

**ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ
ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ 24/2008****ΑΠΟΦΑΣΗ 462/2008**

Στην Καλαμάτα σήμερα, την 25^η Σεπτεμβρίου 2008, ημέρα Πέμπτη και ώρα 8:30 μ.μ., στην αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου του Δημαρχιακού Καταστήματος της οδού Αριστομένους αριθμός 28, συνέρχεται στην 24η/2008 συνεδρίαση το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Καλαμάτας, μετά την από 19-09-2008 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 (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 463 απόφαση), 7) Ηλιόπουλος Αθανάσιος, 8) Ηλιόπουλος Ιωάννης, 9) Ηλιόπουλος Παναγιώτης, 10) Καμβυσίδης Ιωάννης, 11) Κλείδωνας Θεοφάνης, 12) Κοσμόπουλος Βασίλειος, 13) Κουδούνης Αργύριος, 14) Κουρκουτάς Γεώργιος, 15) Λαγανάκος Γεώργιος, 16) Μιχαλόπουλος Σωτήριος, 17) Μπάκας Δημήτριος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 463 απόφαση), 18) Μπάκας Ιωάννης, 19) Μπασακίδης Νικόλαος, 20) Νταγιόπουλος Γεώργιος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 462 απόφαση), 21) Οικονομάκου Μαρία, 22) Παπαμικρούλης Παναγιώτης, 23) Πολίτης Δημήτριος, 24) Ράλλης Γεώργιος (αποχώρηση στην υπ' αριθ. 463 απόφαση) 25) Σπίνος Γεώργιος και 26) Τσερώνης Κων/νος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 464 απόφαση).

Δεν παραβρίσκεται, αν και κλήθηκε νόμιμα, η δημοτική σύμβουλος κα Τσακαλάκου Σταυρούλα.

Στη συνεδρίαση κλήθηκαν όλοι οι Πρόεδροι των Τοπικών Συμβουλίων επειδή στην ημερήσια διάταξη περιλαμβάνονται θέματα που αφορούν στα εν λόγω Τοπικά Διαμερίσματα. Από αυτούς παραβρίσκονται οι Πρόεδροι των Τοπικών Συμβουλίων: 1) Αντικαλάμου κα Αργυροπούλου Βασιλική, 2) Αρτεμισίας κα Βασιλάκη Γεωργία, 3) Νέδουσας κ. Βεργινάδης Νικήτας, 4) Λαδά κ. Βουτσής Γεώργιος, 5) Λεϊκών κ. Βρυώνης Φώτιος, 6) Μ. Μαντίνειας κ. Κουμουندούρος Νικόλαος, 7) Ελαιοχωρίου κ. Κούτρος Χρήστος, 8) Σπερχογείας κ. Περρωτής Παναγιώτης, 9) Ασπροχώματος κ. Σπανός Αντώνιος, 10) Βέργας κ. Χειλάς Ευάγγελος και 11) Καρβελίου κ. Χρυσομάλης Ιωάννης, ενώ δεν παραβρίσκονται οι Πρόεδροι των Τοπικών Συμβουλίων: 1) Πηγών κ. Αλάμαρας Πέτρος και 2) Αλαγονίας κ. Μέλιος Ιωάννης.

Στη συνεδρίαση επίσης 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 1ο θέμα της ημερήσιας διάταξης με τίτλο :

Έγκριση σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών Συγκοινωνιακού Έργου με το Αστικό και το Υπεραστικό ΚΤΕΛ και εξουσιοδότηση Δημάρχου για την υπογραφή αυτής.

Στο σημείο αυτό αποχωρεί από την αίθουσα, ειδικά για τη συζήτηση και την ψηφοφορία του θέματος αυτού, ο δημοτικός σύμβουλος κ. Καμβυσίδης Ιωάννης, βάσει των διατάξεων του άρθρου 99 του Ν.3463/2006 (Δ.Κ.Κ.), επειδή έχει υλικό συμφέρον από την παρούσα απόφαση, ως μέτοχος στο Υπεραστικό ΚΤΕΛ Ν. Μεσσηνίας,.

Ακολούθως ο κ. Πρόεδρος δίνει το λόγο στον εισηγητή του θέματος, Αντιδήμαρχο κ. Μπασακίδη Νικόλαο, ο οποίος λέει τα εξής:

Εισηγούμενος το θέμα ο Αντιδήμαρχος κ. Μπασακίδης Νικόλαος, λέει τα εξής:

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, να αποφορτίσουμε λίγο την ατμόσφαιρα και κάνουμε μία βόλτα με το ΚΤΕΛ, το Αστικό και το Υπεραστικό, στα γύρω χωριά και μέσα στην πόλη. Έτσι να πούμε ότι το Πρόγραμμα "Συν Κοινωνία" είναι το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δημοτικής Συγκοινωνίας που προωθεί η ΚΕΔΚΕ σε συνεργασία με το Υπουργείο Εσωτερικών και το Υπουργείο Μεταφορών.

Το Πρόγραμμα αυτό έχει σαν στόχο την άρση της απομόνωσης των Τοπικών Διαμερισμάτων αλλά και την αναβάθμιση και επέκταση αστικών και υπεραστικών γραμμών μέσω της δημιουργίας νέων χρηματοδοτούμενων λεωφορειακών γραμμών. Η χρηματοδότηση του Προγράμματος μέχρι τέλος του 2009 έχει συνολικό ύψος 40 εκατομμύρια € για όλη την Ελλάδα και γίνεται από το ΘΗΣΕΑ και το Υπουργείο Μεταφορών και για το 2009 και κάποια χρήματα θα είναι από τους ΚΑΠ.

Το Πρόγραμμα αυτό που επιδοτεί κατά 80% το συγκοινωνιακό έργο σ' αυτές τις περιοχές των ΟΤΑ της Περιφέρειας, θα λειτουργήσει πιλοτικά και έρχεται να αντισταθμίσει το έλλειμμα της χρηματοδότησης των συγκοινωνιών της περιφέρειας έναντι της επιδότησης των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Γι' αυτό και το Πρόγραμμα "Συν Κοινωνία" υπάρχει μόνο στους ΟΤΑ της περιφέρειας.

Η προοπτική του, έτσι όπως έχει αποφασίσει το Διοικητικό Συμβούλιο της ΚΕΔΚΕ, είναι να συνεχιστεί η χρηματοδότηση και μετά το 2009 από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα "Ενίσχυση της προσπελασιμότητας", δηλαδή ένα κομμάτι του ΕΣΠΑ αυτό, εφόσον το συγκεκριμένο Πρόγραμμα ικανοποιεί ένα μέρος των στρατηγικών στόχων του Επιχειρησιακού αυτού Προγράμματος του ΕΣΠΑ.

Βλέπουμε λοιπόν ότι υπάρχει μια προοπτική και μετέπειτα μετά το 2009 να χρηματοδοτηθεί αυτό το συγκεκριμένο Πρόγραμμα. Εμείς από τη δική μας την πλευρά, ως Δήμος Καλαμάτας έγκαιρα ανταποκριθήκαμε στην πρόσκληση που έβγαλε η ΚΕΔΚΕ, υποβάλαμε μία πρόταση χρηματοδότησης για την άρση της συγκοινωνιακής απομόνωσης των Τοπικών Διαμερισμάτων αλλά και την ενίσχυση των αστικών μεταφορών, μία πρόταση η οποία εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΚΕΔΚΕ σε ένα πολύ μεγάλο ποσοστό που αγγίζει το 90% περίπου, σύμφωνα με το υπ' αριθμ. πρωτ. 2993/24-7-08 (αριθμ. πρωτ. Δήμου 18165/1-8-08) έγγραφο της ΚΕΔΚΕ με το οποίο μας ανακοινώνεται ότι το συγκεκριμένο ποσό ανέρχεται στα 373.090 €. Το ποσό αυτό θα καταλείμουμε για συγκοινωνιακό έργο στο Υπεραστικό και στο Αστικό ΚΤΕΛ, για 14 μήνες, από την 1 Νοεμβρίου του 2008 έως την 31^η Δεκεμβρίου του 2009.

Σήμερα λοιπόν το Δημοτικό Συμβούλιο καλείται να εγκρίνει τη σύναψη προγραμματικής σύμβασης με το Υπεραστικό ΚΤΕΛ, που έχει ύψος 221.300 €, και με το Αστικό ΚΤΕΛ, που έχει

ύψος 151.790 €, για την παροχή ενός συγκοινωνιακού έργου για το οποίο αναλυτικά θα σας μιλήσει ο κ. Σπίνος που είναι και ο αρμόδιος για θέματα κυκλοφοριακά Αντιδήμαρχος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ.
Κύριε Σπίνο.

ΣΠΙΝΟΣ: Τι περιλαμβάνει αυτή η σύμβαση που έρχεται σήμερα στο Δημοτικό Συμβούλιο για την υπογραφή, μεταξύ Δήμου Καλαμάτας και του Υπεραστικού και Αστικού ΚΤΕΛ. Αυτό που θα αναφέρω εγώ στο Δημοτικό Συμβούλιο είναι τα συγκεκριμένα δρομολόγια. Ήδη τα έχετε διαβάσει, καλό είναι να τα αναφέρουμε, έχουνε κάποια αξία κάποια πράγματα, τόσο για την εξωαστική περιοχή της πόλης της Καλαμάτας αλλά και για την αστική. Χρειάζεται να πούμε κάποια πράγματα, πολύ γρήγορα, γιατί θα μπορούσαν να ακουστούν διάφορες προτάσεις και διάφορα σενάρια αλλά οι αλληπάλληλες συσκέψεις που έγιναν και με το Αστικό ΚΤΕΛ και με το Υπεραστικό ΚΤΕΛ και με τον μελετητή και των δύο ΚΤΕΛ και με τη Δημοτική Αρχή και την Τεχνική Υπηρεσία, είχαμε ένα δεδομένο για την επίλυση του προβλήματος ότι είχαμε μόνο 373.000 €. Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο αυτού του προϋπολογισμού έπρεπε να κινηθούμε. Αρκεί να σας αναφέρω μόνο ότι μία γραμμή που κάναμε έτσι δοκιμαστικά στην αρχή, μία καλή γραμμή του Αστικού ΚΤΕΛ που να πιάνει δυτική – ανατολική Συνοικία, μιλάω τώρα περιοχή Αύρας, μέχρι Διασπορά, αν τη βάζαμε μια καλή συχνότητα περίπου 25 λεπτών έβγαινε παραπάνω από αυτό το ποσό. Δηλαδή έπρεπε αν θέλαμε, επειδή ακούστηκαν διάφορα πράγματα ότι έτσι δεν αξιοποιήσαμε, και θα μιλήσω και γι' αυτό, την αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών, θα έπρεπε για μόνο μία γραμμή να "φάμε" όλο αυτό το ποσό που δεν έχει και αυτό το στόχο για την πόλη της Καλαμάτας.

Με αυτό το δεδομένο ποια ήταν τα 3 κριτήρια αυτής της συγκεκριμένης πρότασης.

Πρώτον, για την εξωαστική περιοχή της πόλης της Καλαμάτας, ήταν να ικανοποιήσει ένα αίτημα δεκαετιών για την περιοχή Μικρά Μαντίνεια – Άνω Βέργα – Αντικάλαμο – Σπερχογεία και Καλάμι.

Ποιο είναι αυτό το αίτημα αρκετές δεκαετίες. Είναι περιοχές που είναι πια τα προάστια της Καλαμάτας, υπάρχει συχνή επικοινωνία, ζουν εκεί Καλαματιανοί και οι ντόπιοι που δουλεύουν Καλαμάτα και θέλουν τη συγκοινωνία πια να χρησιμοποιούν για να μπορούν να μεταφέρονται από τα σπίτια τους για δουλειές και για την επίσκεψή τους στην πόλη.

Το δεύτερο, που μιλάμε πάλι για τον εξωαστικό χώρο, μιλάμε ότι εδώ, και να αναφέρω ότι περίπου παραπάνω από το από 50%, σημειώστε αυτό, της πρότασης της Δημοτικής Αρχής για την υπεραστική συγκοινωνία πάει στα Δημοτικά Διαμερίσματα του Ταυγέτου, τα πυρόπληκτα Διαμερίσματα που δείχνουμε και εμπράκτως πια, μαζί με όλα τα άλλα έργα της διετίας ότι με την υπεραστική συγκοινωνία πως θέλουμε να τους δέσουμε και να ξέρουν ότι υπάρχει αυτή η επαφή και η επικοινωνία με το κέντρο της πόλης και συγχρόνως να δώσουμε το περιθώριο, ξέρουμε ότι είναι λίγος ο πληθυσμός εκεί, εκεί είναι και ο σκοπός της συν κοινωνίας για τις άγονες γραμμές, να δώσουμε και το περιθώριο σιγά – σιγά με αυτό το μέτρο και άλλα μέτρα ο κόσμος πια να μεταφέρεται και να μπορεί να κατοικεί άνετα σε αυτές τις περιοχές.

Άνω Βέργα. Την Άνω Βέργα εννοώ μέχρι το δρόμο της Ευαγγελίστριας, μέχρι τον Ιερό Ναό. Δεν υπήρχε, το ξέρουμε όλοι αξίζει όμως να το σημειώσω εδώ, καμία γραμμή εξυπηρέτησης όλων αυτών των κατοικιών εκατέρωθεν του δρόμου. Η πρόταση της Δημοτικής Αρχής είναι καθημερινά για όλο το χρόνο να υπάρχουν τέσσερα (4) δρομολόγια καθημερινά, καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας και δύο (2) το Σαββατοκύριακο.

Θα είναι mini bus καταρχήν αλλά όλα αυτά που λέω κ. Μπάκα είναι μετά από συζήτηση με το Υπεραστικό και το Αστικό ΚΤΕΛ που έχουν υπολογίσει όλες αυτές τις και συγχρόνως θα ανακοινωθούν που θα είναι η αφετηρία που θα είναι το τέρμα πως ακριβώς, σε τι συχνότητες θα είναι. Εδώ είναι κάποιες προτάσεις μεμονωμένες της Δημοτικής Αρχής. Και μάλιστα

αναφέρεται και από κάτω ότι για το συγκεκριμένο κομμάτι επειδή υπάρχει το πρόβλημα της δυσκολίας του δρόμου, το Υπεραστικό ΚΤΕΛ θα προμηθευτεί mini bus.

Για τη Μικρά Μαντίνεια.

Η Μικρά Μαντίνεια, μια περιοχή παραλιακή, εξυπηρετιόταν όλα αυτά τα χρόνια με πέντε (5) δρομολόγια καθημερινά. Αυτή τη στιγμή προστίθενται άλλα δύο (2) δρομολόγια, δηλαδή πάμε στα επτά (7) δρομολόγια καθημερινά για τη Μικρά Μαντίνεια.

Πάμε σ' ένα άλλο κομμάτι που και εκεί ήταν μηδενική η εξυπηρέτηση των συγκοινωνιών. Μιλάμε για το κομμάτι το δυτικό, αναπτυσσόμενες περιοχές, Καλάμι – Αντικάλamos – Σπερχογεία, με πάρα πολύ μεγάλο πληθυσμό. Εκεί πάλι, αξίζει να το σημειώσετε, το ξέρετε και εσείς, μηδέν εξυπηρέτηση συγκοινωνιών. Η πρόταση της Δημοτικής Αρχής είναι για τέσσερα (4) δρομολόγια καθημερινά και δύο (2) το Σαββατοκύριακο.

Και ερχόμαστε στα Δημοτικά Διαμερίσματα του Ταυγέτου, Πηγές – Αλαγονία – Νέδουσα η μία κατηγορία, το επόμενο είναι το Ελαιχώρι και μετά Καρβέλι – Λαδάς, που προτείνονται τουλάχιστον, θα το δείτε αυτό, να έχουνε δύο (2) δρομολόγια καθημερινά, την ημέρα, τα συγκεκριμένα Δημοτικά Διαμερίσματα. Και πάλι να σας πω ότι αν δείτε τα ποσά είναι παραπάνω από το 55% της υπεραστικής πριμοδότησης που έχει προτείνει η Δημοτική Αρχή και έχει αξία αυτό για τα Δημοτικά Διαμερίσματα του Ταυγέτου.

Πάμε τώρα στο κομμάτι του Αστικού ΚΤΕΛ που εδώ, πρέπει να το τονίσω, επειδή ακούστηκε αυτό και για μένα είναι πολύ σοβαρό, δεν είναι αυτή η αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών που έχουμε δεσμευτεί και θα φέρουμε στο Δημοτικό Συμβούλιο. Γιατί γράφτηκε και αυτό, ότι η Δημοτική Αρχή άλλα υποσχόταν και άλλα κάνει. Αυτό σας είπα, με το δεδομένο της χρηματοδότησης είναι το έναυσμα για να δείξουμε και να αξιοποιήσουμε 2-3 γραμμές στα πλαίσια της χρηματοδότησης που έχουμε και μετά από συνεννόηση με το Αστικό ΚΤΕΛ αλλά οι επόμενες γραμμές, αυτές που είμαστε σε συνεννόηση και με τη Διεύθυνση αλλά και με τον κυκλοφοριολόγο, θα παρουσιαστούν στα επόμενα χρονικά διαστήματα στο Δημοτικό Συμβούλιο. Και πάλι όμως επειδή πρέπει να το αξιοποιήσουμε, την Συν Κοινωνία, μες στην Καλαμάτα προτείνουμε μία (1) καινούρια γραμμή, δεν υπάρχει αυτή η γραμμή, που να έρχεται από το κέντρο της πόλης και να κατεβαίνει σε μερικές δημόσιες υπηρεσίες της πόλης της Καλαμάτας. Μιλάμε για μια νέα αφετηρία που θα οριοθετηθεί έξω από το Σιδηροδρομικό Σταθμό στην περιοχή του ΟΣΕ, θα είναι μία νέα αφετηρία ενός λεωφορείου που θα κατεβαίνει το ποτάμι - θα κατεβαίνει τη Νέδοντος, θα έχει στάση για να εξυπηρετεί τον κόσμο - τους δημότες στη ΔΕΗ, θα μπαίνει στη Νέα Είσοδο για να εξυπηρετεί τους δημότες μας για την Αστυνομική Διεύθυνση Μεσσηνίας, θα προχωράει θα περνάει μπροστά από το ΒΙΟΠΑ και απ' όλα αυτά τις βιοτεχνίες και τα συνεργεία και όλον αυτόν τον εμπορικό κόσμο που είναι στη συγκεκριμένη περιοχή και θα κατευθύνεται μέχρι το ΤΕΙ.

Η μία γραμμή είναι αυτή, που είναι εντελώς νέα γραμμή.

Η δεύτερη γραμμή που παίζει ρόλο και με τα Λείκα, είναι μία γραμμή ήδη υπάρχουσα με τρία (3) δρομολόγια καθημερινά που ήταν η αφετηρία στο νέο ΚΤΕΛ, εδώ την ενισχύουμε, γιατί είναι μια περιοχή τα Λείκα άκρως αναπτυσσόμενη με αρκετές συνοικίες εκεί και συγχρόνως προτείνουμε να κατεβαίνει αυτή γραμμή των Λείκων στη νέα αφετηρία που θα δημιουργήσουμε πάλι στην περιοχή του Σιδηροδρομικού Σταθμού στην περιοχή του ΟΣΕ. Εκεί πυκνώνουν τα δρομολόγια πάλι με το δρομολόγιο αυτό των Λείκων και συγχρόνως πιάνουμε αυτό τον κόσμο της δυτικής περιοχής της πόλης της Καλαμάτας.

Και μια τρίτη γραμμή, υφιστάμενη και αυτή που την ενισχύουμε, όσον αφορά πάλι για την πόλη της Καλαμάτας, είναι το Πανεπιστήμιο – Κορδίας. Το Πανεπιστήμιο είναι η παλιά γραμμή που υπάρχει τώρα, Άγιος Κωνσταντίνος, μετά από πρόταση του Δημάρχου που ήτανε και πολύ

σωστά επειδή από εκεί είναι και ο χώρος που έχουμε παραχωρήσει στο Πανεπιστήμιο για να φύγει η Φοιτητική Εστία, να οριστεί ως Πανεπιστήμιο – Κορδίας, είναι μια γραμμή που διαπερνάει τον κεντρικό ιστό της πόλης από ανατολή σε δύση και δύση σε ανατολή, πυκνώνεται με αρκετά δρομολόγια, είχε τρία (3) προστίθενται και άλλα τέσσερα (4) έτσι ώστε να λειτουργεί και ως ανταποκρίσεις στις ήδη υπάρχουσες πέντε (5) γραμμές που έχει το Αστικό ΚΤΕΛ, τη γραμμή 1 τη γραμμή 2 τη γραμμή 3 και τη γραμμή 4 αν δεν κάνω λάθος, είναι και εδώ ο Πρόεδρος του Αστικού ΚΤΕΛ ο κ. Πατικόπουλος για να με διορθώσει.

Αυτή είναι η πρόταση της Δημοτικής Αρχής όσον αφορά την αξιοποίηση του προγράμματος "Συν Κοινωνία".

Να ξαναπώ πάλι κ. Πρόεδρε ότι έγινε μια μεγάλη προσπάθεια στη χρηματοδότηση που υπάρχει, μακάρι να ήτανε παραπάνω θεωρώ όμως είναι μια καλή αρχή, ιδιαίτερα για τα Δημοτικά Διαμερίσματα να υπάρχει αυτή η επικοινωνία με το κέντρο της πόλης και ιδιαίτερα τα Δημοτικά Διαμερίσματα του Ταυγέτου να μην θεωρούν τους εαυτούς τους απομονωμένους από το κέντρο της πόλης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ. Ερωτήσεις υπάρχουν; Παρακαλώ κ. Μπάκα.

ΜΠΑΚΑΣ ΔΗΜ.: Κύριε Σπίνο, πως προέκυψε αυτή η πρόταση της Δημοτικής Αρχής; Πέρα από τα βασικά που υπάρχουν. Έγινε μια πλήρη συγκοινωνιολογική μελέτη; Μετρήθηκαν οι ανάγκες με βάση τα πληθυσμιακή κριτήρια, με βάση τις νέες διανοίξεις που θα γίνουν; Πώς ακριβώς έγινε αυτό; Γιατί τώρα αυτή τη στιγμή, εγώ δεν είμαι συγκοινωνιολόγος, ναι στο πρόγραμμα "Συν Κοινωνία", να μην τα χάσουμε τα χρήματα, αλλά εδώ καταθέτετε μια πρόταση για το πως πρέπει να είναι οι αστικές συγκοινωνίες. Για πέστε μας, από ποιον έγινε αυτή;

ΣΠΙΝΟΣ: Θα ξαναεπαναλάβω πολύ γρήγορα σε μισό λεπτό τι ακριβώς είπα κ. Μπάκα.

Δεν φέρνουμε εδώ πέρα την πρόταση της Δημοτικής Αρχής για την αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών. Είναι ένα πρόγραμμα που έχουμε ένα budget, έναν προϋπολογισμό 374.000 € και μέσα σ' αυτά τα πλαίσια μέσα σε αλληπάλληλες σκέψεις με το Αστικό, Υπεραστικό ΚΤΕΛ, Τεχνική Υπηρεσία και Δημοτική Αρχή και τον μελετητή τον κ. Παρασκευόπουλο, με κριτήρια ποια: Δημοτικά Διαμερίσματα Ταυγέτου – απομόνωση, χρόνια αιτήματα Μικράς Μαντίνας – Βέργας – Σπερχογείας ...

ΜΠΑΚΑΣ ΔΗΜ.: Μην ξανακάνετε την εισήγησή σας...

ΣΠΙΝΟΣ: Ε δεν την καταλάβατε μάλλον. ...Αντικαλάμου και Καλάμι και συγχρόνως μια τόνωση των γραμμών, όπου είχαμε το περιθώριο, των αστικών συγκοινωνιών και είναι αυτή η πρόταση που έχετε αυτή τη στιγμή μπροστά σας.

ΜΠΑΚΑΣ ΔΗΜ.: Κύριε Σπίνο εγώ σας ρώτησα γι' αυτό γιατί ενθυμούμαι πάρα πολύ καλά είχαμε μιλήσει για τις συγκοινωνίες σε πολύ παλιότερο Δημοτικό Συμβούλιο στις αρχές του προηγούμενου έτους και είχαμε πει ότι αυτό θα προκύψει μέσα από μία ολοκληρωμένη συγκοινωνιακή μελέτη με μετρήσεις με, με, με ... Αυτό σας ρώτησα. Έγινε τέτοιο πράγμα; Πήρε κάποιος μελετητής στα χέρια του, κάναμε μετρήσεις; Ο μελετητής είναι ο κύριος;

ΣΠΙΝΟΣ: Παρασκευόπουλος.

ΜΠΑΚΑΣ ΔΗΜ.: Και τότε ανατέθηκε στον κ. Παρασκευόπουλο;

ΣΠΙΝΟΣ:

Όχι δεν έχει ανατεθεί από το Δήμο Καλαμάτας, είναι από τα ΚΤΕΛ. Ο κ. Παρασκευόπουλος, ποιες μετρήσεις πήρε κ. Μπάκα. Πήρε τις μετρήσεις ότι η Άνω Βέργα είχε μηδέν συγκοινωνία, πήρε τη μέτρηση ότι Σπερχογεία – Καλάμι – Αντικάλαμος είχε μηδέν συγκοινωνία και πήρε και τη μέτρηση ότι τα Δημοτικά Διαμερίσματα Ταυγέτου Ελαιοχώρι, Νέδουσα, Πηγές, Αλαγονία, Καρβέλι, Λαδάς είχαν από ένα (1) έως μηδέν συγκοινωνία. Αυτά τα δεδομένα πήρε ο κ. Παρασκευόπουλος.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ.
Ο κ. Τσερώνης,

ΤΣΕΡΩΝΗΣ: Κύριε Σπίνο η πρόταση αυτή διαμορφώθηκε σε συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους φορείς, με το Αστικό και το Υπεραστικό ΚΤΕΛ;

ΣΠΙΝΟΣ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Ηλιόπουλος.

ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ.: Να μην ακούσουμε και τους Προέδρους;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κάποιος Πρόεδρος θέλει να πει κάτι;

ΣΠΙΝΟΣ: Είναι εδώ και εκπρόσωποι του Αστικού και του Υπεραστικού ΚΤΕΛ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία.
Οι Πρόεδροι των Τοπικών συμφωνούν πιστεύω, έτσι;

ΧΕΙΛΑΣ: Να πω δυο κουβέντες εγώ;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αν συμφωνείτε. Αν θέλετε να κερδίσουμε λίγο τη διαδικασία.

ΧΕΙΛΑΣ: Να πυκνώσουμε τα δίκτυα, τουλάχιστον στον Αλμυρό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν ο κ. Ηλιόπουλος,

ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ.: Κύριε Πρόεδρε, εμείς πιστεύουμε ότι το πρόγραμμα αυτό έρχεται να εξυπηρετήσει ελλείψεις που υπάρχουν στην αστική κυρίως συγκοινωνία που συνδέει το κέντρο με τα Διαμερίσματα. Άρα λοιπόν κατά κύριο λόγο αφορά την αστική συγκοινωνία.

Από εκεί και πέρα, και το προηγούμενο Δημοτικό Συμβούλιο και τα προηγούμενα είχαν ένα και μόνο αίτημα, να υπάρξει η Βέργα και η Μαντίνεια αστική συγκοινωνία. Το είχατε ψηφίσει και εσείς κ. Σπίνο, είσαστε Δημοτική Αρχή και αντιπολίτευση, και εσείς κ. Μπάκα επανειλημμένως. Δεν μπορώ να καταλάβω ή τότε θέση μας που έλεγε από τη Μαντίνεια αστικό μέχρι το νοσοκομείο γιατί δεν υπάρχει μέσα σαν πρόταση. Δηλαδή, πιστεύουμε ότι ένα λεωφορείο το οποίο θα αρχίζει από τη Μαντίνεια και θα καταλήγει ΤΕΙ - Νοσοκομείο και η γραμμή αυτή θα είναι προσοδοφόρα αλλά κυρίως θα εξυπηρετεί τον κόσμο διότι είναι κάτι το οποίο έχει ανάγκη ο κόσμος και είχε επισημανθεί απ' όλες τις Δημοτικές Αρχές.

Από εκεί και πέρα πιστεύω η μελέτη αυτή κ. Σπίνο που λέτε είναι πρόχειρη. Δεν έχει διευκρινιστεί αυτό που πηγαίνει συνεχώς στο Καλάμι – Ασπρόχωμα – Αντικάλαμος – Σπερχογεία, από πού παίρνει κόσμο, μόνο από την Καλαμάτα; Γιατί εδώ πέρα, βέβαια εδώ πέρα δεν έχετε τη δική σας πρόταση μέσα, έχετε μόνο τις προτάσεις του ΚΤΕΛ, αναφέρετε: - δύο (2) δρομολόγια – Λαδά, Καρβέλι, (πρωί – απόγευμα) - Λαίικα ...

ΣΠΙΝΟΣ: Να διευκρινίσω;

ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ.: Διευκρίνισε.

ΣΠΙΝΟΣ: Αυτή είναι η πρόταση του μελετητή για να ενταχθεί στη χρηματοδότηση. Μετά ..., και γενικά που τελειώνει, το τέρμα και όλα αυτά θα έρχονται εδώ πέρα και ... Εδώ είναι η πρόταση βάσει της σύμβασης που έχει γραφτεί από την ΚΕΔΚΕ. Δεν μιλάμε σήμερα για στάσεις ...

ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ.: Εμείς πιστεύουμε ότι πρέπει να υπάρξει μία γραμμή που να αρχίζει και θα διαπερνάει την Καλαμάτα από τη Μικρή Μαντίνεια μέχρι ΤΕΙ – Νοσοκομείο. Αυτή η γραμμή είναι η οποία θα λύσει τα προβλήματα και πρέπει να είναι και τακτική. Εμείς δεν βλέπουμε διαφορετικά τη Βέργα από τη Μαντίνεια ή διαφορετικά την Καλαμάτα από το Νοσοκομείο. Η Βέργα έχει πάρα πολλά παιδιά, μπαίνουνε φροντιστήρια δεν μπορεί με 4 την ημέρα να πηγαίνει στην Ευαγγελίστρια, μπορεί να λύσει το θέμα της Βέργας όταν έχει 1.500 κατοίκους να μην πω και 2.500.

ΜΠΑΚΑΣ ΙΩΑΝ.: 2.200 με την τελευταία απογραφή.

ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ.: 2.200 Και δεν μπορείς να μην εξυπηρετήσεις και τους μαθητές που μπαίνουν στην Καλαμάτα για φροντιστήρια. Άρα δηλαδή μία γραμμή η οποία θα είναι από Μαντίνεια με συνεχείς στάσεις, αν θέλει στο Messinia Bay - στο Αλσύλιο - Super market, που να εξυπηρετεί τη Βέργα και τη Μαντίνεια και να φτάνει μέχρι το ΤΕΙ έχει και ένα άλλο λόγο, θα εξυπηρετήσει τα Διαμερίσματα που υπάρχουν και στη Βέργα και στη Μαντίνεια και τη χειμερινή περίοδο. Άρα δηλαδή εμείς πιστεύουμε ότι η γραμμή αυτή είναι η καθοριστική, πρέπει δηλαδή πάση θυσία να γίνει. Από και εκεί πέρα, τα Λαίκα βέβαια αξίζει και πρέπει να έχουνε μία ιδιαίτερη μεταχείριση λόγω της ανάπτυξης που πλέον έχουνε αλλά θα πρέπει να συνδέονται όλα τα χωριά.
Ευχαριστούμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Κοσμόπουλος,

ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ: Δημοτικό Συμβούλιο 11/2007, Τετάρτη 14 Μαρτίου. Προ ημερησίας διατάξεως είχαμε για πρώτη φορά παρουσιάσει το πρόγραμμα "Συν Κοινωνία". Ενάμιση χρόνο πριν ζητούσαμε από τη Δημοτική Αρχή να μας πει τι θα κάνει και παρουσιάζαμε και μία πλευρά που έλεγε σύμφωνα με την ΚΕΔΚΕ ότι αφετηρία για την εφαρμογή του προγράμματος είναι οι μελέτες που έχουν εκπονήσει 230 Καποδιστριακοί Δήμοι σε συνεργασία με τα ΚΤΕΛ της περιοχής τους. Ενάμιση χρόνο μετά έρχεται για συζήτηση το θέμα και ο Δήμος σ' αυτό το χρονικό διάστημα έχει να παρουσιάσει τη δικιά του μελέτη; Έχει ενάμιση χρόνο, ώστε πάνω σε μία μελέτη η οποία θα είχε γίνει θα βλέπαμε ποιες είναι οι δυνατότητες οι πραγματικές, ενίσχυσης ποιων γραμμών; Να δούμε ποιες θα επιλέξουμε, απ' αυτές που από τη μελέτη βγαίνουν, να στήσουμε; Δεν θα τις επιλέγαμε όλες γιατί δεν έχουν τα χρήματα, προφανώς, αλλά θα επιλέγαμε με βάση κάποια συγκεκριμένη μελέτη αυτές τις γραμμές που σίγουρα θα είχαν το δικό τους αποτέλεσμα. Δυστυχώς τέτοια μελέτη δεν έγινε και είναι πραγματικά προς τιμή του ΚΤΕΛ που ανέλαβε και έκανε αυτό μια δικιά του προσπάθεια. Σήμερα μας παρουσιάζετε στο Δημοτικό Συμβούλιο δύο χαρτάκια που λένε μία σειρά από δρομολόγια. Χαρήκαμε! Καλά κάνει και τα λένε. Γιατί αυτά; Σαφώς θα συμφωνήσω, το αίτημα όλων των παρατάξεων εδώ και πάρα πολλά χρόνια να υπάρχει γραμμή διασύνδεσης από τη Μαντίνεια έως το Νοσοκομείο, η οποία δεν υπάρχει, σαφώς θα επισημάνω, υπάρχει και αντίστοιχο έγγραφο μάλιστα από τον φορέα τον αντίστοιχο, πως η νέα γραμμή η οποία δημιουργείται και διασυνδέει το νότιο κομμάτι της Καλαμάτας ΟΣΕ - Νέα Είσοδος – Ασπρόχωμα πάει ΤΕΙ και μετά φτάνει μέχρι το Νοσοκομείο που πρέπει κάποια στιγμή να λυθεί

και αυτό το αγκάθι, να μπορεί να φτάσει και αυτό μέχρι το Νοσοκομείο και το ζητούν όλοι οι εργαζόμενοι που μένουν στην Καλαμάτα μια γραμμή διότι δεν μπορούν να ανεβαίνουν στη βόρεια Καλαμάτα για να εξυπηρετούνται από το ΚΤΕΛ. Το ΚΤΕΛ ας κρατήσει τη γραμμή αυτή Μαντίνεια μέχρι το Νοσοκομείο, αλλά να μην υπάρχει και άλλη από το νότο; Να η μεγάλη ευκαιρία. Υπάρχει κάτι τέτοιο; Προφανέστατα όχι. Είναι μία μελέτη η οποία έγινε πρόχειρα σύμφωνα βέβαια με κάποιες προτάσεις του ΚΤΕΛ, που λέω και πάλι συγχαρητήρια που τουλάχιστον αυτοί έκαναν μία μελέτη ή προσπάθησαν να κάνουν μία μελέτη. Και υποτίθεται ότι στο θέμα αυτό που κάνουμε σήμερα είναι "Έγκριση σύμβασης". Έχει κανείς διαβάσει τη σύμβαση; Την έχετε διαβάσει; Ας αρχίσουμε λοιπόν μερικά σημεία της σύμβασης να μου πείτε είτε αν ξέρω καλά ελληνικά, να μου τα ερμηνεύσετε γιατί καθηγητές είσαστε.

- Αντικείμενο της σύμβασης: "Πιο συγκεκριμένα αφορά τη λειτουργία ή τη μείωση εισιτηρίου σε Λεωφορειακές Γραμμές"

"Λειτουργία εισιτηρίου"; Είναι νέα έκφραση στην ελληνική γλώσσα;

Θα μπορούσε να γράψει η ύπαρξη εισιτηρίου ή μείωση αυτού σε Λεωφορειακές Γραμμές αλλά σε όλα έχουμε εισιτήριο, σε όλα, δεν υπάρχει μία λεωφορειακή γραμμή που δεν θα υπάρχει εισιτήριο άρα θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι έργο λοιπόν είναι η λειτουργία λεωφορειακών γραμμών με την ύπαρξη ή μη εισιτηρίων. Διευκρίνιση πρώτη.

"Συμβατικό τίμημα", κενό. Κενό. Υποτίθεται θα έχουμε μπροστά μας κάτι που θα ψηφίσουμε. Τι θα ψηφίσουμε;

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Το πρότυπο της σύμβασης είναι από την ΚΕΔΚΕ.

ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν λέω όχι.

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Σε ότι αφορά λοιπόν το πρώτο ερώτημα που αφορά...

ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ: Σελίδα 2, ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Το αντικείμενο της σύμβασης. Είναι γνωστό εδώ πέρα ότι θα υπάρχει αντίτιμο και επιδοτείται το 80% του αντιτίμου.

ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ: Αργότερα το λέει. Με συγχωρείτε, εγώ διάβασα συγκεκριμένα. Πρέπει να διορθωθεί αυτό ή δεν πρέπει να διορθωθεί;

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Όχι, θα σας πω εγώ. Ακούστε εδώ συζητούμε τυποποιημένη σύμβαση, όπως συζητούν όλα τα Δημοτικά Συμβούλια της Ελλάδος, η οποία έχει εγκριθεί από την ΚΕΔΚΕ, το υπουργείο Εσωτερικών και το Υπουργείο Μεταφορών. Αυτή είναι η σύμβαση, την οποία έχετε μπροστά σας. Επομένως μην κάνετε ούτε λεκτική ούτε εννοιολογική προσέγγιση. Είναι μία σύμβαση η οποία ήρθε κεντρικά από αυτούς που χρηματοδοτούν το συγκεκριμένο πρόγραμμα. Όσον αφορά στο ποσό, είναι 220 τόσες χιλιάδες για το Υπεραστικό και 150 τόσες χιλιάδες για το Αστικό, για τα νούμερα δηλαδή, και είναι χρηματοδότηση χιλιομέτρων όχι εισιτηρίων.

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Συγγνώμη λίγο Βασίλη. Το δε συμβατικό τίμημα θα προκύψει εφόσον εμείς αποφασίσουμε γι' αυτά τα δρομολόγια. Γιατί αν εμείς αρχίσουμε να ράβουμε και να ξηλώνουμε εδώ στο Δημοτικό Συμβούλιο τα δρομολόγια ... Βλέπουμε έχουμε τιμή μονάδας αλλά

ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ: Συνεχίζω, συνεχίζω.

Δεν με ενδιαφέρει εάν αυτό ήρθε από την ΚΕΔΚΕ ή από οπουδήποτε και να

ρθε. Εδώ θα το ψηφίσουμε και από τη στιγμή που καλούμαστε να το ψηφίσουμε οφείλουμε να έχουμε τις μεγαλύτερες δυνατές διευκρινίσεις.

“Διαχείριση εσόδων – Τρόπος πληρωμής” . Όλα θα έχουνε εισιτήριο, θα βρίσκεται πρώτα το συνολικό τίμημα και μετά με βάση το 20% θα καθορίζεται η τιμή του εισιτηρίου; Ή συμφωνείται, επειδή γράφει μέσα ότι συμφωνείται ότι η τιμή του εισιτηρίου ότι θα καλύπτει το 20%. Η διαδικασία αυτή ποια θα είναι; Ένα. Δεύτερον...

Αφήστε με κ. Δήμαρχε να τελειώσω. Αυτές τις παρατηρήσεις έχω τι να κάνω.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Τα λέει ο νόμος. Τα περισσότερα τα λέει ο νόμος.

ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ: Σύμβαση υπογράψω... Δεν πάει να λέει ο νόμος. Λέει μέσα, δεν είδα πουθενά, κατά τα άλλα θα τηρείται ο νόμος. Δεν το λέει πουθενά.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Ακούστε. Επελέγη η λύση να χρηματοδοτηθούν με χιλιόμετρα. Τα εισιτήρια καθορίζονται με απόφαση του νομάρχη.

ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ: Άρα λοιπόν οι άνθρωποι ... Ναι αλλά κοιτάχτε μια αντίφαση. Με απόφαση του Νομάρχη. Υποτίθεται η αξία του εισιτηρίου θα καλύπτει το 20% και εμείς το 80%. Πώς δηλαδή τα εισιτήρια μπορεί να είναι και ακριβότερα από το 20%;

Μετά, λέει σε ένα σημείο ότι “... Τα παραπάνω θα ελέγχονται από την αρμόδια Υπηρεσία του Δήμου και θα εκδίδεται Εντολή Πληρωμής”. Δηλαδή θα εκδίδει Εντολή Πληρωμής σε μία σύμβαση χωρίς να αποκομίζεται φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα; Πουθενά δεν αναφέρεται κάτι τέτοιο. Δεν καλύπτει καμία σύμβαση η έννοια ότι είναι υπεύθυνο το ΚΤΕΛ είτε το αστικό είτε το Υπεραστικό. Σαφώς σε κάθε πληρωμή οφείλει να προσκομίζεται ασφαλιστική και φορολογική ενημερότητα.

Δεν θα υπάρχει εγγυητική επιστολή αφού ο Δήμος θα δίνει τόσα χρήματα; Είναι παράξενο. Παράξενο. Ο Δήμος δεν έχει υπογράψει καμία σύμβαση.... Και παρακάτω θα δείτε, θα δώσουμε άδεια να σκάψουνε τους δρόμους και έχουμε εγγυητική επιστολή ότι θα τηρηθεί η σύμβαση αυτή. Ο Δήμος δεν έχει να χάσει.

Το ΚΤΕΛ έχει να χάσει άρα πρέπει να δώσει μία σύμβαση.

“Ρήτρες” λέει. “*Ρήτρα θα επιβάλλεται στο ΚΤΕΛ σε περίπτωση ...*”. Πόση ρήτρα; Ένα ευρώ, δύο; Να βάλουμε δύο ευρώ. Αόριστα; Εάν εσείς κρίνετε ότι έτσι πρέπει να ψηφιστεί ... Ναι, το λέει ο νόμος. Και τι ρήτρα;

Και στη συνέχεια λέει: Επιτροπή επίλυσης διαφορών, τα συμπεράσματά της λέει θα έχουν συμβουλευτικό χαρακτήρα για τα δύο μέρη. Και τρία πουλάκια κάθονται ε; “Το συμβουλευτικό χαρακτήρα”.

Παρακάτω, γίνεται ο υπολογισμός, λέει πως θα υπολογίζεται το χιλιομετρικό κόστος. Ερώτηση ενός απλού δημοτικού συμβούλου: Κοιτώντας τον προϋπολογισμό βλέπει κάποιες τιμές. Δεν θα έπρεπε στοιχειωδώς για την ενημέρωσή μας να έχει γίνει ο υπολογισμός εδώ ώστε να ξέρουμε ποια τιμή πήρε για καύσιμα, υπολογίζεται, ποία για τα ελαστικά, ποία για τη συντήρηση, πως προέκυψαν αυτές οι τιμές, το 2,58 ή το 1,60; Πως προέκυψαν; Μπορεί να τα ξέρετε, δεν λέω όχι. Εμείς πως τα ξέρουμε αυτά; Επειδή το γράφει το χαρτάκι; Να δούμε πως συμπληρώθηκαν, πως βγήκαν αυτές οι τιμές;

Και ένα τελευταίο. Ο Δήμος, ενώ δεν αναφέρεται τίποτα στη σύμβαση... Το σημειώνω έτσι; Η σύμβαση δεν αναφέρει πουθενά ότι ο Δήμος θα εκχωρήσει το minibus του, φαίνεται μόνο στην υποσημείωση που αναφέρεται εδώ, στο δρομολόγιο του ΚΤΕΛ.

Ερώτηση. Και λέει η τιμή είναι χαμηλότερη διότι έχει αφαιρεθεί το όχημα. Το όχημα σαν τι, σαν απόσβεση; Έχει αφαιρεθεί και η συντήρηση του οχήματος, λάστιχα, καύσιμα κ.λ.π, λάδια;

Και αν έχει αφαιρεθεί, θα παραδοθεί το όχημα ξανά στον Δήμο στην κατάσταση που ήταν μετά τη χρήση του, τουλάχιστον όσον αφορά τα λάστιχα, τα λάδια κ.λ.π.;

Θεωρώ ότι όταν υπογράφουμε μια σύμβαση αυτά τα σημεία που ανέδειξα είναι ιδιαίτερα σημαντικά και θεωρώ και αυτό καταδεικνύει την προχειρότητα με την οποία έγινε η προσέγγιση του όλου θέματος. Εάν είχαμε κάποια στοιχεία δεν θα ψηφίζαμε ΛΕΥΚΟ, θα υπερψηφίζαμε έστω και με τις αντιρρήσεις αυτές πιστεύοντας ότι θα μπορούσαμε να πιέσουμε να αλλάξουνε, αλλά τώρα θεωρώ ότι είναι μία σύμβαση αίολη στην οποία θα συμπληρώσετε εκ των υστέρων ότι θέλετε και δεν έχουμε κανένα λόγο να τη ψηφίσουμε.

ΣΠΙΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να μιλήσω;

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι.

ΣΠΙΝΟΣ: Παρόλο που δεν είμαι για το θέμα της σύμβασης, αλλά θεωρώ ότι η ουσία, δεν θα διαφωνήσω με πολλά από αυτά τα πράγματα, τις απορίες και εγώ δεν μπορώ να στις λύσω Βασίλη μου αυτή τη στιγμή, αλλά, επέτρεψέ μου, σε ένα τέτοιο θέμα που έρχεται και προσπαθούμε και φέρνουμε μία πρόταση που εγώ ξέρω και γνωρίζω ότι όταν θα εγκριθεί αυτή η χρηματοδότηση και θα πω ότι θα βγούνε λεωφορεία και πάνε σε περιοχές που είχανε, ξανά λέω πάλι, μηδέν συγκοινωνία και επαφή και επικοινωνία με το κέντρο της πόλης, δεν θα μπω στη λογική, επέτρεψε μου, να πάω να κερδίσω κάποιες εντυπώσεις όσον αφορά τι είναι η σύμβαση. Η σύμβαση αυτή που φέρνει ο κ. Μπασακίδης αυτή τη στιγμή, είναι μία σύμβαση που έχει έρθει από την ΚΕΔΚΕ, δηλαδή σε εισαγωγικά την προϊστάμενή μας αρχή, αυτή που μας προστατεύει, και σου λέει κύριε πάρτην αυτή κουβέντιασε με το Αστικό και το Υπεραστικό ΚΤΕΛ, βρες μια άκρη με το μελετητή σου και φέρε μια πρόταση.

Εγώ θεωρώ ότι ρόλος του Δημοτικού Συμβουλίου πρέπει να είναι αυτός, να κουβεντιάσουμε και να απαντήσω και σε αυτά την αγωνία σου και τον ενδοιασμό σου τι γίνεται με τη Βέργα, με τον κάτοικο εκεί, αν θα πάει στο Νοσοκομείο, αν θα πάει στο ΤΕΙ, πως θα επικοινωνήσουν όλες αυτές οι περιοχές. Να μπω στη λογική αυτή τη στιγμή σε ένα τέτοιο θέμα που ήταν αίτημα και των Δημοτικών Συμβουλίων και να μπαίνω το αντίτιμο ή όχι... Αύριο το πρωί ο Νίκος πιστεύω και εγώ θα σου απαντήσουμε, αν είναι αυτός ο ενδοιασμός σου όσον αφορά την υπογραφή της σύμβασης. Αλλά όμως αν μπορούμε και μείνουμε και όλη η κουβέντα αυτή τη στιγμή στο Δημοτικό Συμβούλιο γίνεται για την ανάλυση αυτής της σύμβασης, που ξανά λέω πάλι είναι από την ΚΕΔΚΕ.

Ο κ. Αλευράς είναι και μέλος της. Να πω εγώ αυτή τη στιγμή ότι έχει κάνει λάθος όχι δεν θα το κάνω. Σωστές οι απορίες σου, εγώ αυτή τη στιγμή, παρόλο που δεν είναι στο δικό μου το κομμάτι, δεν έχω να στις..., δεν είμαι και νομικός και δεν τις γνωρίζω, αλλά εμπιστεύομαι αυτό το χαρτί μιας αρχής που είναι πάνω από εμένα και θεωρώ ότι είναι για το καλό των Δήμων.

Εγώ γιατί πήρα Πρόεδρε..., και συγγνώμη για την παρέμβαση αυτή. Προσωπική μου άποψη, να κουβεντιάσουμε πάνω στο θέμα των δρομολογίων που και αυτός πρέπει να είναι ο ρόλος των δημοτικών παρατάξεων και να μην μπορούμε, τώρα σ' αυτή την ευκαιρία που έχουμε να αναδείξουμε κάποια Διαμερίσματα να αναδείξουμε κάποιες περιοχές μέσα από την αστική και υπεραστική συγκοινωνία, μην μείνουμε σ' αυτήν εδώ την σύμβαση. Χίλιες φορές να γίνει η αντιπαλότητα αν βάλουμε ή όχι κάποιες περιοχές, ήταν σωστό ναι ή όχι, παρά να μπορούμε στην λογική της σύμβασης. Θα χαθεί πιστεύω αυτή η ευκαιρία που ήρθε στο Δημοτικό Συμβούλιο για την ενίσχυση των συγκοινωνιών διαφόρων περιοχών της πόλης της Καλαμάτας.

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι κ. Αλευρά.

ΑΛΕΥΡΑΣ: Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε.

Δυο κουβέντες. Καταρχάς πέρα από τις πλημμέλειες που μπορεί να έχει η συγκεκριμένη σύμβαση και οι οποίες πλημμέλειες σε καμία περίπτωση δεν μπορούσαν να διαφύγουν της συστηματικής επιμέλειας που δείχνει ο συνάδελφος ο κ. Κοσμόπουλος σε μια

σειρά από θέματα, νομίζω αγαπητοί συνάδελφοι ότι το Δημοτικό Συμβούλιο δεν θα πρέπει να απεμπολήσει και σταθεί κριτικά σ' αυτό το ομολογουμένως ευεργέτημα που παρέχεται στην πόλη και στα Δημοτικά Διαμερίσματα. Είναι ένα πρόγραμμα το οποίο οφείλουμε να το αποδεχθούμε, να το στηρίξουμε διότι εξυπηρετούνται συμπολίτες μας μέσα και από αυτές τις προτάσεις για τη συγκοινωνιακή και μεταφορική επέκταση που μπορεί να μην είναι η κατεξοχήν ορθολογιστικές.

Θεωρώ λοιπόν ότι καταρχάς θα πρέπει να πούμε ΝΑΙ. Κύριε Πρόεδρε θα το στηρίξουμε και θα παράσχουμε την συναίνεσή μας και την έγκρισή μας στην στήριξη αυτή του προγράμματος και στην εξουσιοδότηση στον Δήμαρχο για τις περαιτέρω ενέργειες και νομίζω ότι θα έχουμε την ευκαιρία και με μία ελαστικότητα στη διάθεση και στη στάση τόσο των συμβαλλομένων μερών, του ΚΤΕΛ της αστικής και υπεραστικής μορφής, ούτως ώστε όταν διαπιστώνονται προβλήματα κατά την εκτέλεση αυτής της αρχικά συμπεφωνημένης λύσης να μπορούμε να τις τροποποιούμε επ' ωφελεία των συμπολιτών μας.

Εμείς κ. Πρόεδρε θα στηρίξουμε και θα ψηφίσουμε θετικά στο θέμα αυτό.

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι κ. Τσερώνη.

ΤΣΕΡΩΝΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι πριν δύο και πλέον χρόνια δηλαδή τον Απρίλιο του 2006, επί προηγούμενης Δημοτικής Αρχής, είχα παρακολουθήσει μια παρουσίαση της αναδιάρθρωσης των αστικών συγκοινωνιών της Καλαμάτας, έχω κρατήσει μάλιστα και το σχετικό cd, την παρουσίαση σε σχετικό cd, και σήμερα αναρωτιέμαι πως μια τόσο προχωρημένη δουλειά που είχε παρουσιαστεί τότε δεν έχει τελεσφορήσει, δηλαδή να έχει οριστικοποιηθεί και τότε θα γίνει αυτό τέλος πάντων. Το λέω αυτό γιατί θ' έδινε τη δυνατότητα το πρόγραμμα, μάλλον τα δρομολόγια αυτά που προτείνετε σήμερα να είναι προσαρμοσμένα σε αυτή τη μελέτη και να αποτελέσει και ένα crust test, να δούμε δηλαδή τις ωφέλειες που προκύπτουν από τις συγκεκριμένες γραμμές, τη βιωσιμότητά τους και όλα αυτά. Ωστόσο το συγκεκριμένο πρόγραμμα είναι σίγουρα επωφελές για το Δήμο, το ότι δεν υπάρχει μελέτη για την αναδιάρθρωση των συγκοινωνιών είναι στα μείον της Δημοτικής Αρχής, οφείλουμε να στηρίξουμε όμως την πρόταση ως προερχόμενη από την εμπειρία της Δημοτικής Αρχής, του κ. Αντιδημάρχου που το μελέτησε και των αρμοδίων που εμπλέκονται δηλαδή του Υπεραστικού ΚΤΕΛ και του Αστικού ΚΤΕΛ.

ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι κ. Μπάκα.

ΜΠΑΚΑΣ ΙΩΑΝ.: Οφείλω με τη σειρά μου να χαιρετήσω αυτή την πρωτοβουλία της ΚΕΔΚΕ και όσων άλλων εμπλέκονται, τα Υπουργεία Εσωτερικών - Μεταφορών κ.ο.κ. γιατί μέσα από αυτή την πρωτοβουλία θέλει να δώσει ζωή σε άγονες γραμμές, οι άγονες γραμμές να αποκτήσουν συγκοινωνία να εξυπηρετηθούν οι πολίτες, να μάθουν οι πολίτες να χρησιμοποιούν τις συγκοινωνίες.

Αυτό είναι μία γενική επισήμανση που καταθέτω στην αρχή της τοποθέτησής μου. Εν συνεχεία έτσι θα θυμηθώ και θα υπενθυμίσω στο Σώμα, την προηγούμενη τετραετία που Δήμαρχος ήταν ο Γιώργος ο Κουτσούλης από 20 -30 φορές θα τον είχα ρωτήσει στο Δημοτικό Συμβούλιο τι γίνεται με την επέκταση της αστικής συγκοινωνίας μέχρι τις Μαντίνειες ανατολικά και μέχρι τη Σπερχογεία δυτικά. Πολλές φορές, αναρίθμητες φορές. Κάποια στιγμή λοιπόν μου εκμυστηρεύτηκε στο κατ' ιδίαν ο πρώην Δήμαρχος ότι κάλεσε το Αστικό ΚΤΕΛ και τους είπε, *“Τι κάνουμε ρε παιδιά, θα κάνουμε την επέκταση; Εδώ με πιέζουνε στο Δημοτικό Συμβούλιο.”* και μου είπε ο Γιώργος ο Κουτσούλης ότι αρνήθηκε το Αστικό ΚΤΕΛ. Γιατί; Γιατί δεν είναι βιώσιμη η γραμμή από Καλαμάτα μέχρι Μαντίνεια. Και έτσι ακούγοντας τώρα τον Παναγιώτη ... Γιατί εδώ μέσα στο Δημοτικό Συμβούλιο πρέπει να κυριαρχεί η σύνθεση, έτσι; Και η τοποθέτηση του ενός να είναι η συνέχεια κάποιου άλλου συναδέλφου. Σε κάποια πράγματα πρέπει να συγκλίνουμε. Δεν ξέρω έχω κουραστεί να τσακώνομε, πέντε (5) τετραετίες μέσα εδώ, κάπου πρέπει να μάθουμε και σε μια άλλη κατεύθυνση να κινούμεθα. Έτσι λοιπόν

ακούγοντας αυτά που είπε ο Παναγιώτης ο Ηλιόπουλος, έτσι επαναφέρω τώρα την πρόταση από Μαντίνειες αστική συγκοινωνία διέρχεται από τα κεντριά σημεία της πόλης, Φαρών – Βασ. Γεωργίου κατεβαίνει Αριστομένους, πιάνει Νέα Είσοδο για να εξυπηρετείται η ΔΕΗ η Αστυνομία το Βιοτεχνικό Πάρκο, αφήνει φοιτητές στο ΤΕΙ για να εισπράττει και έσοδα το Αστικό ΚΤΕΛ και καταλήγει και τερματισμό αυτή η συγκεκριμένη γραμμή κάνει στο Νοσοκομείο και εξυπηρετείται πάρα πολύς κόσμος και ειδικότερα οι ανατολικές περιοχές. Αρκετοί γονείς από αυτές τις περιοχές σας διαβεβαιώνω ότι είναι στους δρόμους από το πρωί μέχρι το βράδυ. Να πάνε τα παιδιά τους σχολείο, να πάρουνε τα παιδιά τους από το σχολείο, άρον – άρον να τα ταΐσουνε και εν συνεχεία αρχίζει ένας αγώνας δρόμου για να προλάβουν τα φροντιστήρια. Σ' αυτές τις περιοχές διανοηθείτε πλέον εάν υπάρξει αυτή η γραμμή σε τακτά χρονικά διαστήματα να εκτελούνται τα δρομολόγια τι εξυπηρέτηση θα είναι για έναν μεγάλο πληθυσμό αλλά και τι κίνητρο θα είναι για αρκετούς πολίτες να πάνε να εγκατασταθούν μόνιμα και στη Βέργα και στις Μαντίνειες. Ένα δρομολόγιο αστικής συγκοινωνίας που να ξεκινάει από τις Μαντίνειες, να κάνει δύο στάσεις στο Messinia Bay εκεί στην περιοχή, στο χώρο του Αλυσίου, παραπέρα στο βενζινάδικο του Μέντζα, στην Αγία Σω και πάει λέγοντας. Εάν και εφόσον αυτό το δρομολόγιο μονιμοποιηθεί, είναι ένα επιπλέον κίνητρο για ανάπτυξη της περιοχής, των περιοχών. Και επιμένω σ' αυτό και το εξηγώ, το κάνω ακόμα λιανά, για να κατανοηθεί και η εμμονή μου την προηγούμενη τετραετία που το έβαλα από 20 έως 30 φορές το θέμα στα προ ημερησίας διάταξης. Και επιμένω σ' αυτό και θα επιμένω για πάντα και πρέπει να το δείτε κ. Αντιδήμαρχε και πρέπει να ξαναδούμε αυτό σχέδιο και με τους δύο φορείς και το Αστικό ΚΤΕΛ και το Υπεραστικό ΚΤΕΛ. Η συγκεκριμένη γραμμή πρέπει πάση θυσία να λειτουργήσει και τώρα που επιδοτείται. Η άρνηση από το Αστικό ΚΤΕΛ ήταν γιατί οι άνθρωποι με τα χίλια ζόρια τα βγάζουν πέρα. Ξέρουμε με τι θυσίες στηρίζονται στα πόδια τους, ειδικότερα του Αστικού ΚΤΕΛ και με το δίκιο τους κάπου εξέφρασαν επιφυλάξεις επί Γεωργίου Κουτσούλη στη δρομολόγηση αστικής συγκοινωνίας στις Μαντίνειες, γιατί σου λέει, *εδώ δεν τα βγάζουμε πέρα που έχουμε και μια γραμμή βαρβάτη που είναι μέχρι το ΤΕΙ και μας αφήνει κέρδη, πως θα τα βγάλουμε πέρα να αναλάβουμε άλλη μια υποχρέωση μέχρι Μαντίνειες*, Έρχεται όμως το πρόγραμμα και χρηματοδοτεί τώρα, έρχεται το πρόγραμμα και επιδοτεί και λύνει τα χέρια και αν σε αυτό το 14μηνο που πιστεύω και ελπίζω θα επεκταθεί, συνηθίσει ο κόσμος να χρησιμοποιεί το λεωφορείο, την αστική συγκοινωνία, τα επόμενα χρόνια δεν θα έχει πρόβλημα η συγκεκριμένη γραμμή. Για να το ξαναδούμε, μην παίρνουμε αποφάσεις βιαστικά. Συμφωνούμε με το πρόγραμμα, το αγκαλιάζουμε το πρόγραμμα, χειροκροτούμε τους εμπνευστές του και αυτούς που το χρηματοδοτούν. Μην κάνουμε βιαστικές κινήσεις, για να δούμε αυτό το δρομολόγιο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ.

Κάποιος άλλος συνάδελφος θέλει κάτι; Όχι δευτερολογία, θα μιλήσει ο Δήμαρχος και εν συνεχεία.

Ναι ορίστε. Εν τάχη όμως έτσι; Ορίστε κ. Χειλά

ΧΕΙΛΑΣ: Κύριοι συνάδελφοι, εδώ και αρκετά χρόνια μιλούσαμε για τον περιβόητο νέο συγκοινωνιακό νόμο ο οποίος ποτέ δεν έγινε, έχει μείνει αόρατος και μιλάω σε επίπεδο Νομαρχίας γιατί μας είχε απασχολήσει ιδιαίτερα το θέμα αυτό και βεβαίως ποτέ δεν έγινε. Έρχεται τώρα επιτέλους το Υπουργείο Μεταφορών σε συνεργασία με το Υπουργείο Εσωτερικών και την ΚΕΔΚΕ και ο Δήμος ως φορέας τώρα να υλοποιήσει αυτό το πιλοτικό πρόγραμμα, αυτό το πρόγραμμα που θα λύσει το συγκοινωνιακό πρόβλημα στα Διαμερίσματα το οποίο το έχουν τόση μεγάλη ανάγκη. Εγώ θα ήθελα να προτείνω μέσω του Τοπικού Συμβουλίου, να ενισχυθεί η παραλιακή ζώνη, δηλαδή από Μικρά Μαντίνεια που λέμε μέχρι ΤΕΙ και Νοσοκομείο να γίνει ένα δρομολόγιο και αν γίνεται, δηλαδή για να μην δημιουργήσουμε πρόβλημα στα χιλιόμετρα κ.λ.π., να μειωθεί ένα δρομολόγιο για τον παλιό οικισμό της ευαγγελίστριας που λέμε. Δηλαδή να γίνουνε 3 δρομολόγια και να ενισχυθεί 1 δρομολόγιο ακόμα από Μαντίνεια και να πηγαίνει όπως είπε ο κ. Μπάκας και ο κ. Ηλιόπουλος μέχρι το Νοσοκομείο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ωραία, σας ευχαριστώ.
Κύριε Κοσμόπουλε, ορίστε.

ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ άκουσα με ιδιαίτερη προσοχή τον κ. Σπίνο τον Αντιδήμαρχο και πράγματι με προβλημάτισε αυτό που είπε. Βέβαια η εισήγησή μου είχε δύο σκέλη. Είχε ένα σκέλος που αφορούσε έναν προγραμματισμό και μία μελέτη που έπρεπε να είχε γίνει και ένα σκέλος που αφορούσε τον προβληματισμό μου όσον αφορά τη σύμβαση, γιατί σύμβαση ψηφίζουμε.

Θα αποσύρω τον προβληματισμό όσον αφορά τη σύμβαση γιατί πιστεύω και εγώ στην ανάγκη να γίνει αυτό το πράγμα, θέλω να πιστεύω όμως ότι και εσείς θα αναλάβετε την ευθύνη αφενός να δείτε τα σημεία τα οποία έθιξα και να με ενημερώσετε πλήρως πως βγήκε το κόστος και ποια θα είναι η σχέση για να παρακολουθούμε το κόστος. Επίσης θέλω να πω ότι θα πρέπει, φαίνεται απ' όλους μας, ότι η ανάγκη για την ύπαρξη ενός δρομολογίου και η πρόταση που έκανε για να διευκολυνθεί η διαδικασία με την Ευαγγελίστρια, του Προέδρου της Βέργας, είναι πάρα πολύ σημαντική, η ύπαρξη λοιπόν ενός δρομολογίου που θα ξεκινάει από τη Μαντίνεια και να φτάνει στο Νοσοκομείο είναι κάτι που θα πρέπει να ειδωθεί και η πρόταση ήτανε συγκεκριμένη, όπως εγώ επιμένω ότι θα πρέπει να υπάρξει η αντίστοιχη πίεση στη Νομαρχία το δρομολόγιο του νότου που πηγαίνει στο ΤΕΙ, δηλαδή μέσα από τη Νέα Είσοδο, και αυτό να φτάνει στο Νοσοκομείο. Είναι αίτημα όλων των εργαζομένων στο Νοσοκομείο διότι οι περισσότεροι δεν μένουν προς το βορρά, μένουν και προς το νότο, ένα μεγάλο κομμάτι μένει και προς το νότο, από το κέντρο και κάτω της πόλης.

Με αυτές τις διευκρινίσεις θα ψηφίσουμε και εμείς θετικά και παρά την κακή πείρα που έχουμε από συμβάσεις που ψηφίστηκαν γρήγορα, με ερωτηματικά πάρα πολλά και τελικά δεν βοήθησαν το Δήμο, προβλήματα του δημιούργησαν, από πολύ απλές μέχρι πιο σύνθετες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ.
Οι δύο εισηγητές εν τάχη και θα κλείσει ο Δήμαρχος.

ΣΠΙΝΟΣ: Εγώ να πω ένα τεχνικό κομμάτι;

ΜΠΑΚΑΣ ΙΩΑΝ.: Μισό λεπτό, έχουμε καταθέσει κάποια πρόταση ...

ΣΠΙΝΟΣ: Ναι αυτό, γι' αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Θα σας πούνε οι εισηγητές όχι εγώ.

ΜΠΑΚΑΣ ΙΩΑΝ.: Μισό λεπτό κ. Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι. Κύριε Σπίνο συγγνώμη.

ΜΠΑΚΑΣ ΙΩΑΝ.: Εδώ πρέπει να κάνουμε και να τις συμπληρώνουμε, δεν είναι κακό αυτό...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Γι' αυτό κ. Μπάκα δίνω το λόγο στους εισηγητές.

ΣΠΙΝΟΣ: Αν δεν απαντήσω... Γι' αυτό πήρα το λόγο. Για αυτές τις προτάσεις που κάνατε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Σπίνο σύντομα.

ΣΠΙΝΟΣ:

Και θα φανεί κιόλας πως δεν είναι ήτανε πρόχειρη δουλειά. Είναι εδώ να με επιβεβαιώσουνε και οι Πρόεδροι του Αστικού και του Υπεραστικού ΚΤΕΛ.

Πρώτον, όσον αφορά τη χρηματοδότηση. Μια γραμμή που θα ξεκινάει, χρηματοδοτικά λέω τώρα εγώ, από τη Μικρά Μαντίνεια θα περνάει από το κέντρο της πόλης και θα πηγαίνει στο Νοσοκομείο, επειδή υπάρχει και άλλη γραμμή από το κέντρο της πόλης που θα πηγαίνει από το βορρά, από οπουδήποτε.

Υπάρχει και άλλη γραμμή, επιτρέψτε μου, είναι χιλιόμετρα, ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μη διακόπτετε. Σας παρακαλώ πολύ, σεβαστείτε τον ομιλητή, μην διακόπτετε Συνεχίστε.

ΣΠΙΝΟΣ: Επιτρέψτε μου. Μιλώ χρηματοδοτικά και ως χιλιόμετρα, γιατί έχει πέσει αυτό το σενάριο. Χρηματοδοτικά και ως χιλιόμετρα μια γραμμή που θα ξεκινάει από τη Μικρά Μαντίνεια και θα περνάει μέσα από το κέντρο, ή από το βορρά ή από το νότο, οπουδήποτε, και θα φτάνει στο Νοσοκομείο, όταν υπάρχει και μια άλλη γραμμή που ξεκινάει από το κέντρο και πηγαίνει στην περιοχή του Νοσοκομείου, που είναι το Καλάμι – Σπερχογεία – Νοσοκομείο, επιβαρύνει, ελπίζω να καταλαβαίνετε πως το λέω, επιβαρύνει εις διπλούν τα χιλιόμετρα γιατί θα πηγαίνουνε δύο, μιλάω χρηματοδοτικά και χιλιομετρικά, θα επιβαρύνει γιατί θα πηγαίνουνε δύο λεωφορεία στην ίδια κατεύθυνση από το κέντρο προς το Νοσοκομείο.

ΚΟΣΜΟΠΟΥΛΟΣ: Με το ίδιο εισιτήριο θα έχουν δικαίωμα να πηγαίνουν πέρα πέρα.

ΣΠΙΝΟΣ: Δεύτερον, όσον αφορά το Νοσοκομείο, επειδή ήτανε στην αντζέντα της κουβέντας, θα σας πει από μόνος του ο κ. Δήμαρχος γιατί είχε ασχοληθεί με το θέμα και θα σας ενημερώσει.

Τρίτο θέμα, όσον αφορά κυκλοφοριακά πάλι, επειδή έχουμε κατηγορηθεί ότι το αντιμετωπίσαμε πρόχειρα.

Θέλει η Μικρά Μαντίνεια να πηγαίνει Νοσοκομείο, θέλει και τα Λείκα να πηγαίνει Νοσοκομείο, θέλει και ο Κορδίας να πηγαίνει Νοσοκομείο, θέλει και το Φραγκοπήγαδο να πηγαίνει Νοσοκομείο. Έτσι δεν γίνεται αναδιάρθρωση αστικών συγκοινωνιών. Η αναδιάρθρωση που είναι σχεδιασμένη μέσα σ' αυτό, απλώς εδώ πέρα έχουμε πάρει κάποια κομμάτια, και το έχετε δει στις μεγάλες πόλεις, τι είναι ανταποκρίσεις. Δεν μπορεί από παντού να πηγαίνουμε παντού, το έχω πει πολλές φορές. Θα πρέπει από τη Μικρά Μαντίνεια και τη Βέργα με τη συχνότητα που δίνουμε και μέσα από τους κεντρικούς άξονες Ευαγγελίστριας ή τον παραλιακό, να βγαίνει στο κέντρο και να παίρνει το λεωφορείο και να πηγαίνει στο Νοσοκομείο, να παίρνει το λεωφορείο του και να πηγαίνει στην παραλία. Δεν είναι δυνατόν να ξεκινάει κάποιος από τη Μικρά Μαντίνεια, να ανεβαίνει στη Βέργα να κατεβαίνει, να περνάει από το κέντρο, να πηγαίνει στην Νέα Είσοδο και να πηγαίνει στο Νοσοκομείο.

Αυτό είναι, μια γραμμή που να περνάει από τη μια περιοχή στην άλλη. Εγώ ολοκληρώνω, ελπίζω, αν απαντάω στο ερώτημά σας, ότι δουλεύει ένα σύστημα κεντρικό με ανταποκρίσεις. Δεν είναι δυνατόν και χρηματοδοτικά αλλά και κυκλοφοριακά να περνάνε π.χ. από τη Νέα Είσοδο ή από την Αθηνών 15 λεωφορεία για το Νοσοκομείο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Παρακαλώ ησυχία.

Κύριε Μπασακίδη, πολύ γρήγορα όμως γιατί έχουμε ξεπεράσει το χρόνο.

ΜΠΑΣΑΚΙΔΗΣ: Στον κ. Κοσμόπουλο θα ήθελα να πω, για το ιστορικό της χρηματοδότησης κύριε συνάδελφε, η ιστορία είχε ξεκινήσει από το 2006 όπως είπε και ο κ. Αλευράς, από τον προηγούμενο Πρόεδρο τον Πάρη τον Κουκουλόπουλο, είχε προετοιμαστεί η τοπική αυτοδιοίκηση από το 2006 να διεκδικήσει αυτά τα χρήματα. Με την καινούργια δημοτική περίοδο δόθηκε το έναυσμα να ξεκινήσουν και οι άλλοι Δήμοι να κάνουν αυτές τις μελέτες. Εμείς αμέσως ανταποκριθήκαμε και εσείς βεβαίως σωστά το είπατε ότι κάνατε την

παρέμβασή σας και την ενημέρωση και την ερώτηση στο Δημοτικό Συμβούλιο, αλλά δεν πήγε το ΚΤΕΛ να κάνει μόνο του μια μελέτη, υπήρχε μια συνεργασία και η πρόταση χρηματοδότησης υποβλήθηκε από την πλευρά του Δήμου προς την ΚΕΔΚΕ.

Με βάση λοιπόν όλο αυτό το πρόγραμμα, επιδοτείται το δρομολόγιο και όχι τίποτε άλλο. Και το άλλο που ήθελα να πω είναι ότι υπάρχει μια παρανόηση μάλλον, το πρόγραμμα ξεκίνησε για την άρση της συγκοινωνιακής απομόνωσης των απομακρυσμένων Τοπικών Διαμερισμάτων των Καποδιστριακών Δήμων, δεν βγήκε το πρόγραμμα για να χρηματοδοτήσει και να επιδοτήσει την αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών της πόλης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας ευχαριστώ.

Κύριε Ηλιόπουλε ορίστε εν τάχη παρακαλώ.

ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ.: Κύριε Πρόεδρε για να επανέρθω, το λάθος που έχει γίνει στη μελέτη αυτή και στην πρόταση είναι ότι διαχωρίζει Οικισμούς – Διαμερίσματα που είναι στον ίδιο άξονα. Λέτε κ. Σπίνο, - Μικρή Μαντίνεια: Μα περνάει από τη Βέργα. Δεν θα περνάει από τη Βέργα; Δεν λέει εδώ πέρα. Λέει Μικρή Μαντίνεια.

ΣΠΙΝΟΣ: Εντάξει τώρα

ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ.: Κάτσε, γιατί να μην λέει Βέργα – Μικρή Μαντίνεια;

ΣΠΙΝΟΣ: Άστο τώρα.

ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ. : Όχι “άστο τώρα”. Τι σημαίνει δηλαδή το “άστο τώρα”;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ησυχία, ησυχία. Συνεχίστε κ. Ηλιόπουλε. Μην κάνετε διάλογο. Συνεχίστε. Ησυχία παρακαλώ.

ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝ.: Επειδή εγώ πιστεύω ότι ο κ. Σπίνος το λέει πολύ απλοϊκά, όχι απλά, απλοϊκά, τα δρομολόγια είναι αυτά που θα καθορίσουν και την ανάπτυξη και την εξυπηρέτηση των πολιτών πιστεύω ότι πρέπει να γίνει πολύ πιο σαφής. Εγώ πιστεύω ότι δεν μπορούμε να μην επιμείνουμε για το δρομολόγιο από Μικρή Μαντίνεια μέχρι Νοσοκομείο. Εγώ με αυτή την προϋπόθεση θα ψηφίσω αλλιώς θα απέχω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Μπάκα, εν τάχη.

Εγώ δεν διαφωνώ αλλά έχουμε ξεπεράσει κατά πολύ τα όρια του χρόνου. Εν τάχη αν θέλετε...

ΜΠΑΚΑΣ ΔΗΜ.: Εν τάχη, εν τάχη Πρόεδρε. Εδώ δεν ήρθαμε τώρα .. θέλετε να συζητάω δύο ώρες για τις αστικές συγκοινωνίες;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το ξέρω.

ΜΠΑΚΑΣ ΔΗΜ.: Είκοσι χρονάκια λέμε τα ίδια πραγματάκια, είκοσι χρονάκια.

Λοιπόν, ξέρετε τι βγαίνει στην επιφάνεια; Ότι συνολικό σχέδιο αναδιάρθρωσης χρειάζεται για τους καποδιστριακούς δήμους και για τις συγκοινωνίες. Και όταν ρώτησα στην αρχή αν έχουν γίνει μελέτες και να έχουν ληφθεί κάποιες προσλαμβάνουσες μετρήσεις, το είπα γιατί φαίνεται εδώ πλέον, εμείς κάνουμε μια πρόταση είναι από εκεί μέχρι εκεί ο άλλος να κάνει από εκεί μέχρι εκεί, αυτές είναι δουλειές σοβαρές για ένα Δημοτικό Συμβούλιο. Ένα Δημοτικό Συμβούλιο πρέπει να αποφασίζει πολιτικά ότι χρειάζεται συγκοινωνία η πόλη του και πρέπει να βρίσκει πόρους, όλα τα υπόλοιπα είναι των ειδικών. Τι να ψηφίσω

εγώ τώρα; Αν είναι η γραμμή κερδοφόρα από εκεί μέχρι εκεί; Και ποιος σας είπε ότι οι συγκοινωνίες πρέπει να είναι κερδοφόρες; Αφού επιδοτούνται από το ελληνικό δημόσιο. Δηλαδή ένας απομακρυσμένος άνθρωπος δεν πρέπει να έχει πρόσβαση σ' αυτό το αγαθό, στην πόλη, στο κέντρο κ.λ.π.;

Είναι θέμα τελείως διαφορετικής φιλοσοφίας γι' αυτά τα πράγματα και όταν λοιπόν έγινε πριν δύο χρόνια αυτή η ιστορία, τι θα πούμε τώρα, όχι για το Καρβέλι, όχι για το Λαδά, όχι για κείνο; Φυσικά και χρειάζεται συγκοινωνία. Υπάρχει αντίρρηση σ' αυτό από κανέναν από εμάς εδώ; Ο τρόπος, η μέθοδος που γίνεται, εκεί είναι η διαφωνία και η διαφορά. Ότι όλα ακόμα και με τη σύμβαση, οι παρατηρήσεις του κ. Κοσμόπουλου ήταν πολύ σωστές, αυτή η προχειρότητα μας τρώει που στο μέλλον θα την βρούμε μπροστά μας.

Δεν είμαστε ενάντια κ. Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι στη χρηματοδότηση στην ανάπτυξη των συγκοινωνιών. Το πώς είναι και το πώς έχει να κάνει με το πως μακροπρόθεσμα θα σου δώσεις λύσεις.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ.

ΜΠΑΚΑΣ ΔΗΜ.: Μπαλώματα κάνουμε τώρα, πασαλείμματα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Μπάκας Γιάννης. Σύντομα αν έχετε την καλοσύνη στη δευτερολογία.

ΜΠΑΚΑΣ ΙΩΑΝ.: Κανόνας για τους αιρετούς θα πρέπει να είναι κ. Πρόεδρε, πρώτον να μην διακατέχονται από εμμονές, δεύτερον να μάθουν να ακούνε παρά να μιλάνε. Αυτός είναι γενικός κανόνας. Στην προκειμένη περίπτωση, δεν χρειάζονται να υπάρχουν εμμονές, επειδή αυτό αποφασίσαμε αυτό σκεφτήκαμε άρα αυτό είναι το σωστό. Και δεύτερον, να ακούσουν σήμερα οι συνάδελφοι Αντιδήμαρχοι και αυτές τις φωνές, για να μην επαναλαμβάνω τα ίδια και τα ίδια, που έχουν να κάνουν που αφορούν την εκτέλεση του συγκεκριμένου δρομολογίου. Εάν και εφόσον βραχυκυκλώνει το σύστημα σήμερα, καλό είναι να αναβληθεί το θέμα, τις επόμενες μέρες να βρεθούμε, να είμαστε και εκπρόσωποι εδώ παρατάξεων ...

Φωνή: ... Υπάρχει προθεσμία.

ΜΠΑΚΑΣ ΙΩΑΝ.: "Υπάρχει προθεσμία". Και σεις γιατί το φέρατε στο παρά πέντε ρε παιδιά; Γιατί το φέρατε στο παραπέντε; Αυτά τα σημαντικά θέματα καλό είναι να υπάρχει μια συνεννόηση μια συνάντηση με τους εκπροσώπους των παρατάξεων γιδα να επιτυγχάνεται το μέγιστο αποτέλεσμα που είναι η συναίνεση και η σύνθεση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κ. Μπάκα. Ο κ. Δήμαρχος.

ΜΠΑΚΑΣ ΙΩΑΝ.: Αλλάξτε λοιπόν το συγκεκριμένο δρομολόγιο και προσαρμόστε το στις απαιτήσεις των καιρών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ησυχία παρακαλώ. Έχουμε ξεπεράσει τους χρόνους τελείως.

ΤΣΕΡΩΝΗΣ: Μία λέξη.

Απλώς ήθελα να επισημάνω ότι κανένας μα κανένας από εμάς που τοποθετηθήκαμε αλλά και τους υπόλοιπους, τα τελευταία 15 – 20 χρόνια δεν έχει μπει σε αστικό λεωφορείο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ.

Ησυχία παρακαλώ. Ο κ. Δήμαρχος έχει το λόγο.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι θέλω να συμβάλω και εγώ στη δημιουργική συζήτηση η οποία έγινε ξεκινώντας από 2-3 επισημάνσεις. Η διεκδίκηση είναι πολύ σπουδαίο πράγμα αλλά θα μου επιτρέψετε να πω ότι άλλο πράγμα είναι η διοίκηση και άλλο πράγμα είναι η διεκδίκηση. Γιατί εδώ συζητάμε θέματα κάποιοι συνάδελφοι, όπως και αυτό, με συλλογιστική διεκδίκησης και όχι για να πάρουμε αποφάσεις οι οποίες πρέπει να υπακούουν στο νόμο ο οποίος διέπει τις συγκοινωνίες της χώρας, τον 2963. Αν νομίζουμε ότι πρέπει να αλλάξει αυτός ο νόμος είναι θέμα διεκδίκησης, να το δούμε σε συνεργασία με τους άλλους Δήμους, αλλά έχουμε ένα συγκεκριμένο νόμο σύμφωνα με τον οποίο πρέπει να πάρουμε κάποιες αποφάσεις. Αυτά τα λέγω για να μιλήσω για αστική περιοχή, για το δρομολόγιο Μαντίνεια – Νοσοκομείο που είπατε και κάποια τέτοια ζητήματα που τα λέει και ο κόσμος και αγανακτούν και δικαίως γιατί δεν γίνονται και ίσως και αγανακτούμε και εμείς.

Λοιπόν να συμφωνήσουμε ότι αρχίζει να ικανοποιείται ένα πάγιο αίτημα των Δήμων της χώρας. Γιατί να παίρνουν μόνο επιδότηση οι αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, να επεκταθεί η επιδότηση αυτή. Δυστυχώς ήρθε η επιδότηση όταν ρήμαξε η περιφέρεια της Ελλάδος, τα λεωφορεία έχουν το δικαίωμα να διακόπτουν δρομολόγια αν πέσουν σύμφωνα με το νόμο αυτό, το λέγω για την ιστορία ότι ψηφίστηκε το 2001, όταν η πληρότητα των λεωφορείων πέσει κάτω από 30% έχουν το δικαίωμα να περικόψουν δρομολόγια.

Το άλλο το οποίο έχω να σας πω είναι ότι σ' αυτό το πλέγμα των συγκοινωνιών έχουμε εταιρούς τις αστικές και τις υπεραστικές συγκοινωνίες που έχουν δικαιώματα σύμφωνα με το νόμον αυτό, εμπλέκεται το Υπουργείο εμπλέκεται και η Νομαρχία. Ότι και να λέμε εμείς εδώ άντε να το φτάσουμε μέχρι το επίπεδο της διεκδίκησης. Αν δεν συμφωνήσουμε με όλους τους άλλους και αν δεν τηρήσουμε το νόμο ή δεν τροποποιήσουμε το νόμο, δεν μπορούμε να φτάσουμε σε κάποιο αποτέλεσμα. Ξεκινούμε λοιπόν τώρα αυτό το σημαντικό γεγονός, την ικανοποίηση του πάγιου αιτήματος, έχουμε μία τυποποιημένη σύμβαση απ' την ΚΕΔΚΕ και τα Υπουργεία που το χρηματοδοτούν, έτσι, υπάρχουν κάποια προβλήματα αυτό είναι αλήθεια αλλά αυτά θα τα δούμε τους δεκατέσσερις (14) αυτούς μήνες που θα λειτουργήσει η προγραμματική και θα τα διορθώσουμε τέλη του '09 οπότε και θα έχουμε τη νέα προγραμματική. Να χαιρετήσουμε λοιπόν το γεγονός ότι ξεκινά κάτι σημαντικό, υπήρχε αδικία προς την περιφέρεια από το γεγονός της μη ενίσχυσης των συγκοινωνιών.

Το άλλο το οποίο θέλω να σας πω και νομίζω ότι πρέπει να μας το πιστώσετε, ότι σ' αυτή τη Δημοτική Αρχή οφείλεται το γεγονός της ένταξης του Δήμου Καλαμάτας στο συγκεκριμένο πρόγραμμα. Συνάδελφοι, το είδαμε σε μια εφημερίδα. Πήρα τηλέφωνο εγώ τον τότε Πρόεδρο της ΚΕΔΚΕ, τον κ. Κουκουλόπουλο, στους αγώνες του οποίου οφείλεται σε σημαντικό βαθμό το συγκεκριμένο πρόγραμμα, και τρέχαμε και δεν φτάναμε. Θα είμαστε έξω σήμερα ως Δήμος Καλαμάτας από το συγκεκριμένο πρόγραμμα. Τι έχετε την εντύπωση ότι κάποιος μας διάλεξε και μας έβαλε μέσα; Έγινε ένας αγώνας δρόμου από τις πρώτες μέρες της θητείας μας τυχαίως πέσαμε στο συγκεκριμένο πρόγραμμα πάνω από το δημοσίευμα μιας εφημερίδας. Είμαστε έξω. Ο κ. Κουκουλόπουλος είναι εν ζωή και μπορεί να σας βεβαιώσει, διότι έγινε αγώνας με τον Κουκουλόπουλο με τον Κορωνιά, με ανθρώπους που είχαν ένα ρόλο στην ΚΕΔΚΕ, παλιά στελέχη, για να ενταχθεί και ο Δήμος μας. Και σε συνεργασία και με το Υπεραστικό ΚΤΕΛ και το Αστικό ΚΤΕΛ ακολούθως προχωρήσαμε το συγκεκριμένο πρόγραμμα. Υπήρξε δημόσια διαβούλευση και με τα ΚΤΕΛ που είναι συνεταιίροι σ' αυτήν την προσπάθεια και με όλα τα Τοπικά Διαμερίσματα, με τους Προέδρους και με τα Τοπικά Συμβούλια.

Αγαπητοί συνάδελφοι, έχουμε κάποια δεδομένα στα χέρια μας. Έχουμε για δεκατέσσερις (14) μήνες 375.000 €. Αυτά είναι τα χρήματα, τα οποία πρέπει να τα μοιράσουμε με κάποιο τρόπο, ενισχύοντας εισιτήρια ή ενισχύοντας χιλιόμετρα. Η πολιτική απόφαση η δική μας, και είναι δική μας πολιτική απόφαση η οποία έρχεται στο Δημοτικό Συμβούλιο δεν είναι ούτε του μελετητή ούτε του ΚΤΕΛ, για συγκεκριμένους λόγους τα 2/3 των χρημάτων περίπου να πάνε στο Υπεραστικό ΚΤΕΛ. Γιατί να πάνε στο Υπεραστικό ΚΤΕΛ: Διότι το Υπεραστικό ΚΤΕΛ έχει Δημοτικά μας Διαμερίσματα, τα 13 Δημοτικά μας Διαμερίσματα από τα οποία τα 9 δεν εξυπηρετούνται μέχρι τώρα καθόλου συγκοινωνιακά ή σχεδόν. Αν εξαιρέσουμε τη Μικρή

Μαντίνεια τη Βέργα το Ασπρόχωμα και την Αρτεμισία για λόγους γεωγραφικούς όλα τα άλλα Δημοτικά Διαμερίσματα έχουν από προβληματική ή καθόλου συγκοινωνία. Για να μην πω και την παρανομία που κάνουμε κάποια χρόνια που το Δημοτικό λεωφορείο ανεβαίνει και κατεβαίνει χωρίς άδειες χωρίς τίποτα, ευτυχώς δεν μας συνέβη κάτι, ασκούμε συγκοινωνιακό έργο χωρίς να έχουμε δικαίωμα.

Αυτά είναι δεδομένα.

Λοιπόν είναι πολιτική απόφαση και χαίρομαι γιατί συμφωνούμε να στηρίξουμε τα Δημοτικά Διαμερίσματα. Τα χρήματα είναι δεδομένα, είναι συγκεκριμένα, δεν έχουμε άπειρα χρήματα. Αυτή λοιπόν η βασική αρχή να στηρίξουμε τα 13 Δημοτικά Διαμερίσματα πρέπει να μας βρει όλους σύμφωνους. Είναι μια ουσιαστική πράξη να δώσουμε ζωή έστω και αν 1 λεωφορείο κατεβαίνει 2 φορές την ημέρα στον Λαδά καταρχήν χωρίς επιβάτη ή με έναν. Είναι μία ζωή που θα φέρει κόσμο σιγά – σιγά στη συγκεκριμένη περιοχή.

Το δεύτερο αφορά στις αστικές συγκοινωνίες. Πολλές φορές έχουμε διαβάσει για γραμμές οι οποίες δεν είναι γραμμές αστικής συγκοινωνίας όπως το Πανεπιστήμιο – Κορδίας με 4 λεωφορεία την ημέρα, η γραμμή προς τα Λείκα με 3 λεωφορεία την ημέρα. Αυτά δεν είναι γραμμές αν δεν έχουν κάποιο συγκεκριμένο χρόνο.

Λοιπόν με τα χρήματα που είχαμε, πολιτικά πήραμε την απόφαση και λέμε τα δύο για τα Δημοτικά Διαμερίσματα δια του Υπεραστικού ΚΤΕΛ, το ένα μέρος στο Αστικό ΚΤΕΛ για την ενίσχυση συγκεκριμένων γραμμών ή για μία νέα γραμμή.

Πάω τώρα στο επόμενο σημαντικό κεφάλαιο. Θα αναφερθώ τώρα στη διεκδίκηση. Και εγώ μπορώ να σας πω γραμμές βιώσιμες, πολλές. Συμφωνώ μαζί σας ότι η γραμμή, όχι από τη Μαντίνεια από τις Κιτριές, ας πούμε από τη Μαντίνεια που είναι ο δικός μας χώρος μέχρι το Νοσοκομείο ή μέχρι τη Σπερχογεία να διατρέχει το Δήμο ολόκληρο είναι σωστή πρόταση και πρέπει να γίνει. Αυτό είναι διεκδίκηση.

Πως μπορεί να λειτουργήσει η συγκεκριμένη γραμμή. Με αυτό το νόμο δεν μπορεί να λειτουργήσει πάντως. Πρέπει να αλλάξει ο νόμος, πρώτα απ' όλα. Διότι αν κάνουμε συζητήσεις έχοντας στο μυαλό μας να φτιάξουμε και άλλους νόμους, με συγχωρείτε αλλά κάνουμε συζητήσεις για τις συζητήσεις.

Ποιος θα κάνει τη συγκοινωνία από τη Μικρή Μαντίνεια μέχρι το Νοσοκομείο; Το Υπεραστικό ΚΤΕΛ θα την κάνει ή το Αστικό ΚΤΕΛ που θα την κάνει; Και από πού θα την κάνει; Να ξέρετε ότι με το νόμο είναι κατοχυρωμένες γραμμές μέχρι το 2015 και στο Αστικό ΚΤΕΛ και στο Υπεραστικό ΚΤΕΛ.

Πάμε παρακάτω τώρα. *“Να κάνει ο Νομάρχης ή εσύ που ήσουν στη Νομαρχία γιατί δεν έκανες μια περιοχή αστική βρε αδερφέ; Γιατί δεν έκανες το Ασπρόχωμα αστική περιοχή, γιατί δεν έκανες και τη Βέργα αστική περιοχή να πάει το αστικό λεωφορείο;”* Προσέξτε, το να πάει το αστικό λεωφορείο είναι ολόκληρη ιστορία. Πρέπει να δούμε τι δεδομένα έχει σε υποδομές, τι λεωφορεία έχει και να μπορεί να υποστηρίξει τις συγκεκριμένες γραμμές. Για ακούστε και το άρθρο 7 παρ. 8 του Ν. 2963, για να ξεκαθαρίσουμε αν μιλάμε για διοίκηση ή αν μιλάμε για διεκδίκηση. *“Στην περίπτωση χαρακτηρισμού νέας αστικής περιοχής ...”*, αυτό μου το είπε συνάδελφος δεν το είχα εντοπίσει ούτε εγώ. *“Νέας αστικής περιοχής”*, δηλαδή να ονομάσουμε το Ασπρόχωμα αστική περιοχή τη Μαντίνεια αστική περιοχή, τη Βέργα αστική περιοχή, γιατί τέτοια συγκοινωνία που προτείνετε μόνο η αστική συγκοινωνία μπορεί να την κάνει εκτός αν σκεφτούμε ότι δεν θα επιβιβάζει και θα αποβιβάζει κόσμο μέσα στην Καλαμάτα. Ακούστε λοιπόν, άρθρο 7 παρ. 8, νόμος, για τα πρακτικά, 2963/2001, *“Στην περίπτωση χαρακτηρισμού νέας αστικής περιοχής που είναι προνόμιο του Νομαρχιακού Συμβουλίου, η εκτέλεση της αστικής συγκοινωνίας ανατίθεται κατά προτεραιότητα στο Υπεραστικό ΚΤΕΛ που εξυπηρετούσε την εν λόγω περιοχή. Εάν αυτό αρνηθεί οι οικείοι ΟΤΑ αναλαμβάνουν”* κ.λ.π. Προϋπόθεση λοιπόν γι' αυτά τα οποία μου λέτε... Την ξέρετε το ποια είναι η προϋπόθεση. Ασφαλώς δεν θα είχαμε προβλήματα αν είχαμε ένα ΚΤΕΛ, δεν είχαμε Υπεραστικό και Αστικό αλλά είχαμε ένα ενιαίο ΚΤΕΛ. Αλλά αυτά είναι ζητήματα τα οποία αγαπητοί συνάδελφοι, σ' αυτά δεν μπορεί να δώσει λύση το Δημοτικό Συμβούλιο. Εγώ προσπάθησα να συνεννοηθώ, νομίζω υπάρχει έδαφος συνεννόησης και με το Αστικό και το Υπεραστικό ΚΤΕΛ. Οι άνθρωποι

αυτοί εκπροσωπούν μετόχους, έχουν γενικές συνελεύσεις, Διοικητικά Συμβούλια, μη νομίζετε ότι είναι εύκολα τα βήματα σε χώρους όπου υπάρχει μία συλλογική εκπροσώπηση και μία συλλογική έκφραση. Νομίζω γίνονται βήματα σιγά- σιγά προς την κατεύθυνση της λογικής. Εγώ δεν διαφωνώ ότι αυτά τα οποία είπε ο κ. Μπάκας είναι λογικά. Άλλο λογικά άλλο σύμφωνα με το νόμο, είναι ένα σωρό ζητήματα. Αυτά αγαπητοί συνάδελφοι και τα ξέρετε.

Να σας πω επίσης ότι υπάρχουν κάποια ζητήματα όσον αφορά το όχημα το οποίο δίνουμε εμείς, το πώς θα χρησιμοποιείται το όχημα, αυτά προβλέπονται από τη νομοθεσία από τις συμβάσεις κ.λ.π. ότι το ΚΤΕΛ θα έχει τα πάντα, οδηγό – λάστιχα – ασφάλεια – πετρέλαιο κ.λ.π. και μειώνεται εκεί πέρα, υπάρχει μία μείωση η οποία είναι προκαθορισμένη όσον αφορά την αμοιβή για την χιλιομετρική απόσταση.

Τελειώνοντας ως συμβολή σ' αυτή την κουβέντα έχω να σας πω το εξής: Η υπεραστική συγκοινωνία έχει αμέσως ένα αριθμό 400 εργαζομένων και εμμέσως πενταπλασίων σε επίπεδο οικογενειακό. Είναι από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις στο Δήμο μας και στο νομό. Εμείς συζητούμε, πιέζουμε πάντα προς την κατεύθυνση εξυπηρέτησης των συμφερόντων των δημοτών όμως πρέπει να δώσουμε πολύ μεγάλη προσπάθεια στην ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών και η ανάπτυξη των αστικών συγκοινωνιών εκτός από αυτό που είναι το πρώτο βήμα αγαπητοί συνάδελφοι, σημαίνει ελεγχόμενη στάθμευση, σημαίνει προστασία των στάσεων, με τον ειδικό τρόπο τον τεχνικό τρόπο, σημαίνει τηλεματική ώστε να βλέπεις πότε έρχεται το επόμενο λεωφορείο και σημαίνει συχνά δρομολόγια κατά τακτά χρονικά διαστήματα. Τρία (3) λεωφορεία στα Λέικα σημαίνει ανυπαρξία δημοτικής συγκοινωνίας. Επτά (7) ή οκτώ (8) λεωφορεία σε καθορισμένους χρόνους και μέχρι τον σιδηροδρομικό σταθμό σημαίνει αστική συγκοινωνία. Από τη νέα είσοδο το λεωφορείο, η οποία γραμμή θα καθιερωθεί, θα περπατήσει και με τη συμβολή του Υπεραστικού ΚΤΕΛ και τους ευχαριστώ δημόσια γιατί γνωρίζω το τι μπορεί να συμβεί με ενδεχόμενες προσφυγές, είναι μία γραμμή η οποία θα δώσει λύση στους διακινούμενους προς την αστυνομία προς τον ΟΑΕΔ προς όλες τις βιοτεχνίες προς τη Διασπορά προς τον κόσμο που κινείται από τη νέα είσοδο.

Τελειώνοντας να σας πω, γίνεται μία αρχή, είναι μία νίκη της ΚΕΔΚΕ με μεγάλη συμβολή του Κουκουλόπουλου και με πολύ πίεση για πολλά χρόνια. Θα έχουμε κάποια προβλήματα, θα τα δούμε θα τα αντιμετωπίσουμε και πάντως στην επόμενη προγραμματική είναι βέβαιο ότι θα είμαστε πιο σοφοί και με καλλίτερες προτάσεις και θέσεις.
Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κ. Δήμαρχε.
Ναι κ. Μπάκα ορίστε.

ΜΠΑΚΑΣ ΙΩΑΝ.: Ο κανονισμός μου δίνει την ευχέρεια να αιτιολογήσω

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ορίστε, αιτιολογήστε το.

ΜΠΑΚΑΣ ΙΩΑΝ.: Συμφωνώ με το πρόγραμμα διαφωνώ με τα δρομολόγια και μην επικαλείστε κ. Δήμαρχε το νόμο γιατί ο νόμος απαγορεύει και άλλα πράγματα και μην επεκταθούμε περαιτέρω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εντάξει. Κατανοητό.

ΜΠΑΚΑΣ ΙΩΑΝ.: Καταψηφίζω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν η πλειοψηφία ΝΑΙ, ο κ. Αλευράς ΝΑΙ ο κ. Κοσμόπουλος ΝΑΙ. Κύριε Τσερώνη και εσείς το ίδιο; Ο κ. Τσερώνης και ο κ. Μπάκας ΟΧΙ.

Το Δημοτικό Συμβούλιο με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη του τα προαναφερόμενα, καθώς επίσης και τις διατάξεις των άρθρων 7 και 19 του Ν. 2963/2001 και του άρθρου 83 του Δ.Κ.Κ. (Ν. 3463/2008), μεταξύ των παρόντων κατά τη διάρκεια της ψηφοφορίας δημοτικών συμβούλων, μειοψηφούντων των κ.κ. Τσερώνη και Μπάκα Ιωαν. οι οποίοι τάσσονται ΚΑΤΑ, κατά πλειοψηφία,

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

I. Αποδέχεται το ποσό των τριακοσίων εβδομήντα τριών χιλιάδων ενενήντα ευρώ (373.090 €) που εγκρίθηκε για το Δήμο Καλαμάτας στο πλαίσιο του Προγράμματος «ΣΥΝ – ΚΟΙΝΩΝΙΑ», για το δεκατετράμηνο 1/11/2008 – 31/12/2009, που αφορά το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δημοτικής Συγκοινωνίας που προωθεί η Κεντρική Ένωση Δήμων & Κοινοτήτων Ελλάδος (Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.) σε συνεργασία με το Υπουργείο Εσωτερικών και το Υπουργείο Μεταφορών.

II. Εγκρίνει τη σύμβαση σύμβασης μεταξύ του Δήμου Καλαμάτας και α) του ΚΤΕΛ Αστικών Γραμμών Καλαμάτας και β) του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Ν. Μεσσηνίας Α.Ε., για την ανάθεση από το Δήμο Καλαμάτας Παροχής Υπηρεσιών Συγκοινωνιακού Έργου, σύμφωνα με το υπόδειγμα σύμβασης, τα συνημμένα σ' αυτό Παραρτήματα Α και Β, και τους πίνακες με τις προτάσεις δρομολογίων, τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της απόφασης αυτής.

III. Εξουσιοδοτεί τον Δήμαρχο Καλαμάτας, κ. Παναγιώτη Νίκα, για την υπογραφή των εν λόγω συμβάσεων και τις παραπέρα νόμιμες ενέργειες.

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

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΟΙ ΠΡΟΕΔΡΟΙ

ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΩΝ

Καρατζέας Ν. Παναγιώτης	1. Αθανασόπουλος Κων/νος 2. Αλευράς Διονύσιος 3. Γιαννακούλας Γρηγόριος 4. Γουρδέας Ανδρέας 5. Δικαιουλάκος Βασίλειος 6. Ηλιόπουλος Αθανάσιος 7. Ηλιόπουλος Ιωάννης 8. Ηλιόπουλος Παναγιώτης 9. Καμβυσιδης Ιωάννης 10. Κλειδωνας Θεοφάνης	1. Αργυροπούλου Βασιλική (Αντικαλάμου) 2. Βασιλάκη Γεωργία (Αρτεμισίας) 3. Βεργινάδης Νικήτας (Νέδουσας) 4. Βουτσής Γεώργιος (Λαδά) 5. Βρυώνης Φώτιος (Λεικών) 6. Κουμουνδούρος Νικόλαος (Μ. Μαντίνειας) 7. Κούτρος Χρήστος (Ελαιχωρίου) 8. Περρωτής Παναγιώτης (Σπερχογείας) 9. Σπανός Αντώνιος (Ασπροχώματος) 10. Χειλάς Ευάγγελος (Βέργας)
-------------------------	--	--

11. Κοσμόπουλος Βασίλειος
 12. Κουδούνης Αργύριος
 13. Κουρκουτάς Γεώργιος
 14. Λαγανάκος Γεώργιος
 15. Μιχαλόπουλος Σωτήριος
 16. Μπάκας Δημήτριος
 17. Μπάκας Ιωάννης
 18. Μπασακίδης Νικόλαος
 19. Οικονομάκου Μαρία
 20. Παπαμικρούλης Παναγιώτης
 21. Πολίτης Δημήτριος
 22. Ράλλης Γεώργιος
 23. Σπίνος Γεώργιος
 24. Τσερώνης Κων/νος
11. Χρυσομάλης Ιωάννης (Καρβελίου)

Ακριβές Απόσπασμα
Καλαμάτα, 15 Οκτωβρίου 2008
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΑΡΑΤΖΕΑΣ