



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Αρ.Πρωτ.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΩΝ
ΑΠΟΤΥΠΩΣΕΩΝ & ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ

Προς
:

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Ταχ. Δ/ση: ΑΘΗΝΩΝ 99, 24134 Καλαμάτα
Πληροφορίες: Πρωτογερη Α.,
Μπουμποπούλου Α.
Τηλέφωνο: 2721360781, 2721360890
Email: a.protogeri@kalamata.gr,
aggeliki@kalamata.gr

ΘΕΜΑ :

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

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

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

ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΟΔΟΥ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ:

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

Σύμφωνα με τα αναφερόμενα και στην μελέτη «**Ανάπλαση οδού Αναγνωσταρά**» του στην παραπάνω οδό σήμερα, λόγω των πολύ μικρών πεζοδρομίων που υφίστανται για την κυκλοφορία των πεζών, αποτελεί τελικά μονόδρομο η δημιουργία νέων πλατύτερων πεζοδρομίων που θα βοηθήσουν στην καλύτερευση της πορείας τόσο των διερχομένων

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με ΑΠ:37662 από ΠΡΩΤΟΓΕΡΗ ΑΘΗΝΑ με UID:
66150a8f5d07ba7b7f60e09e στις 11/04/24 09:47

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

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

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

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

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

α) είτε με μείωση του πλάτους των πεζοδρομίων,

β) είτε με της μείωσης του πλάτους του οδοστρώματος.

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

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

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

- Η θέση της οδού Αναγνωσταρά που βρίσκεται εντός σχεδίου.
- Η οδός Αναγνωσταρά αποτελεί οδό μονής κατεύθυνσης με μία λωρίδα κυκλοφορίας.
- Η οδός Αναγνωσταρά αποτελεί τοπική οδό, δηλαδή δεν είναι ούτε αστική αρτηρία ούτε συλλεκτήρια οδός, όπως προκύπτει από το ΓΠΣ της Καλαμάτας. Σημειώνεται, ότι και στη λειτουργική ιεράρχηση της υφιστάμενης κατάστασης στη μελέτη του ΣΒΑΚ Καλαμάτας, φαίνεται ότι η οδός Αναγνωσταρά αποτελεί τοπική οδό.
- Η οδός Αναγνωσταρά έχει ως κύρια λειτουργία την πρόσβαση και δευτερευόντως την παραμονή.

- Οι φόρτοι λεωφορείων γραμμής και βαρέων οχημάτων εκφρασμένοι σε ποσοστό επί του συνόλου των οχημάτων (σύνθεση κυκλοφορίας) είναι μικροί, σε ποσοστό <5% (από τη μελέτη ΣΒΑΚ προκύπτει ότι είναι 4,9%).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με ΑΠ:37662 από ΠΡΩΤΟΓΕΡΗ ΑΘΗΝΑ με UID:
66150a8f5d07ba7b7f60e09e στις 11/04/24 09:47

Συνημμένα:

- 1) Τεχνική Έκθεση & Τεχνική Περιγραφή.
- 2) Προϋπολογισμός μελέτης
- 3) Τεχνικά σχέδια της Α.Μ. 116/2023 (ορθοφωτοχάρτης και Οριζοντιογραφία)