

**ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ 6/2012****ΑΠΟΦΑΣΗ 62/2012**

Στην Καλαμάτα σήμερα, την 24<sup>η</sup> Φεβρουαρίου 2012, ημέρα Παρασκευή και ώρα 8:00 μ.μ., στο Αμφιθέατρο «Αλέξανδρος Κουμουνδούρος», συνέρχεται στην 6η/2012 συνεδρίαση, το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Καλαμάτας, μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 9296/20-2-2012 πρόσκληση του κ. Προέδρου, η οποία επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση από τα μέλη του Σώματος οι κ.κ. : 1) Γουρδέας Ανδρέας, Πρόεδρος του Σώματος, 2) Αδαμόπουλος Ιωάννης, 3) Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος, 4) Αναζίκος Ιωάννης, 5) Ανδρεάκος Κωνσταντίνος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 63 απόφαση), 6) Βασιλόπουλος Αθανάσιος, 7) Βασιλόπουλος Παναγιώτης, 8) Γκλεγκλές Ιωάννης (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 63 απόφαση), 9) Δημόπουλος Δημήτριος, 10) Διασάκος Νικόλαος, 11) Δικαιουλάκος Βασίλειος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 63 απόφαση), 12) Ηλιόπουλος Αθανάσιος, 13) Καμβυσίδης Ιωάννης, 14) Καραγιάννης Ανδρέας, 15) Καρβέλης Γεώργιος, 16) Κουδούνης Αργύριος, 17) Μανδηλάρης Ιωάννης, 18) Μαρινάκης Σαράντος, 19) Μιχαλόπουλος Κωνσταντίνος, 20) Μιχαλόπουλος Σωτήριος, 21) Μπάκας Ιωάννης, 22) Μπασακίδης Νικόλαος, 23) Μπεχράκης Σταμάτης (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 63 απόφαση), 24) Μπουζιάνης Παύλος, 25) Μπούρας Ιωάννης (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 63 απόφαση), 26) Μπούχαλης Δημήτριος, 27) Μπρεδήμας Θεόδωρος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 63 απόφαση), 28) Μωραγιάννης Κωνσταντίνος, 29) Νιάρχος Αναστάσιος, 30) Νταγιόπουλος Γεώργιος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 63 απόφαση), 31) Ντίντα Παναγιώτα, 32) Οικονομάκου Μαρία, 33) Πολίτης Δημήτριος, 34) Πουλόπουλος Δημήτριος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 63 απόφαση), 35) Ριζάς Χρήστος, 36) Στασινάκης Διονύσης (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 63 απόφαση), 37) Στασινόπουλος Στυλιανός, 38) Φαββατάς Δημήτριος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 63 απόφαση), 39) Φωτέας Νικόλαος (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 63 απόφαση) και 40) Χριστόπουλος Ιωάννης (αποχώρηση στην υπ' αριθμ. 63 απόφαση).

Δεν παραβρίσκεται, αν και κλήθηκε νόμιμα ο δημοτικός σύμβουλος κ. Μωρακέας Σπυρίδων.

Στη συνεδρίαση κλήθηκαν επίσης:

- Η Πρόεδρος του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας κα Λιακουνάκου Βενετία, η οποία και παραβρίσκεται.
- Οι Πρόεδροι των Συμβουλίων των Τοπικών Κοινοτήτων:
  - 1) Ασπροχώματος κ. Ζαγαρέλος Ηλίας, και
  - 2) Άριος κ. Μπρούμας Αθανάσιος, οι οποίοι και παραβρίσκονται.
- Ο Εκπρόσωπος Τοπικής Κοινότητας Ασπροπουλιάς κ. Κατσιμαγκλής Παναγιώτης, ο οποίος και παραβρίσκεται.

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

Στη συνέχεια εισάγεται από τον κ. Πρόεδρο για συζήτηση το 3ο θέμα της ημερήσιας διάταξης με τίτλο :

**Έγκριση μελέτης «Κατασκευή ποδηλατόδρομου Ζώνης Νέδοντα – Μαρίνας» και υποβολή του έργου στο πρόγραμμα «Νέο Δάνειο».**

Στο φάκελο του θέματος προς ενημέρωση ήταν η υπ' αριθμ. 12/2012 σχετική μελέτη με τίτλο "Κατασκευή ποδηλατόδρομου Ζώνης Νέδοντα – Μαρίνα", προϋπολογισμού 491.743,83 με Φ.Π.Α., που συνέταξε το Τμήμα Μελετών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου και την υπέβαλε στα αρμόδια όργανα προς έγκριση και υποβολή του έργου στο πρόγραμμα "Νέο Δάνειο" (Δ.Π.) με τη με αριθμ. πρωτ. 9414/20-2-2012 εισήγησή του, η Τεχνική Περιγραφή της οποίας έχει ως εξής:

**ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ**

1. ΓΕΝΙΚΑ

Η παρούσα μελέτη εκπονήθηκε από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Καλαμάτας με σκοπό κύρια την επέκταση του υπάρχοντος κεντρικού ποδηλατόδρομου στην περιοχή του χειμάρρου Νέδοντα και της Μαρίνας της πόλης μας. Πρόκειται για ένα νέο ποδηλατόδρομο μήκους 3.101,00 μ και πλάτους 2,20μ. που αξιοποιεί το τμήμα του κατασκευασθέντος παλαιού ποδηλατόδρομου κατά μήκος της οδού Νέδοντος ( Βόρεια της Ν. Εισόδου της πόλης μας ) και συνδέεται στο κέντρο της πόλης και στην παραλία με τον υπάρχοντα κεντρικό ποδηλατόδρομο διασχίζοντας την περιοχή της Μαρίνας. Πιο συγκεκριμένα συνδέεται στην οδό Κροντήρη με τον κεντρικό ποδηλατόδρομο , διέρχεται επί της οδού Νέδοντος ανατολικά των υπαρχόντων χώρων στάθμευσης , συνεχίζει Νότια των Σιδηροδρομικών Γραμμών και « τρέχει» επί της οδού Νέδοντος στην Δυτική πλευρά της διασχίζοντας εγκάρσια τις οδούς Μακεδονίας , Λυκούργου και Ευαγγελιστρίας έως την υπάρχουσα πλατεία Δυτικά της Μαρίνας. Στην συνέχεια μέσω της οδού Σαλαμίνας ( Νότια πλευρά) συνδέεται με την οδό Ψαρών όπου κατά μήκος της δυτικής περιφραξης του λιμανιού φθάνει έως την Νότια πλευρά της οδού Ανάληψης και συνδέεται στην οδό Μιαούλη με τον κεντρικό ποδηλατόδρομο. Κύριο υλικό που χρησιμοποιείται για την κατασκευή του ποδηλατόδρομου, όπως φαίνεται στην παρακάτω περιγραφή και στα σχέδια είναι η έγχρωμη – ερυθρά ασφαλτος πάχους 5 εκατ. Κατά μήκος της διαδρομής συναντάμε τις εξής παρεμβάσεις :

α) Το υπάρχον τμήμα του ποδηλατόδρομου μήκους 435 μ όπου θα προστεθεί μία στρώση έγχρωμης ασφάλτου.

β) Το μεγαλύτερο τμήμα του ποδηλατόδρομου μήκους 1.846 μ. όπου στην άκρη του υπάρχοντος οδοστρώματος θα δημιουργηθεί ο ποδηλατόδρομος με τις εξής εργασίες : κόψιμο της ασφάλτου, εκσκαφή – φρεζάρισμα σε βάθος 4 εκ, προεπάληψη και έγχρωμη ασφαλτος 5 εκ. Η ίδια μέθοδος θα εφαρμοστεί και σε όλες τις διασταυρώσεις με τις οδούς.

γ) Δημιουργία ποδηλατόδρομου επί υφιστάμενων πεζοδρομίων που απαιτείται, λόγω του μικρού τους πλάτους, επέκτασή τους, με τις εξής εργασίες : καθαίρεση πλακοστρώσεων και σκυροδέματος, δημιουργία νέου κρασπέδου, σκυρόδεμα με ελαφρύ οπλισμό και επ' αυτού έγχρωμη ασφαλτος.

δ) Τμήματα κατά μήκος της οδού Νέδοντος ( βλ. σχέδιο) που δεν απαιτείται επέκταση του πεζοδρομίου και που χρησιμοποιείται για οικονομικούς λόγους το υπάρχον υλικό του βιομηχανικού δαπέδου πάνω στο οποίο θα γίνει η απαραίτητη διαγράμμιση.

Σε διάφορες θέσεις του ποδηλατόδρομου θα χρειαστεί να γίνουν ράμπες προσαρμογής ( ελάχιστου μήκους 2,00 μ. ) και μετατόπιση κάποιων φρεατίων ομβρίων υδάτων.

Στις διασταυρώσεις του ποδηλατόδρομου με τις οδούς θα υπάρχουν « μάτια γάτας » ενώ στα ισόπεδα τμήματα του ποδηλατόδρομου που λειτουργούν παράλληλα με την οδό κυκλοφορίας θα τοποθετηθούν πλαστικά κολωνάκια.

Η οριζόντια διαγράμμιση του ποδηλατόδρομου θα υπάρχει ιδιαίτερα για τα τμήματα διασταύρωσης με τις οδούς και όπου δεν τοποθετηθεί έγχρωμη ασφαλτος, ενώ η κατακόρυφη σήμανση θα υπάρχει όπου απαιτείται καθ' όλο το μήκος.

## 2. Περιγραφή υποδομής & Τεχνικά χαρακτηριστικά

Με δεδομένο ότι ο ποδηλατόδρομος είναι μικτός με κύριους χρήστες τους ποδηλάτες και σε δευτερεύοντα ρόλο τους πεζούς και στις διασταυρώσεις με πρωτεύοντα ρόλο τα αυτοκίνητα, παρουσιάζει την εξής αναλυτική υποδομή ( βλ. σχέδιο ) :

Τμήμα 1-2 μήκος 19 μ. : Διαμορφωμένο πεζοδρόμιο δίπλα στο κηπάριο με κυβόλιθους που απομένει στην θέση 2 να γίνει η προσαρμογή του με ράμπτα μήκους 2 μ. , για την συνέχεια του ποδηλατόδρομου. Στο τμήμα αυτό θα γίνει μόνο η απαραίτητη διαγράμμιση και η μετατόπιση πινακίδας κοντά στην θέση 2.

Τμήμα 2-3 μήκος 7 μ. : Τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα και διαγράμμιση επί του οδοστρώματος συνοδευόμενη από την αντίστοιχη κατακόρυφη σήμανση.

Τμήμα 3-4 μήκος 100 μ. : Τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα πάχους 5 εκ. επί του οδοστρώματος σε συνέχεια του υπάρχοντος κρασπέδου με καθαρό πλάτος ποδηλατόδρομου 2 μ. και τοποθέτηση σε απόσταση 0,5 μ. πλαστικού φωσφορίζοντος κυλίνδρου ύψους 0,5 μ. ανά 3 μ. Η υπάρχουσα εσοχή για την λειτουργία 2 κάδων καθαριότητας δεν μεταβάλλει την συνέχεια της κατασκευής.

Τμήμα 4-5-6-7 μήκος 22 μ. ( Είσοδος χώρου στάθμευσης ) : Τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα και διαγράμμιση επί του οδοστρώματος με οριζόντια και κατακόρυφη ξεχωριστή σήμανση.

Τμήμα 7-8 μήκος 100 μ. : Όπως το τμήμα 3-4

Τμήμα 8-9 μήκος 8 μ.: Τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα με διαγράμμιση επί του οδοστρώματος συνοδευόμενη από οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Τμήμα 9- 9' μήκος 5 μ. : Σπάσιμο νησίδας – πεζοδρομίου σε πλάτος 2,4 μ. για την κατασκευή του ποδηλατόδρομου με έγχρωμο ασφαλτοτάπητα.

Τμήμα 9'-10 μήκος 65 μ. : Έγχρωμος ασφαλτοτάπητας πάχους 5 εκατ. επί οδοστρώματος σε συνέχεια του υπάρχοντος ανατολικού κρασπέδου. Η δυνατότητα για παράλληλη διέλευση αυτοκινήτου και μίας θέσης στάθμευσης παράλληλης της κίνησης, επιβάλλει την επαναοριοθέτηση των 3 « δοντιών » της νησίδας με την απομάκρυνση – καθαίρεση περίπου 15 τ.μ. πεζοδρομίου . Στην έξοδο ( θέση 10) από τον χώρο στάθμευσης επιβάλλεται η μετατόπιση 4 σημάτων – πινακίδων και του θαλάμου ελέγχου και η εξασφάλιση συνέχειας της λειτουργίας φρεατίου.

Τμήμα 10-11 μήκος 16 μ. : Τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα με διαγράμμιση επί του οδοστρώματος της οδού Φραντζή – Κεφάλα με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Τμήμα 11-12 μήκος 10 μ. : Έγχρωμος ασφαλτοτάπητας πάχους 5 εκατ. επί του οδοστρώματος σε συνέχεια του υπάρχοντος Δυτικού κρασπέδου και παράλληλη τοποθέτηση σε απόσταση 0,5 μ. πλαστικών κυλίνδρων ανά 3 μ.

Τμήμα 12-13 μήκος 7 μ. : Διαγράμμιση επί του οδοστρώματος για την διέλευση από τις σιδηροτροχιές με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Τμήμα 13-14 μήκος 10 μ. : Όπως το τμήμα 11-12 .

Τμήμα 14-15-16-17-18-19 μήκος 152 μ. : Ποδηλατόδρομος εντός χώρου στάθμευσης με έγχρωμο ασφαλτοτάπητα πάχους 5 εκατ. επί οδοστρώματος σε συνέχεια του υπάρχοντος δυτικού κρασπέδου και με την παράλληλη τοποθέτηση σε απόσταση 0,5 μ. πλαστικών κυλίνδρων ανά 3 μ.

Τμήμα 19-20 μήκος 12 μ. : Τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα με διαγράμμιση επί του οδοστρώματος με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Τμήμα 20-21 μήκος 57 μ. : Έγχρωμος ασφαλτοτάπητας πάχους 5 εκατ. επί οδοστρώματος σε συνέχεια του υπάρχοντος ανατολικού κρασπέδου της νησίδας πλάτους 2 μ. και σε απόσταση 0,5 μ. παράλληλη τοποθέτηση πλαστικών σωλήνων ανά 3 μ. για προστασία.

Τμήμα 21 -22 μήκος 13 μ. : Τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα με διαγράμμιση επί του οδοστρώματος με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Τμήμα 22-23-24 μήκος 435 μ. : Υπάρχον κατασκευασμένος ποδηλατόδρομος κυμαινόμενου πλάτους 2,5 μ. που λόγω διάβρωσης χρειάζεται μία τελική στρώση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα 5 εκατ. σε όλη του την επιφάνεια. Θα ακολουθήσει κατακόρυφη σήμανση.

Τμήμα 24- 25 μήκος 8 μ. : Επέκταση του υπάρχοντος ποδηλατόδρομου έως το οδόστρωμα με έγχρωμο ασφαλτοτάπητα πάχους 5 εκατ. με την ανάλογη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Τμήμα 25-26-27 μήκος 16 μ. : Τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα με διαγράμμιση επί του οδοστρώματος με ιδιαίτερη βαρύτητα στην οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση μίας και πρόκειται για διέλευση από δρόμο με μεγάλη κυκλοφορία ( Γέφυρα Μακεδονίας – Ν. Εισόδου).

Στην θέση 26 για την καλύτερη προσαρμογή και λειτουργία το άκρο της νησίδας από καμπύλη μορφή θα γίνει ευθεία για να περάσει ο ποδηλατόδρομος πλάτους 2 μ. και μετά θα κατασκευαστεί απόληξη της νησίδας μήκους 1 μ. για την εύρυθμη λειτουργία του κόμβου και του ποδηλατόδρομου .

Τμήμα 27-27' μήκος 15 μ. : Στην θέση 27 και 27' κατασκευάζονται ράμπες προσαρμογής μήκους 2 μ. και δημιουργείται συνέχεια στην λειτουργία του ποδηλατόδρομου. Στο τμήμα αυτό πλάτους 2,40 μ. η τελική στρώση θα είναι ο έγχρωμος ασφαλτοτάπητας.

Τμήμα 27' -28 μήκος 6 μ. : Τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα με διαγράμμιση επί του οδοστρώματος με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Τμήμα 28-28' μήκος 40 μ. : Ποδηλατόδρομος επί του υφιστάμενου πεζοδρομίου που αποτελείται από βιομηχανικό δάπεδο επί αυτού θα γίνει διαγράμμιση και οριζόντια σήμανση. Στις θέσεις 28, 28' και στο υπάρχον ενδιάμεσο φρεάτιο αποχέτευσης ομβρίων θα γίνουν ράμπες μήκους 2 μ. για την συνέχεια λειτουργίας του ποδηλατόδρομου.

Τμήμα 28' -29 μήκος 10 μ. : Τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα με διαγράμμιση επί του οδοστρώματος με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Τμήμα 29-30 μήκος 72 μ. : Απαιτείται επέκταση του υπάρχοντος πεζοδρομίου Ανατολικά έτσι ώστε το συνολικό πλάτος του ποδηλατόδρομου να είναι 2,30 μ. Στις θέσεις 29 και 30 θα κατασκευαστούν 2 ράμπες προσαρμογής μήκους 2 μ. Ιδιαίτερα η ράμπα στην θέση 30 θα λάβει υπόψη της και την ύπαρξη – λειτουργία του αποχετευτικού φρεατίου ομβρίων υδάτων, στο ύψος του οδοστρώματος. Η τελική επίστρωση θα είναι με έγχρωμο ασφαλτοτάπητα 5 εκατ.

Τμήμα 30-31 μήκος 28 μ. : Έγχρωμος ασφαλτοτάπητας επί οδοστρώματος πάχους 5 εκατ. με οριζόντια και κατακόρυφη οριοθέτηση και σήμανση. Θα μετατοπιστεί ο χώρος στάθμευσης δυτικά κατά το απαιτούμενο βάθος

Τμήμα 31-32 μήκος 52 μ. : Κατασκευή επί του υπάρχοντος πεζοδρομίου από βιομηχανικό δάπεδο στο οποίο θα γίνει διαγράμμιση και οριζόντια σήμανση. Στις θέσεις 31 και όπου υπάρχει ο κάδος καθαριότητας θα κατασκευαστούν ράμπες προσαρμογής μήκους 2 μ..

Τμήμα 32-33 μήκος 46 μ. : Θα ακολουθηθεί η διαδρομή πίσω – δυτικά από τον χώρο στάθμευσης με ελάχιστο πλάτος ποδηλατόδρομου 2 μ. Τελική επιφάνεια έγχρωμος ασφαλτοτάπητας πάχους 5 εκατ. Στην θέση 33 θα δημιουργηθούν 2 ράμπες προσαρμογής μήκους 2 μ. λόγω της ύπαρξης κάδου απορριμμάτων ( το φρεάτιο ομβρίων δεν επηρεάζεται καθ' ότι βρίσκεται πριν την κατάληξη του ποδηλατόδρομου).

Τμήμα 33-34 μήκος 143 μ. : Κατασκευή επί του υπάρχοντος πεζοδρομίου από βιομηχανικό δάπεδο στο οποίο θα γίνει διαγράμμιση και οριζόντια σήμανση. Στις θέσεις 33,34 και εκεί που υπάρχει φρεάτιο ομβρίων υδάτων με κάδο καθαριότητας , θα γίνουν ράμπες προσαρμογής μήκους 2 μ.

Τμήμα 34-35 μήκος 50 μ.: Έγχρωμος ασφαλτοτάπητας 5 εκατ. επί οδοστρώματος με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Ο υπάρχων χώρος στάθμευσης θα μετατοπιστεί δυτικότερα (προς τα πίσω), έτσι ώστε να υποδέχεται μικρά αυτοκίνητα με τις όποιες εργασίες απαιτούνται (καθαιρέσεις, κρασπεδορείθρα, άσφαλτος κλπ.) Η ύπαρξη φρεατίου αποχέτευσης ομβρίων υδάτων και κάδου καθαριότητας, μετά τον χώρο στάθμευσης επιβάλλει την τοποθέτηση του ασφαλτοτάπητα επί οδοστρώματος μέχρι την θέση 35.

Τμήμα 35-36 μήκος 65 μ.: Επέκταση του πεζοδρομίου ανατολικά έτσι ώστε να υφίσταται ποδηλατόδρομος συνολικού πλάτους 2,30 μ. Τελική στρώση έγχρωμος ασφαλτοτάπητας πάχους 5 εκατ., λαμβάνοντας υπόψη ότι στις θέσεις 35,36 και στο φρεάτιο αποχέτευσης ομβρίων υδάτων θα γίνουν ράμπες προσαρμογής μήκους 2 μ.

Τμήμα 36-37 μήκος 75 μ.: Ο ποδηλατόδρομος συνεχίζει πίσω – δυτικά από τον υπάρχοντα χώρο στάθμευσης επειδή δεν είναι δυνατή η μετατόπιση του δυτικά. Διασφαλίζοντας τις καμπύλες στροφής κατασκευάζεται με ελάχιστο πλάτος 2 μ. και τελική επιφάνεια έγχρωμος ασφαλτοτάπητας.

Τμήμα 37-38 μήκος 28 μ.: Επέκταση του υπάρχοντος πεζοδρομίου ανατολικά έτσι ώστε να έχει ο ποδηλατόδρομος συνολικό πλάτος 2,30 μ. Με δεδομένες τις ράμπες προσαρμογής στις θέσεις 37 και 38 η τελική επιφάνεια στρώσης θα είναι έγχρωμος ασφαλτοτάπητας.

Τμήμα 38-39 μήκος 7 μ.: Προκειμένου να διασχίσουμε την διπλής κατεύθυνσης, με μεγάλη κυκλοφορία, οδό Λυκούργου, στο «στόμιο» της και όχι στην γέφυρα, πρέπει ο ποδηλατόδρομος να διασχίζει εγκάρσια την οδό Νέδοντος με τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα με διαγράμμιση επί του οδοστρώματος και με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Τμήμα 39-40 μήκος 8 μ.: Κατασκευή ποδηλατόδρομου επί του ανατολικού πεζοδρομίου της οδού Νέδοντος με τελικό υλικό έγχρωμο ασφαλτοτάπητα. Στις θέσεις 39 και 40 θα γίνουν δύο ράμπες προσαρμογής μήκους 2 μ. η κάθε μία.

Τμήμα 40-41 μήκος 10 μ.: Τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα με διαγράμμιση επί του οδοστρώματος και πολύ καλή οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση λόγω του κυκλοφοριακού φόρτου της οδού Λυκούργου.

Τμήμα 41-42 μήκος 15 μ.: Επισκευή και διαπλάτυνση του υπάρχοντος τμήματος του πεζοδρομίου με ελάχιστο πλάτος 2,3 μ. και με την δημιουργία δύο ραμπών προσαρμογής μήκους 2 μ. στις θέσεις 41 και 42. Τελική στρώση έγχρωμος ασφαλτοτάπητας.

Τμήμα 42-43 μήκος 9 μ.: Τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα με διαγράμμιση επί του οδοστρώματος με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Στην θέση 43 δημιουργία ράμπας προσαρμογής μήκους 2 μ. νοτιότερα του υπάρχοντος φρεατίου απορροής ομβρίων υδάτων.

Τμήμα 43-44-45-46-47 μήκος 177 μ.: Κατασκευή του ποδηλατόδρομου είτε επί του πεζοδρομίου (τμήματα 43-44 και 45-46-47) είτε επί οδοστρώματος (μπροστά από τον χώρο στάθμευσης, τμήμα 44-45). Τελική στρώση έγχρωμος ασφαλτοτάπητας πάχους 5 εκατ. επί του τμήματος 44-45 και επί του υφιστάμενου πεζοδρομίου από βιομηχανικό δάπεδο στα τμήματα 43-44 και 45-47. Επί αυτού θα γίνει διαγράμμιση και οριζόντια σήμανση. Στις θέσεις 44,45,47 και όπου υπάρχει φρεάτιο απορροής υδάτων, δημιουργούνται ράμπες προσαρμογής μήκους 2 μ. Ιδιαίτερα στον χώρο στάθμευσης απαιτείται προσοχή στην οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Όπου το πλάτος του πεζοδρομίου δεν διασφαλίζει την κατασκευή ποδηλατόδρομου με ελάχιστο πλάτος 2,20 μ., θα γίνει ανάλογη επέκτασή του πεζοδρομίου.

Τμήμα 47-48 μήκος 12 μ.: Τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα με διαγράμμιση με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση λαμβάνοντας υπόψη την διπλής κατεύθυνσης λειτουργία της γέφυρας.

Τμήμα 48-49-50-51-52-53 μήκος 300 μ.: Κατασκευή ποδηλατόδρομου με ελάχιστο πλάτος 2,30 μ. και τελική επιφάνεια έγχρωμος ασφαλτοτάπητας πάχους 5 εκατ.. Στην θέση 53 θα γίνει ράμπα προσαρμογής μήκους 2 μ. Κατά μήκος του ποδηλατόδρομου θα υπάρχει οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση ενώ στο τμήμα 48-49-50-51 θα τοποθετηθούν για προστασία από την κυκλοφορία της οδού πλαστικοί κύλινδροι ανά 3 μ. σε απόσταση 0,5 από τον ποδηλατόδρομο.

Τμήμα 53-54 μήκος 540 μ. : Κατασκευή του ποδηλατόδρομου σε συνέχεια της βορινής πλευράς του νότιου πεζοδρομίου . Με ζητούμενο ότι στο μεγαλύτερο τμήμα της οδού Σαλαμίνας ( Ανατολικά της οδού Καμβύση), που είναι μονόδρομος, το υπάρχον ελάχιστο πλάτος του οδοστρώματος είναι 9,40 μ. , δύναται να εξασφαλιστεί στην λειτουργία της οδού η μονόδρομη κίνηση με έκατέρωθεν παράλληλη στάθμευση και νότια την λειτουργία του ποδηλατόδρομου ελάχιστου πλάτους 2,30 μ. Αν χρειαστεί σε κάποιες θέσεις – τμήματα μπορεί να μειωθεί το πλάτος του νότιου πεζοδρομίου της οδού. Ο ποδηλατόδρομος θα είναι από έγχρωμο ασφαλτοτάπητα πάχους 5 εκατ. με την παράλληλη τοποθέτηση πλαστικών κυλίνδρων ανά 3 μ. για την προστασία του.

Σε όλο το μήκος του ποδηλατόδρομου επί της οδού Σαλαμίνας συναντάμε 12 φρεάτια αποχέτευσης ομβρίων υδάτων , 3 θέσεις κάδων απορριμμάτων και 2 φρεάτια ( ΟΤΕ, ύδρευσης) στα οποία διασφαλίζουμε την λειτουργία τους με την κατασκευή προσαρμογή του ποδηλατόδρομου. Σήμανση οριζόντια και κατακόρυφη σε όλο το μήκος από την οδό Νέδοντος έως το Λιμάνι μιάς και πρόκειται για περιοχή με αυξημένη Επαγγελματική, Τουριστική και Τοπική κίνηση.

Τμήμα 54-55 μήκος 17 μ : Τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα με διαγράμμιση , με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Τμήμα 55-56 μήκος 140 μ. : Επέκταση του υπάρχοντος πεζοδρομίου που βρίσκεται στην ανατολική πλευρά της οδού Ψαρών ( δίπλα στην περιφραγή του λιμανιού) έτσι ώστε να διαμορφωθεί ποδηλατόδρομος συνολικού πλάτους 2,30 μ. Τελική επίστρωση έγχρωμος ασφαλτοτάπητας πάχους 5 εκατ. με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Στην θέση 55 θα κατασκευαστεί ράμπα προσαρμογής μήκους 2 μ.

Τμήμα 56-57 μήκος 150 μ : Επί του υπάρχοντος μεγάλου πεζοδρομίου του λιμανιού θα χαραχθεί ο ποδηλατόδρομος συνολικού πλάτους 2,30 μ. με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση στην βορινή του πλευρά. Στην θέση 57 θα γίνει ράμπα προσαρμογής μήκους 2 μ.

Τμήμα 57-58 μήκος 12 μ : Τοποθέτηση έγχρωμου ασφαλτοτάπητα με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση και με συνολικό πλάτος ποδηλατόδρομου 2,30 μ.

Τμήμα 58-59 μήκος 12 μ. : Έγχρωμος ασφαλτοτάπητας πάχους 5 εκατ. με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση και με συνολικό πλάτος 2,30 μ. Στις θέσεις 57 και 58 θα γίνουν ράμπες προσαρμογής μήκους 2 μ. Στην θέση 59 γίνεται σύνδεση με τον υπάρχοντα κεντρικό ποδηλατόδρομο της πόλης.

**Καλαμάτα 9 - 2-2012**

**Θεωρήθηκε**

**Ο Διευθυντής Τ.Υ. Δήμου Καλαμάτας**

**Ο Συντάξας**

**Πατσαρίνος Νίκος  
Πολιτικός Μηχανικός**

**Βασίλειος Τζαμουράνης  
Πολιτικός Μηχανικός**

Στο φάκελο του θέματος προς ενημέρωση ήταν επίσης και η υπ' αριθμ. 14/2012 απόφαση του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, με την οποία ομόφωνα εγκρίνεται η προαναφερόμενη εισήγηση της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου.

Επί του θέματος έχει επιληφθεί και η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου, η οποία με την υπ' αριθμ. 10/2012 απόφασή της εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο την έγκριση της υπ' αριθμ. 12/2012 εν λόγω μελέτης την ένταξη του συγκεκριμένου έργου στο πρόγραμμα «Νέο Δάνειο».

Εισηγούμενος το θέμα ο Αντιδήμαρχος Καλαμάτας κ. Ριζάς αναφέρει τα εξής:

ΡΙΖΑΣ: Έχει έρθει και από την Επιτροπή Διαβούλευσης και το γνωρίζουμε το θέμα, η κατασκευή ποδηλατόδρομου προϋπολογισμού 491.743,83 ευρώ με τον ΦΠΑ. Η μελέτη έχει εκπονηθεί από τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και παρακαλούμε για την έγκριση της μελέτης και για την υποβολή του έργου στο πρόγραμμα «Νέο Δάνειο».

Όπως ξέρετε και από την Επιτροπή Διαβούλευσης, πρόκειται για έναν ποδηλατόδρομο ο οποίος ξεκινάει από την οδό Κροντήρη, κατεβαίνει κατά μήκος της οδού Νέδοντος, φτάνει μέχρι κάτω χαμηλά στην οδό Σαλαμίνας, μπαίνουμε μέσα στην οδό Σαλαμίνας την προχωράμε φτάνουμε μέχρι το λιμάνι και καταλήγει στην οδό Μιαούλη και ενώνεται με τον παλιό ποδηλατόδρομο. Είναι ένας ποδηλατόδρομος πλάτους 2,20 μέτρων με σήμανση οριζόντια και κάθετη, με υλικά καινούργια για την πόλη της Καλαμάτας, είναι κόκκινη άσφαλτος.

Παρακαλώ για την έγκριση της μελέτης και για την υποβολή του στο «Νέο Δάνειο».

Η διαδικασία συνεχίζεται ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Υπάρχουν ερωτήσεις στον κ. Ριζά;

ΦΑΒΒΑΤΑΣ: Θα έχει κι αυτό πριμ, όπως ο προηγούμενος ποδηλατόδρομος, άμα ολοκληρωθεί η μελέτη;

ΡΙΖΑΣ: Δεν έχουμε προβλέψει κάτι τέτοιο γιατί αυτή τη στιγμή δεν έχουμε μια άμεση ανάγκη να ολοκληρωθεί το έργο γιατί ήτανε, αν θυμάσαι το προηγούμενο έργο, από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης το οποίο έληγε σε κάποια συγκεκριμένη ημερομηνία. Δεν έχουμε ανάγκη.

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Βεβαίως και είναι μια ενδιαφέρουσα πρόταση αυτή. Εγώ ήθελα να ρωτήσω εάν τελικά η Δημοτική Αρχή έχει τη λογική της επέκτασης του παλιού ποδηλατόδρομου μέχρι το "Φιλοξένια". Αν δηλαδή μπορούσε μέσα σ' αυτή τη μελέτη να γίνει και η επέκταση του ποδηλατόδρομου. Μπορεί να είναι μια ενδιαφέρουσα διαδρομή αυτή αλλά πιστεύω περισσότερο μπαίνει σε μια διαδικασία βόλτας παράλληλα στον Νέδοντα παρά να έχει μια ουσιαστική διαδρομή.

ΡΙΖΑΣ: Είναι έτοιμη η μελέτη και γι' αυτό το τμήμα μέχρι την οδό Αύρας, όμως επειδή υπήρχαν κάποια θέματα που άπτονται των εγκρίσεων με το Λιμενικό Ταμείο και μέχρι οριστικοποίηση και για να μην χάσουμε χρόνο και με την Κτηματική Υπηρεσία, το αφαιρέσαμε αυτό το τμήμα της μελέτης το οποίο το έχουμε σας λέω συντάξει για να μην μας κολλήσει το έργο και θα κάνουμε σ' αυτή τη φάση μέχρι εκεί.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Έχετε ανακοινώσει ότι θα ξεκινήσουν οι εργασίες στην πλατεία καθώς και η κατασκευή του υπογείου πάρκινγκ όπως έχουμε ενημερωθεί από τον τύπο. Ένα μεγάλο μέρος του ποδηλατόδρομου του υπάρχοντος δεν θα μπορεί να λειτουργήσει. Θα έπρεπε να έχετε φροντίσει νωρίτερα ή τώρα πρέπει να δούμε έναν παράλληλο ποδηλατόδρομο που να αντικαθιστά αυτόν που δεν θα λειτουργεί σε λίγο;

ΡΙΖΑΣ: Κοιτάξτε, όταν γίνεται ένα έργο υπάρχουν και κάποιες δυσχέρειες. Ο ποδηλατόδρομος είναι ας το πούμε ένας δρόμος δευτερεύον κατά τη γνώμη μας σ' αυτή τη φάση, άρα λοιπόν για κάποιο διάστημα δεν θα μπορεί να υπάρχει ο συγκεκριμένος ποδηλατόδρομος. Όμως με την ολοκλήρωση των έργων, τόσο του υπογείου πάρκινγκ, όσο και της πλατείας, προβλέπεται χάραξη για το νέο ποδηλατόδρομο έτσι όπως τον θέλουμε με τις προδιαγραφές.



ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Κε Μπεχράκη όπως είδατε στη δημόσια διαβούλευση που έγινε με τους επαγγελματίες, υπάρχουν φάσεις για το συγκεκριμένο έργο.

Να ξέρετε ότι το κομμάτι το οποίο αφορά τον ποδηλατόδρομο, θα θιχτεί για περίπου ενάμιση με δύο μήνες.

ΠΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Πιστεύω ως πόλη έχουμε καθυστερήσει τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων. Δεν θα μπορούσαμε ποτέ να αρνηθούμε τη λειτουργία ενός καινούργιου ποδηλατόδρομου παρόλο ότι έχουμε αντιρρήσεις όσον αφορά τη φορά του. Πιστεύουμε ότι ένας άξονας που θα ενώνει τον υπάρχοντα ποδηλατόδρομο με το ανατολικό ή το δυτικό κέντρο θα ήτανε προτιμότερος από τον προτεινόμενο σήμερα για δημιουργία ποδηλατόδρομου.

Θα θέλαμε επίσης να πούμε ότι ένας ακόμα λόγος που πρέπει να γίνει ο ποδηλατόδρομος είναι και ο οικονομικός πλέον αφού όλοι γνωρίζουμε ότι το ποδήλατο δεν θα χρησιμοποιείται μόνο για λόγους περιβαλλοντικούς ή για λόγους υγιεινούς, αλλά θα χρησιμοποιείται και για λόγους οικονομικούς αφού η μετακίνηση θα είναι ανέξοδη. Έτσι λοιπόν άλλος ένας λόγος για να γίνει ποδηλατόδρομος.

Θέλαμε όμως να κάνουμε μερικές παρατηρήσεις όσον αφορά τη δημιουργία αυτού του ποδηλατόδρομου και πρώτα απ' όλα επειδή πιστεύουμε ότι η Δημοτική Αρχή στη δημιουργία του πρώτου ποδηλατόδρομου δεν είχε εμπειρία και πραγματικά κατασκευάστηκε όχι όπως έπρεπε, με τα λάθη που έχει, τις κακές κατασκευές και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει. Νομίζω η εμπειρία της θα βοηθήσει να μη δημιουργηθούν τα ίδια τουλάχιστον λάθη στη κατασκευή του καινούργιου ποδηλατόδρομου.

Επίσης θέλουμε να πούμε ότι επειδή πραγματικά ο ποδηλατόδρομος βελτιώνει την αισθητική του δρόμου αλλά και την αισθητική της πόλης από όπου περνάει, θα ήταν προτιμότερο κατά την άποψή μας, να υπάρχουνε δύο διαφορετικά χρώματα στην άνοδο και κάθοδο, ένα κόκκινο ένα πράσινο ή ένα άλλο, για να βελτιώνεται ακόμα ποιο πολύ η αισθητική και να γίνεται πιο ελκτικός για χρήση. Επίσης εδώ θέλουμε να σας θέσουμε υπόψη να κάνετε και μία χιλιομετρική μέτρηση και να αποτυπώνεται τουλάχιστον κατά 500 μέτρα στον ποδηλατόδρομο, έτσι να δίνεται το κίνητρο στο χρήστη του ποδηλατόδρομου να λέει έκανα 500 μέτρα σε τόσο χρόνο, να το χρησιμοποιεί για λόγους όχι μόνο υγείας αλλά και για λόγους ...

Επίσης θα ήθελα να επισημάνω μερικά προβλήματα που επισημάνθηκαν και στην Επιτροπή Διαβούλευσης. Είναι τα προβλήματα που έχουν να κάνουν με την κάθετη τομή του ποδηλατόδρομου στους δρόμους Μακεδονίας και Λυκούργου. Είναι δρόμοι μεγάλης κυκλοφορίας, όλος ο όγκος των οχημάτων που μπαίνει και βγαίνει από την πόλη μπαίνει από αυτούς του δρόμους, θέλει ιδιαίτερη σήμανση και τα δύο σημεία και πιστεύω ότι αν δεν συμπεριφερθούμε σωστά σε αυτό το κομμάτι, το κατασκευαστικό κομμάτι, θα έχουμε αποτελέσματα αποτρεπτικά στη χρήση του ποδηλατόδρομου επειδή θα είναι δύσκολη η διέλευση του ποδηλατόδρομου.

Τελειώνοντας θα έλεγα, επειδή παίρνουμε δάνειο για τη δημιουργία αυτού του ποδηλατόδρομου, υπάρχει προβληματισμός αν σήμερα στην κρίση που περνάμε πρέπει να παίρνουμε δάνεια για να φτιάχνουμε ποδηλατόδρομους. Εμείς ως παράταξη αλλά και εγώ προσωπικά επειδή την αξία τους δεν την περιορίζω μόνο στα καθαρά οικονομικά αλλά πάνω από όλα στα προβλήματα της υγείας, θα έλεγα ναι και ακόμα και στην περίπτωση που παίρνουμε δάνειο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κ. Πουλόπουλε.

Κύριε Διασάκο;

ΔΙΑΣΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε εμείς καταθέτουμε δική μας πρόταση, και ζητάμε να μπει σε ψηφοφορία, που να λέει ότι εγκρίνουμε τη μελέτη, να γίνει ο ποδηλατόδρομος αλλά όχι από ιδιώτες εργολάβους, ούτε με δάνειο. Να διεκδικηθούν πόροι από το κράτος και να κατασκευαστεί από τις υπηρεσίες του Δήμου ή να κατασκευαστεί κατευθείαν από δημόσιο φορέα κατασκευών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ πολύ κ. Διασάκο.  
Κύριε Μπεχράκη;  
Να καταγραφεί κ. Γραμματέα.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Υπάρχουνε δύο προβλήματα. Πραγματικά δεν μπορεί κανένας να είναι κατά σε ένα ποδηλατόδρομο.

Το θέμα είναι αν μπορείς να παίρνεις συνέχεια δάνειο για να φτιάχνεις ποδηλατόδρομους, αν όχι, πρέπει να ιεραρχήσεις τότε θα πάρεις ένα δάνειο και για ποιον ποδηλατόδρομο πρέπει να το πάρεις. Άρα λοιπόν εάν πρόκειται να πάρουμε ένα δάνειο πρέπει να το πάρουμε για ένα δάνειο το οποίο να συνδέει έναν ποδηλατόδρομο ανατολή – δύση. Τέτοιοι δρόμοι, υπάρχουνε μελέτες και προμελέτες, απάνω στη Βασ. Γεωργίου και η Αθηνών επίσης είναι μια περιοχή η οποία θα φέρει πολίτες προς το κέντρο για να χρησιμοποιήσουν και να αξιοποιήσουν τον ήδη υπάρχοντα ποδηλατόδρομο.

Επομένως δεν μπαίνει το θέμα κι άλλο δάνειο, αλλά το θέμα είναι εάν αυτή τη στιγμή το δάνειο που πρέπει να πάρεις πρέπει να το ρίξεις ακριβώς σε αυτή την κατεύθυνση, δηλαδή άλλον ένα ποδηλατόδρομο ο οποίος θα είναι περισσότερο για λόγους αναψυχής ή έναν ποδηλατόδρομο ο οποίος θα εκτονώσει, σε ένα μικρό βαθμό βέβαια, τα κόστη της μετακίνησης των πολιτών που μένουν ιδιαίτερα σε φτωχές γειτονίες, για παράδειγμα δεξιά και αριστερά στην Αθηνών μέχρι τις Εργατικές Κατοικίες. Όλα αυτά τα στρώματα θα μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν ένα ποδηλατόδρομο και να κατέβουν στο κέντρο να χρησιμοποιήσουν τον ήδη υπάρχοντα και να συνδεθούν, το ίδιο και από την άλλη μεριά από τη Βασ. Γεωργίου.

Επομένως λοιπόν το θέμα που μπαίνει είναι αν χρειάζεται να πάρεις δάνειο, γιατί δεν βγαίνεις γι' αυτή τη δουλειά, πρέπει να πάει το δάνειο σε ένα ποδηλατόδρομο που να ανακουφίζει και να λειτουργεί με τον τρόπο που περιγράψαμε. Επομένως δεν συμφωνούμε με τη λήψη δανείου γι' αυτόν τον ποδηλατόδρομο.

Για την ίδια την μελέτη τώρα, η μελέτη πρέπει να τονίσουμε ότι είναι θετική γιατί έχει γίνει από τους μελετητές και τις Υπηρεσίες του Δήμου και είναι σε καλή κατεύθυνση. Νομίζω ότι πρέπει να βγάλουμε μερικά συμπεράσματα γι' αυτό, ότι έχουμε και άλλες δυνατότητες και έχουμε πολύ προσωπικό πολιτικών μηχανικών που πρέπει να αξιοποιηθεί δυναμικά στην εποχή της κρίσης.

Και τελευταίο θέμα που θέλω να βάλω είναι, ο ποδηλατόδρομος Μακεδονίας και Νέδοντος έχει μεγάλο πρόβλημα και σοβαρό. Δηλαδή μπορεί σε εκείνο το σημείο, εάν δεν παρθούν ασφαλή μέτρα, και επιτακτικά να παρθούν μέτρα, μπορεί ένας πατέρας με το παιδί του να προηγείται το παιδί του με το ποδήλατο, να ανάψει πορτοκαλί και να τρέξει ο άλλος να προλάβει το πορτοκαλί να περάσει απέναντι και να πατήσει το παιδί. Λέω ένα σενάριο για να καταλάβετε ότι είναι επικίνδυνο. Εκεί πρέπει να παρθούν συγκεκριμένα μέτρα για το πώς θα αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα. Δεν είναι μικρό πρόβλημα αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ.

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Κύριε Πρόεδρε θα είμαι σύντομος και πιστεύω θα έχω την αντίθετη ψήφο από όλους εδώ.

Ας ξεκαθαρίσουμε από την αρχή ότι εμείς σαν παράταξη δεν είμαστε κατά του ποδηλατόδρομου, είμαστε υπέρ του ποδηλατόδρομου, αλλά ποιου ποδηλατόδρομου; Εδώ ερχόμαστε όλοι και μιλάμε για εάν ποδηλατόδρομο και ένα θαύμα και ένα επίτευγμα της Καλαμάτας και σε κατ' ιδίαν συναντήσεις και κουβέντες όλοι μας μιλάμε για τα προβλήματα του ποδηλατόδρομου, εδώ όμως δεν τα αναφέρει κανείς.

Επιγραμματικά, τελικά ποιος είναι ο κύριος σκοπός του ήδη υπάρχοντος ποδηλατόδρομου και του καινούριου; Ο ήδη υπάρχων μπορεί να βολέψει κάποιον να πάει να κάνει κάποιες δουλειές. Τώρα ο καινούριος θα είναι για βόλτες, για να βλέπουμε τη φύση. Δεν πρέπει να υπάρχει ένας ενιαίος σκοπός για έναν ποδηλατόδρομο; Ερώτηση πρώτη.

Δεύτερη. Μια συνολική μελέτη δεν πρέπει να υπάρχει ή θα ξυπνάμε κάθε μήνα και θα λέμε ας πάμε τώρα προς τα εκεί, ας πάμε ανατολή προς δύση; Υπάρχει μια συνολική μελέτη που να δείχνει πως οραματιζόμαστε τον ποδηλατόδρομο, όταν τελειώσει επιτέλους, στην Καλαμάτα;

Τρίτον. Εδώ υπάρχουν προβλήματα με τον ήδη υπάρχων ποδηλατόδρομο τα οποία δεν έχουν διορθωθεί και μάλιστα σε επόμενο θέμα έρχεται η οριστική παραλαβή του έργου και θα μιλήσουμε γι' αυτό τότε. Δηλαδή ακόμα δεν έχουμε φτιάξει τον παλιό ποδηλατόδρομο, ακόμα δεν έχουμε φτιάξει τα μύρια λάθη, παραλείψεις, επικινδυνότητες που υπάρχουνε και εμείς ξεκινάμε να φτιάχνουμε τον καινούριο.

Και φτάνω και σε ένα τελευταίο σημείο, για να μην μακρηγορήσω και άλλο, πιστεύουμε ότι σε αυτές τις κρίσιμες στιγμές που ζούμε πρέπει να μπουνε κάποιες προτεραιότητες. Είναι προτεραιότητα αυτή τη στιγμή ο ποδηλατόδρομος και μάλιστα παίρνοντας ένα νέο δάνειο; Εμείς πιστεύουμε ότι υπάρχουν άλλες προτεραιότητες στην πόλη αυτή τη στιγμή, οι οποίες πρέπει να αντιμετωπισθούνε γιατί αν πάμε να μιλήσουμε σε κατοίκους, επαναλαμβάνω για ακόμα μία φορά, της Αθηνών, της Μπουλούκου, του Φραγκοπήγαδου, του Αϊ Γιώργη, των Λαιίκων, για να τους ρωτήσουμε πως είναι καθημερινότητά τους και αν προτιμούνε ποδηλατόδρομο, τότε πιστέψτε με θα πάρετε πολύ διαφορετικές απόψεις και απαντήσεις από αυτές που νομίζετε ότι σκέφτεται ο κόσμος.

Εμείς θα ψηφίσουμε κατά, όχι επειδή είμαστε κατά του ποδηλατόδρομου, είμαστε υπέρ του ποδηλατόδρομου, είμαστε όμως κατά αυτής της συγκεκριμένης μελέτης και του τρόπου μελέτης του ποδηλατόδρομου αυτή τη στιγμή.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κ. Γκλεγκλέ.  
Παρακαλώ κ. Ανδρεάκο.

ΑΝΔΡΕΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κ.κ. Αντιδήμαρχοι, έχω να σας κάνω μια πρόταση.

Εάν από τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών, που εκτιμώ ότι έχει αξιόλογους και επαρκείς επιστήμονες, έχει γίνει καταγραφή της λειτουργίας, των αδυναμιών και των λαθών της λειτουργίας του υπάρχοντος. Προσωπικά αν τις είχατε θα χαιρόμουν αύριο το πρωί να περάσω να τις πάρω, γιατί μόνο έτσι μπορεί μια υπηρεσία και ένας Δήμος να προκαλέσει ουσιαστικό νοικοκύρεμα.

Δεύτερη επισήμανση. Πιστεύω κ.κ. Αντιδήμαρχοι και κ. Δήμαρχε, ότι όταν μιλάμε για ένα νέο ποδηλατόδρομο, προσωπική μου άποψη ότι πρέπει να υπάρξει μία πολιτική γενική στρατηγική για όλη την πόλη της Καλαμάτας διότι, χωρίς να είμαι μηχανικός, το συγκεκριμένο έργο χωρίζεται σε δύο επίπεδα. Ένα επίπεδο είναι όταν ο ποδηλατόδρομος υπάρχει από το ήδη ρυμοτομημένο σχέδιο της πόλης μας που υπάρχουν τα κτίρια και εμποδίζουν και το δεύτερο, θα μου επιτρέψετε τη λέξη, όταν ο χώρος είναι παρθένος. Άρα εκτιμώ κ.κ. Αντιδήμαρχοι και κ. Δήμαρχε ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προτεραιότητα το να υπάρξει ένας γενικός ολοκληρωμένος σχεδιασμός για το έργο που ακούει στη λέξη ποδηλατόδρομος που πιστεύω ότι όλοι το απαιτούμε διότι με αυτόν τον τρόπο ίσως με λιγότερα χρήματα θα έχουμε την καλύτερη παροχή υπηρεσιών, είτε σε θέματα υγείας, είτε σε θέματα εξυπηρέτησης. Άποψή μου είναι, χωρίς να είμαι τεχνικός, ότι πρέπει να το λειτουργούμε.

Τρίτον. Κάθε έργο, και έχω ξανά τονίσει, εκτός από την κάλυψη των σημερινών αναγκών πρέπει να έχει το στοιχείο της δεκαετίας ή της εικοσαετίας να λειτουργήσουμε. Και αν θέλετε, θα μου επιτρέψετε να κάνω μια παρένθεση, το περπατάω με τα ποδαράκια μου. Ο ποδηλατόδρομος της παραλίας είναι εξαιρετικός με πολλές πολλές αδυναμίες. Ή θα πρέπει στα κομμάτια που μπορούμε να γίνεται ένας αυτοτελής, επαρκέστατος ποδηλατόδρομος, διότι ο ποδηλατόδρομος της παραλίας κάποια στιγμή δεν εξυπηρετεί, συμμερίζομαι ότι υπάρχουν προβλήματα, θα ήταν προτιμότερο, και ίσως θα πω αυτό να μην αρέσει σε κάποιους, κάποια στιγμή ο παραλιακός ποδηλατόδρομος, ο δρόμος που περνάνε τα αυτοκίνητα να ήτανε μισό μέτρο ή ένα μέτρο λιγότερος για να μπορεί να υπάρξει ένα πάντρεμα και μία σύζευξη του ποδηλάτου με αυτούς που είναι ακόμα ρομαντικοί για να κάνουν τον περίπατο με τα ποδαράκια τους.  
Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ πολύ.  
Παρακαλώ κ. Δήμαρχε.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Συνάδελφοι, λέτε και καμιά φορά "Γίνεται προσπάθεια", καλό είναι αυτό, με τις αδυναμίες του.

ΠΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι καμιά φορά, πολλές φορές το λέμε.

ΑΝΔΡΕΑΚΟΣ: Πάντα το λέμε Δήμαρχε.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Γιατί δεν βοηθάτε εμάς, βοηθάτε την πόλη.

Τον παλιό ποδηλατόδρομο, τα πήραμε τα χρήματα από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης όταν είχε τελειώσει το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και υποχρεωθήκαμε να κάνουμε τη Μεγάλη Εβδομάδα, η Υπηρεσία ήταν τη Μεγάλη Παρασκευή και το Μεγάλο Σάββατο και δούλεψε για να ολοκληρώσει το έργο, γιατί είχε περάσει η περίοδος των Ν συν 2 και είχαμε το θάρρος το πολιτικό και περάσαμε τον ποδηλατόδρομο μέσα από το κέντρο της Καλαμάτας. Αυτό χρειάζεται θάρρος για να το κάνεις, δεν το έχουν κάνει πολλοί. Ο ποδηλατόδρομος έχει αδυναμίες, έχουν επισημανθεί πάρα πολλές φορές, οι οποίες θα διορθωθούν, οι αδυναμίες του πρώτου ποδηλατόδρομου, διότι και οι δικές μας Υπηρεσίες ήταν άπειρες στο σχεδιασμό τέτοιων έργων.

Έγινε λοιπόν ευμενώς αποδεκτός και υπάρχει απαίτηση της κοινωνίας και ιδιαίτερα της νεολαίας για το δεύτερο ποδηλατόδρομο, όπου αξιοποιούμε ένα μέρος ποδηλατόδρομου που είναι στο πουθενά, που είχε κάνει η Δημοτική Αρχή η προηγούμενη στην περιοχή του Νέδοντος.

Έτσι λοιπόν θα γίνει μία σύνδεση και το δίκτυο θα συνεχίζεται. Υπάρχει σχεδιασμός και μέχρι το Φιλοξένια και είναι έτοιμη και η μελέτη, όπως σας είπε και ο Αντιδήμαρχος, μέχρι την Αύρας, έτοιμη μελέτη, όπου υπάρχουν κάποια προβλήματα εκεί.

Λοιπόν διδαγμένοι από τις εμπειρίες του παρελθόντος γίνεται μία δεύτερη προσπάθεια. Εγώ έλεγα ότι το θέμα σήμερα θα περάσει χωρίς συζήτηση γιατί είχε γίνει και μια δημόσια διαβούλευση στην οποία έλαβα και εγώ το λόγο, όσες δυνατότητες έχω το απόγευμα, γιατί έτσι τις σέβομαι αυτές τις διαδικασίες. Γιατί να μην είμαστε στη δημόσια διαβούλευση, εκεί που είναι οι τεχνικοί όλοι, που εισπράττουν τα αιτήματα, που ενδεχομένως να τροποποιηθούν κάποια μέρη της μελέτης. Εγώ σημείωσα, πολλά πράγματα ήταν σωστά, σημείωσα αυτά που είπε ο Πουλόπουλος. Είπε σε κάποιο σημείο βάλτε χιλιομετρικές αποστάσεις. Δεν είναι τίποτα να βάλεις κάποιες πινακιδούλες, γιατί εξυπηρετούν λειτουργικούς σκοπούς, εξυπηρετούν και τον αθλητή. Τέτοια πράγματα θα μπορούσαν να έχουν ειπωθεί στις διαδικασίες που προβλέπονται.

ΠΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τα είπα και στην Επιτροπή εκεί πέρα.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Εδώ λοιπόν είναι μία κορυφαία ολοκληρωτική και τελειωτική διαδικασία, δεν μπορούμε να βάζουμε πρωτογενώς διάφορα ζητήματα σχεδιασμού, θεωρώ εγώ, ο καθένας ότι θέλει βάζει στην αγόρευσή του, αλλά το θέμα μας είναι πως θα βοηθηθεί μία διαδικασία σε μία πόλη που αγαπάει το ποδήλατο, μετεξελίσσεται σε πόλη του ποδηλάτου, θα έχει και δωρεάν ποδήλατα σύντομα και τα προβλήματα τα οποία συνδέονται, που αναγνωρίζουμε, με τον παλιό ποδηλατόδρομο πρέπει να τα έχουμε διορθώσει μέχρι το καλοκαίρι, αλλά ας προχωρήσουμε, ας προχωρήσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ κ. Δήμαρχε.

Ως η εισήγηση: η πλειοψηφία ΥΠΕΡ, η "ΑΛΛΑΓΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ";  
"ΥΠΕΡ".

ΔΙΑΣΑΚΟΣ: Δευτερολογία κ. Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εσείς καταθέσατε δική σας πρόταση.

ΔΙΚΑΙΟΥΛΑΚΟΣ: Εγώ δυο λεπτά την ψήφο μου να δικαιολογήσω. Ψηφίζω ναι στον ποδηλατόδρομο, όχι στον τρόπο χρηματοδότησης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Παρακαλώ κ. Διασάκο, θέλετε δευτερολογία;

ΠΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε θέλω τότε να κάνω ακόμα μία πρόταση τελειώνοντας τη δευτερολογία, αφού θέλει ο συνάδελφος, δεν θα μιλούσα.

Η ύπαρξη των ποδηλατοδρόμων δεν φτάνει για να πούμε ότι πραγματικά αξίζει τα χρήματα που φτιάχτηκε. Πρέπει λοιπόν να γίνει και κατάλληλη προπαγάνδα ώστε να μάθει ο πολίτης, ο δημότης, να χρησιμοποιεί το ποδήλατο. Αυτή τη προπαγάνδα, με συγχωρείτε για την έκφραση, μπορεί να την περάσουμε μέσα από τους Συλλόγους που ήδη υπάρχουν στην πόλη, δύο – τρεις Σύλλογοι, που ασχολούνται με το ποδήλατο, διοργανώνουν εκδηλώσεις με ποδήλατο, ποδηλατοβόλτες κ.λ.π. Μπορούμε λοιπόν να τις ενισχύσουμε και οικονομικά ακόμα, παρά τις δυσκολίες που έχουμε, για να ευαισθητοποιήσουμε τον πολίτη, να μάθει τα οφέλη, να πειραματιστεί, να δει πως γίνεται η βόλτα με το ποδήλατο για να το χρησιμοποιήσει για να έχουν αξία και οι ποδηλατόδρομοι, η ύπαρξη τους.  
Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ.

Κύριε Διασάκο, σύντομα παρακαλώ.

ΔΙΑΣΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, πάντα σε όποιο ζήτημα κουβεντιάζουμε καταλήγουμε πάντα στο ίδιο πρόβλημα, και ποιο είναι αυτό; Το πρόβλημα της χρηματοδότησης. Λοιπόν επανειλημμένα το λέει ο κ. Δήμαρχος "Τι να κάνουμε, αυτά είναι τα λεφτά, μας τα κόβει η κεντρική διοίκηση" κ.λ.π. Ε λοιπόν δεν θέλει η Δημοτική Αρχή να τα διεκδικήσει αυτά τα λεφτά. Μας χρωστάνε 70 εκατομμύρια ευρώ στο Δήμο Καλαμάτας από το 1990 μέχρι σήμερα, κλεμμένα λεφτά δικά μας, που έχουν φορολογηθεί και οι δημότες του Δήμου Καλαμάτας για να μαζευτούν αυτά και δεν τα έχει αποδώσει το κράτος. Ε λοιπόν αν αποδέχεσαι, συμφωνείς ότι η χώρα μας έχει κρίση, άρα τι να κάνουμε... Ποιος έχει κρίσει; Οι εργαζόμενοι και τα λαϊκά στρώματα. Οι λαϊκές οικογένειες έχουν κρίση, το κεφάλαιο δεν έχει κρίση.

Η πολιτική αυτή που στηρίζει η Δημοτική Αρχή μαζεύει λεφτά από τους εργαζόμενους και τα δίνει στο κεφάλαιο. Αυτό θέλω να πω, άμα συμφωνείς με αυτή την πολιτική άρα δεν θέλεις να διεκδικήσεις λεφτά. Τι κι αν μας λες ότι δεν μας δίνουνε και δεν κάνουνε και δεν φτιάχνουνε. Λοιπόν εγώ ξαναλέω, στο θέμα το συγκεκριμένο θα ψηφίσουμε ΠΑΡΩΝ και καταθέτουμε τη δική μας πρόταση που ζητάμε να μπει σε ψηφοφορία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Παρακαλώ κ. Μπεχράκη, μια σύντομη δευτερολογία.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Εμείς έχουμε μια μεγάλη διαφορά στην αντίληψη με τη λειτουργία μέσα στην πόλη των ποδηλατοδρόμων. Η διαφορά η δικιά μας είναι ότι βλέπουμε την εναλλακτική μετακίνηση των πολιτών ως αντίβαρο στην οικονομική κρίση όχι μόνο για λόγους φιλοπεριβαλλοντικούς λόγους αλλά αυτή τη στιγμή βλέπουμε για να μην αποξενωθεί ο κόσμος στις συνοικίες του και στα σπίτια του και υπάρξει απομάκρυνση και σπάσει η κοινωνική συνοχή της πόλης, χρειάζεται να οργανωθεί ένα εσωτερικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων που να αντιμετωπίσει την οικονομική κρίση που έχει προκύψει. Μέχρι εδώ καλά. Αν όμως υπάρχει ένα τέτοιο σχέδιο από τη Δημοτική Αρχή, όπως λέει, και ιεραρχημένο το τι θα κάνω, και για να εξηγηθούμε νομίζω όλοι καταλαβαίνουμε ότι τα μεγάλα κέντρα μέσα στις πόλεις είναι τα μεγάλα σχολικά συγκροτήματα τα οποία πηγαίνουν τα παιδιά και φεύγουν και πηγαίνουν στα σχολεία τους και ξαναγυρίζουν στα σπίτια τους, επίσης τα μεγάλα κέντρα διοίκησης όπως είναι το Διοικητήριο, όπως είναι τα Ταχυδρομεία, όπως είναι οι αγορές, τότε αν για τον πρώτο ποδηλατόδρομο έπαιρνες ένα δάνειο 500.000 €, πόσα εκατομμύρια σχεδιάζεις να πάρεις για να υλοποιήσεις ένα τέτοιο δίκτυο; Εκτός αν πεις ότι σήμερα θα κάνω αυτό και μετά από 10 χρόνια θα κάνω κάτι άλλο.

Εάν πραγματικά υπάρχει ένα ιεραρχημένο σχέδιο το οποίο είναι μελετημένο και υπάρχει μια στρατηγική, εμείς ξέρουμε αυτή τη στιγμή σαν στοιχείο ότι δεν έχει συνεδριάσει ούτε η Επιτροπή που ασχολείται με το ποδήλατο που είναι σε επίπεδο υπηρεσιών του Δήμου και δεν έχει ασχοληθεί, δεν ξέρω καν αν έχει συζητήσει και αυτή. Θα ήθελα ο κ. Αντιδήμαρχος μετά να μας πει, οι άνθρωποι οι οποίοι, από τις υπηρεσίες, από το ΤΕΕ, που είναι οργανωμένο για να φτιάξει μια επιτροπή για το ποδήλατο, έχει συμβουλευτεί, έχει συζητήσει τη συγκεκριμένη εισήγηση; Έχει καταθέσει; Θα δείτε ότι δεν έχει μαζευτεί ούτε αυτή η Επιτροπή. Όχι σχέδιο λοιπόν δεν υπάρχει... Γιατί δεν μπορεί να απαντηθεί το ερώτημα. Εάν γι' αυτό το σχέδιο λοιπόν χρειαζόμαστε για ένα κομμάτι το συγκεκριμένο, και βάζουμε ας πούμε σε προτεραιότητα αυτό το συγκεκριμένο κομμάτι του ποδηλατόδρομου, πόσα εκατομμύρια θα χρειαστεί να δανεισθούμε;

Άρα δεν υπάρχει σχέδιο, είναι αυτό που επιχειρεί κάθε φορά η Δημοτική Αρχή, όλα είναι λυμένα, και δυστυχώς επαληθεύεται κάθε φορά η αντιπολίτευση που λέει ότι πραγματικά δεν υπάρχει σχέδιο και δεν υπάρχει και βούληση να υλοποιηθεί ένα τέτοιο ...

Δεν είμαστε υπέρ λοιπόν να πάρουμε δάνειο γι' αυτόν τον ποδηλατόδρομο, είμαστε υπέρ κάθε ποδηλατόδρομου και είμαστε υπέρ της συζήτησης για μια ιεραρχημένη παρέμβαση στην πόλη γι' αυτό το θέμα.

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: Κύριε Πρόεδρε θα είμαι και εγώ σύντομος.

Πιστεύω ότι και ο κ. Μπεχράκης και ο κ. Πουλόπουλος ουσιαστικά λένε αυτά που είχα πει και εγώ για το σκοπό του ποδηλατόδρομου και τη συνολική μελέτη και τελικά τι πρέπει να εξυπηρετεί ένας ποδηλατόδρομος, πως τον έχουμε μελετήσει. Και παίρνοντας αφορμή από τη κουβέντα του συνάδελφου του κ. Πουλόπουλου, δεν θα χρειαζόταν να κάνουμε καμία προπαγάνδα σε κανέναν Σύλλογο αν ο ποδηλατόδρομος εξυπηρετούσε πραγματικά τις ανάγκες των πολιτών, ανεξάρτητα από την κρίση. Δηλαδή να δεν είχαμε την κρίση, δεν θα έπρεπε να χρησιμοποιούμε το ποδήλατο για είναι η πόλη μας πιο υγιεινή, πιο καθαρή, πιο ανθρώπινη;

Άρα λοιπόν αν ο ποδηλατόδρομος σχεδιαστεί με κάποιον συγκεκριμένο σκοπό οι δημότες μας θα τον προτιμούσαν σαν εναλλακτικό μέσο μεταφοράς όπως έχει γίνει σε όλη την Ευρώπη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Ως η εισήγηση, η πλειοψηφία ΥΠΕΡ, η "ΑΛΛΑΓΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ";

ΠΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: ΥΠΕΡ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: "ΥΠΕΡ".

"ΠΑΡΩΝ" η "ΛΑΪΚΗ ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ" και έχει κατέθεσε δική της πρόταση η οποία έχει καταγραφεί στα πρακτικά.  
Το "ΔΙΚΤΥΟ ΕΝΕΡΓΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ";

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: ΚΑΤΑ για τον τρόπο δανεισμού, ΥΠΕΡ με επιφυλάξεις για τον ποδηλατόδρομο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Και η "ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑ";

ΓΚΛΕΓΚΛΕΣ: ΚΑΤΑ κ. Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: "ΚΑΤΑ".

Η κα Λιακουνάκου;

ΛΙΑΚΟΥΝΑΚΟΥ: ΥΠΕΡ. Γίνεται ένα κομμάτι του Νέδοντα ένας θησαυρός της Καλαμάτας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: "ΥΠΕΡ". Ευχαριστώ κα Λιακουνάκου.

Το Δημοτικό Συμβούλιο με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη του την το υπ' αριθμ. πρωτ. 9414/20-2-2012 εισήγηση του Τμήματος Μελετών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, την υπ' αριθμ. 14/2012 απόφαση του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας, καθώς επίσης και την υπ' αριθμ. 10/2012 απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του Δήμου,

μεταξύ των παρόντων δημοτικών συμβούλων κατά τη διάρκεια των ψηφοφοριών:

α) όσον αφορά στην έγκριση της υπ' αριθμ. 12/2012 σχετικής μελέτης,

με τους συμβούλους της πλειοψηφίας και των δημοτικών παρατάξεων "ΑΛΛΑΓΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ" & "ΔΙΚΤΥΟ ΕΝΕΡΓΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ", καθώς και την Πρόεδρο του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ να τάσσονται ΥΠΕΡ, τους συμβούλους της δημοτικής παράταξης "ΛΑΪΚΗ ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ" να δηλώνουν ΠΑΡΩΝ και τους συμβούλους της δημοτικής παράταξης "ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑ" να τάσσονται ΚΑΤΑ

και

β) όσον αφορά στην ένταξη του εν λόγω έργου στο πρόγραμμα "Νέο Δάνειο"

με τους συμβούλους της πλειοψηφίας και της δημοτικής παράταξης "ΑΛΛΑΓΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ", εκτός του κ. Δικαιουλάκου, και την Πρόεδρο του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ να τάσσονται ΥΠΕΡ, τους συμβούλους της δημοτικής παράταξης "ΛΑΪΚΗ ΣΥΣΠΕΙΡΩΣΗ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ" να δηλώνουν ΠΑΡΩΝ και του συμβούλους των δημοτικών παρατάξεων "ΔΙΚΤΥΟ ΕΝΕΡΓΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ" & "ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑ" και τον κ. Δικαιουλάκο να τάσσονται ΚΑΤΑ,

κατά πλειοψηφία,

**Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι****I. Εγκρίνει:**

την υπ' αριθμ 12/2012 μελέτη του έργου με τίτλο «Κατασκευή ποδηλατόδρομου Ζώνης Νέδοντα – Μαρίνα», προϋπολογισμού 491.743,83 με Φ.Π.Α., που έχει συνταχθεί από το Τμήμα Μελετών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Καλαμάτας,

και

την υποβολή πρότασης για ένταξη του ανωτέρω έργου στο πρόγραμμα "Νέο Δάνειο".

όπως εισηγήθηκε η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας με την υπ' αριθμ. 10/2012 απόφασή της και με τη σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας όπως αυτή διατυπώνεται στην υπ' αριθμ. 14/2012 απόφασή του, βάσει της εισήγηση του Τμήματος Μελετών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Καλαμάτας.

**II. Εξουσιοδοτεί τον κ. Δήμαρχο Καλαμάτας για τις παραπέρα νόμιμες ενέργειες**

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

**ΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

Γουρδέας Ανδρέας

**ΤΑ ΜΕΛΗ**

1. Αδαμόπουλος Ιωάννης
2. Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος
3. Αναζίκος Ιωάννης
4. Ανδρεάκος Κωνσταντίνος
5. Βασιλόπουλος Αθανάσιος
6. Βασιλόπουλος Παναγιώτης
7. Γκλεγκλές Ιωάννης
8. Δημόπουλος Δημήτριος
9. Διασάκος Νικόλαος
10. Δικαιουλάκος Βασίλειος
11. Ηλιόπουλος Αθανάσιος
12. Καμβυσίδης Ιωάννης
13. Καραγιάννης Ανδρέας
14. Καρβέλης Γεώργιος
15. Κουδούνης Αργύριος
16. Μανδηλάρης Ιωάννης



17. Μαρινάκης Σαράντος
18. Μιχαλόπουλος Κωνσταντίνος
19. Μιχαλόπουλος Σωτήριος
20. Μπάκας Ιωάννης
21. Μπασακίδης Νικόλαος
22. Μπεχράκης Σταμάτης
23. Μπουζιάνης Παύλος
24. Μπούρας Ιωάννης
25. Μπούχαλης Δημήτριος
26. Μπρεδήμας Θεόδωρος
27. Μωραγιάννης Κωνσταντίνος
28. Νιάρχος Αναστάσιος
29. Νταγιόπουλος Γεώργιος
30. Ντίντα Παναγιώτα
31. Οικονομάκου Μαρία
32. Πολίτης Δημήτριος
33. Πουλόπουλος Δημήτριος
34. Ριζάς Χρήστος
35. Στασινάκης Διονύσης
36. Στασινόπουλος Στυλιανός
37. Φαββατάς Δημήτριος
38. Φωτέας Νικόλαος
39. Χριστόπουλος Ιωάννης

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**

Λιακουνάκου Βενετία

Ακριβές Απόσπασμα  
Καλαμάτα, 14 Μαρτίου 2012  
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΟΥ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΑΝΔΡΕΑΣ ΓΟΥΡΔΕΑΣ