

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 8/2023

ΑΠΟΦΑΣΗ 25/2023

Στην Καλαμάτα σήμερα την 6η Ιουνίου 2023, ημέρα Τρίτη και ώρα 13:00, συνέρχεται στη 8η/2023 συνεδρίαση η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας, που πραγματοποιείται στην αίθουσα συνεδριάσεων, στο Δημοτικό Κατάστημα της οδού Αθηνών 99 (ισόγειο Α΄ κτιρίου), μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 58253/31-5-2023 πρόσκληση του κ. Προέδρου, η οποία επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση ο κ. Μπασακίδης Νικόλαος, Αντιδήμαρχος Καλαμάτας, Πρόεδρος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής και από τα τακτικά μέλη του Σώματος οι κ.κ. 1) Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος, 2) Δρούγας Παντελής, 3) Μαστραγγελόπουλος Δημήτριος και 4) Φαββατάς Δημήτριος.

Δεν παραβρίσκονται αν και κλήθηκαν νόμιμα τα τακτικά μέλη κ.κ. 1) Λιάππας Λεωνίδας, 2) Μπαρούνη Μαρία και 3) Τσαπόγας Κωνσταντίνος.

Επίσης στη συνεδρίαση παραβρίσκεται το αναπληρωματικό μέλος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής κ. Σκοπετέας Αναστάσιος, αναπληρώνοντας το τακτικό μέλος κα Μπαρούνη Μαρία.

Στη συνεδρίαση επίσης κλήθηκε ο Πρόεδρος του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας κ. Λύρας Παναγιώτης, επειδή στην ημερήσια διάταξη υπάρχουν θέματα που αφορούν στην εν λόγω Δημοτική Κοινότητα, ο οποίος δεν παραβρίσκεται.

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

.....

Στη συνέχεια εισάγεται από τον κ. Πρόεδρο για συζήτηση το 1ο θέμα της ημερήσιας διάταξης με τίτλο:

Ρύθμιση κυκλοφορίας σε οδούς της πόλης.

Η με αριθμ. πρωτ. 59388/02-06-2023 σχετική εισήγηση του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας, Σήμανσης, Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών – Εγκαταστάσεων της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, η οποία ήταν στο φάκελο του θέματος μαζί με τα συνημμένα σε αυτή Τεχνική Έκθεση, έγγραφα και σχέδια και έχουν σταλεί στα Μέλη της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής προς ενημέρωση, έχει αναλυτικά ως εξής:

ΘΕΜΑ: Ρύθμιση κυκλοφορίας σε οδούς της πόλης

Σχετ:

Όπως αναλυτικά αναφέρεται στη συνημμένη Τεχνική Έκθεση, στην περιοχή της παραλίας παρατηρείται έντονη κυκλοφορία πεζών και οχημάτων, ενώ υπάρχει και έντονη ζήτηση στάθμευσης. Για το λόγο αυτό υπάρχουν αιτήματα από τους δημότες που εντοπίζουν διάφορες δυσλειτουργίες. Ένα από τα προβλήματα που εντοπίζονται είναι η απαγόρευση στάθμευσης στην ανατολική πλευρά της οδού Αύρας (μεταξύ Κρήτης και Ναυαρίνου).

Αν και η στάθμευση απαγορεύεται, οι οδηγοί των οχημάτων δεν σέβονται την υφιστάμενη σήμανση και σταθμεύουν τα οχήματά τους, με αποτέλεσμα το εύρος του οδοστρώματος που απομένει για κυκλοφορία να μην επαρκεί για την ασφαλή διέλευση των αντίθετα κινούμενων οχημάτων. Επίσης, για τον ίδιο λόγο, οι ποδηλάτες που χρησιμοποιούν την οδό κινούνται επί του πεζοδρομίου με αποτέλεσμα να ενοχλούνται οι πεζοί. Τέλος, έχουν καταβληθεί έντονες προσπάθειες αστυνόμευσης της υφιστάμενης ρύθμισης, αλλά το πρόβλημα παραμένει. Το ίδιο πρόβλημα υφίσταται και στην οδό Μεσογείων, όπου πάλι η κυκλοφορία των πεζών δυσχεραίνεται από τα οχήματα, αφού το πλάτος της οδού δεν επαρκεί για διπλή κυκλοφορία.

Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις δεν αποτελούν ανάπλαση και δεν τροποποιούν τα υφιστάμενα πεζοδρόμια, άρα δεν επηρεάζουν την εξυπηρέτηση των πεζών και των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ). Επίσης δεν επηρεάζονται τα μέσα Μαζικής Μεταφοράς αφού δεν υπάρχουν καθορισμένες γραμμές συγκοινωνίας στις οδούς που προτείνονται οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Οι ρυθμίσεις που αποτυπώνονται στα Σχέδιο Β1 και Β2 με τίτλο «ΠΡΟΤΑΣΗ», περιλαμβάνουν:

1. Μονοδρόμηση της οδού Αύρας (Σχέδιο Α2) μεταξύ των οδών Κρήτης και Ναυαρίνου με κατεύθυνση προς νότο (προς την οδό Ναυαρίνου).
2. Στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού Αύρας μεταξύ των οδών Κρήτης και Ναυαρίνου.
3. Μονοδρόμηση της οδού Μεσογείων (Σχέδιο Β2) με κατεύθυνση προς βορρά (προς την οδό Κρήτης).
4. Στάθμευση στη μία πλευρά της οδού Μεσογείων.
5. Θέσπιση ανώτατου ορίου ταχύτητας στα τριάντα (30) χλμ./ώρα στην οδό Μεσογείων και στην οδό Αύρας στο τμήμα μεταξύ των οδών Κρήτης και Ναυαρίνου.

Στη συνέχεια, η Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου θα σταλεί στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου, προκειμένου για τον απαιτούμενο έλεγχο νομιμότητας και τεχνικό έλεγχο, ώστε να εκδοθεί Απόφαση και να δημοσιευτεί στο ΦΕΚ.

Κατόπιν των παραπάνω, *εισηγούμαστε*:

Την έγκριση των προτεινόμενων ρυθμίσεων κυκλοφορίας σε οδούς της πόλης, με την τοποθέτηση της κατάλληλης σήμανσης για την υλοποίηση των ρυθμίσεων όπως φαίνονται λεπτομερώς στα Σχέδιο Β1 και Β2 με θέμα «ΠΡΟΤΑΣΗ».

Ο Δήμαρχος Καλαμάτας
«Με εντολή»
Η Αντιδήμαρχος Καλαμάτας

ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΗ

Συνημμένα:

1. Η Τεχνική Έκθεση (με τα συνημμένα σε αυτή έγγραφα συν. 1 και σχέδια συν. 2, 3).

Τα συνημμένα στην παραπάνω εισήγηση Τεχνική Έκθεση και Σχέδια έχουν ως εξής:

Τ Ε Χ Ν Ι Κ Η Ε Κ Θ Ε Σ Η

ΡΥΘΜΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΟΔΟΥΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

ΘΕΣΗ ΕΡΓΟΥ: ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ

ΙΟΥΝΙΟΣ 2023

A. ΓΕΝΙΚΑ

Σύμφωνα με την παράγραφο 1 του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999 (Α' 57) (Κ.Ο.Κ.), όπως έχει τροποποιηθεί, «Μέτρα που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας, όπως στον καθορισμό των μονόδρομων, ποδηλατοδρόμων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, στην προτεραιότητα οδών, στην αλλαγή της διατομής του οδοστρώματος ή της οδού, στην εγκατάσταση και λειτουργία φωτεινής σηματοδότησης, στον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους και γενικά στον καθορισμό χώρων στάθμευσης και στην επιβολή περιορισμών ή απαγορεύσεων κυκλοφορίας ή στάθμευσης, λαμβάνονται με αποφάσεις του Περιφερειακού ή Δημοτικού Συμβουλίου στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητάς τους, με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί από ή για λογαριασμό των αρμοδίων Τεχνικών Υπηρεσιών τους. Οι αποφάσεις αυτές εγκρίνονται από τον Συντονιστή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, ο οποίος αποφαινεται εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την κοινοποίηση της απόφασης του Περιφερειακού Συμβουλίου και εντός αποκλειστικής προθεσμίας ενός (1) μηνός από την κοινοποίηση της απόφασης του Δημοτικού Συμβουλίου. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία του δεύτερου εδαφίου, η χορήγηση της έγκρισης τεκμαίρεται.»

Επίσης με τα υπ. πρωτ. 221252/18-9-2017, 127956/31-07-2020 και 13127/20-02-2023 έγγραφα (συν. 1) της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδος & Ιονίου, Δ/νση Τεχνικού Ελέγχου, δίνονται διευκρινήσεις – οδηγίες και απαιτούμενα δικαιολογητικά για την Έγκριση Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων.

B. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ

Στην περιοχή της παραλίας παρατηρείται έντονη κυκλοφορία πεζών και οχημάτων, ενώ υπάρχει και έντονη ζήτηση στάθμευσης. Για το λόγο αυτό υπάρχουν αιτήματα από τους δημότες που εντοπίζουν διάφορες δυσλειτουργίες. Ένα από τα προβλήματα που εντοπίζονται είναι η απαγόρευση στάθμευσης στην ανατολική πλευρά της οδού Αύρας (μεταξύ Κρήτης και Ναυαρίνου).

Πέριξ και μεταξύ των οδών Αύρας και Μεσογείων υπάρχει σημαντική οικοδομική δραστηριότητα και αύξηση των κατοίκων/ επισκεπτών. Επίσης, υπάρχει σημαντική οικονομική δραστηριότητα (καταστήματα εστίασης) επί της οδού Ναυαρίνου μεταξύ των οδών Αύρας και Μεσογείων. Επίσης, υπάρχουν ακόμα αρκετά αδιέξοδα, διότι δεν έχουν ολοκληρωθεί οι διανοίξεις στην ευρύτερη περιοχή.

Αν και η στάθμευση απαγορεύεται, οι οδηγοί των οχημάτων δεν σέβονται την υφιστάμενη σήμανση και σταθμεύουν τα οχήματά τους, με αποτέλεσμα το εύρος του οδοστρώματος που απομένει για κυκλοφορία να μην επαρκεί για την ασφαλή διέλευση των αντίθετα κινούμενων οχημάτων. Επίσης, για τον ίδιο λόγο, οι ποδηλάτες που χρησιμοποιούν την οδό κινούνται επί του πεζοδρομίου με αποτέλεσμα να ενοχλούνται οι πεζοί. Τέλος, έχουν καταβληθεί έντονες προσπάθειες αστυνόμευσης της υφιστάμενης ρύθμισης, αλλά το πρόβλημα παραμένει. Το ίδιο πρόβλημα υφίσταται και στην οδό Μεσογείων, όπου πάλι η κυκλοφορία των πεζών δυσχεραίνεται από τα οχήματα, αφού το πλάτος της οδού δεν επαρκεί για διπλή κυκλοφορία.

Προτείνεται η μονοδρόμηση των οδών Αύρας (προς νότο) και Μεσογείων (προς βορρά), χωρίς να μειωθούν οι θέσεις στάθμευσης. Η επιλογή των κατευθύνσεων έγινε για να μην επιβαρυνθεί ο φτωχός σηματοδότης στη διασταύρωση Αύρας και Κρήτης.



Η υλοποίηση μπορεί να γίνει από τα συνεργεία του Δήμου με τοποθέτηση της κατάλληλης σήμανσης. Επίσης, θα πρέπει να καταργηθούν οι σχετικές αντίθετες ρυθμίσεις στον φωτεινό σηματοδότη στη διασταύρωση των οδών Κρήτης και Αύρας.

Επισημαίνεται ότι ήδη έχει σταλεί έγγραφο στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την απαιτούμενη τροποποίηση του φωτεινού σηματοδότη, λόγω της μονοδρόμησης.

Υπενθυμίζεται ότι αυτές οι μονοδρομήσεις είχαν υλοποιηθεί και ως προσωρινά μέτρα το καλοκαίρι του 2020 και 2021 με βάση τις διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 65 του Ν.4688/2020 (ΦΕΚ Α' 101), μετά από μελέτη της Τεχνικής Υπηρεσίας και απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, αποφεύγοντας χρονοβόρες διαδικασίες. Όπως αναφερόταν στις σχετικές αποφάσεις της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής από την αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων, θα εξεταζόταν αν θα προτεινόταν στη συνέχεια για να έχουν μόνιμο χαρακτήρα, οπότε και θα έπρεπε να ακολουθηθεί η διαδικασία στην οποία περιλαμβάνεται και η έγκριση από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση.

Γ. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Η οδός Αύρας (Σχέδιο Α1) αποτελεί δημοτική οδό της Καλαμάτας στον άξονα βορράς – νότος. Ξεκινά από την οδό Λακωνικής και καταλήγει στην οδό Ναυαρίνου. Τμήμα της βρίσκεται εντός σχεδίου πόλης, ενώ υπάρχει και τμήμα εκτός σχεδίου (βόρεια της οδού Κρήτης). Πρόκειται για τον μοναδικό δρόμο που συνδέει την περιοχή των Γιαννιτσάνικων με την Παραλία. Η οδός Αύρας από την οδό Κρήτης έως την οδό Ναυαρίνου λειτουργεί ως οδός διπλής κυκλοφορίας με στάθμευση στην δυτική πλευρά (κατεύθυνση προς Ναυαρίνου). Στην ανατολική πλευρά επιτρέπεται μόνο η στάση.

Το τμήμα της οδού Αύρας από την οδό Κρήτης έως την οδό Ναυαρίνου διαθέτει πεζοδρόμια κυμαινόμενου πλάτους από 1,20 έως 4,50 μέτρα και πλάτος οδοστρώματος 8,40 μέτρα (χρησιμοποιείται πρακτικά για δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας και στάθμευση στις δύο πλευρές).

Όπως είναι προφανές, με τη στάθμευση στις δύο πλευρές της οδού Αύρας, το εναπομένον πλάτος κυκλοφορίας είναι 4,40 μέτρα, το οποίο δεν μπορεί να ικανοποιήσει τη διπλή κυκλοφορία.

Όπως φαίνεται και στο επόμενο σχήμα, από το τεύχος «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» της Μονάδας Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ Α.Ε.) του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων, η τυπική/ ελάχιστη διάσταση για δύο λωρίδες κυκλοφορίας είναι 4,75 μέτρα, ώστε να εξυπηρετούνται μόνο Ι.Χ. αυτοκίνητα (<https://www.mou.gr/el/pages/eLibraryFS.aspx?item=2509>).

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΥΠΟΠΕΡΙΠΤΩΣΗ	ΠΛΑΤΟΣ		ΥΨΟΣ	ΠΗΓΗ	ΛΟΙΠΑ ΣΧΟΛΙΑ	ΠΗΓΗ	
		τυπικό	ελάχιστο					
ΟΔΟΙ / ΛΩΡΙΔΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	μονόδρομη οδός 1 λωρίδας	για επιβατικό ΙΧ	2,25	2,00	1,70	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001 (Τεύχος 4)	Στις οδούς κατηγορίας Γ.ΙΙΙ (ασφύλις) λαμβάνεται, κατά κανόνα, το μεγαλύτερο σχήμα που επιτρέπει να κυκλοφορεί σε αυτήν την οδό σύμφωνα με τον ΚΟΚ, δίδ το φορτηγό. Το ίδιο σχήμα πρακτικά και για τις οδούς Γ.ΙV (εύρες ασφαλτοστρώσεις). Μικρότερο πλάτη μόνο σε κλιμακωτή ή ημ-δημόσιες οδούς στο εσωτερικό γειτονιών.	σελ.5
		για μεγάλο επιβατικό ΙΧ	2,60	2,35	2,40			
		για φορτηγό	3,00	2,75	4,20			
		για λωτοφορέο	3,00	2,75	3,15			
		για ΙΧ και ποδήλατο (παράλληλη κίνηση)	3,50	2,50				
		για φορτηγό και ποδήλατο (παράλληλη κίνηση)	4,25	4,50				
		σε κοινή χρήση με ποδήλατο	3,50	-	ΦΕΚ 1053/Β/2016			
	ήπιος κυκλοφορίας	3,50	3,25	-	ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ.32790	Πρόσβαση 20 cm για άμβρια εάν δεν υπάρχει σχήμα (μεταξύ οδοστρώματος « προέξυσης πεζοδρομίου)	σελ.32790
	αμφίδρομη οδός 2 λωρίδων	Λ / Λ	6,50	6,00	3,45	ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001 (Τεύχος 4)	σγ.2-1α σελ.8, σγ.2-1β σελ.9	
		Φ / Φ	6,25	5,50	4,50			
		Φ / ΙΧ	5,50	4,75	4,50			
		ΙΧ / ΙΧ	4,50	-	ΕΠΚΥΚΛΙΟΣ 41	σελ. 6		
		ήπιος κυκλοφορίας	5,50	-	ΦΕΚ 2302/Β/2013	σελ.32790		
		σε κοινή χρήση με ποδήλατο	5,50	-	ΦΕΚ 1053/Β/2016			
με στάθμευση		3,00	-	ΚΟΚ	σελ.76	Το πλάτος αφορά την λωρίδα κυκλοφορίας που εφάπτεται σε λωρίδα στάθμευσης.		
αμφίδρομη οδός 1 λωρίδας	εξυπηρετήση και των δύο κατευθύνσεων από την ίδια λωρίδα	3,50	-	ΕΠΚΥΚΛΙΟΣ 41	σελ. 6			

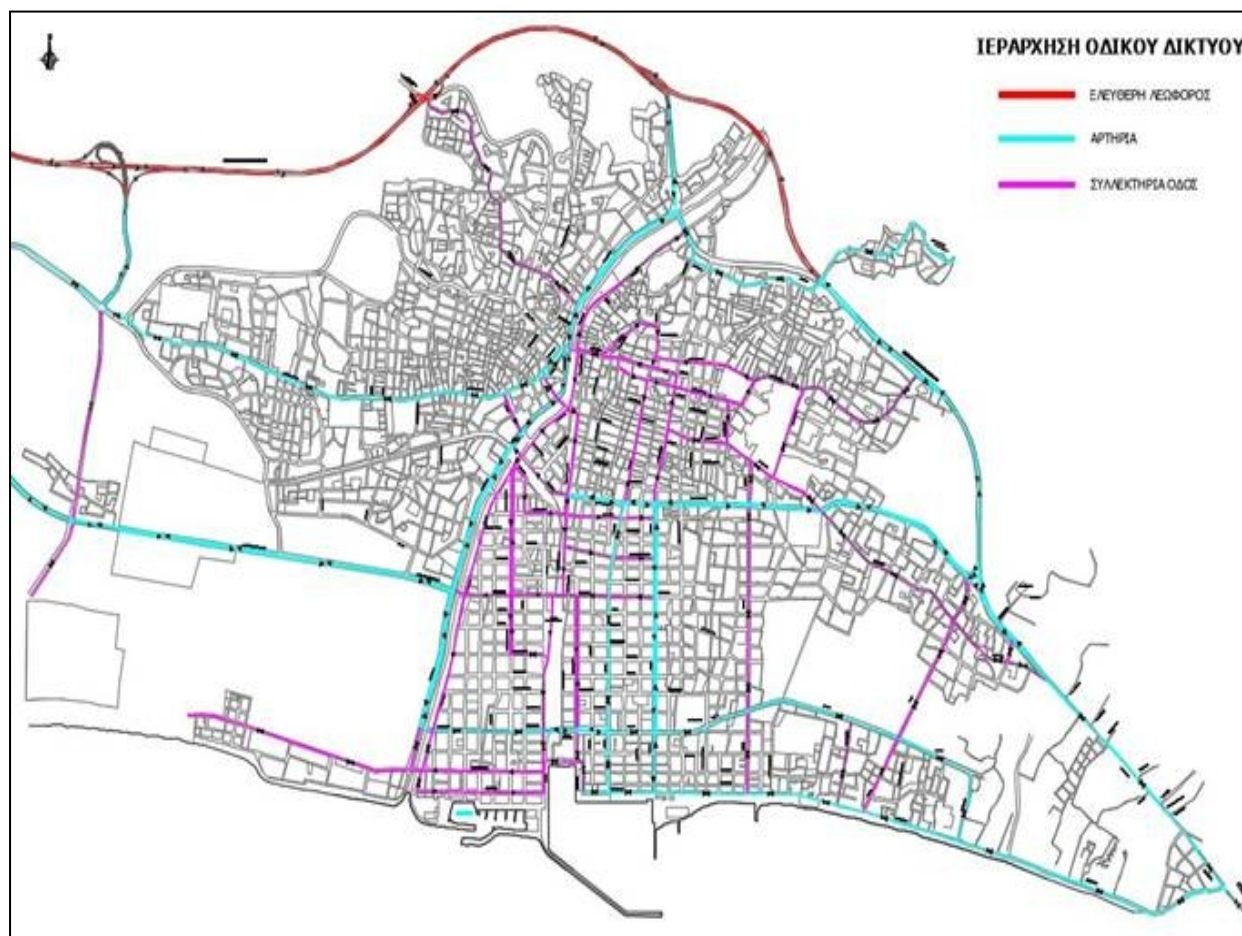
Συνεπώς, με δεδομένο ότι δεν πρέπει να μειωθούν οι θέσεις στάθμευσης στην περιοχή, θα πρέπει να παραμείνει μόνο μία λωρίδα κυκλοφορίας, άρα και μία κατεύθυνση κυκλοφορίας.

Η **οδός Μεσογείων** (Σχέδιο Β1) αποτελεί δημοτική οδό του σχεδίου πόλης Καλαμάτας στον άξονα βορράς – νότος. Ξεκινά από την οδό Κρήτης και καταλήγει στην οδό Ναυαρίνου. Η οδός Μεσογείων σε όλο το μήκος της (από την οδό Κρήτης έως την οδό Ναυαρίνου) λειτουργεί ως οδός διπλής κυκλοφορίας με στάθμευση και στις δύο πλευρές. Πρόκειται για τον σημαντικό δρόμο της γειτονιάς της παραλίας (παλιός συνοικισμός Νικηταρά) και διαθέτει πεζοδρόμια κυμαινόμενου πλάτους από 1,20 έως 2,45 μέτρα και μέσο πλάτος οδοστρώματος 6,60 μέτρα (χρησιμοποιείται πρακτικά για δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας και στάθμευση στις δύο πλευρές).

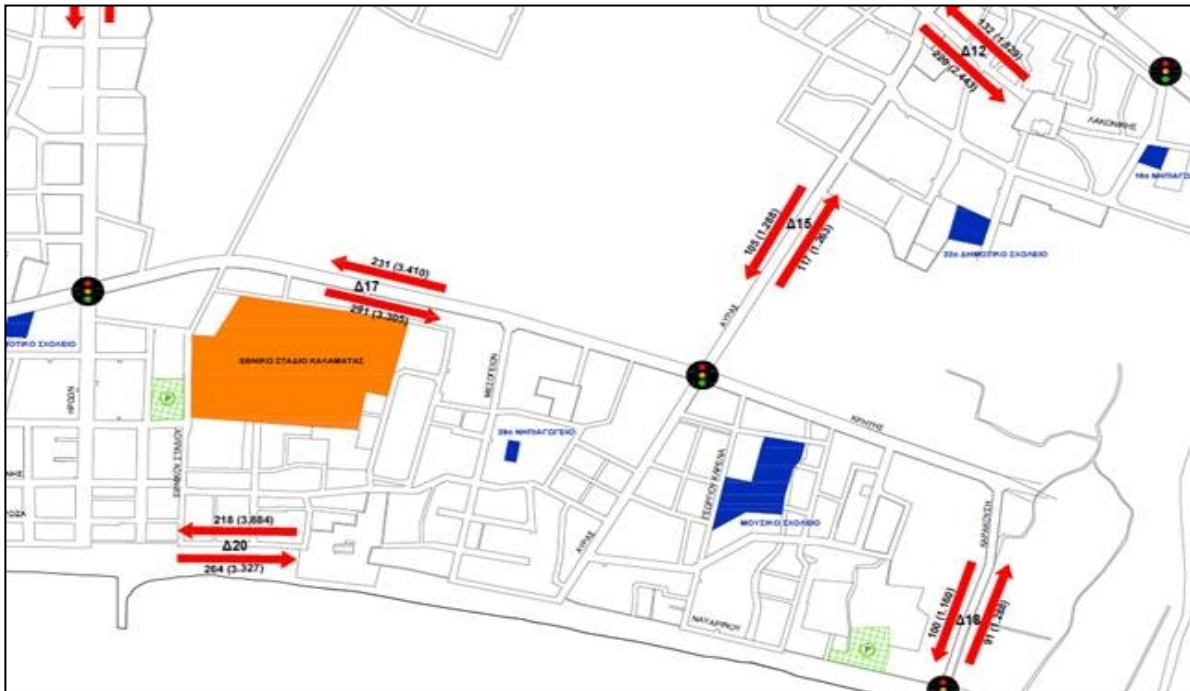
Όπως είναι προφανές, με τη στάθμευση στις δύο πλευρές της οδού Μεσογείων, το εναπομένον μέσο πλάτος κυκλοφορίας είναι 2,60 μέτρα, το οποίο προφανώς και δεν μπορεί να ικανοποιήσει τη διπλή κυκλοφορία της υπάρχουσας κατάστασης.

Όπως φαίνεται και στο προηγούμενο σχήμα, η ελάχιστη διάσταση μίας λωρίδα κυκλοφορίας είναι 2,35 μέτρα για να εξυπηρετούνται μόνο Ι.Χ. αυτοκίνητα, και 2,75 μέτρα για να εξυπηρετούνται και φορτηγά / λεωφορεία. Συνεπώς δεν είναι δυνατή η εξασφάλιση στάθμευσης εκατέρωθεν, αν και, με την υλοποίηση της προσωρινής μονοδρόμησης τα καλοκαίρια του 2020 και 2021, που είναι η χρονική περίοδος με την μεγαλύτερη κυκλοφορία στην περιοχή, δεν παρουσιάστηκε πρόβλημα με την κυκλοφορία φορτηγών και λεωφορείων από τη συγκεκριμένη οδό.

Επίσης, στα παραδοτέα του **Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)**, περιλαμβάνονται δεδομένα, τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν στην εν λόγω περίπτωση. Ένα από αυτά είναι η ιεράρχηση του οδικού δικτύου, η οποία φαίνεται στο επόμενο σχήμα, από την οποία προκύπτει ότι τόσο η Αύρας, όσο και η Μεσογείων χαρακτηρίζονται ως συλλεκτήριες οδοί.



Έχουν γίνει μετρήσεις κυκλοφορίας σε διατομές πλησίον ή και επί των οδών Αύρας και Μεσογείων, όπως φαίνονται στο επόμενο σχήμα.



Ακόμα, έχουν γίνει μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων στον σηματοδοτούμενο κόμβο Κρήτης – Αύρας και τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα.

ΕΝΤΥΠΟ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΣΤΡΕΦΟΥΣΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ												
ΚΩΔΙΚΟΣ:	Κ10		ΗΜΕΡΑ:	ΔΕΥΤΕΡΑ		ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ:	20/1/2020					
Σχεδιάγραμμα Διασταύρωσης												
Η περίοδος μέτρησης άρχισε στις: 8:00												
ΤΕΛΟΣ 15-λεπτου	ΑΥΣΩΝ ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΙΝΗΣΗΣ											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
0:15	3	19	6	12	14	12	21	13	1	2	7	26
0:30	2	21	8	9	19	16	28	10	0	4	11	32
0:45	3	26	5	11	13	11	25	12	2	2	9	24
1:00	5	16	5	14	16	14	24	14	0	3	10	28
1:15	2	13	2	8	12	10	15	9	3	1	6	16
1:30	0	17	1	11	15	8	18	5	1	0	3	14
1:45	1	12	0	7	11	5	23	7	0	2	7	18
2:00	3	10	2	10	9	7	19	7	2	1	5	11

Από τις παραπάνω μετρήσεις πραγματοποιήθηκε εκτίμηση του επιπέδου εξυπηρέτησης (Level of Service-LOS) των επιμέρους προσβάσεων των σηματοδοτούμενων κόμβων – κατ' επέκταση – την εξέταση και αξιολόγηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των εξεταζόμενων κόμβων με το λογισμικό AIMSUN.

Από τη μακροσκοπική προσομοίωση που τελικά πραγματοποιήθηκε για το σύνολο της περιοχής μελέτης, εξήχθη ο λόγος v/c (φόρτος/κυκλοφοριακή ικανότητα), για κάθε πρόσβαση σηματοδοτούμενου κόμβου, βάσει του οποίου οποίου αξιολογήθηκε το επίπεδο εξυπηρέτησης για κάθε μία από τις εξεταζόμενες προσβάσεις και κόμβους.

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζονται τα ενδεικτικά όρια των λόγων v/c για κάθε στάθμη εξυπηρέτησης, σύμφωνα με τη μεθοδολογία των εγχειριδίων κυκλοφοριακής τεχνικής, «HighwayCapacityManual» και «Interim Materialson Highway Capacity», τα οποία χρησιμοποιήθηκαν και στην ανάλυση του Σ.Β.Α.Κ.. Σημειώνεται πως η στάθμη εξυπηρέτησης A αναφέρεται στις βέλτιστες κυκλοφοριακές συνθήκες (συνθήκες ελεύθερης ροής), ενώ η στάθμη εξυπηρέτησης F αντιστοιχεί σε ασταθείς συνθήκες υψηλού κορεσμού (κατάρρευση της κυκλοφορίας).

Στάθμη Εξυπηρέτησης	Ενδεικτικός λόγος v/c
A	Έως 0,60
B	0,61-0,70
C	0,71-0,80
D	0,81-0,90
E	0,91-1,00
F	Μεταβλητό

Συνοπτικά, στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζεται η στάθμη εξυπηρέτησης των επιμέρους προσβάσεων του σηματοδοτούμενου κόμβου Κρήτης – Αύρας, από την οποία προκύπτει ότι ο σηματοδοτούμενος κόμβος εξυπηρετεί σε αρκετά ικανοποιητικό βαθμό την κυκλοφορία, κατά την ώρα αιχμής.

A/A	Πρόσβαση	Κατεύθυνση	Λόγος v/c (%)	Στάθμη Εξυπηρέτησης
Κ10	Κρήτης	Δύση	19,55	A
	Αύρας	Νότος	23,73	A
	Κρήτης	Ανατολή	26,05	A
	Αύρας	Βορράς	11,79	A

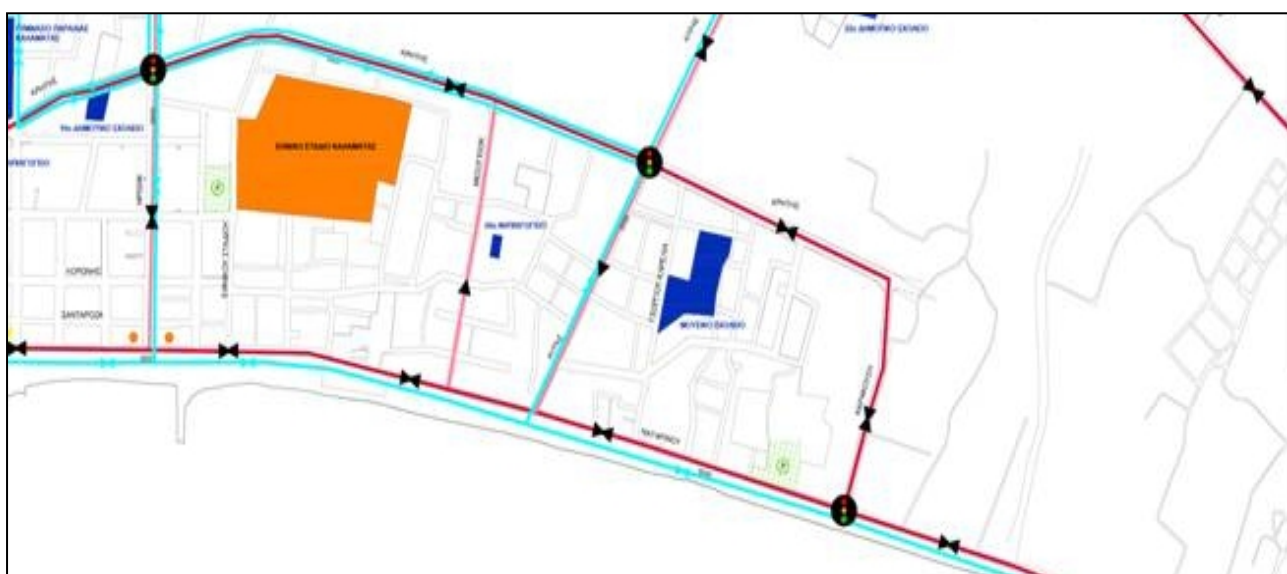
Όπως αναφέρεται και στο Σ.Β.Α.Κ., οι μονοδρομήσεις οδών αποτελούν ένα βασικό μέτρο, με το οποίο εξαλείφονται οι εμπλοκές των αντίθετα κινούμενων οχημάτων και τελικά αυξάνεται η κυκλοφοριακή ικανότητα του οδικού τμήματος που μονοδρομείται. Επιπλέον, υπό προϋποθέσεις (μείωση πλάτους κυκλοφορίας, ανάπλαση οδού, υλοποίηση σημειακών παρεμβάσεων), είναι εφικτή η βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, αντισταθμίζοντας έτσι το μειονέκτημα της αναμενόμενης αύξησης των λειτουργικών ταχυτήτων επί της οδού.

Ακόμη, το πρόσθετο ωφέλιμο πλάτος που προκύπτει δύναται να χρησιμοποιηθεί είτε για τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, είτε για την κατασκευή ποδηλατοδρόμου παράλληλα με την οδό, είτε για την προσφορά επιπλέον θέσεων στάθμευσης παρά την οδό.

Επιπλέον, ανάγκη τροποποίησης των υφιστάμενων προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης προκύπτει για κόμβους του οδικού δικτύου στους οποίους μέρος των επιμέρους προσβάσεων μονοδρομείται ή για κόμβους στους οποίους αναμένεται σημαντική ανακατανομή της κυκλοφορίας, μετά τη μονοδρόμηση γειτνιαζουσών οδών. Φυσικά, μελλοντικές τροποποιήσεις στις υποδομές και

στα λειτουργικά τους χαρακτηριστικά θα επιφέρουν και τις ανάλογες αναγκαίες τροποποιήσεις στις διασταυρώσεις οδών και στα προγράμματα φωτεινής σηματοδότησης.

Στα σχήματα που ακολουθούν φαίνεται η **υφιστάμενη και η προτεινόμενη κυκλοφοριακή οργάνωση για τις οδούς Αύρας και Μεσογείων**, από την οποία προκύπτει ότι η Μεσογείων από διπλής κυκλοφορίας προτείνεται μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Κρήτης, ενώ η Αύρας από διπλής κυκλοφορίας προτείνεται μονόδρομος προς την οδό Ναυαρίνου στο τμήμα από την Κρήτης έως την Ναυαρίνου.



Επιπροσθέτως, εντός των κατοικημένων περιοχών με βάση το άρθρο 20 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 2696/1999, ΦΕΚ Α' 57) το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των οχημάτων ορίζεται στα πενήντα (50) χλμ/ώρα, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά με ειδική σήμανση. Ωστόσο, είναι επίσης γνωστό ότι η καμπύλη του ποσοστού θανάτων πεζών σε συνάρτηση με την ταχύτητα πρόσκρουσης αυτοκινήτου πάνω τους αυξάνει εκθετικά από την ταχύτητα των 30 χλμ/ώρα και πάνω.

Επειδή στην περιοχή υπάρχει έντονη κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων, προτείνεται αυτό **το όριο ταχύτητας να οριστεί στα τριάντα (30) χλμ./ώρα**.

Δ. ΠΡΟΤΑΣΗ

Οι ρυθμίσεις που αποτυπώνονται στα σχέδια με τίτλο «ΠΡΟΤΑΣΗ» (συν. 3), περιλαμβάνουν:

1. Μονοδρόμηση της οδού Αύρας (Σχέδιο Α2) μεταξύ των οδών Κρήτης και Ναυαρίνου με κατεύθυνση προς νότο (προς την οδό Ναυαρίνου).
2. Στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού Αύρας μεταξύ των οδών Κρήτης και Ναυαρίνου.
3. Μονοδρόμηση της οδού Μεσογείων (Σχέδιο Β2) με κατεύθυνση προς βορρά (προς την οδό Κρήτης).
4. Στάθμευση στη μία πλευρά της οδού Μεσογείων.
5. Θέσπιση ανώτατου ορίου ταχύτητας στα τριάντα (30) χλμ./ ώρα στην οδό Μεσογείων και στην οδό Αύρας στο τμήμα μεταξύ των οδών Κρήτης και Ναυαρίνου.

Επισημαίνεται ότι:

- Όπου υφίστανται νόμιμες θέσεις στάθμευσης εντός ιδιοκτησιών και διαθέτουν την απαραίτητη έγκριση από το αρμόδιο συλλογικό όργανο, η στάθμευση θα απαγορεύεται μπροστά από το σημείο υποβιβασμού του πεζοδρομίου.
- Οι αδιάνοικτες οδοί κάθετα στην οδό Αύρας και στην οδό Μεσογείων θα σημανθούν –όταν αυτές διανοιχτούν- όπως φαίνεται στα σχέδια με θέμα «Πρόταση».
- Οι παραπάνω προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις δεν αποτελούν ανάπλαση και δεν τροποποιούν τα υφιστάμενα πεζοδρόμια, άρα δεν επηρεάζουν την εξυπηρέτηση των πεζών και των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ).
- Δεν επηρεάζονται τα μέσα Μαζικής Μεταφοράς αφού δεν υπάρχουν καθορισμένες γραμμές συγκοινωνίας στις οδούς που προτείνονται οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Συνημμένα:

1. Τα υπ. πρωτ. 221252/18-9-2017, 127956/31-07-2020 και 13127/20-02-2023 έγγραφα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδος & Ιονίου, Δ/νσης Τεχνικού Ελέγχου.
2. Σχέδια Α1, Β1 με θέμα «Υπάρχουσα κατάσταση».
3. Σχέδια Α2, Β2 με θέμα «Πρόταση».

Καλαμάτα 02/06/2023

Οι Συντάκτες

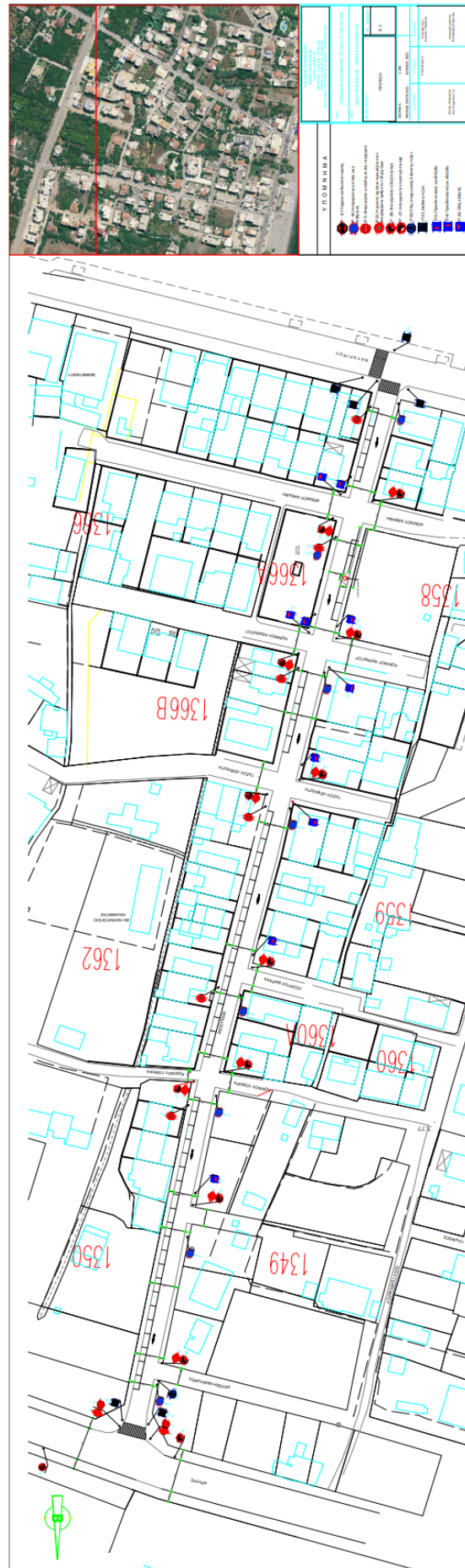
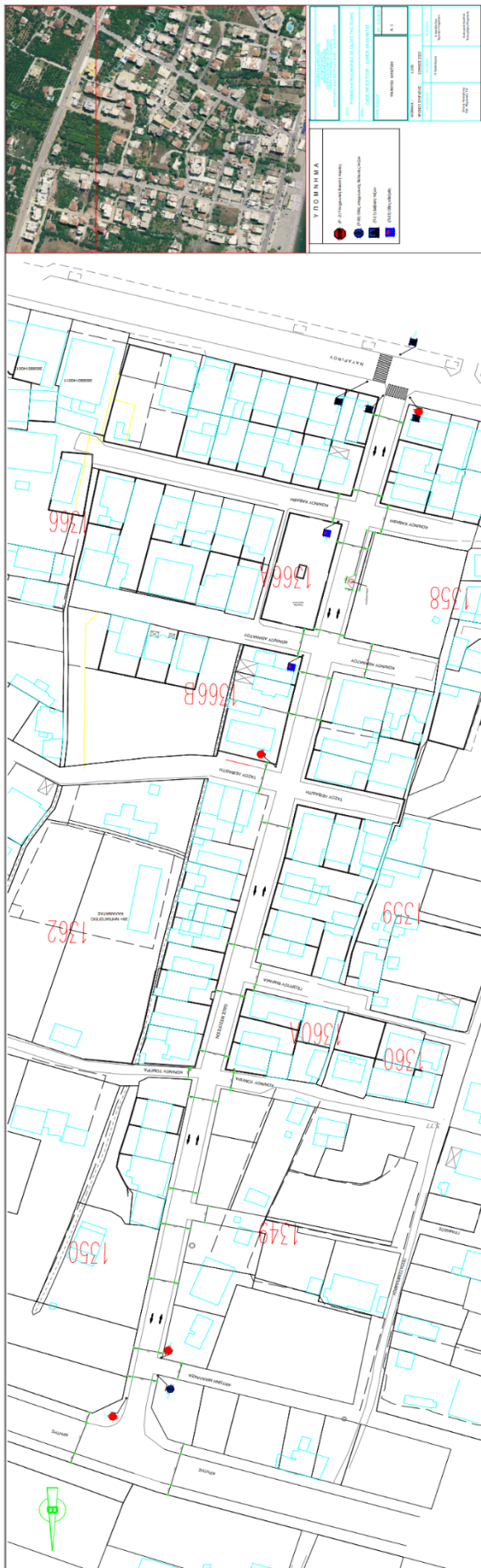
ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Η Διευθύντρια

ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ ΑΓΓΕΛΙΚΗ
ΠΟΛ. ΜΗΧ. ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ

ΖΑΝΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
ΠΟΛ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Τ.Ε.

ΛΥΚΟΥΡΓΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ
ΤΟΠΟΓΡΑΦΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ



Το θέμα αυτό συζητήθηκε στο Συμβούλιο της Κοινότητα Καλαμάτας, βάσει των διατάξεων του άρθρου 83 του Ν. 3852/2010, το οποίο με την υπ' αριθμ. 27/2023 ομόφωνη απόφασή του εκφράζει στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής και στο Δημοτικό Συμβούλιο τη σύμφωνη γνώμη του για την έγκριση των εν λόγω ρυθμίσεων κυκλοφορίας σε οδούς της πόλης.

Επί του θέματος διεξάγεται διαλογική συζήτηση ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αφορά εισήγηση του Κυκλοφοριακού, του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας κτλ. του Δήμου Καλαμάτας και αφορά τη διευθέτηση της κυκλοφορίας στις οδούς Αύρας και Μεσογείων. Κατά τα λοιπά ως η εισήγηση. Θέλετε κάτι;

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Να πω μια κουβέντα, κ. Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι, κ. Φαββατά.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι γεγονός ότι το θέμα αυτό και εγώ αλλά και άλλοι συνάδελφοι το έχουμε φέρει πάρα πολλές φορές στην Επιτροπή Ποιότητας, αλλά και στο Δημοτικό Συμβούλιο, γιατί πραγματικά μετά την κατασκευή των πεζοδρομίων στην οδό Αύρας υπάρχει μεγάλο πρόβλημα στη διέλευση των αυτοκινήτων και συχνά έχουμε και μικροατυχήματα αλλά και προβλήματα, γιατί; Γιατί έχει στενέψει πάρα-πάρα πολύ ο δρόμος και παρκάρουν δεξιά και αριστερά, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να γίνει η διέλευση των πεζών. Έχουμε πει ότι πρέπει να μονοδρομηθεί ο δρόμος και για μένα πρέπει να μονοδρομηθεί μόνιμα, ώστε και τα αυτοκίνητα να παρκάρουν εκεί και οι επαγγελματίες να εξυπηρετούνται και η διέλευση των αυτοκινήτων να γίνεται σωστά.

Έστω και με καθυστέρηση είναι θετικό, πρέπει για μένα να γίνει, έπρεπε να έχει γίνει πιο νωρίς, γιατί ήδη το καλοκαίρι έχει έρθει, ήδη παρουσιάζεται πρόβλημα στη συγκεκριμένη περιοχή και η Μεσογείων είναι ένας στενός δρόμος ο οποίος δεν μπορεί να είναι διπλής κατεύθυνσης, έπρεπε να το έχουμε κάνει, πρέπει να το τρέξουμε και πρέπει άμεσα να γίνουν οι μονοδρομήσεις σ' αυτούς τους δύο δρόμους και η πρόταση η δική μου και η γνώμη η δική μου είναι επειδή είναι τόσο στενοί οι δρόμοι μετά από κάποιο σημείο να γίνουν μόνιμα πεζόδρομοι, όχι μόνο για τους καλοκαιρινούς μήνες.

Για μόνιμα είναι εδώ ή μόνο τους καλοκαιρινούς μήνες;

ΦΩΝΕΣ: Για μόνιμα είναι τώρα.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Ωραία. Είναι θετικό, συμφωνούμε, έστω με καθυστέρηση, λειτουργούν τα αντανακλαστικά του Δήμου έστω με μεγάλη καθυστέρηση και πρέπει αυτοί οι δρόμοι γιατί πραγματικά υπάρχει σοβαρό πρόβλημα σε όλη την περιοχή. Τυγχάνει να μένω εκεί κοντά και γι' αυτό το έχω πει πολλές φορές και έπρεπε ήδη να έχει γίνει αυτό το πράγμα. Είμαστε θετικοί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συνάδελφοι; Ομόφωνα.

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη της τα προαναφερόμενα, τις διατάξεις των άρθρων 73, 75 και 83 του Ν. 3852/2010 «Καλλικράτης», όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν,

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι Ο Μ Ο Φ Ω Ν Α

Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας τα εξής:

- I. Μονοδρόμηση της οδού Αύρας (Σχέδιο A2) μεταξύ των οδών Κρήτης και Ναυαρίνου με κατεύθυνση προς νότο (προς την οδό Ναυαρίνου),
- II. Στάθμευση και στις δύο πλευρές της οδού Αύρας μεταξύ των οδών Κρήτης και Ναυαρίνου,
- III. Μονοδρόμηση της οδού Μεσογείων (Σχέδιο B2) με κατεύθυνση προς βορρά (προς την οδό Κρήτης),
- IV. Στάθμευση στη μία πλευρά της οδού Μεσογείων,
- V. Θέσπιση ανώτατου ορίου ταχύτητας στα τριάντα (30) χλμ./ ώρα στην οδό Μεσογείων και στην οδό Αύρας στο τμήμα μεταξύ των οδών Κρήτης και Ναυαρίνου,

Σύμφωνα με όσα αναλυτικά περιγράφονται στα καταχωρούμενα στο ιστορικό της απόφασης αυτής α) υπ' αριθμ. πρωτ. 59388/02-06-2021 σχετικό εισηγητικό σημείωμα του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας - Σήμανσης, Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου και β) Τεχνική Έκθεση και Σχέδια.

Έτσι συντάσσεται αυτό το απόσπασμα πρακτικού το οποίο στο σύνολό του υπογράφεται όπως ακολουθεί :

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Μπασακίδης Νικόλαος

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος
2. Δρούγας Παντελής
3. Μαστραγγελόπουλος Δημήτριος
4. Σκοπετέας Αναστάσιος
5. Φαββατάς Δημήτριος

Ακριβές Απόσπασμα

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΝΙΚΟΣ Β. ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ
(ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ)