

**ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ****ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 18/2018****ΑΠΟΦΑΣΗ 84/2018**

Στην Καλαμάτα σήμερα, **την 7<sup>η</sup> Νοεμβρίου 2018, ημέρα Τετάρτη και ώρα 12:00 μεσ.,** στο Δημοτικό Κατάστημα της οδού Αθηνών 99, συνέρχεται στην 18η/2018 συνεδρίαση η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας, μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 41096/2-11-2018 πρόσκληση του κ. Προέδρου, που επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση ο κ. Μπάκας Ιωάννης, Αντιδήμαρχος Καλαμάτας, Πρόεδρος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής και όλα τα τακτικά μέλη, ήτοι οι κ.κ.: 1) Αντωνόπουλος Μιχαήλ, 2) Βασιλόπουλος Αθανάσιος, 3) Βεργόπουλος Δημήτριος, 4) Θεοφιλόπουλος Ιωάννης, 5) Καραγιάννης Ανδρέας, 6) Μαρινάκης Σαράντος, 7) Μπεχράκης Σταμάτης και 8) Ντίντα Παναγιώτα.

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

.....  
Στη συνέχεια εισάγεται από τον κ. Πρόεδρο για συζήτηση το 2ο θέμα της ημερήσιας διάταξης με τίτλο :

**Έγκριση κυκλοφοριακής μελέτης του έργου «Αναδιάταξη – αναδιοργάνωση πλατείας 23<sup>ης</sup> Μαρτίου».**

Στη συνεδρίαση, για τη συζήτηση του θέματος αυτού έχουν προσκληθεί, με το υπ' αριθμ. πρωτ. 41249/5-11-2018 έγγραφο του Τμήματος Διοικητικής Υποστήριξης Συλλογικών Οργάνων & Νομικών Προσώπων της Διεύθυνσης Διοικητικών του Δήμου Καλαμάτας, να συμμετάσχουν προκειμένου να διατυπώσουν της απόψεις τους επί του θέματος, το Τμήμα Τροχαίας Καλαμάτας και η Δημοτική Κοινότητα Καλαμάτας.

Η από 5/11/2018 εισήγηση του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας, Σήμανσης, Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου, που ήταν στο φάκελο του θέματος για την ενημέρωση του Σώματος, αναλυτικά έχει ως εξής:

ΘΕΜΑ: Έγκριση κυκλοφοριακής μελέτης του έργου: «Αναδιάταξη – αναδιοργάνωση πλατείας 23<sup>ης</sup> Μαρτίου στην Καλαμάτα»

Σας υποβάλλουμε την κυκλοφοριακή μελέτη του έργου: «Αναδιάταξη – αναδιοργάνωση πλατείας 23<sup>ης</sup> Μαρτίου στην Καλαμάτα», που περιλαμβάνει μείωση του πλάτους του οδοστρώματος της οδού 23<sup>ης</sup> Μαρτίου, διαπλάτυνση των πεζοδρομίων εκατέρωθεν της οδού και ενοποίησή τους με το δάπεδο της στοάς βόρεια και νότια, διαπλάτυνση της κεντρικής νησίδας και αύξηση του πρασίνου, περιορισμό του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, διαμόρφωση κατάλληλων εσοχών για στάση και βελτίωση της απορροής των ομβρίων.

Κατόπιν των ανωτέρω εισηγούμαστε την έγκρισή της από συλλογικό όργανό σας.

Η συντάξασα  
Αν. Κυριακοπούλου  
Πολιτικός Μηχανικός

Ο διευθυντής Τ.Υ.  
Βασ. Τζαμουράνης  
Πολιτικός Μηχανικός

**ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ:**

1. Τεχνική Έκθεση
2. Σχέδια: Οριζοντιογραφία Ο.1  
Μηκοτομή - Διαγράμματα επικλίσεων Μ.1  
Διατομές Δ.1

Η Τεχνική Έκθεση της μελέτης του θέματος, που ήταν συνημμένη στην παραπάνω εισήγηση, έχει αναλυτικά ως εξής:

## ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. Εισαγωγή

Στα πλαίσια ανάπλασης της πλατείας 23<sup>ης</sup> Μαρτίου στο ιστορικό κέντρο της Καλαμάτας, έγινε κυκλοφοριακή διερεύνηση της υφιστάμενης κατάστασης περίξ αυτής και συγκεκριμένα:

- Ενδεδειγμένος έλεγχος της υφιστάμενης κυκλοφοριακής κατάστασης
- Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων και στρεφουσών κινήσεων και
- Μετρήσεις χαρακτηριστικών στάθμευσης

Μετά την ανάλυση των συγκεντρωθέντων στοιχείων, διερευνήθηκαν εναλλακτικά σενάρια-προτάσεις για τοπικές επεμβάσεις στις κινήσεις οχημάτων και πεζών και παράλληλα αξιολογήθηκαν οι επιπτώσεις των προτάσεων αυτών.

Στόχος της παρούσας μελέτης είναι η κυκλοφοριακή αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου της πόλης προς όφελος των χρηστών που θα συμβάλλει θετικά στην ανάδειξη αλλά και στην οικονομική του ανάπτυξη.



Απόσπασμα χάρτη της περιοχής του έργου.

## 2. Στοιχεία που ελήφθησαν υπόψη

Για την εκπόνηση της μελέτης ελήφθησαν υπόψη, τα κατωτέρω στοιχεία, χάρτες και διαγράμματα, τα οποία συγκεντρώθηκαν από την ομάδα μελέτης και συγκεκριμένα:

1. Τοπογραφικό διάγραμμα αποτύπωσης ζώνης σε κλίμακα 1:500 που μας χορηγήθηκε από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Καλαμάτας
2. Τοπογραφικά διαγράμματα κλίμακας 1:5.000 της Γ.Υ.Σ.
3. Ορθοφωτοχάρτες κλίμακας 1:5.000 της περιοχής μελέτης.
4. Κανονισμοί – προδιαγραφές
  - Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (2001)
  - Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων, Κόμβοι Κυκλικής Κίνησης (Σχέδιο 2013)
  - Γερμανικοί Κανονισμοί RAS-K1 (1988)
  - Προδιαγραφές Π.Δ. 696/74
  - Εγκύκλιος 41/2005 της ΔΜΕΟ
  - Τιμολόγια Έργων Οδοποιίας 2017
5. Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, στρεφουσών κινήσεων και χαρακτηριστικών στάθμευσης στην περιοχή μελέτης
6. Στοιχεία που καταγράφηκαν από την ομάδα μελέτης κατά τις επιτόπου επισκέψεις στην περιοχή του έργου αλλά και οι απόψεις και προτάσεις της Διευθύνουσας Υπηρεσίας και των εμπλεκόμενων Συνδέσμων και Φορέων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή.

### 3. Υφιστάμενη κατάσταση

Η Συγκοινωνιακή Ομάδα εκτέλεσε μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε οδούς της ευρύτερης περιοχής, έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης στην άμεση περιοχή μελέτης, και μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων στις κρίσιμες διασταυρώσεις.

#### 3.1. Μετρήσεις φόρτων κυκλοφορίας

Πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου σε δέκα (10) θέσεις, διάρκειας τουλάχιστον δύο (2) 24ώρων ανά θέση. Σε κάποιες θέσεις οι μετρήσεις διήρκησαν πάνω από επτά (7) ημέρες. Οι θέσεις καθορίστηκαν σε συνεννόηση με την Υπηρεσία.

Η επιλογή των θέσεων τόσο 24ωρου φόρτου όσο και των μετρήσεων στρεφουσών κινήσεων, καλύπτει τους κύριους άξονες του οδικού δικτύου και τις πιο σημαντικές κυκλοφοριακά διασταυρώσεις με στόχο την ποσοτική και ποιοτική αξιολόγηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και της λειτουργίας του. Τα σημεία στα οποία έγινε η εγκατάσταση των μετρητών ανήκουν στο Δημοτικό Οδικό Δίκτυο.

Για την εκτέλεση των μετρήσεων χρησιμοποιήθηκαν οι διεθνώς αναγνωρισμένοι αυτόματοι μετρητές, MetroCount. Η μετρητική τους ικανότητα υπερκαλύπτει τα μετρούμενα μεγέθη κυκλοφορίας του ιστορικού κέντρου της Καλαμάτας. Για τις μετρήσεις χρησιμοποιήθηκε ο απαραίτητος υποστηρικτικός εξοπλισμός (λάστιχα, καρφιά, κ.λπ.).

Αρχικά επιλέχθηκε το σημείο όπου εγκαταστάθηκαν οι μετρητές. Το σημείο αυτό καλύπτει μερικές ελάχιστες απαιτήσεις σύμφωνα και με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή. Πιο συγκεκριμένα:

- Το σημείο βρισκόταν σε ευθυγραμμία.
- Δεν ήταν πλησίον στάσης λεωφορείου ή σε χώρους όπου γίνονταν «ελιγμοί» (π.χ. είσοδοι γκαράζ).
- Εξασφαλίστηκε ότι δεν στάθμευε όχημα που να «πάτησε» τα λάστιχα στην άκρη που συνδέονταν τα λάστιχα με τον καταμετρητή.

Κατά την διάρκεια της εγκατάστασης τηρηθήκαν όλοι οι κανόνες οδικής ασφάλειας, ώστε να αποφευχθεί πιθανό ατύχημα. Το προσωπικό που εργάστηκε στα συνεργεία του αναδόχου είναι άριστα εκπαιδευμένο και τήρησε όλους τους κανόνες ασφαλείας. Όλοι φορούσαν ανακλαστικά γιλέκα, τοποθετούσαν ειδικούς κώνους πριν και μετά τα σημεία όπου εργάζονταν και όπου χρειάστηκε (όπου οι ταχύτητες είναι μεγάλες ή η ορατότητα περιορισμένη) έγινε χρήση κόκκινης σημαίας την οποία κινούσε κάθετα το προσωπικό του Μελετητή. Επίσης τα οχήματα που χρησιμοποιήθηκαν ήταν εφοδιασμένα με ειδικούς φάρους κίτρινου χρώματος, προκειμένου να γίνονται αντιληπτά από μεγάλη απόσταση.

Στην συνέχεια η εγκατάσταση των μηχανημάτων έγινε ως εξής:

- Τοποθετήθηκαν δύο λάστιχα στην διατομή που έγινε η κάθε μέτρηση κάθετα στον άξονα σε συγκεκριμένη απόσταση (ένα μέτρο). Η τοποθέτηση έγινε με την χρήση ειδικών συνδετήρων που καρφώνονται επί του οδοστρώματος.
- Τα λάστιχα συνδέονται με τον μετρητή σε ειδικές υποδοχές που υπάρχουν.
- Παραμετροποιήθηκε το μηχάνημα ανάλογα με τις κυκλοφοριακές συνθήκες του συγκεκριμένου οδικού τμήματος.
- Ο μετρητής κλειδώθηκε σε κάποιο σταθερό αντικείμενο (δέντρο ή κολώνα) με τη χρήση αλυσίδας και λουκέτου ασφαλείας.

Κάθε φορά που ο άξονας ενός οχήματος που διέρχεται από το σημείο και πατάει τα λάστιχα με την πίεση που προκαλείται μεταφέρεται στην μονάδα ένα σήμα. Ανάλογα με το σε ποιο λάστιχο εστάλη το σήμα πρώτο διακρίνεται η κατεύθυνση του οχήματος. Ανάλογα με την χρονική απόσταση των δύο σημάτων υπολογίζεται η απόσταση των αξόνων του οχήματος και κατά συνέπεια ο τύπος του οχήματος (δίκυκλο, επιβατικό, φορτηγό κλπ).

Σε τακτά διαστήματα ειδικό συνεργείο ήλεγχε την όλη εγκατάσταση, δηλαδή εάν:

- τα λάστιχα ήταν στην θέση τους και δεν είχαν κοπεί.
- τα λάστιχα ήταν ίσια και σωστά τεντωμένα.
- το μηχάνημα κατέγραφε όλες τις περιπτώσεις που πατιούνται τα λάστιχα.
- η μπαταρία του μηχανήματος βρισκόταν σε σωστή στάθμη.
- η μνήμη του μηχανήματος δεν ήταν γεμάτη

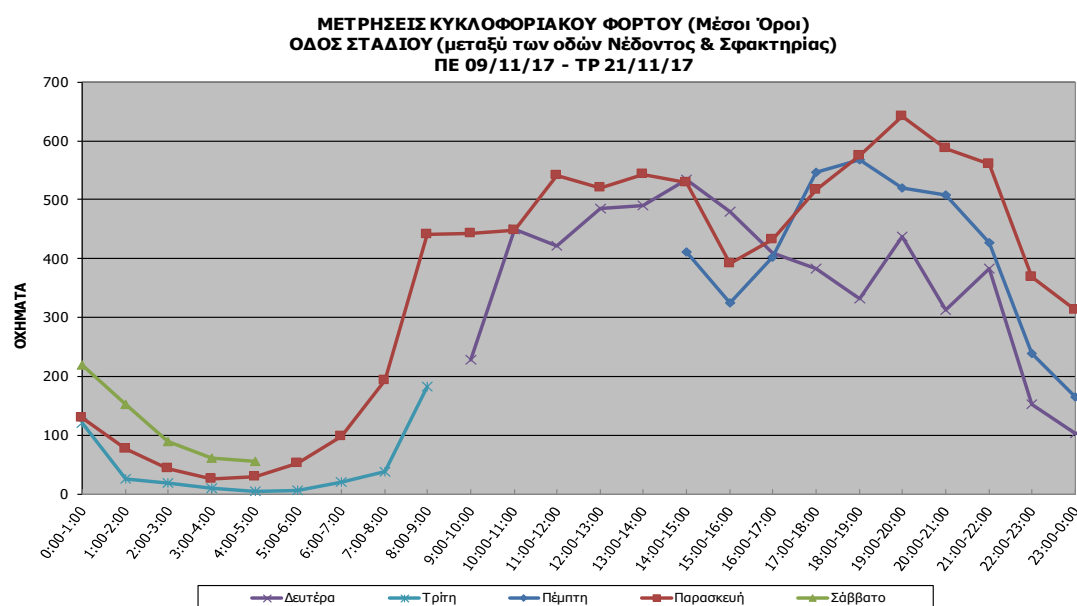
Ο έλεγχος αυτός υπαγόρευσε και τις εκάστοτε απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες.

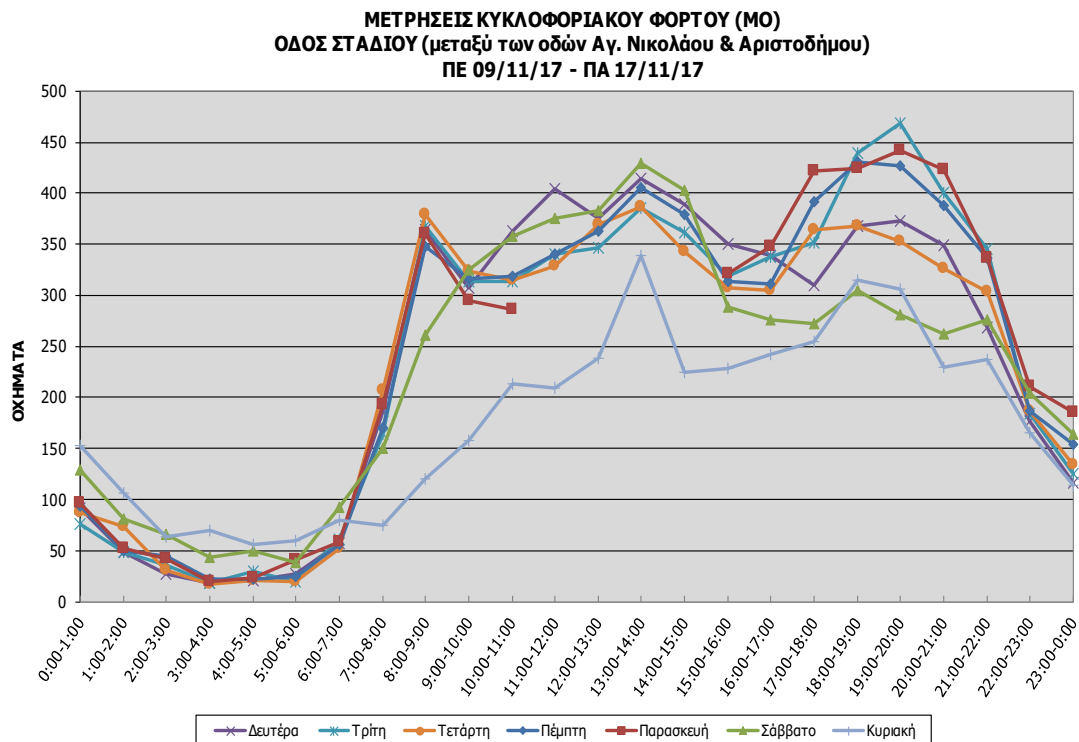
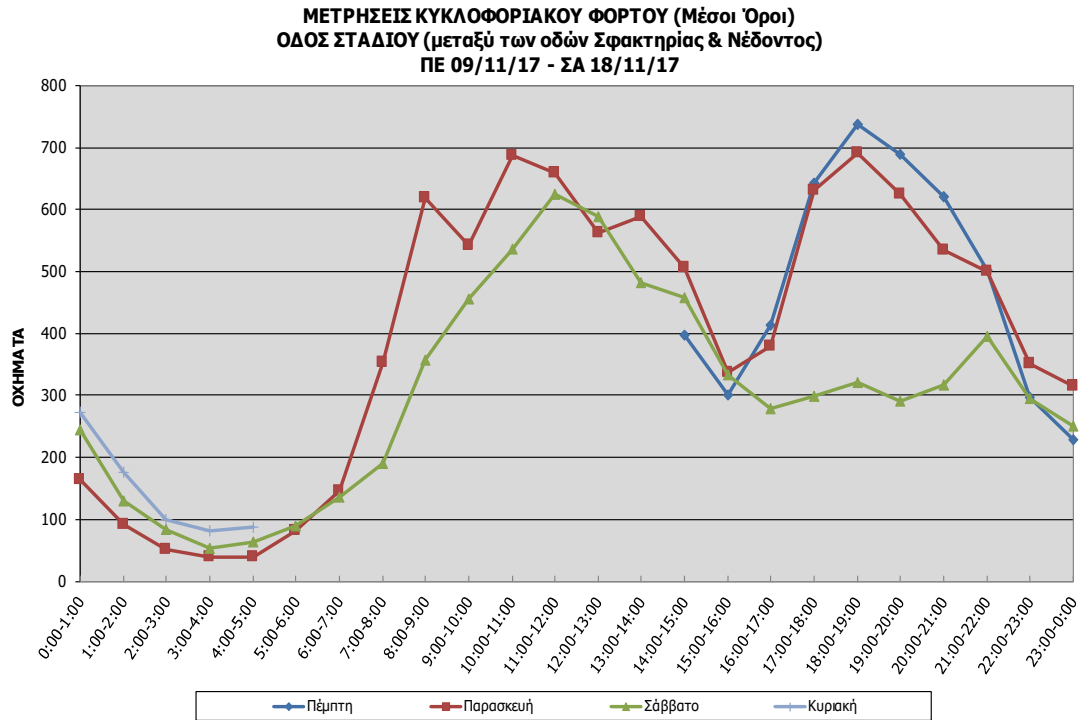
Με την ολοκλήρωση των μετρήσεων η όλη εγκατάσταση, καθώς και τα μηχανήματα απομακρύνθηκαν από τα οδικά τμήματα και μεταφέρθηκαν στο γραφείο. Εκεί με την χρήση ειδικών εξαρτημάτων μεταφέρθηκαν τα αποτελέσματα στον υπολογιστή. Με το λογισμικό ιδιοκτησίας του αναδόχου τα αποτελέσματα παρουσιάζονται σε περιβάλλον MS Excel όπου έγινε και η τελική τους επεξεργασία.

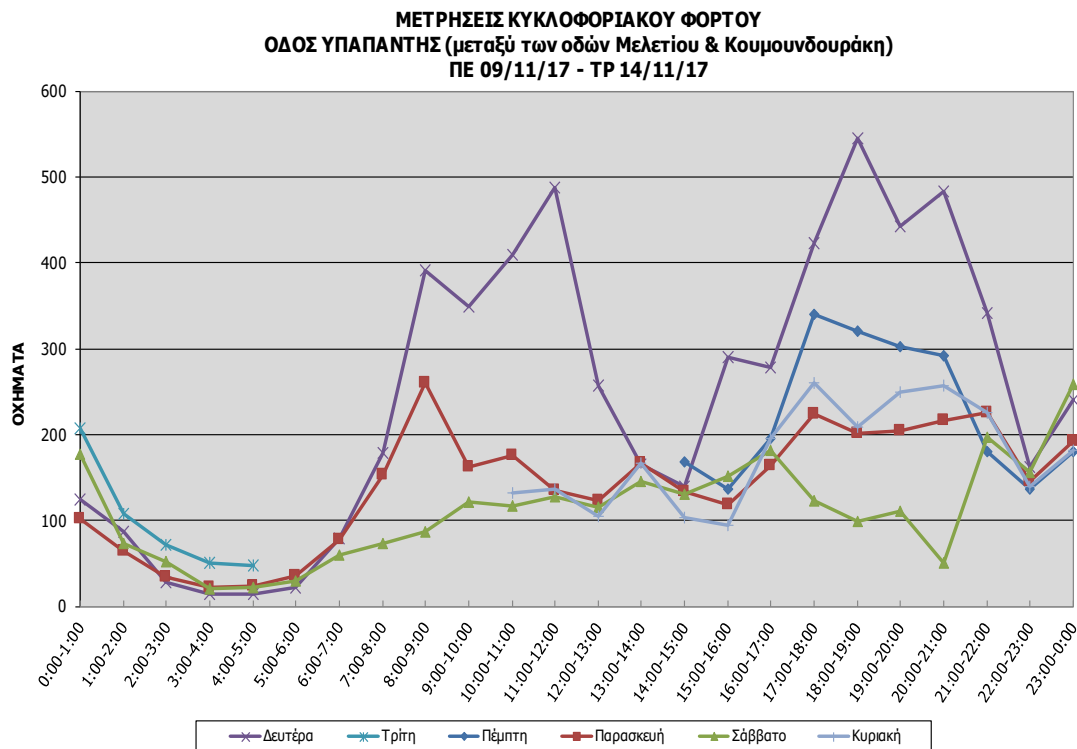
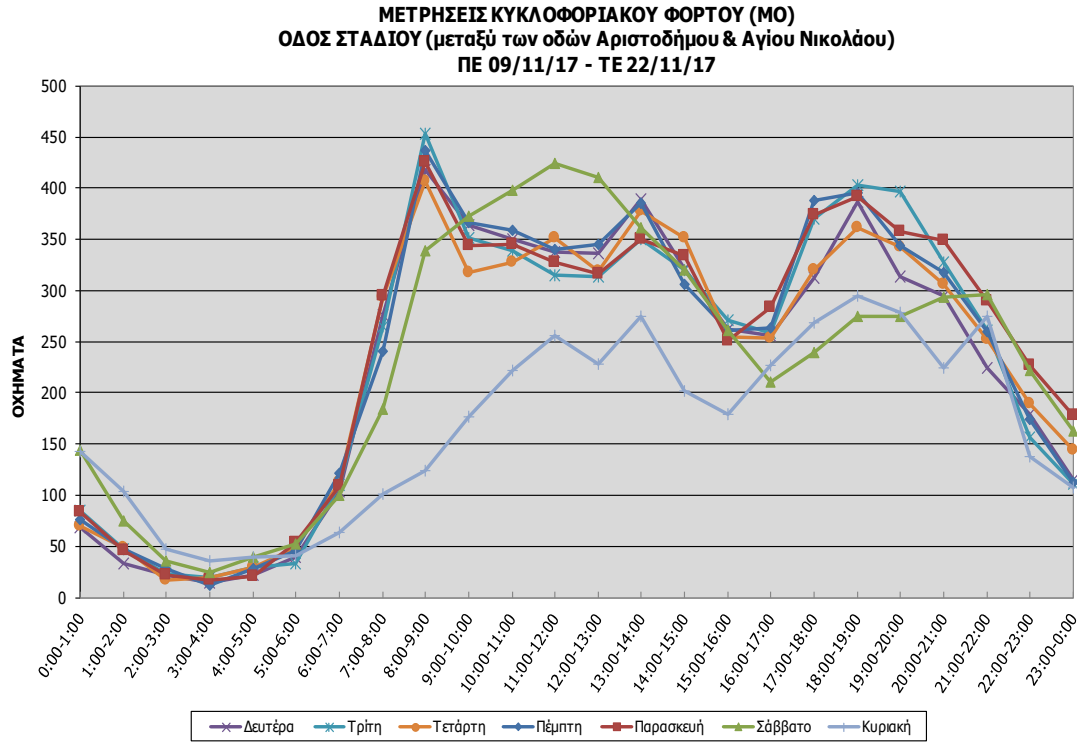
Οι θέσεις στις οποίες έγιναν οι μετρήσεις εμφανίζονται αναλυτικά στον επόμενο Πίνακα.

A/A	ΟΔΟΣ	ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ	ΗΜ/ΝΙΑ ΕΝΑΡΞΗΣ	ΗΜ/ΝΙΑ ΛΗΞΗΣ
1	Σταδίου	Νέδοντος-Σφακτηρίας	9/11/17	21/11/17
2	Σταδίου	Αγ.Νικολάου-Αριστοδήμου	9/11/17	22/11/17
3	Υπαπαντής	Κουμουνδουράκη-Μελετίου	9/11/17	14/11/17
4	Μαυρομιχάλη	Αριστοδήμου-Γρηγορίου	9/11/17	22/11/17
5	Αγ. Νικολάου	Βαλτετσίου-Σταδίου	9/11/17	22/11/17
6	Αναγνωσταρά	Σταδίου-Πολυβίου	9/11/17	22/11/17
7	Ι. Παλαιολόγου	Σταδίου-Μαυρομιχάλη	9/11/17	22/11/17
8	Φαρών	Σταδίου-Μπούτση	9/11/17	22/11/17
9	Νέδοντος	Αιπύτου-Ηφαιστου	9/11/17	22/11/17
10	Μ. Μελετίου	Υπαπαντής-Ι.Ανδρούσσης	16/11/17	22/11/17

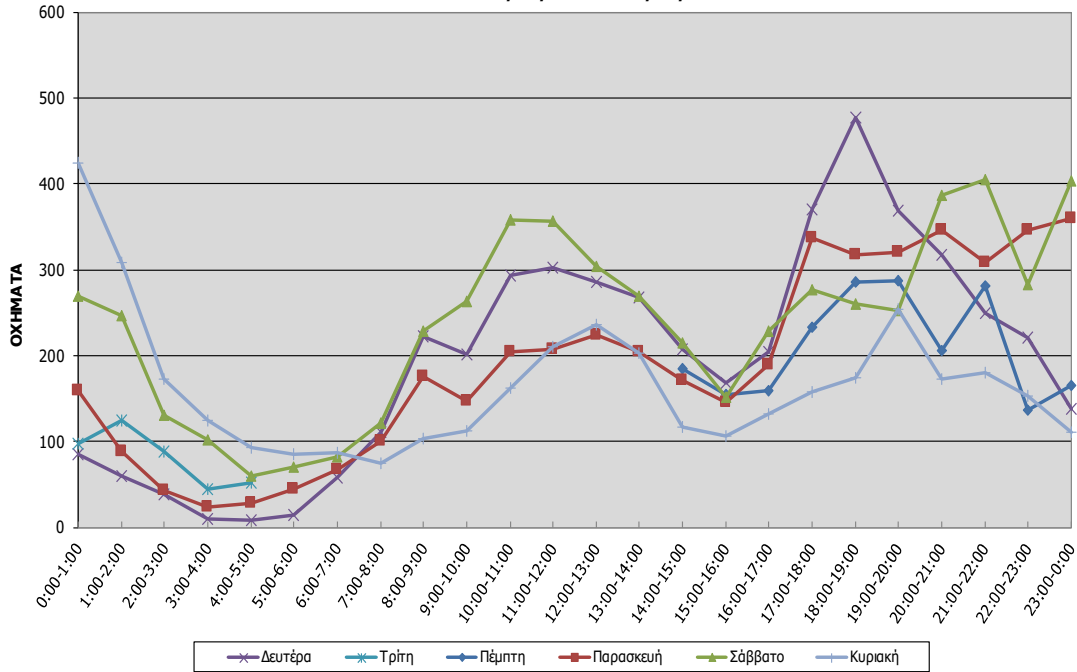
Στα επόμενα Διαγράμματα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των μετρήσεων. Τα αναλυτικά στοιχεία των μετρήσεων περιλαμβάνονται στο Παράρτημα.



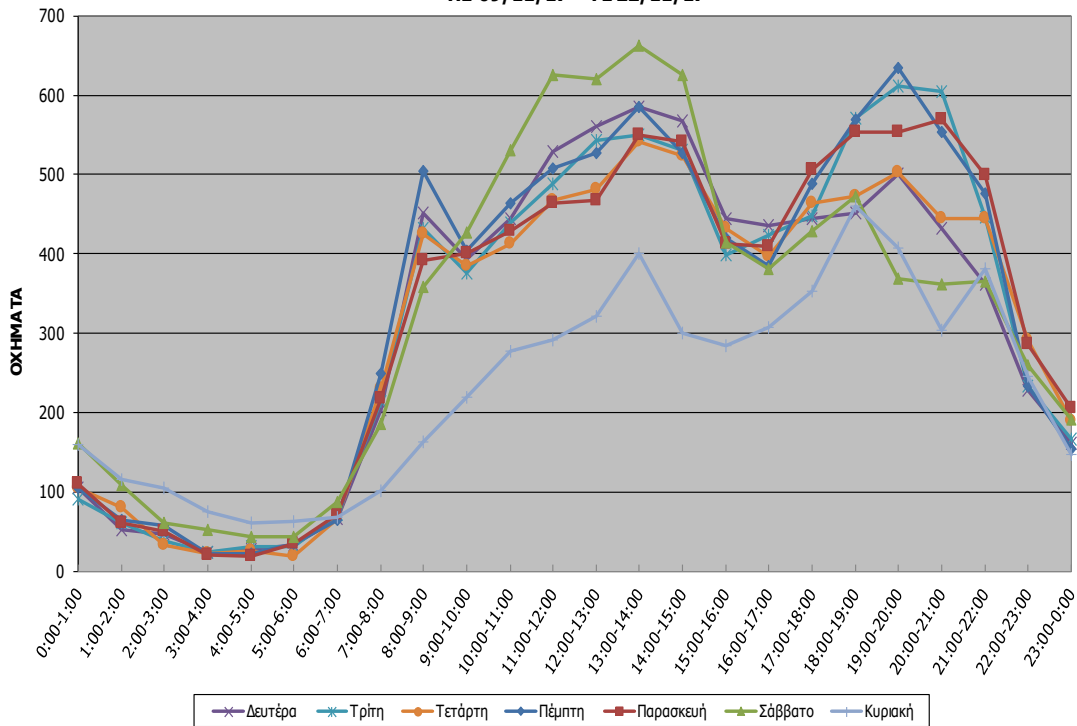




**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ  
ΟΔΟΣ ΥΠΑΠΑΝΤΗΣ (μεταξύ των οδών Κουμουνδουράκη & Μελετίου)  
ΠΕ 09/11/17 - ΤΡ 14/11/17**

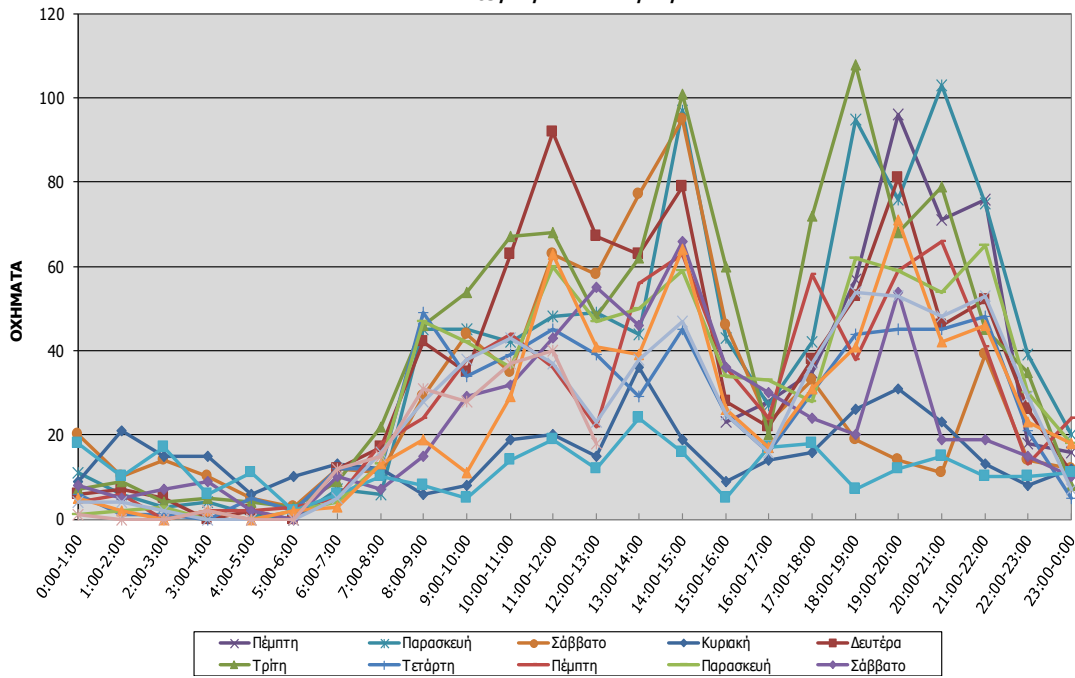


**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ (Μέσοι Όροι)  
ΟΔΟΣ ΜΑΥΡΟΜΙΣΧΑΛΗ (μεταξύ των οδών Μαντίκλου & Γρηγορίου)  
ΠΕ 09/11/17 - ΤΕ 22/11/17**

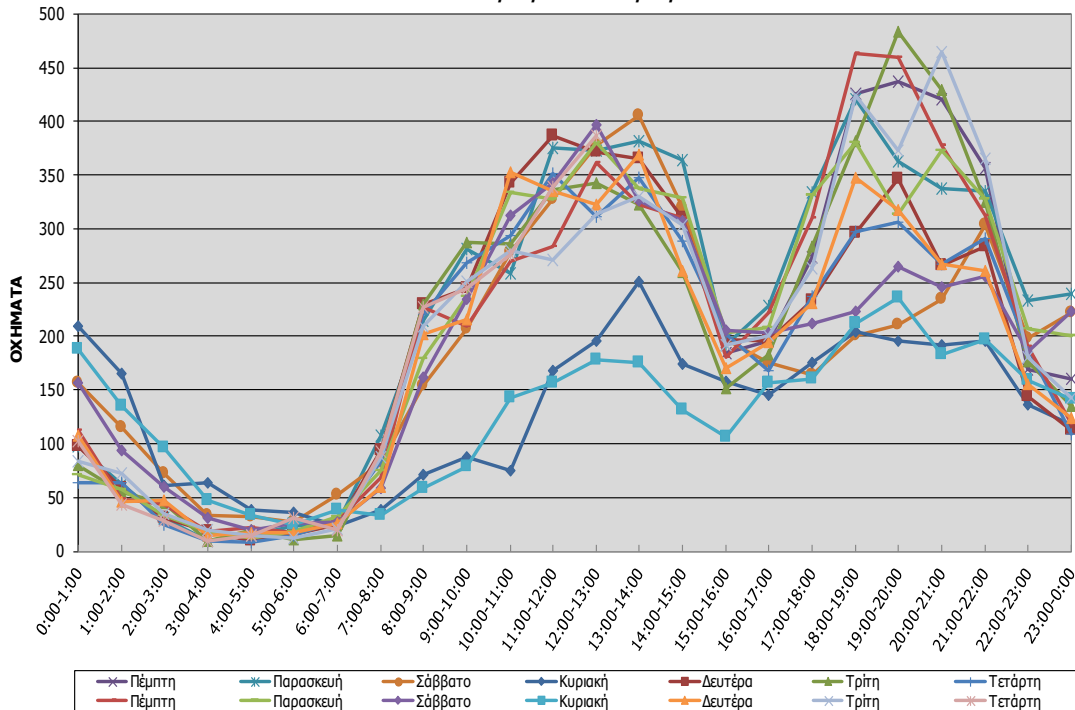




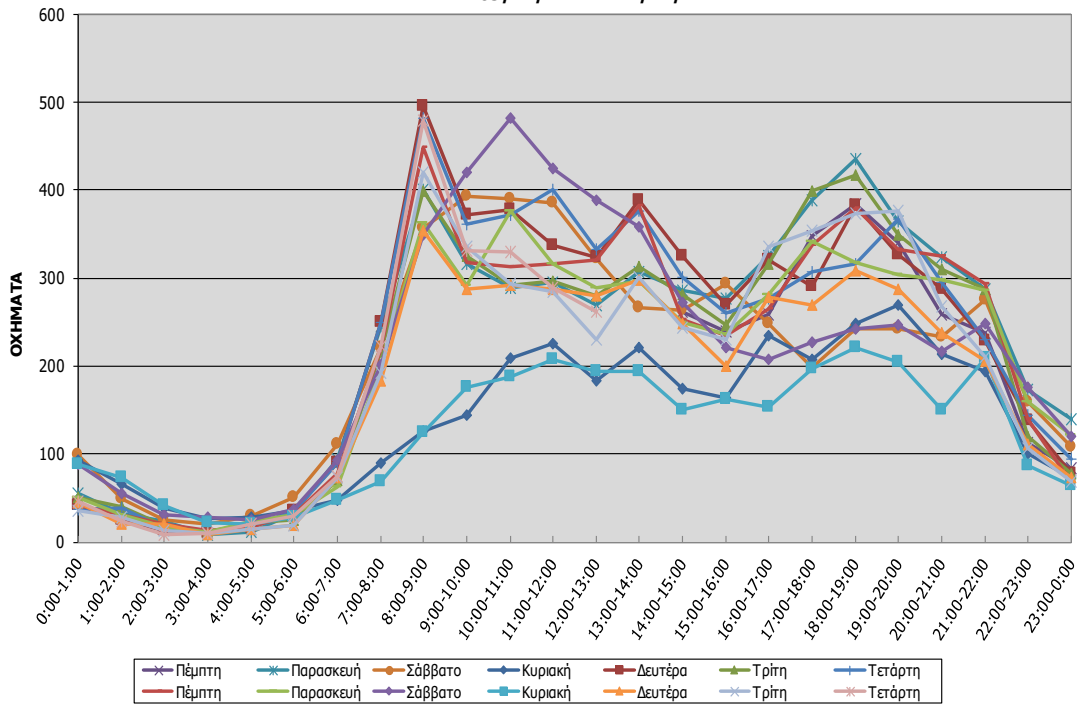
**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ  
ΟΔΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (μεταξύ των οδών Βαλτετσίου & Σταδίου)  
ΠΕ 09/11/17 - ΤΕ 22/11/17**



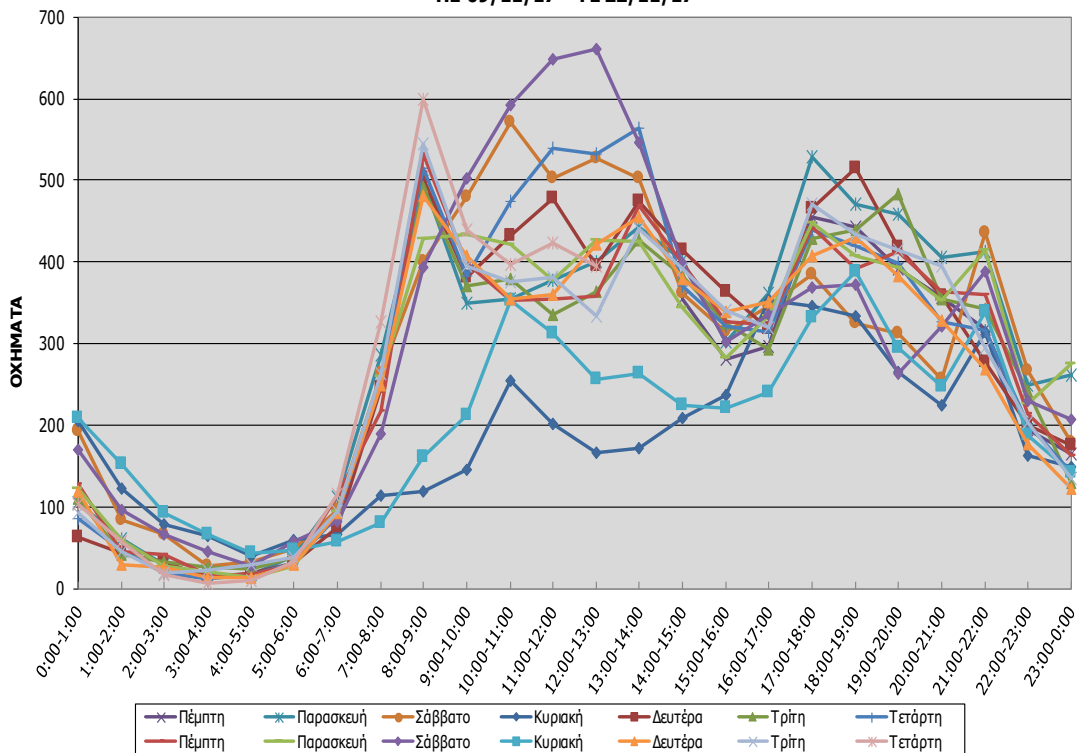
**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ  
ΟΔΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΡΑ (μεταξύ των οδών Βαλτετσίου & Σταδίου)  
ΠΕ 09/11/17 - ΤΕ 22/11/17**



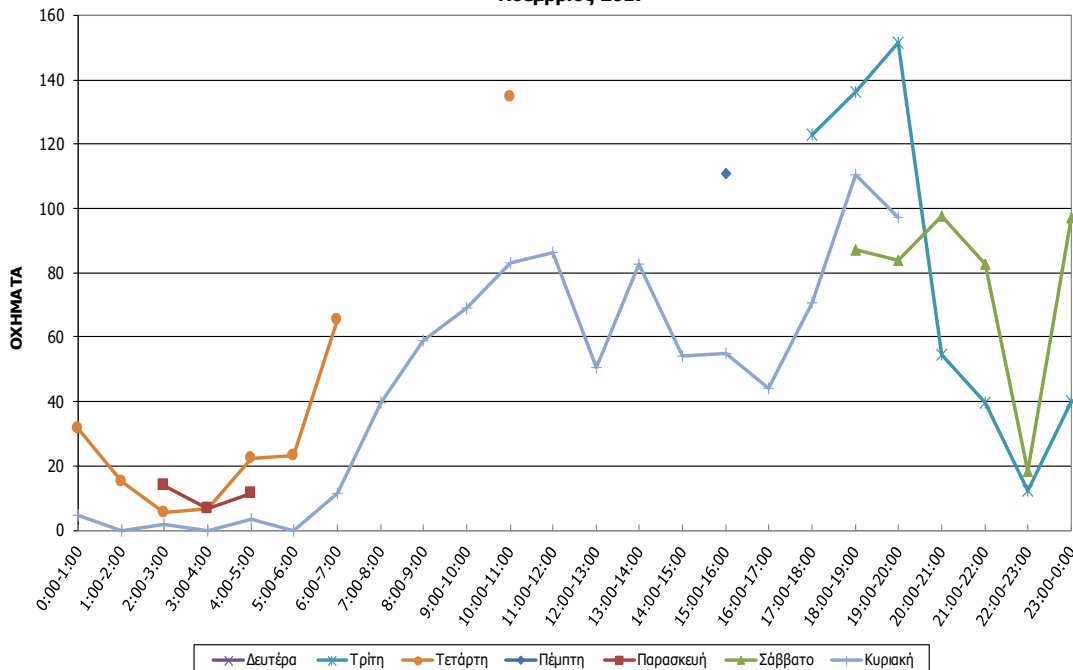
**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ  
ΟΔΟΣ Ι. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ (μεταξύ των οδών Μαυρομιχάλη & Σταδίου)  
ΠΕ 09/11/17 - ΤΕ 22/11/17**



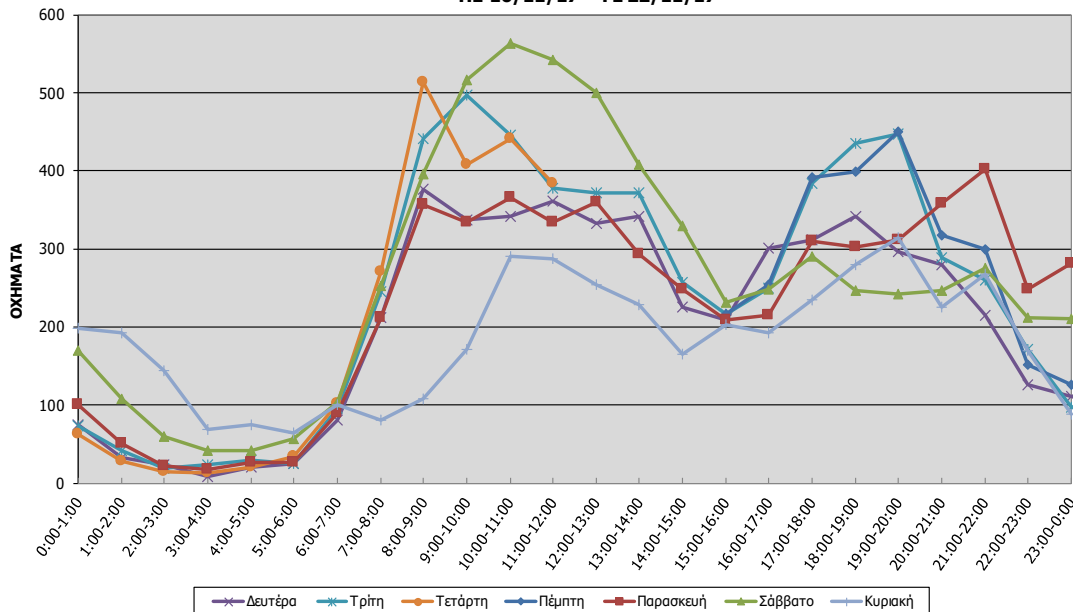
**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ  
ΟΔΟΣ ΦΑΡΩΝ (μεταξύ των οδών Μπούτση & Σταδίου)  
ΠΕ 09/11/17 - ΤΕ 22/11/17**



**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ (Μέσοι Όροι)  
ΟΔΟΣ ΝΕΔΟΝΤΟΣ (μεταξύ των οδών Σταδίου & Αιπύτου)  
Νοέμβριος 2017**



**ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΟΥ  
ΟΔΟΣ ΜΗΤΡ. ΜΕΛΕΤΙΟΥ (μεταξύ των οδών Ιωσήφ Ανδρούσσης & Υπαπαντής)  
ΠΕ 16/11/17 - ΤΕ 22/11/17**



Οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων δείχνουν ότι υπάρχει μεγάλη κυκλοφοριακή φόρτιση της οδού Σταδίου. Στο οδικό τμήμα από Νέδοντος έως τον κυκλικό κόμβο, ο μέγιστος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται έως και 750 οχήματα ανά κατεύθυνση, την ώρα αιχμής, εκ των οποίων 6% είναι βαρέα οχήματα. Το εύρος του οδοστρώματος ανά κατεύθυνση στο τμήμα αυτό, κυμαίνεται από 6.00 έως 9.00μ, εντούτοις τα οχήματα κινούνται σε μία λωρίδα κυκλοφορίας, και στις δύο κατευθύνσεις λόγω των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων. Ο κυκλικός κόμβος των οδών Σταδίου-Υπαπαντής, εξυπηρετεί σήμερα περίπου 8.500 οχήματα ημερησίως.

### 3.2. Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων σε διασταυρώσεις

**Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων** πραγματοποιήθηκαν σε τρεις (3) κόμβους συνολικής διάρκειας επτά (7) ωρών ανά θέση (πρωινή - απογευματινή αιχμή). Οι θέσεις και οι περίοδοι μέτρησης, καθορίστηκαν σε συνεννόηση με την Υπηρεσία.

Για τις μετρήσεις στεφουσών κινήσεων χρησιμοποιήθηκαν παρατηρητές, ο αριθμός των οποίων ποικίλει ανάλογα με την πολυπλοκότητα του μετρούμενου κόμβου (από 2 έως και 4). Για κάθε κόμβο για τον οποίο είχε προγραμματισθεί η μέτρηση στρεφουσών κινήσεων, πραγματοποιήθηκε αυτοψία και σκαριφηματική απεικόνιση του κόμβου για την κωδικοποίηση των ρευμάτων, κ.λπ. Στη συνέχεια συντάχθηκαν δελτία μετρήσεων με όλα τα απαραίτητα στοιχεία για κάθε σταθμό μέτρησης.

Οι μετρήσεις των στρεφουσών κινήσεων είχαν ως αντικείμενο την καταμέτρηση των διερχόμενων οχημάτων από τον κόμβο και την ποσοτικοποίηση ανά πρόσβαση και κατεύθυνση.

Οι θέσεις στις οποίες έγιναν οι μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων πραγματοποιήθηκαν από 4/12/2017 έως 8/12/2017 και εμφανίζονται στον ακόλουθο Πίνακα:

A/A	ΚΟΜΒΟΣ
1	Κυκλική πλατεία 23 <sup>ης</sup> Μαρτίου οδού Σταδίου
2	Σταδίου - Νέδοντος
3	Μελετίου - Υπαπαντής

### 3.3. Έρευνα χαρακτηριστικών στάθμευσης

Πραγματοποιήθηκαν **μετρήσεις** χαρακτηριστικών **στάθμευσης**, κατάληψης, πληρότητας, κ.λπ. παρά την οδό διάρκειας δώδεκα (12) ωρών, από τις 8:00πμ έως τις 20:00μμ, ανά θέση την 7/12/2017. Το σύνολο της υπό εξέταση περιοχής καταγράφηκε από έμπειρους απογραφείς έτσι ώστε να έχουν σχετική εμπειρία αλλά και τα αποτελέσματα της έρευνας να είναι πιο αξιόπιστα. Οι οδοί καθορίστηκαν σε συνεννόηση με την Υπηρεσία.

Η λεπτομερής απογραφή της προσφοράς στάθμευσης διενεργήθηκε δειγματοληπτικά για 4 χαρακτηριστικές οδούς του κέντρου της Καλαμάτας. Οι χαρακτηριστικές αυτές οδοί αντιπροσωπεύουν την κεντρική περιοχή, την περιοχή γενικής κατοικίας και την εμπορική περιοχή του ιστορικού κέντρου της Καλαμάτας.

Ο κάθε απογραφέας ήταν εφοδιασμένος με δύο φύλλα χάρτη, κλίμακας 1:500, καθώς επίσης και με ένα έντυπο. Στο πρώτο φύλλο χάρτη φαίνονται τα όρια της περιοχής εργασίας στην οποία διεξήχθη η απογραφή τη συγκεκριμένη ημέρα από τον απογραφέα. Στον ίδιο χάρτη είναι σημειωμένη η αρίθμηση των Ο.Τ. (οικοδομικών τετραγώνων), η αρίθμηση των πλευρών κάθε Ο.Τ., καθώς και το Κύριο Οδικό Δίκτυο, δηλαδή το δίκτυο με τους βασικούς οδικούς άξονες της περιοχής. Το πρώτο φύλλο χάρτη ονομάζεται: «1ος Χάρτης Πεδίου». Στο δεύτερο φύλλο χάρτη καταγράφηκαν τα απογραφικά στοιχεία της στάθμευσης (παρά το κράσπεδο και εκτός οδού) Στον ίδιο χάρτη τα Ο.Τ. είναι «καθαρά», δηλαδή χωρίς τον αριθμό Ο.Τ. και την αρίθμηση των πλευρών, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η καταγραφή όλου του πλήθους των πληροφοριών που αφορούσαν την προσφορά της στάθμευσης. Το δεύτερο φύλλο χάρτη ονομάζεται: «2ος Χάρτης Πεδίου».

Για τη στάθμευση παρά το κράσπεδο έγινε καταγραφή των νόμιμων θέσεων που διατίθενται για στάθμευση κατά μήκος μιας πλευράς Ο.Τ. ανεξάρτητα από το βαθμό χρησιμοποίησης των θέσεων αυτών. Επομένως, εάν τη στιγμή της καταγραφής κάποιες ή όλες οι θέσεις στάθμευσης δεν ήταν πλήρως κατειλημμένες έγινε εκτίμηση από τον απογραφέα του πλήθους αυτών με δεδομένο ότι το μήκος μιας θέσης στάθμευσης για ένα τυπικό όχημα είναι περίπου 5m.

Σε κάθε γραμμή του συγκεκριμένου εντύπου, συμπληρώθηκε, ο Αριθμός Πλευράς των Οικοδομικών Τετραγώνων. Όλα τα υπόλοιπα στοιχεία συμπληρώθηκαν από τον απογραφέα.

Για κάθε μια από τις πλευρές ενός Ο.Τ. , στη θέση αυτή σημειώθηκαν όλες οι νόμιμα προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης που δε χαρακτηρίζονται από κάποιον περιορισμό, όπως:

- Χρονικό Περιορισμό (Μηνιαίος: μονοί/ ζυγοί μήνες),
- Περιορισμό Χρηστών (Ειδικές Θέσεις),
- Περιορισμό βάσει Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.).

Σύμφωνα με τον τελευταίο περιορισμό, σε κάθε πλευρά Ο.Τ. ο απογραφέας έλαβε υπόψη του τις παρακάτω θέσεις ως παράνομες θέσεις στάθμευσης:

1. Τις θέσεις που βρίσκονται μπροστά από εισόδους πάρκινγκ, πιλοτές, πεζοδρόμων και υπαίθριων ή στεγασμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Επίσης, δεν καταγράφηκαν όλες εκείνες οι θέσεις που αποτελούν εισόδους επαγγελματικών χώρων (π.χ. συνεργεία, κ.λπ.), μόνο εφ' όσον υπάρχει νόμιμη άδεια.
2. Δύο (2) θέσεις (5m περίπου η κάθε μία) για κάθε μία από τις γωνίες της πλευράς ενός Ο.Τ. σε περίπτωση που δεν υπάρχει σηματοδότης.
3. Τρεις (3) θέσεις στάθμευσης (περίπου 15m) σε περίπτωση που υπάρχει σηματοδότης (π.χ. στη διασταύρωση Σταδίου και Νέδοντος) στη μία από τις γωνίες της πλευράς ενός Ο.Τ. Σε περίπτωση που και οι δύο γωνίες της πλευράς έχουν σηματοδότηση τότε δε λήφθηκαν υπόψη έξι (6) θέσεις στάθμευσης συνολικά, τρεις για κάθε γωνία.

Σημειώνεται ότι, στα σημεία που προαναφέρθηκαν εάν παρατηρήθηκε στάθμευση, οι αντίστοιχες θέσεις στάθμευσης είναι παράνομες βάση Κ.Ο.Κ., και επομένως καταγράφηκαν ως παράνομες. Επίσης σε περιπτώσεις που διαπιστώθηκε σήμανση απαγόρευσης της στάθμευσης, με εξαίρεση συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα (π.χ. τις βραδινές ώρες) οι θέσεις αυτές δεν προσμετρήθηκαν. Ανακεφαλαιώνοντας τα κρισιμότερα σχόλια σχετικά με τη συμπλήρωση του εντύπου «Έρευνα Προσφοράς Στάθμευσης», και λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες της καταγραφής πέρα από την συμπλήρωση του συγκεκριμένου εντύπου, επισημαίνονται τα παρακάτω:

- Κατά τη διάρκεια της έρευνας Προσφοράς Στάθμευσης καταμετρήθηκαν οι νόμιμες και οι παράνομες θέσεις στάθμευσης που συνήθως είναι κατελημμένες.
- Καταγράφηκαν όλες οι διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης και όχι μόνο αυτές που ήταν κατελημμένες τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή της καταγραφής.

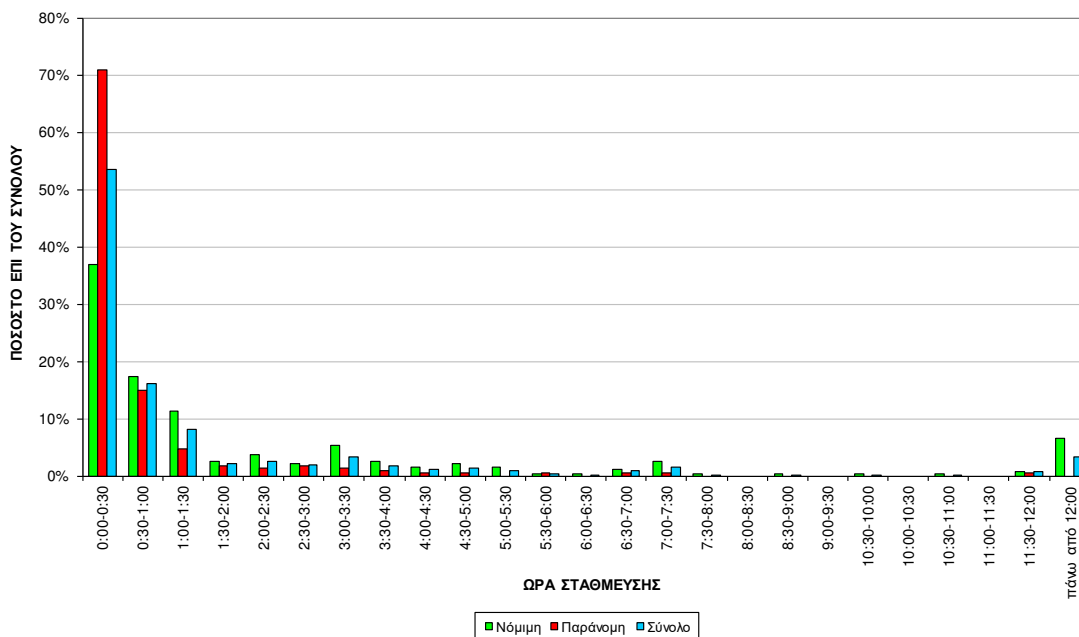
Η περιοχή στην οποία έγιναν οι μετρήσεις χαρακτηριστικών στάθμευσης, κατάληψης και πληρότητας, εμφανίζεται στο επόμενο Σχήμα.



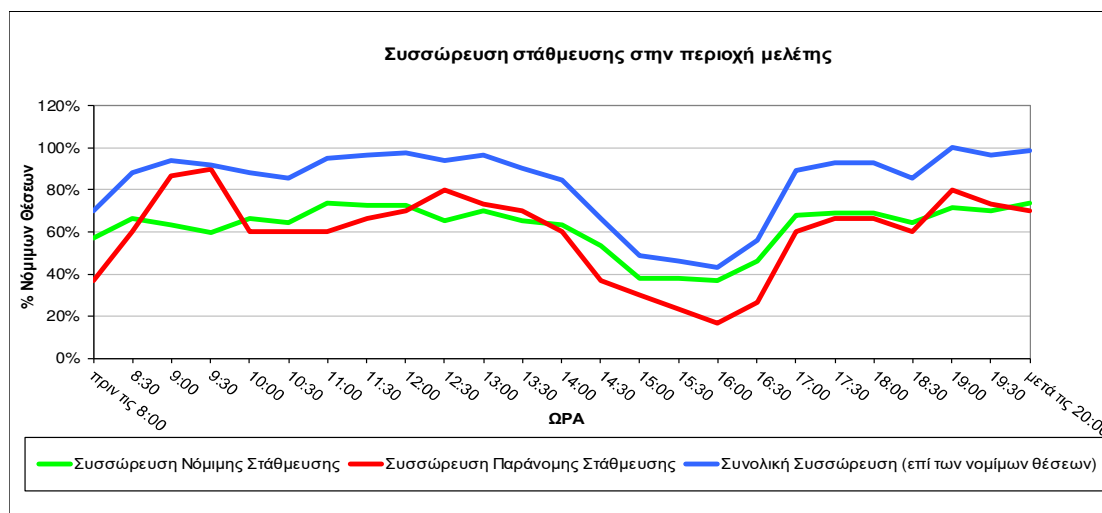
Η ζήτηση για στάθμευση επί της Σταδίου είναι πολύ μεγάλη. Οι μετρήσεις στάθμευσης δείχνουν ότι υπάρχουν πολλά παράνομα σταθμευμένα οχήματα, εκ των οποίων το 71% για διάρκεια έως 30 λεπτά και άλλο ένα 15% από μισή έως 1 ώρα.

Στο εξεταζόμενο τμήμα, σήμερα διατίθενται 35 θέσεις στάθμευσης επί της οδού Σταδίου (από Νέδοντος έως Υπαπαντής). Στον δημοτικό υπαίθριο χώρο στάθμευσης στην οδό Νέδοντος, διατίθενται 100 θέσεις στάθμευσης, όπου η μέση πληρότητα είναι περίπου 60%.

Στο Διάγραμμα που ακολουθεί φαίνεται η διάρκεια στάθμευσης νόμιμων και παράνομα σταθμευμένων οχημάτων στην περιοχή μελέτης.



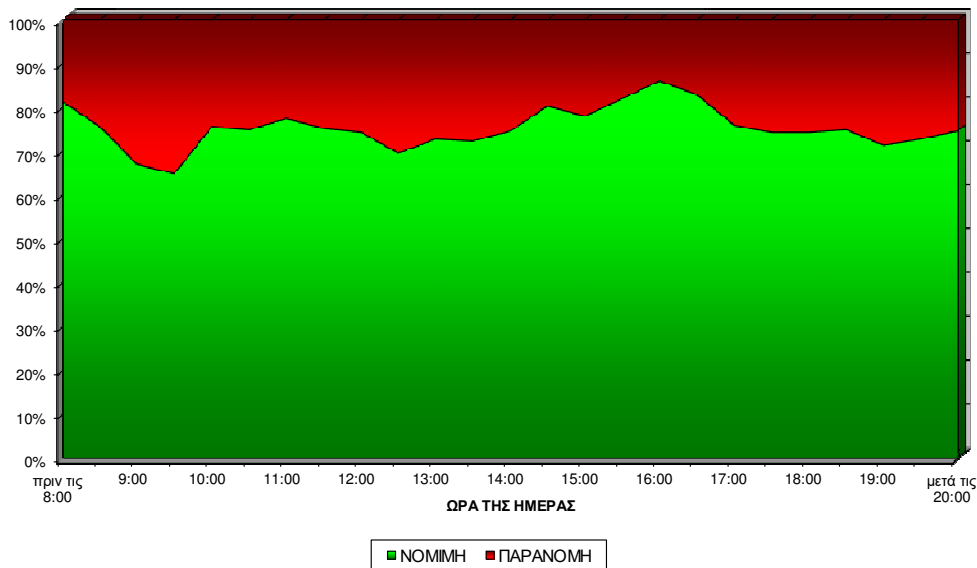
Από το επόμενο Διάγραμμα προκύπτει ότι, ενώ υπάρχουν ελεύθερες θέσεις στάθμευσης (η πληρότητα των νόμιμων θέσεων δεν έχει φθάσει το 100%) παρατηρούνται παράνομα σταθμευμένα οχήματα. Ενδεχομένως, η ζήτηση της στάθμευσης να είναι πιο συγκεντρωμένη, ενώ οι ελεύθερες θέσεις να είναι απομακρυσμένες, σε σχέση με τον τελικό προορισμό των μετακινούμενων που σταθμεύουν παράνομα.



Οι μετρήσεις στάθμευσης δείχνουν επίσης ότι, η ζήτηση στην ευρύτερη περιοχή μπορεί να εξυπηρετηθεί από την υφιστάμενη προσφορά. Όμως, η ολιγόλεπτη στάση/στάθμευση επί της Σταδίου είναι αυτή που καθορίζει την κρίσιμη παράμετρο του ποσοστού των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων.

Στο επόμενο Διάγραμμα φαίνεται το ποσοστό των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων, στο σύνολο των σταθμευμένων της περιοχής μελέτης.

ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ



Η εναλλαγή στάθμευσης και η συσσώρευση φαίνονται στον Πίνακα που ακολουθεί.

Σύνολο Κεντρικής Περιοχής		Νόμιμα	Παράνομα	Σύνολο
Συντ. Εναλλαγής	E	2,9	7,8	4,2
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης	D	2,7	1,0	1,8
Χρονική Περίοδος Μεγ. Συσσώρευσης	$t_{max}$	20:00	9:30	19:00
Μέγιστη Συσσώρευση	$A_{max}$	73,8%	90,0%	100,0%

#### 4. Προβλεπόμενα έργα

Στην παρούσα μελέτη εξετάζονται οι οδοί 23<sup>ης</sup> Μαρτίου, Σταδίου και Υπαπαντής καθώς και ο επανασχεδιασμός του ισόπεδου κυκλικού κόμβου που χωροθετείται στη συμβολή των ανωτέρω οδών. Συγκεκριμένα τα οδικά έργα που μελετήθηκαν είναι τα ακόλουθα:

Ονομασία Οδού	Μήκος (μ)
23ης Μαρτίου αριστερά (κατεύθυνση προς Νέδοντος)	128,374
23ης Μαρτίου δεξιά (κατεύθυνση προς Σταδίου)	126,195
23 <sup>ης</sup> Μαρτίου	31,629

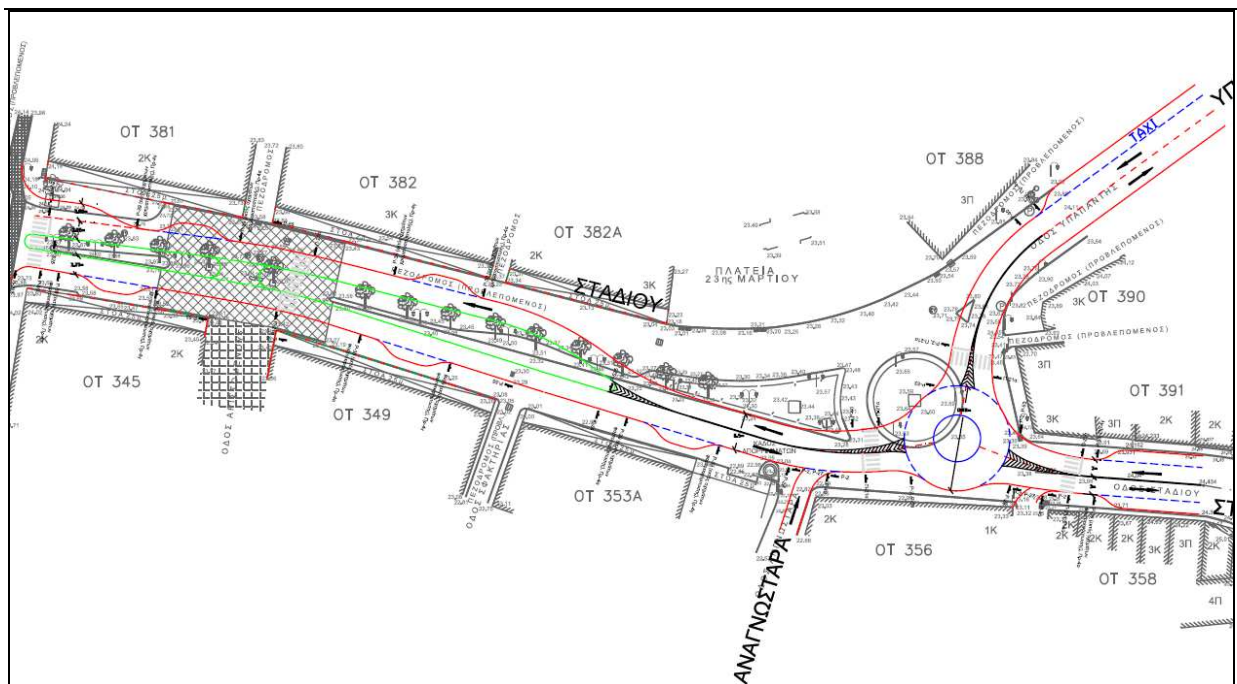
Κυκλικός κόμβος	25,141
Σταδίου	38,754
Υπαπαντής	40,679

## 5. Τεχνική περιγραφή

### 5.1. Γενικά

Με την παρούσα μελέτη διατηρείται η αμφίδρομη κυκλοφορία στις οδούς 23ης Μαρτίου, Υπαπαντής και Σταδίου και εξασφαλίζεται η οδική σύνδεση του άξονα Ανατολής – Δύσης της πόλης της Καλαμάτας με καλύτερη διευθέτηση των κυκλοφοριακών ροών.

Ο νέος σχεδιασμός περιλαμβάνει μείωση του πλάτους του οδοστρώματος της οδού 23ης Μαρτίου, διαπλάτυνση των πεζοδρομίων εκατέρωθεν της οδού και ενοποίηση τους με το δάπεδο της στοάς βόρεια και νότια, διαπλάτυνση της κεντρικής νησίδας και αύξηση του πρασίνου, περιορισμό του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, διαμόρφωση κατάλληλων εσοχών για στάση και βελτίωση της απορροής των ομβρίων. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται διεύρυνση τη πλατείας νότια με πρόσθετο χώρο έκτασης περίπου 1200 μ<sup>2</sup>, βελτιώνονται οι συνθήκες άνετης και ασφαλούς κίνησης των πεζών και εν τέλη δημιουργούνται οι συνθήκες ανάπλασης του ιστορικού κέντρου της πόλης.



### 5.2. Περιγραφή

#### 5.2.1. Οδός 23ης Μαρτίου

Η υπό μελέτη οδός εκκινεί από τη συμβολή με την οδό Νέδοντος και τερματίζει στο νέο ισόπεδο κυκλικό κόμβο που επανασχεδιάζεται νοτιοανατολικά του υφιστάμενου. Στο πρώτο τμήμα μήκους περίπου 100μ η οδός προτείνεται με διαχωρισμένο οδόστρωμα και διαμόρφωση κεντρικής νησίδας. Η κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας επιλύεται γεωμετρικά με ξεχωριστό άξονα που χωροθετείται στο κέντρο της λωρίδας κυκλοφορίας πλάτους 3,00μ. Έτσι στη μελέτη παρουσιάζεται η οδός 23<sup>ης</sup> Μαρτίου Αριστερά που αφορά στην κατεύθυνση προς Νέδοντος, η οδός 23<sup>ης</sup> Μαρτίου Δεξιά που αφορά στην κατεύθυνση από Νέδοντος και η οδός 23<sup>ης</sup> Μαρτίου που αφορά στο τμήμα της οδού μήκους περίπου



30μ, που εμφανίζεται με ενιαίο οδόστρωμα μέχρι το νέο ισόπεδο κυκλικό κόμβο. Ο άξονας του δεξιού κλάδου χωροθετείται στο ίχνος της λωρίδας κυκλοφορίας της υφιστάμενης οδού. Ο αριστερός κλάδος στα πρώτα περίπου 80μ οριζοντιογραφικά κινείται περίπου παράλληλα με το δεξιό, ενώ στη συνέχεια ο άξονας με δύο διαδοχικές αντίρροπες καμπύλες ακτίνας  $R=80\mu$  κάμπτεται προκειμένου να προσεγγίσει το δεξιό κλάδο και στη συνέχεια με ενιαία διατομή να συμβάλει στον κυκλικό κόμβο.

Κατά μήκος του διαχωρισμένου οδοστρώματος, και στις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας, χωροθετούνται κατάλληλες εσοχές για στάση ειδικών κατηγοριών οχημάτων (χρηματοπιστολές, τροφοδοσία καταστημάτων, ΑΜΕΑ, κ.λπ.). Το πλάτος των προτεινόμενων θέσεων είναι 2,00μ, το μήκος 8,00μ ενώ η είσοδος/ έξοδος διαμορφώνεται με κλίση 2:3.

Στη διασταύρωση της οδού με τον πεζόδρομο της οδού Αριστομένους και τον προβλεπόμενο πεζόδρομο της οδού Σφακτηρίας προτείνονται διαβάσεις πεζών. Οι διαβάσεις αυτές, για την ασφαλή διέλευση των πεζών, προτείνονται υπερυψωμένες 7,50 εκ. με κλίση ράμπας 1:10 σύμφωνα με τις ισχύουσες οδηγίες (ΦΕΚ 2302B/16-9-2013).

Η οδός υψομετρικά κινείται με πολύ ήπιες μηκοτομικές κλίσεις και μονοκλινή διατομή 2,50%. Η οριζοντιογραφική καμπύλη  $R=80\mu$  του δεξιού κλάδου, που είναι η ελάχιστη τιμή για εφαρμογή αρνητικής επίκλισης για ταχύτητα  $V=40\text{Km/h}$ , επιλέχθηκε για την αποφυγή μεταβολής της επίκλισης στην καμπύλη και κατ'έπекταση την εξασφάλιση της απορροής των ομβρίων. Σημειώνεται ότι για την επαρκή απορροή πρέπει η κατά μήκος κλίση της οδού  $s$  να είναι μεγαλύτερη κατά 0,5% από την πρόσθετη κλίση των οριογραμμών  $ds$  ( $s-ds>0,5\%$ ) για οδούς με κρᾶσπεδο, όπως η υπό μελέτη οδός. Έτσι η πολύ μικρή κατά μήκος κλίση δεν επιτρέπει κατά μήκος του εξεταζόμενου τμήματος μεταβολή της επίκλισης. Για την εξασφάλιση όλων των υψομετρικών δεσμεύσεων που πηγάζουν από τις παρόδιες χρήσεις, καταβλήθηκε ιδιαίτερη προσπάθεια.

#### 5.2.2. Οδός Σταδίου

Πρόκειται για τη συνέχεια της οδού 23ης Μαρτίου μετά τον κυκλικό κόμβο. Η οδός προβλέπεται δίχνη με ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας, όπως και η υφιστάμενη. Το μελετώμενο τμήμα μήκους 38,75μ, παραλλάσσεται υψομετρικά μόνο σε σχέση με την υφιστάμενη, προκειμένου να συνδεθεί με το νέο ισόπεδο κυκλικό κόμβο. Εκατέρωθεν προβλέπονται πεζοδρόμια έως την οικοδομική γραμμή.

Υψομετρικά, η οδός διαμορφώνεται με κατά μήκος κλίση έως 4,82% και μονοκλινή διατομή. Πέραν της εξασφάλισης σύνδεσης με τον ισόπεδο κόμβο, η επίλυση ικανοποιεί τις υψομετρικές απαιτήσεις των παρόδιων χρήσεων.

#### 5.2.3. Οδός Υπαπαντής

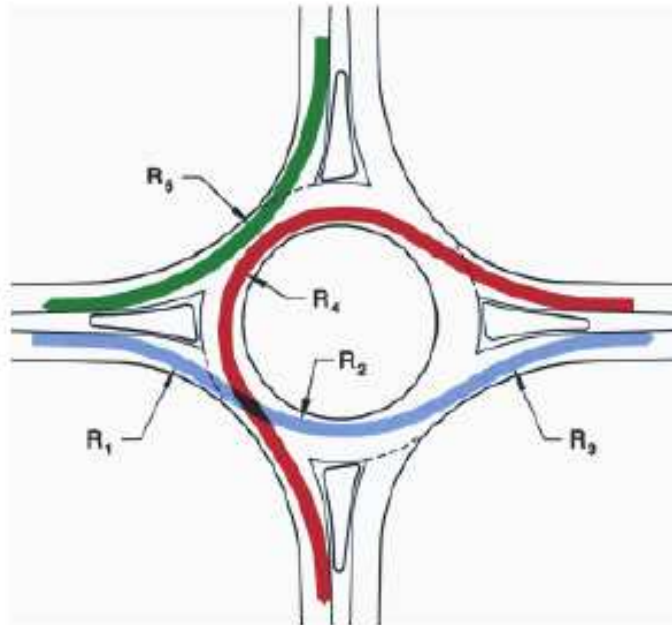
Το υπό μελέτη οδικό τμήμα μήκους 40,68μ εκκινεί από το νέο ισόπεδο κόμβο και τερματίζει επί της υφιστάμενης οδού. Προβλέπεται με δίχνη διατομή και ενιαία επιφάνεια κυκλοφορίας. Αριστερά της οδού ο χώρος για TAXI (πιάτσα) παραμένει στην ίδια θέση με την υφιστάμενη, ενώ εκατέρωθεν διαμορφώνονται πεζοδρόμια έως την οικοδομική γραμμή.

#### 5.2.4. Ισόπεδος κυκλικός κόμβος

Ο νέος ισόπεδος κυκλικός κόμβος προτείνεται νοτιοανατολικά του υφιστάμενου. Η διάμετρος του προτεινόμενου κυκλικού κόμβου είναι  $D=18\text{m}$ , εντός του φάσματος τιμών (15-25μ) σύμφωνα με τους Αμερικάνικους Κανονισμούς για κόμβους κυκλικής κίνησης "Roundabouts: an informational guide, Federal Highway Administration", για την κατηγορία του (mini roundabout). Ο μέγιστος φόρτος που μπορεί να εξυπηρετήσει είναι έως 10.000 οχήματα και σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μετρήσεων καλύπτει το μεταφορικό έργο.

Οι διαστάσεις του ισόπεδου κυκλικού κόμβου (εξωτερική περίμετρος δακτυλίου κυκλοφορίας, πλάτος λωρίδων εισόδου / εξόδου κλπ) σχεδιάστηκαν ώστε να εξυπηρετούνται βαρέα οχήματα (φορτηγά και λεωφορεία). Η εξ' ολοκλήρου υπερβατή κεντρική νησίδα επιτρέπει την εξυπηρέτηση βαρέων οχημάτων, ενδεχομένως με διέλευση και πάνω από αυτή. Εντούτοις με κατάλληλο λογισμικό πρόγραμμα έγινε έλεγχος οπισθοτροχιών τα αποτελέσματα του οποίου παρατίθενται στη συνέχεια.

Τέλος για την εκτίμηση της απόδοσης του προτεινόμενου κυκλικού κόμβου σε επίπεδο λειτουργίας, έγινε ανάλυση των ταχυτήτων που αποτελεί ένα από τα κρίσιμότερα στοιχεία κατά το σχεδιασμό. Τα οχήματα που κινούνται σε ένα κυκλικό κόμβο δεν ακολουθούν απαραίτητα τις πορείες που ορίζονται από τις οριογραμμές ή τον άξονα των λωρίδων πρόσβασης, του δακτυλίου και των εξόδων. Για την εκτίμηση των ταχυτήτων που αναπτύσσονται σε αυτόν θα πρέπει να λαμβάνεται απαραίτητως υπόψη, η διαδρομή η οποία αναμένεται να ενθαρρύνει τη συντομότερη πορεία κίνησης. Η καταλληλότητα της γεωμετρίας του κυκλικού κόμβου ελέγχεται με τη σχεδίαση της συντομότερης διαδρομής και τον υπολογισμό των ταχυτήτων σε κάθε μία από τις καμπύλες με τις ακτίνες R1, R2, R3, R4, R5 όπως στο ακόλουθο σχήμα.



Οι ταχύτητες για κάθε μία από τις καμπύλες υπολογίζονται με τις ακόλουθες εξισώσεις:

Καμπύλες	Εξισώσεις
R1, R3 και R5 <sup>(1)</sup>	$V=8,7602 \cdot R^{0,3861}$
R2 και R4 <sup>(2)</sup>	$V=8,6164 \cdot R^{0,3673}$

<sup>(1)</sup> Η εξίσωση υπολογίζει την ταχύτητα [km/h] με την παραδοχή ότι η τιμή της επίκλισης είναι +2%

<sup>(2)</sup> Η εξίσωση υπολογίζει την ταχύτητα [km/h] με την παραδοχή ότι η τιμή της επίκλισης είναι -2%

Με βάση τον υπολογισμό των αναπτυσσόμενων ταχυτήτων κατά μήκος της συντομότερης διαδρομής, ελέγχεται η μεταξύ τους διαφορά προκειμένου να επιβεβαιωθεί ότι δεν διαφέρουν μεταξύ τους περισσότερο από 20Km/h.

Η παραπάνω ανάλυση δίνει απαντήσεις, στο αίτημα που εκφράστηκε τόσο από φορείς κατά τη δημόσια διαβούλευση της μελέτης, όσο και από την τεχνική υπηρεσία του δήμου, σχετικά με τη χωροθέτηση του κόμβου νοτιότερα και ευθυγράμμιση του πεζοδρομίου στα κατάντι. Σύμφωνα με τα ανωτέρω, η μετακίνηση αυτή, που ουσιαστικά επιτρέπει την εφαιπτομενική είσοδο, αφενός υπονομεύει την οδική ασφάλεια αφού ο σχεδιασμός δεν επιβάλλει την υποχρεωτική στάση κατά την είσοδο, αφετέρου θα αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες, ειδικά κατά την είσοδο και σε καμία περίπτωση δεν θα ικανοποιείται το ανωτέρω κριτήριο σχεδιασμού σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς.

## 6. Κατάταξη της οδού – τυπική διατομή

Η υπόψη μελέτη εκπονήθηκε με βάση τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ).

Το υπό μελέτη οδικό τμήμα ανήκει στο βασικό αστικό δίκτυο με κύριο λειτουργικό χαρακτηριστικό τη σύνδεση και με δυνατότητα εξυπηρέτησης των παρόδιων ιδιοκτησιών. Συνεπώς, βάσει του Πίνακα Π.1-2 (ΟΜΟΕ-ΚΑΟ), κατατάσσεται στην ομάδα οδών Γ κατηγορίας ΙΙΙ (αρτηρίες με παρόδια δόμηση) και η επιφάνεια κυκλοφορίας μπορεί να είναι ενιαία ή διαχωρισμένη. Το πλάτος των λωρίδων κυκλοφορίας με μεσαίο ποσοστό φόρτου βαρέων οχημάτων 5-20% (σε ποσοστό επί του συνόλου των οχημάτων) σύμφωνα με τον πίνακα 2-2 των ΟΜΟΕ-ΚΑΟ προτείνεται από 3,00μ (περιορισμένο) έως 3,25μ (ικανοποιητικό).

Με δεδομένο ότι εκατέρωθεν της οδού προβλέπεται πεζοδρόμιο με ρείθρο πλάτους 0,25μ επιλέχθηκε για την οδό 23<sup>ης</sup> Μαρτίου και Σταδίου πλάτος 3,00μ ανά κατεύθυνση κυκλοφορίας που συνολικά με τα ρείθρα ανέρχεται σε 3,50μ. Με το σχεδιασμό αυτό αποτρέπεται η στάθμευση ή και η στάση των οχημάτων και εξασφαλίζεται η κυκλοφοριακή ροή. Στο τμήμα της 23<sup>ης</sup> Μαρτίου με διαχωρισμένο οδόστρωμα, για την αποφυγή προβλημάτων και την παρεμπόδιση της κυκλοφορίας από πιθανή ακινητοποίηση διερχόμενου οχήματος, προτείνεται κατασκευή υπερβατού κράσπεδου ύψους 7εκ. Στις θέσεις που διαμορφώνονται εσοχές το κράσπεδο προτείνεται μη υπερβατό ύψους 15εκ. Περισσότερες λεπτομέρειες εμφανίζονται στο σχέδιο των τυπικών διατομών Τ.Δ.1

Το οδόστρωμα των οδικών έργων στην περιοχή επέμβασης, προβλέπεται με κυβόλιθους πάχους 10εκ. οι οποίοι θα εδράζονται επί σκυροδέματος με δομικό πλέγμα Τ196. Η οδοστρωσία προτείνεται από μία στρώση βάσης από θραυστό υλικό λατομείου κατά την Π.Τ.Π. Ο-155 συμπτυκνωμένου πάχους 0,10μ. (ΕΤΕΠ 05-03-03-00) και μία στρώση υπόβασης από θραυστό υλικό λατομείου κατά την Π.Τ.Π. Ο-150 μεταβλητού πάχους (ΕΤΕΠ 05-03-03-00).

## 7. Σήμανση

Οι αναγκαίες πινακίδες του Κ.Ο.Κ. παρουσιάζονται στο σχετικό Σχέδιο, όπου φαίνεται η ακριβής θέση τους. Οι πινακίδες θα είναι μεσαίου μεγέθους, πλήρως αντανάκλαστικές τύπου ΙΙΙ.

Η διαλογική συζήτηση που διεξάγεται επί του θέματος, αναλυτικά έχει ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κυρία Ντίντα.

ΝΤΙΝΤΑ: Είναι, επίσης, ένα έργο το οποίο χρηματοδοτείται από το Πρόγραμμα "Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη" και εκεί έχει ολοκληρωθεί η μελέτη και σήμερα η Ποιότητα Ζωής καλείται να αποφασίσει και εκεί ας πούμε για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της συγκεκριμένης οδού.

Γνωρίζουμε όλοι μας ότι η πλατεία 23<sup>ης</sup> Μαρτίου είναι η εμβληματική πλατεία της Καλαμάτας και βεβαίως είναι πάρα πολύ σημαντικό να υπάρξει μία παρέμβαση στη συγκεκριμένη περιοχή, προκειμένου να αναβαθμιστεί και να αποκτήσει το χαρακτήρα ο οποίος αρμόζει στη συγκεκριμένη περιοχή, η οποία ανήκει βεβαίως στο ιστορικό κέντρο της Καλαμάτας και είναι πολύ σημαντικής ιστορικής αξίας για την Καλαμάτα.

Και εκεί βεβαίως προβλέπεται διεύρυνση των πεζοδρομίων και μείωση του οδοστρώματος, κατάργηση της στάθμευσης.

Είμαι διαθέσιμη σε όποια ερώτηση έχετε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Αντωνόπουλος.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Καταρχάς να θυμίσουμε ότι αυτή η μελέτη που έχετε φέρει σήμερα είναι αυτή που έχει περάσει από -θα έλεγα- διαβούλευση, μαζί με τους μελετητές αν δεν κάνω λάθος, έτσι (;), στο Συμβούλιο κτλ. και ήτανε μια...

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Σωστά. Είχανε καταγραφεί και οι απόψεις, επειδή ήμουνα Πρόεδρος τότε...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Το θυμάμαι, κ. Πρόεδρε, γι' αυτό το λέω.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Και λάβαμε κάποια στοιχεία τα οποία είπανε οι επαγγελματίες κτλ.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι, πρέπει να τα λέτε αυτά στην εισήγηση τώρα, έχει τη σημασία του και τώρα, λοιπόν, προκύπτει και φαίνεται, ας πούμε, η διαφορά, και θα το κάνουμε και σαν ερώτημα, ότι ενώ εδώ υπάρχει όντως μια κυκλοφοριακή μελέτη η οποία έχει κατατεθεί από ένα γραφείο το οποίο να θυμίσουμε ότι αυτό είναι με δωρεά έτσι (;), η μελέτη αυτή, να τα λέτε αυτά, να ακούγονται, δηλαδή, και έχει σημασία και να καταγράφονται, είναι μια μελέτη, λοιπόν, όπου έχει γίνει από κάποια δωρεά και προφανώς βλέπετε εδώ ότι υπάρχει μια τεκμηριωμένη μελέτη και το ερώτημα είναι το εξής:

Αφού ο Δήμος προτίθεται να κάνει ένα έργο σημαντικό το οποίο είχε περάσει και από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, το θυμίζουμε αυτό, στο οποίο, ας πούμε, εμείς τον βάλουμε στο καλάθι των αχρήστων και πήγαμε μετά με μια λύση αυτή που είπατε εσείς, καλώς ή κακώς, μισό λεπτό...

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Όχι, όχι. Η δεύτερη λύση είναι πολύ κοντά σε αυτήν εδώ. Αλλά τα είπαμε, Μιχάλη, στην Επιτροπή Διαβούλευσης, μην λέμε τα ίδια πράγματα.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Τα ξαναλέμε, να τα θυμηθούμε λίγο αυτά.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Εμείς τα θυμόμαστε, εσύ δεν τα θυμάσαι.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ τα θυμάμαι, γι' αυτά τα λέω. Εσείς τα κρύβετε.

Λοιπόν, τέλος πάντων, έχει σημασία για το θέμα αυτό και εγώ λέω το εξής: Κάνουμε μία μελέτη κτλ. Αφού ο Δήμος και εσείς σαν Δημοτική Αρχή αν σχεδιάζετε σωστά θέλατε να κάνετε ένα ολοκληρωμένο έργο που να μπορεί να συνδέεται με αυτές τις παρεμβάσεις που κάνετε, γιατί δεν βάζετε μέσα και τη Βαλαωρίτου εκεί, στο έργο αυτό όσον αφορά την κυκλοφοριακή μελέτη; Γιατί αυτά τα πράγματα δεν είναι ασύνδετα, δεν είναι το ένα στη δυτική Καλαμάτα και το άλλο στην ανατολική, δεν είναι το ένα στο ποτάμι και το άλλο είναι στην παραλία. Αυτά συνδέονται μεταξύ τους και πρέπει να συνδέονται και συνδέονται.

Γιατί εσείς μας φέρνετε μια κυκλοφοριακή μελέτη για την 23<sup>η</sup> Μαρτίου και για ένα δρομάκι δίπλα που συνδέεται με την 23<sup>η</sup> Μαρτίου, που είναι μικρή η παρέμβαση όπως λέτε κτλ., δεν το βάζετε και αυτό μέσα συνολικά; Αυτό δεν το καταλαβαίνουμε. Μπορείτε να μας το απαντήσετε; Και είχατε και τον άνθρωπο που σας έκανε δωρεάν αυτή μελέτη. Το ξεχάσατε; Για ποιο λόγο έγινε αυτό; Προχειρότητα; Τι να πω; Δεν ξέρω, πέστε μας κάτι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Άλλος συνάδελφος ερώτηση;

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Τα έχουμε πει πολλές φορές.

ΝΤΙΝΤΑ: Λοιπόν, για την πλατεία 23<sup>ης</sup> Μαρτίου βεβαίως η συγκεκριμένη μελέτη γίνεται από δωρεά από την εταιρεία ΤΕΜΕΣ του ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΥ και ευχαριστούμε πάρα πολύ για τη συγκεκριμένη δωρεά η οποία έχει γίνει.

Όπως είπε και ο συνάδελφος ο κ. Καραγιάννης, ο αρχιτεκτονικός διαγωνισμός έπιασε τόπο με δεδομένο ότι μία από τις λύσεις οι οποίες προκρίθηκαν, οι οποίες βέβαια..., ο αρχιτεκτονικός διαγωνισμός ήταν ένας διαγωνισμός ο οποίος δεν έφτασε σε επίπεδο μελέτης, έτσι (;), ήταν κάποιες τύπου προμελέτες μπορούμε να πούμε οι οποίες κατατέθηκαν από τους διαγωνιζόμενους και πιο πολύ ήταν κατάθεση ιδεών για το πώς θα πρέπει να προσεγγιστεί η ανάπλαση της συγκεκριμένης πλατείας.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΝΤΙΝΤΑ: Αφήστε με να ολοκληρώσω, εγώ δεν σας διέκοψα όμως.

Άρα, αυτό που θα ήθελα να αναφέρω είναι ότι είμαστε ως Δήμος Καλαμάτας,... Πραγματικά ευχαριστούμε την εταιρεία η οποία μας έκανε τη συγκεκριμένη δωρεά η οποία, κατά την άποψή μας, είναι μια μελέτη η οποία προσεγγίζει την ανάπλαση της συγκεκριμένης πλατείας με πολύ σωστό τρόπο και θεωρούμε ότι η προσέγγισή μας είναι συνολική, προσεγγίζουμε και το κομμάτι αυτό της Αναγνωσταρά όπως αναφέραμε πιο πριν.

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΝΤΙΝΤΑ: Ένα λεπτό, ένα λεπτό. Δεν ολοκλήρωσα, δεν ολοκλήρωσα.

Δεν υπάρχει αποσπασματική αντιμετώπιση των πραγμάτων, όπως εσείς αναφέρατε, αναφέρατε την οδό Βαλαωρίτου η οποία στο μεγάλο της κομμάτι είναι πεζοδρομημένη, όπως γνωρίζουμε όλοι μας εδώ...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΝΤΙΝΤΑ: Ένα λεπτό, αφήστε με να ολοκληρώσω.

Και σε ό,τι αφορά την πλατεία 23<sup>ης</sup> Μαρτίου, έχουνε γίνει μετρήσεις των κυκλοφοριακών φόρτων, γιατί κάποια στιγμή μία απ' τις ιδέες ήτανε για πλήρη πεζοδρόμηση, όμως αυτό δεν είναι εφικτό εφόσον έχουμε 900 αυτοκίνητα την ώρα ανά κατεύθυνση. Υπάρχει πολύ μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος ο οποίος έχει μετρηθεί στην πλατεία 23<sup>ης</sup> Μαρτίου και στην οδό 23<sup>ης</sup> Μαρτίου, άρα θεωρήθηκε ότι αυτή είναι μια εφικτή λύση η οποία και αρχιτεκτονικά είναι πάρα πολύ όμορφη και θα αναδείξει την πλατεία 23<sup>ης</sup> Μαρτίου και γενικότερα την περιοχή εκεί η οποία έχει μια ιδιαίτερη σημασία για όλους μας. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Τοποθετήσεις;

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Ισχύουνε οι τοποθετήσεις που έχουμε κάνει διαχρονικά σ' αυτό το θέμα, για να μην κουράζουμε, η Αναγνωσταρά ήταν κάπως καινούργιο. Από την πρώτη στιγμή αν ανατρέξετε στα πρακτικά και δείτε από τον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, είχαμε πει ερχόμενοι και σε αντιπαράθεση και τότε με τη Δημοτική Αρχή, ότι δεν μπορεί ο αρχιτεκτονικός διαγωνισμός να μην παραγγέλλει ότι είναι ένας δρόμος ο 23<sup>ης</sup> Μαρτίου σημαντικής κυκλοφοριακής σημασίας, που συνδέει στο βόρειο μέρος της πόλης την ανατολική περιοχή με τη δυτική περιοχή μέσω της Σταδίου και επιμέναμε από την πρώτη στιγμή ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό για τη λειτουργικότητα της πόλης να παρθεί υπόψη αυτό το δεδομένο.

Στη συνέχεια, στην πορεία των διαβουλεύσεων εμείς παρουσιάσαμε την πρόταση για ένα ενιαίο επίπεδο, όπως ακριβώς είναι η Αριστομένους με το ιστορικό κέντρο που συνδέεται με ισόπεδη διάβαση, παίρνοντας υπόψη μας κατάλληλα τα δίκτυα απορροής. Και εδώ πρέπει να επιστημόνουμε ότι τα πλημμυρικά φαινόμενα που έχουνε συμβεί στο παρελθόν στην Αναγνωσταρά και στην Αριστοδήμου οφείλονται ότι τα νερά τα οποία μαζεύονται, συγκεντρώνονται από της Υπαπαντής και όλα αυτά τα υψηλά σημεία της πόλης και καταλήγουνε μέσα σε αυτούς τους δύο δρόμους, με αποτέλεσμα να γίνονται ισχυρά προβλήματα από τις βροχοπτώσεις.

Απ' ό,τι φαίνεται έχουνε φτιαχτεί κάποιες υποδομές, είναι ευκαιρία με την ανάταξη αυτών των περιοχών να πάρουμε υπόψη μας με πιο ισχυρό τρόπο ότι εκεί πρέπει να γίνει αποκοπή στο ύψος της 23<sup>ης</sup> Μαρτίου, πριν, στις εισόδους των οδών που είναι κάθετες, ανάσχεση με πολύ ισχυρό τρόπο, δηλαδή με κάθετο αγωγό ο οποίος με συλλεκτήριο να μην αφήσει να περνάει σταγόνα κάτω και να διευθετούνται μόνο οι βροχοπτώσεις, τα νερά από τις βροχοπτώσεις που επιφορτίζονται στα οδοστρώματα από κει και κάτω, και όχι να φέρνονται μεταφερόμενα νερά. Πρέπει αυτό να δώσουμε κάτι παραπάνω ώστε να μπορέσει να λειτουργήσει φραγμός, αυτός που λέω. Είναι εξίσου σημαντικός με αυτά τα πράγματα.

Στη συνέχεια, για να μην μακρηγορώ, έχουμε σε όλη μας τη διαδρομή τοποθετηθεί, το ίδιο, όπως και προηγουμένως.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Αντωνόπουλος.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Λοιπόν, για μας τα θέματα είναι δύο εδώ. Το ένα θέμα είναι της δωρεάς της ανάθεσης της μελέτης, γιατί αυτό έχει τη σημασία του, και το θέμα είναι αν πραγματικά εδώ υπάρχει αποτέλεσμα, αν έχει γίνει δουλειά και αν, ας πούμε, αυτό εξυπηρετεί τις ανάγκες της περιοχής και της πόλης μας.

Θα ξεκινήσω από το δεύτερο και θα πω ότι ναι, το είχαμε πει και τότε, τα σημεία τα σκοτεινά ή τα σημεία τα οποία, ας πούμε, χρειάζονται βελτίωση είναι λίγα, η περιοχή αυτή θέλει και απαιτεί ανάπλαση, το αρνητικό είναι ότι δεν συνδέεται αυτή η ανάπλαση, η κυκλοφοριακή μελέτη για την οποία μιλάμε σήμερα με άλλα ζωτικά σημεία της πόλης τα οποία έχουνε σχέση με την περιοχή και αυτό φάνηκε σήμερα, γιατί έχετε φέρει μία ολοκληρωμένη οριστική μελέτη, δεν έχει σημασία από πού, αλλά για το άλλο θέμα έχετε πάρει αποφάσεις χωρίς να προκύπτουν από κάποια μελέτη και αυτό είναι το άτοπο και αυτό είναι το οξύμωρο και αυτό είναι που δείχνει, για παράδειγμα, το πώς η Δημοτική Αρχή κόβει και ράβει ανάλογα τι θα βρει μπροστά της και όχι τι απαιτεί η επιστήμη.

Ξέρω ότι η Δημοτική Αρχή και ο Δήμαρχος ειδικά βιάζεσαι όχι για να δείξει έργο αλλά βιάζεται γιατί συνδέει όλα αυτά που κάνει με τον προεκλογικό του αγώνα και το πώς θα πάει μετά και αυτό είναι εις βάρος της πόλης γιατί στη βιασύνη του επάνω και υποχρεώνεται κτλ. - κτλ. και τα έργα τα οποία προκύπτουν δεν έχουν την ανάλογη, ας το πούμε έτσι, χροιά, διαβούλευση, αποδοχή και το μέγιστο αποτέλεσμα. Εντάξει, δεν λέω ότι είναι μηδέν αλλά με τα χρήματα που εμείς δαπανούμε μπορούσε να είναι πολύ παραπάνω.

Τώρα, εμείς θα ψηφίσουμε Υπέρ για τους λόγους αυτούς αλλά όμως θα πρέπει να πούμε ότι είμαστε αντίθετοι εδώ με τη δωρεά μελετών στο Δήμο Καλαμάτας από τον οποιονδήποτε για τον εξής λόγο: γιατί την ώρα που υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι είναι μελετητές και έχουνε γραφεία, όπως και σεις και εγώ και άλλοι εδώ, και προσπαθούνε με αυτά που λέει ο νόμος να πάρουνε με ανάθεση μία μελέτη, όχι απευθείας αλλά μέσα από το διαγωνισμό που προβλέπει ο νόμος, έρχονται κάποιοι οι οποίοι δεν εργοδοτούνται από το Δήμο και με αυτή τη νομοθεσία και κάνουνε μία μελέτη.

Ο Δήμος, λοιπόν, θα πρέπει να το σέβεται αυτό και δεν θα πρέπει να πηγαίνει σε αυτή τη λογική. Όποιος πραγματικά θέλει και τον ευχαριστούμε και τον συγκεκριμένο να βοηθήσει το Δήμο, μπορεί να δώσει χρήματα στο Δήμο, μπορεί να καταθέσει χρήματα στο Δήμο και ο Δήμος να μπει στη διαδικασία της επιλογής του αναδόχου -υπάρχουνε τρόποι- και όχι να πληρώνει μελετητές, γιατί αυτό, κοιτάξτε, όταν ένας...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν πλήρωσε ο Δήμος τους μελετητές.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Μισό λεπτό, μισό λεπτό. Πλήρωσε τη μελέτη. Αυτοί που την κάναν τη μελέτη πληρωθήκανε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Αλλά όχι από το Δήμο.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Έχει διαφορά ο εργοδότης του κάθε μελετητή, του κάθε εργολάβου να είναι ο Δήμος από το να είναι κάποιος άλλος. Λοιπόν, υπάρχουνε τρόποι να βοηθήσει κάποιος το Δήμο αν θέλει με χρήματα, με οποιοδήποτε άλλο τρόπο, αλλά όχι όμως με μελέτες που υποδεικνύουνε συγκεκριμένα πράγματα ή αφήνουνε συναδέλφους οι οποίοι είναι άνεργοι ή δεν πληρώνονται όπως πρέπει και όπως λέει ο νόμος βασικά.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Και ρυμουγκούν λύσεις...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ακριβώς. Ίσως υπάρχουνε και παρεμβάσεις στις οποίες ο Δήμος δεν μπορεί να πει, γιατί όταν «έχω πληρώσει μια μελέτη μπορώ να την κάνω και όπως εγώ νομίζω».

Λοιπόν, αν και πέρασε από διαβούλευση, εμείς είπα αρχής εξαρχής ότι η μελέτη αυτή πληροί τις προϋποθέσεις που έχει μια μελέτη η οποία έχει γίνει από άποψη επιστήμης επαρκώς. Έτσι; Αυτό δεν το αρνούμαστε. Όμως σας είπα ότι η διαδικασία αυτή θεωρούμε ότι είναι λάθος και είπαμε για ποιο λόγο γίνεται.

Και τελειώνοντας, κ. Πρόεδρε, θέλω να πω ότι δεν πρέπει να βιαζόμαστε όταν θέλουμε να κάνουμε έργα τα οποία θα αφήσουν εποχή στην πόλη και τα οποία πραγματικά έχουνε χρησιμότητα. Και θα πρέπει αυτά τα έργα μεταξύ τους να συνδέονται. Εδώ λοιπόν, επαναλαμβάνω, αυτά δεν συνδεθήκανε και θα πρέπει να φύγουμε απ' τη λογική γιατί είμαστε σε μια περίοδο προεκλογική, ότι θα πρέπει να τα παρουσιάσουμε όλα σε χρόνο μηδέν μέχρι τις εκλογές. Έτσι; Αυτό θα κάνει κακό στην πόλη και από άποψη ποιότητας των έργων, γιατί το βλέπουμε αυτό το πράγμα καθημερινά, θα μπουέ λάθος προτεραιότητες, κοιτάζουμε μόνο το κέντρο, τα πράγματα γίνονται βιαστικά, για να έχουμε αποτέλεσμα, και αυτό θα έχει συνέπειες για την πόλη.

Αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Καραγιάννης,

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε.

Επειδή ακούστηκαν πάρα πολύ, ειδικά με την εκτενέστατη ανάλυση την οποία έκανε ο συνάδελφος ο κ. Αντωνόπουλος. Όπως ξέρετε, ο αρχιτεκτονικός διαγωνισμός ήταν αυτό που είπε η κα Ντίντα, η συνάδελφος, που είπε ότι ήτανε μία έκθεση ιδεών που αφορά - παράδειγμα- το πώς σκεφτόμαστε να είναι αυτό το έργο εκεί. Μετέπειτα βγήκαν τα αποτελέσματα, κάποιος πήρε το πρώτο βραβείο, το δεύτερο, το τρίτο και κάποιος άλλοι παρακάτω.

Εκείνο το οποίο είδαμε εμείς μέσα από την Επιτροπή που μας παραδόθηκε ήτανε η δουλειά που είχε γίνει του 2<sup>ου</sup> γραφείου που είχε αντιμετωπίσει το θέμα όχι ως έκθεση ιδεών αλλά σε προμελέτη που είπε η συνάδελφος νωρίτερα, που σημαίνει είχε μετρήσει κυκλοφοριακούς φόρτους, τα οποία τα αναφέραμε και ήρθαν αυτά μετά να επαληθευτούν από τον ιδιώτη μηχανικό, ο οποίος -παράδειγμα- ανέλαβε να κάνει αυτή τη μελέτη με τη δωρεά αυτή.

Τώρα, όσον αφορά το να μας δίνει τα χρήματα η ΤΕΜΕΣ σε μας, π.χ. στο Δήμο, ακολουθεί μία διαδικασία, τεράστια, η οποία, όπως ξέρεις το θέμα "Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη" έχει ξεκινήσει περίπου δυο χρόνια. Ξέρεις πότε βγήκαν οι προκηρύξεις των έργων; Προχθές. Έτσι; Καταλαβαίνεις, λοιπόν, ότι η καθυστέρηση δεν είναι μόνο από μας που λέει αυτό. Εμείς κάναμε μία μεγάλη, σοβαρή δουλειά στο Δήμο για να ωριμάσουμε μελέτες και να φτάσουμε στην κατάληξη που είναι αυτή.

Το δια ταύτα όμως είναι ένα. Το δια ταύτα είναι ένα, Μιχάλη, ότι οι κυκλοφοριακοί φόρτοι της Αναγνωσταρά μετρήθηκαν και μπήκαν και λήφθηκαν υπ' όψιν στην απόληξη της Αναγνωσταρά που είναι από πάνω μέχρι κάτω.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Γιατί δεν το βάλατε μέσα;

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Σε παρακαλώ.

Αυτοί που μελέτησαν λεφτά πήραν πάλι. Ιδιώτες μηχανικοί ήτανε. Τους είδε ποιοι ήτανε. Δεν ήρθανε, παράδειγμα, μηχανικοί οι οποίοι δουλεύουνε με μόνιμο μισθό κάπου αλλού. Εντάξει; Θέλω να σου εξηγήσω, λοιπόν, ότι ακολουθήθηκε η διαδικασία, ναι μεν δεν έγινε απ' το Δήμο, έγινε από την άλλη εταιρεία η οποία πληρώνει. Δηλαδή δίνει τα χρήματα, δηλαδή πήγαν και πιο γρήγορα γιατί αν πηγαίναμε εμείς στη διαδικασία του δημοσίου διαγωνισμού για τη μελέτη πιθανόν να είχε τελειώσει το Πρόγραμμα και μετά να βγάζαμε τους μελετητές.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Άρα, δηλαδή, πρέπει οι Δήμοι να παίρνουνε ...*(δεν ακούγεται)*

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Γιατί να μην παίρνουνε; Μηχανικοί τις κάνουνε, δεν τις κάνουνε... Τις κάνουνε κάποιοι οι οποίοι μισθώνονται.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, αλλά το ίδιο είναι να είσαι υπάλληλος, το ίδιο να είσαι...

ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ: Δεν είναι υπάλληλοι λέω αυτοί της ΤΕΜΕΣ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριοι συνάδελφοι, τέλος η κουβέντα, είναι 1:00 η ώρα και πάμε παρακάτω, έχουμε και άλλα θέματα.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε Αντωνόπουλε, κ. Αντωνόπουλε...

ΝΤΙΝΤΑ: Κύριε Αντωνόπουλε, ένα λεπτό, ένα λεπτό.

Έτσι για να μην δημιουργούνται εντυπώσεις, η συγκεκριμένη εταιρεία η οποία πλήρωσε τη μελέτη, δεν υπέδειξε με τον τρόπο που εσείς ενδεχομένως φαντάζεστε τον τρόπο αντιμετώπισης της συγκεκριμένης...

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΝΤΙΝΤΑ: Αφήστε με, αφήστε με να ολοκληρώσω.

Είπατε ότι επειδή η συγκεκριμένη μελέτη πληρώνεται από ιδιώτη και βάζει τα χρήματά του, υπάρχει και στα πρακτικά αυτό που είπατε, ότι υπέδειξε και τον τρόπο που θα αντιμετωπιστεί η ανάπλαση.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν είπα αυτό εγώ.

ΝΤΙΝΤΑ: Αφήστε με να πω όμως εγώ αυτό που θέλω.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΝΤΙΝΤΑ: Αφήστε με, αφήστε με, αφήστε με να πω κάποια πράγματα για να μην δημιουργούνται εντυπώσεις.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εσείς δημιουργείτε εντυπώσεις τώρα, εγώ δεν είπα αυτό.

ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ: ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΝΤΙΝΤΑ: Μισό λεπτό, μισό λεπτό, μισό λεπτό. Οι άνθρωποι...,

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*



ΝΤΙΝΤΑ: Ειπώθηκε αυτό, ειπώθηκε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: ...*(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)*

ΝΤΙΝΤΑ: Εντάξει. Η μελέτη αυτή έγινε σε απόλυτη συνεργασία με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Καλαμάτας που είχε πλήρη γνώση για όλα τα βήματα. Έτσι; Ευχαριστώ.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Να πω κάτι;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε συνάδελφε, είναι 1:00 η ώρα, περιμένουμε, τώρα ξεκινάει σε λίγο η Οικονομική Επιτροπή, έχουμε και άλλα θέματα, παρακαλώ πολύ, λίγο να τα σπρώξουμε, ήδη τα έχετε πει.

Η πλειοψηφία ψηφίζει "Υπέρ".

Εσείς;

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Ένα λεπτό να πω για τις μελέτες από ιδιώτες.

Έχουμε ένα παράδειγμα που το έχουμε κάνει και έμβλημα, είναι το άγαλμα της Ελευθερίας. Δηλαδή είχαμε μια προσφορά από έναν ιδιώτη ο οποίος είπε: εγώ θέλω να φτιάξω αυτό το συγκεκριμένο άγαλμα. Θέλετε; Ενώ, δηλαδή, η πόλη έχει πολύ μεγάλο βάρος σε αγάλματα τα οποία σχετίζονται με μια ιστορική σημαντική περίοδο αλλά με στρατιωτικές μάχες και στρατιωτικά σημεία, δεν υπάρχει μια άλλη λογική στην πόλη για την εποχή εκείνη...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κύριε συνάδελφε, σε παρακαλώ, σε παρακαλώ πολύ, να σεβαστούμε το χρόνο.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Όχι να σεβαστούμε, εσείς δεν σεβαστήκατε ότι βάλατε την Επιτροπή Ποιότητας κολλητά με την Οικονομική Επιτροπή και το αντιστρέφετε τώρα και λέτε ότι εμείς είμαστε οι ασεβείς. Εμείς είμαστε οι ασεβείς. Ασεβείς είσαστε εσείς που κολλήσατε με τόσο σημαντικά θέματα...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Σας παρακαλώ πολύ. Πάμε παρακάτω. Το θέμα μας δεν είναι τα αγάλματα, σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εμείς προτείνουμε να αναβληθούν τα υπόλοιπα θέματα γιατί έχει πάει η ώρα έναρξης της Οικονομικής Επιτροπής. Ή θα αναβληθεί η Οικονομική Επιτροπή ή θα αναβάλλετε τα θέματα. Δεν γίνεται τώρα να πάμε σε 5 θέματα σοβαρά για την πόλη μέσα σε είκοσι λεπτά. Εντάξει;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Λοιπόν, κύριε συνάδελφε, ψηφίζουμε επί του θέματος.

"Ναι" η πλειοψηφία.

Εσείς, κ. Αντωνόπουλε;

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εμείς ψηφίσαμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: "Υπέρ". Ρωτάω πάλι.  
ΟΜΟΦΩΝΑ.

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη της τα προαναφερόμενα, καθώς επίσης και τις διατάξεις του άρθρου 73 του Ν. 3852/2010,

### Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι Ο Μ Ο Φ Ω Ν Α

**Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας την έγκριση της κυκλοφοριακής μελέτης του έργου «Αναδιάρθρωση – αναδιοργάνωση πλατείας 23<sup>ης</sup> Μαρτίου», σύμφωνα με όσα αναφέρονται στην από 5-11-2018 υπηρεσιακή εισήγηση του Τμήματος Συγκοινωνιών, Κυκλοφορίας, Σήμανσης, Διοικητικής Υποστήριξης & Αδειών - Εγκαταστάσεων της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου και στην τεχνική έκθεση της εν λόγω μελέτης, τα οποία (εισήγηση και τεχνική έκθεση) καταχωρούνται αναλυτικά στο ιστορικό της απόφασης αυτής.**

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

#### **Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**

##### **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

Ιωάννης Μπάκας

##### **ΤΑ ΜΕΛΗ**

1. Αντωνόπουλος Μιχαήλ
2. Βασιλόπουλος Αθανάσιος
3. Βεργόπουλος Δημήτριος
4. Θεοφιλόπουλος Ιωάννης
5. Καραγιάννης Ανδρέας
6. Μαρινάκης Σαράντος
7. Μπεχράκης Σταμάτης
8. Ντίντα Παναγιώτα

Ακριβές Απόσπασμα  
Καλαμάτα 13 Νοεμβρίου 2018  
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΜΠΑΚΑΣ  
(ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ)