), για το οποίο εκτιμάται ότι προσφέρει μέτριο βαθμό εξυπηρέτησης στους πεζούς. Σε ό,τι αφορά στον βαθμό χρησιμοποίησης των πεζοδρομίων, μεγαλύτερες ροές πεζών παρατηρούνται κατά μήκος της οδού Φαρών, στην οποία λειτουργούν αρκετά εμπορικά καταστήματα, σε αντίθεση με την οδό Ακρίτα, η οποία έχει ως κύρια χρήση γης την κατοικία. Τέλος, σημειώνεται πως τα μονοδρομημένα τμήματα των οδών Φαρών και Ακρίτα (μεταξύ των οδών Σταδίου και Βασιλέως Γεωργίου) προσφέρουν μέτριο βαθμό εξυπηρέτησης στους πεζούς, αφού τα πεζοδρόμια κατά μήκος αυτών των οδών είναι περιορισμένου πλάτους, ενώ συναντώνται και εμπόδια κατά την κίνηση των πεζών.

Επιπρόσθετα, στο ανατολικό τμήμα της Καλαμάτας, στον άξονα «Βορράς – Νότος», υπάρχουν οι οδοί Ηρώων και Αύρας. Επισημαίνεται πως κατά μήκος και των δύο οδικών αξόνων, δεν παρατηρείται σημαντικός όγκος πεζή μετακινήσεων, καθώς σημαντικό τμήμα αυτών παραμένει αδόμητο, ενώ κυρίαρχη χρήση γης είναι η κατοικία. Σε ό,τι αφορά την οδό Ηρώων, κατά μήκος αυτής υπάρχει διαμορφωμένο δίκτυο πεζοδρόμων, το οποίο ωστόσο δεν είναι ομοιόμορφα αναπτυγμένο και από τις δύο πλευρές της οδού, παρέχοντας κατά αυτόν τον τρόπο μέτρια εξυπηρέτηση στους πεζούς. Αναφορικά με την οδό Αύρας, κατά μήκος αυτής, παρατηρείται εκτεταμένη έλλειψη πεζοδρόμων, προσφέροντας έτσι χαμηλή στάθμη εξυπηρέτησης στους πεζούς. Τέλος, στο ανατολικό τμήμα της πόλης εντάσσονται και οι οδοί Λακωνικής, Βασιλέως Γεωργίου (τμήμα μεταξύ Περιφερειακού και Λακωνικής), κατά μήκος των οποίων παρατηρείται ανεπαρκής κάλυψη από υποδομές πεζών.

Στο δυτικό τμήμα της πόλης, βρίσκονται οι οδοί Πλαστήρα και Λεωφόρος Αθηνών. Για την πρώτη, η οποία συνδέει την Καλαμάτα με τον οικισμό του Αγίου Διονυσίου, παρατηρείται εκτεταμένη έλλειψη πεζοδρομίων κατά μήκος αυτής, μην επιτρέποντας έτσι οποιαδήποτε ροή πεζών παράλληλα με την οδό. Αναφορικά με την Λ. Αθηνών, κατά μήκος αυτής αναπτύσσονται κατά τμήματα πεζοδρόμια περιορισμένου πλάτους, τα οποία συχνά καταλαμβάνονται από παράνομα σταθμευμένα οχήματα, λόγω της αυξημένης ανάγκης που υπάρχει για στάθμευση πλησίον των εμπορικών καταστημάτων της περιοχής. Τα παραπάνω μειώνουν την ικανότητα ασφαλούς και απρόσκοπτης εξυπηρέτησης των πεζών και τελικά οδηγούν στην παροχή χαμηλού επιπέδου εξυπηρέτησης προς τους πεζούς. Το επίπεδο εξυπηρέτησης αυτών χαρακτηρίζεται ως χαμηλό (και μη αποδεκτό). Τέλος, σημειώνεται πως στο δυτικό τμήμα της Καλαμάτας εντάσσεται και η οδός Ηρώων Πολυτεχνείου, κατά μήκος της οποίας δεν παρατηρούνται ροές πεζών, αφενός μεν λόγω της εκτεταμένης έλλειψης διαδρόμων πεζών παράλληλα με την αρτηρία, αφετέρου δε λόγω των υψηλών ταχυτήτων που αναπτύσσονται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία σε αυτή, εξαιτίας του λειτουργικού χαρακτήρα της οδού (κυρίαρχος σκοπός η εξυπηρέτηση υπερτοπικών μετακινήσεων), αλλά και των παρόδων χρήσεων γης.

Στην Εικόνα 3-5 που ακολουθεί, απεικονίζεται συνοπτικά η στάθμη εξυπηρέτησης των πεζών, κατά μήκος βασικών οδικών αξόνων της πόλης της Καλαμάτας, όπως αυτή προσδιορίστηκε από το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Εικόνα 3-5: Στάθμη Εξυπηρέτησης Πεζών κατά Μήκος Βασικών Οδικών Αξόνων της Πόλης της Καλαμάτας (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



3.1.4 Δίκτυο ποδηλατοδρόμων

Αναφορικά με τις υποδομές ποδηλάτου, η πόλη της Καλαμάτας διαθέτει διαμορφωμένους ποδηλατοδρόμους, συνολικού μήκους 7χλμ. Αρχικά, στην κατεύθυνση Βορρά – Νότου, ο ποδηλατικός άξονας αναπτύσσεται παράλληλα με την οδό Σπάρτης (τμήμα μεταξύ των οδών Τζάνε και Σταδίου), συνεχίζει παράλληλα με την οδό Νέδοντος έως τη συμβολή της με την οδό Νικηταρά, όπου και διακλαδώνεται σε δύο άξονες. Ο πρώτος ποδηλατόδρομος ακολουθεί την οδό Νέδοντος, από τη συμβολή της με την οδό Νικηταρά και απολήγει επί της οδού Σαλαμίνας. Αντίθετα, ο δεύτερος ποδηλατόδρομος διατρέχει παράλληλα την οδό Αριστομένους, στο τμήμα μεταξύ των οδών Νικηταρά και Κρήτης, ενώ τελικά καταλήγει στην οδό Ναυαρίνου, μέσω των ενδιάμεσων ποδηλατοδρόμων που αναπτύσσονται παράλληλα με τις οδούς Μιαούλη και Τσαμαδού. Στην κατεύθυνση Δύσης – Ανατολής, ο ποδηλατόδρομος εκτείνεται παράλληλα με το παραλιακό μέτωπο της πόλης, και πιο συγκεκριμένα με την οδό Ναυαρίνου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Τσαμαδού και Ελύτη.

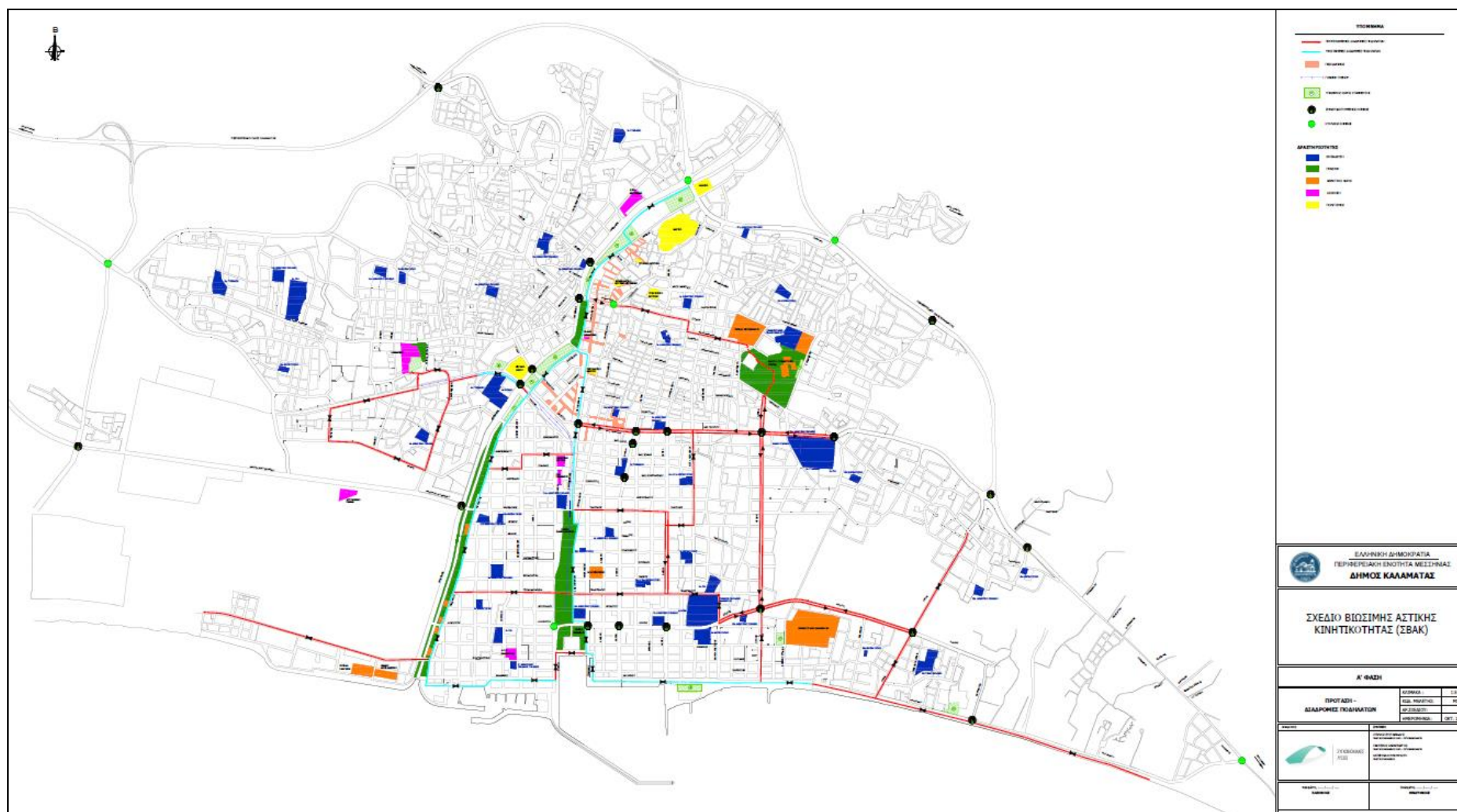
Στην Εικόνα 3-6 απεικονίζονται οι υφιστάμενοι ποδηλατόδρομοι στην πόλη της Καλαμάτας.

Εικόνα 3-6: Υφιστάμενοι Ποδηλατόδρομοι στην Πόλη της Καλαμάτας (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



Το ΣΒΑΚ προτείνει – μεταξύ άλλων – ολοκληρωμένο σχέδιο πρότασης για καινούριες διαδρομές ποδηλατών με τη βοήθεια οδών ήπιας κυκλοφορίας, όπου το ποδήλατο θα συνυπάρχει με τα υπόλοιπα μέσα και χρήστες της οδού [cycle streets] (βλ. Εικόνα 3-7).

Εικόνα 3-7: Προτεινόμενο Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων στην Πόλη της Καλαμάτας (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



3.2 Στοιχεία Στάθμευσης – Απογραφές

3.2.1 Ισχύον καθεστώς στάθμευσης

Στην Καλαμάτα, η στάθμευση παρά την οδό είναι γενικά ελεύθερη, εκτός από την κεντρική περιοχή της πόλης, εντός της οποίας εφαρμόζεται καθεστώς ελεγχόμενης στάθμευσης με χρέωση. Η ζώνη επί της οποίας εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης απεικονίζεται στην Εικόνα 3-8 (κόκκινη γραμμή) και σε αυτή περιλαμβάνονται τμήματα από τις οδούς: Υπαπαντής, 23ης Μαρτίου, Νέδοντος, Αριστομένους, Βασιλέως Γεωργίου και Φραντζή.

Εικόνα 3-8: Ισχύον Καθεστώς Στάθμευσης της Πόλης της Καλαμάτας – Ζώνη Εφαρμογής (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



Το ακριβές πλαίσιο λειτουργίας της ελεγχόμενης στάθμευσης παρουσιάζεται στον επόμενο Πίνακα.

**Πίνακας 3-2: Ισχύον Καθεστώς Στάθμευσης της Πόλης της Καλαμάτας –
Πλαίσιο Λειτουργίας (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)**

Κόμιστρο (€ / ώρα)	Ημέρες Λειτουργίας	Ώρες Λειτουργίας	Εκτός Λειτουργίας
0,50	Δευτέρα - Παρασκευή	08:00-14:00 & 17:00-21:00	Σάββατο (μετά τις 14:00) Κυριακή Αργίες

Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει την επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, καθώς το παρόν σύστημα είναι απαρχαιωμένο (η πληρωμή του κομίστρου στάθμευσης στην υφιστάμενη ζώνη χρέωσης πραγματοποιείται μέσω αγοράς καρτών από περίπτερα και καταστήματα με ειδικό σήμα) και έχει σημαντικές ελλείψεις.

3.2.2 Χώροι στάθμευσης εκτός οδού

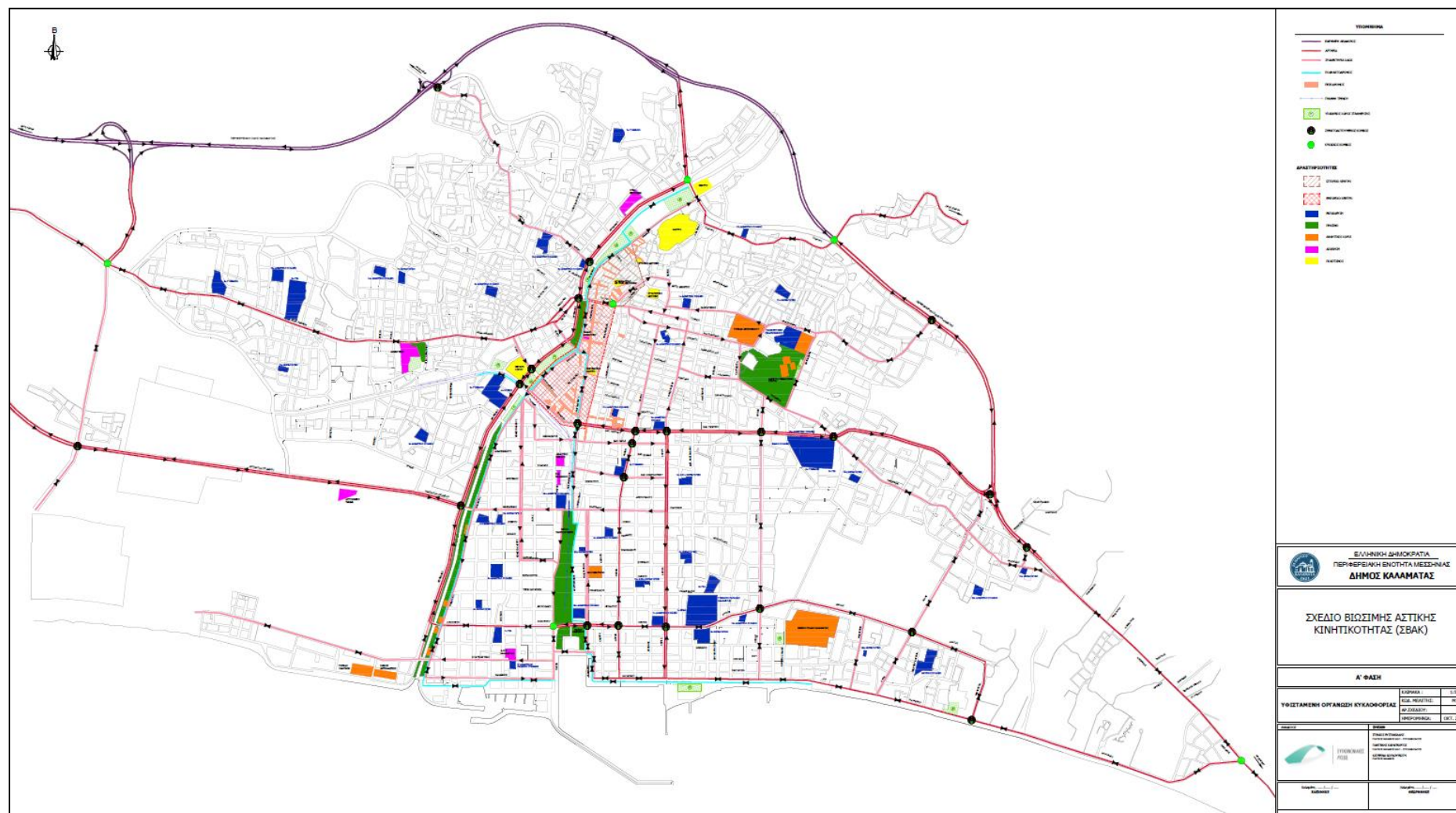
Στη Καλαμάτα λειτουργούν υπαίθριοι χώροι στάθμευσης (εκτός οδού) δημόσιας χρήσης, προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες στάθμευσης κατοίκων και επισκεπτών της περιοχής. Ένα μέρος των χώρων αυτών λειτουργεί χωρίς χρέωση, ενώ ορισμένοι εξ αυτών λειτουργούν ως οργανωμένοι χώροι στάθμευσης με καθεστώς ελεγχόμενης στάθμευσης. Οι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης φαίνονται στην Εικόνα 3-9, ενώ οι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης, στους οποίους ισχύει καθεστώς ελεγχόμενης στάθμευσης παρουσιάζονται στον ακόλουθο Πίνακα.

**Πίνακας 3-3: Χώροι Στάθμευσης εκτός Οδού με Ελεγχόμενη Στάθμευση (Πηγή:
ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)**

A/A	Οικοδομικό Τετράγωνο (Περιβάλλουσες Οδοί)
1	Νέδοντος - Κλαδά - Αρτέμιδος - Κιλκίς
2	Νέδοντος - Σταδίου - Αρτέμιδος - Λεικών
3	Σπάρτης - Αρτέμιδος - Σπάρτης

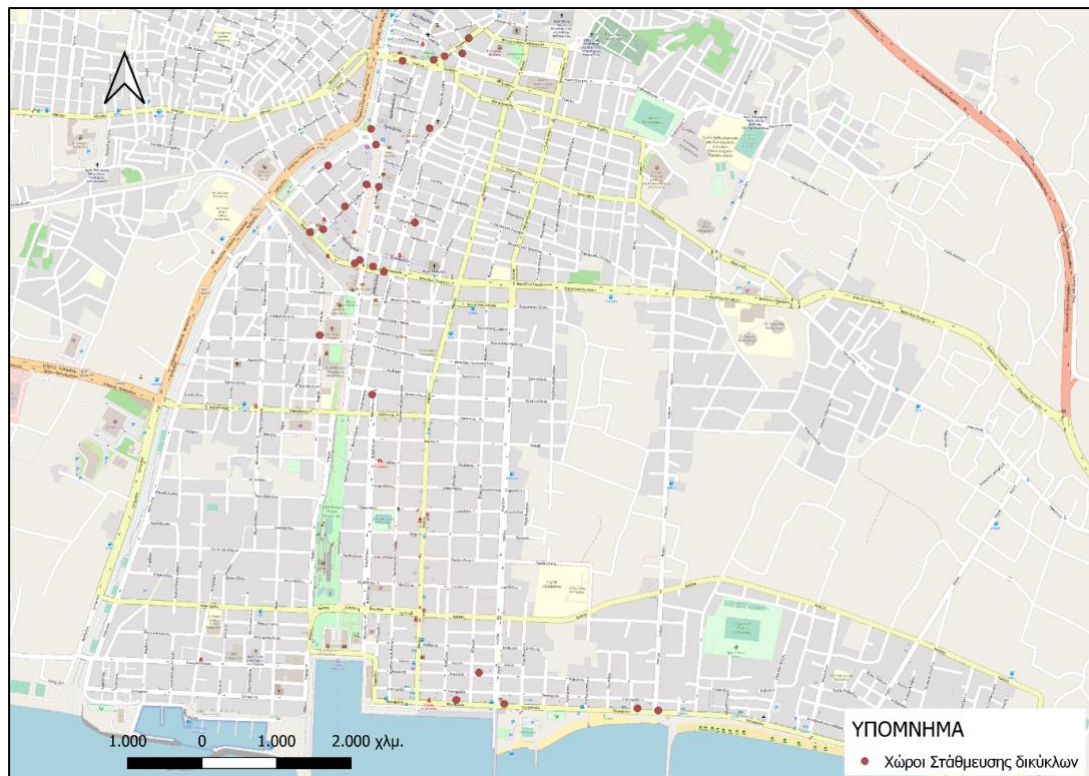
Αναφορικά με το πλαίσιο λειτουργίας των χώρων αυτών, αυτό είναι κοινό με το αντίστοιχο που διέπει την ελεγχόμενη στάθμευση παρά την οδό, με εξαίρεση τον χώρο 3, στον οποίο ισχύει ελεγχόμενη στάθμευση χωρίς χρέωση, με μέγιστη διάρκεια στάθμευσης 1 ώρα, για τις ημέρες Τετάρτη και Σάββατο, κατά τις οποίες και λειτουργεί η παρακείμενη λαϊκή αγορά.

Εικόνα 3-9: Κυκλοφοριακή Οργάνωση της Πόλης της Καλαμάτας με Χώρους Στάθμευσης (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



Η Καλαμάτα διαθέτει επίσης 26 χώρους στάθμευσης δίκυκλων. οι περισσότεροι εκ των οποίων βρίσκονται στο βόρειο τμήμα της πόλης (βλ. Εικόνα 3-10).

Εικόνα 3-10: Χώροι Στάθμευσης Δίκυκλων στην Πόλη της Καλαμάτας (Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Καλαμάτας)



Σύμφωνα με το υφιστάμενο καθεστώς στάθμευσης, εντοπίζονται 30 καθορισμένες ειδικές θέσεις στάθμευσης για ΑμΕΑ. Αναλυτικότερα, θέσεις στάθμευσης για ΑΜΕΑ καταγράφονται στα εξής σημεία (βλ. επίσης Εικόνα 3-11):

- Σταθμός ΚΤΕΛ.
- Κεντρική Αγορά.
- Αμφιθέατρο Φιλαρμονικής.
- Alpha Bank 23^{ης} Μαρτίου.
- Κτίριο Περιφέρειας.
- Δημαρχείο Καλαμάτας (5 θέσεις).
- Επί της οδού Σιδηροδρομικού Σταθμού (πλησίον Πλατείας Βασιλέως Γεωργίου).
- Δημοτικό Πνευματικό Κέντρο Καλαμάτας (2 θέσεις).
- Αστυνομική Διεύθυνση Μεσσηνίας.
- Supermarket Σκλαβενίτης.
- Επί της οδού Σόλωνος (πλησίον Περιφερειακής Ενότητας Μεσσηνίας – 2 θέσεις).
- Εργατικό Κέντρο.
- Supermarket Βασιλόπουλος.

- Φιλελλήνων – ΙΚΑ Γραφεία.
- Ν.Ο.Κ.
- Ιερός Ναός Αναστάσεως Χριστού (2 θέσεις).
- Επί της οδού Ναυαρίνου (πλησίον Ιερού Ναού Αναστάσεως Χριστού – 2 θέσεις).
- Supermarket Lidl (2 θέσεις).
- Ξενοδοχείο Filoxenia (3 θέσεις).

Εικόνα 3-11: Χώροι Στάθμευσης ΑμΕΑ στην Πόλη της Καλαμάτας (Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Καλαμάτας)



Αναφορικά με το σύστημα φορτοεκφόρτωσης, στην πόλη της Καλαμάτας υπάρχει σήμανση, η οποία επιτρέπει τη διέλευση των οχημάτων για φορτοεκφόρτωση στους πεζόδρομους συγκεκριμένες ώρες για την τροφοδοσία των καταστημάτων. Επίσης, το ίδιο σύστημα λειτουργεί και επί του παραλιακού άξονα (οδός Ναυαρίνου) για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων εστίασης και υγειονομικού ενδιαφέροντος. Ειδικές θέσεις φορτοεκφόρτωσης δεν υφίστανται.

Οι υφιστάμενες πιάτσες ταξί στην πόλη της Καλαμάτας βρίσκονται, σύμφωνα με την 135/2012 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου και την τροποποίηση με την 156/2013 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου (βλ. επίσης Εικόνα 3-12):

- Επί της οδού Μπουλούκου (ΚΤΕΛ).
- Επί της οδού Φραντζή (πριν τη συμβολή με την οδό Σιδηροδρομικού Σταθμού).
- Στον νότιο χώρο στάθμευσης.
- Στον νοτιοανατολικό χώρο στάθμευσης.
- Επί της οδού Σόλωνος (Δικαστήρια).

- Επί της οδού Φαρών.
- Στη δυτική πλευρά πριν την οδό Ναυαρίνου.
- Επί της οδού Ακρίτα με τη συμβολή της με την οδό Ναυαρίνου.
- Επί της οδού Υπαπαντής.
- Επί της οδού Αθηνών (Παλιό νοσοκομείο).
- Επί της οδού Βαλαωρίτου και Αριστομένους.
- Επί της οδού Σκιά (στη συμβολή με την οδό Βαλαωρίτου).
- Επί της οδού Γεωργούλη και Αριστομένους.
- Επί της οδού Φραντζή.
- Επί της οδού Νεδόντος.
- Επί της οδού Κανάρη (στη συμβολή με την οδό Κοραή).
- Στο Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου στην οδό Σφακιανάκη.

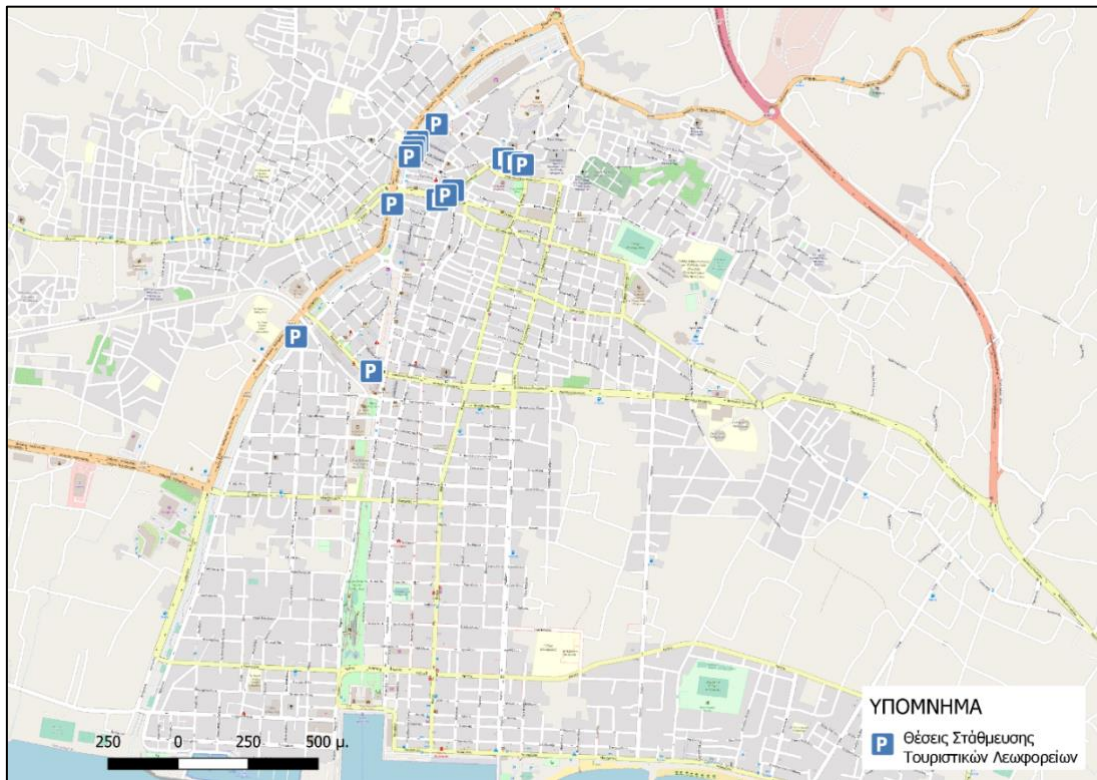
Εικόνα 3-12: Πιάτσες Ταξί στην Πόλη της Καλαμάτας (Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Καλαμάτας)



Τέλος, σύμφωνα με τη Γεωχωρική Πύλη του Δήμου Καλαμάτας, οι χώροι στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων βρίσκονται (βλ. επίσης Εικόνα 3-13):

- Στον χώρο στάθμευσης, πλησίον του Ιερού Ναού Υπαπαντής.
- Επί της οδού Σταδίου, πλησίον του κυκλικού κόμβου.
- Στον χώρο στάθμευσης επί της οδού Νέδοντος.
- Πλησίον της πλατείας Όθωνος.
- Επί της πλατείας 23^{ης} Μαρτίου.
- Επί της οδού Κροντήρη.
- Επί της οδού Χρυσοστόμου Θέμελη.
- Επί της οδού Αρτέμιδος.

Εικόνα 3-13: Χώροι Στάθμευσης Τουριστικών Λεωφορείων στην Πόλη της Καλαμάτας (Πηγή: ΣΦΟΟ Δήμου Καλαμάτας)

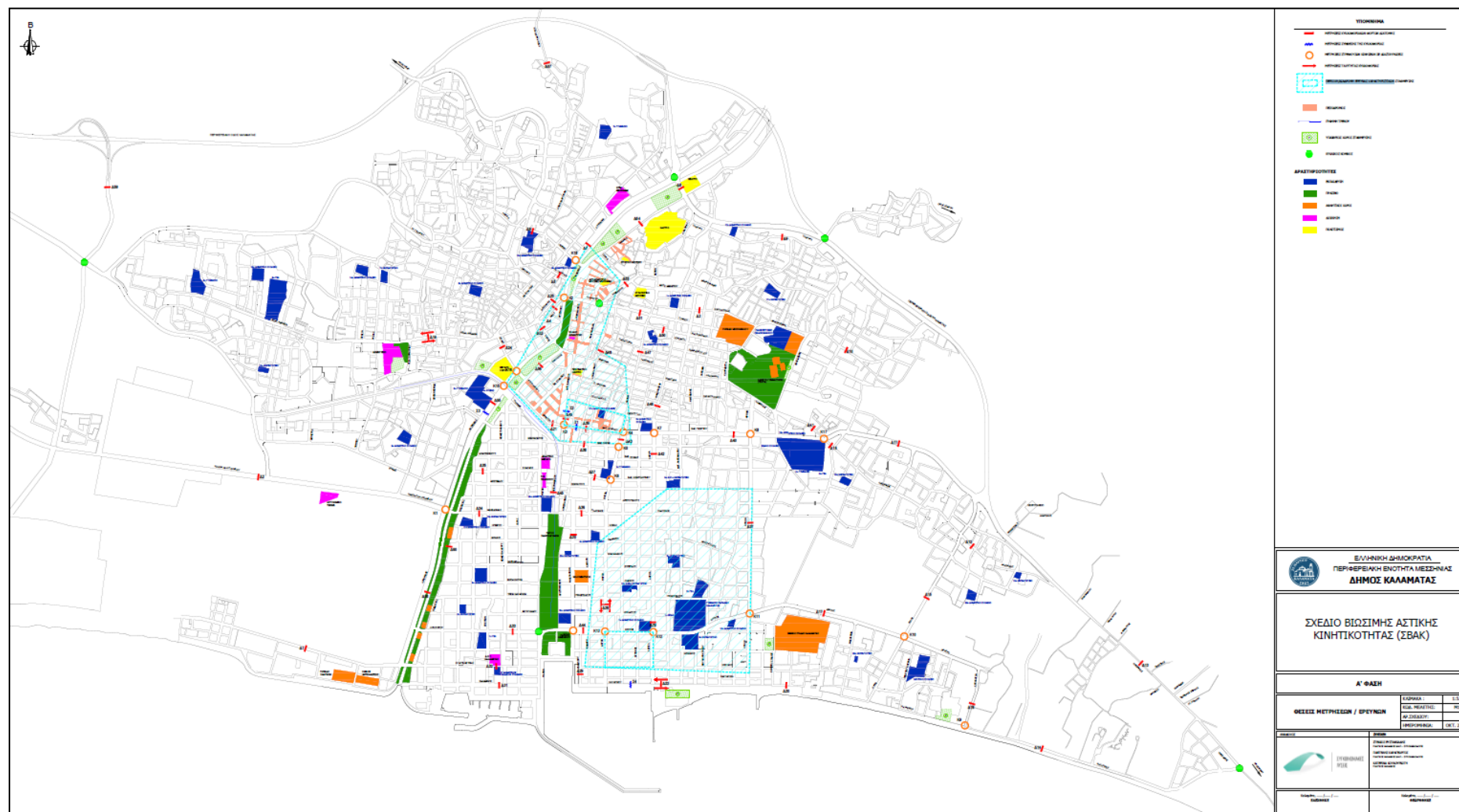


3.2.3 Χαρακτηριστικά στάθμευσης

Σύμφωνα με το ΣΒΑΚ, η πόλη της Καλαμάτας αποτελείται από υποπεριοχές στις οποίες οι κύριες χρήσεις γης διαφέρουν μεταξύ τους. Έτσι, υπάρχουν περιοχές όπου το εμπόριο, η κατοικία ή η ψυχαγωγία αποτελούν τη σημαντικότερη δραστηριότητα. Λόγω αυτής της διαφοράς τους, αντίστοιχα παρουσιάζουν και διαφορετικά χαρακτηριστικά ως προς τη στάθμευση (προσφορά και ζήτηση).

Ωστόσο, επειδή δεν είναι εφικτός ο σαφής διαχωρισμός της πόλης βάσει των κυρίαρχων δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται σε κάθε υποπεριοχή (τμήμα), πραγματοποιήθηκε δειγματοληπτική έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης σε δύο επιμέρους περιοχές, στην κεντρική περιοχή και στη μη κεντρική περιοχή της Καλαμάτας, σε τυπικές ημέρες για 14,5 συνεχόμενες ώρες (07:30-22:00) στο πλαίσιο υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Οι δύο εξεταζόμενες υποπεριοχές θεωρούνται αντιπροσωπευτικές της πόλης, καθώς εκτιμάται πως ενσωματώνουν το σύνολο των δυνατών αστικών δραστηριοτήτων (κατοικία, εμπόριο, αναψυχή. κ.ά.). Οι ακριβείς διαδρομές κατά μήκος των οποίων πραγματοποιήθηκαν οι αντίστοιχες μετρήσεις απεικονίζονται στην Εικόνα 3-14.

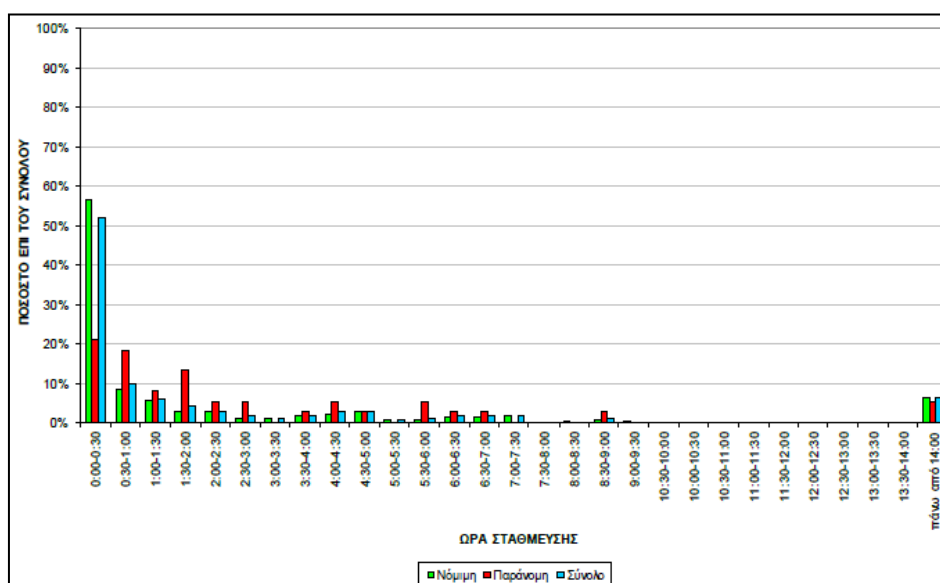
Εικόνα 3-14: Θέσεις Μετρήσεων Στάθμευσης στην Πόλη της Καλαμάτας (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



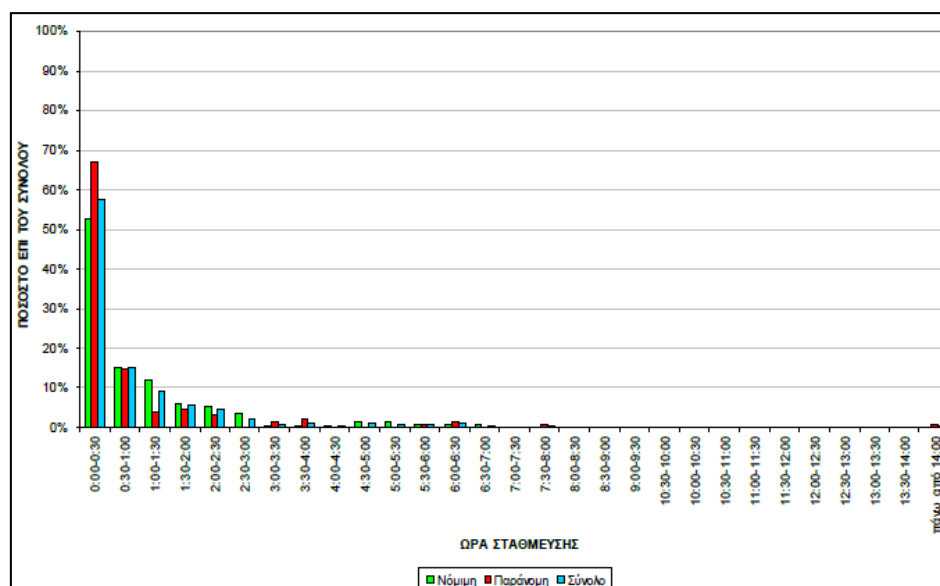
Καθώς το ισχύον καθεστώς στάθμευσης δεν είναι ενιαίο για την κεντρική περιοχή, η εξεταζόμενη περιοχή διαχωρίστηκε σε δύο επιμέρους υποπεριοχές, προκειμένου να είναι εφικτή η ορθολογική ανάλυση των χαρακτηριστικών στάθμευσης ανά υποπεριοχή του κέντρου και η εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων. Ειδικότερα, στην πρώτη υποπεριοχή (Περιοχή Α) η στάθμευση επιτρέπεται ελεύθερα παρά την οδό, χωρίς χρέωση ή χρονικό περιορισμό, ενώ στη δεύτερη υποπεριοχή (Περιοχή Β) εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης παρά την οδό, με χρέωση.

Στα Διαγράμματα που ακολουθούν απεικονίζεται η κατανομή της διάρκειας στάθμευσης για κάθε μια από τις επιμέρους περιοχές της κεντρικής περιοχής της πόλης της Καλαμάτας.

Διάγραμμα 3-4: Διάρκεια Στάθμευσης – Κεντρική Περιοχή με Ελεύθερη Στάθμευση (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



Διάγραμμα 3-5: Διάρκεια Στάθμευσης – Κεντρική Περιοχή με Καθεστώς Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



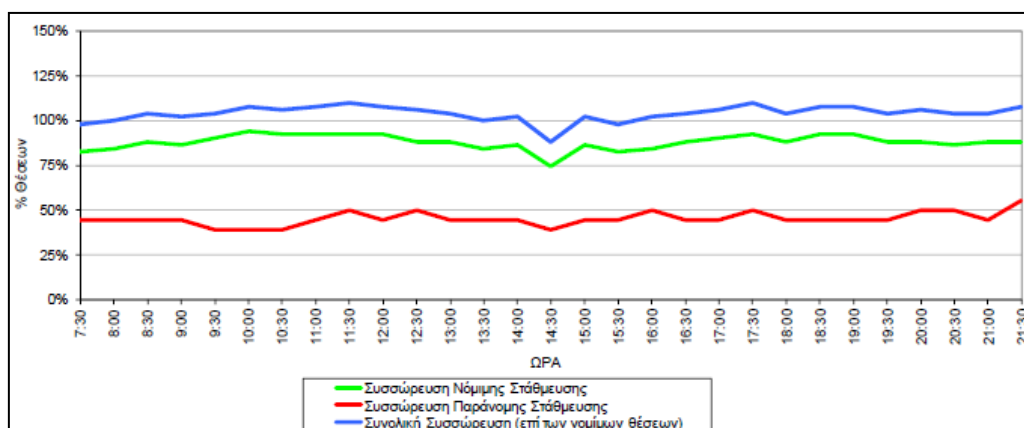
Από τα παραπάνω Διαγράμματα προκύπτει πως για την κεντρική περιοχή χωρίς περιορισμούς στάθμευσης, περίπου το 57% της νόμιμης στάθμευσης αφορά σε βραχυχρόνια στάθμευση (διάρκειας ίσης ή μικρότερης των 30 λεπτών), ενώ το 71% της νόμιμης στάθμευσης σταθμεύουν έως 1,5 ώρα. Είναι, επίσης, χαρακτηριστικό πως το 6,5% της νόμιμης στάθμευσης αφορά σε πολύωρη στάθμευση, με διάρκεια από 14 έως 14,5 ώρες.

Αντίστοιχα, στην κεντρική περιοχή όπου εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης, το 79% της νόμιμης στάθμευσης αφορά σε στάθμευση έως 1,5 ώρα, ενώ το 91% αυτής αναφέρεται σε στάθμευση με διάρκεια ίση ή μικρότερη των 2,5 ωρών. Επιπλέον, είναι χαρακτηριστικό πως στη συγκεκριμένη περιοχή, δεν παρατηρείται στάθμευση διάρκειας μεγαλύτερης των 6,5-7 ωρών, γεγονός που οφείλεται στο ισχύον καθεστώς στάθμευσης (ελεγχόμενη στάθμευση).

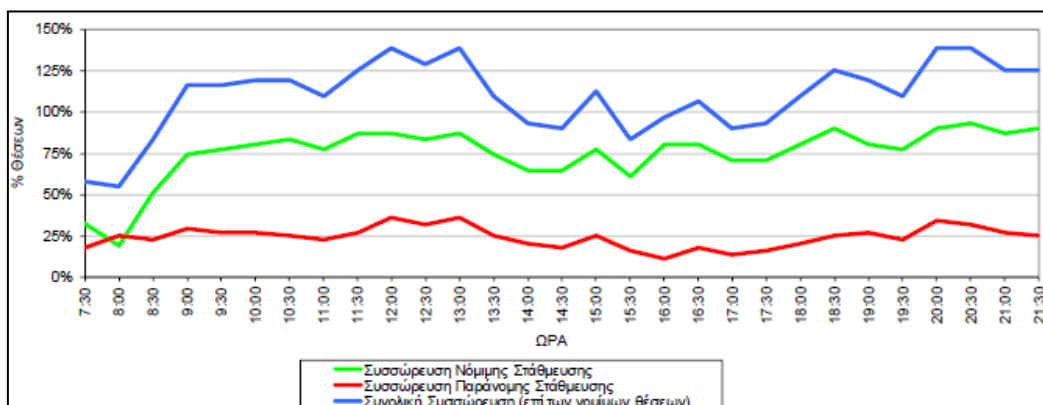
Σε ό,τι αφορά στην παράνομη στάθμευση που καταγράφεται στην κεντρική περιοχή, προκύπτει πως το 40% στην περιοχή χωρίς περιορισμούς σταθμεύουν έως 1 ώρα, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό στην περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης είναι 82%.

Αναφορικά με τη ζήτηση της στάθμευσης στην κεντρική περιοχή, αυτή φαίνεται στα ακόλουθα Διαγράμματα, στα οποία αποτυπώνεται η συσσώρευση στάθμευσης για κάθε υποπεριοχή ξεχωριστά.

Διάγραμμα 3-6: Συσσώρευση Στάθμευσης – Κεντρική Περιοχή με Ελεύθερη Στάθμευση (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



Διάγραμμα 3-7: Συσσώρευση Στάθμευσης – Κεντρική Περιοχή με Καθεστώς Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



Το ΣΒΑΚ καταλήγει στα εξής συμπεράσματα σχετικά τη συνολική συσσώρευση στάθμευσης, η οποία εκφράζει τη συνολική ζήτηση για στάθμευση στην περιοχή για κάθε χρονική στιγμή:

- Στην κεντρική περιοχή η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά τις περισσότερες ώρες της ημέρας.
- Παρατηρούνται αιχμές της ζήτησης για στάθμευση στην κεντρική περιοχή μεταξύ των ωρών 11:30-13:00 και 20:00-21:00.
- Στην περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, παρά το γεγονός ότι η συσσώρευση νόμιμης στάθμευσης δεν ξεπερνάει σε καμία χρονική στιγμή το 90%, παρατηρείται παράνομη στάθμευση. Αυτό σημαίνει πως, ενώ υπάρχει προσφορά νόμιμων θέσεων, οι μετακινούμενοι προτιμούν να σταθμεύσουν σε κάποια παράνομη θέση (π.χ. προ φωτεινού σηματοδότη ή παράλληλα σε άλλο σταθμευμένο όχημα), προκειμένου να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες τους, παρά να πληρώσουν το αντίστοιχο κόμιστρο στάθμευσης.

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης έγιναν επιπλέον απογραφές στάθμευσης σε οδικά τμήματα στο κέντρο της Καλαμάτας, τα οποία παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα. Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκαν απογραφές στάθμευσης την Τετάρτη 16 Φεβρουαρίου 2022, κατά τις ώρες 09:00-14:00.

Τα αποτελέσματα των απογραφών φαίνονται στον παρακάτω πίνακα. Στους δρόμους όπου πραγματοποιήθηκε η καταγραφή, εντοπίστηκαν συνολικά **659 οχήματα (ΙΧ, δίκυκλα και φορτηγά)**. Ωστόσο, για να γίνει πιο κατανοητή η σύγκριση, έγινε αναγωγή με βάση το αυτοκίνητο. Συγκεκριμένα, θεωρήθηκε ότι μία (1) θέση στάθμευσης αυτοκινήτου αντιστοιχεί σε τέσσερις (4) θέσεις στάθμευσης δίκυκλου και ½ θέση στάθμευσης φορτηγού. Τα αποτελέσματα έπειτα από την αναγωγή παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα. Παρατηρείται ότι ο αριθμός των νόμιμων σταθμευμένων οχημάτων ανέρχεται σε 423 (64,09%), ενώ ο αριθμός των παράνομων σταθμευμένων οχημάτων ανέρχεται σε 237 (35,91%).

Κατά την καταγραφή, εντοπίστηκαν οχήματα σταθμευμένα σε οδούς όπου απαγορεύεται βάσει Κ.Ο.Κ. η στάθμευση ή επί του πεζοδρομίου δυσχεραίνοντας έτσι την ασφαλή κίνηση των πεζών. Τέτοιες περιπτώσεις αφορούν κυρίως κεντρικούς οδικούς άξονες στους οποίους συγκεντρώνονται εμπορικές, διοικητικές χρήσεις και χρήσεις αναψυχής και εστίασης. Επίσης, ένα μέρος των παράνομων οχημάτων που καταγράφηκαν ήταν σταθμευμένα σε οδικά τμήματα που έφεραν σήμανση απαγόρευσης στάθμευσης (P-49 και P-40). Επιπλέον, υψηλό ποσοστό των παράνομων οχημάτων, αφορούν σταθμεύσεις στις γωνίες του οικοδομικού τετραγώνου ή πάνω σε στροφή ή σε κοντινή απόσταση από σήμανση (STOP, φωτεινό σηματοδότη, διάβαση).

Πίνακας 3-4: Σύνολο καταγεγραμμένων οχημάτων και προσφερόμενων θέσεων

ΟΔΟΣ	ΝΟΜΙΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΠΑΡΑΝΟΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΘΕΣΕΩΝ
ΚΛΑΔΑ	30	6	36	30
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	59	22	81	84
ΨΑΡΩΝ	104	56	160	102
ΦΡΑΤΖΗ	26	6	31	23
ΔΑΦΝΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ	0	1	1	0
ΠΟΛΥΧΑΡΟΥΣ	7	4	11	7
ΓΕΩΡΓΟΥΛΗ	8	3	11	8
ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ	9	7	16	9
ΒΑΛΛΩΡΙΤΟΥ	0	1	1	0
ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ	5	3	8	5
ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ	8	4	12	7
ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ ΣΚΙΑ	5	3	8	5
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	48	29	77	50
ΝΕΔΟΝΤΟΣ	40	12	52	42
ΧΡΥΣΑΝΘΟΥ ΠΑΓΩΝΗ	22	33	55	30
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	16	3	19	5
ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ	9	14	23	9
ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	19	18	37	19
ΓΙΑΤΡΑΚΟΥ	9	2	11	9
ΚΕΦΑΛΑ	0	10	10	0
Σύνολο	423	237	659	444

Παρατηρείται ότι η στάθμευση παραμένει σε υψηλά επίπεδα στους οδικούς άξονες:

- Ψαρών
- Μακεδονίας
- Αριστοδήμου
- Κλαδά

- Φρατζή
- Νέδοντος

Ως προς την παράνομη στάθμευση, οι οδικοί άξονες που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο αριθμό παράνομων οχημάτων είναι η οδός Ψαρών, η οδός Αριστοδήμου, η οδός Μακεδονίας και η οδός Παγώνη. Η παράνομη στάθμευση οφείλεται στον συνδυασμό των υφιστάμενων χρήσεων, καθώς πρόκειται για οδούς κοντά σε εμπορικά καταστήματα, υπηρεσίες, αλλά και κατοικίες.

Ταυτόχρονα, απογράφηκαν οι προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης έτσι ώστε να αναλυθεί το επίπεδο προσφοράς και ζήτησης. Η προσφορά αφορά τις προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης και η ζήτηση τις νόμιμες καταγεγραμμένες θέσεις. Σημειώνεται ότι οι προσφερόμενες θέσεις έχουν υπολογιστεί με βάση το μήκος της οδού και ένα μέσο μήκος αυτοκινήτου και έχουν διαχωριστεί η αποκλειστική στάθμευση δίκυκλων και ειδικών θέσεων (π.χ. TAXI). Υπολογίστηκε επίσης και το ποσοστό κάλυψης των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης, τόσο με το σύνολο των σταθμευμένων, όσο και με το σύνολο των νόμιμων οχημάτων (έπειτα από την αναγωγή στο αυτοκίνητο). Όπως παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα, το ποσοστό των συνολικά σταθμευμένων οχημάτων ως προς τις προσφερόμενες θέσεις, ξεπερνάει στις περισσότερες περιπτώσεις το 100%, γεγονός που οφείλεται στα παράνομα σταθμευμένα οχήματα που υπάρχουν στην πλειοψηφία των οδών που πραγματοποιήθηκαν οι καταγραφές. Από το ποσοστό των νόμιμα σταθμευμένων οχημάτων ως προς τις προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης, παρατηρείται κορεσμός στη στάθμευση στους κεντρικούς δρόμους της Καλαμάτας, καθώς σε στις περισσότερες περιπτώσεις το ποσοστό είναι πάνω από 90%.

Πίνακας 3-5: Ποσοστό κάλυψης

ΟΔΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΘΕΣΕΩΝ	(σύνολο σταθμευμένων / προσφερόμενες)	(σύνολο νόμιμων / προσφερόμενες)
ΚΛΑΔΑ	37	104%	88%
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	96	87%	70%
ΨΑΡΩΝ	116	144%	99%
ΦΡΑΤΖΗ	26	120%	99%
ΔΑΦΝΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ	0	0%	0%
ΠΟΛΥΧΑΡΟΥΣ	7	161%	100%
ΓΕΩΡΓΟΥΛΗ	13	85%	62%
ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ	10	155%	95%
ΒΑΛΛΑΡΙΤΟΥ	4	125%	100%
ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ	5	165%	100%
ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ	9	142%	94%
ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ ΣΚΙΑ	5	160%	95%
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	54	144%	94%
ΝΕΔΟΝΤΟΣ	43	123%	94%
ΧΡΥΣΑΝΘΟΥ ΠΑΓΩΝΗ	35	156%	64%

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	33	56%	48%
ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ	22	109%	89%
ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	38	101%	91%
ΓΙΑΤΡΑΚΟΥ	12	100%	92%
ΚΕΦΑΛΑ	0	-	-

3.2.4 Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης στάθμευσης

Για τη συγκριτική αξιολόγηση των χαρακτηριστικών στάθμευσης ανά περιοχή και του καθεστώτος στάθμευσης, ακολουθούν οι επόμενοι δύο Πίνακες από το ΣΒΑΚ, στους οποίους παρατίθενται η μέση διάρκεια στάθμευσης και ο συντελεστής εναλλαγής στάθμευσης αντίστοιχα. Οι δύο δείκτες αναφέρονται τόσο στη νόμιμη και παράνομη στάθμευση, όσο και στο σύνολο των σταθμευμένων οχημάτων.

Πίνακας 3-6: Μέση Διάρκεια Στάθμευσης (Ωρες) (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)

	Νόμιμη	Παράνομη	Σύνολο
Κεντρική Περιοχή – Ελεύθερη Στάθμευση	2,5	3,1	2,6
Κεντρική Περιοχή – Ελεγχόμενη Στάθμευση	1,3	1,1	1,2
Περιοχή εκτός Κέντρου	3,6	1,5	3,0

Από την ανάλυση της μέσης διάρκειας στάθμευσης, προέκυψαν τα εξής συμπεράσματα:

- Ανεξάρτητα, από το καθεστώς νομιμότητας της στάθμευσης, στην κεντρική περιοχή που εφαρμόζεται το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης παρατηρείται η χαμηλότερη μέση διάρκεια στάθμευσης (περίπου 1,2 ώρες), γεγονός που οφείλεται στο καθεστώς στάθμευσης και την αστυνόμευσή του.
- Στις περιοχές όπου η στάθμευση είναι ελεύθερη παρά την οδό, η μέση διάρκεια στάθμευσης κυμαίνεται μεταξύ 2,6 και 3 ωρών.

Πίνακας 3-7: Συντελεστής Εναλλαγής Στάθμευσης (Οχήματα / Θέση) (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)

	Νόμιμη	Παράνομη	Σύνολο
Κεντρική Περιοχή – Ελεύθερη Στάθμευση	5,1	2,1	4,3
Κεντρική Περιοχή – Ελεγχόμενη Στάθμευση	8,5	3,1	5,3
Περιοχή εκτός Κέντρου	2,8	2,7	2,8

Από την εξέταση του συντελεστή εναλλαγής στάθμευσης (Πίνακας 3-7), επισημαίνονται τα εξής:

- Ανεξάρτητα από το καθεστώς νομιμότητας της στάθμευσης, στην περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης του κέντρου παρατηρείται η μεγαλύτερη εναλλαγή στάθμευσης (από 3,1 έως 8,5 οχήματα / θέση / 14 ώρες), γεγονός που οφείλεται στο ισχύον σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης και την αστυνόμευση

της περιοχής. Κατά αυτόν τον τρόπο, πραγματοποιείται βελτιστοποίηση του δημόσιου χώρου, ο οποίος αξιοποιείται από τον μεγαλύτερο δυνατό αριθμό οχημάτων.

- Στις περιοχές όπου η στάθμευση είναι ελεύθερη παρά την οδό, μεγαλύτερη εναλλαγή στάθμευσης σημειώνεται στην κεντρική περιοχή, η οποία και εξυπηρετεί – κατά κύριο λόγο – δραστηριότητες λιανικού εμπορίου και υπηρεσιών.

Το ΣΒΑΚ Καλαμάτας αξιολογεί το επίπεδο εξυπηρέτησης των αναγκών στάθμευσης στην πόλη της Καλαμάτας ως ανεπαρκές σε συγκεκριμένες περιοχές της πόλης. Τα κυριότερα προβλήματα στάθμευσης εντοπίζονται:

- Στην κεντρική περιοχή, όπου η επιβάρυνση προέρχεται από την αυξημένη ζήτηση για στάθμευση στην ευρύτερη περιοχή, κυρίως από τους επισκέπτες του κέντρου της πόλης. Όμως, επιπρόσθετα στις περιοχές που δεν εφαρμόζεται το καθεστώς της ελεγχόμενης στάθμευσης αλλά συνορεύουν (είναι σε κοντινή απόσταση) με οδούς ελεγχόμενης στάθμευσης, η ζήτηση είναι μεγάλη από οδηγούς που δεν είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν το αντίστοιχο κόμιστρο προκειμένου να σταθμεύσουν σε παραπλήσιες θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης. Οπότε, στις περιοχές εκτός ελεγχόμενης στάθμευσης η ζήτηση προέρχεται από τους νόμιμους κατοίκους και επιπρόσθετως από τους επισκέπτες παραπλήσιων περιοχών.
- Στην οδό Βασιλέως Γεωργίου, εκεί όπου ισχύει το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης. Εμφανίζεται μεγάλη ζήτηση για στάθμευση μικρής διάρκειας (έως μισή με μία ώρα) με αποτέλεσμα να παρατηρείται παράνομη στάθμευση. Παρά την υπάρχουσα αστυνόμευση, η παράνομη στάση ή στάθμευση από επισκέπτες και φορτηγά τροφοδοσίας των καταστημάτων της περιοχής, δεδομένου ότι το πλάτος της οδού το επιτρέπει, οδηγεί σε απομείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας και των λειτουργικών χαρακτηριστικών της οδού. Αντιθέτως, στην Αριστομένους, λόγω του πλάτους της οδού, δεν παρατηρείται παράνομη στάθμευση σε τέτοιο βαθμό.

3.3 Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων – Μετρήσεις Στρεφουσών Κινήσεων και Σύνθεσης Κυκλοφορίας (2020)

Στο πλαίσιο της μελέτης ΣΒΑΚ, το 2020 πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης της κυκλοφορίας σε επιλεγμένους κόμβους / διασταυρώσεις του Δήμου.

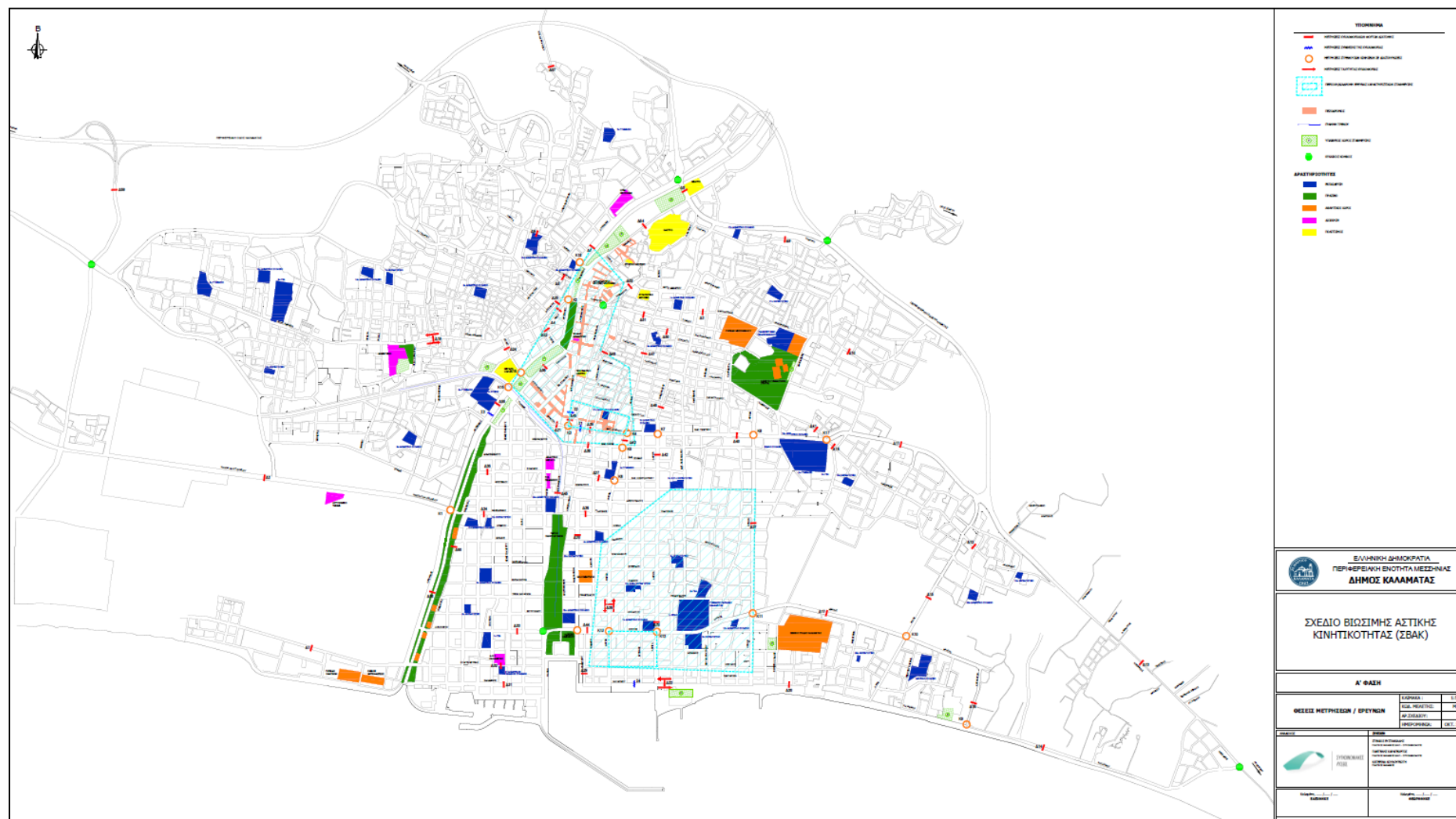
Πιο συγκεκριμένα, έχουν πραγματοποιηθεί κυκλοφοριακές μετρήσεις σε 60 κρίσιμες θέσεις του οδικού δικτύου της πόλης. Οι μετρήσεις διενεργήθηκαν τον Ιανουάριο του 2020, με τη χρήση αυτόματων καταγραφικών μηχανημάτων (τύπου Metrocount) και διήρκεσαν τουλάχιστον 48 ώρες, ανά θέση, επί τυπικών καθημερινών. Επιπλέον, σε 9 θέσεις του βασικού οδικού δικτύου πραγματοποιήθηκαν εβδομαδιαίες μετρήσεις, προκειμένου να αποτυπωθεί η ημερήσια διακύμανση της κυκλοφορίας σε αυτές τις θέσεις. Οι ακριβείς θέσεις μετρήσεων κυκλοφοριακού φόρτου παρουσιάζονται στον επόμενο Πίνακα, καθώς και στην Εικόνα 3-15.

Πίνακας 3-8: Θέσεις Μετρήσεων Φόρτου στην Καλαμάτα κατά τη Διάρκεια Εκπόνησης του ΣΒΑΚ Καλαμάτας (Πηγή: ΣΒΑΚ Καλαμάτας)

Α/Α	ΟΔΟΣ	ΜΕΤΑΞΥ ΟΔΩΝ
Δ1	ΝΙΚ. ΠΛΑΣΤΗΡΑ	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ - ΔΥΤΙΚΟΣ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ
Δ2	ΗΡΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	ΑΓΙΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΟΥ - ΧΡΥΣΑΝΘΕΜΩΝ
Δ3	ΚΑΛΙΠΑΤΕΙΡΑΣ	ΜΕΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ - ΜΕΘΩΝΗΣ
Δ4	ΕΙΡΑΣ	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ - ΘΟΥΡΙΑΣ
Δ5	ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΜΠΟΥΛΟΥΚΟΥ - ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ
Δ6	ΛΕΪΚΩΝ	ΜΑΝΙΑΚΙΟΥ - ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ
Δ7	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	ΛΕΪΚΩΝ - ΣΠΑΡΤΗΣ
Δ8	ΣΠΑΡΤΗΣ	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ - 1 ^η ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΣΠΑΡΤΗΣ
Δ9	ΣΠΑΡΤΗΣ	ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ - ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΟΔΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
Δ10	ΚΑΛΙΠΑΤΕΙΡΑΣ	ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ - ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΥ
Δ11	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΛΑΚΩΝΙΚΗΣ - ΑΥΡΑΣ
Δ12	ΛΑΚΩΝΙΚΗΣ	ΑΥΡΑΣ - ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ
Δ13	ΛΑΚΩΝΙΚΗΣ (ΜΑΝΗΣ)	ΕΛΑΙΟΧΩΡΙΟΥ - ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ
Δ14	ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ	ΜΑΝΗΣ - ΑΥΡΑΣ
Δ15	ΑΥΡΑΣ	ΚΡΗΤΗΣ - ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ
Δ16	ΛΑΚΩΝΙΚΗΣ	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - ΤΑΒΟΥΛΑΡΕΑ
Δ17	ΚΡΗΤΗΣ	ΗΡΩΝ - ΑΥΡΑΣ
Δ18	ΠΕΤΡΟΥ ΚΑΡΑΚΟΥΣΗ	ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ - ΚΡΗΤΗΣ
Δ19	Λ. ΑΘΗΝΩΝ (ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ)	ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ - ΣΑΡΑΝΤΑΡΗ
Δ20	ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ	ΑΥΡΑΣ - ΗΡΩΝ
Δ21	ΦΡΑΝΤΖΗ	ΝΕΔΟΝΤΟΣ - ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ
Δ22	ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ	ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ - ΑΚΡΙΤΑ
Δ23	Λ. ΑΘΗΝΩΝ	Ε.Ο. ΤΡΙΠΟΛΕΩΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ - ΕΞΟΔΟΣ 19 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
Δ24	ΚΛΑΔΑ	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ - ΑΘΗΝΩΝ
Δ25	ΜΕΣΣΗΝΗΣ	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ - ΜΕΡΟΠΗΣ
Δ26	ΦΑΡΩΝ	ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ - ΚΡΗΤΗΣ
Δ27	ΗΡΩΝ	ΚΡΗΤΗΣ - ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ
Δ28	ΑΚΡΙΤΑ	ΚΡΗΤΗΣ - ΗΡΟΔΟΤΟΥ
Δ29	ΤΣΑΜΑΔΟΥ	ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ - ΚΟΡΩΝΗΣ
Δ30	ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ	ΚΟΡΑΗ - ΠΙΝΔΑΡΟΥ
Δ31	ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ	ΣΠΕΤΣΩΝ - ΥΔΡΑΣ
Δ32	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ	ΣΠΕΤΣΩΝ - ΥΔΡΑΣ
Δ33	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ - ΥΔΡΑΣ
Δ34	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ - ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ
Δ35	ΣΟΛΩΝΟΣ	ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ - ΝΕΔΟΝΤΟΣ
Δ36	ΠΛΑΤΩΝΟΣ	ΚΑΝΑΡΗ - ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ
Δ37	ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	ΦΑΡΩΝ - ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ
Δ38	ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ	ΚΑΝΑΡΗ - ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ
Δ39	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ - ΚΑΝΑΡΗ
Δ40	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΗΡΩΝ - ΑΚΡΙΤΑ
Δ41	ΛΑΚΩΝΙΚΗΣ	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - ΗΡΩΝ
Δ42	ΑΚΡΙΤΑ	ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ - ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ
Δ43	ΦΑΡΩΝ	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ
Δ44	ΚΡΗΤΗΣ	ΦΑΡΩΝ - ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ

Δ45	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ	ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ - ΠΛΑΤΩΝΟΣ
Δ46	ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - ΖΟΥΜΠΟΥΛΗ
Δ47	ΦΑΡΩΝ	ΠΑΠΑΤΣΩΝΗ - ΚΑΠΕΤΑΝΑΚΗ
Δ48	ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	ΛΑΚΩΝΙΚΗΣ - ΝΙΚΗΤΑΡΑ
Δ49	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - ΝΙΚΗΤΑΡΑ
Δ50	ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ	ΦΑΡΩΝ - ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ
Δ51	ΣΤΑΔΙΟΥ	ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ - ΦΑΡΩΝ
Δ52	ΚΙΛΚΙΣ	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ - ΕΙΡΑΣ
Δ53	ΥΠΑΠΑΝΤΗΣ	ΜΕΛΕΤΙΟΥ - ΠΑΠΑΖΟΓΛΟΥ
Δ54	ΣΠΑΡΤΗΣ (ΟΘΩΝΟΣ)	ΛΕΪΚΩΝ - ΣΠΑΡΤΗΣ
Δ55	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	ΚΕΦΑΛΑ - ΡΟΔΩΝ
Δ56	ΝΕΔΟΝΤΟΣ	ΝΙΚΗΤΑΡΑ - ΚΛΑΔΑ
Δ57	ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	
Δ58	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ - ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ
Δ59	ΕΞΟΔΟΣ 19 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ - Λ. ΑΘΗΝΩΝ
Δ60	ΝΕΔΟΝΤΟΣ	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ - ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ

Εικόνα 3-15: Θέσεις Μετρήσεων Φόρτου στην Καλαμάτα κατά τη Διάρκεια Εκπόνησης του ΣΒΑΚ Καλαμάτας (Πηγή: ΣΒΑΚ Καλαμάτας)

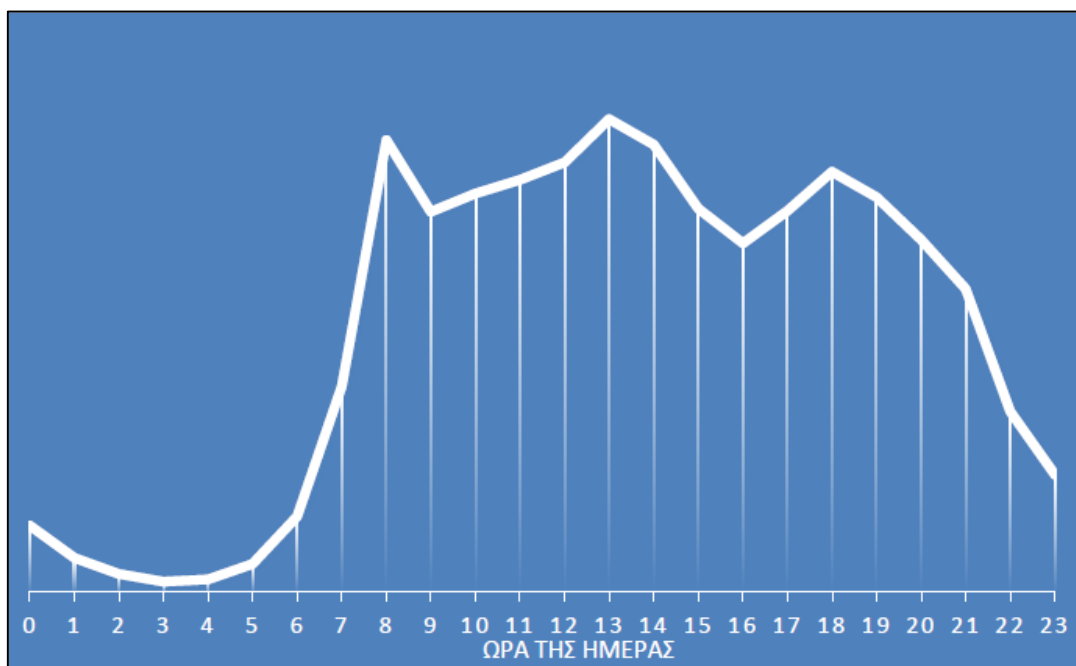


Μετά από την ανάλυση των δεδομένων που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας προέκυψαν τα εξής συμπεράσματα:

- Η ωριαία πρωινή κυκλοφοριακή αιχμή προκύπτει το χρονικό διάστημα μεταξύ 08:00-09:00 και αντιστοιχεί περίπου στο 7,1% του ημερήσιου κυκλοφοριακού φόρτου.
- Η ωριαία απογευματινή κυκλοφοριακή αιχμή προκύπτει το χρονικό διάστημα μεταξύ 13:00-14:00 και αντιστοιχεί περίπου στο 7,4% του ημερήσιου κυκλοφοριακού φόρτου.
- Η κυκλοφοριακή αιχμή της ημέρας είναι η απογευματινή και παρουσιάζει αύξηση 4,6%, συγκριτικά με την πρωινή.
- Ο μέγιστος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος της ημέρας εμφανίζεται μεταξύ 13:00-14:00.
- Περισσότερο από το 25% της ημερήσιας κυκλοφορίας (27,7%) εμφανίζεται σε μόλις δύο 2ωρα της ημέρας και πιο συγκεκριμένα στα χρονικά διαστήματα 08:00-10:00 και 13:00-15:00.
- Άνω του 50% της ημερήσιας κυκλοφορίας (53,3%) εμφανίζεται σε μόλις ένα 8ωρο της ημέρας και ειδικότερα στο χρονικό διάστημα 08:00-16:00.

Τα συμπεράσματα αυτά παρουσιάζονται και γραφικώς στο παρακάτω συγκεντρωτικό Διάγραμμα.

Διάγραμμα 3-8: Ημερήσια Διακύμανση Κυκλοφοριακού Φόρτου στην Καλαμάτα (Πηγή: ΣΒΑΚ Καλαμάτας)



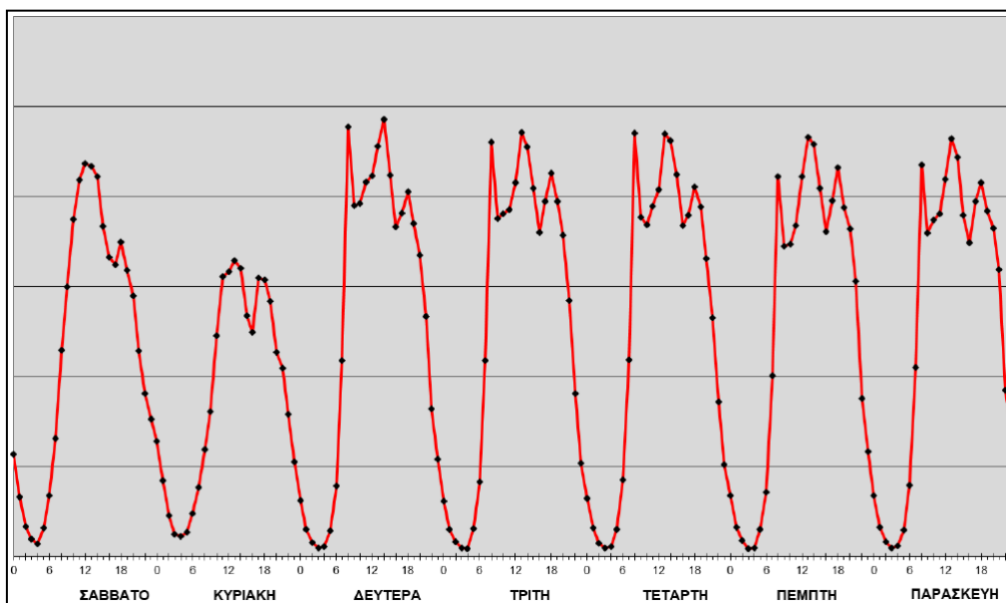
Από τις θέσεις του βασικού οδικού δικτύου (αρτηριακό και συλλεκτήριο), όπου πραγματοποιήθηκαν εβδομαδιαίες μετρήσεις, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Με βάση τον ημερήσιο κυκλοφοριακό φόρτο, ημέρα αιχμής της εβδομάδας είναι η Παρασκευή για το σύνολο της περιοχής μελέτης.

- Η λεωφόρος Αθηνών παρουσιάζει τον μέγιστο ημερήσιο κυκλοφοριακό φόρτο την Πέμπτη, ενδεχομένως γιατί πραγματοποιείται η λαϊκή αγορά επί της οδού.
- Στην οδό Ναυαρίνου η ημερήσια κυκλοφορία διατηρείται περίπου στο ίδιο επίπεδο, τόσο για μια τυπική καθημερινή, όσο και τις ημέρες του Σαββατοκύριακου, λόγω της λειτουργίας της περιοχής ως προορισμός αναψυχής.

Αναφορικά με τη διακύμανση του φόρτου στην πόλη της Καλαμάτας σε σχέση με την μέρα και ώρα της εβδομάδας, το επόμενο Διάγραμμα παρουσιάζει την συνοπτική εικόνα.

Διάγραμμα 3-9: Ημερήσια Κυκλοφοριακή Διακύμανση Φόρτων Καλαμάτας (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



Τέλος, σε τέσσερις (4) θέσεις του δικτύου πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας. Οι θέσεις, όπου διενεργήθηκαν μετρήσεις σύνθεσης της κυκλοφορίας επιλέχθηκαν με κριτήριο να περιλαμβάνονται οδικά τμήματα που ανήκουν στον κεντρικό πυρήνα, στο παραλιακό μέτωπο και στο δυτικό τμήμα της πόλης, έτσι ώστε να υπάρχει ευρεία εικόνα για τη συνολική σύνθεση του στόλου κυκλοφορίας στην πόλη. Επιπλέον, σημειώνεται πως για τις οδούς δύο κατευθύνσεων κυκλοφορίας, πραγματοποιήθηκαν ξεχωριστές μετρήσεις για κάθε ρεύμα κυκλοφορίας, ενώ η ανάλυση αφορά το σύνολο του οδικού δικτύου. Οι εν λόγω θέσεις παρουσιάζονται στον ακόλουθο Πίνακα.

Πίνακας 3-9: Θέσεις Μετρήσεων Σύνθεσης Κυκλοφορίας (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)

A/A	Οδός	Μεταξύ των οδών	
Σ1	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΦΑΡΩΝ	- ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ
Σ2	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ	ΝΙΚΗΤΑΡΑ	- ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ
Σ3	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	ΚΕΦΑΛΑ	- ΗΡ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ
Σ4	ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ	ΦΑΡΩΝ	- ΑΚΡΙΤΑ

Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν στο τέλος του Ιανουαρίου 2020, σε 15λεπτη βάση και είχαν διάρκεια 2 ώρες ανά θέση, ενώ σημειώνεται πως πραγματοποιήθηκαν από εκπαιδευμένους απογραφείς σε τυποποιημένες φόρμες σύνθεσης κυκλοφορίας με τη βοήθεια χειροκίνητων καταμετρητών (tallies).

Ειδικότερα, το χρονικό διάστημα, κατά το οποίο πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις είναι 08:00-10:00, εντός της πρωινής αιχμής. Επιπλέον, σημειώνεται πως κρίθηκε σκόπιμο οι συγκεκριμένες μετρήσεις να διεξαχθούν εντός της πρωινής αιχμής (και όχι κατά τη διάρκεια της απογευματινής αιχμής που αποτελεί και την ημερήσια αιχμή), επειδή σε αυτό το χρονικό διάστημα πραγματοποιείται ο κύριος όγκος των εμπορευματικών μεταφορών και συνεπώς αναμένονται σημαντικότερα προβλήματα στο οδικό δίκτυο από την κυκλοφορία περισσότερων βαρέων οχημάτων σε αυτό.

Οι κατηγορίες στις οποίες εντάχθηκαν τα καταγραφέντα οχήματα είναι οι ακόλουθες:

- Δίκυκλα.
- Επιβατικά οχήματα Ι.Χ. και Ταξί.
- Ημιφορτηγά.
- Φορτηγά και λεωφορεία.

Τα αποτελέσματα των μετρήσεων σύνθεσης κυκλοφορίας για κάθε θέση παρουσιάζονται συνοπτικά στον επόμενο Πίνακα και αφορούν στο σύνολο της πρωινής αιχμής (08:00-10:00).

Πίνακας 3-10: Σύνθεση Κυκλοφορίας ανά Θέση Μέτρησης (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)

ΘΕΣΗ	ΔΙΚΥΚΛΑ	Ε.Ι.Χ. – ΤΑΞΙ	ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ – ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
Σ1	15,5%	77,6%	5,1%	1,8%
Σ2	18,3%	70,4%	6,4%	4,9%
Σ3	8,2%	85,4%	5,0%	1,5%
Σ4	6,1%	84,7%	6,9%	2,3%

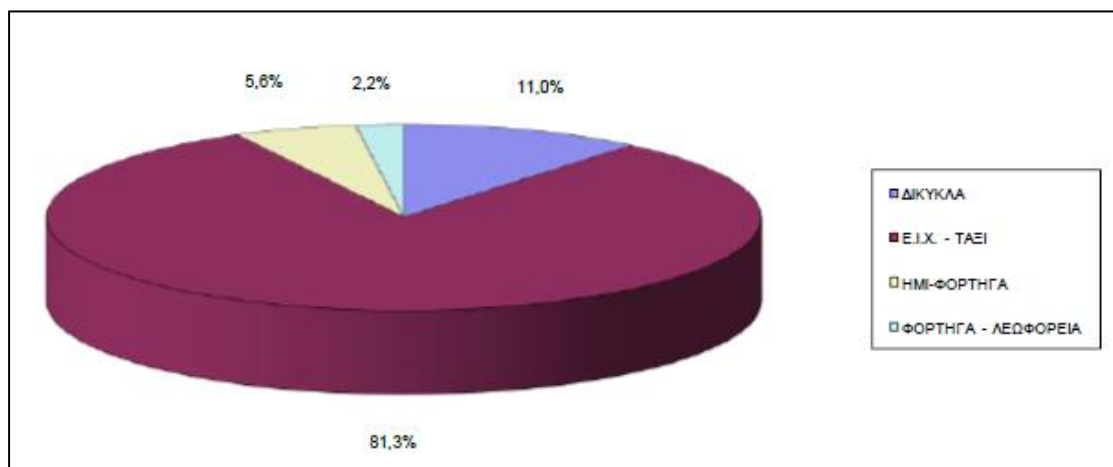
Με βάση τα παραπάνω αποτελέσματα, προέκυψαν τα εξής συμπεράσματα για τη σύνθεση του στόλου κυκλοφορίας, κατά την πρωινή αιχμή:

- Το ποσοστό των δικύκλων που κυκλοφορούν εντός της κεντρικής περιοχής της πόλης είναι υπερδιπλάσιο του αντίστοιχου ποσοστού για τα δίκυκλα που κυκλοφορούν περίξ της κεντρικής ζώνης.
- Το ποσοστό κυκλοφορούντων βαρέων οχημάτων στον κεντρικό πυρήνα της πόλης (οδός Αριστομένους) είναι υπερ-τριπλάσιο του αντίστοιχου ποσοστού που αφορά στις θέσεις Σ1, Σ3. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει την ζήτηση και, συνεπώς, την επιβάρυνση της κεντρικής ζώνης από βαρέα οχήματα, εξαιτίας της ανάγκης φορτοεκφόρτωσης στα εμπορικά καταστήματα της περιοχής κατά τις ώρες αιχμής.
- Το ποσοστό των βαρέων οχημάτων που κυκλοφορούν στην παραλιακή ζώνη, επί της οδού Ναυαρίνου, παρουσιάζει αύξηση περίπου 50% έναντι του αντίστοιχου ποσοστού για τις θέσεις Σ1, Σ3, γεγονός που οφείλεται στην ανάγκη φορτοεκφόρτωσης των καταστημάτων εστίασης που υπάρχουν στην περιοχή αλλά και στην τροφοδοσία από/προς εκτός Καλαμάτας περιοχές (ανατολικά).

- Τα επιβατικά οχήματα Ι.Χ. και ταξί αποτελούν πάνω από τα 3/4 της κυκλοφορίας (>75%), με εξαίρεση τη θέση Σ1, όπου το αντίστοιχο ποσοστό μειώνεται περίπου στο 70%, λόγω της αυξημένης παρουσίας δικύκλων και βαρέων οχημάτων.
- Το ποσοστό ημιφορτηγών αποτελεί το 5-6% της κυκλοφορίας, σε όλες τις περιοχές της πόλης.

Συνεπώς, προκύπτει ότι το βασικό μέσο μετακίνησης είναι το επιβατικό όχημα (συνεπικουρούμενο από τα μηχανοκίνητα δίκυκλα). Στη συνέχεια, παρουσιάζεται η μεσοσταθμική σύνθεση της κυκλοφορίας, για το σύνολο της περιοχής μελέτης, όπως προκύπτει μετά την επεξεργασία και ανάλυση των σχετικών μετρήσεων και ερευνών.

Διάγραμμα 3-10: Μεσοσταθμική Σύνθεση της Κυκλοφορίας στον Δήμο Καλαμάτας (Πρωινή Αιχμή) (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



Όπως φαίνεται, τα δίκυκλα χρησιμοποιούνται για τις τοπικές μετακινήσεις εντός κέντρου, λόγω κόστους και αδυναμίας εύρεσης θέσης στάθμευσης Ε.Ι.Χ.

3.4 Στοιχεία Τροχαίων Συμβάντων

Το ΣΒΑΚ παρουσιάζει την ανάλυση της πραγματικής οδικής ασφάλειας (actual road safety), η οποία στηρίχθηκε σε καταγραφές τροχαίων συμβάντων, όπως αυτές αντλήθηκαν από το Τ.Τ. Καλαμάτας.

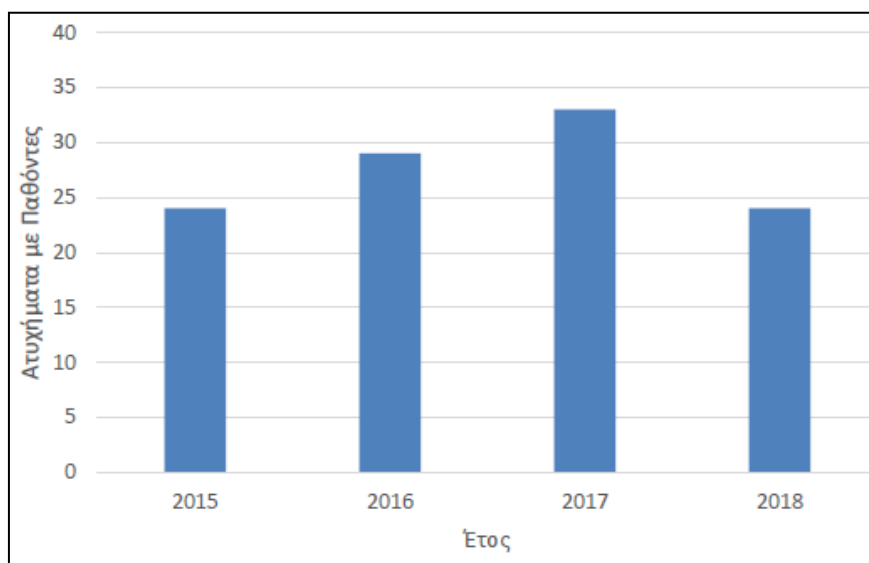
Τα τροχαία συμβάντα αφορούν στο διάστημα 2015-2018. Ως απαιτούμενα στοιχεία θεωρήθηκαν τα τροχαία ατυχήματα με παθόντες (θανατηφόρα ατυχήματα και ατυχήματα με τραυματισμούς). Τα ατυχήματα με υλικές ζημιές δεν καταγράφονται πάντα, καθώς δεν είναι απαραίτητη η κλήση της Τροχαίας, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει πλήρης βάση δεδομένων.

Στον επόμενο Πίνακα διακρίνεται το πλήθος των ατυχημάτων με παθόντες ανά έτος, εντός του Δήμου Καλαμάτας, ενώ στο Διάγραμμα 3-11 παρουσιάζεται η ετήσια εξέλιξη αυτών, για την εξεταζόμενη χρονική περίοδο.

Πίνακας 3-11: Πλήθος Ατυχημάτων με Παθόντες εντός του Δήμου Καλαμάτας (2015-2018) (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)

Έτος	Ατυχήματα με Παθόντες
2015	24
2016	29
2017	33
2018	24
ΣΥΝΟΛΟ	113

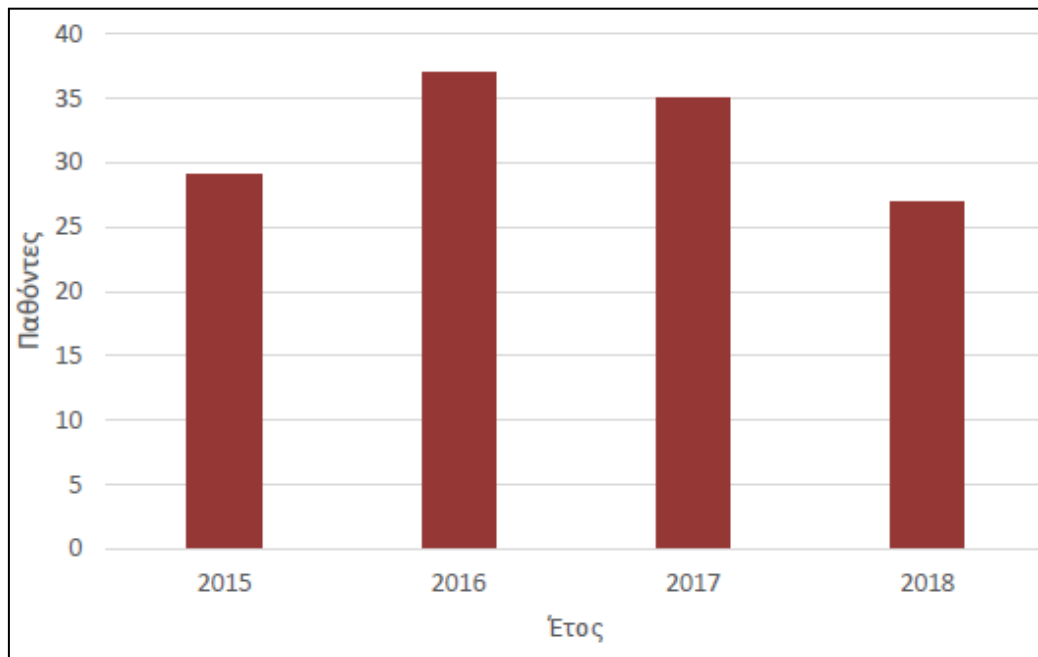
Διάγραμμα 3-11: Ετήσια Κατανομή Ατυχημάτων με Παθόντες στον Δήμο Καλαμάτας (2015-2018) (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



Από τα παραπάνω δεδομένα διακρίνεται μια αυξητική τάση στη γένεση ατυχημάτων κατά την περίοδο 2015-2017, με μέση ετήσια αύξηση περίπου ίση με 17%, ενώ την ίδια περίοδο σε επίπεδο χώρας παρατηρείται μείωση των ατυχημάτων.

Στο Διάγραμμα 3-12 παρουσιάζεται ο αριθμός των παθόντων από τροχαία συμβάντα κατά την εξεταζόμενη χρονική περίοδο. Παρατηρείται πως ο αριθμός των παθόντων ακολουθεί ανάλογη εξέλιξη με εκείνη των ατυχημάτων για την ίδια χρονική περίοδο.

Διάγραμμα 3-12: Ετήσια Κατανομή Παθόντων από Τροχαίες Συγκρούσεις στον Δήμο Καλαμάτας (2015-2018) (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Καλαμάτας)



4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ

4.1 Γενικά Στοιχεία

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 στις οδούς Σιδηρ. Σταθμού, Αριστομένους, Πλάτωνος, Φαρών, κ.λπ., πεζοδρόμηση μεγάλου τμήματος της οδού Αριστομένους και αντίστοιχα της Χρ. Κουμάντου νότια του κεντρικού δημαρχιακού μεγάρου, κλπ), ο δήμος σχεδιάζει αντίστοιχες παρεμβάσεις ευρείας κλίμακας στην περιοχή του κέντρου της Καλαμάτας, με την κατάθεση πρότασης για παρεμβάσεις σε ένα μεγάλο δίκτυο δρόμων μεσαίας εμπορικής και οικονομικής αξίας, που θα αποσκοπεί στην οικονομική ανάκαμψη των αστικών αυτών περιοχών –μετά την πανδημία του covid19, μέσω παρεμβάσεων που θα πυροδοτήσουν την επανέναρξη ή ακόμα και την ενίσχυση συγκεκριμένων παραγωγικών δραστηριοτήτων που είχαν υποστεί καθίζηση στην διάρκεια της πανδημίας. Οι εκτεταμένες αυτές προτεινόμενες παρεμβάσεις θα προσδώσουν έναν έντονο αναπτυξιακό χαρακτήρα στη πόλη της Καλαμάτας με πολλαπλασιαστικά οφέλη.

Σημειώνεται, ότι μέσω των προτεινόμενων αναπλάσεων - χρησιμοποιώντας φιλικά προς το περιβάλλον «ψυχρά υλικά» δαπεδοστρώσεων και άλλες σύγχρονες τεχνολογίες - θα προκληθεί μείωση του αρνητικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος και των παραγόμενων ατμοσφαιρικών ρύπων μέσω στοχευμένων παρεμβάσεων μείωσης των ρυπογόνων μετακινήσεων, καθώς και βιοκλιματικής και ενεργειακής αναβάθμισης του υπαίθριου δημόσιου χώρου και του κτιριακού δυναμικού, με ενσωμάτωση «έξυπνων» καινοτόμων στοιχείων (SmartCities).

Στόχος των παραπάνω παρεμβάσεων είναι η επίτευξη της άμεσης βελτίωσης της ποιότητας του αστικού χώρου, η αναβάθμιση της τοπικής οικονομίας, η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και η προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, καλύπτοντας τις ανάγκες του επανασχεδιασμού και της αναζωογόνησης των αστικών περιοχών προς ένα βελτιωμένο περιβάλλον.

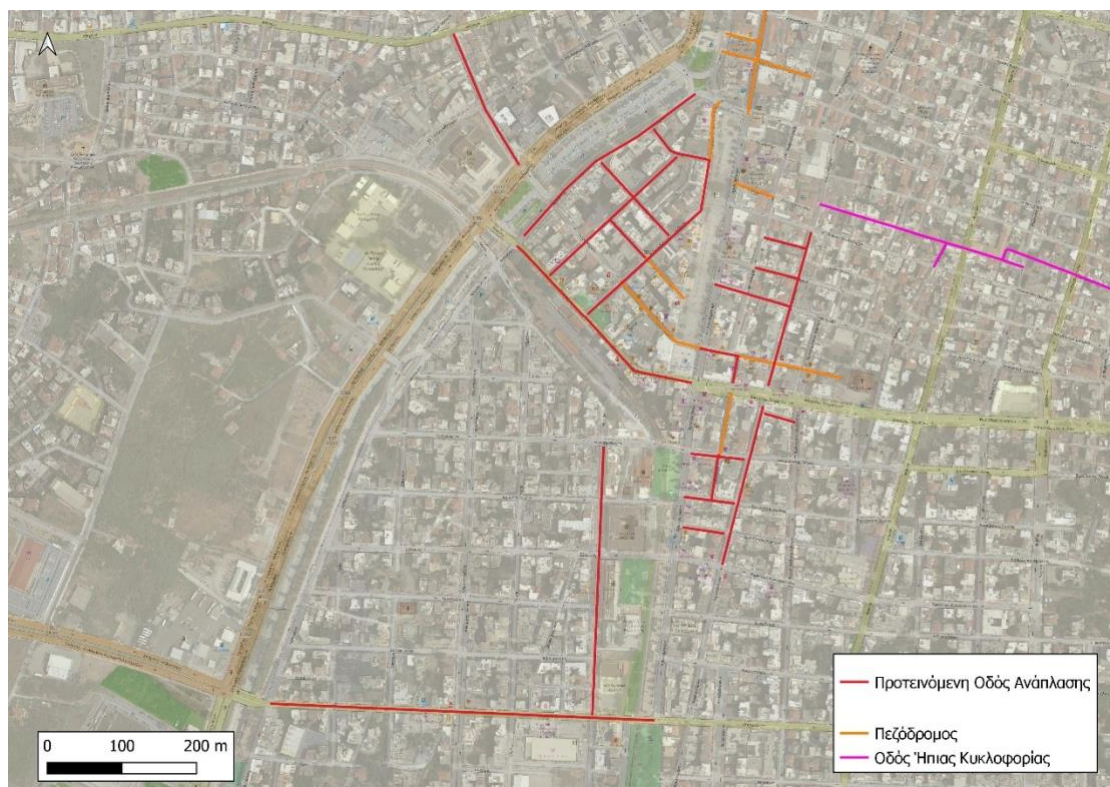
Τα οδικά τμήματα στο κέντρο της Καλαμάτας, στα οποία προτείνονται αναπλάσεις είναι τα εξής:

- Οδός Κλαδά μεταξύ των οδών Αθηνών και Αρτέμιδος
- Οδός Φραντζή
- Οδός Αριστοδήμου στο τμήμα μεταξύ των οδών Π. Καίσαρη έως Βασ. Κωνσταντίνου.
- Οδός Πολυχάρους στο τμήμα μεταξύ των οδών Αναγνωσταρά και Αριστόδημου
- Οδός Κ. Γεωργούλη στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Αριστόδημου
- Οδός Βασιλίσσης Όλγας στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Αριστόδημου
- Οδός Βασιλίσσης Σοφίας στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Αριστόδημου

- Οδός Βαλαωρίτου στο τμήμα μεταξύ των οδών Ανδρέα Σκιά και Αριστομένους
- Οδός Ανδρέα Σκιά
- Οδός Ψαρών στο τμήμα μεταξύ των οδών Ξενοφώντος και Μακεδονίας
- Οδός Μακεδονίας στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Νέδοντος.
- Οδός Δ. Παπαδοπούλου
- Οδός Λυκούργου Σκιά στο τμήμα από την οδό Αριστοδήμου έως την οδό Κανάρη
- Οδός Σιδηροδρομικού Σταθμού
- Οδοί Γιατράκου
- Οδός Χρυσάνθου Παγώνη
- Οδός Μητροπέτροβα
- Οδός Αντωνοπούλου
- Οδός Κεφάλα στο τμήμα που περικλείεται ανάμεσα στις οδούς Σιδηροδρομικού Σταθμού και Νέδοντος,
- Οδός Νέδοντος στο τμήμα που περικλείεται ανάμεσα στις οδούς Κεφάλα και Κροντήρη (στο ύψος του ομώνυμου κόμβου)

Στην επόμενη εικόνα παρουσιάζεται η υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση στην άμεση περιοχή των προτεινόμενων αναπλάσεων.

Εικόνα 4-1: Υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση στο κέντρο της Καλαμάτας



4.2 Βασικές αρχές αστικών βιώσιμων αναπλάσεων

Οι βασικές αρχές στις οποίες στηρίζεται η αστική ανάπτυξη του εμπορικού κέντρου του Δήμου Καλαμάτας έχουν ως στόχο την:

- Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος του κέντρου του Δήμου.

- Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου.
- Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης.
- Ενίσχυση της ταυτότητας και της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης.
- Προστασία των περιοχών κατοικίας από οχλήσεις.
- Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.
- Αύξηση του ποσοστού χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Αύξηση του ποσοστού χρήσης ποδηλάτου και πεζή μετακίνησης.
- Μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων.
- Μείωση των ταχυτήτων των οχημάτων στο κέντρο του Δήμου.
- Κατάργηση της παράνομης παρόδιας στάθμευσης.
- Διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις.
- Έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑΜΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ).
- Μείωση της διαμπερούς κυκλοφορίας οχημάτων με κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
- Ανάπτυξη της πόλης με βάση της αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας.

Το παρόν έργο στοχεύει στην αντιμετώπιση των ζητημάτων της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, την καθημερινότητα και τις ανάγκες των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών, την ενεργειακή απόδοση της πόλη.

Η αειφόρα και βιώσιμη διαχείριση των οδικών μεταφορών, περιλαμβάνει σε επίπεδο τελικών χρηστών την αλλαγή των συνηθειών στον τρόπο μετακίνησης και την προώθηση της χρήσης των ενεργειακά και περιβαλλοντικά αποδοτικών τύπων οδικών μεταφορών (πχ περπάτημα, μέσα μαζικής μεταφοράς, οικονομικότερα οχήματα, συνεπιβατισμός, ποδήλατο κλπ.), ενώ σε επίπεδο διαχειριστών μεταφορικού έργου (πχ λεωφορεία, οχήματα διανομής αγαθών, κλπ.) περιλαμβάνει εφαρμογές διαχείρισης στόλου με αποδοτικά επιχειρησιακά σχέδια, χρήση οικονομικότερων και «καθαρότερων» οχημάτων.

4.3 Περιγραφή παρεμβάσεων ανά οδικό τμήμα

Στο πλαίσιο όσων προαναφέρθηκαν ακολουθούν προτάσεις παρέμβασης σε στοχευμένα οδικά τμήματα της πόλης της Καλαμάτας, με γνώμονα τις βασικές αρχές του έργου.

Για τον σχεδιασμό των παρεμβάσεων λήφθηκαν υπόψη:

- Το άρθρο 52 του Ν.2696/1999 (ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999) που αφορά στην κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, (ΚΟΚ), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 48, παρ. 9 του Ν. 4313/2014 (ΦΕΚ 261/Α/17.12.2014)
- Η Υπουργική Απόφαση με αρ. 52907 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.» (ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009)

Ιδιαίτερα για τον σχεδιασμό των πεζοδρομίων, εξασφαλίζεται σε όλα τα προς ανάπλαση σημεία, **ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών με ελάχιστο πλάτος 1,5μ**. Για την τοποθέτηση του αστικού εξοπλισμού, της σήμανσης και της φύτευσης, όπου αυτή απαιτείται, δημιουργείται επιπρόσθετη ζώνη πλάτους τουλάχιστον 0,6μ. Για την ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης προβλέπεται η **κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών στο σύνολο των πεζοδρομίων**. Οι υψομετρικές διαφορές καλύπτονται με κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) κίνησης πεζών, τα οποία είναι συνεχή, χωρίς αναβαθμό στην απόληξη, με κλίση μέχρι 5% και πλάτους τουλάχιστον 1,50μ. Στις περιπτώσεις πεζοδρομίων μικρού πλάτους προτείνονται κεκλιμένα επίπεδα παράλληλα προς τον άξονα της κίνησης, που θα καταλαμβάνουν όλο το πλάτος των πεζοδρομίων και θα καταλήγουν σε υποβιβασμό της γωνίας στη διασταύρωση των δύο οδών.

Αναλυτικότερα:

Οδός Κλαδά

Αφορά το τμήμα μεταξύ των οδών Αθηνών και Αρτέμιδος. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους 12.00μ με κατεύθυνση από την οδό Αθηνών προς την οδό Αρτέμιδος και αμφίπλευρη παρόδια στάθμευση.

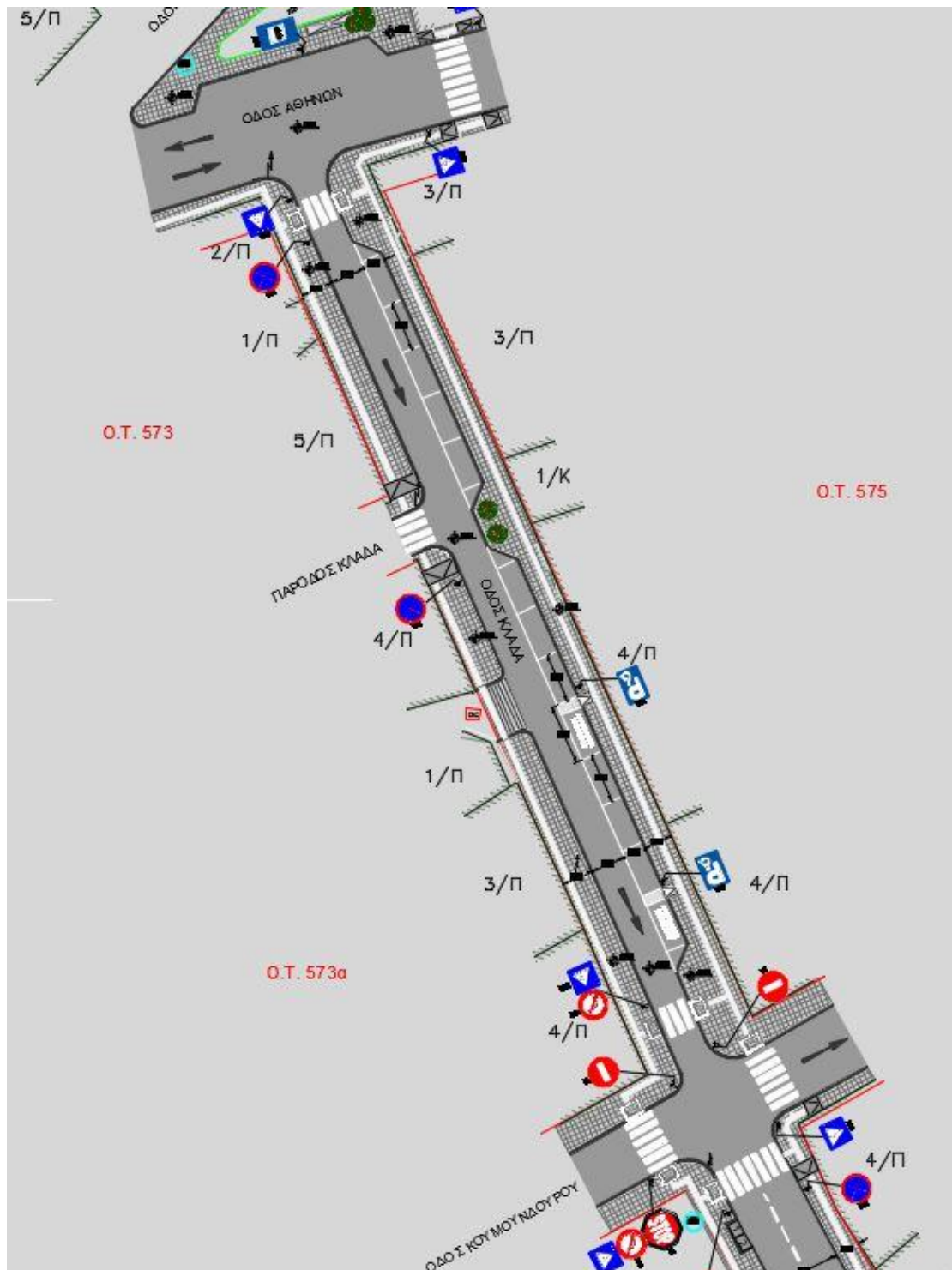
Τμήμα μεταξύ των οδών Αθηνών και Κουμουνδούρου:

Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ από τη μια πλευρά του δρόμου. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού πλάτους 6.20μ, διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων.

Τμήμα μεταξύ των οδών Κουμουνδούρου και Αρτέμιδος:

Προτείνεται διπλή λωρίδα ομόρροπης κίνησης των οχημάτων, συνολικού πλάτους 7.00μ, η οποία καταλήγει σε υφιστάμενο σηματοδότη. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων.

Εικόνα 4-2: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδού Κλαδά

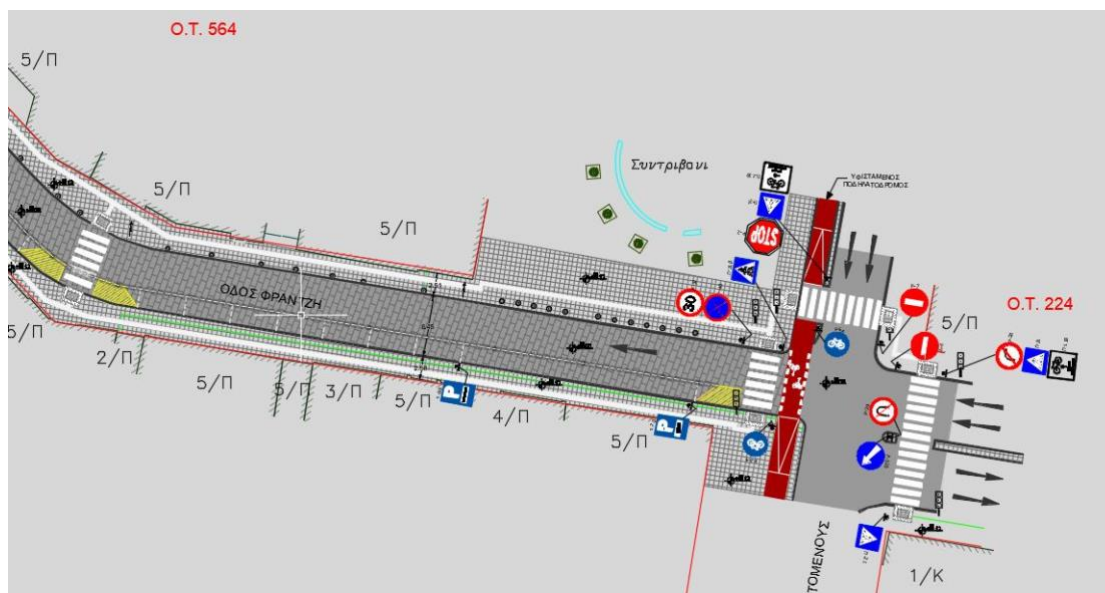


Οδός Φραντζή

Πρόκειται για μονόδρομο με κατεύθυνση από την οδό Αριστομένους προς την οδό Κεφάλαι με παρόδια στάθμευση από την αριστερή πλευρά της οδού. Διαθέτει επαρκείς πλάτους πεζοδρόμια, τα οποία βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση και είναι εξοπλισμένα με όδευση τυφλών και ράμπες ΑμεΑ, ενώ η προτεινόμενη

παρέμβαση αφορά μόνο στο τμήμα που καταλαμβάνει το οδόστρωμα. Προτείνεται λοιπόν η αντικατάσταση της υφιστάμενης ασφάλτου και δαπεδόστρωση με κυβόλιθους σε στάθμη περίπου 0.12 μ χαμηλότερα από το υπάρχον πεζοδρόμιο. Παράλληλα, προτείνεται η διαμόρφωση λωρίδας στάθμευσης πλάτους 2.00μ από την αριστερή πλευρά της οδού, ενώ το υπόλοιπο τμήμα διατίθεται για την κίνηση των οχημάτων.

Εικόνα 4-3: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδού Φραντζή



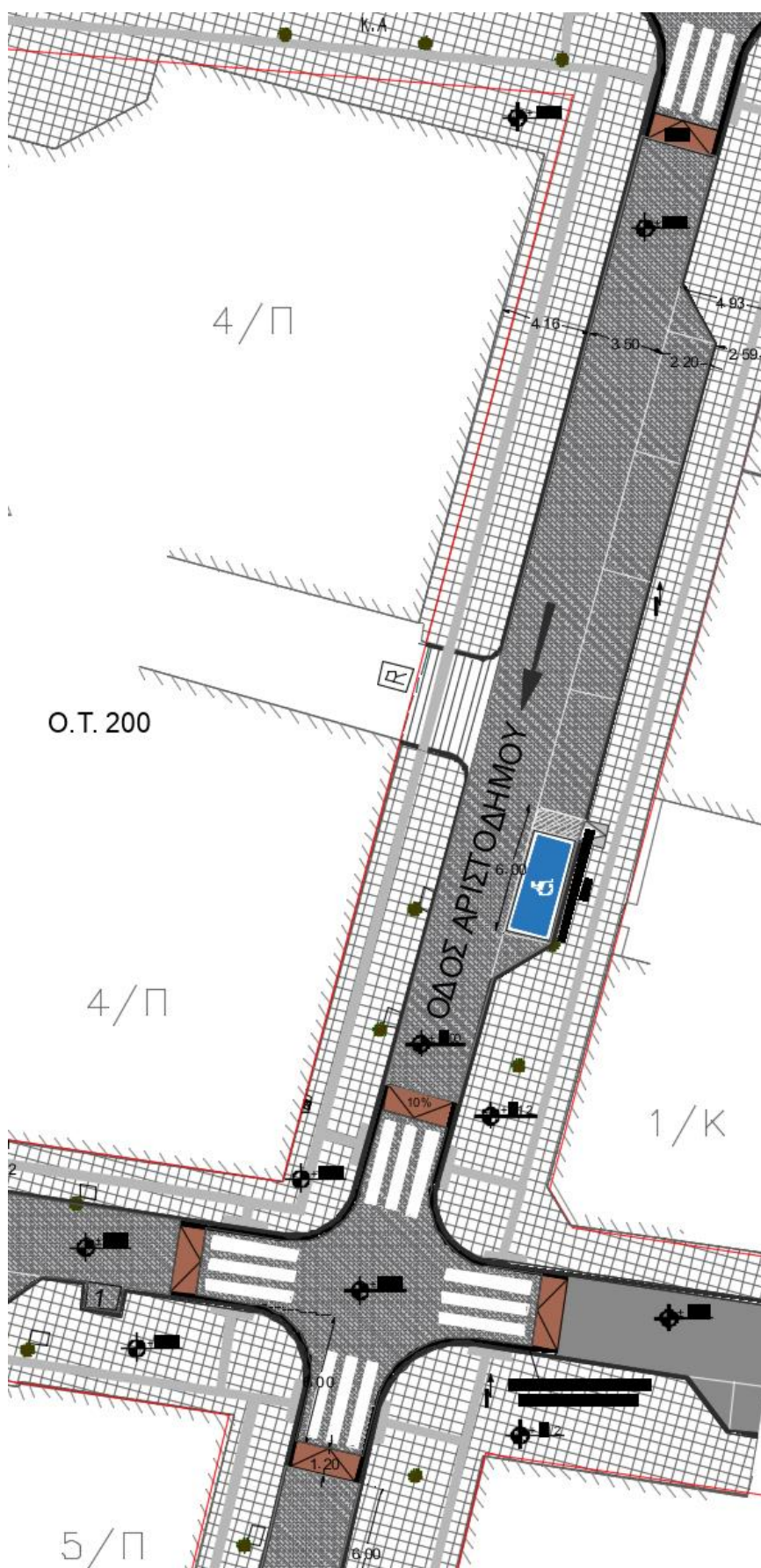
Οδός Αριστοδήμου

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Π. Καίσαρη έως Βασ. Κωνσταντίνου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους 11.00μ. με κατεύθυνση από την Π. Καίσαρη προς Βασ. Κωνσταντίνου.

Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά της οδού και όπου αυτό είναι εφικτό. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 5.50μ θα διατεθεί για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Τέλος προτείνεται η δαπεδόστρωση της οδού, με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από το πεζοδρόμιο. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h, με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση.

Στις διασταυρώσεις των κάθετων οδών με την Αριστοδήμου προτείνεται η δημιουργία υπερυψωμένων διαβάσεων, όπου αυτό είναι εφικτό, για τη διευκόλυνση της κίνησης του πεζού. Η υπερύψωση καταλαμβάνει ολόκληρη την επιφάνεια της διασταύρωσης και εκτείνεται και στις διασταυρούμενες οδούς σε μήκος 6.00μ από τη γραμμή των ρυμοτομικών γραμμών των Ο.Τ. που υπάρχουν εκατέρωθεν.

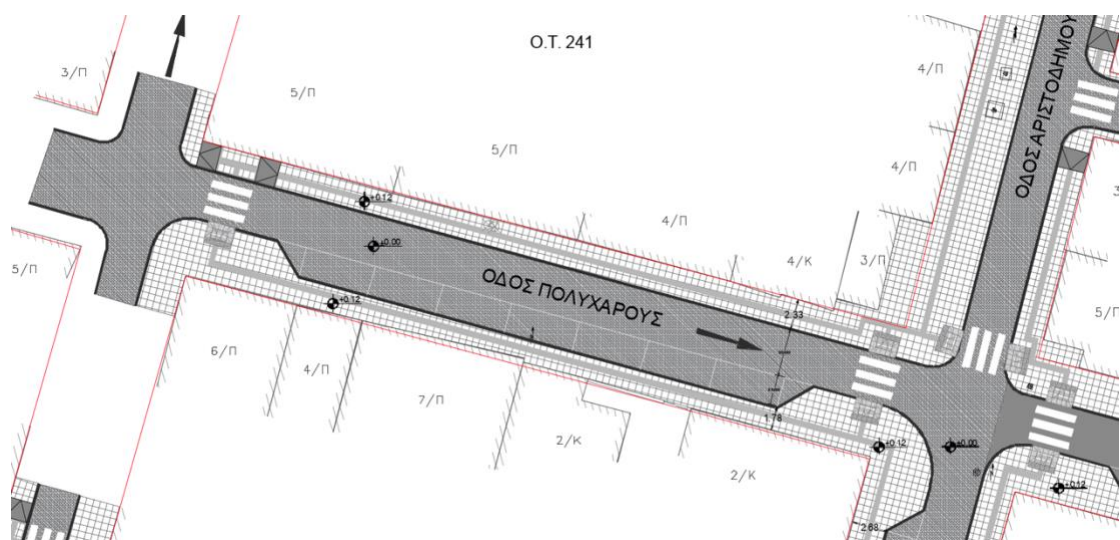
Εικόνα 4-4: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδού Αριστοδήμου



Οδός Πολυχάρους

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αναγνωσταρά και Αριστόδημου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους περίπου 10.00μ. με κατεύθυνση από την Αναγνωσταρά προς την Αριστόδημου με παρόδια στάθμευση από τη δεξιά πλευρά της οδού. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά, ενώ παράλληλα προτείνεται και η δαπεδόστρωση της οδού, με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από το πεζοδρόμιο. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 4.50μ. διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση.

Εικόνα 4-5: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδού Πολυχάρους

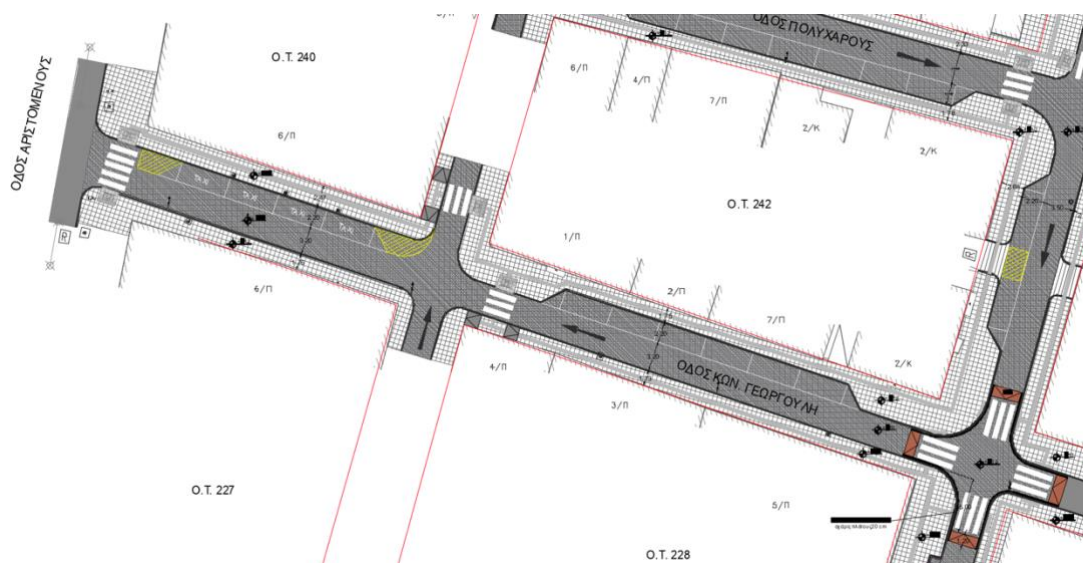


Οδός Κ. Γεωργούλη

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Αριστόδημου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους που κυμαίνεται από 9.20μ έως 10.00μ, έχει κατεύθυνση από την Αριστόδημου προς Αριστομένους και παρόδια στάθμευση από τη δεξιά πλευρά της οδού. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.20μ. και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά, ενώ παράλληλα προτείνεται και η δαπεδόστρωση της οδού, με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από το πεζοδρόμιο. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση.

Μεταξύ των οδών Αναγνωσταρά και Αριστομένους διατηρείται ο χώρος στάσης στάθμευσης των ΕΔΧ Ταξί (πιάτσα) χωρητικότητας τεσσάρων (4) θέσεων.

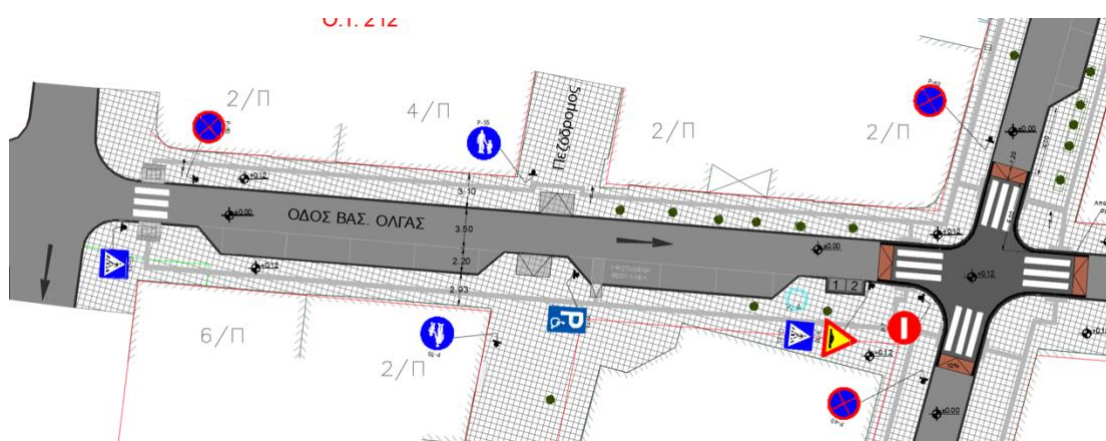
Εικόνα 4-6: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδού Γεωργούλη



Οδός Βασιλίσσης Όλγας

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Αριστόδημου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους που κυμαίνεται από 10.20μ έως 11.50μ, έχει κατεύθυνση από την Αριστομένους προς την Αριστόδημου και παρόδια στάθμευση από τη δεξιά πλευρά της οδού. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 4.50μ έως 5.80μ, διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων.

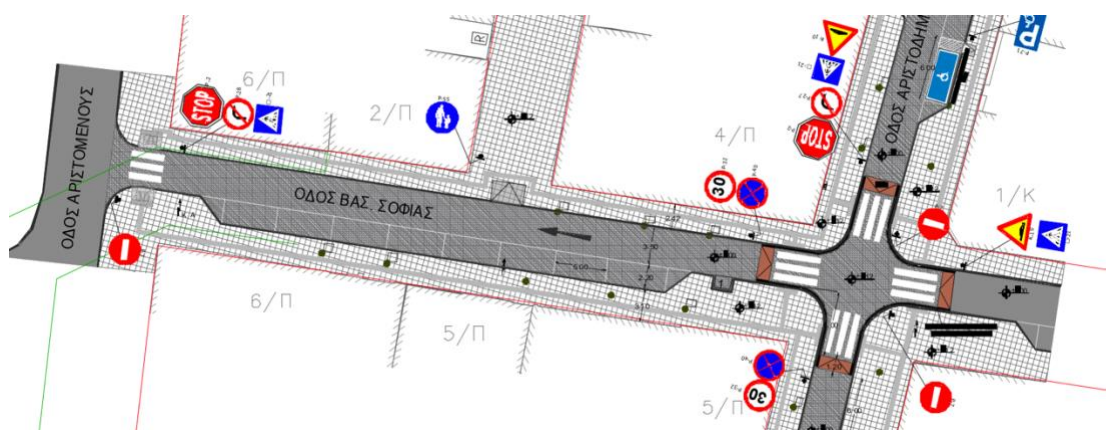
Εικόνα 4-7: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδού Βασ. Όλγας



Οδός Βασιλίσσης Σοφίας

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένουσ και Αριστόδημου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους περίπου 11.00μ, με κατεύθυνση από την Αριστόδημου προς την Αριστομένουσ και παρόδια στάθμευση από την αριστερή πλευρά της οδού. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ. με οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά και δαπεδόστρωση με κυβόλιθους σε στάθμη -0.12μ. από αυτή των πεζοδρομίων. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 5.30μ, διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση.

Εικόνα 4-8: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδού Βασ. Σοφίας



Οδός Βαλαωρίτου

Αφορά το τμήμα μεταξύ των οδών Ανδρέα Σκιά και Αριστομένουσ, το οποίο αποτελεί συνέχεια του διαμορφωμένου πεζοδρόμου της Βαλαωρίτου που έχει ως αφητηρία την πλατεία Ι.Ν. Ταξιαρχών. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους που κυμαίνεται από 7.50μ έως 8.00μ, έχει κατεύθυνση προς την οδό Αριστομένουσ. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ. και δαπεδόστρωση της οδού στο σύνολό της, με κυβόλιθους σε στάθμη -0.12μ. από αυτή των πεζοδρομίων. Το υπόλοιπο πλάτους 5.00μ έως 5.50μ να διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h.

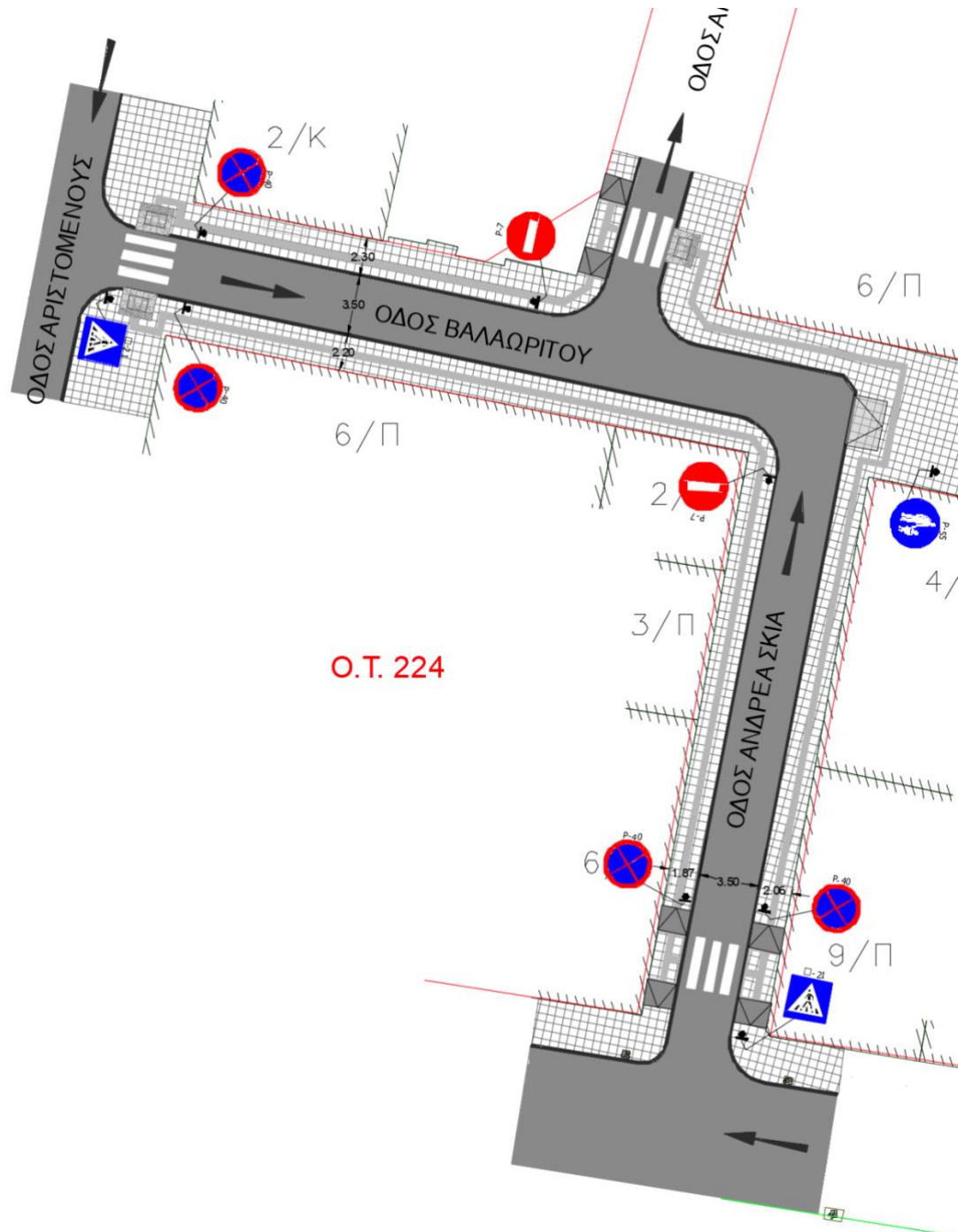
Οδός Ανδρέα Σκιά

Α) Το τμήμα μεταξύ των οδών Βασ. Γεωργίου και Βαλαωρίτου αποτελεί μονόδρομο με κατεύθυνση προς την Βαλαωρίτου, έχει πλάτος 7.30μ και παρόδια στάθμευση στην δεξιά πλευρά της οδού. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ, ενώ το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 3.80μ, για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Η οδός προτείνεται να πλακοστρωθεί, με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από αυτή των πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h.

Β) Το τμήμα μεταξύ των οδών Βασ. Σοφίας και Βασ. Όλγας αποτελεί θεσμοθετημένο πεζόδρομο (ΦΕΚ 248Δ/1989), ο οποίος όμως σήμερα λειτουργεί ως μονόδρομος με παρόδια στάθμευση από την αριστερή πλευρά. Προτείνεται η διαμόρφωση του σε

πεζόδρομο με την κατασκευή ενιαίου πλακοστρωμένου καταστρώματος συνολικού πλάτους περίπου 8.00μ, με τα ίδια αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά που έχει κατασκευαστεί ο πεζόδρομος στο τμήμα της οδού Ανδρέου Σκιά από την οδό Βασιλίσσης Όλγας μέχρι την οδό Βασιλέως Γεωργίου.

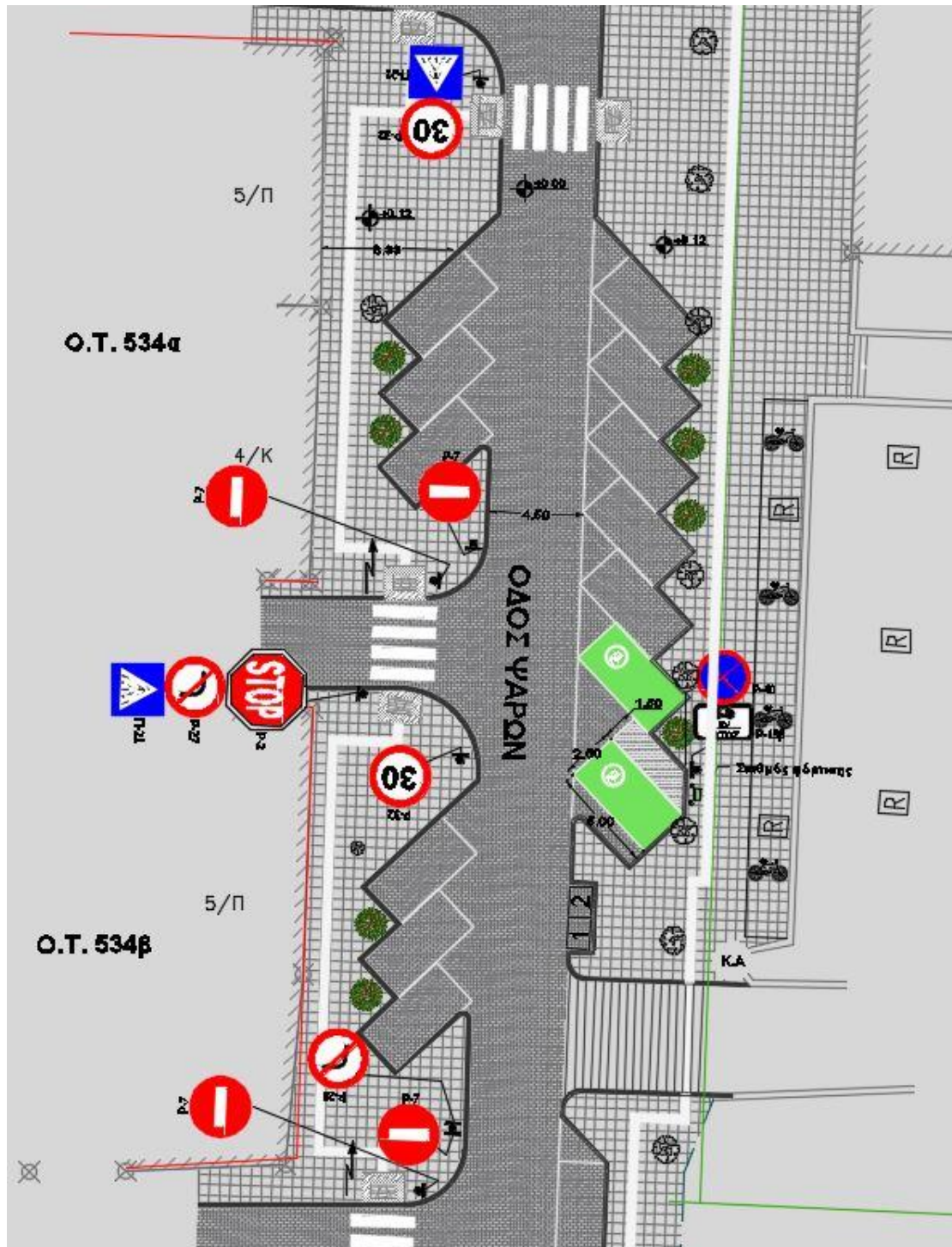
Εικόνα 4-9: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδών Βαλαωρίτου και Ανδρέα Σκιά



Οδός Ψαρών

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Ξενοφώντος και Μακεδονίας. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους περίπου 19.00μ με κατεύθυνση από την οδό Ξενοφώντος προς την οδό Μακεδονίας και αμφίπλευρη κάθετη στάθμευση. Προτείνεται η δημιουργία μιας λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 4.50μ και η οριοθέτηση αμφίπλευρης στάθμευσης. Η στάθμευση είναι είτε παράλληλη με την κίνηση των οχημάτων, είτε υπό γωνία, για να εξυπηρετεί τις μεγάλες ανάγκες της οδού. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων και τη διαμόρφωση νησίδων-παρτεριών πρασίνου σε όλο το μήκος της οδού. Τέλος προτείνεται η δαπεδόστρωση της οδού με κυβόλιθους, σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερη των πεζοδρομίων και η μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30km/h με την τοποθέτηση της κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης.

Εικόνα 4-10: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδού Ψαρών

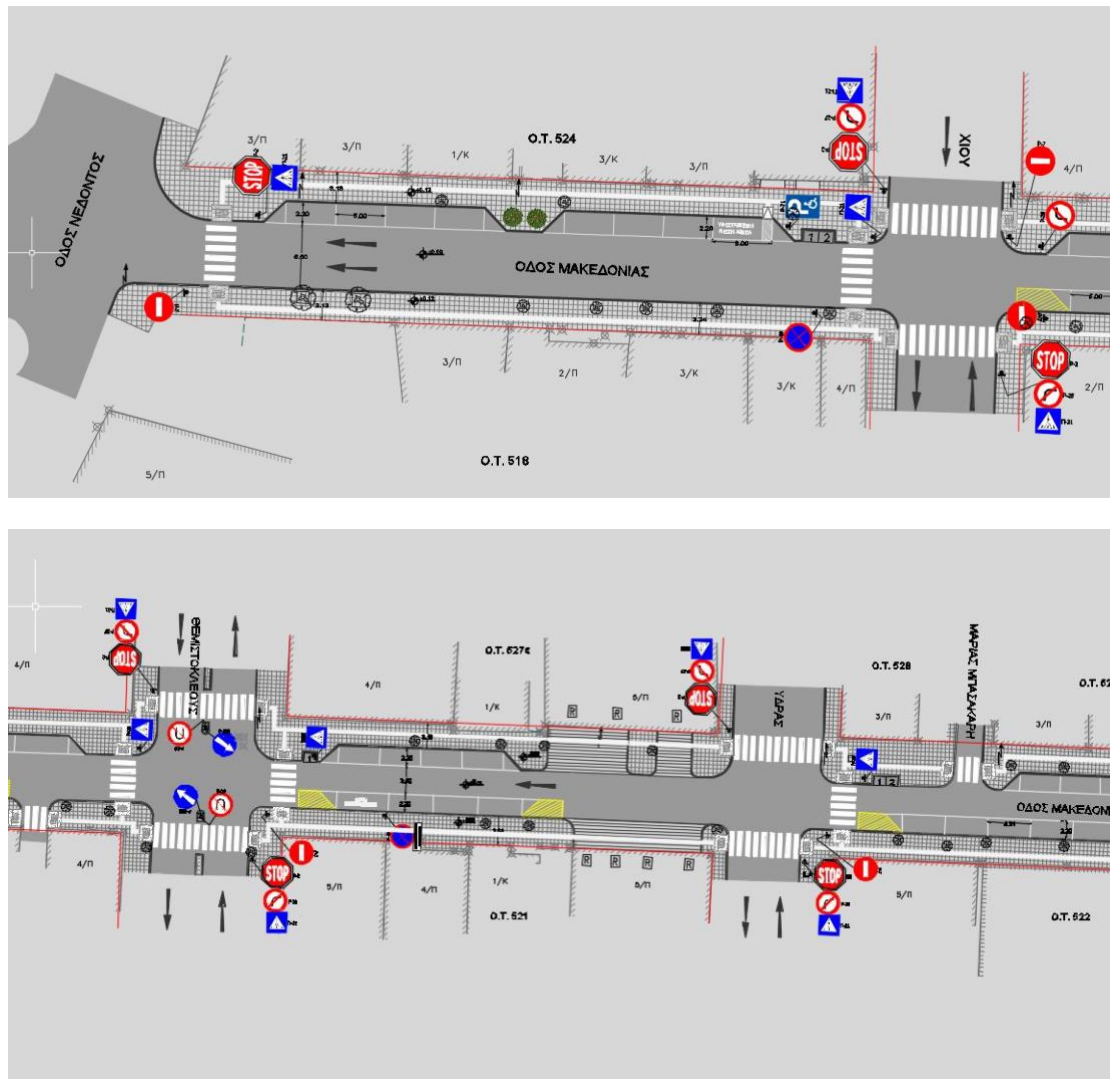


Οδός Μακεδονίας

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Νέδοντος. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους περίπου 14.50μ, με κατεύθυνση από την Αριστομένους προς την Νέδοντος (ανατολή – δύση) και αμφίπλευρη παρόδια στάθμευση. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση αμφίπλευρης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. Το υπόλοιπο τμήμα, διατίθεται για τη

δημιουργία πεζοδρομίων. Στο τελευταίο Ο.Τ. της οδού προτείνεται διπλή λωρίδα της ομόρροπης κίνησης των οχημάτων, συνολικού πλάτους 6.50μ., μια λωρίδα παρόδιας στάθμευσης, πλάτους 2.20μ., ενώ το υπόλοιπο πλάτος της οδού δίνεται στα πεζοδρόμια.

Εικόνα 4-11: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδού Μακεδονίας



Οδός Δ. Παπαδοπούλου

Αφορά σε μικρού μήκους και πλάτους οδό, που συνδέει τις οδούς Αναγνωσταρά και Αριστοδήμου, πλάτους περίπου 5.00μ, που αποτελεί θεσμοθετημένο πεζόδρομο (ΦΕΚ 248Δ/1989). Στη συμβολή με την οδό Αναγνωσταρά βρίσκεται το διατηρητέο κτίριο του “Ζουμπούλειου” Μεγάρου. Διαθέτει ελάχιστου πλάτους πεζοδρόμια (<1.00μ), λειτουργεί ως μονόδρομος και παρατηρείται παρόδια παράνομη στάθμευση επί του πεζοδρομίου. Προτείνεται η διαμόρφωση του σε πεζόδρομο με την κατασκευή ενιαίου πλακοστρωμένου καταστρώματος, καθώς και η τοποθέτηση φύτευσης και στοιχείων αστικού εξοπλισμού (φωτιστικά, καθιστικά, κλπ.) σε συγκεκριμένα σημεία, ώστε να παραμένει ελεύθερη ζώνη κίνησης οχημάτων ασφαλείας πλάτους 3.50μ και να αποτρέπονται τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.

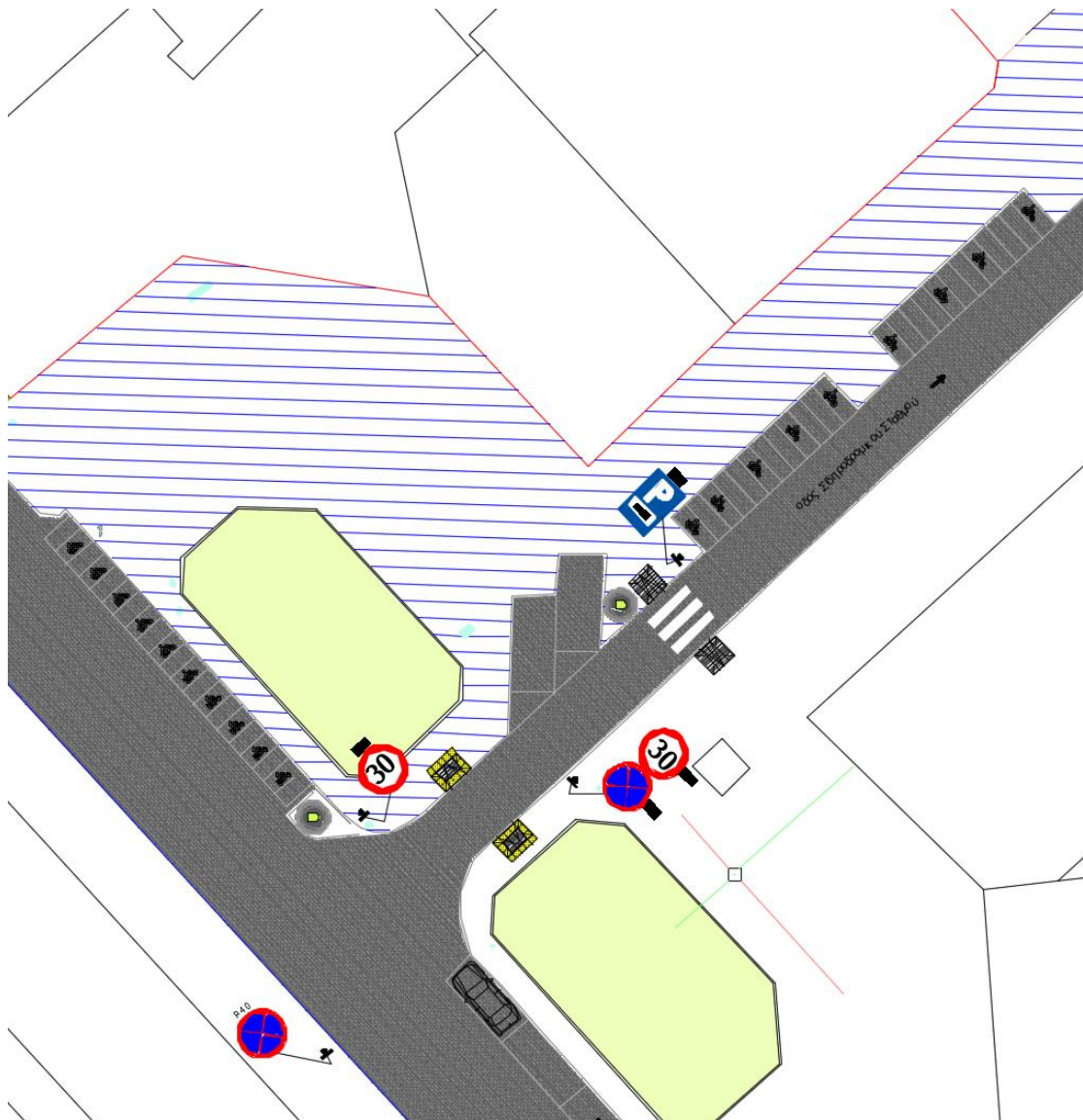
Οδός Λυκούργου Σκιά

Αφορά στο τμήμα από την οδό Αριστοδήμου έως την οδό Κανάρη, το οποίο έχει πλάτος περίπου 7.50μ και αποτελεί θεσμοθετημένο πεζόδρομο (ΦΕΚ 248Δ/1989). Σήμερα λειτουργεί ως μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Κανάρη με παρόδια στάθμευση στην αριστερή του πλευρά. Προτείνεται η διαμόρφωση του σε πεζόδρομο με την κατασκευή ενιαίου πλακοστρωμένου καταστρώματος, καθώς και η τοποθέτηση φύτευσης και στοιχείων αστικού εξοπλισμού (φωτιστικά, καθιστικά, κλπ.) σε συγκεκριμένα σημεία, ώστε να παραμένει ελεύθερη ζώνη κίνησης οχημάτων ασφαλείας πλάτους 3.50μ και να αποτρέπονται τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.

Οδός Σιδηροδρομικού Σταθμού

Πρόκειται για υφιστάμενη οδό μήκους 270μ. που ξεκινά από την οδό Φραντζή και καταλήγει στην οδό Γιατράκου, στο βόρειο άκρο της κεντρικής πλατείας Καλαμάτας. Η εν λόγω οδός που λειτουργεί ως μονόδρομος με καθαρό ασφάλτινο οδόστρωμα πλάτους 4.00 μ, με στάθμευση στην αριστερή πλευρά, κυρίως μοτοσυκλετών και θέσεων φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων ανά τακτά διαστήματα, έχει πρόσφατα αναπλασθεί, ενώ με την παρούσα πρόταση προτείνεται η δαπεδόστρωση του υφιστάμενου οδοστρώματος με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από το υπάρχον πεζοδρόμιο. Σημειώνεται ότι, ο διαχωρισμός της λωρίδας στάθμευσης από αυτή της κίνησης των οχημάτων θα γίνεται με την τοποθέτηση διαφορετικής απόχρωσης κυβόλιθου. Το όριο ταχύτητας θα είναι 30km/h.

Εικόνα 4-12: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδού Σιδηροδρομικού Σταθμού

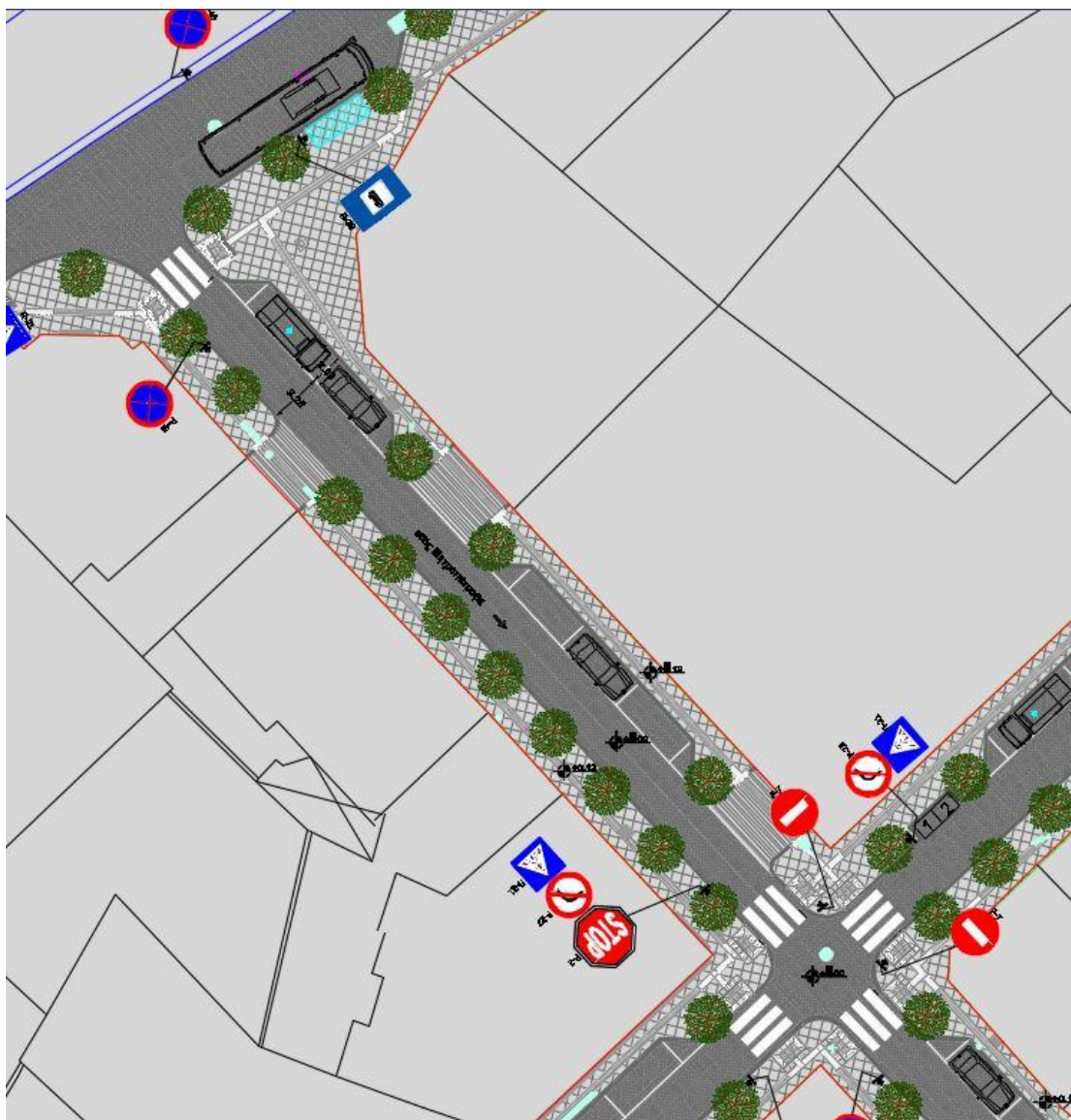


Οδοί Γιατράκου, Χρυσάνθου Παγώνη, Μητροπέτροβα και Αντωνοπούλου

Πρόκειται για σύμπλεγμα οδών στο κέντρο της Καλαμάτας συνολικού μήκους οδών 524μ., επιφανείας 5250μ² και πλάτη οδών που κυμαίνονται σήμερα από 8.50μ. έως και 10.80μ. Πρόκειται για οδούς μονής κατεύθυνσης με μονόπλευρη στάθμευση, ενώ σε περιπτώσεις μεγαλύτερου πλάτους οδού, η στάθμευση πραγματοποιείται παράνομα και στις δύο πλευρές του δρόμου (π.χ. οδός Χρ. Παγώνη). Προτείνεται η δημιουργία μονής λωρίδας κατεύθυνσης οχημάτων πλάτους 3.20μ. και η δαπεδόστρωσή τους με κυβόλιθο, ζώνες μονόπλευρης στάθμευσης πλάτους 2.00μ. (σε εσοχή σε σχέση με τα πεζοδρόμια), ενώ στα υπόλοιπα εναπομείναντα πλάτη των οδών, προτείνεται η δημιουργία νέων πεζοδρομίων ικανού πλάτους, ώστε να δύναται να πραγματοποιηθεί γραμμική φύτευση δέντρων - τουλάχιστον στην μια τους πλευρά - ενώ στα μικρά σε πλάτος πεζοδρόμια, αυτά θα είναι τουλάχιστον προσβάσιμα εκτός των άλλων και από άτομα με κινητικά προβλήματα ΑμΕΑ, καθώς και από άτομα με σοβαρά προβλήματα όρασης.

Εικόνα 4-13: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδών Αντωνοπούλου & Μητροπέτροβα





Οδός Κεφάλαι

Αφορά στο τμήμα που περικλείεται ανάμεσα στις οδούς Σιδηροδρομικού Σταθμού και Νέδοντος. Το μήκος της παραπάνω οδού ανέρχεται σε 150μ. περίπου, ενώ το πλάτος της κυμαίνεται περίπου σε 12.5 με 13.0μ. κατά μέσο όρο (πλάτος βόρειου πεζοδρομίου με το οδόστρωμα, χωρίς να περιλαμβάνει το νότιο πεζοδρόμιο στην συνέχεια του κτιρίου του Σιδηροδρομικού Σταθμού Καλαμάτας). Και σε αυτή την περίπτωση πρόκειται για μονόδρομη οδό με στάθμευση στην δεξιά πλευρά του δρόμου, με οδόστρωμα από άσφαλτο και υφιστάμενα πεζοδρόμια σε πολύ κακή κατάσταση. Προτείνεται η δημιουργία νέων πεζοδρομίων στο ίδιο πλάτος με τα σημερινά (χωρίς αλλοίωση των διαστάσεων), δημιουργία θέσεων στάθμευσης οχημάτων και αντιστοίχως στάσης λεωφορείων (όχι σε εσοχή), ενώ προτείνεται όπως σε όλο το δίκτυο της περιοχής, η αντικατάσταση του ασφάλτινου οδοστρώματος με έγχρωμους κυβόλιθους βαριάς κυκλοφορίας. Το όριο ταχύτητας θα είναι 30km/h.

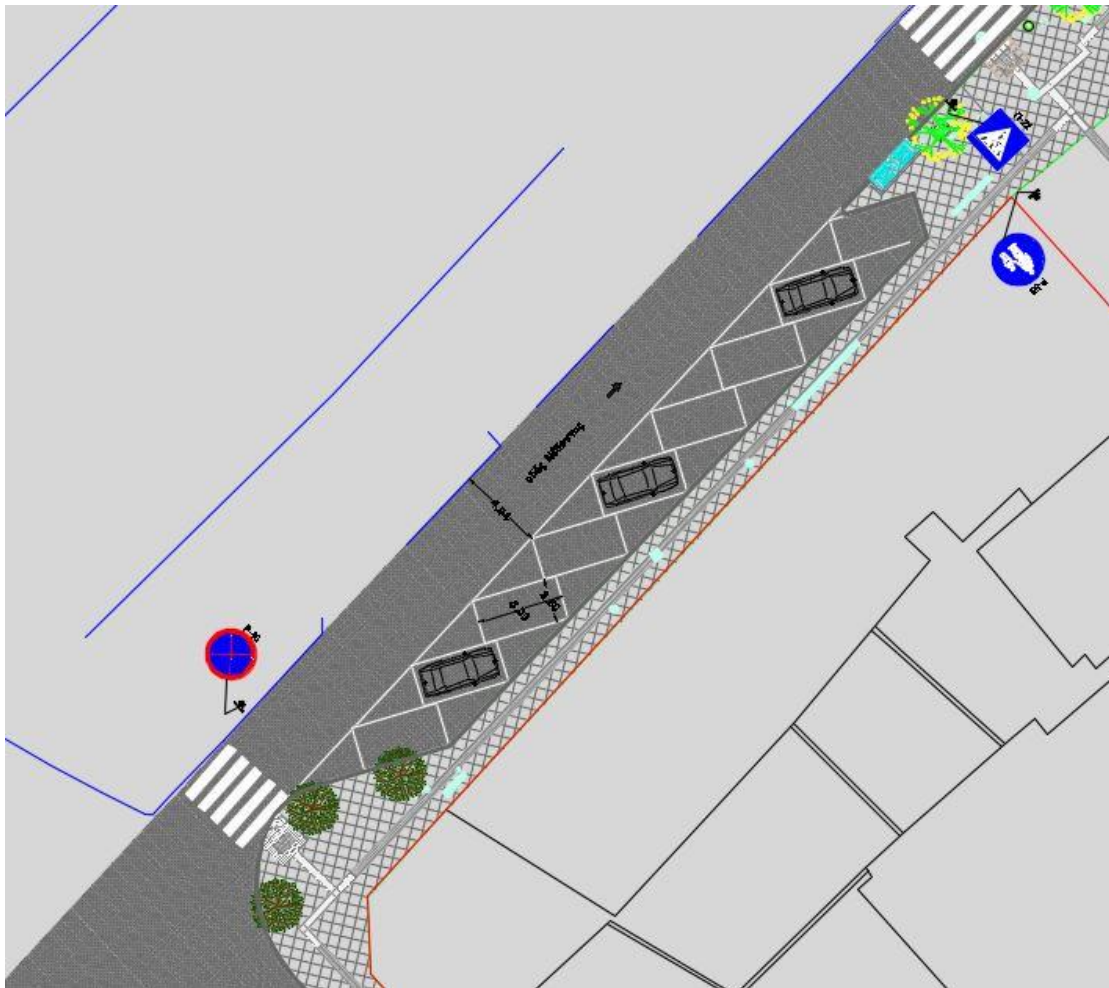
Εικόνα 4-14: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδού Κεφάλα



Οδός Νέδοντος

Αφορά στο τμήμα που περικλείεται ανάμεσα στις οδούς Κεφάλα και Κροντήρη (στο ύψος του ομώνυμου κόμβου), συνολικού μήκους 320μ., επιφανείας 3070μ² και κυμαινόμενου πλάτους. Η ανάπλαση περιλαμβάνει την περιοχή που εγγράφεται από το ύψος της νησίδας στην οδό Νέδοντος, μέχρι το όριο των υφιστάμενων κτιρίων στην ανατολική πλευρά της οδού. Πρόκειται για δρόμο μονής κατεύθυνσης με στάση λεωφορείου στο μέσον περίπου της διαδρομής του μήκους του και στάθμευση στην δεξιά πλευρά του δρόμου. Προτείνεται η αύξηση του πλάτους του πεζοδρομίου με δημιουργία θέσεων στάθμευσης σε εσοχή, δημιουργία άνετης επιφάνεια για στάση λεωφορείου, εύκολη πρόσβαση σε ΑμΕΑ όλων των κατηγοριών, όπως και την δημιουργία (όπου αυτό θα είναι εφικτό) γραμμικής δεντροστοιχίας από ψηλά δέντρα για την αύξηση του πρασίνου της περιοχής. Τέλος, ο δρόμος μονής κατεύθυνσης που δημιουργείται, θα έχει κυμαινόμενο πλάτος από 4.00 μ στο μεγαλύτερο τμήμα του, έως και 4.90 μ. και θα δαπεδοστρωθεί με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από το πεζοδρόμιο.

Εικόνα 4-15: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδού Νέδοντος



4.4 Διαχείριση Στάθμευσης ανά οδικό τμήμα παρέμβασης

Οι παρεμβάσεις που περιγράφονται παραπάνω επιφέρουν αλλαγές στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδικών τμημάτων, όπου εφαρμόζονται. Προκύπτουν έτσι, καινούρια δεδομένα για την παρόδια στάθμευση στο κέντρο της Καλαμάτας, η οποία μειώνεται στο σύνολό της.

Συνολικά προσφέρονται 300 θέσεις για στάθμευση ΙΧ, 169 θέσεις για δίκυκλα, 12 θέσεις για οχήματα φορτοεκφόρτωσης και 20 θέσεις ΑμεΑ.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται αναλυτικά ανά οδικό τμήμα οι προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης μετά την υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων.

ΟΔΟΣ	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ			ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ			
	ΑΠΟ	ΕΩΣ	ΠΛΕΥΡΑ	ΙΧ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ	ΑΜΕΑ
ΚΛΑΔΑ	ΑΘΗΝΩΝ	ΠΑΡ. 1Η ΚΛΑΔΑ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	5	0	0	0
	ΠΑΡ. 1Η ΚΛΑΔΑ	ΑΛ. ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	6	0	0	2
	ΑΛ. ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	 0	0	0	0
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ	ΨΑΡΩΝ	ΔΕΞΙΑ	 7	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	3	0	0	0
	ΨΑΡΩΝ	ΠΑΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΔΕΞΙΑ	2	0	1	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	 5	0	0	0
	ΠΑΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΜΑΡΙΑΣ ΜΠΑΣΚΑΡΗ	ΔΕΞΙΑ	6	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	6	0	0	1
	ΜΑΡΙΑΣ ΜΠΑΣΚΑΡΗ	ΥΔΡΑΣ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	1	0	0	0
	ΥΔΡΑΣ	ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	ΔΕΞΙΑ	4	0	0	0

			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	3	0	1	0
	ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΔΕΞΙΑ	1	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΣΠΕΤΣΩΝ	ΔΕΞΙΑ	3	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	8	0	0	1
	ΣΠΕΤΣΩΝ	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	ΔΕΞΙΑ	3	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	1	0	0	0
	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	ΧΙΟΥ	ΔΕΞΙΑ	5	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	5	0	0	0
	ΧΙΟΥ	ΝΕΔΟΝΤΟΣ	ΔΕΞΙΑ	7	0	0	1
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
ΨΑΡΩΝ	ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ	ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ	ΔΕΞΙΑ	3	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	5	0	0	0
	ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ	ΔΗΜΟΣΘΕΝΟΥΣ	ΔΕΞΙΑ	2	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	4	0	0	0
	ΔΗΜΟΣΘΕΝΟΥΣ	ΣΟΛΩΝΟΣ	ΔΕΞΙΑ	6	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	5	0	0	1
	ΣΟΛΩΝΟΣ	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ	ΔΕΞΙΑ	9	0	0	1
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	13	0	0	2
	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ	ΠΑΡ. ΨΑΡΩΝ	ΔΕΞΙΑ	3	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	5	0	0	0
	ΠΑΡ. ΨΑΡΩΝ	ΔΗΜΟΦΩΝΤΟΣ	ΔΕΞΙΑ	3	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	2	0	0	0
	ΔΗΜΟΦΩΝΤΟΣ	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΔΕΞΙΑ	3	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	7	0	0	0
	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΔΕΞΙΑ	3	0	0	0

			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	3	0	0	0
ΦΡΑΤΖΗ	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ	ΔΑΓΡΕ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	15	0	0	1
	ΔΑΓΡΕ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	4	0	0	0
ΔΑΦΝΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ	ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
ΠΟΛΥΧΑΡΟΥΣ	ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ	ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	ΔΕΞΙΑ	7	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
ΓΕΩΡΓΟΥΛΗ	ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ	ΔΕΞΙΑ	6	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
	ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ	ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ	ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ	ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ	ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
	ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ	ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ	ΔΕΞΙΑ	4	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
	ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ	ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	ΔΕΞΙΑ	2	0	0	1
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0

ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ	ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ	ΔΕΞΙΑ	4	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
	ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ	ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	ΔΕΞΙΑ	4	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ ΣΚΙΑ	ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	ΚΑΝΑΡΗ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ ΣΚΙΑ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ ΣΚΙΑ	ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	7	0	0	0
	ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ	ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	4	0	0	1
	ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ	ΑΜΑΛΙΑΣ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	1	0	0	0
	ΑΜΑΛΙΑΣ	ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	2	0	0	0
	ΚΑΙΣΑΡΗ	ΔΑΦΝΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
	ΔΑΦΝΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΥ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΥ	ΠΟΛΥΧΑΡΟΥΣ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
	ΠΟΛΥΧΑΡΟΥΣ	ΓΕΩΡΓΟΥΛΗ	ΔΕΞΙΑ	3	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
	ΓΕΩΡΓΟΥΛΗ	ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ	ΔΕΞΙΑ	7	0	0	1

			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
	ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΔΕΞΙΑ	4	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
ΝΕΔΟΝΤΟΣ	ΚΕΦΑΛΑ	ΙΑΤΡΟΠΟΥΛΟΥ	ΔΕΞΙΑ	9	0	0	0
	ΚΕΦΑΛΑ	ΚΛΑΔΑ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
	ΙΑΤΡΟΠΟΥΛΟΥ	ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΔΕΞΙΑ	11	0	0	0
	ΚΛΑΔΑ	ΚΙΛΚΙΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
	ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΓΙΑΤΡΑΚΟΥ	ΔΕΞΙΑ	5	0	0	0
	ΓΙΑΤΡΑΚΟΥ	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΔΕΞΙΑ	10	0	0	0
ΧΡΥΣΑΝΘΟΥ ΠΑΓΩΝΗ	ΚΕΦΑΛΑ	ΙΑΤΡΟΠΟΥΛΟΥ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	6	0	1	1
	ΙΑΤΡΟΠΟΥΛΟΥ	ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
	ΙΑΤΡΟΠΟΥΛΟΥ	ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	7	0	1	1
	ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ	ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
	ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΓΙΑΤΡΑΚΟΥ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	8	0	1	1
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΚΕΦΑΛΑ	ΙΑΤΡΟΠΟΥΛΟΥ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	24	2	0
	ΙΑΤΡΟΠΟΥΛΟΥ	ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	30	0	0
	ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ	ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	25	0	0
	ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΓΙΑΤΡΑΚΟΥ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	2
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	59	0	0
ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΠΑΓΩΝΗ	ΔΕΞΙΑ	7	0	1	1
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0

ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΨΑΛΤΗ	ΔΕΞΙΑ	1	0	1	0
	ΨΑΛΤΗ	ΠΑΓΩΝΗ	ΔΕΞΙΑ	2	0	0	1
	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΠΑΓΩΝΗ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
	ΠΑΓΩΝΗ	ΝΕΔΟΝΤΟΣ	ΔΕΞΙΑ	4	0	1	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
ΓΙΑΤΡΑΚΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΝΕΔΟΝΤΟΣ	ΔΕΞΙΑ	1	0	1	0
	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΨΑΛΤΗ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	1	0
	ΨΑΛΤΗ	ΠΑΓΩΝΗ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	10	0	0
	ΠΑΓΩΝΗ	ΝΕΔΟΝΤΟΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0
ΚΕΦΑΛΑ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΠΑΓΩΝΗ	ΔΕΞΙΑ	0	21	0	0
	ΠΑΓΩΝΗ	ΝΕΔΟΝΤΟΣ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ				302	169	12	20

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι διαφορές στο ισοζύγιο στάθμευσης ανά οδικό τμήμα πριν και μετά τις παρεμβάσεις.

	ΝΟΜΙΜΑ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΙΧ	ΝΟΜΙΜΑ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΙΧ ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ
ΚΛΑΔΑ	30	13	-17
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	84	75	-9
ΨΑΡΩΝ	102	80	-22
ΦΡΑΝΤΖΗ	23	20	-3
ΔΑΦΝΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ	0	0	0
ΠΟΛΥΧΑΡΟΥΣ	7	7	0
ΓΕΩΡΓΟΥΛΗ	8	6	-2
ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ	9	0	-9
ΒΑΛΛΩΡΙΤΟΥ	0	0	0
ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ	5	7	2
ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ	7	8	1
ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ ΣΚΙΑ	5	0	-5
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	50	30	-20
ΝΕΔΟΝΤΟΣ	42	35	-7
ΧΡΥΣΑΝΘΟΥ ΠΑΓΩΝΗ	30	27	-3
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	5	4	-1
ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ	9	9	0
ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	19	10	-9
ΓΙΑΤΡΑΚΟΥ	9	3	-6
ΚΕΦΑΛΑ	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	444	334	-110

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΑΙΤΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Ο οδικός χώρος με τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση στο κέντρο της Καλαμάτας είναι ήδη ανεπαρκής για να εξυπηρετήσει την υφιστάμενη ζήτηση και δεν υπάρχουν «εύκολες» λύσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος.

Τις προηγούμενες δεκαετίες υπήρξε μια συστηματική προσπάθεια στις ελληνικές πόλεις να εξυπηρετηθεί ο συνεχώς αυξανόμενος αριθμός ΙΧ, το οποίο οδήγησε στην υποτίμηση των υπόλοιπων λειτουργιών του δρόμου και στην εκτόπιση από τον οδικό χώρο όλων των άλλων χρηστών και μέσων πλην του αυτοκινήτου. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας της ζωής και της ελκυστικότητας του χώρου.

Οι κατευθύνσεις του σύγχρονου σχεδιασμού όμως επιβάλλουν ο οδικός χώρος να εξυπηρετεί το σύνολο των χρηστών του και να διαφυλάσσεται ο κοινωνικός και περιβαλλοντικός ρόλος του. Η προσπάθεια εξυπηρέτησης του ΙΧ δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις αντοχές του οδικού χώρου. Στόχος είναι **η υπερβάλλουσα ζήτηση να εξυπηρετείται από το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία, τα οποία αποτελούν και πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας.**

Ο κοινωνικός ρόλος του οδικού χώρου δε θα πρέπει επίσης να παραβλέπεται, καθώς οι διαδρομές πεζής μετακίνησης αποτελούν ταυτόχρονα και χώρους κοινωνικοποίησης των κατοίκων και των επισκεπτών.

Τα παραπάνω εντάσσονται στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Δήμου Καλαμάτας, η οποία βρίσκεται σε πλήρη συμφωνία με τον στόχο του παρόντος έργου και αποτελεί παράλληλα στρατηγικό στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά στον σχεδιασμό και στη διαχείριση των αστικών συστημάτων μεταφορών και στην αντιμετώπιση των ποικίλων αστικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών προβλημάτων, που προκαλεί η συνεχής αύξηση των αναγκών μετακίνησης και η εξάρτηση από το Ι.Χ. αυτοκίνητο.

Οι πολιτικές αυτές είναι εναρμονισμένες με τη γενικότερη ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική, στις προτεραιότητες της οποίας περιλαμβάνονται η μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων, με έμφαση στις εκπομπές σωματιδίων και ρύπων του θερμοκηπίου, η βελτίωση των συνθηκών περιβαλλοντικού θορύβου, η προστασία γενικότερα της υγείας και της ποιότητας ζωής. Αξίζει να αναφερθεί ότι **η Καλαμάτα συμμετέχει ως υποψήφια πόλη στην πρωτοβουλία για τις 100 κλιματικά ουδέτερες πόλεις έως το 2030.**

Αξίζει να αναφερθεί ότι **οι προτεινόμενες παρεμβάσεις είναι συμβατές και με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Δήμου Καλαμάτας**, το οποίο αναγνώριζε την ανάγκη ανάπτυξης δικτύου πεζών (και ποδηλατών) και πρότεινε την οργάνωση ενός πλήρους πλέγματος αξόνων ροής πεζών στην κεντρική περιοχή της πόλης, μέσα από τη διαμόρφωση πεζοδρόμων και ζωνών ήπιας οδικής κυκλοφορίας.

Η υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων θα βελτιώσει ουσιαστικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων και την προσβασιμότητα του κέντρου της πόλης. Η ανάπλαση των πεζοδρομίων, η ενίσχυση του πρασίνου, η κατασκευή parklets,

καθώς και η χρήση βιοκλιματικών υλικών, θα μειώσουν τις ταχύτητες των οχημάτων και θα αναβαθμίσουν την αισθητική και το περιβάλλον της πόλης. Επιπρόσθετα, θα αυξηθεί το επίπεδο οδικής ασφάλειας και θα μειωθούν τα τροχαία συμβάντα, μέσα από τη μείωση των ορίων ταχύτητας, αύξησης της ορατότητας, πύκνωσης των διαβάσεων πεζών, ενίσχυσης της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης κ.λπ.

Οι προτάσεις της μελέτης δεν επηρεάζουν τη λειτουργία της δημόσιας συγκοινωνίας. Οι αναπλάσεις των οδών από τις οποίες διέρχεται η δημόσια συγκοινωνία επιτρέπουν την άνετη κίνηση των λεωφορείων, ενώ οι νέες προτεινόμενες ρυθμίσεις στάθμευσης διευκολύνουν με τη σειρά τους την κίνηση των οχημάτων της δημόσιας συγκοινωνίας. Η ανάπτυξη των πεζοδρομίων θα ενισχύσει το επίπεδο εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας μέσα από τη βελτίωση της προσβασιμότητας των στάσεων (ιδιαίτερα για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα).

Είναι σημαντικό να σημειωθεί πως με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν αλλάζει η κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου όπου εφαρμόζονται και συνεπώς **η κυκλοφοριακή κατάσταση και η πρόσβαση στην κεντρική περιοχή του Δήμου Καλαμάτας παραμένει ως έχει**. Όσον αφορά στις νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης που καταργούνται προκειμένου να εξασφαλιστεί ο απαιτούμενος χώρος για την προσβασιμότητα της πεζή μετακίνησης και όχι μόνο (π.χ. πεζοδρόμια με ελεύθερο πλάτος όδευσης 1,5μ. κατ' ελάχιστον βάσει νομοθεσίας), η ζήτηση για στάθμευση θα καλυφθεί επαρκώς καθώς:

- Πλησίον της περιοχής παρέμβασης λειτουργούν **υπαίθριοι χώροι στάθμευσης (εκτός οδού) δημόσιας χρήσης**. Ένα μέρος των χώρων αυτών λειτουργεί χωρίς χρέωση, ενώ ορισμένοι εξ αυτών λειτουργούν ως οργανωμένοι χώροι στάθμευσης με καθεστώς ελεγχόμενης στάθμευσης.
- Η ζήτηση στάθμευσης σε οδούς που χάνονται νόμιμες θέσεις θα απορροφηθεί από παρακείμενες οδούς, στο βαθμό που το ισοζύγιο στάθμευσης το επιτρέπει.
- Το παρόν έργο κινείται στην ίδια κατεύθυνση με το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)** που έχει εκπονηθεί ήδη για τον Δήμο Καλαμάτας. Η **διαπλάτυνση των πεζοδρομίων** και η **δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας** ενισχύει την **προσβασιμότητα** στο κέντρο του Δήμου και οδηγεί σε **μείωση των ταχυτήτων** των οχημάτων. Το κέντρο γίνεται βιώσιμο και πιο ασφαλές για τους κατοίκους και τους επισκέπτες και οδηγεί σε μεταβολή της σύνθεσης κυκλοφορίας με περισσότερη πεζή μετακίνηση και λιγότερα ΙΧ.
- Αποτελεί πρόθεση του Δήμου η επέκταση και αναβάθμιση του **Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)** στην **κεντρική περιοχή της πόλης**, σε συνδυασμό με τη λειτουργία της αστικής συγκοινωνίας. Η δημιουργία οριοθετημένων θέσεων στάθμευσης, η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η αισθητική αναβάθμισή τους έρχονται να ολοκληρώσουν την αστική ανάπτυξη του κέντρου της Καλαμάτας.

Εν κατακλείδι, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας θα έχουν σημαντικές θετικές επιδράσεις, με

μοναδικό «μειονέκτημα» την κατάργηση 110 παρόδων νόμιμων θέσεων στάθμευσης.

6. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΟΛΟΣ	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ		ΠΛΕΥΡΑ	ΝΟΜΙΜΑ			ΠΑΡΑΝΟΜΑ			ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΙΧ	ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΔΙΚΥΚΛΑ	ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ			
	ΑΠΟ	ΕΩΣ		ΙΧ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ	ΙΧ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ			ΙΧ	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ	ΑΜΕΛΑ
ΚΛΑΔΑ	ΑΘΗΝΩΝ	ΠΑΡ. 1Η ΚΛΑΔΑ	ΔΕΞΙΑ	2	7			3		3		0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	3	2			1		4		5	0	0	0
	ΠΑΡ. 1Η ΚΛΑΔΑ	ΑΛ. ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ	ΔΕΞΙΑ	6			2	1		6		0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	8	5		1	1		10		6	0	0	2
	ΑΛ. ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	ΔΕΞΙΑ							0		0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	7			1	2		7		0	0	0	0
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ	ΨΑΡΩΝ	ΔΕΞΙΑ	4	3					4		7	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	5				1		4		3	0	0	0
	ΨΑΡΩΝ	ΠΑΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΔΕΞΙΑ	1	3		2			2		2	0	1	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	3	5		1	1		5		5	0	0	0
	ΠΑΡ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΜΑΡΙΑΣ ΜΠΑΣΚΑΡΗ	ΔΕΞΙΑ	4			1			6		6	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	4	4					7		6	0	0	1
	ΜΑΡΙΑΣ ΜΠΑΣΚΑΡΗ	ΥΔΡΑΣ	ΔΕΞΙΑ				1	1	1	1		0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	1	1		1	1		2		1	0	0	0
	ΥΔΡΑΣ	ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	ΔΕΞΙΑ	2	3		1			5		4	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	2	3		1	4		4		3	0	1	0
	ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΔΕΞΙΑ					1		1		1	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ				1			0		0	0	0	0
	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΣΠΕΤΣΩΝ	ΔΕΞΙΑ	4	1		1			5		3	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	8						10		8	0	0	1
	ΣΠΕΤΣΩΝ	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	ΔΕΞΙΑ	2			1			2		3	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	1			1			1		1	0	0	0
	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	ΧΙΟΥ	ΔΕΞΙΑ	4						8		5	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	4	1					6		5	0	0	0

	ΧΙΟΥ	ΝΕΔΟΝΤΟΣ	ΔΕΞΙΑ	4			11		7	0	0	1
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	5 2	0		0	0	0	0
ΨΑΡΩΝ	ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ	ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ	ΔΕΞΙΑ	5		2	5	30	3	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	7		3 1	7		5	0	0	0
	ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ	ΔΗΜΟΣΘΕΝΟΥΣ	ΔΕΞΙΑ	3		1	3		2	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	4		4 1	4		4	0	0	0
	ΔΗΜΟΣΘΕΝΟΥΣ	ΣΟΛΩΝΟΣ	ΔΕΞΙΑ	2	3	4 3	2		6	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	5		5	5		5	0	0	1
	ΣΟΛΩΝΟΣ	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ	ΔΕΞΙΑ	14		6	14		9	0	0	1
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	19		1	19		13	0	0	2
	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ	ΠΑΡ. ΨΑΡΩΝ	ΔΕΞΙΑ	7	1	5	7		3	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	10	1		10		5	0	0	0
	ΠΑΡ. ΨΑΡΩΝ	ΔΗΜΟΦΩΝΤΟΣ	ΔΕΞΙΑ	6		4	6		3	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	8		3	8		2	0	0	0
ΦΡΑΝΤΖΗ	ΔΗΜΟΦΩΝΤΟΣ	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΔΕΞΙΑ	7		3	7	25	3	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	1	5	0		7	0	0	0
	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΔΕΞΙΑ	5	3	3 1	5		3	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ			5 1	0		3	0	0	0
	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ	ΔΑΓΡΕ	ΔΕΞΙΑ			1	0		0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	18	10	1	18		15	0	0	1
ΔΑΦΝΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ	ΔΑΓΡΕ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΔΕΞΙΑ			3	0	25	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	5	1	1 1	5		4	0	0	0
ΠΟΛΥΧΑΡΟΥΣ	ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ	ΔΕΞΙΑ						0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ			1			0	0	0	0
ΓΕΩΡΓΟΥΛΗ	ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ	ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	ΔΕΞΙΑ	7		2	7		7	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ			1 1			0	0	0	0
	ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ	ΔΕΞΙΑ	8		2	8		6	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ						0	0	0	0
ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ	ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ	ΔΕΞΙΑ	0		1	0		0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ						0	0	0	0
	ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ	ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ	ΔΕΞΙΑ			1			0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	7		3	7		0	0	0	0
ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ	ΔΕΞΙΑ	2	2	2 3	2		0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ						0	0	0	0
	ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ	ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ	ΔΕΞΙΑ						0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ						0	0	0	0
ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ	ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ	ΔΕΞΙΑ						0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ						0	0	0	0
	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ	ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ	ΔΕΞΙΑ	3	4	1 1	4		4	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ						0	0	0	0
ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ	ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ	ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	ΔΕΞΙΑ	1		2	1		2	0	0	1
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ						0	0	0	0
	ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ	ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ	ΔΕΞΙΑ	4	2	1	4		4	0	0	0

ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ	ΑΝΔΡΕΑΣΚΙΑ	ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0		0		0	0	0	0	
			ΔΕΞΙΑ	3		3	3		4	0	0	0	
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0		1	0		0	0	0	0	
ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ ΣΚΙΑ	ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	ΚΑΝΑΡΗ	ΔΕΞΙΑ			1			0	0	0	0	
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	3	7	2	1	5	0	0	0	0	
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ ΣΚΙΑ	ΔΕΞΙΑ	1	1	1		1	0	0	0	0	
	ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ ΣΚΙΑ	ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ					0	0	0	0		
			ΔΕΞΙΑ	10		3		10	0	0	0	0	
	ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ	ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ			3			7	0	0	0	
			ΔΕΞΙΑ	7	1	2	4	7	0	0	0	0	
	ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ	ΑΜΑΛΙΑΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ						4	0	0	1	
			ΔΕΞΙΑ	4		3	1	4	0	0	0	0	
	ΑΜΑΛΙΑΣ	ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ			1			1	0	0	0	
			ΔΕΞΙΑ	5		1	1	5	0	0	0	0	
	ΚΑΙΣΑΡΗ	ΔΑΦΝΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ			1			2	0	0	0	
			ΔΕΞΙΑ	3		1		3	0	0	0	0	
	ΔΑΦΝΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΥ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ			1			0	0	0	0	
			ΔΕΞΙΑ	1		1		1	0	0	0	0	
	ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΥ	ΠΟΛΥΧΑΡΟΥΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ						0	0	0	0	
			ΔΕΞΙΑ	3		1		3	0	0	0	0	
ΠΟΛΥΧΑΡΟΥΣ	ΓΕΩΡΓΟΥΛΗ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ						0	0	0	0		
		ΔΕΞΙΑ			1	2	3	3	0	0	0		
ΓΕΩΡΓΟΥΛΗ	ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ			3	2		0	0	0	0		
		ΔΕΞΙΑ	9	1	2	1	9	7	0	0	1		
ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ			2	3		0	0	0	0		
		ΔΕΞΙΑ	4		2	1	4	4	0	0	0		
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ			1		0	0	0	0		
ΝΕΔΟΝΤΟΣ	ΚΕΦΑΛΑ	ΙΑΤΡΟΠΟΥΛΟΥ	ΔΕΞΙΑ	12	1	0	6	1	0	12	9	0	0
	ΚΕΦΑΛΑ	ΚΛΑΔΑ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΙΑΤΡΟΠΟΥΛΟΥ	ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΔΕΞΙΑ	12	1	0	1	0	0	13	11	0	0
	ΚΛΑΔΑ	ΚΙΛΚΙΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΓΙΑΤΡΑΚΟΥ	ΔΕΞΙΑ	6	0	0	2	0	0	6	5	0	0
	ΓΙΑΤΡΑΚΟΥ	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΔΕΞΙΑ	9	0	0	3	0	0	11	10	0	0
ΧΡΥΣΑΝΘΟΥ ΠΑΓΩΝΗ	ΚΕΦΑΛΑ	ΙΑΤΡΟΠΟΥΛΟΥ	ΔΕΞΙΑ	5	0	0	1	1	0	9	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	8	4	0	0	6	0	1
	ΙΑΤΡΟΠΟΥΛΟΥ	ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ	ΔΕΞΙΑ	5	1	0	0	0	0	5	0	0	0
	ΙΑΤΡΟΠΟΥΛΟΥ	ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	10	2	0	0	7	0	1
	ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ	ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΔΕΞΙΑ	5	0	0	0	0	0	6	0	0	0
	ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΓΙΑΤΡΑΚΟΥ	ΔΕΞΙΑ	7	0	0	0	0	0	10	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ			10	7	0	0	8	0	1	
ΣΙΛΗΡΟΛΟΓΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΚΕΦΑΛΑ	ΙΑΤΡΟΠΟΥΛΟΥ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΙΑΤΡΟΠΟΥΛΟΥ	ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	12	0	2	2	0	2	0	24	2
			ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	15	0	0	0	0	0	30	0	0

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ	ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ	ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	11	0	0	0	0	1		0	25	0	0
	ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΓΙΑΤΡΑΚΟΥ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	0	0	0	2		0	0	0	2
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	26	0	0	0	0	0		0	59	0	0
ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΠΑΓΩΝΗ	ΔΕΞΙΑ	9	1	0	3	0	0	9		7	0	1	1
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	10	3	0	0		0	0	0	0
ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΨΑΛΤΗ	ΔΕΞΙΑ	2	0	0	2	0	0	2		1	0	1	0
	ΨΑΛΤΗ	ΠΑΓΩΝΗ	ΔΕΞΙΑ	3	0	0	2	0	0	3		2	0	0	1
	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΠΑΓΩΝΗ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	8	0	0	2	0	0	8		0	0	0	0
	ΠΑΓΩΝΗ	ΝΕΔΟΝΤΟΣ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	9	1	0	0		4	0	1	0
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	6	0	0	3	0	0	6		0	0	0	0
ΓΙΑΤΡΑΚΟΥ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΝΕΔΟΝΤΟΣ	ΔΕΞΙΑ	9	0	0	2	0	0	9		1	0	1	0
	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΨΑΛΤΗ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0	0	0	0		0	0	1	0
	ΨΑΛΤΗ	ΠΑΓΩΝΗ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0	0	0	0		0	10	0	0
	ΠΑΓΩΝΗ	ΝΕΔΟΝΤΟΣ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0
ΚΕΦΑΛΑ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΠΑΓΩΝΗ	ΔΕΞΙΑ	0	9	0	2	0	0	0	10	0	21	0	0
	ΠΑΓΩΝΗ	ΝΕΔΟΝΤΟΣ	ΔΕΞΙΑ	0	0	0	8	0	0	0		0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ				387	153	0	212	78	2	444	203	302	169	12	20