



Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων - Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Τμήμα Οικονομικών Επιστημών - Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης
Τμήμα Οικονομικών Επιστημών - Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων - Πανεπιστήμιο Πειραιά

Διαπανεπιστημιακό Διατμηματικό
Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών
«Τοπική και Περιφερειακή Ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση»

Πρόταση Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης της Καλαμάτας

Εμμανουήλ-Λεονάρδος Μάκαρης

Κόρινθος, Μάρτιος 2017



Department of Political Studies and International Relations - University of Peloponnese
Department of Economics - Democritus University of Thrace
Department of Economics - Aristotle University of Thessaloniki
Department of Business Administration - University of Piraeus

Interuniversity Interdepartmental
Master Program in
«Local and Regional Government and Development»

Proposal for Sustainable Urban Development of Kalamata

Emmanouil-Leonardos Makaris

Corinth, March 2017

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Εισαγωγή	8
1.1. Βιώσιμη ανάπτυξη σύμφωνα με τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών	8
1.1.1. Ορισμός.....	8
1.1.2. Πυλώνες και Στόχοι της βιώσιμης ανάπτυξης.....	9
1.2. Βιώσιμη αστική ανάπτυξη : μια πρόκληση για το μέλλον των πόλεων.....	10
1.2.1. Έννοιες, ορισμοί	10
1.2.2. Οι συνέπειες της οικονομικής κρίσης στις Ευρωπαϊκές πόλεις. Η περίπτωση της Ελλάδας.....	11
1.2.3. Το Εταιρικό Σύμφωνο για το πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) και η Στρατηγική Ευρώπη 2020	12
1.2.4. Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τις πόλεις του 2020.....	15
1.2.5. Η έννοια της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης υπό το πρίσμα της πολιτικής της συνοχής	15
1.3. Η λογική της παρέμβασης (Intervention Logic)	17
1.4. Δείκτες βιώσιμης αστικής ανάπτυξης	17
1.5. Η συμμετοχή του δημότη στην βιώσιμη εξέλιξη των πόλεων	19
1.6. Ο στρατηγικός σχεδιασμός, το επιχειρησιακό πρόγραμμα των Δήμων και η βιώσιμη αστική ανάπτυξη	19
1.7. Τα χρηματοδοτικά εργαλεία για την Ολοκληρωμένη Χωρική Ανάπτυξη του Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ 2014-2020)	20
1.8. Οι χρηματοδοτικές δυνατότητες από το ΕΣΠΑ 2014-2020 (Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Πελοπόννησος» 2014 -2020 και Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα).....	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Βιώσιμη αστική ανάπτυξη σε επίπεδο αστικής παραλιακής ζώνης	23
2.1. Η παραλιακή ζώνη ως περιοχή ανάπτυξης και συγκέντρωσης δραστηριοτήτων – ιστορική διαδρομή	23
2.2. Ο βιώσιμος τουρισμός ως βασικός παράγοντας ανάπτυξης των ακτών της Μεσογείου.....	24
2.3. Βασικές αρχές βιώσιμης αστικής ανάπλασης παραλιακών περιοχών	25
2.4. Καλές πρακτικές βιώσιμης αστικής ανάπτυξης σε επίπεδο παραλιακών πόλεων	27
2.4.1. Η περίπτωση της Βαρκελώνης.....	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Καλαμάτα	30
3.1. Πληθυσμός	30
3.2. Ιστορικά στοιχεία του Δήμου Καλαμάτας	32
3.3. Πολεοδομική οργάνωση.....	34
3.4. Τουρισμός.....	35
3.5. Παραλιακή ζώνη	41

3.5.1. Παρούσα κατάσταση.....	41
3.5.2. SWOT ανάλυση	43
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Βιώσιμη αστική ανάπτυξη για την Καλαμάτα.....	47
4.1 Κριτήρια επιλεξιμότητας της πόλης της Καλαμάτας για την υλοποίηση σχεδίου ΒΑΑ με βάση τους κανονισμούς της ΕΕ και το ΕΣΠΑ 2014-2020.....	47
4.2 Περιοχές παρέμβασης.....	48
4.3 Οι προτάσεις Δήμου Καλαμάτας για τη ΒΑΑ	50
4.4 Συμπληρωματικές προτάσεις πάνω στο προτεινόμενο σχέδιο παρέμβασης του Δήμου Καλαμάτας... ..	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. Πρόταση για σχέδιο βιώσιμης αστικής ανάπτυξης της Καλαμάτας.....	57
5.1. Προτάσεις αξιοποίησης του ΕΣΠΑ από τον Δήμο Καλαμάτας ανάλογα με τους θεματικούς στόχους.....	57
5.2. Σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας	59
5.2.1. Παρούσα κατάσταση.....	59
5.2.2. Κυκλοφοριακή μελέτη στο πλαίσιο σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας	60
5.3. Προτεινόμενο σχέδιο για βιώσιμη αστική ανάπτυξη στην παραλία της Καλαμάτας	62
5.3.1. Περιγραφή πρότασης	62
5.3.2. Αναμενόμενα οφέλη – Δείκτες αποτελέσματος.....	65
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. Επίλογος	65
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. Βιβλιογραφία	66

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Εθνικοί Στόχοι Στρατηγικής «Ευρώπη 2020»	13
Πίνακας 2 Λογική παρέμβασης Στρατηγικής ΒΑΑ.....	17
Πίνακας 3 : Μεταβολή Μόνιμου πληθυσμού 2001/2011.....	31
Πίνακας 4 : Μόνιμος Πληθυσμός κατά φύλο και πυκνότητα.....	31
Πίνακας 5: Διακύμανση πληθυσμού ανά δημοτικό διαμέρισμα.....	32
Πίνακας 6: Ξενοδοχειακές υποδομές στην Μεσσηνία το 2009 και το 2015 ανά κατηγορία.....	37
Πίνακας 7: Ξενοδοχειακές υποδομές στην Μεσσηνία το 2009 και το 2015 (σύνολο).....	38
Πίνακας 8 : Ξενοδοχειακές υποδομές στην Καλαμάτα το 2009 και το 2017 ανά κατηγορία.....	38
Πίνακας 9: Ξενοδοχειακές υποδομές στον Δήμο Καλαμάτας το 2009 και το 2017(σύνολο).....	38

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Πληθυσμός πόλης Καλαμάτας	31
Διάγραμμα 2: Αεροπορικές αφίξεις Αερολιμένα Καλαμάτας	36
Διάγραμμα 3: Απευθείας αεροπορικές συνδέσεις του αεροδρομίου της Καλαμάτας	36
Διάγραμμα 4: Ξενοδοχειακές υποδομές στην Μεσσηνία.....	39
Διάγραμμα 5: Ξενοδοχειακές υποδομές στην Καλαμάτα.....	39

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: παραδείγματα αναπλάσεων παραλιακών περιοχών α. Florida β. Θεσσαλονίκη γ. Βαρκελώνη.....	24
Εικόνα 2: Χάρτης Καλαμάτας.....	30
Εικόνα 3: Δορυφορική φωτογραφία της Παραλίας της Καλαμάτας	40
Εικόνα 4: Δορυφορική φωτογραφία τμήματος της Ανατολικής Παραλίας της Καλαμάτας.....	42
Εικόνα 5: Περιοχές παρέμβασης της ΒΑΑ Καλαμάτας.....	48
Εικόνα 6: Χάρτης της Ανατολική Παραλία Καλαμάτας και η πρόταση πεζοδρόμησης της οδού Ναυαρίνου	62
Εικόνα 7 : Φωτορεαλιστική απεικόνιση της πρότασης πεζοδρόμησης.....	62
Εικόνα 8: Σχεδιαγραμματική απεικόνιση της πρότασης πεζοδρόμησης.....	62

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Εισαγωγή

Η Καλαμάτα είναι η μεγαλύτερη πόλη σε πληθυσμό στην περιφέρεια Πελοποννήσου. Η πρόσφατη ολοκλήρωση της εθνικής οδού Κορίνθου – Τρίπολης- Καλαμάτας και η αναβάθμιση του αερολιμένα της Καλαμάτας την ανήγαγε σε ένα θέρετρο εύκολα προσπελάσιμο για τους κατοίκους του «κλεινού άστεως» του λεκανοπεδίου της Αθήνας αλλά και των ευρωπαϊκών πόλεων αντίστοιχα. Η παραλία της που αποτελεί το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα παραμένει κατακερματισμένη με πολλές αυθαίρετες κατασκευές και με έντονο κυκλοφοριακό φόρτο. Όλα αυτά δεν συνάδουν με την ανάδειξη ενός ανταγωνιστικού προορισμού. Σκοπός της συγκεκριμένης εργασίας είναι η παρουσίαση ενός προγράμματος βιώσιμης αστικής ανάπτυξης για την Καλαμάτα με ιδιαίτερη αναφορά στις μεγάλες δυνατότητες αξιοποίησης της παραλία της.

1.1. Βιώσιμη ανάπτυξη σύμφωνα με τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών

1.1.1. Ορισμός

Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης διατυπώθηκε για πρώτη φορά ήδη από το 1987 σε ένα κείμενο των Ηνωμένων Εθνών της επιτροπής Brundtland ¹ «Βιώσιμη ονομάζεται η ανάπτυξη που απαντά στις ανάγκες του παρόντος χωρίς να περιορίζει την δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιούν τις δικές τους ανάγκες». Ο ορισμός αυτός επιδέχεται πολλές ερμηνείες αφού είναι ιδιαίτερα ευρύς και γενικόλογος αλλά είναι ίσως ο πιο χρησιμοποιούμενος.

Βιωσιμότητα σύμφωνα με τον Hawken² (1993) είναι η οικονομική κατάσταση κατά την οποία οι ανάγκες των ανθρώπων και του εμπορίου μπορούν να ικανοποιηθούν χωρίς να μειώνεται η ικανότητα του περιβάλλοντος για χρήση από τις επόμενες γενιές.

¹

1.1.2. Πυλώνες και Στόχοι της βιώσιμης ανάπτυξης

Η βιώσιμη ανάπτυξη βασίζεται σε τρεις συνιστώσες- πυλώνες που πρέπει να βρίσκονται σε αρμονική ισορροπία και έχουν σχέση με την οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική βιωσιμότητα της ανάπτυξης. Αν κάποιος από αυτούς τους πυλώνες είναι υπερτροφικός ή απουσιάζει τότε δεν υφίσταται η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης. Βασικά δεν μπορεί να υπάρξει βιώσιμη ανάπτυξη αν δεν εξυπηρετούνται ομότιμα αυτοί οι αλληλένδετοι πυλώνες. Μόνο έτσι μπορεί να υπάρχει περιβαλλοντικά συμβατή, κοινωνικά δίκαιη και οικονομικά αποτελεσματική ανάπτυξη.

Το 2015 στην 70^η Σύνοδο Αρχηγών Κρατών ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών υιοθέτησε μια ιστορική απόφαση για την βιώσιμη ανάπτυξη: την Ατζέντα 2030³ καθορίζοντας 17 παγκόσμιας εμβέλειας στόχους και 169 άμεσα σχετιζόμενες δράσεις που θα πρέπει τα κράτη να αναλάβουν έως το 2030. Συγκεκριμένα οι φιλόδοξοι στόχοι αυτού του προγράμματος βιώσιμης ανάπτυξης αφορούν την εξάλειψη κάθε μορφής φτώχειας και πείνας, την εξασφάλιση καλής υγείας και ποιοτικής εκπαίδευσης, την ισότητα των φύλων, την ποιοτική ύδρευση και αποχέτευση, την φθηνή και καθαρή ενέργεια για όλους, την αξιοπρεπή εργασία και οικονομία, τις ανθεκτικές υποδομές, την βιώσιμη βιομηχανία και καινοτομία, την άμβλυνση ανισοτήτων μεταξύ των χωρών αλλά και μέσα στη κάθε χώρα, ώστε να έχουμε πόλεις βιώσιμες, ανθεκτικές και ασφαλείς, βιώσιμη παραγωγή και κατανάλωση, αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, προστασία των οικοσυστημάτων, εξασφάλιση δικαιοσύνης, ειρήνης και ισχυρών θεσμών, συνεργασία και συμμετοχή για την επίτευξη αυτών των στόχων.

Ειδικά όσον αφορά τα θέματα της τοπικής αυτοδιοίκησης σε επίπεδο δήμων οι στόχοι για την Ατζέντα 2030 εξειδικεύονται ως ακολούθως⁴:

- 1.Μείωση της εκπομπής των αερίων θερμοκηπίου έως το 2030 κατά 30 τοις εκατό χαμηλότερα από τα επίπεδα του 1990.
- 2.Μείωση της χρήσης φυσικών πόρων έως το 2020 κατά 20 % από το μέσο όρο των ετών 2005-2012.
3. Έως το 2030 εξασφάλιση ασφαλούς, φθηνού, εύκολα προσβάσιμου, βιώσιμου συστήματος μετακίνησης για όλους με ειδική αναφορά στην αύξηση των επιπέδων οδικής ασφάλειας και την εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης σε ΑμΕΑ , ηλικιωμένους, εγκύους και παιδιά.

4. Μείωση των οικιακών απορριμμάτων, με τουλάχιστον 50% ανακύκλωση από το 2020.
5. Μέχρι το 2030, να υπάρξει καθολική πρόσβαση σε ασφαλή, χωρίς αποκλεισμούς και προσιτό δημόσιο χώρο και χώρο πρασίνου ιδίως για τις γυναίκες και τα παιδιά, τους ηλικιωμένους και τα άτομα με ειδικές ανάγκες.
6. Μέχρι το 2030, μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων των πόλεων, μεταξύ άλλων με ιδιαίτερη προσοχή στην ποιότητα του αέρα και τη διαχείριση των αστικών και άλλων αποβλήτων.
7. Ενίσχυση των προσπαθειών για την προστασία και διαφύλαξη της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς
8. Σύσφιξη των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών δεσμών μεταξύ αστικών, περιαστικών και αγροτικών περιοχών μέσω της ενίσχυσης του εθνικού και περιφερειακού αναπτυξιακού σχεδιασμού.
9. Μέχρι το 2020, σημαντική αύξηση του αριθμού των πόλεων που θα υιοθετήσουν και θα εφαρμόσουν ολοκληρωμένες πολιτικές για την αποδοτικότητα της χρήσης των φυσικών πόρων, την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, την ανθεκτικότητα στις καταστροφές και την ολιστική διαχείριση του κινδύνου καταστροφών σε όλα τα επίπεδα (σύμφωνα με το πλαίσιο Σεντάι⁵ για μείωση των κινδύνων καταστροφών 2015-2030).

1.2. Βιώσιμη αστική ανάπτυξη : μια πρόκληση για το μέλλον των πόλεων

1.2.1. Έννοιες, ορισμοί

Το 1991 το πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για τις βιώσιμες πόλεις (UNCHS⁶) όρισε ως βιώσιμη μια πόλη όταν τα επιτεύγματα στην κοινωνική, οικονομική και φυσική ανάπτυξη έχουν διάρκεια και παραμένουν. Παράλληλα σύμφωνα με τον Rees⁷ (1992) η βιώσιμη πόλη πρέπει να έχει χαμηλό οικολογικό αποτύπωμα και μειωμένο κίνδυνο μεταφοράς προβλημάτων (οικονομικών,

κοινωνικών και περιβαλλοντικών) σε άλλες περιοχές και στο μέλλον. Σύμφωνα με τον Satterthwaite⁸ (1992) οι βιώσιμες πόλεις πρέπει να ικανοποιούν τις ανάγκες των κατοίκων χωρίς όμως να θέτουν υπερβολικές απαιτήσεις στους τοπικούς ή παγκόσμιους φυσικούς πόρους και τα οικοσυστήματα.

Μια άλλη έννοια αρκετά συνυφασμένη με την βιώσιμη πόλη είναι η ανθεκτική (resilient) πόλη. Ανθεκτική⁹ θεωρείται μια πόλη που έχει τις ικανότητες να αντιμετωπίζει επιτυχώς τις αλλαγές που επισυμβαίνουν στο εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον, να μαθαίνει από δύσκολες καταστάσεις και να μπορεί να επανέρχεται μετά από μελλοντικά σοκ και πιέσεις στα κοινωνικά, οικονομικά και τεχνικά συστήματα και υποδομές. Τέτοιες δοκιμασίες μπορεί να προέρχονται από φυσικές οικονομικές ή κοινωνικές καταστροφές. Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών έχει εφαρμόσει ένα πρόγραμμα για την ανθεκτικότητα των πόλεων στις καταστροφές στο οποίο έχουν συμμετάσχει και έχουν πιστοποιηθεί μέχρι στιγμής 3511 πόλεις από όλο τον πλανήτη.

1.2.2. Οι συνέπειες της οικονομικής κρίσης στις Ευρωπαϊκές πόλεις. Η περίπτωση της Ελλάδας

Η οικονομική κρίση της τελευταίας δεκαετίας επηρέασε πολυποίκιλα τις ευρωπαϊκές πόλεις δημιουργώντας οικονομικά, κοινωνικά αλλά και περιβαλλοντικά προβλήματα¹⁰. Κάθε χώρα, αλλά και κάθε πόλη δεν επηρεάστηκαν κατά τον ίδιο βαθμό και κατά τον ίδιο τρόπο. Ιδιαίτερα στις ελληνικές πόλεις παρατηρήθηκαν μεγάλη αύξηση της ανεργίας, φτωχοποίηση σημαντικού μέρους του αστικού πληθυσμού, σημαντική πτώση της τιμής των ακινήτων, μεγάλη συρρίκνωση του κατασκευαστικού τομέα και του τομέα των υπηρεσιών. Σε αυτές τις δύσκολες συνθήκες η τοπική αυτοδιοίκηση υποχρηματοδοτήθηκε, ενώ οι ανάγκες των δημοτών για την παροχή κοινωνικών υπηρεσιών αυξήθηκαν. Κάτω από αυτές τις συνθήκες ένα πρόγραμμα βιώσιμης αστικής ανάπτυξης μπορεί να βοηθήσει στην ανάσχεση των αποτελεσμάτων της οικονομικής κρίσης στο

επίπεδο των πόλεων.

1.2.3. Το Εταιρικό Σύμφωνο για το πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) και η Στρατηγική Ευρώπη 2020

Η Ευρώπη βρίσκεται σε μια κρίσιμη συγκυρία. Από την μια η οικονομική κρίση που μαστίζει ιδιαίτερα τις χώρες του Νότου και από την άλλη το προσφυγικό ζήτημα έρχονται να επαναθέσουν ένα γενικότερο προβληματισμό για την πορεία της μαζί με τις φωνές αμφισβήτησης του ρόλου και της πορείας της.

Σε αυτό το αβέβαιο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) έχει θέσει ένα στρατηγικό όραμα με την ονομασία Ευρώπη 2020¹¹ διαμορφώνοντας φιλόδοξες προτεραιότητες : την έξυπνη ανάπτυξη που βασίζεται στη γνώση και την καινοτομία, τη βιώσιμη ανάπτυξη με προστασία του περιβάλλοντος και αποτελεσματική διαχείριση των πόρων, την ανάπτυξη χωρίς αποκλεισμούς με αύξηση της απασχόλησης και την ενίσχυση της κοινωνικής και εδαφικής συνοχής. Η στρατηγική της Ευρώπης για την προγραμματική περίοδο 2014-2020 βασίζεται σε 5 μεγάλους άξονες:

- Έρευνα και Ανάπτυξη
- Εκπαίδευση
- Απασχόληση
- Αντιμετώπιση της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού
- Κλιματική αλλαγή και ενεργειακή βιωσιμότητα

Για κάθε έναν από τους παραπάνω άξονες, έχουν καθοριστεί μια σειρά από συγκεκριμένους στόχους που θα πρέπει να επιτευχθούν μέχρι το 2020. Οι στόχοι που έχουν καθοριστεί, βασίζονται σε στοιχεία της κατάστασης που επικρατούσε στην αρχή της προγραμματικής περιόδου στην πλειονότητα των χωρών μελών.

Είναι χαρακτηριστικό ότι για την Ελλάδα της οικονομικής κρίσης αρκετοί από τους στόχους που έχουν καθοριστεί είναι μικρότεροι των στόχων της ΕΕ για τα υπόλοιπα κράτη μέλη, δεδομένων των άσχημων οικονομικών και κοινωνικών δεικτών της Ελλάδας σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη.

Οι στόχοι της Ελλάδας στο πλαίσιο της Στρατηγικής «Ευρώπη 2020» που παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα είναι σαφώς λιγότερο απαιτητικοί λόγω της προϊούσας οικονομικής κρίσης :

Πίνακας 1: Εθνικοί Στόχοι Στρατηγικής «Ευρώπη 2020»

Στρατηγική «Ευρώπη 2020»	Στόχοι «Ευρώπη 2020»	Υφιστάμενη κατάσταση Ελλάδας	Στόχοι Ελλάδας το 2020
Ποσοστό απασχόλησης (ηλικίες 20-64)	75%	64% (2010) 59,9% (2011) 55,3% (2012)	70%
Επενδύσεις σε E&A (% του ΑΕΠ)	3%	0,57% (2007) 0,67% (2011)	1,2%
Πρόωρη εγκατάλειψη του σχολείου (%)	κάτω από 10%	13,7% (2010) 13,1% (2011) 11,4% (2012)	9,7%
Ολοκλήρωση τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (%)	Τουλάχιστον 40% των νέων ηλικίας 30-34 ετών	28,4% (2010) 28,9% (2011) 30,9% (2012)	32%
Μείωση αριθμού ατόμων σε κατάσταση ή σε κίνδυνο φτώχειας ή αποκλεισμού	20.000.000	3.046.000 (2008) 3.031.000 (2010) 3.403.000 (2011) 3.795.100 (2012) <i>(Στοιχεία ΕΛΣΤΑΤ 29.11.2013)</i>	Μείωση κατά 450.000
Ενεργειακή απόδοση – μείωση κατανάλωσης ενέργειας σε Mtoe	Αύξηση ενεργειακής απόδοσης κατά 20%. Μείωση πρωτογενούς ενεργειακής	29,79 Mtoe (2009) 27,61 Mtoe (2010) 27,03 Mtoe (2011)	Μείωση κατανάλωσης πρωτογενούς Ενέργειας κατά 2,85

Στρατηγική «Ευρώπη 2020»	Στόχοι «Ευρώπη 2020»	Υφιστάμενη κατάσταση Ελλάδας		Στόχοι Ελλάδας το 2020
	κατανάλωσης κατά 368 Mtoe			Mtoe
Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, ποσοστιαία ως προς το 1990	20%, (ή -30% εάν οι συνθήκες το επιτρέψουν)	Σύνολο Εκπομπών (MtCO ₂ - eq):	Εκπομπές εκτός ΣΕΔΕ (MtCO ₂ - eq):	Εκπομπές για τομείς εκτός ΣΕΔΕ (Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων ν Εκπομπής) -4% (σε σχέση με τις τιμές του 2005, Απόφαση 406/2009/ΕΚ)
		104,67 (1990)		
		135,11 (2005)	63,84 (2005)	
		117,57 (2010)	57,64(2010)	
		114,42 (2011)	59,96 (2011)	
		110,67 (2012)	44,83 (2012)	
Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ως % επί της μικτής τελικής κατανάλωσης ενέργειας)	20%	8,43% (2009) 9,73% (2010) 11,03% (2011) 13,83% (2012)		20% με βάση το Ν. 3851/2010

Πηγή: <https://www.espa.gr/el/pages/staticEurope2020.aspx>

Για την υλοποίηση της παραπάνω στρατηγικής έχει υπογραφεί από τα κράτη μέλη της ΕΕ το Εταιρικό Σύμφωνο για το πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) που αποτελεί το Βασικό Στρατηγικό Σχέδιο για την ανάπτυξη της χώρας. Η έγκριση του ΕΣΠΑ πραγματοποιήθηκε το 2014 και ο συνολικός προϋπολογισμός για την Ελλάδα είναι €20,84 δις, προϋπολογισμός που προέρχεται από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ) της ΕΕ και μαζί με την Εθνική Δημόσια Δαπάνη ο προϋπολογισμός διαμορφώνεται στα €26 δις.

1.2.4. Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τις πόλεις του 2020

Οι πόλεις παίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Αρκεί να αναφερθεί ότι πάνω από τα 2/3 του πληθυσμού της ΕΕ κατοικεί σε αστικό περιβάλλον¹² στο οποίο καταναλώνεται το 80% της ενέργειας ενώ δημιουργείται το 85% του ΑΕΠ της ΕΕ. Αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο έως το 2050 εκτιμάται ο αστικός πληθυσμός θα αγγίξει τα 7 δισεκατομμύρια¹³, αριθμός που αντιστοιχεί σε πάνω από τα 2/3 του παγκόσμιου πληθυσμού, σε σύγκριση με το 1/3 που ήταν το 1950. Λόγω της οικονομικής κρίσης έχουν ενσκήψει σημαντικά προβλήματα στις πόλεις της ΕΕ που σχετίζονται με την ανεργία, την φτώχεια αλλά και την υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Όλα αυτά τα προβλήματα η ΕΕ καλείται να τα αντιμετωπίσει με την Πολιτική της Συνοχής επενδύοντας τουλάχιστον το 50% του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) στις αστικές περιοχές¹⁴. Επίσης σχεδόν 10 δισεκατομμύρια ευρώ θα οδηγηθούν σε ολοκληρωμένες στρατηγικές βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Συνολικά 750 ευρωπαϊκές πόλεις θα ενδυναμωθούν μέσα από τις συγκεκριμένες στρατηγικές. Μέσα σε αυτές τις πόλεις περιλαμβάνεται και η Καλαμάτα αφού έχει τα καταρχήν κριτήρια επιλεξιμότητας.

1.2.5. Η έννοια της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης υπό το πρίσμα της πολιτικής της συνοχής^{15 16}

Σύμφωνα με το πλαίσιο αναφοράς για τις βιώσιμες πόλεις η ευρωπαϊκή στρατηγική για τις πόλεις του μέλλοντος βασίζεται σε 30 στόχους που ανήκουν σε 5 κατηγορίες:

A. σε σχέση με τη χωρική διάσταση

Είναι απαραίτητη η ορθή αξιοποίηση του δημόσιου χώρου με την ανάπτυξη βιώσιμου αστικού σχεδιασμού, βιώσιμη κινητικότητα με την χρησιμοποίηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης . Η αντιστροφή της κοινωνικής και περιβαλλοντικής υποβάθμισης των αστικών περιοχών, ιδίως των περιοχών συγκέντρωσης μειονεκτικών κοινωνικών ομάδων, των υποβαθμισμένων εμπορικών κέντρων των μεγάλων πόλεων (ιδίως στα μητροπολιτικά κέντρα Αθήνας και Θεσσαλονίκης) και των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών/βιοτεχνικών/ επαγγελματικών ζωνών. Η ανάκτηση του δημόσιου χώρου και η ανάπτυξη δομών κοινωνικής οικονομίας και στέγασης με την ενεργό συμμετοχή των πολιτών.

B. σε σχέση με την διακυβέρνηση

Συνεργασία μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διοίκησης, συμμετοχή του πολίτη στη λήψη αποφάσεων, αποτελεσματικό management.

Γ. σε σχέση με την κοινωνική διάσταση

Άμβλυνση των κοινωνικών ανισοτήτων με επίλυση ζωτικών θεμάτων όπως η στέγαση , η υγεία και η εκπαίδευση. Άμεση αντιμετώπιση των κοινωνικών συνεπειών της κρίσης, με την αναζωογόνηση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που δημιουργούν θέσεις απασχόλησης και την ανασυγκρότηση των κοινωνικών υποδομών.

Δ. Σε σχέση με την οικονομική διάσταση:

Μείωση της ανεργίας με τόνωση της τοπικής οικονομίας και της επιχειρηματικότητας. Επιβράβευση της καινοτομίας και της διαχείρισης των θεμάτων της πόλης με έξυπνο τρόπο με την χρήση πληροφοριακών συστημάτων (έξυπνες πόλεις). Η προώθηση της επιχειρηματικότητας στο αστικό περιβάλλον, με αιχμή την στρατηγική της έξυπνης εξειδίκευσης. Η ολοκληρωμένη και στοχευμένη αναπτυξιακή παρέμβαση στα αστικά κέντρα με στόχο την αποκατάσταση του οικονομικού τους ιστού και τη λειτουργία τους ως κινητήριες δυνάμεις στην ευρύτερη περιοχή επιρροής τους.

E. Σε σχέση με το περιβάλλον

Η πόλη οφείλει να προσαρμοστεί στους στόχους της ΕΕ για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, την ορθολογική διαχείριση των υδάτινων αποθεμάτων και τη βιώσιμη διαχείριση των απορριμμάτων με διαλογή στην πηγή, ανακύκλωση και ανάκτηση. Η αντιστροφή της αστικής διάχυσης μέσω της προώθησης της αρχής της «συμπαγούς πόλης» και παράλληλα η ένταξη του

κεντρικού πυρήνα, της περιαστικής ζώνης, των περιμετρικών περιοχών και της άμεσα επηρεαζόμενης υπαίθρου σε ενιαίες τοπικές στρατηγικές ανάκαμψης, αναβάθμισης και ανάπτυξης.

1.3. Η λογική της παρέμβασης (Intervention Logic)

Για την αποδοτικότερη λειτουργία των Ταμείων (ΕΤΠΑ και ΕΚΤ) ο σχεδιασμός της ΒΑΑ πρέπει να υπακούει στη λογική της παρέμβασης (Intervention Logic¹⁷). Συγκεκριμένα η στρατηγική βιώσιμης αστικής ανάπτυξης οφείλει να δώσει έμφαση στα αποτελέσματα δημιουργώντας λογικές συνδέσεις μεταξύ των αναγκών της προταθείσας αστικής περιοχής παρέμβασης και τους στόχους και τα αποτελέσματα. Αυτά τα αποτελέσματα αξιολογούνται με την βοήθεια δεικτών αποτελέσματος. Το λογικό πλαίσιο απεικονίζει γραφικά πως μία παρέμβαση μπορεί να οδηγήσει σε διαφορετικά αποτελέσματα και ότι διαφορετικού είδους πράξεις (εκροές) μπορούν να οδηγήσουν στο να επιτευχθούν αυτά τα αποτελέσματα. Το λογικό πλαίσιο των Στρατηγικών ΒΑΑ αποτυπώνεται στον Πίνακα 2 του Εντύπου Υποβολής Στρατηγικής ΒΑΑ.

Πίνακας 2 Λογική παρέμβασης Στρατηγικής ΒΑΑ

Ανάγκη	Ειδικός Στόχος	Δείκτης Αποτελέσματος	Πράξη	Δείκτης Εκροής
Προσέλκυση επισκεπτών παραλιακής ζώνης	Ενίσχυση ελκυστικότητας Παραλιακής ζώνης	Επισκεψιμότητα	Βιοκλιματική ανάπλαση-πεζοδρόμηση παραλιακής οδού	Επιφάνεια ανάπλασης και μήκος πεζοδρόμησης παραλιακής οδού

1.4. Δείκτες βιώσιμης αστικής ανάπτυξης¹⁸

Σύμφωνα με την ΕΕ υπάρχουν περισσότεροι από 130 δείκτες βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, δέκα από τους οποίους θεωρούνται οι βασικοί. Με αυτούς τους δείκτες μπορεί να έχουμε μια συνολική εικόνα για το εάν οι στόχοι που έχουν τεθεί επιτυγχάνονται. Η σημαντική πρόκληση για τις αστικές αρχές είναι να επιλέξει ποιους δείκτες θα χρησιμοποιήσει ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες.

Έτσι για την κοινωνικο-οικονομική ανάπτυξη χρησιμοποιείται το ΑΕΠ, ο ρυθμός ανάπτυξης. Για την βιώσιμη κατανάλωση και παραγωγή η παραγωγικότητα των πόρων. Για την κοινωνική ενσωμάτωση ο αριθμός των ατόμων σε κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού. Για τις δημογραφικές αλλαγές ρυθμός απασχόλησης σε μεσήλικες. Για την δημόσια υγεία το προσδόκιμο επιβίωσης στην γέννηση ανά φύλο, τα έτη χωρίς προβλήματα υγείας. Για την κλιματική αλλαγή και την ενέργεια εκπομπές αερίων θερμοκηπίου χρησιμοποιείται η πρωτογενής ενεργειακή κατανάλωση. Για τις βιώσιμες μεταφορές η κατανάλωση ενέργειας αναλογικά με το ΑΕΠ. Για τους φυσικούς πόρους ο δείκτης βιοποικιλότητας.

Ένα πλέγμα δεικτών έχει προσδιορίσει το European Green Capital Award και αφορούν πολλούς παράγοντες. Με βάση αυτούς έχει θεσμοθετηθεί η απονομή του συγκεκριμένου βραβείου σε πόλεις που έχουν την καλύτερη βαθμολογία σε αυτούς τους δείκτες:

1. Την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή
2. Τοπικό δίκτυο συγκοινωνίας
3. Πράσινες αστικές περιοχές με βιώσιμη αξιοποίηση της γης
4. Φύση και βιοποικιλότητα
5. Ποιότητα ατμοσφαιρικού αέρα
6. Χαμηλά επίπεδα θορύβου
7. Παραγωγή και διαχείριση απορριμμάτων
8. Ποιοτικό αποχετευτικό δίκτυο
9. Διαχείριση υδάτινων πόρων
10. Καινοτομία στις περιβαλλοντικές πρακτικές
11. Ενεργειακή αυτονομία
12. Ολοκληρωμένη Διαχείριση περιβάλλοντος

1.5. Η συμμετοχή του δημότη στην βιώσιμη εξέλιξη των πόλεων

Η νέα προγραμματική περίοδος ΕΣΠΑ 2014-2020 εξασφαλίζει σημαντικό ρόλο στην διαβούλευση για την λήψη των αποφάσεων σε τοπικού χαρακτήρα αναπτυξιακές στρατηγικές. Ειδικά στο πρόγραμμα βιώσιμη αστική ανάπτυξη αποτελεί βασική προϋπόθεση η εκτεταμένη διαβούλευση με την τοπική κοινωνία. Παρόλο που το πρόγραμμα αυτό έχει αποφασιστεί εκ των άνω δίνεται η επίσημη δυνατότητα κάποιου είδους διάδρασης με την συμμετοχή των πολιτών (bottom-up). Κάτι τέτοιο είναι ιδιαίτερα σημαντικό αφού δίνει τη δυνατότητα έκφρασης της κοινωνίας των πολιτών για τα προβλήματα που την αφορούν. Ειδικά δε στις περιπτώσεις σημαντικών αλλαγών στο δημόσιο χώρο απαιτείται η κοινωνική συμμετοχή για την ενσωμάτωση όλων αυτών των αλλαγών.

1.6. Ο στρατηγικός σχεδιασμός, το επιχειρησιακό πρόγραμμα των Δήμων¹⁹ και η βιώσιμη αστική ανάπτυξη

Ο στρατηγικός σχεδιασμός για τις πόλεις αφορά μια πολύπλοκη διαδικασία για την λήψη αποφάσεων με κύρια χαρακτηριστικά :τον καθορισμό μεσοπρόθεσμων-μακροπρόθεσμων στόχων με ορίζοντα τουλάχιστον τριετίας (ιδανικά πενταετίας), την κατάστρωση σχεδίων για την υλοποίηση των στόχων αυτών και την παρακολούθηση, ανασκόπηση και την κατά περίπτωση αναπροσαρμογή του τρόπου πραγματοποίησης των στόχων.

Αποτελεί πρωταρχικό εργαλείο στο πλαίσιο της αστικής ανάπτυξης και αναγκαιότητα πλέον σήμερα, λόγω της πολυμορφίας και της πολυπλοκότητας στην οργάνωση των πόλεων και των απαιτήσεων μέσα στο διεθνές περιβάλλον της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας σε κρίση.

Κύρια χαρακτηριστικά του είναι α. η αξιολόγηση των δυνατοτήτων και των αδυναμιών της κοινωνίας σε σχέση με τις ευκαιρίες και τις απειλές από το ευρύτερο περιβάλλον (SWOT ανάλυση) β. ο μακροπρόθεσμος χαρακτήρας (στόχοι με προοπτική για το μέλλον) γ. οι συμμετοχικές διαδικασίες στις οποίες έχουμε συνεργασίες φορέων και ειδικών με πολίτες δ. Η επίτευξη ανταγωνιστικότητας για την πόλη η οποία επιτυγχάνεται με την δημιουργία υποδομών και τις μεγάλης κλίμακας πολεοδομικές παρεμβάσεις, την προβολή της πόλης μέσα από τον πολιτισμό ως βασικό εργαλείο ανάπτυξης και την παροχή κινήτρων για την πραγματοποίηση επενδύσεων.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι το στρατηγικό σχέδιο της Βαρκελώνης και το στρατηγικό σχέδιο της Πράγας.

Ο στρατηγικός σχεδιασμός των δήμων ακολουθείται από την εκπόνηση του αντίστοιχου πενταετούς επιχειρησιακού προγράμματος²⁰ το οποίο αποτελεί βασική προϋπόθεση για την αποτελεσματική αξιοποίηση του προγράμματος βιώσιμη αστική ανάπτυξη. .

Το Πενταετές Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου έχει ως σκοπό να αποτελέσει ένα επιχειρησιακό εργαλείο Σχεδιασμού - Ανάλυσης - Αξιολόγησης - Υλοποίησης δράσεων που συμβάλλουν στη βιώσιμη και μακροχρόνια ανάπτυξη των ΟΤΑ σε εναρμόνιση με τις κατευθύνσεις αναπτυξιακού σχεδιασμού σε τοπικό και εθνικό επίπεδο και τις νέες αρμοδιότητες που ορίζει το Πρόγραμμα Καλλικράτης.

Ουσιαστικά αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο αναπτυξιακού σχεδιασμού, αλλά και μια μέθοδο δουλειάς για την ορθολογική και αποτελεσματική λειτουργία του Δήμου. Παράλληλα, μέσω του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού δημιουργείται ένα δομημένο διεκδικητικό πλαίσιο, διαμορφώνεται η γενικότερη στρατηγική του Δήμου, καθορίζονται οι επιμέρους στόχοι και δράσεις που πρέπει να υλοποιηθούν και προσδιορίζονται οι απαιτούμενοι πόροι για την υλοποίησή τους. Η εισαγωγή μόνιμων διαδικασιών προγραμματισμού, παρακολούθησης και αξιολόγησης της δράσης των Δήμων με απώτερο σκοπό τη βελτίωση της διοικητικής τους ικανότητας και την προώθηση της τοπικής/περιφερειακής ανάπτυξης.

1.7. Τα χρηματοδοτικά εργαλεία για την Ολοκληρωμένη Χωρική Ανάπτυξη του Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ 2014-2020)²¹

Η Ολοκληρωμένη Χωρική Ανάπτυξη²² αποτελεί βασική στρατηγική της Πολιτικής Συνοχής που έχει σκοπό να περιορίσει τις οικονομικές και κοινωνικές ανισότητες που υπάρχουν σε επίπεδο περιφερειών, ενδοπεριφερειακά, στην ύπαιθρο και στις πόλεις.

Βασικά εργαλεία εφαρμογής της Ολοκληρωμένης Χωρικής Ανάπτυξης αποτελούν η “Τοπική Ανάπτυξη με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων”, η “Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση” και η “Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη”.

Η Ολοκληρωμένη Χωρική Ανάπτυξη έρχεται να δώσει απάντηση στα χρονίζοντα προβλήματα περιφερειακής ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και της κακής αξιοποίησης των ευρωπαϊκών προγραμμάτων γιατί :

1. Αποσκοπεί στην υλοποίηση έργων συνδεδεμένων μεταξύ τους με σκοπό ένα συγκεκριμένο μετρήσιμο αποτέλεσμα
2. Κάνει πράξη την περιφερειακή ανάπτυξη με τη υλοποίηση πλέγματος έργων και δράσεων με ιδιαίτερη χωρική αναφορά για την αντιμετώπιση των οικονομικών και κοινωνικών ανισοτήτων στο ορισμένο χωρικό επίπεδο, εκεί δηλαδή όπου εκδηλώνονται οι ανισότητες, δρουν οι μακροπρόθεσμοι παράγοντες δημιουργίας τους και υπάρχει το ενδογενές δυναμικό για την αντιστροφή τους.
3. Αντιμετωπίζει το σύγχρονο «περιφερειακό πρόβλημα» με τις μεγάλες δια-περιφερειακές και ενδοπεριφερειακές ανισότητες
4. Αντιμετωπίζει το πρόβλημα της αστικής διάχυσης, της εγκατάλειψης του κέντρου των πόλεων και της υποβάθμισης του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος.

Η Ολοκληρωμένη Χωρική Ανάπτυξη, έχοντας ως εργαλεία εφαρμογής της, την “Τοπική Ανάπτυξη με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων”, την “Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση” και την “Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη”, επικεντρώνεται στην αντιμετώπιση των οικονομικών και κοινωνικών ανισοτήτων στο ορισμένο χωρικό επίπεδο

Στόχος είναι η χρηματοδότηση της Ολοκληρωμένης Χωρικής Ανάπτυξης από τα ταμεία ΕΓΤΑΑ, ΕΤΘΑ, ΕΚΤ και ΕΤΠΑ καθώς και η σταδιακή εφαρμογή των εργαλείων της Ολοκληρωμένης Χωρικής Ανάπτυξης σε κάθε χωρική ενότητα, ξεκινώντας με πιλοτικά σχέδια και προχωρώντας στις παρεμβάσεις σύμφωνα με τις προβλέψεις της συγκεκριμένης χωρικής στρατηγικής.

1.8. Οι χρηματοδοτικές δυνατότητες από το ΕΣΠΑ 2014-2020 (Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Πελοπόννησος» 2014 -2020 και Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα)²³

Στο πρόγραμμα Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη έχουν ενταχθεί - όσον αφορά στην Πελοπόννησο - η Καλαμάτα και οι δήμοι Άργους- Μυκηνών και Ναυπλίων.

Η Στρατηγική ΒΑΑ θα περιλαμβάνει πράξεις που προτείνονται να ενταχθούν για χρηματοδότηση στο ΠΕΠ Πελοποννήσου 2014-2020. Σε ότι αφορά στην χρηματοδότηση από το Πρόγραμμα για βιώσιμη αστική ανάπτυξη σύμφωνα με τα στοιχεία του ΠΕΠ Πελοποννήσου, η ενδεικτική χρηματοδοτική ενίσχυση (Κοινοτική Συνδρομή), είναι:

α) Σύνολο ΕΚΤ, 4,2 εκατ. Ευρώ β) Σύνολο ΕΤΠΑ, 7,88 εκατ. Ευρώ γ) Σύνολο ΕΚΤ και ΕΤΠΑ, 12,08 εκατ. Ευρώ.

Ειδικά για τον Δήμο Καλαμάτα και για τη Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης , προβλέπεται χρηματοδότηση μέσω του ΠΕΠ «Πελοπόννησος 2014-2020», έως του ποσού των 9.165.000,00 € και συγκεκριμένα ανά Ταμείο ως εξής: 1.δράσεις Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου (ΕΚΤ), έως του ποσού των 2.730.000,00 € 2.δράσεις Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης(ΕΤΠΑ), έως του ποσού 6.435.000,00 €.

Επιπρόσθετα είναι δυνατό να περιλαμβάνονται πράξεις που θα προταθούν για χρηματοδότηση σε τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΣΠΑ 2014-2020, όπως:

1.Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (Ε.Π.-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) 2014-2020,

2. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία» 2014 – 2020,

3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» 2014-2020,

Επιπλέον, ενδέχεται να συμπεριλαμβάνονται στη Στρατηγική ΒΑΑ συμπληρωματικές Πράξεις οι οποίες προγραμματίζεται να προταθούν για χρηματοδότηση από (ενδεικτικά):

1. Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας - Διαπεριφερειακά Προγράμματα:(Interreg Europe, ‘Μεσογειακός Χώρος’ (MED) 2014 – 2020, Interreg Balkan Mediterranean (BALKAN MED) 2014 – 2020 ,το Πρόγραμμα CBC – MED (Μεσόγειος)

2. Πρωτοβουλίες Ευρωπαϊκής Επιτροπής & Κοινοβουλίου (Πρόγραμμα "Ορίζοντας 2020" (HORIZON 2020), Πρόγραμμα LIFE 2014-2020, Πρόγραμμα «Ευρώπη για τους Πολίτες 2014-2020», Πρόγραμμα URBACT

3. Χρηματοδοτικά εργαλεία: (JESSICA)

4. Άλλους πόρους : Εθνικά προγράμματα (π.χ. Πράσινο Ταμείο), Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, Προγράμματα Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, ίδιους πόρους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Βιώσιμη αστική ανάπτυξη σε επίπεδο αστικής παραλιακής ζώνης

2.1. Η παραλιακή ζώνη ως περιοχή ανάπτυξης και συγκέντρωσης δραστηριοτήτων – ιστορική διαδρομή

Η παραλιακή ζώνη αποτελεί από την αρχαιότητα σημαντικό τόπο ανάπτυξης και συγκέντρωσης δραστηριοτήτων. Ο πατέρας των οικονομικών Άνταμ Σμιθ είχε τονίσει²⁴ στο έργο του «ο Πλούτος των Εθνών» την μεγάλη σημασία των παραθαλάσσιων και παραποτάμιων περιοχών ως κέντρα ανάπτυξης λόγω της δυνατότητας εμπορικών δραστηριοτήτων διαμέσου του υγρού στοιχείου. Ιδιαίτερα για την Μεσόγειο Θάλασσα ανέφερε ότι τα έθνη αναπτύχθηκαν γύρω από αυτήν γιατί η Μεσόγειος Θάλασσα προσφερόταν ιδιαίτερα λόγω των καλών γεωγραφικών και καιρικών συνθηκών ως ένα εξαιρετικό μέσο για την εξερεύνηση του κόσμου και τη δημιουργία εμπορικών σχέσεων.

Κατά τις τελευταίες δεκαετίες αρκετά λιμάνια σε διάφορες πόλεις του κόσμου εγκαταλείφθηκαν μετατρέποντας ένα σημαντικό μέρος τους σε ζώνες περιβαλλοντικής υποβάθμισης και οικονομικού μααρασμού. Έκτοτε έχουν αναληφθεί από τους αντίστοιχους δήμους σημαντικές πρωτοβουλίες αναζωογόνησης των περιοχών αυτών με βάση την βιώσιμη αστική ανάπτυξη και την μόχλευση της δημιουργικής βιομηχανίας. Λαμπρά παραδείγματα τέτοιων επιτυχημένων αναμορφώσεων είναι στη Βαρκελώνη (που θα αναφερθούμε εκτενέστερα παρακάτω), στο Λονδίνο, στο Ρότερνταμ, στο Κέιπ Τάουν, στη Νέα Υόρκη, στη Γιοκοχάμα, την Σιγκαπούρη και το Ελσίνκι.

Στην Ελλάδα η παραλιακή ζώνη των πόλεων λόγω της οικονομικής σπουδαιότητας που παρουσιάζει έχει αποτελέσει περιοχή σύγκρουσης συμφερόντων με συνέπεια να παρατηρείται έντονος χωρικός κατακερματισμός και αλόγιστη εκμετάλλευση των φυσικών πόρων. Οι αστικές αρχές έχουν τη δυνατότητα να αναμορφώσουν αυτές τις περιοχές χρησιμοποιώντας το χρηματοδοτικό εργαλείο της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Υπάρχουν και στην Ελλάδα επιτυχημένα παραδείγματα ανάπλασης παραλιακής ζώνης όπως στην περίπτωση της Νέας Παραλίας στη Θεσσαλονίκη. Το συγκεκριμένο βραβευμένο project των αρχιτεκτόνων Νικηφορίδη και Cuomo²⁵ ολοκληρώθηκε το 2013 δημιουργώντας ένα νέο αρχιτεκτονικό τοπόσημο για το παραλιακό μέτωπο που αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης για τους επισκέπτες και τους κατοίκους της συμπρωτεύουσας.

Εικόνα 1: παραδείγματα αναπλάσεων παραλιακών περιοχών

α. Hollywood Beach Florida



Πηγή: <http://www.floridashollywood.org/hollywoodbeachbroadwalk.aspx>

β. Νέα Παραλία Θεσσαλονίκης



Πηγή: <http://www.nikiforidis-cuomo.com/work/urban-design/3/1>

γ. παραλία της Βαρκελώνης (Barceloneta)



Πηγή: <http://www.broketourist.net/barceloneta-beach/>

2.2. Ο βιώσιμος τουρισμός ως βασικός παράγοντας ανάπτυξης των ακτών της Μεσογείου Θάλασσας

Η οικονομία στις ακτές της Μεσογείου θάλασσας εξαρτάται κατά σημαντικό μέρος από την τουριστική ανάπτυξη. Η περιοχή της Μεσογείου υποδέχεται πάνω από 255 εκατομμύρια τουριστών το χρόνο ή το 30% των τουριστικών αφίξεων παγκοσμίως και απολαμβάνει το 25% του εισοδήματος που απορρέει από τον παγκόσμιο τουρισμό²⁶. Όμως έχουν διαπιστωθεί σημαντικοί περιβαλλοντικοί και οικονομικοί κίνδυνοι που απορρέουν από την μαζική αστικοποίηση των παράκτιων περιοχών και την αλόγιστη χρήση των φυσικών πόρων. Ενδεικτικά θα αναφέρουμε ότι από τα 46.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής της Μεσογείου έχουν οικοδομηθεί τα 25.000 χιλιόμετρα λόγω της κατασκευής τουριστικών θερέτρων και εξοχικών κατοικιών. Παράλληλα έχουν εμφανιστεί και άλλα ζητήματα που πρέπει να επιλυθούν όπως είναι η διαχείριση των υδάτινων πόρων, των μετακινήσεων και των απορριμμάτων στις τουριστικές περιοχές. Σοβαρό πλήγμα για τον τουρισμό ορισμένων χωρών της Μεσογείου (πχ Τουρκία, Αίγυπτος, Γαλλία) αποτέλεσαν τα τρομοκρατικά χτυπήματα²⁷ και η πολιτική αστάθεια. Συνολικά για να υπάρξει βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη στην Μεσόγειο²⁸ πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η διαχρονική προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, η δίκαιη κατανομή του παραγόμενου πλούτου στις τοπικές κοινωνίες και η εξασφάλιση ασφάλειας και σταθερότητας..

2.3. Βασικές αρχές βιώσιμης αστικής ανάπλασης παραλιακών περιοχών ²⁹

Σύμφωνα με τις βασικές αρχές ανασχεδιασμού των παραλιακών αστικών περιοχών πρέπει να ακολουθεί τα εξής βήματα:

1. Σχεδιάζουμε καταρχήν τον δημόσιο χώρο.
-

Για το σχεδιασμό του παράκτιου δημόσιου χώρου πρέπει να δημιουργήσει ένα δίκτυο καλώς συνδεδεμένων, πολυχρηστικών δημόσιων χώρων. Με την αναζωογόνηση του δημόσιου χώρου επιτελείται το πρώτο βήμα για την προσέλκυση επενδύσεων.

2.Θέτουμε ως πρωταρχική προτεραιότητα το δημόσιο συμφέρον και στόχους που το εξυπηρετούν.

Η ανάπτυξη ιδιωτικών οικονομικών συμφερόντων πρέπει να υποτάσσονται και να προσαρμόζονται στο δημόσιο συμφέρον.

3.Χτίζουμε πάνω στην ήδη υπάρχουσα κατάσταση.

Λαμβάνουμε υπόψη βασικές υποδομές που υπάρχουν και είναι ανεκμετάλλευτες όπως βιομηχανικά κτίρια.

4.Δημιουργούμε ένα όραμα κοινότητας που πρέπει να εμπνεύσει το σύνολο των ενδιαφερόμενων μερών.

5.Συνδέουμε προορισμούς κατά μήκος του παράκτιου μετώπου δημιουργώντας μια ελκυστική διαδρομή.

6.Ενδυναμώνουμε τις δυνατότητες πρόσβασης ιδιαίτερα με δημόσια μέσα μεταφοράς.

7.Ισορροπούμε ανάμεσα στα περιβαλλοντικά οφέλη και τις ανθρώπινες ανάγκες.

2.4. Καλές πρακτικές βιώσιμης αστικής ανάπτυξης σε επίπεδο παραλιακών πόλεων

2.4.1. Η περίπτωση της Βαρκελώνης

Η Βαρκελώνη είναι από τις πόλεις πρωτοπόρους στην εφαρμογή στρατηγικών σχεδίων ανάπτυξης, καθώς έχει σχετική εμπειρία από το 1990. Το σχετικό σχέδιο, συνδεδεμένο με την είσοδο της Ισπανίας στην ΕΕ και με την ανάληψη από την πόλη της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων είναι γνωστό ως “Μοντέλο Βαρκελώνης”³⁰ ("The Barcelona model").

Το “Μοντέλο Βαρκελώνης” σηματοδότησε το πέρασμα από το μοντέλο των μικρού μεγέθους παρεμβάσεων και αναπλάσεων στο μοντέλο των μεγάλου μεγέθους επενδύσεων όχι μόνο από

δημόσιους ή δημοτικούς φορείς αλλά και από ιδιωτικούς φορείς. Έχουμε λοιπόν συγχρηματοδοτήσεις και συνεργασίες δημοσίων και ιδιωτικών κεφαλαίων, γεγονός που συνεπάγεται ότι η λήψη αποφάσεων γίνεται πλέον είτε αποκλειστικά από ιδιωτικούς φορείς είτε σε συνεργασία με το κράτος ενώ η διαχείριση της διαδικασίας γίνεται από ανεξάρτητες αρχές. Τα χαρακτηριστικά του μοντέλου είναι:

- α. η εφαρμογή του στρατηγικού σχεδιασμού
- β. η εισαγωγή της έννοιας του πολιτισμού ως μοχλού οικονομικής ανάπτυξης
- γ. η συμμετοχή του ιδιώτη επενδυτή στα έργα

Το συγκεκριμένο μοντέλο θεωρείται επιτυχημένο. Μάλιστα οι υποστηρικτές προτάσσουν ως κύριο επιχείρημα το γεγονός ότι οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις δεν περιήλθαν σε αχρησία μετά το τέλος των Ολυμπιακών αντίθετα με ότι συνήθως συμβαίνει .

Οι Ολυμπιακοί λοιπόν ήταν για την Βαρκελώνη μόνο η αφορμή. Οι στόχοι ήταν από την αρχή μακροπρόθεσμοι. Το ενδιαφέρον είναι ότι η Βαρκελώνη έχει ομοιότητες με την Καλαμάτα. Εκτός από τα προφανή κοινά στοιχεία εκείνο που πρέπει να τονιστεί είναι ότι η προκουμαία της χωρίζεται από την πόλη από το αυτοκινητόδρομο Β-10, όπως επίσης ότι το λιμάνι δεν χρησιμοποιείται και ήταν μια εγκαταλελειμμένη περιοχή με κενές αποθήκες, εργοστασιακά κτίρια και σιδηροδρομικές γραμμές.

Στην ανάπλαση που έγινε η προκουμαία ήταν το κλειδί και η ενοποίηση του λιμανιού και της θάλασσας με την πόλη ήταν ο στόχος ο οποίος επιτεύχθηκε. Το σχέδιο ήταν να εξασφαλιστεί η ανεμπόδιστη πορεία από την πόλη προς την θάλασσα και το αντίστροφο. Έτσι, έγιναν μια σειρά από επιτυχημένες παρεμβάσεις:

- 1.Ο αυτοκινητόδρομος Β-10 έγινε υπόγειος στο τμήμα που διανύει το λιμάνι
- 2.Η οδός La Rambla, πεζόδρομος πια, ενώνει τη θάλασσα με την πόλη
- 3.Μεταξύ των λιμανιών αναπτύχθηκαν νέες ακτές, γειτονιές και πάρκα
- 4.Η γέφυρα Rambla de Mar ενώνει την στεριά με τις αποβάθρες
- 5.Στο λιμάνι δημιουργήθηκε ένα εμπορικό κέντρο, ένα θέατρο και ένα εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων.

Το πετυχημένο μοντέλο της Βαρκελώνης συνεχίζεται και το 2000 όταν το Δημοτικό Συμβούλιο της Βαρκελώνης ενέκρινε την μετατροπή της εγκαταλελειμμένης βιομηχανικής ζώνης Poblenou σε πόλο έλξης για νέες δραστηριότητες. Το «22@Barcelona»³¹ όπως ονομάζεται αυτό το νέο μεγαλόπνοο σχέδιο δημιούργησε μια νέα συμπαγή πόλη, όπου οι πλέον καινοτόμες επιχειρήσεις, τα κέντρα έρευνας, κατάρτισης και μεταφοράς τεχνολογίας σε εγκαταστάσεις έκτασης 145.000 m², συνυπάρχουν με περιοχές κατοικίας (4.000 νέες επιδοτούμενες κατοικίες) και χώρους πρασίνου

(114.000 m²). Με αυτό τον τρόπο διατηρείται η βιομηχανική κληρονομιά η οποία αξιοποιείται με τον καλύτερο τρόπο για τη δημιουργία ενός νέου μοντέλου πόλης όπου συνυπάρχουν αρμονικά μικτές δραστηριότητες.

Ακόμα και σήμερα η πόλη αποτελεί πρότυπο στρατηγικού σχεδιασμού. Το 2010 διαμορφώνεται το σχέδιο " Vision Barcelona 2020"³² καθώς στις νέες οικονομικές συνθήκες που είχαν διαμορφωθεί παγκοσμίως διαπιστώθηκε η ανάγκη ενός νέου στρατηγικού σχεδίου με κύριο στόχο να γίνει η πόλη ηγέτιδα στην παγκόσμια οικονομία, ελκύνοντας κορυφαίες επιχειρήσεις και επενδύοντας στην παροχή εξειδικευμένων υπηρεσιών και σε παράγοντες αληθινής οικονομικής ανάπτυξης.

Στο πλαίσιο αυτό οι πυλώνες για την δημιουργία ανταγωνιστικής οικονομίας είναι:

- 1.σύγχρονα συστήματα εκπαίδευσης,
- 2.αξιόπιστο και ευέλικτο σύστημα διοίκησης με προσανατολισμό στην ανάπτυξη
- 3.προτεραιότητα στην κοινωνία των πολιτών
- 4.συνδιαχείριση των projects από ιδιώτες και εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα
- 5.διαμόρφωση συστήματος αξιών μέσα από την αξιοποίηση των τοπικών αντιλήψεων και παραδόσεων σε συνδυασμό με τα νέα ιδεολογικά ρεύματα , έτσι ώστε να εκφραστεί ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της πόλης.
- 6.Αξιοποίηση του brand name της πόλης έτσι ώστε να αποτελέσει πόλο έλξης των αρίστων σε όλους τους επαγγελματικούς χώρους.

Η Βαρκελώνη μιλάει την γλώσσα του μέλλοντος και θα μπορεί να διεκδικήσει τον τίτλο της έξυπνης πόλης : παντού υπάρχει wifi και η ενημερωτική ηλεκτρονική πύλη www.apps4bcn.cat παρέχει τις καλύτερες εφαρμογές πληροφόρησης για την πόλη όχι μόνο για τους τουρίστες αλλά και για τους κατοίκους.

Η Βαρκελώνη αποτελεί θετικό παράδειγμα για τις ελληνικές πόλεις που θα πρέπει να θέσουν τον στρατηγικό σχεδιασμό ως βασικό μέσο για την επίτευξη των στόχων της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Εάν θέλουμε να αντιμετωπίσουμε την κρίση πρέπει να θέσουμε ως στόχους την αειφορία σε επίπεδο κοινωνικο-οικονομικό αλλά και περιβαλλοντικό , την διαμόρφωση ενός μοντέλου ανάπτυξης που να συνδυάζει την παράδοση τόσο με την καινοτομία όσο και με τη γνώση και την αριστεία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Καλαμάτα

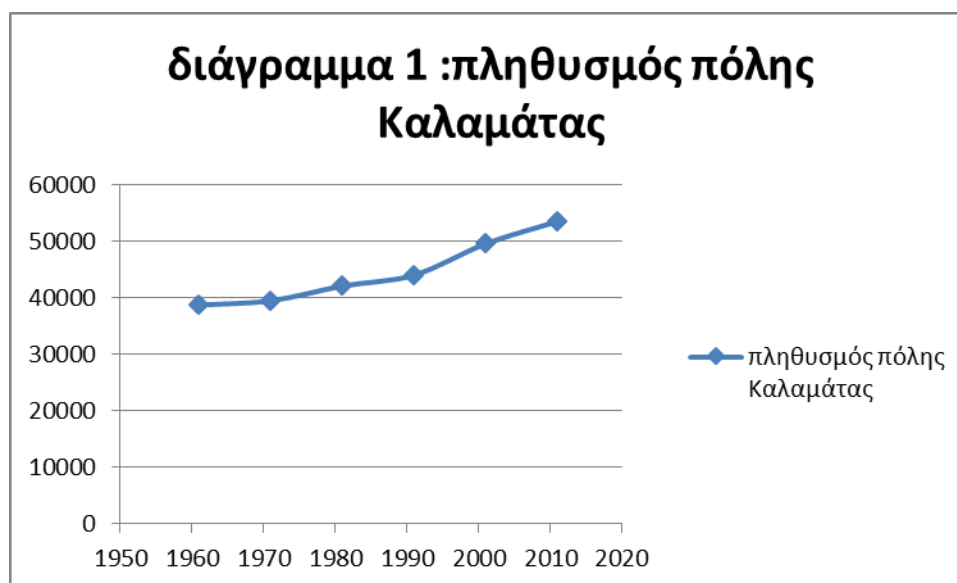
Εικόνα 2: Χάρτης Καλαμάτας



3.1. Πληθυσμός

Ο πληθυσμός του Δήμου Καλαμάτας παρουσιάζει αξιοσημείωτη σταθερότητα την τελευταία δεκαετία σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ. Αν όμως γίνει ανάλυση των στοιχείων ανά δημοτική ενότητα, ανά δημοτική κοινότητα και ανά τοπική κοινότητα τότε μπορεί εύκολα να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η πόλη της Καλαμάτας (Δ.Κ. Καλαμάτας) παρουσιάζει σημαντική αύξηση του πληθυσμού ενώ οι υπόλοιπες δημοτικές κοινότητες και η πλειονότητα των τοπικών κοινοτήτων (με εξαίρεση τις πεδινές τοπικές κοινότητες που βρίσκονται που λειτουργούν ως προάστια της πόλης) παρουσιάζει σημαντική μείωση του πληθυσμού. Η λογική εξήγηση αυτού του φαινομένου σχετίζεται με το φαινόμενο της αστυφιλίας σε επίπεδο δήμου Καλαμάτας ή νομού Μεσσηνίας.

Διάγραμμα 1: Πληθυσμός πόλης Καλαμάτας



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (<http://www.statistics.gr/>)

Πίνακας 3 : Μεταβολή Μόνιμου πληθυσμού 2001/2011

Περιοχή	2001	2011	Μεταβολή %
Δήμος Καλαμάτας	70.006	69.849	-0,22
Π.Ε. Μεσσηνίας	166.566	159.954	-3,97
Περιφέρεια Πελοποννήσου	597.622	577.903	-3,30
Σύνολο Χώρας	10.934.097	10.816.286	-1,08

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (<http://www.statistics.gr/>)

Πίνακας 4 : Μόνιμος Πληθυσμός κατά φύλο και πυκνότητα

Περιοχή	Σύνολο	Άρρενες	%	Θήλειες	%	Πυκνότητα κατοίκων ανά τετρ. χλ
Δήμος Καλαμάτας	69.849	34.690	49,6	35.229	50,4	158,63
Π.Ε. Μεσσηνίας	159.954	80.589	50,38	79.365	49,62	53,48
Περιφέρεια Πελοποννήσου	577.903	291.777	50,5	286.126	49,5	37,31
Σύνολο Χώρας	10.816.2	5.303.223	49,0	5.513.063	51,0	81,97

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (<http://www.statistics.gr/>)

Πίνακας 5: Διακύμανση πληθυσμού ανά δημοτικό διαμέρισμα

Δημοτικό Διαμέρισμα	Πραγματικός πληθυσμός						Μεταβολή Πληθυσμού (%)					
	1961	1971	1981	1991	2001	2011	61-71	71-81	81-91	91-01	01-11	61-11
Δ.Κ. Καλαμάτας	38.714	39.462	42.075	44.000	49.550	53.491	1,9	6,6	4,6	12,6	7,9	38,17
Τ.Κ. Αλαγονίας	859	541	406	410	360	179	-37	-25	-1	-12,2	-50,27	-79,16
Τ.Κ. Αντικαλάμου	323	285	281	345	541	543	-11,8	-1,4	22,8	56,8	0,36	68,11
Τ.Κ. Αρτεμισίας	512	291	240	339	310	148	-43,2	-17,5	41,3	-8,6	-52,25	-71,09
Τ.Κ. Ασπροχώματος	1.029	940	1.160	1.240	1.231	1.443	-8,6	23,4	6,9	-0,7	17,22	40,23
Δ.Κ. Βιζύνας	680	896	1.060	1.271	2.110	2.390	31,8	18,3	19,9	66	13,27	251,47
Τ.Κ. Ελαοχωρίου	696	562	488	352	385	274	-19,3	-13,2	-27,9	9,4	-28,83	-60,63
Τ.Κ. Καρβελίου	297	246	211	180	180	63	-17,2	-14,2	-14,7	0	-65	-78,78
Τ.Κ. Λαδά	292	218	192	231	223	131	-25,3	-11,9	20,3	-3,5	-41,25	-55,14
Τ.Κ. Λαϊκών	659	566	554	758	926	1.255	-14,1	-2,1	36,8	22,2	35,53	90,44
Τ.Κ. Μικράς Μαντινείας	207	212	301	606	688	711	2,4	42	101,3	13,5	3,34	243,48
Τ.Κ. Νεδούσης	408	229	180	206	158	130	-43,9	-21,4	14,4	23,3	-17,72	-85,78
Τ.Κ. Πηγών	239	142	115	149	103	87	-40,6	-19	29,6	-30,9	-15,53	-63,59
Τ.Κ. Σπερχειάς	778	621	627	554	855	825	-20,2	1	-11,6	54,3	-3,51	6,04
Δ.Ε. ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	45.693	45.211	47.890	50.641	57.620	61.670	-1,1	5,9	5,7	13,8	7,03	34,96
Π.Ε. ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	211.970	173.077	159.818	166.790	176.876	161.288	-18,3	-7,7	4,4	6	-8,81	-23,91
Π.ΕΡ. ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	668.323	581.997	577.030	607.428	638.942	584.989	-12,9	-0,9	5,3	5,2	-8,44	-12,47
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	8.388.553	8.768.641	9.740.417	10.259.900	10.964.020	10.940.777	4,5	11,1	5,3	6,9	-0,21	30,42

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (<http://www.statistics.gr/>)

3.2. Ιστορικά στοιχεία του Δήμου Καλαμάτας

Ο Δήμος Καλαμάτας με πληθυσμό 69.849 κατοίκους και έκταση 440,3 km², καταλαμβάνει το 15% των 2.991 km² της συνολικής επιφάνειας της Περιφερειακής Ενότητας Μεσσηνίας. Γειτνιάζει από τα ανατολικά με τις Δημοτικές Ενότητες Πελλάνας και Μυστρά του Δήμου Σπάρτης της Περιφερειακής Ενότητας Λακωνίας. Βόρεια με τη Δημοτική Ενότητα Φαλαισίας του Δήμου Μεγαλόπολης της Περιφερειακής Ενότητας Αρκαδίας, δυτικά με το Δήμο Οιχαλίας και το Δήμο Μεσσήνης και νότια με τη Δημοτική Ενότητα Αβίας του Δήμου Δυτικής Μάνης της Περιφερειακής Ενότητας Μεσσηνίας.

Το 1997 με το πρόγραμμα Καποδίστριας ο Δήμος Καλαμάτας διευρύνθηκε και συμπεριέλαβε 14 τοπικά διαμερίσματα. Το 2010 με την εφαρμογή του προγράμματος «Καλλικράτης», προέκυψε ο νέος Δήμος Καλαμάτας, που τον απαρτίζουν (ως δημοτικές του ενότητες) οι τέσσερις (4) τέως Δήμοι Άριος, Αρφαρών, Θουρίας και Καλαμάτας.

Η περιοχή, η οποία κατοικείται ήδη από τους προϊστορικούς χρόνους, χαρακτηρίζεται από ένα φυσικό υπόβαθρο εξαιρετικού κάλλους καθώς βρίσκεται στο μυχό του Μεσσηνιακού κόλπου με τον ορεινό όγκο του Ταυγέτου ανατολικά να την προστατεύει και από το βορρά καθορίζοντας το ιδιαίτερα ήπιο κλίμα. Παράλληλα με το φυσικό περιβάλλον η μακραίωνη ιστορία της πόλης με τις πολιτισμικές και οικονομικές δραστηριότητες των κατοίκων διαχρονικά αντανακλάται στο διαμορφωμένο πολιτισμικό περιβάλλον.

Κατά τη νεώτερη ιστορία η Καλαμάτα παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην Ελληνική Επανάσταση το 1821 με την συγκρότηση της Μεσσηνιακής Γερουσίας και την σύνταξη της Προκήρυξης της Μεσσηνιακής Γερουσίας την 23η Μαρτίου 1821 η οποία είναι γνωστή και ως «Προειδοποίησης προς τας Ευρωπαϊκάς Αυλάς». Δηλαδή, ξεκινά εδώ να οργανώνεται το νέο ελληνικό κράτος με αποτέλεσμα να αποκτήσει η πόλη ισχυρούς δεσμούς με την κεντρική εξουσία, γεγονός που δεν την βοήθησε καθώς η δυναμική που διαμορφώθηκε αναλώθηκε σε μικροπολιτικές τακτικές εξυπηρέτησης μικροσυμφερόντων χωρίς κανένα σχεδιασμό.

Αντίθετα το αποτύπωμα της περιόδου 1860-1914 παραμένει ισχυρό στην πόλη μέχρι και σήμερα. Πρόκειται για την περίοδο όπου το παγκόσμιο εμπόριο φιλελευθεροποιήθηκε και η Καλαμάτα έχοντας τα πλεονεκτήματα της γειννίασης με τον εύφορο κάμπο και τη θάλασσα, εξελίχθηκε σε μεγάλο παραγωγικό, εξαγωγικό, εμπορικό και οικονομικό κέντρο. Ακριβώς αυτή την εποχή έχουμε σημαντικά δημόσια και δημοτικά έργα που καθορίζουν την εικόνα της πόλης έως και σήμερα. Το πρώτο Γυμνάσιο - σημερινό Δημοτικό Ωδείο- οι ιεροί ναοί της Υπαπαντής του Σωτήρος, του Αγίου Ιωάννη του Προδρόμου και του Αγίου Νικολάου Φλαρίου καθώς και διάφορα νεοκλασικά κτήρια χτίζονται αυτή την περίοδο ενώ ιδρύονται δημόσια και ιδιωτικά σχολεία, λέσχες, σωματεία και θέατρα. Η Καλαμάτα συνδέεται σιδηροδρομικώς με την Αθήνα, λαμβάνονται αντιπλημμυρικά έργα για την προστασία από τον ποταμό Νέδοντα, και κατασκευάζεται το λιμάνι (1882 -1901). Οι πολυσύχναστες περιοχές βρίσκονται κάτω από το κάστρο αλλά η πόλη αυξάνει τον πληθυσμό της και αρχίζει να αναπτύσσεται νότια προς τη θάλασσα. Το 1860 ιδρύθηκε ο οικισμός Νέαι Καλάμαι στην παραλία. Η επέκταση αυτή οδηγεί σε έργα υποδομής όπως η κατασκευή της επαρχιακής οδού Καλαμάτας – Νησίου, της λεωφόρου Παραλίας – Καλαμών (Αριστομένουσ), της δημοτικής οδού Παραλίας – Καλαμών (Φαρών) και γεφυριών.

Κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου η δυναμική της πόλης μειώνεται όπως και ο πληθυσμός της, λόγω της μεταναστευτικής ροής προς την Αμερική παρά την εσωτερική μετανάστευση και την έλευση των προσφύγων από τη Μικρά Ασία. Όμως για την στέγαση των προσφύγων η πόλη επεκτάθηκε και δημιουργήθηκαν σταδιακά από το 1914 και 1968 προσφυγικοί συνοικισμοί στις θέσεις Κορδία, Ανάληψη, Άγιος Ιωάννης Αβραμιού, Ανατολική Παραλία, Φυτειά, Αγ. Κωνσταντίνος Συντάγματος, Αγία Τριάδα, Πλεύνα και Νησάκι.

Κατά τη διάρκεια του 2ου παγκοσμίου πολέμου η πόλη καταλαμβάνεται από τα γερμανικά στρατεύματα στις 28 Απριλίου 1941 έπειτα από μάχη με σφοδρούς βομβαρδισμούς της Καλαμάτας, και στην συνέχεια υφίσταται όλες τις συνέπειες της γερμανικής κατοχής. Η πόλη απελευθερώθηκε στις 6 Σεπτεμβρίου του 1944 και έκτοτε παρά τις προσπάθειες για την αποκατάσταση της

οικονομικής της ευρωστίας δεν επανήλθε ποτέ στην παλιά της ακμή. Ακόμη χειρότερα την εικοσαετία 1960-1980 έχουμε αποβιομηχάνιση της Καλαμάτας καθώς σταματούν την λειτουργία τους οι μονάδες Εργοστάσιο Οίνων και Οινοπνευμάτων, Γεωργική Βιομηχανία, Κυλινδρόμυλοι Μεσσηνίας «Ευαγγελίστρια», Βιομηχανία επεξεργασίας αγροτικών προϊόντων κτλ.

Χωροταξικά πάντα παραμένει ισχυρός ο άξονας Κάστρο – λιμάνι, με μετατόπιση από την πλατεία 23ης Μαρτίου και εστίαση γύρω από το Σιδηροδρομικό Σταθμό και την Πλατεία Βασιλέως Γεωργίου Β΄, η οποία προβλεπόταν από το Π.Σ. του 1905 αλλά ολοκληρώθηκε το 1939. Τη δεκαετία του '80 δημιουργούνται νέοι θεσμοί στον πολιτισμό ενώ η δημοτική αρχή παρεμβαίνει καθοριστικά στη διάσωση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς επιλογή που δικαιώθηκε στο πέρασμα του χρόνου. Έτσι έχουμε τη δημιουργία του Δημοτικού Περιφερειακού Θεάτρου Καλαμάτας (1982) και της Δημοτικής Επιχείρησης Πολιτιστικής Ανάπτυξης (1985) με τομείς Χορού, Εικαστικών και Μουσικής, όπως και την αναπαλαίωση παραδοσιακών κτιρίων.

Γεγονός όμως καθοριστικό για την πορεία της πόλης ήταν οι σεισμοί του 1986 τους οποίους ακολούθησαν η αναθεώρηση του Ρυμοτομικού Σχεδίου και το πρόγραμμα «ανασυγκρότησης της πόλης», που οδήγησαν στην απονομή, το 1991, του βραβείου αστικού σχεδιασμού από την ΕΟΚ και του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Πολεοδόμων. Στο πλαίσιο αυτό κατασκευάστηκαν το πάρκο σιδηροδρόμων, το δυτικό κέντρο, το ανατολικό κέντρο, η μαρίνα (σε μια πετυχημένη μεταμόρφωση της δυτικής υποβαθμισμένης παραλίας) κλπ.

Τα τελευταία χρόνια σημαντικά έργα είναι η δημιουργία θεσμών όπως το Διεθνές Φεστιβάλ Χορού (1995), η ανέγερση του Μεγάλου Χορού και η πρόσφατη δημιουργία της περιφερειακής οδικής αρτηρίας.

3.3. Πολεοδομική οργάνωση³³

Η πολεοδομική οργάνωση της πόλης της Καλαμάτας βασίζεται στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του 1986 (υπουργική απόφαση 27549/934 4)4)86, ΦΕΚ 281 /10)4)86) όπως τροποποιήθηκε με την υπουργική απόφαση 80370/5435 1)9)92, ΦΕΚ 1293 /11)12)92. Το γενικό πολεοδομικό σχέδιο

Καλαμάτας Γ.Π.Σ. '86 έχει ακόμη και σήμερα τον πιο καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της πόλης καθώς έχει θέσει τα θεμέλια μιας ορθής πολεοδομικής οργάνωσης της πόλης της Καλαμάτας.

Το νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλαμάτας (ΓΠΣ 2011), όπως εγκρίθηκε με την υπ' αριθμόν 1015/29)3)11 Απόφαση Γενικού Γραμματέα Αποκεντρωμένης διοίκησης Πελοποννήσου) Δυτικής Ελλάδας και Ιονίων Νήσων (ΦΕΚ 77/3)5)2011), αποτελεί τη συνέχεια του προηγούμενου ΓΠΣ '86 και καλύπτει όλη την έκταση της η Δημοτικής Ενότητας Καλαμάτας όπως προέκυψε από το Νόμο 2539 του 1997 “Καποδίστριας”. Το ΓΠΣ του 2011 έρχεται να συμπληρώσει τους αρχικούς στόχους και τις κατευθύνσεις του σχεδίου του ΓΠΣ του 1986 :

1. Καθορίζει την οργάνωση των χρήσεων γης στον εξωαστικό χώρο
2. Δημιουργεί προϋποθέσεις για την ένταξη οικονομικών δραστηριοτήτων
3. Προστατεύει το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

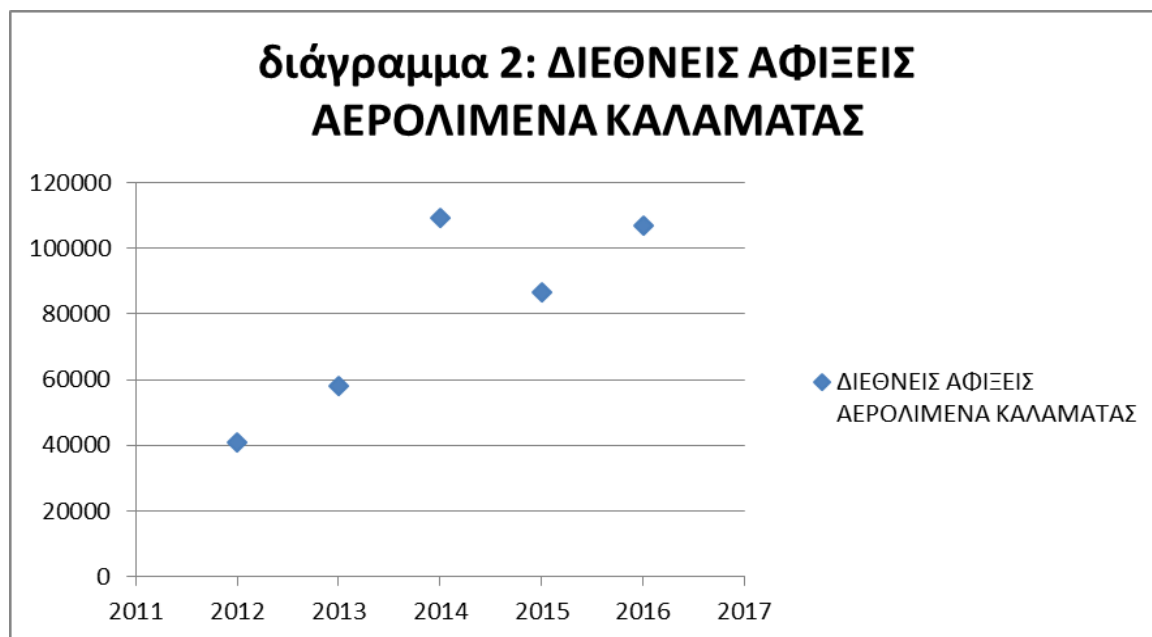
3.4. Τουρισμός

Η Μεσσηνία και η Καλαμάτα ειδικότερα αποτελούσαν ανέκαθεν τουριστικό προορισμό. Το μέγεθος της τουριστικής κίνησης όμως ήταν πολύ χαμηλότερο σε σχέση με τις δυνατότητες της περιοχής. Τα τελευταία χρόνια σημειώνεται συνεχής αύξηση των επισκεπτών που επιλέγουν τη Μεσσηνία για τις διακοπές τους και βασικοί λόγοι που συνετέλεσαν σε αυτό είναι:

1. Άρση της απομόνωσης

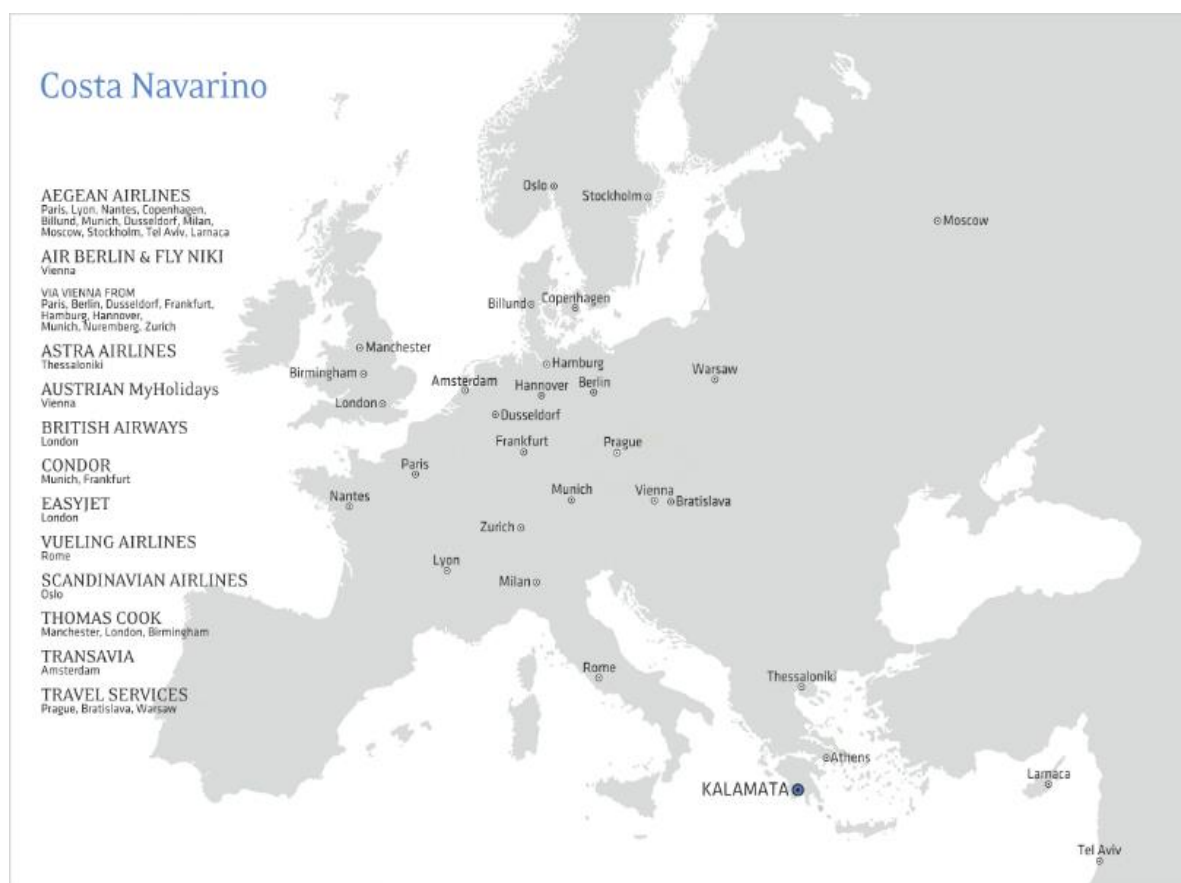
Με την ολοκλήρωση του εθνικού αυτοκινητοδρόμου Αθήνα-Καλαμάτα δίνεται η δυνατότητα στους κατοίκους του λεκανοπεδίου της Αθήνας να επισκεφτούν σε σύντομο χρονικό διάστημα και με ασφάλεια την Καλαμάτα. Παράλληλα παρατηρείται μια σημαντική διαχρονική αύξηση των διεθνών αφίξεων στον αερολιμένα της Καλαμάτας. Έτσι έχουμε αύξηση κατά 23% των διεθνών αφίξεων το 2016 σε σχέση με το 2015³⁴ (διάγραμμα 2). Παράλληλα το αεροδρόμιο της Καλαμάτας έχει τακτική απευθείας σύνδεση με μεγάλο αριθμό ευρωπαϊκών πόλεων κατά τη διάρκεια μια 5 εκτεταμένης τουριστικής περιόδου που ξεκινά από τον Μάρτιο και τελειώνει τον Οκτώβριο).

Διάγραμμα 2: Αεροπορικές αφίξεις Αερολιμένα Καλαμάτας



Πηγή SETE(<http://sete.gr/el/statistika-vivliothiki/statistika/>)

Διάγραμμα 3: Απευθείας τακτικές αεροπορικές συνδέσεις του αεροδρομίου της Καλαμάτας



Πηγή: <http://www.romanoscostanavarino.com/en/accessibility>

2. Πραγματοποίηση σημαντικών τουριστικών επενδύσεων στην Καλαμάτα και στην Μεσσηνία γενικότερα.

Σημαντικές τουριστικές επενδύσεις έχουν γίνει το τελευταίο διάστημα στην Μεσσηνία που έχουν δώσει σημαντική ώθηση στην τουριστική «βιομηχανία» της περιοχής. Ειδικότερα στις μονάδες καταλυμάτων σημειώθηκε πραγματικά σημαντική αύξηση στο νομό μετά το 2009 με επενδύσεις σε κύρια ξενοδοχειακά καταλύματα, στην ανώτατη κατηγορία των 5 αστερών και με στόχο την λειτουργία όλο τον χρόνο. Η αρχή έγινε με την κατασκευή το 2010 του Costa Navarino στην περιοχή Ρωμανός στην Πύλο, ενώ στην περιοχή της Καλαμάτας είναι χαρακτηριστικό ότι τα τελευταία τέσσερα χρόνια λειτούργησαν το ξενοδοχείο 5 αστερών Horizon Blu στην παραλιακή οδό της Καλαμάτας και το ξενοδοχείο 4 αστερών Mantinia Bay στην περιοχή Μικρή Μαντίνεια του Δήμου Καλαμάτας. Τέλος μέσα στο 2017 αναμένεται η λειτουργία του πολυτελούς Grace Hotel στη Βελίκα Μεσσηνίας.

Μελετώντας τα δεδομένα των πινάκων 6 και 7 (πηγή ΕΛΣΤΑΤ) από το 2009 και σε σχέση με τα δεδομένα του έτους αυτού παρατηρούμε: Στην κατηγορία των ξενοδοχείων 5 αστερών το 2009 υπήρχε ένα στη Μεσσηνία, το 2010 τρία, το 2012 τέσσερα, το 2013 πέντε και το 2015 επτά. Αντίστοιχα, στην ίδια κατηγορία, τα δωμάτια από 252 που υπήρχαν το 2009 αυξήθηκαν σε 1.301

έως το 2015, και οι κλίνες από 497 σε 3.013. Μικρότερη αλλά σταθερή αύξηση διαπιστώνεται στα ξενοδοχεία 4 και 3 αστέρων, ενώ στις μικρότερες κατηγορίες η κατάσταση παραμένει σχεδόν η ίδια.

Για όλα συνολικά τα κύρια ξενοδοχειακά καταλύματα, ανεξάρτητα από κατηγορία, από το 2009 έως το 2015 αυξήθηκαν οι μονάδες από 130 σε 147, τα δωμάτια από 3796 σε 5123 και οι κλίνες από 7924 σε 10348.

Πίνακας 6: Ξενοδοχειακές υποδομές στην Μεσσηνία το 2009 και το 2015 στις κατηγορίες 5*,4*,3*

	5* (2009)	5*(2015)	%	4*(2009)	4*(2015)	%	3*(2009)	3*(2015)	%
Μονάδες	1	7	600	9	13	44	35	45	29
Δωμάτια	252	1.301	416	598	677	13	1.161	1.404	21
Κλίνες	497	3.013	506	1.202	1.375	14	2.213	2.663	20

Πηγή ΕΛΣΤΑΤ

Πίνακας 7: Ξενοδοχειακές υποδομές στην Μεσσηνία το 2009 και το 2015 (σύνολο)

	σύνολο 2009	Σύνολο 2015	%
Μονάδες	130	147	13
Δωμάτια	3.796	5.123	35
Κλίνες	7.294	10.348	42

Πηγή ΕΛΣΤΑΤ

Ειδικά για την Καλαμάτα όπως φαίνεται στους πίνακες 8 και 9 παρατηρείται σημαντική αύξηση των ξενοδοχειακών υποδομών όσον αφορά τις υψηλές κατηγορίες (5*, 4*) ενώ στις υπόλοιπες κατηγορίες η κατάσταση παραμένει στάσιμη.

Πίνακας 8 : Ξενοδοχειακές υποδομές στην Καλαμάτα το 2009 και το 2017 ανά κατηγορία

	5*(2009)	5*(2017)	4*(2009)	4*(2017)	3*(2009)	3*(2017)	2*(2009)	2*(2017)	1*(2009)	1*(2017)
αριθμός	0	1	6	8	4	4	10	10	4	4
δωμάτια	0	38	537	568	142	142	338	338	47	47
κλίνες	0	90	1097	1157	288	288	669	669	79	79

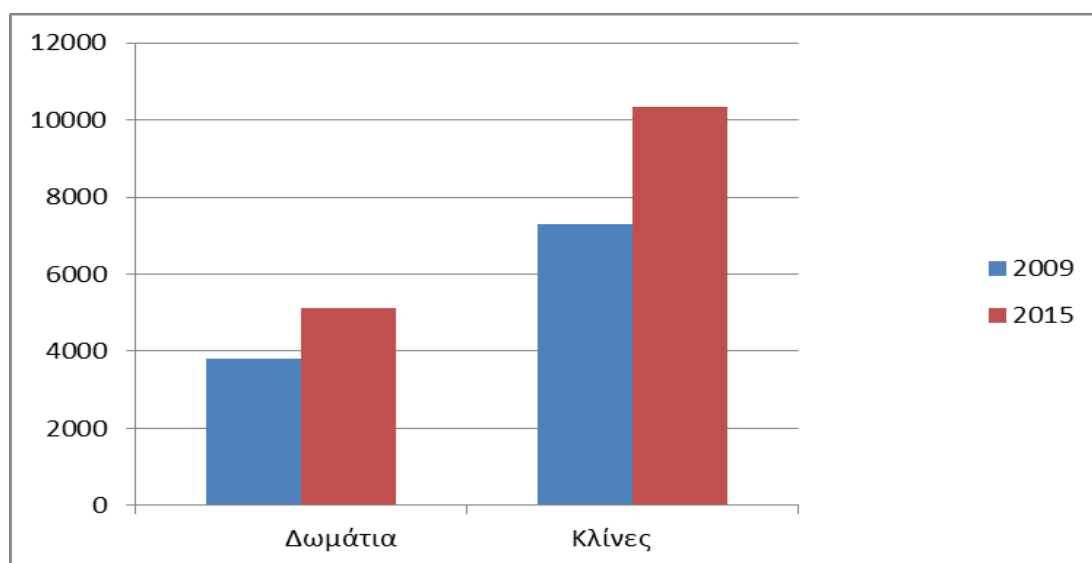
Πηγή: Ένωση Ξενοδόχων Μεσσηνίας

Πίνακας 9: Ξενοδοχειακές υποδομές στον Δήμο Καλαμάτας το 2009 και το 2017(σύνολο)

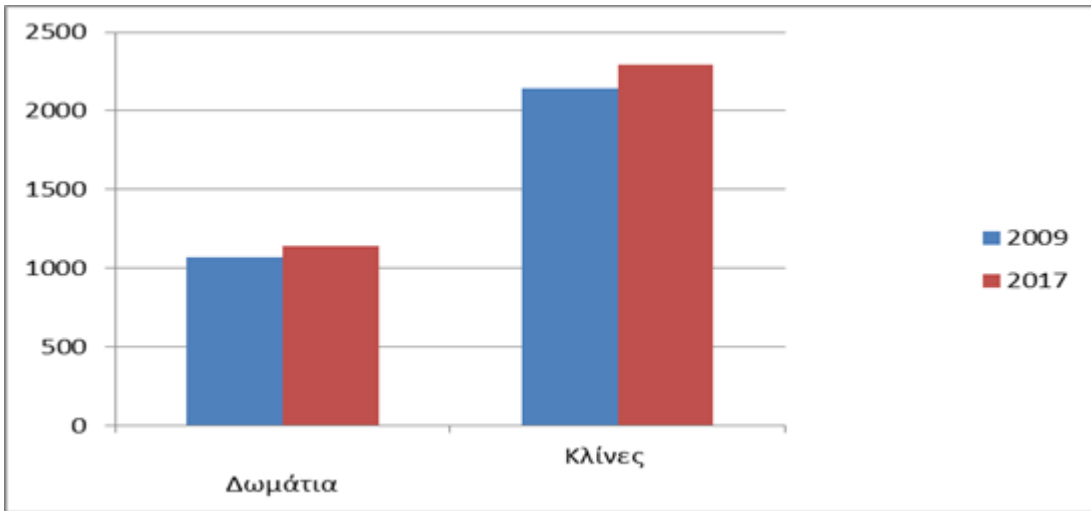
	2009	2017	%
ΣΥΝΟΛΟ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ:	25	28	12
ΣΥΝΟΛΟ ΔΩΜΑΤΙΩΝ:	1071	1140	6
ΣΥΝΟΛΟ ΚΛΙΝΩΝ:	2146	2296	7

Πηγή: Ένωση Ξενοδόχων Μεσσηνίας

Διάγραμμα 4: Ξενοδοχειακές υποδομές στην Μεσσηνία



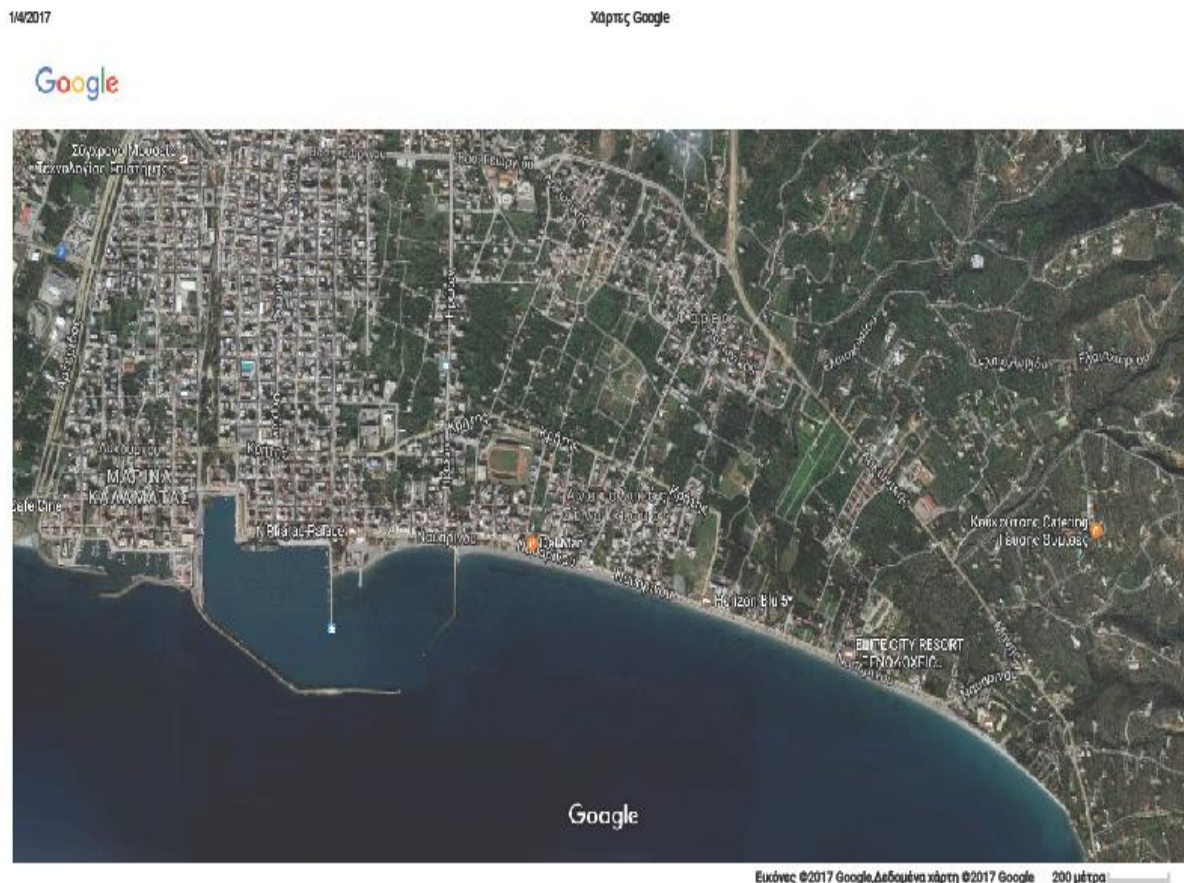
Διάγραμμα 5: Ξενοδοχειακές υποδομές στην Καλαμάτα



3.5. Παραλιακή ζώνη

3.5.1. Παρούσα κατάσταση

Εικόνα 3: Δορυφορική φωτογραφία της Παραλίας της Καλαμάτας



<https://www.google.gr/maps/@37.0260119,22.1292972522m/data=!3m1!1e3>

1/1

Πηγή: google maps

Στα όρια του Δήμου Καλαμάτας περιλαμβάνεται μια μεγάλη ακτογραμμή που φτάνει τα 10,3 χιλιόμετρα. Η σημερινή κατάσταση της παραλιακής ζώνης της Καλαμάτας παρουσιάζει μεγάλη ετερογένεια. Λόγω των ιδιαίτερων τοπικών χαρακτηριστικών της διακρίνεται στις ακόλουθες ακτές:

1. Ανατολική Καλαμάτα – Βέργα 2.600 μέτρων
2. Αγριλιά (Βέργα – Αλμυρός) 660 μέτρων

3.Μικρή Μαντίνεια	785 μέτρων
4.Δυτική Καλαμάτα	260 μέτρων
5.Ανάληψη – Αεροπορία	6.000 μέτρων

Η περιοχή μελέτης θα είναι η Ανατολική Παραλία με ιδιαίτερη έμφαση στο τμήμα από την οδό Ηρώων έως το ξενοδοχείο Φιλοξένια.

Κύρια χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης είναι:

A. Κυκλοφοριακά δεδομένα

1.Η ανατολική παραλιακή οδός (οδός Ναυαρίνου) είναι σημαντικός -διπλής κατεύθυνσης- οδικός άξονας της πόλης που συνδέει την Καλαμάτα με τους γειτονικούς παραλιακούς οικισμούς Βέργα, Μικρή Μαντίνεια και την Μάνη.

2. Ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες παρουσιάζει αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο για την εξυπηρέτηση των παραθεριστών – λουόμενων αλλά και των διερχόμενων.

3. Με την πρόσφατη ολοκλήρωση της κατασκευής του περιμετρικού δακτυλίου Καλαμάτας γίνεται ευρεία παράκαμψη της οδού Ναυαρίνου

4. Υπάρχει μια αστική γραμμή ΚΤΕΛ που εξυπηρετεί την πρόσβαση στην Ανατολική Παραλία

B.Αιγιαλός

Στην περίπτωση της Ανατολικής Παραλίας της Καλαμάτας παρατηρείται το φαινόμενο της υπερεκμετάλλευσης του αιγιαλού και της παραλίας με ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων και μόνιμων κατασκευών που αλλοιώνουν τον κοινόχρηστο χαρακτήρα της παραλίας και υποβαθμίζουν το προσφερόμενο τουριστικό προϊόν. Για το θέμα αυτό -που αφορά αρκετές παραλιακές περιοχές της χώρας- έχει αποφανθεί το Συμβούλιο Επικρατείας³⁵ (ΣΤΕ 3944/2015). Συγκεκριμένα απαγορεύει ουσιαστικά την χρήση μόνιμων κατασκευών στον αιγιαλό γιατί αυτές αλλοιώνουν τον κοινόχρηστο χαρακτήρα του και την φυσιογνωμία του τοπίου ενώ επιτρέπει μόνο ελαφρές και μη μόνιμες κατασκευές, όπως λ.χ. θαλάσσια μέσα αναψυχής, ομπρέλες και τροχήλατα αναψυκτήρια για την εξυπηρέτηση των λουομένων.

Γ. Πεζοδρόμια

Το νότιο παραλιακό πεζοδρόμιο που εφάπτεται του αιγιαλού είναι σε καλή λειτουργική κατάσταση εξυπηρετώντας εν μέρει τις ανάγκες μετακίνησης και περιπάτου. Όμως κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού παρατηρείται έντονο το φαινόμενο του κορεσμού λόγω του σχετικά μικρού πλάτους.

Το βόρειο πεζοδρόμιο της παραλιακής δεν είναι σε καλή λειτουργική κατάσταση (κατεστραμμένο ή ανύπαρκτο σε αρκετά σημεία) και δεν εξυπηρετεί τις ανάγκες μετακίνησης.

Δ. Θαλάσσιο περιβάλλον

Η συγκεκριμένη παραλία (παραλία Ανάστασης) έχει κερδίσει κατ' επανάληψη τη «Γαλάζια Σημαία»³⁶ γιατί πληροί αυστηρά κριτήρια που σχετίζονται με: 1. Περιβαλλοντική εκπαίδευση και πληροφόρηση 2. Ποιότητα νερών κολύμβησης 3. Περιβαλλοντική διαχείριση 4. Ασφάλεια, ναυαγοσωστικά, πρώτες βοήθειες, υπηρεσίες και εγκαταστάσεις σύμφωνα με την Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης (ΕΕΠΦ) η οποία από το 1992 είναι ο εθνικός χειριστής του προγράμματος "Γαλάζια Σημαία".

Εικόνα 4: Δορυφορική φωτογραφία τμήματος της Ανατολικής Παραλίας της Καλαμάτας



<https://www.google.gr/maps/@37.0242402,22.1212098,178a,35y,90h,39.5111data=!3m1!1e3>

1/1

Πηγή: google maps

3.5.2. SWOT ανάλυση

Στην συνέχεια θα παρουσιάσουμε μια SWOT ανάλυση για την ανατολική παραλία της Καλαμάτας ως τουριστικός προορισμός. Κατά την ανάλυση SWOT μελετώνται τα δυνατά (Strengths) και αδύνατα (Weaknesses) σημεία της συγκεκριμένης περιοχής, καθώς και οι ευκαιρίες (Opportunities) και οι απειλές (Threats) που υπάρχουν. :

- Strengths/ Δυνατά Σημεία
 - Μεγάλη αμμουδιά σε μήκος και πλάτος

- Εύκολα προσβάσιμη με αστική συγκοινωνία
 - Παρουσία ειδικής ράμπας πρόσβασης για ατόμων με αναπηρία με την βοήθεια του SEATRAC που επιτρέπει την αυτόνομη πρόσβαση στην θάλασσα με μηχανισμό αποτελούμενο από ράγες σταθερής τροχιάς μέσα στις οποίες ένα ειδικά διαμορφωμένο κάθισμα μπορεί να κινηθεί μέσα και έξω από το νερό.
 - Καθαρή και οργανωμένη παραλία που βραβεύεται με γαλάζια σημαία τα τελευταία χρόνια
 - Διαθέτει φυσικό κάλλος καθώς οι πρόποδες του Ταυγέτου σμίγουν με το γαλάζιο της θάλασσας
 - Έχει αναπτυχθεί επαρκής αριθμός καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος καφέ και εστιατόρια δίπλα στην παραλία που μπορεί να απολαύσει ο επισκέπτης
 - Η Καλαμάτα είναι ένα από τα ελάχιστα αστικά κέντρα της χώρας με καθαρή θάλασσα κατάλληλη για μπάνιο. Αυτό είναι ένα στοιχείο το οποίο πρέπει να εκμεταλλευτούμε στο έπακρο.
 - Διοργάνωση ναυταθλητικών αγώνων στον υγρό στίβο του Μεσσηνιακού Κόλπου
 - Έντονη πολιτιστική δραστηριότητα στην πόλη της Καλαμάτας καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου
 - Διεθνές Φεστιβάλ Χορού Καλαμάτας³⁷ κάθε χρόνο στα μέσα του καλοκαιριού
- Weaknesses Αδύνατα Σημεία
 - Μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος που δεν μπορεί να αντέξει η οδός Ναυαρίνου που οδεύει παράλληλα στην αμμουδιά .
 - Μειωμένη οδική ασφάλεια στην παραλιακή οδό που καθημερινώς διέρχονται λουόμενοι.
 - Δυσκολία στην εξυπηρέτηση των επισκεπτών που θα ήθελαν να απολαύσουν τον περίπατό τους στην παραλία καθώς τα πεζοδρόμια είναι μικρά και εξυπηρετούν παράλληλα και ποδηλατόδρομο, κάτι που αυξάνει τον κίνδυνο ατυχημάτων
-

- Έλλειψη σκίασης στα πεζοδρόμια καθώς δεν υπάρχει επαρκής φυτοκάλυψη που να διασφαλίζει τον άνετο περίπατο των επισκεπτών κατά τη διάρκεια της ημέρας
- Λίγες υποδομές φιλοξενίας των επισκεπτών καθώς ενώ οι επισκέπτες αυξάνονται με ταχείς ρυθμούς, δεν υπάρχει αντίστοιχη αύξηση στην ανοικοδόμηση ξενοδοχείων που θα μπορούσαν αν διαθέσουν τις απαιτούμενες κλίνες για φιλοξενία των επισκεπτών
- Υπερεκμετάλλευση του αιγιαλού με την χρήση μόνιμων κατασκευών, οι οποίες πέρα από την αλλοίωση που επιφέρουν στη μορφολογία του αιγιαλού, συνδέονται με δραστηριότητες (bar-αναψυκτήρια) μη συμβατές με το χαρακτήρα και τον προορισμό του αιγιαλού, ως κοινόχρηστου φυσικού αγαθού.
- Απουσία ικανού αριθμού κλινών σε ξενοδοχεία ή ενοικιαζόμενες τουριστικές κατοικίες
- Αεροδρόμιο Καλαμάτας οριακή λειτουργία λόγω της ύπαρξης ενός μόνο αεροδιαδρόμου
- Opportunities/ Ευκαιρίες
 - Αξιοποίηση των ιδανικών κλιματολογικών συνθηκών για τουρισμό θαλάσσιας αναψυχής για τουλάχιστον 6 μήνες τον χρόνο
 - Επέκταση της παραλιακής ζώνης στην ανεκμετάλλευτη δυτική παραλία
 - Πεζοδρόμηση της παραλιακής οδού προσφέροντας μεγαλύτερο χώρο στους λουόμενους και στους πεζούς.
 - Μετατροπή διαμερισμάτων της περιοχής σε τουριστικές κατοικίες
 - Ανάπτυξη Τουρισμός κρουαζιέρας, Στόχευση: Home port το λιμάνι της Καλαμάτας
- Threats/ Απειλές
 - Λόγω της εύκολης πρόσβασης των κατοίκων του λεκανοπεδίου υπάρχει ο κίνδυνος μαζικής τουριστικής «επέλασης» κατά την διάρκεια του θέρους ή τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες εξαντλώντας τις δυνατότητες της πόλης και υποβαθμίζοντας το τουριστικό προϊόν.

- Λόγω της κλιματικής αλλαγής , του φαινομένου του θερμοκηπίου υπάρχει η πιθανότητα περαιτέρω ανόδου της στάθμης της θάλασσας με συνέπεια την καταστροφή μεγάλου μέρους της παραλίας
 - Πιθανότητα θαλάσσιας ρύπανσης λόγω των εισερχομένων στο Λιμένα Καλαμάτας εμπορικών σκαφών
 - Η απότομη ανάπτυξη/ κατασκευή τουριστικών υποδομών, λόγω της αύξησης της ζήτησης που αναμένεται, οι οποίες αν δεν πραγματοποιηθούν κάτω από έναν συνολικό στρατηγικό σχεδιασμό αξιοποίησης της παραλίας, μπορεί να προκαλέσουν προβλήματα και υποβάθμιση της περιοχής.

 - Ασταθές πολιτικο-οικονομικό περιβάλλον που δυσχεραίνει την χάραξη μακροπρόθεσμης στρατηγικής
 - Τουρισμός κρουαζιέρας στην Καλαμάτα άμεσα εξαρτώμενος από την σταθερότητα της Τουρκίας³⁸ η οποία αποτελεί βασικό σταθμό στις κρουαζιέρες στο Ανατολικό Αιγαίο
-

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Βιώσιμη αστική ανάπτυξη για την Καλαμάτα

4.1 Κριτήρια επιλεξιμότητας της πόλης της Καλαμάτας για την υλοποίηση σχεδίου ΒΑΑ με βάση τους κανονισμούς της ΕΕ και το ΕΣΠΑ 2014-2020³⁹

Ο δήμος Καλαμάτας είναι ο μεγαλύτερος σε πληθυσμό δήμος της Περιφέρειας Πελοποννήσου και συνιστά μια λειτουργική περιοχή με πληθυσμό 69.149 κατοίκων και έχει τεράστια συμβολή στο ΑΕΠ και στην συνολική απασχόληση της Περιφερειακής Ενότητας Μεσσηνίας και της Πελοποννήσου γενικότερα. Σύμφωνα με το Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης - ΕΣΠΑ 2014-2020 «Σε κάθε Περιφέρεια, το πλήθος των στρατηγικών ΒΑΑ θα οριστεί ανάλογα με τη βαρύτητα του αστικού πληθυσμού και τη συμμετοχή των αστικών δραστηριοτήτων στο ΑΕΠ της και στη συνολική απασχόληση. Σημαντικός στόχος είναι, μεταξύ άλλων, η κάλυψη -με στρατηγικές ΒΑΑ- των αστικών κέντρων, που έχουν λειτουργική περιοχή με πληθυσμό άνω των 70.000 κατοίκων». Συνεπώς η Καλαμάτα πληροί τις προϋποθέσεις για να επιλεγεί για την υλοποίηση του σχεδίου ΒΑΑ.

Σύμφωνα με την «Πρόσκληση προς Αστικές Αρχές για την υποβολή προτάσεων Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΒΑΑ), στο πλαίσιο του ΕΠ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ 2014-2020 » οι περιοχές παρέμβασης αναφέρονται σε:

Α. Περιοχές εφαρμογής Ρυθμιστικού Σχεδίου ή περιοχές που έχουν προσδιοριστεί ως περιοχές παρεμβάσεων αστικής ανασυγκρότησης στα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, στα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια ή σε Σχέδια Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης, κατά την κείμενη ελληνική νομοθεσία.

Β. Περιοχές όπου ορίζονται με βάση τα όρια Δημοτικής Ενότητας ή όρια Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου ή Ρυθμιστικού Σχεδίου και ο πληθυσμός τους ξεπερνά τους 10.000 κατοίκους

Γ. Περιοχές που αντιμετωπίζουν έντονες προκλήσεις: οικονομικές/ περιβαλλοντικές/ κλιματικής αλλαγής/ δημογραφικές/ λειτουργικής οργάνωσης της πόλης.

Δ. Περιοχές που περιλαμβάνουν ζώνες αποβιομηχάνισης, περιοχές που περισσότερο δοκιμάζονται από την οικονομική κρίση με τα συνακόλουθα φαινόμενα αστικής φτώχειας και υψηλών ποσοστών ανεργίας και κοινωνικού αποκλεισμού, ή περιοχές αλλαγών χρήσεων γης και αυθαίρετης δόμησης.

Ως κριτήρια επιλογής Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης αναφέρονται τα ακόλουθα: (Η Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης του ΕΠ Περιφέρειας Πελοποννήσου Πρόσκληση υποβολής προτάσεων για Στρατηγικές Ολοκληρωμένες Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Πελοποννήσου⁴⁰)

- A.1 Περιοχές με ιδιαίτερα οξυμένα οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα, στα οποία έχει συμβάλει η οικονομική κρίση.
- A.2 Περιοχές αυξημένης ανεργίας, χαμηλού εισοδήματος των κατοίκων, αστικής φτώχειας.
- A.3 Περιοχές υποβαθμισμένου φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, αλλαγών χρήσεων γης, αστικής διάχυσης.
- A.4 Περιοχές αστικής ή βιομηχανικής ρύπανσης, προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή.
- A.5 Περιοχές περιβαλλοντικής υποβάθμισης, έλλειψης ή υποβάθμισης πρασίνου και ελεύθερων χώρων για τους πολίτες (κοινόχρηστοι και κοινωφελείς).
- A.7 Περιοχές αποβιομηχάνισης, εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών/ βιοτεχνικών ζωνών, στο κέντρο ή στις παρυφές των πόλεων, εξαφάνισης παραγωγικών τομέων και δραστηριοτήτων, ή σε αυτές που φιλοξενούν φθίνουσες οικονομικές δραστηριότητες.
- A.8 Περιοχές όπου παρατηρούνται ελλείψεις κοινωνικών υποδομών, καθώς και δομών / υπηρεσιών, περιοχές συγκέντρωσης μειονεκτικών κοινωνικών ομάδων και φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού.
- A.9 Περιοχές ιδιαίτερου πολιτισμικού χαρακτήρα.
- A.10 Περιοχές που χαρακτηρίζονται από προβλήματα οργανικής σύνδεσης, προσβασιμότητας και εξυπηρέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων και του τοπικού πληθυσμού, του περιαστικού ή ευρύτερου αγροτικού χώρου.

4.2 Περιοχές παρέμβασης

Ο Δήμος Καλαμάτας, σε σχετική ανακοίνωσή του, έχει προτείνει ως περιοχές παρέμβασης

A. την παραθαλάσσια ζώνη από τον Κορδία μέχρι το ξενοδοχείο «Filoxenia» και σε βάθος μέχρι την Κρήτης. Η συγκεκριμένη περιοχή παρουσιάζει σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης γιατί με την κατάλληλη ανάπλαση μπορεί να μετατραπεί σε ένα σημαντικό πόλο έλξης τουριστών. Αυτή την στιγμή είναι κατακερματισμένη σε διάφορες χρήσεις, διαθέτει πεπαλαιωμένες υποδομές ενώ ο

έντονος κυκλοφοριακός φόρτος δημιουργεί προβλήματα οδικής ασφάλειας και υποβαθμίζει αισθητικά το προσφερόμενο τουριστικό προϊόν. Πληροί τα κριτήρια επιλογής Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Α1,Α3,Α4,Α5 και Α7.

Β.το ευρύτερο Ιστορικό Κέντρο, στο τμήμα του μεταξύ των οδών Αριστομένους, Παναγιώτη Καίσαρη, Φαρών, πλατεία Φραγκόλιμνας, Υπαπαντής, 23ης Μαρτίου, Αριστομένους. Η συγκεκριμένη περιοχή λόγω της οικονομικής κρίσης έχει περιορισμένες λειτουργικές αστικές υποδομές, περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό κλειστών καταστημάτων, εγκαταλειμμένων νεοκλασικών κτιρίων και θεωρείται ως η «πίσω αυλή» του κέντρου. Η ανάπτυξη της περιοχής τα τελευταία χρόνια ήταν γραμμική και βασιζόταν στην ανάπλαση μιας οδού της πεζοδρομημένης οδού Αριστομένους. Πληροί τα κριτήρια επιλογής Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης Α1,Α2,Α3,Α4,Α5, Α7,Α8,Α9.

Εικόνα 5: Περιοχές παρέμβασης της ΒΑΑ Καλαμάτας



Πηγή: www.kalamata.gr/BAA

4.3 Οι προτάσεις Δήμου Καλαμάτας για τη ΒΑΑ ⁴¹

Το σχέδιο βιώσιμης αστικής ανάπτυξης βρίσκεται στην φάση της διαβούλευσης. Έχουν γίνει 3 συναντήσεις – εργαστήρια για τις αντίστοιχες θεματικές ενότητες. Οι προτάσεις της δημοτικής αρχής παρουσιάζονται στα κείμενα που ακολουθούν. Το σχέδιο βιώσιμης αστικής ανάπτυξης βρίσκεται στην φάση της διαβούλευσης. Έχουν γίνει 3 συναντήσεις – εργαστήρια για τις αντίστοιχες θεματικές ενότητες. Οι προτάσεις της δημοτικής αρχής παρουσιάζονται στα κείμενα που ακολουθούν. Σε αυτό το σημείο να τονιστεί ότι την περίοδο συγγραφής της πτυχιακής ο Δήμος Καλαμάτας βρισκόταν στην πρώτη φάση της διαβούλευσης με κατατεθειμένες μόνο τις προτάσεις χωρίς να υπάρχει το στρατηγικό σχέδιο βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.

4.3.1 Θεματικό εργαστήριο Υποδομών, Περιβάλλοντος, Πολιτισμού

Ο Δήμος Καλαμάτας στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης για το πρόγραμμα Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη πρότεινε μια σειρά έργων που αφορούν την παραλιακή ζώνη και το ιστορικό κέντρο:

A. Παραλιακή ζώνη

- Ανάπλαση οδού Ναυαρίνου από οδό Τσαμαδού έως Βουλγαροκτόνου
- Διάνοιξη οδού Βουλγαροκτόνου από οδό Κρήτης έως οδό Κορώνης
- Αναβάθμιση ναυταθλητικών εγκαταστάσεων
- Διαμόρφωση παραθαλάσσιου μετώπου από «Πανελλήνιον» έως πλατεία Ανάστασης
- Βελτίωση οδού Πλαστήρα (πεζοδρόμια, ποδηλατόδρομοι, όμβρια, φωτισμός)
- Εκπόνηση μελέτης πολεοδόμησης και πράξης εφαρμογής περιοχής Κορδία Δυτικής Παραλίας
- Εκπόνηση μελέτης πολεοδόμησης και πράξης εφαρμογής επέκτασης Ανατολικής Παραλίας
- Βελτίωση ανατολικής εισόδου της πόλης – 1ης Επαρχιακής Οδού
- Βελτίωση χερσαίας ζώνης μαρίνας
- Κατασκευή ενυδρείου
- Ανάπλαση Δυτικής Παραλίας – Κορδία, σύμφωνα με το Master Plan της περιοχής
- Διασύνδεση δικτύων ποδηλατόδρομων στην ευρύτερη περιοχή του λιμανιού
- Δημιουργία αλιευτικού καταφυγίου στις εκβολές του ποταμού Άρι

- Εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρονικής πληροφόρησης πολιτών και επισκεπτών

B. Ιστορικό Κέντρο

- Αναδιάταξη / Αναδιοργάνωση πλατείας 23ης Μαρτίου
- Ανάπλαση πλατείας Υπαπαντής
- Επισκευή και επαναχρησιμοποίηση του κτηρίου του πρώην Γαλλικού Ινστιτούτου, ως μουσείο της πόλης της Καλαμάτας
- Επισκευή « Αχιλλείου»
- Επισκευή «Ηλέκτρας»
- Ανάδειξη Κάστρου Καλαμάτας (φωτισμός, περιβάλλον χώρος)
- Βιοκλιματική ανάπλαση τμήματος του Ιστορικού Κέντρου του Δήμου Καλαμάτας (ευρύτερη περιοχή πλατείας Μαυρομιχάλη)
- Εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρονικής πληροφόρησης πολιτών και επισκεπτών
- Δημιουργία συστήματος ψηφιακής ανάδειξης του πολιτιστικού αποθέματος της Καλαμάτας

Γ. Άλλες προτάσεις

- Ενεργειακή αναβάθμιση δημοτικών κτηρίων στις περιοχές παρέμβασης
- Δημιουργία «πράσινου δώματος» στο 1ο Δημοτικό Σχολείο Καλαμάτας.

4.3.2 Άμβλυση κοινωνικών ανισοτήτων

«Κύριοι στόχοι της Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Καλαμάτας είναι η αντιστροφή της κοινωνικής υποβάθμισης των περιοχών παρέμβασης, η ενίσχυση των ευπαθών κοινωνικών ομάδων και η άμεση αντιμετώπιση των κοινωνικών συνεπειών της κρίσης, με την ανασυγκρότηση των κοινωνικών υποδομών. Επίσης, θα υπάρξουν έμμεσες αλλά σημαντικές συμβολές στα κοινωνικά θέματα μέσω και των δράσεων των άλλων αξόνων προτεραιότητας (επιχειρηματικότητα, περιβάλλον), π.χ. μέσω της δημιουργίας θέσεων απασχόλησης (που θα αντιμετωπίσουν προβλήματα ανεργίας και φτώχειας) ή μέσω αναπλάσεων (σε περιοχές που έχουν και κοινωνικά προβλήματα).

Οι δράσεις κοινωνικού χαρακτήρα που θα χρηματοδοτηθούν από τη ΣΒΑΑ Καλαμάτας μπορούν να φθάσουν μέχρι 5.250.000 ευρώ, ανάλογα με το ενδιαφέρον που θα επιδειχθεί και την ποιότητα των έργων που θα προταθούν.

Οι δράσεις θα είναι τριών κατηγοριών:

- Ενεργητική ένταξη, μεταξύ άλλων και με σκοπό την προώθηση των ίσων ευκαιριών και της δραστηριότητας συμμετοχής και τη βελτίωση των δυνατοτήτων απασχόλησης (ποσό χρηματοδότησης 1.250.000 ευρώ)
- Κοινωνικοοικονομική ένταξη περιθωριοποιημένων κοινοτήτων, όπως οι Ρομά (ποσό χρηματοδότησης 625.000 ευρώ)
- Βελτίωση της πρόσβασης σε οικονομικά προσιτές, βιώσιμες και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υγειονομικής περίθαλψης και των κοινωνικών υπηρεσιών κοινής ωφέλειας (ποσό χρηματοδότησης 3.375.000 ευρώ).

Ενδεικτικές ενέργειες και παρεμβάσεις στο πλαίσιο καθεμιάς από τις πιο πάνω δράσεις είναι οι εξής:

Ενεργητική ένταξη, μεταξύ άλλων και με σκοπό την προώθηση των ίσων ευκαιριών και της δραστηριότητας συμμετοχής και τη βελτίωση των δυνατοτήτων απασχόλησης

- Συμβουλευτικές υπηρεσίες σε ανέργους από ειδικούς για κατάλληλες δεξιότητες που θα διευκολύνουν την απόκτηση εργασίας, και επαγγελματικός προσανατολισμός. Αυτό αφορά τόσο τους ανέργους γενικά, όσο και συγκεκριμένα τις ευπαθείς και τις ειδικές ομάδες που αναφέρονται πιο πάνω
- Χρηματοδότηση συμμετοχής σε σεμινάρια κατάρτισης για απόκτηση αναγκαίων δεξιοτήτων
- Κάλυψη του κόστους προσωρινής απασχόλησης ανέργων σε επιχειρήσεις, για να αποκτήσουν επαγγελματική εμπειρία (πρακτική άσκηση)
- Παροχή υπηρεσιών σε άτομα που έχουν την ευθύνη φροντίδας παιδιών σε νοικοκυριά που απειλούνται από φτώχεια ή/και κοινωνικό αποκλεισμό, με σκοπό τη βελτίωση των περιθωρίων απασχόλησής τους
- Μέτρα ενίσχυσης της διαχειριστικής ικανότητας και της ενθάρρυνσης της συμμετοχής των κοινωνικών εταίρων και της κοινωνίας, ούτως ώστε αυτοί να υποστηρίξουν ευπαθείς και ειδικές ομάδες.

Κοινωνικοοικονομική ένταξη περιθωριοποιημένων κοινοτήτων, όπως οι Ρομά

- Συμβουλευτικές υπηρεσίες και κάλυψη του κόστους προσωρινής απασχόλησης ανέργων σε επιχειρήσεις (όπως αναφέρονται και στην προηγούμενη δράση, αλλά στην παρούσα περίπτωση αποκλειστικά για τις ειδικές ομάδες του πληθυσμού)

Βελτίωση της πρόσβασης σε οικονομικά προσιτές, βιώσιμες και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών υγειονομικής περίθαλψης και των κοινωνικών υπηρεσιών κοινής ωφέλειας.

- Δημιουργία υποδομών προνοιακής, φροντίδας καθώς και διευκόλυνση της «διαπολιτισμικής μεσολάβησης» (π.χ. για Ρομά, μετανάστες) σε νοσοκομεία της Περιφέρειας
- Παροχή περίθαλψης (ενίσχυση κοινωνικών ιατρείων / γιατροί στο σπίτι). Αφορά κυρίως σε ιατρικές ενέργειες όπως: εμβολιασμοί παιδιών που ανήκουν σε πληθυσμιακές ομάδες που δεν έχουν πρόσβαση σε υπηρεσίες υγείας και κατ' οίκον παροχή υπηρεσιών αποκατάστασης σε άτομα με σοβαρά κινητικά προβλήματα
- Προγράμματα προαγωγής υγείας («Δίκτυο Προστασίας Υγείας του Πληθυσμού (health safety net)»)
- Ενίσχυση κέντρων παιδικής προστασίας για παιδιά που δεν έχουν οικογενειακό περιβάλλον και περιορισμένες δυνατότητες επαγγελματικής αποκατάστασης (Δράσεις αποϊδρυματοποίησης παιδιών)

Άλλες, ενδεικτικές δράσεις, που μπορούν να αποτελέσουν βάση συζήτησης ενόψει για την δημόσια διαβούλευση για ζητήματα κοινωνικής πολιτικής, είναι:

- Επέκταση λειτουργίας Δημοτικού Ιατρείου (παράρτημα Ρομά)
- Λειτουργία δομής επαγγελματικής κατάρτισης και προώθησης στην αγορά εργασίας των ΑμεΑ
- Ενίσχυση κοινωνικών δομών και προγραμμάτων του Δήμου (Δημοτικό Παντοπωλείο, Δημοτικό Συσσίτιο, Δημοτικό Ιατρείο, Δημοτικό - Κοινωνικό Φαρμακείο, Πρόγραμμα «Βοήθεια στο σπίτι», Πρόγραμμα Τηλεϊατρικής)
- Δημιουργία υπνωτηρίου
- Δημιουργία προγράμματος κοινωνικής ενσωμάτωσης ειδικών πληθυσμιακών ομάδων (απεξαρτημένοι, αποφυλακισμένοι, κ.λπ.).

Σημειώνεται, τέλος, ότι καταρχήν οι κοινωνικές δράσεις που θα χρηματοδοτηθούν από το ΠΕΠ Πελοποννήσου (με τα ποσά που έχουν αναφερθεί πιο πάνω) θα αφορούν στις δύο περιοχές παρέμβασης της ΣΒΑΑ (Ιστορικό Κέντρο και παραλιακή ζώνη), αλλά γίνεται προσπάθεια να υπάρξουν ορισμένες κοινωνικές δράσεις και στην υπόλοιπη πόλη. Αυτό μπορεί ενδεχομένως να γίνει από το Ε.Π. «Πελοπόννησος 2014 – 2020», αλλά πιθανότατα και από άλλες πηγές χρηματοδότησης. Συνεπώς, υπάρχει «προτεραιότητα» κοινωνικών προτάσεων για τις δύο περιοχές παρέμβασης, αλλά είναι αποδεκτές και επιθυμητές προτάσεις για την υπόλοιπη πόλη.

4.3.3 Ενίσχυση επιχειρηματικότητας

Η πρόταση του Δήμου Καλαμάτας, που αποτελεί αφετηρία διαλόγου και για την οποία ζητούνται απόψεις, ιδέες και κρίσεις εκ μέρους πολιτών και φορέων, έχει ως εξής:

Οι δράσεις επιχειρηματικότητας που θα χρηματοδοτηθούν στις δύο ΣΒΑΑ της Πελοποννήσου θα έχουν συνολική δημόσια δαπάνη 2 εκατ. ευρώ. Προσεγγιστικά, η ΣΒΑΑ Καλαμάτας θα λάβει περί

το 1,1 εκατ. ευρώ, αλλά αυτό δεν είναι απόλυτο και μπορεί να υπάρξει κάποια διαφοροποίηση, ανάλογα με το ενδιαφέρον που θα επιδειχθεί και την ποιότητα των έργων που θα προταθούν.

Οι δράσεις θα είναι δύο κατηγοριών.

ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Ενίσχυση μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (υφιστάμενων ήδη ή που θα ιδρυθούν) με απευθείας επιχορήγηση ή με φορολογική ελάφρυνση ή με αξιοποίηση άλλων χρηματοδοτικών εργαλείων (όπως πχ. το leasing, η επιδότηση κόστους θέσεων εργασίας ή η χρηματοδότηση επιχειρηματικού κινδύνου). Κάθε επιχείρηση θα ενισχύεται με ένα ποσό που θα είναι ένα τμήμα του συνολικού κόστους μιας ενέργειας της επιχείρησης που θα προωθεί την καινοτομία κ.λπ. Το υπόλοιπο τμήμα θα καταβάλλεται από την ίδια την επιχείρηση (σε κάθε περίπτωση, δηλαδή, η επιχείρηση θα διαθέσει και πόρους είτε καθαρά δικούς της είτε από τραπεζικό δανεισμό, τη λεγόμενη «μόχλευση»).

ΠΟΙΟΙ ΘΑ ΕΝΙΣΧΥΘΟΥΝ

Θα ενισχυθούν επιχειρήσεις που προωθούν την αξιοποίηση καινοτομιών ή έρευνας, π.χ. για τη δημιουργία νέων προϊόντων ή για τη βελτίωση της παραγωγικής διαδικασίας ή της εμπορίας των προϊόντων τους ή για τη μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης ή για την υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων είτε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αξιοποίηση τοπικών αγροτικών προϊόντων (όχι στην ίδια την αγροτική παραγωγή αλλά στη μεταποίηση, εμπορία κ.λπ.).

Τι μπορεί να ενισχυθεί:

- Εκπόνηση business plan
- Μελέτη αξιολόγησης της εμπορικότητας νέων προϊόντων και υπηρεσιών
- Αγορά και εγκατάσταση εξοπλισμού (μηχανήματα, υπολογιστές κ.λπ.), κατασκευή εγκαταστάσεων, άδειες / δικαιώματα
- Τεχνική ή/ και επιστημονική υποστήριξη για εισαγωγή νέων μεθόδων οργάνωσης – διοίκησης βιομηχανικού σχεδιασμού, κ.ά.
- Mentoring
- Προωθητικές ενέργειες (προβολή κ.λπ.)
- Πιλοτική παραγωγή συγκεκριμένης ποσότητας για συγκεκριμένο χρόνο
- Δαπάνες κατοχύρωσης / τροποποίηση πατεντών ή/ και πνευματικής ιδιοκτησίας
- Δαπάνες σχεδιασμού και πιστοποίησης προϊόντων / υπηρεσιών
- Δαπάνες Πληροφορικής/ Τηλεπικοινωνιών, προμήθειας λογισμικού.

Ενδεικτικά, τα ποσά της ενίσχυσης θα είναι της τάξης των 20 έως 50 χιλ. ευρώ ανά επιχείρηση.

ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Δημιουργία ενός μηχανισμού για την υποστήριξη των επιχειρήσεων (υπαρχουσών και μελλοντικών) της Καλαμάτας.

Στην περίπτωση αυτή δε θα ενισχυθούν μεμονωμένες επιχειρήσεις, αλλά η δημιουργία του πιο πάνω μηχανισμού από κάποιον κατάλληλο φορέα.

Θα ενισχυθεί τόσο η ίδρυση του μηχανισμού (π.χ. αναγκαίες μελέτες κ.λπ.) όσο και η λειτουργία του για (ενδεικτικά):

- την ενημέρωση επιχειρήσεων και ενδιαφερομένων, κινητοποίηση, μόχλευση, στήριξη
- τη βοήθεια σε ιδρυτικές διαδικασίες προς επιχειρήσεις και συνεχή υποστήριξη με κατάλληλο προσωπικό
- την παροχή μόνιμου κέντρου εξυπηρέτησης ενδιαφερομένων και ωφελουμένων.

Είναι αναγκαίο να τεκμηριωθεί ότι ο μηχανισμός θα μπορεί να είναι βιώσιμος και μετά τη λήξη του ΕΣΠΑ 2014-2020.

Πέραν του πιο πάνω μηχανισμού, θα μπορούσε να προταθεί ενδεχομένως κάτι παρόμοιο με τα εξής:

- η δημιουργία «θερμοκοιτίδας» (incubator) για νέες επιχειρήσεις
- η δημιουργία Δομής Τουριστικής Ανάπτυξης Προορισμού
- η δημιουργία μηχανισμού Διαχείρισης Ροών Επισκεπτών, π.χ. από κρουαζιερόπλοια (Smart Tourism)–Πιλοτική Διαχείριση Ροών Επισκεπτών (προσέλκυση, φυσική διαχείριση / μετακίνηση / καθοδήγηση μέσω apps, social media κ.λπ.)
- η δημιουργία και στήριξη «Venture Labs» για την προσέλκυση, διασπορά και υποστήριξη μικροχρηματοδοτήσεων, με στόχο την προώθηση και χρηματοδότηση καινοτομιών

Άλλες, ενδεικτικές, δράσεις, που είναι δυνατόν να αποτελέσουν βάση συζήτησης για ζητήματα επιχειρηματικότητας και ανάπτυξης, είναι:

- Αξιοποίηση της «Σχολής Παπαφλέσσα» για τη δημιουργία θερμοκοιτίδας στήριξης της επιχειρηματικότητας
- Υποστήριξη των τοπικών επιχειρήσεων με σκοπό την προβολή και προώθηση των τοπικών προϊόντων στις αγορές του εξωτερικού
- Ανάπτυξη δράσεων γυναικείας επιχειρηματικότητας
- Ανάπτυξη δράσεων επιχειρηματικότητας ΑμεΑ
- Ενίσχυση επιχειρήσεων για τη δημιουργία υποδομών προσβασιμότητας ΑμεΑ

- Ενίσχυση επιχειρήσεων που ασχολούνται με τη διαχείριση του περιβάλλοντος και την ανάπτυξη συστημάτων
- Ενίσχυση καινοτόμων επιχειρήσεων.

4.4 Συμπληρωματικές προτάσεις πάνω στο προτεινόμενο σχέδιο παρέμβασης του Δήμου Καλαμάτας

Συμπληρωματικές προτάσεις- βελτιωτικές παρατηρήσεις πάνω στον αρχικό καμβά θα μπορούσαν να λειτουργήσουν όσον αφορά τον τομέα των υποδομών εντοπίζονται στα ακόλουθα σημεία:

1. Επιλέγονται δύο διαφορετικές περιοχές παρέμβασης λειτουργικά και γεωγραφικά ασύνδετες δηλαδή η περιοχή του ιστορικού κέντρου και η περιοχή της παραλίας. Είναι αναγκαίο να συμπεριληφθεί στο πρόγραμμα βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και ο ποταμός Νέδοντας ο οποίος συνδέει τις δύο περιοχές, διασχίζει την πόλη από το βορρά έως το νότο και μπορεί να αποτελέσει μια εκτεταμένη ζώνη πρασίνου η οποία θα περιλαμβάνει την περιοχή Natura (φαράγγι Νέδοντα) και το περιβαλλοντικό πάρκο της κοίτης του Νέδοντα.
2. Είναι αναγκαία η εκπόνηση ενός μεσοπρόθεσμου στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης (πχ Καλαμάτα 2030) όπου θα εμπεριέχει όλες τις διεκδικήσεις της πόλης ανεξάρτητα από την χρηματοδότηση.
3. Επιλέγονται έργα αποσπασματικά που θα έχουν τοπικό θετικό αντίκτυπο χωρίς να δίνεται η δυνατότητα ώθησης της τοπικής ανάπτυξης μέσα από τα πολλαπλασιαστικά οφέλη μιας ολοκληρωμένης ανάπτυξης.
4. Στα προτεινόμενα έργα περιλαμβάνονται πολεοδομικές μελέτες και διανοίξεις δρόμων που κανονικά θα πρέπει να είχαν ήδη προηγηθεί πριν το πρόγραμμα ΒΑΑ.
5. Η χρηματοδότηση της κατασκευής του ενυδρείου μπορεί να γίνει με μόχλευση ιδιωτικών κεφαλαίων και όχι από το Δήμο Καλαμάτας μέσω του προγράμματος ΒΑΑ.
6. Διαφαίνεται ο κίνδυνος τσιμεντοποίησης της παραλιακής ζώνης με την κατασκευή νέων ναυταθλητικών εγκαταστάσεων και την ανάπλαση χερσαίας παραλιακής ζώνης με την μορφή εκτεταμένων πλακοστρώσεων που αλλοιώνουν το φυσικό τοπίο.
7. Πρέπει να αντιμετωπιστεί η παραλία της Καλαμάτας ως σύνολο και να προτιμηθεί η διενέργεια διεθνούς αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για την βιώσιμη αστική ανάπτυξη της παραλιακής ζώνης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. Πρόταση για σχέδιο βιώσιμης αστικής ανάπτυξης της Καλαμάτας

5.1. Προτάσεις αξιοποίησης του ΕΣΠΑ από τον Δήμο Καλαμάτας ανάλογα με τους θεματικούς στόχους⁴²

Στο ΕΣΠΑ έχουν καθορισθεί 11 θεματικοί στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν, οι οποίοι αναλύουν περαιτέρω τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2020. Για την επίτευξη των στόχων αυτών, έχουν σχεδιαστεί τα επιχειρησιακά προγράμματα. Όλα τα έργα που μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το ΕΣΠΑ, θα πρέπει να εντάσσονται σε κάποιο από τα επιχειρησιακά προγράμματα που έχουν σχεδιαστεί και να συμμετέχουν στην επίτευξη των θεματικών αυτών στόχων.

Οι θεματικοί στόχοι (ΘΣ) που αφορούν την τοπική αυτοδιοίκηση μαζί με τις αντίστοιχες ενδεικτικές προτάσεις αξιοποίησης του νέου ΕΣΠΑ από το Δήμο Καλαμάτας τις οποίες καταθέσαμε στη δημόσια διαβούλευση αναφέρονται στο κείμενο που ακολουθεί:

ΘΣ 2: Βελτίωση της πρόσβασης, της χρήσης και της ποιότητας των τεχνολογιών των πληροφοριών και των επικοινωνιών. Στο στόχο αυτό εντάσσονται έργα που έχουν :

- Εφαρμογή για ηλεκτρονικές συναλλαγές του δημότη με τις υπηρεσίες του Δήμου.
- Εφαρμογή ηλεκτρονικής δημοκρατίας με την ενεργή συμμετοχή του πολίτη (Ηλεκτρονικές Δημοσκοπήσεις, Ηλεκτρονικά Αιτήματα και τις Ηλεκτρονικές Διαβουλεύσεις)
- ΘΣ 4: Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς για έργα που αφορούν σε :
 - Χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (πχ φωτοβολταϊκά πάνελ) και ενεργειακή εξοικονόμηση στα δημοτικά κτίρια, σχολεία και αθλητικούς χώρους με αυξημένες ενεργειακές ανάγκες (πχ δημοτικό κολυμβητήριο Καλαμάτας).
 - Βιώσιμη αστική κινητικότητα: Ηλεκτροκίνηση μέσω σταθερής τροχιάς στις αστικές και περιφερειακές μεταφορές (πχ. Προαστιακός σιδηρόδρομος) Διασύνδεση μέσω μαζικής μεταφοράς και ενίσχυση των ήπιων μορφών μεταφοράς (πχ ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων).
- ΘΣ 5: Προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων και συνδέεται με :
 - Στήριξη επενδύσεων για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, συμπεριλαμβανομένων των βασιζόμενων στο οικοσύστημα προσεγγίσεων (αποκατάσταση δασών στον Ταΰγετο, πρόληψη πυρκαγιών)

- Προαγωγή επενδύσεων για την αντιμετώπιση ειδικών κινδύνων, εξασφάλιση ανθεκτικότητας στις καταστροφές και ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης καταστροφών.
- Ενίσχυση του ρόλου της πολιτικής προστασίας σε επίπεδο δήμου με ολοκληρωμένη στρατηγική αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών (διαχείριση κινδύνων πλημμυρών, σεισμών, ανθεκτική πόλη κλπ)
- ΘΣ 6: Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων, με υλοποίηση έργων που αφορούν:

- Στερεά απόβλητα : ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης απορριμμάτων με διαλογή στην πηγή, κομποστοποίηση των οργανικών, ανακύκλωση και μείωση του υπολείμματος.

Αυτό το σύστημα διαχείρισης απορριμμάτων θα έχει προοπτική το 2020 το ποσοστό ανάκτησης στα αστικά απόβλητα από 18% να αυξηθεί σε 68%, το ποσοστό ανακύκλωσης από 30% να αυξηθεί στο 54% και το ποσοστό αστικών αποβλήτων που οδηγούνται σε ταφή να μειωθεί από 82% στο 32%.

- Διαχείριση λυματολάσπης βιολογικού καθαρισμού. Με αυτό το πρόγραμμα μπορεί να γίνει η αποτελεσματική διαχείριση της λυματολάσπης του βιολογικού καθαρισμού Καλαμάτας (περιοχή Ασπροχώματος) και η απορρύπανση της συγκεκριμένης περιοχής.

- Ορθή διαχείριση υδατικών πόρων (πηγές Πηδήματος, Αγίου Φλώρου, Ταΰγετος). Εξασφάλιση ποιοτικού πόσιμου ύδατος, αναβάθμιση αγωγών ύδρευσης, αντικατάσταση σωλήνων αμιαντοσιμέντου.

- Διατήρηση, προστασία, προαγωγή και ανάπτυξη της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς (περιβαλλοντικά πάρκα πχ ποταμού Άρι, κοιλάδας Νέδοντα, αρχαιολογικοί χώροι πχ αρχαίας Θουρίας, Ακοβιτικών, αποκατάσταση και ανάδειξη παραδοσιακών μονοπατιών π.χ. στον Ταΰγετο, τη Βέργα και εκσυγχρονισμός δημοτικών κατασκηνώσεων πχ κατασκηνώσεις Αγίας Μαρίνας).

- Προστασία και αποκατάσταση της βιοποικιλότητας και του εδάφους και προαγωγής των υπηρεσιών των οικοσυστημάτων μέσω και του δικτύου NATURA 2000 και των «πράσινων» υποδομών.

- ΘΣ 9: Προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας και οποιονδήποτε διακρίσεων και εντάσσονται έργα:

- Επενδύσεων στις υποδομές υγείας και στις κοινωνικές υποδομές που συμβάλλουν στην εθνική, περιφερειακή και τοπική ανάπτυξη, στη μείωση των ανισοτήτων όσον αφορά την κατάσταση στον τομέα της υγείας, και την προώθηση της κοινωνικής ένταξης με τη βελτίωση της πρόσβασης σε υπηρεσίες κοινωνικού, πολιτιστικού και ψυχαγωγικού χαρακτήρα

- Κοινωνικών Δομών Άμεσης Αντιμετώπισης της Φτώχειας.

- Κέντρων Δημέρευσης και Ημερήσιας Φροντίδας Ατόμων με Αναπηρία.

- Πρωτοβάθμιου Συστήματος Φροντίδας Ηλικιωμένων και Δομών Στέγης Υποστηριζόμενης Διαβίωσης,

- Παροχής στήριξης για φυσική, οικονομική και κοινωνική αναζωογόνηση υποβαθμισμένων κοινοτήτων εντός αστικών και αγροτικών περιοχών.
- Επενδύσεων που θα πραγματοποιηθούν στο πλαίσιο στρατηγικών τοπικής ανάπτυξης με πρωτοβουλία των τοπικών κοινοτήτων
 - i. Ενεργός ένταξη, με σκοπό την προώθηση της ισότητας των ευκαιριών, και της ενεργούς συμμετοχής και της βελτίωσης της απασχολησιμότητας.
 - ii. Κοινωνικοοικονομική ενσωμάτωση περιθωριοποιημένων κοινοτήτων, όπως οι Ρομά.
- Προαγωγή της κοινωνικής επιχειρηματικότητας και της επαγγελματικής ένταξης σε κοινωνικές επιχειρήσεις καθώς και την προώθηση της κοινωνικής οικονομίας και της οικονομίας της αλληλεγγύης
- ΘΣ 11: Ενίσχυση της θεσμικής ικανότητας των δημόσιων αρχών και των φορέων καθώς και της αποτελεσματικής δημόσιας διοίκησης μέσω έργων :
 - Καταπολέμησης της γραφειοκρατίας και διασφάλισης της καλύτερης παροχής υπηρεσιών προς του πολίτες και τις επιχειρήσεις
 - Διοικητικής και οργανωτικής μεταρρύθμισης της τοπικής αυτοδιοίκησης
 - Απλούστευσης και ανασχηματισμού των διοικητικών διαδικασιών
 - Δια βίου μάθησης για κατάρτιση στα στελέχη της τοπικής αυτοδιοίκησης

5.2. Σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Αναπόσπαστο μέρος της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης αποτελεί το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η Καλαμάτα θα λάβει χρηματοδότηση 86.000 ευρώ από το Πράσινο Ταμείο για τη διενέργεια γενικής κυκλοφοριακής μελέτης.

5.2.1. Παρούσα κατάσταση

Η Καλαμάτα εξελίσσεται σε βασικό μητροπολιτικό κέντρο της νότιας Πελοποννήσου στο οποίο μετακινούνται καθημερινώς σημαντικός αριθμός κατοίκων και επισκεπτών. Η κυκλοφοριακή μελέτη για την πόλη της Καλαμάτας της δεκαετίας του 1980 που μερικώς εφαρμόστηκε χρειάζεται επικαιροποίηση γιατί έχουν δημιουργηθεί νέα κυκλοφοριακά δεδομένα μετά από τις εκτεταμένες αναπλάσεις-πεζοδρομήσεις στο κέντρο, την ολοκλήρωση του περιμετρικού δακτυλίου, την αύξηση της επισκεψιμότητας αλλά και την αύξηση της χρήσης του ΙΧ. Έτσι παρατηρείται έντονος κυκλοφοριακός φόρτος σε δρόμους που οδηγούν στο κέντρο σε ώρες αιχμής όλο το χρόνο ενώ το

καλοκαίρι η παραλιακή οδός (οδός Ναυαρίνου) παρουσιάζει έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση που υποβαθμίζει την παραλιακή ζώνη.

Παράλληλα η έλλειψη θέσεων στάθμευσης είναι ιδιαίτερα φανερή αφού δεν επαρκούν ούτε το δημοτικό πάρκινγκ στο Νέδοντα ούτε και οι θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης. Δυστυχώς τα τελευταία δέκα χρόνια καμία θέση στάθμευσης δεν δημιουργήθηκε στο κέντρο της πόλης ενώ η επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε πολλές οδικές αρτηρίες είχε κατά κύριο λόγο εισπρακτικό και όχι ανταποδοτικό χαρακτήρα.

Παράλληλα δεν ενισχύθηκαν οι εναλλακτικές μορφές μετακίνησης όπως είναι τα μέσα μαζικής μεταφοράς έτσι ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση στο κέντρο.

Επίσης οι υφιστάμενοι ποδηλατόδρομοι δεν εντάσσονται σε ένα λειτουργικό δίκτυο που θα ευνοεί τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων.

Παράλληλα δεν υπάρχουν διάδρομοι ασφαλούς πεζής μετακίνησης με την εξαίρεση του κέντρου λόγω προβληματικών ή ανύπαρκτων πεζοδρομίων σε πολλές οδούς.

Τέλος πρέπει ιδιαιτέρως να τονιστεί το ζήτημα της οδικής ασφάλειας καθώς παρατηρείται αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων στο Δήμο της Καλαμάτας.

Επίσης πρέπει να επισημάνουμε τις ανεπαρκείς θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ στην πόλη που επίσης δεν είναι σωστά χωροθετημένες.

5.2.2. Προτάσεις για το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας της Καλαμάτας

Δίνεται η δυνατότητα χρηματοδότησης κυκλοφοριακής μελέτης για την Καλαμάτα από το Πράσινο Ταμείο. Η συγκεκριμένη μελέτη δεν θα πρέπει να περιοριστεί στη διευθέτηση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων αλλά να επεκταθεί σε αυτό που ονομάζεται σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Δηλαδή αυτό που πρέπει να επιτευχθεί είναι η εύκολη μετακίνηση των πολιτών σε όλα τα μέρη της πόλης. Κάτι τέτοιο μπορεί να γίνει με τις ακόλουθες ενέργειες:

1. Ιεράρχηση του δικτύου σε βασικούς άξονες κυκλοφορίας και σε ζώνες ήπιας κυκλοφορίας
2. Τα μέσα μαζικής μεταφοράς μπορούν να παίξουν σημαντικό ρόλο στην μετακίνηση του πληθυσμού μέσα στην πόλη. Προτείνουμε:

A. Επέκταση της αστικής συγκοινωνίας σε όλες τις γειτονιές και συνοικίες της πόλης. Για παράδειγμα οι οδοί Ηρώων και Ακρίτα δεν καλύπτονται από αστική συγκοινωνία όπως και η Βέργα και η Μικρή Μαντίνεια. Το αστικό ΚΤΕΛ έχει καταθέσει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αναδιάρθρωσης και επέκτασης της αστικής συγκοινωνίας που έχει την σύμφωνη γνώμη των τοπικών κοινοτήτων.

B. Αναπροσαρμογή του στόλου της αστικής συγκοινωνίας με mini bus που είναι πιο ευέλικτα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε δυσπρόσιτες περιοχές.

Δ. Επαναλειτουργία προαστιακού σιδηροδρόμου με την μορφή ηλεκτροκίνητου ελαφρού τρένου (Light Rail System).

Ε. Συνδυασμένες μετακινήσεις δηλαδή να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις άμεσης συνεργασίας των μέσων μαζικής μεταφοράς (υπεραστικό και αστικό ΚΤΕΛ, προαστιακός σιδηρόδρομος) μεταξύ τους και με τα άλλα μέσα προς όφελος των πολιτών που μετακινούνται.

4. Δημιουργία λειτουργικού δικτύου ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων που θα ευνοούν την εναλλακτική μορφή μετακίνησης προς όλες τις κατευθύνσεις.

5. Δημιουργία υποδομών στάθμευσης περιφερειακά του κέντρου και στην παραλία

Καταρχήν απαιτείται καλύτερη διαχείριση των ήδη υπάρχουσών θέσεων στάθμευσης. Πέρα από την χρήση των καρτών τύπου «ξυστό», η πληρωμή των τελών στάθμευσης μπορεί να γίνει με «έξυπνο» τρόπο με τη χρήση της τεχνολογίας της κινητής τηλεφωνίας (πχ sms) για όσο διάστημα καταλαμβάνεται η θέση στάθμευσης. Επιπλέον με χρήση κατάλληλων «έξυπνων» συστημάτων, που έχουν αναπτυχθεί και εφαρμοστεί ήδη, θα μπορούσε να γίνει πιο αποτελεσματική η διαχείριση των θέσεων και εξυπηρέτηση των πολιτών μέσω ηλεκτρονικής ενημέρωσής τους για τις κενές θέσεις πάρκινγκ κοντά στην περιοχή που βρίσκονται, ώστε να αποφεύγεται ο κυκλοφοριακός φόρτος από οδηγούς που ψάχνουν για θέσεις παρκαρίσματος χωρίς αποτέλεσμα. Μια τέτοια συνδυαστική εφαρμογή θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και στην περίπτωση του δημοτικού πάρκινγκ του Νέδοντα απελευθερώνοντας υπαλληλικό δυναμικό που χρησιμοποιείται για την είσπραξη των τελών στάθμευσης.

Οι δυνατότητες δημιουργίας χώρων στάθμευσης στο πυκνοδομημένο κέντρο της πόλης είναι περιορισμένες μετά την ακύρωση κατασκευής υπογείου πάρκινγκ στη θέση «ουζάκια». Από την άλλη μεριά πρέπει να ευνοηθεί η χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς ή εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης έτσι ώστε η πρόσβαση στο κέντρο της πόλης να μη γίνεται με την χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου. Αντίθετα περιφερειακά του κέντρου μπορούν να δημιουργηθούν οργανωμένες

θέσεις στάθμευσης οι οποίες θα διευκολύνουν την πρόσβαση στο κέντρο με την χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς ή πεζή. Ιδιαίτερο πρόβλημα υπάρχει στην ανατολική πλευρά της πόλης γιατί όσοι έρχονται από αυτή την μεριά πρέπει να διασχίσουν το κέντρο της πόλης για να σταθμεύσουν στο δημοτικό parking του Νέδοντα.

Η παραλιακή ζώνη της Καλαμάτας αποτελεί μια ζώνη αναψυχής για τους κατοίκους αλλά και για τους επισκέπτες της πόλης. Είναι σημαντικό να δημιουργηθούν θέσεις στάθμευσης κοντά στην παραλία σε οικοπέδα τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν.

6. Αντιμετώπιση προβλημάτων οδικής ασφάλειας.

Η κυκλοφοριακή μελέτη μπορεί να εξασφαλίσει τις προϋποθέσεις οδικής ασφάλειας που θα οδηγήσουν στην μείωση των τροχαίων ατυχημάτων που συμβαίνουν στην πόλη. Συγκεκριμένα πρέπει να ληφθούν μέτρα για την δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας ιδιαίτερα σε κατοικημένες περιοχές, σε σχολεία, αθλητικά κέντρα ενώ παράλληλα πρέπει να βελτιωθούν οι οδικές υποδομές και συνθήκες σε κόμβους και οδούς που παρατηρούνται ατυχήματα.

7. Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ.

Οι θέσεις στάθμευσης των ατόμων με αναπηρία δεν επαρκούν στο κέντρο της πόλης και δεν έχουν σωστή χωροταξική κατανομή έτσι ώστε να διευκολύνεται η πρόσβαση των ΑΜΕΑ σε όλες τις περιοχές της πόλης. Είναι κοινωνικά αναγκαία η αύξηση και η καλύτερη χωροταξική κατανομή των θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ σε όλη την πόλη.

5.3. Προτεινόμενο σχέδιο για βιώσιμη αστική ανάπτυξη στην παραλία της Καλαμάτας

Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης για το πρόγραμμα Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη παρουσιάστηκαν σειρά προτάσεων, έργων και δράσεων. Μια από τις προτάσεις που κατατέθηκαν θα παρουσιαστεί και θα αξιολογηθεί στην συνέχεια.

5.3.1. Περιγραφή πρότασης⁴³

Οι αρχιτέκτονες Mario Gonzalez και Χριστίνα Μάλαμα παρουσίασαν μια προμελέτη για την βιοκλιματική ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Παραλίας Καλαμάτας στο πλαίσιο της

διαβούλευσης για το πρόγραμμα Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη. Στην συνέχεια παρουσιάζουμε το προσχέδιο του έργου και μια περίληψη των χαρακτηριστικών του.

Εικόνα 6: Χάρτης της Ανατολική Παραλία Καλαμάτας και η πρόταση πεζοδρόμησης της οδού Ναυαρίνου



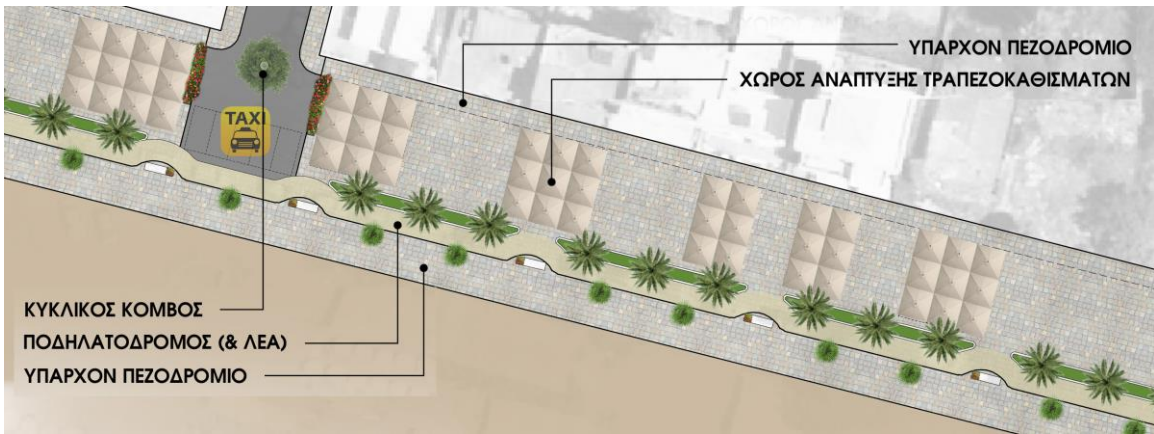
Πηγή : <http://www.mgx.com.gr/portfolio/πεζοδρόμηση-παραλίας-καλαμάτας/>

Εικόνα 7 : Φωτορεαλιστική απεικόνιση της πρότασης πεζοδρόμησης



<http://www.mgx.com.gr/portfolio/πεζοδρόμηση-παραλίας-καλαμάτας/>

Εικόνα 8: Σχεδιαγραμματική απεικόνιση της πρότασης πεζοδρόμησης



Πηγή:

<http://www.mgxm.gr/portfolio/πεζοδρόμηση-παραλίας-καλαμάτας/>

- Η Καλαμάτα είναι από τις ελάχιστες πόλεις της Ελλάδας που διαθέτει αξιοποιήσιμη παραλία από λουόμενους και μάλιστα με εξαιρετική αμμουδιά.
- Είναι αρκετά επίπεδη και επιτρέπει την κίνηση με ποδήλατο και τη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου.
- Ο αστικός ιστός κατά μήκος της παραλίας (στα σημεία που μελετάμε) είναι ήπιας πυκνότητας, γεγονός που επιτρέπει να αναπτυχθούν χώροι στάθμευσης για την αποσυμφόρηση του παραλιακού μετώπου.
- Η παραλία έχει ήδη χαρακτηριστεί ως φιλική από χρήστες ΑμΕΑ.

Παρόλα αυτά τους καλοκαιρινούς μήνες παρουσιάζεται κυκλοφοριακή συμφόρηση ενώ το παραλιακό μέτωπο πέραν της οδού Ηρώων δε χρησιμοποιείται ιδιαίτερα από πεζούς εφόσον το πεζοδρόμιο είναι στενό και μαζί με τους ποδηλάτες δεν προσφέρεται για άνετο περπάτημα και χαλάρωση. Είναι γεγονός ότι έχει δοθεί περισσότερη έμφαση στην πλευρά του λιμανιού παρόλο που μεταξύ της οδού Ηρώων και έως το τέλος της Ναυαρίνου βρίσκεται η εκτενέστερη αμμουδιά που εξυπηρετεί το μεγαλύτερο ποσοστό λουομένων.

Για αυτούς τους λόγους λοιπόν, και πάντα με γνώμονα τις απλές, εφαρμόσιμες και οικονομικές λύσεις προτείνεται: Η πεζοδρόμηση του παραλιακού μετώπου μεταξύ της οδού Ηρώων και Καρακούση (έξοδος Κρήτης).

- Η διατήρηση των υπαρχόντων πεζοδρομίων και ο ενδιάμεσος χώρος (παλιός ασφαλτοτάπητας) προτείνεται να αποδοθεί στην ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων και στη διάνοιξη ποδηλατοδρόμου και ζωνών πρασίνου.
- Με σημεία μεταφόρτωσης (κυκλικούς κόμβους) τα αυτοκίνητα θα έχουν εύκολη πρόσβαση στην παραλία χωρίς να παρενοχλούν ιδιαίτερα την κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων. Σε αυτά τα σημεία θα χωροθετούνται επίσης και πιάτσες ταξί για καλύτερη εξυπηρέτηση τόσο των επισκεπτών όσο και των οδηγών ταξί.

- Ο ποδηλατόδρομος έχει επαρκές πλάτος ώστε να δύναται να εξυπηρετήσει τη διέλευση οχημάτων εκτάκτου ανάγκης (π.χ. ασθενοφόρο) αλλά και οχημάτων τροφοδοσίας καταστημάτων σε συγκεκριμένες πρωινές ώρες.
- Η αξιοποίηση του δημοτικού χώρου στάθμευσης που ήδη υπάρχει στην παραλία και τη δημιουργία ενός ακόμα νέου χώρου σε κενά οικοπέδα που έχουν εντοπιστεί κατά μήκος της νοητής συνέχειας της οδού Σανταρόζα (λίγα μόλις μέτρα από την παραλία).

5.3.2. Αναμενόμενα οφέλη – Δείκτες αποτελέσματος

1. Αποκατάσταση της φυσικής ομορφιάς του τοπίου με αύξηση του δημόσιου χώρου για τους πεζούς, τους ποδηλάτες και τους λουόμενους
2. Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου λόγω της μείωσης των κυκλοφορούντων οχημάτων
3. Αύξηση της επισκεψιμότητας στην περιοχή, τόνωση της τοπικής επιχειρηματικότητας, ανάδειξη του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της Καλαμάτας
4. Μείωση του θορύβου στην ευρύτερη ζώνη της παραλίας
5. Ομοιόμορφη και με κανόνες ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων αφήνοντας τον αναγκαίο χώρο για τις υπόλοιπες δραστηριότητες (σύμφωνα με την απόφαση του ΣτΕ και του Συνηγόρου του Πολίτη⁴⁴).
6. Με την φύτευση υψηλού πράσινου για την δημιουργία σκίασης που μειώνεται το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας που παρατηρείται στις μεσογειακές πόλεις κατά τους θερινούς μήνες.
7. Περιορισμός χρήσης ΙΧ αυτοκινήτου και χρησιμοποίηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης (μέσα μαζικής μεταφοράς, ποδήλατο, πεζή).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. Επίλογος

Η Καλαμάτα, ως η μεγαλύτερη σε πληθυσμό πόλη στην Περιφέρεια Πελοποννήσου, έχει τη μεγάλη ευκαιρία να συμμετέχει στο πρόγραμμα Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη (ΒΑΑ), το οποίο είναι ένα νέο ελπιδοφόρο εργαλείο ανάπτυξης στο πλαίσιο της προγραμματικής περιόδου 2014-2020 του

ΕΣΠΑ. Συγκεκριμένα, θα διατεθούν στο Δήμο Καλαμάτας 9.165.000 ευρώ, που προέρχονται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο. Η πρόταση της παρούσας εργασίας είναι να αξιοποιηθούν στο έπακρο οι δυνατότητες που ανοίγονται με βάση τις σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές της πόλης.

Βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Καλαμάτας είναι η παραλία της η οποία μπορεί να μεταμορφωθεί σε ένα υψηλής ποιότητας τουριστικό προορισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. Βιβλιογραφία

1. United Nations, (1987) Our Common Future - Brundtland Report. Oxford University Press, p. 204.

<http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>

2. Paul Hawken (2010) The Ecology of Commerce Revised Edition: A Declaration of Sustainability (Collins Business Essentials) Paperback – October 26, 2010

3. The Sustainable Development Agenda (2016)

<http://www.un.org/sustainabledevelopment/development-agenda/>

4. United Nations (2015) Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development

<https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>

5. Third UN World Conference (2015) Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030

http://www.preventionweb.net/files/43291_sendaiframeworkfordrren.pdf

6. UN-Habitat - United Nations Human Settlements Programme

<https://unhabitat.org/>

7. William E. Rees (1992) Ecological footprints and appropriated carrying capacity: what urban economics leaves out *Environment and Urbanization* 1992; 4; 121 DOI: 10.1177/095624789200400212
8. David Satterthwaite (2016) Sustainable Cities or Cities that Contribute to Sustainable Development? *Urban Studies* Vol 34, Issue 10, pp. 1667 - 1691 First published date: July-02-2016
9. United Nations Office for Disaster Risk Reduction (2013) How to make cities more resilient: a handbook for local government leaders
<http://www.unisdr.org/we/inform/publications/26462>
10. C.Turku, N.Karadimitriou, S.Chaytor (2015) The impact of the global financial and economic crisis, European cities
http://discovery.ucl.ac.uk/1463991/1/Crisis_briefing.pdf
11. Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Ευρώπη 2020
http://ec.europa.eu/europe2020/index_el.htm
12. Eurostat: Statistics on European cities
http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Statistics_on_European_cities
13. United Nations (2014) World Urbanization Prospects -The 2014 Revision
<https://esa.un.org/unpd/wup/publications/files/wup2014-highlights.Pdf>
14. Fiona Woo (2013) Sustainable urban development: it's time cities give back
<https://www.theguardian.com/global-development-professionals-network/2013/aug/13/sustainable-urban-development-regeneration>
15. European Commission Regional Policy Urban development
http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/themes/urban-development/
16. European Commission Cohesion Policy 2014-2020
http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/informat/2014/urban_en.pdf
17. Urban Innovative Actions: A look at the project Intervention Logic

- <http://www.uia-initiative.eu/en/new-webinar-look-project-intervention-logic>
18. Eurostat The Sustainable Development Indicators (SDIs)
<http://ec.europa.eu/eurostat/web/sdi/indicators>
 19. Υπουργείο Εσωτερικών (2011) Εγκύκλιος για την κατάρτιση Επιχειρησιακών Προγραμμάτων από τους Δήμους
http://www.ypes.gr/UserFiles/ae136bc4-6d69-46e4-a100-12b17db4df2c/AnalOdhgKatartEPDhm_v6_22062012new.doc
 20. Δ. Γεωργακέλλος, Χ.Αγαπητού (2016) Ανάπτυξη και Παρακολούθηση Επιχειρησιακών Προγραμμάτων, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Τοπική και Περιφερειακή Ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση»
 21. ΕΕΤΑΑ (2013), ΕΣΠΑ 2014-2020 και τοπική αυτοδιοίκηση
http://www.eetaa.gr/ekdoseis/e-book/161-ESPA_2014-2020_kai_Topiki_Aftodioikisi/index.html
 22. Α. Κότιος, Ε.Κουτουλάκης (2016) Διαχείριση Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων για την Τοπική και Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Τοπική και Περιφερειακή Ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση»
 23. ΠΕΠ Πελοποννήσου (Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Πελοπόννησος» 2014 - 2020)
https://www.espa.gr/elibrary/Peloponnisos_2014GR16M2OP008_1_5_el.pdf
 24. Adam Smith (1776) An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations.
 25. Π.Νικηφορίδης, Β.Сuomo: Ανάπλαση Νέας Παραλίας / Θεσσαλονίκη, Η αναζήτηση μιας νέας αστικής ισορροπίας στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης
<http://www.nikiforidis-cuomo.com/work/urban-design/3/1>
 26. M. Chabban,(2013) Συνέλευση Περιφερειών της Ευρώπης: Έκθεση για τον βιώσιμο τουρισμό στη Μεσόγειο
<http://cor.europa.eu/en/activities/arlem/activities/meetings/Documents/sudev-report2012-tourism-el.pdf>

27. insider.gr (2017) Ο τουρισμός «αιμορραγεί» στη σκιά της τρομοκρατίας
<http://www.insider.gr/eidiseis/financial-times/41793/o-toyrismos-aimorragei-sti-skia-tis-tromokratias>
28. Plan Bleu (2016) Tourism and sustainability in the Mediterranean: key facts and trends
http://planbleu.org/sites/default/files/publications/tourism_and_sustainability_june2016.pdf
29. Project of Public Spaces: 9 Steps to Creating a Great Waterfront
<http://www.pps.org/reference/stepstocreatingagreatwaterfront/>
30. María Jesús González González, Alejandro López González(2015) Strategic planning and change management. Examples of Barcelona, Seville and Saragossa Bulletin of Geography. Socio-economic Series / No. 29 (2015): 47–64
(http://www.bulletinofgeography.umk.pl/29_2015/04_Gonzalez.pdf)
31. The 22@Barcelona project
<http://www.22barcelona.com/content/view/80/129/lang,en/>
32. The Barcelona Metropolitan Strategic Plan – Vision 2020
http://www.pemb.cat/en/publications/barcelona_vision_2020/25/
33. Επιχειρησιακό πρόγραμμα Δήμου Καλαμάτας 2012-2014 (α φάση στρατηγικός σχεδιασμός)
http://www.kalamata.gr/assets/deltiatypou/20121205_fasi_a.pdf.pdf
34. Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ) <http://sete.gr/el/statistika-vivliothiki/statistika/>
35. Απόφαση του ΣτΕ 3944/2015 [ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΑΚΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΟΤΑ ΕΝΑΝΤΙ ΑΝΤΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ]
36. Διεθνές Πρόγραμμα "Γαλάζια Σημαία"
<http://www.blueflag.gr/about>
37. Διεθνές Φεστιβάλ Χορού Καλαμάτας
<http://www.kalamatadancefestival.gr/index.php/el/>
38. Κ. Νάνος (2017) Τουρκική «τορπίλη» βουλιάζει την κρουαζιέρα
http://www.ethnos.gr/oikonomia/arthro/tourkiki_torpili_bouliazei_tin_krouaziera-64950796/

39. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Πελοποννήσου, Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης, Δράσεις Χωρικής Ανάπτυξης στο ΠΕΠ «Πελοπόννησος» 2014-2020
http://83.212.112.53:1080/eydpelop/?page_id=333
40. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Πελοποννήσου, Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης, Συνοδευτικά έγγραφα για το πρόγραμμα βιώσιμη αστική ανάπτυξη
<http://83.212.112.53:1080/eydpelop/wp-content/uploads/SYNODEYTIKA.zip>
41. Διαβούλευση για την βιώσιμη αστική ανάπτυξη στο Δήμο Καλαμάτας
<http://www.kalamata.gr/BAA>
42. Ρ.Γκέκας , Κ.Μήτσου Η Ευρωπαϊκή Τοπική Αυτοδιοίκηση του 2020 και η Ελληνική Τοπική Αυτοδιοίκηση του σήμερα
[https://synergasia.eetaa.gr/modules/document/file.php/ART102/ta%202020%20\(1\)%20\(1\).doc](https://synergasia.eetaa.gr/modules/document/file.php/ART102/ta%202020%20(1)%20(1).doc)
43. Πρόταση αρχιτεκτόνων Mario Gonzales- Χριστίνας Μάλαμα
<http://www.mgxm.gr/portfolio/πεζοδρόμηση-παραλίας-καλαμάτας/>
44. Συνήγορος του Πολίτη Παραχώρηση απλής χρήσης αιγιαλού και παραλίας προς ιδιώτες και ΟΤΑ
<https://www.synigoros.gr/?i=quality-of-life.el.xrisi.30297>