

**ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ 8/2022****ΑΠΟΦΑΣΗ 23/2022**

Στην Καλαμάτα σήμερα, την 26η Απριλίου 2022, ημέρα Τρίτη και ώρα 11:00 π.μ., συνέρχεται στην υπ' αριθμ. 8/2022 συνεδρίαση το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, η οποία 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 με αριθμ. πρωτ. 38360/21-4-2022 πρόσκληση του Προέδρου, η οποία επιδόθηκε στα μέλη του Συμβουλίου σύμφωνα με το νόμο.

Συμμετέχουν στη συνεδρίαση οι κ.κ.: 1) Λύρας Παναγιώτης, Πρόεδρος του Συμβουλίου, 2) Αλεξανδροπούλου Παναγιώτα, 3) Αλεξόπουλος Δημήτριος, 4) Αλεξόπουλος Ιωάννης, 5) Βασιλοπούλου Παναγιώτα, 6) Καλαμουδάκου Αλεξάνδρα, 7) Μπάμπαλη Αικατερίνη, 8) Τσαλίκης Δημήτριος, 9) Τσώλης Ηλίας και 10) Χουσέας Σταύρος.

Δεν συμμετέχουν, αν και κλήθηκαν, τα μέλη κ.κ. 1) Γαϊτάνης Φώτιος, 2) Διασάκος Σπυρίδων, 3) Καλογεροπούλου Παναγιώτα, 4) Κουφαλάκου Ευαγγελία και 5) Χαχής Ευάγγελος.

Αφού επιτυγχάνεται έτσι νόμιμη απαρτία ο κ. Πρόεδρος κηρύσσει την έναρξη αυτής.

.....  
Στη συνέχεια εισάγεται από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου για συζήτηση το μοναδικό θέμα 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 συζήτηση του θέματος συμμετέχουν ο Αντιδήμαρχος κ. Καλαμάτας κ. Μπασακίδης Νικόλαος, ο ειδικός συνεργάτης του Δημάρχου Καλαμάτας κ. Κουτραφούρης Βασίλειος και οι μελετητές κ.κ. Καρολεμέας Χρήστος, Κυριάκου Άλκης, Παπαστρατή Σοφία και Τζήκα Ελευθερία.

Η με αριθμ. πρωτ. 38825/22-04-2022 σχετική εισήγηση του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας, Σήμανσης, Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, η οποία που ήταν στο φάκελο του θέματος μαζί με τα αναφερόμενα συνημμένα σε αυτή στοιχεία και είχαν αποσταλεί στα Μέλη του Συμβουλίου προς ενημέρωση, 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 πρασίνου. 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 ομόρροπης 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 Κεφάλαια με παρόδια στάθμευση από την αριστερή πλευρά της οδού. Διαθέτει επαρκούς πλάτους πεζοδρόμια, τα οποία βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση και είναι εξοπλισμένα με όδευση τυφλών και ράμπες ΑμεΑ, 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 Πολυχάρου**

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 δαπεδόστρωση 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 Κεφάλια**

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 άσφαλτο 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 αντιστοιχώς 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 Κεφάλια 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 παρόδων 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
ΒΑΛΛΩΡΙΤΟΥ	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, **εισηγούμεσται:**

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).

Επί του θέματος διεξάγεται διαλογική συζήτηση ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα ήθελα πριν απ' όλα να πω τις ευχές μου σε όλους για χρόνια πολλά και εύχομαι το φως της Ανάστασης να μας δίνει δύναμη και αισιοδοξία, υγεία και χαρά στα σπίτια μας και κάθε καλό στον τόπο μας και στον κόσμο όλο που δοκιμάζεται.

Να πω το ότι όπως βλέπουμε λόγω της κρισιμότητας του θέματος έχουν προσκληθεί και παραβρίσκονται πέραν των μελών του Συμβουλίου Κοινότητας Καλαμάτας, όπως είναι ο πίνακας αποδεκτών, και ο Δήμαρχος Καλαμάτας και οι επικεφαλής των δημοτικών παρατάξεων και οι Αντιδήμαρχοι της πόλης μας εκ των οποίων και ο αρμόδιος κ. Νίκος Μπασακίδης τον οποίον καλωσορίζουμε, τον βλέπουμε και στην οθόνη.

Προφανώς συγκεντρώνει πολύ μεγάλο ενδιαφέρον το θέμα, γιατί πολλές φορές συνηθίζουμε να λέμε το ότι είναι ένα ζήτημα που αφορά την καρδιά της πόλης, μιλάμε για ένα ζήτημα που είναι "η καρδιά της πόλης" και προφανώς έχει αναπτυχθεί ένας τεράστιος δημόσιος διάλογος, έρχεται για 3<sup>η</sup> φορά να συζητηθεί στο Συμβούλιο της Κοινότητας εδώ με την αρμοδιότητα που έχουμε από το νόμο όσον αφορά τη γνωμοδότηση επί της έγκρισης των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, δεν έχουμε δικαίωμα αποφασιστικό έχουμε δικαίωμα μόνο γνωμοδοτικό.

Θα πρέπει να επισημάνω και στο Συμβούλιο Κοινότητας Καλαμάτας αλλά και όπως δημόσια πριν από λίγες μέρες με ανακοίνωσή μου εξέφρασα της δυσαρέσκεια μου και τη στεναχώρια μου γιατί στοχοποιήθηκε πολιτικά η ψήφος του Προέδρου της Κοινότητας Καλαμάτας. Είναι προφανές ότι θα πρέπει να είναι γνωστό σε όλους ότι ισχύει από το νόμο για όλους. Ο νόμος προβλέπει το ότι ο Πρόεδρος της κάθε Κοινότητας έχει δικαίωμα ψήφου, υποχρέωση ψήφου στο Δημοτικό Συμβούλιο για θέματα της Κοινότητάς του, όλα τα υπόλοιπα να βγάλουν απ έξω τις Κοινότητες όσοι έχουν στο μυαλό τους κάποιες άλλες επιδιώξεις, η Κοινότητα θα παραμένει ενεργή και παρούσα με τον δικό της αυτόνομο ρόλο και λόγο και πάντοτε σε ευθεία συνεργασία και με τη Δημοτική Αρχή και με όλες τις δημοτικές παρατάξεις για το καλό του τόπου.

Αυτά διευκρινιστικά επί της αρχής διότι το θέμα όπως αντιλαμβάνεστε αποκτά πέρα από την όποια άλλη διάσταση και την όποια οπτική έχει ο καθένας για το δημόσιο χώρο και την αξιοποίησή του, προσφέρεται και για να υπάρχουν και διάφορες άλλες ερμηνείες και εν πάση περιπτώσει τοποθετήσεις.

Να καλωσορίσουμε και τον κ. Κουτραφούρη Βασίλη, πολιτικό μηχανικό και ειδικό συνεργάτη του Δημάρχου Καλαμάτας και ειδικό επί του θέματος ...

ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ: Καλημέρα Πρόεδρε, χρόνια πολλά σε όλους.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: .... όπως επίσης και τον κ. Καρολεμέα Χρήστο, που και αυτός έχει ασχοληθεί με το συγκεκριμένο θέμα. Δεν μπορώ να δω αν υπάρχει κάποιος άλλος για να τον καλωσορίσουμε, καλωσορίζουμε εν πάση περιπτώσει τους πάντες.

Πριν απ' όλα να παρακαλέσω να τοποθετηθεί ο αρμόδιος Αντιδήμαρχος πολύ συνοπτικά, καταλαβαίνουμε όλοι μας ότι οι χρόνοι σήμερα είναι πολύ πιεστικοί και θα ήθελα να μας πει το λόγο που ξαναέρχεται εδώ για συζήτηση το συγκεκριμένο θέμα.

ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κάτι να προσθέσουμε, είναι παρόντες και οι μελετητές στη συνεδρίασή σας.

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Εντάξει Βασίλη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Καλωσόρισα τον κ. Καρολεμέα που αναγνωρίζω, δεν βλέπω κάποιον άλλον, ας ανοίξουν την κάμερα, και θα ήθελα να πω όσον αφορά κάτι, ότι ουδείς θα μιλήσει χωρίς κάμερα σήμερα. Οκ; Θα ανοίξουν όλοι τις κάμερές τους. Και επίσης να πω κάτι όσον αφορά το Συμβούλιό μου, το Συμβούλιο Κοινότητας, δεν αφορά τους προσκεκλημένους, ότι χαίρομαι που έχουμε απαρτία επιτέλους, μετά τα τηλεφωνήματα του Δημάρχου. Πάμε κ. Μπασακίδη.

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Χριστός Ανέστη σε όλους. Είμαστε σήμερα πάλι εδώ για να λάβουμε μία απόφαση παρά πολύ σημαντική για την πόλη, μία απόφαση που σχετίζεται με παρεμβάσεις στον Κεντρικό τομέα, έναν Κεντρικό τομέα που σφύζει από ζωή εκεί που δημιουργείται ο πλούτος της πόλης.

Βρεθήκαμε μπροστά σε μία πρόσκληση του Υπουργείου Ενέργειας και Περιβάλλοντος, που χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης και θα έπρεπε να ανταποκριθούμε σε πάρα πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, όπως και έγινε από την μεριά του Δήμου ξεκινώντας από τον Δεκέμβριο μήνα να προετοιμάζουμε την πρόταση, η οποία κατατέθηκε σε α' φάση αρχές Απριλίου στο Πρόγραμμα στο Ταμείο Ανάκαμψης. Εκεί λοιπόν σε αυτή τη διαδικασία επειδή ήταν πολύ μεγάλο το αντικείμενο, ήταν 38 στρέμματα η παρέμβασης, 3 ½ χιλιόμετρα μήκος οι δρόμοι και ένα σωρό άλλα πράγματα, ε προφανώς προέκυψαν και κάποια λάθη, διότι θα έπρεπε όλα να ολοκληρωθούν σε πολύ σύντομο χρόνο.

Τα λάθη αυτά λοιπόν εμείς δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτε άλλο παρά μόνο να τα διορθώσουμε, διότι μας ενδιαφέρει το αποτέλεσμα και το αποτέλεσμα είναι να ετοιμάσουμε μελέτες να είναι εγκεκριμένες και να λάβουμε τη χρηματοδότηση για την μεγάλη αυτή παρέμβαση μέσα στο Κέντρο της πόλης, μια χρηματοδότηση της τάξεως των 9 και πάνω εκατομμυρίων ευρώ.

Γι αυτό είμαστε σήμερα εδώ επειδή ανέκυψαν, βρέθηκαν κάποια λάθη, αυτά διορθώθηκαν, ακούστηκαν και οι παρεμβάσεις που έγιναν από τα μέλη του Δημοτικού Συμβουλίου και των παρατάξεων κατά τη συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου, ελήφθησαν υπόψη, ενσωματώθηκαν στην καινούρια πρόταση περί των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και έτσι λοιπόν ερχόμαστε σήμερα να πάρουμε πάλι μία σειρά αποφάσεων, έτσι όπως από το νόμο προβλέπεται, ξεκινώντας από την γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Κοινότητας Καλαμάτας, πηγαίνοντας μετά στην Απόφαση της Επιτροπή Ποιότητας Ζωής και καταλήγοντας αργότερα το μεσημέρι στη συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου.

Αυτό γίνεται σήμερα και γι' αυτό λοιπόν ζητάμε την έγκρισή σας, την υποστήριξή σας για να μπορέσουμε να ολοκληρώσουμε μία διαδικασία, η οποία γίνεται, έτσι είναι όμως, η πραγματικότητα είναι αυτή, ας μην δούμε το πώς και το γιατί, σε πάρα πολύ μικρό χρονικό διάστημα. Ας δούμε τη θετική πλευρά του πράγματος για να έχουμε ένα σωστό αποτέλεσμα για τους συμπολίτες μας τα επόμενα χρόνια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έγινε κ. Αντιδήμαρχε, ευχαριστούμε πολύ.

Κύριε Κουτραφούρη να δώσουμε το λόγο και σε εσάς να μας πείτε τι άλλαξε από την προηγούμενη μελέτη στο τώρα, δηλαδή τι λάθη διορθώθηκαν.

ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ: Πρόεδρε αυτό θα σας το εξηγήσουν καλύτερα οι μελετητές, εγώ θεωρώ σκόπιμο να σας δείξω, αν μπορώ να κάνω share την οθόνη, την περιοχή παρέμβασης για να φανεί λίγο η ολιστικότητα της πρότασης ...

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Βασιλη, συγγνώμη λιγάκι.

Πρόεδρε αυτά που διορθώθηκαν είναι λάθη απλά, ανθρώπινα λάθη, ένα το κρατούμενο, και δεύτερον είναι και επιλογές π.χ. το πλάτος του οδοστρώματος της οδού Ψαρών είναι επιλογή που προέκυψε μετά από συζήτηση στο Δημοτικό Συμβούλιο δεν είναι λάθος. Να το λέμε έτσι για να μην φαίνεται ότι όλα έγιναν λάθος. Όχι δεν έχουν γίνει όλα λάθος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι, καταλαβαίνω, καμία αντίρρηση, απλά για να γίνεται σαφές τι διαφορετικό ψηφίζουμε σήμερα...

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Οκ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ... αυτός είναι ο λόγος που κάνω αυτές τις ερωτήσεις Αν δεν μπορεί να μας τις καλύψει ο κ. Κουτραφούρης να πάμε στους μελετητές...

ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ: Να σας πω λίγο το γενικό πλαίσιο, απλά στο Δημοτικό Συμβούλιο παρατηρήθηκαν κάποιες αναντιστοιχίες μεταξύ των οριζοντιογραφιών της πρότασης και κάποιων τομών που είχαν κάνει οι μελετητές, αυτές διορθώθηκαν, ενσωματώθηκαν, όπως πολύ σωστά είπε και ο Αντιδήμαρχος, κάποιες προτάσεις στις οποίες συμφώνησε η Δημοτική Αρχή ότι έπρεπε να ενσωματωθούν κι από εκεί και πέρα εγώ απλά να σας κάνω ένα share screen ... Το βλέπετε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εγώ δεν μπορώ να δώσω εντολή, είναι από το Δήμο, αν μπορείτε να κάνετε να το κάνετε από το Τμήμα Υποστήριξης.

ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ: Α δεν το βλέπετε ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εγώ δεν μπορώ να μοιράσω την οθόνη. Α μοιράζεται, ωραία.

ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ: Αυτό είναι η φιλοσοφία και τι πάμε να δέσουμε, σαν Δήμος ουσιαστικά πως πάμε να ενώσουμε το Κέντρο της πόλης. Για να μην ζουμάρω πιο πολύ και να δώσω απευθείας το λόγο στους μελετητές, το πορτοκαλί το χρώμα είναι οι ήδη υλοποιημένες αναπλάσεις που έχουν γίνει την τελευταία 15ετία στο Δήμο Καλαμάτας, με το πράσινο χρώμα, άμα δείτε λίγο στα δεξιά, είναι οι υπό εξέλιξη αναπλάσεις και το με το μωβ το χρώμα, το μαντέντα, όπως το λέμε εμείς, είναι οι περιοχές παρέμβασης που ουσιαστικά ασχοληθήκαμε στο συγκεκριμένο πρόγραμμα, οπότε βλέπετε, έχετε μια εικόνα πως πάμε να τα δέσουμε όλα μεταξύ τους για να αποκτήσει μία ενιαία οντότητα το Κέντρο. Και εγώ σταματάω εδώ και ο λόγος είναι στους μελετητές εφόσον θέλουν να προσθέσουν κάτι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θέλετε κ. Κουτραφούρη να μας τους συστήσετε κιόλας, γιατί εγώ δεν τους γνωρίζω όλους τους ανθρώπους.

ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ: Βεβαίως, μισό λεπτό να σταματήσω να κάνω share. Απ' ότι βλέπω είναι ο κ. Καρολεμέας, όπως σωστά είπατε, είναι τοπογράφος μηχανικός ο κ. Καρολεμέας και έχει συμμετάσχει στην κυκλοφοριακή μελέτη, είναι ο κ. Κυριάκου ο οποίος είναι στέλεχος της εταιρείας που έχει αναλάβει το project. Ίσως είναι και η Σοφία η Παπαστρατή η αρχιτέκτονας, αν η Σοφία είναι αυτή. Αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Καρολεμέα δύο λεπτά και για σας.

ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ: Καλημέρα και από εμένα, χρόνια πολλά πρώτα από όλα σε όλους. Χριστός Ανέστη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αληθώς.

ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ: Να πούμε πρώτα από όλα λίγο για τη μελέτη αυτή αστικών αναπλάσεων, ότι ο κύριος στόχος ήταν να δημιουργηθούν ευνοϊκότερες συνθήκες για το περπάτημα, για τους πεζούς, να βελτιωθεί η κατάσταση να αυξηθεί η οδική ασφάλεια, ουσιαστικά όταν αναφερόμαστε σε μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, υπάρχουν κάποιες αλλαγές στις διατομές των οδών, με σκοπό πάντοτε, δεν αλλάζουμε, δεν αλλάζει η κυκλοφοριακή οργάνωση στον κεντρικό τομέα της πόλης, δηλαδή η φορά κίνησης των οχημάτων παραμένει ως είχε. Η ικανότητα των οδών, δηλαδή η χωρητικότητα τους παραμένει ως είχε, όμως διαπλύνουμε τα πεζοδρόμια εκεί που είναι απαραίτητο, έτσι ώστε να πληρούνται αφενός οι προδιαγραφές και αφετέρου να μπορούν όλοι άνθρωποι να περπατούν με άνεση και ειδικότερα τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, οι ευάλωτοι χρήστες, καθώς και τα άτομα με προβλήματα όρασης, καθώς συμπεριλαμβάνονται σε όλη την ανάπλαση οδού τυφλών, είναι μέτρα τα οποία είναι απαραίτητα και τόσο το Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος αλλά και η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει μεγάλη έμφαση, στην προσβασιμότητα, στην ισότιμη πρόσβαση βασικά όλων των ανθρώπων στο οδικό περιβάλλον. Αυτό από εμένα, αυτό το έργο προφανώς θα συνεισφέρει στην βελτίωση της ελκυστικότητας του κεντρικού τομέα και έρχεται όπως είπαμε να δέσει με τις προηγούμενες αναπλάσεις, την ίδια φιλοσοφία. Τώρα βρίσκεται μαζί μου και η Αρχιτέκτονας, όπου δεν ξέρω αν θέλει να προσθέσει κάτι σε αυτό που... και προφανώς ζητούμε συγνώμη για την αναστάτωση λόγω του πολύ στενού περιθωρίου που είχαμε. Υπήρξαν λάθη στις διατομές, θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι επρόκειτο βεβαία για λάθη, περισσότερο, ή τέτοιου χαρακτήρα, αλλά όχι πιο δομικό στοιχείο που θα επηρέαζε το ίδιο έργο και την εξέλιξή του. Αυτά από εμένα, ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Πείτε μας το όνομα της κυρίας και να πάρει το λόγο.

ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ: Είναι μαζί μας από την αρχιτεκτονική ομάδα και η κα Σοφία Παπαστρατή και η και Ελευθερία Τζήκα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μία από τις δύο να τοποθετηθεί για δύο λεπτά.

ΤΖΗΚΑ: Καλησπέρα και από εμένα καταρχάς να ζητήσουμε συγνώμη για λάθη στις διατομές, αλλά αντιλαμβάνεστε λόγω του πιεσμένου χρονοδιαγράμματος, γίνανε λάθη τα οποία είχαν να κάνουν με .., τυπογραφικά λάθη θα τα έθετα, δηλαδή ήταν λάθη επί των τιμών όχι επί των σχεδίων τα οποία γίνανε λόγω του περιορισμένου χρονοδιαγράμματος. Στη μελέτη ακολουθήσαμε όλες τις βασικές αρχές της προσβασιμότητας όπως είπε ο συνεργάτης μας ο Χρήστος Καρολεμέας. Σε δεύτερη φάση θα δούμε, θα εστιάσουμε περισσότερο και στα υλικά τα οποία θα ακολουθήσουν, την αισθητική των υπόλοιπων δρόμων, που έχουν ήδη.., για τους οποίους έχουν ήδη εκπονηθεί οι αρχιτεκτονικές μελέτες. Δηλαδή θα είναι στην ίδια φιλοσοφία, θα έχουμε μία ενιαία αισθητική αρχιτεκτονική, δεν θα διαφοροποιηθούμε καθόλου, ώστε όλος ο κεντρικός τομέας, να έχει ομοιογένεια και μια ενιαία εικόνα. Αυτά από πλευράς μου.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία θέλει κάποιος άλλος από τους μελετητές, συντάκτες, εισηγητές, τέλος πάντων να τοποθετηθεί;

Οι συνάδελφοι, θέλει κάποιος να πάρει τον λόγο. Θέλει κάποιος να μιλήσει; Ή να τοποθετηθώ και να μιλήσετε; Τι θέλετε; Ας πάρει όποιος θέλει το λόγο και θα κάνω ένα μάζεμα μετά. Αν θέλετε; Με ακούτε;

Λοιπόν καταλαβαίνω ότι όλοι έχουμε μια αμηχανία, διότι είναι ένα θέμα το οποίο είναι τεχνικής μεν φύσεως, αλλά αφορά τον τρόπο και την ποιότητα ζωής μέσα στο κέντρο της πόλης. Είναι προφανές ότι έχουν τοποθετηθεί πάρα πολλοί με πάρα πολλές μικρές λεπτομέρειες, οποίες όμως αυτές οι λεπτομέρειες που εμάς στα μάτια τα δικά μας φαίνονται λίγο γρίφοι, όσον αφορά την αποκωδικοποίηση τι σημαίνει αυτή η παρέμβαση, αλλά ένας αρχιτέκτονας μπορεί αυτά τα πράγματα να τα έχει πολύ καλύτερα στο μυαλό του για το τι πρόκειται να συμβεί, όμως εμείς επειδή είμαστε Συμβούλιο Κοινότητας Καλαμάτας που θα μπορούσε να μην λεγόμαστε Κοινότητα αλλά να λεγόμαστε Καθημερινότητας Καλαμάτας, εννοώ δηλαδή ότι ασχολούμαστε με το δια ταύτα και πολιτικά παίρνουμε κάποιες αποφάσεις. Στο προηγούμενο Συμβούλιο διατυπώθηκαν σοβαρές επιφυλάξεις, οι οποίες οδήγησαν και συναδέλφους στη μη θετική γνωμοδότηση και όσον αφορά το κομμάτι των ποδηλάτων και της χρήσης του ποδηλάτου στην εν λόγω μελετηθείσα περιοχή και όσον αφορά την ύπαρξη του ποδηλατόδρομων γενικότερα και επιπλέον να προσθέσω ότι διατυπώθηκε και από συνάδελφο ποια είναι η πρόβλεψη για τις θέσεις στάθμευσης των ξενοδοχείων της περιοχής που και από το νόμο προβλέπεται, ότι προβλέπεται περισσότερο, εννοώ απόδοση δημόσιου χώρου για την εξυπηρέτηση αυτών των αναγκών.

Γενικότερα γιατί οι θέσεις στάθμευσης των οχημάτων που περιορίζεται, γύρω στις 130 θέσεις αν δεν κάνω λάθος, να συμπληρώσω λοιπόν εδώ σήμερα το ότι έχουμε και θέμα όσον αφορά τις θέσεις στάθμευσης των ποδηλάτων και των μοτοποδηλάτων στην εν λόγω περιοχή που χωροθετούνται. Αυτό που δεν είδα εγώ όσον αφορά και τελευταία μελέτη είναι η χωροθέτηση των υπέργειων ή υπόγειων κάδων που θα μπουν και έχω επίσης ακόμα ερωτηματικά, όσον αφορά εάν υπάρχουν υπό εκτέλεση ή υπό προγραμματισμό έργα ύδρευσης ή αποχέτευσης στην εν λόγω περιοχή που σημαίνει ότι σήμερα θα σκάσουμε και αύριο πάλι θα ξανασκάσουμε πρακτικά. Πόσα είναι τα νέα μέτρα ποδηλατοδρόμου που στην εν λόγω 38-40 στρέμματα, αν δεν κάνω λάθος, περιοχή που θα αναπλαστεί και όλα αυτά μας κάνουν να έχουμε, η εισήγηση η δική μου είναι μια θετική γνωμοδότηση όσον αφορά την ουσία της παρέμβασης, αλλά με την προσθήκη, αυτή είναι η πρόταση η δική μου, την προσθήκη ενός παραρτήματος, που να μπορούν να καταγραφούν όλες αυτές οι παρατηρήσεις, τόσο των δικών μας συνεδριάσεων, αλλά και από τα υπόλοιπα συλλογικά όργανα, ώστε να διαμορφωθεί, χωρίς να αλλάζει το περιεχόμενο της παρέμβασης, να διαμορφωθεί ένα σχέδιο το οποίο να είναι και λειτουργικό και να είναι και ταυτόχρονα μέσα στο σκοπό, διότι εκτός από το κομμάτι εάν θα βάλουμε κυβόλιθο ή εάν θα βάλουμε ασφαλτό, οι μικρές λεπτομέρειες αυτές που περιγράφηκαν προ ολίγου που έχουν σχέση με την καθημερινότητα της ζωής τόσο των συνδημοτών μας όσο και των επισκεπτών είναι αυτές που τελικά θα κρίνουν το έργο και την παρέμβαση εάν θα είναι επιτυχημένη ή όχι. Η δική μου λοιπόν η εισήγηση είναι θετική, αλλά την προσθήκη ενός παραρτήματος παρατηρήσεων, όπως καταγράφηκαν από όλους μας και ευχής έργων είναι να μπορούν ενταχθούν μέσα στην μελέτη που απ' ό,τι καταλαβαίνω υπάρχει περιθώριο και απ' ό,τι καταλαβαίνω υπάρχει και η διάθεση τα λάθη να διορθωθούν.

Κάποιος άλλος συνάδελφος αν θέλει να τοποθετηθεί

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Ναι, να βοηθήσω Πρόεδρε λίγο το λόγο να...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Αντιδήμαρχε να μιλήσουν λίγο οι συνάδελφοι και μετά...

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Ερμηνευτικά σε αυτά που είπες Πρόεδρε για να ακούσουν οι συνάδελφοι, αν μου δίνεις τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι, ναι.

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Λοιπόν σε ότι αφορά τα ποδήλατα, τους ποδηλατόδρομους όπως λέμε, όλοι οι δρόμοι είναι ποδηλατόδρομοι, σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας, σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας συνυπάρχει αυτοκίνητο, πεζός και ποδηλατόδρομος, δηλαδή σε όλους αυτούς τους δρόμους που κάνουμε παρέμβαση είναι ήπιας κυκλοφορίας. Άρα λοιπόν το ποδήλατο υπάρχει επάνω στο οδόστρωμα. Ένα το κρατούμενο.

Σε ότι αφορά τη στάθμευση οι θέσεις οι οποίες μειώνονται είναι θέσεις από τις γωνίες, από τις παράνομες θέσεις, από τις γωνίες για να διευκολύνεται η ορατότητα, για να αυξάνει το επίπεδο της οδικής ασφάλειας και βεβαίως υπάρχει μία καλή μείωση κατά κάποιο τρόπο σε δύο δρόμους ουσιαστικά, στην οδό Κλαδά και στην Ψαρών, γιατί η Αριστοδήμου είναι ένας τεράστιος δρόμος είναι 350 μέτρα παρέμβαση, οπότε το απόλυτο νούμερο των θέσεων που μειώνεται αναλογικά είναι όπως είναι και σε όλους τους άλλους δρόμους με μικρότερο μήκος και να θυμίσω αγαπητοί ότι εδώ η παρέμβαση το είπα και ο κ. Καρολεμέας γιατί γίνεται; Για να ενισχυθεί η προσβασιμότητα των πεζών και να υπάρξει μια ισορροπία ανάμεσα στα αυτοκίνητα και στους πεζούς, όπου σήμερα αυτή ισορροπία είναι υπέρ των αυτοκινήτων πολύ, πολύ περισσότερα από αυτό που τους αντιστοιχεί. Και άλλες πόλεις στον κόσμο έχουν στα ιστορικά τους κέντρα ή στα κέντρα των πόλεων τους έχουν αυτοκίνητο και πεζούς μαζί, αλλά όχι όμως με αυτή την κατάσταση που υπάρχει σήμερα στην πόλη της Καλαμάτας και αυτή την ισορροπία προσπαθεί να επιτύχει η παρέμβαση.

Τώρα σε ότι αφορά τον αστικό εξοπλισμό υπάρχουν και οι μελέτες εφαρμογής που μετέπειτα όπου εκεί θα δείξουν το που ακριβώς και εν τοις πράγμασι δηλαδή και το που ακριβώς θα μπορέσουμε να κάνουμε την παρέμβαση. Να θυμίσω ότι υπάρχουν θέσεις στάθμευσης που καταργούνται για να τοποθετηθεί αστικός εξοπλισμός και πράσινο σε εκείνο το σημείο, είναι κάτι διαφορετικό, αυτό είναι χαρακτηριστικό πολλών Ευρωπαϊκών πόλεων, διακόπτονται οι θέσεις στάθμευσης, σε βάρος του χώρου στάθμευσης και όχι του πεζοδρομίου για να μπει ένα δέντρο, γιατί στο πεζοδρόμιο πρέπει να περπατάμε και να μην έχουμε αντικείμενα που θα δυσκολεύουν τη κίνηση όλων και των ... και ιδιαίτερα των ανθρώπων ου κινούνται με μεγάλη δυσκολία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εγώ να επισημάνω για άλλη μια φορά, γιατί για μένα είναι κρίσιμο όταν γίνεται μια τέτοιου είδους παρέμβαση που δεν είναι μόνο το ποσό της παρέμβασης αλλά έχει να κάνει και με το ότι μιλάμε για την καρδιά της πόλης με ότι συνεπάγεται αυτό, πολλές χρήσεις, διαφορετικές χρήσεις, άνθρωποι με κινητικά προβλήματα, αντιλαμβάνομαι το ότι υπάρχει μέριμνα γι' αυτό, σπίτια, γραφεία, καταστήματα, εμπορικά καταστήματα, ιατρεία, μικροβιολογικά εργαστήρια, πάρα πολλές... τέλος πάντων μία ποικιλία, μεγάλη γκάμα δραστηριοτήτων έτσι κι αλλιώς και ταυτόχρονα, μιλάμε για ένα σημείο πρόσβασης και εκκίνησης ταυτόχρονα και εξόδου της πόλης. Δηλαδή ο χαρακτήρας δεν είναι μονοσήμαντος της παρέμβασης, είναι πολυσήμαντος. Όπως επίσης να επισημάνω το ότι εκτός τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που έρχονται και λέει που θα μπει "stop" και που θα μπει "απαγορεύεται" και που θα μπει "επιτρέπεται", υπάρχουν και θα πρέπει να ενταχθούν μέσα στην μελέτη και πληροφοριακές πινακίδες που πάμε για το λιμάνι, που είναι το δικαστήριο... Θα ξανασκάβουμε πάλι να βάλουμε και να αποφασίσουμε αν θα μπει εκεί ταμπέλα και τα λοιπά; Θα ήθελα έναν προγραμματισμό και γι' αυτό. Όπως επίσης και το τονίζω και το υπογραμμίζω emphaticά, το θέμα των υπόγειων ή των υπέργειων κάδων που θα μπουν. Δεν μπορούν να μπουν αυτά εκ των υστέρων και να τα δούμε εάν ο κάδος θα πάει πέντε μέτρα πιο κάτω ή πέντε μέτρα παραπάνω, μιλάμε για παρεμβάσεις οι οποίες θα πρέπει να λειτουργούν ως πρότυπο για το πώς θα γίνονται οι επόμενες παρεμβάσεις.

Αυτή είναι η δική μου άποψη χωρίς αυτά να σημαίνει κάτι άλλο.

Κάποιος άλλος συνάδελφος;

ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ: Μπορώ να προσθέσω κάτι; Επιτρέπεται;

ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΗ: Ναι, κι εγώ θα ήθελα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι, πρώτα να τοποθετηθούν οι συνάδελφοι και εάν θέλετε, να το κλείσετε εσείς, πριν ψηφίσουν να έχετε έτσι μια συνολική...

Παρακαλώ, θέλει κάποιος συνάδελφος να τοποθετηθεί; Δεν ακούω. Σας καλύπτω; Καλό είναι αυτό.

ΜΠΑΜΠΑΛΗ: Ναι, ναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Οκ. Κύριε Καρολεμέα πείτε μας.

ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ: Συγνώμη πάλι που παίρνω το λόγο,...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν υπάρχει πρόβλημα.

ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ: ...θέλω να πω ότι το 30 χλμ ταχύτητα κίνησης των οχημάτων δεν είναι κάτι που εφαρμόζουμε εμείς, που είναι κάτι πολύ πρωτοποριακό, γίνεται σε όλη την Ευρώπη. Γιατί 30 χλμ, αρχικά; Γιατί με 30 χλμ την ώρα έχει αποδειχτεί ότι τα τροχαία ατυχήματα, τα τροχαία συμβάντα που συμβαίνουν δεν είναι θανατηφόρα, ούτε προκαλείται σοβαρός τραυματισμός. Από κει και πέρα, ο σκοπός σε όλες τις πόλεις που είναι κατάλληλες για ποδήλατο έτσι και στην Καλαμάτα, θα παρατηρήσετε σταδιακά την ένταξη του ποδηλάτου στις καθημερινές μετακινήσεις. Και τι σημαίνει αυτό και γιατί μας ενδιαφέρει πάρα πολύ; Όταν έχουμε περισσότερο ποδήλατο έχουμε μεταβολή στη σύνθεση της κυκλοφορίας και αυτό με τη σειρά του θα οδηγήσει και στη μείωση των οχημάτων για μικρές μετακινήσεις. Άρα λοιπόν θα επιτύχουμε αυτό που θέλουμε, λιγότερα αυτοκίνητα στο κέντρο για τις μικρές μετακινήσεις, περισσότερο ποδήλατο. Και από την άλλη, όπως ειπώθηκε προηγουμένως, η αποκλειστική υποδομή η οποία γνωρίζουμε ότι έχει και πολύ μεγάλο κόστος κατασκευής, χρειάζεται εκεί όπου το αυτοκίνητο κινείται με μεγαλύτερη ταχύτητα και συνεπώς πρέπει να προστατεύσουμε έναν ποδηλάτη, να τον διαχωρίσουμε διακριτά για να μην προκαλέσουμε κάποιο ατύχημα. Όταν κινούμαστε με μικρές ταχύτητες, το ποδήλατο μπορεί να συνυπάρξει με το αυτοκίνητο και πιστεύω ότι πρώτα ο Θεός, να είμαστε καλά, θα το δούμε κι όλοι, ότι το ποδήλατο θα αυξηθεί πάρα πολύ, η χρήση του και στην πόλη της Καλαμάτας και λόγω και του αναγλύφου και λόγω και ότι οι συνθήκες το ευνοούν. Και επίσης να πω ότι και στις οριζοντογραφίες φαίνονται οι προτεινόμενες θέσεις των υπέργειων κάδων.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Των υπόγειων; Θα τα αφήσουμε όλα υπέργεια;

ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΗ: Εάν μου επιτρέπετε, και οι υπόγειοι όπως έχουν καταγραφεί, στο τοπογραφικό όπως έχουν αποτυπωθεί, φαίνονται και αυτοί στις οριζοντογραφίες. Δεν υπάρχουν...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Των υπαρχόντων.

ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΗ: Ναι, ναι, ναι, των υπαρχόντων και νέους βάλουμε μόνο υπέργειους με τη βοήθεια των συνεργατών μας από το Δήμου που μας εξήγησαν, που, εάν χρειάζονται σε κάποια σημεία περισσότερους, προσθέσαμε ακόμη περισσότερους και που έχει μεγάλες ανάγκες. Όλα αυτά φαίνονται στις οριζοντογραφίες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Πληροφοριακές πινακίδες;

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Θα πάνε μετά. Πάνε μετά Παναγιώτη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εντάξει, εντάξει. Ρωτάω, δεν...

ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ: Πρόεδρε, οι κυκλοφοριακές πινακίδες δεν εγκρίνονται με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, εγκρίνονται μετά, έρχονται μετά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το γνωρίζω αγαπητέ μου Βασίλη, αλλά θα πρέπει να βάλουμε μέσα στη λογική μας ότι εκτός από το δέον γενέσθαι, είναι και το όμορφον γενέσθαι.

ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ: Ναι φυσικά, θα μπουν μετά, απλά δεν είναι προϊόν της συγκεκριμένης μελέτης.

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Και αυτό έχει να κάνει με όλη την πόλη, δηλαδή...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το ξέρω, το ξέρω.

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: ...σπασμωδικά μια πληροφορική πινακίδα στη γωνία Μακεδονίας και Αριστομένων, δεν λέει τίποτα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είμαστε σύμφωνοι. Αλλά μιλάμε τώρα για ένα έργο εμβληματικό που καθορίζει αν θέλετε και τη δική μας τη θητεία η απόφαση αυτή, αυτή είναι η δική μου η αίσθηση, μιλάμε για ένα έργο το οποίο γίνεται και είναι στην καρδιά της Καλαμάτας, είναι η καρδιά της Καλαμάτας και θα πρέπει και η τελευταία η λεπτομέρεια να καταγραφεί ώστε να βοηθηθούν οι μελετητές και στην πορεία και γι' αυτό η δική μου πρόταση επί της εισηγήσεως είναι θετική με τη προσθήκη παραρτήματος όσον αφορά τις παρατηρήσεις. Ουδείς έχει το αλάνθαστο όπως αποδείχθηκε και ουδείς τα ξέρει όλα. Εμείς ερχόμαστε εδώ να σας μεταφέρουμε αυτά που ακούμε απ' έξω, εσείς τεχνικά να μπορέσετε να βρείτε τις κατάλληλες λύσεις. Αυτό κάνουμε. Ο καθείς εφ'ω ετάχθη. Παρακαλώ.

ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΗ: Εάν θα μπορούσα να συμπληρώσω κάτι όσον αφορά αισθητικά αλλά και λειτουργικά. Οι πληροφοριακές πινακίδες καλό θα ήταν να γίνει σε κάτι πιο οργανωμένα. Τι εννοώ; Ότι το να βάλουμε μεμονωμένα στους δρόμους τους οποίους εμείς επεξεργαζόμαστε, κάποιες πινακίδες, ναι, σίγουρα χρειάζονται, απλά το θέμα θα έπρεπε να το δει κάποιος πιο συνολικά. Δηλαδή, ένας επισκέπτης που θα έρθει στην Καλαμάτα, να τον οδηγούμε στα σημεία ενδιαφέροντος, πως θα φύγει από την πόλη, πως θα πάει κάπου στην πόλη, κάπου πιο συνολικά. Το να βάλουμε μεμονωμένα εμείς σε δυο δρόμους πληροφοριακές πινακίδες, δεν είναι ολοκληρωμένο έργο, είναι απλά μια τελείως τοπική παρέμβαση.

ΜΠΑΜΠΑΛΗ: Μπορώ να ρωτήσω κάτι;

Επειδή ο κ. Καρολεμέας αναφέρθηκε σ' αυτό, στο κομμάτι του ορίου ταχύτητας. Είπατε για το 30 χλμ. την ώρα που είναι φυσικά γνωστό σε όλους. Αυτό το κομμάτι θα καλύψει μόνο τους δρόμους τους παρεμβατικούς, θα καλύψει... Πόσο κομμάτι αυτού του νέου έργου θα είναι τα 30 χλμ σαν όριο ταχύτητας; Γιατί τα 30 χλμ κατά τη δική μου γνώμη θα έπρεπε να είναι σε όλο το κέντρο. Γιατί είπατε κάτι, αναφερθήκατε εσείς στα 30 χλμ την ώρα. Μόνο μια διευκρίνιση γι' αυτό το κομμάτι γιατί...

ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ: Στη δική μας περιοχή παρέμβασης έχουμε θέσει τα 30 χλμ την ώρα, εάν δεν κάνω λάθος νομίζω και στις άλλες μελέτες που κάνουν ανάλογες αναπλάσεις, στις υπόλοιπες τίθεται ο ίδιο όριο ταχύτητας, 30 χλμ ανά ώρα. Παρόλα αυτά έρχεται και ενιαία και έρχεται και κεντρικά ρύθμιση, εννοώ προωθείται από το Υπουργείο Υποδομών για τις αστικές οδούς για συνολική ταχύτητα 30 χλμ την ώρα ως ενιαία παρέμβαση.

ΜΠΑΜΠΑΛΗ: Παρακαλώ θα ήταν και τώρα να φαίνεται αυτό, αφού ούτως ή άλλως ξέρουμε ότι θα ακολουθήσει κάτι τέτοιο. Εντάξει, μια μικρή παρατήρηση που με έχει προβληματίσει πολύ από την αρχή για παράλληλους δρόμους και κάθετους δρόμους να έχουνε 30. Και το άλλο ποιο είναι; Είναι το 50 άραγε, ή κανένα; Συγγνώμη γι' αυτή την παρέμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κάποιος άλλος συνάδελφος θέλει να τοποθετηθεί;

ΚΥΡΙΑΚΟΥ: Θα μπορούσα να προσθέσω κάτι εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μάλιστα κ. Κυριακού.



ΚΥΡΙΑΚΟΥ: Είμαι ο Άλκης ο Κυριακού από τη Level.

Δεν έχει να κάνει με το κομμάτι το αρχιτεκτονικό και με τις κυκλοφοριακές παρεμβάσεις, έχει να κάνει όμως με κάτι το οποίο ήταν απαραίτητο από την πρόσκληση και δίνει έναν πιο ολοκληρωμένο χαρακτήρα στην παρέμβαση, έχει να κάνει με την επιλογή των σμάρτς συστημάτων. Δηλαδή εμμέσως σχετίζονται με την κυκλοφορία καθώς προβλέπεται η τοποθέτηση έξυπνων διαβάσεων, προβλέπεται η κάλυψη όλης της περιοχής παρέμβασης με wi-fi, επίσης προβλέπεται η προμήθεια αισθητήρων στάθμευσης και όλη αυτή η πληροφορία θα συγκεντρώνεται και θα παρέχεται στους επισκέπτες κάνοντας αφενός την πρόσβασή τους πιο ασφαλής, αφετέρου δίνοντάς τους τη δυνατότητα να έχουν πληροφορίες στις συσκευές τους πλέον μέσα από την υποδομή η οποία θα δημιουργηθεί. Και όλα αυτά έρχονται και δένουν με τις υφιστάμενες εφαρμογές που έχει ήδη ο Δήμος ή και τις μελλοντικές. Δηλαδή δεν είναι αποσπασματική η παρέμβαση, απλά έρχεται και κουμπώνει τόσο στο κομμάτι το τεχνικό όσο και στο κομμάτι το ψηφιακό που σχεδιάζει και έχει ήδη ο Δήμος.  
Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κι εμείς ευχαριστούμε πολύ.

Κάποιος άλλος θέλει να τοποθετηθεί από τους συναδέλφους;  
Ψηφίζουμε. Η εισήγηση η δική μου είναι θετική επί της μελέτης, με την προσθήκη ενός παραρτήματος με τις παρατηρήσεις όπως έχουν καταγραφεί και στις τρεις συνεδριάσεις του Συμβουλίου Κοινότητας Καλαμάτας, έστω και εάν κάποιες όντως έχουν βελτιωθεί, δεν γνωρίζουμε ακριβώς τεχνικά, να μπορέσουμε να τις διατυπώσουμε, οπότε θα τα πούμε με τον δικό μας τρόπο τις παρεμβάσεις που εμείς κρίνουμε το ότι θα πρέπει να γίνουν επί της προτεινόμενης μελέτης.  
Και κα Βασιλοπούλου Παναγιώτα, Γιώτα ψηφίζεις.

ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΥ: Συμφωνώ, είμαι θετική και τα λάθη είναι ανθρώπινα. Αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σάντυ Καλαμουδάκου;

ΚΑΛΑΜΟΥΔΑΚΟΥ: Υπέρ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τσαλίκης Δημήτρης;

ΤΣΑΛΙΚΗΣ: Υπέρ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κατερίνα Μπάμπαλη;

ΜΠΑΜΠΑΛΗ: Υπέρ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Γιώτα Αλεξανδροπούλου;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΥ: Υπέρ με τις παρεμβάσεις που είπαμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Χουσεάς Σταύρος;

ΧΟΥΣΕΑΣ: Υπέρ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αλεξόπουλος Δημήτρης;

ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ Δ.: Υπέρ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ηλίας Τσώλης;

ΤΣΩΛΗΣ: Υπέρ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αλεξόπουλος Γιάννης.

ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ Ι.: Υπέρ κι εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΟΜΟΦΩΝΑ Υπέρ όπως ακούσατε, με αυτά όσα είπαμε.

Ευχαριστούμε πάρα πολύ για την παρουσία σας και για τις παρεμβάσεις σας και εις άλλα με υγεία.

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Πρόεδρε στη συνέχεια στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής να είσαι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα προσπαθήσω.

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Γιατί θα πρέπει να αναφέρεις και τις παρατηρήσεις αφού δεν είναι έτοιμο ένα κείμενο με τις παρατηρήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα το έχει έτοιμο, ο κ. Αλεξανδρόπουλος σε 20 λεπτά θα τα έχει γράψει όλα αυτά που είπαμε, κ. Μπασακίδη, μην ανησυχείτε.

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Ωραία. Σε 20 λεπτά ξεκινάει η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, χαιρετούμε όλους. Χριστός Ανέστη.

ΜΠΑΜΠΑΛΗ: Ευχαριστούμε, να είστε καλά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να είστε καλά, γεια σας.

ΦΩΝΕΣ: Γεια σας, γεια σας.

Το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, αφού λαμβάνει υπόψη του την παραπάνω εισήγηση, καθώς επίσης και τις διατάξεις των άρθρων 73, 83 & 84 του Ν. 3852/2010 «Καλλικράτης», όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν, καθώς και το αποτέλεσμα της ως άνω ψηφοφορίας,

### **Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι Ο Μ Ο Φ Ω Ν Α**

**Εκφράζει στην Επιτροπή Ποιότητα Ζωής του Δήμου Καλαμάτας και στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας τη σύμφωνη γνώμη του 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 σχετική εισήγηση του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας, Σήμανσης, Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, η οποία καταχωρείται αναλυτικά στο ιστορικό της απόφασης αυτής.**

**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.**

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

**ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

Λύρας Παναγιώτης

**ΤΑ ΜΕΛΗ**

1. Αλεξανδροπούλου Παναγιώτα
2. Αλεξόπουλος Δημήτριος
3. Αλεξόπουλος Ιωάννης
4. Βασιλοπούλου Παναγιώτα
5. Καλαμουδάκου Αλεξάνδρα
6. Μπάμπαλη Αικατερίνη
7. Τσαλίκης Δημήτριος
8. Τσώλης Ηλίας
9. Χουσεάς Σταύρος

Ακριβές Απόσπασμα  
Καλαμάτα, 27 Απριλίου 2022  
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ι. ΛΥΡΑΣ