

**ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ****ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 14/2017****ΑΠΟΦΑΣΗ 57/2017**

Στην Καλαμάτα σήμερα, **την 11η Οκτωβρίου 2017, ημέρα Τετάρτη και ώρα 12:00 μεσ.**, στο Δημαρχιακό Κατάστημα της οδού Αθηνών 99, συνέρχεται στην 14η/2017 συνεδρίαση η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας, μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 46043/6-10-2017 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, 3) Καραγιάννης Ανδρέας, 4) Μπεχράκης Σταμάτης, 5) Μπάκας Ιωάννης και 6) Ντίντα Παναγιώτα.

Δεν παραβρίσκονται αν και κλήθηκαν νόμιμα τα τακτικά μέλη κ.κ.: 1) Θεοφιλόπουλος Ιωάννης και 2) Μαρινάκης Σαράντος.

Στη συνεδρίαση παραβρίσκεται επίσης το αναπληρωματικό μέλος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής κ. Φαββατάς Δημήτριος, ο οποίος συμμετέχει στη συνεδρίαση αυτή αναπληρώνοντας τον κ. Θεοφιλόπουλο Ιωάννη.

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

Η έκδοση απόφασης επί κυκλοφοριακών θεμάτων, όπως είναι και το ανωτέρω θέμα, αποτελεί κανονιστική απόφαση και σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 79 και 82 του Δ.Κ.Κ. (Ν. 3463/2006) σε συνδυασμό με τα άρθρα 73 και 65 του Ν. 3852/2010, την έκδοση δημοτικών κανονιστικών αποφάσεων εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου.

Η από 3-10-2017 εισήγηση του Τμήματος Μελετών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, καθώς και η συνημμένα σε αυτή σχετική Τεχνική Έκθεση που ήταν στο φάκελο του θέματος προς ενημέρωση, μαζί με τα λοιπά αναφερόμενα συνημμένα, έχουν αναλυτικά ως εξής:

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

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

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

Ο Δ/ΝΤΗΣ  
ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ  
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ

## **Τ Ε Χ Ν Ι Κ Η Ε Κ Θ Ε Σ Η**

### **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 4.400μ<sup>2</sup>, συμπεριλαμβανομένων και των τμημάτων που αφορούν στους κάθετους προς αυτήν δρόμους αλλά και την συναρμογή της περιοχής ανάπλασης με την προσφάτως αναπλασθείσα περιοχή, του νότιου πεζοδρομίου της οδού Ναυαρίνου.

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

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

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

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

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

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

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

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

Επί των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που αφορούν στη μελέτη του έργου : «Ανάπλαση οδού Ναυαρίνου (Α' φάση) από οδό Φαρών έως οδό Ακρίτα», όπως αυτές περιγράφονται στη ανωτέρω Τεχνική Έκθεση του Τμήματος Μελετών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, έχει εκφράσει τη σύμφωνη γνώμη του το Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας με την υπ' αριθ. 54/2017 απόφασή του.

Επί του θέματος διεξάγεται διαλογική συζήτηση όπως ακολουθεί:

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ:** Αγαπητοί συνάδερφοι η Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου στο Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης στην Πάτρα, στην οδό Αθηνών 105, στο Ρίο Αχαΐας, εξέδωσε στις 18.09.2017 μία εγκύκλιο με διευκρινήσεις και οδηγίες σχετικά με την διαδικασία έγκρισης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Αυτή η εγκύκλιος έχει ΑΔΑ ΩΤΘΚΟΡ1Φ034, και σύμφωνα με αυτή είμαστε υποχρεωμένοι να ακολουθήσουμε κάποια ....., για την έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε ΟΤΑ Α' βαθμού.

Για το λόγο αυτό είμαστε υποχρεωμένοι να εισηγηθούμε στην Επιτροπή Ποιότητα Ζωής και στο Δημοτικό Συμβούλιο την πρότασή μας, την πρόταση που κάνουμε και η οποία έρχεται με την μελέτη της τεχνικής υπηρεσίας, για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που ενδιαφερόμαστε να κάνουμε στην οδό Ναυαρίνου από την οδό Φαρών ως την οδό Ακρίτα.

Πριν ξεκινήσουμε την όποια συζήτηση να σας ενημερώσω.

Μιλάμε λοιπόν ότι ερχόμαστε, εισηγούμαστε, ενημερώνουμε την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής και το Δημοτικό Συμβούλιο, για την πρόταση την οποία θα υποβάλλουμε προς έγκριση στο περιφερειακό τμήμα. Η απόφαση που θα παρθεί από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής δεν είναι οριστικού χαρακτήρα, είναι εισηγητικού χαρακτήρα και το Δημοτικό Συμβούλιο δεν αποφασίζει, προτείνει και από την στιγμή λοιπόν που θα λάβουμε, ακόμα και αν αυτή η απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου περάσει την νομιμότητα, δεν έχει αποφασιστικό χαρακτήρα. Αποφασιστικό χαρακτήρα έχει μετά την έγκριση από το περιφερειακό όργανο που εδρεύει όπως σας είπα στην Πάτρα. Εισηγούμαστε λοιπόν και προτείνουμε, πιστεύω ότι έχετε όλοι την εισήγηση, την ανάπλαση της οδού Ναυαρίνου από την οδό Φαρών έως την οδό Ακρίτα. Εισηγούμαστε την μονοδρόμηση του τμήματος αυτού όπως αναφέρεται στην εισήγηση. Σας είπα τι μορφή έχει αυτή η εισήγηση, είναι καθαρή πρόταση, δεν είναι απόφαση, είναι πρόταση για ανάπλαση και για λόγους ωρίμανσης της μελέτης έχουμε και υποχρεώσεις απέναντι στη Διεύθυνση Ελέγχου για τα κυκλοφοριακά, στο συγκεκριμένο σημείο. Μία από αυτές τις υποχρεώσεις είναι και η έγκριση της πρότασης ή απόρριψη, η έγκριση της πρότασης από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής και το Δημοτικό Συμβούλιο.

Λοιπόν, δεν έχω να προσθέσω κάτι άλλο, ότι ερωτήσεις υπάρχουν σχετικά με την εισήγηση παρακαλώ πολύ να μου τις θέσετε, να προσπαθήσω να σας απαντήσω και περνάμε σε τοποθετήσεις και σε ερωτήσεις.

Ο κύριος Μπεχράκης, αν έχει ερωτήσεις.

**ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ:** Δεν πρέπει πρώτα να έχουμε έγκριση από το αντίστοιχο Υπουργείο, εφόσον πειράζουμε βασικό οδικό δίκτυο και μετά να το δούμε σαν Δήμος; Σαν Επιτροπή Ποιότητας;

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ:** Καταρχήν για να πάρουμε την έγκριση αυτή της τροποποίησης των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην περιοχή, υπάρχει μία διαδικασία η οποία έχει, να την ξαναπώ γιατί είναι σημαντικό. Υπάρχει ΑΔΑ, υπάρχει ΑΔΑ. Λοιπόν μας ήρθε μία εγκύκλιος από την Πάτρα και λέει, έχει προδιαγραφές μελετών αυτής της μορφής, για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Έτσι;

Η απόφαση που θα πάρουμε σήμερα δεν έχει καταληκτικό χαρακτήρα, είναι πρόταση προς την υπηρεσία αυτή. Εκείνοι θα μας δώσουν την έγκριση ναι ή όχι προς την μονοδρόμηση. Δηλαδή

είναι ένα από τα δικαιολογητικά το σημερινό. Το έχω και μαζί μου αν θέλετε. Εντάξει; Πάμε λοιπόν να πάρουμε αυτή την έγκριση.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Ωραία, κατανοητό.

Τώρα αυτή είναι μία έκθεση τεχνική έκθεση των τεχνικών υπηρεσιών του Δήμου, οι οποίοι όμως δεν παρευρίσκονται σήμερα εδώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μπορούμε να τους φωνάξουμε καταρχήν, αλλά άσχετα με αυτό. Είναι η άποψη.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Ή είναι σκέτα Υ έκθεση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα σας πω. Η δημοτική αρχή εξέφρασε την βούληση για να κάνει ανάπλαση στην οδό Ναβαρίνου και για να υπάρξουν και κάποιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Αυτές λοιπόν πλαισιώθηκαν με την αντίστοιχη μελέτη όπως προδιαγράφεται από την εγκύκλιο που σας προανέφερα και είναι πρόταση, είναι σκέψη, είναι πρόταση. Έχουμε φτιάξει ένα αρχιτεκτονικό, έχουμε κάνει και μία αιτιολόγηση με την τεχνική έκθεση η οποία έγινε προφανώς από τις τεχνικές υπηρεσίες του Δήμου και πάμε να κάνουμε το 1ο βήμα των εγκρίσεων το οποίο πρέπει, αυτό είναι η έγκριση από την, όπως σας είπα και πριν, Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου της αποκεντρωμένης στην Πάτρα. Αυτό είναι το 1ο βήμα και μέσα εκεί υπάρχουνε και άλλα βήματα μπορεί να σας τα δώσω να τα διαβάσετε αν θέλετε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτό είναι που προβλέπονται στην εγκύκλιο;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι, ναι. Ναι από εκεί οδηγούμαστε. Είμαστε υποχρεωμένοι να τα ακολουθήσουμε. Έτσι;

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Σε αυτή την τεχνική έκθεση, κατά την γνώμη μου ένα σχόλιο, νομίζω ότι δεν είναι και τεχνική τόσο, είναι απλή μία έκθεση. Αιτιολογική έκθεση, η οποία όμως δεν δίνει στοιχεία, ούτε κυκλοφοριακούς φόρτους, ούτε πόσο το καλοκαίρι, πόσο το χειμώνα, πόσα αυτοκίνητα. Δεν αναφέρεται στο γενικότερο κυκλοφοριακό της πόλης, πως επηρεάζει, τι κάνει. Δεν δίνει καμία προέκταση, δεν έχει τεχνικά χαρακτηριστικά και κάνω την εξής ερώτηση. Υπάρχει κάποια συγκεκριμένη ανάγκη που σας οδήγησε να φέρετε σήμερα στην Επιτροπή Ποιότητας μία τέτοια γενικόλογη έκθεση; Δεν βάζει για παράδειγμα τι θα γίνει στη συνέχεια στην φάση Β' και γιατί θα προχωρήσουμε στην φάση Α' και στην φάση Β' και να μην φτιάξουμε ένα ενιαίο, σήμερα μία ενιαία συζήτηση και να πούμε ότι το 1ο κομμάτι θα το κάνουμε από τότε μέχρι τότε και το 2ο κομμάτι όταν μας φωτίσει ο Θεός. Γιατί τα κόβετε έτσι, ποιές είναι όλες αυτές οι αιτίες και θέλουμε διευκρινήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Καταρχήν βγαίνουμε λίγο έξω από το πλαίσιο της συγκεκριμένης συζήτησης με την ερώτηση, δεν ξέρω, να τα πούμε αυτά. Στην δημόσια διαβούλευση που έχει γίνει κατά καιρούς και συζητήσεις που έχουν γίνει κατά καιρούς για την οδό Ναυαρίνου έχει εκφραστεί η άποψη της δημοτικής αρχής, έχουν ληφθεί οι απόψεις των άμεσα και έμμεσα εμπλεκόμενων φορέων και ιδιωτών, έχουν ληφθεί υπόψη και οι απόψεις του κυρίου Ζέκκου με τις 8 προτάσεις που μας έχει κάνει για την αντιμετώπιση της μορφής, για την διαμόρφωση της Ναυαρίνου και την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού στο συγκεκριμένο σημείο και η δημοτική αρχή έρχεται και κάνει μία πρόταση για μονοδρόμηση και το λέει Α' φάση γιατί τα οικονομικά μας αυτή την δυνατότητα μας δίνουν αυτή την στιγμή 1ον και είναι το μόνο σημείο που έχει τη δυναμική να δεχτεί μία ανάπλαση, γιατί όπως έχουμε πει επανειλημμένα μετά την Ακρίτα το πρόβλημα που παρουσιάζεται σχετικά με το κυκλοφοριακό άρα και την τροποποίηση της κυκλοφοριακής κατάστασης στη Ναυαρίνου και της μορφής της έχει να κάνει με τη διάνοιξη των καθέτων οδών προς την οδό Κρήτης, οι οποίες είναι πολύ σημαντικές για τη λειτουργία του ευρύτερου πεδίου της Ναυαρίνου και δυστυχώς είναι πολύ δύσκολο να γίνουν διότι έρχονται από το σχέδιο του 1905 και είναι πάρα πολύ μεγάλο το κόστος.

Τώρα, αν υπάρχουν μετρήσεις, φόρτοι, αν υπάρχουν εγκρίσεις και λοιπά, αυτή την στιγμή οι φόρτοι και μετρήσεις δεν υπάρχουν, είναι προαπαιτούμενα για να πάρουμε την έγκριση της όποιας μονοδρόμησης, πεζοδρόμησης, αμφιδρόμησης, οτιδήποτε χρειάζεται να γίνει, βάση της καινούργιας αυτής εγκυκλίου. Θα γίνουν στην πορεία. Παίρνουμε την έγκριση καταρχήν, είναι το 1ο δικαιολογητικό που ζητάει η συγκεκριμένη εγκύκλιος για την τροποποίηση των κυκλοφοριακών συνθηκών σε οποιοδήποτε σημείο της πόλης. Έχουμε όλα αυτά τα δικαιολογητικά να συγκεντρώσουμε. Το 1ο λοιπόν είναι η απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου ότι δέχεται ή όχι μία πρόταση αυτής της μορφής. Αυτό συζητάμε σήμερα. Ποιος έχει άλλη ερώτηση; Ο κύριος Αντωνόπουλος.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε εγώ θέλω να ρωτήσω δύο βασικά πράγματα.

Το ένα είναι, αυτό το θέμα θα το εισάγετε στην Επιτροπή Διαβούλευσης; Δηλαδή και τυπικά και ουσιαστικά έχει γίνει διαβούλευση με κάποιους θεσμικούς φορείς για το θέμα της μονοδρόμησης που εισάγετε σήμερα;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έχει γίνει διαβούλευση για την οδό Ναυαρίνου. Έχουμε περάσει στο επόμενο στάδιο. Προτείνουμε κάτι, δεν .....

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι, όχι. Διαβούλευση μεταξύ μας δηλαδή, με τους επαγγελματίες εννοείτε, όχι επίσημη;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έχει γίνει και επίσημη, μέσα από το BBA.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Α, από το BBA.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και παλιότερα έχουνε γίνει συζητήσεις πάρα πολλές και υπάρχουνε και πάρα πολλές απόψεις σχετικά, τεχνικές.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Στο BBA λοιπόν είχατε βάλει εσείς μέσα και το θέμα της μονοδρόμησης από εκεί μέχρι εκεί, που λέτε τώρα εδώ;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εκεί μέσα. Άρα θα υπάρχει και χρηματοδότηση από εκεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Προφανώς.

Κύριε Αντωνόπουλε, καταλαβαίνω τις αγωνίες σας και τις ερωτήσεις σας, αυτή την στιγμή αν θέλετε να κάνουμε γενική συζήτηση για την Ναυαρίνου να την κάνουμε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι δεν θέλω να κάνουμε γενική συζήτηση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εδώ συζητάμε συγκεκριμένο πράγμα.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κοιτάξτε εμείς καταρχήν δεν είμαστε αντίθετοι στο να πάρετε μία καταρχήν έγκριση, αν και εδώ πέρα βλέπω σε αυτό που μας δίνετε στην εγκύκλιο έχει μία σειρά προαπαιτούμενων και εσείς μας λέτε σήμερα να πάρετε λέτε το 1ο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι το γράφει, το νούμερο 1.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Μισό λεπτό, μισό λεπτό. Εγώ θα έλεγα να κάνετε μία ολοκληρωμένη δουλειά και να τα πάρετε όλα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν γίνεται μαζί γιατί είναι προαπαιτούμενα για να πάει ο φάκελος στην Πάτρα.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κοιτάξτε εδώ βλέπω ότι χρειάζονται και κάποιες μελέτες, έχετε κάνει μελέτες εσείς;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Γίνονται αυτή την στιγμή, είναι σε εξέλιξη.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Έτσι μπράβο. Πριν το μελετήσετε και πριν το διαβουλευτείτε και πριν όλα αυτά ερχόσαστε και παίρνετε απόφαση;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Προφανώς.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ ξέρω πρώτα έρχονται οι αποφάσεις και μετά έρχονται τα υπόλοιπα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας έχω δώσει την εγκύκλιο. Να σας εξηγήσω.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι αυτό που λέει ο κύριος .....

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι δεν είναι. Μισό λεπτό, μισό λεπτό.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Να ολοκληρώσω. Είναι κάποιος λόγος συγκεκριμένος;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το λέει ξεκάθαρα, θέλει 1ον, 2ον μελέτη, 3ον έγκριση από την περιφερειακή και λοιπά.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Έκανε μία εύλογη ερώτηση και εμένα μου κάνει, γιατί ξαφνικά λέει το και το, τι είναι αυτό που σας φέρνει σήμερα εδώ και μας λέτε αυτό το πράγμα. Εγώ βλέπω εδώ σε αυτό το θέμα, όπως το παρουσιάζετε, μία ανακολουθία για να μην πω και μία προχειρότητα.

Λοιπόν, διαβούλευση δεν έχετε κάνει καταρχήν. Έχετε κάνει μία κουβέντα καταρχήν εκεί γύρω - γύρω, άτυπα, έτσι λοιπόν και επίσης δεν ξεκαθαρίσατε αν αυτό είναι από το πρόγραμμα Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης, δεν ξεκαθαρίσατε ποιά θα είναι η χρηματοδότηση, μας λέτε θα υπάρξουν χρήματα, κόστος για μιά τέτοιου τύπου μονοδρόμηση, δεν ξέρω ποιά μπορεί να είναι το κόστος και πόσο σημαντικό είναι και μας λέτε ότι το έχετε εντάξει εκεί, που και αυτό είναι στον αέρα, δηλαδή εγώ δεν το κατάλαβα στο πρόγραμμα αυτό Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης ότι το έχετε εντάξει εκεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι πρόταση και δεν είναι ακόμα .....

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Προτάσεις κάναμε, όπου να είναι αυτό θα ξεκινήσει. Θα το ξεκινήσετε με το πρόγραμμα αυτό;

Δηλαδή βάζετε κάποια πράγματα τα οποία ας πούμε δεν έχουνε κάποια λογική. Λοιπόν δεν θέλω να σας τρώω το χρόνο, εμείς έχουμε ερωτηματικά καταρχήν για τον τρόπο με τον οποίο εσείς εισάγετε το θέμα. Έτσι; Έχουμε ερωτηματικά τα οποία δε μας τα λύνουνε οι απαντήσεις που δίνετε. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν καταλαβαίνω να τι είπατε. Συμφωνείτε ως προς τη συγκέντρωση των δικαιολογητικών να τα στείλουμε στην Πάτρα ή δεν συμφωνείτε καθόλου, να μην γίνει καθόλου αυτό;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ συμφωνώ στο εξής. Να κάνετε τις απαιτούμενες διαδικασίες που απαιτούνται από το νόμο και να είστε ακριβής σε αυτό που πάτε να κάνετε. Δηλαδή, πως να το κάνετε, ποιά χρηματοδότηση θα έχει, από ποιά πρόγραμμα θα είναι, με ποιούς πόρους και ποιά ακριβώς θα είναι τα σχέδιά σας;



ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Αντωνόπουλε λέμε τα ίδια.

Ακριβείς προσπαθούμε να είμαστε γιατί ακολουθούμε τα βήματα της εγκυκλίου.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ θέλω να ξέρω όχι εγώ όλοι οι δημότες εδώ που παρακολουθούνε και οι δημοσιογράφοι. Προσέξτε, θέλουν να ξέρουν οι δημότες αύριο ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αυτό κάνουμε. Διαβάστε την εγκύκλιο. Από λέω.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι, δεν θέλει να ξέρει τα βήματα που θα κάνετε. Αυτό δεν τον ενδιαφέρει, τον ενδιαφέρει να ξέρετε τι θα κάνετε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Προτείνουμε μονοδρόμηση της Ναυαρίνου από την οδό Φαρών έως την οδό Ακρίτα με ταυτόχρονη ανάπλαση, με τα τεχνικά χαρακτηριστικά που έχει εκεί. Αλλά αυτό είναι πρόταση.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Φέρτε μας την μελέτη τι θα κάνετε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι μέσα τα σχέδια τα αρχιτεκτονικά. Είναι εκεί.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Που; Του δρόμου της μονοδρόμησης;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Είναι μέσα στην εισήγηση ναι.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι μέσα; Τα έχετε περάσει από διαβούλευση, τα έχει δει ο κόσμος;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τα έχει δει ο κόσμος.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Δεν είναι απαραίτητο να περάσει από διαβούλευση. Εδώ δεν είναι διαβούλευση;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κάνεις λάθος, η Ποιότητα Ζωής επιβάλλεται.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Κάνεις λάθος εσύ ο νόμος λέει ποιά είναι η διαβούλευση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έχει γίνει η διαβούλευση για το συγκεκριμένο θέμα και αν .....

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Για τη μονοδρόμηση;

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Όχι για τη μονοδρόμηση, για την ανάπλαση.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Άλλο το ένα, άλλο το άλλο.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Για την ανάπλαση.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Η δημοτική αρχή για 1η φορά τους τελευταίους μήνες άρχισε να μιλάει για μονοδρόμηση, συμφωνούμε; Όταν εμείς ρωτάγαμε στο Δημοτικό Συμβούλιο τι θα κάνετε, πριν ξεκινήσει η τουριστική περίοδος νωρίς, εσείς λέγατε να μείνει όπως έχει. Άρα, πότε την κάνατε την διαβούλευση; Τώρα ξεκίνησε, εδώ και 2 μήνες λέτε για μονοδρόμηση πριν δεν λέγατε για μονοδρόμηση. Στη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη δεν μιλήσατε ποτέ για μονοδρόμηση. Τώρα ξαφνικά σας μπήκε μία ιδέα για κάποιο λόγο και λέτε μονοδρόμηση, εδώ και 2, 3 μήνες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία ο κύριος Βεργόπουλος έχει το λόγο.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα σας το ξαναπεί, εγώ νομίζω το έχουμε συζητήσει.

ΒΕΡΓΟΠΟΥΛΟΣ: Αν μου επιτρέπετε για να διευκολύνω την διαδικασία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να διευκρινήσεις αν μπορείς σε παρακαλώ πολύ.

ΒΕΡΓΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτή την στιγμή το θέμα είναι, έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων όπως είναι η εισήγηση της υπηρεσίας, η οποία είναι συνημμένη στα θέματα. Επί αυτού ψηφίζουμε. Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.

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

ΒΕΡΓΟΠΟΥΛΟΣ: Η τεχνική υπηρεσία; Να κληθεί, είναι ακριβώς δίπλα, να κληθεί η τεχνική υπηρεσία και υπάρχει η εισήγηση υπογεγραμμένη αν την χρειάζεστε να 'ρθει για να δώσει διευκρινήσεις. Αυτό είναι το θέμα μας, μην παρεκτρεπόμαστε στο θέμα τώρα της συζήτησης.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Είναι πως έχει συναρθρωθεί η κυκλοφοριακή μελέτη με αυτή τη δουλειά που πάμε να κάνουμε. Πως συνδέεται η κυκλοφοριακή μελέτη, γιατί μέσα στην έκθεση αυτή λέει ότι η Ναυαρίνου είναι πρωτεύον οδικό δίκτυο και ο βασικότερος οδικός άξονας της πόλης, που βέβαια βρίσκεται στη παραλιακή ζώνη. Ωραία, σύμφωνοι και τι θα γίνει από εκεί και πέρα, δηλαδή να μονοδρομήσουμε, η κυκλοφοριακή μελέτη τι προβλέπει;

Κυκλοφοριακή μελέτη εμείς δεν την ξέρουμε, την έχετε παραλάβει, την παραλάβατε το 2009; Αυτή είναι η ερώτηση. Την παραλάβατε το 2009. Προφανώς είπατε ότι φέρατε και τον μελετητή και σας είπε κάποιες προτάσεις, χειριζόσαστε παρασκευαστικά στις κουρτίνες από πίσω το όλο θέμα και ερχόσαστε στην Επιτροπή Ποιότητας και λέτε πάρτε απόφαση. Πως θα πάρουμε απόφαση εάν δεν μας φέρετε όλα τα στοιχεία και εάν δεν έρθει και η τεχνική υπηρεσία να πιστοποιήσει ορισμένα πράγματα;

Να σας πω και ορισμένες άλλες πλευρές; Δεν έχουμε τα στοιχεία της λειτουργίας. Μπορούμε να μιλάμε για χειμερινή λειτουργία της Ναυαρίνου με βάση τα στοιχεία; Μήπως μπορούμε να κάνουμε κάτι διαφορετικό; Πρέπει κάποιος να μας τα πει αυτά τα πράγματα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Μπεχράκη, αυτή την στιγμή.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Ότι δεν γίνεται με βάση την κυκλοφοριακή μελέτη, οι ποδηλατόδρομοι καταλήγουν έτσι, τα κυκλοφοριακά μας, τα συγκοινωνιακά μας είναι αυτά και επομένως αυτό το σημείο το οποίο είναι ένα τμήμα όπως καταλαβαίνετε, το λέτε και εσείς και δεν υπάρχει, ούτε πως έρχονται από το δυτικό μέρος τα οχήματα ούτε τι θα γίνει από εκεί και πέρα όταν θα φεύγουν και λέτε όχι πάρτε αυτό το σημείο. Εντάξει είναι μιά μέθοδος η οποία καταλαβαίνετε δεν μπορεί να γίνει εύκολη τεχνικά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Η κυρία Ντίντα έχει το λόγο.

ΝΤΙΝΤΑ: Νομίζω ότι έχει δημιουργηθεί μία σύγχυση χωρίς να υπάρχει κανένας λόγος. Είναι ξεκάθαρο ότι ο Δήμος Καλαμάτας έχει υποβάλλει από τον Απρίλιο περίπου το πρόγραμμα της Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης που ξέρουμε όλοι και επίκειται η έγκριση της στρατηγικής του συγκεκριμένου προγράμματος, το οποίο θα μας δώσει την δυνατότητα δημοπράτησης συγκεκριμένων έργων. Από τα πρώτα έργα τα οποία θα δημοπρατηθούν είναι το έργο της ανάπλασης της Ναυαρίνου, το τμήμα το συγκεκριμένο, η Α' φάση, από την Φαρών μέχρι την Ακρίτα.

Άρα, για να μπορέσει να δημοπρατηθεί το συγκεκριμένο έργο, από τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών συντάσσεται η σχετική μελέτη. Μέρος της μελέτης ή μάλλον κομμάτι της μελέτης είναι και το θέμα το κυκλοφοριακό, το οποίο με κάποιο τρόπο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί προκειμένου το συγκεκριμένο έργο να είναι ώριμο και να μπορεί να πάρει το δρόμο της δημοπράτησης.

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

ΝΤΙΝΤΑ: Μισό λεπτό, μισό λεπτό. Αυτό το συγκεκριμένο αντικείμενο ή μάλλον η μελέτη η οποία αφορά την ανάπλαση του συγκεκριμένου κομματιού θα πρέπει να έχει την αντιμετώπιση την κυκλοφοριακή στο συγκεκριμένο κομμάτι. Αυτό την αφορά την συγκεκριμένη στιγμή.

Άρα αυτή η συζήτηση είναι συνέχεια ή μάλλον μέρος της μελέτης η οποία γίνεται για την ανάπλαση και γι' αυτό έρχεται και με αυτόν τον τρόπο, δηλαδή έγινε μία ολόκληρη αναστάτωση χωρίς να υπάρχει ιδιαίτερος ή μάλλον να υπάρχει μία σύγχυση χωρίς να υπάρχει ιδιαίτερη αφετηρία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κυρία Ντιντα, αυτό που θέλουμε εδώ είναι μία πρόταση, δεν είναι μελέτη και είναι ένα μέρος της διαδικασίας,

ΝΤΙΝΤΑ: Ακριβώς της μελέτης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Του πακέτου των εγκρίσεων.

ΝΤΙΝΤΑ: Ακριβώς.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ήρθε ο κύριος Διευθυντής, ο κύριος Τζαμουράνης ήρθε στην αίθουσα για να μας απαντήσει όποιες ερωτήσεις τεχνικές υπάρχουν από την αντιπολίτευση, όπου ζητήθηκε από την αντιπολίτευση. Ευχαριστώ.  
Ερωτήσεις στον κύριο Τζαμουράνη.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Αλλά είναι μία έκθεση η οποία δεν είναι και τεχνική τόσο, είναι με ωραία λόγια.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: ..... (δεν ακούγεται – εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Τζαμουράνη το μικρόφωνο σας παρακαλώ πρώτον και δεύτερον θα ήθελα μια προσπάθεια να εξηγήσω την διαδικασία εγκρίσεων που έχουμε βάση της εγκυκλίου που μας έχει έρθει από την Πάτρα. Δεν ξέρω αν κρίνετε σκόπιμο να επαναλάβετε λίγο την διαδικασία, να ενημερωθεί ο κόσμος γιατί είναι μία δύσκολη διαδικασία.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Οι τελευταίες οδηγίες από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση για θέματα αρμοδιότητας ΟΤΑ στην περίπτωση Γ, λένε τα εξής. Λέει για την έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, αρμοδιότητας ΟΤΑ 1ου βαθμού, για τις οδούς αρμοδιότητάς τους, με απόφαση του συντονιστή της αποκεντρωμένης, απαιτούνται σύμφωνα με την νομοθεσία τα εξής. Και λέει, αποφάσεις δημοτικού συμβουλίου, οι οποίες αποφάσεις δημοτικού συμβουλίου πρέπει να ληφθούν, ύστερα λέει από εγκεκριμένες μελέτες που έχουν εκπονηθεί είτε από τις τεχνικές υπηρεσίες των ΟΤΑ ή μέσω ανάθεση, εκπόνησης μελετών σε ιδιώτες με μέριμνα των φορέων συνοδευόμενες με σχέδια που θα αποτυπώνονται οι προτεινόμενες διευθύνσεις και η απαιτούμενη σήμανση κατάλληλα υπογεγραμμένα και αρμόδια θεωρημένα και εγκεκριμένα.

Οι προαναφερόμενες μελέτες πρέπει να συνοδεύονται από τεχνική έκθεση τεκμηρίωσης πρότασης με όλα τα απαιτούμενα κυκλοφοριακά στοιχεία, γεωμετρικά στοιχεία οδών και πεζοδρομίων, πλάτος οδοστρώματος, πεζοδρομίων και τις πινακίδες σήμανσης και έχει παρένθεση τι εννοεί με τις πινακίδες σήμανσης υφιστάμενες και τα λοιπά.

Η κυκλοφοριακή μελέτη, λέει, οφείλει να διαβουλευτεί με τις αρμόδιες τεχνικές υπηρεσίες όμορου Δήμου ή Περιφέρειας οι οποίες θα πρέπει να γνωμοδοτήσουν εφόσον έχουμε συμβολές με το εθνικό ή το επαρχιακό δίκτυο, η περίπτωση μας δεν έχει συμβολή ούτε με το εθνικό, ούτε με το περιφερειακό. Σε περίπτωση ΟΤΑ, με εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο οι προτεινόμενες ρυθμίσεις πρέπει να εναρμονίζονται απολύτως με τις ισχύουσες προβλέψεις και χρήσεις του εγκεκριμένου γενικού πολεοδομικού σχεδίου.

ΦΩΝΗ: Τι προβλέπει το γενικό πολεοδομικό σχέδιο;

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Θα το πούμε στην συνέχεια.

Λοιπόν, σε κάθε περίπτωση που προτείνεται κυκλοφοριακή ρύθμιση που αφορά σε πεζοδρομήσεις, δεν έχουμε πεζοδρόμηση, πρέπει να εναρμονίζεται με τις ρυθμίσεις κυκλοφορίας πάλι των οδών σχεδίου πόλεως. Όταν οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αφορούν, λέει, οδικά τμήματα εφαιπόμενα της γραμμής αιγιαλού ή παραλίας, όπως είναι η περίπτωση μας, θα πρέπει να ζητήσουμε και να φαίνονται πάνω στα σχέδια η γραμμή χερσαίας ζώνης λιμένα, στην οριζοντιογραφία στην οποία θα παρουσιάζεται λέει η πρόταση της κυκλοφοριακής ρύθμισης, θα αποτυπώνονται οι γραμμές με τα ισχύοντα στα αντίστοιχα ΦΕΚ και τα λοιπά και τα λοιπά και θα πρέπει να γνωμοδοτεί η αρμόδια περιφερειακή διεύθυνση δημοσίας περιουσίας και ο αρμόδιος φορέας διαχείρισης του λιμανιού, δηλαδή το Λιμενικό Ταμείο.

Τώρα, σύμφωνη γνώμη, λέει, των διευθύνσεων μεταφορών των περιφερειών ή των Δήμων εφόσον οι ρυθμίσεις επηρεάζουν αντίστοιχα τις υπηρεσίες μέσω οδικής μαζικής μεταφοράς για λεωφορειακές γραμμές ΚΤΕΛ ή αστικές λεωφορειακές γραμμές αντίστοιχα. Άρα, εάν επηρεάζοταν η λεωφορειακή γραμμή ΚΤΕΛ, έπρεπε να έχουμε και την σύμφωνη γνώμη της διεύθυνσης μεταφορών και επικοινωνιών της περιφέρειας. Εδώ δεν επηρεάζεται γραμμή ΚΤΕΛ άρα δεν χρειάζεται και πάμε στο επόμενο που λέει, χρειάζεται όμως μία γνωμοδότηση του αστικού ΚΤΕΛ, το οποίο δεν ξέρω εάν εκλήθη, δεν προσήλθε, θα του κάνουμε και εγγράφως την πρόσκληση.

Λοιπόν, να μην διαβάσω τα παρακάτω διότι είναι πολύ πιο ..., ότι πρέπει στις ρυθμίσεις αυτές να υποστηρίζουν και τις ανάγκες των ατόμων με αναπηρία, ότι θα πρέπει, τα παρακάτω είναι τελείως τεχνικά, ότι αυτές οι ρυθμίσεις επειδή περνάνε σε ΦΕΚ πρέπει να είναι συντεταγμένες κατά τα πρότυπα δημοσίευσης των σχεδίων στα ΦΕΚ.

Εκείνο που έχει ενδιαφέρον είναι το εξής. Είναι η τελευταία παράγραφος των οδηγιών που λέει τα εξής. Ο νυν Συντονιστής, πρώην Γενικός Γραμματέας Αποκεντρωμένης Διοίκησης εξασκεί πλήρη και ουσιαστικό έλεγχο επί των σχετικών αποφάσεων των αρμοδίων συλλογικών οργάνων και εν συνεχεία εκδίδει απόφαση έγκρισης. Το επαναλαμβάνω, ο γενικός, ο Συντονιστής, έτσι λέγεται τώρα ο Γενικός Γραμματέας της Αποκεντρωμένης, ασκεί πλήρη και ουσιαστικό έλεγχο επί των σχετικών αποφάσεων των αρμοδίων συλλογικών οργάνων και μετά θα συνοψίσω τι σημαίνουν όλα αυτά.

Το 2ο, η ανωτέρω εγκριτική απόφαση του Συντονιστή δίνει τον εκτελεστό χαρακτήρα εφόσον βεβαίως έχει προηγηθεί και ο σχετικός έλεγχος νομιμότητας της απόφασης. Τρία, επισημαίνεται ότι σε καμία περίπτωση από μόνος του ο έλεγχος νομιμότητας της απόφασης του συλλογικού οργάνου, που ασκείται από το τμήμα τοπικής αυτοδιοίκησης εδώ, δεν συνιστά έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, όπως αποφασίστηκαν στα οικεία συλλογικά όργανα. Τα κατά τόπους αρμόδια όργανα διοικητικού, οικονομικού κατά τον έλεγχο της νομιμότητας, των αποφάσεων των συλλογικών οργάνων, οφείλουν να ελέγχουν αν αυτές εκδόθηκαν βάση εγκεκριμένων κυκλοφοριακών μελετών, οι οποίες να περιέχουν τεχνική έκθεση και σχέδια κατ' ελάχιστον. Επίσης θα πρέπει να έχουν ληφθεί και σύμφωνες γνώμες λοιπών φορέων όπου απαιτείται άλλως η απόφαση δεν έχει τύχει κατάλληλης επεξεργασίας για τεκμηρίωση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.

Λοιπόν, αυτά λέει, σας τα διάβασα λίγο συνοπτικά, για να μπορούμε να έχουμε ένα κοινό επίπεδο ενημέρωσης.

Για να μπορέσουμε εμείς αυτό να το υλοποιήσουμε, χρειάζονται να πάει ένας φάκελος, ένας φάκελος στον Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, όπου όλα αυτά θα υπάρχουν μέσα και εάν εγκριθεί τότε θα υλοποιηθεί η ρύθμιση. Εάν δεν εγκριθούν δεν θα υλοποιηθεί η ρύθμιση. Όμως, εμείς δεν μπορούμε να στείλουμε στις αρμόδιες αρχές κάτι το οποίο δεν έχει, εννοώ σαν υπηρεσία, δεν έχει περάσει από ένα συλλογικό όργανο. Δηλαδή, πρέπει να υπάρχει μία απόφαση ενός συλλογικού οργάνου, που θα συνοδεύει, που θα πάει για επεξεργασία και στη συνέχεια ο φάκελος όλος αυτός θα πάει στο Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης, στον Συντονιστή και αυτός θα δει και τον αντίλογο και θα τα δει όλα αυτά και έτσι θα αποφασίσει και θα βγάλει την τελική απόφαση έγκρισης της ρύθμισης η οποία και θα υλοποιηθεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να παίρνετε το λόγο και να μιλάτε στο μικρόφωνο παρακαλώ.

Το λόγο έχει ο κύριος Αντωνόπουλος.

Κύριε Αντωνόπουλε έχετε το λόγο, στο μικρόφωνο.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ να πω το εξής στον κύριο Τζαμουράνη, να τον ρωτήσω το εξής. Υπάρχει αναγκαιότητα αυτή την στιγμή να γίνουν οι μελέτες από την πλευρά μας, αφού δεν έχουμε καταρχήν εισήγηση θετική και δεν έχουμε και απόφαση στο 1ο στάδιο, όσον αναφορά την απόφαση του Συντονιστή της Αποκεντρωμένης Διοίκησης; Δεν θα πρέπει δηλαδή να του πούμε εμείς. Εμείς εκπονούμε μελέτη, δεν εκπονούμε μελέτη για την υπόθεση αυτή; Η τεχνική υπηρεσία, εδώ.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: ..... (δεν ακούγεται – εκτός μικροφώνου)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Τζαμουράνη στο μικρόφωνο.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Άρα αφού την έχουμε εκπονήσει την πρόταση και είναι τεκμηριωμένη, καλά το λέτε και υπάρχει εδώ η πρόταση, αν μας πει όχι; Θα την πάμε στο ντουλάπι δηλαδή. Αν η διαβούλευση και γενικότερα η διαδικασία έδειξε ότι πρέπει να γίνει κάτι άλλο.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Ότι εάν δεν εγκριθεί;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Νομίζω ότι ήμουνα σαφής. Εάν δεν εγκριθεί δεν υλοποιείται.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εντάξει αυτό, εντάξει.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Ή μπορεί να υπάρχουν παρατηρήσεις διόρθωσης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν ο κύριος Αντωνόπουλος δεν έχει άλλη ερώτηση.

Ο κύριος Μπεχράκης και μετά ο κύριος Μπάκας.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Είχαμε ρωτήσει και πριν έρθετε, εάν υπάρχουνε κυκλοφοριακές μελέτες, όχι μόνο για αυτό το συγκεκριμένο κομμάτι, γιατί προφανώς εσείς σαν τεχνική υπηρεσία δεν δουλεύετε με βάση αυτό το σημείο, έχετε μία ευρύτερη εικόνα στο μυαλό σας. Και 2ον, εάν έχουμε στηριχτεί στην κυκλοφοριακή μελέτη του Ζέκκου και με ευκαιρία την είχαμε κάνει, την είχαμε παραλάβει; Την είχαμε, στις 27 Μαρτίου του 2009, στο Πνευματικό Κέντρο είχαμε κάνει την Β' φάση παραλαβή και την βάλαμε για διαβούλευση; Από τότε μέχρι σήμερα η κυκλοφοριακή μελέτη, ενώ στηριζόμαστε ένας λόγος που η πόλη πάει καλά κυκλοφοριακά και δεν έχουμε σοβαρά προβλήματα, όχι μεγάλα και οξυμένα προβλήματα, είναι ότι την εφαρμόζουμε άτυπα. Γιατί δεν παραλαμβάνουμε την μελέτη και ποιές είναι οι κυκλοφοριακές μελέτες που έχουμε σαν υπηρεσία στα χέρια μας; Εάν έχουμε πάρει υπόψη μας

και την κυκλοφοριακή μελέτη που έχει κάνει η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, για την συνέχεια της Ναυαρίνου από το Φιλοξένια μέχρι τα όρια του Δήμου.  
Εάν όλα αυτά είναι υπόψη μας και με βάση αυτά .....

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μην κάνετε διάλογο.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Εάν για όλα αυτά υπάρχει μία, καταλαβαίνετε υπάρχει μία σοβαρή ανησυχία στους πολίτες, στους επιχειρηματίες, στις δημοτικές παρατάξεις, σε όλους μας, εάν και είστε έμπειρος, είσαστε τόσα χρόνια στις τεχνικές υπηρεσίες, Διευθυντής, υπάρχει μία έντονη ανησυχία, εάν τελικά είναι όλα επαρκώς μελετημένα, εάν υπάρχουνε εναλλακτικές λύσεις και με βάση αυτά κάναμε τις ερωτήσεις εάν υπάρχουνε εγκεκριμένες αυτές οι μελέτες και γιατί δεν έχουμε, έτσι όπως το τοποθετήσατε το θέμα, το φάκελο πλέον σαν Επιτροπή Ποιότητας που θα το στέλναμε πάνω για έγκριση και έχουμε μόνο μία έκθεση, που επιτρέψτε μου, εγώ το τεχνική δεν το βάζω για πολύ, αν αφαιρέσουμε τα σχεδιαγράμματα, η υπόλοιπη έκθεση είναι έκθεση σκέτη, δεν είναι τεχνική έκθεση, μία και λείπουν τα τεχνικά στοιχεία από μέσα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα ήθελα να παρακαλέσω τον κύριο Τζαμουράνη να απαντήσει ως προς τα τεχνικά τμήματα και όχι ως προς τα πολιτικά, ας το πω εντός εισαγωγικών, τα οποία θα απαντηθούν στο Δημοτικό Συμβούλιο εκτενώς. Εντάξει να συζητήσουμε, να περιοριστούμε λίγο είναι ένα θέμα το οποίο μπορούμε να συζητάμε εδώ πέρα μέρες και να μη καταλήξουμε και πουθενά τελικά. Έχουν όλα πολιτικές προεκτάσεις όμως.  
Ο κύριος Τζαμουράνης έχει το λόγο.

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Είπα και χθες στην Τοπική Κοινότητα σε αντίστοιχη ερώτηση ότι το ορθόν και το καλύτερο θα ήταν να είχαμε μία μελέτη, όχι μόνο κυκλοφοριακή, αλλά γενικότερων παρεμβάσεων για όλη την πόλη και κάθε φορά που παρεμβαίναμε να ξέραμε ότι στο τάδε σημείο πρέπει να γίνει ακριβώς αυτό και μόνο. Καταλαβαίνετε ότι κάτι τέτοιο δεν υπάρχει και δεν θα υπάρχει ούτε υπήρχε ποτέ ....

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Ούτε στους κεντρικούς δρόμους;

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: .... ούτε υπήρχε ποτέ ένα σχέδιο.

Σε ότι αφορά τώρα το θέμα της κυκλοφοριακής μελέτης. Όλες αυτές οι αναφορές που κάνατε κύριε Μπεχράκη είναι γνωστές στην υπηρεσία και είναι γνωστές πιστεύω και στη δημοτική, στο δημοτικό συμβούλιο. Έχουν γίνει και διαβουλεύσεις επ' αυτών και έχουν ακουστεί και πολλές εναλλακτικές σκέψεις. Θα θυμίσω ορισμένες.

Στη διαβούλευση που κάναμε για την ΒΑΑ, πρόσφατα, δεν πάω ποιο πίσω που πιθανόν να μην θυμόμαστε, αλλά πρόσφατα, δεν ακούστηκαν διάφορες προτάσεις για την Ναυαρίνου; Δεν γράψανε όλα τα μέσα μαζικής ενημέρωσης τα τοπικά για της προτάσεις του τεχνικού επιμελητηρίου, φορέων και τα λοιπά και τα λοιπά, του τεχνικού κόσμου γενικότερα, που πρότειναν την πεζοδρόμηση μάλιστα της Ναυαρίνου; Είναι αλήθεια; Είναι.

Δεύτερον, είναι γνωστές και από παλιότερα οι εναλλακτικές λύσεις που είχε καταθέσει τότε ο μελετητής, τις εναλλακτικές λύσεις λειτουργίας της Ναυαρίνου, οι οποίες αν θυμάμαι καλά ήτανε ή 6 ή 8. Ή 6 ή 8 εναλλακτικές λύσεις. Μεταξύ αυτών λοιπόν που θυμάμαι ήτανε η εξής. Μία ήτανε να είναι αμφίδρομη με διάφορες προϋποθέσεις. Μία άλλη ήτανε να είναι μονόδρομος με κατεύθυνση από δύση προς ανατολή. Μία τρίτη ήτανε η περιβόητη λύση τα οχτάρια, δηλαδή το μισό τμήμα της Ναυαρίνου να έχει κατεύθυνση, μέχρι την Ηρώων αν θυμάμαι καλά, από δύση προς ανατολή και το υπόλοιπο να έχει αντίθετη κατεύθυνση, δηλαδή από Φιλοξένια προς Καλαμάτα και εκεί στη διασταύρωση της Ηρώων να ανεβαίνουνε και τα δύο ρεύματα προς τα πάνω.

Άλλη εναλλακτική λύση ήταν η δημιουργία θηλιών, δηλαδή να έχεις πως να την πω τοπικής σημασίας, τοπικής εξυπηρέτησης σύνδεση με τη Ναυαρίνου και το μεγαλύτερο κομμάτι να δοθεί στους πεζούς.

Υπήρχαν λοιπόν προτάσεις διάφορες όπως υπήρχε και η πρόταση της πλήρους πεζοδρόμησης για κάποια κομμάτια και μεταξύ αυτών συμπεριλαμβάνονταν και προτάσεις και για το τμήμα το οποίο συζητάμε.

Εκτιμώ, και τεχνικά, ότι η προσέγγιση που κάνουμε τώρα με αυτό το βήμα, είναι προς την κατεύθυνση αυτή. Δεν απέχει λοιπόν της γενικότερης συζήτησης που έχει γίνει για το πως πρέπει η Ναυαρίνου να λειτουργήσει. Άρα το ότι προτείνουμε την μονοδρόμηση είναι ένα βήμα που μας οδηγεί πιο κοντά και σταδιακά, ενδεχομένως μελλοντικά και στην πεζοδρόμηση και είπαμε χθες και χθες για να μην αποκλίνω με τα όσα είπα χθες στο άλλο όργανο, επικαλέστηκα την εμπειρία μας από την Αριστομένους. Η Αριστομένους, αρχικά επειδή υπήρχαν τεράστιες αντιδράσεις από τους επαγγελματίες τότε, ενώ σαν επιθυμία, τουλάχιστον των τεχνικών, ήταν η πλήρης πεζοδρόμησης της, είχε σχεδιαστεί και δημοπρατήθηκε σαν μονόδρομος, σαν μονόδρομος. Στη διαδρομή όμως και όταν το έργο ξεκίνησε και οι επαγγελματίες συνειδητοποίησαν το τι θα γίνει αναγκαστήκαμε με τροποποίηση αν τα θυμάστε τότε και φέραμε την νέα σημερινή λύση που είναι συνεπίπεδο και ουσιαστικά δηλαδή απόλυτη πεζοδρόμηση. Βεβαίως όλοι γνωρίζετε ότι και στην πεζοδρόμηση κυκλοφορούν αυτοκίνητα κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις. Δηλαδή τα αυτοκίνητα της έκτακτης ανάγκης, το αυτοκίνητο που κάνει τροφοδοσία σε συγκεκριμένο ωράριο και τα λοιπά και τα λοιπά.

Άρα λοιπόν νομίζω ότι η προσέγγισή μας είναι σε σωστή κατεύθυνση.

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

ΤΖΑΜΟΥΡΑΝΗΣ: Όχι, αυτή την στιγμή όχι αλλά εκτιμώ και πιστεύω ότι μελλοντικά μπορεί να γίνει πολύ εύκολα και αυτό και επειδή θα μπει κυβόλιθος εκεί είναι εύκολο με ένα γέμισμα, βγάζεις τον κυβόλιθο και με ένα γέμισμα τον σηκώνεις. Εκτός εάν ωριμάσουν οι συνθήκες μέχρι την ώρα που θα κατασκευάζεται το έργο και πούμε τότε όλοι πεζοδρομήστε το τελείως και ξεμπλόκουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Υπάρχει κάποια άλλη ερώτηση;  
Ο κύριος Φαββατάς έχει ερώτηση; Όχι.  
Ο κύριος Μπάκας έχει το λόγο.

ΜΠΑΚΑΣ: Η εγκύκλιος λοιπόν δίνει τον μπούσουλα τι ενέργειες πρέπει να κάνεις μέχρι να φτάσεις το αποτέλεσμα που θέλεις, αλλά και η εκτέλεση των εργασιών στο συγκεκριμένο τμήμα δίνει τον μπούσουλα το τι θα γίνει στην πορεία, πως θα γίνει, προκειμένου και το μήνυμα να το πάρουνε και οι κάτοικοι και οι υπόλοιποι επαγγελματίες που βρίσκονται καθ' όλο το μήκος της οδού Ναυαρίνου. Ασπόμετρα αργά ή γρήγορα, η μονοδρόμηση, πεζοδρομήσεις θα γίνουνε στην Ναυαρίνου. Το απαιτούνε η κυκλοφοριακοί φόρτοι που αντιμετωπίζει ο δρόμος αλλά και γενικότερα η ανάπτυξη της πόλης. Τι κάνουμε τώρα στην προκειμένη περίπτωση κύριοι συνάδερφοι. Δίνουμε το πράσινο φως για να ξεκινήσουν οι εργασίες στο μέλλον σε ένα μικρό τμήμα, το οποίο θα μας δείξει πως λειτουργεί η όλη κατάσταση, ώστε με μεγαλύτερη ευχέρεια να προχωρήσουν μελλοντικά και οι εργασίες, όταν οι καταστάσεις το επιτρέψουν και οι οικονομικές, αλλά και η εκτέλεση διάφορων έργων, όπως η διάνοιξη των κάθετων δρόμων προς την οδό Ναυαρίνου και να πάμε προς τα εκεί. Δεν έχω να προσθέσω τίποτε άλλο, εγώ συμφωνώ με την όλη διαδικασία και παρακαλώ πολύ, επειδή και οι μειοψηφίες κόπτονται κυριολεκτικά για να προχωρήσουνε έργα μονοδρομήσεων ή πεζοδρομήσεων, να μην έχουν τόσες πολλές ενστάσεις σε ότι αφορά τα διαδικαστικά. Τα διαδικαστικά είναι απλά τυπικά και διαδικαστικά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κύριε Μπάκα, τοποθετήσεις.  
Ο κύριος Μπεχράκης και μετά ο κύριος Αντωνόπουλος, δεν ξέρω και ο κύριος Φαββατάς αν θέλει το λόγο.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Είναι πράγματι ένα σοβαρό θέμα σήμερα που απασχολεί την Επιτροπή Ποιότητας και τα συλλογικά όργανα του Δήμου, όχι μόνο γιατί αντικειμενικά το γεγονός της λειτουργίας της Ναυαρίνου, των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, είναι πάρα πολύ σημαντικό, γιατί επηρεάζουν την ζωή όλης της πόλης, μιά και μέσω αυτών των σημείων πηγαίνουν το καλοκαίρι στις οργανωμένες παραλίες της περιοχής, υπάρχουν χιλιάδες επισκεπτών που έχουν αλλάξει με την παρουσία τους όχι μόνο τους καλοκαιρινούς μήνες, όλο τον χαρακτήρα της περιοχής, πράγμα που δείχνει ότι πρέπει να το αντιμετωπίσουμε με ολιστικό τρόπο, δεν είναι απλά μία παραλιακή οδός, αλλά είναι ένα μέρος πλέον της πόλης που παρευρίσκονται χιλιάδες κόσμου που, είτε απλώς κάνουν μία βόλτα, είτε πηγαίνουν σε τουριστικές επιχειρήσεις, σε ξενοδοχειακές μονάδες και λοιπά και λοιπά. Αυτό είναι αναμφισβήτητο, όπως επίσης είναι πάρα πολύ σημαντικό γιατί πάρα πολύ παράγοντες και ειδικοί αλλά και ο τεχνικός κόσμος έχει απασχοληθεί και έχει διατυπώσει προτάσεις απάνω στην λειτουργία της Ναυαρίνου και στο πως πρέπει να ρυθμιστούν και οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Επομένως, εμείς θα θέλαμε σήμερα να υπάρχει αυτή η αντίληψη αποτυπωμένη στην τεχνική έκθεση και σε ορισμένες βασικές προτάσεις όπως είναι οι προτάσεις που κατέθεσε το τεχνικό επιμελητήριο, που δεν είναι κάποιος ο οποίος δεν έχει γνώση και μάλιστα γνωρίζουμε ότι βγήκε μέσα από μιά συλλογική διαδικασία, δεν απαντιέται γιατί απορρίφθηκε αυτή η πρόταση ή όπως είπε ο κύριος Διευθυντής, αυτή είναι η απορία, στις εναλλακτικές προτάσεις που έκανε ο μελετητής δεν προτιμήθηκαν αυτές οι λύσεις και καταλήγουμε μόνο σε αυτό που λέμε μια απλή μονοδρόμηση, έτσι όπως περιγράφεται σήμερα σε αυτή την εισήγηση.

Επομένως λοιπόν, για μας, είναι πάρα πολύ σημαντική και η παρέμβαση όλων αυτών των παραγόντων και θα ήθελα να καταθέσω την μαρτυρία μου ότι όταν συζητάγαμε για την πεζοδρόμηση της Αριστομένους, ενώ η πρόταση η οποία είχαμε καταθέσει τότε στο Δημοτικό Συμβούλιο ήτανε ρεαλιστική και ήτανε συγκεκριμένα να συνεχίσει ο δρόμος όπως τον είχαμε φτιάξει πρόσκαιρα, όπως θυμόσαστε μπροστά από το παλιό κτίριο του ΟΤΕ εκεί που είναι το σιντριβάνι σήμερα, που για 150 μέτρα θα συνεχιζότανε στου σιδηροδρομικού σταθμού και θα είχαμε πεζοδρομήσει μέχρι την Φραντζή, μπροστά στο Πνευματικό Κέντρο, χάθηκε εκείνη η ευκαιρία γιατί δεν εισακούστηκαν ακριβώς οι πολίτες και οι φορείς που κάνανε την διαβούλευση και αυτή η πρόταση σήμερα θα είχε φέρει μιά νέα κατάσταση στο κέντρο της πόλης. Νομίζω και εδώ δεν πρέπει να παραγνωρίσουμε σοβαρές προτάσεις που έχουνε γίνει για την λειτουργία της Ναυαρίνου και για την κυκλοφοριακή της λειτουργία.

Η πρόταση συγκεκριμένα που αναφέρεται για ένα ήπιο μέσο το οποίο θα μπορεί να εξυπηρετήσει την Ναυαρίνου, ενός ήπιου οχήματος με χαρακτηριστικά που θα προάγουν την περιβαλλοντική συνείδηση της νέας τεχνολογίας ενεργειακά με στόχο την εξυπηρέτηση όλων των κοινωνικών ομάδων, αλλά ταυτόχρονα θα έδιναν και μιά νέα φήμη στην πόλη για το πως λύνει τα προβλήματα που αντιμετωπίζει, θα ήτανε καλό να εξηγηθεί σήμερα από τη δημοτική αρχή γιατί δεν επιλέγεται αυτή η πρόταση η οποία έχει κατατεθεί και θα έχει αυτό το θετικό πρόσωπο.

Με αυτή την έννοια βέβαια δεν είμαστε αντίθετοι εντελώς σε μία τέτοια πολιτική, δηλαδή στην μονοδρόμηση, εάν και κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις εμείς προτιμούμε την πλήρη πεζοδρόμηση αυτής της περιοχής, αλλά επειδή δεν κλείνει τον δρόμο για μιά τέτοια ενέργεια στο μέλλον, εμείς θα ψηφίσουμε λευκό σε αυτή την πρόταση, επισημαίνοντας ότι το ουσιαστικό μέρος που είναι η ύπαρξη όλων των μελετών έγκαιρα και στο δημόσιο διάλογο και σήμερα στην Επιτροπή Ποιότητας, δηλαδή ο πλήρης φάκελος έτσι όπως θα κατατεθεί στην αρχή που θα ελέγξει τον φάκελο θα έπρεπε σήμερα να είναι στην Επιτροπή Ποιότητας και ορατή σε όλους ώστε όλοι να συμβάλουν και στον έλεγχο και στις παρά πέρα παρατηρήσεις.

Με αυτές τις παρατηρήσεις εμείς επαναλαμβάνω θα ψηφίσουμε λευκό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε κύριε Μπεχράκη.

Ο κύριος Αντωνόπουλος έχει τον λόγο και μετά ο κύριος Φαββατάς αν έχει κάτι.



ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Λοιπόν, εμείς συνάδερφοι, κύριε Πρόεδρε να πω το εξής. Καταρχήν εμείς δεν θα ψηφίσουμε μία πρόταση η οποία είναι αποσπασματική, χαοτική και στερείται κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής μελέτης και ναι μεν η περιοχή χρειάζεται παρέμβαση, δηλαδή η περιοχή της Ναυαρίνου και της συγκεκριμένου οδού, το ξέρουμε όλοι ότι είναι προβληματική η λειτουργία της, κυρίως την περίοδο που έχουμε πολλούς επισκέπτες, άρα συμφωνούμε ότι χρειάζεται παρέμβαση αλλά όχι αυτή που προτείνεται εσείς. Όμως, η δημοτική αρχή στην προσπάθειά της να παρουσιάσει ένα σημαντικό έργο αναπλάσεων το οποίο αναφέρεται και στην εισήγηση που ήρθε εδώ λέγοντας ότι είμαστε οι μοναδικοί και από τις λίγες πόλεις στην Ελλάδα που κάνει τόσες πολλές παρεμβάσεις αναπλάσεων, είδαμε και την ανάπλαση που έγινε στην Ανάσταση πόσο επιτυχημένη είναι, κάνετε λοιπόν αποσπασματικές αναπλάσεις οι οποίες στερούνται μελέτες, στερούνται μελετών, στερούνται μελέτες γενικότερα και κυρίως κυκλοφοριακής και θα πω το παράδειγμα για να καταλάβουμε όλοι εδώ που δεν είμαστε συγκοινωνιολόγοι τι θα προκύψει με αυτή την παρέμβαση που κάνετε.

Κοιτάξτε λοιπόν τι γίνεται. Να κάνουμε μία μονοδρόμηση. Τι κάνουμε λοιπόν; Στέλνουμε την κίνηση λοιπόν προσέξτε και όποιος κυκλοφορεί στην περιοχή του λιμανιού μπαίνει στην Ναυαρίνου και ξαφνικά βλέπετε έχει ένα μονόδρομο. Θα υπάρχουν βέβαια και πινακίδες που θα τους λένε ότι εδώ δεν πάει, λοιπόν θα μπουνέ όμως μέσα αυτοί. Όταν θα φτάσουν στην συμβολή με την Ακρίτα αυτοί που θα έρχονται θα αναγκάζονται να στρίβουν και να ανεβαίνουν επάνω στην Ακρίτα, θα έρχεται και η κίνηση της Ναυαρίνου η οποία δεν θα ορεί να μπει στον μονόδρομο από το Φιλοξένια προς τα δυτικά και να αναγκάζεται να ανεβαίνει και αυτή στην Ακρίτα. Άρα ο φόρτος εκεί θα διπλασιαστεί και θα υπάρχει μεγάλο μποτιλιάρισμα στην μονοδρόμηση και δεν θα μπορεί, θα περιμένουν να στρίψουνε κάποιοι στην Ακρίτα επάνω, που δεν θα μπορούνε να συνεχίσουνε ή θα στρίβουνε αυτοί που δεν θα μπορούν να πάνε αντίθετα. Άρα λοιπόν κυκλοφοριακά και συγκοινωνιακά η περιοχή επιβαρύνεται γιατί δεν θα μπορεί η κίνηση να γίνεται ομαλά, θα ξεκινάνε να μπαίνουνε και θα βλέπουνε ότι θα υπάρχει αδιέξοδο, τουλάχιστον αυτοί που θα πηγαίνουνε από την αντίθετη κατεύθυνση.

Εσείς λοιπόν στους υφιστάμενους δρόμους που ήδη έχουνε πρόβλημα όπως δουλεύαν σήμερα, η μονοδρόμηση θα αυξήσει το κυκλοφοριακό φόρτο σε ορισμένα σημεία και δεν έχετε την δυνατότητα, επειδή δεν έχετε κάνει μελέτη και εμείς το είπαμε αυτή την στιγμή αυτό το πράγμα πως αυτό θα το απαλύνετε, πως θα το ανακουφίσετε. Όλη η περιοχή ξέρετε μέχρι και την Κρήτης επειδή οι δρόμοι είναι στενοί και έχουμε συγκεκριμένες επιλογές, στην Ακρίτα παράδειγμα σαν πιο μεγάλο δρόμο σήμερα, δεν μπορούν να αποφορτίσουν αυτή την κίνηση όπως ήτανε σήμερα. Αν τον κάνετε μονόδρομο που θα δει ο άλλος ότι τελειώνει ο δρόμος και θα αναγκαστεί να τον αποφύγει, γιατί δεν θα μπορεί να μπει στον μονόδρομο, δεν θα αυξήσει το φόρτο αφού θα περάσει από εκεί; Και θα έχουμε λοιπόν ένα μονόδρομο που θα είναι μποτιλιαρισμένος, στην κυριολεξία και δεν θα γίνεται τίποτα. Θα παραλύσει η περιοχή όλη.

Εγώ θα ήθελα για να αντικρούσετε αυτό το οποίο αυτή την στιγμή εμείς εδώ καταθέτουμε και λέμε να μας φέρετε μία συγκοινωνιακή μελέτη που να μας λέει ότι όντως η περιοχή θα ελαφρύνει από άποψη κυκλοφοριακού φόρτου συγκοινωνιακά. Τέτοια μελέτη την έχετε; Την έχετε; Όχι.

Λοιπόν, βιάζεστε να κάνετε τις αναπλάσεις, ....

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

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι μισό λεπτό, μισό λεπτό. Όχι, εγώ δεν προτείνω ....

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Αντωνόπουλε σε παρακαλώ συνέχισε. Σε παρακαλώ συνέχισε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Τελειώνω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Πάρε το χρόνο σου.

**ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ:** Όχι, θα τελειώσω αμέσως, δεν μακρηγορώ.

Εμείς δεν είμαστε υπέρ της μηδενικής λύσης συνάδερφοι, εμείς θέλουμε, είπα από την αρχή της εισήγησης, της τοποθέτησής μου, να κάνουμε παρέμβαση, η περιοχή χρειάζεται παρέμβαση, αλλά η παρέμβαση πρέπει να γίνει έτσι τώρα. Αυτά που λέτε περί διαβούλευσης, έχει γίνει μία διαβούλευση γενικόλογη για διάφορα πράγματα στην πόλη, που είπε και ο τεχνικός διευθυντής εδώ ο κύριος Τζαμουράνης, επισταμένα, λύση μέχρι στιγμής δεν έχει έρθει. Εσείς ύστερα από αυτά που έχετε ακούσει τόσα χρόνια καταλήγετε σε μία αποσπασματική παρέμβαση ολίγων μηνών. Λοιπόν αυτό που στέλνετε εσείς σήμερα εδώ, σε μας, να το δει όποιος θέλει, όπως το δίνετε εσείς, στην πόλη δηλαδή, αυτό δίνετε σήμερα στην πόλη, αυτό λοιπόν που δίνετε εσείς δεν θεωρείται μελέτη και παρέμβαση ολοκληρωμένη για την περιοχή αυτή, ούτε έχει σχέση, ούτε έχει περάσει από καμία διαβούλευση. Αυτά τα οποία λέγονται, έχουν λεχθεί μέχρι σήμερα και στην Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη δεν έχουνε καμία σχέση με αυτό που εσείς φέρνετε σήμερα για να περάσει από αυτή την εισήγηση, καμία σχέση.

Τώρα από εκεί και πέρα εμείς δεν το ψηφίζουμε καθόλου, όχι γιατί, επαναλαμβάνω, η περιοχή δεν θέλει παρέμβαση και μάλιστα σοβαρή και τα λοιπά αλλά είναι αποσπασματική, χαστική και στερείται κυκλοφοριακής μελέτης. Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ:** Ευχαριστώ κύριε Αντωνόπουλε. Τον λόγο έχει ο κύριος Καραγιάννης.

**ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Μετά από την συζήτηση την οποία έγινε και από την πλειοψηφία και από το Διευθυντή μας και από τις μειοψηφίες, βλέπω και διαπιστώνω και καταρχήν συμφωνώ με την όλη προσέγγιση την οποία κάνει η δημοτική αρχή και είμαι υπέρ του θέματος, υπέρ της ψήφισης. Θα κάνω όμως μία τοποθέτηση. Από ότι κατάλαβα αν εξαιρέσω την τοποθέτηση του κυρίου Μπεχράκη που δεν έβαλε το αυτοκίνητο πάνω απ' όλα για να κάνουμε την παρέμβαση ο κύριος Αντωνόπουλος μιλάει συνέχεια για ένα πράγμα. Τι θα γίνει με τον κυκλοφοριακό φόρτο. Επειδή και αυτός ζει στην Καλαμάτα, ξέρουμε την βόλτα στην Ναυαρίνου για πλάκα, την έχουμε δει. Ένας που ξέρει λοιπόν ότι στην Ακρίτα θα είναι μονόδρομος για να πάει πέρα μπορεί να μπει από νωρίτερα, και από την Ηρώων να ανέβει επάνω και νωρίτερα να ανέβει και από τον άλλο δρόμο που τελειώνει η Κρήτης και άλλα δρομάκια και τους νέους δρόμους οι οποίοι θα διανοιχτούν στην πορεία και έχει αρχίσει να διαφαίνεται η όλη ιστορία στη Βουλγαροκτόνου και το έχουμε ανακοινώσει και τα λοιπά. Άρα λοιπόν οι αναπλάσεις δεν γίνονται με την σκέψη μόνο τι θα κάνουμε το αυτοκίνητο, αυτό είναι η επόμενη ώρα. Για μένα η ανάπλαση είναι ο άνθρωπος και είναι προς την σωστή κατεύθυνση και τίποτε άλλο. Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ:** Ευχαριστώ κύριε Καραγιάννη.

Ο κύριος Φαββατάς έχει τον λόγο.

**ΦΑΒΒΑΤΑΣ:** Έτσι και αλλιώς τα είπαν και ο συνάδερφος ο Μπεχράκης και ο συνάδερφος ο Αντωνόπουλος. Προσέγγισαν κατά κάποιον τρόπο το θέμα στην σωστή του θέση. Μιλάμε για τον πιο κεντρικό δρόμο της Καλαμάτας, μιλάμε για την οδό Ναυαρίνου. Είναι πραγματικά ότι η οδός Ναυαρίνου χρειάζεται παρέμβαση, αλλά παρέμβαση όμως όχι τοπική, όχι αποσπασματική, όπως γίνεται μέχρι σήμερα. Έπρεπε να υπάρξει μιά ολοκληρωμένη μελέτη να ξέρουμε στην πορεία να εκτελούμε κομμάτι, κομμάτι. Τώρα δεν υπάρχει τίποτα δεν υπάρχει καμία μελέτη, καμία ολοκληρωμένη, ούτε κυκλοφοριακή για το συγκεκριμένο δρόμο και προχωράμε στη διαδικασία αυτή. Γι' αυτό εμείς έχουμε τις ενστάσεις. Εμείς λέμε ότι πρέπει να υπάρχουν πεζοδρομήσεις σε μεγαλύτερο μήκος της Ναυαρίνου, γιατί πραγματικά η Ναυαρίνου είναι ο πιο κεντρικός δρόμος της πόλης, αλλά όμως να έχουμε μελετήσει από πριν και να ξέρουμε τι θα κάνουμε σιγά, σιγά στην πορεία. Όχι όπως το πάμε τώρα και για όλα αυτά διαβούλευση. Όταν πριν από 2 - 3 μήνες ο Δήμαρχος ο ίδιος μέσα στο Δημοτικό Συμβούλιο έλεγε ότι δεν χρειάζεται καμία παρέμβαση στη Ναυαρίνου, η Ναυαρίνου είναι για 40 μέρες το χρόνο.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Έτσι ακριβώς έλεγε, έτσι ακριβώς.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μιχάλη σε παρακαλώ μην διακόπτεις.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Πριν από 3 μήνες που τέθηκε το θέμα της οδού Ναυαρίνου για μονοδρόμηση, για να κλείσει ο δρόμος λόγω σοβαρών προβλημάτων, κυκλοφοριακά προβλήματα που υπήρχανε στο δρόμο αυτό, έλεγε ότι δεν χρειάζεται καμία παρέμβαση και μετά από 2 μήνες έρχεται η δημοτική αρχή εδώ και μας λέει κάνει διαβούλευση, έχει συζητήσει, ο Διευθυντής μας είπε ότι θέλει την συναίνεση του αστικού ΚΤΕΛ, το αστικό ΚΤΕΛ δεν παρευρίσκεται, δεν έχει δώσει συναίνεση. Φέρνετε ένα θέμα εδώ το οποίο ούτε εσείς οι ίδιοι ακόμα το έχετε προσεγγίσει προς την σωστή του κατεύθυνση να λυθεί.

Γι' αυτό θα πρέπει αυτό το πράγμα να γίνει πιο συγκεκριμένο, πιο ολοκληρωμένο. Να γίνει με μελέτη γενική για τη Ναυαρίνου, να δούμε τι θέλουμε, να δούμε τι θα κάνουμε, όχι μόνο εμείς σήμερα, αλλά και η αυριανή δημοτική αρχή. Να υπάρχει ο μπουσουλός ώστε να λυθεί το θέμα της Ναυαρίνου γιατί πραγματικά πιστεύω ότι η Ναυαρίνου είναι το άλφα και το ωμέγα της πόλης για τον τουρισμό και για όλα αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κύριε Φαββατά.

Ακούστηκαν οι απόψεις καταγράφηκαν, ακούσαμε και τις απόψεις του κυρίου Διευθυντή, είναι όλες σεβαστές.

Να περάσουμε σε ψηφοφορία.

Η πλειοψηφία υπέρ.

Ο κύριος Μπεχράκης λευκό, ο κύριος Αντωνόπουλος; Κύριε Αντωνόπουλε λευκό;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κατά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κατά.

Μιά διευκρίνηση του κυρίου Μπεχράκη.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Μία διευκρίνηση είναι ότι δεν κλείνει τον δρόμο στην δικιά μας αντίληψη που έχουμε σαν παράταξη για τον χαρακτήρα και το τι πρέπει να κάνουμε στην περιοχή που είναι πλήρη πεζοδρόμηση, κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Συμφωνούμε, εντάξει.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Επομένως λοιπόν με τις διευκρινήσεις που έδωσε ο Διευθυντής των τεχνικών υπηρεσιών, ότι αυτό μπορεί εύκολα στο μέλλον να μετατραπεί σε πλήρη πεζοδρόμηση, ψηφίζουμε το λευκό και από την άλλη μεριά το λευκό δείχνει την ένστασή μας ότι δεν υπήρξαν ορισμένα .....

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ως προς την μεθοδολογία.

Ευχαριστούμε πολύ.

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη της τα προαναφερόμενα καθώς επίσης και τις διατάξεις των άρθρων 79 & 82 του Ν. 3463/2006 και των άρθρων 65, 73 του Ν. 3852/2010, μειοψηφούντων των κ.κ. Μπεχράκη και Φαββατά οι οποίοι δηλώνουν ΛΕΥΚΗ ψήφο και του κ. Αντωνόπουλου ο οποίος τάσσεται ΚΑΤΑ, κατά πλειοψηφία,

**Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι**

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

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

**Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

Δημήτριος Δημόπουλος

**ΤΑ ΜΕΛΗ**

1. Αντωνόπουλος Μιχαήλ
2. Βεργόπουλος Δημήτριος
3. Καραγιάννης Ανδρέας
4. Μπάκας Ιωάννης
5. Μπεχράκης Σταμάτης
6. Ντίντα Παναγιώτα
7. Φαββατάς Δημήτριος

Ακριβές Απόσπασμα  
Καλαμάτα 20 Οκτωβρίου 2017  
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. ΔΗΜΟΠΟΥΛΟΣΣ  
(ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ)