

## **ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ**

### **ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**

#### **ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ**

**ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 6/2022**

**ΑΠΟΦΑΣΗ 18/2022**

Στην Καλαμάτα σήμερα, την 15η Απριλίου 2022, ημέρα Παρασκευή και ώρα 1:00 μ.μ., συνέρχεται στην 6η/2022 συνεδρίαση η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας, που πραγματοποιείται στην αίθουσα συνεδριάσεων, στο Δημοτικό Κατάστημα της οδού Αθηνών 99 (ισόγειο Α' κτιρίου), δια ζώσης, για πλήρως εμβολιασμένους και νοσήσαντες, σύμφωνα με τις διατάξεις της υπ' αριθμ. 643/69472/24-9-2021 εγκυκλίου του Υπουργείου Εσωτερικών και της ΚΥΑ Δ1αΓ.Π.οικ. 20354/8-4-2022 (ΦΕΚ 1724/9.4.2022 - τ. Β), μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 34632/11-4-2022 πρόσκληση του κ. Προέδρου, η οποία επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση ο κ. Μπασακίδης Νικόλαος, Αντιδήμαρχος Καλαμάτας, Πρόεδρος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, και από τα τακτικά μέλη του Σώματος οι κ.κ. 1) Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος, 2) Δρούγας Παντελής, 3) Καραγιάννης Ανδρέας, 4) Λιάππας Λεωνίδας, 5) Μαστραγγελόπουλος Δημήτριος, 6) Τσαπόγας Κωνσταντίνος και 7) Φαββατάς Δημήτριος.

Δεν παραβρίσκεται αν και κλήθηκε νόμιμα το τακτικό μέλος κα Μπαρούνη Μαρία.

Επίσης στη συνεδρίαση παραβρίσκεται το αναπληρωματικό μέλος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής κ. Σκοπετέας Αναστάσιος, αναπληρώνοντας το τακτικό μέλος κα Μπαρούνη Μαρία.

Στη συνεδρίαση επίσης κλήθηκαν οι Πρόεδροι των Συμβουλίων των Δημοτικών Κοινοτήτων Αντικαλάμου κ. Βεργόπουλος Δημήτριος, Θουρίας κ. Κυριακόπουλος Κωνσταντίνος, Σπερχογείας κ. Περρωτής Παναγιώτης και Καλαμάτας κ. Λύρας Παναγιώτης, επειδή στην ημερήσια διάταξη υπάρχουν θέματα που αφορούν στις εν λόγω Δημοτικές Κοινότητες, οι οποίοι δεν παρευρίσκονται.

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

Ακολουθώς ο κ. Πρόεδρος αναφερόμενος στο 1ο θέμα της ημερήσιας διάταξης με τίτλο: *“Τροποποίηση της υπ’ αριθμ. 17/2022 απόφασης Επιτροπής Ποιότητας Ζωής από «έγκριση κυκλοφοριακής μελέτης» σε «έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων» για το έργο «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας», ενημερώνει ότι απαιτείται η αλλαγή του τίτλου αυτού και η λήψη νέας απόφασης και ζητάει την έγκριση του Σώματος σχετικά, το οποίο εγκρίνει ομόφωνα την αλλαγή του τίτλου ως εξής:*

**Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο πλαίσιο του έργου «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» του Δήμου Καλαμάτας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999 όπως ισχύει.**

Συνεχίζοντας ο κ. Πρόεδρος αφού εισάγει το θέμα προς συζήτηση, αναφέρει ότι η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής με την παρούσα απόφασή της θα εισηγηθεί στο Δημοτικό Συμβούλιο για το παρόν θέμα που αφορά σε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και η λήψη απόφασης σχετικά αποτελεί κανονιστική απόφαση την έκδοση της οποίας εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 82 του Δ.Κ.Κ. (Ν. 3463/2006) σε συνδυασμό με τα άρθρα 73 και 65 του Ν. 3852/2010, όπως έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν.

Η με αριθμ. πρωτ. 35888/14-04-2022 σχετική εισήγηση του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας, Σήμανσης, Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, η οποία που ήταν στο φάκελο του θέματος μαζί με τα αναφερόμενα συνημμένα σε αυτή στοιχεία και είχαν αποσταλεί στα Μέλη της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής προς ενημέρωση, έχει αναλυτικά ως εξής:

**ΘΕΜΑ:** Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο πλαίσιο του έργου «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» του Δήμου Καλαμάτας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999 όπως ισχύει.

**Σχετ:**

Στο πλαίσιο της από 09/02/2022 Προγραμματικής Σύμβασης (ΑΔΑ: Ω5Σ9ΩΕΕ-ΣΚ4), μεταξύ του Δήμου Καλαμάτας και της εταιρείας ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ Α.Ε. - ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ για την πράξη «Ωρίμανση μελετών του έργου “Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας”», μεταβιβάστηκε η αρμοδιότητα υλοποίησης των διαδικασιών ωρίμανσης του έργου στην ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ Α.Ε. - ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ.

Το έργο «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» στοχεύει στην αντιμετώπιση των ζητημάτων της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, την καθημερινότητα και τις ανάγκες των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών, την ενεργειακή απόδοση της πόλης. Το έργο περιλαμβάνει την εκπόνηση των απαραίτητων μελετών (Τοπογραφική Μελέτη, Ειδική Αρχιτεκτονική Μελέτη, Μελέτη Φυτοτεχνικής διαμόρφωσης, Μελέτη Υδραυλικών έργων, Μελέτη Συγκοινωνιακών έργων, Ηλεκτρομηχανολογική μελέτη, Περιβαλλοντική μελέτη, Μελέτη ΣΑΥ-ΦΑΥ και Τεύχη Δημοπράτησης) προκειμένου για την ωρίμανσή του και την ένταξή του σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα.

Σε συνέχεια επικοινωνίας με την Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας & Ιονίου θα πρέπει στον τίτλο και στο αποφασιστικό να αναφέρεται ρητά η έγκριση «κυκλοφοριακών ρυθμίσεων» και όχι η έγκριση «κυκλοφοριακής μελέτης», όπως εκ παραδρομής είχε αναφερθεί προηγουμένως, βάσει του οποίου λήφθηκε η 17/2022 Απόφαση της

Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας.

Συνοπτικά, όπως αναφέρεται και στην Κυκλοφοριακή Μελέτη, τα γενικά χαρακτηριστικά της παρέμβασης περιλαμβάνουν τη δημιουργία προσπελάσιμων και ασφαλών πεζοδρομίων επαρκούς πλάτους και εξασφάλιση προσβασιμότητας σε εμποδιζόμενα άτομα ΑμεΑ (ράμπες και επαρκές πλάτος διέλευσης) και άτομα με δυσκολία στην όραση (όδευση τυφλών). Επίσης προτείνεται η δημιουργία οργανωμένων ζωνών στάθμευσης κατά μήκος των οδών. Ανά συγκεκριμένο αριθμό θέσεων (5 έως 7 θέσεις) προβλέπεται η κατασκευή χώρου πρασίνου, ο οποίος αποτελεί διαπλάτυνση του πεζοδρομίου και βρίσκεται στην ίδια στάθμη με αυτό. Περιλαμβάνει καθιστικό και αποτελεί ένα σκιασμένο χώρο στάσης. Με τον τρόπο αυτό οι θέσεις στάθμευσης εναλλάσσονται με νησίδες πρασίνου και αποφεύγεται η δημιουργία μεγάλου μήκους σειρών σταθμευμένων οχημάτων κατά μήκος των οδών.

Η προτεινόμενη διαμόρφωση των οδών περιλαμβάνει:

- Πλακόστρωση του υφιστάμενου οδοστρώματος με κυβόλιθους ή άλλο υλικό δαπεδόστρωσης σε στάθμη  $-0.12$  από το υπάρχον πεζοδρόμιο.
- Διαμόρφωση λωρίδας στάθμευσης πλάτους  $2.20\mu$ , είτε από τη μία πλευρά της οδού, είτε αμφίπλευρη, εφόσον το συνολικό πλάτος της οδού επαρκεί.
- Δημιουργία επαρκούς πλάτους πεζοδρομίων σε στάθμη  $+0.12$  από τη ζώνη κίνησης των οχημάτων.

Τέλος, ανάλογα με τις διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά κάθε οδού, θα εξεταστούν εναλλακτικές προτάσεις διαμόρφωσης αυτής, οι οποίες θα παρουσιάζουν αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον ως προς τη σχεδίαση, θα αποθαρρύνουν την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων από τα οχήματα και θα προωθούν την πεζή μετακίνηση και την ενίσχυση του πράσινου. Πιο συγκεκριμένα:

#### **Οδός Κλαδά**

Αφορά το τμήμα μεταξύ των οδών Αθηνών και Αρτέμιδος. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους  $12.00\mu$  με κατεύθυνση από την οδό Αθηνών προς την οδό Αρτέμιδος και αμφίπλευρη παρόδια στάθμευση.

Τμήμα μεταξύ των οδών Αθηνών και Κουμουνδούρου:

Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους  $3.50\mu$  και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους  $2.20\mu$  από τη μια πλευρά του δρόμου. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού πλάτους  $6.20\mu$ , διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων.

Τμήμα μεταξύ των οδών Κουμουνδούρου και Αρτέμιδος:

Προτείνεται διπλή λωρίδα ομόροπης κίνησης των οχημάτων, συνολικού πλάτους  $7.00\mu$ , η οποία καταλήγει σε υφιστάμενο σηματοδότη. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων.

#### **Οδός Φραντζή**

Πρόκειται για μονόδρομο με κατεύθυνση από την οδό Αριστομένους προς την οδό Κεφάλια με παρόδια στάθμευση από την αριστερή πλευρά της οδού. Διαθέτει επαρκούς πλάτους πεζοδρόμια, τα οποία βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση και είναι εξοπλισμένα με όδευση τυφλών και ράμπες ΑμεΑ, ενώ η προτεινόμενη παρέμβαση αφορά μόνο στο τμήμα που καταλαμβάνει το οδόστρωμα. Προτείνεται λοιπόν η αντικατάσταση της υφιστάμενης ασφάλτου και δαπεδόστρωση με κυβόλιθους σε στάθμη περίπου  $0.12$  μ χαμηλότερα από το υπάρχον πεζοδρόμιο. Παράλληλα, προτείνεται η διαμόρφωση λωρίδας στάθμευσης πλάτους  $2.00\mu$  από την αριστερή πλευρά της οδού, ενώ το υπόλοιπο τμήμα διατίθεται για την κίνηση των οχημάτων. Η προτεινόμενη παρέμβαση αφορά μόνο στο τμήμα που καταλαμβάνει το οδόστρωμα. Προτείνεται λοιπόν η αντικατάσταση της υφιστάμενης ασφάλτου και δαπεδόστρωση του υφιστάμενου οδοστρώματος με κυβόλιθους σε στάθμη περίπου  $0.12\mu$  χαμηλότερα από το υπάρχον πεζοδρόμιο και όριο ταχύτητας  $30\text{km/h}$ . Παράλληλα, προτείνεται η διαμόρφωση λωρίδας στάθμευσης πλάτους  $2.00\mu$  από την αριστερή πλευρά της οδού (κατά τη φορά κίνησης), ενώ το υπόλοιπο τμήμα διατίθεται για την κίνηση των οχημάτων.

#### **Οδός Αριστοδήμου**

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Π. Καίσαρη έως Βασ. Κωνσταντίνου. Πρόκειται για μονόδρομο

πλάτους 11.00μ. με κατεύθυνση από την Π. Καίσαρη προς Βασ. Κωνσταντίνου.

Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά της οδού και όπου αυτό είναι εφικτό. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 5.50μ θα διατεθεί για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Τέλος προτείνεται η δαπεδόστρωση της οδού, με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από το πεζοδρόμιο. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h, με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση.

Στις διασταυρώσεις των κάθετων οδών με την Αριστοδήμου προτείνεται η δημιουργία υπερυψωμένων διαβάσεων, όπου αυτό είναι εφικτό, για τη διευκόλυνση της κίνησης του πεζού. Η υπερύψωση καταλαμβάνει ολόκληρη την επιφάνεια της διασταύρωσης και εκτείνεται και στις διασταυρούμενες οδούς σε μήκος 6.00μ από τη γραμμή των ρυμοτομικών γραμμών των Ο.Τ. που υπάρχουν εκατέρωθεν.

#### **Οδός Πολυχάρους**

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αναγνωσταρά και Αριστόδημου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους περίπου 10.00μ. με κατεύθυνση από την Αναγνωσταρά προς την Αριστόδημου με παρόδια στάθμευση από τη δεξιά πλευρά της οδού. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά, ενώ παράλληλα προτείνεται και η δαπεδόστρωση της οδού, με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από το πεζοδρόμιο. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 4.50μ. διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση.

#### **Οδός Κ. Γεωργούλη**

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Αριστόδημου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους που κυμαίνεται από 9.20μ έως 10.00μ, έχει κατεύθυνση από την Αριστόδημου προς Αριστομένους και παρόδια στάθμευση από τη δεξιά πλευρά της οδού. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.20μ. και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά, ενώ παράλληλα προτείνεται και η δαπεδόστρωση της οδού, με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από το πεζοδρόμιο. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση.

#### **Οδός Βασιλίσσης Όλγας**

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Αριστόδημου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους που κυμαίνεται από 10.20μ έως 11.50μ, έχει κατεύθυνση από την Αριστομένους προς την Αριστόδημου και παρόδια στάθμευση από τη δεξιά πλευρά της οδού. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 4.50μ έως 5.80μ, διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων.

#### **Οδός Βασιλίσσης Σοφίας**

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Αριστόδημου. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους περίπου 11.00μ, με κατεύθυνση από την Αριστόδημου προς την Αριστομένους και παρόδια στάθμευση από την αριστερή πλευρά της οδού. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ. με οριοθέτηση παρόδιας ζώνης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. από τη μια πλευρά και δαπεδόστρωση με κυβόλιθους σε στάθμη -0.12μ. από αυτή των πεζοδρομίων. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 5.30μ, διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h με την κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση.

#### **Οδός Βαλαωρίτου**

Αφορά το τμήμα μεταξύ των οδών Ανδρέα Σκιά και Αριστομένους, το οποίο αποτελεί συνέχεια του διαμορφωμένου πεζοδρόμου της Βαλαωρίτου που έχει ως αφητηρία την πλατεία Ι.Ν. Ταξιαρχών. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους που κυμαίνεται από 7.50μ έως 8.00μ, έχει κατεύθυνση προς την οδό Αριστομένους. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ. και δαπεδόστρωση της οδού στο σύνολό της, με κυβόλιθους σε στάθμη -0.12μ. από αυτή των

πεζοδρομίων. Το υπόλοιπο πλάτους 5.00μ έως 5.50μ να διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h.

#### **Οδός Ανδρέα Σκιά**

Α) Το τμήμα μεταξύ των οδών Βασ. Γεωργίου και Βαλαωρίτου αποτελεί μονόδρομο με κατεύθυνση προς την Βαλαωρίτου, έχει πλάτος 7.30μ και παρόδια στάθμευση στην δεξιά πλευρά της οδού. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ, ενώ το υπόλοιπο τμήμα της οδού, πλάτους 3.80μ, για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Η οδός προτείνεται να πλακοστρωθεί, με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από αυτή των πεζοδρομίων. Το όριο ταχύτητας καθορίζεται σε 30km/h.

Β) Το τμήμα μεταξύ των οδών Βασ. Σοφίας και Βασ. Όλγας αποτελεί θεσμοθετημένο πεζόδρομο (ΦΕΚ 248Δ/1989), ο οποίος όμως σήμερα λειτουργεί ως μονόδρομος με παρόδια στάθμευση από την αριστερή πλευρά. Προτείνεται η διαμόρφωση του σε πεζόδρομο με την κατασκευή ενιαίου πλακοστρωμένου καταστρώματος συνολικού πλάτους περίπου 8.00μ, με τα ίδια αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά που έχει κατασκευαστεί ο πεζόδρομος στο τμήμα της οδού Ανδρέου Σκιά από την οδό Βασιλίσσης Όλγας μέχρι την οδό Βασιλέως Γεωργίου.

#### **Οδός Ψαρών**

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Ξενοφώντος και Μακεδονίας. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους περίπου 19.00μ με κατεύθυνση από την οδό Ξενοφώντος προς την οδό Μακεδονίας και αμφίπλευρη κάθετη στάθμευση. Προτείνεται η δημιουργία μιας λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση αμφίπλευρης στάθμευσης. Η στάθμευση είναι είτε παράλληλη με την κίνηση των οχημάτων, είτε υπό γωνία, για να εξυπηρετεί τις μεγάλες ανάγκες της οδού. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού, διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων και τη διαμόρφωση νησίδων-παρτεριών πρασίνου σε όλο το μήκος της οδού, οι οποίες θα δημιουργούν την αίσθηση ενός γραμμικού πάρκου. Τέλος προτείνεται η δαπεδόστωση της οδού με κυβόλιθους, σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερη των πεζοδρομίων, μειώνοντας το όριο της ταχύτητας στα 30km/h με την τοποθέτηση της κατάλληλης κατακόρυφης σήμανσης.

#### **Οδός Μακεδονίας**

Αφορά στο τμήμα μεταξύ των οδών Αριστομένους και Νέδοντος. Πρόκειται για μονόδρομο πλάτους περίπου 14.50μ, με κατεύθυνση από την Αριστομένους προς την Νέδοντος (ανατολή – δύση) και αμφίπλευρη παρόδια στάθμευση. Προτείνεται η δημιουργία λωρίδας κίνησης οχημάτων πλάτους 3.50μ και η οριοθέτηση αμφίπλευρης στάθμευσης πλάτους 2.20μ. Το υπόλοιπο τμήμα, διατίθεται για τη δημιουργία πεζοδρομίων. Στο τελευταίο Ο.Τ. της οδού προτείνεται διπλή λωρίδα της ομόρροπης κίνησης των οχημάτων, συνολικού πλάτους 6.50μ., μια λωρίδα παρόδιας στάθμευσης, πλάτους 2.20μ., ενώ το υπόλοιπο πλάτος της οδού δίνεται στα πεζοδρόμια.

#### **Οδός Δ. Παπαδοπούλου**

Αφορά σε μικρού μήκους και πλάτους οδό, που συνδέει τις οδούς Αναγνωσταρά και Αριστοδήμου, πλάτους περίπου 5.00μ, που αποτελεί θεσμοθετημένο πεζόδρομο (ΦΕΚ 248Δ/1989). Στη συμβολή με την οδό Αναγνωσταρά βρίσκεται το διατηρητέο κτίριο του “Ζουμπούλειου” Μεγάρου. Διαθέτει ελάχιστου πλάτους πεζοδρόμια (<1.00μ), λειτουργεί ως μονόδρομος και παρατηρείται παρόδια παράνομη στάθμευση επί του πεζοδρομίου. Προτείνεται η διαμόρφωση του σε πεζόδρομο με την κατασκευή ενιαίου πλακοστρωμένου καταστρώματος, καθώς και η τοποθέτηση φύτευσης και στοιχείων αστικού εξοπλισμού (φωτιστικά, καθιστικά, κλπ.) σε συγκεκριμένα σημεία, ώστε να παραμένει ελεύθερη ζώνη κίνησης οχημάτων ασφαλείας πλάτους 3.50μ και να αποτρέπονται τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.

#### **Οδός Λυκούργου Σκιά**

Αφορά στο τμήμα από την οδό Αριστοδήμου έως την οδό Κανάρη, το οποίο έχει πλάτος περίπου 7.50μ και αποτελεί θεσμοθετημένο πεζόδρομο (ΦΕΚ 248Δ/1989). Σήμερα λειτουργεί ως μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Κανάρη με παρόδια στάθμευση στην αριστερή του πλευρά. Προτείνεται η διαμόρφωση του σε πεζόδρομο με την κατασκευή ενιαίου πλακοστρωμένου καταστρώματος, καθώς και η τοποθέτηση φύτευσης και στοιχείων αστικού εξοπλισμού (φωτιστικά, καθιστικά, κλπ.) σε συγκεκριμένα σημεία, ώστε να παραμένει ελεύθερη ζώνη κίνησης οχημάτων ασφαλείας πλάτους

3.50μ και να αποτρέπονται τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.

### **Οδός Σιδηροδρομικού Σταθμού**

Πρόκειται για υφιστάμενη οδό μήκους 270.00 μ που ξεκινά από την οδό Φραντζή και καταλήγει στην οδό Γιατράκου, στο βόρειο άκρο της κεντρικής πλατείας Καλαμάτας. Η εν λόγω οδός που λειτουργεί ως μονόδρομος με καθαρό ασφάλτινο οδόστρωμα πλάτους 4.00 μ, με στάθμευση στην αριστερή πλευρά, κυρίως μοτοσυκλετών και θέσεων φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων ανά τακτά διαστήματα, έχει πρόσφατα αναπλασθεί, ενώ με την παρούσα πρόταση προτείνεται η δαπεδόστρωση του υφιστάμενου οδοστρώματος με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από το υπάρχον πεζοδρόμιο. Σημειώνεται ότι, ο διαχωρισμός της λωρίδας στάθμευσης από αυτή της κίνησης των οχημάτων θα γίνεται με την τοποθέτηση διαφορετικής απόχρωσης κυβόλιθου. Το όριο ταχύτητας θα είναι 30km/h.

### **Οδοί Γιατράκου, Χρυσάνθου Παγώνη, Μητροπέτροβα και Αντωνοπούλου**

Πρόκειται για σύμπλεγμα οδών στο κέντρο της Καλαμάτας συνολικού μήκους οδών 524.00 μ, επιφανείας 5250.00 μ<sup>2</sup> και πλάτη οδών που κυμαίνονται σήμερα από 8.50μ. έως και 10.80μ. Πρόκειται για οδούς μονής κατεύθυνσης με μονόπλευρη στάθμευση, ενώ σε περιπτώσεις μεγαλύτερου πλάτους οδού, η στάθμευση πραγματοποιείται παράνομα και στις δύο πλευρές του δρόμου (π.χ. οδός Χρ. Παγώνη). Προτείνεται η δημιουργία μονής λωρίδας κατεύθυνσης οχημάτων πλάτους 3.20 μ και η δαπεδόστρωσή τους με κυβόλιθο, ζώνες μονόπλευρης στάθμευσης πλάτους 2.00μ. (σε εσοχή σε σχέση με τα πεζοδρόμια), ενώ στα υπόλοιπα εναπομείναντα πλάτη των οδών, προτείνεται η δημιουργία νέων πεζοδρομίων ικανού πλάτους, ώστε να δύναται να πραγματοποιηθεί γραμμική φύτευση δέντρων - τουλάχιστον στην μια τους πλευρά - ενώ στα μικρά σε πλάτος πεζοδρόμια, αυτά θα είναι τουλάχιστον προσβάσιμα εκτός των άλλων και από άτομα με κινητικά προβλήματα ΑμεΑ, καθώς και από άτομα με σοβαρά προβλήματα όρασης.

### **Οδός Κεφάλια**

Αφορά στο τμήμα που περικλείεται ανάμεσα στις οδούς Σιδηροδρομικού Σταθμού και Νέδοντος. Το μήκος της παραπάνω οδού ανέρχεται σε 150.00 μ περίπου, ενώ το πλάτος της κυμαίνεται περίπου σε 12.50 με 13.00 μ κατά μέσο όρο (πλάτος βόρειου πεζοδρομίου με το οδόστρωμα, χωρίς να περιλαμβάνει το νότιο πεζοδρόμιο στην συνέχεια του κτιρίου του Σιδηροδρομικού Σταθμού Καλαμάτας). Και σε αυτή την περίπτωση πρόκειται για μονόδρομη οδό με στάθμευση στην δεξιά πλευρά του δρόμου, με οδόστρωμα από άσφαλτο και υφιστάμενα πεζοδρόμια σε πολύ κακή κατάσταση. Προτείνεται η δημιουργία νέων πεζοδρομίων στο ίδιο πλάτος με τα σημερινά (χωρίς αλλοίωση των διαστάσεων), δημιουργία θέσεων στάθμευσης οχημάτων και αντιστοίχως στάσης λεωφορείων (όχι σε εσοχή), ενώ προτείνεται όπως σε όλο το δίκτυο της περιοχής, η αντικατάσταση του ασφάλτινου οδοστρώματος με έγχρωμους κυβόλιθους βαριάς κυκλοφορίας. Το όριο ταχύτητας θα είναι 30km/h.

### **Οδός Νέδοντος**

Αφορά στο τμήμα που περικλείεται ανάμεσα στις οδούς Κεφάλια και Κροντήρη (στο ύψος του ομώνυμου κόμβου), συνολικού μήκους 320.00 μ, επιφανείας 3070.00 μ<sup>2</sup> και κυμαινόμενου πλάτους. Η ανάπλαση περιλαμβάνει την περιοχή που εγγράφεται από το ύψος της νησίδας στην οδό Νέδοντος, μέχρι το όριο των υφιστάμενων κτιρίων στην ανατολική πλευρά της οδού. Πρόκειται για δρόμο μονής κατεύθυνσης με στάση λεωφορείου στο μέσον περίπου της διαδρομής του μήκους του και στάθμευση στην δεξιά πλευρά του δρόμου. Προτείνεται η αύξηση του πλάτους του πεζοδρομίου με δημιουργία θέσεων στάθμευσης σε εσοχή, δημιουργία άνετης επιφάνεια για στάση λεωφορείου, εύκολη πρόσβαση σε ΑμεΑ όλων των κατηγοριών, όπως και την δημιουργία (όπου αυτό θα είναι εφικτό) γραμμικής δεντροστοιχίας από ψηλά δέντρα για την αύξηση του πρασίνου της περιοχής. Τέλος, ο δρόμος μονής κατεύθυνσης που δημιουργείται, θα έχει κυμαινόμενο πλάτος από 4.00 μ στο μεγαλύτερο τμήμα του, έως και 4.90 μ. και θα δαπεδοστρωθεί με κυβόλιθους σε στάθμη 0.12μ. χαμηλότερα από το πεζοδρόμιο.

Όπως αναφέρεται και στην Τεχνική Έκθεση Κυκλοφοριακής Τεκμηρίωσης,

«τα παραπάνω εντάσσονται στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Δήμου Καλαμάτας, η

οποία βρίσκεται σε πλήρη συμφωνία με τον στόχο του παρόντος έργου και αποτελεί παράλληλα στρατηγικό στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά στον σχεδιασμό και στη διαχείριση των αστικών συστημάτων μεταφορών και στην αντιμετώπιση των ποικίλων αστικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών προβλημάτων, που προκαλεί η συνεχής αύξηση των αναγκών μετακίνησης και η εξάρτηση από το Ι.Χ. αυτοκίνητο.

Αξίζει να αναφερθεί ότι οι προτεινόμενες παρεμβάσεις είναι συμβατές και με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Δήμου Καλαμάτας, το οποίο αναγνώριζε την ανάγκη ανάπτυξης δικτύου πεζών (και ποδηλατών) και πρότεινε την οργάνωση ενός πλήρους πλέγματος αξόνων ροής πεζών στην κεντρική περιοχή της πόλης, μέσα από τη διαμόρφωση πεζοδρομίων και ζωνών ήπιας οδικής κυκλοφορίας.

Οι πολιτικές αυτές είναι εναρμονισμένες με τη γενικότερη ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική, στις προτεραιότητες της οποίας περιλαμβάνονται η μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων, με έμφαση στις εκπομπές σωματιδίων και ρύπων του θερμοκηπίου, η βελτίωση των συνθηκών περιβαλλοντικού θορύβου, η προστασία γενικότερα της υγείας και της ποιότητας ζωής. Αξίζει να αναφερθεί ότι η Καλαμάτα συμμετέχει ως υποψήφια πόλη στην πρωτοβουλία για τις 100 κλιματικά ουδέτερες πόλεις έως το 2030.

Η υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων θα βελτιώσει ουσιαστικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων και την προσβασιμότητα του κέντρου της πόλης. Η ανάπλαση των πεζοδρομίων, η ενίσχυση του πρασίνου, η κατασκευή parklets, καθώς και η χρήση βιοκλιματικών υλικών, θα μειώσουν τις ταχύτητες των οχημάτων και θα αναβαθμίσουν την αισθητική και το περιβάλλον της πόλης. Επιπρόσθετα, θα αυξηθεί το επίπεδο οδικής ασφάλειας και θα μειωθούν τα τροχαία συμβάντα, μέσα από τη μείωση των ορίων ταχύτητας, αύξησης της ορατότητας, πύκνωσης των διαβάσεων πεζών, ενίσχυσης της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης κ.λπ.

Οι προτάσεις της μελέτης δεν επηρεάζουν τη λειτουργία της δημόσιας συγκοινωνίας. Οι αναπλάσεις των οδών από τις οποίες διέρχεται η δημόσια συγκοινωνία επιτρέπουν την άνετη κίνηση των λεωφορείων, ενώ οι νέες προτεινόμενες ρυθμίσεις στάθμευσης διευκολύνουν με τη σειρά τους την κίνηση των οχημάτων της δημόσιας συγκοινωνίας. Η ανάπλαση των πεζοδρομίων θα ενισχύσει το επίπεδο εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας μέσα από τη βελτίωση της προσβασιμότητας των στάσεων (ιδιαίτερα για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα).

Είναι σημαντικό να σημειωθεί πως με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν αλλάζει η κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου όπου εφαρμόζονται και συνεπώς η κυκλοφοριακή κατάσταση και η πρόσβαση στην κεντρική περιοχή του Δήμου Καλαμάτας παραμένει ως έχει. Όσον αφορά στις νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης που καταργούνται προκειμένου να εξασφαλιστεί ο απαιτούμενος χώρος για την προσβασιμότητα της πεζή μετακίνησης και όχι μόνο (π.χ. πεζοδρόμια με ελεύθερο πλάτος όδευσης 1,5μ. κατ' ελάχιστον βάσει νομοθεσίας), η ζήτηση για στάθμευση θα καλυφθεί επαρκώς καθώς:

- Πλησίον της περιοχής παρέμβασης λειτουργούν υπαίθριοι χώροι στάθμευσης (εκτός οδού) δημόσιας χρήσης. Ένα μέρος των χώρων αυτών λειτουργεί χωρίς χρέωση, ενώ ορισμένοι εξ αυτών λειτουργούν ως οργανωμένοι χώροι στάθμευσης με καθεστώς ελεγχόμενης στάθμευσης.
- Η ζήτηση στάθμευσης σε οδούς που χάνονται νόμιμες θέσεις θα απορροφηθεί από παρακείμενες οδούς, στο βαθμό που το ισοζύγιο στάθμευσης το επιτρέπει.
- Το παρόν έργο κινείται στην ίδια κατεύθυνση με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που έχει εκπονηθεί ήδη για τον Δήμο Καλαμάτας. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας ενισχύει την προσβασιμότητα στο κέντρο του Δήμου και οδηγεί σε μείωση των ταχυτήτων των οχημάτων. Το κέντρο γίνεται βιώσιμο και πιο ασφαλές για τους κατοίκους και τους επισκέπτες και οδηγεί σε μεταβολή της σύνθεσης κυκλοφορίας με περισσότερη πεζή μετακίνηση και λιγότερα ΙΧ.
- Αποτελεί πρόθεση του Δήμου η επέκταση και αναβάθμιση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στην κεντρική περιοχή της πόλης, σε συνδυασμό με τη λειτουργία της αστικής συγκοινωνίας. Η δημιουργία οριοθετημένων θέσεων στάθμευσης, η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η αισθητική αναβάθμισή τους έρχονται να ολοκληρώσουν την αστική ανάπλαση του κέντρου της Καλαμάτας.

Εν κατακλείδι, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας θα έχουν σημαντικές θετικές επιδράσεις, με μοναδικό «μειονέκτημα» την κατάργηση 112 παρόδιων νόμιμων θέσεων στάθμευσης.»

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι διαφορές στο ισοζύγιο στάθμευσης ανά οδικό τμήμα πριν και μετά τις παρεμβάσεις.

| ΟΔΟΣ                   | ΝΟΜΙΜΑ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΙΧ | ΝΟΜΙΜΑ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΙΧ ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ | ΔΙΑΦΟΡΑ     |
|------------------------|--------------------------------|---|-------------|
| ΚΛΑΔΑ                  | 30                             | 13  | -17         |
| ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ             | 84                             | 75  | -9          |
| ΨΑΡΩΝ                  | 102                            | 79  | -23         |
| ΦΡΑΝΤΖΗ                | 23                             | 20  | -3          |
| ΔΑΦΝΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ    | 0                              | 0   | 0           |
| ΠΟΛΥΧΑΡΟΥΣ             | 7                              | 7   | 0           |
| ΓΕΩΡΓΟΥΛΗ              | 8                              | 6   | -2          |
| ΑΝΔΡΕΑ ΣΚΙΑ            | 9                              | 0   | -9          |
| ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ             | 0                              | 0   | 0           |
| ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ             | 5                              | 7   | 2           |
| ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ            | 7                              | 8   | 1           |
| ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ ΣΚΙΑ         | 5                              | 0   | -5          |
| ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΥ            | 50                             | 29  | -21         |
| ΝΕΔΟΝΤΟΣ               | 42                             | 35  | -7          |
| ΧΡΥΣΑΝΘΟΥ ΠΑΓΩΝΗ       | 30                             | 27  | -3          |
| ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ | 5                              | 4   | -1          |
| ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ           | 9                              | 9   | 0           |
| ΜΗΤΡΟΠΕΤΡΟΒΑ           | 19                             | 10  | -9          |
| ΓΙΑΤΡΑΚΟΥ              | 9                              | 3   | -6          |
| ΚΕΦΑΛΑ                 | 0                              | 0   | 0           |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>          | <b>444</b>                     | <b>332</b>  | <b>-112</b> |

Είναι σημαντικό να τονιστεί πως με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν αλλάζει η κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου όπου εφαρμόζονται (εκτός των πεζοδρόμων) και συνεπώς η κυκλοφοριακή κατάσταση και η πρόσβαση στην κεντρική περιοχή του Δήμου Καλαμάτας παραμένει ως έχει.

**Κατόπιν των παραπάνω, εισηγούμαστε:**

Την έγκριση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο πλαίσιο του έργου «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» του Δήμου Καλαμάτας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999 όπως ισχύει.

Ο Δήμαρχος Καλαμάτας  
«Με εντολή»  
Ο Αντιδήμαρχος Καλαμάτας

ΝΙΚΟΣ Β. ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ

**Συνημμένα σε ηλ. μορφή:**

1. Η Κυκλοφοριακή Μελέτη που αποτελείται από έγγραφα (Τεχνική Έκθεση Σήμανσης, Τεχνική Έκθεση Κυκλοφοριακής Τεκμηρίωσης) και σχέδια (Διατομές Δ1 έως Δ10, Πρόταση Διαμόρφωσης Οδικού Χώρου Α1 έως Α9, Υφιστάμενη Σήμανση Σ1 έως Σ9, Προτεινόμενη Σήμανση Σ1 έως Σ9).

Το θέμα αυτό συζητήθηκε στο Συμβούλιο της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, βάσει των διατάξεων του άρθρου 83 του Ν. 3852/2010, το οποίο με την υπ' αριθμ. 15/2022 ομόφωνη απόφασή του εκφράζει στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής τη σύμφωνη γνώμη του επί των προτεινόμενων με την παραπάνω εισήγηση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.

Η διαλογική συζήτηση επί τη λήψη της νέας απόφασης συνεχίζεται όπως ακολουθεί:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Διαδικαστικό, ό,τι είπατε την προηγούμενη φορά, ό,τι ψηφίσανε οι παρατάξεις την προηγούμενη φορά.

ΛΙΑΠΠΑΣ: Στην προηγούμενη εμείς αποχωρήσαμε.

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

Επειδή την προηγούμενη φορά απουσίαζα και δεν ακούστηκαν οι απόψεις της παρατάξής μου, μπορώ για δύο λεπτά να αναπτύξω τις...;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Προφανώς, βεβαίως.

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Χωρίς ενημέρωση και χωρίς καμία διαβούλευση φέρατε προς έγκριση την παραπάνω κυκλοφοριακή μελέτη που περιλαμβάνει σοβαρές αλλαγές σε μία σειρά δρόμων του κεντρικού τομέα της Καλαμάτας, όπως είναι η Φραντζή, Κλαδά, Αριστοδήμου, Πολυχάρους, Γεωργούλη, Βασιλίσσης Όλγας, Σοφίας, Ψαρών, Μακεδονίας, Χρυσάνθου Παγώνη, Γιατράκου και άλλοι δρόμοι μικρότερης κυκλοφοριακής σημασίας.

Κύριο χαρακτηριστικό των προτεινόμενων αλλαγών είναι ο περιορισμός του εύρους της λωρίδας κυκλοφορίας οχημάτων, η διεύρυνση των πεζοδρομίων, τα οποία θα ανακατασκευαστούν, και η αντικατάσταση της ασφάλτου με κυβόλιθους.

Οι παρεμβάσεις αυτές θα επηρεάσουν άμεσα τη ζωή και την καθημερινότητα των συμπολιτών μας και θα αποφασίζονται ερήμην όλων των παραπάνω.

Ορισμένου γενικού ενδιαφέροντος παρατηρήσεις επί των σχεδιαζόμενων παρεμβάσεων που πρέπει να αναδειχθούν είναι οι εξής 5-6:

Με τις προτεινόμενες αλλαγές στους δρόμους της μελέτης επέρχεται συνολικά μείωση των νομίμων θέσεων στάθμευσης σ' αυτούς τουλάχιστον κατά 25 και πλέον τοις εκατό. Θέμα που αφορά άμεσα τους κατοίκους και επαγγελματίες χωρίς καμία αναφορά και πρόβλεψη στην αναπλήρωσή τους.

Αναπόφευκτη συνέπεια της παραπάνω μείωσης των θέσεων στάθμευσης προκειμένου να καλυφθεί μέρος της αυξημένης ζήτησης θα είναι η επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης εκεί όπου θα γίνουν οι παρεμβάσεις. Με άλλα λόγια θα επεκταθούν οι ζώνες της επ' αμοιβής στάθμευσης σε περιοχές που η στάθμευση είναι σήμερα δωρεάν και ελεύθερη για όλους.

Δεύτερον: Η πρόταση μείωσης της λωρίδας κυκλοφορίας στους περισσότερους δρόμους στα 3,5 μέτρα σημαίνει ότι πλέον στους δρόμους αυτούς θα υπάρχει μεν διέλευση αλλά δεν θα επιτρέπεται ακόμα και η στιγμιαία στάση κάποιου οχήματος, αν δεν υπάρχει διαθέσιμη θέση στάθμευσης. Το ίδιο θα συμβαίνει και με την άτακτη στάθμευση των δικύκλων στο οδόστρωμα που είναι τόσο διαδεδομένη και προσφιλής στην πόλη μας.

Τρίτον: Προτείνεται η αντικατάσταση της ασφάλτου του οδοστρώματος με κυβόλιθους που ως γνωστόν αυξάνουν τον θόρυβο της κυκλοφορίας.

Τέταρτον: Προτείνεται η στάθμη του πεζοδρομίου να βρίσκεται 12 εκατοστά ψηλότερα απ' τη στάθμη του οδοστρώματος από 17 εκατοστά που καταλαμβάνει σήμερα. Αυτή η μείωση του ύψους των κρασπέδων διακινδυνεύει την ασφάλεια των πεζών, ενώ θα έχει ως αποτέλεσμα να ανεβαίνουν τα όμβρια του ρείθρου συχνότερα πάνω στα πεζοδρόμια.

Πέμπτον: Οι περιορισμοί στο αυτοκίνητο που θα επιφέρουν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις...

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κώστα, ένα λεπτό, σε παρακαλώ. Αυτή τη διαφορά δεν την κατάλαβα.

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Είναι 17 τώρα και θα γίνει 12.

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Άρα κατεβαίνει, το πήρα για ανάποδα, εντάξει.

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το πεζοδρόμιο.

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Το πεζοδρόμιο.

Οι περιορισμοί στο αυτοκίνητο που θα επιφέρουν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις πρέπει να ανισορροπηθούν με την αύξηση των μετακινήσεων με πεζοπορία, με μεγαλύτερη χρήση του ποδηλάτου και της αστικής συγκοινωνίας, στη μελέτη όμως ούτε νέοι ποδηλατόδρομοι προτείνονται, ούτε αναδιάρθρωση και πύκνωση των αστικών προβλέπεται.

Και έκτον: Θεωρώ λάθος βασικοί άξονες της πόλης, όπως τουλάχιστον η Νέδοντος, η Μακεδονίας, που διοχετεύει τη μισή περίπου κυκλοφορία στη Νέα Είσοδο να μετατρέπονται σε δρόμους μιας λωρίδας, ενώ χρησιμεύουν και ως άξονες διαφυγής σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Αυτά και άλλα που θα μπορούσε να τα συμπληρώσει κάποιος πρέπει να τα γνωρίζουν οι πολίτες, θα πρέπει η Δημοτική Αρχή να τα εκθέσει σε διάλογο, να έχει λάβει υπόψη της τις απόψεις των κατοίκων – φορέων, πριν πάρει ερήμην τις οριστικές αποφάσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν, από τη δικιά μου τη μεριά θα είναι κατάχρηση να επαναλάβω όλα όσα είπα την προηγούμενη, θα είναι κατάχρηση χρόνου, στην προσπάθεια να απαντήσω στον κ. Τσαπόγα, εντάξει;

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Έτσι, γι' αυτό σας ζήτησα συγγνώμη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν θέλω να πω πολλά γιατί θα μιλήσουμε στο Δημοτικό Συμβούλιο τη Δευτέρα. Ένα το κρατούμενο.

Ήδη τοποθετήθηκα στην προηγούμενη συνεδρίαση, αν μπορώ εν τάχη να πω ότι όλα αυτά δεν έγιναν ερήμην, έγιναν με μεγάλη διαβούλευση κατά τη διάρκεια σύνταξης του φακέλου ένταξης στο δίκτυο των 100 κλιματικά ουδέτερων πόλεων, οι κυβόλιθοι είναι βιοκλιματικά υλικά και ήταν αναγκαίο και γι' αυτά χρηματοδοτεί το Ταμείο Ανάκαμψης διότι έτσι μειώνονται οι εκπομπές..., βελτιώνεται ή εξαφανίζεται το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας, άρα δημιουργείται ένα ευχάριστο μικροκλίμα στην πόλη.

Αυτό που ενδιαφέρει το κέντρο ...

ΦΩΝΗ: ..... (δεν ακούγεται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό, πολύ σημαντικό.

Το άλλο που σχετίζεται με την κινητικότητα μέσα στην πόλη, όλες οι κατευθύνσεις, όχι οι επιστημονικές εκτός Δήμου αλλά και οι απόψεις των φορέων κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης στο πλαίσιο του MISSION το χειμώνα ήταν στο να βελτιώσουμε την κινητικότητα πεζών στο κέντρο της πόλης, στο εμπορικό κέντρο της πόλης, εκεί που είναι ζωντανή η πόλη και ενθαρρύνοντάς τους να χρησιμοποιούν ήπια μέσα κυκλοφορίας και όχι αυτοκίνητα.

Σε ό,τι αφορά την στάθμευση κρατώ μόνο την στάθμευση των μόνιμων κατοίκων, όχι των επισκεπτών, οι επισκέπτες έχουν άλλους τρόπους να προσεγγίσουν το κέντρο της πόλης, υπάρχουν άλλοι τρόποι, οι μόνιμοι κάτοικοι, μόνο γι' αυτούς θα μπορούμε να συζητάμε, οι μόνιμοι κάτοικοι...

ΤΣΑΠΟΓΑΣ: Δεν τους έχουμε βγάλει ..... (δεν ακούγεται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ... οι μόνιμοι κάτοικοι. Να πω το εξής: ότι είπα την προηγούμενη φορά ότι το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης θα επεκταθεί με την εφαρμογή ενός συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, θα υπάρξει επέκταση της περιοχής, προφανώς θα δημιουργηθούν ζώνες και αυτό το σύστημα θα είναι εκείνο που θα δώσει λύση στη στάθμευση των μόνιμων κατοίκων, διότι ο μόνιμος κάτοικος θα σταθμεύει έναντι μηδαμινού αντιτίμου, συμβολικού

αντιτίμου είναι η καλύτερη έκφραση για όλο τον χρόνο, ενώ ο επισκέπτης θα έχει μία διαδικασία τιμολογιακή τελείως διαφορετική.

Αυτά όμως δεν θα τα πω ούτε εγώ, ούτε κανένας από εμάς. Αυτά θα προκύψουν από τη μελέτη στάθμευσης η οποία θα γίνει και που θα προβλέπει σε ποιες θέσεις, πού, πότε θα εφαρμόσουμε αυτό το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης, υπάρχει και η φιλοσοφία και η λογική και οι προτάσεις του ΣΒΑΚ, υπάρχουν οι κουβέντες που έχουν γίνει, πάρα πολλές κουβέντες όλο το χειμώνα για το φάκελο στις 100 κλιματικά ουδέτερες πόλεις, έχουμε γνώση για το πώς μπορεί να εφαρμοστεί, υπάρχουν τα παραδείγματα του Δήμου Αθηναίων για το πώς μπορεί να εφαρμοστεί ένα σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης ευνοώντας τους μόνιμους κατοίκους, οπότε το μεγαλύτερο πρόβλημα θα αρθεί κατά αυτό τον τρόπο.

Θέλω όμως να θυμίσω ότι μία πολυκατοικία που έχει αρκετά διαμερίσματα στο κέντρο της πόλης έχει μέτωπο 20 μέτρα. Στα 20 μέτρα να σταθμεύσουν 3, 4 το πολύ αυτοκίνητα. Δεν θα σταθμεύσουν όλα τα αυτοκίνητα της πολυκατοικίας μπροστά στην πολυκατοικία τους. Επομένως, αντικειμενικά, ρεαλιστικά, δεν τίθεται τέτοιο θέμα, δεν τίθεται θέμα ότι όλοι οι μόνιμοι κάτοικοι θα πρέπει να έχουν χώρο έξω απ' το σπίτι τους να σταθμεύσουν. Αντικειμενικά δεν μπορεί να γίνει αυτό.

ΦΩΝΗ: Όχι όλοι ..... (δεν ακούγεται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Επομένως, πάντα θα υπάρχει και η φιλοσοφία είναι όπως το έχει κάνει και ο Δήμος Αθηναίων, διαγραμμώσεις, μπλε ζώνες, οριοθέτηση, εδώ είσαι μόνιμος κάτοικος, έχεις την καρτούλα σου στο αυτοκίνητο, δεν σε πειράζει κανένας. Αλλά εγώ δεν λέω λεπτομέρειες, αγαπητέ Δημήτρη, ενός σχεδίου που ξέρουμε ποιο είναι, μεταφέρω εμπειρίες από άλλες πόλεις, Τα υπόλοιπα στη μελέτη στάθμευσης που θα γίνει την επόμενη ημέρα. Μακρηγόρησα λιγάκι και θέλω να ζητήσω συγγνώμη γιατί είπα ότι τη Δευτέρα θα κουβεντιάσουμε αναλυτικά.

ΛΙΑΠΠΑΣ: ..... (δεν ακούγεται)

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Μια κουβέντα μόνο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Να μην το πλατειάσουμε, από σεβασμό στον Κώστα, εντάξει; Έτσι;

ΛΙΑΠΠΑΣ: Ούτως ή άλλως τα είπαμε και την προηγούμενη φορά, απλώς μια κουβεντούλα θέλω να πω μετά ..... (δεν ακούγεται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Άμα είναι να μην πλατειάσετε.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Δεν πλατειάζουμε αλλά επειδή και εγώ στην προηγούμενη συνεδρίαση, κ. Πρόεδρε, απουσίαζα...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι, είχατε εκπρόσωπο. Ήταν εδώ ο Βασίλης.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Ναι, εντάξει, δεν είπα αυτό, απλώς μια κουβέντα μόνο. Αφού προσυπογράψω αυτά που είπε ο κύριος συνάδελφος ο Κώστας ο Τσαπόγας, από κει και μετά όμως αυτά που είπατε τώρα εσείς, σας διαψεύδει, κ. Πρόεδρε, η Φραντζή. Έχω φέρει, επειδή είστε συνέχεια Δημοτική Αρχή, έχω φέρει το θέμα αυτό δύο ή τρεις φορές στο Δημοτικό Συμβούλιο, έχω ζητήσει για τους μόνιμους κατοίκους με ερωτήσεις μου στο Δημοτικό Συμβούλιο να δοθούν άδειες σε μόνιμους κατοίκους, δεν το πράξατε ποτέ, ζήτησα το μικρό πάρκινγκ να δοθεί σε μόνιμους κατοίκους, το μικρό πάρκινγκ στη Νέδοντος να δοθεί σε μόνιμους κατοίκους με ακτίνα 50 – 100 μέτρα από το μικρό πάρκινγκ, όσοι μένουν εκεί να έχουν μια καρτούλα να μπορούν να παρκάρουν στο μικρό πάρκινγκ, ούτε αυτό έγινε, άρα αυτά που μας λέτε καταλαβαίνουμε όλοι ότι δεν ισχύουν και δεν έχουνε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ:

Εγώ είπα τι θα ισχύσει, δεν είπα τι δεν ισχύει. Εγώ ήμουν ξεκάθαρος. Στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Ναι... Να σας πω κάτι; Να το κάνουμε τώρα αυτή τη στιγμή στη Φραντζή. Αφού θέλετε να ισχύσει αυτό για τη Μακεδονίας... Ένα λεπτό, κ. Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης μελέτης.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Ναι, ναι, ναι, κ. Πρόεδρε, ακούστε αν πραγματικά το θέλουμε και για να το πιστέψουμε και η κοινωνία και οι πολίτες και αυτά, ας το κάνουμε τώρα στη Φραντζή. Αυτή τη στιγμή στη Φραντζή υπάρχουνε μόνιμοι κάτοικοι, έχω ζητήσει κατ' επανάληψη να δοθεί θέση στάθμευσης στους μόνιμους κατοίκους, η Δημοτική Αρχή και εσείς αλλά και η προηγούμενη που συνέχεια είσαστε, αρνηθήκατε, αρνηθήκατε να δώσετε το μικρό πάρκινγκ σε κατοίκους μόνιμους, άρα δεν το πιστεύει ο κόσμος αυτό το πράγμα και θα δημιουργήσετε πρόβλημα και το μόνο που θέλετε να είναι ένα εισπρακτικό μέτρο και να δώσουμε και πελάτες στο ιδιωτικό πάρκινγκ που το ιδιωτικοποιήσατε γιατί δεν είσαστε ικανοί...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ποιο πάρκινγκ;

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Το πάρκινγκ στη Νέδοντος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Προσέχετε τις λέξεις σας. Προσέχετε τις λέξεις. Δεν ιδιωτικοποιήσαμε κανένα πάρκινγκ.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Το δώσατε σε ιδιώτη. Αυτό εννοώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ούτε αυτό έγινε.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Ωραία, ωραία, ωραία. Το μισθώσατε, Το μισθώσατε σε ιδιώτη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ούτε αυτό έγινε.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Τι θέλετε κ. Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Την υπηρεσία εξυπηρέτησης και λειτουργίας του πάρκινγκ την πήραμε από τους υπαλλήλους του Δήμου και την δώσαμε σε εταιρεία που έβαλε δικούς της υπαλλήλους και αποδίδει, αντί να αποδίδουν τα έσοδα στον Δήμο οι δημοτικοί αστυνόμοι που ήταν εκεί...

ΦΩΝΗ: ..... (δεν ακούγεται)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι, τη λειτουργία μισθώσαμε, όχι τα έσοδα.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, να ολοκληρώσω; Κύριε Πρόεδρε, να ολοκληρώσω δύο λεπτά;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι, σε βοήθησα λίγο γιατί έκανες λάθος.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Ωραία, ωραία, ωραία. Μισθώσανε το πάρκινγκ το οποίο απέδιδε περίπου 350.000 ευρώ στον Δήμο Καλαμάτας, εσείς αποδίδετε τώρα γύρω στις 90.000 ευρώ – 95 από την εταιρεία, γιατί είσαστε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ψέματα δεν δέχομαι...

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Αφήστε με να πω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ:

... Ψέματα γιατί, τα λέω ψέματα, δεν λέω λάθη, δεν λέω λάθη γιατί το ψέμα είναι εσκεμμένο λάθος.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Ποιο είναι το ψέμα;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αυτό που λες είναι εσκεμμένο λάθος.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Ποιο είναι το ψέμα;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: 90.000 παίρνουμε;

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: 95.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εμείς από την εταιρεία; Είσαι με τα καλά σου;

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Πόσο παίρνετε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: 500 τόσες χιλιάδες. 95.000 παίρνει αποζημίωση η εταιρεία. Το καταλαβαίνεις;

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Ωραία. Αν είναι έτσι...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εε λοιπόν; Αυτό σου εξηγώ και δεν το καταλαβαίνεις.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Ωραία. Δώσατε τα χρήματα αυτά γιατί δεν είσατε σε θέση να το λειτουργήσετε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν έχουμε προσωπικό.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Κάνετε μεγάλο λάθος. Κύριε Πρόεδρε, ακούστε να σας πω κάτι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ..... (δεν ακούγεται)

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Και το MALL δεν έχει κανέναν υπάλληλο και λειτουργεί το ίδιο πράγμα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ποιό;

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Στο MALL αν πάτε στην Αθήνα, το είχα πει και τότε στην Επιτροπή, το λέω και σήμερα, το MALL δεν έχει κανένα υπάλληλο και λειτουργεί το πάρκινγκ του.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αγαπητέ συνάδελφε, το πάρκινγκ έτσι όπως λειτουργεί σήμερα και περισσότερα έσοδα αποδίδει στον Δήμο και εξυπηρετεί τους επισκέπτες της πόλης.

Ο κ. Λιάππας.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Εντάξει, εντάξει. Να το ολοκληρώσω; Να το ολοκληρώσω. Να κάνουμε την αρχή τώρα, εσείς, σαν Πρόεδρος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Προτείνετε, εσείς δεν έχετε απάντηση από μένα, το προτείνετε.

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Να δώσουμε το πάρκινγκ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το είπατε, το είπατε, στοπ, το 'πες, ωραία.

Ο κ. Λιάππας.

ΛΙΑΠΠΑΣ: Εγώ και την προηγούμενη φορά είχα επικεντρώσει, στην προηγούμενη συνεδρίαση κυρίως για τις θέσεις των πάρκινγκ, των μόνιμων κατοίκων και βλέπουμε ότι αυτή η μελέτη είναι ελλιπέστατη, που ΤΟ ΕΙΠΑΤΕ και εσείς πριν "θα κάνουμε αυτή τη μελέτη και θα φέρουμε άλλη μελέτη για τα πάρκινγκ". Όταν κόβουμε πρέπει να δίνουμε. Κόβουμε 115 θέσεις πάρκινγκ.

Αυτές που τις αναπληρώνουμε; Πουθενά. Από προηγούμενες παρεμβάσεις έχουμε κόψει και άλλες θέσεις πάρκινγκ μέσα από το κέντρο της πόλης. Πού τις αναπληρώσαμε; Πουθενά.

Σε κάποια στιγμή, δηλαδή, θα είναι τόσο ασφυκτικός ο κλοιός μέσα στο κέντρο της πόλης για τους μόνιμους κάτοικους που θα έχουμε φοβερές αντιδράσεις. Προσέχτε το αυτό, σας παρακαλώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μας δικαιώνετε. Μας δικαιώνετε. Όταν συζητάμε συνέχεια και λέμε πώς θα φύγει το ΙΧ από το κέντρο της πόλης, έρχεστε να λέτε γιατί το διώχνετε. Γι' αυτό μας δικαιώνετε.

ΛΙΑΠΠΑΣ: Δεν είπα εγώ αυτό, "γιατί το διώχνετε", Συγγνώμη, είπα για τους μόνιμους κατοίκους και το επαναλαμβάνω. Για τους μόνιμους... Δηλαδή πού θα πάει ο άλλος; Να μετακομίσει; Να φύγει απ' το κέντρο; Να φύγει από το δικό του διαμέρισμα για να πάει σε άλλο διαμέρισμα; Αυτό του λέμε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Απήντησα.  
Είμαστε ΥΠΕΡ εμείς και όπως ψηφισαν... Την προηγούμενη φορά απείχατε.

ΛΙΑΠΠΑΣ: Είχαμε αποχωρήσει. Ψηφίζουμε ΚΑΤΑ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: ΚΑΤΑ τώρα.

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη της τα προαναφερόμενα, τις διατάξεις των άρθρων 82 του Δ.Κ.Κ. (Ν. 3463/2006), 73 75 και 83 του Ν. 3852/2010 «Καλλικράτης», όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν, μειοψηφούντων των κ.κ. Φαββατά, Τσαπόγα και Λιάππα οι οποίοι τάσσονται ΚΑΤΑ, κατά πλειοψηφία,

## Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

**Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας τη λήψη απόφασης για την έγκριση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στο πλαίσιο του έργου «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικών αναπλάσεων και αναβάθμισης του Κεντρικού Τομέα Καλαμάτας» του Δήμου Καλαμάτας, σύμφωνα με όσα αναφέρονται στην υπ' αριθμ. πρωτ. 35888/14-04-2022 εισήγηση του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας, Σήμανσης, Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Καλαμάτας, η οποία καταχωρείται αναλυτικά στο ιστορικό της απόφασης αυτής.**

Έτσι συντάσσεται αυτό το απόσπασμα πρακτικού, το οποίο πρακτικό στο σύνολό του υπογράφεται όπως ακολουθεί :

### Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

#### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Μπασακίδης Νικόλαος

#### ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος
2. Δρούγας Παντελής
3. Καραγιάννης Ανδρέας
4. Λιάππας Λεωνίδας

5. Μαστραγγελόπουλος Δημήτριος
6. Σκοπετέας Αναστάσιος
7. Τσαπόγας Κωνσταντίνος
8. Φαββατάς Δημήτριος

Ακριβές Απόσπασμα  
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΝΙΚΟΣ Β. ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ  
(ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ)