



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΕΡΓΟ:

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

ΣΤΑΔΙΟ: ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Αριθμός Τεύχους: Τ 01

ΤΕΧΝΙΚΗ - ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ :



ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ Α.Ε.
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

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

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

ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

Α / Α	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	ΑΙΤΙΑ Η ΛΟΓΟΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ
A		
B		

ΕΓΚΡΙΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΑΠΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΠΟΨΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΝΕΤΑΙ ΜΕ ΤΙΣ ΑΚΟΛΟΥΘΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ :

1. _____
2. _____
3. _____

Καλαμάτα, 05/05/2022

ΣΥΝΤΑΧΘΗΚΕ

ΕΡΚΕ CONSULTING & CONSTRUCTION
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΖΗΚΑ ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ Ι.Κ.Ε.
ΑΡΧΑΙΑΣ ΘΑΥΜΠΙΑΣ 15 ΛΥΚΟΒΡΥΣΣΗ - Τ.Κ. 14123
Α.Φ.Μ. 801679155 - Δ.Ο.Υ. ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ
ΓΕΜΗ 161352003000 - ΤΗΛ: 2106204667

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΤΖΗΚΑ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Καλαμάτα, 06/05/2022

ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ

ΣΠΑΡΤΙΑΝΟΣ ΗΑΙΔΑΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Καλαμάτα, 06/05/2022

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Περιεχόμενα

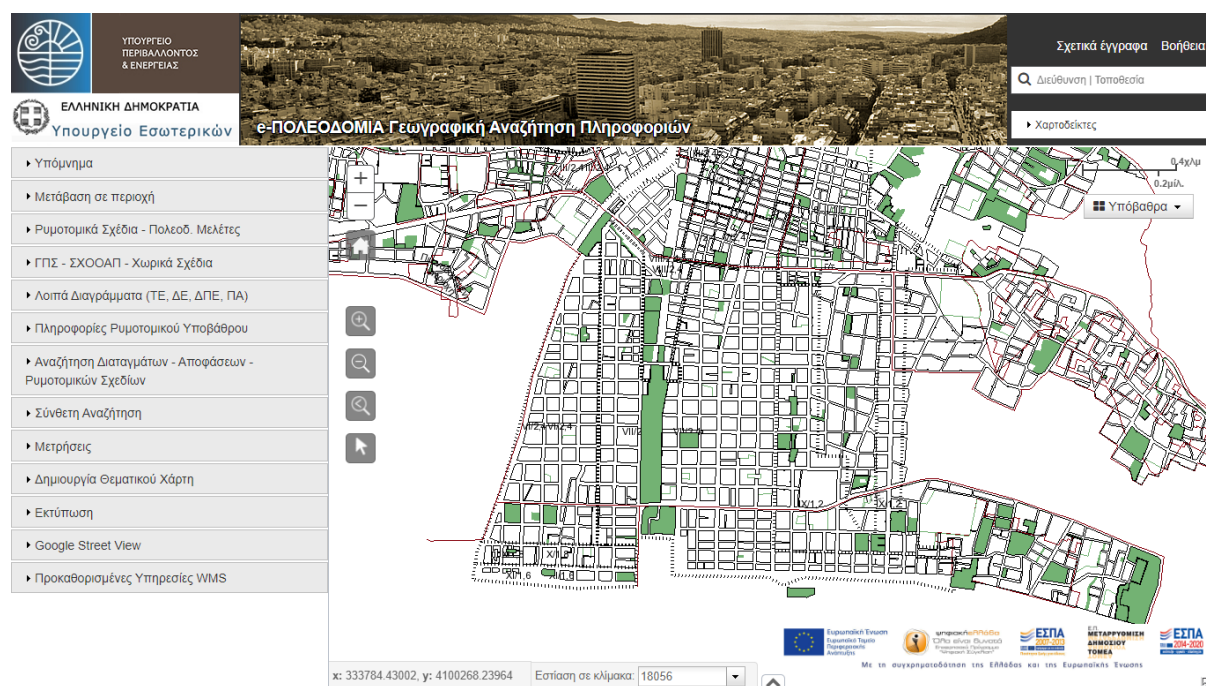
1. Γενικά	2
1.1. Ιστορικό, Ανάθεση	2
2. Εισαγωγή	4
3. Αρχές Σχεδιασμού.....	6
4. Τεχνική Περιγραφή προτεινόμενων διαμορφώσεων	7
4.1. Οδός Κλαδά	7
4.2. Οδός Φραντζή.....	10
4.3. Οδός Αριστοδήμου.....	12
4.4. Οδός Πολυχάρους	17
4.5. Οδός Κ. Γεωργούλη	19
4.6. Οδός Βασιλίσσης Όλγας	20
4.7. Οδός Βασιλίσσης Σοφίας.....	22
4.8. Οδός Βαλαωρίτου	23
4.9. Οδός Ανδρέα Σκιά	24
4.10. Οδός Ψαρών	27
4.11. Οδός Μακεδονίας	32
4.12. Οδός Δ. Παπαδοπούλου	36
4.13. Οδός Λυκούργου Σκιά	38
4.14. Οδός Σιδηροδρομικού Σταθμού.....	41
4.15. Οδοί Γιατράκου, Χρυσάνθου Παγώνη, Μητροπέτροβα και Αντωνοπούλου ..	42
4.16. Οδός Κεφαλά	45
4.17. Οδός Νέδοντος	46
5. Σύστημα στάθμευσης & φόρτισης προσωπικών ελαφριών οχημάτων-ποδηλατόστασια.....	47
6. Υλικά.....	49
6.1. Προσβασιμότητα.....	50
6.2. Φύτευση	51
6.3. Αστικός εξοπλισμός.....	52
6.4 Φωτισμός.....	55

1. Γενικά

1.1. Ιστορικό, Ανάθεση

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

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης πραγματοποιήθηκαν αυτοψίες για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και την ενημέρωση των διαθέσιμων χαρτογραφικών υποβάθρων. Η ομάδα έργου διεξήγαγε απογραφές στάθμευσης και αξιοποίησε τις μετρήσεις των κυκλοφοριακών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου από το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) της πόλης, ενώ εξέτασε και τα πολεοδομικά δεδομένα από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΦΕΚ 77/ΑΑΠ/3-5-2011) και του Σχέδιο Πόλης όπως παρουσιάζεται στην ηλεκτρονική πύλη του ΥΠΕΝ (e-ropoleodomia), αλλά και από τα διαθέσιμα στοιχεία που τέθηκαν στη διάθεσή μας από το Δήμο Καλαμάτας.



Εικ. 1: το δίκτυο παρεμβάσεων για την αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση των δρόμων που γίνεται η παρέμβαση και η σχέση τους με το κέντρο του Δήμου

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

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

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

2. Εισαγωγή

Το έργο «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας», προτείνει αναλυτικό πλαίσιο παρεμβάσεων με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιφερειακό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής.

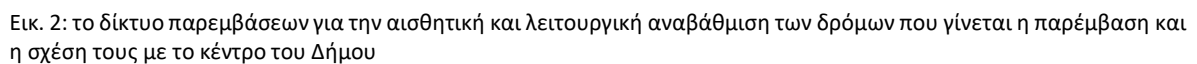
Πιο συγκεκριμένα, το έργο που προτείνεται αφορά μια εμβληματική ανάπλαση, με στόχο την αναζωογόνηση του κέντρου της πόλης της Καλαμάτας, ενώ δίνεται προτεραιότητα στην κατηγορία των ευάλωτων χρηστών (πεζοί, ηλικιωμένοι, παιδιά, ποδήλατα και μετακινούμενοι με ειδικές ανάγκες), ώστε να κινούνται με άνεση και ασφάλεια σε ένα όμορφο και φιλικό περιβάλλον για να λειτουργήσει η πόλη της Καλαμάτας ως πραγματικό κοινωνικό τοπίο που προάγει τη δημοκρατία, την αστικότητα, την ανθρώπινη εμπειρία και τη βίωση με όλες τις αισθήσεις. Σκοπός είναι να υπάρχουν τοπία συνάντησης και συνεργασίας, να δημιουργηθεί μια πόλη με γειτονιές που αλληλοσυνδέονται, μια πόλη που ενσωματώνει, που συνδέει.

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

Τα οδικά τμήματα στο κέντρο της Καλαμάτας, στα οποία προτείνονται αναπλάσεις, αποτελούν επιμέρους τμήματα μιας ευρύτερης περιοχής που τα τελευταία χρόνια αναβαθμίζεται με διάφορα έργα επανασχεδιασμού του δημόσιου χώρου όπως φαίνεται στην εικόνα 2. Πιο συγκεκριμένα οι δρόμοι που αναπλάθονται με την παρούσα μελέτη είναι τα εξής:

- Οδός Κλαδά, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αθηνών και Αρτέμιδος
- Οδός Φραντζή, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Κεφαλά
- Οδός Αριστοδήμου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Π. Καίσαρη έως Βασ. Κωνσταντίνου.
- Οδός Πολυχάρους, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αναγνωσταρά και Αριστόδημου
- Οδός Κ. Γεωργούλη, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Αριστόδημου
- Οδός Βασιλίσσης Όλγας, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Αριστόδημου
- Οδός Βασιλίσσης Σοφίας, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Αριστόδημου
- Οδός Βαλαωρίτου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Ανδρέα Σκιά και Αριστομένους
- Οδός Ανδρέα Σκιά
- Οδός Ψαρών, στο τμήμα μεταξύ των οδών Ξενοφώντος και Μακεδονίας
- Οδός Μακεδονίας, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Νέδοντος.
- Οδός Δ. Παπαδοπούλου, στο τμήμα των οδών Αναγνωσταρά και Αριστοδήμου
- Οδός Λυκούργου Σκιά, στο τμήμα από την οδό Αριστοδήμου έως την οδό Κανάρη
- Οδός Σιδηροδρομικού Σταθμού
- Οδός Γιατράκου
- Οδός Χρυσάνθου Παγώνη

- Τα ως άνω προτεινόμενα έργα είναι άμεσης προτεραιότητας και θα αναβαθμίσουν το κέντρο της πόλης, ενώ παράλληλα θα αποτελέσουν τη βάση, ως αναπόσπαστο τμήμα, για την περαιτέρω υλοποίηση και ολοκλήρωση των έργων βιώσιμης κινητικότητας στο δήμο.



3. Αρχές Σχεδιασμού

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

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

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

4. Τεχνική Περιγραφή προτεινόμενων διαμορφώσεων

Το αντικείμενο της παρέμβασης περιλαμβάνει την ανάπλαση οδών στο κέντρο της πόλης της Καλαμάτας, συνολικού μήκους περίπου 4,8χλμ. Συγκεκριμένα αφορά την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τη δημιουργία παρόδιων χώρων στάθμευσης, την δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμου, την αντικατάσταση των υλικών δαπεδόστρωσης και κρασπέδων, την προσθήκη φυτεύσεων (χαμηλού πρασίνου ή δεντροστοιχιών), την εγκατάσταση οδο φωτισμού και αστικού εξοπλισμού κατασκευασμένου με φιλικά προς το περιβάλλον υλικά, την ανανέωση της αστικής επίπλωσης με τοποθέτηση καθιστικών σημείων, τη δημιουργία ραμπών για ευκολότερη και ασφαλέστερη κίνηση των πεζών.

Όλες οι παρεμβάσεις που προτείνονται βασίζονται στη λογική εξυπηρέτησης και προώθησης των βιώσιμης μορφής μετακινήσεων του πεζού και του ποδηλάτη, με παράλληλο περιορισμό του χώρου που διατίθεται για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, τόσο σε επίπεδο κυκλοφορίας, όσο και σε επίπεδο στάσης και στάθμευσης, ακολουθώντας πάντα τις ισχύουσες Τεχνικές Οδηγίες και Προδιαγραφές.

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

4.1. Οδός Κλαδά

Υφιστάμενη κατάσταση

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.

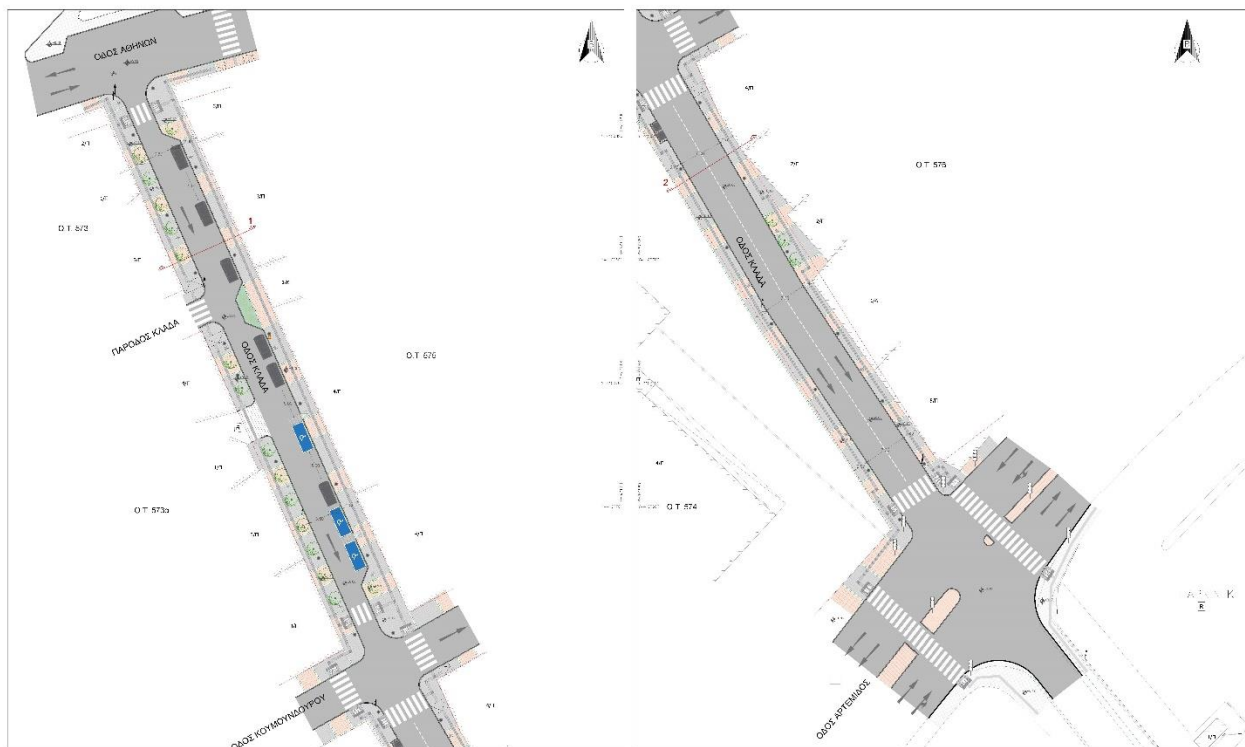
Πρόταση

Τμήμα μεταξύ των οδών Αθηνών και Κουμουνδούρου:

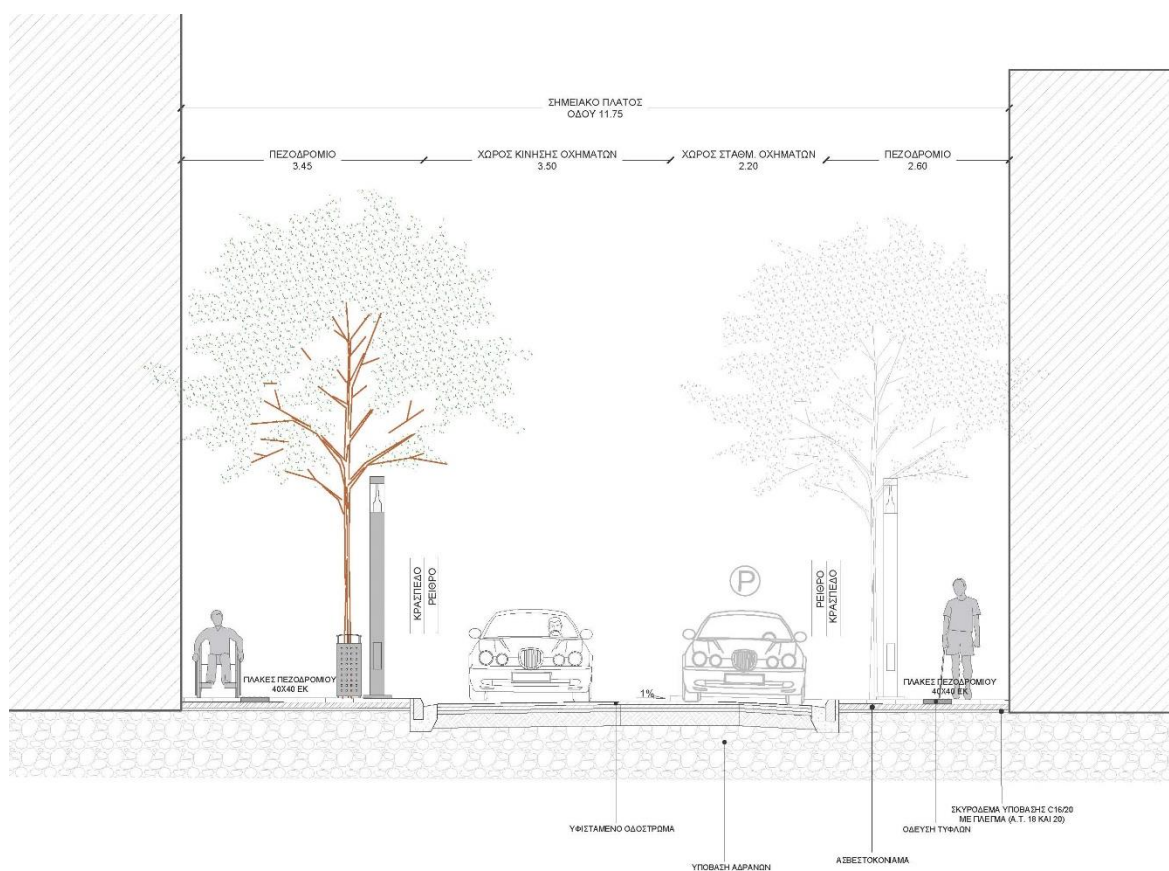
Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ από τη μια πλευρά του δρόμου. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού πλάτους 6.20μ, διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων.

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.



Εικ. 3: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας της οδού Κλαδά



Εικ. 4: Σχέδιο προτεινόμενης διατομής της οδού Κλαδά



Εικ. 5: Η οδός Κλαδά σήμερα



Εικ. 6: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Κλαδά

4.2. Οδός Φραντζή

Υφιστάμενη κατάσταση

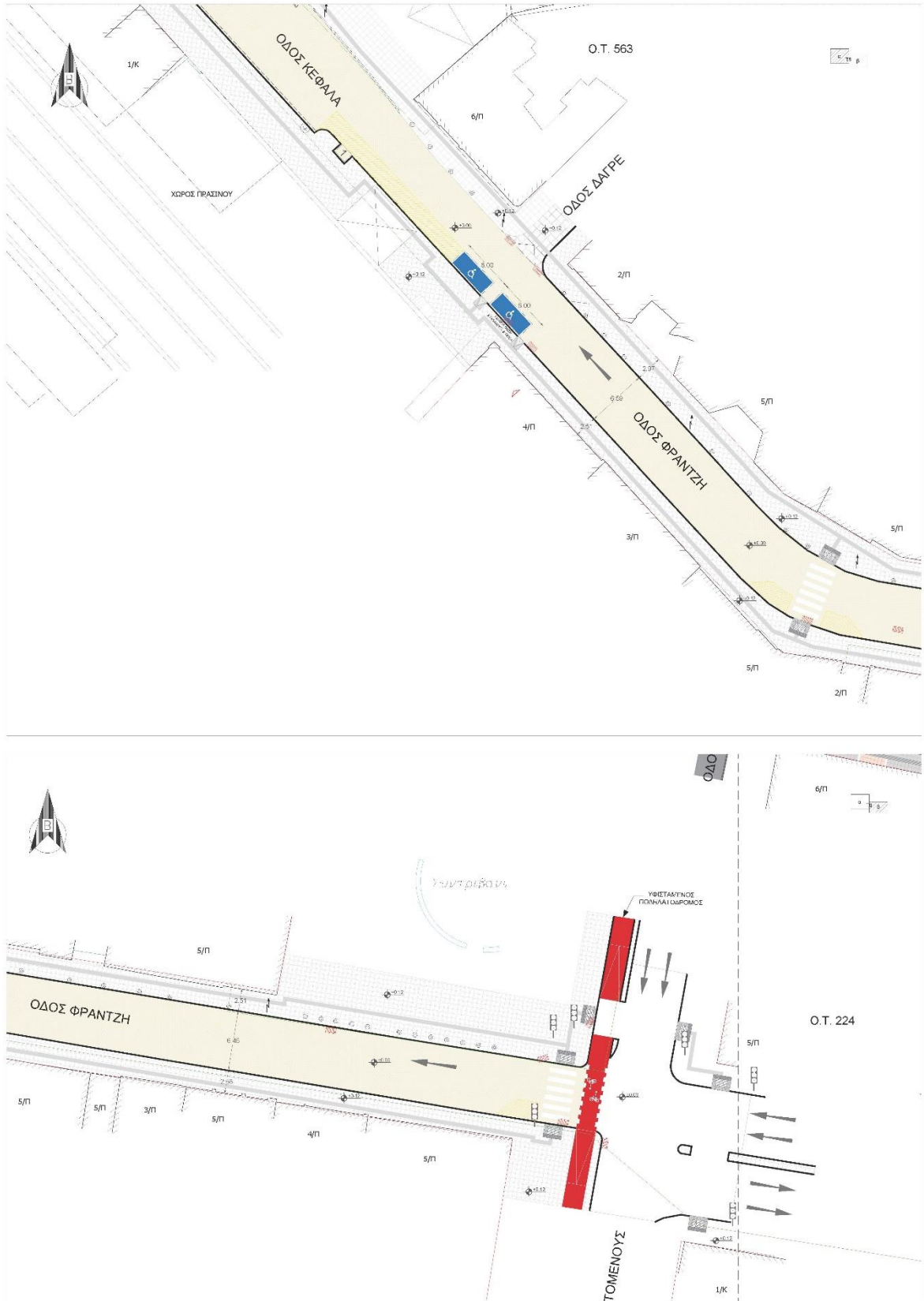
Πρόκειται για μονόδρομο με κατεύθυνση από την οδό Αριστομένου προς την οδό Κεφάλαια με παρόδια στάθμευση από την αριστερή πλευρά της οδού. Διαθέτει επαρκούς πλάτους πεζοδρόμια, τα οποία βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση και είναι εξοπλισμένα με όδευση τυφλών και ράμπες ΑμεΑ, γι' αυτό και η προτεινόμενη παρέμβαση αφορά μόνο στο τμήμα που καταλαμβάνει το οδόστρωμα.



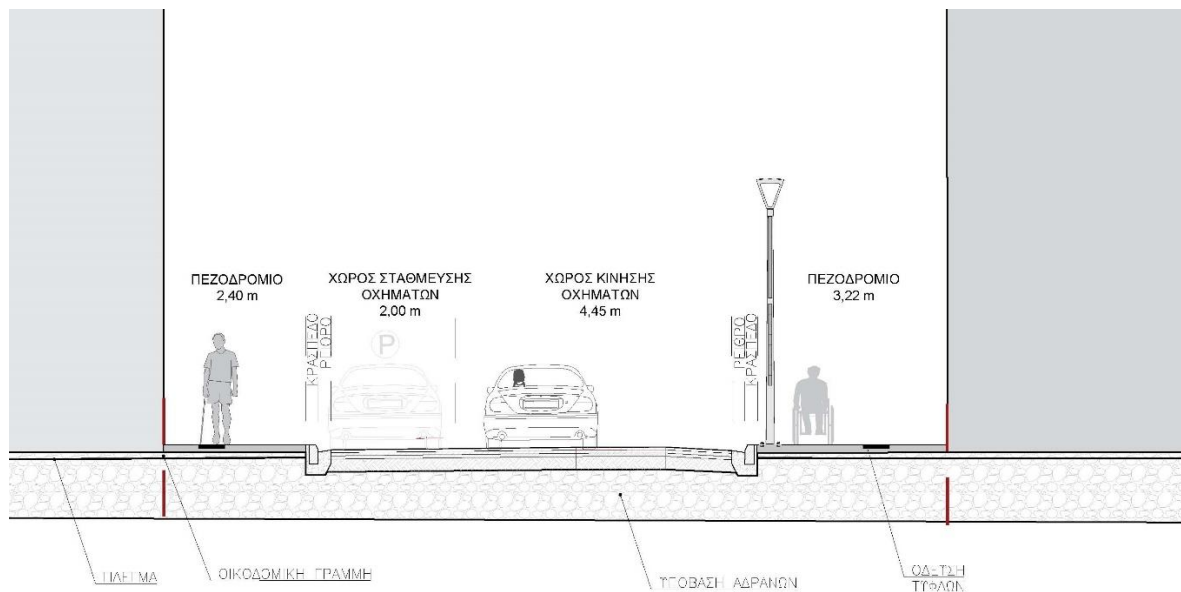
Εικ. 7: Η οδός Φραντζή σήμερα

Πρόταση

Η πρόταση αφορά μόνο το υφιστάμενο οδόστρωμα, καθώς τα πεζοδρόμια και ο αστικός εξοπλισμός έχουν πρόσφατα διαμορφωθεί στο πλαίσιο προηγούμενης αρχιτεκτονικής μελέτης. Προτείνεται η αντικατάσταση της υφιστάμενης ασφάλτου και η δαπεδόστρωση με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12 μ (χαμηλότερα από το υπάρχον πεζοδρόμιο), ώστε να υπάρξει αισθητική αναβάθμιση και ηπιοποίηση της οδού. 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. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h, με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση.



Εικ. 8: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας της οδού Φραντζή



Εικ. 9: Διατομή της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Φραντζή

4.3. Οδός Αριστοδήμου

Υφιστάμενη κατάσταση

Αφορά το τμήμα μεταξύ των οδών Π. Καίσαρη έως Βασ. Κωνσταντίνου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους 11.00μ. με κατεύθυνση από την Π. Καίσαρη προς Βασ. Κωνσταντίνου και λωρίδα παρόδιας στάθμευσης.

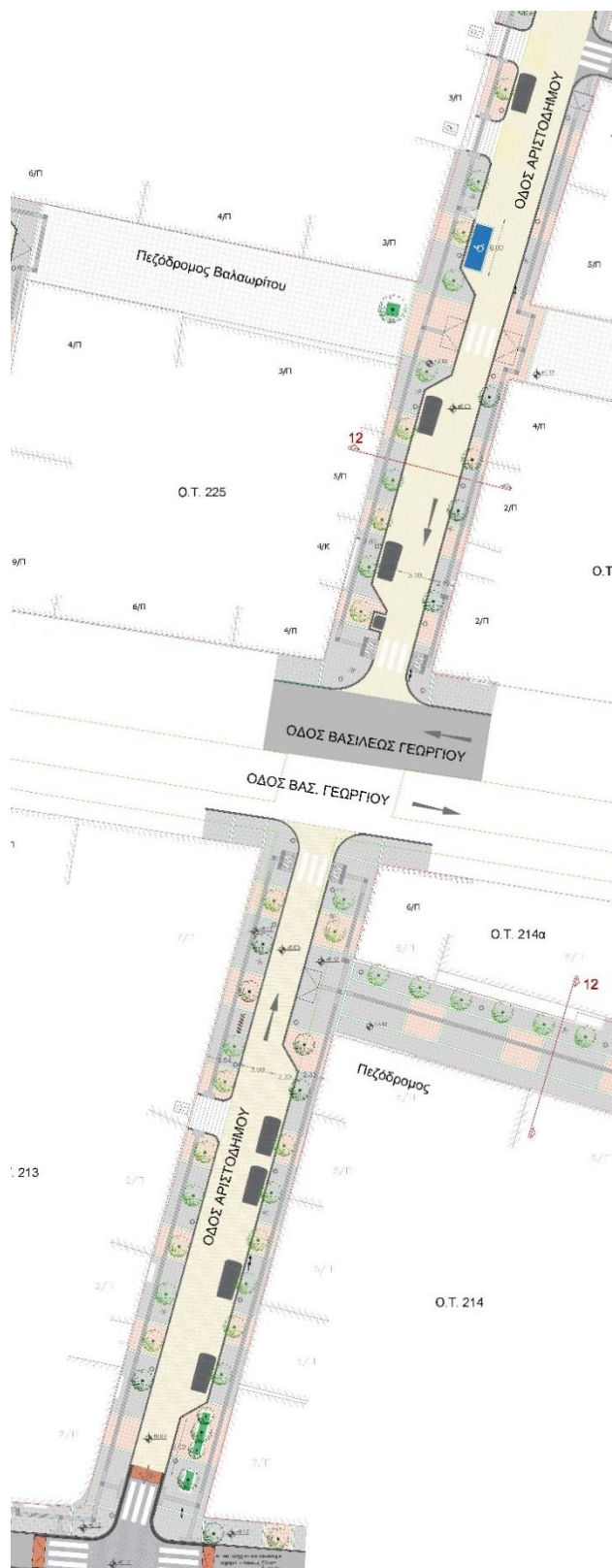
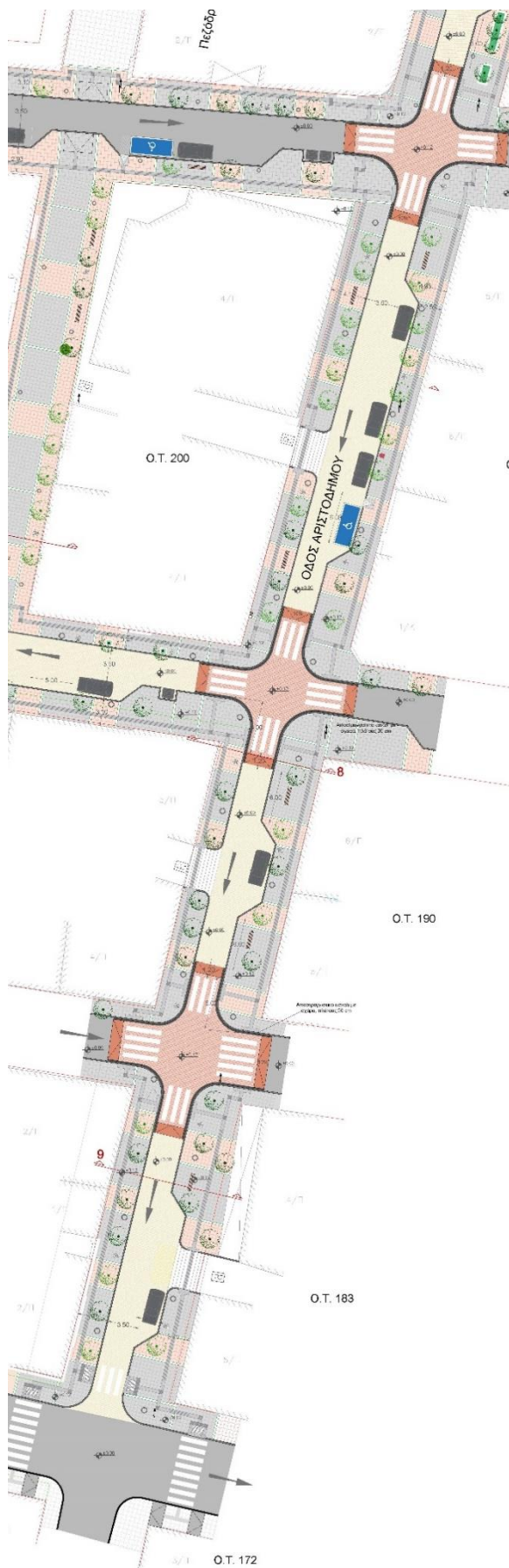


Εικ. 10 & 11: Η οδός Αριστοδήμου σήμερα

Πρόταση

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) για την ηπιοποίηση της οδού. 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.



Εικ. 12: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας της οδού Αριστοδήμου



Εικ. 15: Η οδός Αριστοδήμου σήμερα (σημείο 1^ο)



Εικ. 16: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Αριστοδήμου (σημείο 1^ο)



Εικ. 17: Η οδός Αριστοδήμου σήμερα (σημείο 2°)



Εικ. 18: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Αριστοδήμου σε υπερυψωμένη διάβαση (σημείο 2°)

4.4. Οδός Πολυχάρους

Υφιστάμενη κατάσταση

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.

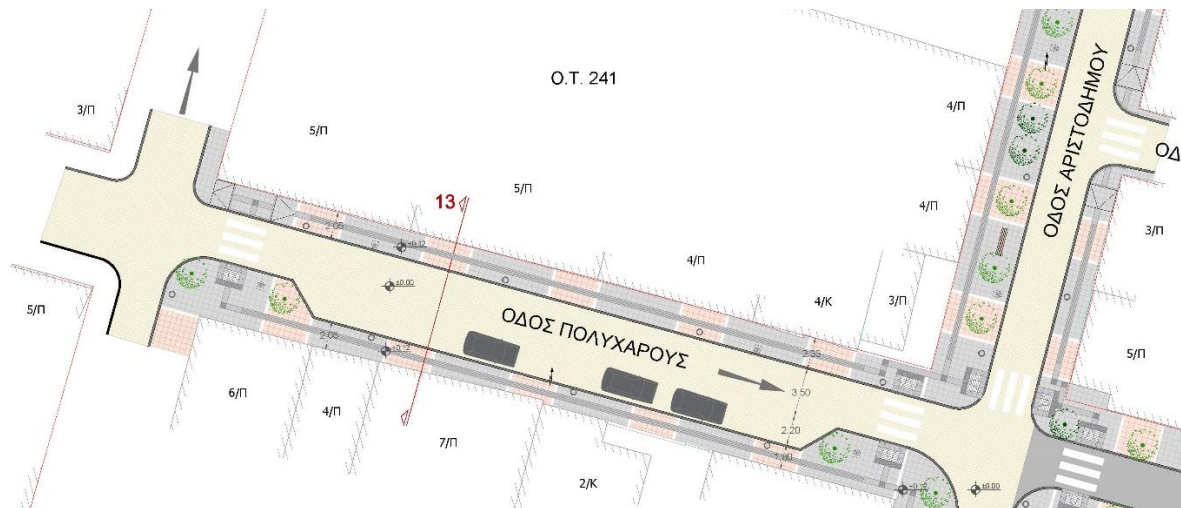


Εικ. 19: Η οδός Πολυχάρους σήμερα

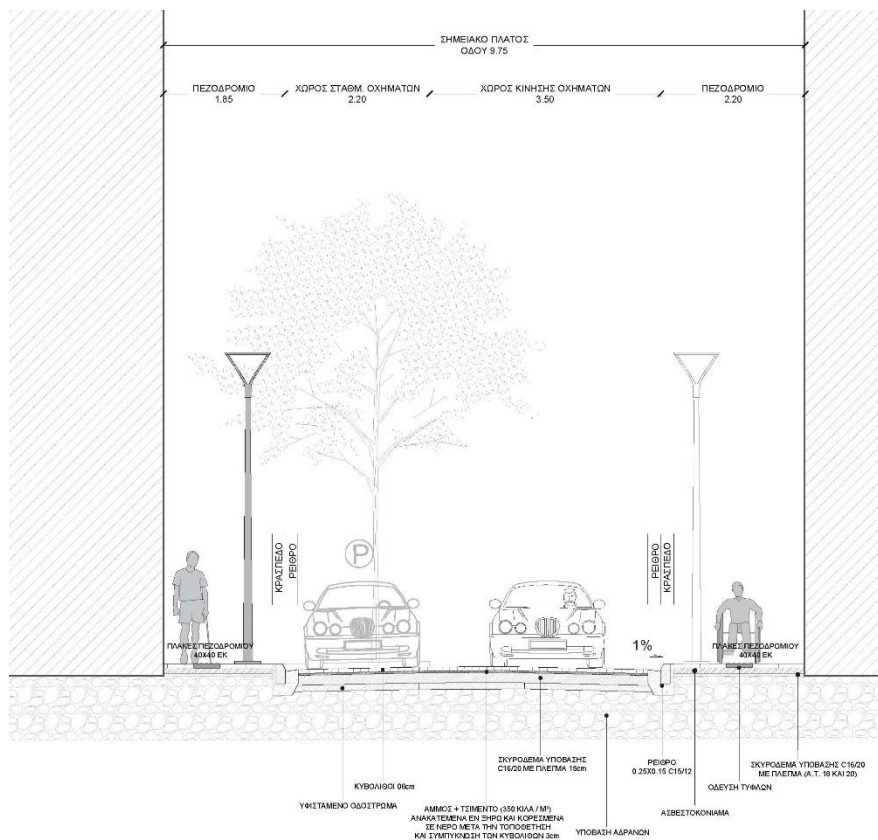
Πρόταση

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.



Εικ. 20: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας της οδού Πολυχάρους



Εικ. 21: Διατομή της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Πολυχάρους

4.5. Οδός Κ. Γεωργούλη

Υφιστάμενη κατάσταση

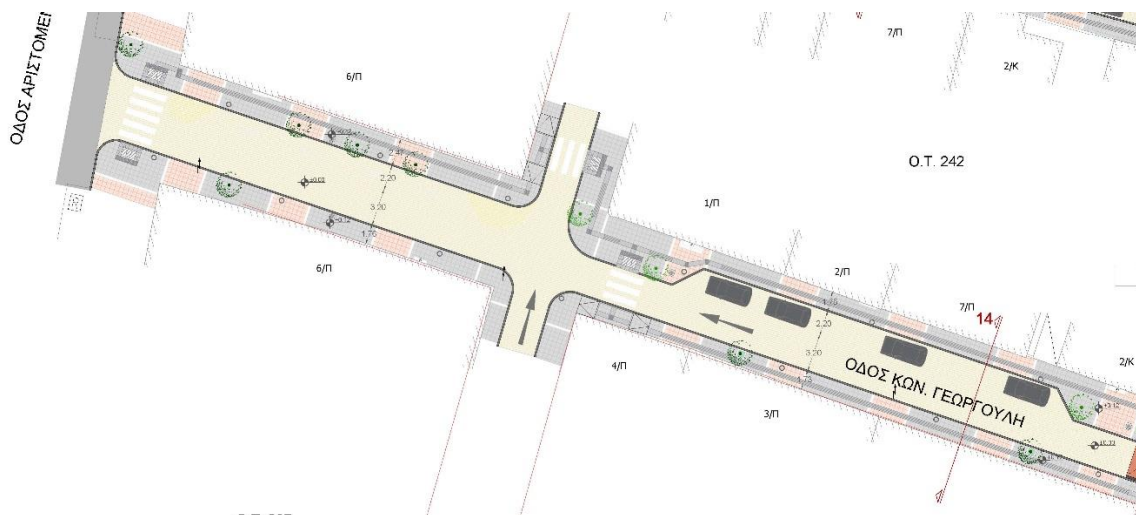
Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένου και Αριστόδημου. Πρόκειται για μονόδρομο μεταβαλλόμενου πλάτους που κυμαίνεται από 9.20μ έως 10.00μ, που έχει κατεύθυνση από την Αριστόδημου προς Αριστομένους και παρόδια στάθμευση από τη δεξιά πλευρά της οδού.



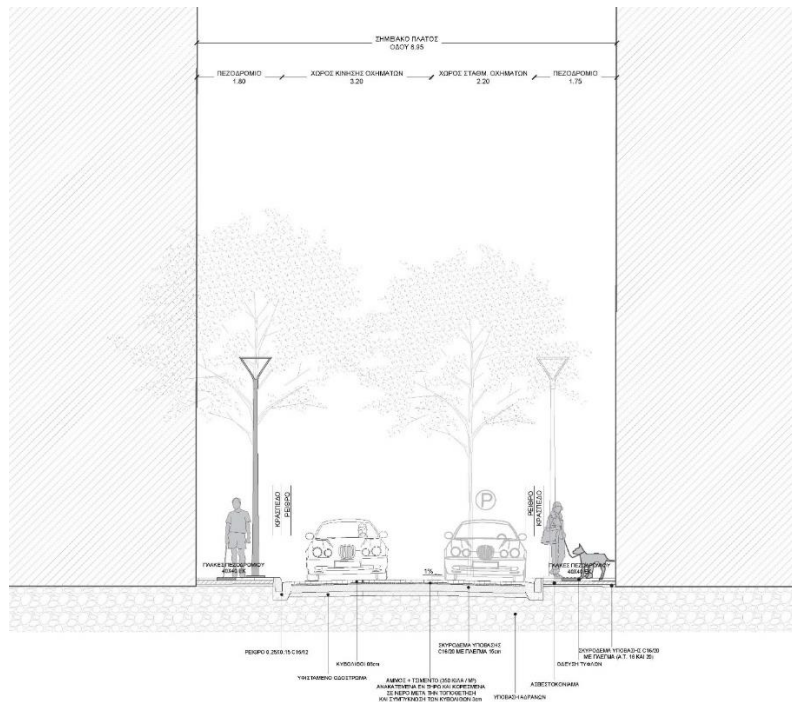
Εικ. 22: Η οδός Γεωργούλη σήμερα

Πρόταση

Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.20μ. και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά, ενώ παράλληλα προτείνεται και η δαπεδόστρωση της οδού, με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. (χαμηλότερα από το πεζοδρόμιο). Το υπόλοιπο τμήμα της οδού διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση. Μεταξύ των οδών Αναγνωσταρά και Αριστομένους διατηρείται ο χώρος στάσης - στάθμευσης των ΕΔΧ Ταξί (πιάτσα) χωρητικότητας τεσσάρων (4) θέσεων.



Εικ. 23: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας της οδού Γεωργούλη



Εικ. 24: Διατομή της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Γεωργούλη

4.6. Οδός Βασιλίσσης Όλγας

Υφιστάμενη κατάσταση

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Αριστόδημου. Πρόκειται για μονόδρομο μεταβαλλόμενου πλάτους από 10.20μ έως 11.50μ, με κατεύθυνση από την Αριστομένους προς την Αριστοδήμου και παρόδια στάθμευση από την αριστερή πλευρά της οδού.



Εικ. 25: Η οδός Βασ. Όλγας σήμερα

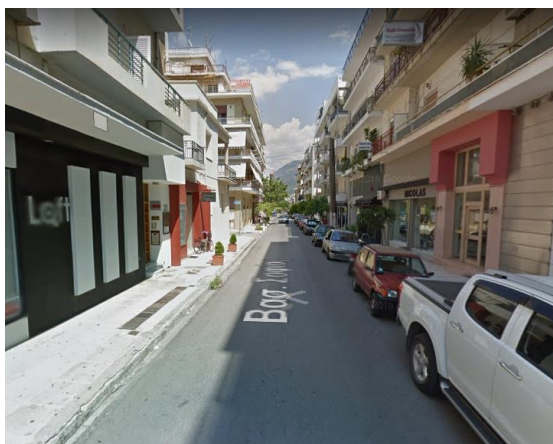
Πρόταση

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.

4.7. Οδός Βασιλίσσης Σοφίας

Υφιστάμενη κατάσταση

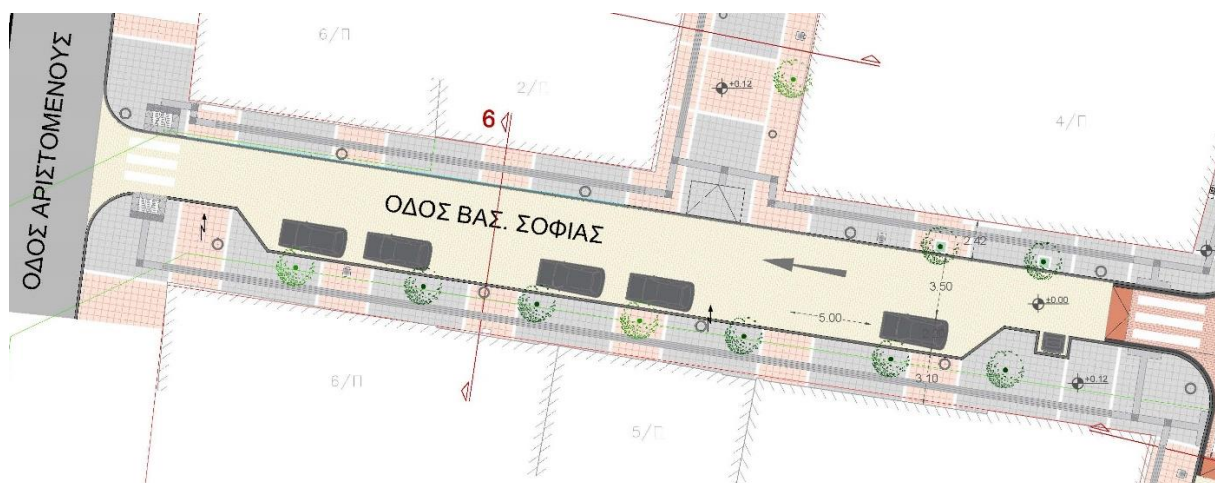
Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένουσ και Αριστόδημου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους περίπου 11.00μ, με κατεύθυνση από την Αριστόδημου προς την Αριστομένουσ και παρόδια στάθμευση από την αριστερή πλευρά της οδού.



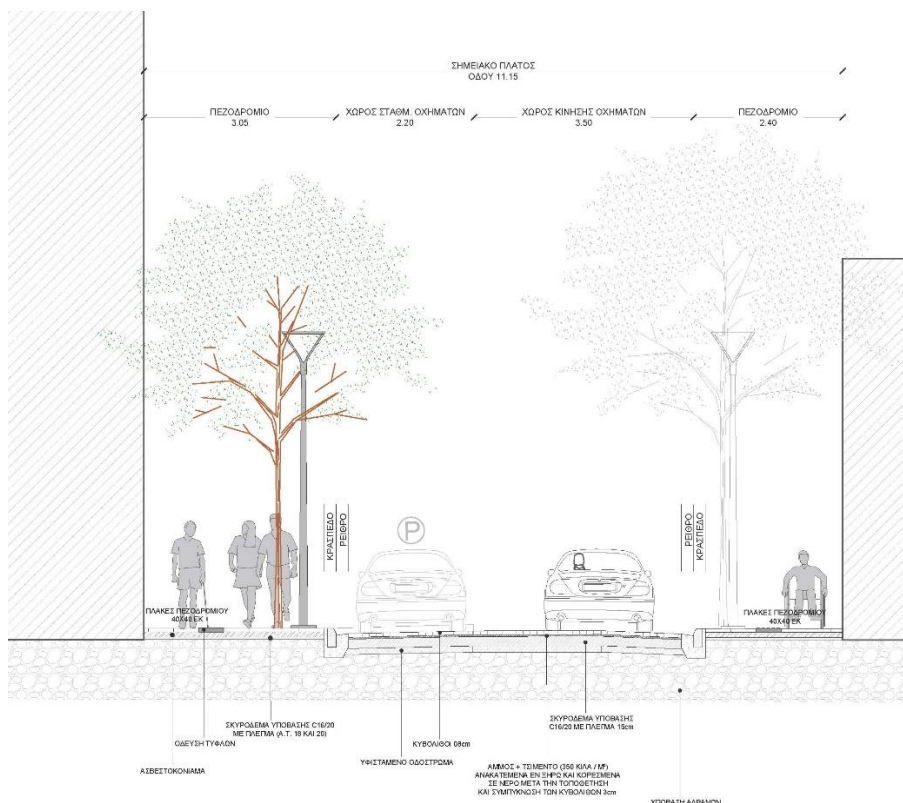
Εικ. 28: Η οδός Βασ. Σοφίας σήμερα

Πρόταση

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. (χαμηλότερη 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.



Εικ. 29: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας της οδού Βασ. Σοφίας



Εικ. 30: Διατομή της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Βασ. Σοφίας

4.8. Οδός Βαλαωρίτου

Υφιστάμενη κατάσταση

Αφορά το τμήμα μεταξύ των οδών Ανδρέα Σκιά και Αριστομένων, το οποίο αποτελεί συνέχεια του διαμορφωμένου πεζοδρόμου της Βαλαωρίτου που έχει ως αφετηρία την πλατεία Ι.Ν.Ταξιαρχών. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους που κυμαίνεται από 7.50μ έως 8.00μ, έχει κατεύθυνση προς την οδό Αριστομένων.



Εικ. 31: Η οδός Βαλαωρίτου σήμερα

Πρόταση

Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ. και δαπεδόστρωση της οδού στο σύνολό της, με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. (χαμηλότερη 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.



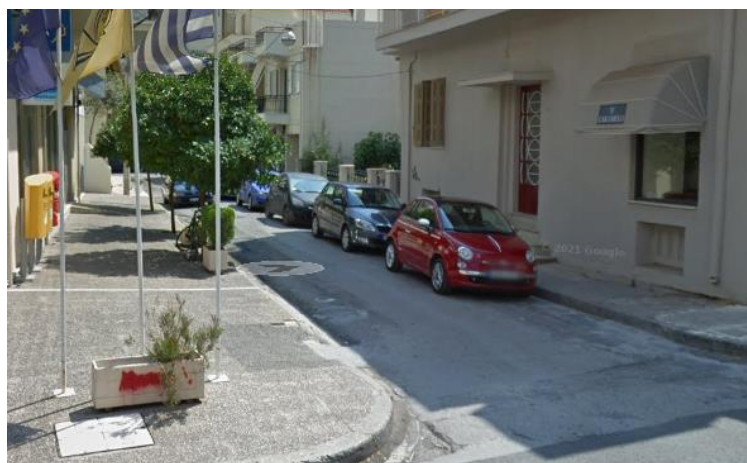
Εικ. 32: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας της οδού Βαλαωρίτου

4.9. Οδός Ανδρέα Σκιά

4.9.1. Οδός Ανδρέα Σκιά, τμήμα μεταξύ των οδών Βασ.Γεωργίου και Βαλαωρίτου

Υφιστάμενη κατάσταση

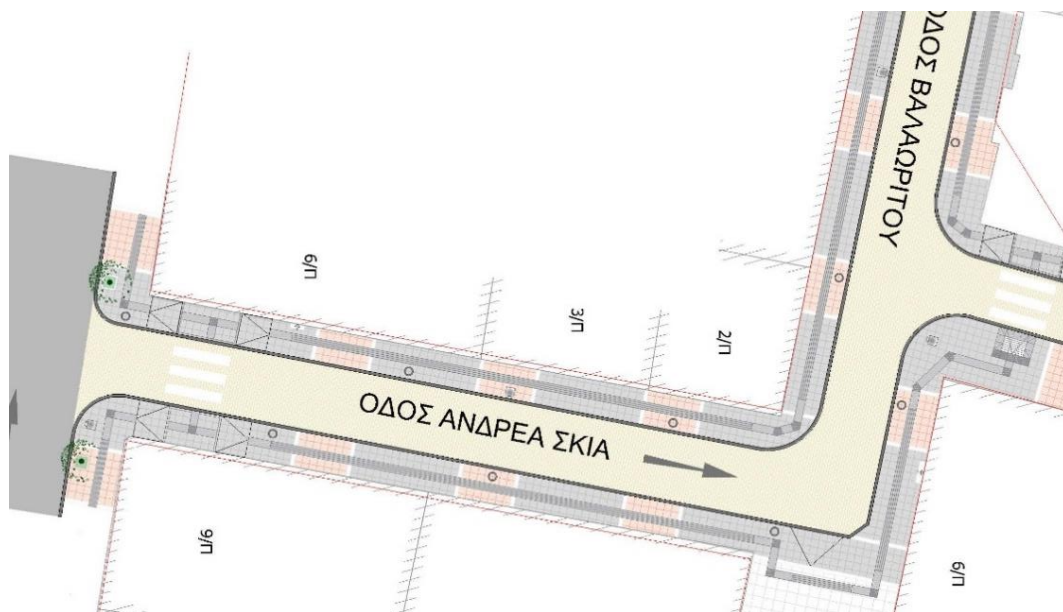
Αποτελεί μονόδρομο με κατεύθυνση προς την Βαλαωρίτου, έχει πλάτος 7.30μ και παρόδια στάθμευση στην δεξιά πλευρά της οδού.



Εικ. 33: Η οδός Αδρέα Σκιά σήμερα

Πρόταση

Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ, ενώ το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 3.80μ, διατίθεται 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.



Εικ. 34: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας της οδού Αδρέα Σκιά για το τμήμα μεταξύ των οδών Βασ.Γεωργίου και Βαλαωρίτου

4.9.2. Οδός Ανδρέα Σκιά, τμήμα μεταξύ των οδών Βασ. Σοφίας και Βασ. Όλγας

Υφιστάμενη κατάσταση

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.



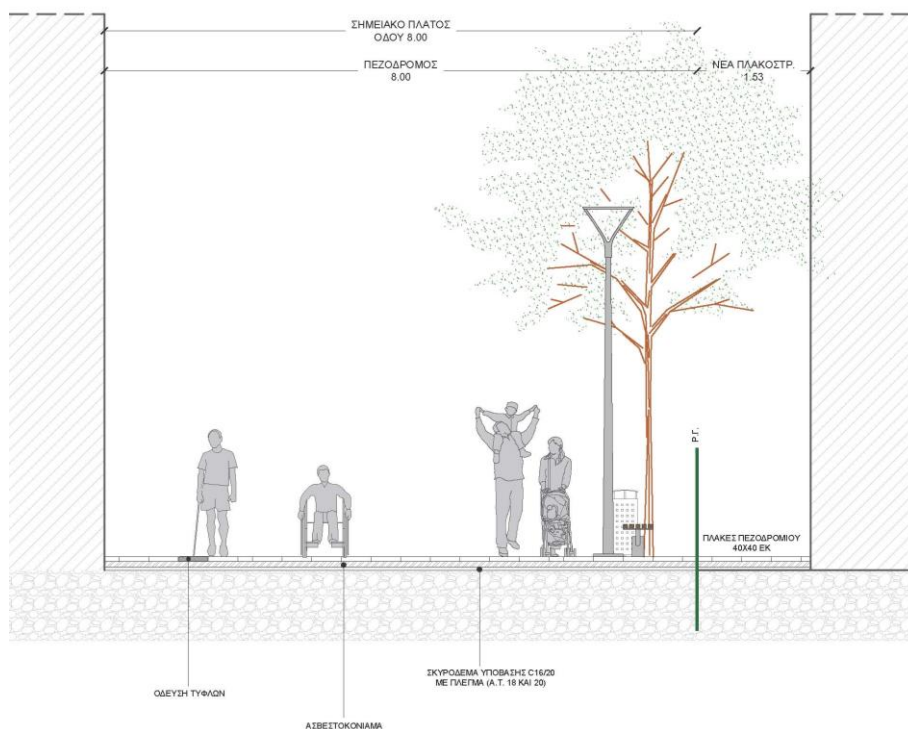
Εικ. 35: Η οδός Αδρέα Σκιά σήμερα

Πρόταση

Προτείνεται η μετατροπή του σε πεζόδρομο και η 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.



Εικ. 36: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας της οδού Αδρέα Σκιά (πεζόδρομος)



Εικ.37: Διατομή της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Αδρέα Σκιά (πεζόδρομος)

4.10. Οδός Ψαρών

Υφιστάμενη κατάσταση

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. Είναι ένας δρόμος με μεγάλο φόρτο και έντονη παράνομη στάθμευση λόγω των χρήσεων που φιλοξενεί (Δικαστικό Μέγαρο, Περιφερειακή Ενότητα Μεσσηνίας, γραφεία κα).



Εικ. 38: Η οδός Ψαρών σήμερα

Πρόταση

Προτείνεται η δημιουργία μιας λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 4.50μ και η οριοθέτηση αμφίπλευρης στάθμευσης. Η στάθμευση είναι είτε παράλληλη με την κίνηση των οχημάτων, είτε υπό γωνία, για να εξυπηρετεί τις μεγάλες ανάγκες στάθμευσης της οδού. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων και τη διαμόρφωση νησίδων-παρτεριών πρασίνου σε όλο το μήκος της οδού. Τέλος προτείνεται η δαπεδόστρωση της οδού με κυβόλιθους, σε στάθμη 0.12μ. (χαμηλότερη των πεζοδρομίων) και η μείωση του ορίου ταχύτητας στα 30km/h με την τοποθέτηση της κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης.



Εικ. 39: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας της οδού Ψαρών



Εικ. 42: Η οδός Ψαρών σήμερα (σημείο 1^ο)



Εικ. 43: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Ψαρών (σημείο 1^ο)



Εικ. 44: Η οδός Ψαρών σήμερα (σημείο 2°)



Εικ. 45: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Ψαρών (σημείο 2°)



Εικ. 46: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Ψαρών (κάτοψη)

4.11. Οδός Μακεδονίας

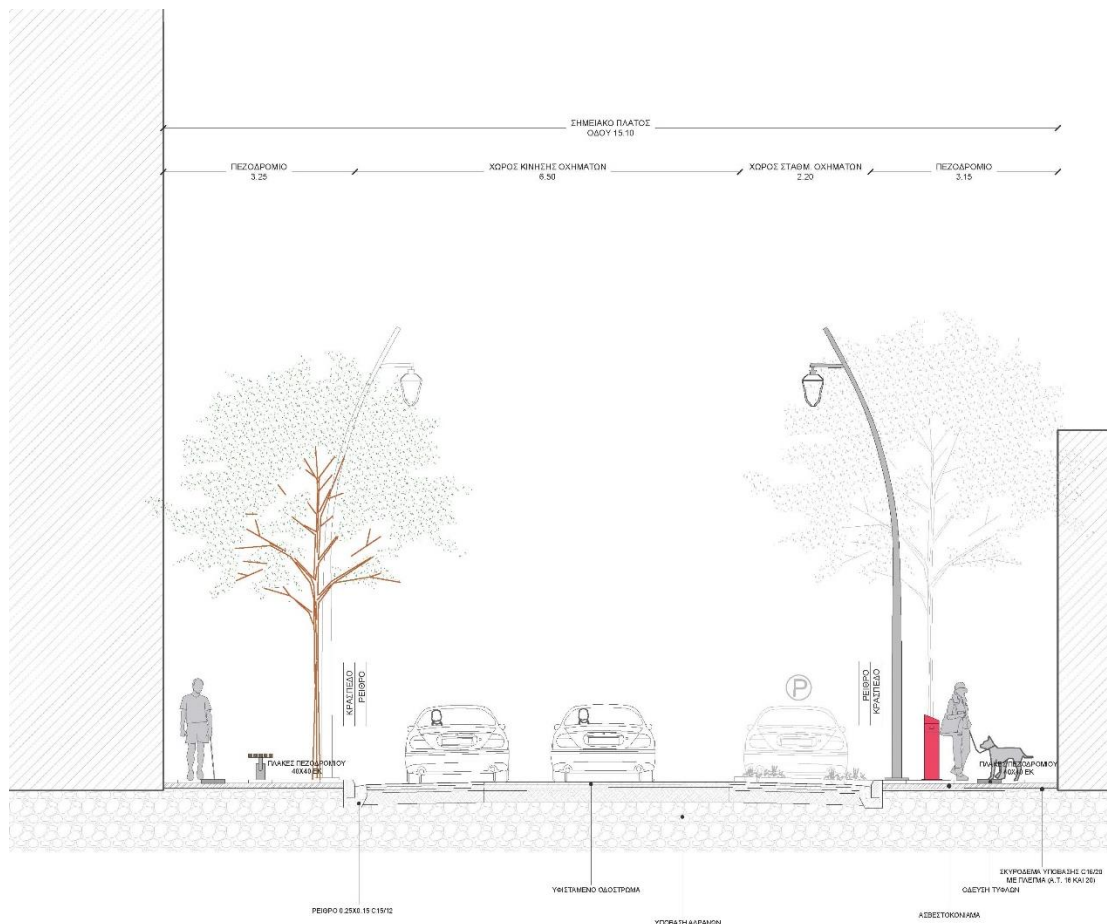
Υφιστάμενη κατάσταση

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Νέδοντος. Πρόκειται για μονόδρομο κυμαινόμενου πλάτους περίπου 14.50μ, με κατεύθυνση από την Αριστομένους προς την Νέδοντος (ανατολή – δύση) και αμφίπλευρη παρόδια στάθμευση.

Πρόταση

Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση αμφίπλευρης παρόδιας 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.

Η οργάνωση της παρόδιας στάθμευσης, σε όλο το μήκος της οδού, ορίζεται με διαγράμμιση. Αυτό συμβαίνει διότι αποτελεί οδό διαφυγής της πόλης, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, επομένως σε μια τέτοια περίπτωση θα πρέπει να μπορεί να χρησιμοποιηθεί όλο το πλάτος του οδοστρώματος.



Εικ. 49 & 50: Διατομές της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Μακεδονίας



Εικ. 51: Η οδός Μακεδονίας σήμερα (σημείο 1^ο)



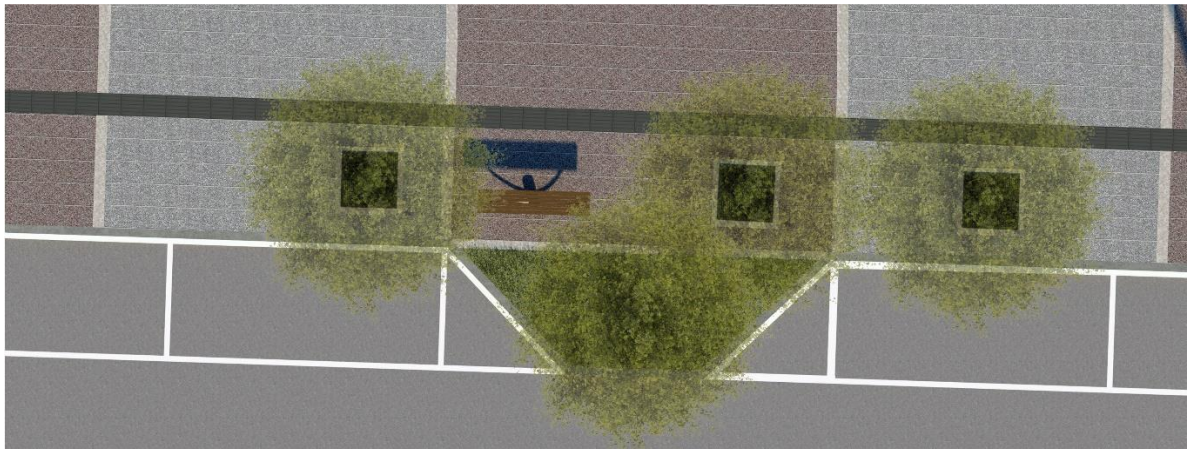
Εικ. 52: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Μακεδονίας (σημείο 1^ο)



Εικ. 53: Η οδός Μακεδονίας σήμερα (σημείο 2^ο)



Εικ. 54: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Μακεδονίας (σημείο 2^ο)



Εικ. 55: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Μακεδονίας (κάτοψη)

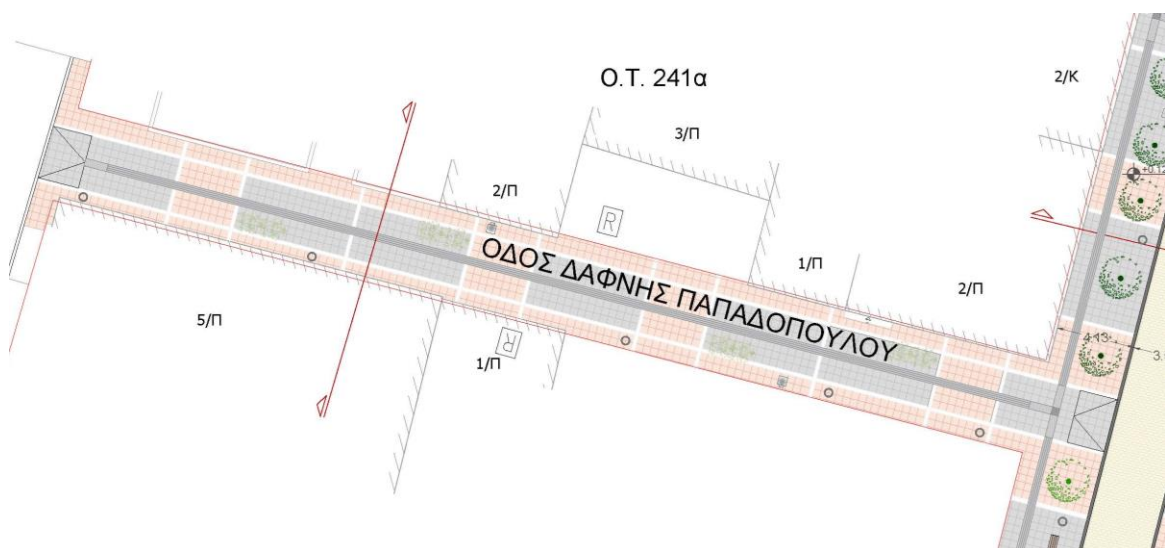
4.12. Οδός Δ. Παπαδοπούλου

Υφιστάμενη κατάσταση

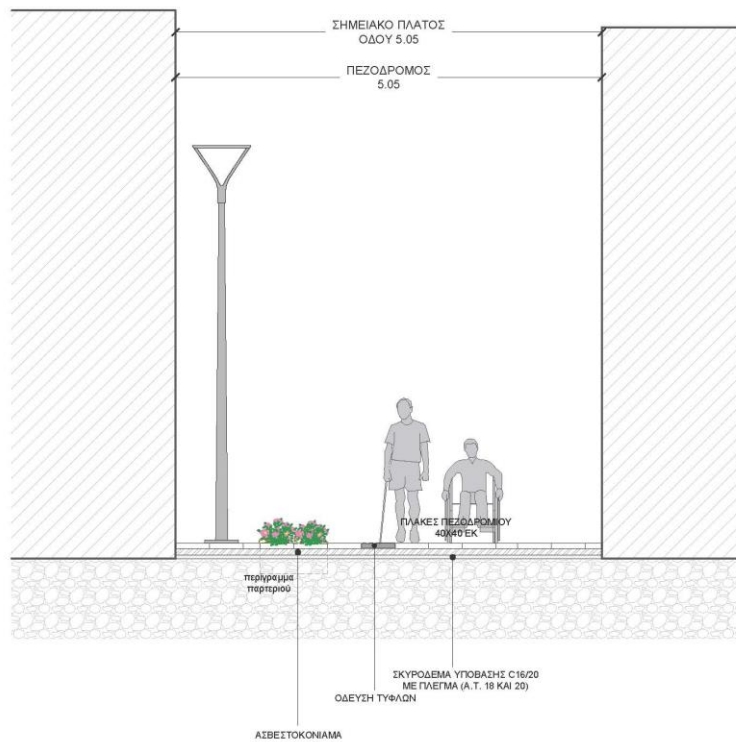
Αφορά οδό με περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και μήκος, που συνδέει τις οδούς Αναγνωσταρά και Αριστοδήμου, πλάτους περίπου 5.00μ, που έχει θεσμοθετηθεί ως πεζόδρομος (ΦΕΚ 248Δ/1989). Στη συμβολή με την οδό Αναγνωσταρά βρίσκεται το διατηρητέο κτίριο του “Ζουμπούλειου” Μεγάρου. Διαθέτει ελάχιστου πλάτους πεζοδρόμια (<1.00μ), λειτουργεί ως μονόδρομος και παρατηρείται παρόδια παράνομη στάθμευση επί του πεζοδρομίου.

Πρόταση

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.



Εικ. 56: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας της οδού Παπαδοπούλου



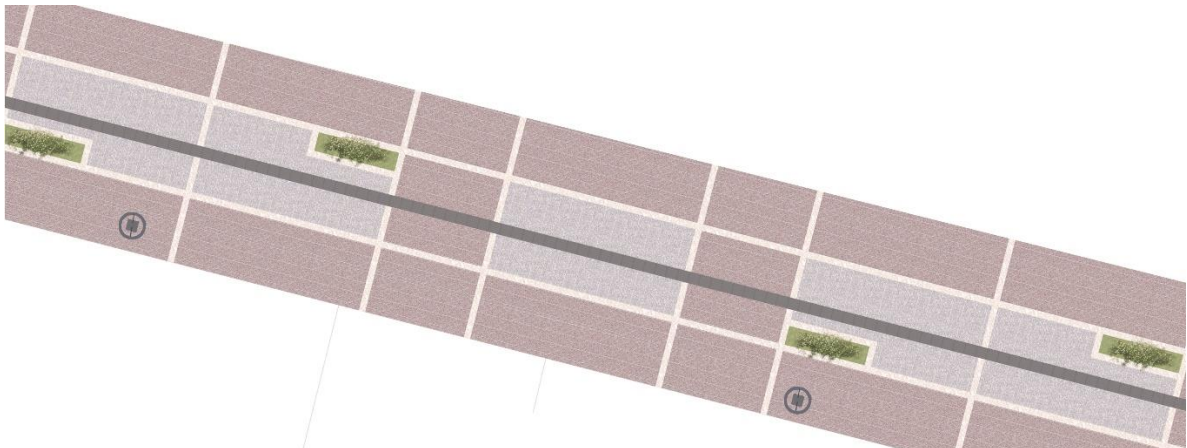
Εικ. 57: Διατομή της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Παπαδοπούλου (πεζόδρομος)



Εικ. 58: Η οδός Παπαδοπούλου σήμερα



Εικ. 59: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Παπαδοπούλου (πεζόδρομος)



Εικ. 60: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Παπαδοπούλου (πεζόδρομος-κάτοψη)

4.13. Οδός Λυκούργου Σκιά

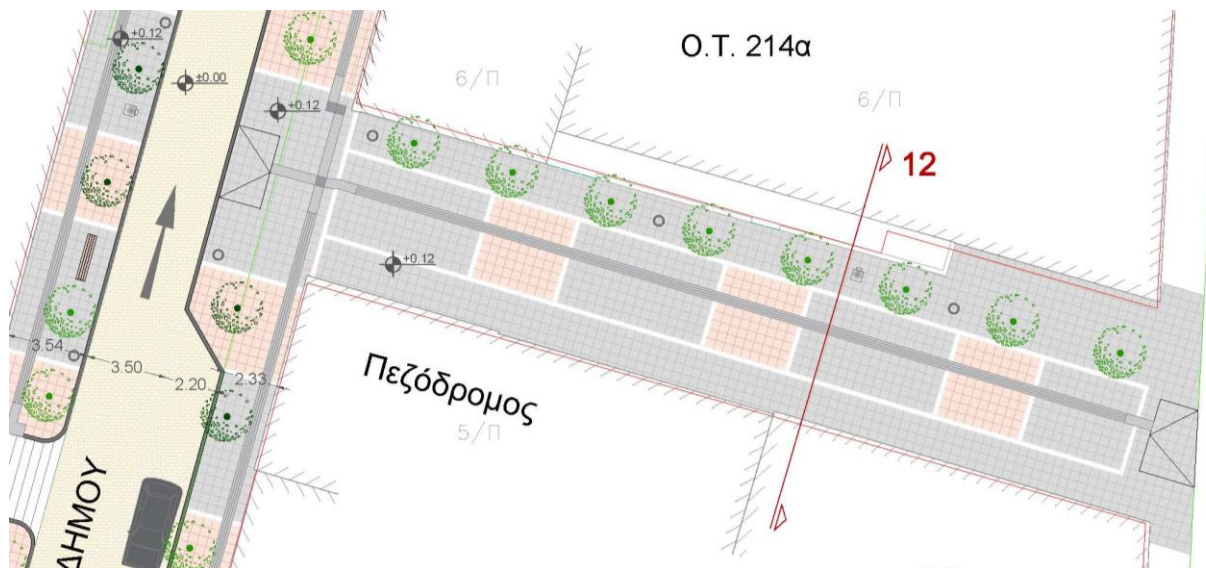
Υφιστάμενη κατάσταση

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.

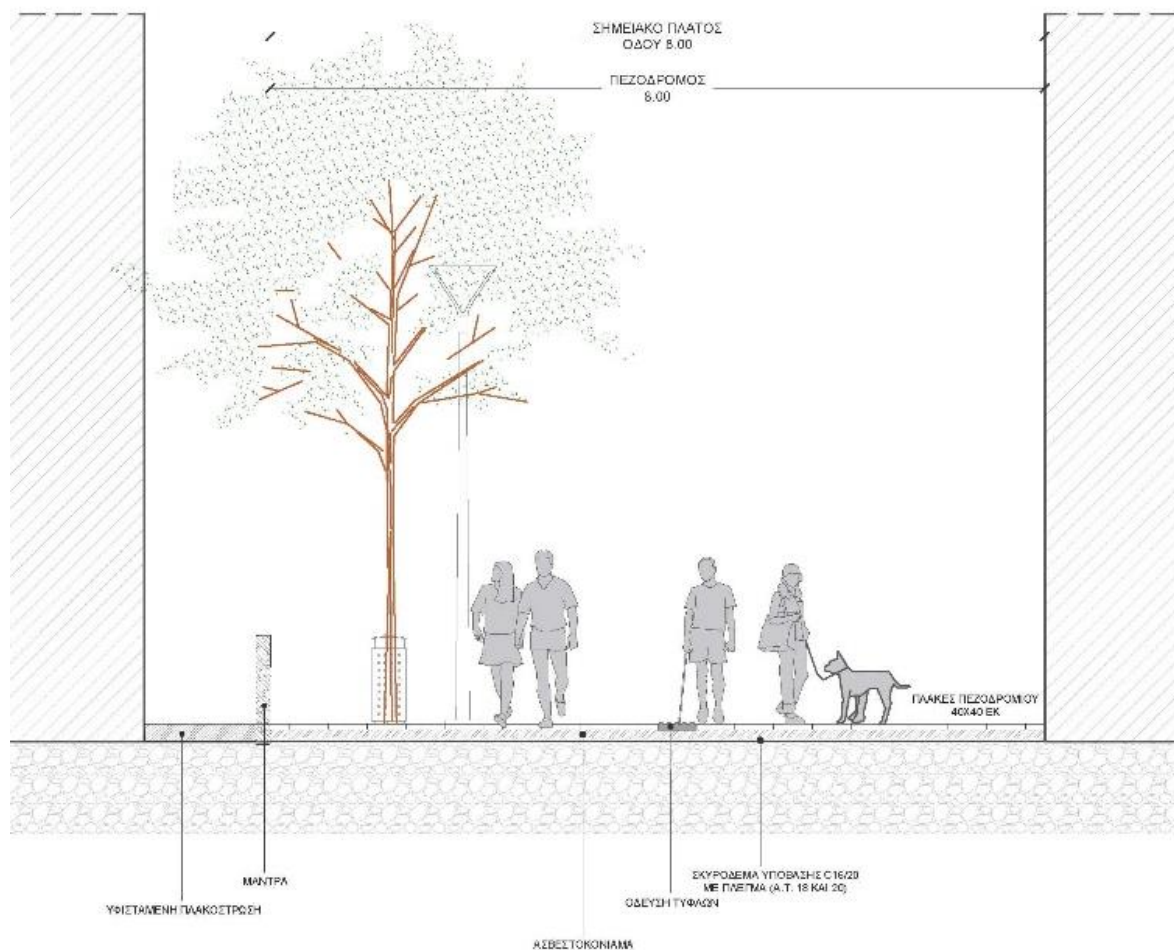
Πρόταση

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.



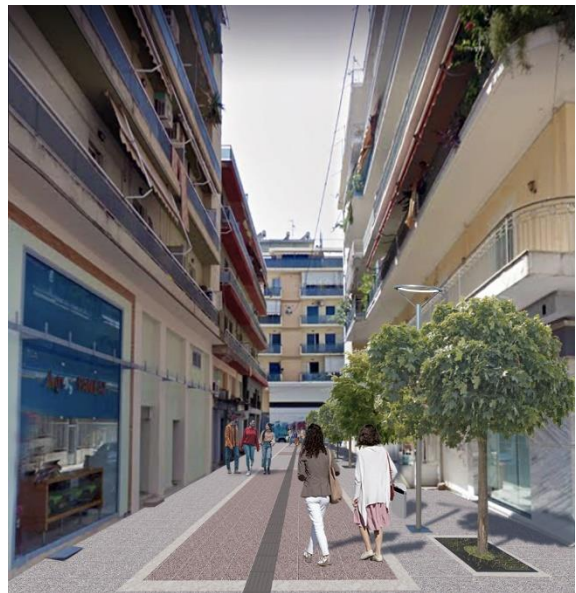
Εικ. 61: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας της οδού Λυκούργου Σκιά



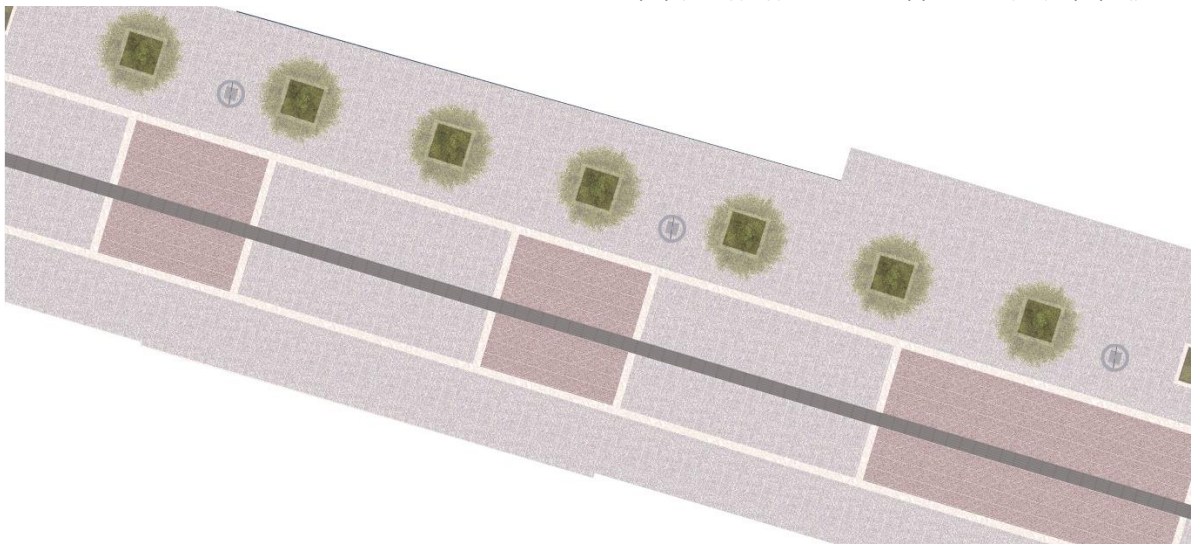
Εικ. 62: Διατομή της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Λυκούργου Σκιά (πεζόδρομος)



Εικ. 63: Η οδός Λυκούργου Σκιά σήμερα



Εικ. 64: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Λυκούργου Σκιά (πεζόδρομος)



Εικ. 65: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Λυκούργου Σκιά (πεζόδρομος-κάτοψη)

4.14. Οδός Σιδηροδρομικού Σταθμού

Υφιστάμενη κατάσταση

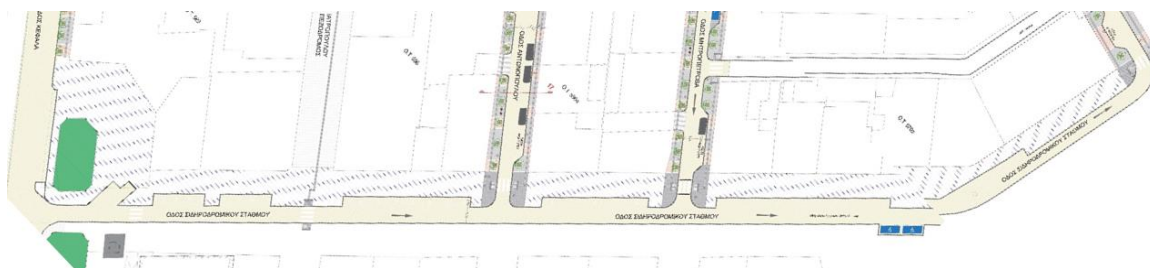
Πρόκειται για υφιστάμενη οδό μήκους 270.00 μ που ξεκινά από την οδό Φραντζή και καταλήγει στην οδό Γιατράκου, στο βόρειο άκρο της κεντρικής πλατείας Καλαμάτας. Η εν λόγω οδός που λειτουργεί ως μονόδρομος με καθαρό ασφάλτινο οδόστρωμα πλάτους 4.00μ, με στάθμευση στην αριστερή πλευρά, κυρίως μοτοσυκλετών και θέσεων φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων ανά τακτά διαστήματα, έχει πρόσφατα αναπλασθεί.



Εικ. 66: Η οδός Σιδηροδρομικού Σταθμού σήμερα

Πρόταση

Προτείνεται η αντικατάσταση της ασφάλτου και η δαπεδόστρωση του υφιστάμενου οδοστρώματος με κυβόλιθους σε στάθμη περίπου 0.12μ (χαμηλότερα από το υφιστάμενο πεζοδρόμιο), ώστε η οδός να ηπιοποιηθεί. Σημειώνεται ότι, ο διαχωρισμός της λωρίδας στάθμευσης από αυτή της κίνησης των οχημάτων θα γίνεται με την τοποθέτηση διαφορετικής απόχρωσης κυβολίθου. Το όριο ταχύτητας θα είναι 30km/h.



Εικ. 67: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας της οδού Σιδηροδρομικού Σταθμού

4.15. Οδοί Γιατράκου, Χρυσάνθου Παγώνη, Μητροπέτροβα και Αντωνοπούλου

Υφιστάμενη κατάσταση

Πρόκειται για σύμπλεγμα οδών στο κέντρο της Καλαμάτας συνολικού μήκους οδών 524.00 μ, επιφανείας 5250.00 μ² και πλάτη οδών που κυμαίνονται σήμερα από 8.50 μ έως και 10.80 μ. Είναι δρόμοι 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).

Πρόταση

Προτείνεται η δημιουργία μονής λωρίδας κατεύθυνσης οχημάτων πλάτους 3.25 μ, ζώνες μονόπλευρης στάθμευσης πλάτους 2.00 μ (σε εσοχή σε σχέση με τα πεζοδρόμια), ενώ στα υπόλοιπα εναπομείναντα πλάτη των οδών, προτείνεται η δημιουργία νέων πεζοδρομίων τέτοιου πλάτους, ώστε να δύναται να πραγματοποιηθεί γραμμική φύτευση δέντρων - τουλάχιστον στην μια τους πλευρά - ενώ τα μικρά σε πλάτος πεζοδρόμια, θα είναι προσβάσιμα από ΑμΕΑ καθώς και από άτομα με σοβαρά προβλήματα όρασης. Το όριο ταχύτητας θα είναι τα 30km/h.



Εικ. 68: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας των οδών Γιατράκου, Χρ. Παγώνη, Μητροπέτροβα και Αντωνοπούλου



Εικ. 69: Η οδός Αντωνοπούλου σήμερα



Εικ. 70: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Αντωνοπούλου



Εικ. 71: Η οδός Μητροπέτροβα σήμερα



Εικ. 72: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Μητροπέτροβα



Εικ. 73: Η οδός Χρ.Παγώνη σήμερα



Εικ. 74: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της προτεινόμενης διαμόρφωσης της οδού Χρ.Παγώνη

4.16. Οδός Κεφαλά

Υφιστάμενη κατάσταση

Αφορά στο τμήμα που περικλείεται ανάμεσα στις οδούς Σιδηροδρομικού Σταθμού και Νέδοντος, ενώ αποτελεί και την συνέχεια της προαναφερόμενης στα παραπάνω, οδού Φραντζή. 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 ασφάλτο και υφιστάμενα πεζοδρόμια σε πολύ κακή κατάσταση.



Εικ. 75: Η οδός Κεφαλά σήμερα

Πρόταση

Προτείνεται η ανακατασκευή των υφιστάμενων πεζοδρομίων στο ίδιο πλάτος (χωρίς διαφοροποίηση των διαστάσεων τους), η δημιουργία θέσεων στάθμευσης οχημάτων και αντιστοίχως στάσης λεωφορείων (χωρίς κατασκευή εσοχής), και παράλληλα η αντικατάσταση του ασφάλτινου οδοστρώματος με έγχρωμους κυβόλιθους για την ηπιοποίηση της οδού. Το όριο ταχύτητας θα είναι 30km/h.



Εικ. 76: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας της οδού Κεφαλά

4.17. Οδός Νέδοντος

Υφιστάμενη κατάσταση

Αφορά στο τμήμα που περικλείεται ανάμεσα στις οδούς Κεφαλά και Κροντήρη (στο ύψος του ομώνυμου κόμβου), συνολικού μήκους 320.00 μ, επιφανείας 3070.00 μ² 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.



Εικ. 77: Η οδός Νέδοντος σήμερα

Πρόταση

Προτείνεται η αύξηση του πλάτους του πεζοδρομίου με δημιουργία θέσεων στάθμευσης σε εσοχή, δημιουργία άνετης επιφάνειας 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.

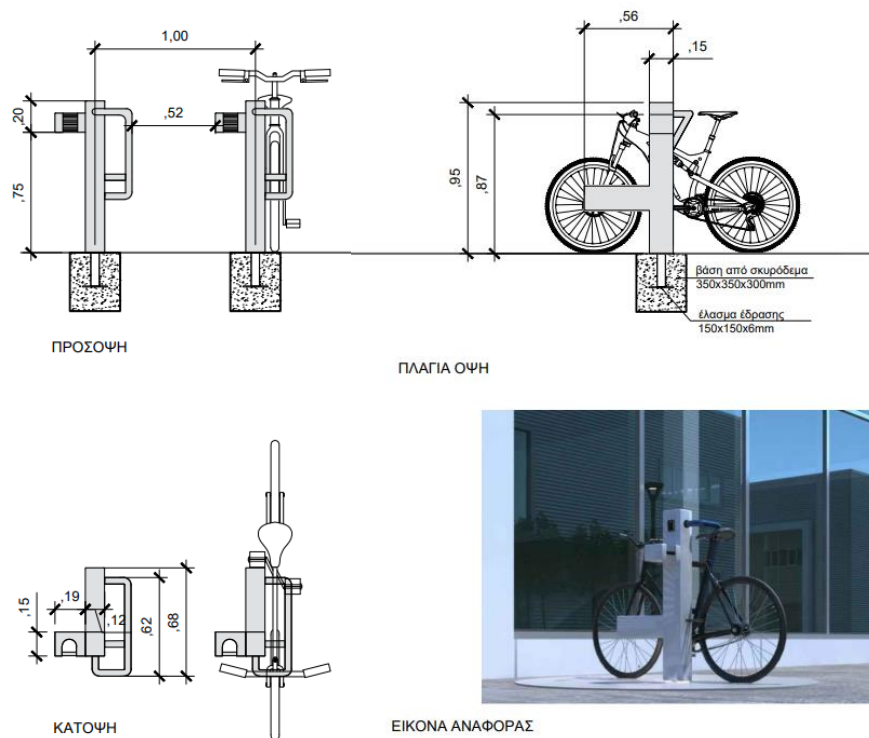


Εικ. 78: Σχέδιο της προτεινόμενης οριζοντιογραφίας της οδού Νέδοντος

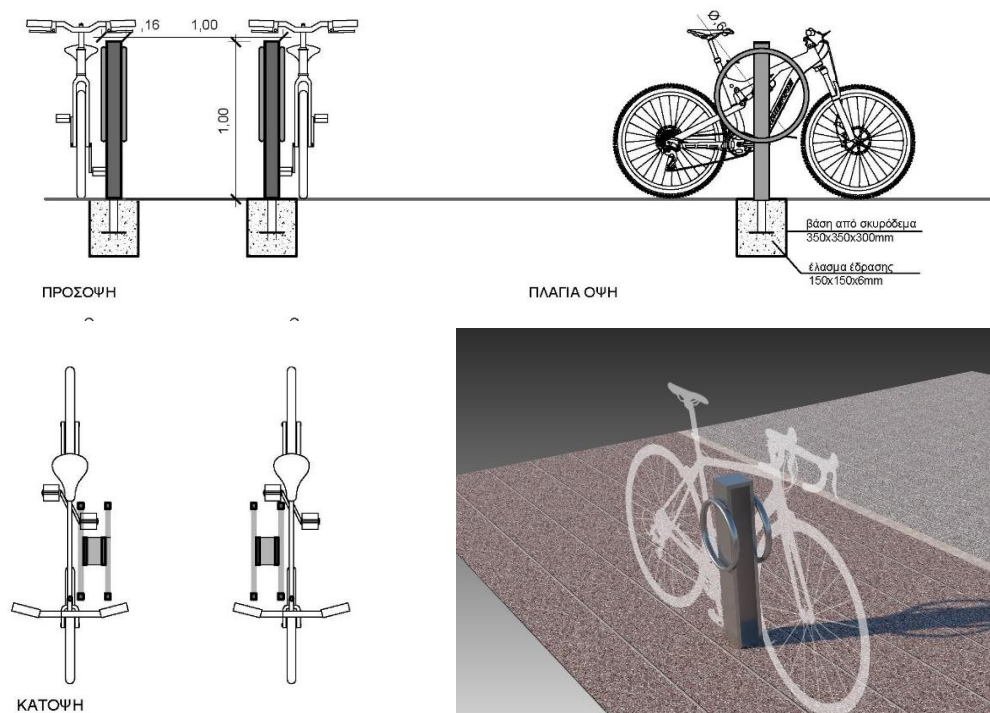
5. Σύστημα στάθμευσης & φόρτισης προσωπικών ελαφριών οχημάτων-ποδηλατόστασια

Με στόχο την εξοικονόμηση ενέργειας, αλλά και για την ανάγκη του επισκέπτη για στάθμευση του προσωπικού του οχήματος μικροκινητικότητας με ασφάλεια, προτείνεται να τοποθετηθούν σε διάφορα σημεία βάσεις στάθμευσης & φόρτισης προσωπικών ελαφριών οχημάτων (ποδήλατα, ηλεκτρ.πατίνια, ηλεκτρ.ποδήλατα). Η βάση αποτελείται από το μπράτσο ασφάλισης των ποδηλάτων, τον πείρο ασφάλισης των πατινιών και τους χώρους σύνδεσης και αποθήκευσης των φορτιστών. Επιπλέον, διαθέτει μία συσκευή που μέσω μίας

εφαρμογής μπορεί αυτόματα ο επισκέπτης να κλειδώνει-ξεκλειδώνει το όχημα του, ενώ δίνει τη δυνατότητα φόρτισης οχημάτων (ποδηλάτων και πατινιών).



Εικ. 79: Προτεινόμενο σύστημα φόρτισης προσωπικών ελαφριών οχημάτων



Εικ. 80: Προτεινόμενο ποδηλατοστάσιο

6. Υλικά

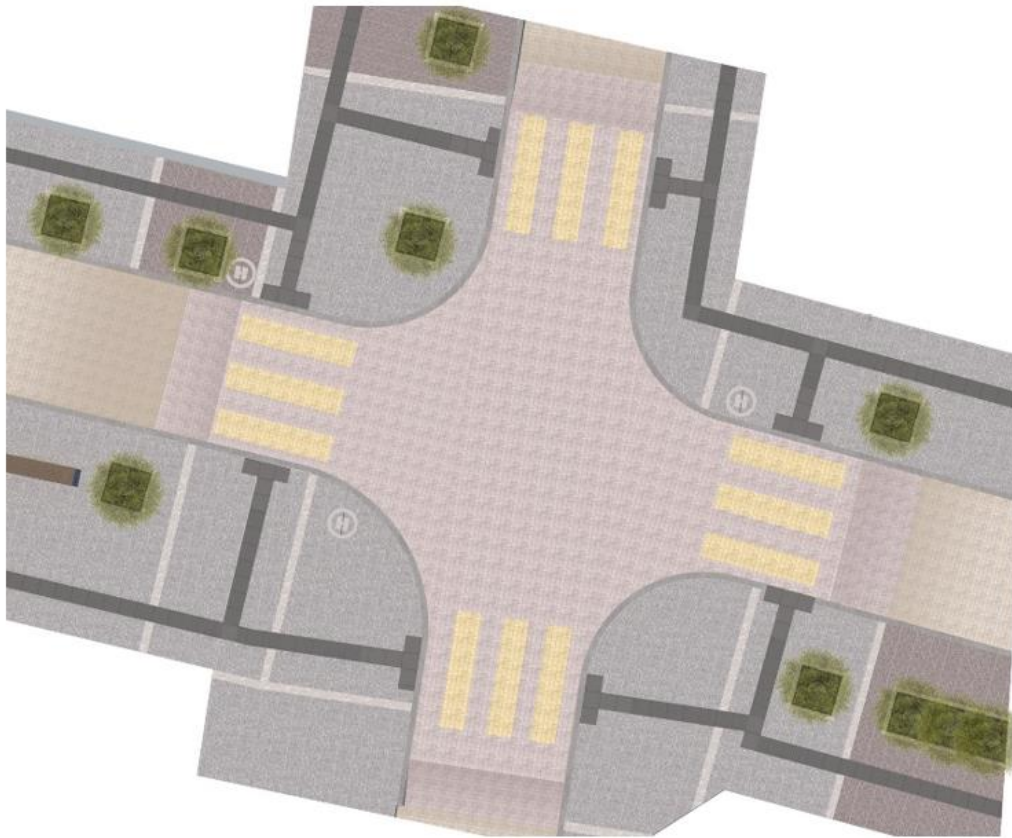
Η επιλογή των υλικών είναι εξαιρετικής σημασίας, καθώς καθορίζει και τη διαχρονικότητα της παρέμβασης. Η υλικότητα, ως ποιοτικό χωρικό γνώρισμα του αστικού τοπίου, συνθέτει την ταυτότητα ενός τόπου, δημιουργώντας την αίσθηση «του ανήκειν» και της ανταποδοτικής σχέσης μεταξύ ανθρώπινου και φυσικού στοιχείου, πολίτη και πόλης.

Όλη η επιφάνεια της περιοχής μελέτης επιστρώνεται με πλάκες τσιμέντου, φιλέτα μαρμάρου από μάρμαρο Καβάλας και κυβόλιθους που διαθέτουν χαλαζιακή επίστρωση.

Πιο συγκεκριμένα τα πεζοδρόμια επιστρώνονται με πλάκες τσιμέντου διαστάσεων 40εκ*40εκ χρώματος κόκκινο ανοιχτό και γκρι ανοιχτό τα οποία δημιουργούν επαναλαμβανόμενο μοτίβο σε μικρότερες και μεγαλύτερες επιφάνειες ανάλογα με την αρχιτεκτονική πρόταση. Μεταξύ των εναλλαγών των χρωμάτων των τσιμεντόπλακων τοποθετούνται φιλέτα μαρμάρου (διαστάσεων 20εκ*ελεύθερο πλάτος). Σε τμήματα της ανάπλασης όπως περιγράφηκαν παραπάνω αντικαθίσταται η ασφάλτινη επιφάνεια με τσιμεντένιους κυβόλιθους 20εκ*10εκ χρώματος μπεζ, ενώ όπου δημιουργείται υπερυψωμένη διάβαση τοποθετούνται κυβόλιθοι χρώματος ανοιχτού κόκκινου. Οι κυβόλιθοι εδράζονται σε υπόβαση άμμου, και αποτελούν ένα περιβαλλοντικά υλικό λόγω της χαλαζιακής τους επίστρωσης, ενώ έχουν και μεγάλη υδατοπερατότητα. Είναι εξαιρετικής αντοχής και ιδιαίτερης αισθητικής με απόλυτα φυσική εικόνα, ενώ παρουσιάζει αυξημένες τιμές ανακλαστικότητας στην ηλιακή ακτινοβολία και υψηλές τιμές συντελεστή στο υπέρυθρο. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μειώνονται οι επιφανειακές θερμοκρασίες ενώ ταυτόχρονα συμβάλλει στη βελτίωση του μικροκλίματος του αστικού περιβάλλοντος. Οι κυβόλιθοι που επιλέγονται είναι σε ανοιχτούς τόνους, ώστε να μειώνεται το φαινόμενο της θερμικής νησίδας.



Εικ. 81: Τα προτεινόμενα υλικά δαπεδόστρωσης



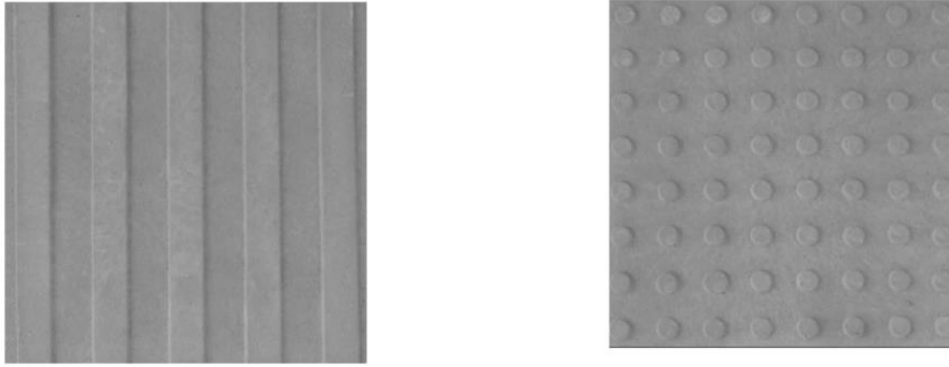
Εικ. 82: Η σύνθεση/χάραξη της δαπεδόστρωσης με τα προτεινόμενα υλικά σε σημείο υπερυψωμένης διάβασης

6.1. Προσβασιμότητα

Όπως ήδη αναφέρθηκε, προβλέπεται όλα τα πεζοδρόμια και οι πεζόδρομοι να είναι προσβάσιμοι σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα. Ακόμα και στις περιπτώσεις των οδών που δεν πραγματοποιείται διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, και είτε το υφιστάμενο πλάτος είναι περιορισμένο, είτε υπάρχουν εμπόδια (κολώνες, δέντρα, κλπ.), προβλέπεται τουλάχιστον ένα εκ των δύο πεζοδρομίων να είναι προσβάσιμο και να πληροί τις απαιτούμενες προδιαγραφές. Συγκεκριμένα, όλα τα πεζοδρομία διαθέτουν ελεύθερο πλάτος τουλάχιστον από 1.50m. για την κίνηση των πεζών, ενώ έχει τοποθετηθεί όδευση τυφλών με κατάλληλες πλάκες διαστάσεων 0.40εκ. Χ 0.40εκ.

Σε κάθε οδό έχει προβλεφθεί κλίση του πεζοδρομίου στις απολήξεις όλων των Ο.Τ., είτε με την τοποθέτηση ράμπας επαρκών διαστάσεων, είτε με υποβίβαση τμήματος του πεζοδρομίου λόγω μη επαρκούς πλάτους. Στις περιπτώσεις υποβίβασης τμήματος του πεζοδρομίου στη συμβολή δύο οδών, τοποθετούνται μεταλλικά κολωνάκια τύπου «Π», τα οποία εμποδίζουν την παράνομη στάθμευση οχημάτων στο σημείο.

Τέλος, προβλέπεται η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ, είτε υφιστάμενες, είτε γενικές, διαστάσεων 2.50μ*6.00μ. σύμφωνα με τις προδιαγραφές.



Εικ.83: Οδηγός τυφλών με πλάκες διαστάσεων 40εκ*40εκ χρώματος γκρι

6.2. Φύτευση

Τα δένδρα συμβάλλουν στην αύξηση της υγρασίας του αέρα και παρέχουν σκίαση, αμβλύνοντας τη θερμική επιβάρυνση του αστικού περιβάλλοντος και βελτιώνοντας έτσι δραστικά τις περιβαλλοντικές συνθήκες για τους πολίτες που ζουν και κινούνται στο κέντρο της πόλης.

Σκοπός της πρότασης είναι η διαμόρφωση μέσω της δενδροφύτευσης ενός συνεκτικού δικτύου πρασίνου, το οποίο θα συμπληρώνει το υπάρχον αστικό πράσινο, και συνολικά θα ορίζει, θα εμπλουτίζει και θα αναβαθμίζει το δημόσιο χώρο.

Αναλυτικά, προβλέπονται τα εξής:

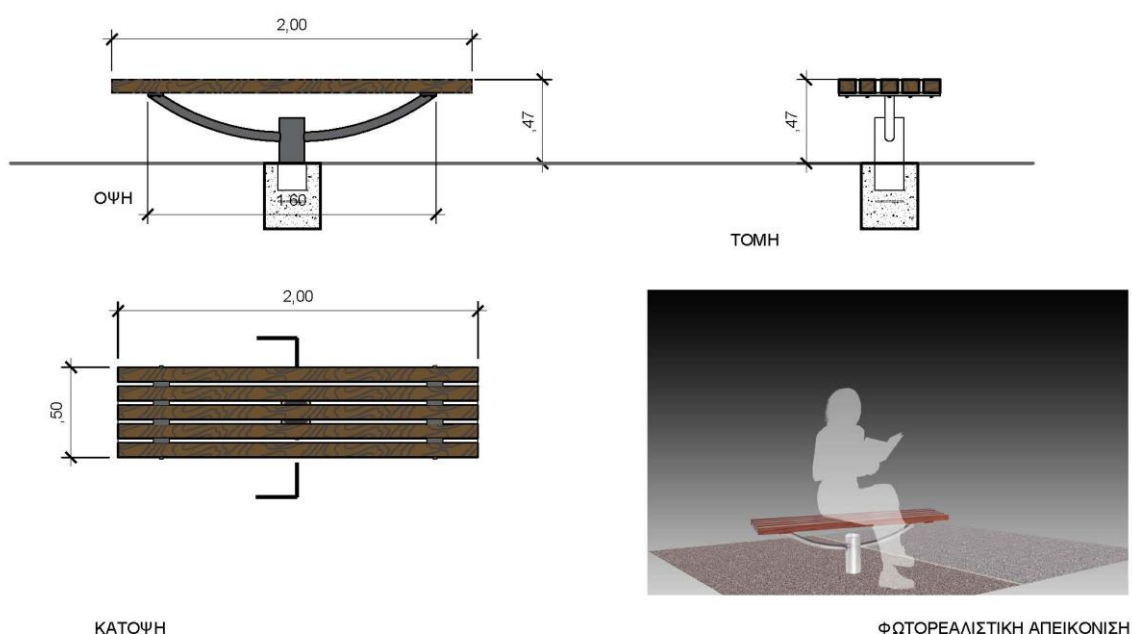
- Συντήρηση υπάρχοντος πρασίνου
- Ανάπτυξη πρασίνου με μορφή δενδροστοιχιών στους πεζόδρομους και τα πεζοδρόμια και ενίσχυση των υπάρχοντων δενδροστοιχιών με δημιουργία νέων θέσεων. Συγκεκριμένα, θα διατηρηθούν τα υπάρχοντα δένδρα και θα πραγματοποιηθούν συμπληρωματικές φυτεύσεις ώστε να καλυφθούν οι κενές θέσεις μεταξύ τους. Στα υπάρχοντα δέντρα θα γίνει κλάδεμα διαμόρφωσης όπου κρίνεται απαραίτητο, ενώ οι λάκκοι τους θα διευρυνθούν ώστε να είναι κατ' ελάχιστον 0,50μ. Χ 0,50μ. κα θα τοποθετηθεί μεταλλική σχάρα και μεταλλική στήριξη όπου χρειάζεται. Το σύνολο των δέντρων θα διαθέτει στη βάση του μεταλλική σχάρα, η οποία θα είναι συνεπίπεδη με τη δαπεδόστρωση. Οι πλειοψηφία των υπάρχοντων δέντρων είναι φυλλοβόλα, ενώ τα προτεινόμενα θα είναι σύμφωνα με την φυτοτεχνική μελέτη.
- Τα υφιστάμενα παρτέρια της οδού Ψαρών συντηρούνται και ενισχύεται η φύτευσή τους, ενώ δημιουργούνται κάποια νέα στις οδούς που μετατρέπονται σε πεζόδρομους. Επιπλέον, όπως ήδη αναφέρθηκε, όπου δημιουργείται ζώνη παρόδιας στάθμευσης, 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. Έχει διαστάσεις ίσες με αυτές μίας θέσης στάθμευσης και μπορεί να περιλαμβάνει καθιστικό, αποτελώντας 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.

6.3. Αστικός εξοπλισμός

Καθιστικά

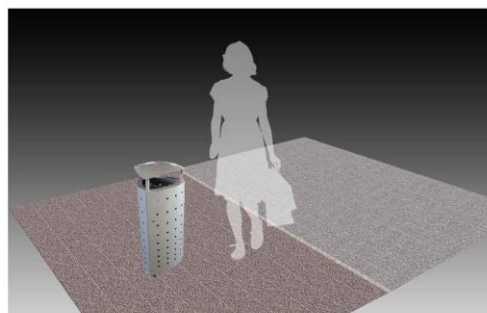
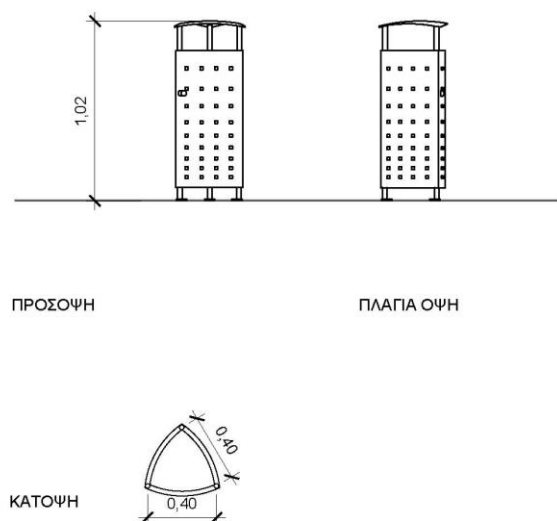
Στις οδούς και όπου το πλάτος του πεζοδρομίου επαρκεί, τοποθετούνται ξύλινα παγκάκια χωρίς πλάτη, κατασκευασμένα από ξυλεία με μεταλλική βάση, ορθογωνικού σχήματος, πλάτους 50 εκ. και μήκους 2 μέτρων. Η βάση είναι κατασκευασμένη από οξειδωμένη λαμαρίνα και το κάθισμα από ξύλινες δοκίδες.



Εικ.84: Ενδεικτική φωτογραφία της μορφής και της αισθητικής του καθιστικού

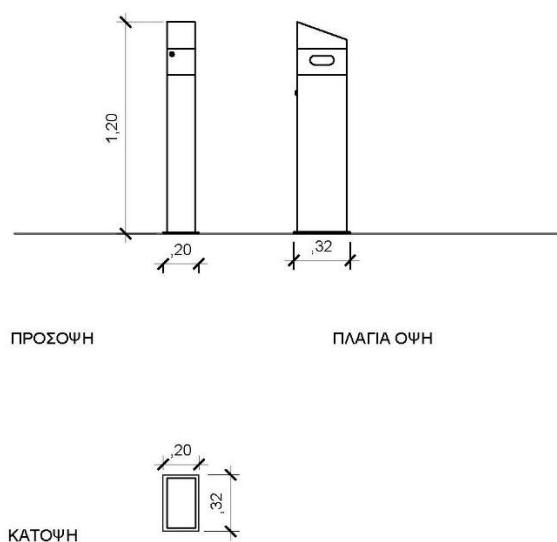
Καλάθια Απορριμμάτων

Τα καλάθια γενικών απορριμμάτων και ανακύκλωσης τοποθετούνται στους πεζοδρόμους, αλλά και τα πεζοδρόμια των οδών που συγκεντρώνουν εμπορικές χρήσεις, ανά 50 μ. περίπου. Πρόκειται για μεταλλικούς κάδους σε χρώμα ασημένιο, διάτρητοι τριγωνικού σχήματος. Επίσης τοποθετούνται στην οδό Μακεδονίας, Ψαρών, Αριστοδήμου καθώς και στην περιοχή του κέντρου 8 ειδικοί μεταλλικοί κάδοι χρώματος κόκκινου για τις ακαθαρσίες των κατοικίδιων.



ΦΩΤΟΡΕΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ

Εικ.85: Ενδεικτική φωτογραφία της μορφής και της αισθητικής του κάδου αποκριμάτων

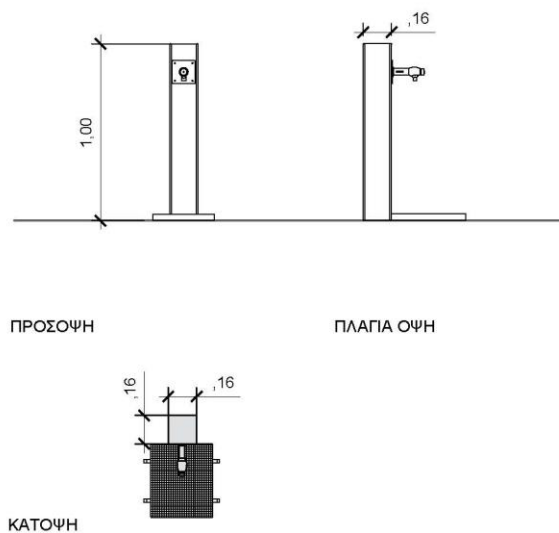


ΦΩΤΟΡΕΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ

Εικ.86: Ενδεικτική φωτογραφία της μορφής και της αισθητικής του κάδου για τις ακαθαρσίες των κατοικίδιων.

Κρήνες

Προτείνεται η σημειακή τοποθέτηση κρηνών με πόσιμο νερό με προτεραιότητα στα σημεία που υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση κοινού. Είναι κατασκευασμένες από γαλβανισμένο χάλυβα και στη βάση τους διαθέτουν σχάρα για την απορροή και την αποχέτευση.

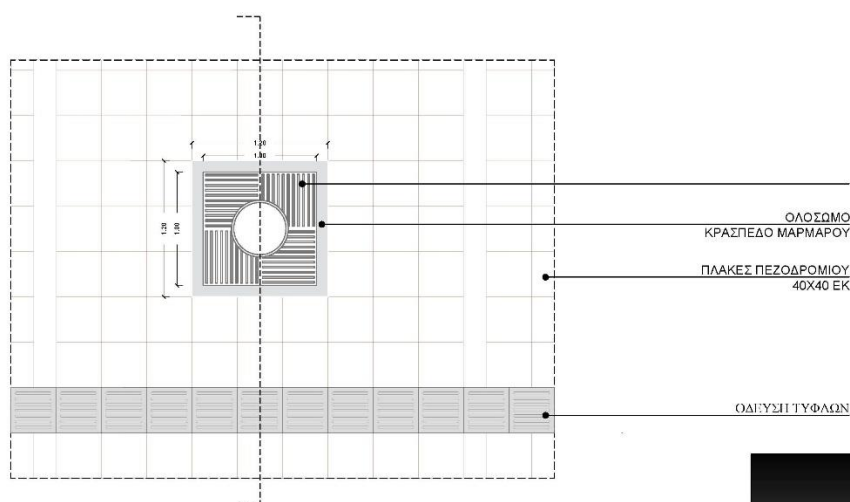


ΦΩΤΟΡΕΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ

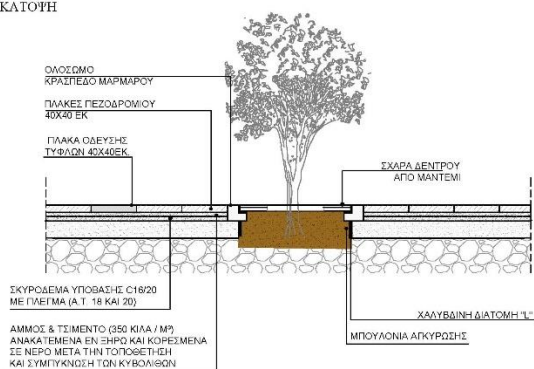
Εικ.87: Ενδεικτική φωτογραφία της μορφής και της αισθητικής της κρήνης

Σχάρες Δέντρων

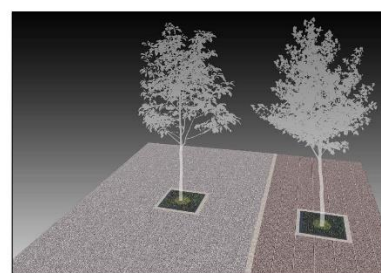
Σε όλες τα παρτέρια που υπάρχουν φυτεμένα δέντρα στα πεζοδρόμια τοποθετούνται σχάρες από χυτοσίδηρο διαστάσεων 100x100 χρώματος γκρι ανθρακί.



ΚΑΤΟΨΗ



ΤΟΜΗ



ΦΩΤΟΡΕΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ

Εικ.88: Ενδεικτική φωτογραφία της μορφής και της αισθητικής της σχάρας

6.4 Φωτισμός

Η εγκατάσταση του οδοφωτισμού της ευρύτερης περιοχής του Κέντρου στοχεύει στην βελτίωση της λειτουργικότητας, της προσβασιμότητας και της αισθητικής του αστικού χώρου καθώς και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Η επιλογή φωτιστικών και ιστών έγινε ώστε αυτά να είναι ίδια ή παρόμοια με τα ήδη εγκατεστημένα σε όμορους δρόμους και περιοχές. Έτσι διευκολύνεται η συντήρηση και είναι αποδεκτό το αισθητικό αποτέλεσμα.

Για την καλύτερη εποπτεία του έργου μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελείται από τις εξής ενότητες αναλόγως με το είδος των ιστών και των φωτιστικών αλλά και με την σχετική γειτνίαση.

- Πρώτη ενότητα οι οδοί Μακεδονίας και Ψαρών
- Δεύτερη ενότητα η Αριστοδήμου με όλες τις κάθετες σε αυτήν
- Τρίτη ενότητα ο Κεντρικός Τομέας
- Τέταρτη Ενότητα η οδός Κλαδά.
-

Παρακάτω παρατίθενται εικόνες των φωτιστικών σωμάτων για την κάθε ενότητα



Εικ.89 & 90: Φωτιστικό σώμα και ιστός για την 1^η ενότητα



Εικ.91: Φωτιστικό σώμα για την 2^η και 3^η ενότητα



Εικ.92: Φωτιστικό σώμα για την 4^η ενότητα