

## **ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ**

### **ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**

#### **ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ**

#### **ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 7/2022**

#### **ΑΠΟΦΑΣΗ 25/2022**

Στην Καλαμάτα σήμερα, την 26η Απριλίου 2022, ημέρα Τρίτη και ώρα 12:00 μεσ., συνέρχεται στην 7η/2022, συνεδρίαση η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας, που πραγματοποιείται με τηλεδιάσκεψη (με χρήση του λογισμικού zoom), σύμφωνα με τις διατάξεις της υπ' αριθμ. 643/69472/24-9-2021 εγκυκλίου του Υπουργείου Εσωτερικών και της ΚΥΑ Δ1αΓ.Π.οικ. 22206/15-4-2022 (ΦΕΚ 1882/16.4.2022 - τ. Β), μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 38716/21-4-2022 πρόσκληση του κ. Προέδρου, η οποία επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Συμμετέχουν στη συνεδρίαση ο κ. Μπασακίδης Νικόλαος, Αντιδήμαρχος Καλαμάτας, Πρόεδρος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, και από τα τακτικά μέλη του Σώματος οι κ.κ. 1) Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος, 2) Δρούγας Παντελής, 3) Καραγιάννης Ανδρέας, 4) Μαστραγγελόπουλος Δημήτριος, 5) Λιάππας Λεωνίδας (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 25 απόφαση) και 6) Τσαπόγας Κωνσταντίνος.

Δεν συμμετέχουν αν και κλήθηκαν νόμιμα τα τακτικά μέλη κ.κ. 1) Μπαρούνη Μαρία, και 2) Φαββατάς Δημήτριος.

Επίσης στη συνεδρίαση συμμετέχουν τα αναπληρωματικά μέλη της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής κ.κ. Χριστόπουλος Ιωάννης και Σκοπετέας Αναστάσιος, αναπληρώνοντας τα τακτικά μέλη κ.κ. Φαββατά Δημήτριο και Μπαρούνη Μαρία, αντίστοιχα.

Στη συνεδρίαση επίσης κλήθηκε ο Πρόεδρος του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας κ. Λύρας Παναγιώτης επειδή το μοναδικό θέμα της ημερήσιας διάταξης αφορά την εν λόγω Δημοτική Κοινότητα, ο οποίος και συμμετέχει.

Στη συνεδρίαση συμμετέχουν επίσης ο Δήμαρχος Καλαμάτας κ. Βασιλόπουλος Π. Αθανάσιος, ο επικεφαλής της δημοτικής παράταξης "Πρότυπος Δήμος" κ. Τζαμουράνης Βασίλειος και το μέλος του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας κα Μπάμπαλη Αικατερίνη.

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

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

**Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο πλαίσιο του έργου «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» του Δήμου Καλαμάτας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999 όπως ισχύει.**

Στη συνεδρίαση για τη συζήτηση του θέματος αυτού συμμετέχουν ο ειδικός συνεργάτης του Δημάρχου Καλαμάτας κ. Κουτραφούρης Βασίλειος, οι μελετητές κ.κ. Καρολεμέας Χρήστος, Κυριάκου Άλκης, Παπαστρατή Σοφία και Τζήκα Ελευθερία και εκ μέρους της "Αναπτυξιακή Μεσσηνίας Α.Ε. Α. ΟΤΑ" οι κ.κ. Αδαμόπουλος Τάσος και Κουμπούνης Δημήτριος.

Το παρόν θέμα αφορά σε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και η λήψη απόφασης σχετικά αποτελεί κανονιστική απόφαση την έκδοση της οποίας εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 82 του Δ.Κ.Κ. (Ν. 3463/2006) σε συνδυασμό με τα άρθρα 73 και 65 του Ν. 3852/2010, όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν.

Το συγκεκριμένο θέμα συζητήθηκε στην αμέσως προηγούμενη συνεδρίαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής,

και συζητείται εκ νέου στην παρούσα συνεδρίαση σύμφωνα και για τους λόγους που αναφέρονται στην με αριθμ. πρωτ. 38825/22-04-2022 νέα εισήγηση του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας, Σήμανσης, Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, που ήταν στο φάκελο του θέματος μαζί με τα αναφερόμενα συνημμένα σε αυτή στοιχεία και είχαν αποσταλεί στα Μέλη της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής προς ενημέρωση,

η οποία έχει αναλυτικά ως εξής:

**ΘΕΜΑ:** Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο πλαίσιο του έργου «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» του Δήμου Καλαμάτας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999 όπως ισχύει.

**Σχετ:**

Στο πλαίσιο της από 09/02/2022 Προγραμματικής Σύμβασης (ΑΔΑ: Ω5Σ9ΩΕΕ-ΣΚ4), μεταξύ του Δήμου Καλαμάτας και της εταιρείας ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ Α.Ε. - ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ για την πράξη «Ωρίμανση μελετών του έργου "Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας"», μεταβιβάσθηκε η αρμοδιότητα υλοποίησης των διαδικασιών ωρίμανσης του έργου στην ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ Α.Ε. - ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ.

Το έργο «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» στοχεύει στην αντιμετώπιση των ζητημάτων της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, την καθημερινότητα και τις ανάγκες των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών, την ενεργειακή απόδοση της πόλης. Το έργο περιλαμβάνει την εκπόνηση των απαραίτητων μελετών (Τοπογραφική Μελέτη, Ειδική Αρχιτεκτονική Μελέτη, Μελέτη Φυτοτεχνικής διαμόρφωσης, Μελέτη Υδραυλικών έργων, Μελέτη Συγκοινωνιακών έργων, Ηλεκτρομηχανολογική μελέτη, Περιβαλλοντική

μελέτη, Μελέτη ΣΑΥ-ΦΑΥ και Τεύχη Δημοπράτησης) προκειμένου για την ωρίμανσή του και την ένταξή του σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα.

Σε συνέχεια επικοινωνίας με την Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας & Ιονίου θα πρέπει στον τίτλο και στο αποφασιστικό να αναφέρεται ρητά η έγκριση «κυκλοφοριακών ρυθμίσεων» και όχι η έγκριση «κυκλοφοριακής μελέτης», όπως εκ παραδρομής είχε αναφερθεί προηγουμένως, βάσει του οποίου λήφθηκε η 17/2022 Απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας.

Στη συνέχεια, μετά από νέα συνεδρίαση της Κοινότητας Καλαμάτας και της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, την Δευτέρα 18-04-2022 συνεδρίασε το Δημοτικό Συμβούλιο. Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, εκφράστηκαν επιφυλάξεις αλλά και διαφωνίες για κάποια από τα τμήματα των παρεμβάσεων (π.χ. τροποποιήσεις σε οδούς Μακεδονίας & Ψαρών) και διαπιστώθηκαν ορισμένες αναντιστοιχίες σε συγκεκριμένα τμήματα μεταξύ των οριζοντιογραφικών απεικονίσεων και των σχεδίων διατομών. Εξαιτίας των παραπάνω, έγιναν διορθώσεις και ενσωματώθηκαν προτάσεις στην Κυκλοφοριακή Μελέτη, οι οποίες αφορούν τις διατομές και τις οδούς Μακεδονίας και Ψαρών, οπότε και εστάλη επικαιροποιημένη Κυκλοφοριακή Μελέτη.

Συνοπτικά, όπως αναφέρεται και στην Κυκλοφοριακή Μελέτη, τα γενικά χαρακτηριστικά της παρέμβασης περιλαμβάνουν τη δημιουργία προσπελάσιμων και ασφαλών πεζοδρομίων επαρκούς πλάτους και εξασφάλιση προσβασιμότητας σε εμποδιζόμενα άτομα ΑμεΑ (ράμπες και επαρκές πλάτος διέλευσης) και άτομα με δυσκολία στην όραση (όδευση τυφλών). Επίσης προτείνεται η δημιουργία οργανωμένων ζωνών στάθμευσης κατά μήκος των οδών. Ανά συγκεκριμένο αριθμό θέσεων (5 έως 7 θέσεις) προβλέπεται η κατασκευή χώρου πρασίνου, ο οποίος αποτελεί διαπλάτυνση του πεζοδρομίου και βρίσκεται στην ίδια στάθμη με αυτό. Περιλαμβάνει καθιστικό και αποτελεί ένα σκιασμένο χώρο στάσης. Με τον τρόπο αυτό οι θέσεις στάθμευσης εναλλάσσονται με νησίδες πρασίνου και αποφεύγεται η δημιουργία μεγάλου μήκους σειρών σταθμευμένων οχημάτων κατά μήκος των οδών.

Η προτεινόμενη διαμόρφωση των οδών περιλαμβάνει:

- Πλακόστρωση του υφιστάμενου οδοστρώματος με κυβόλιθους ή άλλο υλικό δαπεδόστρωσης σε στάθμη -0.12 από το υπάρχον πεζοδρόμιο.
- Διαμόρφωση λωρίδας στάθμευσης πλάτους 2.20μ, είτε από τη μία πλευρά της οδού, είτε αμφίπλευρη, εφόσον το συνολικό πλάτος της οδού επαρκεί.
- Δημιουργία επαρκούς πλάτους πεζοδρομίων σε στάθμη +0.12 από τη ζώνη κίνησης των οχημάτων.

Τέλος, ανάλογα με τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά κάθε οδού, θα εξεταστούν εναλλακτικές προτάσεις διαμόρφωσης αυτής, οι οποίες θα παρουσιάζουν αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον ως προς τη σχεδίαση, θα αποθαρρύνουν την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων από τα οχήματα και θα προωθούν την πεζή μετακίνηση και την ενίσχυση του πράσινου. Πιο συγκεκριμένα:

#### **Οδός Κλαδά**

Αφορά το τμήμα μεταξύ των οδών Αθηνών και Αρτέμιδος. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους 12.00μ με κατεύθυνση από την οδό Αθηνών προς την οδό Αρτέμιδος και αμφίπλευρη παρόδια στάθμευση.

Τμήμα μεταξύ των οδών Αθηνών και Κουμουνδούρου:

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

Τμήμα μεταξύ των οδών Κουμουνδούρου και Αρτέμιδος:

Προτείνεται διπλή λωρίδα ομόροπης κίνησης των οχημάτων, συνολικού πλάτους 7.00μ, η οποία καταλήγει σε υφιστάμενο σηματοδότη. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων.

**Οδός Φραντζή**

Πρόκειται για μονόδρομο με κατεύθυνση από την οδό Αριστομένους προς την οδό Κεφάλια με παρόδια στάθμευση από την αριστερή πλευρά της οδού. Διαθέτει επαρκούς πλάτους πεζοδρόμια, τα οποία βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση και είναι εξοπλισμένα με όδευση τυφλών και ράμπες ΑμεΑ, ενώ η προτεινόμενη παρέμβαση αφορά μόνο στο τμήμα που καταλαμβάνει το οδόστρωμα. Η προτεινόμενη παρέμβαση αφορά μόνο στο τμήμα που καταλαμβάνει το οδόστρωμα. Προτείνεται λοιπόν η αντικατάσταση της υφιστάμενης ασφάλτου και δαπεδόστρωση του υφιστάμενου οδοστρώματος με κυβόλιθους σε στάθμη περίπου 0.12μ χαμηλότερα από το υπάρχον πεζοδρόμιο και όριο ταχύτητας 30km/h. Παράλληλα, προτείνεται η διαμόρφωση λωρίδας στάθμευσης πλάτους 2.00μ από την αριστερή πλευρά της οδού (κατά τη φορά κίνησης), ενώ το υπόλοιπο τμήμα διατίθεται για την κίνηση των οχημάτων.

**Οδός Αριστοδήμου**

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Π. Καίσαρη έως Βασ. Κωνσταντίνου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους 11.00μ. με κατεύθυνση από την Π. Καίσαρη προς Βασ. Κωνσταντίνου.

Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά της οδού και όπου αυτό είναι εφικτό. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 5.50μ θα διατεθεί για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Τέλος προτείνεται η δαπεδόστρωση της οδού, με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από το πεζοδρόμιο. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h, με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση.

Στις διασταυρώσεις των κάθετων οδών με την Αριστοδήμου προτείνεται η δημιουργία υπερυψωμένων διαβάσεων, όπου αυτό είναι εφικτό, για τη διευκόλυνση της κίνησης του πεζού. Η υπερύψωση καταλαμβάνει ολόκληρη την επιφάνεια της διασταύρωσης και εκτείνεται και στις διασταυρούμενες οδούς σε μήκος 6.00μ από τη γραμμή των ρυμοτομικών γραμμών των Ο.Τ. που υπάρχουν εκατέρωθεν.

**Οδός Πολυχάρους**

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αναγνωσταρά και Αριστόδημου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους περίπου 10.00μ. με κατεύθυνση από την Αναγνωσταρά προς την Αριστόδημου με παρόδια στάθμευση από τη δεξιά πλευρά της οδού. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά, ενώ παράλληλα προτείνεται και η δαπεδόστρωση της οδού με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από το πεζοδρόμιο. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 4.50μ. διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση.

**Οδός Κ. Γεωργούλη**

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Αριστόδημου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους που κυμαίνεται από 9.20μ έως 10.00μ, έχει κατεύθυνση από την Αριστόδημου προς Αριστομένους και παρόδια στάθμευση από τη δεξιά πλευρά της οδού. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.20μ. και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά, ενώ παράλληλα προτείνεται και η δαπεδόστρωση της οδού, με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από το πεζοδρόμιο. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση. Μεταξύ των οδών Αναγνωσταρά και Αριστομένους διατηρείται ο χώρος στάσης στάθμευσης των ΕΔΧ Ταξί (πιάτσα) χωρητικότητας τεσσάρων (4) θέσεων.

**Οδός Βασιλίσσης Όλγας**

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Αριστόδημου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους που κυμαίνεται από 10.20μ έως 11.50μ, έχει κατεύθυνση από την Αριστομένους προς την Αριστόδημου και παρόδια στάθμευση από τη δεξιά πλευρά της οδού. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 4.50μ έως 5.80μ, διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων.

**Οδός Βασιλίσσης Σοφίας**

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Αριστόδημου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους περίπου 11.00μ, με κατεύθυνση από την Αριστόδημου προς την Αριστομένους και παρόδια στάθμευση από την αριστερή πλευρά της οδού. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ. με οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά και δαπεδόστρωση με κυβόλιθους σε στάθμη -0.12μ. από αυτή των πεζοδρομίων. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 5.30μ, διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση.

**Οδός Βαλαωρίτου**

Αφορά το τμήμα μεταξύ των οδών Ανδρέα Σκιά και Αριστομένους, το οποίο αποτελεί συνέχεια του διαμορφωμένου πεζοδρόμου της Βαλαωρίτου που έχει ως αφητηρία την πλατεία Ι.Ν. Ταξιαρχών. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους που κυμαίνεται από 7.50μ έως 8.00μ, έχει κατεύθυνση προς την οδό Αριστομένους. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ. και δαπεδόστρωση της οδού στο σύνολό της, με κυβόλιθους σε στάθμη -0.12μ. από αυτή των πεζοδρομίων. Το υπόλοιπο πλάτους 5.00μ έως 5.50μ να διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h.

**Οδός Ανδρέα Σκιά**

Α) Το τμήμα μεταξύ των οδών Βασ. Γεωργίου και Βαλαωρίτου αποτελεί μονόδρομο με κατεύθυνση προς την Βαλαωρίτου, έχει πλάτος 7.30μ και παρόδια στάθμευση στην δεξιά πλευρά της οδού. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ, ενώ το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 3.80μ, για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Η οδός προτείνεται να πλακοστρωθεί, με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από αυτή των πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h.

Β) Το τμήμα μεταξύ των οδών Βασ. Σοφίας και Βασ. Όλγας αποτελεί θεσμοθετημένο πεζόδρομο (ΦΕΚ 248Δ/1989), ο οποίος όμως σήμερα λειτουργεί ως μονόδρομος με παρόδια στάθμευση από την αριστερή πλευρά. Προτείνεται η διαμόρφωση του σε πεζόδρομο με την κατασκευή ενιαίου πλακοστρωμένου καταστρώματος συνολικού πλάτους περίπου 8.00μ, με τα ίδια αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά που έχει κατασκευαστεί ο πεζόδρομος στο τμήμα της οδού Ανδρέου Σκιά από την οδό Βασιλίσσης Όλγας μέχρι την οδό Βασιλέως Γεωργίου.

**Οδός Ψαρών**

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Ξενοφώντος και Μακεδονίας. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους περίπου 19.00μ με κατεύθυνση από την οδό Ξενοφώντος προς την οδό Μακεδονίας και αμφίπλευρη κάθετη στάθμευση. Προτείνεται η δημιουργία μιας λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 4.50μ και η οριοθέτηση αμφίπλευρης στάθμευσης. Η στάθμευση είναι είτε παράλληλη με την κίνηση των οχημάτων, είτε υπό γωνία, για να εξυπηρετεί τις μεγάλες ανάγκες της οδού. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων και τη διαμόρφωση νησίδων-παρτεριών πρασίνου σε όλο το μήκος της οδού, οι οποίες θα δημιουργούν την αίσθηση ενός γραμμικού πάρκου. Τέλος προτείνεται η δαπεδόστωση της οδού με κυβόλιθους, σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερη των πεζοδρομίων, μειώνοντας το όριο της ταχύτητας στα 30km/h με την τοποθέτηση της κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης.

**Οδός Μακεδονίας**

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Νέδοντος. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους περίπου 14.50μ, με κατεύθυνση από την Αριστομένους προς την Νέδοντος (ανατολή – δύση) και αμφίπλευρη παρόδια στάθμευση. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση αμφίπλευρης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. Το υπόλοιπο τμήμα, διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Στο τελευταίο Ο.Τ. της οδού προτείνεται διπλή λωρίδα της ομόρροπης κίνησης των οχημάτων, συνολικού πλάτους 6.50μ., μια λωρίδα παρόδιας στάθμευσης, πλάτους 2.20μ., ενώ το υπόλοιπο πλάτος της οδού δίνεται στα πεζοδρόμια.

**Οδός Δ. Παπαδοπούλου**

Αφορά σε μικρού μήκους και πλάτους οδό, που συνδέει τις οδούς Αναγνωσταρά και Αριστοδήμου, πλάτους περίπου 5.00μ, που αποτελεί θεσμοθετημένο πεζόδρομο (ΦΕΚ 248Δ/1989). Στη συμβολή με την οδό Αναγνωσταρά βρίσκεται το διατηρητέο κτίριο του “Ζουμπούλειου” Μεγάρου. Διαθέτει ελάχιστου πλάτους πεζοδρόμια (<1.00μ), λειτουργεί ως μονόδρομος και παρατηρείται παρόδια παράνομη στάθμευση επί του πεζοδρομίου. Προτείνεται η διαμόρφωση του σε πεζόδρομο με την κατασκευή ενιαίου πλακοστρωμένου καταστρώματος, καθώς και η τοποθέτηση φύτευσης και στοιχείων αστικού εξοπλισμού (φωτιστικά, καθιστικά, κλπ.) σε συγκεκριμένα σημεία, ώστε να παραμένει ελεύθερη ζώνη κίνησης οχημάτων ασφαλείας πλάτους 3.50μ και να αποτρέπονται τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.

**Οδός Λυκούργου Σκιά**

Αφορά στο τμήμα από την οδό Αριστοδήμου έως την οδό Κανάρη, το οποίο έχει πλάτος περίπου 7.50μ και αποτελεί θεσμοθετημένο πεζόδρομο (ΦΕΚ 248Δ/1989). Σήμερα λειτουργεί ως μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Κανάρη με παρόδια στάθμευση στην αριστερή του πλευρά. Προτείνεται η διαμόρφωση του σε πεζόδρομο με την κατασκευή ενιαίου πλακοστρωμένου καταστρώματος, καθώς και η τοποθέτηση φύτευσης και στοιχείων αστικού εξοπλισμού (φωτιστικά, καθιστικά, κλπ.) σε συγκεκριμένα σημεία, ώστε να παραμένει ελεύθερη ζώνη κίνησης οχημάτων ασφαλείας πλάτους 3.50μ και να αποτρέπονται τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.

**Οδός Σιδηροδρομικού Σταθμού**

Πρόκειται για υφιστάμενη οδό μήκους 270.00 μ που ξεκινά από την οδό Φραντζή και καταλήγει στην οδό Γιατράκου, στο βόρειο άκρο της κεντρικής πλατείας Καλαμάτας. Η εν λόγω οδός που λειτουργεί ως μονόδρομος με καθαρό ασφάλτινο οδόστρωμα πλάτους 4.00 μ, με στάθμευση στην αριστερή πλευρά, κυρίως μοτοσυκλετών και θέσεων φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων ανά τακτά διαστήματα, έχει πρόσφατα αναπλασθεί, ενώ με την παρούσα πρόταση προτείνεται η δαπεδόστρωση του υφιστάμενου οδοστρώματος με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από το υπάρχον πεζοδρόμιο. Σημειώνεται ότι, ο διαχωρισμός της λωρίδας στάθμευσης από αυτή της κίνησης των οχημάτων θα γίνεται με την τοποθέτηση διαφορετικής απόχρωσης κυβόλιθου. Το όριο ταχύτητας θα είναι 30km/h.

**Οδοί Γιατράκου, Χρυσάνθου Παγώνη, Μητροπέτροβα και Αντωνοπούλου**

Πρόκειται για σύμπλεγμα οδών στο κέντρο της Καλαμάτας συνολικού μήκους οδών 524.00 μ, επιφανείας 5250.00 μ<sup>2</sup> και πλάτη οδών που κυμαίνονται σήμερα από 8.50μ. έως και 10.80μ. Πρόκειται για οδούς μονής κατεύθυνσης με μονόπλευρη στάθμευση, ενώ σε περιπτώσεις μεγαλύτερου πλάτους οδού, η στάθμευση πραγματοποιείται παράνομα και στις δύο πλευρές του δρόμου (π.χ. οδός Χρ. Παγώνη). Προτείνεται η δημιουργία μονής λωρίδας κατεύθυνσης οχημάτων πλάτους 3.20 μ και η δαπεδόστρωσή τους με κυβόλιθο, ζώνες μονόπλευρης στάθμευσης πλάτους 2.00μ. (σε εσοχή σε σχέση με τα πεζοδρόμια), ενώ στα υπόλοιπα εναπομείναντα πλάτη των οδών, προτείνεται η δημιουργία νέων πεζοδρομίων ικανού πλάτους, ώστε να δύναται να πραγματοποιηθεί γραμμική φύτευση δέντρων - τουλάχιστον στην μια τους πλευρά - ενώ στα μικρά σε πλάτος πεζοδρόμια, αυτά θα είναι τουλάχιστον προσβάσιμα εκτός των άλλων και από άτομα με κινητικά προβλήματα ΑμεΑ, καθώς και από άτομα με σοβαρά προβλήματα όρασης.

**Οδός Κεφάλαια**

Αφορά στο τμήμα που περικλείεται ανάμεσα στις οδούς Σιδηροδρομικού Σταθμού και Νέδοντος. Το μήκος της παραπάνω οδού ανέρχεται σε 150.00 μ περίπου, ενώ το πλάτος της κυμαίνεται περίπου σε 12.50 με 13.00 μ κατά μέσο όρο (πλάτος βόρειου πεζοδρομίου με το οδόστρωμα, χωρίς να περιλαμβάνει το νότιο πεζοδρόμιο στην συνέχεια του κτιρίου του Σιδηροδρομικού Σταθμού Καλαμάτας). Και σε αυτή την περίπτωση πρόκειται για μονόδρομη οδό με στάθμευση στην δεξιά πλευρά του δρόμου, με οδόστρωμα από ασφάλτο και υφιστάμενα πεζοδρόμια σε πολύ κακή κατάσταση. Προτείνεται η δημιουργία νέων πεζοδρομίων στο ίδιο πλάτος με τα σημερινά (χωρίς αλλοίωση των διαστάσεων), δημιουργία θέσεων στάθμευσης οχημάτων και αντιστοίχως στάσης λεωφορείων (όχι σε εσοχή), ενώ προτείνεται όπως σε όλο το δίκτυο της περιοχής, η αντικατάσταση του ασφάλτινου οδοστρώματος με έγχρωμους κυβόλιθους βαριάς κυκλοφορίας. Το όριο ταχύτητας

θα είναι 30km/h.

### **Οδός Νέδοντος**

Αφορά στο τμήμα που περικλείεται ανάμεσα στις οδούς Κεφάλα και Κροντήρη (στο ύψος του ομώνυμου κόμβου), συνολικού μήκους 320.00 μ, επιφανείας 3070.00 μ<sup>2</sup> και κυμαινόμενου πλάτους. Η ανάπλαση περιλαμβάνει την περιοχή που εγγράφεται από το ύψος της νησίδας στην οδό Νέδοντος, μέχρι το όριο των υφιστάμενων κτιρίων στην ανατολική πλευρά της οδού. Πρόκειται για δρόμο μονής κατεύθυνσης με στάση λεωφορείου στο μέσον περίπου της διαδρομής του μήκους του και στάθμευση στην δεξιά πλευρά του δρόμου. Προτείνεται η αύξηση του πλάτους του πεζοδρομίου με δημιουργία θέσεων στάθμευσης σε εσοχή, δημιουργία άνετης επιφάνεια για στάση λεωφορείου, εύκολη πρόσβαση σε ΑμΕΑ όλων των κατηγοριών, όπως και την δημιουργία (όπου αυτό θα είναι εφικτό) γραμμικής δεντροστοιχίας από ψηλά δέντρα για την αύξηση του πρασίνου της περιοχής. Τέλος, ο δρόμος μονής κατεύθυνσης που δημιουργείται, θα έχει κυμαινόμενο πλάτος από 4.00 μ στο μεγαλύτερο τμήμα του, έως και 4.90 μ. και θα δαπεδοστρωθεί με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από το πεζοδρόμιο.

Όπως αναφέρεται και στην Τεχνική Έκθεση Κυκλοφοριακής Τεκμηρίωσης,

*«τα παραπάνω εντάσσονται στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Δήμου Καλαμάτας, η οποία βρίσκεται σε πλήρη συμφωνία με τον στόχο του παρόντος έργου και αποτελεί παράλληλα στρατηγικό στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά στον σχεδιασμό και στη διαχείριση των αστικών συστημάτων μεταφορών και στην αντιμετώπιση των ποικίλων αστικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών προβλημάτων, που προκαλεί η συνεχής αύξηση των αναγκών μετακίνησης και η εξάρτηση από το Ι.Χ. αυτοκίνητο.*

*Αξίζει να αναφερθεί ότι οι προτεινόμενες παρεμβάσεις είναι συμβατές και με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Δήμου Καλαμάτας, το οποίο αναγνώριζε την ανάγκη ανάπτυξης δικτύου πεζών (και ποδηλατών) και πρότεινε την οργάνωση ενός πλήρους πλέγματος αξόνων ροής πεζών στην κεντρική περιοχή της πόλης, μέσα από τη διαμόρφωση πεζοδρόμων και ζωνών ήπιας οδικής κυκλοφορίας.*

*Οι πολιτικές αυτές είναι εναρμονισμένες με τη γενικότερη ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική, στις προτεραιότητες της οποίας περιλαμβάνονται η μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων, με έμφαση στις εκπομπές σωματιδίων και ρύπων του θερμοκηπίου, η βελτίωση των συνθηκών περιβαλλοντικού θορύβου, η προστασία γενικότερα της υγείας και της ποιότητας ζωής. Αξίζει να αναφερθεί ότι η Καλαμάτα συμμετέχει ως υποψήφια πόλη στην πρωτοβουλία για τις 100 κλιματικά ουδέτερες πόλεις έως το 2030.*

*Η υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων θα βελτιώσει ουσιαστικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων και την προσβασιμότητα του κέντρου της πόλης. Η ανάπλαση των πεζοδρομίων, η ενίσχυση του πρασίνου, η κατασκευή parklets, καθώς και η χρήση βιοκλιματικών υλικών, θα μειώσουν τις ταχύτητες των οχημάτων και θα αναβαθμίσουν την αισθητική και το περιβάλλον της πόλης. Επιπρόσθετα, θα αυξηθεί το επίπεδο οδικής ασφάλειας και θα μειωθούν τα τροχαία συμβάντα, μέσα από τη μείωση των ορίων ταχύτητας, αύξησης της ορατότητας, πύκνωσης των διαβάσεων πεζών, ενίσχυσης της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης κ.λπ.*

*Οι προτάσεις της μελέτης δεν επηρεάζουν τη λειτουργία της δημόσιας συγκοινωνίας. Οι αναπλάσεις των οδών από τις οποίες διέρχεται η δημόσια συγκοινωνία επιτρέπουν την άνετη κίνηση των λεωφορείων, ενώ οι νέες προτεινόμενες ρυθμίσεις στάθμευσης διευκολύνουν με τη σειρά τους την κίνηση των οχημάτων της δημόσιας συγκοινωνίας. Η ανάπλαση των πεζοδρομίων θα ενισχύσει το επίπεδο εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας μέσα από τη βελτίωση της προσβασιμότητας των στάσεων (ιδιαίτερα για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα).*

*Είναι σημαντικό να σημειωθεί πως με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν αλλάζει η κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου όπου εφαρμόζονται και συνεπώς η κυκλοφοριακή κατάσταση και η πρόσβαση στην κεντρική περιοχή του Δήμου Καλαμάτας παραμένει ως έχει. Όσον αφορά στις νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης που καταργούνται προκειμένου να εξασφαλιστεί ο απαιτούμενος χώρος για την προσβασιμότητα της πεζή μετακίνησης και όχι μόνο (π.χ. πεζοδρόμια με ελεύθερο πλάτος όδευσης 1,5μ. κατ' ελάχιστον βάσει νομοθεσίας), η ζήτηση για στάθμευση θα καλυφθεί επαρκώς καθώς:*

- Πλησίον της περιοχής παρέμβασης λειτουργούν υπαίθριοι χώροι στάθμευσης (εκτός οδού) δημόσιας χρήσης. Ένα μέρος των χώρων αυτών λειτουργεί χωρίς χρέωση, ενώ ορισμένοι εξ αυτών λειτουργούν ως οργανωμένοι χώροι στάθμευσης με καθεστώς ελεγχόμενης στάθμευσης.
- Η ζήτηση στάθμευσης σε οδούς που χάνονται νόμιμες θέσεις θα απορροφηθεί από παρακείμενες οδούς, στο βαθμό που το ισοζύγιο στάθμευσης το επιτρέπει.
- Το παρόν έργο κινείται στην ίδια κατεύθυνση με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που έχει εκπονηθεί ήδη για τον Δήμο Καλαμάτας. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας ενισχύει την προσβασιμότητα στο κέντρο του Δήμου και οδηγεί σε μείωση των ταχυτήτων των οχημάτων. Το κέντρο γίνεται βιώσιμο και πιο ασφαλές για τους κατοίκους και τους επισκέπτες και οδηγεί σε μεταβολή της σύνθεσης κυκλοφορίας με περισσότερη πεζή μετακίνηση και λιγότερα ΙΧ.
- Αποτελεί πρόθεση του Δήμου η επέκταση και αναβάθμιση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στην κεντρική περιοχή της πόλης, σε συνδυασμό με τη λειτουργία της αστικής συγκοινωνίας. Η δημιουργία οριοθετημένων θέσεων στάθμευσης, η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η αισθητική αναβάθμισή τους έρχονται να ολοκληρώσουν την αστική ανάπλαση του κέντρου της Καλαμάτας.

Εν κατακλείδι, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας θα έχουν σημαντικές θετικές επιδράσεις, με μοναδικό «μειονέκτημα» την κατάργηση 112 παρόδιων νόμιμων θέσεων στάθμευσης.»

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι διαφορές στο ισοζύγιο στάθμευσης ανά οδικό τμήμα πριν και μετά τις παρεμβάσεις.

ΟΔΟΣ	ΝΟΜΙΜΑ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΙΧ	ΝΟΜΙΜΑ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΙΧ ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ
ΚΛΑΔΑ	30	13	-17
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	84	75	-9
ΨΑΡΩΝ	102	79	-23
ΦΡΑΝΤΖΗ	23	20	-3
ΔΑΦΝΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ	0	0	0
ΠΟΛΥΧΑΡΟΥΣ	7	7	0
ΓΕΩΡΓΟΥΛΗ	8	6	-2
ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ	9	0	-9
ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ	0	0	0
ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ	5	7	2
ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ	7	8	1
ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ ΣΚΙΑ	5	0	-5
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ	50	29	-21
ΝΕΔΟΝΤΟΣ	42	35	-7
ΧΡΥΣΑΝΘΟΥ ΠΑΓΩΝΗ	30	27	-3
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	5	4	-1
ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ	9	9	0
ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ	19	10	-9
ΓΙΑΤΡΑΚΟΥ	9	3	-6
ΚΕΦΑΛΑ	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>444</b>	<b>332</b>	<b>-112</b>



Είναι σημαντικό να τονιστεί πως με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν αλλάζει η κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου όπου εφαρμόζονται (εκτός των πεζοδρόμων) και συνεπώς η κυκλοφοριακή κατάσταση και η πρόσβαση στην κεντρική περιοχή του Δήμου Καλαμάτας παραμένει ως έχει.

**Κατόπιν των παραπάνω, εισηγούμαστε:**

**Την έγκριση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο πλαίσιο του έργου «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» του Δήμου Καλαμάτας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999 όπως ισχύει.**

Ο Δήμαρχος Καλαμάτας  
«Με εντολή»  
Ο Αντιδήμαρχος Καλαμάτας

ΝΙΚΟΣ Β. ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ

**Συνημμένα σε ηλ. μορφή:**

1. Η Κυκλοφοριακή Μελέτη που αποτελείται από έγγραφα (Τεχνική Έκθεση Σήμανσης, Τεχνική Έκθεση Κυκλοφοριακής Τεκμηρίωσης) και σχέδια (Διατομές Δ1 έως Δ10, Πρόταση Διαμόρφωσης Οδικού Χώρου Α1 έως Α9, Υφιστάμενη Σήμανση Σ1 έως Σ9, Προτεινόμενη Σήμανση Σ1 έως Σ9).

Το θέμα αυτό συζητήθηκε εκ νέου και στο Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, βάσει των διατάξεων του άρθρου 83 του Ν. 3852/2010, κατόπιν της ανωτέρω εισηγήσεως, το οποίο με την υπ' αριθμ. 23/2022 ομόφωνη απόφασή του εκφράζει στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής και στο Δημοτικό Συμβούλιο τη σύμφωνη γνώμη του επί των προτεινόμενων με την παραπάνω εισήγηση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και προτείνει τη σύνταξη παραρτήματος με τις παρατήσεις που διατυπώθηκαν επί των ως άνω κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε όλες τις συζητήσεις των συλλογικών οργάνων του Δήμου Καλαμάτας που έλαβαν χώρα σχετικά.

Επί του θέματος εξελίσσεται διαλογική συζήτηση ως εξής:

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Ο Δήμος είναι σε μια και οι υπηρεσίες και όλο το προσωπικό και οι πάντες είναι σε μία εγρήγορση για το καλό της πόλης όπως και όλοι μας, αυτό έχουμε στο νου μας. Έτσι βρεθήκαμε πάλι σήμερα Τρίτη του Πάσχα να συνεδριάζουμε εκ νέου με ένα συγκεκριμένο στόχο και ο στόχος είναι η ολοκλήρωση των μελετών και η έγκρισή τους από εμάς για να μπορέσουμε να τύχουμε τις μεγάλης αυτής χρηματοδότησης που θα αλλάξει την πόλη σε έναν πολύ μεγάλο βαθμό και θα ενσωματωθεί τις υπόλοιπες παρεμβάσεις που έχουμε κάνει. Γι' αυτό λοιπόν δεν μας παρεξηγεί κανένας που σήμερα, Τρίτη που Πάσχα βρισκόμαστε όλα τα συλλογικά όργανα σε εγρήγορση, προηγήθηκε η Κοινότητα Καλαμάτας, τώρα είναι η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής και σε λίγο το Δημοτικό Συμβούλιο για να συζητήσει όλο αυτό το μεγάλο θέμα των παρεμβάσεων.

Η Αναπτυξιακή Μεσσηνίας είναι ο αναπτυξιακός οργανισμός που ο Δήμος έκανε προγραμματική σύμβαση για να ολοκληρώσει τις μελέτες αυτές.

Να μπορούμε κατευθείαν στο θέμα.

Γιατί βρισκόμαστε σήμερα εδώ, Τρίτη του Πάσχα: Διότι στο προηγούμενο Δημοτικό Συμβούλιο, όταν συζητήθηκε το θέμα των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για τις παρεμβάσεις που επιχειρεί ο Δήμος Καλαμάτας στον κεντρικό τομέα, εκεί προέκυψαν, βγήκαν στην επιφάνεια κάποια ανθρώπινα λάθη επί της μελέτης και βέβαια κατεγράφησαν και κάποιες παρατηρήσεις από τα μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου και τους επικεφαλής των παρατάξεων σε ότι αφορούσε το ύψος των παρεμβάσεων των μελετητών επάνω στους συγκεκριμένους δρόμους.

Αυτές οι παρατηρήσεις αξιολογήθηκαν και οι περισσότερες ενσωματώθηκαν στην καινούργια πρόταση και βέβαια διορθώθηκαν και τα προηγούμενα λάθη τα οποία είχαν να κάνουν περισσότερο με τις αποστάσεις στην οριζοντογραφία και στις κατόψεις.

Έτσι λοιπόν, το λέω πολύ σύντομα, γι' αυτό είμαστε σήμερα εδώ, αφού λοιπόν διορθώθηκαν αυτά τα ανθρώπινα λάθη και αφού λήφθηκαν υπόψη οι παρεμβάσεις που έγιναν, οι προτάσεις – παρεμβάσεις που έγιναν από τους επικεφαλής των παρατάξεων και τα μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου με κυρίαρχες τη διεύρυνση του πλάτους του οδοστρώματος της οδού Ψαρών από τα 3,50 μέτρα στα 4,50 μέτρα και η αφαίρεση των εσοχών, τα μάγουλα όπως λέμε, των εσοχών στάθμευσης στις διασταυρώσεις επί της οδού Μακεδονίας, αυτές είναι οι κυρίαρχες παρεμβάσεις, γι' αυτό λοιπόν υπάρχει κάτι νεώτερο, κάτι διαφορετικό, μία καινούργια μελέτη με άλλο περιεχόμενο και την οποία θα συζητήσουμε και θα κρίνουμε σήμερα, πριν το Δημοτικό Συμβούλιο που θα γίνει στην 1:00 η ώρα.

Δεν ξέρω εδώ εάν θέλει εκπρόσωπος της μελετητικής ομάδας να πάρει το λόγο και να παρέμβει.

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Κύριε Αντιδήμαρχε, πριν πάρει ο εκπρόσωπος το λόγο, να πω εγώ επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Επί της διαδικασίας, ορίστε.

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Η μελετητική ομάδα και οι σύμβουλοι θα είναι και στο Δημοτικό Συμβούλιο;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Βέβαια.

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Αα, ωραία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θέλει κάποιος άλλος να ρωτήσει κάτι άλλο;  
Να ακούσουμε τον εκπρόσωπο, τον κ. Καρολεμέα;  
Ορίστε, κ. Καρολεμέα, πείτε και εσείς, τι παρεμβάσεις...

ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ: Χρόνια πολλά, πρώτα απ' όλα, Χριστός Ανέστη σε όλους τους συμμετέχοντες.  
Αρχικά να ζητήσουμε συγνώμη για τα λάθη που ανέκυψαν και προβλήθηκαν κατά τη διάρκεια του Δημοτικού Συμβουλίου, να πούμε ότι προέρχονται κατά κύριο λόγο από το ασφυκτικό χρονοδιάγραμμα που υπήρχε για την ολοκλήρωση των συγκεκριμένων μελετών, αφορούσαν κατά κύριο λόγο, θέλω να εγγυηθώ, σε τυπογραφικά λάθη στις διατομές, δηλαδή αναφερόντουσαν σε... ήταν αριθμητικό το λάθος και όχι σχεδιαστικό.  
Από κει και πέρα κάναμε όλες τις διορθώσεις που έπρεπε, διορθώθηκαν επίσης, τροποποιήθηκαν η οδός Μακεδονίας και η οδός Ψαρών και εδώ είμαστε για να συζητήσουμε, να λύσουμε όποια απορία υπάρχει επί της μελέτης.

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Για τις τροποποιήσεις κ. Πρόεδρε, όσον αφορά τη Μακεδονίας και τη Ψαρών, τι τροποποιήσεις έγιναν, για να ενημερωθούν και τα υπόλοιπα μέλη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Καρολεμέα, πείτε ποια είναι η παρέμβαση. Εγώ ανέφερα, βέβαια, προηγουμένως, αλλά εξηγήστε και εσείς.

ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ: Στην οδό Ψαρών μεταβλήθηκε το πλάτος του οδοστρώματος από 3,50 σε 4,50 μέτρα για να εξασφαλιστεί η καλλίτερη, απρόσκοπτη κίνηση των οχημάτων λόγω και του χαρακτήρα του δρόμου, ενώ στην οδό Μακεδονίας επειδή σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης αποτελεί και οδός διαφυγής, καταργήθηκαν οι εξοχές οι οποίες χρησιμοποιούνται για την οριοθέτηση... Στο νότιο τμήμα της οδού Μακεδονίας καταργήθηκαν οι εξοχές που είναι για να οριοθετήσουν τις θέσεις στάθμευσης και αντικαταστάθηκαν με διαγραμμισεις κίτρινου χρώματος έτσι ώστε σε περίπτωση που απαιτηθεί να χρησιμοποιηθεί ως οδός διαφυγής, να υπάρχουν δύο λωρίδες κυκλοφορίας για τη διαφυγή των οχημάτων.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν, εντάξει, κ. Καρολεμέα.  
Θέλει κάποιος άλλος ερωτήσεις; Κάποιο μέλος;

ΛΙΑΠΠΑΣ: Εγώ θάθελα μία ερώτηση μόνο.  
Σήμερα βλέπουμε η Δημοτική Αρχή έχει φέρει τη κουστωδιά...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σε παρακαλώ, σε παρακαλώ, επαγγελματίες είναι, δεν είναι κουστωδιά, δεν είναι χειροκροτητές, επαγγελματίες είναι που ιδρώνουν...

ΛΙΑΠΠΑΣ: Ναι, ναι, εντάξει, εγώ το λέω έτσι ρητορικά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι, παρακαλώ.

ΛΙΑΠΠΑΣ: Αυτό, επειδή δεν το κάναμε στην πρώτη Ποιότητα Ζωής και εσείς κ. Πρόεδρε είχατε πει τότε, αν θυμάμαι καλά, ότι μέσα σε δύο ώρες ενημερωθήκατε, όταν σας ζητάγαμε εμείς αναβολή της συνεδρίασης για να ενημερωθούμε επί της μελέτης, είχαμε πει «Εγώ σε δύο ώρες την έμαθα» και ότι αυτό που ζητούσαμε εμείς δεν έπρεπε να γίνει αποδεκτό. Σήμερα μας φέρατε όλους τους μελετητές και καλά κάνατε και τους φέρατε, για να εξηγήσουνε το τι πρέπει να γίνουμε. Αλλά εμένα νε αυτές οι δύο παρεμβάσεις που γίνανε δεν τις κρίνω ικανές για να μου μεταβάλουν τη θέση που έχω λάβει μέχρι τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Οπότε είναι και τοποθέτησή σας αυτή; Ωραία.

ΛΙΑΠΠΑΣ: Τοποθέτηση, ναι, και επειδή πρέπει να αποχωρήσω, εγώ ψηφίζω Κατά. Εντάξει;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έγινε, έγινε.  
Ο κ. Τσαπόγας.

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Κύριε Καρολεμέα, θεωρείτε τυπογραφικά λάθη τη μείωση της Ψαρών από 3,50 σε 4 και την κατάργηση της εσοχής στη Μακεδονίας;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι, δεν είπε αυτό. Όπα, όπα, μισό λεπτό. Κώστα μου, μισό λεπτό. Αυτά είναι προτάσεις και παρεμβάσεις των μελών του Δημοτικού Συμβουλίου κατά τη συζήτηση που έγινε στο Δημοτικό Συμβούλιο. Τυπογραφικό λάθος είναι το αριθμητικό, η πρόσθεση που έβγαλε στις αποστάσεις των οικοδομικών γραμμών και την οριζοντογραφία, αυτό είναι. Τα άλλα είναι ενσωμάτωση των προτάσεων και των παρεμβάσεων.

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Μάλιστα. Ήθελα να μου πείτε κ. Καρολεμέα, χαρακτηρίσατε «ασφυκτικό χρονοδιάγραμμα». Μπορείτε να μας πείτε, σας παρακαλώ, πότε σας ανατέθηκε η μελέτη και πότε την τελειώσατε; Από τη Δημοτική Αρχή. Ευχαριστώ.

ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ: Αυτά δεν είναι, εγώ είμαι για να σας απαντήσω επί των τεχνικών θεμάτων, αυτά όλα είναι από την Αναπτυξιακή Μεσσηνίας, με την οποία έχω σύμβαση.

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Κάποιος άλλος, από την Αναπτυξιακή, μπορεί να μας πει πότε ανατέθηκε η μελέτη και πότε παρεδόθη;

ΚΟΥΜΠΟΥΝΗΣ: Από την Αναπτυξιακή Μεσσηνίας είχε ξεκινήσει η διαδικασία... Ξεκίνησε όταν ξεκίνησε επί της ουσίας η προγραμματική σύμβαση γιατί εάν δεν υπάρχει νομικό πλαίσιο προγραμματικής σύμβασης, δεν μπορούν να ξεκινήσουν...

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Πότε, πότε είναι;

ΚΟΥΜΠΟΥΝΗΣ: Οι αναθέσεις έγιναν περίπου... χρονοδιάγραμμα δύο μήνες, αρχές Φεβρουαρίου και ακολουθήθηκε όλη η διαδικασία της διοικητικής παραλαβής προκειμένου να διαβιβαστούν μετά, ως φορέας υλοποίησης η Αναπτυξιακή Μεσσηνίας, στο

Δήμο Καλαμάτας με τις επιτροπές που πρόκειται να συνεδριάσουνε στα πλαίσια της έγκρισης των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Διαβιβάστηκαν από την Αναπτυξιακή προκειμένου να προχωρήσει η διαδικασία από τα συλλογικά όργανα και σε δεύτερο χρόνο στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση όπως λέει ο νόμος. Το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των μελετών ήταν δύο μήνες όπως προέβλεπε και η προγραμματική σύμβαση η οποία είναι εναρμονισμένη και στο χρονοδιάγραμμά της και στο περιεχόμενό της και στις κατευθύνσεις και στις απαιτήσεις που έχει η πρόσκληση, όπως είναι και ο κ. Μπασακίδης, από το Ταμείο Ανάκαμψης χρηματοδότηση με την πρόσκληση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Αυτά τα πράγματα πρέπει να είναι όλα εναρμονισμένα, ευθυγραμμισμένα ως το πούμε, προκειμένου τα χρονοδιαγράμματα να μην παρεκκλίνουν από την πρόσκληση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Άλλος συνάδελφος άλλη ερώτηση;

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, Βασιλῆς Τζαμουράνης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μάλιστα κ. Τζαμουράνη.

Είναι μαζί μας και ο επικεφαλῆς της δημοτικής παράταξης, Βασιλῆς Τζαμουράνης.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Καταρχῆν χρόνια πολλά, Χριστός Ανέστη, ευχές σε όλους.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Χριστός Ανέστη.

ΛΥΡΑΣ: Αληθῶς ο Κύριος.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Με την ευκαιρία που είναι εδώ οι συνάδελφοι που ἔχουν εκπονήσει τις μελέτες, θα ἤθελα δύο τρία ερωτήματα να τους υποβάλλω.

Πρώτα πρώτα, κρίνετε αγαπητοὶ συνάδελφοι, ὅτι ἡ πρόταση αὐτή μπορεί να σταθεῖ χωρίς κυκλοφοριακῆ μελέτη της ευρύτερης πόλης; Ἐνα το κρατούμενο.

Δεύτερον. Κρίνετε ὅτι ἡ πρόταση αὐτή που διατυπώθηκε πριν την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ είναι δεσμευτικῆ για το ΣΒΑΚ τη στιγμή που αὐτό δεν ἔχει ουσιαστικά ολοκληρωθεῖ, συζητηθεῖ και εγκριθεῖ στο Δημοτικὸ Συμβούλιο;

Τρίτον. Ἡ ἐπιλογή του πλάτους των 3,50 μέτρων για τις λωρίδες διέλευσης, με τι κριτήρια ἔγινε και γιατί σε κάποιες ἄλλες περιπτώσεις ὅπως στη Γεωργούλη και στην οδὸ Μητροπέτροβα, Αντωνοπούλου και Χρυσάνθου Παγώνη αὐτὸ το πλάτος ἔχει μειωθεῖ στα 3,20; Τέταρτη ερώτηση. Στο τμήμα της οδοῦ Βαλαωρίτου... Οδὸς Βαλαωρίτου είναι το κομματάκι, το τμήμα αὐτὸ της οδοῦ μεταξύ Αριστομένουσ και Ανδρέα Σκιά, γιατί μετὰ ξεκινά ο πεζοδρόμος που οδηγεί στην ἐκκλησία των Ταξιαρχών. Εκεί, λοιπόν, προτείνεται μία διέλευση 3,50 μέτρα και πεζοδρόμια. Εκεί, ὁμως, είναι εγκατεστημένη ἡ πιάτσα ταξί. Τι θα κάνετε, θα τη διώξετε την πιάτσα ταξί;

Τρίτο θέμα. Απ' ὅτι εἶδα, ἀλλάξατε κάποιες... τον τρόπο σχεδίασης μάλλον, της οδοῦ Ψαρών. Ἐχω την πεποίθηση ὅτι ἡ οξεία γωνία που δημιουργοῦν τα κράσπεδα κατὰ την φορά της ροῆς των ομβρίων, είναι προβληματικῆ. Δηλαδή θα κατεβαίνουν τα νερά στις εσοχές για τις θέσεις στάθμευσης και θα συγκεντρώνονται σε κάποια σημεία τα οποία θα αποτελοῦν και θύλακες φερτῶν.

Λοιπόν, νομίζω ὅτι ἐκεῖ θα πρέπει να μειωθοῦν τα μάγουλα των νησίδων και να δοθεῖ μία διέξοδος ὥστε τα ὄμβρια να πηγαινοῦνε με τη φυσικῆ τους ροή, χωρίς να παρεμποδίζονται στις οξείες αὐτές γωνίες.

Τώρα, ἀπὸ κει και πέρα βέβαια, τα υπόλοιπα ζητήματα δεν είναι τόσο τεχνικά και θα τα αναφέρω στο Δημοτικὸ Συμβούλιο. Αλλὰ εἰς ὅτι αφορά αὐτὰ τουλάχιστον, θα ἤθελα ἀπὸ τους συναδέλφους ἐκεῖ αν υπάρχουν κάποιες ἀπαντήσεις.

Ευχαριστῶ πολὺ.

ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ: Μποροῦμε να ἀπαντήσουμε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι, μισὸ λεπτό.

Αὐτὰ που αφοροῦν την κυκλοφοριακῆ μελέτη και το ΣΒΑΚ δεν νομίζω πως είναι

αντικείμενο των μελετητών. Τα κριτήρια για το πλάτος του οδοστρώματος προφανώς και θα μας το πουν, όπως επίσης και για τις ορθές γωνίες στα μάγουλα και για την πιάτσα ταξί. Ορίστε κ. Καρολεμέα.

**ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ:** Καλημέρα. Αρχικά να αναφερθώ ως προς την κυκλοφοριακή μελέτη. Οι παρεμβάσεις που κάνουμε εμείς αφορούν σε όλο το μήκος των αστικών αναπλάσεων την εξασφάλιση προσβασιμότητας των πεζών και ιδιαίτερα των ευάλωτων χρηστών, των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα και είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές καθότι γνωρίζουμε ότι πρέπει να έχουμε 1,50 καθαρή όδευση για την κίνηση των πεζών χωρίς εμπόδια και από κει και πέρα 60 εκατοστά για την τοποθέτηση του αστικού εξοπλισμού που απαιτείται.

Όλες οι παρεμβάσεις που κάναμε εμείς, δεν περιλάμβαναν σε κανένα σημείο αντιδρομήσεις οδών ή δεν μεταβάλαμε τη χωρητικότητα των οδών, οπότε με τη *...(δεν ακούγεται)...* όπως αναφέρατε μια συνολική κυκλοφοριακή μελέτη για το σύνολο της ευρύτερης περιοχής, δεν είναι απαραίτητη σε αυτό το σημείο.

Από κει και πέρα το ΣΒΑΚ ως κείμενο, ως επιχειρησιακό σχέδιο δεν γνωρίζω την ακριβή φάση, λέτε δεν έχει εγκριθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο, εμείς το λάβαμε υπόψη μας ως προς τις κατευθύνσεις, όλη η παρέμβαση κινείται στους πυλώνες της βιώσιμης αστικής κινητικότητας όχι μόνο ως προς συγκεκριμένα την Καλαμάτα, αλλά η έμφαση στη πεζή μετακίνηση και στη μετακίνηση με ποδήλατο, συνεργές μετακινήσεις, αποτελούν πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας και οι παρεμβάσεις αυτές είναι πλήρως συμβατές.

Η μείωση επίσης της ταχύτητας στα 30 χλμ την ώρα, έρχεται να αυξήσει το επίπεδο οδικής ασφάλειας και επίσης, δεν ξέρω, όπως έχει φανεί και από *...(δεν ακούγεται)...* και αυτά.

Έχουμε προτείνει όδευση τυφλών έτσι ώστε να μπορούν σε όλα τα οδικά τμήματα που παρεμβαίνουμε, στα πεζοδρόμια, έτσι ώστε να διασφαλίσουμε την προσβασιμότητα και για τα άτομα με μειωμένη όραση.

Και θεωρούμε ότι μέσα από τις προτεινόμενες αυτές παρεμβάσεις θα επιτύχουμε όλους τους στόχους όπως τους ανέφερα προηγουμένως, οι οποίοι όλοι, επαναλαμβάνω, όλοι οι στόχοι αυτοί είναι συμβατοί με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Από κει και πέρα στα 3,50 μέτρα πλάτος οδοστρώματος είναι ένα πλάτος οδοστρώματος που απαιτείται για την κίνηση και λεωφορείων και είναι και σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Από κει και πέρα σε δρόμους όπου δεν διέρχονται λεωφορεία μπορεί το πλάτος να μειωθεί ακόμη και σε 3,2 μέτρα, είναι αποδεκτό γιατί μπορούν να κινηθούν τα οχήματα.

Με περισσότερες τεχνικές λεπτομέρειες θα σας απαντήσει και η αρχιτέκτονας ως προς το κομμάτι του σχεδιασμού.

**ΤΖΗΚΑ:** Θα μιλήσει η συνεργάτιδά μας η Σοφία η Παπαστρατή για το πλάτος του οδοστρώματος από 3,50 σε 3,20 στις οδούς που αναφέρατε καθώς και για την Βαλαωρίτου γιατί την πιάτσα των ταξί.

**ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΗ:** Καλησπέρα σας. Να σας πω καταρχάς ότι 3,50 μέτρα είναι ένα τυπικό πλάτος για μηχανοκίνητη κυκλοφορία και το διατηρούμε έτσι μέσα σ' αυτό το πλάτος μπορεί σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας να υπάρχει και η συνύπαρξη με το ποδήλατο που είπαμε πριν. Όσον αφορά τώρα στη Γεωργούλη που δεν διατηρήθηκε στα 3,50 αλλά έγινε στα 3,20, αυτό γιατί απλούστατα δεν θα χωρούσε κάτι άλλο από τη στιγμή που θέλαμε να διατηρήσουμε τη μία λωρίδα στάθμευσης από τη μία πλευρά που όντως διατηρήσαμε και παράλληλα να υπάρχει το μίνιμουμ, ελάχιστο, όπως είπαμε, σύμφωνα με τις προδιαγραφές για τα πεζοδρόμια. Γι' αυτό το λόγο μειώσαμε λίγο το πλάτος στα 3,20 έτσι ώστε να έχουμε και τη στάθμευση και να είμαστε εντάξει τις προδιαγραφές με τα πεζοδρόμια και τον κατάλληλο αστικό εξοπλισμό που χρειάζεται.

Τώρα, όσον αφορά την Βαλαωρίτου. Είδατε, στην Γεωργούλη διατηρήσαμε την πιάτσα ταξί. Στην Βαλαωρίτου, ύστερα από συνεννόηση με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου, είπαν αυτές τις θέσεις, επειδή είναι πάρα πολύ στενός ο δρόμος και δημιουργεί ήδη κάποια προβλήματα, μας είπαν, στην υφιστάμενη κατάσταση, ότι θα μεταφερθεί. Ήδη υπάρχουν θέσεις στάθμευσης σε κάποιο άλλο δρόμο και θα συμπληρωθούν και μ' αυτές τις θέσεις, οπότε θα μεταφερθούν.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Άλλη ερώτηση κάποιος συνάδελφος; Ο κ. Χριστόπουλος.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ; Μπορώ να μικρό σχόλιο, σύντομο πολύ;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έχει ενδιαφέρον να το ακούσουμε.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Ήθελα να ρωτήσω τους συναδέλφους εκεί, θεωρούν ..., Εγώ αντιλαμβάνομαι ότι by the book, που λέμε, ισχύουν αυτά, δηλαδή το 3,5 είναι ένα επαρκές πλάτος, όπως είπαν, για τη διέλευση, όμως επειδή δεν ζούμε σε μια κοινωνία η οποία είναι απόλυτα πειθαρχημένη και απόλυτα, πώς να το πω, εναρμονισμένη με όλους τους κανόνες αυτούς που φανταζόμαστε, πιστεύουν ότι σε αυτούς τους δρόμους με το πλάτος της διέλευσης στα 3,20, ή και στα 3,5 ακόμη, θα είναι ευχερής η κυκλοφορία όταν όλοι γνωρίζουμε ότι υπάρχουν και τα μηχανάκια, τα οποία για τον οιοδήποτε λόγο κάποιοι τα σταθμεύουν άλλες φορές προσεκτικά κι άλλες φορές κατά κάποιον τρόπο απρόσεκτα παρά το κράσπεδο; Πιστεύετε ότι αυτό το πλάτος επαρκεί για να υπάρχει μία ανεμπόδιστη κυκλοφορία οχημάτων;

Και ένα δεύτερο ερώτημα, και κλείνω με αυτό, σας απασχόλησε η έννοια ότι τουλάχιστον ένα 25% με 30% θέσεων στάθμευσης χάνονται και θα έπρεπε με κάποιον τρόπο αναπληρωθούν; Τουλάχιστον να υπάρχει δηλαδή για τους μόνιμους κατοίκους μια πρόβλεψη; Σας ευχαριστώ.

ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ: Μπορώ να απαντήσω;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι καλύτερα να απαντήσεις τώρα.

ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ: Σίγουρα δεν μπορεί η μηχανοκίνητη κυκλοφορία να μπει πάνω από τον πεζό, δηλαδή αν πρέπει ..., τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού είναι δεδομένα και πρέπει να έχουμε 1,5 μέτρο καθαρή οδευση πεζοδρομίου για κάθε μία από τις δύο πλευρές του πεζοδρομίου, να εξασφαλίσουμε την προσβασιμότητα ακόμα και σε άτομα που κινούνται με αναπηρικό αμαξίδιο ή σε άτομα που έχουν προβλήματα, σε μητέρες με καρτσάκια, δεν μπορούμε σε καμία περίπτωση να βάλουμε πιο πάνω την παράνομη στάθμευση από τα μηχανάκια ή οποιαδήποτε κουλτούρα μετακίνησης του Ι.Χ. που αναφερόμαστε. Σίγουρα με 30 χιλιόμετρα την ώρα ταχύτητα κίνησης τα 3,5 μέτρα είναι ένα επαρκέστατο πλάτος, 3,20 είναι πάλι επαρκές πλάτος για την κίνηση Ι.Χ. αλλά τα 3,5 είναι ένα επαρκές πλάτος για όλα τα είδη της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και θεωρούμε ότι δεν θα δημιουργήσει κανένα πρόβλημα. Αυτές οι παρεμβάσεις και η πρόσκληση του ΥΠΕΝ για τον Ταμείο Ανασυγκρότησης είχε στα στοιχεία του μέσα, έθετε εξ αρχής την εξασφάλιση της προσβασιμότητας και την έμφαση στην πεζή μετακίνηση και αυτό κληθήκαμε να εφαρμόσουμε εμείς σύμφωνα και με τις προδιαγραφές. Δυστυχώς οι δρόμοι ..., "δυστυχώς" ..., οι δρόμοι οι ελληνικοί έχουν συγκεκριμένο πλάτος δεν είμαστε σαν τις ξένες χώρες που έχουν πολύ μεγαλύτερο πλάτος οπότε πρέπει στην κάθε κατηγορία χρήστη του οδικού δικτύου το πλάτος που του αναλογεί όχι εις βάρος κάθε φορά πάντοτε του πεζού.

Από εκεί και πέρα για τα οχήματα, αναφέρθηκα στο προηγούμενο συμβούλιο, προσπαθήσαμε να διατηρήσουμε όσο το δυνατόν περισσότερες θέσεις στάθμευσης με εσοχές σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα έτσι ώστε να απαλείψουμε και την οχλούσα στάθμευση, από εκεί και πέρα αυτές οι θέσεις δεν αποτελούν ζήτημα αυτής της μελέτης το πως θα αποδοθούν περισσότερες στους κατοίκους και λιγότερες στους επισκέπτες, σε κάθε περίπτωση εμείς θεωρούμε ότι μέσα από αυτές τις παρεμβάσεις θα έχουμε και μεταβολή στη σύνθεση της κυκλοφορίας και θα φανεί σχετικά γρήγορα με περισσότερη πεζή μετακίνηση αλλά και περισσότερο ποδήλατο και συνεπώς λιγότερα Ι.Χ. το οποίο θα βοηθήσει στην εξισορρόπηση του ισοζυγίου προσφορά και ζήτηση για τη στάθμευση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία.  
Ο κ. Χριστόπουλος,

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, πολύ σύντομα θα ήθελα να ρωτήσω 2-3 πραγματάκια. Χρόνια πολλά καταρχάς.

Ακούγεται πολύ καλά στα αφτιά μας αυτές οι δύο φράσεις που είπε ο μελετητής, η προσβασιμότητα και η προτεραιότητα των πεζών σε ότι αφορά τα μηχανοκίνητα. Αυτά ακούγονται πολύ ωραία αλλά θα πρέπει να μελετήσουμε να δούμε τι υπάρχει τώρα, γιατί όταν κάνεις αυτές τις επιλογές..., η πρώτη ερώτηση λοιπόν, όταν κάνεις αυτές τις επιλογές για προσβασιμότητα και προτεραιότητα του πεζού έναντι των μηχανοκινήτων και των αυτοκινήτων θα πρέπει να λάβεις υπόψη σου ότι εκεί υπήρχαν θέσεις στάθμευσης, δηλαδή υπάρχουν 300 θέσεις στάθμευσης και τώρα μεταβάλλονται σε περίπου 30% κάτω- έτσι;- δεν θα έπρεπε λοιπόν να υπάρχει μία πρόταση πως θα μπαίνουν οι άνθρωποι μέσα; Η μία πρόταση θα έπρεπε να κάνει για τα μέσα μαζικής μεταφοράς που θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας λοιπόν και την κυκλοφοριακή μελέτη και η δεύτερη έπρεπε να έχει κάνει τι θα γίνουν οι μόνιμοι κάτοικοι της περιοχής.

Η πρώτη ερώτηση λοιπόν είναι ότι ναι θα έπρεπε να λάβουμε υπόψη την κυκλοφοριακή μελέτη, γιατί άκουσα τον μελετητή και είπε όχι. Ε πως, αφού αυτή η παρέμβαση αλλάζει πάρα πολλά πράγματα. Αλλάζει την προσβασιμότητα σε ότι αφορά με τα πόδια ή τέλος πάντων με τα ποδήλατα ή με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, γιατί δεν μπορούν να έρχονται από την Αγία Τριάδα ή τέλος πάντων από τη Βέργα με τα πόδια ή με ποδήλατο, κάποιος θα θέλουν μέσα μαζικής μεταφοράς, δεν θα πρέπει αυτές οι παρεμβάσεις που θα γίνουν μετέπειτα να λαμβάνονται υπόψη; Ένα αυτό.

Το δεύτερο, η δεύτερη ερώτηση έχει να κάνει, πολύ εύκολα είδα οι μελετητές, κι εδώ έγκειται και η προχειρότητα, τα 3,5 μέτρα στη Ψαρών τα κάνατε 4,5 μέσα σε μία νύχτα. Γιατί λοιπόν δεν υπήρχε αυτό το σχέδιο από την αρχή; Και Πολύ εύκολα αφαιρέσατε στο νότιο μέρος της Μακεδονίας το κράσπεδο, γιατί δεν το αφαιρέσατε και στο βόρειο; Δεν είναι η φιλοσοφία ότι στο βόρειο παραμένει ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ..... (δεν ακούγεται) στο Δημοτικό Συμβούλιο γι' αυτό το έκαναν. Η πρότασή τους η αρχική ήταν 3,5 και με μάγουλα.

Το Δημοτικό Συμβούλιο δεν είναι πρόχειρο, δεν είναι πρόχειρο, γιατί είναι πρόχειρο;

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Πρόεδρε, πιστεύω ότι η Μακεδονίας, το μήκος το μήκος των δρόμων και οι κυβόλιθοι ήταν τα βασικά στοιχεία αυτής της μελέτης, έτσι;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι, όχι ..... (δεν ακούγεται)

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Όταν τα λοιπόν το βασικό στοιχείο αυτής της μελέτης που ήταν ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ..... (δεν ακούγεται) το βασικό στοιχείο είναι οι δρόμοι του Κεντρικού Τομέα, Χρυσάνθου Παγώνη, Αντωνοπούλου, Γιατράκου, Αριστοδήμου ...

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κι ο δρόμος διαφυγής κι ο δρόμος διαφυγής είναι ένα πολύ σημαντικό, γιατί την κάνατε δεκτή αμέσως, δεν κατάλαβα ..... (δεν ακούγεται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να ρωτήσω κάτι Γιάννη μου, με συγχωρείς, πιστεύει κανείς ότι στη Μακεδονίας στην περίπτωση της διαφυγής θα υπάρχουν 2 λωρίδες κυκλοφορίας και δεν θα είναι δεξιά κι αριστερά σταθμευμένα οχήματα; Γιατί εγώ δεν το πιστεύω εγώ.

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ Όταν ξεκινήσεις τα σταθμευμένα αυτοκίνητα θα φύγουν πρώτα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Πώς θα φύγουν πρώτα; ..... (δεν ακούγεται)

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Γιατί θα πρέπει να διαφύγουν, οι οδηγοί τους θα πρέπει να διαφύγουν ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Γιάννη το να διαφύγω σημαίνει ότι φεύγω εκτάκτως άρα θα πρέπει ο οδηγός ..... (δεν ακούγεται)

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Εν κατακλείδι για να τοποθετηθώ, αυτό δεν είναι τοποθέτηση θα τοποθετηθώ μετά, είναι ότι ο ίδιος ο μελετητής, εγώ δεν αμφισβητώ τις ικανότητες των μελετητών και μάλιστα είναι και νέα παιδιά και χαίρομαι ιδιαίτερα, ο ίδιος ο μελετητής είπε ότι κάναμε λάθος..., τέλος πάντων... Ρε παιδιά είναι σοβαρό λάθος το μήκος του δρόμου, είναι ένα σοβαρό λάθος, φανερώνει μία έντονη προχειρότητα δεν είναι απλώς κάναμε λάθος, να βγάζουμε το δρόμο 2 και 3 μέτρα παραπάνω από την κανονική του διατομή, είναι ένα σοβαρό λάθος και θα έπρεπε να το έχετε δει.

Το δεύτερο είναι ότι δεν λαμβάνουμε υπόψη κάποια βασικά πράγματα στο κέντρο, αλλάζουν πάρα πολλά πράγματα. Η κυκλοφοριακή μελέτη..., λέτε δεν την λαμβάνουμε υπόψη, το έχω σημειώσει, "Δεν είναι απαραίτητο", λέει, "να λάβουμε υπόψη την κυκλοφοριακή μελέτη γιατί δεν κάνουμε αλλαγές", ε πόσες πια αλλαγές πρέπει να γίνουν στο Κέντρο; Το κέντρο αλλάζει και αλλάζει για τα επόμενα 30 χρόνια και αλλάζει βασικά η κυκλοφορία του κόσμου, των οχημάτων, των ποδηλάτων, όλα αυτά αλλάζουν, δεν θα έπρεπε λοιπόν να υπάρχει ένα σχέδιο στρατηγικό γι' αυτές τις μεγάλες αλλαγές και να μην πάμε αποσπασματικά; Και εν πάση περιπτώσει η Βαλαωρίτου, που είπε προηγουμένως ο Βασίλης, θα έχουμε το ίδιο πρόβλημα, στην Αριστομένους τώρα εάν παρκάρει κάποιος στην Τράπεζα της Ελλάδας απέναντι κάθε μέρα παρατηρούνται επεισόδια να στρίψουν τα λεωφορεία, το ίδιο γίνεται και στο δρόμο του Θεάτρου. Ποιος είναι ο δρόμος του Θεάτρου; Ο δρόμος του Θεάτρου ποιος είναι; Τότε το είχαμε επισημάνει. Ο δρόμος που είναι κάτω από το Θέατρο, δεν θυμάμαι ..., πως λέγεται

ΦΩΝΗ: Δημοσθένους.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Δημοσθένους.

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Η Δημοσθένους λοιπόν τότε, ήμουνα δημοτικός σύμβουλος, επιχειρηματολογήσαμε μια ολόκληρη ώρα ότι δεν πρέπει, δεν θα μπορέσει ... Καθημερινά συναντάμε το πρόβλημα όταν πάνε μπούνε τα ταξιδιωτικά συναντάμε το πρόβλημα. Δηλαδή δεν είναι και μεγάλη σοφία, εγώ δάσκαλος είμαι, δεν χρειάζεται μεγάλη σοφία να δεις ότι στη Βαλαωρίτου θα υπάρχει πρόβλημα, όπως θα υπήρχε πρόβλημα και στην Αριστομένους στο πάνω μέρος. Κάθε μέρα θα δείτε ότι κορνάρουν 2 ώρες τα λεωφορεία, τα αστικά, 2 ώρες, 5 φορές θα το συναντήσουμε, τη μέρα, αυτό το πράγμα σε ένα δρόμο που από την αρχή έπρεπε να το λάβουμε υπόψη μας.

Εγώ λοιπόν καταρχήν θέλω να ρωτήσω, γιατί δεν λάβανε υπόψη από την αρχή τη διατομή της Ψαρών και σε μια νύχτα την κάναμε 4,5 μέτρα, εφόσον φαίνεται ότι η επιχειρηματολογία των δύο επικεφαλής και τους Βασίλη του Κοσμόπουλου και του Βασίλη του Τζαμουράνη ήταν πολύ εύστοχη και είδαμε σε μία νύχτα το αλλάξατε, ενώ παλιότερα σας ζητήσαμε στην προηγούμενη Επιτροπή Ποιότητας μία ημέρα καθυστέρηση να τα δούμε και λέει "όχι, όχι, έχουμε τελειώσει, είναι άρτια μελετημένα, είναι σίγουρα, δεν χρειάζονται καμία παρέμβαση". Υπήρχε μια αλαζονεία σε αυτή την κατεύθυνση. Γιατί λοιπόν οι μελετητές από την αρχή δεν το είδαν αυτό; Γιατί οι μελετητές την Βαλαωρίτου ... Εγώ δεν έχω πειστεί ότι η παρέμβαση στη Βαλαωρίτου θα λύσει το πρόβλημα.

Και το άλλο μεγάλο πρόβλημα έχει να κάνει με τις θέσεις στάθμευσης, θα τις βρούμε μπροστά μας και θα είναι σε συνέχεια άλλων αποσπασματικών παρεμβάσεων που έγιναν και τις συναντάμε κι αυτές καθημερινά μπροστά μας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν εγώ θέλω να πω, το είπα και στην αρχή, Γιάννη δεν ξέρω αν με άκουσες, αν ήσουν μέσα, ότι η αλλαγή από 3,5 μέτρα σε 4,5 της Ψαρών δεν είναι λάθος είναι πρόταση. Η πρόταση των μελετητών αρχικά ήταν 3,5 μέτρα στο σκεπτικό που ο κ. Καρολεμέας εισηγήθηκε και είπε ότι είναι ένα επαρκές πλάτος, από εκεί και μετά υπήρχε στο Δημοτικό Συμβούλιο αντιπρόταση - παρέμβαση από τις παρατάξεις, αυτή λοιπόν αξιολογήθηκε και ενσωματώθηκε, ούτε εκφράζει καμία προχειρότητα, ήταν πίστη των μελετητών ότι θέλουμε 3,5 μέτρα, ακούστηκε όμως η άποψη για τα 4,5 και βεβαίως έγινε 4,5 μέτρα, αυτό είναι. Τώρα ...

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Να πάρω και εγώ το λόγο να πω δύο κουβέντες. Καλησπέρα σε όλους.



ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι. Είναι κι ο Δήμαρχος στη συνεδρίαση. Κύριε Δήμαρχε.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Καλησπέρα σε όλους χρόνια πολλά, Χριστός Ανέστη.

Λοιπόν να δούμε λιγάκι, να το πιάσουμε λίγο από την αρχή το θέμα, πως ακριβώς εμείς το προσεγγίσαμε.

Λοιπόν διακρίναμε ότι θα πρέπει να κάνουμε κάποιες παρεμβάσεις εδώ όμως που βρίσκονται, ανατολικά, δυτικά, με συγχωρείτε, της Αριστομένους εκεί μέσα στο σύμπλεγμα των δρόμων που είναι στη Χρυσάνθου Παγώνη, στη Γιατράκου στη Μητροπέτροβα, στην Αντωνοπούλου, όλων αυτών το σύμπλεγμα δρόμων εκεί, ώστε να μπορέσουμε με βιοκλιματικά υλικά, με παρεμβάσεις με smart εφαρμογές να μπορέσουμε να συνδέσουμε τις αναπλάσεις που έχουν γίνει στην πόλη με αυτό το κομμάτι που ήταν παραμελημένο και είναι παραμελημένο αυτή τη στιγμή. Μέσα από αυτή την προσπάθεια που ξεκίνησε από στελέχη εδώ πέρα του Δήμου Καλαμάτας προέκυψε στην πορεία αυτή η πρόσκληση από το Ταμείο Ανάκαμψης μέσα από το συγκεκριμένο Υπουργείο, άλλωστε Ταμείο Ανάκαμψης και ανασυγκρότησης αποτελεί αυτό τη στιγμή το πιο σημαντικό χρηματοδοτικό εργαλείο για τους Δήμους και γενικότερα για την πατρίδα μας, διακρίναμε εμείς αυτή τη δυνατότητα που θα μπορούσε να μας δοθεί μέσα από αυτή την χρηματοδότηση και τρέξαμε ταχύτατα. Δεν είναι τυχαίο ότι αυτή τη στιγμή ως Δήμος Καλαμάτας έχουμε υποβάλει προτάσεις στο Ταμείο Ανάκαμψης που ξεπερνούν τα 20 εκατομμύρια. 11 εκατομμύρια συν το ΦΠΑ είναι δυο προτάσεις που υποβάλαμε μέσα από τη ΔΕΥΑ Καλαμάτας, είναι η διαχείριση της λυματολάσπης 6,5 εκατομμύρια συν το ΦΠΑ και το επέκταση δικτύου ακαθάρτων 4,5 εκατομμύρια στην το ΦΠΑ.

Μέσα εκεί λοιπόν είδαμε ότι μπορούμε να διεκδικήσουμε και χρηματοδότηση για να συνδέσουμε όλο αυτό το κέντρο. Αυτή τη χρηματοδότηση λοιπόν είδαμε ότι μπορούμε να την διευρύνουμε κι άλλο και πέρα από τα 10 στρέμματα ανάπλαση να τα φτάσουμε στα 38 στρέμματα ανάπλαση κι αυτό κάναμε. Για ποιο λόγο; Προς όφελος, προφανώς, της πόλης μας, να επιτελέσουμε το σκοπό, το λόγο που βρισκόμαστε εδώ, να υποστηρίξουμε την αναπτυξιακή προοπτική της περιοχής μας. Δεν μένουμε στο αν έχουμε εντάξει έργα μέσα στην πόλη και μπορούμε τα επόμενα χρόνια να κάνουμε πάρα πολλές αναπλάσεις. 67 εκατομμύρια είναι οι αποφάσεις ένταξης που έχουμε ως Δήμος Καλαμάτας, Δήμος και ΔΕΥΑ Καλαμάτας, και προσπαθούμε να τρέξουν οι διαδικασίες το επόμενο διάστημα και να γίνουν οι διαγωνισμοί.

Έχουμε την ανάπλαση την τεράστια που λέγεται Ανατολικό Κέντρο 17 εκατομμύρια που εκεί θα ξεκινήσει διαφορετικά. Εκεί λοιπόν θα γίνουν, οι μελετητές, το μελετητικό Γραφείο που θα το αναλάβει που θα παρουσιάσει τις προτάσεις του που θα γίνουμε διαβουλεύσεις, 110 στρέμματα ανάπλαση. Παρά το ότι υπήρχαν όλες αυτές οι προτάσεις διεκδικούμε μία ακόμη χρηματοδότηση και το θέμα είναι αυτή τη στιγμή αν εμείς θέλουμε να φτάσουμε ως Δήμος της Καλαμάτας στο σημείο να πάρουμε τη χρηματοδότηση και να την υλοποιήσουμε. Εγώ δεν λέω αν υπάρχουν λάθη ή δεν υπάρχουν λάθη, αν υπάρχουν ή δεν υπάρχουν αστοχίες, υπήρχαν και ενδεχομένως αν το ψάξουμε πολύ καλά να βρούμε και τώρα ακόμα και σε μηκοτομές σε οικοδομικά τετράγωνα επειδή είναι λάθος στο σχέδιο αυτή τη στιγμή που υπάρχει, όμως παρόλα αυτά δεν αυτό το ζητούμενο, το ζητούμενο είναι αν θέλουμε εμείς κι αν μπορούμε να ακολουθήσουμε ώστε να διεκδικήσουμε τη χρηματοδότηση μέσα σε αυτά τα ασφυκτικά χρονικά περιθώρια.

Μας ζητήθηκε για να προλάβουμε ως Δήμος Καλαμάτας μέσα σε 2 μήνες να κάνουμε μια δουλειά 2 ετών, αυτό σημαίνει ότι θα υπάρχουν και λάθη, όμως όταν είσαι μέσα στο πρόγραμμα, όταν έχει εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση μπορείς να τροποποιήσεις να αλλάξεις να εξαιρέσεις αν θέλεις ακόμη και κομμάτι ολόκληρο και απλά να μην πάρεις τα χρήματα γι' αυτό το κομμάτι, όμως συνεχίζεις να είσαι μέσα στο έργο και αφού συνεχίζεις να είσαι μέσα στο έργο συνεχίζεις να διεκδικείς και να προσπαθείς να πετύχεις το καλύτερο δυνατό και να τροποποιήσεις. Γιατί λέμε ότι δεν γίνεται; Και βέβαια γίνεται. Δεν το προτείναμε με την περίπτωση της πλατείας 23ης Μαρτίου, ο κυκλικός κόμβος; Δεν είπαμε κατά τη διαδικασίας υλοποίησης να τον μεταφέρουμε; Είπαμε και θα το κάνουμε αυτό.

Γιατί αλλάξαμε λοιπόν. Κατά πρώτον, προφανώς εκείνη τη στιγμή που άκουγα κι εγώ ότι υπάρχουνε λάθη στις αποτυπώσεις και όλα αυτά τα λάθη τυπογραφικά ή μη, δεν ξέρω, ήθελα να πω το παίρνουμε πίσω για να διορθωθούν τα λάθη και να συνεχίσουμε, ο χρόνος όμως μας πιέζε, γιατί είπαμε και την ώρα που σηκωθήκαμε από τη συνεδρίαση, εκείνη τη στιγμή

συζητήσαμε με τον κ. Κοσμόπουλο, και ο κ. Τζαμουράνης ήρθε κοντά εκείνη τη στιγμή, και είπαμε όλα αυτά τα λάθη προφανώς θα τα διορθώσουμε, γιατί πρέπει να τα διορθώσουμε. Αυτή τη στιγμή λοιπόν εκείνο που έχει σημασία είναι συνεχίζουμε να υποστηρίζουμε την αναπτυξιακή προοπτική του Δήμου, όλοι μαζί να διεκδικήσουμε να εντάξουμε την πόλη μας σε αυτή τη χρηματοδότηση και να κάνουμε τις αλλαγές.

Γιατί κάναμε αλλαγές στην Μακεδονίας και στην Ψαρών; Μα γιατί ακούσαμε και δεν κρυβόμαστε πίσω από τον εγωισμό μας να πούμε αφού δεν το είπαμε εμείς δεν θα το κάνουμε. Όχι, έχουμε αποδείξει, ακούμε, όταν κάτι πρέπει να αλλάξει το αλλάζουμε, χωρίς εγωισμούς βάζω ως προτεραιότητα το συμφέρον του Δήμου μας και αυτό κάναμε. Ναι κι εγώ συμφωνώ απολύτως και είχατε απόλυτο δίκιο για τη Μακεδονίας δεν χρειαζόντουσαν τα κούτελα. Γιατί να έχουμε τα κούτελα; Δεν χρειαζόντουσαν τα κούτελα, έπρεπε να υπάρχει η δυνατότητα εφόσον χρειάζεται να φύγουνε. Ή στη Ψαρών, γιατί να είναι 3,5 μέτρα εφόσον μπορεί και με 4,5 μέτρα να μην χαθούν θέσεις στάθμευσης; Γιατί οι θέσεις στάθμευσης που αναφέρατε τώρα χάνονται 112 θέσεις στάθμευσης σε μια τεράστια έκταση, τίποτα δηλαδή, τίποτα, όταν στην Αναγνωσταρά μόνο έχουν χαθεί πολύ περισσότερες θέσεις στάθμευσης από έναν δρόμο. Οπότε οι θέσεις στάθμευσης είναι αναγκαίο κακό και αν θέλετε να σας το πω και διαφορετικά η πρώτη πρόταση που ξεκίνησε με τις θέσεις στάθμευσης που έπρεπε να χαθούν ξεπερνούσε τις 200, έγινε μεγάλη προσπάθεια μεταξύ των μελετητών και της Αναπτυξιακής να μειωθεί και να φτάσουμε στις 112.

Θέλω να πω λοιπόν μια κουβέντα ότι νομίζω ότι είναι μία κρίσιμη στιγμή για την πόλη και οφείλουμε όλοι να σταθούμε στο ύψος των περιστάσεων και να δώσουμε την ψήφο μας για να μπορέσει να συνεχιστεί αυτό το πρόγραμμα και να διεκδικήσουμε τα χρήματα, που δεν ξέρω αν τελικά εδώ που έχουμε φτάσει χρονικά θα το καταφέρουμε, γιατί μπορεί να λέμε ότι λέμε τώρα και χρονικά να μην προλάβουμε και να μην είμαστε εμείς και να πάει κάποια άλλη πόλη μετά από εμάς, γιατί έτσι θα γίνει, οι διαδικασίες είναι fast track, δεν είναι τυχαίο που εξαιρέσανε, που βγάλανε τη νομοθεσία για τα περιβαλλοντικά και το αφαιρέσανε εκτός. αν κάποιος αυτή τη στιγμή δεν μπορεί να φτάσει στο πεδίο που πρέπει θα πάνε στον επόμενο, είναι ξεκάθαρα τα πράγματα.

Αυτά κύριοι συνάδελφοι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε τον Δήμαρχο να προχωρήσουμε στη συζήτηση...

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Συγγνώμη ξέχασα μια ερώτηση, στους μελετητές, μία ερώτηση, μικρή. Για την επιλογή των κυβολίθων. Γιατί έγινε επιλογή κυβολίθων; Έχει αποδεχτεί παρεμβάσεις που έγιναν μεγάλες όπως στο Μαρούσι τέλος πάντων και στο εξωτερικό ακόμη, ότι οι κυβόλιθοι έχουν, πρώτα, πρώτα από το κόστος, είναι τεράστιο το κόστος...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι πολύ πιο σημαντικό υλικό, είναι βιοκλιματικό υλικό ....

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Τα βιοκλιματικά υλικά, το είπανε πολύ καλά και ο Βασίλης ο Τζαμουράνης και ο Κοσμόπουλος στο προηγούμενο συμβούλιο...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Πρόεδρε να τελειώσω λίγο. Το κόστος ένα.

Το δεύτερο είναι ότι ο θόρυβος είναι υπερδιπλάσιος, έχει αποδεχτεί μελετητικά αυτό, ότι ο θόρυβος από την διέλευση των οχημάτων στους κυβόλιθους είναι μεγαλύτερος και βεβαίως η ολισθηρότητα είναι πιο έντονη, έχει αποδεχτεί στο Μαρούσι, πρώτα τον Αντιδήμαρχο ότι πλέον αρχίζουν και τους αφαιρούν από πολλά κομμάτια, γιατί ακόμη και τα ποδήλατα, μια και προβλέπεται να κυκλοφορούν τα ποδήλατα αντιμετωπίζουν προβλήματα καθημερινά λέει, γιατί η ολισθηρότητα από την πάροδο του χρόνου μεγαλώνει με γεωμετρική πρόοδο. Γιατί λοιπόν επιλέχτηκε αυτό το υλικό; Υπάρχουν αυτή η άποψη που είπε ο κ. Αντιδήμαρχος, βεβαίως μπορεί να στέκει σε ένα σημείο, γιατί πλέον έχει προχωρήσει η τεχνολογία και η ασφάλτος είναι... υπάρχουν και είδη ασφάλτου που είναι σε αυτή τη κατεύθυνση βιοκλιματικά, γιατί λοιπόν δεν επιλέχτηκε μια με μικρότερο κόστος και με λιγότερα προβλήματα στην προοπτική του.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Καρολεμέας.

ΦΩΝΗ: Θα απαντήσω εγώ.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Με συγχωρείς Νίκο, τι μπορούν να μας πουν οι μελετητές; Οι μελετητές πήρανε κάποιες κατευθύνσεις από εμάς τουλάχιστον όσον αφορά τους κυβόλιθους, οπότε τι μπορούν να μας πουν οι μελετητές; Εμείς... να απαντήσουμε βέβαια, αλλά οι άποψή μου είναι βρε παιδιά, τώρα στο Παρίσι είναι όλο, όλο κλεισμένο, όλα τα ιστορικά κέντρα είναι κλεισμένα με κυβόλιθους, με πλάκες, με με .. είναι άλλη η προσέγγιση, άλλη η αισθητική που δημιουργεί. Εμείς την πιστεύουμε, έχει αλλάξει η τεχνολογία, έχουν αλλάξει τα υλικά που χρησιμοποιούνται, προφανώς σε αυτούς τους δρόμους δεν θέλουμε εμείς να είναι ταχείας κυκλοφορίας, ήπιας κυκλοφορίας θα είναι και αν είναι ήπιας κυκλοφορίας δεν προκαλεί θόρυβο.

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Εσείς τους προτείνετε κ. Δήμαρχε;

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Μισό λεπτό, τι πάει να πει εγώ το πρότεινα. Είναι η φιλοσοφία που αγγίζουμε και πιστεύουμε ότι μπορεί να βοηθήσει. Δεν έγινε στην Ανάσταση απ' έξω; Δεν είναι ωραίο αυτό που είναι στη Ανάσταση απ' έξω; Δεν κατάλαβα. Είναι ένας χαρακτήρα που έχει η πόλη και θεωρούμε ότι έτσι πρέπει να συνεχίσει.

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Δήμαρχε μια διάβαση είναι, μια διάβαση είναι στην Ανάσταση.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Ποια διάβαση; Διάβαση είναι στην Ανάσταση; Όλο το κομμάτι μπροστά από την εκκλησία; Διάβαση είναι πενήντα μέτρα και...

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Μιλάμε εδώ ότι αλλάζουμε το κέντρο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συγγνώμη, να προχωρήσουμε γιατί πρέπει να βγάλουμε και αποφάσεις.

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Και στην Ανάσταση ο δρόμος, ξέρετε οι θόρυβοι είναι υπερδιπλάσιοι περάστε τώρα στην Ανάσταση να δείτε το θόρυβο ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έχουμε Δημοτικό Συμβούλιο σε λίγο και πρέπει να βγουν και οι αποφάσεις. Τοποθετήσεις από τα μέλη της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής.

Θέλει κάποιος τον λόγο;

Ο κ. Τσαπόγας.

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Παρά τις μικροεπεμβάσεις και μικροαλλαγές που κάνατε των συγκεκριμένων οδών, για μας τα ουσιαστικά προβλήματα παραμένουν για μία μελέτη που τη θεωρούμε αρκετά πρόχειρη, χωρίς να έχει λάβει υπ' όψιν της, τις απόψεις των κατοίκων, των φορέων πριν πάρει ερήμην τους τις οριστικές αποφάσεις. Είμαστε Κατά της μελέτης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Λιάππας τοποθετήθηκε Κατά και έφυγε, γιατί είχε μία υποχρέωση. Κάποιος άλλος από τους συναδέλφους.

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ, εγώ κ. Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Χριστόπουλος,

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Πρώτα, πρώτα να μείνουμε ότι είναι θεμιτό και είμαστε απολύτως εναρμονισμένοι με την πρόταση του Δημάρχου, ότι πρέπει να διεκδικήσουμε όσο το δυνατόν περισσότερους πόρους για παρεμβάσεις στο κέντρο της πόλης. Συμφωνούμε απόλυτα με αυτό, θα πρέπει όμως να λαμβάνουμε υπ όψιν μας και το παρελθόν

και να διδασκόμαστε από τα λάθη μας. Η πρεμούρα πολλές φορές να ετοιμαστούμε μελετητικά και να διεκδικήσουμε τους πόρους, μας έχουν φέρει σε αδιέξοδο και θα αναφέρω 4 χαρακτηριστικά στοιχεία, το μέγαρο χορού..

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι Γιάννη με συγχωρείς πάρα πολύ, εδώ μιλάμε συγκεκριμένα πράγματα, τοποθετήσεις...

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ένα δευτερόλεπτο, θα είχα τελειώσει Πρόεδρε, ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μην κάνουμε τώρα ιστορία ....

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Θα είχα τελειώσει, το μέγαρο χορού, το ανοικτό θέατρο, θυμάστε τότε στο Δημοτικό Συμβούλιο τότε, ψήφισα Υπέρ τότε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σε παρακαλώ για να προλάβουμε ....

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Πρόεδρε εντάξει μια ώρα....

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Άσε τον λίγο να ολοκληρώσει, άσε τον να ολοκληρώσει ένα λεπτό.

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Η Ιατροπούλου και η Παραλιακή εάν δεν μπαίνουν σε ένα συγκεκριμένο, θα έλεγα μία συγκεκριμένη στρατηγική, ένα συγκεκριμένο συνολικό σχέδιο, οι όποιες αποσπασματικές παρεμβάσεις στο τέλος είναι αδιέξοδες και έχουμε τις διαμάχες μετά με τους εργολάβους, λόγω των ελλειπών μελετών.

Πιστεύουμε λοιπόν ότι η παρέμβαση στο κέντρο είναι απαραίτητη, πιστεύουμε η διεκδίκηση των χρημάτων είναι απαραίτητη, αλλά θα πρέπει να υπάρχει ένα σχέδιο, δεν υπάρχει σχέδιο και φάνηκε ξεκάθαρα. Ότι παρ' ότι οι επικεφαλείς των παρατάξεων μας ζήτησαν να υπάρχει μία διαβούλευση στην κατεύθυνση ότι είναι και εξειδικευμένοι επιστήμονες και οι επικεφαλείς και θα μπορούσαν να βοηθήσουν. Η Δημοτική Αρχή δεν αποδέχτηκε ούτε την παράταση της προηγούμενης φοράς, άλλα ούτε και στην συνέχεια. Οι όποιες αλλαγές δεν αλλάζουν την γενικότερη φιλοσοφία και την γενικότερη στρατηγική στο κέντρο, που μας βρίσκει αντίθετους θα έλεγα, γι αυτό και θα Καταψηφίσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Άρα Καταπλειοψηφία, η πλειοψηφία Υπέρ..

ΛΥΡΑΣ: Κύριε Πρόεδρε μια παρέμβαση

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο Πρόεδρος της Κοινότητας.

ΛΥΡΑΣ: Μια παρέμβαση, βέβαια βρισκόμαστε στο πολιτικά οξύμωρο γεγονός ότι παρά τη συζήτηση που άνοιξε στο Δημόσιο λόγο για την ψήφο του Προέδρου στο Δημοτικό Συμβούλιο, στην Ποιότητα Ζωής δεν έχουμε δικαίωμα ψήφου, παρ' όλα αυτά όμως ως Πρόεδρος της Κοινότητας Καλαμάτας που αφορά το έργο αυτό, όχι όπως δήλωσα και στο Συμβούλιο της Κοινότητας Καλαμάτας, ένα έργο στην καρδιά της Καλαμάτας, αλλά την καρδιά, ένα έργο με πολλές διαστάσεις, με πολλά επίπεδα, με πολλές χρήσεις ο συγκεκριμένος χώρος και όπως αποδείχτηκε από τη δημόσια συζήτηση με πάρα πολλές συμβάσεις που έγιναν κάποιες αποδεχτές και διορθώθηκαν από τους μελετητές και προφανώς, θα υπάρχει ακόμη μεγάλη συζήτηση, γιατί μιλάμε για ένα κέντρο δραστηριοτήτων, ζωής κατοίκων και επισκεπτών, το πιο κρίσιμο της πόλης. Σαφώς είναι χρήματα τα οποία χρειάζεται η πόλη. Σαφώς είναι ένα έργο το οποίο θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής και τον ευπρεπισμό της πόλης.

Παρ' όλα αυτά όμως φαίνονται ότι υπάρχουν αδυναμίες, έχουν καταγραφεί και από την πλευρά την δικής μας όσον αφορά την καθημερινότητα των συνδημοτών μας. Προφανώς δεν είμαστε αρμόδιοι για τεχνικά θέματα να πούμε μάγουλα μπαίνουνε, δεν βγαίνουνε και διάφορα άλλα τέτοια πράγματα. Επισημάναμε όμως και την χρήση των ποδηλάτων και το θέμα της στάθμευσης των ταξί και ότι άλλο έχουμε πει και γ' αυτό το λόγο πριν από λίγο το Συμβούλιο

Κοινότητας Καλαμάτας, στο οποίο θα πρέπει να επισημάνω το ότι προσκλήθηκαν όλοι οι επικεφαλές όλων των Δημοτικών Παρατάξεων να παρουσιάσουν τις απόψεις τους, παρ' όλα αυτά δεν ήρθαν και θα πρέπει να το τονίσω αυτό το πράγμα. Εμείς θα συμπληρώσουμε όλες τις παρατηρήσεις μας και η πρόταση του Συμβουλίου Κοινότητας Καλαμάτας, είναι η θετική γνωμοδότηση. Γνώμη έχουμε συν την πρότασή μας να δημιουργηθεί ένα παράρτημα όλων αυτών των παρατηρήσεων, όλων των συνεδριάσεων όλων των συλλογικών οργάνων, ώστε με την πρόοδο της εκτέλεσης των έργων και πριν από αυτήν κυρίως να μπορέσουν να γίνουν κάποιες διορθώσεις, αυτά από εμένα. Καλημέρα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ..... (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Τα λέμε σε δέκα λεπτά λοιπόν.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Καταλήγουμε ότι Κατά πλειοψηφία εγκρίνεται η τροποποιημένη νέα μελέτη που περιλαμβάνει και τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την παρέμβαση που επιχειρείται στον κεντρικό άξονα.  
Σας ευχαριστούμε τα λέμε σε λίγο.

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής αφού λαμβάνει υπόψη της τα προαναφερόμενα, καθώς επίσης και τις διατάξεις των άρθρων 82 του Δ.Κ.Κ. (Ν. 3463/2006), 73 75 και 83 του Ν. 3852/2010 «Καλλικράτης», όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν, μειοψηφούντων των κ.κ. Χριστόπουλου, Τσαπόγα και Λιάππα οι οποίοι τάσσονται ΚΑΤΑ, κατά πλειοψηφία,

## Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

**Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας τη λήψη απόφασης για την έγκριση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο πλαίσιο του έργου «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» του Δήμου Καλαμάτας, σύμφωνα με όσα αναφέρονται στην υπ' αριθμ. πρωτ. 38825/22-04-2022 εισήγηση του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας, Σήμανσης, Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Καλαμάτας, η οποία καταχωρείται αναλυτικά στο ιστορικό της απόφασης αυτής, και με τη σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας όπως εκφράζει στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής και στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας με την υπ' αριθμ. 23/2022 απόφασή του.**

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

### Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

#### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Μπασακίδης Νικόλαος

#### ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος
2. Δρούγας Παντελής
3. Καραγιάννης Ανδρέας
4. Λιάππας Λεωνίδας
5. Μαστραγγελόπουλος Δημήτριος

6. Σκοπετέας Αναστάσιος
7. Τσαπόγας Κωνσταντίνος
8. Χριστόπουλος Ιωάννης

Ακριβές Απόσπασμα

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΝΙΚΟΣ Β. ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ  
(ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ)