

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ 22/2018****ΑΠΟΦΑΣΗ 80/2018**

Στην Καλαμάτα σήμερα, την 6η Νοεμβρίου 2018, ημέρα Τρίτη και ώρα 14:30, στην αίθουσα συνεδριάσεων, στο Δημοτικό Κατάστημα της οδού Αθηνών 99, συνέρχεται στην υπ' αριθμ. 22/2018 συνεδρίαση το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, μετά την με αριθμ. πρωτ. 41094/2-11-2018 πρόσκληση της Προέδρου, η οποία επιδόθηκε στα μέλη του Συμβουλίου.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση από τα μέλη του Συμβουλίου οι κ.κ. : 1) Φοίφα Τασία Πρόεδρος του Συμβουλίου, 2) Αθανασόπουλος Δημοσθένης (Δημήτρης), 3) Αθανασοπούλου Αικατερίνη, 4) Αντωνόπουλος Αθανάσιος, 5) Γαϊτάνης Φώτιος, 6) Ζόμπολος Χρήστος, 7) Θωμόπουλος Δημήτριος, 8) Μπισσάνης Νικόλαος, 9) Ξανθάκη Αθηνά και 10) Ψυλάκη Μαρία.

Δεν παραβρίσκονται, αν και κλήθηκαν, τα μέλη κ.κ. 1) Κοκκίνη Ευαγγελία, 2) Λεβέντη Ναταλία, 3) Λύρας Παναγιώτης, 4) Μητσέας Δημήτριος και 5) Τσιφιλιτάκος Δημήτριος.

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

.....

Στη συνέχεια εισάγεται από την Πρόεδρο του Συμβουλίου για συζήτηση το 2^ο θέμα της ημερήσιας διάταξης με τίτλο:

Έγκριση κυκλοφοριακής μελέτης του έργου «Αναδιάταξη – αναδιοργάνωση πλατείας 23^{ης} Μαρτίου».

Εισηγούμενη το θέμα η κα Πρόεδρος αναφέρεται στην από 5-11-2018 εισήγηση το Τμήματος Συγκοινωνιών Κυκλοφορίας – Σήμανσης Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, καθώς και στην Τεχνική Έκθεση της εν λόγω μελέτης, τα οποία ήταν στο φάκελο του θέματος προς ενημέρωση και έχουν αναλυτικά ως εξής:

ΘΕΜΑ: Έγκριση κυκλοφοριακής μελέτης του έργου: «Αναδιάταξη – αναδιοργάνωση πλατείας 23^{ης} Μαρτίου στην Καλαμάτα»

Σας υποβάλλουμε την κυκλοφοριακή μελέτη του έργου: «Αναδιάταξη – αναδιοργάνωση πλατείας 23^{ης} Μαρτίου στην Καλαμάτα», που περιλαμβάνει μείωση του πλάτους του οδοστρώματος της οδού 23ης Μαρτίου, διαπλάτυνση των πεζοδρομίων εκατέρωθεν της οδού και ενοποίησή τους με το δάπεδο της στοάς βόρεια και νότια, διαπλάτυνση της κεντρικής νησίδας και αύξηση του πρασίνου, περιορισμό του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, διαμόρφωση κατάλληλων εσοχών για στάση και βελτίωση της απορροής των ομβρίων.

Κατόπιν των ανωτέρω εισηγούμαστε την έγκρισή της από συλλογικό όργανό σας.

Η συντάξασα

Ο διευθυντής Τ.Υ.

Αν. Κυριακοπούλου
Πολιτικός Μηχανικός

Βασ. Τζαμουράνης
Πολιτικός Μηχανικός

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

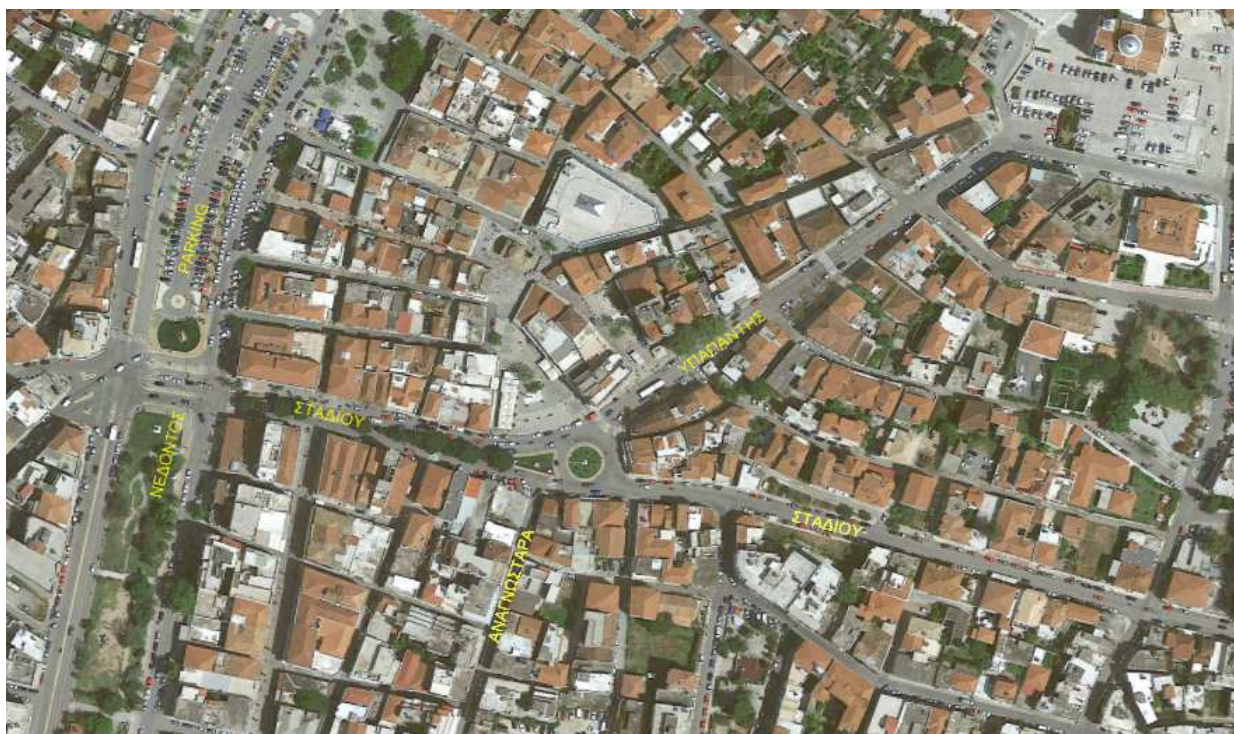
1 Εισαγωγή

Στα πλαίσια ανάπλασης της πλατείας 23^{ης} Μαρτίου στο ιστορικό κέντρο της Καλαμάτας, έγινε κυκλοφοριακή διερεύνηση της υφιστάμενης κατάστασης πέριξ αυτής και συγκεκριμένα:

- Ενδελεχής έλεγχος της υφιστάμενης κυκλοφοριακής κατάστασης
- Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων και στρεφουσών κινήσεων και
- Μετρήσεις χαρακτηριστικών στάθμευσης

Μετά την ανάλυση των συγκεντρωθέντων στοιχείων, διερευνήθηκαν εναλλακτικά σενάρια-προτάσεις για τοπικές επεμβάσεις στις κινήσεις οχημάτων και πεζών και παράλληλα αξιολογήθηκαν οι επιπτώσεις των προτάσεων αυτών.

Στόχος της παρούσας μελέτης είναι η κυκλοφοριακή αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου της πόλης προς όφελος των χρηστών που θα συμβάλλει θετικά στην ανάδειξη αλλά και στην οικονομική του ανάπτυξη.



Απόσπασμα χάρτη της περιοχής του έργου.

2 Στοιχεία που ελήφθησαν υπόψη

Για την εκπόνηση της μελέτης ελήφθησαν υπόψη, τα κατωτέρω στοιχεία, χάρτες και διαγράμματα, τα οποία συγκεντρώθηκαν από την ομάδα μελέτης και συγκεκριμένα:

1. Τοπογραφικό διάγραμμα αποτύπωσης ζώνης σε κλίμακα 1:500 που μας χορηγήθηκε από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Καλαμάτας
2. Τοπογραφικά διαγράμματα κλίμακας 1:5.000 της Γ.Υ.Σ.
3. Ορθοφωτοχάρτες κλίμακας 1:5.000 της περιοχής μελέτης.
4. Κανονισμοί – προδιαγραφές
 - Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (2001)
 - Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων, Κόμβοι Κυκλικής Κίνησης (Σχέδιο 2013)
 - Γερμανικοί Κανονισμοί RAS-K1 (1988)
 - Προδιαγραφές Π.Δ. 696/74
 - Εγκύκλιος 41/2005 της ΔΜΕΟ
 - Τιμολόγια Έργων Οδοποιίας 2017
5. Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, στρεφουσών κινήσεων και χαρακτηριστικών στάθμευσης στην περιοχή μελέτης
6. Στοιχεία που καταγράφηκαν από την ομάδα μελέτης κατά τις επιτόπου επισκέψεις στην περιοχή του έργου αλλά και οι απόψεις και προτάσεις της Διευθύνουσας Υπηρεσίας και των εμπλεκόμενων Συνδέσμων και Φορέων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή.

3 Υφιστάμενη κατάσταση

Η Συγκοινωνιακή Ομάδα εκτέλεσε μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε οδούς της ευρύτερης περιοχής, έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης στην άμεση περιοχή μελέτης, και μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων στις κρίσιμες διασταυρώσεις.

3.1 Μετρήσεις φόρτων κυκλοφορίας

Πραγματοποιήθηκαν **μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου** σε δέκα (10) θέσεις, διάρκειας τουλάχιστον δύο (2) 24ώρων ανά θέση. Σε κάποιες θέσεις οι μετρήσεις διήρκεσαν πάνω από επτά (7) ημέρες. Οι θέσεις καθορίστηκαν σε συνεννόηση με την Υπηρεσία.

Η επιλογή των θέσεων τόσο 24ωρου φόρτου όσο και των μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων, καλύπτει τους κύριους άξονες του οδικού δικτύου και τις πιο σημαντικές κυκλοφοριακά διασταυρώσεις με στόχο την ποσοτική και ποιοτική αξιολόγηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και της λειτουργίας του. Τα σημεία στα οποία έγινε η εγκατάσταση των μετρητών ανήκουν στο Δημοτικό Οδικό Δίκτυο.

Για την εκτέλεση των μετρήσεων χρησιμοποιήθηκαν οι διεθνώς αναγνωρισμένοι αυτόματοι μετρητές, MetroCount. Η μετρητική τους ικανότητα υπερκαλύπτει τα μετρούμενα μεγέθη κυκλοφορίας του ιστορικού κέντρου της Καλαμάτας. Για τις μετρήσεις χρησιμοποιήθηκε ο απαραίτητος υποστηρικτικός εξοπλισμός (λάστιχα, καρφιά, κ.λπ.).

Αρχικά επιλέχθηκε το σημείο όπου εγκαταστάθηκαν οι μετρητές. Το σημείο αυτό καλύπτει μερικές ελάχιστες απαιτήσεις σύμφωνα και με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή. Πιο συγκεκριμένα:

- Το σημείο βρισκόταν σε ευθυγραμμία.
- Δεν ήταν πλησίον στάσης λεωφορείου ή σε χώρους όπου γίνονταν «ελιγμοί» (π.χ. είσοδοι γκαράζ).
- Εξασφαλίστηκε ότι δεν στάθμευε όχημα που να «πάτησε» τα λάστιχα στην άκρη που συνδέονταν τα λάστιχα με τον καταμετρητή.

Κατά την διάρκεια της εγκατάστασης τηρηθήκαν όλοι οι κανόνες οδικής ασφάλειας, ώστε να αποφευχθεί πιθανό ατύχημα. Το προσωπικό που εργάστηκε στα συνεργεία του αναδόχου είναι άριστα εκπαιδευμένο και τήρησε όλους τους κανόνες ασφαλείας. Όλοι φορούσαν ανακλαστικά γιλέκα, τοποθετούσαν ειδικούς κώνους πριν και μετά τα σημεία όπου εργάζονταν και όπου χρειάστηκε (όπου οι ταχύτητες είναι μεγάλες ή η ορατότητα περιορισμένη) έγινε χρήση κόκκινης σημαίας την οποία κινούσε κάθετα το προσωπικό του Μελετητή. Επίσης τα οχήματα που χρησιμοποιήθηκαν ήταν εφοδιασμένα με ειδικούς φάρους κίτρινου χρώματος, προκειμένου να γίνονται αντιληπτά από μεγάλη απόσταση.

Στην συνέχεια η εγκατάσταση των μηχανημάτων έγινε ως εξής:

- Τοποθετήθηκαν δύο λάστιχα στην διατομή που έγινε η κάθε μέτρηση κάθετα στον άξονα σε συγκεκριμένη απόσταση (ένα μέτρο). Η τοποθέτηση έγινε με την χρήση ειδικών συνδετήρων που καρφώνονται επί του οδοστρώματος.
- Τα λάστιχα συνδέονται με τον μετρητή σε ειδικές υποδοχές που υπάρχουν.
- Παραμετροποιήθηκε το μηχανήμα ανάλογα με τις κυκλοφοριακές συνθήκες του συγκεκριμένου οδικού τμήματος.
- Ο μετρητής κλειδώθηκε σε κάποιο σταθερό αντικείμενο (δέντρο ή κολώνα) με τη χρήση αλυσίδας και λουκέτου ασφαλείας.

Κάθε φορά που ο άξονας ενός οχήματος που διέρχεται από το σημείο και πατάει τα λάστιχα με την πίεση που προκαλείται μεταφέρεται στην μονάδα ένα σήμα. Ανάλογα με το σε ποιο λάστιχο εστάλη το σήμα πρώτο διακρίνεται η κατεύθυνση του οχήματος. Ανάλογα με την χρονική απόσταση των δύο σημάτων υπολογίζεται η απόσταση των αξόνων του οχήματος και κατά συνέπεια ο τύπος του οχήματος (δίκυκλο, επιβατικό, φορτηγό κλπ).

Σε τακτά διαστήματα ειδικό συνεργείο ήλεγχε την όλη εγκατάσταση, δηλαδή εάν:

- τα λάστιχα ήταν στην θέση τους και δεν είχαν κοπεί.
- τα λάστιχα ήταν ίσια και σωστά τεντωμένα.
- το μηχανήμα κατέγραφε όλες τις περιπτώσεις που πατιούνται τα λάστιχα.
- η μπαταρία του μηχανήματος βρισκόταν σε σωστή στάθμη.
- η μνήμη του μηχανήματος δεν ήταν γεμάτη

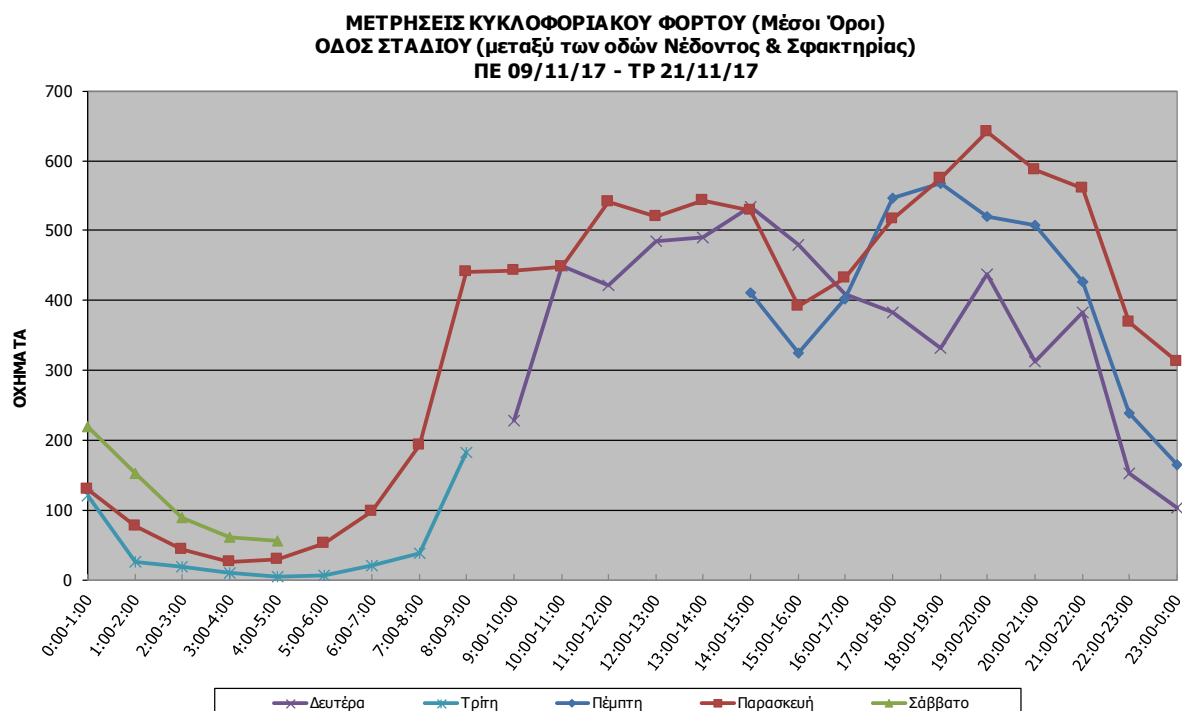
Ο έλεγχος αυτός υπαγόρευσε και τις εκάστοτε απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες.

Με την ολοκλήρωση των μετρήσεων η όλη εγκατάσταση, καθώς και τα μηχανήματα απομακρύνθηκαν από τα οδικά τμήματα και μεταφέρθηκαν στο γραφείο. Εκεί με την χρήση ειδικών εξαρτημάτων μεταφέρθηκαν τα αποτελέσματα στον υπολογιστή. Με το λογισμικό ιδιοκτησίας του αναδόχου τα αποτελέσματα παρουσιάζονται σε περιβάλλον MS Excel όπου έγινε και η τελική τους επεξεργασία.

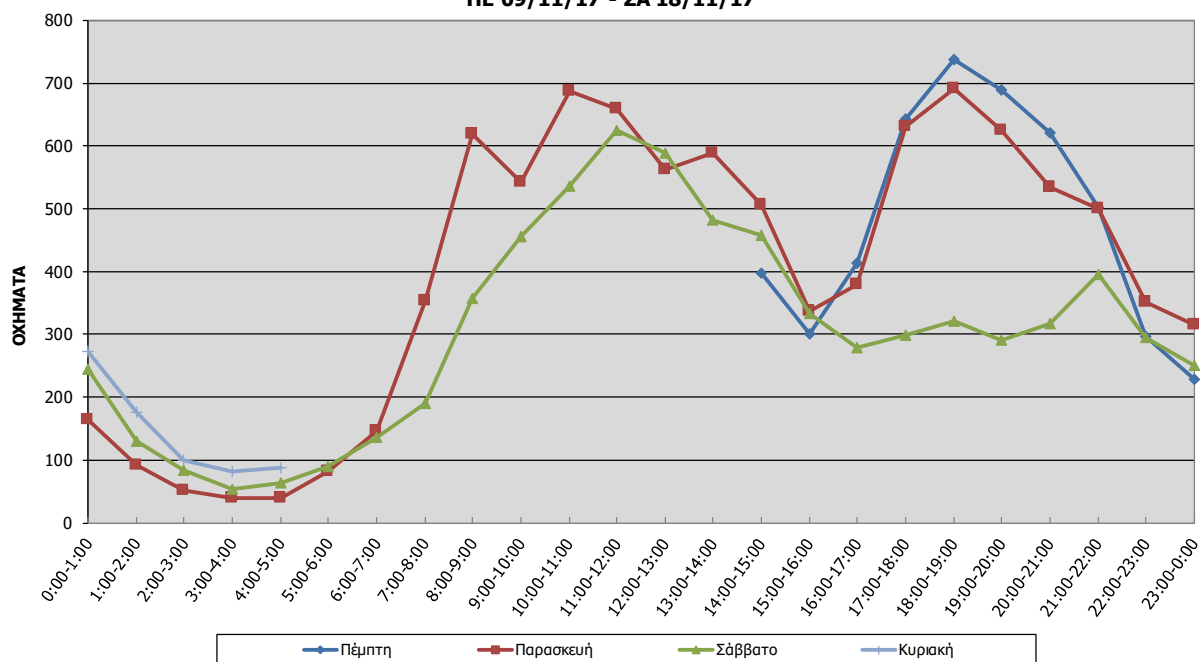
Οι θέσεις στις οποίες έγιναν οι μετρήσεις εμφανίζονται αναλυτικά στον επόμενο Πίνακα.

A/A	ΟΔΟΣ	ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ	ΗΜ/ΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ	ΗΜ/ΝΙΑ ΛΗΞΗΣ
1	Σταδίου	Νέδοντος-Σφακτηρίας	9/11/17	21/11/17
2	Σταδίου	Αγ.Νικολάου-Αριστοδήμου	9/11/17	22/11/17
3	Υπαπαντής	Κουμουνδουράκη-Μελετίου	9/11/17	14/11/17
4	Μαυρομιχάλη	Αριστοδήμου-Γρηγορίου	9/11/17	22/11/17
5	Αγ. Νικολάου	Βαλτετσίου-Σταδίου	9/11/17	22/11/17
6	Αναγνωσταρά	Σταδίου-Πολυβίου	9/11/17	22/11/17
7	Ι. Παλαιολόγου	Σταδίου-Μαυρομιχάλη	9/11/17	22/11/17
8	Φαρών	Σταδίου-Μπούτση	9/11/17	22/11/17
9	Νέδοντος	Αιπύτου-Ηφαίστου	9/11/17	22/11/17
10	Μ. Μελετίου	Υπαπαντής-Ι.Ανδρούσσης	16/11/17	22/11/17

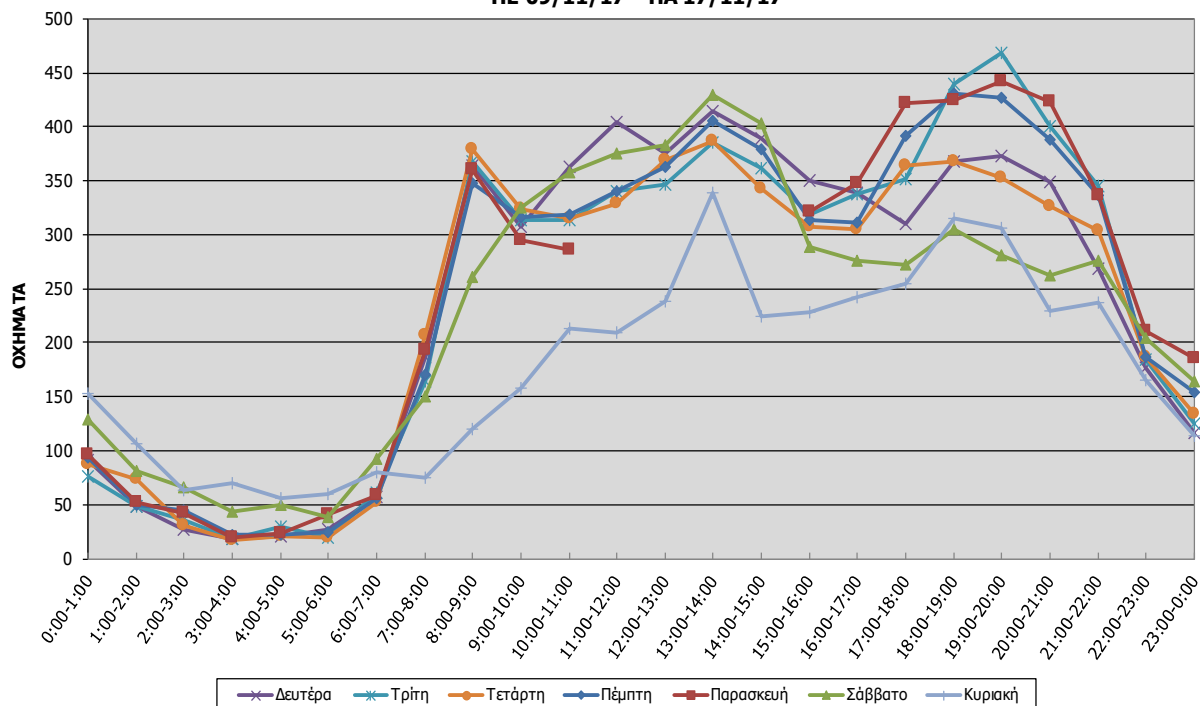
Στα επόμενα Διαγράμματα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των μετρήσεων. Τα αναλυτικά στοιχεία των μετρήσεων περιλαμβάνονται στο Παράρτημα.

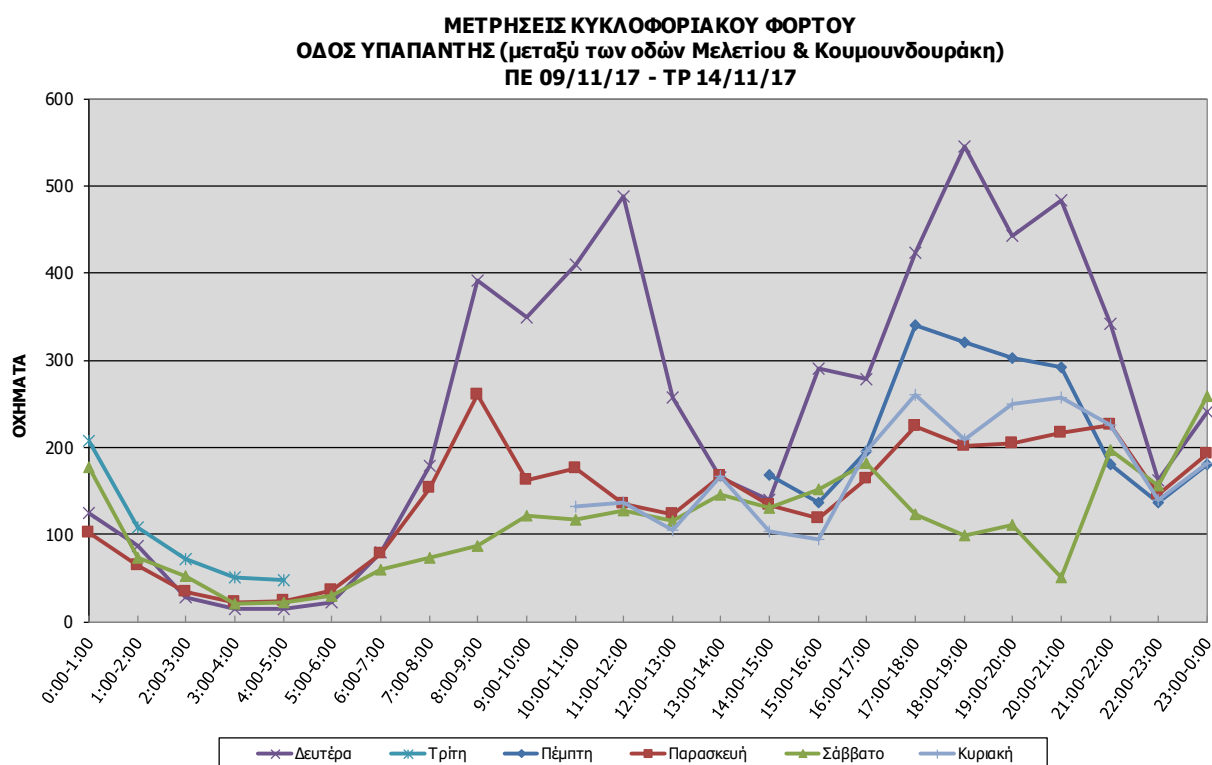
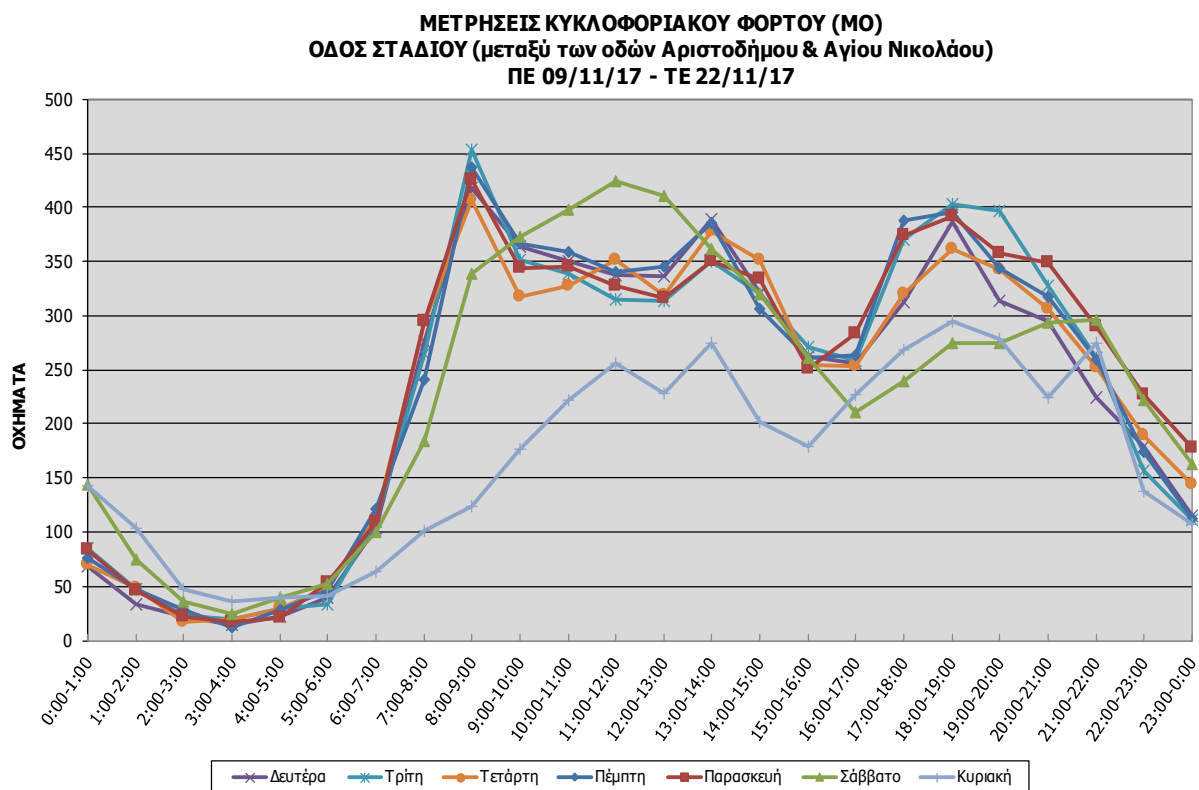


**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ (Μέσοι Όροι)
ΟΔΟΣ ΣΤΑΔΙΟΥ (μεταξύ των οδών Σφακτηρίας & Νέδοντος)
ΠΕ 09/11/17 - ΣΑ 18/11/17**

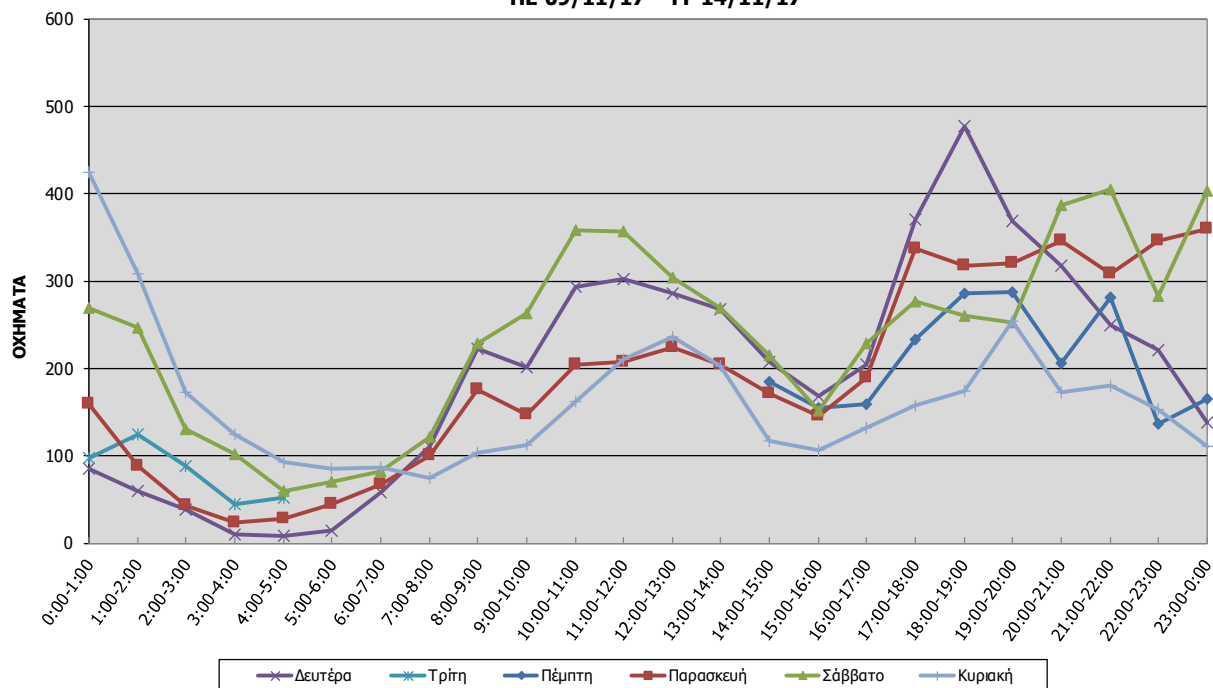


**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ (ΜΟ)
ΟΔΟΣ ΣΤΑΔΙΟΥ (μεταξύ των οδών Αγ. Νικολάου & Αριστοδήμου)
ΠΕ 09/11/17 - ΠΑ 17/11/17**

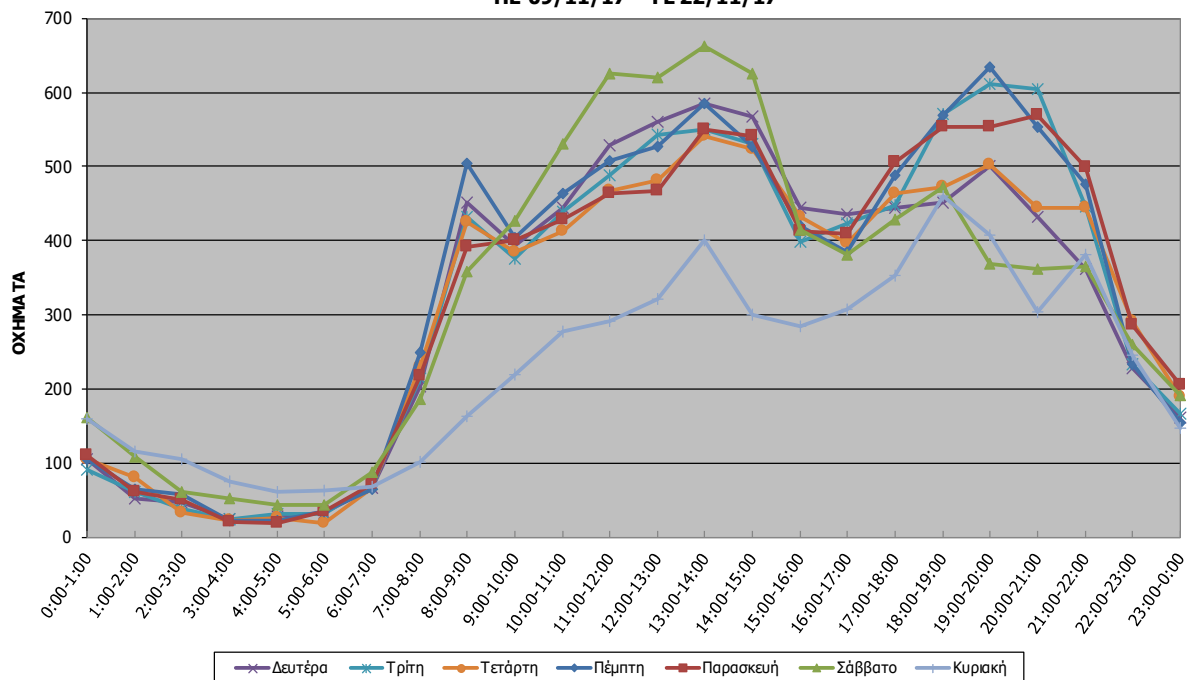




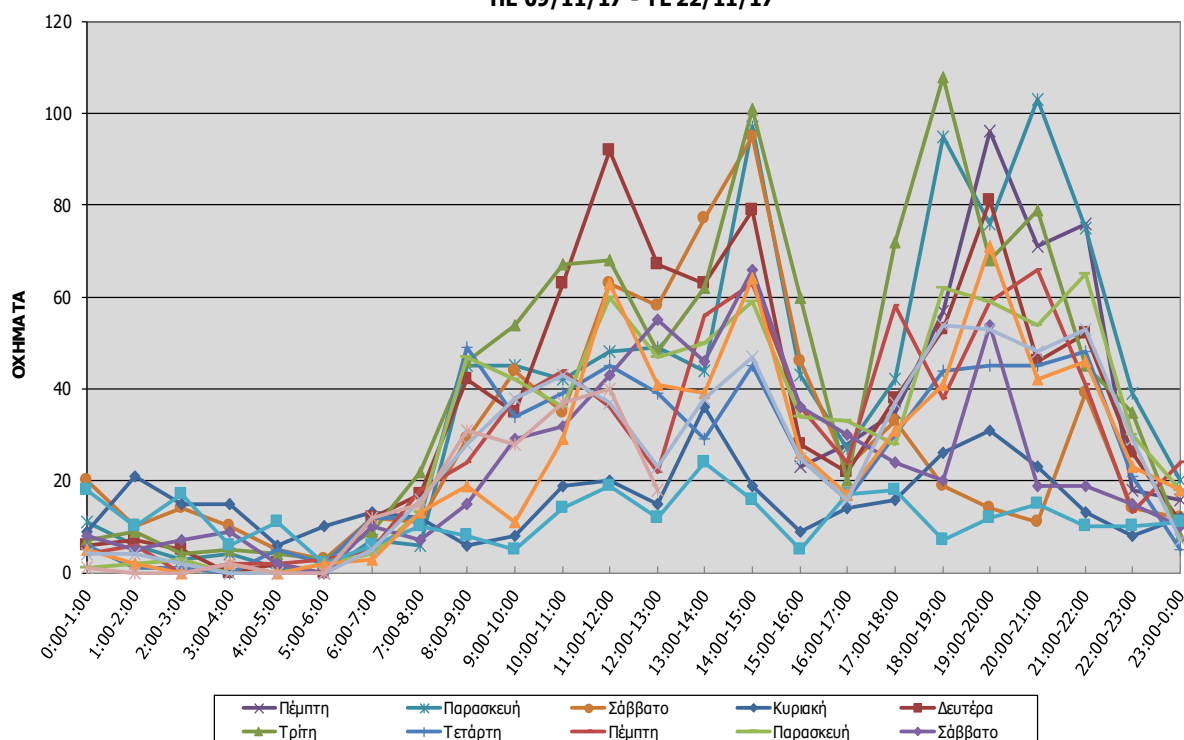
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ
ΟΔΟΣ ΥΠΑΠΑΝΤΗΣ (μεταξύ των οδών Κουμουνδουράκη & Μελετίου)
ΠΕ 09/11/17 - ΤΡ 14/11/17



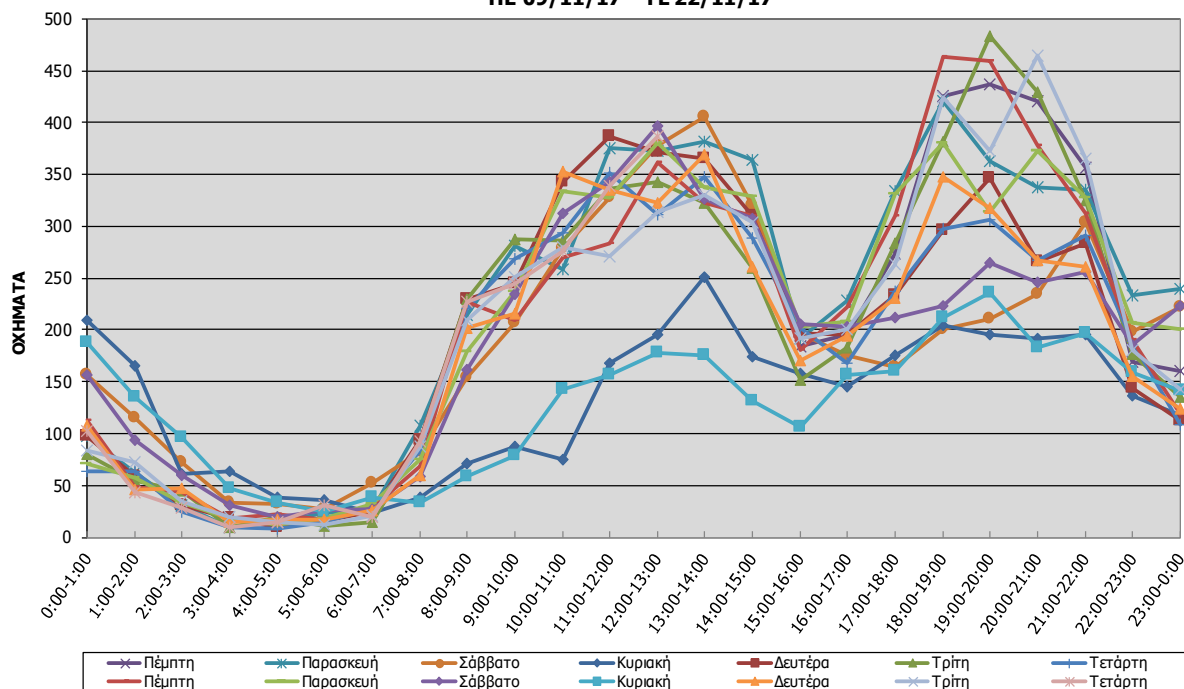
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ (Μέσοι Όροι)
ΟΔΟΣ ΜΑΥΡΟΜΙΣΧΑΛΗ (μεταξύ των οδών Μαντίκλου & Γρηγορίου)
ΠΕ 09/11/17 - ΤΕ 22/11/17



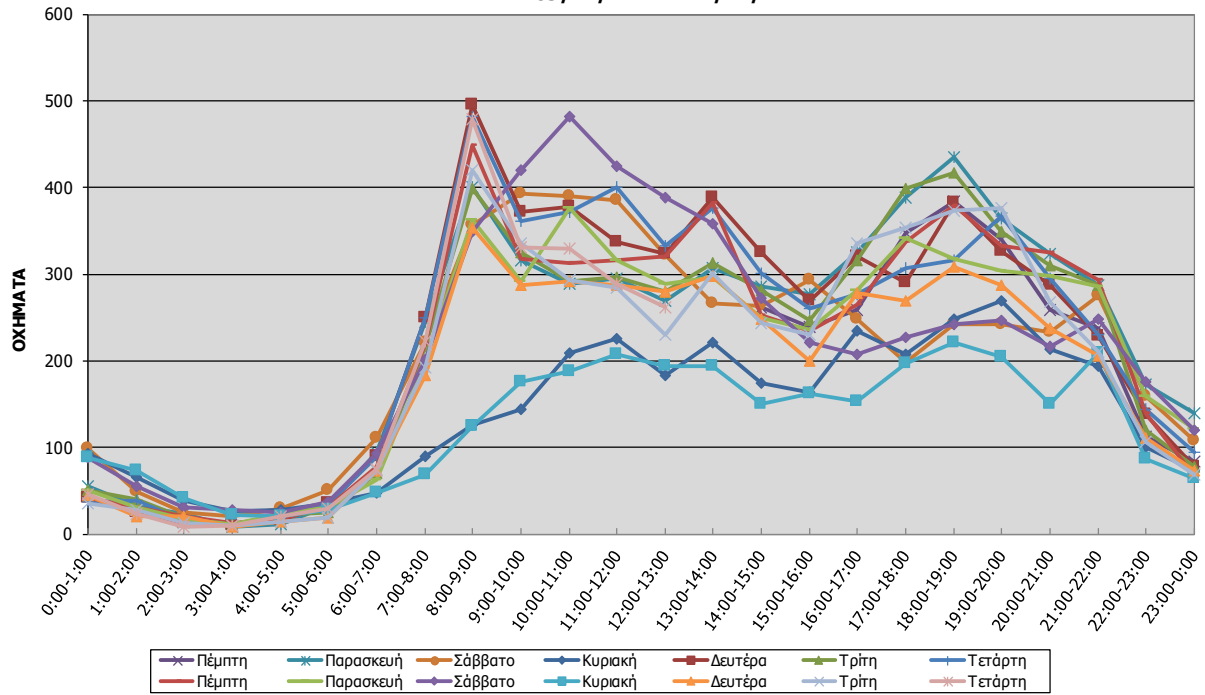
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ
ΟΔΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (μεταξύ των οδών Βαλτετσίου & Σταδίου)
ΠΕ 09/11/17 - ΤΕ 22/11/17



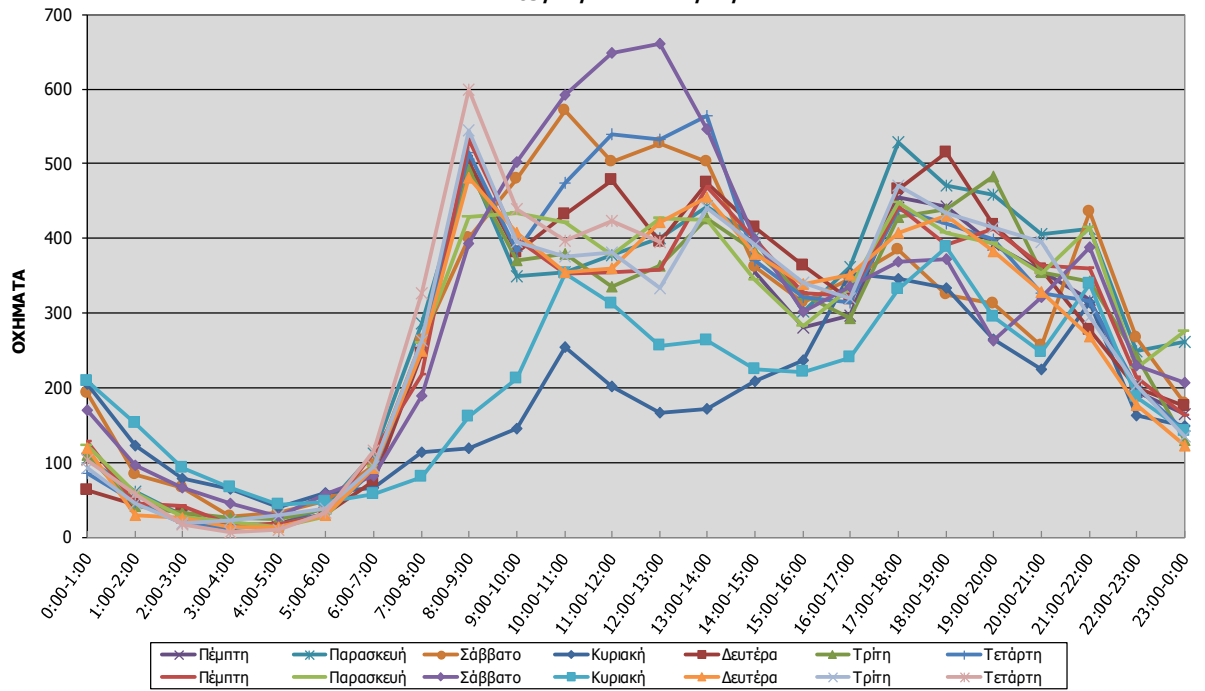
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ
ΟΔΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ (μεταξύ των οδών Βαλτετσίου & Σταδίου)
ΠΕ 09/11/17 - ΤΕ 22/11/17



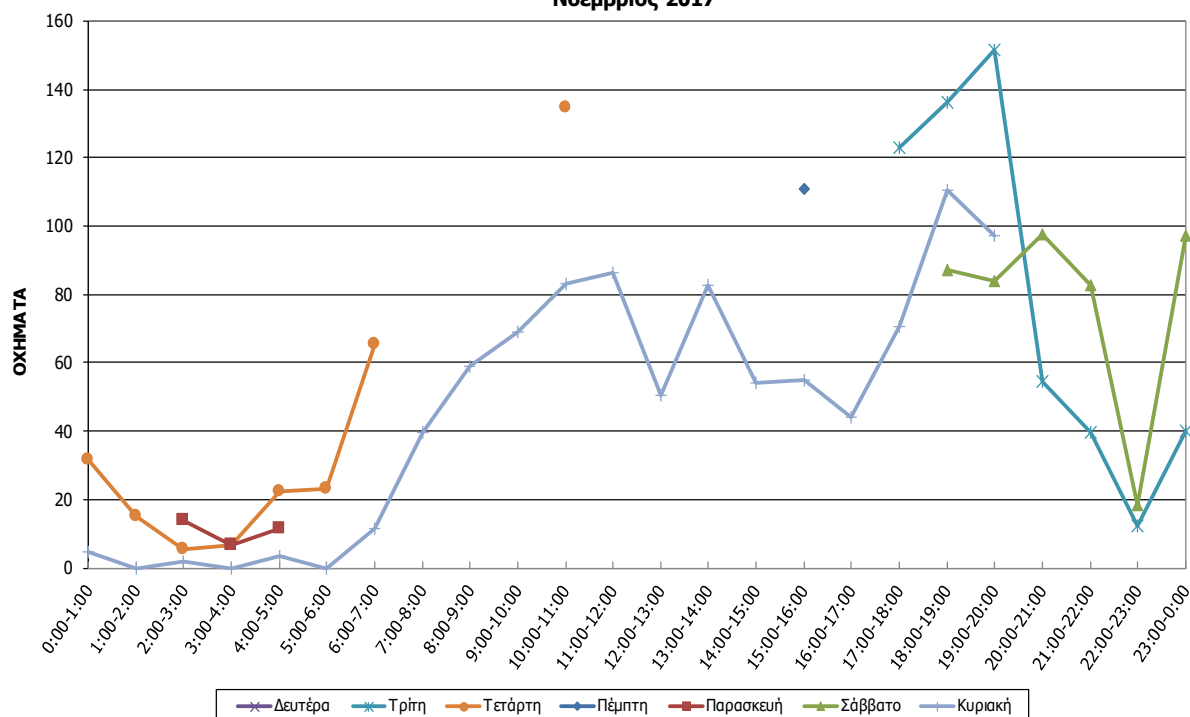
**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ
ΟΔΟΣ Ι. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ (μεταξύ των οδών Μαυρομιχάλη & Σταδίου)
ΠΕ 09/11/17 - ΤΕ 22/11/17**



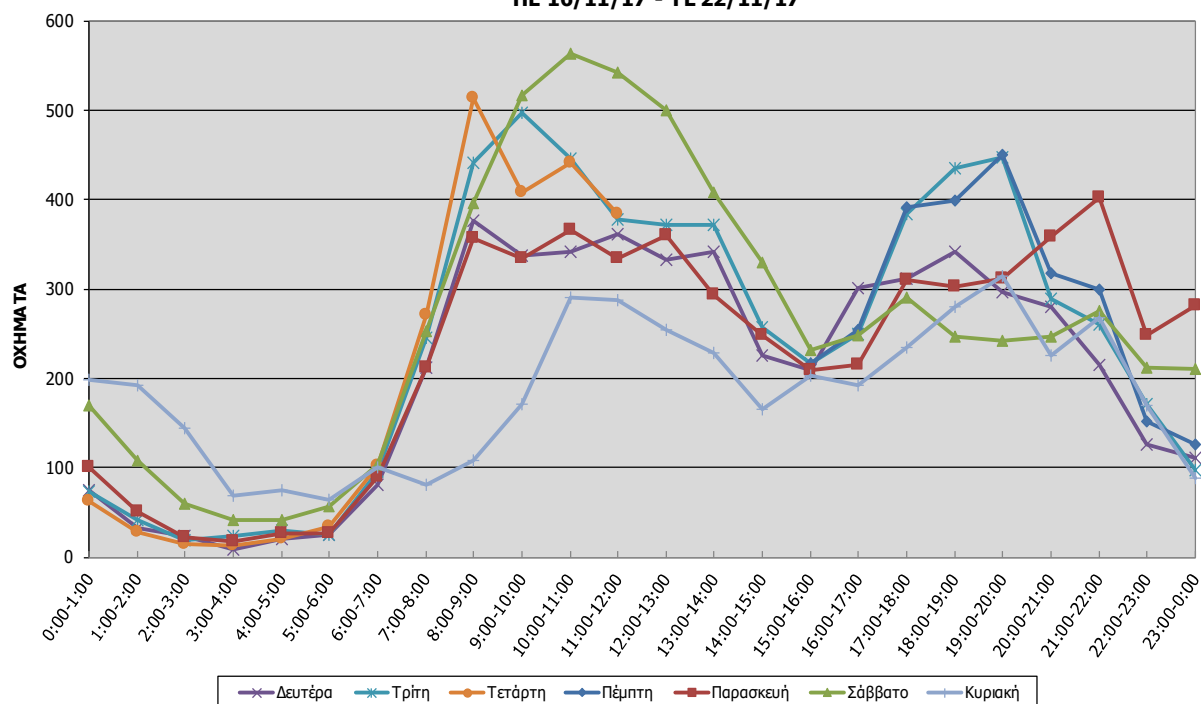
**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ
ΟΔΟΣ ΦΑΡΩΝ (μεταξύ των οδών Μπούτση & Σταδίου)
ΠΕ 09/11/17 - ΤΕ 22/11/17**



**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ (Μέσοι Όροι)
ΟΔΟΣ ΝΕΔΟΝΤΟΣ (μεταξύ των οδών Σταδίου & Αιπύτου)
Νοέμβριος 2017**



**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ
ΟΔΟΣ ΜΗΤΡ. ΜΕΛΕΤΙΟΥ (μεταξύ των οδών Ιωσήφ Ανδρούσσης & Υπαπαντής)
ΠΕ 16/11/17 - ΤΕ 22/11/17**



Οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων δείχνουν ότι υπάρχει μεγάλη κυκλοφοριακή φόρτιση της οδού Σταδίου. Στο οδικό τμήμα από Νέδοντος έως τον κυκλικό κόμβο, ο μέγιστος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται έως και 750 οχήματα ανά κατεύθυνση, την ώρα αιχμής, εκ των οποίων 6% είναι βαρέα οχήματα. Το εύρος του οδοστρώματος ανά κατεύθυνση στο τμήμα αυτό, κυμαίνεται από 6.00 έως 9.00μ, εντούτοις τα οχήματα κινούνται σε μία λωρίδα κυκλοφορίας, και στις δύο κατευθύνσεις λόγω των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων. Ο κυκλικός κόμβος των οδών Σταδίου-Υπαπαντής, εξυπηρετεί σήμερα περίπου 8.500 οχήματα ημερησίως.

3.2 Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων σε διασταυρώσεις

Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων πραγματοποιήθηκαν σε τρεις (3) κόμβους συνολικής διάρκειας επτά (7) ωρών ανά θέση (πρωινή - απογευματινή αιχμή). Οι θέσεις και οι περίοδοι μέτρησης, καθορίστηκαν σε συνεννόηση με την Υπηρεσία.

Για τις μετρήσεις στεφουσών κινήσεων χρησιμοποιήθηκαν παρατηρητές, ο αριθμός των οποίων ποικίλει ανάλογα με την πολυπλοκότητα του μετρούμενου κόμβου (από 2 έως και 4). Για κάθε κόμβο για τον οποίο είχε προγραμματισθεί η μέτρηση στρεφουσών κινήσεων, πραγματοποιήθηκε αυτοψία και σκαριφηματική απεικόνιση του κόμβου για την κωδικοποίηση των ρευμάτων, κ.λπ. Στη συνέχεια συντάχθηκαν δελτία μετρήσεων με όλα τα απαραίτητα στοιχεία για κάθε σταθμό μέτρησης.

Οι μετρήσεις των στρεφουσών κινήσεων είχαν ως αντικείμενο την καταμέτρηση των διερχόμενων οχημάτων από τον κόμβο και την ποσοτικοποίηση ανά πρόσβαση και κατεύθυνση.

Οι θέσεις στις οποίες έγιναν οι μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων πραγματοποιήθηκαν από 4/12/2017 έως 8/12/2017 και εμφανίζονται στον ακόλουθο Πίνακα:

A/A	ΚΟΜΒΟΣ
1	Κυκλική πλατεία 23 ^{ης} Μαρτίου οδού Σταδίου
2	Σταδίου - Νέδοντος
3	Μελετίου - Υπαπαντής

3.3 Έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης

Πραγματοποιήθηκαν **μετρήσεις** χαρακτηριστικών **στάθμευσης**, κατάληψης, πληρότητας, κ.λπ. παρά την οδό διάρκειας δώδεκα (12) ωρών, από τις 8:00πμ έως τις 20:00μμ, ανά θέση την 7/12/2017. Το σύνολο της υπό εξέταση περιοχής καταγράφηκε από έμπειρους απογραφείς έτσι ώστε να έχουν σχετική εμπειρία αλλά και τα αποτελέσματα της έρευνας να είναι πιο αξιόπιστα. Οι οδοί καθορίστηκαν σε συνεννόηση με την Υπηρεσία.

Η λεπτομερής απογραφή της προσφοράς στάθμευσης διενεργήθηκε δειγματοληπτικά για 4 χαρακτηριστικές οδούς του κέντρου της Καλαμάτας. Οι χαρακτηριστικές αυτές οδοί αντιπροσωπεύουν την κεντρική περιοχή, την περιοχή γενικής κατοικίας και την εμπορική περιοχή του ιστορικού κέντρου της Καλαμάτας.

Ο κάθε απογραφέας ήταν εφοδιασμένος με δύο φύλλα χάρτη, κλίμακας 1:500, καθώς επίσης και με ένα έντυπο. Στο πρώτο φύλλο χάρτη φαίνονται τα όρια της περιοχής εργασίας στην οποία διεξήχθη η απογραφή τη συγκεκριμένη ημέρα από τον απογραφέα. Στον ίδιο χάρτη είναι σημειωμένη η αρίθμηση των Ο.Τ. (οικοδομικών τετραγώνων), η αρίθμηση των πλευρών κάθε Ο.Τ., καθώς και το Κύριο Οδικό Δίκτυο, δηλαδή το δίκτυο με τους βασικούς οδικούς άξονες της περιοχής. Το πρώτο φύλλο χάρτη ονομάζεται: «1ος Χάρτης Πεδίου». Στο δεύτερο φύλλο χάρτη καταγράφηκαν τα απογραφικά στοιχεία της στάθμευσης (παρά το κράσπεδο και εκτός οδού) Στον ίδιο χάρτη τα Ο.Τ. είναι «καθαρά», δηλαδή χωρίς τον αριθμό Ο.Τ. και την αρίθμηση των πλευρών, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η καταγραφή όλου του πλήθους των πληροφοριών που αφορούσαν την προσφορά της στάθμευσης. Το δεύτερο φύλλο χάρτη ονομάζεται: «2ος Χάρτης Πεδίου».

Για τη στάθμευση παρά το κράσπεδο έγινε καταγραφή των νόμιμων θέσεων που διατίθενται για στάθμευση κατά μήκος μιας πλευράς Ο.Τ. ανεξάρτητα από το βαθμό χρησιμοποίησης των θέσεων αυτών. Επομένως, εάν τη στιγμή της καταγραφής κάποιες ή όλες οι θέσεις στάθμευσης δεν ήταν πλήρως κατειλημμένες έγινε εκτίμηση από τον απογραφέα του πλήθους αυτών με δεδομένο ότι το μήκος μιας θέσης στάθμευσης για ένα τυπικό όχημα είναι περίπου 5m.

Σε κάθε γραμμή του συγκεκριμένου εντύπου, συμπληρώθηκε, ο Αριθμός Πλευράς των Οικοδομικών Τετραγώνων. Όλα τα υπόλοιπα στοιχεία συμπληρώθηκαν από τον απογραφέα.

Για κάθε μια από τις πλευρές ενός Ο.Τ. , στη θέση αυτή σημειώθηκαν όλες οι νόμιμα προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης που δε χαρακτηρίζονται από κάποιον περιορισμό, όπως:

- Χρονικό Περιορισμό (Μηνιαίος: μονοί/ ζυγοί μήνες),
- Περιορισμό Χρηστών (Ειδικές Θέσεις),
- Περιορισμό βάσει Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.).

Σύμφωνα με τον τελευταίο περιορισμό, σε κάθε πλευρά Ο.Τ. ο απογραφέας έλαβε υπόψη του τις παρακάτω θέσεις ως παράνομες θέσεις στάθμευσης:

1. Τις θέσεις που βρίσκονται μπροστά από εισόδους πάρκινγκ, πιλοτές, πεζοδρόμων και υπαίθριων ή στεγασμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Επίσης, δεν καταγράφηκαν όλες εκείνες οι θέσεις που αποτελούν εισόδους επαγγελματικών χώρων (π.χ. συνεργεία, κ.λπ.), μόνο εφ' όσον υπάρχει νόμιμη άδεια.
2. Δύο (2) θέσεις (5m περίπου η κάθε μία) για κάθε μία από τις γωνίες της πλευράς ενός Ο.Τ. σε περίπτωση που δεν υπάρχει σηματοδότης.
3. Τρεις (3) θέσεις στάθμευσης (περίπου 15m) σε περίπτωση που υπάρχει σηματοδότης (π.χ. στη διασταύρωση Σταδίου και Νέδοντος) στη μία από τις γωνίες της πλευράς ενός Ο.Τ. Σε περίπτωση που και οι δύο γωνίες της πλευράς έχουν σηματοδότηση τότε δε λήφθηκαν υπόψη έξι (6) θέσεις στάθμευσης συνολικά, τρεις για κάθε γωνία.

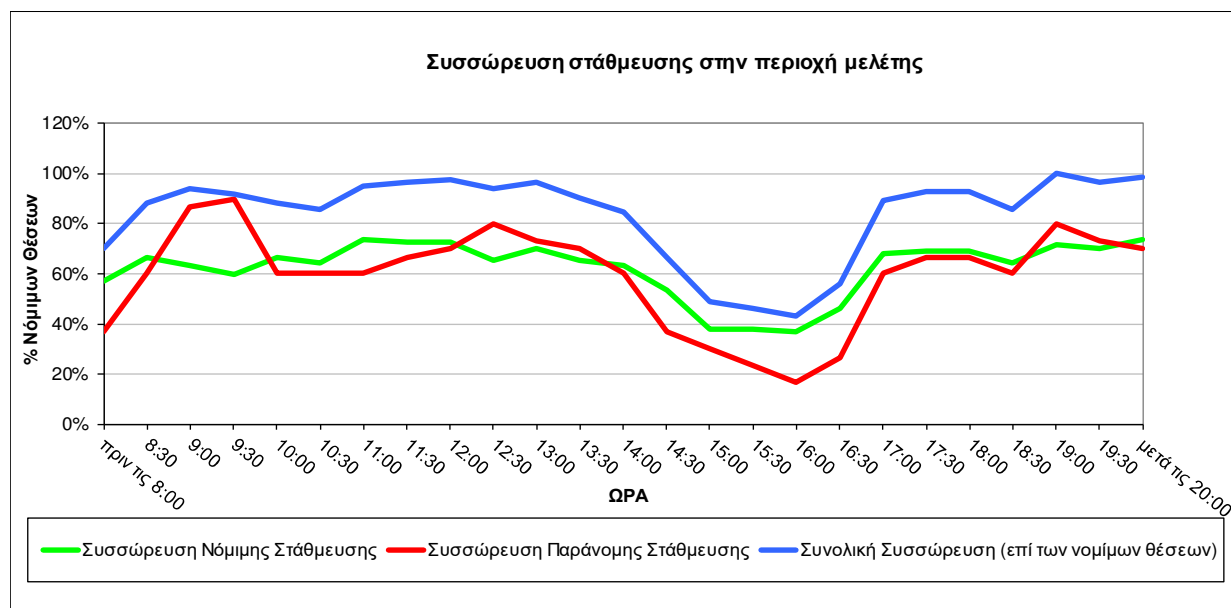
Σημειώνεται ότι, στα σημεία που προαναφέρθηκαν εάν παρατηρήθηκε στάθμευση, οι αντίστοιχες θέσεις στάθμευσης είναι παράνομες βάση Κ.Ο.Κ., και επομένως καταγράφηκαν ως παράνομες. Επίσης σε περιπτώσεις που διαπιστώθηκε σήμανση απαγόρευσης της στάθμευσης, με εξαίρεση συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα (π.χ. τις βραδινές ώρες) οι θέσεις αυτές δεν προσμετρήθηκαν.

Ανακεφαλαιώνοντας τα κρισιμότερα σχόλια σχετικά με τη συμπλήρωση του εντύπου «Έρευνα Προσφοράς Στάθμευσης», και λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες της καταγραφής πέρα από την συμπλήρωση του συγκεκριμένου εντύπου, επισημαίνονται τα παρακάτω:

- Κατά τη διάρκεια της έρευνας Προσφοράς Στάθμευσης καταμετρήθηκαν οι νόμιμες και οι παράνομες θέσεις στάθμευσης που συνήθως είναι κατειλημμένες.
- Καταγράφηκαν όλες οι διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης και όχι μόνο αυτές που ήταν κατειλημμένες τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή της καταγραφής.

Η περιοχή στην οποία έγιναν οι μετρήσεις χαρακτηριστικών στάθμευσης, κατάληψης και πληρότητας, εμφανίζεται στο επόμενο Σχήμα.

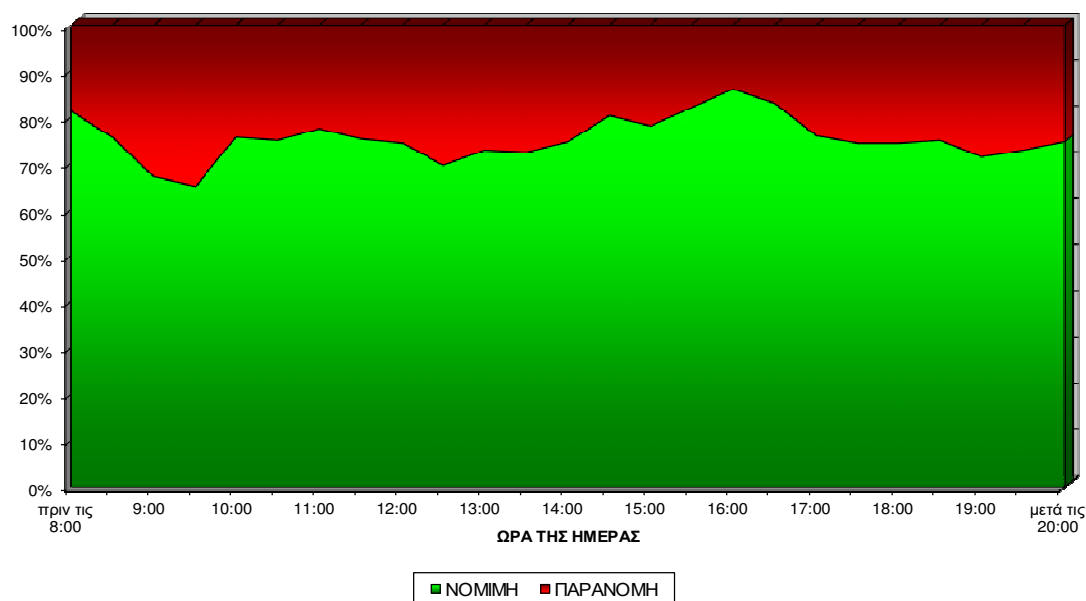
Από το επόμενο Διάγραμμα προκύπτει ότι, ενώ υπάρχουν ελεύθερες θέσεις στάθμευσης (η πληρότητα των νόμιμων θέσεων δεν έχει φθάσει το 100%) παρατηρούνται παράνομα σταθμευμένα οχήματα. Ενδεχομένως, η ζήτηση της στάθμευσης να είναι πιο συγκεντρωμένη, ενώ οι ελεύθερες θέσεις να είναι απομακρυσμένες, σε σχέση με τον τελικό προορισμό των μετακινούμενων που σταθμεύουν παράνομα.



Οι μετρήσεις στάθμευσης δείχνουν επίσης ότι, η ζήτηση στην ευρύτερη περιοχή μπορεί να εξυπηρετηθεί από την υφιστάμενη προσφορά. Όμως, η ολιγόλεπτη στάση/στάθμευση επί της Σταδίου είναι αυτή που καθορίζει την κρίσιμη παράμετρο του ποσοστού των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων.

Στο επόμενο Διάγραμμα φαίνεται το ποσοστό των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων, στο σύνολο των σταθμευμένων της περιοχής μελέτης.

ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ



Η εναλλαγή στάθμευσης και η συσσώρευση φαίνονται στον Πίνακα που ακολουθεί.

Σύνολο Κεντρικής Περιοχής		Νόμιμα	Παράνομα	Σύνολο
Συντ. Εναλλαγής	E	2,9	7,8	4,2
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης	D	2,7	1,0	1,8
Χρονική Περίοδος Μεγ. Συσσώρευσης	t_{max}	20:00	9:30	19:00
Μέγιστη Συσσώρευση	A_{max}	73,8%	90,0%	100,0%

4 Προβλεπόμενα έργα

Στην παρούσα μελέτη εξετάζονται οι οδοί 23^{ης} Μαρτίου, Σταδίου και Υπαπαντής καθώς και ο επανασχεδιασμός του ισόπεδου κυκλικού κόμβου που χωροθετείται στη συμβολή των ανωτέρω οδών. Συγκεκριμένα τα οδικά έργα που μελετήθηκαν είναι τα ακόλουθα:

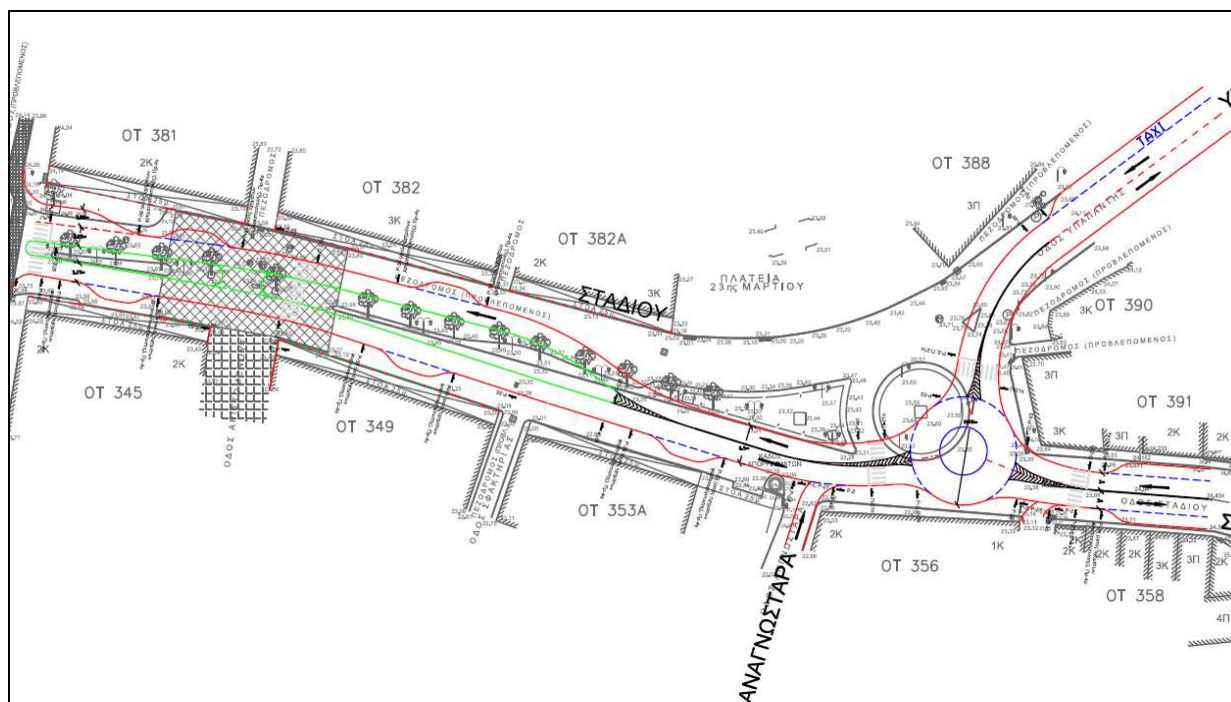
Ονομασία Οδού	Μήκος (μ)
23ης Μαρτίου αριστερά (κατεύθυνση προς Νέδοντος)	128,374
23ης Μαρτίου δεξιά (κατεύθυνση προς Σταδίου)	126,195
23 ^{ης} Μαρτίου	31,629
Κυκλικός κόμβος	25,141
Σταδίου	38,754
Υπαπαντής	40,679

5 Τεχνική περιγραφή

5.1 Γενικά

Με την παρούσα μελέτη διατηρείται η αμφίδρομη κυκλοφορία στις οδούς 23ης Μαρτίου, Υπαπαντής και Σταδίου και εξασφαλίζεται η οδική σύνδεση του άξονα Ανατολής – Δύσης της πόλης της Καλαμάτας με καλύτερη διεύθυνση των κυκλοφοριακών ροών.

Ο νέος σχεδιασμός περιλαμβάνει μείωση του πλάτους του οδοστρώματος της οδού 23ης Μαρτίου, διαπλάτυνση των πεζοδρομίων εκατέρωθεν της οδού και ενοποίησή τους με το δάπεδο της στοάς βόρεια και νότια, διαπλάτυνση της κεντρικής νησίδας και αύξηση του πρασίνου, περιορισμό του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, διαμόρφωση κατάλληλων εσοχών για στάση και βελτίωση της απορροής των ομβρίων. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται διεύρυνση τη πλατείας νότια με πρόσθετο χώρο έκτασης περίπου 1200 μ², βελτιώνονται οι συνθήκες άνετης και ασφαλούς κίνησης των πεζών και εν τέλη δημιουργούνται οι συνθήκες ανάπλασης του ιστορικού κέντρου της πόλης.



5.2 Περιγραφή

5.2.1 Οδός 23ης Μαρτίου

Η υπό μελέτη οδός εκκινεί από τη συμβολή με την οδό Νέδοντος και τερματίζει στο νέο ισόπεδο κυκλικό κόμβο που επανασχεδιάζεται νοτιοανατολικά του υφιστάμενου. Στο πρώτο τμήμα μήκους περίπου 100μ η οδός προτείνεται με διαχωρισμένο οδόστρωμα και διαμόρφωση κεντρικής νησίδας. Η κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας επιλύεται γεωμετρικά με ξεχωριστό άξονα που χωροθετείται στο κέντρο της λωρίδας κυκλοφορίας πλάτους 3,00μ. Έτσι στη μελέτη παρουσιάζεται η οδός 23^{ης} Μαρτίου Αριστερά που αφορά στην κατεύθυνση προς Νέδοντος, η οδός 23^{ης} Μαρτίου Δεξιά που αφορά στην κατεύθυνση από Νέδοντος και η οδός 23^{ης} Μαρτίου που αφορά στο τμήμα της οδού μήκους περίπου 30μ, που εμφανίζεται με ενιαίο οδόστρωμα μέχρι το νέο ισόπεδο κυκλικό κόμβο. Ο άξονας του δεξιού κλάδου χωροθετείται στο ίχνος της λωρίδας κυκλοφορίας της υφιστάμενης οδού. Ο αριστερός κλάδος στα πρώτα περίπου 80μ οριζοντιογραφικά κινείται περίπου παράλληλα με το δεξιό, ενώ στη συνέχεια ο άξονας με δύο διαδοχικές αντίρροπες καμπύλες ακτίνας R=80μ κάμπτεται προκειμένου να προσεγγίσει το δεξιό κλάδο και στη συνέχεια με ενιαία διατομή να συμβάλει στον κυκλικό κόμβο.

Κατά μήκος του διαχωρισμένου οδοστρώματος, και στις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, χωροθετούνται κατάλληλες εσοχές για στάση ειδικών κατηγοριών οχημάτων (χρηματοποστολές, τροφοδοσία καταστημάτων, ΑΜεΑ, κ.λπ.). Το πλάτος των προτεινόμενων θέσεων είναι 2,00μ, το μήκος 8,00μ ενώ η είσοδος/ έξοδος διαμορφώνεται με κλίση 2:3.

Στη διασταύρωση της οδού με τον πεζόδρομο της οδού Αριστομένους και τον προβλεπόμενο πεζόδρομο της οδού Σφακτηρίας προτείνονται διαβάσεις πεζών. Οι διαβάσεις αυτές, για την ασφαλή διέλευση των πεζών, προτείνονται υπερυψωμένες 7,50 εκ. με κλίση ράμπας 1:10 σύμφωνα με τις ισχύουσες οδηγίες (ΦΕΚ 2302B/16-9-2013).

Η οδός υψομετρικά κινείται με πολύ ήπιες μηκοτομικές κλίσεις και μονοκλινή διατομή 2,50%. Η οριζοντιογραφική καμπύλη R=80μ του δεξιού κλάδου, που είναι η ελάχιστη τιμή για εφαρμογή αρνητικής επίκλισης για ταχύτητα V=40Km/h, επιλέχθηκε για την αποφυγή μεταβολής της επίκλισης στην καμπύλη και κατ'επέκταση την εξασφάλιση της απορροής των ομβρίων. Σημειώνεται ότι για την επαρκή απορροή πρέπει η κατά μήκος κλίση της οδού s να είναι μεγαλύτερη κατά 0,5% από την πρόσθετη κλίση των οριογραμμών ds (s-ds>0,5%) για οδούς με κρᾶσπεδο, όπως η υπό μελέτη οδός. Έτσι η πολύ μικρή κατά μήκος κλίση δεν επιτρέπει κατά μήκος του εξεταζόμενου τμήματος μεταβολή της επίκλισης. Για την εξασφάλιση όλων των υψομετρικών δεσμεύσεων που πηγάζουν από τις παρόδιες χρήσεις, καταβλήθηκε ιδιαίτερη προσπάθεια.

5.2.2 Οδός Σταδίου

Πρόκειται για τη συνέχεια της οδού 23ης Μαρτίου μετά τον κυκλικό κόμβο. Η οδός προβλέπεται δίχρηνη με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας, όπως και η υφιστάμενη. Το μελετώμενο τμήμα μήκους 38,75μ, παραλλάσσεται υψομετρικά μόνο σε σχέση με την υφιστάμενη, προκειμένου να συνδεθεί με το νέο ισόπεδο κυκλικό κόμβο. Εκατέρωθεν προβλέπονται πεζοδρόμια έως την οικοδομική γραμμή.

Υψομετρικά, η οδός διαμορφώνεται με κατά μήκος κλίση έως 4,82% και μονοκλινή διατομή. Πέραν της εξασφάλισης σύνδεσης με τον ισόπεδο κόμβο, η επίλυση ικανοποιεί τις υψομετρικές απαιτήσεις των παρόδιων χρήσεων.

5.2.3 Οδός Υπαπαντής

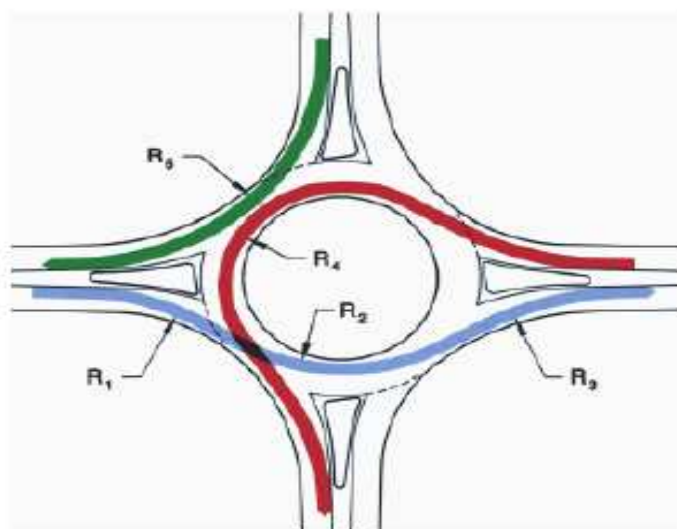
Το υπό μελέτη οδικό τμήμα μήκους 40,68μ εκκινεί από το νέο ισόπεδο κόμβο και τερματίζει επί της υφιστάμενης οδού. Προβλέπεται με δίχρηνη διατομή και ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας. Αριστερά της οδού ο χώρος για TAXI (πιάτσα) παραμένει στην ίδια θέση με την υφιστάμενη, ενώ εκατέρωθεν διαμορφώνονται πεζοδρόμια έως την οικοδομική γραμμή.

5.2.4 Ισόπεδος κυκλικός κόμβος

Ο νέος ισόπεδος κυκλικός κόμβος προτείνεται νοτιοανατολικά του υφιστάμενου. Η διάμετρος του προτεινόμενου κυκλικού κόμβου είναι $D=18m$, εντός του φάσματος τιμών (15-25μ) σύμφωνα με τους Αμερικάνικους Κανονισμούς για κόμβους κυκλικής κίνησης "Roundabouts: an informational guide, Federal Highway Administration", για την κατηγορία του (mini roundabout). Ο μέγιστος φόρτος που μπορεί να εξυπηρετήσει είναι έως 10.000 οχ/ημέρα και σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μετρήσεων καλύπτει το μεταφορικό έργο.

Οι διαστάσεις του ισόπεδου κυκλικού κόμβου (εξωτερική περίμετρος δακτυλίου κυκλοφορίας, πλάτος λωρίδων εισόδου / εξόδου κλπ) σχεδιάστηκαν ώστε να εξυπηρετούνται βαρέα οχήματα (φορτηγά και λεωφορεία). Η εξ' ολοκλήρου υπερβατή κεντρική νησίδα επιτρέπει την εξυπηρέτηση βαρέων οχημάτων, ενδεχομένως με διέλευση και πάνω από αυτή. Εντούτοις με κατάλληλο λογισμικό πρόγραμμα έγινε έλεγχος οπισθοτροχίων τα αποτελέσματα του οποίου παρατίθενται στη συνέχεια.

Τέλος για την εκτίμηση της απόδοσης του προτεινόμενου κυκλικού κόμβου σε επίπεδο λειτουργίας, έγινε ανάλυση των ταχυτήτων που αποτελεί ένα από τα κρισιμότερα στοιχεία κατά το σχεδιασμό. Τα οχήματα που κινούνται σε ένα κυκλικό κόμβο δεν ακολουθούν απαραίτητα τις πορείες που ορίζονται από τις οριογραμμές ή τον άξονα των λωρίδων πρόσβασης, του δακτυλίου και των εξόδων. Για την εκτίμηση των ταχυτήτων που αναπτύσσονται σε αυτόν θα πρέπει να λαμβάνεται απαραίτητως υπόψη, η διαδρομή η οποία αναμένεται να ενθαρρύνει τη συντομότερη πορεία κίνησης. Η καταλληλότητα της γεωμετρίας του κυκλικού κόμβου ελέγχεται με τη σχεδίαση της συντομότερης διαδρομής και τον υπολογισμό των ταχυτήτων σε κάθε μία από της καμπύλες με τις ακτίνες R_1, R_2, R_3, R_4, R_5 όπως στο ακόλουθο σχήμα.



Οι ταχύτητες για κάθε μία από τις καμπύλες υπολογίζονται με τις ακόλουθες εξισώσεις:

Καμπύλες	Εξισώσεις
R1, R3 και R5 ⁽¹⁾	$V=8,7602 \cdot R^{0,3881}$
R2 και R4 ⁽²⁾	$V=8,6164 \cdot R^{0,3873}$

⁽¹⁾ Η εξίσωση υπολογίζει την ταχύτητα [km/h] με την παραδοχή ότι η τιμή της επίκλισης είναι +2%

⁽²⁾ Η εξίσωση υπολογίζει την ταχύτητα [km/h] με την παραδοχή ότι η τιμή της επίκλισης είναι -2%

Με βάση τον υπολογισμό των αναπτυσσόμενων ταχυτήτων κατά μήκος της συντομότερης διαδρομής, ελέγχεται η μεταξύ τους διαφορά προκειμένου να επιβεβαιωθεί ότι δεν διαφέρουν μεταξύ τους περισσότερο από 20Km/h.

Η παραπάνω ανάλυση δίνει απαντήσεις, στο αίτημα που εκφράστηκε τόσο από φορείς κατά τη δημόσια διαβούλευση της μελέτης, όσο και από την τεχνική υπηρεσία του δήμου, σχετικά με τη χωροθέτηση του κόμβου νοτιότερα και ευθυγράμμιση του πεζοδρομίου στα κατάντι. Σύμφωνα με τα ανωτέρω, η μετακίνηση αυτή, που ουσιαστικά επιτρέπει την εφαπτομενική είσοδο, αφενός υπονομεύει την οδική ασφάλεια αφού ο σχεδιασμός δεν επιβάλλει την υποχρεωτική στάση κατά την είσοδο, αφετέρου θα αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες, ειδικά κατά την είσοδο και σε καμία περίπτωση δεν θα ικανοποιείται το ανωτέρω κριτήριο σχεδιασμού σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς.

6 Κατάταξη της οδού – τυπική διατομή

Η υπόψη μελέτη εκπονήθηκε με βάση τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ).

Το υπό μελέτη οδικό τμήμα ανήκει στο βασικό αστικό δίκτυο με κύριο λειτουργικό χαρακτηριστικό τη σύνδεση και με δυνατότητα εξυπηρέτησης των παρόδιων ιδιοκτησιών. Συνεπώς, βάσει του Πίνακα Π.1-2 (ΟΜΟΕ-ΚΑΟ), κατατάσσεται στην ομάδα οδών Γ κατηγορίας ΙΙΙ (αρτηρίες με παρόδια δόμηση) και η επιφάνεια κυκλοφορίας μπορεί να είναι ενιαία ή διαχωρισμένη. Το πλάτος των λωρίδων κυκλοφορίας με μεσαίο ποσοστό φόρτου βαρέων οχημάτων 5-20% (σε ποσοστό επί του συνόλου των οχημάτων) σύμφωνα με τον πίνακα 2-2 των ΟΜΟΕ-ΚΑΟ προτείνεται από 3,00μ (περιορισμένο) έως 3,25μ (ικανοποιητικό).

Με δεδομένο ότι εκατέρωθεν της οδού προβλέπεται πεζοδρόμιο με ρείθρο πλάτους 0,25μ επιλέχθηκε για την οδό 23^{ης} Μαρτίου και Σταδίου πλάτος 3,00μ ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας που συνολικά με τα ρείθρα ανέρχεται σε 3,50μ. Με το σχεδιασμό αυτό αποτρέπεται η στάθμευση ή και η στάση των οχημάτων και εξασφαλίζεται η κυκλοφοριακή ροή. Στο τμήμα της 23^{ης} Μαρτίου με διαχωρισμένο οδόστρωμα, για την αποφυγή προβλημάτων και την παρεμπόδιση της κυκλοφορίας από πιθανή ακινητοποίηση διερχόμενου οχήματος, προτείνεται κατασκευή υπερβατού κράσπεδου ύψους 7εκ. Στις θέσεις που διαμορφώνονται εσοχές το κράσπεδο προτείνεται μη υπερβατό ύψους 15εκ. Περισσότερες λεπτομέρειες εμφανίζονται στο σχέδιο των τυπικών διατομών Τ.Δ.1

Το οδόστρωμα των οδικών έργων στην περιοχή επέμβασης, προβλέπεται με κυβόλιθους πάχους 10εκ. οι οποίοι θα εδράζονται επί σκυροδέματος με δομικό πλέγμα Τ196. Η οδοστρωσία προτείνεται από μία στρώση βάσης από θραυστό υλικό λατομείου κατά την Π.Τ.Π. Ο-155 συμπυκνωμένου πάχους 0,10μ. (ΕΤΕΠ 05-03-03-00) και μία στρώση υπόβασης από θραυστό υλικό λατομείου κατά την Π.Τ.Π. Ο-150 μεταβλητού πάχους (ΕΤΕΠ 05-03-03-00).

7 Σήμανση

Οι αναγκαίες πινακίδες του Κ.Ο.Κ. παρουσιάζονται στο σχετικό Σχέδιο, όπου φαίνεται η ακριβής θέση τους. Οι πινακίδες θα είναι μεσαίου μεγέθους, πλήρως αντανakλαστικές τύπου ΙΙΙ.

Το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη του τα προαναφερόμενα, τις διατάξεις των άρθρων 65, 73, 83 & 84 του Ν. 3852/2010 «Καλλικράτης», μειοψηφούντων των κ.κ. Ζόμπολου και Μπισάνη οι οποίοι τάσσονται ΚΑΤΑ και της κας Αθανασοπούλου η οποία δηλώνει ΛΕΥΚΗ ψήφο, κατά πλειοψηφία,

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Εκφράζει στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας τη σύμφωνη γνώμη του για την έγκριση της κυκλοφοριακής μελέτης του έργου «Αναδιάταξη – αναδιοργάνωση πλατείας 23ης Μαρτίου στην Καλαμάτα», σύμφωνα με την εισήγηση του Τμήματος Συγκοινωνιών Κυκλοφορίας – Σήμανσης Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών, η οποία καταχωρείται στο ιστορικό της απόφασης αυτής μαζί με την Τεχνική Έκθεση της εν λόγω μελέτης.

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

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Φοίφα Τασία

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Αθανασόπουλος Δημοσθένης (Δημήτρης)
2. Αθανασοπούλου Αικατερίνη
3. Αντωνόπουλος Αθανάσιος
4. Γαϊτάνης Φώτιος
5. Ζόμπολος Χρήστος
6. Θωμόπουλος Δημήτριος
7. Μπισάνης Νικόλαος
8. Ξανθάκη Αθηνά
9. Ψυλάκη Μαρία

Ακριβές Απόσπασμα
Καλαμάτα, 13 Νοεμβρίου 2018
Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΤΑΣΙΑ ΦΟΙΦΑ