

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ**ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ****ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ 03/2012****ΑΠΟΦΑΣΗ 11/2012**

Στην Καλαμάτα σήμερα, **την 24^η Φεβρουαρίου 2012, ημέρα Παρασκευή και ώρα 13:00** στο Δημαρχιακό Κατάστημα της οδού Αριστομένους 28, συνέρχεται στην 3η/2012 συνεδρίαση η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου Καλαμάτας, μετά την υπ' αριθμ. πρωτ. 9290/20-2-2012 πρόσκληση του κ. Προέδρου, που επιδόθηκε σύμφωνα με το νόμο.

Παραβρίσκονται στη συνεδρίαση αυτή ο κ. Χρήστος Ριζάς, Αντιδήμαρχος Καλαμάτας, Πρόεδρος της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής και από τα τακτικά μέλη οι κ.κ. 1) Αθανασόπουλος Κων/νος, 2) Δημόπουλος Δημήτριος, 3) Δικαιουλάκος Βασίλειος, 4) Μανδηλάρης Ιωάννης και 5) Νιάρχος Αναστάσιος.

Δεν παραβρίσκονται αν και κλήθηκαν νόμιμα τα τακτικά μέλη κ.κ.: 1) Αδαμόπουλος Ιωάννης, 2) Καραγιάννης Ανδρέας και 3) Μωρακέας Σπυρίδωνας.

Στη συνεδρίαση παραβρίσκεται επίσης ο επικεφαλής της δημοτικής παράταξης "ΔΙΚΤΥΟ ΕΝΕΡΓΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ" κ. Μπεχράκης Σταμάτης.

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 μελέτης με τίτλο «Ανάπλαση οδικού άξονα Φαρών στην Καλαμάτα».

Το Τμήμα Μελετών της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου με την υπ' αριθμ. 9157/20-2-2012 εισήγησή του υποβάλει στο Δημοτικό Συμβούλιο την υπ' αρ. 157/2011 μελέτη με τίτλο «Ανάπλαση οδικού άξονα Φαρών στην Καλαμάτα», προϋπολογισμού 1.977.898,46 € με ΦΠΑ για την έγκρισή της.

Η συνημμένη στην παραπάνω εισήγηση τεχνική έκθεση έχει αναλυτικά ως εξής:

Τ Ε Χ Ν Ι Κ Η Ε Κ Θ Ε Σ Η

1. Γ Ε Ν Ι Κ Α

Η Οδός Φαρών, με κατεύθυνση τον άξονα Βορρά – Νότου, αποτελεί έναν από τους βασικότερους ευθύγραμμους οδικούς άξονες της Καλαμάτας, που συνδέουν το κέντρο της πόλης με το λιμάνι και γενικότερα την παραλιακή ζώνη. Έχει μήκος 2.080 μέτρα και είναι ένας από τους παλαιότερα διανοιγμένους δρόμους της πόλης.

Ο παραπάνω δρόμος, ο οποίος μέχρι το ύψος της οδού Βασιλίσσης Όλγας είναι οδός μονής κατεύθυνσης κυκλοφορίας (με κατεύθυνση προς το νότο) και από εκεί και κάτω διπλής, έχει πλάτος οδοστρώματος που ποικίλλει από 6 μέτρα στο στενότερο τμήμα του, έως και 14 μέτρα στα ευρύτερα σημεία του (νότια της οδού Βασιλέως Κων/νου).

Είναι επίσης ο δρόμος, όπου ταυτόχρονα συνυπάρχει η αμιγής κατοικία αποτελούμενη από παλιές και μεγάλες πολυκατοικίες, με το εμπόριο σε επίπεδο μικρών επιχειρήσεων, κυρίως αυτές της παροχής υπηρεσιών (εταιρείες ταχυμεταφορών, εστίασης, βενζινάδικα, κ.λπ.).

Αποτελεί επίσης καθημερινά και τον χώρο στον οποίο διακινείται σημαντικός πληθυσμός των κατοίκων της πόλης, ταυτόχρονα με μεγάλη σε αριθμό διέλευση αυτοκινήτων, γεγονός το οποίο δημιουργεί και πολλά λειτουργικά προβλήματα, όπως:

- κυκλοφοριακή συμφόρηση και άναρχη στάθμευση (κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες),
- θόρυβο,
- δυσχέρεια στην αστική συγκοινωνία,
- αυξημένη επικινδυνότητα κατά τη διέλευση των πεζών,
- έλλειψη πρασίνου και αστικού εξοπλισμού κ.ά.

2. Α Ν Τ Ι Κ Ε Ι Μ Ε Ν Ο Τ Η Σ Μ Ε Λ Ε Τ Η Σ Κ Α Ι Σ Κ Ο Π Ο Σ

Με την παρούσα μελέτη επιδιώκεται αφενός μεν η διεύρυνση του δυτικού πεζοδρομίου της οδού Φαρών από το ύψος της οδού Αριστοτέλους μέχρι την οδό Ναυαρίνου, έτσι ώστε να παρέχεται η δυνατότητα της ασφαλούς και άνετης κίνησης των πεζών, και αφετέρου η ανακατασκευή και διαπλάτυνση του νότιου πεζοδρομίου της οδού Πλάτωνος, από την Φαρών έως την συμβολή της με το ανατολικό πεζοδρόμιο της οδού Αριστομένους.

Το συνολικό μήκος της ανάπλασης ανέρχεται σε **1.200** μέτρα. Από αυτά, τα **950** μέτρα αφορούν την ανάπλαση της οδού Φαρών και τα υπόλοιπα **250** μέτρα αυτήν της οδού Πλάτωνος.

Σύμφωνα με την αρχιτεκτονική μελέτη, περιορίζεται το πλάτος του σημερινού οδοστρώματος στους προαναφερθέντες δρόμους κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να εξασφαλίζεται για μεν την οδό Φαρών μία λωρίδα ανά κατεύθυνση πλάτους 3,5 μέτρων για τη διέλευση αυτοκινήτων, μικρών φορτηγών διανομής εμπορευμάτων και λεωφορείων, για δε την Πλάτωνος που είναι χαρακτηρισμένη ως μονόδρομος, δύο λωρίδες κυκλοφορίας στην ίδια πάντα κατεύθυνση (ανατολή – δύση) πλάτους 3 μέτρων.

Έτσι λοιπόν με βάση τα δεδομένα, το πλάτος του δυτικού πεζοδρομίου σε όλο το μήκος της Φαρών θα ανέλθει κατά μέσο όρο σε 5 μέτρα, από περίπου 3,25 – 3,30 που είναι σήμερα, στην δε Πλάτωνος το μέσο πλάτος του νέου πεζοδρομίου θα κυμαίνεται από 3 μέτρα κατ' ελάχιστο έως 4 μέτρα, με εξαίρεση το τμήμα μπροστά από το ΙΚΑ, όπου το πλάτος του πεζοδρομίου θα φτάσει και τα 8 μέτρα.

Σε όλα τα διευρυμένα πεζοδρόμια και σε κάθε Οικοδομικό Τετράγωνο, προβλέπονται από την μελέτη εσοχές πλάτους 2,10 μ για την στάθμευση επιβατικών οχημάτων, αυτοκινήτων διανομής εμπορευμάτων και οχημάτων ΑμεΑ. Στις γωνίες των Οικοδομικών Τετραγώνων τα πεζοδρόμια θα είναι πιο πεπλατυσμένα, ιδιαίτερα σε αυτά όπου θα υπάρχουν διαβάσεις πεζών και υπόγειοι κάδοι απορριμμάτων. Στα σημεία αυτά το πλάτος του πεζοδρομίου θα φτάνει μέχρι και τα 7 μέτρα.

Το έργο αφορά σε επιφάνειες συνολικού εμβαδού **5.800μ²** για τα διευρυμένα πεζοδρόμια και **1.270μ²** για τις θέσεις στάθμευσης σε εσοχή, εκτός του οδοστρώματος της οδού Φαρών και Πλάτωνος και των συναρμογών τους με τους κάθετους σε αυτούς δρόμους, που καταλαμβάνουν επιφάνεια περίπου **11.000μ²** (προσαρμογή οδοστρώματος σε σχέση με τα νέα υψόμετρα που θα προκύψουν από την επέκταση των πεζοδρομίων και οι συναρμογές τους με τους κάθετους δρόμους).

Όλη η παρέμβαση έχει σχεδιαστεί, με κριτήριο την αναβάθμιση του εμπορικού κέντρου της πόλης και τη βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας, τόσο των καταστημάτων όσο και των λοιπών λειτουργιών, αλλά πρωτίστως την εξυπηρέτηση των πολιτών. Ένα δεύτερο κριτήριο έχει σχέση με την ενοποίηση όλων των αναπλάσεων που έχουν πραγματοποιηθεί έως τώρα στο κέντρο της πόλης και το παραλιακό μέτωπο, έτσι ώστε στο σύνολό τους να λειτουργούν όλες ως μια ενιαία ζώνη αναψυχής, πρασίνου, περιπάτου και στάσης των κατοίκων και τουριστών, ιδιαίτερα μετά την μεγάλη αύξηση προσέλευσης κρουαζιεροπλοίων στην πόλη μας.

Προς τούτο οι απαιτούμενες παρεμβάσεις που πρέπει να γίνουν είναι οι εξής :

- Διαπλάτυνση και διαμόρφωση του δυτικού πεζοδρομίου της οδού Φαρών από την Αριστοτέλους έως την Ναυαρίνου και του νότιου πεζοδρομίου της οδού Πλάτωνος, από την συμβολή της με την Φαρών έως την οδό Αριστομένους.
- Επανασχεδιασμός και καθορισμός νέας διατομής της οδού Φαρών (λωρίδες κυκλοφορίας και στάθμευση), με ανακατασκευή του οδοστρώματος, αφού με την νέα πρόταση το δυτικό πεζοδρόμιο μεγαλώνει σε βάρος του σημερινού οδοστρώματος κατά 2 περίπου μέτρα στα στενότερα σημεία και 4,10 μέτρα στις άκρες του.
- Αντικατάσταση του υπάρχοντος δικτύου Ηλεκτροφωτισμού και στις δύο πλευρές των δρόμων με την τοποθέτηση ιστών και φωτιστικών σωμάτων νέας τεχνολογίας, σε διάταξη ζιγκ – ζαγκ και σε απόσταση αζονικά 25 περίπου μέτρων μεταξύ τους.
- Φύτευση κατάλληλων δέντρων για σκίαση με μέση απόσταση μεταξύ τους τα 8,5 μέτρα και δημιουργία νέου σύγχρονου δικτύου άρδευσης.

- Μετατόπιση των υφιστάμενων φρεατίων ομβρίων υδάτων και κατασκευή νέων στις ίδιες θέσεις ή και οπουδήποτε αλλού απαιτηθεί, για την καλύτερη απορροή, κυρίως των ομβρίων της Φαρών.
- Κατασκευή υπόγειων κάδων μεγάλης χωρητικότητας και σε τέτοια σημεία, ώστε να μην εμποδίζεται η διέλευση των πεζών και ΑμεΑ.
- Προμήθεια όλων των απαιτούμενων στοιχείων αστικού εξοπλισμού πόλης, όπως καθιστικά – παγκάκια, κάδοι μικροαπορριμμάτων, κινητά φυτοδοχεία, βρύσες πόσιμου νερού σε επιλεγμένα σημεία, πυροσβεστικοί κρουνοί κ.λπ, τα οποία τοποθετούνται υποχρεωτικά εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.

3. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ – ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

α. Δυτικό Πεζοδρόμιο Οδού Φαρών

Από τη μελέτη προβλέπεται η διαπλάτυνση του δυτικού πεζοδρομίου της οδού Φαρών, από την οδό Αριστοτέλους έως την οδό Ναυαρίνου, με μέσο πλάτος 5 μέτρα, και δημιουργία 125 περίπου θέσεων στάθμευσης σε εσοχή πλάτους 2,1 μέτρων. Τα δάπεδα των θέσεων στάθμευσης γενικά θα είναι κατασκευασμένα από έγχρωμο βιομηχανικό δάπεδο με «χτενιστή» τελική επιφάνεια. Οι θέσεις που προβλέπονται αφορούν σε επιβατικά αυτοκίνητα, μεσαίου μεγέθους οχήματα διανομής εμπορευμάτων και σε οχήματα ΑμεΑ.

Το εναπομένον πλάτος καθαρής ασφάλτου από κράσπεδο σε κράσπεδο που θα προκύψει από την μελέτη θα είναι της τάξεως των 7 μέτρων για τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας (3,5 + 3,5 ανά κατεύθυνση), συν 2 επιπλέον μέτρα για στάθμευση στο ανατολικό πεζοδρόμιο.

Σύμφωνα πάντα με τη μελέτη, πάνω στο διευρυμένο πεζοδρόμιο προβλέπεται να γίνουν επιστρώσεις με έγχρωμες πλάκες τσιμέντου με αδρή πάνω επιφάνεια (από πολύ ψιλή μαρμαροψηφίδα), σε αποχρώσεις του καφέ - μπλε, ανοικτού μπορντό – μοβ και λευκού – πράσινου, σύμφωνα με τον κάρναβο του σχεδίου. Επίσης, προβλέπονται εγκάρσιες ως προς το πεζοδρόμιο ζώνες - φιλέτα πλάτους 0,25 μέτρων και ελεύθερου μήκους (όσο το πλάτος του πεζοδρομίου) από λευκό «χτυπητό» μάρμαρο Καβάλας ή Πάρνωνα. Ομοίως, γύρω από τις θέσεις φύτευσης των δέντρων προβλέπονται περιμετρικές ζώνες με ολόσωμα μάρμαρα της ίδιας προέλευσης πλάτους 0,1 και μήκους 1,2 μέτρων, με εσωτερικό αυλάκι – εσοχή για μελλοντική τοποθέτηση εσχαρών.

Όσον αφορά το «πράσινο» όπως φαίνεται και από την μελέτη, τουλάχιστον για το δυτικό πεζοδρόμιο της Φαρών προτείνεται η δημιουργία γραμμικής δεντροστοιχίας, με μεγάλα δέντρα τοποθετημένα αξονικά σε απόσταση 8,5 μέτρων μεταξύ τους. Τα δέντρα τοποθετούνται μέσα σε λάκκους φύτευσης διαστάσεων 1x1 μέτρο, πάνω στους οποίους θα τοποθετηθούν μελλοντικά μαντεμένιες σχάρες δύο (2) τεμαχίων, στο ίδιο επίπεδο με την προτεινόμενη πλακόστρωση.

Σε όλο το μήκος του δυτικού πεζοδρομίου και εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών (πλάτους 1,5 μέτρα), ιδιαίτερη έμφαση έχει δοθεί στα ΑμεΑ με την κατασκευή οδηγού «όδευσης τυφλών» πλάτους 0,4 μέτρων σε απόχρωση «ανοικτού γκρι», καθώς επίσης και στην κατασκευή των απαραίτητων κεκλιμένων επιπέδων (ραμπών πρόσβασης από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο), πλάτους 2 μέτρων. Τέλος σε κάθε θέση στάθμευσης ΑμεΑ έχει προβλεφθεί η κατασκευή ράμπας απευθείας ανόδου στο παρακείμενο πεζοδρόμιο, καθαρού πλάτους 1,2 μέτρων, με αντιολισθηρό δάπεδο από τετράγωνα πλάκες ημίλευκου «γραμμωτού μαρμάρου, με ευθείες αυλακώσεις στην πάνω τους επιφάνεια.

β. Νότιο Πεζοδρόμιο Οδού Πλάτωνος

Ισχύουν τα ίδια με τα αντίστοιχα για τα πεζοδρόμια της οδού Φαρών, όπως ο ίδιος κάρναβος σχεδίων και αποχρώσεων, στάθμευση οχημάτων σε εσοχή, δημιουργία κεκλιμένων επιπέδων ΑμεΑ και διαβάσεων πεζών, κατασκευή υπόγειων κάδων απορριμμάτων και φυσικά δημιουργία διαμήκους δεντροστοιχίας, στα τμήματα που το πλάτος των πεζοδρομίων μας το επιτρέπει.

Καλαμάτα 31 / 01 / 2012
Ο συντάξας μηχανικός
Παναγ. Δημ. Νασόπουλος
Αρχιτέκτων Μηχανικός
Γεώργιος Σπυρόπουλος
Πολιτικός Μηχανικός

Επί της ανωτέρω μελέτης η Δημοτική Ενότητα Καλαμάτας με την υπ' αριθμ. 11/2012 απόφασή της ενέκρινε την παραπάνω εισήγηση της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών, την οποία απέστειλε στο Δήμο Καλαμάτας με το υπ' αριθμ. πρωτ. 10038/23-2-2012 έγγραφό της.

Εισηγούμενος το θέμα ο κ. Πρόεδρος αναφέρει τα εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Το γνωρίζετε ήδη και αυτό το θέμα, είναι ένας πεζόδρομος ο οποίος ξεκινάει από την οδό Ναυαρίνου, φτάνει μέχρι την οδό Πλάτωνος, στρίβει αριστερά και φτάνει μέχρι την οδό Αριστομένων, ένας πεζόδρομος ο οποίος είναι πλάτους περίπου 5 με 7 μέτρων, μεταβλητού πλάτους, με δεντροφυτεύσεις, με ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, φωτισμό δηλαδή, με πρόβλεψη για την παροχέτευση των όμβριων υδάτων που αφορά τις πολυκατοικίες, με υπόγειους κάδους και με ένα νέο ασφαλτοτάπητα κατά μήκος της Φαρών και επίσης χώρους στάθμευσης εκατέρωθεν του δρόμου, σε φωλιές.

Το συγκεκριμένο έργο είναι της τάξεως του 1.977.898,46 με ΦΠΑ. Προτείνεται λοιπόν η συγκεκριμένη ανάπλαση, αν θέλετε να κάνετε οποιαδήποτε ερώτηση να μου την κάνετε και θα πρέπει να πάρουμε μια απόφαση, για την έγκριση της μελέτης και θα δούμε εάν θα περισσέψουν χρήματα και έχουμε τη δυνατότητα μέσα από τις αστικές αναπλάσεις στο κέντρο, από το περίσσειμα της έκπτωσης και αν υπάρχουν τα χρήματα αυτά. Τώρα εμείς εγκρίνουμε τη μελέτη, την οποία μελέτη την έχει κάνει η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών.

Επί του θέματος αυτού διεξάγεται διαλογική συζήτηση η οποία έχει ως εξής:

ΔΙΚΑΙΟΥΛΑΚΟΣΣ: Και αν θα βρεθούνε χρήματα αργότερα το υλοποιούμε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι, λοιπόν ο στόχος μας είναι να υλοποιηθεί αυτό το έργο, διότι ένας πεζός δεν έχει τη δυνατότητα ασφαλούς διέλευσης και πεζοπορίας από το νότιο τμήμα, δηλαδή από το παραλιακό μέτωπο της Καλαμάτας μέχρι το κέντρο της Καλαμάτας. Είχαμε λοιπόν αυτή τη φιλοσοφία να μπορέσουμε απρόσκοπτα ένας άνθρωπος ή κάποιοι άνθρωποι που έρχονται σαν επισκέπτες στην πόλη μας, να μπορούν από το κέντρο της πόλης να κατεβούν απρόσκοπτα και με ασφάλεια προς τα κάτω και τούμπαλιν.

Επίσης στοχεύουμε στην αναβάθμιση και στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής μέσα από την ανάδειξη νέων καταστημάτων και ανθρώπων, οι οποίοι θα διέρχονται από την περιοχή. Αυτά έχω να σας πω και παρακαλώ για την έγκριση της μελέτης και είμαι στη διάθεσή σας για ερωτήσεις και τοποθετήσεις.

Ερώτηση ο κ. Μπεχράκης.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Με βάση την προτεινόμενη μελέτη αλλάζει η διαδρομή της Φαρών από τη μια πλευρά, δεν ξέρω αν υπάρχει, δεν θυμάμαι, νομίζω ότι δεν υπάρχει δέσμευση για το ανατολικό πεζοδρόμιο ότι θα παραμείνει ως έχει ή αν και εκεί προβλέπεται πλάτεμα του πεζοδρομίου, οπότε νέα μείωση της διατομής

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Δεν προβλέπεται. Η μελέτη αυτή δηλαδή λέει ότι θα κάνουμε μόνο από τη μια μεριά και όχι από την άλλη, δεν επιτρέπεται αυτό, αυτό ρωτάω αν υπάρχει.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έτσι είναι.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Ένα αυτό και δεύτερον είναι ότι είναι λογικό από τη μια μεριά, να έχεις ένα στενό πεζοδρόμιο και κατεβαίνει η μαμά με το καρτσάκι με το παιδί της και από το απέναντι πεζοδρόμιο είναι ο παράδεισος και από την άλλη είναι η κόλαση. Το λέω έτσι θεατρικά για να γίνει κατανοητό. Τότε το παιδάκι θα θέλει να περάσει απέναντι να πάει στη σκιά στα δέντρα.

Άρα θα πρέπει να υπάρχουν διαβάσεις, πολλές διαβάσεις, κάθε 100 μέτρα και διάβαση πεζών. Αυτό αλλοιώνει όλο το χαρακτήρα της Φαρών. Ο χαρακτήρας της Φαρών όπως περιγράφουν οι συγκοινωνιολόγοι στην κυκλοφοριακή μελέτη της πόλης, είναι να κατεβάζει τους ανθρώπους από το βορρά στο νότο το καλοκαίρι, να πηγαίνουν στην παραλία. Είναι ένας περιφερειακός άξονας, έχουμε κλείσει την Αριστομένους και μένει η Ακρίτας και η Αύρας παραπέρα. Επομένως λοιπόν όσο ο κόσμος θα βλέπει αυτή την καθυστέρηση, θα προσπαθεί να διοχετεύεται δεξιά και αριστερά στους κάθετους δρόμους για να πάει στην Ακρίτας να βρει μια ταχύτερη κυκλοφορία.

Εάν έχετε πάρει υπ' όψιν σας όλη αυτή τη κυκλοφοριακή αλλαγή και αν αυτό θα βοηθήσει γενικά την καλύτερη βελτίωση της επισκεψιμότητας της παραλίας από τους κατοίκους της πόλης που μένουν στο κεντρικό τμήμα της.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Ναι, εγώ είμαι βέβαιος και ήταν ένας από τους λόγους που ανέφερα και στον κ. Δικαιουλάκο ότι στόχος μας είναι, να αναπτυχθεί η επισκεψιμότητα και ως εκ τούτου τα καταστήματα και η περιοχή της παραλίας αλλά και της οδού Φαρών να μπορέσουν να εκμεταλλευτούν αυτό το γεγονός, αυτό είναι βέβαιο.

Τώρα σε ότι αφορά το κυκλοφοριακό αυτό καθ' εαυτό, θα πρέπει να σας πω ότι μέσα από τη κυκλοφοριακή μελέτη την οποία έχουμε και σε λίγο θα έρθει και στο Δημοτικό Συμβούλιο όπως ξέρετε για έγκριση, του κ. Ζέκκου, προβλέπεται μια μεγάλη πλέον αλλαγή, μια μεγάλη επανάσταση στο κυκλοφοριακό, με την περιμετρική οδό η οποία θα αγκαλιάσει, θα στεφανώσει το σχέδιο πόλης της Καλαμάτας από την βόρεια μεριά. Άρα λοιπόν πολλά από τα αυτοκίνητα που θα έρχονται έξω από την Καλαμάτα, δεν θα χρειάζονται να διέρχονται από το κέντρο της Καλαμάτας αλλά θα διέρχονται από εκεί. Επίσης θα πρέπει να σας πω ότι ουσιαστικά η Ακρίτα θα μπορεί μέσα από αυτό το εγχείρημα, να αναδειχτεί σε εκείνα τα λιγότερα πάντα αυτοκίνητα που θα διέρχονται από το κέντρο της Καλαμάτας για την παραλιακή ζώνη και για τη Μάνη, όσα θα είναι τέλος πάντων θα διέρχονται από την οδό Ακρίτα ή θα πηγαίνουν προς τη Β. Γεωργίου.

Άρα λοιπόν αλλάζει ο κυκλοφοριακός χάρτης της Καλαμάτας έχει κατανοηθεί και αυτό μέσα από την κυκλοφοριακή μελέτη που έχουμε δει και θεωρούμε, αυτό βέβαια θα το δούμε και στην πράξη, ότι θα πρέπει να κάνουμε μια τέτοια παρέμβαση, γιατί γνωρίζετε όλοι και χαίρομαι που το είπατε και εσείς ο ίδιος ότι δεν υπάρχει ένας άξονας πεζοδρόμησης από βορρά προς νότο. Θα μπορούσε κάποιος να πει να το κάναμε κάπου αλλού, εμείς είναι θέμα και μιας συγκεκριμένης βούλησης, δηλαδή ότι η οδός Φαρών, έχει πάρα πολλά μαγαζιά, τα οποία θέλουμε να αναβαθμίσουν την περιοχή. Αυτός είναι ο στόχος μας ο 1^{ος} και ο 2^{ος} αυτός που ανέφερα.

Αλλά αυτά θα τα πούμε και το βράδυ, ο καθένας έχει τις απόψεις του.

Λοιπόν, κύριοι συνάδερφοι, νομίζω ότι πλέον μπορούμε να πάμε σε τοποθετήσεις.

ΝΙΑΡΧΟΣ: Εμείς λέμε ότι Καλαμάτα δεν είναι μόνο Ιστορικό Κέντρο και Κεντρική Πλατεία, ΦΑΡΩΝ, Ναυαρίνου. Βλέπουμε εδώ, επιβεβαιώνεται άλλη μια φορά η φιλοσοφία αυτή της Δημοτικής Αρχής, που βλέπει την ανάπτυξη ίσον τουρισμός. Εμείς έχουμε διαφορετική θέση, διαφορετική αντίληψη, διαμετρικά αντίθετες οι θέσεις μας πάνω σε αυτό, τις έχουμε διατυπώσει επανειλημμένα. Λέμε ότι χρειάζονται άλλες τομές, άλλες υποδομές η πόλη και πρέπει να υπάρχει μια διαφορετική ιεράρχηση και ένας άλλος προγραμματισμός. Υπάρχουν γειτονιές στις οποίες χρειάζονται παρεμβάσεις, εκεί που ζουν εργαζόμενοι Καλαματιανοί είναι άσχημες οι συνθήκες και θα έπρεπε να υπάρχει ένας προγραμματισμός. Θα καταψηφίσω την πρόταση.

ΔΙΚΑΙΟΥΛΑΚΟΣ Εγώ αγαπητοί συνάδερφοι λυπάμαι, αλλά βλέπω ότι η Τοπική Αυτοδιοίκηση δεν αλλάζει νοοτροπία. Δυστυχώς η χώρα βρίσκεται σε πολύ δύσκολη κατάσταση, έχουν έρθει τα πάνω κάτω και δυστυχώς ο Δήμος Καλαμάτας και όλοι μας, και τον εαυτό μου βάζω μέσα, δεν έχουμε αλλαγή νοοτροπίας, αυτό είναι το πιο τραγικό που συμβαίνει στις μέρες μας. Δηλαδή προσπαθούμε τώρα να φτιάξουμε μια μελέτη όπως κάναμε και πρώτα χωρίς να έχουμε έτοιμη τη χρηματοδότηση.

Παίρνουμε δάνεια να φτιάξουμε έργα όπως κάναμε και πρώτα. Δηλαδή αυτή η τραγικότητα η οποία συνεχίζεται, με την Τοπική Αυτοδιοίκηση να μην έχει πάρει χαμπάρι το τι ακριβώς γίνεται στις μέρες μας, είναι τι να πω; Λυπάμαι πολύ. Η Δημοτική Αρχή πρέπει να καταλάβει ότι τα πράγματα έχουν αλλάξει, ότι χρειαζόμαστε μια άλλη πολιτική, μια άλλη γραμμή πλεύσης, πρέπει να δούμε τι θα κάνουμε με τα δάνεια που χρωστάμε πως θα τα ξεχρεώσουμε, για να μην έχουμε ελλείμματα. Πρέπει να έχουμε αυτό που λέγαμε τόσα χρόνια, έναν σχεδιασμό σφαιρικό για όλη την πόλη και μακροπρόθεσμο, με ελάχιστα κόστη, να κάνουμε περικοπές, να μην κάνουμε έργα για το θεαθήναι και για να δείξουμε ότι το κέντρο της πόλης αναβαθμίζεται και οι γειτονιές υποβαθμίζονται. Υπάρχουν χιλιάδες προβλήματα κύριοι συνάδερφοι, πηγαίνετε μια βόλτα στις γειτονιές, μην πηγαίνετε μόνο στις εκλογές, πηγαίνετε να δείτε τι γίνεται, χιλιάδες προβλήματα, σωρεία προβλημάτων υπάρχουν, ακόμα και στη Σιδηροδρομικού Σταθμού τα πεζοδρόμια εδώ και ένα χρόνο είναι ακόμα οι πλάκες έχουν πέσει 2 άνθρωποι, έχουν σπάσει τα πόδια τους και δεν έχουν φτιάξει τις πλάκες. Λυπάμαι πολύ που το λέω διότι ευθύνομαι κι εγώ στην προκειμένη περίπτωση που δεν υψώνω τον τόνο της φωνής μου και δεν διαμαρτύρομαι περισσότερο από ότι έπρεπε και τι να πεις δηλαδή; Εγώ βρίσκομαι σε απελπισία.

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Που είναι αυτές οι πλάκες;

ΔΙΚΑΙΟΥΛΑΚΟΣ: Πριν φτάσουμε Κώστα μου στο σταθμό, που είναι τα δέντρα μετά το περίπτερο.

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτό είναι του ΟΣΕ.

ΔΙΚΑΙΟΥΛΑΚΟΣ: Δεν έχει σημασία αν είναι του ΟΣΕ, εκεί θα κολλήσουμε, αν είναι του ΟΣΕ; Έχω ενημερώσει τις υπηρεσίες, έχω πάρει χιλιάδες τηλέφωνα, έχουν πέσει και άνθρωποι, ε μην κωλώνουμε τώρα εκεί μπορεί να έχεις δίκιο κύριε συνάδερφε αν είναι του ΟΣΕ, αλλά αν είναι να βγάλουμε 4 πλάκες για να μη σκοτωθεί και κάνας άνθρωπος άλλος και τρέχει στα χειρουργεία από εδώ και από εκεί. Τέλος πάντων να μη σας κουράζω.

Εγώ θέλω να στηλιτεύσω ότι η Δημοτική Αρχή δεν αλλάξει νοοτροπία, πρέπει έγκαιρα να πάθει ένα σοκ να συνειδητοποιήσει τι πρέπει να κάνουμε. Πρέπει να σταματήσει αυτό το βιολί, δεν μπορεί να πορευεται η Τοπική Αυτοδιοίκηση όπως πορευόταν μέχρι τώρα. Έλεος δηλαδή.

Εμείς καταψηφίζουμε, δεν είναι ανάγκη αυτό το έργο να γίνει, και χωρίς να υπάρχουν χρηματοδοτήσεις; Μελέτες, μελέτες, μελέτες πληρώνουμε τα κερατά μας (με συγχωρείτε) στις μελέτες.

ΜΑΝΔΗΛΑΡΗΣ: Ο Δήμος τις κάνει τις μελέτες.

ΔΙΚΑΙΟΥΛΑΚΟΣ: 2.000.000 για το θεαθήναι, έλεος. Τέρμα η νοοτροπία με τις μελέτες, όλο μελέτες, μελέτες, και ξοδεύουμε τα λεφτά του λαού, του Καλαματιανού δημότη για μελέτες .

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εμείς κύριε Δικαιούλακο για να σας πω αφού επιμένετε, τις μελέτες τις φτιάχνουμε εκ των ενόντων, δεν έχουμε δώσει παρά ελάχιστα χρήματα για κάποιες βιολογικές μελέτες, κάτι ψίχουλα. Άρα σε άλλους να ανατρέξετε που δίνανε τις μελέτες αφειδώς, όχι σε εμάς. Εμείς τις φτιάχνουμε εκ των ενόντων και είμαι κατηγορηματικός για να τελειώσω, αλίμονο να περιμέναμε να είχαμε στην τσέπη μας τη χρηματοδότηση για να ξεκινήσουμε, γιατί αναφερθήκατε σε αυτό. Αλίμονο! Οι μελέτες είναι το κλειδί για να μπορέσεις να μπει μέσα στην ένταξη του έργου. Όταν δεν έχεις μελέτη δεν το κάνεις και εμείς παλεύουμε από το πρωί μέχρι το βράδυ, η Τεχνική Υπηρεσία, να συντάξουμε τις μελέτες με το δικό μας το προσωπικό, δεν έχουμε αναθέσει καμία μελέτη παρά μόνο τις βιολογικές, άντε μη μου ξεφύγει καμιά άλλη, καμία μικρούλα κανά 15άρι χιλιάδες.

ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Άκουσα για την υποβάθμιση των συνοικιών. Η πλατεία Βασιλέως Γεωργίου ανακατασκευάζεται από το πρόγραμμα αστικών αναπλάσεων, ξέρετε πολύ καλά δεν μπορούσε να πάει στις συνοικίες. Με αφορμή την έκδοση του προγράμματος έγινε η μελέτη αυτή και με αφορμή βέβαια τον κατάπλου στο λιμάνι της Καλαμάτας κρουαζιερόπλοιων που δημιουργούν πρόβλημα στη μετακίνηση οργανωμένων ομάδων πολιτών, που έρχονται να επισκεφτούν την πόλη. Όταν λοιπόν δέσει κάποιο κρουαζιερόπλοιο, δεν μπορούσαν να μετακινηθούν, πηγαίνανε στη Ναυαρίνου, τα πεζοδρόμια ήταν περιορισμένα σε ένα συγκεκριμένο χώρο. Ενώ τώρα η φιλοσοφία του πεζοδρόμου αυτού έχει σχέση με αυτό. Όσοι έρχονται στο λιμάνι της Καλαμάτας με κρουαζιερόπλοια να ακολουθούν τη Φαρών, την Πλάτωνος και να ανεβαίνουν στην ανάπλαση μετά στο πάρκινγκ κλπ, να έρχονται στο βόρειο χώρο της Καλαμάτας. Να συνδεθεί δηλαδή το λιμάνι με το Ιστορικό Κέντρο κλπ, διότι αυτοί μετακινούνται πεζοί. Όταν λοιπόν δεν έχουν χώρο να μετακινηθούν κάθονται στην παραλία, χάνουν το χρόνο τους και δεν βλέπουν τίποτα. Αυτή ήταν η φιλοσοφία. Βεβαίως η έκπτωση της Βασιλέως Γεωργίου πιθανόν να μη φτάσει και δεν φτάνει για το έργο, από εκεί και πέρα πρέπει να είμαστε έτοιμοι με τη μελέτη, να δούμε με ποίο τρόπο θα χρηματοδοτηθεί το υπόλοιπο από τα λεφτά της εκπτώσεως της αναπλάσεως της πλατείας της κεντρικής.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Είναι πάρα πολύ σημαντικές οι συζητήσεις, δεν ξέρω, το αντιλαμβάνεστε και εσείς από την περιρρέουσα ατμόσφαιρα, ότι και το πολιτικό πλαίσιο που συζητάμε και αυτό που έβαλε ο συνάδερφος ο Βασίλης και ο Τάσος και η Περιφέρεια και οι αναπλάσεις που γίνονται στην πόλη σε συνθήκες οικονομικής κρίσης είναι πολύ σημαντικά θέματα, αλλά και οι ίδιες οι αναπλάσεις και η φιλοσοφία που πρέπει να έχει για την ίδια την πόλη. Οπωσδήποτε εμείς το όχι που λέμε και στη Φαρών και στο υπόγειο πάρκιν που έχουμε πει, ξεκινά από μια άλλη αντίληψη που έχουμε για αυτό το κομμάτι της πόλης και για τον τρόπο λειτουργίας του.

Συνοπτικά λέει ότι η πόλη έχει μια ταυτότητα από τον προηγούμενο αιώνα, που ξεκινάει από τους μύλους, το λιμάνι, πάρκο του ΟΣΕ, σταθμός του ΟΣΕ, κτίριο ηλεκτρικής μαζί με τα γραφεία της διοίκησης, τον περίφημο ερειπίωνα, συνεχίζει και αναπτύσσεται στο σταθμό του τρένου, που είναι ένα κομμάτι το οποίο είναι φιλέτο για τις επόμενες γενιές των Καλαματιανών και πρέπει να δούμε πως θα το διαφυλάξουμε. Είναι τριπλάσιας έκτασης από την πλατεία και το τελευταίο χνάρι της βιομηχανικής αυτής περιόδου της πόλης, τελειώνει μπροστά από το Μέγαρο Χορού με την καμινάδα του εργοστασίου του Λιναρδάκη που στέκεται εκεί σαν τελευταίος φάρος ότι από εκεί ξεκίναγε η βιομηχανική δραστηριότητα.

Αυτό λοιπόν το κομμάτι εμείς θέλουμε να το αναδείξουμε, το έχουμε σε μια ενιαία κατεύθυνση, γι' αυτό και η αντίθεσή μας ότι έρχονται οι επισκέπτες να τους πάμε από τη Φαρών, που είναι πάρα πολύ σημαντική και η τοποθέτηση του Δημάρχου και του κ. Αθανασόπουλου σήμερα, που αποδεικνύει ότι δεν μπορούμε να αναπτύξουμε την πόλη με βάση το από πού θα περνάνε οι επισκέπτες μας, αλλά εμείς πρέπει να αναπτύξουμε την πόλη μας, σε τι πόλη θέλουμε να ζούμε εμείς και από εκεί να μας αγαπήσουν και οι επισκέπτες και να έρθουν είναι λάθος, είναι αντεστραμμένο το πρόβλημα.

Η ουσία είναι η εξής: Ότι υπάρχει και μια δικιά μας άποψη για το λιμάνι κάτω, εκεί που ξεκινάει η Φαρών, νομίζουμε ότι πρέπει να ξεκινήσει μια μελέτη από Φαρών μέχρι Ακρίτας η οποία μαζί με την προκουμαία, το λιμάνι, να ενωθεί σε μια μεγάλη πλατεία, παραθαλάσσια πλατεία, ξεχωριστή που θα είναι ένα στολίδι για την πόλη. Στη συνέχεια ανεβαίνοντας από αυτή την πλατεία, η οποία μπορούμε να πούμε και τον τρόπο λειτουργίας της, μπορεί να μην είναι άβατη σε αυτοκίνητα την ημέρα και το χειμώνα, να ανεβαίνουν οι επισκέπτες και οι πολίτες από τη Φαρών – Κρήτης όπου υπάρχει ήδη φαρδύ πεζοδρόμιο και στη συνέχεια μέσα από τη Φιλελλήνων, όποιο επιλέγουν τη Φιλελλήνων ή μέσα από το πάρκο, που σε αυτή τη φάση θα ήθελα να τονίσω τη σφοδρή, τη μεγάλη αντίθεσή μας για το περιτοιχισμό του πάρκου του ΟΣΕ που είναι αντίθετη στη δικιά μας σκέψη.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Δεν υπάρχει περιτοιχισμός.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Τι θα βάλετε συρματοπλεγμα;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Όχι θα βάλουμε καστανιές.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Καστανιές γύρω, γύρω; Και δεν θα μπαίνουν μέσα από τις καστανιές;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εντάξει και στο μανδρότοιχο μπαίνουν εκτός αν βάλεις ηλεκτροφόρο καλώδιο στα 4 μέτρα.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Εκτός άμα βάλεις συρματοπλεγμα.

Τέλος πάντων θα το κουβεντιάσουμε ξεχωριστά γιατί εκεί είναι άλλο θέμα και με συγχωρείτε κύριε Πρόεδρε, αλλά δείχνει και πόσο απροετοίμαστα πετάτε τα θέματα. Δηλαδή ένας κάτοικος ο οποίος κάθεται απέναντι για να περάσει στο γείτονά του απέναντι από το πάρκο πρέπει να διασχίσει τη μισή πόλη γύρω, γύρω.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Έχει 3 εισόδους.

ΜΠΕΧΡΑΚΗΣ: Θα φτιάξετε 3 εισόδους λοιπόν, θα φτιάξετε κάγκελα, θα φτιάξετε πέτρινα τοιχία, θα θέλουμε φύλακα για να μην κλειστεί κανένα παιδί μέσα τη νύχτα και τρέχουμε. Θα πρέπει να υπάρξει δηλαδή ένα μεγαλύτερο ποσό, δεν ξέρω κατά πόσο είναι μελετημένο, μου θυμίζει τα συσσίτια τα πρόχειρα, τα γρήγορα που βάζετε, μου θυμίζει το κυκλικό στην Κρήτης. Εν πάση περιπτώσει για να μην σας απασχολώ, θα τα πούμε και το βράδυ στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Εμείς πιστεύουμε ότι με αυτά τα λεφτά και συνεχίζοντας την τοποθέτηση του Βασίλη και του Τάσου, ότι πρέπει αυτά τα λεφτά να τα διαθέσουμε πραγματικά σε αναπλάσεις, οι οποίες είναι μετρημένες, το πράσινο είναι απαραίτητο εξοπλισμός για τους δρόμους και της Φαρών και των άλλων δρόμων σε μεγαλύτερη έκταση, οι σπασμένες πλάκες, ο κοινωνικός εξοπλισμός, παγκάκια για να κάθεται ο κόσμος, μια βρύση, αυτό που στοιχειοθετεί μια λειτουργία αυτής της πόλης με κοινωνικό προσανατολισμό και με φτηνό κόστος λειτουργίας για τους πολίτες.

Άρα λοιπόν αυτή η μεγαλεπήβολη ανάπλαση δεν έχει κανένα νόημα έτσι όπως γίνεται. Θυμίζει αυτόν που τρέχει και αγοράζει ένα κορεάτικο αμάξι γιατί είναι φτηνό, όμως είναι καινούργιο και μετά από 5, 10 χρόνια καταλαβαίνει ότι έκανε σφάλμα γιατί πάλωσε και δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες του. Στην αρχή θα χαρεί ο κόσμος για 2, 3 χρόνια αλλά μετά θα έχουμε τραυματίσει τη φυσιογνωμία της πόλης.

ΛΙΑΚΟΥΝΑΚΟΥ: Εμείς έχουμε φέρει την εισήγηση, έχουμε πάρει απόφαση κατά πλειοψηφία, σας έχω δώσει και την απόφαση της Δημοτικής Κοινότητας Καλαμάτας. Θα μου επιτρέψετε να πω κάτι.

Σήμερα άκουσα μια σωστή παρατήρηση από το Βασίλη το Δικαιουλάκο, όπως οι δημοσιογράφοι γράφουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα για πλάκες και μας ανοίγουν και εμάς λίγο τα μάτια, γιατί η Καλαμάτα είναι πολύ μεγάλη, δεν μπορείς να την γυρίσεις όλη και να ξέρεις τι γίνεται, ανά πάσα ώρα και στιγμή και μας κάνουν παρατηρήσεις για το πού πρέπει να κάνουμε παρεμβάσεις. Έτσι Βασίλη μια παρατήρηση σωστή ήταν αυτή που είπες, για τις 2 πλάκες με τις οποίες κινδυνεύει και πεζός, κινδυνεύει ένας πεζός εκεί στη Σιδηροδρομικού Σταθμού. Όμως θα μου επιτρέψεις να πω κάτι. Είπες Βασίλη και απευθύνομαι σε εσένα ότι πρέπει να αλλάξουμε και αυτή η Δημοτική Αρχή να κάνει στροφή και ότι λειτουργεί όπως εχθές. Ερωτώ κάτι απλό, πείτε μου κάτι. Ποιος μπορεί να υλοποιήσει έργο σήμερα αν προηγουμένως δεν υπάρχει μια μελέτη; Και μια μελέτη η οποία να είναι και πλήρης μελέτη. Δεν μπορείς να κάνεις έργο, εσύ Βασίλη μου το ξέρεις καλύτερα.

Σε ότι αφορά όμως αυτή τη Δημοτική Αρχή, αυτή η Δημοτική Αρχή είναι εκείνη που υπό δύσκολες συνθήκες παλεύει και κάνει έργα στην Καλαμάτα, παλεύει να εντάξει μεγάλα έργα σε αυτή την πόλη, επιπλέον είναι και η Δημοτική Αρχή η οποία ενδιαφέρεται και για το κοινωνικό πρόσωπο το οποίο δεν δείχνει καμία κυβέρνηση αυτή τη στιγμή στους πολίτες. Βέβαια όσα είπες είναι ενδιαφέροντα, αλλά και με κάποια άλλα που άκουσα εδώ, μου φαίνεται ότι θα πρέπει να γκρεμίσουμε την πόλη με τα οράματά μας και να την ξαναχτίσουμε για να την κάνουμε όπως θέλουμε. Βαδίζουμε λοιπόν σύμφωνα με εκείνα που έχουμε. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ: Εμένα μου προξενεί πραγματικά έκπληξη, το γεγονός ότι φέραμε μια έγκριση μελέτης, για ένα έργο το οποίο το κάναμε μόνοι μας, για ένα έργο το οποίο εφόσον περισσέψουν χρήματα από το ΕΣΠΑ θα το έχουμε, διότι όπως προείπα πρέπει να είναι το κλειδί για να μπορέσουμε να ενταχθούμε σε αυτά τα προγράμματα και κάναμε κάποιες προτάσεις σχετικά αν θέλετε και με το αγκάλιασμα της κοινωνικής ζωής, όπως είναι τα συσσίτια και κατηγορούμεθα και λοιδορούμεθα για αυτές τις ενέργειες. Δεν μπορώ να τις καταλάβω. Φυσικά και για τον εθελοντισμό και για όλες αυτές τις καταστάσεις δηλαδή τι πρέπει να κάνουμε; Να μην κάνουμε τίποτα ή να κάνουμε αυτά τα οποία θέλετε εσείς;

Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής με την ολοκλήρωση της διαλογικής συζήτησης, αφού λαμβάνει υπόψη της τα προαναφερόμενα, μειοψηφούντων των κ. Δικαιουλάκου και Νιάρχου, οι οποίοι τάσσονται ΚΑΤΑ, κατά πλειοψηφία,

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Ζ Ε Ι

Εισηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο την έγκριση της υπ' αριθμ. 157/2011 μελέτης του έργου με τίτλο «Ανάπλαση οδικού άξονα Φαρών στην Καλαμάτα», προϋπολογισμού 1.977.898,46 € με Φ.Π.Α.

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

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Χρήστος Ριζάς

ΤΑ ΜΕΛΗ

1. Αθανασόπουλος Κωνσταντίνος
2. Δημόπουλος Δημήτριος
3. Δικαιουλάκος Βασίλειος
4. Μανδηλάρης Ιωάννης
5. Νιάρχος Αναστάσιος

Ακριβές Απόσπασμα
Καλαμάτα 13 Μαρτίου 2012
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΖΩΗΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΙΖΑΣ
(ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ)