

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ 15/2017****ΑΠΟΦΑΣΗ 54/2017**

Στην Καλαμάτα σήμερα, την 10^η Οκτωβρίου 2017, ημέρα Τρίτη και ώρα 14:00, στην αίθουσα συνεδριάσεων, στο Δημοτικό Κατάστημα της οδού Αθηνών 99, συνέρχεται στην υπ' αριθμ. 15/2017 συνεδρίαση το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, μετά την με αριθμ. πρωτ. 46050/6-10-2017 πρόσκληση της Προέδρου, η οποία επιδόθηκε στα μέλη του Συμβουλίου.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση από τα μέλη του Συμβουλίου οι κ.κ. : 1) Φοίφα Τασία Πρόεδρος του Συμβουλίου, 2) Αντωνόπουλος Αθανάσιος, 3) Γαιϊτάνης Φώτιος, 4) Ζόμπολος Χρήστος, 5) Θωμόπουλος Δημήτριος, 6) Λύρας Παναγιώτης, 7) Μπιτσάνης Νικόλαος, 8) Ξανθάκη Αθηνά, 9) Τσιφιλιτάκος Δημήτριος και 10) Ψυλάκη Μαρία.

Δεν παραβρίσκονται, αν και κλήθηκαν, τα μέλη κ.κ. 1) Αθανασοπούλου Αικατερίνη, 2) Κατσαράκης Πέτρος, 3) Κοκκίνη Ευαγγελία, 4) Λεβέντη Ναταλία και 5) Μητσέας Δημήτριος.

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

.....

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

Γνωμοδότηση επί των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για τη μελέτη του έργου «Ανάπλαση οδού Ναυαρίνου (Α΄ φάση) από οδό Φαρών έως οδό Ακρίτα».

Εισηγούμενη το θέμα η κα Πρόεδρος αναφέρεται στο από 3-10-2017 εισηγητικό σημείωμα του Τμήματος Μελετών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Καλαμάτας, καθώς και στην Τεχνική Έκθεση που το συνοδεύει, τα οποία ήταν στο φάκελο του θέματος για την ενημέρωση του Σώματος και έχουν αναλυτικά ως εξής:

ΘΕΜΑ: Γνωμοδότηση επί των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για τη μελέτη του έργου «Ανάπλαση οδού Ναυαρίνου (Α΄ φάση) από οδό Φαρών έως οδό Ακρίτα».

Σας αποστέλλουμε φάκελο με τις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, που αφορούν στη μελέτη του έργου : «Ανάπλαση οδού Ναυαρίνου (Α΄ φάση) από οδό Φαρών έως οδό Ακρίτα» και παρακαλούμε για τη γνωμοδότησή σας.

- Συν/να: 1. Τεχνική Έκθεση
2. Σχέδιο υφιστάμενης κατάστασης οδού
3. Σχέδιο κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην περιοχή

Ο Δ/ΝΤΗΣ
ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Τ Ε Χ Ν Ι Κ Η Ε Κ Θ Ε Σ Η

Α. Γ Ε Ν Ι Κ Α

Ο Δήμος Καλαμάτας, στα πλαίσια των προσπαθειών που καταβάλλει τα τελευταία χρόνια για την αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση της παραλιακής ζώνης, προβαίνει στην εκπόνηση αρχιτεκτονικής μελέτης για την ανάπλαση τμήματος της παραλιακής οδού Ναυαρίνου, από την Φαρών μέχρι την οδό Ακρίτα, στο ύψος του «Πανελληνίου».

Η παραπάνω οδός, με κατεύθυνση στον άξονα Ανατολή – Δύση, αποτελεί τον βασικότερο οδικό άξονα που διατρέχει την πόλη της Καλαμάτας σε όλο το εύρος του παραλιακού της μετώπου. Ξεκινά από την συμβολή της με την οδό Τσαμαδού και μετά από μια ευθεία διαδρομή τριών περίπου χιλιομέτρων, καταλήγει στο ξενοδοχείο «Filoxenia».

Αποτελεί μέλος του πρωτεύοντος οδικού δικτύου της πόλης και φυσικά οδός με μεγάλη εμπορική ανάπτυξη και κυκλοφοριακή φόρτιση, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες όπου πλήθος κόσμου χρησιμοποιεί την ανατολική παραλιακή οδό για να έχει πρόσβαση σε οργανωμένες παραλίες, αλλά και για να επισκεφτεί την Μικρά Μαντίνεια, την Βέργα, την Καρδαμύλη και την υπόλοιπη Μάνη.

Στην καθημερινή εικόνα της Καλαμάτας, η οδός Ναυαρίνου συμμετέχει ενεργά συνθέτοντας ουσιαστικά την ραχοκοκαλιά της. Είναι δρόμος που καθημερινά δέχεται και φιλοξενεί μεγάλο αριθμό

εγχώριων και αλλοδαπών τουριστών και αποτελεί τμήμα όπου έχουν αναπτυχθεί σημαντικές τουριστικές εγκαταστάσεις, με πλήθος ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων μικρής και μεγάλης δυναμικότητας, αλλά και εγκαταστάσεις εστίασης και ψυχαγωγίας (καφετέριες, ουζερί, ταβέρνες και μπαρ).

Η κατάσταση επιδεινώνεται ακόμη περισσότερο τους μήνες της τουριστικής αιχμής, λόγω της τουριστικής αξιοποίησης της παράκτιας ζώνης του Μεσσηνιακού κόλπου, της τουριστικής ανάπτυξης οικιστικών μονάδων εκτός του σχεδίου πόλης, της πολιτιστικής κληρονομιάς και του φυσικού περιβάλλοντος της πόλης.

Τα τελευταία όμως χρόνια ο οικονομικός, διοικητικός και τουριστικός ρόλος της πόλης είναι υπεύθυνος για την υπερσυγκέντρωση αυτοκινήτων που δημιουργούν σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα. Πλήθος αυτοκινήτων των μονίμων κατοίκων, αλλά και κατοίκων του υπόλοιπου νομού επισκέπτονται καθημερινά την πόλη, προκειμένου να εξυπηρετήσουν ανάγκες επαγγελματικές, εμπορικές, παροχής υπηρεσιών, υγείας, εκπαιδευτικές, καθώς και αναψυχής.

Έτσι λοιπόν και η οδός Ναυαρίνου, παραδομένη στο αυτοκίνητο και στο τσιμεντένιο ανάγλυφο των πολυκατοικιών που μονοπωλούν την κεντρική και νότια υποπεριοχή μελέτης, υποβαθμίζει την αξία της σε βάρος της ποιότητας ζωής που προσφέρει στους χρήστες της.

Είναι επιβεβλημένος λοιπόν ο ανθρωποκεντρικός επανασχεδιασμός της οδού, με ορισμένες από τις κατευθύνσεις που προτείνονται στις προωθούμενες παρεμβάσεις που παρουσιάζονται και η ανακατασκευή και αναδιαμόρφωση της οδού Ναυαρίνου στην κλίμακά του πεζού.

Η μεγάλη πρόκληση για την οδό σήμερα, είναι η αντιμετώπιση των πολεοδομικών αντιθέσεων και κυκλοφοριακών προβλημάτων της, χωρίς την απώλεια του ιστορικού χαρακτήρα της, αντιμετωπίζοντας τον σημαντικό κίνδυνο της «κοινωνικής ομοιογενοποίησης». Η απόδοση της ορθής ποιότητας ζωής στους κατοίκους και στους χρήστες της περιοχής, πρέπει να αποτελεί πρώτιστο στόχο κάθε προσπάθειας εξευγενισμού της παραλιακής ζώνης Καλαμάτας.

Η προτεινόμενη παρέμβαση στην περιοχή, έχει σαν σκοπό την διαφύλαξη της αξίας του δημόσιου χώρου και την αναγκαιότητα του άκτιστου, ελεύθερου χώρου στην σημερινή γκρίζα αστική πραγματικότητα.

Η δημιουργία ενός ευρύτερου δικτύου πεζών, θα αποτελέσει πέρα από μια ανάσα ζωής για τους κατοίκους και εργαζόμενους της πόλης, μια πολύ ενδιαφέρουσα διαδρομή για τους επισκέπτες της και ένα δυναμικό τουριστικό πόλο, αναδεικνύοντας την σπουδαιότητα της οδού Ναυαρίνου και της παραλιακής ζώνης της Καλαμάτας.

Έτσι, ο πεζός επισκέπτης της περιοχής μπορεί να ξεκινήσει από το Θεματικό Πάρκο του ΟΣΕ και να περιηγηθεί σε όλο το παραλιακό μέτωπο, όπως η Μαρίνα Καλαμάτας, το Λιμεναρχείο και όλο το αναπτυγμένο τμήμα της οδού Ναυαρίνου.

Η πρόταση για αλλαγή της κυκλοφοριακής ροής των αυτοκινήτων, προβλέπει την μονοδρόμηση της οδού Ναυαρίνου, η οποία αποτελεί την σημερινή κεντρική κυκλοφοριακή αρτηρία της παραλιακής ζώνης, με σκοπό την αποσυμφόρηση της. Θεωρούμε ότι η οδός Κρήτης, λίγο πιο βορειότερα, λόγω του μεγάλου πλάτους της καθώς επίσης και οι ενδιάμεσοι οδοί που την συνδέουν με την οδό Ναυαρίνου, μπορούν να αποφορτίσουν την παραλιακή οδό.

Συμπερασματικά, η παρούσα μελέτη επιχειρεί να αποκωδικοποιήσει την εικόνα που παρουσιάζει η οδός Ναυαρίνου σήμερα, να ερμηνεύσει τον σπουδαίο ρόλο της για την περιοχή μελέτης και την Καλαμάτα γενικότερα, και να αναδείξει τις κατευθύνσεις που πρέπει να υπακούει κάθε μελλοντικός αστικός σχεδιασμός.

Άλλωστε η Καλαμάτα αποτελεί ίσως μια από τις λίγες ελληνικές πόλεις, που τα τελευταία χρόνια γνώρισε μεγάλης μορφής επεμβάσεις και καθολικά έργα ανάπλασης, αφού έγινε μια σημαντική ανακατανομή και αξιοποίηση του δημόσιου χώρου, αλλά και η κατασκευαστική υποδομή της ανανεώθηκε, υπακούοντας στις πιο σύγχρονες (σε σχέση με τις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις) οικοδομικές και πολεοδομικές αρχές.

Β. Η ΠΡΟΤΑΣΗ

Σύμφωνα με τα παραπάνω, αλλά και τα σημερινά κυκλοφοριακά δεδομένα της οδού Ναυαρίνου, σε πρώτη φάση προτείνεται η ανάπλαση της περιοχής που περικλείεται ανάμεσα στις οδούς Φαρών και Ακρίτα, μήκους 240 περίπου μέτρων και πλάτους 13 περίπου μέτρων, δηλαδή σε μια επιφάνεια εμβαδού 4.400μ², συμπεριλαμβανομένων και των τμημάτων που αφορούν στους κάθετους προς αυτήν δρόμους αλλά και την συναρμογή της περιοχής ανάπλασης με την προσφάτως αναπλασθείσα περιοχή, του νότιου πεζοδρομίου της οδού Ναυαρίνου.

Σύμφωνα με την πρόταση προβλέπεται η δημιουργία μιας λωρίδας κυκλοφορίας οχημάτων πλάτους 3,80μ, διαστρωμένη αντί της ασφάλτου, με έγχρωμους κυβόλιθους βαρέως τύπου διαστάσεων 20x10x10εκ. Η ζώνη αυτή, προτείνεται να τοποθετηθεί σε απόσταση περίπου 8,0 μέτρων από τις Ο.Γ των αντίστοιχων Ο.Τ στην βόρεια πλευρά της Ναυαρίνου και θα καταλαμβάνει τμήμα του σημερινού οδοστρώματος.

Στην συνέχεια και λίγο πιο νότια, δημιουργείται μια ουδέτερη ζώνη – λωρίδα ασφαλείας πλάτους περίπου 1,00μ μεταξύ του προτεινόμενου δρόμου και του υφιστάμενου ποδηλατόδρομου, για τον διαχωρισμό των αξόνων κυκλοφορίας ποδηλάτων και οχημάτων.

Με δεδομένο λοιπόν την μονοδρόμηση τμήματος της οδού Ναυαρίνου από Φαρών μέχρι την οδό Ακρίτα (κατεύθυνση Δ – Α), προτείνεται συγχρόνως και η διαπλάτυνση του βόρειου πεζοδρομίου – σε βάρος του υφιστάμενου δρόμου – κατά 4,0 περίπου μέτρα, με ταυτόχρονη κατάργηση της στάθμευσης των μοτοσικλετών και την δημιουργία μόνον θέσεων προσωρινής στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας στα αντίστοιχα οικοδομικά τετράγωνα, που απαρτίζουν το μέτωπο της ανάπλασης.

Θέσεις στάθμευσης μηχανών δημιουργούνται μόνο στις κάθετες προς την Ναυαρίνου δρόμους, Μαιζώνος και Βύρωνος και μέχρι το ύψος της οδού Σανταρόζα.

Για την κυκλοφορία των οχημάτων και την αστική συγκοινωνία, σε ότι αφορά μεν τα οχήματα με κατεύθυνση το κέντρο της πόλης, η κυκλοφορία θα πραγματοποιείται δια μέσου της οδού Ακρίτα και στη συνέχεια τα οχήματα είτε θα ακολουθούν την οδό Κρήτης – εάν πρόκειται να ακολουθήσουν πορεία προς τα δυτικά – είτε την οδό Φαρών ή ακόμα και την οδό Ακρίτα.

Για την αστική όμως συγκοινωνία - με κατεύθυνση επίσης προς το κέντρο της πόλης - προτείνεται η πορεία του λεωφορείου να πραγματοποιείται δια μέσου της οδού Ακρίτα έως την οδό Κρήτης, στη συνέχεια από οδό Κρήτης αριστερά μέχρι την οδό Φαρών, έπειτα στροφή προς τα νότια μέχρι την οδό Ναυαρίνου και από εκεί δια μέσου των οδών Τσαμαδού – Αναστάσεως – Ψαρών και Κρήτης, η πορεία του λεωφορείου να καταλήγει και πάλι στην οδό Φαρών.

Στη περίπτωση αυτή δεν υπάρχουν σοβαρές μεταβολές στο θέμα των ήδη υπαρχόντων στάσεων, απεναντίας δημιουργείται μια στάση επιπλέον στην οδό Κρήτης (από Ακρίτα έως οδό Φαρών), ενώ η στάση που καταργείται στην οδό Ναυαρίνου μπροστά από το Φαρμακείο, μετατοπίζεται λίγο πιο δυτικότερα της οδού, στο τμήμα που περικλείεται ανάμεσα στις οδούς από Φαρών και Τσαμαδού.

Οι συντάξαντες	Ο προϊστάμενος του Τμήματος Μελετών	Ο Δ/ντης Τ.Υ Δήμου Καλαμάτας
Παναγ. Δ. Νασόπουλος Αρχιτέκτων Μηχ/κός	Ν. Γιαννακόπουλος Αρχιτέκτων Μηχ/κός	Βασ. Τζαμουράνης Πολιτικός Μηχ/κός
Γεώργιος Σπυρόπουλος Πολιτικός Μηχ/κός		

Στο φάκελο του θέματος προς ενημέρωση ήταν επίσης και τα λοιπά αναφερόμενα συνημμένα στο παραπάνω εισηγητικό σημείωμα.

Στη συνεδρίαση, για τη συζήτηση του παρόντος θέματος προσκλήθηκε και παρευρίσκεται ο Διευθυντής Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου κ. Τζαμουράνης Βασίλειος προκειμένου, εάν χρειασθεί, να δώσει τις απαραίτητες διευκρινίσεις.

Επί του θέματος αυτού διεξάγεται διαλογική συζήτηση ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ερωτήσεις υπάρχουν;

ΖΟΜΠΟΛΟΣ: Γιατί δεν γίνεται μια μελέτη ολοκληρωμένη για τη Ναυαρίνου και γίνεται συνέχεια αποσπασματικά;

Είχαμε συζητήσει, είχε γίνει η μακέτα, για να ξεκινήσει η ανάπλαση όλης της Ναυαρίνου.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Κατ' αρχήν δεν ξέρω σε τι αναφέρεστε. Ποιος είχε δηλώσει ότι υπάρχει μακέτα;

ΖΟΜΠΟΛΟΣ: Ο Δήμος.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Ο Δήμος, ποιος δηλαδή; Η υπηρεσία έχει καταθέσει κάποια πρόταση που δεν την ξέρω για πλήρη μελέτη;

Ιδέες υπάρχουν, αποφάσεις δεν υπάρχουν. Άρα, οι ιδέες που μπορεί να έχω εγώ δεν σημαίνει ότι θα γίνουν και πράξεις. Ιδέες έχετε και εσείς ως αντιπολίτευση, ιδέες έχει και η συμπολίτευση, μπορεί και ένας τρίτος, π.χ. ο σύλλογος μηχανικών και το τεχνικό επιμελητήριο. Όλα αυτά όμως αν δεν πάρουν θεσμική υπόσταση, που θεσμική υπόσταση είναι αποφάσεις, οι οποίες είναι υπό την αίρεση των απαραίτητων εγκρίσεων.

Άρα τέτοια μελέτη που να αφορά όλη τη ζώνη δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή. Στο παρελθόν υπάρχουν πάρα πολλές μελέτες, ιδέες μάλλον, περί του τρόπου αντιμετώπισης της οδού Ναυαρίνου, που όμως δεν τις έχει υιοθετήσει η δημοτική αρχή προκειμένου να πάρουν το θεσμικό τους δρόμο και θα σας πω ορισμένες.

Μία ιδέα είναι η αμφίδρομη κίνηση σε όλο το μήκος.

Δεύτερη ιδέα είναι η μονοδρόμηση με μία κατεύθυνση.

Τρίτη ιδέα ήταν τα λεγόμενα "οκτάρια". Τι ήταν τα οκτάρια; Να πηγαίνει μία κατεύθυνση από Φαρών μέχρι την Ηρώων και εκεί να βρίσκει αδιέξοδο και από εκεί να έρχεται η άλλη από το Φιλοξένια και οι δύο να πηγαίνουν προς τα πάνω στην Ηρώων και ενδιάμεσες τέτοιες προοπτικές.

Και στο παρελθόν τότε που κάναμε τις μελέτες για το μέσο σταθερής τροχιάς, κατά μήκος της Ναυαρίνου, υπήρχε η ιδέα των "λουξ", των "θηλιών". Δηλαδή, υπήρχε η προσέγγιση ότι δεν μπορεί στην παραλία να μην κινείται καθόλου αυτοκίνητο, γιατί υπάρχουν και καθημερινές ανάγκες. Οι ανάγκες αυτές είναι: η λειτουργία των καταστημάτων, φόρτωση – εκφόρτωση, οι μετακομίσεις, είναι το ένα, είναι το άλλο, είναι οι έκτακτες ανάγκες. Άρα, υπήρχε μία πρόταση μελέτης, η οποία, τι έλεγε; Για να έχουμε προσπέλαση στην παραλία, αλλά όχι και περαστική κίνηση, η οποία είναι το πρόβλημα, να κάνουμε κάποιες "θηλιές". Να κατεβαίνει από τον ένα δρόμο, να μπαίνει στο στενό δρομάκι, μια διέλευση, κατά μήκος της Ναυαρίνου και να γυρίζει από τον άλλο κάθετο και ούτω καθ' εξής.

Όλες αυτές όμως δεν έχουν τύχει ακόμη της απολύτου υιοθέτησης από τις δημοτικές αρχές προκειμένου να προχωρήσουμε.

ΛΥΡΑΣ: Η ερώτηση που κάνει ο συνάδελφος είναι στη βάση ποιού σχεδίου ή ποιας πρότασης επιχειρείται ή αποπειράται η μονοδρόμηση αυτού του κομματιού από τη Φαρών μέχρι την Ακρίτα.

Δηλαδή, εάν εντάσσεται σε μία γενικότερη άποψη για το πώς θα πρέπει να είναι η Ναυαρίνου στο μέλλον.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Το ορθολογικότερο θα ήταν να πάμε σε μια πρώτη γενική μελέτη και από κει να κάνουμε cores στο συγκεκριμένο σημείο και να το επιλέξουμε. Οι γενικές μελέτες όμως, μερικές φορές, αντιλαμβάνεστε ότι πέραν του οικονομικού βάρους είναι και πολυτελείς μέχρι να υλοποιηθούν. Εμείς είμαστε υποχρεωμένοι στα πλαίσια της Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης να λειτουργήσουμε με ρυθμούς πολύ γρήγορους, γιατί για να αναθέσεις σήμερα μια γενική μελέτη τέτοια θέλεις χρόνο.

Λοιπόν, τώρα το θέμα είναι, εντάσσεται ή δεν εντάσσεται στη γενικότερη λογική αυτή η παρέμβαση; Μέχρι σήμερα πόσες ιδέες έχουν ακουστεί; Δεν έχουν ακουστεί π.χ. οι ιδέες περί πλήρους πεζοδρόμησης της Ναυαρίνου; Αυτή η κίνηση αντιμάχεται αυτή την ιδέα ή είναι πιο κοντά στην ιδέα αυτή, σε σχέση με το σημερινό καθεστώς; Το σημερινό καθεστώς ποιο είναι; Είναι η αμφίδρομη κίνηση. Εάν κάνεις μία παρέμβαση και πας σε μονοδρόμηση, είσαι πιο κοντά στην πεζοδρόμηση ή πιο μακριά; Πιο κοντά είσαι. Πάει βήμα – βήμα.

Να θυμίσω το εξής: Όταν κάναμε την πεζοδρόμηση της Αριστομένους, επειδή τότε υπήρχαν αντιδράσεις και οι καταστηματαρχες δεν ήθελαν με τίποτα να μην περνάει αυτοκίνητο από την Αριστομένους και δεχόμαστε μεγάλες πιέσεις, τότε υπήρξε η απόφαση να γίνει μονοδρόμος. Και μάλιστα λέγαμε άντε να περνάνε μόνο τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Πως θα τα ξεχωρίζαμε να μην περνάνε τα άλλα είναι μια άλλη ιστορία. Στη συνέχεια όμως, όταν σκάψαμε και αρχίσαμε να την φτιάχνουμε, συνειδητοποιήσαν και οι καταστηματαρχες ότι είναι ευκαιρία να γλιτώσουμε από τα αυτοκίνητα και γι' αυτό, όποιος είχε ασχοληθεί τότε θυμάται, στη διαδρομή πήραμε απόφαση τροποποίησης και την κάναμε ένα επίπεδο όλη.

Εμένα προσωπικά με εκφράζει περισσότερο αυτό και για τη Ναυαρίνου, αλλά μερικές φορές πρέπει τις μπουκιές να τις τρώμε σιγά – σιγά, για να μπορούμε να έχουμε το επιθυμητό αποτέλεσμα. Από πλευράς όμως κατασκευής θα υπάρξει αυτή η πρόνοια, τέτοια ώστε, αν και όταν ωριμάσουν οι συνθήκες να σηκωθεί το δάπεδο λίγο πιο ψηλά και να έχουμε ένα ενιαίο ταμπάνι.

ΨΥΛΑΚΗ: (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Με κυβόλιθους θα είναι, απλά θα τους σηκώσουμε πιο ψηλά μετά αν θέλουμε να το κάνουμε ενιαίο, να είναι στην ίδια στάθμη.

ΛΥΡΑΣ: Είναι πραγματικά πολύ δύσκολο θέμα η Ναυαρίνου, ξεπερνά τα όρια μιας θητείας μιας δημοτικής αρχής, μιας δεύτερης, μιας τρίτης, κλπ.

Η δική μου αίσθηση είναι ότι οποιαδήποτε απόπειρα κι αν γίνει θα πρέπει να σχετίζεται λίγο με την ίδια την πόλη της Καλαμάτας. Τι εννοώ. Ότι η όποια παρέμβαση γίνεται στα τεχνικά χαρακτηριστικά που θα βάλετε να προσθέσετε το ότι ένα από τα δύο πράγματα που έχει αυτή η πόλη σαν brand name είναι η παραλία της. Άρα δεν θα μιλάμε για κάτι, πώς να το πω, απλά για να γίνει, απλά για να δοκιμάσουμε. Η παραλία είναι η φάτσα μας.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Νομίζω ότι αυτές οι παρεμβάσεις δεν είναι προς την κατεύθυνση να υποβαθμίσουν την παραλία. Ίσα – ίσα είναι για να την ανατάξουν, αλλά αυτά είναι θέματα εκτιμήσεων του καθενός. Π.χ. πριν κάναμε την παρέμβαση στην Αριστομένους, και επικαλούμαι την Αριστομένους γιατί έχει παράλληλα χαρακτηριστικά, υπήρχαν τρομερές αντιρρήσεις. "Πάτε να μας κλείσετε τα μαγαζιά, να μας καταστρέψετε". Η πρακτική έχει δείξει, δεν το λέω εγώ, το λέει η εμπειρία, το λένε οι στατιστικές, κλπ, ότι οι πεζοδρομήσεις σε σημεία όπου υπάρχει εμπορικότητα αναβαθμίζουν, δεν υποβαθμίζουν.

ΖΟΜΠΟΛΟΣ: Η Φαρών δεν αναβαθμίστηκε με αυτό που έγινε.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Η Φαρών δεν αναβαθμίστηκε, ούτε υποβαθμίστηκε.

ΖΟΜΠΟΛΟΣ: (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Θεωρείτε ότι υποβαθμίστηκε; Δηλαδή είναι ίδια η εικόνα σήμερα της Φαρών με εκείνη που ήταν πριν πέντε χρόνια;

ΖΟΜΠΟΛΟΣ: (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Δηλαδή πόσα μαγαζιά καινούργια έχουν γίνει;

ΖΟΜΠΟΛΟΣ: (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Κατά τη γνώμη μου το δείχνει η ίδια η πρακτική εάν αναβαθμίζεται κάτι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Οι μαγαζάτορες, το πρόβλημά τους είναι, οι του ανατολικού πεζοδρομίου, γιατί δεν έχουμε κι εμείς πεζοδρόμιο όπως το δυτικό. Αν και το ανατολικό πεζοδρόμιο ήταν όπως το δυτικό δεν θα παραπονιόταν οι καταστηματαρχες,

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Αυτό είναι το θέμα τώρα. Γιατί αυτοί είναι πιο προνομιούχοι και έχουν μεγάλο πεζοδρόμιο; Τι σημαίνει μεγάλο πεζοδρόμιο; Και ο πεζός το επιλέγει καλύτερα και το δεύτερο ότι έχουν τα μαγαζιά λίγο χώρο μπροστά τους ..

ΦΩΝΕΣ: (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγονται)

ΓΑΪΤΑΝΗΣ: Εγώ δεν διαφωνώ προσωπικά στο ζήτημα της μονοδρόμησης ίσα – ίσα εγώ ας πούμε θα προτιμούσα να ήταν και πεζόδρομος ή να είναι στο ίδιο επίπεδο χωρισμένο με κολωνάκια, ώστε να μην ανεβαίνουν αυτοκίνητα και μελλοντικά να μπορεί να γίνει και πεζόδρομος για να μην έχουμε και ράβε ξήλωνε.

Θα συμφωνήσω με τοποθετήσεις που είπαν ότι θα πρέπει να είναι μέρος ενός συνολικότερου σχεδίου, όχι μόνο για την παραλιακή, γενικότερα ας πούμε για την πόλη. Δηλαδή, για παράδειγμα, και δεν μπορεί να μένουμε μόνο αν τα μαγαζιά έχουν δουλειά γιατί ας πούμε άκουσα πριν το προβληματισμό, θα φέρω ένα άλλο για παράδειγμα, είναι ας πούμε μία μάνα με ένα καρότσι, μπορούσε να περπατήσει ας πούμε στο πεζοδρόμιο της Φαρών όπως ήταν; Δεν μπορείς να περπατήσεις, όπως δεν μπορείς να περπατήσεις από τις συνοικίες για να βγεις στην πλατεία, ας πούμε.

Είναι και άλλα πράγματα δεν είναι μόνο η κεντρική πλατεία κλπ όπου εντάξει είναι μία προτεραιότητα πώς να το κάνουμε ή η Ναυρίνου.

Γι' αυτό το λόγο, ενώ το σχέδιο, φαντάζομαι ότι όπως το σκέφτομαι έτσι θα δώσει μία άλλη εικόνα στην πόλη, μία πολύ πιο όμορφη εικόνα που τη χρειάζεται το σημείο εκεί, θεωρώ ότι θα έπρεπε να είναι συνολικότερο και για τα μέσα μεταφοράς και για όλα.

ΘΩΜΟΠΟΥΛΟΣ: Λογικά έχουν δίκιο και συμφωνώ σε αυτό ότι κανονικά έπρεπε να υπάρχει ένα σχέδιο ολικό έτσι, αλλά επειδή ζούμε στην Ελλάδα αυτός ο τρόπος ο οποίος επιλέγεται νομίζω ότι έχει την έννοια ότι πάμε να δοκιμάσουμε κάτι που θα φτιαχτεί μεταξύ Φαρών και Ακρίτα, θα δούμε ότι λειτουργεί κανονικά και μετά θα το επεκτείνουμε. Γιατί άμα πηγαίναμε να κάνουμε ολικό σχέδιο από την αρχή δεν υπήρχε περίπτωση να γίνει ποτέ. Θα γινότανε ένα συνεχές πεδίο συγκρούσεων μεταξύ επιμελητήριων, εμπορικών συλλόγων, μηχανικών κ.λπ.

Εγώ νομίζω ότι καλώς γίνεται έτσι, γιατί έτσι θα πειστεί ο κόσμος, θα δούνε ότι τους αρέσει.

ΞΑΝΘΑΚΗ: Αν γίνει μονοδρόμηση το λεωφορείο θα γυρίζει προς ανατολάς, στην επιστροφή ανεβαίνοντας προς Καλαμάτα από πού θα περνάει;

ΦΩΝΕΣ:(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγονται)

ΦΩΝΗ: Αυτή τη λεπτομέρεια δεν την πρόσεξα

ΦΩΝΕΣ: (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγονται)

ΛΥΡΑΣ: Διευκρινίζοντας αυτό που είπα πριν Διευθυντά μου είναι το εξής: Το μισό πρόσωπο της πόλης είναι η παραλία και η απόπειρα που γίνεται προφανώς είναι, έστω και σε δοκιμαστικό επίπεδο, για μένα είναι πολύ σωστή κατεύθυνση να γίνει ένα πράγμα η Ναυαρίνου. Ενωώ μονοδρόμηση και έχει ο Θεός και πεζοδρόμηση και έχει ο Θεός και όλα τα υπόλοιπα και αυτά. Μίλησα όμως για τα τεχνικά χαρακτηριστικά τονίζοντας την αξία της ιστορίας της παραλίας, διότι οι παλαιότεροι εξ ημών φρόντιζαν και την στόλιζαν με κυβόλιθους που τους έχουμε ακόμη και σήμερα. Φρόντιζαν και την στόλιζαν την παλιά παραλία με τεχνικά τέτοια χαρακτηριστικά που άντεξαν πάνω από αιώνα.

Η πρόταση η δική μου είναι στο σχεδιασμό που θα κάνετε και στα υλικά που θα χρησιμοποιήσετε να είναι ακριβά και καλά, να αντέξουν στον χρόνο και να γίνουν τοπόσημα. Αυτό εννοούσα πριν.

ΖΟΜΠΟΛΟΣ: Διαβούλευση έχει γίνει;

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Καταρχήν διαβούλευση έγινε για την Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη. Δεν έγινε; Έγινε. Αυτά μαθεύτηκαν. Δεν είναι καινούριες απόψεις. Δεν νομίζω κανείς εξ ημών να τα ακούει για πρώτη φορά. Έτσι; Δεν ψηφιστήκαν τότε, υπήρξαν όμως οι προτάσεις, έγινε ανταλλαγή απόψεων, έγιναν χίλια δύο, ακούστηκαν απόψεις και απόψεις για το συγκεκριμένο θέμα.

Από αυτές λοιπόν η Δημοτική Αρχή που είναι και το αρμόδιο όργανο για να πάρει τις αποφάσεις επέλεξε κάποιες δράσεις. Δεν είναι δυνατόν όλες εκείνες οι απόψεις που ακούστηκαν να γίνουν πράξεις. Αυτό λοιπόν που βαίνει προς υλοποίηση τώρα, επ' αυτού θα υπάρξουν οι διαδικασίες θεσμικής

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ψηφίζουμε παρακαλώ.
Η πλειοψηφία «Υπέρ».

ΦΩΝΕΣ: (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγονται)

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Αυτό που είπατε, προσπαθούμε κι εμείς (εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

Θα χρησιμοποιήσουμε τα υλικά που παράγονται τώρα, κυβόλιθους, πλάκες, τέτοια πράγματα.

ΛΥΡΑΣ: Νομίζω ότι καταλάβατε ότι ήταν παράδειγμα για να χρησιμοποιηθούν υλικά τα οποία να γίνονται τοπόσημα και φόντο φωτογραφιών.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Υπάρχει μια άλλη αντίληψη. Ότι η κάθε γενιά πρέπει να επωμίζεται το κόστος και δεν είναι σωστό μια γενιά να επωμίζεται δυσανάλογα κόστη εν σχέση με την επόμενη και τη μεθεπόμενη. Γι' αυτό χωρίς να κάνουμε τώρα πολιτική συζήτηση το βλέπουμε και με το ασφαλιστικό. Εάν η δική μας η γενιά, η δικής μας η γενιά, είχε επωμιστεί το σωστό βάρος στο ασφαλιστικό δεν θα είχαμε φτάσει σήμερα εκεί που έχουμε φτάσει. Το ίδιο συμβαίνει και με τα έργα. Δεν είναι οικονομικά σωστό να πεις ότι αυτή η γενιά θα φτιάξει έργα τα οποία θα κρατήσουν 3 - 4 γενιές, διότι η επόμενη γενιά δεν θα έχει βάλει το μερτικό της.

Τα υλικά που χρησιμοποιούμε είναι πολύ ανθεκτικά. Το ζήτημα είναι ότι όλα τα συμπαρομαρτούντα, δηλαδή οι εγκαταστάσεις, το ένα το άλλο, δεν είναι τέτοια, όπως και τα ηλεκτρικά είδη που χρησιμοποιούμε στο σπίτι μας έχουν ένα χρόνο ζωής. Θα μπορούσαν να τα φτιάξουν για 50 χρόνια, αλλά τι θα έκαναν οι εργαζόμενοι;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν ψηφίζουμε.
Η πλειοψηφία «Υπέρ».

ΜΠΙΤΣΑΝΗΣ: Κατά

ΓΑΪΤΑΝΗΣ: Λευκό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας ευχαριστούμε.

Το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, μετά από διαλογική συζήτηση, αφού λαμβάνει υπόψη του τα προαναφερόμενα, τις διατάξεις των άρθρων 79 & 82 του Ν. 3463/2006 και των άρθρων 65, 73, 83 & 84 του Ν. 3852/2010 «Καλλικράτης», μειοψηφούντων κ.κ. Ζόμπολου Χρήστου και Μπιτσάνη Νικολάου οι οποίοι τάσσονται ΚΑΤΑ και του κ. Γαϊτάνη Φωτίου, ο οποίος δηλώνει ΛΕΥΚΗ ψήφο, κατά πλειοψηφία,

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Εκφράζει στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας τη σύμφωνη γνώμη του επί των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που αφορούν στη μελέτη του έργου : «Ανάπλαση οδού Ναυαρίνου (Α' φάση) από οδό Φαρών έως οδό Ακρίτα», όπως αυτές περιγράφονται στη σχετική Τεχνική Έκθεση του Τμήματος Μελετών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, η οποία καταχωρείται στο ιστορικό της απόφασης αυτής.

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

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Φοίφα Τασία

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Αντωνόπουλος Αθανάσιος
2. Γαϊτάνης Φώτιος
3. Ζόμπολος Χρήστος
4. Θωμόπουλος Δημήτριος
5. Λύρας Παναγιώτης
6. Μπιτσάνης Νικόλαος

7. Ξανθάκη Αθηνά
8. Τσιφιλιτάκος Δημήτριος
9. Ψυλάκη Μαρία

Ακριβές Απόσπασμα
Καλαμάτα, 12 Οκτωβρίου 2017
Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΤΑΣΙΑ ΦΟΙΦΑ

Ο Γραμματέας

Χρήστος Αλεξανδρόπουλος