

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 44/2025

ΑΠΟΦΑΣΗ 598/2025

Στην Καλαμάτα σήμερα, 6 Οκτωβρίου 2025 ημέρα Δευτέρα και ώρα 1:00 μ.μ., συνέρχεται στην 44η/2025 συνεδρίαση η Δημοτική Επιτροπή του Δήμου Καλαμάτας, που πραγματοποιείται στην αίθουσα συνεδριάσεων, στο Δημοτικό Κατάστημα της οδού Αθηνών 99 (2^{ος} όροφος), μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 53329/02-10-2025 πρόσκληση του κ. Προέδρου, η οποία επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση ο κ. Βασιλόπουλος Αθανάσιος, Δήμαρχος Καλαμάτας, Πρόεδρος της Δημοτικής Επιτροπής και τα τακτικά μέλη του Σώματος ήτοι οι κ.κ. 1) Κουμάντου Παναγιώτα (Πιπίνα), 2) Κουτραφούρης Βασίλειος, 3) Μαρινάκης Σαράντος, 4) Τζαμουράνης Βασίλειος και 5) Χανδρινός Σπυρίδων.

Δεν παραβρίσκονται, αν και κλήθηκαν νόμιμα, τα τακτικά μέλη κ.κ. 1) Καραγιάννης Ανδρέας (προσέλευση στην υπ' αριθμ. 595 απόφαση), 2) Οικονομάκος Δημήτριος και 3) Φάβας Γεώργιος (προσέλευση στην υπ' αριθμ. 605 απόφαση).

Στη συνεδρίαση επίσης παραβρίσκονται τα αναπληρωματικά μέλη της Δημοτικής Επιτροπής κ.κ. Μαστραγγελόπουλος Δημήτριος και Παπαευσταθίου Βασίλειος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 608 απόφαση) αναπληρώνοντας τα τακτικά μέλη κ.κ. Καραγιάννη Ανδρέα και Φάβα Γεώργιο, αντίστοιχα.

Στη συνεδρίαση κλήθηκαν επίσης οι Πρόεδροι των Συμβουλίων των Δημοτικών Κοινοτήτων Αρφαρών και Καλαμάτας, επειδή στην ημερήσια διάταξη υπάρχουν θέματα που αφορούν στις εν λόγω Δημοτικές Κοινότητες, και από αυτούς παραβρίσκεται ο Πρόεδρος του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας κ. Λύρας Παναγιώτης ενώ δεν παραβρίσκεται ο Πρόεδρος του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας Αρφαρών κ. Ματθαίος Αριστοτέλης.

Στη συνεδρίαση παραβρίσκονται και τα αναπληρωματικά μέλη της Δημοτικής Επιτροπής κ.κ. Αγγελή Μαρία (προσέλευση στην υπ' αριθμ. 600 απόφαση) και Σκοπετέας Αναστάσιος (προσέλευση στην υπ' αριθμ. 595 απόφαση).

Επίσης στη συνεδρίαση παραβρίσκεται και ο Αντιδήμαρχος κ. Λαζαρίδης Γεώργιος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 596 απόφαση)

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

.....

Στη συνέχεια εισάγεται από τον κ. Πρόεδρο για συζήτηση το 5ο θέμα της ημερήσιας διάταξης με τίτλο:

Έγκριση διευθέτησης κυκλοφορίας – σήμανσης εκτελούμενων εργασιών σε τμήματα του οδικού δικτύου του Δήμου Καλαμάτας για την υλοποίηση του έργου «Λύσεις καινοτομίας για την ανάδειξη του κυρίως αστικού κορμού της Καλαμάτας».

Η υπ' αριθμ. πρωτ. 52758/30-09-2025 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 σ' αυτή και είχαν αποσταλεί στα Μέλη του Συμβουλίου προς ενημέρωση, έχει αναλυτικά ως εξής:

ΘΕΜΑ: Έγκριση διευθέτησης κυκλοφορίας – σήμανσης εκτελούμενων εργασιών σε τμήματα του οδικού δικτύου του Δήμου Καλαμάτας για την υλοποίηση του έργου «Λύσεις καινοτομίας για την ανάδειξη του κυρίως αστικού κορμού της Καλαμάτας»

ΣΧΕΤ: Η με αρ. πρωτ. 48046/05-09-2025 αίτηση του Αναδόχου

Με το παραπάνω υπ' αρ. πρωτ. 48046/05-09-2025 εισερχόμενο έγγραφο η Ανάδοχος «ΕΝΩΣΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΓΚΛΟΜΠΙΣΜΑΡΤ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ – ΓΚΛΟΜΠΙΛΕΝΤ Μ.ΕΠΕ» απέστειλε εργοταξιακή κυκλοφοριακή μελέτη – εργοταξιακή σήμανση και προτεινόμενη διευθέτηση κυκλοφορίας του εκτελούμενου έργου σε τμήματα του οδικού δικτύου του Δήμου Καλαμάτας προκειμένου να υλοποιηθεί το έργο «Λύσεις καινοτομίας για την ανάδειξη του κυρίως αστικού κορμού της Καλαμάτας», το οποίο είναι το 2^ο Υποέργο της Πράξης «Ολοκληρωμένες Παρεμβάσεις Αστικών Αναπλάσεων και Αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας».

Στο ανωτέρω σχετικό περιλαμβάνεται Τεχνική Έκθεση και συνημμένα σε αυτή Σχέδια 2ΑΑΛ, 2ΑΔΛ, 1ΣΛΑ, 1ΣΛΔ και 2ΕΚ.

Τα Σχέδια, ανάλογα με τις λωρίδες και τις κατευθύνσεις κυκλοφορίας, έχουν ως εξής:

- Σχέδιο 2ΑΔΛ: Αποκλεισμός δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας σε δρόμο με δύο λωρίδες
- Σχέδιο 2ΑΑΛ: Αποκλεισμός αριστερής λωρίδας κυκλοφορίας σε δρόμο με δύο λωρίδες
- Σχέδιο 1ΣΛΑ: Στένωση αριστερής λωρίδας σε δρόμο με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση
- Σχέδιο 1ΣΛΔ: Στένωση δεξιάς λωρίδας σε δρόμο με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση
- Σχέδιο 2ΕΚ: Εναλλάξ Κυκλοφορία σε οδό με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση

Με τις ρυθμίσεις κυκλοφορίας πρόκειται να γίνουν οι υπολειπόμενες εργασίες για την ολοκλήρωση των επιφανειακών παρεμβάσεων, ήτοι οι **διαγραμμίσεις στα ακόλουθα επτά (7) σημεία**, όπου έχουν εγκατασταθεί δέκα (10) συστήματα έξυπνων διαβάσεων πεζών:

- Αρτέμιδος και Μπιζανίου (δύο διαβάσεις), Σχέδια 2ΑΑΛ, 2ΑΔΛ
- Βασ. Γεωργίου και Ασκληπιού (δύο διαβάσεις), Σχέδια 2ΑΑΛ, 2ΑΔΛ
- Σόλωνος και Αριστομένους (μία διάβαση), Σχέδια 1ΣΛΑ, 1ΣΛΔ

- Πλάτωνος και Αριστομένους (μία διάβαση), Σχέδια 1ΣΛΑ, 1ΣΛΔ
- Κανάρη και Πλάτωνος (μία διάβαση), Σχέδια 2ΑΑΛ, 2ΑΔΛ
- Φιλελλήνων και Ευριπίδου (δύο διαβάσεις), Σχέδια 2ΑΑΛ, 2ΑΔΛ
- Ναυαρίνου και Φτέρη (μία διάβαση), Σχέδιο 2ΕΚ

Η **χρονική διάρκεια** για την υλοποίηση της διαγράμμισης υπολογίζεται στην μια (1) ημέρα για κάθε μισή διάβαση, άρα περίπου δύο (2) ημέρες για κάθε διάβαση, άρα συνολικά σε περίπου έναν (1) μήνα.

Κατόπιν των παραπάνω, εισηγούμαστε:

Να εγκριθούν οι προτεινόμενες διευθετήσεις κυκλοφορίας – σήμανσης εκτελούμενων εργασιών, προκειμένου να υλοποιηθεί το έργο «Λύσεις καινοτομίας για την ανάδειξη του κυρίως αστικού κορμού της Καλαμάτας», το οποίο είναι το 2^ο Υποέργο της Πράξης «Ολοκληρωμένες Παρεμβάσεις Αστικών Αναπλάσεων και Αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας», ήτοι η εργοταξιακή οργάνωση και η εκτέλεση των εργασιών διαγράμμισης να πραγματοποιηθούν όπως αναλυτικά περιγράφηκαν ανωτέρω, με υλοποίηση της κατάλληλης σήμανσης από τον ανάδοχο.

Η **χρονική διάρκεια** για την εκτέλεση των εργασιών διαγράμμισης, εκτιμάται σε περίπου έναν (1) μήνα.

Ο Δήμαρχος Καλαμάτας

«Με εντολή»

Ο Αντιδήμαρχος Καλαμάτας

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΑΣ. ΜΑΣΤΡΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

Συνημμένα:

1. Η με αρ. πρωτ. 48046/05-09-2025 αίτηση με το συνημμένο της (Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων)

Η συνημμένη στην παραπάνω εισήγηση Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων έχει ως εξής:



ΕΝΩΣΗ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΓΚΛΟΜΠΙΣΜΑΡΤ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ – ΓΚΛΟΜΠΙΛΕΝΤ Μ.ΕΠΕ

ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΟΤΑΞΙΑΚΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία 2014-2020» Υλοποίησης της Πράξης «Ανοικτό Κέντρο Εμπορίου Δήμου Κιλκίς» κωδικός ΟΠΣ 5037643, ΥΠΟΕΡΓΟ 5 «Προμήθεια και Εγκατάσταση Συστημάτων Έξυπνης Πόλης και Έξυπνης Βιώσιμης Κινητικότητας», Μελέτη: ΠΛ 08 / 2021

ΑΘΗΝΑ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2025

Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων

Στο πλαίσιο του έργου «Ολοκληρωμένες Παρεμβάσεις Αστικών Αναπλάσεων και Αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» όπου αναβαθμίζονται 10 μη σηματοδοτούμενες διαβάσεις στη περιοχή του Δήμου Κιλκίς οι εργασίες που απαιτούνται, θα λάβουν μέρος τόσο στο οδόστρωμα όσο και στο πεζοδρόμιο όπου είναι εγκαταστημένη η κάθε διάβαση.

Για την εκτέλεση της διάβασης πεζών στους παρακάτω κόμβους απαιτείται ο μερικός αποκλεισμός οδικού τμήματος. Για το λόγο αυτό εκπονήθηκε η παρούσα μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και εργοταξιακής σήμανσης για εκτέλεση των έργων, η οποία και δύναται να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά και μόνο για την περίπτωση της εξής διάβασης :

α/α	ΣΥΜΒΟΛΗ ΟΔΩΝ	ΔΙΑΒΑΣΗ	ΠΙΝΕΖΑ
1	Αρτέμιδος - Μπιζανίου	Αρτέμιδος προς Μαρίνα Καλαμάτας	37.0404612488997, 22.10949504692078
2	Αρτέμιδος - Μπιζανίου	Αρτέμιδος προς Προφήτη Ηλία	37.04038524453762, 22.109571489873954
3	Βας. Γεωργίου – Ασκληπιού	Βας. Γεωργίου προς Μπουρνιά	37.03676597879435, 22.11336649511402
4	Βας. Γεωργίου – Ασκληπιού	Βας. Γεωργίου Προς Φάρες	37.03669960556203, 22.113351742965165
5	Αριστομένους - Σόλωνος	Σόλωνος	37.03489657169445, 22.110611655540197
6	Αριστομένους - Πλάτωνος	Πλάτωνος	37.03294254704397, 22.11060450765308
7	Κανάρη – Πλάτωνος	Κανάρη	37.03285720004311, 22.11241711933372
8	Φιλελλήνων – Ευριπίδου	Φιλελλήνων προς Μαρίνα Καλαμάτας	37.030231558517826, 22.11134543741897



9	Φιλελλήνων – Ευρυτίδου	Φιλελλήνων προς Προφήτη Ηλία	37.03022941726247, 22.11141919816326
10	Φτέρη – Ναυαρίνου	Ναυαρίνου	37.02442485905334, 22.125521802371953

Οι γενικές αρχές που βασίστηκε η εκπόνηση των επισυναπτόμενων σχεδίων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και εργοταξιακής σήμανσης και έχουν ως στόχο την επίλυση κάθε πιθανής σύγκρουσης μεταξύ της παραγωγικής διαδικασίας των έργων και της εξυπηρέτησης των πεζών και των λουπτών χρηστών του οδικού δικτύου, είναι οι ακόλουθες:

1. Την ισχύουσα Υπουργική Απόφαση για τη σήμανση εκτελούμενων οδικών έργων εντός και εκτός κατοικημένων περιοχών ως ελάχιστα όρια ΦΕΚ Β' 946/9-7-2003 και ΦΕΚ905/Β/20.05.2011
2. Τις τεχνικές οδηγίες κατακόρυφης σήμανσης τυπικού οδικού δικτύου 1992 του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
3. Τα σχέδια κατασκευής για τις πινακίδες σήμανσης οδών Νοέμβριος 1974
4. Το Ν. 2696/23-3-1999 περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
5. Οδηγίες Εργοταξιακής Σήμανσης στο Αστικό Δίκτυο
6. Προδιαγραφές ΟΜΟΕ-ΣΕΕΟ

Μέριμνα της μελέτης είναι η προσωρινή σήμανση εκτροπής της κυκλοφορίας να ενημερώνει τους κινούμενους με τρόπο άμεσο και συνεχή, χωρίς όμως να γίνεται κατάχρηση της χρήσης πινακίδων, με αποτέλεσμα να επιφέρουν σύγχυση, κούραση και να αλλοιώνουν την αποτελεσματικότητα της σήμανσης.

Κατά τη διάρκεια κατασκευής του έργου θα καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε τα έργα να τελειώσουν το συντομότερο δυνατόν, χωρίς να δημιουργηθούν σημαντικά προβλήματα στη κυκλοφορία πεζών και οχημάτων.

Η εφαρμογή της παρούσας μελέτης αφορά στις διαβάσεις εντός του Δήμου Καλαμάτας σε αστικό και υπεραστικό οδικό δίκτυο.

Το πλάτος των οδών που βρίσκονται οι διαβάσεις κυμαίνεται από 6μ έως 12μ και σε κάθε περίπτωση η εργοταξιακή ζώνη δε θα υπερβαίνει το μήκος των 30μ.

Το όριο ταχύτητας στο οδικό τμήμα στο οποίο θα πραγματοποιηθούν οι εργασίες θα πρέπει να είναι έως 50 χιλιόμετρα/ώρα κατά μέγιστο (με τον ισχύοντα Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας).

Οι προδιαγραφές υλικών αφορούν στην κατακόρυφη σήμανση καθώς και στην περίφραξη της εργοταξιακής ζώνης. Πρέπει να σημειωθεί πως η συντήρηση της εργοταξιακής σήμανσης πρέπει να διασφαλίζεται ότι θα παραμένει στην ορθή θέση και σε καλή κατάσταση.

Οι πινακίδες κατακόρυφης σήμανσης που θα απαιτηθούν αποτυπώνονται στα επισυναπτόμενα σχέδια και χρησιμοποιούνται για την έγκαιρη ενημέρωση και προειδοποίηση των οδηγών για τους επερχόμενους κινδύνους/αλλαγές στις συνθήκες κυκλοφορίας. Θα είναι ίδιου μεγέθους με τις πινακίδες μόνιμης σήμανσης που χρησιμοποιούνται στο οδικό δίκτυο της περιοχής.



Παράλληλα, θα έχουν χρώμα φθορίζον κίτρινο σε όλο το υπόβαθρο και ορθογώνιο σχήμα και θα είναι κατασκευασμένες από υλικό υψηλής αντανάκλαστικότητας (Τύπου III). Οι πινακίδες κατακόρυφης σήμανσης θα πρέπει να έχουν χρησιμοποιούμενες βάσεις στήριξης που θα προσφέρουν επαρκή ευστάθεια έναντι ανεμοπύεσης. Οι βάσεις στήριξης θα είναι προκατασκευασμένες από σκυρόδεμα ή χάλυβα ή άλλο ανακυκλωμένο υλικό και θα έχουν σχήμα ορθογωνικό με διαστάσεις και βάρος που θα καλύπτουν τις απαιτήσεις ευστάθειας χωρίς την τοποθέτηση πρόσθετων φορτίων. Το ύψος της βάσης στήριξης δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 120 χιλιοστά, οι δε γωνίες και ακμές πρέπει να είναι στρογγυλεμένες. Το ελάχιστο ύψος του κάτω άκρου της πινακίδας από την επιφάνεια κυκλοφορίας ορίζεται σε 2,3 μέτρα. Τέλος, η πλευρική απόσταση του άκρου των πινακίδων από την ακμή του οδοστρώματος ή από το όριο του διαδρόμου κυκλοφορίας θα είναι από 0,50 μέτρα (ελάχιστη απόσταση) έως 1,50 μέτρα (μέγιστη απόσταση).

Επειδή πρόκειται για εργοτάξιο μικρής διάρκειας δεν υπάρχουν μεταβολές στην οριζόντια σήμανση.

Πιο αναλυτικά:

- (1) για την διάβαση Αρτέμιδος – Μπιζανίου στη κατεύθυνση προς την Μαρίνα Καλαμάτας οι εργασίες γίνονται σε δύο φάσεις. Κατά την πρώτη φάση, γίνεται αποκλεισμός της δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται αποκλειστικά από την αριστερή λωρίδα κυκλοφορίας ρεύματος. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στο σημείο έναρξης εργασιών, στη συνέχεια συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό στα 50 μέτρα από την έναρξη του εργοταξιακού χώρου. Στα 70μ, θα υπάρχει συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-32 και Ρ-30 με αναλάμποντα φανό. Στα 100 μ. και στα 150 μ. επαναλαμβάνεται ο συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια Ρ-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται ανά 10μ συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-52α και Π-78 με αναλάμποντα φανό. Κατά τη δεύτερη φάση κατασκευής, γίνεται αποκλεισμός της αριστερής λωρίδας κυκλοφορίας και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται αποκλειστικά από την δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας ρεύματος. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στο σημείο έναρξης εργασιών, στη συνέχεια συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό στα 50 μέτρα από την έναρξη του εργοταξιακού χώρου. Στα 70μ, θα υπάρχει συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-32 και Ρ-30 με αναλάμποντα φανό. Στα 100 μ. και στα 150 μ. επαναλαμβάνεται ο συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια Ρ-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται ανά 10μ συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-52δ και Π-78 με αναλάμποντα φανό. Τα σχέδια που αντιστοιχούν στις προαναφερθείσες ρυθμίσεις επισυνάπτονται παρακάτω με τίτλο «Σχέδιο 2ΑΔΛ Αποκλεισμός δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας σε δρόμο με δύο λωρίδες» και «Σχέδιο 2ΑΑΛ Αποκλεισμός αριστερής λωρίδας κυκλοφορίας σε δρόμο με δύο λωρίδες».
- (2) για την διάβαση Αρτέμιδος – Μπιζανίου στη κατεύθυνση προς τον Προφήτη Ηλεία οι εργασίες γίνονται σε δύο φάσεις. Κατά την πρώτη φάση, γίνεται αποκλεισμός της δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται αποκλειστικά από την αριστερή λωρίδα κυκλοφορίας ρεύματος. Σε



αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στο σημείο έναρξης εργασιών, στη συνέχεια συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό στα 50 μέτρα από την έναρξη του εργοταξιακού χώρου. Στα 70μ, θα υπάρχει συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-32 και Ρ-30 με αναλάμποντα φανό. Στα 100 μ. και στα 150 μ. επαναλαμβάνεται ο συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια Ρ-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται ανά 10μ συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-52α και Π-78 με αναλάμποντα φανό. Κατά τη δεύτερη φάση κατασκευής, γίνεται αποκλεισμός της αριστερής λωρίδας κυκλοφορίας και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται αποκλειστικά από την δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας ρεύματος. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στο σημείο έναρξης εργασιών, στη συνέχεια συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό στα 50 μέτρα από την έναρξη του εργοταξιακού χώρου. Στα 70μ, θα υπάρχει συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-32 και Ρ-30 με αναλάμποντα φανό. Στα 100 μ. και στα 150 μ. επαναλαμβάνεται ο συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια Ρ-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται ανά 10μ συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-52δ και Π-78 με αναλάμποντα φανό. Τα σχέδια που αντιστοιχούν στις προαναφερθείσες ρυθμίσεις επισυνάπτονται παρακάτω με τίτλο «Σχέδιο 2ΑΔΛ Αποκλεισμός δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας σε δρόμο με δύο λωρίδες» και «Σχέδιο 2ΑΑΛ Αποκλεισμός αριστερής λωρίδας κυκλοφορίας σε δρόμο με δύο λωρίδες».

- (3) για την διάβαση Βασ. Γεωργίου – Ασκληπιού στη κατεύθυνση προς Μπουρνιά οι εργασίες γίνονται σε δύο φάσεις. Κατά την πρώτη φάση, γίνεται αποκλεισμός της δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται αποκλειστικά από την αριστερή λωρίδα κυκλοφορίας ρεύματος. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στο σημείο έναρξης εργασιών, στη συνέχεια συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό στα 50 μέτρα από την έναρξη του εργοταξιακού χώρου. Στα 70μ, θα υπάρχει συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-32 και Ρ-30 με αναλάμποντα φανό. Στα 100 μ. και στα 150 μ. επαναλαμβάνεται ο συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια Ρ-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται ανά 10μ συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-52α και Π-78 με αναλάμποντα φανό. Κατά τη δεύτερη φάση κατασκευής, γίνεται αποκλεισμός της αριστερής λωρίδας κυκλοφορίας και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται αποκλειστικά από την δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας ρεύματος. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στο σημείο έναρξης εργασιών, στη συνέχεια συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό στα 50 μέτρα από την έναρξη του εργοταξιακού χώρου. Στα 70μ, θα υπάρχει συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-32 και Ρ-30 με αναλάμποντα φανό. Στα 100 μ. και στα 150 μ. επαναλαμβάνεται ο συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια Ρ-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται ανά 10μ συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-52δ και Π-78 με αναλάμποντα φανό. Τα σχέδια που αντιστοιχούν στις προαναφερθείσες ρυθμίσεις επισυνάπτονται παρακάτω με τίτλο «Σχέδιο 2ΑΔΛ Αποκλεισμός δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας σε



- δρόμο με δύο λωρίδες» και «Σχέδιο 2ΑΑΛ Αποκλεισμός αριστερής λωρίδας κυκλοφορίας σε δρόμο με δύο λωρίδες».
- (4) για την διάβαση Βασ. Γεωργίου – Ασκληπιού στη κατεύθυνση προς Φάρες οι εργασίες γίνονται σε δύο φάσεις. **Κατά την πρώτη φάση**, γίνεται αποκλεισμός της δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται αποκλειστικά από την αριστερή λωρίδα κυκλοφορίας ρεύματος. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στο σημείο έναρξης εργασιών, στη συνέχεια συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό στα 50 μέτρα από την έναρξη του εργοταξιακού χώρου. Στα 70μ, θα υπάρχει συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-32 και Ρ-30 με αναλάμποντα φανό. Στα 100 μ. και στα 150 μ. επαναλαμβάνεται ο συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια Ρ-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται ανά 10μ συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-52α και Π-78 με αναλάμποντα φανό. **Κατά τη δεύτερη φάση κατασκευής**, γίνεται αποκλεισμός της αριστερής λωρίδας κυκλοφορίας και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται αποκλειστικά από την δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας ρεύματος. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στο σημείο έναρξης εργασιών, στη συνέχεια συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό στα 50 μέτρα από την έναρξη του εργοταξιακού χώρου. Στα 70μ, θα υπάρχει συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-32 και Ρ-30 με αναλάμποντα φανό. Στα 100 μ. και στα 150 μ. επαναλαμβάνεται ο συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια Ρ-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται ανά 10μ συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-52δ και Π-78 με αναλάμποντα φανό. Τα σχέδια που αντιστοιχούν στις προαναφερθείσες ρυθμίσεις επισυνάπτονται παρακάτω με τίτλο «Σχέδιο 2ΑΔΛ Αποκλεισμός δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας σε δρόμο με δύο λωρίδες» και «Σχέδιο 2ΑΑΛ Αποκλεισμός αριστερής λωρίδας κυκλοφορίας σε δρόμο με δύο λωρίδες».
 - (5) για την διάβαση Αριστομένους – Σόλωνος, επί της Σόλωνος οι εργασίες γίνονται σε δύο φάσεις. **Κατά την πρώτη φάση**, γίνεται στένωση στο αριστερό τμήμα της οδού, αφήνοντας ελάχιστο πλάτος οδού 2,75μ. για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στα 10 μέτρα από το σημείο έναρξης εργασιών, ενώ στα 50μ. απόσταση από την εργοταξιακή ζώνη θα τοποθετηθεί συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-32 και Ρ-30. Στα 70 μ. και στα 100 μ. τοποθετείται συνδυασμός κάθετης σήμανσης Κ-6α και Κ-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια Ρ-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετούνται κώνοι ανά 10μ. **Κατά την δεύτερη φάση**, γίνεται στένωση στο δεξί τμήμα της οδού, αφήνοντας ελάχιστο πλάτος οδού 2,75μ. για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στα 10 μέτρα από το σημείο έναρξης εργασιών, ενώ στα 50μ. απόσταση από την εργοταξιακή ζώνη θα τοποθετηθεί συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-32 και Ρ-30. Στα 70 μ. και στα 100 μ. τοποθετείται συνδυασμός κάθετης σήμανσης Κ-6δ και Κ-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια Ρ-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετούνται κώνοι ανά 10μ. Τα σχέδια που αντιστοιχούν στις προα-



ναφερθείσες ρυθμίσεις επισυνάπτονται παρακάτω με τίτλο «Σχέδιο 1ΣΛΑ Στένωση αριστερής λωρίδας σε δρόμο με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση» και «Σχέδιο 1ΣΛΔ Στένωση δεξιάς λωρίδας σε δρόμο με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση».

- (6) για την διάβαση Αριστομένου – Πλάτωνος, επί της Πλάτωνος οι εργασίες γίνονται σε δύο φάσεις. Κατά την πρώτη φάση, γίνεται στένωση στο αριστερό τμήμα της οδού, αφήνοντας ελάχιστο πλάτος οδού 2,75μ. για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στα 10 μέτρα από το σημείο έναρξης εργασιών, ενώ στα 50μ. απόσταση από την εργοταξιακή ζώνη θα τοποθετηθεί συνδυασμός κάθετης σήμανσης P-32 και P-30. Στα 70 μ. και στα 100 μ. τοποθετείται συνδυασμός κάθετης σήμανσης K-6α και K-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια P-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετούνται κώνοι ανά 10μ. Κατά την δεύτερη φάση, γίνεται στένωση στο δεξί τμήμα της οδού, αφήνοντας ελάχιστο πλάτος οδού 2,75μ. για την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στα 10 μέτρα από το σημείο έναρξης εργασιών, ενώ στα 50μ. απόσταση από την εργοταξιακή ζώνη θα τοποθετηθεί συνδυασμός κάθετης σήμανσης P-32 και P-30. Στα 70 μ. και στα 100 μ. τοποθετείται συνδυασμός κάθετης σήμανσης K-6δ και K-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια P-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετούνται κώνοι ανά 10μ. Τα σχέδια που αντιστοιχούν στις προαναφερθείσες ρυθμίσεις επισυνάπτονται παρακάτω με τίτλο «Σχέδιο 1ΣΛΑ Στένωση αριστερής λωρίδας σε δρόμο με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση» και «Σχέδιο 1ΣΛΔ Στένωση δεξιάς λωρίδας σε δρόμο με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση».
- (7) Για την διάβαση Κανάρη – Πλάτωνος, επί της Κανάρη οι εργασίες γίνονται σε δύο φάσεις. Κατά την πρώτη φάση, γίνεται αποκλεισμός της δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται αποκλειστικά από την αριστερή λωρίδα κυκλοφορίας ρεύματος. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στο σημείο έναρξης εργασιών, στη συνέχεια συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και K-20 με αναλάμποντα φανό στα 50 μέτρα από την έναρξη του εργοταξιακού χώρου. Στα 70μ, θα υπάρχει συνδυασμός κάθετης σήμανσης P-32 και P-30 με αναλάμποντα φανό. Στα 100 μ. και στα 150 μ. επαναλαμβάνεται ο συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και K-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια P-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται ανά 10μ συνδυασμός κάθετης σήμανσης P-52α και Π-78 με αναλάμποντα φανό. Κατά τη δεύτερη φάση κατασκευής, γίνεται αποκλεισμός της αριστερής λωρίδας κυκλοφορίας και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται αποκλειστικά από την δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας ρεύματος. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στο σημείο έναρξης εργασιών, στη συνέχεια συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και K-20 με αναλάμποντα φανό στα 50 μέτρα από την έναρξη του εργοταξιακού χώρου. Στα 70μ, θα υπάρχει συνδυασμός κάθετης σήμανσης P-32 και P-30 με αναλάμποντα φανό. Στα 100 μ. και στα 150 μ. επαναλαμβάνεται ο συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και K-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια P-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται ανά 10μ συνδυασμός κάθετης σήμανσης P-52δ και Π-78 με αναλάμποντα φανό. Τα σχέδια που αντιστοιχούν στις προαναφερθείσες ρυθμίσεις επισυνάπτονται παρακάτω με



τίτλο «Σχέδιο 2ΑΔΛ Αποκλεισμός δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας σε δρόμο με δύο λωρίδες» και «Σχέδιο 2ΑΑΛ Αποκλεισμός αριστερής λωρίδας κυκλοφορίας σε δρόμο με δύο λωρίδες».

- (8) Για την διάβαση Φιλελλήνων – Ευρυτίδου, επί της Φιλελλήνων με κατεύθυνση προς την Μαρίνα Καλαμάτας οι εργασίες γίνονται σε δύο φάσεις. **Κατά την πρώτη φάση**, γίνεται αποκλεισμός της δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται αποκλειστικά από την αριστερή λωρίδα κυκλοφορίας ρεύματος. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στο σημείο έναρξης εργασιών, στη συνέχεια συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό στα 50 μέτρα από την έναρξη του εργοταξιακού χώρου. Στα 70μ, θα υπάρχει συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-32 και Ρ-30 με αναλάμποντα φανό. Στα 100 μ. και στα 150 μ. επαναλαμβάνεται ο συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια Ρ-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται ανά 10μ συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-52α και Π-78 με αναλάμποντα φανό. **Κατά τη δεύτερη φάση κατασκευής**, γίνεται αποκλεισμός της αριστερής λωρίδας κυκλοφορίας και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται αποκλειστικά από την δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας ρεύματος. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στο σημείο έναρξης εργασιών, στη συνέχεια συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό στα 50 μέτρα από την έναρξη του εργοταξιακού χώρου. Στα 70μ, θα υπάρχει συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-32 και Ρ-30 με αναλάμποντα φανό. Στα 100 μ. και στα 150 μ. επαναλαμβάνεται ο συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια Ρ-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται ανά 10μ συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-52δ και Π-78 με αναλάμποντα φανό. Τα σχέδια που αντιστοιχούν στις προαναφερθείσες ρυθμίσεις επισυνάπτονται παρακάτω με τίτλο «Σχέδιο 2ΑΔΛ Αποκλεισμός δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας σε δρόμο με δύο λωρίδες» και «Σχέδιο 2ΑΑΛ Αποκλεισμός αριστερής λωρίδας κυκλοφορίας σε δρόμο με δύο λωρίδες».
- (9) Για την διάβαση Φιλελλήνων – Ευρυτίδου, επί της Φιλελλήνων με κατεύθυνση προς τον Προφήτη Ηλία οι εργασίες γίνονται σε δύο φάσεις. **Κατά την πρώτη φάση**, γίνεται αποκλεισμός της δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται αποκλειστικά από την αριστερή λωρίδα κυκλοφορίας ρεύματος. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στο σημείο έναρξης εργασιών, στη συνέχεια συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό στα 50 μέτρα από την έναρξη του εργοταξιακού χώρου. Στα 70μ, θα υπάρχει συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-32 και Ρ-30 με αναλάμποντα φανό. Στα 100 μ. και στα 150 μ. επαναλαμβάνεται ο συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια Ρ-36 ενώ καθ'όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται ανά 10μ συνδυασμός κάθετης σήμανσης Ρ-52α και Π-78 με αναλάμποντα φανό. **Κατά τη δεύτερη φάση κατασκευής**, γίνεται αποκλεισμός της αριστερής λωρίδας κυκλοφορίας και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται αποκλειστικά από την δεξιά λωρίδα κυκλοφορίας ρεύματος. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει αρχικά πινακίδα FLR στο σημείο έναρξης εργασιών, στη συνέχεια συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα



φανό στα 50 μέτρα από την έναρξη του εργοταξιακού χώρου. Στα 70μ, θα υπάρχει συνδυασμός κάθετης σήμανσης P-32 και P-30 με αναλάμποντα φανό. Στα 100 μ. και στα 150 μ. επαναλαμβάνεται ο συνδυασμός κάθετης σήμανσης Π-70 και Κ-20 με αναλάμποντα φανό. Μετά το πέρας των 50μ. από την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται μια P-36 ενώ καθ' όλη την εργοταξιακή ζώνη τοποθετείται ανά 10μ συνδυασμός κάθετης σήμανσης P-52δ και Π-78 με αναλάμποντα φανό. Τα σχέδια που αντιστοιχούν στις προαναφερθείσες ρυθμίσεις επισυνάπτονται παρακάτω με τίτλο «Σχέδιο 2ΑΔΛ Αποκλεισμός δεξιάς λωρίδας κυκλοφορίας σε δρόμο με δύο λωρίδες» και «Σχέδιο 2ΑΑΛ Αποκλεισμός αριστερής λωρίδας κυκλοφορίας σε δρόμο με δύο λωρίδες».

- (10) Για την διάβαση Φτέρη – Ναυαρίνου, επί της Ναυαρίνου οι εργασίες θα γίνονται σε δύο φάσεις. **Κατά την πρώτη φάση**, γίνεται αποκλεισμός της λωρίδας κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς Άγιο Διονύσιο και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται με εναλλάξ κυκλοφορία με τη βοήθεια σηματορώ στη λωρίδα κυκλοφορίας του αντίθετου ρεύματος. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει προειδοποιητική σήμανση P-5 σε απόσταση 20μ. και συνδυασμός κάθετης σήμανσης Κ-5δ και Κ-20 με αναλάμποντα φανό στα 70μ. πριν την εργοταξιακή ζώνη. Για το αντίθετο ρεύμα (προς 21^{ης} Ιουνίου), τοποθετείται πινακίδα P-6 στα 20μ. και συνδυασμός κάθετης σήμανσης Κ-5α και Κ-20 με αναλάμποντα φανό στα 70μ. πριν την εργοταξιακή ζώνη. Μετά το πέρας του εργοταξιακού χώρου (απόσταση 50μ.) τοποθετείται κάθετη σήμανση P-36 και την σήμανση του τέλους των έργων. **Στη δεύτερη φάση** αντίστοιχα, γίνεται αποκλεισμός της λωρίδας κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς τον Ανατολικό Συνοικισμό και η κυκλοφορία των οχημάτων στο ρεύμα αυτό, θα πραγματοποιείται με εναλλάξ κυκλοφορία με τη βοήθεια σηματορώ στη λωρίδα κυκλοφορίας του αντίθετου ρεύματος. Σε αυτή τη φάση θα υπάρχει προειδοποιητική σήμανση P-5 σε απόσταση 20μ. και συνδυασμός κάθετης σήμανσης Κ-5δ και Κ-20 με αναλάμποντα φανό στα 70μ. πριν την εργοταξιακή ζώνη. Για το αντίθετο ρεύμα (προς Δημοτικό Πάρκο – Κήπος Κυλκίς), τοποθετείται πινακίδα P-6 στα 20μ. και συνδυασμός κάθετης σήμανσης Κ-5α και Κ-20 με αναλάμποντα φανό στα 70μ. πριν την εργοταξιακή ζώνη. Μετά το πέρας του εργοταξιακού χώρου (απόσταση 50μ.) τοποθετείται κάθετη σήμανση P-36 και την σήμανση του τέλους των έργων. Το σχέδιο που αντιστοιχεί στις προαναφερθείσες ρυθμίσεις επισυνάπτεται παρακάτω με τίτλο «Σχέδιο 2ΕΚ Εναλλάξ Κυκλοφορία Σε Οδό με Μία Λωρίδα ανά Κατεύθυνση».



Ασφάλεια Πεζών κατά τη Διάρκεια Εργασιών Αναβάθμισης Διαβάσεων

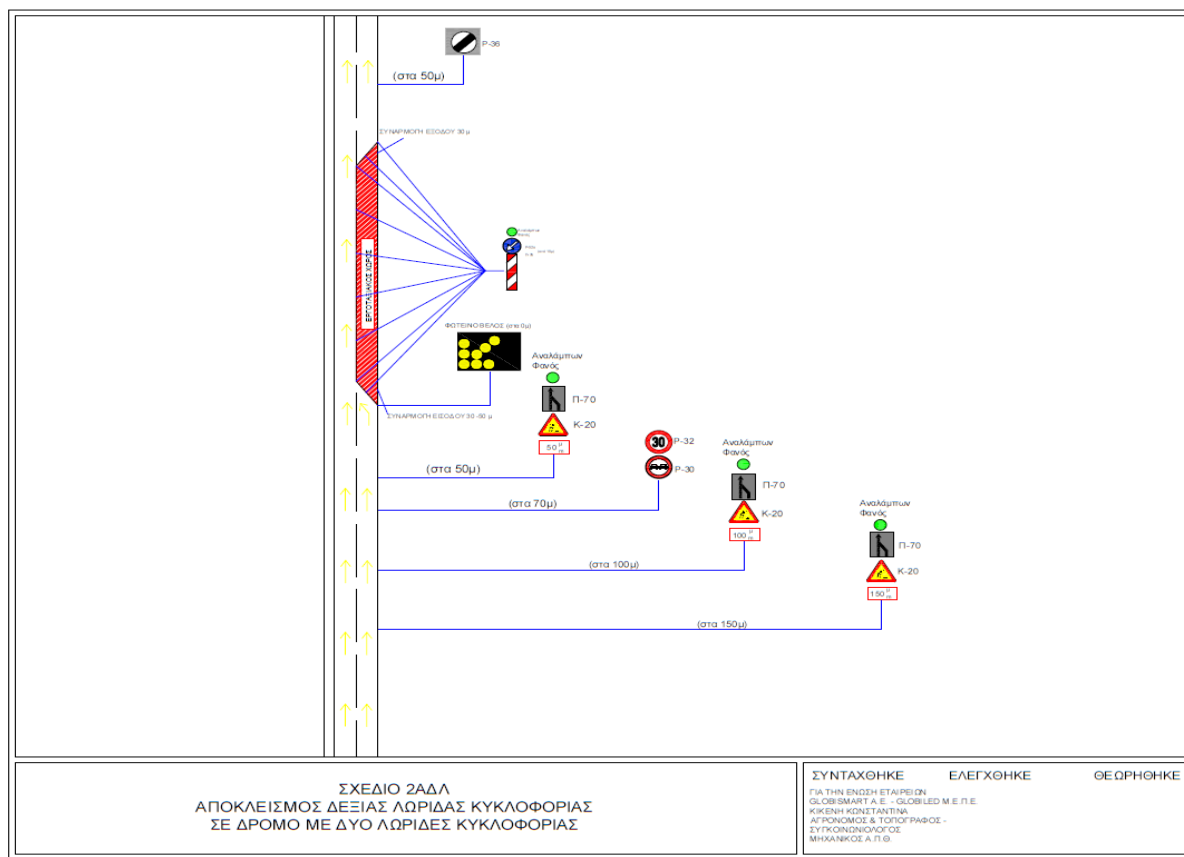
Κατά την εκτέλεση των εργασιών αναβάθμισης διαβάσεων στο οδόστρωμα, η ασφάλεια των πεζών αποτελεί προτεραιότητα. Για τον λόγο αυτό, εφαρμόζονται συγκεκριμένα μέτρα, όπως η τοποθέτηση προσωρινής σήμανσης και φραγμών για τον σαφή διαχωρισμό της ζώνης εργασιών από τη ζώνη κυκλοφορίας των πεζών, η οποία θα έχει σήμανση με πορτοκαλί εργοταξιακό πλέγμα.

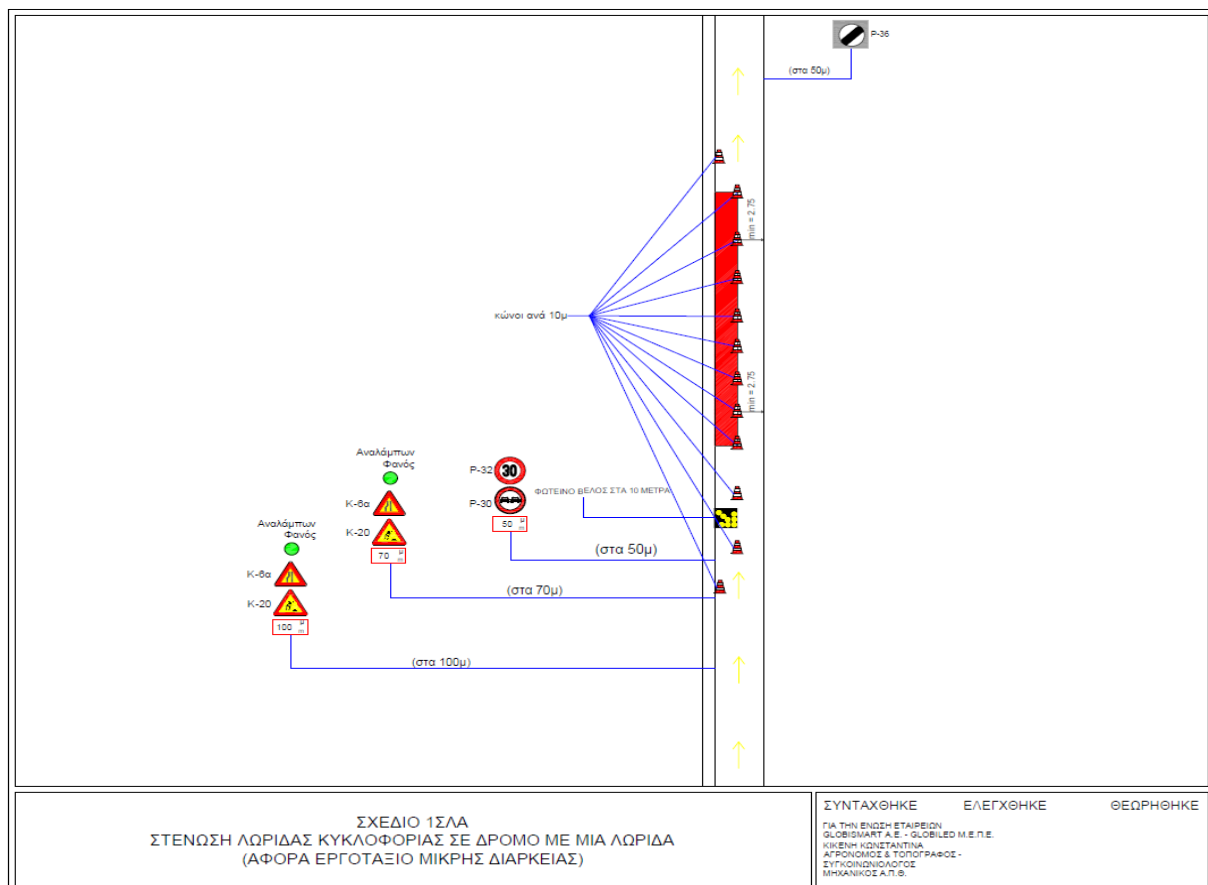
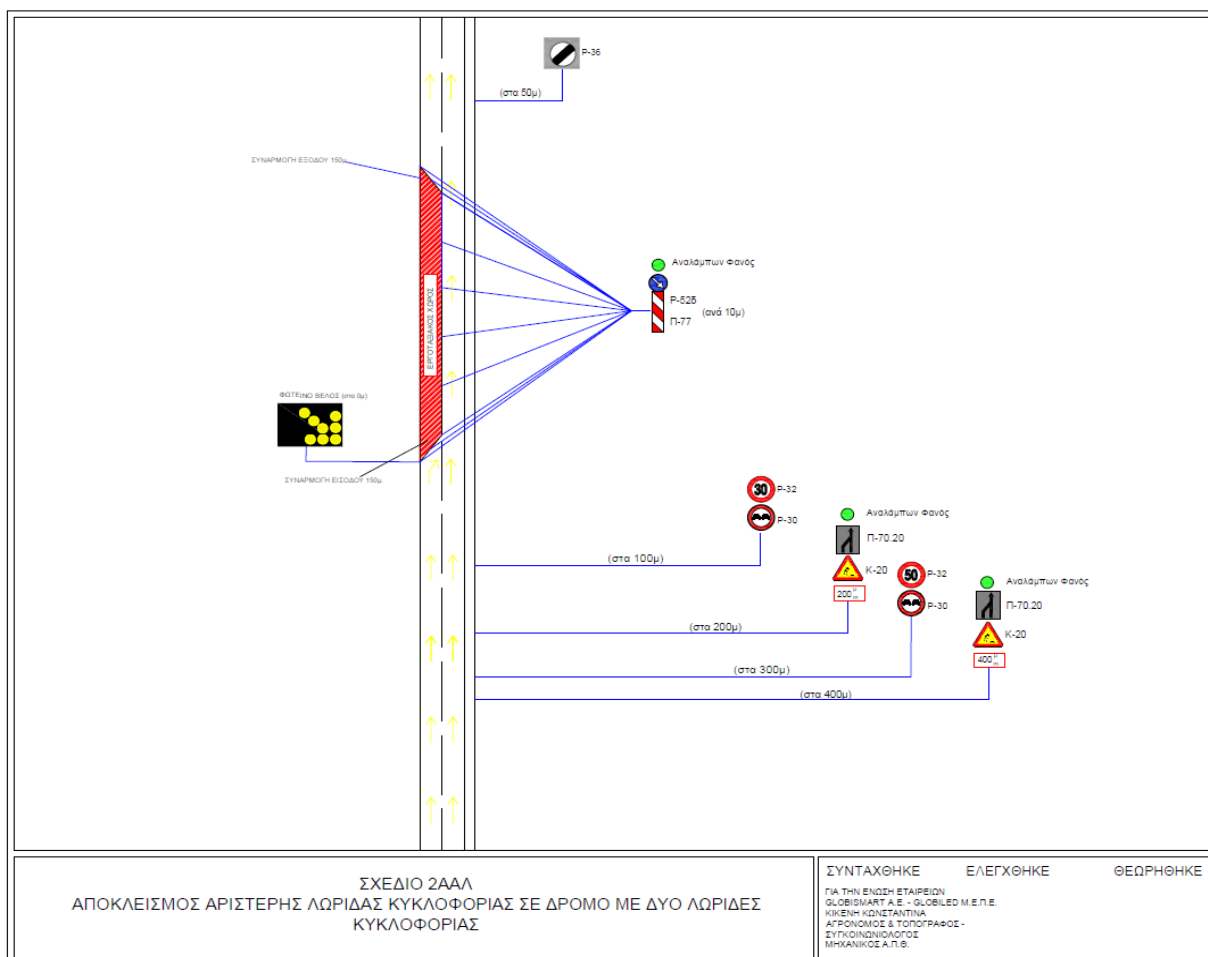
Προκειμένου να ελέγχεται η πρόσβαση στην περιοχή του εργοταξίου, η πλευρά του εργοταξίου προς την οδική κυκλοφορία θα περιφραχτεί με πλαστικό πλέγμα χρώματος πορτοκαλί. Το πλέγμα θα στηρίζεται σε ορθοστάτες, οι οποίοι θα στηρίζονται πάνω σε μπλοκ σκυροδέματος ή πλαστικά δοχεία με νερό με διατομή μορφής New Jersey (NJ).

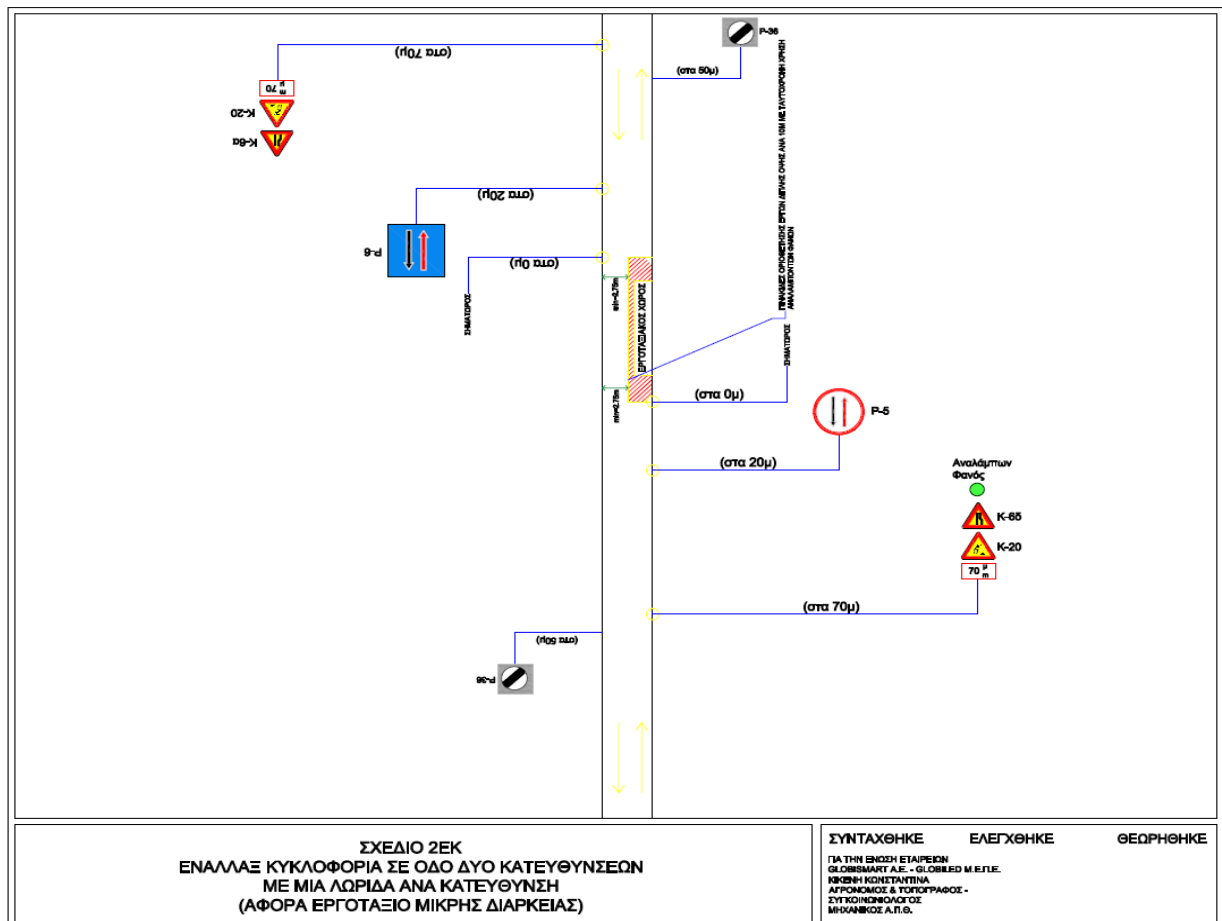
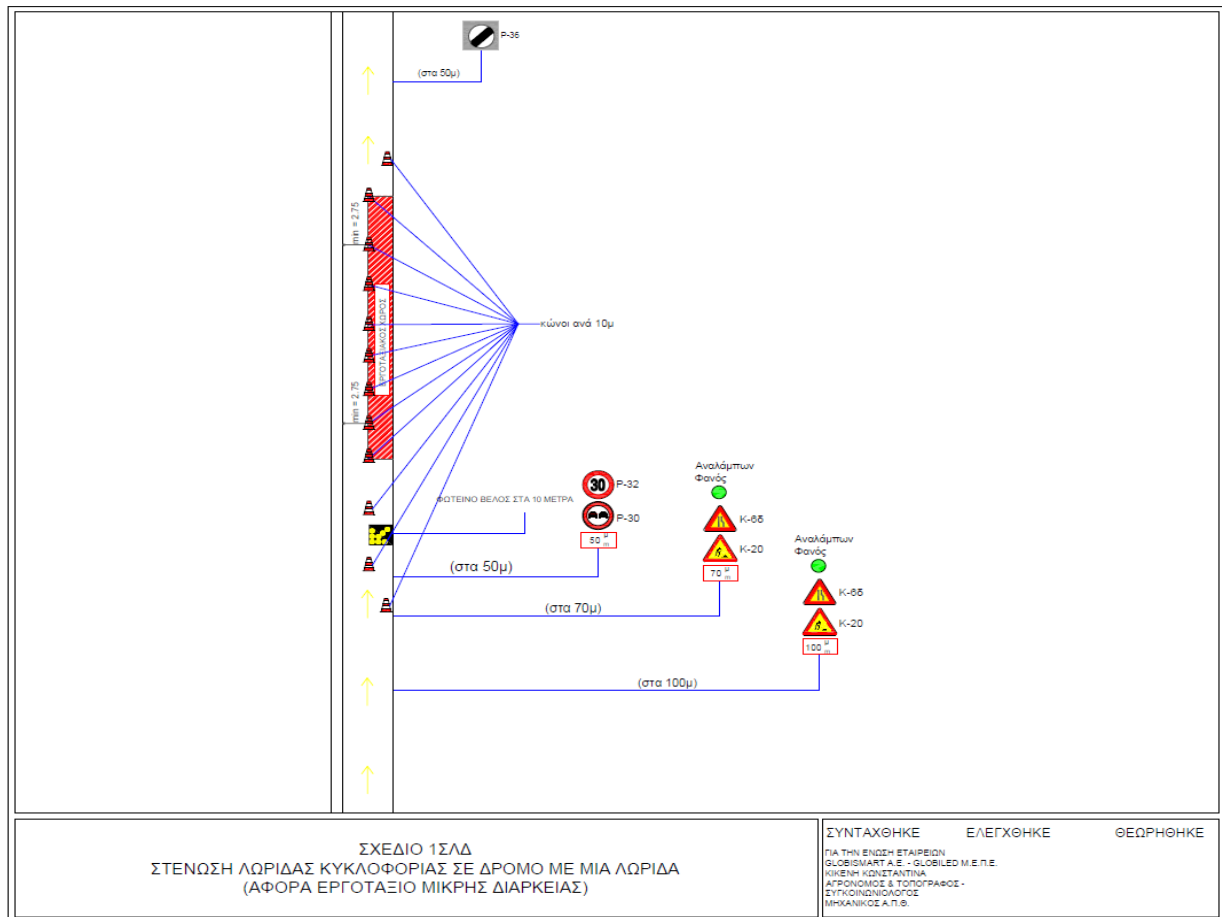
Σε κάθε περίπτωση ο ανάδοχος του έργου θα είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για την εφαρμογή των επισυναπτόμενων τυπικών σχεδίων εργοταξιακής σήμανσης μόνο στις περιπτώσεις που ισχύουν οι προαναφερθείσες προϋποθέσεις.

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

ΚΙΚΕΝΗ Κ.
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ







Σημειώνεται ότι το εν λόγω θέμα έχει τεθεί, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 83 και 84 του Ν. 3852/2010 «Καλλικράτης», όπως αντικαταστάθηκαν και ισχύουν, στο Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, το οποίο με την υπ' αριθμ. 45/2025 ομόφωνη απόφασή του εκφράζει τη σύμφωνη γνώμη του σχετικά.

Επί του θέματος ακολουθεί διαλογική συζήτηση ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μαστραγγελόπουλος Δημήτρης. Έλα Δημήτρη.

ΜΑΣΤΡΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κ. Δήμαρχε.

Είναι για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις όσον αφορά τις έξυπνες διαβάσεις που γίνονται..., είναι για τη διαγράμμιση αυτό απ' ότι βλέπω, η πρώτη, το νούμερο 5 και έχουμε και το νούμερο 6 που έρχεται στη συνέχεια.

Κατά την εισήγηση, έχει τα σημεία εδώ πέρα η Υπηρεσία, δεν έχω να προσθέσω κάτι. Αν θέλετε κάτι. Δεν θα κλείσει ο δρόμος, θα είναι ένα τμήμα του δρόμου κάθε φορά που φτιάχνουν, κατά την εισήγηση της Υπηρεσίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μιλάμε για το πέντε όμως τώρα.

ΜΑΣΤΡΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Για το 5. Ναι, ναι, για το 5.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θέλεις να προσθέσεις κάτι εσύ που το χειριζόσουν αυτό; Μετά τις ερωτήσεις. Ο κ. Χανδρινός ερώτηση. Ασα ο Βασίλης.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Εγώ θέλω να ρωτήσω το εξής ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)* ΣΤΟΝ σηματοδοτούμενο κόμβο του Μεγάλου Χορού και ρωτάω: τι χρειάζεται αυτή αφού είναι πάνω στη σηματοδότηση στο φανάρι. Μπορεί να υπάρχουνε και πουθενά αλλού τέτοιες, απλά αυτή έχω εντοπίσει.

ΦΩΝΗ: ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Επάνω σε φανάρι;

ΦΩΝΗ: Ναι αμέ.....

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Χανδρινός ερώτηση.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Ναι, για τις διαγραμμίσεις. Να μας πείτε ποιος κάνει την πιστοποίηση του υλικού με το οποίο γίνεται οι διαγραμμίσεις, καθώς έχουμε δει σε όλη την πόλη ότι και σε καινούργια έργα και σε υπάρχοντες δρόμους βάζουμε διαγραμμίσεις και αυτές εξαφανίζονται σε μία – δύο βδομάδες – τρεις βδομάδες; Άρα ποια είναι η προδιαγραφή του υλικού, ποιος πιστοποιεί ότι αυτό το υλικό είναι σωστό και ποιες είναι οι αντοχές αυτού του υλικού; Γιατί προφανώς δεν μπορεί να είναι μια απλή μπογιά. Πρέπει να είναι κάτι συγκεκριμένο εκεί. Και εάν αυτή η περίοδος που τώρα έχουν ξεκινήσει οι βροχές είναι η σωστή περίοδος για να γίνουν οι διαγραμμίσεις.

ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ: Λοιπόν, να ξεκινήσω τελευταία απ' τον κ. Χανδρινό που το έχω και πιο Τα υλικά που προδιαγράφονται στις συγκεκριμένες διαγραμμίσεις είναι, αν θυμάμαι καλά, θερμοπλαστικά. Προφανώς την πιστοποίηση και την καλή εκτέλεση γίνεται απ' την αρμόδια Επιβλέπουσα Υπηρεσία και όπου παρατηρείται κάποιο φαινόμενο ενημερώνεται άμεσα ο ανάδοχος προς αποκατάσταση. Αν θυμάμαι καλά είναι..., ψυχροπλαστικά είναι; Ψυχροπλαστικά. Έχει δίκιο ο Δημήτρης.

Προφανώς οι εργασίες δεν θα γίνουνε κατά τη διάρκεια των βροχών, θα περιμένουμε κάποια μέρα πιο κατάλληλη σε ότι έχει να κάνει με τις καιρικές συνθήκες.

Από κει και πέρα σε ότι ρώτησε ο κ. Τζαμουράνης, οι δύο εισηγήσεις που φέρνουμε τώρα, η μία αφορά τις λύσεις καινοτομίας, αφορά μόνο διαγραμμίσεις στις έξυπνες διαβάσεις που εντάσσονται στο έργο των κεντρικών αστικών αναπλάσεων που ήδη έχουνε δημιουργηθεί, απλά τώρα θα γίνουνε οι διαγραμμίσεις σε αυτές τις διαβάσεις. Το δεύτερο υποέργο αφορά τις έξυπνες διαβάσεις που είναι μέσα από το πρόγραμμα του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, το οποίο αφορά διαβάσεις κοντά σε διαδρομές μαθητών, κοντά σε σχολικά κτίρια δηλαδή.

Αυτό που ρωτήσατε για τις σηματοδοτούμενες, είναι στο πλαίσιο το τρίτο, των έξυπνων διαβάσεων, του ψηφιακού μετασχηματισμού, που εκεί τοποθετούνται σε σηματοδοτούμενες διαβάσεις, δηλαδή όπου υπάρχει φανάρι λαϊκά, εκεί δεν υπάρχει αισθητήρας κίνησης γιατί έχει δημιουργηθεί όντως μια πορεία και καλό είναι να το διευκρινίσω, εκεί συνδέονται με τη λειτουργία του σηματοδότη και το οποίο έχει την εξής σκοπιμότητα, επιγραμματικά θα πω: μπορεί κάποιος να έχει κάποιο πρόβλημα όρασης, να μην βλέπει καλά απέναντι το φανάρι. Έρχεται να ενισχύσει την οδική ασφάλεια. Μπορεί να βρέχει, επίσης να μην φαίνεται καλά το φανάρι.

Επομένως με το που το φανάρι γίνει πράσινο για τους πεζούς, αμέσως, επειδή συνδέεται με το φανάρι, γίνεται και η λευκή διαδρομή που θα έχετε δει. Όταν είναι κόκκινο για τους πεζούς, κάθετα, μπροστά στο πάτημά του ουσιαστικά, δημιουργούνται δύο κόκκινες διαγραμμίσεις φωτεινές με led και αυτό έρχεται, επειδή έχουμε παρατηρήσει και το φαινόμενο που είναι σύνηθες σε όλα τα κράτη, όχι μόνο στην Ελλάδα, πολλές φορές περπατάμε όλοι με τα κινητά και κοιτάμε κάτω αντί να κοιτάμε απέναντι. Ουσιαστικά αυτό έρχεται για να ενισχύσει την οδική ασφάλεια σε αυτά τα κρίσιμα τμήματα. Το πρόγραμμα αυτό του ψηφιακού μετασχηματισμού αφορούσε αμιγώς σηματοδοτούμενες διαβάσεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία. Τοποθετήσεις έχετε; Δημήτρη, θες να προσθέσεις κάτι εσύ; Στο τέλος.

ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ: Να απαντήσω κάτι εγώ; Επίσης, στις εν λόγω διαβάσεις όλες υπάρχουνε πάνω και περιβαλλοντικοί αισθητήρες που άμα μπορούμε σε ένα συγκεκριμένο site στο airline.com νομίζω, φαίνονται και όλα τα περιβαλλοντικά δεδομένα του Δήμου στην εκάστοτε περιοχή και στον εκάστοτε δρόμο. Από μικροσωματίδια, υγρασία, ποιότητα αέρα κτλ. Και φαίνεται όλος ο διαδραστικός χάρτης της Ευρώπης.

ΠΑΠΑΕΥΣΤΑΘΙΟΥ: Μπορώ να προσθέσω κάτι;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι, ναι.

ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ: Και κυκλοφοριακός φόρτος επίσης.

ΠΑΠΑΕΥΣΤΑΘΙΟΥ: Επειδή είναι το πρόγραμμα του ψηφιακού μετασχηματισμού όπως είπε και ο Βασίλης, ιδίως για τα ψηφιακά κομμάτια που τρέχει το αρμόδιο Τμήμα, να πούμε ότι υπάρχει και κάτι που δεν το έχουμε τονίσει και είναι εξίσου σημαντικό, σας το διαβάζω ακριβώς απ' την τεχνική περιγραφή. *«Αυτοί οι φωτεινοί σηματοδότες έχουν σκοπό, επίσης, να επιστήσουν την προσοχή του πεζού κατά την παραμονή του στον χώρο αναμονής, είτε πριν, είτε ακριβώς στη μέση ιδίως όταν έχουμε αντίθετες κατευθύνσεις ή μετά. Όταν ο φωτεινός σηματοδότης των πεζών είναι κόκκινος, οι φωτεινές συσκευές εκπέμπουν κόκκινο φως αποτρέποντας τους πεζούς να διασχίσουν την οδό και για μην σταματήσουνε στη μεσαία λωρίδα»*.

Άρα είναι καθαρά θέματα, όπως σας είπε και ο Βασίλης, που ενισχύουν την ασφάλεια και την προσβασιμότητα αυτών που θα την διασχίσουν.

ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ: Και αν μου επιτρέπετε μία ακόμα. Επίσης, πολλές φορές έχουμε παρατηρήσει το φαινόμενο τα αμάξια να σταματάνε στη μέση των διαβάσεων, ουσιαστικά με τη λευκή σήμανση που θα υπάρχει εκατέρωθεν της διάβασης θα υπάρχει και ένας μπούσουλας για τους οδηγούς ότι εδώ ξεκινάει η διάβαση, μην πας. Αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι γι' αυτό τον σκοπό λοιπόν. Ο Πρόεδρος της Δημοτικής Κοινότητας.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Εμείς δεν θα μιλήσουμε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μετά, θα πάρετε τον λόγο εσείς.

ΛΥΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, είπα και στη συνεδρίαση της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας σέβομαι και θαυμάζω πραγματικά όλες αυτές τις σύγχρονες μεθόδους που υπάρχουν, όμως κάποιες φορές σε κάποια σημεία της πόλης μας ενοχλούν αισθητικά. Δηλαδή επειδή φτιάχνεται κάτι σαν σκαλωσιά, δεν ξέρω πώς αλλιώς να το περιγράψω, ενδεχομένως θα πρέπει να υπάρχει μια πρόνοια αρχιτεκτονική που να μειώνει έτσι αισθητικά αυτό που βλέπουμε, κάπως είναι λίγο παράταιρο, κάποιες φορές. Αυτό και μόνο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία. Ο κ. Τζαμουράνης.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Την παρατήρηση αυτή την είχα και εγώ, κ. Παναγιώτη, ναι, και μου έκανε εντύπωση, πραγματικά νομίζω ότι θα έπρεπε να σχεδιαστούν αυτά τα πλαίσια πάνω στα οποία μπαίνουν αυτές οι φωτεινές επιγραφές, λίγο πιο καλότεχνα και λίγο πιο καλαίσθητα για την πόλη.

Το δεύτερο που είχα να πω, εντάξει, σέβομαι όλα αυτά που είπατε, δεν έχω καμιά αντίρρηση, εκείνο που ήθελα να τονίσω είναι ότι η εμπειρία μου και από το παρελθόν λέει ότι τα ψυχροπλαστικά δυστυχώς δεν αντέχουν.

ΦΩΝΗ: ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Ναι και θεώρησα ότι είναι θερμοπλαστικά ακούγοντας, δηλαδή τα ψυχροπλαστικά δυστυχώς δεν έχουνε μεγάλη αντοχή και στην περιοχή μας εδώ επειδή τα είχαμε δοκιμάσει εδώ και 25 χρόνια ως καινοτομία σε σχέση με το άλλο χρώμα...

ΦΩΝΗ: ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Ναι, στο Μπουλουλή είχαμε βάλει θερμοπλαστικό και κράτησε. Και κράτησε. Άρα πρέπει να δούμε τη λογική ότι σε κάποιες τουλάχιστον διαβάσεις οι οποίες δεν πρόκειται να ξηλωθούν ή δεν πρόκειται να αλλοιωθούν, μήπως μπορείτε να το κάνετε με θερμοπλαστικά ώστε τουλάχιστον να παραμείνουν.

ΧΑΝΔΡΙΝΟΣ: Θα συμφωνήσω και εγώ με τον Πρόεδρο της Κοινότητας γι' αυτό, ειδικότερα όταν είναι δύο απέναντι διαβάσεις, οπότε υπάρχουνε δύο..., αυτά τα τερατουργήματα ας πούμε, ναι, είναι και μαζί, οπότε δεν δημιουργούνε σίγουρα ωραίο οπτικό αποτέλεσμα. Τώρα για το πρακτικό τους, ναι, σίγουρα, αλλά πιστεύω το 2025 θα μπορούσε να έχουμε κάτι πιο κομψό.

Και ως προς τα χρώματα των διαβάσεων, είπε ο κ. Τζαμουράνης που έχει και την εμπειρία ότι το κάναν, το ξεκίνησαν αυτό πριν 25 χρόνια. Τώρα όμως είμαστε 25 χρόνια μετά, δηλαδή θεωρώ ότι ο Δήμος και οι Υπηρεσίες έπρεπε να το έχουνε λύσει αυτό το θέμα γιατί είναι και θέμα ασφάλειας, πέρα από το να φαίνονται, να είναι διακριτές οι διαβάσεις και να μην ξεβάφουνε μετά από ένα μήνα, και επίσης είναι και θέμα δημοσίου συμφέροντος. Δεν μπορεί να δίνουμε λεφτά για κάτι το οποίο δεν λειτουργεί και μετά από ένα μήνα να πρέπει να ξαναδώσουμε.

Λοιπόν, οπότε αυτό δεν είναι απλό το θέμα, είναι σοβαρό. Πρέπει να το κοιτάξουμε και να δώσουμε μια λύση μια για πάντα. Δεν είναι κάτι νομίζω -πώς το λένε;- πυρηνική επιστήμη. Να βρούμε ποιο χρώμα δουλεύει, ποιο υλικό δουλεύει, με ποια πιστοποίηση και να το κάνουμε και να τελειώνει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν, εντάξει, νομίζω πολύ μιλήσατε, ρε παιδιά.

ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ: Να πω ορμώμενος και απ' αυτό που είπε ο κ. Τζαμουράνης, γι' αυτό η πρώτη μου απάντηση ήταν θερμοπλαστικά γιατί μάλλον εκεί θα κατευθυνθούμε.

Τώρα ως προς τις πρότυπες, μπορεί να μιλήσει και ο...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έλα Βασίλη.

ΠΑΠΑΕΥΣΤΑΘΙΟΥ: Ναι. Όσον αφορά το τι τοποθετούμε, στην παρατήρηση και του Προέδρου και του κ. Τζαμουράνη όσον αφορά τις πρότυπες του ΤΕΕ, είναι πολύ συγκεκριμένα αυτά που έχουν τοποθετηθεί σε όλη την Ελλάδα και μάλιστα τρέξαμε και άμεσα να το κάνουμε, όμως πρέπει να πω και θα χρησιμοποιήσω παράδειγμα τον ψηφιακό μετασχηματισμό που έχει βάλει τις ψηφιακές οθόνες, πράγματι, που δεν έχουν ακόμα οριστικά παραληφθεί απ' την Υπηρεσία μας, πράγματι το χρώμα ίσως θα μπορούσε να βελτιωθεί αφού παραληφθούν και η Υπηρεσία μας δει ότι κάτι που εντάσσεται ως χρωματικά καλύτερα στο περιβάλλον. Νομίζω, κ. Δήμαρχε, αυτό θα μπορούσαμε να το κάνουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν, τι ψηφίζετε 5 και 6 λοιπόν. Τα συζητήσαμε μαζί και τα δύο.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Ναι θα πούμε. Βασίλη ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι.

Η Δημοτική Επιτροπή με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη της τα προαναφερόμενα, τις διατάξεις του άρθρου 82 του Ν. 3463/2006, τις διατάξεις των άρθρων 63, 72, 73, 74Α και 75 του Ν. 3852/2010, όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν,

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι Ο Μ Ο Φ Ω Ν Α

Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας την έγκριση των προτεινόμενων διευθετήσεων κυκλοφορίας – σήμανσης εκτελούμενων εργασιών, προκειμένου να υλοποιηθεί το έργο «Λύσεις καινοτομίας για την ανάδειξη του κυρίως αστικού κορμού της Καλαμάτας», το οποίο είναι το 2ο Υποέργο της Πράξης «Ολοκληρωμένες Παρεμβάσεις Αστικών Αναπλάσεων και Αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας», ήτοι η εργοταξιακή οργάνωση και η εκτέλεση των εργασιών διαγράμμισης να πραγματοποιηθούν όπως περιγράφονται στη Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων, με υλοποίηση της κατάλληλης σήμανσης από τον ανάδοχο,

με την χρονική διάρκεια για την εκτέλεση των εργασιών διαγράμμισης, να εκτιμάται σε περίπου έναν (1) μήνα,

σύμφωνα με όσα αναφέρονται στην υπ' αριθμ. πρωτ. 52758/30-9-2025 εισήγηση του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας, Σήμανσης, Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Καλαμάτας η οποία μαζί με την Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων καταχωρούνται στο ιστορικό της απόφασης αυτής,

επί των οποίων το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας εκφράζει στη Δημοτική Επιτροπή και στο Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Καλαμάτας τη σύμφωνη γνώμη του με την υπ' αριθμ. 45/2025 απόφασή του.

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

Η ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Βασιλόπουλος Αθανάσιος

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Κουμάντου Παναγιώτα (Πιπίνα)
2. Κουτραφούρης Βασίλειος
3. Μαρινάκης Σαράντος
4. Μαστραγελλόπουλος Δημήτριος
5. Παπαευσταθίου Βασίλειος
6. Τζαμουράνης Βασίλειος
7. Χανδρινός Σπυρίδων

Ακριβές Απόσπασμα

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Π. ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ
(ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ)