



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ
ΙΔΡΥΜΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ – ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ

ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ - Ο ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ»



ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ,

ΑΜ:2002145

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΜΠΙΓΣΑΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ, MSc, Εργαστηριακός Συνεργάτης

ΚΑΛΑΜΑΤΑ 2011

Τα τελευταία χρόνια, σε πολλούς δήμους της Ελλάδος σχεδιάζονται και πραγματοποιούνται πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις, έχοντας ως σκοπό την άνετη κυκλοφορία των πεζών, την τόνωση της αγοραστικής επισκεψιμότητας, την αύξηση του πρασίνου και την βελτίωση της ποιότητας της ζωής των κατοίκων τους.

Ανάλογες είναι οι κινήσεις που πραγματοποιούνται και στον Δήμο Καλαμάτας, ο οποίος έχει προχωρήσει σε εκτεταμένες πεζοδρομήσεις δρόμων και σε φυτεύσεις μεγάλου αριθμού δένδρων.

Υπό αυτό το πρίσμα, πραγματοποιήθηκε η παρούσα πτυχιακή εργασία, η οποία έχει σαν θέμα την ανάπλαση της οδού Αριστομένουσ και την μετατροπή της σε πεζόδρομο. Η εργασία αυτή διενεργήθηκε στα πλαίσια των πτυχιακών εργασιών του ΤΕΙ Καλαμάτας, της Σχολής Διοίκησης και Οικονομίας, του τμήματος Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Σκοπός της πτυχιακής εργασίας είναι, αφενός να παρουσιαστεί η διαδικασία της αναπλάσεως της οδού Αριστομένουσ, αφετέρου να μάθουμε ποια είναι η άποψη των κατοίκων της Καλαμάτας, για την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένουσ.

Η έρευνα έγινε με μορφή ερωτηματολογίου. Περιελάμβανε είκοσι τρεις ερωτήσεις, εκ των οποίων οι τέσσερις αφορούν τα δημογραφικά στοιχεία των ερωτηθέντων και οι υπόλοιπες αφορούν την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένουσ. Το δείγμα της έρευνας αποτελούν πενήντα κάτοικοι που επιλέχτηκαν τυχαία κατά την διέλευσή τους από τον πεζόδρομο της οδού Αριστομένουσ.

Τέλος, από την εν λόγω έρευνα, προέκυψε ότι οι πολίτες αποδέχτηκαν την ανάπλαση της οδού Αριστομένουσ. Το μεγαλύτερο ποσοστό των πολιτών τάχθηκε υπέρ της πεζοδρόμησης, θεωρώντας ότι ήταν η καταλληλότερη επιλογή, διότι ενίσχυσε την αγοραστική κίνηση, έδωσε ζωή στο κέντρο, ωφέλησε τα άτομα με ειδικές ανάγκες, αύξησε το πράσινο και καλυτέρευσε την εικόνα της πόλης. Ένα σημαντικό ποσοστό

επίσης από τους πολίτες πιστεύει, ότι πρέπει να γίνουν περισσότερες πεζοδρομήσεις στο κέντρο της πόλης.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα κ. Μπιτσάνη Παναγιώτη, για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγησή του, όπως και για την υπομονή που επέδειξε όλους αυτούς τους μήνες.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Βούρτσο Δημήτρη, της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Καλαμάτας, για την προθυμία του να μου παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες προκειμένου να ολοκληρώσω την έρευνά μου.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους ανθρώπους του προσωπικού μου περιβάλλοντος, για την αμέριστη συμπαράστασή τους, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια των τελευταίων μηνών της προσπάθειάς μου.

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	ii
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	iv
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	v
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ	vii
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	viii
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	4
Η ΚΑΛΑΜΑΤΑ	4
1.1 ΑΡΧΑΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑ	4
1.2 ΜΕΣΑΙΩΝΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ.....	5
1.3 Η ΠΟΛΗ ΣΗΜΕΡΑ.....	7
1.4 ΑΞΙΟΘΕΑΤΑ.....	7
1.5 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ	8
1.6 ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	10
1.7 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	10
1.8 Η ΟΔΟΣ ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ.....	11
2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	22
ΑΡΧΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ	22
2.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ.....	22
2.2 ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΣ.....	23
2.3 ΛΟΓΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ.....	24
2.4 ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ.....	25
2.5 ΘΕΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ	26
2.6 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ.....	26
3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ	29
ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ	29
3.1 ΑΝΑΠΛΑΣΗ	29
3.2 ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ	30
3.3 ΚΑΘΑΙΡΕΣΕΙΣ - ΑΠΟΞΗΛΩΣΕΙΣ.....	32
3.4 ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ	34
3.5 ΣΚΥΡΟΔΕΜΑΤΑ	35
3.6 ΟΔΟΣΤΡΩΣΙΑ – ΑΣΦΑΛΤΙΚΑ	36
3.7 ΚΑΛΥΨΕΙΣ.....	37
3.8 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	39
3.9 ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ – ΥΔΡΕΥΣΗ	40

3.10 ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ – ΟΜΒΡΙΑ.....	42
3.11 ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ – ΑΚΑΘΑΡΤΑ.....	44
3.12 ΑΡΔΕΥΣΗ - ΦΥΤΕΥΣΗ.....	45
3.13 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΥ.....	46
4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ.....	49
ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΟΥ.....	49
4.1 ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΘΑΙΡΕΣΕΩΝ - ΑΠΟΞΗΛΩΣΕΩΝ.....	49
4.2 ΚΟΣΤΟΣ ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ.....	50
4.3 ΚΟΣΤΟΣ ΣΚΥΡΟΔΕΜΑΤΩΝ.....	51
4.4 ΚΟΣΤΟΣ ΟΔΟΣΤΡΩΣΙΑΣ – ΑΣΦΑΛΤΙΚΑ.....	52
4.5 ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΛΥΨΕΩΝ.....	53
4.6 ΚΟΣΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ.....	54
4.7 ΚΟΣΤΟΣ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ – ΥΔΡΕΥΣΗΣ.....	55
4.8 ΚΟΣΤΟΣ ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ – ΟΜΒΡΙΩΝ.....	57
4.9 ΚΟΣΤΟΣ ΑΡΔΕΥΣΗΣ - ΦΥΤΕΥΣΗΣ.....	58
4.10 ΚΟΣΤΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΥ.....	58
4.11 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	61
4.12 ΤΕΛΙΚΗ ΔΑΠΑΝΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ.....	62
5^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ.....	65
Η ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ.....	65
5.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	65
5.2 ΥΛΙΚΟ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	65
5.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	65
5.4 ΤΟ ΕΡΓΟ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ.....	89
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	94
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	97
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ.....	A1
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΟΥ.....	B1
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΓΓΡΑΦΗ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ.....	Γ1

Περιεχόμενα Πινάκων

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1: ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΟΥ	61
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2: ΤΕΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΟΥ	62
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1: ΗΛΙΚΙΑ.....	66
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2: ΦΥΛΟ	67
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3: ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	68
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4 ΙΔΙΟΤΗΤΑ	69
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5: ΥΠΕΡ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΣ.....	70
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.6: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	71
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.7: ΠΡΑΣΙΝΟ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ	72
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.8: ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ.....	73
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.9: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΔΩΝ	74
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.10: ΠΑΓΚΑΚΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ.....	75
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.11: ΕΠΙΛΟΓΗ ΓΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ.....	76
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.12: ΑΙΣΘΗΤΙΚΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ	77
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.13: ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	78
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.14: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	79
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.15: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΔΙΤΡΟΧΩΝ	80
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.16: ΤΡΑΠΕΖΟΚΑΘΙΣΜΑΤΑ.....	81
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.17: ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΠΕΛΑΤΩΝ ΜΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	82
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.18: ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ.....	83
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.19: ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ	84
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.20: ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ.....	85
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.21: ΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗ.....	86
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.22: ΚΑΛΥΤΕΡΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΙΚΟΝΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	87
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.23: ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ.....	88

Περιεχόμενα Διαγραμμάτων

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ: 5.1 ΗΛΙΚΙΑ	66
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.2: ΦΥΛΟ	67
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.3: ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ.....	68
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.4: ΙΔΙΟΤΗΤΑ.....	69
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.5: ΥΠΕΡ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΣ	70
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.6: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ.....	71
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.7: ΠΡΑΣΙΝΟ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ	72
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.8: ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ	73
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.9: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΔΩΝ.....	74
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.10: ΠΑΓΚΑΚΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ	75
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.11: ΕΠΙΛΟΓΗ ΓΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ	76
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.12: ΑΙΣΘΗΤΙΚΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ.....	77
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.13: ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	78
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.14: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	79
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.15: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΔΙΤΡΟΧΩΝ	80
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.16: ΤΡΑΠΕΖΟΚΑΘΙΣΜΑΤΑ	81
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.17: ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΠΕΛΑΤΩΝ ΜΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ	82
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.18: ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	83
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.19: ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ	84
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.20: ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ	85
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.21: ΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗ	86
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.22: ΚΑΛΥΤΕΡΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΙΚΟΝΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	87
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.23: ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ	88

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σε όλες τις πόλεις της Ελλάδας υπάρχουν σε κάποιους δρόμους κεντρικούς λιθόστρωτα δρομάκια που ονομάζονται πεζόδρομοι. Ο σκοπός δημιουργίας των πεζόδρομων είναι να μπορούν οι πεζοί να κυκλοφορούν άνετα χωρίς να έρχονται αντιμέτωποι με τα τόσα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν.

Οι εκτεταμένες πεζοδρομήσεις και οι αναπλάσεις, οι φυτεύσεις χιλιάδων δένδρων και ο ποδηλατόδρομος, βελτιώνουν την ποιότητα της ζωής και κάνουν την πόλη της Καλαμάτας πιο σύγχρονη και πιο ελκυστική.

Η πιο μεγάλη μεταμόρφωση στην πόλη της Καλαμάτας ήταν η μετατροπή του κεντρικού δρόμου της Αριστομένους, σε πεζόδρομο.



Πηγή: <http://www.messinia-guide.gr>

Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι αφενός να παρουσιαστεί η διαδικασία της αναπλάσεως της οδού Αριστομένους, αφετέρου να μάθουμε ποια είναι η άποψη των κατοίκων της Καλαμάτας, για την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους.

Η εργασία στηρίζεται στην υπόθεση ότι η πεζοδρόμηση της Αριστομένους είναι μια επιτυχημένη επιλογή. Απέδωσε ένα μεγάλο τμήμα της Αριστομένους πάλι στον πεζό αποτρέποντας συγχρόνως την είσοδο των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης. Την ίδια στιγμή διευκόλυνε την υλοποίηση ενός εκτεταμένου ποδηλατοδρόμου που συνιστά εναλλακτικό τρόπο μετακίνησης εντός της πόλης. Επιπλέον, ο πεζόδρομος έδωσε πνοή στο βόρειο κομμάτι της Καλαμάτας. Το έργο ακολούθησε με πιστότητα την μελέτη και εκπονήθηκε σε ταχείς ρυθμούς. Μικροαποκλίσεις που πιθανόν παρουσιάστηκαν ήταν κυρίως τεχνικού και παροδικού χαρακτήρα χωρίς να επηρεάζουν το βασικό πνεύμα της πεζοδρόμησης.

Η μεθοδολογία της έρευνας έγινε σε δυο σκέλη. Το πρώτο σκέλος αφορούσε την παρουσίαση των τεχνικών προδιαγραφών και των οικονομικών στοιχείων της μελέτης. Το δεύτερο σκέλος αποτέλεσε έρευνα με μορφή ερωτηματολογίου. Το ερωτηματολόγιο περιελάμβανε είκοσι τρεις ερωτήσεις, εκ των οποίων οι τέσσερις αφορούν τα δημογραφικά στοιχεία των ερωτηθέντων και οι υπόλοιπες αφορούν την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους.

Η παρούσα εργασία αποτελείται από 6 κεφάλαια τα οποία αναλύονται παρακάτω:

- **1^ο Κεφάλαιο: Η πόλη της Καλαμάτας.** Παρουσιάζονται η Αρχαία ιστορία, η Μεσαιωνική ιστορία καθώς και η πόλη όπως είναι σήμερα. Περιγράφονται τα αξιοθέατα της πόλης της Καλαμάτας, η αρχιτεκτονική της, οι συγκοινωνίες, καθώς και η οικονομία της. Τέλος, παρουσιάζεται η οδός Αριστομένους.
- **2ο Κεφάλαιο: Αρχές κυκλοφοριακής και κοινωνιακής προσέγγισης.** Παρουσιάζονται οι γενικές αρχές κυκλοφοριακής προσέγγισης, αναφέρονται όλα τα θέματα που είναι σχετικά με τις πεζοδρομήσεις καθώς και οι λόγοι πεζοδρόμησης. Αναλύονται οι θετικές και αρνητικές επιπτώσεις πεζοδρόμησης καθώς και η κυκλοφοριακή αντιμετώπιση πεζοδρόμησης.
- **3ο Κεφάλαιο: Τεχνική περιγραφή έργου.** Περιγράφονται τα εξής: καθαιρέσεις – αποξηλώσεις, χωματουργικές εργασίες, σκυροδέματα,

οδοστρωσία – ασφαλτικά, καλύψεις, εξοπλισμός, ύδρευση, όμβρια, ακάθαρτα, φύτευση και εγκατάσταση ηλεκτροφωτισμού.

- **4ο Κεφάλαιο: Κόστος έργου.** Περιγράφεται το προϋπολογιστικό κόστος των επί μέρους εργασιών (καθαιρέσεις – αποξηλώσεις, χωματουργικές εργασίες, σκυροδέματα, οδοστρωσία – ασφαλτικά, καλύψεις, εξοπλισμός, ύδρευση, όμβρια, ακάθαρτα, φύτευση και εγκατάσταση ηλεκτροφωτισμού) και παρουσιάζεται ο συγκεντρωτικός προϋπολογισμός του έργου. Τέλος, παρουσιάζονται οι τελικές δαπάνες και συγκρίνονται με τις προϋπολογισθείσες.
- **5ο Κεφάλαιο: Η έρευνα για την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένου.** Περιγράφεται η μεθοδολογία της έρευνας, και το υλικό της. Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας τόσο ποσοτικά όσο και με τη βοήθεια διαγραμμάτων. Τέλος, παρουσιάζεται το έργο σήμερα, με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά του.

1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Η ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Η Καλαμάτα, παλαιότερα Καλάμαι, είναι πόλη της νοτιοδυτικής Πελοποννήσου, πρωτεύουσα του νομού Μεσσηνίας και λιμάνι της νότιας ηπειρωτικής Ελλάδας. Ο δήμος Καλαμάτας έχει πληθυσμό 57.620 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 2001. Η πόλη είναι κτισμένη στους πρόποδες του όρους Καλάθι (παρυφή του Ταΰγétου), στην καρδιά του Μεσσηνιακού κόλπου. Απέχει 255 χιλιόμετρα από την Αθήνα, 215 από την Πάτρα και 715 από τη Θεσσαλονίκη. Έχει εύκρατο μεσογειακό κλίμα με ζεστό χειμώνα και ήπια καλοκαίρια.

1.1 Αρχαία Ιστορία

Η ιστορία της Καλαμάτας ξεκινάει από τον Όμηρο, ο οποίος αναφέρει τις Φαρές, αρχαία πόλη χτισμένη περίπου εκεί που βρίσκεται σήμερα το φράγκικο κάστρο της πόλης. Παλιότερα θεωρούσαν ότι, κατά την αρχαία εποχή, η θάλασσα κάλυπτε όλη την έκταση της σημερινής πόλης αλλά τα ευρήματα πρωτοελλαδικής και αρχαϊκής περιόδου στα Ακοβίτικα (ιερό Ποσειδώνα) και κλασσικής, ελληνιστικής και ρωμαϊκής εποχής γύρω από το κάστρο βεβαίωσαν το αντίθετο. Επίσης, επιγραφικό υλικό που βρέθηκε στη Γιάννιτσα (Ελαιοχώρι) επιβεβαίωσε την ταύτιση της αρχαίας κόμης των Καλαμών (και όχι των Φαρών) με εκείνη τη θέση¹.

Η Καλαμάτα (Φαραί) έχει περιορισμένη σημασία κατά την αρχαία περίοδο καθώς βρίσκεται κάτω από λακωνική κυριαρχία από τα μέσα του 8ου αιώνα π.Χ. μέχρι τα μέσα του 4ου αιώνα π.Χ. Ακόμη και μετά την απελευθέρωση της Μεσσηνίας

¹ Ν. Παπαχατζής 2002, σελ.92-96

από τους Θηβαίους υπό τον Επαμεινώνδα, οι Φαρές επισκιάζονται, αυτή τη φορά από τη νέα πρωτεύουσα των Μεσσηνίων, την Μεσσήνη (στο σημερινό Μαυρομάτι). Ο αυτοκράτορας Οκταβιανός Αύγουστος μάλιστα υπήγαγε την πόλη των Φαρών στη δικαιοδοσία των Λακώνων, αν και αμέσως μετά ο Τιβέριος την επανέφερε στους Μεσσήνιους.

Ο περιηγητής Πausανίας στα *Μεσσηνιακά-Ηλιακά* του (160-170 μ.Χ.) αναφέρει τις Φαρές, στο δρόμο του από τη νότια Λακωνία προς τη Μεσσήνη. Αναφέρει μάλιστα ότι πιο πριν συνάντησε πηγή "αλμυρού νερού", πιθανότατα την υφάλμυρη πηγή που ακόμη και σήμερα εκβάλλει στη θάλασσα, στον παλιό υδρόμυλο στο προάστιο Μικρή Μαντίνεια. Στις δε Φαρές, επισκέφθηκε τους ναούς της Τύχης και του Καρνείου Απόλλωνα με το άλσος του². Μέχρι και τα πρωτοχριστιανικά χρόνια πάντως, η σημασία του οικισμού εξακολουθεί να είναι μικρή για την ιστορία της περιοχής, σε σύγκριση π.χ. με τη γειτονική Θουρία όπου τα αρχαιολογικά ευρήματα είναι πολύ σημαντικότερα. Όμως, στον κατάλογο πόλεων *Συνέκδημος του Ιεροκλή* (535 μ.Χ.) διατηρούνταν ακόμη το αρχαίο όνομα Φαραί.³

1.2 Μεσαιωνική Ιστορία

Τα διαθέσιμα στοιχεία για την ιστορία της πόλης κατά τη μεσοβυζαντινή περίοδο και μέχρι το 10ο αιώνα μ.Χ. είναι ελάχιστα. Πιθανολογείται ότι, στα πλαίσια της ενιαίας αυτοκρατορικής αμυντικής πολιτικής εναντίον των επιδρομών των Αβαροσλάβων στα Βαλκάνια, μετασχηματίστηκε σε πόλισμα - φρούριο με ενίσχυση του πληθυσμού της από απειλούμενους οικισμούς, όπως και η Κορώνη την ίδια εποχή (6ος-7ος αιώνας).

Το σύγχρονο όνομά της η Καλαμάτα μάλλον το πήρε από ένα παλιό βυζαντινό μοναστήρι (πιθανά στη θέση του κάστρου)⁴, το οποίο ήταν αφιερωμένο

² Ν. Παπαχατζής 2002, σελ.90,98,99

³ Ν. Παπαχατζής 2002, σελ.96

⁴ Ν. Παπαχατζής 2002, σελ.97

στην *Παναγία την Καλομάτα*, απ' όπου με αφομοίωση του όμικρον σε άλφα, προήλθε η ονομασία Καλαμάτα⁵.

Αποκτά αίγλη μετά τη Δ' Σταυροφορία (1204 μ.Χ.), όταν το κάστρο πέφτει, μετά από συνθηκολόγηση, στα χέρια των Φράγκων υπό τον Γουλιέλμο Σαμπλίτη και, στη συνέχεια, τον Γοδεφρείδο Βιλλεαρδουίνο το 1205.⁶ Ο τελευταίος ανοικοδομεί το μέχρι τότε μικρό και ερειπωμένο κάστρο και έτσι ξεκινάει η οικονομική ακμή της πόλης⁷.

Το 1459 την Καλαμάτα την καταλαμβάνουν οι Οθωμανοί Τούρκοι του Μωάμεθ Β' Πορθητή.

Το σημαντικότερο γεγονός της μακρόχρονης ιστορίας της πόλης είναι η απελευθέρωσή της από τους Τούρκους στις 23 Μαρτίου του 1821. Την ημέρα εκείνη ο Κολοκοτρώνης, ο Νικηταράς, ο Πετρόμπεης Μαυρομιχάλης, ο Παπαφλέσσας και άλλοι μπήκαν μέσα στην πόλη ως απελευθερωτές. Συμμετείχαν στην πανηγυρική δοξολογία που τελέστηκε στον ιερό ναό των Αγίων Αποστόλων (μικρή βυζαντινή εκκλησία του 10ου αιώνα που σώζεται μέχρι σήμερα και αποτελεί σύμβολο της πόλης).

Στους Αγίους Αποστόλους ευλογείται η επαναστατική σημαία και από εδώ ξεκινάει η Επανάσταση του 1821. Στα τέλη του 19ου αιώνα χτίζεται το λιμάνι της Καλαμάτας, το οποίο λειτουργεί μέχρι και σήμερα, και η πόλη παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη και ακμή. Η πόλη έρχεται σε επαφή με τη δύση και την κουλτούρα της, δημιουργείται μια αστική τάξη που διαμορφώνει μια σημαντική πολιτιστική βάση και κληρονομιά.

Από το 1920 και μετά όμως αρχίζει μια μακρά περίοδος οικονομικής ύφεσης που συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Το Σεπτέμβριο του 1986 η Καλαμάτα χτυπήθηκε από δύο ισχυρούς σεισμούς που προκάλεσαν εκτεταμένες ζημιές και δυστυχώς και

⁵ Μπαμπινιώτης Ετυμολογία: *Περιπλάνηση στην ιστορία των λέξεων*, Το ΒΗΜΑ 7/12/1997

⁶ Ι. Σφηκόπουλος 1987, σελ.344-345

⁷ Αλ. Παραδείσης, *Φρούρια και κάστρα της Ελλάδος*, τόμος 2, Efstathiadis Group, 1972, 1983 (ελλ. μετάφραση), σελ. 243

θύματα. Παρ' όλα αυτά η πόλη ανασυγκροτήθηκε γρήγορα από τη μεγάλη αυτή καταστροφή.

1.3 Η Πόλη Σήμερα

Η Καλαμάτα, μια πόλη 57.620 κατοίκων, είναι η δεύτερη μεγαλύτερη σε πληθυσμό πόλη της Πελοποννήσου μετά την Πάτρα. Είναι σημαντικό αστικό, οικονομικό και εμπορικό κέντρο της περιοχής, καθώς και διοικητικό κέντρο του νομού Μεσσηνίας. Έχει έντονη νυχτερινή ζωή χειμώνα και καλοκαίρι, το χειμώνα σε διάφορα κουτούκια και bars στο ιστορικό κέντρο, ενώ το καλοκαίρι σε clubs και beach bars δίπλα στη θάλασσα. Στην Καλαμάτα εδρεύει Τ.Ε.Ι. και σχολές του πανεπιστημίου Πελοποννήσου. Η πόλη διαθέτει πλήρεις και σύγχρονες αθλητικές εγκαταστάσεις όπου μπορεί καθένας να αθληθεί. Τέλος διαθέτει νέο, σύγχρονο νοσοκομείο.

1.4 Αξιοθέατα

Η Καλαμάτα είναι πόλη με αρκετά και σημαντικά αξιοθέατα. Η εκκλησία των Αγίων Αποστόλων, το σύμβολο της πόλης, είναι μια μικρή βυζαντινή εκκλησία (μέσα 11ου-12ος αι.) με μερικές τοιχογραφίες του 14ου αι⁸. Το Φράγκικο κάστρο προσφέρει πανοραμική θέα της πόλης. Το πάρκο σιδηροδρόμων βρίσκεται στα νότια του κέντρου της πόλης και είναι ένα ιδιαίτερα αξιόλογο υπαίθριο σιδηροδρομικό μουσείο, το μεγαλύτερο στην Ελλάδα και βραβευμένο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Στο Μπενάκειο Αρχαιολογικό Μουσείο φυλάσσονται σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα από την ευρύτερη περιοχή της Μεσσηνίας, τα οποία χρονολογικά καλύπτουν την περίοδο από την Εποχή του Χαλκού μέχρι και τους ρωμαϊκούς χρόνους. Το Στρατιωτικό Μουσείο της Καλαμάτας φυλάσσει όπλα και στρατιωτικές στολές των Ελλήνων σε διάφορες ιστορικές περιόδους. Το Λαογραφικό

⁸ Ταξιδιωτικός Οδηγός Καλαμάτας, Περιήγηση στην πόλη.

Μουσείο της πόλης στεγάζει εκθέματα που έχουν να κάνουν με τις παραδοσιακές τέχνες της περιοχής, με παλαιά χρηστικά και μη αντικείμενα, εργαλεία και παραδοσιακές φορεσιές. Στην πόλη λειτουργούν η Δημοτική Πινακοθήκη και η Πινακοθήκη Σύγχρονης Ελληνικής τέχνης με περίπου 500 εκθέματα. Η Λαϊκή Βιβλιοθήκη της πόλης λειτουργεί από το 1962 και σήμερα διαθέτει πάνω από 85.000 τίτλους καθώς και αρχείο 50.000 φύλλων εφημερίδων από το 19ο αιώνα έως σήμερα.

Αξίζει επίσης να επισκεφθεί κανείς τον όμορφο και επιβλητικό ναό της Υπαπαντής του Σωτήρος (εγκαινιάστηκε το 1873) κάτω από το Κάστρο, ο οποίος είναι και ο μητροπολιτικός ναός της πόλης. Στην Ιερά Μονή Καλογραιών συνεχίζεται ακόμη και σήμερα η παραγωγή μεταξωτών υφαντών και των περιφημων καλαματιανών μαντηλιών που εκτίθενται εκεί, καθώς και των αργαλειών με τους οποίους υφαίνονται.

1.5 Αρχιτεκτονική

Στην αρχιτεκτονική φυσιογνωμία των διατηρητέων κτηρίων της Καλαμάτας έχουν επιδράσει τα νεότερα ευρωπαϊκά ρεύματα (γερμανικός κλασικισμός, ιταλική αναγέννηση, art nouveau κ.ά.), η αθηναϊκή κλασική αρχιτεκτονική, αλλά και η ενετική αρχιτεκτονική και τα πρότυπα της Τουρκοκρατίας⁹. Παλαιότερα όλων είναι τα κτίσματα λαϊκού τύπου (πριν από το 1850). Πρόκειται για ισόγεια ή διώροφα κτήρια που δεν ακολουθούν κάποιο συμμετρικό κανόνα και έχουν απλά μορφολογικά στοιχεία. Αρκετά από αυτά βρίσκονται στο ιστορικό κέντρο και ορισμένα έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέα

Τα πρώιμα νεοκλασικά (ως το 1880) αποτελούν μεταβατική μορφή μεταξύ παραδοσιακής και νεοκλασικής αρχιτεκτονικής. Σε αυτά ο όροφος χρησιμοποιείται ως κατοικία, ενώ το ισόγειο ως κατάστημα, βιοτεχνικό εργαστήριο ή αποθήκη. Τα περισσότερα νεοκλασικά κτήρια χρονολογούνται στην περίοδο 1880-1920, βρίσκονται διάσπαρτα σε όλες τις περιοχές της πόλης που οικοδομήθηκαν αυτή την

⁹ Ταξιδιωτικός Οδηγός Καλαμάτας, Πολεοδομία-Αρχιτεκτονική

περίοδο αλλά κυρίως γύρω από την οδό Αριστομένων. Είναι συνήθως κατοικίες και σπανιότερα συνδυασμός κατοικίας (όροφος) και καταστήματος (ισόγειο).

Τα κτήρια που ακολουθούν τον εκλεκτικιστικό ρυθμό τοποθετούνται χρονικά στις πρώτες δεκαετίες του 20ού αι. και, ενώ βασίζονται στο νεοκλασικισμό, είναι επηρεασμένα και από άλλα ευρωπαϊκά πρότυπα (μπαρόκ, γοθικός ρυθμός, rustique, art nouveau) και τις νέες τάσεις της αθηναϊκής αρχιτεκτονικής. Αποτελούνται από ένα ενιαίο δώροφο όγκο.

Ένας ακόμη χαρακτηριστικός τύπος είναι τα κτήρια του Μεσοπολέμου, τα οποία βρίσκονται διάσπαρτα στις καινούριες περιοχές. Είναι συνήθως δώροφα με ενιαίο όγκο και χαρακτηρίζονται από τη χρήση του νέου υλικού, μπετόν-αρμέ, το οποίο αρχίζει να κάνει αισθητή την παρουσία του στη μορφολογία των κτηρίων.¹⁰

Πολλά νεοκλασικά κτήρια έχουν αγοραστεί από το Δήμο Καλαμάτας και στεγάζουν υπηρεσίες ή δραστηριότητές τους. Το Δημαρχείο της πόλης είναι επίσης στεγασμένο σε νεοκλασικό κτήριο. Σημαντικότερο ρόλο στη διάσωση των περισσότερων αξιόλογων κτηρίων είχε το πρόγραμμα «πλότος» για την πόλη της Καλαμάτας, όπου μετά τον καταστροφικό σεισμό του 1986 ελήφθησαν τα παρακάτω μέτρα:

- Έγινε άμεση καταγραφή των παλαιών κτηρίων της πόλης και προχώρησε ο χαρακτηρισμός των αξιολογότερων.
- Δημιουργήθηκε Γραφείο (Κλιμάκιο ΥΠΠΟ) στην πόλη, το οποίο διευκόλυνε τις επαφές των ενδιαφερομένων πολιτών με το ΥΠΠΟ
- Διατέθηκαν κονδύλια συμβολικής επιδότησης των ιδιοκτητών για την εκπόνηση των μελετών επισκευής και εργασίες αποκατάστασης των όψεων των διατηρητέων κτηρίων.

¹⁰ Π. Παπαδοπούλου, Γ. Σταυράκου, Α. Παπαδόπουλος, Π. Ζεντέλης, 2001, σελ. 8

Τα προαναφερθέντα μέτρα είχαν ως αποτέλεσμα την επισκευή των δύο τρίτων από τα 123 (κατ' άλλους 150) διατηρητέα κτήρια της πόλης.

1.6 Οικονομία

Η Καλαμάτα είναι σημαντικό οικονομικό κέντρο της Πελοποννήσου. Η οικονομία της περιοχής στηρίζεται στην αγροτική παραγωγή με πιο γνωστή μάλιστα την παραγωγή ελαιολάδου και ελιάς. Επίσης η περιοχή παράγει σύκα, σταφίδα και άλλα είδη όπως οπωροκηπευτικά. Στο βιομηχανικό τομέα υπάρχουν αρκετές βιομηχανίες τυποποίησης και μεταποίησης αγροτικών προϊόντων, ποτοποιίες κ.α. Σημαντική βιομηχανική μονάδα της περιοχής είναι η καπνοβιομηχανία Καρέλιας, ενώ παλιότερα λειτουργούσε στην πόλη μεγάλο εργοστάσιο της Levi's.

1.7 Συγκοινωνίες

Οδικώς η Καλαμάτα συνδέεται με την Τρίπολη, και κατ' επέκταση με την Αθήνα, με οδικό δίκτυο, το οποίο σήμερα βρίσκεται σε πολύ καλή κατάσταση. Με την κατασκευή όμως της Ανατολικής Οδού Πελοποννήσου και, πιο συγκεκριμένα, με την ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα, αναμένεται να βελτιωθεί σημαντικά η πρόσβαση στην πόλη. Ο αυτοκινητόδρομος αυτός αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2011. Μόλις πρόσφατα ένα τμήμα του Καλογεरिकού παραδόθηκε στην κυκλοφορία διευκολύνοντας ακόμη περισσότερο την οδική πρόσβαση και αυξάνοντας την πιθανότητα τουριστικής αναβάθμισης της πόλης.

Δυτικά η Καλαμάτα συνδέεται με τον Πύργο Ηλείας και με την Πάτρα με οδικό δίκτυο. Μελετάται όμως η κατασκευή της Ιόνιας Οδού, ή οποία θα συνδέει την Καλαμάτα με όλη τη δυτική Ελλάδα μέχρι την Κακαβιά, στα ελληνοαλβανικά σύνορα και θα είναι ένας νέος οδικός άξονας με συνολικό μήκος 460 χιλιόμετρα. Σύμφωνα με τις μελέτες, μετά την ολοκλήρωση του έργου, η απόσταση Καλαμάτα - Πάτρα θα μπορεί να καλυφθεί σε λιγότερο από 2 ώρες.

Η Καλαμάτα συνδέεται επίσης με την Αθήνα και την Πάτρα με σιδηροδρομικό δίκτυο. Στο τμήμα Καλαμάτας - Αθήνας εκτελούνται έργα για τη βελτίωση της υπάρχουσας γραμμής, τα οποία έχουν καθυστερήσει σημαντικά, και είναι πλέον ορατή η εκδοχή της κατάργησης της συγκεκριμένης γραμμής.

Η Καλαμάτα διαθέτει πολιτικό αεροδρόμιο από το οποίο πραγματοποιούνται πτήσεις προς Αθήνα, Θεσσαλονίκη και Ηράκλειο, καθώς και πτήσεις τσάρτερ προς διάφορες πόλεις της Ευρώπης. Η απόσταση από την πόλη της Καλαμάτας είναι 7 χλμ. στη Ν.Α. πλευρά της 120 Π.Ε.Α. Επίσης στο λιμάνι της Καλαμάτας υπάρχει μικρή επιβατική κίνηση, συγκεκριμένα με δρομολόγιο προς Κύθηρα και Κρήτη τους καλοκαιρινούς μήνες.

1.8 Η οδός Αριστομένους

Από την πλατεία 23ης Μαρτίου αρχίζει η οδός Αριστομένους, η οποία κατασκευάστηκε το 1871 και αρχικά ονομαζόταν «εθνική οδός (ή λεωφόρος) Παραλίας-Καλαμών». Ήταν ο πρώτος δρόμος που κατασκευάστηκε για να συνδέσει την τότε πόλη με την παραλία και παραμένει ως τις μέρες μας ο κεντρικότερος δρόμος – σημείο αναφοράς για την πόλη.



Πηγή: <http://www.messinia-guide.gr>

Εικόνα 1.1: Οδός Αριστομένων

Η διάνοιξη της οδού Αριστομένους έδωσε σημαντική ώθηση στο εμπόριο, αλλά και στην οικοδομική δραστηριότητα της πόλης. Στο αρχικό (βόρειο) τμήμα της και στους γειτονικούς προς αυτό δρόμους συγκεντρώνεται η πλειονότητα των νεοκλασικών κτηρίων της Καλαμάτας, ενώ κατά μήκος του δρόμου συναντάμε εμπορικά καταστήματα, την κεντρική πλατεία, αρκετές δημόσιες υπηρεσίες και το Πάρκο Σιδηροδρόμων.

Κατηφορίζοντας, μέσω της οδού Αριστομένους, προς την κεντρική πλατεία και την παραλία, συναντάμε τη διασταύρωση των οδών Αριστομένους και Κολοκοτρώνη. Προς τα ανατολικά βρίσκεται ο ναός του Αγίου Νικολάου του Φλαρίου, από τους πρώτους ναούς της Καλαμάτας των νεότερων χρόνων. Χτίστηκε γύρω στα 1860, την ίδια περίπου εποχή με τους ναούς της Υπαπαντής του Σωτήρος και του Αγίου Ιωάννη του Προδρόμου.



Πηγή: <http://www.messinia-guide.gr/>

Εικόνα 1.2: Άγιος Νικόλαος του Φλαρίου

Στην ενορία του Αγίου Νικολάου υπάρχουν πολλά νεοκλασικά κτήρια, σε πολλά από τα οποία στεγάζονται δημόσιες υπηρεσίες. Ανάμεσά τους δεσπόζει αυτό που βρίσκεται δίπλα στο ναό, στη νότια πλευρά του. Πρόκειται για ένα ξεχωριστό, σύνθετο κτήριο (κτήριο Τσίγκου), το οποίο χρονολογείται στην περίοδο 1890-1910 και σήμερα στεγάζει τις Τεχνικές Υπηρεσίες του Δήμου. Το συγκρότημα, που είναι διώροφο από την πλευρά της Αριστοδήμου και τριώροφο από την πλευρά της Αγίου Νικολάου, αποτελείται από δύο νεοκλασικά σε επαφή και από ένα κτήριο που απηχεί τα πρότυπα της λαϊκής αρχιτεκτονικής.



Πηγή: <http://www.kalamata.gr/>

Εικόνα 1.3: Κτήριο Τσίγκου

Στην οδό Αριστομένους βρίσκεται και το Δημαρχείο της Καλαμάτας (Αριστομένους και Χρ. Κουμάντου). Πρόκειται για διώροφο κεραμοσκεπές εκλεκτικιστικό κτήριο της δεκαετίας του 1890, παλιό αρχοντικό του Καλαματιανού μεγαλεμπόρου Παναγιώτη Ψάλτη. Εκεί το 1898 φιλοξενήθηκε ο βασιλιάς Γεώργιος και στεγάστηκε για αρκετά χρόνια η Εθνική Τράπεζα. Χαρακτηριστικά του κτηρίου είναι οι βορειοϊταλικές επιδράσεις, η συμμετρία στα επιμέρους στοιχεία και η ασυμμετρία στη γενική σύνθεση, ενώ στα αξιόλογα στοιχεία του περιλαμβάνονται οι μαρμαρίνοι εξώστες με τα γλυπτά φουρούσια και τα χυτοσίδηρα κιγκλιδώματα.



Πηγή: <http://www.kalamata.gr>

Εικόνα 1.4: Δημαρχείο Καλαμάτας



Πηγή: <http://www.kalamata.gr>

Εικόνα 1.5: Δημαρχείο Καλαμάτας

Δίπλα στο Δημαρχείο, στη βόρεια πλευρά του, βρίσκεται το ιστορικό ξενοδοχείο REX, ένα κομψό τετραώροφο νεοκλασικό της περιόδου 1890-1910, με συμμετρικά ανοίγματα. Ιδρύθηκε το 1899 με την ονομασία «Πανελλήνιο» και σήμερα, πλήρως ανακαινισμένο, παρέχει υπηρεσίες εξαιρετικά υψηλής ποιότητας, που δίνουν συνέχεια στην πλούσια ιστορία του.



Πηγή: <http://www.kalamata.gr>

Εικόνα 1.6: Πρόσοψη ιστορικού ξενοδοχείου Rex

Στην οδό Αριστομένους, αξίζει να περάσει κανείς από τις στοές Λόντου και Βαρβουτσή, που βρίσκονται ανατολικά και συγκεντρώνουν αρκετές δραστηριότητες και κόσμο.



Πηγή: <http://www.kalamata.gr>

Εικόνα 1.7: Στοά Λόντου

Πιο κάτω, στη συμβολή των οδών Αριστομένους και Νικηταρά, βρίσκεται το νεοκλασικό κτήριο της Τράπεζας της Ελλάδος (περίοδος 1890-1910), ένα διώροφο κεραμοσκεπές κτήριο, με συμμετρικά ανοίγματα τα οποία πλαισιώνονται από κορνίζες και με είσοδο που τονίζεται από μαρμάρινο πλαίσιο και έχει πάνω της μπαλκόνι με στηθαίο.

Στην Αριστομένους 33, βρίσκεται το Δημοτικό Πνευματικό Κέντρο Καλαμάτας «Πανταζοπούλειος Λαϊκή Σχολή», στο οποίο συστεγάζονται η Λαϊκή Βιβλιοθήκη Καλαμάτας, η Πινακοθήκη Σύγχρονης Ελληνικής Τέχνης και αμφιθεατρική αίθουσα εκδηλώσεων. Το διώροφο νεοκλασικό κτήριο, δωρεά της αρχοντικής δέσποινας της Καλαμάτας Ρεγγίνας χήρας Ν. Πανταζοπούλου (το γένος Αλβανάκη), κτίστηκε το 1910-11. Φέρει στηθαίο και επίστεψη με αγάλματα. Επίσης, διαθέτει συμμετρικά ανοίγματα, τα οποία στην άκρη του κτηρίου φέρουν απλό πλαίσιο και αετωματική στέψη. Στο μεσαίο τμήμα της εισόδου υπάρχει στεγασμένος χώρος που στηρίζεται σε τέσσερις μαρμάρινους πεσσούς, οι οποίοι δημιουργούν τρία ημικυκλικά ανοίγματα. Το κτήριο έχει μαρμάρινη βάση και φέρει στις γωνίες του ψευδοπεσσούς, ενώ διαχωρίζεται από το στηθαίο με αλλεπάλληλες κορνίζες.



Πηγή: <http://www.messinia-guide.gr/>

Εικόνα 1.8: Το Δημοτικό Πνευματικό Κέντρο Καλαμάτας

Στην Αριστομένους βρίσκεται επίσης και η κεντρική πλατεία της πόλης. Στο βόρειο τμήμα της υπάρχουν λουλούδια, πράσινο και δέντρα, καθώς και τα αγάλματα αγωνιστών του 1821. Στο κέντρο υπάρχουν πολλά ζαχαροπλαστεία και καφετέριες, που την κάνουν -σε συνδυασμό με τη φυσική της ομορφιά- ένα από τα πλέον πολυσύχναστα σημεία της πόλης. Αξίζει ιδιαίτερα να προσέξουμε τα «Ψαράκια» - όπως έχει άτυπα καθιερωθεί να καλείται το νότιο τμήμα της πλατείας- με το καινούργιο τους σιντριβάνι.



Πηγή: <http://www.kalamata.gr>

Εικόνα 1.9: Τα Ψαράκια με το σιντριβάνι στο νότια τμήμα της κεντρικής πλατείας



Πηγή: <http://www.messinia-guide.gr/>

Εικόνα 1.10: Η κεντρική πλατεία από ψηλά

Δυτικά της κεντρικής πλατείας, βρίσκεται ο Σιδηροδρομικός Σταθμός, με την πλατεία Παπαφλέσσα βόρεια και εντυπωσιακά νεοκλασικά κτήρια γύρω της. Στο διάωροφο κεραμοσκεπές κτήριο του επιβατικού σταθμού του ΟΣΕ (1910), αξίζει να παρατηρήσετε τα εκλεκτικιστικά στοιχεία, τα συμμετρικά ανοίγματα, τα οποία πλαισιώνονται και φέρουν υπέρθυρο, την αετωματική στέψη που φέρει μεγάλο ρολόι, τις γωνίες με ρουστίκ λιθοδομή και τους γεισόποδες κάτω από τη στέγη.



Πηγή: <http://www.kalamata.gr>

Εικόνα 1.11: Ο σταθμός του ΟΣΕ

Στη δυτική πλευρά της οδού Αριστομένους βρίσκεται το Δημοτικό Θέατρο (Αριστομένους και Δημοσθένους), το Δικαστικό Μέγαρο και το Διοικητήριο, στο οποίο στεγάζονται το γραφείο του νομάρχη και αρκετές δημόσιες υπηρεσίες. Απέναντι από το Διοικητήριο (ανατολικά) βρίσκεται το νεόδμητο κτήριο του Εργατοϋπαλληλικού Κέντρου.

Στο τέλος της οδού Αριστομένους βρίσκεται το Δημοτικό Πάρκο του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος, το πρώτο θεματικό πάρκο που ιδρύθηκε στη χώρα μας και το οποίο λειτουργεί από το 1986. Το όμορφο πάρκο καλύπτει έκταση 54 στρεμμάτων και περιλαμβάνει μικρούς λοφίσκους, λιμνούλες, σιντριβάνια, γήπεδα για αθλοπαιδιές, παιδικές χαρές, υπαίθριο αμφιθέατρο, χώρο για σκάκι, χώρο για πατινάζ και άλλους χώρους αναψυχής.

Στο Πάρκο Σιδηροδρόμων υπάρχει τροχαίο υλικό του ΟΣΕ (βαγόνια, μηχανές κ.λπ.), το οποίο έχει διαταχθεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να σχηματίζονται συρμοί που μπορούν να μετακινηθούν μέσα στο πάρκο. Στο χώρο έχουν συντηρηθεί επίσης το παλιό διώροφο κτήριο του σταθμαρχείου, οι τέσσερις πλατφόρμες επιβίβασης, οι οποίες καλύπτονται με το γνωστό από τους σταθμούς του ΟΣΕ κόκκινο πλακάκι

Άργους, ο υδατόπυργος με την πέτρινη κυλινδρική βάση και η μεταλλική γέφυρα πεζών μήκους 28 μ.



Πηγή: <http://www.kalamata.gr>

Εικόνα 1.12: Το δημοτικό θέατρο



Πηγή: <http://www.kalamata.gr>

Εικόνα 1.13: Το πάρκο σιδηροδρόμων

2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΑΡΧΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ

2.1 Γενικές αρχές κυκλοφοριακής προσέγγισης

Παρακάτω παρουσιάζονται οι γενικές αρχές κυκλοφοριακής προσέγγισης στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης πολεοδομικής παρέμβασης.

Κάθε χρήση γης υφιστάμενη ή προτεινόμενη έχει απαιτήσεις σε:¹¹

- Πρόσβαση
- Σύνδεση με άλλες χρήσεις με τις οποίες συσχετίζεται λειτουργικά, π.χ. με χρήσεις επιπέδου κέντρου πόλης, με συγκοινωνιακούς κόμβους, π.χ. στάσεις, σταθμούς, αφετηρίες, κλπ.
- Στάθμευση

Οι ανάγκες κάθε χρήσης γης σε πρόσβαση, σύνδεση και στάθμευση ποικίλουν ως προς την κλίμακα της χρήσης, τη θέση της χρήσης στην πόλη, την κλίμακα της πόλης.

Ποικίλουν επίσης ως προς το είδος. Ανάλογα με το είδος της χρήσης μπορεί π.χ. η πρόσβαση να πρέπει κατά προτεραιότητα να γίνεται πεζή ή με αυτοκίνητο ΙΧ ή

¹¹ Πολεοδομία ΙΙ, Μάθημα ΣΤ' Εξαμήνου, Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, ακαδ. έτος 2007-08, Μαρία Καλαντζοπούλου, υποψ. διδάκτωρ ΕΜΠ (επικ. διδ. έργο)

με δημόσιο μέσο ή με ποδήλατο. Η στάθμευση μπορεί να είναι αναγκαία συνεχώς, ή εποχιακά, κλπ. Η σύνδεση χρήσεων μεταξύ τους ή καλύτερα περιοχών με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά ως προς τις χρήσεις γης μπορεί επίσης να εξεταστεί με κάθε μέσο μετακίνησης και σε πολλά επίπεδα ως προς το είδος των πόλων που πρέπει να συνδέονται.

Έτσι, στο πλαίσιο μια πρότασης πολεοδομικής παρέμβασης οφείλουμε να ασχοληθούμε μεταξύ άλλων και με τη διάγνωση του συνόλου της κυκλοφοριακής ταυτότητας της περιοχής, όπως αυτή έχει σήμερα, αλλά και στο μέλλον όπως αυτό διαμορφώνεται από την όποια πρότασή μας, καθώς και από ανεξάρτητους τρέχοντες, παράλληλους σχεδιασμούς. Κι αυτό γιατί η όποια πρόταση κυκλοφοριακού χαρακτήρα στην οποία θα καταλήξουμε πρέπει να είναι συμβατή όχι μόνο με τους στόχους που θέτουμε για την περιοχή σε τοπικό επίπεδο, αλλά και με τη λειτουργία της περιοχής στο πλαίσιο του ευρύτερου αστικού χώρου.

2.2 Σχετικά με τις πεζοδρομήσεις

Πεζοδρόμηση πρακτικά δεν σημαίνει μόνο και κυρίως «πλακόστρωση» ή γενικότερα αλλαγή τάπητα στο οδόστρωμα με ή χωρίς κατάργηση των κρασπέδων. Πεζοδρόμηση σημαίνει αφαίρεση ενός οδικού τμήματος από ένα ευρύτερο πλέγμα οδικών τμημάτων, το αστικό οδικό δίκτυο. Αποτελεί στοιχείο μιας πρότασης κυκλοφοριακής οργάνωσης μιας περιοχής, και όχι αυτή καθαυτή την πρόταση.

Προκειμένου να εξεταστεί η σκοπιμότητα ή η εφικτότητα μιας πεζοδρόμησης πρέπει να έχουμε υπόψη τα εξής:

Κάθε οδός εξυπηρετεί δυνάμει τρεις λειτουργίες:

- Πρόσβαση οχημάτων ΙΧ και δημόσιας χρήσης ή εξυπηρέτησης (π.χ. απορριμματοφόρα, πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, κλπ.)
- Διέλευση
- Στάθμευση

Με την πεζοδρόμηση ενός οδικού τμήματος επιτρέπεται να καταργήσουμε τοπικά τη διέλευση και τη στάθμευση, καθώς και επιλεκτικά την άμεση πρόσβαση με όχημα ΙΧ, αλλά όχι συνολικά την πρόσβαση.

Μια πεζοδρόμηση εξετάζεται πάντα ως ένα σενάριο κυκλοφοριακής οργάνωσης μεταξύ πολλών άλλων. Για να την επιλέξουμε λοιπόν πρέπει να γνωρίζουμε αν πράγματι και γιατί θέλουμε να προχωρήσουμε σε πεζοδρόμηση κάποιου τμήματος. Για να το απαντήσουμε αυτό, για να επιλέξουμε δηλαδή την πεζοδρόμηση ως το βέλτιστο εναλλακτικό σενάριο στο πλαίσιο μιας ευρύτερης πρότασης πολεοδομικής παρέμβασης, πρέπει να γνωρίζουμε τη λειτουργία και τις ανάγκες της περιοχής στο πλαίσιο της συνολικής παρέμβασης που έχουμε ως στόχο, τις επιπτώσεις της πεζοδρόμησης, θετικές και αρνητικές, τις παράλληλες αναγκαιές δράσεις για την εξάλειψη των αρνητικών επιπτώσεων της πεζοδρόμησης, καθώς και τις τεχνικές και οικονομικές δυνατότητες υλοποίησης του συνολικού προτεινόμενου έργου.

2.3 Λόγοι πεζοδρόμησης οδικού τμήματος

Παρακάτω παρουσιάζονται οι λόγοι για τους οποίους πεζοδρομούμε ένα οδικό τμήμα:

- Για να εξορθολογήσουμε το δίκτυο των κινήσεων των οχημάτων διοχετεύοντάς τις σε άλλα οδικά τμήματα με καταλληλότερα λειτουργικά ή γεωμετρικά χαρακτηριστικά.
- Για να προστατεύσουμε παρόδιες χρήσεις σε αυτό το οδικό τμήμα από τις επιβαρυντικές επιπτώσεις της λειτουργίας της οδού (θόρυβος, ρύπανση, κίνδυνοι ατυχημάτων, κατάληψη χώρου από τη στάθμευση κλπ.). Αυτό αφορά ιδιαίτερα τις πιο ευαίσθητες στις επιπτώσεις από την κυκλοφορία χρήσεις όπως σχολεία, παιδικοί σταθμοί, κ.ά.
- Για να εξασφαλίσουμε απρόσκοπτη σύνδεση για τους πεζούς μεταξύ των δύο περιοχών εκατέρωθεν του υπόψιν οδικού τμήματος.

2.4 Αρνητικές επιπτώσεις πεζοδρόμησης

Σε αυτή την ενότητα παρουσιάζονται οι πιθανές αρνητικές επιπτώσεις που έχει κάθε πεζοδρόμηση:

- Κατάργηση θέσεων στάθμευσης.
- Μετάθεση της κίνησης που διεξάγεται μέχρι την πεζοδρόμηση στο υπόψη τμήμα σε άλλα οδικά τμήματα. Αυτό συνεπάγεται κυκλοφοριακή επιβάρυνση άλλων οδικών τμημάτων, με όλες τις πιθανές δυσμενείς συνέπειες (από στάθμευση και διέλευση).
- Κατάργηση της δυνατότητας άμεσης πρόσβασης με όχημα στις παρόδιες χρήσεις από επισκέπτες. (Συνήθως επιτρέπεται η πρόσβαση στους κατοίκους των παρόδιων κατοικιών, καθώς και στα οχήματα τροφοδοσίας των παρόδιων χρήσεων πλην κατοικίας – σε προκαθορισμένα ωράρια).

2.5 Θετικές επιπτώσεις πεζοδρόμησης

Σε αυτή την ενότητα παρουσιάζονται οι θετικές επιπτώσεις που έχει κάθε πεζοδρόμηση:

- Απαλλαγή στο υπόψη τμήμα από τις αρνητικές συνέπειες της κυκλοφορίας: ρύπανση κάθε είδους, θόρυβος, κίνδυνοι ατυχημάτων.
- Απόδοση του οδικού χώρου στους πεζούς, τα παιδιά, κλπ.
- Δυνατότητα διαμόρφωσης του οδικού χώρου σε δημόσιο χώρο ποιότητας μέσω του αστικού σχεδιασμού.
- Εξορθολογισμός της κυκλοφορίας στην ευρύτερη περιοχή με διοχέτευση των κινήσεων από το πεζοδρομούμενο τμήμα σε άλλες οδούς λειτουργικά ή ιεραρχικά καταλληλότερες.

2.6 Κυκλοφοριακή αντιμετώπιση πεζοδρόμησης

Πώς αντιμετωπίζεται κυκλοφοριακά η πεζοδρόμηση:

1. Αναζητείται καταρχήν ο ρόλος που παίζει το συγκεκριμένου οδικό τμήμα στο αστικό οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής: πόσες κινήσεις και τί κινήσεις εξυπηρετεί.

Το «πόσες» και το «τί είδους» κινήσεις (δηλ. τοπικές, υπερτοπικές, προς κοντινούς ή μακρινούς προορισμούς) μας δίνουν αυτό που ονομάζεται «στάθμη εξυπηρέτησης» της οδού και μας βοηθούν να καταλάβουμε τη θέση του τμήματος αυτού στο ιεραρχημένο δίκτυο της ευρύτερης περιοχής.

2. Αναζητείται επίσης ποιοι άλλοι δρόμοι, αν υπάρχουν, θα μπορούσαν να αναλάβουν αυτό το ρόλο.

Κι αυτό γιατί όταν αφαιρείται ένα τμήμα δικτύου καλούμαστε να αποφασίσουμε αν:

- Θα διοχετεύσουμε την κυκλοφορία του σε παράπλευρες οδούς.
- Θα διατηρήσουμε την κυκλοφορία αξονικά στο δρόμο είτε υπόγεια είτε υπέργεια.

Να σημειωθεί εδώ ότι σε περίπτωση που επιλεγθεί η λύση by-pass δηλαδή της διοχέτευσης της κυκλοφορίας σε παράπλευρες οδούς, θα απαιτηθούν ενδεχομένως ευρύτερες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις (π.χ. αλλαγή φοράς σε ορισμένους μονόδρομους, μονοδρόμηση κάποιου/ων δρόμου/ων διπλής κατεύθυνσης, αλλαγή σήμανσης, κλπ.) που όμως αποτελούν αντικείμενο ειδικής κυκλοφοριακής μελέτης.

Αντίστοιχα η εγκάρσια ενοποίηση των χώρων εκατέρωθεν του δρόμου που μελετάμε μπορεί να γίνει είτε:

- Στο επιφανειακό επίπεδο
- Υπόγεια (υπόγειες διαβάσεις)
- Υπέργεια (πεζογέφυρες)

3. Για την απόφαση αυτή, δηλαδή για την ολοκληρωμένη πρόταση αντιμετώπισης, συνεκτιμώνται για το σύνολο της παρέμβασης:

- Το όφελος (π.χ. συνεπίπεδη ενοποίηση των περιοχών εκατέρωθεν της οδού, απαλλαγή στο επιφανειακό επίπεδο από τις δυσμενείς επιπτώσεις της κυκλοφορίας, αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, κλπ.) αλλά και

- Το κόστος (κόστος κατασκευής των αναγκαίων έργων, κόστος σε αναζήτηση θέσεων στάθμευσης, κλπ.).
4. Έχει όμως σημασία και το ποιός «ωφελείται» ή «κερδίζει», καθώς και το ποιός «πληρώνει» ή «χάνει» από την παρέμβαση αυτή:
- Μπορεί η παρέμβαση να είναι ευεργετική για ορισμένες χρήσεις γης και επιβαρυντική για άλλες.
 - Μπορεί η παρέμβαση να είναι επιθυμητή στο τοπικό επίπεδο, αλλά ανεπιθύμητη στο επίπεδο της ευρύτερης περιοχής, ή του συνόλου της πόλης.

Πάντοτε δε το όφελος πρέπει να εκτιμάται σε σχέση με το στόχο. Δεν κάνουμε πεζοδρόμηση για την πεζοδρόμηση. Κάνουμε πεζοδρόμηση, δηλαδή κάνουμε μια παρέμβαση που απαιτεί χρόνο και χρήμα, γιατί έχουμε διαπιστώσει ένα σημερινό ή μελλοντικό πρόβλημα και προσπαθούμε να το αντιμετωπίσουμε μέσω αυτής. Πρέπει λοιπόν πάντα να θυμόμαστε το στόχο του σχεδιασμού.

Έχει επίσης σημασία να ξέρουμε αναλυτικά τις επιπτώσεις, θετικές και αρνητικές, κάθε εναλλακτικού σεναρίου παρέμβασης, καθώς και τις ομάδες πολιτών στις οποίες αφορούν αυτές οι επιπτώσεις, όχι τόσο για να προτείνουμε τις λύσεις ή απαντήσεις σε κάθε επιμέρους πρόβλημα – αυτό είναι μια δουλειά μιας ομάδας επιστημόνων – αλλά για να αξιολογήσουμε σωστά την επιθυμητή λύση.

5. Εκτός από τις επιπτώσεις, έχει σημασία ίσως ακόμα περισσότερο να ξέρουμε και τις δυνατότητες υλοποίησης κάθε σεναρίου από τεχνική άποψη.

Για παράδειγμα, μπορεί σε μια περίπτωση το σενάριο της υπογειοποίησης ενός δρόμου να μην είναι εφικτό και επομένως να μην συμπεριλαμβάνεται στις εναλλακτικές μας λύσεις είτε γιατί υπάρχουν σοβαρές δυσκολίες κατασκευής που πιθανόν ανεβάζουν και δυσανάλογα το κόστος (ακατάλληλο εδαφικό υπόστρωμα, υπόγεια νερά κλπ.) είτε γιατί υπάρχουν αρχαιολογικά ευρήματα που δεν πρέπει να καταστραφούν, κ.ά.

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ



Εικόνα 3.1: Το πεζοδρομημένο τμήμα της οδού Αριστομένους

3.1 Ανάπλαση

Η οδός Αριστομένους αποτελεί τον κεντρικό εμπορικό άξονα της Καλαμάτας, με συνολικό μήκος 1.200 μέτρα, που ξεκινάει από την πλατεία 23^{ης} Μαρτίου και καταλήγει στο πάρκο του ΟΣΕ.

Κατά μήκος της οδού, πέραν των εμπορικών δραστηριοτήτων, υπάρχει και μία πληθώρα σημαντικών κτιρίων δημοσίων οργανισμών της πόλης όπως το κτίριο του Δημαρχείου, το ΚΕΠ, το Πνευματικό Κέντρο, η Κεντρική Πλατεία της πόλης, κτίρια τραπεζών, το Δικαστήριο, το Δημοτικό Θέατρο, η Νομαρχία, το Εργατικό Κέντρο κλπ.

Επιπλέον, κατά μήκος του άξονα αυτού, συναντά κανείς σημαντικό αριθμό

διατηρητέων κτιρίων (ιδιωτικών και δημοσίων), που διασώθηκαν από τον σεισμό του 1986, τα οποία και μαρτυρούν την πλούσια πολιτιστική και αρχιτεκτονική κληρονομιά της πόλης.

Ο παραπάνω άξονας είναι καθημερινά ο χώρος, στον οποίο διακινείται ο σημαντικότερος όγκος των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης. Ταυτόχρονα είναι και ο δρόμος με την μεγαλύτερη σε αριθμό διέλευση οχημάτων, γεγονός το οποίο δημιουργεί πολλά λειτουργικά προβλήματα, όπως κυκλοφοριακή συμφόρηση, θορύβους, δυσχέρεια στην αστική συγκοινωνία, προβλήματα στην ασφαλή κυκλοφορία των πεζών, έλλειψη πρασίνου, έλλειψη αστικού εξοπλισμού κλπ.

3.2 Στόχοι της Ανάπλασης

Σύμφωνα με το γενικό πολεοδομικό σχέδιο της πόλης, προβλέπεται η σταδιακή αποφόρτιση του κέντρου από τα αυτοκίνητα και η απόδοση κατά το δυνατόν των χώρων στους πεζούς. Έτσι, με την προτεινόμενη ανάπλαση της Οδού Αριστομένους, βάσει της υπ. αριθμ. 48/2008 απόφασης του Δ.Σ. Καλαμάτας, επιδιώκεται:

1. Η διεύρυνση των πεζοδρομίων (ανατολικού και δυτικού) της Αριστομένους από την οδό 23^{ης} Μαρτίου έως την Νικηταρά - στο ύψος της Εθνικής Τράπεζας – συνολικού μήκους περίπου 280 μέτρων καθώς και του ανατολικού μόνο πεζοδρομίου από την οδό Νικηταρά έως την Βασιλέως Κωνσταντίνου μήκους 600 μέτρων αντίστοιχα, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα της άνετης και ασφαλούς διέλευσης των πεζών.
2. Περιορισμός στο πλάτος του σημερινού οδοστρώματος, στο πρώτο τμήμα της Αριστομένους κατά τρόπον ώστε να διασφαλίζεται μια λωρίδα διέλευσης αυτοκινήτων μικρών φορτηγών διανομής εμπορευμάτων και λεωφορείων πλάτους 3,75 μέτρων, δημιουργία εσοχών προσωρινής στάθμευσης σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο με

σκοπό την φόρτωση – εκφόρτωση εμπορευμάτων ή άλλη έκτακτη ανάγκη και εσοχή για στάση λεωφορείου. Σημειώνεται ότι, στην τελική μορφή του το έργο άλλαξε μορφή, με την πλήρη πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους και της κατάργησης της λωρίδας διέλευσης που προβλεπόταν στην αρχική μελέτη.

3. Η διεύρυνση και διαπλάτυνση μόνο του ανατολικού πεζοδρομίου, στο τμήμα από την οδό Νικηταρά έως την Βασιλέως Κωνσταντίνου, με πλάτη που κυμαίνεται από 4,40 μέτρα έως και 5,90 μέτρα αντίστοιχα.

Το εναπομένον πλάτος της Αριστομένους (καθαρή άσφαλτος) μετά την προβλεφθείσα από την μελέτη διαπλάτυνση, θα είναι 6,65 μέτρα, η διαχείριση της οποίας για κυκλοφορία, στάθμευση κλπ θα προκύψει από την μελέτη της ελεγχόμενης στάθμευσης.

Επί των διευρυμένων πεζοδρομίων, πέραν των επιστρώσεων με τα κατάλληλα υλικά, όπως οι έγχρωμες αντιολισθητικές πλάκες από πολύ ψιλή μαρμαροψηφίδα, οι ζώνες από φιλέτα μαρμάρου, οι επιστρώσεις έγχρωμων κυβόλιθων στην θέση της ασφάλτου (στο επάνω τμήμα της οδού Αριστομένους) και στην ίδια στάθμη με τις προαναφερθείσες επιστρώσεις, προβλέπεται η αντικατάσταση ολόκληρου του δικτύου ηλεκτροφωτισμού, η φύτευση κατάλληλων δέντρων για σκίαση σε όλο το μήκος της διαμόρφωσης και η τοποθέτηση όλων των απαραίτητων στοιχείων αστικού εξοπλισμού, όπως παγκάκια, καλαθάκια απορριμμάτων, εμπόδια στάθμευσης αυτοκινήτων, πινακίδες οδοσήμανσης, ράμπες προσβασιμότητας Α.Μ.Ε.Α. και οδηγούς όδευσης τυφλών.

Όλη η παρέμβαση έχει σχεδιαστεί με κριτήριο την αναβάθμιση του εμπορικού κέντρου της Καλαμάτας και την βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας, τόσο των καταστημάτων, όσο και των λοιπών λειτουργιών, αλλά πρωτίστως την εξυπηρέτηση των πολιτών.

Ο προϋπολογισμός της μελέτης ανήλθε στο ποσό των 935.459,66 ευρώ χωρίς να υπολογίζεται το ΦΠΑ και 1.131.197,00 ευρώ συνυπολογιζομένου του ΦΠΑ.. Το

έργο προτάθηκε να εκτελεστεί με δημοπρασία γι' αυτό και στον προϋπολογισμό προβλέπονται Γενικά Έξοδα 18%, Απρόβλεπτες Εργασίες 15%, Αναθεώρηση 2,5% και ΦΠΑ 19%. Οι τιμές προέρχονται από το ελεύθερο εμπόριο.

Για την σύνταξη της μελέτης χρησιμοποιήθηκαν τα εγκεκριμένα τιμολόγια του ΥΠΕΧΩΔΕ, για άρθρα οικοδομικών εργασιών (ΟΙΚ), άρθρα οδοποιίας (ΟΔΟ) , άρθρα υδραυλικών (ΥΔΡ), άρθρα πρασίνου (ΠΡΣ), καθώς και νέα άρθρα.

3.3 Καθαιρέσεις - Αποξηλώσεις

Όσον αφορά τις καθαιρέσεις και τις αποξηλώσεις, προβλέπονται τα εξής:¹²

- Καθαίρεση μεμονωμένων στοιχείων κατασκευών από άοπλο σκυρόδεμα με εφαρμογή συνήθων μεθόδων καθαίρεσης.
- Καθαίρεση μεμονωμένων στοιχείων κατασκευών από οπλισμένο σκυρόδεμα με εφαρμογή συνήθων μεθόδων καθαίρεσης.
- Καθαίρεση πλακοστρώσεων δαπέδων παντός τύπου και οποιουδήποτε πάχους, χωρίς να καταβάλλεται προσοχή για την εξαγωγή ακέραιων πλακών.
- Καθαίρεση πλακοστρώσεων δαπέδων παντός τύπου και οποιουδήποτε πάχους, αλλά με προσοχή για την εξαγωγή ακέραιων πλακών σε ποσοστό άνω του 50%.
- Καθαίρεση επιστρώσεων τοίχων παντός τύπου, χωρίς να καταβάλλεται προσοχή για την εξαγωγή ακέραιων πλακών.
- Καθαίρεση επιχρισμάτων.
- Καθαίρεση ασφαλτικών ταπήτων.
- Καθαίρεση μεταλλικών κατασκευών.

¹² Τεχνική Μελέτη Δήμου Καλαμάτας



Πηγή: Τεχνική Υπηρεσία

Εικόνα 3.2: Καθαιρέσεις και αποξηλώσεις δαπέδου παντός τύπου

Να σημειωθεί ότι στην φάση πραγματοποίησης των γενικών καθαιρέσεων με μηχανικά μέσα και πιο συγκεκριμένα στη συμβολή των δαπέδων του πεζοδρομίου με τους τοίχους των υφιστάμενων οικοδομών, καθαιρέθηκαν αρκετά από τα υπάρχοντα πλακίδια τοίχου παντός τύπου (πορσελάνης, κεραμικών) ή και πλακών μαρμάρου οποιουδήποτε πάχους, με το κονίαμα στρώσης αυτών, σε ύψος έως 30 περίπου εκατοστών από την στάθμη εδάφους συμπεριλαμβανομένης και της συσσώρευσης των προϊόντων καθαιρέσεως προς φόρτωση. Να σημειωθεί ότι στην εργασία συμπεριλήφθηκε εκτός των άλλων, ο καθαρισμός των ακέραιων χρήσιμων πλακών από το κονίαμα, καθώς και η απόθεσή τους σε κανονικά σχήματα.

3.4 Χωματοουργικές Εργασίες

*Όσον αφορά τις χωματοουργικές εργασίες, προβλέπονται τα εξής:*¹³

- Γενικές εκσκαφές σε έδαφος γαιώδες – ημιβραχώδες για την δημιουργία υπογείων κλπ χώρων, χωρίς την καθαρή μεταφορά των προϊόντων εκσκαφής.
- Φορτοεκφόρτωση προϊόντων εκσκαφών με μηχανικά μέσα.
- Καθαρή μεταφορά προϊόντων εκσκαφών και κατεδαφίσεων με αυτοκίνητο.



Πηγή: Τεχνική Υπηρεσία

Εικόνα 3.3: Χωματοουργικές εργασίες

¹³ Τεχνική μελέτη Δήμου Καλαμάτας

3.5 Σκυροδέματα

*Όσον αφορά τα σκυροδέματα, προβλέπονται τα εξής:*¹⁴

- Προμήθεια, μεταφορά επί τόπου, διάστρωση και συμπύκνωση σκυροδέματος με χρήση αντλίας , κατηγορίας C16/20.
- Προμήθεια, μεταφορά επί τόπου, διάστρωση και συμπύκνωση σκυροδέματος με χρήση αντλίας, κατηγορίας C12/16.
- Προσαύξηση της τιμής του σκυροδέματος κατηγορίας C16/20 όταν το σύνολο της χρησιμοποιούμενης ποσότητας, δεν υπερβαίνει τα 30 κυβικά.



Πηγή: Τεχνική Υπηρεσία

Εικόνα 3.4: Κατασκευή σκυροδέματος

- Κατασκευή έγχυτου κρασπέδου 0,10 μέτρα x 0,30 μέτρα από άοπλο σκυρόδεμα κατηγορίας C12/15.

¹⁴ Τεχνική έκθεση Δήμου Καλαμάτας

- Κατασκευή κρασπεδόρειθρου από άοπλο σκυρόδεμα.
- Κατασκευή έγχυτου κρασπέδου 0,15 μέτρα x 0,30 μέτρα από άοπλο σκυρόδεμα κατηγορίας C12/15.
- Ξυλότυποι χυτών μικροκατασκευών.
- Ξυλότυποι συνήθων χυτών κατασκευών.
- Καμπύλοι ξυλότυποι , απλής καμπυλότητας.
- Χαλύβδινοι οπλισμοί σκυροδέματος , με δομικά πλέγματα S500s.

3.6 Οδοστρωσία – Ασφαλτικά

Όσον αφορά την οδοστρωσία και τα ασφαλτικά, προβλέπονται τα εξής:¹⁵

- Υπόβαση οδοστρωσίας – Υπόβαση μεταβλητού πάχους.
- Βάση οδοστρωσίας – Βάση πάχους 0,10 μέτρων.
- Ασφαλτική προεπάλειψη.
- Ασφαλτική συγκολλητική επάλειψη.
- Ασφαλτική στρώση κυκλοφορίας πάχους 0,05 μέτρα - Ασφαλτική στρώση κυκλοφορίας πάχους 0,05 μέτρα με χρήση κοινής ασφάλτου.

¹⁵ Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Καλαμάτας



Πηγή: Τεχνική Υπηρεσία

Εικόνα 3.5: Οδοστρωσία

3.7 Καλύψεις

Όσον αφορά τις καλύψεις, προβλέπονται τα εξής:

- Διάστρωση πεζοδρομίων με έγχρωμες αντιολισθητικές τσιμεντόπλακες εξωτερικών χώρων, διαστάσεων 40x40x4 εκατοστά, κατασκευασμένες από πολύ ψιλή μαρμαροψηφίδα Α' ποιότητας. Οι πλάκες τοποθετούνται στις θέσεις που προβλέπονται από στα σχέδια των κατόψεων και πάνω σε υπόστρωμα από απλό σκυρόδεμα. Η επιλογή χρώματος των πλακών θα γίνει από την Επιβλέπουσα Αρχή. Οι κλίσεις θα πρέπει να διαμορφώνονται κατάλληλα, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η σωστή αποστράγγιση της επιφάνειας από τα νερά.

- Διάστρωση πεζοδρομίων με μια σειρά από γκρι τσιμεντόπλακες Α΄ ποιότητας διαστάσεων 40x40x4 εκατοστά. Οι πλάκες τοποθετούνται στις θέσεις που προβλέπονται από στα σχέδια των κατόψεων και πάνω σε υπόστρωμα από απλό σκυρόδεμα. Η επιλογή χρώματος των πλακών θα είναι διαφορετική από τις υπόλοιπες πλάκες του πεζοδρομίου (μαρμαροψηφίδες).
- Ταινίες (φιλέτα) επιστρώσεων από σκληρό, ημίλευκο, γραμμωτό (με ευθείες αυλακώσεις) μάρμαρο, προέλευσης Καβάλας, πλάτους 20 εκατοστών, πάχους 3 εκατοστών και ελεύθερου μήκους, όχι μικρότερου του 1 μέτρου.
- Διάστρωση επιφανειών δαπέδων με κυβόλιθους βαρέως τύπου και άριστης ποιότητας, διαστάσεων 20x10x6 εκατοστά, χρώματος γκρι σκούρο.



Πηγή: Τεχνική Υπηρεσία

Εικόνα 3.6: Κάλυψη με έγχρωμους κιβόλιθους

- Επενδύσεις βαθμίδων κατοικιών ή καταστημάτων μήκους έως 2 μέτρων με μάρμαρο λευκό 3 / 2 εκατοστών (βατήρων / μετώπων).

- Ολόσωμες μαρμάρινες βαθμίδες απλής διατομής. Ολόσωμες μαρμάρινες βαθμίδες μήκους 1 μέτρου.
- Επιχρίσματα τριπτά – τριβιδιστά με μαρμαροκονίαμα.
- Επισκευή φωταγωγών υπογείων από υαλόπλινθους κοινούς λευκούς ή έγχρωμους διαστάσεων 19x19x8 εκατοστά.
- Διαγράμμιση οδοστρώματος – Τελική διαγράμμιση οδοστρώματος με υλικό υψηλής αντοχής και αντανακλαστικότητας.

3.8 Εξοπλισμός

Όσον αφορά τον εξοπλισμό, προβλέπονται τα εξής:¹⁶

- Χυτοσίδηρο εμπόδιο στάθμευσης αυτοκινήτων ύψους 40 εκατοστών από την τελική στάθμη του εδάφους.
- Προμήθεια μεταφορά και τοποθέτηση ξύλινου καθιστικού (παγκάκι), μήκους 2,20 μέτρων με πλαϊνά πόδια από ενισχυμένο τσιμέντο.
- Προμήθεια, μεταφορά και τοποθέτηση οκταγωνικών μαντεμένων κάδων απορριμμάτων.
- Πινακίδες οδοσήμανσης και ένδειξης επικίνδυνων θέσεων υψηλής αντανακλαστικότητας. Στόλοι πινακίδων από γαλβανισμένο σιδηροσωλήνα διαμέτρου 1 ½.
- Προμήθεια μεταφορά και τοποθέτηση μαντεμένης τετράγωνης σχάρας δέντρου.

¹⁶ Τεχνική Μελέτη Δήμου Καλαμάτας



Πηγή: Τεχνική Υπηρεσία

Εικόνα 3.7: Εργασίες σε εξέλιξη

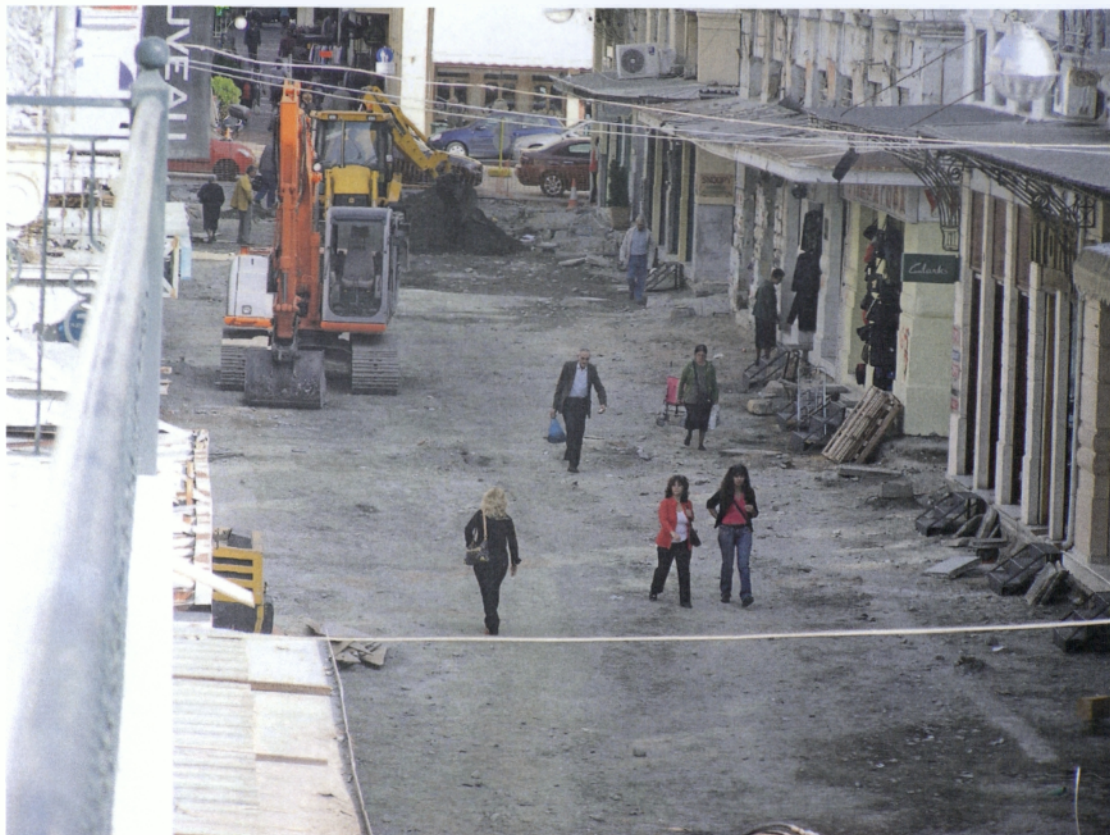
3.9 Υδραυλικά – Ύδρευση

Όσον αφορά τα υδραυλικά και την ύδρευση, προβλέπονται τα εξής:¹⁷

- Εκσκαφή ορυγμάτων σε έδαφος γαιώδες ή ημιβραχώδες σε κατοικημένη περιοχή, με πλάτος πυθμένα έως 3 μέτρα.
- Επιχώσεις ορυγμάτων με προϊόντα εκσκαφών χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις συμπύκνωσης.
- Παραγωγή, μεταφορά, διάστρωση, συμπύκνωση και συντήρηση σκυροδέματος κατηγορίας C12/15.
- Ξυλότυποι ή σιδηρότυποι επίπεδων επιφανειών.

¹⁷ Τεχνική Έκθεση Δήμου Καλαμάτας

- Προμήθεια, μεταφορά και διάστρωση άμμου θαλάσσης.
- Αποκατάσταση των κατεστραμμένων παροχών ύδρευσης και φρεατίων των υδρομέτρων με τα μεταλλικά τους καλύμματα.



Πηγή: Τεχνική Υπηρεσία

Εικόνα 3.8: Τοποθέτηση αγωγού ύδρευσης

- Κατασκευή διακλάδωσης με παροχή νερού Φ32 και σύνδεση με υπάρχον αγωγό Φ90 ή M150 για 2-5 μετρητές και συλλέκτη 6 παροχών, μέχρι και τα φρεάτια.
- Κατασκευή διακλάδωσης Φ63 για 6-10 μετρητές και τοποθέτηση συλλέκτη 10 παροχών σε αγωγό Φ90 ή M150 έως και τα φρεάτια υδρομετρητών, καθώς και αποκατάσταση λειτουργίας των υπαρχουσών παροχών.
- Κατασκευή διακλάδωσης Φ63 τοποθέτηση συλλέκτη 10 – 20 παροχών σε αγωγό Φ90 ή M150 έως και τα φρεάτια υδρομετρητών, και αποκατάσταση λειτουργίας των παροχών.

- Κατασκευή απλής παροχής με Φ32, για έναν μετρητή.
- Εντοπισμός αποκάλυψη φρεατίου δικλείδας, ανύψωση ή καταβίβαση του φρεατίου δικλείδας (βαννοφρεατίου) για την κατάλληλη τοποθέτηση, επί του οδοστρώματος.
- Καθαρισμός φρεατίου δικλείδας (βαννοφρεατίου).
- Δικλείδες χαλύβδινες συρταρωτές, χωρίς ωτίδες, με την προμήθεια, μεταφορά επί τόπου του έργου, και πλήρη εγκατάσταση, καθώς και δοκιμές ονομαστικής πίεσης 16atm ονομαστικής διαμέτρου DN 150 mm.
- Πλαστικοί σωλήνες από πολυαιθυλένιο (PE) και σωληνώσεις από σκληρό πολυαιθυλένιο (HDPE) CE 100 τρίτης γενεάς, ονομαστικής διαμέτρου DN 90 mm ονομαστικής πίεσης PN 10 atm.

3.10 Υδραυλικά – Όμβρια

Όσον αφορά τα υδραυλικά και τα όμβρια, προβλέπονται τα εξής:¹⁸

- Εκσκαφή ορυγμάτων σε έδαφος γαιώδες ή ημιβραχώδες, σε κατοικημένη περιοχή με πλάτος πυθμένα έως 3 μέτρα.
- Επιχώσεις ορυγμάτων με προϊόντα εκσκαφών, χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις συμπίκνωσης.
- Παραγωγή μεταφορά, διάστρωση, συμπίκνωση και συντήρηση σκυροδέματος κατηγορίας C12/15.
- Προμήθεια, μεταφορά και διάστρωση άμμου θαλάσσης.
- Υπόβαση οδοστρωσίας – Υπόβαση μεταβλητού πάχους.
- Ξυλότυποι ή σιδηρότυποι.
- Αποκατάσταση κατεστραμμένων υδρορροών.
- Φρεάτιο απορροής ομβρίων υδάτων προερχόμενων από τις υδρορροές των υφιστάμενων κατοικιών, με χυτοσίδηρο κάλυμμα, και διαστάσεις φρεατίου 20x20x20 εκατοστά.

¹⁸ Προμελέτη Έργου Δήμου Καλαμάτας



Πηγή: Τεχνική Υπηρεσία

Εικόνα 3.9: Φρεάτια όμβριων υδάτων

- Φρεάτιο επισκέψεως αγωγών ομβρίων τύπου «B».
- Πλαστικοί σωλήνες από σκληρό PVC ονομαστικής πίεσης 10 atm και ονομαστικής διαμέτρου $D = 160\text{mm}$.
- Τυποποιημένα κανάλια αποστράγγισης δαπέδων, βιομηχανικής προέλευσης, εσωτερικού πλάτους 200 mm, κατηγορίας φορτίου D400, με εσχάρα από ελατό χυτοσίδηρο.
- Αγωγοί αποχέτευσης, από σωλήνες, PVC σειράς 41 με $D_{\text{εξ}} = 355\text{mm}$.
- Αγωγοί αποχέτευσης ομβρίων υδάτων, από πλαστικούς σωλήνες PVC σειράς 41 με $D_{\text{εξ}} = 110\text{mm}$.
- Φρεάτιο υδροσυλλογής ομβρίων, με εσχάρα και μετώπη.
- Σύνδεση νέου δικτύου αποχέτευσης ομβρίων με το υπάρχον δίκτυο.

3.11 Υδραυλικά – Ακάθαρτα

*Όσον αφορά τα υδραυλικά και τα ακάθαρτα, προβλέπονται τα εξής:*¹⁹

- Εκσκαφή ορυγμάτων σε έδαφος γαιώδες ή ημιβραχώδες σε κατοικημένη περιοχή με πλάτος πυθμένα έως 3 μέτρα.
- Επιχώσεις ορυγμάτων με προϊόντα εκσκαφών χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις συμπίκνωσης.
- Παραγωγή, μεταφορά, διάστρωση συμπίκνωση και συντήρηση σκυροδέματος κατηγορίας C 12/15.



Πηγή: Τεχνική Υπηρεσία

Εικόνα 3.10: Εργασίες επί αγωγού ακαθάρτων

- Ευλότυποι ή σιδηρότυποι επίπεδων επιφανειών.
- Προμήθεια, μεταφορά και διάστρωση άμμου θαλάσσης.
- Φρεάτιο προσαρμογής συνδέσεων των ακινήτων, με αγωγό αποχέτευσης.

¹⁹ Προμελέτη Έργου Δήμου Καλαμάτας

- Αγωγός σύνδεσης ακινήτου με το δίκτυο αποχέτευσης, για μήκος διακλάδωσης πέραν των 4 μέτρων.
- Αγωγός σύνδεσης ακινήτου με το δίκτυο αποχέτευσης, για μήκος διακλάδωσης μέχρι 4 μέτρα.

3.12 Άρδευση - Φύτευση

*Όσον αφορά την άρδευση και την φύτευση, προβλέπονται τα εξής:*²⁰

Γεωτεχνική περιγραφή φύτευσης – άρδευσης που αφορά την διαμόρφωση πεζοδρομίων της οδού Αριστομένουσ από 23^{ης} Μαρτίου έως Βασιλέως Κωνσταντίνου ανατολικά και δυτικά έως την οδό Νικηταρά.

- Υποδομή άρδευσης
- Προετοιμασία φύτευσης και φύτευση

²⁰ Προμελέτη Έργου Δήμου Καλαμάτας



Πηγή: Τεχνική Υπηρεσία

Εικόνα 3.11: Εργασίες σε εξέλιξη

3.13 Εγκατάσταση ηλεκτροφωτισμού

Όσον αφορά την εγκατάσταση ηλεκτροφωτισμού της οδού Αριστομένους, προβλέπονται τα εξής:²¹

Α. Φωτιστικό σώμα (τύπος 1) συμπεριλαμβανομένου του λαμπτήρα μεταλλικών αλογονιδίων 150 W:

Φωτιστικό σώμα διακοσμητικού τύπου τοποθετημένο επί κορυφής ιστού κατάλληλο για ένα λαμπτήρα μεταλλικών αλογονιδίων 150 W HIT-CE E40 ενδεικτικού τύπου Legend Classic της εταιρίας Thom. Το φωτιστικό σώμα θα είναι τυποποιημένη βιομηχανική κατασκευή, δημοσιευμένο σε επίσημο κατάλογο του

²¹ Τεχνική Μελέτη Δήμου Καλαμάτας

κατασκευαστή, δεν αποτελεί ιδιοκατασκευή και θα είναι κατάλληλο για λειτουργία στην ύπαιθρο. Ακολούθως εξετάζονται:

- Αισθητική

- Προδιαγραφές
 1. Υλικά κατασκευής
 2. Οπτικό σύστημα
 3. Όργανα ενάυσεως
 4. Εγκατάσταση
 5. Πιστοποίηση

Β. Φωτιστικό σώμα (τύπος 2) συμπεριλαμβανομένου του λαμπτήρα μεταλλικών αλογονιδίων 150 W:

Το φωτιστικό σώμα θα είναι τυποποιημένη βιομηχανική κατασκευή, δημοσιευμένο σε επίσημο κατάλογο του κατασκευαστή. Δεν αποτελεί ιδιοκατασκευή και θα είναι κατάλληλο για λειτουργία στην ύπαιθρο. Το φωτιστικό σώμα θα είναι κατάλληλο για λειτουργικό φωτισμό με διακοσμητική μορφή. Ακολούθως εξετάζονται:

- Λαμπτήρας
- Λυχνιολαβή
- Πιστοποίηση

Γ. Τεχνική περιγραφή μεταλλικού Ιστού:²²

1. Ο ιστός θα είναι τυποποιημένη βιομηχανική κατασκευή, δημοσιευμένο σε επίσημο κατάλογο του κατασκευαστή, ενδεικτικού τύπου PETIT JEAN OMEGA

²² Τεχνική Έκθεση Δήμου Καλαμάτας

2360, δεν αποτελεί ιδιοκατασκευή και θα είναι ύψους 4 μέτρων. Ακολούθως εξετάζονται:

- Επιφανειακή προστασία
- Προδιαγραφές

2. Ο ιστός θα είναι τυποποιημένη βιομηχανική κατασκευή, δημοσιευμένη σε επίσημο κατάλογο του κατασκευαστή, ενδεικτικού τύπου PETIT JEAN OMEGA 2360, δεν αποτελεί ιδιοκατασκευή, και θα είναι ύψους 5 μέτρων. Ακολούθως εξετάζονται:

- Επιφανειακή προστασία
- Προδιαγραφές

Δ. Βραχίονες φωτιστικών σωμάτων:²³

Πάνω σε κάθε ιστό προβλέπεται η εγκατάσταση ενός μονού βραχίονα. Ακολούθως εξετάζονται:

- Ηλεκτρικό δίκτυο
- Εκσκαφές
- Ακροκιβώτια Ιστών
- Καλωδιώσεις
- Γειώσεις
- Μεταλλικό κιβώτιο πύλαρ
- Υπερύψωση – Ταπείνωση φρεατίων
- Αποκατάσταση κατεστραμμένων γειώσεων

²³ Τεχνική Έκθεση Δήμου Καλαμάτας

4^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΟΥ

Στο κεφάλαιο αυτό, παρουσιάζεται αναλυτικά το κόστος του έργου.

4.1 Κόστος Καθαιρέσεων - Αποξηλώσεων

*Όσον αφορά τις καθαιρέσεις και τις αποξηλώσεις, προβλέπονται τα εξής:*²⁴

- Καθαίρεση μεμονωμένων στοιχείων κατασκευών από άοπλο σκυρόδεμα με εφαρμογή συνήθων μεθόδων καθαίρεσης. **Τιμή ανά κυβικό μέτρο (m³): 50 €, με εφαρμογή συνήθων μεθόδων καθαίρεσης.**
- Καθαίρεση μεμονωμένων στοιχείων κατασκευών από οπλισμένο σκυρόδεμα με εφαρμογή συνήθων μεθόδων καθαίρεσης. **Τιμή ανά κυβικό μέτρο (m³) πραγματικού όγκου καθαίρεσης: 70 €, με εφαρμογή συνήθων μεθόδων καθαίρεσης.**
- Καθαίρεση πλακοστρώσεων δαπέδων παντός τύπου και οποιουδήποτε πάχους, χωρίς να καταβάλλεται προσοχή για την εξαγωγή ακέραιων πλακών. **Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m²): 3,50 €, χωρίς να καταβάλλεται προσοχή για την εξαγωγή ακέραιων πλακών.**
- Καθαίρεση πλακοστρώσεων δαπέδων παντός τύπου και οποιουδήποτε πάχους, αλλά με προσοχή για την εξαγωγή ακέραιων πλακών σε ποσοστό άνω του 50%. **Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m²): 5,00 €, με προσοχή για την εξαγωγή ακέραιων πλακών σε ποσοστό άνω του 50%.**
- Καθαίρεση επιστρώσεων τοίχων παντός τύπου, χωρίς να καταβάλλεται προσοχή για την εξαγωγή ακέραιων πλακών. **Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο**

²⁴ Τεχνική Μελέτη Δήμου Καλαμάτας

(m²): 3,50 €, χωρίς να καταβάλλεται προσοχή για την εξαγωγή ακέραιων πλακών.

- Καθαίρεση επιχρισμάτων. **Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m²): 5,00 €**, πραγματικής επιφάνειας.
- Καθαίρεση ασφαλτικών ταπήτων μέσα σε κατοικημένη περιοχή. **Τιμή ανά κυβικό μέτρο (m³): 18,00 €**.
- Καθαίρεση μεταλλικών κατασκευών. **Τιμή ανά χιλιόγραμμο (kg): 0,25 €** βάσει ζυγολογίου ή αναλυτικών υπολογισμών.

4.2 Κόστος Χωματοουργικών Εργασιών

*Όσον αφορά τις χωματοουργικές εργασίες, προβλέπονται τα εξής:*²⁵

- Γενικές εκσκαφές σε έδαφος γαιώδες – ημιβραχώδες για την δημιουργία υπογείων κλπ χώρων, χωρίς την καθαρή μεταφορά των προϊόντων εκσκαφής. **Τιμή ανά κυβικό μέτρο (m³) επί ορύγματος: 3,00 €**, επιμέτρηση με λήψη διατομών προ και μετά την εκσκαφή.
- Φορτοεκφόρτωση προϊόντων εκσκαφών με μηχανικά μέσα. **Τιμή ανά κυβικό μέτρο (m³) σε όγκο ορύγματος: 1,00 €**.
- Καθαρή μεταφορά προϊόντων εκσκαφών και κατεδαφίσεων με αυτοκίνητο. **Τιμή ανά κυβοχιλιόμετρο (m³ kg) σε όγκο ορύγματος: 0,41 €**.

²⁵ Τεχνική μελέτη Δήμου Καλαμάτας

4.3 Κόστος Σκυροδεμάτων

*Όσον αφορά τα σκυροδέματα, πραγματοποιήθηκαν τα εξής:*²⁶

- Προμήθεια, μεταφορά επί τόπου, διάστρωση και συμπύκνωση σκυροδέματος με χρήση αντλίας, κατηγορίας C16/20. **Τιμή ανά κυβικό μέτρο (m³): 90,00 €, για κατασκευές από σκυρόδεμα κατηγορίας C16/20.**
- Προμήθεια, μεταφορά επί τόπου, διάστρωση και συμπύκνωση σκυροδέματος με χρήση αντλίας, κατηγορίας C12/16. **Τιμή ανά κυβικό μέτρο (m³): 80,00 €, για κατασκευές από σκυρόδεμα κατηγορίας C12/16.**
- Προσαύξηση της τιμής του σκυροδέματος κατηγορίας C16/20 όταν το σύνολο της χρησιμοποιούμενης ποσότητας, δεν υπερβαίνει τα 30 κυβικά για κατασκευές από σκυρόδεμα κατηγορίας C16/20. **Τιμή ανά κυβικό μέτρο (m³): 30,00 €, για κατασκευές από σκυρόδεμα κατηγορίας C16/20.**
- Κατασκευή έγχυτου κρασπένου 0,10 μέτρα x 0,30 μέτρα από άοπλο σκυρόδεμα κατηγορίας C12/15. **Τιμή ανά μέτρο (m): 14,00 €.**
- Κατασκευή κρασπεδόρειθρου από άοπλο σκυρόδεμα. **Τιμή ανά μέτρο (m): 22,00 €.**
- Κατασκευή έγχυτου κρασπένου 0,15 μέτρα x 0,30 μέτρα από άοπλο σκυρόδεμα κατηγορίας C12/15. **Τιμή ανά μέτρο (m): 15,00 €.**
- Ξυλότυποι χυτών μικροκατασκευών. **Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m²): 15,00 €, αναπτύγματος επιφάνειας.**
- Ξυλότυποι συνήθων χυτών κατασκευών. **Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m²): 11,50 €, αναπτύγματος επιφάνειας.**
- Καμπύλοι ξυλότυποι, απλής καμπυλότητας. **Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m²): 30,00 €, αναπτύγματος επιφάνειας.**
- Χαλύβδινοι οπλισμοί σκυροδέματος, με δομικά πλέγματα S500s. **Τιμή ανά χιλιόγραμμο (kg): 0,95 €, δομικά πλέγματα S500s.**

²⁶ Τεχνική έκθεση Δήμου Καλαμάτας

4.4 Κόστος Οδοστρωσίας – Ασφαλτικά

*Όσον αφορά την οδοστρωσία και τα ασφαλτικά, πραγματοποιήθηκαν τα εξής:*²⁷

- Υπόβαση οδοστρωσίας – Υπόβαση μεταβλητού πάχους. Τιμή ανά κυβικό μέτρο (m^3): 24,75 € συμπεκνωμένου όγκου πλήρους κατασκευής υπόβασης μεταβλητού πάχους, μετά της προμήθειας και μεταφοράς των υλικών από οποιαδήποτε απόσταση.
- Βάση οδοστρωσίας – Βάση πάχους 0,10 μέτρων. Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m^2): 2,50 € βάσης συμπεκνωμένου πάχους 0,10 μέτρων πλήρους κατασκευής, μετά της προμήθειας και μεταφοράς των υλικών από οποιαδήποτε απόσταση.
- Ασφαλτική προεπάλειψη. Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m^2): 0,83 € πλήρους ασφαλτικής προεπάλειψης.
- Ασφαλτική συγκολλητική επάλειψη. Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m^2): 0,26 € πλήρους ασφαλτικής συγκολλητικής επάλειψης.
- Ασφαλτική στρώση κυκλοφορίας πάχους 0,05 μέτρα - Ασφαλτική στρώση κυκλοφορίας πάχους 0,05 μέτρα με χρήση κοινής ασφάλτου. Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m^2): 4,34 € πλήρους ασφαλτικής στρώσης κυκλοφορίας συμπεκνωμένου πάχους 0,05 μέτρων μετά της μεταφοράς των υλικών από οποιαδήποτε απόσταση στη θέση παραγωγής και του ασφαλτομίγματος στη θέση διάστρωσης.

²⁷ Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Καλαμάτας

4.5 Κόστος Καλύψεων

Όσον αφορά τις καλύψεις, πραγματοποιήθηκαν τα εξής:

- Διάστρωση πεζοδρομίων με έγχρωμες αντιολισθητικές τσιμεντόπλακες εξωτερικών χώρων, διαστάσεων 40x40x4 εκατοστά, κατασκευασμένες από πολύ ψιλή μαρμαροψηφίδα Α΄ ποιότητας. Οι πλάκες τοποθετήθηκαν στις θέσεις που προβλέφθηκαν από στα σχέδια των κατόψεων και πάνω σε υπόστρωμα από απλό σκυρόδεμα. Η επιλογή χρώματος των πλακών έγινε από την Επιβλέπουσα Αρχή. Οι κλίσεις διαμορφώθηκαν κατάλληλα, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η σωστή αποστράγγιση της επιφάνειας από τα νερά.

Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m²): 25,00 €.

- Διάστρωση πεζοδρομίων με μια σειρά από γκρι τσιμεντόπλακες Α΄ ποιότητας διαστάσεων 40x40x4 εκατοστά. Οι πλάκες τοποθετήθηκαν στις θέσεις που προβλέφθηκαν από στα σχέδια των κατόψεων και πάνω σε υπόστρωμα από απλό σκυρόδεμα. Η επιλογή χρώματος των πλακών ήταν διαφορετική από τις υπόλοιπες πλάκες του πεζοδρομίου (μαρμαροψηφίδες). **Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m²): 25,00 €.**

- Ταινίες (φιλέτα) επιστρώσεων από σκληρό, ημίλευκο, γραμμωτό (με ευθείες αυλακώσεις) μάρμαρο, προέλευσης Καβάλας, πλάτους 20 εκατοστών, πάχους 3 εκατοστών και ελεύθερου μήκους, όχι μικρότερου του 1 μέτρου. **Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m²): 70,00 €.**

- Διάστρωση επιφανειών δαπέδων με κυβόλιθους βαρέως τύπου και άριστης ποιότητας, διαστάσεων 20x10x6 εκατοστά, χρώματος γκρι σκούρο. **Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m²): 25,00 €**

- Επενδύσεις βαθμίδων κατοικιών ή καταστημάτων μήκους έως 2 μέτρων με μάρμαρο λευκό 3 / 2 εκατοστών (βατήρων / μετώπων). **Τιμή ανά τρέχον μέτρο: 48,00 € πρόσθιας ακμής βατήρων.**

- Ολόσωμες μαρμάρινες βαθμίδες απλής διατομής. Ολόσωμες μαρμάρινες βαθμίδες μήκους 1 μέτρου. **Τιμή ανά τρέχον μέτρο: 73,00 € πρόσθιας ακμής βατήρων.**
- Επιχρίσματα τριπτά – τριβιδιστά με μαρμαροκονίαμα. **Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m²): 10,00 €.**
- Επισκευή φωταγωγών υπογείων από υαλόπλινθους κοινούς λευκούς ή έγχρωμους διαστάσεων 19x19x8 εκατοστά. **Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m²): 100,00 €.**
- Διαγράμμιση οδοστρώματος – Τελική διαγράμμιση οδοστρώματος με υλικό υψηλής αντοχής και αντανακλαστικότητας. **Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m²): 4,84 €, έτοιμης διαγράμμισης οδοστρώματος.**

4.6 Κόστος Εξοπλισμού

*Όσον αφορά τον εξοπλισμό, πραγματοποιήθηκαν τα εξής:*²⁸

- Χυτοσίδηρο εμπόδιο στάθμευσης αυτοκινήτων ύψους 40 εκατοστών από την τελική στάθμη του εδάφους. **Τιμή ανά τεμάχιο: 50,00 €.**
- Προμήθεια μεταφορά και τοποθέτηση ξύλινου καθιστικού (παγκάκι), μήκους 2,20 μέτρων με πλαϊνά πόδια από ενισχυμένο τσιμέντο. **Τιμή ανά τεμάχιο: 800,00 €.**
- Προμήθεια, μεταφορά και τοποθέτηση οκταγωνικών μαντεμένων κάδων απορριμμάτων. **Τιμή ανά τεμάχιο: 340,00 €.**

²⁸ Τεχνική Μελέτη Δήμου Καλαμάτας

- Πινακίδες οδοσήμανσης και ένδειξης επικίνδυνων θέσεων υψηλής αντανακλαστικότητας. Πινακίδα ρυθμιστική μικρού μεγέθους απλής όψης. **Τιμή ανά τεμάχιο: 25,30 €.**
- Πληροφοριακές πινακίδες πλήρως αντανακλαστικές. Πλευρικές με ανακλαστικό υπόβαθρο από μεμβράνη τύπου I. **Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m²): 64,90 €.**
- Πινακίδες ρυθμιστικές και ένδειξης επικίνδυνων θέσεων υψηλής όψης αντανακλαστικότητας. Πινακίδα επικίνδυνων θέσεων πλευράς 0,60 μέτρων απλής όψης. **Τιμή ανά τεμάχιο: 35,00 €.**
- Στόλοι πινακίδων. Στόλος πινακίδων από γαλβανισμένο σιδηροσωλήνα 1 ½". **Τιμή ανά τεμάχιο: 20,90 €.**
- Προμήθεια μεταφορά και τοποθέτηση μαντεμένιας τετράγωνης σχάρας δέντρου. **Τιμή ανά τεμάχιο: 70,00 €.**

4.7 Κόστος Υδραυλικών – Ύδρευσης

*Όσον αφορά τα υδραυλικά και την ύδρευση, πραγματοποιήθηκαν τα εξής:*²⁹

- Εκσκαφή ορυγμάτων σε έδαφος γαιώδες ή ημιβραχώδες σε κατοικημένη περιοχή, με πλάτος πυθμένα έως 3 μέτρα. **Τιμή ανά κυβικό μέτρο (m³): 6,30 €.**
- Επιχώσεις ορυγμάτων με προϊόντα εκσκαφών χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις συμπύκνωσης. **Τιμή ανά κυβικό μέτρο (m³): 0,35 €.**
- Παραγωγή, μεταφορά, διάστρωση, συμπύκνωση και συντήρηση σκυροδέματος κατηγορίας C12/16. **Τιμή ανά κυβικό μέτρο (m³): 63,00 €.**
- Ξυλότυποι ή σιδηρότυποι επίπεδων επιφανειών. **Τιμή ανά τετραγωνικό μέτρο (m²): 4,50 € αναπτυγμένης επιφάνειας σε επαφή με το σκυρόδεμα.**
- Προμήθεια, μεταφορά και διάστρωση άμμου θαλάσσης. **Τιμή ανά κυβικό μέτρο (m³): 30,00 €.**

²⁹ Τεχνική Έκθεση Δήμου Καλαμάτας

- Αποκατάσταση των κατεστραμμένων παροχών ύδρευσης και φρεατίων των υδρομέτρων με τα μεταλλικά τους καλύμματα. **Τιμή ανά τεμάχιο: 30,00 €.**
- Κατασκευή διακλάδωσης με παροχή νερού Φ32 και σύνδεση με υπάρχον αγωγό Φ90 ή M150 για 2-5 μετρητές και συλλέκτη 6 παροχών, μέχρι και τα φρεάτια. **Τιμή ανά τεμάχιο: 450,00 €.**
- Κατασκευή διακλάδωσης Φ63 για 6-10 μετρητές και τοποθέτηση συλλέκτη 10 παροχών σε αγωγό Φ90 ή M150 έως και τα φρεάτια υδρομετρητών, καθώς και αποκατάσταση λειτουργίας των υπαρχουσών παροχών. **Τιμή ανά τεμάχιο: 850,00 €.**
- Κατασκευή διακλάδωσης Φ63 τοποθέτηση συλλέκτη 10 – 20 παροχών σε αγωγό Φ90 ή M150 έως και τα φρεάτια υδρομετρητών, και αποκατάσταση λειτουργίας των παροχών. **Τιμή ανά τεμάχιο: 1.000,00 €.**
- Κατασκευή απλής παροχής με Φ32, για έναν μετρητή. **Τιμή ανά τεμάχιο: 250,00 €.**
- Εντοπισμός αποκάλυψη φρεατίου δικλείδας, ανύψωση ή καταβίβαση του φρεατίου δικλείδας (βαννοφρεατίου) για την κατάλληλη τοποθέτηση, επί του οδοστρώματος. **Τιμή ανά τεμάχιο: 100,00 €.**
- Καθαρισμός φρεατίου δικλείδας (βαννοφρεατίου). **Τιμή ανά τεμάχιο: 18,00 €.**
- Δικλείδες χαλύβδινες συρταρωτές, χωρίς ωτίδες, με την προμήθεια, μεταφορά επί τόπου του έργου, και πλήρη εγκατάσταση, καθώς και δοκιμές ονομαστικής πίεσης 16atm ονομαστικής διαμέτρου DN 150 mm. **Τιμή ανά τεμάχιο: 280,00 €.**
- Πλαστικοί σωλήνες από πολυαιθυλένιο (PE) και σωληνώσεις από σκληρό πολυαιθυλένιο (HDPE) CE 100 τρίτης γενεάς, ονομαστικής διαμέτρου DN 90 mm ονομαστικής πίεσης PN 10 atm. **Τιμή ανά μέτρο μήκους: 6,50 €.**

4.8 Κόστος Υδραυλικών – Ομβριων

*Όσον αφορά τα υδραυλικά και τα όμβρια, πραγματοποιήθηκαν τα εξής:*³⁰

- Φρεάτιο απορροής ομβρίων υδάτων προερχόμενων από τις υδρορροές των υφιστάμενων κατοικιών, με χυτοσίδηρο κάλυμμα, και διαστάσεις φρεατίου 20x20x20 εκατοστά. **Τιμή ανά τεμάχιο: 30,00 €.**
- Φρεάτιο επισκέψεως αγωγών ομβρίων τύπου «B». **Τιμή ανά τεμάχιο: 1.000,00 €.**
- Πλαστικοί σωλήνες από σκληρό PVC ονομαστικής πίεσης 10 atm και ονομαστικής διαμέτρου D = 160mm. **Τιμή ανά μέτρο μήκους: 13,00 €.**
- Τυποποιημένα κανάλια αποστράγγισης δαπέδων, βιομηχανικής προέλευσης, εσωτερικού πλάτους 200 mm, κατηγορίας φορτίου D400, με εσχάρα από ελατό χυτοσίδηρο. **Τιμή ανά μέτρο μήκους: 190,00 €.**
- Αγωγοί αποχέτευσης, από σωλήνες, PVC σειράς 41 με D_{εξ} = 355mm. **Τιμή ανά μέτρο μήκους: 34,00 €.**
- Αγωγοί αποχέτευσης ομβρίων υδάτων, από πλαστικούς σωλήνες PVC σειράς 41 με D_{εξ} = 110 mm. **Τιμή ανά μέτρο μήκους: 4,70 €.**
- Φρεάτιο υδροσυλλογής ομβρίων, με εσχάρα και μετώπη. **Τιμή ανά τεμάχιο: 400,00 €.**
- Σύνδεση νέου δικτύου αποχέτευσης ομβρίων με το υπάρχον δίκτυο. **Τιμή ανά τεμάχιο: 510,00 €.**

³⁰ Προμελέτη Έργου Δήμου Καλαμάτας

4.9 Κόστος Άρδευσης - Φύτευσης

*Όσον αφορά την άρδευση και την φύτευση, πραγματοποιήθηκαν τα εξής:*³¹

Γεωτεχνική περιγραφή φύτευσης – άρδευσης που αφορά την διαμόρφωση πεζοδρομίων της οδού Αριστομένους από 23^{ης} Μαρτίου έως Βασιλέως Κωνσταντίνου ανατολικά και δυτικά έως την οδό Νικηταρά.

- Φύτευση – άρδευση δυτικού πεζοδρομίου οδός Αριστομένους από της 23^{ης} Μαρτίου έως Νικηταρά. **Τιμή: 5.600,00 €.**
- Φύτευση – άρδευση ανατολικού πεζοδρομίου οδός Αριστομένους από της 23^{ης} Μαρτίου έως Νικηταρά. **Τιμή: 7.600,00 €.**
- Φύτευση – άρδευση ανατολικού πεζοδρομίου οδός Αριστομένους από Νικηταρά έως Βασ. Κων/νου. **Τιμή: 14.000,00 €.**

4.10 Κόστος Εγκατάστασης ηλεκτροφωτισμού

*Όσον αφορά την εγκατάσταση ηλεκτροφωτισμού της οδού Αριστομένους, πραγματοποιήθηκαν τα εξής:*³²

Α. Φωτιστικό σώμα (τύπος 1) συμπεριλαμβανομένου του λαμπτήρα μεταλλικών αλογονιδίων 150 W:

Φωτιστικό σώμα διακοσμητικού τύπου τοποθετημένο επί κορυφής ιστού κατάλληλο για ένα λαμπτήρα μεταλλικών αλογονιδίων 150 W HIT-CE E40 ενδεικτικού τύπου Legend Classic της εταιρίας Thorn. Το φωτιστικό σώμα είναι τυποποιημένη βιομηχανική κατασκευή, δημοσιευμένο σε επίσημο κατάλογο του κατασκευαστή, δεν αποτελεί ιδιοκατασκευή και είναι κατάλληλο για λειτουργία στην ύπαιθρο. Επιπρόσθετα, εξετάστηκαν οι πτυχές της:

³¹ Προμελέτη Έργου Δήμου Καλαμάτας

³² Τεχνική Μελέτη Δήμου Καλαμάτας

- Αισθητικής και των
- Προδιαγραφών
 1. Υλικά κατασκευής
 2. Οπτικό σύστημα
 3. Όργανα ενάυσεως
 4. Εγκατάσταση
 5. Πιστοποίηση

Τιμή ανά τεμάχιο: 400,00 €

B. Φωτιστικό σώμα (τύπος 2) συμπεριλαμβανομένου του λαμπτήρα μεταλλικών αλογονιδίων 150 W:

Το φωτιστικό σώμα είναι τυποποιημένη βιομηχανική κατασκευή, δημοσιευμένο σε επίσημο κατάλογο του κατασκευαστή. Δεν αποτελεί ιδιοκατασκευή και είναι κατάλληλο για λειτουργία στην ύπαιθρο. Το φωτιστικό σώμα θα είναι κατάλληλο για λειτουργικό φωτισμό με διακοσμητική μορφή. Επιπρόσθετα, εξετάστηκαν τα εξής θέματα:

- Λαμπτήρας
- Λυχνιολαβή
- Πιστοποίηση

Τιμή ανά τεμάχιο: 450,00 €

Γ. Τεχνική περιγραφή μεταλλικού Ιστού:³³

1. Ο ιστός είναι τυποποιημένη βιομηχανική κατασκευή, δημοσιευμένο σε επίσημο κατάλογο του κατασκευαστή, ενδεικτικού τύπου PETIT JEAN OMEGA 2360, δεν αποτελεί ιδιοκατασκευή, είναι ύψους 4 μέτρων και διαθέτει:

- Επιφανειακή προστασία
- Προδιαγραφές

2. Ο ιστός είναι τυποποιημένη βιομηχανική κατασκευή, δημοσιευμένη σε επίσημο κατάλογο του κατασκευαστή, ενδεικτικού τύπου PETIT JEAN OMEGA 2360, δεν αποτελεί ιδιοκατασκευή, είναι ύψους 5 μέτρων και διαθέτει:

- Επιφανειακή προστασία
- Προδιαγραφές

Τιμή ανά τεμάχιο: 350,00 €

Δ. Βραχίονες φωτιστικών σωμάτων:³⁴

Πάνω σε κάθε ιστό εγκαταστάθηκε ένας μονός βραχίονα. Επιπρόσθετα, στην κατασκευή αυτή περιλαμβάνονται:

- Ηλεκτρικό δίκτυο
- Εκσκαφές
- Ακροκιβώτια Ιστών
- Καλωδιώσεις
- Γειώσεις
- Μεταλλικό κιβώτιο πύλαρ
- Υπερύψωση – Ταπείνωση φρεατίων
- Αποκατάσταση κατεστραμμένων γειώσεων

³³ Τεχνική Έκθεση Δήμου Καλαμάτας

³⁴ Τεχνική Έκθεση Δήμου Καλαμάτας

Τιμή ανά τεμάχιο: 100,00 €

4.11 Συγκεντρωτικός προϋπολογισμός μελέτης

Στην συνέχεια παρουσιάζεται ο προϋπολογισμός μελέτης του έργου ανά είδος εργασίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1: ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΟΥ

Είδος Εργασίας	Δαπάνη
Καθαιρέσεις – Αποξηλώσεις	35.035 €
Χωματοργικά	21.226 €
Σκυροδέματα	91.446 €
Οδοστρωσία – Ασφαλτικά	21.386 €
Καλύψεις	188.449 €
Εξοπλισμός	40.651 €
Υδραυλικά – Ύδρευση	59.789 €
Υδραυλικά – Όμβρια	50.710 €
Υδραυλικά – Ακάθαρτα	16.427 €
Αρδευση – Φύτευση	27.200 €
Ηλεκτροφωτισμός	120.224 €
Σύνολο Προϋπολογισμού	672.545 €
Γενικά Έξοδα (18%)	121.058 €
Απρόβλεπτα Έξοδα (15%)	119.041 €
Αναθεωρήσεις	22.817 €
Φ.Π.Α. (19%)	177.737 €
ΣΥΝΟΛΟ	1.113.197 €

Πηγή: Δήμος Καλαμάτας, Διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών, τμήμα μελετών

4.12 Τελική δαπάνη του έργου

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται το τελικό κόστος του έργου. Επιπλέον, γίνεται μια σύγκριση της τελικής δαπάνης με αυτή που είχε προϋπολογισθεί στην μελέτη του έργου και δίνεται η ποσοστιαία διαφορά.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2: ΤΕΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΟΥ

Είδος Εργασίας	Προϋπολογισθείσα Δαπάνη	Τελική Δαπάνη	% Διαφορά
Καθαιρέσεις – Αποξηλώσεις	35.035 €	86.144 €	146%
Χωματοργικά	21.226 €	17.151 €	-19%
Σκυροδέματα	91.446 €	101.847 €	11%
Οδοστρωσία – Ασφαλτικά	21.386 €	23.553 €	10%
Καλύψεις	188.449 €	207.336 €	10%
Εξοπλισμός	40.651 €	33.057 €	-19%
Υδραυλικά – Ύδρευση	59.789 €	48.337 €	-19%
Υδραυλικά – Όμβρια	50.710 €	68.317 €	35%
Υδραυλικά – Ακάθαρτα	16.427 €	17.490 €	6%
Άρδευση – Φύτευση	27.200 €	29.120 €	7%
Ηλεκτροφωτισμός	120.224 €	137.064 €	14%
Σύνολο Προϋπολογισμού	672.545 €	741.494 €	10%
Γενικά Έξοδα (18%)	121.058 €	133.469 €	10%
Απρόβλεπτα Έξοδα (15%)	119.041 €	--	-100%
Αναθεωρήσεις	22.817 €	15.190 €	-33%
Φ.Π.Α. (19%)	177.737 €	170.125 €	-4%
ΣΥΝΟΛΟ	1.113.197 €	1.060.278 €	-5%

Πηγή: Δήμος Καλαμάτας, Διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών, τμήμα μελετών

1. **Καθαίρεσεις – Αποξηλώσεις.** Κατόπιν αναλυτικών προμετρήσεων προκύπτει αύξηση κατά € 51.109,04 που προήλθε κυρίως λόγω αύξησης των εργασιών καθαίρεσης μεμονωμένων στοιχείων κατασκευών από άοπλο και οπλισμένο σκυρόδεμα, λόγω του μεγάλου πάχους του μπετόν που βρέθηκε κατά τις εργασίες καθαίρεσεων στο τμήμα του ανατολικού πεζοδρομίου της οδού Αριστομένους από την οδό Νικηταρά έως την οδό Βασ. Γεωργίου και των εργασιών καθαίρεσης ασφαλικών ταπήτων.

2. **Χωματουργικά.** Κατόπιν αναλυτικών προμετρήσεων προκύπτει μείωση κατά € 4.075,26 που προήλθε λόγω μείωσης των εργασιών εκσκαφής, φορτοεκφόρτωσης προϊόντων εκσκαφών και μεταφοράς των προϊόντων εκσκαφών και κατεδαφίσεων.

3. **Σκυροδέματα.** Κατόπιν αναλυτικών προμετρήσεων προκύπτει αύξηση κατά € 10.401,36 που προήλθε λόγω αύξησης της ποσότητας των σκυροδετήσεων και των χαλύβδινων οπλισμών σκυροδέματος.

4. **Οδοστρωσία – Ασφαλτικά.** Κατόπιν αναλυτικών προμετρήσεων προκύπτει αύξηση κατά € 2.167,01 που προήλθε λόγω αύξησης της ποσότητας της υπόβασης οδοστρωσίας και της εργασίας κοπής ασφαλτοσκυροδέματος.

5. **Καλύψεις.** Κατόπιν αναλυτικών προμετρήσεων προκύπτει αύξηση κατά € 18.887,49 που προήλθε λόγω αύξησης των εργασιών διάστρωσης με πλάκες όδευσης τυφλών και επενδύσεων βαθμίδων μήκους έως 2,00 μ. με μάρμαρο λευκό της ποσότητας των ολόσωμων μαρμάρινων βαθμίδων απλής διατομής και των εργασιών αδροποίησης επιφανειών από μάρμαρο και κατασκευής γλυφών.

6. **Εξοπλισμός.** Κατόπιν αναλυτικών προμετρήσεων προκύπτει μείωση κατά € 7.593,60 που προήλθε λόγω μείωσης των ποσοτήτων των χυτοσιδηρών εμποδίων αυτοκινήτων και των μαντεμένων σχαρών δέντρων.

7. **Υδραυλικά – Ύδρευση.** Κατόπιν αναλυτικών προμετρήσεων προκύπτει μείωση κατά € 11.451,67 που προήλθε λόγω μείωσης της ποσότητας των σκυροδετήσεων, των ξυλοτύπων, των εργασιών κατασκευής διακλαδώσεων για 2 - 5 μετρητές και για

10 - 20 παροχές και της εργασίας κατασκευής απλής παροχής για έναν μετρητή και της εργασίας καθαρισμού φρεατίου δικλείδας.

8. Υδραυλικά – Όμβρια. Κατόπιν αναλυτικών προμετρήσεων προκύπτει αύξηση κατά € 17.606,89 που προήλθε λόγω αύξησης των εργασιών εκσκαφής και επίχωσης, της ποσότητας των σκυροδετήσεων, των εργασιών αποκατάστασης κατεστραμμένων υδρορροών και των ποσοτήτων των φρεατίων επισκέψεως αγωγών όμβριων τύπου Β και του αγωγού αποχέτευσης φ355.

9. Υδραυλικά – Ακάθαρτα. Κατόπιν αναλυτικών προ μετρήσεων προκύπτει αύξηση κατά € 1.063,20 που προήλθε λόγω αύξησης των ποσοτήτων των εργασιών επίχωσης, της άμμου και του αγωγού σύνδεσης ακινήτων με το δίκτυο αποχέτευσης για μήκος διακλάδωσης μέχρι 4,00 m.

10. Άρδευση – Φύτευση. Κατόπιν αναλυτικών προμετρήσεων προκύπτει αύξηση κατά € 1.920,00 που προήλθε λόγω αύξησης της εργασίας φύτευσης - άρδευσης του τμήματος του ανατολικού πεζοδρομίου της οδού Αριστομένους από την οδό 23ης Μαρτίου έως την οδό Νικηταρά.

11. Ηλεκτροφωτισμός. Κατόπιν αναλυτικών προμετρήσεων προκύπτει αύξηση κατά € 16.839,90 που προήλθε λόγω αύξησης των ποσοτήτων των ιστών ύψους 4,00 m, των φωτιστικών σωμάτων ισχύος 150 W, των φρεατίων δικτύων σωληνώσεων αναμονής, των εργασιών εκσκαφής, της ποσότητας των καλωδίων διατομής 5 χ 10 mm², του σωλήνα φ110, της εργασίας υπερύψωσης - ταπείνωσης φρεατίων, του σιδηροσωλήνα διέλευσης καλωδίων, των χαλύβδινων κυτίων διακλαδώσεως, των εργασιών αποσύνδεσης της τροφοδοτήσεως με ηλεκτρικό ρεύμα σιδηροϊστών, των εργασιών τοποθέτησης επιδαπέδιων φωτιστικών σωμάτων, των εργασιών εξαγωγής και απομάκρυνσης σιδηροϊστών, των ηλεκτρικών μουφών σύνδεσης καλωδίων, των φωτιστικών σωμάτων ενδεικτικού τύπου Philips Decoscene & Philips Ledline, του καλωδίου NYΥ διατομής 5 x 6 mm² και της προσθήκης δύο Νέων Εργασιών: της εργασίας επίστρωσης υλικού υποδομής για γαλβανισμένους σιδηροϊστούς πριν το βάψιμο και της εργασίας ελαιοχρωματισμού κωνικών σιδηροϊστών.

5^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Η ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΟΥΣ

5.1 Μεθοδολογία έρευνας

Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι να μάθουμε ποια είναι η άποψη των κατοίκων της Καλαμάτας, για την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένουσ.

Η έρευνα έγινε με μορφή ερωτηματολογίου. Περιελάμβανε είκοσι τρεις ερωτήσεις, εκ των οποίων οι τέσσερις αφορούν στα δημογραφικά στοιχεία των ερωτηθέντων και οι υπόλοιπες αφορούν στην πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένουσ. Η συμπλήρωση των ερωτηματολογίων έγινε με προσωπική συνέντευξη στον κάθε κάτοικο.

5.2 Υλικό έρευνας

Το δείγμα της έρευνας αποτελούν πενήντα κάτοικοι που επιλέχτηκαν τυχαία κατά την διέλευσή τους από τον πεζόδρομο της οδού Αριστομένουσ.

5.3 Αποτελέσματα έρευνας

Παρακάτω παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας για τον πεζόδρομο της οδού Αριστομένουσ. Η απεικόνιση των αποτελεσμάτων γίνεται και στις είκοσι τρεις ερωτήσεις τόσο ποσοτικά όσο και με τη βοήθεια διαγραμμάτων.

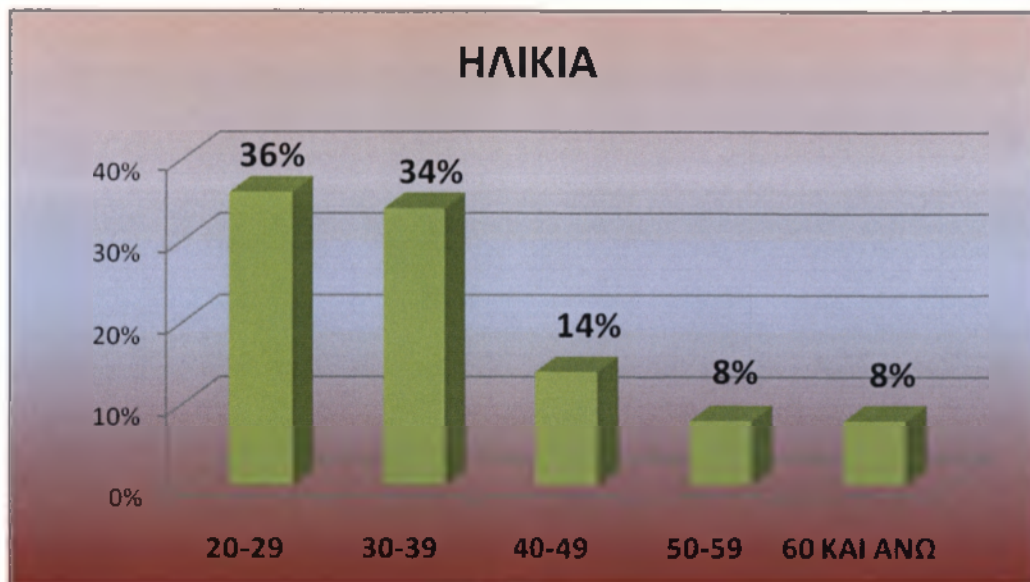
Η ηλικιακή σύνθεση του δείγματος παρουσιάζεται στον πίνακα 5.1 που ακολουθεί.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1: ΗΛΙΚΙΑ

ΗΛΙΚΙΑ						
	20-29	30-39	40-49	50-59	60 ΚΑΙ ΑΝΩ	ΣΥΝΟΛΟ
	18	17	7	4	4	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	36%	34%	14%	8%	8%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.1, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ: 5.1 ΗΛΙΚΙΑ

Όπως παρατηρείται από το διάγραμμα 5.1, το 36% του δείγματος βρίσκεται σε ηλικία 20 – 29 και το 34% σε ηλικία 30 – 39. Το 14% βρίσκεται σε ηλικία 40 – 49, το 8% είναι από 50 – 59 ετών ενώ το υπόλοιπο 8% είναι πάνω από 60 ετών.

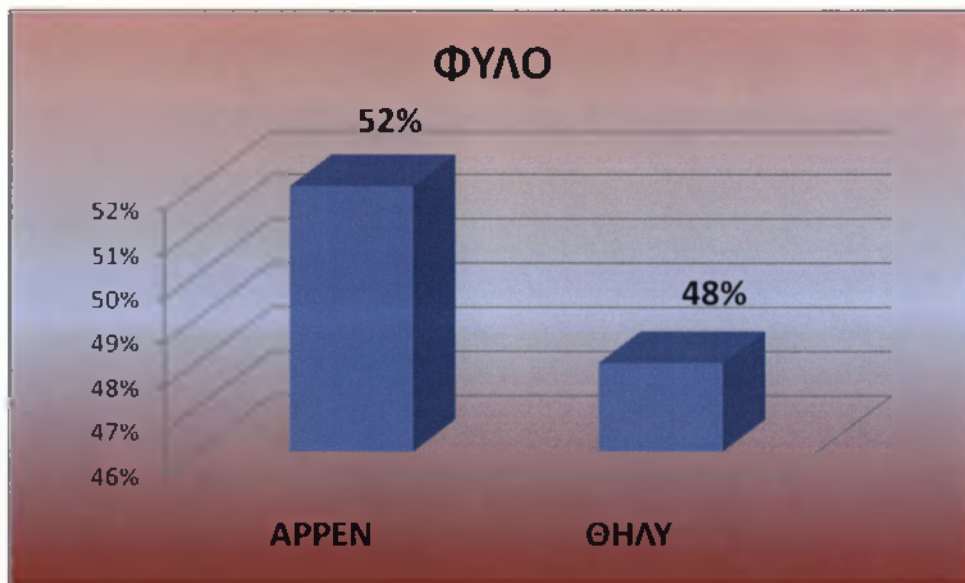
Η ποσοστιαία συμμετοχή των ανδρών και των γυναικών που συμμετείχαν στην έρευνα παρουσιάζεται στον πίνακα 5.2 που ακολουθεί.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2: ΦΥΛΟ

ΦΥΛΟ			
	ΑΡΡΕΝ	ΘΗΛΥ	ΣΥΝΟΛΟ
	26	24	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	52%	48%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.2, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.2: ΦΥΛΟ

Το σύνολο του δείγματος είναι 50 άτομα και σύμφωνα με το διάγραμμα 5.2, το 52% είναι άντρες και το 48% γυναίκες.

Στον παρακάτω πίνακα 5.3, παρουσιάζεται το επίπεδο εκπαίδευσης των ερωτηθέντων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3: ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ						
	ΑΠΟΦΟΙΤΟΣ ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ	ΑΠΟΦΟΙΤΟΣ ΛΥΚΕΙΟΥ	ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΣ ΑΕΙ/ ΤΕΙ	ΚΑΤΟΧΟΣ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΥ ΤΙΤΛΟΥ	ΚΑΤΟΧΟΣ ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΟΥ ΤΙΤΛΟΥ	ΣΥΝΟΛΟ
	3	16	27	4	0	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	6%	32%	54%	8%	0%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.3, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.3: ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα 5.3, το 6% του δείγματος είναι απόφοιτοι γυμνασίου, το 32% είναι απόφοιτοι λυκείου, το 54% είναι κάτοχοι πτυχίου ΑΕΙ ή ΤΕΙ, το υπόλοιπο 8% είναι κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου ενώ δεν υπάρχει κάποιος που να είναι κάτοχος διδακτορικού τίτλου.

Στον παρακάτω πίνακα 5.4, παρουσιάζεται η ιδιότητα των ερωτηθέντων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4 ΙΔΙΟΤΗΤΑ

Η ιδιότητά σας στην περιοχή είναι:						
	Κάτοικος	Επαγγελματίας	Υπάλληλος	Επισκέπτης	Πελάτης	ΣΥΝΟΛΟ
	9	13	9	15	4	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	18%	26%	18%	30%	8%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.4, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.4: ΙΔΙΟΤΗΤΑ

Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.4, το 18% του δείγματος είναι απλώς κάτοικοι της περιοχής, το 26% είναι επαγγελματίες, το 18% του δείγματος είναι υπάλληλοι, το 30% είναι επισκέπτες ενώ υπάρχει και ένα 8% που είναι πελάτες.

Τα παρακάτω αποτελέσματα αφορούν την ερώτηση αν οι ερωτηθέντες είναι «υπέρ της πεζοδρομήσεως της οδού Αριστομένους».

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5: ΥΠΕΡ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΣ

Είστε υπέρ της πεζοδρομήσεως της οδού Αριστομένους;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΔΙΑΦΟΡΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	43	5	2	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	86%	10%	4%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.5, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.5: ΥΠΕΡ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΣ

Από το διάγραμμα 5.5 συμπεραίνεται πως το μεγαλύτερο ποσοστό των ανθρώπων της Καλαμάτας (86%) είναι υπέρ της πεζοδρόμησης της οδού Αριστομένους, το 10% δεν συμφωνεί με το έργο και το 4% μόλις απλά του είναι αδιάφορο το θέμα της πεζοδρόμησης.

Στον παρακάτω πίνακα 5.6 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για το αν η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους είχε αρνητική επίπτωση στις επιχειρήσεις της οδού.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.6: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Πιστεύετε ότι η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους είχε αρνητική οικονομική επίπτωση στις επιχειρήσεις επί της οδού;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΙΣΩΣ	ΣΥΝΟΛΟ
	7	30	13	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	14%	60%	26%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.6, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.6: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Με μεγάλη έκπληξη παρατηρείται στο διάγραμμα 5.6 πως το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων (60%), θεωρεί πως η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους δεν είχε αρνητική οικονομική επίπτωση στις επιχειρήσεις επί της οδού. Το 14% δεν θεωρεί ότι ισχύει κάτι τέτοιο και το 26% θεωρεί πως ίσως και να έχει αρνητική οικονομική επίπτωση στις επιχειρήσεις.

Ο παρακάτω πίνακας 5.7 πληροφορεί για την ύπαρξη πρασίνου στην πόλη μετά την πεζοδρόμηση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.7: ΠΡΑΣΙΝΟ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

Πιστεύετε ότι μετά την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους υπάρχει περισσότερο πράσινο στην πόλη;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΙΣΩΣ	ΣΥΝΟΛΟ
	22	15	13	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	44%	30%	26%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.7, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.7: ΠΡΑΣΙΝΟ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

Από τα παραπάνω στοιχεία του διαγράμματος 5.7 παρατηρείται πως οι περισσότεροι ερωτηθέντες (44%) πιστεύουν πως μετά την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους, υπάρχει περισσότερο πράσινο στην πόλη. Το 30% των ερωτηθέντων δεν συμφωνεί με αυτή την άποψη, ενώ υπάρχει και ένα 26% που θεωρεί πως ίσως και να υπάρχει περισσότερο πράσινο.

Τα παρακάτω αποτελέσματα έχουν να κάνουν με τον φωτισμό του πεζόδρομου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.8: ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ

Πιστεύετε ότι ο πεζόδρομος της οδού Αριστομένους φωτίζεται επαρκώς;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΙΣΩΣ	ΣΥΝΟΛΟ
	36	10	4	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	72%	20%	8%	100%

Πηγή: Ίδια έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.8, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ίδια έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.8: ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ

Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.8 παρατηρείται ότι ένας πολύ μεγάλος αριθμός του δείγματος (72%) πιστεύει ότι η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους φωτίζεται επαρκώς. Το 20% του δείγματος πιστεύει πως δεν φωτίζεται επαρκώς και υπάρχει και ένα 8% που πιστεύει πως ίσως φωτίζεται επαρκώς.

Στον πίνακα 5.9 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της ερώτησης για το «αν ο αριθμός των κάδων του πεζόδρομου επαρκεί ώστε να διατηρηθεί η πόλη καθαρή».

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.9: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΔΩΝ

Πιστεύετε ότι ο αριθμός των κάδων του πεζόδρομου της οδού Αριστομένους, επαρκεί ώστε να διατηρείται η πόλη καθαρή;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΙΣΩΣ	ΣΥΝΟΛΟ
	25	15	10	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	50%	30%	20%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.9, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.9: ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΔΩΝ

Το παραπάνω διάγραμμα 5.9 δείχνει πως οι μισοί ερωτηθέντες πιστεύουν ότι ο αριθμός των κάδων του πεζόδρομου της οδού Αριστομένους, επαρκεί ώστε να διατηρείται η πόλη καθαρή. Το 30% δεν συμφωνεί με την άποψη αυτή και το υπόλοιπο 20% πιστεύει ότι ίσως και να διατηρείται η πόλη καθαρή.

Στον πίνακα 5.10 παρουσιάζονται τα στοιχεία για το αν οι κάτοικοι πιστεύουν ότι τα παγκάκια έχουν τοποθετηθεί σωστά επί του πεζόδρομου της οδού Αριστομένους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.10: ΠΑΓΚΑΚΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ

Πιστεύετε ότι τα παγκάκια έχουν τοποθετηθεί σωστά επί του πεζόδρομου της οδού Αριστομένους;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΙΣΩΣ	ΣΥΝΟΛΟ
	30	13	7	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	60%	26%	14%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.10, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.10: ΠΑΓΚΑΚΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ

Παρατηρείται σύμφωνα με το διάγραμμα 5.10 πως το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων (60%) πιστεύει πως τα παγκάκια έχουν τοποθετηθεί σωστά επί του πεζόδρομου της οδού Αριστομένους. Το 26% των ερωτηθέντων δεν το πιστεύει αυτό και υπάρχει και ένα 14% που πιστεύει ότι ίσως και να έχουν τοποθετηθεί σωστά.

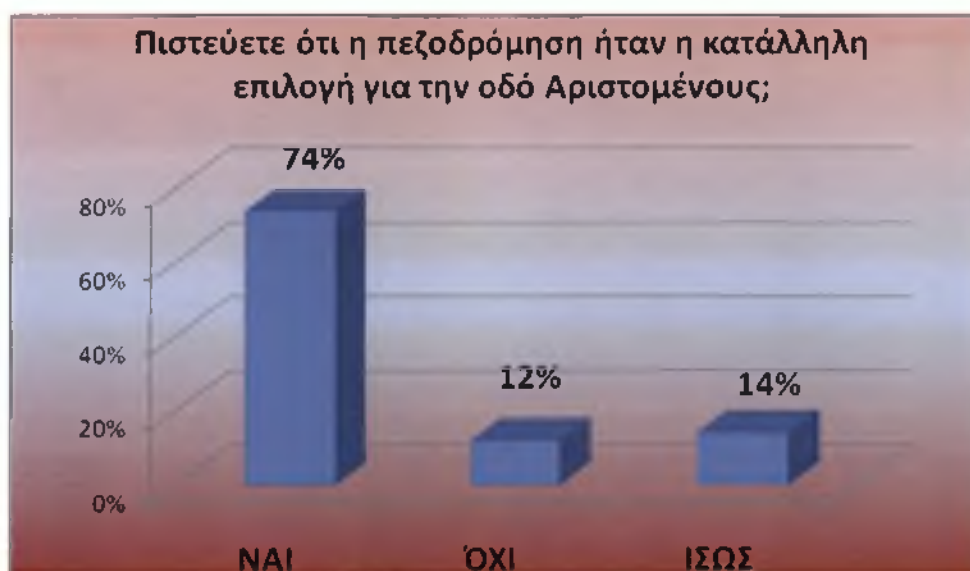
Στον παρακάτω πίνακα 5.11 παρουσιάζονται οι απόψεις των κατοίκων για το αν ήταν κατάλληλη η επιλογή της πεζοδρόμησης της οδού Αριστομένους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.11: ΕΠΙΛΟΓΗ ΓΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ

Πιστεύετε ότι η πεζοδρόμηση ήταν η κατάλληλη επιλογή για την οδό Αριστομένους;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΙΣΩΣ	ΣΥΝΟΛΟ
	37	6	7	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	74%	12%	14%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.11, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.11: ΕΠΙΛΟΓΗ ΓΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ

Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.11, ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό (74%) θεωρεί πως η πεζοδρόμηση ήταν η κατάλληλη επιλογή για την οδό Αριστομένους. Ένα 12% πιστεύει πως δεν ήταν η σωστή επιλογή και υπάρχει και ένα 14% που πιστεύει ότι ίσως ήταν η σωστή επιλογή.

Στον πίνακα 5.12, που ακολουθεί, παρουσιάζεται η γνώμη των ερωτηθέντων για το αισθητικό αποτέλεσμα της πεζοδρόμησης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.12: ΑΙΣΘΗΤΙΚΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ

Σας ικανοποίησε το αισθητικό αποτέλεσμα;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΔΙΑΦΟΡΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	40	5	5	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	80%	10%	10%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.12, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.12: ΑΙΣΘΗΤΙΚΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ

Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.12, ένα πολύ μεγάλο ποσοστό του δείγματος, που φτάνει το 80%, δηλώνει ικανοποιημένο με το αισθητικό αποτέλεσμα. Το 10% του δείγματος δεν το ικανοποίησε το αποτέλεσμα και το υπόλοιπο 10% δηλώνει ότι το θέμα αυτό του είναι αδιάφορο.

Στον παρακάτω πίνακα 5.13 παρουσιάζεται η γνώμη των ερωτηθέντων για την ποιότητα κατασκευής του πεζόδρομου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.13: ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Σας ικανοποίησε η ποιότητα κατασκευής;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΔΙΑΦΟΡΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	28	13	9	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	56%	26%	18%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.13, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.13: ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.13, λίγο περισσότεροι από τους μισούς ερωτηθέντες (56%) δήλωσαν ότι είναι ικανοποιημένοι από την ποιότητα κατασκευής του πεζόδρομου. Το 26% των ερωτηθέντων δεν τους ικανοποιεί η ποιότητα και ένα 18% δηλώνει ότι το θέμα αυτό του είναι αδιάφορο.

Στον παρακάτω πίνακα 5.14 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για το αν η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους είχε θετικά αποτελέσματα στις επιχειρήσεις της οδού.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.14: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Πιστεύετε ότι η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους είχε θετικά οικονομικά αποτελέσματα στις επιχειρήσεις επί της οδού;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΙΣΩΣ	ΣΥΝΟΛΟ
	23	7	20	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	46%	14%	40%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.14, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.14: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.14, τα άτομα που πιστεύουν ότι η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους είχε θετικά οικονομικά αποτελέσματα στις επιχειρήσεις επί της οδού αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό του δείγματος (46%). Το 14% των ερωτηθέντων δεν είναι σύμφωνο με την άποψη αυτή ενώ υπάρχει και ένα 40% που πιστεύει ότι η πεζοδρόμηση ίσως και να είχε θετικά οικονομικά αποτελέσματα στις επιχειρήσεις.

Στον παρακάτω πίνακα 5.15 παρουσιάζονται οι απόψεις των κατοίκων για την κυκλοφορία δίτροχων στον πεζόδρομο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.15: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΔΙΤΡΟΧΩΝ

Σας ενοχλεί η κυκλοφορία δίτροχων στον πεζόδρομο;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΔΙΑΦΟΡΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	36	13	1	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	72%	26%	2%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.15, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.15: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΔΙΤΡΟΧΩΝ

Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.15, οι περισσότεροι ερωτηθέντες (72%) ενοχλούνται από την κυκλοφορία δίτροχων στον πεζόδρομο (εννοούν κυρίως τα μηχανάκια και όχι τα ποδήλατα). Το 26% του δείγματος δεν ενοχλείται και ένα 2% είναι αδιάφορο για το θέμα.

Στον πίνακα 5.16 παρουσιάζεται η γνώμη των κατοίκων για τα τραπεζοκαθίσματα στον πεζόδρομο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.16: ΤΡΑΠΕΖΟΚΑΘΙΣΜΑΤΑ

Θα επιθυμούσατε να υπάρχουν τραπεζοκαθίσματα στον πεζόδρομο;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΔΙΑΦΟΡΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	20	24	6	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	40%	48%	12%	100%

Πηγή: Ίδια έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.16, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ίδια έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.16: ΤΡΑΠΕΖΟΚΑΘΙΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.16, το μεγαλύτερο ποσοστό (48%) των ερωτηθέντων δεν επιθυμεί την ύπαρξη τραπεζοκαθισμάτων στον πεζόδρομο. Το 40% το επιθυμεί αυτό, ενώ το 12% θεωρεί αδιάφορο το συγκεκριμένο θέμα.

Στον παρακάτω πίνακα 5.17 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της ερώτησης για το «αν η πεζοδρόμηση δυσχεραίνει την πρόσβαση των πελατών με αυτοκίνητο».

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.17: ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΠΕΛΑΤΩΝ ΜΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Πιστεύετε ότι η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους δυσχεραίνει την πρόσβαση των πελατών με αυτοκίνητο;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΙΣΩΣ	ΣΥΝΟΛΟ
	19	19	12	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	38%	38%	24%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.17, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.17: ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΠΕΛΑΤΩΝ ΜΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.17, το ίδιο ποσοστό ατόμων (38%), πιστεύει ή δεν πιστεύει ότι η πεζοδρόμηση δυσχεραίνει την πρόσβαση των πελατών με αυτοκίνητο. Υπάρχει επίσης και ένα 24% που πιστεύει ότι ίσως δυσχεραίνει την πρόσβαση η πεζοδρόμηση.

Στον παρακάτω πίνακα 5.18 παρουσιάζεται η άποψη των ερωτηθέντων για το αν δυσκολεύονται να βρουν χώρο στάθμευσης μετά την πεζοδρόμηση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.18: ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Δυσκολεύεστε να βρείτε χώρο στάθμευσης μετά την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΔΙΑΦΟΡΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	25	16	9	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	50%	32%	18%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.18, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.18: ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.18, ακριβώς οι μισοί ερωτηθέντες (50%) δηλώνουν ότι δυσκολεύονται να βρουν χώρο στάθμευσης μετά την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους. Το 32% δεν δυσκολεύεται, ενώ υπάρχει και ένα 18% που το θέμα του είναι αδιάφορο.

Στον παρακάτω πίνακα 5.19 παρουσιάζεται η γνώμη των κατοίκων για την αστυνόμευση του πεζόδρομου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.19: ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ

Πιστεύετε ότι η οδός Αριστομένους αστυνομεύεται επαρκώς;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΕΡΙΠΟΥ	ΣΥΝΟΛΟ
	17	20	13	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	34%	40%	26%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.19, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.19: ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ

Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.19, το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων (40%) πιστεύει πως ο πεζόδρομος της οδού Αριστομένους δεν αστυνομεύεται επαρκώς. Το 34% δεν το πιστεύει αυτό και το 26% πιστεύει ότι ίσως να αστυνομεύεται επαρκώς.

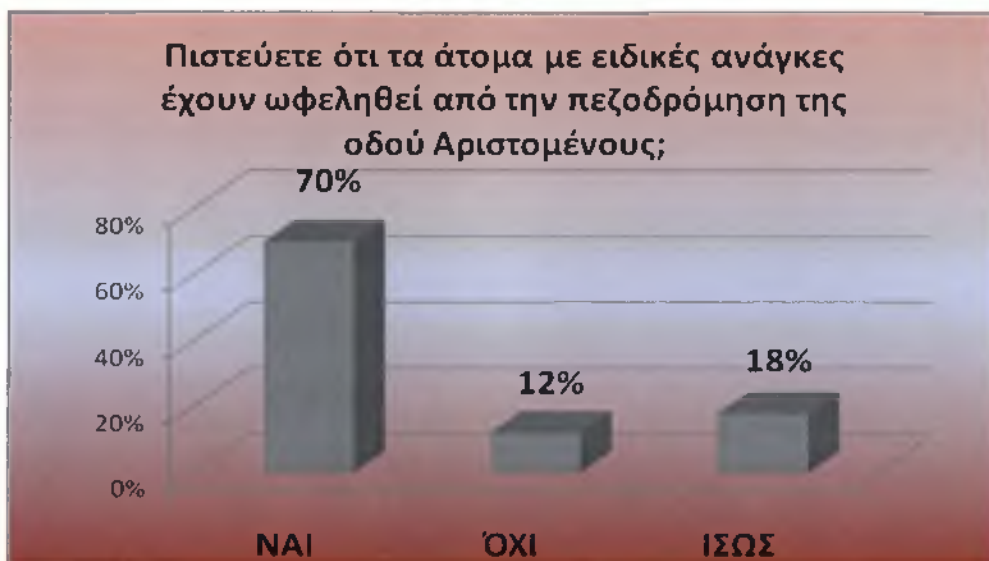
Στον παρακάτω πίνακα 5.20 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για το αν οι κάτοικοι πιστεύουν ότι τα άτομα με ειδικές ανάγκες έχουν ωφεληθεί από την πεζοδρόμηση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.20: ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Πιστεύετε ότι τα άτομα με ειδικές ανάγκες έχουν ωφεληθεί από την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΙΣΩΣ	ΣΥΝΟΛΟ
	35	6	9	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	70%	12%	18%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.20, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.20: ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.20, το μεγάλο ποσοστό των ερωτηθέντων που φτάνει το 70%, πιστεύει ότι η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους έχει ωφελήσει τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Ένα 12% θεωρεί ότι δεν τα έχει ωφελήσει και το υπόλοιπο 18% πιστεύει ότι ίσως η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους να έχει ωφελήσει τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

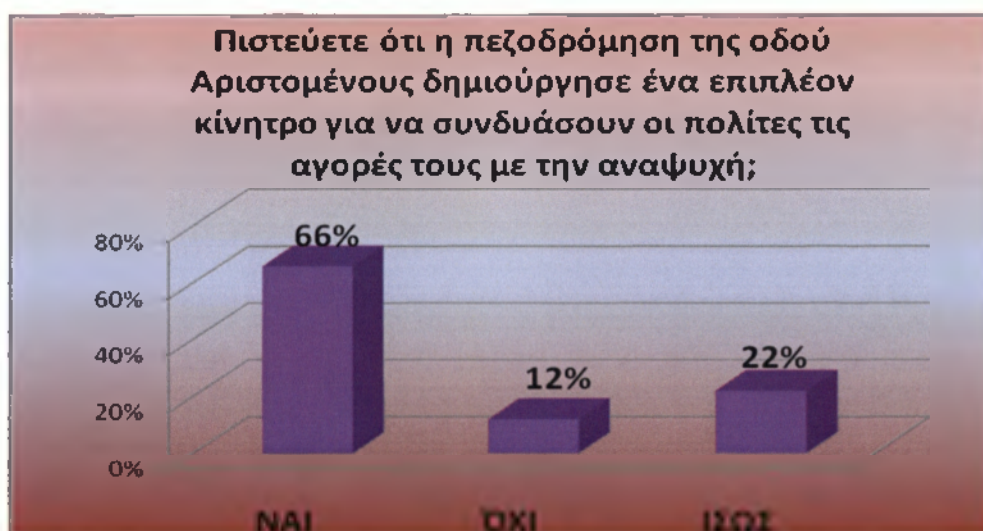
Στον παρακάτω πίνακα 5.21 παρουσιάζονται οι απόψεις των κατοίκων για τον αν η πεζοδρόμηση δημιούργησε ένα επιπλέον κίνητρο για να συνδυάσουν τις αγορές τους με την αναψυχή.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.21: ΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗ

Πιστεύετε ότι η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους δημιούργησε ένα επιπλέον κίνητρο για να συνδυάσουν οι πολίτες τις αγορές τους με την αναψυχή;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΙΣΩΣ	ΣΥΝΟΛΟ
	33	6	11	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	66%	12%	22%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.21, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.21: ΑΓΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗ

Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.21, οι περισσότεροι ερωτηθέντες (66%), πιστεύουν πως η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους δημιούργησε ένα επιπλέον κίνητρο για να συνδυάσουν οι πολίτες τις αγορές τους με την αναψυχή. Το 12% των ερωτηθέντων δεν είναι σύμφωνο με την άποψη αυτή, ενώ υπάρχει και ένα 22% που πιστεύει ότι ίσως να δημιούργησε ένα επιπλέον κίνητρο.

Στον παρακάτω πίνακα 5.22 παρουσιάζεται η γνώμη των κατοίκων για το αν η πεζοδρόμηση καλυτέρευσε την εικόνα της πόλης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.22: ΚΑΛΥΤΕΡΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΙΚΟΝΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Πιστεύετε ότι η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους καλυτέρευσε την εικόνα της πόλης;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΔΙΑΦΟΡΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	45	4	1	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	90%	8%	2%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.22, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.22: ΚΑΛΥΤΕΡΕΥΣΗ ΤΗΣ ΕΙΚΟΝΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.22, οι περισσότεροι ερωτηθέντες (90%), πιστεύουν πως η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους καλυτέρευσε την εικόνα της πόλης. Ένα 8% δεν το πιστεύει αυτό, ενώ υπάρχει και ένα 2% που του είναι αδιάφορο το συγκεκριμένο θέμα.

Στον πίνακα 5.23 παρουσιάζεται η άποψη των κατοίκων για το αν πρέπει να δημιουργηθούν περισσότεροι πεζόδρομοι στον δήμο Καλαμάτας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.23: ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

Πιστεύετε ότι πρέπει να δημιουργηθούν περισσότεροι πεζόδρομοι στον Δήμο Καλαμάτας;				
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΑΔΙΑΦΟΡΟ	ΣΥΝΟΛΟ
	41	8	1	50
ΠΟΣΟΣΤΟ	82%	16%	2%	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα

Από τα δεδομένα του πίνακα 5.23, προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα.



Πηγή: Ιδία έρευνα

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.23: ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

Από το διάγραμμα 5.23, συμπεραίνεται ότι τα περισσότερα άτομα (82%), πιστεύουν πως πρέπει να δημιουργηθούν περισσότεροι πεζόδρομοι στον Δήμο Καλαμάτας. Με αυτή την άποψη δεν είναι σύμφωνο το 16%, ενώ το 2% του δείγματος θεωρεί ότι το θέμα είναι αδιάφορο.

5.4 Το Έργο στην Πράξη

Η αρχική μελέτη του έργου προέβλεπε την διεύρυνση των πεζοδρομίων (ανατολικού και δυτικού) της Αριστομένους από την οδό 23^η Μαρτίου έως την Νικηταρά - στο ύψος της Εθνικής Τράπεζας – συνολικού μήκους περίπου 280 μέτρων καθώς και του ανατολικού μόνο πεζοδρομίου από την οδό Νικηταρά έως την Βασιλέως Κωνσταντίνου μήκους 600 μέτρων αντίστοιχα, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα της άνετης και ασφαλούς διέλευσης των πεζών.

Όσον αφορά την διέλευση των αυτοκινήτων, προβλεπόταν η δημιουργία μιας λωρίδας κυκλοφορίας, με την δημιουργία εσοχών προσωρινής στάθμευσης, καθώς και εσοχής στάσης για την εξυπηρέτηση των αστικών συγκοινωνιών του Δήμου Καλαμάτας. Για τον λόγο αυτόν διεξήχθη και δοκιμή με λεωφορείο του Αστικού ΚΤΕΛ ώστε να προσαρμοστούν ανάλογα τα κράσπεδα των πεζοδρομίων.



Πηγή: Τεχνική Υπηρεσία

Εικόνα 5.1: Εργασίες ανάπλασης με βάση την αρχική μελέτη

Οι εργασίες ξεκίνησαν με βάση την αρχική μελέτη και προχώρησαν έτσι μέχρι το στάδιο των σκυροδεμάτων (Εικόνα 5.1). Το Δημοτικό Συμβούλιο επανήλθε στο θέμα και τροποποίησε την αρχική μελέτη, όσον αφορά το τμήμα της Αριστομένους

από την οδό 23^{ης} Μαρτίου έως την Νικηταρά, αποφασίζοντας την πλήρη πεζοδρόμηση με παράλληλη κατάργηση της οποιαδήποτε κυκλοφορίας τροχοφόρων.



Πηγή: <http://www.kalamata.gr>

Εικόνα 5.2: Τελική μορφή πεζοδρόμησης Οδού Αριστομένων

Έτσι λοιπόν, στην τελική μορφή της ανάπλασής της η οδός Αριστομένων είναι πλήρως πεζοδρομημένη, στο εν λόγω τμήμα, (Εικόνα 5.2.), ενώ στο υπόλοιπο τμήμα της, τα έργα εκτελέστηκαν όπως προβλεπόταν αρχικώς (Εικόνα 5.3).



Πηγή: <http://www.kalamata.gr>

Εικόνα 5.3: Τελική μορφή πεζοδρόμησης Οδού Αριστομένων

Η εξέλιξη αυτή οδήγησε σε κάποιες διαφωνίες, σχετικά με το σχέδιο πόλης. Συγκεκριμένα, οι αντιδράσεις είχαν ως επίκεντρο το σχέδιο πόλης, που εγκρίθηκε το

1987, και το οποίο προβλέπει τμηματική πεζοδρόμηση όλης της Αριστομένους και ενοποίησή της με την κεντρική πλατεία.

Το αντεπιχείρημα σε αυτό ήταν ότι, η πλήρης πεζοδρόμηση έδωσε ανάσα στα διατηρητέα κτίσματα, ενώ δημιουργήθηκε χώρος για εκδηλώσεις στο κομμάτι αυτό της Αριστομένους (Εικόνα 5.4).



Πηγή: <http://www.kalamata.gr>

Εικόνα 5.4: Εκδήλωση στο ύψος του Δημαρχείου

Διαφωνίες επίσης δημιούργησε η κίνηση να επιτραπεί, μέχρι ενός σημείου, η ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων στην περιοχή. Το επιχείρημα ήταν ότι ο εν λόγω πεζόδρομος, από περιοχή – δημόσιος χώρος, τον οποίο σήμερα περπατούν και χαίρονται οι δημότες, θα γινόταν σε ένα τμήμα ιδιωτική περιοχή, αποπνικτικός χώρος, όπου θα κυριαρχεί το ιδιωτικό κέρδος ορισμένων επιχειρήσεων. Με τραπεζάκια, καρέκλες, καναπέδες, γλάστρες, φυτά, παγκάκια κ.λπ., ο δημόσιος χώρος θα μετατραπεί σε ιδιωτικό και κερδοφόρο³⁵.

³⁵ Σπίνος, Γ., (2009), «Πεζόδρομος Αριστομένους. Ψάχνουν χώρο για τραπεζοκαθίσματα», *Θάρρος*, αριθμός φύλλου 33035, 18 Αυγούστου.

Από την άλλη όμως, η παρατηρήθηκε ότι από την στιγμή που θα κλείσουν τα καταστήματα για βράδυ, ο πεζόδρομος είναι άδειος και η εικόνα αυτή δημιουργεί ερωτήματα ασφάλειας τόσο για τους περαστικούς, όσο και για την περιοχή (Εικόνα 5.5).



Πηγή: Θάβρος, 2009

Εικόνα 5.5: «Ερημος» πεζόδρομος

Το αντεπιχείρημα λοιπόν είναι ότι η υπό όρους άρση του απαγορευτικού ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων, θα αποτρέψει την ερημοποίηση του πεζόδρομου και θα αυξήσει την επισκεψιμότητα.

Εκτός όμως από τα παραπάνω, θετικό σημείο της πλήρους πεζοδρόμησης είναι ότι απέδωσε ένα μεγάλο τμήμα της Αριστομένους στον πεζό, αποτρέποντας συγχρόνως την είσοδο των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης, κάτι που αποτελεί ζητούμενο για όλες τις μεγάλες σύγχρονες πόλεις. Άλλωστε, ο στόχος ήταν όσο λιγότερα αυτοκίνητα στο κέντρο της πόλης, τόσο το καλύτερο.

Στα θετικά σημεία θα πρέπει να αναφερθεί και η υποδειγματική καθαριότητα του πεζόδρομου. Σε αυτό συντελούν, τόσο η τοποθέτηση αρκετών κάδων απορριμμάτων και οι ειδικές σχάρες στα πλαίσια που έχουν φυτευτεί δέντρα, όσο και ο συστηματικός καθαρισμός του από μέρος του Δήμου Καλαμάτας.

Με εξαίρεση την μετατροπή από μερική σε πλήρη πεζοδρόμηση του άνω τμήματος της οδού Αριστομένους, το έργο ακολούθησε την αρχική μελέτη ανάπλασης με πιστότητα. Τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν, οι πυλώνες δημοτικού φωτισμού, οι κάδοι απορριμμάτων και η δεντροφύτευση έγιναν με σεβασμό στην αισθητική, χωρίς να αλλοιωθεί ο χαρακτήρας του χώρου.

Σημαντικό είναι επίσης το γεγονός ότι, παρ' όλες τις έντονες και συνεχείς βροχοπτώσεις, δεν σημειώθηκε κανένα πρόβλημα πλημμύρας στον πεζόδρομο, γεγονός που συνεπάγεται ότι η μελέτη για την διοχέτευση των ομβρίων υδάτων ήταν σωστή.

Μέσα στα θετικά στοιχεία θα πρέπει να αναφερθεί και η επιτήρηση του πεζόδρομου από την δημοτική αστυνομία κατά τρόπο ώστε να γίνει σεβαστός ο πεζόδρομος από τα αυτοκίνητα και τα δίτροχα. Όλα αυτά, συνετέλεσαν ώστε το άνω τμήμα της πεζοδρομημένης οδού Αριστομένους να έχει μια άρτια εξωτερική εικόνα.

Δυστυχώς όμως, η ίδια εικόνα δεν ισχύει και στο υπόλοιπο τμήμα της πεζοδρόμησης, δηλαδή από την οδό Νικηταρά έως και την Βασιλίσσης Σοφίας, όπου το πεζοδρόμιο έχει διαπλατυνθεί, με αντίστοιχο περιορισμό του ασφαλτοστρώματος. Η αρχική σκέψη ήταν ότι με αυτόν τον τρόπο θα αποφευχθεί η παράνομη διπλή στάθμευση των οχημάτων, όμως κάτι τέτοιο δεν έγινε. Τα οχήματα εξακολουθούν να σταθμεύουν παράνομα διπλά, κατά τρόπο προκλητικό ενίοτε, εμποδίζοντας την κυκλοφορία. Δεν είναι λίγες οι φορές όπου μεγάλα οχήματα, όπως φορτηγά και αστικά λεωφορεία αδυνατούν να διελεύσουν, δημιουργώντας μποτιλιαρίσματα και αυξημένη ηχορύπανση από τα συνεχή κορναρίσματα. Το άσχημο είναι ότι αυτό γίνεται υπό την, εντεταλμένη ίσως, αδιαφορία της δημοτικής αστυνομίας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την ανάλυση της έρευνας που παρουσιάστηκε στο παραπάνω κεφάλαιο, και η οποία βασίστηκε στην συμπλήρωση και επεξεργασία ερωτηματολογίου, βγαίνουν κάποια σημαντικά συμπεράσματα για την άποψη των κατοίκων της Καλαμάτας όσον αφορά την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους. Αυτά είναι τα εξής:

- ✓ Το μεγαλύτερο ποσοστό των ανθρώπων της Καλαμάτας είναι υπέρ της πεζοδρόμησης της οδού Αριστομένους.
- ✓ Οι περισσότεροι ερωτηθέντες (44%) πιστεύουν πως μετά την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους, υπάρχει περισσότερο πράσινο στην πόλη.
- ✓ Ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό (74%) θεωρεί πως η πεζοδρόμηση ήταν η καταλληλότερη επιλογή για την οδό Αριστομένους.
- ✓ Το μεγάλο ποσοστό των ερωτηθέντων, που φτάνει το 70%, πιστεύει ότι η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους έχει ωφελήσει τα άτομα με ειδικές ανάγκες.
- ✓ Οι περισσότεροι ερωτηθέντες (66%), πιστεύουν πως η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους δημιούργησε ένα επιπλέον κίνητρο για να συνδυάσουν οι πολίτες τις αγορές τους με την αναψυχή.
- ✓ Οι περισσότεροι ερωτηθέντες (90%), πιστεύουν πως η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους καλυτέρευσε την εικόνα της πόλης.
- ✓ Τα περισσότερα άτομα (82%), πιστεύουν πως πρέπει να δημιουργηθούν περισσότεροι πεζόδρομοι στον Δήμο Καλαμάτας.

Η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους λοιπόν, οφείλει να ειδωθεί στο ευρύτερο πλαίσιο των αναγκών και των στοχοθεσιών μιας πόλης σαν της Καλαμάτας. Η Καλαμάτα είναι μια πόλη πρωτοπόρος στην ανακύκλωση. Αναζητεί λοιπόν σταδιακά όλο και πιο ολοκληρωμένες οικολογικές πολιτικές. Εντός αυτού του πλαισίου μπορεί να ειπωθεί ότι η πεζοδρόμηση της Αριστομένους είναι μια επιτυχημένη επιλογή. Απέδωσε ένα μεγάλο τμήμα της Αριστομένους πάλι στον πεζό αποτρέποντας συγχρόνως την είσοδο των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης. Ταυτόχρονα, διευκόλυνε την υλοποίηση ενός εκτεταμένου ποδηλατοδρόμου που συνιστά εναλλακτικό τρόπο μετακίνησης εντός της πόλης.

Την ίδια στιγμή ο πεζόδρομος έδωσε πνοή στο βόρειο κομμάτι της Καλαμάτας. Οφείλουμε να υπενθυμίσουμε ότι πριν την πεζοδρόμηση ένα τμήμα της Καλαμάτας που ορίζεται από το κεντρικό κατάστημα της Εθνικής Τράπεζας έως την πλατεία 23ης Μαρτίου έφθινε επαγγελματικά λόγω μειωμένης διαβατότητας πεζών. Σήμερα αποτελεί πόλο έλξης των διαβατών και των οδοιπόρων με παράλληλη επαγγελματική ανάπτυξη. Έχοντας υπόψη την ύπαρξη στην συγκεκριμένη περιοχή πλήθους νεοκλασικών υψηλής ποιότητας, τα οποία δεν έχουν ανακαινιστεί, είναι πολύ πιθανόν στο μέλλον να δούμε μια ανακαίνιση και εκμετάλλευσή τους με ανάλογη πολιτιστική αναβάθμιση της πόλης.

Το έργο ακολούθησε με πιστότητα την μελέτη και εκπονήθηκε σε ταχείς ρυθμούς. Μικροαποκλείσεις που πιθανόν παρουσιάστηκαν ήταν κυρίως τεχνικού και παροδικού χαρακτήρα χωρίς να επηρεάζουν το βασικό πνεύμα της πεζοδρόμησης. Φυσικά η καλαματιανή κοινωνία εκκινώντας από συναισθήματα άγνοιας και συντηρητισμού αρχικώς εναντιώθηκε στην συγκεκριμένη αλλαγή. Τόσο οι οδηγοί αυτοκινήτων όσο και οι ιδιοκτήτες καταστημάτων εμφανίζονταν αρνητικοί σε μια τέτοια εξέλιξη φοβούμενοι περισσότερο τα βραχυπρόθεσμα προβλήματα διακοπής της κυκλοφορίας κατά την κατασκευή του πεζόδρομου.

Κλείνοντας οφείλουμε να αναφερθούμε στην διαχείριση του πεζόδρομου. Ευφύως η παράλληλη με τον πεζόδρομο ανάπτυξη της δημοτικής αστυνομίας επέτρεψε την καλύτερη διαχείριση του πεζόδρομου και εν πολλοίς τον σεβασμό του από τα αυτοκίνητα και τα δίτροχα. Η εξωτερική του εικόνα είναι άρτια και η

καθαριότητά του υποδειγματική. Μπορούμε βέβαια να υποθέσουμε ότι εκκινώντας από τα συμπεράσματα και τις εμπειρίες του πεζοδρόμου η Καλαμάτα μπορεί να γίνει μια καλύτερη πόλη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. **Δήμος Καλαμάτας, (2004)**, «*Προβολή της Καλαμάτας και Φιλοξενία επίσκεψης πελατών της μονάδας COSTA NAVARINO στην πόλη*», Προκαταρκτικό Σχέδιο Πρότασης, Διεύθυνση Ανάπτυξης & Προγραμματισμού - Δήμος Καλαμάτας / Φ. COSTA NAVARINO.
2. **Δήμος Καλαμάτας, (2008)**, «*Περιήγηση στην πόλη*», Ταξιδιωτικός Οδηγός Καλαμάτας, αναρτήθηκε στο <http://www.messinia-guide.gr/index.php?id=122>
3. **Δήμος Καλαμάτας, (2008)**, «*Πολεοδομία-Αρχιτεκτονική*», Ταξιδιωτικός Οδηγός Καλαμάτας, αναρτήθηκε στο <http://www.messinia-guide.gr/index.php?id=122>
4. **Δήμος Καλαμάτας, (2008)**, «*Ανάπλαση Τμήματος Οδού Αριστομένους*», Τεχνική Μελέτη, Τμήμα Μελετών, Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Καλαμάτα.
5. **Δήμος Καλαμάτας, (2008)**, «*Ανάπλαση Τμήματος Οδού Αριστομένους*», Προμελέτη Έργου, Τμήμα Μελετών, Τεχνική Υπηρεσία, Καλαμάτα.
6. **Δήμος Καλαμάτας, (2008)**, «*Ανάπλαση Τμήματος Οδού Αριστομένους*», Συμβόλαιο Δήμου Καλαμάτας – Εργολήπτριας Εταιρίας, Τμήμα Μελετών, Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, Καλαμάτα.
7. **Διαμαντής, Κ., (2007)**, «*Έργο ανάπλασης στο Δήμο Αμαρουσίου: αναπλάσεις δημοσίων υπαίθριων χώρων κέντρου*», Πτυχιακή εργασία, Τμήμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας, ΤΕΙ Καλαμάτας.
8. **Καλαντζοπούλου, Μ., (2008)**, «*Πολεοδομία II*», Πανεπιστημιακές παραδόσεις, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα.

9. **Μαρτίνος, Χ.Σ., (2011)**, «Γιώργος Κυριακόπουλος», *Flash της Μεσσηνίας*, 25 Φεβρουαρίου, Καλαμάτα.
10. **Μπαμπινιώτης, Γ., (1997)**, «Ετυμολογία: Περιπλάνηση στην ιστορία των λέξεων», *Το Βήμα*, 7 Δεκεμβρίου, Αθήνα.
11. **Μπιτσάνης, Η., (2010)**, «Το πριν και το μετά του νέου Δήμου Καλαμάτας όπως το διαμόρφωσε το εκλογικό αποτέλεσμα», *Ελευθερία*, 21 Νοεμβρίου, Καλαμάτα.
12. **Νομοθετικό Διάταγμα, 1418, (1984)**, «Δημόσια έργα και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων», ΦΕΚ αρ. 23, Τεύχος Α'84.
13. **Παπαδοπούλου, Μ., (2008)**, «Μελέτη ανάπλασης ιστορικού κέντρου Καλαμάτας», Πτυχιακή εργασία, Τμήμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας, ΤΕΙ Καλαμάτας.
14. **Παπαδοπούλου, Π., Σταυράκου, Γ., Παπαδόπουλος, Α., Ζεντέλης, Π., (2001)**, «Ανάπτυξη LIS για την καταγραφή και διαχείριση των διατηρητέων κτιρίων του Ιστορικού Κέντρου της Καλαμάτας», ανακοίνωση ημερίδας, 11η Συνάντηση Χρηστών G.I.S., Αθήνα.
15. **Παπαχατζής, Ν., (2002)**, «Η Μεσσηνία στη διαδρομή του χρόνου», Εκδόσεις Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα.
16. **Παραδείσης, Α. (1983)**, «Φρούρια και κάστρα της Ελλάδος», τόμος 2, εκδόσεις Efstathiadis Group, Αθήνα.
17. **Προεδρικό Διάταγμα, 609, (1985)**, «Κατασκευή Δημοσίων Έργων», ΦΕΚ αρ. 223, Τεύχος Α'85.

18. **Σπίνος, Γ., (2009),** «Πεζόδρομος Αριστομένων. Ψάχνουν χώρο για τραπεζοκαθίσματα», *Θάρρος*, αριθμός φύλλου 33035, 18 Αυγούστου, Καλαμάτα.
19. **Σταυριανού, Ι., (2009),** «*Ανάπλαση και Πεζοδρόμηση των Οδών Σιδηροδρομικού Σταθμού και Ανδρέα Σκιά*», Πτυχιακή εργασία, Τμήμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας, ΤΕΙ Καλαμάτας.
20. **Σφηκόπουλος, Ι., (1987),** «*Μεσαιωνική Ιστορία της Πελοποννήσου*», Ιδιωτική έκδοση, Αθήνα.
21. **Υπουργική Απόφαση, 433, (2000),** «*Καθιέρωση του Φακέλου Ασφάλειας και Υγείας (ΦΑΥ) ως απαραίτητου στοιχείου για την προσωρινή και οριστική παραλαβή κάθε Δημόσιου Έργου*», ΦΕΚ αρ. 1176, Τεύχος Β'/22-9-2000, ΥΠΕΧΩΔΕ.
22. **Φωτιάδης, Χ., (2009),** «*Ανάπλαση - πεζοδρόμηση του εμπορικού κέντρου της πόλης της Έδεσσας*», Πτυχιακή εργασία, Τμήμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας, ΤΕΙ Καλαμάτας.

Διαδίκτυο

<http://www.kalamata.gr/assets/deltiatypou/20100401potatelikofull.pdf>

<http://www.messinia-guide.gr>

http://www.pnikas.gr/index.php?option=com_phocagallery&view=category&id=6&Itemid=177

http://www.tharrosnews.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=24185&Itemid=32

<http://www.best-tv.gr/index.php?/koinonika/pezodromos-aristomenous-allakse-tin-opsi-tis-kalamatas.html>

http://www.eleftheriaonline.gr/index.php?option=com_k2&view=item&id=2083:%C

http://www.flashmes.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=213:2009-09-28-09-16-53&catid=60:-241&Itemid=101

Παράρτημα

Παράρτημα Α: Ερωτηματολόγιο

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

1. Φύλο:

Άρρεν

Θήλυ

2. Ηλικία:

20 – 29

30 – 39

40 – 49

50 – 59

60 και άνω

3. Επίπεδο εκπαίδευσης:

Απόφοιτος

Απόφοιτος

Πτυχίο

Μεταπτυχιακός

Διδακτορικός

Γυμνασίου

Λυκείου

ΑΕΙ/ΤΕΙ

τίτλος

τίτλος

4. Η ιδιότητά σας στην περιοχή είναι:

Κάτοικος

Επαγγελματίας

Υπάλληλος

Επισκέπτης

Πελάτης

5. Είστε υπέρ της πεζοδρομήσεως της οδού Αριστομένους;

Ναι

Όχι

Μου είναι αδιάφορο

6. Πιστεύετε ότι η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους είχε αρνητική οικονομική επίπτωση στις επιχειρήσεις επί της οδού;

Ναι

Όχι

Ίσως

7. Πιστεύετε ότι μετά την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους υπάρχει περισσότερο πράσινο στην πόλη;

Ναι

Όχι

Ίσως

8. Πιστεύετε ότι ο πεζόδρομος της οδού Αριστομένους φωτίζεται επαρκώς;
- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Ναι | Όχι | Ίσως |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
9. Πιστεύετε ότι ο αριθμός των κάδων του πεζόδρομου της οδού Αριστομένους, επαρκεί ώστε να διατηρείται η πόλη καθαρή;
- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Ναι | Όχι | Ίσως |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
10. Πιστεύετε ότι τα παγκάκια έχουν τοποθετηθεί σωστά επί του πεζόδρομου της οδού Αριστομένους;
- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Ναι | Όχι | Ίσως |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
11. Πιστεύετε ότι η πεζοδρόμηση ήταν η κατάλληλη επιλογή για την οδό Αριστομένους;
- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Ναι | Όχι | Ίσως |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
12. Σας ικανοποίησε το αισθητικό αποτέλεσμα;
- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Ναι | Όχι | Μου είναι αδιάφορο |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
13. Σας ικανοποίησε η ποιότητα κατασκευής;
- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Ναι | Όχι | Μου είναι αδιάφορο |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
14. Πιστεύετε ότι η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους είχε θετικά οικονομικά αποτελέσματα στις επιχειρήσεις επί της οδού;
- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Ναι | Όχι | Ίσως |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
15. Σας ενοχλεί η κυκλοφορία δίτροχων στον πεζόδρομο;
- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Ναι | Όχι | Μου είναι αδιάφορο |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
16. Θα επιθυμούσατε να υπάρχουν τραπεζοκαθίσματα στον πεζόδρομο;
- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Ναι | Όχι | Μου είναι αδιάφορο |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

17. Πιστεύετε ότι η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους δυσχεραίνει την πρόσβαση των πελατών με αυτοκίνητο;

Ναι Όχι Ίσως

18. Δυσκολεύεστε να βρείτε χώρο στάθμευσης μετά την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους;

Ναι Όχι Μου είναι αδιάφορο

19. Πιστεύετε ότι η οδός Αριστομένους αστυνομεύεται επαρκώς;

Ναι Όχι Περίπου

20. Πιστεύετε ότι τα άτομα με ειδικές ανάγκες έχουν ωφεληθεί από την πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους;

Ναι Όχι Ίσως

21. Πιστεύετε ότι η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους δημιούργησε ένα επιπλέον κίνητρο για να συνδυάσουν οι πολίτες τις αγορές τους με την αναψυχή;

Ναι Όχι Ίσως

22. Πιστεύετε ότι η πεζοδρόμηση της οδού Αριστομένους καλυτέρευσε την εικόνα της πόλης;

Ναι Όχι Μου είναι αδιάφορο

23. Πιστεύετε ότι πρέπει να δημιουργηθούν περισσότεροι πεζόδρομοι στον Δήμο Καλαμάτας;

Ναι Όχι Μου είναι αδιάφορο

**Παράρτημα Β: Προϋπολογισμός
Έργου**

Α/Α	Είδος Εργασίας	Κωδικός Άρθρου	Αρ. Τιμ.	Άρθρο Αναθεώρησης	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή (€)	Δαπάνη		
								Μερική (€)	Ολική (€)	
1. Κεφάλαιο 1ο:										
ΚΑΘΑΙΡΕΙΣΕΙΣ - ΑΠΟΞΗΛΟΣΕΙΣ										
1	Καθαίρεση μεμονωμένων στοιχείων κατασκευών από άσπλο σκυρόδεμα Με εφαρμογή συνήθων μεθόδων καθαίρεσης	ΟΙΚ 22.15.1	001	ΟΙΚ 2228	100%	m3	325	50,00	16250,00	
2	Καθαίρεση μεμονωμένων στοιχείων κατασκευών από σπλισμένο σκυρόδεμα. Με εφαρμογή συνήθων μεθόδων καθαίρεσης	ΟΙΚ 22.15.1	002	ΟΙΚ 2228	100%	m3	5	70,00	350,00	
3	Καθαίρεση πλακοστρώσεων δαπέδων παντός τύπου και οισυδήποτε πάχους. Χωρίς να καταβάλλεται προσοχή για την εξαγωγή σκεραίων πλακών	ΟΙΚ 22.20.1	002	ΟΙΚ 2238	100%	m2	3100	3,50	10850,00	
4	Καθαίρεση πλακοστρώσεων δαπέδων παντός τύπου και οισυδήποτε πάχους. Με προσοχή, για την εξαγωγή σκεραίων πλακών σε ποσοστό άνω του 50%	ΟΙΚ 22.20.2	004	ΟΙΚ 2237	100%	m2	120	5,00	600,00	
5	Καθαίρεση επιστρώσεων τοίχων παντός τύπου. Χωρίς να καταβάλλεται προσοχή για την εξαγωγή σκεραίων πλακών	ΟΙΚ 22.21.1	005	ΟΙΚ 2238	100%	m2	60	3,50	210,00	
6	Καθαίρεση επιχρισμάτων	ΟΙΚ 22.23	008	ΟΙΚ 2252	100%	m2	150	5,00	750,00	
7	Καθαίρεση ασφαλτικών ταπήτων μέσα σε κατοικημένη περιοχή	ΟΔΟ-Α ΝΓ-2.1Α	007	ΜΑΤΕΟ 113 3.Α	100%	m3	300	18,00	5400,00	
8	Καθαίρεση μεταλλικών κατασκευών	ΟΙΚ 22.30	009	ΟΙΚ 8102	100%	Kg	2500	0,250	625,00	
Αθροισμα Εργασιών :									35.035,00	35.035,00
2. Κεφάλαιο 2ο:										
ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΑ										
1	Γενικές εκσκαφές σε έδαφος γαλίδες-ημιβραχώδες για την δημιουργία υπογείων κλπ χώρων, χωρίς την καθαρή μεταφορά των προϊόντων εκσκαφής	ΟΙΚ 20.1	009	ΟΙΚ 2112	100%	m3	1550	3,00	4650,00	
2	Φαρταεκφόρτωση προϊόντων εκσκαφών με μηχανικά μέσα	ΟΙΚ 20.30	005	ΟΙΚ 2171	100%	m3	2800	1,00	2800,00	
3	Καθαρή μεταφορά προϊόντων εκσκαφών και κατεδαφίσεων με αυτοκίνητο	ΟΙΚ Ν20 42.1	001	ΟΙΚ 2180	100%	m3Km	33600	0,410	13776,00	
Αθροισμα Εργασιών :									21.226,00	21.226,00
3. Κεφάλαιο 3ο:										
ΣΚΥΡΟΔΕΜΑΤΑ										
1	Προμήθεια, μεταφορά επί τόπου, διάστρωση και συμπύκνωση σκυροδέματος με χρήση αντλίας ή πυργαγερανου Για κατασκευές από σκυρόδεμα κατηγορίας C12/16	ΟΙΚ 32.1.1	011	ΟΙΚ 3213	100%	m3	620	80,00	49600,00	
Σε Μεταφορά									49.600,00	56.261,00

ΠΙΝΑΚΑΣ Β1

Α/Α	Είδος Εργασίας	Κωδικός Άρθρου	Αρ. Τιμ.	Άρθρο Αναθεώρησης	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή (€)	Δαπάνη	
								Μερική (€)	Ολική (€)
	Απο Μεταφορά :							49.600,00	56.261,00
3	Προμήθεια, μεταφορά επί τόπου, διάστρωση και συμπίκνωση σκυροδέματος με χρήση αντλίας ή πυργογερανού Για κατασκευές από σκυρόδεμα κατηγορίας C16/20	ΟΙΚ 32.1.4	013	ΟΙΚ 3214 100%	m3	5	90,00	450,00	
4	Προσαύξηση τιμής σκυροδέματος οποιασδήποτε κατηγορίας, όταν το σύνολο της χρησιμοποιούμενης ποσότητας δεν υπερβαίνει τα 30,00m3 Για κατασκευές από σκυρόδεμα κατηγορίας C16/20	ΟΙΚ 32.25.3	014	ΟΙΚ 3223.A.6 100%	m3	6	30,00	150,00	
4	Κατασκευή έγχυτου κρασιπέδου από άοπλο σκυρόδεμα διαστάσεων 0,10Χ0,30 μ. κατηγορίας C 12-15 χωρίς φάλτσο στις άκρες του.	ΟΙΚ Ν32.1.1Α	015	ΟΙΚ 3213 100%	m	600	14,00	8400,00	
5	Κατασκευή έγχυτου κρασιπέδου από άοπλο σκυρόδεμα διαστάσεων 0,15Χ0,30 μ. κατηγορίας C 12-15 χωρίς φάλτσο στις άκρες του, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες της μελέτης	ΟΙΚ Ν32.1.1B	016	ΟΙΚ 3213 100%	μμ	700	15,00	10500,00	
6	Κατασκευή κρασιπεδορείθρου από άοπλο σκυρόδεμα	ΟΔΟ-Α Ν20.2.1	017	ΟΔΟ 2531 100%	m	700	22,00	15400,00	
7	Ευλότυποι χυτών μικροκατασκευών	ΟΙΚ 38.2	018	ΟΙΚ 3811 100%	m2	40	15,00	600,00	
8	Ευλότυποι συνήθων χυτών κατασκευών	ΟΙΚ 38.3	019	ΟΙΚ 3816 100%	m2	24	11,50	276,00	
9	Καμπύλοι ξυλότυποι απλής καμπυλότητας	ΟΙΚ 38.4	020	ΟΙΚ 3821 100%	m2	25	30,00	750,00	
10	Χαλύβδινα οπλισμαί σκυροδέματος Δομικά πλέγματα S500s	ΟΙΚ 38.20.3	021	ΟΙΚ 3873 100%	Kg	5600	0,950	5320,00	
				Άθροισμα Εργασιών :				91.446,00	91.446,00
4. Κεφάλαιο 4ο:									
ΟΔΕΤΡΩΣΙΑ - ΑΣΦΑΛΤΙΚΑ									
1	Υπόβαση οδοστρωσίας - Υπόβαση μεταβλητού πάχους (Π.Τ.Π. Ο-150)	ΟΔΟ-Α Γ-1.1	022	ΟΔΟ 3121 Β 100%	m3	800	24,75 +	19800,00	
2	Βάση οδοστρωσίας - Βάση πάχους 0,10 m (Π.Τ.Π. Ο-155)	ΟΔΟ-Α Γ-2.2	023	ΟΔΟ 3211 Β 100%	m2	200	2,50 +	500,00	
3	Ασφαλτική προεπάλειψη	ΟΔΟ-Α Δ-3	024	ΟΔΟ 4110 100%	m2	200	0,830	166,00	
4	Ασφαλτική συγκολλητική επάλειψη	ΟΔΟ-Α Δ-4	025	ΟΔΟ 4120 100%	m2	200	0,260	52,00	
5	Ασφαλτική στρώση κυκλοφορίας πάχους 0,05m (Π.Τ.Α.Π. Α285) - Ασφαλτική στρώση κυκλοφορίας 0,05 μ με χρήση κοινής ασφάλτου	ΟΔΟ-Α Δ-8.1	028	ΟΔΟ 4521 Β 100%	m2	200	4,34 -	868,00	
				Άθροισμα Εργασιών :				21.386,00	21.386,00
5. Κεφάλαιο 5ο: ΚΑΛΥΨΕΙΣ									
1	Διάστρωση πεζοδρομίων με γυαρινές αντισιδητικές τσιμεντόπλακες εξωτερικών χώρων, από ψιλή μαρμαροψηφίδα Α1 ποιότητας και με διαστάσεις 40Χ40Χ4 εκατ.	ΟΙΚ Ν73.16Α	027	ΟΙΚ 7316 100%	m2	4250	25,00	106250,00	
2	Διάστρωση πεζοδρομίων με μικρή τσιμεντόπλακες Οδευσης Γυφλών, Α1 Ποιότητας, διαστάσεων 40Χ40Χ4 εκατ.	ΟΙΚ Ν73.16Β	028	ΟΙΚ 7316 100%	m2	400	25,00	10000,00	
	Σε Μεταφορά :							116.250,00	169.093,00

ΠΙΝΑΚΑΣ Β2

Α/Α	Είδος Έργου	Κωδικός Άρθρου	Αρ. Τιμ.	Άρθρα Αναθεώρησης	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή (€)	Δαπάνη	
								Μερική (€)	Ολική (€)
	Απο Μεταφορά :							116.250,00	169.093,00
3	Ταινίες (φιλέτα) επιστρώσεων από σκληρά, ημίλευκο, γραμμωτά - με ευθείες αυλακώσεις - μάρμαρο προέλευσης Καβάλας πλάτους 20 έκστ. πάχους 3 έκστ. και ελεύθερου μήκους Ταινίες επιστρώσεων από μάρμαρο σκληρό έως εξαιρετικά σκληρό, πάχους 3 cm.	ΟΙΚ Ν74 90 Α8	809	ΟΙΚ 7494	100%	m ²	320	70,00	22400,00
4	Διάστρωση έγχρωμων κυβλίθων, βαρέως τύπου, αρίστης ποιότητας, διαστάσεων 20X10X8 έκστ. με αντοχή σε θλίψη από 33MPa και άνω.	ΟΙΚ Ν73 16 1Ε	808	ΑΤΟΕ 7316	100%	m ²	1600	25,00	40000,00
5	Επενδύσεις βαθμιδών μήκους έως 2,00 m με μάρμαρο λευκό. Επενδύσεις βαθμιδών με μάρμαρο πάχους 3 / 2 cm (βατηρών/μετώπων)	ΟΙΚ 75 41 1	801	ΟΙΚ 7541	100%	μμ	15	48,00	720,00
6	Ολσσωμες μαρμαρίνες βαθμιδές απλής διατομής. Ολσσωμες μαρμαρίνες βαθμιδές χρήσιμου μήκους έως 1,00 m	ΟΙΚ 75 51 1	802	ΟΙΚ 7551	100%	μμ	15	73,00	1095,00
7	Επιχρίσματα τριπτά - τριβιδισά με μαρμαροκονίαμα	ΟΙΚ 71 31	803	ΟΙΚ 7131	100%	m ²	150	10,00	1500,00
8	Επισκευή φωταγωγίων ύπαγειων από υαλόπλινθους κοινούς, λευκούς ή έγχρωμους, διαστάσεων 19X19X8 έκστ. Από υαλόπλινθους κοινούς	ΟΙΚ Ν50 1 1Α	034	ΟΙΚ 481 1	100%	m ²	60	100,00	6000,00
9	Διαγράμμιση οδοστρώματος - Τελική Διαγράμμιση Οδοστρώματος με υλικά υψηλής αντοχής και αντανακλαστικότητα	ΟΔΟ-Α Ε-17 2	809	ΟΙΚ 7788	100%	m ²	100	4,84	484,00
6. Κεφάλαιο 6ο: ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ									
1	Χιτισαδύρο εμπάδιο στάθμευσης αυτοκινήτων ύψους 40 έκστ. από την τελική σταθμη του έδαφους	ΟΙΚ Ν84 489	806	ΟΙΚ 8448	100%	Τεμ.	300	50,00	15000,00
2	Προμήθεια, μεταφορά και τοποθέτηση ξύλινου καθιστικού με πλαϊνά πόδια, από ένισχυμένο τσιμέντο, μήκους 2,20 μ.	ΟΙΚ Ν59 21 Α7	807	ΑΤΟΕ 5922	100%	Τεμ.	8	800,00	6400,00
3	Προμήθεια, μεταφορά και τοποθέτηση οκταγωνικού, μαντεμένιου κάδου απορριμμάτων	ΟΙΚ Ν32 10 1B	808	ΑΤΟΕ 3211	100%	Τεμ.	20	340,00	6800,00
4	Πινακίδες ρυθμιστικές και ένδειξης επικινδύνων θέσεων υψηλής αντανακλαστικότητας - Πινακίδα ρυθμιστική μικρού μεγέθους απλής όψης	ΟΔΟ-Α Ε-9 3	808	ΟΙΚ 6541	100%	Τεμ.	25	25,30	632,50
5	Πληροφοριακές πινακίδες πλήρως αντανακλαστικές - Πλευρικές με αντανακλαστικά υπόβαθρο από μεμβράνη τύπου I	ΟΔΟ-Α Ε-8 3	806	ΟΙΚ 8541	100%	m ²	15	64,90	973,50
6	Πινακίδες ρυθμιστικές και ένδειξης επικινδύνων θέσεων υψηλής αντανακλαστικότητας - Πινακίδα επικινδύνων θέσεων πλευράς 0,60 m απλής όψης	ΟΔΟ-Α ΝΕ-9 1Α	807	ΟΙΚ 6541	100%	Τεμ.	20	35,00	700,00
Σε Μεταφορά								30.506,00	357.542,00

ΠΙΝΑΚΑΣ Β3

Α/Α	Είδος Εργασίας	Κωδικός Άρθρου	Αρ. Τιμ.	Άρθρο Αναθεώρησης	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή (€)	Δαπάνη	
								Μερική (€)	Ολική (€)
	Απο Μεταφορά							30.508,00	357.542,00
7	Στόλοι πινακίδων - Στόλος πινακίδων από γαλβανισμένο σιδηροσωλήνα 1 1/2"	ΟΔΟΑ Ε-10.1	042	ΟΔΟ 2853	100%	Τεμ.	50	20,90	1045,00
8	Προμήθεια, μεταφορά και τοποθέτηση μιάς μαντεμνίας τετραγώνης έσχαρας δένδρου.	ΟΙΚ Ν32.10Ε	043	ΑΤΟΕ 3211	100%	Τεμ.	130	70,00	9100,00
Αθροισμα Εργασιών								40 651,00	40 651,00
7. Κεφάλαιο 7α:									
ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ: ΥΔΡΕΥΣΗ									
1	Εκκαφή ορυγμάτων σε έδαφος γαιώδες ή ημιβραχώδες σε κατοικημένη περιοχή με πλάτος πυθμένα έως 3,00 m, με την πλευρική απόθεση των προϊόντων εκκαφής. Για βάθος ορυγματος έως 4,00 m	ΥΔΡ 3 10.1.1	044	ΥΔΡ 6081	100%	m3	60	6,30	378,00
2	Επιχώσεις ορυγμάτων με προϊόντα εκκαφών χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις συμπίκνωσης	ΥΔΡ 5.3	045	ΥΔΡ 6086	100%	m3	30	0,350	10,50
3	Παραγωγή, μεταφορά, διάσπρωση, συμπίκνωση και συντήρηση σκυροδέματος, για κατασκευές από σκυρόδεμα κατηγορίας C12/16	ΥΔΡ 9 10.3	046	ΥΔΡ 6326	100%	m3	10	63,00	630,00
4	Ξυλότυποι ή σιδηρότυποι επιπέδων επιφανειών	ΥΔΡ 9 1	047	ΥΔΡ 6301	100%	m2	10	4,50	45,00
5	Προμήθεια, μεταφορά και διάσπρωση ενός Μ3 άμμου θαλάσσης	ΟΙΚ Ν20.10	048	ΑΤΟΕ 2109	100%	m3	10	30,00	300,00
6	Αποκατάσταση κατεστραμμένων παροχών ύδρευσης, και φρεατίων υδρομέτρων μετά των μεταλλικών καλυμάτων τους, εκτός των υδρομέτρων.	ΑΥΗΕ Ν8063 Α2	049	ΗΛΜ 008	100%	Τεμ.	15	30,00	450,00
7	Κατασκευή διακλάδωσης με παροχή νερού Φ 32, και συνδεση με υπάρχον αγωγό Φ90 ή Μ150, για 2-5 μετρητές και συλλέκτη 6 παροχών, μέχρι και 1α φρεάτια.	ΥΔΡ Ν16.21.10	050	ΥΔΡ 6326	100%	Τεμ.	45	450,00	20250,00
8	Κατασκευή διακλάδωσης Φ63, για 8-10 μετρητές και τοποθέτηση συλλέκτη 10 παροχών σε αγωγό Φ90 ή Μ150, έως και τα φρεάτια υδρομετρητών και την αποκατάσταση λειτουργίας των υπάρχουσών παροχών.	ΥΔΡ Ν16.21.11	051	ΥΔΡ 6326	100%	Τεμ.	12	850,00	10200,00
9	Κατασκευή διακλάδωσης Φ63 και τοποθέτηση συλλέκτη 10 -20 παροχών, σε άγωγό Φ90 ή Μ-150, έως και τα φρεάτια υδρομετρητών και την αποκατάσταση λειτουργίας των παροχών.	ΥΔΡ Ν16 21 12	052	ΥΔΡ 6326	100%	Τεμ.	20	1000,00	20000,00
10	Κατασκευή άπτης παροχής με Φ32 για ένα μετρητή	ΥΔΡ Ν16 21 13	053	ΥΔΡ 6326	100%	Τεμ.	15	250,00	3750,00
11	Εντοπισμός, αποκάλυψη φρεατίου δικλείδας, ανύψωση καταβίβαση φρεατίου δικλείδας (βαννοφρεατίου), για την κατάλληλη τοποθέτησή του επί του υδαιτηρώματος στην επιθυμητή θέση και αποτύπωση του.	ΥΔΡ 18 27	054	ΥΔΡ 6732	100%	Τεμ.	8	100,00	800,00
12	Καθαρισμός φρεατίου δικλείδας (βαννοφρεατίου).	ΥΔΡ 18 28	055	ΥΔΡ 6732	100%	Τεμ.	2	18,00	36,00
Σύνολο Μεταφορά								56 649,50	398.193,00

ΠΙΝΑΚΑΣ Β4

Α/Α	Είδος Εργασίας	Κωδικός Άρθρου	Αρ. Τιμ.	Άρθρο Αναθεώρησης	Μονάδα	Ποσό	Τιμή (€)	Δαπάνη	
								Μερική (€)	Ολική (€)
	Απο Μεταφορά :							56.849,50	398.193,00
13	Δικλείδες χαλύβδινες ασφαρωτές χωρίς ωτίδες, με την προμήθεια, μεταφορά επί τόπου και πλήρη εγκατάσταση και δοκιμές ανασπαστικής πίεσης 16 ατμ ανασπαστικής διαμέτρου DN 150 mm	ΥΔΡ 13.2.2.5	058	ΥΔΡ 0051.1 100%	Τεμ.	4	280,00	1120,00	
14	Πλαστικοί σωλήνες από πολυαιθυλένιο (PE). Σωληνώσεις από σκληρό πολυαιθυλένιο (HDPE) CE 100, τρίτης γενιάς, MRS 10 (Minimum Required Strength = Ελάχιστη Απαιτούμενη Αντοχή = 10 MPa), κατά ΕΛΟΤ EN 12201-2-2003 ονομ. διαμέτρου DN 90 mm / ονομ. πίεσης PN 10 atm	ΥΔΡ 12.14.1.8	057	ΥΔΡ 0021.1 100%	μμ	280	6,50	1820,00	
	Σύνολο Εργασιών :							59.789,50	59.789,50
	Β. Κεφάλαιο 5ο: ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ ΟΜΒΡΙΑ								
1	Εκκαθάριση ορυγμάτων σε έδαφος γαιώδες ή ημιβραχώδες σε κατοικημένη περιοχή με πλάτος πυθμένα έως 3,00 m, με την πλευρική απόθεση των προϊόντων εκκαθάρισης. Για βάθος ορυγματος έως 4,00 m	ΥΔΡ 3.10.1.1	044	ΥΔΡ 0081.1 100%	m3	260	6,30	1638,00	
2	Επιχώσεις ορυγμάτων με προϊόντα εκκαθαρών χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις συμπύκνωσης	ΥΔΡ 5.3	045	ΥΔΡ 0066 100%	m3	40	0,350	14,00	
3	Παραγωγή, μεταφορά, διάσπαση, συμπύκνωση και συντήρηση σκυροδέματος. Για κατασκευές από σκυροδέμα κατηγορίας C12/16	ΥΔΡ 9.10.3	046	ΥΔΡ 6326 100%	m3	150	63,00	9450,00	
4	Προμήθεια, μεταφορά και διάσπαση ενός M3 άμμου θαλάσσης	ΟΙΚ Ν20.10	048	ΑΤΟΕ 2109 100%	m3	20	30,00	600,00	
5	Υπόβαση οδοστρωσίας - Υπόβαση μεταβλητού πάχους (Π.Τ.Π. Ο-150)	ΟΔΟ-Α Γ-1.1	022	ΟΔΟ 3121.8 100%	m3	36	24,75	891,00	
6	Ευλόγιοι ή ακηρότυποι επιπέδων επιφανειών	ΥΔΡ 9.1	047	ΥΔΡ 6301 100%	m2	120	4,50	540,00	
7	Αποκατάσταση κατεστραμμένων υδρορουνών.	ΑΤΗΕ Ν8063 Α1	058	ΝΑΜ 008 100%	m	100	15,00	1500,00	
8	Φρεάτια άπορής όμβριων από τις υπάρχουσες υδρορουνές των κατοικιών, με χυτοσίδηρο κάλυμα διαστάσεων 20X20X20 εκατ.	ΑΤΗΕ Ν8066.1Α	059	ΝΑΜ 010 100%	Τεμ.	60	30,00	1800,00	
9	Φρεάτια επισκέψεως αγωγών όμβριων τύπου Β	ΥΔΡ Ν80 4.1	060	ΥΔΡ 6326 100%	Τεμ.	6	1000,00	6000,00	
10	Πλαστικοί σωλήνες από σκληρό PVC ανασπαστικής πίεσης 10 ατ, ανασπαστικής διαμέτρου D 160 mm	ΥΔΡ 12.13.2.7	061	ΥΔΡ 0021.3 100%	μμ	135	13,00	1755,00	
11	Κανάλια αποστράγγισης παπέδων κατά EN 1433 διαμηχανικής προέλευσης. Γυαποποιημένα κανάλια εσωτερικού πλάτους 200 mm, κατηγορίας φορτίου D400 με ψαχάρα από ελατά χυτοσίδηρο	ΥΔΡ 11.15.9	182	ΥΔΡ 6620.1 100%	μμ	45	190,00	8550,00	
12	Αγωγοί αποχέτευσης όμβριων από σωλήνες PVC σειράς 41. Για σωλήνες PVC/41, D _{εσ} = 355 mm	ΥΔΡ Ν12.12.7Α	063	ΥΔΡ 0711.5 100%	μμ	330	34,00	11220,00	
	Σε Μεταφορά :							43.958,00	457.982,50

ΠΙΝΑΚΑΣ Β5

Α/Α	Είδος Εργασίας	Κωδικός Άρθρου	Αρ. Τιμ.	Άρθρο Αναθεώρησης	Μονά δα	Ποσό τημ	Τιμή (€)	Δαπάνη		
								Μερική (€)	Ολική (€)	
	Απο Μεταφορά							43.958,00	457.982,50	
13	Αγωγοί αποχέτευσης ομβρίων από σωλήνες PVC σειράς 41. Για σωλήνες PVC/41. Δεσ= 110 mm	ΥΔΡ Ν12.12.1Α	084	ΥΔΡ 87111	100%	μμ	360	4,70	1692,00	
14	Φρεάτιο υδραυλοαγωγής ομβρίων με σχάρα και μετώπη	ΥΔΡ Ν8-88.1.1	085	ΟΔΟ 2548	100%	Τεμ.	5	400,00	2000,00	
15	Σύνδεση νέου δικτύου αποχέτευσης ομβρίων με υπάρχον δίκτυο	ΑΤΗΕ Ν8034 Α	086	ΗΛΜ 004	100%	Τεμ.	6	510,00	3060,00	
Αθροισμα Εργασιών :									56.710,00	50.710,00
9. Κεφάλαιο 9α: ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ										
ΑΚΑΘΑΡΤΑ										
1	Εκσκαφή ορυγμάτων σε έδαφος γαιώδες ή ημιβραχώδες σε κατοικημένη περιοχή με πλάτος πυθμένα έως 3,00 m, με την πλευρική σπόδωση των προϊόντων εκσκαφής. Για βάθος ορυγματος έως 4,00 m	ΥΔΡ 3.10.1.1	044	ΥΔΡ 60811	100%	m3	160	6,30	1008,00	
2	Επιχωσεις ορυγμάτων με προϊόντα εκσκαφών χωρίς ιδιαιτερες απαιτήσεις συμπύκνωσης	ΥΔΡ 5.3	045	ΥΔΡ 8008	100%	m3	30	0,350	10,50	
3	Παραγωγή, μεταφορά, διάστρωση, συμπύκνωση και συντήρηση σκυροδέματος. Για κατασκευές από σκυροδέμα κατηγορίας C12/16	ΥΔΡ 9.10.3	046	ΥΔΡ 8326	100%	m3	40	63,00	2520,00	
4	Ευλότυποι ή σιδηρότυποι επιπέδων επιφανειών	ΥΔΡ 9.1	047	ΥΔΡ 8301	100%	m2	20	4,50	90,00	
5	Προμήθεια, μεταφορά και διάστρωση ενός M3 άμμου θαλάσσης	ΟΙΚ Ν20.10	048	ΑΤΟΒ 2168	100%	m3	10	30,00	300,00	
6	Φρεάτιο προσαρμογής των συνδέσεων των ακινήτων με τον άγωγο αποχέτευσης	ΥΔΡ Ν8056 1Α	087	ΗΛΜ 010	100%	Τεμ.	40	45,00	1800,00	
7	Αγωγός σύνδεσης ακινήτου με το δίκτυο αποχέτευσης για μήκος διακλάδωσης πέραν των 4,00μ	ΥΔΡ Ν8834	088	ΥΔΡ 8081.1	100%	μμ	80	55,00	4400,00	
8	Αγωγός σύνδεσης ακινήτου με το δίκτυο αποχέτευσης για μήκος διακλάδωσης μέχρι 4,00μ	ΥΔΡ Ν8832	089	ΥΔΡ 8081.1	100%	μμ	80	105,00	6300,00	
Αθροισμα Εργασιών :									16.428,50	16.428,50
10. Κεφάλαιο 10α:										
ΑΡΔΕΥΣΗ - ΦΥΤΕΥΣΗ										
1	Φύτευση - άρδευση δυτικού πεζοδρομίου οδού Αριστομένους από 23ης Μαρτίου έως Νικητάρ	ΠΡΣ ΝΕ 15Α	070	ΠΡΣ 5131	100%	Τεμ.	1	5600,00	5600,00	
2	Φύτευση - άρδευση ανατολικού πεζοδρομίου οδού Αριστομένους από 23ης Μαρτίου έως Νικητάρ	ΠΡΣ ΝΕ 15Β	071	ΠΡΣ 5131	100%	Τεμ.	1	7600,00	7600,00	
3	Φύτευση - άρδευση ανατολικού πεζοδρομίου οδού Αριστομένους από Νικητάρ έως Βασ Κων/νου	ΠΡΣ ΝΕ 15Γ	072	ΠΡΣ 5131	100%	Τεμ.	1	14000,00	14000,00	
Αθροισμα Εργασιών :									27.200,00	27.200,00
11. Κεφάλαιο 11α:										
ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΣ										
1	Ιστός ύψους 4,00 μ. μαζί με τα αγκυρία	ΑΤΗΕ Ν9323.Α	073	ΗΛΜ 101	100%	Τεμ.	22	350,00	7700,00	
2	Ιστός ηλεκτροφωτισμού πόδων - Ιστός ύψους 5,00 m μαζί με τα αγκυρία (πλήρως γαλβανισμένα)	ΑΤΗΕ Ν9323 Β	074	ΗΛΜ 101	100%	Τεμ.	46	400,00	18400,00	
3	Φωτιστικό σώμα Ισχύος 150 W. μαζί με τον λαμπτήρα	ΑΤΗΕ Ν9361 ΑΒ	075	ΗΛΜ 103	100%	Τεμ.	46	450,00	20700,00	
Σε Μεταφορά									46.800,00	552.321,00

ΠΙΝΑΚΑΣ Β6

Α/Α	Είδος Εργασίας	Κωδικός Άρθρου	Αρ. Τιμ.	Άρθρο Αναθεώρησης	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή (€)	Δαπάνη	
								Μερική (€)	Ολική (€)
	Απο Μεταφορά :							46.800,00	552.321,00
4	Φωτιστικό σώμα ισχύος 150 W. μαζί με τον λαμπτήρα.	ΑΤΗΕ Ν9381.ΑΓ	078	ΗΛΜ 103 100%	Τεμ.	22	800,00	17600,00	
5	Φρεάτια δικτύων σωληνώσεων αναμονής - Φρεάτια έλξης καλωδίων 40x40	ΑΤΗΕ Ν8307.28	077	ΟΔΟ 2548 70% ΥΔΡ 8751 30%	Τεμ.	70	80,00	5600,00	
6	Κυβώπιο ηλεκτρικής διανομής (πύλας)	ΑΤΗΕ Ν9350.1.ΑΒΓ	078	ΗΛΜ 052 100%	Τεμ.	1	850,00	850,00	
7	Εκσκαφή χάνδακα για την τοποθέτηση καλωδίων (0,17 πλάτος , 0,50 βάθος) Εκσκαφή χάνδακα σε έδαφος γακώδες	ΑΤΗΕ 9302.1	079	ΗΛΜ 010 100%	μ3	102	14,00	1428,00	
8	Αγωγός γυμνός χάλκινος πολύκλωνος Διατομής 25mm2	ΑΤΗΕ 9340.3	080	ΗΛΜ 045 100%	μ	1600	4,96	7936,00	
9	Καλώδιο τύπου ΝΥΥ για τοποθέτηση μέσα στο έδαφος Πενταπολικό - Διατομής 5 X 10 mm2	ΑΤΗΕ Ν8773.8.5	081	ΗΛΜ 047 100%	μ	1600	5,68	9088,00	
10	Καλώδιο ΝΥΜ τριπολικό Καλώδιο ΝΥΜ διατομής 3 X 2,5mm2	ΑΤΗΕ 9338.1.2	082	ΗΛΜ 046 100%	μ	400	5,78	2312,00	
11	Σωλήνας δομημένου διπλού τοιχώματος πολυαιθυλενίου Φ 110.	ΑΤΗΕ Ν9315.1Α	083	ΗΛΜ 008 100%	μ	1200	10,00	12000,00	
12	Βραχιόνια μονός	ΑΤΗΕ Ν8323.2Δ	084	ΗΛΜ 101 100%	Τεμ.	46	100,00	4600,00	
13	Πλάκα γειώσεως διαστάσεων 500 x 500 x 3mm από γαλβανισμένη λαμαρίνα με χάλκινο αγωγό και ακροδέκτη	ΑΤΗΕ 9341.1	085	ΗΛΜ 045 100%	Τεμ.	2	60,00	120,00	
14	Βάση σιδηρέιου άοπλη διαστάσεων 0,40X0,40 m βάθους 0,60 m	ΑΤΗΕ Ν9312.Α1	086	ΗΛΜ 101 100%	Τεμ.	68	80,00	5440,00	
15	Σιδηροσωλήνας γαλβανισμένος με ραφή Διαμέτρου 3 ins Πάχους 4,05 mm	ΑΤΗΕ 8038.8	087	ΗΛΜ 005 100%	μ	100	20,00	2000,00	
16	Υπερύψωση - Ταπείνωση φρεατίων	ΟΔΟ-Α ΝΓ 2.18	088	ΝΑΤΕΟ 252 100%	Τεμ.	50	50,00	2500,00	
17	Αποκατάσταση κατεστραμμένων γειώσεων	ΑΤΗΕ Ν8758.Α1	088	ΗΛΜ 045 100%	Τεμ.	45	20,00	900,00	
18	Προσαύξηση πιμών εκσκαφών ορυγμάτων υπογείων δικτύων για την αντιμετώπιση προσθέτων δυσχερειών από διερχόμενα δίκτυα ΟΚΩ.	ΥΔΡ 3.12	090	ΥΔΡ 8087 100%	μμ	250	4,20	1050,00	
				Αθροισμα Εργασιών :				120.224,00	120.224,00
Εργασίες Προυπολογισμού									672.545,00
Γ.Ε & Ο.Ε (%)								18,00%	121.058,10
Σύνολο :									793.603,10
Απρόβλεπτα						15%		119.040,47	
Σύνολο :									912.643,57
Ποσό για αναθεωρήσεις									22.816,09
Στρογγυλοποίηση									
Φ.Π.Α. (%)								19,00%	177.737,34
Γενικό Σύνολο :									1.113.197,00

ΠΙΝΑΚΑΣ Β7

Παράρτημα Γ: Γενική συγγραφή Υποχρεώσεων

Ισχύουσες Διατάξεις

Η εκτέλεση του έργου διέπεται από τις διατάξεις του Ν.Δ. 1418/84³⁶ περί κατασκευής Δημοσίων Έργων και του εκτελεστικού αυτού διατάγματος 609/85³⁷, τα οποία συμπληρώνονται με τους όρους της Γενικής Συγγραφής Υποχρεώσεων, καθώς και από τη Διακήρυξη της Δημοπρασίας.

Έτσι λοιπόν, η σειρά ισχύος των στοιχείων της μελέτης είναι αυτή που αναφέρεται στη Διακήρυξη Δημοπρασίας και είναι η εξής:

1. Το συμφωνητικό.
2. Η Διακήρυξη Δημοπρασίας.
3. Η προσφορά εκπτώσεων του άρθρου 7 του Π.Δ. 609/85.
4. Το τιμολόγιο της μελέτης.
5. Ο προϋπολογισμός της μελέτης.
6. Η Ειδική συγγραφή υποχρεώσεων.
7. Η Παρούσα συγγραφή υποχρεώσεων.
8. Η Τεχνική περιγραφή της μελέτης.

³⁶ ΦΕΚ αρ 23, Τεύχος Α'

³⁷ ΦΕΚ αρ 223, Τεύχος Α'/85.

9. Η Τεχνική μελέτη κατασκευής του έργου (σχέδια, τεύχη κ.λπ.)
10. Το χρονοδιάγραμμα - πρόγραμμα κατασκευής του έργου, όπως τελικά θα εγκριθεί από την Υπηρεσία.
11. Η Ανάλυση τιμών και τα αντίστοιχα περιγραφικά τιμολόγια, για την περίπτωση συντάξεως πρωτοκόλλων κανονισμών, τιμών μονάδας νέων εργασιών.

Μελέτη των συνθηκών κατασκευής του έργου

Η Συμμετοχή στη δημοπρασία με την υποβολή προσφοράς, αποτελεί αμάχητο τεκμήριο, ότι οι διαγωνιζόμενοι είχαν επισκεφθεί και ελέγξει πλήρως την φύση και την τοποθεσία του έργου, και είχαν γνώση των γενικών και τοπικών συνθηκών κατασκευής του, θέσεις σε ότι αφορά της διάφορες πηγές λήψης των υλικών, θέσεις προσωρινής ή οριστικής απόθεσης των προϊόντων εκσκαφής, τις μεταφορές, τη διάθεση, διαχείριση και αποθήκευση υλικών, τη δυνατότητα εξασφάλισης εργατοτεχνικού προσωπικού, νερού, ηλεκτρικού ρεύματος και οδών προσπέλασης, τις συνήθως επικρατούμενες μετεωρολογικές συνθήκες, τις διάφορες διακυμάνσεις της στάθμης των νερών των ποταμών, χειμάρρων, παλίρροιας ή παρόμοιες φυσικές συνθήκες στον τόπο των έργων, την διαμόρφωση και κατάσταση του εδάφους, το είδος, την ποιότητα και ποσότητα των ευρισκομένων στην περιοχή καταλλήλων εκμεταλλεύσιμων υλικών, το είδος και τα μέσα (μηχανήματα, υλικά και υπηρεσίες) που θα απαιτηθούν πριν την έναρξη και κατά την εκτέλεση των εργασιών, και οποιαδήποτε αλλά θέματα που με οποιοδήποτε τρόπο μπορεί να επηρεάσουν τις εργασίες, την πρόοδο ή το κόστος τους, σε συνδυασμό με τους όρους της σύμβασης.³⁸

³⁸ Συμβόλαιο Δήμου Καλαμάτας – Εργολήπτριας Εταιρίας

Ακόμα, ο Ανάδοχος αποδέχτηκε ότι έχει μελετήσει και συμφωνεί να συμμορφωθεί με τα εγκεκριμένα διαγράμματα και σχέδια της μελέτης, καθώς και τα λοιπά συμβατικά στοιχεία της εργολαβίας, που περιλαμβάνονται στο φάκελο της δημοπρασίας και αποτελούν, μαζί με την Διακήρυξη, τη βάση της προσφοράς του, καθώς και ότι αποδέχτηκε και ανεπιφύλακτα ανέλαβε να εκτελέσει κάθε υποχρέωση, που απορρέει από τις παραπάνω συνθήκες και όρους.

Παράλειψη του αναδόχου για ενημέρωση με κάθε δυνατή πληροφορία, που αφορά τους όρους της σύμβασης, δεν απαλλάσσει αυτόν από την ευθύνη, για την πλήρη συμμόρφωσή του με τις συμβατικές του υποχρεώσεις.

Ο Ανάδοχος υποχρεώθηκε, να ρυθμίσει το πρόγραμμα των εργασιών, έτσι ώστε να μην παρεμποδίζει την εργασία των άλλων εργοταξίων.

Περιεχόμενα των τιμών μονάδας του τιμολογίου και δαπάνες που βαρύνουν τον Ανάδοχο

Οι συμβατικές τιμές μονάδας του τιμολογίου που ισχύει, αναφέρονται σε εργασίες τελειωμένες, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης.³⁹ Οι τιμές αυτές, προσαυξημένες με το νόμιμο ποσοστό γενικών εξόδων και εργολαβικού οφέλους του Αναδόχου περιλαμβάνουν όλες τις απαραίτητες εργασίες για την πλήρη και έντεχνη κατασκευή των έργων, καλύπτουν όλες τις δαπάνες του Αναδόχου, άμεσες ή έμμεσες, και με επιφύλαξη των περί αναθεώρησης τιμών κειμένων διατάξεων, αποτελούν πλήρη αποζημίωση του Αναδόχου, για την κατά τη παραπάνω εκτέλεση εργασιών.

³⁹ Συμβόλαιο Δήμου Καλαμάτας – Εργολήπτριας Εταιρίας

Προσαρμογή - Συμπλήρωση μελετών του έργου

Αναφορικά με τις προσαρμογές και συμπληρώσεις στο έργο, ο Ανάδοχος υποχρεούται, χωρίς ιδιαίτερη αποζημίωση, με βάση τις χορηγούμενες σε αυτόν μελέτες, έγγραφες οδηγίες της υπηρεσίας και τις εγκεκριμένες από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων προδιαγραφές εκπονήσεως, να προβεί με παρουσία του αντιπρόσωπου της υπηρεσίας, στην πάνω στο έδαφος εφαρμογή των μελετών, στις αναπασσαλώσεις και χωροσταθμίσεις των αξόνων του έργου, στον έλεγχο και λήψη των απαιτούμενων συμπληρωματικών στοιχείων της μελέτης εφαρμογής, όπως επίσης στη σήμανση της ζώνης καταλήψεως των έργων και λήψη διατομών.⁴⁰

Οι μελέτες αυτές υποβλήθηκαν σε επτά αντίγραφα, επιπλέον των διαφανών και συντάχθηκαν με βάση τις ισχύουσες προδιαγραφές για σύνταξη των μελετών και τις ισχύουσες εγκυκλίους της υπηρεσίας.

Προέλευση υλικών και ετοιμών ή ημικατεργασμένων προϊόντων

Ο Ανάδοχος έπρεπε να χρησιμοποιήσει υποχρεωτικά για την κατασκευή του έργου, προδιαγραφόμενα υλικά και έτοιμα ή ημικατεργασμένα προϊόντα από την εγχώρια βιομηχανία, απαγορευμένης της χρησιμοποίησης υλικών προέλευσης εξωτερικού, εκτός αν αλλιώς ορίζεται στην Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων.⁴¹

⁴⁰ Συμβόλαιο Δήμου Καλαμάτας – Εργολήπτριας Εταιρίας

⁴¹ Συμβόλαιο Δήμου Καλαμάτας – Εργολήπτριας Εταιρίας

Τιμές Μονάδας Νέων Εργασιών

Για τον κανονισμό τιμών μονάδος νέων εργασιών, από τον Νόμο προβλεπόταν ότι θα εφαρμόζονται τα εγκεκριμένα ή συμβατικά αναλυτικά τιμολόγια (αναλύσεις τιμών), άσχετα από τα μέσα, που θα χρησιμοποιούνταν από τον Ανάδοχο για την εκτέλεση των εργασιών, (δηλ. μικρού ή μεγάλου αριθμού μηχανημάτων, των γνωστών ή άλλων τύπων, καινούργιων ή όχι, εργατικών χειρών συνολικά ή μερικά, σε μικρή ή μεγάλη αναλογία κ.λπ.).⁴²

Στην ειδική συγγραφή υποχρεώσεων, αναφερόταν ποια εγκεκριμένα συμβατικά Τιμολόγια (αναλύσεις τιμών) ισχύουν, για τις τιμές μονάδας νέων εργασιών του έργου.

Ασφάλιση Προσωπικού

Ο Ανάδοχος υποχρεώθηκε, ανεξάρτητα του εάν το έργο εκτείνεται μέσα ή έξω από την ασφαλιστική περιοχή του Ι.Κ.Α., να ασφαλίσει στο Ι.Κ.Α. όλο το απασχολούμενο από αυτόν προσωπικό, σύμφωνα με τις υπάρχουσες διατάξεις περί Ι.Κ.Α. Ο Ανάδοχος υποχρεώθηκε, να ασφαλίσει για περίπτωση ατυχημάτων σε ασφαλιστικές εταιρείες, αναγνωρισμένες από το κράτος, το εργατοτεχνικό και λοιπό προσωπικό του, που απασχολήθηκε στα εργοτάξια του έργου, εάν αυτό δεν υπαγόταν στις διατάξεις περί Ι.Κ.Α., καθώς και τρίτους και κατά των ζημιών προς τρίτους.⁴³

⁴² Συμβόλαιο Δήμου Καλαμάτας – Εργολήπτριας Εταιρίας

⁴³ Συμβόλαιο Δήμου Καλαμάτας – Εργολήπτριας Εταιρίας

Τήρηση Νόμων, Αστυνομικών και λοιπών Διατάξεων

Ο Ανάδοχος, επειδή ήταν υπεύθυνος για την τήρηση των Νόμων, όπως ορίζεται στο Π.Δ. 609/85, και στο Ν.Δ. 1418/84, υποχρεώθηκε να ανακοινώνει χωρίς να δείχνει καμία αμέλεια για αυτό στην Διευθύνουσα Υπηρεσία, τις κατά την διάρκεια της εκτέλεσης του έργου απευθυνόμενες ή κοινοποιούμενες σε αυτόν σχετικές διαταγές και εντολές των διαφόρων Αρχών, σχετικά με υποδεικνυόμενα μέτρα ελέγχου και ασφαλείας κ.λπ.⁴⁴

Ευθύνη Αναδόχου

Σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στα συμβατικά τεύχη και τις διατάξεις του Π.Δ. 609/85, και του Ν.Δ. 1418/84, τόσο για την εφαρμογή των μελετών, όσο και για την ποιότητα και την αντοχή των έργων, μόνος υπεύθυνος είναι ο Ανάδοχος, ο δε κάθε είδους έλεγχος πού θα ασκείται από τον φορέα, δεν απαλλάσσει καθόλου τον Ανάδοχο, από την ευθύνη αυτή.⁴⁵

Επίσης ο Ανάδοχος, ήταν εξ ολοκλήρου μόνος υπεύθυνος, για την εκλογή των υλικών, πού γενικά χρησιμοποιήθηκαν, την χρησιμοποίησή τους, και γενικά την εκτέλεση της εργασίας, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης, των οικείων Προτύπων Τεχνικών Προδιαγραφών και των λοιπών εγκεκριμένων συμβατικών τευχών και σχεδίων.

⁴⁴ Συμβόλαιο Δήμου Καλαμάτας – Εργολήπτριας Εταιρίας

⁴⁵ Συμβόλαιο Δήμου Καλαμάτας – Εργολήπτριας Εταιρίας

Σήμανση κατά το σχέδιο εκτέλεσης των εργασιών

Ο Ανάδοχος ήταν υποχρεωμένος, στις εργοταξιακές θέσεις και στις θέσεις που εκτελούνται οι εργασίες, να τοποθετήσει τα απαιτούμενα ανάλογα με την φύση των έργων (συγκοινωνιακά, υδραυλικά, οικοδομικά κ.λπ.), σήματα και γενικά πινακίδες ασφαλείας, προσέχοντας για την συντήρησή τους.⁴⁶

Στις επικίνδυνες για την κυκλοφορία θέσεις, τοποθετήθηκαν υποχρεωτικά αυτόματα σπινθηρίζοντα σήματα (FLASH LIGHTS). Ακόμα χρησιμοποιήθηκαν, όπου υπήρξε ανάγκη, και τροχονόμοι υπάλληλοι του αναδόχου, για την ασφαλή καθοδήγηση πεζών και τροχοφόρων, για την απρόσκοπτη και ασφαλή κυκλοφορία στους δρόμους, στους παρακαμπτηρίους δρόμους και τις προσπελάσεις, και γενικά σε όλα τα εργοτάξια του έργου, κατά την ημέρα και την νύκτα. Τα παραπάνω μέτρα, ελήφθησαν με ευθύνη και δαπάνες του αναδόχου.

Ο Ανάδοχος, ευθυνόταν ποινικά και αστικά για κάθε ατύχημα που οφειλόταν στη μη λήψη των απαραίτητων μέτρων ασφαλείας και ιδιαίτερα στην σχολαστική τήρηση των Π.Δ, περί μέτρων ασφαλείας κατά την εκτέλεση εργασιών, που ισχύουν κατά την διάρκεια κατασκευής του έργου.

Εγκαταστάσεις Επιχειρήσεων και Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας

Ο Ανάδοχος, έπρεπε να έχει υπόψη του, ότι είναι δυνατόν στην περιοχή του έργου να υπάρχουν εναέριες ή υπόγειες εγκαταστάσεις Δ.Ε.Κ.Ο., ή Ν.Π.Δ.Δ., που πρέπει να μετατοπισθούν ή να κατασκευαστούν νέες από τους ιδιοκτήτες τους.⁴⁷

Ο Ανάδοχος έπρεπε να έχει υπ'όψιν ότι, στους δρόμους που αφορούν την συγκεκριμένη εργολαβία, πρόκειται να κατασκευαστούν παράλληλα από την

⁴⁶ Συμβόλαιο Δήμου Καλαμάτας – Εργολήτριας Εταιρίας

⁴⁷ Συμβόλαιο Δήμου Καλαμάτας – Εργολήτριας Εταιρίας

Δ.Ε.Υ.Α.Κ. δίκτυα ύδρευσης , αποχέτευσης και όμβριων.

Με τις εργασίες αυτές, καμία οικονομική ή τεχνική ανάμιξη δεν θα είχε ο Ανάδοχος (εκτός αν οριζόταν αλλιώς στην Ειδική Σύμβαση Υποχρεώσεων). Ήταν υποχρεωμένος όμως να διευκολύνει χωρίς καμία δικαιολογία την εκτέλεση των παραπάνω εργασιών, χωρίς να δικαιούται από τον λόγο αυτό ιδιαίτερης αποζημίωσης, για καθυστερήσεις ή δυσχέρειες που θα παρουσιάζονταν στις εργασίες, που εκτελούνταν από αυτόν.

Σύνταξη μητρώου έργου - Φάκελος Ασφάλειας και Υγείας

Ο Ανάδοχος ήταν υποχρεωμένος να συντάξει, αμειβόμενος γι' αυτό, μητρώο του έργου που κατασκευάστηκε, σύμφωνα με τις οδηγίες που του δόθηκαν από την Υπηρεσία.⁴⁸

Επίσης ήταν υποχρεωμένος για την τήρηση του φακέλου ασφαλείας και υγείας, ο οποίος περιελάμβανε:

α) Το μητρώο του έργου, δηλαδή τα σχέδια και την Τεχνική περιγραφή του έργου.

β) Οδηγίες και χρήσιμα στοιχεία σε θέματα ασφαλείας και υγείας, τα οποία θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τις ενδεχόμενες μεταγενέστερες εργασίες καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του έργου, όπως εργασίες συντήρησης, μετατροπής, καθαρισμού κλπ. Ενδεικτικά, οι οδηγίες και τα στοιχεία αυτά αναφέρονται στον ασφαλή τρόπο εκτέλεσης των διαφόρων εργασιών, στην αποφυγή κινδύνων από τα διάφορα δίκτυα (ύδρευσης, ηλεκτροδότησης, αερίων κλπ.), στην πυρασφάλεια κλπ.

Η εκπόνηση του Σχεδίου ασφαλείας και υγείας έγινε από την υπηρεσία. Ο φάκελος ασφαλείας και υγείας καθιερώνεται ως απαραίτητο στοιχείο για την

⁴⁸ Συμβόλαιο Δήμου Καλαμάτας – Εργολήπτριας Εταιρίας

προσωρινή και οριστική παραλαβή κάθε Δημόσιου Έργου⁴⁹.

Υλικά του κύριου έργου - Προσωρινές εγκαταστάσεις του αναδόχου - Προστατευτικές κατασκευές

Ο Ανάδοχος ήταν υποχρεωμένος να φυλάει με έξοδά του, τα μηχανήματα, τα εργαλεία, τα υλικά κ.λπ., που του παραδίνονται από τον κύριο του έργου, για χρήση ή ενσωμάτωση επί του έργου.⁵⁰

Όλες οι απαιτούμενες προσωρινές εγκαταστάσεις (υπόστεγα αποθήκευσης, θάλαμοι διαμονής, εργαστήρια, γραφεία κ.λπ.), για την εκτέλεση των εργασιών της εργολαβίας, αναγέρθηκαν με έξοδα, μέριμνα και ευθύνη του Αναδόχου, σε θέσεις που επετράπησαν από την Υπηρεσία και τις υπόλοιπες Αρχές.

Στις περιπτώσεις που απαιτήθηκε αντιστήριξη ή προστασία γειτονικής κατασκευής ο Ανάδοχος, ήταν υποχρεωμένος να πραγματοποιήσει τις απαραίτητες κατασκευές, και να πάρει κάθε άλλο μέτρο, προς αποφυγή πρόκλησης ζημιών σε τρίτους ή στο έργο και να αποζημιωθεί γι' αυτό, σύμφωνα με τις τιμές του συμβατικού Τιμολογίου ή σύμφωνα με τιμές μονάδας νέων εργασιών, για τις εργασίες που δεν προβλέπονται από τους ιδιοκτήτες τους.

Καθορισμός εργοταξίων κατασκευών και εγκαταστάσεων

Ο Ανάδοχος υποχρεώθηκε με δαπάνες του, και πριν από την παράδοση κάθε τμήματος έργου, όπως και μετά την περάτωση ολόκληρου του έργου, να αφαιρέσει και να απομακρύνει από τους πλησίον του τμήματος αυτού χώρους, και γενικά από τα εργοτάξια, κάθε απαιτηθείσα προσωρινή εγκατάσταση, απορρίμματα, εργαλεία

⁴⁹ Υπουργική Απόφαση, 433/19-9-2000 Απόφαση Υφυπουργού ΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 1176B/22-9-2000).

⁵⁰ Συμβόλαιο Δήμου Καλαμάτας – Εργολήτριας Εταιρίας

και ικριώματα, μηχανήματα, πλεονάζοντα υλικά, χρήσιμα ή άχρηστα, προσωρινές εγκαταστάσεις μηχανημάτων κ.λπ. Να απομακρύνει (καταστρέφει κ.λπ.) κάθε βοηθητικό έργο κ.λπ., το οποίο θα ήταν κατά την κρίση της Υπηρεσίας άχρηστο ή επιζήμιο για την μετέπειτα λειτουργία π.χ. των κτιρίων, να ισοπεδώσει τους χώρους πάνω στους οποίους ήταν αποθεθειμένα ή εγκατεστημένα αυτά, να παραδώσει δε τελειώς καθαρές τόσο τις κατασκευές, όσο και τους γύρω χώρους του εργοταξίου, και γενικά να μεριμνήσει για κάθε άλλο απαιτούμενο για την παράδοση του έργου και την εύρυθμη λειτουργία του, κατά τους όρους της συμβάσεως ή προδιαγραφόμενο στις Ειδικές Συμβατικές Υποχρεώσεις.⁵¹

Επίσης ο Ανάδοχος ήταν υποχρεωμένος να προβαίνει, όταν λείπει ο λόγος κατά την κρίση της Υπηρεσίας και στην άρση (καθαίρεση αποκόμιση κ.λπ.) κάθε κατασκευασθείσας κ.λπ. για την εκτέλεση του έργου (εργασιών και παραγωγής υλικών), προστατευτικής κατασκευής επιβληθείσας από οποιονδήποτε λόγο, για αποφυγή πάσης φύσεως ζημιών, φθορών, ατυχημάτων, κ.λπ. σε ιδιοκτησίες, οικοδομές, δένδρα, αγρούς, καλλιεργήσιμες εκτάσεις, κοινωφελείς εγκαταστάσεις και πάσης φύσεως έργα, όπως και απομάκρυνση περιφραγμάτων των εργοταξίων.

Εάν σε δέκα ημέρες, από την έγγραφη υπόμνηση από την Διευθύνουσα Υπηρεσία δεν είχε προβεί στην έναρξη, και σε εύλογη προθεσμία, περαίωση των παραπάνω εργασιών, αυτές θα εκτελούνταν σε βάρος του Αναδόχου, εκπιπτόμενης της σχετικής δαπάνης από την πρώτη σχετική πληρωμή, πέρα από την μη έκδοση βεβαιώσεως εμπρόθεσμου εκτελέσεως του έργου ή τμήματος αυτού, για το λόγο αυτό.

Απαλλοτριώσεις

Ο Κύριος του έργου ανέλαβε την υποχρέωση να ενεργήσει όλες τις απαιτούμενες διατυπώσεις για την απαλλοτρίωση δημοτικών, κοινοτικών, Ν.Π.Δ.Δ. ή ιδιωτικών γηπέδων, κατοικιών κ.λπ., απαιτήτων για την εκτέλεση των έργων, έχοντας και κάθε δικαστική και υλική ευθύνη, για την διαδικασία της απαλλοτρίωσής

⁵¹ Συμβόλαιο Δήμου Καλαμάτας – Εργολήπτριας Εταιρίας

τους.⁵²

Εάν οι παραπάνω απαλλοτριώσεις, δεν είχαν γίνει πριν την έναρξη των εργασιών, ο Ανάδοχος υποχρεωνόταν, εάν είχε διαταχθεί μέσα σε προθεσμία που καθοριζόταν στην Ειδική Συγγραφή Υποχρεώσεων, να υποβάλλει σε δώδεκα αντίγραφα (συμπεριλαμβανομένων και των διαφανών προτύπων σχεδίων), αντίτυπα κτηματολογικού διαγράμματος σε κλίμακα 1:1000, με κτηματολογικό πίνακα των ιδιοκτησιών, που καταλαμβάνονται οριστικά ή προσωρινά, και στον οποίο θα αναγράφονταν όλα τα απαιτούμενα για την απαλλοτρίωση στοιχεία δηλαδή:

- α. Ο ενδεικτικός αριθμός του κτήματος.
- β. Το ονοματεπώνυμο και το πατρώνυμο του ιδιοκτήτη.
- γ. Το χωριό ή η κοινότητα όπου υπάγεται η ιδιοκτησία, καθώς και η διεύθυνση του ιδιοκτήτη.
- δ. Το εμβαδόν της επιφανείας για προσωρινή κατάληψη.
- ε. Η διάρκεια προσωρινής κατάληψης.
- στ. Το εμβαδόν της επιφανείας για οριστική απαλλοτρίωση ή δουλεία διάβασης.
- ζ. Το είδος του κτήματος, με περιγραφή όλων των πραγμάτων που βρίσκονται στο κτήμα (οικιών, φρεατίων, καλλιεργειών, αριθμού και είδους καταστρεφομένων δένδρων κ.λπ.) και
- η. Διάφορες παρατηρήσεις.

Τα παραπάνω διαγράμματα και κτηματολογικοί πίνακες πρέπει να συντάσσονται χωριστά για κάθε περιφέρεια Πρωτοδικείου. Σε ιδιαίτερο πίνακα, δε, να σημειώνονται τα Ειρηνοδικεία και οι οικονομικές Εφορίες, όπου υπάγονται τα

⁵² Συμβόλαιο Δήμου Καλαμάτας – Εργολήπτριας Εταιρίας

απαλλωτριούμενα κτήματα.

Ο κύριος του έργου, είχε την υποχρέωση μέσα σε δώδεκα μήνες, από την υποβολή σ' αυτόν, των κτηματολογικών διαγραμμάτων και πινάκων ή από την εγκατάσταση του Αναδόχου, εφ' όσον υφίστανται αυτά τα διαγράμματα, να παραδώσει στον Ανάδοχο τα απαραίτητα για την εκτέλεση των έργων γήπεδα, ελεύθερα από κάθε δέσμευση.

Ο Ανάδοχος, ήταν υποχρεωμένος να εκτελέσει τις παραπάνω εργασίες, εάν διαταχθεί γι' αυτό με αποζημίωση σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου περί αμοιβών Μηχανικών.

Σε περίπτωση πού προϋπήρχε κτηματολόγιο της περιοχής και ο Ανάδοχος θα διαταζόταν να εκτελέσει επαλήθευση ή συμπλήρωσή του και να εκπονήσει τα απαιτούμενα κτηματολογικά διαγράμματα και τους πίνακες, η παραπάνω αποζημίωση θα καθοριζόταν αναλογικά σύμφωνα με τις παραπάνω διατάξεις.