

Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α

Από το υπ'αριθ.10/2011 πρακτικό συνεδρίασης
της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του Δήμου Βέροιας

Αρ.απόφ. 82/2011

Π ε ρ ί λ η ψ η

Εισηγήση προς το Δημοτικό
Συμβούλιο για την έγκριση
κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην
ζώνη των αστικών αναπλάσεων

Σήμερα στις 4 Ιουλίου του έτους 2011, ημέρα της εβδομάδας Παρασκευή και ώρα 11:00 συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής στο γραφείο του Γενικού Γραμματέα του Δήμου Βέροιας , ύστερα από την με ημερομηνία 4-7-2011 γραπτή πρόσκληση του Προέδρου που δόθηκε σε όλα τα μέλη σύμφωνα με τα άρθρο 75 του Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης».

Διαπιστώθηκε ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία και επί συνόλου 9 μελών βρέθηκαν παρόντα 9 μέλη.

Παρόντες

1. Κωνσταντίνος Βοργιαζίδης **Πρόεδρος**
2. Τηλέμαχος Χ'αθανασίου
3. Γεώργιος Μιχαηλίδης
4. Κατίνα Κοστογλίδου
5. Δημητρούλα Γκέκα
6. Αριστομένης Λαζαρίδης
7. Δημήτριος Δάσκαλος
8. Εμμανουήλ Γουναράς
9. Βασίλειος Παπαδόπουλος

Απόντες

Κατά τη συζήτηση των αριθ.78-80/2011,83/2011,84/2011 και 98/2011 αποφάσεων απουσίαζε το μέλος Α.Λαζαρίδης και κατά τη συζήτηση των αριθ.89-97/2011,99/2011,81και 82/2011 αποφάσεων απουσίαζε ο Τηλέμαχος Χ'αθανασίου

Στη συνέχεια ο Πρόεδρος εισηγούμενος το 2^ο θέμα της ημερήσιας διάταξης έθεσε υπόψη της επιτροπής το από 23.6.2011 εισηγητικό σημείωμα του Αντιδημάρχου Αριστομένη Λαζαρίδη , και το απόσπασμα από το υπ'αρ.1/2011 πρακτικό της από 17-6-2011 συνεδρίασης της επιτροπής κυκλοφοριακού σχεδιασμού και κυκλοφοριακής αγωγής που έχουν ως εξής :

Α. Όπως είναι γνωστό με την απόφαση 6076/23.8.2010 του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας εντάχθηκε στο ΕΣΠΑ η πράξη «ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΠΙΟΥ ΣΤΗ ΒΕΡΟΙΑ» με προϋπολογισμό 10.236.267,63 €.

Στα πλαίσια του έργου προβλέπεται να ρυθμιστεί με αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις και αποτραπεί η παράνομη στάθμευση, με παράλληλη διατήρηση των υφισταμένων ρυθμίσεων της κυκλοφορίας των οχημάτων στο πλέγμα των οδών, όπου θα υλοποιηθούν οι προτεινόμενες εργασίες, υιοθετώντας σενάριο ήπιας κυκλοφορίας. Έτσι με βάση τα στοιχεία που κατατέθηκαν από Τμήμα Προγραμματισμού του Δήμου Βέροιας, η Επιτροπή Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού

Β. Απόσπασμα απ' το υπ' αριθμ. 1/2011 πρακτικό της από 17-6-2011 συνεδρίασης της επιτροπής κυκλοφοριακού σχεδιασμού και κυκλοφοριακής αγωγής.

Την 17-06-2011 και ημέρα Παρασκευή ώρα 11.00μ.μ. συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση η Επιτροπή κυκλοφοριακού σχεδιασμού και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου του Δημαρχείου Βέροιας Μητροπόλεως 42 ύστερα από την με ημερομηνία 14-06-2011 γραπτή πρόσκληση του προέδρου προς τα μέλη της επιτροπής.

Αφού διαπιστώθηκε ότι παρευρίσκεται ο πρόεδρος και ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία αφού επί συνόλου 13 μελών βρέθηκαν παρόντα 9 μέλη:

Παρόντες

1. Δάσκαλος Δημήτριος (Δημ. Σύμβουλος και Πρόεδρος της Επιτροπής)
2. Νεστορόπουλος Απόστολος (Δημ. Σύμβουλος)
3. Μελιόπουλος Γεώργιος (Δημ. Σύμβουλος)
4. Παραθυρά Χριστίνα (Δημ. Υπάλληλος)
5. Γεωργιάδης Στυλιανός (Εκπρόσωπος σωματείου ιδιοκτ. ΤΑΞΙ)
6. Ζωγιάς Αναστάσιος (Εκπρόσωπος Υπεραστικών Λεωφορειών)
7. Παυλίδης Πάυλος (Εκπρόσωπος Αστικών Λεωφορείων)
8. Πλιάτσικα Αθηνά (Εκπρόσωπος Εμπορικού Συλλόγου)
9. Καλογερόπουλος Ανδρέας (Εκπρόσωπος Τροχαίας Βέροιας)

Απόντες

1. Μωυσιάδης Νικόλαος (Δημ. Σύμβουλος)
2. Τσιούντας Χρήστος (Δημ. Σύμβουλος)
3. Κοντογούνης Δημήτριος (Εκπρόσωπος σωματείου ιδιοκ. Φορτηγών αυτοκινήτων)
4. Παλουκίδης Κωνσταντίνος (Εκπρόσωπος ΤΕΕ)

Στη συνέχεια ο Πρόεδρος της Επιτροπής εισηγήθηκε το θέμα της ημερήσιας διάταξης και έθεσε υπ' όψη της την εισήγηση του Τμήματος Προγραμματισμού, τονίζοντας ότι με την πρόταση της αστικής ανάπλασης των συγκεκριμένων οδών δεν θίγεται τίποτε από τις υφιστάμενες ρυθμίσεις σε ότι αφορά στην κυκλοφορία των

οχημάτων σ' αυτές και γίνεται προσπάθεια περιορισμού της παράνομης στάθμευσης, με στόχο την δημιουργία καθεστώτος ήπιας κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης ,κατά το ανάλογο σενάριο της υπάρχουσας κυκλοφοριακής μελέτης.

1^ο Θέμα

Έγκριση επεμβάσεων στο οδικό δίκτυο της πόλης με το έργο «Ολοκληρωμένο σχέδιο αναβάθμισης αστικού τοπίου στη Βέροια»

Τεχνική Έκθεση (Απρίλιος 2011)

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΠΙΟΥ ΣΤΗ ΒΕΡΟΙΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ. Φάκελος σχεδίων

| | | |
|-------|--|--------------|
| Σχ. 2 | Τεχνική Περιγραφή | Κλ. 1:10.000 |
| Σχ. 4 | Πρόταση - Ιδεόγραμμα | Κλ. 1:10.000 |
| Σχ. 5 | Ιδέα – Πρόταση Τοποθεσίες 1, 2, 3, 4 και πλέγμα | Κλ. 1:1.000 |

1. Πλαίσιο της έρευνας

Στην τεχνική αυτή έκθεση παρουσιάζεται το έργο με τίτλο: Ολοκληρωμένο σχέδιο αναβάθμισης αστικού τοπίου στη Βέροια, όπου αναλύονται οι επεμβάσεις στις περιοχές που θα αναπλαστούν και το αποτέλεσμά τους στην κυκλοφορία οχημάτων στην πόλη.

Το ερευνητικό έργο για την αναβάθμιση του αστικού τοπίου ανατέθηκε από το Δήμο Βέροιας στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ) σε ομάδα διδακτικού και ερευνητικού προσωπικού του Τομέα Αρχιτεκτονικού και Αστικού Σχεδιασμού και του Μεταπτυχιακού Αρχιτεκτονικής Τοπίου του Τμήματος Αρχιτεκτόνων, με ειδικούς εξωτερικούς συνεργάτες και με Επιστημονικώς υπεύθυνη την Καθηγήτρια Μαίρη Ανανιάδου Τζημοπούλου. **Κατά την σύνταξη του ερευνητικού**

προγράμματος οι παράμετροι που έχουν τροποποιηθεί σε ότι αφορά στην κυκλοφορία οχημάτων έχουν ληφθεί υπόψη, ώστε να μην δημιουργηθούν προβλήματα. Παρατίθεται ακόμη το σενάριο ήπιας κυκλοφορίας που προτιμήθηκε, με τα στοιχεία που υπάρχουν στον Δήμο Βέροιας από την σύνταξη της κυκλοφοριακής μελέτης που συντάχθηκε σε συνεργασία με το ΑΠΘ.

Η έρευνα αρχιτεκτονικής τοπίου για ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αναβάθμισης αστικού τοπίου στη Βέροια είναι πρότυπη για τις ελληνικές πόλεις και βρίσκεται στην επικαιρότητα του περιβαλλοντικού και αστικού σχεδιασμού για τα διεθνή δεδομένα. Στηρίζεται στην ανάλυση του τοπίου, για την ανάδειξη, αξιοποίηση και αποκατάσταση φυσικού χώρου της πόλης.

Η πρόταση δημιουργίας σύγχρονου αστικού τοπίου, σύμφωνα με το ίδιο το δυναμικό του χώρου, αποτελεί αντικείμενο της έρευνας, η οποία δεν περιορίζεται μόνο σε αυτή τη διερεύνηση και τεκμηρίωση, αλλά επεκτείνεται στη σύνταξη προγραμματικά και σχεδιαστικά πιλοτικού προγράμματος υλοποίησης για την επίτευξη του σκοπού αυτού.

Στόχο του προγράμματος αποτελεί η αντιληπτική και οικολογική αναβάθμιση των τοποθεσιών Πάρκου Ελιάς, Πλατείας Αγ. Αντωνίου, Πλατείας Κόρακα, Πάρκου στη συμβολή των οδών Θεσσαλονίκης και Βενιζέλου, όπου βρίσκονται και τμήματα του αρχαίου τείχους της πόλης, καθώς και των οδών Ελιάς, Βενιζέλου, Ανοιξέως, Μεγ. Αλεξάνδρου στο τμήμα της που ορίζεται από τις οδούς Βενιζέλου και Ανοιξέως, Τρεμπεσίνας και Ανθέων. Πρόκειται για αναπλάσεις που σχεδιάζονται ενιαία σε δίκτυο και προβάλλουν σύγχρονο αστικό ιστό, στο πλαίσιο μιας αειφόρου προοπτικής για την πόλη της Βέροιας και την ευρύτερη περιοχή. Με την προσέγγιση που γίνεται δίνεται χώρος στους πεζούς **χωρίς όμως να αλλάξει κάτι στην κυκλοφορία των οχημάτων, εκτός από τον περιορισμό της παράνομης στάθμευσης,** που με το σημερινό καθεστώς επιβαρύνει έως και κάνει αδύνατη σε ορισμένες περιπτώσεις την απρόσκοπτη κίνηση των τροχοφόρων στο εύρος του διευρυμένου σήμερα καταστρώματος των οδών.

Καθοριστικός ρόλος στη διεκπεραίωση του όλου εγχειρήματος της αναβάθμισης του αστικού τοπίου της πόλης σε ότι αφορά στην αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος, αναγνωρίζεται η συμμετοχή του κ. Σάμουελ Σαλέμ, Πολιτικού Μηχανικού, Συγκοινωνιολόγου, Ειδικού Συνεργάτη Δημάρχου.

1. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

1 ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της έκθεσης είναι η παρουσίαση και η αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων Ήπιας Κυκλοφορίας σε αστικές περιοχές γενικότερα, και ειδικότερα η εφαρμογή τους στον οικισμό της Βέροιας. Αρχικά, γίνεται μια θεωρητική προσέγγιση και περιγραφή της ένταξης των μέτρων αυτών στον αστικό ιστό, στα σημεία όπου γίνονται οι αναπλάσεις, καθώς και παράθεση των κριτηρίων και των αρχών εφαρμογής τους. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, έχουν συνταχθεί παλαιότερα

κυκλοφοριακές μελέτες ,από τις οποίες εφαρμόζεται το σενάριο της τότε προταθείσας λήψης μέτρων ήπιας κυκλοφορίας.

2 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Μια σύντομη αναδρομή στο παρελθόν, θα μας υπενθύμιζε πως ο πρωταρχικός σκοπός της δημιουργίας ενός δρόμου είναι η εξυπηρέτηση των πεζών και εν συνεχεία η μεταφορά αγαθών με μηχανοκίνητα μέσα. Με το πέρασμα των ετών, η έννοια της οδού παρέκκλινε από τον ανθρωποκεντρικό της χαρακτήρα και έφτασε να απευθύνεται ως επί τω πλείστον στα οχήματα. Σήμερα, σε πολλές χώρες παρατηρείται μια προσπάθεια προσαρμογής του όγκου της κυκλοφορίας, της ταχύτητας και της οδικής συμπεριφοράς των οδηγών, με τέτοιο τρόπο ώστε η βασική λειτουργία συγκεκριμένων οδών κάθε πόλης να είναι η εξυπηρέτηση των πεζών. Στο πλαίσιο της προσπάθειας αυτής, εντάσσονται τα μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας, που σήμερα εφαρμόζονται σε ολοένα και περισσότερες χώρες .

3 ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

3.1 Ορισμοί

Οι ορισμοί της Ήπιας Κυκλοφορίας ποικίλλουν, αλλά όλοι επικεντρώνονται στους στόχους της μείωσης των ταχυτήτων των οχημάτων, της αύξησης της οδικής ασφάλειας και της βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Οι περισσότεροι ορισμοί εστιάζουν στα μέτρα εφαρμοσμένης μηχανικής, που στόχο έχουν την αλλαγή της οδικής συμπεριφοράς των οδηγών. Μερικοί εστιάζουν στα μέτρα εφαρμοσμένης μηχανικής, που αναγκάζουν τους οδηγούς να επιβραδύνουν και να κινούνται με χαμηλές ταχύτητες, και δεν περιλαμβάνουν τα μέτρα εκείνα που στηρίζονται στη δημιουργία διάφορων τύπων εμποδίων, που σκοπό έχουν την εκτροπή της κυκλοφορίας από δευτερεύουσες οδούς σε μεγάλες οδικές αρτηρίες. Οι ακόλουθοι είναι δύο ορισμοί που χρησιμοποιούνται ευρύτατα στις μέρες μας :

- 1) «Η Ήπια Κυκλοφορία (Traffic Calming) περιλαμβάνει αλλαγές στην ευθυγραμμία των οδών, καθώς και άλλα φυσικά μέτρα που μειώνουν τις ταχύτητες των οχημάτων ή/και εμποδίζουν τους μεγάλους όγκους κυκλοφορίας να εισέλθουν σε κάποιες περιοχές αμιγούς κατοικίας προς όφελος της οδικής ασφάλειας, των κοινωνικών δραστηριοτήτων και άλλων κοινωνικών σκοπών».
- 2) «Η Ήπια Κυκλοφορία (Traffic Calming) περιλαμβάνει μέτρα που στοχεύουν στην αλλαγή της συμπεριφοράς των οδηγών σε κάποια οδό ή σε κάποιο οδικό δίκτυο. Επίσης, περιλαμβάνει και μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας που αλλάζουν τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και την κυκλοφοριακή ροή μέσα σε μία κατοικημένη περιοχή».

3.2 Ιστορική αναδρομή

Η σύλληψη της ιδέας των μέτρων Ήπιας Κυκλοφορίας εντοπίζεται στην ευρωπαϊκή πόλη Delft των Κάτω Χωρών. Οι άνθρωποι της πόλης αυτής αναγνώρισαν το πρόβλημα που δημιουργούσαν τα κορεσμένα με οχήματα οδικά δίκτυα κι έτσι προέβησαν στην εξυγίανση των δρόμων της πόλης τους, εφαρμόζοντας τη φιλοσοφία του Woonerf. Με τον όρο Woonerf, εννοούμε ένα δρόμο που σκοπό έχει να

εξυπηρετεί τους πεζούς, επιτρέποντας τα μηχανοκίνητα μέσα να υπάρχουν υπό προϋποθέσεις και κανόνες. Μια ικανοποιητική προσέγγιση της έννοιας του Woonerf είναι «δρόμος - αυλή» ή «περιοχή διαβίωσης». Σήμερα, η φιλοσοφία του Woonerf βρίσκει εφαρμογή σε πολλές περιοχές ανά τον κόσμο δημιουργώντας περιοχές ασφαλείς και άνετες για τους ευάλωτους χρήστες (πεζοί, παιδιά, ηλικιωμένοι, ποδηλάτες, ΑμεΑ).

3.3 Στόχοι των μέτρων Ήπιας Κυκλοφορίας

Οι τεχνικές Ήπιας Κυκλοφορίας εφαρμόζονται σήμερα σε ολόκληρες περιοχές των πόλεων και όχι μόνο σε μεμονωμένες οδούς διαμορφώνοντας ένα πλαίσιο για την αναδιανομή του οδικού χώρου και την προώθηση των τρόπων μετακίνησης με ανθρώπινη ενέργεια.

Οι στόχοι των μέτρων αυτών είναι καθαρά ουμανιστικοί και αποσκοπούν στα εξής:

- Παρεμπόδιση των μηχανοκίνητων οχημάτων να χρησιμοποιούν «ακατάλληλες» διαδρομές.
- Βελτίωση της ασφάλειας της οδού για τους πλέον ευάλωτους χρήστες της (παιδιά, ηλικιωμένοι, ποδηλάτες και άτομα με ειδικές ανάγκες).
- Μείωση του αριθμού και της σοβαρότητας των ατυχημάτων.
- Μείωση του θορύβου και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- Εξοικονόμηση χώρου για δραστηριότητες, που δε σχετίζονται με την κυκλοφορία (κίνηση – στάση πεζών, παιδικό παιχνίδι κλπ).
- Εξωραϊσμός του δρόμου, με πιθανές θετικές επιπτώσεις σε τοπικές οικονομικές και πολιτιστικές δραστηριότητες.
- Αύξηση του πρασίνου των οδών.
- Ενθάρρυνση οικολογικά επιθυμητών μέσων μεταφοράς, όπως το ποδήλατο.

Οι επιδιώξεις της Ήπιας Κυκλοφορίας, σε μεγάλη κλίμακα, θα πρέπει να συνοδεύονται από αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας, η οποία θα προσφέρει ολοκληρωμένη και αξιόπιστη εναλλακτική λύση μετακίνησης.

Άξιο αναφοράς είναι το γεγονός ότι οι αρχές των μέτρων Ήπιας Κυκλοφορίας έχουν άμεση σχέση με τα απολύτως νόμιμα και αναγνωρισμένα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, Δικαιώματα των Πεζών, τα οποία βασίζονται στο γεγονός ότι όλοι οι άνθρωποι δικαιούνται να ζουν σε μια περιοχή ασφαλή και καθαρή, χωρίς να απειλείται, ανά πάσα στιγμή, η ζωή τους από την αυξημένη κυκλοφορία των μηχανοκίνητων μέσων.

3.4 Αποτελεσματικότητα των μέτρων Ήπιας Κυκλοφορίας

Η εφαρμογή μέτρων Ήπιας Κυκλοφορίας, επιδρά στα επίπεδα της ταχύτητας. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού, όπως οι υψομετρικές διαφορές και η αλλαγή της ευθυγραμμίας (δύο συνήθεις τεχνικές Ήπιας Κυκλοφορίας) μπορούν να επιβάλλουν σημαντική μείωση στις ταχύτητες των μηχανοκίνητων οχημάτων .

Η μείωση των ταχυτήτων έχει ως αποτέλεσμα και τη σημαντική μείωση του αριθμού των ατυχημάτων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, μια έρευνα στη Δανία, που αφορούσε 600 περιπτώσεις εφαρμογής Μέτρων Ήπιας Κυκλοφορίας, έδειξε πως στις περιοχές όπου εφαρμόστηκαν τέτοιου είδους μέτρα, υπήρξε μείωση του αριθμού των ατυχημάτων κατά 43%.

Σύμφωνα με τις τεχνικές κατασκευής των μέτρων Ήπιας Κυκλοφορίας, ο σωστός σχεδιασμός του οδοστρώματος, σε συνδυασμό με τα κατάλληλα υλικά επίστρωσης κατά την κατασκευή του, μπορούν να επιδράσουν στη μείωση των επιπέδων του θορύβου από την κυκλοφορία. Επιπλέον, έχει αποδειχτεί ότι σε περιπτώσεις όπου οι ταχύτητες έχουν μειωθεί από 50 km/h σε 30 km/h, οι μειώσεις των επιπέδων θορύβου είναι της τάξης των 4-5 dB. .

Σημαντική, τέλος, είναι η επίδραση των Μέτρων Ήπιας Κυκλοφορίας στην ατμοσφαιρική ρύπανση, καθώς η ταχύτητα και η οδική συμπεριφορά μπορούν να επηρεάσουν τα επίπεδα των εκπεμπόμενων από τα οχήματα ρύπων. Μέτρα τα οποία μειώνουν τις ταχύτητες των οχημάτων, σε συνδυασμό με ομαλοποίηση της κυκλοφοριακής ροής, οδηγούν σε μείωση των εκπεμπόμενων αέριων ρύπων. Επίσης, η γενικότερη φιλοσοφία της Ήπιας Κυκλοφορίας εμπεριέχει την ενθάρρυνση μετακίνησης με ανθρώπινη ενέργεια (μετακίνηση πεζή ή με ποδήλατο), εις βάρος της μηχανοκίνητης μετακίνησης, το οποίο μακροσκοπικά καταλήγει σε μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

3.5 Κατάταξη των μέτρων Ήπιας Κυκλοφορίας

Τα Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας ή αλλιώς οι τεχνικές Ήπιας Κυκλοφορίας χωρίζονται σε τρεις γενικές κατηγορίες:

- Μέτρα ή Τεχνικές που στοχεύουν στη μείωση της ταχύτητας,
- Μέτρα ή Τεχνικές διαχείρισης της κυκλοφορίας,
- Μέτρα για την αναβάθμιση του περιβάλλοντος,

Οι τεχνικές διαχείρισης της κυκλοφορίας αποσκοπούν στη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου που διέρχεται από συγκεκριμένες περιοχές, ενώ οι τεχνικές μείωσης της ταχύτητας στοχεύουν, κυρίως στην ελάττωση της ταχύτητας διέλευσης των οχημάτων. Πολλές φορές, χρησιμοποιείται συνδυασμός των παραπάνω δύο τεχνικών, για καλύτερα αποτελέσματα.

Αναφορικά με τα μέτρα για την αναβάθμιση του περιβάλλοντος, τα σημαντικότερα εξ αυτών είναι:

- Η «οπτική μείωση» του πλάτους της οδού,
- Η μείωση του πλάτους του οδοστρώματος σε όλο το μήκος μίας οδού ,
- Αλλαγές στην επιφάνεια της οδού,
- Η δημιουργία εισόδων και πυλών σε επιμέρους αστικές περιοχές,
- Η «επίπλωση» της οδού.

Γενικότερα, ένας από τους βασικότερους λόγους που εφαρμόζεται η τελευταία αυτή κατηγορία μέτρων είναι η ελαχιστοποίηση των απότομων επιβραδύνσεων και επιταχύνσεων των οχημάτων, με απώτερο στόχο τη μείωση της εκπομπής αέριων ρύπων στην ατμόσφαιρα, αλλά και των επιπέδων του παραγόμενου θορύβου. Η διαμόρφωση των οδικών τμημάτων και των κόμβων γίνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να περιοριστούν οι αναγκαίες επιτόπου ακινητοποιήσεις των οχημάτων με απότομο φρενάρισμα (πινακίδες STOP, διασταυρώσεις μειωμένης ορατότητας κ.ά.). Ακόμα, η τοποθέτηση στοιχείων μεγάλου ύψους κατά μήκος των οδών, όπως φωτιστικά σώματα και φυτεύσεις ψηλών δέντρων μπορούν να εξυπηρετήσουν τους στόχους που αναφέρθηκαν, μειώνοντας οπτικά μόνο το πλάτος μίας οδού. Επιπλέον, η δημιουργία χώρων πρασίνου σε χώρους αστικών περιοχών βελτιώνει αισθητά την αισθητική τους

και προσφέρει μια φιλικότερη ατμόσφαιρα σε όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου.

3.6 Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας σε κύριες οδούς

Οι τεχνικές για τη διαχείριση της κυκλοφορίας σε κύριες οδούς δεν είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένες σε σχέση με αυτές που εφαρμόζονται σε περιοχές με μέγιστο όριο ταχύτητας 30km/h. Οι αλλαγές στο κατακόρυφο επίπεδο αυτών των οδών δεν είναι αποδεκτές, αν και το φαινόμενο εμφανίζεται αρκετά συχνά.

Χωρίς την επιλογή της χρήσης των υψομετρικών διαφορών, τα αποτελεσματικότερα μέτρα για τη μείωση της ταχύτητας εμπίπτουν στον κατευνασμό των κυκλοφοριακών φόρτων, στην ομαλοποίηση της ροής της κυκλοφορίας και κατά συνέπεια στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

Οι κοινές τεχνικές που εφαρμόζονται στις κύριες οδούς σε αστικές περιοχές και δρομολογήθηκαν και στις προτάσεις των αστικών αναπλάσεων, περιλαμβάνουν:

- Στένωση του πλάτους της οδού
- Νησίδες
- Φύτευση δέντρων

Η επιτυχία των μέτρων Ήπιας Κυκλοφορίας σε κύριες οδούς έγκειται περισσότερο στη δημιουργία ενός **βελτιωμένου για τους πεζούς περιβάλλοντος** και όχι τόσο στη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων της οδού.

Όταν υπάρχουν σηματοδοτούμενοι κόμβοι σε μικρές αποστάσεις καλό είναι να συντονίζονται μεταξύ τους με δημιουργία μιας ζώνης «πράσινου κύματος» κατά μήκος της κύριας οδού. Αυτή η σύνδεση μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για να επιτύχει μια «ομαλή» κυκλοφορία, με μέγιστο όριο ταχύτητας τα 40 km/h. Οι οδηγοί που υπερβαίνουν το όριο της ταχύτητας σταματούν από την κόκκινη ένδειξη κάποιου σηματοδότη και έτσι πρέπει να περιμένουν την επόμενη φάση της συντονισμένης σηματοδότησης για να φύγουν. Οι σωστοί χρήστες της οδού μπορούν σίγουρα να βρουν πολλά οφέλη από τα μέτρα αυτά στις κύριες οδούς και στις συνδέσεις των κόμβων.

Σήμερα πάντως, η εύρεση κατάλληλων Μέτρων Ήπιας Κυκλοφορίας για κύριες οδούς δεν έχει ολοκληρωθεί πλήρως διότι είναι δύσκολο να απαιτηθεί από τους οδηγούς των οχημάτων να μειώνουν την ταχύτητά τους σε τέτοιες οδούς με βελτιωμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και άνεση μετακίνησης.

3.7.1. Γενικά στοιχεία της κυκλοφοριακής μελέτης (ερευνητικό πρόγραμμα με το Α.Π.Θ.)

Στα πλαίσια της κυκλοφοριακής διερεύνησης της υφιστάμενης κατάστασης στην πόλη της Βέροιας διαπιστώθηκαν κάποια "μελανά σημεία" στον κυκλοφοριακό ιστό της πόλης, τα οποία είτε τον καθιστούν δυσλειτουργικό, δημιουργώντας προβλήματα καθυστέρησης και συμφόρησης του δικτύου, είτε υποβαθμίζουν την εικόνα, την αισθητική της πόλης και κατά συνέπεια την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Έτσι λοιπόν σκοπός του παρόντος κεφαλαίου είναι να παρουσιάσει:

- Τη διάγνωση των στοιχείων εκείνων που καθιστούν ή αναμένεται να καταστήσουν προβληματική την κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης
- Τον προσδιορισμό των κρίσιμων παραμέτρων για τον χρονικό ορίζοντα στόχο (δηλ. δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ., κυκλοφοριακή φόρτιση δικτύου, ανάγκες σε στάθμευση)
- Την περιγραφή των εναλλακτικών σεναρίων που διαμορφώθηκαν από την ερευνητική ομάδα και θεωρήθηκε πως μπορούν να λειτουργήσουν ως πανάκεια στα ευάλωτα στοιχεία που προέκυψαν στο στάδιο της διάγνωσης.

3.7.2 Διάγνωση

Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός σε επίπεδο διαχειριστικών και ρυθμιστικών μέτρων γίνεται με γνώμονα κάποιο χρονικό ορίζοντα στόχο που καθορίζεται στη δεκαετία. Έτσι λοιπόν το έτος - στόχος για την κυκλοφοριακή διερεύνηση της πόλης είναι το 2012, όπου ο πληθυσμός αναμένεται να αγγίξει τις 59.208 κατοίκους, με ετήσιο ρυθμό αύξησης 2%, που οδηγεί τελικά σε αύξηση της τάξης του 11%. Ταυτόχρονα, ο δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτου για το ίδιο έτος - στόχος προβλέπεται να προσεγγίζει την οριακή τιμή των 500 οχημάτων ανά 1000 κατοίκους, δηλ. ένα όχημα ανά δύο κατοίκους.

Η αναμενόμενη πληθυσμιακή αύξηση σε συνδυασμό με την αντίστοιχη μεταβολή του δείκτη ιδιοκτησίας αυτοκινήτου θα οδηγήσουν σε σταδιακή αύξηση και του αριθμού των μετακινήσεων στο εσωτερικό και περιφερειακά της πόλης. Στον Πίνακα 3.1 που ακολουθεί δίνονται συνοπτικά οι κυκλοφοριακοί φόρτοι βασικών οδικών αξόνων της πόλης και η πρακτική κυκλοφοριακή ικανότητα για καθέναν από αυτούς, σύμφωνα με τα στοιχεία που συλλέχθηκαν κατά την Α' Φάση της έρευνας (μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και απογραφή οδικού δικτύου). Διευκρινίζεται πως επιλέχθηκε ο όρος "πρακτική κυκλοφοριακή ικανότητα" για να εκφράσει τη χωρητικότητα της οδού που διατίθεται στην υφιστάμενη κατάσταση για την κυκλοφορία των οχημάτων εξαιρώντας το χώρο που καταλαμβάνεται για στάθμευση, πλευρικά της οδού.

Σύμφωνα λοιπόν με τα στοιχεία του Πίνακα είναι προφανές πως το οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης μπορεί να "επωμιστεί" την υπάρχουσα κυκλοφοριακή φόρτιση, αφήνοντας περιθώρια για μεταβολές στους κυκλοφοριακούς φόρτους. Ειδικότερα καθίσταται προφανές πως:

- Η Μητροπόλεως, που αποτελεί το βασικό οδικό άξονα που διασχίζει το ιστορικό κέντρο της πόλης, εμφανίζει φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης και γι' αυτό το λόγο κρίνεται σκόπιμη η διερεύνηση των εναλλακτικών εκείνων που θα οδηγήσουν σε μείωση της κυκλοφορίας στο συγκεκριμένο άξονα.
- Ο κορεσμός της "κεντρικής οδού" της πόλης οδηγεί σε περιβαλλοντική και αισθητική υποβάθμιση της ευρύτερης περιοχής.
- Το κεντρικό οδικό δίκτυο με τους βασικούς οδικούς του άξονες -Μητροπόλεως - Βενιζέλου - Μεγάλου Αλεξάνδρου - Εληάς- μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικότερα για την πόλη εάν αποτελεί δίκτυο εξυπηρέτησης Δημοσίων Συγκοινωνιών.
- Το δίκτυο των οδών που μπορούν να λειτουργήσουν ως εσωτερική περιφερειακή ή ως δακτύλιος παράκαμψης της κεντρικής περιοχής και είναι οι Ακροπόλεως - Ανοιξέως - Θωμαΐδου - Καραϊσκάκη - Μπουμπουλίνας - Μπότσαρη, έχουν τη δυνατότητα να εξυπηρετήσουν μεγαλύτερους

κυκλοφοριακούς φόρτους και να αποφορτίσουν τις κεντρικές και κορεσμένες οδούς.

- Η αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων της πόλης και των συνακόλουθων περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκαλούν, καθώς δεν υφίστανται επιτακτικοί περιορισμοί χωρητικότητας του δικτύου, είναι σκόπιμο να αναζητηθούν στις ολοκληρωμένες στρατηγικές για το σύστημα μεταφορών, που περιλαμβάνουν την εφαρμογή πρακτικών διαχείρισης της κυκλοφορίας, τη διαμόρφωση πολιτικής στάθμευσης και την προαγωγή του ρόλου των δημοσίων συγκοινωνιών.

Πίνακας 3.1: Κυκλοφοριακοί φόρτοι και πρακτικές κυκλοφοριακές ικανότητες κατά μήκος οδικών αξόνων στην περιοχή μελέτης

| Οδικό τμήμα | Από | Έως | E.Μ.Η.Κ. | Κυκλοφοριακός Φόρτος (V) (ΜΕΑ/ώρα) | Πρακτική Κυκλοφοριακή Ικανότητα (C) | V/C |
|---------------|---------------|----------------------------|-------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-----|
| | | | (ΜΕΑ/ημέρα) | | (ΜΕΑ/ώρα) | |
| Αγ. Αντωνίου | - | - | 3763 | 301 | 840 | 0,7 |
| Ακροπόλεως | Μ. Ασίας | Θερμοπυλών | 9388 | 751 | 1680 | 0,4 |
| Ακροπόλεως | Θερμοπυλών | - | 8506 | 680 | 1680 | 0,4 |
| Ανοιξεως | Αγ. Δημητρίου | Εληάς | 14282 | 1143 | 1400 | 0,8 |
| Ανοιξεως | Εληάς | Βενιζέλου | 4476 | 358 | 1400 | 0,3 |
| Βενιζέλου | Θεσσαλονίκης | Ανοιξεως | 21526 | 1722 | 2800 | 0,6 |
| Βενιζέλου | Ανοιξεως | Εληάς | 17601 | 1408 | 2800 | 0,5 |
| Δήμητρας | - | - | 8794 | 704 | 1400 | 0,5 |
| Εληάς | - | - | 11969 | 958 | 1400 | 0,7 |
| Θερμοπυλών | - | - | 8675 | 694 | 1680 | 0,4 |
| Θεσσαλονίκης | - | - | 13932 | 1115 | 3360 | 0,3 |
| Θωμαΐδου | - | - | 10538 | 843 | 1680 | 0,5 |
| Καραϊσκάκη | - | - | 10538 | 843 | 1680 | 0,5 |
| Κεντρικής | Βενιζέλου | Μαλακούση | 3763 | 301 | 1200 | 0,3 |
| Κεντρικής | Μαλακούση | 10 ^{ης} Μεραρχίας | 7675 | 614 | 700 | 0,9 |
| Κόδρου | - | - | 6462 | 517 | 1400 | 0,4 |
| Μ. Αλεξάνδρου | Κόδρου | Κεντρικής | 6013 | 481 | 840 | 0,6 |
| Μ. Αλεξάνδρου | Κεντρικής | Βενιζέλου | 7988 | 639 | 840 | 0,8 |
| Μ. Αλεξάνδρου | Βενιζέλου | Ανοιξεως | 6000 | 480 | 840 | 0,6 |
| Μητροπόλεως | - | - | 13344 | 1068 | 840 | 1,3 |
| Μπότσαρη Μ. | Μητροπόλεως | Μπουμπουλίνας | 11963 | 957 | 1540 | 0,6 |
| Μπουμπουλίνας | - | - | 10538 | 843 | 1400 | 0,6 |
| Παυσανίου | - | - | 10725 | 858 | 3360 | 0,3 |
| Ρωμίου Κων. | - | - | 6462 | 517 | 1400 | 0,4 |
| Σταδίου | - | - | 23400 | 1872 | 3360 | 0,6 |
| Στρατού | - | - | 13813 | 1105 | 3360 | 0,3 |

Σενάριο

Στόχος: Δημιουργία ενός περιβάλλοντος ήπιας κυκλοφορίας, που θα αποτρέπει τη χρήση του ΙΧ στο κέντρο και αποφόρτιση της οδού Μητροπόλεως, ώστε να ξεφύγει από τα όρια κορεσμού. Η αποφόρτιση θα επέλθει με την αποτροπή της διέλευσης των ΙΧ από τη συγκεκριμένη οδό, εξαιτίας των διαμορφώσεων, ενώ η δρομολόγηση mini bus περιμετρικά του κέντρου αυξάνει την κινητικότητα των κατοίκων και επισκεπτών. Επιπλέον η διαμόρφωση του χώρου στην πλατεία Ελιάς, καθώς και στην πλατεία Αγ. Αντωνίου ως parking αποτρέπει την είσοδο στην κεντρική περιοχή.

Το σενάριο αυτό οδηγεί σε κυκλοφοριακή - περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση.

• **Μητροπόλεως:**

1. Ήπιας κυκλοφορίας - διαμόρφωση με διαφορετικό υλικό οδοστρώματος και σπάσιμο ευθυγραμμίας (Εληάς έως πλατεία Ωρολογίου)- *έχει υλοποιηθεί κατά ένα μέρος με την ανάδειξη των αρχαιοτήτων*
2. Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και οχημάτων που θα λειτουργούν ως "σπάσιμο της ευθυγραμμίας", υπό γωνία 45°.

• **Βενιζέλου**

1. Διατήρηση υφιστάμενων ρυθμίσεων
2. Διαμόρφωση ενός τμήματος της οδού - από Εληάς έως Μ. Αλεξάνδρου - ως δρόμου ήπιας κυκλοφορίας, με φορά κίνησης εκτονωτική από το κέντρο της πόλης.

• **Εληάς**

Μονοδρόμηση με ανοδική φορά κίνησης –αυτό προτείνεται από την εν ισχύ κυκλοφοριακή. Με την παρούσα τεχνική πρόταση δεν αλλάζει η διπλής κατεύθυνσης κίνηση της οδού, αλλά περιορίζεται η παράνομη στάθμευση. Η μονοδρόμηση θα είναι στόχος της επόμενης κυκλοφοριακής μελέτης, που θα συνταχθεί όταν πλέον θα έχει υλοποιηθεί το πρόγραμμα της αστικής ανάπτυξης.

• **Μεγάλου Αλεξάνδρου:**

Μονοδρόμηση με φορά καθόδου (από Κόδρου έως Ανοίξεως) -αυτό προτείνεται από την εν ισχύ κυκλοφοριακή. Με την παρούσα τεχνική πρόταση δεν αλλάζει η φορά της οδού και διατηρείται το ισοζύγιο της στάθμευσης.

• **Εδέσσης**

Αντιστροφή φοράς κίνησης -αυτό προτείνεται από την εν ισχύ κυκλοφοριακή. Με την παρούσα τεχνική πρόταση δεν αλλάζει η φορά της οδού και διατηρείται το ισοζύγιο της στάθμευσης.

• **Αγ. Δημητρίου**

Αντιστροφή φοράς κίνησης-αυτό προτείνεται από την εν ισχύ κυκλοφοριακή. Με την παρούσα τεχνική πρόταση δεν αλλάζει η φορά της οδού και διατηρείται το ισοζύγιο της στάθμευσης.

- **Τσαλδάρη**

Πεζόδρομος (σήμερα είναι δρόμος ήπιας κυκλοφορίας)

- **Άλλες οδοί**

Διαμόρφωση δικτύου τοπικής εξυπηρέτησης οχημάτων και πεζών στο νοτιοανατολικό τμήμα της Μητροπόλεως

- **Δημόσιες Συγκοινωνίες**

1. Δρομολόγηση γραμμής mini-bus για την εξυπηρέτηση της κεντρικής περιοχής, μέσω των οδών Θερμοπυλών - Μ. Αλεξάνδρου - Βενιζέλου - Ανοιξέως - Εληάς - Μητροπόλεως - Μπότσαρη - Δήμητρας - Ακροπόλεως και συμπληρωματικές γραμμές για την ένωση Βόρειας και Νότιας πλευράς.
2. Διατήρηση των υφιστάμενων εξωτερικών συνδέσεων (γειτονικά χωριά)

- **Διαμόρφωση Κόμβων**

1. Ανοιξέως - Εληάς
2. Βενιζέλου - Μ. Αλεξάνδρου

- **Διαμόρφωση & ενδεχόμενη Σηματοδότηση Κόμβων**

1. Ακροπόλεως - Θερμοπυλών
2. Μ. Αλεξάνδρου - Κόδρου
3. Βενιζέλου - Ανοιξέως
4. Μητροπόλεως - Μπότσαρη
5. Θωμαΐδου – Ανοιξέως

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ

Εκατόν τριάντα στρέμματα είναι περίπου η ολική έκταση, που προτείνεται προς ανάπλαση για τη δημιουργία του νέου αστικού τοπίου στη Βέροια.

Οι προς διαμόρφωση τοποθεσίες

1. Είναι σχεδόν οι μοναδικοί εναπομείναντες ελεύθεροι χώροι στην ανατολική παρειά της πόλης.
2. Είναι στα όρια χαρακτηριστικά διαφοροποιημένου τοπίου, αστικού και φυσικού παλαιότερα, σε άμεση γειτνίαση με την παλιά πόλη, τα διακεκριμένα της τμήματα και τις επεκτάσεις τους, με ανοίγματα προς στις βασικότερες προσβάσεις.
3. Εν μέρει φέρουν τα φυσικά χαρακτηριστικά του ευρύτερου τοπίου, αστικού και φυσικού.
4. Κατά μεγάλο μέρος είναι κακοποιημένες, αν και αποτελούν πολύτιμα σπαράγματα φυσικού χώρου για την υπαίθρια δραστηριότητα των κατοίκων της πόλης.

5. Είναι τμήματα αποσπασματικά εγκλωβισμένα σε μια άναρχη αστικότητα όπως, Άγιος Αντώνιος, Θεολόγος, Υπαπαντή, είναι μνημεία θαμμένα στην τυχαιότητα διαμορφώσεων, όπως τα Τείχη στο πάρκο επί της Θεσσαλονίκης, είναι συμβολικής διάστασης και ειδικής αξίας χώροι όπως η Ελιά, μπαλκόνι της πόλης και άνοιγμα με θέα στον κάμπο, η άλλοτε παραλία της Βέροιας και νυν υπολειμματικά μετέωρο, δύσβατο πρανές, που τμηματικά κατασπαράσσεται από ασύμβατα προβαλλόμενες επάνω του προοπτικές, όπως το προβλεπόμενο parking.

Η πρόταση αναφέρεται σε ένα σύγχρονο αστικό τοπίο, που θα εξυπηρετεί άμεσα τους κατοίκους, αλλά και θα ανακουφίζει όλη την πόλη, ενώ παράλληλα θα προσελκύει ξένους επισκέπτες, ως μοναδικό στον ελληνικό χώρο και τέτοιας εμβέλειας αστικού σχεδιασμού εγχείρημα περιβαλλοντικής αναβάθμισης.

Ένα τέτοιο έργο θα αποτελεί πόλο έλξης, συνάντησης, εξυπηρέτησης και απόλαυσης που όχι μόνο δεν θα καταργεί τον οριακό χαρακτήρα που εκφράζει, αλλά αντίθετα θα προσφέρεται περιβαλλοντικά, κοινωνικά και φυσιογνωστικά στους κατοίκους και επισκέπτες του. Με αυτή την έννοια το έργο θα είναι πιλοτικό και πρωτότυπο για τα ελληνικά δεδομένα.

Η πρόταση αυτή είναι περιβαλλοντικά ορθότερη από άλλες επιλογές για την συγκεκριμένη περιοχή που θα οδηγούσαν σε πιθανή οικοδόμηση του εύθραυστου αυτού ορίου προς την πεδινή έκταση των αγρών. Θα επιδράσει υπερπολλαπλασιαστικά περιβαλλοντικά επ'ωφελεία της πόλης ολόκληρης ως φυσική διείσδυση στον ιστό και άνοιγμα της πόλης στο τοπίο της. Θα διευρύνει τον φυσικό χώρο της πόλης περισσότερο από το φυσικό μέγεθος του προτεινόμενου πλέγματος με την υπόμνηση των φυσικών κατευθύνσεων και της εγγραφής της Βέροιας στον φυσικό της χώρο.

Γενική στρατηγική ανάδειξης, αξιοποίησης

- Ανάδειξη μνημείων, ιστορικών και συμβολικών αστικών χώρων, διεύρυνση, ενοποίηση, συνέχεια πεζοδρόμων και στάσεων.
- Ανάδειξη κομβικών σημείων και προσπελάσεων.
- Χειρισμοί των αστικών ορίων διαπερατά.
- **Δικτύωση στις αστικές βασικές χαράξεις.**
- Αξιοποίηση του υφιστάμενου κτιριακού και φυσικού δυναμικού.
- Προστασία του οικολογικού χαρακτήρα, της τοπογραφίας και βλάστησης. Αξιοποίηση του ανάγλυφου, υδρογραφίας, προσανατολισμού, θέας με κατάλληλη ένταξη των απαραίτητων υποστηρικτικών εγκαταστάσεων.
- Έμφαση στην εικόνα του χώρου, την ποιότητα του σχεδιασμένου έργου, την αναγνωσιμότητα του σε επίπεδο αρχιτεκτονικής τοπίου και αστικού σχεδιασμού με ενιαίο, εύκολα αντιληπτό και θελκτικά ευανάγνωστο τρόπο.

Πρόταση γενικής κεντρικής συνθετικής ιδέας για την εικόνα και λειτουργία του χώρου συνολικά

Ειδική διαμόρφωση προτείνεται για την παρειά στον κάμπο. Υποστηρίζει την ανάδειξη του ανατολικού ορίου, την εισδοχή του φυσικού χώρου προς την πόλη, την έμφαση στο πανοραμικό ανάπτυγμα της Ελιάς μαζί με το φρύδι κατά τις ισούψεις

και την εμβληματικής σημασίας για την Βέροια συνέχεια Εληάς, Ανοιξέως, Ανθέων, είσοδος από Θεσσαλονίκη.

Αποκαθίσταται η διαταραγμένη συνέχεια και αρθρώνεται συνολικά ο χώρος στην πόλη μέσω της εν είδει περιλαμίου σήμανσης των κεντρικών δρόμων Βενιζέλου, Μητροπόλεως, Εληάς.

Αναδεικνύεται ως κομβικής σημασίας η σχισμή στην συμβολή τους, με ευδιάκριτες σημειακά τις ενότητες ή πλατείες του Δημαρχείου, Αγίου Αντωνίου και Θεολόγου, Κόρακα και Υπαπαντής.

Ως μονοκονδυλιά εγγράφεται η Ανοιξέως, Μπότσαρη, Μεγάλου Αλεξάνδρου. Παραλαμβάνει και τονίζει κατευθύνσεις και κόμβους συνδέσεων με το δυτικό όριο της παλιάς πόλης, φυσική τομή ή ποτάμιο ανάπτυγμα και ορίζει τη βασική δομή του αστικού τοπίου.

Ανάμεσά τους όλος ο ιστορικός πυρήνας.

Πρόκειται για ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αναβάθμισης του αστικού τοπίου στη Βέροια. Δημιουργείται χώρος ενιαίος, συνεχής, μέσα στο φυσικό του τοπίο, της πόλης και της υπαίθρου, με μη ορατές οριοθετήσεις, με κεντρικές εξυπηρετήσεις, **προσβάσεις, διανομές κινήσεων.**

Ο ενιαία ελεύθερος αστικός χώρος, πλατείες, πεζοδιαδρομές, κατανομές κινήσεων, αλλά και ο οικολογικά αναβαθμισμένος, παίρνουν το σχήμα τους γεωμετρικά μέσα από χαράξεις κατά τις αστικές εγγραφές, τις ισοϋψείς, το ανάγλυφο, με αναβαθμούς, πλατέματα, επίπεδα, χωρίς πάντως βίαιες αποτμήσεις, με συνεχόμενα ρέουσες τις δραστηριότητες και εξυπηρετήσεις στους διαμορφωμένους υπαίθριους χώρους.

Πρόταση διαμόρφωσης και γενική οργάνωση

Οι βασικοί πυρήνες αναπλάσεων μαζί με τους οποίους αναπτύσσεται ενιαία σε δίκτυο ο σύγχρονος αστικός ιστός, με νέες επίσης χρήσεις, εξυπηρετήσεις και δραστηριότητες αναλυτικά περιλαμβάνονται στα αντίστοιχα σχέδια. Ενδεικτικά παρεμβάλλονται ελάχιστα εκ των προκαταρκτικών.

Αναλυτικότερες μελέτες για έργα ειδικού ερευνητικού ενδιαφέροντος.

Αναπλάσεις, υποδομές, κατασκευές, εγκαταστάσεις, εξοπλισμός, φυτεύσεις, άρδευση, φωτισμός

Αστικός πυρήνας Εληάς

Η Εληά, κεντρική πλατεία και άλσος εκδηλώσεων - συγκεντρώσεων διαμορφώνεται σε άτυπη αμφιθεατρική και καμπυλόμορφα αναπτυσσόμενη διάταξη, με καθιστικά εγγεγραμμένα στις βασικές χαράξεις. Οι χαράξεις αυτές αναδεικνύουν

- ευρυγώνια το φυσικό πλεονέκτημα του χώρου – μπαλκόνι της πόλης στον κάμπο
- ημικυκλικά τη σχέση αφομοίωσης, εισδοχής της υπαίθρου στην πόλη
- γραμμικά και αξονικά τα δύο επίκεντρα κομβικής για την πρόταση σημασίας δηλαδή την σχισμή συμβολής Μητροπόλεως, Βενιζέλου, Εληάς και την σχισμή – πίδακα στο νοητό κέντρο ή μάτι της πλατείας.

Στρέφεται το άνοιγμα της πλατείας προς την μεγάλη ανατολικά θέα και προς τα πλατάνια. Έχει άμεση και αισθητή σύνδεση με την πόλη προς την κατεύθυνση της οδού Εληάς. Επίσης με την νότια ημικυκλικά κτισμένη παρειά, ενώ αποστρέφεται με πυκνή θαμνοφύτεση την υπόλοιπη βόρεια και κτιριακά αδιάφορη παρειά.

Προφυλάσσεται από την αισθητή σήμερα περίκεντρα κίνηση των αυτοκινήτων και τονίζεται το κυκλικό περίγραμμα με ακτινωτά ανοιγόμενες κατευθύνσεις.

Αποκαθίστανται τα κακοποιημένα πρανή.

Βελτιώνεται ο υπαίθριος χώρος και εγκαταστάσεις του εστιατορίου και αναψυκτηρίου. Αναδιαμορφώνονται, προς άρση των αυθαιρεσιών, οι οριακές ως προς το πρανές σχέσεις.

Εξοικονομούνται θέσεις στάθμευσης ως πάρκο αυτοκινήτων και 5 θέσεις για στάθμευση λεωφορείων νότια του αναψυκτηρίου.

Προβάλλονται, με ειδική έκθεση στο χώρο, το άγαλμα του αντάρτη και το άγαλμα της κόρης της Βέροιας.

Ειδικές εδαφομορφώσεις, κυβόλιθος χορταριασμένος, χορτοτάπητας, έδαφος σταθεροποιημένο και παρόμοιας υφής γαρμπιλωμοσαϊκό σε περιορισμένη έκταση, επιτρέπουν ευελιξία και ποικιλότητα στις υπαίθριες δραστηριότητες που η πλατεία ως χώρος υποδομής μπορεί να φιλοξενεί.

Πάρκο Εληάς

Υποδεικνύεται η μετατόπιση του parking από υπόσκαφο στο πρανές, όπως προβλέπεται, επειδή πλήρως θα το κακοποιήσει, καθώς ενδεχόμενα και το αρχαίο θέατρο στη θέση αυτή, σε νέα θέση, υπόγεια στο χώρο αθλοπαιδιών, στην οδό Στρατού.

Χώρος εκδηλώσεων προβλέπεται με την διαμεσολάβηση ενδιάμεσου πράσινου και μεταβατικού, πριν από την εκκλησία.

Στεγάζεται με εφελκύμενη κατασκευή. Περιορίζεται προς την παρειά του δρόμου από διάφραγμα ύψους 1,50μ. με ξύλινες περσίδες, εγκάρσια τοποθετημένες προκειμένου για διαφάνεια και οπτική επικοινωνία, σε μεταλλική βάση.

Παραλία Ανοιξεως

Διαμορφώνεται σε ανάπτυγμα για περίπατο, βόλτα, τρέξιμο, στάσεις και καθιστικά, πεζοδρόμια και πεζοδιαδρομές, χώρο ειδικών εκδηλώσεων, διευθέτηση του αύλιου χώρου της εκκλησίας Αγίων Αναργύρων.

Συνεχίζονται οι χαράξεις των κυματισμών, αλλά στο επίπεδο υψηλά, εξ' ού και ο χαρακτηρισμός ως παραλία.

Πάρκο του αρχαίου τείχους

Διατηρούνται στην περίμετρο μεγάλα υφιστάμενα δένδρα που επιτρέπουν εντούτοις την οπτική διείσδυση στον χώρο.

Στη σκιά τους οργανώνονται καθιστικά, κρήνη, πεζοδιαδρομές μέσα στο πάρκο και έξω στα πεζοδρόμια, στάσεις.

Ανάλογα διαμορφώνεται και η νησίδα επί της Θεσσαλονίκης, απέναντι από την κεντρική είσοδο στο πάρκο και τη στάση λεωφορείων.

Πλατεία, κόμβος, είσοδος Κόρακα, Υπαπαντή

Καταργείται η πάροδος Βενιζέλου –ήταν πεζόδρομος- με διευκόλυνση μόνο κίνησης αυτοκινήτου εξυπηρέτησης.

Εξοικονομείται χώρος και μετατρέπεται σε μικρό πάρκο γειτονιάς από την υφιστάμενη νησίδα κυκλοφοριακής και σήμερα χωρικής αποδιοργάνωσης.

Μεταμορφώνεται η είσοδος από Θεσσαλονίκης μέσω Βενιζέλου, σημαίνεται ειδικά για τον επισκέπτη.

Με ακτινωτές, ρυπίδες ως χαράξεις, συρράπτονται οι εγκάρσια προς την κίνηση διαμελισμένοι χώροι ζωής, με έμφαση στη στροφή προς τα κρυμμένα και κατευθύνεται έγκαιρα η αίσθηση διεύρυνσης εκατέρωθεν της Βενιζέλου.

Διευκολύνονται οι κινήσεις και η καθημερινή ζωή των περιοίκων και των καταστημάτων. Δημιουργούνται συνθήκες υπαίθριας ζωής, εκεί όπου κυκλοφοριακή αναρχία σήμερα κυριαρχεί.

Αναδεικνύεται η εκκλησία της Υπαπαντής.

Συνδέεται άμεσα με το πάρκο μέσω κυβολιθόστρωτου που διακόπτει την ασφαλτο, καθώς και παράλληλα, με την μεγαλύτερη από τις εγγραφές γαρμπιλομωσαϊκού που αποδίδουν το πάρκο-πλατεία Κόρακα στο δομημένο περιβάλλον της (και όχι στα αυτοκίνητα).

Το κυβολιθόστρωτο στον αύλιο χώρο της Υπαπαντής μετατρέπεται σε χορταριασμένο κυβόλιθο ως πλατεία. Πλαισιώνεται στην μια παρειά που αντικρίζει την είσοδο της εκκλησίας με δυο αναβαθμούς-καθιστικά.

Αστική όαση Άγιος Αντώνιος, Θεολόγος

Συνδέονται σε μια ενότητα και συνέχεια τα ακόλουθα:

α. Πλατεία στάθμευσης Κεντρικής

Εξασφαλίζονται είκοσι πέντε περίπου θέσεις αυτοκινήτων υπό τη σκιά νέων μεγάλων δένδρων Ιπποκαστανιάς που χαρακτηρίζουν και όλη την πεζοδιαδρομή μέσω της Μαλακούση και των πεζοδιαδρομών Βενιζέλου και Τρεμπεσίνας στη συνέχεια. Παράλληλα ο χώρος αποκτά την όψη πλατείας όταν τα αυτοκίνητα δεν είναι σταθμευμένα. Βοηθητικές εξυπηρετήσεις αναδιατάσσονται επίγεια σε συνδυασμό με το πράσινο.

β. Αύλιος και δημόσιος χώρος Αγίου Αντωνίου

Γίνεται η διευθέτηση των εισόδων πεζών και αυτοκινήτου από Αγίου Αντωνίου, των πεζών και από Βενιζέλου με πλευρική είσοδο και από την Μαλακούση.

Γίνεται διαμόρφωση σε χώρο στάθμευσης και πλατεία εκδηλώσεων, με καθιστικά, σε ενδιάμεσα δάπεδα, σκληρά ή μαλακά, και πεζοδιαδρομές, συνδέσεις με το κτίριο εκδηλώσεων, καθώς και εξοικονόμηση μεγαλύτερου και ενιαίου χώρου πρασίνου.

Με την διαμόρφωση τονίζεται ο χαρακτήρας της χρησιμοποίησης δημόσια του χώρου και προφυλαγμένα ως προς την οριοπροστασία από κακοποίηση μηχανικά του πρασίνου.

Ειδικά διαμορφώνεται ο δημόσιος χώρος, δρόμος και πεζοδρόμια, προθάλαμος πρόσβασης στις δυο εκκλησίες εκατέρωθεν της Βενιζέλου, δημιουργώντας την αίσθηση της συνέχειας, τόσο με τις χαράξεις όσο και με τα υλικά των δαπέδων, τα πρανή και τις φυτεύσεις, τον φωτισμό και τον εξοπλισμό.

γ. Πλατεία Θεολόγου

Πλέγμα πεζοδιαδρομών

Το πλέγμα των πεζοδιαδρομών βασίζεται σε διαμορφώσεις των πεζοδρομίων με ταυτόχρονη μέριμνα για:

- **Μη σοβαρή κατάργηση θέσεων στάθμευσης**
- Εξυπηρέτηση υφιστάμενων και προβλεπόμενων χρήσεων
- **Άνεση κυκλοφορίας οχημάτων**
- **Ευελιξία ως προς μελλοντικές αποφάσεις πιθανών μονοδρομήσεων**
- **Στηριγμένα στην σημερινή πραγματικότητα και το πρώτο σενάριο ήπιας κυκλοφορίας κατά την κυκλοφοριακή μελέτη**
- **Χωρίς να λειτουργεί δεσμευτικά η πρόταση**
Παρακολουθεί με ευελιξία το συζητούμενο ακόμη κυκλοφοριακό σενάριο για την πόλη.

Τον χαρακτήρα προσδίδουν:

Νέες δενδροστοιχίες χαρακτηρίζουν τους δρόμους με διαφοροποιημένα φυτά κατά τις ισοψείς (π.χ. Φλαμουριές στην Ανοιξέως) ή ακτινωτά εκ του κέντρου (π.χ. Acer ή Κόκκινος πλάτανος στην Εληάς, Ιπποκαστανιές στην Τρεμπεσίνας).

Οι δαπεδοστρώσεις προοδευτικά εναλλάσσονται συνδέοντας χώρους (π.χ. από Μητροπόλεως και Βενιζέλου προς πλατεία Εληάς, από Κεντρικής έως Ανοιξέως και Ανθέων μέσω Τρεμπεσίνας κ.ο.κ.)

Τμήματα κυβολιθόστρωτου περιορισμένα διακόπτουν την ασφαλτο σε οδοστρώματα όπου τονίζεται η πρόθεση μείωσης της αίσθησης του δρόμου και δημιουργίας εντυπώσεων, ότι δηλαδή αποδίδεται με προτεραιότητα στην οπτική ή χρήση του πεζού.

Ο ειδικότερος για κάθε δρόμο χαρακτήρας είναι:

α. Οδός Εληάς

Καδένα από την συμβολή Μητροπόλεως και Βενιζέλου από όπου κρέμεται το έμβλημα της πόλης, η αστική πλατεία και πάρκο της Εληάς.

β. οδός Ανοιξέως

Βόλτα στο φρύδι της Βέροιας, την κάτω όχθη (όταν η πάνω είναι το φρύδι στον Τριπόταμο), ανάπτυγμα στην ύπαιθρο, απόλαυση φυσικών βιωμάτων και απόλαυση παρατεταμένη εποχιακά, ως ευωδιάζουσα αναπνοή για την πόλη.

γ. Οδός Ανθέων

Περίπατος στην ιστορία της πόλης, εποπτεία, αποκάλυψη του τείχους και άλλοτε οριακού τοπίου εισόδου στην πόλη.

δ. Οδός Τρεμπεσίνας

Πολιτισμική σύνδεση κέντρου και περιμέτρου, ακτινωτά όπως στις μεσαιωνικές πόλεις, αποκομμένων σήμερα και κρυμμένων ιστορικά τμημάτων.

ε. Οδός Βενιζέλου

Περιδέραιο της πόλης (μαζί με την Μητροπόλεως) και χάντρες την Πλατεία κόρακα – Υπαπαντή, την όαση Αγίου Αντωνίου – Θεολόγου, (επί της Μητροπόλεως τη Πλατεία Δημαρχείου και Ωρολογίου), με αναπροσδιοριζόμενες σχέσεις εισόδου – πόλης, αστικότητας, ιστορίας, σύγχρονων βιωμάτων και προσανατολισμού στην πόλη.

Γενικότερα ως προς τα κυκλοφοριακά, δεν προκαλούνται σημαντικές αλλαγές. Τακτοποιείται και ρυθμίζεται η υπάρχουσα κατάσταση.

Πεζοί

- Διευκολύνονται οι ελεύθερες ροές πεζών με προσοχή στην άνεση, την ευκολία βαδίσματος, την ασφάλεια και προστασία.
- Ικανό καθαρό πλάτος πεζοδρομίου εξασφαλίζει ικανοποιητική στάθμη εξυπηρέτησής για τα πεζοδρόμια.
- Λαμβάνονται υπόψη οι αυστηρές και σύγχρονες προδιαγραφές για την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ.

Πλάτη οδών

Γίνεται προσπάθεια με την χρήση κατάλληλου πλάτους οδού να αποθαρρυνθεί η προσωρινή, παράνομη στάση αυτοκινήτων έτσι ώστε να μην παρακωλύεται η κυκλοφορία.

| | ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ | | ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ | |
|------------|---------------------|-------------|--------------------|-------------|
| ΟΝΟΜΑ ΟΔΟΥ | ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ | ΠΛΑΤΟΣ ΟΔΟΥ | ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ | ΠΛΑΤΟΣ ΟΔΟΥ |

| | | | | |
|--------------|-----------|-------|----------------------------------|------|
| | | | | |
| ΕΛΙΑΣ | 4,50 | 9,00 | 5,50-6,50 | 6,50 |
| BENΙΖΕΛΟΥ | 3,00 | 9,00 | περιλαμβάνει στάθμευση 3,00-5,00 | 6,50 |
| Μ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ | 2,20-2,40 | 7,00 | περιλαμβάνει στάθμευση 4,30-4,70 | 3,00 |
| ΜΑΛΑΚΟΥΣΗ | 1,00-2,40 | 8,70 | 2,00-3,50 | 6,50 |
| ΤΡΕΜΠΙΕΣΙΝΑΣ | 4,00 | 10,00 | περιλαμβάνει στάθμευση 6,00-8,50 | 3,50 |
| ΑΝΟΙΞΕΩΣ | 2,70-4,40 | 9,00 | 4,50-5,00 | 6,50 |
| ΑΝΘΕΩΝ | 2,50 | 7,00 | 3,00-4,50 | 3,00 |

Ισοζύγιο θέσεων στάθμευσης

Συνολικά είναι περίπου στο 0 αν εξαιρέσουμε την οδό Ανοιξέως και την παράνομη στάθμευση. Αναλυτικότερα έχουμε:

Βενιζέλου +50 θέσεις
Μεγάλου Αλεξάνδρου -35 θέσεις
Ανθέων -25 θέσεις
Ανοιξέως -180 θέσεις.

Το θέμα της Ανοιξέως αντιμετωπίζεται καθώς είναι άμεσα συνδεδεμένο με τη δημιουργία νέου κλειστού χώρου στάθμευσης στην περιοχή, μετατοπισμένα έξω από το πρανάς της Εληάς, στο προβλεπόμενο αθλητικό κέντρο της οδού Στρατού.

Όσον αφορά στις θέσεις στάθμευσης των ΑΜΕΑ είναι συνολικά 16 και αναλογούν στο 5,7% του συνόλου των προβλεπόμενων θέσεων.

Συνοψίζοντας για το έργο:

- Βελτιώνονται σημαντικά οι κινήσεις των πεζών
- Οργανώνεται καλύτερα η κίνηση των οχημάτων
- Αυξάνεται το πλάτος των πεζοδρομίων
- Ρυθμίζεται η κατά μήκος των δρόμων στάθμευση των αυτοκινήτων
- Εφαρμόζονται αρχές βιοκλιματικού σχεδιασμού και αειφορικού σχεδιασμού περιβάλλοντος
- Καθίσταται λειτουργικός ο χώρος της πόλης
- Αναβαθμίζεται οικολογικά και αισθητικά, εκσυγχρονίζεται το αστικό περιβάλλον
- Γίνεται κατανοητό για πεζό και εποχούμενο το ευρύτερο περιβάλλον της πόλης
- Αποκτά αναγνωσιμότητα, ευρυχωρία και συνέχεια ο χώρος της πόλης

- Αναδεικνύονται όλα τα μνημεία, το πολιτισμικό και φυσικό τοπίο της πόλης.
- Είναι το πρώτο για τη Βέροια αλλά και τις άλλες ελληνικές πόλεις εγχείρημα αναπλάσεων σε δίκτυο. (Οι προηγούμενες, μεμονωμένα πλατείες ή δρόμοι, εκτός από την Αγία Βαρβάρα Δράμας - πάρκο και αστικό πλέγμα)
- Ενέχει την προοπτική αρθρωτής επέκτασης στο τοπίο όλης της πόλης, με σχέδιο.
- Με την έννοια αυτή είναι πρωτοπόρο και καινοτομικό το έργο, το πρώτο από τα σύγχρονα μεγάλα έργα αστικής αναβάθμισης του τοπίου των ελληνικών πόλεων.
- Είναι ρεαλιστικό και μεγαλόπνοο.

Μετά την παρουσίαση της εισήγησης ,τα μέλη υπέβαλαν ερωτήσεις:

κ. Νεστορόπουλος: ... σε πιο στάδιο βρίσκεται η μελέτη,... Εάν έχει προβλεφθεί η μεταφορά αφετηριών Αστικών ,ΚΤΕΛ ,τα φορτοταξί από την οδό Τρεμπεσίνας , και αν θίγονται «πιάτσες TAXI».

κ. Γεωργιάδου: Οι απόψεις όλων των θιγόμενων φορέων λήφθηκαν υπόψη κατά την σύνταξη του ερευνητικού προγράμματος, αφού κληθήκαν όλοι και διατύπωσαν για τις όποιες μεταβολές σύμφωνη γνώμη. Οι αφετηρίες των Αστικών και των ΚΤΕΛ παραμένουν όπου βρίσκονται , όσο για τα φορτοταξί μεταφέρονται σε άλλη θέση με κοινή συνεννόηση, εκτός της περιοχής ανάπτυξης. Τα ταξί επίσης έχουν συμφωνήσει για τις νέες θέσεις....

κ. Νεστορόπουλος: ... είπατε ότι θα μειωθούν οι θέσεις στάθμευσης. Βενιζέλου που θα παρκάρουν.

κ. Γεωργιάδου: έχουμε σχεδιάσει εσοχές για την στάθμευση

κ. Νεστορόπουλος: ..έχουμε ένα δρόμο 6,50 μ. είναι δυνατό να σταθμεύουν οχήματα.

κ. Γεωργιάδου: έχουμε σχεδιάσει εσοχές για την στάθμευση σε βάρος του πλάτους των πεζοδρομίων, όχι στο κατάστρωμα της οδού.

κ.Μελιόπουλος: Έχω αντιληφθεί ότι το ζήτημα της στάθμευσης έχει να κάνει και με κάποια έργα που θα γίνουν μετά. Τι θα γίνει εάν αυτά δεν εκτελεστούν.

κ. Γεωργιάδου: Αυτή την στιγμή ενδιαφερόμαστε να λύσουμε το ζήτημα της στάθμευσης στην περιοχή της ανάπτυξης. Οι διαπιστωμένες ελλειμματικές θέσεις αφορούν και στην παράνομη στάθμευση και εκ του περισσού ενδιαφέρει η κάλυψη των παρανόμων θέσεων στάθμευσης. Οι περίοικοι θα σταθμεύουν στο υπαίθριο «parking» κάτω από την Ελιά και κάποιοι και στο υπό ανέγερση στο πιο κάτω Ο.Τ.. Εμείς αυτή την στιγμή δεν έχουμε έλλειμμα στις νόμιμες θέσεις στάθμευσης ,αλλά στο σύνολο περιλαμβανομένων και των παρανόμων.

κ.Καλογερόπουλος: Αν κατάλαβα καλά στην οδό Ανοίξεως θέλετε να διαπλατύνεται τα πεζοδρόμια και να σταθμεύουν τα αυτοκίνητα πάνω στο πεζοδρόμιο.

κ. Γεωργιάδου: Όχι. Η κατασκευή είναι τέτοια που δεν θα μπορούν τα αυτοκίνητα να ανέβουν στο πεζοδρόμιο, παρά μόνο σε σημεία εισόδων χώρων στάθμευσης.

κ.Καλογερόπουλος: Γιατί δεν εφαρμόζεται την πρόταση της υπηρεσίας μας, να αφαιρεθούν όλες οι πινακίδες απαγόρευσης της στάθμευσης σε όλο το μήκος της οδού Ανοίξεως ,να βοηθήσουμε τον κόσμο να σταθμεύει και μόνο στις γωνίες 2,00μ εκατέρωθεν της γωνίας να απαγορευθεί η στάθμευση.

κ. Γεωργιάδου: Τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας που υιοθετούμε , δεν επιτρέπουν την στάθμευση οπουδήποτε. Δεν θέλουμε κυκλοφορία στο κέντρο....

κ. Νεστορόπουλος: Πόσες θέσεις έλλειμμα έχουμε στο κέντρο της πόλης στο σύνολο με βάση την κυκλοφοριακή μελέτη της κ. Πιτσιάβα .

κ. Γεωργιάδου: Δεν θυμάμαι ,αλλά δεν ενδιαφέρει στην παρούσα φάση να λύσουμε το πρόβλημα όλης της πόλης ,που είναι αντικείμενο κυκλοφοριακής μελέτης.

κ. Πλιάτσικα: Έχει προβλεφθεί τρόπος τροφοδοσίας των καταστημάτων .

κ. Γεωργιάδου: Ναι.

Μετά το πέρας της διαλογικής συζήτησης κλήθηκε η επιτροπή να ψηφίσει:

Υπέρ της πρότασης ψήφισαν οι κ. κ.:

1. Δάσκαλος Δημήτριος
2. Παραθυρά Χριστίνα
3. Παυλίδης Πάυλος
4. Ζωγίος Αναστάσιος
5. Πλιάτσικα Αθηνά(με επιφύλαξη για τις θέσεις στάθμευσης)
6. Γεωργιάδης Στυλιανός

Κατά της πρότασης ψήφισαν οι κ. κ.:

1. Νεστορόπουλος Απόστολος (με επιφύλαξη για τις θέσεις στάθμευσης)
2. Καλογερόπουλος Ανδρέας

Λευκό ψήφισαν οι κ.κ.:

1. Μελιόπουλος Γιώργος

Σε συνέχεια της ψηφοφορίας η Επιτροπή Κυκλοφοριακού με έξι (6) ψήφους υπέρ, δύο (2) κατά και ένα (1) λευκό

Αποφασίζει

Απόφαση (κατά πλειοψηφία)

Η επιτροπή συμφωνεί με την πρόταση του τμήματος προγραμματισμού σε ότι αφορά τις επεμβάσεις των αστικών αναπλάσεων στις οδούς Ελιάς, Βενιζέλου, Ανοιξέως , Μ. Αλεξάνδρου, Μαλακούση, Τρεμπεσίνας και Ανθέων, με πλάτη οδών και πεζοδρομίων όπως αναφέρονται στην τεχνική έκθεση του Τμήματος που συνοδεύει την παρούσα απόφαση.

Και κάλεσε την επιτροπή ν' αποφασίσει σχετικά.

Κοστογλίδου: Τοποθετούμαι αρνητικά γιατί μειώνονται οι θέσεις στάθμευσης. Να γίνει πρώτα πάρκινγκ για τα αυτοκίνητα για να εξυπηρετηθεί ο κόσμος.

Προέδρος : Ποιοι ψηφίζουν υπέρ της εισήγησης της υπηρεσίας ;

Υπέρ της εισήγησης ψήφισαν (5) πέντε : Κ.Βοργιαζίδης.

Γ.Μιχαηλίδης, Β. Παπαδόπουλος, Δ.Δάσκαλος, και Α.Λαζαρίδης

Αρνητική ψήφο έδωσαν (3) τρεις: Κ.Κοστογλίδου,Ε.Γουναράς και Δ.Γκέκα

Η επιτροπή μετά από διαλογική συζήτηση, αφού έλαβε υπόψη:

1. Το από 23-6-2011 εισηγητικό του Αντιδημάρχου Αριστομένη Λαζαρίδη και το απόσπασμα από το υπ'αρ.1/2011 πρακτικό της από 17-6-2011 συνεδρίασης της επιτροπής κυκλοφοριακού σχεδιασμού και κυκλοφοριακής αγωγής.

2.Τις διατάξεις του Ν. 3852/10(ΦΕΚ 87 Α')

3.Το αποτέλεσμα της ψηφοφορίας

Αποφασίζει κατά πλειοψηφία

Εισηγείται προς το Δημοτικό Συμβούλιο την έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην ζώνη των αστικών αναπλάσεων στις οδούς Ελιάς, Βενιζέλου, Ανοίξεως, Μ.Αλεξάνδρου, Μαλακούση, Τρεμπεσίνας και Ανθέων με πλάτη οδών και πεζοδρομίων όπως αναφέρονται στην τεχνική έκθεση του Τμήματος.

Η απόφαση έλαβε αυξ. αριθμό

82 /2011

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

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΑ ΜΕΛΗ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΟΡΓΙΑΖΙΔΗΣ

Τηλέμαχος Χ'αθανασίου
Γεώργιος Μιχαηλίδης
Κατίνα Κοστογλίδου
Δημητρούλα Γκέκα
Αριστομένης Λαζαρίδης
Δημήτριος Δάσκαλος
Εμμανουήλ Γουναράς
Βασίλειος Παπαδόπουλος

Ακριβές απόσπασμα

Βέροια 19-7-2011

Η Δήμαρχος

ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ

ΟΥΣΟΥΛΤΖΟΓΛΟΥ - ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ