

**ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ 7/2022****ΑΠΟΦΑΣΗ 15/2022**

Στην Καλαμάτα σήμερα, την 15η Απριλίου 2022, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10:00 π.μ., συνέρχεται στην υπ' αριθμ. 7/2022 συνεδρίαση το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, η οποία πραγματοποιείται με τηλεδιάσκεψη (με χρήση του λογισμικού zoom), σύμφωνα με τις διατάξεις της υπ' αριθμ. 643/69472/24-9-2021 εγκυκλίου του Υπουργείου Εσωτερικών και της ΚΥΑ Δ1αΓ.Π.οικ. 20354/8-4-2022 (ΦΕΚ 1724/9.4.2022 - τ. Β), μετά την με αριθμ. πρωτ. 34621/11-4-2022 πρόσκληση του Προέδρου, η οποία επιδόθηκε στα μέλη του Συμβουλίου σύμφωνα με το νόμο.

Συμμετέχουν στη συνεδρίαση οι κ.κ.: 1) Λύρας Παναγιώτης, Πρόεδρος του Συμβουλίου, 2) Αλεξανδροπούλου Παναγιώτα, 3) Αλεξόπουλος Δημήτριος, 4) Βασιλοπούλου Παναγιώτα, 5) Γαϊτάνης Φώτιος, 6) Διασάκος Σπυρίδων, 7) Καλαμουδάκου Αλεξάνδρα, 8) Μπάμπαλη Αικατερίνη (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 20 απόφαση), 9) Τσαλίκης Δημήτριος, Τσώλης Ηλίας και 5) Χουσέας Σταύρος.

Δεν συμμετέχουν, αν και κλήθηκαν, τα μέλη κ.κ. 1) Αλεξόπουλος Ιωάννης, 2) Καλογεροπούλου Παναγιώτα, 3) Κουφαλάκου Ευαγγελία και 4) Χαχής Ευάγγελος.

Αφού επιτυγχάνεται έτσι νόμιμη απαρτία ο κ. Πρόεδρος κηρύσσει την έναρξη αυτής.

.....

Στη συνέχεια εισάγεται από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου για συζήτηση το εκτός ημερήσιας διάταξης θέμα που το Σώμα ομόφωνα αποδέχθηκε να συζητηθεί μαζί με τα τακτικά λόγω του επείγοντος χαρακτήρα του με τίτλο:

Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο πλαίσιο του έργου «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» του Δήμου Καλαμάτας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999 όπως ισχύει.

Η με αριθμ. πρωτ. 35888/14-04-2022 σχετική εισήγηση του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας, Σήμανσης, Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, η οποία που ήταν στο φάκελο του θέματος μαζί με τα αναφερόμενα συνημμένα σε αυτή στοιχεία και είχαν αποσταλεί στα Μέλη του Συμβουλίου προς ενημέρωση, έχει αναλυτικά ως εξής:

**ΘΕΜΑ:** Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο πλαίσιο του έργου «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» του Δήμου Καλαμάτας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999 όπως ισχύει.

**ΣΧΕΤ:**

Στο πλαίσιο της από 09/02/2022 Προγραμματικής Σύμβασης (ΑΔΑ: Ω5Σ9ΩΕΕ-ΣΚ4), μεταξύ του Δήμου Καλαμάτας και της εταιρείας ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ Α.Ε. - ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ για την πράξη «Ωρίμανση μελετών του έργου “Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας”», μεταβιβάσθηκε η αρμοδιότητα υλοποίησης των διαδικασιών ωρίμανσης του έργου στην ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ Α.Ε. - ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ.

Το έργο «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» 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 πόλης. Το έργο περιλαμβάνει την εκπόνηση των απαραίτητων μελετών (Τοπογραφική Μελέτη, Ειδική Αρχιτεκτονική Μελέτη, Μελέτη Φυτοτεχνικής διαμόρφωσης, Μελέτη Υδραυλικών έργων, Μελέτη Συγκοινωνιακών έργων, Ηλεκτρομηχανολογική μελέτη, Περιβαλλοντική μελέτη, Μελέτη ΣΑΥ-ΦΑΥ και Τεύχη Δημοπράτησης) προκειμένου για την ωρίμανσή του και την ένταξή του σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα.

Σε συνέχεια επικοινωνίας με την Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας & Ιονίου θα πρέπει στον τίτλο και στο αποφασιστικό να αναφέρεται ρητά η έγκριση «κυκλοφοριακών ρυθμίσεων» και όχι η έγκριση «κυκλοφοριακής μελέτης», όπως εκ παραδρομής είχε αναφερθεί προηγουμένως, βάσει του οποίου λήφθηκε η 17/2022 Απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας.

Συνοπτικά, όπως αναφέρεται και στην Κυκλοφοριακή Μελέτη, τα γενικά χαρακτηριστικά της παρέμβασης περιλαμβάνουν τη δημιουργία προσπελάσιμων και ασφαλών πεζοδρομίων επαρκούς πλάτους και εξασφάλιση προσβασιμότητας σε εμποδιζόμενα άτομα ΑμεΑ (ράμπες και επαρκές πλάτος διέλευσης) και άτομα με δυσκολία στην όραση (όδευση τυφλών). Επίσης προτείνεται η δημιουργία οργανωμένων ζωνών στάθμευσης κατά μήκος των οδών. Ανά συγκεκριμένο αριθμό θέσεων (5 έως 7 θέσεις) προβλέπεται η κατασκευή χώρου πρασίνου, ο οποίος αποτελεί διαπλάτυνση του πεζοδρομίου και βρίσκεται στην ίδια στάθμη με αυτό. Περιλαμβάνει καθιστικό και αποτελεί ένα σκιασμένο χώρο στάσης. Με τον τρόπο αυτό οι θέσεις στάθμευσης εναλλάσσονται με νησίδες

πρασίνου και αποφεύγεται η δημιουργία μεγάλου μήκους σειρών σταθμευμένων οχημάτων κατά μήκος των οδών.

Η προτεινόμενη διαμόρφωση των οδών περιλαμβάνει:

- Πλακόστρωση του υφιστάμενου οδοστρώματος με κυβόλιθους ή άλλο υλικό δαπεδόστρωσης σε στάθμη -0.12 από το υπάρχον πεζοδρόμιο.
- Διαμόρφωση λωρίδας στάθμευσης πλάτους 2.20μ, είτε από τη μία πλευρά της οδού, είτε αμφίπλευρη, εφόσον το συνολικό πλάτος της οδού επαρκεί.
- Δημιουργία επαρκούς πλάτους πεζοδρομίων σε στάθμη +0.12 από τη ζώνη κίνησης των οχημάτων.

Τέλος, ανάλογα με τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά κάθε οδού, θα εξεταστούν εναλλακτικές προτάσεις διαμόρφωσης αυτής, οι οποίες θα παρουσιάζουν αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον ως προς τη σχεδίαση, θα αποθαρρύνουν την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων από τα οχήματα και θα προωθούν την πεζή μετακίνηση και την ενίσχυση του πράσινου. Πιο συγκεκριμένα:

### **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.

### **Οδός Φραντζή**

Πρόκειται για μονόδρομο με κατεύθυνση από την οδό Αριστομένους προς την οδό Κεφάλαια με παρόδια στάθμευση από την αριστερή πλευρά της οδού. Διαθέτει επαρκούς 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. Η προτεινόμενη παρέμβαση αφορά μόνο στο τμήμα που καταλαμβάνει το οδόστρωμα. Προτείνεται λοιπόν η αντικατάσταση της υφιστάμενης ασφάλτου και δαπεδόστρωση του υφιστάμενου οδοστρώματος με κυβόλιθους σε στάθμη περίπου 0.12μ χαμηλότερα από το υπάρχον πεζοδρόμιο και όριο ταχύτητας 30km/h. Παράλληλα, προτείνεται η διαμόρφωση λωρίδας στάθμευσης πλάτους 2.00μ από την αριστερή πλευρά της οδού (κατά τη φορά κίνησης), ενώ το υπόλοιπο τμήμα διατίθεται για την κίνηση των οχημάτων.

### **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.

#### **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.

#### **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.

#### **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.

#### **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.

#### **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.

#### **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 3.50μ 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, οι οποίες θα δημιουργούν την αίσθηση ενός γραμμικού πάρκου. Τέλος προτείνεται η δαπεδόστωση της οδού με κυβόλιθους, σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερη των πεζοδρομίων, μειώνοντας το όριο της ταχύτητας στα 30km/h με την τοποθέτηση της κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης.

#### **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.

#### **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 270.00 μ 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.

#### **Οδοί Γιατράκου, Χρυσάνθου Παγώνη, Μητροπέτροβα και Αντωνοπούλου**

Πρόκειται για σύμπλεγμα οδών στο κέντρο της Καλαμάτας συνολικού μήκους οδών 524.00 μ, επιφανείας 5250.00 μ<sup>2</sup> 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 3.20 μ 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.

#### **Οδός Κεφάλια**

Αφορά στο τμήμα που περικλείεται ανάμεσα στις οδούς Σιδηροδρομικού Σταθμού και Νέδοντος. Το μήκος της παραπάνω οδού ανέρχεται σε 150.00 μ περίπου, ενώ το πλάτος της κυμαίνεται περίπου σε 12.50 με 13.00 μ 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.

#### **Οδός Νέδοντος**

Αφορά στο τμήμα που περικλείεται ανάμεσα στις οδούς Κεφάλια και Κροντήρη (στο ύψος του ομώνυμου κόμβου), συνολικού μήκους 320.00 μ, επιφανείας 3070.00 μ<sup>2</sup> 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.

Όπως αναφέρεται και στην Τεχνική Έκθεση Κυκλοφοριακής Τεκμηρίωσης,

*«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.*

*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.

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 θερμκηπίου, 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.

Η υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων θα βελτιώσει ουσιαστικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων και την προσβασιμότητα του κέντρου της πόλης. Η ανάπτυξη 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 112 παρόδιων νόμιμων θέσεων στάθμευσης.»

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

| ΟΔΟΣ                   | ΝΟΜΙΜΑ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΙΧ | ΝΟΜΙΜΑ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΙΧ ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ | ΔΙΑΦΟΡΑ     |
|------------------------|--------------------------------|---|-------------|
| ΚΛΑΔΑ                  | 30                             | 13  | -17         |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ             | 84                             | 75  | -9          |
| ΨΑΡΩΝ                  | 102                            | 79  | -23         |
| 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                             | 29  | -21         |
| 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           |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>          | <b>444</b>                     | <b>332</b>  | <b>-112</b> |

Είναι σημαντικό να τονιστεί πως με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν αλλάζει η κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου όπου εφαρμόζονται (εκτός των πεζοδρόμων) και συνεπώς η κυκλοφοριακή κατάσταση και η πρόσβαση στην κεντρική περιοχή του Δήμου Καλαμάτας παραμένει ως έχει.

**Κατόπιν των παραπάνω, εισηγούμαστε:**

Την έγκριση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο πλαίσιο του έργου «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» του Δήμου Καλαμάτας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999 όπως ισχύει.

Ο Δήμαρχος Καλαμάτας  
«Με εντολή»  
Ο Αντιδήμαρχος Καλαμάτας

ΝΙΚΟΣ Β. ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ

**Συνημμένα σε ηλ. μορφή:**

1. Η Κυκλοφοριακή Μελέτη που αποτελείται από έγγραφα (Τεχνική Έκθεση Σήμανσης, Τεχνική Έκθεση Κυκλοφοριακής Τεκμηρίωσης) και σχέδια (Διατομές Δ1 έως Δ10, Πρόταση Διαμόρφωσης Οδικού Χώρου Α1 έως Α9, Υφιστάμενη Σήμανση Σ1 έως Σ9, Προτεινόμενη Σήμανση Σ1 έως Σ9).

Επί του θέματος διεξάγεται διαλογική συζήτηση η οποία έχει ως εξής:



ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όπως θυμάστε το θέμα αυτό είχε έρθει και στην προηγούμενη συνεδρίαση ως κατεπείγον, εστάλη στις υπηρεσίες, επέστρεψε όμως για κάποιες διορθώσεις που ζήτησαν και πάλι ο χρόνος δεν επαρκεί και γι' αυτό έρχεται ως εκτός ημερήσιας διάταξης. Πρόκειται για μια ογκωδέστατη μελέτη που αφορά την πρόταση για χρηματοδότηση στο κομμάτι του κέντρου, όπως είχατε δει και την προηγούμενη φορά με κάποιες διορθώσεις που έγιναν.

Θέλει κάποιος κάτι;

ΜΠΑΜΠΑΛΗ: Επειδή δεν είδαμε κάποια αλλαγή σε έναν προβληματισμό που θέσαμε την προηγούμενη φορά σχετικά με την αντικατάσταση των θέσεων στάθμευσης που θα μειωθούν, καθώς και όσον αφορά στο όριο ταχύτητας για το οποίο δεν είδα να έχει τροποποιηθεί, θα ψηφίσω ΛΕΥΚΟ και πάλι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να επισημάνω ότι χονδρικά σε αυτή τη διόρθωση που έγινε, έχει να κάνει περισσότερο με τεχνικά θέματα και όχι επί της ουσίας που ανέφερε η συνάδελφος και έχει δίκιο.

Η δική μου εισήγηση είναι, επειδή πρόκειται για χρήματα τα οποία χρειάζεται η πόλη για να μπορέσει να κάνει όλες αυτές τις βελτιώσεις, παρ' όλα αυτά όμως η ίδια η μελέτη απ' ότι φαίνεται δεν καλύπτει όλα αυτά που εμείς θέλουμε για τον τρόπο που αντιλαμβανόμαστε το αστικό περιβάλλον, και το κομμάτι της στάθμευσης και το κομμάτι της κίνησης των ποδηλάτων και διάφορα τέτοια θέματα, από την προηγούμενη εισήγηση είχαμε επιφυλαχτεί και είχαμε ότι επί της μελέτης συν το χρόνο θα τοποθετούμαστε και θα κάνουμε συγκεκριμένες προτάσεις. Εάν αντιλαμβανόμαστε όλοι πρόκειται για μια μελέτη που μεταμορφώνει την καθημερινότητα πολλών. Και οδηγών και πεζών και ατόμων με κινητικά προβλήματα και ανθρώπων που επισκέπτονται γιατρούς και υπηρεσίες, στο πιο βαρύ συγκοινωνιακό σημείο της πόλης μας. Είναι τεράστιο το θέμα της κίνησης και της κυκλοφορίας σε αυτούς τους δρόμους και καταλαβαίνουμε όλοι μας ότι αυτή μελέτη μάλλον, όπως φαίνεται, δεν καλύπτει ότι απαιτήσεις υπάρχουν για το συγκεκριμένο σημείο.

Η δική μου εισήγηση είναι θετική αλλά με τις επιφυλάξεις που έχουν διατυπωθεί και στην προηγούμενη συνεδρίασή μας.

ΤΣΩΛΗΣ: Είχαμε εισηγηθεί παλαιότερα να μας γίνει μια μελέτη, να έχουμε μια εικόνα, για τις θέσεις στάθμευσης των ξενοδοχείων. Δεν μπορεί να ενταχθεί και αυτό μέσα, για να γίνει μια συνολική αντιμετώπιση για τις θέσεις ξενοδοχείων και επαγγελματιών;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να συμφωνήσω σε αυτό αλλά ήταν θέμα ΣΒΑΚ αν θυμάσαι και επί της συγκεκριμένης μελέτης που συζητάμε δεν έχει ξενοδοχείο εκεί.

ΓΑΪΤΑΝΗΣ: Εμείς εμμένουμε στη θέση που διατυπώσαμε την προηγούμενη εβδομάδα και γι' αυτό το λόγο θα ψηφίσουμε ΛΕΥΚΟ. Νομίζω το έχουμε καλύψει το θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σεβαστό και κατανοητό από την πλευρά μου.  
Πάμε να ψηφίσουμε.

Η δική μου πρόταση είναι θετική γνωμοδότηση με τις παρατηρήσεις που είχαμε και στην προηγούμενη απόφασή μας.

Με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης ακολουθεί ψηφοφορία σύμφωνα με την οποία:

ΥΠΕΡ τάσσονται ο Πρόεδρος κ. Λύρας Παναγιώτης και τα Μέλη του Συμβουλίου κ.κ. Αλεξόπουλος Δημήτριος, Βασιλοπούλου Παναγιώτα, Καλαμουδάκου Αλεξάνδρα, Τσώλης Ηλίας και Χουσεάς Σταύρος, με την επιφύλαξη όπως διατυπώθηκε πιο πάνω από τον κ. Πρόεδρο.

ΛΕΥΚΗ ψήφο δηλώνουν τα Μέλη του Συμβουλίου κ.κ. Αλεξανδροπούλου Παναγιώτα, Γαϊτάνης Φώτιος, Διασάκος Σπυρίδων, Μπάμπαλη Αικατερίνη και Τσαλίκης Δημήτριος.

Το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, αφού λαμβάνει υπόψη του την παραπάνω εισήγηση, καθώς επίσης και τις διατάξεις των άρθρων 73, 83 & 84 του Ν. 3852/2010 «Καλλικράτης», όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν, καθώς και το αποτέλεσμα της ως άνω ψηφοφορίας,

### **Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι Ο Μ Ο Φ Ω Ν Α**

**Εκφράζει, με επιφύλαξη, στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας τη σύμφωνη γνώμη του για την έγκριση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο πλαίσιο του έργου «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» του Δήμου Καλαμάτας, σύμφωνα με όσα αναφέρονται στην υπ' αριθμ. πρωτ. 35888/14-04-2022 σχετική εισήγηση του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας, Σήμανσης, Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, η οποία καταχωρείται αναλυτικά στο ιστορικό της απόφασης αυτής και, επειδή δεν υπήρχε αρκετός χρόνος προκειμένου να ενημερωθεί το Συμβούλιο λεπτομερέστατα, τις όποιες παρατηρήσεις – προτάσεις του, στις οποίες εδράζεται η ως άνω επιφύλαξη επί των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, θα τις καταθέσει σε επόμενη συνεδρίασή του.**

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

#### **ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**

##### **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

Λύρας Παναγιώτης

##### **ΤΑ ΜΕΛΗ**

1. Αλεξανδροπούλου Παναγιώτα
2. Αλεξόπουλος Δημήτριος
3. Βασιλοπούλου Παναγιώτα
4. Γαϊτάνης Φώτιος
5. Διασάκος Σπυρίδων
6. Καλαμουδάκου Αλεξάνδρα
7. Μπάμπαλη Αικατερίνη
8. Τσαλίκης Δημήτριος
9. Τσώλης Ηλίας
10. Χουσεάς Σταύρος

Ακριβές Απόσπασμα  
Καλαμάτα, 19 Απριλίου 2022  
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ι. ΛΥΡΑΣ