

Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α-ΟΡΘΗ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ
Από το υπ' αριθ. **8/2007** πρακτικό συνεδρίασης
του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Βέροιας

Αρ. απόφ. **211/2007**

Π ε ρ ί λ η ψ η

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

Σήμερα **19 Μαρτίου** του έτους **2007** 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 **15-3-2007** γραπτή πρόσκληση του Προέδρου που δόθηκε σ' όλους τους Συμβούλους, τους Προέδρους Τοπικών Συμβουλίων και στον Δήμαρχο σύμφωνα με το άρθρο **95 του Ν. 3463/2006 «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων»**.

Αφού διαπιστώθηκε ότι παραβρίσκεται ο Δήμαρχος και ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία αφού επί συνόλου **27** μελών βρέθηκαν παρόντα **24** μέλη.

Παρόντες

1. Μ. Σουμελίδης
2. Δ. Δάσκαλος
3. Τ. Χατζηαθανασίου
4. Γ. Μιχαηλίδης
5. Π. Παυλίδης
6. Π. Τσαπαρόπουλος
7. Σ. Μηλιόπουλος
8. Ν. Μουσιάδης
9. Α. Δελαβερίδης
10. Α. Τσιάρας
11. Ν. Τσιαμήτρος
12. Ν. Μαυροκεφαλίδης
13. Κ. Συμεωνίδης
14. Κ. Τρανίδης
15. Α. Παπαστεργίου
16. Γ. Κάκαρης
17. Β. Γιαννουλάκης
18. Σ. Παναγιωτίδης
19. Ε. Σοφιανίδης
20. Μ. Σακαλής
21. Μ. Τσιαμήτρου-Καραχατζή
22. Ε. Γουναράς
23. Ι. Καλαϊτζίδης
24. Γ. Ορφανίδης

Απόντες

- X. Σκουμπόπουλος
- X. Γεωργιάδης
- I. Ακριβόπουλος

Παρόντες Πρόεδροι
Τοπικών Συμβουλίων

Σ. Διαμαντής

Απόντες Πρόεδροι
Τοπικών Συμβουλίων

I. Καπετανίδης
Σ. Κρομμύδας
Η. Σοφιανίδης
Π. Ποταμόπουλος
Π. Πιτούλιας
Γ. Μανακούλης
Β. Ρήσσου
I. Ταρασίδης

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: 1) Κατά την προ ημερήσιας διάταξης συζήτηση προσήλθαν οι κ.κ. Α. Δελαβερίδης, Σ. Παναγιωτίδης.
2) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 210/2007 απόφασης αποχώρησε ο κ. Γ. Μιχαηλίδης.
3) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 211/2007 απόφασης προσήλθε ο κ. Γ. Μιχαηλίδης και αποχώρησαν οι κ.κ. Π. Παυλίδης, Ε. Σοφιανίδης.
4) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 212/2007 απόφασης προσήλθε ο κ. Π. Παυλίδης και αποχώρησαν οι κ.κ. Β. Γιαννουλάκης, Γ. Ορφανίδης.
5) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 215/2007 απόφασης προσήλθε ο κ. Β. Γιαννουλάκης και αποχώρησε ο κ. Α. Δελαβερίδης.
6) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 225/2007 απόφασης αποχώρησε ο κ. Α. Τσιάρας.
7) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 227/2007 απόφασης προσήλθε ο κ. Α. Τσιάρας.
8) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 234/2007 απόφασης προσήλθε ο κ. Γ. Ορφανίδης.

Ο σύμβουλος Παύλος Παυλίδης δήλωσε κώλυμα και αποχώρησε από την αίθουσα.

Στη συνέχεια ο πρόεδρος εισηγούμενος το 3^ο θέμα της ημερήσιας διάταξης έθεσε υπόψη του συμβουλίου το από 1-3-2007 εισηγητικό σημείωμα της Δημάρχου, που έχει ως εξής:

Σας γνωρίζουμε ότι με την αριθμ. 788/05 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου είχε εγκριθεί η υπογραφή 12μηνιας σύμβασης (για το διάστημα 1-1-2006 έως 31-12-2006) μεταξύ του Δήμου Βέροιας και της «Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας Α.Ε.» για την εκτέλεση ενδοδημοτικής τακτικής αστικής συγκοινωνίας.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του αρ. 83 του Ν. 3463/06 (ΔΚΚ) οι Δήμοι μπορούν να ασκούν συγκοινωνιακό έργο για την εξυπηρέτηση της μετακίνησης των κατοίκων της περιφέρειάς τους, εφόσον το έργο αυτό δεν εξυπηρετείται από υφιστάμενη γραμμή, όπως τούτο διαπιστώνεται από τον οικείο Νομάρχη.... Η εκτέλεση του έργου αυτού μπορεί να γίνεται και εκτός των διοικητικών τους ορίων, πραγματοποιείται δε είτε με ιδιόκτητα μέσα, είτε με τη χρήση των συνήθων αστικών ή υπεραστικών μέσων, είτε με τη μίσθωση τουριστικών Δ.Χ. λεωφορείων.... Κατά τα λοιπά ισχύουν οι διατάξεις των άρθρων 7, 10, 19 και 20 του ν. 2963/01 και των σχετικών διατάξεων του ν. 1566/85.

Με τις διατάξεις του αρ. 19 του ν. 2963/01 προβλέπεται ότι: Μεταξύ των Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού και των φορέων παροχής συγκοινωνιακού έργου δύναται να συνάπτονται συμβάσεις εκτέλεσης ενδοδημοτικής ή διαδημοτικής, τακτικής αστικής ή υπεραστικής συγκοινωνίας, 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 συγκοινωνιακούς φορείς και γ) Κάθε άλλο σχετικό θέμα».

Στον προϋπολογισμό του Δήμου έτους 2007 προβλέπεται πίστωση με Κ.Α. 00/6736.011 και τίτλο «Συμμετοχή του Δήμου στην σύμβαση με την «Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας Α.Ε.» ποσού 28.560,00 ευρώ, συν Φ.Π.Α. για την εκτέλεση προγράμματος ενδοδημοτικής τακτικής αστικής συγκοινωνίας.

Με βάση τα ανωτέρω παρακαλείται το Συμβούλιο να εγκρίνει:

Α) Την υπογραφή της συνημμένης σύμβασης μεταξύ του Δήμου Βέροιας και της «Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας Α.Ε.» για την εκτέλεση ενδοδημοτικής τακτικής αστικής συγκοινωνίας (και τη χρηματοδότησή της από το Δήμο Βέροιας).

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

Και κάλεσε το συμβούλιο ν' αποφασίσει σχετικά.

Δήμαρχος: Δεν είναι πρώτη φορά που έρχεται στο δημοτικό συμβούλιο θέμα υπογραφής σύμβασης μεταξύ Δήμου και Αστικών ΚΤΕΛ αφού ο ίδιος ο νόμος επιτρέπει συμβάσεις μόνο με μεταφορικά μέσα που εξυπηρετούν, με το γνωστό πάσο, τις ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες, όπως είναι ανάπηροι, ηλικιωμένοι, μαθητές κ.λ.π. Η παλιά σύμβαση προέβλεπε κόστος 2.000,00 ευρώ ανά μήνα, τον περσινό χρόνο δεν ήμασταν συνεπείς και ο Δήμος δεν είχε πληρώσει τις 24.000 ευρώ που αντιστοιχούσαν σ' αυτό το τίμημα. Τα αστικά είχαν δικαίωμα, βάσει της σύμβασης, να σταματήσουν την παροχή των υπηρεσιών αλλά δεν το έκαναν προφανώς για να εξυπηρετήσουν τους πολίτες. Η παλιά σύμβαση προέβλεπε 50 ευρώ για κάθε ημέρα, για κάθε δρομολόγιο που θα ζητούσε ο Δήμος, ενώ τώρα, μ' αυτή τη σύμβαση τώρα προσθέτουμε άλλα δύο δρομολόγια την ημέρα, από Κρεββατά μέχρι Πασακιόσκι, στις ώρες που ενδείκνυται, 15:05 και 20:25, δηλ. τις ώρες που τελειώνει ο κόσμος τις δουλειές του. Τα επιπλέον δύο δρομολόγια είναι 2Χ50 ευρώ, δηλ. 100 ευρώ την ημέρα Χ 22 ημέρες είναι 2.200 ευρώ τον μήνα. Εμείς, μετά από συμφωνία που κάναμε με τα αστικά, αντί για 2.200 ευρώ θα δώσουμε 400 ευρώ μόνο. Μπορεί να έχουμε και μία πιο ευχάριστη εξέλιξη, αφού η ΚΕΔΚΕ συζητάει την ένταξη στο

επιχειρησιακό πρόγραμμα για δημοτική συγκοινωνία, το ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ, ώστε να μπορούμε να επιδοτούμαστε μέσω του ΘΗΣΕΑ, που είναι το 2% και να έχουμε καλύτερη μαζική συγκοινωνία.

Πρόεδρος: Τοποθετήσεις.

Γιαννουλάκης: Επειδή αυτή τη στιγμή τρέχει αυτό το επιχειρησιακό πρόγραμμα της δημοτικής συγκοινωνίας, ήδη ο πρόεδρος της ΚΕΔΚΕ έχει ενημερώσει τους υπεύθυνους των αστικών όλης της Ελλάδας, κι επειδή αυτή τη στιγμή υπάρχουν γύρω στους 230 δήμους που έχουν έτοιμες μελέτες για να καταθέσουν και η εφαρμογή του προγράμματος θ' αρχίσει από τον φετινό Σεπτέμβριο και θα είναι πιλοτικό πρόγραμμα, πολύ φοβάμαι πως αν κάνουμε αυτή τη σύμβαση με τ' αστικά, θα μείνουμε έξω απ' αυτό το πρόγραμμα. Θα προτείνω λοιπόν να περιμένουμε μέχρι τον Σεπτέμβριο κι αν δεν μπορούμε σ' αυτό το πιλοτικό πρόγραμμα, τότε να κάνουμε τη σύμβαση με τ' αστικά.

Σακαλής: Θα συνηγορήσω κι εγώ με τον κ. Γιαννουλάκη επειδή ήταν πάντα ένα πάγιο αίτημα, αλλά συγχρόνως και παράπονο της ΚΕΔΚΕ, για να συμπεριληφθεί και η περιφέρεια στην επιδότηση της αστικής συγκοινωνίας επειδή η επιδότηση της αστικής συγκοινωνίας ήταν μόνο για την Αθήνα και Θεσσαλονίκη και η περιφέρεια δυστυχώς έμενε απ' έξω. Επειδή όμως δεν υπήρχε άλλος τρόπος για να επιδοτηθεί, υπήρξε αυτή η συνάντηση του κ. Κουκουλόπουλου με τους προέδρους των ΚΤΕΛ όλης της χώρας και θα μπει ένα πρόγραμμα στον ΘΗΣΕΑ, το ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ, που θα είναι πιλοτικό. Πολύ φοβάμαι κι εγώ πως αν υπογράψουμε αυτή τη σύμβαση θα μείνουμε εκτός από την άλλη σύμβαση. Από τη μια να λέμε ότι ο Δήμος μας είναι σε κακά οικονομικά χάλια και από την άλλη να επιβαρυνθεί μ' ένα τόσο μεγάλο ποσό. Δεν χάνουμε τίποτα πιστεύω να περιμένουμε μέχρι τον Σεπτέμβριο, ήδη τον Μάιο θα βγει η καινούργια διοίκηση της ΚΕΔΚΕ και το πρώτο θέμα που θα συζητήσει, απ' ότι λέει και το δελτίο Τύπου του κ. Κουκουλόπουλου, είναι το ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ να μπει στον ΘΗΣΕΑ ούτως ώστε να ευνοηθούν πολλοί δήμοι. Σήμερα ξέρουμε ότι δεν είναι μόνο οι ειδικές γραμμές μέσα στην πόλη αλλά ο στόχος πρέπει να είναι η τόνωση της περιφέρειας, να μην έρχονται πολλά αυτοκίνητα μέσα στην πόλη και να τονωθεί η περιφέρεια και τα χωριά που θα έχουν αστική συγκοινωνία. Θα είναι όφελος και για τους πολίτες των δημοτικών διαμερισμάτων αλλά και για την πόλη. Δεν είμαστε αρνητικοί αλλά γι' αυτούς τους λόγους προτείνουμε αναβολή του θέματος και να συζητήσουμε μετά τον Σεπτέμβριο. Είναι κρίμα να επιβαρυνθεί ο Δήμος μ' ένα τόσο μεγάλο ποσό.

Δήμαρχος: Δεν δέχομαι ν' αναβληθεί το θέμα γιατί τα στοιχεία που έχω εγώ από το πρόγραμμα της ΚΕΔΚΕ, λένε ότι θα πληρωθούν από τον Σεπτέμβριο και μετά, αυτοί που θα έχουν ήδη υπογράψει συμβάσεις, δηλ. θα είμαστε έτοιμοι για να μπορούμε στο πρόγραμμα.

Πρόεδρος: Ποιοι συμφωνούν με την πρόταση του κ. Μ. Σακαλή για αναβολή λήψης απόφασης επί του θέματος;

Υπέρ της πρότασης αυτής ψήφισαν 6 σύμβουλοι:

Β. Γιαννουλάκης, Σ. Παναγιωτίδης, Μ. Σακαλής, Μ. Τσιαμήτρου-Καραχατζή, Ε. Γουναράς, Ι. Καλαϊτζίδης.

Πρόεδρος: Ποιοι συμφωνούν με την πρόταση της Δημάρχου για γενίκευση της συζήτησης και λήψη απόφασης επί του θέματος;

Υπέρ της πρότασης αυτής ψήφισαν 15 σύμβουλοι:

Μ. Σουμελίδης, Δ. Δάσκαλος, Τ. Χατζηαθανασίου, Γ. Μιχαηλίδης, Π. Τσαπαρόπουλος, Σ. Μηλιόπουλος, Ν. Μωυσιάδης, Α. Δελαβερίδης, Α. Τσιάρας, Ν. Τσιαμήτρος, Ν. Μαυροκεφαλίδης, Κ. Συμεωνίδης, Μ. Τρανίδης, Α. Παπαστεργίου, Γ. Κάκαρης.

Πρόεδρος: Κατά Πλειοψηφία συνεχίζεται η συζήτηση.

Ορφανίδης: Ελπίζω να έχουμε σωστή ενημέρωση γιατί αν είναι έτσι όπως τα λένε οι συνάδελφοι τότε κινδυνεύουμε. Εγώ πάντως είμαι από τους ευκολόπιστους

ανθρώπους. Διαβάζοντας το εισηγητικό, αν και στη γενικότερη ιδέα της επιδότησης του εισιτηρίου δεν είμαστε αρνητικοί, νομίζω ότι υπάρχουν σημεία που πρέπει να διορθώσουμε. Καταρχήν δεν μπορώ να συζητήσω ότι το κυκλοφοριακό δεν λύνεται μ' αυτές τις γραμμές γιατί είναι περιορισμένων δυνατοτήτων και τα αστικά που χρησιμοποιεί σήμερα η επιχείρηση ΚΤΕΛ Α.Ε. εκπέμπουν με τον χειρότερο τρόπο γιατί είναι παλιάς τεχνολογίας κι απορώ κιόλας πως κυκλοφορούν. Οι παρατηρήσεις και επισημάνσεις μου είναι οι εξής: Επειδή μιλάει για κοινωνικά κριτήρια, χαμηλά στρώματα κ.λ.π., εγώ έχω την εντύπωση πως κοινωνικά χαμηλά στρώματα υπάρχουν σ' όλο το φάσμα της πόλης, και στο κέντρο και στην περιφέρεια, και μάλιστα η τάση τώρα τελευταία είναι πως τα υψηλά κοινωνικά στρώματα είναι στην περιφέρεια ενώ το κέντρο έχει τα χαμηλά. Τα τοπικά διαμερίσματα του Δήμου δεν έχουν το δικαίωμα του χαμηλού εισιτηρίου; Η γραμμή νοσοκομείου, που πιστεύω όσοι πάνε εκεί δεν έχουν καν αυτοκίνητο, δεν πρέπει να μπει σ' αυτό το πρόγραμμα της επιδότησης; Φροντίσαμε για μία γραμμή Κρεβατά - Πασακιάσκι και τελειώσαμε; Καλύτερα να κοιτάξουμε τις γραμμές για τα τοπικά διαμερίσματα και το νοσοκομείο για να έχουμε και καλύτερη προσφορά προς τους πολίτες της Βέροιας. Η δε αμφιβολία και αντίρρησή μας είναι αυτή η ασύδοτη συμφωνία που κάνουμε χωρίς να έχουμε μέτρο, δηλ. λέμε ότι θα διαθέσουμε αυτό το ποσό χωρίς να έχουμε κάποια στοιχεία για το πόσοι είναι αυτοί που χρησιμοποιούν το αστικό για να πάνε στη δουλειά τους, δηλ. πόσους επιδοτούμε και χωρίς να ξέρουμε κι από πού. Επειδή δεν θέλουμε να σπαταλάμε χρήματα αφού και η κα Δήμαρχος και η παράταξή της κατηγορούσαν ό,τι γίνεται μέχρι τώρα, θα σας συμβουλευάμε να βρείτε έναν άλλον τρόπο να συμφωνήσετε. Πρότασή μας είναι, αν θέλουμε όντως να προσφέρουμε κοινωνική πολιτική χωρίς να πέσουμε στην παγίδα μιας εταιρείας, να δούμε ποιες είναι οι ώρες που οι εργαζόμενοι ή τα οικονομικά χαμηλά στρώματα χρειάζονται το μέσο μαζικής μεταφοράς. Τις πρωινές ώρες που πάνε στην εργασία τους και τις μεσημεριανές που επιστρέφουν σπίτι τους κι άρα αυτές τις ώρες εμείς θέλουμε να επιδοτήσουμε. Πιο συγκεκριμένα, εμείς προτείνουμε να συμπεριληφθούν οι γραμμές για τοπικά διαμερίσματα, νοσοκομείου και Πανοράματος, που δεν έχει καν γραμμή, και αυτή η επιδότηση να ισχύει για τις ώρες 7-9 και 1.30 - 3.30 κι επειδή εγώ τα οικονομικά δεν τα επεξεργάστηκα, αν είναι δυνατόν εκεί που πληρώνουμε για όλη τη μέρα μισό εισιτήριο, γι' αυτές τις ώρες ο πολίτης να μην πληρώνει καθόλου εισιτήριο.

Χατζηθανασίου: Μιλάμε για ένα κοινωνικό αγαθό που λέγεται επιδότηση και απολαμβάνουν κάποιες τάξεις και κατά την άποψή μου, σ' αυτό το κοινωνικό αγαθό δεν πρέπει να υπάρξει ούτε μία μέρα κενό. Το ότι δεν διέκοψαν την σύμβαση, παρότι είναι απλήρωτοι, ακούγεται καλό αλλά από εκεί και πέρα, με δική μας ευθύνη να διακόψουμε την επιδότηση μιας τέτοιας κοινωνικής προσφοράς, ακούγεται λίγο παραφωνία σε σχέση μ' αυτά που ενδεχομένως πιστεύουμε. Πρότασή μου λοιπόν δεν είναι απλώς να συνεχιστεί, σύμφωνα με τα προτεινόμενα και να μπει και θέμα επαναδιαπραγμάτευσης τιμολόγησης των επιπλέον δρομολογίων αλλά σε συνδυασμό με μία κοινωνική πολιτική που θα έχει στόχο να καλύψει ευρύτερο γεωγραφικό χώρο της περιοχής μας, σιγά-σιγά να καλύψουμε και τα χωριά μας και τις άλλες περιοχές. Προτείνω να ψηφιστεί και να καθίσουμε κάτω να δούμε και να σχεδιάσουμε την σταδιακή επέκταση σε όλο τον γεωγραφικό χώρο του δήμου μας.

Δήμαρχος: Το 2% του Θησέα δεν φτάνει για όλους τους δήμους, γι' αυτό θα πληρωθούν και θα ενταχθούν οι δήμοι που έχουν ήδη συνάψει συμβάσεις. Το υπουργείο χρωστάει το 2% του Θησέα που έπρεπε να το έδινε μέχρι τώρα στους δήμους και θα δοθούν σταδιακά. Σας άκουσα με προσοχή κε Ορφανίδη κι εγώ πολύ περισσότερο θα ήθελα να επεκταθεί η αστική συγκοινωνία και όλοι οι άνθρωποι να μπορούν να μετακινούνται και να είναι επιδοτούμενοι. Γιατί να μη μπορούν οι άνεργοι, αφού έφυγε μακριά ο ΟΑΕΔ και για να πάνε για την κάρτα ανεργίας πρέπει να δώσουν το μισό ευρώ, να μην πηγαίνουν δωρεάν μέχρι εκεί; Πολλά μπορούμε να πούμε αλλά το ζήτημα είναι οικονομικό.

Πρόεδρος: Δευτερολογίες.

Σακαλής: Εμείς δεν έχουμε αντίρρηση για το αν θα πρέπει ή όχι να υπάρξει αστική συγκοινωνία και κατανοούμε και λέμε ότι πραγματικά μ' ένα λογικό κόστος ν' απαντήσουμε σ' αυτό το πολυδιάστατο πρόβλημα που υπάρχει στην περιφέρεια και είναι έντονη αδικία σε βάρος αυτών των πολιτών. Μέχρι τώρα ξέραμε ότι επιτοδούνται η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη και όχι η περιφέρεια και παρόλο που πριν ένα χρόνο είχε θέσει η ΚΕΔΚΕ το πρόβλημα στο υπουργείο Μεταφορών είχαν απαντήσει πως και χρόνο θέλουν για να το μελετήσουν κι ότι επίσης δεν υπάρχουν χρήματα γιαυτό το συγκεκριμένο. Ετσι βρέθηκε η ενδιάμεση πρόταση να ξεκινήσει το πρόγραμμα ΣΥΝ-ΚΟΙΝΩΝΙΑ με χρηματοδότηση από το πρόγραμμα Θησέας και πιο συγκεκριμένα με συνεισφορά από το υπουργείο Μεταφορών με τουλάχιστον 52 εκατ. ευρώ για μία πενταετία. Η εφαρμογή του προγράμματος προτείνεται αρχικά σε πιλοτική βάση και ακολούθως σε πλήρη ανάπτυξη για το σύνολο των δήμων της χώρας, εκτός πάλι Αθηνών και Θεσσαλονίκης, θα διαρκέσει δύο χρόνια και λέει ότι οι ενδιαφερόμενοι δήμοι θα πρέπει να δηλώσουν συμμετοχή μέχρι τέλος Μαΐου. Το δελτίο Τύπου λέει επίσης ότι ο κ. Κουκουλόπουλος συναντήθηκε με τους εκπροσώπους των αστικών και υπεραστικών ΚΤΕΛ και συμφωνήθηκε να ληφθεί μία κοινή πρωτοβουλία ώστε να θεσμοθετηθεί από την πολιτεία νόμος που θα στηρίζει την ανάπτυξη των αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών στην περιφέρεια. Γι' αυτούς τους λόγους είπαμε εμείς να μη ζημιώσουμε τον Δήμο, να μπούμε σ' αυτό το πιλοτικό πρόγραμμα και να μην υπογράψουμε βιαστικά σήμερα αυτή τη σύμβαση.

Ορφανίδης: Το ότι υπάρχει αυτό το συγκεκριμένο πρόγραμμα κι αυτά τα συγκεκριμένα δρομολόγια εμένα δεν με πείθει. Η γραμμή του νοσοκομείου είναι φουλαριστή και η επιχείρηση που λέγεται ΚΤΕΛ θέλει να επιδοτηθούν γραμμές που είναι ασύμφορες προς αυτούς ή τουλάχιστον είναι στα όριά τους. Εγώ επιμένω και λέω ότι θα πρέπει να επιδοτηθούν οι γραμμές των κοινοτήτων προς το ΚΤΕΛ και γραμμές που δεν υπάρχουν σήμερα όπως είναι του Πανοράματος αφού δεν είναι όλοι νεόπλουτοι εκεί αλλά υπάρχουν και πολιτικοί πρόσφυγες που έχτισαν εκεί. Να συμφωνήσουμε λοιπόν σ' αυτή τη σύμβαση που θέλουμε να υπογράψουμε με τα αστικά, χωρίς να πάρουμε άλλες παραμέτρους, κατ' εμέ είναι μία καθαρή υποχώρηση να επιδοτήσουμε κάτι που το ΚΤΕΛ σήμερα θέλει να βγάλει κέρδος. Όπως θέλετε να λέτε ότι κάνετε παζάρια, θα πρέπει να το υποχρεώσουμε και να κάνετε παζάρια και για τις γραμμές και για μένα είναι καθοριστικό. Αν αυτή η σύμβαση που θέλετε σήμερα να υπογράψετε, αν δεν γίνει με κριτήρια δεν βοηθάει στην κοινωνική παροχή αλλά βοηθάει στην ιδιωτική επιχείρηση για να πάει λίγο καλύτερα αφού έτσι κι αλλιώς πάει καλά. Αν θέλετε να κάνετε όντως κοινωνική πολιτική κοιτάζετε και κάποια άλλα κριτήρια.

Πρόεδρος: Θα ήθελα κε Ορφανίδη να διαμορφώσετε την πρότασή σας.

Ορφανίδης: Η πρότασή μου είναι πως κατ' εμέ δεν υπάρχει ζήτημα να επιδοτήσουμε το κέντρο κι αν δεν έχουμε χρήματα για να επιδοτήσουμε όλη την περιοχή να το κάνουμε αρχικά για τα τοπικά διαμερίσματα, γραμμή νοσοκομείου που είναι πολυσύχναστη και με χαμηλού οικονομικού επιπέδου πολίτες και περιοχές που δεν έχουν αστική συγκοινωνία όπως π.χ. Πανόραμα που είναι μία περιοχή 800 - 900 κατοίκων. Κάτι που παραλήφθηκε από τη σύμβαση είναι πως όταν κάνεις μία σύμβαση με μία ιδιωτική εταιρεία πρέπει ν' απαιτείς την ποιότητα της παροχής και κατ' εμέ τα οχήματα που έχει αυτή η επιχείρηση, κάτι που ξέρει καλύτερα ο κ. Σουμελίδης που δουλεύει στο ΚΤΕΟ, είναι απαράδεκτα και χρησιμοποιούνταν πριν 25 χρόνια σε Γερμανία, Ιταλία και Βέλγιο και σήμερα τα έχουμε εμείς εδώ για να μετακινούμε τσουβάλια με πατάτες και όχι ανθρώπους. Επίσης προτείνω να μπουν και συγκεκριμένες ώρες, 7 με 9 και 1.30 με 3.30. Είναι γνωστό πως δεν μπορούμε να ελέγξουμε τα εισιτήρια και άρα αυτή η ελεύθερη χρηματοδότηση των ωραρίων είναι πιο ασφαλής.

Σουμελίδης: Επειδή έτυχε να εργάζομαι στο ΚΤΕΟ και περνούσαν από μένα να πω ότι όλος ο στόλος των Αστικών έχει ανανεωθεί.

Ορφανίδης: Με καινούργια οχήματα;

Σουμελίδης: Ναι.

Δήμαρχος: Αρα δεν χρειάζεται εγώ ν' απαντήσω αλλά απλά να πω ότι μάλλον κυκλοφορείτε με αστικό κε Ορφανίδη γι' αυτό κι εκφράζετε άποψη ενώ εγώ δεν μπορώ γιατί δεν κυκλοφορώ με αστικό. Δέχομαι την άποψη του κ. Σουμελίδη. Με ορισμένες ώρες δωρεάν ή με μισό εισιτήριο είναι κάτι που δεν μπορεί να εφαρμοστεί γιατί δεν μπορεί να ελεγχθεί και τα οποία είχαμε συζητήσει και στο προηγούμενο δημοτικό συμβούλιο και στο πιο προηγούμενο. Επιδοτούνται κυρίως οι γραμμές που δεν έχουν κόσμο, γιαυτούς τους λίγους που θέλουν να κινηθούν με το αστικό. Ερχονται πολλοί άνθρωποι εδώ που ζητούν και λένε ότι π.χ. υπήρχαν πολλά προβλήματα με τον Κρεβατά όπου έγιναν οι εργατικές κατοικίες και τους ανθρώπους τους ρίξαμε. Επίσης είχε πολλά αιτήματα και το Πασακιόσκι. Όλα αυτά είναι μελετημένα και δεν έρχονται έτσι τυχαία εδώ. Σας είπα, μακάρι να είχαμε τη δυνατότητα να το επεκτείνουμε ακόμη περισσότερο. Εχουμε την τύχη, ένας από τους συνεργάτες εδώ να είναι στο κεντρικό όργανο των αστικών συγκοινωνιών ως γενικός γραμματέας, ο κ. Παυλίδης, που απέχει σήμερα λόγω κωλύματος και ο οποίος συνομιλεί και με την ΚΕΔΚΕ και με το υπουργείο γι' αυτά τα ζητήματα και άρα η πληροφόρηση δεν είναι ασαφής. Δεν γίνεται τίποτα πρόχειρο και τίποτα στο πόδι κι εκείνοι που θέλουν περισσότερο να εξυπηρετηθούν είναι αυτοί που όντως έχουν ανάγκη να μετακινηθούν με το αστικό. Μακάρι να μπορούσαμε να εξυπηρετήσουμε και τους ανέργους κάτι που βέβαια θα μελετήσουμε.

Πρόεδρος: Ποιοι συμφωνούν με την πρόταση του κ. Γ. Ορφανίδη;

Υπέρ της πρότασης αυτής ψήφισε ο σύμβουλος Γ. Ορφανίδης.

Πρόεδρος: Ποιοι συμφωνούν με την εισήγηση της Δημάρχου;

Υπέρ της πρότασης αυτής ψήφισαν 13 σύμβουλοι:

Μ. Σουμελίδης, Δ. Δάσκαλος, Τ. Χατζηαθανασίου, Γ. Μιχαηλίδης, Π. Τσαπαρόπουλος, Σ. Μηλιόπουλος, Ν. Μουσιάδης, Ν. Τσιαμήτρος, Ν. Μαυροκεφαλίδης, Κ. Συμεωνίδης, Μ. Τρανίδης, Α. Παπαστεργίου, Γ. Κάκαρης.

Λευκή ψήφο έδωσαν οι σύμβουλοι Β. Γιαννουλάκης, Σ. Παναγιωτίδης, Μ. Σακαλής, Μ. Τσιαμήτρου-Καραχατζή, Ε. Γουναράς, Ι. Καλαϊτζίδης.

Από την ψηφοφορία απουσίαζαν οι σύμβουλοι Α. Δελαβερίδης, Α. Τσιάρας.

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

- 1.- Το από 1-3-2007 εισηγητικό σημείωμα της Δημάρχου.
- 2.- Την αριθ. 788/2005 προγενέστερη απόφασή του, με την οποία είχε εγκριθεί η σύναψη 12μηνιας σύμβασης (1-1-06 έως 31-12-06) μεταξύ του Δήμου και της «Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας Α.Ε.» για την εκτέλεση ενδοδημοτικής τακτικής αστικής συγκοινωνίας.
- 3.- Την ανάγκη σύναψης σχετικής σύμβασης μεταξύ του Δήμου και της «Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας Α.Ε.» και για το έτος 2007 για την συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των δημοτών.
- 4.- Το συνημμένο σχέδιο σύμβασης για τον παραπάνω σκοπό.
- 5.- Ότι στον προϋπολογισμό του Δήμου έτους 2007 και στον Κ.Α. 00/6736.011 «Συμμετοχή του Δήμου στη σύμβαση με την Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας Α.Ε.» προβλέπεται πίστωση ποσού € 28.560,00 για τον παραπάνω σκοπό.
- 6.- Τις προτάσεις και απόψεις της Δημάρχου και των δημ. συμβούλων, όπως αυτές αναπτύχθηκαν κατά τη συζήτηση του παρόντος θέματος.
- 7.- Το αποτέλεσμα των ψηφοφοριών.
- 8.- Τις διατάξεις των άρθρων 83 & 93 του Ν. 3463/2006 (Κ.Δ.Κ.) καθώς και του άρθρου 19 του Ν. 2963/01.

Αποφασίζει Κατά Πλειοψηφία

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

Στη Βέροια σήμερα την 30 Μαρτίου 2007, ημέρα της εβδομάδας Παρασκευή, οι παρακάτω μετέχοντες φορείς, καλούμενοι εφεξής συμβαλλόμενοι :

1. Ο Δήμος Βέροιας, εκπροσωπούμενος νόμιμα από την Δήμαρχο του, κ. Χαρίκλεια Ουσουλτζόγλου-Γεωργιάδη, που ενεργεί σε εκτέλεση της με αριθμό/2007 απόφασης Δημοτικού Συμβουλίου Βέροιας
2. Η Αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. Βέροιας Α.Ε, νόμιμα εκπροσωπούμενη από τον Αντιπρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου της, κ. Δημήτριο Πεντεφούντα, δυνάμει του με αριθμ. ΦΕΚ 11719/5-11-03 περί ανωνύμων εταιριών

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-μονοξειδίου του άνθρακος, υδρογονάνθρακες, οξειδία 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 επιλεγθεί 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 υποστηρίζει 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 τη συνδέουν με περιφερειακούς πυρήνες δραστηριότητας (Καλλιθέα, ΠασαΚιοσκι, Εργ. Κατοικίες Βικέλα, Προμηθέα, Εργοχώρι, Εργ. Κατοικίες Κρεββατά, 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-Θωμαιδου-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 Ωρολόι, οι Εργ. Κατοικίες με τον Προμηθέα και την Αστυνομία, το Εργοχώρι με το Ωρολόι, το ΠασαΚιοσκι και την Καλλιθέα, ο Προμηθέας με το Εργοχώρι, το Ωρολόι με τον Προμηθέα, οι Εργ. Κατοικίες Κρεββάτα 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 μεταπιβίβασης 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 – ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ -ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ – ΩΡΟΛΟΙ - 16^{ΗΣ} ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΠΑΣΑ ΚΙΟΣΚΙ - από Ηρακλέους ΕΡΓ. ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΒΙΚΕΛΑ

ΩΡΕΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ (από αφετηρία ΕΡΓ. ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ ΚΡΕΒΒΑΤΑ) :
8-9-12-14.15-16.20-18.30-20.55

- **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

7.05-8.10-9.20-11.20-12.25-13.45-14.40-15.05-16.40-18.55-20.25

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 Βέροιας υποχρεούται στην καταβολή του ποσού των **€ 21.600,00 συν Φ.Π.Α. (είκοσι μία χιλιάδες εξακόσια ευρώ συν Φ.Π.Α.)** προς την Αστικό Κ.Τ.Ε.Λ. Βέροιας 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 € 2.400,00 συν Φ.Π.Α.**) 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 50,00 ευρώ για κάθε επιπλέον δρομολόγιο και η «Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας Α.Ε.» θα εισπράττει το ήμισυ του κομίστρου, όπως αυτό προσδιορίζεται από το Υ. Μεταφορών & Επικοινωνιών.
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 ό,τι τους ζητηθεί σχετικά με τα δρομολόγια. Στο λεωφορείο θα υπάρχει αναρτημένο πρόγραμμα δρομολογίων.
9. Η παρούσα Σύμβαση ισχύει επειδή αυτή πληρώνεται από τον προϋπολογισμό του Δήμου Βέροιας. Σε περίπτωση που η παρούσα Σύμβαση επιδοτηθεί από το Κράτος, τότε ισχύουν τα ποσά της μελέτης που έχει κατατεθεί για αυτό τον σκοπό ή αυτά που θα προκύψουν από την παραγγελία νέας.

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 9 μήνες ανέρχεται συνολικά σε € **21.600,00 συν Φ.Π.Α.**

Για το τρέχον έτος προβλέπεται στον προϋπολογισμό του Δήμου Βέροιας πίστωση € **28.560,00** υπό Κ.Α. 00/6736.011 και τίτλο «Συμμετοχή του Δήμου στη σύμβαση με την Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας Α.Ε.».

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 **1/4/2007 έως 31/12/2007** και σε καθημερινή βάση θα εκτελούνται τα δρομολόγια, εκτός από Δευτέρα και Τετάρτη απόγευμα, Τοπικές εορτές, Κυριακές και Αργίες.

Για αυτό συντάχθηκε η παρούσα σύμβαση και υπογράφεται από τα συμβαλλόμενα μέρη, όπως ακολουθεί .

ΚΑΛΥΨΗ ΤΗΣ ΔΑΠΑΝΗΣ

Από τις διατάξεις της παραπάνω απόφασης προκαλείται δαπάνη ύψους € 21.600,00 συν Φ.Π.Α. για το έτος 2007, για την οποία έχει εγγραφεί πίστωση ποσού 28.560,00€ στον προϋπολογισμό του Δήμου έτους 2007 και στον Κ.Α. 00/6736.011 με τίτλο «Συμμετοχή του Δήμου στην σύμβαση με την Αστικό ΚΤΕΛ Βέροιας Α.Ε.».

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

Ο σύμβουλος Παύλος Παυλίδης επανήλθε στην αίθουσα.
Η απόφαση έλαβε αύξ. αριθμό **211 / 2007**

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

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

	M. Σουμελίδης	B. Γιαννουλάκης
	Δ. Δάσκαλος	Σ. Παναγιωτίδης
	T. Χατζηαθανασίου	E. Σοφιανίδης
ΠΕΤΡΟΣ ΤΣΑΠΑΡΟΠΟΥΛΟΣ	Γ. Μιχαηλίδης	M. Σακαλής
	Σ. Μηλιόπουλος	M. Τσιαμήτρου-Καραχατζή
	N. Μουσιιάδης	E. Γουναράς
	A. Δελαβερίδης	I. Καλαϊτζίδης
	A. Τσιάρας	Γ. Ορφανίδης
Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ	N. Τσιαμήτρος	
	N. Μαυροκεφαλίδης	
	K. Συμεωνίδης	
	K. Τρανίδης	
ΠΑΥΛΟΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ	A. Παπαστεργίου	
	Γ. Κάκαρης	

ΠΡΟΕΔΡΟΙ ΤΟΠΙΚΩΝ

ΣΥΜΒΟΥΛΙΩΝ

Σ. Διαμαντής

Ακριβές απόσπασμα

Βέροια 21-3-2007

Η Δήμαρχος

ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ

ΟΥΣΟΥΛΤΖΟΓΛΟΥ - ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ