

**ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 13/2006****ΠΡΑΚΤΙΚΟ 305/2006**

Στην Καλαμάτα σήμερα, την 6<sup>η</sup> Ιουλίου 2006, ημέρα Πέμπτη και ώρα 9:00 μ.μ., στο αμφιθέατρο «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΣ» της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Μεσσηνίας, επί της πλατείας Νομαρχίας, συνέρχεται σε συνεδρίαση το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Καλαμάτας, μετά την υπ' αριθ. 13/30-06-2006 πρόσκληση του κ. Προέδρου, η οποία επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση από τα μέλη του Σώματος οι κ.κ. : 1) Αδαμόπουλος Παναγιώτης, ως Πρόεδρος του Σώματος, 2) Αθανασόπουλος Κων/νος, 3) Αλοΐμονος Ιωάννης, 4) Αργυροπούλου Βασιλική, 5) Βασιλάκη Γεωργία, 6) Διασάκος Νικόλαος, 7) Δικαιουλάκος Βασίλειος, 8) Ζαφειρόπουλος Δημήτριος, 9) Ηλιόπουλος Αθανάσιος, 10) Ηλιόπουλος Παναγιώτης, 11) Κοσμόπουλος Βασίλειος, 12) Κουδούνης Αργύριος, 13) Κουμουندούρος Νικόλαος, 14) Κυριακόπουλος Γεώργιος, 15) Λαφαζάνος Γεώργιος, 16) Μάλαμας Παναγιώτης, 17) Μαλαπάνης Χρήστος, 18) Μασούρας Γρηγόριος, 19) Μαστοράκης Δημήτριος, 20) Μαυρέα Αικατερίνη, 21) Μέλιος Ιωάννης, 22) Μπάκας Δημήτριος, 23) Μπάκας Ιωάννης, 24) Μπαστακός Παναγιώτης, 25) Νταγιόπουλος Γεώργιος, 26) Παπαμικρούλης Παναγιώτης, 27) Πασχάλης Γεώργιος, 28) Πουλόπουλος Δημήτριος, 29) Τσακαλάκου Σταυρούλα και 30) Χειλάς Ευάγγελος.

Δεν παραβρίσκονται αν και κλήθηκαν νόμιμα οι δημοτικοί σύμβουλοι κ.κ. 1) Γιαννακόπουλος Διονύσιος, 2) Λευθεριώτης Ευστάθιος, 3) Οικονομόπουλος Βασίλειος, 4) Σούμπλης Μιχαήλ και 5) Τσώλης Πέτρος.

Στη συνεδρίαση παραβρίσκονται οι Πρόεδροι των δημοτικών διαμερισμάτων Πηγών, Λαδά και Νέδουσας, ήτοι οι κ.κ. Βαρελάς Γεώργιος, Βουτσής Γεώργιος και Μπατσικούρας Δημήτριος αντίστοιχα.

Δεν παραβρίσκεται αν και κλήθηκε νόμιμα ο Πρόεδρος του δημοτικού διαμερίσματος Καρβελίου κ. Μαρινάκης Σαράντος.

Αφού επιτυγχάνεται έτσι νόμιμη απαρτία, ο κ. Πρόεδρος κηρύσσει την έναρξη της συνεδρίασης, παρουσία του Δημάρχου Καλαμάτας κ. Γεωργίου Ν. Κουτσούλη.

.....  
Στη συνέχεια εισάγεται από τον κ. Πρόεδρο για συζήτηση το μοναδικό θέμα της ημερήσιας διάταξης με τίτλο :

**Παρουσίαση της Α' Φάσης της μελέτης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Καλαμάτας.**

Ακολούθως ο κ. Πρόεδρος δίνει το λόγο στους παρόντες μελετητές του έργου κ.κ. Καρανίκα, Αραμπατζή, Ντοκόπουλο και Ζέκκο οι οποίοι παρουσιάζουν την Α' φάση της μελέτης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Καλαμάτας, ως εξής:

**ΚΑΡΑΝΙΚΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, εκ μέρους της ομάδας μελέτης, σας ευχαριστούμε που μας κάνατε την τιμή να έχετε την υπομονή να ακούσετε ορισμένα θέματα που αφορούν την πρώτη φάση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου. Επειδή η συζήτηση θα συνοδεύεται και με μια προβολή παράλληλα με διάφορα σχήματα και εικόνες, θα ήθελα καταρχήν να ρωτήσω εάν όλοι βλέπετε – δεν είναι σπουδαίο το εάν βλέπετε εμένα ή όχι – αν βλέπετε τα διάφορα εποπτικά μέσα που έχουμε γιατί θα προσπαθήσουμε μια αρκετά μεγάλη σε χρόνο και σε όγκο μελέτη να την παρουσιάσουμε σε πολύ σύντομο χρόνο. Δεν έχει έρθει εδώ το σύνολο των μελετητών που μετέχουν και όσοι είμαστε εδώ θα σας συστηθούμε λίγο αργότερα.

Το γενικό πολεοδομικό σχέδιο της Καλαμάτας αφορά όλο το Δήμο. Αυτή τη στιγμή στη χώρα εκτελείται ένα αρκετά εκτεταμένο σχέδιο και πρόγραμμα παρόμοιων χωροταξικών σχεδίων τα οποία εκπονούνται από διάφορους Δήμους. Θα ήθελα να αρχίσω λέγοντας ότι εδώ και 7 χρόνια, 8 νομίζω ότι φτάνουμε, για πρώτη φορά ισχύει στην χώρα ένας νόμος περί εθνικού χωροταξικού σχεδιασμού και ότι συμβαίνει την 7ετία αυτή που τρέχουμε και συνεχίζεται, αφορά την πρώτη ίσως εφαρμογή ενός συνολικού χωροταξικού. . .(αλλαγή ταινίας) . . . με όλα τα προβλήματα βέβαια που έχει η Ελληνική πολιτεία και η διοίκηση όπως ξέρετε πολύ καλά, ιδιαίτερα στο χώρο της χωροταξίας και της πολεοδομίας.

Για να εντοπίσουμε τα πράγματα στη μελέτη, η μελέτη αποτελείται από φάσεις, εκτελείται από μια σύμβαση η οποία είναι σύμβαση μεταξύ μελετητών και Δήμου, δηλαδή για πρώτη φορά ίσως ο Δήμος εκτελεί μια σύμβαση χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού χωρίς να έρχεται απότομα μια μελέτη από πάνω, από άλλα όργανα είτε από την κεντρική διοίκηση του ΥΠΕΧΩΔΕ, είτε από την Περιφέρεια, ή τη Νομαρχία. Το δεύτερο ευτυχές γεγονός για το Δήμο είναι ότι αυτή η σύμβαση δεν εκτελείται με χρήματα της Δημοτικής αρχής αλλά χρηματοδοτείται από το κεντρικό πρόγραμμα του 3<sup>ου</sup> ΚΠΣ του ΥΠΕΧΩΔΕ. Βέβαια αυτό δίνει τη δυνατότητα στο Δήμο να παρακολουθεί τη μελέτη από την αρχή ως το τέλος, πλην όμως όπως ξέρετε πολύ καλά, παραμένει να είναι γνωμοδοτική η άποψη του Δήμου γιατί αυτή η προσπάθεια έχει ως σκοπό τελικά την έκδοση ενός νομοθετήματος που υπογράφεται από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας Πελοποννήσου. Η σχέση του χωροταξικού σχεδιασμού με τα τεκταινόμενα αυτή την περίοδο που είναι η κατάρτιση της 4<sup>ης</sup> προγραμματικής περιόδου που είναι το 4<sup>ο</sup> ΚΠΣ ας το πούμε έτσι απλά, το οποίο καταρτίζεται αυτή την περίοδο και θα έρθει. Περί το Νοέμβριο θα αρχίσετε να αισθάνεστε τις πιέσεις γιατί πλέον θα φτάσουμε σε επίπεδο προγραμμάτων και έργων. . . Εκπονείται λοιπόν η μελέτη σ' αυτό το κλίμα, σ' αυτή την περίοδο όπου καταρτίζεται η εξέλιξη των χρηματοδοτήσεων για το 2007. Η μελέτη η ίδια όμως έχει έναν ορίζοντα 15ετίας που σημαίνει ότι έχει ένα πολύ ποιο μακροχρόνιο ορίζοντα και αυτό είναι πολύ σωστό γιατί όπως ξέρετε πολύ καλά, οι μεταβολές των πραγμάτων στο χώρο και ιδιαίτερα στον πολεοδομικό σχεδιασμό, στην πραγματοποίηση των πραγμάτων που θέλουμε να φτιάξουμε για την πόλη και την ύπαιθρο παίρνει 10ετίες ολόκληρες. Οπότε έχουμε ένα βραχυπρόθεσμο σχεδιασμό που οφείλουμε να παρακολουθούμε το τρέχον πρόγραμμα του Υπουργείου Οικονομίας και έχουμε και έναν ποιο μακροχρόνιο ορίζοντα.

Λοιπόν, είπαμε για τη σύμβαση. Πρέπει να πούμε εδώ ότι συνεργαζόμαστε άριστα με την τεχνική υπηρεσία. Ο Δήμος έχει μια τεχνική υπηρεσία και βέβαια συνεργαζόμαστε άριστα με τη διεύθυνση και τον επιβλέποντα τον κ. Πατσαρίνο. Η επιτροπή παρακολούθησης της Περιφέρειας παρακολουθεί όσο μπορεί αυτή τη διαδικασία αλλά έχει πάρα πολλές μελέτες να επιβλέπει σε όλη την Περιφέρεια. Θα πρέπει να πηγαίνουμε πολύ ποιο γρήγορα. Το αντικείμενο της σύμβασης όπως ορίζεται από την ίδια τη σύμβαση και το πρόγραμμα είναι ο προσδιορισμός των κατευθύνσεων της χωρικής οργάνωσης του Δήμου - γενικόλογο αυτό κάπως -, ο προσδιορισμός περιοχών ειδικής προστασίας, ο προσδιορισμός περιοχών εγκατάστασης των παραγωγικών δραστηριοτήτων, ο προσδιορισμός κατευθύνσεων πολεοδομικής οργάνωσης των θεσμοθετημένων και προς πολεοδόμηση οικιστικών αποδοχέων και ο καθορισμός μεγεθών οικιστικής ανάπτυξης Α και Β κατοικίας.

Με λίγα λόγια ενώ μέχρι σήμερα, για να το πούμε με απλά λόγια, στο χώρο του Δήμου ο Δήμος δεχόταν διάφορες ρυθμίσεις, τότε κάποιες οριοθετήσεις, τότε κάποια ζώνη οικιστικού ελέγχου, φυσικά έχει το υφιστάμενο ΓΠΣ, άλλοτε έχει κάποιες επεκτάσεις εδώ και εκεί ή μελέτες από δω και από κει. Αυτό το χωροταξικό σχέδιο του Δήμου έχει τη φιλοδοξία να συγκεντρώσει τα δεδομένα που υπάρχουν και υφίστανται και να τα συνδέσει και να νοικοκυρέψει την κατάσταση για μια 20ετία και έτσι νομίζω ότι θα έχει ένα αποτέλεσμα το οποίο θα καθορίσει πάρα πολλά πράγματα έστω και αν αυτά σας φανούν πως είναι γενικόλογα. Αυτοί που έχουν αναλάβει τη σύμβαση είναι ο υποφαινόμενος που εκπροσωπεί μια εταιρεία μελετών, η σύμπραξη είναι από την εταιρεία αυτή μελετών η κα Χρυσάνθη Αραπατζή – Καρρά, πολεοδόμος χωροτάκτης και υπεύθυνη όπως ξέρετε της μελέτης της Περιφέρειας που έγινε και χωροταξικό σχέδιο της Περιφέρειας που ισχύει εδώ και 3 χρόνια ως ΦΕΚ και φυσικά ο Δημήτρης ο Ντοκόπουλος που ασχολείται εδώ κοντά σας τόσα χρόνια με πολλά προβλήματα της πόλης. Η ομάδα μελέτης, δεν θα πούμε τώρα, φαίνεται εδώ αλφαβητικά, αποτελείται από επιστήμονες ειδικούς μεγάλης εμπειρίας μέχρι νέα παιδιά πρόσφατους απόφοιτους που είναι μέλη του γραφείου, σπουδαστές και αποφοίτους πανεπιστημίων όπως το πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Παρόντες εδώ και τώρα θα τους συστήσουμε λιγάκι, είναι η κα Αραμπατζή, ο Δημήτρης ο Ντοκόπουλος - νομίζω τον γνωρίζετε όλοι - ο Κωνσταντίνος Ζέκκος, συγκοινωνιολόγος, η κα Φανή Μπαζού, μέλος της ομάδας μελέτης και πρώην στέλεχος του ΥΠΕΧΩΔΕ, η Έφη η Χριστοπούλου της εταιρείας ΠΛΑΣ και ο Μιχάλης ο Αντωνόπουλος, γεωλόγος.

Τώρα, πρέπει να προσέξετε λιγάκι αυτή την εικόνα των σταδίων της μελέτης γιατί θα ρωτάτε και θα τα ξανασυζητήσουμε. Η μελέτη αποτελείται από 3 στάδια. Σήμερα σας παρουσιάζουμε συνοπτικά το πρώτο στάδιο που είναι η διάγνωση των προβλημάτων, ανάλυση, συγκέντρωση των στοιχείων και μια αξιολόγηση των δεδομένων και παρουσίαση κάποιων προοπτικών και εναλλακτικών σεναρίων. Δηλαδή σήμερα δεν πρόκειται σ' αυτή την πρώτη παρουσίαση και θα ακολουθήσουν και άλλες, να δείτε εδώ το σχέδιο, την τελική πρόταση ή ακόμα και μια προ τελική πρόταση επί της οποίας θα μπορούσαμε να μιλήσουμε με συγκεκριμένα αυτά που πάντα θέλετε βέβαια να ξέρετε, τι θα γίνει εδώ, τι θα γίνει εκεί, τι όρους δομήσεως θα έχουμε εδώ και διάφορα ποσοτικά στοιχεία και χαρτογραφικά στοιχεία. Όμως στη δεύτερη φάση, δηλαδή στο επόμενο στάδιο, που την λέμε Β1, θα συγκροτηθεί το σχέδιο. Αυτό το σχέδιο είναι ένα πολύ σοβαρό κείμενο το οποίο θα σας απασχολήσει και εσάς, θα διανεμηθεί κατά το νόμο και αρμοδίως σε μια σειρά από φορείς που μπορεί να είναι πάνω από 12, άλλες Περιφέρειες το διανέμουν σε 17, σ' όλους αυτούς τους φορείς που εμπλέκονται στην οργάνωση και στο σχεδιασμό του χώρου. Και ποιοι δεν είναι αυτοί τέλος πάντων. Οι φορείς απαντάνε τη γνώμη τους για όλα αυτά, στο τέλος συντάσσει τη γνώμη του και το Δημοτικό Συμβούλιο πάνω σε όλα αυτά ως φορέας πλέον και όχι ως εργοδότης μιας σύμβασης, έχει αυτό το διπλό ρόλο, τότε παίρνει τον πολιτικό ρόλο και αυτό προωθείται στη δεύτερη φάση με τις διορθώσεις που πρέπει να γίνουν, τους συμβιβασμούς, τις απόψεις των άλλων φορέων. Και ποιοι είναι αυτοί; Είναι η αρχαιολογία. . . Οι γνωστοί σημαντικοί φορείς που πάντα φέρνουν τα εμπόδια. Έτσι; Και αυτό προωθείται στον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας και γίνεται η θεσμοθέτησή του

ως ΦΕΚ. Σ' αυτή τη διαδικασία εδώ θα παρακάμψουμε αυτό γιατί σας τα είπα λίγο - πολύ, τις δύο παράλληλες διαδικασίες δηλαδή, του προγραμματισμού από τη μια μεριά του 4<sup>ου</sup> ΚΠΣ που έχει αρχίσει ήδη κάπως να περπατάει με το ΘΗΣΕΑ, από την άλλη μεριά του χωροταξικού σχεδιασμού. Ο χωροταξικός σχεδιασμός όμως δεν γίνεται αυτή τη στιγμή μόνο στο επίπεδο του Δήμου, γίνεται και στο πολύ επάνω επίπεδο. Αυτή τη στιγμή συντάσσεται το εθνικό χωροταξικό της χώρας και ελπίζουμε ότι και αυτό θα θεσμοθετηθεί πολύ σύντομα. Έχουμε ήδη το νομοθετικό πλαίσιο του 2508 για την Πολεοδομία το οποίο ασκείται, έχει αρχίσει να ενεργοποιείται με αυτά τα σχέδια τα τοπικά και κάποτε θα έχει και ο Δήμος Καλαμάτας όπως και άλλοι Δήμοι, ένα τοπικό χωροταξικό σχέδιο όπως το λέμε.

Προχωράμε. Αυτός είναι ο χάρτης που δείχνει μερικές από τις περιοχές που εκπονούνται αυτά τα σχέδια. Η Καλαμάτα είναι μια απ' αυτές και όλη η πλευρά της Μάνης και όλη η πλευρά και η Λακωνική Μάνη και όλη η πλευρά του Μεσσηνιακού κόλπου μέχρι την Κορώνη. Και οι Γαργαλιάνοι και η Κυπαρισσία. Δηλαδή ο νομός καλύπτεται αρκετά καλά όπως και η Περιφέρεια Πελοποννήσου καλύπτεται αρκετά καλά.

Παρακάτω, βλέπετε εδώ τις Περιφέρειες που έχουν τέτοια σχέδια, φιλοδοξούν να έχουν τέτοια σχέδια και έχουν χρηματοδοτηθεί, είναι η Πελοπόννησος και η Ήπειρος οι πιο σημαντικές μετά από την κεντρική Μακεδονία.

Παρακάτω, το περιφερειακό σχέδιο που θέτει ορισμένους κανόνες για το πώς θα κινηθούμε και θα τα περάσουμε αυτά γρήγορα γιατί είναι γενικόλογα. Ορίζοντας των 15 ετών, η προώθηση της αειφόρου και ισόρροπης ανάπτυξης που θα την δούμε κάποτε να γίνεται ή να μη γίνεται. Διάφορες στρατηγικές επιλογές όπως τις λέμε. Τελικά είναι πολιτικού τύπου κείμενα τα οποία πρέπει εμείς με το χωροταξικό σχέδιο πρώτα να τα εξειδικεύσουμε στην πραγματικότητα του Νομού και του Δήμου και με την υποχρέωση να τεκμηριώνουμε ότι ακολουθούμε τη γενικότερη πολιτική που ασκείται από τα πάνω επίπεδα.

Παρακάτω είναι τέτοια σχέδια, τα έχετε δει σε άλλες παρουσιάσεις όταν συζητήθηκε το. . . και υπάρχουν και γνώμες για το πόσο γενικά είναι, άλλες γνώμες για το πόσο περιοριστικά μπορεί να είναι. Η αλήθεια είναι κάπου στη μέση. Αυτό που θα πρέπει να τονίσουμε είναι ότι όλο αυτό κάπου έχει τη ρίζα του σε κάποιες βασικές αρχές οι οποίες έχουν εμποτίσει τώρα και το 4<sup>ο</sup> Κοινοτικό Πλαίσιο και αρχίζει η χωροταξία και ο προγραμματισμός να ανταποκρίνονται σε κάτι που λέγεται χωρική ανάπτυξη. Και είναι όλα αυτά που ακούτε για την αειφορεία και συνοδεύονται και από μια αντίληψη για την ανάπτυξη του αστικού δικτύου δηλαδή και των πόλεων ως ένα σύστημα πολυκεντρικό, δυναμικό, που από τις οποίες μέσα θα αναπτυχθούν οι οικονομικές δραστηριότητες με μια ενεργή σύγκριση με ότι γίνεται στην ύπαιθρο.

Παρακάτω, η Καλαμάτα και. . . Σημαντικό είναι να δούμε ότι και η κατάσταση του χώρου έχει μεγάλη σχέση με τα διάφορα, με τη γεωμορφολογία η οποία δεν αλλάζει βέβαια και τις περιοχές αστικοποίησης. Ξέρετε πολύ καλά ότι οι πιέσεις είναι κυρίως στα παράλια, η εγκατάλειψη του ορεινού χώρου και έτσι αυτές τις ενότητες τις ξανακοιτάμε και σε τοπικό και σε γενικό επίπεδο. Τώρα, το αστικό κέντρο της Καλαμάτας όπως ξέρετε κυριαρχεί στην νότια Πελοπόννησο, δεν υπάρχει αμφιβολία γι' αυτό και ως είναι πρωτεύουσα η Τρίπολη, εξυπηρετεί μια ευρύτατη περιοχή. Οι δραστηριότητες χωρίζονται στον πρωτογενή τομέα. Υπάρχει μια σημαντική αγροτική ενδοχώρα η οποία και εξυπηρετεί την πόλη αλλά και η πόλη εξυπηρετεί την ύπαιθρο. Στον δευτερογενή τομέα ξέρετε ότι παρά τα προβλήματα υπάρχουν ακόμα δυνατότητες, αλλά αυτή τη στιγμή η μεγάλη προοπτική είναι βέβαια στις υπηρεσίες και στον τριτογενή τομέα και στην κυριαρχία του τουρισμού.

Παρακάτω, αυτή είναι η εξέλιξη των πραγμάτων των αξόνων ανάπτυξης που ήδη ξέρετε ότι αναπτύσσονται, ο γνωστός διαγώνιος άξονας που θα φτάσει κάποτε ελπίζουμε και στην

Καλαμάτα ως συγκοινωνιακό έργο. Εδώ είναι μια εικόνα που παρουσιάζει το ανάγλυφο με την κυριαρχία του ορεινού χώρου του Ταΰγετου, την μεγάλη πεδιάδα στην ενδοχώρα, η Καλαμάτα είναι στην άκρη αυτής της πεδιάδας. Παρακάτω η διοικητική οργάνωση. Εδώ τα διάφορα χρώματα είναι οι επαρχίες οι οποίες διοικητικά δεν ισχύουν, όμως οι ενότητες των επαρχιών στη Μεσσηνία έχουν κάποιο χαρακτήρα ακόμα, η καθεμία έχει τη δικιά της λειτουργία και προσωπικότητα.

Τώρα το αναπτυξιακό πρότυπο της περιοχής. Ας μη μπορούμε σ' αυτό γιατί νομίζω ότι σας τάχουν πει και σε άλλες περιπτώσεις και να μπορούμε στην αναπτυξιακή φυσιογνωμία.

ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ: Συνοπτικά θα μιλήσουμε γι' αυτά, υπάρχει μια μεγάλη ανάλυση που έχει γίνει για όλους τους τομείς και για όλες τις παραμέτρους. Συνοπτικά μπορούμε να πούμε ότι έχουμε πληθυσμιακή κυριαρχία του αστικού κέντρου στο Δήμο που συγκεντρώνει το 86% του πληθυσμού, έχει δημογραφική δυναμική εξέλιξη στην τελευταία 20ετία, έχει αύξηση του πληθυσμού στα προαστιακά και τα παραλιακά δημοτικά διαμερίσματα, αντίστοιχα έχει μείωση στα ορεινά. Και η εκτίμηση που έχουμε κάνει με κάποιο λογαριασμό των εποχικών, των νέων κατοικιών, των οικοδομικών αδειών του μονίμου πληθυσμού για το 2006 ξεκινώντας από το 2001, φτάνει για το δημοτικό διαμέρισμα στην τάξη των 68.000 με αντίστοιχο μέγεθος για την Καλαμάτα 61.000 πληθυσμό. Αυτό είναι εκτίμηση, δεν είναι δεσμευτικό και δεν είμαστε σε θέση και σίγουρα να το εκτιμήσουμε ποιο σταθερά. Βέβαια έχει υπολογισθεί ότι ο εποχικός πληθυσμός του Δήμου είναι γύρω στους 12.000. Μεταξύ 10.500 μέχρι 14.000 λογαριάζουμε, δηλαδή στο μέσο όρο 12.000 ο εποχικός που περιλαμβάνει και τον παραθεριστικό. Αυτό είναι ένα διάγραμμα με τις μεταβολές τις πληθυσμιακές στη 10ετία δηλαδή από το 1991 έως το 2001 και στην 40ετία ξεκινώντας από το 1961 και βλέπουμε ότι όσο πλησιάζουμε στα χρώματα και σκουραίνουμε όσον αφορά την δεκαετία, έχουμε αύξηση ή εν πάση περιπτώσει μικρότερη μείωση και αντίστοιχα στην 40ετία κατεβαίνοντας τα χρώματα προς τα πιο ανοιχτά, έχουμε λιγότερη μείωση και αύξηση στα ανοικτά μέρη. Αυτό φαίνεται χαρακτηριστικά και για τα παράκτια. Αυτό είναι ένα διάγραμμα για την εξέλιξη από το 1961 έως το 2001 του Δήμου και κάτω είναι για τα επιμέρους δημοτικά διαμερίσματα.

Βλέποντας, στη συνέχεια έχουμε την ηλικιακή σύνθεση η οποία έχει αρχίσει να έχουμε μεγαλύτερο δείκτη γήρανσης του πληθυσμού γιατί μεγαλώνει η ηλικία των άνω των 65 και κάτω των 14 με αντίστοιχες μειώσεις, λιγότερο βέβαια για το δημοτικό διαμέρισμα της Καλαμάτας, περισσότερο για τον ευρύτερο ιδίως ορεινό χώρο. Έχουμε μια γήρανση του πληθυσμού με την άνοδο των μεγάλων και μικρών ηλικιών και μείωση των παραγωγικών ηλικιών.

Όσον αφορά τα κοινωνικά χαρακτηριστικά ας μην το συζητήσουμε, έχουμε μετρήσει τα μεγέθη των νοικοκυριών, τις συνθήκες στέγασης, τους δείκτες, τα επίπεδα εκπαίδευσης, ας μην σταματήσουμε σ' αυτό, ας προχωρήσουμε λιγάκι στο θέμα των οικονομικών δραστηριοτήτων. Στην πραγματικότητα η περιοχή έχει μια συγκέντρωση των οικονομικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων στο διαμέρισμα της Καλαμάτας και μικρής κλίμακας συγκέντρωση στα όμορα δημοτικά διαμερίσματα. Ο γενικός παραδοσιακός πρωτογενής τομέας σχεδόν μονοκαλλιέργεια σε ένα προϊόν με πολύ θετικές προοπτικές σε σχέση με συνθήκες εκσυγχρονισμού και διεύρυνση της μεταποίησης και της εμπορίας του και βιολογική καλλιέργεια, την ελιά για την οποία μιλάμε όλοι. Η κτηνοτροφία έχει δυνατότητες σημαντικής παραγωγικής δραστηριότητας, παραμένει όμως παραδοσιακή και εμφανίζει τάσεις μείωσης. Η μεταποιητική δραστηριότητα έχει τη γενική μείωση που έχει στο σύνολο του εθνικού χώρου, έχει πολύ μικρές και μικρές μονάδες και συγχρόνως έλλειψη σύγχρονων παραγωγικών και λειτουργικών επιχειρηματικών διαδικασιών. Η τουριστική δραστηριότητα που είναι ένα στοιχείο

με το φυσικό περιβάλλον και που και το ευρύτερο φυσικό περιβάλλον της Πελοποννήσου, της Μάνης και γενικότερα της Μεσσηνίας αλλά και το ειδικό περιβάλλον του Δήμου λόγω ελλείψεως υποδομών είναι σχεδόν στάσιμη. Και η διαφοροποίηση όλων αυτών των δραστηριοτήτων σε σχέση με τον ευρύτερο χώρο του Δήμου, ιδιαίτερα για τις απομακρυσμένες και ορεινές περιοχές, στην πραγματικότητα έχει να κάνει με μια σχέση σχεδόν μόνο τριτογενούς τομέα, δηλαδή διοικητικής κάλυψης και όχι παραγωγικών σχέσεων και διάχυσης της ανάπτυξης του αστικού κέντρου.

Σε σχέση με τον τριτογενή τομέα και ιδιαίτερα για τον τουρισμό έχουμε κάποια στοιχεία αφίξεων στο Δήμο σε σχέση και με τις διανυκτερεύσεις. Έχει αρκετά ευρύτερη τουριστική περίοδο από την γενική κλασική τουριστική περίοδο και αυτό είναι ένα στοιχείο που πρέπει να το εκμεταλλευτούμε και να μπορέσουμε να προχωρήσουμε γιατί έχει συγκριτικό πλεονέκτημα για την τουριστική ανάπτυξη.

Η ανεργία έχει αυξηθεί παρόλο που έχει αυξηθεί και ο οικονομικός ενεργός πληθυσμός. Με την αύξηση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού και τη μικρότερη αύξηση της εργασίας έχουμε στην πραγματικότητα αύξηση της ανεργίας. Αυτό είναι ένα θέμα που μας έχει προκύψει παρόλο που θα μπορούσε κανείς να σκεφτεί ότι ειδικότερα στο δημοτικό διαμέρισμα δεν θα είχαμε τέτοιο πρόβλημα.

Τα προβλήματα είναι σε σχέση με τον κλήρο. . . Ας μην προχωρήσουμε σ' αυτό. Εν πάση περιπτώσει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα αυτή τη στιγμή σε σχέση και με τη μείωση των διαφόρων παραγωγικών τομέων είναι ως προς τον τριτογενή τομέα και ιδιαίτερα στον τομέα του πολιτισμού που μπορεί να συνδυαστεί σε σχέση με τον τουρισμό και με άλλες δραστηριότητες, μπορεί να είναι ένας τόπος προορισμού επαγγελματικού τουρισμού, επιστημονικού τουρισμού, πολιτιστικού τουρισμού. Υπάρχουν διάφορες δυνατότητες πλέον σ' αυτή την εποχή για το πώς αναπτύσσεται τουριστικά και όχι μόνον για τον αέρα και τη θάλασσα και το μπάνιο. Επίσης έχουμε ένα εκπληκτικό φυσικό περιβάλλον που και στην περιοχή της Καλαμάτας χαμηλά, δηλαδή στα χαμηλά αλλά ιδιαίτερα στα ψηλά κοντά στον Ταΰγετο, στις ορεινές ζώνες.

Αυτή είναι η συμμετοχή των δημοτικών διαμερισμάτων στην απασχόληση του Δήμου. Βλέπουμε το πορτοκαλί σκούρο είναι η Καλαμάτα και το ποιο κίτρινο ας πούμε είναι τα δημοτικά διαμερίσματα.

Λοιπόν, αυτά τα μιλήσαμε τα διαρθρωτικά προβλήματα. Τέλειωσε το κομμάτι το οικονομικό και να πάμε στο πολιτιστικό περιβάλλον.

Τώρα γι' αυτό είχαμε πολλά πράγματα να πούμε αλλά δεν νομίζω ότι είναι κατάλληλο να επεκταθούμε, τα κομμάτια τα ιστορικά τα οποία έχουν σχέση για το πώς η Καλαμάτα έφτασε εδώ που είναι, πως ξεκίνησε, τι είχαμε με την Φραγκοκρατία, τη Ενετοκρατία κτλ τα περνάω γρήγορα, δεν θα ασχοληθούμε. Υπάρχει η Καλαμάτα στην εποχή του Όθωνα και αυτή είναι μια άποψη από το 1880 που φαίνεται το νησάκι, ο οικισμός ακριβώς κάτω από το κάστρο, η γέφυρα που περνάει απέναντι. Αυτή ήταν η Καλαμάτα. Αυτή είναι μία ξυλογραφία που έχει γίνει από τις διηγήσεις των περιηγητών, όμως αυτή ήταν η μορφή της. Και αυτές είναι οι εκβολές του Νέδοντα και όπως καταλαβαίνετε είναι πολύ ψηλά η θάλασσα πλέον. Εκεί στο κάτω μέρος από το νησάκι ήταν που αναπτύχθηκε σιγά – σιγά το λιμάνι, η ντουάνα, η Ανάληψη, ο Νικηταράς, η ανάπτυξη της πόλης.

Θα προχωρήσουμε στο πρώτο σχέδιο που έγινε για την Καλαμάτα. Αυτό ήταν το δεύτερο. Υπήρχε ένα πρώτο του 1860 που έγινε για την περιοχή του λιμανιού. Στην περιοχή του λιμανιού εκείνη την εποχή χτίσανε τα σπίτια τους οι προεστοί της πόλης και γι' αυτό ήταν οι πρώτοι οι οποίοι απέκτησαν και σχέδιο.

Πάμε στο επόμενο, είναι το σχέδιο του 1905 το οποίο ένωσε στην πραγματικότητα το λιμάνι με την παλιά πόλη δίνοντας όμως ένα υποδάμιο σύστημα δηλαδή το δίκτυο αυτό των καθέτων δρόμων και μια μεγάλη έκταση ανάπτυξης. Για πάρα πολλά χρόνια και ακόμα ίσως και τώρα δεν έχει καλυφθεί ο χώρος που μας δίνει αυτό το σχέδιο της πόλης.

Αυτό είναι η παλιά πόλη και τα σχέδια επέκτασης, δηλαδή είναι από το πάνω κομμάτι που είναι η παλιά πόλη της φραγκοκρατίας, στη συνέχεια έχουμε μέχρι το 1920 τις δύο πράσινες ζώνες κάτω και επάνω, η επέκταση, και στη συνέχεια η επέκταση του σχεδίου του 1905, το γκρίζο.

Εδώ είναι μια φωτογραφία από μετά τους σεισμούς, πως έγινε η ανακατασκευή και η συντήρηση των Αγίων Αποστόλων. Εδώ είναι μερικές εικόνες από την Καλαμάτα, από διάφορα.

Να πάμε στα αρχαιολογικά και στα διατηρητέα. Έχουν καταγραφεί στην περιοχή 293 αντικείμενα προστασίας διαφόρων εποχών. Αυτά είναι 3 αρχαιολογικοί χώροι, 4 σπήλαια, 75 βυζαντινά και μεταβυζαντινά και 212 νεώτερα. Η πλειοψηφία των μνημείων είναι συνήθως στην Καλαμάτα. Τα αρχαιολογικά βρίσκονται εκτός Καλαμάτας, είναι τα μυκηναϊκά που βρίσκονται στα Ακοβίτικα, εδώ είναι ένας χάρτης που είναι οι κατηγορίες μνημείων ανά εποχή και δημοτικό διαμέρισμα και είναι όπως βλέπετε τα χρώματα αυτά τα βυζαντινά και μεταβυζαντινά που είναι στην περιοχή του κάστρου τα οποία κήρυξε το Υπουργείο Πολιτισμού διατηρητέα και στη συνέχεια κηρύχθηκε κι αυτή η ζώνη από το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ για προστασία του παραδοσιακού οικισμού. Αυτή είναι η έκταση που είχε η πόλη το 1836 και έχει σχέση με την ζώνη προστασίας των βυζαντινών και μεταβυζαντινών και το κομμάτι το μοβ είναι το χαρακτηρισμένο. Αυτή είναι μια τελευταία δουλειά που είχε γίνει για την ανάπλαση της περιοχής του παραδοσιακού οικισμού σε τρεις φάσεις. Ένα κομμάτι μεγάλο αυτής της ανάπλασης έχει υλοποιηθεί. Αυτός είναι ο αρχαιολογικός χώρος στα Ακοβίτικα που ήταν το πρωτοελλαδικό μέγαρο και αυτά είναι μικρά νεότερα όχι μεγάλης σημασίας αλλά πολύ μεγάλης σημασίας γιατί αφορούν τα δημοτικά διαμερίσματα του Δήμου, τα επάνω είναι στη Βέργα, δεξιά είναι στην Σπερχογεία. Αυτό είναι ένας νερόμυλος στην περιοχή της Αλαγονίας, το ίδιο είναι κι αυτό. Αυτά είναι παραδοσιακά στοιχεία τα οποία είναι αντικείμενα προστασίας και ανάδειξης.

Τώρα η κατάσταση του πολιτιστικού και ιστορικού αποθέματος . . .(αλλαγή ταινίας). . . που είχε γίνει, που έκανε αυτοψία και καταγραφή και τα γενικά συμπεράσματα είναι ότι για τα βυζαντινά και τα μεταβυζαντινά απαιτείται να γίνει συντήρηση και για τα νεώτερα συντήρηση, αποκατάσταση και ανακατασκευή του 25% τα οποία βρίσκονται σε κακή κατάσταση. Αυτό είναι ένα κτήριο υπό ανακαίνιση, το δείχνουμε έτσι σαν παράδειγμα, υπάρχουν πάρα πολλά και αυτό είναι ένα κτήριο ήδη ανακαινισμένο.

Θα πω δυο λόγια για το φυσικό περιβάλλον, το οποίο δεν θα το αναπτύξω όλο γιατί περιλαμβάνεται στην τελική παρουσίαση της εκτίμησης του χωροταξικού επιπέδου που θα κάνει ο κύριος Καρανίκας, οπότε θα λεχθεί εκεί. Έχουμε ένα σημαντικό ανάγλυφο στην περιοχή, έχουμε διακριτές ζώνες στην πεδινή, την ημιορεινή και την ορεινή, έχουμε συγκεκριμένες λεκάνες απορροής, σχεδόν η περιοχή μας είναι μια ολοκληρωμένη λεκάνη απορροής, έχουμε την υδρολογική λεκάνη του Νέδοντα, έχουμε ένα πολύ ωραίο φυσικό τοπίο, βλάστηση και οικοσυστήματα σημαντικά, έχουμε τον ορεινό χώρο με τα φαράγγια, τους χειμάρρους και της χαραδρώσεις, έχουμε επίσης και μια περιοχή προστατευόμενη που ανήκει στον κατάλογο NATURA. Σημαντικό στοιχείο για την ανάπτυξη της περιοχής, ιδιαίτερα του ορεινού χώρου είναι ο πρωτογενής τομέας σε συνδυασμό με τριτογενείς δραστηριότητες που σημαίνουν διοικητική υποστήριξη και παρουσία. Εκείνα που χρειαζόμαστε είναι διαφύλαξη του περιβάλλοντος, αποκατάσταση, ανάδειξη και ορθολογική εκμετάλλευση του φυσικού πλούτου μας με αειφορική διαχείριση. Κι αυτό είναι ένα βασικό στοιχείο αυτών των μελετών οι οποίες

προβλέπουν τη βιώσιμη ανάπτυξη του χώρου, του περιβάλλοντος και όλων των στοιχείων που τον απαρτίζουν. Σκεφτόμαστε ότι ένα σχέδιο ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού που είναι μέσα και στα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής προστασίας θα μπορούσε να αναδείξει και να ξαναζωντανέψει με προσπάθεια μεγάλη, δεν είναι απλό, τους οικισμούς της ορεινής ζώνης. Χρειάζονται οι περιοχές αυτές ενίσχυση της απασχόλησης διαχείρισης και προστασίας, ενίσχυση της επιχειρηματικότητας για οικοτουριστικές, αγροτουριστικές δραστηριότητες, χρειάζονται προετοιμασία ατόμων που θα μπορούσαν να παρακολουθήσουν τα περιβαλλοντικά στοιχεία και τις παραμέτρους και τη φύλαξη των περιοχών αυτών. Επίσης χρειάζεται κατάλληλη υποδομή, αποκατάσταση των αναβαθμών και αποκατάσταση των μονοπατιών. Οι αναβαθμοί θα μπορούσαν να αποκατασταθούν και να χρησιμοποιηθούν, να φυτευτούν με ελιές με την έννοια ότι και το αγροτικό τοπίο το οποίο είναι χαρακτηριστικό της περιοχής να εξακολουθήσει και να δώσει την σημασία του στην ανάδειξη της περιοχής και τα εδάφη να μπορέσουμε να συγκρατήσουμε. Ένα βασικό στοιχείο με όλα αυτά είναι η παραγωγή βιολογικών προϊόντων, η σωστή γιατί αυτή τη στιγμή έχουμε ανεξέλεγκτη συλλογή των αρωματικών φυτών από τον Ταΰγετο που είναι το τσάι, η μέντα, η ρίγανη. Είναι βασικά στοιχεία αυτά τα οποία είναι στοιχεία – προϊόντα προέλευσης, ονομασίας προέλευσης.

Ένα άλλο θέμα θα μπορούσε να είναι, να συζητήσουμε για τα θέματα της ρύπανσης. Χρειάζεται προστασία των υδάτινων αποδεκτών, της ανακύκλωσης, των λυμάτων, της λυματολάσπης, των περιβαλλοντικών υποδομών, της αποχέτευσης, της προστασίας των επιφανειακών και υπογείων υδάτων, την ρύπανση από τις καλλιέργειες, τα φυτοφάρμακα, τα λιπάσματα, την υπεράντληση, την υδρολίπανση, την υφαλμύρωση. Γι' αυτά χρειάζεται ενημέρωση, ευαισθητοποίηση, εκπαίδευση των πολιτών, των καλλιεργητών, των κτηνοτρόφων, των επισκεπτών. Θα μπορούσα να σταματήσω εδώ.

**ΚΑΡΑΝΙΚΑΣ:** Κοιτάξτε, θα αφήσουμε την κανονική ροή της συζήτησης και θα φτάσουμε λίγο στο τέλος. Θα μιλήσουμε λίγο για το που καταλήγουμε. Καταλήγουμε στη διατύπωση διαφόρων εναλλακτικών λύσεων. Η μελέτη τα λέει αυτά «σενάρια» και τα λέει «σενάρια» διότι πραγματικά δεν πρόκειται για την κατασκευή κάποιων εναλλακτικών τεχνικών λύσεων αλλά για διάφορες αντιλήψεις συγκροτημένες για το που πάει ο τόπος, που πάει ο Δήμος. Στα σενάρια αυτά συντίθενται διάφορες κατηγορίες προβληματισμού. Αυτές είναι:

- Η οικονομία. Όπως είδατε, κάποια αναπτυξιακά μεγέθη.
- Το περιβάλλον.
- Η κατάσταση των οικισμών.
- Οι επενδύσεις.

Δηλαδή οικονομικά στοιχεία και στοιχεία του χώρου. Όπως ακούσατε οι εναλλακτικές υποθέσεις για τον πληθυσμό, για την απασχόληση, για τις δημόσιες επενδύσεις και τι μπορεί να κάνει ο χωροταξικός σχεδιασμός αντιμετωπίζοντας τη σύνθεση αυτών των πραγμάτων.

Άμα το σκεφτείτε και λιγάκι σε όρους χρήσεων γης και όρους δομήσεων και περιορισμών ή κινήτρων που δίδονται για την ανάπτυξη του αστικού ή του χώρου της υπαίθρου ή του αγροτικού χώρου, υπάρχουν ουσιαστικά διάφορες εναλλακτικές, θεωρητικά τουλάχιστον, υποθέσεις. Η μια είναι να αφήσουμε τα πράγματα να πηγαίνουν όπως πάνε. Εμείς αυτό επιστημονικά το λέμε το σενάριο των τάσεων. Δηλαδή οι τάσεις που ισχύουν λίγο – πολύ, όπως ακούσαμε και πριν στη συζήτηση για τα ΤΕΙ, δεν θα κλείσουν τα ΤΕΙ ή θα είναι λίγο λιγότεροι οι φοιτητές, λίγο καλλίτερη η παιδεία σε ορισμένα τμήματα, λίγο χειρότερη αλλού. Δηλαδή μια διαχείριση μιας κατάστασης όσο αυτό μπορεί να ισχύει. Το σενάριο των τάσεων πάντοτε θεωρείται και από τους οικονομολόγους και αναπτυξιακά, ένα σενάριο που τελικά οδηγεί σε ένα μαράζωμα.



Από την άλλη μεριά υπάρχει ο προβληματισμός για την προστασία. Δηλαδή έχετε ακούσει για τις περιβαλλοντικές ζώνες. Λοιπόν. υπάρχει όλος ο προβληματισμός πόσο πρέπει να προστατεύουμε το χώρο.

Ας αρχίσουμε από το περιβάλλον. Πόσο αυστηροί θα είναι οι όροι στην περιοχή του Ταΰγετου και σε ποιες ζώνες; Και ποιες θα είναι οι απαγορεύσεις και τι θα είναι το επιτρεπόμενο; Θα είναι αυστηρό, θα είναι κάτι ενδιάμεσο; Το ίδιο ισχύει όπως ξέρετε και για τις πόλεις. Θα αφήσουμε τις χρήσεις ανεξέλεγκτες; Θα τις ελέγξουμε μέχρι ένα βαθμό, ή θα είμαστε πάρα πολύ αυστηροί και περιοριστικοί; Το ίδιο μπαίνει και με την πλευρά του πολιτιστικού περιβάλλοντος και κυρίως των αρχαιολογικών χώρων, ποιες είναι οι συνθήκες, πόσο θα αντιμετωπίσουμε την προστασία, έχετε ακούσει για τον όρο απόλυτη προστασία.

Γενικά η κατεύθυνση που τελικά προτείνει και επιλέγει η μελέτη είναι αυτό που λέμε το «ρεαλιστικό σενάριο», είναι το ποιο δύσκολο να προσδιορισθεί γιατί είναι πολύ εύκολο να απαγορεύουμε πράγματα αλλά αυτό έχει ως συνέπεια επειδή δεν τηρούνται τα αποτελέσματα της απαγόρευσης, να είναι μόνο στο γράμμα των εγγράφων και στο χώρο να πραγματοποιούνται και αυθαιρεσίες και να μην έχει καμία σχέση αυτό που γίνεται στην πραγματικότητα με την απαγόρευση που ισχύει στα βιβλία. Οπότε έχει επινοηθεί ο όρος «λειτουργική προστασία» που εμπεριέχει μια σειρά από πράγματα, δηλαδή προστατεύω τον αρχαιολογικό χώρο εάν τον επιμελούμαι. Δεν πειράζει εάν εκεί με κάποιους όρους προσθέσω κάτι που αφορά τον τουρισμό, γιατί η απόλυτη προστασία καμιά φορά συνδέεται και με την απόλυτη εγκατάλειψη έστω και αν έχουμε έναν φύλακα. Με αυτά τα παραδείγματα θέλω να σας πω απλά ότι το τελικά συνδεθμένο σενάριο που θα δείτε περισσότερο καλά στη δεύτερη φάση συνδυάζει κάποια άποψη επάνω σ' αυτά τα θέματα. Εμπνέεται από την ιστορία του ποιο θα είναι το αναπτυξιακό πρότυπο της περιοχής, του Δήμου σ' αυτή την περίπτωση αλλά ο Δήμος που έχουμε εδώ δεν σταματάει στα όριά του. Ο πλούτος του Δήμου όπως θα δούμε και από μια χωροταξική θεώρηση αφορά ουσιαστικά το επίπεδο του Νομού και της μισής τουλάχιστον Περιφέρειας στην οποία δεσπόζει.

Λοιπόν έχουμε τα αναπτυξιακά μεγέθη τα οποία μας δίνουν και οικονομική ανάπτυξη και όμως δημιουργούν συνθήκες οι οποίες μπορεί να βλάψουν το περιβάλλον εάν δεν προσέξουμε πως κινούνται και που γίνονται τα πράγματα. Λοιπόν αυτό το παιχνίδι μεταξύ προστασίας, όρων, περιορισμών χρήσεων αλλά και αναπτυξιακής λογικής είναι αυτό η καρδιά και ο κύριος προβληματισμός της μελέτης.

Τώρα για να μιλήσουμε λίγο χωροταξικά, εδώ έχουμε όπως είδατε και στην αρχή ένα αστικό κέντρο που παρά τη σπουδαιότητα της Τρίπολης, θεωρούμε ότι στη νότια Πελοπόννησο έχει τα περισσότερα προσόντα για να το δούμε να εξελίσσεται σε ένα σημαντικό αστικό κέντρο και σημαντικό δεν σημαίνει πάντα μεγάλο. Δηλαδή δεν είναι ανάγκη να γίνει της τάξης των 150.000 για να είναι σημαντικό. Θα λέγαμε ότι εάν δεν ήταν αυτό το φοβερό φράγμα του Ταΰγετου θα είχαμε εδώ ένα δίπολο Σπάρτη – Καλαμάτα ίδιο με το Λάρισα – Βόλο, αλλά εκεί είναι πεδιάδα και εδώ είναι βουνό. Και εδώ ερχόμαστε στη σημασία του ανάγλυφου και της λεκάνης απορροής στην οποία ανήκει ο Δήμος. Και πριν απ' αυτό βλέπετε εδώ μια απλή απεικόνιση της διασύνδεσης Καλαμάτας με τα δευτερεύοντα κέντρα του Νομού τα οποία έχουν γίνει με κάποια επιλογή. Έχει αυτό το ρόλο μέσα στο Νομό. Αλλά με αυτές τις περιέργες καμπύλες που βλέπετε ουσιαστικά η Καλαμάτα λειτουργεί ημερήσια μέσα σ' όλη αυτή τη ζώνη. Και ημερήσια εννοούμε ότι μπορώ να κατοικώ και πολύ άνετα να εργάζομαι. Είτε να κατοικώ στην ύπαιθρο χώρα και να εργάζομαι στην Καλαμάτα είτε να είμαι στην Καλαμάτα και να πηγαίνω σπίτι μου και το προάστιό μου να είναι ακόμα και μέχρι όπου θέλετε. Εμείς αυτές τις καμπύλες αναγνωρίζουμε. Κάπου εκεί μετά το Πεταλίδι, μετά τη Λογγά τα πράγματα γίνονται λίγο ποιο δύσκολα για ημερήσια, δεν ξέρουμε τι θα γίνει με μελλοντικά δίκτυα.

Ιστορικά βλέπετε εδώ μια κατάταξη η οποία μας βοηθάει να καταλάβουμε το χώρο λίγο πριν από πάρα πολλά χρόνια. Μας ενδιέφερε πολύ να δούμε αυτή την περιοχή που βλέπετε με νούμερο 10, είναι η περιοχή της Καλαμάτας σε κάποια εποχή που βλέπετε πως διεισδύει αυτό που λέγανε οι Ενετοί Καλαμάτα μέσα στην πεδιάδα διοικητικά και λειτουργικά.

Παρακάτω, αυτή είναι η λεκάνη που σας έλεγε η κα Αραπατζή. Είναι ένα σύστημα απορροής που έχει κεντρικό κορμό το Νέδοντα ο οποίος έρχεται και περνάει μέσα από το αστικό κέντρο και βλέπετε την αυτονομία που έχει η Καλαμάτα. Έχει μόνο μια μικρή έξοδο προς τη Μάνη, το στενό αυτό της Βέργας και έχει βέβαια τη μεγάλη πεδιάδα που εκτείνεται από τη Θουρία μέχρι το Μελιγαλά.

Οι υψομετρικές ζώνες που αναγνωρίζουμε, που θα δείτε σε όλους τους χάρτες είναι η παραλιακή ζώνη, τα πρώτα 500 μέτρα όπου εκεί ισχύουν οι μεγαλύτερες πιέσεις, τα μεγαλύτερα προβλήματα, οι μεγαλύτερες τιμές γης και η επιθυμία όλων να πάνε εκεί και να δραστηριοποιηθούν εκεί πέρα. Ο άμεσος κρίσιμος παραλιακός χώρος που τον έχετε ζήσει, άδειος από τη μεριά τη δυτική και πλήρης πλέον από την άλλη πλευρά. Ένας προβληματισμός ο ορεινός χώρος. Τα χωριά που είναι μαζεμένα επάνω της Αλαγονίας, όλα μια ενότητα με μεγάλη σαφήνεια αποκομμένη υψομετρικά. Υπάρχει ένα σκαλοπάτι που δεν υπάρχουν πολλοί οικισμοί. Για να φτάσουμε σε εκείνα έχουμε πάει σε ένα άλλο κόσμο. Παρακάτω οι κλήσεις του εδάφους, μας λένε κι αυτές διάφορα πράγματα. Το κόκκινο είναι ο πεδινός χώρος, ο ισόπεδος και εκεί συγκεντρώνεται όλη η δραστηριότητα η σημερινή του αστικού κέντρου, οπότε καταλαβαίνετε τι σημαίνει το παλιό ΓΠΣ και όλος ο πεδινός χώρος που έχουμε να τον ρυθμίσουμε κατά κάποιο τρόπο.

Παρακάτω, το οικιστικό δίκτυο έχει διάφορες ομαδοποιήσεις που έχουν και ιστορικές ρίζες. Όλο αυτό το πυκνό συγκρότημα χωριών και οικισμών που τώρα έχουν αρχίσει να ενοποιούνται με το γενικό πολεοδομικό σχέδιο το παλιό, με τις περιοχές πολεοδομήσεων που τώρα γίνονται, στον άξονα που πηγαίνει προς τα επάνω, Ασπρόχωμα, Λαίικα, όλο αυτό το συγκρότημα που έχει και ιστορικές ρίζες, είναι μια ομάδα οικισμών που τους λέμε ουσιαστικά προαστιακούς. Αυτοί πλέον είναι όχι μόνο τα προάστια αλλά οργανικά πλέον θέλουν να δεθούν με την Καλαμάτα. Έχουμε ένα άλλο συγκρότημα στο Αράκοβα – Ελαιοχώρι που είχαμε τη μεγάλη καταστροφή. Και αυτό το συγκρότημα κάπως απομονωμένο στο χώρο. Και βέβαια αυτό που σας είπα επάνω, το μεγάλο συγκρότημα της Αλαγονίας η οποία ήταν και παλιά . . . Αυτά είναι τα παλιά διοικητικά όρια με κάποια ερμηνεία του συνεργάτη μας του ιστορικού, τον ξέρετε καλά νομίζω τον κ. Σαΐτα. Κοιτάξτε πως ήταν διαρθρωμένα τα δημοτικά διαμερίσματα παλαιότερα που στα ίχνη τους αυτά διαρθρώνονται τα σημερινά.

Η απογραφή χρήσεων γης που κάναμε μέσα και έξω από το γενικό πολεοδομικό σχέδιο που ισχύει. Πήγαμε, γυρίσαμε και ενημερώσαμε τους χάρτες που δεν υπάρχουν και φτιάξαμε αυτόν τον χάρτη χρήσεων γης συμβουλευόμενοι και άλλα στοιχεία του χώρου.

Παρακάτω, εδώ αναδεικνύεται το πρόβλημα του Μπουρνιά. Ένας ιδιαίτερος χώρος με παραλία, με ενδοχώρα, με τη εξάπλωση των βιομηχανικών χρήσεων. Ενώ έχουμε μια βιομηχανική περιοχή αυτή είναι άδεια και οι χρήσεις πηγαίνουν και καταλαμβάνουν κάτω διάσπαρτα την αγροτική περιοχή. Μια περιοχή η οποία δεν είναι και υγιής για το σκοπό για τον οποίο υπήρχε. Είναι ένα εγγειοβελτιωτικό έργο το οποίο έχει απαξιωθεί. Να, η ενετική ερμηνεία για το ποιο ήταν το περιθώριο «Καλαμάτα» το οποίο περιλαμβάνει και τη Θουρία και άρα μας λέει ότι η Καλαμάτα αρχίζει και διαμορφώνει έναν άξονα ο οποίος ακολουθεί σιγά – σιγά να φτάσει το Μελιγαλά. Θα μου πείτε όλο αυτό θα γίνει πόλη; Όχι, αλλά είναι ένας αναπτυξιακός άξονας.

Όλα αυτά τα στοιχεία συνθέτουν μια εικόνα του χώρου που είναι χρήσιμη για μας για να μπορέσουμε να καταλάβουμε το σχεδιασμό που θα κάνουμε, πως θα συνταιριάξει με τις

εξελιξείς που θέλουμε να δούμε και από το παρελθόν και από το μέλλον. Κοιτάξτε το δρόμο, αυτή τη διακεκομμένη γραμμή, είναι το ιστορικό ίχνος του παλιού μεγάλου δρόμου που πήγαινε από μέσα από την εσωτερική Μεσσηνία, την πεδιάδα, και περνούσε από την Καλαμάτα και πήγαινε στη Μάνη που τότε ήταν μια μεγάλη πληθυσμιακή ενότητα που έφτανε τους 30.000 – 35.000 κατοίκους ενώ η Καλαμάτα ήταν ένα χωριό. Να το νησάκι εκεί κάτω, αν θέλετε να δείτε την εικόνα που είδατε στην γκραβούρα, αυτό είναι περίπου το νησί, η έξοδος του Νέδοντα που σήμερα είναι ποιος ξέρει τι αν μπορέσουμε να το τοποθετήσουμε. Η παραλία του Μπουρνιά, τα συγκροτήματα των χωριών και οι παλιές ονομασίες των Ενετών, Αρτομουρά, Σωτηριάνικα, δεν πειράζει, είναι έξω από το Δήμο αλλά αργότερα εμείς πρόκειται να προτείνουμε και διασυνδέσεις με ότι γίνεται στους γύρω Δήμους, ιδιαίτερα στον χώρο της υπαίθρου.

Παρακάτω ο δρόμος για την Σπάρτη. Αυτά μπορούμε να τα περάσουμε γρήγορα μια στιγμή. Με τα μοβ βλέπετε τα ιστορικά ίχνη, αργότερα βλέπετε τα διαμερίσματα αυτά, Ασπρόχωμα, γράφαν παλιές ονομασίες από τα ίδια χωριά, ο δρόμος ο παλιός για τον Μιστρά, τα χωριά του Μιστρά ήταν ενωμένα μ' αυτά τα χωριά. Η Καλαμάτα ήταν ένα χωριουδάκι εδώ μικρότερης σημασίας απ' αυτά τα συμπλέγματα. Άλλα μονοπάτια εδώ που πηγαίνανε κατευθείαν από το Ελαιοχώρι στα Αλτομουρά. Και σιγά – σιγά διαμορφώνονται, εδώ σας βάζουμε για να προσανατολιστείτε το σημερινό ΓΠΣ στο ιστορικό πλαίσιο και τα νέα διαμερίσματα που ισχύουν σήμερα που το '30 ήταν πολύ λιγότερα. Αυτά τις διασπάσεις εδώ στα διαμερίσματα τα τοπικά, η Αλαγονία ήταν πάρα πολύ πιο μεγάλη στα διοικητικά της όρια, περίπου τη δεκαετία του '30 αν θυμάμαι καλά ή του '20. Και εδώ βλέπετε πως σχηματίζονται οι καινούργιες εγκεκριμένες πολεοδομήσεις που έχουμε και σχηματίζεται αυτό το πράγμα εδώ που μοιάζει πάρα πολύ με το ιστορικό πλαίσιο πάλι. Και εδώ κάτι πρέπει να γίνει με τα χωριά.

Παρακάτω, είναι οι αποτυπώσεις μας για τις χρήσεις και τις αραιοκατοικήσεις έξω από το ΓΠΣ που ισχύει. Βλέπετε τη διαμόρφωση αυτού του άξονα και του παραλιακού και το άδειο εδώ. Και να και οι χρήσεις και η οικοδόμηση. Ο άξονας της Μεσσηνίας, η νέα είσοδος εδώ αρχίζει και φαίνεται, κάτι λείπει εδώ πέρα. Αυτή είναι η περιοχή του αστικοποιημένου χώρου της Καλαμάτας που φτάνει στα πρώτα πεδινά ας το πούμε και από εκεί αρχίζει ένας άλλος κόσμος. Δηλαδή έχουμε να αντιμετωπίσουμε τη νέα αστικοποιημένη περιοχή η οποία δεν είναι άλλη από αυτή που ξέρετε, εκεί που αρχίζουν οι μεγάλες χρήσεις, όλα τα προβλήματα θα είναι εκεί και οι προβλέψεις μας όσο ποιο καλές και ευέλικτες είναι, τόσο ποιο επιτυχημένες θα είναι οι ρυθμίσεις που θα κάνουμε.

Τώρα, ποιες ρυθμίσεις θα κάνουμε για να έρθουμε πάλι στο δια ταύτα και στις απορίες. Οι ρυθμίσεις είναι οι εξής: Πρέπει να πούμε που, πόσες χρειάζονται νέες πολεοδομήσεις και μ' αυτό εννοούμε νέες πυκνοσυμπαγείς οικιστικές ενότητες. Το υπόλοιπο είναι η εκτός σχεδίου περιοχή, ο εξωαστικός χώρος. Μόνο που θέλουμε αντί να ισχύει η αλλοπρόσαλλη εκτός σχεδίου, ένα συνονθύλευμα διατάξεων που ακόμα και εμείς μετά από τόσα χρόνια ψαχνόμαστε για να το βρούμε, και εμείς και διάφοροι δικηγόροι, θέλουμε να τακτοποιήσουμε αυτό το χώρο με μια νέα εκτός σχεδίου κατάσταση η οποία μοιάζει με τις ζώνες οικιστικού ελέγχου που έχετε στην εμπειρία σας. Θυμάστε στην περιαστική ζώνη της Καλαμάτας; Ε, τώρα αυτή την περιαστική ζώνη είμαστε υποχρεωμένοι να την τεντώσουμε στα όρια του Δήμου.

Οι οικισμοί του ορεινού χώρου. Πρέπει να τους περάσουμε γρήγορα, είναι οι ομάδες που σας είπα, τους μελετάμε σε επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού 1:5000 με τον ορθοφωτοχάρτη. Εδώ είναι κάποια δείγματα από τα τοπία και τα ενδιαφέροντα πράγματα που υπάρχουν. Υπάρχει μια καταπληκτική ενότητα του φυσικού περιβάλλοντος με τον οικισμό. Είναι οικισμοί οι οποίοι ουσιαστικά είναι τοποθετημένοι μέσα σε ένα σύμπλεγμα ορεινής κατάστασης, μεταξύ δάσους και αγροτικού χώρου ο οποίος βέβαια βρίσκεται υπό εγκατάλειψη. Αν δεν ήταν και η ελιά θα είχαμε πολύ σημαντικότερα προβλήματα. Παρακάτω είναι εικόνες χωριών. Το καθένα

έχει τα χαρακτηριστικά του τοπίου, κανένα απ' αυτά δεν έχει σημαντικές υποδομές, η εγκατάλειψη είναι γνωστή σε όλους σας. Οι υπηρεσίες που βρίσκει εκεί κανείς είναι υποτυπώδεις μέχρι να μην υπάρχουν καθόλου. Και τα περισσότερα απ' αυτά διαθέτουν αυτό το προσόν που είναι πάρα πολύ σημαντικό αυτή την περίοδο και ίσως και για μερικούς χώρους προσελκύει και κερδοσκοπικές καταστάσεις, το προσόν πλέον της θέας. Δηλαδή έχει αναδειχθεί το οικόπεδο με θέα σε ένα έπαθλο πλέον.

Τα μοναστήρια παραπέμπουν στο θρησκευτικό τουρισμό.

Παρακάτω, εδώ είναι οι. . . (αλλαγή ταινίας). . . οι ορεινοί οικισμοί, τα είπαμε αυτά, ας τα ξεπεράσουμε. Για να καταλάβετε λιγάκι την αποτύπωση των χρήσεων που κάνουμε σε κάθε οικισμό. Βλέπετε εδώ, εδώ θα κάτσουμε λιγάκι, αυτό είναι καλό δείγμα όλων των στοιχείων που έχει ο χώρος. Είναι τα παλιά χωράφια τα οποία τώρα έχουν μετατραπεί σε ενδιαφέροντες πεζούλες αλλά με κάτι που μοιάζει πλέον σε γκαζόν. Η ελιά. Άμα πάει κανείς κοντά δεν έχουμε κανέναν οικισμό ο οποίος να είναι πραγματικά καταπληκτικός υπό την έννοια του να έχει αξιόλογα στοιχεία για να τον πούμε ότι θα τον κηρύξουμε παραδοσιακό, να τον κηρύξουμε ένα αρχαιολογικό παράδειγμα. Όμως υπάρχει οικοδομική δραστηριότητα και συντήρηση απ' αυτούς που είναι ιδιοκτήτες ακόμα. Δεν ξέρουμε εάν αυτό θα συνεχισθεί για μια γενιά, τα παιδιά των σημερινών συνομήλικό μου που έχουν εκεί σπίτια θα συνεχίσουν ή αυτά που είναι στην Αμερική; Είναι προβληματισμοί.

Τώρα, για να μπει η δραστηριότητα σ' αυτόν τον ορεινό χώρο έχουμε το ελάττωμα της προσπέλασης και έχουμε και τα προσόντα του τοπίου. Οι δραστηριότητες που θα πάνε εκεί, τις λέμε συνήθως αγροτουρισμός, είναι ένας συνδυασμός από τουρισμό και αγροτικές ασχολίες αλλά κάποιων προϊόντων ειδικών και αυτών που λέμε ονομασίας προελεύσεως. Βασικά η σχέση με την Καλαμάτα είναι απαραίτητη για τα περιαστικά και προαστιακά. Για τα κοντινά χωριά δεν νομίζω ότι υπάρχουν σοβαρά προβλήματα διασύνδεσης. Για τα ορεινά θέλει μία ποιο ισχυρή παρέμβαση. Δηλαδή τα χωριά της Αλαγονίας είναι μια περιοχή που πρέπει να συνδεθεί και με την άλλη πλευρά, να πάρει και να αντλήσει από την πλευρά του Μιστρά και της Λακωνίας ώστε να γίνει ένα σύμπλεγμα κάπως ποιο δυναμικό.

Τώρα στη χωροταξία ξέρετε ασχολούμεθα πολύ με το σπορ που λέγεται να ανακαλύψουμε τις συγκρούσεις χρήσεων γης, τα προβλήματα και τον προβληματισμό για τον χώρο γενικά. Σας τόνισα και πριν ότι τα κυριότερα προβλήματα είναι στα πεδινά. Επάνω έχουμε διάφορα προβλήματα ανάπτυξης μικρού μεγέθους. Δεν είναι μικρά τα προβλήματα των χωριών, αλλά είναι μικρό το μέγεθος. Τα μεγάλα προβλήματα είναι κάτω στον αστικό χώρο, πως θα διοργανώσουμε τις δραστηριότητες. Ο πλήρης έλεγχος των χρήσεων δεν είναι εφικτός ούτε με τα εργαλεία που έχουμε, ούτε με τις τάσεις που βλέπουμε για το πώς λειτουργεί η οικονομία. Θα πρέπει να δεχτούμε ότι υπάρχει ζήτηση για μεγάλου μεγέθους εγκαταστάσεις έξω από τις πόλεις τριτογενούς τομέα από αποθήκες μέχρι εμπορικά κέντρα. Πρέπει να ξέρουμε που επιτρέπουμε αυτές τις μεγάλες εγκαταστάσεις και που δεν τις επιτρέπουμε. Να πούμε ότι δεν τις δεχόμαστε εντελώς και να πούμε ότι εμείς τις απαγορεύουμε, αυτές θα έρθουν νομίζουμε είτε το θέλουμε είτε δεν το θέλουμε.

Συγκεκριμένα, προβληματιζόμαστε πάρα πολύ σοβαρά για την περιοχή του Μπουρνιά και όλου του άξονα που πηγαίνει προς τη Μεσσήνη, όλο το νότιο αυτό τμήμα. Ποιος είναι ο προορισμός του; Θα πούμε απλά ότι εκεί πέρα έχει γίνει μια κίνηση που λέγεται «έχουμε τοποθετήσει εγκαταστάσεις πολύ χρήσιμες για την πόλη που λέγονται εγκαταστάσεις περιβάλλοντος». Ωραία λέξη αλλά δεν είναι ωραίες οι εγκαταστάσεις. Δεν νομίζουμε ότι ειδικά επειδή υπάρχουν αυτές οι εγκαταστάσεις, καταδικάζεται όλη αυτή η τεράστια έκταση. Υπάρχουν τρόποι ρύθμισης.

Δεύτερον η παραλιακή ζώνη. Είναι μια ζώνη μεταβατική, θα συνεχίσει να έχει όποια αυτή γεωργική χρήση υπάρχει, πρέπει να προβλέψουμε να μη γίνει μια διάχυση η οποία πλέον δεν θα μας επιτρέπει να κάνουμε μια οργανωμένη πρόβλεψη. Όχι οργανωμένη δόμηση,

οργανωμένη πρόβλεψη γι' αυτή την περιοχή. Με όλα τα προβλήματα που έχει, υπάρχουν προσόντα για να είναι περιοχή τουρισμού. Οι χρήσεις που τώρα υπάρχουν εκεί άλλοτε μας θυμίζουν χρήσεις αναψυχής, άλλοτε δεν μας το θυμίζουν. Πρέπει να γίνει κάποια οργάνωση. Τώρα μεταβατικά αν υπάρχει ή δεν υπάρχει μια εγκατάσταση εκεί πέρα δεν έχει και πολύ σημασία. Σημασία έχει να προβλέψουμε το μέλλον. Το εσωτερικό της περιοχής το βλέπουμε σαν ένα απόθεμα, δεν χρειάζεται για οικιστική χρήση γιατί οι εκτιμήσεις λένε ότι η Καλαμάτα πλέον έχει σχεδιαστεί αρκετά, έχει αποκτήσει αρκετή θεσμοθετημένη πολεοδομημένη γη και οι όποιες προτάσεις για επεκτάσεις θα γίνουν επειδή πρέπει να οργανωθεί κάποιος χώρος, δηλαδή από τα απόλυτα μεγέθη τα αλγεβρικά, δεν προκύπτει ότι θα πρέπει να κάνουμε τεράστιες επεκτάσεις.

Τώρα, οι οριοθετημένοι οικισμοί είναι κι αυτοί ένα πρόβλημα, οικισμοί όπως τα Λαίικα φαίνεται ότι θα πρέπει να οργανωθούν ίσως με πολεοδόμηση. Δηλαδή οι διάχυτες αυτές καταστάσεις που υπάρχουν, είναι τώρα βιώσιμες, αλλά εάν κανείς φανταστεί την οικοδόμηση έτσι χωρίς οργάνωση, ενώ υπάρχουν πάλι εκεί στην ίδια περιοχή τοπία και χώροι οι οποίοι πρέπει να διατηρηθούν. Αλλά έχουμε και εγκαταστάσεις κοινωνικές και οικιστικές τις οποίες πρέπει να ρυθμίσουμε με κάποιο τρόπο.

Και το μεγάλο προσόν, το μεγάλο σημαντικό πράγμα που λέγεται Νέδοντας, ξεκινάει από την Αλαγονία σε κατάσταση φυσικού χώρου και κατεβαίνει αλλάζοντας ρόλο και αλλάζοντας κατάσταση. Όταν φτάνει μέσα στον αστικό χώρο, κάτω - κάτω, έχει διαμορφωθεί ως πράσινο και πάρκο πόλεως. Ανάμεσα όμως στο πάρκο πόλεως και στο Νέδοντα το φυσικό περιβάλλον, υπάρχει μια κατάσταση η οποία πρέπει να διορθωθεί. Δεν υπάρχει καμία ρύθμιση ούτε για τα αυθαίρετα πράγματα που συμβαίνουν εκεί, ούτε και για τις εγκαταστάσεις του Δήμου που θα μπορούσαν να βρουν κάπου αλλού θέση. Διότι το φυσικό περιβάλλον πρέπει να έρθει και να ενωθεί με το εσωτερικό αστικό περιβάλλον του ανοικτού χώρου της πόλης. Ο Νέδοντας είναι άξονας παρέμβασης.

Παρακάτω, δεν νομίζω ότι έχουμε εδώ τίποτε άλλο. Εδώ είναι μια όψη από την πάνω Βέργα την οποία εμείς ακόμα θεωρούμε ορεινό οικισμό, απομακρυσμένο, και εδώ φαίνεται ένα κομμάτι θάλασσας. Αυτά είναι η ενδιάμεση κατάσταση, είμαστε πλέον στην Καλαμάτα, είναι η νέα διαμορφούμενη εκτός σχεδίου κατάσταση, είναι καθαρά προαστιακός χώρος, δεν λέμε όμως ότι είναι και χώρος ο οποίος πρέπει να γίνει και εκεί οικισμός. Αυτό δεν θα πει, δεν θέλω να παρεξηγήσετε, γιατί έχει γίνει αυτή η συζήτηση πολλές φορές, να ξέρετε δύο πράγματα, δεν νοείται μονοσήμαντος καθορισμός χρήσεων γης αλλά χρήσεις γης εναλλακτικές οι οποίες συμβαδίζουν η μια με την άλλη ανά ζώνη και δεν υπάρχουν αδόμητες ζώνες πλην αυτών που ήδη γνωρίζετε, οι ζώνες προστασίας που είναι θέματα Ταύγετου, δασών και φαραγγιών.

Τα σενάρια, νομίζω κάναμε μια συζήτηση για τα σενάρια δεν χρειάζεται άλλο.

Και πάλι αυτήν την εικόνα την είδαμε, είναι ο τρόπος που εμείς αντιλαμβανόμαστε την περιοχή, θα υπάρχουν στη δεύτερη φάση κάποιες ζώνες που τις είδαμε πάλι εδώ ποιο οργανωμένα, είναι περιοχές προστασίας, περιοχή προστασίας υψηλής παραγωγικότητας, αυτή διαπραγματεύεται με τις άλλες χρήσεις. Όπου έχουμε να βάλουμε μια χρήση ανώτερη αιτούμεθα την υποχώρηση της γης υψηλής παραγωγικότητας. Αυτός είναι ένας διάλογος που παίζεται με την ΕΧΟΠ στη δεύτερη φάση. Οι περιοχές αγροτουρισμού δεν είναι τίποτε άλλο παρά τα ορεινά χωριά και οι περιοχές τουρισμού - αναψυχής είναι ένας τρόπος οργάνωσης των παραλίων όχι απαραίτητα με πολεοδομήσεις. Και περιοχές παραγωγικών δραστηριοτήτων τις έχουμε. Έχουμε μια άδεια βιομηχανική περιοχή την οποία πρέπει να αποφασίσουμε τι θα την κάνουμε γιατί ούτε πρέπει να είναι άδεια ούτε πρέπει να φιλοξενεί τσιγγάνους.

Παρακάτω, αυτό είναι μια περιοχή προστασίας. Νομίζω ότι παραβιάζουμε ανοικτές θύρες όταν μιλάμε για το φαράγγι και το Νέδοντα, δάση.

Και στην περιοχή αγροτουρισμού όπου παλαιές γεωργικές εκτάσεις μπορεί να δεχτούν και μικρούς ξενώνες και ξενοδοχεία και παραθεριστική κατοικία αλλά όχι βέβαια παντού.

Παρακάτω, η διατήρηση διαφόρων στοιχείων. Τα είδαμε αυτά. Και μια φειδώ. Η επαναχρησιμοποίηση κτηρίων τα οποία ήταν παλιά για μεγάλη γεωργική παραγωγή. Έχουμε ένα κέλυφος που κάλλιστα μετατρέπεται σε ένα πολιτιστικό κέντρο ή ένα μουσείο. Και η ζώνη τουρισμού – αναψυχής στα παράλια.

Και τώρα να μιλήσουμε για την πόλη αυτή καθ' αυτή και τα προβλήματά της.

ΝΤΟΚΟΠΟΥΛΟΣ: Στα πλαίσια της μελέτης πέρα από τη χωροταξική θεώρηση του Δήμου και τα προβλήματα που υπάρχουν, γίνεται μια προσέγγιση των οικισμών αναλυτικά σε μια ποιο μικρή κλίμακα. Προσπαθούμε να εντοπίσουμε τις λειτουργίες των οικισμών, τις χρήσεις που υπάρχουν, τις ανάγκες που έχουν οι κάτοικοι να εξυπηρετηθούν από κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους και προσπαθούμε να εντοπίσουμε τα προβλήματα τα οποία έχουν δημιουργηθεί. Δεν θα μιλήσω για τον ορεινό χώρο, για τους μικρούς οικισμούς, θα περιοριστώ εγώ πάρα πολύ σύντομα στην ανάπτυξη της κατάστασης που υπάρχει στο αστικό συγκρότημα της Καλαμάτας. Η Καλαμάτα ποια δεν είναι μόνη της, δίπλα της υπάρχουν οικισμοί που έχουν σαν θεσμικό πλαίσιο το πλαίσιο των οριοθετημένων οικισμών που όλοι αυτοί μαζί με την πόλη της Καλαμάτας αποτελούν ποια ένα ενιαίο συγκρότημα που θα έλεγε κανείς ότι είναι το αστικό συγκρότημα Καλαμάτας ξεκινώντας από τη Σπερχογεία και φτάνοντας μέχρι και τη Μαντίνεια. Δηλαδή υπάρχει ένας θα έλεγε κανείς ιστός οικιστικός άλλοτε μεν πολύ συμπαγής όταν είμαστε μέσα στην πόλη, λίγο ποιο έξω όταν είμαστε στους οικισμούς λιγότερο συμπαγής αλλά έχει μια συνέχεια.

Τώρα αυτό που θα πρέπει να πούμε είναι ότι η μελέτη έχει κάνει μια απογραφή των χρήσεων γης και θα πρέπει να πούμε εδώ πέρα το εξής: Ότι από τους οικισμούς ξεκινώντας από τη Σπερχογεία, Αντικάλαμο, Λαίικα, Κατσαρέικα υπάρχει ένα πάρα πολύ μεγάλο όριο στο οποίο η γη είναι θεσμοθετημένη με την οριοθέτηση των οικισμών αυτών, υπερβολικά μεγάλο και πέρα από τις ανάγκες που θα έλεγε κανείς ότι έχουν αυτοί οι οικισμοί. Δηλαδή τα Λαίικα είναι υπερβολικά μεγάλα. Και πέρα απ' αυτούς τους οικισμούς που έχουν το θεσμικό πλαίσιο των οριοθετημένων οικισμών, υπάρχουν οι οικισμοί Ασπρόχωμα, Βέργα και Μαντίνεια οι οποίοι έχουν πολεοδομηθεί πρόσφατα ασχέτως των προβλημάτων που υπάρχουν, σε εξέλιξη είναι μόνο της Μαντίνειας και υπό αίρεση η πολεοδομική μελέτη Βέργας. Έχουν προχωρήσει οι πολεοδομικές μελέτες, μάλλον πρέπει να τις θεωρούμε σαν πολεοδομημένη γη ούτως ή άλλως. Οι χρήσεις στους οικισμούς έξω από την Καλαμάτα στην οποία θα αναφερθούμε ποιο αναλυτικά, δεν έχουν ιδιαίτερη πολυπλοκότητα, βλέπετε το όριο του οικισμού των Λαίικων το που έχει δομηθεί, που είναι πολύ αραιά δομημένο και το κενό που υπάρχει. Με αυτή την απεικόνιση θέλουμε να δείξουμε ότι η οριοθετημένη γη είναι υπερβολικά μεγάλη.

Πάμε παρακάτω, αυτό είναι το Ασπρόχωμα που πρόσφατα είχε εγκριθεί η πολεοδομική μελέτη. Πάμε παρακάτω, αυτή είναι η Σπερχογεία και ο Αντικάλαμος. Παρακάτω, αυτή είναι η κάτω Βέργα, η παραλία Βέργας μάλλον επιστημονικά. Παρακάτω, η Μαντίνεια.

Πάμε στο επόμενο αρχείο, το συγκρότημα της Καλαμάτας τώρα. Έχει μια σημασία να αναφερθούμε. Θα πρέπει να πούμε ότι η Καλαμάτα ιστορικά απέκτησε . . . Για το ιστορικό του πολεοδομικού σχεδιασμού δεν θα αναφερθώ αναλυτικά, αυτό που θα πρέπει να πούμε είναι ότι το '86 απέκτησε το γενικό πολεοδομικό σχέδιο το οποίο βοήθησε στην ανάπτυξη της πόλης, περιόρισε τις έντονες συγκρούσεις και αντιφάσεις που υπήρχαν στην προηγούμενη φάση της

ανάπτυξης της πόλης και μπόρεσε να δώσει μια ποιο οργανωμένη λύση στις ανάγκες της. Η ανάπτυξη της πόλης δεν απέχει πολύ από αυτά που προβλεπόντουσαν από το γενικό πολεοδομικό σχέδιο. Μιλάμε τώρα 20 χρόνια μετά περίπου. Και αυτό είναι από τις προσπάθειες χωροταξικού σχεδιασμού, το σχέδιο του Πολυτεχνείου που είχε γίνει το 1971 με τη διεύθυνση του Αραβαντινού. Εδώ πέρα βρίσκονται δύο συνάδελφοι η κα Μπαζού και η κα Αραπατζή οι οποίες είχαν συμβάλει τότε. Φανταστείτε πόσο παλιά δηλαδή. Πάμε παρακάτω, αυτό είναι το εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο, το οποίο πρόβλεπε πρακτικά τα εξής: Τη δημιουργία δύο κέντρων, ανατολικά και δυτικά, την ανάπτυξη ενός γραμμικού άξονα Αθηνών και Μαυρομιχάλη και την ανάπτυξη του άξονα βορρά – νότου που έπιανε από την αγορά μέχρι το λιμάνι και την ανάπτυξη ενός παραλιακού άξονα από τον Κορδία μέχρι και τα όρια του γενικού πολεοδομικού σχεδίου. Πάμε παρακάτω, αυτές ήταν οι πολεοδομικές ενότητες, η πυκνότητες οι προβλεπόμενες και οι εκτάσεις και ο μέσος συντελεστής που προβλεπόταν από το γενικό πολεοδομικό σχέδιο. Πάμε παρακάτω, αυτές είναι, έχουμε κάτσει και έχουμε μελετήσει σήμερα με τα στοιχεία της απογραφής του 2001 τι πυκνότητες έχουν διαμορφωθεί ανά ενότητα και αυτό που φαίνεται είναι ότι δεν υπάρχουν ουσιαστικές αποκλίσεις από τα . . . 'Η μάλλον δεν έχουν εξαντληθεί οι πυκνότητες που προβλεπόντουσαν από το γενικό πολεοδομικό σχέδιο. Πάμε παρακάτω, αυτό είναι ξανά μία όψη του αστικού συγκροτήματος από φωτογραφία. Αυτό που θα πρέπει να . . . αυτή είναι η πόλη μέσα συγκεκριμένα και οι χρήσεις όπως έχουν αναπτυχθεί. Εδώ πέρα βλέπετε αυτό που σας έλεγα, ότι δεν απέχουν ή συμφωνούν μάλλον σε γενικές γραμμές με αυτά που προβλεπόντουσαν στο γενικό πολεοδομικό σχέδιο του 1986.

Θα ήθελα να γυρίσουμε πίσω, ίσως η φωτογραφία είναι λίγο ποιο καλή να μιλήσουμε για τα φαινόμενα που έχουν αναπτυχθεί και που είναι έξω από τις προβλέψεις του γενικού πολεοδομικού σχεδίου. Μια πρώτη παρατήρηση είναι ότι έχει αναπτυχθεί ένας οικιστικός ιστός όχι πυκνός, αραιός με την εκτός σχεδίου δόμηση, ο οποίος βρίσκεται στην περιοχή βόρεια και νότια της οδού Λακωνικής. Αυτό σου δίνει την αίσθηση ότι είναι ποια μια οικιστική περιοχή και όχι μια αγροτική περιοχή. Και επίσης το άλλο φαινόμενο το οποίο έχει δημιουργηθεί, είναι ότι κατά μήκος της νέας εισόδου αν θέλετε με αφορμή τη δημιουργία του βιοτεχνικού πάρκου, έχει υπάρξει μια συγκέντρωση, προβλεπόμενη βέβαια από το γενικό πολεοδομικό σχέδιο αλλά δεν ήταν τόσο έντονη τουλάχιστον. Έχει υπάρξει μια ανάπτυξη επιχειρήσεων οι οποίες έχουν ανάγκη από μεγάλες επιφάνειες για την εγκατάστασή τους. Δηλαδή βιοτεχνίες της Καλαμάτας, χονδρεμπόριο, μεγάλες αποθήκες. Αυτές είναι δύο παρατηρήσεις που μπορεί να κάνει κάποιος κοιτώντας το αστικό συγκρότημα Καλαμάτας. Πρέπει επίσης να τις αντιμετωπίσουμε. Δηλαδή τι γίνεται με την οικιστική περιοχή βόρεια και νότια της Λακωνικής και τι γίνεται με την κατάσταση που έχει δημιουργηθεί στη νέα είσοδο. Βλέπετε αυτή την πυκνωση χρήσεων που υπάρχει κατά μήκος της νέας εισόδου. Εδώ δεν φαίνεται γιατί έχει μπει στο υπόμνημα, η ανάπτυξη της οικιστικής περιοχής βόρεια και νότια της οδού Λακωνικής.

Πάμε παρακάτω, αυτοί είναι μικροί χάρτες που δείχνουν τις συγκεντρώσεις κατά κατηγορία χρήσης. Νομίζω θα τις περάσουμε γρήγορα, εδώ είναι η άθληση, η περιθάλψη, μονάδες εκπαίδευσης, ξενοδοχεία, πολιτιστικά κέντρα, μεγάλα σούπερ μάρκετ, τράπεζες. Και αυτό που θα πρέπει να πούμε σαν επίσης χαρακτηριστικό για την Καλαμάτα είναι ότι υπάρχουν πολύ συγκεκριμένες ζώνες πρασίνου κεντρικές έτσι ας τις ονομάσουμε, η μια είναι κατά μήκος της ζώνης του Νέδοντα και βρίσκεται στη συνέχεια της ζώνης NATURA που είναι η περιοχή Νέδοντα, υπάρχει η παραλιακή ζώνη, η ζώνη Αριστομένου. Αυτές είναι οι σημαντικές ζώνες, κεντρικές ζώνες πρασίνου.

Επίσης αυτό που έχουμε μετρήσει είναι η επάρκεια των κοινόχρηστων και των κοινωφελών χώρων ανά πολεοδομική ενότητα. Από τα στοιχεία προκύπτει ότι υπάρχει μια επάρκεια σε χώρους. Δηλαδή οι προβλέψεις που είχαν γίνει και οι χώροι που έχουν αποκτηθεί με τις πράξεις εφαρμογής και αυτά που υπήρχαν μάλλον δείχνουν μια πολύ καλή κατάσταση και επάρκεια των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων.

Πάμε παρακάτω, επίσης αυτό που κάναμε στη μελέτη αυτή είναι να δούμε με βάση τις πολεοδομικές μελέτες που έχουν ήδη εγκριθεί εάν ο μέσος συντελεστής σε κάθε πολεοδομική ενότητα ξεπερνάει τον θεσμοθετημένο συντελεστή δόμησης. Είναι πολύ χρήσιμο στοιχείο. Από την παράθεση αυτών των δύο στηλών φαίνεται ότι ο μέσος συντελεστής δόμησης όπως το βλέπετε από τις πολεοδομικές μελέτες που έχουν εγκριθεί, είναι κατά τι λιγότερος ή περίπου ίδιος σε σχέση με τον προβλεπόμενο θεσμικά μέσο συντελεστή από το γενικό πολεοδομικό σχέδιο. Υπάρχει μια μικρή υπέρβαση στη δυτική παραλία και μια ασήμαντη, απειροελάχιστη υπέρβαση στην ανατολική παραλία. Δείχνουν δηλαδή ότι και οι πολεοδομικές μελέτες δεν έχουν ξεπεράσει τον στόχο που είχε βάλει το γενικό πολεοδομικό σχέδιο.

Πάμε παρακάτω, αυτός είναι ο χάρτης με τους συντελεστές δόμησης. Ο ψηλότερος βρίσκεται στην περιοχή του κέντρου. Υπάρχει το 1,8 που είναι το γαλάζιο και γενικώς οι περιοχές οι υπόλοιπες που ήταν και οι κυρίως επεκτάσεις, κινείται στο 0,8 και στο 0,6.

Πάμε παρακάτω, αυτές είναι οι πυκνότητες που εμφανίζονται σήμερα και οι πολεοδομικές ενότητες.

Πάμε παρακάτω, νομίζω ότι δεν θα ήθελα να προσθέσω κάτι άλλο, ας περάσουμε τώρα στα συστήματα μεταφορών και να μιλήσει ο κ. Ζέκκος πάνω σ' αυτά.

ΖΕΚΚΟΣ: Έχουμε την ευρύτερη περιοχή της Καλαμάτας. Είναι η εικόνα πολύ σαφής για την, θα έλεγε κανείς, διατροφικότητα του χώρου από την άποψη ότι έχουμε μια διάκριση ανάμεσα στην δυτική ζώνη η οποία κινείται μετά στη συνέχεια προς βορρά και που επηρεάζει την πόλη μόνον από τη δυτική της πλευρά καθώς όλα τα σημαντικά στοιχεία δραστηριότητας, ιδιαίτερα επαγγελματικής, αναπτύσσονται από τη δυτική πλευρά της πόλης. Έχουμε μια σαφή διάκριση ως προς τη δραστηριότητα που βρίσκεται στην ανατολική πλευρά και βέβαια μια επίσης σημαντικά διαφορετική δραστηριότητα που ήδη περιέγραψε ο κ. Καρανίκας, από την πάνω μεριά.

Αυτή είναι μία κατάσταση η οποία θα έλεγε κανείς ότι είναι μία ιδιαίτερα ασυνήθιστη για μία πόλη μεγέθους σαν την Καλαμάτα στον ελληνικό χώρο και γενικότερα στους υπόλοιπους χώρους. Μία τόσο πολύ σαφής διάκριση ανάμεσα στις επιμέρους δραστηριότητες που έχει κάποιο νομοτελειακό θα έλεγε κανείς χαρακτήρα μια και η εξάρτηση της πόλης απ' όλη την υπόλοιπη Ελλάδα πρακτικά βρίσκεται από τη δυτική πλευρά. Αυτές είναι οι παρυφές της πόλης, οι περιστατικές ζώνες παραθερισμού, κάποιες δραστηριότητες οι οποίες παρακάτω είναι πολύ πιο ήπιες θα έλεγα όπως επίσης και από την από εδώ πλευρά λόγου του ορεινού όγκου του Ταΰγετου και μοιραία λοιπόν έχουμε μία εικόνα η οποία σήμερα εξακολουθεί να διέπεται από μία πραγματικότητα που έχει τις ιστορικές της ρίζες ως προς την κατανομή των δραστηριοτήτων στο χώρο από πάρα πολλές δεκαετίες. Η μόνη αλλαγή που έχει μεσολαβήσει είναι η κατασκευή της νέας εισόδου στην πόλη και νομίζω ότι είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα η εικόνα του πως ξεκίνησε η περιοχή από πλευράς δραστηριοτήτων πριν την ύπαρξη ή μόλις αναπτύχθηκε αυτός ο άξονας και πως έχει σήμερα διαμορφωθεί. Ήδη ο κ. Ντοκόπουλος το επεσήμανε σαν ένα αντικείμενο προβληματισμού και αναζήτησης τρόπων ρύθμισης και οργάνωσης αυτής της πίεσης που αναπτύσσεται κατά μήκος αυτού του άξονα. Αυτό είναι χαρακτηριστικό όλων των συστημάτων μεταφορών, η έννοια της αλλαγής που μπορεί να προκύψει μέσα από τη διάνοιξη μιας καινούργιας υποδομής και αυτό είναι ένα από τα ζητήματα τα οποία θα πρέπει να απασχολήσουν την ομάδα μελέτης και γενικότερα τον σχεδιασμό της πόλης από τη στιγμή που κάποια νέα έργα είναι επί θύρας. Έχουμε τον καινούργιο άξονα ο οποίος έχει μελετηθεί και σαν περιφερειακός δακτύλιος Καλαμάτας θα



προχωρήσει να περάσει από την ανατολική πλευρά της πόλης χωρίς υποχρεωτικά να αγγίζει ή να επηρεάζει την κεντρική περιοχή και τη δυτική περιοχή της πόλης, κάτι που μέχρι σήμερα τουλάχιστον δεν έχει λειτουργήσει, και αυτό είναι σίγουρο ότι θα επιφέρει μια σειρά από σημαντικές ανακατατάξεις και διαφοροποιήσεις στο τρόπο που θα κατανέμονται οι δραστηριότητες μέσα στον όλο πολεοδομικό ιστό. Είναι λοιπόν αντικείμενο που χρειάζεται να αναλυθεί και να συσχετισθεί με όλους εκείνους τους παράλληλους προβληματισμούς που αναπτύχθηκαν πριν ώστε να διαγνωστούν οι τάσεις και να ρυθμιστούν οι εξελίξεις με παρεμβατικό χαρακτήρα εκεί που θεωρούμε ότι οι τάσεις δεν πρόκειται να είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Αντίθετα τις περισσότερες φορές η οργάνωση αυτή του χώρου δίνει μεγαλύτερες ευκαιρίες για ισορρόπηση των πιέσεων που σήμερα αναπτύσσονται μέσα στον αστικό ιστό και μέσα στο κυκλοφοριακό σύστημα ..... (αλλαγή ταινίας) . . .υπόκειται σε διαρκώς μεγαλύτερες πιέσεις και επομένως φαίνεται ότι ένα τέτοιο σύστημα θα μπορούσε να λειτουργήσει και σαν μια διέξοδος, ένα ανακουφιστικό εργαλείο απέναντι στις διαρκώς ογκούμενες πιέσεις. Είναι προφανές ότι στην πόλη μέσα αυτό που πρόκειται να εξελιχτεί είναι κυρίως ο περιφερειακός δακτύλιος, ενώ στην ευρύτερη περιοχή τα συστήματα των μεταφορών θα πρέπει κι αυτά να αξιολογηθούν και ως προς τις μέχρι σήμερα επιρροές τους αλλά και ως προς τις μελλοντικές τους προοπτικές. Ο σιδηρόδρομος είναι ένα μέσο που παλαιότερα είχε μια αίγλη, έπαιξε ένα σημαντικό ρόλο, είχε κάποτε και ένα περιφερειακό χαρακτήρα στη σύνδεση της Μεσσηνίας με την Καλαμάτα, έχει περάσει σε μια περίοδο ουσιαστικά απαξίωσης με διαρκώς μειούμενη πελατεία. Η ανάπτυξη του αυτοκινητόδρομου από την Αθήνα μέχρι την Καλαμάτα είναι βέβαιο ότι δεν θα βοηθήσει στην διατήρηση της λειτουργίας του σιδηρόδρομου με τα σημερινά δεδομένα και αν δεν μπει κι αυτός σε μια λογική αναβάθμισης της ποιότητας των υπηρεσιών του και της ενίσχυσης τουλάχιστον ορισμένων πιθανών δυνατοτήτων που ακόμα υπάρχουν σαν εφεδρείες, θα δούμε να βουλιάζει ακόμα βαθύτερα στο τέλμα που έχει ήδη περιέλθει. Οι προοπτικές είναι κυριότερα στη λογική του σιδηρόδρομου η γραμμή προς τη δυτική Πελοπόννησο και την Πάτρα, λιγότερο είναι η προοπτική προς την κεντρική Πελοπόννησο και την Αθήνα όπου οι ορεινοί όγκοι σε συνδυασμό με τον έντονο ανταγωνισμό του οδικού άξονα δεν αφήνουν πολλά περιθώρια για την λειτουργία του σιδηρόδρομου προς αυτή την κατεύθυνση. Η πληθυσμιακή συγκέντρωση κατά μήκος της δυτικής ακτής της Πελοποννήσου δίνει τις προϋποθέσεις να λειτουργεί αυτό το μέσον μεταφοράς και σαν τέτοιο πρέπει να το δει κανείς και στο χωροταξικό σχεδιασμό σε επίπεδο χώρας και σε επίπεδο Πελοποννήσου.

Το αεροδρόμιο είναι μια άλλη διάσταση που κι αυτή υπόκειται σε έναν αδυσώπητο ανταγωνισμό απέναντι στο ιδιωτικό αυτοκίνητο, οι αποστάσεις της Καλαμάτας από την Αθήνα είναι τέτοιες που δεν ευνοούν την αεροπορική συγκοινωνία όπως παλαιότερα μπορούσε καθώς υπήρχε το συγκριτικό πλεονέκτημα του χρόνου. Ο χρόνος των 2,5 ωρών ο οποίος είναι ο κρίσιμος οριακός χρόνος για να μπορεί το αεροπλάνο να δουλέψει σαν διαδρομή έχει στην πραγματικότητα σχεδόν και σήμερα ακόμα υπερκεραστεί από το χρόνο που χρειάζεται κανείς για να φτάσει στο μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας και σίγουρα η ανάπτυξη του άξονα στα επόμενα χρόνια, θα μικρύνει ακόμα τη χρονική απόσταση μεταξύ της πόλης της Καλαμάτας και του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας με αποτέλεσμα η αεροδρομιακή δραστηριότητα να χάνει την προοπτική της. Μπαίνουν ζητήματα πιθανόν κάποιων μεγαλύτερων διασυνδέσεων, μεγαλύτερης απόστασης όπως είναι η επαφή με Θεσσαλονίκη, όπως είναι οι διεθνείς διασυνδέσεις ιδιαίτερα με πτήσεις τσάρτερς για τουριστικές δραστηριότητες οργανωμένου τουρισμού κτλ αλλά πάντως όλα αυτά είναι πάνω σε μια κριτική θεώρηση αξιολόγησης ως προς το ποιες είναι πραγματικά οι διαγραφόμενες προοπτικές τους.

Το λιμάνι της Καλαμάτας έχει κι αυτό το αντικείμενο προβληματισμού του. Είναι ένα θέμα το οποίο έχει από πάρα πολλά χρόνια απασχολήσει την πόλη της Καλαμάτας, έχει μπει πολλές φορές και σε επίπεδο διάζευξης και σωστά έχει μπει σε επίπεδο διάζευξης απέναντι στις εφεδρείες που διαθέτει η περιοχή από πλευράς ως τουριστικού πόρου και σε σχέση πάντα μιλάμε με κάποιο εμπορικό λιμάνι, αλλά πρέπει αυτό να ειπωθεί και να αξιολογηθεί και στην

προοπτική που διαμορφώνεται ως προς τις όποιες άλλες εναλλακτικές επιλογές μπορεί να διαθέτει η εμπορευματική κίνηση μέσα από κάποιο λιμάνι περιφερειακό σαν της Καλαμάτας ή κατά πόσον εν τέλει ο ρόλος του λιμανιού θα είναι κατά κύριο ρόλο επιβατικός στη λογική της διασύνδεσης με την Κρήτη που έχουμε ήδη και παλαιότερα παρακολουθήσει την εξέλιξη αυτής της διαδρομής και επίσης η συσχέτιση αυτής της σύνδεσης με τον ενδεχόμενο ανταγωνισμό της Λακωνικής στη σύνδεσή της επίσης με την Κρήτη.

Αυτό είναι το πλαίσιο των προβληματισμών που σίγουρα θα μπου στα κείμενα και θα αναλυθούν, θα αξιολογηθούν και θα καθορίσουν τις κατευθύνσεις και θα υποστηρίξουν τα εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης που ποιο πριν αναφέρθηκαν.

Σε ότι αφορά τώρα την ίδια την πόλη, πρώτα απ' όλα η νέα διάσταση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου εισάγει τη λογική του πως υπάρχει η διασύνδεση της ίδιας της πόλης με την ευρύτερη περιοχή του ΓΠΣ και τους γύρω οικισμούς που αποτελούν κι αυτά πλέον ένα ενιαίο σύνολο αλλά σίγουρα ιδιαίτερη έμφαση μέσα στον πυρήνα του αστικού ιστού είναι το πώς χειρίζεται κανείς το κυκλοφοριακό ποια σύστημα και το σύστημα των δημόσιων συγκοινωνιών που ένα μέγεθος σαν αυτό της Καλαμάτας είναι στο μεταίχμιο ανάμεσα σε μια πόλη που δεν μπορεί να στηρίξει μια ικανοποιητική δημόσια συγκοινωνία και μία πόλη η οποία δεν μπορεί να ζήσει χωρίς μια δημόσια συγκοινωνία. Είμαστε σ' αυτό το μεταίχμιο σ' αυτή την πόλη και σίγουρα κι αυτό είναι ένα ζήτημα το οποίο οφείλουμε να το διεξέλθουμε και να το απαντήσουμε μέσα από τις κατευθύνσεις σχεδιασμού που θα προκύψουν από το γενικό πολεοδομικό.

Ο περιφερειακός δακτύλιος Καλαμάτας στην ανάλυση που και πριν έκανα, εισάγει την νέα διάσταση της προσβασιμότητας αυτής εδώ της περιοχής ως προς την μείζονα περιοχή απασχόλησης εκτός κέντρου πόλης γιατί πέρα από το κέντρο πόλης και τον τριτογενή τομέα, ο δευτερογενής τομέας, ο πρωτογενής τομέας, οι υπερτοπικές επαφές του χώρου είναι όλα προς τα δυτικά. Η προβλεπόμενη νέα διάσταση που θα προκύψει σ' αυτή την περιοχή με την προσβασιμότητα που θα αποκτηθεί με τον καινούργιο άξονα θα δημιουργήσει σημαντικότερες νέες προοπτικές και πιέσεις προς την κατεύθυνση αυτής εδώ της περιοχής. Σίγουρα η περιοχή της πόλης θα πάρει μια ανακούφιση σε σχέση με τη διαφαινόμενη σήμερα διαρκώς και ποιο ασφυκτική κατάσταση στο κέντρο της πόλης όταν δημιουργηθεί αυτή εδώ η λειτουργία και αυτό δίνει και κάποιες εφεδρείες για αναπλάσεις μέσα στην πόλη για παρεμβάσεις μείζονος χαρακτήρα που έχουν να κάνουν με την απεξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο και αυτό έχει επίσης την ιδιαίτερη σημασία του όταν όλα αυτά θα μπορέσουν να γίνουν πράξη. Και η δυτική πόλη, η δυτική περιοχή σχηματοποιείται ήδη σήμερα με τις καινούργιες εντάξεις της αλλά δεν έχει ακόμη διανοιγεί, υπάρχουν προβλήματα στην Λαγκάδα, δεν υπάρχει συνέχεια των αξόνων. Αυτά όλα σίγουρα όταν θα ολοκληρωθούν μέσα από τον ήδη υπάρχοντα προγραμματισμό και σχεδιασμό και αυτά θα δώσουν τη νέα τους διάσταση στον τρόπο με τον οποίο θα λειτουργήσει η πόλη και θα αξιολογηθούν. Έχουν προκύψει νέα δεδομένα: Η πολεοδόμηση του Μπαργιάμαγα, η παραλιακή ζώνη, είναι ο άξονας που συζητιέται για τον Ριζόμυλο – Κορώνη και ο τρόπος με τον οποίο θα καταλήξει μέσα στο χώρο της αστικής περιοχής, είναι η περιοχή της Κρήτης και η ολοκλήρωση της διαδρομής της μέχρι την απόληξή της με το υπόλοιπο αρτηριακό δίκτυο της περιοχής. Όλα αυτά είναι λοιπόν ζητήματα τα οποία θα μας απασχολήσουν και θα συμπληρώσουν την προσέγγιση και την αξιολόγηση των εναλλακτικών μας επιλογών.

Αυτά για τώρα, ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε πάρα πολύ, είσατε όλοι πολύ κατατοπιστικοί. Κρατώ από την εισήγηση της κας Αραπατζή αυτό που είπε ότι μπορεί να αναπτυχθεί ο τουρισμός

για ιατρικούς λόγους, το λέω ως ιατρός και βέβαια είμαστε μια περιοχή που διαθέτουμε και Ω3 λιπαρά και πολλά άλλα πράγματα. Θα μπορούσε έτσι κι ο σιδηρόδρομος να αναπτυχθεί για ψυχαγωγικούς λόγους, να διανύουν οι επισκέπτες τον ορεινό όγκο.  
Ο κ. Δήμαρχος έχει το λόγο.

**ΔΗΜΑΡΧΟΣ:** Εγώ θα ήθελα να ευχαριστήσω όλη την ομάδα γι' αυτή την ωραία παρουσίαση. Οπωσδήποτε γίναμε λίγο ποιο σοφοί, είναι ένα θέμα πάρα πολύ μεγάλο, πρέπει να διαβάσουμε και τα βιβλία, πάντως καταλάβαμε ότι η ανάπτυξη της πόλης θέτεται σε καινούργιες βάσεις, πρέπει να διορθώσουμε τα κακώς κείμενα και διορθώνονται μ' αυτές τις προτάσεις που έχει κάνει αυτή η χαρτογράφηση που έχει κάνει αυτή η ομάδα και αργότερα θα μας παρουσιάσει και τους προβληματισμούς της στην επόμενη συνεδρίαση. Εκείνο που θέλω να ξέρετε είναι ότι για να επιχορηγηθεί ο Δήμος της Καλαμάτας με τα χρήματα για να γίνει το καινούργιο γενικό πολεοδομικό οφείλεται στο ότι κάποιος Δήμαρχος έφαγε εργατώρες στους διαδρόμους και αυτή είναι η προσφορά τούτης της Δημοτικής αρχής. Ότι ύστερα από 20 χρόνια ξαναφτιάχνει, ανανεώνει το γενικό πολεοδομικό και μη το ξεχνάτε ποτέ και οι παλιοί Δήμαρχοι και οι νεότεροι που θα προκύψουν μετά από μένα. Η πόλη δεν έχει περιθώρια συγκρούσεων παραταξιακών, δεν έχει περιθώρια μικροπαρέας, έχει περιθώρια μόνο αφοσίωσης, αγάπης και θυσίας προσωπικής για την πόλη. Το κράτησα και θα το κρατήσω μέχρι 31/12. Και πιστεύω ότι αφήνουμε σε τούτη την πόλη και σ' αυτούς τους δημοτικούς άνδρες που θα προκύψουν, ένα στίγμα και ένα μέτρο σύγκρισης.

Ευχαριστώ τη μελετητική ομάδα και όποιος θέλει να κάνει κάποια ερώτηση ας την κάνει για να γίνει ποιο σοφός. Η κα Αγρίου βλέπω ότι έχει παρακολουθήσει εγρυφώς.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ:** Η κα Αγρίου έχει το λόγο. Και με την ευκαιρία να σας ευχαριστήσω κε Καρανίκα για τα καλά λόγια που είπατε για την τεχνική υπηρεσία του Δήμου Καλαμάτας.

**ΑΓΡΙΟΥ:** Σας παρακολούθησα με μεγάλη προσοχή και θα ήθελα να αναφερθώ σε κάποια συγκεκριμένα εναλλακτικά σενάρια τα οποία έχω την αίσθηση ότι ίσως θα έπρεπε να αναφερθούν με μεγαλύτερη. . . Να μπουν ποιο επιτακτικά και να μπουν συγκεκριμένοι προβληματισμοί έτσι ώστε όλοι οι φορείς και το Δημοτικό Συμβούλιο και οι πολίτες να προβληματιστούν και να σας δώσουν κι εσάς υλικό και τροφή για το επόμενο στάδιο. Συγκεκριμένα τι εννοώ. Όλοι γνωρίζουμε ότι η πόλη της Καλαμάτας – είναι δεδομένο αυτό – η ανάπτυξή της εξαρτάται άμεσα από το λιμάνι. Έχει γίνει πολύ συζήτηση και μεγάλος προβληματισμός για το τι ίσως χαρακτήρα θέλουμε στο λιμάνι. Θέλουμε τουριστική ανάπτυξη, θέλουμε εμπορική. . .

**ΔΗΜΑΡΧΟΣ:** Με συγχωρείς. Έχει γίνει στη Νομαρχιακή. Ο Δήμος έχει τοποθετηθεί τι ανάπτυξη θέλει. Και επειδή είναι σχέδιο πόλης, το κουμάντο το κάνει ο Δήμαρχος και όχι ο Νομάρχης. Λοιπόν, να ξεκαθαρίσουμε τη θέση μας.

ΑΓΡΙΟΥ: Δεν μιλάω σαν Νομάρχης, εγώ μιλάω σαν πολίτης, μιλάω σαν μηχανικός, και βάζω συγκεκριμένους προβληματισμούς. Γνωρίζω επίσης επειδή έτυχε να παρακολουθήσω και την σύσκεψη που έγινε πέρυσι στο Περιφερειακό ότι μπήκε πάλι αυτό το ζήτημα και από το Οικονομικό Επιμελητήριο αν θέλετε. Εν πάση περιπτώσει είναι ένα ζήτημα, υπάρχει ένας προβληματισμός και θα ήθελα να δω εάν υπάρχουν συγκεκριμένες κατατεθειμένες προτάσεις ή έχουν μελετηθεί εναλλακτικά σενάρια που να λένε ότι «ναι, η ανάπτυξη πρέπει να είναι τουριστική και όχι εμπορική γι' αυτούς και γι' αυτούς τους λόγους». Αυτό το νόημα άλλωστε πιστεύω ότι έχει και η κατάθεση εναλλακτικών σεναρίων.

Επίσης ένας άλλος προβληματισμός τον οποίο ήδη βάλατε είναι σχετικά με την περιοχή του Μπουρνιά. Όπως ξέρουμε εκεί υπάρχουν συγκεκριμένες χρήσεις που ήδη κατά κάποιον τρόπο μας δεσμεύουν, υπάρχει η ΚΜΟΙΛ, υπάρχουν κάποιες εγκαταστάσεις όπως του εργοστασίου ανακύκλωσης κτλ. Τι κάνουμε μ' αυτή την περιοχή, τη συνεχίζουμε έτσι; Από την άλλη ξέρουμε ότι θα περάσει ο δρόμος Ριζόμυλου – Καλαμάτας. Θα έχει μια άλλου είδους ανάπτυξη. Γνωρίζουμε ότι είναι χαρακτηρισμένη η γη «γη υψηλής παραγωγικότητας», υπάρχουν κάποια συγκεκριμένα προβλήματα εκεί. Θα εξακολουθήσουμε να θέλουμε δεσμευμένη αυτή την περιοχή, θα ζητήσουμε - άκουσα υπάρχει ένας προβληματισμός - την αποδέσμευση; Αποδέσμευση σε σχέση με τι; Να ακολουθήσει ποιο χαρακτήρα η περιοχή; Όλα αυτά νομίζω ότι πρέπει να μπουνε έτσι λίγο ποιο επιτακτικά και ποιο ωμά για να μπορεί να γίνει μια ζύμωση, μια συζήτηση με τους φορείς και να έχουμε ένα καλλίτερο αποτέλεσμα το οποίο όλοι επιδιώκουμε.

Επίσης ένα ζήτημα είναι σχετικά με τις χρήσεις γης. Από τη στιγμή που εκεί ξέρουμε ότι υπάρχουν και τα περισσότερα προβλήματα και συγκρούσεις. Από τη στιγμή που έχουμε συγκεκριμένες βιομηχανικές περιοχές θεσμοθετημένες εδώ στην Καλαμάτα, θα τολμήσουμε την απαγόρευση των βιομηχανιών και των βιοτεχνιών στην υπόλοιπη περιοχή εκτός σχεδίου εκτός από κει; Είναι κάποια ζητήματα – καταλάβετε τι λέω – που νομίζω πως πρέπει να μπουνε έτσι ωμά, επιτακτικά, για να γίνει συζήτηση. Ευχαριστώ.

ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κε Πρόεδρε και περισσότερο ήθελα για τον κ. Ζέκκο. Υπάρχει ένας έντονος προβληματισμός στις συνδημότες μας σε ότι αφορά την παράκαμψη της πόλεως και συγκεκριμένα τους κόμβους. Μια πραγματικότητα που υπάρχει είναι ότι από κόμβους που υπάρχουν στην Καπνοβιομηχανία Καρέλια με τη συνέχεια που βγαίνει στο ποτάμι, είναι μια μακρινή απόσταση, καλύπτει μια πυκνοδομημένη περιοχή (Αβραμιού), ένα δημοτικό διαμέρισμα μεγάλο (Λαίικα) και ουσιαστικά τη βορειοδυτική πόλη που δεν έχει μήτε αυτή τη στιγμή δυνατότητες προσβασιμότητας η μια γειτονιά ή το οικιστικό τετράγωνο ή το δημοτικό διαμέρισμα αναμετάξυ τους και καθώς ξέρει πολύ καλά και ο κ. Ντοκόπουλος, η περιοχή είναι ανώμαλη, υπάρχει η Λαγκάδα, υπάρχουν τα διάφορα σημεία αυτά ώστε να μην είναι δυνατή η εξυπηρέτηση ή να μην βοηθά η παράκαμψη αυτή της πόλεως, ενώ θα μπορούσε πιστεύω δημιουργώντας άλλο ένα κόμβο ενδιάμεσα αυτών των δύο που υπάρχουν του Καρέλια και του ποταμιού και μάλιστα στην περιοχή γύρω εκεί στο Αβραμιού προς τα Λαίικα. Είναι μια περιοχή η οποία πιστεύω έχει ανάγκη άμεσης προσβασιμότητας προς το περιμετρικό δακτύλιο με ένα κόμβο.

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κε Πρόεδρε ήθελα να ρωτήσω: Μια αναθεώρηση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου αν συνοδεύεται από το θεσμικό εκείνο πλαίσιο που θα προστατεύσει αυτά που θα προβλεφθούν. Και διευκρινίζω. Υπάρχει ο βασικός νόμος, υπάρχει ο οικιστικός νόμος, υπάρχει θα έλεγα το αγροτικό κατεστημένο όπως είναι τώρα γιατί

άκουσα περί μόλυνσεως κτλ και συνεχεία εάν ταυτόχρονα γίνονται εκείνες οι μελέτες που θα εξασφαλίσουν αυτό το αναθεωρημένο γενικό πολεοδομικό σχέδιο με δεδομένο το γεγονός ότι ήδη το σχέδιο πόλεως της Καλαμάτας διανύει το 101<sup>ο</sup> έτος της διαδρομής του και υπάρχουν δυστυχώς ανυπέρβλητα προβλήματα. Συμβαδίζουν λοιπόν οι αναθεωρήσεις με τις αναθεωρήσεις των θεσμικών πλαισίων για να εξασφαλισθεί αυτό το αναθεωρημένο γενικό πολεοδομικό σχέδιο; Διότι βλέπω από τις αεροφωτογραφίες που παρελθόντος, του 1946 αν θυμάμαι καλά, ορισμένα έχουν χαρακτηριστεί δασικά, οδηγούνται σε ταλαιπωρία πολλοί δημότες, καταφεύγουν στα δικαστήρια με ατέρμονες δικαστικές διαδικασίες. Δεν θα πρέπει ταυτόχρονα μ' αυτά να υπάρχει και το θεσμικό πλαίσιο που να ξεκαθαρίζει το τοπίο γύρω απ' όλα αυτά;

**ΔΙΚΑΙΟΥΛΑΚΟΣ:** Κε Πρόεδρε ήθελα να ρωτήσω το σενάριο των τάσεων σε περίπτωση που αργότερα έχουμε έναν νέο ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ, αν το μοντέλο αυτό θα μπορέσει να λειτουργήσει από δίπλα του.

Επίσης όπως γνωρίζετε στη περιοχή της Μεσσηνίας διάφοροι επιστημονικοί φορείς έχουν καταγράψει διάφορα σεισμολογικά ρήγματα. Στις μελέτες αυτές περιέχονται κι αυτά τα δεδομένα;

Επίσης εκτιμώ ότι το χρυσάφι της πόλης μας είναι η παραλιακή ζώνη όπως πολύ σωστά αναφέρατε, η οποία δέχεται αρκετές πιέσεις. Προωθείται στην Ευρωπαϊκή Ένωση ντιρεκτίβα όπου θα χρηματοδοτείται η «ξαπλώστρα», για να καταλάβουμε τι σημαίνει παραλιακή ζώνη. Δηλαδή πρέπει να προστατεύσουμε τις αμμουδιές από τις Κιτρίες μέχρι την Κορώνη διότι τα δεδομένα που έχω αυτή τη στιγμή είναι ότι πράγματι θα υπάρχει χρηματοδότηση και επομένως πραγματικά οι παραλιακές ζώνες δεν πρέπει να δεχτούν άλλες πιέσεις.

Και επίσης το σενάριο των τάσεων όσον αφορά το διάγραμμα που είπατε το χρονικό για την 20ετία, αν προβλέπεται η περιοχή του ευρύτερου Δήμου σε θέματα ενέργειας και σε θέματα πόσιμου νερού, τι θα χρειαζόμαστε για το μέλλον.

**ΓΚΡΕΚΗΣ** (Εκπρόσωπος Επιμελητηρίου Καλαμάτας):

Καλησπέρα σας, καλώς ήρθατε στην πόλη μας. Θα ήθελα να σας θέσω τον προβληματισμό εκπροσωπώντας τις επιχειρήσεις στην περιοχή ότι πως βλέπετε ή πως θα πρέπει να δείτε στη συνέχεια αυτή την πόλη που η μια παράμετρος της είναι τα ακίνητα, είναι η γης δηλαδή με τα κτήρια, η δεύτερη παράμετρος είναι οι άνθρωποι της και η τρίτη είναι η οικονομία της. Το πρώτο παραμένει, τα άλλα δύο πεθαίνουν και ξαναγεννιούνται, ανακυκλώνονται. Η οικονομία και ο άνθρωπος ανακυκλώνονται, ότι φτιάξουμε σε κτήριο παραμένει. Η φιλοσοφία σας είναι να πάμε σε μια πόλη την οποία να την βλέπουν τα δισέγγονά μας και να λένε τι ωραία την φτιάξαμε ή αυτή που ζούμε σήμερα και αυτή που θα ζήσουν αύριο στη συνέχεια εν δυνάμει η κοινωνία, οι άνθρωποι, τα φυσικά πρόσωπα θα ευημερούν; Και επειδή θεωρούμε ευημερία με πρώτο συντελεστή την οικονομία και άρα πως αναπτύσσεται, πως δρα το φυσικό πρόσωπο ο άνθρωπος και επειδή οι επιχειρήσεις καταλάβαμε και η οικονομία από τα στατιστικά στοιχεία που καταθέσατε, αναγνωρίζετε κι εσείς ότι έχουμε μια βύθιση και μια αλλαγή στο επίπεδο ανάπτυξης. Φύγαμε από τον καθαρά γεωργικό και μεταποιητικό τομέα και έχουμε μετακομίσει απ' ότι φαίνεται στο τριτογενή να γιγαντώνεται και να κάνουμε ευχή για τον πρωτογενή τομέα να διατηρηθεί με τα νέα δεδομένα όπως είπατε πολύ σωστά βιολογική καλλιέργεια και επώνυμα προϊόντα. Άρα λοιπόν αυτό το θεωρώ κυρίαρχο που έχει να κάνει σχέση και να εντάξει και τον δευτερογενή τομέα του οποίου τον άξονα τον έχετε επισημάνει. Είναι πολύ σημαντικό.

ΜΑΛΑΠΑΝΗΣ: Με δεδομένο ότι οι δύο βασικοί οδικοί άξονες πρόσβασης προς την πόλη, τόσο το Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα όσο και η Ιονία οδός φαίνεται ότι θα ολοκληρωθούν σε κάποια χρόνια, τι μπορεί να σημαίνει αυτό για το λιμάνι της Καλαμάτας αν σας έχει απασχολήσει; Και αν αυτό το πράγμα σημαίνει πολλά για το λιμάνι της Καλαμάτας που δεν μπορεί να ανταποκριθεί, θα μπορούσε να γίνει άλλο λιμάνι στο Μεσσηνιακό κόλπο μέσα ή θα έπρεπε να προτιμηθεί άλλη λύση εκτός του κόλπου; Το ένα.

Και το δεύτερο. Η περιοχή Μπουρνιά η οποία φαίνεται ότι είναι το πρόβλημα αυτή τη στιγμή. Όλη η κατοικία οδεύει προς ανατολάς και η περιοχή Μπουρνιά θα μπορέσει λόγω των χρήσεων που έχει πάρει όπως προβλεπόταν κάποτε, ο κ. Ντοκόπουλος ξέρει, να εξελιχθεί τουριστικά σε ξενοδοχειακή ζώνη;

Και το τρίτο. Είναι εμφανές ότι είναι ισχυρός πόλος ανάπτυξης η Καλαμάτα και σήμερα μιλήσατε για έναν ισχυρό άξονα ανάπτυξης κατά μήκος του δρόμου ο οποίος θα φτάνει μέχρι το Μελιγαλά. Εκτιμάτε ότι αυτός θα παραμείνει εκεί ως άξονας ανάπτυξης και μετά την κατασκευή του νέου εθνικού δρόμου όπου με κλειστό αυτοκινητόδρομο θα υπάρχει πρόσβαση ταχεία και θα πρέπει αναγκαστικά να κάνετε ρυθμίσεις από τώρα στις περιοχές Ασπροχώματος, Σπερχογείας τουλάχιστον που είναι τα όρια του Δήμου Καλαμάτας ή εκτιμάτε ότι ο νέος οδικός άξονας ουσιαστικά θα ανακουφίσει και θα ακυρώσει πολλές από τις δραστηριότητες που ήδη αναπτύσσονται στον υπάρχοντα;

ΚΟΥΤΣΟΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Εκπρόσωπος ΤΕΕ):

Κε Πρόεδρε αυτή τη στιγμή δεν έχω να κάνω καμία ερώτηση. Ευχαριστώ για την πρόσκληση, ευχαριστώ και τους συναδέλφους για την παρουσίαση. Θα ήθελα μονάχα να κάνω δύο παρατηρήσεις: Θα παρακαλούσαμε στην επόμενη φάση τουλάχιστον, να μας δίνετε λίγο χρόνο να μπορούμε να έρθουμε εδώ προετοιμασμένοι. Αυτή είναι η μια παρατήρηση. Και θα ήθελα να παρακαλέσω επίσης να μας δώσετε τη δυνατότητα να έχουμε πρόσβαση στη μελέτη, να τη δούμε τη μελέτη ώστε σε εύλογο χρονικό διάστημα να καταθέσουμε τις προτάσεις μας. Ευχαριστώ.

ΜΩΡΑΚΕΑΣ: Πως εγγράφεται ο χωροταξικός σχεδιασμός της πόλης στο περιφερειακό σχέδιο και στο εθνικό; Και στις μέρες μας όπου σχέδιο σημαίνει ρύθμιση, στις μέρες μας που κάθε ρύθμιση θεωρείται κρατικισμός, δέσμευση κτλ, κτλ, θα ήθελα λίγο φιλοσοφικά πως μπορεί να υπάρξει σχεδιασμός όταν αποθεώνεται το ιδιωτικό, η οποιαδήποτε ρύθμιση θεωρείται κρατισμός, θεωρείται ας πούμε παρωχημένο, θεωρείται απολίθωμα κτλ. Όταν η ελευθερία της δράσης των νόμων της αγοράς γίνεται κυρίαρχο δόγμα και αποθεώνεται, τι εργαλεία τέλος πάντων υπάρχουν για ρύθμιση στο χώρο;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και μιας και μιλάμε για αεροπορική γραμμή και η Αθήνα – Καλαμάτα είναι πεθαμένη, υπάρχει όμως και μια γραμμή Ηράκλειο – Καλαμάτα – Θεσσαλονίκη, Γιάννενα – Καλαμάτα – Ηράκλειο ή Χανιά. Ευχαριστώ.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Με αυτόν τον καινούργιο άξονα, οδικό άξονα που η Καλαμάτα – Αθήνα είναι 2 ώρες, υπάρχει περίπτωση το αεροδρόμιο της Καλαμάτας να γίνει περιφερειακό του Ελευθερίου Βενιζέλου; Όλοι ξέρουμε στις πόλεις που πηγαίνουμε στην Ευρώπη, μπορεί να είναι το κεντρικό αεροδρόμιο αλλά στα 90, στα 100, στα 150 χιλιόμετρα. . .

ΜΠΑΚΑΣ ΙΩΑΝ.: (Δεν ακούγεται τι λέει).

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Ευχαριστώ που συμφωνείς για πρώτη φορά στα τέσσερα χρόνια μαζί μου. Ευχαριστώ πολύ, αυτό ήθελα να πω. Ευχαριστώ.

ΚΑΡΑΝΙΚΑΣ: Επειδή τώρα μας κάνατε να απαντήσουμε συνοπτικά, θα λειτουργήσω διαδικαστικά. Δηλαδή όσα μπορώ να απαντήσω εγώ θα τα περάσω βιαστικά απ' ότι κατάλαβα και μετά διαδοχικά θα συμπληρώσουν οι συνεργάτες.

Θα αρχίσω όμως από την κα Αγρίου διότι με την κα Αγρίου συνεννοούμαστε κάπως γιατί είμαστε ομότεχνοι. Κατάλαβα πάρα πολύ καλά τις απόψεις της ή τις παρατηρήσεις της θα έλεγα. Και εκεί διαδικαστικά συμβαίνει το εξής: Ότι πράγματι ήταν δικιά μας απόφαση να ερμηνεύσουμε τις ισχύουσες προδιαγραφές με τον τρόπο που τις ερμηνεύσαμε. Δηλαδή δεν θέλαμε να έρθουμε στην πρώτη παρουσίαση εν ψυχρώ της πρώτης φάσης με πολύ συγκεκριμένες απόψεις εκ μέρους μας για κάποια θέματα όπως είναι «ναι, η Καλαμάτα είναι διεθνές λιμάν της ανατολικής Μεσογείου». Έφερα το δυσκολότερο παράδειγμα γιατί θα μου επιτρέψετε στην κουβέντα μάλιστα να μιλήσω και για συγκοινωνιακά όπως ο συνάδελφος πολύ καλά μιλάει και τη γλώσσα της χωροταξίας. Αν μου επιτρέψετε θα πω ότι αυτή η συζήτηση περί του λιμανιού έχει να κάνει και με την άλλη τελευταία ερώτηση «εθνικός σχεδιασμός – περιφερειακό» και νομίζετε και το τρίτο θέμα, το θέμα που σας. . . (αλλαγή ταινίας) . . . πέρασε λίγο απαρατήρητο, της δυνατότητας της δημόσιας διοίκησης και της εκτελεστικής εξουσίας να ρυθμίζει το χώρο. Είμαστε ακόμα πολύ μακριά από μια ευνοούμενη κατάσταση, μόλις αρχίζουμε να μιλάμε τη γλώσσα της χωροταξίας.

Λοιπόν, ως προς τις παρατηρήσεις της κας Αγρίου είναι πάρα πολύ σωστές. Δεν φέραμε εδώ εναλλακτικές λύσεις και το είπα αυτό. Πάρα πολλά απ' αυτά θα λυθούν στην πολύ σημαντική εκπόνηση της δεύτερης φάσης η οποία δεν θα αποστερηθεί τον προβληματισμό των εναλλακτικών αιτιολογήσεων, δεν θα είναι δηλαδή μια ξερή πρόταση η οποία δεν θα έχει συζητήσεις πάνω από κάθε θέμα. Λοιπόν, δεν είμαστε ώριμοι. Η πρώτη φάση είναι κυρίως αναλυτική και δεν θα μπορούσαμε να παράγουμε σήμερα κάτι που να σας το φέρουμε εδώ πέρα και να πέσει επάνω σας απότομα όπως πάρα πολλά πράγματα που σας έχουν πέσει απότομα από τον παραπάνω σχεδιασμό και είτε δεν τάχετε καταλάβει, είτε δεν καταλάβατε τι επιπτώσεις έχουν για εσάς.

Το λιμάνι. Περιμένουμε να δούμε τι θα πει το εθνικό χωροταξικό για το λιμάνι; Ναι, περιμένουμε. Τι έχει πει το περιφερειακό πριν να έχει γίνει εθνικός σχεδιασμός; Μα υπήρχαν μελέτες και υπάρχει προβληματισμός διότι δεν θα γίνει το λιμάνι της Καλαμάτας κύριος πόλος της Μεσογείου επειδή θα χτίσουμε ένα λιμάνι. Είναι δυστυχώς κάτι που ορίζεται από εξωτερικούς παράγοντες διεθνούς επιπέδου. Και έχω εδώ πέρα μια προσωπική άποψη η οποία δεν έχει καμία και σχέση αλλά δίκην κάποιου προβληματισμού. Τα μεγάλα λιμάνια, αυτά που λέμε ότι θα ήταν η Καλαμάτα, σχεδιάζονται αν θυμάμαι καλά, είναι η Πάτρα, η Ηγουμενίτσα, ο Πειραιάς. Υπάρχει μια πάρα πολύ ισχυρή άποψη η οποία παίζεται στο τραπέζι των συζητήσεων τώρα, ότι αυτά τα λιμάνια, δηλαδή βαριά εμπορευματική υποδομή, χοντρή δηλαδή, εκτοπίζει τα πάντα. Νομίζω ότι δεν θα μπορούσε να τοποθετηθεί στο Δήμο. Μιλάμε για μια βιομηχανική κατασκευή εξελιγμένη με ρορό, με κιβώτια και τέτοια. Λοιπόν, είναι ένα θέμα νομού και περιφέρειας. Αυτή τη στιγμή κάνουμε έναν τοπικό σχεδιασμό. Δεν είναι θέμα απόψεών μας αλλά ένα τέτοιο λιμάνι δεν το είδαμε ποτέ στον προβληματισμό. Βέβαια, υπάρχουν όλες οι διαβαθμίσεις, ακτοπλοϊα μικρών αποστάσεων που να συνδέει Κρήτη, Αιγαίο, Κύθηρα, Ιόνια; Και

βέβαια. Αυτό δεν θα πει όμως ότι θα χάσουμε το κύριο πλεονέκτημα που το βλέπουμε ζωντανά «αστικό κέντρο και τουριστικό μέτωπο». Μετά «αστικού τύπου τουριστική κατάσταση» η οποία είναι επιθυμητή. Σήμερα στο ξενοδοχείο που ήμουνα οι περισσότεροι που μπαινόβγαιναν δεν ήταν με τσάντες και με προβολείς, ήταν με μαγιό. Σε ένα αστικό κέντρο. Αλλά και κυρίως για την εξυπηρέτηση του υπόλοιπου του νομού ως τουριστική υποδομή που παρέχει υπηρεσίες σ' όλο το άλλο πράγμα.

Τώρα, η τελευταία φιλοσοφική συζήτηση είναι πάρα πολύ σοβαρή, διότι κι εμείς είμαστε στη μέγγενη από τη μια να μας λένε ότι με την πολιτική της Λισσαβόνας η οποία πρέπει να διέπει το 4<sup>ο</sup> Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης υπάρχουν διάφορα πράγματα τα οποία πάρα πολύ θα μπορούσατε να τα αναγνωρίσετε ως ελευθερία της αγοράς, ελεύθερα τα πάντα κτλ. Από την άλλη μεριά μαθαίνω ότι πρέπει να προστατεύσουμε το περιβάλλον, να δεσμεύσουμε πράγματα. Υπάρχει αντίφαση στο πρόβλημα το οποίο μας θέτουν. Εμάς, εδώ. Την ίδια αντίφαση ζούμε και στο τεχνικό επίπεδο που λειτουργούμε. Δεν λειτουργούμε σε πολιτικό επίπεδο, λειτουργούμε σε τεχνικό επίπεδο.

Για την παραλιακή ζώνη. Εκεί έχουμε αναγνωρίσει ότι υπάρχουν προβλήματα. Ο γεωλόγος μας μας τάχει εντοπίσει με τη γεωλογική μελέτη. Ιδιαίτερα στη δυτική περιοχή πρέπει να γίνει κάποιου είδους προστασίας απ' ότι καταλαβαίνω. Υπάρχουν προβλήματα και στη Βέργα. Αυτά είναι μάλλον τεχνικά τα οποία δυστυχώς παραπέμπουν σε διάφορες μελέτες και διάφορα έργα προστασίας.

Δεν νομίζουμε για τα θέματα που έθεσε η κα Αγγρίου πολύ σωστά, πόσο δεσμεύουν οι χρήσεις. Είπα και πριν ότι εγώ νομίζω ότι είναι μεταβατικές χρήσεις. Δηλαδή και ακόμα αυτές οι εγκαταστάσεις κάποιων κατοικιών που μοιάζουν με βίλες αλλά από την πίσω μεριά είναι αποθήκες, ξέρω εγώ, κάτι περίεργα πράγματα στην παραλία, αυτά γρήγορα άμα έρθει ένας επενδυτής ή ο ίδιος που είναι εκεί θα τα βρείτε να αναπτύσσονται εντελώς αλλιώτικα. Εάν πάρει το δρόμο αυτή η περιοχή ως τουριστική που και εκεί δεν είμαστε σίγουροι. Γιατί δεν είμαστε σίγουροι. Γιατί υπάρχουν προβλήματα. Υπάρχει ένα δύσκολο έδαφος, υπάρχει μια παραλία η οποία μπορεί να φαίνεται ωραία αλλά υφίσταται διάβρωση. Η συγγένεια με τις άλλες χρήσεις, να μη τα βλέπουμε και τα πράγματα τόσο περίεργα, μπορούμε να έχουμε ζώνες απομόνωσης προς το βιολογικό καθαρισμό από άλλες λειτουργίες με μέτρα τα οποία είναι πρακτικά και όχι ιδανικά. Δεν θα είναι ο παράδεισος, αλλά δεν θα πει ότι χαρακτηρίστηκε ντε και καλά όλη η περιοχή αυτών των πολλών εκταρίων επειδή μπήκαν οι δύο εγκαταστάσεις του Δήμου οι οποίες και αυτές θα μπορεί να είναι και λίγο ποιο σύγχρονες αργότερα με κάποια. . . Άλλωστε ο Δήμος έχει προχωρήσει αρκετά καλά στις υποδομές περιβάλλοντος σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα και μπορεί και να υπερηφανεύεται γι' αυτό. Θεωρώ ποιο βλαπτική την κατάσταση του Νέδοντα παρά των εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού και των σκουπιδιών που είναι στον Μπουρνιά.

Η διάχυση των βιομηχανιών; Και βέβαια εννοείται, εάν δεν καταλάβατε τα λόγια μας, ότι αν κάναμε μια ζώνη κάτω από τη βιομηχανική περιοχή, θα περιορίζαμε εκτός από το μέτωπο που ίσως δεν γίνεται πλέον, θα περιορίζαμε την παραπέρα εξέλιξη των βιομηχανιών. Αλλά ποιο σημαντικό είναι να καθορίσουμε όπως είπαμε, με τους νέους συγκοινωνιακούς άξονες, τις περιοχές των σύγχρονων νέων εγκαταστάσεων που θα έρθουν. Στα μεγάλα οικιστικά κέντρα έρχονται μεγαλύτερα, ελπίζω να γλιτώσετε από τα «τέρατα» που ζει η Θεσσαλονίκη και η Αθήνα, αλλά δεν μπορούμε να περιορίσουμε την ιδιωτική πρωτοβουλία γιατί εσείς οι ίδιοι θα θέλετε να έρθουν αυτές οι επενδύσεις εδώ εφόσον αυτός ο τριτογενής τομέας της διασκέδασης, της αναψυχής, των λούνα παρκ, των διαφόρων πραγμάτων, μαζί με την παραλία δημιουργεί μια εικόνα. Θα μου πείτε τι είναι; Είναι η εικόνα Λας Βέγκας; Εξαρτάται από τις ρυθμίσεις και από τον έλεγχο που γίνεται στις καταστάσεις. Πόσο έλεγχος; Όση δυνατότητα μας δίνει η ίδια η διοίκηση που θεσπίζει πράγματα πολλές φορές αργότερα απ' όταν πρέπει.



ΖΕΚΚΟΣ: Θα αναφερθώ στα ερωτήματα που σημείωσα με τη σειρά που διατυπώθηκαν.

Ο κ. Ζαφειρόπουλος αναφέρθηκε στο θέμα του περιφερειακού δακτυλίου και στο κατά πόσον θα μπορούσε να υπάρχει μία ακόμα σύνδεση μεταξύ της σύνδεσης που βρίσκεται στο εργοστάσιο ΚΑΡΕΛΙΑ και στη σύνδεση του Νέδοντα για να εξυπηρετήσει την περιοχή Αβραμιού και Λεικών.

Είναι γεγονός ότι αυτό σαν ένα σενάριο έχει συζητηθεί και παλιότερα, η πρόβλεψη στο Γενικό πολεοδομικό Σχέδιο υπήρχε στο προηγούμενο, η λογική που αυτή τη στιγμή έχει διαμορφωθεί είναι ένας άξονας ο οποίος έχει ένα υπερτοπικό χαρακτήρα τουλάχιστον μέχρι την περιοχή του Νέδοντα όπου θεωρείται ότι είναι πλέον ο ομφάλιος λώρος που συνδέει την πόλη της Καλαμάτας με το εθνικό σύστημα των μετακινήσεων και που σ' αυτό το τμήμα υπάρχει μία φειδώ στον αριθμό των κόμβων που θέλουμε να βάλουμε. Αυτό όμως είναι κάτι το οποίο πιστεύω ότι μπορεί και αργότερα να αλλάξει. Στο μέτρο που θα προσδιορισθεί ο χαρακτήρας του δρόμου και θα προκύψουν οι λειτουργίες του θα μπορούσε είτε πριν είτε και αργότερα να κριθεί ότι και ένας ενδιάμεσος κόμβος θα ήταν χρήσιμος. Αυτό είναι επομένως κάτι το οποίο μπορεί να υπάρχει σαν αίτημα, μπορεί να εκκρεμεί. Μην ξεχνάμε ότι είναι μια διαδικασία η οποία έχει μια ακαμψία προς το παρόν, ουσιαστικά δρομολογείται ένας διαγωνισμός ο οποίος έχει συγκεκριμένες υποχρεώσεις και που στο μέτρο που αυτές οι υποχρεώσεις πληρούνται, και μέσα σ' αυτές δεν έχει μπει αυτός ο κόμβος, ο ανάδοχος παραχωρησιούχος που θα είναι υποχρεωμένος να κατασκευάσει αυτό το έργο θα εκτελέσει αυτό το έργο έτσι όπως του το έχουν καθορίσει στη σύμβασή του. Όπως ξέρετε η σύμβαση έχει ήδη δρομολογηθεί και ο διαγωνισμός έχει ολοκληρωθεί, έχει ανακηρυχθεί προσωρινός ανάδοχος και όπου να 'ναι θα υπάρξει μια υπογραφή σύμβασης όταν θα κλείσει και οικονομικά ο κύκλος της συμφωνίας και θα αρχίσει πλέον η κατασκευή του έργου. Στο ενδιάμεσο εάν προκύψουν θέματα αλλαγής επιλογών είτε από το ελληνικό δημόσιο είτε από τον ίδιο τον παραχωρησιούχο αυτό μπορεί να ξαναμπει στο τραπέζι και να συζητηθεί. Πάντως στη φάση αυτή δεν είναι αντικείμενο το οποίο είναι προγραμματισμένο να γίνει, δεν μπορεί όμως να αποκλειστεί για το μέλλον.

Το επόμενο ερώτημα ήταν από τον κ. Μαλαπάνη.

“Με το δεδομένο ότι έχουμε τους δύο άξονες να έχουν δρομολογηθεί και τον άξονα της Ιόνιας οδού που διατρέχει τη δυτική Ελλάδα από τα σύνορα τα αλβανικά μέχρι την Καλαμάτα και τον άξονα από την Αθήνα, την Τρίπολη μέχρι την Καλαμάτα, κατά πόσον αυτό θα δώσει τη δυνατότητα να αναπτυχθεί ένα λιμάνι και κατά πόσον εάν τέτοια ανάγκη προκύψει αυτό το λιμάνι πρέπει να γίνει εκεί ή να μεταφερθεί κάπου αλλού και αν αυτό το αλλού πρέπει να είναι ο μεσσηνιακός κόλπος ή όχι.”

Ο κ. Καρανίκας είπε μερικά πράγματα που έχουν σχέση με τον εθνικό χωροταξικό σχεδιασμό όπου έχουν καθοριστεί ουσιαστικά τα λιμάνια τα βασικά εθνικής εμβέλειας και εγώ απλώς να αναφερθώ σε ορισμένες παραμέτρους οι οποίες καθορίζουν νομοτελειακά τα πράγματα που έχουν σχέση με το λιμάνι.

Και πριν τοποθετηθώ για την Καλαμάτα θα πω το εξής: “Πάτρα”. Τι σημαίνει Πάτρα; Η Πάτρα είναι η τρίτη σε μέγεθος πόλη της χώρας, έχει μια βιομηχανική παράδοση πάρα πολύ σημαντική, έχει ένα πληθυσμιακό μέγεθος ιδιαίτερα σημαντικό, έχει μια ευρύτερη ζώνη επιρροής που με την ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου έχει μεγαλώσει, μπορεί να αγγίζει τις 500.000 κάτοικους η ευρύτερη περιοχή της, και η Πάτρα δεν μπορεί να δικαιολογήσει λιμάνι. Και όταν λέω λιμάνι εννοώ λιμάνι από άλλη κατηγορία πέρα από αυτή που παίζει το ρόλο των ρορό, δηλαδή των πορθμείων που συνδέουν με την υπόλοιπη Ευρώπη. Αυτός είναι ο αποκλειστικός χαρακτήρας του λιμανιού της Πάτρας και δεν θα μπορέσει να ξεφύγει από αυτόν ούτε στο μέλλον. Εάν υπάρχουν λοιπόν λιμάνια εμπορικά τα οποία λειτουργούν σήμερα, είναι τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης και προσπαθούμε με πολύ κόπο για πάρα πολλούς άλλους

λόγους να μιλήσουμε και για το λιμάνι που είναι η νότια έξοδος της βαλκανικής και λέγεται Αλεξανδρούπολη, για την ανατολική βαλκανική. Πέρα από αυτά δεν υπάρχουν εμπορικές δραστηριότητες οι οποίες να δικαιολογούν την κίνησή τους μέσα από τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας, ούτε καν του Βόλου, παρά μόνον από τη στενή τους ενδοχώρα. Οι άξονες λοιπόν αυτοί οι οποίοι κατασκευάζονται δεν μπορούν κουβαλήσουν εμπορεύματα τα οποία να πάνε στο λιμάνι της Καλαμάτας για να διεκπεραιωθούν από εκεί. Κάθε λιμάνι είναι ένας ενδιάμεσος κόμβος ο οποίος λειτουργεί στη λογική των συνδυασμένων μεταφορών, δηλαδή δεν αποτελεί τερματικό σημείο το λιμάνι, είναι ένα ενδιάμεσο σημείο, μεταπηδάει ένα εμπόρευμα, ακόμα και ένας επιβάτης, από το πλοίο στο επόμενο όχημα για να φύγει από το λιμάνι είτε σαν επιβάτης με το αυτοκίνητο, το λεωφορείο, το τρένο, το αεροπλάνο, ότι θέλετε, ή εάν είναι εμπόρευμα να πάρει το φορτηγό ή να πάρει το τρένο και να φύγει. Να πάει που; Το 90% των εξαγωγών της Ελλάδος και των εισαγωγών της Ελλάδος γίνεται από τη θάλασσα, με θαλάσσια μέσα. Γιατί; Γιατί οι θαλάσσιοι διάδρομοι είναι πάρα πολύ πιο φθηνοί. Τα ογκώδη εμπορεύματα λοιπόν με εξαίρεση κάποια εμπορεύματα πολύ μεγάλης αξίας και πολύ μικρού βάρους που μπορούν να μεταφέρονται με τα αεροπλάνα, μεταφέρονται με τα πλοία, κατ' εξαίρεση οριακά με τα τρένα. Όταν λοιπόν υπάρχει γύρω – γύρω θάλασσα που πάει παντού, σ' όλη την Ελλάδα, ποιο πλοίο θα έρθει να κάνει τι; Και να αφήσει το εμπόρευμα για να μεταφερθεί από πού και προς τα πού; Αφού η διαδρομή προς Πάτρα όταν έρχεσαι από τη Μέση Ανατολή, γιατί είμαστε κοντά στην Αφρική και υποθέσουμε ότι υπάρχει εμπόρευμα που έρχεται από εκεί, που και αυτό είναι ερώτημα, αλλά να έρθει να κάνει τι; Να ξεφορτώσει στην Καλαμάτα ή να φορτώσει από την Καλαμάτα όταν μπορεί να φορτώσει από τον Πειραιά ή όταν μπορεί να φορτώσει από τη Θεσσαλονίκη ή όταν μπορεί να φορτώσει από την Πάτρα που δεν πρόκειται να φορτώσει; Άρα υπάρχουν λοιπόν κάποιες ενδοχώρες και ας ψάξουμε να βρούμε την ενδοχώρα της Καλαμάτας, τα εμπορεύματα που θα έρθουν για να εξυπηρετήσουν την ενδοχώρα της Καλαμάτας, το ακροτελεύτιο κομμάτι της Πελοποννήσου, να εξυπηρετήσουν την Τρίπολη, μάλιστα.

Αν υπάρχει λοιπόν κάτι που θα μπορούσε να φτάσει ως εμπόρευμα να ξεφορτώσει στην Καλαμάτα και να φτάσει μέχρι την Τρίπολη απέναντι στην επιλογή να φτάσει στο λιμάνι του Πειραιά και να φορτώσει από εκεί να φτάσει στην Τρίπολη. Ποια από τις δύο επιλογές;

Ας δούμε λοιπόν τις προοπτικές κάτω από αυτήν την λογική. Δεν χρειάζεται να ρίξω πιο πολύ νερό στον μύλο που... Του συναδέλφου του είπα ήδη πριν, στον πόρο τον τουριστικό. Όλα αυτά ισχύουν από την μια μεριά, από την άλλη μεριά ισχύει η διάσταση αυτή. Το εμπορευματοκιβώτιο λοιπόν λιμάνι είναι λιμάνι περιφερειακής εμβέλειας, να μεταφέρει εμπορεύματα που μπορεί να προορίζονται για την περιοχή. Ούτε μπορεί να αποτελεί χώρο διαμετακόμισης, δηλαδή επειδή είμαστε κοντά στον άξονα Γιβραλτάρ – Σουέζ, είναι στο άκρο της ηπειρωτικής Ελλάδας άρα να ρθούνε όλα τα εμπορευματοκιβώτια να καταλήγουν στην Καλαμάτα και από εκεί να έρχονται τα πλοία να περνάνε. Δυστυχώς δεν είναι τόσα απλά τα πράγματα και ο Πειραιάς ο οποίος έχει άλλου είδους προδιαγραφές, έχει πολύ σημαντική ενδοχώρα και έχει και πολύ σημαντικά συστήματα χερσαίων μεταφορών που διεκπεραιώνουν στη συνέχεια και τα εμπορευματοκιβώτια και διαμοιράζουν τις δραστηριότητες με υποδομές καταπληκτικές, υφίσταται εξαιρετικά μεγάλες πιέσεις και ανταγωνισμούς και από την Τουρκία και από την Ιταλία. Στον Τάραντα της Ιταλίας έχει φτιαχτεί ένα καταπληκτικό τέτοιο λιμάνι, το Ακίλε Λάουρο, υπάρχει η Τουρκία με την Αττάλεια η οποία φτιάχνει επίσης τα λιμάνια της, και δεν έχουμε και για τον Πειραιά ακόμα πολύ μεγάλη αισιοδοξία.

Τέθηκε το ερώτημα τι μπορούμε να κάνουμε στο Ηράκλειο της Κρήτης. Να μπορούσε να είναι το Ηράκλειο της Κρήτης ένα λιμάνι διαμετακόμισης για εμπορευματοκιβώτια. Δεν αντέχει ούτε εκεί. Άρα γιατί η Καλαμάτα;

Μένουμε λοιπόν στο ότι εμπορευματοκιβώτια είμαστε, και να θέλαμε, σε κατάσταση ανεπάρκειας να το πετύχουμε. Οι δε οδικοί άξονες δεν βοηθάνε γιατί η οδική μεταφορά είναι πανάκριβη, πολύ πιο ακριβή από τον σιδηρόδρομο και ο σιδηρόδρομος και αυτός δεν έχει ελπίδα να μεταφέρει εμπορεύματα.

Κλείνει αυτή η απάντηση.

Έχουμε το επόμενο θέμα το οποίο τέθηκε: Κατά πόσον μπορεί ο άξονας αυτός ο οδικός που φτάνει από την Καλαμάτα μέχρι τον Μελιγαλά και που διαχέει την ανάπτυξη, σε πιο βαθμό ο εθνικός δρόμος θα το διευκολύνει.

Να πούμε το εξής: "ότι σε ένα σύστημα μεταφορών, σε οποιοδήποτε σύστημα μεταφορών, η βελτίωση της προσπελασιμότητας είναι πάντοτε επ' ωφελεία του δευτερεύοντος χώρου σε σχέση με τον πρωτεύοντα. Εάν λοιπόν στην προκειμένη περίπτωση μιλάμε για την πόλη της Καλαμάτας και τη σύνδεσή της με την Αθήνα ή την υπόλοιπη χώρα, ο οδικός άξονας θα λειτουργήσει επ' ωφελείας της Καλαμάτας γιατί θα δώσει στο δευτερεύον κέντρο που είναι η Καλαμάτα την καλύτερη προσπελασιμότητα και επομένως τις μεγαλύτερες ευκαιρίες για ανάπτυξη σε σχέση με αυτές που είχε μέχρι σήμερα.

Αν τώρα μιλήσουμε στην μικροκλίμακα της περιφέρειας και το μεγάλο, το πρωτεύον κέντρο είναι η Καλαμάτα και το δευτερεύον κέντρο είναι οι οικισμοί στα βόρεια, ο Μελιγαλάς ή οποιοδήποτε άλλοι, είναι βέβαιον ότι ο άξονας αυτός της ταχείας κυκλοφορίας ποτίζει την γλάστρα αυτών των οικισμών. Άρα η ανάπτυξη αυτή την οποία συζητάμε, η διάχυση της ανάπτυξης σίγουρα θα υποστηριχτεί από αυτόν τον άξονα ταχείας κυκλοφορίας.

Ένα ακόμα ερώτημα που τέθηκε από το Δήμαρχο, είναι περιφερειακό αεροδρόμιο, επικουρικό με το "Ελευθέριος Βενιζέλος".

Και εκεί θα χρειαστεί να πω δυο κουβέντες στο τι σημαίνει περιφερειακό αεροδρόμιο. Το "Ελευθέριος Βενιζέλος" έχει καταρχήν μια ρήτρα που λέει ότι δεν μπορούνε αεροδρόμια να φτιαχτούν σε απόσταση 150 χιλιομέτρων γύρω από το αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος". Αυτό είναι ρήτρα η οποία έχει μπει μέσα στη σύμβαση παραχώρησης του "Ελευθέριος Βενιζέλος".

Πράγματι λοιπόν η Καλαμάτα βρίσκεται έξω από αυτή την απόσταση. Δεν σημαίνει όμως ότι η έννοια συμπληρωματικό αεροδρόμιο μπορεί να λειτουργήσει εννοιολογικά, παρά μόνο συνδεδεμένο με το ποιο είναι η ενδοχώρα του αεροδρομίου της Καλαμάτας και τι μπορεί αυτό να κάνει. Αν επρόκειτο να μιλήσουμε για διαδικασίες ανεφοδιασμού, transit, αεροπορικές συνδέσεις διηπειρωτικές οι οποίες θέλουν κάπου να πάρουν μια στάση να ανεφοδιαστούν και να φύγουν και πάλι εκεί δεν θα μπορούσαμε να μιλάμε για ένα αεροδρόμιο περιφερειακό διότι καμία από τις εταιρείες οι οποίες υποστηρίζουν αυτού του είδους τις λειτουργίες δεν ενδιαφέρεται να αποκεντρωθεί τόσο πολύ και έχουν όλοι τους την τάση να συγκεντρώνονται σε ένα αεροδρόμιο. Οριακά θα μπορούσε κανείς να μιλήσει για τη Θεσσαλονίκη σ' αυτές τις καταστάσεις σε επίπεδο Βαλκανικής. Η περιοχή του αεροδρομίου της Αθήνας είναι τελικά αναγκαστικά μονοσήμαντη.

Τι μπορεί να μένει σε ένα ρόλο αεροδρομίου Καλαμάτας;

Είναι δύο οι ρόλοι του. Ο ένας είναι ο ρόλος του περιφερειακού αεροδρομίου στη λογική των διαπεριφερειακών συνδέσεων με μακρινές αποστάσεις, όπως ήδη αναφέρθηκε από τον Πρόεδρο, με την Κρήτη, με την Θεσσαλονίκη, με τα Γιάννενα, με την Αλεξανδρούπολη, με την Μυτιλήνη, με κάποιες άλλες περιοχές της χώρας όπου μπορούνε κάποιες τέτοιες διασυνδέσεις που δεν έχουν πελατεία και δεν θα έχουν πελατεία, επιτρέπεται όμως και από τους κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης η επιδότηση σε μια λογική μιας στρατηγικής πολύ συγκεκριμένης περιφερειακής ανάπτυξης όπου δημιουργούνται ευκαιρίες προσπελασιμότητας γενικότερης μέσα στο χώρο και να μην είναι όλα Αθηνοκεντρικά.

Μια τέτοια λοιπόν λειτουργία είναι και θα πρέπει να είναι ένας ρόλος του αεροδρομίου της Καλαμάτας και από εκεί και πέρα υπάρχει ο ρόλος της ενδοχώρας που έχει να κάνει με τους τουριστικούς προορισμούς και την οργανωμένη διακίνηση με τσάρτες. Αυτός είναι ένας χώρος, υπάρχει ένα αεροδρόμιο, υπάρχει υποδομή, υπάρχει πολιτική αεροπορία που οφείλει και μπορεί να κρατήσει το αεροδρόμιο για να μπορεί να αντεπεξέρχεται και στις τουριστικές αιχμές και σαν τέτοιος είναι ο ρόλος τον οποίο βλέπω ότι μπορεί να έχει το αεροδρόμιο της Καλαμάτας.

Ευχαριστώ.

ΝΤΟΚΟΠΟΥΛΟΣ: Από την εξέταση της περιοχής του Δήμου Καλαμάτας, ενώ σε όλες τις περιοχές διακρίνουμε ότι υπάρχει μια ας το πούμε έτσι ομαλή κατάσταση, εκεί που υπάρχουν πολλές αντιφάσεις είναι η ζώνη που βρίσκεται στην περιοχή Μπουρνιά. Δηλαδή η ζώνη που είναι από το δρόμο που πάει προς το αεροδρόμιο, Μεσσήνη, θάλασσα, δυτικά της πόλης της Καλαμάτας. Μέχρι το δυτικό όριο του Δήμου. Εκεί υπάρχει μια ακαταστασία. Δηλαδή υπάρχει μια αγροτική γη η οποία δεν είναι και τόσο υψηλής απόδοσης, πολύ υδροβόρα από πλευράς κατανάλωσης νερού, υπάρχει μια εισβολή των βιομηχανιών και βιοτεχνιών στο χώρο αυτό που θεωρείται κατά τα άλλα γεωργική γη υψηλής απόδοσης, υπάρχουν οι εγκαταστάσεις αυτές οι περίεργες και τέλος υπάρχει μια συνέχεια στην παραλιακή ζώνη του Μεσσηνιακού κόλπου. Δηλαδή από τη δυτική παραλία μέχρι και το ας το πούμε έτσι παραλία Ανάληψης – Βελίκας υπάρχει ένα κενό, ενώ όλο το υπόλοιπο παραλιακό κομμάτι του Μεσσηνιακού κόλπου είναι διαμορφωμένο. Αυτές είναι οι αντιφάσεις που έχει αυτή η περιοχή και αυτές θα κριθούν με πάρα πολύ μεγάλη προσοχή στην επόμενη φάση και δεν μπορούμε από τώρα να αποκλείσουμε ότι εκεί μπορεί να υπάρξει όντως μια εγκατάσταση για τουριστικές δραστηριότητες, μπορούν να προστατευτούν από τις χρήσεις που υπάρχουν σήμερα δηλαδή ΚΜΟΙΛ και βιολογικό καθαρισμό και αυτά είναι ζητήματα που και εκεί πέρα θα κριθεί και το μέγεθος αποχαρακτηρισμού γεωργικής γης. Αν υπάρχει μια συγκροτημένη πρόταση βιώσιμης ανάπτυξης αυτών των δραστηριοτήτων τότε βεβαίως βάσιμα μπορεί να ζητηθεί η αναίρεση του χαρακτήρα της γεωργικής γης υψηλής απόδοσης. Αυτά θέλω να πω και είναι πράγματα που αυτά θα κριθούν στην επόμενη φάση.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε πάρα πολύ, σας περιμένουμε για την δεύτερη φάση.

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

#### ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

##### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Αδαμόπουλος Παναγιώτης

##### ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Αθανασόπουλος Κων/νος
2. Αλοΐμονος Ιωάννης
3. Αργυροπούλου Βασιλική
4. Βασιλάκη Γεωργία
5. Διασάκος Νικόλαος
6. Δικαιουλάκος Βασίλειος
7. Ζαφειρόπουλος Δημήτριος
8. Ηλιόπουλος Αθανάσιος
9. Ηλιόπουλος Παναγιώτης
10. Κοσμόπουλος Βασίλειος
11. Κουδούνης Αργύριος
12. Κουμουνδούρος Νικόλαος
13. Κυριακόπουλος Γεώργιος
14. Λαφαζάνος Γεώργιος
15. Μάλαμας Παναγιώτης
16. Μαλαπάνης Χρήστος

17. Μασούρας Γρηγόριος
18. Μαστοράκης Δημήτριος
19. Μαυρέα Αικατερίνη
20. Μέλιος Ιωάννης
21. Μπάκας Δημήτριος
22. Μπάκας Ιωάννης
23. Μπαστακός Παναγιώτης
24. Νταγιόπουλος Γεώργιος
25. Παπαμικρούλης Παναγιώτης
26. Πασχάλης Γεώργιος
27. Πουλόπουλος Δημήτριος
28. Τσακαλάκου Σταυρούλα
29. Χειλάς Ευάγγελος

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ

Καλαμάτα, 29 Δεκεμβρίου 2006  
Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΚΟΥΤΣΟΥΛΗΣ

Για τη Γραμματεία του Δ.Σ.  
Όλγα Παναγιωτοπούλου