

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ**ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 1/2018****ΑΠΟΦΑΣΗ 1/2018**

Στην Καλαμάτα σήμερα, **την 10^η Ιανουαρίου 2018, ημέρα Τετάρτη και ώρα 12:00 μεσ.**, στο Δημαρχιακό Κατάστημα της οδού Αθηνών 99, συνέρχεται στην 01η/2018 συνεδρίαση η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας, μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 769/05-01-2018 πρόσκληση του κ. Προέδρου, που επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται ο κ. Δημόπουλος Δημήτριος, Αντιδήμαρχος Καλαμάτας, Πρόεδρος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής και από τα τακτικά μέλη οι κ.κ.: 1) Αντωνόπουλος Μιχαήλ, 2) Βεργόπουλος Δημήτριος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 4 απόφαση), 3) Καραγιάννης Ανδρέας, 4) Μπάκας Ιωάννης και 5) Μπεχράκης Σταμάτης.

Δεν παραβρίσκονται αν και κλήθηκαν νόμιμα τα τακτικά μέλη κ.κ. 1) Θεοφιλόπουλος Ιωάννης, 2) Μαρινάκης Σαράντος και 3) Ντίντα Παναγιώτα.

Επίσης στη συνεδρίαση παραβρίσκονται τα αναπληρωματικά μέλη από τη πλευρά της πλειοψηφίας οι κ.κ.: Πολίτης Δημήτριος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 1 απόφαση) και Μπουζιάνης Παύλος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 1 απόφαση).

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 μελέτης του έργου «Ανάπλαση οδού Ναυαρίνου (Α' φάση) από οδό Φαρών έως οδό Ακρίτα».

Εισηγούμενος το θέμα ο κ. Πρόεδρος αναφέρεται στην από 21-12-2017 υπηρεσιακή εισήγηση του Τμήματος Μελετών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, η οποία ήταν στο φάκελο του θέματος προς ενημέρωση και έχει αναλυτικά ως εξής:

ΘΕΜΑ : Έγκριση μελέτης του έργου «Ανάπλαση οδού Ναυαρίνου (Α' φάση) από οδό Φαρών έως οδό Ακρίτα».

Σας υποβάλλουμε την μελέτη του έργου με τίτλο «Ανάπλαση οδού Ναυαρίνου (Α' φάση) από οδό Φαρών έως οδό Ακρίτα», προϋπολογισμού 650.000,00 € συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ (24%) και παρακαλούμε για την έγκρισή της.

- Συνημμένα:** 1. Τεχνική Έκθεση
2. Γενική Κάτοψη Διαμόρφωσης

Καλαμάτα 21 / 12 / 2017	Καλαμάτα 21 / 12 / 2017	Καλαμάτα 21 / 12 / 2017
Ο συντάξας	Η προϊσταμένη του Τμήματος Μελετών	Ο Δ/ντης Τ.Υ Δήμου Καλαμάτας
Παναγ. Δ. Νασόπουλος Αρχιτέκτων Μηχ/κός	Χριστίνα Λυκουργιά Τοπογράφος Μηχ/κός	Βασ. Τζαμουράνης Πολιτικός Μηχ/κός

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

**Τ Ε Χ Ν Ι Κ Η Ε Κ Θ Ε Σ Η
Ο Ι Κ Ο Δ Ο Μ Ι Κ Ω Ν Ε Ρ Γ Α Σ Ι Ω Ν**

A. 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.

B. 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 και μόνον λωρίδας κυκλοφορίας οχημάτων πλάτους 3,80μ, διαστρωμένη με έγχρωμους κυβόλιθους βαρέως τύπου διαστάσεων 20x10x10εκ, συνεπίπεδη με τα εκατέρωθεν αυτής πεζοδρόμια. 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. Η παραπάνω ζώνη διέλευσης οχημάτων θα διαχωρίζεται από τα νέα πεζοδρόμια, με την τοποθέτηση μιας σειράς εμποδίων στάθμευσης με αντανakλαστική ταινία, που θα αποτελούν στην ουσία τον δείκτη κίνησης αυτοκινήτων.

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 (με 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 – Φαρών 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.

Η μελέτη προβλέπει επιπλέον στο βόρειο πεζοδρόμιο, την εγκατάσταση νέου δικτύου ηλεκτροφωτισμού, προς ενίσχυση του υπάρχοντος και σε καλή κατάσταση δικτύου φωτισμού του

νότιου πεζοδρόμιου, με την τοποθέτηση σύγχρονων και μοντέρνων φωτιστικών σωμάτων τύπου LED, αναρτημένα από ευθύγραμμους βραχίονες σε 5μετρους ιστούς φωτισμού.

Τέλος σε ότι αφορά το πράσινο, στο βόρειο πεζοδρόμιο προβλέπεται η φύτευση δέντρων (μουριές άκαρπες) σε γραμμική διάταξη και απόσταση αξονικά περίπου 9,00μ μεταξύ τους, μέσα σε λάκκους φύτευσης διαστάσεων 0,80μx0,80μ στους οποίους εγγράφεται περιμετρικά τετράγωνο πλαίσιο από ολόσωμο λευκό «χτυπητό» μάρμαρο Καβάλας, με εγκοπή (γλυφή) στην εσωτερική του πλευρά, στην οποία θα επικαθήσει η εσχάρα προστασίας των δέντρων, σε στάθμη συνεπίπεδη με τις δαπεδοστρώσεις του πεζοδρομίου.

Η επιλογή των δέντρων έγινε με βάση τα δεδομένα που έχουμε σήμερα στο νότιο πεζοδρόμιο, όπου η φύτευση των μουριών πραγματοποιήθηκε σε αποστάσεις των 5,50μ και 8,80μ αντίστοιχα. Συνεπώς με την ίδια φιλοσοφία τοποθετούνται και οι μουριές στο βόρειο πεζοδρόμιο και μάλιστα σε απόσταση 7,50μ από τα όρια των οικοδομικών γραμμών, ενώ η μεταξύ τους κάθετη απόσταση (μεταξύ αυτών του βόρειου και νότιου πεζοδρομίου) θα είναι περίπου 8,50 μέτρα.

Όλη η παρέμβαση έχει σχεδιαστεί, με κριτήριο την αναβάθμιση της παραλιακής ζώνης και τη 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 αναπλάσεων που έχουν πραγματοποιηθεί έως τώρα στο κέντρο της πόλης και το παραλιακό μέτωπο, έτσι ώστε στο σύνολό τους να λειτουργούν όλες ως μια ενιαία ζώνη αναψυχής, πρασίνου, περιπάτου και στάσης των κατοίκων και τουριστών, ιδιαίτερα μετά την μεγάλη αύξηση προσέλευσης κρουαζιερόπλοιων στην πόλη μας.

Γ. ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Οι κυριότερες εργασίες που προβλέπονται να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με την μελέτη, είναι οι εξής:

- Καθαιρέσεις, εκριζώσεις μικρών και μεσαίων δέντρων, αποξηλώσεις και χωματοουργικές εργασίες (γενικές εκσκαφές και εκσκαφές θεμελίων και τάφρων), στις επιφάνειες που περικλείονται ανάμεσα στα όρια των οικοδομικών γραμμών (βόρειο πεζοδρόμιο), μέχρι τα όρια του υφιστάμενου νότιου πεζοδρομίου της οδού Ναυαρίνου, σε μήκος 240,00 μ και πλάτος περίπου 13,00μ.
- Σκυροδέματα που θα χρησιμοποιηθούν, είτε σαν υπόβαση τοποθέτησης διαφόρων ειδών δαπεδοστρώσεων, είτε σαν βάση έδρασης των κρασπέδων οδού, στην κατασκευή των νέων ρείθρων όπου αυτό απαιτηθεί, ή άλλων στοιχείων εγκιβωτισμού, στα τυποποιημένα βιομηχανικά κράσπεδα οδού διαστάσεων 15x30cm καθώς και για τον εγκιβωτισμό ή έδραση των σωλήνων αγωγών ομβρίων.
- Επίσης θα χρησιμοποιηθούν ξυλότυποι χυτών μικροκατασκευών στους χώρους γύρω από τους λάκκους φύτευσης, καθώς και δομικά πλέγματα διαφόρων κατηγοριών κυρίως στα σκυροδέματα κάτω από τις προτεινόμενες δαπεδοστρώσεις (πεζοδρόμια, οδόστρωμα, ή όπου αλλού απαιτηθεί σύμφωνα με την μελέτη και τις υποδείξεις της επιβλέπουσας αρχής.

Επιστρώσεις δαπέδων εξωτερικών χώρων με:

- πλάκες τσιμέντου τετράγωνες, με την ορατή τους πλευρά από ψιλή, φυσική μαρμαροψηφίδα, διαστάσεων 40x40εκ σε διάφορες αποχρώσεις (κόκκινες για τις συνδέσεις του ποδηλατόδρομου, λευκές με λίγο πράσινο για τις μεγάλες επιφάνειες), όμοιες ακριβώς με αυτές που υπάρχουν στο νότιο πεζοδρόμιο, ακολουθώντας παρόμοιο κάρναβο, διάταξη και σχέδιο.
- πλάκες τσιμέντου ιδίων με τις παραπάνω διαστάσεων, χρώματος απαλού «γκρι» με ελαφρώς ανάγλυφη την ορατή επιφάνεια, τύπου «ανάγλυφης πέτρας», με τις οποίες διαστρώνονται οι χώροι που περικλείονται ανάμεσα στα μεγάλα φατνώματα των υπό ανάπλαση πεζοδρομίων.

- έγχρωμους τσιμεντένιους κυβόλιθους διαστάσεων 20x10x10εκ στη ζώνη διέλευσης αυτικινήτων, και τις διαβάσεις πεζών (οριζόντιες και εγκάρσιες), σε αντικατάσταση της υπάρχουσας ασφάλτου.
- επιστρώσεις ραμπών και κεκλιμένων επιπέδων πεζοδρομίων με πλάκες λευκού μαρμάρου, προέλευσης Καβάλας, με «γραμμωτή» την άνω επιφάνεια για αποφυγή ατυχημάτων από ολίσθηση.
- Φιλέτα (ζώνες) από μάρμαρο λευκό, «χτυπητό», προέλευσης Καβάλας, πλάτους 10cm, πάχους 3cm και ελάχιστου ελεύθερου μήκους 100cm, για την δημιουργία ζωνών ανάμεσα στα μεγάλα φατνώματα που καθορίζουν τον σχεδιαστικό κάρναβο των πεζοδρομίων.
- λοιπές εργασίες κα τελειώματα στις οποίες περιλαμβάνονται εκτός των άλλων, επιχρίσματα τοίχων κατοικιών, καταστημάτων, μαντρών περιφράξεων και περιθωρίων με τσιμεντοκονία πάχους 2,5εκ και η κατασκευή και τοποθέτηση στοιχείων αστικού εξοπλισμού (ξύλινα καθιστικά, κολωνάκια - εμπόδια στάθμευσης, κάδοι μικροαπορριμμάτων, εσχάρες (προστατευτικά) δέντρων, πινακίδες και στύλοι οδοσήμανσης, διαγραμμίσεις διαβάσεων και διαχωρισμού θέσεων στάθμευσης μηχανών, κλπ).
- Δημιουργία νέου δικτύου ηλεκτροφωτισμού στο βόρειο πεζοδρόμιο, με φωτιστικά σώματα τύπου LED αναρτημένα με ευθύγραμμους βραχίονες, σε 5μετρους ιστούς φωτισμού.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Η μελέτη αυτή αφορά κυρίως σε εργασίες κατασκευής αγωγών ύδρευσης, κατασκευή παροχών ύδρευσης και αγωγών ομβρίων, στο τμήμα της οδού Ναυαρίνου από οδό Φαρών έως οδό Ακρίτα, λόγω των επικείμενων έργων ανάπλασης στην παραπάνω περιοχή

Οι αγωγοί ύδρευσης που πρόκειται να κατασκευασθούν, θα έχουν συνολικό μήκος 530 περίπου μέτρα, θα είναι κατασκευασμένοι από πολυαιθυλένιο (PE) 3^{ης} γενιάς, με ονομαστική πίεση (PN) 10Atm: Φ90/300 μέτρα και Φ160/230 μέτρα αντίστοιχα.

Θα εκτελεσθούν εργασίες εκσκαφής ορυγμάτων με κατάλληλα μηχανήματα και στα σημεία που αυτό είναι αδύνατο, με χέρια. Μέσα στα ορύγματα θα τοποθετηθούν κατάλληλα οι σωλήνες (PE) εγκιβωτισμένοι σε άμμο, θα γίνει η απαιτούμενη συγκόλληση τους (και η συνδεσμολογία με τα απαιτούμενα ειδικά τεμάχια), θα τοποθετηθεί το πλαστικό πλέγμα προστασίας και θα πραγματοποιηθούν οι απαιτούμενες δοκιμές. Στην συνέχεια θα τοποθετηθούν οι απαιτούμενες συσκευές δικτύου και θα γίνουν όλες οι αναγκαίες συνδέσεις δικτύου με το υπάρχον δίκτυο. Τέλος θα γίνει επανεπίχωση του ορύγματος με υλικά Π.Τ.Π.0150, σύμφωνα με το αντίστοιχο σχέδιο διατομών.

Σημειωτέον, ότι σε μήκος 222 μέτρων, οι δύο αγωγοί ύδρευσης θα τοποθετηθούν στο ίδιο ορυγμα (βλέπε αντίστοιχα σχέδια).

Οι παροχές ύδρευσης που πρόκειται να κατασκευασθούν είναι:

- 12 παροχές νέας τεχνολογίας με Φ32, που θα εξυπηρετούν από ένα έως έξι υδρόμετρα.
- 1 παροχή νέας τεχνολογίας με Φ63, που θα εξυπηρετεί πάνω από έξι υδρόμετρα.

Οι παροχές νέας τεχνολογίας θα είναι σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές που έχει ορίσει το Δ.Σ. της Δ.Ε.Υ.Α.Κ. και θα τοποθετηθούν στην πόλη της Καλαμάτας.

Όλα τα μεταλλικά εξαρτήματα κατασκευής των παροχών θα είναι ορειχάλκινα, εκτός αν στο συγκεκριμένο άρθρο αναφέρεται διαφορετικά.

Τονίζεται ότι τα υδρόμετρα και τα φρεάτια που θα χρειασθούν, θα τα προμηθεύσει η Δ.Ε.Υ.Α.Κ. στον ανάδοχο για τοποθέτηση.

Οι αγωγοί ομβρίων που πρόκειται να κατασκευασθούν, αποτελούνται από πλαστικούς σωλήνες δομημένου τοιχώματος διαμέτρου Φ315 και Φ400, συνολικού μήκους 270 μέτρων και κανάλι αποστράγγισης εσωτερικού πλάτους 0,20 μέτρων με σχάρα, μήκους 60 περίπου μέτρων. Οι σωληνωτοί αγωγοί θα τοποθετηθούν εντός ορυγμάτων και θα καλυφθούν με σκυρόδεμα σύμφωνα με τις τυπικές διατομές.

Επίσης θα κατασκευασθούν υδροσυλλογές (μονές ή διπλές) με μετώπες, που θα οδηγούν τα όμβρια στους αγωγούς.

Οι υπάρχουσες υδρορροές των κατοικιών (25 τεμ.) θα συνδεθούν υπόγεια, με σωλήνα PVC Φ110 και με παρεμβολή φρεατίου διαστάσεων 20Χ20Χ20 εκατ. στα πεζοδρόμια, με τους αγωγούς ομβρίων.

Ακόμα, θα γίνει ανύψωση ή ταπείνωση υπάρχοντων χυτοσιδηρών καλυμμάτων φρεατίων αποχέτευσης.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΦΥΤΕΥΣΗΣ

Η παρούσα φυτοτεχνική μελέτη αφορά την ανάπλαση του βορεινού παραλιακού μετώπου της πόλης, από την οδό Φαρών έως την Ακρίτα.

Η αναφερόμενη πρόταση καθίσταται επίκαιρη και αναγκαία, λόγω της μεταβολής της μορφής και των χρήσεων της ευρύτερης περιοχής, σε συνδυασμό με τα μεγάλα έργα υποδομής που βρίσκονται σε εξέλιξη ή εκκρεμούν.

Το βόρειο παραλιακό μέτωπο της Καλαμάτας είχε τον χαρακτήρα υποβαθμισμένης ζώνης για πολλές δεκαετίες, δεδομένης και της υπάρχουσας ανάπλασης του νότιου πεζοδρομίου της παραλιακής οδού.

Αναμφισβήτητα, ένα από τα πεδία στα οποία εμφανίζονται οι πλέον έντονες πιέσεις τόσο σε αστικό όσο και σε εξωαστικό επίπεδο, αναφορικά με το φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον, είναι η ζώνη επαφής της στεριάς με την θάλασσα που συνιστά τον παράκτιο χώρο.

Το αυξημένο ενδιαφέρον σε σχέση με την συγκεκριμένη ζώνη, τείνει να αντανakλάται καθαρά, όχι μόνο στην εικόνα και τον χαρακτήρα του τοπίου της, αλλά και στις σχετικές αξίες των ακινήτων της. Είτε για πρακτικούς και συγκεκριμένους, όπως η μεταφορική ικανότητα της θάλασσας, ή απλά η δροσιά της απογευματινής αύρας, είτε για βαθύτερους θεωρητικούς λόγους που σχετίζονται με την απεραντοσύνη και τα συναισθήματα που προκαλεί, η θάλασσα παρουσιάζει μεγάλη ελκτική ικανότητα, που δεν συγκρίνεται εύκολα με άλλα αντίστοιχα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος. Καθώς μάλιστα είναι ιδιαίτερα δύσκολο να αναπτυχθούν μέσα στη θάλασσα υποδομές, ικανές να αναλάβουν και να στηρίξουν σε σταθερή βάση τις ανθρώπινες δραστηριότητες, οι τελευταίες τείνουν να συνωστίζονται στον παράκτιο χώρο.

Άλλες προσεγγίσεις άπτονται ζητημάτων βέλτιστης μορφολογικής εκμετάλλευσης των δυνατοτήτων που προσφέρει η γειτνίαση με το υγρό στοιχείο, αντιμετώπισης προβλημάτων περιβαλλοντικού χαρακτήρα.

Ο στόχος της παρέμβασης στο βορεινό πεζοδρόμιο της οδού Ναυαρίνου και συγκεκριμένα από την οδό Φαρών έως οδό Ακρίτας, δομήθηκε πάνω σε δύο κύριους άξονες. Ο πρώτος, αφορά στην φυσική αναβάθμιση του χώρου με την απελευθέρωση της παράκτιας ζώνης από κάθε είδους εμπόδια, την προστασία και ανάδειξη του ιστορικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και τον ριζικό επαναπροσδιορισμό της σχέσης της πόλης με το δυτικό παραλιακό της μέτωπο. Ο δεύτερος άξονας, στρέφεται στην οικονομική και κοινωνική ανασυγκρότηση της περιοχής, με την εγκατάσταση χρήσεων αναψυχής και πολιτισμού, με γνώμονα τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και στόχο την κοινωνική συνοχή.

Στο σημερινό αστικό περιβάλλον, η κυριαρχία του μπετόν και η απουσία χώρων πρασίνου, είναι αυτή που χαρακτηρίζει τη δομή μιας σύγχρονης πόλης. Το φυσικό περιβάλλον μέσα στις πόλεις είναι πολύ δύσκολο να παραμείνει ανέπαφο, λόγω των αυξημένων ανθρωπίνων δραστηριοτήτων και παρεμβάσεων. Η απουσία αυτών των χώρων πρασίνου, καθώς και των στοιχείων της φύσης στις πόλεις, δημιουργεί περιβαλλοντικά και αισθητικά προβλήματα. Το "πράσινο" στις πόλεις, αποτελεί ίσως έναν από τους πιο σημαντικούς δείκτες που καθορίζουν την ποιότητα της αστικής ζωής. Το κυριότερο όμως, είναι η αισθητική αναβάθμιση των αστικών κέντρων καθώς και η δυνατότητα που προσφέρουν στους κατοίκους για αναψυχή.

Τέλος, τα δέντρα θα τοποθετηθούν μέσα σε λάκκους φύτευσης διαστάσεων 0,80x0,80μ, πάνω στους οποίους τοποθετούνται μαντεμένιες σχάρες δύο (2) τεμαχίων, στο ίδιο πάντα επίπεδο με την προτεινόμενη πλακόστρωση.

Καλαμάτα 20/12/2017	Καλαμάτα 21/12/2017	Καλαμάτα 21/12/2017
Οι συντάξαντες	Η προϊστάμενη του Τμήματος Μελετών	Ο Δ/ντης Τ.Υ Δήμου Καλαμάτας
Παναγ. Δ. Νασόπουλος Αρχιτέκτων Μηχ/κός	Χριστίνα Λυκουργιά Τοπογράφος Μηχ/κός	Βασ. Τζαμουράνης Πολιτικός Μηχ/κός
Αγγελική Μπουμποπούλου Ηλεκτρολόγος Μηχ/κος		
Δημήτρης Ηλιόπουλος Γεωπόνος Msc		

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι εδώ και ο κ. Νασόπουλος, εάν θέλετε κάποιες τεχνικές λεπτομέρειες, μπορεί να μας τις αναλύσει.

Θεωρώ ότι την κεντρική ιδέα την έχουμε συζητήσει παλαιότερα όταν πήραμε τις αποφάσεις για το θέμα το κυκλοφοριακό. Τώρα καλούμαστε να εγκρίνουμε ή όχι τη μελέτη εφαρμογής. Αυτό συζητάμε σήμερα.

Ερωτήσεις – τοποθετήσεις.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Ας κάνει μια εισήγηση ο υπηρεσιακός παράγοντας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Νασόπουλε πείτε μας τα γενικά αρχιτεκτονικά στοιχεία να μπορέσουμε αν υπάρξουν κάποιες ερωτήσεις να τις απαντήσουμε.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Όπως είπε και ο Πρόεδρος, αφορά την ανάπλαση του τμήματος από Φαρών μέχρι Ακρίτα, μήκος περίπου 240 μέτρων και πλάτους περίπου 13 μέτρων.

Το πώς καταλήξαμε εδώ. Υπήρξε μια απόφαση τέλος πάντων να γίνει μονοδρόμηση από το Δήμο, το λάβαμε αυτό υπόψη και στην ουσία ξεκινήσαμε από το κομμάτι το σημερινό, το κράσπεδο του οδοστρώματος και πάμε προς τα πάνω, τα 13 μέτρα δηλαδή αφορούν αυτά. Το κάτω κομμάτι, από το κράσπεδο και κάτω δεν το ακουμπάμε, είναι ήδη φτιαγμένο, απλά τι κάναμε, το σκεπτικό ήταν απλό, κάναμε μια ζώνη ασφαλείας πλάτους ενός μέτρου στην πάνω την πλευρά του ποδηλατόδρομου, σε βάρος δηλαδή του οδοστρώματος, στην πορεία υπάρχει ένα τμήμα οδοστρώματος το οποίο θα είναι καλυμμένο με κυβόλιθους, συνεπίεδο δηλαδή με τα υπόλοιπα τμήματα, στην ουσία θα είναι ένας χώρος πλατείας απ' όπου θα περνάει ένα

αυτοκίνητο, 3,80 και όλο το υπόλοιπο κομμάτι, γύρω στα 8 μέτρα από τις οικοδομικές γραμμές δίνεται λοιπόν για πεζοδρόμιο, για χώρο δηλαδή προσπέλασης, για χώρο κυκλοφορίας πεζών. Αυτό είναι δηλαδή το σκεπτικό.

Τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν θα είναι ακριβώς τα ίδια που είναι και στο κάτω μέρος, δεν αλλάζουμε υλικά...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δηλαδή;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ότι έχει από κάτω, δηλαδή πλάκες, ψηφίδες, μάρμαρα, αυτά. Ότι έχει το κάτω μέρος του πεζοδρομίου θα έχει ακριβώς και το επάνω, δεν μπορείς να κάνεις διαφοροποίηση υλικών από το βόρειο στο νότιο πεζοδρόμιο, θα είναι και χάλια. Όλη η διαφορά είναι στους κυβόλιθους του οδοστρώματος δηλαδή και της Ναυαρίνου και των καθέτων οδών, οι οποίοι θα είναι οι λιμανίσιοι, δηλαδή όταν λέω λιμανίσιοι θα είναι δεκάριδες κυβόλιθοι. Για πολύ βαριά κυκλοφορία αυτοκινήτων.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Όπως είναι στην εκκλησία μπροστά;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι στην εκκλησία.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Λίγο παρακάτω.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν ξέρω εάν είναι δεκάριδες, εγώ θα χρησιμοποιήσω δεκάριδες, πρώτη φορά ίσως, έχουν άλλο βάρος, έχουν άλλες προδιαγραφές. Αυτή είναι όλη - όλη η διαφορά τους.

Τώρα στο μέτωπο της Ναυαρίνου απαγορεύεται η στάθμευση, υπάρχουν τρεις χώροι για να σταθμεύουν αυτοκίνητα διανομής στα καταστήματα και στις πλάγιες οδούς Μαιζώνος και Βύρωνος υπάρχουν δύο τμήματα από 21 μέτρα αν δεν απατώμαι, τα οποία θα είναι αποκλειστικά για μηχανές. Αν δείτε στην έξοδο, αν έχετε δει και τα σχέδια, στις κάθετους υπάρχουν δύο χώροι περίπου 40 με 45 θέσεις για μηχανές. Στην ουσία είναι οι μηχανές που φεύγουν από το μέτωπο της Ναυαρίνου και πάνε στο πλάι.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Η στάθμευση των μονίμων κατοίκων έχει προβλεφθεί;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι. Έτσι κι αλλιώς στη Ναυαρίνου δεν υπήρχε στάθμευση, μόνο στις καθέτους.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Στη στάθμευση των μονίμων κατοίκων ισχύει ότι ισχύει και στην υπόλοιπη πόλη.

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

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν είχε μπροστά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συγγνώμη, συγγνώμη. Οι θέσεις στάθμευσης δεν είναι των μονίμων κατοίκων, είναι όλων των καλαματιανών και ισχύει και γι' αυτούς ότι ισχύει και για τους υπόλοιπους. Αυτή είναι η λογική.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Και αφήνουμε πάντα ένα πέρασμα, έτσι; ώστε να μπορούν και από τη Μαιζώνος και από τη Βύρωνος να κατέρχονται κάτω στη Ναυαρίνου. Δηλαδή δεν κλείνει κανένας δρόμος, οι κάθετοι μονόδρομοι παραμένουν, απλά μονοδρομείται το κομμάτι της Ναυαρίνου.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε κ. Νασόπουλε. Ότι άλλες ερωτήσεις είναι, θα μας απαντήσετε. Υπάρχουν ερωτήσεις;

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Σε σχέση με το κόστος. Θεωρείτε ότι είναι υπερβολικό για 230 μέτρα ένας προϋπολογισμός 650.000;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Θα έλεγα ότι είναι οριακά με τις μελέτες, μάλλον και λίγο πιο κάτω από τις μελέτες που κάναμε στο παρελθόν. Δηλαδή οι 650.000 αν πούμε ότι είναι..., είναι 230 μέτρα επί 13 συν τις καθέτους οδούς. Δηλαδή νομίζω θα φτάσουμε γύρω στα 4.000 τετραγωνικά. Αν λοιπόν υπολογίσουμε ότι είναι 170 ευρώ ο μέσος όρος περίπου το κόστος της μελέτης, νομίζω ότι είμαστε και κάτι της λιγότερο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εφαρμόζουμε τιμές μονάδων όπως λέει ο νόμος. Δεν εφαρμόζουμε;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Βέβαια, βέβαια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το κόστος λοιπόν προκύπτει βάσει της μελέτης απ' αυτές τις τιμές που προβλέπονται στα τιμολόγια.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Πάμε και λίγο στις καθέτους;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, ναι. Για όλο αυτό το πράγμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όλο αυτό το πακέτο.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Πόσο πάμε στις καθέτους;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Όσο είναι, 25 - 27 μέτρα.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δηλαδή είναι κι αυτές μέσα.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Βέβαια και είναι. Και συναρμογές με τους δρόμους θα είναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο προϋπολογισμός είναι για όλο το έργο όπως το βλέπετε αποτυπωμένο στο σχέδιο, στη γενική άποψη.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Και να μη ξεχνάμε ότι το βασικότερο είναι ότι υπάρχει πολύ σοβαρή αντιμετώπιση από το θέμα των υδραυλικών, υδρεύσεις – αποχετεύσεις – υδρορροές, όλα αυτά γίνονται υπόγεια πια, υπέργεια δεν υπάρχει τίποτα. Και μάλιστα εάν δείτε και στο σχέδιο, υπάρχουν και κάποιες σχάρες, κάποια κανάλια ομβρίων μόνο στα σημεία που οι κλήσεις είναι σχεδόν μηδενικές. Άλλωστε οι κλήσεις στη Ναυαρίνου, πρέπει να το γνωρίζετε όλοι, έτσι; από ανατολή προς δύση είναι μηδενικές γιατί είναι έξω στο λιμάνι. Άρα δεν έχουμε. Οι μόνες κλήσεις που είχαμε είναι από βορρά προς νότο. Γι' αυτό κι εδώ ήτανε δύσκολη η αντιμετώπιση των υδραυλικών και μάλιστα αποφασίσαμε να το κάνουμε και σε ένα επίπεδο για να μπορέσουν και να φύγουν και τα νερά, σε κάθε άλλη περίπτωση είχαμε επιπρόσθετα προβλήματα, τουλάχιστον έτσι λύνονται.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Στην κατάληξη της η Φαρών...

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Η κατάληξη της Φαρών κάτω σχεδόν είναι μηδενική αλλά θα γίνει και μια διευθέτηση της ασφάλτου, έχει αντιμετωπισθεί μέσα στη μελέτη, να προσαρμοστούνε τα υψόμετρα για να εκτονώνεται πιο εύκολα.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι, βελτιώνεται η κατάσταση. Εκεί στη Φαρών υπάρχει ένα πρόβλημα, υπάρχει μια συγκέντρωση υδάτων.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το αντιμετωπίζουμε σε ένα βαθμό, δεν μπορούμε να το λύσουμε ολοσχερώς γιατί έχει να κάνει με τις ποσότητες του νερού.

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

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Αλλαγή κλήσεων. Στις προσαρμογές, βεβαίως.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Παρακαλώ μην κάνετε διάλογο όμως, ερωτήσεις και απαντήσεις γιατί έτσι θα χαθούμε.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Εσείς στην υπηρεσία έχετε μελέτη για όλη τη Ναυαρίνου, ότι μπορεί να ακολουθηθεί η ίδια μορφολογία;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αυτό δεν είναι, θα το απαντήσω εγώ.

Αυτή τη στιγμή η σκέψη, η συζήτηση, είναι για το συγκεκριμένο. Δεν έχει, δεν έχει, δεν μπορεί να το ξέρει ο κ. Νασόπουλος.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Δηλαδή είναι ένα αυτοτελές κομμάτι αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι ένα κομμάτι, είναι μια κεντρική ιδέα που ακολουθεί θα έλεγα και το κομμάτι της Ανάστασης, δίνεται μια κεντρική κατεύθυνση αλλά από κει και πέρα όπως έχω πει και στο Δημοτικό Συμβούλιο, δεν μπορεί να γίνει τίποτα στα ενδιάμεσα εάν δεν ανοίξουμε τις κάθετες οδούς. Δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί η Ναυαρίνου γιατί είναι κλειστή. Δηλαδή εάν πάμε και πεζοδρομήσουμε ή μονοδρομήσουμε τη Ναυαρίνου στο ενδιάμεσο κομμάτι χωρίς να ανοίξουμε τις κάθετες οδούς όπως είναι η Βουλγαροκτόνου την οποία τρέχουμε τώρα για να μπορέσουμε να αποσυμπιέσουμε το παραλιακό μέτωπο, δεν μπορεί να γίνει ανάπλαση. Και δεν μπορεί να γίνει ανάπλαση γιατί δεν κινείται δεν δουλεύει το σύστημα εκεί με τις...

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: ...*(δεν ακούγεται)*... αν έχουμε το σχέδιο και όταν ανοίξουνε θα το εφαρμόσουμε. Αυτό λέμε, μήπως είναι εμβολοματική αυτή η λύση, ένα κομματάκι εδώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Προφανώς θα πάμε σε κάτι αντίστοιχο, δεν θα πάμε σε κάτι τελείως διαφορετικό.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Υπάρχει; Αυτό εννοώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αυτή είναι η κεντρική ιδέα, ναι.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Και αυτή η ιδέα απορρέει ακόμη και για τη συνολική μελέτη...

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Ιδέα όπως λέτε, όχι σχέδιο. Ιδέα.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Όχι, όχι, δυο λεπτά, θα σου πω, θα σου πω.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Είπατε να μην κάνουμε διάλογο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σωστό, σωστό. Εγώ το είπα αλλά δυστυχώς εδώ δεν... Δεν εισακούγεται η άποψη του Προέδρου.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Να κάνω μια ερώτηση ακόμα;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι, στο μικρόφωνο κ. Μπεχράκη.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Μια ερώτηση ακόμα. Οι εργαζόμενοι, οι σερβιτόροι, αυτοί που θα διασχίζουν για να πηγαίνουν από τον βορρά στο νότο, έχει προβλεφθεί, οι διαβάσεις που έχουμε οργανώσει, μπορείτε να μας δώσετε αν το έχετε αντιμετωπίσει σαν υπηρεσία και εάν υπάρχει πρόβλημα με τον ΚΟΚ που περιγράφει τις διαβάσεις άσπρου χρώματος με συγκεκριμένο φορμάτ, με τους κυβόλιθους που βάζουμε εμείς. Πως δηλαδή να κάνουμε μια προσομοίωση...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σχετικά με τους εργαζόμενους. Το έργο, ο κάθε δρόμος, το κάθε έργο, γίνεται για το σύνολο των πολιτών, γίνεται για το καλό του συνόλου της πόλης και των ενδιαφερομένων και των τουριστών και όχι για να δουλέψουν τα μαγαζιά. Τα μαγαζιά δουλεύουν επειδή υπάρχει ο δρόμος, δεν υπάρχει ο δρόμος για να δουλεύουν τα μαγαζιά.

Τώρα, ως προς τους εργαζόμενους. Είναι ένα θέμα το οποίο δεν οφείλουμε να το λάβουμε υπόψη μας με την έννοια δεν ξέρω κι εάν είναι και νόμιμο να περνάει ο εργαζόμενος το δρόμο για να σερβίρει κάτω, στην απέναντι μεριά του καταστήματος. Αυτό δεν, δεν είμαι ειδικός για να το ξέρω...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Τι λέμε τώρα δηλαδή;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τι είναι αυτά που λες;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Σε όλη τη Ναυαρίνου γίνεται αυτό το πράγμα.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Χάνουμε λεφτά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δηλαδή μου λέτε ότι όταν σε μια περιοχή...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ...είναι νόμιμο και να το πείτε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν το ξέρω εάν είναι νόμιμο, δεν είναι αυτή τη στιγμή κάτι που συζητάμε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ..δεν έχει σχέση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν το έβαλα εγώ το θέμα. Δεν το έβαλα εγώ το θέμα. Και ξέρετε τι μου λέτε τώρα; «Σε όλη τη Ναυαρίνου κάνουμε αυτό». Δηλαδή εάν σε μια χώρα επιτρέπεται η ανθρωποκτονία, θα ήταν νόμιμο για μας να οργανώσουμε γκρουπ με σκοπό το κυνήγι;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πάρτε απόφαση.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Παίρνετε δημοτικά τέλη από τα καταστήματα που βρίσκονται κάτω και πάνω. Εισπράττετε και λέτε ότι δεν είναι νόμιμο; Δεν μπορεί να γίνει αυτό το πράγμα. Θα τους λέγατε «δεν εισπράττουμε γιατί δεν είμαστε νόμιμοι».

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι, δεν είναι έτσι όπως το λέτε. Δεν έχει να κάνει με αυτό.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Άρα λοιπόν προχωράμε και να μας πείτε ποια είναι η αντίληψη, πως αντιμετωπίσετε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν θα λύσει ο Δήμος το πρόβλημα των καταστημάτων. Βελτιώνει μια κατάσταση, μεγαλώνουμε το πεζοδρόμιο το κάνουμε...

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Είναι συγκεκριμένη ερώτηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν θα φροντίσει ο Δήμος για την ασφάλεια των εργαζομένων.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Είναι συγκεκριμένη ερώτηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας απάντησα.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Θα υπάρχουν διαβάσεις;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι, δεν θα υπάρξουν διαβάσεις για τους εργαζόμενους, έχουμε διαβάσεις για όλους τους καλαματιανούς. Ο εργαζόμενος λοιπόν εάν θέλει να περνάει απέναντι, θα πρέπει να πηγαίνει στη διάβαση στη γωνία στην Ακρίτα, όπου έχουμε διαβάσεις τέλος πάντων και να περνάει. Αστειευόμενος το λέω αυτό, έτσι; δηλαδή δεν μπορεί να περνάει ο καθένας και να κάνει ότι θέλει. Υπάρχει μια σειρά, υπάρχει μια λογική η οποία είναι σχεδιασμένη, να τι, δεν μπορείς να φτιάξεις διάβαση για να περνάει ο εργαζόμενος. Σαφώς και σεβόμαστε τον εργαζόμενο, προς Θεού, έτσι; αλλά δεν ξέρω και πόσο νόμιμο είναι τελικά αυτό.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Είναι δύο ερωτήσεις ξεχωριστές. Οι διαβάσεις των πολιτών θα είναι επάνω σε κυβόλιθους. Ο ΚΟΚ λέει ότι πρέπει να υπάρχει μια διαγράμμιση του κώδικα που περνάς απέναντι. Εμείς βάζουμε κυβόλιθους. Θα βάλουμε χρωματιστούς κυβόλιθους που θα προσομοιάζει, θα εμφανίζει το... Αυτή είναι μια ερώτηση.

Και δεύτερον. Η ασφάλεια των εργαζομένων που πηγαίνουν πέρα δώθε έχει συζητηθεί, μπορεί να προβλεφθεί; Δηλαδή βγαίνουν με το δίσκο, βαστάνε το δίσκο στο δεξιό χέρι, τα αυτοκίνητα θα έρχονται από τη δεξιά μεριά, τη μεριά που θα είναι του δίσκου. Τα έχουμε συζητήσει αυτά, ξέρουμε τι μπορούμε να τα κάνουμε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι. Δεν τα έχουμε συζητήσει και δεν είναι κάτι που αφορά τη συγκεκριμένη μελέτη, λυπάμαι που το λέω έτσι,...

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δυστυχώς έτσι είναι, δεν μπορεί να περνάει, δεν μπορεί να δουλεύει, νομίζω πως δεν μπορεί να δουλεύει, δεν τον ξέρω το νόμο σχετικά γιατί δεν αφορά τη μελέτη αυτή τη στιγμή. Η αλήθεια είναι ότι τα μαγαζιά ευνοούνται γιατί μεγαλώνει το βόρειο πεζοδρόμιο της Ναυαρίνου, αυτό είναι σίγουρο, γίνεται 8,50 μέτρα... Πόσο είναι κύριε... 8 μέτρα.

Τώρα ως προς τη μεταφορά του δίσκου στο από κάτω κομμάτι, δεν νομίζω ότι είναι καν αντικείμενο της μελέτης.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε να προσθέσω κάτι στην...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Καραγιάννης.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Καταρχήν ευχαριστώ και χρόνια πολλά σε όλους και καλή χρονιά.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Επίσης.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Εγώ πιστεύω ότι μέσα απ' αυτή τη μελέτη η οποία ξεκινά εναυσματικά από το σημεία της Φαρών μέχρι της Ακρίτα, δίνει ένα άλλο στίγμα στο κομμάτι της παραλίας το οποίο έχουμε αυτή τη στιγμή στο μάτι μας. Και τα υλικά τα οποία θα χρησιμοποιηθούν και γενικότερα η παρέμβαση η οποία θα γίνει σύμφωνα με τους αρχιτέκτονες και γενικότερα όλης της ομάδας της Τεχνικής Υπηρεσίας που δούλεψε επάνω στο κομμάτι, θα φέρει σημαντικότερα αποτελέσματα.

Πρώτον, η μονοδρόμηση φίλε Σταμάτη θα έχει τα μισά αυτοκίνητα απ' ότι έχει. Άρα λοιπόν το γκαρσόνι όταν θα έχει το δίσκο θα κοιτάει μόνο από τη μία μεριά. Τώρα εάν έχουμε κανέναν τρελό που πηγαίνει ανάποδα, αυτό είναι ένα άλλο θέμα που μπορεί να συμβεί στον οποιοδήποτε. Άρα λοιπόν θα έχουμε τα μισά αυτοκίνητα. Άρα θα έχεις μόνο το νου σου από την μια μεριά, δεν θα κάθεσαι στη μέση και θα κοιτάς μη σε σκοτώσουνε από δω και από κει, άρα λοιπόν η πρώτη παρέμβαση προς τα συν της ιστορίας που λέγεται εξυπηρέτηση πολιτών στα καθίσματα και οτιδήποτε, επιτυγχάνεται πρώτον με το μεγάλωμα του πεζοδρομίου από πάνω. Ούτως ή άλλως το αυτοκίνητο το οποίο θα μπαίνει στην υλοποίηση αυτού του έργου που θα γίνει επάνω στο πλακόστρωτο, θα καταλαβαίνει ότι είναι κάτι άλλο. Και δεν είναι μια απόσταση η οποία είναι μόνο 30 μέτρα, είναι 250 μέτρα. Άρα λοιπόν θα καταλάβει ότι μπαίνει σε ένα χώρο ο οποίος έχει το ίδιο επίπεδο μαζί με τα πεζοδρόμια. Άρα λοιπόν εκεί θα καταλάβει ότι είναι μια παρέμβαση που οδηγεί σε άλλη κατεύθυνση, άρα πρέπει να μειώσει την ταχύτητα η οποία θα υπάρξει σήμανση κατακόρυφη και κάθετη, ήδη προβλέπεται μέσα στην τεχνική περιγραφή αν θέλετε να το δείτε. Και από κει και μετά λοιπόν θεωρώ ότι είναι προς τα συν και είναι κάτι πάρα πολύ σημαντικό και όπως σας είπα το έναυσμα είναι η φιλοσοφία τού να πάμε σε μία πεζοδρόμηση γενικότερη της Ναυαρίνου το οποίο έχει και αναφερθεί και συζητηθεί αλλά υπάρχουν οι προϋποθέσεις όλες εκείνες που αφορούν όπως είπε και ο κ. Πρόεδρος ο κ. Δημόπουλος ο συνάδελφος, το κομμάτι των κάθετων δρόμων να διανοιχτούν για να μπορεί να γίνει η κυκλοφορία γενικότερα προς αυτή την κατεύθυνση. Εγώ θεωρώ και ψηφίζω θετικά, δεν έχουμε πάει ακόμη στην ψήφο, ότι θα είναι ένα ξεκίνημα μιας σημαντικής προσπάθειας που θα γίνει στο χώρο της Ναυαρίνου.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε.
Υπάρχει κάποια άλλη ερώτηση ή τοποθέτηση;
Ο κ. Αντωνόπουλος.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Θέλω να κάνω κάποιες ερωτήσεις, θα ξεκινήσω από τα πιο σημαντικά.
Σε αυτό το αποσπασματικό πείραμα το οποίο κάνει η Δημοτική Αρχή γιατί πρόκειται περί πειράματος όπως μας το εξήγησε ο κ. Αντιδήμαρχος, είναι μια πειραματική έτσι εφαρμογή να δούμε πως θα πάει και ανάλογα είναι δυνατόν να έχουμε και μονοδρόμηση είπαμε αλλά μπορεί και να γίνει και πλήρη...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Χωρίς έξοδα μπορεί να γίνει πεζοδρόμηση.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Το έχουμε πει αυτό, είναι σημαντικό αυτό και γι' αυτό...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Βγάζοντας τα προστατευτικά δεξιά και αριστερά της οδού.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ισχύει κι αυτό... Σαν υπηρεσία που λίγο ή πολύ *...(δεν ακούγεται)...* το εξής. Έχετε εξετάσει τρεις παραμέτρους σ' αυτή τη μελέτη εφαρμογής. Η μία είναι η τεχνική έκθεση των εργασιών που κάνετε, της εφαρμογής της μελέτης, έχετε κάνει μία τεχνική έκθεση για τα υδραυλικά και μία τεχνική έκθεση για το πράσινο. Σας λείπει λοιπόν θεωρώ και μία τεχνική έκθεση, αφού το θέτετε έτσι, όχι εσείς, σαν υπηρεσία εννοώ, που έχει σχέση με τη συγκοινωνιακή αντιμετώπιση του ζητήματος. Δηλαδή...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το έχουμε συζητήσει αυτό.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ...πολύ σωστά εξετάσατε το πράσινο, εξετάσατε τα υδραυλικά γιατί όντως υπάρχει πρόβλημα, όχι πρόβλημα λόγω μόνο της παρέμβασης που κάνατε αλλά το πρόβλημα που υπήρχε προγενέστερα από την πλευρά της Φαρών αλλά δεν έχετε όμως κάνει καμία μνεία ή μία, ας το πούμε έτσι, τεχνική έκθεση, πέστε το όπως θέλετε εσείς σαν υπηρεσία, για τα συγκοινωνιακά ζητήματα που προκύπτουν από...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Αντωνόπουλε το έχουμε συζητήσει εκτεταμένα στο Δημοτικό Συμβούλιο, δεν είναι αυτό, δεν ψηφίζουμε αυτό σήμερα. Έχετε τοποθετηθεί στο συγκεκριμένο αντικείμενο.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Μισό λεπτό. Και λέω, και λέω. Ακούστε, δεν σας αρέσει αυτή η συζήτηση αλλά τι να το κάνουμε όμως...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν είναι δεν μου αρέσει, μα το έχουμε συζητήσει; Τι "μου αρέσει δεν μου αρέσει".

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ...*(δεν ακούγεται)*

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν θα απαντήσετε σε ερωτήσεις εκτός θέματος.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ λέω γιατί δεν έχει μέσα, έτσι; με απλά λόγια, γιατί δεν έχει μέσα μία τεχνική έκθεση για τα συγκοινωνιακά προβλήματα που θα προκύψουν. Και ρωτάω συγκεκριμένα: Εδώ... Λέει το έχουμε θέσει το θέμα. Ωραία. Γιατί πρέπει να ψηφίσουμε επί τις μελέτες εφαρμογής. Εδώ λοιπόν έχετε δύο σημαντικούς κόμβους, ο ένας είναι η είσοδος εδώ ας το πούμε στη Φαρών και η έξοδος στην Ακρίτα.

Εδώ στην Ακρίτα υπάρχει όλος ο φόρτος τον οποίο εσείς εκτρέπετε από την Ναυαρίνου προς την Ακρίτα. Άρα αυτοί που θα βρίσκουν μπροστά τους αδιέξοδο, δηλαδή μονόδρομο που δεν θα μπορούν να μπου, θα πρέπει αναγκαστικά να πηγαίνουν στην Ακρίτα. Μετά τι θα γίνει εκεί; Ένα αυτό. Όταν αυτοί μπαίνουν εδώ στη Φαρών, εδώ δεν θα πρέπει κάποιος που θα θέλει να αφήσει τον επισκέπτη του που δεν θα μπορεί να πάει από την μια πλευρά ή από την άλλη, να έχει ένα χώρο να μπορεί να σταθμεύει; Θα έρχονται αυτοκίνητα. Θα πρέπει να μούνε εδώ να κάνουνε τη βόλτα τους. Δεν θα μπορούνε κάποιος να ακολουθούνε και τις δύο κατευθύνσεις. Αυτός που θέλει να ακολουθήσει την μία κατεύθυνση που θα μπορέσει να κάνει την στάθμευση έστω και προσωρινά για να μπορεί να μπει μέσα και να περπατήσει και να το απολαύσει; Το ίδιο ισχύει και για την άλλη πλευρά. Και έχουμε μια εκτροπή κυκλοφορίας που δεν την παίρνει αυτό το κομμάτι του μονόδρομου, για να το κλείσουμε αυτό το θέμα και επιβαρύνονται οι διπλανές οδοί. Στο τμήμα αυτό λοιπόν θα δημιουργηθεί ένα κυκλοφοριακό κομφούζιο. Εγώ θα περίμενα να υπάρχει μέσα και μία αναφορά όσον αφορά το συγκοινωνιακό.

Τώρα, επιμέρους θέλω να πω το εξής: Εντάξει, συμφωνώ για τα υλικά αν έχετε κάνει αυτού του είδους την πρόβλεψη, εδώ λοιπόν στην περιοχή της... Αφού πάτε στους κάθετους δρόμους στη Βύρωνος και στη Μαιζώνος, εδώ στη Βύρωνος υπάρχουνε πολλά ζητήματα γιατί έχει γίνει κατάληψη των πεζοδρομίων εδώ στο διατηρητέο που έχω παρακολουθήσει και εδώ έχετε βάλει κάποιον χώρο φρεάτων, αυτά τα σκουπιδοφρέατα που έχετε φτιάξει και κάποιους χώρους που μπαίνουν εκεί οι κάδοι και τα λοιπά, έχει γίνει πλήρη κατάληψη του πεζοδρομίου, είναι ένα διατηρητέο κτήριο σας λέω και νομίζω ότι τα έχετε με τρόπο ας πούμε, η Δημοτική Αρχή όχι εσείς, τα έχει βάλει με τρόπο στο πίσω μέρος να μην φαίνονται. Από τη στιγμή όμως που μονοδρομείτε και κάνετε εδώ πέρα μια ανάπλαση σ' αυτούς τους δρόμους και πολύ καλά κάνετε, δεν θα πρέπει αυτά τα θέματα να τα διευθετήσετε ώστε τα πεζοδρόμια αυτά να αποκαλυφθούν και να είναι σε χρήση; Γιατί τώρα εάν θα πάτε εκεί να δείτε, εδώ στη Βύρωνος συγκεκριμένα, το πεζοδρόμιο δεν είναι σε χρήση, δεν υπάρχει χώρος για τους πεζούς.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Γί' αυτό και μετακινούνται.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Φεύγει;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μην κάνετε διάλογο.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ρωτάω. Φεύγει δηλαδή από κει αυτό το πηγάδι των απορριμμάτων;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μετακινείται. Οπότε ανοίγει.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Που πάει; Εδώ το βλέπω να είναι στη θέση του.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τελειώστε κύριε Αντωνόπουλε τις ερωτήσεις. Ολοκληρώστε τις ερωτήσεις και να απαντήσουμε όλα μαζί τα ερωτήματα.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ έλεγα να φύγει τελείως από το διατηρητέο γιατί δεν έχει άδεια μου είπανε από τη... Έτσι σαν πρόταση. Γιατί δεν έχει άδεια από την Αρχαιολογική Υπηρεσία. Που στείλαμε αίτημα μας είπανε ότι κακώς έγινε και δεν τους έχετε ρωτήσει. Το βάζω στο τραπέζι κ. Πρόεδρε γιατί αυτά είναι ζητήματα αφού κάνετε την ανάπλαση, τουλάχιστον να είναι μια ανάπλαση που να έχει ως πούμε κάποιες προδιαγραφές.

Αυτά τα ζητήματα με έχουν απασχολήσει, το συγκοινωνιακό, το θέμα των κάδων και επίσης τι θα γίνει γενικότερα όσον αφορά τη στάθμευση όλων αυτών θα θέλουμε να έρθουν εδώ και να ακουμπήσουν...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να απαντήσουμε.

Καταρχήν να απαντήσω σε κάτι που με αφορά. Είπατε ότι δεν θέλουμε για τα συγκοινωνιακά γιατί δεν μου αρέσει. Σας πληροφορώ λοιπόν ότι μου αρέσει και μου αρέσει πάρα πολύ το γεγονός ότι με αυτή την ανάπλαση θα αλλάξει όλη η παραλία και ένα σημείο που μαζεύεται όλη η Καλαμάτα εκεί μπροστά στο μόλο θα αναβαθμισθεί και θα γίνει όπως και το κέντρο της Καλαμάτας, μοντέρνο σύγχρονο και φιλικό προς τους ανθρώπους και στο περιβάλλον. Εντάξει; Μην λέμε πράγματα που δεν ισχύουν. Αυτό θέλουμε όλοι πιστεύω.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Το ψηφίσαμε κύριε Πρόεδρε αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τώρα, ως προς τα συγκοινωνιακά. Θα σας παρακαλούσα να μας επιτρέψετε να μην σας απαντήσουμε και να μην σας απαντήσουμε όχι γιατί δεν ξέρουμε ή γιατί δεν θέλουμε, γιατί έχουμε συζητήσει εκτενώς στο Δημοτικό Συμβούλιο, έχετε τοποθετηθεί, έχουν καταγραφεί οι απόψεις σας. Τώρα να ξανασυζητήσουμε τα ίδια, νομίζω πως δεν αξίζει τον κόπο.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Με λίγα λόγια πέστε μας, με δυο κουβέντες. Γιατί υδραυλικά σας έχουν απασχολήσει, τι πρόβλημα λέτε εσείς για τη Φαρών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι δύο κομμάτια μέσα στη μελέτη. Το συγκοινωνιακό το έχουμε τελειώσει, το έχουμε ψηφίσει στο Δημοτικό Συμβούλιο.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εμείς;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εμείς.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πότε; Για ποιο θέμα, για το συγκοινωνιακό ή γενικά;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Πότε είχαμε ψηφίσει τις κυκλοφοριακές μελέτες;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, υπήρχε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Για την περιοχή αυτή;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Βεβαίως. Πριν τις γιορτές σε κάποιο Συμβούλιο. Και είχαμε κάνει και συζήτηση μεγάλη, δύο – τρεις ώρες θυμάμαι τότε, είχε τραβήξει πολύ η συζήτηση.

Ως προς το θέμα το άλλο που είπατε, του κάδου. Είναι ένα σοβαρό θέμα, παρακαλώ να το λάβουμε υπόψη να δούμε εάν μπορούμε να κάνουμε κάτι και τι μπορούμε να κάνουμε.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ήδη μετακινείται, εάν ...*(δεν ακούγεται)*

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν μπορεί να γίνει, είναι διατηρητέο και η Αρχαιολογική Υπηρεσία δεν δίνει έγκριση, αυτό το χαρτί, την απάντηση.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Καμία αντίρρηση.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πρέπει να φύγει από κει αυτό το πράγμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα το λάβουμε υπόψη μας αυτό, πρέπει να το λάβουμε υπόψη και να έχουμε και την απάντηση να... Είναι σωστό, είναι σωστό αυτό, δεν το συζητάμε.

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

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για τα απορρίμματα της περιοχής γιατί είναι η περιοχή τουριστική, έχει και τα καταστήματα. Δεν μπορείς να τους τα βάζεις τώρα, κάνεις ανάπλαση και να τους τα βάζεις εκεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν θέλετε να πείτε κάτι άλλο; Να κάνεις κάποια τοποθέτηση;
Ο κ. Μπεχράκης έχει τοποθέτηση και μετά ο κ. Αντωνόπουλος.

ΜΠΑΚΑΣ: Και μετά εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Μπάκας μετά τον κ. Αντωνόπουλο.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Εμείς σαν παράταξη είχαμε προτείνει την οριστική αντιμετώπιση όλων των παραμέτρων ακριβώς γιατί η ζώνη αυτή για μας δεν είναι ένας δρόμος όπως και αρκετοί συνάδελφοι και από την πλειοψηφία το θίγουν αυτό το θέμα. Είναι δηλαδή κάτι παραπάνω από ένας δρόμος. Έτσι όπως έχει εξελιχθεί στον χαρακτήρα της πόλης, έχει ενσωματωθεί στα φυσιογνωμικά χαρακτηριστικά της και είναι το όριο του αστικού ιστού με τη θάλασσα και επομένως έχει τεράστια σημασία και από τον ρυθμό και τον τρόπο που αναπτύσσεται η πόλη της Καλαμάτας και ο χαρακτήρας της τοπικής οικονομίας και λοιπά και λοιπά. Επομένως λοιπόν δεν πρέπει να τον αντιμετωπίζουμε σαν ένα δρόμο, σαν ένα τμήμα δρόμου. Πρέπει λοιπόν να υπάρχουν εκτεταμένα σχέδια συνολικά και για την πρόσβαση των οχημάτων των πεζών, των ποδηλάτων, του περιπάτου όταν συναθροίζεται τόσος όγκος πληθυσμού και μάλιστα σε συγκεκριμένες ώρες και μέρες η αιχμή αυτή αποκτάει μια τεράστια κορύφωση, όπως είναι το καλοκαίρι τα απογεύματα Παρασκευές – Σάββατα.

Ο τρόπος που πρέπει να ενσωματώσουμε στη λογική είναι και στοιχεία που ήδη έχουμε αναφέρει όλοι μας, δεν είναι πρωτόλειο, από τον καθαρισμό της πως θα αποκομίζονται τα απορρίμματα, πως θα κυκλοφορούνε τα καταστήματα, πως θα υπάρχουνε οι λειτουργίες. Όλη αυτή η αντιμετώπιση απαιτεί προφανώς ένα συνολικό σχέδιο για όλη τη Ναυαρίνου ανεξάρτητα αν θα ανοιχτούνε οι κάθετες και τότε μπορεί να εφαρμοσθεί, πρέπει να έχουμε ένα μοντέλο. Το να δημιουργούμε ένα μοντέλο σε μια άκρη, ένα μοντέλο μπροστά στην

εκκλησία, παραδίπλα και μετά να προσπαθεί ο μελλοντικός τεχνικός να τα ενσωματώσει αυτά και να πάρει υπόψη του τα δεδομένα και να διαμορφώνει την κατάσταση, δεν είναι και έξυπνο για το Δήμο της Καλαμάτας και υπάρχει και οικονομία κλίμακας αλλά δεν μπορείς να κάνεις και μεγάλες παρεμβάσεις και ολοκληρωμένες τεχνικές λύσεις που να ανακουφίζουν και να δημιουργούν καινούργια κατάσταση.

Αυτός είναι ο λόγος που αντιδράσαμε από την πρώτη στιγμή να είναι βυθισμένο το οδόστρωμα σ' αυτή την αίθουσα και εμείς στην αντίληψή μας έχουμε την πεζοδρόμηση όλου αυτού του κομματιού ότι δεν θεωρούμε απαραίτητο να διεξάγεται η κυκλοφορία σε αυτό το τμήμα το οποίο είναι πάρα πολύ σημαντικό τμήμα, έτσι; είναι κοντά στο λιμάνι, παίζει συγκεκριμένο ρόλο ιστορικά και με αυτή την έννοια αντιδράσαμε και είμαστε κάθετα αντίθετοι. Η Δημοτική Αρχή στην πορεία μετέβαλε τη στάση της και ανύψωσε το οδόστρωμα και το έφερε να μπορεί να γίνει στο μέλλον και μια ολική πεζοδρόμηση. Αυτό το θεωρούμε θετικό. Όχι γιατί άκουσε προφανώς τις εισηγήσεις τις δικές μας αλλά ξέρουμε πολύ καλά ότι άμα φτιάξεις ένα έργο με χρήματα του ΕΣΠΑ και μετά πας από ένα μήνα δύο και το ξηλώνεις και το αναβαθμίζεις, ε, θα έχεις πρόβλημα και με τις χρηματοδοτήσεις, θα σου ζητήσουν τα χρήματα πίσω...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και εισακούστηκαν και οι εισηγήσεις, ήταν σε θετική κατεύθυνση, γιατί να μην το πούμε άλλωστε;

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Και εισακούστηκαν, ήταν σε θετική κατεύθυνση και πιστεύουμε ότι είναι στο χέρι του καλαματιανού λαού να επιβάλει αυτές τις λύσεις στην οποιαδήποτε δημοτική αρχή αντιστέκεται σ' αυτή την κατεύθυνση. Θέλω να σας πω αγαπητοί συνάδελφοι ότι αυτό που λέτε για τη Ναυαρίνου ότι παραπέρα στη Ναυαρίνου για να πεζοδρομηθεί θέλουν να ανοιχτούν οι κάθετες δίοδοι, συμφωνούμε όλοι σ' αυτό, δεν υπάρχει σ' αυτό το κομμάτι που κουβεντιάζουμε, οι κάθετες είναι ανοιγμένες, εκτός άμα πάτε να γκρεμίσετε τίποτα καινούργια. Άρα αφού είναι ανοιγμένοι λοιπόν, γιατί δεν υλοποιείτε σ' αυτό το τμήμα την άποψή σας ότι μπορεί να πεζοδρομηθεί;

Με αυτές τις γενικές σκέψεις εμείς τοποθετούμε και την ψήφο μας, θεωρούμε ότι είναι σε θετική κατεύθυνση στη δικιά μας αντίληψη για όλη την παραλιακή ζώνη, γιατί μας διευκολύνει στο μέλλον μια καινούργια δημοτική αρχή να εφαρμόσει την πεζοδρόμηση σε νέα βάση και την ενοποίηση με το λιμάνι που βρίσκεται δυτικότερα, και με αυτή την έννοια θα ψηφίσουμε λευκό δείχνοντας ότι είναι σε μια θετική κατεύθυνση αλλά ταυτόχρονα είναι πίσω απ' αυτό που έχουμε εμείς σαν αντίληψη.

Ορισμένες παρατηρήσεις επιμέρους ήδη τις κάναμε και μέσα από τις ερωτήσεις μας. Θεωρούμε ότι οι τρεις διαβάσεις που υπάρχουνε πρέπει να δοθεί αυξημένη προσοχή πως θα περνάει ο κόσμος απέναντι, θεωρούμε ότι είναι σημαντικό να υπάρξουνε και οπτικές ίνες και να παρθεί υπόψη, δηλαδή μαζί με τα δίκτυα τα διερχόμενα και ένα δίκτυο το οποίο είναι πάρα πολύ φτηνό να εγκατασταθεί ώστε εκεί να δημιουργηθούν και σημεία πρόσβασης στο ίντερνετ επειδή μιλάμε για πάρα πολύ κόσμο το καλοκαίρι και...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συγνώμη.
Κύριε συνάδελφε έχει προβλεφθεί αυτό;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν το ξέρω, δεν έχω...

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Διάβασα την τεχνική έκθεση, δεν υπάρχει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αν δεν υπάρχει να το λάβουμε υπόψη μας, είναι σημαντικό, μην πάνε και σκάψουνε πάλι.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Έχουμε μια μικρή, έχουμε αμφιβολία αν μπορούμε με αυτές τις διατομές στα όμβρια να εξασφαλίσουμε, φυσικά οι επιστήμονες οι τεχνικοί μας έχουν κάνει μια μελέτη, αλλά θεωρούμε εκεί πρέπει να είμαστε γενναιόδωροι και να αυξήσουμε τις

διατομές των ομβρίων που βρίσκονται κάτω από την ανάπλαση ώστε να είμαστε με επάρκεια σε οποιαδήποτε κατάσταση, να μπορούμε να υπάγουμε τα νερά από τη...

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Είναι ένα θέμα εκεί και το ξέρεις.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Το ξέρω. Αλλά...

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Οι διατομές είναι συγκεκριμένες της παροχέτευσης γιατί απαγορεύεται στο λιμάνι να έρθουν.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Να μπούνε νερά. Άρα πρέπει να κάνουμε μια παράλληλη...

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Όταν θα γίνει το έργο της Ευριπίδου που έχει ...*(δεν ακούγεται)*... θα δείτε ότι... *(δεν ακούγεται)*

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε συνάδελφε μη διακόπτετε, αφήστε να ολοκληρώσει.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Είναι πολύ απλό αυτό που λέω. Να φτιάξουμε αγωγούς παράλληλα στη Ναυαρίνου, μέσα στην Ναυαρίνου, ώστε να μπορούμε όλα τα νερά να τα οδηγούμε προς ...*(δεν ακούγεται)*...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έχει λάβει γνώση η ΔΕΥΑΚ κύριε συνάδελφε, τα παρακολουθεί.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: ... και πιστεύουμε ότι θα γίνουν μελλοντικές παρεμβάσεις. Έτσι;

Θεωρούμε ότι αρχιτεκτονικά, βέβαια είναι μακριά από τη δικιά μας αντίληψη που θέλαμε να είναι πιο φιλική στο περιβάλλον και στον πολίτη και στον επισκέπτη και όχι απλώς να θυμίζει μια αστική πλατεία αλλά φυσικά αυτά έχουν ήδη διαμορφωθεί, δηλαδή θα μπορούσαμε να κάνουμε μερικές παρεμβάσεις ακόμα και τώρα, να τοποθετήσουμε κάποιες βρύσες, το στοιχείο του νερού σε όλη αυτή τη ζώνη επειδή και το καλοκαίρι αναπτύσσονται περίπατοι, ποδηλάτες, επισκέπτες, αν μπορέσουμε να ενσωματώσουμε και αυτά τα χαρακτηριστικά να σπάσει αυτό ότι είναι ένας δρόμος ας πούμε και να υποβάλλουμε και τέτοια στοιχεία στην αντίληψή μας.

Και τέλος θεωρούμε φυσικά ότι πρέπει να δούμε και ορισμένες... πρέπει να γίνει μια μελέτη της στάθμευσης όλων των αναγκών των μόνιμων κατοίκων στην περιοχή και πως θα λειτουργούν σε περίοδο δύσκολη. Πόσες ανάγκες έχουμε, που μπορούν να τοποθετηθούν και φυσικά να δώσουμε μεγάλη έμφαση στους παράλληλους δρόμους Κορώνης και λοιπά οι οποίοι πρέπει να αναβαθμιστούν και αυτές, αυτά τα κοιλώματα τα μεγάλα που έχουν για τα όμβρια...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ιρλανδικές τάφροι.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Ναι. Πρέπει αν εξομαλυνθούν ώστε να μπορούν να περάσουν και μικρά λεωφορεία και άλλα οχήματα. Θεωρούμε ότι είναι μια ευκαιρία να γίνει μια συγκεκριμένη μελέτη μαζί με την αποκομιδή η οποία πρέπει να γίνει με μοντέρνο τρόπο, με διαχωρισμό...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Μπεχράκη...

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: ...και οικολογικά, έτσι; με πολλούς μικρούς κάδους και όχι με πηγάδια πέτρινα αλλά με μια νέα αντίληψη που θέλουμε να πούμε και αυτή η ζώνη τουλάχιστον να είναι και μια πειραματική λειτουργία, αλλά είναι και ανάγκη πλέον να δείχνουμε και στον επισκέπτη τι ακριβώς σαν πόλη έχουμε αντίληψη χωρίς να είμαστε αναγκασμένοι να τσιμεντώνουμε τους πλατάνους όπως γίνεται στην Αρτέμιδος και χιλιάδες κόσμος θα έρχεται

και θα βλέπει μια πόλη η οποία τιμμεντώνει τα δένδρα της και θα είναι ένα αρνητικό παράδειγμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Μπεχράκη ευχαριστούμε, να μιλήσει και ο κ. Αντωνόπουλος.

Παρακαλώ, ο κ. Αντωνόπουλος,

Πρώτα ο κ. Αντωνόπουλος και μετά ο κ. Μπάκας.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εμείς κύριοι συνάδελφοι έχουμε να εντοπίσουμε το εξής, ότι η προσπάθεια που κάνει η Δημοτική Αρχή είναι ένα πείραμα το οποίο θα δώσει τις κατευθύνσεις για το τι θα προκύψει στο μέλλον. Δηλαδή προσπαθεί μέσα απ' αυτή την παρέμβαση απ' ότι καταλαβαίνουμε, να προβάλει την περιοχή αυτή και να δείξει πως μπορεί να συνεχιστεί μία παρέμβαση σε όλο το μέτωπο το παραλιακό στο μέλλον.

Όμως οι ελλείψεις που είπαμε υπάρχουν και θα τις πούμε άλλη μια φορά. Αυτό εμείς που θα θέλαμε είναι το εξής κύριε Πρόεδρε. Έπρεπε η Δημοτική Αρχή να μπει στη διαδικασία της μελέτης όλης της παραλιακής ζώνης και να εντάξει μόνο το τμήμα το οποίο μας φέρατε σήμερα απ' τη στιγμή που δεν υπάρχουν χρήματα, δεν υπάρχει χρηματοδότηση για όλο ή από τη στιγμή που υπάρχουν προβλήματα με τους κάθετους δρόμους όπως είπατε και πολλά άλλα προβλήματα. Αυτό επιβάλει η σύγχρονη σήμερα επιστήμη και λέει, κάνουμε ένα συνολικό έργο και μελετάμε την περιοχή αυτή συνολικά και προτείνουμε όλες τις λύσεις αλλά εφαρμόζουμε και υλοποιούμε το κομμάτι Α, δηλαδή αυτό που μας φέρατε σήμερα, τα 260 μέτρα. Αυτό λέει η λογική. Γιατί προσέξτε τώρα τι γίνεται. Εδώ θα δημιουργηθούν προβλήματα και θα σας πω ποια θα είναι αυτά, τα οποία μετά θα έρθει μια άλλη παρέμβαση στο μέλλον, θέλετε σε πέντε θέλετε σε δέκα χρόνια και θα πρέπει λοιπόν αυτό το κομμάτι ή να φτιαχτεί το υπόλοιπο σαν κι αυτό ή να γκρεμίζουμε αυτό και να το φτιάξουμε σαν το άλλο γιατί δεν μπορεί να έχουμε δυο ειδών παρεμβάσεις. Είστε σίγουροι εσείς σήμερα ότι αυτή η πρόταση που κάνετε μπορεί να φτάσει π.χ. μέχρι το ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ, ή μπορεί να γυρίσει και να πάει μέχρι εκεί που είναι σήμερα το Λιμεнарχείο; Είναι αυτή η πρόταση η οποία έχει λύσει όλα τα προβλήματα τα συγκοινωνιακά τα οποία λέτε ότι τα έχουμε δει και δεν θα προκύψουν στο μέλλον άλλες παρεμβάσεις; Αν λοιπόν το είχατε θέσει σε μελέτη σήμερα και το είχαμε μελετήσει δηλαδή με λίγα λόγια, είχατε πάρει και την έγκριση των υπηρεσιών, θα λέγαμε ότι ναι, σωστά σήμερα εφαρμόζετε αποσπασματικά το κομμάτι αυτό. Νομίζω ότι οι τεχνικοί αυτό που λέω το καταλαβαίνουν απόλυτα.

Τώρα όμως επί της ουσίας επειδή έτσι λειτουργεί η Δημοτική Αρχή και επειδή άφησε μερικά περιθώρια για το μέλλον και επειδή εντάξει, έτσι λειτουργούν τα πράγματα στον τόπο μας, είπαμε καταρχήν και λέμε ναι. Θα επισημάνω όμως εν ολίγοις τα τρία σημεία τα σημαντικά, είναι τα εξής:

Συγκοινωνιακό πρόβλημα θα υπάρξει κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι.

Δεύτερον, το πράσινο σαν πράσινο επειδή στη ζώνη την παραλιακή θα θέλαμε λίγο παραπάνω πράσινο, είναι ελλιπές, αυτό να το γνωρίζουμε, και επίσης το πρόβλημα των υδραυλικών μελετών της υδραυλικής ας το πούμε έτσι αποκατάστασης ή εφαρμογής για όσον αφορά την περιοχή αυτή δεν θα λύσει το πρόβλημα ακόμα και εάν γίνει το έργο της Ευριπίδου για κάποιους λόγους που δεν μπορούμε να αναλύσουμε τώρα και ένα σημαντικότερο, το τελευταίο που θέλω να πω είναι το εξής: Κάνετε τόση μεγάλη προσπάθεια. Δεν σκέφτηκε κάποιος ότι θα έπρεπε αυτός ο ποδηλατόδρομος να μετακινηθεί πια αφού κάνουμε μια συνολική παρέμβαση; Να τον έχουμε δηλαδή ευ όρου ζωής επάνω στο πεζοδρόμιο; Δηλαδή είπαμε να κάνουμε έναν δρόμο διπλής κυκλοφορίας μονό για να ανακουφιστεί η περιοχή και γενικότερα η κίνηση των πεζών. Δεν θα δημιουργήσει πρόβλημα κ. Νασόπουλε, σαν τεχνικός σας λέω, αυτός ο ποδηλατόδρομος ο οποίος βρίσκεται επάνω στο πεζοδρόμιο στο οποίο πεζοδρόμιο αυτή τη στιγμή περιμένουμε πολλούς περισσότερους επισκέπτες και θα πρέπει λοιπόν να βάλουμε ωράριο κυκλοφορίας μέχρι τις 8:00 το βράδυ ή αυτό που είχε βάλει η Δημοτική Αρχή. Ξέρετε το πρόβλημα, εσείς το είχατε βάλει το θέμα και είχατε πάρει απόφαση...

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ολοκληρώστε παρακαλώ την τοποθέτηση.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ μίλησα ένα λεπτό και ο συνάδελφος εδώ πέρα ο φίλος μου μίλησε δεκαπέντε. Λοιπόν δεν θα με διακόπτετε όταν μιλάω, θα...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αν εφαρμόσουμε τον κανονισμό πρέπει να σταματήσετε να μιλάτε. Παρ' όλα αυτά δεν έχουμε αντίρρηση, σας είπα συντομεύστε όχι σταματήστε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Να βάζετε ίδια μέτρα και σταθμά με όλους, θα έχετε ένα ρολόι εκεί που θα λέει τέλος του χρόνου, δεν θα μας διακόπτετε και θα λέτε τώρα ...*(δεν ακούγεται)* Εντάξει;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ολοκληρώστε κύριε συνάδελφε, θα είχατε ολοκληρώσει τώρα.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Βλέπω ότι όταν μιλάω έχετε ένα πρόβλημα να τελειώσω γρήγορα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και στον κ. Μπεχράκη το είπα, ο κ. Μπεχράκης δεν παραπονέθηκε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Το είπαμε στα πέντε λεπτά και...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Χάνετε τον χρόνο σας, μετράει ο χρόνος σας αυτή τη στιγμή.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν έχω πρόβλημα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ ολοκληρώστε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν έχω πρόβλημα με τον χρόνο, έχω αρκετό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ολοκληρώσατε;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ολοκληρώστε γιατί θα διακόψω τη συνεδρίαση. Ειλικρινά σας μιλάω, θα την διακόψω.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πρόβλημά σας. Εντάξει; Να μάθετε να κάνετε σωστά τη συνεδρίαση. Όταν μιλάει κάποιος και λέει πράγματα, να τον ακούτε. Είμαστε που είμαστε εδώ πέρα όλοι...

Λοιπόν θέλω να πω το εξής και το καταλάβανε εδώ πέρα οι συνάδελφοι. Αυτός ο ποδηλατόδρομος εδώ πέρα επάνω δημιουργεί προβλήματα σε ένα σημαντικό έργο που έκανε την προσπάθεια η Δημοτική Αρχή να το εντάξει σε ένα πρόγραμμα και να δώσουμε 650.000. Λοιπόν θα έπρεπε να είναι ενσωματωμένο σε πρώτη φάση μαζί με το οδόστρωμα και την κυκλοφορία που υπάρχει εκεί. Υπήρχε χώρος, έπρεπε να τον κατεβάσετε κάτω μια για πάντα γιατί λειτουργεί με πρόβλημα και προσέξτε και για τους ποδηλάτες και για τους πεζούς. Δεν νοείται ανάπλαση τέτοιου τύπου, σήμερα δηλαδή που κάνετε μια άρτια ας πούμε μελέτη και καυχιέστε σήμερα ότι έχετε φτάσει σε ένα σημείο που κάνετε την καλλίτερη δυνατή δουλειά και μας λέτε ότι θα υπάρχει εδώ πέρα και ποδηλατόδρομος. Από την μία μονόδρομος και από την άλλη επάνω στον πεζόδρομο. Αυτό δεν ισχύει επιστημονικά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι συνεπίπεδα όλα αυτά. Αυτό λέει η μελέτη, είναι συνεπίπεδα.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν μπορεί ο πεζός... Ακούστε κύριε Δημόπουλε, όταν πάτε εσείς βόλτα εκεί με το παιδί σας, δεν ξέρω εγώ, με την παρέα σας, δεν θα έχεις το νου σου εσύ αν περνάνε ποδήλατα και από πού θα σου ῥθουνε. Εδώ κάνετε μια μονοδρόμηση για να αποφορτισθεί η κυκλοφορία και η περιοχή. Συμφωνούμε; Και να αναβαθμισθεί και να μπορεί...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι συνεπίπεδο το οδόστρωμα, ο ποδηλατόδρομος και το πεζοδρόμιο. Δηλαδή είναι στο ίδιο επίπεδο. Όπως είναι στην πλατεία.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Γιατί φτιάξαμε το έργο αυτό;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Για να βελτιώσουμε την κατάσταση και την ποιότητα ζωής.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Είπατε στην αρχή της εισήγησής σας ότι οι πολίτες που θα πηγαίνουν εκεί πέρα, πρώτα φτιάχτηκε γι' αυτούς και μετά για τα μαγαζιά. Έτσι δεν είπατε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτό είπατε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είπα ότι οι δρόμοι δεν είναι για να δουλεύουν τα μαγαζιά, τα μαγαζιά δουλεύουν επειδή είναι οι δρόμοι είναι εκεί.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Μπράβο. Άρα φτιάχτηκε για τους δημότες αυτό το πράγμα, να απολαμβάνουν το χώρο επισκεψιμότητας. Και σας λέω λοιπόν...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συμφωνούμε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ...εσείς πάτε βόλτα εκεί και έρχονται ποδήλατα δεξιά και αριστερά. Που θα έχεις το μυαλό σου, στα ποδήλατα ή στον καφέ που θα πίνεις και στο τηλέφωνο που θα μιλάς και στην παρέα σου;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δηλαδή τους πολίτες που ασχολούνται και ενδιαφέρονται πρέπει να τους απομονώσουμε; Δεν πρέπει να βρούμε μια λύση όλοι αυτοί μαζί να συνεργάζονται; Το ότι δεν σας αρέσει εσάς εκεί ο ποδηλατόδρομος δεν σημαίνει ότι είναι και τεχνικά λάθος. Όπως είπατε και προηγουμένα, δεν ήθελα να απαντήσω αλλά με αναγκάζετε, είπατε προηγουμένως ότι «τι θα γίνει μεθαύριο όπου μια άλλη δημοτική αρχή θα θέλει να φτιάξει την υπόλοιπη Ναυαρίνου, θα πρέπει ή να γκρεμίσει αυτό ή να φτιάξει εκεί», δηλαδή βάζετε δεδομένο στο μυαλό σας, να ολοκληρώσω κι εγώ τώρα, ότι είναι λάθος η αντιμετώπιση και άρα λοιπόν η επόμενη δημοτική αρχή δεν θα την ακολουθήσει. Και σας ρωτώ λοιπόν κι εγώ λοιπόν. Τι θα γίνει εάν η επόμενη δημοτική αρχή που μπορεί να μην είναι ο κ. Νίκας να είναι κάποιος άλλος, κάποια άλλη πολιτική παράταξη...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Συμφωνώ σ' αυτό, πόσα χρόνια θα είναι ο Νίκας Δήμαρχος;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν ξέρω ρωτήστε τον.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κάποια στιγμή θα φύγει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τι θα γίνει εάν η επόμενη δημοτική αρχή δει ότι είναι σωστό και θελήσει να κάνει και το υπόλοιπο έτσι, τότε θα είναι και εκείνη η δημοτική αρχή λάθος;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν το ξέρουμε τι θα κάνει η επόμενη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ούτε ξέρουμε αν θα είναι λάθος για την επόμενη δημοτική αρχή.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Τη δεσμεύετε όμως. Τη δεσμεύετε όμως με την πρόταση που κάνετε. Αν ...*(δεν ακούγεται)*

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ολοκληρώστε σας παρακαλώ πολύ και να συνεχίσουμε τη συζήτηση.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ ολοκλήρωσα, νομίζω ότι έγινα σαφής, έτσι; τα βλέπετε και εσείς τα προβλήματα από τα λεγόμενά σας ότι υπάρχουνε, ελπίζω να τα δούνε και οι τεχνικές υπηρεσίες. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Μπάκας έχει το λόγο.

Λίγο σύντομα κύριε συνάδελφε, μην παρεξηγηθείτε και εσείς που σας λέω "λίγο σύντομα".

ΜΠΑΚΑΣ: Ένα λεπτό, ένα λεπτό θα κάνω.

Θα ήταν σοβαρή παράληψή μας κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης κύριε Πρόεδρε να μην ευχαριστήσω...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Μένει στην αντιπολίτευση αυτό, εμείς δεν έχουμε οι μειοψηφίες σχέδια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι ο φάκελος της γραμματείας. Θα το δώσουμε στη γραμματεία...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ένα φάκελο έπρεπε να τον φέρετε και σε μας. Να τον έχουμε, να τον μελετήσουμε σίτι μας, στο γραφείο μας. Αυτά είναι για μας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν είναι δικό μας, είναι της γραμματείας του Δημοτικού Συμβουλίου.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εμάς μας φέρετε, εμάς μας φέρατε; Ένας για όλους;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν υπάρχει φάκελος αντιπολιτεύσεως;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εδώ είναι. Άδειος, δεν έχει μέσα σχέδιο. Αυτό μένει στις μειοψηφίες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα σας βγάλει μια φωτοτυπία βρε παιδιά, εντάξει, το έχει στείλει σε ηλεκτρονική μορφή. Φέρτε το να μπει στο φάκελο να μην είναι... Θα σας βγάλει φωτοτυπίες. Φέρ' το ρε συ, βρε Μιχάλη φέρ' το εδώ.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Το στείλατε με e-mail καταρχάς το σχέδιο;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το έχει στείλει. Είναι μέσα στην εισήγηση, ναι.

ΜΠΑΚΑΣ: Μπορώ κύριε συνάδελφε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Παρακαλώ κύριε συνάδελφε, συγνώμη για τη διακοπή.
Ο κ. Μπάκας, μιλάτε παρακαλώ.

ΜΠΑΚΑΣ: Θα ήταν σοβαρή...

Μιχάλη, εγώ σε άκουσα με ευλάβεια.

Θα ήταν σοβαρή παράληψή μας κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης να μην ευχαριστήσουμε την Τεχνική Υπηρεσία που καταγράφεται ακόμα ένα έργο στο ενεργητικό της και γενικότερα τον Παναγιώτη Νασόπουλο. Αν δεν κάνω λάθος Παναγιώτη ήσουνα συμμαθητής με τον

Μιχάλη, ε; στο άλλο τμήμα όμως. Καλώς θυμάμαι. Είμαστε παιδιά του 2^{ου} Γυμνασίου τότε και μετέπειτα Λυκείου.

Κύριε Πρόεδρε είναι δικαίωμα της αντιπολίτευσης και των μειοψηφιών, να αποστασιωποούνται. Άλλοτε με αντιπολιτευτική διάθεση και πρόθεση και άλλοτε γιατί αυτό απαιτεί η ματιά του σε εκείνη τη στιγμή που κατέγραψε μία παράληψη και θέλουν να συμπληρωθεί. Μία – δύο παραλήψεις. Επομένως λοιπόν είμαι καλοδεχούμενος σε όλες τις παρατηρήσεις από τις μειοψηφίες, δεν το συζητάμε, είναι και ο ρόλος τους αυτός άλλωστε.

Κατά τα λοιπά το εν λόγω έργο θα εξωραΐσει την περιοχή, θα αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής αλλά και το πιο σημαντικό, θα αποτελέσει ένα πείραμα ψυχικής προετοιμασίας αλλά και προετοιμασίας γενικότερα της κοινής γνώμης γι' αυτό που θα γίνει τα επόμενα χρόνια. Και θα είναι αναπόφευκτο η μονοδρόμηση της Ναυαρίνου το λιγότερο, το λιγότερο, η μονοδρόμηση μέχρι ενός σημείου. Βεβαίως μέχρι το ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ ή μέχρι το Λιμεναρχείο δεν νομίζω ότι θα φτάσει ποτέ γιατί αυτό δεν το επιτρέπουν οι κυκλοφοριακές ανάγκες της περιοχής. Αλλά θα το δούμε, αυτό θα το δούμε. Για την ώρα πάμε γι' αυτό το κομμάτι. Θα αναβαθμιστεί η ποιότητα ζωής, θα δούνε ότι πάει δυνατά αυτή η ανάπλαση και οι υπόλοιποι επαγγελματίες που βρίσκονται παραπέρα αλλά και οι υπόλοιποι ιδιοκτήτες που βρίσκονται παραπέρα και νομίζω ότι θα έχει προετοιμαστεί και θα έχει ωριμάσει η κοινή γνώμη για να επεκταθεί όταν θα το επιτρέψουν οι ανάγκες, το εν λόγω έργο και παραπέρα.

Βεβαίως και θα ψηφίσουμε θετικά και θα συγχαρούμε για άλλη μια φορά τον κ. Νασόπουλο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε.
Ψηφοφορία. Η πλειοψηφία υπέρ.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ένα μικρό σχόλιο, λίγο σύντομα παρακαλώ να τελειώσουμε.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Συμφωνούμε με το πνεύμα του συναδέλφου, αλλά δημιουργική αντιπολίτευση είναι η προγραμματική αντιπολίτευση και παραγωγική αντιπολίτευση είναι αυτή η οποία προσπαθεί να υποδείξει προβλήματα και να μπορέσει ο ανταγωνιστικός διάλογος να οδηγήσει σε βελτίωση των παραγόμενων έργων ακόμα και εάν δεν είναι στην αντίληψη των παρατάξεων της αντιπολίτευσης. Και χάρηκα που συμφώνησες σ' αυτό το πράγμα.

Με αυτή την έννοια δεν είναι ότι εμείς δεν βλέπουμε ότι δεν θα αναβαθμισθεί η περιοχή, ότι δεν είναι εις όφελος και θετικό, αλλά λέμε πιο είναι το σωστό. Πρέπει να είναι σωστό. Και μια προγραμματική αντιπολίτευση λοιπόν πιέζει τη Δημοτική Αρχή να έχει ευρύτερα σχέδια, να έχει συνολικότερες μελέτες, να προσπαθεί να προγραμματίζει, να μην κάνει μπαλώματα και αυτό νομίζω ότι είναι στο ρόλο κάθε δημιουργικής αντιπολίτευσης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε.
Ο κ. Μπεχράκης λευκό.
Ο κ. Αντωνόπουλος;

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Να πω ένα πράγμα. Νομίζω ότι, το ξέχασα να το πω,...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα τα πούμε στο Συμβούλιο αύριο.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: ...να ορίσουμε και μερικά σημεία στάθμευσης, μικρά σημεία στάθμευσης, αυτά τα γνωστά σημεία στάθμευσης που προβλέπονται για ΑΜΕΑ, ώστε να μπορεί ένας ο οποίος έχει κατέβει με το καροτσάκι του να κάτσει σε μια στιγμή, σε ένα...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σωστό.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: ...σε ένα μέρος, σε ένα μικρό 1Χ1, 2Χ2 επιφάνεια, να ανακουφιστεί, πιθανόν μια μελλοντική παροχή ηλεκτρικού για να αναβαθμίσει τις μπαταρίες του και λοιπά και λοιπά. Ή εκεί να μπει και ένα νερό, υπάρχουν προδιαγραφές τέτοιες, γιατί εμείς σαν πόλη χρειαζόμαστε και να πειραματιζόμαστε αλλά να πηγαίνουμε και πιο μπροστά στις παροχές. Και επίσης αύξηση των καθιστικών σημείων ώστε να μπορεί ο κόσμος και να κάτσει, μαζί με τις βρύσες και λοιπά να μπορεί ο κόσμος και να κάτσει. Μαζί με τις βρύσες και λοιπά καταλαβαίνετε ότι εμείς δείχνουμε μια άλλη λογική και όχι ένα στείο αστικό περιβάλλον.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ψηφίζετε λευκό.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Λευκό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Αντωνόπουλος, Υπέρ.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι. Εμείς κ. Πρόεδρε θεωρούμε ότι αυτό είναι ένα πείραμα το οποίο θα αναδείξει αλλά και θα καταδείξει τα προβλήματα τα οποία έχει αυτή η παρέμβαση, έτσι; είναι σε θετική κατεύθυνση, θέλουμε να υπάρχει ολοκληρωμένη παρέμβαση, θα βοηθήσει την πόλη να δει πως θέλει να είναι το παραλιακό μέτωπο, τα χρήματα είναι από πρόγραμμα και γι' αυτό το λόγο το ψηφίζουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σκεφτείτε να διαφωνούσαμε κιόλας τι θα λέγαμε εδώ πέρα. Τέλος πάντων, ευχαριστούμε πολύ.

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. Μπεχράκη ο οποίος δηλώνει ΛΕΥΚΗ ψήφο, κατά πλειοψηφία,

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας την έγκριση της μελέτης με τίτλο «Ανάπλαση οδού Ναυαρίνου (Α'φάση) από οδό Φαρών έως οδό Ακρίτα» προϋπολογισμό 650.000,00 € συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ (24%), όπως αυτή συντάχθηκε από το Τμήμα Μελετών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου η τεχνική έκθεση της οποίας αναλυτικά καταχωρείται 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

Δημήτριος Δημόπουλος

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Αντωνόπουλος Μιχαήλ
2. Βεργόπουλος Δημήτριος
3. Καραγιάννης Ανδρέας

4. Μπάκας Ιωάννης

5. Μπεχράκης Σταμάτης

Ακριβές Απόσπασμα
Καλαμάτα 18 Ιανουαρίου 2018
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ
(ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ**ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 1/2018****ΑΠΟΦΑΣΗ 1/2018**

Στην Καλαμάτα σήμερα, **την 10^η Ιανουαρίου 2018, ημέρα Τετάρτη και ώρα 12:00 μεσ.**, στο Δημαρχιακό Κατάστημα της οδού Αθηνών 99, συνέρχεται στην 01η/2018 συνεδρίαση η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας, μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 769/05-01-2018 πρόσκληση του κ. Προέδρου, που επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται ο κ. Δημόπουλος Δημήτριος, Αντιδήμαρχος Καλαμάτας, Πρόεδρος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής και από τα τακτικά μέλη οι κ.κ.: 1) Αντωνόπουλος Μιχαήλ, 2) Βεργόπουλος Δημήτριος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 4 απόφαση), 3) Καραγιάννης Ανδρέας, 4) Μπάκας Ιωάννης και 5) Μπεχράκης Σταμάτης.

Δεν παραβρίσκονται αν και κλήθηκαν νόμιμα τα τακτικά μέλη κ.κ. 1) Θεοφιλόπουλος Ιωάννης, 2) Μαρινάκης Σαράντος και 3) Ντίντα Παναγιώτα.

Επίσης στη συνεδρίαση παραβρίσκονται τα αναπληρωματικά μέλη από τη πλευρά της πλειοψηφίας οι κ.κ.: Πολίτης Δημήτριος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 1 απόφαση) και Μπουζιάνης Παύλος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 1 απόφαση).

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 μελέτης του έργου «Ανάπλαση οδού Ναυαρίνου (Α' φάση) από οδό Φαρών έως οδό Ακρίτα».

Εισηγούμενος το θέμα ο κ. Πρόεδρος αναφέρεται στην από 21-12-2017 υπηρεσιακή εισήγηση του Τμήματος Μελετών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, η οποία ήταν στο φάκελο του θέματος προς ενημέρωση και έχει αναλυτικά ως εξής:

ΘΕΜΑ : Έγκριση μελέτης του έργου «Ανάπλαση οδού Ναυαρίνου (Α' φάση) από οδό Φαρών έως οδό Ακρίτα».

Σας υποβάλλουμε την μελέτη του έργου με τίτλο «Ανάπλαση οδού Ναυαρίνου (Α' φάση) από οδό Φαρών έως οδό Ακρίτα», προϋπολογισμού 650.000,00 € συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ (24%) και παρακαλούμε για την έγκρισή της.

- Συνημμένα:** 1. Τεχνική Έκθεση
2. Γενική Κάτοψη Διαμόρφωσης

Καλαμάτα 21 / 12 / 2017

Καλαμάτα 21 / 12 / 2017

Καλαμάτα 21 / 12 / 2017

Ο συντάξας

Η προϊσταμένη
του Τμήματος Μελετών

Ο Δ/ντης Τ.Υ
Δήμου Καλαμάτας

Παναγ. Δ. Νασόπουλος
Αρχιτέκτων Μηχ/κός

Χριστίνα Λυκουργιά
Τοπογράφος Μηχ/κός

Βασ. Τζαμουράνης
Πολιτικός Μηχ/κός

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

**Τ Ε Χ Ν Ι Κ Η Ε Κ Θ Ε Σ Η
Ο Ι Κ Ο Δ Ο Μ Ι Κ Ω Ν Ε Ρ Γ Α Σ Ι Ω Ν**

A. 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.

B. 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 και μόνον λωρίδας κυκλοφορίας οχημάτων πλάτους 3,80μ, διαστρωμένη με έγχρωμους κυβόλιθους βαρέως τύπου διαστάσεων 20x10x10εκ, συνεπίπεδη με τα εκατέρωθεν αυτής πεζοδρόμια. 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. Η παραπάνω ζώνη διέλευσης οχημάτων θα διαχωρίζεται από τα νέα πεζοδρόμια, με την τοποθέτηση μιας σειράς εμποδίων στάθμευσης με αντανακλαστική ταινία, που θα αποτελούν στην ουσία τον δείκτη κίνησης αυτοκινήτων.

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 (με 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 – Φαρών 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.

Η μελέτη προβλέπει επιπλέον στο βόρειο πεζοδρόμιο, την εγκατάσταση νέου δικτύου ηλεκτροφωτισμού, προς ενίσχυση του υπάρχοντος και σε καλή κατάσταση δικτύου φωτισμού του

νότιου πεζοδρόμιου, με την τοποθέτηση σύγχρονων και μοντέρνων φωτιστικών σωμάτων τύπου LED, αναρτημένα από ευθύγραμμους βραχίονες σε 5μετρους ιστούς φωτισμού.

Τέλος σε ότι αφορά το πράσινο, στο βόρειο πεζοδρόμιο προβλέπεται η φύτευση δέντρων (μουριές άκαρπες) σε γραμμική διάταξη και απόσταση αξονικά περίπου 9,00μ μεταξύ τους, μέσα σε λάκκους φύτευσης διαστάσεων 0,80μx0,80μ στους οποίους εγγράφεται περιμετρικά τετράγωνο πλαίσιο από ολόσωμο λευκό «χτυπητό» μάρμαρο Καβάλας, με εγκοπή (γλυφή) στην εσωτερική του πλευρά, στην οποία θα επικαθήσει η εσχάρα προστασίας των δέντρων, σε στάθμη συνεπίπεδη με τις δαπεδοστρώσεις του πεζοδρομίου.

Η επιλογή των δέντρων έγινε με βάση τα δεδομένα που έχουμε σήμερα στο νότιο πεζοδρόμιο, όπου η φύτευση των μουριών πραγματοποιήθηκε σε αποστάσεις των 5,50μ και 8,80μ αντίστοιχα. Συνεπώς με την ίδια φιλοσοφία τοποθετούνται και οι μουριές στο βόρειο πεζοδρόμιο και μάλιστα σε απόσταση 7,50μ από τα όρια των οικοδομικών γραμμών, ενώ η μεταξύ τους κάθετη απόσταση (μεταξύ αυτών του βόρειου και νότιου πεζοδρομίου) θα είναι περίπου 8,50 μέτρα.

Όλη η παρέμβαση έχει σχεδιαστεί, με κριτήριο την αναβάθμιση της παραλιακής ζώνης και τη 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 αναπλάσεων που έχουν πραγματοποιηθεί έως τώρα στο κέντρο της πόλης και το παραλιακό μέτωπο, έτσι ώστε στο σύνολό τους να λειτουργούν όλες ως μια ενιαία ζώνη αναψυχής, πρασίνου, περιπάτου και στάσης των κατοίκων και τουριστών, ιδιαίτερα μετά την μεγάλη αύξηση προσέλευσης κρουαζιερόπλοιων στην πόλη μας.

Γ. ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Οι κυριότερες εργασίες που προβλέπονται να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με την μελέτη, είναι οι εξής:

- Καθαιρέσεις, εκριζώσεις μικρών και μεσαίων δέντρων, αποξηλώσεις και χωματοουργικές εργασίες (γενικές εκσκαφές και εκσκαφές θεμελίων και τάφρων), στις επιφάνειες που περικλείονται ανάμεσα στα όρια των οικοδομικών γραμμών (βόρειο πεζοδρόμιο), μέχρι τα όρια του υφιστάμενου νότιου πεζοδρομίου της οδού Ναυαρίνου, σε μήκος 240,00 μ και πλάτος περίπου 13,00μ.
- Σκυροδέματα που θα χρησιμοποιηθούν, είτε σαν υπόβαση τοποθέτησης διαφόρων ειδών δαπεδοστρώσεων, είτε σαν βάση έδρασης των κρασπέδων οδού, στην κατασκευή των νέων ρείθρων όπου αυτό απαιτηθεί, ή άλλων στοιχείων εγκιβωτισμού, στα τυποποιημένα βιομηχανικά κράσπεδα οδού διαστάσεων 15x30cm καθώς και για τον εγκιβωτισμό ή έδραση των σωλήνων αγωγών ομβρίων.
- Επίσης θα χρησιμοποιηθούν ξυλότυποι χυτών μικροκατασκευών στους χώρους γύρω από τους λάκκους φύτευσης, καθώς και δομικά πλέγματα διαφόρων κατηγοριών κυρίως στα σκυροδέματα κάτω από τις προτεινόμενες δαπεδοστρώσεις (πεζοδρόμια, οδόστρωμα, ή όπου αλλού απαιτηθεί σύμφωνα με την μελέτη και τις υποδείξεις της επιβλέπουσας αρχής.

Επιστρώσεις δαπέδων εξωτερικών χώρων με:

- πλάκες τσιμέντου τετράγωνες, με την ορατή τους πλευρά από ψιλή, φυσική μαρμαροψηφίδα, διαστάσεων 40x40εκ σε διάφορες αποχρώσεις (κόκκινες για τις συνδέσεις του ποδηλατόδρομου, λευκές με λίγο πράσινο για τις μεγάλες επιφάνειες), όμοιες ακριβώς με αυτές που υπάρχουν στο νότιο πεζοδρόμιο, ακολουθώντας παρόμοιο κάναβο, διάταξη και σχέδιο.
- πλάκες τσιμέντου ιδίων με τις παραπάνω διαστάσεων, χρώματος απαλού «γκρι» με ελαφρώς ανάγλυφη την ορατή επιφάνεια, τύπου «ανάγλυφης πέτρας», με τις οποίες διαστρώνονται οι χώροι που περικλείονται ανάμεσα στα μεγάλα φατνώματα των υπό ανάπλαση πεζοδρομίων.

- έγχρωμους τσιμεντένιους κυβόλιθους διαστάσεων 20x10x10εκ στη ζώνη διέλευσης αυτικινήτων, και τις διαβάσεις πεζών (οριζόντιες και εγκάρσιες), σε αντικατάσταση της υπάρχουσας ασφάλτου.
- επιστρώσεις ραμπών και κεκλιμένων επιπέδων πεζοδρομίων με πλάκες λευκού μαρμάρου, προέλευσης Καβάλας, με «γραμμωτή» την άνω επιφάνεια για αποφυγή ατυχημάτων από ολίσθηση.
- Φιλέτα (ζώνες) από μάρμαρο λευκό, «χτυπητό», προέλευσης Καβάλας, πλάτους 10cm, πάχους 3cm και ελάχιστου ελεύθερου μήκους 100cm, για την δημιουργία ζωνών ανάμεσα στα μεγάλα φατνώματα που καθορίζουν τον σχεδιαστικό κάρναβο των πεζοδρομίων.
- λοιπές εργασίες κα τελειώματα στις οποίες περιλαμβάνονται εκτός των άλλων, επιχρίσματα τοίχων κατοικιών, καταστημάτων, μαντρών περιφράξεων και περιθωρίων με τσιμεντοκονία πάχους 2,5εκ και η κατασκευή και τοποθέτηση στοιχείων αστικού εξοπλισμού (ξύλινα καθιστικά, κολωνάκια - εμπόδια στάθμευσης, κάδοι μικροαπορριμμάτων, εσχάρες (προστατευτικά) δέντρων, πινακίδες και στύλοι οδοσήμανσης, διαγραμμίσεις διαβάσεων και διαχωρισμού θέσεων στάθμευσης μηχανών, κλπ).
- Δημιουργία νέου δικτύου ηλεκτροφωτισμού στο βόρειο πεζοδρόμιο, με φωτιστικά σώματα τύπου LED αναρτημένα με ευθύγραμμους βραχίονες, σε 5μετρους ιστούς φωτισμού.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΥΔΡΑΥΛΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Η μελέτη αυτή αφορά κυρίως σε εργασίες κατασκευής αγωγών ύδρευσης, κατασκευή παροχών ύδρευσης και αγωγών ομβρίων, στο τμήμα της οδού Ναυαρίνου από οδό Φαρών έως οδό Ακρίτα, λόγω των επικείμενων έργων ανάπλασης στην παραπάνω περιοχή

Οι αγωγοί ύδρευσης που πρόκειται να κατασκευασθούν, θα έχουν συνολικό μήκος 530 περίπου μέτρα, θα είναι κατασκευασμένοι από πολυαιθυλένιο (PE) 3^{ης} γενιάς, με ονομαστική πίεση (PN) 10Atm: Φ90/300 μέτρα και Φ160/230 μέτρα αντίστοιχα.

Θα εκτελεσθούν εργασίες εκσκαφής ορυγμάτων με κατάλληλα μηχανήματα και στα σημεία που αυτό είναι αδύνατο, με χέρια. Μέσα στα ορύγματα θα τοποθετηθούν κατάλληλα οι σωλήνες (PE) εγκιβωτισμένοι σε άμμο, θα γίνει η απαιτούμενη συγκόλληση τους (και η συνδεσμολογία με τα απαιτούμενα ειδικά τεμάχια), θα τοποθετηθεί το πλαστικό πλέγμα προστασίας και θα πραγματοποιηθούν οι απαιτούμενες δοκιμές. Στην συνέχεια θα τοποθετηθούν οι απαιτούμενες συσκευές δικτύου και θα γίνουν όλες οι αναγκαίες συνδέσεις δικτύου με το υπάρχον δίκτυο. Τέλος θα γίνει επανεπίχωση του ορύγματος με υλικά Π.Τ.Π.0150, σύμφωνα με το αντίστοιχο σχέδιο διατομών.

Σημειωτέον, ότι σε μήκος 222 μέτρων, οι δύο αγωγοί ύδρευσης θα τοποθετηθούν στο ίδιο ορυγμα (βλέπε αντίστοιχα σχέδια).

Οι παροχές ύδρευσης που πρόκειται να κατασκευασθούν είναι:

- 12 παροχές νέας τεχνολογίας με Φ32, που θα εξυπηρετούν από ένα έως έξι υδρόμετρα.
- 1 παροχή νέας τεχνολογίας με Φ63, που θα εξυπηρετεί πάνω από έξι υδρόμετρα.

Οι παροχές νέας τεχνολογίας θα είναι σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές που έχει ορίσει το Δ.Σ. της Δ.Ε.Υ.Α.Κ. και θα τοποθετηθούν στην πόλη της Καλαμάτας.

Όλα τα μεταλλικά εξαρτήματα κατασκευής των παροχών θα είναι ορειχάλκινα, εκτός αν στο συγκεκριμένο άρθρο αναφέρεται διαφορετικά.

Τονίζεται ότι τα υδρόμετρα και τα φρεάτια που θα χρειασθούν, θα τα προμηθεύσει η Δ.Ε.Υ.Α.Κ. στον ανάδοχο για τοποθέτηση.

Οι αγωγοί ομβρίων που πρόκειται να κατασκευασθούν, αποτελούνται από πλαστικούς σωλήνες δομημένου τοιχώματος διαμέτρου Φ315 και Φ400, συνολικού μήκους 270 μέτρων και κανάλι αποστράγγισης εσωτερικού πλάτους 0,20 μέτρων με σχάρα, μήκους 60 περίπου μέτρων. Οι σωληνωτοί αγωγοί θα τοποθετηθούν εντός ορυγμάτων και θα καλυφθούν με σκυρόδεμα σύμφωνα με τις τυπικές διατομές.

Επίσης θα κατασκευασθούν υδροσυλλογές (μονές ή διπλές) με μετώπες, που θα οδηγούν τα όμβρια στους αγωγούς.

Οι υπάρχουσες υδρορροές των κατοικιών (25 τεμ.) θα συνδεθούν υπόγεια, με σωλήνα PVC Φ110 και με παρεμβολή φρεατίου διαστάσεων 20Χ20Χ20 εκατ. στα πεζοδρόμια, με τους αγωγούς ομβρίων.

Ακόμα, θα γίνει ανύψωση ή ταπείνωση υπάρχοντων χυτοσιδηρών καλυμμάτων φρεατίων αποχέτευσης.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΦΥΤΕΥΣΗΣ

Η παρούσα φυτοτεχνική μελέτη αφορά την ανάπλαση του βορεινού παραλιακού μετώπου της πόλης, από την οδό Φαρών έως την Ακρίτα.

Η αναφερόμενη πρόταση καθίσταται επίκαιρη και αναγκαία, λόγω της μεταβολής της μορφής και των χρήσεων της ευρύτερης περιοχής, σε συνδυασμό με τα μεγάλα έργα υποδομής που βρίσκονται σε εξέλιξη ή εκκρεμούν.

Το βόρειο παραλιακό μέτωπο της Καλαμάτας είχε τον χαρακτήρα υποβαθμισμένης ζώνης για πολλές δεκαετίες, δεδομένης και της υπάρχουσας ανάπλασης του νότιου πεζοδρομίου της παραλιακής οδού.

Αναμφισβήτητα, ένα από τα πεδία στα οποία εμφανίζονται οι πλέον έντονες πιέσεις τόσο σε αστικό όσο και σε εξωαστικό επίπεδο, αναφορικά με το φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον, είναι η ζώνη επαφής της στεριάς με την θάλασσα που συνιστά τον παράκτιο χώρο.

Το αυξημένο ενδιαφέρον σε σχέση με την συγκεκριμένη ζώνη, τείνει να αντανakλάται καθαρά, όχι μόνο στην εικόνα και τον χαρακτήρα του τοπίου της, αλλά και στις σχετικές αξίες των ακινήτων της. Είτε για πρακτικούς και συγκεκριμένους, όπως η μεταφορική ικανότητα της θάλασσας, ή απλά η δροσιά της απογευματινής αύρας, είτε για βαθύτερους θεωρητικούς λόγους που σχετίζονται με την απεραντοσύνη και τα συναισθήματα που προκαλεί, η θάλασσα παρουσιάζει μεγάλη ελκτική ικανότητα, που δεν συγκρίνεται εύκολα με άλλα αντίστοιχα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος. Καθώς μάλιστα είναι ιδιαίτερα δύσκολο να αναπτυχθούν μέσα στη θάλασσα υποδομές, ικανές να αναλάβουν και να στηρίξουν σε σταθερή βάση τις ανθρώπινες δραστηριότητες, οι τελευταίες τείνουν να συνωστίζονται στον παράκτιο χώρο.

Άλλες προσεγγίσεις άπτονται ζητημάτων βέλτιστης μορφολογικής εκμετάλλευσης των δυνατοτήτων που προσφέρει η γειτνίαση με το υγρό στοιχείο, αντιμετώπισης προβλημάτων περιβαλλοντικού χαρακτήρα.

Ο στόχος της παρέμβασης στο βορεινό πεζοδρόμιο της οδού Ναυαρίνου και συγκεκριμένα από την οδό Φαρών έως οδό Ακρίτας, δομήθηκε πάνω σε δύο κύριους άξονες. Ο πρώτος, αφορά στην φυσική αναβάθμιση του χώρου με την απελευθέρωση της παράκτιας ζώνης από κάθε είδους εμπόδια, την προστασία και ανάδειξη του ιστορικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και τον ριζικό επαναπροσδιορισμό της σχέσης της πόλης με το δυτικό παραλιακό της μέτωπο. Ο δεύτερος άξονας, στρέφεται στην οικονομική και κοινωνική ανασυγκρότηση της περιοχής, με την εγκατάσταση χρήσεων αναψυχής και πολιτισμού, με γνώμονα τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και στόχο την κοινωνική συνοχή.

Στο σημερινό αστικό περιβάλλον, η κυριαρχία του μπετόν και η απουσία χώρων πρασίνου, είναι αυτή που χαρακτηρίζει τη δομή μιας σύγχρονης πόλης. Το φυσικό περιβάλλον μέσα στις πόλεις είναι πολύ δύσκολο να παραμείνει ανέπαφο, λόγω των αυξημένων ανθρωπίνων δραστηριοτήτων και παρεμβάσεων. Η απουσία αυτών των χώρων πρασίνου, καθώς και των στοιχείων της φύσης στις πόλεις, δημιουργεί περιβαλλοντικά και αισθητικά προβλήματα. Το "πράσινο" στις πόλεις, αποτελεί ίσως έναν από τους πιο σημαντικούς δείκτες που καθορίζουν την ποιότητα της αστικής ζωής. Το κυριότερο όμως, είναι η αισθητική αναβάθμιση των αστικών κέντρων καθώς και η δυνατότητα που προσφέρουν στους κατοίκους για αναψυχή.

Τέλος, τα δέντρα θα τοποθετηθούν μέσα σε λάκκους φύτευσης διαστάσεων 0,80x0,80μ, πάνω στους οποίους τοποθετούνται μαντεμένιες σχάρες δύο (2) τεμαχίων, στο ίδιο πάντα επίπεδο με την προτεινόμενη πλακόστρωση.

Καλαμάτα 20/12/2017	Καλαμάτα 21/12/2017	Καλαμάτα 21/12/2017
Οι συντάξαντες	Η προϊστάμενη του Τμήματος Μελετών	Ο Δ/ντης Τ.Υ Δήμου Καλαμάτας
Παναγ. Δ. Νασόπουλος Αρχιτέκτων Μηχ/κός	Χριστίνα Λυκουργιά Τοπογράφος Μηχ/κός	Βασ. Τζαμουράνης Πολιτικός Μηχ/κός
Αγγελική Μπουμποπούλου Ηλεκτρολόγος Μηχ/κος		
Δημήτρης Ηλιόπουλος Γεωπόνος Msc		

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι εδώ και ο κ. Νασόπουλος, εάν θέλετε κάποιες τεχνικές λεπτομέρειες, μπορεί να μας τις αναλύσει.

Θεωρώ ότι την κεντρική ιδέα την έχουμε συζητήσει παλαιότερα όταν πήραμε τις αποφάσεις για το θέμα το κυκλοφοριακό. Τώρα καλούμαστε να εγκρίνουμε ή όχι τη μελέτη εφαρμογής. Αυτό συζητάμε σήμερα.

Ερωτήσεις – τοποθετήσεις.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Ας κάνει μια εισήγηση ο υπηρεσιακός παράγοντας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Νασόπουλε πείτε μας τα γενικά αρχιτεκτονικά στοιχεία να μπορέσουμε αν υπάρξουν κάποιες ερωτήσεις να τις απαντήσουμε.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Όπως είπε και ο Πρόεδρος, αφορά την ανάπλαση του τμήματος από Φαρών μέχρι Ακρίτα, μήκος περίπου 240 μέτρων και πλάτους περίπου 13 μέτρων.

Το πώς καταλήξαμε εδώ. Υπήρξε μια απόφαση τέλος πάντων να γίνει μονοδρόμηση από το Δήμο, το λάβαμε αυτό υπόψη και στην ουσία ξεκινήσαμε από το κομμάτι το σημερινό, το κράσπεδο του οδοστρώματος και πάμε προς τα πάνω, τα 13 μέτρα δηλαδή αφορούν αυτά. Το κάτω κομμάτι, από το κράσπεδο και κάτω δεν το ακουμπάμε, είναι ήδη φτιαγμένο, απλά τι κάναμε, το σκεπτικό ήταν απλό, κάναμε μια ζώνη ασφαλείας πλάτους ενός μέτρου στην πάνω την πλευρά του ποδηλατόδρομου, σε βάρος δηλαδή του οδοστρώματος, στην πορεία υπάρχει ένα τμήμα οδοστρώματος το οποίο θα είναι καλυμμένο με κυβόλιθους, συνεπίεδο δηλαδή με τα υπόλοιπα τμήματα, στην ουσία θα είναι ένας χώρος πλατείας απ' όπου θα περνάει ένα

αυτοκίνητο, 3,80 και όλο το υπόλοιπο κομμάτι, γύρω στα 8 μέτρα από τις οικοδομικές γραμμές δίνεται λοιπόν για πεζοδρόμιο, για χώρο δηλαδή προσπέλασης, για χώρο κυκλοφορίας πεζών. Αυτό είναι δηλαδή το σκεπτικό.

Τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν θα είναι ακριβώς τα ίδια που είναι και στο κάτω μέρος, δεν αλλάζουμε υλικά...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δηλαδή;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ότι έχει από κάτω, δηλαδή πλάκες, ψηφίδες, μάρμαρα, αυτά. Ότι έχει το κάτω μέρος του πεζοδρομίου θα έχει ακριβώς και το επάνω, δεν μπορείς να κάνεις διαφοροποίηση υλικών από το βόρειο στο νότιο πεζοδρόμιο, θα είναι και χάλια. Όλη η διαφορά είναι στους κυβόλιθους του οδοστρώματος δηλαδή και της Ναυαρίνου και των καθέτων οδών, οι οποίοι θα είναι οι λιμανίσιοι, δηλαδή όταν λέω λιμανίσιοι θα είναι δεκάριδες κυβόλιθοι. Για πολύ βαριά κυκλοφορία αυτοκινήτων.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Όπως είναι στην εκκλησία μπροστά;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι στην εκκλησία.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Λίγο παρακάτω.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν ξέρω εάν είναι δεκάριδες, εγώ θα χρησιμοποιήσω δεκάριδες, πρώτη φορά ίσως, έχουν άλλο βάρος, έχουν άλλες προδιαγραφές. Αυτή είναι όλη - όλη η διαφορά τους.

Τώρα στο μέτωπο της Ναυαρίνου απαγορεύεται η στάθμευση, υπάρχουν τρεις χώροι για να σταθμεύουν αυτοκίνητα διανομής στα καταστήματα και στις πλάγιες οδούς Μαιζώνος και Βύρωνος υπάρχουν δύο τμήματα από 21 μέτρα αν δεν απατώμαι, τα οποία θα είναι αποκλειστικά για μηχανές. Αν δείτε στην έξοδο, αν έχετε δει και τα σχέδια, στις κάθετους υπάρχουν δύο χώροι περίπου 40 με 45 θέσεις για μηχανές. Στην ουσία είναι οι μηχανές που φεύγουν από το μέτωπο της Ναυαρίνου και πάνε στο πλάι.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Η στάθμευση των μονίμων κατοίκων έχει προβλεφθεί;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι. Έτσι κι αλλιώς στη Ναυαρίνου δεν υπήρχε στάθμευση, μόνο στις καθέτους.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Στη στάθμευση των μονίμων κατοίκων ισχύει ότι ισχύει και στην υπόλοιπη πόλη.

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

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν είχε μπροστά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συγγνώμη, συγγνώμη. Οι θέσεις στάθμευσης δεν είναι των μονίμων κατοίκων, είναι όλων των καλαματιανών και ισχύει και γι' αυτούς ότι ισχύει και για τους υπόλοιπους. Αυτή είναι η λογική.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Και αφήνουμε πάντα ένα πέρασμα, έτσι; ώστε να μπορούν και από τη Μαιζώνος και από τη Βύρωνος να κατέρχονται κάτω στη Ναυαρίνου. Δηλαδή δεν κλείνει κανένας δρόμος, οι κάθετοι μονόδρομοι παραμένουν, απλά μονοδρομείται το κομμάτι της Ναυαρίνου.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε κ. Νασόπουλε. Ότι άλλες ερωτήσεις είναι, θα μας απαντήσετε. Υπάρχουν ερωτήσεις;

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Σε σχέση με το κόστος. Θεωρείτε ότι είναι υπερβολικό για 230 μέτρα ένας προϋπολογισμός 650.000;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Θα έλεγα ότι είναι οριακά με τις μελέτες, μάλλον και λίγο πιο κάτω από τις μελέτες που κάναμε στο παρελθόν. Δηλαδή οι 650.000 αν πούμε ότι είναι..., είναι 230 μέτρα επί 13 συν τις καθέτους οδούς. Δηλαδή νομίζω θα φτάσουμε γύρω στα 4.000 τετραγωνικά. Αν λοιπόν υπολογίσουμε ότι είναι 170 ευρώ ο μέσος όρος περίπου το κόστος της μελέτης, νομίζω ότι είμαστε και κάτι της λιγότερο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εφαρμόζουμε τιμές μονάδων όπως λέει ο νόμος. Δεν εφαρμόζουμε;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Βέβαια, βέβαια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το κόστος λοιπόν προκύπτει βάσει της μελέτης απ' αυτές τις τιμές που προβλέπονται στα τιμολόγια.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Πάμε και λίγο στις καθέτους;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, ναι. Για όλο αυτό το πράγμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όλο αυτό το πακέτο.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Πόσο πάμε στις καθέτους;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Όσο είναι, 25 - 27 μέτρα.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δηλαδή είναι κι αυτές μέσα.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Βέβαια και είναι. Και συναρμογές με τους δρόμους θα είναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο προϋπολογισμός είναι για όλο το έργο όπως το βλέπετε αποτυπωμένο στο σχέδιο, στη γενική άποψη.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Και να μη ξεχνάμε ότι το βασικότερο είναι ότι υπάρχει πολύ σοβαρή αντιμετώπιση από το θέμα των υδραυλικών, υδρεύσεις – αποχετεύσεις – υδρορροές, όλα αυτά γίνονται υπόγεια πια, υπέργεια δεν υπάρχει τίποτα. Και μάλιστα εάν δείτε και στο σχέδιο, υπάρχουν και κάποιες σχάρες, κάποια κανάλια ομβρίων μόνο στα σημεία που οι κλήσεις είναι σχεδόν μηδενικές. Άλλωστε οι κλήσεις στη Ναυαρίνου, πρέπει να το γνωρίζετε όλοι, έτσι; από ανατολή προς δύση είναι μηδενικές γιατί είναι έξω στο λιμάνι. Άρα δεν έχουμε. Οι μόνες κλήσεις που είχαμε είναι από βορρά προς νότο. Γι' αυτό κι εδώ ήτανε δύσκολη η αντιμετώπιση των υδραυλικών και μάλιστα αποφασίσαμε να το κάνουμε και σε ένα επίπεδο για να μπορέσουν και να φύγουν και τα νερά, σε κάθε άλλη περίπτωση είχαμε επιπρόσθετα προβλήματα, τουλάχιστον έτσι λύνονται.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Στην κατάληξη της η Φαρών...

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Η κατάληξη της Φαρών κάτω σχεδόν είναι μηδενική αλλά θα γίνει και μια διευθέτηση της ασφάλτου, έχει αντιμετωπισθεί μέσα στη μελέτη, να προσαρμοστούνε τα υψόμετρα για να εκτονώνεται πιο εύκολα.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι, βελτιώνεται η κατάσταση. Εκεί στη Φαρών υπάρχει ένα πρόβλημα, υπάρχει μια συγκέντρωση υδάτων.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το αντιμετωπίζουμε σε ένα βαθμό, δεν μπορούμε να το λύσουμε ολοσχερώς γιατί έχει να κάνει με τις ποσότητες του νερού.

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

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Αλλαγή κλήσεων. Στις προσαρμογές, βεβαίως.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Παρακαλώ μην κάνετε διάλογο όμως, ερωτήσεις και απαντήσεις γιατί έτσι θα χαθούμε.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Εσείς στην υπηρεσία έχετε μελέτη για όλη τη Ναυαρίνου, ότι μπορεί να ακολουθηθεί η ίδια μορφολογία;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αυτό δεν είναι, θα το απαντήσω εγώ.

Αυτή τη στιγμή η σκέψη, η συζήτηση, είναι για το συγκεκριμένο. Δεν έχει, δεν έχει, δεν μπορεί να το ξέρει ο κ. Νασόπουλος.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Δηλαδή είναι ένα αυτοτελές κομμάτι αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι ένα κομμάτι, είναι μια κεντρική ιδέα που ακολουθεί θα έλεγα και το κομμάτι της Ανάστασης, δίνεται μια κεντρική κατεύθυνση αλλά από κει και πέρα όπως έχω πει και στο Δημοτικό Συμβούλιο, δεν μπορεί να γίνει τίποτα στα ενδιάμεσα εάν δεν ανοίξουμε τις κάθετες οδούς. Δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί η Ναυαρίνου γιατί είναι κλειστή. Δηλαδή εάν πάμε και πεζοδρομήσουμε ή μονοδρομήσουμε τη Ναυαρίνου στο ενδιάμεσο κομμάτι χωρίς να ανοίξουμε τις κάθετες οδούς όπως είναι η Βουλγαροκτόνου την οποία τρέχουμε τώρα για να μπορέσουμε να αποσυμπιέσουμε το παραλιακό μέτωπο, δεν μπορεί να γίνει ανάπλαση. Και δεν μπορεί να γίνει ανάπλαση γιατί δεν κινείται δεν δουλεύει το σύστημα εκεί με τις...

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: ...*(δεν ακούγεται)*... αν έχουμε το σχέδιο και όταν ανοίξουνε θα το εφαρμόσουμε. Αυτό λέμε, μήπως είναι εμβολοματική αυτή η λύση, ένα κομματάκι εδώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Προφανώς θα πάμε σε κάτι αντίστοιχο, δεν θα πάμε σε κάτι τελείως διαφορετικό.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Υπάρχει; Αυτό εννοώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αυτή είναι η κεντρική ιδέα, ναι.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Και αυτή η ιδέα απορρέει ακόμη και για τη συνολική μελέτη...

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Ιδέα όπως λέτε, όχι σχέδιο. Ιδέα.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Όχι, όχι, δυο λεπτά, θα σου πω, θα σου πω.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Είπατε να μην κάνουμε διάλογο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σωστό, σωστό. Εγώ το είπα αλλά δυστυχώς εδώ δεν... Δεν εισακούγεται η άποψη του Προέδρου.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Να κάνω μια ερώτηση ακόμα;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι, στο μικρόφωνο κ. Μπεχράκη.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Μια ερώτηση ακόμα. Οι εργαζόμενοι, οι σερβιτόροι, αυτοί που θα διασχίζουν για να πηγαίνουν από τον βορρά στο νότο, έχει προβλεφθεί, οι διαβάσεις που έχουμε οργανώσει, μπορείτε να μας δώσετε αν το έχετε αντιμετωπίσει σαν υπηρεσία και εάν υπάρχει πρόβλημα με τον ΚΟΚ που περιγράφει τις διαβάσεις άσπρου χρώματος με συγκεκριμένο φορμάτ, με τους κυβόλιθους που βάζουμε εμείς. Πως δηλαδή να κάνουμε μια προσομοίωση...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σχετικά με τους εργαζόμενους. Το έργο, ο κάθε δρόμος, το κάθε έργο, γίνεται για το σύνολο των πολιτών, γίνεται για το καλό του συνόλου της πόλης και των ενδιαφερομένων και των τουριστών και όχι για να δουλέψουν τα μαγαζιά. Τα μαγαζιά δουλεύουν επειδή υπάρχει ο δρόμος, δεν υπάρχει ο δρόμος για να δουλεύουν τα μαγαζιά.

Τώρα, ως προς τους εργαζόμενους. Είναι ένα θέμα το οποίο δεν οφείλουμε να το λάβουμε υπόψη μας με την έννοια δεν ξέρω κι εάν είναι και νόμιμο να περνάει ο εργαζόμενος το δρόμο για να σερβίρει κάτω, στην απέναντι μεριά του καταστήματος. Αυτό δεν, δεν είμαι ειδικός για να το ξέρω...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Τι λέμε τώρα δηλαδή;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τι είναι αυτά που λες;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Σε όλη τη Ναυαρίνου γίνεται αυτό το πράγμα.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Χάνουμε λεφτά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δηλαδή μου λέτε ότι όταν σε μια περιοχή...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ...είναι νόμιμο και να το πείτε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν το ξέρω εάν είναι νόμιμο, δεν είναι αυτή τη στιγμή κάτι που συζητάμε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ..δεν έχει σχέση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν το έβαλα εγώ το θέμα. Δεν το έβαλα εγώ το θέμα. Και ξέρετε τι μου λέτε τώρα; «Σε όλη τη Ναυαρίνου κάνουμε αυτό». Δηλαδή εάν σε μια χώρα επιτρέπεται η ανθρωποκτονία, θα ήταν νόμιμο για μας να οργανώσουμε γκρουπ με σκοπό το κυνήγι;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πάρτε απόφαση.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Παίρνετε δημοτικά τέλη από τα καταστήματα που βρίσκονται κάτω και πάνω. Εισπράττετε και λέτε ότι δεν είναι νόμιμο; Δεν μπορεί να γίνει αυτό το πράγμα. Θα τους λέγατε «δεν εισπράττουμε γιατί δεν είσαστε νόμιμοι».

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι, δεν είναι έτσι όπως το λέτε. Δεν έχει να κάνει με αυτό.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Άρα λοιπόν προχωράμε και να μας πείτε ποια είναι η αντίληψη, πως αντιμετωπίσετε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν θα λύσει ο Δήμος το πρόβλημα των καταστημάτων. Βελτιώνει μια κατάσταση, μεγαλώνουμε το πεζοδρόμιο το κάνουμε...

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Είναι συγκεκριμένη ερώτηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν θα φροντίσει ο Δήμος για την ασφάλεια των εργαζομένων.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Είναι συγκεκριμένη ερώτηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας απάντησα.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Θα υπάρχουν διαβάσεις;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι, δεν θα υπάρξουν διαβάσεις για τους εργαζόμενους, έχουμε διαβάσεις για όλους τους καλαματιανούς. Ο εργαζόμενος λοιπόν εάν θέλει να περνάει απέναντι, θα πρέπει να πηγαίνει στη διάβαση στη γωνία στην Ακρίτα, όπου έχουμε διαβάσεις τέλος πάντων και να περνάει. Αστειευόμενος το λέω αυτό, έτσι; δηλαδή δεν μπορεί να περνάει ο καθένας και να κάνει ότι θέλει. Υπάρχει μια σειρά, υπάρχει μια λογική η οποία είναι σχεδιασμένη, να τι, δεν μπορείς να φτιάξεις διάβαση για να περνάει ο εργαζόμενος. Σαφώς και σεβόμαστε τον εργαζόμενο, προς Θεού, έτσι; αλλά δεν ξέρω και πόσο νόμιμο είναι τελικά αυτό.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Είναι δύο ερωτήσεις ξεχωριστές. Οι διαβάσεις των πολιτών θα είναι επάνω σε κυβόλιθους. Ο ΚΟΚ λέει ότι πρέπει να υπάρχει μια διαγράμμιση του κώδικα που περνάς απέναντι. Εμείς βάζουμε κυβόλιθους. Θα βάλουμε χρωματιστούς κυβόλιθους που θα προσομοιάζει, θα εμφανίζει το... Αυτή είναι μια ερώτηση.

Και δεύτερον. Η ασφάλεια των εργαζομένων που πηγαίνουν πέρα δώθε έχει συζητηθεί, μπορεί να προβλεφθεί; Δηλαδή βγαίνουν με το δίσκο, βαστάνε το δίσκο στο δεξιό χέρι, τα αυτοκίνητα θα έρχονται από τη δεξιά μεριά, τη μεριά που θα είναι του δίσκου. Τα έχουμε συζητήσει αυτά, ξέρουμε τι μπορούμε να τα κάνουμε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι. Δεν τα έχουμε συζητήσει και δεν είναι κάτι που αφορά τη συγκεκριμένη μελέτη, λυπάμαι που το λέω έτσι,...

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δυστυχώς έτσι είναι, δεν μπορεί να περνάει, δεν μπορεί να δουλεύει, νομίζω πως δεν μπορεί να δουλεύει, δεν τον ξέρω το νόμο σχετικά γιατί δεν αφορά τη μελέτη αυτή τη στιγμή. Η αλήθεια είναι ότι τα μαγαζιά ευνοούνται γιατί μεγαλώνει το βόρειο πεζοδρόμιο της Ναυαρίνου, αυτό είναι σίγουρο, γίνεται 8,50 μέτρα... Πόσο είναι κύριε... 8 μέτρα.

Τώρα ως προς τη μεταφορά του δίσκου στο από κάτω κομμάτι, δεν νομίζω ότι είναι καν αντικείμενο της μελέτης.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε να προσθέσω κάτι στην...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Καραγιάννης.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Καταρχήν ευχαριστώ και χρόνια πολλά σε όλους και καλή χρονιά.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Επίσης.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Εγώ πιστεύω ότι μέσα απ' αυτή τη μελέτη η οποία ξεκινά εναυσματικά από το σημεία της Φαρών μέχρι της Ακρίτα, δίνει ένα άλλο στίγμα στο κομμάτι της παραλίας το οποίο έχουμε αυτή τη στιγμή στο μάτι μας. Και τα υλικά τα οποία θα χρησιμοποιηθούν και γενικότερα η παρέμβαση η οποία θα γίνει σύμφωνα με τους αρχιτέκτονες και γενικότερα όλης της ομάδας της Τεχνικής Υπηρεσίας που δούλεψε επάνω στο κομμάτι, θα φέρει σημαντικότερα αποτελέσματα.

Πρώτον, η μονοδρόμηση φίλε Σταμάτη θα έχει τα μισά αυτοκίνητα απ' ότι έχει. Άρα λοιπόν το γκαρσόνι όταν θα έχει το δίσκο θα κοιτάει μόνο από τη μία μεριά. Τώρα εάν έχουμε κανέναν τρελό που πηγαίνει ανάποδα, αυτό είναι ένα άλλο θέμα που μπορεί να συμβεί στον οποιοδήποτε. Άρα λοιπόν θα έχουμε τα μισά αυτοκίνητα. Άρα θα έχεις μόνο το νου σου από την μια μεριά, δεν θα κάθεσαι στη μέση και θα κοιτάς μη σε σκοτώσουνε από δω και από κει, άρα λοιπόν η πρώτη παρέμβαση προς τα συν της ιστορίας που λέγεται εξυπηρέτηση πολιτών στα καθίσματα και οτιδήποτε, επιτυγχάνεται πρώτον με το μεγάλωμα του πεζοδρομίου από πάνω. Ούτως ή άλλως το αυτοκίνητο το οποίο θα μπαίνει στην υλοποίηση αυτού του έργου που θα γίνει επάνω στο πλακόστρωτο, θα καταλαβαίνει ότι είναι κάτι άλλο. Και δεν είναι μια απόσταση η οποία είναι μόνο 30 μέτρα, είναι 250 μέτρα. Άρα λοιπόν θα καταλάβει ότι μπαίνει σε ένα χώρο ο οποίος έχει το ίδιο επίπεδο μαζί με τα πεζοδρόμια. Άρα λοιπόν εκεί θα καταλάβει ότι είναι μια παρέμβαση που οδηγεί σε άλλη κατεύθυνση, άρα πρέπει να μειώσει την ταχύτητα η οποία θα υπάρξει σήμανση κατακόρυφη και κάθετη, ήδη προβλέπεται μέσα στην τεχνική περιγραφή αν θέλετε να το δείτε. Και από κει και μετά λοιπόν θεωρώ ότι είναι προς τα συν και είναι κάτι πάρα πολύ σημαντικό και όπως σας είπα το έναυσμα είναι η φιλοσοφία τού να πάμε σε μία πεζοδρόμηση γενικότερη της Ναυαρίνου το οποίο έχει και αναφερθεί και συζητηθεί αλλά υπάρχουν οι προϋποθέσεις όλες εκείνες που αφορούν όπως είπε και ο κ. Πρόεδρος ο κ. Δημόπουλος ο συνάδελφος, το κομμάτι των κάθετων δρόμων να διανοιχτούν για να μπορεί να γίνει η κυκλοφορία γενικότερα προς αυτή την κατεύθυνση. Εγώ θεωρώ και ψηφίζω θετικά, δεν έχουμε πάει ακόμη στην ψήφο, ότι θα είναι ένα ξεκίνημα μιας σημαντικής προσπάθειας που θα γίνει στο χώρο της Ναυαρίνου.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε κύριε συνάδελφε.
Υπάρχει κάποια άλλη ερώτηση ή τοποθέτηση;
Ο κ. Αντωνόπουλος.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Θέλω να κάνω κάποιες ερωτήσεις, θα ξεκινήσω από τα πιο σημαντικά.
Σε αυτό το αποσπασματικό πείραμα το οποίο κάνει η Δημοτική Αρχή γιατί πρόκειται περί πειράματος όπως μας το εξήγησε ο κ. Αντιδήμαρχος, είναι μια πειραματική έτσι εφαρμογή να δούμε πως θα πάει και ανάλογα είναι δυνατόν να έχουμε και μονοδρόμηση είπαμε αλλά μπορεί και να γίνει και πλήρη...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Χωρίς έξοδα μπορεί να γίνει πεζοδρόμηση.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Το έχουμε πει αυτό, είναι σημαντικό αυτό και γι' αυτό...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Βγάζοντας τα προστατευτικά δεξιά και αριστερά της οδού.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ισχύει κι αυτό... Σαν υπηρεσία που λίγο ή πολύ *...(δεν ακούγεται)...* το εξής. Έχετε εξετάσει τρεις παραμέτρους σ' αυτή τη μελέτη εφαρμογής. Η μία είναι η τεχνική έκθεση των εργασιών που κάνετε, της εφαρμογής της μελέτης, έχετε κάνει μία τεχνική έκθεση για τα υδραυλικά και μία τεχνική έκθεση για το πράσινο. Σας λείπει λοιπόν θεωρώ και μία τεχνική έκθεση, αφού το θέτετε έτσι, όχι εσείς, σαν υπηρεσία εννοώ, που έχει σχέση με τη συγκοινωνιακή αντιμετώπιση του ζητήματος. Δηλαδή...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το έχουμε συζητήσει αυτό.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ...πολύ σωστά εξετάσατε το πράσινο, εξετάσατε τα υδραυλικά γιατί όντως υπάρχει πρόβλημα, όχι πρόβλημα λόγω μόνο της παρέμβασης που κάνατε αλλά το πρόβλημα που υπήρχε προγενέστερα από την πλευρά της Φαρών αλλά δεν έχετε όμως κάνει καμία μνεία ή μία, ας το πούμε έτσι, τεχνική έκθεση, πέστε το όπως θέλετε εσείς σαν υπηρεσία, για τα συγκοινωνιακά ζητήματα που προκύπτουν από...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Αντωνόπουλε το έχουμε συζητήσει εκτεταμένα στο Δημοτικό Συμβούλιο, δεν είναι αυτό, δεν ψηφίζουμε αυτό σήμερα. Έχετε τοποθετηθεί στο συγκεκριμένο αντικείμενο.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Μισό λεπτό. Και λέω, και λέω. Ακούστε, δεν σας αρέσει αυτή η συζήτηση αλλά τι να το κάνουμε όμως...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν είναι δεν μου αρέσει, μα το έχουμε συζητήσει; Τι "μου αρέσει δεν μου αρέσει".

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ...*(δεν ακούγεται)*

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν θα απαντήσετε σε ερωτήσεις εκτός θέματος.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ λέω γιατί δεν έχει μέσα, έτσι; με απλά λόγια, γιατί δεν έχει μέσα μία τεχνική έκθεση για τα συγκοινωνιακά προβλήματα που θα προκύψουν. Και ρωτάω συγκεκριμένα: Εδώ... Λέει το έχουμε θέσει το θέμα. Ωραία. Γιατί πρέπει να ψηφίσουμε επί τις μελέτες εφαρμογής. Εδώ λοιπόν έχετε δύο σημαντικούς κόμβους, ο ένας είναι η είσοδος εδώ ας το πούμε στη Φαρών και η έξοδος στην Ακρίτα.

Εδώ στην Ακρίτα υπάρχει όλος ο φόρτος τον οποίο εσείς εκτρέπετε από την Ναυαρίνου προς την Ακρίτα. Άρα αυτοί που θα βρίσκουν μπροστά τους αδιέξοδο, δηλαδή μονόδρομο που δεν θα μπορούν να μπου, θα πρέπει αναγκαστικά να πηγαίνουν στην Ακρίτα. Μετά τι θα γίνει εκεί; Ένα αυτό. Όταν αυτοί μπαίνουν εδώ στη Φαρών, εδώ δεν θα πρέπει κάποιος που θα θέλει να αφήσει τον επισκέπτη του που δεν θα μπορεί να πάει από την μια πλευρά ή από την άλλη, να έχει ένα χώρο να μπορεί να σταθμεύει; Θα έρχονται αυτοκίνητα. Θα πρέπει να μούνε εδώ να κάνουνε τη βόλτα τους. Δεν θα μπορούνε κάποιος να ακολουθούνε και τις δύο κατευθύνσεις. Αυτός που θέλει να ακολουθήσει την μία κατεύθυνση που θα μπορέσει να κάνει την στάθμευση έστω και προσωρινά για να μπορεί να μπει μέσα και να περπατήσει και να το απολαύσει; Το ίδιο ισχύει και για την άλλη πλευρά. Και έχουμε μια εκτροπή κυκλοφορίας που δεν την παίρνει αυτό το κομμάτι του μονόδρομου, για να το κλείσουμε αυτό το θέμα και επιβαρύνονται οι διπλανές οδοί. Στο τμήμα αυτό λοιπόν θα δημιουργηθεί ένα κυκλοφοριακό κομφούζιο. Εγώ θα περίμενα να υπάρχει μέσα και μία αναφορά όσον αφορά το συγκοινωνιακό.

Τώρα, επιμέρους θέλω να πω το εξής: Εντάξει, συμφωνώ για τα υλικά αν έχετε κάνει αυτού του είδους την πρόβλεψη, εδώ λοιπόν στην περιοχή της... Αφού πάτε στους κάθετους δρόμους στη Βύρωνος και στη Μαιζώνος, εδώ στη Βύρωνος υπάρχουνε πολλά ζητήματα γιατί έχει γίνει κατάληψη των πεζοδρομίων εδώ στο διατηρητέο που έχω παρακολουθήσει και εδώ έχετε βάλει κάποιον χώρο φρεάτων, αυτά τα σκουπιδοφρέατα που έχετε φτιάξει και κάποιους χώρους που μπαίνουν εκεί οι κάδοι και τα λοιπά, έχει γίνει πλήρη κατάληψη του πεζοδρομίου, είναι ένα διατηρητέο κτήριο σας λέω και νομίζω ότι τα έχετε με τρόπο ας πούμε, η Δημοτική Αρχή όχι εσείς, τα έχει βάλει με τρόπο στο πίσω μέρος να μην φαίνονται. Από τη στιγμή όμως που μονοδρομείτε και κάνετε εδώ πέρα μια ανάπλαση σ' αυτούς τους δρόμους και πολύ καλά κάνετε, δεν θα πρέπει αυτά τα θέματα να τα διευθετήσετε ώστε τα πεζοδρόμια αυτά να αποκαλυφθούν και να είναι σε χρήση; Γιατί τώρα εάν θα πάτε εκεί να δείτε, εδώ στη Βύρωνος συγκεκριμένα, το πεζοδρόμιο δεν είναι σε χρήση, δεν υπάρχει χώρος για τους πεζούς.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Γί' αυτό και μετακινούνται.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Φεύγει;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μην κάνετε διάλογο.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ρωτάω. Φεύγει δηλαδή από κει αυτό το πηγάδι των απορριμμάτων;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Μετακινείται. Οπότε ανοίγει.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Που πάει; Εδώ το βλέπω να είναι στη θέση του.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τελειώστε κύριε Αντωνόπουλε τις ερωτήσεις. Ολοκληρώστε τις ερωτήσεις και να απαντήσουμε όλα μαζί τα ερωτήματα.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ έλεγα να φύγει τελείως από το διατηρητέο γιατί δεν έχει άδεια μου είπανε από τη... Έτσι σαν πρόταση. Γιατί δεν έχει άδεια από την Αρχαιολογική Υπηρεσία. Που στείλαμε αίτημα μας είπανε ότι κακώς έγινε και δεν τους έχετε ρωτήσει. Το βάζω στο τραπέζι κ. Πρόεδρε γιατί αυτά είναι ζητήματα αφού κάνετε την ανάπλαση, τουλάχιστον να είναι μια ανάπλαση που να έχει ως πούμε κάποιες προδιαγραφές.

Αυτά τα ζητήματα με έχουν απασχολήσει, το συγκοινωνιακό, το θέμα των κάδων και επίσης τι θα γίνει γενικότερα όσον αφορά τη στάθμευση όλων αυτών θα θέλουμε να έρθουν εδώ και να ακουμπήσουν...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να απαντήσουμε.

Καταρχήν να απαντήσω σε κάτι που με αφορά. Είπατε ότι δεν θέλουμε για τα συγκοινωνιακά γιατί δεν μου αρέσει. Σας πληροφορώ λοιπόν ότι μου αρέσει και μου αρέσει πάρα πολύ το γεγονός ότι με αυτή την ανάπλαση θα αλλάξει όλη η παραλία και ένα σημείο που μαζεύεται όλη η Καλαμάτα εκεί μπροστά στο μόλο θα αναβαθμισθεί και θα γίνει όπως και το κέντρο της Καλαμάτας, μοντέρνο σύγχρονο και φιλικό προς τους ανθρώπους και στο περιβάλλον. Εντάξει; Μην λέμε πράγματα που δεν ισχύουν. Αυτό θέλουμε όλοι πιστεύω.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Το ψηφίσαμε κύριε Πρόεδρε αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τώρα, ως προς τα συγκοινωνιακά. Θα σας παρακαλούσα να μας επιτρέψετε να μην σας απαντήσουμε και να μην σας απαντήσουμε όχι γιατί δεν ξέρουμε ή γιατί δεν θέλουμε, γιατί έχουμε συζητήσει εκτενώς στο Δημοτικό Συμβούλιο, έχετε τοποθετηθεί, έχουν καταγραφεί οι απόψεις σας. Τώρα να ξανασυζητήσουμε τα ίδια, νομίζω πως δεν αξίζει τον κόπο.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Με λίγα λόγια πέστε μας, με δυο κουβέντες. Γιατί υδραυλικά σας έχουν απασχολήσει, τι πρόβλημα λέτε εσείς για τη Φαρών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι δύο κομμάτια μέσα στη μελέτη. Το συγκοινωνιακό το έχουμε τελειώσει, το έχουμε ψηφίσει στο Δημοτικό Συμβούλιο.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εμείς;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εμείς.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πότε; Για ποιο θέμα, για το συγκοινωνιακό ή γενικά;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Πότε είχαμε ψηφίσει τις κυκλοφοριακές μελέτες;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, υπήρχε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Για την περιοχή αυτή;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Βεβαίως. Πριν τις γιορτές σε κάποιο Συμβούλιο. Και είχαμε κάνει και συζήτηση μεγάλη, δύο – τρεις ώρες θυμάμαι τότε, είχε τραβήξει πολύ η συζήτηση.

Ως προς το θέμα το άλλο που είπατε, του κάδου. Είναι ένα σοβαρό θέμα, παρακαλώ να το λάβουμε υπόψη να δούμε εάν μπορούμε να κάνουμε κάτι και τι μπορούμε να κάνουμε.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ήδη μετακινείται, εάν ...*(δεν ακούγεται)*

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν μπορεί να γίνει, είναι διατηρητέο και η Αρχαιολογική Υπηρεσία δεν δίνει έγκριση, αυτό το χαρτί, την απάντηση.

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Καμία αντίρρηση.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πρέπει να φύγει από κει αυτό το πράγμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα το λάβουμε υπόψη μας αυτό, πρέπει να το λάβουμε υπόψη και να έχουμε και την απάντηση να... Είναι σωστό, είναι σωστό αυτό, δεν το συζητάμε.

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

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για τα απορρίμματα της περιοχής γιατί είναι η περιοχή τουριστική, έχει και τα καταστήματα. Δεν μπορείς να τους τα βάζεις τώρα, κάνεις ανάπλαση και να τους τα βάζεις εκεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν θέλετε να πείτε κάτι άλλο; Να κάνεις κάποια τοποθέτηση;
Ο κ. Μπεχράκης έχει τοποθέτηση και μετά ο κ. Αντωνόπουλος.

ΜΠΑΚΑΣ: Και μετά εγώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Μπάκας μετά τον κ. Αντωνόπουλο.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Εμείς σαν παράταξη είχαμε προτείνει την οριστική αντιμετώπιση όλων των παραμέτρων ακριβώς γιατί η ζώνη αυτή για μας δεν είναι ένας δρόμος όπως και αρκετοί συνάδελφοι και από την πλειοψηφία το θίγουν αυτό το θέμα. Είναι δηλαδή κάτι παραπάνω από ένας δρόμος. Έτσι όπως έχει εξελιχθεί στον χαρακτήρα της πόλης, έχει ενσωματωθεί στα φυσιογνωμικά χαρακτηριστικά της και είναι το όριο του αστικού ιστού με τη θάλασσα και επομένως έχει τεράστια σημασία και από τον ρυθμό και τον τρόπο που αναπτύσσεται η πόλη της Καλαμάτας και ο χαρακτήρας της τοπικής οικονομίας και λοιπά και λοιπά. Επομένως λοιπόν δεν πρέπει να τον αντιμετωπίζουμε σαν ένα δρόμο, σαν ένα τμήμα δρόμου. Πρέπει λοιπόν να υπάρχουν εκτεταμένα σχέδια συνολικά και για την πρόσβαση των οχημάτων των πεζών, των ποδηλάτων, του περιπάτου όταν συναθροίζεται τόσος όγκος πληθυσμού και μάλιστα σε συγκεκριμένες ώρες και μέρες η αιχμή αυτή αποκτάει μια τεράστια κορύφωση, όπως είναι το καλοκαίρι τα απογεύματα Παρασκευές – Σάββατα.

Ο τρόπος που πρέπει να ενσωματώσουμε στη λογική είναι και στοιχεία που ήδη έχουμε αναφέρει όλοι μας, δεν είναι πρωτόλειο, από τον καθαρισμό της πως θα αποκομίζονται τα απορρίμματα, πως θα κυκλοφορούνε τα καταστήματα, πως θα υπάρχουνε οι λειτουργίες. Όλη αυτή η αντιμετώπιση απαιτεί προφανώς ένα συνολικό σχέδιο για όλη τη Ναυαρίνου ανεξάρτητα αν θα ανοιχτούνε οι κάθετες και τότε μπορεί να εφαρμοσθεί, πρέπει να έχουμε ένα μοντέλο. Το να δημιουργούμε ένα μοντέλο σε μια άκρη, ένα μοντέλο μπροστά στην

εκκλησία, παραδίπλα και μετά να προσπαθεί ο μελλοντικός τεχνικός να τα ενσωματώσει αυτά και να πάρει υπόψη του τα δεδομένα και να διαμορφώνει την κατάσταση, δεν είναι και έξυπνο για το Δήμο της Καλαμάτας και υπάρχει και οικονομία κλίμακας αλλά δεν μπορείς να κάνεις και μεγάλες παρεμβάσεις και ολοκληρωμένες τεχνικές λύσεις που να ανακουφίζουν και να δημιουργούν καινούργια κατάσταση.

Αυτός είναι ο λόγος που αντιδράσαμε από την πρώτη στιγμή να είναι βυθισμένο το οδόστρωμα σ' αυτή την αίθουσα και εμείς στην αντίληψή μας έχουμε την πεζοδρόμηση όλου αυτού του κομματιού ότι δεν θεωρούμε απαραίτητο να διεξάγεται η κυκλοφορία σε αυτό το τμήμα το οποίο είναι πάρα πολύ σημαντικό τμήμα, έτσι; είναι κοντά στο λιμάνι, παίζει συγκεκριμένο ρόλο ιστορικά και με αυτή την έννοια αντιδράσαμε και είμαστε κάθετα αντίθετοι. Η Δημοτική Αρχή στην πορεία μετέβαλε τη στάση της και ανύψωσε το οδόστρωμα και το έφερε να μπορεί να γίνει στο μέλλον και μια ολική πεζοδρόμηση. Αυτό το θεωρούμε θετικό. Όχι γιατί άκουσε προφανώς τις εισηγήσεις τις δικές μας αλλά ξέρουμε πολύ καλά ότι άμα φτιάξεις ένα έργο με χρήματα του ΕΣΠΑ και μετά πας από ένα μήνα δύο και το ξηλώνεις και το αναβαθμίζεις, ε, θα έχεις πρόβλημα και με τις χρηματοδοτήσεις, θα σου ζητήσουν τα χρήματα πίσω...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και εισακούστηκαν και οι εισηγήσεις, ήταν σε θετική κατεύθυνση, γιατί να μην το πούμε άλλωστε;

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Και εισακούστηκαν, ήταν σε θετική κατεύθυνση και πιστεύουμε ότι είναι στο χέρι του καλαματιανού λαού να επιβάλει αυτές τις λύσεις στην οποιαδήποτε δημοτική αρχή αντιστέκεται σ' αυτή την κατεύθυνση. Θέλω να σας πω αγαπητοί συνάδελφοι ότι αυτό που λέτε για τη Ναυαρίνου ότι παραπέρα στη Ναυαρίνου για να πεζοδρομηθεί θέλουν να ανοιχτούν οι κάθετες δίοδοι, συμφωνούμε όλοι σ' αυτό, δεν υπάρχει σ' αυτό το κομμάτι που κουβεντιάζουμε, οι κάθετες είναι ανοιγμένες, εκτός άμα πάτε να γκρεμίσετε τίποτα καινούργια. Άρα αφού είναι ανοιγμένοι λοιπόν, γιατί δεν υλοποιείτε σ' αυτό το τμήμα την άποψή σας ότι μπορεί να πεζοδρομηθεί;

Με αυτές τις γενικές σκέψεις εμείς τοποθετούμε και την ψήφο μας, θεωρούμε ότι είναι σε θετική κατεύθυνση στη δικιά μας αντίληψη για όλη την παραλιακή ζώνη, γιατί μας διευκολύνει στο μέλλον μια καινούργια δημοτική αρχή να εφαρμόσει την πεζοδρόμηση σε νέα βάση και την ενοποίηση με το λιμάνι που βρίσκεται δυτικότερα, και με αυτή την έννοια θα ψηφίσουμε λευκό δείχνοντας ότι είναι σε μια θετική κατεύθυνση αλλά ταυτόχρονα είναι πίσω απ' αυτό που έχουμε εμείς σαν αντίληψη.

Ορισμένες παρατηρήσεις επιμέρους ήδη τις κάναμε και μέσα από τις ερωτήσεις μας. Θεωρούμε ότι οι τρεις διαβάσεις που υπάρχουνε πρέπει να δοθεί αυξημένη προσοχή πως θα περνάει ο κόσμος απέναντι, θεωρούμε ότι είναι σημαντικό να υπάρξουν και οπτικές ίνες και να παρθεί υπόψη, δηλαδή μαζί με τα δίκτυα τα διερχόμενα και ένα δίκτυο το οποίο είναι πάρα πολύ φτηνό να εγκατασταθεί ώστε εκεί να δημιουργηθούν και σημεία πρόσβασης στο ίντερνετ επειδή μιλάμε για πάρα πολύ κόσμο το καλοκαίρι και...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συγνώμη.
Κύριε συνάδελφε έχει προβλεφθεί αυτό;

ΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν το ξέρω, δεν έχω...

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Διάβασα την τεχνική έκθεση, δεν υπάρχει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αν δεν υπάρχει να το λάβουμε υπόψη μας, είναι σημαντικό, μην πάνε και σκάψουνε πάλι.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Έχουμε μια μικρή, έχουμε αμφιβολία αν μπορούμε με αυτές τις διατομές στα όμβρια να εξασφαλίσουμε, φυσικά οι επιστήμονες οι τεχνικοί μας έχουν κάνει μια μελέτη, αλλά θεωρούμε εκεί πρέπει να είμαστε γενναιόδωροι και να αυξήσουμε τις

διατομές των ομβρίων που βρίσκονται κάτω από την ανάπλαση ώστε να είμαστε με επάρκεια σε οποιαδήποτε κατάσταση, να μπορούμε να υπάγουμε τα νερά από τη...

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Είναι ένα θέμα εκεί και το ξέρεις.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Το ξέρω. Αλλά...

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Οι διατομές είναι συγκεκριμένες της παροχέτευσης γιατί απαγορεύεται στο λιμάνι να έρθουν.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Να μπούνε νερά. Άρα πρέπει να κάνουμε μια παράλληλη...

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Όταν θα γίνει το έργο της Ευριπίδου που έχει ...*(δεν ακούγεται)*... θα δείτε ότι... *(δεν ακούγεται)*

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε συνάδελφε μη διακόπτετε, αφήστε να ολοκληρώσει.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Είναι πολύ απλό αυτό που λέω. Να φτιάξουμε αγωγούς παράλληλα στη Ναυαρίνου, μέσα στην Ναυαρίνου, ώστε να μπορούμε όλα τα νερά να τα οδηγούμε προς ...*(δεν ακούγεται)*...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έχει λάβει γνώση η ΔΕΥΑΚ κύριε συνάδελφε, τα παρακολουθεί.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: ... και πιστεύουμε ότι θα γίνουν μελλοντικές παρεμβάσεις. Έτσι;

Θεωρούμε ότι αρχιτεκτονικά, βέβαια είναι μακριά από τη δικιά μας αντίληψη που θέλαμε να είναι πιο φιλική στο περιβάλλον και στον πολίτη και στον επισκέπτη και όχι απλώς να θυμίζει μια αστική πλατεία αλλά φυσικά αυτά έχουν ήδη διαμορφωθεί, δηλαδή θα μπορούσαμε να κάνουμε μερικές παρεμβάσεις ακόμα και τώρα, να τοποθετήσουμε κάποιες βρύσες, το στοιχείο του νερού σε όλη αυτή τη ζώνη επειδή και το καλοκαίρι αναπτύσσονται περίπατοι, ποδηλάτες, επισκέπτες, αν μπορούσαμε να ενσωματώσουμε και αυτά τα χαρακτηριστικά να σπάσει αυτό ότι είναι ένας δρόμος ας πούμε και να υποβάλλουμε και τέτοια στοιχεία στην αντίληψή μας.

Και τέλος θεωρούμε φυσικά ότι πρέπει να δούμε και ορισμένες... πρέπει να γίνει μια μελέτη της στάθμευσης όλων των αναγκών των μόνιμων κατοίκων στην περιοχή και πως θα λειτουργούν σε περίοδο δύσκολη. Πόσες ανάγκες έχουμε, που μπορούν να τοποθετηθούν και φυσικά να δώσουμε μεγάλη έμφαση στους παράλληλους δρόμους Κορώνης και λοιπά οι οποίοι πρέπει να αναβαθμιστούν και αυτές, αυτά τα κοιλώματα τα μεγάλα που έχουν για τα όμβρια...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ιρλανδικές τάφροι.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Ναι. Πρέπει αν εξομαλυνθούν ώστε να μπορούν να περάσουν και μικρά λεωφορεία και άλλα οχήματα. Θεωρούμε ότι είναι μια ευκαιρία να γίνει μια συγκεκριμένη μελέτη μαζί με την αποκομιδή η οποία πρέπει να γίνει με μοντέρνο τρόπο, με διαχωρισμό...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Μπεχράκη...

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: ...και οικολογικά, έτσι; με πολλούς μικρούς κάδους και όχι με πηγάδια πέτρινα αλλά με μια νέα αντίληψη που θέλουμε να πούμε και αυτή η ζώνη τουλάχιστον να είναι και μια πειραματική λειτουργία, αλλά είναι και ανάγκη πλέον να δείχνουμε και στον επισκέπτη τι ακριβώς σαν πόλη έχουμε αντίληψη χωρίς να είμαστε αναγκασμένοι να τσιμεντώνουμε τους πλατάνους όπως γίνεται στην Αρτέμιδος και χιλιάδες κόσμος θα έρχεται

και θα βλέπει μια πόλη η οποία τσιμεντώνει τα δένδρα της και θα είναι ένα αρνητικό παράδειγμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Μπεχράκη ευχαριστούμε, να μιλήσει και ο κ. Αντωνόπουλος.

Παρακαλώ, ο κ. Αντωνόπουλος,

Πρώτα ο κ. Αντωνόπουλος και μετά ο κ. Μπάκας.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εμείς κύριοι συνάδελφοι έχουμε να εντοπίσουμε το εξής, ότι η προσπάθεια που κάνει η Δημοτική Αρχή είναι ένα πείραμα το οποίο θα δώσει τις κατευθύνσεις για το τι θα προκύψει στο μέλλον. Δηλαδή προσπαθεί μέσα απ' αυτή την παρέμβαση απ' ότι καταλαβαίνουμε, να προβάλει την περιοχή αυτή και να δείξει πως μπορεί να συνεχιστεί μία παρέμβαση σε όλο το μέτωπο το παραλιακό στο μέλλον.

Όμως οι ελλείψεις που είπαμε υπάρχουν και θα τις πούμε άλλη μια φορά. Αυτό εμείς που θα θέλαμε είναι το εξής κύριε Πρόεδρε. Έπρεπε η Δημοτική Αρχή να μπει στη διαδικασία της μελέτης όλης της παραλιακής ζώνης και να εντάξει μόνο το τμήμα το οποίο μας φέρατε σήμερα απ' τη στιγμή που δεν υπάρχουν χρήματα, δεν υπάρχει χρηματοδότηση για όλο ή από τη στιγμή που υπάρχουν προβλήματα με τους κάθετους δρόμους όπως είπατε και πολλά άλλα προβλήματα. Αυτό επιβάλει η σύγχρονη σήμερα επιστήμη και λέει, κάνουμε ένα συνολικό έργο και μελετάμε την περιοχή αυτή συνολικά και προτείνουμε όλες τις λύσεις αλλά εφαρμόζουμε και υλοποιούμε το κομμάτι Α, δηλαδή αυτό που μας φέρατε σήμερα, τα 260 μέτρα. Αυτό λέει η λογική. Γιατί προσέξτε τώρα τι γίνεται. Εδώ θα δημιουργηθούν προβλήματα και θα σας πω ποια θα είναι αυτά, τα οποία μετά θα έρθει μια άλλη παρέμβαση στο μέλλον, θέλετε σε πέντε θέλετε σε δέκα χρόνια και θα πρέπει λοιπόν αυτό το κομμάτι ή να φτιαχτεί το υπόλοιπο σαν κι αυτό ή να γκρεμίζουμε αυτό και να το φτιάξουμε σαν το άλλο γιατί δεν μπορεί να έχουμε δυο ειδών παρεμβάσεις. Είστε σίγουροι εσείς σήμερα ότι αυτή η πρόταση που κάνετε μπορεί να φτάσει π.χ. μέχρι το ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ, ή μπορεί να γυρίσει και να πάει μέχρι εκεί που είναι σήμερα το Λιμεнарχείο; Είναι αυτή η πρόταση η οποία έχει λύσει όλα τα προβλήματα τα συγκοινωνιακά τα οποία λέτε ότι τα έχουμε δει και δεν θα προκύψουν στο μέλλον άλλες παρεμβάσεις; Αν λοιπόν το είχατε θέσει σε μελέτη σήμερα και το είχαμε μελετήσει δηλαδή με λίγα λόγια, είχατε πάρει και την έγκριση των υπηρεσιών, θα λέγαμε ότι ναι, σωστά σήμερα εφαρμόζετε αποσπασματικά το κομμάτι αυτό. Νομίζω ότι οι τεχνικοί αυτό που λέω το καταλαβαίνουν απόλυτα.

Τώρα όμως επί της ουσίας επειδή έτσι λειτουργεί η Δημοτική Αρχή και επειδή άφησε μερικά περιθώρια για το μέλλον και επειδή εντάξει, έτσι λειτουργούν τα πράγματα στον τόπο μας, είπαμε καταρχήν και λέμε ναι. Θα επισημάνω όμως εν ολίγοις τα τρία σημεία τα σημαντικά, είναι τα εξής:

Συγκοινωνιακό πρόβλημα θα υπάρξει κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι.

Δεύτερον, το πράσινο σαν πράσινο επειδή στη ζώνη την παραλιακή θα θέλαμε λίγο παραπάνω πράσινο, είναι ελλιπές, αυτό να το γνωρίζουμε, και επίσης το πρόβλημα των υδραυλικών μελετών της υδραυλικής ας το πούμε έτσι αποκατάστασης ή εφαρμογής για όσον αφορά την περιοχή αυτή δεν θα λύσει το πρόβλημα ακόμα και εάν γίνει το έργο της Ευριπίδου για κάποιους λόγους που δεν μπορούμε να αναλύσουμε τώρα και ένα σημαντικότερο, το τελευταίο που θέλω να πω είναι το εξής: Κάνετε τόση μεγάλη προσπάθεια. Δεν σκέφτηκε κάποιος ότι θα έπρεπε αυτός ο ποδηλατόδρομος να μετακινηθεί πια αφού κάνουμε μια συνολική παρέμβαση; Να τον έχουμε δηλαδή ευ όρου ζωής επάνω στο πεζοδρόμιο; Δηλαδή είπαμε να κάνουμε έναν δρόμο διπλής κυκλοφορίας μονό για να ανακουφιστεί η περιοχή και γενικότερα η κίνηση των πεζών. Δεν θα δημιουργήσει πρόβλημα κ. Νασόπουλε, σαν τεχνικός σας λέω, αυτός ο ποδηλατόδρομος ο οποίος βρίσκεται επάνω στο πεζοδρόμιο στο οποίο πεζοδρόμιο αυτή τη στιγμή περιμένουμε πολλούς περισσότερους επισκέπτες και θα πρέπει λοιπόν να βάλουμε ωράριο κυκλοφορίας μέχρι τις 8:00 το βράδυ ή αυτό που είχε βάλει η Δημοτική Αρχή. Ξέρετε το πρόβλημα, εσείς το είχατε βάλει το θέμα και είχατε πάρει απόφαση...

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ολοκληρώστε παρακαλώ την τοποθέτηση.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ μίλησα ένα λεπτό και ο συνάδελφος εδώ πέρα ο φίλος μου μίλησε δεκαπέντε. Λοιπόν δεν θα με διακόπτετε όταν μιλάω, θα...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αν εφαρμόσουμε τον κανονισμό πρέπει να σταματήσετε να μιλάτε. Παρ' όλα αυτά δεν έχουμε αντίρρηση, σας είπα συντομεύστε όχι σταματήστε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Να βάζετε ίδια μέτρα και σταθμά με όλους, θα έχετε ένα ρολόι εκεί που θα λέει τέλος του χρόνου, δεν θα μας διακόπτετε και θα λέτε τώρα ...*(δεν ακούγεται)* Εντάξει;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ολοκληρώστε κύριε συνάδελφε, θα είχατε ολοκληρώσει τώρα.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Βλέπω ότι όταν μιλάω έχετε ένα πρόβλημα να τελειώσω γρήγορα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και στον κ. Μπεχράκη το είπα, ο κ. Μπεχράκης δεν παραπονέθηκε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Το είπαμε στα πέντε λεπτά και...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Χάνετε τον χρόνο σας, μετράει ο χρόνος σας αυτή τη στιγμή.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν έχω πρόβλημα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ ολοκληρώστε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν έχω πρόβλημα με τον χρόνο, έχω αρκετό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ολοκληρώσατε;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ολοκληρώστε γιατί θα διακόψω τη συνεδρίαση. Ειλικρινά σας μιλάω, θα την διακόψω.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Πρόβλημά σας. Εντάξει; Να μάθετε να κάνετε σωστά τη συνεδρίαση. Όταν μιλάει κάποιος και λέει πράγματα, να τον ακούτε. Είμαστε που είμαστε εδώ πέρα όλοι...

Λοιπόν θέλω να πω το εξής και το καταλάβανε εδώ πέρα οι συνάδελφοι. Αυτός ο ποδηλατόδρομος εδώ πέρα επάνω δημιουργεί προβλήματα σε ένα σημαντικό έργο που έκανε την προσπάθεια η Δημοτική Αρχή να το εντάξει σε ένα πρόγραμμα και να δώσουμε 650.000. Λοιπόν θα έπρεπε να είναι ενσωματωμένο σε πρώτη φάση μαζί με το οδόστρωμα και την κυκλοφορία που υπάρχει εκεί. Υπήρχε χώρος, έπρεπε να τον κατεβάσετε κάτω μια για πάντα γιατί λειτουργεί με πρόβλημα και προσέξτε και για τους ποδηλάτες και για τους πεζούς. Δεν νοείται ανάπλαση τέτοιου τύπου, σήμερα δηλαδή που κάνετε μια άρτια ας πούμε μελέτη και καυχιέστε σήμερα ότι έχετε φτάσει σε ένα σημείο που κάνετε την καλλίτερη δυνατή δουλειά και μας λέτε ότι θα υπάρχει εδώ πέρα και ποδηλατόδρομος. Από την μία μονόδρομος και από την άλλη επάνω στον πεζόδρομο. Αυτό δεν ισχύει επιστημονικά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι συνεπίπεδα όλα αυτά. Αυτό λέει η μελέτη, είναι συνεπίπεδα.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν μπορεί ο πεζός... Ακούστε κύριε Δημόπουλε, όταν πάτε εσείς βόλτα εκεί με το παιδί σας, δεν ξέρω εγώ, με την παρέα σας, δεν θα έχεις το νου σου εσύ αν περνάνε ποδήλατα και από πού θα σου ῥθουνε. Εδώ κάνετε μια μονοδρόμηση για να αποφορτισθεί η κυκλοφορία και η περιοχή. Συμφωνούμε; Και να αναβαθμισθεί και να μπορεί...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι συνεπίπεδο το οδόστρωμα, ο ποδηλατόδρομος και το πεζοδρόμιο. Δηλαδή είναι στο ίδιο επίπεδο. Όπως είναι στην πλατεία.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Γιατί φτιάξαμε το έργο αυτό;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Για να βελτιώσουμε την κατάσταση και την ποιότητα ζωής.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Είπατε στην αρχή της εισήγησής σας ότι οι πολίτες που θα πηγαίνουν εκεί πέρα, πρώτα φτιάχτηκε γι' αυτούς και μετά για τα μαγαζιά. Έτσι δεν είπατε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτό είπατε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είπα ότι οι δρόμοι δεν είναι για να δουλεύουν τα μαγαζιά, τα μαγαζιά δουλεύουν επειδή είναι οι δρόμοι είναι εκεί.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Μπράβο. Άρα φτιάχτηκε για τους δημότες αυτό το πράγμα, να απολαμβάνουν το χώρο επισκεψιμότητας. Και σας λέω λοιπόν...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συμφωνούμε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ...εσείς πάτε βόλτα εκεί και έρχονται ποδήλατα δεξιά και αριστερά. Που θα έχεις το μυαλό σου, στα ποδήλατα ή στον καφέ που θα πίνεις και στο τηλέφωνο που θα μιλάς και στην παρέα σου;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δηλαδή τους πολίτες που ασχολούνται και ενδιαφέρονται πρέπει να τους απομονώσουμε; Δεν πρέπει να βρούμε μια λύση όλοι αυτοί μαζί να συνεργάζονται; Το ότι δεν σας αρέσει εσάς εκεί ο ποδηλατόδρομος δεν σημαίνει ότι είναι και τεχνικά λάθος. Όπως είπατε και προηγουμένως, δεν ήθελα να απαντήσω αλλά με αναγκάζετε, είπατε προηγουμένως ότι «τι θα γίνει μεθαύριο όπου μια άλλη δημοτική αρχή θα θέλει να φτιάξει την υπόλοιπη Ναυαρίνου, θα πρέπει ή να γκρεμίσει αυτό ή να φτιάξει εκεί», δηλαδή βάζετε δεδομένο στο μυαλό σας, να ολοκληρώσω κι εγώ τώρα, ότι είναι λάθος η αντιμετώπιση και άρα λοιπόν η επόμενη δημοτική αρχή δεν θα την ακολουθήσει. Και σας ρωτώ λοιπόν κι εγώ λοιπόν. Τι θα γίνει εάν η επόμενη δημοτική αρχή που μπορεί να μην είναι ο κ. Νίκας να είναι κάποιος άλλος, κάποια άλλη πολιτική παράταξη...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Συμφωνώ σ' αυτό, πόσα χρόνια θα είναι ο Νίκας Δήμαρχος;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν ξέρω ρωτήστε τον.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κάποια στιγμή θα φύγει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τι θα γίνει εάν η επόμενη δημοτική αρχή δει ότι είναι σωστό και θελήσει να κάνει και το υπόλοιπο έτσι, τότε θα είναι και εκείνη η δημοτική αρχή λάθος;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν το ξέρουμε τι θα κάνει η επόμενη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ούτε ξέρουμε αν θα είναι λάθος για την επόμενη δημοτική αρχή.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Τη δεσμεύετε όμως. Τη δεσμεύετε όμως με την πρόταση που κάνετε. Αν
...(δεν ακούγεται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ολοκληρώστε σας παρακαλώ πολύ και να συνεχίσουμε τη συζήτηση.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ ολοκλήρωσα, νομίζω ότι έγινα σαφής, έτσι; τα βλέπετε και εσείς τα προβλήματα από τα λεγόμενά σας ότι υπάρχουνε, ελπίζω να τα δούνε και οι τεχνικές υπηρεσίες. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Μπάκας έχει το λόγο.

Λίγο σύντομα κύριε συνάδελφε, μην παρεξηγηθείτε και εσείς που σας λέω "λίγο σύντομα".

ΜΠΑΚΑΣ: Ένα λεπτό, ένα λεπτό θα κάνω.

Θα ήταν σοβαρή παράληψή μας κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης κύριε Πρόεδρε να μην ευχαριστήσω...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Μένει στην αντιπολίτευση αυτό, εμείς δεν έχουμε οι μειοψηφίες σχέδια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι ο φάκελος της γραμματείας. Θα το δώσουμε στη γραμματεία...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ένα φάκελο έπρεπε να τον φέρετε και σε μας. Να τον έχουμε, να τον μελετήσουμε σίτι μας, στο γραφείο μας. Αυτά είναι για μας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν είναι δικό μας, είναι της γραμματείας του Δημοτικού Συμβουλίου.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εμάς μας φέρετε, εμάς μας φέρατε; Ένας για όλους;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν υπάρχει φάκελος αντιπολιτεύσεως;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εδώ είναι. Άδειος, δεν έχει μέσα σχέδιο. Αυτό μένει στις μειοψηφίες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα σας βγάλει μια φωτοτυπία βρε παιδιά, εντάξει, το έχει στείλει σε ηλεκτρονική μορφή. Φέρτε το να μπει στο φάκελο να μην είναι... Θα σας βγάλει φωτοτυπίες. Φέρ' το ρε συ, βρε Μιχάλη φέρ' το εδώ.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Το στείλατε με e-mail καταρχάς το σχέδιο;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το έχει στείλει. Είναι μέσα στην εισήγηση, ναι.

ΜΠΑΚΑΣ: Μπορώ κύριε συνάδελφε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Παρακαλώ κύριε συνάδελφε, συγνώμη για τη διακοπή.
Ο κ. Μπάκας, μιλάτε παρακαλώ.

ΜΠΑΚΑΣ: Θα ήταν σοβαρή...

Μιχάλη, εγώ σε άκουσα με ευλάβεια.

Θα ήταν σοβαρή παράληψή μας κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης να μην ευχαριστήσουμε την Τεχνική Υπηρεσία που καταγράφεται ακόμα ένα έργο στο ενεργητικό της και γενικότερα τον Παναγιώτη Νασόπουλο. Αν δεν κάνω λάθος Παναγιώτη ήσουνα συμμαθητής με τον

Μιχάλη, ε; στο άλλο τμήμα όμως. Καλώς θυμάμαι. Είμαστε παιδιά του 2^{ου} Γυμνασίου τότε και μετέπειτα Λυκείου.

Κύριε Πρόεδρε είναι δικαίωμα της αντιπολίτευσης και των μειοψηφιών, να αποστασιωποούνται. Άλλοτε με αντιπολιτευτική διάθεση και πρόθεση και άλλοτε γιατί αυτό απαιτεί η ματιά του σε εκείνη τη στιγμή που κατέγραψε μία παράληψη και θέλουν να συμπληρωθεί. Μία – δύο παραλήψεις. Επομένως λοιπόν είμαι καλοδεχούμενος σε όλες τις παρατηρήσεις από τις μειοψηφίες, δεν το συζητάμε, είναι και ο ρόλος τους αυτός άλλωστε.

Κατά τα λοιπά το εν λόγω έργο θα εξωραΐσει την περιοχή, θα αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής αλλά και το πιο σημαντικό, θα αποτελέσει ένα πείραμα ψυχικής προετοιμασίας αλλά και προετοιμασίας γενικότερα της κοινής γνώμης γι' αυτό που θα γίνει τα επόμενα χρόνια. Και θα είναι αναπόφευκτο η μονοδρόμηση της Ναυαρίνου το λιγότερο, το λιγότερο, η μονοδρόμηση μέχρι ενός σημείου. Βεβαίως μέχρι το ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ ή μέχρι το Λιμεναρχείο δεν νομίζω ότι θα φτάσει ποτέ γιατί αυτό δεν το επιτρέπουν οι κυκλοφοριακές ανάγκες της περιοχής. Αλλά θα το δούμε, αυτό θα το δούμε. Για την ώρα πάμε γι' αυτό το κομμάτι. Θα αναβαθμιστεί η ποιότητα ζωής, θα δούνε ότι πάει δυνατά αυτή η ανάπτυξη και οι υπόλοιποι επαγγελματίες που βρίσκονται παραπέρα αλλά και οι υπόλοιποι ιδιοκτήτες που βρίσκονται παραπέρα και νομίζω ότι θα έχει προετοιμαστεί και θα έχει ωριμάσει η κοινή γνώμη για να επεκταθεί όταν θα το επιτρέψουν οι ανάγκες, το εν λόγω έργο και παραπέρα.

Βεβαίως και θα ψηφίσουμε θετικά και θα συγχαρούμε για άλλη μια φορά τον κ. Νασόπουλο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε.
Ψηφοφορία. Η πλειοψηφία υπέρ.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ένα μικρό σχόλιο, λίγο σύντομα παρακαλώ να τελειώσουμε.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Συμφωνούμε με το πνεύμα του συναδέλφου, αλλά δημιουργική αντιπολίτευση είναι η προγραμματική αντιπολίτευση και παραγωγική αντιπολίτευση είναι αυτή η οποία προσπαθεί να υποδείξει προβλήματα και να μπορέσει ο ανταγωνιστικός διάλογος να οδηγήσει σε βελτίωση των παραγόμενων έργων ακόμα και εάν δεν είναι στην αντίληψη των παρατάξεων της αντιπολίτευσης. Και χάρηκα που συμφώνησες σ' αυτό το πράγμα.

Με αυτή την έννοια δεν είναι ότι εμείς δεν βλέπουμε ότι δεν θα αναβαθμισθεί η περιοχή, ότι δεν είναι εις όφελος και θετικό, αλλά λέμε πιο είναι το σωστό. Πρέπει να είναι σωστό. Και μια προγραμματική αντιπολίτευση λοιπόν πιέζει τη Δημοτική Αρχή να έχει ευρύτερα σχέδια, να έχει συνολικότερες μελέτες, να προσπαθεί να προγραμματίζει, να μην κάνει μπαλώματα και αυτό νομίζω ότι είναι στο ρόλο κάθε δημιουργικής αντιπολίτευσης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε.
Ο κ. Μπεχράκης λευκό.
Ο κ. Αντωνόπουλος;

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Να πω ένα πράγμα. Νομίζω ότι, το ξέχασα να το πω,...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα τα πούμε στο Συμβούλιο αύριο.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: ...να ορίσουμε και μερικά σημεία στάθμευσης, μικρά σημεία στάθμευσης, αυτά τα γνωστά σημεία στάθμευσης που προβλέπονται για ΑΜΕΑ, ώστε να μπορεί ένας ο οποίος έχει κατέβει με το καρτσάκι του να κάτσει σε μια στιγμή, σε ένα...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σωστό.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: ...σε ένα μέρος, σε ένα μικρό 1Χ1, 2Χ2 επιφάνεια, να ανακουφιστεί, πιθανόν μια μελλοντική παροχή ηλεκτρικού για να αναβαθμίσει τις μπαταρίες του και λοιπά και λοιπά. Ή εκεί να μπει και ένα νερό, υπάρχουν προδιαγραφές τέτοιες, γιατί εμείς σαν πόλη χρειαζόμαστε και να πειραματιζόμαστε αλλά να πηγαίνουμε και πιο μπροστά στις παροχές. Και επίσης αύξηση των καθιστικών σημείων ώστε να μπορεί ο κόσμος και να κάτσει, μαζί με τις βρύσες και λοιπά να μπορεί ο κόσμος και να κάτσει. Μαζί με τις βρύσες και λοιπά καταλαβαίνετε ότι εμείς δείχνουμε μια άλλη λογική και όχι ένα στείο αστικό περιβάλλον.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ψηφίζετε λευκό.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Λευκό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Αντωνόπουλος, Υπέρ.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι. Εμείς κ. Πρόεδρε θεωρούμε ότι αυτό είναι ένα πείραμα το οποίο θα αναδείξει αλλά και θα καταδείξει τα προβλήματα τα οποία έχει αυτή η παρέμβαση, έτσι; είναι σε θετική κατεύθυνση, θέλουμε να υπάρχει ολοκληρωμένη παρέμβαση, θα βοηθήσει την πόλη να δει πως θέλει να είναι το παραλιακό μέτωπο, τα χρήματα είναι από πρόγραμμα και γι' αυτό το λόγο το ψηφίζουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σκεφτείτε να διαφωνούσαμε κιόλας τι θα λέγαμε εδώ πέρα. Τέλος πάντων, ευχαριστούμε πολύ.

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. Μπεχράκη ο οποίος δηλώνει ΛΕΥΚΗ ψήφο, κατά πλειοψηφία,

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας την έγκριση της μελέτης με τίτλο «Ανάπλαση οδού Ναυαρίνου (Α'φάση) από οδό Φαρών έως οδό Ακρίτα» προϋπολογισμό 650.000,00 € συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ (24%), όπως αυτή συντάχθηκε από το Τμήμα Μελετών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου η τεχνική έκθεση της οποίας αναλυτικά καταχωρείται 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

Δημήτριος Δημόπουλος

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Αντωνόπουλος Μιχαήλ
2. Βεργόπουλος Δημήτριος
3. Καραγιάννης Ανδρέας

4. Μπάκας Ιωάννης

5. Μπεχράκης Σταμάτης

Ακριβές Απόσπασμα
Καλαμάτα 18 Ιανουαρίου 2018
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣ
(ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ)