

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ**ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 09/2011****ΑΠΟΦΑΣΗ 026/2011**

Στην Καλαμάτα σήμερα, **την 15^η Ιουνίου 2011, ημέρα Τετάρτη και ώρα 13:00** στο Δημαρχιακό Κατάστημα της οδού Αριστομένουσ 28, συνέρχεται στην 9η/2011 συνεδρίαση η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας, μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 30726/10-6-2011 πρόσκληση του κ. Προέδρου, που επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση αυτή ο κ. Χρήστος Ριζάς, Αντιδήμαρχος Καλαμάτας, Πρόεδρος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής και από τα τακτικά μέλη οι κ.κ. 1) Αθανασόπουλος Κων/νος, 2) Αδαμόπουλος Ιωάννης, 3) Δημόπουλος Δημήτριος και 4) Καραγιάννης Ανδρέας.

Δεν παραβρίσκονται αν και κλήθηκαν νόμιμα τα τακτικά μέλη κ.κ.: 1) Δικαιουλάκος Βασίλειος, 2) Μανδηλάρης Ιωάννης, 3) Μωρακέας Σπυρίδων και 4) Νιάρχος Αναστάσιος.

Στη συνεδρίαση παραβρίσκεται επίσης το αναπληρωματικό μέλος της Οικονομικής Επιτροπής κ. Αναζίκος Ιωάννης, ο οποίος συμμετέχει στη συνεδρίαση αυτή, αναπληρώνοντας τον κ. Μανδηλάρη Ιωάννη.

Στη συνεδρίαση κατά τη συζήτηση της υπ' αριθμ. 26/2011 απόφασης προσήλθε ο κ. Μανδηλάρης Ιωάννης.

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

.....

Στη συνέχεια εισάγεται από τον κ. Πρόεδρο για συζήτηση το 3ο θέμα της ημερήσιας διάταξης με τίτλο «Μελέτη ανάπλασης ανωδομής υπογείου πάρκινγκ», ο οποίος ενημερώνει το Σώμα ότι ο τίτλος του θέματος δεν έχει αποδοθεί σωστά, προτείνει δε και το Σώμα αποδέχεται να διορθωθεί και να αναγραφεί ο σωστός που είναι:

Έγκριση μελέτης «Ανάπλαση Κοινοχρήστων Χώρων (Ανατολικό και Δυτικό πεζοδρόμιο Αριστομένους), από οδό Βασιλίσσης Όλγας έως την οδό Μακεδονίας».

Συνεχίζοντας ο κ. Πρόεδρος αναφέρεται στην υπ' αριθμ. πρωτ. 31267/14-6-2011 εισήγηση του Τμήματος Μελετών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Καλαμάτας, η οποία έχει ως εξής:

ΘΕΜΑ: Έγκριση μελέτης με τίτλο «Ανάπλαση Κοινοχρήστων Χώρων (Ανατολικό και Δυτικό πεζοδρόμιο Αριστομένους), από οδό Βασιλίσσης Όλγας έως την οδό Μακεδονίας»

Στο πλαίσιο υπογραφής της τροποποιημένης σύμβασης κατασκευής του Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων της οδού Αριστομένους, σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 545/2010 απόφαση του Δ. Σ. Καλαμάτας, σας υποβάλλουμε την αρχιτεκτονική μελέτη διαμόρφωσης της επιφάνειας πάνω από τον Υπόγειο Σταθμό, την οποία υποχρεούται να υλοποιήσει η ανάδοχος εταιρεία κατασκευής του Σταθμού και παρακαλούμε για την έγκριση της.

Συν/να : 1. Τεχνική Έκθεση -Περιγραφή
2. Σχέδια Αρχιτεκτονικής μελέτης

Ο ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ
ΠΑΝ. ΔΗΜ. ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΜΕΛΕΤΩΝ

Έργο : Ανάπλαση Κοινοχρήστων Χώρων
(ανατολικό & δυτικό πεζοδρόμιο
Αριστομένους), από οδό Βασ. Όλγας
έως την οδό Μακεδονίας.

Θέση : Δήμος Καλαμάτας

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ & ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η παρούσα μελέτη αφορά την ανάπλαση κοινοχρήστων χώρων (δηλαδή το ανατολικό και δυτικό πεζοδρόμιο της οδού Αριστομένους), από το ύψος της οδού Βασ. Όλγας μέχρι την Μακεδονίας. Η μελέτη έχει συνταχθεί με δεδομένο ότι κάτω από την περιοχή αυτή, και πιο συγκεκριμένα μεταξύ του ορίου απαλλοτρίωσης του Ο.Σ.Ε (στη δυτική πλευρά), μέχρι περίπου το μέσον του σημερινού οδοστρώματος της

Αριστομένους, θα κατασκευαστεί **Υπόγειος Σταθμός Αυτοκινήτων** συνολικής χωρητικότητας **224 θέσεων** στάθμευσης.

Το τεχνικό έργο του Υπόγειου Σταθμού αυτοκινήτων που θα κατασκευαστεί από την εταιρεία «**Παντεχνική**», σύμφωνα με τα υποβληθέντα σχέδια, αποτελείται από μια μακρόστενη τσιμεντένια κατασκευή μήκους **351,60μ**, πλάτους **16,00μ**, καθαρού εσωτερικού ύψους **2,85μ** και μικτού **3,10μ**, συμπεριλαμβανομένης και της πλάκας οροφής από σκυρόδεμα.

Ο Υπόγειος Σταθμός σύμφωνα με το κυκλοφοριακό σχέδιο προβλέπεται να έχει δύο εισόδους – εξόδους (από μια στην οδό Ξενοφώντος και μια στην οδό Μακεδονίας), και θα εξυπηρετείται από την επιφάνεια μέσω τεσσάρων (4) κλιμακοστασίων, μερικά εκ των οποίων θα διαθέτουν και ανελκυστήρα (ασανσέρ).

2. ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Σκοπός του έργου είναι ότι μετά την ολοκλήρωση του Υπόγειου Σταθμού, η ανάδοχος εταιρεία θα συνεχίσει την επιφανειακή διαμόρφωση της περιοχής, προκειμένου να δοθεί ολοκληρωμένη σε χρήση των δημοτών.

Προς τούτο οι απαιτούμενες παρεμβάσεις που πρέπει να γίνουν είναι οι εξής :

- Ανάπλαση του ανατολικού πεζοδρομίου της Αριστομένους από την οδό Βασ. Όλγας έως την οδό Μακεδονίας, στο ύψος του Πάρκου ΟΣΕ.
- Επανακατασκευή του ποδηλατόδρομου.
- Ανάπλαση και διαμόρφωση του δυτικού πεζοδρομίου έως τα όρια ιδιοκτησίας του ΟΣΕ (ζώνη απαλλοτρίωσης).
- Επαναχωροθέτηση των χώρων κατάληψης τραπεζοκαθισμάτων, στο δυτικό πεζοδρόμιο.
- Επανασχεδιασμός και καθορισμός νέας διατομής της οδού Αριστομένους (λωρίδα κυκλοφορίας και στάθμευση), με ανακατασκευή του οδοστρώματος.
- Αντικατάσταση ολόκληρου του υπάρχοντος δικτύου Ηλεκτροφωτισμού.
- Φύτευση και Άρδευση

Στη παρούσα μελέτη δεν περιλαμβάνονται οι εργασίες που αφορούν στην παραλλαγή των δικτύων αποχέτευσης ομβρίων και ακαθάρτων, τα οποία θα αντιμετωπιστούν έτσι κι αλλιώς κατά την κατασκευή του Υπόγειου Σταθμού, η προμήθεια φωτιστικών ιστών και σωμάτων, αλλά και όλου του απαιτούμενου αστικού εξοπλισμού (π.χ παγκάκια, κάδοι μικροαπορριμμάτων, εμπόδια στάθμευσης αυτοκινήτων, εσχάρες (προστατευτικά) δέντρων, στάση λεωφορείου, κλπ).

Σε ότι αφορά τα προαναφερόμενα στην παραπάνω παράγραφο, (ισοί, φωτιστικά, παγκάκια, κλπ)αυτά θα τοποθετηθούν από τον Δήμο Καλαμάτας, με δικές του δαπάνες.

3. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ – ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

α. Ανατολικό Πεζοδρόμιο Οδού Αριστομένους

Από την μελέτη προβλέπεται η διαπλάτυνση ολόκληρου του ανατολικού πεζοδρομίου της Αριστομένους, από την οδό Βασ. Όλγας έως την οδό Μακεδονίας, με πλάτη που θα κυμαίνονται από **5,20μ** έως **12,20μ** στο τέλος αυτής. Το εναπομένον πλάτος καθαρής ασφάλτου που προκύπτει από την μελέτη θα είναι **5,75μ**, η διαχείριση της οποίας για κυκλοφορία, στάθμευση κλπ, θα προκύψει από την μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης.

Σύμφωνα με την μελέτη στο διευρυμένο ανατολικό πεζοδρόμιο προβλέπονται επιστρώσεις με έγχρωμες αντιολισθητικές τετράγωνες πλάκες τσιμέντου, διαστάσεων 40εκx40εκx3,5εκ με την πάνω τους επιφάνεια από πολύ ψιλή μαρμαροψηφίδα, σε αποχρώσεις του μπεζ και του ανοικτού μοβ, όπως ακριβώς έχουν κατασκευαστεί με προηγούμενες εργολαβίες, και τα υπόλοιπα πεζοδρόμια της οδού Αριστομένους. Επίσης προβλέπονται εγκάρσιες ως προς το πεζοδρόμιο ζώνες, από λευκό και «χτυπητό» μάρμαρο Καβάλας ή Πάρνωνα, πλάτους 0,20μ και ελεύθερου μήκους. Ομοίως, γύρω από τις θέσεις φύτευσης των δέντρων προβλέπονται περιμετρικές ζώνες – φιλέτα από το ίδιο μάρμαρο, πλάτους 0.10μ και μήκους πλευράς 1,20μ.

Επίσης, η απορροή των ομβρίων από το ανατολικό πεζοδρόμιο, πέραν της υπάρχουσας κλίσης της οδού Αριστομένους στον άξονα Βορρά - Νότου αντιμετωπίζεται και με την υπερύψωση της στάθμης του από την οικοδομική γραμμή προς το κρασπεδόρειθο, σε ύψη από 4εκ έως και δεκ, ανάλογα πάντα με το εκάστοτε πλάτος του, έχοντας σαν σταθερά σημεία αναφοράς τα υπάρχοντα κατώφλια καταστημάτων ή εισόδων των πολυκατοικιών.

Όσον αφορά τώρα το «πράσινο», όπως φαίνεται και από την μελέτη, τουλάχιστον για το ανατολικό πεζοδρόμιο της Αριστομένους προτείνεται η συνέχιση της ήδη υπάρχουσας δεντροστοιχίας με πλατάνια, τοποθετημένα σε απόσταση περίπου 6,80μ μεταξύ τους. Τα δέντρα τοποθετούνται μέσα σε λάκκους φύτευσης διαστάσεων 1,00μx1,00μ, πάνω στους οποίους τοποθετούνται μαντεμένιες σχάρες δύο (2) τεμαχίων και στο ίδιο επίπεδο με την προτεινόμενη πλακόστρωση.

Σε όλο το μήκος του ανατολικού πεζοδρομίου ιδιαίτερη έμφαση έχει δοθεί στα ΑΜΕΑ, με την κατασκευή ειδικής «Ζώνης Όδευσης Τυφλών» πλάτους 0,40μ χρώματος γκρι, καθώς επίσης και στην κατασκευή των απαραίτητων ραμπών και διαβάσεων πρόσβασης πεζών, από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο.

Τέλος όσον αφορά τον φωτισμό, η μελέτη προβλέπει την «γραμμική» διάταξη, όπως και στα προηγούμενα πεζοδρόμια της Αριστομένους, σιδερένιων ιστών.

β. Οδός Αριστομένους

Προτείνεται η διατήρηση της κατά μήκος ευθύγραμμης πορείας της οδού Αριστομένους για λειτουργικούς κυρίως λόγους (διευκόλυνση παρελάσεων κλπ), με περιορισμό της λωρίδας διέλευσης αυτοκινήτων στα 3,75μ, ώστε να εξυπηρετεί μία μόνο σειρά κίνησης ήπιας κυκλοφορίας, από την οποία θα διέρχεται και το αστικό λεωφορείο. Στην ίδια λωρίδα θα μπορούν να κινούνται εκτός των άλλων, και τα οχήματα τροφοδοσίας καταστημάτων τα οποία θα μπορούν να σταθμεύουν σε συγκεκριμένες θέσεις στάθμευσης - μία κυρίως ανά οικοδομικό τετράγωνο – τα απορριματοφόρα του Δήμου και οχήματα έκτακτης ανάγκης, όπως ασθενοφόρα ή πυροσβεστικά.

Συγχρόνως σε όλο το μήκος του ανατολικού πεζοδρομίου και πάνω στο οδόστρωμα, δημιουργείται μια ζώνη στάθμευσης οχημάτων (για Ι.Χ., ΑΜΕΑ, μικρά φορτηγά διανομών) πλάτους 2,00μ και μήκους όσο είναι το εύρος του κάθε Ο.Τ. Επίσης, σε συγκεκριμένα τμήματα προβλέπεται και η δημιουργία θέσεων στάθμευσης δίκυκλων μηχανών.

Να σημειωθεί επίσης ότι, στο τελευταίο Ο.Τ της Αριστομένους οι θέσεις στάθμευσης οχημάτων τοποθετούνται με γωνία 45 μοιρών, λόγω του μεγάλου εύρους του ανατολικού πεζοδρομίου στο σημείο αυτό.

Τέλος, προβλέπεται η μετακίνηση και η κατασκευή νέας στεγασμένης στάσης για το αστικό λεωφορείο (έναντι της οδού Βασ. Σοφίας) και σε τέτοια θέση, ώστε να μην δυσχεραίνεται η πορεία του ποδηλάτου από το συγκεκριμένο σημείο.

γ. Ποδηλατόδρομος

Ο κεντρικός ποδηλατόδρομος προβλέπεται από την Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης και προτείνεται στο πλαίσιο αποθάρρυνσης της χρήσης Ι.Χ, για διαδρομές προς την κεντρική περιοχή. Ο ρόλος του αυτός, υπαγορεύει την ανάγκη για χάραξη της διαδρομής του στον πυρήνα των κεντρικών λειτουργιών της πόλης.

Με βάση λοιπόν τα παραπάνω δεδομένα, αλλά και από το γεγονός ότι κατά την κατασκευή του Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων θα καταστραφεί υποχρεωτικά ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος, η πρόταση της μελέτης επανακαθορίζει τα όρια νέου ποδηλατόδρομου καθαρού πλάτους 2,00μ, με δύο κινήσεις κυκλοφορίας (άνοδος – κάθοδος), στο δυτικό πεζοδρόμιο της οδού Αριστομένους και σε συνέχεια με τον ήδη υφιστάμενο, που διαπερνά ήδη την Κεντρική Πλατεία της πόλης.

Ο νέος ποδηλατόδρομος τοποθετείται παράλληλα με το κράσπεδο και σε απόσταση 0,70μ - για λόγους ασφαλείας - απ αυτό, εκτός από το σημείο όπου δημιουργείται η στάση του αστικού λεωφορείου, όπου σύμφωνα με την πρόταση εγγράφει καμπύλη πορεία, όπισθεν αυτής.

Λίγο πριν το τέλος του δυτικού πεζοδρομίου, ο ποδηλατόδρομος διαπερνά το οδόστρωμα της οδού Αριστομένους - όπως φαίνεται και στη γενική κάτοψη της μελέτης - πηγαίνοντας στο ανατολικό πεζοδρόμιο και από εκεί συναρμόζεται με τον ήδη υπάρχοντα ποδηλατόδρομο που διαπερνά το Πάρκο ΟΣΕ, στην ανατολική πλευρά του.

Η τελική επίστρωση της επιφάνειας του ποδηλατόδρομου, προβλέπεται να γίνει με αντιολισθητικές τετράγωνες πλάκες τσιμέντου “κόκκινου χρώματος”, διαστάσεων 0,40μ x 0,40μ, όμοιες με αυτές που έχουν ήδη τοποθετηθεί στην οδό Ναβαρίνου, χωρίς αρμό όμως μεταξύ τους. Οι πλάκες εγκιβωτίζονται ανάμεσα σε προκατασκευασμένα χωρίς φάλτσο κράσπεδα από σκυρόδεμα, διαστάσεων 0,15μ x 0,30μ, τόσο προς την πλευρά του δρόμου, όσο και προς αυτή του πεζοδρομίου. Σημειώνεται δε ότι η στάθμη του ποδηλατόδρομου θα είναι ομοεπίπεδη με αυτήν των δαπέδων του πεζοδρομίου, και υπερυψωμένη κατά 17 εκ από το ρείθρο της οδού Αριστομένους.

Τέλος, όπου υπάρχουν διαβάσεις (περάσματα), ο ποδηλατόδρομος κατέρχεται με κλίση 6% στο επίπεδο του δρόμου. Στα σημεία αυτά προβλέπεται η κατασκευή ζώνης πλάτους επίσης 2,00μ, στην οποία τοποθετούνται κόκκινοι κυβόλιθοι, εγκιβωτισμένοι ένθεν και ένθεν σε κράσπεδα ομοεπίπεδα με την στάθμη του οδοστρώματος.

δ. Δυτικό Πεζοδρόμιο Οδού Αριστομένους

Όπως φαίνεται από την μελέτη, η ανάπλαση του δυτικού πεζοδρομίου ακολουθεί την ίδια λογική με το ανατολικό πεζοδρόμιο, όσον αφορά τα υλικά και τους χρωματισμούς αυτών. Μικρή διαφορά παρατηρείται στη δημιουργία των μοτίβων γιατί ο κάνναβος εδώ είναι πιο μακρύτες και το πεζοδρόμιο σαφέστερα πιο πλατύ, σε σχέση με το ανατολικό. Γι αυτό προστέθηκε ένα τρίτο είδος τσιμεντένιας πλάκας πεζοδρομίου σε απόχρωση ανοικτού “γκρι”, με αδρή την πάνω επιφάνεια.

Όλες οι πλάκες πεζοδρομίου θα τοποθετηθούν πάνω σε έτοιμη βάση από σκυρόδεμα κατηγορίας C16/20, πάχους 12εκ, ελαφρώς οπλισμένης με πλέγμα T131,

η οποία στην συνέχεια θα εδράζεται σε βάση από σκύρα λατομείου (3Α Π.Τ.Π 0155) συμπετυκνωμένου πάχους 15εκ.

Οι κυριότερες παρεμβάσεις που πρόκειται να γίνουν με βάση την αρχιτεκτονική μελέτη, είναι οι παρακάτω :

1. Διευθέτηση χώρων ανάπτυξης και σκίασης τραπεζοκαθισμάτων.

Η πρόταση προβλέπει την διάταξη των τραπεζοκαθισμάτων κατά ομάδες, περίπου σε όλο το μήκος του δυτικού πεζοδρομίου, στο όριο της ανάπτυξης με την ζώνη ΟΣΕ και σε πλάτος περίπου 4,25μ, όσο και το πλάτος των κλιμακοστασίων που εξυπηρετούν τον Υπόγειο Σταθμό με την επιφάνεια.

2. Διευθέτηση υφιστάμενων περιπτέρων.

Προτείνεται μικρή μετακίνηση των υφιστάμενων περιπτέρων σε νέες θέσεις, αλλά στον ίδιο πάντα χώρο, που προκύπτει από τυχόν αλλαγές που δημιουργούνται με την κατασκευή του Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων (π.χ. είσοδοι – έξοδοι οχημάτων, παρουσία κλιμακοστασίων και ανελκυστήρων, δημιουργία χώρων πρασίνου κλπ).

3. Δημιουργία χώρων πρασίνου και καθιστικών.

Σε όλο το μήκος της παρέμβασης και κατά διαστήματα, δημιουργούνται ενιαίοι χώροι πρασίνου με την κατασκευή παρτεριών και φύτευση με χλοοτάπητα (γκαζόν) και χαμηλή βλάστηση. Αυτό προκύπτει από την απουσία ψηλού «γραμμικού» πρασίνου - σε αντίθεση με το απέναντι πεζοδρόμιο - λόγω της κατασκευής σε μικρό βάθος (περίπου 1,00μ από την τελική στάθμη δαπέδου του πεζοδρομίου), της οροφής από οπλισμένο σκυρόδεμα, του Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων.

Το ίδιο προβλέπεται και στον χώρο δίπλα από το Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο, όπου εκεί προτείνεται η δημιουργία ελαφρών σε κλίση πρανών, επίσης με χλοοτάπητα και χαμηλή φύτευση, τουλάχιστον μέχρι την ζώνη απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ.

Σημαντικό επίσης στοιχείο της ανάπτυξης αποτελεί η δημιουργία καθιστικών χώρων με ξύλινα παγκάκια, οι οποίοι αναπτύσσονται σε όλο το μήκος του πεζοδρομίου, εκτός του χώρου που καταλαμβάνουν τα τραπεζοκαθίσματα.

Τέλος για τον φωτισμό του παραπάνω χώρου, η πρόταση προβλέπει την τοποθέτηση των ίδιων με τα αναγραφόμενα για το ανατολικό πεζοδρόμιο φωτιστικά και στο ίδιο ύψος, απλά η διαφορά εδώ έγκειται στο ότι οι ιστοί φωτισμού τοποθετούνται σε διάταξη ζιγκ – ζαγκ, σε σχέση με αυτά του ανατολικού πεζοδρομίου.

Επί των διευρυμένων πεζοδρομίων, πέραν των επιστρώσεων με τα κατάλληλα υλικά, όπως οι έγχρωμες αντιολισθητικές πλάκες τσιμέντου, οι ζώνες από φιλέτα λευκού μαρμάρου κλπ, προβλέπεται η τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων προστασίας στο τμήμα (από Σωκράτους έως Μακεδονίας), όπου παρατηρούνται και οι περισσότερες ανισοσταθμίες σε σχέση με τον χώρο του ΟΣΕ, η αντικατάσταση ολόκληρου του δικτύου ηλεκτροφωτισμού, η φύτευση κατάλληλων δέντρων για σκίαση με παράλληλη κατασκευή ενός σύγχρονου δικτύου άρδευσης και η τοποθέτηση όλων των απαραίτητων στοιχείων αστικού εξοπλισμού που συνοδεύουν τέτοιου είδους παρεμβάσεις, όπως παγκάκια, καλάθια μικροαπορριμμάτων, κινητά φυτοδοχεία, βρύσες πόσιμου νερού, εμπόδια στάθμευσης όπου αυτό απαιτείται, ράμπες προσβασιμότητας Α.Μ.Ε.Α. «Οδηγούς Όδευσης Τυφλών» κλπ.

Όλη παρέμβαση έχει σχεδιαστεί, με κριτήριο την αναβάθμιση του εμπορικού κέντρου Καλαμάτας και την βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας, τόσο των καταστημάτων όσο και των λοιπών λειτουργιών, αλλά πρωτίστως την εξυπηρέτηση των πολιτών. Ένα δεύτερο κριτήριο έχει σχέση με την ενοποίηση όλων των χώρων γύρω από την Κεντρική Πλατεία της, έτσι ώστε στο σύνολό τους να λειτουργούν όλα σαν μια ενιαία ζώνη αναψυχής, πρασίνου, περιπάτου και στάσης των κατοίκων της πόλης.

Το έργο αφορά σε επιφάνειες συνολικού εμβαδού **6.500μ2**, πλην του οδοστρώματος της Αριστομένους και των συναρμογών της με τους κάθετους σε αυτήν δρόμους, που καταλαμβάνουν επιφάνεια **2.900μ2**.

Αναλυτικότερα, η επιφάνεια ανάπλασης του ανατολικού πεζοδρομίου ανέρχεται σε **1.900μ2** και του δυτικού σε **4.600μ2** (από το ύψος της οδού Ξενοφώντος έως την Μακεδονίας και μέχρι το όριο απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ). Έτσι και για τα δύο πεζοδρόμια έχουμε : $E = 4.600,00\mu^2 + 1.900,00\mu^2 = \underline{\underline{6.500 \mu^2}}$

Καλαμάτα 10/6/2011

Οι συντάξαντες Μηχανικοί

Παναγ. Δημ. Νασόπουλος
Αρχιτέκτων Μηχ/κος

Γιώργος Σπυρόπουλος
Πολιτικός Μηχ/κος

Ολοκληρώνοντας την εισήγησή του ο κ. Πρόεδρος αναφέρει τα εξής:

Γνωρίζετε το θέμα, η ΠΑΝΤΕΧΝΙΚΗ με απόφαση του 2010 θα κατασκευάσει ένα υπόγειο πάρκινγκ που θα ξεκινάει από την οδό Ξενοφώντος έως την οδό Μακεδονίας και σε πλάτος 16 μέτρων περίπου, ήτοι από μέσο της υφιστάμενης οδού Αριστομένους, την οποία θα σκάσουμε, μέχρι τα όρια της απαλλοτρίωσης του ΟΣΕ που είναι δυτικά του συγκεκριμένου τμήματος.

Θα υπάρξει μια διήθηση του υπογείου πάρκινγκ της τάξεως των 3 μέτρων περίπου, όπου θα εξασφαλιστούν 222 θέσεις σταθμεύσεως και η ανωδομή, αυτό ερχόμαστε και συζητάμε σήμερα, δηλαδή η ανάπλαση που θα γίνει επάνω στο πεζόδρομο, προβλέπεται με βάση το σχέδιο που έχει κάνει η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και ο αρμόδιος Τμηματάρχης ο κ. Νασόπουλος με την ομάδα του, όπου με έξοδά του ο εργολάβος οφείλει να κατασκευάσει τη συγκεκριμένη ανωδομή πλην δένδροφυτεύσεων και πλην ηλεκτρικών στύλων, δηλαδή ηλεκτροφωτισμού, που επιβαρύνουν το Δήμο Καλαμάτας. Όλα τα υπόλοιπα, ο ποδηλατόδρομος, οι θέσεις που θα μπουν τα φυτά, τα πλακόστρωτα, κλπ. κλπ. και όλες οι υποδομές που θα χρειασθεί να ξηλωθούν, είτε είναι δίκτυα, καλωδιώσεις, αποχέτευση, θα τα ξηλώσει και θα τα ανακατασκευάσει ο εργολάβος.

Σε ότι αφορά το σχέδιο θα σας ενημερώσει ο κ. Νασόπουλος.

Σας ενημερώνω ότι η αντιπολίτευση έχει ενημερωθεί, το γνωρίζει το θέμα, αλλά λεπτομερέστατα θα τα πούμε και θα γίνουν σχετικές παρατηρήσεις στο Δημοτικό Συμβούλιο, αφού απουσιάζουν σήμερα.

Ακολουθώντας το λόγο παίρνουν οι υπάλληλοι του Δήμου, ο Αρχιτέκτων Μηχανικός κ. Νασόπουλος και ο Πολιτικός Μηχανικός κ. Σπυρόπουλος, οι οποίοι παρουσιάζουν στα Μέλη της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής την εν λόγω μελέτη και απαντούν σε ερωτήσεις των μελών δίνοντας σχετικές διευκρινίσεις.

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Επειδή βλέπω με τον ποδηλατόδρομο που υπάρχει και με δεδομένο ότι οι ποδηλάτες θεωρούνται ότι έχουν προτεραιότητα και σε συνάρτηση με το ότι ο αυτοκινητιστής βρίσκεται ακριβώς μπροστά στον ποδηλατόδρομο και δεν προλαβαίνει καν να λάβει τα μέτρα του, έχω την αίσθηση ότι επί του ποδηλατόδρομου πρέπει να υπάρχει κάποιο εμπόδιο, κάποια σήμανση, να εφιστάται και η προσοχή και του ποδηλάτου, ώστε σε δεδομένη αδράνεια του αυτοκινητιστού να μην έχουμε ατύχημα. Βλέπω τώρα τα ποδήλατα και πάνε κατευθείαν, κατευθείαν και τα αυτοκίνητα. Ενώ είχαμε πει να μπουν μάτια της γάτας πριν αλλά και παράλληλα και στο ποδήλατο, διότι εδώ υπάρχει συνυπευθυνότητα, με την έννοια την αφηρημένη, για τη ζωή του ανθρώπου. Από τη στιγμή που θα γίνει ατύχημα τι σημασία έχει το ποιος φταιεί. Σημασία έχει να μην γίνει και για να μην γίνει πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα στις διασταυρώσεις ποδηλάτου – αυτοκινητιστού.

Δεύτερον κάνω μια επισήμανση σχετικώς κατά πόσον πλέον η μονοδρόμηση της Μακεδονίας, κατά την άποψή μου είναι λάθος, απλώς δημιουργεί θέσεις στάθμευσης, ένας δρόμος αρκετά μεγάλος, διότι οι μονοδρομήσεις όπως ξέρετε δεν μειώνουν το πρόβλημα, αντίθετα επιδεινώνουν την κατάσταση. Σημασία έχει να γίνει ισομερής κατανομή του κυκλοφοριακού φόρτου για να έχουμε καλύτερα αποτελέσματα.

Αυτές οι επισημάνσεις πρέπει να ληφθούν σοβαρώς υπόψη για να μην έχουμε ατυχήματα, όπως συνέβη στον κόμβο του Ασπροχώματος, τον λανθασμένο κόμβο, για τον οποίο δεν φταιεί ο Δήμος Καλαμάτας. Γιατί εάν γινόταν όπως της Μεσσήνης χωρίς φανάρια, θα είχαμε γλιτώσει τα ατυχήματα. Είπα τότε στο Γεωργόπουλο "μην παραλαμβάνεις κ. Διοικητά το δρόμο". Έγινε σύγκρουση τότε και εξαναγκάστηκα να πω τους μελετητές αγράμματους.

Τα λέω για να μην συμβούν στην μελέτη ατέλειες, όπως τα κολωνάκια που έχουν μπει με ούπα πλαστικά. Αυτά είναι έξω από κάθε λογική. Δεν ξέρω "πώς" και "γιατί". Είναι πολλές λεπτομέρειες που καταστρέφουν την ουσία. Γι' αυτό το λόγο θέλει μια αναλυτική, να μην πέσουμε στην πεπατημένη με τα λάθη του παρελθόντος και έχουμε ατυχήματα.

Να ληφθεί υπόψη στις μελέτες, δεν ξέρω κατά πόσο υπάρχει συνεργασία με το πράσινο με την καθαριότητα, "που θα πάνε οι κάδοι;", "που θα πάνε τα δένδρα;", "πώς θα ποτιστούν;", γιατί πολλές φορές γίνονται μελέτες και μετά ψάχνουμε να βρούμε "που θα φυτεύσουμε", "πώς θα ποτίσουμε", "πώς θα τα φωτίσουμε". Παιδικές χαρές χωρίς φωτισμό, όπως στον Άγιο Σίδηρο.

Τονίζω για πολλοστή φορά, γιατί είμαστε μία Επιτροπή η οποία έχει μία σοβαρότητα, είναι απαράδεκτο το φαινόμενο της διέλευσης στους χώρους πρασίνου με υπόγεια καλώδια φωτισμού, διότι έχουμε κάθε μέρα διακόσιες βλάβες, έχει φάει τις σάρκες του Δήμου αυτό το καθεστώς. Στην εσχάτη των περιπτώσεων να μπει χαλυβδοσωλήνας για να λύσει το πρόβλημα στις υπογειώσεις, γιατί οι φυσαρμόνικες, τα πλαστικά εμπλεκόμενα στο ριζικό σύστημα, προκαλούν καθημερινά ζημιές. Αν λοιπόν κοστολογήσουμε όλα αυτά που έχουμε πληρώσει όλα αυτά τα χρόνια και τα αθροίσουμε είναι όσο το χρέος του Δήμου.

Λοιπές αυτές τις μικρολεπτομέρειες που τρώνε τη σάρκα του Δήμου θα παρακαλούσα να τις προσέξετε γιατί δεν υπάρχει πλέον περιθώριο λάθους.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ το ακούω αυτό και το συμμερίζομαι. Απλά υπάρχει ένα μικρό πρόβλημα συνεργασίας και δεν μέμφομαι κάποιους συναδέλφους. Εμείς δεν έχουμε καταφέρει ακόμα να έχουμε ένα γραφείο αμιγώς μελετών. Με τους συναδέλφους της Τεχνικής Υπηρεσίας δουλεύουμε μαζί και συνεργαζόμαστε. Το πρόβλημα είναι με τους μηχανολόγους και με το πράσινο γιατί είναι σε μια απόσταση. Όταν εμείς θέλουμε να λύσουμε κάποια θέματα δεν τους βρίσκουμε. Επίσης όταν ασχολείσαι με πολλά αντικείμενα δεν μπορείς να είσαι και μελετητής.

Εμείς σε μια μελέτη βάζουμε τα βασικά. Αυτό που λέτε για τις υπογειώσεις το καταλαβαίνω, θα το μεταφέρω, αλλά δεν είμαι και ο καθ' ύλην αρμόδιος να λύνω τέτοια θέματα. Οφείλουν οι συνάδελφοι να γνωρίζουν.

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κάντε μια προσπάθεια να μην επαναληφθούν ότι γίνονται συνέχεια. Εγώ και για τον ηλεκτροφωτισμό και για το πράσινο έχω απόψεις, όπως και για το ύψος των ιστών. Επί τριάντα χρόνια αγωνίζομαι, αυτά τα δίμετρα τα τρίμετρα είναι για το Παρίσι, έχουν στοιχίσει εκατοντάδες εκατομμύρια δραχμές στο Δήμο Καλαμάτας και κάθε πρωί μετράμε κόκαλα και ζημιές.

Από την άλλη πλευρά, ως μηχανικοί και ως επιβλέποντες να το λάβετε υπόψη σας, δεν μπορώ άλλο να φυτρώνουν χορτάρια στην άκρη και να βάζουμε ξυριστικές μηχανές, και του κακοφάνηκε του Δημάρχου όταν είπα "πάρτε ξυριστικές μηχανές και ξυρίστε τα", να πηγαίνουμε να παραλάβουμε έργο όπου έχουν ρίξει συγκολλητική και το 3^α να είναι 1 πόντο από το ρειθοκράσπεδο και να φυτρώνουν χορτάρια που δεν καταπολεμώνται ποτέ, τα οποία παρουσιάζουν μία αθλία εικόνα που δεν τιμά κανέναν. Δεν θα το ξαναανεχθώ στο μέλλον και θα συγκρουσθώ σε όλα τα επίπεδα. Δεν αντέχω άλλο να δεχθώ αυτό το καθεστώς που συνεχίζεται και έχει στοιχίσει δις στο Δήμο.

Λοιπόν να τα λάβετε σοβαρώς υπόψη για τα οποία θα γίνει εκτενής συζήτηση και στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Αυτό που δεν θέλω να δω άλλη φορά είναι υψηλό πράσινο με καλωδιώσεις, όπως δεν ήθελα να δω ούτε πλατάνι στην ανάπλαση.

ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ: Έχετε συνεργαστεί με την υπηρεσία πρασίνου; Δηλαδή η υπηρεσία πρασίνου σας έχει κάνει προτάσεις;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Θέσεις πρασίνου προβλέπουμε όπου δεν έχουμε εξόδους, όπου δεν έχουμε τραπεζοκαθίσματα

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: αλλά για το είδος των φυτών θα συνεργαστούμε

ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ: Στην Αριστομένους αριστερά όπως κατεβαίνουμε βάζουμε δένδρα. Έχετε σκεφτεί ποτέ ότι όταν αυτά τα δένδρα μεγαλώσουν, στους πρώτους ορόφους θα ανεβαίνει όποιος θέλει, θα ανεβαίνουν ποντίκια και μου κάνει εντύπωση πως τόσοι μελετητές κάνουν τέτοια πράγματα.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι σε μας, στους γεωπόνους.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν είναι θέμα της παρούσης Επιτροπής, είναι θέμα των γεωπόνων. Οι γεωπόνοι επέλεξαν αυτού του είδους τη φύτευση. Εμένα προσωπικά δεν με ενοχλεί.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Το πλατάνι δεν είναι δική μου επιλογή.

ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΣ: Οφείλω να τα πω αυτά γιατί εσείς που κάνετε μελέτες γενικότερα πρέπει να ξέρετε ότι δεν πάμε να βάλουμε δένδρα εκεί που μένουν αλλά εκεί που δεν μένουν, για να μεγαλώσουν, να μην κλαδεύονται, να έχουν ίσκιο ... Επίσης για τον ποδηλατόδρομο, μου έχουν μεταφερθεί παράπονα, ότι ως υφίσταται αυτή τη στιγμή με τις πλάκες που έχει, έχει πρόβλημα. Εμείς στη νέα μας μελέτη προτιθέμεθα να αλλάξουμε αυτό και να κάνουμε όπως στην Ευρώπη, όπου όλοι οι ποδηλατόδρομοι είναι με τάπητα;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: πρασίνου ήμουν αντίθετος, όμως δεν μου δόθηκε ποτέ ο λόγος να εκφράσω την άποψή μου, την εξέφρασα συναδελφικά σε αυτούς. Εκείνο που ρωτήθηκα και το έκανα στη Ναυαρίνου, άλλαξα τις πλάκες, γιατί είναι αισχρές. Είναι ανίκανοι να φτιάξουν ένα βιομηχανικό δάπεδο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Με είχε προβληματίσει και μένα και ρώτησα το Δήμαρχο τότε εάν προβλέπονται αυτές οι πλάκες. Τελικά το έψαξε ο κ. Δήμαρχος και μου είπε ότι προβλέπονται ως εναλλακτική λύση στην μελέτη.

ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ: Στο ανατολικό πεζοδρόμιο της Αριστομένους υπάρχει ένα πρόβλημα. Ενώ το πεζοδρόμιο είναι αρκετά φαρδύ, φυτεύοντας τα δένδρα και βάζοντας τις σχάρες δημιουργείται η αίσθηση ότι είναι πάρα πολύ στενό. Δεν ξέρω αν τα 2,5 μέτρα που προτείνονται εδώ στην μελέτη είναι αρκετά ώστε να μπορείς να περπατάς άνετα. Μήπως δεν πρέπει να μπουν δένδρα;

ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ: (δεν ακούγεται)

ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ: Οι πλάκες διέλευσης τυφλών, αυτές με τις ραβδώσεις, νομίζω ότι είναι ένα από τα πιο αρνητικά σημεία του πεζοδρομίου. Δεν υπάρχει άλλο είδος;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: (δεν ακούγεται)

ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ: Γιατί δεν επιλέγουμε δένδρα που ταιριάζουν στην περιοχή μας; Δηλαδή, μουριές, ελιές, πορτοκαλιές, νεραντζιές;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν, καταγράφονται και οι παρατηρήσεις που κατατέθηκαν από τους κ.κ. Αθανασόπουλο, Αδαμόπουλο και Δημόπουλο, να τις γνωρίζουμε για να μπορούμε να τοποθετηθούμε.

Να συμπληρώσω ότι το θέμα αυτό έρχεται θετικά από το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, ύστερα από τηλεφωνική επικοινωνία που είχα με την κα Λιακουνάκου και αναμένουμε την σχετική απόφαση.

Ομόφωνα, ως η εισήγηση, πάει το θέμα στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη της τα προαναφερόμενα, καθώς και τις διατάξεις των άρθρων 73, 83 & 84 του Ν.3852/2010 και του άρθρου 79 του Ν.3463/2006,

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι Ο Μ Ο Φ Ω Ν Α

Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο την έγκριση της μελέτης «Ανάπλαση Κοινοχρήστων Χώρων (Ανατολικό και Δυτικό πεζοδρόμιο Αριστομένους),

από οδό Βασιλίσσης Όλγας έως την οδό Μακεδονίας», όπως συντάχθηκε από το Τμήμα Μελετών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου και με τις παρατηρήσεις που κατατέθηκαν από μέλη του Σώματος, οι οποίες καταχωρούνται 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

Χρήστος Ριζάς

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Αδαμόπουλος Ιωάννης
2. Αθανασόπουλος Κων/νος
3. Αναζίκος Ιωάννης
4. Δημόπουλος Δημήτριος
5. Καραγιάννης Ανδρέας

Ακριβές Απόσπασμα
Καλαμάτα 30 Ιουνίου 2011
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΙΖΑΣ
(ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ)