



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

# Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ

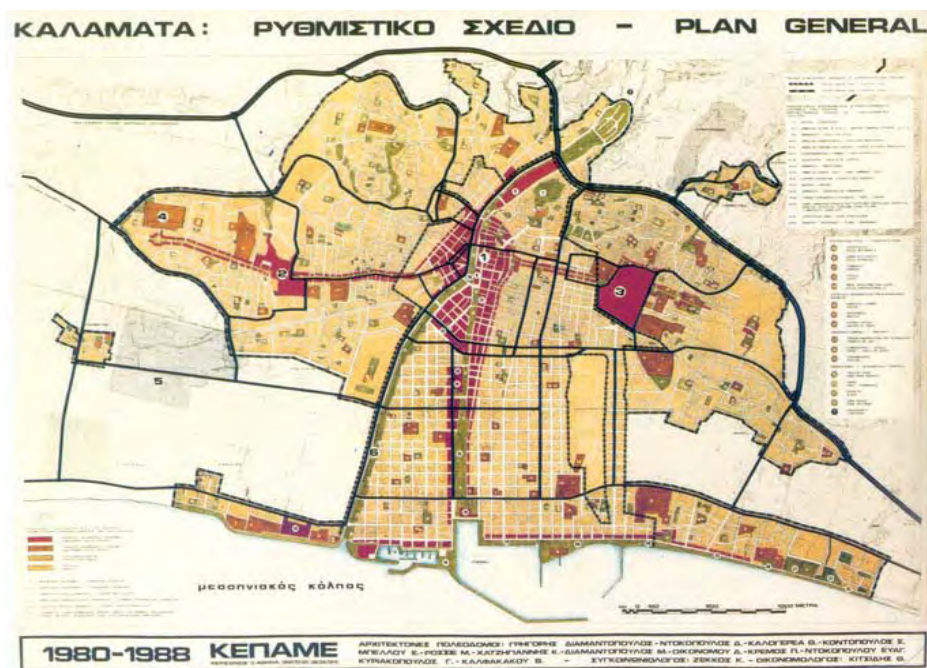
ΤΕΡΕΖΑ ΚΟΚΚΑΛΗ

A.M. 04107091

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΝΤΟΠΟΥΛΟΥ

A.M. 04107653

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ: ΡΕΝΑ ΚΛΑΜΠΑΤΣΕΑ



ΑΘΗΝΑ 2013





**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**  
**ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**  
**ΤΟΜΕΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ**

**ΜΑΘΗΜΑ:**  
**9<sup>ο</sup> ΕΞΑΜΗΝΟ**

**Δ Ι Α Λ Ε Ξ Η**  
**ΑΚ. ΕΤΟΣ: 2012-2013**

**ΘΕΜΑ: Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΩΣ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ**  
**ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ**  
**Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**

**ΤΕΡΕΖΑ ΚΟΚΚΑΛΗ**  
**Α.Μ. 04107091**

**ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΝΤΟΠΟΥΛΟΥ**  
**Α.Μ. 04107653**

**ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ: ΡΕΝΑ ΚΛΑΜΠΑΤΣΕΑ**

**ΑΘΗΝΑ**  
**3-7-2013**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

α/α	Περιγραφή	Σελίδα
1	ΚΕΦΑΛΑΙΟ [01]: ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	6
1.1	Αντικείμενο – Σκοπός - Διάρθρωση .....	7
1.2	Μεθοδολογία .....	8
2	ΚΕΦΑΛΑΙΟ [02]: Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	10
2.1	Γενικά .....	11
2.2	Η εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου της πολεοδομίας στην Ελλάδα .....	11
3	ΚΕΦΑΛΑΙΟ [03]: Η ΚΑΛΑΜΑΤΑ .....	16
3.1	Η θέση της πόλης και η ένταξή της στην ευρύτερη περιοχή .....	17
3.2	Πληθυσμός και κοινωνία .....	19
3.3	Η ιστορία .....	20
3.4	Το φυσικό περιβάλλον .....	22
4	ΚΕΦΑΛΑΙΟ [04]: Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ .....	26
4.1	Γενικά .....	27
4.2	Η πόλη από την Τουρκοκρατία μέχρι το 1978 .....	27
4.2.1	Η ιστορική μνήμη της πόλης .....	27
4.2.2	Η λειτουργικότητα της πόλης και η πολεοδομική εξέλιξη .....	29
4.2.2.1	Η παραλία .....	35
4.2.2.2	Η πολεοδομική ανάπτυξη .....	36
4.2.2.3	Η περίοδος του μεσοπόλεμου (δεκαετίες '20 και '30) .....	42
4.2.2.4	Η μεταπολεμική περίοδος από το 1945 ως το 1978 .....	43
4.3	Η πόλη από το 1978 μέχρι το 1990 .....	45
4.3.1	Η ιστορική μνήμη της πόλης .....	45
4.3.2	Η ποιότητα ζωής στην πόλη .....	46

4.3.3	Η πολεοδομική εξέλιξη .....	47
4.3.4	Γ.Π.Σ. Καλαμάτας 1986: το όραμα, ο νόμος, το έργο, ο σεισμός .....	52
4.3.4.1	Επέκταση του σχεδίου πόλης με προσδιορισμό των χρήσεων γης .....	55
4.3.4.2	Οι δύο άξονες του κέντρου .....	56
4.3.4.3	Τα δυο παράλληλα κέντρα .....	80
4.3.4.4	Προσδιορισμός βασικών χρήσεων εντός και εκτός επεκτάσεων .....	86
4.3.4.5	Η προστασία του περιβάλλοντος .....	88
4.3.4.6	Τα δίκτυα μεταφοράς .....	91
4.3.4.7	Τα δίκτυα υποδομής .....	96
4.3.4.8	Η πόλη του πολιτισμού .....	97
4.4	Η πόλη από το 1990 μέχρι σήμερα .....	103
4.4.1	Το Γ.Π.Σ. 2011 του Καποδιστριακού Δήμου Καλαμάτας .....	104
4.4.1.1	Οι στόχοι του Γ.Π.Σ. 2011 .....	106
4.4.1.2	Οι χρήσεις και η αρτιότητα του Γ.Π.Σ. 2011 .....	108
4.4.2	Οι αντιδράσεις για το Γ.Π.Σ. 2011 .....	111
5	ΚΕΦΑΛΑΙΟ [05]: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ .....	120
5.1	Γενικά .....	121
5.2	Η πολεοδομική εξέλιξη της Καλαμάτας πριν το σεισμό του 1986 .....	122
5.3	Η πολεοδομική εξέλιξη της Καλαμάτας μετά το σεισμό του 1986 .....	123
6	ΚΕΦΑΛΑΙΟ [06]: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	136
7	ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ .....	139
8	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	143

[01] ΕΙΣΑΓΩΓΗ



Κ. Παρθένης, *Το λιμάνι της Καλαμάτας*, 1911

## 1.1 Αντικείμενο – Σκοπός - Διάρθρωση

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός είναι το μέσο άσκησης πολεοδομικής πολιτικής. Αποτελεί βασικό εργαλείο ρύθμισης του αστικού, περιαστικού και εξωαστικού χώρου σε επίπεδο οικισμού, πόλης ή πολεοδομικού συγκροτήματος.

Στην Καλαμάτα μια πόλη της νότιας Ελλάδας που για την τοποθεσία που είναι χτισμένη κάνει αναφορές και ο Όμηρος, έχουμε μια χαρακτηριστική ελληνική πολεοδομική ιστορία έως το 1980. Από το 1978-80 η νέα δημοτική αρχή κάνει προσπάθειες να ρυθμίσει την ανάπτυξη της πόλης αναθέτοντας τη σύνταξη σύγχρονης πολεοδομικής μελέτης. Κατά την πορεία της σύνταξης της μελέτης ψηφίστηκε ο Ν.1337/83 που έθεσε νέα δεδομένα στην Ελλάδα για το σχεδιασμό των πόλεων.

Η Καλαμάτα είχε την τύχη να αποκτήσει Γ.Π.Σ. με το νέο νόμο από μια ομάδα αρχιτεκτόνων-πολεοδόμων μελετητών, που δούλεψε με μεράκι. Το αποτέλεσμα δοκιμάστηκε όχι μόνο στην απλή πολεοδομική-οικοδομική πράξη της πόλης, αλλά και στις αντίξοες στιγμές που επιφυλάσσει μια φυσική καταστροφή, όπως είναι ο σεισμός.

Αντικείμενο της εργασίας είναι η διερεύνηση της συμβολής του πολεοδομικού σχεδιασμού στην περίπτωση της Καλαμάτας, που λειτούργησε αποτελεσματικά για την πόλη και τους κατοίκους της, ώστε μετά από τον καταστροφικό σεισμό της 13<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 1986, η Καλαμάτα να αναγεννηθεί μέσα από τα ερείπιά της.

Η εργασία διαρθρώνεται σε κεφάλαια αναφορικά με την θεσμοθετημένη πολεοδομική εξέλιξη της πόλης σε σχέση με την ιστορία της και την αποτελεσματικότητα των αντίστοιχων σχεδίων.

## 1.2 Μεθοδολογία

Πολεοδομικές μελέτες για τις πόλεις της Ελλάδας έχουν γίνει και γίνονται συνέχεια. Η επιρροή τους όμως πάνω στην εξέλιξη των πόλεων κυμαίνεται. Αυτό εξαρτάται από τη συνέπεια ανάμεσα στο σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και την πραγματοποίηση. Στόχος όλων των μελετών είναι να αποτελέσουν εργαλείο για την ανάπτυξη των πόλεων.

Η περίπτωση της Καλαμάτας, που τη δεκαετία του '80 μελετήθηκε με χαρακτηριστικό τρόπο πολεοδομικά, είναι μια περίπτωση όπου ο πολεοδομικός σχεδιασμός επέδρασε και επηρέασε θετικά την εξέλιξη της πόλης, ρυθμίζοντας και οργανώνοντας την ανάπτυξή της. Αυτό αποδεικνύεται και από τα Ευρωπαϊκά βραβεία που απέσπασε. Η ποιότητα και αποτελεσματικότητα της μελέτης δοκιμάστηκε μάλιστα από έναν μεγάλο σεισμό το 1986, που υπήρξε καταστρεπτικός τόσο για τις κατασκευές όσο και για την κοινωνική και οικονομική ζωή του τόπου. Όμως η σωστή πολεοδομική μελέτη, που υλοποιήθηκε με τη θεσμοθέτηση του 1<sup>ου</sup> στην ουσία Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της ιστορίας της, το 1986, μερικούς μήνες πριν από το σεισμό, υπήρξε το εφελτήριο της νέας περιόδου ανάπτυξης για την πόλη.

Αρχικά θα αναφερθούμε γενικά στην εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου της πολεοδομίας στην Ελλάδα. Στη συνέχεια θα εντοπίσουμε τη θέση της Καλαμάτας στον Ελλαδικό χώρο και θα τη γνωρίσουμε από άποψη πληθυσμού, κοινωνίας, ιστορίας και φυσικού περιβάλλοντος.

Κατόπιν πλέον, προχωρώντας στο κυρίως θέμα της ανάλυσής μας θα διατρέξουμε ιστορικά την πολεοδομική εξέλιξη της Καλαμάτας, διακρίνοντάς την σε τρεις διακριτές περιόδους:

- Η πόλη από την Τουρκοκρατία μέχρι το 1978.
- Η πόλη από το 1978 μέχρι το 1990.
- Η πόλη από το 1990 μέχρι σήμερα.

Αυτή η κατηγοριοποίηση προέκυψε από το γεγονός ότι σε κάθε τέτοια περίοδο θεσμοθετήθηκε και από ένα Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο.

Για κάθε πολεοδομική περίοδο θα παρουσιάσουμε την ιστορία της πόλης με παράλληλες αναφορές στο κοινωνικό, πολιτικό και οικονομικό περιβάλλον της κάθε εποχής,



θεωρώντας ότι αυτό είναι άρρηκτα δεμένο με όλες τις εξελίξεις, αρά και με την πολεοδομική. Οποσδήποτε θα παρουσιάσουμε αναλυτικά την πολεοδομική εξέλιξη κάθε περιόδου.

Η δεύτερη περίοδος η οποία όπως αναφέραμε, αποτέλεσε και τη σπουδαιότερη για την Καλαμάτα, έτυχε να σηματοδοτεί από το μεγάλο σεισμό του 1986. Αυτήν τη περίοδο θα αντιπαραβάλλουμε επί πλέον, την επίδραση του σεισμού στην πόλη και πώς το πολεοδομικό σχέδιο αντιμετώπισε όλα τα προβλήματα που προέκυψαν, ενώ συγχρόνως η πόλη με το ΓΠΣ της αποτέλεσαν υπόδειγμα σε πανελλαδική κλίμακα.

Ολόκληρη η εργασία στηρίχτηκε σε βιβλιογραφική έρευνα, σε επιτόπια παρατήρηση αλλά και σε λήψη στοιχείων μέσω συζητήσεων και συνεντεύξεων με ανθρώπους κλειδιά, όπως εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των μελετητικών γραφείων αλλά και αυτών που αντέδρασαν στα ΓΠΣ.

Στην εργασία χρησιμοποιήθηκαν οι χαρακτηριστικοί χάρτες των ΓΠΣ, στοιχεία της ΕΣΥΕ που επεξεργαστήκαμε και πινακοποιήσαμε και επί τόπου καταγραφές και φωτογραφίες. Επίσης μεγάλη βοήθεια μας προσέφερε το διαδίκτυο και η Wikipedia.

Οι περισσότερες φωτογραφίες είναι ίδιας λήψης ενώ οι υπόλοιπες προέρχονται από βιβλιοθήκες φωτογραφιών για την Καλαμάτα από το διαδίκτυο.

**[02] Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**



Γ. Μανωλακάκης, *Τραμ στον παραλιακό δρόμο της Καλαμάτας*, 1965.

## 2.1 Γενικά

Η πολεοδομία είναι η αρχιτεκτονική της πόλης, η επιστήμη που σχεδιάζει τον τόπο που ζουν οι άνθρωποι. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός είναι το μέσο δια του οποίου ασκείται η πολεοδομική πολιτική.

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποτελεί βασικό εργαλείο ρύθμισης του αστικού, περιαστικού και εξωαστικού χώρου σε επίπεδο οικισμού, πόλης ή πολεοδομικού συγκροτήματος, αλλά και ευρύτερης χωρικής ενότητας που περιλαμβάνει ένα αστικό κέντρο.

Για την εύρυθμη αλλά και δίκαιη άσκηση της πολεοδομικής πολιτικής υπάρχουν νομικοί κανόνες που καθορίζουν τις αρχές και τη διαδικασία εκπόνησης και εφαρμογής των πολεοδομικών σχεδίων, που συγκροτούν το θεσμικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού.

## 2.2 Η εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου της πολεοδομίας στην Ελλάδα

Η εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου της πολεοδομίας στη σύγχρονη Ελλάδα θα μπορούσε να διακριθεί σε τέσσερις περιόδους<sup>1</sup>:

1<sup>η</sup> περίοδος: από το 1828 μέχρι το 1923.

2<sup>η</sup> περίοδος: από το 1923 μέχρι τη δεκαετία του '70.

3<sup>η</sup> περίοδος: από τη δεκαετία του '70 μέχρι το 1982.

4<sup>η</sup> περίοδος: από το 1982 μέχρι σήμερα.

Εξετάζοντας συνοπτικά τα βασικά χαρακτηριστικά της κάθε περιόδου, καταγράφονται τα ακόλουθα:

### **1<sup>η</sup> περίοδος: από το 1828 μέχρι το 1923.**

Με τη σύσταση του νεότερου ελληνικού κράτους, μετά την απελευθέρωση από τους Τούρκους, εκπονήθηκαν τα ρυμοτομικά σχέδια της Πάτρας (1828), της Πύλου (1829), της

---

<sup>1</sup> Α. Αραβαντινός, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός*, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1997, σελ.95.

Αθήνας (1830), του Ναυπλίου (1834), της Μονεμβάσας (1836), της Ναυπάκτου (1838), της Θήβας (1850), της Καλαμάτας (1860) κλπ.

Αυτή την περίοδο δεν υπήρξε νομοθετικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού. Η πολιτεία αστυνομικά επενέβαινε και ρύθμιζε κάθε κτίριο χωριστά, χωρίς να αντιμετωπίζεται η πόλη στο σύνολό της.

Ένα πρώτο νομοθέτημα, το Διάταγμα της **5-6-1842** για την Αθήνα και την Ερμούπολη και στη συνέχεια ο νόμος Σκβ του **1867** για την υπόλοιπη Ελλάδα, καθόριζαν στοιχειώδεις κανόνες δόμησης των κτιρίων, όπως υποχρεωτική τήρηση οικοδομικών και ρυμοτομικών γραμμών, τακτοποίηση οικοπέδων κλπ.

## **2<sup>η</sup> περίοδος: από το 1923 μέχρι τη δεκαετία του '70.**

Κατά τη χρονική αυτή περίοδο ψηφίστηκαν δυο νομοθετικά πλαίσια πολεοδομικού σχεδιασμού τα οποία υπό προϋποθέσεις ισχύουν μέχρι σήμερα και μπορούμε να θεωρήσουμε ότι καθόρισαν την οικοδόμηση της Ελλάδας.

Αυτά ήταν το **Ν. Διάταγμα της 17-7/16-8-1923** «Περί σχεδίων Πόλεων, Κωμών και Συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών». Αυτό περιείχε και κανόνες δικαίου για την εκπόνηση και έγκριση των ρυμοτομικών σχεδίων. Οι τροποποιήσεις, παρεκκλίσεις και αλλοιώσεις που ακολούθησαν σαν εφαρμογές αυτού του διατάγματος, είχαν σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία οικισμών, που ενώ έχουν εγκεκριμένα Σχέδια, είναι τελικά ακατάλληλα για τη σύγχρονη διαβίωση. Η έλλειψη κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, οι υπερβολικά μεγάλες πυκνότητες και η έλλειψη έργων υποδομής είναι οι συνηθέστεροι λόγοι της προηγούμενης διαπίστωσης.

Ακολούθησε το **Π. Διάταγμα της 3-4-1929** «Περί Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού», που περιείχε κανόνες σύνταξης και έγκρισης των ρυμοτομικών σχεδίων.

Βάσει αυτών των δύο Διαταγμάτων ο ελληνικός χώρος διαμορφώθηκε:

- Στις περιοχές που διαθέτουν εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο και χαρακτηρίζονται σαν «εντός Σχεδίου Πόλεως».
- Στους οικισμούς που υπάρχουν πριν από το έτος 1923 και δεν έχουν εγκεκριμένο σχέδιο πόλεως, αλλά ένα δικό τους νομοθετικό καθεστώς.

- Σε όλες τις υπόλοιπες περιοχές της Χώρας, που χαρακτηρίζονται σαν «εκτός Σχεδίου Πόλεως».

Τα μεγάλα μειονεκτήματα αυτών των Διαταγμάτων ήταν ότι η πολιτεία θεσμικά δεν είχε καμιά υποχρέωση για την ανάπτυξη του αστικού χώρου, άρα δεν έγινε τίποτα για να συσχετισθεί το κέλυφος με τον πληθυσμό και τις οικονομικές δραστηριότητές του και γενικότερα την αναπτυξιακή προοπτική των περιοχών. Τέλος, η τρίτη παραπάνω κατηγορία με τις παρεκκλίσεις της οικοδόμησης σε εκτάσεις που έχουν πρόσωπο σε διάφορους δρόμους, δημιούργησαν τη γραμμική ή γνωστότερη σαν «ταινιακή» ανάπτυξη της Ελλάδας.

### **3<sup>η</sup> περίοδος: από τη δεκαετία του '70 μέχρι το 1982.**

Το άρθρο 24 του συντάγματος του 1975 εισάγει την υποχρέωση του κράτους να ελέγχει την πολεοδομική ανάπτυξη και να προστατεύει το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Από τότε η πολιτεία αρχίζει και διατυπώνει κατευθυντήριες γραμμές για τη χωροταξική και πολεοδομική πολιτική.

Με το **N.1032/80** ιδρύεται το Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος (ΥΧΟΠ). Συγχρόνως όλη αυτή την περίοδο με μια σειρά νομοθετήματα επιδιώκεται ουσιαστικότερη παρέμβαση στην οικιστική ανάπτυξη της χώρας. Ο χαρακτηριστικότερος και σπουδαιότερος νόμος είναι ο **N.947/79** «Περί οικιστικών περιοχών». Με αυτόν επιχειρήθηκε να μπει φραγμός στην ανεξέλεγκτη πολεοδομική και οικοδομική ανάπτυξη, εισάγοντας δύο επίπεδα σχεδιασμού, θεσμοθετώντας χρήσεις και εφαρμόζοντας την εισφορά σε γη και χρήμα. Συγκεκριμένα στο πρώτο στάδιο χαρακτηριζόταν η περιοχή σαν οικιστική με τη δημοσίευση αντίστοιχου Προεδρικού Διατάγματος και στο δεύτερο στάδιο συντάσσονταν οι σχετικές εξειδικευμένες κατά περίπτωση πολεοδομικές μελέτες

Αυτή η χρονική περίοδος συνέπεσε με μια συγκυρία οικονομικής ύφεσης, οπότε οι πρωτοποριακές διατάξεις του N.947/79 σχεδόν ατόνησαν για να αποφευχθούν αντιδράσεις διάφορων ομάδων συμφερόντων.

#### 4<sup>η</sup> περίοδος: από το 1982 μέχρι σήμερα.

Αυτή την περίοδο δημιουργείται ο **N.1337/83** «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις»<sup>2</sup>, ένας νόμος «μεταβατικός» γιατί δημιουργήθηκε για να καλύψει επείγουσες απαιτήσεις και να ισχύσει ορισμένη χρονική περίοδο, και τελικά κατέληξε να γίνει ένας πολεοδομικός νόμος σταθμός για την Ελλάδα.

Τα βασικά χαρακτηριστικά αυτού του νόμου είναι τα ακόλουθα:

1. Αναφέρεται σε επεκτάσεις ή εντάξεις πολεοδομικών σχεδίων σε περιοχές κύριας κατοικίας.
2. Αυτές αφορούν κατά κανόνα περιοχές «εκτός σχεδίου πόλεως» ή εντός εάν είναι πολεοδομικά προβληματικές και χρειάζονται αναμόρφωση.
3. Περιέχει νέες ρυθμίσεις, κυρίως όσον αφορά τις περιοχές που θα αναπτύσσονται με κανονιστικούς όρους δόμησης.
4. Προβλέπει εκτεταμένες συμμετοχικές διαδικασίες πληθυσμού κατά τις περιόδους σχεδιασμού και αποφάσεων.

Αυτός ο νόμος συμπληρώθηκε με το **N.2508/97** «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις»<sup>3</sup>. Πρόκειται για έναν πολεοδομικό νόμο για την επέκταση, ανάπτυξη και γενικότερα αναβάθμιση και προστασία των πόλεων και οικισμών της χώρας.

Η φιλοσοφία αυτού του νόμου είναι ότι θέτει εξ αρχής ένα γενικό πλαίσιο πολεοδομικών αρχών, κατευθύνσεων, όρων και διαδικασιών για την οργάνωση και ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών που θα επέλθει, με σκοπό να προκύψει πραγματική αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος και να εξασφαλιστεί και διατηρηθεί η βιωσιμότητα των πόλεων, των οικισμών και της ευρύτερης περιοχής τους.

Χαρακτηριστικό πλεονέκτημα των νέων νόμων είναι ότι οι απαιτούμενες προς σύνταξη διαδοχικές μελέτες, δεν πρέπει να είναι αυτόνομες μεταξύ τους, αλλά να αποτελούν «δίδυμα» μελετών με κάθετη σύνδεση. Δηλαδή η μελέτη ξεκινώντας από την επεξεργασία αναλυτικών στοιχείων καταλήγει σε πρόταση για τους τρόπους και όρους ανάπτυξης ή αναμόρφωσης της περιοχής σε συνάρτηση με τις επισημασμένες ανάγκες. Έτσι

<sup>2</sup> Α. Αραβαντινός, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός*, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1997, σελ.103

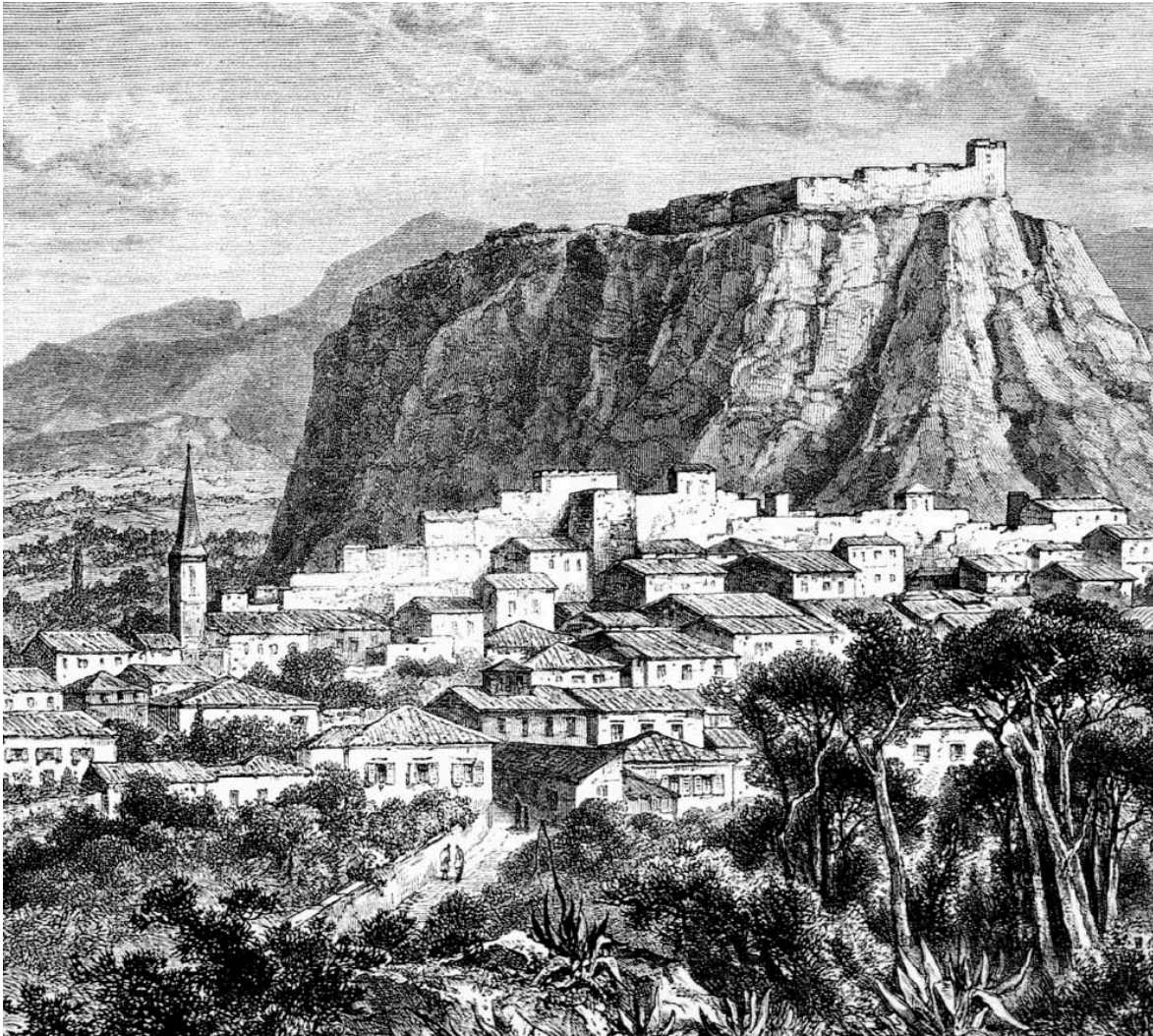
<sup>3</sup> Όπως παραπάνω, σελ.215.

καθορίζονται οι γενικές και ειδικές χρήσεις εδάφους και οι ζώνες οικιστικών περιοχών, όπου επιδιώκεται συγκεκριμένος τρόπος ανάπτυξης<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Α. Αραβαντινός, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός*, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1997, σελ.211:μειονεκτήματα – σελ.213:πλεονεκτήματα.

## [03] Η ΚΑΛΑΜΑΤΑ



Σχέδιο του Th. Weber βασισμένο σε σκίτσο Η. Belle, *Η Καλαμάτα και το φράγγικο Κάστρο*, 1868.



### 3.1 Η θέση της πόλης και η ένταξή της στην ευρύτερη περιοχή

Η Καλαμάτα είναι η πρωτεύουσα του νομού Μεσσηνίας (εικ.3.1.1).



Εικόνα 3.1.1: Η Ελλάδα με το νομό Μεσσηνίας και την Καλαμάτα.

Βρίσκεται στο μοιχό του Μεσσηνιακού κόλπου (εικ.3.1.2) και είναι κτισμένη στους δυτικούς πρόποδες της οροσειράς του Ταυγέτου. Αποτελεί το διοικητικό, οικονομικό και εμπορικό κέντρο της Νοτιοδυτικής Πελοποννήσου. Απέχει από την Αθήνα 240 km, από την Πάτρα 215 km και από την Τρίπολη έδρα της Περιφέρειας Πελοποννήσου 86,50 km.



Εικόνα 3.1.2: Ο νομός Μεσσηνίας.

Ανήκει διοικητικά όσον αφορά τη βαθμίδα επιρροής του κράτους στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση Πελοποννήσου-Δυτικής Ελλάδας & Ιονίου (εικ.3.1.3).



Εικόνα 3.1.3: Οι 7 Αποκεντρωμένες Διοικήσεις της Ελλάδας.

Όσον αφορά τον Β' βαθμό τοπικής αυτοδιοίκησης ανήκει στην Αιρετή Περιφέρεια Πελοποννήσου (εικ.3.1.4)



Εικόνα 3.1.4: Οι 13 Αιρετές Περιφέρειες της Ελλάδας με την Περιφέρεια Πελοποννήσου.

Τέλος όσον αφορά τον Α΄ βαθμό τοπικής αυτοδιοίκησης ανήκει στο Δήμο Καλαμάτας (εικ.3.1.5).



Εικόνα 3.1.5: Ο Καλλικρατικός δήμος Καλαμάτας.

Ο Καλλικρατικός δήμος Καλαμάτας είναι ένας παραλιακός δήμος που αποτελείται από 4 δημοτικές ενότητες (Καλαμάτας, Άριος, Αρφαρών και Θουρίας) και εκτός από την ομώνυμη πόλη από άλλα 13 τοπικά διαμερίσματα που εκτείνονται από τα πεδινά δυτικά της πόλης έως ανατολικά τον κεντρικό όγκο του Ταυγέτου και τα ανατολικά παράλια του Μεσσηνιακού κόλπου<sup>5</sup>.

### 3.2 Πληθυσμός και κοινωνία

Η περιοχή της Καλαμάτας η οποία είναι το σημαντικότερο λιμάνι της Πελοποννήσου μετά την Πάτρα, παρουσιάζει σχετικά αξιόλογη βιομηχανική και εμπορική δραστηριότητα και είναι το κύριο εισαγωγικό και εξαγωγικό λιμάνι της νοτιοανατολικής Πελοποννήσου.

<sup>5</sup> [www.kalamata.gr](http://www.kalamata.gr)

Η οικονομία της περιοχής στηρίζεται στην αγροτική παραγωγή του ελαιόλαδου, της ελιάς, των σύκων, της σταφίδας, των εσπεριδοειδών και των οπωροκηπευτικών, στον τουρισμό και στις υπηρεσίες. Στην περιοχή υπάρχει η ιστορική βιομηχανική μονάδα της καπνοβιομηχανίας Καρέλια, όπως και κάποιες βιομηχανίες τυποποίησης και μεταποίησης αγροτικών προϊόντων.

Η Καλαμάτα χαρακτηρίζεται από έντονη πνευματική και πολιτιστική δράση. Πλήθος πολιτιστικών εκδηλώσεων όπως εκθέσεις, φεστιβάλ, θεατρικές και μουσικές παραστάσεις και διάφορα άλλα εικαστικά δρώμενα λαμβάνουν χώρα κάθε χρόνο. Σημαντικότερο όλων όμως θεωρείται το Διεθνές Φεστιβάλ Χορού.

Με την απογραφή του 2011 ο Καλλικρατικός δήμος Καλαμάτας έχει πληθυσμό 70.130 κατοίκους και έκταση 253,2 km<sup>2</sup> <sup>6</sup>.

### 3.3 Η ιστορία

Η παλαιότερη αναφορά που διασώζεται είναι από τον Όμηρο, που την αναφέρει με το όνομα Φαραί (Φηραί ή Φηρή). Η αρχαία αυτή πόλη τοποθετείται από τους αρχαιολόγους περίπου εκεί που βρίσκεται σήμερα το φράγκικο κάστρο της πόλης<sup>7</sup>. Σύμφωνα με την τοπική παράδοση μυθικός ιδρυτής της πόλης θεωρείται ο Φάρις, γιος του Ερμή και της Φυλοδάμειας. Κόρη του Φάρι ήταν η Τηλεγόνη, που παντρεύτηκε τον Αλφειό και γέννησε τον Ορτίλοχο, «πολλών ανδρών άναξ», όπως τον χαρακτηρίζει ο Όμηρος στην Ιλιάδα. Το ανάκτορο του Ορτίλοχου ήταν στις Φαρές. Οι Φαρές ήταν μία από τις επτά πόλεις που πρόσφερε στον Αχιλλέα ο Αγαμέμνονας για να κατευνάσει το θυμό του<sup>8</sup>.

Η πόλη που ήταν χτισμένη εκεί που σήμερα είναι η Καλαμάτα έχει περιορισμένη σημασία κατά την αρχαία περίοδο καθώς βρίσκεται κάτω από λακωνική κυριαρχία, από τα μέσα του 8ου αιώνα π.Χ. μέχρι τα μέσα του 4ου αιώνα π.Χ. Αποκτά αίγλη μετά την τέταρτη σταυροφορία (1204 μ.Χ.), οπότε περνάει στα χέρια των φράγκων. Ο Γοδεφρείδος Βιλλεαρδουίνος το 1208 μ.Χ. χτίζει το κάστρο εκεί που ήταν παλιότερα τα κυκλώπεια τείχη

<sup>6</sup> [www.kalamata.gr](http://www.kalamata.gr)

<sup>7</sup> Γιώργος & Ντονατέλλα Κυριακοπούλου, *Κτίρια & Αρχιτεκτονικές επιρροές, «ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ Φαρών-Καλαμάτας»*, Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ-ΕΠΤΑ ΗΜΕΡΕΣ, σελ.40.

<sup>8</sup> Πέτρος Γ. Θέμελης, *Η πόλη των αρχαίων Φαρών, «ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ Φαρών-Καλαμάτας»*, Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ-ΕΠΤΑ ΗΜΕΡΕΣ, σελ.3.

της μυκηναϊκής ακρόπολης των Φαρών και τα υπολείμματα του βυζαντινού κάστρου και ξεκινάει η οικονομική ακμή της πόλης<sup>9</sup>.

Το σημερινό όνομά της, σύμφωνα με κάποιες απόψεις, οφείλεται σε ένα παλιό βυζαντινό μοναστήρι, το οποίο ήταν αφιερωμένο στην Παναγία την Καλομάτα, απ' όπου με αφομοίωση του όμικρον σε άλφα, προήλθε η ονομασία Καλαμάτα. Μια άλλη εκδοχή λέει ότι η προέλευση του ονόματος οφείλεται στα καλάμια του Νέδοντα και της περιοχής, και πιο συγκεκριμένα στο λαϊκό τύπο «Καλάματα».

Το 1459 την καταλαμβάνουν οι Τούρκοι και εναλλάσσονται στην ηγεμονία της πόλης με τους Ενετούς μέχρι το 1715 οπότε την καταλαμβάνουν οριστικά οι Τούρκοι, μέχρι το 1821 που απελευθερώθηκε. Το σημαντικότερο γεγονός της μακρόχρονης ιστορίας της πόλης είναι η απελευθέρωσή της από τους Τούρκους στις 23 Μαρτίου του 1821. Την ημέρα εκείνη ο Κολοκοτρώνης, ο Νικηταράς, ο Πετρόμπεης Μαυρομιχάλης, ο Παπαφλέσσας και άλλοι μπήκαν μέσα στην πόλη ως απελευθερωτές. Συμμετείχαν στην πανηγυρική δοξολογία που τελέστηκε στον ιερό ναό των Αγίων Αποστόλων (εικ.3.3.1), μικρή βυζαντινή εκκλησία του 10ου αιώνα που σώζεται μέχρι σήμερα και αποτελεί σύμβολο της πόλης.



Εικόνα 3.3.1: Η πανηγυρική δοξολογία στον ιερό ναό των Αγίων Αποστόλων στις 23 Μαρτίου του 1821

<sup>9</sup> [www.kalamata.gr](http://www.kalamata.gr)

Στους Αγίους Αποστόλους ευλογείται η επαναστατική σημαία και από εδώ ξεκινάει η Επανάσταση του 1821. Από την Καλαμάτα η Μεσσηνιακή Γερουσία συντάσσει δύο σπουδαία κείμενα την «Προειδοποίηση προς τας ευρωπαϊκάς αυλάς» και την «προκήρυξη» με αποδέκτη την αμερικανική κυβέρνηση<sup>10</sup>. Το 1828 βρίσκει την Καλαμάτα κατεστραμμένη από το πέρασμα του Ιμπραήμ και τους δημογέροντες της πόλης να ζητούν βοήθεια από τον κυβερνήτη Ιωάννη Καποδίστρια. Η ανταπόκριση είναι άμεση και έτσι το 1835 η Καλαμάτα γίνεται πρωτεύουσα του νομού αντί της Κυπαρισσίας (Αρκαδίας)<sup>11</sup>.

Στα τέλη του 19ου αιώνα χτίζεται το λιμάνι της Καλαμάτας, το οποίο λειτουργεί μέχρι και σήμερα, και η πόλη παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη και ακμή. Επιπλέον μια νέα αγορά έχει αναπτυχθεί στην προκουμαία. Όλα αυτά της προσδίδουν το όνομα «Μασαλλία του Μωριά». Η πόλη έρχεται σε επαφή με τη δύση και την κουλτούρα της και έτσι δημιουργείται η αστική τάξη που διαμορφώνει μια σημαντική πολιτιστική βάση και κληρονομιά. Από το 1920 και μετά όμως αρχίζει μια μακρά περίοδος οικονομικής ύφεσης που συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Το Σεπτέμβριο του 1986 η Καλαμάτα χτυπήθηκε από δύο ισχυρούς σεισμούς που προκάλεσαν εκτεταμένες ζημιές και δυστυχώς και θύματα. Παρ' όλα αυτά η πόλη ανασυγκροτήθηκε γρήγορα από τη μεγάλη αυτή καταστροφή<sup>12</sup>.

### 3.4 Το φυσικό περιβάλλον

Ανατολικά της πόλης, στα όρια των νομών Μεσσηνίας και Λακωνίας, υψώνεται ο Ταΰγετος (εικ.3.4.1). Μια οροσειρά με μακριά ράχη μήκους 115 km, μέγιστου πλάτους 30 km και συνολικής έκτασης 2.500 km<sup>2</sup>.

---

<sup>10</sup> [www.kalamata.gr](http://www.kalamata.gr)

<sup>11</sup> Αναστασία Μηλίτση-Νίκα, *ΚΑΛΑΜΑΤΑ οδοιπορικό σε πλατείες και δρόμους της πόλης 1830-1940*, Υπουργείο Παιδείας, Καλαμάτα 2010, σελ.14.

<sup>12</sup> [www.kalamata.gr](http://www.kalamata.gr)



Εικόνα 3.4.1: Η οροσειρά του Ταΰγετου.

Τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά του δήμου χαρακτηρίζονται από πεδινά, ημιορεινά και ορεινά τμήματα. Το αξιοσημείωτο είναι ότι αποτελείται από παραθαλάσσια περιοχή με αρκετά χιλιόμετρα ακτογραμμής η οποία μετά από πολύ μικρή απόσταση καταλήγει στις κορυφές του Ταΰγετου με υψόμετρο 2407 m, όπου κυριαρχούν τα δάση και οι δασικές εκτάσεις. Τα νερά και οι ακτές της Καλαμάτας έχουν βραβευτεί και διαθέτουν σήμα «Γαλάζια Σημαία».

Από τον Ταΰγετο πηγάζει ο ποταμός Νέδων, που μέσα από μια βαθιά στενή χαράδρα μήκους 9 km διασχίζει την πόλη της Καλαμάτας και εκβάλλει δυτικά του λιμανιού και της μαρίνας.

Οι περιοχές του δήμου Καλαμάτας με τις ονομασίες «Φαράγγι Νέδοντα», «Όρος Ταΰγετος» και «Λαγκάδα Τρύπης» είναι ενταγμένες στο Διεθνές Δίκτυο «Natura 2000» με αντίστοιχους κωδικούς ονομασίας.

Η Καλαμάτα έχει χαρακτηριστικό ήπιο, εύκρατο κλίμα (εκτός φυσικά των ορεινών περιοχών που είναι πιο τραχύ), αφού το ετήσιο θερμομετρικό εύρος κυμαίνεται περίπου μεταξύ των 13° και 19° C. Ολόκληρη η Μεσσηνία παρουσιάζει μεγάλη ηλιοφάνεια, μία από τις μεγαλύτερες στην Ελλάδα. Οι βροχές είναι αρκετές και πέφτουν το χειμώνα. Τα

καλοκαίρια είναι ζεστά και υγρά. Το κλίμα καθορίζεται τόσο από την επίδραση της θάλασσας όσο και από αυτή του Ταυγέτου. Η Καλαμάτα έχει υγρασία μεν, αλλά τις κρίσιμες βραδινές ώρες, κυριαρχεί η απόγειος αύρα, ένας βορειοανατολικός άνεμος που κατέρχεται μέσω της κοιλάδας του ποταμού Νέδοντα, γεγονός που μετριάζει την υγρασία και καθιστά πιο υγιεινό το κλίμα. Η ψυχρή περίοδος διαρκεί από το Νοέμβριο έως τον Απρίλιο και η θερμή από το Μάιο έως τον Οκτώβριο<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> [www.kalamata.gr](http://www.kalamata.gr)





## [04] Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ



Η Καλαμάτα σε αεροφωτογραφία το 1960.

## 4.1 Γενικά

Η Καλαμάτα είναι μια μεσαίου μεγέθους ελληνική επαρχιακή πόλη. Για να ερευνηθεί και να αναγνωριστεί η πολεοδομική της φυσιογνωμία διακρίνονται οι ξεχωριστές φάσεις εξέλιξης της πόλης και κατόπιν τίθενται τα ζητήματα έρευνας αυτών των πολεοδομικών περιόδων.

Η έρευνα κάθε περιόδου περιλαμβάνει τρία ζητήματα<sup>14</sup>:

- Την ιστορική μνήμη της πόλης.
- Τη λειτουργικότητα της πόλης, διερευνώντας το «παραδοσιακό» κέλυφος σε σχέση με τους ανθρώπους, τις μετακινήσεις και το περιβάλλον.
- Την πολεοδομική εξέλιξη.

Όστε να εξαχθούν συμπεράσματα για την ποιότητα της ζωής των κατοίκων και για την επιτυχία των πολεοδομικών σχεδίων.

Επειδή το αντικείμενο αυτής της εργασίας είναι ο πολεοδομικός σχεδιασμός σαν εργαλείο εξέλιξης της Καλαμάτας στη νεότερη ιστορία της και έχοντας σαν υπόβαθρο την κοινωνικό-οικονομική πραγματικότητα της κάθε εποχής, διακρίνεται η πολεοδομική εξέλιξη της Καλαμάτας σε τρεις φάσεις:

- Η πόλη από την Τουρκοκρατία μέχρι το 1978.
- Η πόλη από το 1978 μέχρι το 1990.
- Η πόλη από το 1990 μέχρι σήμερα.

Αναλύοντας την κάθε πολεοδομική περίοδο της πόλης προκύπτει:

## 4.2 Η πόλη από την Τουρκοκρατία μέχρι το 1978

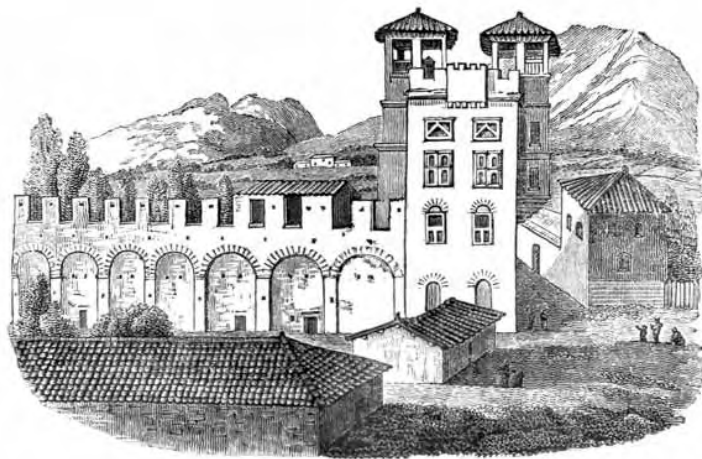
### 4.2.1 Η ιστορική μνήμη της πόλης

Η μελέτη των κοινωνικό-οικονομικών δεδομένων της περιόδου της Τουρκοκρατίας που προηγήθηκε της επανάστασης του 1821, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η Καλαμάτα ήταν το ενδιάμεσο εξαγωγικό λιμάνι, ανάμεσα σε μια εύφορη αγροτική παραγωγή και μέσω της

<sup>14</sup> Δ. Ν. Καρύδης, *ΚΑΛΑΜΑΤΑ Σχεδίασμα εξέλιξης της πόλης από τον 19<sup>ο</sup> στον 20<sup>ο</sup> αιώνα*, εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 1990, σελ.1.

θάλασσας στον υπόλοιπο κόσμο. Τεράστιες ποσότητες λαδιού, ξερών σύκων και πρινοκοκιού (τα κόκκινα εξογκώματα των νεότερων βλαστών του πουρναριού που έχουν και χρωστικές ιδιότητες) φορτώνονταν κάθε χρόνο από την Καλαμάτα.

Οι κοινωνικοί παράγοντες αυτής της οικονομικής δραστηριότητας ήταν ένα μωσαϊκό εθνοτήτων. Οι κυρίαρχοι Τούρκοι αποτελούσαν ολιγομελή ομάδα, οι Γάλλοι με τον πρόξενό τους δεν κατάφερναν όσο και να ήθελαν να παίξουν τον καθοριστικό ρόλο. Στην ίδια δυναμική ήταν οι Δουλτσινιώτες και οι Σκλαβούνοι. Οι πραγματικοί “capitalists du pays”<sup>15</sup> ήταν μια μικρή ομάδα ελλήνων εμπόρων και γαιοκτημόνων. Ο μεγαλύτερος κεφαλαιούχος, της Πελοποννήσου, το 18<sup>ο</sup> αιώνα, ήταν ο καλαματιανός έμπορος Παναγιώτης Μπενάκης (εικ.4.2.1.1). Σε συνεργασία με τους Μανιάτες και με την υποστήριξη, με το αζημίωτο, του πασά και του κατή επιδιόταν στην πειρατεία και τη ληστεία της περιοχής.



Εικόνα 4.2.1.1: Ο Παναγιώτης Μπενάκης και το σπίτι του στην Καλαμάτα.

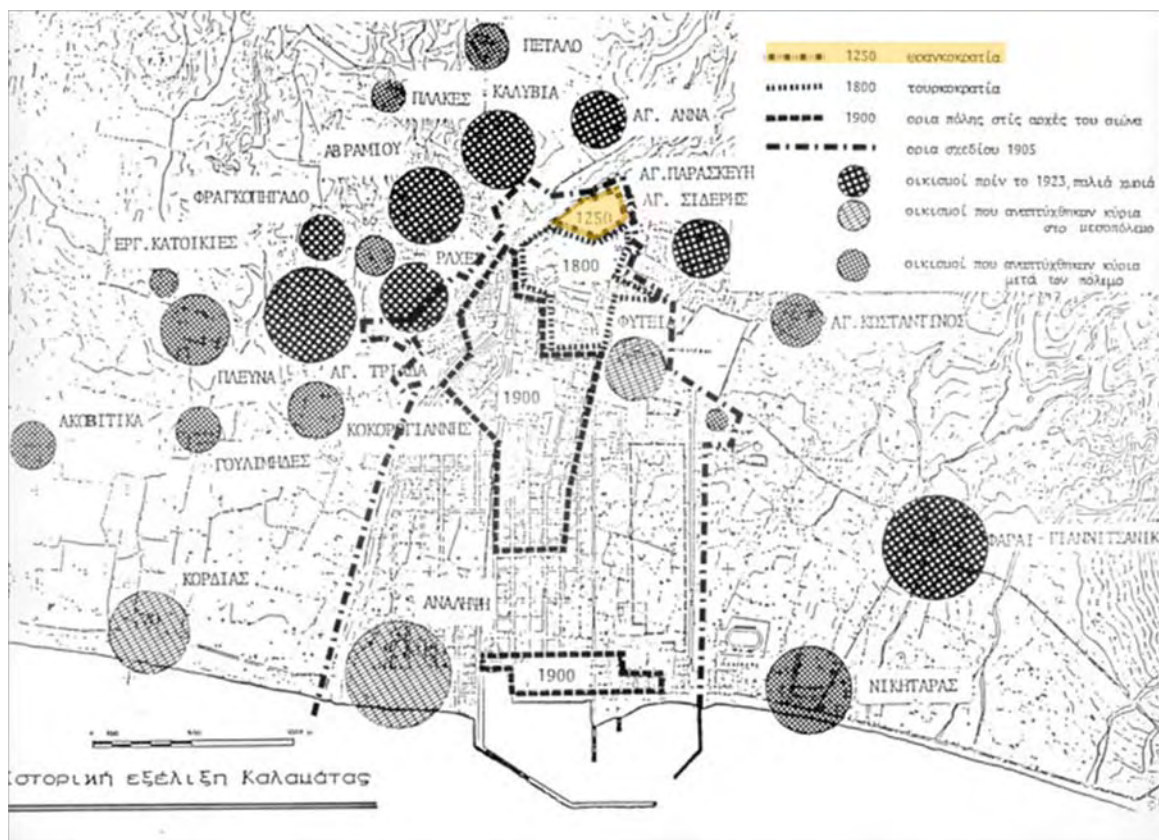
Το 1800 οι “capitalists du pays”, οι πλούσιοι γαιοκτήμονες και η Πύλη είχαν επιβάλλει βαρείς φόρους, με αποτέλεσμα η μετανάστευση να αποτελεί τη διέξοδο στους φορολογούμενους.

<sup>15</sup> Δ. Ν. Καρύδης, *ΚΑΛΑΜΑΤΑ Σχεδιάσμα εξέλιξης της πόλης από τον 19<sup>ο</sup> στον 20<sup>ο</sup> αιώνα*, εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 1990, σελ.3.

Αυτό ήταν ιστορικά το κοινωνικό-οικονομικό περιβάλλον μέχρι την επανάσταση του 1821, ευημερία μιας μικρής κοινωνικής ομάδας και εξαθλίωση του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου<sup>16</sup>.

#### 4.2.2 Η λειτουργικότητα της πόλης και η πολεοδομική εξέλιξη

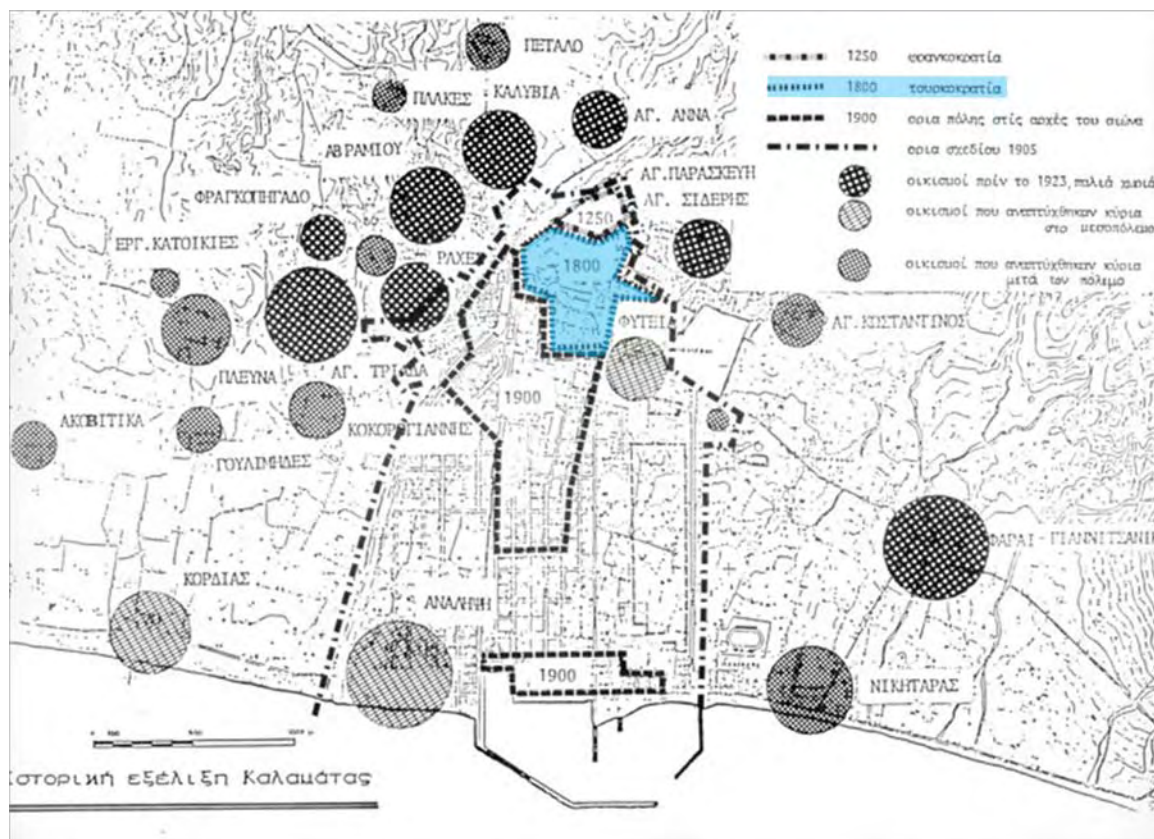
Η πολεοδομική ιστορία της πόλης θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι αρχίζει το 1204 όταν και περνά στα χέρια των Φράγκων. Τότε ενισχύεται το «αχαμνόν» Κάστρο της πόλης και η Καλαμάτα εκτείνεται περί αυτό (εικ.4.2.2.1). Έκτοτε και μέχρι την Τουρκοκρατία το Κάστρο και η περιοχή δίνεται σαν περιουσιακό στοιχείο σε διάφορους ηγεμόνες.



Εικόνα 4.2.2.1: Η πόλη το 1250 (πηγή: Γρηγόρης Διαμαντόπουλος).

<sup>16</sup> Δ. Ν. Καρύδης, *ΚΑΛΑΜΑΤΑ Σχεδιάγραμμα εξέλιξης της πόλης από τον 19<sup>ο</sup> στον 20<sup>ο</sup> αιώνα*, εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 1990, σελ.3.

Κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας εξακολούθησε η ασήμαντη πορεία της πόλης, κατοικούμενη κατά βάση από Έλληνες. Την εποχή εκείνη, οι κάτοικοι καλλιεργούσαν σιτηρά, αμπέλια, ελαιόδεντρα και μουριές (για τη σηροτροφία), ενώ ασχολούνταν και με την κτηνοτροφία. Τα σπίτια ήταν φτωχικά και είχαν στέγες από σχιστόλιθο. Την ίδια περίοδο εμφανίστηκαν και κάποια υποτυπώδη σχολεία. Το 18<sup>ο</sup> αιώνα ο ιστορικός περιηγητής William Martin Leake, σημείωσε στο οδοιπορικό του ότι η πόλη ήταν χτισμένη 1 μίλι από τη θάλασσα σε μια μικρή έκταση από το Κάστρο και έως τη σημερινή πλατεία 23<sup>ης</sup> Μαρτίου (εικ.4.2.2.2).



Εικόνα 4.2.2.2: Η πόλη το 1800 κατά την Τουρκοκρατία.

Η ουσιαστική ανάπτυξη της Καλαμάτας άρχισε κυρίως μετά την απελευθέρωση από τους Τούρκους το 1821.

Το διάστημα από το 1830 ως το 1860, δηλαδή τα πρώτα μετεπαναστατικά χρόνια, η Καλαμάτα συνέχισε να είναι αγροτικό και εξαγωγικό κέντρο με ελάχιστες μονάδες

μεταποίησης. Η διάδοχη άρχουσα τάξη της εποχής άρχισε να οργανώνει το μνημειακό της χώρο με τη δημιουργία νέων πλατειών, την ανέγερση εκκλησιών όπως της μητρόπολης Υπαπαντής και την αξιοποίηση των αστικών της ιδιοκτησιών. Συγχρόνως ξεκίνησε το χτίσιμο Γυμνασίου και Νοσοκομείου. Σ' όλα αυτά ο ποταμός Νέδοντας αποτελούσε δυτικό όριο αλλά και γραμμικό στοιχείο σύνδεσης της πόλης με τη θάλασσα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το νεοκλασικό κτίριο του σημερινού δημαρχείου, που υπήρξε κατοικία πειρατή της εποχής, συνδεόταν με υπόγεια σήραγγα με το ποτάμι σαν διέξοδος διαφυγής.

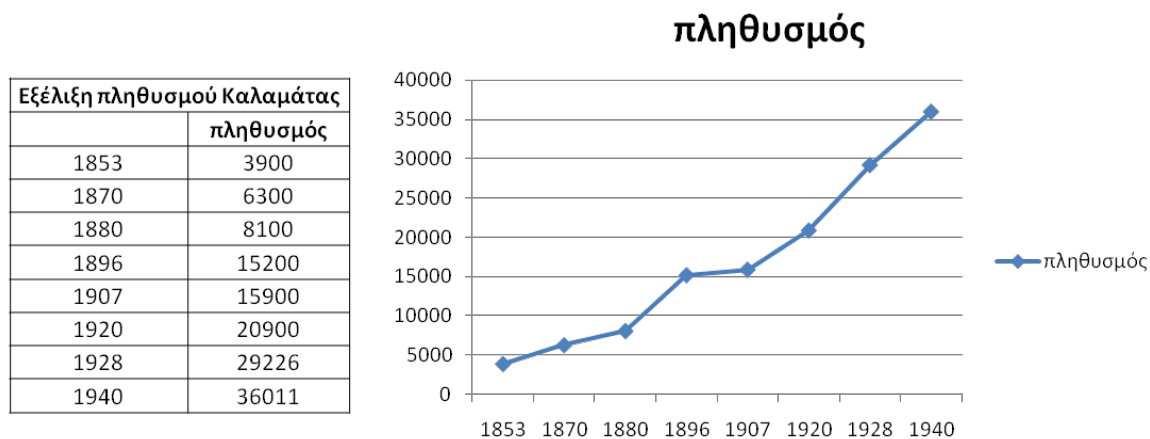
Στη διάρκεια της βασιλείας του Όθωνα (1832-1862) έγιναν τα πρώτα 40 σχέδια πόλης, που αποτελούσαν κρατικές παρεμβάσεις στην οργάνωση του κτισμένου χώρου. Τότε θεσπίστηκαν μια σειρά διαταγμάτων που αφορούσαν λεπτομέρειες του κτισίματος των οικοδομών, της υγιεινής των πόλεων, της ανταλλαγής των οικοπέδων, κλπ.

Το 1867 συντάχθηκε το λεγόμενο «πρώτο σχέδιο της Καλαμάτας» (εικ.4.2.2.3). Μ' αυτό έγινε η αποτύπωση της υπάρχουσας κατάστασης και συγχρόνως επιχειρήθηκε να δοθεί μέσω ενός ρυμοτομικού σχεδίου η κατεύθυνση της ανάπτυξης της πόλης.



Εικόνα 4.2.2.3: Το πρώτο σχέδιο της Καλαμάτας του 1867.

Αυτή τη δεκαετία έγιναν βαθιές κοινωνικό-οικονομικές μεταβολές. Η Καλαμάτα πρωτοστάτησε στην ανέλιξη της αστικής τάξης, αντικαθιστώντας τις δομές της αγροτικής οικονομίας με μονάδες ισχυρού δευτερογενούς τομέα μεταποίησης αγροτικών προϊόντων και πρώτων υλών. Προφανώς η πόλη αποτέλεσε πόλο έλξης του περίξ αγροτικού πληθυσμού και αύξησε τον πληθυσμό της κατά 61,54% από το 1853 ως το 1870<sup>17</sup>, όπως φαίνεται σε μια πρώτη παρουσίαση της εξέλιξης του πληθυσμού της Καλαμάτας στην εικ.4.2.2.4 –μέχρι την κήρυξη του Β' παγκόσμιου πολέμου το 1940.



	1853-1870	1870-1880	1880-1896	1896-1907	1907-1920	1920-1928	1928-1940
Μεταβολή πληθυσμού Καλαμάτας %	61,54	28,57	87,65	4,61	31,45	39,84	23,22

Εικόνα 4.2.2.4: Εξέλιξη πληθυσμού Καλαμάτας από το β μισό του 19<sup>ου</sup> στο α μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα<sup>18</sup>.

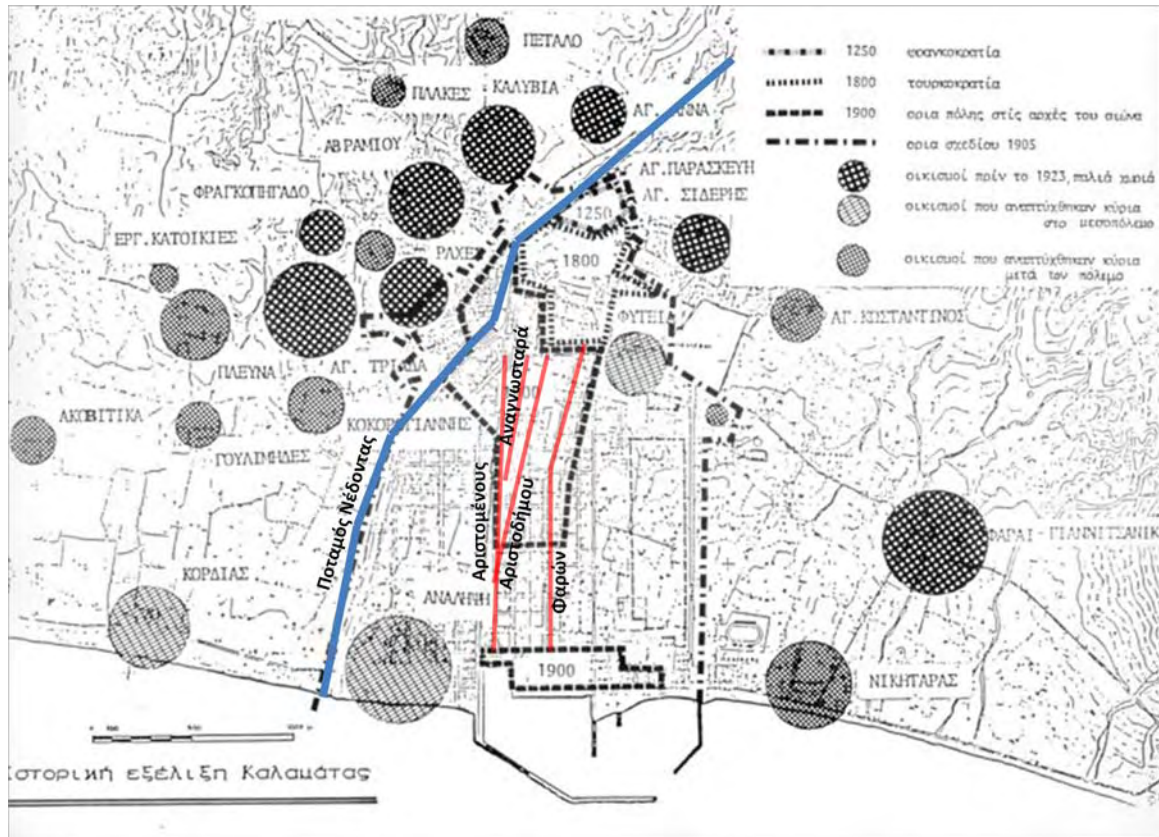
Το σχέδιο του 1867 υπό αυτές τις συνθήκες δε μπορεί παρά να στρέψει την πόλη προς τη θάλασσα. Τα αγροτικά προϊόντα μεταποιημένα πρέπει να φύγουν, αυτό τεχνολογικά την εποχή εκείνη μπορούσε να γίνει μόνο με τα βαπόρια από τις λιμενικές εγκαταστάσεις που δεν άργησαν και αυτές να ολοκληρωθούν. Επισημάνθηκε λοιπόν η σημασία 4 οδικών αξόνων από το Κάστρο προς την παραλία, από το Βορρά προς το Νότο, από την παραγωγή προς το δρόμο της κατανάλωσης. Αυτές είναι οι σημερινές οδοί Αριστοδήμου,

<sup>17</sup> Δ. Ν. Καρύδης, ΚΑΛΑΜΑΤΑ Σχεδιάγραμμα εξέλιξης της πόλης από τον 19<sup>ο</sup> στον 20<sup>ο</sup> αιώνα, εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 1990, σελ.8.

<sup>18</sup> Όπως παραπάνω, σελ.21.



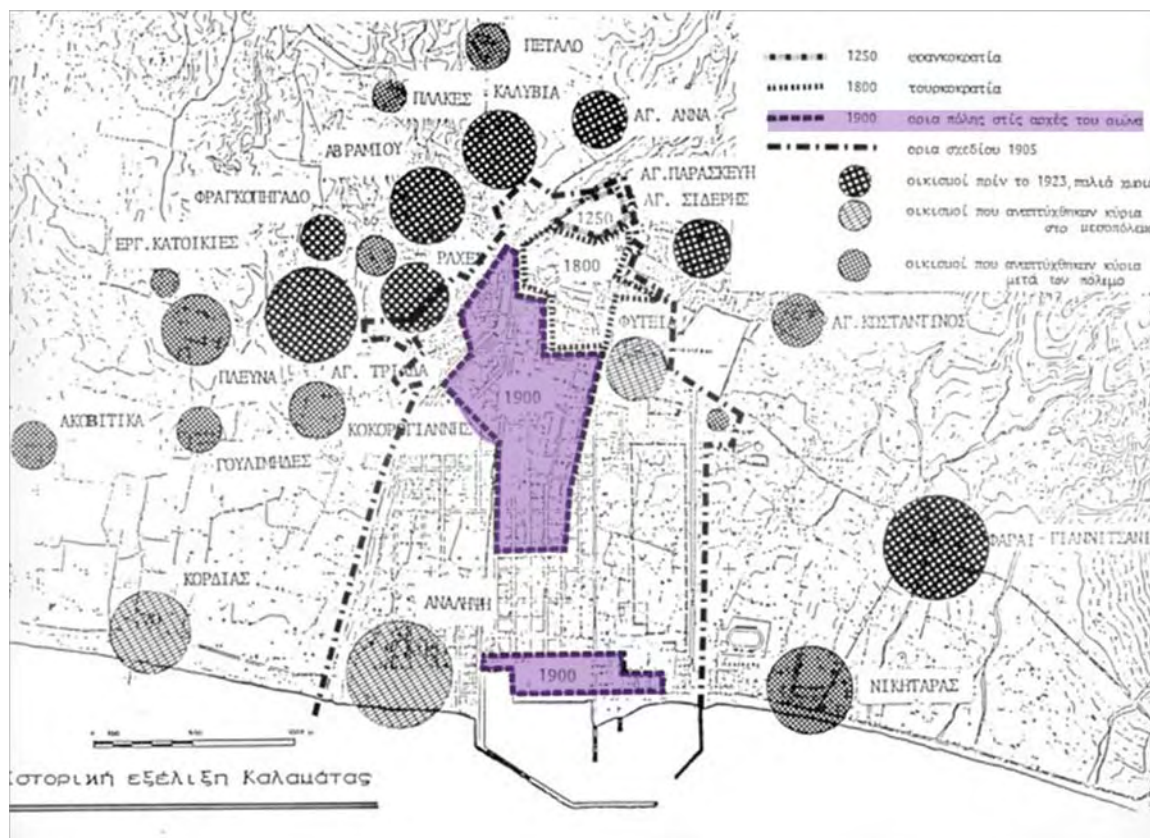
Αναγνωσταρά, Αριστομένους (αρχικά Εθνική οδός Παραλίας-Καλαμών) και Φαρών (αρχικά Δημοτική οδός Παραλίας-Καλαμών) (εικ.4.2.2.5).



Εικόνα 4.2.2.5: Η θέση των 4 οδών ανάπτυξης του 1867 στο σχέδιο της Καλαμάτας.

Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα (εικ.4.2.2.6), η αστική τάξη εδραιώνεται εισάγοντας τα κεφάλαια της από το εξωτερικό, είτε αυτά ήταν ξένα είτε ελλήνων της διασποράς. Στην Καλαμάτα επεμβαίνει εκσυγχρονίζοντας τον αγροτικό χώρο και δημιουργώντας βασικά έργα υποδομής. Ως κυριότερα αναφέρονται: το 1899 η υπογραφή σύμβασης μεταξύ του δήμου Καλαμάτας και της ηλεκτρικής εταιρείας Thomson-Hudson de la Mediterranee για τον ηλεκτροφωτισμό της πόλης και το 1890 η ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης με την Αθήνα. Στην Καλαμάτα δημιουργήθηκε το μεγάλο εργοστάσιο οίνων και οινοπνευμάτων γαλλικών συμφερόντων «Ζαν και Ρος», το οποίο λειτουργούσε ως τη δεκαετία του 1950 και απασχολούσε 500 εργάτες. Έφτασε να κατεργάζεται 400.000 κιλά σταφυλιών την ημέρα, εξάγοντας από το λιμάνι τα παραγόμενα κρασιά. Κατασκευάστηκαν

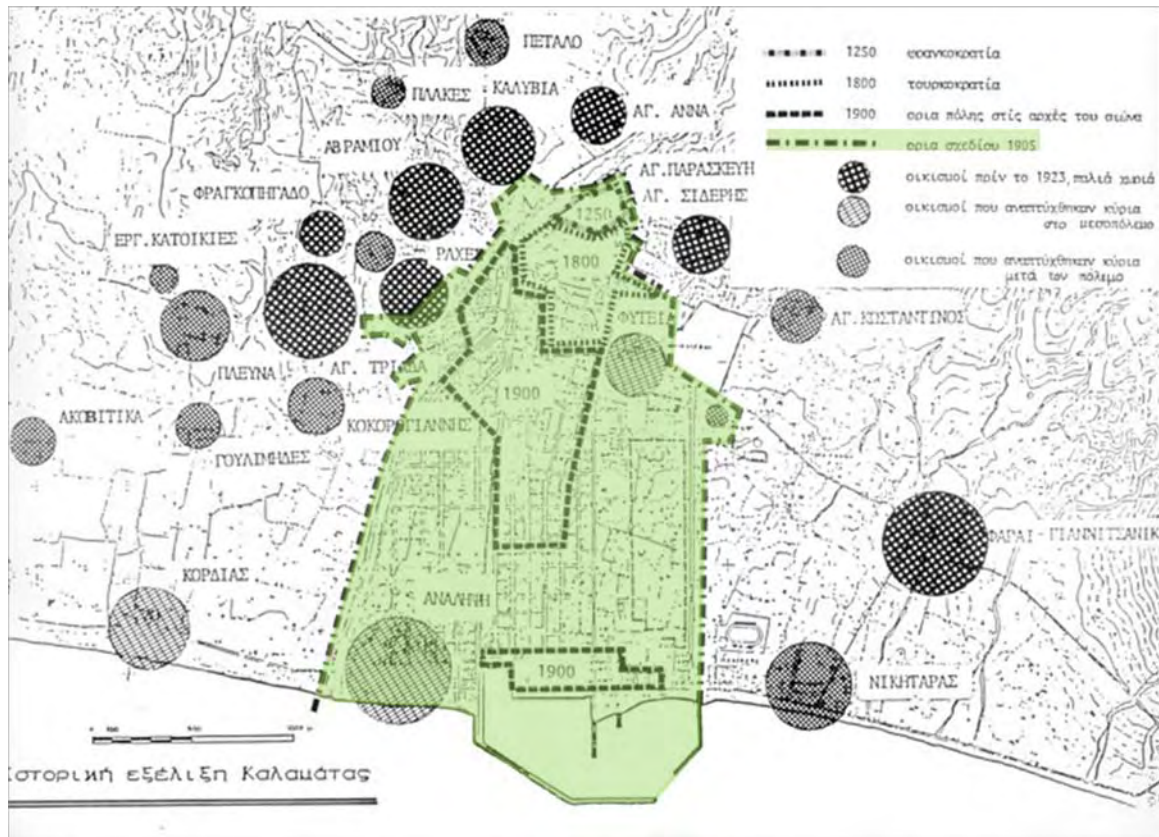
και λειτούργησαν 5 μεταουργεία, σαπωνοποιεία, παγοποιεία, βυρσοδεψεία, μεγάλης ιπποδύναμης αλευρόμυλοι, καπνεργοστάσια, εργοστάσια μεταποίησης σταφίδας. Προφανώς τα νέα στρώματα της αστικής τάξης στηρίχτηκαν από συντεχνιακούς συνδέσμους και συλλόγους που δημιούργησαν. Στην εικόνα 4.2.2.4 φαίνεται ότι αυτή η εκβιομηχάνιση της πόλης συνοδεύτηκε και από μεγάλη αύξηση του πληθυσμού.



Εικόνα 4.2.2.6: Η πόλη το 1900 δηλαδή στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα.

Αυτά όλα μεταφράστηκαν στον αστικό χώρο με το σχέδιο του 1905, το οποίο παρουσίασε τακτοποιήσεις οικοπέδων, ευθυγραμμίσεις δρόμων, διανοίξεις πλατειών, συσχέτιση της κατοικίας με τις υποδομές του δευτερογενή τομέα (εργαστήρια, εργοστάσια, μύλους, λιμάνι, εμπορικούς δρόμους), αλλά πάνω από όλα έδινε βαρύνουσα σημασία στο χώρο του λιμανιού με σχετικές πολεοδομικές ρυθμίσεις και τη δημιουργία δεύτερου σιδηροδρομικού σταθμού κοντά στην Παραλία. Τώρα πια η σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα είναι γεγονός μέσω ενός συνεχούς οικοδομικού δικτύου από το Κάστρο ως την

Παραλία, με δυτικό όριο τον ποταμό Νέδοντα και ανατολικό τους υγρούς μπαξέδες (εικ.4.2.2.7). Στο δυτικό μέρος της πόλης χωροθετούνται κυρίως εργαστήρια, βιοτεχνίες και κατοικίες των χαμηλών εισοδηματικών στρωμάτων. Τέλος, στη δυτική παραλιακή, κατά βάση, ζώνη (Κορδίας, Ανάληψη, Ανατολική Παραλία ή Νικηταρά) θα εγκατασταθούν μετά το 1922 οι πρόσφυγες που έφτασαν στην Καλαμάτα από τη Μικρά Ασία.



Εικόνα 4.2.2.7: Τα όρια του σχεδίου πόλης του 1905.

#### 4.2.2.1 Η παραλία

Η αρχική ανάπτυξη της Καλαμάτας γύρω από το Κάστρο που απέχει 4,5 Km από τη θάλασσα είχε σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία τελικά μιας παραθαλάσσιας πόλης που εκτείνεται κατά τον άξονα βορράς-νότος και όχι κατά μήκος της θάλασσας που βρίσκεται στο νότο.

Η άνθηση του εμπορίου και της βιομηχανίας κατά το 19<sup>ο</sup> αιώνα και τις πρώτες δεκαετίες του 20<sup>ου</sup> είχε σαν αποτέλεσμα τη σταδιακή οικοδόμηση της περιοχής ανάμεσα στο Κάστρο και την Παραλία και έδωσε στην πόλη το σημερινό μακρόστενο σχήμα της. Μέχρι τότε όμως περιβόλια με μουριές και συκίες, μποστάνια και βαλτόνερα απλώνονταν από το Κάστρο ως την ακτή. Παρόλα αυτά στη δυτική πλευρά της παραλίας, ήδη πριν την επανάσταση του 1821 είχε διαμορφωθεί ο συνοικισμός της Ανάληψης (Παλιά Ντουάνα), αποτελούμενος από εμπορικά καταστήματα και βυρσοδεψεία. Ενώ στην ανατολική πλευρά της παραλίας, το 1860 ιδρύθηκε ο νέος συνοικισμός της παραλίας, που είχε την ονομασία *Νέαι Καλάμαι* και εκεί κατασκευάστηκε το παλιό λιμάνι. Το 1868 εγκρίθηκε το πρώτο σχέδιο της παραλίας (εικ.4.2.2.1.1).



Εικόνα 4.2.2.1.1: Το πρώτο σχέδιο της Παραλίας του 1868.

Το 1882 μπήκε ο θεμέλιος λίθος του λιμανιού, το οποίο και παραδόθηκε σε λειτουργία το 1901, ενώ το 1911 ολοκληρώθηκε η κατασκευή του Τελωνείου και Λιμεναρχείου ή Ντουάνα.

Σταδιακά, στην παραλιακή ζώνη άρχισαν να εμφανίζονται βιομηχανικές μονάδες, ναυτιλιακά και ασφαλιστικά γραφεία, προξενεία, πολυτελή ξενοδοχεία και εστιατόρια.

#### 4.2.2.2 Η πολεοδομική ανάπτυξη

Κατά τις τρεις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα ως και την περίοδο του Μεσοπολέμου η πόλη παρουσίασε μεγάλο ρυθμό ανάπτυξης. Ο πληθυσμός το 1928 έφτασε τους 20.900 κατοίκους από 3.900 το 1853 (εικ.4.2.2.4).

Στην αρχιτεκτονική φυσιογνωμία της Καλαμάτας<sup>19</sup> έχουν επιδράσει τα νεότερα ευρωπαϊκά ρεύματα (γερμανικός κλασικισμός, ιταλική αναγέννηση, art nouveau κλπ), η αθηναϊκή κλασική αρχιτεκτονική, αλλά και η ενετική αρχιτεκτονική και τα πρότυπα της Τουρκοκρατίας. Μια περιήγηση στην πόλη δίνει την ευκαιρία να καταγράψουμε:

- Κτίσματα λαϊκού τύπου: Αυτά είναι τα πιο παλιά κτίρια που υπάρχουν στην Καλαμάτα, είναι κτισμένα πριν από το 1850 και βρίσκονται στο ιστορικό κέντρο γύρω από το Κάστρο. Είναι ισόγεια ή διώροφα, δεν ακολουθούν κάποιο συμμετρικό κανόνα και έχουν απλά μορφολογικά στοιχεία, είναι όλα χαρακτηρισμένα ως διατηρητέα κτίρια. Το **Μπενάκειο Αρχαιολογικό Μουσείο** στις οδούς Μπενάκη και Παπάζογλου είναι οικία ενετικού τύπου κτισμένη επί τουρκοκρατίας το 1742. Πρόκειται για τριώροφο κτήριο λαϊκής αρχιτεκτονικής με κεραμοσκεπή και με μία μικρή σοφίτα στη στέγη. Μόνο στην πρόσοψη (επί της Παπάζογλου) βλέπουμε μία συμμετρική διάταξη των ανοιγμάτων.



Εικόνα 4.2.2.2.1: Το Μπενάκειο Αρχαιολογικό Μουσείο.

- Πρώιμα νεοκλασικά κτίρια ως το 1880 που αποτελούν μεταβατική μορφή μεταξύ παραδοσιακής και νεοκλασικής αρχιτεκτονικής. Σε αυτά ο όροφος χρησιμοποιείται ως κατοικία, ενώ το ισόγειο ως κατάστημα, βιοτεχνικό εργαστήριο ή αποθήκη. Το **δημαρχείο Καλαμάτας** είναι ένα διώροφο κτήριο με ξύλινη στέγη και επικάλυψη γαλλικών κεραμιδιών. Το 1850 που κτίστηκε το αρχικό κτήριο, στέγασε το

<sup>19</sup> Δήμος Καλαμάτας, ΚΑΛΑΜΑΤΑ, β έκδοση δήμου Καλαμάτας, σελ.50.

αρχοντικό του μεγαλέμπορου Παναγιώτη Ψάλτη με αφητηρία την οδό Αριστομένους. Οι χώροι του ισογείου είχαν χρήση εμπορικών καταστημάτων, ο δε όροφος ήταν κατοικία.



Εικόνα 4.2.2.2.2: Το δημαρχείο Καλαμάτας.

- Ακολουθούν τα νεοκλασικά κτίρια που είναι κτισμένα στην περίοδο 1880-1920 και βρίσκονται κυρίως γύρω από την οδό Αριστομένους. Είναι συνήθως κατοικίες και σπανιότερα συνδυασμός κατοικίας (όροφος) και καταστήματος (ισόγειο). Στην οδό Αριστομένους και στην κεντρική πλατεία υπάρχουν πολλά από αυτά.



Η κεντρική πλατεία με την οδό Αριστομένους το 1918 και το 1960.



Η ΤτΕ και η ΕΤΕ στο βάθος το 1950 και το 1990 μετά την κατεδάφιση της ΕΤΕ.



Το ιστορικό ξενοδοχείο Πανελλήνιο το 1907 και σημερινό REX το 2013.

Εικόνα 4.2.2.2.3: Κτίρια της οδού Αριστομένους στο πέρασμα των χρόνων.



Το κτίριο Τσίγκου το 1980 και το 2013.



Η Πανταζοπούλειος Λαϊκή Σχολή το 1980 και το 2013.



Οδός Αριστομένους το 1920 με την ΤτΕ και την τράπεζα Αττικής μετέπειτα ΕΤΕ.  
Εικόνα 4.2.2.2.4: Κτίρια της οδού Αριστομένους στο πέρασμα των χρόνων.



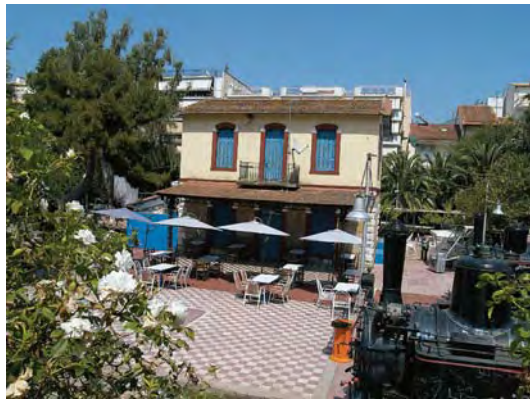
- Τα εκλεκτικιστικά κτίρια που τοποθετούνται στις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα είναι επηρεασμένα από τα ευρωπαϊκά πρότυπα (μπαρόκ, γοθικός ρυθμός, rustique, art nouveau) και τις νέες τάσεις της αθηναϊκής αρχιτεκτονικής.



Η δημοτική σχολή χορού στο Ζουμπούλειο.



Ο σταθμός ΟΣΕ Καλαμάτας.



Ο σταθμός ΟΣΕ Παραλίας Καλαμάτας.

Εικόνα 4.2.2.2.5: Εκλεκτικιστικά κτίρια της Καλαμάτας.

#### 4.2.2.3 Η περίοδος του μεσοπόλεμου (δεκαετίες '20 και '30)

Αυτή ήταν η καλύτερη περίοδος της ιστορίας της Καλαμάτας από άποψη οικονομικής ανάπτυξης, πολιτιστικής κίνησης και οικιστικής εικόνας. Ο πληθυσμός της πόλης αυξήθηκε κατακόρυφα από 20.900 άτομα το 1920 σε 29.226 το 1928. Εδραιώθηκαν οι βάσεις που είχαν τεθεί για τον κοσμοπολίτικο χαρακτήρα της πόλης με τη δημιουργία εστιατορίων, ζαχαροπλαστειών, ζυθοπωλείων και κοσμικών κέντρων. Ο Ζαχαρίας Παπαντωνίου σαν νομάρχης της Καλαμάτας το 1914, δήλωσε το θαυμασμό του για τη συνολική πνευματική κίνηση που είχε συναντήσει.

Ο Γ. Αναστασόπουλος στο βιβλίο του «Ιστορία της ελληνικής βιομηχανίας» ανέφερε ότι η Καλαμάτα εξελισσόταν σε μια σοβαρή βιομηχανική πόλη που διέθετε μεταξοκλωστήρια, ελαιουργεία, σαπυνοποιεία, παγοποιεία, εργοστάσια οίνων και οινοπνευμάτων, κονσερβοποιεία, βυρσοδεψεία, χαλβαδοποιεία, κεραμοποιεία, ασβεστοποιεία και είδη άλλων οικοδομικών υλικών, εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, κυλινδρόμυλους, καρφοβελονοποιεία, ορυζόμυλους. Αξιοσημείωτο είναι ότι αυτή η παραγωγικότητα που συνοδευόταν από σημαντικότερη εξαγωγική δράση, προσέδιδε στην πόλη και κατ' επέκταση στην Ελλάδα τον απαιτούμενο και αναγκαίο οικονομικό αναπτυξιακό ρυθμό.

Ενώ με την είσοδο του 20<sup>ου</sup> αιώνα η Καλαμάτα απέκτησε το χαρακτήρα ενός αστικού κέντρου, την περίοδο του μεσοπολέμου στην πόλη αποκρυσταλλώθηκαν οι βασικές καπιταλιστικές δομές. Το φαινόμενο όμως που έπληξε την ελληνική περιφέρεια λίγο πριν από το Β' παγκόσμιο πόλεμο, με τη συγκέντρωση των μεγάλων βιομηχανικών μονάδων στην Αθήνα χτύπησε και την Καλαμάτα. Η βιομηχανική παραγωγή της ποτέ δε ξεπέρασε το επίπεδο μονάδων μεταποίησης/βιοτεχνίας. Έτσι και η Καλαμάτα πέρασε στη «σκιά» της πρωτεύουσας.

Τα χρόνια του μεσοπόλεμου η εγχώρια αστική τάξη οργάνωσε το δικό της χώρο στο «νέο» τμήμα της πόλης, μεταξύ της παραλίας και του κάτω ορίου του σχεδίου του 1867.



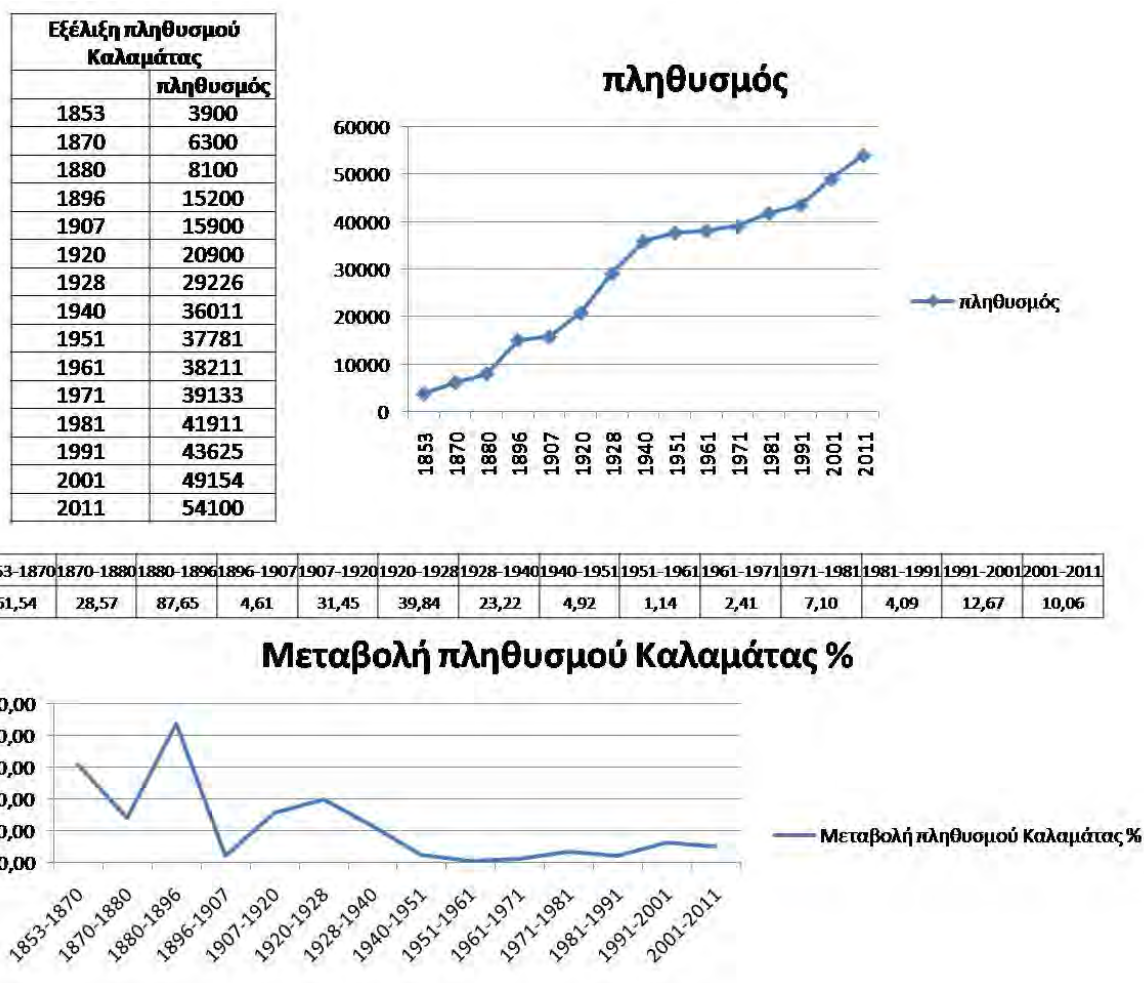
Εικόνα 4.2.2.3.1: Το 3/όροφο Κληροπούλου του μεσοπολέμου στην κεντρική πλατεία το 1950 - 1970.

#### 4.2.2.4 Η μεταπολεμική περίοδος από το 1945 ως το 1978

Ο υδροκεφαλισμός της πρωτεύουσας είναι πλέον γεγονός. Ο μαρασμός της περιφέρειας οδηγεί και την Καλαμάτα σε οικονομική ύφεση. Μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του '70 τα χαρακτηριστικά των οικοδομών της πόλης είναι παρόμοια με αυτά που αναφέρθηκαν. Έκτοτε η οικοδομική δραστηριότητα καθορίστηκε έξωθεν να παίζει για την Ελλάδα το ρόλο του μοχλού ανάπτυξης της οικονομίας.

Μελετώντας τη «Ρυθμιστική μελέτη αναπτύξεως πόλεως και περιοχής Καλαμάτας» που το 1971 συνέταξε το Εργαστήριο Πολεοδομικών Εφαρμογών της Αρχιτεκτονικής Σχολής του ΕΜΠ, συμπεραίνεται ότι οι στόχοι για την Καλαμάτα εξακολουθούν να στηρίζονται στη γεωργία προτείνοντας την εκτέλεση διαφόρων σχετικών έργων υποδομής και στη δευτερεύουσα βιομηχανία του μεταποιητικού κλάδου, όπως και στον τριτογενή τομέα. Διαπιστώνεται ότι ενώ η περιοχή διαθέτει τα χαρακτηριστικά ενός τουριστικού πόλου έλξης, η ανυπαρξία σχετικών υποδομών και κυκλοφοριακών τοπικών και υπερτοπικών δικτύων σύνδεσης αποτρέπουν κάθε εξέλιξη.

Χωρίς τις βασικές υποδομές και τις αναπτυξιακές δομές, η Καλαμάτα και η γύρω περιοχή της, ήταν καταδικασμένη σε απραξία. Αυτό και έγινε, η στασιμότητα στην εξέλιξη του πληθυσμού από το 1940 ως το 1981 αποτύπωσε την ύφεση (εικ.4.2.2.4.1).



Εικόνα 4.2.2.4.1: Διαχρονική εξέλιξη πληθυσμού Καλαμάτας.

Το 1974 κτίστηκε η δεύτερη πολυκατοικία (η πρώτη κτίστηκε το 1964, το εγχείρημα δεν έγινε αποδεκτό και ο κατασκευαστής της καταστράφηκε οικονομικά) και από τότε σιγά σιγά η οικονομία της πόλης στηρίχθηκε στην οικοδομική δραστηριότητα μέσω της αντιπαροχής, εκμεταλλεόμενη τα υψηλά κίνητρα που δόθηκαν σ' αυτήν την κατεύθυνση

προς τους οικοπεδούχους και τους μικροκατασκευαστές πολυκατοικιών<sup>20</sup>. Έτσι **χωρίς κρατικές επενδύσεις και σε τομείς μη ανταγωνιστικούς προς το ξένο κεφάλαιο** κινήθηκε και η νέα αστική τάξη της Καλαμάτας. Σήμερα φαίνεται πόσο επικίνδυνη, καιροσκοπική, ανθελληνική και χωρίς θεμέλια ήταν αυτή η οικονομική αναπτυξιακή πολιτική για τη χώρα.

Στην Καλαμάτα αυτό πραγματοποιήθηκε στο εντός σχεδίου τμήμα της πόλης από τη γραμμή του Αγίου Νικολάου ως την παραλία. Αφού δόθηκε υψηλός συντελεστής δόμησης, σχεδόν 3(!), άρχισε να οικοδομείται ένα κομμάτι που για 60 χρόνια παρέμενε αδόμητο. Μέσα σε 10 χρόνια γέμισε πολυκατοικίες και η Καλαμάτα πήρε τη μορφή που φαίνεται στην εικόνα 4.2.2.4.2.



Εικόνα 4.2.2.4.2: Πανοραμική άποψη της Καλαμάτας το 1950 και το 1978.

### 4.3 Η πόλη από το 1978 μέχρι το 1990

#### 4.3.1 Η ιστορική μνήμη της πόλης

Το 1905 έγινε το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο πόλης της Καλαμάτας, αυτή ήταν η μόνη σημαντική προσπάθεια πολεοδομικής παρέμβασης μέχρι τη δεκαετία του '70. Αυτό το

<sup>20</sup> Γεώργιος Μ. Σαρηγιάννης, *ΑΘΗΝΑ 1830-2000 Εξέλιξη-πολεοδομία-Μεταφορές*, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 2000, σελ.12.

σχέδιο δε στηρίχθηκε ούτε συνοδεύτηκε από κάποια ουσιαστική ανάλυση της πολεοδομικής, οικονομικής και κοινωνικής δομής της πόλης. Είναι προφανές τελικά ότι η όποια ανάπτυξή της ήταν τελείως τυχαία, γι' αυτό και παρέμεινε ατελέσφορη<sup>21</sup>.

Το 1978 η Καλαμάτα ήταν μια πόλη χωρίς οργανωμένο πράσινο, με μεγάλες περιοχές αυθαιρέτων κτισμάτων χωρίς καθόλου ύδρευση, με δίκτυο ύδρευσης που παρουσίαζε πολύωρες διακοπές, χωρίς αποχέτευση λυμάτων, με 100 χιλιόμετρα λασπόδρομους στις συνοικίες, με ένα λιμάνι σε πλήρη απραξία, με αδιαμόρφωτη σε ένα μεγάλο επικίνδυνο μήκος την κοίτη του ποταμού Νέδοντα, με μια στενή ανεπαρκή είσοδο της πόλης, με λίγα σχολεία και πολυπληθείς τάξεις, χωρίς παιδικούς σταθμούς, με στενούς δρόμους διπλής κατεύθυνσης.

Ήταν μια πόλη χωρίς εναλλακτικές διεξόδους πολιτισμού και αθλητισμού για τη νεολαία και τους δημότες, με πλήρη απαξίωση και διαρκή καταστροφή της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της, απομονωμένη από στεριά, ουρανό και θάλασσα, με δημοτικές αρχές που είχαν σα βασικό τους στόχο τα πιστοποιητικά, τα σκουπίδια και τα συμφέροντα διαφόρων ομάδων και με δημότες μοιρολατρικά αμέτοχους.

#### 4.3.2 Η ποιότητα ζωής στην πόλη

Η Καλαμάτα βρίσκεται σε μια εύφορη αγροτική περιοχή, με ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες. Διαθέτει επίσης σημαντικούς τουριστικούς πόρους. Παρόλα αυτά η οικονομία της περιοχής παρουσίαζε πολύ χαμηλότερη αύξηση του ακαθάριστου τοπικού προϊόντος από το αντίστοιχο της υπόλοιπης χώρας.

Η έλλειψη μονάδων σύγχρονης εντατικής καλλιέργειας και συνεταιριστικών οργανώσεων δεν μπορούσαν να στηρίξουν ικανοποιητική παραγωγή, η οποία αφού μεταποιηθεί να εξαχθεί στο εξωτερικό. Προφανώς η απομόνωση σύνδεσης της περιοχής απέκλειε τη διακίνηση των νωπών προϊόντων.

Ο δευτερογενής τομέας αν και αποτέλεσε συστατικό στοιχείο της ανάπτυξης της πόλης στην προπολεμική περίοδο, τις τελευταίες δεκαετίες παρουσίαζε σημαντικά προβλήματα.

---

<sup>21</sup> Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.23.

Οι μονάδες που είχαν απομείνει ήταν μικρές και οικογενειακού χαρακτήρα. Ο υδροκεφαλισμός της πρωτεύουσας, οι πρωτόγονες μεταφορικές διασυνδέσεις, η ανεπάρκεια αποκεντρωτικών κινήτρων και η έλλειψη ΒΙ.ΠΕ. είναι οι λόγοι που άφησαν την περιοχή χωρίς αυτή τη βασική οικονομική δυναμική.

Οι κατασκευαστικές δραστηριότητες αποτελούσαν κατά καιρούς βασική αναπτυξιακή συνιστώσα του δευτερογενή τομέα, όμως αυτές οι επενδύσεις δε θεωρούνται παραγωγικές. Ενώ ο ρυθμός κατασκευής δημοσίων έργων ήταν ο μικρότερος του αντίστοιχου όλων των άλλων περιοχών της Ελλάδας.

Η Καλαμάτα και ο νομός Μεσσηνίας έχουν φυσικές ομορφιές, κατάλληλο κλίμα, σημαντικά ιστορικά μνημεία. Αποτελεί επίσης σημείο συνάντησης σπουδαίων τουριστικών δικτύων όπως της δυτικής Μεσσηνίας, της Μάνης, της Λακωνίας και μέσω της θάλασσας της Κρήτης. Υπό αυτές τις συνθήκες ενώ η τουριστική κίνηση θα έπρεπε σε ένα τέτοιο μέρος να ήταν ετήσια και βασικός οικονομικός πόρος, υστερούσε απογοητευτικά και προκλητικά.

Αυτή η κατάσταση στασιμότητας ήταν η εικόνα της Καλαμάτας και της γύρω περιοχής μετά το Β' παγκόσμιο πόλεμο και ως το 1978.

Στις **22-10-1978** τη 2<sup>η</sup> Κυριακή επικράτησε στις δημοτικές εκλογές ο συνδυασμός της «ΑΛΛΑΓΗΣ». Συνδυασμός υποστηριζόμενος από όλες τις προοδευτικές δυνάμεις της εποχής με επικεφαλής το Σταύρο Μπένο, που έμελλε να χαρακτηριστεί σαν ο καλύτερος δήμαρχος που πέρασε ποτέ από την Ελλάδα και ο δήμος Καλαμάτας σαν ο δήμος πιλότος όχι μόνο για την Ελλάδα αλλά και για ολόκληρη την Ευρώπη.

### 4.3.3 Η πολεοδομική εξέλιξη

Το νομοθετικό πλαίσιο για τον πολεοδομικό σχεδιασμό τότε ήταν ο Ν.947/1979. Κλήθηκε το μελετητικό γραφείο πολεοδόμων ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε. (Κέντρο Πολεοδομικών – Αρχιτεκτονικών Μελετών και Ερευνών) με επικεφαλής τον αρχιτέκτονα πολεοδόμο Γρηγόρη Διαμαντόπουλο, να προσπαθήσει να ρυθμίσει την ανάπτυξη της πόλης. Το 1981 ολοκληρώθηκε το Α' στάδιο της μελέτης, η οποία εγκρίθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο και το αρμόδιο Συμβούλιο Δημοσίων Έργων του ΥΧΟΠ, όπως και από όλα τα συναρμόδια υπουργεία.

Η Καλαμάτα δεν έχασε χρόνο, ταυτόχρονα προγραμματίστηκαν, μελετήθηκαν και άρχισαν να εκτελούνται σειρά έργων στην πόλη βάση της εγκεκριμένης αυτής μελέτης, προτού ακόμα το ΡΣ να γίνει με ΦΕΚ νόμος του κράτους!

Η νέα κυβέρνηση που εντωμεταξύ είχε προκύψει από τις εθνικές εκλογές στις **18-10-1981** με υπουργό τον Αντώνη Τρίτση θεσμοθέτησε το Ν.1337/1983.

Μια άτυχη συγκυρία τάλαιπώρησε τη δημοτική αρχή και τη μελετητική ομάδα από μια παράλογη διαφωνία με το υπουργείο και τη νομαρχία, οι οποίοι επέμεναν στον ορισμό νέων μελετητών που έβαζαν άλλους στόχους, άλλη δομή της πόλης, άλλες προτάσεις, άλλες αρχές, σχεδόν τελείως αντίθετες από ό,τι μέχρι τότε είχαν θεωρήσει οι προηγούμενες μελέτες<sup>22</sup>.

Αφού ξεπεράστηκαν τα όποια προβλήματα η ομάδα του ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε. συνέχισε το έργο της και το Σεπτέμβριο του 1985 τελείωσε τη Β' Φάση της μελέτης και της εκπόνησης του Γ.Π.Σ.

**Στις 10 Απριλίου του 1986 το Γ.Π.Σ. Καλαμάτας δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 281Δ.**



Η φιλοσοφία για την «ανάπτυξη» που διέκρινε τη μελετητική ομάδα και τη δημοτική αρχή, ήταν ότι ο στόχος έπρεπε να είναι η εξυπηρέτηση των κατοίκων από κάθε πλευρά, έτσι ώστε να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής του ίδιου του ανθρώπου.

<sup>22</sup> Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.41.



Προς αυτήν την κατεύθυνση εκπονήθηκε το Ρυμοτομικό Σχέδιο με ανάλυση και κατανόηση της υφιστάμενης οικονομικής και κοινωνικής κατάστασης, προγραμματίζοντας και σχεδιάζοντας την ανάπτυξη της πόλης.

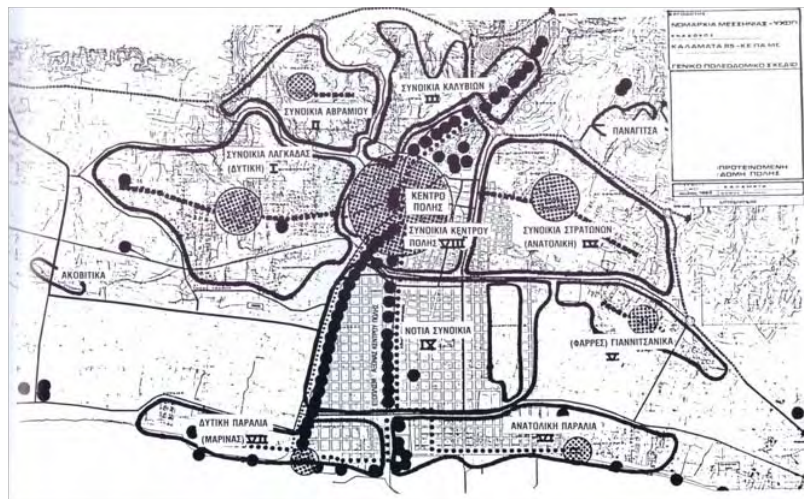
Δόθηκε βαρύτητα στη «δομή» της νέας πόλης που επηρεάζει άμεσα την καθημερινή ζωή, αλλά και τις έκτακτες ανάγκες, διαμορφώνοντας ανάλογα τη σχέση που συνδέει τα 4 βασικά στοιχεία:

- Την κατοικία
- Τον κοινωνικό εξοπλισμό
- Τους τόπους εργασίας
- Το κυκλοφοριακό δίκτυο

Η Καλαμάτα αποτελείται από 37 «μαχαλάδες - χωριά», που ιστορικά γύρω από αυτούς συμπληρώθηκε η πόλη χωρίς στο εξής να έχουν τα φυσικά χαρακτηριστικά πολεοδομικής ενότητας.

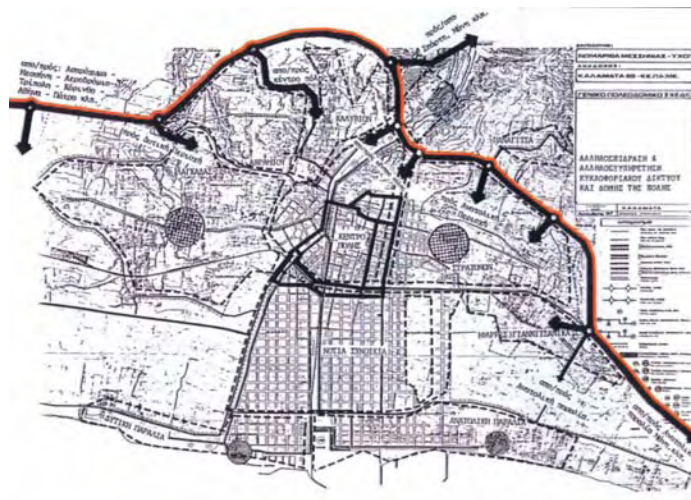
Οι κύριοι άξονες της δομής του Γ.Π.Σ. του 1986 ήταν:

1. Ο καθορισμός 9 συνοικιών – πολεοδομικών μονάδων (εικ.4.3.3.1) που αποτελούνταν από το γραμμικό κέντρο της πόλης (σε σχήμα αντεστραμμένου ΤΑΦ), και τα δύο βασικά συνοικιακά κέντρα, το δυτικό (Αγία Τριάδα) και το ανατολικό (Στρατόπεδο).



Εικόνα 4.3.3.1: Οι 9 συνοικίες της Καλαμάτας και τα κέντρα τους.

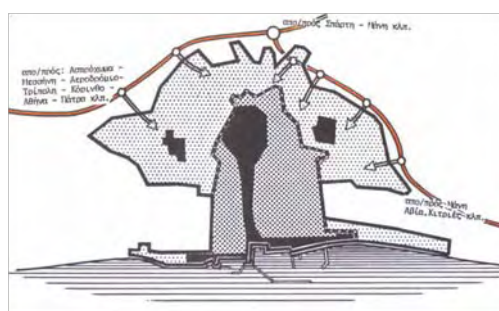
2. Η νέα περιμετρική αρτηρία βόρεια και έξω από το σχέδιο πόλης, που θα τροφοδοτούσε τα διάφορα τμήματα της πόλης απ' ευθείας (εικ.4.3.3.2).



Εικόνα 4.3.3.2: Η βόρεια περιμετρική της Καλαμάτας.

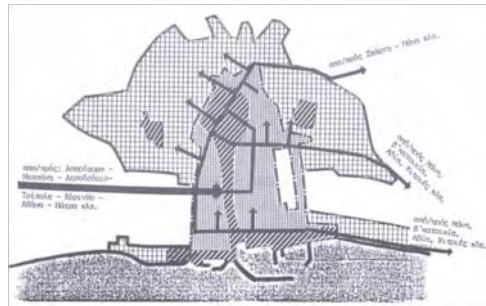
Αξίζει να παρουσιαστούν στη συνέχεια οι 2 λύσεις για το κυκλοφοριακό σύστημα που είχαν προταθεί:

- Η προβλεπόμενη από το ΡΣ «βόρεια περιμετρική της Καλαμάτας» που θα εξυπηρετούσε την καθημερινή πραγματικότητα και θα οδηγούσε καθέναν άμεσα στο τμήμα της πόλης που επιθυμεί, χωρίς να φορτώνει το κέντρο από περιττές κινήσεις των τροχοφόρων (εικ.4.3.3.3), ενώ παράλληλα θα αποτελούσε και την ενδεδειγμένη λύση σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, όπως σεισμοί, πυρκαγιές κλπ συμβάλλοντας στην ταχεία εκκένωση της πόλης συγχρόνως από κάθε συνοικία άμεσα προς την ευρύχωρη περιμετρική αρτηρία.



Εικόνα 4.3.3.3. Η βόρεια περιμετρική της Καλαμάτας.

- Η πρόταση άλλων κέντρων για την απευθείας επέκταση, της από το Ασπρόχωμα ερχόμενης «νέας εισόδου» (εικ.4.3.3.4), με προφανή την επιβάρυνση του κέντρου της Καλαμάτας και του κεντρικού κυκλοφοριακού της συστήματος με την υπεραστική κίνηση από και προς την Αθήνα, την Πελοπόννησο, τη Μάνη κλπ. Αυτή η λύση σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης δημιουργεί συμφόρηση αφού εκκενώνει τις συνοικίες της πόλης μέσω του υπάρχοντος, περιορισμένου κυκλοφοριακού φόρτου, αστικού δικτύου.



Εικόνα 4.3.3.4. Η απευθείας επέκταση της «νέας εισόδου» προς το κέντρο της πόλης.

Η πρόταση του ΓΠΣ '86 διαχρονικά αποδείχτηκε ότι ήταν η βέλτιστη. Σήμερα κατασκευάζεται η βόρεια περιμετρική της Καλαμάτας σαν το τελευταίο τμήμα του νέου υπερσύγχρονου αυτοκινητόδρομου Αθήνας-Καλαμάτας.

### Οι στόχοι του Γ.Π.Σ. '86

Η πολιτική κοινωνικής και πολεοδομικής ανάπτυξης της Καλαμάτας επεδίωξε:

- Τον ισοκαταμερισμό του κοινωνικού εξοπλισμού και ιδιαίτερα του πρωτοβάθμιου σε ολόκληρη την πόλη κλείνοντας την ψαλίδα ανάμεσα στις προβληματικές - υποβαθμισμένες περιοχές και τις προνομιούχες.
- Τη δημιουργία αυτοδύναμων οικιστικών μονάδων μέσα στην πόλη.
- Την απομάκρυνση ή απομόνωση των πηγών ρύπανσης και μόλυνσης.
- Την ιεράρχηση της κυκλοφορίας με εξισορρόπηση και ισοκατανομή του κυκλοφοριακού φόρτου.
- Τη διατήρηση ανθρώπινης κλίμακας στον οικιστικό ιστό.

- Την εξασφάλιση στον πεζό των δικαιωμάτων του.<sup>23</sup>

#### **4.3.4 Γ.Π.Σ. Καλαμάτας 1986: το όραμα, ο νόμος, το έργο, ο σεισμός**

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο που εγκρίθηκε, ήταν μια συνεχής 10/χρονη μελετητική προσπάθεια σχεδιασμού και προγραμματισμού της ανάπτυξης της Καλαμάτας, από μια μελετητική ομάδα, μια δημοτική αρχή, ένα «φωτισμένο» Δήμαρχο, αλλά και από δημότες, που παρά το «ξύλο που έριξαν» στο Δήμαρχο Σταύρο Μπένο και το Μελετητή Γρηγόρη Διαμαντόπουλο, τελικά τους στήριξαν, τους τίμησαν, απολαμβάνουν την πόλη τους και διηγούνται την πολεοδομική ιστορία της Καλαμάτας στους επόμενους.

Αυτό το όραμα που θεσμοθετήθηκε και ύστερα υλοποιήθηκε, παρουσιάζεται σε αντιπαράθεση. Το Γ.Π.Σ. θεσμοθετήθηκε στο μέσον της 10/ετίας του '80, το όραμα όμως άρχισε να μελετάται και να υλοποιείται αμέσως με την ανάληψη της νέας δημοτικής αρχής το 1978.

Ο Δήμαρχος και ο Πολεοδόμος, ο Πολεοδόμος και ο Δήμαρχος, η τοπική αυτοδιοίκηση και ο πολεοδομικός σχεδιασμός, τα 10 χρόνια που συγκλόνισαν την πόλη.

Η πράξη έδειξε ότι για την Καλαμάτα η πολεοδομικά κρίσιμη στιγμή ήταν το ΓΠΣ του 1986. Οι 2 σελίδες του ΦΕΚ 281Δ/10-4-1986 που περιγράφουν τι αποφασίστηκε και τι περιλαμβάνει το Γ.Π.Σ., σήμερα μετά από 30 χρόνια και αφού μεσολάβησε και ο σεισμός, δείχνουν ότι μέσα σε τόσο λίγο χώρο μπορεί να γραφτεί ένα τόσο μεγάλο για μια πόλη έργο (εικ.4.3.4.1).

---

<sup>23</sup> Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.50.



Εικόνα 4.3.4.1: Το ΦΕΚ 281Δ/10-4-1986, το ΓΠΣ της Καλαμάτας.

**Σάββατο, 13 Σεπτέμβρη 1986, 8 και 24', απόβραδο.**

Ισχυρός σεισμός μεγέθους 6,2 Ρίχτερ έπληξε την Καλαμάτα. Δυο μέρες αργότερα ισχυρός μετασεισμός 5,4 Ρίχτερ αποτέλειωσε ότι έμεινε όρθιο. Οι σεισμοί αφαιρέσαν 22 ζωές και προξένησαν ανυπολόγιστες ζημιές στον οικιστικό ιστό και στην κοινωνική και οικονομική ζωή της πόλης.

Εκείνο το απόγευμα κυριολεκτικά χιλιάδες καλαματιανοί ζούσαν και απολάμβαναν την πόλη τους όπως είχε μεταμορφωθεί με την κατασκευή των νέων δημοτικών έργων.

Και ξαφνικά μέσα σε ελάχιστα δευτερόλεπτα απλώνονται παντού ερείπια, μπουχός και σκοτάδι.

Το σύγχρονο όμως πολεοδομικό σχέδιο με το οποίο είχε θωρακιστεί η πόλη, η συμπαράσταση των θεσμικών φορέων, η μεγάλη οικονομική βοήθεια της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η βοήθεια μη κυβερνητικών οργανώσεων και χιλιάδων πολιτών από όλο τον κόσμο, μα πάνω από όλα η ψυχή και το σθένος των κατοίκων της Καλαμάτας, καταφέρνουν μέσα σε 4 χρόνια να ξαναφτιάξουν μια πόλη ακόμα καλύτερη.

Κοιτώντας πια το 2013 την Καλαμάτα μπορεί να γίνει ένας απολογισμός, στην προσπάθεια να ερευνηθεί πώς και αν ο πολεοδομικός σχεδιασμός με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1986, έγιναν εργαλείο για την ανάπτυξη της πόλης.

Αναφέρεται κάθε μια παράγραφος του ΓΠΣ του '86 όπως αναγράφηκε στο Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, σε αντιπαράθεση με το αντίστοιχο έργο που πραγματοποιήθηκε, υλοποιώντας τις πολεοδομικές αποφάσεις του σχεδίου.

Κριτικά παρουσιάζεται αυτό το σχέδιο που έγινε έργο, πώς λειτούργησε για την πόλη και τους κατοίκους της, σε περιόδους καθημερινότητας, αλλά και κατά τη διάρκεια της μεγάλης θεομηνίας του σεισμού που έπληξε την Καλαμάτα.

Αναφέρεται σε αντιπαράβολή τί αποφάσισε το ΓΠΣ, τί πραγματοποιήθηκε από αυτό, πώς λειτούργησε για την πόλη και τους κατοίκους της, πόσο απέδωσε το προσδοκώμενο και πώς ο πολεοδομικός σχεδιασμός υπήρξε το εργαλείο για την ανάπτυξη της Καλαμάτας.

## Το ΓΠΣ του '86 αναφέρει:

### 4.3.4.1 Επέκταση του σχεδίου πόλεως με προσδιορισμό των χρήσεων γης.


1. Εγκρίνεται το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του δήμου Καλαμάτας του νομού Μεσσηνίας, όπως τα όριά του προσδιορίζονται με κόκκινη γραμμή στο χάρτη Π-1.2-1.3.2 σε κλίμακα 1:5.000. Κυρίως το ως άνω σχέδιο περιλαμβάνει:

Α. Την πολεοδομική οργάνωση της Καλαμάτας για πληθυσμιακό μέγεθος της τάξης των 45.000 κατοίκων (πληθυσμός 1988), όπως φαίνεται στο χάρτη Π-1.11 σε κλίμακα 1:5.000 με:

α) Την επέκταση του σχεδίου πόλεως σε εκτάσεις πυκνοδομημένες και αραιοδομημένες συνολικής επιφάνειας 5.500 στρεμμάτων περίπου και τη δημιουργία οκτώ (8) πολεοδομικών ενότητων με μέσα μεγέθη μικτής πυκνότητας οικήσεως και συντελεστή δόμησης κατά πολεοδομική ενότητα όπως φαίνεται στο χάρτη Π-1.4-1.5 σε κλίμακα 1:5.000 ως εξής:

Πολεοδομική ενότητα	Μέση μικτή πυκνότητα οικήσεως κατ/Ha	Μέσος Σ.Δ.
1. Λαγκάδα	80	0,8
2. Αβραμιού	80	0,7
3. Στρατώνες	90	0,8
4. Γιαννιτσάνικα	70	0,8
5. Δυτική παραλία	95	1,20
6. Ανατολική παραλία	90	1,00
7. Κέντρο	100	1,4
8. Νότια συνοικία	140	1,8

β) Τον προσδιορισμό των χρήσεων γης όπως φαίνεται στο χάρτη Π.1.2 - 1.3.2 σε κλίμακα 1:5.000 και αφορά την οργάνωση των κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων των περιοχών του εγκεκριμένου σχεδίου και των περιοχών επεκτάσεων, με τη χωροθέτηση των περιοχών κατοικίας και των απαραίτητων χώρων για πολιτιστικές λειτουργίες, πράσινο, πρόνοια, αθλητισμό, εκπαίδευση, περιθαλψη και αναψυχή, σύμφωνα με τους συνημμένους πίνακες αναγκών και ειδικότερα:



Εικόνα 4.3.4.1.1: Το σχέδιο του 1905 και το νέο του 1986 με τις επεκτάσεις.

Το 1981 από τους 42.000 κατοίκους οι 20.000 κατοικούσαν σε αυθαίρετες οικοδομές. Με την επέκταση του σχεδίου δόθηκε η δυνατότητα της νομιμοποίησης, αλλά και της ανοικοδόμησης βάσει συγκεκριμένων κανόνων (εικ.4.3.4.1.1).

#### 4.3.4.2 Οι δύο άξονες του κέντρου

Το κέντρο της Καλαμάτας ιστορικά ήταν γύρω από το κάστρο, από εκεί άρχισε να απλώνεται από βορρά προς νότο, κατά μήκος της κεντρικής οδού Αριστομένους ως την παραλία. Σε συνέχεια κάθετα προς την Αριστομένους και κατά μήκος της παραλίας από τη δύση προς την ανατολή βρίσκεται ο δεύτερος κεντρικά εξοπλισμένος άξονας της πόλης η οδός Ναυαρίνου. Σε όλο το μήκος αυτών των αξόνων χωροθετήθηκαν με το ΓΠΣ του '86 και κατασκευάστηκαν ποικίλες κεντρικές κοινωνικές λειτουργίες της πόλης, σημαντικά κτίρια, ελεύθεροι χώροι, λιανικό εμπόριο, κέντρα αναψυχής κλπ. (εικ.4.3.4.2.1).

Όλα αυτά δε θα μπορούσαν να συνυπάρχουν με τα οχήματα. Πεζοδρομήθηκαν κομμάτια αυτών των αξόνων, σε σημεία που η πολύτιμη γη δεν πρόσφερε τίποτα, ώστε να πάψει να αποτελεί η Αριστομένους για παράδειγμα το πέρασμα όλων των οχημάτων εις βάρος των πεζών και των κεντρικών λειτουργιών, περιφρονώντας άλλους κυκλοφοριακούς άξονες B-N.

–Την οργάνωση, ανάπτυξη και επέκταση του σημερινού κέντρου της πόλης για την εξυπηρέτηση λειτουργιών υπερτοπικού χαρακτήρα και τη συγκέντρωση του απαραίτητου κεντρικού κοινωνικού εξοπλισμού για τις ανάγκες των κατοίκων. Βασικοί άξονες ανάπτυξης των κεντρικών λειτουργιών είναι η ζώνη της Αριστομένης (από το Κάστρο μέχρι το Τελευνείο) και η ζώνη του ποταμού Νέδοντα (από τα λατομεία Μπάκα μέχρι τις εβθολές του), στους οποίους ήδη βρίσκονται σημαντικές δραστηριότητες κοινωνικής εξυπηρέτησης της πόλης και χωροθετούνται άλλες, που σταδιακά υλοποιούνται.

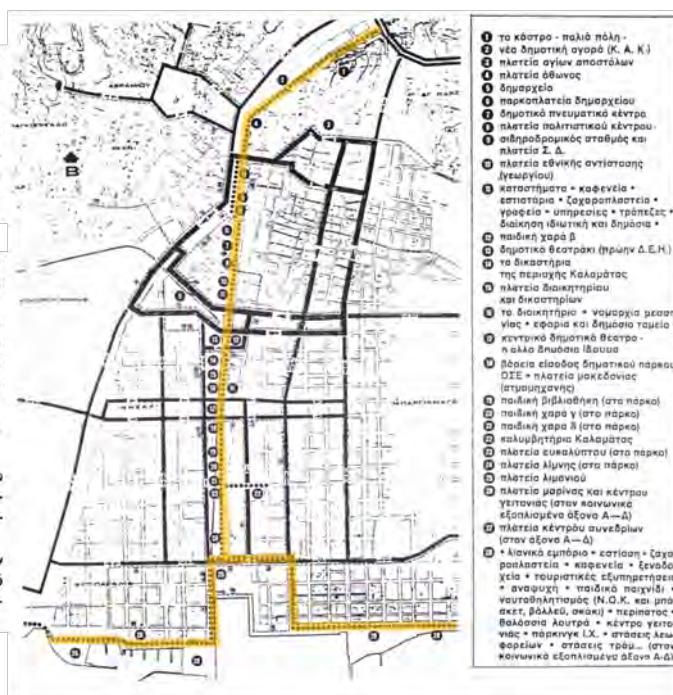
–Την οργάνωση της παραλιακής ζώνης της Πόλης για την ανάπτυξη εγκαταστάσεων τουρισμού και αναψυχής με βασικά επί μέρους στοιχεία:

I. Τη χωροθέτηση στη Δυτική Παραλία μεταξύ του ποταμού Νέδοντα και Συναϊσμού Κορδία Συνεδριακού Κέντρου και ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων που θα εξυπηρετούν και την ανάγκη ανάπτυξης προγραμμάτων φιλοξενίας αποδημένων Ελλήνων και θα λειτουργούν παράλληλα σαν εστία φοιτητών - σπουδαστών.

II. Τη δημιουργία μαρίνας σκαφών αναψυχής στη Δυτική παραλία, μεταξύ του λιμανιού και του ποταμού Νέδοντα.

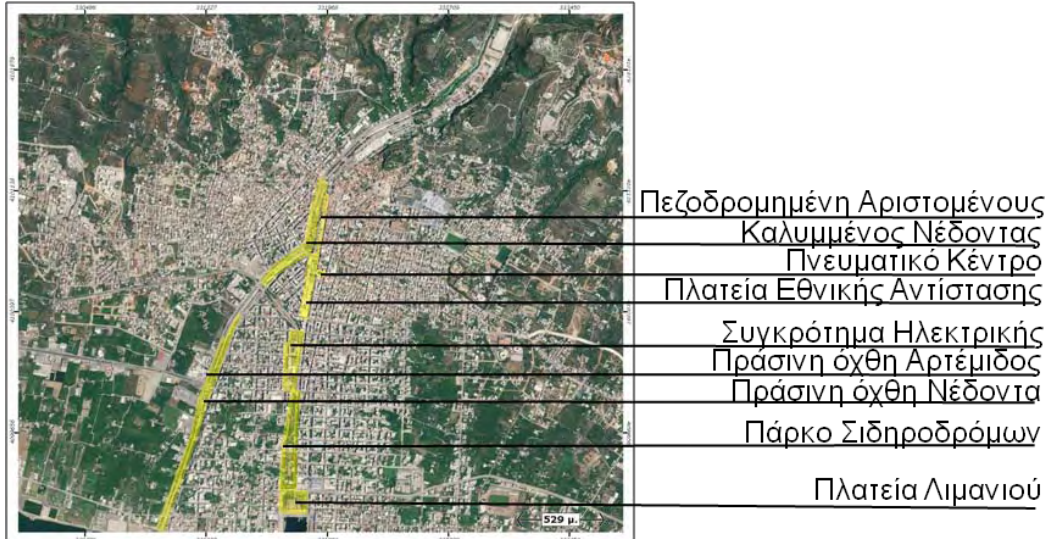
III. Τη βελτίωση των εγκαταστάσεων και της χερσαίας ζώνης του σημερινού λιμανιού ώστε να ικανοποιούνται οι σημερινές ανάγκες διακίνησης αγαθών και η προοπτική θαλάσσιας σύνδεσης Καλαμάτας - Κρήτης.

IV. Την πεζοδρόμηση της παραλιακής οδού Ναυαρίνου και την οργάνωση της παραλιακής ζώνης και των αριοδομημένων υπό ένταξη περιοχών της Ανατολικής Παραλίας για την ανάπτυξη εγκαταστάσεων Τουρισμού - Αναψυχής.



Εικόνα 4.3.4.2.1: Οι δύο κεντρικά εξοπλισμένοι άξονες B-N και Δ-A με τις νέες λειτουργίες.





Εικόνα 4.3.4.2.2: Οι νέες ήπιες λειτουργίες της οδού Αριστομένους και του ποταμού Νέδοντα.

Τα βασικά έργα των αξόνων του κέντρου όπως φαίνονται στις εικ.4.3.4.2.1 και εικ.4.3.4.2.2 είναι:

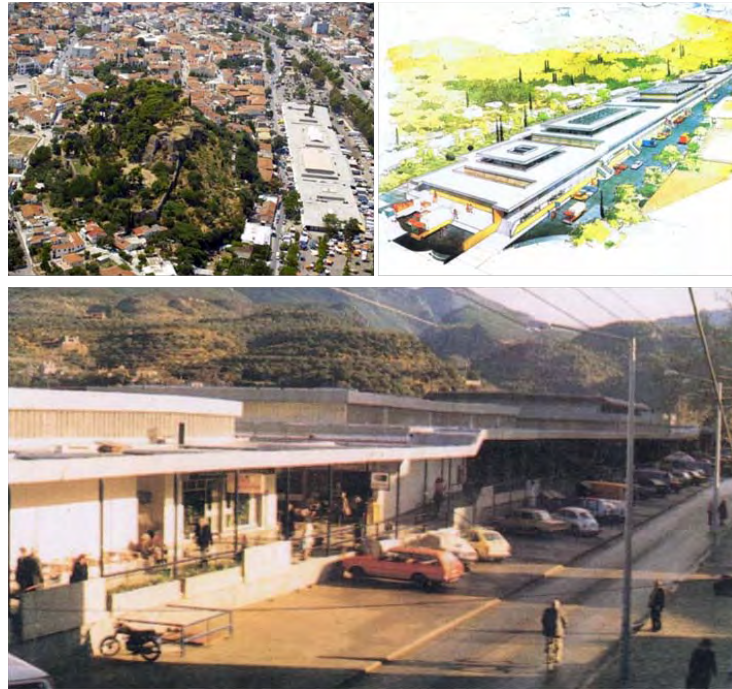
**1) Το κάστρο**



Εικόνα 4.3.4.2.3: Το ανοιχτό θέατρο του Κάστρου.

Επισκευάστηκε το ανοιχτό θέατρο του Κάστρου από όπου και ξεκίνησε το πολιτιστικό καλοκαίρι της Καλαμάτας, για να εξελιχθεί σε παγκόσμια πολιτιστική εκδήλωση ετήσιου φεστιβάλ χορού.

## 2) Κεντρική Αγορά Καλαμάτας (ΚΑΚ)



Εικόνα 4.3.4.2.4: Η ΚΑΚ.

Στη βόρεια Καλαμάτα η ανατολική όχθη του ποταμού Νέδοντα μετά τη διευθέτηση της κοίτης του, προσέφερε έναν ανεκτίμητης αξίας δημοτικό χώρο. Η έμπνευση ήταν εκεί να χωροθετηθούν 30 στρ. για την κατασκευή της ΚΑΚ, δηλαδή ενός πρότυπου χώρου χοντρικής και λιανικής διάθεσης των προϊόντων του πρωτογενούς τομέα. Πρόκειται για μοναδικό έργο πρότυπων προδιαγραφών, που λειτούργησε με τη μορφή Δημοτικής Επιχείρησης Λαϊκής Βάσης. Είναι η πρώτη Δημοτική Επιχείρηση που ιδρύθηκε στην Ελλάδα και διοικείται από Διοικητικό Συμβούλιο.

Από τα 30 στρ. τα 2,5 είναι κλειστά καταστήματα, τα 7,5 στεγασμένοι χώροι και τα υπόλοιπα 20 δρόμοι, πλατείες, πάρκινγκ, πράσινο, διάδρομοι, ράμπες, πεζόδρομοι, γεφυροπλάστιγγες κλπ.

Σήμερα στην ΚΑΚ υπάρχουν 70 καταστήματα, εστιατόριο και 2 κυλικεία. Λειτουργεί υποδειγματικά προσφέροντας στην πόλη άνετο, καθαρό και ανταγωνιστικό περιβάλλον.

### 3) Ιστορικό Κέντρο - Πλατεία Αγίων Αποστόλων



Εικόνα 4.3.4.2.5: Η πλατεία Αγίων Αποστόλων.

Από την πλατεία της ιστορικής εκκλησίας της επανάστασης του '21 ξεκίνησε για την Καλαμάτα και έγινε οδηγός για όλη την Ελλάδα, η επάνοδος στην παραδοσιακή πολιτιστική μας κληρονομιά, με τις αναπαλαιώσεις των ιστορικών κέντρων όλων των παλιών πόλεων.



Εικόνα 4.3.4.2.6: Χάρτης του Ιστορικού Κέντρου. Το αρχαιολογικό μουσείο.

Η περιοχή κρίθηκε διατηρητέα, συντάχθηκαν ειδικές μελέτες και ξεκίνησαν τα έργα πεζοδρομήσεων, πλακοστρώσεων, φωτισμού και αναπαλαιώσεων δημοτικών και ιδιωτικών κτιρίων. Είναι ένα έργο που συνεχίζεται μέχρι σήμερα και έχει

καταστήσει το Ιστορικό Κέντρο της Καλαμάτας γνωστό σε όλη την Ελλάδα και πόλο έλξης ντόπιων και ξένων επισκεπτών.

#### 4) Πλατεία Όθωνος



Εικόνα 4.3.4.2.7: Η πλατεία Όθωνος.

Στη θέση αυτής της πλατείας του ιστορικού κέντρου, ήταν τα ψαράδικα και τα κρεοπωλεία της Καλαμάτας. Μετά τη συγκέντρωση των προϊόντων του πρωτογενούς τομέα στην ΚΑΚ, ο χώρος δόθηκε στο Ιστορικό Κέντρο σε μια από τις 7 πλατείες του.

#### 5) Διατηρητέα κτίρια - Δημαρχείο

Στο πρόγραμμα αναπαλαίωσης των 150 κηρυγμένων διατηρητέων κτιρίων της Καλαμάτας υπάρχει και το Δημαρχείο της πόλης. Πρόκειται για ένα περίτεχνο εκλεκτικιστικό κτίριο αρχικής κατασκευής το 1850 που καταλαμβάνει ένα ολόκληρο μικρό οικοδομικό τετράγωνο και είχε την ατυχία να αναπαλαιωθεί δυο φορές μέσα σε διάστημα τριών χρόνων.



Εικόνα 4.3.4.2.8: Το Δημαρχείο της πόλης πριν από το σεισμό και αμέσως μετά.

Εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι η δημοτική αρχή αμέσως ξεκίνησε ένα πρόγραμμα αγοράς διατηρητέων κτιρίων, συνολικά 15, τα οποία και άρχισε να αναπαλαιώνει. Συγχρόνως παρότρυνε ιδιώτες ιδιοκτήτες να πράξουν το ίδιο.

Μερικά από αυτά είναι το Ωδείο, το Ζουμπούλειο, η Φιλαρμονική, η Κεντρική Σκηνή Θεάτρου, η Παλιά Δημοτική Αγορά, η Πανταζοπούλειος Λαϊκή Σχολή, το κτίριο Κυβέλου, η αποθήκη Τερζάκη, το κτίριο Κοτταρόπουλου, τα κτίρια του παλαιού Στρατοπέδου, το κτίριο Τσίγκου, το κτίριο Κατσουλέα, το κτίριο Χανδρινού, το κτίριο Αναγνωστοπούλου, το κτίριο Κρασσακόπουλου, το κτίριο Πλεμματιά-Βογόπουλου, το κτίριο Φιτσάλου-Κλείδωνα.



Δημοτικό ωδείο Καλαμάτας

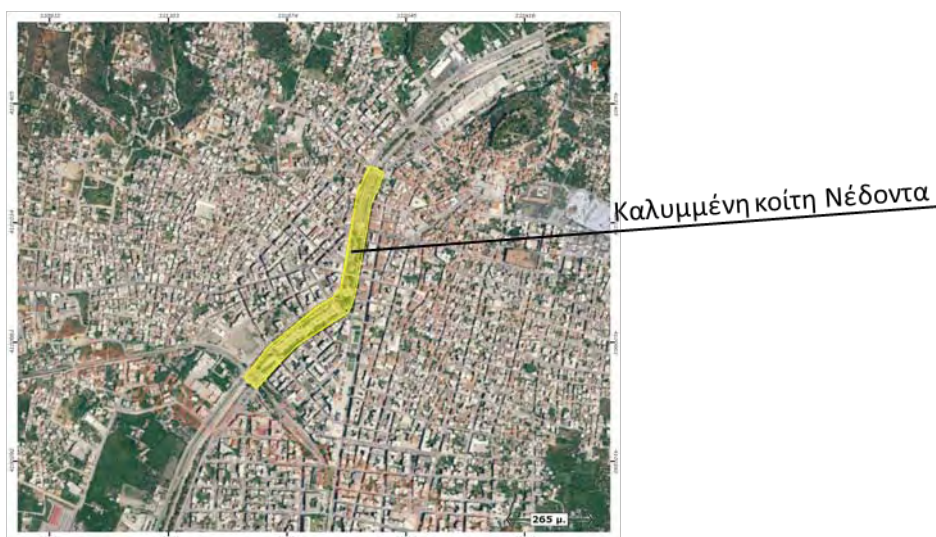


Ζουμπούλειος δημοτική σχολή χορού

Εικόνα 4.3.4.2.9: Το ωδείο και η σχολή χορού.

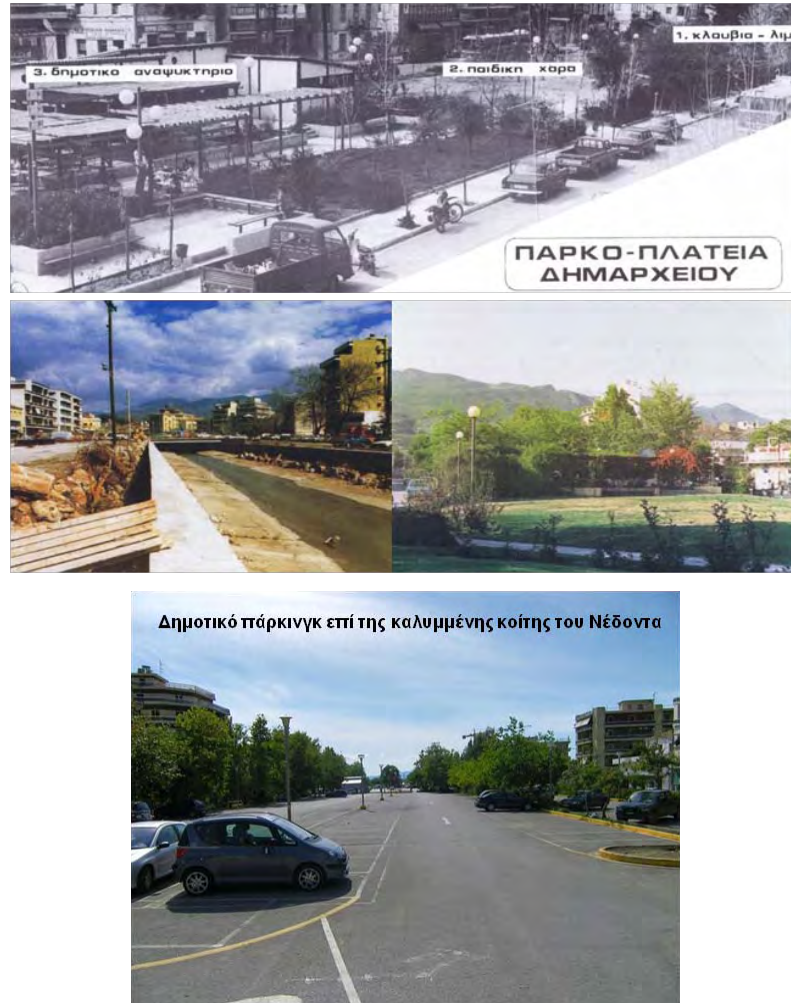
Ο σεισμός της Καλαμάτας απέδειξε ότι όλα τα παλιά κτίρια έπρεπε πρώτα να θωρακιστούν αντισεισμικά. Όσα είχαν ήδη αναπαλαιωθεί έπαθαν φοβερές ζημιές, μεταξύ αυτών και το δημαρχείο, οπότε χρειάστηκε κάποια από αυτά σχεδόν να ανακατασκευαστούν. Μετά τους σεισμούς της Καλαμάτας σε όλη την Ελλάδα, όλες οι αναπαλαιώσεις των παλαιών κτιρίων γίνονται πλέον αντισεισμικά ενισχύοντας κατάλληλα το λιθόκτιστο φέροντα οργανισμό τους.

## 6) Οι όχθες του Νέδοντα - Δημοτικό αναψυκτήριο – πλατεία Δημαρχείου



Εικόνα 4.3.4.2.10: Η καλυμμένη κοίτη του Νέδοντα.

Θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι η οδός Αριστομένους συνδέεται με τον ποταμό Νέδοντα άμεσα μέσω του χώρου του Δημαρχείου. Το ποτάμι διασχίζει την Καλαμάτα από Βορρά προς Νότο. Είναι συνήθως στεγνό, ρέει όμως πολύ νερό όταν βρέχει στα βουνά από όπου πηγάζει. Οι παρόχθιες οικοδομικές γραμμές απέχουν μεταξύ τους κατά μέσο όρο 60 έως 80 μέτρα. Στην Ανατολική όχθη υπάρχει η οδός Νέδοντα και στη Δυτική η διπλής κατεύθυνσης οδός Αρτέμιδος. Από τα πρώτα έργα ήταν η κάλυψη της κοίτης στο κεντρικό τμήμα της πόλης, με προεντεταμένες δοκούς για τη δημιουργία 700 θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων, παιδικής χαράς, πάρκου με πουλιά και της πλατείας Δημαρχείου με ένα ισόγειο προκατασκευασμένο δημοτικό αναψυκτήριο στο ύψος του δημαρχείου. Το δημοτικό αναψυκτήριο λόγω της θέσης του, χρησιμοποιήθηκε για λόγους ασφαλείας, σα «γενικό κέντρο επιχειρήσεων» τις πρώτες μέρες μετά το σεισμό.



Εικόνα 4.3.4.2.11: Το πάρκο και το πάρκινγκ επί του Νέδοντα.

Όλη η υπόλοιπη ανατολική όχθη ως τη θάλασσα μετατράπηκε σε πράσινη ζώνη με υπαίθριο κοινωνικό εξοπλισμό (παιδικές χαρές, φωλιές ξεκούρασης, γήπεδα βόλεϊ και μπάσκετ), προφυλαγμένη από τα αυτοκίνητα αφού η οδός Νέδοντα ιεραρχήθηκε να μη φέρει συνεχή κυκλοφορία. Βασικός οδικός άξονας Β-Ν ορίστηκε η διπλής κατεύθυνσης με νησίδα στη μέση οδός Αρτέμιδος της οποίας η προς το ποτάμι όχθη έγινε μια συνεχής γραμμική πράσινη ζώνη με μεγάλα αειθαλή δένδρα και καταπράσινο γρασίδι.

Από το ΓΠΣ έχει προβλεφτεί η ανατολική όχθη της Νέδοντος να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση ανώτερης βίας, γιατί έχουν τοποθετηθεί μόνιμα δίκτυα αποχέτευσης, ύδρευσης, ηλεκτροδότησης και τηλεφωνίας.

Σχεδόν αμέσως μετά το σεισμό και για μερικά χρόνια, όταν τα καταστήματα των εμπόρων είχαν γίνει ερείπια η δημοτική αρχή έστησε λυόμενα μαγαζιά πάνω στο σκεπασμένο Νέδοντα και έδωσε συνέχεια στην εμπορική ζωή της Καλαμάτας.



Εικόνα 4.3.4.2.12: Το πάρκο και το πάρκινγκ επί του Νέδοντα.



## 7) Δημοτικό Πνευματικό Κέντρο



Εικόνα 4.3.4.2.13: Το Δημοτικό Πνευματικό Κέντρο.

Η στιγμή της απόφασης χωροθέτησης αυτού του έργου, ήταν η έναρξη της λειτουργίας της πολιτιστικής καρδιάς της Καλαμάτας. Βρίσκεται ακριβώς στο κέντρο και απ' όταν δόθηκε σε χρήση το 1989, προσφέρει αδιάκοπα στην Καλαμάτα πολιτισμό, ενημέρωση, εκδηλώσεις. Κάθε νέος το έχει συνδέσει με τις πιο δημιουργικές και ευχάριστες στιγμές της ζωής του.

Οι μελετητές του Πνευματικού Κέντρου είναι οι καθηγητές της Αρχιτεκτονικής Σχολής του ΕΜΠ Γ. Λιακατάς και Α. Πεχλιβανίδου. Αποτελείται από 3840 m<sup>2</sup> γύρω από ένα στεγασμένο αίθριο και περιλαμβάνει αίθουσα θεάτρου, κινηματογράφου και διαλέξεων συνολικά 565 θέσεων, βιβλιοθήκη, πινακοθήκη, κυλικείο, εντευκτήριο, αναψυκτήριο, παιδότοπο, αποθήκες και βοηθητικούς χώρους, ολόκληρο πλήρως εξοπλισμένο. Όλα αυτά στέκονται διακριτικά πίσω και γύρω από την Πανταζοπούλειο Λαϊκή Σχολή.

## 8) Πλατεία Πνευματικού Κέντρου



Εικόνα 4.3.4.2.14: Η πλατεία Πνευματικού Κέντρου.

Εμπρός από το Πνευματικό Κέντρο βρίσκεται η αντίστοιχη πλατεία. Είναι ένας μεγάλος υπαίθριος χώρος 8 στρεμμάτων πολιτιστικά εξοπλισμένος.

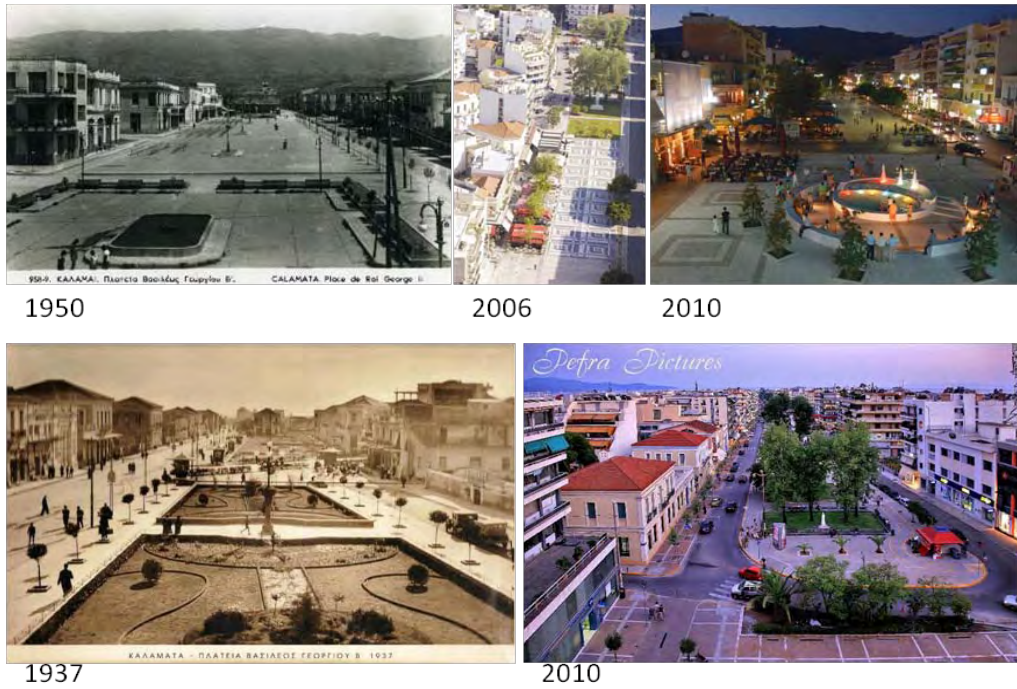
## 9) Σιδηροδρομικός Σταθμός και πλατεία Σ.Σ.



Εικόνα 4.3.4.2.15: Η πλατεία Σιδηροδρομικού Σταθμού.

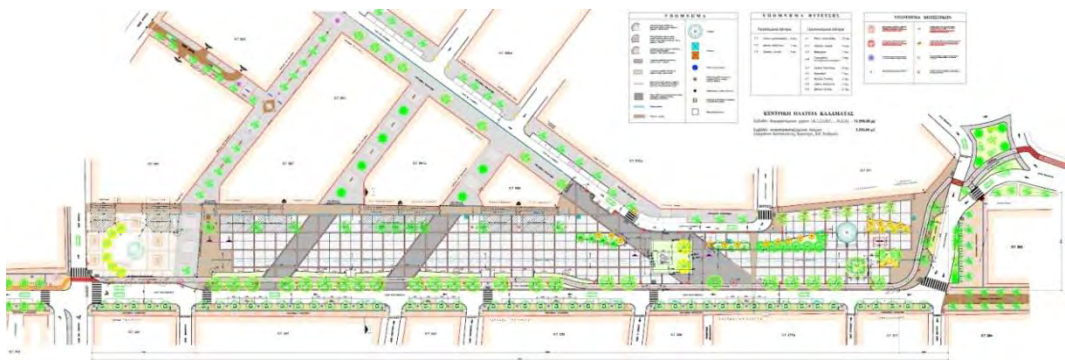
Ο δήμος συνέβαλε ώστε τα κτίρια της πλατείας να κριθούν διατηρητέα. Έκτοτε επισκευάστηκαν και κοσμούν την πόλη.

### 10) Πλατεία Εθνικής Αντίστασης



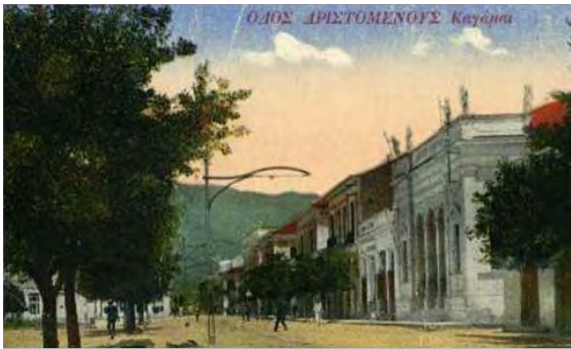
Εικόνα 4.3.4.2.16: Η πλατεία Εθνικής Αντίστασης.

Σε συνέχεια της πλατείας Πνευματικού Κέντρου είναι η πλατεία Εθνικής Αντίστασης. Όλος ο χώρος αποτελεί την κεντρική πλατεία της πόλης με έκταση συνολικά 60 στρ. Τα τελευταία χρόνια οι μελετητές του Πνευματικού Κέντρου συνέταξαν νέα μελέτη ανάπλασης της πλατείας η οποία υλοποιείται αυτή τη στιγμή.



Εικόνα 4.3.4.2.17: Το νέο σχέδιο της πλατείας Εθνικής Αντίστασης.

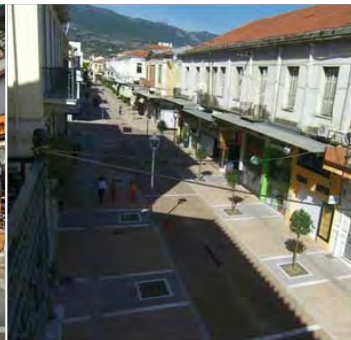
### 11) Καταστήματα, κέντρα αναψυχής, γραφεία, τράπεζες, υπηρεσίες



1910



2010



Πεζοδρομημένο βορινό τμήμα Αριστομένους

Εικόνα 4.3.4.2.18: Το βορινό τμήμα της οδού Αριστομένους.

### 12) Φροντιστήρια



Εικόνα 4.3.4.2.19: Φροντιστήρια της οδού Αριστομένους.

### 13) Δημοτικό Θέατρο



Εικόνα 4.3.4.2.20: Το Δημοτικό Θέατρο.

Μια συνειδητή πρωτοβουλία της δημοτικής αρχής για την αξιοποίηση κελυφών παλαιών κτιρίων και εργοστασίων, οδήγησε στην επιλογή να επαναχρησιμοποιηθεί το παλιό εργοστάσιο της Ηλεκτρικής Εταιρείας και να μετατραπεί σε αίθουσα θεάτρου του ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ.Κ.

### 14) Δικαστήριο

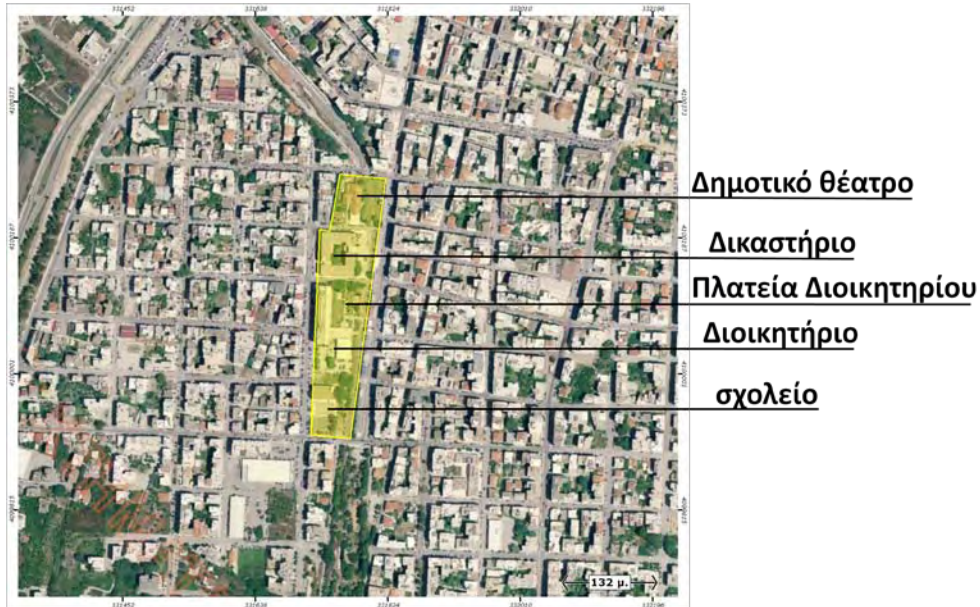


Εικόνα 4.3.4.2.21: Το Δικαστήριο.

Η ιδιωτική Ηλεκτρική Εταιρεία της Καλαμάτας, που από το 1959 αγοράστηκε από τη ΔΕΗ, λειτουργούσε σε μια μεγάλη έκταση στην κεντρική πόλη. Όταν σταμάτησε

να παράγει ηλεκτρικό ρεύμα οι εκτάσεις πέρασαν στο ελληνικό δημόσιο. Εκεί ορίστηκε από το ΓΠΣ να χτιστεί και το συγκρότημα των δικαστηρίων. Πρόκειται για ένα μοντέρνο κτίριο τριάμισι ορόφων 2250 m<sup>2</sup> με ένα εσωτερικό αίθριο 400 m<sup>2</sup>, που περιβάλλεται από χώρους αναμονής και κατόπιν προς τα έξω έχει τις αίθουσες των δικαστηρίων.

### 15) Πλατεία Διοικητηρίου



Εικόνα 4.3.4.2.22: Η έκταση της παλιάς Ηλεκτρικής Εταιρείας.

Μέσα στα 44 στρ. της Ηλεκτρικής Εταιρείας που δόθηκαν στο ελληνικό δημόσιο κατασκευάστηκε και η πλατεία Διοικητηρίου.

## 16) Διοικητήριο



Εικόνα 4.3.4.2.23: Το Διοικητήριο.

Το Διοικητήριο που συγκέντρωσε όλες τις δημόσιες υπηρεσίες της Καλαμάτας άρχισε να χτίζεται επί χούντας στο χώρο της παλιάς Ηλεκτρικής Εταιρείας και παραδόθηκε σε χρήση το 1982. Είναι ένα κτίριο βασισμένο στις εμπνεύσεις για τα δημόσια κτίρια του αρχιτέκτονα Θουκυδίδη Βαλεντή.

## 17) Δημόσιο ίδρυμα – σχολείο

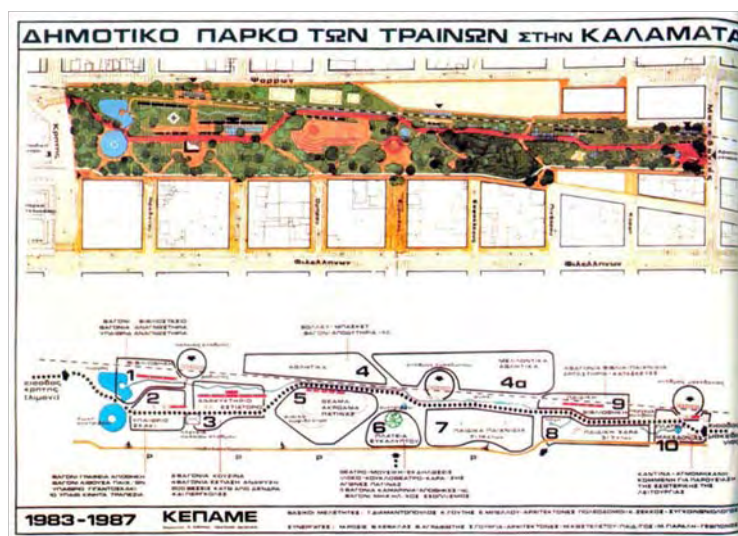
Το τελευταίο προς νότο δημόσιο ίδρυμα που χτίστηκε στο χώρο της παλιάς Ηλεκτρικής Εταιρείας ήταν το 1992 το 24<sup>ο</sup> Δ.Σ. Καλαμάτας.

## 18) Βόρεια είσοδος δημοτικού πάρκου ΟΣΕ – πλατεία Μακεδονίας

Διανύοντας τον κεντρικό άξονα της πόλης που είναι η οδός Αριστομένους, συναντώνται χαντρωμένες οι ποικίλες κεντρικές κοινωνικές λειτουργίες που χωροθέτησε το ΓΠΣ του '86. Η επιτακτική ανάγκη να φυλαχτεί η πόλη από την ανελέητη κυριαρχία του αυτοκινήτου, οδήγησε τους μελετητές να πεζοποιήσουν πλήρως τα τελευταία 600 μέτρα της Αριστομένους, στοχεύοντας να δώσουν στην πόλη υπαίθριο χώρο υψηλών προδιαγραφών. Συμπεριλάμβανε σ' αυτό το εγχείρημα και το χώρο του ΟΣΕ με τις γραμμές του τραίνου που είχε να χρησιμοποιηθεί από την περίοδο του μεσοπόλεμου, όταν τα βαπόρια έπαιρναν από τα τραίνα τα μεταποιημένα προϊόντα του Μεσσηνιακού κάμπου και η Καλαμάτα ζούσε τα χρόνια της παραγωγικής της ανάπτυξης.

Το 1981 στα πλαίσια του ΡΣ γεννήθηκε η ιδέα ενός θεματικού άλσους αναψυχής.

Η δημοτική γη που ανέξοδα υπήρχε προσέφερε το άλσος, ο ΟΣΕ με τα τρέινα προσέφερε το θέμα. Μετά από 5 χρόνια το «ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΤΩΝ ΤΡΑΙΝΩΝ» παραδινόταν στους δημότες της Καλαμάτας.



Εικόνα 4.3.4.2.24: Το πάρκο των τρέινων.

Αυτό το πείραμα ήταν μια παρακινδυνευμένη ενέργεια. Μια πόλη που κινήθηκε πάντα γύρω από ένα δρόμο, την οδό Αριστομένους, της παρουσιάζεται τώρα να εφαρμόσει μια άλλη χρήση αυτής της περιοχής. Αυτό έφερε μεγάλο αναβρασμό. Αντιδράσεις, προπηλακισμοί, μαύρες σημαίες, πολιτικές διαδηλώσεις, ξύλο! Όλα αυτά εναντίον των οραματιστών: του Δημάρχου και του Πολεοδόμου.

Παρ' όλα αυτά, το έργο παραδόθηκε λίγες ημέρες πριν από το σεισμό.

Ήταν το πρώτο θεματικό πάρκο αναψυχής στη χώρα μας.

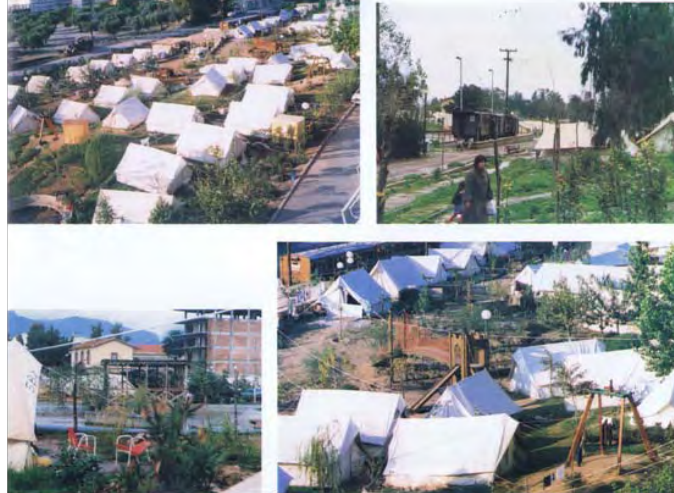
Όμως έμελλε τις πρώτες μέρες της ζωής του άλλος να ήταν ο ρόλος του!

**13-9-1986** Σαββατόβραδο, γίνεται ο σεισμός. Το πάρκο ήταν πλημμυρισμένο από χιλιάδες Καλαματιανούς με τα παιδιά τους για να το γνωρίσουν.

Ήταν όλοι ευτυχώς μακριά από τα σπίτια τους που έγιναν ερείπια.

Σ' αυτό το μέρος από την άλλη μέρα του σεισμού στήθηκαν εκατοντάδες σκηνές και το ΠΑΡΚΟ ΤΗΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ έγινε για 2 χρόνια το σπίτι και ο ασφαλής χώρος σίτισης και περίθαλψης χιλιάδων Καλαματιανών.





Εικόνα 4.3.4.2.25: Το πάρκο των τρένων.

### 19) Παιδική βιβλιοθήκη – αναγνωστήριο (στο πάρκο)



Εικόνα 4.3.4.2.26: Γωνιά στο πάρκο των τρένων.



Εικόνα 4.3.4.2.27: Βαγόνια εκθέματα στο πάρκο των τρένων.

Τα επισκευασμένα βαγόνια με την κατάλληλη διαμόρφωση μαζί με τον υπαίθριο χώρο του πάρκου προσέφεραν σε κάποια σημεία του, χρήσεις παιδικής βιβλιοθήκης και χώρους αναγνωστηρίου.

## 20) Παιδική χαρά (στο πάρκο)



Εικόνα 4.3.4.2.28: Βαγόνια με διάφορες χρήσεις στο πάρκο των τραίνων.

Ακόμα και για τα βρέφη διαμορφώθηκαν βαγόνια για να παίζουν και να φροντίζονται.

## 21) Παιδική χαρά (στο πάρκο)



Εικόνα 4.3.4.2.29: Γωνιές παιχνιδιού στο πάρκο των τραίνων.

Μέσα στο πάρκο δημιουργήθηκαν πολλές παιδικές χαρές και παιδότοποι με δυνατότητες πρωτότυπων παιδικών απασχολήσεων και αντίστοιχος εξοπλισμός οργάνων.

## 22) Κολυμβητήριο Καλαμάτας

Ένα πρότυπο έργο που ξεκίνησε τα χρόνια της χούντας και παραδόθηκε στο τέλος της δεκαετίας του '70.

## 23) Πλατεία Ευκαλύπτου (στο πάρκο)



Εικόνα 4.3.4.2.30: Γωνιές παιχνιδιού στο πάρκο των τραίνων.

## 24) Πλατεία Λίμνης (στο πάρκο)

## 25) Λιμάνι – Πλατεία Λιμανιού

Το σπουδαιότερο σημείο του κεντρικού άξονα δύσης – ανατολής στην παραλία της Καλαμάτας είναι το λιμάνι.

Ο υδροκεφαλισμός της Αθήνας και η συγκοινωνιακή απομόνωση της Καλαμάτας από γη, ουρανό και θάλασσα ήταν οι αιτίες της αναπτυξιακής στασιμότητας που παρουσίασε μετά το Β' παγκόσμιο πόλεμο. Ο εκσυγχρονισμός του οδικού άξονα Αθήνας-Τρίπολης-Καλαμάτας και η επαναλειτουργία του λιμανιού ήταν και είναι ζωτικής σημασίας για τη Μεσσηνία.

Από την πρώτη στιγμή της θητείας του, ο Δήμαρχος κινήθηκε και προς τις δυο αυτές κατευθύνσεις. Τελικά μετά από πολύχρονες προσπάθειες στις 13 Σεπτέμβρη 1986 την ώρα που γινόταν ο μεγάλος σεισμός, στο λιμάνι γίνονταν τα εγκαίνια της γραμμής ferry boat Καλαμάτας – Καστέλι Κρήτης.

Όσοι Καλαματιανοί δεν είχαν πάει στο νέο πάρκο σιδηροδρόμων βρισκόνταν στα εγκαίνια και σώθηκαν!

Το βαπόρι τελικά ξεκίνησε για το προκαθορισμένο ταξίδι του μετά από 2 χρόνια. Μέσα στις καμπίνες του αυτά τα 2 χρόνια φιλοξένησε σεισμόπληκτους.



Εικόνα 4.3.4.2.32: Τα εγκαίνια του ferry boat της γραμμής Καλαμάτας – Καστέλι Κρήτης.

## 26) Μαρίνα – πλατεία Μαρίνας

Η πολιτική του δήμου ήταν η ισόρροπη πολεοδομική ανάπτυξη ολόκληρης της πόλης με ιδιαίτερη προσπάθεια τη χωροθέτηση έργων στις υποβαθμισμένες συνοικίες.

Στη δυτική παραλιακή ζώνη η μανία της θάλασσας κάθε χειμώνα προξενούσε μεγάλες καταστροφές με κατάληξη να έχει εξαφανίσει ολόκληρη σειρά από Ο.Τ. Το καλοκαίρι του 1984 ήταν έτοιμη να ξεκινήσει η κατασκευή μεγάλου κυματοθραύστη με ταυτόχρονη επιχωμάτωση πίσω του, για να προστατευθεί η περιοχή.



Εικόνα 4.3.4.2.33: Η Μαρίνα.

Ενώ το έργο είχε ξεκινήσει τέθηκε το ερώτημα τι θα γίνει στην έκταση της επιχωμάτωσης πλάτους περίπου 80 μέτρων. Οι Πολεοδόμοι ξαφνικά προτείνουν αντί για επιχωμάτωση να κατασκευαστεί μαρίνα. Η έκπληξη, οι αντιρρήσεις, η γραφειοκρατία πάλι ορθώνονται μπροστά σ' αυτήν την υπέροχη ιδέα. Η μαχητικότητα των Μελετητών και του Δήμαρχου καταφέρνει να παραδώσει το 1990 στην Καλαμάτα μαρίνα 40 στρεμμάτων για 250 σκάφη, ναυπηγοεπισκευαστικό κέντρο (καρνάγιο) 400 m<sup>2</sup>, κτίριο διοίκησης-λιμεναρχείου-τελωνείου-γραφείου ΕΟΤ-σούπερ μάρκετ 600 m<sup>2</sup>, αίθουσες, κέντρα και μεγάλο παρκινγκ 3000 m<sup>2</sup>. Εκτός από όλα αυτά που ανήκουν στις εγκαταστάσεις του δήμου, η περιοχή με την ιδιωτική πρωτοβουλία έχει αναπτυχθεί κατακόρυφα.

Ένα έργο που μετέτρεψε την πιο υποβαθμισμένη περιοχή της Καλαμάτας σε μια από τις καλύτερες.

## 27) Ποδοσφαιρικό γήπεδο Κορδία



Εικόνα 4.3.4.2.34: Το ποδοσφαιρικό γήπεδο Κορδία.

Δυτικότερα της Μαρίνας κατασκευάστηκε το ποδοσφαιρικό γήπεδο Κορδία, επάνω σε επίχωμα απόθεσης υλικών από τα ερείπια των γκρεμισμένων σπιτιών από το σεισμό, με σκοπό την προφύλαξη της περιοχής από τη θάλασσα το χειμώνα.

## 28) Καταστήματα, κέντρα αναψυχής, γραφεία, τράπεζες, στον κεντρικό άξονα Δύσης - Ανατολής

Ο κεντρικός άξονας Δύσης Ανατολής περιλαμβάνει την περιοχή από τη Μαρίνα έως και την οδό Ναυαρίνου. Το σχέδιο εδώ προβλέπει μερική πεζοδρόμηση. Ωστόσο, μέχρι σήμερα η ιδιωτική πρωτοβουλία έχει δημιουργήσει τη δική της ανάπτυξη με καταστήματα, κέντρα αναψυχής, γραφεία και τράπεζες.



1930



1955



1924



2013



1924



2013



1920



2013

Εικόνα 4.3.4.2.35: Η οδός Ναυαρίνου στην πορεία του χρόνου.

### 4.3.4.3 Τα δυο παράλληλα κέντρα

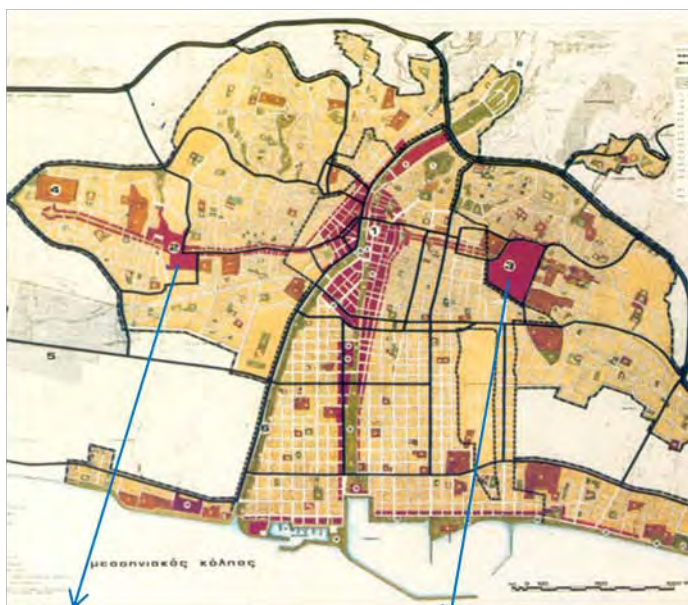
-Την οργάνωση, ανάπτυξη και επέκταση του σημερινού κέντρου της πόλης για την εξυπηρέτηση λειτουργιών υπερτοπικού χαρακτήρα και τη συγκέντρωση του απαραίτητου κεντρικού κοινωνικού εξοπλισμού για τις ανάγκες των κατοίκων. Βασικοί άξονες ανάπτυξης των κεντρικών λειτουργιών είναι η ζώνη της Αριστομένης (από το Κάστρο μέχρι το Τελωνείο) και η ζώνη του ποταμού Νέδοντα (από τα λατομεία Μπάκα μέχρι τις εκβολές του), στους οποίους ήδη βρίσκονται σημαντικές δραστηριότητες κοινωνικής εξυπηρέτησης της πόλης και χωροθετούνται άλλες, που σταδιακά υλοποιούνται.

-Τη δημιουργία παράλληλα κέντρου κοινωνικής ζώνης σε κάθε παλαιοδομική μονάδα (γειτονιά ή συνοικία) με ελεύθερους χώρους και κτίρια για τις πολιτιστικές εκδηλώσεις, τη διοίκηση, την αναψυχή, την υγεία - πρόνοια, τη μόρφωση, το εμπόριο κλπ. καθώς και την ισορροπημένη χωροθέτηση του κοινωνικού εξοπλισμού πρώτης βαθμίδας (νηπιαγωγείο - δημοτικό - γυμνάσιο - βρεφική σταθμοί - παιδική γωνιά - γήπεδα αθλητισμού - πάρκα).

Πιο συγκεκριμένα:

-Τη δημιουργία κέντρου στην παλαιοδομική ενότητα της Λαγκάδας (περιοχή μεταξύ Πλευνάς - Αγίας Τριάδας και από τις δύο πλευρές της οδού Αθηνών), το οποίο εξοπλιζόμενο με κοινωνικές, διοικητικές, πολιτιστικές, εμπορικές λειτουργίες και οργανωμένο πράσινο, σε συνδυασμό με την εξυγίανση από ασυμβίβαστες χρήσεις και τον αντίστοιχο εξοπλισμό της οδού Αθηνών θα αποτελέσει κέντρο εξυπηρέτησεων των κατοίκων της Δυτικής περιοχής της Πόλης.

-Τη δημιουργία κέντρου στην παλαιοδομική ενότητα Στρατώνες στο χώρο του σημερινού Στρατοπέδου και τη χωροθέτηση σ' αυτό εγκαταστάσεων Ειδικών χρήσεων (όπως π.χ. εκπαιδευτής, πρωτοβάθμιας φροντίδας για την υγεία, αναψυχή και πολιτιστικών δραστηριοτήτων) μετά την προγραμματιζόμενη από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας σε συνεργασία με το Δήμο Καλαμάτας μετεγκατάσταση του σημερινού στρατοπέδου.



Εικόνα 4.3.4.3.1: Τα δυο παράλληλα κέντρα το Δυτικό και το Ανατολικό.

Από τη θεσμοθέτηση του πρώτου ΓΠΣ το 1905, όταν η πόλη είχε 15.900 κατοίκους, η ανάγκη για στέγαση του αυξανόμενου πληθυσμού ικανοποιήθηκε με την αυθαίρετη δόμηση που περικύκλωσε την Καλαμάτα.



Το πρώτο μέλημα του ΓΠΣ '86 ήταν η επέκταση του πολεοδομικού σχεδίου για την ένταξη τόσο των εκτάσεων αυθαιρέτων, αλλά και τη δημιουργία οικιστικών περιοχών που θα αναπτύσσονταν με κανονιστικούς όρους δόμησης και παροχής μιας σειράς κοινωνικών χρήσεων. Στις περιοχές που έπρεπε να επεκταθεί το σχέδιο ήταν αφενός η δυτική περί την οδό Αθηνών και αφετέρου η ανατολική περί την οδό Λακωνικής (εικ.4.3.4.3.1). Αυτοί οι δυο δρόμοι είναι οι μεγάλες αρτηρίες που οδηγούν την πόλη προς την Αθήνα και προς τη Μάνη αντίστοιχα και προφανώς οι περιοχές που είχαν συγκεντρώσει το μεγαλύτερο όγκο των αυθαιρέτων.

Ο σεισμός το Σεπτέμβριο του 1986, έδειξε στην πράξη ότι σε κάθε σχέδιο πρέπει να προβλέπονται ανοικτές εκτάσεις και ελεύθεροι χώροι για την εγκατάσταση των σκηνών και των υπόλοιπων απαραίτητων λειτουργιών, τους πρώτους μήνες μετά τη θεομηνία. Μόνο η παραμονή αξιοπρεπώς των κατοίκων στην πόλη τους, εξασφαλίζει την επιβίωση και επανεκκίνηση της ζωής της.

Το ΓΠΣ τον Απρίλιο του 1986 είχε ήδη θεσμοθετήσει τις παραπάνω δυο μεγάλες τέτοιες περιοχές.

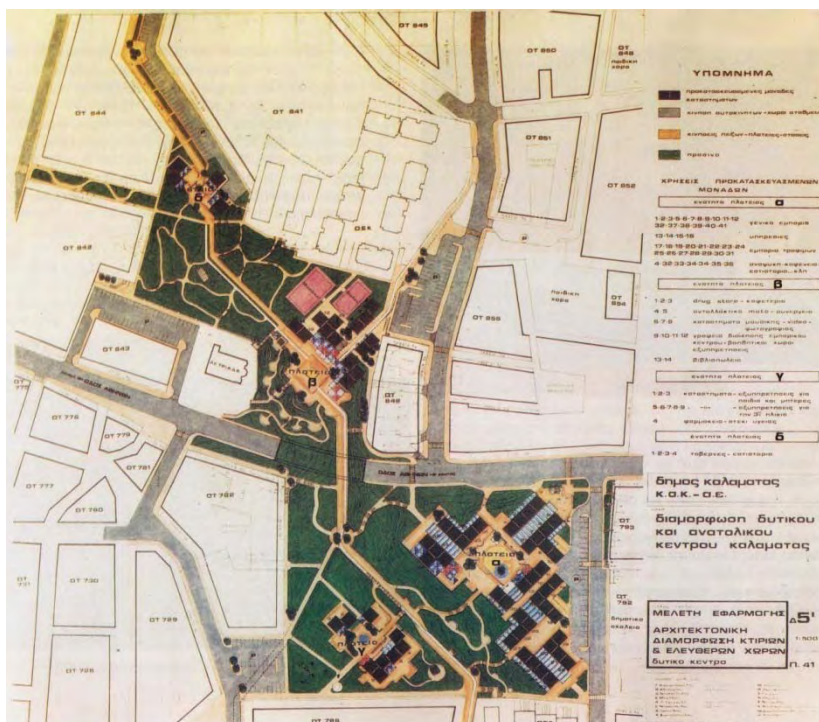
Το εργαλείο για την υλοποίηση ήταν ο Ν1337/83 με το άρθρο 8 «εισφορά σε γη», που όμως στην περίπτωση της Καλαμάτας χρησιμοποιήθηκε με τον πιο ευρηματικό και ανώδυνο τρόπο.

### **Δυτικό Κέντρο**

Το ΓΠΣ '86 προέβλεπε στη «Λαγκάδα» 65 στρ. για το «Δυτικό Κέντρο Κοινωνικής και Οικονομικής Ζωής». Αυτή η έκταση αποκτήθηκε ανέξοδα από το δήμο μέσω του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ). Ο ΟΕΚ αναπτύχθηκε σε έκταση 150 στρ. που από αυτά αγοράστηκαν τα 30 πριν από το σεισμό και τα 120 μετά.

Αυτό ήταν και το ευρηματικό της πολιτικής του Δήμαρχου. Κατάφερε να αγοράσει ο ΟΕΚ από τους ιδιοκτήτες χωρίς προστριβές σε λογικότατες τιμές και κατόπιν να παραχωρήσει την απαιτούμενη εισφορά (55%) σε γη στο δήμο για να κατασκευαστούν όλες οι υπόλοιπες κοινωνικές λειτουργίες.

Εδώ επισημαίνεται ότι και αυτό το εγχείρημα ήταν ακόμα μια αθόρυβη μάχη με τη γραφειοκρατία και το χρόνο, αφού η δεύτερη χρονοβόρα φάση της μελέτης εφαρμογής, ξεπεράστηκε με συνοπτικές διαδικασίες μιας και το δημόσιο παραχωρούσε την εισφορά του στο δήμο.

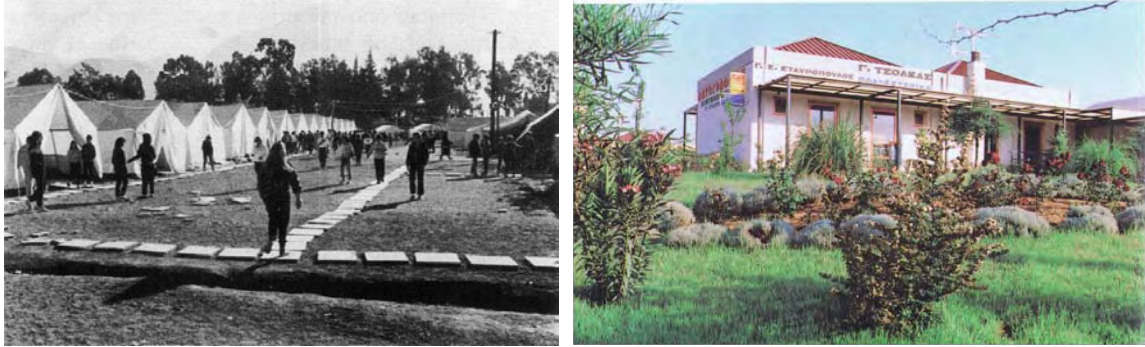


Εικόνα 4.3.4.3.2: Το Δυτικό Κέντρο Καλαμάτας.

Στις αρχές της δεκαετίας του '90 παραδόθηκε το Δυτικό Κέντρο (εικ.4.3.4.3.2) που αποτελείται από:

- 500 κατοικίες του ΟΕΚ.
- Εμπορικό κέντρο 30 καταστημάτων και κτιρίων διοίκησης, των οποίων η κατασκευή χρηματοδοτήθηκε από την ΕΟΚ (Ευρωπαϊκή Οικονομική Ένωση), ενταγμένη στο πρόγραμμα κατασκευής 400 λυομένων βαρέως τύπου προκατασκευασμένων καταστημάτων, σα βοήθεια προς τον εμπορικό κόσμο της σεισμόπληκτης Καλαμάτας.
- Βρεφονηπιακό σταθμό.
- Αθλητικό κέντρο με γήπεδα μπάσκετ, βόλεϊ και κέντρο νεολαίας.

- Γέφυρα επί της οδού Αθηνών ώστε να περνά πάνω από το Κέντρο και να μη διακόπτεται η συνέχειά του.
- Δρόμοι, πάρκινγκ, πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, διάδρομοι για ΑΜΕΑ και πολύ πράσινο.

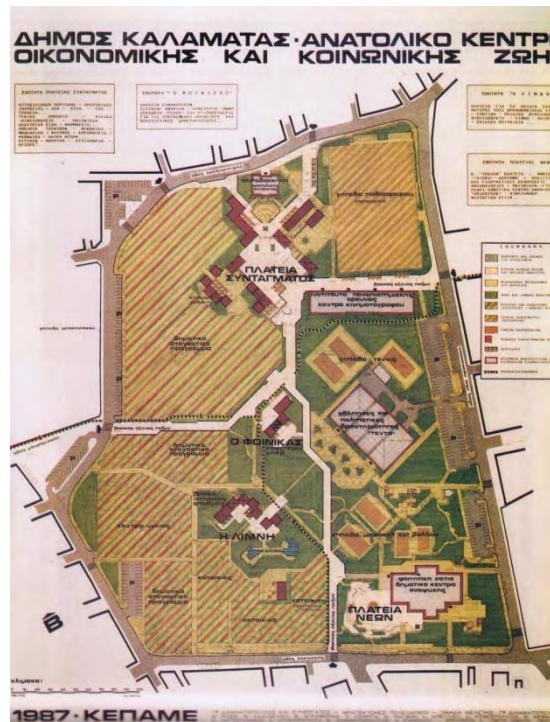


Εικόνα 4.3.4.3.: Το Δυτικό Κέντρο Καλαμάτας με τις σκηνές.

### **Ανατολικό Κέντρο**

Το ΓΠΣ του '86 προέβλεπε περίπου 110 στρ. στην ανατολική υποβαθμισμένη περιοχή «Στρατώνων» και «Γιαννιτσάνικων» για την κατασκευή του «Ανατολικού Κέντρου Κοινωνικής και Οικονομικής Ζωής». Η έκταση για την δημιουργία αυτού του κέντρου αποκτήθηκε όχι με την εφαρμογή του Ν.1337/83, αλλά με παραχώρηση από τον Ελληνικό Στρατό, μετά τη μεταφορά του Συντάγματος σε νέα θέση που ανήκε στο Υπουργείο, εκτός Καλαμάτας.

Ο σεισμός επιτάχυνε αυτή τη μεταφορά αφού κατέστρεψε τις υπάρχουσες στρατιωτικές εγκαταστάσεις.

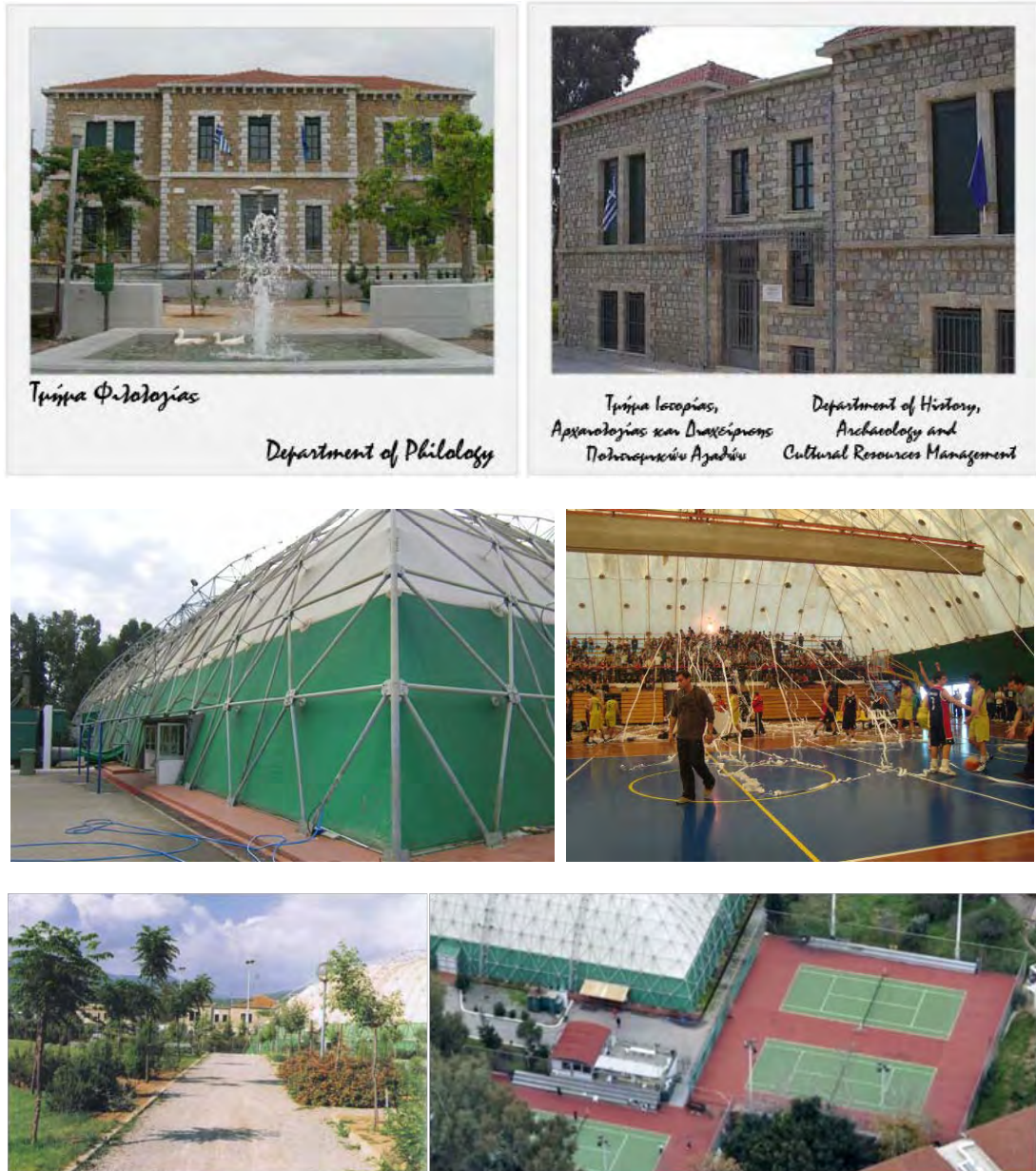


Εικόνα 4.3.4.3.4: Το Ανατολικό Κέντρο Καλαμάτας.

Στο Ανατολικό Κέντρο (εικ.4.3.4.3.4) χωροθετήθηκαν και κατασκευάστηκαν μερικά από τα πολυτιμότερα έργα για την Καλαμάτα δηλαδή:

- 150 κατοικίες δημοτικού στεγαστικού προγράμματος.
- Εμπορικό κέντρο 30 καταστημάτων αντίστοιχων του Δυτικού Κέντρου.
- Αστικό Κέντρο Υγείας.
- Εγκαταστάσεις του ραδιοφωνικού σταθμού Καλαμάτας.
- Φοιτητική εστία για 300 φοιτητές.
- Βρεφονηπιακός σταθμός.
- Γήπεδο ποδοσφαίρου.
- 5 ανοιχτά γήπεδα μπάσκετ, βόλεϊ, τένις.
- Ο Φιλογυμναστικός Όμιλος Καλαμάτας.
- Η TENTA πρότυπο κλειστό αθλητικό πολιτιστικό κέντρο, γνωστό από παγκόσμιες συναντήσεις αθλητισμού και γυμναστικής που μέχρι σήμερα έχουν πραγματοποιηθεί.

- Το Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου. Το μεγάλο όνειρο της Καλαμάτας που ο Δήμαρχος το έκανε πραγματικότητα. Εγκαταστάθηκε στα 2 αναπαλαιωμένα κτίρια του παλιού στρατοπέδου.
- Δρόμοι, παρκινγκ, πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, διάδρομοι για ΑΜΕΑ και πολύ πράσινο



Εικόνα 4.3.4.3.5: Ο κοινωνικός εξοπλισμός του Ανατολικού Κέντρου Καλαμάτας.

#### 4.3.4.4 Προσδιορισμός βασικών χρήσεων εντός και εκτός επεκτάσεων

-Τη μεταφορά του υπεραστικού ΚΤΕΛ, από τη θέση που βρίσκεται σήμερα στα δυτικά της νέας Δημοτικής Αγοράς.

-Τη χωροθέτηση των ΤΕΙ στην περιοχή Ασπροχώματος Καλαμάτας.

-Την επέκταση και ανάπτυξη του νοσοκομείου στη δυτική περιοχή.

ε) Τον καθορισμό νέων αναπτυξιακών ζωνών όπως φαίνεται στο χάρτη Π-1.6.1 κλίμακας 1:10.000 και ειδικότερα:

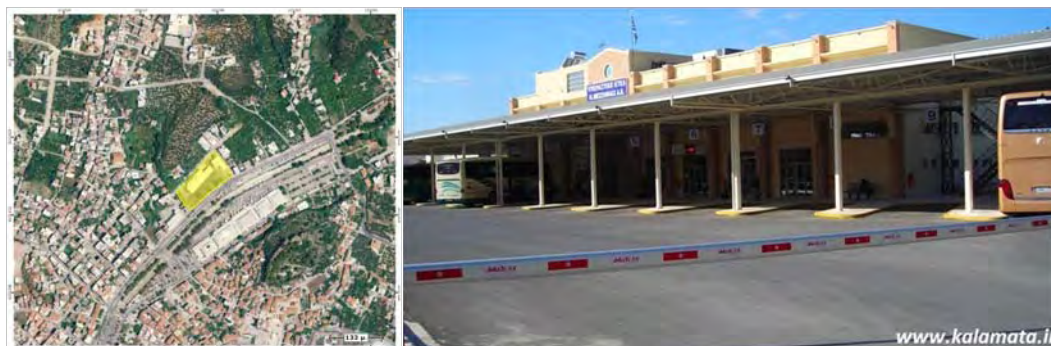
-Αναπτυξιακής ζώνης - πάρκου βιοτεχνίας, χονδρεμπορίου και αποθηκών στο τμήμα που περικλείεται από τη νοτιοδυτική είσοδο της Καλαμάτας (οδός Ηρώων Πολυτεχνείου), το Νέδοντα, το όριο επέκτασης του σχεδίου στην περιοχή Γουλιμίδες και το δρόμο προς Διασπορά.

-Αναπτυξιακής ζώνης βιομηχανίας και από τις δύο πλευρές του εθνικού δρόμου Μεσσήνης προς Αθήνα και Καλαμάτα από το αεροδρόμιο μέχρι το Ασπρόχωμα, όπως φαίνεται στο χάρτη Π-1.6.1 κλίμακας 1:25.000.

-Ζωνών τουριστικής ανάπτυξης στην ανατολική παραλία Καλαμάτας και στις θέσεις Μπουρνιάς και Μπούκα της παραλίας δυτικά της Καλαμάτας.

#### ΚΤΕΛ

Η χωροθέτηση έγινε σε θέση που εξυπηρετεί τους χρήστες, ενώ συγχρόνως δε δημιουργεί κυκλοφοριακό φόρτο στο οδικό δίκτυο της πόλης.



Εικόνα 4.3.4.4.1: Το ΚΤΕΛ του νομού Μεσσηνίας.

#### ΤΕΙ

Το ΤΕΙ Καλαμάτας τοποθετήθηκε σε χώρο επί της Εθνικής Οδού Αθήνας Καλαμάτας με απέναντι όριο τη σιδηροδρομική γραμμή του ΟΣΕ. Αυτή η θέση διευκολύνει την πρόσβαση των σπουδαστών.

Οπωσδήποτε η ίδρυση του ΤΕΙ Καλαμάτας έδωσε οικονομική στήριξη και ζωή στην πόλη. Όπως και το Πανεπιστήμιο έτσι και το ΤΕΙ ήταν όραμα που πραγματοποιήθηκε από το Δήμαρχο.



Εικόνα 4.3.4.4.2: Το ΤΕΙ Καλαμάτας.

### ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ

Η ανέγερση του νέου νοσοκομείου άρχισε με χρήματα που προσέφεραν έλληνες ομογενείς της Αμερικής μετά το σεισμό. Χωροθετήθηκε και κατασκευάστηκε σε αγροτεμάχια στον Αντικάλαμο, 7 km πριν από την είσοδο στην Καλαμάτα, τα οποία ανήκαν στην εκκλησία από όπου και αγοράστηκαν μετά από χρονοβόρες διαδικασίες!



Εικόνα 4.3.4.4.3: Το Νοσοκομείο Καλαμάτας.

#### 4.3.4.5 Η προστασία του περιβάλλοντος

Β. Τη λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος όπως φαίνεται στο χάρτη Π-1.9 κλίμακας 1:25.000.

Βασικότερες παρεμβάσεις είναι:

-Η απομάκρυνση των εγκαταστάσεων των ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ Α.Ε. και η μετεγκατάστασή τους στη βιομηχανική ζώνη.

-Η σύνταξη μελετών για τις επιπτώσεις στο περιβάλλον των εγκαταστάσεων βιολογικού καθαρισμού, της βιομηχανικής ζώνης, των αποθέσεων βιόμαζας στις λεκάνες του λιμανιού και της μαρίνας.

-Η καθιέρωση ίδιου νομικού καθεστώτος γύρω από το νεκροταφείο, τις εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού και τη χωματερή ώστε να αποκλειστεί η επιμόλυνση καλλιεργειών και ζώων.

Η προστασία του περιβάλλοντος πραγματοποιήθηκε με την κατασκευή μεγάλων και σημαντικών έργων υποδομής όπως:

- Η κατασκευή των νέων σφαγείων στην καθορισμένη από το ΓΠΣ βιομηχανική Ζώνη Ασπροχώματος.



Εικόνα 4.3.4.5.1: Τα σφαγεία Καλαμάτας.



➤ Η κατασκευή του βιολογικού καθαρισμού λυμάτων Καλαμάτας.



Εικόνα 4.3.4.5.2: Ο βιολογικός καθαρισμός λυμάτων Καλαμάτας.

Οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων ήταν ένας από τους πρώτους σταθμούς Βιολογικού Καθαρισμού Αστικών Λυμάτων στην Ελλάδα. Το αρχικό έργο λειτούργησε το 1984, έκτοτε επεκτάθηκε σταδιακά μέσα από τρεις φάσεις επέκτασης και είναι ένα σύγχρονο έργο περιβαλλοντικής προστασίας δυναμικότητας 120.000 κατοίκων. Δέχεται τα λύματα από ολόκληρο το δήμο με τα τουριστικά παράλια, αλλά και από το γειτονικό μεγάλο δήμο Μεσσήνης.

- Η κατασκευή μονάδας κομποστοποίησης των στερεών αποβλήτων και μονάδα ανακύκλωσης απορριμμάτων.



Εικόνα 4.3.4.5.3: Η μονάδα κομποστοποίησης Καλαμάτας.

- Η κατασκευή του Βιοτεχνικού Πάρκου Καλαμάτας.



Εικόνα 4.3.4.5.4: Το Βιοτεχνικό Πάρκο Καλαμάτας.

#### 4.3.4.6 Τα δίκτυα μεταφοράς

Γ. Την οργάνωση των δικτύων χερσαίων και θαλασσίων μεταφορών, όπως φαίνεται στο χάρτη Π-2.1.2 κλίμακας 1:5.000.

Βασικότερες παρεμβάσεις είναι:

-Η δημιουργία υπερτοπικού άξονα προς Σπάρτη, βόρεια του οικιστικού συγκροτήματος της Καλαμάτας, σε συνέχεια της εθνικής οδού Αθήνας - Καλαμάτας, και η κατασκευή κυκλοφοριακών κόμβων σε κατάλληλες θέσεις που να κατανέμουν την κυκλοφορία τροφοδοτώντας από βορρά προς νότο την πόλη και την περιοχή της Μάνης.

-Η δημιουργία παρακαμπτηρίου άξονα ανατολικά του οικιστικού συγκροτήματος της Καλαμάτας που σε σύνδεση με την προηγούμενη οδό στην περιοχή της Αγίας Άννας θα διχοθετεί την κυκλοφορία μέσω κυκλοφοριακών κόμβων στο κεντρικό και ανατολικό τμήμα της πόλης, την περιοχή της Παναγίτσας και τη Μάνη.

-Η δημιουργία συλλεκτήριων δρόμων που θα περιβάλλουν περιφερειακά τις πολεοδομικές ενότητες και θα παραλαμβάνουν την κυκλοφορία ώστε να αποφεύγονται διαμπερείς κινήσεις στις κατοικημένες περιοχές.

-Η ρύθμιση της κυκλοφορίας της περιοχής του κέντρου με τη λειτουργία δύο μονοδρομημένων κυκλοφοριακών δακτυλίων που περιβάλλουν το κέντρο και περιορίζουν διαμπερείς κινήσεις σ' αυτό.

-Η μεταφορά του υπεραστικού ΚΤΕΛ στο χώρο επί της οδού Αρτέμιδας, δυτικά της νέας δημοτικής αγοράς.

-Η δημιουργία μαρίνας σκαφών αναψυχής στη δυτική παραλία στο χώρο μεταξύ του λιμανιού και του ποταμού Νέδοντα.

-Ο εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων και η οργάνωση του λιμανιού ώστε να εξυπηρετούνται οι σημερινές εμπορικές ανάγκες και η προοπτική λειτουργίας επιβατικής γραμμής Καλαμάτας - Κρήτης.

-Ο διαχωρισμός των μετακινήσεων οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων σε ολόκληρο τον ιστό της πόλης με ιεράρχηση του εσωτερικού οδικού δικτύου και δημιουργία πεζοδρόμων - ποδηλατοδρόμων και θα συνδέουν τους κοινόχρηστους χώρους με τις κεντρικές λειτουργίες και τα ιστορικά σημεία αναφοράς της πόλης.

-Η δημιουργία επαρκών θέσεων στάθμευσης αναλογικά σ' όλη την πόλη.

-Η λειτουργία τραμ που θα συνδέει την ανατολική παραλία, το πάρκο του ΟΣΕ, την πλατεία Δημαρχείου με την πλατεία 23ης Μαρτίου.

-Δικτύωση και συσχέτιση αεροπορικών δρομολογίων σε συνδυασμό με την ίδρυση τελωνείου και αποθήκης καισιμίων στο αεροδρόμιο ώστε να εξυπηρετείται αεροπορικά η περιοχή και να υπάρχει η δυνατότητα πτήσεων ταχύτερες.

- Η άρση της απομόνωσης μιας περιοχής επιτυγχάνεται μόνο με τη διασύνδεσή της με μεταφορικά δίκτυα με τον υπόλοιπο κόσμο. Η Καλαμάτα βρίσκεται στο νοτιότερο σημείο της Ελλάδας και είναι αποκλεισμένη από ψηλούς και δύσβατους ορεινούς όγκους από αυτήν. Τα δίκτυα μεταφοράς προς την πόλη παρέμειναν χωρίς εκσυγχρονισμό και αυτό αποτυπώθηκε στη στασιμότητα της περιοχής. Πρώτο μέλημα της δημοτικής αρχής ήταν μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού να οργανωθούν τα δίκτυα χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών με τη σύγχρονη κατασκευή αντίστοιχων έργων υποδομής. Παρά τις προσπάθειες ο δρόμος Αθήνα-Τρίπολη-Καλαμάτα, για λόγους σκοπιμοτήτων και οικονομικών συμφερόντων όμορου νομού, τελικά παραδόθηκε μετά από πολλά χρόνια το 2013.

Οι προσπάθειες της θαλάσσιας σύνδεσης με την Κρήτη έχουν ήδη αναφερθεί. Επιπλέον ο δήμος αγόρασε και εγκατέστησε ένα γερανό εδάφους σαν μεταφορτωτική υποδομή του λιμανιού.

Ο σεισμός κατέστρεψε σε πολλά σημεία τον κρηπιδότοιχο του λιμανιού. Άμεσα όμως ανακατασκευάστηκε από το Υπουργείο.



Εικόνα 4.3.4.6.1: Ο γερανός εδάφους του λιμανιού.

Στο χώρο του μεγάλου στρατιωτικού αεροδρομίου της Καλαμάτας, χωροθετήθηκε, κατασκευάστηκε και παραδόθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '90 το νέο διεθνές πολιτικό αεροδρόμιο, με χώρο υποδοχής, αναμονής και τελωνείου.

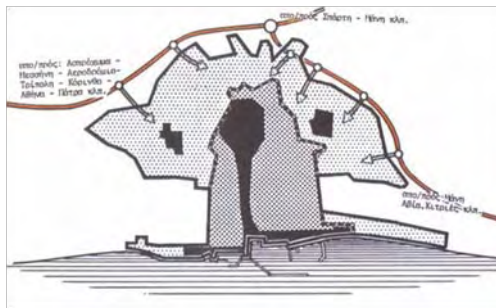


Εικόνα 4.3.4.6.2: Το αεροδρόμιο Καλαμάτας.

Έκτοτε η εικόνα των τουριστικών υποδομών διαμορφώθηκε με την κατασκευή πολλών ιδιωτικών μικρών επιχειρήσεων ξενοδοχείων και τουριστικών κατοικιών. Η τουριστική περίοδος από Απρίλιο ως και Οκτώβριο προσφέρει στην Καλαμάτα και

στη Μεσσηνία σημαντικά έσοδα από τις πτήσεις τσάρτερ που πραγματοποιούνται μέσω του αεροδρομίου Καλαμάτας από όλον τον κόσμο.

- Η δημιουργία παρακαμπτήριου άξονα βόρεια της Καλαμάτας που θα οδηγεί την κυκλοφορία από την Αθήνα προς τη Μάνη ή τη Σπάρτη εκτός πόλης. Αυτό το έργο κατασκευάζεται σήμερα. Στη συνέχεια η κατασκευή κυκλοφοριακών κόμβων σε κατάλληλες θέσεις που θα κατανέμουν την κυκλοφορία σύμφωνα με τη ζήτηση από βορρά προς νότο, στις διάφορες πολεοδομικές ενότητες.



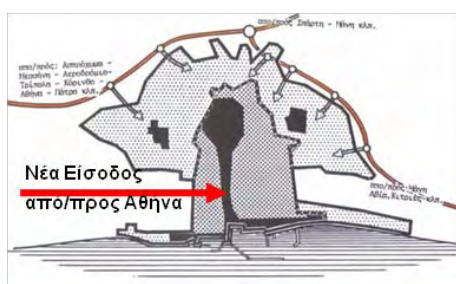
Εικόνα 4.3.4.6.3: Ο παρακαμπτήριος άξονας βόρεια της Καλαμάτας.

- Η δημιουργία συλλεκτηρίων δρόμων που περιβάλλουν περιμετρικά τις Π.Ε. για την αποφυγή της διαμπερούς κυκλοφορίας από τους τοπικούς εσωτερικούς δρόμους. Η δημιουργία των δύο μονοδρομημένων βασικών δακτυλίων του κέντρου που φαίνονται πιο κάτω στην εικόνα και οι οποίοι έχουν συμβάλει στην κυκλοφοριακή ανακούφιση της πόλης όλα αυτά τα χρόνια. Έχουν προσφέρει την εναλλακτική λύση από την κατάργηση της Αριστομένηους σα δρόμου διέλευσης οχημάτων, διοχετεύοντας τα τροχοφόρα στους επαπτομενικούς δρόμους Β-Ν Ακρίτα και Αρτέμιδος



Εικόνα 4.3.4.6.4: Οι εσωτερικοί δακτύλιοι.

- Η σύνταξη και εφαρμογή ειδικής κυκλοφοριακής μελέτης μονοδρομήσεων της Καλαμάτας πολύ πριν η πόλη γεμίσει τροχοφόρα και η κατάσταση γίνει αφόρητη.
- Αφού για την κατασκευή του περιμετρικού της πόλης δεν βρίσκονταν οι αναγκαίες πιστώσεις για απαλλοτριώσεις, για να λυθεί το σοβαρό πρόβλημα της εισόδου στην Καλαμάτα, κατασκευάστηκε και λειτούργησε από το 1986 η νέα είσοδος της πόλης, σε συνέχεια της εθνικής οδού που έρχεται από το Ασπρόχωμα. Αυτή είναι μια προσωρινή λύση αφού φορτίζει κυκλοφοριακά το εσωτερικό οδικό δίκτυο της πόλης.



Εικόνα 4.3.4.6.5: Η νέα είσοδος.

- Με το ΓΠΣ του '86 σε μια πόλη του μεγέθους της Καλαμάτας, ενώ το κυκλοφοριακό εκείνα τα χρόνια δεν αποτελούσε σημαντικό πρόβλημα,

αποφασίστηκε να δοθεί μεγάλη σημασία στον πεζό και στον ποδηλάτη. Ξεκινώντας από το Κάστρο προτάθηκε ένα δίκτυο πεζοδρομήσεων από Β-Ν και Α-Δ. Η Αριστομένους με όλες τις ήπιες λειτουργίες που επιφορτίστηκε αποτέλεσε τον κύριο άξονα πεζών, επικουρούμενη από την πράσινη γραμμή του ποταμού Νέδοντα. Στη συνέχεια και κατά μήκος της παραλιακής οδού Ναυαρίνου από Δ προς Α ο άξονας πεζών διέσχισε όλο το παραλιακό μέτωπο. Σε όλες αυτές τις διαδρομές εντάχθηκαν ειδικοί ποδηλατοδρόμοι. Σήμερα με διαρκώς βελτιωμένες μελέτες ολοκληρώνεται ένα πλήρες δίκτυο ποδηλατοδρόμων που διατρέχει ολόκληρη την πόλη.



Εικόνα 4.3.4.6.6: Το δίκτυο ποδηλατόδρομων.

#### 4.3.4.7 Τα δίκτυα υποδομής

1. Υδρευση
  - Κατασκευή νέων δεξαμενών αποθηκευτικού όγκου 14.000 κυβικών μέτρων στη θέση Τούρλες.
  - Σταδιακή αντικατάσταση, επέκταση και εκσυγχρονισμό ολοκληρωμένου του εσωτερικού δικτύου ύδρευσης.
2. Δίκτυα αποχέτευσης ομβρίων - αντιπλημμυρική προστασία - προστασία από διάβρωση ακτών - αποχέτευση ακαθάρτων.
  - 2.1. Δίκτυο ομβρίων.
    - Βελτίωση και συμπλήρωση υφιστάμενου σύγχρονου δικτύου αποχέτευσης ομβρίων και επέκτασή του ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες του συνόλου των οικιστικών περιοχών, της βιοτεχνικής και των τουριστικών ζωνών της ανατολικής και δυτικής παραλίας.
  - 2.2. Αντιπλημμυρική προστασία.
    - Διευθέτηση υφιστάμενων ρεμάτων για καλλίτερη απορροφή των υδάτων ιδιαίτερα των εκτός σχεδίου περιοχών της ανατολικής και δυτικής παραλίας.
    - Μελέτη και στρατηγικά έργα στην περιοχή Μπουρνιάς της δυτικής παραλίας για την ανάπτυξη τουριστικών εγκαταστάσεων.
  - 2.3. Διάβρωση ακτών.
    - Μελέτη και έργα προστασίας από τη θαλάσσια διάβρωση των ακτών ιδιαίτερα στη δυτική παραλία μέχρι την Μπούκα Μεσσήνης.
  - 2.4. Δίκτυο ακαθάρτων.
    - Συμπλήρωση και επέκταση του υφιστάμενου σύγχρονου δικτύου αποχέτευσης ακαθάρτων ώστε να καλύπτονται πλήρως οι ανάγκες των οικιστικών περιοχών της βιοτεχνικής και των τουριστικών ζωνών ανατολικής και δυτικής παραλίας.
    - Κατασκευή νέου βιολογικού καθαρισμού λυμμάτων δυτικά του συνοικισμού Ακοβίτικα.
3. Ενεργειακό και τηλεπικοινωνιακό σύστημα.
  - 3.1. Ενεργειακό σύστημα.
    - Εξισορρόπηση του φορτίου των γραμμών του ηλεκτρικού δικτύου.
    - Μετατροπή του εναέριου ηλεκτρικού δικτύου χαμηλής τάσης σε υπόγειο δίκτυο.
    - Πρόβλεψη τροφοδοτικής ηλεκτρικής γραμμής και υποσταθμού στην περιοχή του βιοτεχνικού πάρκου και της βιομηχανικής ζώνης ώστε να εξυπηρετούνται οι ανάγκες των υπό ίδρυση βιομηχανιών και βιοτεχνιών.
    - Επέκταση χρήσεων ηλιακής ενέργειας για οικιακές, βιοτεχνικές και βιομηχανικές ανάγκες.
  - 3.2. Τηλεπικοινωνιακό σύστημα.
    - Επαρκεί για την κάλυψη αναγκών 1988.
    - Εκσυγχρονισμός και μεταφορά τηλεφωνικού κέντρου.
  4. Απορρίμματα.
    - Δημιουργία εργοστασίου καύσης απορριμμάτων στην περιοχή Ακοβίτικα πλησίον της νέας μονάδας βιολογικού καθαρισμού λυμμάτων.

Η Καλαμάτα το 1990 παραδόθηκε στους δημότες της με νέες δεξαμενές στο λόφο Τούρλες, με νέο εξωτερικό αγωγό ύδρευσης διατομής 60 εκατοστών που έφερε με επάρκεια το νερό από τις πηγές του Πηδύματος, με νέα δίκτυα αποχέτευσης ομβρίων κάτω από τα τόσα χιλιόμετρα των νέων ασφαλτοστρωμένων δρόμων, με ένα νέο πλήρες δίκτυο ακαθάρτων που οδηγούσε τα λύματα στο νέο βιολογικό και από εκεί με υποθαλάσσιο αγωγό βαθιά και μακριά στη θάλασσα (έργο από τα πρώτα που έγιναν στην Ελλάδα), με μετατροπή όλου του εναέριου ηλεκτρικού δικτύου χαμηλής τάσης σε υπόγειο, με δημιουργία εργοστασίου κομποστοποίησης των απορριμμάτων, με έργα αντιπλημμυρικής προστασίας από τη διάβρωση των ακτών.

Για την υλοποίηση αυτού του περίπλοκου έργου η δημοτική αρχή βασιζόμενη στο Ν. 1069/80 «περί κινήτρων δια την ίδρυση Επιχειρήσεων Υδρεύσεως και



Αποχετεύσεως», ίδρυσε το έτος 1982 με το Π.Δ. 351 (ΦΕΚ 63 Α /26.05.82), μια από τις πρώτες Δημοτικές Επιχειρήσεις της Ελλάδας, τη Δ.Ε.Υ.Α.Κ. (Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης - Αποχέτευσης Καλαμάτας) σε νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου, κοινωφελούς χαρακτήρα.

#### 4.3.4.8 Η πόλη του πολιτισμού

Ένα έργο της τότε δημοτικής αρχής, που δεν αφορούσε την υλική ζωή των κατοίκων της Καλαμάτας, αλλά την πνευματική και πολιτιστική της, ήταν η ίδρυση της Δημοτικής Επιχείρησης Πολιτιστικής Ανάπτυξης Καλαμάτας (ΔΕΠΑΚ).

Επειδή πολιτισμός δεν είναι μόνο τα γράμματα και οι τέχνες αλλά γενικότερα η σχέση του ανθρώπου με το περιβάλλον και το συνάνθρωπο, η τοπική αυτοδιοίκηση έδωσε τεράστια σημασία στο σχεδιασμό της πόλης ώστε να δεχθεί πολεοδομικά και να αναπτύξει κάθε μορφής πολιτιστική δραστηριότητα. Παράλληλα λοιπόν με την ανάπτυξη της ήπιας πόλης από το βορρά προς το νότο μέσω των αξόνων που ήδη περιγράψαμε πιο πάνω, ό,τι νέο χωροθετήθηκε εκεί, προβλέφτηκε να προβάλλει και να λειτουργήσει τις πολιτιστικές δραστηριότητες της Καλαμάτας.

Η ΔΕΠΑΚ υπέγραψε το 1985 με το Κράτος Προγραμματική Σύμβαση, με την οποία συμφωνήθηκε η ουσιαστική και ολοκληρωμένη πολιτιστική ανάπτυξη της Καλαμάτας και της ευρύτερης περιοχής. Ο στόχος ήταν να αναπτυχθούν εκπαιδευτικές δραστηριότητες που θα συνδυαστούν με ένα σύνολο επιμορφωτικών πρωτοβουλιών και ψυχαγωγικών εκδηλώσεων.

Έτσι προβλέφτηκε η δημιουργία πέντε τομέων: **Μουσικής, Χορού, Εικαστικών, Κινηματογράφου και Ελεύθερου Χρόνου.**

Συγχρόνως η πολεοδομική μελέτη αποφάσισε τη διατήρηση και ανάδειξη των παραδοσιακών κτιρίων της πόλης. Ο Δήμος παρέδωσε κάθε διατηρητέο κτίριο που αναπαλαίωσε σε κάθε έναν από τους παραπάνω πέντε τομείς της ΔΕΠΑΚ. Έτσι δημιουργήθηκε στην Καλαμάτα ένα πλέγμα πολιτισμού που αγκάλιασε όλες τις ηλικίες, όλες τις κοινωνικές τάξεις, ολόκληρη την πόλη. Από την προσφορά της ΔΕΠΑΚ χαρακτήρισε η ζωή πολλών νέων, συμπληρώθηκε η ζωή πολλών ενήλικων και ανακουφίστηκε η ζωή πολλών ηλικιωμένων. Στα εργαστήρια της ΔΕΠΑΚ διδαχθήκαμε και

εμείς σχέδιο για να αντιμετωπίσουμε τις εξετάσεις για την εισαγωγή μας στην Αρχιτεκτονική Σχολή.

Συνοπτικά οι τομείς λειτούργησαν και στεγάστηκαν ως εξής:

- Ο **τομέας της Μουσικής** με κεντρικό πυρήνα το Δημοτικό Ωδείο, στεγάστηκε στο διατηρητέο νεοκλασικό κτίριο του 1<sup>ου</sup> Γυμνασίου. Το κτίριο διαμορφώθηκε και εξοπλίστηκε πλήρως γι' αυτή τη χρήση. Εκτός από μαθήματα γίνονται σεμινάρια, διαλέξεις και συναυλίες που περιλαμβάνουν όλα τα είδη της μουσικής.



Εικόνα 4.3.4.8.1: Ο τομέας της Μουσικής.

- Ο **τομέας του Χορού** στηρίζει τη λειτουργία του στη σχολή χορού που στεγάζεται στο πανέμορφο εκλεκτικιστικό κτίριο Ζουμπούλειο. Σημαντικό είναι το τμήμα των πολύ μικρών μαθητών γνωστό σα «Φυτώριο», όπου με ιδιαίτερο ενδιαφέρον εκπαιδεύονται τα παιδιά με προσόντα που θα μπορούσαν μελλοντικά να ασχοληθούν επαγγελματικά με το χορό.



Εικόνα 4.3.4.8.2: Ο τομέας του Χορού.

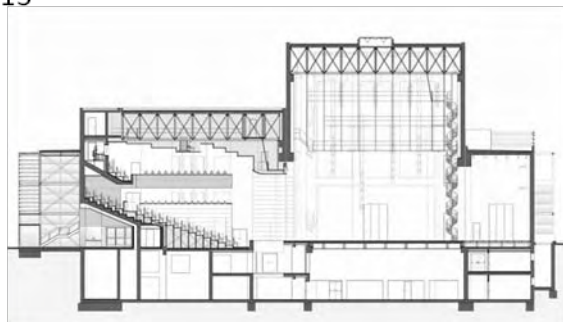
Απ' αυτόν τον τομέα ξεκίνησε και το διεθνές φεστιβάλ χορού Καλαμάτας (1995) που σήμερα πια στεγάζεται σ' ένα υπερσύγχρονο κτίριο που βρίσκεται στο χώρο του παλαιού εργοστασίου σαπωνοποιείου - πυρινουργείου Λιναρδάκη στη δυτική όχθη του Νέδοντα, όπως ορίστηκε και χωροθετήθηκε από το ΓΠΣ '86.



1924



2013



Εικόνα 4.3.4.8.3: Το Μέγαρο Χορού.

- Ο **τομέας Εικαστικών** προσφέρει στους ενδιαφερόμενους διάφορα εργαστήρια όπως ζωγραφικής, μικτών υλών, κεραμικής, γλυπτικής, σχεδίου κ.α. Όλα αυτά στεγάστηκαν αρχικά στο κτίριο Κοτταρόπουλου με προοπτική να επεκταθούν στο νεοκλασικό κτίριο του παλαιού Γυμνασίου Παραλίας, όπου και λειτουργεί σήμερα.



Εικόνα 4.3.4.8.4: Ο Τομέας Εικαστικών.

- Ο **τομέας Κινηματογράφου** στεγάστηκε στο κτίριο Κυβέλου και κατόπιν το γραφείο τέχνης και λόγου στο νεοκλασικό κτίριο Αναγνωστόπουλου, όλα ευρισκόμενα στην οδό Φαρών κοντά στην παραλία.



Εικόνα 4.3.4.8.5: Ο Τομέας Κινηματογράφου.

- Το **ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ.Κ.** με την Κεντρική Σκηνή και τη Νέα Σκηνή που στεγάστηκε στο κτίριο Φιλαρμονικής επί της οδού Υπαπαντής του Δήμου Καλαμάτας.



Κεντρική Σκηνή



Νέα Σκηνή

Εικόνα 4.3.4.8.6: Το ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ.Κ.

Το ΔΗΠΕΘΕΚ πλαισιώθηκε αρμονικά με όλους τους υπόλοιπους πολιτιστικούς συλλόγους που δρούσαν στην πόλη πριν την ίδρυσή του όπως το Μεσσηνιακό Ερασιτεχνικό Θέατρο, το Λύκειο των Ελληνίδων, ο Μορφωτικός Σύλλογος, οι χορωδίες Ορφέας και Ακρίτας, η Λέσχη Κινηματογράφου, ο θεσμός των Ανθεστηρίων και η Φιλαρμονική του Δήμου Καλαμάτας.



Λύκειο των Ελληνίδων 1990



Ανθεστήρια 1962

Εικόνα 4.3.4.8.7: Το ΔΗ.ΠΕ.ΘΕ.Κ.

#### 4.4 Η πόλη από το 1990 μέχρι σήμερα

Θεσμικά το ρόλο του μοχλού ανάπτυξης μιας πόλης τον έχει και η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Ένα από τα εργαλεία στα οποία βασίζεται η Τ.Α. για την πραγματοποίηση έργων στην πόλη είναι οι πολεοδομικές μελέτες. Η Καλαμάτα οπλίστηκε με ένα πρωτοποριακό και πλήρες ΓΠΣ το 1986. Έκτοτε οι επόμενες δημοτικές αρχές βασίστηκαν σ' αυτό και με τον τρόπο της η κάθε μια υλοποίησε τις αποφάσεις του.

Με το Ν.2539/97 (πρόγραμμα Καποδίστριας), που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 244/τ.Α'/4-12-1997 έγινε συνένωση γειτονικών κοινοτήτων σε μεγαλύτερους δήμους με σκοπό τη βελτιστοποίηση της δημόσιας διοίκησης στο επίπεδο της τοπικής αυτοδιοίκησης. Η Διοικητική διαίρεση της Ελλάδας που προέκυψε με το νόμο αυτό ίσχυσε μέχρι το τέλος του 2010 και εισήγαγε το νέο όρο των «Δημοτικών Διαμερισμάτων» στη θέση των παλαιών Κοινοτήτων.

Μετά την ψήφιση του νόμου Καποδίστρια ο δήμος Καλαμάτας διευρύνθηκε με τις γειτονικές κοινότητες Αλαγονίας, Αντικάλμου, Αρτεμισίας, Ασπροχώματος, Βέργας, Ελαιοχωρίου, Καρβελίου, Λαδά, Λαιίκων, Μικράς Μαντίνειας, Νέδουσας, Πηγών και Σπερχογείας. Η διεύρυνση των ορίων έκανε επιτακτική την ανάγκη της ανάθεσης για σύνταξη νέου ΓΠΣ<sup>24</sup>. Ήταν προφανές ότι αυτή η μελέτη περιέλαβε το δημοτικό διαμέρισμα της Καλαμάτας και των γύρω νέων κοινοτήτων που αποτέλεσαν τον Καποδιστριακό δήμο Καλαμάτας.

Το 2011 εγκρίθηκε το νέο ΓΠΣ<sup>25</sup> του δήμου Καλαμάτας, το οποίο ισχύει σήμερα και είναι το τρίτο στην πολεοδομική ιστορία της πόλης, θεωρώντας σαν πρώτο το Ρ.Σ του 1905.

Όταν το νέο ΓΠΣ θεσμοθετήθηκε, είχε ήδη ψηφιστεί ο Ν.3852/2010 (νόμος Καλλικράτη ΦΕΚ 87/Α/7-6-2010) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης» με τον οποίο συνενώθηκαν οι 910 δήμοι και οι 124 κοινότητες της Ελλάδας σε 325 μεγαλύτερους δήμους. Με το νέο νόμο στο δήμο Καλαμάτας προσαρτήθηκαν και οι γειτονικοί δήμοι Θουρίας, Άρι και Αρφαρών. Παρόλα αυτά η χρονοβόρα διαδικασία σύνταξης και έγκρισης του νέου ΓΠΣ είχε ήδη αρχίσει, οπότε και αυτή τελεσφόρησε.

<sup>24</sup> Η σύνταξη του νέου ΓΠΣ ξεκίνησε το 2005, η σχετική σύμβαση μεταξύ του Δήμου Καλαμάτας και της σύμπραξης των μελετητών «PLUS ΕΠΕ -Χ. Αραμπατζή-Καρρά - Δ. Ντοκόπουλος» υπογράφηκε στις 10-6-2005.

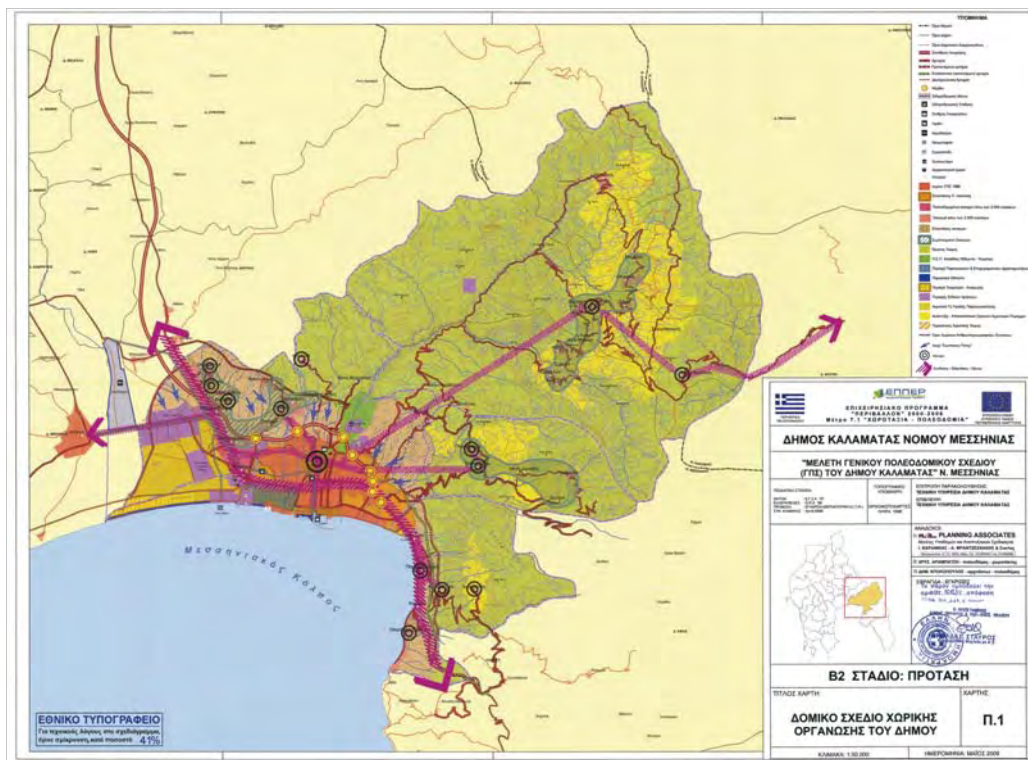
<sup>25</sup> ΦΕΚ 77 αριθμός απόφασης 1015/3-5-2011.

#### 4.4.1 Το Γ.Π.Σ. 2011 του Καποδιστριακού Δήμου Καλαμάτας

Το νέο ΓΠΣ 2011 αφορά τον Καποδιστριακό δήμο Καλαμάτας, στην εικόνα 4.4.1.1 φαίνεται το δομικό σχέδιο Π.1 της χωρικής οργάνωσης του δήμου με τα συμπλέγματα των οικισμών και τα αντίστοιχα κέντρα τους όπως και το ΓΠΣ του 1986. Σ' αυτό επίσης φαίνονται οι νέες επεκτάσεις, ο γενικός χαρακτηρισμός των εκτάσεων και οι άξονες με τις συνδέσεις και τις εξαρτήσεις τους.

Οι βασικές αρχές σχεδιασμού της χωρικής οργάνωσης συνοψίζονται στα εξής:

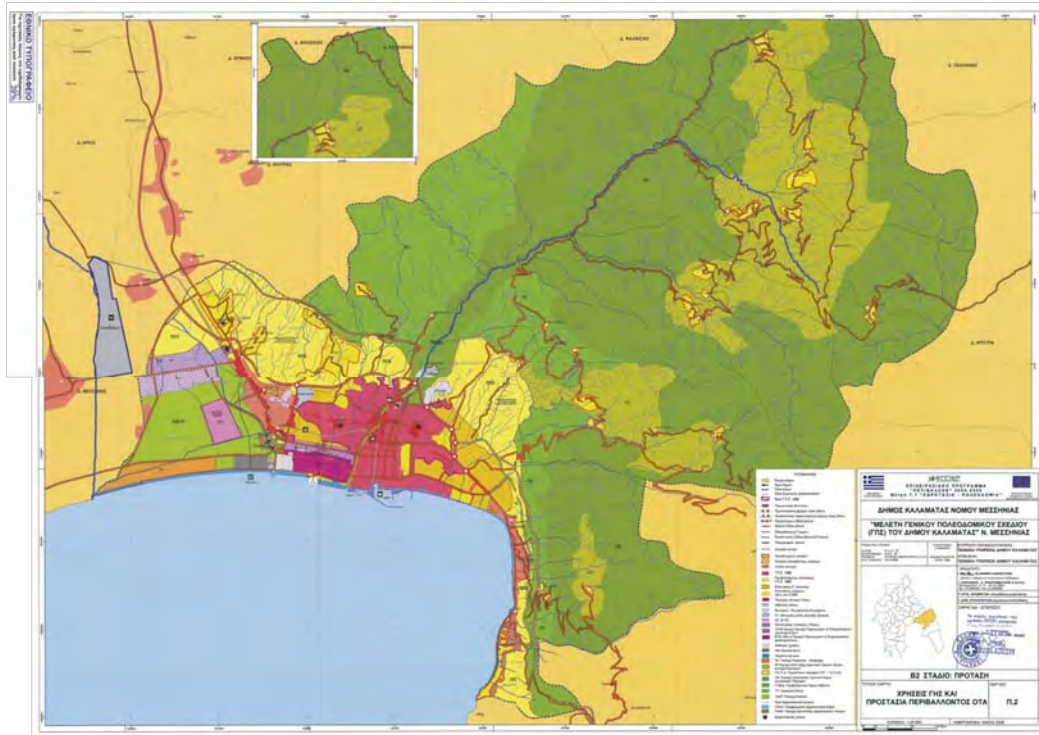
- Εναρμόνιση με το ευρύτερο προγραμματικό πλαίσιο της Χώρας, λαμβανομένων υπ' όψη των τοπικών ιδιομορφιών.
- Αλληλοϋποστηριζόμενη, προστατευόμενη, ισόρροπη και εύρυθμη ανάπτυξη όλων των περιοχών, του φυσικού περιβάλλοντος και των δικτύων σε συνδυασμό με ήπιες τουριστικές δραστηριότητες.



Εικόνα 4.4.1.1: Σχέδιο Π.1 της χωρικής οργάνωσης του Καποδιστριακού δήμου Καλαμάτας.



Μελετώντας το νέο ΓΠΣ της Καλαμάτας, συμπεραίνεται ότι πρόκειται για μια πολεοδομική μελέτη πλήρη και άρτια που θέτει όλους τους σύγχρονους περιορισμούς που απαιτούνται για μια βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής με βάση τις αρχές της αειφορίας (εικ.4.4.1.2).



Εικόνα 4.4.1.2: Σχέδιο Π.2 χρήσεων γης και προστασίας περιβάλλοντος ΟΤΑ.

Στο ΦΕΚ 1485 Β/10-10-2003 δημοσιεύτηκε η απόφαση 25294 με την οποία εγκρίθηκε το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της Περιφέρειας Πελοποννήσου. Η Καλαμάτα στο επίπεδο της Περιφέρειας Πελοποννήσου κατατάσσεται ως δυναμικό αστικό κέντρο της Χώρας, και συγχρόνως Περιφερειακός πόλος Ανάπτυξης, διαπεριφερειακής σημασίας.

Ειδικότερα, προσδιορίζεται ως περιφερειακό κέντρο με έμφαση σε δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα –πόλος ευρύτερης εμβέλειας πολιτιστικών και τουριστικών δραστηριοτήτων– έδρα τμημάτων ή / και σχολών του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου και ΤΕΙ<sup>26</sup>.

<sup>26</sup> ΦΕΚ 77/3-5-2011 σελ.783.

Ο δήμος Καλαμάτας που αποτελείται από ένα σημαντικό αστικό κέντρο αλλά και από εξίσου σημαντική ορεινή και ημιορεινή ενδοχώρα, εντάσσεται γεωγραφικά στις ενότητες αξιόλογου φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος του όρους Ταυγέτου και του Μεσσηνιακού κόλπου.

#### 4.4.1.1 Οι στόχοι του Γ.Π.Σ. 2011

Οι γενικοί στόχοι του ΓΠΣ αναφέρονται:

- Στον αναπτυξιακό ρόλο και δυνατότητες του δήμου.
- Στον καθορισμό των μεγεθών οικιστικής ανάπτυξης, ώστε να αντιμετωπιστούν οι αντίστοιχες οικιστικές πιέσεις και να περιοριστεί η εκτός σχεδίου δόμηση.
- Στην οργάνωση στον εξωαστικό χώρο συμβατών χρήσεων γης μεταξύ τους.
- Στην προστασία του πολιτιστικού περιβάλλοντος.
- Στην προστασία του φυσικού ορεινού και θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- Στη δημιουργία προϋποθέσεων οικονομικών δραστηριοτήτων με έμφαση στις υπηρεσίες, αλλά και διατήρηση των δραστηριοτήτων του αγροτικού τομέα.
- Στην εκτίμηση του πληθυσμού για το 2024 στα 79.378 άτομα μόνιμοι κάτοικοι δηλαδή αύξηση 24% σε σχέση με το 2001 και 16.038 παραθεριστικός πληθυσμός.

Οι ειδικοί στόχοι και προβλέψεις του ΓΠΣ δίνουν κατευθύνσεις:

- Όσον αφορά το **αστικό κέντρο**, γενικά η οργάνωση της λειτουργίας του να δίνει έμφαση στην ανάπτυξη των δραστηριοτήτων κυρίως στους κλάδους: Υπηρεσίες, Πολιτισμός, Τουρισμός, Αναψυχή και να το καθιστά ένα δυναμικό κέντρο της Χώρας.
- Όσον αφορά την οργάνωση και αναβάθμιση των βασικών **μεταφορικών υποδομών** της πόλης και των διασυνδέσεων της με τον άμεσο και ευρύτερο χώρο, προβλέπει και προτείνει βασικές παρεμβάσεις όπως: Νέα δρομολόγια αερογραμμών στον υπάρχοντα διεθνή αερολιμένα της Καλαμάτας. Βελτίωση του υπάρχοντος λιμανιού, αλλά και πρόβλεψη για την κατασκευή νέου. Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου. Ολοκλήρωση των προγραμματισμένων οδικών αξόνων διασύνδεσης της Καλαμάτας με τα μεγάλα

αστικά κέντρα της Ελλάδας, αλλά και τις Πύλες εισόδου της Χώρας. Υλοποίηση του περιμετρικού δακτυλίου της Καλαμάτας με τις αναγκαίες και λειτουργικές επί μέρους εισόδους προς τις διάφορες περιοχές της πόλης.

- Όσον αφορά τα **περιαστικά Δημοτικά Διαμερίσματα** και τους οικισμούς την οργάνωση της άναρχης διάχυσης των χρήσεων, με την εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού και συγκεκριμένα: Αναπλάσεις επιλεγμένων περιοχών, ανάδειξη και προστασία υπαρχόντων αρχαιολογικών χώρων, απελευθέρωση και πρόσβαση στην παραλιακή ζώνη των ανατολικών οικισμών, περιορισμός στη δόμηση στον εκτός σχεδίου χώρο, προστασία και διατήρηση του περιαστικού αγροτικού τοπίου. Σε όλα αυτά προστίθεται η προστασία, η διατήρηση, η αποκατάσταση, η δημιουργία τεχνικών υποδομών ήπιου χαρακτήρα, η συντήρηση και η δημιουργία ήπιων οικοτουριστικών δραστηριοτήτων όλου του ορεινού χώρου.

Σ' αυτούς τους στόχους στηρίζεται το νέο ΓΠΣ του 2011 και εφαρμόζοντας τον πολεοδομικό σχεδιασμό προχωρά στην οργάνωση χρήσεων γης και προστασίας του περιβάλλοντος του Δήμου. Συγκεκριμένα ορίζει και καθορίζει:

- Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ) που διέπονται από καθεστώς ειδικών κατά περίπτωση ρυθμίσεων και αφορούν εκτάσεις εκτός των οικισμών όπως οι ορεινοί όγκοι και οι δασικές περιοχές, η ημιορεινή ζώνη, ο ποταμός Νέδοντας με τα παράχθια τμήματα, οι αρχαιολογικοί χώροι και η αγροτικής παραγωγής περιοχή Κάμπου και Μπουρνιά.
- Περιοχές Ελέγχου και Περιορισμού Δόμησης (ΠΕΠΔ) που είναι κάποιες που βρίσκονται εκτός οικισμών και ΠΕΠ και διέπονται από περιορισμούς στην εγκατάσταση ορισμένων χρήσεων και στους όρους δόμησης.
- Περιοχές παραγωγικών Δραστηριοτήτων που είναι οι επαγγελματικές και επιχειρηματικές ζώνες όπως:
  - a) Χονδρεμπόριο, βιοτεχνίες και εργαστήρια χαμηλής και μέσης όχλησης, αποθήκες, γήπεδα στάθμευσης, πρατήρια ενέργειας, αθλητικές εγκαταστάσεις, εκθεσιακοί χώροι και γκαράζ μέσω μαζικής μεταφοράς.

- b) Περιοχές κεντρικών τεχνικών υποδομών πόλης όπως η ΔΕΥΑΚ, η ΜΟΛΑΚ και τα συνεργεία του δήμου.
- c) Περιοχή Τουρισμού Αναψυχής (ΤΑ) στο παραλιακό μέτωπο του Μπουρνιά δυτικά της Μαρίνας.
- d) Περιαστικές Περιοχές (ΠΠ). Πρόκειται για τις περιοχές αμέσως μετά τα σχέδια πόλης και τις επεκτάσεις τους, δηλαδή οι «εκτός σχεδίου» που σήμερα προδήλως για ευνόητους λόγους δέχονται έντονες πιέσεις διάχυσης χρήσεων. Σ' αυτές τις περιοχές το ΓΠΣ επιβάλλει αποθάρρυνση χρήσεων, με στόχο να διατηρήσουν το χαρακτήρα «υπαίθρου χώρας» και τις προσδιορίζει με το χαρακτηρισμό από ΠΠ1 έως ΠΠ5 ανάλογα με την τοποθεσία.

Τέλος το νέο ΓΠΣ του 2011 ορίζει τη γενική πολεοδομική οργάνωση και τη ρύθμιση των οικιστικών υποδοχέων και κλείνει με το πρόγραμμα ενεργοποίησης που περιγράφει τους φορείς εφαρμογής και τις απαιτούμενες μελέτες, έργα, παρεμβάσεις και αναπλάσεις, όπως επίσης και τα έργα υποδομής, εκπαίδευσης και πρόνοιας.

#### 4.4.1.2 Οι χρήσεις και η αρτιότητα του Γ.Π.Σ. 2011

Έχοντας μελετήσει το ΓΠΣ 2011 αναφέρονται επιγραμματικά οι χρήσεις γης και τα όρια αρτιότητας που αποφασίστηκαν:

- Στην Περιοχή Προστασίας Ορεινών Όγκων και Δασικών Περιοχών (Π0) δεν επιτρέπεται καμία οικοδομική δραστηριότητα.
- Στην Ημιορεινή Ζώνη (Π1) ορίζονται ως κατώτατο όριο αρτιότητας και κατάμησης τα 6.000 m<sup>2</sup> και κατά παρέκκλιση τα 4.000 m<sup>2</sup>, ενώ επιτρέπεται η ανέγερση γεωργοκτηνοτροφικών κτηρίων, αποθηκών και ισόγειας κατοικίας μέγιστου εμβαδού 80 m<sup>2</sup> χωρίς υπόγειο, με συγκεκριμένους όρους που θα διασφαλίζουν τον παραδοσιακό χαρακτήρα.
- Στο Περιβαλλοντικό Πάρκο Νέδοντα (Π.ΝΕΔ.) ορίζονται χρήσεις πάρκου και δεν προβλέπονται όροι δόμησης.

- Στην Περιοχή Τουριστικής Αναψυχής (**ΤΑ**) στον Μπουρνιά, που όπως αναφέρεται «προορίζεται για να υποδεχθεί την προβλεπόμενη εκτός πόλεως οργανωμένη τουριστική δραστηριότητα και συναφείς εγκαταστάσεις αναψυχής», επιτρέπεται η ανέγερση ξενοδοχείων και λοιπών τουριστικών εγκαταστάσεων πλην κάμπινγκ, κατοικίας, εμπορικών καταστημάτων που θα εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες κατοίκων κι επισκεπτών. Προβλέπονται επίσης εστιατόρια, αναψυκτήρια, κέντρα διασκέδασης με βάση τις κείμενες διατάξεις, χώροι συνάθροισης κοινού, πολιτιστικά κέντρα και εν γένει πολιτιστικές λειτουργίες, κτήρια κοινωνικής πρόνοιας, θρησκευτικοί χώροι, κτήρια και γήπεδα στάθμευσης, αθλητικές εγκαταστάσεις και συνεδριακά κέντρα.

Μέχρι την πολεοδόμηση ισχύουν ως κατώτατο όριο κατάτμησης και αρτιότητας τα 4.000 m<sup>2</sup>, ενώ για τους υπόλοιπους όρους και περιορισμούς δόμησης ισχύουν τα Προεδρικά Διατάγματα του 1978 και του 1985 χωρίς τις προβλεπόμενες παρεκκλίσεις.
- Στην υπόλοιπη Περιοχή Κάμπου – Μπουρνιά (**ΠΑΓΡ**), επιτρέπονται όλες οι γεωργικές καλλιέργειες, δενδροκαλλιέργειες, καθώς επίσης η μελισσοκομία και η ελεύθερη βόσκηση. Ακόμη αγροτικές αποθήκες και αποθήκες γεωργικών μηχανημάτων κι εργαλείων μέχρι 150 m<sup>2</sup>, αντλητικές εγκαταστάσεις και φρέατα. Κατώτατο όριο κατάτμησης και δόμησης είναι τα 6.000 m<sup>2</sup>. Επισημαίνεται πάντως ότι «οι νομίμως υφιστάμενες κτηριακές εγκαταστάσεις που αντίκεινται στους παραπάνω όρους χρήσεων μπορούν να συνεχίσουν τη λειτουργία τους χωρίς να επεκτείνονται ως προς τη δυναμικότητά τους. Οι κτηριακές εγκαταστάσεις μπορούν να επεκτείνονται μόνο για λόγους εκσυγχρονισμού, ασφαλείας και μέτρων προστασίας περιβάλλοντος, ενώ αποκλείεται κάθε είδους αλλαγή χρήσης».
- Στις Περιοχές Ανάπτυξης Αγροτικού Ορεινού Χώρου και Αγροτουρισμού (**ΑΤ**) στον Ταΰγετο, επιτρέπονται όλες οι γεωργικές καλλιέργειες, δενδροκαλλιέργειες, μελισσοκομία και ελεύθερη βόσκηση, αγροτικές αποθήκες μέχρι 100 m<sup>2</sup>, λοιπά γεωργικά κτήρια μέχρι 300 m<sup>2</sup>, κτηνοτροφικά-πτηνοτροφικά (πλην σφαγείων) μέχρι 300 m<sup>2</sup>, υδατοδεξαμενές, φρέατα, αντλητικές εγκαταστάσεις. Κατώτατο όριο κατάτμησης και αρτιότητας είναι τα 4.000 m<sup>2</sup> και προβλέπονται ακόμη: Κατοικίες,

αγροτουριστικά καταλύματα έως 60 κλίνες (4 αστέρων και πυκνότητας 8κλίνες/στρέμμα), μικρές μεταποιητικές μονάδες αγροτικών προϊόντων, παραδοσιακές ταβέρνες, καταστήματα εξοπλισμού ορεινού τουρισμού ή οικοτουρισμού και αναψυχής, καθώς επίσης πώλησης τοπικών προϊόντων. Όλα τα καταστήματα θα έχουν ανώτατο μέγεθος 150 m<sup>2</sup>.

- Στην περιοχή Παραγωγικών Δραστηριοτήτων Χονδρεμπορίου και Επαγγελματικών Εγκαταστάσεων Χαμηλής και Μέσης Όχλησης (**Ε1**) επιτρέπονται βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης, εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου, επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής και μέσης όχλησης, κτήρια και γήπεδα στάθμευσης και αποθήκευσης, πρατήρια βενζίνης, αθλητικές εγκαταστάσεις, εμπορικές εκθέσεις και εγκαταστάσεις μέσω μαζικής μεταφοράς. Κατώτατο όριο κατάτμησης και αρτιότητας ορίζονται τα 4.000 m<sup>2</sup> και μετά την πολεοδόμηση ισχύουν τα σχετικά Προεδρικά Διατάγματα του 1978 και του 1985.
- Σε όλες τις ζώνες Περιαστικής Περιοχής (**ΠΠ**) ορίζονται ως κατώτατο όριο αρτιότητας και κατάτμησης τα 6.000 m<sup>2</sup> και κατά παρέκκλιση τα 4.000 m<sup>2</sup>, ειδικότερα:
  1. Στην περιοχή του κόμβου της Νέας Περιμετρικής προς Μεσσήνη (**ΠΠ1**) επιτρέπονται υπεραγορές και πολυκαταστήματα, επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, γραφεία - καταστήματα, ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις, τράπεζες, ασφάλειες, διοικητικές υπηρεσίες, χώροι συνάθροισης κοινού, θρησκευτικοί χώροι, εμπορικές εκθέσεις και εγκαταστάσεις μέσω μαζικής μεταφοράς.
  2. Στη Δυτική Περιαστική Περιοχή (**ΠΠ2**) σε Σπερχογεία, Αντικάλαμο και Λείκα επιτρέπονται επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, ξενοδοχεία και τουριστικά καταλύματα μέχρι 50 κλίνες (πλην κάμπινγκ) και εμπορικές αποθήκες.
  3. Στην Ανατολική Περιαστική Περιοχή (**ΠΠ3**) επιτρέπονται ξενοδοχεία και τουριστικά καταλύματα μέχρι 50 κλίνες (πλην κάμπινγκ).
  4. Στην Περιαστική Περιοχή Μικρής Μαντίνας (**ΠΠ4**) επιτρέπονται ξενοδοχεία και τουριστικά καταλύματα μέχρι 50 κλίνες (πλην κάμπινγκ),

γεωργοκτηνοτροφικά κτήρια (πλην πτηνοτροφικών) και γεωργικές αποθήκες, όπως και στην (ΠΠ5) στη Βέργα.

Το ΓΠΣ για τις Περιαστικές Περιοχές (ΠΠ) που εφάπτονται στο Σχέδιο Καλαμάτας - Βέργας – Μικρής Μαντίνειας εν τέλει προβλέπει κατοικίες, ξενοδοχεία μέχρι 100 κλίνες, εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση υπεραγορές και πολυκαταστήματα), κοινωφελείς οργανισμούς (εξαιρουμένων γραφείων και τραπεζών), κτήρια εκπαίδευσης και των τριών βαθμίδων, εστιατόρια, αναψυκτήρια, κτήρια κοινωνικής πρόνοιας, πρατήρια βενζίνης (μόνο στο κύριο οδικό δίκτυο), κέντρα διασκέδασης βάσει όλων των κείμενων διατάξεων, αθλητικές εγκαταστάσεις, χώρους στάθμευσης και πολιτιστικά κτήρια.

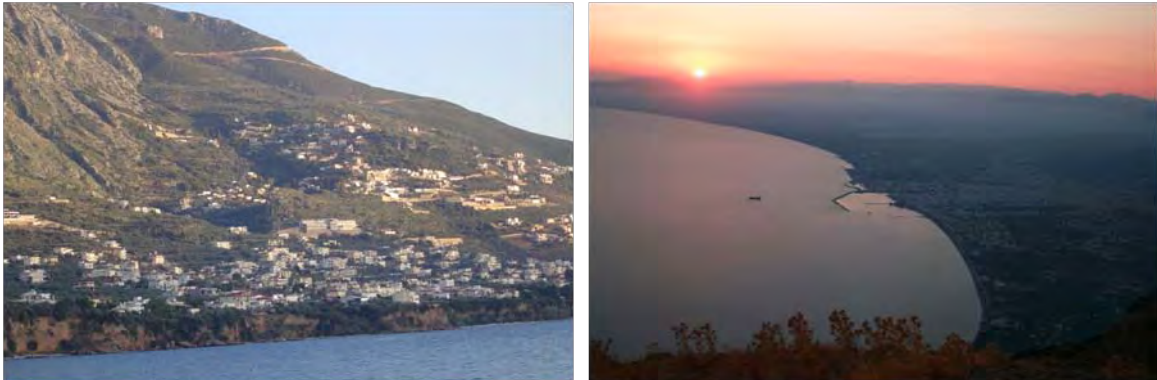
#### 4.4.2 Οι αντιδράσεις για το Γ.Π.Σ. 2011

Ανατολικά της πόλης της Καλαμάτας εκτείνεται η περιοχή της Βέργας που χαρακτηρίζεται από έντονες κλίσεις του εδάφους, με κίνδυνο λόγω της χαλαρής του δομής να προκληθούν μελλοντικά προβλήματα στις οικοδομές (εικ.4.4.2.1).



Εικόνα 4.4.2.1: Η πλαγιά της Βέργας ανατολικά της Καλαμάτας.

Η πλαγιά της Βέργας εξαιτίας της προνομιακής θέας προς το λιμάνι της Καλαμάτας και ολόκληρο το Μεσσηνιακό κόλπο, υφίσταται τα τελευταία χρόνια έντονες οικιστικές πιέσεις για δόμηση (εικ.4.4.2.2).



Εικόνα 4.4.2.2: Οι οικιστικές πιέσεις της Βέργας και η θέα της Καλαμάτας από αυτήν.

Το επικίνδυνο των πιθανών φαινομένων κατολισθήσεων και διαφορικών καθιζήσεων, αλλά και για λόγους οργάνωσης χρήσεων γης και προστασίας του περιβάλλοντος του δήμου, αποφασίστηκε στην περιοχή να επιτραπούν περιορισμένες χρήσεις όπως αυτές έχουν περιγραφεί στο ΓΠΣ για τις Περιαστικές Περιοχές (εικ.4.4.2.3).



Εικόνα 4.4.2.3: Σχέδιο Π.3.1.3 αστικής δομής – χρήσεων γης Βέργας και Μικρής Μαντινείας.



Με την υπογραφή από το γενικό γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων του νέου ΓΠΣ και μετά από τη δημοσιοποίησή του από τα τοπικά μέσα μαζικής ενημέρωσης, έγιναν αντιληπτοί από το ευρύ κοινό και ιδιαίτερα από τους ιδιοκτήτες γης των δημοτικών κοινοτήτων Βέργας και Μικρής Μαντίνειας, οι νέοι ισχύοντες όροι. Τα νέα δεδομένα άλλαξαν ριζικά την αρτιότητα των οικοπέδων με αποτέλεσμα την κατακόρυφη πτώση της υψηλότερης αξίας γης.

Ακολούθησε για ακόμα μια φορά περίοδος έντονης αντιπαράθεσης των θιγόμενων κατοίκων με τη δημοτική αρχή.

Ο χρόνος έδειξε ότι οι αντίστοιχες αντιδράσεις για το ΓΠΣ του 1986 μπορεί να προήλθαν από μια μικρή μερίδα δημοτών που εθίγησαν, όμως η πόλη μακροπρόθεσμα ωφελήθηκε και αναπτύχθηκε σε υγιείς βάσεις. Αντίστοιχα η γενναία περικοπή της δυνατότητας δόμησης στην εκτός σχεδίου περιοχή του Καποδιστριακού Δήμου Καλαμάτας θα βάλει τις βάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη και τη δημιουργία μιας βιώσιμης παραθαλάσσιας ιστορικής πόλης.

### **Οι απόψεις των διαφωνούντων**

Συναντήσαμε τον πολιτικό μηχανικό Νίκο Κουλόπουλο που υπήρξε εκπρόσωπος μηχανικός των διαμαρτυρούμενων δημοτών της Βέργας και της Μικρής Μαντίνειας και μας εξέθεσε σχετικά τις απόψεις του.

**ΕΡΩΤΗΣΗ:** Ποία είναι η άποψή σας σαν πολιτικού μηχανικού ελεύθερου επαγγελματία που δραστηριοποιείται στο δήμο Καλαμάτας, για το νέο ΓΠΣ του ομώνυμου δήμου;

**ΝΙΚΟΣ ΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ:** Θεωρώ ότι το Γ.Π.Σ. αποτελεί μεγάλο εργαλείο ανάπτυξης για το Δήμο Καλαμάτας με την προϋπόθεση όμως να εφαρμοστεί ορθά και όχι εις βάρος ιδιοκτησιών ορισμένων περιοχών.

Τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια δημιουργούνται για να δώσουν λύσεις πολεοδομικές και χωροταξικές σε βάθος δεκαετιών.

**ΕΡΩΤΗΣΗ:** Αιτιολογήστε την αντίδρασή σας ως εκπροσώπου μηχανικού των περιοχών Βέργας και Μικρής Μαντίνειας για το νέο ΓΠΣ της Καλαμάτας;

**ΝΙΚΟΣ ΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ:** Μελετώντας το νέο ΓΠΣ του δήμου Καλαμάτας διαπιστώνουμε ότι η ευρύτερη περιοχή της Βέργας και ένα τμήμα της Μικρής Μαντίνειας χαρακτηρίζονται ως ημιορεινή περιοχή Π1 με μοναδική κύρια δραστηριότητα τις γεωκτηνοτροφικές εγκαταστάσεις.

Αυτές οι περιοχές μέχρι σήμερα έχουν επιδείξει μια σχετική οικοδομική δραστηριότητα, η οποία και επιθυμούμε να συνεχιστεί. Δεν αποτελούν με κανένα τρόπο τμήμα των παρυφών του βουνού, το οποίο άλλωστε είναι ήδη διαχωρισμένο σαν περιοχή Π0.

Εννοείται ότι οι περιοχές που είναι δασικές και ρέματα απαγορεύεται ήδη να δομηθούν από την υφιστάμενη νομοθεσία για αυτό το λόγο θεωρούμε ότι οποιαδήποτε επισήμανση σε αυτό το κομμάτι είναι περιττή και επιζήμια για τα συμφέροντα των κατοίκων. Είναι άδικο να αλλάξει μια κατάσταση έτσι ξαφνικά και κάποιες ιδιοκτησίες απότομα να χάσουν την αγοραστική τους αξία. Δηλαδή όσοι πρόφτασαν ευνοούνται και οι υπόλοιποι είναι οι άτυχοι;

Αναφέρεται στο ΓΠΣ ότι στην περιοχή υπάρχουν αρκετές κατολισθήσεις που σε συνδυασμό με τη σεισμικότητα της περιοχής αυξάνουν τη επικινδυνότητα των κατασκευών. Όμως αυτό έρχεται σε αντίθεση με τη γεωλογική μελέτη που συνοδεύει το εν λόγω Γ.Π.Σ. η οποία δε διαπιστώνει ακραία γεωλογικά ή άλλα φαινόμενα (κατολισθήσεις) που να είναι απαγορευτικά για τη δόμηση κατασκευών. Επιπλέον από τεχνικής άποψης, επιστημονικά έχει αποδειχθεί ότι κατασκευές σε βραχώδη εδάφη ανταποκρίνονται καλύτερα στις σεισμικές δονήσεις.

Τέλος αναφορικά με τις κλίσεις του εδάφους και τη δόμηση ή μη σε αυτό και την κατασκευή τοιχίων αντιστήριξης, υφίσταται νομοθεσία η οποία ορίζει πώς πρέπει να υλοποιούνται και να επιτηρούνται αυτού του είδους οι κατασκευές.

Καλύτερα θα ήταν η επέμβαση της πολιτείας να γινόταν με προτάσεις, ώστε κάποιες από τις υφιστάμενες κατασκευές που έχουν ξεφύγει από τη νομιμότητα, με τη βοήθεια γεωπόνων να πρασινίσουν για να πάψουν να δημιουργούν αισθητικό πρόβλημα.

**ΕΡΩΤΗΣΗ:** Εσείς τι θα αντιπροτείνετε;

**ΝΙΚΟΣ ΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ:** Η άποψή μας είναι διαμορφωμένη και αποτελείται από τα πιο κάτω σημεία:

1. Η ζώνη Π1 εκτός των τμημάτων που ο δήμος θέλει να πολεοδομηθούν άμεσα να είναι προστατευόμενη περιοχή με ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά όπως π.χ. κεραμοσκεπή, πέτρινα στοιχεία , με μελέτες που σέβονται το φυσικό περιβάλλον, με υποχρεωτικό έλεγχο της άδειας από την αρχιτεκτονική επιτροπή, με ρευματοδότηση ύστερα από αυτοψία από την πολεοδομία και με μελέτη ενεργειακής απόδοσης και ενεργειακή επιθεώρηση των κατασκευών.  
Με αυτούς τους κανόνες θα πετύχουμε από τη μία να δημιουργήσουμε όμορφες κατασκευές, που να μην είναι ενεργοβόρες και από την άλλη τοιχία αντιστήριξης κατά προτίμηση πετρόκτιστα, χαμηλού ύψους και όλη η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου να σέβεται το φυσικό περιβάλλον.
2. Στην περιοχή Π1, όπως και σε όλες τις Π1 του Γ.Π.Σ., υπάρχουν τμήματα που είναι δασικά, που περιέχουν ρέματα, σπηλιές ή άλλες γεωλογικές μορφές, τα οποία όμως η υφιστάμενη νομοθεσία τα προστατεύει. Καλό θα ήταν για να προστατευτεί η περιοχή Π1 να γίνουν μελέτες που να δείχνουν πια και πού βρίσκονται τέτοια τμήματα.
3. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η περιοχή Π1 της Βέργας και της Μικρής Μαντίνειας με την πανέμορφη θέα τους και την προικισμένη θέση τους κοντά στη θάλασσα και την Καλαμάτα, είναι ήδη δομημένες με μόνιμες κατοικίες, παραθεριστικές κατοικίες, μικρές ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις και αγροτουριστικά καταλύματα, θεωρούμε ότι πρέπει να υπάρξει συνέχιση αυτής της ήδη διαμορφωμένης κατάστασης.  
Η ανεξέλεγκτη ανέγερση στάβλων χωρίς περιορισμούς (γιατί αυτό προτείνεται σήμερα) στην καλύτερη περίπτωση θα δημιουργήσει κατασκευές τεραστίων διαστάσεων σε εμβαδόν και όγκο που πολύ φοβούμαστε θα αποτελέσουν μια νέα γενιά αυθαιρέτων κατασκευών – στάβλων των ημετέρων (βλέπε αναψυκτήρια Ανατολικής Αττικής) και στη χειρότερη περίπτωση θα

δημιουργήσει μια σειρά μεταλλικών ή μη επαγγελματικών κατασκευών οι οποίες θα καταστρέψουν ολοσχερώς την αισθητική του τοπίου.

4. Συμφωνούμε η αρτιότητα των νέων οικοπέδων να έχει το εμβαδόν που έχουν βάλει οι μελετητές του Γ.Π.Σ. Καλαμάτας, όμως ζητάμε για τα υφιστάμενα οικόπεδα να ισχύουν οι αρτιότητες των οικοπέδων εκτός σχεδίου όπως αυτές ισχύουν με την υπάρχουσα νομοθεσία ( ΦΕΚ270 Δ' του Π.Δ. 24/31.05.1985 ) όπως αυτό ισχύει με τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις. Δηλαδή οικόπεδα μικρότερα των 4 στεμμάτων που πληρούν προϋποθέσεις αρτιότητας π.χ. 750 μ<sup>2</sup>, 1.200 μ<sup>2</sup>, ή 2.000 μ<sup>2</sup> και εντός ζωνών οικισμών, σχεδίων πόλης κ.λ.π. να παραμείνουν οικοδομήσιμα. Οι παρεκκλίσεις αυτές δε θίγουν μόνο τις περιοχές Βέργας, Μαντίνειας αλλά και όλες τις περιοχές που εντάσσονται στο Γ.Π.Σ. Καλαμάτας όπως Αντικάλαμου, Σπερχογείας, Κουταλά, Ελαιοχωρίου, Λείκων κ.τ.λ.

Καλό θα ήταν οι αλλαγές που αφορούν τις παρεκκλίσεις στην εκτός σχεδίου δόμηση όταν γίνουν, αν γίνουν, να γίνουν υπό την αιγίδα του Υ.Π.Ε.Κ.Α. Άλλωστε αυτή είναι και η πρόταση του Τεχνικού Συμβούλου του κράτους που είναι το Τεχνικό Επιμελητήριο.

### **Οι απόψεις των συντελεστών του ΓΠΣ**

Ο κύριος εκπρόσωπος του μελετητικού γραφείου που συνέταξε το νέο ΓΠΣ είναι ο αρχιτέκτων – πολεοδόμος Δημήτρης Ντοκόπουλος, που δραστηριοποιείται στην Καλαμάτα. Ο Δημήτρης Ντοκόπουλος όμως υπήρξε βασικό μέλος και της ομάδας σύνταξης του ΓΠΣ του 1986.

Παραθέτουμε τις απόψεις του σχετικά με την πολεοδομική διαχρονική κατάσταση της Καλαμάτας.

**ΕΡΩΤΗΣΗ:** Εσείς που υπήρξατε μέλος στις μελετητικές ομάδες και των δύο ΓΠΣ της Καλαμάτας, τί κατά τη γνώμη σας άλλαξε από το ΓΠΣ του 1986 και προέκυψε η ανάγκη της σύνταξης ενός νέου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου για την Καλαμάτα;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΝΤΟΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Η απάντηση είναι ότι από το 1986 μέχρι το 2005 που ανατέθηκε η νέα μελέτη, πέρασαν 20 χρόνια. Σ' αυτά τα 20 χρόνια έχει αλλάξει ο ρόλος

της Καλαμάτας σε εθνικό επίπεδο. Είναι μια πιο σημαντική πόλη. Η εξέλιξή της προβλέπεται να είναι αρκετά μεγάλη. Χρειαζόταν λοιπόν μια επανεξέταση στο σύνολο πια της πόλης και όχι μόνο της πόλης αλλά και των γύρω οικισμών που ουσιαστικά αποτελούν πλέον ένα ενιαίο αστικό συγκρότημα. Ξεκινώντας από τον Αντικάλαμο δηλαδή την περιοχή του νοσοκομείου και ως τη Μικρή Μαντίνεια πια λειτουργεί σαν ένα αστικό συγκρότημα.

Τα ΓΠΣ του Ν.1337/83 περιορίζονταν αυστηρά στα όρια των οικισμών, προβλέπονταν κάποιες περιορισμένες ρυθμίσεις, μέσω του μηχανισμού των ΖΟΕ (Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου), που όμως ουδέποτε θεσπίστηκαν στη Μεσσηνία. Ενώ με τη νομοθεσία 2508/97 στην οποία στηρίζονται τα καινούργια ΓΠΣ, οι ρυθμίσεις γίνονται σε όλη την εδαφική περιφέρεια του δήμου. Δηλαδή ρυθμίζει τόσο την εντός σχεδίου περιοχή, όσο και την εκτός σχεδίου περιοχή και αυτό είναι το σημαντικό.

Αυτό που πρέπει επί πλέον να πούμε εδώ είναι, ότι η Καλαμάτα από τις 40.000 κατοίκους πήγε στις 60.000, απέκτησε Πανεπιστήμιο, απέκτησε δηλαδή έναν άλλο ρόλο στη χωροταξική διάρθρωση της χώρας.

**ΕΡΩΤΗΣΗ:** Ποια είναι τα κύρια σημεία τα οποία έλυσε το νέο ΓΠΣ σε σχέση με το παλιό και ποια είναι αυτά που υπολείπονται;

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΝΤΟΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Η Καλαμάτα εξελίσσεται. Δεν είναι πια η Καλαμάτα που ξέραμε την περασμένη δεκαετία. Θα εξελιχθεί περεταίρω σ' έναν πολύ σημαντικό πόλο έλξης πολλών δραστηριοτήτων και σε αυτό θα βάλουμε μέσα και τις δραστηριότητες του τουρισμού που θα αναπτυχθούν στην περιοχή που σήμερα είναι σε μηδενικό επίπεδο.

Κατά τη γνώμη μου αυτό σημαίνει ότι η Καλαμάτα πρέπει να ενταχθεί σε εκείνες τις περιοχές που πρέπει να έχουν Ρυθμιστικό Σχέδιο και όχι απλά ΓΠΣ σε επίπεδο είτε Καλλικρατικού είτε Καποδιστριακού δήμου.

Αποκτά μια σημασία όπως έχουν τα Γιάννενα, το Ηράκλειο. Ρυθμιστικά Σχέδια έχουν λίγες πόλεις στην Ελλάδα, είναι προσδιορισμένες από τον 2508/97 είναι η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη. Η Καλαμάτα οδεύει προς ένα τέτοιο επίπεδο στο οποίο εντάσσονται και οι τριγύρω δήμοι του νομού Μεσσηνίας, αφού η πόλη επηρεάζει μια πολύ μεγάλη περιοχή

μέχρι και την Κορώνη. Αυτό κατά τη γνώμη μου υπολείπεται για τον πολεοδομικό σχεδιασμό της Καλαμάτας, θα πρέπει να υπάρξει οργανισμός ρυθμιστικού σχεδίου που να ρυθμίζει τα πάντα πια, όπως κάνει ο οργανισμός Ρ.Σ. των Ιωαννίνων, του Ηρακλείου, της Αθήνας.



**[05] ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**



*Τάσος, Το λιμάνι της Καλαμάτας.*



## 5.1 Γενικά

Έχοντας κάνει αυτό το μοναδικό ταξίδι στην πόλη μας και γράφοντας αυτή την εργασία, γνωρίσαμε νόμους, καταστάσεις, πρόσωπα, γεγονότα που συνέβησαν πριν να υπάρξουμε εμείς και που σίγουρα δεν θα είχαμε ποτέ γνωρίσει σ' αυτήν τη διάσταση. Όσο προχωρούσε η έρευνα νιώθαμε μεγάλο ενδιαφέρον, απέραντο θαυμασμό και φοβερή συγκίνηση για όλα όσα συναντούσαμε.

Αυτά που βιώνουμε στην πόλη μας και αποτελούν την καθημερινότητά μας κυριολεκτικά τελείωσε η κατασκευή τους όταν εμείς γεννιόμασταν. Δεν ήταν πράγματα που υπήρχαν πάντα, έτσι, απλά και εύκολα. Σχεδόν κάθε σημείο της Καλαμάτας ξαναφτιάχτηκε μετά από το φοβερό σεισμό της 13<sup>ης</sup> του Σεπτεμβρίου του 1986.

Ακούγαμε για το σεισμό της Καλαμάτας, ψυχρά, όπως περίπου και για τα υπόλοιπα ιστορικά γεγονότα. Η έρευνα, η μελέτη και η συγγραφή του θέματος μας έβαλε μέσα στο γεγονός της καταστροφής και μας απέδειξε ότι η δουλειά του μηχανικού είναι στρατηγικής σημασίας, είναι υπεύθυνη και σημαντική για το σύνολο της κοινωνίας.

Επισκεφτήκαμε όλα τα μεγάλα έργα που έγιναν και περιγράψαμε παραπάνω. Σε όλα συναντήσαμε τα σημάδια του σεισμού, σήμερα πια μόνο σα μνήμη.

Σε όλα όμως συναντήσαμε το όραμα του Δημάρχου και τη μαχητικότητα του Πολεοδόμου.



Εικόνα 5.1.1: Στο πατάρι του Δημαρχείου όπου γεννήθηκε το Σχέδιο Πόλης το 1984. Από δεξιά ο πολεοδόμος Γ. Διαμαντόπουλος, ο νομάρχης Ν. Φαρμάκης, ο δήμαρχος Σ. Μπένος, ο Γ.Γ.ΥΠΕΧΩΔΕ Βούλγαρης, ο πρόεδρος ΤΕΕ Ε. Κουλουμπής.

## 5.2 Η πολεοδομική εξέλιξη της Καλαμάτας πριν το σεισμό του 1986

Πριν από τις 13 Σεπτέμβρη 1986 που έγινε ο σεισμός, η Καλαμάτα υπήρξε μια πόλη που είχε από τους ψηλότερους συντελεστές δόμησης στην Ελλάδα. Στο κέντρο του σχεδίου πόλης του 1905 ίσχυε Σ.Δ. 3,0 και 3,4 με μέσο αριθμό ορόφων 7. Αυτό δημιουργεί απαράδεκτα υψηλές πυκνότητες της τάξης άνω των 300 κατοίκων / Ha. Τέτοιας τάξης συντελεστές δόμησης σε συνδυασμό μάλιστα με την έλλειψη των απαραίτητων κοινόχρηστων και κοινωφελών ελεύθερων χώρων, δημιούργησαν τις κορεσμένες μη βιώσιμες πόλεις. Ο Ν.1337/83 προβλέπει για όλες τις νέες εντάξεις Σ.Δ.< 0,8.

Ακολούθησε το όραμα της μελέτης του Σπουδαστηρίου Ε.Μ.Π. το 1974, η προσέγγιση με τον Ν.947/79 από την μελετητική ομάδα του ΚΕΠΑΜΕ το 1980, η πολεοδομική μελέτη επέκτασης αναθεώρησης το 1983 και τέλος το ΓΠΣ το 1986.

Ο σεισμός τελικά βρήκε την Καλαμάτα επανδρωμένη με σύγχρονο πολεοδομικό σχεδιασμό για την πόλη, που ευτυχώς είχε αρχίσει να υλοποιείται.

Οι λόγοι που προξένησαν τις ζημιές θα μπορούσαν να συνοψιστούν στα ακόλουθα:

- Η Καλαμάτα είναι μια πόλη της σειсмоγενούς Ελλάδας.
- Η σχετικά μικρή απόσταση της πόλης από το επίκεντρο και τη σεισμική εστία του συγκεκριμένου σεισμού επέδρασαν σαν έντονο πλήγμα ισχυρής σεισμικής δράσης στην πόλη της Καλαμάτας και έπληξαν τα κτίρια με χαμηλές ιδιοπεριόδους από 0,20 ως 0,40 sec, δηλαδή τα κτίρια 2-5 ορόφων που ήταν κατά βάση τα περισσότερα οικήματα της πόλης. Σ' αυτά τα χαρακτηριστικά του σεισμού είναι αμφίβολο αν θα μπορούσαν να αντέξουν κτίρια υπολογισμένα με τους τότε ισχύοντες σεισμικούς συντελεστές για την περιοχή. Μετά πλέον και τους σεισμούς της Καλαμάτας άλλαξε ριζικά η αντισεισμική πολιτική της Ελλάδας.
- Οι κατασκευές της Καλαμάτας ήταν και αυτές οικοδομημένες στη λογική του κέρδους με εμφανή την έλλειψη της αστυνόμευσης των κατασκευών.

### 5.3 Η πολεοδομική εξέλιξη της Καλαμάτας μετά το σεισμό του 1986

Η Καλαμάτα σαν πόλη μέσα στην μεγάλη ατυχία της, να την πλήξει ένα τόσο μεγάλο καταστροφικό γεγονός, βρέθηκε σε μια τυχερή συγκυρία να μελετάται πολεοδομικά, αυτά τα χρόνια από ένα ξεχωριστό πολεοδόμο. Επιπλέον στο τιμόνι της τοπικής αυτοδιοίκησης του δήμου Καλαμάτας όλα αυτά τα χρόνια βρισκόταν ένας οραματιστής Δήμαρχος, που πίστεψε στο συγκεκριμένο Πολεοδόμο και τον θεωρούσε μέντορά του<sup>27</sup>. Η πολεοδομική ιστορία της Καλαμάτας απέδειξε ότι μόνον όταν τα όρια του δήμου διευρύνθηκαν με το νόμο Καποδίστρια για την Τοπική Αυτοδιοίκηση, εμφανίστηκε η ανάγκη σύνταξης νέου ΓΠΣ.

Θέλοντας να αποκωδικοποιήσουμε την πολεοδομική εξέλιξη της Καλαμάτας, απευθυνθήκαμε στο Δήμαρχο Σταύρο Μπένο:

**ΕΡΩΤΗΣΗ:** Ο πολεοδόμος Γρηγόρης Διαμαντόπουλος πιστεύετε ότι ήταν ο ιδανικός για τη φιλοσοφία σας, αλλά και για την πόλη σας; Αν είχατε διαλέξει να συνεργαστείτε με έναν οποιονδήποτε άλλον πολεοδόμο τα αποτελέσματα θα ήταν τα ίδια;

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ:** Η απάντηση στην ερώτηση αυτή που την κάνω κι εγώ στον εαυτό μου κάθε τόσο, είναι μια αλυσίδα στοχασμών και αναστοχασμών για δύο τουλάχιστον δεκαετίες. Η απάντηση λοιπόν είναι μονοσήμαντη, ναι ο Γρηγόρης ήταν ιδανικός και θα πρόσθετα μοναδικός για τις συνθήκες της Καλαμάτας της περιόδου εκείνης και τις απαιτήσεις και τα αιτήματα που εκπορεύονται από κάθε πόλη για την ανασυγκρότησή της. Το Γρηγόρη τον γνώρισα με έναν τρόπο πολύ ιδιαίτερο. Απευθύνθηκα στον πρόεδρο του ΤΕΕ τον αείμνηστο Ευάγγελο Κουλουμπή, μάλιστα εκείνος παραξενεύτηκε όταν του είπα με το θράσος της νιότης μου ότι θέλω να μου δώσει μια λίστα με τους 10 καλύτερους πολεοδόμους. Μου λέει τι να την κάνεις Δήμαρχε; Μου απάντησε έτσι με ένα μισό ειρωνικό χαμόγελο και του είπα, επειδή θέλω να έχω μια στρατηγική ματιά στην πόλη, δε θέλω τίποτα να γίνει τυχαία και δει επειδή υποφέρει η πόλη από τα αυθαίρετα, χρειάζομαι έναν άνθρωπο, που θα ήθελα όμως η επιλογή να γίνει όχι μόνο από το μυαλό μου αλλά και από το βίωμα μου, θα ήθελα να τον συναντήσω πρώτα. Πράγματι λοιπόν, μου έδωσε μια λίστα με 10 κορυφαίους πολεοδόμους, τους οποίους όλους συνάντησα, όλοι μου

<sup>27</sup> Από τον επικήδειο του Σταύρου Μπένου στην κηδεία του Γρηγόρη Διαμαντόπουλου.

φέρθηκαν πολύ ευγενικά και όλοι μου ζήτησαν μια πολύ χαμηλή αμοιβή για τη δουλειά τους.

Με το Γρηγόρη όμως καθίσαμε δυο μερόνυχτα, μας συνεπήρε η κουβέντα και όταν στο τέλος τον ρώτησα, Γρηγόρη τι αμοιβή θέλεις για να κατέβεις στην Καλαμάτα, μου λέει: «Δε θέλω αμοιβή, άμα τα μάτια σου μου λένε την αλήθεια θα έρθω να δουλέψω, θα γνωρίσω την πόλη, θα την γνωρίσουμε και μαζί και σε 6 μήνες αν με δουλεύεις απλώς θα σηκωθώ να φύγω, αυτή θα είναι η τιμωρία σου».

Πράγματι λοιπόν κατέβηκε στην Καλαμάτα είχε και ένα μαγνητοφωνάκι. Πήρε τουλάχιστον 1000 συνεντεύξεις από ανυποψίαστους πολίτες. Δεν ήταν θέματα πολεοδομικής γνωριμίας του Γρηγόρη με την Καλαμάτα, ήταν υπόθεση μιας εβδομάδας να την κάνει φύλλο και φτερό στο πολεοδομικό της σκέλος. Ήταν μια μορφή κοινωνιολογικής ματιάς, βαθιάς κοινωνιολογικής ματιάς και ιστορικής εξέλιξης της πόλης. Αφού λοιπόν αισθάνθηκε ότι ολοκλήρωσε αυτή τη μελέτη, μου λέει τώρα έλα να σου μάθω την πόλη σου. Με πήγε σε 10 σημεία της πόλης. Ας πούμε το πρώτο σημείο που με πήγε ήταν το παραλιακό μέτωπο. Τότε υπήρχε η υστερία για το μπάζωμα των ακτών, σας υπενθυμίζω ότι η Καλαμάτα είναι μια από της ελάχιστες, αν όχι η μόνη πόλη στον ελληνικό χώρο αλλά και ένα εξαιρετικό δείγμα παγκοσμίως που παραμένει αναλλοίωτη η ακτή της, το παραλιακό της μέτωπο. Μου είπε αυτή είναι η μεγαλύτερη μας προίκα, αυτό πρέπει να το κρατήσουμε με νύχια και με δόντια. Σας λέω κάτι που εσείς δεν το ξέρετε, ότι κάτω από τη Ναυαρίνου υπήρχαν οικοδομικά τετράγωνα και ήταν έτοιμες να βγουν άδειες πολυκατοικιών, ήταν έτοιμες, είχαν υποβληθεί μελέτες στην πολεοδομία, τις οποίες αναίρεσε με αποφάσεις του το δημοτικό συμβούλιο. Ήταν η πρώτη μου πολεοδομική πράξη, ανδραγαθεί αν θέλετε. Ήταν τότε ένας σπουδαίος υπουργός ο Στέφανος Μάνος ο οποίος δέχτηκε την κατάργηση αυτών των οικοδομικών τετραγώνων. Ήταν δηλαδή στο πανελλήνιο και λίγο παραδίπλα που είναι το παλιό γυμνάσιο παραλίας που είναι το σχολείο των εικαστικών και παραπέρα ακόμα που είναι η πίσσα ρομα, ακριβώς απέναντι ήταν οικοδομικό τετράγωνο. Φανταστείτε τώρα μια σειρά Ο.Τ. κάτω από τη Ναυαρίνου.

Ύστερα με πήγε ο Γρηγόρης στο ιστορικό κέντρο που είδαμε να ξεφυτρώνουν πενταόροφες πολυκατοικίες και λέει πώς θα ζήσει η πόλη χωρίς την ιστορία της και τη συνέχεια της. Δεν πρέπει να αναταχθεί το ιστορικό κέντρο; Δύσκολη δουλειά έτσι; Γιατί

από 5 ορόφους να κατέβεις στους 2, όπως έγινε μετά, και αφού μου έκανε αυτή τη βόλτα και σε αλλά σημεία μου λέει: Τι γίνεται; και από τότε ξεκίνησε αυτή η εποποιία του Γρηγόρη Διαμαντόπουλου στην Καλαμάτα.

Αυτή η εποποιία έδωσε δυο μοναδικά δείγματα γραφής για το χώρο της πολεοδομίας αλλά και για τη χώρα μας. Η Καλαμάτα είναι ίσως η μόνη πόλη που ανασχεδιάστηκε, ανατάχθηκε, ανατράπηκε μέσα από το σχεδιασμό, μέσα από την πολεοδομία. Ξέρετε εσείς θα το έχετε μελετήσει κιάλας, θα το έχετε ζήσει, οι ελληνικές πόλεις είναι γέννημα κυρίως των συγκρούσεων, των πελατειακών δικτύων γι' αυτό έχουν αυτή τη μορφή που έχουν.

Η Καλαμάτα λοιπόν σχεδιάστηκε από την αρχή μέσα από τις μελέτες του Γρηγόρη και εφαρμόστηκε στο σύνολό της. Αυτή είναι η μεγαλύτερη ιδιαιτερότητα της.

Όταν μετά από χρόνια ρώτησα το Γρηγόρη: «Γρηγόρη γιατί κατέβηκες στην Καλαμάτα;» **Μου απάντησε ότι ήθελε να αποδείξει και στον εαυτό του ότι οι δυνάμεις του καλού, οι δυνάμεις του σχεδιασμού, μπορούν και στο σκληρό χώρο της πολεοδομίας να νικήσουν τις δυνάμεις του λαϊκισμού και των πελατειακών δικτύων και αυτό είναι η μεγαλύτερη δικαίωση για τη ζωή του.**

Ύστερα ήρθε η μέγιστη δικαίωση, οι σεισμοί. Φανταστείτε μέσα από τους σεισμούς πως μπορείς να αξιοποιήσεις μια κρίση. Ο Γρηγόρης λοιπόν με πήρε τη νύχτα του σεισμού δακρυσμένος και μου λέει, θέλω 10 λεπτά να μου διαθέσεις. Του λέω τι θέλεις Γρηγόρη; αφού πήγαμε παράμερα, φανταστείτε τι γινόταν εκείνο το βράδυ στην πόλη, σας μιλάω τώρα για τις 2, 3 η ώρα τη νύχτα και μου λέει: Προς θεού μην αφήσεις να μας πάρουν την πόλη. Του λέω τι εννοείς Γρηγόρη να μας πάρουν την πόλη. Μου λέει η πολιτεία, δεν έχει μια συγκροτημένη πολιτική για την αποκατάσταση των φυσικών καταστροφών. Το μόνο που κάνει είναι να δίνει σεισμοδάνεια και να ρυθμίζει διάφορες υποχρεώσεις οικονομικές των πολιτών. Όμως ο σεισμός δε χτυπά τα κτίρια, πλήττει τους ανθρώπους και οι άνθρωποι έχουν πάρα πολύ μεγάλες ανάγκες και ποικίλες ανάγκες, πολυσύνθετες έχουν ανάγκες οικονομικές, έχουν ανάγκες κοινωνικές, έχουν ανάγκες ψυχολογικής στήριξης, έχουν ανάγκες πολιτιστικές, αν δεν αναταχθούν οι άνθρωποι πως θα αναταχθεί η πόλη σου;

Στην ουσία έκανε μια αφήγηση μέσα σε αυτές τις δύσκολες ώρες μιας οραματικής προσέγγισης για την αντιμετώπιση των φυσικών καταστροφών. Μου λείπει αυτά μη σου φαίνονται απίθανα, εγώ θα στα κάνω πρόγραμμα σε λίγες μέρες. Θα τα λες όμως από τώρα. Τώρα που έχεις δύναμη, στις τηλεοράσεις γιατί θα απομακρυνθούν σε λίγο, να τα κατοχυρώσεις αυτά και μαζί θα τα κάνουμε πρόγραμμα.

Τι να σας πω τώρα, από την άλλη μέρα το πρωί ο Γρηγόρης, που η πρώτη σκηνή που στήθηκε ήταν για το Γρηγόρη και έφερε τα σχεδιαστήρια του και έκανε τις πρώτες μελέτες μέσα στη νύχτα για το πού θα στηθούν οι σκηνές, πώς θα γίνει η φάση η μεταβατική των λυομένων για να μην παρεμποδίζει την οραματική φάση την Τρίτη που σχεδίασε ο Γρηγόρης με επιμέλεια και που ήταν βεβαίως οι αρχές του Γ.Π. που είχε εγκριθεί ευτυχώς και φανταστείτε τώρα μέσα στο χαλασμό του σεισμού το κάθε πράγμα έπαιρνε τη θέση του. Μέσα από το απόλυτο χάος είχαμε μια πυξίδα, πού θα πάει το κάθε τι και μάλιστα έγιναν και πολλές μορφές επεμβάσεων που δεν μπορούσαμε να τις κάνουμε πριν από τους σεισμούς. Όπως ήταν το ιστορικό κέντρο για παράδειγμα, που έγινε το διάταγμα για τη μείωση των ορόφων και τη μορφή των όψεων. Αλλά και όπως διάφορες μετακινήσεις από σημεία που ασφυκτιούσαν, που μεταφέραμε στο στρατόπεδο. Κάναμε τράπεζα γης και μεταφέραμε για να πάρει αναπνοές η πόλη σε σημεία που είχε μεγάλη ανάγκη και συνεπώς κατοχυρώθηκε αυτή η ανθρωποκεντρική προσέγγιση του Γρηγόρη παγκόσμιως και βραβεύτηκε κιάλας από την ένωση Ευρωπαϊκών πολεοδομών. Άρα φανταστείτε ότι είχαν έρθει να δουν τη δουλειά της Καλαμάτας οι μεγαλύτεροι οργανισμοί του κόσμου, ο Οργανισμός Αντισεισμικής Προστασίας της Αμερικής, να δουν τι γίνεται στην πόλη.

Όλα αυτά λοιπόν προσδιορίζονται από την πρώτη κουβέντα που είπε ο Γρηγόρης όταν πρωτοκατέβηκε, ότι ο Δήμαρχος έχει ως αποστολή του τα όνειρα της πόλης του και έχει χρέος να πάρει από το χέρι τους πολίτες, να τους γνωρίσει αυτούς τους οραματικούς δρόμους. Αλίμονο στο δήμαρχο που γίνεται δεικνύς των μικροσυμφερόντων που ξεσπούν κάθε μέρα στην πόλη του. Σε μια εβδομάδα τον έχουν εντελώς ακυρώσει.

Αυτό ήταν το δόγμα του Γρηγόρη μου.

Γι' αυτό λέω ότι ήταν μοναδικός, γι' αυτό αν θα πρέπει να υπάρχει ένας αφανής ανδριάντας για τους ήρωες αυτής της πόλης, εγώ θα τον τοποθετούσα στην κορυφή.

Γι' αυτό ήταν μοναδικός και ανεπανάληπτος, ήταν σα να έδωσε όλη του τη ζωή, όλο του το συναισθηματικό, το βιωματικό και το διανοητικό του κεφάλαιο στην ανασυγκρότηση της Καλαμάτας.

Αυτά λοιπόν για το Γρηγόρη.



Εικόνα 5.3.1: Παρουσίαση του Ρυθμιστικού Σχεδίου στο Δημοτικό Συμβούλιο και συζήτηση με τους δημοτικούς συμβούλους και τους κατοίκους.

**ΕΡΩΤΗΣΗ:** Πιστεύετε ότι ο σεισμός επιβεβαίωσε το έργο σας ή κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες, ένας οποιοσδήποτε δήμαρχος μαζί με έναν οποιονδήποτε πολεοδόμο θα έδιναν παρόμοια αποτελέσματα;

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ:** Τώρα αυτό θέλει απάντηση; (γέλια) Όχι, ήταν οι ιδιαίτερες συνθήκες, μιας συγκεκριμένης παθιασμένης δημοτικής αρχής. Δεν ήταν μόνο η παρουσία η δικιά μου. Ήταν ένα σπουδαίο δημοτικό συμβούλιο, όχι μόνο στην πλειοψηφία του, αλλά και στη μειοψηφία του, το οποίο είχε μια οργανική, διανοητική, συναισθηματική και βιωματική σχέση με την πόλη και τους πολίτες και ένας πολεοδόμος ο οποίος ήταν

ταυτόχρονα ένας σπουδαίος διανοούμενος. Όλο αυτό, αν το συνθέσει κανείς, έφερε αυτό το μεγάλο αποτέλεσμα και δεν είναι από τα πράγματα που συναντάς κάθε μέρα.

**ΕΡΩΤΗΣΗ:** Γιατί δεν κατάφεραν τα 2 συνοικιακά κέντρα να παίξουν το ρόλο που προσδοκούσε το ΓΠΣ του 1986;

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ:** Δεν είναι μόνο τα 2 συνοικιακά κέντρα, είναι και το βιοτεχνικό πάρκο, είναι και το πάρκο των σιδηροδρόμων, είναι και πολλές άλλες παρεμβάσεις που δε δικαιώθηκαν επαρκώς γιατί δεν εφαρμόστηκε καθολικά το Γενικό Πολεοδομικό.

Η προσέγγιση του Γρηγόρη ήταν ότι μια πόλη σωστή, είναι μια πόλη δίκαιη, είναι μια πόλη που παρέχει σ' όλα τα σημεία της το ίδιο επίπεδο υπηρεσιών στους πολίτες της σε απόσταση πεζού όπως έλεγε. Ο κάτοικος σε απόσταση πεζού έπρεπε να τα βρίσκει όλα.

Γ' αυτό σχεδίασε τα 2 κέντρα σε δύο αδικημένες περιοχές που συνοδεύτηκαν από προγράμματα κατοικίας και από κοινωνικές υποδομές. Φανταστείτε για παράδειγμα ότι υπάρχει ένας πεζόδρομος στο Γ.Π. που συνδέει τα 2 κέντρα. Δεν είναι μόνο η Αριστομένους τέτοια.

Υπήρχε το βιοτεχνικό πάρκο, η 1<sup>η</sup> φάση του είναι αυτή που υλοποιήθηκε, η 2<sup>η</sup> φάση ήταν να δίνεις πολεοδομημένη γη στους βιοτέχνες για να μπορέσεις να απελευθερώσεις την πόλη από τις οχλούσες βιοτεχνίες.

Ομοίως το πάρκο των σιδηροδρόμων. Το όνειρο του Γρηγόρη ήταν το κάθε βαγόνι να καταληφθεί από ένα σύλλογο της πόλης, να σφύζει το πάρκο από ζωή.

Όλα αυτά δεν έγιναν και βεβαίως ο πιο αδύναμος κρίκος που φάνηκε στην πορεία ήταν τα 2 κέντρα. Έμειναν μόνα τους, απροστάτευτα και φαντάζουν αυτή τη στιγμή πως είναι και λίγο ενοχλητικά. Το λέω αυτό και μπορώ να το δεχθώ κιόλας, αφού δεν έγιναν και όλα τα άλλα. Συνεπώς ήταν μια σειρά παρεμβάσεων είναι η απάντηση που δεν ολοκληρώθηκαν.

Θα σας πω ένα άλλο για παράδειγμα. Την οδό Κρήτης γιατί την άνοιξε ο Γρηγόρης; Για να γίνει πεζόδρομος η Ναυαρίνου. Δεν έχει γίνει η Ναυαρίνου ακόμα πεζόδρομος, διεγκυστίνδες, μονοδρομείται, ξαναμονοδρομείται, τώρα έγινε ένα μεγάλο πεζοδρόμιο στο νότιο μέρος, αλλά το όνειρο του και το δικό μου όνειρο ήταν να γίνει ολόκληρη



πεζόδρομος. Μάλιστα εγώ όταν έφυγα, κατάφερα, αφού στη συνέχεια έγινα βουλευτής, να εγκριθεί ένα μεγάλο πρόγραμμα για την κατασκευή του τραμ στην Καλαμάτα, που έπρεπε να συνδέει από την αγορά μέχρι το Φιλοξένεια, όλο το δίκτυο των πεζοδρόμων. Δεν έγινε ποτέ αυτό το έργο, χάθηκε. Ήταν ένα έργο που θα υπερασπιζόταν πάρα πολύ το Γ.Π. και τις βασικές του αρχές.

Αυτή λοιπόν είναι η απάντηση για τα 2 κέντρα: ότι το γεγονός ότι δεν είχαμε την καθολική εφαρμογή, τα απογύμνωσε, και αν θέλετε τη γνώμη μου, αν ήμουν εγώ τώρα δήμαρχος και αν δεν είχα τη δυνατότητα να εφαρμόσω καθολικά τη μελέτη του Γρηγόρη, θα σκεπτόμουν ακόμα και την αλλαγή της χρήσης τους αυτή τη στιγμή.

Φαντάζουν δηλαδή ότι δεν είναι συμβατά με τη λειτουργία της πόλης, φαντάζουν σαν ξεκάρφωτα, σα να τα έχουμε κάπως φυτέψει, ενώ στην αρχική σύλληψη, δεν ήταν έτσι. Μην ξεχνάμε ότι είχαν ένα ρόλο σπουδαίο να παίξουν στην 1<sup>η</sup> φάση μετά τους σεισμούς, είχαν να συγκροτήσουν κοινωνικά και οικονομικά την πόλη.

Ο Γρηγόρης συν τοις άλλοις μας έβαλε να πετύχουμε κάτι που δεν το είχε πετύχει άλλη πόλη. Τα προγράμματα οργανωμένης δόμησης να υπακούσουν στο ΓΠΣ, κυρίως από τον Οργανισμό Εργατικής Κατοικίας. Στο ανατολικό κέντρο ορίσαμε το πρόγραμμα κατοικίας του δήμου και στο δυτικό κέντρο το πρόγραμμα εργατικής κατοικίας. Αυτό ήταν που βραβεύτηκε, σαν μια συνολική σύλληψη, δηλαδή πρόγραμμα κατοικίας για τους άστεγους, εμπορικό κέντρο για να μπορέσει να δώσει πνοή σε όλη αυτή τη μεγάλη γειτονιά και κοινωνικός εξοπλισμός που θα ολοκλήρωνε τις παρεμβάσεις για τους κατοίκους των περιοχών του ανατολικού και δυτικού κέντρου.

**ΕΡΩΤΗΣΗ:** Ποια γεγονότα σύγκρουσης με μερίδες δημοτών της Καλαμάτας υπήρξαν και πόσο αυτά επηρέασαν εσάς αλλά και την πολεοδομική ιστορία της πόλης σας και γενικότερα της Ελλάδας; (Μείωση Σ.Δ., διάνοιξη νέας εισόδου στον κόμβο του Ασπροχώματος, δημιουργία του πάρκου των τρένων καταργώντας την οδό Αριστομένους).

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ:** Από τις πρώτες κιόλας εβδομάδες της θητείας μου μαζί με όλους τους ανθρώπους που συγκροτούσαμε τότε τη δημοτική αρχή της Καλαμάτας

αντιμετωπίσαμε μαύρες σημαίες. Εγώ σε όλη μου τη 12αετή θητεία έβλεπα μαύρες σημαίες μπροστά μου, ήταν η μια ρήξη πίσω από την άλλη. Οι πρώτες μαύρες σημαίες ήταν για τη νέα είσοδο. Δεν ήθελαν να γίνει αυτός ο δρόμος, αλλά για κάθε μεγάλο έργο υπάρχουν αντιστάσεις. Θα σας φανεί παράδοξο, αντιστάσεις δηλαδή για την αποχέτευση, αντιστάσεις για τη μετακίνηση της αγοράς, αντιστάσεις ακόμα και για το πάρκο.

Το πάρκο ξέρετε πως έγινε; Μια νύχτα έβαλα μια μπουλντόζα από την κάτω και μια από την πάνω πλευρά του πάρκου και όταν ξύπνησαν το πρωί το βρήκαν οργωμένο. Φανταστείτε ακόμα και για το πάρκο προέβαλαν αντιστάσεις, θα χάλαγε ο δρόμος που ήταν μπροστά από το σπίτι τους, βεβαίως τώρα που το ξαναβλέπουν, βλέπουν πόσο σωστές ήταν αυτές οι παρεμβάσεις.

Πρέπει να σας εξομολογηθώ ότι ακόμα και τώρα οι εφιάλτες μου είναι οι μαύρες σημαίες της Καλαμάτας.

Όμως η κορυφαία στιγμή ήταν η έγκριση των επεκτάσεων του σχεδίου της πόλης, με τις εισφορές σε γη και σε χρήμα, που είχαν προκαλέσει πολύ μεγάλες συγκρούσεις. Τότε είπαμε με το Γρηγόρη να το βάλουμε συνδυαστικά. Στο ίδιο συμβούλιο να βάλουμε και τις μειώσεις των ορόφων στο κέντρο της πόλης. Δεν υπολογίσαμε όμως σωστά τις δυνάμεις μας γιατί δημιουργήθηκε ένα κλίμα όχι μόνο από πολίτες της Καλαμάτας αλλά και από ένα πανελλήνιο σύλλογο. Δε μας αντιμετώπιζαν μόνο οι Καλαματιανοί, δεν μπορούσαν μόνοι τους και έκαναν πανελλήνιο σύλλογο και ήρθαν πούλμαν από όλη την Ελλάδα. Ήταν ένα χρόνο περίπου πριν από τους σεισμούς. Αυτό ήταν ένα γεγονός που επηρέασε πάρα πολύ την πολεοδομική ιστορία της χώρας. Ήταν η πρώτη φορά που κρινόταν ο πολεοδομικός νόμος στην πράξη. Άρα κρινόταν στο Συμβούλιο της Επικρατείας η συνταγματικότητα του. Συνεπώς, αν οι ιδιοκτήτες που είχαν κάνει προσφυγή κέρδιζαν θα έπεφτε ο πολεοδομικός νόμος. Γι' αυτό είχαν δώσει και αυτοί τόσο μεγάλο βάρος. Το δημοτικό συμβούλιο περιφρουρήθηκε τότε από την παρουσία περίπου 150 αστυνομικών και του Εισαγγελέα. Ήταν παρών ο Εισαγγελέας, είχαν φέρει και τις μπάρες από το στάδιο για να μας προστατέψουν. Όμως αυτοί οι πολίτες που είχαν έρθει από όλη την Ελλάδα, μπήκαν μέσα, τι πολίτες δηλαδή, τραμπούκοι να πούμε τα πράγματα με το όνομα τους, με ρόπαλα και κουκούλες και επιτέθηκαν κυρίως σε εμένα και στο Γρηγόρη και σκόρπισαν οι αστυνομικοί και μας έσωσαν νέα παιδιά, νεολαίοι που

παρακολουθούσαν το συμβούλιο. Έπεσαν πάνω μας και δημιούργησαν μια ανθρώπινη ασπίδα και έτσι μας προστάτεψαν εκείνη την φοβερή νύχτα.

Από την επόμενη μέρα δημιουργήθηκε ένα πανελλήνιο κύμα και κίνημα συγκίνησης υπέρ της Καλαμάτας και της προστασίας της πολεοδομικής νομοθεσίας, που επηρέασε και το Συμβούλιο της Επικρατείας. Φανταστείτε ότι ο εισηγητής ήταν με τους ιδιοκτήτες και μετά το επεισόδιο αυτό, σχηματίστηκε 4 προς 1 πλειοψηφία. Έτσι κερδήθηκε η υπόθεση στο Συμβούλιο της Επικρατείας και άρα στην ουσία άνοιξε ο δρόμος για την εφαρμογή της πολεοδομικής νομοθεσίας μετά από αυτή τη στιγμή που σας περιέγραψα ως κορυφαία, που ήταν 1 χρόνο πριν από τους σεισμούς. Όμως, φανταστείτε ότι για την Καλαμάτα ήταν μια στιγμή καθοριστική, γιατί στους σεισμούς είχε πλέον πλήρες Πολεοδομικό Σχέδιο, δεν είχε μόνο το γενικό πολεοδομικό.

Άρα να πω ένα παράδειγμα, τα σχολεία που έπεσαν μπορούσαμε την επόμενη μέρα να τα αντικαταστήσουμε με τις καινούργιες θέσεις που είχαμε προβλέψει στο ρυμοτομικό της πόλης. Γι' αυτό σας έλεγα και πριν, ότι μέσα στο χάος του σεισμού, εμείς είχαμε απόλυτη πειθαρχία και απόλυτη πυξίδα. Ξέραμε το κάθε πράγμα που θα πάει.

Αυτή λοιπόν καταγράφω ως την κορυφαία στιγμή που επηρέασε όχι μόνο την εξέλιξη της Καλαμάτας αλλά και την εξέλιξη του περιβαλλοντικού κινήματος και την πολεοδομική νομοθεσία της χώρας.



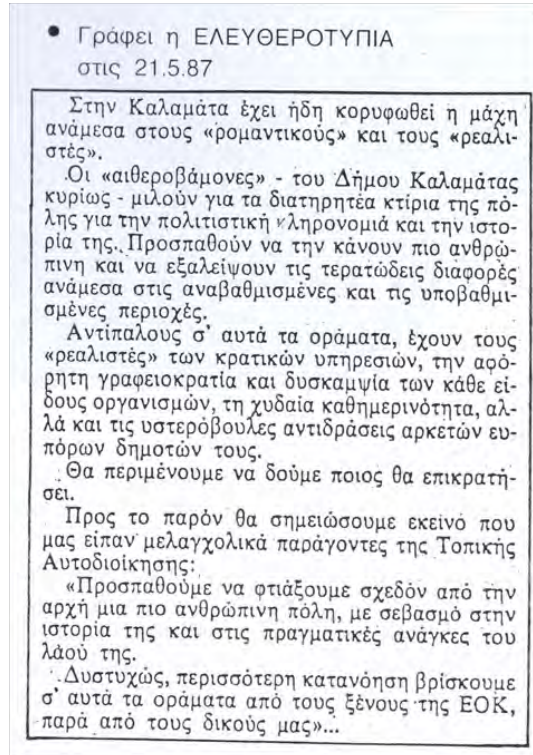
Εικόνα 5.3.2: Ο δήμαρχος της Καλαμάτας Σταύρος Μπένος απαντά σε ερωτήσεις των κατοίκων γύρω από το Ρυθμιστικό Σχέδιο (1981).

**ΕΡΩΤΗΣΗ:** Τι αποκομίσατε (θετικά και αρνητικά) κατά την εμπλοκή σας με τα θέματα της τοπικής αυτοδιοίκησης;

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ:** Το μεγάλο κέρδος λοιπόν ήταν, πως όταν πιστεύεις σε όνειρα και τα υπηρετείς σωστά φτάνεις στην πραγματοποίησή τους. Ξέρετε, κατά καιρούς ακούω διάφορα ειρωνικά σχόλια. Μάλιστα την εποχή εκείνη αυτοί που εξέφραζαν λόγο και σκέψεις οραματικές τους έλεγαν αιθεροβάμονες. Αιθεροβάμονες είναι οι ονειροπόλοι, αυτοί που πετάνε στα σύννεφα και κάνουν σχέδια που δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν.

Η απάντηση η δικιά μου από την εμπειρία της Καλαμάτας, είναι ότι μόνο αυτοί που ονειρεύονται έχουν πάθος να πραγματοποιήσουν τα όνειρα τους. Και η Καλαμάτα το απέδειξε περίτρανα.

Μάλιστα όταν ο Γρηγόρης ήρθε μετά από 20 χρόνια και του έκανα ένα δώρο, ξέρετε τι δώρο του έκανα; Ένα χάρτη από ένα βιβλιοπωλείο της Καλαμάτας και τον έβαλα δίπλα στο γενικό πολεοδομικό και ήταν ταυτόσημοι, και τον πήραν τα δάκρυα. Είδε δηλαδή πως είχε εφαρμοστεί όλο το όνειρο του. Θα σας πω και κάτι συγκλονιστικό που μου ήρθε τώρα στο μυαλό, είχε φέρει ακόμα και ειδικό, δε σας κάνει εντύπωση που θυμίζει δέντρο το γενικό πολεοδομικό της Καλαμάτας. Έχει δυο γλώσσες με πράσιν ο που είναι οι πορτοκαλιές, είχε φέρει ειδικό να μετρήσει το άνθος της πορτοκαλιάς αν η επιρροή του φτάνει μέχρι την πλατεία και κράτησε το πράσινο αυτό, τις γλώσσες, πέραν των άλλων λόγων για να μην χάσει η πόλη αυτό το πλεονέκτημα, αυτό το κεκτημένο που είχε από τη σύσταση της. Το άνθος, την άνοιξη, της πορτοκαλιάς που πλημμύριζε με τις ευωδιές του όλη την πόλη.



**ΕΡΩΤΗΣΗ:** Αν σήμερα ήσασταν δήμαρχος στην Καλαμάτα ποια ζητήματα για την ανάπτυξη της πόλης θα έπρεπε κατά προτεραιότητα να αντιμετωπίσει το νέο ΓΠΣ;

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ:** Καμία προτεραιότητα κατά τη γνώμη μου δεν άλλαξε, καμία μα καμία. Οι κορυφαίες επιλογές του γενικού πολεοδομικού τότε, ισχύουν και σήμερα. Οι κορυφαίες επιλογές βρίσκονται στο ότι είχε εντοπίσει σωστά τον ιστορικό ρόλο της Καλαμάτας.

Η Καλαμάτα δηλαδή και η Μεσσηνία δεν ήταν πόλος δευτερογενούς ανάπτυξης. Εγώ όταν έγινα δήμαρχος υπήρχε η υστερία του δευτερογενούς τομέα, ότι θα γίνουμε ένα σπουδαίο διαμετακομιστικό λιμάνι που θα έχουμε δευτερογενή παραγωγή. Ενώ ο Γρηγόρης μας οδήγησε στην πόλη της ποιότητας και του πολιτισμού. Αυτό, μου λέει, είναι το σχετικό πλεονέκτημα της Καλαμάτας, φύση, μνημεία, ανθρώπινο κεφάλαιο εκεί θα πατήσουμε Σταύρο, μου είπε, αυτό είναι το Γενικό του Πολεοδομικό στον πυρήνα του, στην ψυχή του. Γι' αυτό εκδηλώθηκαν με ακραίο τρόπο αυτές οι προτεραιότητες για τον

πολιτισμό και το περιβάλλον. Αυτά θα έλεγα και σήμερα, τίποτα δεν θα άλλαζα από το Γ.Π. της περιόδου εκείνης.

**ΕΡΩΤΗΣΗ:** Τοπική Αυτοδιοίκηση, Σεισμοί, Κ.Ε.Π., Πολιτισμός, Δημόσια Διοίκηση, Περιβάλλον, Διάζωμα. Όνειρο – έργο – δημιουργία. Ξεχωρίζετε κάποιο από αυτά περισσότερο;

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ:** Τίποτα, τίποτα. Σύνολο ενιαίο, είναι όλα ένα σύστημα που υπακούει στο ίδιο αξιακό περιβάλλον. Είναι δηλαδή μικρές ψηφίδες ενός ενιαίου οραματικού σχεδίου για το τι σημαίνει και το τι πρέπει να σημαίνει, ασχολούμαι με τα δημόσια πράγματα.



## [06] ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ



Άποψη της Καλαμάτας 1880.



Μελετώντας σε βάθος την ιστορία των πολεοδομικών μελετών της Καλαμάτας, το πρώτο βασικό συμπέρασμα είναι ότι το ΓΠΣ που ξεκίνησε το 1978 και θεσμοθετήθηκε το 1986, καθόρισε σε μεγάλο βαθμό αυτό που έλειπε εκείνη την εποχή από τις πόλεις της Ελλάδας, δηλαδή την ανάπτυξη με βάση τον άνθρωπο.

Σχεδιάστηκε μια αστική περιοχή με ένα πλήρες πλέγμα ανθρώπινων δραστηριοτήτων απλωμένο σ' ολόκληρη την πόλη. Αποφασίστηκε ένα συνεχές δίκτυο υπαίθριων και κοινόχρηστων χώρων, όπου ο άνθρωπος θα παίξει, θα συναναστραφεί, θα αθληθεί, θα μορφωθεί, θα παρακολουθήσει δρώμενα, σε τέτοιο βαθμό που κάλλιστα θα μπορούσε να περιορίσει στο ελάχιστο αναγκαίο την παραμονή στο ιδιωτικό του σπίτι. Επί πλέον σ' αυτούς τους χώρους οι ομάδες των ανθρώπων κατέφυγαν και θα συνεχίσουν να καταφεύγουν με ασφάλεια σε περίπτωση φυσικών καταστροφών.

Αυτός ο σχεδιασμός που πραγματοποιήθηκε στην «περίπτωση της Καλαμάτας» τιμήθηκε με το βραβείο αστικού σχεδιασμού της ΕΟΚ (Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα) και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Πολεοδόμων, το 1991.

Αυτό που ξεχώρισε την Καλαμάτα μεταξύ των 220 υποψήφιων ευρωπαϊκών πόλεων για αυτήν τη βράβευση, τώρα μετά από περίπου 22 χρόνια και μετά από αυτήν την έρευνα, μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι μπορεί να οφείλεται στους παρακάτω λόγους:

- Στην αγαστή συνεννόηση και συνεργασία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με την ίδια επιστημονική μελετητική ομάδα πολεοδόμων.
- Στη συνεχή επί 10 χρόνια ενασχόληση με συνέπεια, πάθος και αγάπη για τον πολεοδομικό σχεδιασμό της Καλαμάτας, των ίδιων ομάδων.
- Την αυστηρή προσήλωση και την αδιάκοπη εφαρμογή στα όσα έλεγε το Ρ.Σ. πολύ πριν θεσμοθετηθεί το ΓΠΣ.
- Στην πραγματική συμμετοχή των δημοτών μετά από σωστή πληροφόρηση για την κατανόηση του συμφέροντος της πόλης, άρα και των κατοίκων της.
- Στη δοκιμασία που πέρασε η πόλη από τους σεισμούς, αφού όλα τα νέα έργα που είχαν ολοκληρωθεί συνέβαλαν στην αντιμετώπιση των προβλημάτων. Αυτό έπεισε τους δημότες για την αποτελεσματικότητα των νέων μέτρων ακόμα και αν κάποια αυτά υπήρξαν σκληρά και αντιδημοφιλή.

Αυτό το έργο που προγραμματίστηκε, σχεδιάστηκε, μελετήθηκε, εγκρίθηκε, πολεμήθηκε, πραγματοποιήθηκε μέσα σε 12 χρόνια και άλλαξε την εικόνα μιας πόλης και τη ζωή των κατοίκων της.

Αυτό το έργο που ολόκληρο, μόλις 15 χρόνια πριν, στοίχισε όσο μια γέφυρα της Αττικής οδού.

Αυτό για εμάς είναι το πρωτότυπο της εργασίας μας.

Αυτό για εμάς τους αυριανούς μηχανικούς είναι το υπόδειγμα!

## ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

### Κεφάλαιο 3

- Εικ.3.1.1 [www.google](http://www.google)  
Εικ.3.1.2 [www.google](http://www.google)  
Εικ.3.1.3 <http://www.apd-depin.gov.gr/>  
Εικ.3.1.4 <http://ppel.gov.gr/>  
Εικ.3.1.5 <http://www.apd-depin.gov.gr/>  
Εικ.3.3.1 [www.kalamata.gr](http://www.kalamata.gr)  
Εικ.3.4.1 [www.google](http://www.google)

### Κεφάλαιο 4

- Εικ.4.2.1.1 [www.kalamata.gr](http://www.kalamata.gr)  
Εικ.4.2.2.1 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.24 - ίδια επεξεργασία  
Εικ.4.2.2.2 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.24 - ίδια επεξεργασία  
Εικ.4.2.2.3 Αναστασία Μηλίτση-Νίκα, *ΚΑΛΑΜΑΤΑ οδοιπορικό σε πλατείες και δρόμους της πόλης 1830-1940*, Υπουργείο Παιδείας, Καλαμάτα 2010, σελ.17  
Εικ.4.2.2.4 ΕΣΥΕ – ίδια επεξεργασία  
Εικ.4.2.2.5 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.24 - ίδια επεξεργασία  
Εικ.4.2.2.6 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.24 - ίδια επεξεργασία  
Εικ.4.2.2.7 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.24 - ίδια επεξεργασία  
Εικ.4.2.2.1.1 Αναστασία Μηλίτση-Νίκα, *ΚΑΛΑΜΑΤΑ οδοιπορικό σε πλατείες και δρόμους της πόλης 1830-1940*, Υπουργείο Παιδείας, Καλαμάτα 2010, σελ.140  
Εικ.4.2.2.2.1 Ιδία λήψη  
Εικ.4.2.2.2.2 [www.kalamata.gr](http://www.kalamata.gr)  
Εικ.4.2.2.2.3 <http://www.amapola.gr/kalitheia/subcat/064.html>  
Εικ.4.2.2.2.4 <http://www.amapola.gr/kalitheia/subcat/064.html>  
Εικ.4.2.2.2.5 Ιδία λήψη  
Εικ. 4.2.2.3.1 <http://www.amapola.gr/kalitheia/subcat/064.html>  
Εικ.4.2.2.4.1 ΕΣΥΕ – ίδια επεξεργασία  
Εικ.4.2.2.4.2 <http://www.amapola.gr/kalitheia/subcat/064.html>  
Εικ.4.3.3.1 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.47  
Εικ.4.3.3.2 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.48 -ιδία επεξεργασία  
Εικ.4.3.3.3 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.46- ίδια επεξεργασία  
Εικ.4.3.3.4 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.60  
Εικ.4.3.4.1 ΦΕΚ 281Δ/10-4-1986  
Εικ.4.3.4.1.1 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την*

- ανάπτυξη της πόλης, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.24 & 40 - ίδια επεξεργασία / ΦΕΚ 281Δ/10-4-1986
- Εικ. 4.3.4.2.1 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.53 - ίδια επεξεργασία / ΦΕΚ 281Δ/10-4-1986
- Εικ. 4.3.4.2.2 google earth - ίδια επεξεργασία
- Εικ.4.3.4.2.3 [www.kalamata.gr](http://www.kalamata.gr)
- Εικ.4.3.4.2.4 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.38
- Εικ.4.3.4.2.5 <http://www.amapola.gr/kalitheia/subcat/064.html>
- Εικ.4.3.4.2.6 <http://www.amapola.gr/kalitheia/subcat/064.html>
- Εικ.4.3.4.2.7 <http://www.amapola.gr/kalitheia/subcat/064.html>
- Εικ.4.3.4.2.8 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.182
- Εικ.4.3.4.2.9 [www.kalamata.gr](http://www.kalamata.gr)
- Εικ.4.3.4.2.10 google earth - ίδια επεξεργασία
- Εικ.4.3.4.2.11 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.191
- Εικ.4.3.4.2.12 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.92
- Εικ.4.3.4.2.13 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.198
- Εικ.4.3.4.2.14 Ίδια λήψη
- Εικ.4.3.4.2.15 <http://www.amapola.gr/kalitheia/subcat/064.html>
- Εικ.4.3.4.2.16 Ίδια λήψη & <http://www.amapola.gr/kalitheia/subcat/064.html>
- Εικ.4.3.4.2.17 Τεχνική Υπηρεσία δήμου Καλαμάτας
- Εικ.4.3.4.2.18 Ίδια λήψη & <http://www.amapola.gr/kalitheia/subcat/064.html>
- Εικ.4.3.4.2.19 Ίδια λήψη
- Εικ.4.3.4.2.20 Ίδια λήψη
- Εικ.4.3.4.2.21 Ίδια λήψη
- Εικ.4.3.4.2.22 google earth - ίδια επεξεργασία
- Εικ.4.3.4.2.23 [www.webgreece.gr](http://www.webgreece.gr)
- Εικ.4.3.4.2.24 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.134
- Εικ.4.3.4.2.25 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.145
- Εικ.4.3.4.2.26 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος, *Τι μένει άραγε από 45 χρόνια μαχόμενης πολεοδομίας*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 2008, σελ.260
- Εικ.4.3.4.2.27 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.160
- Εικ.4.3.4.2.28 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.161
- Εικ.4.3.4.2.29 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.162
- Εικ.4.3.4.2.30 <http://www.amapola.gr/kalitheia/subcat/064.htm>
- Εικ.4.3.4.2.31 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την*

- ανάπτυξη της πόλης, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.162
- Εικ.4.3.4.2.32 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος, *Τι μένει άραγε από 45 χρόνια μαχόμενης πολεοδομίας*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 2008, σελ.238
- Εικ.4.3.4.2.33 [www.kalamata.gr](http://www.kalamata.gr)
- Εικ.4.3.4.2.34 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος, *Τι μένει άραγε από 45 χρόνια μαχόμενης πολεοδομίας*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 2008, σελ.262
- Εικ.4.3.4.2.35 Ιδία λήψη & <http://www.amapola.gr/kalitheia/subcat/064.html>
- Εικ.4.3.4.3.1 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.40,167,174 & ΦΕΚ 281Δ/10-4-1986 & Ιδία επεξεργασία
- Εικ.4.3.4.3.2 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.167
- Εικ.4.3.4.3.3 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.168
- Εικ.4.3.4.3.4 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.174
- Εικ.4.3.4.3.5 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.176
- Εικ.4.3.4.4.1 google earth – [www.kalamata.in](http://www.kalamata.in) - ιδία επεξεργασία
- Εικ.4.3.4.4.2 google earth – [www.kalamata.in](http://www.kalamata.in) - ιδία επεξεργασία
- Εικ.4.3.4.4.3 google earth – [www.kalamata.in](http://www.kalamata.in) - ιδία επεξεργασία
- Εικ.4.3.4.5.1 google earth –ιδία λήψη - ιδία επεξεργασία
- Εικ.4.3.4.5.2 google earth –ιδία λήψη - ιδία επεξεργασία
- Εικ.4.3.4.5.3 google earth –ιδία λήψη - ιδία επεξεργασία
- Εικ.4.3.4.5.4: google earth –ιδία λήψη - ιδία επεξεργασία
- Εικ.4.3.4.6.1 Ιδία λήψη
- Εικ.4.3.4.6.2 google earth –ιδία λήψη - ιδία επεξεργασία
- Εικ.4.3.4.6.3 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος, *Τι μένει άραγε από 45 χρόνια μαχόμενης πολεοδομίας*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 2008, σελ.197
- Εικ.4.3.4.6.4 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.149 & ιδία επεξεργασία
- Εικ.4.3.4.6.5 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος, *Τι μένει άραγε από 45 χρόνια μαχόμενης πολεοδομίας*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 2008, σελ.197 & ιδία επεξεργασία
- Εικ.4.3.4.6.6 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.150 & ιδία επεξεργασία
- Εικ.4.3.4.8.1 [www.benos.gr](http://www.benos.gr)
- Εικ.4.3.4.8.2 [www.benos.gr](http://www.benos.gr)
- Εικ.4.3.4.8.3 [www.kalamata.gr](http://www.kalamata.gr)
- Εικ.4.3.4.8.4 [www.benos.gr](http://www.benos.gr)
- Εικ.4.3.4.8.5 [www.benos.gr](http://www.benos.gr)
- Εικ.4.3.4.8.6 Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.203
- Εικ.4.3.4.8.7 [www.benos.gr](http://www.benos.gr)
- Εικ.4.4.1.1 ΓΠΣ 2011
- Εικ.4.4.1.2 ΓΠΣ 2011
- Εικ.4.4.2.1 google earth – ιδία επεξεργασία

Εικ.4.4.2.2    Ιδία λήψη  
Εικ.4.4.2.3    ΓΠΣ 2011

## **Κεφάλαιο 5**

Εικ.5.1.1    [www.benos.gr](http://www.benos.gr)

Εικ.5.3.1    Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.130

Εικ.5.3.2    Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991, σελ.10

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Γεώργιος Μ. Σαρηγιάννης, *ΑΘΗΝΑ 1830-2000 Εξέλιξη-πολεοδομία-Μεταφορές*, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 2000.
2. Α. Αραβαντινός, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός*, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1997.
3. Δ. Ν. Καρύδης, *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*, εκδ. Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008.
4. Δ. Ν. Καρύδης, *ΚΑΛΑΜΑΤΑ Σχεδιάσμα εξέλιξης της πόλης από τον 19<sup>ο</sup> στον 20<sup>ο</sup> αιώνα*, εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 1990.
5. Θάνος Βλαστός, *ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΣΕ 17 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ οδηγός εκπόνησης μελετών*, εκδόσεις ΟΕΔΒ, Αθήνα 2004.
6. Θάνος Βλαστός, *Φτιάχνοντας πόλεις για ποδήλατο*, Μ ΒΙΚΕ, Αθήνα 2001.
7. Δήμος Καλαμάτας, *ΚΑΛΑΜΑΤΑ*, β έκδοση δήμου Καλαμάτας, 2010.
8. Γρηγόρης Διαμαντόπουλος ΚΕ.Π.Α.Μ.Ε., *Μαχόμενη πολεοδομία για την ανάπτυξη της πόλης*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 1991.
9. Γρηγόρης Διαμαντόπουλος, *Τι μένει άραγε από 45 χρόνια μαχόμενης πολεοδομίας*, εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα 2008.
10. Αναστασία Μηλίτση-Νίκα, *ΚΑΛΑΜΑΤΑ οδοιπορικό σε πλατείες και δρόμους της πόλης 1830-1940*, Υπουργείο Παιδείας, Καλαμάτα 2010.
11. Δήμος Καλαμάτας, *3 χρόνια Ανασυγκρότησης μετά τους σεισμούς, 9/1989*.
12. Π. Κοσμόπουλος, *ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ περιήγησις*, ΤΕΔΚ Μεσσηνίας, 2006.
13. Σ. Μπένος, *20 ΧΡΟΝΙΑ*, Δ. Καλαντίδης.

### ΦΕΚ:

1. ΦΕΚ τεύχος 281/τ.Δ/10-4-1986 Αριθμός Απόφασης 27549/934: «Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ) του Δήμου Καλαμάτας (Μεσσηνίας)».
2. ΦΕΚ τεύχος 244/τ.Α/4-12-1997: Ν.2539/1997 «Νόμος Καποδίστρια».

3. ΦΕΚ τεύχος 77/3-5-2011 αναγκαστικών απαλλοτριώσεων και πολεοδομικών θεμάτων, Αριθμός Απόφασης οικ.1015: «Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Γ.Π.Σ.) Δήμου Καλαμάτας Νομού Μεσσηνίας».
4. ΦΕΚ τεύχος 1485/τ.Β/10-10-2003: «Έγκριση Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Πελοποννήσου».
5. ΦΕΚ τεύχος 87/τ.Α/7-6-2010 νόμος Καλλικράτη Ν.3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης».

Άρθρα:

1. Ηλίας Μπιτσάνης, «Μια ματιά στη διαδικασία του αστικού εκσυγχρονισμού», ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ, 13-14/10/2012.
2. Χάρης Δρακόπουλος, «ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ Φαρών-Καλαμάτας», Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ-ΕΠΤΑ ΗΜΕΡΕΣ, 18/11/2001.
3. Γιώργος Λιάλιος, «Γρηγόρης Διαμαντόπουλος, έδειξε το δρόμο προς ένα καλύτερο μέλλον», Η Καθημερινή, 4-9-2010.
4. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, «Γρηγόρης Διαμαντόπουλος, ο άν φωπος, ο αγωνιστής, ο μαχόμενος πολεοδόμος», Τεύχος 2599, 13 Σεπτεμβρίου 2010.

Ιστοσελίδες:

1. <http://el.wikipedia.org>
2. [http://el.wikipedia.org/wiki/Πολεοδομικός\\_σχεδιασμός](http://el.wikipedia.org/wiki/Πολεοδομικός_σχεδιασμός)
3. <http://kalamata.gr>
4. [http://el.wikipedia.org/wiki/ΕΣΥΕ\\_2011](http://el.wikipedia.org/wiki/ΕΣΥΕ_2011)
5. <http://www.amapola.gr/kalitheia/subcat/064.html>
6. <http://www.benos.gr/Web3/Articles-Container.asp?Article=021>
7. <http://www.benos.gr/Web3/Seismoi.asp>



**Τ**ο αντικείμενο αυτής της εργασίας είναι η διερεύνηση της συμβολής του πολεοδομικού σχεδιασμού στην εξέλιξη των πόλεων, μέσα από την παρατήρηση του σχεδιασμού, του προγραμματισμού και της πραγματοποίησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Καλαμάτας που θεσμοθετήθηκε το 1986 και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 281 Δ/10-4-1986.

Ο Πολεοδομικός Σχεδιασμός είναι το μέσο άσκησης πολεοδομικής πολιτικής. Αποτελεί βασικό εργαλείο ρύθμισης του αστικού, περιαστικού και εξωαστικού χώρου σε επίπεδο οικισμού, πόλης ή πολεοδομικού συγκροτήματος.

Στην Καλαμάτα μια πόλη της νότιας Ελλάδας που για την τοποθεσία που είναι χτισμένη κάνει αναφορές και ο Όμηρος, έχουμε μια χαρακτηριστική ελληνική πολεοδομική ιστορία έως το 1978. Από το 1978 η νέα δημοτική αρχή κάνει προσπάθειες να λύσει τα προβλήματα της πόλης και να ρυθμίσει την ανάπτυξή της, αναθέτοντας τη σύνταξη σύγχρονης πολεοδομικής μελέτης. Κατά την πορεία της σύνταξης της μελέτης ψηφίστηκε ο Ν.1337/83 που έθεσε νέα δεδομένα στην Ελλάδα για το σχεδιασμό των πόλεων.

Η Καλαμάτα είχε την τύχη να αποκτήσει Γ.Π.Σ. με το νέο νόμο από μια ομάδα αρχιτεκτόνων-πολεοδόμων μελετητών, που δούλεψε με μεράκι. Το αποτέλεσμα δοκιμάστηκε όχι μόνο στην απλή πολεοδομική-οικοδομική πράξη της πόλης, αλλά και στις αντίξοες στιγμές που επιφυλάσσει μια φυσική καταστροφή, όπως είναι οι σεισμοί που έπληξαν την Καλαμάτα το Σεπτέμβριο του 1986.

Η εργασία διαρθρώνεται σε κεφάλαια αναφορικά με την συνολικά θεσμοθετημένη πολεοδομική εξέλιξη της πόλης σε σχέση με την ιστορία της και την αποτελεσματικότητα των αντίστοιχων σχεδίων.