

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Από το υπ' αριθ. **16/2004** πρακτικό συνεδρίασης
του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Βέροιας

Αρ. απόφ. **567/2004**

Π ε ρ ί λ η ψ η

Έγκριση υπογραφής σύμβασης μεταξύ του Δήμου Βέροιας και της «Αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. Βέροιας Α.Ε.» για την εκτέλεση ενδοδημοτικής τακτικής αστικής συγκοινωνίας και τροποποίησης προϋπολογισμού Δήμου έτους 2004.

Σήμερα **30 Αυγούστου** 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 19-8-2004 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 **25** μέλη.

Παρόντες

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

Απόντες

- I. Καλαϊτζίδης
- Μ. Τσαμήτρου-Καραχατζή
- Κ. Χιονίδης
- Μ. Γαβρίδης
- Σ. Μηλιόπουλος
- Κ. Πουλασουχίδης

Παρόντες Δημαρχιακοί

Πάρεδροι

- Κ. Μιχαηλίδης
- Π. Ποταμόπουλος

Απόντες Δημαρχιακοί

Πάρεδροι

- Π. Πιτούλιας
- Γ. Μανακούλης

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: 1) Κατά τη συζήτηση της προημερήσιας διάταξης συζήτηση προσήλθε ο κ. Σ. Παναγιωτίδης και αποχώρησε ο κ. Σ. Κρομμύδας.
2) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 564/2004 απόφασης προσήλθε ο κ. Γ. Ορφανίδης.
3) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 567/2004 απόφασης αποχώρησε ο κ. Ορφανίδης.
4) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 574/2004 απόφασης προσήλθε ο κ. Γ. Ορφανίδης.
5) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 575/2004 απόφασης αποχώρησε ο κ. Γ. Ορφανίδης.
6) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 586/2004 απόφασης αποχώρησε ο σύμβουλος Α. Γκαμπέσης.

Στη συνέχεια ο πρόεδρος εισηγούμενος το 3^ο θέμα της ημερήσιας διάταξης έθεσε υπόψη του συμβουλίου το από 25-8-2004 εισηγητικό σημείωμα του Δημάρχου, που έχει ως εξής:

Σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 19 του ν. 2963/01 (ΦΕΚ 268 Α'/23-11-01) «Οργάνωση και λειτουργία των δημόσιων επιβατικών μεταφορών με λεωφορεία και άλλες διατάξεις» είχε εγκριθεί με την αρ. 373/02 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου η υπογραφή σύμβασης 6μηνης διάρκειας (από 10-9-2002 μέχρι 28-2-2003) μεταξύ του Δήμου Βέροιας και των ΚΤΕΛ Αστικών Γραμμών Βέροιας για την εκτέλεση ενδοδημοτικής τακτικής αστικής συγκοινωνίας.

Αν και η εφαρμογή του μέτρου είχε ευεργετικά αποτελέσματα για την κυκλοφορία στην πόλη και την εξυπηρέτηση των συμπολιτών μας, δεν υπεγράφη στη συνέχεια νέα σύμβαση μεταξύ Δήμου Βέροιας και ΚΤΕΛ Αστικών Γραμμών Βέροιας (σχετική είναι η με αρ. 207/03 απόφ. του Δημοτικού Συμβουλίου) επειδή από τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν, δεν τεκμηριώθηκε επαρκώς η ανάγκη.

Με την αρ. 71/04 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου αναβλήθηκε η συζήτηση για γνωμοδότηση χαρακτηρισμού νέων αστικών επιβατικών γραμμών, προκειμένου να επανεισαχθεί πρόταση συνεργασίας του Δήμου Βέροιας με τα ΚΤΕΛ Αστικών Γραμμών Βέροιας για τον καθορισμό των γραμμών που θα επιδοτούνται από το Δήμο.

Με δεδομένη την αδυναμία ανταπόκρισης της υφιστάμενης αστικής συγκοινωνίας στις ανάγκες μετακίνησης των κατοίκων της πόλης, των συνοικισμών της και των δημοτικών της διαμερισμάτων, καθίσταται επιτακτική η ανάγκη μιας νέας κοινωνιακής εξυπηρέτησης, ικανής να ανταποκρίνεται επαρκώς ιδιαίτερα στις ανάγκες μετακινήσεων των μαθητών αλλά και των φοιτητών που πρόκειται να εγκατασταθούν, να υποστηρίζει την προσέλκυση νέων χρηστών των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και να συμβάλει στην αναπτυξιακή προοπτική των διαμερισμάτων του Δήμου Βέροιας.

Με τις ανωτέρω διατάξεις (άρθρο 19 του ν. 2963/01) προβλέπεται ότι: «Μεταξύ των Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού και των φορέων παροχής κοινωνιακού έργου δύνανται να συνάπτονται συμβάσεις εκτέλεσης ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής, τακτικής αστικής ή υπεραστικής κοινωνιακής, που ήδη λειτουργεί. Με τις συμβάσεις αυτές καθορίζονται: α. Η διάρκεια εκτέλεσης του έργου, οι γραμμές, οι συχνότητες, το κόμιστρο και η αντισταθμιστική εισφορά, που θα καταβάλλουν οι Ο.Τ.Α. β. Οι όροι παραχώρησης χρήσης ή εκμίσθωσης των λεωφορείων ιδιοκτησίας των Ο.Τ.Α. στους κοινωνιακούς φορείς και γ. Κάθε άλλο σχετικό θέμα».

Με βάση τα ανωτέρω παρακαλείται το Συμβούλιο να εγκρίνει:

Α. Την υπογραφή της συνημμένης σύμβασης μεταξύ του Δήμου Βέροιας και των ΚΤΕΛ Αστικών Γραμμών Βέροιας για την εκτέλεση ενδοδημοτικής τακτικής αστικής κοινωνιακής (και τη χρηματοδότησή της από το Δήμο Βέροιας).

Β. Την εξουσιοδότηση του Δημάρχου Βέροιας για την υπογραφή της πιο πάνω σύμβασης.

Γ. Την τροποποίηση του προϋπολογισμού του Δήμου Βέροιας έτους 2004 και την ψήφιση των σχετικών πιστώσεων.

Και κάλεσε το συμβούλιο ν' αποφασίσει σχετικά.

Δήμαρχος: Τον Σεπτέμβριο του 2002, η τότε Δημ. Αρχή είχε συνάψει εξάμηνη σύμβαση με τα Αστικά ΚΤΕΛ, προκειμένου να γίνουν δύο αστικές γραμμές για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, κάνοντας χρήση μιας διάταξης ενός νόμου, που έλεγε πως εάν κριθούν άγονες γραμμές ότι δεν μπορούν να καλύψουν το

20% του επιβατικού κοινού τότε ο Δήμος μπορεί να συνάπτει σύμβαση και να επιδοτεί ουσιαστικά αυτές τις γραμμές. Το πρόγραμμα ήταν πιλοτικό, για 6 μήνες, με 1.000.000 το μήνα κι έληγε τον Φεβρουάριο του 2003. Εμείς, ως νέα Δημ. Αρχή, ζητήσαμε στοιχεία από τα Αστικά προκειμένου να εκτιμήσουμε τη χρησιμότητα αυτής της δράσης που είχε αναπτύξει ο Δήμος, την ωφέλεια και την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Θα θυμάστε, κι ενώ τα Αστικά είχαν ζητήσει τη συνέχιση της σύμβασης με ένα ποσό 1.700.000 δρχ. και με την κατάργηση ήδη της μιας γραμμής, εμείς, χωρίς να έχουμε αυτά τα στοιχεία για να κρίνουμε την αναγκαιότητα της συνέχισης αυτής της δράσης αλλά κι επειδή στις συζητήσεις που είχαμε με το τότε Δ.Σ. των Αστικών για εξυπηρέτηση κι άλλων περιοχών της πόλης που είχαν ανάγκη αυτών των Αστικών Γραμμών, δεν μπορέσαμε να συμφωνήσουμε και δεν ανανεώσαμε τη σύμβαση και δεσμευθήκαμε τότε ότι θα μελετήσουμε το όλο θέμα και θα το ξαναφέρουμε στο Δημ. Συμβούλιο.

Πέρασε αρκετός χρόνος από τότε, συναντηθήκαμε δυο – τρεις φορές με τον Πρόεδρο κ. Παυλίδη και ζητήσαμε να μας φέρει μία νέα πρόταση, αφού μετά την άρνησή μας να συνεχίσουμε αυτό το πιλοτικό πρόγραμμα, ο κ. Παυλίδης, ενώ αρχικά δεν είχε δεχθεί να περνάει το αστικό μέσα από την Αγ. Βαρβάρα, να πηγαίνει περισσότερες φορές στις Εργατικές Κατοικίες, να μην καταργηθεί η δεύτερη γραμμή που καταργήθηκε μονομερώς χωρίς να ενημερωθεί ο Δήμος, να πηγαίνει στο Πανόραμα κ.α., στη συνέχεια και παρόλο που δεν υπογράψαμε τη σύμβαση, υλοποίησε αυτή μας την πρόταση κι έτσι, μετά από συνεννοήσεις, του ζήτησα να μου κάνει μία καινούργια πρόταση. Πράγματι ο κ. Παυλίδης έβγαλε τον προϋπολογισμό του και μας έφερε τη νέα πρόταση, η οποία έλεγε πως για να καλύψει όλες αυτές τις περιπτώσεις που ανέφερα, μας ζητούσε ένα ποσό ύψους 94.425,00 ευρώ. Υστερα από πολλές συζητήσεις που κάναμε, πείστηκε ότι για να μπορέσει ο Δήμος να χρηματοδοτήσει αυτές τις γραμμές, τις οποίες χαρακτηρίζουμε άγονες γιατί αλλιώς δεν μπορούμε να τις χρηματοδοτήσουμε, κι ασκώντας την κοινωνική πολιτική που πρέπει να ασκεί ο Δήμος, συμφωνήσαμε να υλοποιήσουμε αυτό το πρόγραμμα για ένα χρόνο ακόμη με ποσό 24.000,00 ευρώ.

Εισάγουμε λοιπόν το θέμα και πιστεύω ότι θα είναι ομόφωνη απόφαση. Κι αφού αυτόν τον χρόνο κρίνουμε τη συνεργασία μας, τη λειτουργία αλλά και την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, θα ξαναφέρουμε θέμα στο Δημ. Συμβούλιο για να συνεχίσουμε ή όχι παραπέρα.

Παυλίδης Παύλος, Πρόεδρος της «Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας Α.Ε.»: Το μόνο που θέλω να πω είναι πως οι Αστικές Γραμμές Βεροίας τότε είχαν κάνει μία πρόταση σχετικά με την προηγούμενη μελέτη και την προηγούμενη χρησιμοποίηση των μαζικών μέσων μεταφοράς, είχαν κάνει τη σχετική αύξηση που προβλεπόταν σε σύγκριση με τον πληθωρισμό, την αύξηση του εισιτηρίου και ό,τι σχετικό είχε μεσολαβήσει εκείνο το χρονικό διάστημα και δεν είχε κάνει τίποτα παραπάνω ώστε να ήταν τότε το κακό παιδί και τώρα το καλό. Απλά τώρα υπάρχει μία αναπροσαρμογή και στα δρομολόγια και στις γραμμές κι έχουμε καταλήξει ότι αυτό είναι το αντικειμενικό οικονομικό τίμημα αυτής της συμφωνίας. Θέλω να πω πάντως ότι τα μαζικά μέσα μεταφοράς είναι λύση πολλών προβλημάτων που συζητάτε εδώ. Κάποιος δημ. σύμβουλος ανέφερε προηγουμένως ότι αυτό παρατηρείται τελευταία με τους Ολυμπιακούς Αγώνες στην Αθήνα κάτι που με ευχαρίστησε γιατί θα γίνει παράδειγμα για την πόλη μας. Να σημειώσω επίσης ότι τα μαζικά μέσα μεταφοράς είναι τα μόνα που μπορεί κάποιος να επιδεικνύει πάσο ή να πηγαίνει δωρεάν και είναι το μόνο μέσο με το οποίο, βάσει της κείμενης νομοθεσίας, μπορεί να υπογραφεί σύμβαση με τον Δήμο.

Ετσι κι ο Δήμος ακολουθεί την κοινωνική πολιτική με κάποιες συννοικίες που ευτυχώς ή δυστυχώς είναι, είτε εργατικές είτε χρήζουν κάποιας ιδιαίτερης φροντίδας, διότι δεν έχουν το επιβατικό κοινό που απαιτείται ώστε να μην υπάρχει μεγάλη επιβάρυνση σ' αυτή την εταιρεία. Να διορθώσουμε ότι το ΚΤΕΛ Αστικών δεν είναι ΚΤΕΛ Αστικών Γραμμών Βεροίας αλλά Αστικό ΚΤΕΛ Βεροίας Α.Ε. και οτιδήποτε ζητηθεί από τον Δήμο ή οποιονδήποτε δεν έχουμε κανένα πρόβλημα να το δοκιμάσουμε, διότι κι εμείς, αν ακούσουμε κάτι, δεν μπορούμε να ξέρουμε αν είναι αποδοτικό ή όχι, εφαρμόζουμε όμως πάντα την πολιτική να το δοκιμάσουμε. Ετσι ξεκινήσαμε και πήγαμε στις Βαρβάρες και στ' Ασώματα. Στις Βαρβάρες, μετά από καιρό, οφείλουμε να ομολογήσουμε ότι είχε δίκιο ο Δήμος και ο τοπικός κοινοτάρχης, δηλ. ότι το μέτρο απέδωσε κι έτσι όπως κάνουμε τον κύκλο είναι όντως πολύ εξυπηρετικό το μέσο για τους κατοίκους. Στ' Ασώματα έχουμε αποτύχει γιατί εκεί που πάμε εξυπηρετούμε μόνον έναν ή δύο κατοίκους κι υπάρχει και κίνδυνος για το μέσο. Οι Αστικές Συγκοινωνίες είναι πάντα στη διάθεση του Δήμου και η συμφωνία αυτή πιστεύουμε ότι θα ωφελήσει το κυκλοφοριακό στην πόλη.

Πρόεδρος: Ερωτήσεις.

Μιχαηλίδης Κ.: Ηθελα να ρωτήσω τον Πρόεδρο των Αστικών αν έχει ληφθεί υπόψη κι αν θα διορθωθεί το πρόβλημα που υπάρχει στο δρομολόγιο Βέροια – Αμμος – Γέφυρα. Στον Αμμο είναι ακριβότερο το εισιτήριο και στη Γέφυρα φθηνότερο.

Μιχαηλίδης Γ.: Ποιο είναι το ποσό για τη σύμβαση ανά μήνα και ποια θα είναι η χρονική διάρκειά της;

Δήμαρχος: Είπα ότι θα είναι για ένα χρόνο με 2.000,00 ευρώ το μήνα, σύνολο 24.000,00 ευρώ.

Παπαστεργίου: Η εν λόγω σύμβαση έρχεται αργά για ψήφιση. Για όλη αυτή την αργοπορία ευθύνονται τα Αστικά;

Δήμαρχος: Δεν είναι αργοπορία αλλά πολιτική βούληση. Το έχω εξαγγείλει εδώ και πόσο καιρό, ότι από 1^η Σεπτεμβρίου θα φέρουμε θέμα και θα ισχύσει αυτή η σύμβαση. Είχαμε διαπραγματεύσεις και κάναμε και παζάρια.

Δάσκαλος: Τελικά, απ' ότι κατάλαβα, στον ενάμιση χρόνο ο Δήμος, δεν άσκησε κοινωνική πολιτική και δεν προέκυψαν και καινούργια στοιχεία.

Δήμαρχος: Κάνετε μεγάλο λάθος. Δεν ακούσατε την εισήγησή μου. Είπα ότι παρόλο που δεν δεχόταν αρχικά ο κ. Παυλίδης τις προτάσεις μας να πάει στον Κρεβατά, στο Πανόραμα και μέσα στην Αγ. Βαρβάρα, μας ζητούσε το 1.000.000 δρχ. σύμφωνα με τη σύμβαση που είχε συνάψει να γίνει 1.700.000 δρχ. και χωρίς να πηγαίνει εκεί που λέγαμε, στις άγονες γραμμές. Όταν διακόψαμε τη σύμβαση, τότε πήγε και ήταν προς τιμήν του και το ομολόγησε λέγοντας πως στην Αγ. Βαρβάρα πέτυχε το μέτρο ενώ στα Ασώματα όχι. Επρεπε ο Δήμος να κάνει οπωσδήποτε κοινωνική πολιτική; Τα χρήματα των συμπολιτών μας διαχειριζόμαστε και όχι τα δικά μου ή τα δικά σας. Κι εφόσον ο αντισυμβαλλόμενος τηρούσε μέχρι τότε αυτή τη στάση, εμείς έπρεπε να τηρήσουμε κάποια άλλη, πράγμα που οδήγησε στη σημερινή συμφωνία.

Παυλίδης: Εχω απαντήσει επανειλημμένα στον κ. Κ. Μιχαηλίδη ότι το εισιτήριο καθορίζεται από το υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κι εγκρίνεται από το Νομάρχη. Δεν μπορεί να ακολουθηθεί κάποια άλλη διαδικασία, δεν είναι στο χέρι μου να κάνω οτιδήποτε. Και η σημερινή συμφωνία που υπογράφουμε είναι το 30% των εισιτηρίων που προβλέπεται από το νόμο.

Πρόεδρος: Τοποθετήσεις.

Κουρουζίδης: Είναι ένα μέτρο που είχε ξεκινήσει από την προηγούμενη Δημ. Αρχή, η σημερινή δεν μ' έπεισε για τη μεγάλη αυτή καθυστέρηση του παζαριού, άλλοι είναι οι λόγοι, που δεν λέγονται εδώ. Θα έπρεπε να είχαν γίνει συζητήσεις ένα

– δύο μήνες, να είχε καταλήξει, απλά υπήρχε από το Δήμο μία άρνηση και πίεση προς αυτούς τους επαγγελματίες, βέβαια για το συμφέρον του Δήμου, και οι συμπολίτες μας για ενάμιση – δύο χρόνια δεν είχαν κάλυψη σ’ αυτές τις περιοχές. Πιστεύω ότι όχι μόνο πιλοτικά, αλλά να το εφαρμόσουμε σε μεγαλύτερη έκταση για να δώσουμε λύση, όπως είπε και ο Πρόεδρος, και στο μεγάλο πρόβλημα, το κυκλοφοριακό.

Μιχαηλίδης: Καταρχήν κε Δήμαρχε να ξεκαθαρίσω ότι αφού ο κ. Παυλίδης είναι σύμφωνος με το ποσόν και τη χρονική διάρκεια, δεν έχω κανένα λόγο να καταψηφίσω την έγκριση υπογραφής της σύμβασης. Εκεί όμως που ήθελα να σταθώ είναι ότι μιλάτε στην εισήγησή σας για επανασχεδιασμό, όταν στην ουσία το αναλαμβάνετε μόνος σας και επανασχεδιάζετε αυτή την κοινωνική παροχή μόνος σας. Εδώ πιστεύω, πως όπως και την πρώτη φορά, θα έπρεπε το θέμα να περάσει από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής καθώς επίσης και μία συνεννόηση και με τα Συνοικιακά Συμβούλια. Ένα δεύτερο ερωτηματικό που μπαίνει είναι για ποιο λόγο δεν έγινε αυτή η συμφωνία από τον Μάρτη του 2003 μέχρι σήμερα. Το γεγονός είναι ένα, ότι σ’ αυτή την πάροδο του χρόνου κάποιος ωφελήθηκε, δηλ. αυτός που είχε μονοπώλιο την μεταφορά των πολιτών και μιλάω για τον κλάδο των ταξί. Αυτό βέβαια φαίνεται αν δείτε πόσο εκτινάχτηκαν οι τιμές της άδειας ταξί. Ένα ακόμη θέμα που πρέπει να δούμε, αρκετά σημαντικό, είναι το γεγονός ότι οι πιάτσες των ταξί βρίσκονται οι πιο πολλές δίπλα στις στάσεις των λεωφορείων κάτι που από το νόμο, αν δεν κάνω λάθος κε Παυλίδη, είναι παράνομο και δεν ξέρω για ποιο λόγο δεν το έχουμε αλλάξει ακόμη. Επίσης, δεν ήταν αναγκαίο ή δεν βοηθούσε, αυτό το χρονικό διάστημα να βρεθεί γρήγορα και μία λύση για το κυκλοφοριακό, γιατί τώρα έχει γίνει τρόπος ζωής η μεταφορά με το αυτοκίνητο, ή δεν καταπολεμούμε τη μόλυνση της ατμόσφαιρας με το λεωφορείο; Σίγουρα ναι. Ή δεν ήταν τόσο καιρό βολικό οικονομικά για τις ασθενείς κοινωνικά τάξεις, τις άγονες γραμμές, που κάποιες γυναίκες σκέφτονταν ακόμη κι αυτό το πενηντάλεπτο που θα έδιναν για ταξί ή οτιδήποτε άλλο. Εγώ αυτό που διακρίνω είναι ότι όλη αυτή η καθυστέρηση οφείλεται καθαρά σε αδυναμία της διοίκησης να οργανώσει και να επιλύσει ουσιαστικά ζητήματα γιατί ήταν ένα ζήτημα που είχαν θέσει πολλοί πολίτες και μάλιστα έγινε εντονότερο τον τελευταίο καιρό στην περιοχή του Κρεβατά.

Ουσουλτζόγλου: Εχω καλυφθεί κε Πρόεδρε. Θα πω μόνο ότι θα πρέπει να δώσουμε έμφαση στα μέσα μαζικής μεταφοράς αν θέλουμε να αντιμετωπίσουμε το κυκλοφοριακό πρόβλημα. Είναι το πρώτο και βασικότερο βήμα που πρέπει να κάνουμε. Καλή συνεργασία και βεβαίως εγώ δεν θα πω ότι δικαιωθήκαμε γιατί φέραμε τρεις φορές το θέμα και τρεις φορές ο κ. Δήμαρχος ήταν κάθετα αντίθετος. Δεν ξέρω όμως τι μεσολάβησε και σήμερα με ένα πολύ καλό περιτύλιγμα πήραμε την άποψή του. Μάλιστα εμφανίζεται ότι φταίνε τα Αστικά για την καθυστέρηση, όλα έβαιναν καλώς και ο Δήμος διακαώς επιθυμούσε να επανέλθει αυτό το πρόγραμμα κ.λ.π. Αυτό συμβαίνει όταν à priori απορρίπτουμε κάτι που ίσχυε, όταν à priori απορρίπτουμε και καταργούμε κατακτημένα. Τότε ο κόσμος αντιδρά κι ερχόμαστε στο δύσκολο σημείο να εμφανιζόμαστε πλέον με διαφορετικές απόψεις. Δεν πειράζει, είναι για το καλό, οπότε εγώ φυσικά θα το υπερψηφίσω.

Παπαστεργίου: Η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς και η ανάπτυξή τους, αποτελεί, κατά την άποψή μου, θετική κατεύθυνση γιατί βοηθάει στο περιβάλλον, στο κυκλοφοριακό πρόβλημα και κατά συνέπεια απ’ αυτή την άποψη είμαι θετικός για τη σύμβαση. Είμαι όμως υποχρεωμένος να τονίσω ότι αυτή η σύμβαση έρχεται πολύ αργά και εκτιμώ ότι θα αναπτυχθεί περισσότερο, θα διαπιστωθεί από την ίδια την πράξη, μετά από ένα χρόνο όταν θα ξαναφέρουμε πάλι την ανανέωση αυτής της σύμβασης.

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

- 1.- Το από 25-8-2004 εισηγητικό σημείωμα του Δημάρχου.
- 2.- Το συνημμένο σχέδιο σύμβασης για τον παραπάνω σκοπό.
- 3.- Την ανάγκη τροποποίησης του προϋπολογισμού του Δήμου έτους 2004 για την ενίσχυση και δημιουργία πιστώσεων.
- 4.- Τις διατάξεις του άρθρου 106 του Π.Δ. 410/95 (Δ.Κ.Κ.), του άρθρου 19 του Ν. 2963/01 καθώς και του άρθρου 8 του από 17/5-15/6/59 Β.Δ. «περί οικονομικής διοικήσεως και λογιστικού των Δήμων και κοινοτήτων».

Αποφασίζει Ομόφωνα

Α) Εγκρίνει την υπογραφή σύμβασης μεταξύ του Δήμου Βέροιας και της «Αστικό Κ.Τ.Ε.Α. Βέροιας Α.Ε.» για την εκτέλεση ενδοδημοτικής τακτικής αστικής συγκοινωνίας, η οποία έχει ως εξής:

Στη Βέροια σήμερα την .../.../2004, ημέρα της εβδομάδος, οι παρακάτω μετέχοντες φορείς καλούμενοι εφεξής συμβαλλόμενοι:

1. Ο Δήμος Βέροιας, εκπροσωπούμενος νόμιμα από τον Δήμαρχο της, Σκουμποπουλο Χρήστο, που ενεργεί σύμφωνα και με την εκτέλεση της με αριθμόαπόφασης
2. Η Αστικό Κ.Τ.Ε.Α. Βέροιας Α.Ε, νόμιμα εκπροσωπούμενο από τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου κ. Παυλίδη Παύλο, δυνάμει του με αριθμ πρακτικού του Δ. Σ.

συνομολογούν και συναποδέχονται τα ακόλουθα:

ΑΡΘΡΟ 1

Γενικά

Α. Στις αρμοδιότητες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης περιλαμβάνεται και η μέριμνα για την προαγωγή των κοινωνικών και οικονομικών συμφερόντων των κατοίκων σε τοπικό επίπεδο, την επίλυση των προβλημάτων και τη θεραπεία των αναγκών τους, τη διαρκή βελτίωση του βιοτικού επιπέδου και της ποιότητας ζωής τους.

Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, με δεδομένη τη γεωγραφική σύνθεση και δομή του Δήμου Βέροιας, δεν υποστηρίζει ούτε ευνοεί την ανάπτυξη κάποιων περιοχών και τμημάτων, σε σχέση βέβαια με την εξυπηρέτηση που τυγχάνουν οι κάτοικοι των υπόλοιπων περιοχών της πόλης. Η υφιστάμενη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση δεν καλύπτει στο σύνολο τις ανάγκες των μετακινήσεων που αφορούν τη σύνδεση των διαμερισμάτων μεταξύ τους και με την έδρα του Δήμου. Ακόμη δεν συνδέονται μεταξύ τους και οι διάφορες υπηρεσίες που χρησιμοποιεί ο πολίτης. Έτσι δεν εξυπηρετούνται πλήρως, οι ανάγκες των κατοίκων για την οικονομική και κοινωνική τους δραστηριότητα, των μαθητών για τις εξωσχολικές υποχρεώσεις τους και των κατοίκων των οικισμών για την μετάβαση τους στους τόπους εργασίας τους. Η μετακίνηση εκτελείται με Ι.Χ. αυτοκίνητα κι αυτό έχει σαν άμεση συνέπεια την δημιουργία κυκλοφοριακών προβλημάτων σε ώρες αιχμής, την επιβάρυνση της πόλης από περιβαλλοντικής πλευράς (ρύπους καυσίμων -μονοξείδιο του άνθρακος, υδρογονάνθρακες, οξείδια του αζώτου), με ηχορύπανση και μεγάλη επιβάρυνση στο κοινωνικό σύνολο και την εθνική οικονομία, αφού το κόστος μετακίνησης με Ι.Χ. είναι μεγαλύτερο, αλλά χάνονται και πάμπολλες εργατοώρες στους δρόμους.

Επιπλέον ο μετακινούμενος με Ι.Χ. καταλαμβάνει στο οδόστρωμα περίπου 20 φορές μεγαλύτερο χώρο από τον μετακινούμενο επιβάτη με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Επιπλέον και από κοινωνικής σκοπιάς, το λεωφορείο μπορεί να επιλεγεί από όλους τους πολίτες της πόλης.

Β. Για τους παραπάνω λόγους καθίσταται επιτακτική η ανάγκη μιας νέας συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, ικανής να ανταποκριθεί στις ανάγκες των μετακινήσεων στα πλαίσια του Δήμου Βέροιας, να υποστηρίξει την προσέλκυση νέων χρηστών των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς που να αποτελεί και την θετική παράμετρο για τις αναπτυξιακές προοπτικές των διαμερισμάτων του. Η παρέμβαση αυτή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης θα συμβάλλει στην ευχερέστερη μετακίνηση των κατοίκων, στο μετριασμό των ανισοτήτων, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και προ παντός στην εμπέδωση της κοινωνικής συνοχής μεταξύ των κατοίκων όλων των δημοτικών διαμερισμάτων.

Οι γραμμές που προτείνονται καλύπτουν:

- Με τακτικότητα και συχνότητα την περιοχή του Εμπορικού κέντρου και την συνδέουν με περιφερειακούς πυρήνες δραστηριότητας (Καλλιθέα, Πασα Κιοσκι, Εργ. Κατοικίες Βικέλα, Προμηθέα, Εργοχώρι, Εργ. Κατοικίες Κρεββατα, κλπ)
- Όλες οι διαδρομές εναγκαλίζονται και διέρχονται από την περιοχή παρέμβασης του παραδοσιακού εμπορικού κέντρου που αποτελείται από τις οδούς Δήμητρας- Ακροπόλεως-Θερμοπυλών- Μ. Αλεξάνδρου- Πιερίων-Θωμαιδίου-Καραϊσκάκη
- Συνδέονται μεταξύ τους δημόσιες υπηρεσίες κι επιχειρήσεις που δρουν στην περιοχή της πλατείας Ωρολογίου (Δικαστήρια, λογιστικά και δικηγορικά γραφεία, κλπ) με αυτά της περιοχής του Αγίου Αντωνίου και της περιοχής Εργοχωρίου (Τελωνείο, ΔΕΗ, Τμήμα Συγκοινωνιών, κλπ)
- Εξυπηρετούνται για πρώτη φορά με τέτοια συχνότητα οι επιχειρήσεις στην οδό Σταδίου
- Συνδέεται για πρώτη φορά η Πιερίων με το Ωρολοι, οι Εργ. Κατοικίες με τον Προμηθέα και την Αστυνομία, το Εργοχώρι με το Ωρολοι, το ΠασαΚιοσκι και την Καλλιθέα, ο Προμηθέας με το Εργοχώρι, το Ωρολοι με τον Προμηθέα, οι Εργ. Κατοικίες Κρεββατα με τις Εργ.Κατοικίες Βικέλα και πολλές άλλες ενδιάμεσες επιλογές που θα επιθυμεί ο πολίτης της πόλης
- Συνδέουν τους χώρους στάθμευσης των Ι.Χ. με το κέντρο της πόλης και αποτρέπουν τους κατοίκους των Εργατικών Κατοικιών να χρησιμοποιήσουν το Ι.Χ. για την πρόσβαση τους στην πόλη
- Πολλαπλασιάζουν τις επιλογές μετεπιβίβασης με διαφορετική κατεύθυνση επιλογής και καλύπτουν πλήρως τις ώρες αιχμής, δηλαδή κατά την προσέλευση και αποχώρηση των εργαζομένων από την εργασία .

ΑΡΘΡΟ 2

Αντικείμενο της Σύμβασης

Με την παρούσα Σύμβαση καθιερώνεται η λειτουργία της συγκοινωνίας στα διοικητικά όρια του Δήμου, με κατάλληλα λεωφορεία (μικρολεωφορεία-mini bus) και η εκτέλεση των σχετικών δρομολογίων και ειδικότερα:

- **ΓΡΑΜΜΗ : ΕΡΓ. ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΚΡΕΒΒΑΤΑ - ΤΕΛΩΝΕΙΟ - ΠΟΛΥΚΛΑΔΙΚΑ (ΕΡΓΟΧΩΡΙ)-ΣΤΑΔΙΟΥ - ΑΦΕΤΗΡΙΑ (ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ) - ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ - ΩΡΟΛΟΙ - ΚΑΛΛΙΘΕΑ – ΠΑΣΑ ΚΙΟΣΚΙ - ΕΡΓ. ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΒΙΚΕΛΑ**

Μετάβαση από την αφετηρία στις ΕΡΓ. ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΚΡΕΒΒΑΤΑ - ΤΕΛΩΝΕΙΟ - ΕΡΓΟΧΩΡΙΟΥ -ΣΤΑΔΙΟΥ - BENΙΖΕΛΟΥ -ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ - ΩΡΟΛΟΙ - 16^{ΗΣ} ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ - ΚΑΛΛΙΘΕΑ -ΠΑΣΑ ΚΙΟΣΚΙ - από Ηρακλέους ΕΡΓ. ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΒΙΚΕΛΑ ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ (από αφετηρία ΕΡΓ. ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΚΡΕΒΒΑΤΑ): 7.55-9-12-14.25-16.30-18.30

- **ΓΡΑΜΜΗ (ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ) : ΕΡΓ. ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΒΙΚΕΛΑ - ΠΑΣΑ ΚΙΟΣΚΙ - ΩΡΟΛΟΙ -ΠΡΟΜΗΘΕΑ - ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ - Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ - ΑΦΕΤΗΡΙΑ (ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ) -ΣΤΑΔΙΟΥ - ΠΟΛΥΚΛΑΔΙΚΑ - ΤΕΛΩΝΕΙΟ - ΕΡΓ. ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΚΡΕΒΒΑΤΑ**

Μετάβαση από : ΕΡΓ.ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΒΙΚΕΛΑ - ΗΡΑΚΛΕΟΥΣ - ΤΕΡΨΙΧΟΡΗΣ - ΠΑΣΑ ΚΙΟΣΚΙ -16^{ΗΣ} ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ - ΔΗΜΗΤΡΑΣ - ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ - ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ - Μ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ -ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ - ΣΤΑΔΙΟΥ - ΕΡΓΟΧΩΡΙ - ΤΕΛΩΝΕΙΟ - ΕΡΓ. ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΚΡΕΒΒΑΤΑ

ΑΡΘΡΟ 3

Δικαιώματα και υποχρεώσεις συμβαλλομένων

1. Η Αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. Βέροιας Α.Ε. υποχρεούται να εκτελεί τα οριζόμενα στο άρθρο 2 της παρούσης δρομολόγια, σύμφωνα με το συνημμένο διάγραμμα
2. Ο Δήμος υποχρεούται στην καταβολή του ποσού των χιλιάδων ευρώ (.....) προς την Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. στη βάση της κάλυψης των λειτουργικών δαπανών για την εκτέλεση των δρομολογίων που προβλέπονται από τη σύμβαση αυτή.
Το παραπάνω ποσό θα καταβάλλεται ανά μήνα (αντίστοιχα ευρώ) και υποχρεωτικά το πρώτο δεκαήμερο του επόμενου της χρήσης μηνός.
3. Ο Δήμος Βέροιας θα έχει το δικαίωμα να ελέγχει με τις υπηρεσίες του την πιστή εφαρμογή του συμφωνηθέντος προγράμματος δρομολογίων, την ακρίβεια των ωρών αναχώρησης και άφιξης των λεωφορείων.
4. Η Αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. Βέροιας Α.Ε. θα εισπράττει από τους επιβάτες εισιτήριο που αντιστοιχεί στο μισό εισιτήριο της ολόκληρης διαδρομής και είναι το φθηνότερο εισιτήριο σήμερα.
5. Ο Δήμος δικαιούται να ζητήσει την πύκνωση των δρομολογίων. Στην περίπτωση αυτή θα καταβάλει 50 ευρώ για κάθε επιπλέον δρομολόγιο.
6. Οι ώρες εκτέλεσης των δρομολογίων μπορούν να τροποποιηθούν, με υπόδειξη του Δήμου Βέροιας ή του Κ.Τ.Ε.Λ., όχι όμως κατά τον χρόνο που θα δημιουργεί οικονομική επιβάρυνση στο Κ.Τ.Ε.Λ.
7. Ο Δήμος Βέροιας υποχρεούται να ξεκινήσει καμπάνια ενημέρωσης του επιβατικού κοινού και να οργανώσει και διευκολύνει την μεταφορά με όλες τις απαραίτητες ενέργειες που απαιτούνται.
8. Το προσωπικό της Αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. Βέροιας Α.Ε. έχει την υποχρέωση να συμπεριφέρεται κόσμια στους διακινούμενους επιβάτες και να τους ενημερώνει σε ότι τους ζητηθεί σχετικά με τα δρομολόγια. Στο λεωφορείο θα υπάρχει αναρτημένο πρόγραμμα δρομολογίων.

ΑΡΘΡΟ 4

Προϋπολογισμός-Χρηματοδότηση

Η καταβολή της δαπάνης λειτουργίας και εκτέλεσης θα βαρύνει εξ ολοκλήρου τον Δήμο Βέροιας και θα καταβάλλεται σύμφωνα με το άρθρο 3 της παρούσας. Ο προϋπολογισμός της για τους 12 μήνες ανέρχεται συνολικά σε 24.000,00.

Για το τρέχον έτος προβλέπεται στον προϋπολογισμό του Δήμου Βέροιας πίστωση 8.000,00 ευρώ υπό ΚΑ212.9κθ.

Η χρηματοδότηση θα προέρχεται από ιδίους πόρους του Δήμου ή από ανάλογη επιδότηση του προγράμματος που αυτός θα εξασφαλίσει

Διευκρινίζεται ότι η καταβολή του ποσού από τον Δήμο προς την Αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. Βέροιας Α.Ε. δεν θα εξαρτάται από αίρεση ή προθεσμία εγκρίσεων ή προηγούμενης καταβολής από οποιοδήποτε κρατικό ή άλλο φορέα

ΑΡΘΡΟ 5

Χρονοδιάγραμμα παροχής υπηρεσιών

Η παρούσα σύμβαση θα ισχύσει από 2004 έως και σε καθημερινή βάση θα εκτελούνται τα δρομολόγια, εκτός από Δευτέρα και Τετάρτη απόγευμα, Τοπικές εορτές, Κυριακές και Αργίες.

Β) Εξουσιοδοτεί τον Δήμαρχο για την υπογραφή της παραπάνω σύμβασης.

Γ) Τροποποιεί τον προϋπολογισμό του Δήμου έτους 2004 ως εξής:

Μεταφέρει από το Αποθεματικό Κεφάλαιο (511.1) ποσό 8.000,00 ευρώ και δημιουργεί νέα ισόποση πίστωση με Κ.Α. 212. 9κθ, με τίτλο «Συμμετοχή του Δήμου στην σύμβαση με την 'Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας Α.Ε.' για την εκτέλεση προγράμματος ενδοδημοτικής τακτικής αστικής συγκοινωνίας».

Δ) Ψηφίζει τις σχετικές πιστώσεις.

Η απόφαση έλαβε αύξ. αριθμό **567 / 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

A. Γκαμπέσης

B. Γιαννουλάκης

Σ. Παναγιωτίδης

N. Κεχαγιόγλου

E. Δημούλα-Πετρίδη

Θ. Σιδηρόπουλος

Γ. Τροχόπουλος

X. Τζήκα-Μπατσαρά

M. Σκαλής

X. Φουρνιάδης

X. Ντόβας

Σ. Κρομμύδας

B. Ρήσσου

X. Ουσουλτζόγλου-Γεωργιάδου

I. Κουρουζίδης

Δ. Δάσκαλος

A. Δελαβερίδης

Γ. Μιχαηλίδης

A. Παπαστεργίου

A. Τσιάρας

H. Σοφιανίδης

Γ. Ορφανίδης

ΔΗΜΑΡΧΙΑΚΟΙ ΠΑΡΕΔΡΟΙ

K. Μιχαηλίδης

Π. Ποταμόπουλος

Ακριβές απόσπασμα

Βέροια 1-11-2004

Ο Δήμαρχος

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΚΟΥΜΠΟΠΟΥΛΟΣ