

**ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ**  
**ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**  
**ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ**  
**ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗΣ 2/2020**  
**ΑΠΟΦΑΣΗ 1/2020**  
**ΟΡΘΗ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ**

Στην Καλαμάτα σήμερα, την 18η Ιουνίου 2020, ημέρα Πέμπτη και ώρα 8:00 μ.μ., στο Αμφιθέατρο «Αλέξανδρος Κουμουνδούρος» της Περιφερειακής Ενότητας Μεσσηνίας, επαναλαμβάνεται, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 76 του Ν. 3852/2010 όπως αντικαταστάθηκαν και ισχύουν από τις διατάξεις του άρθρου 78 του Ν. 4555/2018, και το άρθρο 8 του Κανονισμού Λειτουργίας της Επιτροπής, η Δημοτική Επιτροπή Διαβούλευσης του Δήμου Καλαμάτας, η μη πραγματοποιηθείσα την 17<sup>η</sup> Ιουνίου 2020 λόγω έλλειψης απαρτίας, 2η/2019 συνεδρίαση της Δημοτικής Επιτροπής Διαβούλευσης του Δήμου Καλαμάτας, μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 18744/4-6-2020 πρόσκληση του κ. Προέδρου, η οποία επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο,

με μοναδικό θέμα συζήτησης : «Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου: "Οδικός άξονας νοτιοδυτικής Πελοποννήσου, τμήμα Καλαμάτα – Ριζόμυλος"».

Παραβρίσκονται:

ο Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου Καλαμάτας κ. Πολίτης Δημήτριος, ως Πρόεδρος της Επιτροπής Διαβούλευσης

οι εκπρόσωποι των Φορέων 1) Σωματείου Εργαζομένων Ο.Τ.Α Ν. Μεσσηνίας κα Τούντα Ειρήνη, 2) Πολιτιστικού Συλλόγου Αγίας Τριάδας κ. Κατσιώλης Όθωνας, 3) Επιμελητηρίου Μεσσηνίας κ. Γκραίκης Παύλος, 4) Αγροτικού Ελαιουργικού Συνεταιρισμού Καλαμάτας κ. Αντωνόπουλος Μιχαήλ και 5) Σωματείου Επισκευαστών Αυτοκινήτων και Μηχανημάτων Ν. Μεσσηνίας κ. Καλογερόπουλος Θεόδωρος

οι δημότες, κ.κ.

α) Τακτικοί: 1) Αλλοίμονος Σωτήρης, 2) Μαντουβάλου Μαρία, 3) Μπαγατέλας Σταύρος-Δρακούλης, 4) Πατσαρίνος Νικόλαος, 5) Σκούρας Γεώργιος και 6) Σπαράγγης Ευάγγελος

β) Αναπληρωματικοί: 1) Παρασκευόπουλος Ευάγγελος και 2) Τσώλης Ηλίας.

Δεν παραβρίσκονται, αν και κλήθηκαν νόμιμα:

Εκπρόσωποι των φορέων

1) Συνδέσμου Πτυχιούχων Εργοληπτών Δημοσίων Έργων Ν. Μεσσηνίας (ΣΠΕΔΕ Ν. ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ), 2) Πολιτιστικό Σύλλογο «Οι Φίλοι του Παμίσου», 3) Μορφωτικό & Πολιτιστικό Σύλλογο Αρφαρών «Η Αναγέννηση» και Ιστορικό Λαογραφικό Μουσείο Αρφαρών, 4) Αναπτυξιακό και Περιβαλλοντικό Σύλλογο Γουλιμίδων – Άρτεμις, 5) Ελληνική

Δράση, 6) Σύλλογο Γονέων Τριών Τέκνων Νομού Μεσσηνίας «Οι Άγιοι Απόστολοι», 7) Σύλλογο Γονέων και Κηδεμόνων 22<sup>ου</sup> Δημοτικού Σχολείου Καλαμάτας, 8) Ένωση Μικρασιατών Μεσσηνίας «Η ΙΩΝΙΑ», 9) Πολιτιστικό Σύλλογο «Οι Φίλοι της Παράδοσης», 10) Αγροτικό Συνεταιρισμό Ένωση Μεσσηνίας, 11) Σωματείο Εκτελεστών Φιλαρμονικής, 12) Χορευτικό Σύλλογο «Εν Χορώ» Μεσσηνίας, 13) Γυμναστικό Σύλλογο «ΑΚΡΙΤΑΣ 2016», 14) Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας Παράρτημα Πελοποννήσου & Δυτικής Στερεάς Ελλάδας, 15) Πολιτιστικό & Μορφωτικό Σύλλογο Αριοχωρίου, 16) Δικηγορικός Σύλλογος Καλαμάτας, 17) Ιατρικό Σύλλογο Καλαμάτας (Μεσσηνίας), 18) Σύλλογο S/M και Καταστηματαρχών Τροφίμων Ν. Μεσσηνίας και 19) Σύνδεσμο Ιδιοκτητών ΤΑΞΙ Καλαμάτας.

οι Δημότες

α) τακτικοί 1) Αντωνόπουλος Παναγιώτης και 2) Βούλγαρη Ευγενία

β) αναπληρωματικοί 1) Κλημεντίδης Ηλίας και 2) Πολυμενέα Ουρανία

Επίσης στη συνεδρίαση παραβρίσκονται

ο Δήμαρχος Καλαμάτας, κ. Βασιλόπουλος Αθανάσιος,

οι Επικεφαλής των Δημοτικών Παρατάξεων κ.κ. Αντωνόπουλος Μιχαήλ (συμμετέχει ως Πρόεδρος του Αγροτικού Ελαιουργικού Συνεταιρισμού Καλαμάτας), Κουζή Αντωνία (Τόνια) και Μάκαρης Εμμανουήλ Λεονάρδος,

οι Πρόεδροι των Νομικών Προσώπων κ.κ. Αγγελής Αναστάσιος και Αθανασόπουλος Κων/νος,

ο Πρόεδρος του Συμβουλίου της Κοινότητας Καλαμάτας κ. Λύρας Παναγιώτης και ο Πρόεδρος της Κοινότητας Βρομόβρυσης κ. Αλιφέρης Κων/νος,

οι δημοτικοί σύμβουλοι κ.κ. Αναστασόπουλος Χρήστος, Ζαφειρόπουλος Ιωάννης, Κανάκης Βασίλειος (συμμετέχει και ως εκπρόσωπος του Συλλόγου Πολιτικών Μηχανικών Μεσσηνίας), Καραγιάννης Ανδρέας, Λαζαρίδης Γεώργιος, Λιάππας Λεωνίδας και Μπεχράκης Σταμάτης, και

η Διευθύντρια Προγραμματισμού Ανάπτυξης & Ευρωπαϊκών Θεμάτων του Δήμου Καλαμάτας, κα Κουράκλη Παναγιώτα.

Στη συνεδρίαση κλήθηκαν επίσης και παραβρίσκονται

από το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας – Περιφερειακό Τμήμα Πελοποννήσου οι κ.κ. Κουτραφούρης Βασίλειος και Κυριακοπούλου Νατάσα,

από το Σύλλογο Πολιτικών Μηχανικών Μεσσηνίας ο κ. Κουτραφούρης Βασίλειος και

από το Σύλλογο Αγρονόμων – Τοπογράφων Μηχανικών Μεσσηνίας κ. Λευκιμιάτης Χαράλαμπος.

Σύμφωνα με το άρθρο 76 του Ν. 3852/2010 όπως αντικαταστάθηκαν και ισχύουν από τις διατάξεις του άρθρου 78 του Ν. 4555/2018, και το άρθρο 8 του Κανονισμού Λειτουργίας της Επιτροπής, θεωρείται ότι υφίσταται απαρτία και ο Πρόεδρος της Επιτροπής κηρύσσει την έναρξη της συνεδρίασης.

Στη συνέχεια εισάγεται από την Πρόεδρο του Σώματος για συζήτηση το μοναδικό θέμα της ημερήσιας διάταξης με τίτλο :

**Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου: "Οδικός άξονας νοτιοδυτικής Πελοποννήσου, τμήμα Καλαμάτα – Ριζόμυλος"».**

Παίρνοντας το λόγο ο κ. Δήμαρχος αναφέρει τα εξής:

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Καλησπέρα σε όλους. Ευχαριστούμε για την παρουσία σας και σήμερα.

Θα ήθελα να ζητήσω από την κα Κουράκλη να κάνει μια γενικότερη έτσι αναφορά σε όλο το τμήμα αυτό των 16,4 χλμ. αλλά να επικεντρωθεί κυρίως στο δικό μας τμήμα, αυτό που αφορά το Δήμο Καλαμάτας για να έχουμε το χρόνο να μπορούμε να το σχολιάσουμε μετά.

Ακολούθως ο λόγος δίνεται στην κα Κουράκλη, η οποία παρουσιάζει τα βασικά στοιχεία της μελέτης, με τη βοήθεια προτζέκτορα στον οποίο προβάλλονται σχετικά σχέδια, όπως τα στοιχεία αυτά διαβιβάστηκαν στο Δήμο από την Περιφέρεια Πελοποννήσου το Μάρτιο του 2020 προκειμένου να γνωμοδοτήσει ο Δήμος για την Περιβαλλοντική Μελέτη του συγκεκριμένου έργου.

Με την ολοκλήρωση της παρουσίασης της μελέτης από την κα Κουράκλη, δίνεται ο λόγος στον κ. Γκραική, ο οποίος παρουσιάζει προτάσεις - ερωτήματα του Επιμελητηρίου Μεσσηνίας όσον αφορά τη Μελέτη, τις οποίες τις καταθέτει και γραπτώς και έχουν ως εξής:

Το παρόν κείμενο αποτελεί **προτάσεις / ερωτήματα** του Επιμελητηρίου Μεσσηνίας όσον αφορά τη "Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων" της Ε.Ο. ΚΑΛΑΜΑΤΑ-ΡΙΖΟΜΥΛΟΣ, όπως αυτή μας έχει αποσταλεί στο πλαίσιο της Δημοτικής Επιτροπής Διαβούλευσης του Δήμου Καλαμάτας.

**ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ «ΚΑΛΑΜΑΤΑ-ΡΙΖΟΜΥΛΟΣ» του δευτερεύοντος ΕΟΔικτύου (82) Σπάρτη-Καλαμάτα-Βελίκα-Πύλος**

Χωρικά: 4,5 km Δήμος Καλαμάτας – 11,9 km Μεσσήνης σε σύνολο 16,4 km

Υψηλή παραγωγικότητα στο πεδινό τμήμα δυτικά της Καλαμάτας – ανατολικά της Μεσσήνης.

Είναι δίχνος ανά κατεύθυνση, με πλάτος από 7,0 ~8,2

Για να διαδραματίσει άμεσα και ουσιαστικό ρόλο το τμήμα της οδού Καλαμάτας- Ριζόμυλος στην τοπική οικονομία κατά κύριο λόγο, στα πλαίσια της παρούσας ΜΠΕ, το Επιμελητήριο Μεσσηνίας επεξεργάστηκε το τελευταίο διάστημα και αποφάσισε στην τελευταία συνεδρίαση της Διοικητικής Επιτροπής, να παρέμβει με ερωτήσεις και προτάσεις βελτίωσης σχετικά ως εξής:

**ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ**

**A1)** Στο τμήμα Καλαμάτα|Κόμβος Ζαφείρη - κόμβος Ασπροχώματος δεν συνάδουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του δύιχνο με το υπόλοιπο δίκτυο εξόδου-εισόδου που είναι τετράιχνο, αυτό επισείει σοβαρά ζητήματα ασφάλειας και ταχύτητας.

- **Προτείνεται:** Τετράιχνη κατασκευή αρτηρίας φωτιζόμενης αδιάλειπτα καθ' όλο το εν λόγω μήκος.

**A2)** Σε όλο το μήκος από Καλαμάτα – έξοδος Μεσσήνης, όπου υπάρχουν και θα αναπτυχθούν τα μεγαλύτερα ποσοστά του παραγόμενου πλούτου σε πρωτογενή – μεταποίηση – εξαγωγές και νοτιότερα υπηρεσίες – τουρισμός, θα έχει αρνητικές συνέπειες αν τα παράπλευρα οδικά δίκτυα δεν συνεχίζουν καθ' όλο το μήκος.

- **Προτείνεται:** Να προβλεφθούν καθ' όλο το μήκος αυτού.

#### **ΥΨΟΜΕΤΡΟ ΕΡΥΘΡΑΣ ΝΕΑΣ & ΠΑΛΙΑΣ ΑΡΤΗΡΙΑΣ (Ασπρόχωμα – είσοδος Μεσσήνης)**

**A3)** Επί της αρτηρίας: από κόμβο Ασπροχώματος – έως κόμβο εισόδου Μεσσήνης η πλημμυρίδα στην υπάρχουσα αρτηρία όπως έχει καταγραφεί ιστορικά, γέφυρα Παμίσου + 0,40 και η περιοχή γέφυρας του Άρι + 0,20 είναι πάνω από την ερυθρά της υπάρχουσας αρτηρίας, όπου και η "ΜΠΕ" στην ενότητα 8.13 και 15 το επισημαίνει.

Επομένως, παρά το γεγονός ότι η "ΜΠΕ" λαμβάνει υπόψιν τα ειδικά σχέδια διαχείρισης των λεκανών απορροής ποταμών και διαχείρισης πλημμυρών, τόσο οι δημόσιες υποδομές της περιοχής αλλά κυρίως βιομηχανίες – βιοτεχνίες και λοιπές επιχειρήσεις, έχουν υποστεί επανειλημμένα μεγάλες καταστροφές, καταγεγραμμένες ιστορικά.

- **Προτείνεται:** Τα έργα απορροής από Ασπρόχωμα έως είσοδο Μεσσήνης να μην είναι (τοπικής παρεμβατικότητας) αλλά γενικευμένης για την αποφυγή πλημμυρικών φαινομένων με ανυπολόγιστες ζημιές, πράγμα που επισημαίνει και η παρούσα "ΜΠΕ".

**A4)** Η νέα αρτηρία εισόδου από κόμβο Μεσσήνης σε κόμβο Ασπροχώματος, η οποία γίνεται κάτω από τις γραμμές παρουσιάζεται «εν επί χώματι». Αυτό αποτελεί πρόβλημα για τους ενδιάμεσους κυκλικούς κόμβους από Ασπρόχωμα μέχρι είσοδο Μεσσήνης, και κυκλοφοριακή δυσλειτουργία.

- **Προτείνεται:** Η ανύψωση της ερυθράς στην υπάρχουσα αρτηρία από Ασπρόχωμα μέχρι είσοδο Μεσσήνης, να γίνει στο ίδιο ύψος (Σιδηροδρομική γραμμή και δύο αρτηρίες στο ίδιο επίπεδο).

#### **ΚΑΤΩ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ ΑΡΤΗΡΙΑΣ**

**B)** Οι 6 κάτω διαβάσεις, όπου αναφέρονται οι 3 ως μικρών οχημάτων, εάν στη σημερινή τους χρήση είναι οδοί που εξυπηρετούν διέλευση οχημάτων για τροφοδοσία πρώτων υλών ή βοηθητικών - σε βιοτεχνίες και καλλιέργειες πρωτογενούς τομέα- σε αποκόμιση εμπορευμάτων της πρωτογενούς παραγωγής ή διέρχονται λ.χ. φορτηγά, μπετονιέρες και αδρανή υλικά,

- **Προτείνεται:** Το ελεύθερο ύψος να προσδιοριστεί με το ύψος των αντίστοιχων προδιαγραφών.

**Γ)** Κυκλικό κόμβοι και διασυνδεσιμότητα Αρτηρίας παλαιάς και νέας τοπικών οδών. Ένας από τους ουσιαστικούς ρόλους που θα κληθεί να διαδραματίσει η οδός είναι μείωση χρόνου-κόστος στην εισκόμιση και αποκόμιση α' υλών – εμπορευμάτων – της γεωργικής παραγωγής – του εργατικού δυναμικού – των επισκεπτών – του τοπικού πληθυσμού κ.λπ.

Παρότι στα 16,41 km γίνεται πρόβλεψη για 11 κυκλικούς, 1 ισόπεδο και 3 κάτω διαβάσεις πρέπει να απαντάται πειστικά ότι πράγματι (γρήγορα – ασφαλώς και πυκνά) θα είναι δυνατή η αποχώρηση από την αρτηρία προς τον προορισμό και αντίστροφα.

Στις ιδιωτικές μετακινήσεις είναι μικρός ο συντελεστής βαρύτητας, για τις επαγγελματικές όμως ο συντελεστής πρέπει κατ' ανάγκη να είναι υψηλότερος.

Οι ισόπεδοι κυκλικό κόμβοι από Ασπρόχωμα έως Αεροδρόμιο με την σιδηροδρομική γραμμή στη μέση είναι πλήρως επισφαλής, διότι τα επαγγελματικά οχήματα θα είναι φορτηγά, επικαθήμενα, συρόμενα – ριμουλκούμενα.

- **Προτείνεται:** Η άρση των δυσμενών τεχνικών χαρακτηριστικών για την κάλυψη του στόχου

(χρόνος, κόστος & ασφάλεια).

## ΝΟΤΙΑ, ΚΑΤΑΝΤΙ ΠΛΕΥΡΑ & ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

**Δ1)** Για την επενδυτική ανάπτυξη στην κατάντι περιοχή προς το θαλάσσιο μέτωπο του Μεσσηνιακού κόλπου, το υφιστάμενο οδικό δίκτυο μετά την σύνδεσή του με την αρτηρία, πρέπει να δίνει ίσες ευκαιρίες για την ανάπτυξη.

**Προτείνεται:** Οι κάθετες από την αρτηρία προς το Νότο, υπάρχουσες και νέες οδοί, να αποτελέσουν θετική εξέλιξη για τις μελλούμενες επενδύσεις. Γι' αυτό το λόγο, Κράτος και Φορείς να θεωρούμε αυτονόητη την απόληξη των κάθετων οδών στο δρόμο της παράκτιας ζώνης που ήδη υπάρχει.

**Δ2)** Στο τμήμα από έξοδο Μεσσήνης – Βελίκα, θα πρέπει να δοθούν ίσες ευκαιρίες για αντίστοιχη ανάπτυξη για όλους τους τομείς της οικονομίας.

- **Προτείνεται:** Να ισχύσει το ίδιο καθεστώς με το Δ1, δηλαδή η σύνδεση της αρτηρίας με τις υπάρχουσες και νέες καθέτους προς το θαλάσσιο μέτωπο.

Στη συνέχεια ο λόγος δίνεται στον κ. Δήμαρχο, ο οποίος αναφέρει τα εξής:

**ΔΗΜΑΡΧΟΣ:** Καλησπέρα σας.

Ο οδικός άξονας «Καλαμάτα – Ριζόμυλος – Πύλος – Μεθώνη» αναμφισβήτητα αποτελεί μία από τις βασικές προτεραιότητες για την ανάπτυξη του νομού. Πρόκειται για ένα έργο κορυφαίας σημασίας, η υλοποίηση του οποίου έχει καθυστερήσει χαρακτηριστικά, μιας και για χρόνια και παρά τις αποφάσεις που είχαν ληφθεί κατά το πρόσφατο παρελθόν, δεν μπόρεσε να μπει σε κατασκευαστικό επίπεδο.

Είναι φανερό ότι το ενδιαφέρον του Δήμου Καλαμάτας, των συλλογικών και επιστημονικών φορέων, αλλά και των συμπολιτών μας για το θέμα του οδικού άξονα «Καλαμάτα-Ριζόμυλος», είναι ιδιαίτερα μεγάλο και έχει εκφραστεί με πολλούς τρόπους μέχρι σήμερα.

Από τη δεκαετία του '80 ξεκίνησαν οι συζητήσεις για την ανάγκη αυτού του δρόμου, που τότε προσδιορίστηκε η χάραξή του να είναι παραλιακή. Το 2005 εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για την υλοποίησή του.

Στη συνέχεια η αλλαγή της νομοθεσίας επέβαλε αναπροσαρμογή της διατομής του και φθάνουμε στο 2013, όπου με απόφαση του Γ.Γ. Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, εγκρίθηκε η τροποποίηση της παλιάς απόφασης του 2005, και τέθηκαν όροι και προϋποθέσεις που έπρεπε να ληφθούν υπόψη στη μελέτη.

Οι μελέτες εκπονήθηκαν, παρελήφθησαν από τη Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της τότε Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Μεσσηνίας κι αφού έλαβαν τις απαραίτητες εγκρίσεις, αλλά και την αποδοχή των φορέων της πόλης, το έργο καταστάθηκε πλέον ώριμο για δημοπράτηση στα τέλη του 2014.

Το 2015 ο σχεδιασμός άλλαξε, μια νέα πρόταση για τον οδικό άξονα Καλαμάτα – Ριζόμυλος κάνει πλέον την εμφάνισή της, που αντικείμενο μελέτης θα έχει πλέον την αναβάθμιση βελτίωση του υφιστάμενου δρόμου.

Το Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας με την 33/2016 απόφασή του ψήφισε υπέρ της παραλιακής χάραξης, θέση που διαχρονικά είχε εκφράσει, όπως βέβαια και το ΤΕΕ και άλλοι φορείς της πόλης.

Σήμερα όμως καλούμαστε να τοποθετηθούμε επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του έργου Καλαμάτας – Ριζόμυλος, που μας διαβιβάστηκε από την Περιφέρεια Πελοποννήσου, στο πλαίσιο της διαδικασίας διαβούλευσης που προβλέπει η σχετική νομοθεσία. Επαναλαμβάνω, να γνωμοδοτήσουμε. Οι δήμοι γνωμοδοτούν η περιφέρεια γνωμοδοτεί το υπουργείο όμως αποφασίζει λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραμέτρους.

---

**Διανομή μέσω 'ΙΤΙΔΑ' με UID: 5ef2e1faffcfb0dfd28edbf0 στις 24/06/20 08:43**

Πάγια θέση, όπως αυτή έχει εκφραστεί και μέσα από αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου Καλαμάτας, όπως είπα και νωρίτερα, είναι η προώθηση της παραλιακής χάραξης, όπως αυτή είχε δρομολογηθεί και σήμερα πιθανόν να πλησιάζαμε στην ολοκλήρωση του έργου, εφόσον δεν είχε ανατραπεί η όλη διαδικασία.

Ωστόσο, αυτό που προέχει και κατ' επανάληψη έχω και προσωπικά τονίσει, είναι η ανάγκη να αποκτήσει η Μεσσηνία ένα σύγχρονο και ασφαλή δρόμο που να ενώνει την πρωτεύουσα με το αεροδρόμιο, τη Μεσσήνη, την Πύλο και τη Μεθώνη.

Δεν λέμε δηλαδή εμείς ή παραλιακή χάραξη ή τίποτα. Προφανώς δεν λέμε όχι στην αναβάθμιση ενός δρόμου. Κάθε δρόμος και κάθε έργο προσθέτουν μια αναπτυξιακή προοπτική στην ευρύτερη περιοχή. Το μείζον είναι αν αυτό το έργο δημιουργεί προβλήματα στην ευρύτερα περιοχή, στον πολίτη ή στην επιχειρηματικότητα. Αν για τα χρήματα που θα δαπανηθούν αυτή είναι η καλύτερη δυνατή επιλογή. Αν ο συγκεκριμένος δρόμος εν τέλει εξυπηρετεί τα συμφέροντα του Δήμου μας.

Ως πρωτεύουσα του νομού προφανώς οφείλουμε να ενδιαφερόμαστε για όλο το νομό, μιας και η πρόσφατη υγειονομική κρίση μας έδειξε ότι μια γειτονιά είμαστε, όλος ο κόσμος, αλλά είμαστε εδώ για να υπηρετούμε τα συμφέροντα και του Δήμου μας.

**Επί της ουσίας δηλαδή, σήμερα καλούμαστε να τοποθετηθούμε για ένα έργο, το οποίο αφορά την βελτίωση της υφιστάμενης Εθνικής Οδού σε μήκος 16,4 χλμ. Επίσης πρέπει να παρατηρήσουμε και αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό, ότι καλούμαστε να γνωμοδοτήσουμε επί του προτεινόμενου σχεδιασμού του οδικού άξονα κι όχι επί ολοκληρωμένης μελέτης οδοποιίας.**

Προφανώς για τη ΜΠΕ έχει προηγηθεί, παρουσία μου, συνεχής και ενδελεχής ανάλυση από τα στελέχη του Δήμου κι έχουμε εντοπιστεί αρκετά σημεία και προβληματισμούς τεχνικής φύσης τα οποία θα σας αναφέρω χωρίς να υπεισέλθω σε ειδικές τεχνικές λεπτομέρειες. Άλλωστε εμείς εδώ δεν είμαστε ούτε πολεοδόμοι ούτε τοπογράφοι ούτε συγκοινωνιολόγοι, πολιτικά τοποθετούμαστε :

Το τμήμα από Καλαμάτα μέχρι τον κόμβο της Μεσσήνης που βρίσκεται μέσα στα διοικητικά όρια του Δήμου μας, θεωρούμε ότι είναι το πλέον προβληματικό για τους εξής λόγους:

από τον κόμβο Ζαφείρη μέχρι τον κόμβο του Άρη και τον κόμβο του Ασπροχώματος ακολουθεί υφιστάμενες οδούς των οποίων βελτιώνει τα χαρακτηριστικά, αλλά απέχει από το να εξασφαλίσει σύγχρονη πρόσβαση στην πόλη, αφού πρόκειται για δρόμο διπλής κατεύθυνσης, χωρίς καν φωτισμό.

Στο δε τμήμα από κόμβο Ασπροχώματος επί της Ε.Ο. έως κόμβο «Μορέα», η πρόβλεψη λωρίδας πολλαπλών χρήσεων ως υποκατάστατο της ύπαρξης παράπλευρων οδών, δεν μπορεί να θεωρηθεί αποδεκτή λύση για την απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των εκατέρωθεν επιχειρήσεων και εγκαταστάσεων, και τίθενται ουσιαστικά θέματα ασφάλειας και λειτουργικότητας.

Άλλη κρίσιμη παρατήρηση είναι πως απαξιώνεται η υπόσταση και μελλοντική αξιοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής.

Θέματα επίσης προκύπτουν αναφορικά με το κατά πόσο θα εξυπηρετούνται ομαλώς τα διερχόμενα οχήματα κατά τη φάση κατασκευής του έργου καθώς επίσης ο τρόπος εξασφάλισης συνεχούς παροχής του αρδευτικού ύδατος κατά τη φάση αποκατάστασης των υφιστάμενων αρδευτικών διωρύγων.

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Αντιλαμβανόμαστε πως το οποιοδήποτε νέο τεχνικό έργο έχει εκ της φύσης του θετικό πρόσημο για μία περιοχή. Ακόμα και η βελτίωση ενός υφιστάμενου οδικού άξονα προφανώς κι έχει θετικό πρόσημο. Η αναβάθμιση του Εθνικού δικτύου είναι καθήκον της Πολιτείας και ουδεμία αντίρρηση μπορούμε να φέρουμε επ' αυτού. Όμως είμαστε υποχρεωμένοι να διασφαλίσουμε την **εύρυθμη λειτουργία των επιχειρήσεων** που αποκόπονται αλλά και **την επικοινωνία της πόλης μας με το αεροδρόμιο**, μέσω ενός οδικού άξονα που έχει σχεδιασθεί για το σκοπό αυτό **και όχι επειδή** κάποιοι υφιστάμενοι δρόμοι με μικροβελτιώσεις οδηγούν σ' αυτό.

Ως Δήμος Καλαμάτας και ο μεγαλύτερος Δήμος του Νομού Μεσσηνίας ο μεγαλύτερος Δήμος της Περιφέρειας Πελοποννήσου, είμαστε αποφασισμένοι πως δεν θα δεχτούμε εκπτώσεις στην αναπτυξιακή προοπτική του τόπου μας. Μια αναπτυξιακή προοπτική που με μια πρώτη ανάγνωση δεν θεωρούμε πως εξυπηρετείται από το συγκεκριμένο έργο το οποίο κάλλιστα, το έχω πει και άλλη φορά, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί: **Κόμβου Μορέα-Ριζόμυλος**.

Παρατηρούμε λοιπόν ότι η πόλη μας χάνει τη δυνατότητα μιας σύγχρονης, λειτουργικής και ασφαλούς πρόσβασης που θα εξυπηρετεί τις κινήσεις από και προς τη Δυτική Μεσσηνία και γενικά όλο το παράκτιο τουριστικό μέτωπο.

Θεωρούμε ότι η λύση αυτή είναι κατώτερη των περιστάσεων και των προσδοκιών μας και ναρκοθετεί την περαιτέρω ανάπτυξη της περιοχής.

Με την ΜΠΕ που εξετάζουμε ουδεμία μέριμνα λαμβάνεται για τα παραπάνω θέματα και ταυτόχρονα ολόκληρη η δυτική παράκτια ζώνη που προορίζεται για τουριστικές επενδύσεις μένει απροσπέλαστη.

Έτσι ο Δήμος μας με νηφαλιότητα και με τη σοβαρότητα που απαιτεί το τόσο σημαντικό αυτό θέμα, εξέτασε τις πιθανές εκδοχές και συνεκτιμώντας όλα τα δεδομένα και τον εγκεκριμένο πολεοδομικό / χωροταξικό σχεδιασμό που αποτελεί, προσέξτε, **πλαίσιο αναφοράς**, κατέληξε στη διατύπωση της παρακάτω πρότασης:

### ΠΡΟΤΑΣΗ

Σε ότι αφορά την ΜΠΕ που έχει υποβληθεί για την αναβάθμιση της εθνικής οδού, δεν μπορούμε να δώσουμε τη σύμφωνη γνώμη μας, αν δεν ληφθούν υπόψη οι παρατηρήσεις που θα αναφέρουμε και είναι οι στοιχειώδεις βελτιώσεις που πρέπει να γίνουν για να είναι λειτουργικός ο άξονας.

**Αδιαπραγμάτευτα και αταλάντευτα** ο Δήμος Καλαμάτας οφείλει να μεριμνήσει τόσο για την ασφάλεια των μετακινήσεων αλλά και την απρόσκοπτη λειτουργία των επιχειρήσεων/εγκαταστάσεων στην περιοχή της ΒΙΠΕ. Τα κριτήρια αυτά δεν εξασφαλίζονται από τη Λωρίδα Πολλαπλών Χρήσεων που προβλέπεται στη ΜΠΕ για το Υπομήμα ΙΙ του έργου και ως εκ τούτου **η δημιουργία παράπλευρων οδών εξυπηρέτησης στο συγκεκριμένο σημείο ,αποτελεί μονόδρομο.**

Επιθυμούμε να γίνει πιο συγκεκριμένο το κατά πόσο θα εξυπηρετούνται ομαλώς τα διερχόμενα οχήματα κατά **τη φάση κατασκευής του έργου.**

Επιθυμούμε επίσης να γίνει πιο συγκεκριμένος ο τρόπος εξασφάλισης συνεχούς παροχής του **αρδευτικού ύδατος** κατά τη φάση αποκατάστασης των **υφιστάμενων αρδευτικών διωρυγών.**

Θεωρούμε πως **απαξιώνεται** η υπόσταση και η μελλοντική αξιοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής εφόσον αυτή διέρχεται πάνω από τους κόμβους του έργου.

Όμως, κορυφαίο, πρώτης προτεραιότητας θέμα για το Δήμο μας, παραμένει ταυτόχρονα η σύνδεση με το αεροδρόμιο και η αξιοποίηση της δυτικής παράκτιας ζώνης.

Προτείνουμε λοιπόν την υλοποίηση ενός συνδετήριου δρόμου ήπιας κυκλοφορίας που θα ενώνει τον κόμβο του αεροδρομίου με την Νέα Είσοδο στο ύψος περίπου της Διασποράς.

Αυτός ο δρόμος αφ' ενός θα οριοθετεί την εγκεκριμένη από το ΓΠΣ περιοχή γης υψηλής παραγωγικότητας με την περιοχή τουρισμού/αναψυχής, στην θέση που προβλεπόταν η παραλιακή χάραξη, καθώς ακολουθεί περίπου το ίχνος της, αλλά με γεωμετρικά χαρακτηριστικά που θα παραπέμπουν σε ένα δρόμο λειτουργικής εξυπηρέτησης και σύνδεσης, που χωρίς να διαταράσσει τα παρακείμενα οικοσυστήματα, θα δημιουργήσει τις απαραίτητες προϋποθέσεις τουριστικής αξιοποίησης της περιοχής.

Θα είναι ο μοχλός που θα ενεργοποιήσει τις επενδύσεις και θα εξασφαλίζει περαιτέρω δυναμική για τη σύνδεση με τη γειτονική παράκτια ζώνη της Μεσσηνίας. Λαμβάνοντας ως δεδομένο ότι η Περιφέρεια έχει εκφραστεί θετικά, για σύνδεση της προέκτασης της Ποσειδώνος με την

Μπούκα στη Μεσσήνη μέσω νέας γέφυρας στις εκβολές του Παμίσου, πιστεύουμε ότι έτσι θα ενισχυθεί η αναπτυξιακή προοπτική της ευρύτερης περιοχής.

Επομένως η πρότασή μας δεν συμπεριλαμβάνει μόνο την συμπλήρωση και διόρθωση της ΜΠΕ κατά τα ανωτέρω, αλλά εμπεριέχει ταυτόχρονα την πρόβλεψη και ενσωμάτωση του προτεινόμενου συνδεδημένου δρόμου της πόλης με το αεροδρόμιο ως τη μόνη αποδεκτή προοπτική για το Δήμο Καλαμάτας.

Στο σημείο ο κ. Δήμαρχος παρουσιάζει την πρότασή του στον προτζέκτορα, όπως αποτυπώνεται σε σχετικό σχέδιο το οποίο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της απόφασης αυτής, αναφέροντας τα εξής:

**ΔΗΜΑΡΧΟΣ:** Αυτή είναι η πρόταση που βλέπετε, είναι ένας δρόμος 7 μέτρων, όπως ανέφερα, δημοτικός, συνδεδετικός. Ακολουθεί τα χαρακτηριστικά της παραλιακής χάραξης, της νότιας χάραξης όπως λέγεται. Ένας δρόμος ο οποίος θα έχει πεζοδρόμια εκατέρωθεν, κόμβους, ο οποίος είναι ήπιας κυκλοφορίας, δημοτικός δρόμος δηλαδή, όχι εθνικός, επαρχιακός, οπότε θα μπορεί να δώσει και δυνατότητα ...(δεν ακούγεται)... και οτιδήποτε άλλο. Αυτή λοιπόν είναι η πρότασή μας, θεωρούμε ότι η σύνδεση μέσω του ποταμού Άρι δεν έχει να προσθέσει κάτι μόνο προβλήματα δημιουργεί αυτή η σύνδεση, προφανώς δεν λέμε όχι στην αναβάθμιση του συγκεκριμένου δρόμου, θεωρούμε και εμείς ότι ο συγκεκριμένος δρόμος, ο παραποτάμιος δηλαδή, πρέπει να φωτιστεί, πρέπει να αναβαθμισθεί αλλά πρέπει το αεροδρόμιο της πόλης να συνδέεται με το παραλιακό άξονα. Ο κόμβος του ΜΟΡΕΑ είναι για όποιον θέλει να μπει, να ανέβει βόρεια και να φύγει εκτός πόλης ή να πάει στην ανατολική πλευρά της πόλης.

Αυτή λοιπόν είναι η πρότασή μας. Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ:** Κι εμείς ευχαριστούμε κ. Δήμαρχε.

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

**ΔΗΜΑΡΧΟΣ:** Ακολουθώντας την παραλιακή χάραξη με διαφορετικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, όπως ανέφερα νωρίτερα δίνεται η δυνατότητα η επέκταση αυτού του δρόμου να συνδεθεί με τη Μπούκα, ναι, μέσω γέφυρας. Και ανέφερα αυτό επειδή ο Περιφερειάρχης έχει εκφραστεί προς αυτή τη κατεύθυνση. Μετά είναι πάρα πολύ εύκολη η σύνδεση και όπως αντιλαμβάνεστε και η αναβάθμιση όλου του δυτικού παράκτιου μετώπου και του δικού μας αλλά και της σύνδεσης με τη Μπούκα. Είναι μία πρόταση η οποία, επειδή πρέπει να σας εξηγήσω, την έχω καταθέσει στο Υπουργείο και τους έχω ζητήσει να την εξετάσουν, θεωρούν ότι... αντιμετωπίζεται θετικά, θα περιμένουν την απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου όπως αυτή θα διαμορφωθεί τελικώς για να μπορέσουν να έρθουν να μας ενημερώσουν αναλυτικά.

Ακολούθως ο λόγος δίνεται αρχικά στους τεχνικούς φορείς που έχουν προσκληθεί, στη συνέχεια στα μέλη της Επιτροπής Διαβούλευσης που επιθυμούν να λάβουν το λόγο και ακολούθως σε παριστάμενους, ως εξής:

**ΚΟΥΤΡΑΦΟΥΡΗΣ:** Θα τοποθετηθώ ως Αντιπρόεδρος της Νομαρχιακής Επιτροπής του Τεχνικού Επιμελητηρίου αλλά και ως Πρόεδρος του Συλλόγου Πολιτικών Μηχανικών Μεσσηνίας.

Η ΝΕ Μεσσηνίας ΤΕΕ, εκ του θεσμικού της ρόλου, ως Τεχνικός Σύμβουλος της Πολιτείας σε θέματα υποδομών, κλήθηκε από το Δήμο Καλαμάτας να συμμετάσχει στη Διαβούλευση και να καταθέσει τις απόψεις της, επί της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου «Οδικός άξονας νοτιοδυτικής Πελοποννήσου, τμήμα Καλαμάτα - Ριζόμυλος».



Η σπουδαιότητα του συγκεκριμένου έργου (καθώς και του τμήματος Ριζόμυλος – Πύλος - Μεθώνη) είναι αδιαμφισβήτητη για την περιοχή μας, καθώς η εξασφάλιση των **γρήγορων και ασφαλών μετακινήσεων** θα συμβάλει καταλυτικά στην τουριστική αναβάθμιση, στη μείωση του κόστους μεταφορών των προϊόντων του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα της περιοχής καθώς και στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των προϊόντων αυτών.

Επί της αρχής, οφείλουμε να επαναλάβουμε, πως η ΝΕ Μεσσηνίας ΤΕΕ, διαχρονικά έχει διατυπώσει την άποψή της για αυτό το θεμελιώδες έργο για την περιοχή μας και έχει ταχθεί υπέρ της λύσης της Παραλιακής Χάραξης για το συγκεκριμένο τμήμα (τμήμα Καλαμάτα - Ριζόμυλος) του οδικού άξονα Καλαμάτα – Μεθώνη (ακόμα και με μικροτροποποιήσεις που ενδεχομένως απαιτούνταν).

Είναι σαφές, πως για το σχεδιασμό και την υλοποίηση οποιουδήποτε νέου έργου υποδομής αδιαπραγμάτευτοι κανόνες που τίθενται είναι η ποιότητα, ασφάλεια και η λειτουργικότητα. Τούτο σημαίνει σωστό σχεδιασμό, εκπόνηση ορθών μελετών και μελετών εφαρμογής, σύμφωνα με τις ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές.

Εξ ορισμού, λοιπόν, η κατασκευή ενός νέου, σύγχρονου δρόμου ταχείας κυκλοφορίας υπακούει και υπηρετεί καλύτερα τους θεμελιώδεις κανόνες που θέσαμε εξ αρχής, σε σχέση με τη λύση της βελτίωσης της υφιστάμενης Εθνικής Οδού που, εκτός των ζητημάτων ασφάλειας των κυκλοφοριακών συνδέσεων και των παρόδιων ιδιοκτησιών που αντιμετωπίζει, θα δημιουργήσει και αρκετά προβλήματα στις μετακινήσεις υπονομεύοντας την οδική ασφάλεια κατά τη διάρκεια της υλοποίησής της.

Όσον αφορά στη ΜΠΕ της βελτίωσης του υφιστάμενου τμήματος της Εθνικής οδού «Καλαμάτα – Ριζόμυλος» επιγραμματικά θα θέλαμε να επισημάνουμε κάποια βασικά σημεία:

- Με μια πρώτη ανάγνωση του προτεινόμενου σχεδιασμού θεωρούμε πως η συγκεκριμένη χάραξη δεν προσδίδει κάποια αναπτυξιακή χροιά στο δυτικό μέτωπο της Καλαμάτας. Ειδικά δε εάν τη συγκρίνουμε με την παραλιακή χάραξη.

- Με βάση τις ΟΜΟΕ (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων) η οδός ανήκει στην κατηγορία ΑII (οδός μεταξύ νομών επαρχιών) με βασική λειτουργία τη σύνδεση και με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση παρόδιων ιδιοκτησιών. Ουσιαστικά αυτό σημαίνει ότι η εξυπηρέτηση των παρόδιων ιδιοκτησιών εξασφαλίζεται, είτε μέσω παράπλευρων οδών οι οποίες συνδέονται με την αρτηρία με ισόπεδους κόμβους, είτε με κυκλοφοριακές συνδέσεις τύπου ανάλογου με την κατηγορία της οδού. Στην υπό διαβούλευση ΜΠΕ στο υποτμήμα II Ασπρόχωμα – Είσοδος Μεσσηνίας επιλέχθηκε η αναβάθμιση του υφιστάμενου άξονα για την κίνηση προς τα δυτικά (Μεσσήνη) και η δημιουργία νέου κλάδου νότια αυτού, για την εξυπηρέτηση της κατεύθυνσης προς τα ανατολικά (Ασπρόχωμα - Καλαμάτα). Στη διατομή αυτού του κλάδου που διέρχεται μέσα από τη ΒΙΠΕ δεν κατασκευάζονται παράπλευροι οδοί για την εξυπηρέτηση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων - βιομηχανικών μονάδων, αλλά αντ' αυτών δημιουργείται μια λωρίδα πολλαπλών χρήσεων (ΛΠΧ) για την εξυπηρέτησή τους. Η επιλογή αυτή όχι μόνο αντίκειται στις ισχύουσες οδηγίες σχεδιασμού οδών, αλλά υπονομεύει την οδική ασφάλεια, καθώς δημιουργούνται πολλές και επικίνδυνες πλέξεις μεταξύ των οχημάτων και ιδιαίτερα των βαρέων που αναμένεται να κινούνται σε αυτή, από την είσοδο / έξοδο στις εγκαταστάσεις της ΒΙ.ΠΕ. Τα οχήματα που εξέρχονται από τις εγκαταστάσεις απουσία λωρίδας επιτάχυνσης, εμπλέκονται με τα οχήματα που επιβραδύνουν για να εισέλθουν αντίστοιχα σε εγκαταστάσεις της ΒΙ.ΠΕ. Πρόσθετα κατά την είσοδο – έξοδο βαρέων οχημάτων στις παρόδιες εγκαταστάσεις, απαιτείται ελιγμός υπό γωνία 90° με συνέπεια, μέρος του αμαξώματος να καταλαμβάνει και τη μεσαία λωρίδα κυκλοφορίας. Η ταχύτητα μελέτης στο τμήμα αυτό είναι 80Km/h, όμως λόγω της ευθυτενούς χάραξης η λειτουργική ταχύτητα V85 αναμένεται σημαντικά μεγαλύτερη. Με βάση τα ανωτέρω καθίσταται σαφές, πως η επιλογή αυτή θα επιφέρει δυσμενείς επιπτώσεις στους χρήστες του οδικού δικτύου. Σε μια χώρα που καταλαμβάνει μία από τις τελευταίες θέσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση με περίπου 1.300 νεκρούς ετησίως, επιβάλλεται ο σχεδιασμός των νέων έργων να υπακούει στους ισχύοντες κανονισμούς και προδιαγραφές, ως αποτέλεσμα επιστημονικών ερευνών και διεθνούς εμπειρίας, ώστε να συμβάλει στη μείωση των ατυχημάτων και στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Σημειώνεται πως η επιλογή παράπλευρων οδών εξυπηρέτησης, κατά μήκος του τμήματος αυτού σε περίπτωση υιοθέτησης στην οριστική μελέτη, θα αυξήσει σημαντικά το εύρος κατάληψης και τις απαιτούμενες απαλλοτριώσεις των εγκαταστάσεων της ΒΙΠΕ.

- Η διατομή του υπό μελέτη οδικού άξονα, που επιλέγεται κατά τη παρούσα φάση σχεδιασμού είναι η γ4ν\*, παρότι δε προβλέπεται για οδούς κατηγορίας ΑΙΙ.

- Ένα πρόβλημα, που δημιουργείται κατά τη φάση κατασκευής του έργου και δεν αναλύεται επαρκώς είναι το πώς θα κινούνται και θα εξυπηρετούνται τα διερχόμενα οχήματα στις θέσεις βελτίωσης της υφιστάμενης οδού. Όπως επίσης, ο τρόπος εξασφάλισης συνεχούς παροχής του αρδευτικού ύδατος των υφιστάμενων αρδευτικών διωρύγων, οι οποίες σύμφωνα με τη μελέτη θα αποκατασταθούν.

**ΛΕΥΚΙΜΜΙΑΤΗΣ:** Καλησπέρα. Λέγομαι Λευκιμιάτης, είμαι ο Πρόεδρος του Τοπικού Συλλόγου Αγρονόμων – Τοπογράφων Μηχανικών.

Αυτό που θέλω να πω είναι ότι σήμερα παρίσταμαι περισσότερο για να ενημερωθώ παρά από τα λίγα που είχα το χρόνο να δω κατ' ιδίαν.

Μιλάμε για εθνικό δρόμο και αυτό το οποίο μας παρουσίασε ο συνάδελφος, εμένα δεν μου κάνει για εθνικό δρόμο. Περισσότερο είναι αυτό που είπε ο Δήμαρχος, μία σύνδεση που θέλει να εξυπηρετήσει κάποιο συγκεκριμένο σκοπό, όχι όμως αναπτυξιακό όπως θα έπρεπε να είναι και λειτουργικό. Θεωρώ κι εγώ όπως είπε ο συνάδελφος νωρίτερα ότι η χάραξη αυτή με τα χαρακτηριστικά που έχει, μάλλον θα δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα παρά θα δώσει λύσεις.

Βέβαια δεν μπορούμε να μπούμε στην ουσία γιατί δεν έχουμε εύκολα τα στοιχεία να τα μελετήσουμε κι εμείς με τις γνώσεις που έχουμε. Αυτό που με προβλημάτισε πάρα πολύ στις διατομές που είδα και είναι ένα πάγιο πρόβλημα που έχουν όλοι οι δρόμοι στην Ελλάδα, είναι το υδραυλικό κομμάτι. Είδα κάποια τριγωνική διατομή ειδικά στο κομμάτι που πάει από τον κόμβο Ασπροχώματος μέχρι την είσοδο της Μεσσήνης που με τρόμαξε. Δεν ξέρω, προφανώς όταν γίνουν οι υδραυλικές μελέτες θα αλλάξει αυτό, δεν μπορεί να μείνει αυτό το πράγμα έτσι. Σίγουρα θα υπάρχει μεγάλο πρόβλημα με τα νερά αν ακούμε τέτοιες διατομές. Θεωρώ ότι επειδή είναι μια περιβαλλοντική μελέτη αλλά περισσότερο μοιάζει με μια πρόταση χωρίς να έχει από πίσω μπει στην ουσία του πράγματος, ότι πολλά πράγματα θα αλλάξουν εάν ισχύσει τελικά και περάσει κάτι τέτοιο.

Και εγώ νομίζω ότι για αναπτυξιακούς λόγους για την Καλαμάτα και την ευρύτερη περιοχή αυτό που προτείνει ο Δήμος ανεξάρτητα απ' αυτό που εξετάζεται σήμερα είναι σαφώς καλλίτερο, έχει δυνατότητες άλλες, αναπτυξιακές, δρόμος ασφαλής ακόμα και μ' αυτό το πλάτος το περιορισμένο που τουλάχιστον γι' αυτό το επίπεδο ίσως να είναι αρκετό. Δεν είναι εθνικός δρόμος, εθνικοί δρόμοι 7,5 μέτρων ήταν για την Ελλάδα πριν 100 χρόνια. Τα πράγματα έχουν αλλάξει πάρα πολύ. Και βέβαια είναι θέμα κόστους αλλά η ασφάλεια είναι πάνω από το κόστος.

Συνεπώς λοιπόν θεωρούμε ότι θα πρέπει να δούμε πιο αναλυτικά το θέμα της μελέτης αυτής που έχει έρθει, σαφώς και υπάρχουν ενστάσεις πάνω στη χάραξη αυτή και πολλές ανησυχίες για το πώς θα λειτουργήσει και εάν θα λύσει ή θα δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα απ' ότι θα δώσει λύσει.

Αυτά προς το παρόν και θα επανέλθουμε.

**ΠΑΤΣΑΡΙΝΟΣ:** Καλησπέρα.

Θα πω καταρχάς ότι μιλάμε για ένα έργο όπως ειπώθηκε και από τις εισηγήσεις, μεγάλης αναγκαιότητας, τη σύνδεση δηλαδή της πρωτεύουσας με τη δυτική Μεσσηνία. Δεν θα συμφωνήσω με τη διαπίστωση που έγινε της σύνδεσης της πρωτεύουσας με την Τριφυλία και με την Πάτρα που ακούστηκε, γιατί είναι η ΟΛΥΜΠΙΑ και ο ΜΟΡΕΑΣ που παίζουν αυτό το ρόλο, άρα αφορά τη δυτική Μεσσηνία, μια μεγάλη αναγκαιότητα που έπρεπε να έχει υλοποιηθεί χτες. Άρα κατά τη γνώμη μου, αγαπητοί συνδημότες, πρέπει να δούμε τη ρεαλιστικότητα της όποιας πρότασης και του όποιου προβληματισμού. Έπρεπε αυτό το έργο να έχει ολοκληρωθεί με ευθύνες πολλών.

Εγώ θα προσπαθήσω να συμβάλω σ' αυτό, δηλαδή να γίνει το έργο επιτέλους. Και δεν είναι

τυχαίο ότι μετά από πολλές προσπάθειες φτάσαμε στο σημείο του διαγωνισμού και φυσικά όχι σε επίπεδο προμελέτης που ακούστηκε, αλλά τουλάχιστον σε ένα επίπεδο ικανοποιητικό, μπορεί να μην είναι οι μελέτες εφαρμογής, αλλά σε ένα ικανοποιητικό επίπεδο έτσι ώστε να γίνει ο διαγωνισμός. Και μάλιστα ξεπεράστηκε το πρόβλημα με τις ενστάσεις από τις εταιρείες από το Συμβούλιο Επικρατείας όπου και οι πέντε και αυτό είναι υγεία για τον ανταγωνισμό, συμμετέχουν σ' αυτό το έργο. Αυτό πρέπει να το κρατήσουμε γιατί έχει προηγηθεί μια πολύ μεγάλη διαδικασία θεσμική, χρονοβόρα, συζήτησης, ίσως να μην έγινε ο διάλογος που θέλαμε αλλά προπάντων του απαραίτητου χρόνου έγκρισης μελετών για να φτάσουμε στο διαγωνισμό. Άρα το έργο πρέπει να γίνει, πρέπει να γίνει το συντομότερο δυνατόν.

Οποιαδήποτε πρόταση ακούγεται πάνω σ' αυτό, κατά τη γνώμη μου είναι κατανοητό και ακούω πολύ σωστές κατά τη γνώμη μου προτάσεις. Αλλά το να επανερχόμαστε πάλι στην απόρριψη αυτής της πρότασης και στην παραλιακή χάραξη, εγκυμονεί πάρα πολλούς κινδύνους. Εγκυμονεί ότι ούτε λίγο ούτε πολύ αμφισβητούμε ένα έργο που έπρεπε να έχει γίνει. Αυτός που το προτείνει φυσικά έχει και το δικαίωμα αλλά παίρνει και την ευθύνη γι' αυτό.

Θα έλεγα λοιπόν ότι πρέπει να σταθούμε στη βελτίωση αυτής της πρότασης, είναι πολύ σημαντικό για να το έχουμε το έργο πολύ γρήγορα. Είναι το πιο σημαντικό έργο για τη Μεσσηνία. Το βλέπουμε κάθε μέρα με τη κίνηση που έχει κλπ. Και φυσικά να διασφαλίζεται η ασφάλεια όπως ειπώθηκε, το συντομότερο χρονικό διάστημα, δεν μπορούμε να πετάξουμε, για αυτοκίνητα μιλάμε και ο χρόνος που θα υλοποιηθεί επαναλαμβάνω.

Άρα θέλει μια σοβαρότητα κατά τη γνώμη μου απ' όλους, και εδώ θέλω να πω ότι η κυβέρνηση έχει μεγάλη ευθύνη που δεν δείχνει την απαραίτητη σοβαρότητα. Και αναφέρομαι στο εξής απλό: Ενώ είχε απαντήσει από τον Φλεβάρη του 2020 ο Υπουργός ότι συμφωνεί με αυτή την πρόταση, μετά από παράγοντες της κυβέρνησης, βουλευτές κλπ, άρχισε και αμφισβητείται. Καταλαβαίνετε ότι αν γίνεται ένας διάλογος, μια διαπραγμάτευση χωρίς να ξέρουμε ποια είναι η πρόταση της κυβέρνησης, μπορεί να μας οδηγήσει σε λάθος δρόμους. Άρα πρέπει να ξεκαθαρίσει γρήγορα κατά τη γνώμη μου το Υπουργείο με πια πρόταση προχωράει.

Ορισμένες κουβέντες γι' αυτή την πρόταση που ακούστηκε και που είναι στη φάση του διαγωνισμού των εταιρειών. Υπάρχουν προβλήματα. Εγώ θα εντοπίσω το... Καταρχάς θέλω να πω κάτι σημαντικό, ότι όταν μιλάμε γι' αυτό το κομμάτι, δεν μπορούμε να ξεχνάμε το σύνολο του έργου. Και το λέω αυτό ότι ο δρόμος αυτός πρέπει να καταλήξει στη Πύλο – Μεθώνη και υπάρχουν πολλά προβλήματα και καθυστερήσεις στη συνολική μελέτη, ιδιαίτερα μετά το Σουληνάρι μέχρι την Πύλο που πρέπει να ξεπεραστούν γρήγορα. Άρα η πίεση της πρωτεύουσας, του Δήμου Καλαμάτας, πρέπει να είναι να ολοκληρωθεί το έργο. Άμα το αφήσουμε να ολοκληρωθεί μόνο αυτό το πρώτο τμήμα, φοβάμαι ότι δεν θα τελειώσει ούτε στα επόμενα 4 – 5 χρόνια. Το σύνολο του έργου πρέπει να είναι έτσι.

Τώρα, προβλήματα πάνω σ' αυτή την πρόταση που έχει κατατεθεί, ποια βλέπω εγώ και μελετώντας όσο μπορούσα την πρόταση. Πρώτα απ' όλα αυτό, το ότι ξεκινάει ένας δρόμος ικανοποιητικός με τέσσερις λωρίδες, δύο – δύο και στο τέλος γίνεται... σφηνώνει μόλις φτάνει την Καλαμάτα. Αυτό πολύ σωστά όλες οι άλλες παρατάξεις της αντιπολίτευσης αλλά απ' ότι άκουσα και από το Δήμαρχο, μπαίνει και από το Επιμελητήριο, απ' όλους, πρέπει να διορθωθεί. Δεν ξέρω, με μονοδρόμηση της μιας κατεύθυνσης απ' αυτή που προτείνει και μια άλλη που θα μπαίνει πιο κάτω, σύμφωνα με το ΓΠΣ; Αλλά σίγουρα αυτό πρέπει να αντιμετωπισθεί όπως και ο φωτισμός, όπως και τα προβλήματα που αντιμετωπίζονται με το τραίνο, που κατά τη γνώμη μου πιστεύω ότι μπορούν να ξεπεραστούν τέτοια ζητήματα.

Όμως θα έλεγα ότι μια τέτοια πρόταση αξιοποίησης αυτής, αυτό που έχουμε σήμερα από το Υπουργείο, πρέπει να συνοδεύεται από κάποια πράγματα. Δεν θα συμφωνήσω, γιατί πρώτη φορά άκουσα την πρόταση της Δημοτικής Αρχής για έναν νέο δρόμο που μπαίνει σαν όρος αν θα γίνει αυτός ο δρόμος. Ναι, ο οποιοσδήποτε δρόμος χρειάζεται στην περιοχή, να γίνει, αλλά δεν πρέπει να είναι όρος για να μην προχωρήσει αυτό. Να γίνει ο οποιοσδήποτε δρόμος αλλά αφορά την περιοχή του Δήμου, το άλλο αφορά την ευρύτερη Μεσσηνία, θα γίνει έργο προφανώς είτε από την Περιφέρεια είτε από το Υπουργείο αλλά δεν μπορεί να μπαίνει

απαγορευτικό για να γίνει αυτό το έργο. Φυσικά θεωρώ ότι για την καλλίτερη λειτουργία αυτού του δρόμου πρέπει οπωσδήποτε να αναβαθμισθεί και να ολοκληρωθεί αυτό που είπε και ο Δήμαρχος, ο δρόμος Κορδία – Μπούκα και συγχρόνως οι κάθετοι δρόμοι που προβλέπονται από το ΓΠΣ και που ακούσαμε στην εισήγηση. Αυτοί πρέπει να αναβαθμισθούν. Δηλαδή πρέπει να πάει πακέτο ο νέος αυτός δρόμος με την παραλιακό αναβαθμισμένο, τουλάχιστον να φτάνει μέχρι τη Μπούκα και τους δύο κάθετους δρόμους που έχουν από το ΓΠΣ.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να πω ότι δυο κουβέντες για την άλλη χάραξη, την παραλιακή. Επειδή συμμετείχα κι εγώ παλιά και πραγματικά σαν Τεχνικό Επιμελητήριο την είχαμε στηρίξει, ήταν στην εποχή των "παχιών αγελάδων" εκείνη η πρόταση. Δεν ήταν μια πρόταση που μπορούσε να υλοποιηθεί σήμερα για πάρα πολλούς λόγους, γιατί είχαμε πέσει επάνω σ' αυτή την πρόταση, υπήρχε ένας μεγάλος επενδυτής που μας έκανε τη μελέτη, όλοι τον χειροκροτήσαμε, προχωρήσαμε, αλλά στο βαθμό που φτάσαμε το 2020 με τα προβλήματα που έχει η χώρα, οικονομικά, χωροταξικά, πολεοδομικά, αντιπλημμυρικά, αν σήμερα βάζει ο συνάδελφος από τους τοπογράφους τα ζητήματα τα των πλημμυρών, τότε με το προηγούμενο έργο που έκανε ένα ολόκληρο φράγμα και χώριζε τις χρήσεις γης στο Δήμο Μεσσήνης και στο Δήμο Καλαμάτας, τι προβλήματα ...(δεν ακούγεται); Επειδή τα ζήσαμε αυτά και φυσικά η προηγούμενη πρόταση είχε και προβλήματα επαφής σύνδεσης αυτουνού του μεγάλου αυτοκινητόδρομου με τα κέντρα που θέλουμε, το αεροδρόμιο, τη ΒΙ.ΠΕ. και φυσικά το δρόμο του ΜΟΡΕΑ, εννοείται νοσοκομείο κλπ.

Άρα, κατά τη γνώμη επανέρχομαι και λέω ότι πρέπει να επιμείνουμε στις προτάσεις διόρθωσης έτσι όπως έχουν κατατεθεί μ' αυτή την πρόταση και θα έλεγα ότι, Πρόεδρε, στο Δημοτικό Συμβούλιο αφού σήμερα δεν είναι εδώ είτε οι μελετητές είτε από το Υπουργείο, είναι απαραίτητη η παρουσία τους για να δώσουνε απαντήσεις και καλό είναι να στείλετε αυτές τις προτάσεις που έχουν ακουστεί απ' όλους τους συνδημότες μας σ' αυτούς, όταν πάμε στο Δημοτικό Συμβούλιο να υπάρχουν απαντήσεις επιστημονικές και υπηρεσιακές εάν μπορούν να υλοποιηθούν ή όχι.

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, το θέμα δεν είναι να κάνουμε σήμερα, κύριοι συνάδελφοι, μια διαβούλευση και να υπερασπιστούμε μία πρόταση που εκ προοιμίου απ' ότι φαίνεται, έχει τη σύμφωνη άποψη όχι μόνο του κ. Δημάρχου, της Δημοτικής Αρχής με την οποία απ' ότι βλέπουμε συμφωνούνε και ένα μέρος των μηχανικών του νομού Μεσσηνίας αλλά συμφωνούνε και πολλές αντιπολιτεύσεις. Γι' αυτό θα πρέπει να μας απασχολήσει κατά πόσο αν τα ζυγίσουμε αυτά, οι απόψεις οι πολιτικές του θέματος, οι απόψεις οι τεχνικές είναι σε μια συμφωνία.

Και θα πω το εξής: Εδώ είπε προηγουμένως ο συνάδελφος ο κ. Κουτραφούρης γιατί και εγώ ασχολούμαι με τέτοια έργα μελετητικά οδοποιίας κτλ και θα πω το εξής. Τη μελέτη αυτή δεν την έκανε κάποιος στο δρόμο ή στο πόδι, αυτή η μελέτη έγινε από πτυχία μελετητών ανώτερης τάξης με διαγωνιστική διαδικασία και εάν κάποιος την κοιτάξει καλά ή τη δώσει σε έναν άνθρωπο που είναι εξειδικευμένος σ' αυτή τη δουλειά, θα δείτε ότι πραγματικά είναι άρτια.

Αν τώρα όμως η στόχευση το να φτιάξουμε έναν δρόμο παραλιακό ή εάν θα τον φτιάξουμε να περνάει από τον υφιστάμενο που έχει σχέση και με οικονομικά κριτήρια, αυτό είναι ένα ζήτημα πολιτικό. Είναι λάθος να μπούμε στη διαδικασία και να λέμε ότι αυτή η μελέτη δεν έχει γίνει καλά. Ακούω συναδέλφους να λένε ότι έχει πρόβλημα με τα υδραυλικά. Είπε και ο συνάδελφος ο κ. Πατσαρίνος προηγουμένως ότι η λύση η παραλιακή τέμνει πολύ περισσότερα υδατορέμματα, έχει πιο πολλά τεχνικά προβλήματα λόγω ύψος και αυτό το αντιλαμβάνεται ο καθένας από την πρώτη στιγμή.

Και θα πω εδώ από ίδιας άποψης και θα κλείσω το κομμάτι αυτό, ότι μία τέτοιου τύπου μελέτη η οποία γίνεται από μεγάλης τάξης μελετητικά πτυχία, το ξέρουν οι συνάδελφοι, ξεκινάει με τα έργα οδοποιίας, τα συγκοινωνιακά, που έχουν σχέση με τη χάραξη και πηγαίνει σε ζητήματα που έχουν σχέση με τα υδραυλικά, τα γεωλογικά, έχουν εξετασθεί δηλαδή αυτά επαρκώς, τα γεωλο...

ΦΩΝΗ: ...(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, άμα τη διαβάσετε μέσα, θα το δείτε τι έχουνε και αποδεικνύεται αυτό και στη συνέχεια...

ΦΩΝΗ: ...(εκτός μικροφώνου – δεν ακούγεται)

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Αφήστε να ολοκληρώσω συνάδελφε, δεν σας διέκοψα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Μη διακόπτετε, σας παρακαλώ!

ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ δεν διαβάζω κάποιο κείμενο, λέω αυτά που γνωρίζω.

Μισό λεπτό, θα πω το εξής: Και έχει στοιχεία περιβαλλοντικά. Ποιος αμφισβητεί ότι τουλάχιστον από περιβαλλοντική άποψη, δεν καταστρέφει μια ζώνη υψηλής παραγωγικότητας η οποία έχει μια δυναμική στην περιοχή τη δική μας κτλ, κτλ. Αυτό είναι το ένα κομμάτι.

Άρα δεν θεωρώ ότι υπάρχει πρόταση τεχνικά αρτιότερη απ' αυτή τη μελέτη.

Τώρα, για να καταλήξουμε. Αν αυτός ο δρόμος για κάποιο λόγο δεν μας εξυπηρετεί σαν πόλη, αυτό το θέμα να το δούμε. Αν δείτε τη χάραξη, αν κάποιος θα πηγαίνει πιο γρήγορα από το αεροδρόμιο στην Καλαμάτα με αυτόν τον τρόπο, με αυτή την εναλλακτική δηλαδή που προτείνουμε εμείς σήμερα εδώ ή αυτό που λέει η μελέτη που θέλουμε να εγκρίνουμε, θα δείτε ότι σαφώς υπερτερεί η μελέτη που έχει εγκριθεί και προτείνεται από το Υπουργείο.

Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι δεν μπορούν να γίνουν βελτιώσεις. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί να γίνει παραλιακός δρόμος. Δεν σημαίνει ότι η Καλαμάτα δεν χρειάζεται ένα παραλιακό μέτωπο. Δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί να γίνει γέφυρα στον Πάμισο να περάσουμε στη Μεσσήνη για κάποια τοπική κυκλοφορία και συγκοινωνία. Αυτά όλα μπορούν να γίνουν και πρέπει να γίνουν. Και δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν βελτιώσεις. Μία από τις βελτιώσεις πέρα από τα επιμέρους ζητήματα κυρία συνάδελφε, είναι ο φωτισμός, είναι ένας επιπλέον κόμβος που χρειάζεται στο Ασπρόχωμα στο παλιό δρόμο γιατί εκεί δημιουργείται το πρόβλημα ενώ ο κόμβος ο κυκλοφοριακός που μπορεί να γίνει, να το ζητήσουμε. Και το πιο βασικό είναι να φτάσει στο κόμβο του Ζαφείρη, πως θα μπορέσει κάποιος να πλησιάσει και να φτάσει τον κόμβο του Καρέλια και να συνδεθεί με τον περιφερειακό αυτός που θέλει να πάει προς Μάνη, ή θα πρέπει να κάνει έναν ολόκληρο κύκλο για να φτάσει εκεί. Αυτό είναι ένα θέμα, είναι λίγα τα μέτρα αυτά και θα πρέπει να μας απασχολήσει.

Λείπει ένα κομμάτι. Ο δρόμος πρέπει να πηγαίνει από κόμβο σε κόμβο και όχι να σταματάει, γιατί εκεί που σταματάει ο δρόμος προφανώς έχουμε τη νέα είσοδο και έχουμε και το δρόμο που πάει στο Ασπρόχωμα επάνω. Συμφωνούμε; Ανοίγει. Αυτοί που θα πάνε επάνω, προφανώς θέλουν να βγούνε εκτός Καλαμάτας οι πιο πολλοί ή να πάνε στην Αθηνών. Εε αυτό το κομμάτι δεν επαρκεί. Θα πρέπει δηλαδή αυτό να μην είναι η απόληξη εκεί, η απόληξη να είναι στον κόμβο του Καρέλια. Αυτό είναι ένα σημαντικό μέρος που θα λύσει πολλά προβλήματα.

Τελειώνοντας θέλω να πω ότι, δεν ξέρω, έχει ακουστεί κατά καιρούς ότι γίνεται και ψηφοθηρία με τους δρόμους και τις μελέτες και τις επιλογές που κάνουμε. Αυτός όμως ο δρόμος είναι σημαντικός για την Καλαμάτα, για την πόλη και για την ευρύτερη περιοχή. Το μεγάλο πρόβλημα είναι η καθυστέρηση. Να υπογραμμίσω ότι το Υπουργείο σε συνεργασία με τη διαχειριστική αρχή και με τα ποσά που θα επενδυθούνε από τη χρηματοδότηση, δεν επιτρέπουν ούτε καθυστερήσεις ούτε να κάνουμε μια καινούργια χάραξη εκ του μηδενός. Επιτρέπουν βελτιώσεις, κε Δήμαρχε, αλλά δεν επιτρέπουν να μπούμε σε μια καινούργια χάραξη που ούτε καν παραλαβή της υφιστάμενης δεν είναι.

Θα σας πω το εξής παράδειγμα. Όταν εξετάζουμε τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων και το ξέρουν πολύ καλά οι συνάδελφοι, κα Κυριακοπούλου, δίνονται κάποιες εναλλακτικές λύσεις. Αυτή η συγκεκριμένη πρόταση την οποία την φέρνουν σήμερα και οι μηχανικοί και δεν ξέρω

αν παρασύρουν και τον δικό μας Δήμαρχο, θα πω όμως το εξής, ότι αυτή η πρόταση δεν έχει παρουσιαστεί σαν εναλλακτική λύση σήμερα, ήταν μια παλιά πρόταση αλλά δεν είδα να αποτελεί εναλλακτική λύση της παρούσας μελέτης. Άρα λοιπόν, γιατί κάποιοι την βάζουν στο τραπέζι; Αυτό είναι το ερώτημα: Γιατί κάποιοι σήμερα, όχι μόνο οι παρόντες αλλά και απόντες συνάδελφοι στο Δημοτικό Συμβούλιο, τεχνικοί το ξέρετε, αφού το θέμα είναι σοβαρό, γιατί δεν έρχονται εδώ να συζητήσουν και να πείσουν τους ενδιαφερόμενους και την Επιτροπή Διαβούλευσης και να καταγραφεί αυτό στα πρακτικά, τα πλεονεκτήματα της πρότασης που κάνουν. Πετάνε, ας πούμε, κάποια θέματα... Λοιπόν, επιστημονικά και τεχνικά αλλά και το ξέρει καλά η κα Κουράκλη αυτό και οι συνάδελφοι, δεν αποτελεί παραλλαγή της πρότασης του Υπουργείου. Άρα γιατί κουβεντιάζουμε;

Θεωρώ τέλος, ότι το θέμα κ. Δήμαρχε είναι τελειωμένο από πλευράς Υπουργείου και δεν υπάρχει καμία περίπτωση να επανακάψουμε γιατί αυτά είναι χρήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχουν πληρωθεί αυτά, έχουν μπει στη διαγωνιστική διαδικασία, θα σας το πουν και άλλοι συνάδελφοι τι θα γίνει. Το πλεονέκτημα του δρόμου αυτού είναι ότι θα γίνει γρήγορα με μικρό κόστος για όλους. Τώρα, εάν εμείς θα καταφέρουμε να φτιάξουμε και μια καλή παραλιακή χάραξη, ένα μεγάλο παραλιακό δρόμο για την άλλη κίνηση της κυκλοφορίας που θέλουμε να έχουμε και κάποια επιμέρους θέματα, αυτά να τα ζητήσουμε και πιστεύω ότι πολλά απ' αυτά μπορούν να γίνουν.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κι εμείς ευχαριστούμε κ. Αντωνόπουλε.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Να πω δυο κουβέντες. Μου επιτρέπετε;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι, ελάτε κ. Δήμαρχε.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ: Λοιπόν, πρώτα πρώτα εγώ δεν είπα ότι τάσσομαι υπέρ της χάραξης αναβάθμισης του υφιστάμενου δρόμου. Έτσι; Δεν είπα κάτι τέτοιο. Από την αρχή έχω εκφραστεί, έχω πει ότι θεωρούμε ότι η παραλιακή χάραξη είναι η καλλίτερη. Αλλά αυτή τη στιγμή εμείς δεν μιλάμε για παραλιακή χάραξη, μιλάμε για την πρόταση, τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων που έχει έρθει προς συζήτηση. Και είπα ότι δεν μπαίνουμε στη διαδικασία να πούμε: Ή παραλιακή χάραξη ή τίποτα. Προφανώς χρειάζεται ο νομός μας έναν δρόμο και τον χρειάζεται αύριο, έναν δρόμο ο οποίος θα δώσει αναπτυξιακή προοπτική σε όλη τη δυτική Μεσσηνία.

Εκείνο που λέμε είναι ότι πρέπει να εξυπηρετήσουμε τα συμφέροντα των πολιτών, των επιχειρηματιών, τα συμφέροντα του Δήμου Καλαμάτας. Και αυτά για να μπορέσουμε να τα εξυπηρετήσουμε σωστά γι' αυτή τη μελέτη που μιλάμε, γι' αυτή τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, αυτό γίνεται με το να δημιουργηθούν παράδρομοι στο υπό τμήμα ΙΙ που να εξυπηρετούν τις επιχειρήσεις, αυτό είναι αδιαπραγμάτευτο, για την ασφάλεια κιάλας των επιχειρήσεων και των πολιτών. Και το δεύτερο ότι ο δρόμος ο παραποτάμιος που προτείνεται ή με μονοδρόμηση ή με οποιοδήποτε άλλο, δεν εξυπηρετεί τις ανάγκες. Έχετε πάει να δείτε τη γέφυρα; 4,8 είναι η γέφυρα. Έχετε μπει μέσα στους χώρους που λέει να περάσει; Πρέπει να γκρεμισθούν σπίτια για να περάσουν από κει. Τα έχουμε περπατήσει τόσες φορές. Και λέμε: για να φέρουμε το αεροδρόμιο μέσα στην πόλη, χρειάζεται ένας δρόμος ήπιος, ένας δρόμος δημοτικός συνδετικός. Αυτό που δείξαμε δηλαδή. Ένας δρόμος ο οποίος θα μπορέσει να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα του Δήμου μας και συγχρόνως θα δώσει τη δυνατότητα αναπτυξιακής προοπτικής καθώς θα προχωρήσει αυτός ο δρόμος εύκολα και θα συνδεθεί με τη Μπούκα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε.

Από τα μέλη ποιος θέλει να πάρει το λόγο;

ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ: Καλησπέρα σας. Λέγομαι Παρασκευόπουλος Ευάγγελος και είμαι

αναπληρωματικό μέλος της Επιτροπής Διαβούλευσης.

Εντάξει, λέμε τη γνώμη μας τώρα, δεν παίρνουμε εμείς την απόφαση, την απόφαση θα πάρει το Υπουργείο. Είμαι υπέρ της παραλιακής χάραξης γιατί είναι ο δρόμος αυτός απλός, ασφαλής, γρήγορος, ευχάριστος, γιατί πρέπει να συνδυάζουμε το τερπνόν μετά του ωφελίμου. Άλλο αυτό και τέλος πρέπει να λαμβάνουμε υπόψη μας, τέλος πάντων, ότι άλλο το μπαλωμένο παπούτσι και άλλο το καινούργιο παπούτσι. Έτσι; Με λίγα λόγια είμαι κατά του μπαλώματος, είμαι υπέρ του καινούργιου παπουτσιού.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κι εμείς ευχαριστούμε.  
Η κυρία...

ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ: Γεια σας. Ήθελα μόνο να πω ότι όταν συναντάει ένα τέτοιο μεγάλο τεχνικό έργο το υδάτινο στοιχείο που είναι ο Άρις, ο Πάμισος, τα ρέματα, θα πρέπει να το δούμε λίγο πιο ολοκληρωμένα, να το συσχετίσουμε με την ανάδειξη που θέλουμε να έχουμε για τον πλούτο αυτό που έχουν γίνει και προσπάθειες και από τους δύο Δήμους και βέβαια να το δούμε λίγο πιο προσεκτικά όπου υπάρχουν μεγάλες επεμβάσεις, αυτά τα επιχώματα 7 μέτρων κλπ, να σχεδιαστούν λίγο πιο αναλυτικά και να ξαναϊδωθούν βέβαια στην πορεία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε κα Μαντουβάλου.  
Άλλος από την Επιτροπή Διαβούλευσης να πάρει το λόγο;

ΑΛΛΟΙΜΟΝΟΣ: Καλησπέρα σας.

Είναι μια μελέτη με όραμα για την επόμενη γενιά, σε τριάντα χρόνια, σε εκατό χρόνια. Αυτός ο δρόμος θα μείνει για διακόσια χρόνια, δεν πρόκειται ξαναπέσουν λεφτά. Πρέπει να γίνουν περισσότερες απαλλοτριώσεις, να γίνει για έναν πληθυσμό 120.000 – 150.000 κατοίκους η Καλαμάτα, γιατί εκεί έχουμε βλέψεις να φτάσουμε.

Η μελέτη αυτή είναι 310 σελίδες copy pass, ...(δεν ακούγεται)... πρόγραμμα υπολογιστή χωρίς να κοιτάξει παράδρομους, χωρίς να κοιτάξει οικισμούς, χωρίς να κοιτάξει γέφυρες, 13 κόμβους που θα τους αφήσει απείραχτους βάζοντας έναν μεγάλο δρόμο σε μικρούς δρόμους, παράδρομους σε οικισμούς, χωρίς να έχουν υπολογίσει ρέματα, γεωργικές εκτάσεις 57% που είναι τεχνικές λίμνες, κάτι ρείθρα 90... Έχουμε copy pass, έχουμε βάλει αβαθή τάφροι, κοίλα ρείθρα, κυβοτοιδή ρείθρα, τάφροι συνεχείας, στραγγιστήρια, χωρίς να λένε πόσα νερά υπάρχουν ούτε υπόγεια ούτε εμφανή. Ούτε για τις επιφάνειες δεν γράφουνε.

Επίσης δεν έχουνε κάνει μελέτη για κυκλοφοριακό φόρτο. Έχουνε κάνει μία υποτυπώδη μελέτη μέσω google earth με σταθερή ταχύτητα, ούτε πόση ταχύτητα γράφει.

Αυτά, όλη η μελέτη, πιστεύω ότι είναι λάθος, πιστεύω ότι πρέπει να γίνει σελίδα – σελίδα, κομμάτι – κομμάτι καλλίτερη μελέτη και να γίνει μέρος – μέρος ο δρόμος, να διορθώνουνε επιτόπου τα λάθη τους. Γιατί εάν γίνει αυτό το έργο μέσα σε πέντε χρόνια; Θα τραβήξει πολύ περισσότερα. Δεν λένε ούτε καν ποια εποχή θα γίνει. Δηλαδή θα το κάνουν άνοιξη; Θα το κάνουν καλοκαίρι; Θα το κάνουν χειμώνα; Με ποιο ρυθμό θα το φτιάξουνε; Και που θα πηγαίνει όλη αυτή η κίνηση σ' αυτά τα πέντε χρόνια; Αν γίνει κάποιο ατύχημα; Θα πάμε με ελικόπτερο;

Αυτά. Έχω βρει πολλά λάθη, δεν προλαβαίνω να τα πω όλα.

Ευχαριστώ. Γεια σας. Αλλά είμαι υπέρ του δρόμου να φτιαχτεί αλλά να φτιαχτεί με όραμα εκατό χρόνων μετά.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε κ. Αλλοίμονο.

Υπάρχει άλλος από τα μέλη της Επιτροπής που θέλει να πάρει το λόγο; Δεν βλέπω κανέναν άλλο.

Το Σώμα συναινεί να δώσουμε για πέντε λεπτά το λόγο στον κ. Στέφανο; Θέλετε κι εσείς κ. Γυφτέα;

Ελάτε κ. Στέφανε.

Ακολούθως παίρνοντας το λόγο ο κ. Κουνιάδος αναφέρεται περιληπτικά στις θέσεις και στις προτάσεις της "Οικολογικής Κίνησης Καλαμάτας" σχετικά με το θέμα, τις οποίες τις καταθέτει και γραπτώς και έχουν ως εξής:

**Οι θέσεις και προτάσεις της  
ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ  
για το δρόμο Καλαμάτα - Ριζόμυλο**

Στην ουσία η διαβούλευση για τη ΜΠΕ του δρόμου Καλαμάτα – Ριζόμυλος υποβιβάστηκε και προτάχθηκε στην πράξη για συζήτηση η οριζοντιογραφία του δρόμου Καλαμάτα – Μεσσήνης, που έγινε το «μήλον της έριδος», λόγω της αντίθεσης του Δήμου Καλαμάτας για την χάραξη και τη χρήση του δρόμου Καλαμάτα – Μεσσήνη.

Όσον αφορά λοιπόν στο θέμα Καλαμάτα – Μεσσήνη οι θέσεις και προτάσεις της ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ είναι οι εξής:

Η Καλαμάτα έχει Περιφερειακό δρόμο με 5 εισόδους και εξόδους, προς όλα τα κεντρικά σημεία της πόλης από ανατολάς προς δυσμάς έως τα πρώτα Διόδια του ΜΟΡΕΑ και από εκεί προς Μεσσήνη και Ριζόμυλο.

Εμείς λοιπόν προτείνουμε ο δρόμος Ριζόμυλος – Μεσσήνη -Καλαμάτα να έχει απόληξη, μέσω της αξιοποίησης του Εθνικού Δρόμου στα διόδια προς τον Περιφερειακό της Καλαμάτας και ανατολικά στη Λακωνική μέχρι τον κόμβο Φωτεινής.

Θεωρούμε επίσης απαραίτητη την κατάργηση των ανωτέρω διοδίων του ΜΟΡΕΑ, ώστε να διευκολύνεται οικονομικά η προτεινόμενη σύνδεση.

Αυτή είναι η καλύτερη και πληρέστερη πρόταση, αντί της προτεινόμενης στο συνημμένο σχέδιο οριζοντιογραφίας που έχει όδευση από την ΝΕΑ ΕΙΣΟΔΟ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ, που είναι ΜΙΑ ΕΙΣΟΔΟΣ σε έναν αστικό δρόμο.

Επίσης, σημειώνουμε ότι η ευθεία Ασπρόχωμα – Μεσσήνη καθώς και η ΝΕΑ ΕΙΣΟΔΟΣ θα εξυπηρετούν τοπικές κινήσεις και τις ανάγκες των λειτουργούντων επιχειρήσεων.

Απαλλάσσεται έτσι το έργο Καλαμάτα – Ριζόμυλος, από το βάρος των απαλλοτριώσεων.

Τέλος, η χάραξη από Καλαμάτα - Ριζόμυλος και αντίστροφα αποφεύγει την εισροή μέσα στην πόλη από τη ΝΕΑ ΕΙΣΟΔΟ, αστικό δρόμο και αποτρέπονται έτσι οι διαμπερείς κυκλοφορίες που δημιουργούν προβλήματα στην πόλη της Καλαμάτας, από τις οδεύσεις που προέρχονται από τη νότια Μεσσηνία. Δηλαδή όλη η κίνηση σε ένα σημείο, ενώ ο Περιφερειακός έχει 5 εισόδους - εξόδους.

Η προτεινόμενη τεχνική μελέτη του κόμβου Ασπροχώματος (Ζαφείρη) δημιουργεί κυκλοφοριακό άγχος και υποβιβάζει τον Περιφερειακό της Καλαμάτας εντελώς.

Για την κατασκευή του Περιφερειακού της Καλαμάτας που είναι απόληξη του Εθνικού Δρόμου Αθήνα – Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα έχουν διατεθεί περίπου 200 εκατομμύρια ΕΥΡΩ και η σημερινή κυκλοφορία του είναι ΜΗΔΕΝΙΚΗ, σε σχέση με τις δυνατότητες του. Είναι μεγάλη η απορία μας γιατί ο τεχνικός κόσμος απαξιεί τον περιμετρικό της Καλαμάτας.

Προτείνουμε τα ποσά που δεν θα διατεθούν στον κόμβο Ασπροχώματος και άλλων τεχνικών έργων, να διατεθούν για τη βελτίωση της προσβασιμότητας των 5 εισόδων και εξόδων του Περιφερειακού της Καλαμάτας.

Καλαμάτα 17 Ιουνίου 2020

ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ



ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Γυφτέας.

ΓΥΦΤΕΑΣ: Καλησπέρα κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί φίλοι. Είμαι κάτοικος Ασπροχώματος του Δήμου Καλαμάτας και τοπικός σύμβουλος του Ασπροχώματος και γι' αυτό έχω την υποχρέωση να αναφερθώ σχετικά με το δρόμο και τη μελέτη, τη περιβαλλοντική μελέτη αλλά και όλα τα δεδομένα τα οποία άκουσα και απ' ότι μπορώ να κριτικάρω και να καταθέσω τις παρατηρήσεις μου γιατί πιστεύω ότι ένας δρόμος πρέπει να παρέχει ασφάλεια και προστασία στα οχήματα που κυκλοφορούν αλλά ασφάλεια και προστασία στους κατοίκους που μένουν σ' αυτή την περιοχή και στα καταστήματα και στις επιχειρήσεις οι οποίες έχουν αναπτυχθεί στην περιοχή αυτή. Και εν όψη μάλιστα και του καινούργιου σχεδίου πόλης, καταλαβαίνετε τι επιβάρυνση θα έχει αυτή η περιοχή και πως θα πρέπει να ασχοληθούμε περισσότερο και να παρέχουμε μεγαλύτερη ασφάλεια για την περιοχή μας, μαζί με την ανάπτυξη η οποία χρειάζεται αλλά χρειάζεται και η προστασία.

Απ' ότι άκουσα και εάν δεν κάνω λάθος, είναι ότι ο δρόμος από Ζαφείρη προς ποταμό Άρι θα είναι δειχνος, δηλαδή πηγαίνουμε και γυρίζουμε. Καταλαβαίνετε τι γίνεται, ένας κόμβος ο οποίος σχετικά θα φρακάρει σε μία περιοχή. Και όχι μόνο αυτό γιατί δεν έχει μόνο αυτοκίνητα αυτά τα επιβατικά τα οποία κάθε πρωί έχει χιλιάδες αυτοκίνητα τα οποία έρχονται από την επαρχία, από τη Μεσσηνία ολόκληρη αλλά και τη Πελοπόννησο, είναι ότι έχουμε βαριά οχήματα τα οποία εξυπηρετούν το βιοτεχνικό πάρκο, το κέντρο που είναι της βιολογικής μόλυνσης που έχουμε στην περιοχή και που οπωσδήποτε έχουμε τα..., θα το πω έτσι, τα βοθρατζιδικα, τα αυτοκίνητα αυτά τα οποία είναι τεράστια και τα οποία δημιουργούν πάρα πολλούς κινδύνους στην κυκλοφορία. Θα πρέπει και αυτά να ενταχθούν μέσα σ' αυτό το σύστημα.

Έχουμε λοιπόν έναν κόμβο Ζαφείρη και έχουμε τα αυτοκίνητα το ένα πίσω από το άλλο για να πάμε προς το ποταμό Άρι και έχουμε με τον ίδιο τρόπο να έρθουν τα άλλα αυτοκίνητα να μπορούν να μπουν στην είσοδο για να πάνε προς την Καλαμάτα. Ο δρόμος αυτός με αυτές τις προδιαγραφές θεωρώ ότι είναι επικίνδυνος και χρειάζεται οπωσδήποτε αναβάθμιση, χρειάζεται μελέτη, χρειάζεται αυτός να διπλασιαστεί τουλάχιστον. Και απ' ότι άκουσα δεν υπάρχει και παράδρομος. Αλήθεια, πως θα πάνε οι κάτοικοι της περιοχής στα χτήματά τους όταν ο δρόμος αυτός θα έχει μόνο πεζοδρόμια και δεν θα μπορούν να μετακινηθούν και να εξυπηρετηθούν στις επιχειρήσεις τους και τα κτήματά τους.

Το ίδιο λοιπόν συνεχίζει, αφού γίνει ο κόμβος στον ποταμό Άρι, συνεχίζει προς το δρόμο της Μεσσηνίας. Και εκεί πάλι το ίδιο πράγμα. Δηλαδή οι ίδιοι δρόμοι, δεξιά και αριστερά, τεράστιες επιχειρήσεις. Πως θα βγαίνουν και πως θα μπαίνουν; Δεν φωτίζονται, δεν έχει επαρκή φωτισμό. Δηλαδή τα προβλήματα που δημιουργούνται και μαζί όπως σας είπα, με το σχέδιο πόλης θα είναι τεράστια. Και έχουμε και τα αντιπλημμυρικά έργα. Ξέρετε ότι έχουν όλες οι επιχειρήσεις εκεί πλημμυρίσει πάρα πολλές φορές, ξέρετε ότι τα καναλέτα και οι τάφροι δεν λειτουργούν, ξέρετε ότι ο ποταμός Άρις είναι ένα ειδικό καθεστώς που δεν έχει καθαριστεί ποτέ σωστά και μπορεί να πλημμυρίσει ανά πάσα στιγμή το χειμώνα και με τις βροχές τις μεγάλες, ξέρετε ότι δεχόμαστε τεράστιες ποσότητες υδάτων από τον περιφερειακό που έχει γίνει.

Βλέπω δηλαδή αυτό το κομμάτι από του Ζαφείρη μέχρι να φτάσεις τη Μεσσηνή ότι έχει τεράστια προβλήματα, χρειάζεται παρεμβάσεις, χρειάζεται μελέτη, χρειάζεται παρατηρήσεις.

Και γιατί βρε παιδιά, εντάξει, η Κοινότητα Ασπροχώματος έχει ένα συμβούλιο. Δεν έπρεπε να το καλέσουμε εδώ; Δεν έπρεπε να μας ειδοποιήσετε; Δεν έπρεπε κάτι να συμμετέχουμε κι εμείς σ' αυτή την περιοχή; Σ' αυτή ζούμε κάθε μέρα, σ' αυτή αγωνιούμε, σ' αυτή κινδυνεύουμε.

Εμείς θέλουμε να γίνει ο δρόμος αλλά να γίνει με τις προϋποθέσεις αυτές. Χρειαζόμαστε να μεγαλώσει ο δρόμος, να γίνουν παράδρομοι, να γίνει φωτισμός και να ληφθούν μέτρα, είσοδος και έξοδος των επιχειρήσεων και των οχημάτων τα οποία κυκλοφορούν.  
Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε κ. Γυφτέα.  
Ο κ. Αθανασόπουλος.

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, το θέμα που συζητείται, έχει απασχολήσει διαχρονικά πολλούς και πολλές δημοτικές αρχές. Για πρώτη φορά συμμετείχα σε σύσκεψη υπό τον κ. Πτωχό και τον κ. Μαλαπάνη. Και οι τρεις μας, εγώ σαν εκπρόσωπος της τότε μειοψηφίας, ο κ. Μαλαπάνης ως Δήμαρχος, ο κ. Πτωχός ως Δήμαρχος της Μεσσηνίας, είχαμε τότε κατά κάποιον τρόπο συμφωνήσει ως προς την παραλιακή χάραξη ως φέρεται σήμερα να έχει μελετηθεί από τον κ. Κωνσταντακόπουλο.

Μία μόνο παρατήρηση υπό την έννοια των εθνικών οδικών αξόνων ην των τοπικών οδικών αξόνων που οπωσδήποτε θα πρέπει να έχουν αναπτυξιακό χαρακτήρα. Πρώτον, γεννάται το ερώτημα: Στην προκειμένη περίπτωση, σύμφωνα με την πρόταση του Υπουργείου, υπάρχει αυτό; Δεν υπάρχει. Και δεύτερον και κυριότερον, ένας οδικός άξονας εκείνο το οποίο θα πρέπει απαραίτητως να εξασφαλίζει θα είναι η ασφάλεια και των πεζών, των πολιτών, των κινουμένων με αυτοκίνητα, με οποιοδήποτε τροχοφόρο. Στην περίπτωση λοιπόν αυτή, η προτεινόμενη λύση δεν ανταποκρίνεται σε καμία περίπτωση.

Γνωρίζω χιλιοστό προς χιλιοστό την περιοχή. Επιφυλάσσομαι τις επόμενες ημέρες να ζητήσω την παρουσία της κας Κουράκλη και της κας Κυριακοπούλου και οποιουδήποτε έχει αντίληψη επ' αυτού, να επισκεφτούμε το σημείο και να ακούσουν την εναλλακτική πρόταση που εγώ προτείνω, και είναι χάραξη των πέντε λεπτών να την εξηγήσω. Εκεί λοιπόν θα ακούσω της αντιρρήσεις. Εάν διαταραχτεί το στάτους κβο αυτή τη στιγμή ως υπάρχει, εγκυμονεί κινδύνους και για τη βιομηχανική ζώνη και τις βιοτεχνίες οι οποίες δραστηριοποιούνται νοτίως των γραμμών του τραίνου και σε καμία περίπτωση έχω την αίσθηση ότι θα εξυπηρετήσουν καμία σκοπιμότητα. Ενώ υπάρχει εναλλακτική λύση άμεση και πραγματοποιήσιμη. Τις επόμενες ημέρες επιμένω προσωπικά για πολλούς και διαφόρους λόγους, παρά το αντίθετο θα έπρεπε να συμβαίνει για την παραλιακή χάραξη γιατί έχει πρώτον αναπτυξιακό χαρακτήρα γιατί οι δρόμοι δεν χαράζονται ούτε για δέκα χρόνια ούτε για είκοσι, αυτοί οι δρόμοι χαράζονται για να εξασφαλίσουν την προοπτική της αναπτύξεως της Μεσσηνίας για τα επόμενα πενήντα χρόνια. Από κει και πέρα αν υπάρχει μια διαφορά υπό την έννοια του κόστους κατά 50.000.000 δραχμές, εδώ δαπανώνται δισεκατομμύρια σε πολλές περιπτώσεις τα οποία στο τέλος φεύγουν χωρίς ουσία.  
Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ευχαριστούμε.  
Ελάτε κα Κυριακοπούλου.

ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Διάλεξα να μιλήσω τελευταία, να κάνω έτσι μια ανακεφαλαίωση των πραγμάτων. Λυπάμαι που έφυγε ο κ. Αντωνόπουλος γιατί δεν θα ακούσει τις διορθώσεις που θα είχα να του κάνω και λυπάμαι γιατί υποστήριξε τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων γιατί αυτό έχει έρθει, μια μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Όλοι οι προηγούμενοι ομιλητές μαζί και ο τεχνικός κόσμος καταφέρθηκαν εναντίον του προτεινόμενου σχεδιασμού. Δηλαδή, δεν έχει έρθει η υδραυλική μελέτη, δεν έχει έρθει η γεωλογική μελέτη, δεν έχει έρθει μελέτη, προμελέτη, δεν έχει έρθει τίποτα. Έχουν έρθει σχέδια προτεινόμενου σχεδιασμού.

Έτσι λοιπόν είμαστε αναγκασμένοι να ανταποκριθούμε και να γνωμοδοτήσουμε, να γνωμοδοτήσει το Δημοτικό Συμβούλιο πάνω σε ένα προτεινόμενο σχεδιασμό. Αυτό δείχνει την προχειρότητα με την οποία αντιμετωπίζεται αυτός ο δρόμος, τον οποίο όλοι λέμε ότι τον θέλουμε πάρα πολύ και είναι αναπτυξιακός. Είναι σίγουρα αναπτυξιακός γι' αυτό λοιπόν και ήταν απαίτηση ετών.

Θέλαμε έναν γρήγορο δρόμο να έρχεται, να συνδέει τη νοτιοδυτική Μεσσηνία με το αεροδρόμιο και με την Καλαμάτα, έτσι ώστε και τουριστικά να αναπτυχθεί όλη η περιοχή και όλος ο νομός αλλά και οι μετακινήσεις. Είμαστε ένας νομός του πρωτογενούς τομέα. Όλη η

παραγωγή μας, όλα τα είδη, όλα ότι εξάγουμε, γρήγορα και ασφαλέστατα να φτάνουν στον προορισμό τους. Άρα λοιπόν αυτό ζητήσαμε, έναν γρήγορο δρόμο.

Είμαι σίγουρη ότι όλοι καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι αυτό που είδαμε σήμερα, αυτό που έχει έρθει, μόνο γρήγορος δεν είναι ένας δρόμος. Ξεκινάει, που να το πεις και να σε πιστέψουνε, μέσα από το σχέδιο πόλης ενός οικισμού, ούτε δημοτικός δρόμος δηλαδή να είναι μεγαλύτερο πλάτος θα είχε, ξεκινάει με φόρτο τεράστιο, φανταστείτε που θα καταλήγει όλος αυτός ο φόρτος από τον ... (δεν ακούγεται) δρόμο που θα έρχεται από τον Ριζόμυλο. Που θα καταλήγει; Σε ένα δρόμο διπλής κατεύθυνσης μέσα σε έναν οικισμό.

Το παραβλέπω. Προχωράμε λοιπόν, πάει το υπομήμα ΙΙ, στη βιομηχανική περιοχή της Καλαμάτας. Εκεί, δεν τίθεται θέμα, δεν υπάρχει περίπτωση μελετητής να εγκρίνει ποτέ, να πάρει έγκριση για τριπλή λωρίδα κυκλοφορίας όπου η μία θα είναι λωρίδα πολλαπλών χρήσεων. Δεν παίρνει έγκριση από το Υπουργείο αυτός ο δρόμος. Τουτέστιν, τι γίνεται; Αλλάζουμε, τοπογραφούμε περισσότερο εύρος δρόμου για να φτιάξουμε παράπλευρη οδό για να μπαίνουνε, να εξυπηρετούνται και οι επιχειρήσεις και οι παρόδιες ιδιοκτησίες. Φτιάχνουμε λοιπόν παράπλευρο δρόμο. Για να φτιάξω παράπλευρο δρόμο πάει να πει ότι τοπογραφώ όλες ιδιοκτησίες και απαλλοτριώνω μεγαλύτερες ιδιοκτησίες. Αυτό όμως δεν είναι το οριστικό εύρος απαλλοτριώσεων που σήμερα υποτίθεται συζητάμε εδώ και που επιτάσσει ο νόμος 4014. Είναι άλλη μία προχειρότητα.

Στα συνοδευτικά, πάμε σε άλλο ένα θέμα που αναδεικνύεται η προχειρότητα σ' αυτόν τον προτεινόμενο σχεδιασμό. Λέει ότι τα συνοδευτικά σχέδια δεν έχουν χαρακτηριστικές διατομές σε συγκεκριμένες θέσεις. Έχει κάθε υπομήμα τυπικές διατομές. Αυτό είναι που μας είπε ο κ. Αντωνόπουλος ότι είναι έτοιμα, όλες οι μελέτες είναι εδώ, όλες οι εγκρίσεις; Και εγώ αναρωτούμαι, πείτε ότι δεν είμαι μηχανικός. Ο άλλος δρόμος ο παραλιακός, ξεκίνησε το 2005 και κατέληξε να εγκριθεί το 2013. Ως δια μαγείας ένας δρόμος που απλά δεν έχουμε ούτε τοπογραφικά, γιατί άμα βγείτε όπως είπε ο κ. Αθανασόπουλος έξω τώρα, τα επικείμενα αυτά που δείχνουν τα σχέδια, δεν υπάρχουν, υπάρχουν πολλά περισσότερα. Υπάρχουν μάνδρες, υπάρχουν επιχειρήσεις, υπάρχουν σπίτια που απαλλοτριώνονται τα οποία δεν φαίνονται όμως στα σχέδια. Άρα έχουμε δουλέψει σε λάθος τοπογραφικό υπόβαθρο.

Να μην συζητήσω το ότι κόβουμε τη σιδηροδρομική γραμμή τέσσερις φορές, γιατί πολύ ευγενικά το εισηγήθηκε η κα Κουράκλη ότι θα κάνουμε παράκαμψη. Να μη συζητήσουμε για τις υπόγειες διαβάσεις και τις επιχώσεις που θα δημιουργηθούν.

Όλα αυτά είναι προβλήματα αυτής εδώ της πρότασης. Είναι μία πρόταση, όπως είπε ο Περιφερειάρχης, μια γραμμή πάνω στο χάρτη. Αυτό ακριβώς είναι. Και αύριο το πρωί να ξεκινήσει, δεν έχετε διαβάσει μου φαίνεται τη διακήρυξη του ΣΔΙΤ τι γράφει. Γράφει συγκεκριμένα, «θα ξεκινήσεις από τον κόμβο του Ζαφείρη, θα προχωρήσεις εκεί, θα πας εκεί». Αυτές τις εναλλακτικές προτάσεις, είναι άλλες προτάσεις, είναι άλλες μελέτες. Δεν μπορούνε να μπουν στο συγκεκριμένο ΣΔΙΤ. Αυτό που είπε ο κ. Αντωνόπουλος που έλεγε «είναι εναλλακτικό», όχι, δεν είναι εναλλακτική. Οι εναλλακτικές λύσεις που θα φέρουν οι πέντε προκρινόμενες εταιρείες, είναι ψιλομετακινήσεις. Εδώ δεν μιλάμε για ψιλομετακίνηση, είναι άλλη μελέτη, είναι να πάμε στην παραλιακή χάραξη και ακόμα και στην παραλιακή χάραξη που είναι εγκεκριμένη και υπάρχει, το να μετακινηθούμε λίγο πιο δω, λίγο πιο κει, λίγο να το μικρύνουμε, λίγο να το... είναι άλλη μελέτη, αυτό πρέπει να το καταλάβετε. Και το συγκεκριμένο ΣΔΙΤ δεν αφορά κάτι τέτοιο. Είναι τελειώς, είναι καθορισμένο, είναι αυτό που είδατε. Πάνω σ' αυτό έχουμε ελαφρές μετατοπίσεις. Αυτό θα μελετηθεί, θα περάσει απ' όλα τα στάδια, όλες τις μελέτες, θα εγκριθούν και θα προχωρήσουμε στα επόμενα στάδια. Αν λοιπόν πιστεύετε ότι το 2021 αυτό το πράγμα θα δημοπρατηθεί ως έργο, πιστεύω ότι είμαστε μακριά νυχτωμένοι. Και δεν θέλω να ζήσω πάλι τις στιγμές του Καλαμάτα – Τσακώνα – Τρίπολη – Κόρινθος που εγκαινιάσαμε ωραιότατα έναν δρόμο το 2001, έπεσε ο δρόμος και τον χρυσοπληρώσαμε για να 'ρθούμε μετά πιο ώριμοι εμείς και πιο ώριμες μελέτες για να φτιάξουμε αυτόν τον δρόμο που έχουμε τώρα.

Θα ήθελα τελειώνοντας να πω ότι εμείς είμαστε σήμερα εδώ στη Διαβούλευση για να πούμε στο Δημοτικό Συμβούλιο μεθαύριο, να πει «ΟΧΙ», ένα ηχηρό «ΟΧΙ» σ' αυτό τον προτεινόμενο σχεδιασμό. Γιατί εάν εμείς που αυτή τη στιγμή έχουμε τις τύχες του λαού της Μεσσηνίας στα

χέρια μας, πούμε «ναι με αλλά, να προτείνουμε κι αυτό, να προτείνουμε και το άλλο, με μια παραλλαγή μήπως»... Δεν είναι έτσι τα πράγματα, δεν γίνονται τα έργα έτσι στη Ελλάδα. Ξεκινάμε «Αυτό, το θέλεις;» «Όχι». Θα αναγκαστεί το Υπουργείο να ακούσει τι θέλει η Μεσσηνία. Η Μεσσηνία έχει απαντήσει «ΟΧΙ». Τελείωσε. Δεν έχουμε τίποτε άλλο. Και δεν μπορώ να καταλάβω την πρεμούρα κάποιων υπηρεσιών παραγόντων να κατεβαίνουν, να εισηγούνται ότι ντε και καλά έχουνε δίκιο και ότι αυτό είναι μία ορθή λύση. Λυπάμαι πάρα πολύ αλλά το Δημοτικό Συμβούλιο πρέπει κατηγορηματικά να πει «ΟΧΙ» στην κατασκευή αυτού το εκτρώματος.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ο κ. Λύρας, ο Πρόεδρος της Κοινότητας Καλαμάτας.

ΛΥΡΑΣ: Κύριε Δήμαρχε, κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί φίλοι, ώδινεν όρος και έτεκεν μυν.

Και αυτό πρώτα απ' όλα για τη μικρή συμμετοχή της Δημόσιας Διαβούλευσης για ένα τεράστιας σημασίας για την ανάπτυξη της Μεσσηνίας έργο και δεύτερον όσον αφορά τον μη ενθουσιασμό από τους παριστάμενους για την υφιστάμενη μελέτη. Εγώ δεν θα ήθελα να μπω επί της ουσίας, θα ήθελα μόνο να πω ότι το 2016, το Δημοτικό Συμβούλιο της Καλαμάτας αποφάσισε ότι ήταν υπέρ κάποιας άλλης πρότασης που ήταν τότε στη δημόσια συζήτηση. Προηγήθηκε η γνωμοδότηση η Κοινότητας Καλαμάτας θετικά για το δρόμο της παραλιακής λεγόμενης χάραξης. Σήμερα δεν έχουμε τη δυνατότητα. Ως Κοινότητα Καλαμάτας δεν μπορούμε να γνωμοδοτήσουμε διότι δεν μας αφορά, δεν έρχεται στην πόλη της Καλαμάτας ο συγκεκριμένος δρόμος. Αυτή είναι η αγωνία η δική μας αυτή τη στιγμή, το ότι ένας τόσο σημαντικός δρόμος δεν μπορεί να μην επικοινωνεί με το βόρειο, το κεντρικό και το νότιο σημείο της πόλης, της πόλης, της πρωτεύουσας του νομού που αυτή θα δώσει στο δρόμο και αυτή θα πάρει και από το δρόμο.

Θεωρούμε λοιπόν ότι είναι επιβεβλημένο όχι πολιτικά, όχι τεχνικά, ηθικά το καθήκον του Προέδρου της Κοινότητας Καλαμάτας να θέσει το συγκεκριμένο θέμα στο συμβούλιο της Κοινότητας Καλαμάτας που θα συνεδριάσει την προσεχή Δευτέρα. Εκεί θα γνωμοδοτήσουμε ως μη οφείλουμε υπηρεσιακά και θα εκφράσουμε την άποψή μας ότι η Κοινότητα Καλαμάτας, η ίδια η Καλαμάτα θα πρέπει να συνδεθεί με το μέλλον της Μεσσηνίας.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Κι εμείς ευχαριστούμε.

Από τα μέλη της Επιτροπής θέλει κάποιος να δευτερολογήσει; Όχι.

Λοιπόν, συνάδελφοι, όλες οι προτάσεις σας παρακαλώ πολύ να σταλούν ηλεκτρονικά στη γραμματεία του Δημοτικού Συμβουλίου. Θα καταχωρηθούν οι προτάσεις που θα στείλετε στη γραμματεία του Δημοτικού Συμβουλίου και θα πάνε στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Λύεται η συνεδρίαση.

Η Δημοτική Επιτροπή Διαβούλευσης Καλαμάτας με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη της το άρθρο 76 του Ν. 3852/2010

### **Ι α β β ά ζ ε ι**

**στο Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμάτας όλες οι γνώμες επί του θέματος «Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) του έργου: "Οδικός άξονας νοτιοδυτικής Πελοποννήσου, τμήμα Καλαμάτα – Ριζόμυλος"», όπως αυτές κατατέθηκαν κατά τη διάρκεια της συζήτησης του θέματος και έχουν αναλυτικά καταχωρηθεί παραπάνω.**

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

## Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Πολίτης Δημήτριος

### ΤΑ ΜΕΛΗ

- 1) Αλλοίμονος Σωτήρης
- 2) Αντωνόπουλος Μιχαήλ
- 3) Γκραϊκής Παύλος
- 4) Καλογερόπουλος Θεόδωρος
- 5) Κατσιώλης Όθωνας
- 6) Μαντουβάλου Μαρία
- 7) Μπαγατέλας Σταύρος - Δρακούλης
- 8) Παρασκευόπουλος Ευάγγελος
- 9) Πατσαρίνος Νίκος
- 10) Σκούρας Γεώργιος
- 11) Σπαράγγης Ευάγγελος
- 12) Τούντα Ειρήνη
- 13) Τσώλης Ηλίας

### Ακριβές Απόσπασμα

### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΟΛΙΤΗΣ**  
**ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**

Η Γραμματέας

Παναγιωτοπούλου Όλγα



ΑΡΧΗ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΠΑΡΑΡΤΗΣΗΣ

ΤΕΛΟΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΠΑΡΑΡΤΗΣΗΣ

ΟΔΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΜΕΣΣΙΝΗ (ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ)

ΕΠΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΟΔΟΥ

ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΜΕΣΣΙΝΗ (ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ)

ΕΠΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΟΔΟΥ

2. ΑΣΠΡΟΧΟΡΑ - ΜΕΣΣΙΝΗ

1. ΚΑΛΑΜΑΤΑ - ΑΣΠΡΟΧΟΡΑ

3. ΠΑΡΑΚΑΝΗ ΜΕΣΣΙΝΗΣ

ΟΔΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΜΕΣΣΙΝΗ (ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ)

4. ΜΕΣΣΙΝΗ - ΡΙΖΟΜΥΘΗ

ΜΕΣΣΙΝΗ

ΠΡΟΣΚΑΝΗ ΜΕΣΣΙΝΗΣ (ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ)

ΣΟΥΛΙΟΥΣΣΗ - ΡΙΖΟΜΥΘΗ

ΑΣΠΡΟΧΟΡΑ

ΜΟΡΕΑΣ

ΚΑ

ΕΠΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΟΔΟΥ

ΕΠΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΟΔΟΥ

Ρ. ΜΟΥΔΕΛΛΗ

ΑΥΤΟΔΙΕΓΑΣΤΟ

ΝΑ