

**ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ  
ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ 14/2008****ΑΠΟΦΑΣΗ 277/2008**

Στην Καλαμάτα σήμερα, την 14<sup>η</sup> Μαΐου 2008, ημέρα Τετάρτη και ώρα 8:30 μ.μ., στην αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου του Δημαρχιακού Καταστήματος της οδού Αριστομένους αριθμός 28, συνέρχεται στην 14η/2008 συνεδρίαση το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Καλαμάτας, μετά την από 09-05-2008 πρόσκληση του κ. Προέδρου, η οποία επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση από τα μέλη του Σώματος οι κ.κ. : 1) Καρατζέας Παναγιώτης, Πρόεδρος του Σώματος, 2) Αθανασόπουλος Κων/νος, 3) Αλευράς Διονύσιος, 4) Γιαννακούλας Γρηγόριος, 5) Γουρδέας Ανδρέας, 6) Δικαιουλάκος Βασίλειος, 7) Ηλιόπουλος Αθανάσιος, 8) Ηλιόπουλος Ιωάννης, 9) Ηλιόπουλος Παναγιώτης (αποχώρηση στην υπ' αριθ. 277 απόφαση), 10) Καμβυσίδης Ιωάννης, 11) Κλειδωνας Θεοφάνης, 12) Κοσμόπουλος Βασίλειος, 13) Κουδούνης Αργύριος, 14) Κουρκουτάς Γεώργιος, 15) Λαγανάκος Γεώργιος, 16) Μιχαλόπουλος Σωτήριος, 17) Μπάκας Δημήτριος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 277 απόφαση), 18) Μπάκας Ιωάννης, 19) Μπασακίδης Νικόλαος, 20) Οικονομάκου Μαρία (προσέλευση στην υπ' αριθ. 277 απόφαση), 21) Παπαμικρούλης Παναγιώτης, 22) Πολίτης Δημήτριος, 23) Ράλλης Γεώργιος (προσέλευση και αποχώρηση στην υπ' αριθ. 277 απόφαση), 24) Σπίνος Γεώργιος, 25) Τσακαλάκου Σταυρούλα (προσέλευση και αποχώρηση στην υπ' αριθ. 277 απόφαση) και 26) Τσερώνης Κων/νος.

Δεν παραβρίσκεται, αν και κλήθηκε νόμιμα, ο δημοτικός σύμβουλος κ. Νταγιόπουλος Γεώργιος.

Στην συνεδρίαση κλήθηκε και παραβρίσκεται επίσης ο Πρόεδρος του Τοπικού Συμβουλίου Βέργας κ. Χειλάς Ευάγγελος επειδή στην ημερήσια διάταξη περιλαμβάνονται θέματα που αφορούν στο εν λόγω Τοπικό Διαμέρισμα.

Στη συνεδρίαση προσκλήθηκε, σύμφωνα με την υπ' αριθ. 39/2007 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου, και ο επικεφαλής του συνδυασμού «Δημοτική Αγωνιστική Κίνηση Καλαμάτας» κ. Νικόλαος Διασάκος, ο οποίος δεν παραβρίσκεται.

Στη συνεδρίαση παραβρίσκεται ο Γενικός Γραμματέας του Δήμου Καλαμάτας κ. Παναγιώτης Κουτσογιαννόπουλος.

Αφού επιτυγχάνεται έτσι νόμιμη απαρτία, ο κ. Πρόεδρος κηρύσσει την έναρξη της συνεδρίασης παρουσία του Δημάρχου Καλαμάτας κ. Παναγιώτη Ε. Νίκα.

Στη συνέχεια εισάγεται από τον κ. Πρόεδρο για συζήτηση το 6ο θέμα της ημερήσιας διάταξης, το οποίο το Σώμα ομόφωνα δέχθηκε να συζητηθεί τελευταίο, επειδή διαφαίνεται ότι θα απαιτηθεί αρκετός χρόνος συζήτησης, με τίτλο :

Ανασύνταξη κυκλοφοριακής μελέτης (χωρίς Τραμ) και επιμέρους κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο Δήμο Καλαμάτας.

Η με αριθμ. πρωτ. 10163/8-5-2008 σχετική εισήγηση του Τμήματος Μελετών της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου η οποία ήταν στο φάκελο του θέματος προς ενημέρωση, έχει αναλυτικά ως εξής:

#### «ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

**ΘΕΜΑ:** Ανασύνταξη κυκλοφοριακής μελέτης ( χωρίς Τραμ) και επιμέρους κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο Δήμο Καλαμάτας.

Με την 21474/14-12-04 σύμβαση του Δήμου Καλαμάτας με το γραφείο Μελετών ΔΡΟΜΟΣ ΑΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ , Ξ. Δημόπουλος –Κ. Ζέκκος – Δ. Τσιβίκης , που εκπροσωπείται από τον πολιτικό μηχανικό – συγκοινωνιολόγο Κων/νο Ζέκκο, ανατέθηκε η εκπόνηση των απαιτούμενων μελετών για την ένταξη ελαφρού τροχιοδρομικού μέσου (Τράμ) στο σύστημα των αστικών συγκοινωνιών του Δήμου Καλαμάτας.

Η μελέτη αυτή περιελάμβανε τον λειτουργικό σχεδιασμό του τροχιοδρομικού συστήματος και του επηρεαζόμενου οδικού δικτύου, την κυκλοφοριακή μελέτη της κεντρικής περιοχής και της παραλιακής ζώνης, τις τεχνικές μελέτες του τροχιοδρομικού συστήματος, τις περιβαλλοντικές μελέτες και τις υπηρεσίες τεχνικής και νομικής υποστήριξης.

Μετά την από 20622/3-6-2005 επιστολή του Υφ. Οικονομίας και Οικονομικών προς την Ευρωπαϊκή Ένωση με την οποία ζητά την απόσυρση των πιστώσεων για το πρόγραμμα του Τραμ, προκύπτει η ανάγκη χωρίς πια το Τραμ, να ανασυντάξουμε την γενική κυκλοφοριακή μελέτη της πόλης μας στην αντιμετώπιση διαρκώς αυξανόμενων προβλημάτων που έχουν ήδη προκύψει.

Εισηγούμεθα η εργασία αυτή να γίνει από την ίδια μελετητική ομάδα καθ' ότι α) ήδη κατά την σύνταξη της προηγούμενης μελέτης του Τραμ έχει γίνει μία σοβαρή ανάλυση και επεξεργασία των δεδομένων της κίνησης στην πόλη, β) συμμετέχουν ως ειδικοί μελετητές για το κυκλοφοριακό στην ομάδα του μελετητή του νέου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου μας, γ) έχουν βοηθήσει, αφενός με εξειδικευμένες αυτοτελείς μικρές μελέτες, και αφετέρου με τις οδηγίες τους, όσες φορές χρειάστηκε, την Τεχνική Υπηρεσία στην αντιμετώπιση προβλημάτων της κυκλοφορίας στην πόλη μας, δ) το παραπάνω γραφείο είναι ένα από τα πιο γνωστά μελετητικά γραφεία της χώρας μας με αρκετές βραβεύσεις, και γνωρίζει πάρα πολύ καλά τα δεδομένα και τα προβλήματα της πόλης.

Προτείνεται η ανάθεση του νέου αντικείμενου της μελέτης να γίνει με την επέκταση της υπάρχουσας σύμβασης αφού δοθούν σαφείς πολιτικές, κοινωνικές, τεχνικές και επιστημονικές κατευθύνσεις από το Δημοτικό Συμβούλιο, και την Διεύθυνση τεχνικών Υπηρεσιών. Στη συνέχεια θα συνταχθεί νέος συγκριτικός πίνακας και αφού γνωμοδοτήσει το Τεχνικό Συμβούλιο Δημοσίων Έργων του Νομού, θα εγκριθεί με νέα απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Καλαμάτας.

Το μελετητικό αντικείμενο επέκτασης της σύμβασης μετά από συνεργασία της Δημοτικής Αρχής, της Διεύθυνσης τεχνικών Υπηρεσιών και του μελετητή περιλαμβάνει το γενικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό της πόλης και τον λειτουργικό σχεδιασμό επιμέρους κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων όπως φαίνεται αναλυτικότερα στο συνημμένο εισηγητικό σημείωμα.

Το εκτιμώμενο ύψος των νέων εργασιών είναι 160.000 € για το οποίο υπάρχει αναλυτικός πίνακας κατανομής του ανάλογα με το είδος των επί μέρους εργασιών της μελέτης. Ήδη με βάση την υπάρχουσα σύμβαση έχει εκτελεσθεί μελετητικό αντικείμενο ύψους 200.000 € περίπου, άρα το συνολικό οικονομικό αντικείμενο της αρχικής και της νέας συμπληρωματικής σύμβασης θα ανέλθει στο ποσό των 360.000 € χωρίς Φ.Π.Α.

Οι επί μέρους αυτές εξειδικευμένες μελέτες και προτάσεις θα απασχολήσουν το Δημοτικό Συμβούλιο η κάθε μία ξεχωριστά σε επόμενες συνεδριάσεις και θα ληφθούν οι απαραίτητες κανονιστικές αποφάσεις όπου απαιτείται.

Θεωρούμε ότι σύμφωνα με τα παραπάνω προσεγγίζουμε ικανοποιητικά και συνολικά τα ζητήματα της κυκλοφορίας στην πόλη. Αφού θα λάβουμε υπόψη μας και τα νέα δεδομένα που δημιουργούνται ( Περιμετρική οδός, επεκτάσεις σχεδίου, οδός προς Μάνη και Ριζόμυλο, δημοτικό Parking Νέδοντα, Προαστιακός σιδηρόδρομος κλπ.), επιδιώκουμε να βελτιώσουμε την υπάρχουσα κατάσταση δίνοντας προτεραιότητα στον πεζό, στο ποδήλατο και στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Έτσι εισηγούμεθα στο Δημοτικό Συμβούλιο να κάνει δεκτή την ανασύνταξη της κυκλοφοριακής μελέτης με νέο αντικείμενο αυτό που φαίνεται στην πρόταση που καταθέτουμε αντί του ποσού των 160.000 €.-

Συν/να : 1) Πρόταση μελέτης νέου αντικειμένου  
2) Πίνακας κατανομής ποσού

Κοιν/ση :1) Αντ/ρχο κ. Σπίνο Γεώργιο  
2) Τμήμα Μελετών

Για το τμήμα Μελετών  
Νικόλαος Πατσαρίνος

Ο Διευθυντής Τ.Υ. Δήμου  
Βασίλειος Τζαμουράνης»

Στο φάκελο του θέματος προς ενημέρωση ήταν και η συνημμένη στην παραπάνω εισήγηση Πρόταση νέου αντικειμένου της κυκλοφοριακής μελέτης μέσα από την 21474/04 σύμβαση, της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου.

Η διαδικασία εξελίσσεται ως εξής:

ΣΠΙΝΟΣ: Κε Πρόεδρε καταρχήν θα ήθελα εκ μέρους του Σώματος να καλωσορίσουμε τον πολιτικό μηχανικό και συγκοινωνιολόγο τον κ. Ζέκκο, θεωρώ ότι είναι τιμή για το Σώμα η παρουσία του.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και εκ μέρους του Σώματος καλώς ήρθατε και σας ευχαριστούμε.

ΣΠΙΝΟΣ: Είναι τιμή η παρουσία του για τη συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου. Όπως να πω ότι στη σημερινή συνεδρίαση παραβρίσκεται και η νέα διοίκηση του αστικού ΚΤΕΛ που μάλιστα πριν από λίγη ώρα είχαμε μια πρώτη γνωριμία και συζήτηση με τον κ. Ζέκκο.

Κε Πρόεδρε θα ήθελα να υπενθυμίσω στο Σώμα ξεκινώντας την εισήγησή μου ότι εδώ και αρκετούς μήνες η με την περισσότερη συχνότητα ερώτηση που γινόταν στα προ ημερησίας διατάξεως προς συζήτηση θέματα ήταν και ιδιαίτερα από τον αγαπητό τον κ. Παπαμικρούλη, τι κάνει η Δημοτική αρχή όσον αφορά το κυκλοφοριακό, ποιες είναι οι προτάσεις του και πότε επιτέλους θα ξεκινήσει η συζήτηση για την κυκλοφοριακή μελέτη της πόλης της Καλαμάτας.

Σήμερα κε Πρόεδρε, μετά από 15 μήνες από τότε που αναλάβαμε ως Δημοτική αρχή, κάνουμε πράξη αυτή τη δέσμευση που είχαμε υποσχεθεί. Και λέω πράξη και δέσμευση γιατί θα χρησιμοποιήσω και εγώ την έκφραση του κ. Δημάρχου που λέει ότι δεν τις αφήνουμε τις καυτές πατάτες αλλά προσπαθούμε να τις επεξεργαστούμε και να τις φέρουμε εις πέρας παρόλο το οποιοδήποτε κόστος μπορεί να έχει αυτό για τη Δημοτική αρχή. Και σήμερα μετά απ' αυτό το χρονικό διάστημα και μετά από αλληπάλληλες συσκέψεις και συζητήσεις, πραγματικά πιστέψτε με, αρκετές ώρες και με τη Δημοτική αρχή, με τον κ. Δήμαρχο αλλά και με τους μελετητές και με την Τεχνική Υπηρεσία είμαστε έτοιμοι ποια να παρουσιάσουμε τις συγκεκριμένες προτάσεις. Είναι το πρώτο βήμα της συζήτησης που θα ξεκινήσει τόσο στο Δημοτικό Συμβούλιο όσο και στους συνδημότες μας. Θεωρώ όμως και επιτρέψτε μου πριν πω δύο – τρία πράγματα για την σημερινή εισήγηση, ότι το σημαντικό δεν είναι τόσο πολύ στη σημερινή αυτή συνεδρίαση η παρουσίαση των προτάσεων και το χρονοδιάγραμμα αλλά για μένα προσωπικά είναι ότι από δω και πέρα όσον αφορά τις κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στην πόλη της Καλαμάτας ξεκινάει μια νέα εποχή, τέρμα ποια τα πειράματα από εισηγήσεις κάποιων, βάζω και τον εαυτό μου μέσα, όλων των προηγούμενων ετών των πολιτικών παραγόντων και τεχνικών χωρίς να υπάρχει γνώση και χωρίς να υπάρχει ειδικευση αλλά ποια οι εισηγήσεις που θα έρχονται στο Δημοτικό Συμβούλιο ύστερα από τις κατευθύνσεις που θα έχουν δοθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο και την Τεχνική Υπηρεσία θα είναι πια από ειδικευμένο μελετητή που γνωρίζει το θέμα και στη συγκεκριμένη περίπτωση αυτό που θα φέρουμε προς ψήφιση θα είναι η συνεργασία με το μελετητικό γραφείο του κ. Ζέκκου.

Θα ήθελα μόνο να θυμίσω ότι δυστυχώς όταν όλες οι άλλες πόλεις της Ελλάδος εδώ και αρκετά χρόνια στη γιγάντωση του προβλήματος με τα οχήματα έπαιρναν μέτρα, η πόλη της Καλαμάτας όσο και αν σας φανεί παράξενο, λειτουργούσε και τα μέτρα που έπαιρνε ήταν πάνω σε μια μελέτη που είχε εγκριθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο του έτους 1983 και προσπαθούσε σε αυτές τις αποφάσεις και με αυτή τη μελέτη που θέλω να σας πω ότι ήταν πάλι μελετητής ο κ. Ζέκκος, θα σας τα πει και ο ίδιος, έτσι, δυστυχώς ίσως και γι' αυτό, το πρόβλημα το κυκλοφοριακό είναι λίγο πιο έντονο απ' ότι στις προηγούμενες πόλεις και δεν παρουσιαστεί ακόμα τρόπος αντιμετώπισης. Σημειώστε αυτό, ότι λειτουργούσαμε με μια κυκλοφοριακή μελέτη που υπήρχε από το 1983, με τη μονοδρόμηση να θυμίσω της οδού Αριστομένου. Σήμερα οι προτάσεις που θα παρουσιαστούν στο Δημοτικό Συμβούλιο και είναι προτάσεις της Δημοτικής αρχής σε συνεργασία με τον κ. Ζέκκο, όπως καταλαβαίνετε θα προσπαθήσουν να αντιμετωπίσουν, δεν θα πω τη λέξη «να λύσουν», θα προσπαθήσουν να αντιμετωπίσουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης της Καλαμάτας όχι μόνο σε ένα χρονικό ορίζοντα ενός έτους αλλά να μπορεί να υπάρχει ένα εργαλείο που οποιαδήποτε Δημοτική αρχή οτιδήποτε πρόβλημα και εξέλιξη θα υπάρχει από τα οχήματα ή οτιδήποτε άλλες παρεμβάσεις να μπορεί να έχει έναν μπουσούλα έτσι ώστε να παίρνονται άμεσα μέτρα.

Το αντικείμενο των προτάσεων έχει δυο βασικούς άξονες. Ο πρώτος βασικός άξονας είναι ο γενικός κυκλοφοριακός σχεδιασμός και ο δεύτερος άξονας είναι οι επιμέρους κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και λειτουργικές παρεμβάσεις στο Δήμο Καλαμάτας.

Δυο – τρία πράγματα για να επεξηγήσω στο Σώμα τι είναι αυτοί οι δύο άξονες και πως θα λειτουργήσουμε από δω και πέρα.

Για το γενικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Η οριστική μελέτη που θα εγκριθεί με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου ύστερα από επεξεργασία δεδομένων και τις προτάσεις του μελετητή και θα διαμορφωθεί μετά από δημόσια διαβούλευση που θα γίνει με τους αντίστοιχους φορείς και τον τεχνικό κόσμο της πόλης όπως προείπα θα είναι μια εγκεκριμένη απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου που θα προσπαθήσει να είναι το βασικό εργαλείο που θα καθορίσει πως η εκάστοτε Δημοτική αρχή θα μπορέσει να αντιμετωπίσει, να κινηθεί προς την αντιμετώπιση οποιονδήποτε προβλημάτων παρουσιάζονται στην πόλη και στην ευρύτερη περιοχή όσον

αφορά τους κυκλοφοριακούς φόρτους. Ενδεικτικά θα ήθελα να πω και αυτά θα τα εξηγήσει πολύ ποιο καλλίτερα ο κ. Ζέκκος, θα περιλαμβάνει την πολιτική διαχείριση όσον αφορά την κυκλοφορία των οχημάτων και των μέσων μαζικής μεταφοράς, τους χώρους στάθμευσης οχημάτων και τους χώρους πάρκινγκ, τους χώρους για τους πεζούς, πολιτική διαχείριση αυτών των χώρων όπως πεζόδρομοι, αναπλάσεις, ποδηλατόδρομοι, την πολιτική όσον αφορά τις διανοίξεις δρόμων. Έχουν γίνει πολλές κουβέντες εδώ ποιοι δρόμοι πρέπει να διανοιγούν και τελικά θεωρώ ότι σίγουρα το καταλαβαίνετε και εσείς πρέπει να είναι πρόταση μέσα από τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Και το ποιο σοβαρό ίσως που δεν το έχουμε καταλάβει ακόμα πόσο σοβαρό πρόβλημα θα είναι για την πόλη της Καλαμάτας είναι πως θα υποδεχτούμε τον φόρτο των οχημάτων μετά την λειτουργία των νέων αξόνων όπως είναι ο περιμετρικός, όπως είναι ο παραλιακός δρόμος Ριζόμυλος – Κορώνη και ο δρόμος που είναι τώρα προς χάραξη ο δρόμος της Μάνης.

Συγχρόνως όμως επειδή η Δημοτική αρχή δεν θέλει να μένει μόνο στα λόγια αλλά θέλει και επειδή το βλέπει ότι είναι αναγκαίο να προχωρήσουμε σε άμεσες παρεμβάσεις, υπάρχει και ο δεύτερος άξονας των επιμέρους κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Και πάλι έτσι ενδεικτικά θα αναφέρω, έχουν ειπωθεί αρκετές φορές στο Δημοτικό Συμβούλιο και στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, όσον αφορά τις παρεμβάσεις που θα πρέπει να γίνουν κατά την καλοκαιρινή περίοδο στην οδό Ναυαρίνου είναι και η πρώτη προτεραιότητα που θα δοθεί η εντολή στον μελετητή γιατί έχουμε και πρόβλημα χρόνου. Την οριστικοποίηση όδευσης της οδού Κρήτης, την Βασ. Γεωργίου, ο δρόμος σε ένα μήνα από τώρα βγαίνει στην δημοπρασία μπαίνει ο εργολάβος, το λιγότερο σε ένα χρόνο από τώρα θα έχει ολοκληρωθεί κι αυτός ο βασικός άξονας της πόλης θα πρέπει να μελετηθεί κυκλοφοριακά και με τους κόμβους πως θα διανεμηθεί και θα διαχειρισθεί την κυκλοφορία. Πάλι ενδεικτικά αναφέρω την οδό Μπουλούκου, την οδό Υπαπαντής, την διαχείριση της κυκλοφορίας στην οδό Αρτέμιδος όπως και στην οδό Κρήτης στο κομμάτι από την Λυκούργου έως την οδό Φαρών. Αυτές είναι οι εντολές όπως φαίνεται και από την εισήγηση που θα δοθούν στον μελετητή από το Σώμα έτσι ώστε να έχουμε άμεσα τις προτάσεις του.

Αυτά όσον αφορά την διαχείριση κυκλοφορίας σε συγκεκριμένες οδούς της πόλης και προχωράμε, προτεραιότητα κι αυτό, είναι η τρίτη παράγραφος που μιλάμε για την πρόταση και μελέτη συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.

Μελέτη 5 φωτεινών σηματοδοτήσεων κόμβων που δυστυχώς έχουμε μείνει πάρα πολύ πίσω όσον αφορά τον αριθμό και την ποσότητα στην πόλη και σε μεγάλους κόμβους, έχουμε ένα γενικότερο αλαλούμ.

Προτεραιότητα πάλι της Δημοτικής αρχής και εντολή προς το μελετητή θα είναι η μελέτη κεντρικού ποδηλατόδρομου. Έχουμε προσδιορίσει την όδευση από την περιοχή της Υπαπαντής μέσα από τον οδικό άξονα της πόλης και απόληξη στην παραλιακή ζώνη.

Προ τελευταία εντολή προς τον μελετητή από το Σώμα είναι αλλά πρωτεύον όσον αφορά την αντιμετώπισή του και αυτό που θα μας δώσει στη Δημοτική αρχή έτσι ώστε να αντιμετωπίσουμε οποιαδήποτε μέτρα θα πάρουμε στο κέντρο της πόλης. Μιλάμε για την αναδιάρθρωση του συστήματος των αστικών συγκοινωνιών.

Και τελευταίο είναι ένα δίκτυο αρτηριακής λειτουργίας. Είναι ένα δίκτυο που θα μπορέσει να λειτουργήσει μια ποιο γρήγορη ροή περιμετρικά του κέντρου της πόλης.

Αυτές είναι οι προτάσεις που έρχονται σήμερα προς συζήτηση στη Δημοτική αρχή. Θεωρώ κε Πρόεδρε ότι περισσότερες εξηγήσεις πάνω σ' αυτά και τον τρόπο με τον οποίο θα παρουσιαστούν, θα τα πει ο κ. Ζέκκος. Εμείς απλώς από δω και πέρα, είναι η ώρα της δουλειάς ποια, αφού ποια καταλήξει και το Σώμα και θεωρώ ότι ιδιαίτερα για τις κυκλοφοριακές παρεμβάσεις που ανέφερα πριν λίγο και τις λειτουργικές ρυθμίσεις στο κέντρο της πόλης μπορούμε να βάλουμε ένα χρονικό ορίζοντα του ενός έτους έτσι ώστε να έχουμε άμεση εφαρμογή και όσο μπορούμε περισσότερη μείωση του προβλήματος στο Δήμο μας.

ΖΕΚΚΟΣ: Θα ήθελα να εκφράσω τη συγκίνησή μου και την χαρά μου που βρίσκομαι πάλι ανάμεσά σας. Είναι γεγονός ότι έχουν περάσει 25 χρόνια από τότε που πρωτοξεκινήσαμε να δουλεύουμε την Καλαμάτα σαν κυκλοφοριακό πρόβλημα και όλο αυτό το διάστημα η παρουσία η δική μας στη πόλη και στα δρώμενά της ήταν υπαρκτή, γίνανε αρκετές προσπάθειες, όμως είναι γεγονός ότι, αυτό που είπε και ο κ. Αντιδήμαρχος, η μελέτη η γενική, η στρατηγική μελέτη της πόλης η οποία σε κάθε πόλη όχι μόνον της Ελλάδας αλλά και του εξωτερικού οφείλει να επικαιροποιείται ανά 5 χρόνια, έστω ανά 10 χρόνια, γιατί στην Ελλάδα δυστυχώς είμαστε λίγο πίσω γενικότερα και όχι μόνον στην πόλη της Καλαμάτας, έστω ανά 10 χρόνια θα έπρεπε να υπάρχει μία συνολική επεξεργασία των νέων εξελίξεων που υπάρχουν μέσα στην πόλη, αξιολόγησή τους σε σχέση με τις προβλέψεις της προηγούμενης μελέτης και βεβαίως προσαρμογή των στόχων και των δεδομένων.

Αυτό δεν έχει γίνει, έχουν γίνει προσπάθειες, είχαν μπει κυρίως στην λογική να επεξεργασθούν θέματα που αφορούσαν την κεντρική περιοχή της πόλης και την εισαγωγή του μέτρου σταθερής τροχιάς μέσα στην πόλη, πάντοτε όμως μέσα στη λογική την εστιασμένη στο να απαντήσουμε στο κρίσιμο ζητούμενο της κάθε φοράς και όχι στον γενικό στρατηγικό σχεδιασμό που αυτή τη στιγμή αποτελεί το κεφάλαιο (1) της δουλειάς που προβλέπεται να κάνουμε. Η μελέτη αυτή η στρατηγική, προφανώς καθορίζει κατευθύνσεις οι οποίες είναι διαχρονικές, είναι κατευθύνσεις οι οποίες αποτελούν τον μπουσούλα και το σύστημα αναφοράς για τις οποιοσδήποτε επιμέρους παρεμβάσεις οι οποίες όμως από την άλλη μεριά δεν μπορεί να περιμένουν κάθε φορά τη γενική μελέτη να επικαιροποιηθεί αλλά οφείλουν να υπακούουν στις γενικές αρχές και κατευθύνσεις και να μπορούν να υλοποιούνται όσο είναι το πρόβλημα κρίσιμο και επίκαιρο χωρίς καθυστερήσεις. Η προσπάθεια που γίνεται στην προκειμένη περίπτωση είναι να κερδίσουμε χρόνο με ταυτόχρονη επεξεργασία του γενικού στρατηγικού σχεδιασμού της πόλης με τις παράλληλες παρεμβάσεις οι οποίες θα πρέπει να γίνονται τις διορθωτικές εκείνες οι οποίες θα επιτρέψουνε μία άμεση διόρθωση ορισμένων προβληματικών σημείων της πόλης και για τις οποίες βεβαίως θα πρέπει να υπάρξει μία συμβατότητα ως προς την βασική λογική, τις αρχές, τους στόχους και τη φιλοσοφία όπως αυτά καθορίζονται από την στρατηγική μελέτη. Γεγονός είναι ότι η στρατηγική μελέτη είναι ένα γενικής μορφής εργαλείο, κάτι ανάλογο με αυτό που έχουμε σαν γενικό πολεοδομικό σχέδιο της πόλης που είναι προγραμματισμός μεσο-μακροπρόθεσμος και ο οποίος θα πρέπει να τεθεί υπόψη σας όταν θα ολοκληρωθεί και να τύχει της έγκρισής σας. Δηλαδή είναι κάτι το οποίο οποιοσδήποτε θα πρέπει να συμφωνηθεί ως προς τις αρχές του και τις γενικές του κατευθύνσεις.

Δύο μόνο κουβέντες θα πω, δεν είναι στιγμή να πει κανείς πολύ εξειδικευμένα πράγματα, περισσότερο ως προς τις προϋποθέσεις και ως προς τα δεδομένα κάτω από τα οποία ξεκινάει αυτή η μελέτη. Το κυκλοφοριακό πρόβλημα είναι μία πληγή που υπάρχει σε όλες ανεξαιρέτως τις πόλεις, όχι μόνον της Ελλάδας αλλά και σε όλες τις αστικές περιοχές του κόσμου και αυτό σχετίζεται με το ότι έχουμε μια διαρκή αύξηση των ιδιωτικών αυτοκινήτων, της ιδιοκτησίας αν θέλετε των αυτοκινήτων και μία αύξηση της κινητικότητας των κατοίκων που οφείλεται στην αύξηση του εισοδήματος. Έχουμε λοιπόν μία κατάσταση όπου οι υποδομές, οι προϋποθέσεις εξυπηρέτησης αυτής της κυκλοφορίας που παράγεται απ' αυτά τα αυτοκίνητα, πάντοτε υπολείπονται, είναι λαχανιασμένες αν θέλετε, απέναντι στην πραγματικότητα του ρυθμού της αύξησης της κυκλοφορίας όπως αυτή προκύπτει από τους λόγους που προηγούμενα είπα. Αυτό σημαίνει ότι κάνουμε μάχη οπισθοφυλακών. Προσπαθούμε με όποια μέσα έχουμε να διαχειριστούμε το πρόβλημα, να αντιμετωπίσουμε τη δύσκολη κατάσταση και σίγουρα αυτό που κάνουμε είναι ότι προσφέρουμε σαν μελετητές τεχνοκρατικές λύσεις οι οποίες αρκετές φορές είναι δύσκολες σαν αποφάσεις, είναι όχι και πολύ δημοφιλείς και βρισκόμαστε απέναντι σε μία πραγματικότητα όπου χρειάζεται και κάποια γενναιότητα στη λήψη των αποφάσεων και μία επιμονή. Δεν είναι πάντοτε εύκολο να ακουστούν όλες οι απόψεις και να ακουστούν όλες οι απαιτήσεις διότι προφανώς υπάρχουν καταστάσεις οι οποίες δεν μπορούν να συνυπάρξουν ταυτόχρονα στο βαθμό που ο καθένας ή η κάθε πλευρά επιθυμεί.

Ποιο σημαντική και ποιο σοβαρή απ' όλες τις ελλείψεις αυτές ή τις ανεπάρκειες είναι η πραγματικότητα που αφορά στην στάθμευση. Η στάθμευση είναι η χειρότερη πληγή των κεντρικών περιοχών των πόλεων. Έχουμε πολύτιμη γη η οποία δεν αντέχει να χωρέσει όλους εμάς οι οποίοι θέλουμε να κατέβουμε στο κέντρο με το αυτοκίνητό μας, να το αφήσουμε όπου μας βολεύει σε κάθε μία από τις μετακινήσεις τις εσωτερικές που κάνουμε στο κέντρο της πόλης, να είναι όσο γίνεται πιο κοντά εκεί που θέλουμε να πάμε, να πάμε από πόρτα σε πόρτα ει δυνατόν από την αφετηρία μας στον προορισμό μας και από κει και πέρα να έχουμε και την ευκολία να το ξαναπάρουμε το αυτοκίνητο για την επόμενη διαδρομή κτλ., όταν ταυτόχρονα πρέπει να εξυπηρετηθεί ο αυξημένος κυκλοφοριακός φόρτος του κέντρου. Και πρέπει να εξυπηρετηθεί και η αυξημένη παρουσία των πεζών και αναγκαστικά και των δημόσιων συγκοινωνιών που κι αυτές κυκλοφορούν κατά κύριο λόγο στο κέντρο της πόλης, προφανώς η κατάσταση είναι αδιαχώρητη.

Δεν υπάρχει λύση στο πρόβλημα άλλη από το να επιδιώκει κανείς να μειώσει την ένταση του προβλήματος αφενός με μία σωστή πολιτική στάθμευσης, με μία εφαρμογή και αστυνόμευση αν θέλετε της παράνομης στάθμευσης η οποία είναι μεγάλη πληγή διότι δημιουργεί και τεράστια προβλήματα εμπλοκών στην κυκλοφορία και ταυτόχρονα την κατά το δυνατόν εξασφάλιση εναλλακτικού τρόπου, παραδεκτού εναλλακτικού τρόπου μετακίνησης των κατοίκων, διότι όσο δεν μπορούμε να του προσφέρουμε εναλλακτικούς τρόπους να προσεγγίσει ή να ακολουθήσει στη διαδρομή του, αναγκαστικά θα καταφεύγει στο ιδιωτικό του αυτοκίνητο έστω και αν φάει 10 λεπτά ή ένα τέταρτο της ώρας γυρνώντας γύρω – γύρω για να βρει μια θέση στάθμευσης. Πρέπει λοιπόν να χωρέσουμε μέσα σε μία δαχτυλήθρα ταυτόχρονα πάρα πολλές απαιτήσεις. Η προσπάθεια που κάνει ο τεχνοκράτης συγκοινωνιολόγος είναι να εντοπίσει το πρόβλημα, να αναλύσει τις πτυχές του, να προσδιορίσει τα περιθώρια που έχουμε, τις εναλλακτικές επιλογές για παρέμβαση και από κει και πέρα απομένει στη Δημοτική αρχή να κρίνει κατά πόσον το συγκεκριμένο μέτρο ή τα πολλά μέτρα μπορούν να τα εφαρμόσουν, με ποιο βαθμό, με ποιους ρυθμούς και σε ποια έκταση. Δεν μπορούμε να περιμένουμε θαύματα, δεν υπάρχει η λεγόμενη λύση του κυκλοφοριακού, υπάρχει η αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος. Ζητούμενο είναι η όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματική αντιμετώπιση του προβλήματος χωρίς υπερβολές και χωρίς καθυστερήσεις.

Έτσι λοιπόν από τη μια μεριά ο γενικός σχεδιασμός όπως αυτός θα λάβει υπόψη του όλα τα νέα δεδομένα που έχουν εν τω μεταξύ μεσολαβήσει από τότε που πρωτοξεκίνησε πριν από 25 χρόνια η συνολική θεώρηση της πόλης της Καλαμάτας.

Βεβαίως δεν είναι καινούργια τα πράγματα, ούτε πρόκειται να ανακαλύψουμε δεδομένα τα οποία δεν έχουμε ήδη μέχρι σήμερα κατανοήσει διότι όπως είπα όλα τα προηγούμενα χρόνια υπάρχει μία άμεση εμπλοκή στα γενόμενα της Καλαμάτας χωρίς όμως και τη δυνατότητα να φτάσουμε στο σημείο να κάνουμε πολύ συγκεκριμένες προτάσεις για παρεμβάσεις. Ο περιφερειακός δακτύλιος της Καλαμάτας όπως αυτός σήμερα υλοποιείται, είναι μία δουλειά που έτυχε να έχουμε πρωτοεισάγει και εισηγηθεί τότε που ακόμα κατασκευαζόταν η νέα είσοδος Καλαμάτας. Η επιμονή μας ήταν ότι έπρεπε κατά προτεραιότητα να φτιαχτεί ο περιφερειακός δακτύλιος και όχι η νέα είσοδος Καλαμάτας γιατί αυτό θα επέτρεπε μία καλλίτερη διαχείριση μέσα στην πόλη. Αυτό τότε είχε αναγνωρισθεί από τη Δημοτική αρχή ότι πράγματι έτσι όφειλε να είχε γίνει, όμως τότε δεν υπήρχαν τα χρήματα. Μετά από πάρα πολλά χρόνια κάτω από διάφορες συνέργειες και προσπάθειες πολλών πλευρών έχουμε σήμερα την ευτυχή προοπτική να έχουμε τον περιφερειακό δακτύλιο της Καλαμάτας επί θύραις. Θα υλοποιηθεί, είναι προγεγραμμένος μέσα σε μία σύμβαση, και αυτό είναι ένα πολύτιμο εργαλείο αν θέλετε διαχείρισης του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης, πάρα πολύ σημαντικό, για το οποίο οφείλουμε να δούμε με ποιόν τρόπο μπορούμε να το αξιοποιήσουμε καλλίτερα και να

αντιμετωπίσουμε και τα τυχόν προβλήματα που θα μας προκύψουν από την επαναστατική επιρροή του πάνω στον τρόπο λειτουργίας της πόλης γιατί σίγουρα θα είναι επαναστατική αυτή η λειτουργία.

Πάρα πολλά πράγματα που σήμερα συμβαίνουν, υπάρχει μία υπερβολή φόρτιση του άξονα της λεωφόρου Αθηνών και της Ηρώων Πολυτεχνείου θα αλλάξουν δεδομένα, θα αλλάξουν εντελώς, θα είναι τελειώς διαφορετικά, και προφανώς όλα αυτά πρέπει να συνεκτιμηθούν όταν θα αποφασίσουμε να χαράξουμε τη στρατηγική της κυκλοφοριακής διαχείρισης μέσα στην πόλη. Αυτό επειδή ακριβώς δεν είναι τόσο πολύ καινούργιο μια και υπάρχει όλη αυτή η τριβή όλα αυτά τα προηγούμενα χρόνια, μας επιτρέπει να ξεκινήσουμε να κάνουμε παράλληλα με την οριστικοποίηση του στρατηγικού σχεδιασμού που επαναλαμβάνω και πάλι θα βάζει αρχές, στόχους και κανόνες που θα τεθούν υπό την κρίση σας και θα φτάσει σε μία ολοκληρωμένη πρόταση για την οργάνωση του δικτύου κυκλοφορίας της πόλης όχι μόνο με ΙΧ αλλά και με δημόσια συγκοινωνία και με ποδήλατο και με πεζή κυκλοφορία, σε επίπεδο επαναλαμβάνω στρατηγικό. Επιτρέπει όμως επαναλαμβάνω ταυτόχρονα, η κατανόηση του προβλήματος της πόλης στα ίδια πλαίσια και στις ίδιες αρχές και με τα στοιχεία που ήδη έχουν μαζευτεί εδώ και τρία χρόνια και θα συμπληρωθούν με πρόσθετες μετρήσεις καινούργιες που θα δώσουν την εξέλιξη μεταξύ του 2005 και του 2008 όπως αυτό έχει καταγραφεί, θα επιτρέψουν να προχωρήσουμε στην πρόταση για συγκεκριμένες παρεμβάσεις που ήδη περιγράφηκαν από τον κ. Σπίνο, που αφορούν συγκεκριμένα υποτήματα της πόλης για τα οποία υπάρχει κατά τεκμήριο και κατά τις υποδείξεις της τεχνικής υπηρεσίας του Δήμου ανάγκη να παρέμβουμε όσο γίνεται γρηγορότερα. Εγώ θα παρακαλούσα να έχετε κατά νου τη λογική ότι ο μελετητής εισηγείται, εξαντλεί την ευρηματικότητά του και το οπλοστάσιό του το πενιχρό θα έλεγα της κατά το δυνατόν αντιμετώπισης του προβλήματος και προφανώς με πενιχρά οικονομικά μέσα σε ότι αφορά τις απαιτούμενες επενδύσεις σε υποδομές. Δεν μπορούμε ούτε καινούργιους δρόμους να ανοίγουμε, είναι αυτοί που είναι και πρέπει να τους εκμεταλλευτούμε και να τους αξιοποιήσουμε στον καλλίτερο δυνατό βαθμό, ούτε πάρα πολλές παρεμβάσεις άλλες να κάνουμε οι οποίες είναι και χρονοβόρες και δαπανηρές. Πρέπει λοιπόν με τα όσα διαθέτουμε και όσα αυτά μέλλουν να διατεθούν στο επόμενο διάστημα να πετύχουμε το καλλίτερο δυνατό αποτέλεσμα.

Κρίσιμη είναι η κατανόηση του προβλήματος από τη δική σας την πλευρά και η κατανόηση των πιυχών του και τις δυσκολίες του προβλήματος, η επίγνωση του ότι είναι μάχη στα μετόπισθεν και ότι χρειάζεται συμπάρασταση. Χρειάζεται συναινετικές διαδικασίες, κανείς δεν έχει τη μαγική λύση κριμένη κάτω από το μανίκι του για να την παρουσιάσει, δεν υπάρχουν τέτοιες λύσεις. Υπάρχουν εναλλακτικές ενδεχομένως επιλογές από τις οποίες πρέπει να αξιολογηθεί ποια είναι για τις συγκεκριμένες συνθήκες και δεδομένα η καλλίτερη μεταξύ εναλλακτικών επιλογών.

Και ένα τελευταίο είναι ότι θα χρειαστεί μία κοινωνική συναντίληψη. Δηλαδή το μεγαλύτερο πρόβλημα είπαμε πριν ότι είναι η στάθμευση. Εάν δεν πειθαρχήσουμε, εάν δεν παρακολουθήσουμε αυτό που είναι σκόπιμο και αναγκαίο να γίνεται από όλους μας, να μην παρανομούμε, να μην διακόπτουμε την κυκλοφορία σε κρίσιμες διασταυρώσεις, να μην παρκάρουμε μπροστά στα φανάρια, να μην κόβουμε τη ροή, να μην αυθαιρετούμε στη στάθμευση, να μην γίνονται μια σειρά από άλλες πρωτοβουλίες, έχουμε θέματα π.χ. φορτοεκφόρτωσης στα μαγαζιά. Είναι κρίσιμο θέμα διότι είναι ζωτικής σημασίας για την ύπαρξη των ίδιων των καταστημάτων. Αυτό πρέπει να οργανωθεί. Μπορούν να ορισθούν ώρες τροφοδότησης των καταστημάτων οι οποίες να μην είναι οι καλλίτερες και να μην είναι οι βολικότερες. Αυτό είναι ένα μέτρο που εξ ορισμού είναι περιοριστικό. Προφανώς θα ήταν καλλίτερο να μπορεί ο οποιοσδήποτε να φορτώνει και να ξεφορτώνει οποιαδήποτε ώρα της ημέρας, ακόμα και την πιο κρίσιμη στο οποιοδήποτε κρίσιμο σημείο της πόλης. Αυτό ενδεχομένως δεν μπορεί να γίνει. Όταν θα αποφασίσουμε και θα πούμε ότι αυτό δεν μπορεί να



γίνει, θα πρέπει να υπάρχει η κοινωνική συναντίληψη από τους ίδιους τους καταστηματαρχές μέχρι και όλους τους υπόλοιπους πολίτες ότι αυτό δεν γίνεται γιατί κάποιος αποφάσισε έτσι αυθαίρετα να υποτιμήσει το πρόβλημα αλλά γιατί έκρινε ή σταθμίσθηκε ότι είναι η μόνη λύση απέναντι σε μία κατάσταση εν ανεπαρκεία. Αυτή λοιπόν η προσπάθεια θέλω να καταλάβετε ότι δεν αποτελεί μόνον τεχνοκρατική επιλογή. Είναι μία επιλογή όπου συμμετέχει πολύ σημαντικά και η πολιτική επιλογή και η πολιτική απόφαση. Όσο αυτή η απόφαση είναι πάνδεινη, τα πράγματα είναι ποιο εύκολα. Όσο αυτή η απόφαση αντιμετωπίζεται ως μονόπλευρη απόφαση από ορισμένες πλευρές και υπάρχουν αντιπαλότητες, τόσο τα πράγματα είναι πολύ ποιο δύσκολα. Αυτό που θα ήταν ιδανικό και εκεί θέλω να κάνω την τελικώς δική μου έκκληση, προσπαθήστε να μην πολιτικοποιήσετε - κυριολεκτικά το λέω - το πρόβλημα το κυκλοφοριακό. Είναι ατυχές για την πόλη να συμβεί και σίγουρα θα οδηγήσει σε μία ζωή χειρότερη για την πόλη της Καλαμάτας. Όσο ποιο μακριά από την πολιτική κρατήσετε αυτό το πρόβλημα και όσο ποιο πολύ όλοι μαζί προσπαθήσουμε να το λύσουμε από κοινού με συναντίληψη τόσο ποιο καλά αποτελέσματα θα έχουμε, όχι τέλεια, οπωσδήποτε πάντως καλλίτερα από το να αποφασίσουμε να το ρίξουμε στη βορά του στίβου της πολιτικής αντιπαλότητας. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κε Ζέκκο. Κάποιος άλλος θέλει να παρέμβει;

ΑΛΕΥΡΑΣ: Κε Πρόεδρε ήθελα καταρχάς να δούμε και να συμφωνήσουμε στη διαδικασία.

Έρχεται στο Δημοτικό Συμβούλιο για συζήτηση το κατά την εκτίμησή μας κορυφαίο ζήτημα της πόλης, το κυκλοφοριακό. Επειδή προφανώς άρθηκαν και οι λόγοι. . .

Κε Πρόεδρε χαιρόμαστε που το κορυφαίο ζήτημα της πόλης έρχεται για συζήτηση μετά από 17 μήνες στο Δημοτικό Συμβούλιο και φαίνεται η αφετηρία της ανίχνευσή του και της επίλυσής του να γίνεται με συστηματική αφετηρία και προσέγγιση. Προφανώς ήρθησαν και οι λόγοι που κράταγαν το θέμα αυτό σε εκκρεμότητα ενάρξεως συζητήσεως. Επομένως η σημερινή διαδικασία θα πρέπει να σφραγίσει την έναρξη αυτής της συζήτησης και έχω την εντύπωση ότι θα πρέπει στον κύριο μελετητή με τους επιτελείς του το Σώμα να αποφασίσει να δώσει μία κατεύθυνση. Δηλαδή στην τεχνοκρατική, την επιστημονική προσέγγιση του ζητήματος θα επιχειρηθεί και δικαίως και απολύτως επιτρεπτά να δοθεί μία πολιτική όχι με την έννοια την παρεξηγήσιμη, κατεύθυνση, δηλαδή ποια στοιχεία θα πρέπει να είναι κυρίαρχα στο σχέδιο για την επίλυση του ζητήματος.

Κε Πρόεδρε δεν ξέρω εάν διαδικαστικά έχετε επιλέξει συγκεκριμένο τρόπο συζήτησης με υποβολή ερωτήσεων, εγώ θα προσπαθήσω να πω τις απόψεις μου και να ανοίξει ένας διάλογος.

Κε Ζέκκο πράγματι διέκρινα και με βρίσκετε σύμφωνο σ' αυτό, έκδηλα στοιχεία ρεαλισμού στην παρέμβασή σας, δηλαδή ότι το ζήτημα αυτό θα επιχειρήσουμε να το λειάνουμε, να το αντιμετωπίσουμε, όχι να το επιλύσουμε διότι δώσατε δύο αιτίες που το ζήτημα αυτό, το θέμα αυτό δεν είναι απολύτως διευθετήσιμο, είπατε ότι η αύξηση του εισοδήματος αλλά και η δυνατότητα των ανθρώπων και στην κατανάλωση και στην κίνηση, διαρκώς δημιουργούν συνωστισμό στα οχήματα και στους χώρους όπου αυτά κατευθύνονται. Η πόλη μας και η χώρα αντιμετωπίζει ζητήματα που βεβαίως οι δημοκρατίες οι προηγμένες της Ευρώπης τα αντιμετώπισαν γρηγορότερα, μάλλον προγενέστερα αλλά έχουν συγκεκριμένους τρόπους που το αντιμετωπίζουν. Δεν θέλω η εισήγησή μου να πάρει τον χαρακτήρα και το στίγμα μιας απεραντολογίας και μίας θεώρησης της εποχής μας, θα είναι χρήσιμο να πούμε τις απόψεις μας σε σχέση με το ζήτημα όπως αυτό εκφράζεται επί μακρού στην πόλη της Καλαμάτας. Και πως αυτό να μην γινόταν όταν εσείς πολύ σωστά είπατε και εμείς γνωρίζαμε ότι η πόλη πορεύεται μέχρι σήμερα με μία επιστημονική εργασία που εκπονήθηκε εάν δεν κάνω λάθος το 1982 ή '83, από τότε εφαρμόζεται ίσα με σήμερα.

Ασφαλώς η εργασία η δική σας αλλά και η πολιτική αντίληψη του Δημοτικού Συμβουλίου για το συγκεκριμένο θέμα θα πρέπει να λάβει υπόψη της χαρακτηριστικά δεδομένα της πόλης, τον πληθυσμό της και όχι τον σημερινό. Δηλαδή προφανώς και υπενθυμίζω το αυτονόητο, ότι η υπό εκπόνηση μελέτη και θέλω εδώ να μου απαντήσετε μετά, είναι ευθύς εξ αρχής είναι μία καινούργια μελέτη ή επικαιροποιείται η υφιστάμενη χωρίς το τραμ; Είναι η μελέτη του 2004 χωρίς το τραμ ή είναι ευθύς εξ αρχής μία νέα μελέτη για την επίλυση του ζητήματος; Επομένως θα πρέπει να σχεδιασθεί η επιστημονική εργασία και να λάβει υπόψη της την Καλαμάτα του παρόντος αλλά και την Καλαμάτα του μέλλοντός μας η οποία θα εκτίνεται τουλάχιστον σε ορίζοντα δεκαετίας να μην πω εικοσαετίας. Δηλαδή με το πληθυσμιακό της δεδομένο, με την οικιστική της προοπτική, με την εξέλιξη του σχεδίου της, με την εν γένει ανάπτυξή της. Ένα στοιχείο είναι αυτό.

Ένα δεύτερο είναι αυτά τα ζητήματα που τα ορίσατε απολύτως ακριβώς στην παρέμβασή σας, θα πρέπει να σχεδιασθεί και να ληφθεί υπόψη η πραγματικότητα του περιμετρικού δακτυλίου της πόλης, ασφαλώς το ζήτημα της Αθηνών. Εδώ θα πρέπει κε Ζέκκο να πω ότι είναι σε εξέλιξη μία συζήτηση η οποία δεν έχει ενώσει τις πτέρυγες - παρεμπόμπτος το λέω αυτό, δεν το λέω για σας, το λέω για τους συναδέλφους του Δημοτικού Συμβουλίου – δεν έχει ενώσει τις πτέρυγες του Δημοτικού Συμβουλίου, είναι η θρυλούμενη μεταφορά του δημαρχείου ή μέρος των υπηρεσιών του δημαρχείου από τον συγκεκριμένο χώρο. . . Στο σύνολο με διορθώνει ο κ. Δήμαρχος, αν θα αρκέσει το. . . Ο Δήμαρχος εκφράζει θεσμικά και πολιτικά τη Δημοτική αρχή, επομένως το «και» κε Δήμαρχε το συμπλεκτικό δεν ξέρω που αλλού μπορεί να αναφέρεται. Πάντως παρά το γεγονός ότι έχουμε αποκλίνουσες απόψεις οι παρατάξεις της μειοψηφίας για την σκοπιμότητα της μεταφοράς των υπηρεσιών εκεί, εν πάση περιπτώσει εάν και όταν εκδηλωθεί η πρωτοβουλία αυτή με συγκεκριμένο τρόπο και υλοποιηθεί, προφανώς αντιλαμβάνεστε ότι στη δυτική πλευρά της πόλης, εκεί που δεν υπάρχει ευχέρεια προσβασιμότητας και προσπέλασης, θα υπάρχει ένα στοιχείο όπου θα καλεί καθημερινά για συναλλαγή και παράσταση πολλούς συμπολίτες μας. Επομένως η Αθηνών είναι ένας ιδιαίτερης σημασίας, συγκοινωνιακής και κυκλοφοριακής, δρόμος για την πόλη της Καλαμάτας.

Νέα πραγματικότητα που θα πρέπει ασφαλώς να επικαθορίσει ως ένα βαθμό την εργασία, τη μελέτη, το θέμα που κουβεντιάζουμε, είναι τα Λείκα, είναι το Ασπρόχωμα, είναι αυτά τα στοιχεία που φαίνονται στην Καλαμάτα του σήμερα να αρχίζουν να παίζουν ένα πολύ σημαντικό ρόλο. Αγαπητοί συνάδελφοι πιστεύω ότι αυτή η μελέτη και αυτή η εργασία της οποίας κε Ζέκκο θα ζητήσω στη δευτερολογία σας και βεβαίως από τη Δημοτική αρχή να μου πει εάν έχει προϋπολογισθεί το κόστος. Ως ένα βαθμό το είδαμε. Το πέρας της και η εφαρμογή της εάν έχει προϋπολογισθεί σε χρόνο, δηλαδή εάν είναι εντός της θητείας της παρούσης Δημοτικής αρχής, θα έχει προλάβει να ολοκληρωθεί και να εφαρμοσθεί; Και πάντως έχω την εκτίμηση ότι θα πρέπει ασφαλώς η εργασία αυτή να συμπεριλάβει στο πλαίσιο της ένα εκτεταμένο και συστηματικό δίκτυο πεζοδρομήσεων το οποίο αγαπητοί συνάδελφοι σε καμία περίπτωση δεν θα διαστρέφει και δεν θα εξοβελίζει την προσβασιμότητα των συμπολιτών μας στην πόλη της Καλαμάτας, αλλά που πάντως θα αποτρέπει και θα εκδιώκει το όχημα, το αυτοκίνητο, από το κέντρο της. Δεν μιλάω και δεν θέλω να σας πω παραδείγματα πολύ σημαντικών ευρωπαϊκών πόλεων αλλά και σε συγκεκριμένες πόλεις της πατρίδας μας αυτό έχει επιτευχθεί. Δεν νοείται, θα πρέπει να υπάρξει μία πολιτική με συγκεκριμένες πτυχές που θα αποτρέπει το αυτοκίνητο να μπει στο κέντρο. Παράδειγμα η ελεγχόμενη στάθμευση, η βελτιωμένη να το πω εφικτά λειτουργία της αστικής μας συγκοινωνίας; Αυτά λοιπόν ένα σύγχρονο σχέδιο μελέτης προφανώς οφείλει να τα εντάξει στους κόλπους της.

Υπάρχει επίσης ένα τεράστιο θέμα. Η Δημοτική αρχή αγαπητοί συνάδελφοι και ο κ. Δήμαρχος έλεγε ότι είναι μία βασική παράμετρος όπου το συγκεκριμένο θέμα δεν ήρχετο προς συζήτηση στο Δημοτικό Συμβούλιο ήταν η εκκρεμότητα με το ζήτημα των πάρκινγκ του ποταμού Νέδοντα. Είναι γεγονός ότι υπάρχει μία καινούργια κατάσταση, ασφαλώς μεταβατική, αυτοκίνητα μπαίνουν χωρίς κανένα έλεγχο, προφανώς ο δικαστικός αγώνας δεν έχει λήξει,

είναι όμως ένας βραχίονας ο χώρος του Νέδοντα όπου μπορεί να αποτελέσει τμήμα της σύλληψης και της πολιτικής για την στάθμευση στην υπό εκπόνηση μελέτη.

Αγαπητοί συνάδελφοι έχω την εκτίμηση ότι αυτό το σχέδιο που στην γενικότητά του ο ειδικός επιστήμονας μας περιέγραψε και που η συζήτηση του Δημοτικού Συμβουλίου θα πρέπει να της δώσει, εκτιμούμε εμείς, προωθημένα χαρακτηριστικά όχι ανεδαφικά, όχι ανεφάρμοστα αλλά για να επιχειρήσουμε να αντιμετωπίσουμε το ζήτημα αυτό. Εμείς αντιλαμβανόμαστε αφού μελετηθούν όλα τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τη σύγχρονη εκδοχή του κυκλοφοριακού προβλήματος της Καλαμάτας, αφού εντάξουμε στη λογική της αντιμετώπισής του ως θα έλεγα επικαθοριστικό στοιχείο, ως προμετωπίδα το ζήτημα εκτεταμένων πεζοδρομήσεων αφού επαναλαμβάνω έχει εξασφαλισθεί η βατότητα των πολιτών στους χώρους αυτούς. Θα πρέπει αγαπητοί συνάδελφοι και κε Ζέκκο να μας απασχολήσει σοβαρά και υλοποιήσιμα και το ζήτημα ενός λέει η μελέτη, το περιέγραψε ο αρμόδιος αντιδήμαρχος, ενδεχόμενα να είναι εφικτό να υπάρξουν περισσότεροι επίσης ένα σύστημα ποδηλατοδρόμων στην πόλη αλλά ποδηλατόδρομοι με προδιαγραφές ασφαλείας, με παρόντα όλα εκείνα τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τον ποδηλατόδρομο σε μία σύγχρονη πόλη, σε μία σύγχρονη κοινωνία.

Ασφαλώς επίσης κε Ζέκκο η μελέτη σας θα πρέπει να επιχειρεί να δώσει μία θα έλεγα μόνιμη λύση στο ζήτημα της διαχείρισης της κυκλοφορίας της παράλιας ζώνης. Μιλάω για την οδό Ναυαρίνου όπου η Δημοτική αρχή στην δημοκρατική εναλλαγή της κάθε φορά, επιχειρεί τους θερινούς μήνες όπου κορυφώνεται η κυκλοφορία, να αντιμετωπίσει το ζήτημα με μέτρα βραχείας πνοής που προφανώς δεν είναι αποτελεσματικά και δεν αντιμετωπίζουν το ζήτημα.

Βασικές αρτηρίες, βασικοί δρόμοι που θα χαρακτηρίσουν τη νέα πραγματικότητα της Καλαμάτας είναι επίσης η οδός Κρήτης, νομίζω το αναφέρει η μελέτη και εσείς το είπατε, καθώς επίσης και η οδός που διανοίγεται, της Βασ. Γεωργίου.

Θα πρέπει λοιπόν όλοι αυτοί οι παράγοντες να έχουν τη δική τους θέση και το δικό τους νόημα σ' αυτό το πλαίσιο της εργασίας που ξεκινάει και που θα επιχειρήσει να δώσει απάντηση και λύση ως ένα βαθμό στο ζήτημα το κυκλοφοριακό το οποίο είναι ζήτημα πολύ σημαντικό για την πόλη όταν μάλιστα κε Ζέκκο ευελπιστούμε όχι υπό την έννοια της ευχής αλλά πλέον της χειροπιαστής βεβαιότητας ότι σε πολύ λίγο χρονικό διάστημα η πόλη μας και ο νομός μας θα είναι περιοχές αυξημένης επισκεψιμότητας πανελληνίως εξαιτίας σημαντικών τουριστικών έργων που εξελίσσονται στο νομό αλλά και εξαιτίας της επιτέλους περαιώσεως τμημάτων του εθνικού δικτύου και αναφέρομαι στο δρόμο Τρίπολης – Καλαμάτας.

Θέλω να τελειώσω εδώ και να μην πω περισσότερα, εμείς αφού η συζήτηση προχωρήσει, θέλουμε να δηλώσουμε ότι πιστεύουμε ότι μόνον έτσι βασικά ζητήματα της πόλης μπορούν να λυθούν. Δηλαδή με μελέτες σύγχρονες, συστηματικές, ολοκληρωμένες, ρεαλιστικές και εφαρμόσιμες. Το κυκλοφοριακό ζήτημα είναι τεράστιο, δεν μπορεί να αντιμετωπισθεί με ημίμετρα, με πεζοδρομήσεις ή με μονοδρομήσεις δημοτικών οδών 10 – 20 μέτρων και ασφαλώς μου δίνεται η ευκαιρία να πω ότι και το ζήτημα των αναπλάσεων δεν μπορεί να έχει μερικό και ευκαιριακό χαρακτήρα αλλά το 2008 και στο μέλλον δεν μπορούν τα ζητήματα αυτά παρά να αντιμετωπίζονται με συστηματικό, με σύγχρονο, με επιστημονικό τρόπο. Εμείς ιστάμεθα καταρχάς, θα δούμε και την εξέλιξη της συζήτησης, θετικοί στην . . . . (δεν ακούγεται). . . άλλωστε είναι ένα θέμα από την αρχή της θητείας μας εισηγούμεθα στη Δημοτική αρχή ότι θα πρέπει να το φέρει και θα πρέπει να το εισηγηθεί και να το επιλύσει με συστηματικό και σύντομο τρόπο. Θέλω να σας ευχαριστήσω εκφράζοντας τη λογική και τη διάθεση της παράταξής μας για την παρουσία σας εδώ και να πω με την ευκαιρία κε Ζέκκο ότι μία εκκρεμότητα που υπήρχε στον τομέα αυτό και στο ζήτημα αυτό και που είχε να κάνει με λόγους που δεν είναι του παρόντος να συζητηθούν, φαίνεται να περαιώνεται και που πάντως ξεκινάει μια συζήτηση μαζί σας θα έλεγα, προκειμένου ένα κορυφαίο ζήτημα της πόλης να αρχίσουμε να το αντιμετωπίζουμε. Ευχαριστώ κε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ. Κε Κοσμοπούλε;

ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ: Υποθέτω καθ' όλη την προεκλογική περίοδο είχαμε ιδιαίτερα τονίσει, θυμούνται όλοι, εκεί πηγαίνει το «υποθέτω», ότι μετά το πρόβλημα των απορριμμάτων το δεύτερο μεγάλο πρόβλημα της πόλης μας ήταν το κυκλοφοριακό. Γι' αυτό άλλωστε πολλές φορές στο Δημοτικό Συμβούλιο είχαμε ζητήσει να ξεκινήσει μια νέα κυκλοφοριακή – συγκοινωνιακή μελέτη για την πόλη η οποία θα αντικαθιστούσε αυτή του 1983 και ευελπιστούσαμε βέβαια, αδικώς ως φάνηκε, αμέσως μετά τη θητεία η νέα Δημοτική αρχή αφού αρχίσει λίγο τα πράγματα, μετά το πρώτο δμηνο, ήδη να έχει προχωρήσει τη διαδικασία ενός διαγωνισμού ο οποίος θα οδηγούσε σε μία νέα πλήρως από την αρχή, καινούργια κυκλοφοριακή – συγκοινωνιακή μελέτη. Ατυχώς δεν έγινε κάτι τέτοιο και φτάσαμε 17 μήνες μετά να επιλέγεται αυτός ο τρόπος της σημερινής σύμβασης και αυτά τα οποία η σύμβαση περιγράφει επί της ουσίας. Και επιλέγεται κυρίως για δύο λόγους. Ο πρώτος λόγος είναι για να απαντήσω στην αφερεγγυότητα μέχρι σήμερα του Δήμου απέναντι στον κ. Ζέκκο και είναι κατανοητότατο. Και ένας δεύτερος γιατί αυτή τη στιγμή η προκήρυξη ενός νέου διαγωνισμού θα έφερνε τα πράγματα πολύ πίσω και θα υπήρχε και μία καθυστέρηση η οποία δεν θα μπορούσε να καλύψει την καθυστέρηση η οποία υπήρξε μέχρι σήμερα. Επιλέγεται βέβαια αυτή η λύση αν και από μόνη της και από το ύψος της σύμβασης είναι πασιφανές ότι έχει περιορισμένες δυνατότητες.

Πριν περάσουμε στα γενικά στοιχεία θα ήθελα να πω ότι φαίνεται πασιφανώς ότι ο γενικός κυκλοφοριακός σχεδιασμός που είναι το πρώτο κομμάτι της σύμβασης έχει κόστος 60.000 €. Είναι λογικό ότι το κόστος είναι μικρό για να γίνει μια ενδελεχής έρευνα. Θα βασιστεί λοιπόν κατά συνέπεια σε υπάρχουσες μελέτες οι οποίες υπάρχουν και κυρίως εις την ενεργοποίηση της μελέτης του 2005 που αφορούσε το τραμ και η οποία όμως αφορούσε κυρίως το κεντρικό άξονα και την παραλιακή ζώνη. Βέβαια θα γίνουν κάποιες νέες μετρήσεις αλλά αντιλαμβανόμαστε ότι μάλλον η φιλοσοφία θα αποτυπωθεί κα με την εμπειρία του κου Ζέκκου από τη συμμετοχή του στην ομάδα για τον γενικό πολεοδομικό σχεδιασμό. Θα ήθελα εδώ να διαβάσω ένα κομμάτι από την εισήγηση το οποίο είναι νομίζω και το σημαντικότερο και το οποίο μας οδηγεί σε έναν προβληματισμό γενικότερο. Λέει η εισήγηση από την τεχνική υπηρεσία «Προτείνεται η ανάθεση του νέου αντικειμένου της μελέτης να γίνει με την επέκταση της υπάρχουσας σύμβασης αφού δοθούν σαφείς πολιτικές, κοινωνικές, τεχνικές και επιστημονικές κατευθύνσεις από το Δημοτικό Συμβούλιο και την Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών». Έχει συζητήσει το Δημοτικό Συμβούλιο κάτι τέτοιο; Έχει αποκρυσταλλώσει το Δημοτικό Συμβούλιο σαφείς πολιτικές κατευθύνσεις; Δεν θυμάμαι να έχει γίνει μέχρι σήμερα κουβέντα. Και εδώ βέβαια είναι ένα μεγάλο θέμα. Η Δημοτική αρχή πιστεύει ότι π.χ. το Δημαρχείο πρέπει να πάει στο παλιό νοσοκομείο. Εμείς δεν το πιστεύουμε. Εμείς πιστεύουμε ότι πρέπει να αξιοποιηθούν τα διατηρητέα κτήρια της Αριστομένουσ, εμείς πιστεύουμε ότι οι δράσεις πρέπει να μείνουν εδώ, τα χρήματα που θα έρθουν θα πρέπει να δοθούν για την αναμόρφωση του χώρου αυτού, ότι θα πρέπει στο παλιό νοσοκομείο να γίνει μεγάλη διεκδίκηση και να παραμείνει ως χώρος υγείας από πρωτοβάθμιο αστικό κέντρο μέχρι όλες τις δυνατότητες που έχει να αναπτύξει εκεί η υγεία και κατά συνέπεια οδηγούμαστε σε μια διαφορετική διαχείριση του κέντρου της πόλης. Εμείς πιστεύουμε στη πεζοδρόμηση της Αριστομένουσ τουλάχιστον μέχρι τη Φραντζή με το μεταφορικό μέσο, το μαζικό μεταφορικό μέσο σε συγκεκριμένο διάδρομο το οποίο να κινείται, να είναι ποδηλατόδρομος αυτό το κομμάτι. Η Δημοτική αρχή παρουσίασε πριν από λίγο μία συγκεκριμένη άποψη ανάπλασης της οδού Αριστομένουσ μέχρι παρακάτω. Αυτές οι δραστηριότητες και με τον ίδιο τρόπο που μιλάμε εμείς αυτόματα σημαίνουν κατά την άποψή μας υπόγειο πάρκινγκ στο κέντρο της πόλης. Και μπορούμε να συζητήσουμε κατά την άποψή μας πάλι, ένα τέτοιο κομμάτι που είναι από την Εθνική Τράπεζα δηλαδή μέχρι την αρχή των καταστημάτων στην πλατεία Βασ. Γεωργίου, το κομμάτι δηλαδή το φυτεμένο, ένα υπόγειο τριώροφο πάρκινγκ κατά τα πρότυπα

άλλων πάρκινγκ τα οποία όμως δεν θα οδηγούν τα αυτοκίνητα, το έχουμε ξαναπεί, στο κέντρο της πόλης, θα μπαίνουν από το ποτάμι και θα βγαίνουν από τη Χρυσ. Παγώνη πάλι στο ποτάμι και θα είναι ένα κομμάτι στο οποίο θα υπάρχει μία τεράστια ανακούφιση για το Δήμο. Περιέγραφα δύο – τρεις κεντρικές απόψεις οι οποίες προφανέστατα έχουν να κάνουν και με το είδος της μελέτης το οποίο θα ακολουθήσετε και με τις κατευθύνσεις τις οποίες έχετε μπροστά σας για να συντάξετε μία μελέτη.

Δυστυχώς σ' αυτό το σημείο δεν έχουμε μια ταύτιση απόψεων και πιθανότατα υπάρχουν και άλλα σημεία στα οποία θα μπορεί κανείς να διαφοροποιηθεί ή να συμφωνήσει ποιες θα είναι αυτές οι πολιτικές οι οποίες θα πρέπει να ακολουθηθούν και θα πρέπει να δοθούν σε σας σαν έναν άξονα, σαν ένα μπούσουλα. Θα θυμίσω μόνο ότι στο δεύτερο κομμάτι της μελέτης που εδώ φαίνεται από το ύψος του ότι για 6 – 7 λειτουργικούς σχεδιασμούς επιμέρους κυκλοφοριακών ρυθμίσεων το ύψος της αμοιβής είναι περίπου εφάμιλλο του γενικού σχεδιασμού όλης της πόλης, πόσο λίγα χρήματα είναι τα 60.000, θέλω να πω ότι εδώ απουσιάζει αφενός η οδός Αριστομένου στο λειτουργικό σχεδιασμό των επιμέρους κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, απουσιάζει η οδός Αθηνών κατά παράξενο και περιεργό τρόπο και οι παρεμβάσεις που πρέπει να γίνουν σ' αυτήν την περιοχή και δεν επαρκεί, είναι πασιφανές, ο γενικός σχεδιασμός για την περιοχή αυτή. Και να τονίσω μάλιστα ότι στην πρόσφατη παρουσίαση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου η οδός Αθηνών φάνηκε σαν πρόταση ως δρόμος για ποδηλατόδρομο και πεζοδρόμηση - με πράσινες γραμμές – ανάμεσα σε ένα πλέγμα πεζοδρομήσεων και ποδηλατόδρομων μέσα στην πόλη. Από την πρόσφατη παρουσίαση του γενικού πολεοδομικού. Εκεί προσωπικά, εμείς τουλάχιστον σαν παράταξη βλέπουμε μια τεράστια αντίφαση.

Στα υπόλοιπα σαφώς θα συμφωνήσουμε και θέλουμε να εξάρουμε αφενός το γεγονός ότι υπάρχει μια μελέτη κεντρικού ποδηλατοδρόμου, όπως επίσης θα υπάρχει μια μελέτη αναδιάρθρωσης του συστήματος των μέσων μαζικής μεταφοράς. Το ποσό είναι μικρό, που σημαίνει ότι η αναδιάρθρωση και αυτή θα αφορά το κεντρικό σύστημα, δεν θα αφορά την εξακτίνωση των δράσεων των μαζικών μέσων μεταφοράς, κάτι που μας ενδιαφέρει ιδιαίτερα. Δεν πιστεύουμε δηλαδή ότι χωρίς μία μελέτη λήψης στοιχείων προορισμού της κάθε περιοχής με ένα ερωτηματολόγιο πως μετακινήστε, που πηγαίνετε, τι κάνετε, και μία συγκοινωνιακή μελέτη που θα περιλαμβάνει την περιφέρεια της Καλαμάτας προς την Καλαμάτα, μπορεί να απαντηθεί το θέμα παρά μόνον μόνο με τον κεντρικό άξονα ο οποίος προφανώς τουλάχιστον για μας οφείλει να υπάρξει, να αναβαθμισθεί και χαιρετίζουμε και τον νέο διοικητικό συμβούλιο των αστικών συγκοινωνιών επί τη ευκαιρία.

Όλες αυτές οι επιφυλάξεις τις οποίες παρουσιάσαμε, και οι οποίες κατά την άποψή μας θα έπρεπε ήδη να έχουν ληφθεί, μας κάνουν επιφυλακτικούς. Βέβαια είναι γεγονός ότι ο κ. Δήμαρχος σας έχει ήδη αναθέσει την εργασία. Η παρουσία μας σήμερα στο Δημοτικό Συμβούλιο λίγο – πολύ είναι τυπική, άλλωστε δεν τηρήθηκε το ελάχιστο, να υπάρχει συνέντευξη σας μετά τη συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου. Λόγοι τάξης, αρχής, τουλάχιστον επέβαλαν κάτι τέτοιο. Δυστυχώς ούτε κι αυτό το ελάχιστο τηρήθηκε για να αποδειχθεί ότι τελικά το Δημοτικό μας Συμβούλιο είναι ένα Συμβούλιο επικύρωσης ειλιμένων αποφάσεων. Κατά συνέπεια η ψήφος μας ελάχιστη ως καμία σημασία τουλάχιστον για σας έχει.

Δεν αμφισβητούμε επ ουδενί λόγο την επιστημονικότητά σας, την άρτια επαγγελματική σας και επιστημονική κατάρτιση και προφανώς και τον τρόπο με τον οποίο έχει γίνει όλη η διαδικασία της ανάθεσης του προηγούμενου διαγωνισμού. Μία παράκληση την οποία σας την είχα πει και την περασμένη φορά και στον βαθμό που μπορεί να έχει κάποιο βάρος, μπορείτε να την ακολουθήσετε, να τη δείτε. Επιτρέψτε σε κάποιους νέους συνεργάτες σας να κοιτάξουν την πόλη ει δυνατόν από την αρχή. Το λέω εκ πείρας σαν συνάδελφος κι εγώ ότι κάποιο

σχέδιο, κάποιες ιδέες που μου έχουν μπει από την αρχή είναι δύσκολο αν δεν μου υποδείξει κάποιος άλλος κάποιες άλλες να τις ανατρέψω, να τις αντιστρέψω. Μου είναι δύσκολο. Πιθανά να συμβαίνει και σε σας ή είναι γενικά απ' ό,τι έχω δει, συμβαίνει σε όλους. Αφήστε λοιπόν κάποιους νέους να σας δώσουν νέους ιδέες και κοιτάξτε το συγκοινωνιακό πρόβλημα της πόλης και με τολμηρά βήματα και με τολμηρές ιδέες. Πιστεύω ότι θα είναι προς το συμφέρον όλων.

Δεν θα ήθελα να πω κάτι άλλο αυτή τη στιγμή. Θα παρακολουθήσω και εγώ την υπόλοιπη συζήτηση αν και όπως είπα, λίγο – πολύ ως παρατηρητής πια γιατί οι δυνατότητες παρεμβάσεων έχουν εκ πολλού εξαντληθεί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κε Κοσμόπουλε.

ΣΠΙΝΟΣ: Κε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Τσερώνης αν θέλει. Προηγείται ο κ. Τσερώνης.

ΣΠΙΝΟΣ: Αμφισβητήθηκε ο ρόλος του Δημοτικού Συμβουλίου. . .

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Παρακαλώ ησυχία.

ΣΠΙΝΟΣ: Κε Πρόεδρε αμφισβητήθηκε ο ρόλος του Δημοτικού Συμβουλίου, μπορώ. . .

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν αμφισβητήθηκε καθόλου ο ρόλος του Δημοτικού Συμβουλίου. Το Δημοτικό Συμβούλιο ψηφίζει.

ΣΠΙΝΟΣ: Αμφισβητήθηκε όταν ο κ. Κοσμόπουλος είπε ότι είναι μία. . .

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Παρακαλώ! Δεν έχετε τον λόγο. Σας παρακαλώ δεν έχετε το λόγο!

ΣΠΙΝΟΣ: Μας σας παρακαλώ κε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ πολύ!

ΣΠΙΝΟΣ: Εσείς έπρεπε πρώτα να μιλήσετε πρώτος, αμφισβητήθηκε ο ρόλος του Δημοτικού Συμβουλίου. Καταλαβαίνετε. . .

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αφήστε να κάνω τη δουλειά μου!

ΣΠΙΝΟΣ: Μα δεν τη βλέπω να την κάνετε!

ΦΩΝΗ: Κε Πρόεδρε αφήστε τον να μιλήσει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι, όταν θα έρθει η ώρα να μιλήσει. Κε Τσερώνη ορίστε.

ΣΠΙΝΟΣ: Κε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ, δεν έχετε το λόγο.  
Ωραία, ελάτε εσείς εδώ να φύγω εγώ. Εντάξει; Ησυχία!  
Κε Τσερώνη.

ΤΣΕΡΩΝΗΣ: Γιώργο και στο σπίτι σου έτσι εριστικός είσαι;

ΣΠΙΝΟΣ: Εριστικός είμαι τώρα;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μην κάνετε διάλογο κε Τσερώνη. Συνεχίστε. Έχετε το λόγο κε Τσερώνη.

ΤΣΕΡΩΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να καλωσορίσω τον κ. Ζέκκο με τον οποίο είχα συνεργαστεί κατά το παρελθόν όταν ήμουν Αντιδήμαρχος με αρμοδιότητες για το κυκλοφοριακό και από εκείνη τη συνεργασία κρατάω μία κουβέντα που μου είχε πει, άσχετη με το κυκλοφοριακό της Καλαμάτας, μου είχε κάνει εντύπωση και τη θυμάμαι ακόμη, ότι όταν θα λειτουργήσει ταχείας κυκλοφορίας σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη τότε θα είναι ο πιο ισχυρός ανταγωνιστής του αεροπλάνου. Το είδαμε πριν από αυτό στην Καλαμάτα με τη γραμμή την αεροπορική Καλαμάτα – Αθήνα όταν λειτούργησε ο δρόμος. Έτσι αυτό εν παρενθέσει το αναφέρω, μου είχε κάνει εντύπωση και έτσι θα γίνει τελικά, εκεί πάει η δουλειά.

Τώρα να έρθουμε στα καθ' ημάς.

Κρατάω μερικά πολύ σημαντικά στοιχεία το οποί τόνισε με ιδιαίτερη έμφαση ο κ. Ζέκκος. Ένα από αυτά είναι ότι η γεωμετρία είναι δεδομένη των δρόμων. Δεν μπορούμε να ανατρέψουμε τη γεωμετρία του Ευκλείδη. Αυτοί είναι οι δρόμοι, λεφτά δεν διαθέτουμε για καινούριες υποδομές, να κάνουμε ανισόπεδες διαβάσεις ή κάτι τέτοια πράγματα, εγώ όμως θα έλεγα και αν ακόμα διαθέταμε και αν φτιάχναμε τις ανισόπεδες διαβάσεις, πάλι μετά από λίγα χρόνια οι δρόμοι δεν θα ήταν αρκετοί να ικανοποιήσουνε τις απαιτήσεις τις κυκλοφοριακές που θα προκύπτανε, το συγκοινωνιακό φόρτο που θα προέκυπτε από τη ραγδαία αύξηση των αυτοκινήτων. Η αύξηση των αυτοκινήτων είναι δεδομένη, θα γίνεται και στο επόμενο χρονικό διάστημα όπως γίνεται σε όλες τις πόλεις μεγέθους ανάλογου της Καλαμάτας είτε στη χώρα μας είτε στο εξωτερικό. Εκείνο που χρειάζεται είναι να γίνει αυτό που έχει γίνει στις άλλες πόλεις του εξωτερικού, δηλαδή να αλλάξει η αντίληψη του κάθε δημότη ότι για "ψύλλου πήδημα", ας μου επιτραπεί η έκφραση, πρέπει να παίρνει το αυτοκίνητό του, για να πεταχτεί σε μία απόσταση πολύ μικρή πρέπει να χρησιμοποιήσει αυτοκίνητο ντε και καλά. Και αυτή η αντίληψη νομίζει ότι μπορεί να προωθηθεί μέσα από την καινούρια κυκλοφοριακή μελέτη, με τις πεζοδρομήσεις, με την ενημέρωση του πληθυσμού, με τους ποδηλατόδρομους και με όλα αυτά που αναφέρθηκαν.

Να περάσω τώρα στο διαδικαστικό ..... (παύση της εγγραφής) και με αυτό που είπε ο κ. Ζέκκος ότι χρειάζεται μία συναντίληψη και μια κοινή συνισταμένη απόψεων ώστε τα όσα γίνονται, τα όσα θα γίνουν για το κυκλοφοριακό να μην αποτελούν μονόπλευρη άποψη αλλά να έχει προηγηθεί ένας διάλογος και να έχει εξευρεθεί ένας κοινός στόχος, όλων των παρατάξεων. Δυστυχώς όμως η Δημοτική Αρχή δεν ακολούθησε αυτή τη διαδικασία. Δηλαδή εγώ θα το φανταζόμουνα κάπως διαφορετικά το θέμα, ως εξής: Θα έπρεπε η Δημοτική Αρχή πριν φτάσουμε στο απόψε, στο αποψινό θέμα, στην αποψινή συζήτηση, να έχει καλέσει τις δημοτικές παρατάξεις, να έχουν συζητήσει πάνω στο ζήτημα μαζί με την Τεχνική Υπηρεσία, να έχουν διαμορφωθεί μερικές κοινές απόψεις οι οποίες θα οδηγούσανε και στην πολιτική κατεύθυνση που πρέπει να δοθεί απόψε στον κ. Ζέκκο. Δυστυχώς αυτό το πράγμα δεν έχει γίνει ενώ θα μπορούσε να γίνει και ερχόμαστε τώρα στο πόδι, ας μου επιτραπεί η έκφραση, να πούμε δυο λόγια διάσπαρτα και χύμα σαν και αυτά που μερικά ανέφερε ο κ. Αλευράς, του οποίου η τοποθέτηση ήταν πάρα πολύ αναλυτική και μας έχει καλύψει σε πολλά σημεία, και σαν και αυτά που ανέφερε ο κ. Κοσμόπουλος και σαν και αυτά που θα πω και εγώ τώρα.

Εγώ πιστεύω ότι, μιλάμε τώρα για πρακτικές λύσεις, ότι αφού τουλάχιστον δεν προηγήθηκε της αποψινής συζήτησης αυτή η μεταξύ μας συνάντηση, τουλάχιστον να γίνει εκ των υστέρων και να υποβάλλουμε ένα κοινό υπόμνημα μέσα από το οποίο θα προκύπτει ποια είναι η πρότασή μας, που φαίνεται ότι συμφωνούμε ούτως ώστε να έχει ένα μπούσουλα ο μελετητής

να προχωρήσει σε ορισμένα θέματα, για να εξασφαλιστεί αυτό που ανέφερα ως προαπαιτούμενο, δηλαδή τη συναντίληψη και εμείς ως παράταξη είμαστε διατεθειμένοι σε μια τέτοια συνάντηση μεταξύ μας, μαζί με τις άλλες παρατάξεις να δώσουμε ένα γενικό στίγμα για το πώς βλέπουμε τα πράγματα.

Ανέφερε ο κ. αλευράς προηγουμένως για τις εκτεταμένες πεζοδρομήσεις. Αν οι πεζοδρομήσεις είναι εκτεταμένες σε δύο διαστάσεις, δηλαδή πλέγμα πεζοδρόμων, έχω πει και άλλη φορά στο Δημοτικό Συμβούλιο ότι από εμπειρία μου στο εξωτερικό αυτό εμπεριέχει τον κίνδυνο γκετοποίησης, φοβάσαι να περάσεις άμα νυχτώσει από τους δρόμους αυτούς γιατί και η παρουσία του αυτοκινήτου είναι χρήσιμη με την έννοια ότι σου δίνει την αίσθηση της ασφάλειας, ότι υπάρχει κόσμος εκεί.

Ανεφέρθη για την παραλιακή. Είδαμε τις διάφορες Δημοτικές Αρχές τις προηγούμενες τετραετίες να κάνουν κάποιες παρεμβάσεις κυκλοφοριακές περιορισμένου χρονικού διαστήματος στη Ναυαρίνου και να την πεζοδρομούν. Είδαμε επίσης και πλάνα τηλεοπτικού σταθμού που έδειχνε την πεζοδρομημένη Ναυαρίνου στις 10:00 η ώρα το βράδυ, που όλη η Καλαμάτα ήταν εκεί στο λιμάνι, να είναι άδεια. Δεν περπάταγε κανείς εκτός από 2-3 πιτσιρικάδες που παίζανε μπάλα και άλλο ένας που έκανε ποδήλατο. Εγώ είχα πει την άποψή μου στο Δημοτικό Συμβούλιο πέρυσι, ότι δεν πεζοδρομούμε κεντρικές αρτηρίες. Η Ναυαρίνου αποτελεί κεντρική αρτηρία και μάλιστα ιδιαίτερης σημασίας καθώς έχει κατεύθυνση ανατολής – δύσης, που η πόλη στερείται τέτοιων αρτηριών.

Αυτά λοιπόν που λέμε τώρα, που αναφέραμε διάσπαρτα και ο κ. Αλευράς και εγώ και ο κ. Κοσμόπουλος, αποδεικνύουν ότι μία συνάντηση μεταξύ μας και με την Τεχνική Υπηρεσία, θα είχε διαμορφώσει ένα κοινό τόπο ώστε να μπορούμε να δώσουμε μία κατεύθυνση στο μελετητή.

Τελειώνοντας θέλω να πω ότι ένα πολύ σημαντικό ζήτημα είναι πως ο οικονομικός χώρος της Καλαμάτας και της ευρύτερης περιοχής είναι δυτικά της πόλης και γι' αυτό, επειδή ξεφεύγει από τα όρια της πόλης, δεν είναι αρκετή μία κυκλοφοριακή μελέτη της πόλης, χρειάζεται και συγκοινωνιακή μελέτη η οποία θα λαβαίνει υπόψη της όλα αυτά τα δεδομένα καθώς και το Γενικό Πολεοδομικό που εκτείνεται πέραν της πόλης της Καλαμάτας.

Πιστεύω λοιπόν ότι το ζήτημα ήρθε απόψε πρόχειρα για συζήτηση. Ωστόσο θα ψηφίσουμε και θα είμαστε ανοιχτοί για μια συνάντηση ώστε να δώσουμε μια σχετική κατεύθυνση στο μελετητή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ.

Ο κ. Δήμαρχος έχει το λόγο.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, καλά νομίζω και δημιουργικά εξελίσσεται η συζήτηση. Δεν ξέρω αν είναι το κυκλοφοριακό το κορυφαίο ζήτημα της πόλης. Έρχονται στο μυαλό μου 4-5 μεγάλα ζητήματα, όλα θα τα συζητήσουμε εδώ, όλα θα τα συζητήσουμε, όπως είναι η στρατηγική διαχείριση των απορριμμάτων, κάνετε υπομονή καμιά δεκαριά μέρες, όπως είναι τα προβλήματα του Βιολογικού Καθαρισμού, τα ευρύτερα, στην περιοχή, όπως είναι το ΕΣΠΑ και τα έργα τα οποία πρέπει να ενταχθούν. Έχει τύχει σε εμάς, εννοώ σ' αυτό το Δημοτικό Συμβούλιο, σ' αυτή την αυτοδιοικητική έκφραση της πόλης, το προνόμιο να διαχειριστεί όλα αυτά τα μεγάλα ζητήματα και πρέπει να τα διαχειριστεί χωρίς λάθη για να οδηγηθούμε σε θετικά αποτελέσματα για την πόλη.

Το δεύτερο το οποίο έχω να πω είναι ότι το κυκλοφοριακό πρόβλημα οξύνθηκε, και να είμαστε αντικειμενικοί, όχι επειδή αυτή η Δημοτική Αρχή των 15 μηνών δεν το έφερε λίγο νωρίτερα αλλά για το γεγονός όπως πληροφορούμε αρκετά χρόνια πίσω από τώρα δεν έγινε μία αναλυτική συζήτηση στο Δημοτικό Συμβούλιο ούτε λήφθηκαν καθοριστικές αποφάσεις για την



αντιμετώπιση ενός οξυμένου πλέον προβλήματος. Για την άμβλυση αυτού του προβλήματος ομιλούμε. Πιστεύω ότι είμαστε όλοι ρεαλιστές και δεν ομιλούμε για επίλυση προβλήματος.

Να πω αγαπητοί συνάδελφοι επίσης ότι 15 μήνες από την αρχή της θητείας, τώρα έχουμε πλέον τα δεδομένα ώστε να μπορούμε να συζητήσουμε αξιόπιστα για το κυκλοφοριακό θέμα της πόλης. Ξέρομε περίπου τι θα γίνει με τον περιμετρικό, ότι η Βασ. Γεωργίου σε ένα χρόνο από τώρα, επιλύθηκαν όλα τα προβλήματα, θα είναι γεγονός και θα γίνει αναδιανομή του κυκλοφοριακού φόρτου, το ζήτημα με τα πάρκινγκ, τις 600 θέσεις επί του Νέδοντος, που έχουν στρατηγική σημασία για την κυκλοφορία στην πόλη, πηγαίνει αρκετά καλά και έχουμε την πεποίθηση ότι θα πάει έτσι μέχρι το τέλος και ξεκίνησαν ή ολοκληρώθηκαν οι μελέτες προς το Ρυζόμυλο και προς την Μάνη αντίστοιχα, ξεκινάει για την Μάνη ολοκληρώνεται προς Ρυζόμυλο.

Έχουμε λοιπόν βεβαιότητες ώστε να μπορέσουμε να συζητήσουμε αξιόπιστα και να καταλήξουμε σε συμπεράσματα.

Γιατί πρέπει να γίνει η ανάθεση του επιπλέον έργου, στον κ. Ζέκκο.

Πέρα από το γεγονός ότι πρόκειται για ένα σοβαρό Γραφείο όπου έχει δώσει λύσεις όχι στην Καλαμάτα αλλά σε ολόκληρη την Ελλάδα, και το ξέρετε νομίζω όλοι σας, ο κ. Ζέκκος και το Γραφείο του έχει μία εμπειρία 25 και πάνω χρόνια για το κυκλοφοριακό ζήτημα της πόλης, μια εμπειρία η οποία είναι πολύτιμη, είναι ένα περιουσιακό στοιχείο το οποίο μπορεί να μας βοηθήσει.

Ο δεύτερος λόγος, ο οποίος δεν μας τιμά αγαπητοί συνάδελφοι, είναι εκκρεμότητες οικονομικές πέραν της δεκαετίας προς τον κ. Ζέκκο, υπάρχουν αναθέσεις από το Δημοτικό Συμβούλιο, υπάρχουν αναθέσεις από Δημάρχους, χωρίς να έχει τηρηθεί η προβλεπόμενη διαδικασία, υπάρχει ένα βάρος εν πάση περιπτώσει του Δήμου Καλαμάτας διαχρονικά για το οποίο δηλώνω ρητά στο Δημοτικό Συμβούλιο ότι με την ολοκλήρωση της θητείας μας το βάρος αυτό πρέπει να πάψει να υπάρχει. Είναι κάτι το οποίο δεν μας τιμά διαχρονικά.

Να πω ακόμα ότι τρία είναι τα ζητήματα τα οποία πρέπει να κυριαρχήσουν και στα οποία πρέπει να δώσουμε απαντήσεις. Τα κύρια. Το πρώτο είναι η ελεγχόμενη στάθμευση, διότι στο κέντρο της πόλης έχουμε λιγότερες θέσεις από αυτές τις οποίες είναι αναγκαίο να έχουμε, επομένως πρέπει να τις διαχειριστούμε κατά τον τρόπο που γίνεται η διαχείριση σε όλη την Ελλάδα και βεβαίως με τρόπο ως προς το οικονομικό μέρος φιλικό προς τον πολίτη. Το δεύτερο είναι η χωροθέτηση ενός κεντρικού ποδηλατόδρομου που θα διατρέχει την πόλη, την κεντρική πόλη και δεν θα είναι μόνο για την ικανοποίηση ψυχαγωγικών ή τουριστικών αναγκών αλλά να εξυπηρετεί και να βοηθά στην επικοινωνία στο επίπεδο της συγκοινωνίας. Το τρίτο είναι ο ρόλος της αστικής συγκοινωνίας που πρέπει να τον δούμε από την αρχή, ο ρόλος των μέσων μαζικής μεταφοράς στην πόλη και γι' αυτό είναι πολύτιμη η συνεργασία με τη Διοίκηση του Αστικού ΚΤΕΛ το οποίο παρεβρίσκεται εδώ. Ασφαλώς πρέπει γρήγορα να δοθούν απαντήσεις και σε προβλήματα που παρατηρούνται σε διάφορα σημεία της πόλης, οι σημειακές αντιμετωπίσεις με πρώτη την Ναυαρίνου, συμφωνώ και εγώ μαζί σας ότι υπήρξαν προβλήματα τα τελευταία χρόνια με τα μέτρα τα οποία παίρναμε, ας πούμε μονοδρομήσεις αντίθετες με τη νομοθεσία, αντίθετες με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Ναυαρίνου, η Βασ. Γεωργίου και πως μπαίνομε δυτικά στη Βασ. Γεωργίου. Από ποιο σημείο μπαίνομε: Από την Αριστομένους; Από την Κανάρη; Από την Ασκληπιού; Από τη Φαρών; Είναι σημαντικά ζητήματα, στους επόμενους μήνες θα τα αντιμετωπίσουμε, με την Μπουλούκου και το έμφραγμα που παρατηρείται εκεί, με την Υπαπαντής, προτεραιότητες στους δρόμους τους οποίους πρέπει να διανοίξουμε και στις πεζοδρομήσεις οι οποίες πεζοδρομήσεις πρέπει να είναι η αιχμή του δόρατος για την αναβάθμιση της ζωής των πολιτών στην πόλη. Συμφωνώ και εγώ με προλαλήσαντες ότι πρέπει να μπούμε απέναντι από το ιδιωτικό αυτοκίνητο εάν θέλομε να βελτιωθεί καθοριστικά η ποιότητα ζωής.

Θα μου επιτρέψετε αγαπητοί συνάδελφοι, να κάνω έτσι μία σύντομη επισήμανση για τα κτίρια του παλιού νοσοκομείου για το νέο Δημαρχείο, επειδή διαβάζω πολλά και διάφορα και

λυπούμαι για το γεγονός, ειλικρινά λυπούμαι, για το ότι έχει γίνει αυτό το θέμα σημείο έτσι αντιπαράθεσης ενώ δεν θα έπρεπε αγαπητοί συνάδελφοι. Ας είναι. Έγινε γι' αυτό μία συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου, πιθανότατα την επόμενη ή την μεθεπόμενη εβδομάδα θα είναι θέμα στην ημερήσια διάταξη και πάλι του Δημοτικού Συμβουλίου. Ξέρετε και δεν χρειάζεται να σας ενημερώσω εγώ ότι ο Δήμος Καλαμάτας στο σύνολό του έχει περί τους 650 υπαλλήλους οι οποίοι είναι διασκορπισμένοι σε διάφορα σημεία της πόλης, ότι εκταμιεύουμε περί τις 150.00 € κάθε χρόνο για να πληρώνουμε ενοίκια, ότι δεν επαρκή ο χώρος ο οποίος έχει διατεθεί στην Τεχνική Υπηρεσία και μου ζητείται να νοικιάσουμε και άλλο χώρο να υπάρξει επέκταση ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις. Αγαπητοί συνάδελφοι να σας πω ότι τα παραδοσιακά κτίρια δεν προσφέρονται για υπηρεσίες. Αλήθεια πως το λέτε αυτό όταν έχουμε οδηγίες από την Ελληνική Κυβέρνηση και την Ευρωπαϊκή Ένωση να έχουμε προσβασιμότητα των ατόμων με αναπηρίες στα δημόσια κτίρια και υπάρχουν αυτή τη στιγμή κτίρια όπως ο Κοινωνικός Φορέας, να σας πω πρώτα απ' όλα ο Κοινωνικός Φορέας, που δεν δίνουν τη δυνατότητα πρόσβασης στα άτομα με αναπηρία. Ξέρετε αγαπητοί συνάδελφοι ότι το κράτος για 8 χρόνια έχει αφήσει στη τύχη του τα κτίρια αυτά τα οποία έχουν ιστορική, συναισθηματική αξία για όλους μας, έχουν ιστορική σημασία, έχουν αφεθεί 8 χρόνια και είχαν μετατραπεί σε χώρους όπου περιθωριακά στοιχεία ή μετανάστες οικονομικοί εκινούντω και διέμεναν εκεί. Εγώ την προσεχή βδομάδα θα σας θέσω υπόψη σας όλα τα δεδομένα τα οποία πρέπει να έχετε υπόψη σας. Εννοείται ότι θα σας πω και για την οικονομική παράμετρο, το πόσο θα στοιχίσει, εάν υπάρχουν τα χρήματα, αυτά είναι σημαντικά ζητήματα, τι γίνεται με τις μελέτες, για να τα έχετε υπόψη σας αυτά. Και ασφαλώς ευχαριστώ την Ελληνική Κυβέρνηση, τον Υπουργό Υγείας τον κ. Αβραμόπουλο, τον Υπουργό Εσωτερικών τον κ. Προκόπη Παυλόπουλο και τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας τον κ. Γεώργιο Αλογοσκούφη. Έχουν ληφθεί αποφάσεις και στο οικονομικό επίπεδο να έχετε υπόψη σας και θα πάρετε τα στοιχεία τα οποία θέλετε. Η Ελληνική Κυβέρνηση έχει αποφασίσει να λειτουργήσει εκεί ένα Αυτοδιοικητικό campus, ένας χώρος ο οποίος θα είναι καλλίτερος σε επίπεδο Ελλάδος όσον αφορά τη λειτουργία Δήμου. Θα τα πούμε λοιπόν όταν θα έρθει η κατάλληλη ώρα, αλλά παρακαλώ επιχειρήματα ότι τα παραδοσιακά κτίρια κάνουν για να εγκαθίστανται διοικητικές μονάδες, ότι είναι δυνατόν να εγκαθιστούμε διοικητικές μονάδες σε κτίρια στα οποία δεν υπάρχει προσβασιμότητα, ότι είναι διοικητικά ορθό να είναι διασκορπισμένος ο Δήμος Καλαμάτας σε δέκα (10) κτίρια όπου για να κάνω σύσκεψη Διευθυντών πρέπει να τους έχω καλέσει από την προηγούμενη μέρα ή όταν χρειαστεί, να περπατάνε ανά την πόλη για να έρθουν εδώ και να χάνονται ώρες. Αυτά είναι παρά πολύ σοβαρά ζητήματα, είναι αντιλήψεις που δεν τις λένε πουθενά για εκσυγχρονισμένη διοίκηση και ευχαριστώ ειλικρινά και τον κ. Ζέκκο ο οποίος αναφέρθηκε στην κεντροβαρικότητα του κτιρίου, με την επιστημονική του ιδιότητα αναφέρθηκε σε ζητήματα που συνδέονται με το κυκλοφοριακό στο οποίο κατά κόρον έχουν αναφερθεί πάρα πολλοί και δημοσιογραφικά πιστεύω περισσότερο από διάθεση αντιπολίτευσης παρά από λογική προσέγγιση των πραγμάτων.

Τα πα όλα αυτά διότι είναι ένα πάρα πού μεγάλο θέμα που αφορά την πόλη. Οκτώ (8) χρόνια είναι πολλά, πάρα πολλά, να είναι εγκαταλελειμμένος ένας χώρος 25 στρεμμάτων και να λέμε διάφορα. Ήρθε η ώρα ο μεγάλος Δήμος Καλαμάτας των 100.000 κατοίκων, τόσοι κινούνται περίπου, με τους 650 υπαλλήλους να συγκεντρωθεί σε ένα χώρο και να συζητήσουμε αν θέλετε οτιδήποτε για να γίνουν τα πράγματα καλλίτερα όσον αφορά την προσβασιμότητα στο συγκεκριμένο χώρο. Και εμείς ως Δημοτική Αρχή και η Κυβέρνηση είμαστε σταθερά προσηλωμένοι, η Κυβέρνηση δια των Υπουργών του κ. Αβραμόπουλου του κ. Παυλόπουλου και του κ. Αλογοσκούφη, στη συγκεκριμένη ιδέα η οποία και θα υλοποιηθεί.

Τελειώνοντας αγαπητοί συνάδελφοι, επειδή η συζήτηση η σημερινή ουσιαστικά είναι συζήτηση για την ανάθεση, την επέκταση του έργου στον κ. Ζέκκο, θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι όταν θα μπορούμε επί της ουσίας, κ. Σπίνο προσέξτε το αυτό, όταν φτάσουμε στο πρακτέο, όταν συζητάμε για προτάσεις και για λύσεις, πριν έρθει το θέμα στο Δημοτικό Συμβούλιο θα γίνεται μία κουβέντα μεταξύ μας, εσύ και οι επικεφαλής, και εγώ όταν χρειάζεται, ώστε να συγκλίνουμε

να αποκτούμε κοινό βηματισμό και εν πάση περιπτώσει να μην ρίξουμε το κυκλοφοριακό ζήτημα, δεν νομίζω ότι υπάρχουν παραδείγματα πάρα πολλά μέχρι τώρα, βορά έτσι στον κομματισμό ή στον πολιτικαντισμό.

Αυτά ήθελα να πω αγαπητοί συνάδελφοι για το θέμα που απασχολούμαστε σήμερα. Δεν μπαίνουμε επί της ουσίας, δεν συζητάμε για συγκεκριμένα πράγματα, δεν έχουν συγκεντρωθεί ακόμα τα στοιχεία, βλέπετε απλωμένα τα καλώδια στην πόλη, όταν θα γίνει αυτό, με την παρουσία του κ. Ζέκκου ή εκπροσώπου του Γραφείου του, θα γίνει συζήτηση σε πολιτικό επίπεδο και μετά θα έρθει το θέμα στο Δημοτικό Συμβούλιο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κ. Δήμαρχε.

Κύριε Μπάκα. Και να ετοιμάζεται ο κ. Δικαιουλάκος. Ο Δημήτρης ο Μπάκας.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Συγγνώμη, ειλικρινά θα ήθελα και εγώ, το έθεσε ο κ. Αλευράς πρώτος, θα ήθελα και εγώ ο κ. Ζέκκος να αναφερθεί στο νέο δημαρχείο που σκεπτόμαστε εμείς και η Ελληνική Κυβέρνηση. Πρόκειται από τις μεγαλύτερες δωρεές στην πόλη της Καλαμάτας κύριε, του Υπουργού Υγείας πρώτα απ' όλα. Από τις μεγαλύτερες προσφορές.

Λοιπόν θα ήθελα να ακούσω και εγώ τη γνώμη σας, έχουν γραφεί διάφορα για το κυκλοφοριακό θέμα, μιλήστε για την κεντροβαρικότητα του κτιρίου και για το εάν εξυπηρετεί την πόλη ή δεν την εξυπηρετεί, εάν λύνει προβλήματα ή δεν λύνει. Επιστήμονας είσαστε, σας παρακαλώ τοποθετηθείτε για ένα θέμα για το οποίο κακώς έχουν γραφτεί διάφορα τον τελευταίο καιρό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ορίστε κ. Μπάκα.

ΜΠΑΚΑΣ ΔΗΜ.: Κοιτάζω τον κ. Ζέκκο τώρα. Πριν 20 χρόνια τον θυμάμαι. Συζητήσεις επί συζητήσεων στα Δημοτικά Συμβούλια: να αμβλύνουμε να λύσουμε το κυκλοφοριακό... Χίλια εννιακόσια τόσο! 2008, με ειλικρίνεια λέμε να "αμβλύνουμε", δεν μπορούμε να το λύσουμε. Δεν είναι θέμα πολιτικής κ. Ζέκκο; Δεν είναι θέμα πολιτικών αποφάσεων και υποδομών το ότι δεν έχει λυθεί τόσα χρόνια; Και είναι θέμα πολιτικής. Πολιτικών επιλογών είναι και δυνατοτήτων. Είναι απλά τα πράγματα.

Για πέστε μου, από τις μελέτες που έχετε προτείνει στις αντίστοιχες Δημοτικές Αρχές, σε τι ποσοστό έχουν υλοποιηθεί αυτές; Θεωρείτε αυτό που κάνετε τώρα με τις 60.000 €, γιατί γνωρίζω τις υποχρεώσεις του Δήμου και δεν είναι τιμητικό για το Δήμο Καλαμάτας οι υποχρεώσεις του προς εσάς, ότι είναι κυκλοφοριακή και συγκοινωνιακή μελέτη για το σύνολο της πόλης μαζί με τα Διαμερίσματα τα πεδινά; Όχι. Αποσπασματική είναι. Δεν είναι πολιτική όταν σας δώσουμε εμείς φωτογραφικά και σας πούμε έτσι το θέλουμε το κέντρο της πόλης, έτσι θέλουμε εκείνο, έτσι θέλουμε το άλλο; Καθαρά πολιτικό είναι το θέμα.

Με εξέπληξε η τοποθέτηση του κ. Δημάρχου.

Κύριε Δήμαρχε σε ολόκληρη την Ιταλία όλα τα παραδοσιακά κτίρια είναι και έχουν πρόσβαση και τα άτομα με ειδικές ανάγκες ... Θέλετε να σας στείλω μια εταιρεία με μια απλή σκαλίτσα, με ανασεράκι που μπαίνει και δεν κάνει καμία παρέμβαση. Και εδώ στο Δημαρχείο μπορούσαμε να το κάνουμε. Κακώς που δεν το κάνει και πρόταση.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Το 'φτιαξα στο Δημαρχείο.

ΜΠΑΚΑΣ ΔΗΜ.: Εντελώς τυχαία επειδή ασχολούμαι με το χώρο της οικοδομής, έχω στα χέρια μου 50 φυλλάδια στο μαγαζί που λέει: αυτό, εκείνο, τούτο, το άλλο. Απλά πράγματα. Δεν είναι αυτό ένα σοβαρό επιχείρημα από το Δήμαρχο της πόλης να λέει ότι δεν κάνουν αυτά τα κτίρια. Η πολιτική σας επιλογή είναι πολιτική σας και καλά κάνετε, όπως και η σημερινή, εσείς είσαστε πλειοψηφία.

Εγώ θα ψηφίσω ΚΑΤΑ, ήμουν μεταξύ του ΛΕΥΚΟΥ, γιατί πάλι η συζήτηση δεν είναι να λύσουμε το κυκλοφοριακό και δεν είναι τόσο μακροπρόθεσμο, είναι να το αμβλύνουμε κύριοι. Αυτή η άμβλυνση γίνεται 25 χρόνια. Ντρέπομαι. Με ρωτάνε οι γιοί μου καμιά φορά: άμα ήσουν Δήμαρχος τι θα έκανες; Τους λέω: τι θέλετε να κάνω; - Πράσινο, παιδικές χαρές, κυκλοφορία. Κυκλοφοριακό. Έτσι το λέει, 6 χρονών 7 είναι. Ναι παιδί μου, του λέω, έχεις δίκιο. Σκουπίδια, καθαριότητα, τούτο, κείνο, τα απλά βασικά πράγματα. Μιλάμε για διαμόρφωση κοινωνικής συνείδησης. Στα σχολεία έχει ξεκινήσει αυτή η δουλειά. Γίνεται μια δουλειά, για την καθαριότητα, για τούτο για κείνο, για το κυκλοφοριακό. Εμείς τι έχουμε κάνει στην Τοπική Αυτοδιοίκηση όλα αυτά τα χρόνια για να αποτρέψουμε τον κόσμο να είναι μέσα στο κέντρο της πόλης με το αυτοκίνητο. Δεν νομίζω ότι έχουμε κάνει πολλά πράγματα. Και ότι έχει συμβεί έχει συμβεί αποσπασματικά. Πριν από αυτά όμως δεν έχουμε δώσει και λύσεις με μαζικά μέσα μεταφοράς. Πάλι αποσπασματικά το έχουμε δει. Η παρότρυνση η δική μας είναι εκείνη που κάνει τις δημότες να επισκέπτονται το κέντρο της πόλης, η έλλειψη χώρων στάθμευσης που εμείς αδυνατούμε να τους δώσουμε είναι εκείνη που κάνει και δημιουργείται τεράστιο πρόβλημα κυκλοφοριακό. Η έλλειψη υποδομών είναι λόγω αδυναμία δική μας πολιτικής να επιβάλουμε κάποια πράγματα, που δημιουργείται αυτό το κομφούζιο. Η έλλειψη μακροπρόθεσμου σχεδιασμού για το πώς θα γίνει αυτή η πόλη των 150.000 – 200.000 κατοίκων που πρέπει να δούμε το χωροταξικό και όλα τα υπόλοιπα που σχεδιάζουν για την πόλη, γιατί εκεί πρέπει να στοχεύσουμε, για τους χώρους στάθμευσης για τούτο, για κείνο, για το άλλο...

Τι να ψηφίσω τώρα, μετά από 25 χρόνια για να αμβλύνουμε πάλι το κυκλοφοριακό; Λέω: Άστο ρε Μήτσο Μπάκα μην ξαναβάζεις για δημοτικός σύμβουλος και μην ξανά αμβλύνεις το κυκλοφοριακό εσύ ρε παιδί μου!

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ.  
Ο κ. Δικαιουλάκος.

ΔΙΚΑΙΟΥΛΑΚΟΣ: Καλωσορίζω και εγώ από την μεριά μου τον κ. Ζέκκο.

Κύριε Ζέκκο εγώ είμαι ιδιαίτερα ευτυχής που βρίσκεστε απόψε κοντά μας διότι πραγματικά τα σκουπίδια, τα απορρίμματα, και το κυκλοφοριακό είναι τα δυο μεγάλα ζητήματα της πόλης μας.

Συμφωνώ επίσης σ' αυτό που είπατε ότι το κυκλοφοριακό ζήτημα δεν πρέπει να μπει σε θέματα πολιτικής αντιπαράθεσης. Πρέπει όλοι να συνεισφέρουμε με τις προτάσεις μας έτσι ώστε πραγματικά αυτό το πρόβλημα σιγά – σιγά να το απαλύνουμε. Και η άποψή μου κ. Ζέκκο είναι ότι πρέπει να λειτουργήσουμε σε δύο επίπεδα. Το ένα αυτό το οποίο είναι οι παρεμβάσεις που πρέπει να γίνουν άμεσα και που προτείνει η Δημοτική Αρχή διότι το πρόβλημα έχει φτάσει στο απροχώρητο, η υγεία των κατοίκων πραγματικά κινδυνεύει άμεσα. Θα σας δείξω επιγραμματικά .... (προβολή διαφάνειας .....

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ (Προεδρεύων): Να σεβαστούμε λίγο το χρόνο κ. Δικαιουλάκο παρακαλώ.

ΔΙΚΑΙΟΥΛΑΚΟΣ: Δεν θα σας αργήσω, να σας βοηθήσω θέλω.

Κύριε Ζέκκο πρέπει να σας θέσω υπόψη ότι στο πλαίσιο του έργου «Χαρτογραφική εκτίμηση της αέριας ρύπανσης στον Ελλαδικό χώρο» του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, πραγματοποιήθηκε και στην πόλη μας σε τέσσερις μετρητικές περιόδους όσον αφορά τους ρύπους και συγκεκριμένα οι μετρήσεις αυτές έγιναν στον προαύλιο της Νομαρχίας. Πραγματοποιήθηκαν όσον αφορά τη μέτρηση των ρύπων του διοξειδίου του αζώτου, του μονοξειδίου του άνθρακα, του όζοντος, του διοξειδίου του θείου αλλά και αιωρούμενων σωματιδίων καθώς και βενζολίου. Οι τιμές συμπερασματικά είναι αυτές εδώ που βλέπετε, θα σας δώσουμε αυτό το φάκελο να τον έχετε, και καταλήγοντας, πραγματικά φαίνεται ότι οι τιμές ορισμένων ρύπων όπως του διοξειδίου του αζώτου, του όζοντος, του βενζολίου και τα σωματίδια PMN10 είναι αυξημένες και πλησιάζουν τα όρια που έχουν τεθεί από την ισχύουσα νομοθεσία.

Συγκεκριμένα προχτές στο διαδίκτυο μέσα από την Ευρωπαϊκή Ένωση η οποία ενέκρινε στις 14 Απριλίου του 2008 μια νέα οδηγία για τον καθαρότερο αέρα στην Ευρώπη, η οδηγία αυτή αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα μέτρα για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης γιατί θεσπίζει πρότυπα που στοχεύουν στη μείωση των λεπτών σωματιδίων PMN10, ανέφερα προηγουμένα.

Ένα άλλο σημείο που θέλω να σας ενημερώσω είναι ότι ο Δήμος μας έχει κάνει με το ΥΠΕΧΩΔΕ αυτό το χάρτη θορύβου (*παρουσιάζει το χάρτη*), αυτόν εδώ αγαπητοί συνάδελφοι. Είναι ένας χάρτης θορύβου που έχει γίνει από το Δήμο μας όπου φαίνεται ξεκάθαρα ποιοι οδοί στην πόλη έχουν ξεπεράσει τα επιτρεπόμενα όρια σε ντεσιμπέλ. Και αυτό θα σας το δώσουμε να το λάβετε υπόψη.

Επομένως τόσο οι δρόμοι της πόλης μας με τη χρήση του Ι.Χ. με ηυξημένους ρύπους αλλά και με την ηχορύπανση, πραγματικά αποτελούν δύο σημαντικά ζητήματα που αφορούν την υγεία των δημοτών μας. Γι' αυτό είπα προηγουμένα ότι πρέπει να ληφθούν άμεσα μέτρα διαφορετικά θα αντιμετωπίζουμε προβλήματα υγείας των δημοτών, στο ένα επίπεδο και στο άλλο επίπεδο πρέπει να δούμε σφαιρικά το θέμα το κυκλοφοριακό – συγκοινωνιακό και πιστεύω ότι πρέπει να γίνει σε σχέση με το πολεοδομικό σχέδιο, με τις αναπλάσεις, με το πράσινο διότι όπως ξέρετε οι θερμοκρασίες στις χώρες της Μεσογείου αυξάνονται και θα αυξάνουν τα τελευταία χρόνια. Ήδη στην Καλαμάτα τα τελευταία δύο χρόνια η θερμοκρασία φτάνει τους 45 βαθμούς και θα πρέπει να δημιουργηθούν νησίδες πρασίνου οι οποίες να συγκοινωνούν μεταξύ τους ώστε να υπάρχει ένα ρεύμα καθαρού αέρα. Θα πρέπει με αιχμή τις αστικές συγκοινωνίες που πρέπει να παίξουν καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη και στο μέλλον γιατί χωρίς αστικές συγκοινωνίες δεν μπορεί να απαλύνουμε το πρόβλημα το κυκλοφοριακό, μαζί με τους ποδηλατόδρομους. Άρα το τρίπτυχο πράσινο στην πόλη μας, πεζοδρομήσεις, ...

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε συνάδελφε σας παρακαλώ πολύ, μην μπούμε στην ουσία, είναι στοιχεία τα οποία είναι βεβαίως χρήσιμα, στην παρούσα φάση ξεφεύγουμε του χρόνου ...

ΔΙΚΑΙΟΥΛΑΚΟΣ: Αφήστε με να εκφραστή, σε πέντε λεπτά τελειώνω, αφήστε με να εκφραστή.

Επίσης κ. Ζέκκο θα ήθελα όσον αφορά το επιστημονικό μέρος να καταγράψετε τον αριθμό των ημερήσιων μετακινήσεων ανά άτομο, τα αίτια των μετακινήσεων και την κανονικότητά τους καθώς και την φύση τους, τη μέση ημερήσια απόσταση μετακίνησης ανά πολίτη και όλα αυτά τα επιστημονικά στοιχεία τα οποία εσείς γνωρίζετε ώστε πραγματικά μακροπρόθεσμα να μπορέσουμε να λειτουργήσουμε με ποιοτικά χαρακτηριστικά στο πρόβλημα το συγκοινωνιακό και το κυκλοφοριακό.

Επίσης πιστεύουμε ότι πρέπει να συνεργαστούμε με την ΕΡΓΟΟΣΕ διότι άποψή μου προσωπικά είναι ότι πρέπει η ΕΡΓΟΟΣΕ να παίξει ένα ρόλο θετικότερο στην πορεία του σιδηροδρόμου ξεκινώντας από το λιμάνι μέχρι τη Μεσσήνη. Άρα πιστεύω ότι πρέπει να έρθουμε σε μία επαφή με την ΕΡΓΟΟΣΕ έτσι ώστε μαζί με τα αστικά λεωφορεία, τους ποδηλατόδρομους, το πράσινο και με τον περιφερειακό που θα γίνει και με τον ΟΣΕ, τον ΕΡΓΟΟΣΕ, όπου πρέπει να αναβαθμιστεί το υπάρχον δίκτυο του σιδηροδρόμου που υπάρχει, είμαι σίγουρος ότι αυτό το πλέγμα μακροπρόθεσμα θα φέρει πολλά οφέλη στο πρόβλημα κυκλοφοριακό – συγκοινωνιακό. Όσον αφορά τους ποδηλατόδρομους πρέπει να δείξουμε ιδιαίτερο ζήλο και ενδιαφέρον διότι η Καλαμάτα είναι πράγματι μια πόλη που μπορεί να ευνοηθεί. Υπάρχουν προτάσεις και σκέψεις για τους ποδηλατόδρομους που πρέπει να αντιμετωπιστούν με καλλίτερη σοβαρότητα. Σήμερα το πρωί ήμουνα στο Υπουργείο Ανάπτυξης όπου εκεί παρουσιάστηκαν project τα οποία υλοποιούνται σε ευρωπαϊκό επίπεδο, και η χώρα μας συμμετέχει, όπου πραγματικά στηρίζουν τα δίκτυα και όπως ξέρετε πραγματικά οι χρηματοδοτήσεις από εδώ και πέρα θα δίνονται μόνο όταν υπάρχουν συγκεκριμένα δίκτυα είτε αφορά την ενέργεια, τις συγκοινωνίες, τον πολιτισμό και γενικότερα τα δίκτυα σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Υπάρχουν παραδείγματα ευρωπαϊκών πόλεων που μπορούμε να έρθουμε σε επαφή και να κάνουμε ανταλλαγές απόψεων και συνεργασίες διακρατικές μέσα από ευρωπαϊκά προγράμματα που αφορούν τις συγκοινωνίες. Εδώ βλέπουμε κάποιους ποδηλατόδρομους που υπάρχουν στο εξωτερικό, όπως επίσης και ποδήλατα τα οποία ο δημότης μπορεί με ένα κέρμα να τα χρησιμοποιήσει για ορισμένο χρόνο, να το αφήσει σε μία άλλη περιοχή της πόλης και να συνεχίσει στη συνέχεια. Νομίζω ότι το ποδήλατο στην Καλαμάτα θα πρέπει να παίξει καθοριστικό ρόλο. Εδώ είναι ένα ηλεκτροκίνητο ποδήλατο. Π.χ. οι υπάλληλοι στον Άγιο Νικόλαο στις Τεχνικές Υπηρεσίες θα μπορούσαν ...

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Στο επόμενο Συμβούλιο δεν θα έχουμε τίποτα να πούμε, θα τα εξαντλήσουμε σήμερα και ...

ΔΙΚΑΙΟΥΛΑΚΟΣ: Άρα επιμένω συμπερασματικά κ. Πρόεδρε, χαιρετίζω τον κ. Ζέκκο στην αποψινή συνάντηση, πρέπει να παίξουμε σε δύο επίπεδα, σ' αυτά που ήδη προανέφερα, εμάς θα μας έχετε συμπαραστάτη όσον αφορά τα στοιχεία αυτά που σας ανέφερα και εύχομαι σύντομα τα αποτελέσματα να είναι μετρίσιμα προς τη θετική κατεύθυνση.

Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστούμε τον κ. Δικαιουλάκο.  
Τον κ. Μπάκα Ιωάννη.

ΜΠΑΚΑΣ ΙΩΑΝ.: Όταν στις αρχές της δεκαετίας του '80 βρισκόταν προ των πυλών της πόλης το κυκλοφοριακό πρόβλημα εγκαίρως το διέγινωσε η τότε Δημοτική Αρχή, και οφείλουμε να τα λέμε τα πράγματα με το όνομά τους, άλλωστε ο καθένας γράφει την ιστορία του σ' αυτή την πόλη, και έκανε εκείνες τις πρώτες σημαντικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, τις οποίες βέβαια ο καλαματιανός λαός τις υποδέχτηκε με αντιρρήσεις, με αντιδράσεις και πολλούς προβληματισμούς, βέβαια στη συνέχεια αποδείχθηκαν σωτήριες. Κυρίαρχο στοιχείο εκείνης της κυκλοφοριακής μελέτης ήταν οι μονοδρομήσεις. Τότε η Καλαμάτα ήταν μια μεσαία επαρχιακή πόλη.

Η νέα μελέτη που κάποια στιγμή, δεν ξέρω πότε, θα παρουσιαστεί θα πρέπει αναμφίβολα να προβλέψει ότι με την ολοκλήρωση του εθνικού δρόμου η Καλαμάτα καθίσταται πλέον προάστιο των Αθηνών με επισκέπτες χιλιάδες αλλά και μόνιμους κατοίκους επίσης δεκάδες χιλιάδες επιπλέον απ' ότι είναι σήμερα. Κάποιοι εκτιμούν ότι ο πληθυσμός της Καλαμάτας

μπορεί και να φτάσει στις 150.000. Βέβαια με την ολοκλήρωση του εθνικού δρόμου θα έρθουν πολλά καλά για την περιοχή μας ωστόσο όμως θα έρθουν και κάποια αρνητικά αφού η Καλαμάτα πλέον θα είναι ένα προάστιο των Αθηνών όπως είναι κάποια προάστια νότια, βόρεια η δυτικά της Αθήνας σήμερα όπου κυριαρχεί σε μεγάλο βαθμό η εγκληματικότητα αλλά αυτό είναι ένα θέμα μιας άλλης στιγμής να το πούμε αλλά θα το θέσουμε γιατί πρέπει από τώρα να ληφθούν κάποια μέτρα σε συνεργασία με όλους τους φορείς γιατί μαζί με αυτόν τον κόσμο που θα ρθει στην Καλαμάτα αναμφίβολα θα έχουμε και μία εισαγόμενη ανάπτυξη αφού δεν θα μπορούν να ανταποκριθούν ο ντόπιος πληθυσμός στις ανάγκες για επενδύσεις, θα έχουμε μία εισαγόμενη ανάπτυξη αλλά θα έχουμε και μία εισαγόμενη εγκληματικότητα. Θα έχουμε νομούς, θα έχουμε μπράβους, θα έχουμε χίλια δυο πράγματα. Αυτά όμως θα τα πούμε κάποια άλλη στιγμή, δεν αφορούν τη σημερινή κουβέντα.

Κυρίαρχος λοιπόν στοιχείο της πρώτης εκείνης μελέτης ήταν οι μονοδρομήσεις. Θεωρώ ότι κυρίαρχο στοιχείο της επόμενης μελέτης κ. Ζέκκο θα πρέπει να είναι οι πεζοδρομήσεις όπως περιέγραψε και ο επικεφαλής του συνδυασμού μας ο κ. Τσερώνης όπου ναι μεν θα υπάρχουν ευρείας έκτασης πεζοδρομήσεις μέσα στην πόλη πλην όμως δεν θα απομονώνουν το κεντρικό ιστό της πόλης δημιουργώντας και ένα κλίμα αν θέλετε ανασφάλεια. Δεν μπορούμε να μην συμφωνήσουμε και με αυτό που κατέθεσε στην εισήγησή του ο Βασίλης ο Κοσμοπούλος, ότι πλέον αν θέλουμε να απαλλαγεί το κέντρο της πόλης από τα αυτοκίνητα, θα πρέπει να δώσουμε και μία λύση στη στάθμευση, μια στάθμευση που καθίστανται πλέον υγιή για τις μικρές και μεγάλες πόλεις της χώρας. Σε όλες τις μεγάλες πόλεις του εξωτερικού στάθμευση δεν υπάρχει πουθενά, στο κέντρο των πόλεων του εξωτερικού. Υπάρχουν υπόγεια πάρκινγκ, διόροφα, μονόροφα. Στους σχεδιασμούς των μελλοντικών δημοτικών αρχών ή και της σημερινής Δημοτικής Αρχής αναμφίβολα θα πρέπει να είναι η κατασκευή ενός υπόγειου πάρκινγκ στην κεντρική πλατεία της Καλαμάτας. Είναι ένας χώρος τον οποίον δεν τον έχουμε αξιοποιήσει όπως θα έπρεπε να τον αξιοποιήσουμε. Βεβαίως το κόστος είναι υψηλό, σας θυμίζω όμως ότι ο αναπτυξιακός νόμος παρέχει την ευχέρεια της χρηματοδότησης αυτού του έργου με 55%. Δεν ξέρω αν πάλι είναι υψηλό το κόστος για ένα Δήμο της δυναμικότητας και της αντοχής του Δήμου Καλαμάτας που έχει ένα σωρό υποχρεώσεις, κουβαλάει από το παρελθόν για την αποπληρωμή δανείων.

Θα συμφωνήσουμε με πολλά από αυτά που ανέφερε και ο συνάδελφος ο κ. Αλευράς. Αυτό όμως που πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά το σχεδιασμό των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που θα ισχύουν για τα επόμενα 20-30 χρόνια, θα είναι το γεγονός ότι η Καλαμάτα του σήμερα δεν θα έχει καμία σχέση με το αύριο σε επίπεδο πληθυσμού, σε συνθήκες κ.ο.κ.

Θα πρέπει να σας θέσω υπόψη κ. Ζέκκο και κάτι ακόμα. Εάν τότε αντέδρασαν πολύ οι καλαματιανοί όταν έγιναν στη δεκαετία του '80 αυτής της ευρείας έκτασης μονοδρομήσεις που απεδείχθησαν σωτήριες για την Καλαμάτα, τώρα όχι μόνο δεν αντιδρούν ή προβληματίζονται αλλά σας διαβεβαιώνω ότι σε πολλούς δρόμους της Καλαμάτας, στους κεντρικούς δρόμους, δίνουν μάχη μεταξύ τους κάτοικοι και επαγγελματίες για το ποιος θα αποκτήσει πεζόδρομο στην περιοχή του. Αρχίζει πλέον και γίνεται συνείδηση στον κόσμο και είναι έτοιμος να αφήσει μια, όχι καλοπέραση, μια διευκόλυνση με το να παρκάρει το αμάξι του στα 50 ή 100 μέτρα για την προστασία της ποιότητας ζωής, για να αποκτήσει καλλίτερη ποιότητα ζωής.

Αυτές τις επισημάνσεις είχα να κάνω, βεβαίως υπάρχουν κατά νου και πολλά άλλα, κυρίως περιορίζομαι σε αυτά για την οικονομία του χρόνου.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κ. Μπάκα.

Κύριε Ζέκκο, ορίστε, απαντήστε.

Εν συντομία αν θέλετε. Ο κ. Γουρδέας.

ΓΟΥΡΔΕΑΣ: Καταρχήν θα ήθελα και εγώ να καλωσορίσω τον κ. Ζέκκο στην πόλη μας και να τον ευχαριστήσω για τα όσα έχει κάνει μέχρι τώρα.

Θα είμαι πολύ σύντομος. Όλοι οι συνάδελφοι αναφέρθησαν, οι προτάσεις τους ήταν θετικές. Δεν θα επαναληφθώ εγώ, τα είπαν. Εάν σημείο μόνο θέλω να τονίσω, ότι αφορά το παλιό νοσοκομείο Καλαμάτας.

Ένα σύγχρονο Δημαρχείο όπως είπε και ο Δήμαρχος... Γι' αυτό αναφέρομαι διότι εκλέγομαι από αυτή την περιφέρεια και άμεσα πρέπει και εγώ να πάρω θέση.

Όταν ήταν το Νοσοκομείο της πόλης είχε δώσει μια τεράστια ανάπτυξη σ' αυτή την περιοχή οικονομική, χωρίς να δημιουργήσει κυκλοφοριακά προβλήματα παρότι πιστεύω ότι η κίνηση και το φορτίο το κυκλοφοριακό που είχε το νοσοκομείο θα είναι δεκαπλάσιο απ' ότι θα είναι αυτό του Δήμου. Ένα σύγχρονο Δημαρχείο με όλες τις υπηρεσίες να συστεγάζονται εκεί, με ένα τεράστιο πάρκινγκ που θα μπορεί ο δημότης ο Καλαματιανός να έρχεται και να μην τρέχει από κτίριο σε κτίριο όπως τρέχει τώρα, μια στην παραλία μια στον Άγιο Νικόλα μια στην Υπαπαντή επάνω, ένα σύγχρονο λοιπόν τέτοιο Δημαρχείο που θα παρέχει και πάρκινγκ στο δημότη και θα του δίνει τη δυνατότητα άμεσα να εξυπηρετείται χωρίς να χάνει χρόνο, είναι απαραίτητο, νομίζω θα είναι πρότυπο για τα Βαλκάνια και για την Ελλάδα, δεν υπάρχει αλλού, ίσως και να μην υπάρχει στην Ευρώπη τόσο πολύ συγκεντρωμένο έτσι οι υπηρεσίες μαζί, αλλά εκείνο που έχει ενδιαφέρον είναι ότι θα δώσει ανάπτυξη οικονομική σ' αυτή τη γειτονιά η οποία δέκα χρόνια μαραζώνει από αυτή την περίπτωση διότι είχαν ανοιχτεί μαγαζιά, είχαν ανοιχτεί επαγγελματίες, το εμπόριο είχε αναπτυχθεί, πάρα πολλοί έκλεισαν, πάρα πολλοί πτώχευσαν, νομίζω θα δώσει μια ζωτικότητα σ' αυτή την περιοχή.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κ. Γουρδέα.  
Ορίστε κ. Ζέκκο.

ΖΕΚΚΟΣ: Είναι γεγονός ότι ακούστηκαν πάρα πολλά θέματα και τοποθετήσεις και η αλήθεια είναι ότι κάθε ένα από αυτά θα άξιζε και κάποια συνέχεια της συζήτησης ώστε να ωριμάσει και να υπάρξει ο σχετικός διάλογος ώστε να προσδιοριστεί στη σωστή του βαρύτητα και σημασία το κάθε θέμα αφού ακουστούν οι επιμέρους απόψεις. Δυστυχώς δεν είναι δυνατόν να γίνει αυτό μέσα στη σημερινή ημέρα, δεν νομίζω ότι το επιτρέπει η διαδικασία.

Ο κ. Δήμαρχος μου έχει ζητήσει να κάνω μία τοποθέτηση για το θέμα του παλιού νοσοκομείου και θα το κάνω. Πριν πάω σ' αυτό θα ήθελα απλώς να αναφερθώ στο ότι δεν νομίζω ότι σήμερα θα έπρεπε, ή σήμερα ή και ακόμα τις επόμενες ημέρες, ότι θα έπρεπε να μπούμε σε μια διαδικασία κατά κάποιον τρόπο διατύπωσης συγκεκριμένων κατευθύνσεων προς το μελετητή, ώστε ο μελετητής να κάνει τη δουλειά του. Είναι ίσως μια γενικότερη τοποθέτηση που θέλω να κάνω απ' όλα όσα άκουσα μέχρι τώρα στη σημερινή κουβέντα. Προφανώς ευπρόσδεκτες είναι όλες οι επιμέρους προτάσεις, ευπρόσδεκτα είναι όλα τα ερεθίσματα που χρειάζονται, αυτό που όμως πρέπει να γίνει σαφές, δεν είναι ότι πάμε να φτιάξουμε μία κυκλοφοριακή μελέτη που να φοριέται πάνω σε συγκεκριμένες κατευθύνσεις προειλημμένων αποφάσεων. Εγώ τουλάχιστον αυτό που αντιλαμβάνομαι ως δέον γενέσθαι είναι ότι καλούμαι πριν απ' όλα και πριν φτάσετε να καταλήξετε σε συγκεκριμένα πράγματα, να αναλύσω το σκηνικό της Καλαμάτας, να κάνω μετρήσεις, όταν λέω "να κάνω" να γίνει από τη μελετητική ομάδα, να γίνουν μετρήσεις πρόσθετες πέραν αυτών που έχουν ήδη γίνει το 2005 και απαντώ ταυτόχρονα και στο ερώτημα, ότι προφανώς αθροίζεται η γνώση η οποία υπάρχει και προφανώς αξιοποιείται μία προσπάθεια που έχει γίνει το 2005 και θα ήταν και λάθος να μην γίνει δοσμένων και των πολύ περιορισμένων δυνατοτήτων που υπάρχουν στο οικονομικό πλαίσιο. Αναμφίβολα θα μπορούσε κανείς να κάνει μελέτες μερικών εκατομμυρίων ευρώ, έτσι; Δεν μιλάμε για κάτι το οποίο είναι υποθετικό, είναι κάτι που ενδεχομένως μπορεί να γίνει και ίσως και κάποιος από εσάς ζήτησε να δώσουμε στοιχεία όπως είναι το μέσο μήκος μετακίνησης



και ο αριθμός των μετακινούμενων στην πόλη της Καλαμάτας, στοιχεία που θα μπορούσε πράγματι να προσδιοριστούν αν είχε κάνει κανείς μιας τεράστιας έκτασης έρευνα και ανάλυση μετακινήσεων στην πόλη της Καλαμάτας, δεν είναι όμως σήμερα έτσι όπως ξεκινάνε τα πράγματα εφικτό να μιλήσουμε για κάτι τέτοιο. Αυτό που χρειάζεται να κάνουμε είναι να μαζέψουμε μανίκια και να αξιοποιήσουμε όλη τη γνώση και εμπειρία που εσείς διαθέτετε σε όλο το κυκλοφοριακό γίγνεσθαι της Καλαμάτας.

Μου ζητήθηκε να πω την άποψή μου για το θέμα της Ναυαρίνου.

Ποια είναι η γνώμη μου. Απάντησα ότι το πρόβλημα δεν είναι να πω μια γνώμη αυτή τη στιγμή επάνω στο ζήτημα, το πρόβλημα είναι να αφουγκραστώ τις εμπειρίες σας, αυτές οι οποίες μεσολάβησαν στα προηγούμενα διαστήματα που προσπαθήσατε να κάνετε κάποιες ρυθμίσεις μες την πόλη, να κατανοήσω αυτό που εσείς γνωρίζετε ως πρόβλημα της Ναυαρίνου, τι σημαίνει πρόβλημα στην Ναυαρίνου, που πονάει η Ναυαρίνου, να ονοματίσουμε λοιπόν τα θέματα, 1-2-3-5, να προσδιορίσουμε τις δυνατές επιλογές που έχουμε για να λύσουμε ή να απαντήσουμε αποτελεσματικά σε κάθε ένα από αυτά τα ζητήματα και από εκεί και πέρα να κρίνουμε συνθετικά το ποιο είναι το δέον γενέσθαι. Και επάνω στο θέμα των νέων και την πρόταση που είπε ο κ. Κοσμόπουλος, να πω ότι δεν πάσχουμε από ιδέες, δεν πάσχουμε από γνώσεις, δεν πάσχουμε από ανανέωση ιδεών. Καταρχήν θεωρώ τιμή μου, και αυτό το έχω κάνει στα 37 χρόνια της καριέρας μου, να ξηλώνω τον εαυτό μου και να ξεκινώ από την αρχή. Δεν φιλοδοξώ σε καμία περίπτωση να ακολουθήσω καλούπια και μάλιστα ξεπερασμένα και σκουριασμένα. Η λογική είναι ότι αναζητώνται λύσεις, αναζητώνται σκέψεις, προφανώς υπάρχει μια διαρκής αναζήτηση και ενημέρωση για το τι γίνεται σε παγκόσμιο επίπεδο, η έρευνα ευτυχώς στις μεταφορές προχωράει πολύ σημαντικά και η παρακολούθηση της έρευνας αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό της δουλειάς μας, είμαστε περίπου σαν τους γιατρούς που δεν είναι δυνατόν να λέμε ότι θέλουμε έναν καινούριο γιατρό γιατί ο καινούριος γιατρός σπούδασε και έχει επομένως γνώση. Αλίμονο στον γιατρό ο οποίος δεν ενημερώνεται. Αλίμονο δε να μην βασίσουμε και την τύχη μας πάνω στην εμπειρία των προηγούμενων. Εδώ λοιπόν το ζήτημα δεν είναι ότι ψάχνουμε για ιδέες. Το λεπτό σημείο που υπάρχει είναι η χρυσή τομή ανάμεσα στο ρεαλισμό και στην ουτοπία, η χρυσή τομή ανάμεσα στο σωστό βηματισμό και τις κατευθύνσεις που είναι αναγκαίες προκειμένου να φτάσουμε σε ένα μακροπρόθεσμο στόχο, η συνέργια μεταξύ ενός στρατηγικού μακροπρόθεσμου σχεδιασμού της δεκαετίας ή της εικοσαετίας όπως λέχθηκε και της αμεσότητας της κρισιμότητας που προκύπτει από τα ζέοντα προβλήματα και επομένως αυτό που χρειάζεται είναι η συνθετική σκέψη με όλα τα δεδομένα πάνω στο τραπέζι και με όλες τις επιλογές ανοιχτές και πάνω σ' αυτό το σημείο προφανώς αυτό που είναι χρέος, και εκεί ξεκίνησα τη φράση μου που μπήκε και έγινε πολύ μεγάλη για να ολοκληρώσω και να γυρίσω λίγο πίσω, η φράση μου ήθελε να πει το ότι δεν θέλω τώρα κατευθύνσεις ντε και καλά οι οποίες είναι φωτογραφικές, συγκεκριμένες, προτιμώ να φθάσουμε σε ένα σημείο να διαβουλευθούμε αφού έχουμε φτάσει σε ένα σημείο να κατανοήσουμε το θέμα και να το έχουμε καταγράψει στην ολότητά του στα βασικά του χαρακτηριστικά, να μπουν στο τραπέζι από την πλευρά του τεχνοκράτη μελετητή οι επιλογές και πάνω σ' αυτές τις επιλογές να συζητήσουμε. Προφανώς αυτό αφορά συγκεκριμένο πρόβλημα όπως είναι π.χ. η διαχείριση κυκλοφορίας στη Ναυαρίνου. Υπάρχουν άλλες περιπτώσεις όπως είναι η βασική επιλογή για το παλιό νοσοκομείο όπου εκεί τα πράγματα έρχονται επαγωγικά, δηλαδή έρχεται ο μελετητής και λέει υπήρξε πολιτική επιλογή να βάλουμε ή να μη βάλουμε το καινούριο Δημαρχείο στο παλιό νοσοκομείο και αυτό είναι χωροθέτηση χρήσης. Η γενική αρχή λέει ότι προφανώς πρέπει να οργανώσουμε τις χρήσεις μας κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ελαχιστοποιήσουμε την επιβάρυνση που ήδη υφίσταται η προβληματική περιοχή του κέντρου, να βοηθήσουμε στο να περιοριστεί ο συνολικός αριθμός των μετακινήσεων, να εξασφαλίσουμε προσπελασιμότητα ιδίως με μαζικά μεταφορικά μέσα στην όποια χρήση παράγει πολλές μετακινήσεις και στο βαθμό που η προσπελασιμότητα απαντιέται και δίνεται λύση, τότε προφανώς έχουμε κάνει σωστή επιλογή. Έρχεται π.χ., και το λέω χαρακτηριστικά, η μετάθεση του ΚΤΕΛ η οποία αποφασίσθηκε από το Δήμο των Τρικάλων,

επειδή είσθε στην ΚΕΔΚΕ, ο κ. Δαμήλος επέλεξε τη λύση να εγκαταστήσει ένα ΚΤΕΛ στην άλλη άκρη του κόσμου και αυτή τη στιγμή συζητάει ένα λεωφορειακό λέει, το οποίο θα ξεκινάει από το κέντρο της πόλης για να πηγαίνει φτάσει στο ΚΤΕΛ για να μπορέσει ο άλλος να πάρει το ΚΤΕΛ και να φύγει. Αυτά είναι λάθη.

Υπήρξαν σαφείς επιλογές πιο πριν οι οποίες ενδεχομένως δεν έπρεπε να υπάρξουν και που στο θέμα αυτό στο βαθμό που με χωράει και με παίρνει το περιθώριο εγώ είμαι διαθέσιμος οποτεδήποτε εσείς το χρειάζεστε, να το συζητήσουμε και να το αναλύσουμε από τη σκοπιά του μελετητή και από τη σκοπιά τη δική σας ώστε να καταλήξουμε ει δυνατόν σε ομόφωνες επιλογές.

Επειδή ζητήθηκε από το Δήμαρχο το θέμα του νοσοκομείου, θα πω δυο πράγματα επάνω σ' αυτό.

Η γενική λογική όπως την βλέπω σε πρώτη προσέγγιση και αυτό θέλω να παρακαλέσω να το λάβετε υπόψη σας, δεν έχει περάσει απ' όλα τα φίλτρα ελέγχου αλλά πάντως υπάρχει μία δυνατότητα απάντηση στο συγκεκριμένο θέμα λόγω της προηγούμενης πολύ πολύχρονης επαφής με την πόλη της Καλαμάτας. Η λεωφόρος Αθηνών, κατά σύμπτωση ανέφερα αυτό το θέμα λίγο πριν χωρίς να φανταστώ ότι θα μπορούσε να συγγενεύει με αυτό το ερώτημα που έκανε ο Δήμαρχος, η λεωφόρος Αθηνών, η οδός Αθηνών είναι μία οδός η οποία σήμερα έχει έναν τελείως διαφορετικό χαρακτήρα απ' αυτόν τον οποίον θα αποκτήσει στο μέλλον. Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο ανέφερε κάτι πάνω σ' αυτό. Είναι ένας εξοπλισμένος άξονας ο οποίος θα θέλαμε σαν κατεύθυνση, και αυτό υπήρχε και από το παλιό Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Καλαμάτας στο οποίο επίσης συμμετείχα, θα θέλαμε να μην του δώσουμε μία σημαντική εξάρτηση από τις υπερτοπικές μετακινήσεις. Αυτή την δυτικοστρεφή επικοινωνία της πόλης με τον υπόλοιπο οικονομικό της χώρο που σωστά αναφέρθηκε, την φανταζόμαστε να λειτουργεί σε μία λογική χτένας που έχει από τα κάτω της την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου και από τα πάνω της τον περιφερειακό δακτύλιο. Γι' αυτό και επέμεινα και είμαι ευτυχής που ακούω ότι τελικώς μπήκε η λογική να βάλουμε και κάποιο κόμβο στα Λείκα και να κάνουμε ενδεχομένως και άλλον ενδιάμεσο κόμβο, διότι στην πραγματικότητα αυτό που χρειαζόμαστε είναι αυτή τη λογική της χτένας που θα δουλεύει από τα πάνω και από τα κάτω και που θα αποφορτίσει, κυριολεκτικά θα αποφορτίσει την οδό Αθηνών.

Αυτό είναι ένα στοιχείο δομικής παρέμβασης στην πόλη με μακροπρόθεσμη προοπτική που θα έπρεπε να μπορούσε ιδεατά, και το λέω και το εννοώ αυτό το πράγμα, να δει κανείς αυτόν τον διάδρομο να μπορεί να λειτουργεί ακόμα και με έναν κεντρικό ποδηλατόδρομο ο οποίος θα μπορούσε να συλλέγει όλη αυτήν την δυτική συνοικία για να την φέρνει προς το κέντρο της πόλης. Το πόσο αυτό μπορεί να γίνει και πόσο μπορούμε να το πετύχουμε είναι αντικείμενο αναζήτησης και αξιολόγησης, επομένως στο όραμα αν θέλετε, στην επιθυμητή κατεύθυνση προς τα εκεί θα έπρεπε να πάμε. Ένα είναι αυτό. Δεύτερον, η συγκέντρωση των δραστηριοτήτων μέσα σε ένα Δημαρχείο που έχει κεντροβαρικότητα, και πράγματι έχει κεντροβαρικότητα αν ανάγει κανείς τη λογική της πληθυσμιακής συγκέντρωσης ή αν θέλετε της πυκνώσης του πληθυσμού στις ευρύτερες περιοχές και ψάξει να βρει το μαθηματικό κέντρο βάρους που δεν είναι το γεωγραφικό κέντρο βάρους αλλά που είναι συναρτημένο με την πυκνότητα της πληθυσμιακής παρουσίας ας πούμε του πληθυσμού της Καλαμάτας στην περιοχή, θα δούμε ότι η περιοχή αυτή είναι σίγουρα πολύ κεντροβαρική ή αν θέλετε να το πούμε αλλιώς αν έψαχνε κανείς αυτό το περιφημο μαθηματικό κέντρο βάρους του πληθυσμού θα το ανακάλυπτε κάπου ανάμεσα στην Αρτέμιδος και στο παλιό νοσοκομείο, κάπου εκεί, χοντρά το λέω. Μιλάμε λοιπόν για μία περιοχή η οποία παραμένει κεντροβαρική. Η λογική της κεντροβαρικότητας έχει μία άλλη διάσταση η οποία είναι πάρα πολύ σημαντική. Όταν μιλάμε για δημόσια συγκοινωνία, όλες οι δημόσιες συγκοινωνίες του κόσμου και πολύ περισσότερο της Καλαμάτας η οποία δεν έχει και πάρα πολλά περιθώρια λόγω μεγέθους να δώσει βιωσιμότητα σε πολυδαίδαλα δίκτυα τα οποία έχουν και περιφερειακούς άξονες κ.λ.π., είναι εξορισμού, όπως και στις περισσότερες πόλεις, ακόμα και στην Αθήνα, ακτινικά. Το εστιακό σημείο λοιπόν αυτών των μετακινήσεων με λεωφορείο ή με οποιαδήποτε άλλη

συγκοινωνία, πρέπει να μπορεί να είναι ει δυνατόν κεντροβαρικό. Εάν προσπαθούμε να κάνουμε χρήσεις οι οποίες πάνε στην άκρη της πόλης χάνουμε την επαφή με τη δημόσια συγκοινωνία και αυτό είναι πάρα πολύ κακό. Στην προκειμένη περίπτωση η οδός Αθηνών είναι ένας από τους πιο σημαντικούς, ίσως και ο σημαντικότερος συγκοινωνιακός άξονας της πόλης, συγκοινωνιακός άξονας. Σ' αυτό θα μπορούσαμε να προσθέσουμε και είναι μία παράμετρος που είναι εξεταστέα, αναφέρθηκε από εσάς, όλα αυτά που είπατε εμένα τουλάχιστον με κάνουν ευτυχή από την άποψη ότι υπάρχει μία ωριμότητα, είμαι και εντυπωσιασμένος θα σας έλεγα. Φράσεις του τύπου ότι "Ναι στους πεζόδρομους. Ναι στους πολλούς πεζόδρομους. Ναι στις ρυθμίσεις. Ναι στους ποδηλατόδρομους" είναι θα έλεγα σχεδόν έκπληξη για μένα να τους ακούσω από εσάς τόσο πολύ προωθημένες σαν θέσεις. Σ' αυτή λοιπόν τη λογική όπου ακούστηκαν ζητήματα του τύπου να μιλήσουμε και για μέσο σταθερής τροχιάς προς Μεσσήνη, να σημειώσουμε ότι έχουμε κάνει μια μελέτη, την προσπαθήσαμε και την κάναμε πριν από μερικά χρόνια και μάλιστα χωρίς αμοιβή, για να αξιοποιήσουμε ακριβώς την υποδομή την υπάρχουσα τη σιδηροδρομική για έναν περιφερειακό σιδηρόδρομο ο οποίος θα φτανε μέχρι το Μελιγαλά και έχουμε κάνει ολόκληρη έκθεση πάνω σ' αυτό. Η λογική είναι ότι αυτός ο άξονας είναι αξιοποιήσιμος, η πόλη της Καλαμάτας στην ευρεία της έννοια στη μεγάλη της διάσταση είναι γραμμική, η δυτικοστρέφιά της είναι δεδομένη και επομένως το σύστημα της κίνησης μέσα εκεί με αυτόν τον άξονα το σιδηροδρομικό, όχι με ΕΡΓΟΣΕ, διορθώνω λιγάκι, η ΕΡΓΟΣΕ δεν έχει σχέση με αυτό, είναι με τον ΟΣΕ, ο ΟΣΕ λοιπόν διαθέτοντας ή μη διαθέτοντας, προσέξτε έχει κάποια σημασία εδώ ότι με την απελευθέρωση των σιδηροδρομικών μεταφορών έχει πάψει να υπάρχει η έννοια απλά του ΟΣΕ ο οποίος ασχολείται μόνο με την υποδομή, υπάρχει η ΤΡΕΝΟΣΕ η οποία ασχολείται με την εκμετάλλευση και η οποία θα είναι μία από τις ενδεχόμενες επιχειρήσεις που θα λειτουργούνε συγκοινωνία πάνω στη γραμμή. Από εκεί και πέρα μπαίνουνε οικονομικές παράμετροι, αν μπορούμε να έχουμε μία ξεχωριστή λειτουργία, μία επιχείρηση η οποία να ασκεί συγκοινωνία πάνω στο σιδηροδρομικό άξονα που θα του προσφέρει την υποδομή ο ΟΣΕ και θα την νοικιάζει η εταιρεία αυτή για να κάνει συγκοινωνία. Αυτά είναι θέματα που πρέπει να τα δούμε και δεν είναι τόσο απλά. Επαναλαμβάνω ότι υπάρχει ένα λεπτό σημείο απέναντι στην ουτοπία και στον ρεαλισμό και πρέπει να το βρούμε αυτό το σημείο.

Πάνω λοιπόν στη λογική αυτή είναι να απαντήσω και να πω ότι ένα τέτοιο σύστημα, μέσο σταθερής τροχιάς, που θα λειτουργούσε προς και από την περιοχή τη δυτική, Ασπρόχωμα, περιοχή καινούριου Νοσοκομείου, ΤΕΙ και παραπέρα τους οικισμούς του υπόλοιπους που είναι στα δυτικά της πόλης ή και Μεσσήνη, θα μπορούσε να έχει μια στάση πολύ κοντά στο παλιό νοσοκομείο και αυτό να αποτελεί επίσης σημαντικό στοιχείο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης.

Ο περιορισμός των μετακινήσεων και η καλλίτερη και αποτελεσματικότερη οργάνωση και λειτουργία των υπηρεσιών είναι πολύ σημαντική και η καταρχήν δική μου θέση είναι ότι θα λειτουργήσει προς τη θετική κατεύθυνση ένα τέτοιο συμμάζεμα αν θέλετε των δραστηριοτήτων που παραμένει κοντά στο κέντρο της πόλης, παραμένει στο εστιακό σημείο των αστικών συγκοινωνιών, παραμένει κεντροβαρικό, έχει τις διαθέσιμες προοπτικές υπό ις εξής προϋποθέσεις: Ότι η προσπελασιμότητά του θα είναι ελεγμένη και με το ιδιωτικό αυτοκίνητο και με τη δημόσια συγκοινωνία υπό την προϋπόθεση ότι η στάθμευση δεν θα είναι ανέλεγκτη και χύμα στους γύρω δρόμους αλλά θα εξυπηρετηθεί από υποδομή χώρων στάθμευσης μέσα στο χώρο του Δημαρχείου και που μέσα από αυτές τις προϋποθέσεις που θα έχουμε καλή προσπελασιμότητα, καλή συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, σωστή οργάνωση, καλές δυνατότητες χώρου στάθμευσης χωρίς όχληση της γύρω περιοχής, πιστεύω ότι θα είναι σαφέστατα προς τη σωστή κατεύθυνση.

Τέτοιες τοποθετήσεις παρόμοιες μπορούν να γίνουν όχι βιασμένα αλλά σε επανειλημμένες συνεργασίες και εκεί ζήτησα την δική σας τη συμπάρσταση ώστε να βρεθούν κοινές επιλογές, ομόφωνες επιλογές πάνω στο δέον γενέσθαι. Και δεν είναι αυτές οι επιλογές μόνο σε επίπεδο στρατηγικό, ποδηλατόδρομοι – πεζόδρομοι - δημόσια συγκοινωνία, που βεβαίως είναι κεντρικοί άξονες αλλά εξειδικεύονται πολύ περισσότερο και προχωράνε παραπέρα. Υπάρχει η έννοια "πεζόδρομος". Τι σημαίνει πεζόδρομος; Υπάρχουνε πεζόδρομοι στην κεντρική περιοχή και

συμφωνώ απόλυτα στην λογική ότι πρέπει να προσέξουμε να μην δημιουργήσουμε καταστάσεις γκέτο και εγκληματικότητας σε περιθωριοποίηση περιοχών που ορισμένες ώρες της ημέρας, της νύχτας έστω δεν έχουν κίνηση. Είναι σημαντικό να διασφαλίσουμε την παραμονή της κατοικίας μέσα στη κεντρική περιοχή της πόλης, είναι τεράστιας σημασίας ζητούμενο. Δεν έχει να κάνει με το κυκλοφοριακό, αλλά είναι στρατηγικές επιλογές οι οποίες επηρεάζουν το κυκλοφοριακό γιατί τείνει και θα τείνει η πόλη της Καλαμάτας, όπως και άλλες πόλεις, να αποκεντρώνουν την κατοικία τους στην πάρα πολύ ελκυστική περιφέρεια, όλα είναι πάρα πολύ καλά αλλά αυτό σημαίνει: 1<sup>ov</sup> ερημοποίηση του κέντρου κάποιες ώρες της νύχτας, 2<sup>ov</sup> μεγαλύτερη εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο και 3<sup>ov</sup> πολύ περισσότερο αριθμό μετακινήσεων παραγόμενο προς και από το κέντρο, μέχρι και δεκαπλάσιο. Εκατό τετραγωνικά μέτρα (100 τ.μ.) σπιτιού στο κέντρο της Καλαμάτας παράγουν το 1/5 των μετακινήσεων που παράγουν τα γραφεία και το 1/10 των μετακινήσεων που παράγονται από το αντίστοιχο ένα τετραγωνικό (1 τ.μ.) καταστημάτων. Λοιπόν αντιλαμβάνεστε εάν το υφιστάμενο οικιστικό απόθεμα του ίδιου του οικιστικού ιστού του σημερινού της κεντρικής περιοχής της πόλης, αντικαταστήσει τις κατοικίες με άλλου είδους χρήσεις πενταπλάσιας ή δεκαπλάσιας απαίτησης για μετακινήσεις και ταυτόχρονα μεταφέρουν όλους στην ύπαιθρο όπου η ανάπτυξη των μεγάλων έργων, όλοι αυτοί οι μεγάλοι δρόμοι ωραίοι είναι, χρήσιμοι είναι και προς το Ριζόμυλο και προς τη Μάνη και όλη αυτή αποδέσμευση και ο αυτοκινητόδρομος και ο δακτύλιος και όλα αυτά, κάποιος ανέφερε και τη λογική του προαστίου, βεβαίως, εντάξει θα φτάσουμε όχι ακριβώς στην έννοια του προαστίου αλλά θα είμαστε σε μία πολύ καλή προσβασιμότητα από την περιοχή της Αθήνας. Και βάζω εδώ την παρένθεση για να πω, επειδή πάρα πολλές φορές υπάρχει ακόμα και στους επιστήμονες μία σύγχυση, μεταξύ ενός δευτερεύοντος κέντρου και ενός πρωτεύοντος κέντρου μια καταπληκτική σύνδεση λειτουργεί αυξητικά επωφελεία του δευτερεύοντος κέντρου και ποτέ του πρωτεύοντος, γιατί υπάρχει και η κρατούσα αντίληψη ότι θα απορροφήσει το μεγακέντρο το περιφερειακό κέντρο, δεν ισχύουν αυτά τα πράγματα, παντού και πάντα σε όλες τις περιπτώσεις το περιφερειακό κέντρο είναι αυτό που ωφελείται και αυτό γιατί γίνεται η εντός εισαγωγικών "προαστιοποίηση" που αναφέρθηκε πιο πριν. Πολύ σωστά λοιπόν, έχουμε προοπτικές ραγδαίας αύξησης και του πληθυσμού και της ανάπτυξης που υπάρχει στην πόλη δοσμένης της προοπτικής για ανατρεπτικές καταστάσεις σε ότι αφορά το βαθμό προσπελασιμότητας της πόλης της Καλαμάτας και της Μεσσηνίας γενικότερα με την ευρύτερη περιοχή της. Και η πόλη της Καλαμάτας βεβαίως θα έχει καλλίτερη προσβασιμότητα και η τάση φυγής των κατοίκων της πόλης προς τις γειτονίες και τις περιφέρειες και τα χωριά γύρω θα μεγαλώσει και το φαινόμενο λοιπόν της αύξησης του αριθμού των μετακινήσεων προς το κέντρο της πόλης, θα γίνεται όλο και χειρότερο, γι' αυτό και μίλησα ότι κάνουμε μάχη των μετόπισθεν. Θα πρέπει να παλέψουμε προς αυτή την κατεύθυνση και σίγουρα η διαχείριση της εν ανεπαρκεία διαθέσιμης ελεύθερης περιοχής μέσα στο κέντρο πρέπει να γίνει με πάρα πολύ φειδώ ώστε να πετύχουμε μία ισόρροπη παρέμβαση χωρίς υπερβολικές στρεβλώσεις.

Δεν ξέρω αν μπορώ να απαντήσω σε όλα τα ερωτήματα που τέθηκαν, είμαι στη διάθεσή σας, υπενθυμίστε μου αν έχω κάτι παραλείψει αλλά και θεωρείστε ότι είμαι στη διάθεσή σας και πολλές άλλες φορές να τα πούμε μαζί.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κ. Ζέκκο.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι θέλω να ευχαριστήσω όλους σας για την δημιουργική συζήτηση την οποία είχαμε...

ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ: Αν θέλετε να κλείσετε, να δευτερολογήσω ...

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Να κλείσω.

ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ: Να δευτερολογήσω δυο λεπτά, να πω δυο κουβέντες, να κλείσετε τελευταίος κ. Δήμαρχε.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Για ένα λεπτό ο καθένας επειδή το θέμα το έχουμε εξαντλήσει.

ΑΛΕΥΡΑΣ: Πράγματι ένα λεπτό κ. Πρόεδρε.

Η παρέμβασή μου αυτή θα έχει αναφορά στην σκοπιμότητα της μεταφοράς συνολικά πλέον του Δημαρχείου στα κτίρια του παλαιού νοσοκομείου. Εμείς κ. Πρόεδρε ως παράταξη διαφωνούμε σταθερά με την προοπτική αυτή, πιστεύουμε ότι δεν εξυπηρετεί την πόλη, πιστεύουμε ότι η αξιούμενη, η αιτούμενη αυτοτελή στέγαση των υπηρεσιών του Δήμου θα ενσκήψει ως πληθυντική στέγαση πολλών ανόμοιων υπηρεσιών, πέραν των ζητημάτων της προσπελασιμότητας και της επιβάρυνσης της οδού Αθηνών. Ο κ. Δήμαρχος στην αποστροφή του όταν σχολίαζε το θέμα είπε μία μεγάλη αλήθεια, ότι την μετεγκατάσταση του Δημαρχείου στα κτίρια του παλιού νοσοκομείου την στηρίζει η Δημοτική Αρχή και συγκεκριμένοι Υπουργοί της Κυβέρνησης. Αλήθεια είναι αυτό. Ούτε η κοινοβουλευτική έκφραση της πλειοψηφίας, της κοινοβουλευτικής πλειοψηφίας του νομού εκτιμώ με όσα διαβάζω έχει την άποψη αυτή. Επομένως το μείζον αυτό θέμα να μην προκύψει, να μην παραχθεί από μία εμμονή ανεπεξέργαστη μάλιστα της Δημοτικής Αρχής. Και θέλω κ. Πρόεδρε, για να μην πάρω το λόγο πάλι, να δικαιολογήσω την ψήφο μας στο θέμα αυτό. Εμείς θα ψηφίσουμε θετικά στην έναρξη αυτού του διαλόγου με την συμβολή του κ. Ζέκκου και της μελετητικής του ομάδας και θα έχουμε στην πορεία τη δυνατότητα παρακολουθώντας τις εισηγήσεις, τις αξιολογήσεις που θα κάνει, το Δημοτικό Συμβούλιο να παρεμβαίνει. Και κλείνω λέγοντας ότι είναι εξαιρετικά θετική και χρήσιμη αυτή η συγκεκριμένη διαδικασία παρότρυνση του κ. Τσερώνη που είπε ότι θα μπορούσαμε συνεργαζόμενοι, στο χρόνο που αρχίζει οι πτέρυγες του Δημοτικού Συμβουλίου όλες με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου να καταλήξουμε και σε κοινά πορίσματα, κοινά συμπεράσματα.  
Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας ευχαριστώ πολύ.  
Κύριε Κοσμόπουλε.

ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ: Ο κ. Δήμαρχος για πολλοστή φορά χρησιμοποίησε την αγαπημένη του έκφραση "Είναι δυνατόν να λέγονται τέτοια πράγματα εδώ;" απαξιώνοντας προφανέστατα σκέψεις και απόψεις τις οποίες είχαμε εκφράσει. Ξέχασα ότι εδώ μπορεί να λέγονται μόνο πράγματα που αρέσουν στον κ. Δήμαρχο. Εμείς μπορεί να διαφωνούμε αλλά ουδέποτε έχουμε απαξιώσει με τέτοιο τρόπο, ούτε πρόκειται στο μέλλον να απαξιώσουμε σκέψεις, προτάσεις του κ. Δημάρχου. Μετά την τοποθέτηση του κ. Ζέκκου η οποία έθεσε τα πράγματα πιθανά σε ένα διαφορετικό κομμάτι απ' ό,τι τα φανταζόμασταν ή απ' ό,τι έβλεπε η συζήτηση, ενώ είχαμε καταρχήν σκέψη να ψηφίσουμε ΚΑΤΑ, θα ψηφίσουμε ΛΕΥΚΟ ευελπιστώντας ότι θα μας δοθεί ο χρόνος το επόμενο διάστημα να συνεργαστούμε μαζί και να ομονοήσουμε πιθανά, πιστεύω ότι θα ομονοήσουμε σε μια σειρά από λύσεις, σκέψεις ή απόψεις. Ναι είναι δυνατόν κ. Δήμαρχε, εγώ ξέρω άπειρα Δημαρχεία, τελειώνοντας, τα οποία βρίσκονται σε διατηρητέα κτίρια ανά την Ευρώπη και στα οποία έγιναν επισκευές, ξέρω διάφορες υπηρεσίες οι οποίες είναι διάσπαρτες μέσα σε έναν κεντρικό ιστό, σε όλη την Ευρώπη και δεν φαντάζομαι τον κ. Πρωθυπουργό να έχει στόχο να φτιάξει ένα κυβερνητικό χωριό και να μαζέψει όλα τα υπουργεία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Μπάκας.

ΜΠΑΚΑΣ ΙΩΑΝ.: Πάντως αυτό το 'χε κάνει ο Τσαουσέσκου. Έχετε πάει στο Βουκουρέστι; Καλά θα δείτε ένα καταπληκτικό κτίριο όπου σου δημιουργείται οφθαλμαπάτη νομίζεις ότι είναι στα 500 μέτρα και είναι 2 χιλιόμετρα μακριά. Το κάτι άλλο! Και εμείς θα ψηφίσουμε ΝΑΙ γιατί η πόλη χρειάζεται μια νέα κυκλοφοριακή μελέτη, αρκεί βέβαια αυτή η μελέτη να αντιμετωπίζει τα ζητήματα όχι για τα επόμενα 5 – 10 χρόνια, για τα επόμενα 30 χρόνια λαμβάνοντας υπόψη πρώτα απ' όλα τις ανάγκες της πόλης στο σήμερα αλλά και τις ανάγκες της πόλης μετά από λίγα χρόνια όταν θα 'χει διπλασιαστεί ο πληθυσμός. Λέμε ΝΑΙ στις αναπλάσεις και στις πεζοδρομήσεις όπως ακριβώς τις περιέγραψε ο Ντίνος ο Τσερώνης, πεζοδρομήσεις που δεν θα αποκλείουν περιοχές και θα τις γκετοποιούν δημιουργώντας έτσι ανασφάλεια στους κατοίκους και στους λοιπούς άλλους. Άλλωστε ο Ντίνος ο Τσερώνης ήταν ο πρώτος που τόλμησε να κάνει κάποιες πεζοδρομήσεις όπου ενοποίησε τότε, ως αρμόδιος Αντιδήμαρχος για τα τεχνικά έργα και το κυκλοφοριακό, τη Βαλαωρίτου με την πλατεία Αγίων Ταξιάρχων. Αυτές τις πεζοδρομήσεις αρχικά ο κόσμος τις υποδέχθηκε με προβληματισμό, στη συνέχεια αποδείχτηκαν σωτήριες και για τους επαγγελματίες και για τους κατοίκους στη συγκεκριμένη περιοχή και νομίζω πλέον έχει γίνει κτήμα στη συνείδηση της πλειοψηφίας των Καλαματιανών ότι οι πεζοδρομήσεις λύνουν προβλήματα και δεν δημιουργούν.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ.  
Κύριε Δήμαρχε.

ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Δήμαρχε με συγχωρείτε, ένα δευτερόλεπτο.  
Δεδομένου ότι είναι εδώ και ο κ. Ντοκόπουλος, τότε θα πάρουμε το Γενικό Πολεοδομικό;

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Προσδιορίστηκε ημερομηνία στις 29 του μηνός, τότε είπατε προχτές κ. Ντοκόπουλε στη συνεδρίαση που είχαμε;

ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ: Αλλά το περιμένουμε πριν από το Πάσχα.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Την Παρασκευή είπατε, μάλιστα. Την Παρασκευή. Καταγράφεται στα πρακτικά. Αγαπητοί συνάδελφοι, ένα λεπτό θα μιλήσω και εγώ, η σημερινή συζήτηση ήτανε μια κατάκτηση νομίζω. Ήταν εξαιρετικά θετικό για όλους μας και ιδιαίτερα για τη Δημοτική Αρχή. Να ευχαριστήσω πρώτα απ' όλα τον κ. Ζέκκο για την παρουσία του, για το λόγο του, για την ανάλυσή του, για τις προσεγγίσεις τις οποίες έκανε. Είμαι βέβαιος ότι στους μήνες που έρχονται τα ζητήματα τα οποία θα τεθούν θα τα αντιμετωπίσουμε με τον καλλίτερο δυνατό τρόπο. Η δέσμευσή μας ισχύει στον απόλυτο βαθμό, δηλαδή όταν θα έχουμε τα στοιχεία, όταν θα έχει η μελετητική ομάδα συγκεντρώσει τα στοιχεία, αρμόδιος Αντιδήμαρχος, θα μετέχω και εγώ όποτε μπορώ, θα σας καλεί σε σύσκεψη ώστε να σας θέτει υπόψη παρουσία της μελετητικής ομάδας τα δεδομένα ώστε να υπάρχει ει δυνατόν συναπόφαση και να έρχεται το θέμα μελετημένο στο Δημοτικό Συμβούλιο. Τελειώνοντας θέλω να σας πω ότι εμείς είμαστε μία Δημοτικής Αρχή, εντάξει μας ρίχνονται κάποιες βολές - θετικά λειτουργεί και αυτό, του διαλόγου και της συνεννόησης. Θέλω να σας βεβαιώσω ότι έχω συζητήσει εδώ και με τον κ. Μαλαπάνη, 3 ώρες, και με τον κ. Κουτσούλη και με τον κ. Κουμάντο, στο Δημαρχείο εδώ για όλα τα μεγάλα ζητήματα της πόλης, για όλα ειλικρινά και τους έχω θέσει υπόψη τους τους φακέλους με τα στοιχεία και τα προβλήματα τα

οποία αντιμετωπίζουμε και στη συνέχεια συζητώ με όλους τους βουλευτές, όχι της Νέας Δημοκρατίας μόνο, και τον κ. Κουσελά ιδιαίτερα για όλα αυτά τα ζητήματα διότι τη συμμαχία τους τη θεωρούμε αναγκαία, όλων ανεξαιρέτως, για να προωθηθούν τα θέματα και τα ζητήματα της πόλης. Επομένως σας παρακαλώ πολύ μη λέτε, μη βάζετε ζητήματα περί κοινοβουλευτικής ομάδας ή το ένα ή το άλλο, νομίζω ότι δεν είναι αντάξια ούτε της συζήτησης, ούτε της σχέσης μας, ούτε της πορείας του Δημοτικού Συμβουλίου. Όλους τους χρειαζόμαστε και ειλικρινά κανένας δεν περισσεύει.

Δεν θέλω να πω τίποτε άλλο, φέρτε την πρόταση σε ψηφοφορία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κ. Δήμαρχε.

Η πλειοψηφία ΝΑΙ, ο κ. Αλευράς ΝΑΙ, ο κ. Κοσμόπουλος ΛΕΥΚΟ, ο κ. Τσερώνης ΝΑΙ.

Ευχαριστώ πολύ για την κατανόηση που δείξατε, ήταν μια δύσκολη συνεδρίαση, συγγνώμη κ. Σπίνο και να μην εκνευρίζεστε.

Το Δημοτικό Συμβούλιο με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης αφού λαμβάνει υπόψη του τα προαναφερόμενα, την εισήγηση της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου και τη συνημμένη σ' αυτή πρόταση μελέτης νέου αντικειμένου, μεταξύ των παρόντων κατά τη διάρκεια της ψηφοφορίας δημοτικών συμβούλων, μειοψηφούντων των συμβούλων της δημοτικής παράταξης "ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΚΑΙ ΟΜΟΡΦΗ ΠΟΛΗ" οι οποίοι δηλώνουν ΛΕΥΚΗ ψήφο, κατά πλειοψηφία,

## Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

**Εγκρίνει την ανασύνταξη της με αριθμ. πρωτ. 21474/14-12-04 υπάρχουσας σύμβασης του Δήμου Καλαμάτας με το Γραφείο Μελετών "ΔΡΟΜΟΣ ΑΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ, Ξ. Δημόπουλος, - Κ. Ζέκκος – Δ. Τσιβίκης" που εκπροσωπείται από τον πολιτικό μηχανικό – συγκοινωνιολόγο Κων/νο Ζέκκο, με την οποία έχει ανατεθεί η εκπόνηση των απαιτούμενων μελετών για την ένταξη ελαφρού τροχιοδρομικού μέσου (Τραμ) στο σύστημα των αστικών συγκοινωνιών του Δήμου Καλαμάτας,**

**με την ανάθεση νέου αντικειμένου που αφορά την γενική κυκλοφοριακή μελέτη (χωρίς Τραμ) και τις επιμέρους κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο Δήμο Καλαμάτας, αντί του ποσού των εκατόν εξήντα χιλιάδων ευρώ (160.000,00 €) χωρίς Φ.Π.Α., σύμφωνα με όσα αναφέρονται στην με αριθμ. πρωτ. 10163/8-5-2008 εισήγηση της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Καλαμάτας που καταχωρείται στο ιστορικό της απόφασης αυτής και για τους λόγους που αναφέρονται σ' αυτή.**

**Συγκεκριμένα το νέο αντικείμενο που ανατίθεται με την ανασύνταξη της με αριθμ. πρωτ. 21474/14-12-04 προαναφερόμενης σύμβασης, έχει αναλυτικά ως εξής:**

*Οι προσφερόμενες υπηρεσίες κυκλοφοριακού σχεδιασμού θα περιλαμβάνουν :*

**1. ΓΕΝΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΟΛΗΣ ποσό 60.000 €**

*Ο Γενικός Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός της Πόλης θα βασιστεί σε σύστημα συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης με αστικά λεωφορεία.*

*Ο Γενικός Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός θα περιλαμβάνει :*

### **1.1 ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ**

Θα συγκεντρωθούν οι διαθέσιμες μελέτες (Κυκλοφοριακή με Τραμ, ΓΠΣ Καλαμάτας, Προαστιακός Μεσσήνης, ΒΙ.ΠΕ Καλαμάτας, μελέτη Περιφερειακής οδού, μελέτη ποδηλατόδρομου κλπ.) και τα διαθέσιμα κυκλοφοριακά στοιχεία (κυκλοφοριακές μετρήσεις 2005, κίνηση ΚΤΕΛ, επιβατική κίνηση Σ.Σ. Καλαμάτας, επιβατική κίνηση λιμένα Καλαμάτας κλπ).

Τα στοιχεία αυτά μετά από επεξεργασία θα χρησιμοποιηθούν για να αποδώσουν την υφιστάμενη κατάσταση του συστήματος μεταφορών της πόλης και των κυκλοφοριακών συνθηκών στις βασικές οδικές αρτηρίες.

### **1.2 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ**

Αφορά νέες κυκλοφοριακές μετρήσεις για επικαιροποίηση και συμπλήρωση των στοιχείων του 2005. Θα γίνουν αυτόματες μετρήσεις σε 5 επιλεγμένες θέσεις του αρτηριακού δικτύου και θα συμπληρωθούν με μετρήσεις παρατηρητών στρεφουσών κινήσεων σε τουλάχιστον 5 κύριους κόμβους του οδικού δικτύου.

### **1.3 ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**

Το οδικό δίκτυο της πόλης έχει ήδη κωδικοποιηθεί στο πλαίσιο της μελέτης του 2005. Η κωδικοποίηση αυτή θα συμπληρωθεί με βάση τη νέα διαμορφωμένη κατάσταση και το πρόγραμμα διανοίξεων νέων οδών και σταδιακής υλοποίησης του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της πόλης. Στην αρχική κωδικοποίηση θα ελεγχθούν οι παραδοχές χωρητικότητας όλων των συνδέσμων του δικτύου με βάση τις σημερινές κυκλοφοριακές συνθήκες του δικτύου.

### **1.4 ΣΤΑΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΤΥΠΟΥ**

Το πρότυπο προσομοίωσης κυκλοφορίας θα βασιστεί σε επικαιροποιημένο πίνακα προέλευσης προορισμού που θα προκύψει από τις διαθέσιμες και τις νεώτερες κυκλοφοριακές μετρήσεις. Το πρότυπο αυτό θα σταθμισθεί (calibration) ώστε να προσομοιώνει την εικόνα της καταγεγραμμένης κυκλοφορίας.

### **1.5 ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**

Το πρότυπο προσομοίωσης θα εφαρμοσθεί στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο της πόλης και θα προκύψουν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι (Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία) σε όλους τους συνδέσμους του κωδικοποιημένου δικτύου. Η εποχική, μηνιαία και ημερήσια διακύμανση της κυκλοφορίας θα ληφθεί υπόψη στην παραγωγή των ΕΜΗΚ.

### **1.6 ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΟΜΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**

Διαμόρφωση πρότασης για την διάρθρωση και ιεράρχηση του μελλοντικού αρτηριακού και κύριου συλλεκτήριου δικτύου της πόλης. Διαμόρφωση βασικού δικτύου διαδρόμων ροής ποδηλάτων και πεζών σε συμβατότητα με το κύριο οδικό δίκτυο της πόλης.

### **1.7 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ**

Προβλέψεις κυκλοφοριακών φόρτων θα γίνουν για δύο χρονικούς ορίζοντες: 5-ετία (2013) και 10-ετία (2018). Οι προβλέψεις θα βασισθούν σε παραδοχές αύξησης του συνόλου των μετακινήσεων με βάση τις προβλέψεις του ΓΠΣ, τους εκτιμώμενους ρυθμούς αύξησης του πληθυσμού, του εισοδήματος και της απασχόλησης ανά κυκλοφοριακή ζώνη.



## **1.8 ΜΕΛΕΤΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ**

Η Μελέτη Στάθμευσης θα συντίθεται από τις παρακάτω εργασίες και υπηρεσίες:

### **1.8.1. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ**

Θα γίνει καταγραφή όλων των σημείων στάθμευσης στην κεντρική περιοχή της πόλης εκτός οδού και των λειτουργικών τους χαρακτηριστικών (επιφάνεια, σημεία πρόσβασης, δυναμικότητα, πληρότητα, τιμολόγια κλπ.) καθώς και των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης παρά-την-οδό στο αντίστοιχο αρτηριακό και συλλεκτήριο δίκτυο.

### **1.8.2 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΓΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ**

Για την εκτίμηση της ζήτησης για στάθμευση θα μετρηθεί η εναλλαγή της στάθμευσης στα σημαντικότερα σημεία στάθμευσης εκτός οδού με μετρήσεις στα σημεία εισόδου και εξόδου σε 1 τυπική καθημερινή και 1 Σάββατο. Επιπλέον θα καταγραφεί η πληρότητα των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης παρά-την-οδό στο αρτηριακό και συλλεκτήριο δίκτυο της κεντρικής περιοχής με τη μέθοδο της βιντεοσκόπησης, που θα εκτελούνται με κινούμενο όχημα παράλληλα με τις έρευνες στους χώρους στάθμευσης εκτός οδού.

### **1.8.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ**

Με βάση τα αποτελέσματα των ερευνών στάθμευσης και σε συνεργασία με το Δήμο Καλαμάτας, θα διαμορφωθούν εναλλακτικές προτάσεις πολιτικής στάθμευσης, με στόχο την αποθάρρυνση της χρήσης Ι.Χ.Ε. στην κεντρική περιοχή και την παραλιακή ζώνη και την ταυτόχρονη ενίσχυση της χρήσης των ΜΜΜ, του ποδήλατου και των πεζή μετακινήσεων για μικρές αποστάσεις.

### **1.8.4 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ**

Με βάση την επιλεγείσα πολιτική στάθμευσης, θα συγκεκριμενοποιηθούν τα μέτρα και οι ρυθμίσεις άσκησης της πολιτικής στάθμευσης στην κεντρική περιοχή πόλης.

## **2. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ / ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ**

**ποσό 48.000 €**

Οι ρυθμίσεις / παρεμβάσεις αναφέρονται στα παρακάτω σημεία / τμήματα :

- 2.1 Οριστικοποίηση όδευσης Οδού Κρήτης.
- 2.2 Κόμβοι / Συνδέσεις Β. Γεωργίου στα Γιαννιτσάνικα μέχρι και την σύνδεση με τον περιφερειακό δακτύλιο.
- 2.3 Κυκλοφοριακό σύστημα διαδρόμου Λεικών σε συνδυασμό και με την προοπτική διαμόρφωσης κόμβου με τον περιφερειακό δακτύλιο.
- 2.4 Βελτίωση κυκλοφοριακών συνθηκών περιοχής Ασπροχώματος.
- 2.5 Μόνιμες και εποχιακές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ευρύτερης ζώνης Οδού Ναυαρίνου.
- 2.6 Λειτουργική ένταξη και εξειδίκευση ρυθμίσεων Οδού Β. Γεωργίου στο πλαίσιο του αρτηριακού δικτύου της πόλης.
- 2.7 Αντιμετώπιση κυκλοφοριακών προβλημάτων Οδού Μπουλούκου και πρόταση κυκλοφοριακής οργάνωσης της άμεσης περιοχής επιρροής.
- 2.8 Διερεύνηση εναλλακτικών κυκλοφοριακών διατάξεων της Οδού Υπαπαντής και του συναρτώμενου με αυτή οδικού δικτύου της πόλης. Επιλογή βέλτιστης προς εφαρμογή διάταξης.

- 2.9 Επανεξέταση κυκλοφοριακών και λειτουργικών δεδομένων Οδού Αρτέμιδος ενόψει των νέων δεδομένων παρόδων χρήσεων και δραστηριοτήτων καθώς και της νέας πραγματικότητας που θα διαμορφωθεί με την ολοκλήρωση του περιφερειακού οδικού δακτυλίου της πόλης.
- 2.10 Αξιολόγηση των σημερινών συνθηκών και της επερχόμενης εξέλιξης του ρόλου του άξονα Κρήτης / Λυκούργου. Διατύπωση μετά από αξιολόγηση της βέλτιστης μορφής παρεμβάσεων / ρυθμίσεων κατά μήκος του άξονα.

### **3. ΠΡΟΤΑΣΗ - ΜΕΛΕΤΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ποσό 15.000 €**

Με βάση τις διαπιστώσεις ως προς την υφιστάμενη κατάσταση και τις τελικές προτάσεις της πολιτικής στάθμευσης θα προσδιοριστεί η περιοχή / ες εφαρμογής της ελεγχόμενης στάθμευσης, με ταυτόχρονη εξειδίκευση των μέτρων άσκησης της πολιτικής στάθμευσης.

Μέσα στη περιοχή /ες αυτή/ές θα προσδιοριστούν οι διατιθέμενες ζώνες παρόδιας στάθμευσης ή στάσης και θα διατυπωθούν οι κατευθυντήριες γραμμές καταμερισμού των διατιθέμενων θέσεων μεταξύ διαφόρων κατηγοριών οχημάτων (γενικοί χρήστες, ειδικοί χρήστες, ζώνες φορτο – εκφόρτωσης κλπ.).

### **4. ΜΕΛΕΤΗ ΦΩΤΕΙΝΗΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ 5 ΚΟΜΒΩΝ ποσό 15.000 €**

Θα εκπονηθεί η μελέτη των προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης σε 5 κόμβους της πόλης που θα συμφωνηθούν με το Δήμο Καλαμάτας. Για τους κόμβους αυτούς θα γίνουν σε σκαρίφημα προτάσεις κυκλοφοριακής διαρρύθμισης και θα συνταχθούν ένα ή περισσότερα προγράμματα σηματοδότησης ανάλογα με την κρατούσα μεταβλητότητα κυκλοφοριακών συνθηκών σε κάθε κόμβο.

### **5. ΜΕΛΕΤΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ποσό 8.500 €**

Θα προσδιοριστεί η βέλτιστη όδευση ενός ποδηλατόδρομου που θα διατρέχει την κεντρική περιοχή πόλης από την περιοχή Υπαπαντής / Κάστρο μέχρι την παραλιακή ζώνη. Η επιλεγείσα όδευση αυτή θα εξειδικευτεί σε επίπεδο προμελέτης ως προς τις απαραίτητες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για την ένταξή του μέσα στον ιστό της πόλης. Συνέχεια θα ληφθεί υπόψη και η πρόταση διάρθρωσης του δικτύου αξόνων ροής πεζών / ποδηλάτων που περιγράφηκε στα προηγούμενα.

### **6. ΜΕΛΕΤΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΜΜ ποσό 10.000 €**

Περιλαμβάνει τη λειτουργική μελέτη αναδιάρθρωσης του λεωφορειακού συστήματος της πόλης, στο πλαίσιο των προτάσεων του κυκλοφοριακού σχεδιασμού και σε συνδυασμό με τις προτάσεις των επί μέρους κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και των προτάσεων της ελεγχόμενης στάθμευσης.

### **7. ΔΙΚΤΥΟ ΑΡΤΗΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ποσό 3.500 €**

#### **7.1 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ**

Θα προσδιορισθεί η λειτουργία του Κυκλοφοριακού Δακτυλίου της πόλης και θα ιεραρχηθεί το οδικό δίκτυο με βάση τη λειτουργία αυτή.

#### **7.2 ΓΕΝΙΚΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ**

Θα εκπονηθεί ο λειτουργικός σχεδιασμός του συστήματος της αρτηριακής λειτουργίας.

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

**ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

Καρατζέας Ν. Παναγιώτης

**ΤΑ ΜΕΛΗ**

1. Αθανασόπουλος Κων/νος
2. Αλευράς Διονύσιος
3. Γιαννακούλας Γρηγόριος
4. Γουρδέας Ανδρέας
5. Δικαιουλάκος Βασίλειος
6. Ηλιόπουλος Αθανάσιος
7. Ηλιόπουλος Ιωάννης
8. Καμβυσίδης Ιωάννης
9. Κλείδωνας Θεοφάνης
10. Κοσμόπουλος Βασίλειος
11. Κουδούνης Αργύριος
12. Κουρκουτάς Γεώργιος
13. Λαγανάκος Γεώργιος
14. Μιχαλόπουλος Σωτήριος
15. Μπάκας Ιωάννης
16. Μπασακίδης Νικόλαος
17. Οικονομάκου Μαρία
18. Παπαμικρούλης Παναγιώτης
19. Πολίτης Δημήτριος
20. Σπίνος Γεώργιος
21. Τσερώνης Κων/νος

Ακριβές Απόσπασμα  
Καλαμάτα, 7 Ιουλίου 2008  
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΑΡΑΤΖΕΑΣ