

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Από το υπ' αριθ. **15/2004** πρακτικό συνεδρίασης
του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Βέροιας

Αρ. απόφ. **528/2004**

Π ε ρ ί λ η ψ η

Έγκριση παραλαβής ερευνητικής μελέτης
«Διερεύνηση των αναγκαίων συνοδευτικών
κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για την
αμφιδρόμηση της οδού Μητροπόλεως».

Σήμερα **12 Ιουλίου** του έτους **2004** ημέρα της εβδομάδας **Δευτέρα** και ώρα **20:00** συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση το Δημοτικό Συμβούλιο στην αίθουσα συνεδριάσεων του Δημοτικού Συμβουλίου Βέροιας, Μητροπόλεως 46, στο Δημαρχείο, ύστερα από την με ημερομηνία 8-7-2004 γραπτή πρόσκληση του Προέδρου που δόθηκε σ' όλους τους Συμβούλους, τους Δημαρχιακούς Παρέδρους και στον Δήμαρχο σύμφωνα με τα άρθρα 94, 108 & 119 του Π.Δ. 410/95 (Δ.Κ.Κ.) και 8 του Ν. 2539/97.

Αφού διαπιστώθηκε ότι παραβρίσκεται ο Δήμαρχος και ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία αφού επί συνόλου **31** μελών βρέθηκαν παρόντα **26** μέλη.

Παρόντες

1. Χ. Γεωργιάδης
2. Β. Γιαννουλάκης
3. Σ. Παναγιωτίδης
4. Ι. Καλαϊτζίδης
5. Ν. Κεχαγιόγλου
6. Ε. Δημούλα-Πετρίδη
7. Ε. Γουναράς
8. Ι. Ακριβόπουλος
9. Μ. Τσαμήτρου-Καραχατζή
10. Θ. Σιδηρόπουλος
11. Γ. Τροχόπουλος
12. Χ. Τζήκα-Μπατσαρά
13. Μ. Σακαλής
14. Χ. Φουρνιάδης
15. Σ. Κρομμύδας
16. Β. Ρήσσου
17. Κ. Χιονίδης
18. Χ. Ουσουλτζόγλου-Γεωργιάδου
19. Ι. Κουρουζίδης
20. Μ. Γαβρίδης
21. Α. Δελαβερίδης
22. Γ. Μιχαηλίδης
23. Σ. Μηλιόπουλος
24. Α. Παπαστεργίου
25. Α. Τσιάρας
26. Γ. Ορφανίδης

Απόντες

- Α. Γκαμπέσης
- Χ. Ντόβας
- Δ. Δάσκαλος
- Κ. Πουλασουχίδης
- Η. Σοφινίδης

Παρόντες Δημαρχιακοί

Πάρεδροι

- Κ. Μιχαηλίδης
- Π. Ποταμόπουλος

Απόντες Δημαρχιακοί

Πάρεδροι

- Π. Πιτούλιας
- Γ. Μανακούλης

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: 1) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 528/2004 απόφασης προσήλθε ο κ. Ι. Κουρουζίδης και αποχώρησαν οι κ.κ. Ι. Κουρουζίδης, Μ. Γαβρίδης, Σ. Μηλιόπουλος, Π. Ποταμόπουλος.
2) Κατά τη συζήτηση του 2^{ου} θέματος της ημερήσιας διάταξης προσήλθε ο κ. Σ. Μηλιόπουλος.
3) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 537/2004 απόφασης αποχώρησε ο κ. Γ. Ορφανίδης.
4) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 539/2004 απόφασης αποχώρησαν οι κ.κ. Ε. Γουναράς, Α. Δελαβερίδης, Σ. Μηλιόπουλος.

Στη συνέχεια ο πρόεδρος εισηγούμενος το 1^ο θέμα της ημερήσιας διάταξης έθεσε υπόψη του συμβουλίου το από 6-7-2004 πρακτικό της επιτροπής παρακολούθησης της μελέτης Ολοκληρωμένου Επιχειρησιακού Σχεδίου Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων και Χώρων στάθμευσης Βέροιας, που έχει ως εξής:

Σήμερα στις 6-7-2004 συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση η επιτροπή παρακολούθησης της μελέτης Ολοκληρωμένου Επιχειρησιακού Σχεδίου Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων και Χώρων Στάθμευσης Βέροιας, με θέμα την παραλαβή των αρχικά κατατεθέντων προτάσεων ως και του αντικειμένου, που περιλαμβάνονταν στην επέκταση της σύμβασης που είχε αποφασισθεί στην συνεδρίαση της 22-3-2004.

Ήδη στις 26 Ιουνίου του 2002 σε τακτική συνεδρίαση του Δ.Σ. παρουσιάσθηκαν οι προτάσεις του ερευνητικού προγράμματος του ΑΠΘ, σε εκτέλεση προγραμματικής σύμβασης που είχε συναφθεί, μεταξύ αυτού και του Δήμου Βέροιας. Για διάφορους λόγους δεν προχώρησε ο Δήμος στην οριστική παραλαβή αυτών και στην επιλογή μιας εξ αυτών, κυρίως όμως εξ αιτίας της ανατροπής βασικών δεδομένων, που προέκυψαν.

Όλες οι γενόμενες προτάσεις έγιναν με δεδομένο ότι η οδός Μητροπόλεως θα λειτουργεί είτε με την σημερινή της μορφή, ή ακόμη με ηπία κυκλοφορία, οπότε δόθηκαν και ανάλογες κατευθύνσεις στο κεντρικό δίκτυο της πόλης. Ακόμη η οδός Μητροπόλεως εμφανίζεται σε συνέχεια με την οδό 16^{ης} Οκτωβρίου, όπως υφίσταται.

Με την έγκριση της μελέτης ανάπλασης της πλατείας Ωρολογίου ενοποιούνται οι κοινόχρηστοι χώροι εκατέρωθεν της οδού Μητροπόλεως, με αποτέλεσμα την ανάγκη αναπροσαρμογής των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην περιοχή, μελέτη που απαιτείται και για την διαδικασία ένταξης του έργου στο Γ' Κ.Π.Σ.

Έτσι επεκτάθηκε η σύμβαση, ώστε να συνταχθεί η νέα πρόταση, η οποία θα εξέταζε και την δυνατότητα κυκλοφοριακών ρυθμίσεων τέτοιων, ώστε η οδός Μητροπόλεως να είναι δυνατό να λειτουργήσει αμφίδρομα.

Στην κατατεθείσα πρόταση αναλύονται οι κυκλοφοριακοί φόρτοι και παρουσιάζονται όλες οι απαιτούμενες αλλαγές τόσο στη ροή της κυκλοφορίας οχημάτων, όσο και στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά κύρια της οδού Μητροπόλεως μαζί με την απαραίτητη σήμανση με πινακίδες και σηματοδότες, ώστε τελικά να είναι εύρυθμη η λειτουργία της.

Από την μελέτη της πρότασης είναι φανερό ότι είναι εφικτή η εφαρμογή της λύσης αυτής, με την προϋπόθεση της αυστηρής τήρησης των υποδεικνυόμενων μέτρων.

Η επιτροπή ομόφωνα εισηγείται την αποδοχή της λύσης και την εφαρμογή της στο ακέραιο.

Έχοντας υπόψη τα πιο πάνω το θέμα διαβιβάζεται στο Δημοτικό Συμβούλιο, να αποφασίσει σχετικά.

Επίσης ο πρόεδρος έθεσε υπόψη του συμβουλίου και την από 6-7-2004 εισήγηση της επιτροπής Τεχνικών Θεμάτων του Δ.Σ., με την οποία αυτή λαμβάνοντας υπόψη το παραπάνω εισηγητικό σημείωμα της Επιτροπής Παρακολούθησης της μελέτης εισηγείται ομόφωνα την αποδοχή της νέας πρότασης.

Και κάλεσε το συμβούλιο ν' αποφασίσει σχετικά.

Πρόεδρος: Θα γίνει η παρουσίαση της μελέτης από την κα Πιτσιάβα, διευκρινιστικές ερωτήσεις, τοποθετήσεις των φορέων και στη συνέχεια τοποθετήσεις των συμβούλων.

Δελαβερίδης: Θα ληφθεί απόφαση σήμερα;

Πρόεδρος: Θα ληφθεί απόφαση για την παραλαβή της μελέτης.

Μ. Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, μελετήτρια: Σήμερα σας παρουσιάζω την κυκλοφοριακή μελέτη της Βέροιας. Πριν 2 χρόνια παρουσιάστηκε η μελέτη αυτή με κάποια σενάρια. Τα νέα δεδομένα που προέκυψαν με την ενοποίηση της Πλ. Ωρολογίου, με τον χώρο μπροστά στην πάροδο της Πλ. Ρακτιβάν και αυτά που προκύπτουν από αυτές τις αναπλάσεις, μας δίνουν μία νέα δυνατότητα να δούμε ένα σενάριο της Μητροπόλεως. Θα αναφέρω την κυκλοφοριακή μελέτη, όπως παρουσιάστηκε τότε, θα αναφέρω και τα άλλα σενάρια αλλά θα σταθώ κυρίως σ' αυτό το σενάριο που δεν είχε ακουστεί τότε.

Αντικείμενο της όλης κυκλοφοριακής διερεύνησης ήταν ν' αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα στην πόλη της Βέροιας και να δώσουμε προτάσεις για τη διευκόλυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος. Σαν περιοχή μελέτης ορίστηκε η κεντρική περιοχή, η οποία περικλείεται από τους δρόμους Στρατού, Θεσ/νίκης, Ακροπόλεως, Δήμητρας, Μ. Μπότσαρη, Μπουμπουλίνας, Καραϊσκάκη, Θωμαΐδου και Ανοίξεως. Εγιναν αποτύπωση του οδικού δικτύου, των χρήσεων γης, μετρήσεις κυκλοφοριακών κόμβων σε βασικούς κόμβους που θ' αναφέρουμε στη συνέχεια, έγινε έρευνα σχετικά με τις δημόσιες συγκοινωνίες, με τα οδικά τροχαία ατυχήματα και απογραφή της στάθμευσης για να δούμε τι ακριβώς γίνεται με αυτό το κρίσιμο πρόβλημα.

Τα αποτελέσματα για τις χρήσεις γης ομαδοποιήθηκαν σε 5 κατηγορίες: τις χρήσεις κέντρου, τη γενική κατοικία, την αμιγή κατοικία, τους χώρους πολιτιστικών δραστηριοτήτων και εκπαίδευσης και το χώρο πρασίνου. Έγινε μία αποτύπωση των χρήσεων γης διότι μέσα σε μια κυκλοφοριακή διερεύνηση είναι βασικό να ξέρουμε και πώς κατανέμονται στο χώρο οι διάφορες δραστηριότητες που έχουν ένα μεγάλο αριθμό μετακινήσεων. Εντοπίσαμε τις ώρες αιχμής, της κυκλοφοριακής φόρτισης (πρωινή, μεσημεριανή, απογευματινή) και κάναμε μετρήσεις και σε μη ώρες αιχμής για να δούμε τι γίνεται στο δίκτυο. Οι κόμβοι τους οποίους μελετήσαμε και στους οποίους κάναμε μετρήσεις ήταν 3 εξωτερικοί και αρκετοί εσωτερικοί που εκτιμήσαμε ότι έχουν τη μεγαλύτερη φόρτιση. Από τις μετρήσεις αυτές τα συμπεράσματα που προέκυψαν ήταν: 1) Η διαμπερής κυκλοφορία και η κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων σε περιμετρικούς δρόμους, πράγμα που αποτελεί κάτι το ευχάριστο, ότι δηλ. δεν είχαμε βαριά κυκλοφορία μέσα στην πόλη. Στους εσωτερικούς κόμβους η βαριά κυκλοφορία ήταν της τάξης του 5%, ένα χαμηλό ποσοστό και είχαμε διέξοδο της βαριάς κυκλοφορίας τους δρόμους που λειτουργούν σαν εσωτερικοί περιφερειακοί, όπως ο δρόμος της Ακροπόλεως και από την περικεντρική οδό της Ανοίξεως. 2) Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου είναι φτωχά. Πρόκειται για μία πόλη η οποία αν έχει βέβαια το χάρισμα να είναι αμφιθεατρικά χτισμένη αλλά το γεγονός αυτό δημιουργεί προβλήματα στο οδικό δίκτυο, προβλήματα γεωμετρίας, τοπογραφίας και μας κάνει να δυσκολευόμαστε σε κάποια σημεία, ιδιαίτερα σε ώρες κυκλοφοριακής αιχμής. Οι εξωτερικοί κόμβοι στους οποίους έγιναν μετρήσεις είναι: Στρατού-Θεσ/νικής, η είσοδος από Θεσ/νίκη, Θεσ/νικής-Βενιζέλου και Πιερών-ανοίξεως-Αγ. Δημητρίου, ενώ οι εσωτερικοί ήταν: Ανοίξεως-Βενιζέλου, Ανοίξεως-Αγ. Δημητρίου-Θωμαΐδου, Ανοίξεως-Εληάς, Εληάς-Μητροπόλεως-Βενιζέλου, Μητροπόλεως-Μπότσαρη-16^{ης} Οκτωβρίου, Κεντρικής-Μαλακούση και Κεντρικής-Μ. Αλεξάνδρου. Λόγω του σεναρίου της αμφιδρόμησης της Μητροπόλεως που θέλαμε να εξετάσουμε, έπρεπε να επικαιροποιήσουμε τα στοιχεία μας, να δούμε τι γίνεται με αυτές τις φορτίσεις που είχαμε το 2002. Πράγματι οι μετρήσεις που επαναλάβουμε στους ίδιους κόμβους δείχναν ότι όχι μόνο δεν ήμασταν πάνω από τα νούμερα εκείνα αλλά κατά τι λιγότερο από τη φόρτιση της εποχής εκείνης λόγω της διαφορετικής εποχής που έγιναν οι μετρήσεις, αφού τώρα

έγιναν Απρίλιο ενώ τότε έγιναν Νοέμβριο. Αυτό ουσιαστικά σημαίνει ότι δεν είχαμε αύξηση των κυκλοφοριακών φόρτων, πράγμα που περιμέναμε αφού επρόκειτο για κόμβους που ήταν ήδη ιδιαίτερα φορτισμένοι. Αρα στο ολικό δίκτυο της Βέροιας μπορεί να αυξήθηκαν οι μετακινήσεις αλλά σ' αυτούς τους φορτισμένους κόμβους δεν υπήρχε περιθώριο να αυξηθούν και έτσι είμαστε στα ίδια επίπεδα κυκλοφοριακής φόρτισης και μάλιστα για λόγους ασφάλειας χρησιμοποιούμε τα στοιχεία του 2002 που ήταν κατά τι μεγαλύτερα από αυτά που προκύψανε από τις μετρήσεις που κάναμε πρόσφατα. Όταν εξετάζουμε ένα κυκλοφοριακό πρόβλημα σε μία περιοχή, βασικά εξετάζουμε ένα τρίπτυχο παραγόντων, δηλ. η κυκλοφορία, η στάθμευση και οι δημόσιες συγκοινωνίες, οι οποίες παίζουν πρωταρχικό ρόλο. Η κεντρική περιοχή της πόλης με τις συσσωρευμένες δραστηριότητες και την έλξη ενός μεγάλου αριθμού μετακινήσεων, έχει μεγάλη ζήτηση για στάθμευση και η υπάρχουσα προσφορά δεν επαρκεί. Υπάρχει περιορισμένη δυνατότητα κατασκευής νέων χώρων και θέσεων στάθμευσης, δεν υπάρχει ολοκληρωμένη πολιτική για στάθμευση και δεν υπάρχει επαρκής και διαρκής αστυνόμευση, ειδικά σε οδικούς άξονες της κεντρικής περιοχής. Αρα στο κέντρο έχουμε μεγάλη έλξη για μετακινήσεις, η προσφορά δεν καλύπτει τη ζήτηση και πολλοί οδηγοί που έχουν προορισμό το κέντρο, σταθμεύουν στην περιμετρική περιοχή, σε περιοχές κατοικίας, μια και όλοι προσπαθούν να βάλουν το αυτοκίνητό τους όσο γίνεται πιο κοντά στον τελικό προορισμό. Υπάρχει ένα αρκετά σημαντικό έλλειμμα στάθμευσης στην υφιστάμενη κατάσταση αφού στην κεντρική περιοχή λείπουν περίπου 1.500 θέσεις στάθμευσης και το ετήσιο έλλειμμα αυξάνεται με 70 θέσεις περίπου κάθε χρόνο. Σε ότι αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες, όπως γνωρίζετε η εξυπηρέτηση της πόλης γίνεται από τα ΚΤΕΛ που εξυπηρετούν γειτονικούς δήμους, η κάλυψη της περιοχής με δημόσιες συγκοινωνίες είναι φτωχή και είναι πάρα πολύ δύσκολη η διαδημοτική σύνδεση, ιδιαίτερα μεταξύ του Βορρά και του Νότου της πόλης, όπου υπάρχουν και υψομετρικές διαφορές. Και στα οδικά τροχαία ατυχήματα μιας τριετίας, που συλλέξαμε και επεξεργαστήκαμε, είδαμε ότι υπήρχε μια ομοιόμορφη κατανομή των ατυχημάτων, δεν παρουσιάστηκε κάποια έξαρση ή ύφεση, πράγμα που δείχνει μια στάσιμη κατάσταση αλλά σαφώς υπήρχε τόσο σε περιμετρικούς δρόμους όσο και στην κεντρική περιοχή αρκετά μεγάλος αριθμός ατυχημάτων, γεγονός που οφείλεται τόσο στην ποιότητα του ίδιου του δικτύου όσο και στα προβλήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης που υπάρχουν και δημιουργούν εμπλοκές μεταξύ των οχημάτων και πολλές φορές μεταξύ αυτών και των ευάλωτων χρηστών που είναι οι πεζοί, που είναι αναγκασμένοι σε πάρα πολλά σημεία να κινούνται στον ίδιο χώρο με τα αυτ/τα, δεν έχουν τον δικό τους χώρο για να κινηθούν και έτσι υποβαθμίζεται το επίπεδο της οδικής ασφάλειας.

Με όλα αυτά τα προβλήματα που εντοπίσαμε οι δράσεις που σχεδιάσαμε για τα αντιμετωπίσουμε επικεντρώνονται στα εξής επί μέρους σημεία: 1) να γίνει μία διαχείριση της κυκλοφορίας, με όσο γίνεται καλύτερο τρόπο, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους χρήστες που συνυπάρχουν στον ίδιο χώρο 2) να γίνει σχεδιασμός ενός ολοκληρωμένου δικτύου δημ. συγκοινωνιών, 3) να γίνει ένα σχέδιο στάθμευσης που θα λαμβάνει υπόψη τις μελλοντικές ανάγκες και θα δώσει κάποιες βιώσιμες λύσεις και 4) να δώσουμε τη δυνατότητα σε κάποιους δρόμους να έχουν ήπια κυκλοφορία, με χαμηλές ταχύτητες, έτσι ώστε να δοθεί προτεραιότητα στους ευάλωτες χρήστες και να έχουμε μία περιβαλλοντική αναβάθμιση. Με τις διαγνώσεις αυτές, ότι δηλ. έχουμε στην καρδιά της πόλης συσσωρευμένα προβλήματα, ότι η Μητροπόλεως αποτελεί τον βασικό οδικό άξονα που διασχίζει το ιστορικό κέντρο της πόλης και εμφανίζει φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης, ότι το κεντρικό οδικό δίκτυο γενικότερα με τους βασικούς οδικούς άξονες Μητροπόλεως-Βενιζέλου-Μ. Αλεξάνδρου-Ελλάς, μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικότερα αν έχουμε

μικρότερη κυκλοφορία οχημάτων και μία ενθάρρυνση μαζικών μέσων μεταφοράς, λειτουργήσουν οι περιφερειακοί δρόμοι, όπως η Ακροπόλεως, σαν δρόμοι που θα πάρουν τη διαμπερή κυκλοφορία ώστε να ανακουφιστεί το κέντρο. Με όλες αυτές τις προτάσεις καταλήξαμε σε τρία βασικά σενάρια: 1) της ήπιας κυκλοφορίας της Μητροπόλεως, με χαμηλές ταχύτητες, με προτεραιότητα στους ευάλωτους χρήστες, 2) να μείνει η Μητροπόλεως όπως είναι σήμερα αλλά να μονοδρομηθεί η Βενιζέλου, έτσι ώστε να δοθεί κάποια κυκλοφοριακή ανακούφιση σ' αυτή την κεντρική περιοχή σε συνδυασμό και με κάποιους χώρους στάθμευσης, στην πλ. Αγ. Αντωνίου, πλ. Ελιάς. Ένα σενάριο που είχε αναφερθεί το 2000, αλλά βέβαια το είχαμε τότε απορρίψει, ήταν να αλλάξουμε τη φορά της Μητροπόλεως. 3) Θα αναφερθώ όμως κυρίως στο σενάριο της αμφιδρόμησης της Μητροπόλεως, το οποίο προέκυψε από τα νέα δεδομένα λόγω της ενοποίησης των πλ. Ωρολογίου-Ρακτιβάν, που δίνουν μια νέα πολύ σημαντική διέξοδο στους πεζούς, από αυτήν που υπάρχει σήμερα, που οι πεζοί στην πλ. Ωρολογίου είναι αναγκασμένοι να διασχίσουν άξονες με μεγάλη κυκλοφορία, όπως η Μητροπόλεως, η Βερόης, για να μπορέσουν να κινηθούν σ' ένα χώρο που αποτελεί πόλο έλξης πολλών μετακινήσεων. Με την ανάπλαση και ενοποίηση αυτή δίνεται μία ανάσα στους πεζούς και ένας χώρος ελεύθερης κίνησής τους, με αντιστάθμισμα το ενδεχόμενο της αμφιδρόμησης της Μητροπόλεως, έτσι ώστε να δώσουμε κίνηση στα Ι.Χ. αυτ/τα, με τέτοια γεωμετρικά χαρακτηριστικά έτσι ώστε μην τραβήξουμε περισσότερη κυκλοφορία από την κυκλοφοριακή ικανότητα του δρόμου έτσι ώστε να λειτουργήσει το σύστημα σε μία ισορροπία. Δίνουμε στους πεζούς τον δικό τους χώρο μπροστά στην πλ. Ωρολογίου και αφήνουμε να λειτουργήσει η Μητροπόλεως με κάπως πιο ισόρροπο μερίδιο σε οχήματα και σε πεζούς. Υπάρχουν 2 σενάρια σχετικά με τη φόρτιση. Με το που δίνεται κάποιος δρόμος σε κυκλοφορία, υπάρχει η άμεση εκτροπή σε γειτονικούς δρόμους για να μούνε σε μία λειτουργία, να μούνε στο ρεύμα της Μητροπόλεως. Σήμερα η Μητροπόλεως λειτουργεί με 1.000 αυτ/τα την ώρα, σε ώρα αιχμής. Σε περίπτωση της αμφιδρόμησης η υφιστάμενη κατεύθυνση θα χάσει ένα ποσοστό περίπου 30% (750 οχήματα) και ένα ποσοστό που θα φύγει από γειτονικούς δρόμους θα έρθει στην άλλη κατεύθυνση. Οι υπόλοιποι δρόμοι, Ανοίξεως και Ακροπόλεως οι οποίοι λειτουργούν σε συνεργασία με την οδό Μητροπόλεως έχουν και αυτοί κάποια αλλαγή στα κυκλοφοριακά του χαρακτηριστικά, χωρίς όμως να αλλάζει το σύνολο της κυκλοφορίας που κινείται σ' αυτούς τους δρόμους. Μετά την άμεση κυκλοφοριακή επίδραση υπάρχει η μακροπρόθεσμη, οπότε περιμένουμε τα δύο ρεύματα να ισορροπήσουν στη Μητροπόλεως, να έχουμε από 550 οχήματα σε κάθε ρεύμα, να φτάσουμε δηλ. στα 1.100 που έχουμε σήμερα στη μία κατεύθυνση και στη συνέχεια οι υπόλοιποι δρόμοι να ισορροπήσουν κι αυτοί. Μάλιστα ίσως γίνει και μία μικρή αποφόρτιση σε χαμηλά βέβαια επίπεδα. Με την αμφιδρόμηση βλέπουμε ότι η Μητροπόλεως διατηρείται σε επίπεδο κορεσμού, στα επίπεδα δηλ. που είναι σήμερα. Δεν πετυχαίνουμε και το γνωρίζαμε αυτό, να ελαφρύνουμε την κατάσταση. Αλλά το γειτονικό δίκτυο διατηρείται σε μία ισορροπία, δεν επιβαρύνεται και γενικώς όλη αν κάνουμε μία ανάλυση κόστους-οφελών, αυτό που χάνουμε, αυτό κερδίζουμε.

Προτεινόμενες ρυθμίσεις: 1) Να διασφαλίσουμε γεωμετρικά χαρακτηριστικά τέτοια, ώστε να επιτρέπεται η κίνηση και στις δύο κατευθύνσεις, δηλ. να έχουμε λωρίδες των 3,5 μέτρων, με κάποιες εσοχές ανά διαστήματα για έκτακτες σταθμεύσεις για φορτοεκφορτώσεις, ανά 200 μ. 2) Να απαγορευθεί η στάθμευση και η στάση κατά μήκος του άξονα έως Μητροπόλεως 3) Να αστυνομεύεται.

Η 10^{ης} Μεραρχίας μονοδρομείται με φόρα προς τον άξονα της Μητροπόλεως.

Γίνεται μεταφορά της πιάτσας TAXI από τη Μητροπόλεως 10^{ης} Μεραρχίας.

Πρέπει να γίνει μία συντονισμένη σηματοδότηση κατά μήκος της Μητροπόλεως, η οποία θ' αρχίζει από τον κόμβο Μητροπόλεως-Βέροιας- 16^{ης} Οκτωβρίου, στη συνέχεια στον κόμβο Μητροπόλεως- 10^{ης} Μερραχίας και στο τέλος στον κόμβο Μητροπόλεως-Ελιάς, ώστε να γίνει αποφόρτιση της κυκλοφοριακής φόρτισης για να μην μπλοκάρει το σύστημα.

Θα πρέπει να γίνει διαμόρφωση διαβάσεως απόλυτης προτεραιότητας πεζών γύρω από τη διαμόρφωση της ενοποιημένης πλ. Ωρολογίου.

Με κεντρική διαγράμμιση στη Μητροπόλεως, θα χωρίζονται σαφώς τα δύο ρεύματα.

Θα πρέπει να έχει πλάτος τουλάχιστον 7 μέτρα σε όλο της το μήκος, να απαγορεύονται οι αριστερές στροφές εκτός από σημεία στην είσοδο του πάρκινγκ στο Δημαρχείο και στους κόμβους που θα έχουν σηματοδότηση συντονισμένη συνολικά, ώστε η ροή να φεύγει όλη μαζί.

Την αμφιδρόμηση θα συνοδεύει και σήμανση για να τηρούνται όλα τα παραπάνω που βέβαια από μόνη της δεν είναι ικανή να λύσει το πρόβλημα και να βοηθήσει τον Έλληνα οδηγό. Η αστυνόμευση είναι αυτή που θα βοηθήσει ουσιαστικά.

Η πάροδος Ρακτιβάν λειτουργεί ως αμφιδρόμηση και μάλιστα με 2 λωρίδες ανόδου, 1 καθόδου.

Έχουμε απαγόρευση αριστερής στροφής από την Βερόης- Μ.Μπότσαρη προς τη Μητροπόλεως. Τα οχήματα θ' ακολουθούν τη διαδρομή Μ. Μπότσαρη-Μπουμπουλίνας και θ' ανεβαίνουν από τη Μιαούλη, που μονοδρομείται προς τα πάνω για να καταλήγει στη Μητροπόλεως.

Με αυτόν τον τρόπο, μπορεί να λειτουργήσει η αμφιδρόμηση αλλά πρέπει να πληρούνται όλες αυτές οι προϋποθέσεις.

Για τη διευκόλυνση της αμφιδρόμησης θα πρέπει να λειτουργήσουν mini buses, μικρά λεωφορεία, στη Βέροια, όπως γίνεται ήδη σε πολλούς Δήμους, που διευκολύνουν πολύ την κίνηση, ώστε να φύγουν τα βαριά λεωφορεία από τη Μητροπόλεως.

Πρόεδρος:Ερωτήσεις.

Ουσουλτζόγλου:1) Ποιοι ήταν παρόντες στην επιτροπή τεχνικών, όταν παραλήφθηκαν οι προτάσεις; Συνεδρίασε κανονικά η επιτροπή; 2)Κε Δήμαρχε, είχαμε κάποια εξέλιξη στο θέμα του ΚΑΣ; Είχατε πει ότι θα παραστείτε ο ίδιος στη συνεδρίαση του ΚΑΣ. Θα ήθελα να μάθω τι έχει γίνει μέχρι τώρα. 3)Ποιος μπορεί να εγγυηθεί την αυστηρή τήρηση όλων των προϋποθέσεων και την συνεχή αστυνόμευση; Εγγυάστε κε Δήμαρχε την πολύ καλή αστυνόμευση; 4)Κα Πιτσιάβα, πότε έγινε η επικαιροποίηση των μετρήσεων;

Μηλιόπουλος :1)Κα Πιτσιάβα, αν σας ανέθετε κάποιος Δήμος να κάνετε μία ολοκληρωμένη κυκλ. μελέτη, θα ήταν αυτός ο ενδεδειγμένος τρόπος επίλυσης του κυκλοφοριακού. Λύνεται τελικά το κυκλοφοριακό με την αμφιδρόμηση ή όχι; 2)Λάβατε υπόψη σας τον όγκο των οχημάτων που θα δημιουργηθεί όταν θα γίνει η ανάπλαση της πλ. Ωρολογίου; 3)Έχετε υπολογίσει το επίπεδο του θορύβου που ενδεχομένως θα προκαλέσει η αυξανόμενη ροή των οχημάτων λόγω της αμφιδρόμησης; 4)Έχετε έρθει σε επαφή με τους φορείς που εκπροσωπούν τα μέσα μαζικής συγκοινωνίας για να λάβετε υπόψη τις προτάσεις τους;

Σιδηρόπουλος: Κα Πετσιάβα, όταν πρόκειται να γίνει μονοδρόμηση ενός τέτοιου κεντρικού δρόμου σαν τη Μητροπόλεως, σε μία δύσκολη πόλη σαν τη Βέροια, ποιες προϋποθέσεις πρέπει να υφίστανται; Υπήρχαν οι προϋποθέσεις αυτές στη Βέροια για τη μονοδρόμηση της Μητροπόλεως; Νομίζετε ότι πρέπει να παραμείνει μονόδρομος, όπως είναι ;

Καλαϊτζίδης: 1) Έχει διερευνηθεί το ενδεχόμενο κατασκευής υπογείου πάρκινγκ στην πλ. Ωρολογίου; 2) Τι επιπτώσεις θα έχει η αμφιδρόμηση στους κόμβους Θωμαΐδου-Πιερίων, τη διασταύρωση της Μ.Αλεξάνδρου με τη Βενιζέλου και στο τρίγωνο Μητροπόλεως –Βενιζέλου –Ελγας;

Ορφανίδης: 1) Κε Δήμαρχε πως προκύπτει πάλι απευθείας ανάθεση και με ποια κριτήρια; 2) Κα Πιτσιάβα, εξετάσατε το θέμα της πεζοδρόμησης της Μητροπόλεως; 3) Όταν κάνατε τη μέτρηση της κυκλοφορίας, πειραματιστήκατε καθόλου να κλείσετε το δρόμο που υπάρχει σήμερα στο Ωρολόϊ αλλά δεν θα υφίσταται μετά την ανάπλαση της πλατείας; 4) Δεν αναφερθήκατε σχετικά με το μέλλον των πεζοδρόμων στη Μητροπόλεως, τι πλάτος θα έχουν και τι μορφή; 5) Υπάρχει μία αντίφαση στη θέση σας για τη διέλευση των πεζών στην πλ. Ωρολογίου η οποία κατά τη γνώμη μου θα είναι δυσχερέστερη μετά την αμφιδρόμηση. 6) Η μελέτη σας φαντάζομαι ότι έγινε μετά από κάποιες οδηγίες που σας δόθηκαν, αναφορικά με την αμφιδρόμηση. Αν δεν υπήρχαν οι οδηγίες αυτές, θα προτεινάτε και τότε αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως;

Τσιάρας: 1) Πόσες θέσεις στάθμευσης χάνονται με την αμφιδρόμηση; 2) Γιατί συνδέθηκαν τα θέματα της ανάπλασης της πλ. Ωρολογίου με την αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως αφού πιστεύω ότι δεν έχουν καμία σχέση μεταξύ τους ούτε και θα εξυπηρετήσει την πλατεία η αμφιδρόμηση; 3) Ποιες οι επιπτώσεις της αμφιδρόμησης για τους άλλους δρόμους και κυρίως για τη Βενιζέλου, αναφορικά και με την ηχορύπανση; 4) Κατά πόσο κε Δήμαρχε η Δημοτική Αστυνομία θα αστυνομεύσει τόσο ώστε να λειτουργήσει σωστά η αμφιδρόμηση;

Κ.Μιχαηλίδης: Αν τα μέσα μαζικής μεταφοράς διέρχονται αμφίδρομα από τη Μητροπόλεως πως θα κάνουν στάσεις, όταν το πλάτος της λωρίδας θα είναι 3,5 μέτρα;

Δελαβερίδης: 1) Με την αμφιδρόμηση υπάρχει η δυνατότητα φορτοεκφορτώσεων οχημάτων των καταστημάτων; 2) Θα επιτρέπεται να περνούν Ι.Χ. από τη Μητροπόλεως; 3) Αν δεν γίνουν τα πάρκινγκ Ελγας, Αγ. Αντωνίου θα επηρεαστεί η μελέτη; 4) Τι γνώμη έχετε για τους δύο δακτυλίους, τον μικρό Μητροπόλεως-Βενιζέλου- Μαλακούση-Κεντρικής & τον μεγάλο Μ.Μπότσαρη-Θωμαΐδου- Ανοιξέως- Ακροπόλεως-πλ. Ωρολογίου-Μ.Μπότσαρη & Θωμαΐδου. 5) Από τη Μητροπόλεως για Κοζάνη, μέσω της 16^{ης} Οκτωβρίου, μπορούν να φύγουν τα αυτοκίνητα; 6) Ας σας δώσω να κάνετε εν λευκώ την κυκλ. μελέτη της Βέροιας, χωρίς να προτείνει η δημοτική αρχή ούτε μονοδρόμηση ούτε αμφιδρόμηση, εσείς με την εμπειρία που έχετε και τις μελέτες που έχετε κάνει, τι θα προτεινάτε για την οδό Μητροπόλεως;

Παπαστεργίου: Κα Πιτσιάβα, είπατε ότι το σύστημα θα ισορροπήσει σε επίπεδο κορεσμού, μία ισορροπία τρόμου, κατά τη γνώμη μου. Αν δούμε συνολικά την πόλη, δεν μπορούμε να κάνουμε κάποιες προτάσεις που να αποσυμφορούν την κυκλοφορία στη Μητροπόλεως αλλά και στους κόμβους που αναφέρατε;

Δήμαρχος: Υλοποιώντας προεκλογική μας εξαγγελία φέραμε το 2003 θέμα στο δημ. συμβούλιο και αποφασίστηκε η αμφιδρόμηση κατά πλειοψηφία της οδού Μητροπόλεως, προτείνοντας δύο σενάρια ή την κατάχωση των αρχαίων ή μείωση των παρτεριών με τις πέτρες σε κάποια σημεία και μεταφορά τους στο κέντρο της οδού σε κάποια άλλα. Υποβάλλαμε τα σενάρια αυτά διά της 12^{ης} Αρχ/κής Εφορίας στο Υπ. Πολιτισμού προκειμένου να περάσει το θέμα από το Κ.Α.Σ. και να εκδοθεί η απόφαση αντίστοιχα του Υπουργού για ανάκληση ή όχι του κ. Βενιζέλου, που χαρακτήριζε τη Μητροπόλεως ως διατηρητέο ρωμαϊκό δρόμο.

Από τον Αύγουστο που πήγε το θέμα στο Υπουργείο και παρά τις επανειλημμένες οχλήσεις και επισκέψεις δεν καταφέραμε ακόμη να περάσει από το Κ.Α.Σ. η πρότασή μας.

Για να επανέλθει ένα θέμα στο Κ.Α.Σ. πρέπει να γίνει ιεραρχική προσφυγή την οποία πρέπει να αναπέμψει ο Υπουργός διά των αρμοδίων υπηρεσιών του με βάσιμα στοιχεία και λόγους της αναπομπής. Εμείς στην απόφασή μας αναφέραμε τους λόγους αυτούς. Ένα στοιχείο τέτοιο αποτελεί και η κυκλοφοριακή μελέτη με την οποία θα αποδεικνύουμε ότι με την αμφιδρόμηση θα λυθεί το μεγάλο κυκλοφοριακό πρόβλημα που δημιουργήθηκε στην πόλη μας με τη μονοδρόμηση της Μητροπόλεως. Υλοποιώντας την προγραμματική σύμβαση που έχει υπογράψει η προηγούμενη δημ. αρχή και είχε αναθέσει στην κα Πιτσιάβα και στο ΑΠΘ αυτό το ερευνητικό πρόγραμμα των κυκλ. ρυθμίσεων βάσει του σχετικού άρθρου της σύμβασης αυτής αναθέσαμε στην κα Πιτσιάβα συμπληρωματικά τη διερεύνηση και άλλων κυκλ. ρυθμίσεων δηλ. της ενοποίησης της πλ. Ωρολογίου και την αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως μια και είναι αναγκαίες και οι δύο. Δεν έγινε καινούργια απευθείας ανάθεση. Ενεργοποιήσαμε απλώς την προγραμματική σύμβαση μεταξύ του Δήμου και του Α.Π.Θ.

Σχετικά με την αστυνόμευση, και βέβαια θα αστυνομεύσουμε και ο Δήμος και η Τροχαία την κυκλοφορία όλης της πόλης και ειδικά της οδού Μητροπόλεως, που αποτελεί τον βασικό οδικό άξονα της πόλης μας.

Τσιαμήτρου: Η επιτροπή αποτελούνταν από εμένα, τον κ. Φουρνιάδη, την κα Ζητούνη, τον κ. Βάσσο και τον κ. Μπαλλή.

Στην Επιτροπή Παρακολούθησης μέλη είμαστε εγώ, ο κ. Φουρνιάδης και η κ. Πιτσιάβα.

Πιτσιάβα: Επειδή ο βασικός πυρήνας όλων σχεδόν των ερωτήσεων ήταν ότι μου δόθηκε κάποια οδηγία και πρότεινα αυτό το σενάριο θέλω να πω ότι δεν υπήρχε λόγος να επανέλθω τη στιγμή που πριν από 2 χρόνια είχα κάνει μία διερεύνηση του κυκλοφ. προβλήματος αν δεν υπήρχε σχετικό αίτημα.

Άρα σαφώς υπήρχε το ερώτημα τι θα γίνει αν αμφιδρομηθεί η Μητροπόλεως. Πάνω σ' αυτόν τον άξονα κινήθηκα, βάζοντας στα προηγούμενα σενάρια ένα επιπλέον, αυτό της αμφιδρόμησης που ήταν επιθυμητό από τη διοίκηση. Κάνοντας τη διερεύνηση, θα μπορούσα να πω ότι πράγματι αυτό το σύστημα δεν θα λειτουργήσει. Μπορεί όμως να λειτουργήσει με τις προϋποθέσεις που ανέφερα χωρίς να λέω ότι πρόκειται για τη βέλτιστη λύση. Όταν κάνουμε διερεύνηση προτείνω με διάφορα σενάρια και λύσεις. Από εκεί και πέρα είναι πολιτική η απόφαση της εφαρμογής του ενός ή άλλους σεναρίου.

Ως μελετήτρια, προσπαθώ να δώσω την καλύτερη λύση στα διάφορα προβλήματα. Και η αμφιδρόμηση, με τα δεδομένα στοιχεία, μπορεί να λειτουργήσει.

Τα στοιχεία τα πήραμε τέλη Απριλίου και δεν είχαμε βέβαια την ευκαιρία να μετρήσουμε και σε χειμερινή περίοδο, όπως την άλλη φορά, όπου λόγω των καιρικών συνθηκών, είναι αυξημένοι οι φόρτοι.

Η πεζοδρόμηση της Μητροπόλεως δεν ήταν ποτέ σε κανένα από τα σενάρια που ερευνήθηκαν.

Δεν εξετάστηκε το ενδεχόμενο κατασκευής υπόγειου πάρκινγκ στην πλ. Ωρολογίου επειδή όπως θα γνωρίζουμε, υπάρχουν αρχαία στην περιοχή.

Τα πεζοδρόμια που θα μείναν στην Μητροπόλεως θα έχουν ικανό πλάτος και θα μπορεί να γίνει μία διοχέτευση προς την ενοποιημένη πλ. Ωρολογίου.

Οι θέσεις στάθμευσης που χάνονται με την αμφιδρόμηση είναι 50-60, όχι ιδιαίτερα σημαντικός αριθμός. Θα πρέπει όμως να εφαρμοστεί μία πολιτική στάθμευσης, ελεγχόμενη και για το λόγο αυτό έχουμε χωρίσει την περιοχή σε ζώνες βραχυχρόνιας και μεσοπρόθεσμης στάθμευσης.

Με τα μέσα μαζικής μεταφοράς κάναμε πολλές συζητήσεις κατά τη διάρκεια του ερευνητικού προγράμματος. Δεν επανήλθαμε σε συζητήσεις διότι δεν αλλάζουμε τίποτε τώρα.

Θα υπάρχουν εσοχές κατά μήκος αλλά και σε κάθετους δρόμους της Μητροπόλεως, ώστε να γίνεται φορτοεκφόρτωση για τα κατ/τα, σε συγκεκριμένες ώρες της ημέρας.

Δεν τίθεται θέμα πρότασής μας να διατηρηθεί η μονοδρόμηση, η οποία υπάρχει και γνωρίζουμε τα προβλήματά της. Αυτό ενσωματώνεται μέσα στα άλλα σενάρια τα οποία προτείνουμε, δηλ. της ήπιας κυκλοφορίας.

Σχετικά με τη λειτουργία των δύο δακτύλιων, θέλουμε ο εξωτερικός δακτύλιος να παίρνει την βαριά κυκλοφορία, ώστε να μην έχουμε και αυξημένα επίπεδα θορύβου στο κεντρικό μέρος της πόλης και στον δεύτερο δακτύλιο να γίνει μία αποφόρτιση μετακινήσεων, έτσι ώστε να διοχετεύουμε μετακινήσεις μικρού μήκους, στους δύο εξωτερικούς δακτύλιους.

Λ.Λαζαρίδης, μέλος ομάδας εργασίας: Η αστυνόμευση είναι θέμα της διοίκησης και αποτελεί πολιτική απόφαση, από εμάς πάντως απαιτείται σίγουρα και ειδικά στο θέμα της στάθμευσης. Δεν πρέπει να υπάρχει δυνατότητα στάθμευσης στην περίπτωση της αμφιδρόμησης της Μητροπόλεως. Θα υπάρχει δυνατότητα διεξόδου προς την Κοζάνη, οπωσδήποτε θα υπάρχει μία σχετική καθυστέρηση σε σχέση με το σημερινό τρόπο κίνησης που είναι ευθεία, θα γίνεται ένα μικρό σλάλομ γιατί θα περνούν τα οχήματα στην πάροδο Ρακτιβάν.

Το πάρκινγκ Αγ.Αντωνίου δεν σχετίζεται άμεσα με την αμφιδρόμηση άρα και σε περίπτωση που δεν κατασκευαστεί δεν επηρεάζει το συγκεκριμένο θέμα.

Στην οδό Βενιζέλου, αν επιτευχθεί καλός συντονισμός, θα είναι μικρότερες ίσως και απ'ότι είναι σήμερα. Σήμερα λειτουργεί το δίκτυο χωρίς σηματοδότηση, με αρνητικά αποτελέσματα. Στην περίπτωση της σηματοδότησης, οι καθυστερήσεις θα είναι λιγότερες.

Σχετικά με το αν θα ισορροπήσει το σύστημα σε επίπεδο κορεσμού, δεν ειπώθηκε ακριβώς έτσι. Είπαμε ότι το σύστημα θα ισορροπήσει αλλά όχι σε επίπεδα κορεσμού.

Πιτσιάβα: Εκείνο που είπα και ίσως δεν έγινε κατανοητό, είναι ότι η Μητροπόλεως σήμερα λειτουργεί σε επίπεδο κορεσμού και στην περίπτωση της αμφιδρόμησης, θα παραμείνει σ'αυτό το επίπεδο και θα ισορροπήσει το υπόλοιπο σύστημα. Δεν είπα ότι θα ισορροπήσει σε επίπεδο κορεσμού.

Λαζαρίδης: Τα πεζοδρόμια στην οδό Μητροπόλεως με την αμφιδρόμηση, θα είναι ουσιαστικά αυτό που βλέπετε και σήμερα αν εξαιρέσετε τις εσοχές που έχουν δημιουργηθεί, θα είναι δηλαδή περίπου στα 3 μέτρα εκατέρωθεν της οδού.

Πράγματι δεν υπάρχει άμεση σύνδεση των δύο θεμάτων, δηλ. της ανάπλασης της πλ. Ωρολογίου και της αμφιδρόμησης της Μητροπόλεως, απλά μελετήθηκαν παράλληλα. Θα μπορούσε να γίνει το ένα ανεξάρτητα από το άλλο, αλλά μελετήθηκαν παράλληλα και ειδικά σαν ένα είδος αντιπαροχής, με την έννοια ότι το ένα μεν μέτρο αποδίδει περισσότερο ελεύθερο χώρο σε πεζούς και από την άλλη το μέτρο της αμφιδρόμησης είναι αρκετά υπέρ του χρήστη Ι.Χ. αυτ/του.

Πρόεδρος: Ερωτήσεις και σύντομες παρατηρήσεις εκπροσώπων των φορέων.

Αρτεμς Καλογήρου, πρόεδρος συλλόγου Αρχιτεκτόνων: Οι απόψεις που θα εκθέσω δεν είναι προσωπικές αλλά του συλλόγου μας. Η μελέτη αυτή είναι περισσότερο περιγραφική και προφορική και τα υπόβαθρά της είναι ελλιπή. Συγκεκριμένα στο τμήμα κάτω από την Πιερών λείπει το τμήμα της επέκτασης μετά το 1974, με αποτέλεσμα να μην επισημαίνονται κάποιοι βασικοί κόμβοι. Επίσης

υπάρχουν κάποιες ανακρίβειες π.χ. αναφέρεται ο κόμβος της 10^{ης} μεραρχίας, η οποία είναι πεζόδρομος και επομένως δεν υπάρχει θέμα κόμβου.

Οι συμπληρωματικές ρυθμίσεις που φέρατε σήμερα έχουν βασικές ελλείψεις. Δεν έχουμε πειστεί ότι έγινε μία συνολική μελέτη για να περιλάβει όλη την πόλη δηλ. όλο τον κυκλοφοριακό φόρτο.

Η αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως θα έπρεπε απαραίτητα να περιλαμβάνει και επιμέρους αναγκαίες ρυθμίσεις. Δεν πείστηκα για το πώς θα διοχετευθεί ο κυκλοφοριακός φόρτος που θα δημιουργηθεί στη Μητροπόλεως.

Θα ήθελα να ρωτήσω αν θα μπορούσαν να υπάρχουν εναλλακτικά σενάρια με τοπικές ρυθμίσεις, δηλ. του τύπου αυτ/τα που ανεβαίνουν ως ένα σημείο στη Μητροπόλεως και επιστρέφουν και το αντίστροφο, ούτως ώστε να γίνεται η κυκλοφορία όταν αυτή είναι αναγκαία.

Γεώργιος Μιχαλιάς, πρόεδρος Ν.Ε. Τ.Ε.Ε. Ν.Ημαθίας: Αν και είχαμε λίγο χρόνο στη διάθεσή μας για να διαβάσουμε τη μελέτη και να βγάλουμε κάποια πορίσματα θα εκφράσουμε κάποιες απόψεις μας. 1) Αναφέρεται στη σελ. 29 της μελέτης ότι απαγορεύεται η αριστερή στροφή από την Βερόης προς τη Μητροπόλεως ενώ στην προτελευταία παράγραφο αναιρείται η πρώτη λέγοντας ότι απαγορεύεται η αριστερή στροφή από την Βερόης προς τη Μητροπόλεως αλλά θα πρέπει να πάρει τη Μπότσαρη και να κάνει τον βρόγχο δια μέσω της Μιαούλη, η οποία αλλάζει φορά για να μπει στη Μητροπόλεως. Άρα δημιουργείται στη μελέτη ένα πρόβλημα, αφού το ένα αναιρεί το άλλο. 2) Στις 27-6-2000 η άποψη της μελετήτριας ήταν ότι η αμφιδρόμηση ήταν απαγορευτική και είναι προοίμιο της πεζοδρόμησης. 3) Στην οδό Μητροπόλεως γίνεται φωτεινή σηματοδότηση 4 σημείων και το μήκος της Μητροπόλεως είναι 450 μέτρα.

Πιτσιάβα: Ίσως δεν έγινε κατανοητό ότι σήμερα παρουσιάζω μία εναλλακτική σε μία κυκλοφοριακή μελέτη η οποία αντιμετωπίστηκε πριν 2 χρόνια σε όλη τη λεπτομέρεια και δεν είχα ούτε το χρόνο ούτε ήταν σκόπιμο να επαναλάβω τις λεπτομέρειες αυτές που είπα πριν από 2 χρόνια. Ότι οι κόμβοι δεν έχουν μπει σωστά δεν ισχύει αφού πάντοτε όταν έχουμε να μελετήσουμε μία περιοχή οριοθετούμε την περιοχή αυτή και σαφώς δεν μπήκαμε σε επεκτάσεις.

Ειπώθηκε ότι η μία πρόταση αναιρεί την άλλη ενώ ακριβώς επειδή απαγορεύεται η αριστερή στροφή από Βερόης προς Μητροπόλεως η μία πρόταση ενισχύει την άλλη και προσπαθεί να δείξει την επίλυση του προβλήματος λόγω της απαγόρευσης αυτής.

Τα αυτ/τα για να μπουν στη Μητροπόλεως θα κάνουν τον κύκλο και θα ρθουν από τη Μιαούλη που αλλάζει για το λόγο αυτό φορά.

Δ.Λαζαρίδης: Ο τίτλος της 10^{ης} Μεραρχίας είναι εκ παραδρομής. Εννοούμε την Κεντρική. Η είσοδος και έξοδος του πάρκινγκ γίνεται με δημιουργία μιας λωρίδας για την κάθοδο και μία λωρίδα για τις αριστερές στροφές από την οδό Μητροπόλεως, όπως είναι σήμερα. Δεν θα είναι και τόσο εύκολο, ενδεχομένως όμως, έμμεσα, αυτό να έχει και θετικό αποτέλεσμα από την άποψη ότι θα μειώνει λίγο τις ταχύτητες πλησιάζοντας στον κόμβο Ελιάς- Μητροπόλεως-Βενιζέλου, επειδή θα στενέψουν λίγο τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Μη φανταστείτε ότι πρόκειται για μια κοσμογονική αλλαγή η αμφιδρόμηση που θα επηρεάσει ένα σωρό άλλους κόμβους ώστε να μελετηθούν όλοι οι κόμβοι της περιοχής. Οι υπόλοιποι κόμβοι θα συνεχίσουν να έχουν τα όποια προβλήματα έχουν σήμερα.

Πιτσιάβα: Γίνονται κάποιες βασικές αρχές αλλά δεν μπαίνουμε σε επίπεδα εφαρμογής για να κάνουμε ακριβώς τις κυκλοφοριακές διευθετήσεις στους κόμβους. Έχουν επισημανθεί τα δύσκολα σήμερα οπότε σ' αυτούς τους κρίσιμους κόμβους

μπορεί να γίνει κάποια αποτύπωση και κάποιες μελέτες εφαρμογής που δεν είναι σε επίπεδο ερευνητικού. Εντοπίζουμε λοιπόν το πρόβλημα αλλά δεν μπορεί να λυθεί σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού.

Δ.Λαζαρίδης: Δεν πρόκειται για σηματοδότηση 4 σημείων. Οι δύο σηματοδότες στην Ζωγιοπούλου και Τρύφωνος είναι προειδοποιητικοί με στόχο απλώς την αφύπνιση των οδηγών ότι πλησιάζουν σε κάποιο επόμενο κόμβο κρίσιμο και ευαίσθητη περιοχή.

Πιστιάβα: Ο σκοπός των μετακινήσεων στη Μητροπόλεως θα είναι συγκεκριμένος, οι ώρες μετακινήσεων οι ίδιες άρα δεν θα υπάρχει πρόβλημα υπερφόρτωσης λόγω επανάληψης κάποιων μετακινήσεων.

Πρόεδρος: Τοποθετήσεις.

Ουσουλτζόγλου: Ευχαριστούμε τους μελετητές για τον κόπο τους. Ήταν μία έκπληξη η εισαγωγή του θέματος αλλά στη συνέχεια η έκπληξη έφυγε διότι διαπιστώσαμε ότι επρόκειτο για μελέτη που είχαμε ξαναδεί το 2002 στο Χώρο Τεχνών όπου παρουσιάστηκε, με κάποιες μικρές αλλαγές αλλά σημαντικές. Όταν συζητούσαμε για το Ωρολόϊ επιμείναμε ότι χρειάζεται κυκλ. μελέτη και η απάντησή σας τότε ήταν ειρωνική. Απότι διαπιστώνετε και το παραδεχθήκατε και εσείς πρόκειται για μία γραφειοκρατική διαδικασία που πρέπει να τελεσφορήσει προκειμένου να είμαστε συνεπείς με τα διαδικαστικά ζητήματα που θέτει η πρόοδος του θέματος της Αστικής Ανάπλασης και του ζητήματος που έχει σχέση με την πλ. Ωρολογίου. Πρόκειται για κάτι που έγινε στο άψε σβήσε για να μπορέσουμε να τρέξουμε τα θέματα αυτά.

Είναι τελικά τόσο άτυχος δρόμος αυτός της Μητροπόλεως και έτυχε να έχει τόσο πρόχειρες αντιμετώπισεις διαρκώς; Στην αρχή της θητείας σας, προκειμένου να είστε συνεπείς με τους ψηφοφόρους σας, φέρατε εκείνο το σκαρίφημα του κ. Κακιρδάκη με τα αρχαία στη μέση της οδού και λωρίδες εκατέρωθεν, των 3 μέτρων, το οποίο ήταν το λιγότερο ατυχές. Και τώρα φέρνετε μία αναπροσαρμογή της κυκλ. μελέτης, την οποία από την αρχή που αναλάβατε την αφορίσατε και τελικά την επαναφέρετε; Βέβαια διαφοροποιημένη ακριβώς επειδή διαφορετικά δεν μπορείτε να προχωρήσετε το θέμα της πλ. Ωρολογίου.

Η δουλειά της κας Πιστιάβα ήταν πραγματικά δύσκολη. Συμφωνώ ότι πρέπει να υπάρχει ένας δακτύλιος ταχείας κυκλοφορίας. Σωστό είναι οι χώροι στάθμευσης θα πρέπει να υπάρχουν στους περιφερειακούς δρόμους.

Και πράγματι πρέπει να υπάρχουν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Δεν έχουμε όμως ακόμη την απάντηση του ΚΑΣ που είναι σημαντικό ζήτημα. Δεν συμφωνώ ότι η μελέτη θα υπαγορεύσει στο ΚΑΣ την αμφιδρόμηση.

Η κ.Πιστιάβα την πρώτη φορά είχε αναφερθεί σε 3 σενάρια ενώ τώρα αναφέρθηκε μόνο σε 2. Δεν αναφέρθηκε καθόλου στο σενάριο της αλλαγής της φοράς σε κάθοδο, της Μητροπόλεως.

Το 2002 η κ. Πιστιάβα έχει πει ότι δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να αμφιδρομηθεί η Μητροπόλεως επειδή οι αμφιδρομήσεις έλκουν κυκλοφοριακό φόρτο, ενώ οι μονοδρομήσεις το ανάστροφο. Θα πούμε ναι στην παραλαβή για να πληρωθούν οι μελετητές με τον όρο να σταλεί αμέσως στους φορείς για να κάνουν τις προτάσεις τους και να επανέλθει το θέμα στο δημοτικό συμβούλιο για οριστική έγκριση.

Γ.Μιχαηλίδης: Μετά την πολύ καλή παρουσίαση της κας Πιστιάβα, αισθάνομαι μία δικαίωση αφού όταν συζητήθηκε το θέμα της ανάπλασης της πλ. Ωρολογίου είχαμε πει ότι απαιτείται κυκλοφοριακή μελέτη.

Χαίρομαι που η κ. Πιτσιάβα έχει πραγματικά άποψη για την πόλη και για το κυκλ. πρόβλημα ενώ ο Δήμαρχος τότε έλεγε ότι αυτοί οι άνθρωποι δεν γνωρίζουν την πόλη και τα προβλήματά της ενώ εμείς γνωρίζουμε.

Οι παρεμβάσεις που έγιναν με σκοπό την αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως μας οδηγούν στο παρελθόν. Οι σύγχρονες αντιλήψεις επιβάλλουν λήψη μέτρων ώστε τα κέντρα των πόλεων να παραδίδονται στους πολίτες και όχι στα αυτοκίνητα. Με τη ρύθμιση που προτάθηκε σήμερα γίνεται το αντίθετο, πράγμα που παραδέχθηκε και η μελετητήρια όταν μίλησε για τον κορεσμό. Έτσι θα έχουμε τη Μητροπόλεως σε λειτουργία κορεσμού και θα δημιουργηθούν δύο κόμβοι στην αρχή και στο τέλος της οδού σε λειτουργία ασφυκτικής κυκλοφοριακής πίεσης. Δεν αντιμετωπίζεται όπως έπρεπε το γενικό κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης με αναδιάρθρωση των κινήσεων σε επίπεδο περιφερειακών κεντρικών κονδυλίων. Συνεχίζεται η ίδια κατάσταση με αύξηση του φόρτου στην οδό Μητροπόλεως. Σχετικά με τις οδούς Μ.Μπότσαρη & 16^{ης} Οκτωβρίου, υπάρχει μία διπλή γραμμή άρα είναι απαγορευτική η κίνηση προς την Κοζάνη. Για να πάει λοιπόν κάποιος από τη Μητροπόλεως π.χ. στο Β' Σ.Σ. θα έπρεπε να κάνει τον κύκλο της πόλης.

Πιστεύω ότι είναι επίκαιρο, όσο ποτέ, να ξεκινήσουν οι διαδικασίες για τη διάνοιξη της οδού Τυρταίου στο 1^ο τμήμα κοντά στο Βήμα Απ. Παύλου, έτσι ώστε κάποια προβλήματα να λυθούν.

Από το σύνολο της μελέτης διαφαίνεται ότι η πραγματική διάθεση των μελετητών είναι η δημιουργία περιμετρικού δακτυλίου και η δημιουργία συνθηκών που θα καθιστούν μη ελκυστική την είσοδο των οχημάτων στο κέντρο της πόλης. Άλλωστε όπως είναι γνωστό, οι τελικές προτάσεις της μελέτης, οφείλονται στον εργοδότη.

Σιδηρόπουλος: Ούτε εγώ, ούτε οι συμπολίτες μας μπορούμε να ανεχθούμε αυτή την κατάσταση που δημιουργεί τεράστια προβλήματα στην ομαλή κυκλοφοριακή ζωή της πόλης, ούτε το συνεχές και πολύωρο μποτιλιάρισμα, όλες τις εποχές του χρόνου, στην οδό Μητροπόλεως.

Και δεν λέω μπορώ να ανεχθώ τα προβλήματα που δημιουργούνται στους ξένους επισκέπτες της πόλης και προσπαθούν να βρουν κάποια διέξοδο, χάνονται στην πορεία και εγκαταλείπουν δυσαρεστημένοι και εκνευρισμένοι την πόλη. Και βέβαια δεν μπορώ να ανεχθώ τις αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις που έχει στην πόλη, αυτή η κατάσταση. Και δεν είναι δυνατό κάποιοι συνάδελφοι να οδύρονται ότι η οικονομική ζωή της πόλης φθίνει και από την άλλη να αρνούνται να αντιληφθούν ότι η υπάρχουσα κατάσταση είναι επίσης αρνητική και διογκώνει το πρόβλημα. Πιστεύω ότι επιβάλλεται η αμφιδρόμηση της οδού Μητροπόλεως.

Τα προβλήματα σαφώς θα υφίστανται στο σύνολο της πόλης, θα βελτιωθούν όμως σημαντικά κάποιες ροές, θα βελτιωθούν κάποια σοβαρά προβλήματα, θα μπορούν να εισέρχονται και να κυκλοφορούν στην πόλη ξένοι επισκέπτες. Δεν μπορώ ν' αντιληφθώ πως είναι δυνατόν, οι συνάδελφοι της αντιπολίτευσης να γνωρίζουν το πρόβλημα, όπως και οι φίλοι, οι οπαδοί τους, οι συγγενείς του και αυτοί εμμένουν στην αρχική άποψή τους και αρνούνται την αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως.

Μηλιόπουλος: Καταρχήν θέλω να πω ότι εμείς δεν αρνηθήκαμε ποτέ την αμφιδρόμηση και δεν υποστηρίζουμε αυτό σήμερα.

Εμένα με προβληματίζει το γεγονός ότι έγινε όλο αυτό το σκηνικό για μία παραλαβή. Θα μπορούσε απλώς να έρθει το θέμα στο συμβούλιο απλά ως υλοποίησης της προγραμματικής σύμβασης και να τελειώνει εκεί το θέμα.

Έχω τις αμφιβολίες μου για το αν θα λειτουργήσει η αμφιδρόμηση κάτω από τις προϋποθέσεις που έθεσε η μελετητήρια.

Με προβληματίζει το ενδεχόμενο τη στιγμή που δεν έχει γίνει μια ολοκληρωμένη κυκλοφοριακή μελέτη για το σύνολο της πόλης, να δημιουργήσουμε νέες οδούς όπως είναι η Μητροπόλεως αυτή τη στιγμή π.χ. Βενιζέλου, Ακροπόλεως.

Γουναράς: Όπως αντελήφθηκα, σε περίπτωση που η Μητροπόλεως αμφιδρομηθεί θα επέλθει ισορροπία και βελτίωση στους άλλους δρόμους. Επομένως θα πρέπει να περιμένουμε μία βελτίωση μικρή ή μεγαλύτερη αλλά σε καμία περίπτωση χειροτέρευση. Δεν δίνεται βέβαια μία ριζοσπαστική λύση στο συνολικό πρόβλημα της κυκλοφορίας της Βέροιας γιατί όπως είπε και η μελετήτρια, κάνουμε διαχείριση μιας επιβαρυνμένης κατάστασης.

Δελαβερίδης: Πιστεύω πως το σύστημα δεν θα λειτουργήσει με την αμφιδρόμηση, άρα γιατί να προχωρήσουμε; Θα έλεγα να παραλάβουμε τη μελέτη αλλά μην την εγκρίνουμε.

Ορφανίδης: Ενώ όλοι σήμερα πιστεύουν ότι πρέπει ν' αλλάξουμε πολιτική και συνείδηση για να λυθεί το κυκλοφοριακό απομακρύνοντας τα αυτ/τα από το κέντρο των πόλεων και τη χρησιμοποίηση μαζικών μέσων μεταφοράς εμείς εδώ στη Βέροια κάνουμε το αντίθετο, προσπαθώντας να επιβαρύνουμε το κέντρο και μάλιστα με οικονομική επιβάρυνση. Τα έργα που κάνουμε κε Δήμαρχε, πρέπει ν' αποδίδουν και εμείς είμαστε πεπεισμένοι ότι η πρόταση μας η αρχική για πεζοδρόμηση της Μητροπόλεως και ελαστικότητα στην κυκλοφορία των μέσων μαζικής μεταφοράς θα έλυνε πολύ καλύτερα το συγκοινωνιακό πρόβλημα σήμερα στη Βέροια. Οι μελετητές μίλησαν για φτωχό οδικό δίκτυο και εμείς συμπληρώνουμε ότι υπάρχει αύξηση των αυτ/των, Ι.Χ. και δημόσιας, κατά 2,5 φορές, από το 1995 που έγινε η μελέτη μέχρι σήμερα.

Η χρήση γης στο κέντρο της πόλης είναι περισσότερο εμπορική και δημ. υπηρεσιών, τραπεζών κλπ.

Η δυνατότητα στάθμευσης θα είναι περιορισμένη ακόμη περισσότερο, θα εκλείψουν 1.500 χώροι στάθμευσης, η κάλυψη των δημ. συγκοινωνιών είναι πολύ φτωχή και χαμηλής ποιότητας, οι πεζοί δεν έχουν το δικό τους χώρο για να κινηθούν, δεν υπάρχει διαχείριση της κυκλοφορίας, η αμφιδρόμηση θα πετύχει μόνο υπό όρους και οι κεντρικοί δρόμοι θα λειτουργήσουν αν υπάρχει απομάκρυνση των οχημάτων. Πιστεύω πως μετά τη σημερινή παρουσίαση της μελέτης ενισχύεται η άποψή μας πως τα προβλήματα δεν θα λυθούν με την αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως. Οι καταστηματαρχές δεν θα κερδίσουν τίποτε από αυτήν, αφού θ' απαγορεύεται η στάση και στάθμευση.

Παραδεχθείτε ότι η αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως δεν είναι εφικτή και κάντε κάποιο άλλο έργο.

Η μελέτη νομίζω ότι ήταν επιφανειακή και δεν μας έπεισε υπέρ της αμφιδρόμησης. Θα ήθελα να μας πουν οι μελετητές επιτέλους τι κερδίζουμε από την αμφιδρόμηση.

Αν θέλουμε να προσφέρουμε στην πόλη θα πρέπει να φροντίσουμε να την αποσυμφορήσουμε από τις δημοτικές, τεχνικές υπηρεσίες, από τα αστικά, τα ΚΤΕΛ κλπ.

Συνεχίζουμε να υποστηρίζουμε την άποψη της πεζοδρόμησης της Μητροπόλεως σε συνδυασμό με την ανάλογη ενίσχυση της συνείδησης των πολιτών.

Παπαστεργίου: Εμείς δεν απορρίπτουμε την αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως, όπως δεν απορρίπτουμε και καμία άλλη λύση. Το ζητούμενο για εμάς είναι να βρεθεί η καλύτερη λύση που να αμβλύνει το υπαρκτό κυκλοφοριακό πρόβλημα που έχει σήμερα η πόλη μας, το οποίο δεν το δημιουργεί μόνο ένας δρόμος αλλά συνολικά η κίνηση της πόλης.

Αν θέλουμε να αμβλύνουμε το πρόβλημα αυτό, πρέπει να λάβουμε υπόψη κάποιους παράγοντες, όπως τη γεωγραφία της πόλης, τη νομοτέλεια που λέει ότι τα αυτ/τα συνεχώς θα αυξάνονται, την έλλειψη χώρων στάθμευσης, που με τη μελέτη αυτή μειώνονται αντί να αυξάνονται.

Απ'ότι καταλάβαμε σήμερα το αποτέλεσμα της σημερινής μελέτης είναι ότι με την αμφιδρόμηση η Μητροπόλεως διατηρείται σε επίπεδο κορεσμού, δηλ. στο επίπεδο που βρίσκεται σήμερα. Θα ξοδέψουμε λοιπόν χρήματα για να έχουμε το ίδιο αποτέλεσμα; Γιατί να χαθούν τόσα χρήματα που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την επίλυση άλλων προβλημάτων;

Τσιάρας: Ειπώθηκε από τη μελετήτρια ότι έχουμε μείωση κατά 30%, από 750 σε 550 αυτ/τα την ώρα, του ρεύματος ανόδου, λόγω της αμφιδρόμησης ενώ αυτό πιστεύω δεν προκύπτει από πουθενά.

Αμφιβάλλω για το κατά πόσο είναι εφικτή η επιτυχία της σηματοδότησης αλλά και η μείωση των οχημάτων στην οδό Βενιζέλου.

Το θέμα της αστυνόμευσης είναι ίσως η σοβαρότερη προϋπόθεση λειτουργίας των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Πιστεύω πως αν υπήρχε σωστή αστυνόμευση όλες τις ώρες της ημέρας και σε όλους τους κόμβους, θα λειτουργούσε οποιαδήποτε κυκλοφοριακή λύση. Γεγονός πάντως είναι ότι 24 ώρες το 24ωρο θα απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση στην οδό Μητροπόλεως. Και τώρα προβλέπεται ολιγόωρη στάθμευση στη Μητροπόλεως, λίγοι όμως το γνωρίζουν γιατί δεν λειτουργεί λόγω κακής αστυνόμευσης.

Θα πρέπει να εξετάσουμε το κατά πόσο αυτά που επικαλείται η μελέτη είναι εφικτά, διαφορετικά αποτελούν απλώς ευχολόγια.

Η κυκλοφορία στη Μητροπόλεως σήμερα έχει ομαλοποιηθεί και οι φόρτοι φέτος είναι πολύ λιγότεροι απ'ότι όταν μονοδρομήθηκε η Μητροπόλεως, επειδή ο κόσμος έμαθε εναλλακτικές διαδρομές. Με την αμφιδρόμηση θα κάνουμε τον κόσμο να επιστρέψει στη Μητροπόλεως, θα μειωθεί η κίνηση σε όλους τους περιφερειακούς δρόμους και θα αυξηθεί στο κέντρο.

Πιστεύω ότι είναι αναγκαία μία συνολική κυκλοφοριακή μελέτη και λύση του κυκλοφοριακού σε όλη την πόλη. Δεν μπορούμε να Το πρόβλημα μόνο με αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως ή τη δημιουργία ενός παρκινγκ στην Ελιά.

Η μελετήτρια είτε πως η τελική λύση που θα δοθεί για τη Μητροπόλεως θα είναι πολιτική απόφαση, δεν μας ξεκαθάρισε όμως ποια λύση προτείνει η ίδια ως καταλληλότερη για την πόλη μας.

Κουρουζίδης: Η λύση που δόθηκε το 1995 νομίζω πως ήταν η ενδεδειγμένη για την εποχή εκείνη, με τις συνθήκες που επικρατούσαν τότε. Οι δρόμοι της πόλης είναι δεδομένοι, τα αυτ/τα έχουν αυξηθεί, καμία μελέτη δεν μπορεί να δώσει λύση εκτός από αυτήν που πρότεινε ο κ. Ορφανίδης, δηλ. την πεζοδρόμηση της οδού, όπως γίνεται σε όλες τις χώρες και πόλεις του κόσμου.

Από την παρουσίαση της μελέτης πιστεύω ότι προκύπτει πως δεν θα δοθεί λύση με την αμφιδρόμηση και όσοι πιστεύουν το αντίθετο, ας το ψηφίσουν και ας πάρουν την πολιτική ευθύνη και του οικονομικού κόστους και της πράξης τους.

Πιτσιάβα: Θα ήθελα να γίνει κατανοητό ότι σήμερα δεν παρουσιάσαμε όλη την κυκλοφοριακή μελέτη αλλά σενάριο. Μια ολοκληρωμένη κυκλοφοριακή μελέτη δεν βασίζεται στην αμφιδρόμηση ενός δρόμου αλλά σε πολλές άλλες συνιστώσες, τις οποίες είχαμε παρουσιάσει πάρα πολύ αναλυτικά πριν 2 χρόνια, οπότε είχαμε κάνει προτάσεις και για τη στάθμευση και για τις δημόσιες συγκοινωνίες. Και είπαμε σήμερα ότι για να λειτουργήσει το σενάριο της αμφιδρόμησης πρέπει να συνοδευτεί από κάποιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Δεν κάναμε κάποια αποτίμηση ότι αυτή είναι η ενδεδειγμένη λύση. Παρουσιάσαμε ένα συμπληρωματικό σενάριο σε μία

υπάρχουσα μελέτη, η οποία έχει πάρα πολλά άλλα στοιχεία που επιλύουν κυκλοφοριακά προβλήματα τα οποία δεν συζητήθηκαν σήμερα αλλά αν κάποιος θέλει να δει το σύνολο της μελέτης, αυτή υπάρχει στην τεχνική υπηρεσία. Πρόκειται απλώς για ένα σενάριο οπότε ας μη μιλάμε για επιφανειακές μελέτες. Ασχοληθήκαμε με ένα συγκεκριμένο δρόμο. Δεν είναι μία ολοκληρωμένη κυκλοφοριακή μελέτη.

Πρόεδρος : Δευτερολογίες.

Ουσουλτζόγλου: Σήμερα επαναφέρατε μία μελέτη, την οποία είχατε παραμερίσει και ζητάτε να μας σώσει και οι μελετητές έκαναν πολύ καλά τη δουλειά τους. Θα ήθελα να σταθώ σε κάποια σημεία-σταθμούς, της εισήγησης: 1) Ειπώθηκε ότι η Μητροπόλεως διατηρείται με την αμφιδρόμηση σε επίπεδο κορεσμού, δηλ. ο κυκλοφοριακός φόρτος θα είναι στο maximum, ενώ άλλοι δρόμοι που λειτουργούν ήδη ικανοποιητικά, αποφορτίζονται ακόμη περισσότερο. Και ρωτώ ποια βελτίωση θα υπάρξει, σε σχέση με τη σημερινή κατάσταση; 2) Απαιτείται απαγόρευση στάσης και στάθμευσης για να λειτουργήσει η αμφιδρόμηση. Όλο το θέμα δημιουργήθηκε επειδή οι καταστηματαρχές θέλουν να σταματάει το αυτ/το μπροστά στο μαγαζί τους και να κατεβαίνει ο πελάτης για να ψωνίσει. Αν λοιπόν δεν μπορούν να σταματούν τα αυτ/τα, ποιος ο λόγος να σκάσουμε τη Μητροπόλεως ξανά με οικονομικό κόστος; 3) Πως θα τηρηθούν αυτοί οι όροι της αστυνόμευσης που θα είναι απαραίτητη; Ποιος θα συμμορφωθεί σήμερα στην Ελλάδα με τόσα απαγορευτικά; 4) Δεν θα είναι η αμφιδρόμηση μία παράμετρος για την αύξηση του θορύβου; Θα έπρεπε να γίνει μία σχετική μελέτη και από την ομάδα Τζεκάκη. 5) Έχω την αίσθηση ότι στο Ωρολόϊ, μεταξύ Απ. Παύλου-Ρακτιβάν-Μ. Μπότσαρη τα αυτ/τα θα συγκρούονται σαν πασχαλιάτικα αυγά. 6) Η Μαυρομιχάλη μπαίνει στη Μητροπόλεως και μέσω ποιας οδού; 7) Η κατάσταση θα είναι πολύ κακή στο αναφερόμενο σάλαο προς Κοζάνη. 7) Στην είσοδο του πάρκινγκ θα έχουμε προβλήματα. 8) Σε κάθε σύγχρονη πόλη υπάρχουν τα mini buses με το φθινό εισιτήριο, με ταχύτατη κίνηση που θα πρέπει να μπουν στη ζωή μας.

Σιδηρόπουλος: Η αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως είναι επιτακτική ανάγκη και τη ζητούν όλοι οι κάτοικοι της πόλης μας. Αν γίνει, θα μειωθούν οι κινήσεις σε όλους τους δρόμους και ιδιαίτερα στις Ακροπόλεως-Βερόης και Θωμαΐδου. Αυτή τη στιγμή ανά πάσα στιγμή υπάρχει κίνδυνος ατυχημάτων.

Πως πριν από 8 χρόνια λειτουργούσε σε πολύ κατάσταση η Μητροπόλεως και τώρα με την αμφιδρόμηση λέτε ότι θα έχουμε τόσα προβλήματα; Η αύξηση του αριθμού των αυτ/των δεν ευθύνεται για την επιβάρυνση του κυκλοφοριακού σε όλη την πόλη.

Δελαβερίδης: Κε Σιδηρόπουλε, εμείς δεν είπαμε ότι δεν συμφωνούμε με την αμφιδρόμηση. Εμείς λέμε ότι οποιαδήποτε λύση υπάρξει, είτε αμφιδρόμηση θα είναι είτε μονοδρόμηση είτε κάθοδος ή άνοδος, δεν έχει σημασία, αρκεί να βρούμε την ενδεδειγμένη λύση ώστε να αποφορτιστεί η κίνηση στην Βέροια. Εσείς λέγατε και συνεχίζετε να το λέτε, ότι με την αμφιδρόμηση θα λυθούν τα προβλήματα. Όμως η μελετήτρια μας είπε καθαρά ότι δεν λύνεται το πρόβλημα. Γιατί λοιπόν επιμένετε; Αυτό που υποσχεθήκατε στους ψηφοφόρους σας δεν μπορεί να γίνει αφού θα απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση στη Μητροπόλεως. Όταν η μελετήτρια μας λέει ότι δεν θα πετύχουμε πολλά πράγματα γιατί να γίνει όλη αυτή η διαδικασία και να ξοδευούμε; Για να πούμε ότι είμαστε εντάξει στις προεκλογικές μας δεσμεύσεις; Σήμερα εμείς παραλαμβάνουμε τη μελέτη και περιμένουμε να έρθει στο δημοτικό συμβούλιο για έγκριση εφόσον πάρουμε την έγκριση του Κ.Α.Σ. την οποία δεν είχαμε το 1996 και αναγκαστήκαμε να έρθουμε σ' αυτή τη λύση. Μην λέτε ότι είμαστε αρνητικοί. Εμείς είμαστε ανοιχτοί αρκεί να υπάρχουν εγγυήσεις για την εφαρμογή του κάθε σεναρίου.

Ορφανίδης: Δεν θέλω να έρθω σε αντιπαράθεση με την κ. Πιτσιάβα μια και τους Πανεπιστημιακούς δασκάλους τους σεβόμαστε και τους εκτιμούμε, θα πρέπει όμως να δέχονται και την κριτική μας. Έκανα κάποιες συγκεκριμένες ερωτήσεις αλλά δεν πήρα συγκεκριμένες απαντήσεις. Ρώτησα ποιο θα είναι το πλάτος των πεζοδρομίων και μου απαντήσατε 3 μέτρα περίπου, απάντηση που δεν με καλύπτει. Ρώτησα αν λάβατε υπόψη σας και κλείσατε το τμήμα στο Ωρολόϊ που δεν υπάρχει μετά την ενοποίηση των πλατειών για να δούμε πως θα πάει η κυκλοφορία και είπατε όχι ενώ εγώ πιστεύω πως έπρεπε να γίνει.

Φωτεινή σηματοδότηση υπήρξε και στο παρελθόν και λειτουργούσε μόνο μία εβδομάδα. Ρώτησαν οι μελετητές ποτέ γιατί δεν λειτούργησε αυτό το μέτρο και μας προτείνουν ξανά το ίδιο; Αν ήμουν εγώ μελετητής και σεβόμουν τη δουλειά μου, θα έλεγα στον κ. Δήμαρχο: «Κύριε Δήμαρχε αυτά που θέλετε, δεν γίνονται». Πιστεύω ότι μέσα σας κι εσείς πιστεύετε ότι το σενάριο αυτό δεν θα πετύχει. Εμείς σαν παράταξη, δεν δεχόμαστε ούτε σενάρια ούτε προσωπικές επιθυμίες ούτε προεκλογικές δεσμεύσεις. Εμείς οφείλουμε να παρατηρούμε και να ελέγχουμε οι κινήσεις που θα γίνονται να γίνονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και τα χρήματα που ξοδεύονται να πιάνουν τόπο. Να παραλάβουμε σήμερα τη μελέτη και να σταματήσουμε εδώ. Να δούμε και άλλα σενάρια. Και οι επιστημονικοί φορείς της πόλης συμφώνησαν με τα λεγόμενά μου.

Παπαστεργίου: Θα ήθελα για να τοποθετηθώ, ν'ακούσω και την άποψη του κ. Δημάρχου σχετικά με τα όσα ακούστηκαν και σχετικά με τα αποτελέσματα που θα έχει η εφαρμογή αυτής της μελέτης, όταν από τους ίδιους τους μελετητές αναφέρθηκαν επίπεδα ισορροπίας κορεσμού, δηλ. τρόμου για εμένα, όταν από τους ίδιους ακούστηκε ότι οι κρίσιμοι κόμβοι θα εξακολουθήσουν να έχουν τα ίδια προβλήματα.

Τσιάρας: Σε τέτοιες ρυθμίσεις δεν είναι δυνατόν να ικανοποιηθούν όλοι. Ας παραληφθεί η μελέτη άλλα από εκεί και πέρα ας πάρουμε την απόφαση να ξεκινήσουμε ένα μεγάλο διάλογο σ' όλη την πόλη σχετικά με το κυκλοφοριακό.

Ο Δήμαρχος και στον δημ. απολογισμό και σήμερα, δεν απαντά στις πρωτομιλίες. Επιλέγει να μιλήσει μετά τη δευτερομιλία μας για να μην υπάρχει αντίλογος από εμάς.

Κουρουζίδης: Νομίζω ότι τοποθετήθηκε πολύ σωστά ο κ. Ορφανίδης. Περιμένουμε ν'ακούσουμε και τη θέση του Δημάρχου. Λέγατε ότι είστε υπέρ του διαλόγου αλλά διάλογος δεν γίνεται.

Δήμαρχος: Την τακτική που ακολούθησα εγώ σε δύο συνεδριάσεις, αρχηγός σας για 4 χρόνια την ακολουθούσε κατά κόρον και δεν είχαμε και το δικαίωμα τριτομιλίας.

Υπήρξε μία άτυχη απόφαση της προηγούμενης δημοτικής αρχής που αναστάτωσε αν όχι κατέστρεψε την πόλη και κυκλοφοριακά και οικονομικά και μία άτυχη απόφαση ενός υπουργού που βγήκε, ενώ ο πρώην Δήμαρχος ζητούσε να ανακαλέσει όταν αναγνώρισε το λάθος του. Ο τότε Υπουργός Πολιτισμού θυμήθηκε μετά από 8 χρόνια να χαρακτηρίσει τη Μητροπόλεως διατηρητέο ρωμαϊκό δρόμο αυτό το έκτρωμα. Αν η αμφιδρόμηση έμπαινε σε δημοψήφισμα δεν έπαιρνε ποσοστό 54% που πήρε ο συνδυασμός μας αλλά 104% γιατί τόσοι είναι αυτοί που θέλουν την αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως πλην ελαχίστων που βρίσκονται μέσα στο δημοτικό συμβούλιο.

Υπάρχει ο τύπος, υπάρχει και η ουσία. Τον τύπο που καλύπτουμε με την κυκλοφοριακή μελέτη και για την πλ. Ωρολογίου και για την αμφιδρόμηση της οδού Μητροπόλεως. Την ουσία ποιος περιμένετε να μας την πεί; Η καθ'όλα αξία κ. Πιτσιάβα που απόψε κάποιοι συνάδελφοι ξεπέρασαν τα όρια και την πρόσβαλαν με

τον τρόπο που την αντιμετώπισαν και δεν σεβάστηκαν ότι είναι και καθηγήτρια Παν/μίου;

Γιατί δεν μπορεί να ευχαριστείς για την παρουσίαση της μελέτης και από την άλλη να ισχυρίζεσαι ότι δόθηκε εντολή για να γίνει αυτή η μελέτη, ενώ η ίδια η μελετήτρια εύλογα και ξεκάθαρα είπε ότι δέχθηκε αίτημα από τη νέα δημοτική αρχή να μελετήσει το σενάριο της αμφιδρόμησης και την ενοποίηση της πλ. Ωρολογίου.

Άλλο πράγμα είναι το αίτημα και άλλο η εντολή. Πιστεύω ότι κανένας παν/κός δάσκαλος δεν θα δεχόταν εντολή για να κάνει μία μελέτη, όπως την θέλει ο αιτών.

Δεν αντιμετώπισα ειρωνικά πριν 2 χρόνια την κυκλοφοριακή μελέτη απλώς δεν συμφωνούσα και το έλεγα ξεκάθαρα και τότε και τώρα. Δεν συμφωνούσα με τα σενάρια που πρότεινε η κα Πιτσιάβα τότε, όταν μιλούσε για μονοδρόμηση της Μητροπόλεως. Θα ήμουν ανακόλουθος αν ενώ από το 1998, ακούγοντας την κοινωνία της πόλης για αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως, ενέκρινα μία κυκλ. μελέτη για μη αμφιδρόμησης της. Πότε έγιναν οι προχειρότητες που είπατε κ. Ουσουλτζόγλου; Στη δική μας δημ. περίοδο ή σε προηγούμενη; Μήπως δεν ήσασταν εδώ όταν η οδός Μητροπόλεως κατασκευάστηκε και μετά πέρασε από Τοπικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων;

Μπορεί να μην μετείχατε στο δημ. συμβούλιο τότε αλλά ήσασταν στη Βέροια όταν δεν είχε γίνει ούτε καν η μελέτη.

Γνωρίζατε τι έγινε, ότι το θέμα δεν είχε πάει καν στο Κ.Α.Σ., ότι το Τ.Ν.Μ. δεν έλεγε να θάψουμε τα αρχαία αλλά άφηνε περιθώρια επιλογής. Δύο άνθρωποι ανέλαβαν την ευθύνη του εκτρώματος που έγινε, ο πρώην Δήμαρχος και η κ. Ακαμάτη και στη συνέχεια την απόφασή τους αυτή την νομιμοποίησαν με αποφάσεις όλων των άλλων οργάνων.

Ποτέ δεν είπα ότι οι μελετητές δεν ξέραν τι κάνουν και ξέρουμε εμείς. Εμείς είμαστε πολιτικό όργανο. Και τότε έλεγα και τώρα λέω ότι οι κυκλοφοριακές μελέτες είναι ρευστές. Όταν εμείς το 1998 μιλούσαμε για αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως δεν ξέραμε αν θα ενοποιηθεί η πλ. Ωρολογίου. Δεν το γνωρίζαμε ούτε καν το 2002. Άλλες μετρήσεις θα γινόταν με την ενοποίηση της Πλατείας και άλλες χωρίς αυτήν.

Πολύ ιδεαλιστική η άποψη ότι το κέντρο είναι για τους ανθρώπους και όχι για τα αυτ/τα αλλά για μετά από 20-30 χρόνια.

Οι φορείς της πόλης έχουν θέση για το θέμα και οι τεχνικοί αλλά και οι άλλοι που κυρίως θίγονται από τη μονοδρόμηση. Και ο Εμπορικός Σύλλογος ήταν από την αρχή αντίθετος με τη μονοδρόμηση και η Ομοσπονδία Επαγγελματοβιοτεχνών και οι ιδιοκτήτες TAXI.

Και πρόσφατα, πριν από ένα μήνα, που τους ζήτησα ξανά τις απόψεις τους, μου έφεραν τις αποφάσεις των συμβουλίων τους με τις οποίες ζητούν την αμφιδρόμηση.

Κε Ορφανίδη δεν οφείλουμε καμία συγγνώμη γιατί δεν κάναμε λάθος. Δεν κάνουμε λάθος όταν αφουγκραζόμαστε την κοινωνία και θέλουμε οι αποφάσεις μας να συμβαδίζουν με αυτήν. Από το 1998 υποστηρίζω την αμφιδρόμηση και θα συνεχίσω να το κάνω ακόμη κι αν η κα Πιτσιάβα ή οποιοσδήποτε μελετητής έλεγε ότι δεν πρέπει να γίνει αμφιδρόμηση εγώ θα συνέχιζα να πιστεύω ότι πρέπει να γίνει είτε απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση. Θέλουμε αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως με αυστηρό έλεγχο. Μακάρι να είχαμε λύσει όλα τα άλλα προβλήματα, να είχαμε ανοίξει όλους τους περιφερειακούς δρόμους, να μας βοηθούσε και το έδαφος της πόλης, να είχαμε περιφερειακά πάρκινγκ αλλά σήμερα με αυτό το χάος που επικρατεί, ειδικά ύστερα και από την μονοδρόμηση της Μητροπόλεως, δεν μπορούμε να μιλάμε για πεζοδρόμηση της οδού.

Δεν θα ξοδέψουμε χρήματα κε Παπαστεργίου για να έχουμε το ίδιο αποτέλεσμα και ούτε η κ. Πιτσιάβα είπε ότι θα έχουμε το ίδιο αποτέλεσμα.

Κε Κουρουζίδη, την πολιτική ευθύνη να την ψάξετε στην παράταξή σας γιατί ήσασταν ένας από αυτούς που συμμετείχατε στη λήψη εκείνης της απόφασης και ταλαιπωρείται ο κόσμος χωρίς να λογοδοτήσετε μέχρι τώρα ούτε εσείς ούτε οι συνάδελφοί σας γι' αυτό που κάνατε. Την πολιτική ευθύνη για τα χρήματα που δαπανήθηκαν την φέρετε εσείς και όταν εμείς πετύχουμε το σκοπό μας θα δώσουμε εξηγήσεις στο λαό που θα κάνει τις συγκρίσεις και τις κρίσεις.

Καμία μελέτη δεν πετάξαμε κα Ουσουλτζόγλου. Αλλά δεν την έφεραν στο δημ. συμβούλιο. Εμείς την φέραμε όπως μας την κατέθεσε η κα Πιτσιάβα.

Κλείνοντας ευχαριστώ και πάλι τους μελετητές και ζητώ συγνώμη αν τυχόν έθιξα σήμερα κάποιον από τους συναδέλφους και πολύ περισσότερο τους μελετητές. Η μελέτη τους με βρίσκει σύμφωνο και σε επόμενη συνεδρίαση αφού κάνουμε διάλογο με τους φορείς θα φέρουμε τη μελέτη για έγκριση γιατί εμείς έχουμε την ευθύνη υλοποίησης του προγράμματος που εξαγγείλαμε και εμείς θα το τηρήσουμε στο ακέραιο.

Πιτσιάβα: Θα ήθελα να διευκρινίσω μόνο το σημείο που ανέφερα ότι με την αμφιδρόμηση ο δρόμος θα λειτουργεί σε επίπεδο κορεσμού, που σημαίνει ότι εξαντλεί τη χωρητικότητά του, όπως γίνεται και σήμερα. Σηκώνει τον αριθμό των αυτ/ων που σηκώνει σήμερα, τη στιγμή που με την αμφιδρόμηση δίνουμε τη δυνατότητα στους χρήστες να χρησιμοποιούν και τις δύο κατευθύνσεις ενώ στο σενάριο της ήπιας κυκλοφορίας έχουμε μία ελάφρυνση.

Ανέφερα όμως με την αμφιδρόμηση το υπόλοιπο σύστημα ελαφρύνεται κάπως διότι με αυτή την κάθοδο δεν έχουμε διαδρομές μεγάλου μήκους που γίνονται τώρα λόγω της μονοδρόμησης. Άρα η μεν Μητροπόλεως εξαντλεί τη χωρητικότητά της οι δε περιφερειακοί δρόμοι έχουν μία μείωση του φόρτου.

Πρόεδρος: Τριτομιλίες.

Ουσουλτζόγλου: Δεν την φέρατε κε Δήμαρχε και δεν την παραλάβατε γιατί δεν την θέλατε την μελέτη παρουσιάστηκε πριν 2 χρόνια.

Καλά που υπήρχε αυτή η μελέτη και μπορείτε να την χρησιμοποιήσετε για την πλ. Ωρολογίου, τώρα που την χρειάζεστε.

Δεν ξέρω αν πρόσβαλαν οι συνάδελφοι την μελετήτρια ή εσείς όταν αφορίζατε τότε τη μελέτη και λέγατε ότι δεν σας ενδιαφέρει τι λένε οι καθηγητάδες.

Επιτέλους προχωρήστε σ' αυτά που βούλεστε να κάνετε με την οδό Μητροπόλεως και μην καθυστερείτε άλλο το θέμα αυτό.

Μιχαηλίδης: Πρώτος εσείς προσβάλατε τους καθηγητές και την κ. Πιτσιάβα όταν λέγατε ότι αυτοί οι καθηγητές δεν μπορούν να ξέρουν την πόλη καλύτερα από εμάς. Ισχυρίζεστε ότι διάφοροι άλλοι πήραν αποφάσεις και φέρουν την ευθύνη και τώρα κανιβαλίζετε σε αποφάσεις άλλων...

Πρόεδρος: Κε Μιχαηλίδη είναι άσχημη και βαριά η έκφραση που χρησιμοποιήσατε.

Μιχαηλίδης: Είναι πολιτική έκφραση.

Πρόεδρος: Την έχω ακούσει ως πολιτική έκφραση αλλά παρακαλώ να χρησιμοποιείτε πιο κόσμιες εκφράσεις.

Μιχαηλίδης: Τα κέντρα κε Δήμαρχε είναι πράγματι για τους ανθρώπους και όχι για τα αυτ/τα και τουλάχιστον έτσι λειτουργούν όλα τα μεγάλα, σύγχρονα αστικά κέντρα.

Για τα ποσοστά που μιλήσατε, κάντε τη δημοσκόπησή σας μετά την ολοκλήρωση του έργου της αμφιδρόμησης και τότε θα δείτε που θα φτάσει το ποσοστό του 104% ή αφήστε το για τις επόμενες δημοτικές εκλογές.

Σιδηρόπουλος: Από τις αντιδράσεις της αντιπολίτευσης μπορεί να βγάλει κανείς άριστα συμπεράσματα. Κατά τα άλλα με κάλυψε πλήρως ο κ. Δήμαρχος.

Γουναράς: Θέλω να εκφράσω την απογοήτευσή μου γιατί η κα μελετήτρια είπε αυτά που είπε αλλά βλέπω ότι άλλα κατάλαβα εγώ και άλλοι κάποιοι συνάδελφοι με αποτέλεσμα ν' αμφιβάλλω για τη λογική μου.

Ευτυχώς που η κ. Πιτσιάβα επανέλαβε ότι παραμένει ο ίδιος φόρτος στη Μητροπόλεως με καλύτερευση και ελάφρυνση στους υπόλοιπους δρόμους.

Δελαβερίδης: Θα ήθελα ν' αναφερθώ στο ιστορικό της αμφιδρόμησης της Μητροπόλεως. Το 1996 όταν μπήκε η ΔΕΥΑΒ μέσα να κάνει το έργο, η Τεχνική μας Υπηρεσία είχε τη μελέτη της αμφιδρόμησης της Μητροπόλεως με νησίδα στη μέσα μια προς τα επάνω και μία προς τα κάτω 3,5 μέτρων περίπου. Όταν βρέθηκαν τα αρχαία ο κ. Πέτκος και η Ακαμάτη δεν ήθελαν σε καμία περίπτωση να μεταφερθούν οι πέτρες σε άλλο χώρο που προτεínουμε να τον φυλάζουμε, να τον συντηρήσουμε κλπ. Θέλαν τις πέτρες ακριβώς στο βάθος που βρέθηκαν και να είναι ορατές από το δρόμο, αλλά δεν ήταν εφικτό να παραμείνουν στο βάθος αυτό. Προτεínουμε και άλλες λύσεις, όπως το να μείνουν κάτω και να σκεπαστούν, δεν το δέχθηκαν με αποτέλεσμα ως μόνη λύση αυτό που βλέπουμε σήμερα, δηλ. τη μεταφορά τους ακριβώς στο σημείο που βρέθηκαν αλλά επιφανειακά. Αλλάξαμε τότε τη μελέτη και έγινε έτσι όπως έγινε η Μητροπόλεως. Το αν θα γινόταν κάθοδος ή άνοδος ήταν άλλο θέμα και αν θέλετε εγώ τότε υποστήριζα την άποψη να γίνει κάθοδος η Μητροπόλεως. Μη διαστρεβλώνουμε λοιπόν τα πράγματα. Σήμερα κε Δήμαρχε σας λέει η μελετητική ομάδα ότι δεν θα έχουμε αποτέλεσμα και εσείς επιμένετε στην άποψή σας.

Ορφανίδης: Η παρουσία μου στο δημ. συμβούλιο και ως άτομο και ως παράταξη δεν νομίζω πως άφησε ποτέ την εντύπωση ότι είμαστε οπορτουνιστές, ότι θέλουμε να κάνουμε αντιπολίτευση απλώς για να την κάνουμε χωρίς να το πιστεύουμε. Σε θέματα για τα οποία προτείνατε σωστές αποφάσεις και σας στηρίξαμε κε Δήμαρχε και όπου μπορέσαμε βοηθήσαμε. Αν εμείς πιστεύαμε ότι το σενάριο αυτό είναι εφικτό και πραγματοποιήσιμο, δεν θα είχαμε κανένα λόγο να μην το στηρίζουμε. Πιστεύουμε όμως ότι αυτό το σενάριο δεν θα πετύχει. Αν όπως είπατε η άποψη να φύγουν τα αυτ/τα από το κέντρο, θα είναι υλοποιήσιμη με τα από 20-30 χρόνια, τότε εμείς είμαστε αυτοί που βλέπουν μπροστά ενώ εσείς δεν βλέπετε την πραγματικότητα. Δεν με κάλυψη η απάντησή σας στο τι θα κερδίσουμε με την αμφιδρόμηση.

Η Μητροπόλεως δεν θα αποσυμφορηθεί. Η συνείδηση των Βεροιωτών δεν αλλάζει εύκολα. Παλιά ανεβαίναμε από την Κεντρικής και κατεβαίναμε από την Μητροπόλεως. Το ίδιο φοβάμαι ότι θα γίνει και τώρα. Η πλ. Ωρολογίου σήμερα δεν είναι πόλος έλξης, όπως λένε οι μελετητές αλλά προσπαθούμε να την κάνουμε. Ακόμη και σήμερα που το πάτος των πεζοδρομίων είναι μεγαλύτερο δεν υπάρχει δυνατότητα συνεχούς ροής πεζών από την Εληάς μέχρι τη Μητροπόλεως χωρίς να κατεβαίνουν στο δρόμο.

Το γνωρίζουν αυτό οι μελετητές;

Παπαστεργίου: Κε Δήμαρχε αν θεωρείτε ότι η τακτική του πρώην Δημάρχου ν' απαντά μετά τις δευτερομιλίες, δεν ήταν σωστή, γιατί την ακολουθείτε και εσείς;

Αν δεν δούμε όλες τις παραμέτρους, μήπως οδηγηθούμε σε ακόμη μία άτυχη απόφαση, όπως χαρακτηρίσατε αυτήν της μονοδρόμησης; Αντέχει η πόλη άλλες άτυχες αποφάσεις; Δεν απορρίπτουμε την αμφιδρόμηση, όπως και καμία άλλη λύση. Θέλουμε όμως την καλύτερη λύση που θα λύνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα και θα καλυτερέψει το επίπεδο ζωής των πολιτών.

Είπατε ότι το κυκλ. της πόλης είναι χάος. Φέρτε λοιπόν τη συνολική κυκλ. μελέτη για να το λύσουμε.

Κουρουζίδης: Η μονοδρόμηση της Μητροπόλεως την εποχή εκείνη ήταν η πιο σωστή λύση. Είχαμε την πολιτική ευθύνη γι' αυτό, κριθήκαμε στις εκλογές του 1998 και τις κερδίσαμε. Επιβραβευτήκαμε για εκείνη την κίνηση αν και αποτελούσε 1^ο θέμα και του τότε εκλογικού σας προγράμματος. Άλλά ο λαός τότε δεν σας ψήφισε γιατί την εποχή εκείνη αυτή ήταν η σωστή λύση. Μετά την αμφιδρόμηση το 54% για το οποίο υπερηφανεύεστε θα μειωθεί όσο δεν φαντάζεστε.

Δήμαρχος: Σήμερα αναλύουμε τα αποτελέσματα της μελέτης που μας παρουσιάζει η κ. Πιτσιάβα και όχι τα σενάρια του 1998 ή του 2002. Αλλά υπερασπιζόσασταν τότε κάποιοι από εσάς και αλλάξατε ρότα τώρα. Ευχαριστώ και πάλι τη μελετητική ομάδα. Είναι άλλο πράγμα να διαφωνείς με κάποιον για μία πρόταση και μία μελέτη άλλο πράγμα να τον προσβάλεις και να λές ότι έκανε πρόχειρη δουλειά και κατ'εντολή. Διαφωνούσα με τη μελετητική ομάδα για την μονοδρόμηση και το έλεγα χωρίς κρίσεις και προσβολές. Απόψε έγιναν τέτοιες κρίσεις από κάποιους συναδέλφους και αυτό καυτηρίασα.

Πρόεδρος: Ευχαριστώ και εγώ την κ. Πιτσιάβα και τον κ. Λαζαρίδη, τους εκπροσώπους των φορέων και όλους εσάς. Προχωράμε στη διαδικασία της ψηφοφορίας.

Ουσουλτζόγλου: Κε πρόεδρε έχω κάνει μία πρόταση, ζητώ να τεθεί σε ψηφοφορία.

Πρόεδρος: Κα Ουσουλτζόγλου θα σας δώσω το χρόνο να επαναδιατυπώσετε την πρόταση σας. Δεν μπορεί να τεθεί η πρότάσή σας με τη μορφή που την κάνατε διότι η απόφασή μας δεν μπορεί να είναι υπό όρους ή υποθετική. Διαμορφώστε την και αν είναι τέτοια που να μπορεί να τεθεί σε ψηφοφορία, θα μπει. Πρόταση υπό αίρεση δεν μπορεί να τεθεί σε ψηφοφορία.

Ουσουλτζόγλου: Λέμε ναι στην παραλαβή μελέτης, να δοθεί στη συνέχεια στους φορείς να επανέλθει στο δημοτικό συμβούλιο για την οριστική έγκριση και να επικαιροποιηθεί σε σχέση με το ρωμαϊκό δρόμο ώστε αν μείνει εκεί ο δρόμος να μην έχουμε πρόβλημα.

Πρόεδρος: Δυστυχώς δεν είναι δυνατόν να τεθεί η πρότάσή σας κ. Ουσουλτζόγλου σε ψηφοφορία διότι είναι η ίδια με αυτήν που κάνατε και στην πρωτομιλία σας.

Το θέμα είναι συγκεκριμένο αν θα παρατούσε ή όχι τη συγκεκριμένη μελέτη. Όλα τα άλλα που θέσατε ακολουθούν την έκδοσή της σημερινής απόφασης. Κατά συνέπεια το σώμα καλείται ν'αποφασίσει αν παραλαμβάνει τη συγκεκριμένη μελέτη.

Πρόεδρος: Ποιοι συμφωνούν με την εισήγηση της επιτροπής τεχνικών θεμάτων για έγκριση παραλαβής της μελέτης;

Υπέρ της εισήγησης ψήφισαν 17 σύμβουλοι:

Χ. Γεωργιάδης, Β. Γιαννουλάκης, Σ. Παναγιωτίδης, Ι. Καλαϊτζίδης, Ν. Κεχαγιόγλου, Ε. Δημούλα – Πετρίδη, Ε. Γουναράς, Ι. Ακριβόπουλος, Μ. Τσιαμήτρου – Καραχατζή, Θ. Σιδηρόπουλος, Γ. Τροχόπουλος, Χ. Τζήκα – Μπατσαρά, Μ. Σακαλής, Χ. Φουρνιαδάς, Σ. Κρομμύδας, Β. Ρήσσου, Κ. Χιονίδης.

Λευκή ψήφο έδωσαν 6 σύμβουλοι:

Χ. Ουσουλτζόγλου – Γεωργιάδου, Α. Δελαβερίδης, Γ. Μιχαηλίδης, Α. Παπαστεργίου, Α. Τσιάρας, Γ. Ορφανίδης.

Το Δ.Σ. μετά από διαλογική συζήτηση αφού έλαβε υπόψη:

1.- Το από 6-7-004 πρακτικό της επιτροπής παρακολούθησης της μελέτης Ολοκληρωμένου Επιχειρησιακού Σχεδίου Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων και Χώρων στάθμευσης Βέροιας.

2.- Την με αριθ. 327/2001 απόφασή του για έγκριση υπογραφής προγραμματικής σύμβασης μεταξύ του Δήμου Βέροιας και Α.Π.Θ. για την εκπόνηση ερευνητικού

προγράμματος με τίτλο «Ολοκληρωμένο επιχειρηματικό Σχέδιο Κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και χώρων στάθμευσης Βέροιας».

3.- Την αριθ. 139/2004 απόφασή του, με την οποία ορίστηκαν οι εκπρόσωποι του Δήμου στην Κοινή Επιτροπή παρακολούθησης της παραπάνω προγραμματικής σύμβασης.

4.- Τα άρθρα 1 & 10 της παραπάνω προγραμματικής σύμβασης.

5.- Την κατατεθείσα ερευνητική μελέτη.

6.- Την από 6-7-2004 εισήγηση της επιτροπής Τεχνικών Θεμάτων του Δ.Σ.

7.- Τις απόψεις και προτάσεις του Δημάρχου και των δημ. συμβούλων όπως αυτές διαμορφώθηκαν στη συζήτηση του παρόντος θέματος.

8.- Το αποτέλεσμα της ψηφοφορίας.

9.- Τις διατάξεις του άρθρου 106 του Π.Δ. 410/95 (Δ.Κ.Κ.).

Αποφασίζει Κατά Πλειοψηφία

Εγκρίνει την παραλαβή της υποβληθείσας ερευνητικής μελέτης «Διερεύνηση των αναγκαίων συνοδευτικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για την αμφιδρόμηση της οδού Μητροπόλεως», στα πλαίσια της προγραμματικής σύμβασης μεταξύ του Δήμου Βέροιας και του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, για την εκπόνηση ερευνητικού προγράμματος με τίτλο «Ολοκληρωμένο επιχειρηματικό Σχέδιο Κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και χώρων στάθμευσης Βέροιας», όπως αυτή συντάχθηκε από ερευνητική ομάδα του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης με επιστημονική υπεύθυνη και συντονίστρια την κ. Μαγδαληνή Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Καθηγήτρια του Τομέα Συγκοινωνιών και Οργάνωσης του Α.Π.Θ. και έχει κατατεθεί στην αρμόδια υπηρεσία του Δήμου.

Η απόφαση έλαβε αύξ. αριθμό **528 / 2004**

Αφού εξαντλήθηκαν τα θέματα της ημερήσιας διάταξης λύθηκε η συνεδρίαση συντάχθηκε το πρακτικό αυτό και υπογράφηκε ως εξής:

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΚΡΙΒΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΓΟΥΝΑΡΑΣ

X. Γεωργιάδης

B. Γιαννουλάκης

Σ. Παναγιωτίδης

I. Καλαϊτζίδης

N. Κεχαγιόγλου

E. Δημούλα-Πετρίδη

M. Τσαμήτρου-Καραχατζή

Θ. Σιδηρόπουλος

Γ. Τροχόπουλος

X. Τζήκα-Μπατσαρά

M. Σακαλής

X. Φουρνιάδης

Σ. Κρομμύδας

B. Ρήσσου

K. Χιονίδης

X. Ουσουλτζόγλου-Γεωργιάδου

I. Κουρουζίδης

M. Γαβρίδης

A. Δελαβερίδης

Γ. Μιχαηλίδης

Σ. Μηλιόπουλος

A. Παπαστεργίου

A. Τσιάρας

Γ. Ορφανίδης

ΔΗΜΑΡΧΙΑΚΟΙ ΠΑΡΕΔΡΟΙ

K. Μιχαηλίδης

Π. Ποταμόπουλος

Ακριβές απόσπασμα

Βέροια 11-8-2004

Ο Δήμαρχος

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΚΟΥΜΠΟΠΟΥΛΟΣ