

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ

Από το υπ' αριθ. **24/2014** πρακτικό συνεδρίασης
του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Βέροιας

Αρ. απόφ. **487/2014**

Π ε ρ ί λ η ψ η

Έκφραση γνώμης του Δ.Σ. επί της τεχνικής έκθεσης της α'φάσης της μελέτης «Νέα κυκλοφοριακή μελέτη και μελέτη στάθμευσης Δήμου Βέροιας».

Σήμερα **10 Νοεμβρίου** του έτους **2014** ημέρα της εβδομάδας **Δευτέρα** και ώρα **18:00** συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση το Δημοτικό Συμβούλιο στην αίθουσα συνεδριάσεων του Δημοτικού Συμβουλίου Βέροιας, Μητροπόλεως 46, στο Δημαρχείο, ύστερα από την με ημερομηνία **6/11/2014** γραπτή πρόσκληση του Αντιπροέδρου του Δ.Σ. που δόθηκε σ' όλους τους Συμβούλους, τους Προέδρους Δημοτικών & Τοπικών Κοινοτήτων, τους Εκπροσώπους Τοπικών Κοινοτήτων και στον Δήμαρχο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 67 του Ν. 3852/2010.

Αφού διαπιστώθηκε ότι παραβρίσκεται ο Δήμαρχος και ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία, αφού επί συνόλου **41** μελών βρέθηκαν παρόντα **38** μέλη:

Παρόντες

1) Α. Λαζαρίδης, 2) Θ. Αγγελίνας, 3) Χ. Κούτρας, 4) Τ. Χατζηαθανασίου, 5) Β. Παπαδόπουλος, 6) Α. Σιδηρόπουλος, 7) Δ. Κουλουριώτης, 8) Δ. Τραπεζανλής, 9) Θ. Κορωνάς, 10) Σ. Διαμάντης, 11) Γ. Σοφινίδης, 12) Ν. Μουσιάδης, 13) Π. Τσαπαρόπουλος, 14) Β. Λυκοστράτης, 15) Γ. Κάκαρης, 16) Μ. Παπαϊωάννου, 17) Λ. Ακριβόπουλος, 18) Σ. Ασλάνογλου, 19) Γ. Ορφανίδης, 20) Ε. Ιακωβίδου, 21) Χ. Γαϊτάνου, 22) Α. Σιακαβάρας, 23) Θ. Τέτος, 24) Κ. Καραπαναγιωτίδης, 25) Ι. Κυρατλίδης, 26) Μ. Σουμελίδης, 27) Ν. Τσιαμήτρος, 28) Ζ. Πατσίκας, 29) Α. Καγκελίδης, 30) Γ. Γουλτίδης, 31) Η. Τσιφλίδης, 32) Σ. Ελευθεριάδου, 33) Ν. Μπέκης, 34) Π. Παπαδίνα, 35) Α. Αποστολόπουλος, 36) Α. Μαρκούλης, 37) Σ. Στουγιάννος, 38) Γ. Μελιόπουλος.

Απόντες

Ι. Χειμώνας, Ν. Μαυροκεφαλίδης, Ι. Παπαγιάννης

Παρόντες πρόεδροι Δημ. & Τοπ. Κοινοτήτων & Εκπρόσωποι Τοπ. Κοινοτήτων

Ε. Γκόγκα, Ι. Σιδηρόπουλος, Ν. Αγγέλου, Η. Μπατσαράς,

Απόντες πρόεδροι Δημ. & Τοπ. Κοινοτήτων & Εκπρόσωποι Τοπ. Κοινοτήτων

Χ. Κεχαΐδης, Σ. Κωτσιαντής, Ν. Γερούκης, Δ. Παπαπετρίδης, Σ. Κρομμύδας, Ε. Εμμανουηλίδης, Η. Σοφινίδης, Σ. Μισοκέφαλος, Α. Βοργιαζίδου, Γ. Λιλιόπουλος, Α. Πέτρου, Χ. Σταφυλίδου, Α. Κακαγιάννης, Κ. Πιστοφίδης, Α. Γκεκόπουλος, Σ. Λυκοστράτης, Ι. Καραγιάννης, Χ. Τσανασίδης, Ε. Μοτσιοπούλος, Π. Ποταμόπουλος, Α. Πιτούλιας, Κ. Τζήμας, Μ. Λαμπριανίδης, Μ. Τέτος.

Σημείωση: 1) Κατά τη διάρκεια των επί μέρους ψηφοφοριών της υπ' αριθ. 489/2014 απόφασης αποχώρησαν οι κ.κ. Γ. Μελιόπουλος, Κ. Καραπαναγιωτίδης, Α. Καγκελίδης, Ζ. Πατσίκας, Χ. Κούτρας, Δ. Κουλουριώτης, Μ. Παπαϊωάννου, Σ. Διαμάντης, Ν. Μουσιάδης, Α. Λαζαρίδης, Γ. Ορφανίδης και επανήλθαν οι κ.κ. Σ. Διαμάντης, Ν. Μουσιάδης, Α. Λαζαρίδης 2) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 490/2014 απόφασης προσήλθαν οι κ.κ. Χ. Κούτρας, Δ. Κουλουριώτης, Μ. Παπαϊωάννου, Γ. Ορφανίδης και αποχώρησε ο κ. Β. Παπαδόπουλος. 3) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 501/2014 απόφασης προσήλθε ο κ. Β. Παπαδόπουλος. 4) Κατά τη συζήτηση της υπ' αριθ. 507/2014 απόφασης αποχώρησε ο κ. Θ. Κορωνάς.

Στη συνέχεια ο πρόεδρος, εισηγούμενος το 1ο θέμα της ημερήσιας διάταξης, έθεσε υπόψη του συμβουλίου το από 6-11-2014 εισηγητικό σημείωμα του αντιδημάρχου τεχνικών Αριστομένη Λαζαρίδη, που έχει ως εξής:

Στις 06-08-2013 υπογράφηκε σύμβαση μεταξύ της ΠΚΜ και της σύμπραξης των κατωτέρω γραφείων μελετών: 1. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΑΡΕΚΛΑΣ & ΣΙΑ ΕΕ δ.τ. «ΔΙΑΒΑΣΗ ΕΕ» και 2. ΝΕΛΛΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ του ΙΩΑΝΝΗ, για την εκπόνηση της μελέτης "ΝΕΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΔΗΜΟΥ ΒΕΡΟΙΑΣ".

Στις 07-04-2014 η Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της ΠΚΜ έστειλε στην Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Βέροιας ένα αντίγραφο των παραδοτέων της Α' Φάσης της Μελέτης (Τεχνική Έκθεση & Χάρτες Α1 έως Α7). Να σημειωθεί ότι η Α' Φάση της Μελέτης περιλάμβανε την υποβολή προκαταρκτικών εναλλακτικών προτάσεων για την οργάνωση του οδικού δικτύου της πόλης και θα ολοκληρωνόταν με την οριστικοποίηση μίας εκ των προτάσεων.

Δεδομένου της σπουδαιότητας του θέματος η ΠΚΜ ζήτησε τις απόψεις του Δήμου μας ώστε να ληφθεί υπόψη για την επίτευξη της βέλτιστης επιλογής.

Για τον παραπάνω λόγο έγινε δημόσια διαβούλευση με δημοσίευση στον τοπικό τύπο και ανάρτηση στην ιστοσελίδα του Δήμου (από 14-04-2014 έως 25-04-2014) και των έξι προκαταρκτικών εναλλακτικών προτάσεων του μελετητή.

Στις 29-04-2014 συνεδρίασε η Επιτροπή Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού, η οποία γνωμοδότησε επί των προτάσεων σύμφωνα με το υπ' αριθ. 1/2014 Πρακτικό της, ενώ στις 05-06-2014 συνεδρίασε η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής, η οποία επίσης θα γνωμοδοτούσε επί των προτάσεων και στη συνέχεια, θα έκανε εισήγηση του θέματος στο Δημοτικό Συμβούλιο για να λάβει και την τελική απόφαση επί του θέματος.

Κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, στις 05-06-2014, αποφασίστηκε αναβολή της συνεδρίασης, προκειμένου να διευκρινιστούν κάποια ζητήματα που προέκυψαν κατά τη συνεδρίαση. Στις 08-10-2014 επαναλήφθηκε η συνεδρίαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, στην οποία όμως επίσης αποφασίστηκε για μια ακόμη φορά αναβολή της συνεδρίασης.

Τελικώς, στις 05-11-2014 έγινε ξανά συνεδρίαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, η οποία γνωμοδότησε σύμφωνα με το υπ' αριθ. 64/2014 Πρακτικό της.

Κατόπιν των ανωτέρω και έχοντας υπόψη :

- την παρ. 1 του άρθρου 52 του Ν. 2696/99 (ΚΟΚ) όπου αναφέρεται μεταξύ άλλων ότι *«μέτρα που αφορούν τη ρύθμιση κυκλοφορίας.....κλπ λαμβάνονται με αποφάσεις Δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες των Οργανισμών Αυτοδιοίκησης»*

- την παρ. 1 του αρθ. 79 του Ν. 3463/06 (ΚΔΚ) που αφορά κανονιστικές αποφάσεις *«...Οι Δημοτικές και κοινοτικές αρχές ρυθμίζουν θέματα της αρμοδιότητάς τους εκδίδοντας τοπικές κανονιστικές αποφάσεις, στο πλαίσιο της κείμενης νομοθεσίας με τις οποίες θέτουν κανόνες»*, μεταξύ άλλων όπως αναφέρεται στην παρ. 1α4 του ίδιου άρθρου *«Για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, των μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων κυκλοφορίας, τον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης των οχημάτων, καθώς και την τοποθέτηση και λειτουργία μετρητών ή εγκαταστάσεων ρύθμισης της στάθμευσης των οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους»*

- την παρ. 2 του αρθ. 79 του Ν. 3463/06 (ΚΔΚ) όπου αναφέρεται ότι *«...Την έκδοση των τοπικών κανονιστικών αποφάσεων των Δήμων εισηγείται στο Δημοτικό συμβούλιο η Δημορχιακή επιτροπή»*, ενώ στην παρ. 1 του άρθρου 82 του ίδιου νόμου που αφορά τη ρύθμιση της κυκλοφορίας αναφέρεται ότι *«Οι κανονιστικές αποφάσεις που αφορούν τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, τον καθορισμό των πεζοδρόμων, μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων κυκλοφορίας, τον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους, εκδίδονται μετά προηγούμενη κατάρτιση σχετικών μελετών, οι οποίες έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις τεχνικές Υπηρεσίες του οικείου Δήμου ή Κοινότητας ...»*

- την παρ. 1Βν του άρθρου 73 του Ν. 3852/2010 (Καλλικράτης) όπου αναφέρεται ότι *«1. Η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής συνίσταται σε δήμους άνω των 10.000 κατοίκων είναι αποφασιστικό και εισηγητικό όργανο άσκησης των σχετικών με την ποιότητα ζωής, την χωροταξία, την πολεοδομία και την προστασία του περιβάλλοντος αρμοδιοτήτων του δήμου.....Ειδικότερα: Β) Εισηγείται στο*

Δημοτικό Συμβούλιο:ν) το σχέδιο κανονιστικών αποφάσεων των άρθρων 79 και 82 του Κ.Δ.Κ.....»

- Όμοια την παρ. 1 του άρθρου 52 του Ν. 2696/99 (ΚΟΚ) όπου αναφέρεται μεταξύ άλλων ότι «μέτρα που αφορούν τη ρύθμιση κυκλοφορίας.....κλπ λαμβάνονται με αποφάσεις Δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου με βάση μελέτες που έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες των Οργανισμών Αυτοδιοίκησης»

και σε εφαρμογή των παραπάνω διατάξεων το τεχνικό τμήμα του Δήμου Βέροιας εισηγείται το θέμα της γνωμοδότησης του Δήμου σχετικά με τα παραδοτέα - ήτοι τις έξι προκαταρκτικές εναλλακτικές προτάσεις για την οργάνωση του οδικού δικτύου της πόλης - της Α' Φάσης της Μελέτης “**ΝΕΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΔΗΜΟΥ ΒΕΡΟΙΑΣ**”», η ανάθεση και η επίβλεψη εκπόνησης της οποίας πραγματοποιείται από την ΠΚΜ.

Σύμφωνα με το υπ' αριθ. 1/2014 Πρακτικό της Επιτροπής Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού, η οποία συνεδρίασε στις 05-06-2014 για να γνωμοδοτήσει επί του θέματος, προτάθηκε ως καλύτερη η **4η** από τις έξι προκαταρκτικές εναλλακτικές προτάσεις του αναδόχου της μελέτης για την οργάνωση του οδικού δικτύου της πόλης, με την παράλληλη μελέτη κάποιων προτεινόμενων παρεμβάσεων.

Σύμφωνα με το υπ' αριθ.64/2014 Πρακτικό της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής, η οποία συνεδρίασε τελικώς στις 05-11-2014 για να γνωμοδοτήσει επί του θέματος, προτάθηκε ως καλύτερη η **5η** από τις έξι προκαταρκτικές εναλλακτικές προτάσεις του αναδόχου της μελέτης για την οργάνωση του οδικού δικτύου της πόλης και εισηγείται την τελική έγκριση αυτής στο Δ.Σ.

Σε συνέχεια των ανωτέρω **καλείται το Δημοτικό Συμβούλιο** όπως:

προβεί στην τελική έγκριση μίας εκ των έξι προκαταρκτικών εναλλακτικών προτάσεων του αναδόχου της μελέτης για την οργάνωση του οδικού δικτύου της πόλης, όπως αυτές παρουσιάζονται στα παραδοτέα της Α' Φάσης της Μελέτης “**ΝΕΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΔΗΜΟΥ ΒΕΡΟΙΑΣ**”» η ανάθεση και η επίβλεψη εκπόνησης της οποίας πραγματοποιείται από την ΠΚΜ, και η οποία λόγω σπουδαιότητας του θέματος ζήτησε τη γνωμοδότηση του Δήμου μας επί αυτών ώστε να ληφθεί υπόψη για την επίτευξη της βέλτιστης επιλογής.

Και κάλεσε το συμβούλιο ν' αποφασίσει σχετικά.

Λαζαρίδης: Πρόεδρε, με δεδομένο ότι βρίσκεται μαζί μας ο μελετητής του έργου, ο κ.Καρεκλάς, ο οποίος θα μιλήσει για την ουσία της μελέτης και θα απαντήσει πιθανά σε ερωτήσεις, εγώ θα ήθελα να κάνω μια ιστορική αναδρομή πως προέκυψε να βρισκόμαστε τώρα σε αυτή τη φάση, στην πρώτη φάση της νέας κυκλοφοριακής μελέτης και μελέτη στάθμευσης του Δ. Βέροιας.

Όλα ξεκινούν από την εποχή της Δημαρχίας Χασιώτη, που αποφάσισε να αναδείξει την αρχαία ρωμαϊκή οδό κατά μήκος της οδού Μητροπόλεως, η οποία συνοδεύτηκε με μονοδρόμηση προς τα πάνω της κυκλοφορίας. Θυμάστε όλοι τη φασαρία που είχε προκύψει φυσικά και τις διενέξεις.

Αργότερα έγινε άρση αυτής της απόφασης από τη νέα δημοτική αρχή του κ. Σκουμπόπουλου, η οποία με βάση και μια σχετική απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού που επέτρεπε τη μερική επίχωση της ρωμαϊκής οδού, άρθηκε η μονοδρόμηση και αμφιδρομήθηκε εκ νέου η οδός Μητροπόλεως.

Κατόπιν αυτού είχαμε σχετικές προσφυγές από ομάδα πολιτών του Δήμου μας στο Συμβούλιο Επικρατείας το οποίο το 2007 εκδίδει δύο αποφάσεις σε σχετικά τμήματα, οι οποίες καταργούσαν τις δύο προηγούμενες, τη μία απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού που είχε να κάνει με τη μερική κατάχωση της αρχαίας ρωμαϊκής οδού και η δεύτερη απόφαση έχει να κάνει με την κατάργηση της άλλης απόφασης του Δ.Σ. Βέροιας σχετικά με την αμφιδρόμηση της οδού Μητροπόλεως.

Έκτοτε, εξαιτίας του ότι είμαστε έκθετοι και έπρεπε να εφαρμόσουμε την απόφαση, το Συμβούλιο της Επικρατείας προστάζει πλέον τότε προς τη δημοτική αρχή του Δήμου μας την ανάδειξη της αρχαίας ρωμαϊκής οδού. Έκτοτε έγινε ένας αγώνας για την εύρεση χρημάτων, προκειμένου να γίνει μια κυκλοφοριακή μελέτη για την πόλη της Βέροιας δεδομένου ότι έπρεπε να υποστηριχθεί η ανάδειξη της αρχαίας ρωμαϊκής οδού, βρέθηκαν κάποια χρήματα από την τότε Δήμαρχο κα Ουσουλτζόγλου περί τις 120.000€.

Ξεκινήσαμε να κάνουμε τις σχετικές διαδικασίες, διαγωνισμούς κλπ. για να βγει μειοδότης ώστε να μελετήσει το όλο θέμα. Ανακαλύψαμε ότι τα χρήματα είχαν δοθεί προς την Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας όχι προς τον Δ.Βέροιας, προέκυψε μια καθυστέρηση περί τον ενάμισι χρόνο. Τώρα αυτή τη στιγμή και από τον Αύγουστο του 2013 έχουμε ανάδοχο για τη μελέτη αυτή τον κ.Καρεκλά που είναι κοντά μας. Βρισκόμαστε στην πρώτη φάση της μελέτης στην παρουσίαση των προτάσεων για τους βασικούς άξονες της πόλης μας, αργότερα θα ακολουθήσουν και οι υπόλοιπες φάσεις με τις επιμέρους προτάσεις, τον έχουμε μαζί μας και θα κάνει μια παρουσίαση των προτάσεων που αφορούν το πρώτο στάδιο.

Καρεκλάς: Λέγομαι Καρεκλάς Ευάγγελος είμαι συγκοινωνιολόγος, είμαι εκπρόσωπος δύο γραφείων που έχουν αναλάβει να εκπονήσουν τη μελέτη.

Η μελέτη, όπως είπε και ο κ. Αντιδήμαρχος ανατέθηκε πέρυσι τον Αύγουστο.

Η πρώτη φάση διαρκούσε περίπου πέντε μήνες, ολοκληρώθηκε στα μέσα Φεβρουαρίου όπου και υποβλήθηκε στην Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας και στάλθηκε ένα αντίγραφο σε σας, ώστε να δώσετε τις απόψεις σας και τις γνώμες σας πάνω σε εκείνο που είχε εκπονηθεί μέχρι εκείνη τη στιγμή.

Αναρτήθηκαν στο διαδίκτυο οι προτάσεις και ειπώθηκε ότι θα μπορούσατε να πάρετε αντίγραφα όσον αφορά τη μελέτη που έχει εκπονηθεί ή κάποια τμήματα της μελέτης. Διατυπώθηκαν κάποιες ενστάσεις, σκέψεις, απορίες οι οποίες απαντήθηκαν στη συνέχεια από μένα και τώρα βρισκόμαστε σε μία φάση όπου έχω παρουσιάσει και στην επιτροπή ποιότητας ζωής και στην τεχνική υπηρεσία και σε διάφορους φορείς και έχω κάνει και κατ' ιδίαν συζητήσεις και στο σύνολο και έχω παρουσιάσει τη μελέτη. Πολλοί απ' εσάς κάποια από αυτά θα τα έχετε ξανακούσει, θα τα πάρουμε από την αρχή και θα προσπαθήσω να είμαι και σύντομος και περιεκτικός για να πάμε στις προτάσεις που είναι το οποίο είναι το βασικό θέμα που καίει όλο το Δ.Σ.

(Αδύνατη η απομαγνητοφώνηση διότι ο δημοτικός σύμβουλος Ν.Μπέκης μιλά εκτός μικροφώνου)

Πρόεδρος: Ελάτε κ.Μπέκη να διευθύνετε σας παρακαλώ... γιατί τότε κ. Μπέκη πετάγεστε; Θα έχετε το χρόνο να κάνετε τις παρατηρήσεις σας ακόμα και για τη διαδικασία ή μπορούσατε να ζητήσετε το λόγο για τη διαδικασία και να πάρετε το λόγο με τη σωστή σειρά, γιατί πετάγεστε; Δεν έχετε δώσει τέτοια δείγματα.

Καρεκλάς: Ξεκινάμε, η μελέτη αφορά την κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης του οδικού δικτύου, του υφιστάμενου οδικού δικτύου σαν πρώτο και κύριο αντικείμενο και το δεύτερο αντικείμενο αφού πρώτα επιλεχθεί πως θα είναι οργανωμένο το δίκτυο, είναι η μελέτη στάθμευσης.

Οι στόχοι της μελέτης είναι ενός κυκλοφοριακού σχεδίου επεμβάσεων, επίλυση υπαρχόντων προβλημάτων, αντιμετώπιση μελλοντικών κυκλοφοριακών αναγκών, τα τρέχω λιγάκι και όπου θέλετε μπορείτε να με διακόπτεται και να απαντάω ή συγκεντρώστε τις ερωτήσεις και στο τέλος να τις απαντήσω όλες μαζί. Η πρόταση μέτρων που θα αποσκοπούσε στην πρόληψη μέτρων οδικής ασφάλειας, θα σας δείξω και παρακάτω τα στοιχεία των ατυχημάτων που έχουμε μαζέψει και η επιλογή και η εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, μονοδρομήσεις, καθορισμός προτεραιοτήτων, βελτιστοποίηση της κυκλοφοριακής λειτουργίας της πόλης.

Στη συνέχεια θα πρέπει να οργανώσουμε τη στάθμευση, να προωθήσουμε τα μέσα μεταφοράς, αυτά που σας διαβάζω είναι όταν έγινε η προκήρυξη της μελέτης, είναι γραμμένα και έχουν ζητηθεί, έχει ζητηθεί να γίνει προώθηση των ήπιων μέσων μεταφοράς, όπως το ποδήλατο, πεζή μετακίνηση ή εναλλακτικό τρόπο μετακίνησης των πολιτών. Καθορισμός όλων των προτάσεων εφαρμογής, για τη βελτίωση των μετακινήσεων των πεζών και των ατόμων με κινητικές ανάγκες και βελτιστοποίησης της αστικής συγκοινωνίας.

Ξεκινώντας, έγινε καταγραφή των κυκλοφοριακών φόρτων στους άξονες και διασταυρώσεις. Τι σημαίνει αυτό; Τοποθετήθηκαν αυτόματοι μετρητές κυκλοφορίας στη διατομή της οδού, όπου μετρούσαμε επί μία εβδομάδα σε είκοσι έξι θέσεις, είκοσι θέσεις μέτρησε ακριβώς μια βδομάδα, λίγο παραπάνω, λίγο παρακάτω και σε άλλες έξι θέσεις μέτρησε μία ημέρα. Καταγραφή των υφιστάμενων και ειδικών χρήσεων γης σημαίνει που είναι τα σχολεία, που είναι τα νοσοκομεία και όλα τα δημόσια κτίρια κι οι κατοικίες φυσικά.

Η καταγραφή της κατάστασης στάθμευσης προσφοράς ζήτησης νόμιμη και παράνομη, σημαίνει πόσες θέσεις παράνομες ανά την οδό και εκτός οδού όσον αφορά τις θέσεις που διατίθενται για τη στάθμευση των οχημάτων και στην ώρα αιχμής, πόσες θέσεις από αυτές ήταν

κατελιμμένες, πόσες από αυτές ήταν νόμιμες και πόσες από αυτές ήταν παράνομες. Καταγραφή της λειτουργίας των μέσων μαζικής μεταφοράς, ποια λεωφορεία από πού έρχονται και που πηγαίνουν, ποιες είναι οι στάσεις και ποια επιφάνεια της πόλης εξυπηρετούν.

Διερεύνηση των θέσεων των τροχαίων ατυχημάτων. Πήραμε στοιχεία από την τροχαία τα τρία τελευταία χρόνια και κάναμε ανάλυση ατυχημάτων για να δούμε ποια είναι τα μελανά σημεία, που έχουμε συγκέντρωση ατυχημάτων, ώστε να δούμε τι επεμβάσεις μπορούμε να κάνουμε, να βελτιώσουμε τα συγκεκριμένα σημεία. Η επεξεργασία των παραπάνω λεχθέντων στοιχείων και η διαμόρφωση στρατηγικού κυκλοφοριακού σχεδίου.

Τέλος, μετά το στρατηγικό σχέδιο το οποίο αυτό συζητάμε σήμερα, αυτό είναι το θέμα το σημερινό που θα το καταλάβετε τι εννοώ, ενδεχομένως μερικοί να μην αντιλαμβάνονται τι θέλω να πω, θα γίνει η διαμόρφωση εξειδικευμένων προτάσεων στα σημεία που θεωρούμε ότι πρέπει να κάνουμε τοπική επέμβαση όπως είναι διαμόρφωση διασταυρώσεων.

Η πρώτη φάση είναι αυτά που είπαμε, συγκέντρωση στοιχείων, ανάλυση, διαμόρφωση του μοντέλου, το μαθηματικό πρότυπο προσομοίωσης και πρόταση εναλλακτικών σχεδίων κυκλοφοριακής διαχείρισης και η δεύτερη φάση πάμε σε κάτι που είναι πιο σύνθετο, το επίπεδο εφαρμογής, όπου τι κάνουμε; Καθορίζουμε τις μονοδρομήσεις, θα καθορίσουμε που θα σταθμεύουμε και που δεν πρέπει να σταθμεύουμε. Κάνουμε μία πρόταση όσον αφορά τους ποδηλατοδρόμους που θα μπορούμε, όπου το πλάτος των οδών μας επιτρέπουν. Κάνουμε πρόταση όσον αφορά τα Μ.Μ.Μ., να αλλάξουμε ή να συμπληρώσουμε με διαδρομές ή να συμπληρώσουμε με στάσεις επιπλέον και γενικά υπάρχει μια γενικότερη θεώρηση στα μελανά σημεία με προτάσεις όσον αφορά πως θα πρέπει να διαμορφωθούν οι διασταυρώσεις οι οποίες ειδικά κάποιες από αυτές είναι και επικίνδυνες. Το τρέχω αυτό να μην σας ζαλίζω. Μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου με τους αυτόματους μετρητές, έρευνες τρεχουσών κινήσεων στις διασταυρώσεις, έρευνα σύνθεσης της κυκλοφορίας, πόσα είναι φορτηγά, πόσα είναι Ι.Χ., πόσα είναι λεωφορεία, πόσα είναι μοτοσικλέτες.

Έρευνα προσφοράς στάθμευσης αυτό που σας είπα προηγουμένως πόσες θέσεις έχουμε να σταθμεύετε σε όλη την πόλη. Έρευνα ζήτησης στάθμευσης, πόσα ήταν τα σταθμευμένα οχήματα ώρα αιχμής.

Καταγραφή της υφιστάμενης σήμανσης: Αποτυπώσαμε όλη τη σήμανση που υπάρχει στο κέντρο της πόλης και τους κυρίως άξονες, ώστε όταν θα πάμε να κάνουμε πρόταση, να υποβάλουμε σχέδιο σήμανσης, να βάλουμε τα καινούργια σήματα, ώστε να πάει ο ανάδοχος εργολάβος δεν ξέρω η τεχνική υπηρεσία να τα εφαρμόσει, ώστε να ξέρει τι θα αφαιρέσει και τι θα προσθέσει ή τι θα αφήσει.

Καταγραφή ειδικών χρήσεων γης: Περπατήσαμε και είδαμε την πόλη, απογράψαμε σε έναν ειδικό χάρτη και έγινε η έρευνα προέλευσης προορισμού. Πολλοί από εσάς ενδεχομένως να θυμάστε πέρυσι, με τη βοήθεια της τροχαίας σταματήσαμε ειδικά στις εισόδους της πόλης τα οχήματα δίπλα στην οδό και τους ρωτούσαμε ένα ερωτηματολόγιο, τους λέγαμε από πού έρχονται και που πηγαίνουν. Αυτό είναι μια πολύ σημαντική έρευνα για να μπορέσουμε να στήσουμε το μοντέλο προσομοίωσης. Τι σημαίνει αυτό; Αντιλαμβανόμαστε από ποιο σημείο της πόλης ξεκινάνε και σε ποιο σημείο της πόλης πηγαίνουν ή αν έρχονται από έναν περιμετρικό οικισμό και έρχονται στο κέντρο, πόσο συχνά το κάνουν αυτό και ποια διαδρομή ακολουθούν, ώστε όταν θα πάμε να αλλάξουμε όπως πήγαμε και αλλάξαμε και επεμβήκαμε στο οδικό δίκτυο, είδαμε πως έγινε η ανακατανομή των κυκλοφοριακών φόρτων στο δίκτυο και κάναμε και μία έρευνα στα ΚΤΕΛ, όπου πήγαμε ρωτήσαμε τους χρήστες των λεωφορείων από πού έρχονται και που πηγαίνουν, χρησιμοποιώντας φυσικά το λεωφορείο και βγάλαμε και ποιοτικούς δείκτες όσον αφορά την άποψή τους για την αστική συγκοινωνία που λειτουργεί, που λειτουργούσε γιατί πέρυσι έγινε περσινή άποψη είναι αυτή μέχρι το Νοέμβριο του 2013.

Πάμε στην πόλη: Το κόκκινο είναι οι κύριες αρτηρίες, για να αρχίσουμε να εξοικειωνόμαστε με το δίκτυο, θα σας πω κάποιους δρόμους, αυτή είναι η περιφερειακή, αυτή είναι η Ελιάς, αυτή είναι η Ε. Βενιζέλου, αυτή είναι η Μητροπόλεως, αυτή είναι η Ακροπόλεως, αυτή είναι η Θωμάϊδος, αυτή είναι η Πιερίων, αυτή είναι η συνέχεια αυτή είναι η Μ. Μπότσαρη, η Ανοίξεως, η Κεντρικής και εδώ είναι κάποιες συλλεκτήριες οδοί, θα τις πούμε, θα εντοπίσουμε αν θέλετε κάτι συγκεκριμένο να πούμε, αυτή είναι η 26^η Οκτωβρίου. Νομίζω ότι κάπως έχουμε μια εικόνα πως είναι το δίκτυο σας.

Αυτό που βλέπετε εκεί είναι το δίκτυο που χρησιμοποιείτε για να κάνετε τις μετακινήσεις σας, οι υπόλοιποι οδοί είναι οδοί που έχουν τοπική σημασία, δηλ. έχουν σημασία από και προς το σπίτι και για στάθμευση δεν τη χρησιμοποιούν, κατά κανόνα για διαμπερή μετακίνηση τη χρησιμοποιείτε, κατά κανόνα για να πηγαίνουν οι άνθρωποι οι οποίοι μένουν εκεί για να σταθμεύουν το όχημά τους και να πηγαίνουν στο σπίτι τους.

Άρα αυτό το δίκτυο που καλείται μια κυκλοφοριακή μελέτη να διαχειριστεί είναι το κυκλοφοριακό δίκτυο που χρησιμοποιείται για να γίνονται μετακινήσεις. Το θέμα είναι πως αυτό το δίκτυο θα το διαχειριστούμε πως θα το μονοδρομήσουμε, που θα βάλουμε φανάρια και πως θα διαχειριστούμε τη διατομή η οποία υπάρχει ώστε είτε να την κάνουμε αμφίδρομη ή μονόδρομη ή να βάλουμε ποδηλατόδρομο ή να μη βάλουμε ή να διαπλατύνουμε τα πεζοδρόμια ή να μην τα διαπλατύνουμε ή να βάλουμε χώρους στάθμευσης, οτιδήποτε δηλ. από ρυμοτομική σε ρυμοτομική γραμμή, από όψη κτιρίου σε όψη κτιρίου έχουμε ένα πλάτος το οποίο είναι 10, 15, 7, 8 ... μέτρα ότι είναι η κάθε οδός την οποία πρέπει να τις κόψουμε ώστε να διαχειριστούμε τις ροές των πεζών, των οχημάτων, των λεωφορείων, των ποδηλάτων και να δώσουμε ενδεχομένως κάποιες χρήσεις σε τραπεζοκαθίσματα ή οτιδήποτε ανάγκη έχει η συγκεκριμένη περιοχή και εξυπηρετεί η συγκεκριμένη οδός. Αυτό είναι ένα δείγμα που φαίνονται τα διάφορα σημεία που γίνανε οι μετρήσεις, οι διασταυρώσεις, οι διασταυρώσεις ... που βλέπαμε πόσοι πάνε αριστερά πόσοι δεξιά πόσοι ευθεία. Το Α10 είναι τα λεγόμενα λάστιχα, οι αυτόματοι μετρητές κυκλοφορίας που μετράμε 24 ώρες το 24ωρο για μία εβδομάδα, εδώ είναι η Ελιάς, η Βενιζέλου, η Μητροπόλεως, εδώ φαίνονται τα νούμερα πόσοι στρίβουν δεξιά, πόσοι αριστερά, πόσοι ευθεία, είναι αυτό τα γραμματάκια. Εδώ φαίνονται πόσοι περνάνε την ημέρα ή και την ώρα αιχμής. Το ίδιο γίνεται εδώ φαίνονται όλοι οι φόρτοι πόσοι είχαν μετρηθεί το διάστημα που κάναμε τις μετρήσεις.

Θα σας δείξω δυο τρία διαγραμματάκια για να έχετε μια εικόνα. Αυτό είναι οι διάφορες ημέρες φαίνεται κάτω 12/10, 13, 14, 15/10 δεν θυμάμαι ποιες είναι οι μέρες αυτές, φαίνεται κάτω πως είναι η διακύμανση κατά τη διάρκεια της ημέρας. Εδώ ξεκινάμε από τις 12 η ώρα το βράδυ και φτάνουμε μέχρι τις 12 το βράδυ την άλλη μέρα. Φαίνονται τότε είναι οι αιχμές, τότε ξεκινάτε να μπαίνετε μέσα στην κίνηση, εδώ είναι περίπου 6 η ώρα, 7, 8, 9, 10 φαίνεται πως κορυφώνεται ότι γύρω στις 1-2 έχετε κορύφωση στην Βενιζέλου που είναι προς το κέντρο αυτή η κίνηση και ανάποδα την άλλη μέρα. Ανάποδα εννοώ προς Νάουσα, προς νότια. Θα πούμε προς βόρεια τώρα, είναι πιο κανονική κατά τη διάρκεια της ημέρας φαίνεται ότι είναι πιο ισορροπημένη και έχουμε αιχμή από το πρωί από τις 8 η ώρα μέχρι σχεδόν το βράδυ στις 10 η ώρα και μετά πέφτει κατακόρυφα και ελαχιστοποιείται στις 3 το πρωί. Ανάλογα διαγράμματα είναι για τη Μητροπόλεως που έχει ένα εντελώς διαφορετικό pattern πως δουλεύει, διαφορετική κίνηση των οχημάτων. Πάλι η Μητροπόλεως στην άλλη κατεύθυνση. Η Πιερίων, η μία κατεύθυνση, η άλλη, η Ακροπόλεως, η μία κατεύθυνση, η άλλη.

Πάμε τώρα στο επόμενο, χρήσης γης. Εδώ φαίνονται, δείξαμε που είναι οι κατοικίες, αυτό το χρησιμοποιούμε για να μπορούμε να καθορίζουμε τις ζώνες από που και που πηγαίνουν. Φαίνονται πως είναι οι κατοικίες και που είναι τα νοσοκομεία, αν θέλετε να σας πω μερικά έτσι... δεν έχει και νόημα πολύ. Το κίτρινο είναι αμιγής κατοικία, από κάτω το ανοιχτό κίτρινο είναι μονοκατοικίες το μπλε είναι κλειστοί αθλητικοί χώροι, ανοιχτοί, χώροι πρασίνου, πλατείες, εμπορική χρήση, ξενοδοχεία κλπ. ... είναι εμπορικά – γραφεία όπου έχει και κατοικία για μεικτή χρήση. Αυτό είναι οι διαδρομές της αστικής συγκοινωνίας στα ΚΤΕΛ. Υπάρχει ένα Σ θα σας δείξω είναι οι διαδρομές που δεν πολυφαίνονται, είναι οι στάσεις οι οποίες υπάρχουν, είναι πως πηγαίνουν τα λεωφορεία ποιες διαδρομές ακολουθούν αυτή τη στιγμή, σήμερα πως είναι οργανωμένες. Εδώ αυτό που βλέπετε είναι πιο ενδιαφέρον, βλέπετε κάτι κύκλους, αυτοί οι κύκλοι έχουν ακτίνα 250μ. όταν σχεδιάζουμε μία στάση, όταν είναι επίπεδη πεδινή η περιοχή θεωρούμε σαν ανεκτό μήκος πεζής μετακίνησης 250μ., οπότε θεωρούμε ότι αυτή η στάση καλύπτει αυτή την περιοχή. Όταν όμως είναι ημιορεινή ή λοφώδης περιοχή, όπως είναι το νότιο κομμάτι της Βέροιας, θεωρούμε ότι πάνω από 150μ. είναι δύσκολο κάποιος να περπατήσει για να ανέβει ή να κατέβει και να πάει στο σπίτι του, να φτάσει στη στάση, οπότε φαίνεται πως καλύπτεται η περιοχή αυτή τη στιγμή, αρκετά ικανοποιητικά μπορώ να πω με τον τρόπο που έχουν χωροθετήσει τις στάσεις και που έχουν βάλει τις διαδρομές των λεωφορείων. Εδώ φαίνεται μια πρώτη ανάλυση η συχνότητα των λεωφορείων, το 23% των ερωτηθέντων εκτιμά ότι η συχνότητα των λεωφορείων είναι ανά 15 λεπτά, γιατί εδώ έγινε και ένα ερωτηματολόγιο ποιότητας, ενώ ένα ποσοστό 50% διέρχεται το

λεωφορείο ανά μισή ώρα και πλέον της μιας ώρας 22%. Σας λέω τώρα και την αντίληψη που είχαν οι χρήστες, παρόλο που σε κάποια στοιχεία μας δοθήκανε πολλά από αυτά ήταν ανά 15 λεπτά που σημαίνει ότι κρίνουν λίγο αυστηρά οι χρήστες το σύστημα της αστικής... χρόνος προσέλευσης στη στάση είναι πόσος είναι ο χρόνος για να περπατήσουνε στη στάση, δηλ. από το σπίτι μέχρι τη στάση, ανέρχεται το 59% λέει ότι κάνω 6' να φτάσω εκεί, ενώ πάνω από 10' είναι διατεθειμένο να περπατήσει μόνο το 25 %. Αν είναι πάνω από 10' το περπάτημα από το σπίτι στη στάση δεν το παίρνει το λεωφορείο, μέχρι 6' το παίρνει και το 60% το κάνει αυτό. Και εδώ δείχνει τα ποσοστά πόσο περπατάει, μέχρι 3' το 32%, πάνω από 3'- 6' 27%.... προχωράμε, ο χρόνος αναμονής στη στάση το 66% των χρηστών εκτιμά ότι είναι μέχρι 10' επιμένω ότι έχετε πολύ καλή συχνότητα ενώ το 16% θεωρεί ότι ξεπερνά τα 20'. Άρα σημαίνει ότι μέχρι 10' σημαίνει ότι είναι χαρούμενοι. Ο σκοπός της μετακίνησης, οι περισσότεροι το 62% πηγαίνει για τη δουλειά του τα υπόλοιπα πάνε στα πλαίσια αναψυχής. Ικανοποίηση από την τήρηση του χρονοδιαγράμματος από τα Μ.Μ.Μ. 81% έχει θετική ανταπόκριση θεωρεί ότι είναι πολύ ικανοποιημένοι για την τήρηση χρονοδιαγράμματος, το 12% αρκετά που σημαίνει ότι υπάρχει επιτυχία όσον αφορά τα Μ.Μ.Μ. Ευκολία στην πρόσβαση αγοράς εισιτηρίων. Ικανοποίηση από την τιμή του εισιτηρίου βλέπεται ότι το 40% το θεωρεί καλό το αντίτιμο για το Νοέμβριο του 2013 μιλάμε, το 5% το θεωρεί ακριβό, το 19% όχι πολύ φθηνό και βλέπει μια μέση τιμή το 23%. Πάντως το 50% έχει μια καλή εικόνα όσον αφορά το αντίτιμο.

Αυτό είναι ένα μικρό διάγραμμα που όσον αφορά το μοντέλο προσομοίωσης που εφαρμόστηκε, είναι πολύ σχηματικό για να έχετε μια εικόνα, πως απεικονίζονται οι άξονες, πως υπάρχουν τέσσερις φάσεις, είναι παραγωγή, έλξη μετακινήσεων, κατανομή μετακινήσεων στο οδικό δίκτυο, επιλογή μεταφορικού μέσου, καταμερισμός της ζήτησης, είναι το μοντέλο για να καταλάβετε τι είναι.

Εδώ φαίνεται η υφιστάμενη οργάνωση της στάθμευσης, τα κόκκινα είναι εκεί που απαγορεύεται να γίνει η στάθμευση, τα μπλε είναι η επιτρεπόμενη στάθμευση, τα πράσινα είναι η στάθμευση εκ περιτροπής, τα κίτρινα είναι ελεγχόμενη στάθμευση όπου υπάρχουν κάποια υπολείμματα από την παλιά στάθμευση αλλά υπάρχουν και κάποια που είναι λόγω αναπήρων ή υπάρχει κάποιο θέμα και δεν επιτρέπεται, τράπεζας κλπ., ελεγχόμενη στάθμευση εκ περιτροπής, υπό γωνία στάθμευση και απαγορεύεται η στάθμευση λόγω στένωσης και ειδικές θέσεις.

Αυτό είναι η κεντρική περιοχή που είναι από την Ακροπόλεως μέχρι τη Θωμαΐδος και Ανοίξεως που μελετήθηκε και σας ενδιαφέρει άμεσα, για να δούμε πως θα τη διαχειριστούμε γιατί είναι όλες οι δημόσιες υπηρεσίες που πρέπει να έχετε πρόσβαση οι περισσότεροι από εσάς. Εδώ φαίνεται ανά πλευρά οικοδομικού τετραγώνου πόσες διατίθενται, πόσοι είναι σταθμευμένοι και η χωρητικότητα και πόσες είναι νόμιμες, παράνομες και διατιθέμενες. Εδώ έχει γίνει μια κατανομή των ζωνών, ανά ζώνες στάθμευσης ποια είναι η προσφορά και η προσφερόμενη στάθμευση στεγασμένη, προσφερόμενη στάθμευση στο κράσπεδο. Όμως για να καταλάβετε, πρέπει να έχετε μια εικόνα όλες αυτές τις ζώνες έχουμε σπάσει την περιοχή τι σημαίνει, οπότε αν το έχω παρακάτω να μη μείνω εδώ, να πάω σε κάτι που θα σας φανεί πιο ενδιαφέρον. Εδώ δείχνει τα νόμιμα και τα παράνομα, αυτές είναι οι εννιά ζώνες που είχαμε κόψει υπάρχει μια παραβατικότητα που κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα γύρω στο 40%, αλλά υπάρχουν μερικές ζώνες όπως είναι οι 102 και 115 όπου η παραβατικότητα φτάνει το 60%. Τι εννοούμε παραβατικότητα; Παραβατικότητα σημαίνει ότι σταθμεύουν σε σημεία που απαγορεύεται να σταθμεύουν, που έχουμε διπλή στάθμευση, όταν είμαστε 5μ. από τη γωνία του οικοδομικού τετραγώνου που αυτή θεωρείται παράνομη, όταν σταθμεύουμε μπροστά σε χώρο στάθμευσης, όταν σταθμεύουμε με τις δύο ρόδες πάνω στο πεζοδρόμιο ή ολόκληροι ή επάνω σε πεζόδρομο. Άρα εδώ είναι διαγραμμαμένες όλες αυτές οι θέσεις, παραβατικότητα δεν είναι μόνο όταν απαγορεύεται από το σήμα, είναι και όλα αυτά τα υπόλοιπα που σας είπα. Με αυτούς τους τρόπους που κάνουμε σχεδόν διπλασιάζουμε ή τέλος πάντων αυξάνουμε κατά 35% με 40 τις νόμιμες θέσεις στάθμευσης. Στην 115 που αφορά τον δρόμο που είναι την περιοχή που είναι μεταξύ της Μητροπόλεως και της Θωμαΐδος επειδή υπάρχει ένα εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων και εκεί υπάρχουν αρκετά οχήματα σταθμευμένα πάνω στον πεζόδρομο, αυτά τα οχήματα είναι παράνομα, γι' αυτό και δείχνει εκεί μεγαλύτερη παραβατικότητα.

Πληρότητα ανά ζώνη: Δείχνει πόσο είναι πάνω από 100%, βλέπετε στην πλειονότητα με εξαίρεση την 114 και την 115, όλες οι άλλες ζώνες είναι γεμάτες, υπέρ γεμάτες θα έλεγα ένα 30%

επάνω το συνολικό ποσοστό πληρότητας ανέρχεται σε 132% δηλ. θα δούμε τώρα παρακάτω φαίνεται και το σύνολο των προσφερομένων θέσεων, στεγασμένων και μη στεγασμένων είναι 2.718 θέσεις έχουν καταμετρηθεί ενώ η ζήτηση ήταν 3.500 οχήματα σημαίνει ότι έχουμε 866 οχήματα βρέθηκαν επιπλέον παρκαρισμένα και σας εξήγησα με ποιον τρόπο είναι τα 866 θεωρητικά τα «παράνομα» ακόμα αυτών που είναι στη γωνία θεωρείται παράνομο ή αν είναι επάνω στο πεζοδρόμιο, όλη η γραμμή που είναι πάνω στο πεζοδρόμιο μισό πάνω μισό κάτω όταν είναι πάνω στο πεζοδρόμιο είναι παράνομο.

Εδώ βλέπετε τους χώρους παρκινγκ στο Δημαρχείο, Ελιάς, Πλατάνων, Λαϊκής Αγοράς, Καστανιάς και νεκροταφείου, φαίνεται πόσες θέσεις προσφέρονται 214, 80, 76, 132.... Και την ώρα αιχμής είχαμε αυτές τις πληρότητες, δηλ. από τις 650 θέσεις περίπου οι 500 ήταν κατειλημμένες υπήρχαν δηλ. άλλες 150 θέσεις να καλυφθούν.

Να πούμε δυο πράγματα για τα ατυχήματα. Ανοίξεως ατυχήματα με πεζούς 4, σύνολο ατυχημάτων 4, ποσοστό 100%, Βενιζέλου είχαμε 5 ατυχήματα, σύνολο ατυχημάτων 11, 4 Θεσσαλονίκης, στις 7, 2 Μητροπόλεως, 4 Πιερίων 8. Μέσος αριθμός ατυχημάτων ανά μήνα, είναι μια κατανομή ανά μήνα, πόσα ατυχήματα και πότε γινόντουσαν. Αριθμός τροχαίων ατυχημάτων ανά εμπλεκόμενο τύπο οχήματος βλέπετε ότι εδώ υπάρχει στη συντριπτική πλειοψηφία προφανώς υπάρχει το Ι.Χ.. Οι πεζοί είναι πάρα πολύ σημαντικό ποσοστό, να πούμε κάτι που εμπλέκεται το 37%, σημαίνει υπάρχει μια κουλτούρα στην πόλη όπου οι πεζοί κατεβαίνουν και εσείς σταματάτε. Πολλοί ξένοι δεν το ξέρουν, όπως και εγώ ο ίδιος, συνηθισμένος από την Αθήνα να περνάω και να μην σταματάω όταν κατεβαίνει ο πεζός, παραλίγο να πατήσω τον πρώτο πεζό. Ναι μεν είμαι υπέρ αυτής της λογικής και το επικροτώ, όμως καμιά φορά μπορεί να γίνει αιτία ατυχήματος, όταν αλλάζει η νοοτροπία από πόλη σε πόλη. Τα σημεία που πρέπει να μελετηθούν και έχουμε συγκέντρωση ατυχημάτων είναι Βενιζέλου και Βερμίου-Βενιζέλου και Ελιάς και Παστέρ και Βενιζέλου και Κεντρικής, Πιερίων και Ανοίξεως, σε όλο το μήκος των οδών, Σταδίου, Θεσσαλονίκης και Περιφερειακής σημαίνει ότι δεν ήταν συγκεντρωμένα σε ένα σημείο, αλλά οι πεζοί, γινόταν κάποιες μετακινήσεις και είχαμε ατυχήματα σε όλο το μήκος και μάλλον αυτό για κάποιο λόγο έχει γραφτεί δυο φορές.

Το οδικό δίκτυο της πόλης είναι περιορισμένο, έχει στενούς οδούς, ειδικά στο νότιο κομμάτι που έχουμε μεγάλες οικοδομές με αποτέλεσμα να έχουμε συσσώρευση οχημάτων. Έχουμε το θέμα ότι η πόλη έχει αναπτυχθεί κατά μήκος του όρους, οπότε είναι γραμμική η ανάπτυξή του και έχουμε τον Τριπόταμο που διέρχεται μέσα από την πόλη, χωρίζει την πόλη σε δύο τμήματα, με αποτέλεσμα να έχουμε μία γέφυρα, την γέφυρα που την έχετε στην Μ., Αλεξάνδρου, οι άλλες είναι στην άκρη, Θεμιστοκλέους είναι η συνέχεια.

Έχετε τον Τριπόταμο και το μεγαλύτερο οδικό τμήμα της Βέροιας είναι αμφίδρομο και ειδικά το νότιο κομμάτι έχει μεγάλες κλίσεις και εμποδίζει την άνετη κυκλοφορία των οχημάτων και τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης. Έχετε ελλιπή και λανθασμένη κατακόρυφη σήμανση να την διορθώσουμε και να την τροποποιήσουμε και υπάρχει έλλειμμα χονδρικά 866 θέσεις. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι έχουμε έλλειμμα 1000 θέσεων, το βάζουμε σαν ένα νούμερο-στόχο, ότι θα πρέπει να κάνουμε μια προσπάθεια για να δούμε πως θα αντιμετωπίσουμε αυτό το θέμα που έχετε με τη στάθμευση.

Στόχοι: Ερχόμαστε για να κάνουμε τις προτάσεις. Τι έχει ζητήσει η σύμβαση; Ανάδειξη του ιστορικού κέντρου, μείωση των οχημάτων που κυκλοφορούν στο ιστορικό κέντρο και στην ευρύτερη περιοχή αυτού, καλύτερη διαχείριση των διατιθέμενων θέσεων στάθμευσης και μείωση της περιπολίας των οχημάτων για το λόγο αυτό, βελτιστοποίηση της κίνησης των πεζών και των ΑΜΕΑ, βελτίωση των περιβαλλοντολογικών συνθηκών που θα είναι απόρροια της μείωσης των μετακινήσεων με τα οχήματα, βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας των διοικητικών εμπορικών και αναψυχής δραστηριοτήτων του κέντρου της πόλης.

Αρα βλέπετε ότι εδώ υπάρχουν στόχοι στρατηγικού σχεδιασμού, που σημαίνει ότι αναδεικνύουμε το ιστορικό κέντρο, μειώνουμε τα οχήματα που μετακινούνται μέσα στο κέντρο και κοιτάμε να δούμε πως μπορούμε να αναδείξουμε το ιστορικό κέντρο με καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας και των θέσεων που διατίθενται για στάθμευση.

Αναπτύσσονται έξι εναλλακτικές προτάσεις. Οι έξι προτάσεις αυτές έχουν γίνει σταδιακά, δηλ. κοιτάξαμε να κάνουμε κάποιες εναλλακτικές στήνοντας το μοντέλο και έχοντας ένα μοντέλο στη διάθεσή μας, τις μετακινήσεις δομημένες μαθηματικά, αρχίσαμε να παίζουμε με τους δρόμους,

μια τον ανεβάζαμε, μια τον κατεβάζαμε, μια τον αντιδρομούσαμε, μια βάζαμε αμφίδρομες μετακινήσεις και από αυτό βλέπαμε πως κινούνταν ο φόρτος, που πήγαινε, φορτιζόταν η Ακροπόλεως, φορτιζόταν η Μητροπόλεως, η Θωμαΐδος; Που πήγαινε και φόρτωνε, ποιο οδικό κομμάτι, οδικό τμήμα του οδικού δικτύου φορτωνόταν από την επέμβαση που κάναμε στο οδικό δίκτυο.

Εδώ βλέπετε μονοδρόμηση οδού Μητροπόλεως προς νότο, πρώτη πρόταση μόνο αυτό τίποτε άλλο, επιπλέον αντιδρόμηση της πρότασης ένα, αντιδρόμηση της κεντρικής οδού, η Μητροπόλεως να ανεβαίνει, η Κεντρικής να κατεβαίνει δηλ. και τα δύο στην πρόταση.

Πρόταση τρία: Μονοδρόμηση της Ανοίξεως προς Ελιάς, της οδού Κουντουριώτη προς Στρατού και τμήμα από Στρατού προς Ανοίξεως δεν μας ενδιαφέρει και το τρίτο είναι η μονοδρόμηση της Ανοίξεως προς Ελιάς, επιπλέον της ένα και δύο και βλέπετε ότι το κάνω με βήματα. Μονοδρόμηση της οδού Βενιζέλου προς την οδό Ελιάς και επαναφορά της οδού Ανοίξεως σε αμφίδρομη λειτουργία. Μελετήθηκε αυτό, να είναι η Ανοίξεως μονοδρομημένη προς την Ελιάς, δεν έβγαιναν καθόλου καλά τα νούμερα, φορτιζόταν η Βενιζέλου και αμφιδρομούμε την Ανοίξεως και τη Βενιζέλου.

Πρόταση πέντε: Αντιδρόμηση του άξονα Μητροπόλεως-Βενιζέλου, δηλ. πάνε προς βορρά και οι δύο, όλος ο άξονας προς βορρά, η Κεντρικής όπως είναι σήμερα.

Η πρόταση έξι, η οποία είναι θεωρητική είναι πως θα αλλάξει η κατάσταση όταν κατασκευάσετε την ημιτελή γέφυρα που έχετε μέχρι αυτή τη στιγμή, έχετε ρίξει μόνο τα βάθρα και περιμένετε το deck από πάνω για να ολοκληρωθεί αυτή η κατασκευή, άρα η πρόταση έξι ανάγεται στο μελλοντικό.

Έχουμε λοιπόν πέντε προτάσεις, από αυτές τις πέντε προτάσεις αυτή που απομακρύνει τα οχήματα από το κέντρο περισσότερο από τις άλλες και τις προωθεί, τις βάζει στους περιμετρικούς δρόμους, θα πούμε τι εννοούμε κοιτώντας το πρώτο σχέδιο είναι η πέμπτη πρόταση, άρα είναι πιο κοντά στους στόχους του στρατηγικού σχεδιασμού. Για να το δούμε λιγάκι αυτό, είναι η πρώτη πρόταση που λέγαμε, αυτή εδώ είναι η Μητροπόλεως, η Ε. Βενιζέλου, η Κεντρικής, η Ακροπόλεως, η Θωμαΐδος, η Ανοίξεως, η Ελιάς και από κάτω δεν φαίνεται είναι η Περιφερειακή, είναι από κάτω μακριά. Αυτό είναι το παιχνίδι που γίνεται τι θα μονοδρομήσουμε και τι θα αντιδρομήσουμε. Το κέντρο ποιο είναι; Θεωρητικά μπορούμε να πούμε από τον Τριπόταμο ή και από την Ακροπόλεως αν θέλετε μέχρι Θωμαΐδος και Ανοίξεως, αυτό είναι το κομμάτι που μπορούμε να πούμε ότι θέλουμε να αναδείξουμε σύμφωνα με τις οδηγίες, Περίων Ανοίξεως ... τι θέλουμε να αναδείξουμε; Αυτό το κέντρο, αυτό είναι το κέντρο σας.

Εδώ μπορούμε να δούμε τι διαχείριση μπορούμε να κάνουμε, να βγάλουμε τα οχήματα που κινούνται σ' αυτούς τους δύο άξονες και να τους πάμε περιμετρικά. Είναι μια λογική που ακολουθείται διεθνώς, ότι προσπαθούμε να κάνουμε περιμετρική κίνηση και να μην κάνουμε ακτινική κίνηση γι' αυτό βλέπετε ακτινική κίνηση θα πρέπει να κάνουν τα Μ.Μ.Μ. και όποιοι έχουν μεγάλη ανάγκη, επειδή θέλω να πάω στο γιατρό, να βρω θέση να παρκάρω να το κάνω, θέλω να πάω στην τράπεζα να πάω να το κάνω να τελειώνω, να πάω στο Δημαρχείο κλπ. Όμως αν οι υπόλοιποι, αν όλοι περνάμε μέσα από το κέντρο, μέσα από τη Βενιζέλου και μέσα από τη Μητροπόλεως, μέσα από την Κεντρικής, προφανώς δεν μπορούμε να κάνουμε ανάδειξη του ιστορικού κέντρου.

Το σκεπτικό το οποίο έχει δοθεί, ανεξαρτήτως με την απόφαση του Σ.τ.Ε. που καθορίζει ένα συγκεκριμένο πράγμα και λέει αυτό είναι το πλάτος της Μητροπόλεως, έχουμε να δούμε να σκεφτούμε πως θα βγάλουμε την κίνηση μέσα από το κέντρο, αυτό είναι το ζητούμενο, πως θα δώσουμε στάθμευση που θα είναι σύντομη, ώστε να πάει να κάνει τη δουλειά του σε μια ώρα να σηκωθεί να φύγει και να μην κατέβει και αφήσει το αυτοκίνητό του εκεί 8 ώρες. Η πρώτη πρόταση όλα είναι αμφίδρομα εκτός... είναι όπως είναι μάλλον, και εδώ φαίνεται σε κάθε μία πρόταση τι γίνεται. Η Μητροπόλεως πάει προς νότο, το μελετήσαμε αυτό πάμε παρακάτω. Δεύτερη πρόταση η Μητροπόλεως πάει προς νότο και η Κεντρικής αντιδρομείται προς τα κάτω για να δημιουργήσουμε ένα ζευγάρι. Γιατί στην προηγούμενη πρόταση στην πρώτη και η Μητροπόλεως ανέβαινε και η Κεντρικής ανέβαινε, δείχνω τι αλλάζουμε, ποια σενάρια κάναμε. Το σενάριο είναι ότι στήσαμε το μοντέλο με την υφιστάμενη κατάσταση και τώρα αρχίζουμε τα σενάρια. Μητροπόλεως νότο αλλά επειδή και η Κεντρικής πήγαινε στο νότο εδώ πέρα είχαμε πρόβλημα άρα τι κάνουμε το επόμενο λογικό βήμα; Να πάμε την Κεντρικής κάτω ώστε να γίνει ένα ζευγάρι η Μητροπόλεως με την

Κεντρικής, για να μπορούν να γίνονται μετακινήσεις να μην μπλοκάρουμε την περιοχή. Αυτή είναι μια άποψη που μου διαβιβάστηκε μέσα από την τεχνική υπηρεσία, διαβιβάστηκε αυτή η θέση να μελετήσουμε και την Ανοίξεως με αυτή την κατεύθυνση. Έτσι λοιπόν είχαμε την Κεντρικής εδώ, την Μητροπόλεως και την Ανοίξεως προς αυτή την κατεύθυνση. Το μοντέλο δεν έδωσε καλά αποτελέσματα και γι αυτό και προχωρήσαμε στην τέταρτη απόφαση. Να κρατήσουμε τον αρχικό σχεδιασμό, να κρατήσουμε την Μητροπόλεως προς τα πάνω, εδώ ομολογουμένως είχατε μια κακιά εμπειρία από τότε που η Μητροπόλεως πήγαινε προς τα κάτω και προς τα βόρεια και την κάνανε προς τα νότια και λειτούργησε και είχα δεχτεί αρκετή πίεση να έχω τη Μητροπόλεως προς τα πάνω και αυτό το λόγο η Κεντρικής προς τα κάτω, και το μελέτησα αυτό. Βλέπετε η Μητροπόλεως πάει νότια και μελετάμε και το σενάριο να κάνουμε και τη Βενιζέλου μονόδρομο να πάει και αυτή προς νότια και η Κεντρικής να είναι αντίδρομη να πηγαίνει προς τα κάτω, το οποίο αν θέλετε έχει κάποιο θετικό επειδή έχει κυβόλιθο η Κεντρικής όταν κατεβαίνει δεν κάνει τόσο θόρυβο το αυτοκίνητο, όταν ανεβαίνει κάνει περισσότερο θόρυβο το αυτοκίνητο όμως δεν έχει καλή πρόσφυση το ότι έχετε κυβόλιθο κάτω στην Κεντρικής.

Να πούμε όμως κάτι εδώ: Έχουμε δύο σημεία εμπλοκής, το ένα σημείο είναι αυτό, εδώ θα πρέπει κάποιος να έρχεται και να μπαίνει αριστερά, οπότε θα κόβει αυτή την κίνηση όπως ανεβαίνει και το άλλο σημείο είναι εδώ γιατί είναι ανάποδα. Το σύστημα θα είναι αγγλικό εδώ, έπρεπε να ήταν ανάποδα στις δύο μονοδρομήσεις και γι' αυτό και προχωράμε στην πέμπτη πρόταση και τελευταία, μετά πάμε στη γέφυρα όπου η Κεντρικής μένει όπως είναι και μελετάμε τη Μητροπόλεως να κατεβαίνει και την Ε. Βενιζέλου να πηγαίνει προς βορρά, οπότε το ζευγάρι είναι αυτοί οι δύο δρόμοι. Δύο δρόμους έχετε και μάλιστα ένας η Κεντρικής είναι πάρα πολύ στενής διαδρομής. Είναι διαδρομή που παίρνει το φόρτο της, πρέπει να σας πω ότι μια λωρίδα κυκλοφορίας μπορεί να πάρει 1800 οχήματα ωριαία σε ελεύθερη ροή. Εμείς την έχουμε υπολογίσει με 1200 οχήματα επειδή έχει και την ανηφόρα και έχει και τις ενώσεις και βγαίνει οπότε έχει επάρκεια δεν έχουμε θέμα φόρτου με το μοντέλο και με την ανακατανομή που κάναμε και όλη η κίνηση που χρησιμοποιεί αυτή τη στιγμή τη Μητροπόλεως θα το δούμε σε ένα πινακάκι παρακάτω και τη Βενιζέλου. Το μισό κομμάτι πάει από την Κεντρικής, εννοώ στην αντίθετη κατεύθυνση αυτοί οι οποίοι πήγαιναν έτσι συνεχίζουν να πηγαίνουν, χωρίς να αλλάζει τη διαδρομή γι αυτούς που κάνουν αυτή την κατεύθυνση αυτοί όμως που πάνε ανάποδα οι μισοί πάνε και πέφτουν στην Κεντρικής και οι άλλοι μισοί παίρνουν την Ακροπόλεως ή παίρνουν την Ανοίξεως και τη Θωμαΐδος, ανεβαίνουν προς τα πάνω αντί να πάνε Μητροπόλεως και να πιάσουν την Μ.Μπότσαρη, πιάνουν την Ανοίξεως, βγαίνουν Θωμαΐδος και ανεβαίνουν επάνω μέσω Πιερίων πηγαίνουν στον προορισμό τους αν θέλουν να πάνε προς τις 16^{ης} Οκτωβρίου πιάνουν την Ακροπόλεως ανεβαίνουν επάνω και πάνε προς την Ακροπόλεως. Και το τελικό να δούμε και το πινακάκι και κλείνω είναι ότι η γέφυρα θα συντελέσει πάρα πολύ, γιατί ουσιαστικά η γέφυρα σας είναι σε στρατηγικό σημείο, σωστά επιλέχθηκε εδώ, γιατί είναι η συνέχεια της Ανοίξεως που έρχεται κάποιος και περνάει κατευθείαν απ' έξω απέναντι και πάει στην Ακροπόλεως χωρίς να αναγκαστεί να πάει δεξιά στη Φιλήμονος, να κάνει αυτή τη φουρκέτα, να πιάσει την Ακροπόλεως και να ανέβει επάνω.

Πάμε λιγάκι και ένα πινακάκι, να πούμε δυο πράγματα: Είναι οι έξι προτάσεις, φαίνεται σε κάθε ένα σημείο, όσο μπορεί να φανεί ότι όταν εφαρμόζουμε την κάθε μία πρόταση, πόσο φορτίζονται οι άλλες και λέει εδώ πέρα, για να δώσω μια εξήγηση. Μια κατεύθυνση που μπορώ να σας πω ποια είναι αν ανοίξω, πόσο αποφορτίζεται ή πόσο φορτίζεται η Ακροπόλεως. Δείχνει ότι όταν έχουμε μονοδρομήσεις στην πέμπτη πρόταση, ότι όταν έχουμε μονοδρομήσει την Μητροπόλεως και τη Βενιζέλου υπάρχει ένα ποσοστό αποφόρτισης γύρω στο 55% γιατί κάποιοι επιλέγουν να πάνε από τη Μητροπόλεως και τη Βενιζέλου ενώ έχει μια αύξηση στην άλλη κατεύθυνση πάει στο 137%. Προσέξτε όμως μια λεπτομέρεια: Αυτά τα νούμερα δεν είναι συγκρίσιμα όλα μαζί τους, τα ποσοστά είναι σε σχέση με τον υφιστάμενο φόρτο που έχει. Όταν λέμε αποφορτίζεται, δηλ. αν περνούσαν 100 οχήματα στην Ακροπόλεως αποφορτίζονται κατά 50 ή αυξάνονται σε 137 οχήματα. Δεν σημαίνει ότι το 50% στην Ακροπόλεως είναι το 50% και στη Θωμαΐδος γιατί στη Θωμαΐδος μπορεί να περνούσαν 200 οχήματα οπότε το 50% είναι 100 οχήματα. Άρα οι συγκρίσεις εδώ μπορεί να μην είναι δείχνει όμως πόσο επιφορτίζεται, είναι σχετική για να καταλάβουμε πως αποφορτίζεται αυτός ο δρόμος πόσο μειώνεται η κυκλοφορία του, πόσο αυξάνεται χωρίς να είναι απόλυτα συγκρίσιμα τα νούμερα δεν είναι απόλυτοι αριθμοί είναι ποσοστιαίοι.

Η πρόταση η οποία έχει γίνει, επιμένω εγώ σαν μελετητής και θα είναι το καλύτερο για την πόλη και θα πω γιατί το λέω αυτό, είναι ότι θα πρέπει να επιλέξετε την πέμπτη πρόταση γιατί ακόμα η γέφυρα δεν έχει κατασκευαστεί. Θεωρώ δεδομένο ότι έχουμε την απόφαση του Σ.τ.Ε., ότι πρέπει να κάνουμε ανάδειξη του ιστορικού δρόμου ότι μέσα σ' αυτό το πλάτος της οδού που έχετε μπορείτε να έχετε και πεζοδρόμια και τον ρωμαϊκό δρόμο και στις δυο κατευθύνσεις και να έχετε, ο χώρος στάθμευσης δεν υπάρχει αν βάλετε και δεύτερο δρόμο, θα πρέπει να μειωθούν τα πεζοδρόμια και νομίζω σε κάποια σημεία όταν το συζητήσα με την τεχνική υπηρεσία δεν ξέρω αν είναι παρούσα, δεν θα υπάρχει πεζοδρόμιο.

Αρα υποχρεωτικά μπαίνουμε στη λογική ότι η Μητροπόλεως, έχει συζητηθεί πολύ στην Ε.Π.Ζ., είναι πως θα μονοδρομηθεί η Μητροπόλεως. Εφόσον η Μητροπόλεως μονοδρομείται θα πρέπει να μονοδρομηθεί προς το βορρά και η Ε. Βενιζέλου, θα πρέπει να ακολουθήσει την ίδια ροή, δηλαδή κατεύθυνση προς το βορρά και η Κεντρικής να παραμείνει ως έχει και να λειτουργεί ως έχει, γιατί βοηθάει την κίνηση που έρχεται από την Ακροπόλεως. Υπάρχει μια διαδρομή που ακολουθείται, κάνει δεξιά, κάνει αριστερά στην Κεντρικής και δεξιά μπαίνει στη Μ. Αλεξάνδρου, Θεμιστοκλέους για να περάσουν τη γέφυρα. Και αν το αντιδρομούσαμε με την Κεντρικής εδώ θα υπήρχε εμπλοκή, θα έπρεπε να κάνουμε ολόκληρη κατασκευή γύρω-γύρω από την πλατεία που υπάρχει εδώ για να μπορέσουμε να διευθετήσουμε τα οχήματα. Αυτή τη στιγμή δουλεύει έτσι και μια χαρά δουλεύει, το αφήνουμε έτσι αυτό το κομμάτι θα πρέπει να είναι μονοδρομημένο σ' αυτή την κατεύθυνση. Είναι η πιο σημαντική παρέμβαση η οποία προτείνουμε.

Τώρα η Βενιζέλου, η αντίθετη κατεύθυνση, υπάρχουν δύο εναλλακτικές. Μία εναλλακτική είναι το κομμάτι, τη λωρίδα η οποία έχουμε στην διάθεσή μας ή να τη δώσουμε κόντρα flow σε λεωφορεία οπότε να δώσουμε ένα τμήμα αυτής ώστε να μπορεί το λεωφορείο να κινείται σε αυτό το κομμάτι άνετα στην αντίθετη κατεύθυνση ή να το δώσουμε κόντρα flow σε ποδήλατο και λεωφορείο ή από εκεί και πέρα είναι ένα θέμα το οποίο το συζητάμε, μπορεί να λειτουργήσει και έτσι η πόλη, η Μητροπόλεως και η Βενιζέλου με κατεύθυνση το βορρά. Αυτά έχουν βγει από την ανάλυση, αυτή είναι η πρόταση της σύμπραξης των γραφείων μας. Είμαι διατεθειμένος να ακούσω και να δώσω σε οποιαδήποτε ερωτήσεις να απαντήσω και να προσπαθήσω να σας βοηθήσω να καταλάβετε τον λόγο που το έχουμε σκεφτεί. Ευχαριστώ.

Πρόεδρος: Θα ακολουθήσουν ερωτήσεις προς τον μελετητή και στη συνέχεια η προτεινόμενη διαδικασία είναι η εξής: Έχουμε πάρει έναν κατάλογο αυτών που ενδιαφέρονται να κάνουν τοποθέτηση, ποιοι είναι θα σας αναφέρω ποιοι είναι. Προτείνουμε να τοποθετηθούν οι φορείς, οι πολίτες και στη συνέχεια το Δ.Σ. επί του θέματος. Ζητώ την έγκρισή σας να εξαντλήσουμε από κάθε φορά το θέμα, να μη μένει καμία πτυχή και καμία γωνιά σκοτεινή.

Επί της διαδικασίας κ. Μελιόπουλε έχετε να πείτε τίποτα;

Μελιόπουλος: Να δοθεί ο λόγος και σε μεμονωμένους πολίτες, αν υπάρχουν τέτοιοι που θέλουν να μιλήσουν και όχι μόνο σε εκπρόσωπους φορέων.

Πρόεδρος: κ. Μελιόπουλε πολύ βιάζεστε, έπρεπε να ακούσετε πρώτα τον κατάλογο αυτών που θα τοποθετηθούν και μετά να μιλήσετε. Πρώτον Πετρακοπούλου Μαλαματή αντιπρόεδρος εμπορικού συλλόγου, Παυλίδης Παύλος αστικά, Φουκαλάς Αργύρης Γ.Γ. φαρμακευτικού συλλόγου, ένας πολίτης από την οδό Μητροπόλεως, ο Δαμιανός Φιλιππίδης, ένας πολίτης από την οδό Μητροπόλεως, ο Κελεπούρης Νικόλαος και η κα Πάπαρη, ιδιώτης μελετήτρια και το «Ανθρώπινο Δυναμικό».

Μαρκούλης: Πρόταση επί της διαδικασίας: Εφόσον θα τοποθετηθούν οι εκπρόσωποι των φορέων, νομίζω επειδή έχει σημασία να ακούσουμε κάποιον από αυτούς, μήπως θα μπορούσαν επειδή εμείς τεχνικές γνώσεις δεν έχουμε, να μπουν και στη διαδικασία των ερωτήσεων, δηλ. αν χρειαστεί να ρωτήσουν κάτι έτσι ώστε να διαφωτιστεί το θέμα; Μην τους αποκλείσουμε από τις ερωτήσεις και τους αφήσουμε μόνο στη διαδικασία των ερωτήσεων, δεν νομίζω, δεν φτάνουν τους δέκα ανθρώπους αυτοί. Αν έχουν να κάνουν ερωτήσεις προς τον μελετητή.

Πρόεδρος: Θα σας παρακαλούσα πάρα πολύ, θα ακουστούν διαφορετικές απόψεις.

Ο δημοκρατικός διάλογος επιβάλλει σεβασμό στις απόψεις του καθένα, όσο και αν είναι διαφορετικές για να ακούσουμε με προσοχή τον καθένα παρακαλώ να μην διακόπτει κανένα κανένα. Άρα συμφωνούμε «Ανθρώπινο Δυναμικό». Μαζί μας βρίσκεται ο κ. Γιαννουλάκης, ο κ. Παυλίδης, ο κ. Λελεκάκης, ο κ. Σακαλής, δεν έχουμε δυστυχώς καρέκλες να σας φιλοξενήσουμε στα έδρανα, ευχαριστούμε που είστε και που μας κάνετε την τιμή να είστε εδώ, και ο

κ.Σαρηγιαννίδης και ο κ.Αγγέλογλου και ο κ.Ασλανίδης. Παρακαλώ ας ακολουθήσουν οι ερωτήσεις προς τον μελετητή.

Καραπαναγιωτίδης: Θα παρακαλέσω να σημειώσει ο εισηγητής κάποιες ερωτήσεις που θα κάνω. Τη μελέτη την πήρατε με διαγωνισμό από την αιρετή ή από την Αποκεντρωμένη Διοίκηση και πότε; Μία ερώτηση είναι αυτή, για μένα είναι πολύ σημαντική.

Δεύτερη ερώτηση: Όταν μάθατε ότι γίνεται ένας διαγωνισμός για εκπόνηση μελέτης κυκλοφοριακής μελέτης σε μία πόλη όπως είναι η Βέροια, ξέρετε ότι ήδη έχει ξεκινήσει ανάπλαση σ' αυτή την πόλη; Γιατί είμαι σίγουρος και το ξέρετε και εσείς, άλλο όταν πάτε σε μία παρθένα πόλη, σε ένα παρθένο έδαφος και πάτε να κάνετε μια μελέτη και θα την κάνετε όπως εσείς θέλετε και όταν πάτε να προσαρμοστείτε σε δεδομένα που αυτή τη στιγμή υπάρχουν τα οποία δεν αλλάζουν. Τα δεδομένα είναι ότι η ανάπλαση ξεκίνησε, έτρεχε η ανάπλαση, βέβαια δεν έχετε ευθύνη εσείς, ευθύνη έχουν αυτοί που έκαναν την ανάπλαση και δεν κάνουν όλα αυτά που κάνετε τώρα εσείς. Ρωτάω αν ξέρετε ότι αυτή τη στιγμή τα πράγματα είναι πολύ πιο δύσκολα γιατί θα πρέπει εσείς να προσαρμοστείτε πάνω σε δεδομένα που αυτή τη στιγμή έχει η πόλη λόγω της ανάπλασης.

Τρίτη ερώτηση: Πόσο κόστισε η δική σας η εργασία και πόσα χρήματα πήρατε μέχρι σήμερα; Δεν το λέω με ειρωνεία, δεν το λέω με κακία, όποιος κάνει έργο πληρώνεται, αλλά θα πρέπει να ξέρουμε και πόσο κόστισε αυτό το έργο, πόσα χρήματα πήρατε μέχρι σήμερα, και αυτά είναι σημαντικά.

Τσαμής: Πότε έγινε η μελέτη; Ρωτήθηκε ο εμπορικός κόσμος, τα αστικά, τα ΚΤΕΛ, τα TAXI, οι όλοι φορείς; Η σημερινή εικόνα της μελέτης που έχετε, έχει καμιά σχέση με την ανάπλαση;

Πατσίκας: Μας παρουσιάσατε κάποια δεδομένα της υφιστάμενης κατάστασης της ιεράρχησης των δρόμων, αυτά τα κρίνατε εσείς ή σας υποδείχθηκαν;

Αναφέρατε κάπου μελανά σημεία που διαπιστώσατε, δεν είδαμε πουθενά την Αγ. Δημητρίου, είναι αυτός ο δρόμος μπροστά, που είναι ηλίου φαεινότερο για όποιον ζει στην πόλη, φορτώνει το κέντρο με δεκάδες, εκατοντάδες αυτοκίνητα κάθε μέρα.

Σε άλλο σημείο είπατε για ένα παρκινγκ στην Ελιάς 100 θέσεων, ποιο είναι ακριβώς αυτό το παρκινγκ; Δεν υπάρχει κάτι τέτοιο στην πόλη. Στόχος είναι, όπως σας είχε ζητηθεί, να αναδειχθούν και οι διαδρομές με το ποδήλατο, δεν παρουσιάσατε τίποτα σχετικό, μόνο αν θα γίνει κάποια παρέμβαση στη Βενιζέλου, να περνά ένα ποδήλατο, δεν ακούσαμε τίποτα άλλο.

Τέλος, βασικός δρόμος ήταν η Βενιζέλου, που προτείνετε την πιο μεγάλη παρέμβαση πέραν της Μητροπόλεως. Για να μιλήσω και στη γλώσσα σας, όπως είπατε, στο σημείο Λ10 όπου μετρούσατε την κίνηση, εγώ έχω φωτογραφία ότι στις 14/10/2013 για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα ο δρόμος ήταν κλειστός, δεν περνούσαν αυτοκίνητα.

Σε κάποιο σημείο στη σελίδα 9 της μελέτης επίσης αναφέρετε ότι στη διασταύρωση Σ12 στη Μ.Αλεξάνδρου γιατί διακόπηκε και η κίνηση στη Μ. Αλεξάνδρου λόγω έργων, εκεί το δέχεστε, στη Βενιζέλου τι έγινε; Μετρήσατε; Πήρατε ένα ασφαλές συμπέρασμα με τους φορτωτές και τα φορτηγά που περνούσαν από τα έργα της ανάπλασης;

Είπατε δεχθήκατε πίεση για να είναι κάθοδος η Μητροπόλεως, δεχθήκατε πρόταση δεν θυμάστε από πού για την Ανοιξέως, από πού τα δεχθήκατε αυτά;

Γουλιτίδης: Ήθελα να ρωτήσω και στην εισήγηση του αντιδημάρχου ξεκινήσαμε ότι όλο αυτό γίνεται από την απόφαση του Σ.τ.Ε. Εγώ την απόφαση κ. Καρεκλά την έχω εδώ και λέει για μέρος των αρχαιοτήτων στην επιφάνεια και μάλιστα πλησίον του οδοστρώματος. Επειδή είστε μηχανικός και συγκοινωνιολόγος, σας έχει παραδοθεί η μελέτη της ανάδειξης αυτών των αρχαιοτήτων, για να κάνετε εσείς όλη αυτή την μελέτη την κυκλοφοριακή, να μας βάλετε σ' αυτό το σύστημα των μοντέλων, δηλ. σας έχει παραδοθεί αυτή η μελέτη;

Είπατε για την Κεντρικής. Στην Κεντρικής το μοντέλο σας βλέπει για μικρά οχήματα. Για μεγάλα οχήματα δεν το βλέπει; Θα ήθελα να μου απαντήσετε τι σας έχει προτείνει η πυροσβεστική σε περίπτωση κινδύνου μέσα σ' αυτό το τρίγωνο, στο κεντρικό, τι σας έχει απαντήσει η πυροσβεστική, ποια μέτρα θα πάρετε;

Θέλω να μου απαντήσετε αν πήρατε την μελέτη του έργου της ανάπλασης, την κυκλοφοριακή μελέτη του έργου της ανάπλασης το ξανατονίζω, αν την έχετε πάρει και αν την

έχετε να μας την υποδείξετε αυτή τη στιγμή, τι λέει η κυκλοφοριακή μελέτη του έργου της ανάπλασης;

Καγκελίδης: Εγώ ήθελα να κάνω μια ερώτηση: Λήφθηκε υπόψη η σύμβαση που υπάρχει με το υπόγειο παρκινγκ, το οποίο είναι κάτω από εδώ, γιατί απ' ότι διάβασα στον τύπο, διαμαρτύρεται και αν φτάσουμε στα δικαστήρια. Όταν υπάρχει μια σύμβαση θα πληρώσουμε δεκάδες εκατομμυρίων για ψύλλου πήδημα. Λήφθηκε υπόψη αυτή η σύμβαση που υπογράφηκε από τον Δήμο;

Ελευθεριάδου: Αν κι οι ερωτήσεις μου ακούστηκαν, λίγο πιο διευκρινιστικά. Όπως είπαμε από εδώ κάτω υπάρχει παρκινγκ, το μοναδικό μέσα στην πόλη. Κάνατε μια πολύ μεγάλη μελέτη αλλά παρόλ' αυτά υπάρχει όπως είπε η οδός Αγ. Δημητρίου η οποία από το παρκινγκ ξαναβγάζει στο κέντρο της πόλης αντί να το διώχνει έξω, γιατί το όλο ζήτημα εδώ γίνεται για το κέντρο για να φύγουν τα αυτοκίνητα από το κέντρο. Πως και δεν το έχετε δει αυτό;

Επίσης και μένα μια ερώτηση είναι αν λήφθηκε ποτέ, γιατί πολλά από τα αντικείμενα μελέτης έγιναν πριν την ανάπλαση, σας δόθηκαν μετά περαιτέρω στοιχεία; Δεν είδαμε να τα αναφέρετε πουθενά και γιατί;

Μαρκούλης: κ. Καρεκλά όσον αφορά το ζήτημα των ρυθμίσεων που προτείνετε, θεωρείτε καταρχάς ότι η οδός Μητροπόλεως και η οδός Βενιζέλου υπάγονται στο επαρχιακό ή εθνικό δίκτυο της χώρας; Αν ναι, υπάρχει αντίστοιχη έγκριση της μελέτης της δικής σας από την Περιφέρεια ή από τις υπηρεσίες του υπουργείου περιβάλλοντος ή από την αστυνομική διεύθυνση Ημαθίας ή από την Περιφερειακή Διοίκηση Βορείου Ελλάδος; Όσον αφορά την αστυνομία. Σύμφωνα με το άρθρο 52 παρ. 1 περ. α;

Λέτε ότι η μελέτη εκτελέστηκε κατά το διάστημα από τον Αύγουστο και για πέντε μήνες μέχρι τον Γενάρη του 2014, τον Φεβρουάριο. Αυτό το διάστημα επειδή ερωτήθηκε βεβαίως είναι κοινή λογική ότι εκείνο το διάστημα εκτελούνταν εργασίες, εσείς πως τις κάνατε τις μετρήσεις; Και αν αυτές οι μετρήσεις γίνανε επί του πρακτέου και λέτε ότι η καλύτερη λύση είναι αυτή, έγινε αντίστοιχη δοκιμαστική μονοδρόμηση των συγκεκριμένων οδών έτσι ώστε να έρχεστε εδώ και να μας προτείνετε αυτές τις λύσεις;

Αυτό το οποίο λέτε είναι ότι τελικά το πρόβλημα έγκειται στο ότι λείπουν 1000 θέσεις στάθμευσης. Καταρχάς το πρόβλημα αυτό πως δημιουργήθηκε; Πριν την ανάπλαση πόσες θέσεις μας έλειπαν και εν συνεχεία με τις λύσεις που προτείνετε εσείς βρίσκονται κάποιες θέσεις ή για 1000 μας λείπουν 800, μας λείπουν 700, μας λείπουν 600 ή μας λείπουν πάλι χίλιες;

Τέταρτο ερώτημα, επειδή αναφέρεται, το δεδομένο της απόφασης του Σ.τ.Ε. Η συγκεκριμένη απόφαση, γιατί την έχω μπροστά μου, ομιλεί, ακυρώθηκε εν πάση περιπτώσει μια απόφαση η οποία είχε ληφθεί το 2003 και η τότε καινούργια δημοτική αρχή εξαιτίας του γεγονότος ότι δεν είχε νόμιμη αιτιολογία, αν το είδατε το περιεχόμενο της απόφασης.

Εγώ να θυμίσω σε όλους τους συναδέλφους ότι το 2002, όταν είχε ληφθεί η απόφαση για τη μονοδρόμηση της οδού Μητροπόλεως με κατεύθυνση προς τα κάτω, η ίδια δημοτική διοίκηση τον Αύγουστο του 2002 και πριν ακόμη γίνουν οι εκλογές, τον Οκτώβρη είχαν γίνει οι εκλογές με το προηγούμενο σύστημα, είχε ζητήσει εξαιτίας του γεγονότος, υπήρχε πρόβλημα με τη μονοδρόμηση προς τα κάτω, είχε ζητήσει την επαναφορά των πραγμάτων στην πρότερα κατάσταση. Υπέβαλε σχετικό αίτημα στην ΙΖ' εφορία αρχαιοτήτων, η οποία απευθύνθηκε στο τοπικό συμβούλιο αρχαιοτήτων, απορρίφθηκε η σχετική απόφαση, εν συνεχεία ήρθε το σχετικό αίτημα, εν συνεχεία ήρθε η καινούργια διοίκηση το 2003 και επέβαλε την απόφαση η οποία τελικά ακυρώθηκε στο Σ.τ.Ε. ελλείψει αιτιολογίας. Που σημαίνει ότι αν τυχόν εκδοθεί μια καινούργια απόφαση, θα το πείτε και εσείς αυτό το πράγμα, αν εκδοθεί μια καινούργια απόφαση με νόμιμη αιτιολογία, θα μπορεί κάλλιστα να ισχύσει αυτή η απόφαση.

Όσον αφορά τα Μ.Μ.Μ. γιατί είδα ότι έχετε κάνει πρόβλεψη για την κίνηση αυτών κυρίως στην οδό Μητροπόλεως και Βενιζέλου. Στην οδό Κεντρικής μπορούν να κυκλοφορήσουν, τα αστικά λεωφορεία; Με δεδομένο ότι υπάρχει και από την πλευρά των αστικών λεωφορείων η άποψη ότι δεν υπάρχει οικονομική δυνατότητα να προμηθευτούμε με μίνι μπας και τα 13μ. υπάρχοντα αστικά δεν είναι δυνατόν να κυκλοφορήσουν στη συγκεκριμένη οδό.

Αποστολόπουλος: Εγώ θέλω να ρωτήσω καταρχήν πως έγινε η δική σας επιλογή ως μελετητή, αν σας ανέθεσε η Περιφέρεια ή αν επιλεγήκατε από το Δήμο.

Πριν από εσάς ο Δήμος είχε απευθυνθεί στις αρμόδιες τεχνικές υπηρεσίες; Γιατί αυτό εθίσται από τη νομοθεσία, δηλ. οι μελέτες να συντάσσονται και να εγκρίνονται από τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Εσείς κατά τη διάρκεια των εργασιών σας, πήρατε τη γνώμη των αρμόδιων φορέων, αν λάβατε υπόψη τα αιτήματα των δημοτών και των αρμόδιων κοινωνικών φορέων, αν ρωτήσατε το αρμόδιο τεχνικό επιμελητήριο και τους επιστημονικούς φορείς των μηχανικών κατά τη διάρκεια της σύνταξης της μελέτης σας;

Θέλω να μου πείτε αν στρατηγικός στόχος, όταν σας ανατέθηκε και πολιτική βούληση, αυτών που σας ανέθεσαν ήταν η ανάδειξη του εμπορικού και ιστορικού κέντρου της πόλης ή ταυτόχρονα και η ανάδειξη του ρωμαϊκού μνημείου, δηλ. η ανάδειξη του ρωμαϊκού δρόμου; Αν στρατηγικός στόχος ήταν η ανάδειξη του εμπορικού και ιστορικού κέντρου, υπήρξαν εναλλακτικές δικές σας κατευθύνσεις προς άλλες μορφές από αυτές που προτεινάτε σήμερα, όπως π.χ. πεζοδρόμηση κάποιων δρόμων κλπ.

Ποια εποχή έγιναν οι μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου, πόσο χρονικό διάστημα διήρκεσαν αυτές;

Οι μετρήσεις έγιναν όταν βρισκόταν σε εξέλιξη τα έργα της ανάπλασης της πόλης και κατόπιν αυτών, πόσο αξιόπιστες μπορεί να είναι αυτές οι μετρήσεις;

Η καταγραφή των θέσεων στάθμευσης, η κατηγοριοποίηση τους, δηλ. οι θέσεις χωρίς περιορισμό, οι θέσεις με περιορισμό, οι παράνομες, βασίστηκαν στην τότε ισχύουσα σηματοδότηση παρκινγκ με κάρτα, η οποία έπαψε να υφίσταται μετά την κατάργηση της δημοτικής αστυνομίας;

Είναι επαρκές το πλάτος της οδού Κεντρικής, ώστε να υπάρχει ασφαλής κίνηση των οχημάτων και δη των λεωφορείων τα οποία λόγω της οικονομικής κρίσης δεν έχουν πλέον τη δυνατότητα να βάλουν μίνι μπας ή αν υπάρχει δυσχέρεια;

Λάβατε υπόψη τους ειδικούς φανοστάτες που υπάρχουν σε εκείνο το σημείο που δυσχεραίνουν την κίνηση των ΑΜΕΑ και των πεζών;

Λάβατε υπόψη άλλες ειδικές κατηγορίες μετακίνησης των ειδικών κατηγοριών συμπολιτών μας, των ΑΜΕΑ δηλ. και την κίνηση με άλλες μορφές ποδηλάτου;

Μελιόπουλος: Η πρώτη και σημαντική ερώτηση, στην ουσία καλούμαστε να αποφασίσουμε αν θα παραμείνει η Μητροπόλεως και η Βενιζέλου ως έχουν ή θα επιλεγεί μία από τις έξι προτάσεις. Λίγο πριν παρουσιάσετε τις προκαταρκτικές προτάσεις όπως τις αναφέρετε, λέτε οδός Μητροπόλεως στις προτάσεις που ακολουθούν και σχολιάζονται θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η δικαστική απόφαση του Σ.τ.Ε. για την εν λόγω οδό επαναφοράς της σε μονόδρομο, κάτι το οποίο είναι λανθασμένο, κάτι που με οδηγεί εμένα να πω ότι...

Πρόεδρος: Ερώτηση κ. Μελιόπουλε, ερώτηση δεν βλέπω...

Μελιόπουλος: Να με αφήσετε Πρόεδρε, αν δεν βιάζεστε Πρόεδρε, μη με σαμποτάρετε, αφήστε με να μιλήσω και θα καταλάβετε αν έχετε την υπομονή. Αν με αφήσετε να συνεχίσω την ερώτηση, θέλω να καταλήξω κ. Καρεκλά εφόσον έχετε ένα λάθος βασικό δεδομένο και οι έξι προτάσεις είναι λάθος, να μου πείτε τη θέση σας γι αυτό.

Τι εκτιμάτε ως αρμόδιος συγκοινωνιολόγος; Η κίνηση στους μονόδρομους, η ταχύτητα αυξάνεται ή μειώνεται; Η δική μου κοινή λογική λέει ότι η ταχύτητα στους μονόδρομους αυξάνεται. Εκεί που κάνετε κάποιες μετρήσεις, παραλείπετε βασικούς οδούς, στον πίνακα 2.1 στις θέσεις μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων δεν έχετε τη Θωμαΐδου που την αναφέρετε παρακάτω ότι η Θωμαΐδου θα παραλάβει τον άλφα βήτα φόρτο, δεν έχει την Αγ. Δημητρίου.

Επίσης στον πίνακα 2.2 θέσεις μετρήσεων τρεχουσών κινήσεων δεν έχει τις βασικές διασταυρώσεις, στις οποίες συμμετέχει η οδός Θωμαΐδου και η Αγ. Δημητρίου.

Κλείνοντας, είπατε επί λέξει, ότι θέλατε να αναδείξετε κάποιο τμήμα με τις οδηγίες που σας δόθηκαν και το σκεπτικό που σας δόθηκε. Είναι βασικό να καταλάβουμε εμείς για να δούμε τι κρύβεται πίσω από αυτές τις έξι προτάσεις, ποιος τις έδωσε τις οδηγίες αυτές και ποιος σας έδωσε το σκεπτικό το οποίο αναφέρατε;

Τσαπαρόπουλος: Η ερώτηση μου είναι απλή: Στην υπόθεση ότι υπάρχει η γέφυρα του Κούσιου, δεν το άκουσα, δεν ξέρω αν λέχθηκε, θεωρείτε ότι η έκτη πρόταση είναι η πιο ενδεδειγμένη;

Κορωνάς: Κε Λαζαρίδη από πλευρά τεχνικής υπηρεσίας είναι δυνατό η ανάδειξη της ρωμαϊκής οδού με αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως; Με οποιοδήποτε τρόπο; Με οποιοδήποτε

κόστος; Ξέρει ο κ. Λαζαρίδης για το παρκινγκ, όταν έγινε η σύμβαση του παρκινγκ, η Μητροπόλεως ήταν μονόδρομος; Ή αμφίδρομος;

Σαρηγιαννίδης: Κε Καρεκλά θα ήθελα να ρωτήσω, δεδομένου ότι αναγνωρίζετε πως το πρόβλημα της πόλεως είναι η έλλειψη αυτών των 1000 θέσεων, πως αυτό συμβαδίζει με το γεγονός ότι η πρόσβαση στο μοναδικό παρκινγκ που υπάρχει εδώ, με τη μελέτη σας δυσχεραίνεται, πως θα βοηθήσει αυτό;

Επίσης ήθελα να ρωτήσω και κάτι άλλο: δεδομένου ότι έχουμε δύο εισόδους στην πόλη και εσείς μονοδρομείτε τη μία, ειλικρινά θέλω να μου πείτε με το χέρι στην καρδιά, και μάλιστα στόχος σας είναι η ανάπτυξη του εμπορικού κέντρου της πόλης. Πραγματικά αν εσείς ερχόσασταν από τη Νάουσα ή από την παλιά εθνική οδό Βέροιας Θεσσαλονίκης θα επιλέγατε να εξυπηρετηθείτε μέσα από την πόλη ή περιφερειακά;

Σουμελίδης: Κε Καρεκλά είναι αλήθεια ότι προτείνετε στα αστικά λεωφορεία να αγοράσουν καινούργια οχήματα;

Μπέκης: Θα κάνω κ. Καρεκλά μια ερώτηση γνώμης, γιατί τη μελέτη λίγο πολύ την έχουμε διαβάσει και έχουμε κάνει τις παρατηρήσεις μας και θα τοποθετηθώ επ' αυτού.

Ως επιστήμονας συγκοινωνιολόγος, ξέρετε πολύ καλύτερα από εμένα ότι αυτά τα συστήματα μελέτης κυκλοφοριακών ρυθμίσεων είναι χαοτικά συστήματα, δηλ. πολλές φορές αποτυπώνονται σε μοντέλα πράγματα τα οποία η καθημερινή ζωή τα βγάζει τελείως λάθος...

Πρόεδρος: Ζητήσατε το λόγο κατά παρέκκλιση για ερώτηση, μόνο ερώτηση δεν κάνετε.

Μπέκης: Ερώτηση θα κάνω, θέλω να τη στηρίξω σε ένα δεδομένο, αν κάνω λάθος θα μου το πει ο κ. Καρεκλάς, αν δεν είναι χαοτικό μοντέλο το κυκλοφοριακό, με βάση λοιπόν αυτό αν ισχύει, θα ήθελα από εσάς μια γνώμη ειλικρινή, μια εγγύηση ότι αν υιοθετήσουμε μία από αυτές τις προτάσεις που προβλέπουν μονοδρομήσεις η κατάσταση στο κυκλοφοριακό και στο ζήτημα της στάθμευσης στην πόλη θα είναι καλύτερη απ' ότι είναι σήμερα;

Πρόεδρος: Μιλάτε για βελτιστοποίηση των αστικών συγκοινωνιών, δεν το αντιλήφθηκα πως θα γίνει η βελτιστοποίηση των αστικών συγκοινωνιών, με την Κεντρικής να δέχεται μικρά οχήματα, ενδεχομένως δεν ξέρω αν μπορεί να ανεχθεί μεγάλα οχήματα.

Γουλιτίδης: Θα ήθελα να ρωτήσω τον κ.Καρεκλά, στην μελέτη του είδαμε, στρογγυλοποιήσατε και αναγνωρίσατε ότι έχουμε έλλειμμα 1000 θέσεων στάθμευσης. Στην ανάδειξη που λέτε, όπως είπε και ο κ. Σαρηγιαννίδης, αν υπήρχαν αυτές οι 1000 θέσεις, τι θα άλλαζε στη μελέτη σας;

Πρόεδρος: κ. Φουκαλά που ήσασταν όταν διάβασα τον κατάλογο των ερωτώντων και είπα οι πολίτες πρέπει να κάνουν τα ερωτήματα τους και δεν δηλώσατε το όνομά σας; Θα σας παρακαλέσω να παρακολουθείτε γιατί όταν συζητάμε εδώ όλοι γύρω γύρω κουβεντιάζετε μεταξύ σας και δεν παρακολουθείτε τη συζήτηση; Φταίω εγώ λοιπόν; Είπα ότι οι πολίτες μπορούν να υποβάλλουν ερωτήματα, που ήσασταν;

(Αδύνατη η απομαγνητοφώνηση διότι ο κ.Φουκαλάς μιλά εκτός μικροφώνου)

Προεδρος: Θα παρακαλέσω συνηγόρους δεν χρειάζεται ο κ. Φουκαλάς. Ακούστε η συζήτηση είπα από την αρχή είναι άκρως σημαντική και ενδιαφέρουσα.

Είπα ότι είναι μεγάλο το ζήτημα, είπα να τηρήσουμε έναν κανονισμό στον οποίο δεν στερείται το δικαίωμα κανείς να ρωτήσει και να μιλήσει.

Όταν μιλάμε εδώ και εσείς κουβεντιάζετε και δεν παίρνετε χαμπάρι, σας είπα ότι οι πολίτες μπορούν να κάνουν ερωτήματα, ε λοιπόν δεν φταίω εγώ... δεν σας επιτρέπω, γιατί υπάρχει ένας κατάλογος ομιλητών, θα ακολουθήσουν ομιλίες, θα ακολουθήσουν επανατοποθετήσεις και βεβαίως έχουμε όλη την άνεση χρόνου από την μεριά του προεδρείου να ακουστούν όλες οι απόψεις.

Επί της διαδικασίας κ. Μαρκούλης.

Μαρκούλης: Έχει γίνει πολύς ντόρος για την απόφαση του Σ.τ.Ε., υπάρχει ενδεχόμενο πολλοί εξ ημών των δημοτικών συμβούλων να μην την έχουν υπόψη, γιατί το Δ.Σ. θα αποφασίσει, μπορεί ο κόσμος να τοποθετηθεί, αλλά μπορεί πολλοί να μην έχουν γνώση της αποφάσεως.

Εγώ προτείνω εφόσον την έχει ο κ. Καρεκλάς, να διαβάσει από το σκεπτικό, δεν είναι ούτε μία σελίδα, από το σκεπτικό πέντε και μετά, να διαβάσει το σκεπτικό πέντε και έξι της απόφασης.

Ελευθεριάδου: Επειδή πρόσφατα διάβασα ένα άρθρο που αναφερόταν σε μία δήλωση του κ. Λαζαρίδη, ότι η συγκεκριμένη ρύθμιση της μελέτης αυτής θα διαρκέσει προσωρινά για ένα

εξάμηνο και αν δούμε ότι δεν βολεύει θα αλλάξει. Θέλω να ρωτήσω αν κάτι τέτοιο ισχύει ή ήταν απλά δήλωση του κ.Λαζαρίδη και μόνο.

Ν.Κελεπούρης: Ονομάζομαι Κελεπούρης Νίκος και έχω κατάστημα στη Βενιζέλου.

Το πρώτο πράγμα που θέλω να ρωτήσω τον κ. Καρεκλά είναι το εξής: Το λάστιχο, Α9 μάλλον πρέπει να έγραφε στον πίνακα, νομίζω στην Μ.Αλεξάνδρου είχε μπει στο διάστημα που γινόταν η ανάπλαση στο κομμάτι από τη διασταύρωση Μ. Αλεξάνδρου μέχρι Μαλακούση, που σημαίνει ότι όλα τα αυτοκίνητα που ερχόταν από τον Προμηθέα, από τη Βενιζέλου που κατέβαιναν από τη Μητροπόλεως περνούσαν από τη Μ. Αλεξάνδρου άρα τα δείγματα που πήραν σαφώς και είναι πολύ λανθασμένα.

Μιλάει για ποδηλατόδρομο που μπορεί να γίνει. Όταν ρωτήσαμε στην παρουσίαση στη στέγη την κυρία που έκανε τη μελέτη για την ανάπλαση και μας είπε ότι στην παρούσα φάση δεν έχει προβλεφθεί κάτι τέτοιο. Ανέφερε ο κ. Καρεκλάς επίσης ότι θα γίνει ποδηλατόδρομος, χωρίς να μας λέει πουθενά στα σχέδια που μας έδειξε αν θα γίνει που θα γίνει και τα υπόλοιπα.

Η Αγ. Δημητρίου φυσικά δεν υπάρχει πουθενά σαν πρόταση να είναι κάθοδος, η Βενιζέλου εμφανίζεται σαν πρόταση να είναι προς τα έξω στην πέμπτη πρόταση. Δεν μπορώ να καταλάβω γιατί η Βενιζέλου να γίνει μονόδρομος. Πρέπει να γίνει μονοδρόμηση και όχι αμφιδρόμηση σε όλο το μήκος της, αλλά ακόμη και αν γίνει μονοδρόμηση, επίσης η ερώτηση είναι γιατί να μην γίνει αμφιδρόμηση με τη Μαλακούση και τα αυτοκίνητα όπως είπε ο κ. προηγουμένως όταν θα έρχεστε από τα χωριά Αγ. Γεώργιο, Αγ. Μαρίνα, Θεσσαλονίκης να μπορούν να μουν από κει μέσα στην πόλη και μετά θέλουν να στρίψουν στην Κεντρικής και να πάνε ανάλογα στο παρκινγκ που υπάρχει στην αγορά κάτω στη γέφυρα του Προμηθέα, οπότε και να μην υπάρχει πρόβλημα των ανθρώπων στην είσοδο της πόλης, για τα μαγαζιά μας να είναι πιο εύκολη η πρόσβαση και δεν θα δυσχεραίνει την κίνηση γιατί ο δρόμος έχει φάρδος από τη Μαλακούση μέχρι κάτω στα μνήματα. Αν μπορεί να απαντήσει γιατί δεν γίνεται αμφιδρόμηση τουλάχιστον μέχρι τη Μαλακούση.

Γ.Στεφανίδης (Αντιπρόεδρος του συνεταιρισμού ΤΑΞΙ): Έχουμε 107 ΤΑΞΙ τα οποία θα μπορούσαν να είναι οι καλύτεροι βοηθοί σε μια τέτοια μελέτη. Ερωτήθηκαν οι ταξιτζήδες για τον κυκλοφοριακό φόρτο;

Κατά δεύτερον, κάποτε σε μια μελέτη που έγινε επί του κ. Σκουμπόπουλου μιλούσαμε για 5.000 αυτοκίνητα από τα χωριά προς την πόλη, άρα δεν νομίζω ότι σας φεύγουν μόνο 1000 θέσεις και 800 θέσεις παρκινγκ, μιλάμε για πολύ περισσότερες, τα οποία αυτοκίνητα θα κυκλοφορούν μέσα στην πόλη ψάχνοντας θέση παρκινγκ. Θα είναι 1000 θέσεις παρκινγκ αυτές που θα ψάχνετε ή πολύ περισσότερες;

Υπάρχει μέριμνα για την πιάτσα ταξί στην οδό Μητροπόλεως και προς τα πού θα είναι η φορά; προς την κάθοδο; Αφού μιλάμε για Μητροπόλεως πριν την πιάτσα ΤΑΞΙ; Και θα δρομολογηθεί αυτή η πιάτσα που; Πως θα εξυπηρετήσει το Πασακίοσκι; Δεν βλέπω πουθενά τη μελέτη για την πιάτσα σας, που θα είναι αυτή η πιάτσα; Αν ένα ΤΑΞΙ είναι στην οδό Καρακωστή και δρομολογηθεί για την Ελιάς 2, θα κάνει τον κύκλο από τη Μ. Αλεξάνδρου θα πάει Ελιάς 2 θα πάρει τον πελάτη και θα πρέπει να πάει στο Ρολόι, πόσο λέτε να είναι η ελάχιστη μίσθωση για αυτό το ΤΑΞΙ; 5€, 4€, 7€ πόσα να πάρουμε από αυτό τον πελάτη;

Και μία τελευταία ερώτηση, ας ελπίσουμε να μην μείνει κάποιο αυτοκίνητο στην Κεντρικής στο ύψος της «Πεταλούδας», γιατί δεν ξέρω πως θα πάει η express service να το φορτώσει και τι θα γίνει στον Αγ. Αντώνιο;

Λαζαρίδης: Τα ερωτήματα είναι τρία Πρόεδρε σχετικά με το όταν έγινε η σύμβαση με το παρκινγκ το δημοτικό ίσχυε η μονοδρόμηση, κι εδώ θέλω να πω ναι, την περίοδο που έγινε η σύμβαση για την κατασκευή του παρκινγκ ήταν μονόδρομος η Μητροπόλεως.

Για το αν εξετάστηκαν τεχνικά λύσεις για τη δυνατότητα και ανάδειξης του αρχαίου ρωμαϊκού δρόμου και αμφιδρόμηση, έγινε από την τεχνική υπηρεσία και σε μια σχετική παρουσίαση σε συνεδρίαση της επιτροπής ποιότητας ζωής, σ' αυτό τον προτζέκτορα παρουσιάστηκαν οι δυνατότητες. Προέκυψε ότι τουλάχιστον σε τρία σημεία τα 6,5μ. που απαιτούνται για την αμφιδρόμηση μαζί με την ανάδειξη της αρχαίας ρωμαϊκής οδού οδηγούσε σε μεγάλη απομείωση του πεζοδρομίου, κάτω του ελάχιστου 1,65μ.

Σχετικά με το τρίτο ερώτημα, δεν είμαστε δογματικοί. Από όλη αυτή την ιστορία θα προκύψει μια λύση, μάλλον η πέμπτη ή η έκτη. Επεξεργαζόμαστε μία πρόταση με τον Δήμαρχο δοκιμαστικής εφαρμογής της λύσης που θα προκύψει. Επαναλαμβάνω, δεν είμαστε δογματικοί.

Δήμαρχος: Να απαντήσω και εγώ σε δυο τρία θέματα.

Όσον αφορά τα μεγάλα οχήματα στην Κεντρικής, δεν θα απαντήσω τεχνικά, αυτή είναι δουλειά του κ.Καρεκλά προφανώς. Τα οχήματα που κυκλοφορούσαν μέχρι τώρα θα μπορούν να συνεχίσουν να κυκλοφορούν στην Κεντρικής, δεν συζητάμε για μεγάλα λεωφορεία, κάναμε τη δοκιμή πέρασε το λεωφορείο, αλλά κατά νου μου θα υπάρχουν προβλήματα από οποιονδήποτε σταθμεύσει εκεί παράνομα, θα κλείσει όλη την πόλη, άρα δεν συζητάμε για μεγάλα λεωφορεία στην Κεντρικής. Υπάρχουν τέσσερα μίνι μπας, θα δει ο κ. Παυλίδης πως μπορεί να κάνει τη δουλειά του με αυτό.

Η σύμβαση με το παρκινγκ οπωσδήποτε λήφθηκε υπόψη και μάλιστα γίνεται και μία κουβέντα για ειδική λωρίδα που θα πηγαίνει προς το παρκινγκ με το μελετητή, δεν το έχουμε συζητήσει αυτό, θα το συζητήσουμε.

Αν δεν απατώμαι, ο Στάθης Σαρηγιαννίδης είπε ότι θα έρχεται κάποιος από το Μακροχώρι και δεν θα μπαίνει στο κέντρο της πόλης, προφανώς θα μπορεί να μπαίνει από την Κεντρικής ή από την Ανοίξεως, είναι κέντρο πόλης και η Κεντρικής και η Ανοίξεως.

Ο κ.Κελεπούρης ρώτησε γιατί να μην είναι αμφίδρομη η Μαλακούση; Το σκεφτόμαστε αυτό το πράγμα, δεν το απορρίπτουμε αυτό το πράγμα είναι κάτι το οποίο το σκεφτόμαστε, το οποίο θα γίνει σε συνεργασία με το μελετητή.

Όσον αφορά τον κ.Στεφανίδη αλλά και άλλους φίλους εδώ που μίλησαν πολλές φορές για την Αγ. Δημητρίου. Γνωρίζετε εσείς τη φορά της Αγ. Δημητρίου ή της Καρακωστή; Εγώ δεν την γνωρίζω, εγώ περιμένω ποιο θα είναι το αποτέλεσμα της β' φάσης της μελέτης για να μπορέσω να βγάλω ένα συμπέρασμα. Δεν ξέρω ούτε ποια θα είναι η φορά της Αγ. Δημητρίου, ούτε της Καρακωστή.

Καρεκλάς: Κε Καραπαναγιωτίδη, η μελέτη δόθηκε με διαγωνισμό που έκανε η Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας. Βγήκα μειοδότης και είχα την καλύτερη τεχνική αξιολόγηση. Η τιμή αν θυμάμαι καλά, γιατί έχει περάσει αρκετός καιρός, ήταν 72.000€ και έχω πάρει 40-42.000€.

Αν ήξερα αν θα γινόταν ανάπλαση την ώρα που έκανα τη μελέτη; Όχι δεν το ήξερα, το είδα όταν μου έγινε η ανάθεση της μελέτης, ήδη τα έργα είχαν ξεκινήσει και γινόταν η ανάπλαση, αλλά τι νόημα έχει αυτό; Αν το ήξερα να μην συμμετείχα στο διαγωνισμό; Γίνεται ένας διαγωνισμός, συμμετέχουμε και η ανάπλαση ήταν εν εξέλιξη.

Η μελέτη ξεκίνησε τον Αύγουστο του 2013. Αν ρωτήθηκε ο εμπορικός σύλλογος; Είδα μια σειρά από συλλόγους, και τον εμπορικό σύλλογο είδα και τα ΚΤΕΛ, είδα τα αστικά, τα υπεραστικά και τα ΤΑΞΙ, τον ποδηλατικό σύλλογο, η τεχνική υπηρεσία με βοήθησε και είδα όσους φορείς μπορούσαν κι είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον από προηγούμενα από την ανάπλαση, τους είδα όλους και μάλιστα είχα καταγράψει τις απόψεις τους και τα έχω αρχειοθετημένα. Επίσης μου δόθηκαν διάφορα γράμματα από διάφορους πολίτες που λέγανε διάφορα πράγματα και τα είχαν καταθέσει.

Όπως είπα προηγουμένως, απάντησα και σε αυτά μετά το ανέβασμα της μελέτης στο διαδίκτυο, απάντησα σε όλα τα ερωτήματα, είχα επαφή με τον κόσμο, αυτή που δόθηκε την έκανα, δεν αρνήθηκα σε κανένα να έρθει, όποιος μου χτύπησε την πόρτα ή από την τεχνική υπηρεσία μου τον έστειλε του απάντησα.

Η ανάπλαση ήταν μια εργολαβία που ήταν σε εξέλιξη και είχατε μια συγκεκριμένη γεωμετρία, με συγκεκριμένα πλάτη και προχωρούσε η ανάπλαση σύμφωνα με αυτό το σχέδιο. Το συγκεκριμένο σχέδιο είχε κάποιες βελτιστοποιήσεις ή οποίες θα πρέπει να γίνουν, τα χρήματα αυτά απ' ότι έχω καταλάβει τα έχετε πάρει από το ΕΣΠΑ, κάποια, διαψεύστε με αν κάνω κάποιο λάθος ή οποιαδήποτε τροποποίηση γίνει σ' αυτή τη μελέτη αλλά μικρές τροποποιήσεις όσον αφορά τις ακτίνες στις γωνίες, στα πεζοδρόμια για κάποια θέματα, μπορούμε να τις κάνουμε και τώρα, δεν νομίζω ότι θα υπάρξει θέμα, νομίζω σημαντική τροποποίηση δεν μπορείτε να κάνετε σε μια πενταετία, να περάσει μια πενταετία και μετά να κάνετε σημαντική επέμβαση σε αυτά τα οποία έχετε ήδη κατασκευάσει.

Αν λήφθηκε υπόψη μου η ανάπλαση; Εξηγώ ότι η ανάπλαση ήταν εν εξέλιξη όπως είπα και προηγουμένως και ότι την έλαβα με την λογική της γεωμετρίας η οποία υπήρχε, υπήρχε η επιδότηση, υπήρχαν τα λεφτά η εργολαβία ήταν αυτή, τώρα κατά πόσο η γεωμετρία ήταν λίγο λανθασμένη, πρέπει να βελτιώσουμε κάποιες γωνίες αυτό θα το κάνουμε ή η επέμβαση θα γίνει μετά από πέντε χρόνια, αυτό έτσι είναι προχωράμε έτσι.

Την ιεράρχηση των οδών την κάνω εγώ, η ιεράρχηση των οδών γίνεται με το εξής σκεπτικό: Γίνονται μετρήσεις και ανάλογα με το κυκλοφοριακό φόρτο που φέρνει κάθε μία οδός ιεραρχείται σε κύρια δευτερεύουσα, συλλεκτήρια ή τοπική οδό. Βλέπουμε το σύνολο της πόλης και μπορεί μια οδός που ονομάζεται κύρια στη Βέροια να είναι συλλεκτήρια στην Αθήνα, γιατί η μέγιστη φόρτιση που έχετε εδώ την ώρα αιχμής δεν ξεπερνούν τα 600 οχήματα ωριαία. 600 οχήματα ωριαία είναι πολύ χαμηλός φόρτος για μια λωρίδα κυκλοφορίας και κάποια στιγμή στην παρουσίασή μου είπα ότι σε ελεύθερη ροή μια λωρίδα κυκλοφορίας φιλοξενεί 1.800 οχήματα ωριαίως, 600 οχήματα σημαίνει ότι έχουμε την ευχάριστη θέση ότι μπορούμε να διαχειριστούμε το οδικό δίκτυο κατά το δοκούν, δηλαδή αν είμαστε οριακοί όπως είμαστε σε πολλές περιοχές στην Αθήνα, δεν μπορούμε να κάνουμε πολλά πράγματα γιατί έχουμε πολύ ισχυρούς φόρτους. Αν είχατε 1.500 οχήματα στη λωρίδα κυκλοφορίας θα σας έλεγα ότι δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτα θα πρέπει να πάμε έτσι, άρα εγώ επιλέγω και ιεραρχώ το οδικό δίκτυο.

Μελανά σημεία δεν είναι κάτι το οποίο το επιλέγω εγώ, το επιλέγουν τα ατυχήματα. Αν έχω ατυχήματα τρόπο συγκέντρωσης ατυχημάτων και αν κάνω μια κατανομή κατά πουασσόν και έχω ένα άλλο τετράγωνο πάνω από 0,95 τότε επιλέγω ότι είναι ένα σημείο που γίνονται ατυχήματα και πρέπει να μελετηθεί αυτό το σημείο ειδικά και να δούμε τι μπορούμε να κάνουμε. Δεν αφορά την κυκλοφορία σημαίνει τι έχει καταγράψει αυτά που μου έδωσε η τροχαία σαν στατιστικά στοιχεία στην τελευταία τετραετία, όπου εκεί έγιναν ατυχήματα και εγώ πρέπει να ψάξω να δω, να κάνω ανάλυση να βρω τα σημεία και να δω γιατί γίνονται εκεί ατυχήματα.

Το παρκινγκ της Ελιάς εγώ όταν ήμουν εδώ υπήρχε, τώρα έμαθα ότι δεν υπάρχει, τώρα μόλις το έμαθα και θα γίνει κάποιο άλλο κάτω στη Στρατού; Τότε το κατέγραψα και κατέγραψα τι υπήρχε μέσα, ποια ήταν αυτά που ήταν εκεί.

Διαδρομές για το ποδήλατο. Ενδεχομένως να το πέρασα πολύ γρήγορα, στη β' φάση από τη στιγμή που αποφασίσουμε και πούμε ότι επιλέγουμε μία λύση, η β' φάση έχει αυτό το αντικείμενο. Ποιο αντικείμενο; Ότι έχουμε ένα τοπικό οδικό δίκτυο, το υπόλοιπο οδικό δίκτυο που πρέπει να το μονοδρομήσουμε, να το σημάνουμε, να καθορίσουμε θέσεις στάθμευσης και εφόσον επιτρέπει το πλάτος των οδών, θα κοιτάξουμε να δούμε αν χωράει, που χωράει ποδήλατο. Γιατί μπορεί να μην χωράει ποδήλατο, οι γεωμετρίες μας είναι κακές, ειδικά στο νότιο κομμάτι που έχουμε μεγάλες ανηφόρες-κατηφόρες και εγώ δεν θα μπορούσα να ανέβω στις ανηφόρες με το ποδήλατο, θα είχα σκάσει ενδεχομένως, να τις κατέβαζα και να μην μπορούσα να σταματήσω αλλά τέλος πάντων η γεωμετρία είναι αυτή που καθορίζει το πώς διαχειριζόμαστε το πλάτος της κάθε μία οδού. Άρα είναι κάτι που είναι στη β' φάση οι ποδηλατόδρομοι.

Η αναφορά μου στην Βενιζέλου ήταν μια εναλλακτική που έχω σκεφτεί όσον αφορά την Βενιζέλου, το κατάστρωμα το οποίο, αν τη μονοδρομήσουν τελικά, γιατί αυτό συζητάμε σήμερα και θα σας πω και κάποια πράγματα για τη Μαλακούση που δεν τα είπαμε προηγουμένως, αν τη μονοδρομήσουμε και μπορεί να λειτουργήσει σαν κόντρα flow για τα λεωφορεία και ενδεχομένως σαν ποδηλατόδρομος, στη μία κατεύθυνση. Άρα διαδρομές με τα ποδήλατα δεν έχω, θα έχω στη β' φάση εφόσον προχωρήσουμε.

Έχουν γίνει μετρήσεις στη Μ. Αλεξάνδρου, είμαι σίγουρος ότι έχω μετρήσει και έχω μετρήσει από τη Βενιζέλου και προς τα κάτω και μπορούμε να το δούμε τώρα, μαζί με την τεχνική έκθεση υπάρχουν και όλα τα δεδομένα που έχουμε καταγράψει, επομένως τη Λ9 αν θέλετε μπορούμε μετά να την κοιτάξουμε και να τη βρούμε.

Όπου υπάρχει Σ, όπου υπάρχει στρέφουσα, νομίζω ότι έχει διακοπεί, γιατί κόψανε το δρόμο, αυτό το θυμάμαι, αυτό που δεν ξέρω είναι αν έχει επαναληφθεί, αυτό θα το δούμε, ενδεχομένως να μην επαναλήφθηκε ποτέ. Αλλά πάλι επαναλαμβάνω και θέλω να γίνω σαφής, οι φόρτοι σας είναι μικροί, αν θυμάμαι καλά έχετε αιχμή στη Μ. Αλεξάνδρου της τάξης των 400 οχημάτων ωριαία. Ο φόρτος ο οποίος έχει καταγραφεί εδώ βλέπω ότι έχω ένα Λ9 το οποίο γράφει ένα φόρτο 2.314 οχήματα ημερησίως, θέλετε να σας επιβεβαιώσω ότι έχω κάνει τη μέτρηση στο λάστιχο; Το Λ10 μου είπατε; Το Λ10 ήταν εβδομαδιαίο λάστιχο, εδώ βλέπω, δεν ξέρω αν μια μέρα δεν μέτρησε, αν θέλετε να το δούμε; Υπάρχουν εδώ οι αποδείξεις, δεν τα έχω βγάλει από το μυαλό μου. 3.214 οχήματα στην κατεύθυνση προς Ελιάς, 4.322 στην κατεύθυνση ανάποδα, 380 οχήματα ώρα αιχμής προς το 14, 340 οχήματα ανάποδα προς βόρεια. Αν θέλετε αποδεικτικά στοιχεία τα έχω εδώ, μπορώ να σας τα δείξω, δεν υπάρχει θέμα, το λέω για του λόγου του αληθές, να μην αφήνουμε ομιχλώδη κατάσταση.

Πρόεδρος: Κε Καρεκλά μην ανοίγετε διάλογο με τους δημοτικούς συμβούλους, προχωρήστε στις απαντήσεις.

Καρεκλάς: Συγγνώμη Πρόεδρε αν καμιά φορά υπεκφεύγω μια απάντηση που διακυβεύει ότι δεν έχω κάνει τη μέτρηση, μπορεί να καταρρεύσει τη μελέτη και αυτό δεν το δέχομαι, τη δουλειά μου την έχω κάνει σωστά και το προασπίζομαι, γι αυτό και πρέπει να απαντήσω στον κύριο.

Ανοίξεως για Μητροπόλεως, απλώς στις συζητήσεις που έκανα με τους διάφορους φορείς, μου είχαν πει αυτό που μου είπε και κάποιος άλλος κύριος παρακάτω, ότι είχε μονοδρομηθεί προς τη μία κατεύθυνση και δεν δούλευε η πόλη και το μονοδρομήσαμε ανάποδα, αυτός είναι ο λόγος που τη μελέτησα έτσι και αλλιώς. Μου το είπαν, οι φορείς σχεδόν όλοι και η τεχνική υπηρεσία, και για την Ανοίξεως έχω βάλει τη μονοδρόμηση, ότι το ζήτησαν από την τεχνική υπηρεσία, η τροχαία έχω την εντύπωση, χωρίς να βάζω το χέρι μου στο ευαγγέλιο, ενδέχεται να έχω και λάθος, αλλά νομίζω κάποιος από την διεύθυνση της τροχαίας.

Κε Γουλτίδη, απόφαση Σ.τ.Ε. η μελέτη για την ανάδειξη των αρχαίων, αν το έχω λάβει υπόψη, προφανώς και το έχω λάβει υπόψη μου και νομίζω ότι αυτό εδώ δόθηκε και στο δικηγόρο του Δήμου, ο οποίος μελέτησε την απόφαση του Σ.τ.Ε. και η πληροφορία που είχα είναι ότι πρέπει να αναδειχθεί η ρωμαϊκή οδός. Το επιμέρους και τι επιλέγει ποια κομμάτια είναι αυτά είναι κάτι που δεν μπορώ να καταλάβω τι. Αυτό που καταλαβαίνω είναι να επανέρθει στην πρότερα κατάσταση, αν θυμάμαι καλά, κάπως έτσι είναι διατυπώνεται, είναι έτσι; Στην πρότερη κατάσταση το επιμέρους δεν το γνωρίζω.

Κεντρικής για μεγάλα οχήματα. Η Κεντρικής είναι μια στενή οδός, όλοι τη γνωρίζουμε και δεν είναι οδός που να φέρει βαρέα οχήματα συνεχώς, δεν είναι η δουλειά της αυτή. Η δουλειά των βαρέων οχημάτων, δηλ. κάθε ένας δρόμος κατηγοριοποιείται, αυτή είναι μια αστική οδός. Μία αστική που παίρνει τις μετακινήσεις των ανθρώπων που ζουν σ' αυτή την πόλη και τα Μ.Μ.Μ.. μπορεί να περάσει ένα λεωφορείο που πήγε ο Δήμαρχος με τον κ. Παυλίδη αλλά με πολύ δυσκολία, αναγνωρίσιμο, το είχα πει και εγώ αυτό στις προηγούμενες συναντήσεις, αλλά θεωρώ ότι μέσα στην πόλη είναι καιρός να βάλετε και κάποια μίνι μπας. Έχετε μια πόλη η οποία έχει πάρα πολύ μικρά πλάτη και πολλές διαδρομές ενδεχομένως και λογικά, δεν επιλέγονται, ακριβώς γιατί ένα μεγάλο όχημα δεν μπορεί να περάσει από αυτούς τους δρόμους, χρειαζόμαστε επομένως να έχουμε μικρά, όταν έχουμε μικρές γεωμετρίες πρέπει να έχουμε και ευέλικτα οχήματα, δεν μπορούμε να βάλουμε ένα λεωφορείο τεράστιο να περνάει μέσα από την Κεντρικής. Καλό είναι να πάμε σε μια τέτοια λύση.

Η πυροσβεστική όπως επεμβαίνει σήμερα, θα επεμβαίνει και τότε δεν θα έχει καμία διαφορά και η πυροσβεστική το έκτακτο γεγονός πάντα δουλεύει και διαφορετικά δηλ. δουλεύει και ανάποδα στον μονόδρομο, δεν είναι θέμα αυτό, δεν είναι η Κεντρικής που καθορίζει το θέμα. Η Κεντρικής αν έπαιρνε τώρα μια φωτιά πως θα πήγαινε η πυροσβεστική; Δεν θα πήγαινε με αυτό τον τρόπο; Δεν θα πήγαινε από τον ίδιο δρόμο; Αυξάνω τη γεωμετρία; Εγώ δεν τη μειώνω. Όπως πάει τώρα η πυροσβεστική να σβήσει μια φωτιά στην Κεντρικής θα πάει και τότε, τώρα από πόσο θα κινηθεί ανάποδα στη Μητροπόλεως εξαρτάται και από πού είναι το όχημα, από πάνω έρχεται; Δεξιά; Αριστερά; Θεωρώ ότι δεν είναι το καθοριστικό, δεν κλείνουμε το δρόμο.

Έλλειμμα 1000 θέσεων, και αν υπήρχαν 1000 θέσεις αν θα άλλαζε η μελέτη. Η μελέτη αλλάζει όχι όσον αφορά την κυκλοφοριακή λειτουργία, σίγουρα αποτελεί ένα στοιχείο όσον αφορά τις μονοδρομήσεις. Εδώ όμως δεν έχουμε πολλά περιθώρια, εδώ είναι μετρημένα κουκιά, δυο δρόμους έχετε στο κέντρο, η μία είναι ο άξονας Μητροπόλεως-Βενιζέλου και η άλλη είναι η Κεντρικής, δεν έχετε κάτι άλλο, όλα τα άλλα είναι περιφερειακά, είτε τα διαχειριζόμαστε αυτά είτε δεν τα διαχειριζόμαστε. Αν δείτε οι επεμβάσεις στο οδικό δίκτυο επειδή έχετε τραγικά χαμηλούς φόρτους, δεν σας έχω κάνει καμία μονοδρόμηση γιατί το παίρνει είναι άνετα μπορείτε να μπειτε. Το μόνο πρόβλημα που έχετε είναι ότι τα πλάτη σας αυξομειώνονται στην Ακροπόλεως, αυξομειώνονται τα πλάτη της οδού ενώ θα έπρεπε να είναι σαφώς καθορισμένα ότι θα πρέπει να έχουμε τα 7,5μ. για να έχουμε διπλή κυκλοφορία, να έχουμε πεζοδρόμια εσοχές για τα παρκινγκ και διαπλάτυνση μπροστά στο σχολείο για να μπορούν να βγαίνουν τα παιδιά με ασφάλεια. Τέτοια πράγματα πρέπει να κάνετε, αλλά η Ακροπόλεως που έχει δύο λωρίδες κυκλοφορίας, με τα 7,5μ. παίρνουν το φόρτο χωρίς να έχει κανένα πρόβλημα.

Οι 1000 θέσεις τώρα που λέτε, δεν θα μου άλλαζε το σκεπτικό όσον αφορά τον τρόπο κυκλοφορίας των οδών, αυτό είναι ξεκάθαρο, εγώ δεν μονοδρομώ την Μητροπόλεως και τη

Βενιζέλου, δεν προτείνω να μονοδρομήσουμε αυτό για να αυξήσουμε τις θέσεις παρκαρίσματος, δεν υπάρχει από πίσω τέτοιο σκεπτικό αν εννοείτε αυτό, γιατί αυτό συζητάμε σήμερα, συζητάμε την κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου της πόλης.

Η μελέτη που έκανε το έργο ανάπλασης δεν ήταν ακριβώς κυκλοφοριακή μελέτη, κυκλοφοριακή μελέτη είναι αυτή που κάνω εγώ, είναι ένα σχέδιο που ουσιαστικά διαμορφώνει τα πλάτη των οδοστρωμάτων και την κίνηση των οχημάτων. Προφανώς τα έλαβα γιατί έπρεπε να τα διαχειριστεί πώς είναι τα πλάτη και την γεωμετρία των οδών. Αν δεν είχα αυτά τα πράγματα δεν θα μπορούσα να διαχειριστώ την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Σύμβαση με το υπόγειο παρκινγκ κάτω από το Δημαρχείο, είναι κάτι καινούργιο το οποίο δεν έχω καταλάβει τι είναι αυτό. Απ' ότι κατάλαβα έχει δημιουργηθεί κάποιο θέμα με το παρκινγκ από κάτω;

Πρόεδρος: Κε Καγκελίδη, απάντησε ο Δήμαρχος ότι με το παρκινγκ γίνεται διαπραγμάτευση να υπάρξει ακόμα και λωρίδα για να παρκάρουν, απάντησε ως ένα μέρος, απάντησε ο Δήμαρχος.

Καρεκλάς: Για την Αγ. Δημητρίου ενδεχομένως να μην έγινε σαφές από αυτά που έχω δείξει, αλλά η Αγ. Δημητρίου, θα σας πω το θέμα και ορμώμενος από αυτό από την Αγ. Δημητρίου θα σας πω και κάτι άλλο.

Το πρόβλημα που γίνεται με τις δύο μονοδρομήσεις, είναι από τη στιγμή που αν τις κάνουμε τις μονοδρομήσεις θα φορτιστεί η Θωμαΐδος. Η Θωμαΐδος έχει ένα πρόβλημα, το πρόβλημα της διασταύρωσης με την Περίων, η διασταύρωση αυτή πρέπει να λυθεί, για μεγάλα έργα δεν είμαστε πουθενά, θα βάλουμε σηματοδότη. Όταν θα βάλουμε σηματοδότη στη Θωμαΐδος θα έχετε το πρόβλημα στη Μητροπόλεως. Η Αγ. Δημητρίου δεν θα βγαίνει πάνω στον κόμβο, θα κρατήσει τη φορά της τώρα, για να έχουμε μικρότερους φόρτους και περισσότερο πράσινο. Άρα η Αγ. Δημητρίου θα είναι έξοδος από τον κόμβο δηλ. στην φορά που είναι τώρα, αυτή είναι η πρόταση και έτσι το βλέπω και έτσι το έχω βάλει και στο μοντέλο και ο σηματοδότης στην Θωμαΐδος με την Περίων θα σας λύσει όλα τα προβλήματα, γιατί υπήρχε ουρά αναμονής, κάποιος κύριος μου είπε ότι ήταν 300μ. ουρά αναμονής στη Θωμαΐδος και δεν ξεφόρτωνε, προφανώς δεν ξεφορτώνει γιατί η Περίων έχει αρκετή κίνηση, είναι διπλής κατεύθυνσης, είναι ένας περιφερειακός δρόμος και δεν υπήρχε αυτό το διάκενο ώστε να ξεφορτώσει η Θωμαΐδος που είχε φορτωθεί λόγω της μονοδρόμησης της Μητροπόλεως. Αυτή είναι η απάντηση γι' αυτό που κάποιος άλλος κύριος είχε πει.

Κε Μαρκούλη, ρωτήσατε αν η Μητροπόλεως και η Βενιζέλου είναι εθνική οδός ή εθνικό επαρχιακό οδικό δίκτυο και έχω πάρει εγκρίσεις από την περιφέρεια. Νομίζω ότι έχει αποχαρακτηριστεί η Μητροπόλεως, αλλά και να μην είχε αποχαρακτηριστεί επειδή ανήκει πλέον στο Δήμο γι' αυτό και μπορείτε να κάνετε οποιαδήποτε ανάπλαση είναι θέμα εγκρίσεων και διαδικαστικό, αν έχετε θέμα αν είναι εθνική οδός άρα δεν μπορούμε να τη μονοδρομήσουμε, αν θυμάμαι καλά και τώρα με βρίσκεται λίγο απροετοίμαστο. Έχει χαρακτηριστεί σαν εθνική οδός η περιφερειακή και έχει αποχαρακτηριστεί η Μητροπόλεως και η Βενιζέλου, θα το δούμε θα το τσεκάρουμε, όμως δεν έχουμε τέτοιο θέμα όσον αφορά τη μονοδρόμηση είναι θέμα διαδικαστικό εφόσον το αποδεχτεί και το θέλετε να γίνει, θα γίνει. Αν δεν γίνει τώρα θα γίνει σε έξι μήνες.

Για τη δοκιμαστική μονοδρόμηση νομίζω ότι απάντησε ο αντιδήμαρχος, ότι γινόταν εργασίες στη Βενιζέλου γινόντουσαν στη διάρκεια των μετρήσεων γινόντουσαν.

Σας έχω πει το εξής ότι αυτή τη στιγμή οι μετρήσεις που έχουν γίνει έχουν αποδείξει ότι οι φόρτοι είναι πολύ μικροί, δηλ. αν εγώ μέτρησα εκείνη την εποχή αντί να μετρήσω 600 οχήματα, μέτρησα 500 δεν μιλάμε για τίποτα, για μένα είναι σαν να έφαγα μπριζόλα 300γρ. ή 250γρ. ή 280, μιλάμε για μηδενικό. Το 500 και το 600 για την κυκλοφορία ενός δρόμου δεν έχει αξία, άρα η οποιαδήποτε καθυστέρηση και δεδομένου ότι όλοι οι παράλληλοι δρόμοι και η Ακροπόλεως και η Ανοίξεως κλπ. οι φόρτοι κυμαίνονται σε πολύ συγκεκριμένα επίπεδα, δεν έχω να φοβηθώ τίποτα σε αυτά τα οποία προτείνω.

Τώρα πόσες θέσεις είχαμε πριν την ανάπλαση, δεν την έχω κάνει αυτή την άσκηση αλλά μπορώ να την κάνω, δεν έχω πόσες θέσεις χάσατε με την ανάπλαση μπορώ να βάλω όμως κάτω το χάρτη και να σας το απαντήσω, δεν έχω εύκαιρο ένα νούμερο να σας δω πόσες ήταν πριν την ανάπλαση.

Απόφαση Σ.τ.Ε., αν την έχω αξιολογήσει, επαναφορά προς τα πάνω και γιατί, εδώ έχω απαντήσει η επαναφορά προς τα πάνω και γιατί, σας απάντησα όταν λυνουμε και μονοδρομούμε έναν κεντρικό δρόμο όπως είναι η Μητροπόλεως δεν μονοδρομούμε ακριβώς τη Μητροπόλεως ένα ωραίο πρωί και δεν κάνουμε καμία άλλη παρέμβαση, θα πρέπει να λύσουμε δυο τρεις διασταυρώσεις περιμετρικά. Η μία διασταύρωση είναι στην πλατεία Ωρολογίου, αυτή δουλεύει χάλια σήμερα, βγαίνουν όλοι μαζί είναι κακή λειτουργία και η Θωμαΐδος. Άμα τσιμπήσουμε αυτές τις διασταυρώσεις και τις οργανώσουμε σωστά, τότε η Μητροπόλεως θα δουλεύει μια χαρά. Και η Ελιάς θέλει τη σωστή ρύθμισή της μαζί με την Βενιζέλου. Αυτά είναι συγκοινωνούντα δοχεία, αν κάπου φρακάρει φρακάρουν όλα.

Αυτή τη στιγμή έχετε συνηθίσει σ' αυτή τη μορφή, όταν πειράζουμε, κάτι πρέπει να πειράζουμε και μερικά άλλα πράγματα, τα οποία δεν τα είχατε πειράξει την άλλη φορά, αν τα είχατε κοιτάξει θα τα είχατε μονοδρομήσει και γι αυτό βγήκαν αυτά τα προβλήματα που βγήκαν. Πάλι η ίδια ερώτηση, αν στην οδό Κεντρικής μπορούν να κυκλοφορήσουν τα αστικά τα λεωφορεία μεγάλα φορτηγά κλπ. σας είπα με δυσκολία το κάνανε ο κ.Παυλίδης με τον Δήμαρχο, απ' ότι κατάλαβα πήγαν μια βόλτα με το μεγάλο λεωφορείο και είδαν ότι υπήρχε δυσκολία να περάσει, το ξέραμε από την αρχή, γιατί η γεωμετρία είναι κακή να μην επαναλαμβάνουμε.

Κε Αποστολόπουλε, αν μου ανέθεσε η Περιφέρεια; Η περιφέρεια μου ανέθεσε τη μελέτη αυτή, αν είχε απευθυνθεί ο Δήμος στις αρμόδιες αρχές, ο Δήμος πριν από μένα, δεν μπορώ να σας το απαντήσω αυτό, ρωτήστε την τεχνική υπηρεσία, είναι εσωτερικό θέμα σας.

Αν πήρα υπόψη μου τη γνώμη των φορέων; Την πήρα υπόψη μου. Του ΤΕΕ δεν την πήρα γιατί δεν είμαι υποχρεωμένος να πάρω τη γνώμη του ΤΕΕ όταν εκπονώ μια μελέτη. Αν όμως τότε κάναμε και ανάρτηση, είχε μία άποψη η οποία μπορούσε να τη διατυπώσει, ευχαρίστως θα έμπαινα σε ένα διάλογο μαζί τους, αλλά δεν είναι από τους φορείς τους κοινωνικούς που εμπλέκονται σε μία μελέτη, είτε είναι συγκοινωνιακοί, είτε είναι αστική, είτε είναι υδραυλική, είτε οδοποιίας δεν εκφέρει άποψη, εκτός αν πήγαινε ο Δήμος και ζητούσε από το ΤΕΕ να εκφέρει μια άποψη το ΤΕΕ, τότε σ' αυτή την περίπτωση το ΤΕΕ θα έλεγε τη γνώμη του.

Ανάδειξη του εμπορικού και ιστορικού κέντρου της ρωμαϊκής οδού. Η ανάδειξη, μέσα η σύμβαση έλεγε ανάδειξη εμπορικού και ιστορικού κέντρου, την απόφαση του Σ.τ.Ε. την έμαθα όταν πήρα τη μελέτη, δεν ξέρω αν κάπου μέσα τη γράφει η προκήρυξη, ενδεχομένως κάπου να το αναφέρει δεν το θυμάμαι αυτή τη στιγμή, αλλά σε μένα θυμάμαι την πρώτη μέρα που έκατσα στο τραπέζι μου έγινε ξεκάθαρο ότι υπήρχε αυτή η απόφαση. Εναλλακτικές μορφές για την ανάδειξη του ιστορικού και εμπορικού κέντρου. Εδώ πρέπει να συμφωνήσουμε όλοι μαζί. Πως αναδεικνύουμε ένα ιστορικό και εμπορικό κέντρο; Από κυκλοφοριακής πλευράς, όχι από ανάδειξη κτιρίων, πως μπορούμε να το αναδείξουμε, πως αναδεικνύεται κατά την άποψή σας;

Η δική μου η άποψη είναι όταν έχω μεγάλα πεζοδρόμια μπορεί να περπατήσει κάποιος ευχάριστα χωρίς να τρέχουν από πίσω του αυτοκίνητα μπορεί να χαζέψει και τη βυζαντινή εκκλησία μπορεί να δει και το ποτάμι μπορεί να δει και το παλιό σπίτι. Αν είμαι σε μια πόλη, που περνάνε αυτοκίνητα, έχει φασαρία, έχει καυσαέριο, γιατί έχω ουρές αναμονής και δεν φεύγει η ροή και μυρίζω καυσαέριο δεν νομίζω ότι θα απολαύσω και θα απολαύσω τη διαδρομή μου. Αναδεικνύεται ένα ιστορικό κέντρο ή έχω ευχάριστη διάθεση να ψωνίσω όταν περπατάω στον πεζόδρομο και μετά κάθομαι σε ένα καφέ και πίνω και έναν καφέ, έτσι απολαμβάνω και πηγαίνω, είναι κοινή αίσθηση όλων μας, δεν μπορώ να φανταστώ πως συγκοινωνιακά θα αναδείξουμε. Αναδεικνύουμε ένα ιστορικό και εμπορικό κέντρο μέσα από πεζοδρόμους, από ευχάριστες διαδρομές, από λουλούδια να υπάρχουν, από τέτοια πράγματα και από λίγη κυκλοφορία η οποία να μην μας παίρνει το κεφάλι και να μην περνάν δίπλα μας φορτηγά και αυτοκίνητα ή μηχανάκια που κάνουν θόρυβο, όσο δυνατόν λιγότερος φόρτος, έτσι αναδεικνύεται συγκοινωνιακά κατά την άποψη μου. Εναλλακτική ανάδειξη ιστορικού και εμπορικού κέντρου δεν μπορώ να φανταστώ, συγκοινωνιακά πάντα μιλάω.

Πότε έγιναν οι μετρήσεις πόσο αξιόπιστες είναι οι μετρήσεις; Αξιόπιστότατες έχουν γίνει μετρήσεις και με άτομα τα οποία στέκονταν στη γωνία και μετρούσαν με το χέρι και με αυτόματους μετρητές κυκλοφορίας. Έχουμε κάνει τις μετρήσεις, δεν έχουμε κανένα θέμα να τις πιστεύετε. Έγιναν οι μετρήσεις Οκτώβριο, Νοέμβριο, και Δεκέμβριο, κάποιες μέρες δεν θυμάμαι ακριβώς.

Καταγραφή θέσεων στάθμευσης στην τότε ισχύουσα ελεγχόμενη στάθμευση. Όταν έγιναν οι μετρήσεις δεν είχατε ελεγχόμενη στάθμευση, απλώς υπήρχαν υπολείμματα πινακίδων, η

στάθμευση ήταν ελεύθερη όπως συνεχίζει να είναι ελεύθερη, άρα δεν έχουμε ελεγχόμενη στάθμευση, έχουμε απλώς στάθμευση με ειδικές συνθήκες, απλώς υπήρχαν όπως είπα οι πινακίδες.

Αν έλαβα υπόψη μου τους φανοστάτες για τους ΑΜΕΑ στην κίνηση των πεζοδρομίων. Κοιτάζτε, τα πεζοδρόμια είναι μια πονεμένη ιστορία πανελλαδικά, τα έχουμε χειριστεί πολύ άσχημα, πάει η ΔΕΗ βάζει μια κολώνα δεξιά, πάει ο ΟΤΕ τη βάζει αριστερά, πάει το περίπτερο πηγαίνει αριστερά, πάει ο άλλος βάζει τα τραπεζάκια του στη μέση, ο καθένας κάνει ότι θέλει. Νομίζω ότι κάποια στιγμή, όχι εδώ στη Βέροια, αλλά πανελλαδικά θα πρέπει να βάλουμε έναν μπουσούλα, που θα μπουν οι κολώνες που θα μπουν τα τραπεζάκια.

Οι φανοστάτες είναι ένα από τα πολλά θέματα που υπάρχουν στα πεζοδρόμια. Ένα πεζοδρόμιο πρέπει να έχει ένα καθαρό πλάτος 1,75. Γιατί 1,75; Για να περπατάνε δύο άνθρωποι μαζί, να μην πηγαίνει ένας-ένας, αυτό είναι το νούμερο, το ελάχιστο 1,50. Κάτω από 1,50μ. πλέον θα κατεβαίνει ο ένας κάτω, θα πατάει το πόδι του κάτω στο οδόστρωμα, άρα θα πρέπει να είχαμε ένα καθαρό διάδρομο 1,50 με 1,75 εκεί πρέπει να κινούμαστε για να μπορούν δύο άνθρωποι να περπατάνε. Από εκεί και πέρα στο υπόλοιπο του πεζοδρομίου πρέπει να χωροθετηθούν της κοινής ωφέλειας τα συστήματα, οδοφωτισμοί κλπ. ΔΕΗ ΟΤΕ και οτιδήποτε άλλη χρήση, τα τραπεζοκαθίσματα, οτιδήποτε άλλο θέλει κάποιος να βάλει, άρα φανοστάτες είναι κάτι που δεν είναι επιλεκτικά πρέπει να δούμε άλλο πράγμα, εδώ μπαίνει αρχιτέκτονας ο οποίος μαζί με τα Κε Μελιόπουλε, επαναφορά σε μονόδρομο λάθος το βασικό δεδομένο. Κοιτάζτε να σας πω για να τα πούμε, γιατί πολύ μιλήσαμε για το Σ.τ.Ε., για να μειώσουμε την κυκλοφορία ένας τρόπος υπάρχει σε μία πόλη, να μειώσουμε τις διαδρομές, μάλλον τις διατιθέμενες λωρίδες κυκλοφορίας, αν το κάνουμε αυτό αυτόματα μειώνουμε στο μισό την κυκλοφορία, σχεδόν στο μισό, γιατί μπορεί να αυξηθεί λίγο.

Το εναλλακτικό είναι να βάλω ένα φανάρι στην αρχή και ένα φανάρι στο τέλος που ουσιαστικά να έχω τόσο χρόνο πρασίνου, ελάχιστο χρόνο πρασίνου, ώστε να διέρχονται πολύ λίγα οχήματα και στις δύο κατευθύνσεις, πράγμα όμως σε χρόνο μηδέν με το που θα γίνει αντιληπτό αμέσως θα παραβιαστεί και θα πιεστεί η τεχνική υπηρεσία να διορθώσει τον κανονικό χρόνο πρασίνου.

Αν λοιπόν έχουμε στόχο να αναβαθμίσουμε το ιστορικό και εμπορικό κέντρο της πόλης και θέλουμε λιγότερη κυκλοφορία στο κέντρο, τότε είναι συνυφασμένο με το να μονοδρομήσουμε ή να έχουμε μειωμένα πλάτη με χαμηλές ταχύτητες και να έχουμε μικρή την απαραίτητη κυκλοφορία, να μην αποκλείσουμε το κέντρο αλλά να έχουμε μια λωρίδα κυκλοφορίας η οποία να πηγαίνει και αν μπορούμε να πηγαίνουμε να επιβάλουμε και χαμηλές ταχύτητες, το οποίο και αυτό μπορούμε να κάνουμε, να έχουμε χαμηλές ταχύτητες στη Μητροπόλεως και στη Βενιζέλου, έτσι αναβαθμίζουμε το κέντρο κυκλοφοριακά.

Άρα το βασικό δεδομένο αν έχω καταλάβει καλά από το Σ.τ.Ε. δεν είναι λανθασμένο, ακόμα και αν δεν υπήρχε το Σ.τ.Ε. Η κίνηση στους μονόδρομους αυξάνεται, δίκιο έχετε γιατί έχουμε λιγότερα σημεία εμπλοκής αλλά αυτό είναι ένα θέμα, μειώνεται το σημείο εμπλοκής και προφανώς αυξάνεται το σημείο εμπλοκής, όμως αυτό δεν μπορούμε να πούμε ότι επειδή αυξάνεται η κυκλοφορία θα πρέπει να τα έχουμε όλα αμφίδρομα; Υπάρχουν κάποιες πινακίδες που λέγονται όρια ταχύτητας οι Ρ32 κάποια στιγμή σ' αυτή τη χώρα πρέπει να ακολουθούμε κανένα όριο ταχύτητας και δεν πρέπει να έχουμε αμφίδρομους όλους τους δρόμους μας και να μην έχουμε να παρκάρουμε να μην αυξήσουμε την ταχύτητα πρέπει να διαχειριστούμε τα πλάτη που έχουμε δεν θα κάνουμε όλους τους δρόμους αμφίδρομους για να έχουμε χαμηλές ταχύτητες. Δεν το έκανα για να σας προλάβω, θεωρώ ότι δεν είναι λογική να κάνουμε αμφίδρομους τους δρόμους για να μειώσουμε τις ταχύτητες. Βάζουμε ένα όριο ταχύτητας, αυτό βάζουμε αν θέλουμε να μειώσουμε την ταχύτητα, δεν ήθελα να προσβάλω κανένα με συγχωρείτε. Στον πίνακα 2.1 δεν ξέρω ποιος είναι αν θέλετε να το κοιτάξω δεν αναφέρω Θωμαΐδου και Αγ. Δημητρίου. Υπάρχουν χάρτες όπου αναφέρεται η Αγ. Δημητρίου και υπάρχουν και οι μετρήσεις και αν θέλετε να δούμε και τον πίνακα 2.1 μετά, την έχω εδώ μπροστά μου αν θέλετε να δω, θα τον δω. Οι μετρήσεις που βλέπετε εδώ είναι οι μετρήσεις 26 θέσεις που έγιναν μετρήσεις διατομών, όμως υπάρχουν και μετρήσεις που έχουν γίνει στρέφουσας κίνησης και αν πάτε στον πίνακα 2.2 υπάρχει η Αγ. Δημητρίου με τη Μητροπόλεως, δεν ξέρω αν το βλέπετε. Η Σ9 είναι η Ανοίξεως Πιερίων Αγ. Δημητρίου οπότε την πάνουμε από κάτω την Αγ. Δημητρίου στη σελ. 8 ο πίνακας 2.2 και Μητροπόλεως Αγ. Δημητρίου Σ29 άρα έχουν γίνει στρέφουσες κινήσεις και στο πάνω μέρος της Αγ. Δημητρίου και στο κάτω, αν

θέλετε μπορώ να σας απαντήσω και για την άλλη. Άρα σημαίνει ότι έχω μετρήσεις και πάνω και κάτω και την έχω πιάσει 100%, 6 ώρες οι μετρήσεις και για τη μία θέση και για την άλλη θέση.

Ποιος μου έδωσε το βασικό σκεπτικό; Το αναφέρει η προκήρυξη της μελέτης δεν μου το έδωσε κανένας εκτός από την προκήρυξη της μελέτης, που γράφει μέσα τι πρέπει να κάνει ο μελετητής.

Κε Τσαπαρόπουλε, η γέφυρα Κούσιου πρέπει να γίνει αύριο και πρέπει να ξεφύγετε από κάποια θέματα που υπάρχουν, πρέπει να την κατασκευάσετε, να την ολοκληρώσετε, θα βοηθήσει πολύ το οδικό σας δίκτυο. Υλοποιούμε την πρόταση πέντε, αν την επιλέξετε και ουσιαστικά η έκτη έρχεται και συμπληρώνει την πρόταση πέντε.

Κε Σαρηγιαννίδη, 1000 θέσεις, πως θα λύσουμε το θέμα των 1000 θέσεων στάθμευσης. Αυτό είναι ένα θέμα, ένα μεγάλο θέμα, οι 1000 θέσεις στάθμευσης, η ζήτηση τότε έγινε; Έγινε την ώρα αιχμής, τότε είναι η ώρα αιχμής; 11-12 12-13, εκεί έχουμε τη μεγαλύτερη ζήτηση. Τι κόσμος έχουμε για να αναλύσουμε τι σημαίνει η ζήτηση στάθμευσης;

Η ζήτηση στάθμευσης σημαίνει ότι εγώ την ώρα που κατεβαίνει όλος ο κόσμος και πηγαίνει στις τράπεζες, στις εφορίες και στις διάφορες υποχρεώσεις που έχει, τότε έχω την μεγαλύτερη συσσώρευση οχημάτων. Τι πρέπει να κάνουμε; Πρέπει να μην χρησιμοποιούν το μέσον. Ποιοι είναι αυτοί που καταλαμβάνουν των θέσεων των διατιθέμενων; Αυτοί οι οποίοι εργάζονται στο κέντρο, εδώ πάμε στη λογική της ελεγχόμενης στάθμευσης. Αν ένας εμποροϋπάλληλος πάει και βάλει το αυτοκίνητό του από τις 8:30 το πρωί μέχρι τις 14:30 το μεσημέρι έχετε χάσει μία θέση στάθμευσης. Το ίδιο κάνει και ο εργαζόμενος στο Δήμο, το ίδιο κάνει και ο εργαζόμενος στην τράπεζα.

Αντιλαμβάνεστε ότι υπάρχει ένας αριθμός ανθρώπων οι οποίοι χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους και καταλαμβάνουν μία θέση για έξι, επτά, οχτώ ώρες, με αποτέλεσμα όταν κάποιος έρχεται από εσάς για μισή ώρα να πάει στην τράπεζα, να κάνει μια συναλλαγή και να φύγει, δεν βρίσκει, οπότε αυτός που έρχεται για τη μισή ώρα, αναγκάζεται να ανέβει πάνω στο πεζοδρόμιο ή να πάει να σταθμεύσει στη γωνία, ή σε μία θέση παράνομη.

Η ελεγχόμενη στάθμευση πρέπει να γίνει στο κέντρο, αυτή είναι η πρόταση η δικιά μου και γιατί πρέπει να γίνει; Για να αποτρέψουμε τους ανθρώπους που έρχονται και καταλαμβάνουν μία θέση για οχτώ ώρες στο ζωτικό σημείο της πόλης, να πάει το αυτοκίνητό του 500μ. πιο πέρα, στο παρκινγκ της Ελιάς, σε ένα σημείο που τώρα καταργήθηκε, και να περπατήσει, ή να πάρει το μίνι μπας και να έρθει. Όλες οι θέσεις που έχουμε δεν χωράνε όλα τα αυτοκίνητα. Άρα αυτοί οι οποίοι καταλαμβάνουν τις θέσεις οχτώ ώρες πρέπει να μην τις καταλαμβάνουν. Πρέπει αυτό να διατεθεί στον κόσμο ο οποίος έρχεται για μια μικρή δουλειά. Και αυτό πως γίνεται; Με την ελεγχόμενη και με κάποιο αντίτιμο, ποιο θα είναι το αντίτιμο; Θα καθοριστεί στο μέλλον. Το αντίτιμο δεν είναι για εισπρακτικούς λόγους, είναι για να υπάρχει μια πίεση, να μην λέει ο άλλος ότι εγώ πάω και πληρώνω 1€ την ώρα, να πω ένα νούμερο και δίνω 8€ από την τσέπη μου, άρα εγώ που είμαι υπάλληλος και παίρνω 800€ 1000€, 8€ μου κοστίζουν, άρα θα πάω το αυτοκίνητό μου πιο πέρα και θα πάω κάθε πρωί ένα τέταρτο περπάτημα, για να μπορέσουμε να λειτουργήσουμε.

Κε Σουμελίδη, με ρωτήσατε αν πρότεινα να αγοραστούν αστικά λεωφορεία μικρά; (Αδύνατη η απομαγνητοφώνηση διότι ο δημοτικός σύμβουλος Μ.Σουμελίδης μιλά εκτός μικροφώνου) αν ερχόμουν από τη Νάουσα ... αν ο προορισμός μου είναι η πόλη, προφανώς με ενδιαφέρει να μπω μέσα από τη συντομότερη διαδρομή, εφόσον ο προορισμός μου είναι να μπω στην πόλη και θέλω να πάω στο κέντρο, προφανώς θα θέλω να πάω κατευθείαν στο κέντρο, όμως εμείς δεν σχεδιάζουμε μία πόλη με τη λογική του κυρίου που έρχεται από Νάουσα, εμείς την πόλη τη βλέπουμε πολύ πιο σφαιρικά, έχουμε δεκαπέντε χιλιάδες παραμέτρους να δούμε, μας ενδιαφέρει...

Πρόεδρος: κ. Παυλίδη θα πάρετε το λόγο και θα κάνετε τις όποιες αυστηρές παρατηρήσεις έχετε να κάνετε, έχετε το δικαίωμα να πάρετε το λόγο, γιατί τώρα πετάγεστε και χάνετε και το δικίο σας έτσι όταν πετάγεστε; Δεν σας ακούει κανείς καταρχήν, κ. Καρεκλά συνεχίστε. Έχετε αντίρρηση επειδή έχετε διαφορετικές απόψεις; Μα σεβαστείτε και τις διαφορετικές απόψεις κ.Παυλίδη, δεν κατάλαβα γιατί. Ο καθένας έχει το δικαίωμα πολύ περισσότερο όταν μάλιστα αυτός ο καθένας είναι ο επικεφαλής του μελετητικού γραφείου, ακούστε λοιπόν τις απόψεις και θα διατυπώσετε τις δικές σας.

Καρεκλάς: Η λογική ότι θέλουμε να πάμε στο συντομότερο δρόμο, από τη συντομότερη διαδρομή είναι μια λογική η οποία ακολουθείται και στην ανάλυση. Η ανάλυση πάντα όταν

φορτίζει ένα οδικό δίκτυο είναι με τη συντομότερη διαδρομή για να μπορέσει να φτάσει στο σημείο από την προέλευση στον προορισμό.

Αυτό δεν σημαίνει ότι εγώ σκέφτομαι να εξυπηρετήσω τον άνθρωπο ο οποίος μένει στη Νάουσα ή τον άνθρωπο ο οποίος μένει στην Κοζάνη, είναι μία παράμετρος αυτή, υπάρχουν και δεκαπέντε άλλες παράμετροι τις οποίες πρέπει να πάρω υπόψη μου, π.χ. όπως είπαμε και προηγουμένως να έχω χαμηλότερη κυκλοφορία. Γιατί να του δίνω πρόσβαση αμέσως και να μπαίνει κατευθείαν, γιατί να μπαίνουν όλοι μέσα, γιατί να του δώσω μια δυνατότητα να μπαίνει σε τρία λεπτά στο κέντρο της πόλης; Να το κάνω αυτό; Γιατί αν του δώσω εγώ αυτή τη δυνατότητα προφανώς θα μου μπλοκάρει και την πόλη.

Εγώ θα του δώσω την δυνατότητα να κάνει μια περιμετρική κίνηση και θα του δώσω ένα παρκινγκ να μπορέσει να πάει, να μην πάει κατευθείαν από τη Βενιζέλου, ας πάει από την Κεντρικής και ας πάει στο παρκινγκ που θα του το έχω με ελεγχόμενη στάθμευση.

Εγώ θα τον κατευθύνω που θα πάει, εγώ θα του δώσω τη δυνατότητα να πάει εκεί που θέλει, αλλά εγώ όπως θέλω, όχι να το αφήσω ελεύθερο και ότι αυτό είναι το επιχείρημα να κάνω το δρόμο κατευθείαν να του δίνω και μεγάλη ταχύτητα να έρχεται με τα εκατό μέσα. Μπορώ να το κάνω και αυτό, να δημιουργήσω προϋποθέσεις να αναπτύσσει μεγάλη ταχύτητα να φτάνει σε 3'', όμως δεν το θέλω, εγώ θέλω χαμηλή ταχύτητα και χαμηλή κυκλοφορία.

Πρόεδρος: κ. Καρεκλά συγνώμη μια μικρή παρέμβαση θέλει να κάνει ο Δήμαρχος, και συνεχίζετε μετά.

Δήμαρχος: κ. Σαρηγιαννίδη νομίζω σ' αυτό το θέμα απάντησα εγώ και είπα ότι στο κέντρο μπορείς να μπεις ερχόμενος από Νάουσα όπως είπατε, είτε από την Κεντρικής, είτε από την Ανοιξέως και πολύ δε περισσότερο αν εφαρμοστεί πάντα σε συνεργασία με τον μελετητή η σκέψη να είναι αμφίδρομη η Βενιζέλου ως την Μαλακούση. Άρα τέτοιο θέμα δεν τίθεται επί της ουσίας νομίζω.

Καρεκλάς: Τώρα μια που θίξατε το θέμα με τη Μαλακούση, είναι θέμα που πρέπει να εξεταστεί, δεν είναι πολύ απλό αυτό και να σας πω γιατί. Η Βενιζέλου αν φτάσει στη Μαλακούση και κάνει δεξιά οπότε θα πέσει στην Κεντρικής, θα έχουμε αυτοί που ανεβαίνουν την Κεντρικής και αυτοί που ανεβαίνουν την Βενιζέλου να μπαίνουν μέσα στην Κεντρικής οπότε εδώ είναι ένα θέμα προς μελέτη. Πρέπει να εξεταστεί για να απαντήσουμε αν πράγματι έχει αυτό το μικρό οδικό τμήμα, να πάρει το φόρτο τον οποίο είναι, θα πρέπει να το τρέξουμε αυτό το σενάριο για να μπορέσουμε να είμαστε σίγουροι αν θα το κάνουμε έτσι, αν θα μπορέσουμε να πάρουμε την Βενιζέλου μέχρι εκεί. Αλλά πάλι και αυτό είναι σε συνάρτηση με τι φόρτο θέλουμε στη Βενιζέλου, αν θέλουμε να φορτίζεται πολύ ή όχι θα το εξετάσουμε σαν εναλλακτικό σενάριο, όμως έχει δυσκολίες σαν πρώτη εκτίμηση.

Κε Μπέκη, είπατε για τα χαοτικά συστήματα στο μοντέλο. Αυτά τα χαοτικά συστήματα αναπτύσσονται επιστημονικά τώρα σαράντα χρόνια και σ' αυτά βαδίζουμε, αυτά χρησιμοποιώ και εγώ. Είναι κάποια πράγματα βέβαια, υπάρχει καραμπατσίν καραμπατσάουτ αυτό είναι σαφές. Προσπαθούσα να μη βάλω καραμπατσίν, δεν βάζω σκουπίδια, βάζω σωστές τις μετρήσεις, κάνω τις αναλύσεις μου, τα τσεκάρω και προχωράω. Το χαοτικό όμως οδηγεί και αλλού, που πρέπει να στηριζόμαστε, υπάρχει μια επιστήμη που εξελίσσεται και σ' αυτή στηριζόμαστε, έτσι προχωράμε, έτσι προχώρησα και εγώ.

Ο Πρόεδρος ρώτησε για τη βελτιστοποίηση των αστικών συγκοινωνιών. Αν υιοθετήσουμε μία από αυτές τις προτάσεις το σύστημα στην πόλη θα είναι καλύτερη; Αν με ρωτάτε, αν εγώ ήμουν κάτοικος της Βέροιας, θα το ψήφιζα με τα δύο μου χέρια, γιατί εγώ ανήκω στην κατηγορία των ανθρώπων που θέλω ποιότητα, είμαι συγκοινωνιολόγος αλλά είμαι εναντίον των αυτοκινήτων. Από εκεί βγάζω το ψωμί μου αλλά θα ήθελα να έχουμε πιο ανθρώπινες πόλεις. Είναι κάτι που στην Αθήνα το ξέρουμε πολύ, εσείς έχετε τη χαρά και ζείτε σε ένα ημιαστικό περιβάλλον και δεν ζείτε σε ένα τόσο αστικό που ζω εγώ. Θα ήθελα πράγματι να έχω μεγαλύτερους χώρους για να παίζουν τα παιδιά μου. Δική μου άποψη, εσείς μπορείτε να μου πείτε εγώ προτιμώ να πηγαίνω γρήγορα στη δουλειά μου και δεν με νοιάζει όλοι οι δρόμοι να είναι μπλοκαρισμένοι από αυτοκίνητα και παντού μπλοκαρισμένα, ο καθένας έχει άποψη.

Αν τώρα μου ζητάτε την άποψή μου εγώ θα έλεγα έτσι να το κάνετε και αυτό έχω προτείνει. Βελτιστοποίηση αστικών συγκοινωνιών. Όπως ανέπτυξα οι αστικές συγκοινωνίες σας είναι αρκετά καλές, έχουνε μεγάλη κάλυψη, οι στάσεις κλπ., η βελτιστοποίηση είναι μόνο σε κάποια σημεία που

θεωρούμε ότι θα έπρεπε να έχει και εκεί κάποια στάση ή κάποια άλλη διαδρομή, αυτό είναι που θα γίνει στη β' φάση και θα γίνει σε συνεργασία με τα ΚΤΕΛ όπου οι άνθρωποι έχουν εμπειρία και έχουν και εικόνα των οχημάτων των οποίων διαχειρίζονται.

Ο κ. Φουκαλάς μπορεί να επαναλάβει την ερώτηση γιατί δεν μπορώ να βγάλω τα γράμματά μου; Α! αυτό για το παρκινγκ αν θα μπορέσει να γίνει ένα κομμάτι αμφιδρομημένο; Αυτό μπορούμε να το δούμε σε σχέση με το παρκινγκ.

Ο κ. Κελεπούρης, είπε για το λάστιχο Α9 στη Μ. Αλεξάνδρου ότι είναι λάθος τα δείγματα. Τα δείγματα δεν είναι λάθος, νομίζω ότι έχω απαντήσει ήδη σ' αυτά. Ο ποδηλατόδρομος στη Βενιζέλου αναφέρθηκε και σας είπα ότι το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων θα εξεταστεί στη β' φάση, αφότου επιλέξουμε την ιεράρχηση τη κυκλοφοριακή οργάνωση τη σημερινή.

Η Αγ. Δημητρίου θα είναι άνοδος από Πιερίων προς Μητροπόλεως. Η μονοδρόμηση της Βενιζέλου έχει προταθεί και σας έχω πει με ποιο σκεπτικό νομίζω, το έχω αναφέρει, μέχρι τη Μαλακούση θα εξεταστεί, σαν έξτρα με μεγάλο ερωτηματικό, γιατί είναι κάτι το οποίο θα πρέπει να το δούμε με πάρα πολύ προσοχή.

Ο κ. Στεφανίδης, με τα ΤΑΞΙ είχαμε μιλήσει πριν τη μελέτη, ξανά τα λέμε πάλι τώρα, ότι ενδεχομένως να ήταν περισσότερες από 866 θέσεις στάθμευσης πολύ περισσότερες, ενδέχεται, γιατί πολλοί δεν βρίσκουν να παρκάρουν και φεύγουν αν δεν βρουν ένα τρόπο να κάνουν την παράβαση. Ανεβαίνοντας στη Μητροπόλεως εγώ μέτρησα σήμερα το απόγευμα δέκα θέσεις διπλοπαρκαρισμένες, ενδέχεται, όταν υπάρχει όμως η σωστή αστυνόμευση οι 866 δεν θα είναι 866 θα είναι 400.

Η πιάτσα ΤΑΞΙ θα χωροθετηθεί στη β' φάση και θα το συζητήσουμε μαζί με τους αγαπητούς ταξιτζήδες. Διαδρομή ελάχιστη, ελάχιστη μίσθωση για την Ελιάς Μητροπόλεως μεγάλη μίσθωση, πραγματικά και ο άνθρωπος ο οποίος παίρνεις στην οδό Ελιάς που θέλει να πάει από την άλλη μεριά της Ελιάς επειδή θα έχει δυσκολία θα πάρει τη Μητροπόλεως και θα ανέβει προς τα πάνω, όμως ας περπατήσει και 10μ. να φτάσει στην Ανοιξέως και να πάει προς την αντίθετη κατεύθυνση. Δεν νομίζω ότι είναι θέμα τέτοιο που πρέπει να το συζητήσουμε αυτό.

Πρόεδρος: Δόθηκαν απαντήσεις σε όσα ερωτήματα υποβλήθηκαν, πιθανότατα κάποια να μην ικανοποιήθηκαν από τον τρόπο που απαντήθηκαν. Ο καθένας θα έχει την ευχέρεια να πάρει το λόγο και να ανατρέψει πιθανές λογικές και απόψεις του μελετητή. Παρακαλώ είχαμε πει από την αρχή οι πολίτες και οι φορείς να τοποθετηθούν και στη συνέχεια οι δημοτικοί σύμβουλοι. Θα πρέπει να συμφωνήσουμε για το χρόνο που πρέπει να δοθεί σαν δημοτικό συμβούλιο.

Προτείνεται από τον κ. Καραπαναγιωτίδη το 3' τόσος χρόνος άλλωστε δίνεται και στους δημοτικούς συμβούλους βάσει του κανονισμού. Είναι γραμμένοι δέκα, τρεις ιδιώτες και επτά φορείς. 3X10=30, μισή ώρα νομίζω ότι καλά. Άλλωστε αν συμφωνεί το Δ.Σ., το θέμα πρέπει να εξαντληθεί, δεν μπορεί να αφήσουμε πτυχές ανεξερεύνητες, με αυτή τη λογική ζητώ την έγκριση. Να ξεκινήσουμε με τους ιδιώτες. Ιδιώτες είναι ο κ. Φιλιππίδης στη Μητροπόλεως, ο κ. Κελεπούρης στη Βενιζέλου και η κα Πάπαρη στη συνέχεια. Ο κ. Φιλιππίδης έχει το λόγο για 3'.

Φιλιππίδης: Θα ξεκινήσω λέγοντας ότι ο χώρος που βρισκόμαστε παλιότερα ήταν σχολείο και έτσι ξεκινάω και λέω ότι κάποτε ήταν μια δασκάλα μέσα σε μία τάξη και άρχισε να ρωτάει τα παιδιά τι καλή πράξη κάνανε την προηγούμενη μέρα. Ρωτάει το Δημητράκη, ο Δημητράκης λέει «πέρασα μια γριούλα το δρόμο απέναντι», ρωτάει το Γιωργάκη λέει «και εγώ πέρασα μια γριούλα απέναντι», ρωτάει τον Κωστάκη και λέει εσύ Κωστάκη τι καλή πράξη έκανες; Και λέει ο Κωστάκης «εγώ βοήθησα τον Γιωργάκη να περάσει τη γριούλα απέναντι που δεν ήθελε».

Όπου και να μιλήσουμε έξω και να πούμε για το θέμα της μονοδρόμησης της Μητροπόλεως, όλοι είναι κατά. Έχουνε ψηφίσει και online και στις εφημερίδες απ' ότι έχω ενημερωθεί. Μιλάμε για κάτι το οποίο έχει δοκιμαστεί στο παρελθόν, μάλιστα αν θυμάμαι στο παρελθόν, συνδυασμός κέρδισε τις εκλογές επειδή είπε θα αμφιδρομήσουμε τη Μητροπόλεως. Θέλω να πω ότι σε περίπτωση που δεν λειτουργήσει ξανά για άλλη μια φορά τι προβλέπεται να γίνει; Αν θα είναι δοκιμαστικό αυτό ή όχι.

Σε συζητήσεις που είχα με δημοτικούς συμβούλους για το θέμα, μου αναφέρονταν ότι δεν μπορούν να κάνουν κάτι άλλο, είναι απόφαση που έχει παρθεί από το Σ.τ.Ε. γιατί θα πρέπει να αναδείξουμε τα αρχαία που υπάρχουν στη Μητροπόλεως, όμως το Σ.τ.Ε. δεν γνωρίζει τα προβλήματα που υπάρχουν στην πόλη και στους επαγγελματίες και γενικότερα. Μου θυμίζει

κιάλας θα έλεγα το συμβούλιο έτσι πρέπει να γίνει, μου θυμίζει και λίγο Τρόικα η κατάσταση, που έρχεται ο άλλος και σου λέει κάντο και δεν με νοιάζει τι θα γίνει.

Δεν άκουσα να λέτε τίποτα για το θέμα των τουριστών και των τουριστικών λεωφορείων, που θα υπάρχουν τα παρκινγκ που θα παρκάρουν τα τουριστικά λεωφορεία. Υπήρχαν στην Ελιά, πάει το μέρος αυτό, δεν υπάρχει μέρος μέσα στη πόλη να παρκάρουν τουριστικά λεωφορεία και να κατεβάσουν τουρίστες, που θεωρώ ότι είναι μια πηγή εσόδων τα τελευταία χρόνια για την πόλη, γιατί κάποτε δεν έμπαιναν καθόλου λεωφορεία, τώρα σιγά-σιγά έχει ξεκινήσει και κάτι γίνεται και από εμπειρία λόγω του επαγγέλματός μας ξέρω ότι οι οδηγοί των λεωφορείων όταν δυσκολεύονται κάπου σε κάποια πόλη για οποιαδήποτε λόγο κάτι, πολλές φορές όταν είναι να μπουν στην πόλη και υπάρχει και περίπτωση να μην μπουνε, αποφασίζουν να μην πάνε κάπου που θα τους δυσκολέψει.

Θα τελειώσω με δύο ερωτήσεις: Τη μία την είπαμε, αν σκέφτεστε μελλοντικά μετά τη μονοδρόμηση να γίνει πεζοδρόμηση της Μητροπόλεως. Και θα ήθελα να ρωτήσω κάτι τους δημοτικούς συμβούλους κυρίως από την πλευρά του κ. Βοργιαζίδη αν θα ψηφίσουν αυτό το πράγμα με συνείδηση ή θα το ψηφίσουν γιατί έτσι πρέπει να κάνουν;

Πρόεδρος: Αφήστε τα υπονοούμενα, αυτά είναι προσβλητικά για κάθε ένα από εμάς.

Φιλίππιδης: Δεν θέλω να προσβάλω κανένα.

Πρόεδρος: Αφήστε τα υπονοούμενα, όλοι κατά συνείδηση θα ψηφίσουν και αφήστε τα υπονοούμενα, προσβάλετε το Δ.Σ.

Φιλίππιδης: Αφήστε με να σας εξηγήσω.

Πρόεδρος: Το προσβάλετε, ανακαλέστε γιατί το προσβάλετε, ανακαλέστε και να το πείτε καλύτερα.

Φιλίππιδης: Όχι δεν θα ανακαλέσω θα ακούσετε αυτά που έχω να σας πω. Ακούστε, ο δημοτικός σύμβουλος εκλέγεται για να υπηρετήσει το καλό της πόλης...

Πρόεδρος: Αν νομίζετε ότι είμαστε μαριονέτες, γιατί αυτό είπατε ουσιαστικά, είναι μέγιστη προσβολή για όλους, σας παρακαλώ πολύ, με τον τρόπο αυτό θέλετε να μας πείσετε; Είναι ντροπή σας, αν θέλετε να μας πείσετε με αυτό τον τρόπο, νομίζετε μιλάτε σε μαριονέτες, κατά συνείδηση, είναι ντροπή

Φιλίππιδης: Κάνετε μεγάλο λάθος, να σας πω κάτι; Για να κερδίσετε το σεβασμό θα πρέπει να είστε ευσεβείς...

Πρόεδρος: Σας επέτρεψα να αναπτύξετε τις απόψεις σας...

Φιλίππιδης: Φωνάζετε και μιλάτε άσχημα.

Πρόεδρος: Δεν έχετε το λόγο κύριε, να μάθετε να είστε πιο κόσμιος.

Διαμάντης: Πρόεδρε επί προσωπικού, δε μπορεί να θιγόμαστε εδώ μέσα, επί προσωπικού η ιστορία έχει γράψει.

Θα ψηφίσω κύριοι, δεν ήμουν δημοτικός σύμβουλος τότε, ήμουν Πρόεδρος Δ.Δ.Αγ. Βαρβάρας όπως πήρε ο κ. Φιλίππιδης το παγοδρόμιο, σε παρακαλώ Πρόεδρε, όπως του έδωσε τότε Δ.Σ. στις μία η ώρα τον κ. Φιλίππιδη το παγοδρόμιο.....

Πρόεδρος: κ. Διαμάντη είστε εν αταξία και εσείς, ανοίγετε άλλο θέμα, σας προστάτεψα, σας παρακαλώ πολύ.

Ο κ. Κελεπούρης έχει το λόγο. Δεν έχετε το λόγο κύριε Φιλίππιδη, να μάθετε λίγο πολιτισμένος να είστε. Εικοσιπέντε συμβούλους εδώ, μας είπατε μαριονέτες και θέλετε να έχετε και το λόγο; Με αυτό τον τρόπο θέλετε να πείσετε τον κόσμο;

Κελεπούρης: Είπε ο κ.Καρεκλάς ότι τα αποτελέσματα της μέτρησης δε δέχονται αμφισβήτησης, τώρα το ξαναλέω, γιατί το είπα και στην ερώτησή μου, αν τις μέρες που μετρούσαν στη Μ. Αλεξάνδρου η Βενιζέλου ήταν κλειστή και τα αποτελέσματα είναι αυτά που πρέπει, εντάξει.

Είναι απαντήσεις αυτές που έδωσε ο κ. Καρεκλάς; Εγώ δεν κατάλαβα να έδωσε σε κανένα καμία απάντηση, τίποτα, ήταν όλα ήξεις αφίξεις, ναι και ξέρω, εγώ δεν είπα τίποτα της ουσίας, τίποτα, ούτε πως έγινε η μελέτη, ούτε πως θα γίνει, δεν θα γίνει κάθοδος εκείνη, τίποτα καθόμαστε τέσσερις ώρες τον ακούμε και δεν βγάζουμε κανένα συμπέρασμα.

Δεν έχω να πω κάτι άλλο αφού ούτως ή άλλως εμείς δεν μπορούμε ούτε να ψηφίσουμε, δεν έχουμε άποψη στο θέμα, αυτό που είπε ο κ. Φιλίππιδης, θα ψηφίσουν οι δημοτικοί σύμβουλοι τέλος, εμείς απλώς λέμε. Δεν έχουμε τίποτα να πούμε.

Πάπαρη: Καταρχήν για το χαοτικό μοντέλο το οποίο θα μπορούσε να πει κανείς ότι ένας μαθηματικός τιμά την επιστήμη του και εγώ θα μπορούσα να μιλήσω για το black box, για το μαύρο κουτί δηλ. που πάρα πολλές φορές μας έχει απασχολήσει και στο Πολυτεχνείο κατά την ευρύτερη έννοια του όρου ο κ.Καρεκλάς.

Νομίζω ότι το μοντέλο σας κ. Καρεκλά είναι λίγο black box, όχι ότι ευθύνεστε εσείς σε κάτι γι' αυτό, ενδεχομένως να ευθύνεται γενικότερα η επιστήμη της κυκλοφοριολογίας. Επειδή εγώ δεν είμαι κυκλοφοριολόγος δεν μπορώ να πω περισσότερα πράγματα γι' αυτό. Εκείνο που μπορώ να πω είναι ότι ως πολεοδόμος με μεταπτυχιακό στο πανεπιστήμιο του Λονδίνου θα σας έλεγα ότι η κυκλοφοριακή επιστήμη και το λέω και προς την πολιτική ηγεσία του Δήμου, η κυκλοφοριακή επιστήμη είναι μέρος της πολεοδομικής επιστήμης, η οποία βεβαίως βλέπει τα προβλήματα, τις δυναμικές και καθορίζει το μέλλον της πόλης για τα 15 – 20 χρόνια.

Εμείς έχουμε ένα πεπαλαιωμένο πολεοδομικό σχέδιο το οποίο είναι κατά δέκα χρόνια καθυστερημένο, έχοντας εξαντλήσει το μέγιστο του χρόνου ισχύος του από το 1989 εγκεκριμένο συν 15 συν άλλα 10.

Με αυτήν την έννοια λοιπόν δεν μπορεί παρά η μελέτη σας να διατρέχει πάρα πολλούς κινδύνους στο βαθμό που δεν μπορεί να λάβει υπόψη της τη δυναμική των επόμενων 15 – 20 ετών. Ξέρετε, τα προβλήματα θα τα έχετε ακούσει, θα τα έχετε σημειώσει, όπως διοικητήριο και βεβαίως και η ίδια η αστική ανάπτυξη και πολλά άλλα προβλήματα χωροθετήσεων, χρήσεων κυρίως δημοσίων, διαμόρφωσης εξωτερικών χώρων θέσεων στάθμευσης που είναι κυρίως το αντικείμενό σας, δεν είναι μόνο κυκλοφοριακό το θέμα κ.ο.κ. αυτό σημαίνει ότι μη έχοντας ως εισαγωγή Input όλων αυτών των στοιχείων μέσα στο μοντέλο σας, τα βγάζετε απ' έξω, δεν τα λαμβάνετε υπόψη και επομένως η μελέτη σας αύριο το πρωί δεν θα έχει τη δυνατότητα να αντιμετωπίσει π.χ. μία κίνηση που γίνεται για τη χωροθέτηση του διοικητηρίου και χωρίς κίνηση, μας λείπει το διοικητήριο και οι αιρετοί οφείλουν και θα κληθούν αργά ή γρήγορα να αντιμετωπίσουν το θέμα.

Από την άλλη πλευρά η διαδικασία που ακολουθείται είναι η εξής: Έχοντας δώσει και τους χρόνους ανάθεσης έχουν πρώτα την πλατεία Ωρολογίου με την αστική ανάπτυξη. Τα λάθη αυτών έρχεστε εσείς να καλύψετε, μετά θα έρθει, όταν έρθει το γενικό πολεοδομικό σχέδιο να καλύψει τα προβλήματα της κυκλοφοριακής μελέτης. Τουτέστιν η μεθοδολογία ανάπτυξης της πόλης είναι ακριβώς αντίστροφη...

Η πρότασή μου δεν περιλαμβάνει την προσέγγιση την κυκλοφοριακή αλλά τη σχέση της κυκλοφοριακής μελέτης με τον ευρύτερο χωρικό σχεδιασμό της πόλης που πρέπει να ξεκινήσει πάραυτα πριν ολοκληρωθεί η κυκλοφοριακή μελέτη του κ.Καρεκλά.

Πρόεδρος: Οι υπόλοιποι φορείς είναι κατά τύχη γραμμένοι, μην παρεξηγηθεί κανείς γιατί θα μιλήσει δεύτερος τρίτος ή πέμπτος. Η κ.Πετρακοπούλου από τον εμπορικό σύλλογο.

Πετρακοπούλου: Ποιοι είμαστε εμείς οι έμποροι, είμαστε φιλήσυχοι άνθρωποι, κάνουμε τη δουλειά μας, δεν έχουμε τίποτα με κανέναν σας, δεν είμαστε κακοπροαίρετοι...

Πρόεδρος: κ.Πετρακοπούλου δεν σας κλέβω το χρόνο, το προεδρείο θεωρεί όλους καλοπροαίρετους όλοι είναι καλοπροαίρετοι, όλοι προσπαθούν να συμβάλουν για το καλό της πόλης, έτσι σας εκλαμβάνει....

Πετρακοπούλου: Εμείς λοιπόν οι έμποροι είμαστε αυτοί οι οποίοι κάναμε και τις δωρεές στην πόλη, οι αφοί Κούσιου, ο κ.Βλαχογιάννης που έκανε το Βλαχογιάνειο μουσείο, είμαστε αυτοί που στηρίζουμε αυτή την πόλη.

Θεωρούμε ότι με αυτή την απόφασή σας, της μονοδρόμησης της Βενιζέλου και της Μητροπόλεως, ότι θα μειωθεί για όλους εμάς τους εμπόρους η αγοραστική δύναμη 30% περίπου. Βλέπετε είμαστε όλοι εδώ, εσείς δεν ξέρω αν το έχετε λάβει υπόψη σας αυτό.

Επίσης μας κλείνετε τη μία είσοδο, εμείς δεν περιμένουμε πολύ κόσμο από την εθνική οδό από Κοζάνη, από την ανατολική πλευρά, οι πελάτες μας οι περισσότεροι είναι από Νάουσα, από Σκύδρα, από Έδεσσα, από τα χωριά. Όταν γίνεται δύσκολη η πρόσβαση αυτό είναι πολύ μεγάλο θέμα για εμάς. Δεν θα ξαναέρθει ο άλλος ή θα αναγκαστεί όπως είπε και κάποιος άλλος εδώ, να πάει περιφερειακά. Αν είναι να αναπτυχθεί να σβήσει το κέντρο που υποτίθεται ότι θέλετε να το αναδείξετε και πρέπει να βγουν όλα τα μαγαζιά εκτός, νομίζω δεν κάνετε τίποτα.

Αγωνιούμε πραγματικά για τις επιχειρήσεις μας και ούτε δεν έχουμε τη δυνατότητα να μεταφερθούμε, υπάρχει και η κρίση και είναι μεγάλο πρόβλημα για μας και σαφώς δεν θα μπορούμε να στηρίξουμε και τα παιδιά μας να κάνουνε κάτι τέτοιο.

Θεωρούμε ότι χρειάζονται γενναίες παρεμβάσεις και ότι δεν θα πετύχετε κάτι έτσι. Δηλαδή αν δεν γίνουν κάποιες απαλλοτριώσεις, να γίνουν παρκινγκ μέσα στην πόλη για να αναπτυχθεί πραγματικά η πόλη, αν δεν ανοιχτούν κάποιοι δρόμοι, για ποιο λόγο; Τι έχουμε να κερδίσουμε πείτε μου εσείς από αυτή τη μονοδρόμηση; Τι θα γίνουν; Θα γίνουν καινούργιες θέσεις, θα μπορεί να σταματάει παραπάνω κόσμος; Αφού είναι ήδη κατειλημμένες αυτές οι θέσεις. Αυτή τη στιγμή αν βγείτε όλες οι θέσεις είναι κατειλημμένες, τι θα γίνει; Τι πιστεύετε εσείς ότι θα γίνει; Δεν ξέρω, αλλά θεωρώ ότι είναι πολύ γενναίες παρεμβάσεις, χρειάζονται υποδομές, να βρείτε χρήματα από την περιφέρεια, δεν ξέρω τι θα κάνετε, αλλά αν δεν βρείτε πραγματικά να γίνουν σωστές υποδομές δεν μπορούμε να μιλάμε για το κυκλοφοριακό, νομίζω ότι θα γίνει μια από τα ίδια θα αναγκαστούμε να επανέλθουμε πάλι στην αμφιδρόμηση. Αυτό θα ήθελα να σας πω.

Πρόεδρος: Ευχαριστούμε για την καλή χρήση του χρόνου σας.

Τσαπαρόπουλος: Θα μπορούσα να κάνω μια στιγμή μια ερώτηση η οποία είναι καθοριστική στην Πρόεδρο; Θα μπορούσα πολύ σύντομα; Η πεζοδρόμηση που έγινε μέσα στην Ιπποκράτους μείωσε, σταθεροποίησε ή αύξησε την κίνηση των μαγαζιών;

Πρόεδρος: κ. Τσαπαρόπουλε οι απαντήσεις είναι δύσκολες.

Πετρακοπούλου: Θα σας πω κάτι αν μιλάμε, θα μπορούσα να συνεχίσω για άλλα χίλια, αλλά έχουμε άλλα χίλια άλλα προβλήματα.... Ελάττωσε, δεν είδατε τι έχει γίνει; Θα δείτε κουφάρια...

Παυλίδης: Καταρχάς να πω ότι εκπροσωπώ και τα υπεραστικά και δεύτερο απ' όλη την κουβέντα επειδή άκουγα Παυλίδης, να σταματήσουμε αυτό το πράγμα, εκπροσωπώ τα αστικά και όλη τη συγκοινωνία που υπάρχει αυτή τη στιγμή στην πόλη, δεν πήγε ο Παυλίδης πήγε το αστικό, πήγαν οι οδηγοί, μεταφέρουν μαθητές, μεταφέρουν επιβατικό κοινό.

Θέλω να πω μερικά πράγματα και δεν κάνω πολιτική, θα μιλήσω πραγματικά και ρεαλιστικά, τα οποία αύριο μεθαύριο θα τα βρούμε μπροστά μας και τι συνέπειες και τι σημαίνει κάθε απόφαση.

Η μονοδρόμηση της Μητροπόλεως και θέλω κ.Καρεκλά να με ακούτε όπως σας άκουγα, γιατί με τον κ.Καρεκλά συνεργάστηκα μέχρι ένα σημείο, που του έδωσα τα στοιχεία για το κυκλοφοριακό, μετά δεν τον ξαναείδα, τον είδα μόνο εδώ.

Αστικά, υπεραστικά, τουριστικά, ΤΑΞΙ, τον ακούσαμε μια φορά μόνο εδώ με βίντεο από Αθήνα και μια φορά στην παρουσίαση μιας επιτροπής, στο δια ταύτα, όλα αποφασισμένα. Η μονοδρόμηση της Μητροπόλεως για μας που είναι ένας από τους πιο κεντρικούς δρόμους θα επιφέρει μεγαλύτερο κυκλοφοριακό χάος, και γιατί το λέω αυτό; Γιατί όλοι θα αναγκαστούν να κάνουν αυτόν τον περίφημο κύκλο και αυτοί που έρχονται από Θεσσαλονίκης, που έχει το Μακροχώρι 8.000 κατοίκους ή από όλα τα χωριά θα επιλέγουν την Κεντρικής. Η Κεντρικής σημαίνει ότι περνάει το απορριμματοφόρο, παρκάρει ο καθένας όπου θέλει.

Την καθημερινότητα δεν μπορεί κανείς να την αλλάξει, βλέπετε τι γίνεται στη Μητροπόλεως που είναι κεντρικός δρόμος και σήμερα πάλι μπροστά στο Δημαρχείο και παραπάνω. Το ξέρετε ότι η τροχαία δεν έχει προσωπικό, ξέρετε ότι δεν μπορεί να παρέμβει; Και να σας πω και κάτι; Εγκαταλείψαμε την Κεντρικής παλιά γιατί και να μπορούσε να την αστυνομεύσει, στάθμευε κάποιος στην «Πεταλούδα», ο οδηγός άνοιγε εφημερίδα γιατί για να κορνάρει δεν μπορούσε να κορνάρει. Ο τροχονόμος ερχόταν το έγραφε το Ι.Χ. του, το αποτέλεσμα ποιο ήταν; Ότι έφυγε το Ι.Χ.; Το Ι.Χ. ήταν εκεί γραμμένο και δεν μπορούσε να φύγει. Επειδή θα είναι ο μοναδικός δρόμος, από πού θα πάνε όλα τα αυτοκίνητα; Όλος αυτός ο φόρτος που θα πάει στην Κεντρικής;

Κύριοι όλοι μας σήμερα και εγώ ο ίδιος δεν χρησιμοποιούμε την Κεντρικής ούτε με το Ι.Χ. μας και όταν το χρησιμοποιούμε, το χρησιμοποιούμε μέχρι το ύψος στο ξενοδοχείου του Αριστεΐδη της πλατείας Πλατάνων και μετά στρίβουμε αριστερά γιατί μετά είναι ντρίκι ντρίκι μανά μου, το χρησιμοποιούν μόνο όσοι πάνε υποχρεωτικά για κάποιες εργασίες για να μην διαλύσουμε τα αυτοκίνητά μας, το ξέρουμε αυτό. Αυτό το κυκλοφοριακό χάος και αν θέλετε και οι φορτοεκφορτώσεις που υποχρεωτικά θα γίνουν, θα πεις το μαγαζάτορα μην φορτοεκφορτώνεις; Θα περιμένει το οποιοδήποτε αστικό από πίσω αυτός που θέλει να έχει πρόσβαση στη δουλειά του να πάει στην επιχείρησή του, να έχει πρόσβαση οπουδήποτε σε άλλες υπηρεσίες;

Τέλος πάντων δεν ξέρω πως το σκεφτόμαστε, όταν ο κ.Καρεκλάς επιλέγει αυτή τη μοναδική, ξέρουμε ότι η Κεντρικής δεν έχει άλλες επιλογές να πάει κάποιος δίπλα από το

αυτοκίνητο να το προσπεράσει, ένα πυροσβεστικό, ένα αστυνομικό οτιδήποτε άλλο όχημα, δεν έχει άλλη επιλογή θα φρακάρει, είναι κυκλοφοριακό χάος, δεν έχει διατομές δεν έχει οτιδήποτε από αυτά.

Δεύτερο, όλοι γνωρίζετε ότι πήγαμε με το λεωφορείο, το λεωφορείο δεν περνάει το μεγάλο. Τώρα ακούστηκαν ότι είναι και δοκιμαστικά, να πάμε να αγοράσουμε μέσα στην κρίση και άλλα μίνι μπας; Έλεος, και μετά από τρεις μήνες, έξι μήνες, ένα χρόνο να αλλάξει πάλι λύση; Δεν γίνονται αυτά τα πράγματα, δεν είναι πειραματόζωο εδώ πέρα, ζούμε πάνω, δεν μπορούμε να ξοδευτούμε, δεν έχουμε κόσμο, δεν έχουμε επιβατική κίνηση, που είναι ο Σπύρος;

Προχθές μου ζητούσε να του κόψω το δρομολόγιο δύο παρά δέκα, τρία άτομα ανεβαίνουν, μεσημέρι, κίνηση δεν έχουμε και να σας πω και κάτι; Εδώ μεταφέρουμε τα σχολεία, κάθε τρίλεπτο πεντάλεπτο σχολάνε το μεσημέρι, το πρωί μπαίνουν όλα οχτώ και είκοσι, οκτώμισι, το μεσημέρι γίνεται της παλαβής, τρέχουμε σαν παλαβοί.

Εσείς αν είσατε, οποιοσδήποτε από εσάς, αν ήταν επιβάτης στο λεωφορείο, θα έπαιρνε το λεωφορείο από την αφετηρία να τον πάω από τη ΔΕΗ Ακροπόλεως Προμηθέα να κατέβω Μητροπόλεως για μια απόσταση 500μ. από την αφετηρία της Μητροπόλεως, εγώ να τον κάνω γύρω-γύρω όλοι; Ποιο μέτρο κυκλοφοριακό κ. συγκοινωνιολόγε, που, σε ποια πόλη γίνονται αυτά; Ποια πόλη έχει τόσα μικρά λεωφορεία, έχει το μοναδικό μοντέλο με τόσα λεωφορεία; Έχουμε είκοσι ένα λεωφορεία, τα τέσσερα είναι μικρά και τα τέσσερα σ' αυτές τις πόλεις τις μικρομεσαίες είναι για να πηγαίνουν τα σχολεία με ειδικές ανάγκες, δηλ. είναι αφιερωμένα να πάνε Πασακίосκι, υποχρεωτικά Πανόραμα σε κάποιες συνοικίες που είναι ανηφορικά, στενά. Μπορούμε να πάμε εμείς νοσοκομείο Ασώματα με αυτά; Άμμος, Βαρβάρες, Γεωργιανή, Τριπόταμος, Ράχη; Μπορούμε να κατεβάσουμε όλο αυτό τον κόσμο για το παζάρι; Τι θα γίνει η αγορά; Εκείνη η αγορά, η πρόσβαση στην αγορά, δεν πάει, θα πάθουμε έμφραγμα.

Πρόεδρε δεν έκανα ερωτήσεις αλλά αφήστε με λίγο πέντε πράγματα να πω, θεωρώ ότι δεν θα ξαναμιλήσω, γιατί τα θεωρώ πάρα πολύ σοβαρά. Λοιπόν δεν μπορούμε να αγοράσουμε μικρά λεωφορεία, κάθε τέταρτο έχουμε νοσοκομείο, κάθε μία ώρα έχουμε σε άλλες πόλεις, δεν θα μπορέσουμε να εξυπηρετήσουμε τους μαθητές, δεν ξέρω που θα τους αφήνουμε τους μαθητές; Περνούσαμε από Μητροπόλεως, και η πόλη ήταν η πρόσβαση... ο κ. Καρεκλάς έδειξε στοιχεία ότι θεωρήθηκε η πρόσβαση στις στάσεις η πρόσβαση στη στάση, ο χρόνος πάνω στο λεωφορείο και από την άλλη λέμε να πηγαίνει το λεωφορείο από τον Προμηθέα, αλλιώς πάρτε μικρά; Έχει η Αθήνα τόσα μικρά και να πάμε να πάρουμε εμείς στη Βέροια; Εδώ το κράτος τα αγοράζει; Ιδιώτες τα αγοράζουν. Τι είναι εδώ πέρα; Σε ποια πόλη γίνανε αυτά; Η αναδιάταξη, να βάλουμε μερικές στάσεις λέει το συγκοινωνιών, ποιος θα κάνει αναδιάταξη; Άλλοι αποφασίζουν, εμείς θα πηγαίνουμε να βάζουμε πετρέλαια, άλλοι... χαζοί είμαστε να πηγαίνουμε βόλτα να καίμε πετρέλαια; Δηλαδή εμείς δεν ξέρουμε που υπάρχει επιβατικό κοινό να βάλουμε τις στάσεις; Να πάμε τις στάσεις αλλού; Δεν υπάρχει ζήτηση; Όπου υπάρχει ζήτηση όπου υπάρχει ανάγκη θα πάει το αστικό.

Αναδιάταξη, πως θα κάνει αναδιάταξη; Δηλ. εδώ βλέπω θα γίνει αναδιάταξη, τι αναδιάταξη θα γίνει; Οι πολίτες έλεγα ότι επιθυμούν την μετακίνηση προς το κέντρο, εκεί βρίσκεται το παζάρι, εκεί βρίσκονται οι υπηρεσίες, κ. Παυλίδη και κ. Παυλίδη, τόσο λάθος είναι όλα αυτά; Και στους ιδιώτες 3'. Θα τελειώσω. Έχουμε μπει σε ευρωπαϊκό πρόγραμμα...

Πρόεδρος: Συγγνώμη κ. Παυλίδη, εξαντλήσαμε το θέμα αλλά δεν αποφασίζω μόνος μου, το Δ.Σ. αποφάσισε 3', ο κ. Παυλίδης μιλάει πέντε, μη μου λέτε λοιπόν να το εξαντλήσουμε, να το εξαντλήσουμε, αν αποφάσιζε 5' πέντε λεπτά να μιλούσε...

Παυλίδης: 2' θέλω Πρόεδρε τελειώνω. Έχουμε μπει σε ευρωπαϊκό πρόγραμμα, εδώ απέναντι στην Εθνική Τράπεζα έχει τι ώρα περνάει το λεωφορείο. Έχουμε μπει σε ευρωπαϊκό πρόγραμμα, έχουμε βάλει τις στάσεις, ακόμα είναι σε ισχύ, αυτά όλα είναι εγκαταστάσεις, είναι λεφτά είναι τηλεματικές, είναι μελέτες, αυτά τι θα γίνουν; Θα περισσέψουν και θα τους πουν αυτούς που αποφασίζουν, ισχύει ακόμα το ευρωπαϊκό πρόγραμμα, τα πετάμε; Είμαστε σοβαροί; Σ' αυτή την πόλη να τους πούμε δεν ισχύουν, τόσα χρήματα ή θα βρούμε λειτουργικά κόστη να πάμε να τα εγκαταστήσουμε; Ή θα πούμε δοκιμαστικά; Θα πάμε να πάρουμε λεωφορεία δοκιμαστικά; Ή αυτά για δοκιμαστικά τις τηλεματικές θα αλλάξουμε και θα τις ξαναβάλουμε; Θα τα καταργήσουμε; Πάμε για τη Βενιζέλου, η Βενιζέλου αν γίνει μονόδρομος...

Πρόεδρος: Κάνετε κατάχρηση, στερείτε το χρόνο από τους υπόλοιπους, γιατί κ. Παυλίδη;

Παυλίδης: Γιατί είμαι και για τα υπεραστικά, αφού είμαι και για τα υπεραστικά, δύο φορείς...

Πρόεδρος: Κλείστε παρακαλώ, γιατί εσείς να έχετε προνομιακή μεταχείριση κ. Παυλίδη; 6' μιλάτε.

Παυλίδης: Ποια προνομιακή; Άσε με τώρα θα είχα τελειώσει, εκφράζω και τα υπεραστικά, τόσο χρόνο έδωσες στους ιδιώτες, τόσο πού ενοχλούν αυτά που λέω;... Ακούστε να σας πω εμείς είμαστε φορείς και καιγόμαστε για το κυκλοφοριακό, τόσο καιρό οι αρχιτέκτονες σ' αυτή την πόλη σχεδιάζουν, βλέπε πλατεία Ωρολογίου, βλέπε Ελιάς, βλέπε παντού, έρχεται ένας μελετητής ένας συγκοινωνιολόγος που περιμένουμε να δώσει στα αστικά μέσα μεταφοράς και δεν το βλέπουμε αυτό....

Πρόεδρος: κ.Παυλίδη είστε προσβλητικός απέναντι στον μελετητή, ...δεν έχετε 1' αν συνεχίσετε με αυτό τον τρόπο, όχι κ.Παυλίδη.

Αγγέλογλου: Πρόεδρε για χάρη της αποκατάστασης της ιστορικής αλήθειας θα ήθελα να συμπληρώσω την εισήγηση του Αντιδημάρχου Τεχνικών ο οποίος ενδεχομένως δεν είχε ασχοληθεί με τα κοινά το 1997 και το 2002, οπότε αυτό είναι φυσικό να μην γνωρίζει το έγγραφο του τότε Δημάρχου κ. Χασιώτη με αρ. πρωτ. 160/20-8-2002 προς την ΙΖ' εφορία προϊστορικών και κλασικών αρχαιοτήτων και που σας διαβάζω αυτολεξεί, γιατί δεν το έγραψαν τότε οι εφημερίδες δεν είναι σωστό να μην το γνωρίζουν τα θεσμικά πρακτικά και η ιστορία του τόπου. «Προς την ΙΖ' Εφορία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων με την υπ' αριθ. 247/9-6-1997 πράξη του τοπικού συμβουλίου μνημείων Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας αποφασίστηκε η ανάδειξη του αρχαίου ρωμαϊκού δρόμου, που βρέθηκε στην οδό Μητροπόλεως στην Βέροια με βάση την υποβληθείσα τότε μελέτη.

Επειδή η ανάδειξη του αρχαίου ρωμαϊκού δρόμου, δημιούργησε σοβαρά προβλήματα, παρακαλούμε όπως τροποποιήσετε την παραπάνω απόφαση και εγκρίνετε την κατάχωση αυτού. Δυστυχώς, οδηγούμαστε σ' αυτή τη λύση μετά από μια έντονη διαμάχη με τους κατοίκους της συγκεκριμένης οδού, με πάρα πολλούς επαγγελματίες των οποίων τα επαγγελματικά θίγονται άμεσα, καθώς επίσης με σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα, διαρκές μποτιλιάρισμα, ηχορύπανση κλπ., καθώς είναι ο μόνος κεντρικός δρόμος της πόλης που δημιουργήθηκαν μετά την ανάδειξη του αρχαίου ρωμαϊκού δρόμου.

Σας παρακαλούμε να σταθμίσετε εκ νέου τα δεδομένα από την προηγούμενη απόφαση και να εξετάσετε το νέο αίτημά μας, λαμβάνοντας υπόψη τις σοβαρές κοινωνικές παραμέτρους του προβλήματος». Δήμαρχος Γιάννης Χασιώτης.

Εμμανουηλίδης: Οι μόνοι που δεν κλήθηκαν ποτέ από το Δήμο παρόλο που το ζητήσαμε ήταν η ένωση τουριστικών πρακτόρων Ημαθίας που αυτοί έπρεπε να είχαν τον πρώτο λόγο σ' αυτή την κυκλοφοριακή μελέτη κ. Καρεκλά.

Ο κ.Καρεκλάς σήμερα προσπάθησε να εκθέσει άλλη μια φορά τη δημοτική αρχή γιατί είχε υποχρέωση να διαβάσει καλά την απόφαση του Σ.τ.Ε. και γι' αυτό τον λόγο είχε αναβληθεί η συνεδρίαση στις 2 Ιουνίου κύριοι δημοτικοί σύμβουλοι και συμπολίτες μας, διότι εδώ μας είχε παρουσιάσει εδώ ο κ. Καρεκλάς ότι το Σ.τ.Ε. έλεγε και υποχρέωνε να γίνει μονοδρόμηση. Η απόφαση του Σ.τ.Ε. λοιπόν λέει μόνο για την ανάδειξη της αρχαίας ρωμαϊκής οδού. Επειδή όλοι τον τελευταίο καιρό μιλούν για τουρισμό, είναι ο πρώτος πυλώνας οικονομικής ανάπτυξης και σε αυτή την πόλη το μόνο που έχει απομείνει είναι ο τουρισμός, γιατί η πόλη μας είναι όμορφη, είναι γλυκιά, είναι ερατεινή και έχει τόσα όσα δεν έχει καμία άλλη πόλη στην Ελλάδα. Έχει όλες εκείνες τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού που πρέπει αυτές να αναδείξουμε και να ακούσουμε τελικά και τους συμπολίτες μας το πώς θέλουμε να κινούμαστε σ' αυτή την πόλη.

Θερμή παράκληση, συγκοινωνίες δεν είναι μόνο τα αστικά, δεν είναι τα υπεραστικά. Δεν ξέρω αν έχετε παρατηρήσει εδώ και ενάμισι μήνα τώρα, μετά από προσπάθειες και του νέου Δημάρχου μας αλλά και της αντιδημαρχίας τουρισμού, αν παρακολουθείτε επισκέπτονται την πόλη μας αρκετοί ξένοι τουρίστες, εβδομαδιαία από 800 έως 1000 άτομα, δεν ξέρω αν τα βλέπετε τα τουριστικά λεωφορεία.

Έχουμε ένα μεγάλο πρόβλημα με το παρκινγκ των τουριστικών λεωφορείων. Θέλουμε να κυκλοφορήσουμε τους τουρίστες που έρχονται στην πόλη, να τους κυκλοφορήσουμε με τα πόδια, που θα τους κατεβάσουμε όμως για να τους περπατήσουμε στο ιστορικό κέντρο; Στην πλατεία Ωρολογίου ή στην Ελιά; Δεν μπορούμε να τους πάμε στην Μπαρμπούτα, δεν μπορούμε να τους

πάμε στον Όλγανο, δεν μπορούμε να τους πάμε στην Εβραϊκή Συναγωγή, με αποτέλεσμα επειδή και οι συνάδερφοί μας οδηγοί των τουριστικών λεωφορείων και οι ξεναγοί μας δημιουργούν αυτά τα προβλήματα και τον τουρίστα τον έχουμε ανάγκη πια εδώ σ' αυτή την πόλη, δεν θέλουμε τουρίστες τελικά μιας χρήσεως, θέλουμε τον τουρίστα να τον κρατήσουμε στην πόλη, πρέπει όλοι μαζί από κοινού, να γίνει μια καινούργια, κ.Καρεκλά μ' ακούτε;

Επειδή αναφερθήκατε μόνο στα αστικά, στα υπεραστικά σας λέω ότι σε λίγο καιρό τώρα, από τον άλλο μήνα θα έχουμε και τέσσερα παϊτόνια. Θα επιτρέπονται να κυκλοφορούν αυτά σ' αυτούς τους μονοδρόμους; Θα έχουμε τέσσερα παϊτόνια ή θα έχουμε στο μυαλό μας λαγός στην τρύπα δεν χωράει; Θέλω να δείτε και αυτό. Τα παϊτόνια είναι άλογα συνάδελφοι, είναι τέσσερις καράμαξες. Δεν θέλω τίποτα άλλο να πω.

Κουμπουλίδης (εκπρόσωπος του «Ανθρώπινου Δυναμικού Βέροιας»): Πιστεύουμε ως «Ανθρώπινο Δυναμικό Βέροιας», έχουμε διατυπώσει δημόσια την άποψή μας, πιστεύω ότι παραμένει κυρίαρχο το ερώτημα ποιο είναι το όραμα για την πόλη μας; Αν θέλουμε να διευκολύνουμε την κίνηση των αυτοκινήτων μέσα στην πόλη, αν θέλουμε να δημιουργήσουμε και άλλες θέσεις στάθμευσης τότε η κυκλοφοριακή μελέτη δεν θα δώσει σαφώς λύση προς αυτή την κατεύθυνση. Η απόφαση και του Δ.Σ. ήταν, τότε που τα λόγια ακούγονταν όμορφα, μια σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη που να δίνουμε προτεραιότητα στον πεζό, να δίνουμε προτεραιότητα στα Μ.Μ.Μ., να μειώσουμε την ηχορύπανση, να μειώσουμε το καυσαέριο. Όλα αυτά συνεπάγονται λιγότερα αυτοκίνητα.

Τώρα το κατά πόσο η εμπορική κίνηση θα τονωθεί ή όχι στις υφιστάμενες θέσεις όπου θα μεταφερθεί η κίνηση αποφορτιζόμενη από το κέντρο, αυτό είναι ένα ζήτημα και ένα ερώτημα, πως θέλουμε να διαμορφωθεί στο μέλλον η πόλη μας, αλλά αν θέλουμε ανάδειξη του ιστορικού κέντρου και όλα αυτά τα οποία προείπαμε τα οποία τα είπε και το Δ.Σ. και οι φορείς, οι οποίοι εδώ και ένα χρόνο είχαν τη δυνατότητα να τοποθετηθούν δημοσίως και οι περισσότεροι δεν το πράξανε και έρχονται τελευταία στιγμή να ρωτήσουν και όχι τι προβλέπει το τάδε σημείο το χ το ψ της κυκλοφοριακής μελέτης, θεωρώ ότι είναι άκυρες όλες αυτές οι ερωτήσεις.

Εμείς θέλουμε μια σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη με προτεραιότητα στον πεζό, στον ποδηλάτη, στα Μ.Μ.Μ., αυτό που πηγαίνουμε έξω αλλού στην Ευρώπη που τα ζηλεύουμε και τα θαυμάζουμε.

Η Κοπεγχάγη πριν από 30 χρόνια είχε τα ίδια προβλήματα που είχε ενδεχομένως η Βέροια και τα άλλα αστικά κέντρα, υποβαθμισμένο ιστορικό κέντρο, πτώση της εμπορικής κίνησης και όλα αυτά τα δεινά τα οποία γνωρίζουμε. Κάποιοι αποφάσισαν να δώσουν προτεραιότητα σε πεζοδρομήσεις, σε ποδήλατο, σε μια άλλη λογική και πλέον πήγανε μπροστά. Εμείς πάλι θα θέλουμε να πάμε καβάλα παν στην εκκλησιά καβάλα πάνε στην πόλη; Και ποδαράκια έχουμε και όσο μπορούμε οι περισσότεροι να προωθήσουμε και τη δημόσια υγεία και όλα τα υπόλοιπα.

Δεν μας αρέσει όπως υπάρχει η πλατεία Ωρολογίου, δεν μας αρέσει το γεγονός ότι πρώτα κάναμε αστική ανάπλαση και μετά κυκλοφοριακή μελέτη, δεν μας αρέσει που κάναμε κάτω από την Ελιά στο χώρο πρασίνου παρκινγκ και ακόμα το παρκινγκ στη Στρατού δεν έχει γίνει, ναι όλα αυτά δεν μας αρέσουν αλλά αν θέλουμε να κοιτάζουμε τη Βέροια από σήμερα και για τα επόμενα 50 χρόνια, 100, πρέπει να κοιτάζουμε μπροστά και μπροστά θεωρούμε ότι βλέπει η κυκλοφοριακή μελέτη, οπότε καταρχήν για την πρώτη φάση και μόνο μέχρι να δούμε τις λεπτομέρειες, εμείς ως πολίτες, ως φορείς, ως «Ανθρώπινο Δυναμικό Βέροιας» είμαστε σύμφωνοι και υπερθεματίζουμε και την πέμπτη είναι η μοναδική κατ' εμάς λύση.

Τ.Ασικίδης: Άκουσα ένα πολύ ωραίο ανέκδοτο που είπε ο κ.Φιλιππίδης, το οποίο δεν απέχει πάρα πολύ από την πραγματικότητα που βιώνουμε τώρα στη Βέροια. Δηλ. το 71% των κατοίκων που ψήφισαν σε ψηφοφορία σε εφημερίδα της πόλης την ένωση όλων των φορέων της πόλης, του εμπορικού συλλόγου, ΤΑΞΙ, τα οποία είναι αντίθετα στη μονοδρομηση της πόλης, ωστόσο ο Δήμος Βέροιας, με την ευρεία έννοια, θέλει το καλό μας και μας πιέζει να μονοδρομήσει την πόλη.

Το λυπηρό, αυτό που με θλίβει πάρα πολύ είναι το εξής: Είναι ένας Δήμος, είναι άτομα που στείλαμε εμείς στο Δήμο να εκπροσωπήσει για μια καλύτερη ζωή για μας. Να μην υποτιμάει τη νοημοσύνη μας, να μας σέβεται και να ακούει τις φωνές μας. Συζητώντας με κάποιους νομικούς κάπου υπάρχει και ένα ποινικό πρόβλημα, όταν υπάρχει άρνηση στην πλειοψηφία των πολιτών μιας πόλης, αυτό λέγεται και κατάχρηση εξουσίας, αυτό το λένε οι νομικοί δεν το λέω εγώ. Όταν είναι αντίθετοι στη θέληση της πλειοψηφίας του λαού.

Εδώ τόση ώρα ακούω μόνο αρνήσεις και επίσης ένα πράγμα που είναι πολύ θλιβερό για μένα, βλέπω φίλους, χρόνια φίλους που δεν μπορούν να με κοιτάζουν στα μάτια, κατεβάζω τα μάτια και ντρέπομαι για αυτούς, να είναι καλά οι άνθρωποι και η υπόθεση μονοδρόμηση και όλο το πακέτο αυτό τώρα αρχίζει, να είστε σίγουροι γι αυτό. Ευχαριστώ πάρα πολύ, από αύριο το πρωί αρχίζει αυτό το πράγμα.

Στεφανίδης(Εκπρ. Συν/μού Ταξι): Θεωρώ ότι όπου υπάρχει δράση υπάρχει και αντίδραση. Οι κακές μελέτες όλων αυτών των χρόνων έκαναν τον κόσμο να παρκάρει επάνω σε πεζοδρόμια, να διπλοπαρκάρει, αυτή είναι και η αντίδραση, δεν είναι τόσες λίγες οι θέσεις παρκινγκ που ψάχνουμε που λέει ο κύριος αυτός, είναι πάρα πολλές οι θέσεις και θέλουμε εισερχόμενα αυτοκίνητα από παντού, θέλουμε κόσμο, περιμέναμε τους αγρότες, δεν παίρνουν λεφτά με τίποτα, δεν πληρώνονται, δεν πληρώνουν τα ΤΑΞΙ, δεν πληρώνουν τα μαγαζιά, άρα θέλουμε και τον κόσμο έξω από τις πόλεις αυτές.

Σας έκανα κάποιες ερωτήσεις, δεν πήρα καμία απάντηση, που είναι η πιάτσα της Μητροπόλεως, που είναι το δικό μου μαγαζί, θα το δείτε; Αφού πάρουμε απόφαση θα το δείτε αλλά παρά ταύτα μας φωνάζατε εδώ να πάρουμε κάποιες αποφάσεις και εμείς.

Σας είπα. η κυριούλα η ηλικιωμένη στην οδό Ελιάς που θα καλέσει ΤΑΞΙ, πόσο θα πληρώσει; Σας λέω ότι θα πληρώσει πάνω από 4€ και μου είπατε θα περπατήσει. Ήταν αυτές απαντήσεις από έναν κύριο που έχει κάνει μια μελέτη; Συγγνώμη αλλά η μελέτη σας είναι ελλιπής. Όλη η Μητροπόλεως και όλη η Βενιζέλου και η Κεντρικής θα έχει ένα φόρτο τεράστιο, ουαί και αλίμονο, γιατί και πάλι δεν μου απαντήσατε, αν μείνει ένα αυτοκίνητο από ζημία στην Κεντρικής και πρέπει να έρθει οδική βοήθεια, θεωρώ έτσι και έχουμε πρόβλημα, παραπάνω θα έχουμε πολύ μεγαλύτερο.

Τ.Ασικίδης: Το ζήτημα είναι το εξής: Με το σταθμό αυτοκινήτων της πόλης που έχει υπογραφεί μια ρήτρα μεταξύ του Δήμου και του σταθμού;...

Πρόεδρος: Απαντήθηκε αυτό κ. Ασικίδη. Κλείσαμε με τους φορείς και τους δημότες, τοποθετήσεις, από τους δημοτικούς συμβούλους. Παρακαλώ ποιοι θέλουν το λόγο;

Καραπαναγιωτίδης: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα θέμα που έχει ταλανίσει την πόλη της Βέροιας εδώ και πολλά χρόνια. Ένα θέμα που δυστυχώς οι διοικήσεις τα τελευταία χρόνια το παρέπεμπαν από το ένα συμβούλιο στο άλλο συμβούλιο, και έτσι σήμερα έχει φτάσει εδώ και ναι σήμερα πρέπει να δοθεί μια λύση, τώρα ποια λύση θα δοθεί θα πρέπει να το δούμε σήμερα.

Έχουμε δύο δεδομένα, το ένα δεδομένο είναι το κυκλοφοριακό χάος, αν δεν υπήρχε αυτό, σήμερα δεν θα συζητούσαμε εδώ κύριε μου από την Αθήνα. Έχουμε κυκλοφοριακό χάος που οφείλεται, δεν υπάρχει παρκινγκ, δεν υπάρχει αστυνόμευση, όλα ξεκινάνε από εκεί. Αν δεν υπήρχαν αυτά και ήταν μια πόλη που δεν είχε πρόβλημα, δεν χρειαζόταν να κάνουμε ούτε μονοδρόμηση, ούτε κυκλοφοριακή μελέτη και δεν θα είχαν κανένα πρόβλημα οι καταστηματάρχες και δεν είναι μόνο οι καταστηματάρχες της Μητροπόλεως, της Βενιζέλου είναι και τόσοι άλλοι που παίζουνε στις υπηρεσίες εδώ.

Το άλλο δεδομένο είναι ότι έχουμε στα χέρια μας μια απόφαση του Σ.τ.Ε. Ερωτώ εγώ, στην απάντηση που παίρνω καμιά φορά συζητώντας με τους συμβούλους της πλειοψηφίας, λένε ότι το κάνουμε τώρα το εφαρμόζουμε με μονοδρόμηση, παίρνουμε αυτές τις αποφάσεις και αν δεν αποδώσει μετά από έξι μήνες, οχτώ μήνες το ξαναγυρίζουμε πίσω. Μα όταν τώρα φοβόμαστε την απόφαση του Σ.τ.Ε. δεν την αφήνουμε στην άκρη, δηλ. μετά από έξι μήνες τι θα αλλάξει; Θα πούμε μετανιώσαμε τώρα και είμαστε ήρωες και δεν μας ενδιαφέρει η απόφαση του Σ.τ.Ε.; Ή λοιπόν εφαρμόζεις το νόμο ή δεν τον εφαρμόζεις. Ή άλλα τα δεδομένα τότε της απόφασης του Σ.τ.Ε., άλλα τα δεδομένα σήμερα;

Άρα θα μπορούσαμε σήμερα με κάποια νομική στήριξη, το ξαναλέω πάλι με κάποια νομική στήριξη και με τα σημερινά δεδομένα, να ξεφύγουμε από την απόφαση του Σ.τ.Ε. αλλά βάζοντας τάξη στην πόλη, γιατί η πόλη έχει αταξία και τρεις μήνες τώρα, δυόμισι μήνες τώρα, δεν είχε γίνει τίποτα, δεν είχε μαγικό ραβδί ο Δήμαρχος να αλλάξει, τι να αλλάξει; Αλλά μετά από δυόμισι μήνες είναι το μοναδικό, δεν αμφισβητώ και άλλα θέματα ερχόταν και εκείνα έπρεπε να έρθουν, αλλά είναι το μοναδικό θέμα που βάζουμε το μαχαίρι πάνω στην πληγή, άρα πρέπει σήμερα από εδώ να βγει μια απόφαση, αυτή που θα είναι ειδική απόφαση και αυτή η απόφαση κατά την άποψή μου θα είναι η μόνιμη απόφαση.

Γιατί ερωτώ, που θα βρει ο Δήμος τα χρήματα να κάνει όλα αυτά; Δεν είναι εύκολο έχετε τα χρήματα να τα κάνετε; Πόσα χρήματα θα χρειαστεί να γίνει μονοδρόμηση και να αναδείξουμε τις αρχαιότητες, που θα τα βρούμε; Εγώ υποθέτω ότι αν πάμε σ' αυτή την λύση, γι αυτό για να μην υπάρξει κανένα πρόβλημα Πρόεδρε θα πρέπει να γίνει ονομαστική ψηφοφορία, γιατί πολλά θα ακουστούν αύριο μεθαύριο και για σας θα ακουστούν, όχι ξεκάθαρα όμορφα αι ωραία.

Όποιος λοιπόν έχει άποψη, όποιος είναι ενημερωμένος, όποιος έχει τα κότσια και μιλάω και από αυτή την πλευρά και από εδώ να πάρει θέση, για να μην ακουστούν και για σας αύριο μεθαύριο και σας αδικήσουν. Γιατί εγώ πιστεύω οι σύμβουλοι καμιά φορά υπάρχει και ομαδική κομματική παραταξιακή θα έλεγα πειθαρχία, αλλά νομίζω ο καθένας από εσάς έχει το θάρρος να πει και την άποψή του. Άρα και μετά την επιστολή που είχαμε από τον κ. Αγγέλογλου, του Γιάννη Χασιώτη, γιατί όταν είδε ο Γιάννης Χασιώτης ότι κάτι δεν πάει καλά, κάτι δεν τραβάει, ότι υπάρχουν προβλήματα, είχε το θάρρος, εγώ αυτή την επιστολή δεν την ήξερα, είχε το θάρρος να ζητήσει από το Σ.τ.Ε. αυτή την απόφαση που πήρε ή από το αρχαιολογικό συμβούλιο να καταχώσει τις αρχαιότητες.

Θα μου πει κάποιος τι λες, θα τον κρεμάσουμε τον Χασιώτη ή τι λες Καραπαναγιωτίδη εσύ να καταχώσουμε τις αρχαιότητες; Να σας πω κύριοι και να σας πω ξέρω τι λέω, εμένα με ενδιαφέρει πρώτα ο άνθρωπος, με ενδιαφέρει ο επιχειρηματίας, η επιχειρηματικότητα, με ενδιαφέρουν οι θέσεις εργασίας, δεν είμαι λαϊκιστής, ναι, με ενδιαφέρουν και οι αρχαιότητες, αλλά όταν επενδύουμε πολλά στις αρχαιότητες, τι παίρνουμε από τις αρχαιότητες; Και με τη Βεργίνα και με τη Βέροια. Και στη Βεργίνα στα 100μ. δεν χτίζεις στα 200μ. δεν χτίζεις, στα 500μ. δεν χτίζεις, έρχονται επενδυτές, δεν φταίνε οι αρχαιολόγοι αλλά δυστυχώς τα ψηφίζατε αυτά και οι επενδυτές σηκώνονται και φεύγουν. Επενδύουμε εκατομμύρια στις αρχαιότητες, στην ανάδειξη των αρχαιοτήτων και εισπράττουμε τι; Δεν είμαι εναντίον προς Θεού μην παρεξηγηθώ, αλλά όλα αυτά εγώ τα θέλω, θέλω πρώτα τον άνθρωπο, θέλω πρώτα τον επιχειρηματία, θέλω πρώτα τις θέσεις εργασίας, θέλω πρώτα τη νομιμότητα, μπορεί να γίνει αυτό και μετά όλα τα άλλα.

Άρα είναι δύο τα δεδομένα, ή βάζουμε τάξη και δεν αλλάζουμε τίποτα, αλλά βάζουμε τάξη, βρίσκουμε παρκινγκ γύρω από την πόλη, στο κέντρο της πόλης, κάποιος είπε και είναι πολύ σωστό, όπου υπάρχει κενό, οικόπεδο, το νοικιάζουμε Δήμαρχε, το απαλλοτριώνουμε και κάνουμε θέσεις παρκινγκ. Το ξέρω, δεν είναι εύκολο να πατήσουμε ένα ραβδάκι, αυτό που λέει ο φίλος μου ο Λαζαρίδης το παρκινγκ στην Ελιά θα αργήσει, γιατί όταν μπλέκεις με αρχαιότητες, με δασαρχία δυστυχώς μπορεί να κάνουμε και δύο και τρία χρόνια κ.Λαζαρίδη και το ξέρεις πολύ καλά. Αν δεν προχωρήσουν όσο το δυνατόν γρηγορότερα οι έρευνες, δεν γίνονται αυτά.

Κατανοώ την αγωνία των καταστηματάρχων, κατανοώ ότι υπάρχει και μια απόφαση του Σ.τ.Ε., θα πρέπει να το δούμε, δεν ξέρω τι απόφαση πήρε. Εσείς λοιπόν πλειοψηφία είστε και ξέρω πως λειτουργεί η πλειοψηφία, μπορεί να το περάσετε σήμερα, εμείς αντίθετοι θα είμαστε Εμείς κ.Κορωνά θα είμαστε αντίθετοι και δεν είμαι λαϊκιστής και είπα όχι για να είμαι αρεστός στους καταστηματάρχες προς Θεού, δεν το λέω για αυτό από εκεί καιέρα, είμαι και αντίθετος σ' αυτό που λέτε, αν το κάνετε θα είναι μόνιμη λύση, μετά από έξι μηνες ... ποιος θα τα πληρώσει όλα αυτά; Αυτό για να γίνει το ξέρετε τεχνικοί είστε, πόσες χιλιάδες ευρώ θα χρειαστούν για την ανάδειξη όλων αυτών; Πόση αναστάτωση θα έρθει στην πόλη; Ποιος θα τα πληρώσει όλα αυτά; να κάνεις, πειράματα λοιπόν; Ότι απόφαση πάρετε, έχετε το θάρρος έχετε τη γνώση έχετε και την πυγμή να την επιβάλετε, έχετε και την πλειοψηφία. Άρα ότι σήμερα αποφασίσετε, να ξέρετε ότι πάτε να αλλάξετε μετά τότε θα μας βρείτε απέναντι σας γιατί φτάνουν οι πειραματισμοί πάνω σ' αυτή την πόλη.

Μπέκης: Οι άξονες της τοποθέτησής μου θα είναι τρεις: Πρώτα μια τοποθέτηση επί της μελέτης, παρατηρήσεις επί των προτάσεων, το πολιτικό ζήτημα που προκύπτει κατά τη γνώμη μας και τέλος η πρότασή μας. Να πω ότι αυτά που είπα στην αρχή για τα χαοτικά μοντέλα, δεν το είπα για να υποβαθμίσω την επιστημονική μελέτη, το είπα για να τονίσω ότι όλα αυτά τα συστήματα μπορεί να αποτυπώνονται με μοντέλα στο χαρτί αλλά η ζωή αρκεί το παραμικρό απρόοπτο που δεν μπορεί να προβλεφθεί να τα ανατρέψει πλήρως. Να μη μυθοποιούμε λοιπόν τέτοιου είδους μελέτες, γιατί υπάρχει και η πραγματικότητα που είναι ζωντανή, είναι δυναμική και δεν μπορεί να αποτυπωθεί ακριβώς.

Πρώτα-πρώτα να πω για τη μελέτη ότι έπεται, αφού έχει προηγηθεί η μελέτη και η αρχή εκτέλεσης ανάπλασης. Γιατί το λέω αυτό; Γιατί ήδη η διεξαγωγή όλων των έργων της ανάπλασης

είχε πρόβλημα πάνω στη μελέτη. Συγκεκριμένα οι μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου, γράφει η μελέτη ότι έγιναν 3-23 Οκτωβρίου του 2013. Τότε όμως βρισκόταν σε εξέλιξη τα έργα της ανάπλασης και επηρέαζαν με συγκεκριμένες εκτροπές στην οδό Βενιζέλου, στην οδό Ανοίξεως από Καρακωστή μέχρι Μπιζανίου και όλων των κάθετων δρόμων, το είπαν και άλλοι εδώ ομιλητές. Επομένως εκεί πάσχει η μελέτη.

Η καταγραφή των θέσεων στάθμευσης επίσης, γίνεται σε μια περίοδο που λείπει η δημοτική αστυνομία, δεν υπάρχει ελεγχόμενη στάθμευση.

Τέλος υπάρχει ένα πρόβλημα με τη μελέτη, γιατί συνδέθηκε με την ανάγκη για να αναδειχθεί η αρχαία Εγνατία οδός, με την απόφαση του Σ.τ.Ε., που όλοι το είπαν εδώ πια και έχει ξεκαθαρίσει νομίζω το ζήτημα, ότι δεν έχουν σχέση το ένα με το άλλο, δεν έχει καμία σχέση και ούτε το Σ.τ.Ε. έβαλε καμιά πολύ συγκεκριμένη και ορισμένη ημερομηνία να γίνει αυτό που αποφάσισε.

Τώρα πολύ σύντομα, σε όλες τις προτάσεις ο φόρτος υπερδιπλασιάζεται στις οδούς Ελιάς Ανοίξεως Θωμαΐδος και Μ. Αλεξάνδρου που αποτελούν σημαντικούς κεντρικούς σημαντικούς δρόμους της πόλης, μάλιστα από αυτές η οδό Ελιάς συμπεριλαμβάνεται και στις οδούς που χαρακτηρίζονται ως πρωτεύουσες και στις οδούς που χαρακτηρίζονται ως δευτερεύουσες αρτηρίες.

Σύμφωνα με τη μελέτη, η οδός Μ.Αλεξάνδρου από Κεντρικής μέχρι Θερμοπυλών θα ζει μια εφιαλτική συμφόρηση λόγω αύξησης του φόρτου κατά 195% σύμφωνα με την πρόταση πέντε. Επίσης στην πρόταση πέντε φαίνεται ότι η οδός Βενιζέλου, παρόλη τη μονοδρόμησή της, θα δεχθεί αύξηση του φόρτου από την οδό Ελιάς, μέχρι τη Μ. Αλεξάνδρου δηλαδή στην καρδιά του ιστορικού κέντρου. Και λέω τώρα εγώ, γιατί γίνεται αυτό; Να διώξουμε τα αυτοκίνητα από το κέντρο; Τα διώχνουμε; Γι αυτό ρώτησα να μας πει ο μελετητής με το χέρι στην καρδιά αν πιστεύει ότι η κατάσταση θα είναι καλύτερη αν υιοθετηθεί η πρόταση πέντε και αυτό θέλω να απευθύνω σε όλους και σε όλες τις δημοτικούς συμβούλους, όταν θα ψηφίσουν. Να ψηφίσουν με την πεποίθηση ότι αυτό αν υιοθετηθεί, θα καλυτερέψει την ποιότητα ζωής στην πόλη που εγώ δεν το πιστεύω με τίποτα. Αν το πιστεύεται αυτό, να το πείτε ευθαρσώς και να πάρει ο καθένας και η καθεμία τις ευθύνες του, γιατί πιστεύουμε ότι δεν προκύπτει τέτοιο πράγμα από τη μελέτη, πιστεύουμε ότι οι κεντρικοί δρόμοι επιφορτίζονται, δεν αναφέρονται καθόλου δρόμοι που θα δεχθούν μεγάλο φόρτο όπως πχ είναι ο δρόμος στον Προμηθέα που δεν έχει καν πεζοδρόμια, που ήδη έχει φόρτο επειδή ακριβώς έχει εκεί σχολεία, δημοτικά, γυμνάσια και αποτελεί κεντρικό δρόμο για τα αστικά, για το Ρολόι και υπάρχει ένα πρόβλημα και σ' αυτό το ζήτημα.

Επί του πολιτικού, νομίζω ότι το Δ.Σ. πρέπει να απαντήσει, να απαντήσουμε όλοι μας πολιτικά στο ποιες είναι οι προτεραιότητες που θέτουμε και θα πρέπει να θέσουμε τους εξής άξονες: Ο πρώτος άξονας είναι στο πως συμμετέχουν οι δημότες σε όλο αυτό, ξέρετε κάθε δημοτική αρχή πρέπει να σέβεται τους δημότες της είτε αυτοί συμφωνούν είτε αυτοί διαφωνούν, πολύ περισσότερο αν αυτοί διαφωνούν και άσχετα με το πόσο είναι πρέπει να τους πείθει ότι αυτό που λένε είναι λάθος. Δεν πρέπει να αποφασίζει και όποιον πάρει ο χάρος. Να τους πείθει ότι αυτό που λένε είναι λάθος, να πείσουμε τον εμπορικό κόσμο ότι αυτό που πιστεύει ότι θα μειωθεί ο τζίρος είναι λάθος. Πιθανά να αυξηθεί, να τους πείσουμε με επιχειρήματα να τους σεβαστούμε. Δεύτερο ζήτημα επ' αυτού είναι πόσο σεβόμαστε τον τεχνικό κόσμο της πόλης, δεν θα πρέπει να έχει λόγο; Άποψη; Δεν μηδενίζουμε ούτε παραμερίζουμε το μελετητή, ούτε την ίδια τη μελέτη που μπορεί να αποτελέσει βάση αλλά έχουν και άλλοι λόγο.

Πρόεδρε θα ήθελα μια μικρή ανοχή δεν έκανε ούτε προ ημερήσιας διάταξης τον άφησα το χρόνο μου γι αυτό το λόγο, θα κλείσω σε 2' ακριβώς. Τι λοιπόν θέλουμε; Θέλουμε μια πόλη στην οποία θα δίνεται ευκαιρία στην τοπική αγορά να λειτουργήσει μέσα στην οικονομική λαίλαπα που μαστίζει τον τόπο, θέλουμε να χρησιμοποιήσουμε την απόφαση του Σ.τ.Ε. για ανάδειξη παλιάς ρωμαϊκής οδού ώστε να προσελκύει ντόπιους και ξένους στο κέντρο; Και έτσι να δώσουμε ζωή στην τοπική αγορά; Ή απλά θέλουμε να διαχειριστούμε για μια ακόμα φορά πρόχειρα μια δικαστική απόφαση χωρίς όραμα και δυνατότητα θετικής αξιοποίησης;

Πιστεύουμε καταρχήν ότι η παρούσα κυκλοφοριακή μελέτη θα πρέπει να εμπλουτιστεί με επιπλέον στοιχεία μετά την ολοκλήρωση στο κέντρο των έργων της ανάπλασης που δεν τελειώσαν ακόμα. Καθώς και να ληφθεί υπόψη στο μοντέλο εύρεσης λύσεων η πεζοδρόμηση των οδών Μητροπόλεως, Βενιζέλου και Κεντρικής.

Συνάδελφοι και συναδέλφισσες, ο τόπος μας είναι μικρός, μια πιθαμή χώρος. Ο δρόμος από την πλατεία Ωρολογίου μέχρι τη συμβολή Ελιάς-Βενιζέλου-Μητροπόλεως και μέχρι την πλατεία Αγ. Αντωνίου και πάλι στην πλατεία Ωρολογίου δεν υπερβαίνει τα 1000μ. με το ζόρι 700 850μ., μπορούμε να το περπατήσουμε. μπορούμε να την κάνουμε αυτή την πεζοδρόμηση, με σύγχρονη κυκλοφορία μικρών λεωφορείων που συνηθίσαμε να τα λέμε μίνι μπας. Μικρών λεωφορείων για τους αδύναμους, τους άρρωστους, τους ηλικιωμένους και όλοι οι άλλοι μπορούμε να περπατήσουμε με τα πόδια.

Να αναδείξουμε το ιστορικό κέντρο. με παρεμβάσεις να γίνει ένα open mall. η ανοιχτή αγορά που τη ζητάει και ο εμπορικός σύλλογος και άλλου είδους τέτοιες παρεμβάσεις, να πειστεί και ο εμπορικός κόσμος ότι δεν θα χάσει, ίσα-ίσα θα κερδίσει, ποδηλατόδρομοι και ανάδειξη της αρχαίας αγοράς. Αυτό εμείς το είχαμε στο πρόγραμμά μας.

Θέλω να ρωτήσω, ποια από τις έξι παρατάξεις εδώ, γιατί μπορεί και να κάνω λάθος, είχε στο πρόγραμμά της την πεζοδρόμηση, όχι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, αυτό είναι γενικό, την πεζοδρόμηση, ζήτησε από τους δημότες να την ψηφίσουν γιατί θέλει να κάνει την πεζοδρόμηση.... Έκλεισα με μία ερώτηση. Γιατί τόση βιασύνη; Εμείς θα κατανηφίσουμε...

Μαρκούλης: Πρόεδρε, σύμβουλοι, βεβαίως το ιδεατό πολλές φορές απέχει παρασάγγας από το εφικτό. Και εμείς είμαστε υπέρ της άποψης ότι θα πρέπει να κυκλοφορήσουν οι πεζοί στο κέντρο της πόλης αλλά υπό μία βασική προϋπόθεση, ότι θα πρέπει να εξασφαλιστεί πυκνή δυνατότητα μαζικής προσέλευσης στο κέντρο και φθηνής προσέλευσης στο κέντρο. Αυτό πως μπορεί να εξασφαλιστεί; Μπορεί να εξασφαλιστεί ενδεχόμενα με τη διάθεση στην αγορά δύο ή τριών χώρων στο κέντρο της πόλης έτσι ώστε να εξασφαλιστούν θέσεις στάθμευσης ή δια της αναπτύξεως μέσων σταθερής τροχιάς, δηλ. TPAM στην πόλη της Βέροιας ή δια της δημιουργίας προϋποθέσεων για την κυκλοφορία μίνι μπας στο κέντρο της πόλης. Πλην όμως αυτά είναι ιδεατά, είναι στο πλαίσιο του ιδεατού διότι αυτά για να γίνουν χρειάζονται αυτά τα οποία λείπουν, τα χρήματα.

Όσον αφορά το ζήτημα της ρεαλιστικής προσέγγισης του προβλήματος, θα πρέπει να δούμε καταρχάς αν το ζήτημα το οποίο έρχεται να επιλύσει η συγκεκριμένη μελέτη, η οποία μελέτη κατά την άποψή μου δεν έλαβε υπόψη το γεγονός αν υφίσταται οι προϋποθέσεις, αν έχει εγκριθεί η συγκεκριμένη μελέτη από το αρμόδιο τμήμα σύμφωνα με το άρθρο 52 του ΚΟΚ, γιατί με νομίσματα δεν γίνεται δουλειά.

Εδώ θα πρέπει να έρθει ολοκληρωμένη μελέτη, να είστε σίγουρος για αυτό που διαβεβαιώνετε το σώμα, να είμαστε και εμείς σίγουροι για το τι ψηφίζουμε έτσι ώστε να ξέρουμε ότι αυτή η μελέτη είναι νόμιμη και είναι σύμφωνη με το άρ. 52 το οποίο εσείς οι ίδιοι επικαλείστε, ο κ.Λαζαρίδης επικαλείται στην εισήγηση.

Έτσι λοιπόν θα πρέπει να λυθεί βασικά το ζήτημα αν το συγκεκριμένο τμήμα της οδού είναι τμήμα του επαρχιακού ή του εθνικού οδικού δικτύου, το οποίο δεν το γνωρίζει και δεν μας απαντήσατε. Θα πρέπει να επιλυθεί το ζήτημα της έγκρισης από τις αρμόδιες υπηρεσίες, οι οποίες εν προκειμένω και κατ' εξαίρεση σύμφωνα με όσα ορίζει ο νόμος είναι οι αρμόδιες υπηρεσίες κυκλοφορίας του υπουργείου περιβάλλοντος χωροταξίας και δημοσίων έργων ή της περιφέρειας και η έγκριση αυτή δίνεται με αποφάσεις των κατά τόπων αρμοδίων αστυνομικών διευθύνσεων ή διευθύνσεων τροχιάς όπου τους αφορούν. Επομένως καταρχάς δεν έχουμε την νομιμοποίηση για τη συγκεκριμένη μελέτη διότι εσείς δεν είστε σε θέση να μας απαντήσετε αν το συγκεκριμένο κομμάτι είναι μέρος του εθνικού ή του επαρχιακού δικτύου. Επομένως νομίζω ότι δεν μπορούμε να λάβουμε απόφαση.

Όσον αφορά την προϊστορία και να δούμε αν αυτό το ζήτημα των μονοδρομήσεων στη μία ή στην άλλη κατεύθυνση αν έχει δοκιμαστεί στο παρελθόν. Έχει δοκιμαστεί στο παρελθόν. Το 1997 με την 2237 απόφαση του 1997 της ΙΖ' εφορίας προϊστορικών και κλασικών αρχαιοτήτων εγκρίθηκε μια μελέτη του Δ. Βέροιας τότε. Τότε είχε εκπονηθεί μια μελέτη στο Δ. Βέροιας από το δημοτικό συμβούλιο εγκρίθηκε κανονικά, εγκρίθηκε και από τη ΙΖ' εφορία κατόπιν γνωμοδοτήσεων του τοπικού συμβουλίου μνημείων κλπ. και πήραμε μια απόφαση η οποία παραμορφώθηκε άμεσα είτε με τη μονοδρόμηση της οδού Μητροπόλεως προς τα πάνω, είτε με τη μονοδρόμηση της οδού προς τα κάτω.

Γίνανε αυτά και μετά από πέντε χρόνια λειτουργίας αυτού του συστήματος, από το 1997 μέχρι το 2002 και μιλάμε για τον Αύγουστο του 2002, η ίδια δημοτική αρχή η οποία επέλεξε στο

συγκεκριμένο σύστημα της μονοδρόμησης ήρθε προκειμένου να κάνει την πρόταση σύμφωνα με αυτά που σας διάβασε ο κ.Αγγέλογλου. Βέβαια και τότε υπήρχε η μελέτη, η οποία τελικά υιοθετήθηκε και από το κεντρικό αρχαιολογικό συμβούλιο με τη 49/2004 απόφαση και την αμφιδρόμηση της οδού Μητροπόλεως, για να δείτε ότι όλα έχουν μια νομιμοφάνεια, στην παρούσα φάση μόνο είστε εσείς η εξαίρεση που δεν έχετε νομιμοφάνεια, διότι δεν έχετε τις προηγούμενες εγκρίσεις. Ήρθε το κεντρικό αρχαιολογικό συμβούλιο, ενέκρινε αυτή την αμφιδρόμηση, ήρθε στη συνέχεια και η εφορεία και ο Δήμος Βέροιας ενέκριναν όλες αυτές τις αμφιδρομήσεις και ήρθε τελικά το Σ.τ.Ε. ότι η συγκεκριμένη απόφαση που εξέδωσε το Στ.Ε. τελικά δεν έχει νόμιμη αιτιολογία, δεν είναι νόμιμη.

Μην προσπαθείτε επομένως να δηλώσετε άλλα στο Δ.Σ., ενώ είναι γνωστό ότι ελλείπει αιτιολογίας η συγκεκριμένη απόφαση.

Επομένως θα μπορούσε κάλλιστα οποιοδήποτε Δ.Σ. με μια άλλη αιτιολογία να πάρει την ίδια απόφαση και τελικά να υπάρξει ανάδειξη της ρωμαϊκής οδού κατά ένα σύστημα παρεμφερές σύμφωνα με τον τρόπο που λειτουργεί σήμερα η οδός Μητροπόλεως.

Το ζήτημα είναι πως έχει φτάσει η Βέροια να μιλάει για κυκλοφοριακό πρόβλημα, λέτε ότι θα πρέπει να κάνουμε αυτές τις δύο ενέργειες, δηλ. τη μονοδρόμηση της οδού Μητροπόλεως αλλά πρέπει να κάνουμε και δυο παρεμβάσεις στην οδό Θωμαΐδου στον κόμβο με την Πιερίων, στην πλατεία Ωρολογίου. Δοκιμάσετε να κάνετε παρεμβάσεις με το ισχύον σύστημα κυκλοφορίας και να μας πείτε αν θα είχε αποδοτικότητα; Είδατε όταν έγινε η παρέμβαση στην πλατεία Ωρολογίου. Τελικά υπήρχε η ανάλογη μελέτη έτσι ώστε φτάσαμε στο σημείο σήμερα να μιλάμε για δυσλειτουργία του δρόμου που βρίσκεται παραπλεύρως της πλατείας Ωρολογίου; Είδατε αν έχει γίνει οποιαδήποτε μελέτη για το μεγάλο το οποίο έγινε στη Βέροια για την ανάπλαση, η οποία ανάπλαση τελικά τι έκανε; Επέτεινε το πρόβλημα.

Εγώ κ. Καρεκλά, με σας μιλάω, εσείς είστε βασικός εισηγητής, θέλω να πω το εξής: Ότι εδώ υπάρχει ένα έλλειμμα, όπως το είπε η κα Πάπαρη, χωρικού σχεδιασμού, εδώ δεν ξέρουμε που θα γίνει το διοικητήριο, δεν ξέρουμε που θα κάνουμε τους χώρους στάθμευσης και εμείς αποφασίζουμε αν θα γίνει μονόδρομος και προς ποια κατεύθυνση θα γίνει μονόδρομος η οδός Μητροπόλεως και η οδός Βενιζέλου;

Αν θέλουμε να κερδίσουμε την αξιοπιστία των πολιτών, για να είμαστε σοβαροί, θα πρέπει να καθίσουμε να κάνουμε μια χωρική μελέτη, ένα χωρικό σχεδιασμό για να δούμε που θα πάνε όλες αυτές οι υπηρεσίες να δούμε πως θα εξυπηρετηθούν και τι δυνατότητες υπάρχουν από τα Μ.Μ.Μ. έτσι ώστε να εξυπηρετείται καλύτερα ο κόσμος.

Βεβαίως υπάρχει και το ζήτημα της έκθεσης όλων αυτών, δεν είμαστε εμείς, ο Καλλικράτης δίνει τη δυνατότητα και δημοψήφισμα να κάνουμε για αυτό το ζήτημα.

Εμείς λέμε το εξής: Σαν παράταξη είχαμε προτείνει, κ. Μπέκη να ξέρετε εμείς δεν είχαμε μιλήσει για πεζοδρόμηση, μπορούμε να μιλήσουμε για πεζοδρόμηση αλλά μπορούμε να μιλήσουμε για το πώς θα πρέπει να γίνει η πεζοδρόμηση.

Εμείς μιλήσαμε για ένα σύστημα δικτυωτού όταν ήμασταν στην προεκλογική περίοδο, για ένα ακτινωτό σύστημα πυκνής εξυπηρέτησης με τα Μ.Μ.Μ. και δημιουργία χώρων στάθμευσης περιφερειακά έτσι ώστε να υπάρχει η δυνατότητα με αυτά τα μέσα να έχει τη δυνατότητα ο πολίτης να έχει και πυκνή πρόσβαση και φτηνή πρόσβαση προς το κέντρο.

Δεν θα ψηφίσουμε τη συγκεκριμένη μελέτη δεν θα την εγκρίνουμε σαν παράταξη, το Δ.Σ. έχει δικαίωμα να το κάνει, εμείς λέμε ότι καλούμε το σύνολο των συμβούλων να συνταχθεί με τη λογική σας λέω δεν είναι θέση αντίδρασης η θέση η δική μας είναι θέση δράσης, θέση ενέργειας, θα πρέπει όλοι να κάνουνε το αυτονόητο, πρέπει όλοι να μάθουν να κάνουν τη δουλειά τους, θα πρέπει να μην αποφασίζουμε υπό την πίεση υπό το βάρος δήθεν προβλημάτων τα οποία μπορούν να λυθούν και με άλλους τρόπους και σε κάθε περίπτωση ας αποφασίσει ο κυρίαρχος λαός με δημοψήφισμα.

Μελιόπουλος: Ξεκινώντας την τοποθέτηση μου, θέλω να κάνω μια παρατήρηση για το εισηγητικό: Όπως πολλές φορές εισάγονται θέματα με έναν τρόπο, δημιουργώντας μια λαθροθηρία να το πω η διοίκηση του Δήμου, καλούμαστε να προβούμε στην τελική έγκριση μία εκ των έξι εναλλακτικών προτάσεων, δεν είναι αυτό. Καλούμαστε να αποφασίσουμε τη μονοδρόμηση ή όχι, εσείς επιμένετε να το βάζετε έτσι, έτσι σας βολεύει. Στη συνέχεια τι γνωμοδότησαν οι επιτροπές, η

επιτροπή κυκλοφοριακού σχεδιασμού πρότεινε την τέταρτη με κάποιες διαφοροποιήσεις, η επιτροπή ποιότητας ζωής την πέμπτη.

Αντιλαμβάνομαι ότι και σε αυτό το θέμα κάθε δημοτικός σύμβουλος της πλειοψηφίας πρότεινε κάτι άλλο σε αφαίρεση, ένα αλαλούμ θα το έλεγα μάλλον δεν έχετε καταλήξει τι θέλετε να κάνετε.

Ξεκινώντας την τοποθέτησή μου για το θέμα να βάλω αυτό της χρονικής συγκυρίας που επιλέχθηκε από τη διοίκηση του Δήμου για να ανακινηθεί και να προχωρήσει το όλο θέμα. Στην αρχή της πενταετίας φυσικά στην πορεία και μέχρι τις επόμενες εκλογές να ξεχαστεί η καταστροφική λύση αν επικρατήσει μία, και ελπίζουμε εμείς να μην ξεχαστεί, μία από τις έξι. Ένα άλλο είναι ότι αυτό το έργο, αυτό αντιλαμβάνομαι εγώ, ότι πρόκειται να αποτελέσει για την τωρινή διοίκηση του Δήμου τη μεγάλη ιδέα αυτής της πενταετίας και εδώ κ. Βοργιαζίδη θέλω να μας εξηγήσετε τι κρύβεται, γιατί δεν αντιλαμβάνομαι αλλιώς τα πράγματα τι κρύβεται πίσω από αυτή τη μεγάλη ιδέα;

Στην προηγούμενη διοίκηση του Δήμου συνέχεια της οποίας αποτελείτε, μεγάλη ιδέα ήταν η κατασκευή της γέφυρας Κούσιου, την ξέρουμε την κατάληξη. Άλλη μεγάλη ιδέα ήταν η γνωστή ανάπλαση, ξέρουμε και αυτή τι ταλαιπωρία επέφερε στον κόσμο και με δυσβάσταχτο οικονομικό κόστος. Και ρωτάω, αυτή τη φορά τη μονοδρόμηση της Μητροπόλεως για δεύτερη, τρίτη φορά έχουμε χάσει το λογαριασμό, μα ποιος θα την πληρώσει, μα φυσικά οι δημότες αλλά και οικονομικά αλλά και αφάνταστη ταλαιπωρία. Να περάσουμε στη μελέτη, ακούστηκαν διάφορα ότι η μελέτη είναι άρτια, διέπεται από τις αρχές της επιστημονικότητας, δεν ξέρω εγώ τι άλλο. Εγώ θέλω να ξεκαθαρίσω κάτι, κάθε μελέτη ξεκινάει με κάποια δεδομένα, έτσι στο κομμάτι που αυτό καλούμαστε να συζητήσουμε σήμερα, τις έξι προτάσεις που μας φέρνετε, το δεδομένο ήταν το δεδομένο που δόθηκε και εδώ υπάρχουν ευθύνες ποιος και γιατί έδωσε αυτό το δεδομένο, ήταν ότι η δικαστική απόφαση του Σ.τ.Ε. προβλέπει την υποχρεωτική μονοδρόμηση, κάτι που είναι λάθος, άρα μπορούμε μια χαρά να μην επιλέξουμε καμία από τις έξι προτάσεις.

Η δικιά μας θέση αυτή είναι, δεν επιλέγει καμία από τις έξι προτάσεις. Άλλα στοιχεία της μελέτης τα οποία μας ξενίζουν, προαναφέρθηκαν, ειπώθηκαν κάποια πράγματα στην ερώτηση που κάναμε, η μελέτη δεν αναφέρει τη Θωμάϊδου ή την Κεντρικής.

Επιπλέον αυτό που θέλω να πω ότι κάποια μελέτη έγινε και η αστική ανάπλαση και η ανάπλαση της πλατείας Ωρολογίου και γνωρίζουμε τα αποτελέσματα.

Τελειώνοντας, ο τρόπος που χτίστηκε η πόλη τις τελευταίες δεκαετίες για μας έχει αυτή την κατάληξη γιατί απλά βασίστηκε πάνω στη λογική του κέρδους και φυσικά όχι στην ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών, ελεύθεροι χώροι, πλατείες, δωρεάν παρκινγκ, πράσινο, μεγάλοι δρόμοι, η όποια απόφαση από αυτές τις έξι προτάσεις θα επιτείνει όλα τα προβλήματα που υπάρχουν. Οι τοποθετήσεις των φορέων της πόλης, στη συντριπτική πλειοψηφία των φορέων και των μεμονωμένων δημοτών δείχνει ποια απόφαση πρέπει να πάρουμε. Παρακαλώ στους δημοτικούς συμβούλους της πλειοψηφίας, να ακούσουν τις φωνές των δημοτών γι αυτό το θέμα και να το σημειώσετε Πρόεδρε θα ζητήσω και ονομαστική ψηφοφορία κλείνοντας σ' αυτή τη φάση την τοποθέτηση.

Ελευθεριάδου: Θα ξεκινήσω, κάποια στιγμή ανέβηκε στο διαδίκτυο ένα βιντεάκι με τη διαδρομή που έκανε το αστικό, τη δοκιμαστική διαδρομή που έκανε το αστικό. Άκουσα με πολύ προσοχή το Δήμαρχο να προσπαθεί να πείσει μάλλον τον οδηγό ότι χωράει, γίνεται να περάσει. Σήμερα λένε ας πάρουμε μίνι μπας, φάσκουν και αντιφάσκουν. Γενικά στα περισσότερα με έχουν καλύψει και οι υπόλοιποι συνάδερφοι, μία ερώτηση θα ήθελα να κάνω, με πρόθεση την ερώτηση που έθεσε ένας δημότης εδώ πέρα, Φιλιππίδης λέγεται; Πάνω στην ερώτηση που έκανε στους δημοτικούς συμβούλους με βάση το τι θα ψηφίσουν, επιτρέψτε μου να πω ότι, μήπως δεν έπρεπε να μας εκνευρίζει αυτή η ερώτηση αλλά να μας προβληματίζει λίγο;

Αποστολόπουλος: Κατά το άρθρο 52.1 του καλλικρατικού νόμου η ρύθμιση της κυκλοφορίας και οι αποφάσεις λαμβάνονται από την πλειοψηφία του δημοτικού συμβουλίου επί τη βάση μελετών που έχουν συνταχθεί και εκπονηθεί από τις αρμόδιες τεχνικές υπηρεσίες του Δήμου, αυτό εν προκειμένου δεν έγινε.

Στην προκειμένη περίπτωση που μας απασχολεί σήμερα έχουμε να αντιμετωπίσουμε δυο κυρίαρχα θέματα: Το ένα το θέμα και η μία πλευρά του νομίσματος είναι η ανάδειξη του ρωμαϊκού δρόμου, αυτού του περίφημου μνημείου που αναδεικνύει την διαχρονία και την ιστορικότητα της

πόλης της Βέροιας υπό την αυτονόητη προϋπόθεση της έγκρισης όλων των ενεργειών μας από το Υπουργείο Πολιτισμού.

Το άλλο είναι ο καθορισμός των μέτρων εκείνων που θα αποσκοπούν στην βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας, στην επιλογή και την εφαρμογή όλων εκείνων των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που θα βελτιστοποιήσουν την κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης, τις προτάσεις μας για την πιο λειτουργική οργάνωση της στάθμευσης αυτής αλλά και τον καθορισμό των αξόνων και των προτάσεων εφαρμογής για την προώθηση των ήπιων μέσων μεταφοράς και για τη βελτίωση των μετακινήσεων των πεζών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να απαντήσουμε στο ερώτημα αν αυτά τα δύο πράγματα συνδέονται σύμφωνα με την κυκλοφοριακή μελέτη. Είναι ηλίου φαεινότερο και έχει αποσαφηνιστεί πλήρως ότι αυτά τα δύο πράγματα είναι εντελώς ξεχωριστά πράγματα. Όπως ήρθαν με το εισηγητικό, ότι τέθηκε ως δεδομένο στο μελετητή που συνέταξε ότι η απόφαση του Σ.τ.Ε. έλεγε για την ανάδειξη του συγκεκριμένου μνημείου μόνο με την επιλογή της μονοδρόμησης είναι λάθος. Αυτό αδικεί και τη διαχρονικότητα της πόλης και την ιστορικότητά της και όλα τα άλλα. Νομίζω ότι πριν πηγαίναμε στο ζήτημα της κυκλοφοριακής μελέτης έπρεπε να απαντηθεί ένα σημαντικό πολιτικό ζήτημα. Το πολιτικό ζήτημα που έπρεπε να δοθούν πολιτικές απαντήσεις επ' αυτού ήταν για το τι πόλη βρε αδερφέ θέλουμε, θέλουμε μια πόλη που να έχει συγκέντρωση στο κέντρο της, θέλουμε μια πόλη απόκεντρη, θέλουμε μια πόλη που θα αναδείξει το μνημείο και την ιστορικότητα της Βέροιας και να υπάρξει τουριστική ανάπτυξη; Αυτή την απάντηση δεν την δώσαμε, θέλουμε μια πόλη με συνολική ανάπλαση του εμπορικού κέντρου; Αυτές οι απαντήσεις δεν δόθηκαν πολιτικά, αυτές τις απαντήσεις ομιλούν μόνο ο εμπορικός κόσμος. Αντ' αυτού εμείς προβήκαμε σε μία μελέτη, η οποία διενεργήθηκε σε ένα πολύ μικρό χρονικό διάστημα μόλις λίγων ημερών, 3-23, 24 Οκτωβρίου 2013 όπως λέει η μελέτη χωρίς να λάβουμε υπόψη μας ούτε τα αιτήματα, ούτε τις προτάσεις των διαφόρων κοινωνικών φορέων, ούτε τις απόψεις των δημοτών και γράψαμε στα παλιά μας τα παπούτσια και την είδαμε την κυκλοφοριακή μελέτη εντελώς τεχνικά, ενώ έπρεπε μια κυκλοφοριακή μελέτη να είναι και μια κυκλοφοριακή μελέτη επιθυμίας, δηλ. πως επιθυμούν πλέον οι πολίτες να κυκλοφορούν στην πόλη της Βέροιας και πως πρέπει να οργανωθεί χωροταξικά πρώτα η ζωή τους, όπως πολύ σωστά επεσήμανε η κ.Πάπαρη και μετά δευτερευόντως να έρθουμε στο ζήτημα, αφού λύσουμε πρώτα το πολιτικό ζήτημα και απαντήσουμε πως τη θέλουμε χωροταξικά την πόλη, πως την ταξινομούμε, να έρθουμε μετά και να κάνουμε μια άρτια τεχνική μελέτη η οποία να δίνει απάντηση τεχνικά σε όλα αυτά τα ζητήματα.

Εγώ δε νομίζω ότι το πρόβλημα λύνεται με την επιλογή της συγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης. Απεναντίας επιβαρύνονται πάρα πολλές οδοί όπως η Κεντρικής, η οποία θα συγκεντρώνει όλο το φόρτο των αυτοκινήτων, με αποτέλεσμα να υπάρχει και δυσχέραση της κίνησης των αυτοκινήτων γιατί είναι ένας μικρός δρόμος μόλις 3 με 3,5μ. οι φανοστάτες που είναι εκεί θα δυσχεραίνουν και θα οδηγήσουν... νομίζω έτσι όπως τέθηκε το ζήτημα δεν πρέπει να το δούμε το ζήτημα της κυκλοφοριακής μελέτης επιδερμικά και με σπουδή.

Προτείνω, κάνω μια πρόταση πλέον, να γίνει μια πρόταση τώρα αφού ληφθεί υπόψη και αυτά τα στοιχεία της κυκλοφοριακής μελέτης και όλα τα αιτήματα των φορέων και του τεχνικού επιμελητηρίου και όλων των επιστημονικών φορέων να, εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος να γίνει μια επιστημονική επιτροπή με αυτούς τους φορείς όταν δώσει απαντήσεις σε όλα αυτά που είπαμε πριν.

Πρόεδρος: κ. Αποστολόπουλε κάνετε κατάχρηση της θέσης αυτής...θα παρακαλέσω να δίνουμε το παράδειγμα εμείς στην αυστηρότητα της τήρησης του χρόνου.

Πατσίκας: Συμφωνούμε όλοι ότι εδώ και χρόνια η πόλη ζητούσε μια κυκλοφοριακή μελέτη, συμφωνούμε ότι υπάρχει κυκλοφοριακό πρόβλημα. Δυστυχώς φτάσαμε εδώ την τελευταία τη στιγμή να συζητήσαμε ένα θέμα για του οποίου την καθυστέρηση υπάρχουν ευθύνες. Εφτά χρόνια μας πήρε να προκηρυχθεί σωστά αυτή η μελέτη, και τελικά προκηρύχθηκε, όλοι την περιμέναμε πως και πως. Ήρθε εδώ ο άνθρωπος γιατί πέσαμε όλοι να τον φάμε και τι είδε; Μια πόλη ανάκατη, έργα από εδώ έργα από εδώ, έργα από εκεί, είδε ένα παρκινγκ, τώρα το παρκινγκ έφυγε, πράγματα που ειπώθηκαν στη συζήτηση. Τη δουλειά του έκανε, έκανε κάποιες προτάσεις. Από μελέτες δυστυχώς αυτή η πόλη είναι καμένη τα τελευταία χρόνια, να πούμε για τη γέφυρα; Να πούμε για την ανάπλαση; Το Διοικητήριο είναι οικονομικό θέμα...

Τέλος πάντων, μετά από όλες αυτές τις παλινωδίες φτάσαμε σήμερα να κληθούμε να αποφασίσουμε για την πρόταση της επιτροπής ποιότητας ζωής, για την εισήγησή της. δηλ. το σενάριο πέντε αν κατάλαβα καλά, γιατί εδώ θα κληθούμε να ψηφίσουμε. Το σενάριο πέντε λέει κάθοδος η Μητροπόλεως και κάθοδος η Βενιζέλου, έξοδος μάλλον θα το πω.

Ο κ. Δήμαρχος είπε εξετάζουμε μήπως γίνει μία λωρίδα προς το παρκινγκ, θα το δούμε, εξετάζουμε μήπως γίνει μόνο μονόδρομος πριν τη Μαλακούση, θα το δούμε, εξετάζουμε μήπως υπάρχει μια λωρίδα για τα λεωφορεία στη Βενιζέλου, συγνώμη τι θα ψηφίσουμε τελικά; Μονοδρόμηση με ολίγη από εδώ και από εκεί; Η πρώτη φάση... Δεν μπορούμε να λέμε θα δούμε και θα δούμε το άλλο. Προσέξτε τώρα, όπως έγινε γνωστό, έγινε κατανοητό, αυτή η διαβούλευση που έγινε και αυτή η συζήτηση σήμερα δεν βρίσκει σύμφωνους επαγγελματικούς και κοινωνικούς φορείς της πόλης, με τις οποίες πρέπει να δημιουργήσει ο Δήμος συμμαχία. Δεν μπορούμε να βάλουμε απέναντι τον εμπορικό σύλλογο, τα αστικά, τα ΚΤΕΛ, τους τουριστικούς πράκτορες, τα ΤΑΞΙ, ακόμα και το παρκινγκ που βγάζει, ξέρει καλύτερα τη λειτουργία της πόλης από το ταμείο του ο άνθρωπος.

Εδώ δεν ήρθαμε να λέμε εκθέσεις ιδεών και τι θα θέλαμε να γίνει και πως θα το κάνουμε, αν πρέπει να αγοράσουν τα αστικά μίνι μπας ή θα βάλουμε τρενάκια παιδικά να ανεβοκατεβαίνουν τους δρόμους. Εδώ εκφράζουμε τους πολίτες, δεν είναι ο καθένας κύριος του εαυτού του, είναι άνθρωποι από γύρω τους οποίους πρέπει να εκπροσωπήσουμε, δεν μπορεί να είναι όλοι αντίθετοι και εμείς να ψηφίζουμε του κεφαλιού μας.

Εν κατακλείδι, Δήμαρχε με χαρά θα ψήφιζα μια κυκλοφοριακή μελέτη που όντως την χρειαζόμασταν, και μια παρένθεση είτε πολλές φορές ο μελετητής ότι διαπίστωσε πολύ μικρό φόρτο, άρα σαν να μας είπε ότι δεν διαπίστωσε κυκλοφοριακό πρόβλημα στη Βέροια, έτσι δεν είναι; Τα νούμερα δεν το δείχνουν, άρα έγινε η μελέτη όπως έγινε, έχουμε κυκλοφοριακό ή δεν έχουμε; Εμείς ξέρουμε ότι έχουμε, ο άνθρωπος είπε ότι δεν έχουμε. Εγώ αυτό κατάλαβα, πρέπει να υπάρξει μια ευρύτερη συμμαχία, συμφωνία όλων των πολιτών και των φορέων και του δημοτικού συμβουλίου. Καλό είναι να αποσυρθεί το θέμα να το ξαναδούμε, να μιλήσουν ξανά οι φορείς και βλέποντας και κάνοντας.

Γουλιτίδης: Η όλη υπόθεση μου θυμίζει Πρόεδρε κάποιες όμορφες γυναίκες οι οποίες, και αυτό απευθύνομαι και στο Δήμαρχο και στον κ.Καρεκλά, οι οποίες στην αγωνία τους να γίνουν πανέμορφες προβαίνουν διάφορες επεμβάσεις και τελικά πολλές φορές έχουμε ατυχήματα και αντί για το ποθητό έχουμε το αντίθετο. Πιστεύω κ. Καρεκλά με τις προτάσεις σας, γιατί εσείς θα φύγετε, εμείς θα μείνουμε εδώ με τις προτάσεις σας να κάνουμε την πόλη πανέμορφη, όχι να γίνει τέρας. Όπως διάβασα στη μελέτη σας όταν ήρθατε εδώ, διαπιστώσατε και όπως βλέπουν όλοι ότι έχουμε μια πόλη η οποία το μεγαλύτερο μέρος της είναι επικλινή, η τοπογραφία της και έχει ένα επίπεδο σχεδόν το 20% της εκτάσεως πρέπει να είναι το οποίο εκεί από τόσα χρόνια είναι υπηρεσίες όπως το αναφέρετε, οι τράπεζες, το κέντρο, η αγορά που σημαίνει ότι κάποιος θα κατέβουν και κάποιος θα ανέβουν. Με τον καλλικρατικό Δήμο αλλά επειδή είναι και η μητρόπολη του νομού έχουμε και επισκέπτες όπως το επισημαίνεται κάποιες χιλιάδες οι οποίες θα σας πω εγώ ένα απλό παράδειγμα, δεν το πήρατε εσείς στη μελέτη γιατί δεν έτυχε ότι όταν θα έρθει η περίοδος των αγροτών για να μούνε για επιδοτήσεις, σκεφτείτε κάπου στις 10.000, να έρχονται για να πάνε σε μια συγκεκριμένη τράπεζα, αυτό δεν το μελετήσατε, είναι όμως πρόβλημα. Εκείνο το διάστημα που θα γίνει η κάθοδος αυτή μέσα στην πόλη πιστεύω ότι θα είναι το τερατούργημα. Από εκεί και ύστερα δεν μπορώ να δεχθώ αυτό που είπε ο κ. Λαζαρίδης ότι η τεχνική υπηρεσία απέκλεισε το ενδεχόμενο ανάδειξης του δρόμου. Όπως φέρατε κ. Λαζαρίδη τον κ. Καρεκλά έναν άξιο συκοινωνιολόγο σαν Δήμος, μπορούσατε να βρείτε τους αρμόδιους, από ότι κατάλαβα η τεχνική υπηρεσία ενώ έχει μηχανικούς δεν μπορούσε να καλύψει το θέμα, οπότε να είναι εξεζητημένος ο επιστήμονας, μπορούσατε να φέρετε εξεζητημένους επιστήμονες στην ανάδειξη αρχαιοτήτων, εκεί θα δεχόμουν την πρόταση πχ. του Κορρέ ο οποίος έκανε την αναστήλωση της Ακρόπολης. Αν γίνεται ή δεν γίνεται ή πως γίνεται η ανάδειξη αυτή. Όχι ο μηχανικός της διεύθυνσης τεχνικών υπηρεσιών του Δήμου, ο οποίος υστερεί, δεν έχει την τεχνογνωσία σε αυτό το θέμα. Όπως σας είπα φέρατε έναν αντίστοιχο λαμπρό επιστήμονα απ' ότι δείχνει για να κάνει μια μελέτη κυκλοφοριακή και δεν το αφήσατε σε υπαλλήλους του Δήμου.

Τέλος, για να κλείσω, δεν θα το ψηφίσω το θέμα γιατί θεωρώ ότι όταν έχεις κ. Καρεκλά μια τοπογραφία αυτή που ανέφερα και αναφέρατε και εσείς και όλοι κατεβαίνουν στο κέντρο, δεν

μπορώ να τιμωρήσω αυτόν που θα κατέβει με το αυτοκίνητο, δεν μπορώ να μπω στη λογική που άκουσα από έναν πολίτη να κατέβει η πεθερά μου από το Πασακίόσκι με το ποδήλατο να πάει στο παζάρι και μετά να ανέβει στο Πασακίόσκι. Ούτε μπορώ να δεχθώ τον αδερφό μου να είναι δεκαπέντε ώρες στο χωράφι να έρθει στη Βέροια το απόγευμα για να πάρει το ποδήλατο να έρθει στο κέντρο. Θα πρότεινα αυτό που σας είπα, πρώτα να βρούμε τις θέσεις παρκινγκ που λείπουν και μετά να κάνουμε το κυκλοφοριακό.

Τσιφλίδης: Σήμερα ήρθε ο κ. Καρεκλάς στο Δ.Σ. να υπερασπιστεί τη μελέτη που του έχουν αναθέσει, και εγώ στη θέση του το ίδιο θα έκανα, εύκολο για αυτόν, πολύ εύκολο φαντάζομαι γιατί κανένας από εμάς πιστεύω δεν γνωρίζει πολλά πράγματα τεχνικά, κυκλοφοριακά και ότι έχει σχέση με το κυκλοφοριακό. Επομένως πολύ εύκολο γι αυτόν, αλλά οι πολίτες και οι φορείς της πόλης μας γνωρίζουμε καλύτερα την πόλη μας, γνωρίζουμε καλύτερα τις ανάγκες της πόλης μας.

Εγώ πιστεύω ότι μετά από κάποιο χρονικό διάστημα οι φορείς της πόλης μας θα αναθέσουν σε κάποιο συγκοινωνιολόγο να κάνει μια καινούργια μελέτη, να τη βγάλει όπως τη θέλουμε εμείς, όπως τη θέλουν οι φορείς, γι' αυτό δεν μου λέει τίποτα η μελέτη που παρουσίασε εδώ ο κ.Καρεκλάς. Για μένα προσωπικά, εγώ προσωπικά είμαι αντίθετος της μονοδρόμησης και εντάσσομαι με το μέρος των φορέων της πόλης μου.

Κορωνάς: Πρόεδρε εγώ θα ήθελα να δούμε λίγο περισσότερο αυτό που όλοι ξεπερνάμε σε ένα θέμα τυπικό την απόφαση του Σ.τ.Ε.. Η απόφαση του Σ.τ.Ε. σε καμιά περίπτωση όπως ειπώθηκε δεν λέει βέβαια ότι θα πρέπει να γίνει μονοδρόμηση η Μητροπόλεως ή αμφιδρόμηση, λέει κάτι άλλο. Ακυρώνει την απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού που ενέκρινε τη μερική κατάχωση της ρωμαϊκής οδού και η επόμενη ακυρώνει την απόφαση του Δ.Σ.

Η ερώτηση που έκανα στον κ.Λαζαρίδη γι' αυτό το λόγο έγινε, αν γίνεται ταυτόχρονη ανάδειξη της ρωμαϊκής οδού με αμφιδρόμηση της Μητροπόλεως. Το θέμα από ότι κατάλαβα είναι απολύτως μετρήσιμο η απάντησή του ήταν αρνητική γιατί σε κάποια σημεία της Μητροπόλεως δεν θα υπάρχει πεζοδρόμιο. Δεν μπορεί να υπάρχει δρόμος κεντρικός της πόλης χωρίς πεζοδρόμιο. Άρα επομένως μιλάμε για ένα πράγμα το οποίο είναι μετρήσιμο δεν χρειάζεται κάποιος ειδικός τεχνικός ότι εδώ γίνεται ανάδειξη με αυτό τον τρόπο....

Όσον αφορά το μουσείο της Ακροπόλεως... και εμείς κάναμε έρευνα κ. Γουλτίδη, εκεί που επιτρέπεται αυτό με το γυάλινο πλέξι γκλας είναι μόνο για πεζούς, δεν μπορεί εκεί να γίνει κίνηση οχημάτων, άλλο το όχημα, άλλο ο πεζός. Το όχημα έχει λάστιχα δεν έχει πέλματα, άλλη η πρόσφυση του οχήματος άλλη η πρόσφυση του πεζού. Κατά συνέπεια οδηγούμαστε στο τεχνικό αυτό κομμάτι, τι έκανε ο Δήμος στο Σ.τ.Ε.; Ο Δήμος το 2007 δεν αφουγκράστηκε την κοινωνία; Δεν έθεσε στο Σ.τ.Ε., παιδιά εδώ θίγεται το κυκλοφοριακό ζήτημα της πόλεως, θίγεται η οικονομική κατάσταση των επαγγελματιών. Με ποια αιτιολογία πήγε ο Δήμος ως προς την κατάχωση την ορθή ή όχι των ευρημάτων της αρχαίας οδού, το λέει το Σ.τ.Ε. Πρόεδρε. Λέει ότι ο Δήμος πήγε με την αιτιολογία του ΚΑΣ. Το ΚΑΣ ανέκρινε την κατάχωση αυτή. Παρόλ' αυτά το Σ.τ.Ε. θεώρησε ότι αυτή η κατάχωση έγινε κατά απόκλιση της νομοθεσίας. Δεν πήγαμε με αιτιολογία του κ.Παπαστεργίου, του κ.Μακρυγιάννη, αλλά με μία αιτιολογία του ΚΑΣ. Στη συνέχεια ο Δήμος είπε στο Σ.τ.Ε., ξέρετε ότι με την ανάδειξη της αρχαίας οδού θα πρέπει να κάνουμε αμφιδρόμηση; Αυτό σημαίνει το κυκλοφοριακό φορτίο θα είναι διαφορετικό. Λέει μέσα η απόφαση διαβάζω, παρόλο από μελέτη που εκπόνησε το εργαστήριο του ΑΠΘ, μετά από αίτημα του Δ. Βέροιας σχετικά με τις αναγκαίες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στη Βέροια η αμφιδρόμηση της οδού Μητροπόλεως δεν πρόκειται να περιορίσει καθόλου το κυκλοφοριακό της φορτίο. Πήγε ο Δ. Βέροιας μελέτη του ΑΠΘ την οποία δεν την έχουμε, δεν την ξέρω.

Δεύτερο, εξάλλου λέει πάλι εξάλλου το κριτήριο εξυπηρέτησης των συμφερόντων των καταστηματαρχών της περιοχής δεν μπορεί να αποτελέσει νόμιμη αιτιολογία για τη μη ανάδειξη του επίδικου μνημείου. Ενώ η σκέψη, τώρα πάει στο ΚΑΣ, που περιέχεται στη γνωμοδότηση του ΚΑΣ ότι με την καταχώρηση πρόκειται να προστατευθούν οι επίδικες αρχαιότητες από την κυκλοφορία και τη ρύπανση δεν αιτιολογείται ειδικώς.

Επομένως το Σ.τ.Ε. δεν ήρθε Πρόεδρε από μόνο του, το Σ.τ.Ε. είχε μια απόφαση του Δήμου και του υπουργού πολιτισμού. Στο Σ.τ.Ε. κατέφυγαν, να το πούμε πολίτες της Βέροιας, τα οποία αυτά που λεν σήμερα οι πολίτες και καλώς τα λένε, τα έλεγε ο Δήμος στο Σ.τ.Ε. και το Σ.τ.Ε. έκρινε αυτά που λέει ο Δήμος και κατά συνέπεια όσοι υποστήριζαν την άποψη του Δήμου κατά συνέπεια είναι λάθος. Δηλ. την κρίση που πάμε να κάνουμε την ουσιαστική το 80% των

τοποθετήσεων έχει κριθεί ότι έγινε λανθασμένα από το Δήμο αυτή η κίνηση. Κατά συνέπεια τι έπρεπε να κάνει ο Δήμος προκειμένου να αναδείξει τις αρχαιότητες; Αυτό που είπε ο κ. Μπέκης έπρεπε να κυκλοφορήσει σε νέα κυκλοφοριακή μελέτη. Αυτή η κυκλοφοριακή μελέτη δυστυχώς κ. Μπέκη εκπονείται τώρα.

Τι έπρεπε να κάνει ο Δήμος και η κάθε δημοτική αρχή; Να ξεκινήσει κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ή ανάδειξη, χωρίς να έχει κάνει κυκλοφοριακή μελέτη; Θα ήταν παταγώδης αποτυχία. Από τη στιγμή που στα δικαστήρια Πρόεδρε παταγωδώς αποτύχαμε σε όλες τις αιτιάσεις μας, πρέπει αυτές οι αποφάσεις να εκτελεστούν. Και μόνο γι αυτό θα συμφωνήσω με τον κ.Καραπαναγιωτίδη ότι ζήτημα εξαμήνου δεν τίθεται, δεν υπάρχει εξαμήνο εδώ Πρόεδρε. Ή εφαρμόζεις τη νομοθεσία και τις δικαστικές αποφάσεις ή δεν τις εφαρμόζεις, δεν μπορούμε να μην εφαρμόσουμε μια δικαστική απόφαση του 2007.

Επομένως και μόνο γι αυτό το λόγο επειδή η ποιότητα ζωής, θεωρώ ότι θα κριθεί από το δικαστή, το κριτήριο του δικαστή, το πολιτιστικό κριτήριο υπερισχύει έναντι των υπόλοιπων θετικών συμφερόντων, θεώρησε ότι η ποιότητα ζωής του βεροιώτη πολίτη είναι προς τη μεριά της ανάδειξης των αρχαιοτήτων. Άρα όποια απόφαση πάρουμε για τη μονοδρόμηση στο πλαίσιο αυτό. Θεωρώ ότι είναι και προς την ποιότητα ζωής των ανθρώπων της πόλης της Βέροιας και προς το γενικό καλό της πόλης.

Καγκελίδης: Πρόεδρε εγώ πιστεύω ότι δεν θα λύσει κανένα πρόβλημα η εφαρμογή αυτής της μελέτης. Εκεί θα συμφωνήσω με τον κ.Καρεκλά, αυτό που είπε ότι πρέπει να γίνει μια εφαρμογή αυστηρής ελεγχόμενης στάθμευσης και αυτό είναι το πρόβλημα γιατί δεν πήρε υπόψη τα στελέχη τα οποία είχε αν σε ώρα αιχμής, δεν ξέρω αν πήρε το αυτοκίνητο να γυρίσει να ψάξει από τον ίδιο δρόμο θα περάσει δέκα φορές το ίδιο αυτοκίνητο;

Άρα αν υπήρχε θέμα να λυθεί το θέμα του παρκινγκ, δεν θα υπήρχε αυτή η συμφόρηση στους δρόμους. Κάντε το πείραμα αύριο κ.Καρεκλά και θα δείτε ότι επιβεβαιώνονται αυτά που λέω. Εγώ καθημερινά που έρχομαι για το δημαρχείο, γυρνάω Αγ. Δημητρίου, γυρνάω Βενιζέλου, γυρνάω για να βρω μια θέση παρκινγκ. Η εφαρμογή σ' αυτό το συγκεκριμένο κομμάτι αν κοιτούσατε σε ποιους δρόμους μπορούμε να εφαρμόσουμε την ελεγχόμενη στάθμευση νομίζω ότι θα έλυne όλο το πρόβλημα και χωρίς να δημιουργήσουμε ούτε κοινωνικά προβλήματα σε εμπόρους σε καταστήματα, εγώ θα καταψηφίσω αυτή την πρόταση και θα έλεγα καλύτερα να αποσυρθεί να γίνει μια έρευνα ακόμη καλύτερη, μιας και πήρατε τα πρώτα δείγματα της πόλης, να συνεχίσετε για λίγο ακόμα, δεν είναι το θέμα το οικονομικό, είναι ότι η λύση πρέπει να δοθεί μία δια παντός και όχι δοκιμαστικά.

Ορφανίδης: Από τη μέρα που ασχολούμαι με τα κοινά, από τη μέρα που καταλαβαίνω τον εαυτό μου, μέσα από τα γενικότερα προβλήματα τα γενικά που αντιμετώπιζε ο πολίτης της Βέροιας ήταν και το κυκλοφοριακό. Δεν είναι τυχαίο ότι όλες οι δημοτικές αρχές των τετραετιών που μας περάσανε από Βλαζάκη και πέρα, εγώ τουλάχιστον που θυμάμαι, προσπάθησαν να λύσουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα με κάποιες μελέτες. Άρα δεν είναι τυχαίο ότι όντως υπάρχει πρόβλημα γι αυτό και το συζητάμε και τόση ώρα δηλ. αλλιώς δεν θα το συζητούσαμε.

Έχω την εντύπωση ότι τόσα χρόνια ποτέ δεν είχαμε ποιοτικές λύσεις και ποιοτικές μελέτες για να δούμε το πρόβλημα έτσι όπως πρέπει να είναι, και έτσι όπως πρέπει να το λύσουμε, τους στόχους πρέπει να βάλουμε. Σήμερα γίνεται μια προσπάθεια.

Εγώ με την παρουσίαση γιατί πρώτη φορά την είδα από τον εισηγητή και αρνητικός να ήμουνα μπορεί σήμερα θα πειθόμουνα γιατί τα δεδομένα και τα στοιχεία που μας παρουσίασε, πολύ δε περισσότερο οι στόχοι μπήκανε είναι αποδεκτοί στο 100% από αυτό που εγώ νομίζω ότι είναι σωστό. Κάποιοι είπαν ότι οι καλύτεροι γνώστες είμαστε εμείς οι πολίτες και έχουν δίκιο, και οι καλύτεροι επιστήμονες της επίλυσης των προβλημάτων της πόλης είμαστε εμείς.

Εμείς όμως έχουμε την εμπειρία, τη γνώση για να λύσουμε τα προβλήματα; Πρέπει να μας τα λύσουν κάποιοι όπως είναι ο κ.Καρεκλάς. Δεν μπορούμε να τα λύσουμε μόνοι μας, μπορούμε όμως να τους βοηθήσουμε να τα λύσουμε μαζί. Όλη αυτή η μελέτη έχει περιορισμούς, βλέπε Σ.τ.Ε. και δεν θέλω να αναφερθώ γιατί το είπαμε και το ξαναείπαμε, βλέπε τη δομή της πόλης που δεν αλλάζει με τους δρόμους τα σοκάκια της κλπ. και διάφορα άλλα παρεμφερή προβλήματα. Σήμερα όμως εμείς καλούμαστε να δώσουμε ένα στόχο και μια κατεύθυνση να λύσουμε αυτό το πρόβλημα. Η σημερινή αρχή και τα δεδομένα τα οποία υπάρχουν δίνει μια κατεύθυνση προς τη μονοδρόμηση είναι ένας τρόπος λύσης, μια πρόταση είναι ουσιαστικά, η οποία και από τη δήλωση και του

δημάρχου ότι αυτή θα τη δοκιμάσουμε και αν αποτύχει δεν είμαστε τόσο εγωιστές, να επιμένουμε και να ταλαιπωρούμε τον κόσμο. Άλλωστε η σημερινή πρόταση δεν λύνει μόνο το κυκλοφοριακό έχει και άλλους στόχους, βάζει και καλύτερη ποιότητα, για περιορισμό των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης, βάζει για νέες θέσεις αυτοκινήτων γκαράζ κλπ. και διάφορα άλλα τα οποία τα είπε πολύ καλά ο εισηγητής μας και δεν θέλω να τα ξαναπώ εγώ.

Υπάρχουν πολλοί προβληματισμοί και εμείς οι ίδιοι προβληματιζόμαστε, δεν είναι κανείς εδώ μέσα που το πήρε ελαφριά και θέλει να πει αυτό θα κάνουμε γιατί το θέλουμε. Όλοι θέλουμε να δουλέψουμε και να σκεφτούμε και να προτείνουμε και να ψηφίσουμε για το κοινό καλό αυτής της πόλης. Δεν νομίζω ότι υπάρχει κανείς που δεν το θέλει αυτό. Υπάρχουν όμως οι καταστηματαρχές, ο εμπορικός σύλλογος, το γκαράζ, τα αστικά λεωφορεία και άλλοι φορείς οι οποίοι όντως έχουν τους προβληματισμούς τους. Το πρόβλημα μας και από τους επιστημονικούς φορείς και από τους φορείς γενικότερα ότι αντιδρούμε σε κάτι αλλά δεν προτείνουμε κάτι, δεν μου λέει κάτι έμενα αυτό. Να αντιδράσουμε και να δώσουμε μια διαφορετικότητα και μια πρόταση διαφορετική θα το δεχόμουν πολύ ευχαρίστως τώρα κιόλας, δυστυχώς από την εμπειρία μου ποτέ δεν συνέβη αυτό τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια που ασχολούμαι εγώ με τα κοινά, θέλω να πω δηλ. ότι οι φορείς θέλουνε το λόγο αλλά δεν έχουν άποψη, είναι αρνητικό αυτό και τελειώνω σε λίγο κ. Πρόεδρε.

Σήμερα όλοι συζητάμε και λέμε ότι είναι νωρίς να το θέσουμε το πρόβλημα αυτό και να το λύσουμε σήμερα. Μα αυτό το ρημάδι το κυκλοφοριακό συζητάμε στην καθημερινή μας ζωή, κάθε μέρα και πολλές φορές την ημέρα. Σήμερα νομίζω ότι η πρόταση αυτή, η οποία χαρακτηρίζεται και α' φάση που σημαίνει ότι αυτή η φάση θέλει να επεξεργαστεί να δουλευτεί, να δεχθούμε προτάσεις, να βάλουμε προτάσεις, όχι να δεχτούμε, να κόψουμε κάτι να προσθέσουμε κάτι, νομίζω αυτό που όλοι λέμε να συζητήσουμε, σήμερα έχουμε ένα θέμα με έρευνα, με στοιχεία που μπορούμε αυτό να το εμπλουτίσουμε ουσιαστικά για μένα η ψήφιση αυτής της πρότασης της πέντε, γιατί έτσι αποφάσισε η ποιότητα ζωής, δεν είναι υποχρεωτικό αυτό. Για μένα όλοι αυτοί, όλοι οι φίλοι και οι συνάδερφοι δημοτικοί σύμβουλοι που μιλάν για διάλογο την δίνει ήδη τη δυνατότητα αυτή η πρόταση της α' φάσης. Άλλωστε για να πας από την α' φάση στη β' πάλι συζήτηση θα γίνει. Μην ψάχνουμε να βρούμε και να κοσκινίζουμε όπως λέει και η λαϊκή ρήση... μια φράση θα πω και τελειώνω, εγώ νομίζω ότι αυτές οι εργατοώρες που δαπανήθηκαν από το μελετητή και από τους συνεργάτες του πρέπει να τις σεβαστούμε, πρέπει να δουλέψουμε πάνω σ' αυτό να την καλυτερέψουμε αν θέλετε ναι, να την κάνουμε άριστη ναι, μην όμως τα απορρίπτουμε όλα. Δεν θέλω να πω τίποτε άλλο.

Λαζαρίδης: Πρόεδρε σαν εισηγητής, θέλω να πω ότι οι δυο αποφάσεις του Σ.τ.Ε. είναι δεν παρά η αφορμή να ξεκινήσουμε την κυκλοφοριακή μελέτη. Τα αίτια είναι πολλά: Στις σύγχρονες πόλεις παγκόσμια επιβάλλεται να γίνονται κυκλοφοριακές μελέτες, γιατί είναι ζωντανό οργανισμοί, αλλάζουν, μεταλλάσσονται ανά πενταετία, δεκαετία, εικοσαετία. Αν δεν υπήρχε αυτό το ζήτημα των δύο αποφάσεων, έπρεπε να την κάνουμε ούτως ή άλλως.

Εδώ θέλω να σας δώσω ένα παράδειγμα χαρακτηριστικό γιατί το παρακολουθώ από τη θέση μου: Ξέρετε ότι τα δημοτικά σχολεία του κέντρου, γιατί από εκεί φαίνεται, γιατί από εκεί φαίνεται, αποφορτίζονται, όπως επίσης αποφορτίστηκαν ολόενα και περισσότερο τα δημοτικά σχολεία του Προμηθέα. Ξέρετε ποια είναι τα ιδιαίτερα φορτισμένα δημοτικά σχολεία σήμερα στη Βέροια; Το 9^ο και το 10^ο στου Παπάγου. Γιατί συνέβη αυτό; Γιατί πριν 10 – 15 χρόνια χτίστηκαν αυτές οι περιοχές στην περιοχή Παπάγου Καλλιθέα, μετακόμισαν εκεί νεαρά ζευγάρια τα οποία παντρεύτηκαν, έκαναν οικογένειες, προέκυψαν παιδιά, τα οποία σήμερα είναι ακριβώς σ' αυτές τις ηλικίες. Τι σημαίνει αυτό δηλαδή; Αυτόματα από το φόρτο αυτό προκύπτουν και νέες κινήσεις προς το κέντρο. Αυτό εννοώ όταν λέω ότι θα έπρεπε να κάνουμε κυκλοφοριακή μελέτη άσχετα με τη Μητροπόλεως και την ανάδειξη της αρχαίας ρωμαϊκής οδού, τις αποφάσεις του Σ.τ.Ε. Γιατί συνεχίζοντας με τα αίτια, τα αίτια είναι η ποιότητα ζωής των πολιτών, είναι η ανάδειξη του ιστορικού κέντρου, είναι η έμφαση στον πεζό, στον ΑΜΕΑ, στη γυναίκα με το καροτσάκι κλπ. αναφέρθηκε επίσης στη μεταγενέστερη, προς το τέλος της θητείας του ικανότατου, ταλαντούχου Δήμαρχου αυτής της πόλης Χασιώτη Γιάννη, ο οποίος ήθελε να καταργήσει την προηγούμενη απόφαση για μονοδρόμηση, η οποία πιστεύω όμως εγώ το έκανε γιατί η προηγούμενη μονοδρόμηση έγινε αποσπασματικά, δεν συνοδεύτηκε από παράλληλες κινήσεις των άλλων κυρίων και συλλεκτήριων οδών.

Για τα έργα που πρέπει να γίνουν, είναι αλήθεια ότι αυτός ο Δήμος σήμερα, όλοι οι Δήμοι της Ελλάδας γιατί αυτή η χώρα έχει πτωχεύσει τα 3-4 χρόνια μπορούν να βρεθούν μόνο από τον νέο ΕΣΠΑ από το ΣΕΣ και αυτό είναι κάτι που θα επιδιώξουμε να κάνουμε γιατί είναι μονόδρομος.

Τελειώνοντας θα ήθελα να πω ότι υπάρχει μια παρεξήγηση. Εμείς αν θα προτείνουμε την πέμπτη πρόταση, γιατί εκεί φαίνεται να καταλήγουμε, δεν το κάνουμε κατά των εμπορών και των καταστηματαρχών το κάνουμε γιατί πιστεύουμε ότι είναι και σε όφελός του.

Το κέντρο των πόλεων παγκόσμια και στους αιώνες είχε πάντα την αξία του εμπορικά, οικονομικά, είναι το πρώτο πράγμα που βλέπει κανείς όταν επισκέπτεται μια ξένη πόλη. Δεν θεωρούμε ότι κάνουμε κακό σ' αυτό τον κλάδο που είναι πολύ σημαντικός, και να σας πω και κάτι; Από αυτόν προέρχομαι, είμαι τύπος της αγοράς, από εκεί βγάζω τα χρήματά μου και έχουμε μάθει να ακούμε και δεν είμαστε δογματικοί, έχουμε μάθει να ακούμε και μπορούμε να παρέλθουμε οποιοδήποτε λάθος κάνουμε. Θεωρούμε ότι κάνουμε σήμερα, το κάνουμε για το καλό.

Δήμαρχος: Στο κομμάτι το νομικό δεν υπάρχει λόγος να μπω, νομίζω ότι το εξήγησε πάρα πολύ καλά ο κ.Κορωνάς γιατί το κατέχει προφανώς καλύτερα από εμένα, αλλά αυτό που θα πω είναι ότι δεν οχυρωνόμαστε πίσω από το νομικό κομμάτι, δηλ. θα μπορούσαμε να πούμε υπάρχει μια απόφαση του Σ.τ.Ε. τελειώνουν τα πράγματα εδώ δεν συζητάμε τίποτε άλλο.

Προφανώς έχετε καταλάβει από τις πολλές συναντήσεις και συζητήσεις που γίνανε ότι δεν είναι αυτό το σκεπτικό μας. Ερχόμαστε και προσπαθούμε όσο το δυνατόν πιο ορθολογιστικά να πούμε αυτή η πρόταση της μονοδρόμησης βελτιώνει κάποια πράγματα; Χειροτερεύει κάποια πράγματα; Και ερχόμαστε να τα δούμε όλα ένα-ένα. Άκουσα από τους εμπόρους, μας ενδιαφέρει ιδιαίτερα η άποψή τους βεβαίως ότι θα μειωθεί ο τζίρος τους κατά 30% είπε η κα Πετρακοπούλου και εγώ αναρωτιέμαι από που συνάγεται αυτό το συμπέρασμα;

Λέω λοιπόν με την κοινή λογική, ότι σήμερα έχεις ένα αυτοκίνητο που περνάει από τη μια πλευρά και ένα που πηγαίνει προς την άλλη πλευρά και κανένα δεν μπορεί να σταματήσει. Αύριο λοιπόν θα έχεις μόνο ένα αυτοκίνητο που πηγαίνει προς τη μία πλευρά και θα μπορεί να σταματήσει για λίγο να κατεβεί ο οδηγός ο συνοδηγός να πάει να ψωνίσει χωρίς πρόβλημα και νόμιμα. Άρα δεν μπορώ να αντιληφθώ γιατί θα μειωθεί ο τζίρος κατά 30% ή τουλάχιστο αυτό λέει η ορθολογιστική σκέψη μου.

Αναφέρθηκε από τους εμπόρους ότι το έχουμε ξαναδεί αυτό το έργο και αυτή είναι η εμπειρία μας. Το είπε ο κ. Λαζαρίδης υπήρχε μια μελέτη ολοκληρωμένη ποτέ γι αυτό το θέμα; Εγώ νομίζω ότι δεν υπήρχε. Αλλά να πω και κάτι ακόμα γιατί αναφέρθηκε ότι από το 1997 ως το 2002 υπήρχε μονοδρόμηση. Κατ' εμέ ο κ.Χασιώτης ήταν ίσως ο πιο επιτυχημένος Δήμαρχος, μα τόσο χαζός ήταν ο άνθρωπος και δεν το κατάλαβε; Έπρεπε να περάσουν πέντε χρόνια για να το καταλάβει αυτό το πράγμα; Προφανώς όχι, θα τον αδικούσαμε αν λέγαμε κάτι τέτοιο.

Το ότι πάρθηκε κάποια απόφαση αλλαγής τον Αύγουστο του 2002 πιθανολογώ ότι ήταν ένα τρικ για τις επόμενες εκλογές που έρχονταν και με δεδομένο ότι δεν ενδιαφερόταν ο κ.Χασιώτης να είναι ξανά υποψήφιος, αλλά αυτό είναι ιστορία ίσως και δεν μας ενδιαφέρει. Πάντως εγώ τον θεωρώ ιδιαίτερα έξυπνο άνθρωπο που δεν θα έκανε πέντε χρόνια να καταλάβει ότι κάτι δεν πάει καλά. Θα πει κάποιος είναι όλα ρόδινα αν γίνει κάτι τέτοιο; Όχι. Θα πούμε ότι πράγματι κάποιοι άνθρωποι θα κάνουν μεγαλύτερες διαδρομές, λόγω της μονοδρόμησης. Αναρωτιέμαι είναι ζήτημα το αν θα κάνουν 300μ. παραπάνω με το αυτοκίνητό τους; Γιατί όπως και να το κάνουμε οι διαδρομές στην πόλη μας είναι μικρές. Το να πας μέσω Κεντρικής για να βγεις στη Μητροπόλεως θα συζητάμε για 200, 300, 400 μέτρα παραπάνω, αυτό είναι το ζητούμενο; Νομίζω ότι δεν πρέπει να είναι αυτό το ζητούμενο.

Θα υπάρξουν προβλήματα στις αστικές συγκοινωνίες; Βεβαίως μεγάλο λεωφορείο δεν μπορεί να πάει στην Κεντρικής, θα βρει άλλο τρόπο ή θα πάει μικρό. Κάποια από τα τέσσερα μικρά που έχουν αυτή τη στιγμή τα αστικά, αλλιώς θα ακολουθήσει εναλλακτικές διαδρομές. Προφανώς για όλα υπάρχει λύση. Θα βελτιωθεί η ποιότητα ζωής; Προφανές ότι θα βελτιωθεί η ποιότητα ζωής. Νομίζω ότι αυτή θα έπρεπε να είναι 100% η απάντηση του μελετητή γιατί κάποια πράγματα όσον αφορά το κυκλοφοριακό αυτό το μπάχαλο που υπάρχει σήμερα θα λυθούν.

Ο μελετητής δέχθηκε πολλά πυρά είναι αλήθεια σήμερα. Εγώ οφείλω να πω ότι εμείς αυτή τη στιγμή σαν μπουσουλά έχουμε τη μελέτη, τη θεωρούμε αξιόπιστη, από αυτή παίρνουμε τα στοιχεία και για μας τα στοιχεία λένε το εξής γιατί είναι ένα επιστημονικό πόνημα. Ο άξονας Μητροπόλεως-Βενιζέλου αποφορτίζεται περισσότερο από τις υπόλοιπες προτάσεις από τις πέντε

και έξι. Η Κεντρικής φορτίζεται επίσης λιγότερο στο σενάριο πέντε. Οι οδοί Θωμαΐδος Πιερίων Ανοιξέως Ακροπόλεως Δήμητρας Μπότσαρη καλούνται να παραλάβουν μεγαλύτερο φόρτο λόγω των μονοδρομήσεων Μητροπόλεως και Βενιζέλου. Προφανώς λέει ο άνθρωπος ότι μαγικά δεν γίνονται. Κάποιος φόρτος που θα λείψει από εδώ θα πάει κάπου αλλού. Αποσυμφορίζονται το σύνολο των διασταυρώσεων των οδών Μητροπόλεως και Βενιζέλου.

Τέλος, η άμεση λειτουργία της υπό κατασκευής γέφυρας θα δώσει μια ακόμα καλύτερη κυκλοφοριακή λειτουργία στην πόλη. Εγώ θεωρώ ότι εμείς αυτό το πόνημα πρέπει να το σεβαστούμε. Είναι η πρώτη φορά που γίνεται μια τόσο αναλυτική δουλειά και δεν μπορώ να μην τη θεωρήσω πραγματική. Άρα νομίζω ότι κακώς οι τόσες πολλές βολές στον μελετητή για το πότε πήρε, πώς πήρε κλπ. Τέθηκαν και άλλα θέματα, παρκινγκ τουριστικών λεωφορείων, πράγματι σοβαρότατο θέμα και θα υπάρχει οπωσδήποτε, θα πρέπει να υπάρχει αστυνόμευση στην Ελιά για να μπορούν να παρκάρουν ανενόχλητα τουριστικά λεωφορεία. Αλλά θέλουμε ο κόσμος να μπορεί να περπατήσει μέσα στην πόλη και όχι να ανεβαίνει και να κατεβαίνει και να φεύγει. Ακούστηκαν και κάποια άλλα πράγματα περί αναδιατάξεων στάσεων αστικών και το ερώτημα είναι γιατί να αλλάξουν οι στάσεις; Γιατί πρέπει να αλλάξει η στάση της Μητροπόλεως; Και όλα τα λεφτά που δόθηκαν; Όχι προφανώς η στάση θα χρησιμοποιείται στην κάθοδο, εφόσον επιλεγεί αυτή η λύση, προφανώς και δεν θα χαλάσει τίποτα από όλα αυτά. Ακούστηκε επίσης και κάτι άλλο λογικό μεν αλλά θα πούμε ότι δεν είναι έτσι τα πράγματα. Ακούστηκε, μα θα δώσετε λεφτά αυτή τη στιγμή και αν δείτε ότι δεν πάει καλά θα ξαναδώσετε για να αποφευχθεί αυτό το πράγμα; Όχι κύριοι, προφανώς δεν πρέπει να κάνουμε αυτό το πράγμα. Δεν πρόκειται πρώτα να κάνουμε ανάδειξη και μετά μονοδρόμηση, πρώτα θα γίνει μονοδρόμηση, γιατί; Γιατί σε κάθε περίπτωση και παρότι σεβόμαστε την επιστημονική μελέτη που έχει γίνει θέλουμε και εμείς να δούμε στην πράξη.

Άρα σε κάθε περίπτωση όπως είπε και ο αρμόδιος αντιδήμαρχος για το καλό αυτό της πόλης πονάμε και εμείς και πιστεύουμε ότι αυτό θα συμβάλει σε κάτι καλύτερο. Δεν διεκδικούμε το αλάθητο αλλά έχουμε τον τρόπο μας και εμείς. Και να είστε σίγουροι αν δούμε ότι κάτι πάει στραβά δεν θα το αλλάξουμε σε τεσσεράμισι χρόνια πριν τις εκλογές.

Καραπαναγιωτίδης: Δεν θα μιλούσα, αλλά πιάνομαι από την τελευταία λέξη που είπε ο κ. Δήμαρχος. Μ' αρέσει αυτός ο τρόπος αλλά δεν ξέρω πόσο αποτελεσματικός θα είναι γιατί άλλα ακούγα εγώ, δηλ. αυτός ο τσαμπουκάς να καταλάβουν και οι κύριοι που είναι από απέναντι οι καταστηματάρχες. Μόνο αυτό που είπε ο κ. Κορωνάς ότι είναι απόφαση του Σ.τ.Ε. είναι πολιτική απόφαση δική σας και έχετε την πλειοψηφία να την περάσετε, καλά κάνετε, έτσι ξεκάθαρα και ωραία, είναι πολιτική απόφαση δική σας, μην κρύβονται κάποιοι με το τι να κάνουμε με το συμβούλιο, το ένα το άλλο. Απόφαση δική σας, αν αποδώσει μπράβο σας, αν δεν αποδώσει πάλι μπράβο σας γιατί εσείς όταν φτάσουν οι εκλογές και μη σας πειράζει, θα βρείτε, θα βγάλετε από το σεντούκι τα φαντάσματα της δεξιάς κάτι θα βρείτε και πάλι θα κερδίσετε τις εκλογές, γι αυτό μιλάτε έτσι, γιατί είπε ελαφρά την καρδιά ο Πρόεδρος που εγώ δεν θα το έλεγα προεκλογική περίοδο ο κ.Χασιώτης. Τι θα πει προεκλογική περίοδος; Παίζουμε με τα καταστήματα των ανθρώπων;

Καλά κάνετε, δημοκρατία έχουμε και στη δημοκρατία, όποιος καταφέρνει το είπα και το ξαναλέω με οποιοδήποτε τρόπο, με απειλές, με χρήματα, με υποσχέσεις καλά κάνει, ας το ακούσουν μερικοί. Δεν το είπα για εσάς, και εγώ έκανα διοίκηση οχτώ χρόνια. Μην το παρεξηγούν τώρα, όποιος έκανε απειλές, φαίνεται, φαίνονται οι απειλές... μα το ξαναλέω, το είπα με χαμόγελο... το είπα με χαμόγελο επειδή και εγώ έκανα διοίκηση, δεν το είπα για εσάς, αυτό είναι ότι είναι, πολιτική απόφαση, το δεχόμαστε Δήμαρχε, είναι η απόφασή σας δεν είναι κακό είναι η ώρα τέτοια.

Παπαδόπουλος: Πρόεδρε επί προσωπικού, εγώ δεν ήρθα εδώ, άκουσε με σε παρακαλώ, ο καθένας κρίνει αυτό που κρίνει. Προσωπικά εγώ θίγομαι και οι συνάδερφοί μου ίσως είναι δικό τους θέμα, εγώ θίγομαι όταν ακούω τέτοια πράγματα εδώ μέσα. Και την προηγούμενη εβδομάδα, στο προηγούμενο Δ.Σ. που μας αιφνιδιάσατε με ένα θέμα, ακούστηκαν κάποια πράγματα όσον αφορά την ακεραιότητα των συμβούλων και πως εκλέχθηκαν, εγώ αυτή τη στιγμή μιλάω με τον εαυτό μου και θέλω να τοποθετηθώ επί αυτού, αν το θεωρείτε προσωπικό έχει καλώς, αν δεν το θεωρείτε προχωρήστε.

Πρόεδρος: Ο κ.Καραπαναγιωτίδης ζήτησε συγγνώμη. Κε Παπαδόπουλε με το λόγο σας θέλετε να επιβάλετε την άποψή σας; Σας ζήτησε συγγνώμη τι άλλο θέλετε;

Μπέκης: Πάρα πολύ σύντομα, θα είμαι πολύ σύντομος, επειδή ακούστηκαν στις πρωτολογίες κάποια πράγματα, θα ήθελα να κάνω ορισμένες πολύ σύντομες παρατηρήσεις: Η σημασία της ιστορίας είναι τεράστια, η σημασία της ιστορικής μνήμης μας κάνει ανθρώπους, επομένως ότι μνημείο υπάρχει που συνδέεται με αυτή την ιστορική μνήμη πρέπει να αναδεικνύεται και αυτό φέρνει κέρδος, πολλαπλό κέρδος σε πολλά επίπεδα και δεν θα μετράμε το κέρδος μόνο σε ευρώ, αλλά ακόμα και αυτό έρχεται με την ανάδειξη μνημείου. Κοιτάζτε τι γίνεται στην Αμφίπολη. Το ένα είναι αυτό.

Επομένως είναι αναντίρρητη ανάγκη να αναδειχθεί το μνημείο μόνο που η ανάδειξη του μνημείου δεν σημαίνει και μονοδρόμηση της Μητροπόλεως. Σημαίνει ότι π.χ. μπορεί να μετατραπεί το πεζοδρόμιο σε χώρο που θα βαδίζει ο πεζός πάνω στην Εγνατία, θα μετατοπιστεί δηλαδή και θα πιάσει το σημερινό πεζοδρόμιο, θα μετατοπιστούν οι πέτρες, μπορούν να βρεθούν λύσεις.

Θα πω και ένα τελευταίο και απευθύνομαι και στον Δήμαρχο και στον κ.Καρεκλά, θα κάνω μια πρόβλεψη και θα εκφράσω ένα φόβο. Η πρόβλεψη μου είναι ότι η μισή Μητροπόλεως και η μισή Βενιζέλου θα γίνουν στάσεις στάθμευσης, θα γίνουν παρκινγκ αντί για κυκλοφοριακή λωρίδα.

Μαρκούλης: Πρόεδρε περίμενα καταρχάς απαντήσεις από το μελετητή γιατί είχε και το δύσκολο βάρος της εισήγησης ουσιαστικά, πλην όμως δεν τον ακούσαμε, δεν ακούσαμε τη φωνούλα του, μας τα είπε καλά τα πράγματα εδώ, υποβλήθηκαν ερωτήματα, ακολούθησαν τοποθετήσεις, δεν ακούσαμε, πολιτική η τοποθέτηση, δεν ακούσαμε την τεχνοκρατική άποψη, χωρίς να υπάρχει βεβαίως από την άλλη πλευρά η αντιστήριξη των επιχειρημάτων που προέβαλε η αντιπολίτευση στο σύνολό της.

Ο Δήμαρχος αρκέστηκε να αναφερθεί σε ένα μπάχαλο κυκλοφοριακό το οποίο προφανώς ούτε ο κ. Μελιόπουλος το έχει δημιουργήσει ούτε εμείς με τη δική μας παράταξη ούτε ο κ. Μπέκης, ούτε ο κ. Καραπαναγιωτίδης με τη δική του παράταξη. Το μπάχαλο που έχει προκληθεί στην πόλη αυτή, έχει και όνομα και επώνυμο, έχει Συμπολιτεία», έχει τον κ. Βοργιαζίδη ως αντιδήμαρχο, έχει τον κ.Λαζαρίδη ως αρμόδιο αντιδήμαρχο και νομίζω ότι οι συγκεκριμένοι πρέπει να απολογηθούν για τη συγκεκριμένη πορεία της πόλης και για το μπάχαλο. Όσο δε αφορά το αμίμητο, ότι τελικά θα χρησιμοποιηθεί η παρούσα στάση στην οδό Μητροπόλεως από τα αστικά λεωφορεία.

Πρώτη φορά έχω δει στη ζωή μου τ' ορκίζομαι επειδή η κάθοδος υποχρεώνει και η στάση που βρίσκεται μπροστά από την Εθνική Τράπεζα, θα υποχρεώσει τα αστικά λεωφορεία να κάνουνε στάση σε σημείο όπου οι επιβάτες θα εξέρχονται από την πλευρά κίνησης των αυτοκινήτων και θα περιμένουν εκεί οι επιβάτες για να ανέλθουν. Αυτά τα αμίμητα νομίζω ότι ο κ. Βοργιαζίδης μπορεί να τα συλλέξει για κανένα βιβλίο άλλου περιεχομένου όχι για συνεδρίαση Δ.Σ.

Όσον αφορά τα φαντάσματα, κ. Καραπαναγιωτίδη υπάρχουν τα λευκά φαντάσματα και τα μαύρα φαντάσματα, ο κόσμος τελικά θα πρέπει να επιλέξει τους αγγέλους.

Εμείς λέμε το εξής: Ότι απόφαση πάρει το Δ.Σ. και βέβαια αν θέλει να κάνει αυτό που λέει το Σ.τ.Ε. θα πρέπει να επαναφέρει την οδό Μητροπόλεως στην πρότερα κατάσταση όχι στην μονοδρόμηση απλά προς τα πάνω ή προς τα κάτω, στην πρότερα κατάσταση, αυτή που ίσχυε πριν το 2003, αλλά εμείς λέμε το εξής, όποια απόφαση πάρει αυτό το δημοτικό συμβούλιο, εμείς όταν με το καλό έρθουμε στα πράγματα θα καταργήσουμε αυτή την απόφαση.

Μελιόπουλος: Σε κάθε περίπτωση όλες οι ρυθμίσεις που προτείνονται όποια και να επιλεγθεί θα δυσκολέψει αφάνταστα, αυτή είναι η εκτίμηση μας, τη ζωή των κατοίκων της πόλης. Θα μεταφέρει κίνηση από τη Μητροπόλεως και τη Βενιζέλου σε όλους τους στενούς δρόμους γύρω από αυτούς τους δύο δρόμους. Θα έχει σαν αποτέλεσμα να διώξει κόσμο από το κέντρο της πόλης φυσικά προς όφελος των πολυκαταστημάτων που υπάρχουν περιφερειακά. Σε συνδυασμό με την καπιταλιστική κρίση που βιώνουμε αλλά και με τη δικιά σας πολιτική Δήμαρχε με τις αυξήσεις που ετοιμάζεται να φέρετε θα έχει σαν αποτέλεσμα να γονατίσουν ακόμα περισσότερο οι δημότες. Όσον αφορά και άκουσα προσεχτικά τις τοποθετήσεις των συμβούλων της πλειοψηφίας, προσπάθησαν να μας πείσουν ότι οι μονοδρομήσεις που προτείνονται είναι κάτι σαν πανάκεια. Σ' αυτή την περίπτωση αναρωτιέμαι όσοι που πέρασαν από τη διοίκηση του Δήμου δεν το έβλεπαν; και το εγκώμιο μερικών από αυτών.

Προσπαθείτε να μας πείσετε ότι θα λυθεί το κυκλοφοριακό με μονοδρόμηση δύο δρόμων, ότι θα βοηθηθούν τα ΑΜΕΑ, ότι θα γίνει ανθρώπινη η πόλη. Κοι της πλειοψηφίας ανθρώπινη πόλη

δεν γίνεται με δύο μονοδρομήσεις, γίνεται με διαβάσεις που δεν υπάρχουν, γίνεται με χώρους στάθμευσης που λείπουν, γίνεται με συντηρήσεις των σχολείων που δεν γίνονται, γίνεται με την καθαριότητα της πόλης που είναι ελλιπέστατη για να μην πω κάτι χειρότερο γίνεται με χώρους πρασίνου που αντί να τους αυξάνεται τους μειώνετε, πχ στον Αγ. Αντώνιο και στο Ρολόι, γίνεται με αστική συγκοινωνία φτηνή και ποιοτική που τέτοιο πράγμα δεν υπάρχει. Να τελειώσω για το λάθος που είπε ο κ.Λαζαρίδης ότι θα αναγνωρίσουν το λάθος. Μπορεί το λάθος να το αναγνωρίσετε αλλά το θέμα είναι ποιος θα το πληρώσει το λάθος;

Γουλιτζίδης: Για να λύσω μια όχι επί του προσωπικού με τον κ. Κορωνά, η πρόταση που είχε κάνει στον κ. Λαζαρίδη την έκανα μέσα από την επαγγελματική μου δραστηριότητα γιατί για ένα διάστημα ήμουν επικεφαλής των αρχαιολογικών ανασκαφών στο έργο του Μετρό και εκεί αντιμετωπίσαμε πολύ μεγαλύτερα θέματα, και να σημειώσω για τον κ. Μπέκη δεν είναι η Εγνατία οδός είναι μια κάθετη οδός ρωμαϊκή στη ρωμαϊκή Βέροια.

Εμείς αντιμετωπίσαμε μεγαλύτερο θέμα, από εκεί και ύστερα μετακινήθηκε και η πρόταση που έκανα στον κ. Λαζαρίδη όπως πήρε έναν αξιόλογο συγκοινωνιολόγο να πάρете και αρμόδιους όπως είναι ο κ. Κορρές έκανε παρεμβάσεις και σήκωσε ολόκληρο δρόμο και τον μετατόπισε, ήξερα τι έλεγα. Εδώ λέει μέρος των αρχαιοτήτων, μπορεί να βρεθεί λύση.

Για να τελειώσω, η όλη φιλοσοφία κ.Καρεκλά αυτό που λέμε για ποιότητα ζωής φανταστείτε το μποτιλιάρισμα στο φανάρι που θα βάλετε, στη βροχή που θα πέσει, στο μποτιλιάρισμα με τους ρύπους που θα επιβαρύνει την πόλη αυτή, η φιλοσοφία είναι καλή, αλλά χρειάζεται πρώτα να γίνουν τα παρκινγκ για να παρκάρει ο κόσμος και αυτός που θα έρθει από τον Καποδιστριακό Δήμο και μετά να μπει με τα πόδια μέσα στην αγορά. Σωστή η σκέψη αλλά είναι ελλιπής.

Πατσίκας: Μια μικρή παρέμβαση σε σχέση με αυτό που είπε ο κ. Μαρκούλης, το ίδιο θα ισχύσει και στην οδό Βενιζέλου εφόσον γίνει μονόδρομος. Οι θέσεις στάθμευσης που γίνανε μετά την ανάπτυξη θα είναι στο ρεύμα προς τα αριστερά, κάτι τέτοιο θα είναι παράνομο. Όταν έγινε το θέμα της Ανοίξεως ισχυρίστηκε ο Δήμος ότι κακώς πάρκαραν εκεί. Μάλλον δικαίως χάθηκαν οι θέσεις στάθμευσης γιατί ούτως ή άλλως υπήρχαν απαγορευτικά. Αυτή τη στιγμή τι θα πει ο Δήμος; Έχουμε θέσεις παρκάρете ελεύθερα από αριστερά ενώ θα έπρεπε να είναι από δεξιά, δεν υπάρχει λογική σ' αυτό.

Ορφανίδης: Να απαντήσω λίγο στον κ. Καραπαναγιωτίδη και απευθύνομαι προς όλες τις παρατάξεις μιλάει για πολιτική απόφαση. Μέσα σ' αυτό το Δ.Σ. και όχι μόνο, αποφάσεις παίρνονται πολιτικές, δεν παίρνονται σε συλλ.κουτσομπολιού και να είναι πολιτική απόφαση σας αρέσει δεν σας αρέσει. Αυτό που θέλω να προκαλέσω αν έχετε εσείς θέσεις, ελάτε να καταθέσετε και εσείς τη δική σας πρόταση όχι να αποποιηθείτε το πολιτικό κόστος το αυριανό γιατί αυτό θέλετε να αποφύγετε μη συμφωνώντας.

Καραπαναγιωτίδης: Δεν θέλω να απαντήσω επί προσωπικού, με ξαφνιάζει ο κ. Ορφανίδης δεν θέλω να απαντήσω, όταν είπα πολιτική πρόταση αλλά επειδή με όλους συζητάμε μέχρι τώρα λέγαμε, δεν είναι κακό και ξέρετε υπάρχει και η πίεση από το Σ.τ.Ε. γι' αυτό το είπα εγώ δεν το είπα, για να σας εκθέσω το είπα;

Εγώ έχω το θάρρος και λέω την άποψή μου είτε αρέσει είτε δεν αρέσει και την πρόταση μας την άκουσε ο κ. Ορφανίδης.

Μαρκούλης: Επί προσωπικού, είπε ο κ. Ορφανίδης αν έχουμε ή δεν έχουμε... είπε για τον κ.Καραπαναγιωτίδη και τις άλλες παρατάξεις εμείς τον παραπέμπουμε στο αναλυτικό πρόγραμμα....

Πρόεδρος: Δεν έχετε το λόγο.

Λαζαρίδης: Πρόεδρε σχετικά με ειδικούς ή όχι μελετητές για την ανάδειξη της αρχαίας ρωμαϊκής οδού, θέλω να πω εδώ ότι η τεχνική υπηρεσία δεν έκανε καμία μελέτη.

Σε συνεννόηση με την αρμόδια εφορία αρχαιοτήτων μας προτάθηκε η υφιστάμενη μελέτη και σε αυτήν ήταν κάθετη ούτε μετακίνηση δεξιά ούτε αριστερά ούτε κατάχωση. Με βάση αυτή δουλέψαμε, απλά γεωμετρικά είδαμε το ζήτημα αν με το ένα και με το άλλο παίρνει ή δεν παίρνει, δεν κάναμε μελέτη ανάδειξης. Σαφώς δεν είμαστε ειδικοί για κάτι τέτοιο δεν το κάναμε εμείς, ότι κάναμε το κάναμε σε συνεννόηση με την αρμόδια εφορία αρχαιοτήτων.

Μπέκης: Επειδή κάναμε μια καλή διαδικασία σήμερα νομίζω ότι θα την αδικήσουμε αν δεν επιτρέψουμε τουλάχιστον για ένα λεπτόκάποιος πολίτης που θέλει να μιλήσει να μιλήσει....

Πρόεδρος: Δέχεται το δημοτικό συμβούλιο να δοθεί για 1^ο λόγος στην κα Πάπαρη;

Πάπαρη: Θα ήθελα να ενημερώσω το αξιότιμο σώμα ότι υπάρχει η πέμπτη οδηγία της ΟΥΝΕΣΚΟ η οποία προτρέπει τα κράτη μέλη που έχουνε μνημεία στους δημόσιους χώρους να μην τα μετακινούν από την αρχική τους θέση. Δηλ. ο δρόμος που βρέθηκε στο 1,5μ. θα πρέπει με οποιοδήποτε τρόπο να αναδειχθεί στη στάθμη στην οποία βρέθηκε.

Μου κάνει κατάπληξη ότι αυτή η οδηγία η οποία επέχει την ισχύ που θα μπορούσε να έχει μια οδηγία της Ε.Ε. σε σχέση με την εθνική νομοθεσία πως δεν έχει ενημερωθεί το εθνικό μας δίκαιο, από αυτή την πολύ ενδιαφέρουσα πέμπτη οδηγία της ΟΥΝΕΣΚΟ;

Δήμαρχος: Πρόεδρε παίρνω το λόγο απλά για να εξηγήσω απλά τον κ. Μαρκούλη για το αμίμητο προφανώς. Θα του πω ότι ο ηλεκτρονικός εξοπλισμός είναι ανεξάρτητος από τη στάση και μπορεί να μείνει έτσι και να φαίνεται από απέναντι, αλλά μια που μίλησε για αμίμητο θα σας πω κάτι αμίμητο λοιπόν: Το τι έχει προτείνει ο κ. Μαρκούλης, όντας δημοτικός σύμβουλος για τη λύση του κυκλοφοριακού προβλήματος στη Βέροια. Τραμ κύριοι, γελάνε ακόμα οι συνάδερφοί του.

Λαζαρίδης: Προτείνω να ψηφίσουμε υπέρ της πέμπτης προκαταρκτικής πρότασης για την οργάνωση του οδικού δικτύου της πόλης.

Πρόεδρος: Κε Καραπαναγιωτίδη, το αίτημά σας για ονομαστική ψηφοφορία γίνεται δεκτό. Ο γραμματέας θα εκφωνεί ένα - ένα τα ονόματα με βάση την εκλογή τους και θα ψηφίζετε ονομαστικώς υπέρ ή κατά της πρότασης του αντιδημάρχου τεχνικών Αριστομένη Λαζαρίδη. Παρακαλώ ν' αρχίσει η ονομαστική ψηφοφορία.

Στη συνέχεια ο γραμματέας φώναζε τα ονόματα του συμβούλων και αυτοί δήλωναν την παρουσία τους και αν υπερψηφίζουν ή καταψηφίζουν την παραπάνω πρότασης. Έτσι:

Υπέρ της πρότασης ψήφισαν είκοσι τρεις (23) δημοτικοί σύμβουλοι, οι: Α. Λαζαρίδης, Θ. Αγγελίνας, Χ. Κούτρας, Τ. Χατζηαθανασίου, Β. Παπαδόπουλος, Α.Σιδηρόπουλος, Δ.Κουλουριώτης, Δ.Τραπεζανλής, Θ. Κορωνάς, Σ.Διαμάντης, Γ.Σοφινίδης, Ν.Μουσιάδης, Π.Τσαπαρόπουλος, Β.Λυκοστράτης, Γ. Κάκαρης, Μ. Παπαϊωάννου, Λ.Ακριβόπουλος, Σ.Ασλάνογλου, Γ.Ορφανίδης, Ιακωβίδου Ευγενία, Χ. Γαϊτάνου, Α.Σιακαβάρας, Θ.Τέτος.

Υπέρ της πρότασης του αντιδημάρχου τεχνικών Αριστομένη Λαζαρίδη ψήφισε και η Πρόεδρος της Δ.Κ. Βέροιας Ε.Γκόγκα.

Αρνητική ψήφο έδωσαν δεκαπέντε (15) δημοτικοί σύμβουλοι, οι: Κ.Καραπαναγιωτίδης, Ι.Κυρατλίδης, Μ. Σουμελίδης, Ν. Τσιαμήτρος, Ζ.Πατσίκας, Α. Καγκελίδης, Γ.Γουλτίδης, Η.Τσιφλίδης, Σ.Ελευθεριάδου, Ν.Μπέκης, Π.Παπαδίνα, Α.Αποστολόπουλος, Α.Μαρκούλης, Σ.Στουγιάννος, Γ. Μελιόπουλος.

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

- 1.- Το από 6-11-2014 εισηγητικό σημείωμα και την πρόταση του αντιδημάρχου τεχνικών Αριστομένη Λαζαρίδη.
- 2.- Την υπ' αριθ. 64/2014 απόφαση της Ε.Π.Ζ.
- 3.- Το υπ' αριθ. 1/2014 πρακτικό της Επιτροπής Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού και Κυκλοφοριακής Αγωγής του Δ.Βέροιας
- 4.- Την υπ' αριθ. 150/2014 απόφαση του Συμβουλίου της Δ.Κ. Βέροιας.
- 5.- Το αποτέλεσμα της ψηφοφορίας.
- 6.- Τις διατάξεις του άρθρου 65 του Ν. 3852/2010 (Πρόγραμμα Καλλικράτης), του άρθρου 96 του Ν.3463/2006 και του άρθρου 52 του Ν. 2696/1999.

Αποφασίζει κατά Πλειοψηφία

Γνωμοδοτεί υπέρ της 5^{ης} προκαταρκτικής πρότασης από τις προτεινόμενες προκαταρκτικές προτάσεις, όπως αυτή διατυπώνεται στην τεχνική έκθεση της α' φάσης της μελέτης «Νέα κυκλοφοριακή μελέτη και μελέτη στάθμευσης Δήμου Βέροιας».

Η απόφαση έλαβε αύξ. αριθμό **487 / 2014**

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

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ			Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ		
Τηλέμαχος Χατζηθανασίου			Αθανάσιος Αποστολόπουλος		
ΤΑ ΜΕΛΗ			ΠΡΟΕΔΡΟΙ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ		
A.	Λαζαρίδης		E.	Γκόγκα	
Θ.	Αγγελίνας				
X.	Κούτρας				
B.	Παπαδόπουλος			ΠΡΟΕΔΡΟΙ & ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΟΠΙΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ	
A.	Σιδηρόπουλος		I.	Σιδηρόπουλος	
Δ.	Κουλουριώτης		H.	Μπατσαράς	
Δ.	Τραπεζανλής		N.	Αγγέλου	
Θ.	Κορωνάς				
Σ.	Διαμάντης				
Γ.	Σοφινίδης				
N.	Μουσιάδης				
Π.	Τσαπαρόπουλος				
B.	Λυκοστράτης				
Γ.	Κάκαρης				
M.	Παπαϊωάννου				
Λ.	Ακριβόπουλος				
Σ.	Ασλάνογλου				
Γ.	Ορφανίδης				
E.	Ιακωβίδου				
X.	Γαϊτάνου				
A.	Σιακαβάρας				
Θ.	Τέτος				
K.	Καραπαναγιωτίδης				
I.	Κυρατλίδης				
M.	Σουμελίδης				
N.	Τσιαμήτρος				
Z.	Πατσίκας				
A.	Καγκελίδης				
Γ.	Γουλτίδης				
Σ.	Ελευθεριάδου				
H.	Τσιφλίδης	Ακριβές απόσπασμα Βέροια 15-12-2014 Ο Δήμαρχος ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΟΡΓΙΑΖΙΔΗΣ			
N.	Μπέκης				
Π.	Παπαδίνια				
A.	Μαρκούλης				
Σ.	Στουγιάννος				
Γ.	Μελιόπουλος				