

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ**ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 18/2018****ΑΠΟΦΑΣΗ 87/2018**

Στην Καλαμάτα σήμερα, **την 7^η Νοεμβρίου 2018, ημέρα Τετάρτη και ώρα 12:00 μεσ.,** στο Δημοτικό Κατάστημα της οδού Αθηνών 99, συνέρχεται στην 18η/2018 συνεδρίαση η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας, μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 41096/2-11-2018 πρόσκληση του κ. Προέδρου, που επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση ο κ. Μπάκας Ιωάννης, Αντιδήμαρχος Καλαμάτας, Πρόεδρος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής και όλα τα τακτικά μέλη, ήτοι οι κ.κ.: 1) Αντωνόπουλος Μιχαήλ, 2) Βασιλόπουλος Αθανάσιος, 3) Βεργόπουλος Δημήτριος, 4) Θεοφιλόπουλος Ιωάννης, 5) Καραγιάννης Ανδρέας, 6) Μαρινάκης Σαράντος, 7) Μπεχράκης Σταμάτης και 8) Ντίντα Παναγιώτα.

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

.....

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

Έγκριση μελέτης και υποβολή πρότασης χρηματοδότησης στην υπ' αριθμ. ΟΠΣ ΕΣΠΑ 3312/30-10-2018 πρόσκλησης της ΕΥΔ του ΕΠ Περιφέρειας Πελοποννήσου του έργου «Διασύνδεση δικτύων ποδηλατοδρόμων στην ευρύτερη περιοχή του Λιμανιού - Διαμόρφωση Ισόπεδου Κυκλικού Κόμβου - Δ. Εν. Καλαμάτας – Π.Ε. Μεσσηνίας».

Η από 5/11/2018 εισήγηση του Τμήματος Μελετών, Τοπογραφικών Αποτυπώσεων & Εφαρμογών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, που ήταν στο φάκελο του θέματος για την ενημέρωση του Σώματος, αναλυτικά έχει ως εξής:

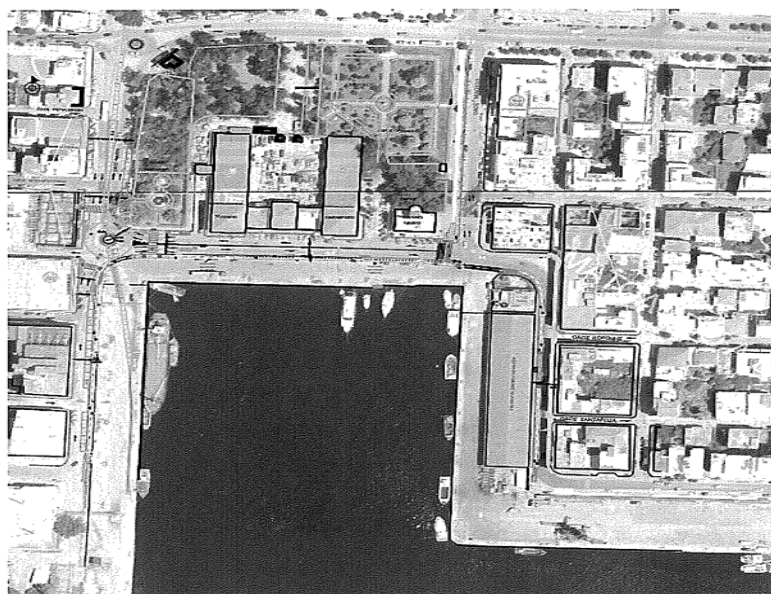
ΘΕΜΑ : Έγκριση μελέτης και υποβολή πρότασης χρηματοδότησης στην υπ. αριθμ. ΟΠΣ ΕΣΠΑ 3312 / 30-10-2018 πρόσκληση της ΕΥΔ του ΕΠ Περιφέρειας Πελοποννήσου, του έργου με τίτλο «Διασύνδεση δικτύων ποδηλατοδρόμων στην ευρύτερη περιοχή του Λιμανιού - Διαμόρφωση Ισόπεδου Κυκλικού Κόμβου – Δ. Εν. Καλαμάτας - Π.Ε. Μεσσηνίας » στο Δ. Καλαμάτας.

Σας υποβάλλουμε την υπ. αρ. 131/2017 μελέτη της Δ.Τ.Υ. Καλαμάτας του έργου με τίτλο «Διασύνδεση δικτύων ποδηλατοδρόμων στην ευρύτερη περιοχή του Λιμανιού - Διαμόρφωση Ισόπεδου Κυκλικού Κόμβου – Δ. Εν. Καλαμάτας - Π.Ε. Μεσσηνίας », με συνολικό προϋπολογισμό **200.000,00 €** συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ (24%) και παρακαλούμε για την

α. έγκριση της μελέτης ,

β. έγκριση Υποβολής αίτησης πρότασης στο επιχειρησιακό πρόγραμμα «Πελοπόννησος» , στον Άξονα προτεραιότητας: 3 « Προστασία περιβάλλοντος – μετάβαση σε μια οικονομία φιλική στο περιβάλλον » που συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) με τίτλο « ΠΛΕΓΜΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗ ΖΩΝΗ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ » του Ε.Π. της Περιφέρειας Πελοποννήσου με α/α ΟΠΣ ΕΣΠΑ: 3312 / 30-10-2018.

ΙΣΤΟΡΙΚΟ:



Εικόνα 1: Γενική άποψη επεμβάσεων.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Η παρούσα μελέτη χωροθετείται στην περιοχή του Λιμένα του Δήμου Καλαμάτας και συγκεκριμένα στο χώρο που περικλείεται από τις οδούς Ψαρών ,Αναλήψεως και Τσαμαδού. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις είναι:

1.Η κατασκευή ισόπεδου κόμβου κυκλικής κίνησης στη διασταύρωση των οδών Ψαρών και Αναλήψεως (μπροστά από το πολυκατάστημα “Jumbo”).

2.Η κατασκευή τμήματος νέου ποδηλατοδρόμου επί της χερσαίας ζώνης του Λιμένα,

και έχουν ως σκοπό αφενός την ρύθμιση της κυκλοφορίας των οχημάτων και αφετέρου την σύνδεση των υφιστάμενων δικτύων ποδηλατοδρόμων από την οδό Σαλαμίνας έως την οδό Ναυαρίνου.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Α. Ισόπεδος Κόμβος Κυκλικής Κίνησης

Γενικά

Οι Κόμβοι Κυκλικής Κίνησης μπορεί να προσφέρουν αρκετά πλεονεκτήματα, έναντι των συμβατικών ισόπεδων κόμβων συμβολής ή διασταύρωσης (με ή χωρίς φωτεινή σηματοδότηση), στα οποία μπορεί να περιλαμβάνονται:

- i. Γενική βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης.
- ii. Περιορισμός των καθυστερήσεων (γενικά αποτρέπεται ο σχηματισμός ουρών).
- iii. Μικρότερες ουρές, ειδικά σε περιόδους εκτός αιχμής κυκλοφορίας.
- iv. Καλύτερη διαχείριση της ταχύτητας, η ρύθμιση της οποίας αποτελεί παράγοντα ίσως τον κρισιμότερο στη θέση ισόπεδου κόμβου (η επιβαλλόμενη μείωση της ταχύτητας σημαίνει ότι: οι οδηγοί έχουν στη διάθεσή τους μεγαλύτερο χρόνο να αποφασίσουν και αντιδράσουν ενώπιον των άλλων κινούμενων οχημάτων και των πεζών, τα ατυχήματα είναι μειωμένης σοβαρότητας, οι πεζοί κινούνται με μεγαλύτερη ασφάλεια).
- v. Εξοικονόμηση χρηματικών πόρων, επειδή δεν απαιτείται εγκατάσταση και συντήρηση φωτεινής σηματοδότησης.

Μελέτη κυκλικού κόμβου

Σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) η οδός Ψαρών κατατάσσεται στην κατηγορία Γ ΙΙΙ (Αστική αρτηρία) με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας. Ο προτεινόμενος κόμβος, όπως φαίνεται στο σχέδιο, έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

- **Σκέλη κόμβου**, αποτελούν τα οδικά τμήματα που συμβάλλουν στον κόμβο, στη συγκεκριμένη περίπτωση υπάρχουν 4 σκέλη.
 - I. Το βόρειο σκέλος περιλαμβάνει την οδό Ψαρών, διπλής κατεύθυνσης, με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση πλάτους 3,2m ανά λωρίδα.
 - II. Το νότιο σκέλος περιλαμβάνει την οδό Ψαρών, μονής κατεύθυνσης, με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση πλάτους 3,0m ανά λωρίδα.
 - III. Το ανατολικό σκέλος περιλαμβάνει την οδό Αναλήψεως, διπλής κατεύθυνσης, με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση πλάτους 3,2m ανά λωρίδα.
 - IV. Το δυτικό σκέλος περιλαμβάνει την οδό Αναλήψεως, μιας κατεύθυνσης, με 1 λωρίδα κυκλοφορίας.
- Η **κεντρική νησίδα** του κόμβου κυκλικής κίνησης, είναι μια υπερυψωμένη κυκλική επιφάνεια στο κέντρο του κόμβου γύρω από την οποία διεξάγεται η κυκλοφορία στο δακτύλιο κυκλοφορίας. Η διάμετρος του εξωτερικού κύκλου είναι 8m.

- **Υπερβατή ζώνη κεντρικής νησίδας** (κατασκευάζεται για τη διέλευση βαρέων οχημάτων, στην περίμετρο της κεντρικής νησίδας) με πλάτος 1,5m.
- **Δακτύλιος κυκλοφορίας**, είναι η επιφάνεια οδοστρώματος στην οποία κινούνται αριστερόστροφα τα οχήματα, γύρω από την κεντρική κυκλική νησίδα του κόμβου. Αποτελείται από 2 λωρίδες κυκλοφορίας πλάτους 3,75m ανά λωρίδα
- **Νησίδα διαχωρισμού**, προβλέπεται σε κάθε πρόσβαση και είναι μία επιφάνεια υπερυψωμένη με κράσπεδα ή τουλάχιστον η επιφάνεια του οδοστρώματος της πρόσβασης με οριζόντια διαγράμμιση ως επιφάνεια αποκλεισμού. Σκοπός είναι να διαχωρίζει την εισερχόμενη από την εξερχόμενη κυκλοφορία, να διοχετεύει και να επιβραδύνει την εισερχόμενη κυκλοφορία και να προσφέρει χώρο καταφυγίου αναμονής για τους πεζούς, που διασχίζουν κάθετα την οδό πρόσβασης, εν γένει σε δύο στάδια.

Προτείνονται 4 νησίδες αποκλεισμού όπως παρουσιάζονται στην οριζοντιογραφία του κόμβου.

- **Οριογραμμή εισόδου**, είναι η διαγράμμιση (οριζόντια σήμανση) εγκάρσια του οδοστρώματος της πρόσβασης, που χρησιμοποιείται για να οριστεί το σημείο εισόδου από μια πρόσβαση στο δακτύλιο κυκλοφορίας. Τοποθετείται στην εξωτερική περίμετρο του δακτυλίου και οριοθετεί τα αναμενόμενα σημεία εμπλοκής μεταξύ των οχημάτων που εισέρχονται στον δακτύλιο κυκλοφορίας και αυτών που ήδη κινούνται επί του δακτυλίου, όπως παρουσιάζεται στην οριζοντιογραφία του κόμβου.

Τονίζεται επίσης ότι για την ομαλή λειτουργία του κυκλικού κόμβου απαιτείται να πραγματοποιηθούν επίσης οι κάτωθι παρεμβάσεις - τροποποιήσεις οι οποίες απεικονίζονται και στην οριζοντιογραφία:

- 1) Αλλαγή των θέσεων στάθμευσης στο δυτικό πεζοδρόμιο της Ψαρών σε παράλληλη διεύθυνση με το πεζοδρόμιο. Η υφιστάμενη κατάσταση είναι κάθετα στο πεζοδρόμιο.
- 2) Η ενσωμάτωση του κόμβου κυκλικής κίνησης στο Προγραμματικό Σχέδιο(Master Plan) του Λιμανιού Καλαμάτας το οποίο είναι υπό μελέτη.

B. Ποδηλατόδρομος

Γενικά στοιχεία Ποδηλατοδρόμου πλήρης συνύπαρξης.

Οι ποδηλατοδρόμοι είναι οι υποδομές που με κατάλληλη διαμόρφωση διευκολύνουν την κυκλοφορία του ποδηλάτου. Οι βασικές παράμετροι σχεδιασμού ενός δικτύου ποδηλάτων είναι τρεις :

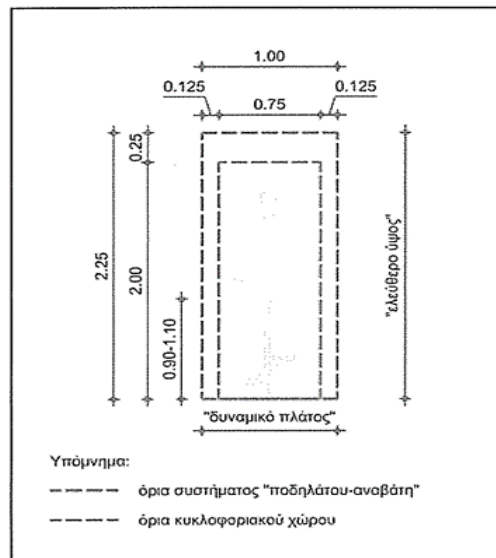
- η οδική ασφάλεια,
- η συνοχή και
- η συντομία/ αμεσότητα.

Η οδική ασφάλεια αποτελεί τη βασικότερη παράμετρο και αφορά τόσο τους ποδηλάτες όσο και τους υπόλοιπους χρήστες της οδού.

Η συντομία είναι η παράμετρος που σχετίζεται με την δυνατότητα μετακίνησης του ποδηλάτη από σημείο σε επόμενο Ενδεικτικό κριτήριο αποτίμησης της συντομίας μιας διαδρομής αποτελεί ο αριθμός διασταυρώσεων στις οποίες ο ποδηλάτης απαιτείται να παραχωρήσει προτεραιότητα

Η συνοχή είναι η παράμετρος που μετατρέπει ένα σύνολο ποδηλατικών διαδρομών σε δίκτυο. Όσες περισσότερες διαδρομές συνδυάζονται, τόσες περισσότερες επιλογές έχουν οι ποδηλάτες να φθάσουν στον προορισμό τους.

Οι διαστάσεις των ποδηλάτων διαφέρουν μεταξύ τους ανάλογα με τον τύπο και το μέγεθος τους. Το πλάτος του συστήματος «ποδηλατο-αναβάτης» λαμβάνεται ίσο με 0,75 μ. ρεαλιστικό για κάθε τύπο ποδηλάτου και



Σχήμα 3-2 Κυκλοφοριακός χώρος ποδηλάτων (ΦΕΚ 1053/Β' /14-04-2016)

Μελέτη Ποδηλατοδρόμου

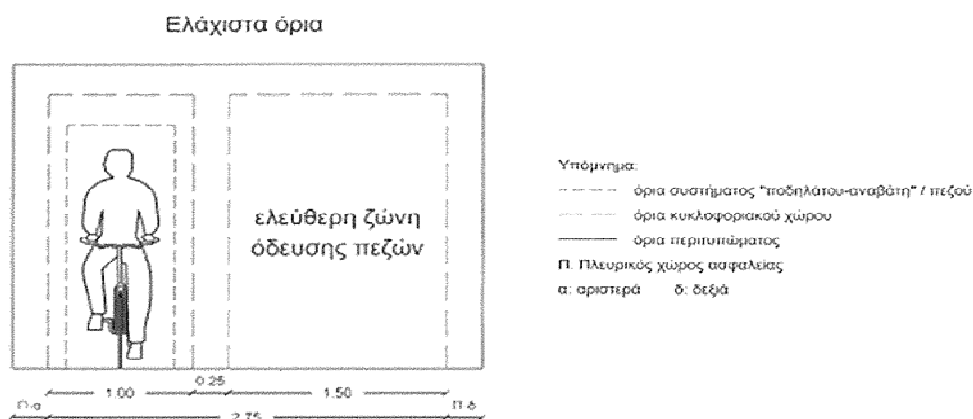
Το νέο τμήμα του ποδηλατοδρόμου/πεζόδρομου θα διέρχεται από τις οδούς Ψαρών, Αναλήψεως και Τσαμαδού και έχει ως στόχο την **σύνδεση** των υφιστάμενων δικτύων ποδηλατοδρόμων που υπάρχουν επι των οδών Σαλαμίνας, Μιαούλη και Ναυαρίνου.

Το συνολικό μήκος του προτεινόμενου ποδηλατοδρόμου/πεζόδρομου είναι 500 μέτρα , πλάτους ίσο με 2 μέτρα συν το απαιτούμενο πλάτος ασφάλειας από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Συγκεκριμένα:

α. ΟΔΟΣ ΨΑΡΩΝ (από την συμβολή της οδού Σαλαμίνας έως την οδό Αναλήψεως).

Ο Ποδηλατοδρόμος / πεζόδρομος, μήκους 125 μέτρων, κατασκευάζεται επί του υφισταμένου από σκυρόδεμα ανατολικού πεζοδρομίου πλάτους περίπου 2,60 μέτρων (πλησίον της περιφραξης του Λιμένα).

Ειδικότερα, η αδυναμία διασφάλισης μεγάλου διαθέσιμου πλάτους ποδηλατοδρόμου/πεζόδρομου που οφείλεται στο υφιστάμενο πλάτος διέλευσης οχημάτων αλλά και στην ιδιαίτερα περιορισμένης πυκνότητας πεζών (λόγος ωριαίου φορτίου διερχόμενων πεζών / ανά μέτρο πλάτους διαθέσιμης διατομής), επιλέγεται η κατασκευή διατομών με τα ελάχιστα χαρακτηριστικά ώστε να έχουμε πλήρη συνύπαρξη πεζών και ποδηλάτων σύμφωνα με την παράγραφο 3.6 της υπ. αρ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920 (ΦΕΚ 1053/Β' / 14-04-2016) Απόφασης Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων περί «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών και ποδηλατοδρόμους (Υποδομές ποδηλάτων)».



Σχήμα 3-6: Ελάχιστα όρια περιτυπώματος συνύπαρξης πεζών και ποδηλάτων (μονόδρομη κίνηση ποδηλάτου) - Απόσπασμα από (ΦΕΚ 1053/Β' / 14-04-2016)

Προτείνεται η διεύρυνση του υφιστάμενου πεζοδρομίου, ώστε το συνολικό πλάτος να καλύπτει το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος. Ο πλευρικός χώρος ασφαλείας θα καλύπτει το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος, ανάλογα με την ύπαρξη πλευρικών στοιχείων κατά το μήκος της κίνησης, με μέγιστο πλάτος 0,50 μ.

β. ΟΔΟΣ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ

Ο Ποδηλατόδρομος / πεζόδρομος, μήκους 190 μέτρων, κατασκευάζεται εν μέρει το νέο τμήμα ,επί του υφιστάμενου πεζοδρομίου, με φυσικούς κυβόλιθους, χώρου του Λιμένα και σε ελάχιστη απόσταση , σύμφωνα με τον πίνακα 3-3 του (ΦΕΚ 1053/Β' / 14-04-2016), από τους πυλώνες φωτισμού και εν μέρει επί κατάληψης τμήματος του οδοστρώματος της οδού Αναλήψεως.

Οι ιστοί του οδοφωτισμού και το pillar θα μετακινηθούν επί της νοητής ευθείας που δημιουργείται από τους υφιστάμενους πυλώνες.

γ. ΟΔΟΣ ΤΣΑΜΑΔΟΥ

Ο Ποδηλατοδρόμος / πεζόδρομος, επί της οδού Τσαμαδού, κατασκευάζεται κατ' επέκταση του δυτικού πεζοδρομίου, επί του οδοστρώματος ενώ αποξηλώνεται ο υφιστάμενος ποδηλατοδρόμος που χωροθετείται στην ανατολική πλευρά της οδού.

Η παραπάνω παραλλαγή του ποδηλατοδρόμου γίνεται ώστε η νέα όδευση του να καταργήσει την σημερινή κάθετη διάβαση της οδού Ναυαρίνου πλησίον της συμβολής με την οδό Τσαμαδού, η οποία είναι επικίνδυνη λόγω έλλειψης ορατότητας για τους κινούμενους επί της οδού Τσαμαδού προς την οδό Ναυαρίνου.

Επίσης, στο υφιστάμενο δυτικό πεζοδρόμιο θα γίνει αντικατάσταση των παλαιών φθαρμένων πλακών πεζοδρομίου .

Υλικά:

Η κατασκευή του νέου τμήματος του ποδηλατόδρομου / πεζόδρομου θα γίνει με έγχρωμο βιομηχανικό δάπεδο ή εάν υπάρχει δάπεδο σκυροδέματος θα βάφει με κεραμιδί εποξειδικό χρώμα.

Η ζώνη ασφαλείας, όπου υπάρχει, θα γίνει με βιομηχανικό δάπεδο ή σκυρόδεμα σε χρώμα γκρι.

Σήμανση:

Η σήμανση θα γίνει σύμφωνα με τις οδηγίες του Κ.Ο.Κ. και συγκεκριμένα θα τοποθετηθούν όλες οι απαραίτητες πινακίδες για την κατάλληλη, σαφή και ευκρινή σήμανση της συνύπαρξης πεζών και ποδηλάτων.

Οι εργασίες που θα απαιτηθούν για την ολοκλήρωση των ανωτέρων παρεμβάσεων είναι:

ΟΔΟΠΟΙΙΑ: κόψιμο της ασφάλτου, εκσκαφή - φρεζάρισμα σε βάθος 4 εκ, προεπάλειψη, ασφαλοτάπητας, μετατόπιση κάποιων φρεατίων όμβριων υδάτων.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ: καθαίρεση πλακοστρώσεων και σκυροδέματος, δημιουργία νέου κρασπέδου, σκυρόδεμα με ελαφρύ οπλισμό, κατασκευή βιομηχανικού δαπέδου

ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΑ: μετατόπιση ιστών οδοφωτισμού και αντικατάσταση καλωδίων.

Παρακαλούμε για την **α. έγκριση της υπ. αρ. 131/2017 μελέτης** της Δ.Τ. Υ. Καλαμάτας του έργου με τίτλο «**Διασύνδεση δικτύων ποδηλατοδρόμων στην ευρύτερη περιοχή του Λιμανιού - Διαμόρφωση Ισόπεδου Κυκλικού Κόμβου – Δ. Εν. Καλαμάτας - Π.Ε. Μεσσηνίας** » με συνολικό προϋπολογισμό 200.000,00 € , συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ (24%) και την **β. έγκριση Υποβολής αίτησης πρότασης** στο επιχειρησιακό πρόγραμμα «Πελοπόννησος» , στον Άξονα προτεραιότητας: 3 « Προστασία περιβάλλοντος – μετάβαση σε μια οικονομία φιλική στο περιβάλλον » που συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) με τίτλο « ΠΛΕΓΜΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗ ΖΩΝΗ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ » του Ε.Π. της Περιφέρειας Πελοποννήσου με α/α ΟΠΣ ΕΣΠΑ: 3312 / 30-10-2018.

Συνημμένα:

1. Τεχνική Περιγραφή Έργου
2. Προϋπολογισμός Μελέτης
3. Τεχνικά σχέδια της Α.Μ. 131/2017

Καλαμάτα , 5./11/2018

Η ΣΥΝΤΑΞΑΣΑ

Ο ΠΡΟΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΟΥ
ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΜΕΛΕΤΩΝΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΗΣ
Δ. ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΡΟΔΙΤΗ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Τ.Ε.ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Η Τεχνική Έκθεση – Περιγραφή της μελέτης του θέματος έχει αναλυτικά ως εξής:

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Εικόνα 2: Γενική άποψη επεμβάσεων.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Η παρούσα μελέτη χωροθετείται στην περιοχή του Λιμένα του Δήμου Καλαμάτας και συγκεκριμένα στο χώρο που περικλείεται από τις οδούς Ψαρών, Αναλήψεως και Τσαμαδού. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις είναι:

1. Η κατασκευή ισόπεδου κόμβου κυκλικής κίνησης στη διασταύρωση των οδών Ψαρών και Αναλήψεως (μπροστά από το πολυκατάστημα "Jumbo").

2. Η κατασκευή τμήματος νέου ποδηλατοδρόμου επί της χερσαίας ζώνης του Λιμένα,

και έχουν ως σκοπό αφενός την ρύθμιση της κυκλοφορίας των οχημάτων και αφετέρου την σύνδεση των υφιστάμενων δικτύων ποδηλατοδρόμων από την οδό Σαλαμίνας έως την οδό Ναυαρίνου.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

A. Ισόπεδος Κόμβος Κυκλικής Κίνησης

Γενικά

Οι Κόμβοι Κυκλικής Κίνησης μπορεί να προσφέρουν αρκετά πλεονεκτήματα, έναντι των συμβατικών ισόπεδων κόμβων συμβολής ή διασταύρωσης (με ή χωρίς φωτεινή σηματοδότηση), στα οποία μπορεί να περιλαμβάνονται:

i. Γενική βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης.

ii. Περιορισμός των καθυστερήσεων (γενικά αποτρέπεται ο σχηματισμός ουρών).

iii. Μικρότερες ουρές, ειδικά σε περιόδους εκτός αιχμής κυκλοφορίας.

iv. Καλύτερη διαχείριση της ταχύτητας, η ρύθμιση της οποίας αποτελεί παράγοντα ίσως τον κρισιμότερο στη θέση ισόπεδου κόμβου (η επιβαλλόμενη μείωση της ταχύτητας σημαίνει ότι: οι οδηγοί έχουν στη διάθεσή τους μεγαλύτερο χρόνο να αποφασίσουν και αντιδράσουν ενώπιον των άλλων κινούμενων οχημάτων και των πεζών, τα ατυχήματα είναι μειωμένης σοβαρότητας, οι πεζοί κινούνται με μεγαλύτερη ασφάλεια).

v. Εξοικονόμηση χρηματικών πόρων, επειδή δεν απαιτείται εγκατάσταση και συντήρηση φωτεινής σηματοδότησης.

Μελέτη κυκλικού κόμβου

Σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) η οδός Ψαρών κατατάσσεται στην κατηγορία Γ III (Αστική αρτηρία) με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας. Ο προτεινόμενος κόμβος, όπως φαίνεται στο σχέδιο, έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

➤ **Σκέλη κόμβου**, αποτελούν τα οδικά τμήματα που συμβάλλουν στον κόμβο, στη συγκεκριμένη περίπτωση υπάρχουν 4 σκέλη.

I. Το βόρειο σκέλος περιλαμβάνει την οδό Ψαρών, διπλής κατεύθυνσης, με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση πλάτους 3,2m ανά λωρίδα.

II. Το νότιο σκέλος περιλαμβάνει την οδό Ψαρών, μονής κατεύθυνσης, με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση πλάτους 3,0m ανά λωρίδα.

III. Το ανατολικό σκέλος περιλαμβάνει την οδό Αναλήψεως, διπλής κατεύθυνσης, με 2 λωρίδες ανά κατεύθυνση πλάτους 3,2m ανά λωρίδα.

IV. Το δυτικό σκέλος περιλαμβάνει την οδό Αναλήψεως, μιας κατεύθυνσης, με 1 λωρίδα κυκλοφορίας.

➤ Η **κεντρική νησίδα** του κόμβου κυκλικής κίνησης, είναι μια υπερυψωμένη κυκλική επιφάνεια στο κέντρο του κόμβου γύρω από την οποία διεξάγεται η κυκλοφορία στο δακτύλιο κυκλοφορίας. Η διάμετρος του εξωτερικού κύκλου είναι 8m.

- **Υπερβατή ζώνη κεντρικής νησίδας** (κατασκευάζεται για τη διέλευση βαρέων οχημάτων, στην περίμετρο της κεντρικής νησίδας) με πλάτος 1,5m.
- **Δακτύλιος κυκλοφορίας**, είναι η επιφάνεια οδοστρώματος στην οποία κινούνται αριστερόστροφα τα οχήματα, γύρω από την κεντρική κυκλική νησίδα του κόμβου. Αποτελείται από 2 λωρίδες κυκλοφορίας πλάτους 3,75m ανά λωρίδα
- **Νησίδα διαχωρισμού**, προβλέπεται σε κάθε πρόσβαση και είναι μία επιφάνεια υπερυψωμένη με κράσπεδα ή τουλάχιστον η επιφάνεια του οδοστρώματος της πρόσβασης με οριζόντια διαγράμμιση ως επιφάνεια αποκλεισμού. Σκοπός είναι να διαχωρίζει την εισερχόμενη από την εξερχόμενη κυκλοφορία, να διοχετεύει και να επιβραδύνει την εισερχόμενη κυκλοφορία και να προσφέρει χώρο καταφυγίου αναμονής για τους πεζούς, που διασχίζουν κάθετα την οδό πρόσβασης, εν γένει σε δύο στάδια. Προτείνονται 4 νησίδες αποκλεισμού όπως παρουσιάζονται στην οριζοντιογραφία του κόμβου.
- **Οριογραμμή εισόδου**, είναι η διαγράμμιση (οριζόντια σήμανση) εγκάρσια του οδοστρώματος της πρόσβασης, που χρησιμοποιείται για να οριστεί το σημείο εισόδου από μια πρόσβαση στο δακτύλιο κυκλοφορίας. Τοποθετείται στην εξωτερική περίμετρο του δακτυλίου και οριοθετεί τα αναμενόμενα σημεία εμπλοκής μεταξύ των οχημάτων που εισέρχονται στον δακτύλιο κυκλοφορίας και αυτών που ήδη κινούνται επί του δακτυλίου, όπως παρουσιάζεται στην οριζοντιογραφία του κόμβου.

Τονίζεται επίσης ότι για την ομαλή λειτουργία του κυκλικού κόμβου απαιτείται να πραγματοποιηθούν επίσης οι κάτωθι παρεμβάσεις - τροποποιήσεις οι οποίες απεικονίζονται και στην οριζοντιογραφία:

- 1) Αλλαγή των θέσεων στάθμευσης στο δυτικό πεζοδρόμιο της Ψαρών σε παράλληλη διεύθυνση με το πεζοδρόμιο. Η υφιστάμενη κατάσταση είναι κάθετα στο πεζοδρόμιο.
- 2) Η ενσωμάτωση του κόμβου κυκλικής κίνησης στο Προγραμματικό Σχέδιο(Master Plan) του Λιμανιού Καλαμάτας το οποίο είναι υπό μελέτη.

B. Ποδηλατόδρομος

Γενικά στοιχεία Ποδηλατοδρόμου πλήρης συνύπαρξης.

Οι ποδηλατοδρόμοι είναι οι υποδομές που με κατάλληλη διαμόρφωση διευκολύνουν την κυκλοφορία του ποδηλάτου. Οι βασικές παράμετροι σχεδιασμού ενός δικτύου ποδηλάτων είναι τρεις :

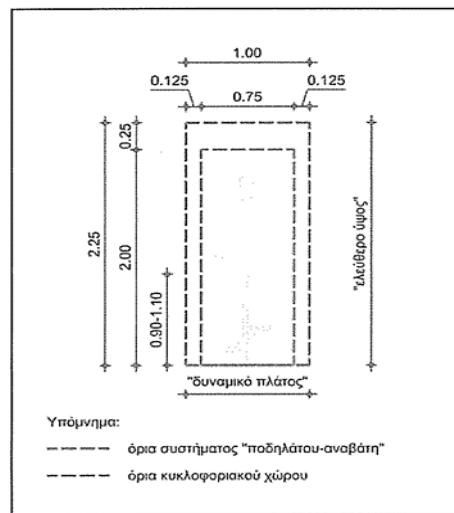
- η οδική ασφάλεια,
- η συνοχή και
- η συντομία/ αμεσότητα.

Η οδική ασφάλεια αποτελεί τη βασικότερη παράμετρο και αφορά τόσο τους ποδηλάτες όσο και τους υπόλοιπους χρήστες της οδού.

Η συντομία είναι η παράμετρος που σχετίζεται με την δυνατότητα μετακίνησης του ποδηλάτη από σημείο σε επόμενο Ενδεικτικό κριτήριο αποτίμησης της συντομίας μιας διαδρομής αποτελεί ο αριθμός διασταυρώσεων στις οποίες ο ποδηλάτης απαιτείται να παραχωρήσει προτεραιότητα

Η συνοχή είναι η παράμετρος που μετατρέπει ένα σύνολο ποδηλατικών διαδρομών σε δίκτυο. Όσες περισσότερες διαδρομές συνδυάζονται, τόσες περισσότερες επιλογές έχουν οι ποδηλάτες να φθάσουν στον προορισμό τους.

Οι διαστάσεις των ποδηλάτων διαφέρουν μεταξύ τους ανάλογα με τον τύπο και το μέγεθος τους. Το πλάτος του συστήματος «ποδήλατο-αναβάτης» λαμβάνεται ίσο με 0,75 μ. ρεαλιστικό για κάθε τύπο ποδηλάτου και



Σχήμα 3-2 Κυκλοφοριακός χώρος ποδηλάτων (ΦΕΚ 1053/Β' /14-04-2016)

Μελέτη Ποδηλατοδρόμου

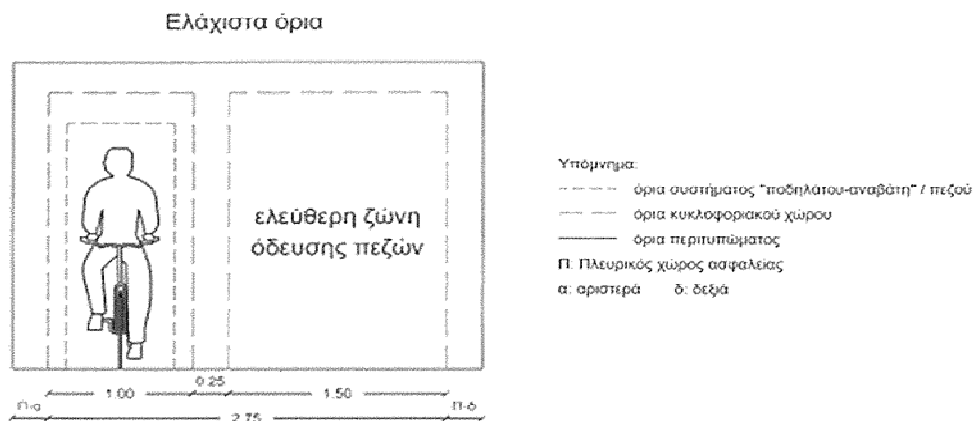
Το νέο τμήμα του ποδηλατοδρόμου/πεζόδρομου θα διέρχεται από τις οδούς Ψαρών, Αναλήψεως και Τσαμαδού και έχει ως στόχο την **σύνδεση** των υφιστάμενων δικτύων ποδηλατοδρόμων που υπάρχουν επί των οδών Σαλαμίνας, Μιαούλη και Ναυαρίνου.

Το συνολικό μήκος του προτεινόμενου ποδηλατοδρόμου/πεζόδρομου είναι 500 μέτρα , πλάτους ίσο με 2 μέτρα συν το απαιτούμενο πλάτος ασφάλειας από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Συγκεκριμένα:

α. ΟΔΟΣ ΨΑΡΩΝ (από την συμβολή της οδού Σαλαμίνας έως την οδό Αναλήψεως).

Ο Ποδηλατοδρόμος / πεζόδρομος, μήκους 125 μέτρων, κατασκευάζεται επί του υφισταμένου από σκυρόδεμα ανατολικού πεζοδρομίου πλάτους περίπου 2,60 μέτρων (πλησίον της περιφράξης του Λιμένα).

Ειδικότερα, η αδυναμία διασφάλισης μεγάλου διαθέσιμου πλάτους ποδηλατοδρόμου/πεζόδρομου που οφείλεται στο υφιστάμενο πλάτος διέλευσης οχημάτων αλλά και στην ιδιαίτερα περιορισμένης πυκνότητας πεζών (λόγος ωριαίου φορτίου διερχόμενων πεζών / ανά μέτρο πλάτους διαθέσιμης διατομής), επιλέγεται η κατασκευή διατομών με τα ελάχιστα χαρακτηριστικά ώστε να έχουμε πλήρη συνύπαρξη πεζών και ποδηλάτων σύμφωνα με την παράγραφο 3.6 της υπ. αρ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920 (ΦΕΚ 1053/Β' / 14-04-2016) Απόφασης Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων περί «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών και ποδηλατοδρόμους (Υποδομές ποδηλάτων)».



Σχήμα 3-6: Ελάχιστα όρια περιτυπώματος συνύπαρξης πεζών και ποδηλάτων (μονόδρομη κίνηση ποδηλάτου) - Απόσταση από (ΦΕΚ 1053/Β' / 14-04-2016)

Προτείνεται η διεύρυνση του υφιστάμενου πεζοδρομίου, ώστε το συνολικό πλάτος να καλύπτει το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος. Ο πλευρικός χώρος ασφαλείας θα καλύπτει το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος, ανάλογα με την ύπαρξη πλευρικών στοιχείων κατά το μήκος της κίνησης, με μέγιστο πλάτος 0,50 μ.

β. ΟΔΟΣ ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ

Ο Ποδηλατόδρομος / πεζόδρομος, μήκους 190 μέτρων, κατασκευάζεται εν μέρει το νέο τμήμα ,επί του υφιστάμενου πεζοδρομίου, με φυσικούς κυβόλιθους, χώρου του Λιμένα και σε ελάχιστη απόσταση , σύμφωνα με τον πίνακα 3-3 του (ΦΕΚ 1053/Β' / 14-04-2016), από τους πυλώνες φωτισμού και εν μέρει επί κατάληψης τμήματος του οδοστρώματος της οδού Αναλήψεως.

Οι ιστοί του οδοφωτισμού και το railing θα μετακινηθούν επί της νοητής ευθείας που δημιουργείται από τους υφιστάμενους πυλώνες.

γ. ΟΔΟΣ ΤΣΑΜΑΔΟΥ

Ο Ποδηλατοδρόμος / πεζόδρομος, επί της οδού Τσαμαδού, κατασκευάζεται κατ' επέκταση του δυτικού πεζοδρομίου, επί του οδοστρώματος ενώ αποξηλώνεται ο υφιστάμενος ποδηλατοδρόμος που χωροθετείται στην ανατολική πλευρά της οδού.

Η παραπάνω παραλλαγή του ποδηλατοδρόμου γίνεται ώστε η νέα όδευση του να καταργήσει την σημερινή κάθετη διάβαση της οδού Ναυαρίνου πλησίον της συμβολής με την οδό Τσαμαδού, η οποία είναι επικίνδυνη λόγω έλλειψης ορατότητας για τους κινούμενους επί της οδού Τσαμαδού προς την οδό Ναυαρίνου.

Επίσης, στο υφιστάμενο δυτικό πεζοδρόμιο θα γίνει αντικατάσταση των παλαιών φθαρμένων πλακών πεζοδρομίου .

Υλικά:

Η κατασκευή του νέου τμήματος του ποδηλατόδρομου / πεζόδρομου θα γίνει με έγχρωμο βιομηχανικό δάπεδο ή εάν υπάρχει δάπεδο σκυροδέματος θα βάφει με κεραμιδί εποξειδικό χρώμα.

Η ζώνη ασφαλείας, όπου υπάρχει, θα γίνει με βιομηχανικό δάπεδο ή σκυρόδεμα σε χρώμα γκρι.

Σήμανση:

Η σήμανση θα γίνει σύμφωνα με τις οδηγίες του Κ.Ο.Κ. και συγκεκριμένα θα τοποθετηθούν όλες οι απαραίτητες πινακίδες για την κατάλληλη, σαφή και ευκρινή σήμανση της συνύπαρξης πεζών και ποδηλάτων.

Οι εργασίες που θα απαιτηθούν για την ολοκλήρωση των ανωτέρων παρεμβάσεων είναι:

ΟΔΟΠΟΙΙΑ: κόψιμο της ασφάλτου, εκσκαφή - φρεζάρισμα σε βάθος 4 εκ, προεπάλειψη, ασφαλοτάπητας, μετατόπιση κάποιων φρεατίων όμβριων υδάτων.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ: καθαίρεση πλακοστρώσεων και σκυροδέματος, δημιουργία νέου κρασπέδου, σκυρόδεμα με ελαφρύ σπλισμό, κατασκευή βιομηχανικού δαπέδου

ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΑ: μετατόπιση ιστών οδοφωτισμού και αντικατάσταση καλωδίων.

Καλαμάτα, 19 Ιουλίου 2018

Ο ΣΥΝΤΑΞΑΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Ο ΠΡΟΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΟΥ
ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΜΕΛΕΤΩΝ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΗΣ
Δ. ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Η διαλογική συζήτηση που διεξάγεται επί του θέματος, αναλυτικά έχει ως εξής:

ΝΤΙΝΤΑ: Είναι, επίσης, ένα έργο το οποίο έχει εγκριθεί για χρηματοδότηση από το Πρόγραμμα "Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη", ο προϋπολογισμός του συγκεκριμένου έργου θα είναι 200.000 ευρώ, προβλέπεται η διασύνδεση του ποδηλατοδρόμου ο οποίος περνάει μπροστά από το λιμάνι της Καλαμάτας, καθώς επίσης και η δημιουργία ισόπεδου κόμβου κυκλικής κίνησης στη διασταύρωση των οδών Ψαρών και Αναλήψεως, μπροστά από το πολυκατάστημα JUMBO, στο ΗΛΕΚΤΡΑ.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Για τα ποδήλατα μιλάμε τώρα;

ΝΤΙΝΤΑ: Όχι μιλάμε για κόμβο, ισόπεδο κόμβο κυκλικής κίνησης. Για κόμβο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Για λόγους ασφάλειας είναι.

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

ΝΤΙΝΤΑ: Είναι η μελέτη του συγκεκριμένου έργου η οποία προβλέπει τις συγκεκριμένες παρεμβάσεις, θεωρούμε ότι είναι απαραίτητο να συνδεθούν οι ποδηλατοδρόμοι προκειμένου να υπάρχει μία συνέχεια και να δίνεται η δυνατότητα στον ποδηλάτη να κυκλοφορεί και στα σημεία αυτά τα οποία πραγματικά αυτή τη στιγμή υπάρχει πρόβλημα γιατί δεν είναι διευθετημένη η κυκλοφορία των ποδηλάτων, και είναι ένα έργο μικρό σε ό,τι αφορά τον προϋπολογισμό του αλλά πολύ σημαντικό.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Να σας κάνω μια ερώτηση συγκεκριμένη, πολύ εξειδικευμένη.

Εάν κάποια υποδομή της ευρύτερης περιοχής, σας θυμίζω όπως ήτανε το εργοστάσιο της ΔΕΗ στη Μεγαλόπολη, που χρειάστηκε να πάρει απ' το λιμάνι υπερβαρέα αντικείμενα και να τα μεταφέρει στη Μεγαλόπολη – το θυμόσατε το περιστατικό αυτό; – θα μπορεί να περάσει απ' αυτό τον κυκλικό κόμβο;

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Βεβαίως, βεβαίως, έχουνε προβλεφθεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έχετε κάποια άλλη ερώτηση;

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Η κατασκευή του οδοστρώματος μπροστά στο λιμάνι θα είναι τέτοια ώστε να μπορεί να έχει τόσο βαριά χρήση και λειτουργία; Δηλαδή η πρόβλεψη είναι ότι φεύγει απ' το λιμάνι μπροστά, από το τελωνείο, ένα βαρύ φορτίο το οποίο διασχίζει τον κόμβο και ανεβαίνει επάνω να βγει στην... Θα πάει στον κυκλικό κόμβο και θα πάει στο ...*(δεν ακούγεται)*

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

ΝΤΙΝΤΑ: Λοιπόν, για να διευκολύνω.

Το συγκεκριμένο έργο, για να αρθούν όσες επιφυλάξεις τις οποίες έχετε, οι οποίες δικαιολογημένα, δεν θέλω να πω κάτι γι' αυτό, το συγκεκριμένο έργο εγκρίνεται από όλους τους φορείς οι οποίοι έχουν λόγο στο λιμάνι. Έτσι; Από το Υπουργείο κτλ. Όπως αντιλαμβάνεστε όλα αυτά τα θέματα έχουν λυθεί προκειμένου να προχωρήσει το συγκεκριμένο έργο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Αντωνόπουλος.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εμείς έχουμε το εξής ερώτημα εδώ: Μας κάνει εντύπωση που το έργο αυτό συνδέεται, το θέμα των ποδηλατόδρομων, της διασύνδεσης που λέτε, με το θέμα του κόμβου. Το ένα είναι ο κόμβος που χρειάζεται κυκλοφοριακή αντιμετώπιση, στην οποία σε αντιστοιχία με τα προηγούμενα έργα που μας φέρατε σήμερα, ενώ εκεί αναφέρατε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και όπως απαιτείται για έναν κόμβο γιατί είναι ζήτημα κυκλοφοριακό, εδώ δεν αναφέρονται τέτοιου είδους κυκλοφοριακές ρυθμίσεις γιατί ένας κόμβος ρυθμίζει κυκλοφοριακά θέματα και γι' αυτό τον κάνουμε. Και το συνδέετε, προβάλλετε στην ουσία τη διασύνδεση των ποδηλατόδρομων, ενώ αν δούμε μέσα και το μεγαλύτερο κοστολόγιο αλλά και όλη η μελέτη περιστρέφεται γύρω απ' τον κόμβο τον κυκλικό που κάνατε. Γιατί το βάζετε αυτό μαζί και το μπερδεύετε με το...

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

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, δεν διαφωνούμε ότι έχει σχέση το ένα με το άλλο και τα δύο στην ίδια περιοχή είναι. Απλώς λέμε γιατί τα κάνετε έτσι; Γιατί δεν έχει έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων; Γιατί δεν υπάρχουν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή; Και στο άλλο το θέμα που ήτανε παρεμφερές, το θυμίζω, μας φέρατε ας πούμε εδώ πέρα κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και πολύ καλά κάνατε, γιατί πρέπει να πάρει έγκριση. Αυτό εδώ δεν προβλέπεται αντίστοιχης έγκρισης κυκλοφοριακών ρυθμίσεων; Ρωτάω.

ΝΤΙΝΤΑ: Το συγκεκριμένο έργο σας είπα ότι παίρνει εγκρίσεις απ' όλους τους αρμόδιους φορείς οι οποίοι έχουν λόγο στο χώρο του λιμανιού. Έτσι; Άρα, για να μπορέσει να υλοποιηθεί, όλες οι εγκρίσεις οι οποίες θα πρέπει να το συνοδεύουν θα το συνοδέψουν. Ένα αυτό.

Και δεύτερον: ο κόμβος συσχετίζεται με τη σύνδεση των νέων ποδηλατοδρόμων γιατί πρέπει να ρυθμιστεί η κυκλοφορία εκεί για να μπορέσει να κατασκευαστεί ο συγκεκριμένος ποδηλατόδρομος και να συνδεθούν οι ποδηλατόδρομοι. Άρα είναι ας πούμε ένα συνοδό έργο, αν σας προβληματίζει είναι ένα συνοδό έργο.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ποιο, των ποδηλάτων ή των οχημάτων;

ΝΤΙΝΤΑ: Και σε ό,τι αφορά όλες τις εγκρίσεις οι οποίες πρέπει να υπάρχουν, θα υπάρχουν και να μην έχετε κανένα πρόβλημα γι' αυτό.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Όλο αυτά μας λέτε.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Μια ερώτηση.

Εκεί υπάρχει διέλευση σιδηροδρομικής γραμμής η οποία είναι προσωρινά απενεργοποιημένη και σκεπασμένη για να υπάρχει μια διευκόλυνση των πεζών, των αυτοκινήτων και των οχημάτων, αλλά υπάρχει και μια υπόσχεση απ' το Δήμο ότι σε περίπτωση που χρειαστεί η επαναλειτουργία της, που αυτή η γραμμή καθορίζεται απ' το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, άμεσα μπορεί με μικρές εργασίες μη χρονοβόρες να ξαναμπεί σε κυκλοφορία και σε λειτουργία. Το έχετε πάρει υπόψη σας ή ο κυκλικός κόμβος είναι απάνω στη σιδηροδρομική γραμμή; Έχετε πάρει υπόψη σας...;

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Είναι στην άκρη. Με μικρή παρέμβαση, γίνεται κι αυτό πάλι λειτουργικό. Ναι.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Στα πόσα μέτρα δηλαδή;

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Πόσο μακριά είναι απ' τον κυκλικό κόμβο;

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Στην άκρη.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Λοιπόν, επειδή θεωρώ και με αυτό τον τρόπο που παρεμβαίνεις, κ. Αντιδήμαρχε, επειδή έχω παρατηρήσει τη σιδηροδρομική γραμμή και το λέω αυτό ευθέως και μπροστά στα μέσα και στον κόσμο ολόκληρο, ότι μπροστά στο Διοικητήριο έχετε φυτέψει μια σειρά κυπαρίσσια σε απόσταση 40 εκατοστά από τη σιδηροδρομική γραμμή, παραβιάζοντας τη συμφωνία που έλεγε ότι όταν χρειαστεί η σιδηροδρομική γραμμή θα μπει ξανά σε λειτουργία, γιατί μετά, όταν θα μεγαλώσουν αυτά τα κυπαρίσσια που έχετε φυτέψει θα σηκώσουν τη γραμμή στον αέρα και δεν θα υπάρχει σιδηροδρομική γραμμή. Καλώ οποιονδήποτε γιατί σας βλέπω να κάνετε και μορφασμούς, καλώ οποιονδήποτε να πάει να βγάλει φωτογραφίες, να δει πού είναι τα κυπαρίσσια, πού είναι η σιδηροδρομική γραμμή. 40 εκατοστά απόσταση.

Σας ρωτάω, λοιπόν, εάν έχετε πάρει υπόψη σας ότι αν η σιδηροδρομική γραμμή που είναι υποδομή για την πόλη σε όλες τις φάσεις της, άσχετα πώς την χειριζόσαστε εσείς, που είναι και μέρος της ιστορίας, της βιομηχανικής ιστορίας της πόλης, άλλο πώς το χειριζόμαστε ή πώς το αντιλαμβανόμαστε εσείς, με όρους life style και επικοινωνίας. Έχετε πάρει υπόψη σας ότι η λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής, εάν γίνει αυτός ο κυκλικός κόμβος, είναι άνετη και μπορεί να λειτουργήσει έτσι όπως έχουμε δεσμευθεί;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Η κα Ντίντα.

ΝΤΙΝΤΑ: Η απάντησή μου θα είναι πολύ συνοπτική, κ. Πρόεδρε. Η απάντηση στην ερώτηση του κ. Μπεχράκη είναι ναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τοποθετήσεις.

ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ: Επειδή θεωρώ ότι δικαιούμαι να πω μια κουβέντα για το λιμάνι, μιας και είμαι ο Πρόεδρος του Λιμενικού Ταμείου και κυρίως για τους συναδέλφους της αντιπολίτευσης: Δεν μπορεί να γίνει καμία παρέμβαση στο λιμάνι, και να μην ανησυχούν, αν δεν πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις νομιμότητας. Γιατί τι γίνεται τώρα; Με συγχωρείτε. Τι γίνεται τώρα; Έχουμε καμία παρέμβαση; Όταν, λοιπόν, υπάρξει παρέμβαση στο λιμάνι γιατί είναι Υπουργείο Οικονομικών και πρέπει να τύχει όλων των εγκρίσεων, η όποια παρέμβαση, να μην έχετε καμία ανησυχία ότι θα τηρηθεί ο νόμος όπως προβλέπεται. Εκεί τα πράγματα έχουν συγκεκριμένες διαδικασίες.

Και συγγνώμη, σε ό,τι έχει σχέση με τη μελέτη, υπάρχει και έγκριση από το Λιμενικό Ταμείο, από το Δ.Σ. του Λιμενικού Ταμείου, σε προηγούμενη συνεδρίαση, το '17.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Λοιπόν, η λογική το να φέρνουμε αθρόα θέματα, τα οποία είναι πολύ σοβαρά και ζωτικά για τη λειτουργία της πόλης για πολλά χρόνια όλα μαζί, δείχνει και μια απαξίωση απέναντι και στα συλλογικά όργανα, όπως είναι η Επιτροπή Ποιότητας αλλά και σχετικά με το Δήμο, ότι δηλαδή δεν μπορεί να παράγει τόσες αποφάσεις σε τόσα σημαντικά θέματα, μέσα σε μια ώρα, κολλητά με μια άλλη Επιτροπή όπως είναι η Οικονομική Επιτροπή. Κολλητά και διάρκειας μιας ώρας όπως έχετε βάλει.

Αυτή η πίεση η αφόρητη που αισθανόμαστε αυτή τη στιγμή σαν μέλη της Επιτροπής Ποιότητας για να διερευνήσουμε τα θέματα τα οποία μπορεί να βάλουν σε κίνδυνο και τα έργα αλλά και τη χρηματοδότησή τους, καταλαβαίνετε ότι δεν είναι σωστή δημοκρατική λειτουργία και επομένως, δεν μπορούμε και εμείς να υποταχθούμε σε σχεδιασμούς άρον-άρον, να τελειώσουμε με ορισμένα σημαντικά έργα, ώστε να προλάβουμε την προεκλογική περίοδο και την υποψηφιότητα του Περιφερειάρχη που είναι γνωστή ότι έχει βάλει ο κ. Νίκας.

Επομένως, λοιπόν, πρέπει και εσείς να δώσετε έναν χρόνο στην αντιπολίτευση και στις διαδικασίες του Δήμου ώστε να παραχθεί αυτός ο ανταγωνιστικός διάλογος για όλα τα θέματα, ώστε να προφυλάξει την πόλη, εσείς θα έχετε την αρμοδιότητα και την ευθύνη της τελικής απόφασης φυσικά.

Εμείς, λοιπόν, σ' αυτό το έργο, ενώ είναι θετικό και έτσι πρέπει να γίνει και μάλιστα η ένστασή μας ήτανε σε όλη την παραλιακή ζώνη πρέπει να μελετηθεί το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων ακριβώς και οι παρεμβάσεις να γίνονται με βάση ενός οργανωμένου σχεδίου, σ' αυτό δεν έχουμε αντίρρηση, όμως ξέρουμε ότι αυτή η περιοχή είναι ιδιαίτερα σημαντική για την οικονομία της πόλης, η πόλις έχει συνδέσει την ιστορία της, την ανάπτυξή της, την εμπορική της δραστηριότητα με το λιμάνι και ξέρουμε ότι αυτοί οι δρόμοι οι οποίοι απάγουν ή προσάγουν προς τις δραστηριότητες του λιμανιού πρέπει να έχουν ειδική κατασκευή στις υποδομές, ώστε να αντέχουν υψηλές πιέσεις και φορτία και άνετη λειτουργία, γιατί και ο χώρος είναι περιορισμένος, ξέρουμε ότι δεν υπάρχει ευρεία χερσαία ζώνη του λιμανιού που εμποδίζει την εμπορική δραστηριότητα κλπ. - κλπ.

Επομένως, με αυτή την έννοια διαμαρτυρόμαστε για τον τρόπο που χειριζόσαστε αυτά τα θέματα και τα φέρνετε πακέτο που θυμίζει σαρδέλες παστωμένες, όλα μαζί σε μια Επιτροπή Ποιότητας, ψηφίζουμε Λευκό με ισχυρές επιφυλάξεις, παρ' όλη τη θετικότητα του έργου που βλέπουμε ότι μπορούσε να υπάρχει. Και παρακαλούμε να πάρετε σοβαρά υπόψη σας τις προτάσεις που έχουμε κάνει για τη γραμμή του τρένου γιατί μπορεί πραγματικά αυτή η γραμμή, αντί να τη θάβετε και να κρύβετε την ιστορία της πόλης, να την αναδεικνύαμε και να είχε μια άλλη λειτουργικότητα.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, το τελευταίο θέμα που μας έχετε φέρει στη σειρά των θεμάτων που σχετίζονται με τα έργα της Βιώσιμης Ανάπτυξης, τα οποία είναι άκρως σημαντικά και νομίζω ότι ο χρόνος αυτός, όπως είπε και ο συνάδελφος, ο ελάχιστος που δαπανήσαμε για τόσο σημαντικά ζητήματα είναι εναντίον όλων αυτών των οποίων πάτε και εσείς να κάνετε, πάτε να κάνετε για την πόλη, θα πω το εξής: Το έργο αυτό καθαυτό το συγκεκριμένο έχει πρόβλημα. Αυτή η υποβολή έγκρισης αυτών των μελετών έχει σοβαρά προβλήματα, μεταξύ των οποίων θα πω επιγραμματικά τα εξής: Βάζετε μαζί δύο πράγματα τα οποία δεν συνδέονται μεταξύ τους.

Η περιοχή του λιμένα Καλαμάτας, όπως γνωρίζετε όλοι εδώ, είναι η πιο νευραλγική περιοχή της πόλης. Με απλά λόγια θα σας πω ότι εκεί περνάνε τεράστιες νταλίκες, εκεί περνάνε άνθρωποι οι οποίοι πάνε στο λιμάνι να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν καύσιμα, εκεί πηγαίνουν οι πάντες και εσείς θέλετε σε ένα σημείο με αυτή την προχειρότητα -ας μου επιτρέψετε- σήμερα να βάζετε εκεί να περνάνε ποδήλατα, πεζοί, πάνω σε γραμμές τρένου να βάζετε ή δίπλα αν θέλετε κόμβους κτλ. - κτλ. με συνοπτικές διαδικασίες και χωρίς πραγματικά από ό,τι προκύπτει εδώ πέρα...

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

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Μισό λεπτό, μισό λεπτό, άφησε να ολοκληρώσω. Θα σου πω. Λοιπόν..., καμιά σχέση.

Εδώ, λοιπόν, στην πιο ευαίσθητη περιοχή της πόλης, με τεράστιο φόρτο και χωρίς να έχετε πάρει έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, που είναι το πιο σημαντικό, έχετε βάλει ποδηλατοδρόμους, ξαναλέω, έχετε βάλει κόμβους, τα έχετε βάλει όλα μαζί. Τι θα πρωτοπεράσει εκεί πέρα; Την τελευταία φορά, αν θυμόσαστε, σ' αυτό που κάναμε για τον τουρισμό, είναι και στις προθέσεις της Δημοτικής Αρχής να κάνει ΣΔΙΤ, να φέρει μέγα-γιοτ, να φέρει υδροπλάνα. Πώς φαντάζεται ότι όλοι αυτοί θα εξυπηρετηθούν; Από πού θα περνάνε; Πώς θα πηγαίνουν αυτοί και θα έχουν πρόσβαση στο λιμάνι; Αύριο έρχεται ένα πλοίο εκεί, τώρα είναι άδειο, θα 'ρθει κάποιο πλοίο, θέλετε να είναι υδροπλάνο (;), θέλετε να είναι ας πούμε ένα πλοίο εμπορικό (;), θέλετε να 'ρθει ένα γιοτ μεγάλο; Πώς θα τους περάσει όλους αυτούς από κει πέρα;

Δηλαδή, βλέπω την αγωνία της Δημοτικής Αρχής -και τελειώνω, κ. Πρόεδρε- να θέλει να παρουσιάσει σύντομα ένα έργο γιατί ξέρουμε ότι ο κ. Δήμαρχος θέλει να γίνει και Περιφερειάρχης -έτσι;- αλλά όμως αυτά τα πράγματα είναι εναντίον της πόλης. Δεν μπορούμε με αυτές τις μελέτες, με αυτό τον τρόπο που τις φέρνετε σήμερα εσείς εδώ και τις 5, με

συνοπτικές διαδικασίες και φαίνεται ειδικά στο τελευταίο θέμα, ειδικά στο τελευταίο θέμα φαίνεται ότι υπάρχει πολύ πρόχειρη δουλειά αφενός και μπερδεύετε πολλά πράγματα και δεν χρειάζεται να είσαι ούτε επιστήμονας ούτε τίποτα, ένας απλός δημότης αν το διαβάσει αυτό και θα σας πω ακριβώς τι λέει σε ένα σημείο.

Ο ποδηλατόδρομος...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ ολοκληρώστε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, ολοκληρώνω.

Λέει εδώ: «Οδός Αναλήψεως. Ο ποδηλατόδρομος/πεζόδρομος μήκους 150 – 190 μέτρων κατασκευάζεται -λέει- εν μέρει το νέο τμήμα επί του υφιστάμενου πεζοδρομίου».

Δηλαδή, κάνατε τα πεζοδρόμια ποδηλατοδρόμια, που αυτό απαγορεύεται συγκοινωνιακά και δεν ενδείκνυται και, επίσης, καταργείτε σημαντικές αρτηρίες της πόλης με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο. Δηλαδή, αυτά τα πράγματα... μισό λεπτό. Όχι βρήκαμε λεφτά...

ΝΤΙΝΤΑ: Είμαστε και εισηγητές και σεβόμαστε τους συναδέλφους. Δεν μιλάμε έτσι.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ωραία. Ωραία, μισό λεπτό, τελειώνω. Τελειώνω, τελειώνω, κα Ντίντα δεν έχετε και πολλά να πείτε.

Λοιπόν, κ. Πρόεδρε, τελειώνω, τελειώνω, μια κουβέντα μονάχα θα πω και τελειώνω.

Λοιπόν, θέλω να πω το εξής: ότι αυτά τα πράγματα που κάνετε είναι επικίνδυνα για την πόλη, εντάξει; Ξέρω ότι υπάρχει βιασύνη, μην το κάνετε αυτό το πράγμα. Κάντε τα μισά, κάντε τα σωστά. Γιατί βιάζεστε; Γιατί βιαζόσαστε; Δεν ξέρω γιατί βιαζόσαστε.

ΝΤΙΝΤΑ: Είναι η γνωστή καταστροφολογία, κ. Αντωνόπουλε, με τον τρόπο αυτό αντιμετωπίζετε το σύνολο των θεμάτων του Δήμου Καλαμάτας.

Άρα, εντάξει, δεν νομίζω ότι υπάρχει λόγος ούτε να απαντήσω, ούτε να επαναλάβω αυτά που είπα περί εγκρίσεων οι οποίες θα συνοδεύσουν το συγκεκριμένο έργο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Αντωνόπουλε, τι ψηφίζετε; "Κατά".

Ο κ. Μπεχράκης; "Λευκό". Ο κ. Θεοφιλόπουλος; "Λευκό".

Ευχαριστούμε πολύ.

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη της τα προαναφερόμενα, καθώς επίσης και τις διατάξεις του άρθρου 73 του Ν. 3852/2010, μειωψηφούντων των κ.κ. Θεοφιλόπουλου & Μπεχράκη οι οποίοι δηλώνουν ΛΕΥΚΗ ψήφο και του κ. Αντωνόπουλου ο οποίος τάσσεται ΚΑΤΑ, κατά πλειοψηφία,

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας την έγκριση:

I. της υπ. αριθμ. 131/2017 μελέτης της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Καλαμάτας του έργου με τίτλο «Διασύνδεση δικτύων ποδηλατοδρόμων στην ευρύτερη περιοχή του Λιμανιού - Διαμόρφωση Ισόπεδου Κυκλικού Κόμβου – Δ. Εν. Καλαμάτας - Π.Ε. Μεσσηνίας», με συνολικό προϋπολογισμό 200.000,00 €, συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ (24%)

και

ΙΙ. της υποβολής αίτησης πρότασης που προαναφερόμενου έργου στο επιχειρησιακό πρόγραμμα «Πελοπόννησος», στον Άξονα προτεραιότητας: 3 «Προστασία περιβάλλοντος – μετάβαση σε μια οικονομία φιλική στο περιβάλλον» που συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) με τίτλο «ΠΛΕΓΜΑ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗ ΖΩΝΗ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ» του Ε.Π. της Περιφέρειας Πελοποννήσου με α/α ΟΠΣ ΕΣΠΑ: 3312 / 30-10-2018

σύμφωνα με όσα αναφέρονται στην από 5-11-2018 υπηρεσιακή εισήγηση του Τμήματος Μελετών, Τοπογραφικών Αποτυπώσεων & Εφαρμογών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, η οποία καταχωρείται αναλυτικά στο ιστορικό της απόφασης αυτής.

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

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ιωάννης Μπάκας

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Αντωνόπουλος Μιχαήλ
2. Βασιλόπουλος Αθανάσιος
3. Βεργόπουλος Δημήτριος
4. Θεοφιλόπουλος Ιωάννης
5. Καραγιάννης Ανδρέας
6. Μαρινάκης Σαράντος
7. Μπεχράκης Σταμάτης
8. Ντίντα Παναγιώτα

Ακριβές Απόσπασμα
Καλαμάτα 14 Νοεμβρίου 2018
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΜΠΑΚΑΣ
(ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ)