

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ**ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 18/2018****ΑΠΟΦΑΣΗ 83/2018**

Στην Καλαμάτα σήμερα, **την 7^η Νοεμβρίου 2018, ημέρα Τετάρτη και ώρα 12:00 μεσ.,** στο Δημοτικό Κατάστημα της οδού Αθηνών 99, συνέρχεται στην 18η/2018 συνεδρίαση η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας, μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 41096/2-11-2018 πρόσκληση του κ. Προέδρου, που επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση ο κ. Μπάκας Ιωάννης, Αντιδήμαρχος Καλαμάτας, Πρόεδρος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής και όλα τα τακτικά μέλη, ήτοι οι κ.κ.: 1) Αντωνόπουλος Μιχαήλ, 2) Βασιλόπουλος Αθανάσιος, 3) Βεργόπουλος Δημήτριος, 4) Θεοφιλόπουλος Ιωάννης, 5) Καραγιάννης Ανδρέας, 6) Μαρινάκης Σαράντος, 7) Μπεχράκης Σταμάτης και 8) Ντίντα Παναγιώτα.

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

.....

Στη συνέχεια εισάγεται από τον κ. Πρόεδρο για συζήτηση το 1ο θέμα της ημερήσιας διάταξης με τίτλο :

Έγκριση κυκλοφοριακής μελέτης του έργου «Ανάπλαση οδού Αναγνωσταρά».

Στη συνεδρίαση, για τη συζήτηση του θέματος αυτού έχουν προσκληθεί, με το υπ' αριθμ. πρωτ. 41249/5-11-2018 έγγραφο του Τμήματος Διοικητικής Υποστήριξης Συλλογικών Οργάνων & Νομικών Προσώπων της Διεύθυνσης Διοικητικών του Δήμου Καλαμάτας, να συμμετάσχουν προκειμένου να διατυπώσουν τις απόψεις τους επί του θέματος, το Τμήμα Τροχαίας Καλαμάτας και η Δημοτική Κοινότητα Καλαμάτας, οι οποίοι δεν ανταποκρίθηκαν και δεν παρευρίσκονται στη συνεδρίαση.

Η από 5/11/2018 εισήγηση του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας, Σήμανσης, Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, που ήταν στο φάκελο του θέματος για την ενημέρωση του Σώματος, αναλυτικά έχει ως εξής:

ΘΕΜΑ: Έγκριση κυκλοφοριακής μελέτης του έργου: «Ανάπλαση οδού Αναγνωσταρά»

Σας υποβάλλουμε την κυκλοφοριακή μελέτη του έργου: «Ανάπλαση οδού Αναγνωσταρά», που περιλαμβάνει μείωση του πλάτους του οδοστρώματος της οδού, διαπλάτυνση των πεζοδρομίων εκατέρωθεν της οδού, αύξηση του πρασίνου, περιορισμό του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, διαμόρφωση κατάλληλων εσοχών για στάση και βελτίωση της απορροής των ομβρίων.

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

Η συντάξασα

Αν. Κυριακοπούλου
Πολιτικός Μηχανικός

Ο διευθυντής Τ.Υ.

05 ΝΟΕ. 2018
Βασ. Τζαμουράνης
Πολιτικός Μηχανικός

ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ:

1. Τεχνική Έκθεση
2. Σχέδια: Υφιστάμενη κατάσταση
Προτεινόμενες Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις

Η Τεχνική Έκθεση της μελέτης του θέματος, που ήταν συνημμένη στην παραπάνω εισήγηση, έχει αναλυτικά ως εξής:

Τ Ε Χ Ν Ι Κ Η Ε Κ Θ Ε Σ Η
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΟΔΟΥ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ
ΑΠΟ ΟΔΟ ΒΑΛΛΩΡΙΤΟΥ ΕΩΣ ΟΔΟ 23^{ΗΣ} ΜΑΡΤΙΟΥ
ΘΕΣΗ ΕΡΓΟΥ: Δ Η Μ Ο Σ Κ Α Λ Α Μ Α Τ Α Σ

Α. ΓΕΝΙΚΑ – ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Η οδός Αναγνωσταρά αποτελεί δημοτική οδό του σχεδίου πόλης Καλαμάτας, με κατεύθυνση από βορρά προς νότο. Ξεκινά από την οδό Βαλαωρίτου και καταλήγει στην πλατεία 23^{ης} Μαρτίου. Το τμήμα της από την συμβολή με την οδό Καίσαρη και βορειότερα βρίσκεται εντός των ορίων του Ιστορικού Κέντρου Καλαμάτας.

Πρόκειται για έναν από τους παλαιότερους εμπορικούς δρόμους της Καλαμάτας, ο οποίος οδηγούσε απευθείας στην πλατεία 23^{ης} Μαρτίου και που ακόμα και σήμερα λειτουργεί πλήθος μικρών εμπορικών καταστημάτων, λιανικής κυρίως πώλησης.

Ο Δήμος Καλαμάτας στην προσπάθεια που καταβάλλει για την αναβάθμιση περιοχών σημαντικού ιστορικού και εμπορικού ενδιαφέροντος στην πόλη, προβαίνει στην εκπόνηση μελέτης ανάπλασης ενός οικονομικά σημαντικού δρόμου της πόλης, σε μια προσπάθεια συνέχισης της αναβάθμισης ολόκληρου του ιστορικού κέντρου.

B. ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Σκοπός του παραπάνω έργου ανάπλασης, είναι αφενός μεν η απόδοση στον πολίτη όσο το δυνατόν μεγαλύτερων επιφανειών δημόσιου χώρου που θα καθίσταται ελκυστικός στο χρήστη και φιλικός στο περιβάλλον και αφετέρου η ενίσχυση της ανάπτυξης αστικών περιοχών μέσω προστασίας του περιβάλλοντος (η συγκεκριμένη ανάπλαση θεωρείται ότι πληροί αυτό το βασικό κριτήριο), με την δημιουργία γραμμικής και εναλλάξ σε διάταξη δενδροστοιχίας από ψηλά δέντρα στην οδό Αναγνωσταρά (να σημειωθεί ότι η περιοχή στερείται παντελώς πρασίνου) και αφετέρου η εξυπηρέτηση του δημόσιου και κοινωνικού συμφέροντος με την δημιουργία μιας αξιόλογης ανάπλασης, που στο σύνολό της, εκτός του ασφαλούς και άνετου περιπάτου εκ μέρους των πολιτών θα δημιουργήσει και τέτοιες δράσεις, που στο τέλος θα αποβούν προς όφελος του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος, βελτιώνοντας έτσι το μικροκλίμα της περιοχής παρέμβασης, με την ενσωμάτωση βιοκλιματικών χαρακτηριστικών, την αύξηση του πρασίνου και επίτευξη της μέγιστης δυνατής ποιότητας και εν τέλει ασφάλειας.

Επιπρόσθετα, θα σημειωθεί και μια θεαματική αύξηση της λειτουργικότητας της περιοχής, με την διαμόρφωση μιας ενιαίας αισθητικής αντιμετώπισης, σε ένα μεγάλο τμήμα του παραδοσιακού κέντρου της Καλαμάτας. Η συγκεκριμένη περιοχή και λόγω του γεγονότος ότι θα υπάρχει πλέον αισθητική ομοιογένεια, θα μπορεί να αποτελέσει μελλοντικά έναν «πυρήνα» πρόσφορο για επέκταση αναβαθμίσεων και σε γειτονικές περιοχές.

Με την πρόταση παρέμβασης που υποβάλλει η Τ.Υ. του Δήμου Καλαμάτας, η περιοχή επί και περίξ της οδού Αναγνωσταρά που είναι κατεξοχήν μια περιοχή νεοκλασικών και μοντέρνων κατοικιών, καθώς και μικρών καταστημάτων, θα αποκομίσει μελλοντικά σε μέγιστο βαθμό τα οφέλη που θα προκύψουν από αυτή την αναβάθμιση που επιχειρεί ο Δήμος. Πιθανόν δε, να αποτελέσει και έναν σημαντικό ενθαρρυντικό παράγοντα - σε συνδυασμό βέβαια με την βελτίωση της οικονομικής κατάστασης - ανοίγματος νέων καταστημάτων και επανακατοίκησης της περιοχής, προκειμένου να ξεφύγει από την σημερινή εικόνα εγκατάλειψης, αναζωογονώντας έτσι και ιστορικά την περιοχή αυτή.

Εκτός των άλλων, η προταθείσα παρέμβαση θα αποτρέψει και την είσοδο των αυτοκινήτων στους ήδη «υπερφορτωμένους», λόγω και του μικρού πλάτους των δρόμων της περιοχής, όπου σήμερα παρατηρείται το φαινόμενο, με το να υφίσταται συνεχής στάθμευση στην μια ή την άλλη πλευρά του δρόμου, στα μικρά σε πλάτος εναπομείναντα πεζοδρόμια οι πεζοί να περνούν πολλές φορές με δυσκολία.

Στόχος επίσης αυτής της ενέργειας είναι και η αποδοχή εκ μέρους των πολιτών του μέτρου απόδοσης ολοένα και περισσότερων τμημάτων του υπάρχοντος οδικού δικτύου της πόλης για την κατασκευή ευρύχωρων πεζοδρομίων και ακολούθως, η αλλαγή συμπεριφοράς των οδηγών για την επιλογή εναλλακτικών διαδρομών και την

στάθμευση των αυτοκινήτων, τόσο στην περίμετρο του δικτύου πεζοδρόμων, όσο και στα δημοτικά parking του ποταμού Νέδοντα, αφού η μετακίνηση πεζή, γενικά είναι προτιμότερη από άποψη ασφάλειας, ποιότητας ζωής και εν τέλει ταχύτητας.

Όλη η παρέμβαση έχει σχεδιαστεί με κύριο κριτήριο, την αναβάθμιση τόσο της συγκεκριμένης όσο και της ευρύτερης περιοχής ανάπλασης και την βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας τόσο των καταστημάτων, όσο και των λοιπών λειτουργιών, αλλά πρωτίστως την εξυπηρέτηση των πολιτών.

Ένα δεύτερο και σημαντικότερο κριτήριο, έχει σχέση με την ενοποίηση όλων των αναπλάσεων που έχουν πραγματοποιηθεί έως τώρα στο κέντρο της πόλης, έτσι ώστε στο σύνολό τους να λειτουργούν όλες ως μια ενιαία ζώνη αναψυχής, πρασίνου, περιπάτου και στάσης των κατοίκων και επισκεπτών, της πόλης μας.

Τέλος, να σημειωθεί ότι δεν διέρχεται από την οδό Αναγνωσταρά λεωφορείο αστικής συγκοινωνίας.

Γ. ΠΡΟΤΑΣΗ

Σύμφωνα με την πρόταση, προβλέπεται η διαπλάτυνση των υφιστάμενων πεζοδρομίων με ταυτόχρονη δημιουργία ικανών σε μήκος εσοχών για στάθμευση οχημάτων ανάγκης, ή οχημάτων διανομής των παρακείμενων καταστημάτων, αφήνοντας έτσι καθαρό πλάτος κίνησης οχημάτων 3,20μ - πέραν του χώρου στάθμευσης.

Ένα νέο στοιχείο που αξίζει να σημειωθεί στο σημείο αυτό, είναι ότι έχει δοθεί ιδιαίτερη σημασία στην δημιουργία χώρων πρασίνου με τοποθέτηση ψηλών δέντρων σε γραμμική διάταξη και εναλλάξ στα δύο πεζοδρόμια, πράγμα που σήμερα απουσιάζει παντελώς, με εμφανή τα προβλήματα έλλειψης σκίασης, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Τέλος, για την ασφαλή διακίνηση πεζών και αμαξιδίων από πεζοδρόμιο σε πεζοδρόμιο, προβλέπεται η κατασκευή κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών),

Καλαμάτα

Καλαμάτα 5 ΝΟΕ. 2018

Η συντάξας

Ο Δ/ντης Τ.Υ

**Κυριακοπούλου Αν.
Πολιτικός Μηχ/κός**

**Βασ. Τζαμουράνης
Πολιτικός Μηχ/κός**

Η διαλογική συζήτηση που διεξάγεται επί του θέματος, αναλυτικά έχει ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Η ανάπλαση της οδού Αναγνωσταρά περιλαμβάνει μείωση του πλάτους του οδοστρώματος, διαπλάτυνση πεζοδρομίων, αύξηση του πρασίνου, περιορισμό του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων και μοτοσικλετιστών, διαμόρφωση κατάλληλων εσοχών για στάση και βελτίωση της απορροής των ομβρίων.
Περισσότερα η κα Ντίντα.

ΝΤΙΝΤΑ: Το συγκεκριμένο έργο είναι έργο για το οποίο έχει εγκριθεί η χρηματοδότησή του μέσα από τη «Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη», θα πρέπει, με το δεδομένο ότι έχει εκδοθεί πρόσκληση απ' την Περιφέρεια Πελοποννήσου, να ολοκληρώσουμε γρήγορα και τη διαδικασία των εγκρίσεων. Η μελέτη έχει ολοκληρωθεί, υπάρχει και σχετικό σχέδιο το οποίο συνοδεύει την εισήγηση και είμαστε διαθέσιμοι για οποιαδήποτε ερώτηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Θεοφιλόπουλος.

ΘΕΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ερώτηση. Μείωση πλάτους του οδοστρώματος σημαίνει...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αύξηση του πλάτους του πεζοδρομίου.

ΘΕΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, αλλά και μια αλλαγή στην κυκλοφοριακή, ας το πούμε, έτσι, χωρίς να... Υπάρχει μελέτη κυκλοφοριακή που να υποστηρίζει αυτή τη μετατροπή;

ΝΤΙΝΤΑ: Για να μπορέσει να υλοποιηθεί το συγκεκριμένο έργο πρέπει να πάρει έγκριση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων από την αρμόδια υπηρεσία, η οποία είναι στην Πάτρα. Έτσι; Γί αυτό κιόλας σήμερα αποφασίζει η Ποιότητα Ζωής και αύριο το Δημοτικό Συμβούλιο για το συγκεκριμένο θέμα, προκειμένου να μπορέσουμε να πάρουμε την έγκριση των κυκλοφοριακών αυτών ρυθμίσεων.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Η οποία Επιτροπή θα πει: εφόσον εγκρίθηκε στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Μπεχράκη, μπορείτε να ζητάτε το λόγο; Σας παρακαλώ πολύ. Όχι, να μην παίρνετε το λόγο μόνος σας.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Μια ερώτηση κάνω. Η Επιτροπή αυτή θα πάρει υπόψη της ότι έχει πάρει απόφαση η Επιτροπή Ποιότητας...

ΝΤΙΝΤΑ: Κάθε δημοτικός σύμβουλος έχει το δικαίωμα να εκφράσει την αντίθεσή του, η αντίθεσή του καταγράφεται στα πρακτικά της συνεδρίασης και οι αρμόδιες υπηρεσίες αποφασίζουν σύμφωνα με τη νομοθεσία.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Να ρωτήσω; Εκεί ξέρουμε ότι υπάρχουν ηλεκτρικά δίκτυα, κολώνες της ΔΕΗ, οι οποίες είναι τεράστιες, τιμεντένιες, είναι σε χαμηλό ύψος ή στον 1^ο όροφο των μπαλκονιών των σπιτιών. Εσείς μιλάτε μέσα για υψηλό πράσινο. Όταν μιλάμε για έναν εμπορικό δρόμο όπως η Αναγνωσταρά, υποτίθεται ότι το πρώτο πράγμα που κάνουμε είναι εφόσον θέλουμε να βάλουμε και υψηλό πράσινο, είναι η υπογειοποίηση των δικτύων. Εμείς μόλις...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα γίνει και αυτό, κ. Μπεχράκη. Πώς; Έτσι θα το αφήσουμε;

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Πήρατε το λόγο, κ. Πρόεδρε; Το λόγο τον πήρατε στη διαδικασία σαν Πρόεδρος; Σαν τι τον πήρατε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ως Πρόεδρος. Συνεχίστε όμως εσείς τις ερωτήσεις σας.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Αυτή ήτανε παρέμβαση διαδικαστική Προέδρου;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συνεχίστε, παρακαλώ, τις ερωτήσεις σας. Συνεχίστε.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Εάν φτιάξουμε, λοιπόν, αυτά τα πεζοδρόμια και μετά βάλουμε το υψηλό πράσινο, για την υπογειοποίηση των δικτύων, πρέπει να ξηλώσουμε τα πεζοδρόμια που θα έχουμε φτιάξει; Δηλαδή, θέλω να πω ότι σε οποιαδήποτε μοντέρνα σχεδίαση ενός εμπορικού δρόμου, με τέτοιο πρόβλημα, με τα ηλεκτρικά δίκτυα, το πρώτο πράγμα που σκέφτεται κάποιος όταν θέλει να αναβαθμίσει την περιοχή, να την κάνει αισθητικά ωραία, να βάλει τα φώτα, να μην είναι με αυτό τον τρόπο που είναι σήμερα, είναι η υπογειοποίηση των ηλεκτρικών δικτύων. Το έχετε προβλέψει αυτό;

ΝΤΙΝΤΑ: Υπάρχει άλλη ερώτηση, κ. Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θέλετε να ρωτήσετε κάτι άλλο; Ρωτήστε, κ. Μπεχράκη, υποβάλλετε τα ερωτήματα σας να απαντηθούν συνολικά.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Τα ειδικά χαρακτηριστικά ενός εμπορικού δρόμου... Ο εμπορικοί δρόμοι έχουν και ορισμένα ειδικά χαρακτηριστικά. Έχουνε, δηλαδή, έναν επιπλέον ή και διαφοροποιημένο εξοπλισμό. Μπορείτε να μας πείτε τι από αυτά τα χαρακτηριστικά έχει ενσωματώσει η σχεδίαση; Δηλαδή λέω ένα παράδειγμα: ένας δρόμος ο οποίος διαθέτει οδευση τυφλών σε τόσο μεγάλο μήκος, έχει και ορισμένα σημεία πρόβλεψης στάσης των αμαξιδίων, πιθανόν με ένα νερό, με μια πρίζα. Έχετε κάνει απ' αυτές τις προβλέψεις τίποτα;

Άλλη ερώτηση. Το ΒΑΑ πρόβλεπε ότι θα κάνουμε αναπλάσεις οι οποίες θα γίνουν συνεργές με άλλες δράσεις της πόλης. Για παράδειγμα, μπορείτε να μας αναφέρετε κάποιο παράδειγμα το οποίο πέρα από μια απλή πεζοδρόμηση..., όχι πεζοδρόμηση, μια απλή ανάπλαση που κάνετε, που θα την κάνετε σε οποιοδήποτε δρόμο και έξω από το ΒΑΑ, τι επιπλέον, δηλαδή, στοιχεία έχει ώστε το πρόγραμμα αυτό να συνεργεί μέσα στη λογική του προγράμματος του ΒΑΑ;

Για παράδειγμα μια καινοτομία ήταν ένα μέρος, βιοκλιματική στέγαση, όπως είναι η στοά Λόντου κλπ. σε έναν κάθετο δρόμο, να υπάρξει μια εμπορική δραστηριότητα, ώστε να υπάρξει ένα θερμοκήπιο ανάπτυξης εμπορικών δραστηριοτήτων, με μια βιοκλιματική προστασία του δρόμου, ώστε να επεκταθεί ως πούμε και τη χειμερινή περίοδο η δραστηριότητα της οδού, των οδών αυτών. Ή κάθετα, όπως έχουμε το παράδειγμα της στοάς Λόντου, της άλλης στοάς από κάτω, του Βαρβουτσή. Λέω ένα παράδειγμα. Έχετε τέτοια παραδείγματα να μας πείτε σε αυτή την πρόταση που μας κάνετε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Αντωνόπουλος.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Η ερώτηση αφορά το εξής σε πρώτη φάση: ποιο ήταν το πλάτος το υφιστάμενο της οδού και ποιο θα είναι το νέο; Γιατί μιλάτε μέσα για στένεψη. Δεν ξέρετε να μας πείτε;

ΝΤΙΝΤΑ: *...(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Υπάρχουν τα σχέδια εδώ πέρα.

ΝΤΙΝΤΑ: *...(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πόσο είναι και πόσο θα γίνει αν μπορείτε να μας πείτε.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: *...(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι, δεν φαίνεται εδώ πέρα.

ΝΤΙΝΤΑ: *...(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, το βλέπω.

ΝΤΙΝΤΑ: Θα είναι 5,5 ή 4,80, ανάλογα από τα σημεία, *...(δεν ακούγεται)*... και διαφορετικά. Δεν είναι το ίδιο.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Και θα γίνει πόσο, δηλαδή;

ΝΤΙΝΤΑ: Η μελέτη προβλέπει η διαμόρφωσή του να είναι στα 5,35, 5,49... Αν ανοίξετε μια οριζοντογραφία, θα το δείτε. Μεταβάλλεται, είναι μεταβλητό.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Και τώρα πόσο είναι, δηλαδή;

ΝΤΙΝΤΑ: Τώρα δεν είμαι πρόχειρη να σας απαντήσω.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πόσο; 6; 7 είναι;

ΝΤΙΝΤΑ: Εκεί περίπου.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Τι λέτε; Μα δεν είναι δυνατόν να είναι τόσο μεγάλο το φάρδος της. 7 μέτρα που λέτε, αν λέτε 7 μέτρα χωράνε δυο αυτοκίνητα. Τώρα ένα χωράει και με το ζόρι.

ΝΤΙΝΤΑ: Παρκάρουν κιόλας.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δυο αυτοκίνητα πόσο είναι;

ΝΤΙΝΤΑ: *...(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πολύ λιγότερο, τέλος πάντων. Ωραία, εντάξει.

Η ερώτηση και το θέμα που μας απασχολεί είναι το εξής: Είχατε σκεφτεί το ενδεχόμενο αυτός ο δρόμος να σταματήσει να είναι δρόμος και να είναι καθαρά ένας πεζοδρόμος, αφού όπως λέτε θέλετε να αναπτύξετε την εμπορική κίνηση αυτής της οδού και όταν υπάρχουνε τέτοιου τύπου δρόμοι, οι οποίοι θέλουμε να αναδείξουν την εμπορική κίνηση και έχουν αυτό το εύρος και είναι παλιοί δρόμοι της πόλης μας και θέλετε να βάλετε και δέντρα και θέλετε να βάλετε όλα αυτά και πολύ καλά σκέφτεστε να αναβαθμιστεί αυτή η οδός, όντως, υπάρχει αυτή η ανάγκη και συμφωνούμε στην κίνηση που κάνετε, έχετε σκεφτεί όμως ότι όλα αυτά σε ένα τόσο μικρό δρόμο, μήπως το μοντέλο της ανάπτυξης θα ήταν καλύτερα αν ήταν ένας πεζοδρόμος; Αφού όπως λέτε είναι εμπορικός δρόμος; Στα πλαίσια της Ιατροπούλου που κάναμε, αν θυμάστε, μπήκαμε στη λογική αυτή. Είχαμε ένα τέτοιου τύπου δρόμο, με τα ίδια χαρακτηριστικά τα γεωμετρικά, και εμείς πήγαμε και τον φτιάξαμε, πάει πάρα πολύ καλά και τον επεκτείνουμε μέχρι να φτάσει εκεί που είναι το ποτάμι, στη Νέδοντος λοιπόν.

Εδώ που είναι κάτι αντίστοιχο, απ' την άλλη πλευρά της πόλης και έχει τα χαρακτηριστικά τα οποία λέτε, γιατί επιλέγετε να κάνετε αυτά τα ανοιγοκλεισίματα αφενός, να βάλετε δέντρα εκεί που δεν μπορούν να σηκωθούνε δέντρα, εντάξει (;), να λέγατε ότι θα βάλετε κάποιου είδους φυτοκάλυψη "Α" ναι, αλλά να πάτε να βάλετε δέντρα... Εκεί τα δέντρα δεν χωράνε στην Αριστομένους που είναι ολόκληρο αεροδρόμιο, τα πλατάνια. Εκεί τι θα βάλετε, δηλαδή; Νομίζω, δηλαδή, η λογική που μπήκατε έχει μελετηθεί στα πλαίσια, ας πούμε, μιας συνέχειας που πρέπει να υπάρχει στην πόλη, όταν κάνουμε αναπλάσεις δεξιά και αριστερά ή ό,τι βρούμε κάνουμε; Αυτή είναι η ερώτησή μου.

Δεν έπρεπε να περάσει από Διαβούλευση;

ΝΤΙΝΤΑ: Δεν είναι απαραίτητο, δεν είναι απαιτητό να περάσει από διαβούλευση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν έχουμε καλέσει κάποιους εδώ πέρα;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΣ: Τροχαία και Δημοτική Κοινότητα.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: *...(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Άλλον εκτός από την Τροχαία;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: *...(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)...* ο Εμπορικός Σύλλογος, η Τροχαία, όλα αυτά, δεν θα πρέπει να υπάρχει *...(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΝΤΙΝΤΑ: Να ξεκινήσω να απαντάω; Αν ολοκληρώσατε.

Λοιπόν, σε ό,τι αφορά την ανάπλαση της συγκεκριμένης οδού, προφανώς η ανάπλαση της συγκεκριμένης οδού λειτουργεί συμπληρωματικά στην ανάπλαση πολλών άλλων κομβικών δρόμων και οδών του εμπορικού κέντρου της Καλαμάτας και ήτανε και πάγιο αίτημα και απαίτηση και του Εμπορικού Συλλόγου, το οποίο εμείς θεωρούμε ότι είναι απολύτως δικαιολογημένο και αποδεκτό, να αναπλαστεί και η συγκεκριμένη οδός με το σκεπτικό ότι εκεί λειτουργούν πάρα πολλές εμπορικές επιχειρήσεις και πραγματικά η αλλαγή, η αναβάθμιση της συγκεκριμένης οδού εκτός από τα αισθητικά αποτελέσματα, έχει και ορατά για όλους μας και κατανοητά και εύλογα, οικονομικά αποτελέσματα.

Άρα, θεωρούμε ότι η συγκεκριμένη παρέμβαση στη συγκεκριμένη οδό είναι απαραίτητη και σίγουρα κουμπώνει και με τις υπόλοιπες δράσεις οι οποίες συγχρηματοδοτούνται από τη "Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη" και λειτουργεί συμπληρωματικά και με την ανάπλαση της οδού 23^{ης} Μαρτίου. Όπως αντιλαμβάνεστε, δημιουργείται μία ενιαία αντιμετώπιση του ιστορικού και εμπορικού κέντρου της Καλαμάτας και όλοι μας αντιλαμβανόμαστε τα οφέλη τα οποία θα προκύψουν απ' αυτά τα έργα.

Σε ό,τι αφορά το γεγονός ότι δεν γίνεται ο συγκεκριμένος δρόμος πεζόδρομος, αντιλαμβάνεστε και εσείς ότι είναι θέμα αντίληψης που μπορεί να έχει ο καθένας. Έτσι; Σε ό,τι αφορά το γενικό πολεοδομικό σχέδιο ο συγκεκριμένος δρόμος φαίνεται οδός διέλευσης και όχι πεζόδρομος. Θα μπορούσατε βεβαίως να μου αντιπείτε ότι θα μπορούσαμε να κάνουμε τροποποίηση του ρυμοτομικού και να τον κάνουμε το συγκεκριμένο δρόμο πεζόδρομο, όμως θεωρούμε ότι η συγκεκριμένη οδός στην παρούσα φάση είναι απαραίτητο να είναι σε κυκλοφορία, προκειμένου να μπορεί να εξυπηρετείται η κίνηση στο εμπορικό κέντρο και γι' αυτό κιόλας η μελέτη προβλέπει η συγκεκριμένη οδός να κυκλοφορείται από οχήματα.

Βεβαίως το οδόστρωμα, όπως αντιλαμβάνεστε, θα έχει μία μορφή η οποία θα παραπέμπει σε κάτι ενιαίο, έτσι (;), θα έχει μια ήπια κυκλοφορία, δεν πρόκειται για οδό η οποία πρόκειται να παραλάβει πολύ μεγάλα φορτία και κυρίως ο στόχος της δημιουργίας της είναι αυτός που είπα πιο πριν, να μπορέσουμε να δώσουμε μια τονωτική ένεση στις επιχειρήσεις οι οποίες λειτουργούν στο συγκεκριμένο εμπορικό δρόμο.

Σε ό,τι αφορά τη φύτευση τώρα που ρωτήσατε, νομίζω ότι εντάξει, αντιλαμβάνομαι ότι μπορούν να υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις για το συγκεκριμένο θέμα, για το αν θα πρέπει να είναι υψηλή η φύτευση ή όχι. Εντάξει, εμείς έχουμε καταθέσει πολλές φορές τις απόψεις μας σε ό,τι αφορά το πράσινο, νομίζω ότι δεν θα ήθελα να... Και εσείς έχετε καταθέσει πάρα πολλές φορές, υπάρχει η ορατή διαφωνία σε αυτά που πιστεύουμε εμείς και σ' αυτά τα οποία πρεσβεύετε εσείς, δεν θα ήθελα να μπω σε μια διαδικασία αντιπαράθεσης, νομίζω ότι ο καθένας καταθέτει τις απόψεις του και οι απόψεις του κρίνονται και από τους δημότες μας.

Σε ό,τι αφορά τα δίκτυα κοινής ωφέλειας που ρώτησε ο κ. Μπεχράκης, βεβαίως έχουν ληφθεί υπ' όψιν και τα δίκτυα κοινής ωφέλειας.

Και σε ό,τι αφορά το θέμα των πρωτότυπων και καινοτόμων δράσεων οι οποίες πρότεινε σε σχέση με τα άτομα με ειδικές ανάγκες και αν θα μπορούσαν να δημιουργηθούν, είπατε κάποιες στάσεις στις οδεύσεις των τυφλών, εννοείτε κάποιες στάσεις στις οποίες να μπορούν να...,

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΝΤΙΝΤΑ: Ανάπαυση, εντάξει. Νομίζω ότι αυτό το θέμα δεν το κρίνω ως αρνητική πρόταση, όμως παρόλα αυτά εμείς για τη συγκεκριμένη παρέμβαση έχουμε προβλέψει όλες τις διευκολύνσεις σε ό,τι αφορά τα άτομα με ειδικές ανάγκες και βεβαίως κάθε πρόταση η οποία κατατίθεται είναι ευπρόσδεκτη.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Τις υπογειοποιήσεις;

ΝΤΙΝΤΑ: Σε ό,τι αφορά τα δίκτυα κοινής ωφέλειας, έχουν προβλεφθεί...

ΦΩΝΗ: ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΝΤΙΝΤΑ: Ναι, εντάξει, είναι μια σωστή αντιμετώπιση, όμως παρόλα αυτά όλα αυτά έχουν να κάνουν και με το κόστος, έτσι; Όπως αντιλαμβάνεστε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πόσο είναι το κόστος, ξέρετε;

ΝΤΙΝΤΑ: Η μελέτη αυτή είναι 840.000, αν δεν κάνω λάθος.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Τόσο πολύ;

ΝΤΙΝΤΑ: Ναι, είναι πολύ μεγάλη η οδός.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πόσο είναι;

ΝΤΙΝΤΑ: Είναι από τη Βαλαωρίτου μέχρι την 23^η Μαρτίου. Είναι πολύ μεγάλη η οδός.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: 1.400 μέτρα;

Λοιπόν, άλλος συνάδελφος έχει να υποβάλλει ερώτηση ή να τοποθετηθεί;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Τοποθέτηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία. Ποιος κύριος θέλει να τοποθετηθεί; Ο κ. Μπεχράκης.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Σε σχέση με την Αναγνωσταρά και γενικότερα με τους παράπλευρους εμπορικούς δρόμους της Αριστομένους, έχει απασχολήσει πάρα πολλές φορές το Δημοτικό Συμβούλιο, τις Δημοτικές Παρατάξεις. Εμείς έχουμε κάνει αρκετές παρεμβάσεις και ειδικά γι' αυτό το δρόμο, όπως, επίσης, και για την Μπουλούκου που είναι ένας άλλος μαρτυρικός εμπορικός δρόμος. Αλλά η Αναγνωσταρά, η Αριστοδήμου είναι δύο δρόμοι οι οποίοι έχουν μετατραπεί στην πίσω αυλή της Αριστομένους.

Εκεί τα σκουπίδια μεταφέρονται στην Αναγνωσταρά, υπάρχει εικόνα εγκατάλειψης του δρόμου, το οδόστρωμα είναι κατεστραμμένο και θυμίζει μια παρακμάζουσα εμπορική οδό. Αυτά τα είχαμε καταγγείλει, είχαμε προσπαθήσει να τραβήξουμε την προσοχή και της Δημοτικής Αρχής, για να προβεί σε διάφορες ενέργειες. Άρα το θεωρούμε θετικό σήμερα που έχει επιλεγθεί αυτός ο δρόμος, παρά τις ενστάσεις μας για προχειρότητα και έλλειψη φαντασίας και δημιουργικότητας, ώστε όχι απλά να κάνουμε μία θεραπεία αναγκαία αλλά να δημιουργήσουμε μια νέα αξία.

Αυτό το πράγμα, δηλαδή χάνουμε μια ευκαιρία, αυτή είναι η κριτική μας, χάνουμε μια μεγάλη ευκαιρία να δημιουργήσουμε μια νέα αξία δίπλα από την Αριστομένους, να δώσουμε μια άλλη εικόνα και μια άλλη χροιά στο τι εννοούμε εμπορική οδό, σε μια πόλη η οποία στηρίζει το εμπορικό της κέντρο με τον κλασικό τρόπο που στηρίζουν οι άλλες επαρχιακές πόλεις. Γι' αυτό κάνουμε και απ' αυτή τη σκοπιά την κριτική μας, βάζοντας το θέμα εδώ και χρόνια επίσης, ότι αυτή η περιοχή μετά την πεζοδρόμηση της Αριστομένους δεν είχε αντιμετωπιστεί, δεν είχαν παρθεί μέτρα ώστε να λειτουργεί υποτυπωδώς και κυκλοφοριακά, αποκόπηκε από όλες τις άλλες μετακινήσεις και αυτό φάνηκε από το κλείσιμο των εμπορικών καταστημάτων, από την εγκατάλειψη, ότι έπεσε η αξία των ενοικίων, ειδικά σε αυτή την περιοχή, με μεγαλύτερη ένταση.

Υπάρχει μια απουσία γενικότερα της Δημοτικής Αρχής για το ρόλο αυτής της περιοχής. Έπεσε αυτό το χρήμα...

ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ: Πες ότι «Αυτό δεν μ' αρέσει. Θέλω ο δρόμος να είναι 4,5 μέτρα, θέλω να μην έχει πεζοδρόμια», αυτό είναι. Αυτή την αξία έχει.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Λοιπόν, άκουσε να σου πω. Το να λες σε έναν ράφτη...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συγνώμη κύριοι συνάδελφοι, μην παίρνετε αυθαίρετα το λόγο.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Ήταν καλή η παρέμβαση, εντάξει, δεν είμαστε και εκκλησία να λέμε Ευαγγέλιο.

Έκανε μια παρέμβαση. Θα του απαντήσω, λοιπόν, στο εξής, είναι αγαπητός συνάδελφος καταρχήν: Λοιπόν, το να πας σε έναν ράφτη και να του πεις: θέλω το σπορ κουστούμι να είναι έτσι, αυτό το στυλ, είναι πολύ λογικό, αλλά πρώτα και κύρια πρέπει να αποφασίσεις αν το κουστούμι θα είναι επίσημο, σπορ, πρόχειρο, τι θέλεις να κάνεις.

Εμείς μιλάμε, λοιπόν, ότι δεν υπήρξε όραμα γι' αυτή την περιοχή. Δεν υπάρχει όραμα, δηλαδή πώς την βλέπουμε μέσα στο εμπορικό κέντρο της πόλης. Πραγματικά, τα ισόγεια των σπιτιών εκεί που υπάρχουν, μέχρι και στον Άγιο Νικόλαο που φτάνουν σε όλη αυτή την περιοχή, μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν με ένα ήπιο εμπορικό τρόπο, αρκεί να τα βάλουμε κάτω να τα μελετήσουμε τα θέματα, να τα αναζωογονήσουμε. Εκεί θα μπορούσαν να γίνονται εργαστήρια αγροτικών ειδών συσκευασμένων, αρωματικών φυτών, που θα έχει μια άλλη χρήση. Χρειάζεται να δουλέψουμε λίγο το όραμα.

Επομένως, λοιπόν, εμείς μαζί με την έλλειψη και την απουσία κυκλοφοριακής μελέτης γι' αυτή την περιοχή, προσπαθούμε τώρα επειδή έχουμε τη χρηματοδότηση, ίσως λέω και εμείς να κάναμε το ίδιο στη θέση σας, αλλά την ευθύνη όμως ότι δεν έχει γίνει μια τέτοια συζήτηση γι' αυτή την περιοχή, δεν την έχουμε εμείς.

Έτσι λοιπόν καταλήγουμε στην εξής συγκεκριμένη παραγγελία: για να πάρουμε το παράδειγμα στον ράφτη. Λέμε θα κάνουμε μια ανάπλαση, είναι πολύ φτωχή ανάπλαση, 600.000 δραχμών, θα φτιάξουμε αυτό που λέει μέσα, πόσο είπε (;). Ορίστε; 850.000. Δραχμές είπα; Σοβαρά μιλάτε; Σκεφτόμουνα πόσο αναχρονιστικοί είσαστε, γι' αυτό και πήγε το μυαλό μου στις δραχμές.

ΦΩΝΗ: ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Όχι, λέω ότι είσαστε αναχρονιστές, ότι είσαστε πίσω, πολύ πίσω, γι' αυτό πήγε το μυαλό μου στη δραχμή.

Έτσι, λοιπόν, έχουμε μια μικρή περιορισμένη ανάπλαση η οποία είναι μια κλασική ανάπλαση η οποία είναι καλά, είναι συνθετική, είναι καλύτερα απ' το προηγούμενο, εννοείται, αλλά δεν είναι αυτό που θα θέλαμε, μια μεγάλη πόλη να πρωτοπορήσει σε μια παρέμβαση, σε έναν εμπορικό δρόμο που και εγώ συμφωνώ ότι πρέπει να υπάρχει κυκλοφορία, γιατί χωρίς την κυκλοφορία εκεί των οχημάτων, δυσκολεύεται πάρα πολύ η ζωή των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής και της εμπορικής δραστηριότητας, εκτός αν υπάρχει μια μελέτη συγκεκριμένη η οποία μας λέει ότι αν πεζοδρομηθεί και αυτός ο δρόμος, θα υπάρξει αυτή η λειτουργία της πόλης με αυτό τον τρόπο και του κομματιού της πόλης με άλλο τρόπο.

Επομένως, λοιπόν, θεωρούμε ότι πρέπει να υπάρχει κυκλοφορία αυτοκινήτου. Τώρα το θέμα είναι: το όραμα τώρα πού μπαίνει; Μπορεί, για παράδειγμα, να μην έχεις πεζοδρόμια καθόλου. Να υπάρχει, δηλαδή, μια κυβόστρωση κάτω με κυβόλιθους η οποία να είναι κοίλη, με δίκτυο στη μέση. Συγνώμη λίγο.

ΝΤΙΝΤΑ: Να πω, να βοηθήσω, γιατί προβλέπεται κυβόλιθος στο οδόστρωμα, το είπα.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Ναι, αλλά λέω πώς μπορούμε να ενοποιήσουμε όλο το σύστημα με μια κοίλη ρύση στη μέση, με έντονο αποχετευτικό δίκτυο ικανό να φέρει την αποστραγγίζουσα ικανότητα από όλα τα όμβρια, γιατί είναι πολύ σημαντικός δρόμος και με υπογειοποιήσεις των δικτύων, ο φωτισμός να γίνει με άλλο τρόπο, να δώσουμε σε ορισμένα στοιχεία μια επέκταση της ιστορικής παράδοσης, ότι υπάρχουνε στοές, με βιοκλιματική προστασία ορισμένων καθέτων ή της ίδιας της Αναγνωσταρά, ώστε να υπάρξει και εμπορική

δραστηριότητα άλλου τύπου και ιδιαίτερα και στις 2 Φεβρουαρίου που είναι η γιορτή να γίνεται κάτι διαφορετικό, η επέκταση της τουριστικής σεζόν. Είναι ένας δρόμος που προσφέρεται και ιστορικά υπάρχει η υποδομή των στοών, των καθέτων.

Να υπάρξει μια καινοτομία πώς αντιμετωπίζουμε, ας πούμε, τα άτομα με ειδικές ανάγκες, πώς μπορούμε να οργανώσουμε με συλλογικό τρόπο μια εμπορική δραστηριότητα, πιθανόν σε ορισμένα σημεία να βάζαμε και κάποιες υποδοχές για ηλεκτρονικές οθόνες για ενημέρωση, να το βλέπαμε, λοιπόν, με μια άλλη λογική. Αυτό λέμε.

Είμαστε αιρετικοί; Είμαστε κακοί άνθρωποι για την πόλη; Λοιπόν, με 850.000 πιθανόν να μην μπορούμε να κάνουμε και περισσότερα. Άρα λοιπόν μιλάμε για το τι κουστούμι θέλουμε. Και επειδή ο εμπορικός δρόμος αυτός είναι μεγάλης σημασίας, δηλαδή δεν είναι ότι ρίχνουμε τα λεφτά στο κέντρο, αλλά βοηθάμε πάρα πολλές επιχειρήσεις που βρίσκονται και δραστηριοποιούνται στο κέντρο, έχει μεγάλη διαφορά αυτό, από το να παίρνεις χρήματα από την περιφέρεια και να τα ρίχνεις στο κέντρο, και αν τα χρήματα που ρίχνεις στο κέντρο βοηθάς την εμπορική δραστηριότητα δεκάδων οικογενειών οι οποίες ζουν στην πόλη.

Με αυτή την έννοια, επειδή σε αυτή τη φάση, δεν ξέρω, την τελική θέση θα την καθορίσει και ο συνάδελφος ο Γιάννης, πιστεύω εγώ θετικά μπορώ να ψηφίσω αλλά με ισχυρές επιφυλάξεις το τι θα μπορούσαμε να κάνουμε. Αλλά θα εκτιμήσω τη θέση μου με το τι θα πει ο συνάδελφος ο Γιάννης.

ΘΕΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΣ: Σε συνέχεια της ανάλυσης που έκανε ο κ. Μπεχράκης ψηφίσουμε Υπέρ με ισχυρές επιφυλάξεις ως προς τη συνολική αντιμετώπιση του έργου στην ένταξη της εμπορικής δραστηριότητας της πόλης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Αντωνόπουλος.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ότι μπήκαμε στη διαδικασία να πιάσουμε έναν απαξιωμένο δρόμο της πόλης, στον οποίον έχει συντελέσει αυτή η Δημοτική Αρχή, γιατί ξέρετε ότι αυτός ο δρόμος έχει τα κακά του χάλια και θα πρέπει να τα πούμε αυτά. Ξέρετε ότι υπάρχουνε επανειλημμένα παράπονα όσον αφορά τουλάχιστον το κομμάτι εκεί που είναι μπροστά στην Τράπεζα της Ελλάδος που έχετε μόνιμα τοποθετήσει ως Δημοτική Αρχή κάδους οι οποίοι υπερφορτώνονται και γεμίζει όλη η περιοχή, αλλά έχει καταργηθεί στην πράξη και το πεζοδρόμιο, το οποίο η Δημοτική Αρχή αυτό το γνωρίζει. Το γνωρίζει και το βλέπει πολύ καιρό και πόσο σοβαρό είναι το πρόβλημα. Πρέπει να κατέβεις το δρόμο για να περάσεις. Λοιπόν και όλα τα προβλήματα που έχει ο δρόμος.

Η απαξίωση, λοιπόν, εν μέρει έχει έρθει και απ' αυτά που έχει κάνει η Δημοτική Αρχή μέχρι σήμερα όσον αφορά σοβαρά και νευραλγικά σημεία της πόλης. Αυτό από μόνο του απαξιώνει την εμπορική κίνηση του δρόμου πριν εσείς μπειτε στη διαδικασία να φτιάξετε ένα έργο.

Επίσης, σίγουρα υπάρχει η ανάγκη της ανάπλασης και της ανάπτυξης αυτής της περιοχής και για τους λόγους που αναφέρατε και για τους προφανείς λόγους που αναφέρουμε και εμείς. Όμως δεν είναι στη σωστή, πιστεύω, διάσταση το θέμα γιατί όταν εμείς μιλήσαμε αρχικά και συζητήσαμε για να μπορέσουμε να αναπλάσουμε οδούς και άλλα σημεία της πόλης μέσα απ' το πρόγραμμα αυτό, περιμέναμε από σας να κάνετε κάτι καινοτόμο και κάτι πολύ πιο σημαντικό και όχι να πάρετε ένα στενάκι της πόλης το οποίο είναι της τάξης των 600 μέτρων μήκος και να δαπανήσετε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: 1.400.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Μισό λεπτό. Και να δαπανήσετε σχεδόν ένα εκατομμύριο ευρώ, την ώρα, την ώρα που για ολόκληρο τον Ταύγετο θα βάλουμε τρία εκατομμύρια ευρώ. Και εσείς για ένα στενάκι της πόλης θέλετε να ξοδέψετε σχεδόν ένα εκατομμύριο ευρώ για να κάνετε αυτές τις -ας το πούμε έτσι- απλοϊκές παρεμβάσεις. Όχι ότι αυτές δεν θα έχουν έναν καλύτερο χαρακτήρα, αυτό δεν το συζητάμε, αλλά νομίζω ότι είναι υπερβολικό το ποσό που δίνετε και στο σημείο παρέμβασης της πόλης σε σχέση, τηρουμένων των αναλογιών, με άλλα χρήματα και άλλες επεμβάσεις που κάνουμε. Και θεωρώ ότι δεν είναι στη σωστή

κατεύθυνση για τους εξής λόγους: γιατί αφενός εδώ, απ' ό,τι βλέπουμε, έχετε, θα παραμείνει στα 3,20 -αν διαβάζω καλά εδώ πέρα- το πλάτος κίνησης των οχημάτων.

Τι αλλάζει από το σημερινό πλάτος σήμερα; Ο χώρος ο ελεύθερος που περνάει ένα αυτοκίνητο σήμερα είναι 3,20 και 3,20 θα είναι και μετά. Εσείς λέτε ότι η κυκλοφορία λέτε θα γίνει πιο ήπια κτλ. 3,20 είναι σήμερα άμα το μετρήσετε ο ελεύθερος χώρος που περνάει αυτοκίνητο και 3.20 θα είναι και αύριο.

Λοιπόν, τώρα αυτά που θα γίνουνε, η ανάπτυξη του δρόμου θα ήτανε σωστό να το κάνετε ενιαίο το οδόστρωμα, όπως είπε και ο συνάδελφος αν κατάλαβα καλά, και νομίζω ότι αυτό θα εξυπηρετεί και τις ανάγκες όσον αφορά της πρόσβασης που πρέπει να έχει κάποιος στο χώρο για τους επαγγελματίες, αλλά κυρίως θα γίνει πιο φιλικός ο χώρος όσον αφορά τους επισκέπτες της περιοχής που θα βλέπουμε στην ουσία το ίδιο αποτέλεσμα. Δηλαδή θα βλέπουν να περνάει ένα αυτοκίνητο απ' αυτά τα 3,20, όπως περνάει και τώρα, θα έχουμε την ίδια κίνηση, δεν θα τη μειώσουμε, αυτό που θα καταφέρουμε να μειώσουμε θα είναι ο χώρος στάθμευσης που στο τέλος-τέλος εκεί μπορεί να πούμε ότι δεν χρειάζεται γιατί ο δρόμος πρέπει να έχει μια άλλη χροιά.

Λοιπόν, εμείς νομίζουμε ότι αυτή η ανάπλαση που κάνετε, για να μην μακρηγορούμε, κ. Πρόεδρε, δεν είναι αυτή που έχει ανάγκη η συγκεκριμένη περιοχή και η συγκεκριμένη οδός, έτσι (;), είναι μία λάιτ ανάπτυξη, με πάρα πολύ μεγάλο αυξημένο κόστος το οποίο δεν δικαιολογεί τις παρεμβάσεις που κάνετε.

Και ένα σημαντικό θέλω να πω, ότι βλέπω ότι απ' αυτή τη μελέτη που μας φέρατε σήμερα, επειδή μιλάμε για ανάπλαση, συνήθως ξέρετε πολύ καλά και εσείς ως μηχανικοί ότι θα πρέπει να υπάρχει και η επιμέλεια από έναν αρχιτέκτονα. Εδώ έχει ασχοληθεί κάποιος αρχιτέκτονας; Γιατί δεν βλέπω κανένα όνομα εδώ.

ΝΤΙΝΤΑ: Προφανώς. Ένα λεπτό γιατί έχουμε λίγο μπερδευτεί.

Το θέμα μας σήμερα είναι οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της οδού Αναγνωσταρά από οδό Βαλαωρίτου έως οδό 23^{ης} Μαρτίου. Δεν κάνουμε σήμερα έγκριση της μελέτης. Σήμερα εγκρίνουμε τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, για να μην μπερδευόμαστε.

Είπαμε κάποια πράγματα γενικά για την αξία υλοποίησης του συγκεκριμένου έργου και για τη σκοπιμότητά του. Έτσι; Για να μπορέσουμε να βοηθήσουμε και τους συναδέλφους να λάβουν αποφάσεις και να ενημερώσουμε για ποιο λόγο λήφθηκαν οι συγκεκριμένες αποφάσεις. Ωραία;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κατανοητό. Αυτό που λέτε είναι κατανοητό, εσείς τα είπατε και γι' αυτό τα λέμε και εμείς. Αν δεν τα λέγατε εσείς δεν θα τα λέγαμε και εμείς. Εσείς πήγατε εκεί την κουβέντα.

Άρα λοιπόν, εδώ θα θέλαμε να δούμε και ποιο είναι το σχέδιο αυτό από τον αρχιτέκτονα, τι έχει.

Και ένα άλλο βασικό θέμα ήθελα να πω, ότι αυτού του είδους η παρέμβαση, με τα προβλήματα που έχει η πόλη όσον αφορά το κυκλοφοριακό κομμάτι για το οποίο αναφέρατε σήμερα. Και αυτό το κομμάτι το έχετε μελετήσει από άποψη κυκλοφοριακού φόρτου; Επειδή θα γίνει και η ανάπλαση στην 23^η Μαρτίου είναι δύσκολο το να μπει στη Βαλαωρίτου, το ξέρουμε όλοι, γιατί μπαίνουμε με δύσκολο τρόπο στη Βαλαωρίτου με το αυτοκίνητο, και αν αυτό θα έπρεπε να επιλυθεί και γενικότερα τι εσείς ροή περιμένετε να έχετε πάνω στην 23^η Μαρτίου και τι μπορεί να απορροφήσει η 23^η Μαρτίου όσον αφορά τη ροή των οχημάτων, αφού το πλάτος παραμένει το ίδιο;

Το λέω αυτό γιατί το θέμα το κυκλοφοριακό πώς το έχετε αντιμετωπίσει; Υπάρχει κάποιος που έχει ασχοληθεί με το κυκλοφοριακό αυτής της παρέμβασης σε σχέση με αυτό που θα γίνει στην 23^η Μαρτίου ή οτιδήποτε άλλο; Γιατί εμείς εδώ πέρα στην εισήγηση, παρόλο ότι είναι το θέμα σας όπως το φέρνετε εσείς σήμερα, για να πάρετε την έγκριση, δεν βλέπω κάτι επί κυκλοφοριακού. Δηλαδή να υπάρχει κάποια θέση μετρημένη θέλω να πω, όχι θέση όπως με λόγια του αέρα. Πού 'ν' το αυτό το κυκλοφοριακό που λέτε μέσα; Βλέπετε κάτι μέσα εδώ στην εισήγηση ή από κάποιον που να μιλάει για το κυκλοφοριακό και πώς αυτό θα...; Το μόνο που ξέρουμε, ότι τα γεωμετρικά στοιχεία της οδού, κ. Πρόεδρε, είναι 3,20. Τόσο είναι και τώρα άμα πας να το μετρήσεις.

Πώς εσείς καταλήξατε ότι θα αλλάξει το κυκλοφοριακό σε ένα δρόμο, προσέξτε, ο οποίος μπαίνει από το ίδιο μέρος - βγαίνει από το ίδιο μέρος, προσέξτε, και περνάει ένα αυτοκίνητο. Πώς προκύπτει η διαφορά στον κυκλοφοριακό φόρτο; Πώς προκύπτει; Πέστε μου εσείς.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Προκύπτει.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πώς προκύπτει; Επειδή θα παρκάρουν λιγότεροι; Μιλάμε για κυκλοφορία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τελειώσατε, κ. Αντωνόπουλε;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Να ψηφίσουμε.

Λοιπόν, εμείς αυτά εδώ δεν ξέρω, δεν τα κατανοούμε, δεν ξέρω εσείς πώς τα έχετε φτιάξει και όλα είναι κατανοητά και ωραία, δεν τα κατανοούμε και γι' αυτό έχουμε σοβαρές επιφυλάξεις και νομίζω ότι τα χρήματα είναι πολλά και τα ξοδεύουμε να μην πω την έκφραση "στο γάμο του Καραγκιόζη", τα ξοδεύουμε χωρίς φειδώ, σε δύσκολες εποχές, και νομίζω ότι το έργο δεν ανταποκρίνεται, ούτε των φιλοδοξιών που έχετε, αλλά ούτε όμως και του προϋπολογισμού που εσείς έχετε βάλει. Γι' αυτό Καταψηφίζουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Άλλος συνάδελφος θέλει το λόγο; Όχι.
Η κα Ντίντα να απαντήσει.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Πριν απαντήσει, να πω και κάτι που ξέχασα στην ομιλία μου;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να πείτε, κ. Μπεχράκη.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Δεν έχει γίνει και μία μελέτη πόσες είναι οι κατοικίες, δηλαδή πόσες θέσεις πάρκινγκ χρειαζόμαστε για τους μόνιμους κατοίκους και πού θα τους διοχετεύσουμε αυτούς σε σχέση με τις θέσεις πάρκινγκ που αφήνουμε, τις οποίες τις θέλουμε και για εμπορική κυκλοφορία. Δηλαδή μήπως πρέπει να πούμε ένα κομμάτι, 10, 20 θέσεις, πόσες είναι αυτές, στο πάρκινγκ, να έχουνε θέση οι μόνιμοι κάτοικοι;

ΝΤΙΝΤΑ: Λοιπόν, σε ό,τι αφορά την αξία του έργου, χαίρομαι που τουλάχιστον στο γενικό πλαίσιο είναι αποδεκτή απ' όλους μας και αντιλαμβανόμαστε τους λόγους για τους οποίους γίνεται.

Σε ό,τι αφορά την αισθητική παρέμβαση του συγκεκριμένου δρόμου, βεβαίως αυτή έχει μελετηθεί από αρχιτέκτονα και θα έρθει στην έγκριση της μελέτης.

Σε ό,τι αφορά τις υπόλοιπες προσεγγίσεις για τον τρόπο με τον οποίον σπαταλώνται τα χρήματα κατά την άποψη του κ. Αντωνόπουλου, νομίζω ότι είναι μια εντελώς, ας πούμε, άδικη αντιμετώπιση του πράγματος, τα χρήματα είναι 850.000 ευρώ, η προσέγγιση η οποία έχει γίνει από το Δήμο Καλαμάτας είναι πάρα πολύ αξιόλογη, θα δίνει την αίσθηση της συνέχειας με δεδομένο ότι θα χρησιμοποιηθεί κυβόλιθος στο οδόστρωμα και βέβαια αυτό μένει να το αποδείξει και η πραγματικότητα η οποία πάρα πολλές φορές, όλα τα έργα τα οποία έχουμε υλοποιήσει ως Δήμος Καλαμάτας μας έχει δικαιώσει. Ευχαριστώ.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Αν μου επιτρέπετε, αυτό που μας έχετε φέρει λέει κυκλοφοριακή μελέτη του έργου. Μέσα λέει τεχνική έκθεση, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και εδώ στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, εδώ που βλέπετε μέσα, δεν υπάρχει υπογραφή απ' αυτόν που έχει κάνει αυτή την τεχνική μελέτη. Ποιος την έχει κάνει; Η κα Κυριακοπούλου την έχει κάνει; Ποιος την έχει κάνει;

ΝΤΙΝΤΑ: Η κα Κυριακοπούλου είναι η Προϊσταμένη του Τμήματος, βεβαίως. Δεν σας επαρκεί; Κάνει και μελέτες.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ ...*(δεν ακούγεται)*

ΝΤΙΝΤΑ: Βεβαίως. Σε συνεργασία με τον κ. Ζάννη, βεβαίως.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ βλέπω τον πολιτικό μηχανικό, δεν βλέπω κανέναν που να ασχολείται...

ΝΤΙΝΤΑ: Υπογράφει η συντάξασα, η κα Κυριακοπούλου Αναστασία.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Γιατί λέτε κυκλοφοριακή μελέτη και μέσα λέτε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις;

ΝΤΙΝΤΑ: Το θέμα συζήτησης σήμερα είναι οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Εντάξει;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι αλλά απέξω όμως εδώ πέρα το θέμα είναι η κυκλοφοριακή μελέτη του έργου, δεν είναι οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Η μελέτη και οι ρυθμίσεις είναι το ίδιο πράγμα;

ΝΤΙΝΤΑ: Είναι η κυκλοφορία... Δεν ξέρω τώρα πού λέτε ακριβώς εσείς.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εδώ απέξω η εισήγηση λέει «κυκλοφοριακή μελέτη».
Τι ψηφίζουμε; Ρυθμίσεις ή μελέτη ψηφίζουμε;

ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ: Οι ρυθμίσεις που είναι στη μελέτη.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εντάξει, μην παίζουμε την κολοκυθιά, να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους. Γιατί η Δημοτική Αρχή το έχει ξανακάνει αυτό. Αλλιώς τα βαφτίζει, αλλιώς τα ψηφίζει, αλλιώς γίνονται μετά.

ΝΤΙΝΤΑ: Το θέμα μας είναι οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις όπως φαίνεται μέσα στην...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Τότε ας την αλλάξουμε την εισήγηση, να το κάνουμε «κυκλοφοριακές ρυθμίσεις».

ΝΤΙΝΤΑ: Εντάξει, θα το αναφέρουμε στην..., να μην σας δημιουργεί σύγχυση.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Το θέμα είναι αν έχει κάποια εμπλοκή αυτό στο μέλλον, δεν ξέρω, δηλαδή, μήπως έγινε κατά λάθος ή έγινε από σκοπιμότητα, δεν ξέρω.

ΝΤΙΝΤΑ: Δεν είχαμε κανένα στόχο να παραπλανήσουμε κανέναν.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Αν έχει κάποια συνάφεια το ένα με το άλλο. Κάπου υπάρχει... Άλλο το ένα, άλλο το άλλο ή το ίδιο είναι; Εγώ δεν ρώτησε κ. Πρόεδρε, ποιος έχει υπογράψει, ποιος έχει κάνει το ένα, ποιος έχει κάνει το άλλο, μίλησα ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Πρώτα απ' όλα να ευχαριστήσουμε την Τεχνική Υπηρεσία για τη δουλειά που έχει κάνει, γι' αυτή την πρόταση παρέμβασης, η οποία εξωραϊζει την οδό Αναγνωσταρά που είναι δευτερεύον εμπορικός δρόμος της Καλαμάτας, δεν είναι ένα στενάκι απλά, κ. Αντωνόπουλε, είναι ένας δευτερεύον εμπορικός δρόμος, τον ξέρουμε απ' τα παιδικά μας χρόνια, θα εξωραϊσει σημαντικά την περιοχή, θα την αναβαθμίσει, θα αποκτήσει κυκλοφορία πεζών κυρίως η οδός Αναγνωσταρά και θα έχουμε ένα πολύ ωραίο και όμορφο έργο. Ευχαριστούμε, λοιπόν, την Τεχνική Υπηρεσία μέσα απ' την καρδιά μας.

Και περνάμε σε ψηφοφορία. Η πλειοψηφία "Ναι", ο κ. Μπεχράκης και ο κ. Θεοφιλόπουλος είπαν με παρατηρήσεις και ισχυρές επιφυλάξεις "Ναι" και ο κ. Αντωνόπουλος "Κατά".

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη της τα προαναφερόμενα, καθώς επίσης και τις διατάξεις του άρθρου 73 του Ν. 3852/2010, μειοψηφούντος του κ. Αντωνόπουλου ο οποίος τάσσεται ΚΑΤΑ, κατά πλειοψηφία,

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας την έγκριση της κυκλοφοριακής μελέτης του έργου «Ανάπλαση οδού Αναγνωσταρά»

σύμφωνα με όσα αναφέρονται στην από 5-11-2018 υπηρεσιακή εισήγηση του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας, Σήμανσης, Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου και στην τεχνική έκθεση της εν λόγω μελέτης, τα οποία (εισήγηση και τεχνική έκθεση) καταχωρούνται αναλυτικά στο ιστορικό της απόφασης αυτής.

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

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ιωάννης Μπάκας

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Αντωνόπουλος Μιχαήλ
2. Βασιλόπουλος Αθανάσιος
3. Βεργόπουλος Δημήτριος
4. Θεοφιλόπουλος Ιωάννης
5. Καραγιάννης Ανδρέας
6. Μαρινάκης Σαράντος
7. Μπεχράκης Σταμάτης
8. Ντίντα Παναγιώτα

Ακριβές Απόσπασμα
Καλαμάτα 12 Νοεμβρίου 2018
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΜΠΑΚΑΣ
(ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ)