

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



Διπλωματική Έργασία

**Οι Πεζοδρομήσεις και οι Επιπτώσεις τους-
Η Περίπτωση της Βέροιας**



ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: Παπαδοπούλου Καλλιόπη



ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: Α. Δέφνερ και Κ. Λαλένης



ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2002



Η ζωή είναι δεμάτια αναμνήσεις. Η πανεπιστημιακή ζωή που μόλις έληξε άλλο ένα τέτοιο δεμάτιο γεμάτο χαρές και λύπες, επιτυχίες και στερήσεις, στόχους και εμπειρίες που θα κουβαλώ στα επόμενα χρόνια.. Όλα αυτά τα μοιράστηκα με άτομα που υπήρξαν συμβουλάτορες, φίλοι, δάσκαλοι και ένα ευχαριστώ είναι λίγο για να εκφράσει την ευγνωμοσύνη μου. Στα χρόνια που έζησα ως φοιτήτρια, όμως, στην πόλη του Βόλου συνοδοιπόρος ήταν και η οικογένειά μου στην οποία οφείλω πολλά πέρα από ένα τεράστιο ευχαριστώ γιατί με στήριξε και έδειξε υπομονή και κατανόηση σε κάθε δύσκολη και εύκολη στιγμή. Γι' αυτό και την εργασία αυτή την αφιερώνω στην οικογένειά μου και ιδιαίτερα στη μνήμη της γιαγιάς μου Καλλιόπης.

Παπαδοπούλου Κ. Καλλιόπη

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Τα προβλήματα και οι δυσκολίες κατά τη δημιουργία του τεύχους αυτού υπήρξαν αρκετά, κυρίως όσον αφορά στο τμήμα που αναφέρεται στη Βέροια. Κυριότερα αυτών ήταν η έλλειψη στοιχείων, δεδομένου ότι τμήματα όπως αυτό της πολεοδομίας, δημιουργήθηκαν σχετικά πρόσφατα και δεν υπάρχει πλήρες αρχείο. Επιπλέον, τα στοιχεία ήταν δύσκολο να συγκεντρωθούν καθώς στις πεζοδρομήσεις της Βέροιας εμπλέκονται αρκετοί μηχανικοί, ο δημοτικός και ο ιδιωτικός τομέας, όπως θα το δούμε και στη συνέχεια. Από την άλλη, υπήρξαν δυσκολίες όσον αφορά και στην οργάνωση της εργασίας σε τεύχος, είτε γιατί δεν υπήρχε ο απαραίτητος ηλεκτρονικός εξοπλισμός, είτε γιατί οι γνώσεις δεν επαρκούσαν σε κάποιες περιπτώσεις ώστε να λυθούν πρακτικά προβλήματα.

Ωστόσο, αρκετά άτομα ήταν πρόθυμα να με βοηθήσουν στην προσπάθεια για την ολοκλήρωση της εργασίας μου και το λιγότερο που μπορώ να κάνω είναι να τους εκφράσω τις ευχαριστίες μου. Έτσι, λοιπόν, ευχαριστώ τα παρακάτω άτομα γιατί η βοήθεια τους, με τον έναν ή τον άλλον τρόπο ήταν πολύτιμη:

- Ζαχαρόπουλος Παναγιώτης, αρχιτέκτων μηχανικός στη ΔΕΤΕΒ ‘Ηφαιστος’
- Ζευγαρόπουλος Γρηγόρης, εργοδηγός δομικών έργων στο ΤΤΔΒ στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βέροιας
- Θεοφιλάτου Ειρήνη, φοιτήτρια του ΤΜΧΠΠΑ
- Καλογήρου Άρτεμις, αρχιτέκτων μηχανικός
- Καραγαβριηλίδης Σίμος, τεχνολόγος έργων υποδομής στη ΔΕΤΕΒ ‘Ηφαιστος’
- Μαχαιράς Αθανάσιος, αναπληρωτής προϊστάμενος Δημοτικής Αστυνομίας Βέροιας
- Παλουκίδης Νίκος, προϊστάμενος ΤΤΔΒ στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βέροιας
- Ρίστας Γιώργος, προϊστάμενος Τμήματος Πολεοδομίας και Περιβάλλοντος στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Ν. Αυτοδιοίκησης Ημαθίας
- Σγουρής Βασίλης, διευθυντής στη ΔΕΜΕΚΑΒ
- Σιανοπούλου Δήμητρα, τοπογράφος μηχανικός στο Πολεοδομικό Τμήμα στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Βέροιας

- Σκυργιάννης Χαράλαμπος, συγκοινωνιολόγος μηχανικός στο ΤΜΧΠΠΑ και διευθυντής στο ΔΕΚΑΜΜ
- Τράμπα Αναστασία, συγκοινωνιολόγος μηχανικός στο ΤΜΧΠΠΑ
- Φώτης Γιώργος, επίκουρος καθηγητής Ποσοτικής Χωρικής Ανάλυσης-Χωροθετικού Σχεδιασμού στο ΤΜΧΠΠΑ

Μεταξύ εκείνων που θέλω να ευχαριστήσω είναι και όλοι εκείνοι οι καταστηματάρχες, κάτοικοι και περαστικοί που συνάντησα και ήταν πρόθυμοι τόσο να απαντήσουν στα ερωτηματολόγια όσο και να συζητήσουν μαζί μου για όλα όσα τους απασχόλησαν σχετικά με τις πεζοδρομήσεις, αλλά και για τα χαρακτηριστικά των τριών περιοχών που μελέτησα. Η προθυμία τους αυτή ήταν σημαντική για να συλλέξω περαιτέρω στοιχεία για την εργασία μου.

Δε θα μπορούσα φυσικά να ξεχάσω και τους επιβλέποντες της διπλωματικής εργασίας, λέκτορες Αλέξιο Δέφνερ και Κων/νο Λαλένη που δέχτηκαν καταρχάς να είναι οι επιβλέποντες. Οι κατευθύνσεις και συμβουλές που μου έδωσαν και η βοήθειά τους στην προσπάθεια συλλογής του απαραίτητου υλικού έπαιξαν ιδιαίτερο ρόλο και ελπίζω το αποτέλεσμα να τους επιβεβαιώσει.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΡΚΤΙΚΟΑΕΞΩΝ-ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

- ΓΠΣ: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
- ΔΕΜΕΚΑΒ: Δημοτική Επιχείρηση Μελετών Κατασκευών Βόλου
- ΔΕΤΕΒ: Δημοτική Επιχείρηση Τεχνικών Έργων Βέροιας
- Δ/ση: Διεύθυνση
- ΔΙΠΕΧΩ-ΚΜ: Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωροταξίας Κεντρικής Μακεδονίας
- ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση
- ΕΚΑΒ: Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας
- ΕΜΠ: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- ΕΠΑ: Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης
- ΕΠΑΕ: Επιτροπή Πολεοδομικού και Αρχιτεκτονικού Ελέγχου
- ΕΣΥΕ: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος
- ΕΤΕΡΠΣ: Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων
- EGWA: European Greenways Association
- ΚΧ: Κοινόχρηστος Χώρος
- ΜΕΑ: Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων
- ΜΜΕ: Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις
- ΜΜΜ: Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
- ΠΜ: Πολεοδομική Μελέτη
- σ.δ.: Συντελεστής Δόμησης
- ΤΜΧΠΠΑ: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης
- ΤΤΔΒ: Τεχνικό Τμήμα Δήμου Βέροιας
- ΥΜΑΘ: Υπουργείο Μακεδονίας-Θράκης
- ΥΠΕΧΩΔΕ: Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
- ΥΠΠΟ: Υπουργείο Πολιτισμού

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Κεφάλαιο 1^ο

εικ.1.1: Μπρίζ-Βέλγιο. Πεζόδρομος-ποδηλατόδρομος δίπλα σε αυτοκινητόδρομο. Διαχωρίζεται από το δρόμο με πρασιά 6

εικ.1.2: Πόρτο-Πορτογαλία, Ρούα ντε σάντα Καταρίνα. Ο μοναδικός πεζόδρομος στην πόλη από όπου επιτρέπεται η διέλευση λεωφορείων. Ο διάδρομός τους βρίσκεται στην ίδια στάθμη με την υπόλοιπη διατομή για να λειτουργεί ενιαία ο χώρος 7

εικ.1.3: Σακραμέντο-Καλιφόρνια. Κεντρικός πεζόδρομος με διάστρωση από κυβόλιθους. Ο διάδρομος διέλευσης του τραμ οριοθετείται με μεγάλου μήκους κίτρινη λωρίδα από θερμοπλαστική βαφή. Στο βάθος διακρίνεται ράμπα που ανεβάζει ανάπηρους και ποδηλάτες στη στάθμη του δαπέδου του τραμ 7

εικ.1.4: Ν. Ψυχικό. Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας. Χαρακτηριστικό της διαμόρφωσης είναι η συνύπαρξη πεζών και αυτοκινήτων. Είναι φανερό ότι το περιβάλλον του δρόμου είναι ιδιαίτερα φιλικό στον ποδηλάτη 8

εικ.1.5: Βόλος. Πεζοδρομημένο τμήμα στο δυτικό παράπλευρο του Κραυσίδαωνα 9

Κεφάλαιο 2^ο

εικ.2.1: Κάτοψη ρωμαϊκής πόλης Τίμγκαντ, περίπου 100 π.Χ. 14

εικ.2.2: Βερόνα, μια από τις ελκυστικότερες ιστορικές ιταλικές πόλεις 14

εικ.2.3: Μονφλάκουιν, Γαλλικές bastides 14

εικ.2.4: Νιού Μπράντερμπουργκ 14

εικ.2.5: Η νέα ρυμοτόμηση στη rue d' opera. Με διαγράμμιση οι ιδιοκτησίες που απαλλοτριώθηκαν 15

εικ.2.6: Φοιτητική εστία στο Έντμοντον 17

εικ.2.7: Εικόνες από τον πεζόδρομο στην παραλία της Μπάλτιμορ 19

εικ.2.8: Χάρτης της Πλάκας όπου διακρίνεται το δίκτυο των πεζόδρομων, σύμφωνα με τη μελέτη 'Παλαιάς Πόλεως Αθηνών', της ομάδας του καθηγητή Διονυσίου Ζήβα 22

εικ.2.9: Πλάκα. Πεζοδρόμηση οδών 22

εικ.2.10: Πολεοδομική μελέτη αναβάθμισης συνοικίας Κολωνού-συνολική πρόταση. Προτείνεται δίκτυο πεζόδρομων προς ενοποίηση βασικών χώρων πρασίνου και σημείων αναφοράς	23
εικ.2.11: Εμπορικό τρίγωνο κέντρου Αθήνας-Πρόταση, παρεμβάσεις. Διακρίνεται με κίτρινο το συνολικό δίκτυο (υφιστάμενων και προτεινόμενων) πεζόδρομων και τα πεζοδρόμια των λοιπών οδών	25
εικ.2.12: 'Λαδάδικα' Θεσσαλονίκης. Τα κτίρια της οδού Κατούνη, πριν και μετά την παρέμβαση	26
εικ.2.13: Λειβαδιά. Πάρκο της Κρυάς με το διατηρητέο κτίριο του μύλου και τον παραποτάμιο πεζόδρομο	27
εικ.2.14: Βέλγιο-Δήμος Πούρ. Ένα καλό παράδειγμα συνύπαρξης ενεργών σιδηροδρομικών γραμμών και 'πράσινου δρόμου'	30
Κεφάλαιο 3^ο	
εικ.3.1: Ο νομός Ημαθίας και η Βέροια	38
εικ.3.2: Ρυμοτομικό της πόλης του 1925. Διακρίνεται η περιοχή της Κυριώτισσας	44
εικ.3.3: Ο ιστός της πόλης στις αρχές του 20 ^{ου} αιώνα. Φαίνεται η σύγκρουση του ρυμοτομικού με την πραγματικότητα	44
Κεφάλαιο 4ο	
εικ.4.1: Εκκλησία Αγίου Σάββα της Κυριώτισσας. Ένα από τα πλέον ενδιαφέροντα βυζαντινά κτίσματα της Βέροιας	47
εικ.4.2.: Εκκλησία Αγίου Βλάσιου. Ξυλόστεγος βυζαντινός ναός που διατηρεί αξιόλογες τοιχογραφίες του 14 ^{ου} και 16 ^{ου} αιώνα.	47
εικ.4.3: Αντιπροσωπευτικό κλειστό τετράγωνο της βεροιώτικης πολεοδομίας	48
εικ.4.4: Ο πλακοστρωμένος δρόμος της Πατριάρχου Ιωακείμ στα χρόνια της τουρκοκρατίας	49
εικ.4.5: Διασταύρωση οδών Αγγέλων και Ιεραρχών: Είσοδος της περιοχής με έντονο τον χαρακτήρα του ιστορικού κέντρου	50
εικ.4.6: Η οδός Κοντογεωργάκη λίγο πριν ολοκληρωθεί η πεζοδρόμησή της	53
εικ.4.7: Έργα πεζοδρομήσεως στην οδό Κοντογεωργάκη	53
εικ.4.7: Διασταύρωση οδών Περδίκας-Μυτιλέκας. Ο αύλειος χώρος Ι.Ν. Υπαντής πριν και μετά την επέμβαση	56

εικ.4.8: Κοινόχρηστος χώρος μπροστά στον Ι.Ν. Αγίου Βλάσιου πριν και μετά την επέμβαση	57
εικ.4.9: Το καφέ-εστιατόριο 'Πέτρινο' που λειτούργησε στην Κυριώτισσα μετά τις πεζοδρομήσεις	62
εικ.4.10: Το καφέ-μπαρ 'Αρχοντικό' που λειτούργησε στην Κυριώτισσα μετά τις πεζοδρομήσεις	63
εικ.4.11: Οδός Μητροπόλεως. Ένταξη των αρχαιολογικών ευρημάτων της ρωμαϊκής οδού στη διαμόρφωση του δρόμου σε ήπιας κυκλοφορίας	65

Κεφάλαιο 5^ο

εικ.5.1: Κάτοψη ισογείων της εβραϊκής γειτονιάς στη Μπαρμπούτα. Διακρίνονται οι δυο μοναδικές εισοδοί με πέρασμα από την οδό 10 ^{ης} Μεραρχίας και από τον Τριπόταμο, καθώς και ο εσωτερικός κοινόχρηστος χώρος. Σ: εβραϊκή συναγωγή (χάβρα)	72
εικ.5.2: Η περιοχή της Μπαρμπούτας το 1903	74
εικ.5.3: Το εσωτερικό της εβραϊκής συνοικίας το 1995	75
εικ.5.4: Δυτική είσοδος από τη γέφυρα της Μπαρμπούτας το 1995 και σήμερα. Το κτίσμα που φαίνεται φιλοξενεί σήμερα το κέντρο νεότητας του Δήμου Βέροιας	76
εικ.5.5: Η οδός Σοφού πριν και μετά την επέμβαση. Διακρίνεται καθαρά η καταστροφή του οδοστρώματος	77
εικ.5.6: Η οδός Γουδή πριν και μετά την επέμβαση. Διακρίνεται καθαρά η καταστροφή του οδοστρώματος	77
εικ.5.7: Το βοτσαλόστρωτο καλντερίμι που κατεβαίνει προς τον ποταμό, σήμερα, μετά την αποκατάστασή του	81
εικ.5.8: Όψη της οδού Εβραίων Μαρτύρων μετά τα έργα αποκατάστασης	82
εικ.5.9: Το πλάτωμα της Εβραϊκής Συναγωγής όπως είναι σήμερα μετά τις επεμβάσεις	82

Κεφάλαιο 6^ο

εικ.6.1: Ανεκμετάλλευτο κτίσμα στις οδούς Π. Τσαλδάρη- Αριστοτέλους πριν την επέμβαση. Σήμερα φιλοξενεί κατάστημα ένδυσης	92
εικ.6.2: Ανεκμετάλλευτο κτίσμα στις οδούς Π. Τσαλδάρη-Αριστοτέλους πριν την επέμβαση. Σήμερα φιλοξενεί κατάστημα ένδυσης	93

εικ.6.3: Η οδός Ιπποκράτους μετά τα έργα πεζοδρόμησης	95
εικ.6.4: Κτίσμα στην οδό Μητροφάνους πριν και μετά τις πεζοδρομήσεις. Τη θέση της παλιάς αποθήκης φρούτων πήρε ένα σύγχρονο κατάστημα ένδυσης	98
εικ.6.5: Η οδός Πρ. Ηλία σήμερα	103
Κεφάλαιο 7	
εικ.7.1: Αξιοθέατα που συναντά ο επισκέπτης κατά τη διαδρομή του προτεινόμενου τουριστικού μονοπατιού, σύμφωνα με τον χάρτη Π.7.1	112
Κεφάλαιο 8	
εικ.8.1: Άμστερνταμ-Ολλανδία. Κεντρικός εμπορικός πεζόδρομος με διάστρωση από κυβόλιθους. Διακρίνεται ο διάδρομος διέλευσης του τράμ που ωστόσο δεν οριοθετείται καθαρά από το χώρο για τους πεζούς. Οριοθετείται μόνο η λωρίδα κίνησης ποδηλάτου με μια μεγάλη λευκή λωρίδα	116

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ-ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Κεφάλαιο 2^ο	
πίν. 2.1: Πόλεις χωρίς αυτοκίνητο και παρεμβάσεις σε αυτές	29
πίν. 2.2: Τιμές CO πριν και μετά τις πεζοδρομήσεις σε ορισμένες πόλεις	32
πίν. 2.3: Τιμές θορύβου (σε decibel) πριν και μετά τις πεζοδρομήσεις σε ορισμένες πόλεις	33
Κεφάλαιο 4^ο	
διάγρ.4.1: Χρήσεις γης στην περιοχή της Κυριώτισσας πριν και μετά τις πεζοδρομήσεις	61
πίν.4.1: Απόψεις για κυκλοφοριακές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στην Κυριώτισσα (ποσοστό %)	64
πίν.4.2: Απόψεις επιχειρηματιών της Κυριώτισσας για το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν στη στάθμευση και που σταθμεύουν τελικά (ποσοστό %)	66
πίν.4.3: Απόψεις για περιβαλλοντικές-ποιοτικές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στην Κυριώτισσα (ποσοστό %)	68
πίν.4.4: Απόψεις για την εικόνα της Κυριώτισσας μετά τις πεζοδρομήσεις (ποσοστό %)	70

Κεφάλαιο 5^ο	
πίν. 5.1: Πληθυσμιακή εξέλιξη των Εβραίων της Βέροιας	73
πίν.5.2:Απόψεις για κυκλοφοριακές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στη Μπαρμπούτα (ποσοστό %)	86
πίν.5.3:Απόψεις για περιβαλλοντικές-ποιοτικές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στη Μπαρμπούτα (ποσοστό %)	87
πίν.5.4:Απόψεις για την εικόνα της Μπαρμπούτας μετά τις πεζοδρομήσεις (ποσοστό %)	89
Κεφάλαιο 6^ο	
διάγρ.6.1: Χρήσεις γης στην περιοχή του εμπορικού κέντρου πριν και μετά τις πεζοδρομήσεις	97
πίν.6.1:Απόψεις για κυκλοφοριακές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στο εμπορικό κέντρο (ποσοστό %)	99
πίν.6.2: Απόψεις επιχειρηματιών του εμπορικού κέντρου για το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν στη στάθμευση και που σταθμεύουν τελικά (ποσοστό %)	100
πίν.6.3: Απόψεις για οικονομικές-κοινωνικές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στο εμπορικό κέντρο (ποσοστό %)	101
πίν.6.4:Απόψεις για περιβαλλοντικές-ποιοτικές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στο εμπορικό κέντρο (ποσοστό %)	103
πίν.6.5:Απόψεις για την εικόνα του εμπορικού κέντρου μετά τις πεζοδρομήσεις (ποσοστό %)	105
Κεφάλαιο 7	
πίν. 7.1: Ανάλυση SWOT για την πόλη της Βέροιας	107

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
1. Η ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ	5
1.1 ΟΡΙΣΜΟΙ.....	5
1.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ.....	6
1.2.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΒΑΘΜΟΥ ΑΝΟΧΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ.....	6
1.2.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝΤΑΙ.....	9
1.3 ΣΤΟΧΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ.....	10
1.4 ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ.....	10
1.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	12
2. ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ	13
2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΕ ΧΩΡΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ.....	13
2.1.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ.....	13
2.1.2 Η ΓΕΝΕΣΗ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ.....	15
2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	19
2.2.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	19
2.2.2 ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ.....	21
2.2.3 ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΕΛΛΑΔΑ.....	26
2.3 ΝΕΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ.....	28
2.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ.....	31
2.4.1 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	31
2.4.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	32
2.4.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	33
2.4.4 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	34
2.4.5 ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	36
2.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	36
3. Η ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΒΕΡΟΙΑΣ	38
3.1 Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ Η ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	38
3.2 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΒΕΡΟΙΑΣ.....	40
3.3 Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	41
3.3.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	41
3.3.2 ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ.....	42
3.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	46
4. ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΥΡΙΩΤΙΣΣΑ	47
4.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	47
4.2 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΙΝ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ.....	50
4.3 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ.....	52
4.4 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΑ.....	54
4.5 ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ.....	55
4.6 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ.....	58
4.6.1 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	58
4.6.1.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	58
4.6.1.2 Η ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΗΝ ΚΥΡΙΩΤΙΣΣΑ.....	60

4.6.2	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	61
4.6.2.1	ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	61
4.6.2.2	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ	63
4.6.2.3	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ- ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ	66
4.6.2.4	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ- ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ	67
4.6.2.5	ΓΕΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ	69
4.7	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	70
5.	ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΜΠΑΡΜΠΟΥΤΑ	72
5.1	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	72
5.2	Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΙΝ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ	74
5.3	ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ	78
5.4	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΑ	80
5.5	ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ	81
5.6	ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ	83
5.6.1	ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	83
5.6.2	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	83
5.6.2.1	ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	83
5.6.2.2	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ	85
5.6.2.3	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ-ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ	86
5.6.2.4	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ-ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ	87
5.6.2.5	ΓΕΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ	88
5.7	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	89
6.	ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	91
6.1	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	91
6.2	Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΙΝ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ	92
6.3	ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ	93
6.4	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΑ	94
6.5	ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ	95
6.6	ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ	96
6.6.1	ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	96
6.6.2	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ	97
6.6.2.1	ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	97
6.6.2.2	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ	99
6.6.2.3	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ-ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ	101
6.6.2.4	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ-ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ	102
6.6.2.5	ΓΕΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ	104
6.7	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	105
7.	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΒΕΡΟΙΑ	107
7.1	ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT	107
7.2	ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	108
8.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	115
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	119
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	124

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι δρόμοι είναι ένα σημαντικό μέρος της καθημερινής ζωής. Οι άνθρωποι βασίζονται σε αυτούς με τις καθημερινές δραστηριότητες όπως ταξίδια, αγορές και συναλλαγές με φίλους και συγγενείς. Από τα χρόνια της δημιουργίας των πρώτων πόλεων και των πρώτων δρόμων ως και τις αρχές του 19^{ου} αιώνα ο βασικός τρόπος μετακίνησης, τόσο εντός όσο και από και προς τους οικισμούς, ήταν η πεζοπορία. Τα λιγοστά μέσα μεταφοράς που υπήρχαν μπορούσαν με ιδιαίτερη ευκολία να συνυπάρξουν με τους πεζούς στους δρόμους χωρίς να δημιουργούνται προβλήματα.

Τα πράγματα, ωστόσο, αλλάζουν με τη βιομηχανική επανάσταση, οπότε και τα μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς εξαπλώνονται και οι βιομηχανικές πόλεις παρουσιάζουν υψηλούς ρυθμούς πληθυσμιακής ανάπτυξης. Αποτέλεσμα υπήρξε η πυκνή δόμηση καθώς και οι άθλιες συνθήκες στους δρόμους των πόλεων, ώστε με τον καιρό να αναγνωριστεί η ανάγκη να δοθεί προτεραιότητα στην κυκλοφορία των πεζών (Γοσποδίνη, 1995).

Στην Ελλάδα, τα προβλήματα καθυστέρησαν σχετικά να εμφανιστούν καθώς καθυστέρησε και η εξάπλωση των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς στα μεγάλα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, κυρίως. Ακόμα, όμως και με την εμφάνιση προβλημάτων στην κίνηση πεζών και αυτοκινήτων, ο πλήρης διαχωρισμός τους εμφανίστηκε αρκετά χρόνια αργότερα, καθώς η πρώτη πεζοδρόμηση (πεζοποίηση) εφαρμόστηκε στην οδό Βουκουρεστίου στην Αθήνα μόλις το 1978 (Φιλιππίδης, 1990, σ.167), ενώ υπήρχε ήδη ένα σημαντικό ερευνητικό έργο σχετικά με το θέμα των πεζοδρομήσεων.

Η οδός Βουκουρεστίου, όμως, έδωσε το έναυσμα και στα χρόνια που ακολούθησαν οι πεζοδρομήσεις έγιναν ένα σημαντικό εργαλείο στα χέρια των πολεοδόμων, συγκοινωνιολόγων και γενικά των σχεδιαστών του χώρου. Πολλές ελληνικές πόλεις, μεταξύ αυτών και η Βέροια, χρησιμοποίησαν και χρησιμοποιούν ως και σήμερα τις πεζοδρομήσεις ως μέσο εξυγίανσης διαφόρων περιοχών των πόλεων, όπως τα εμπορικά κέντρα, τα ιστορικά ή παραδοσιακά τμήματα των οικισμών ή τα πάρκα και οι ελεύθεροι χώροι.

Η Βέροια είναι μια πόλη όπου τα τελευταία χρόνια έχουν πραγματοποιηθεί πεζοδρομήσεις τόσο στις παραδοσιακές γειτονιές της όσο και στο κέντρο της που συγκεντρώνει εμπορικές και διοικητικές δραστηριότητες. Έχει δρομολογηθεί, επίσης, μελέτη για διαμόρφωση περιοχής ιδιαίτερου φυσικού κάλλους μέσα στον αστικό ιστό

που θα περιλαμβάνει και μονοπάτια περιπάτου. Πρόκειται, δηλαδή για πόλη που συνδυάζει πεζοδρομήσεις σε περιοχές για τις οποίες έγινε λόγος παραπάνω και αυτός είναι ένας σημαντικός λόγος για να εξεταστεί η περίπτωση των πεζοδρομήσεών της. Από την άλλη, ενώ σε πρώτη ματιά οι πεζοδρομημένοι οδοί στη συγκεκριμένη πόλη μπορούν να θεωρηθούν στο σύνολό τους λειτουργικοί, τα πράγματα δεν είναι ακριβώς έτσι και χρειάζεται μια λεπτομερέστερη εξέταση.

Έτσι, η εργασία που ακολουθεί αναφέρεται στις πεζοδρομήσεις και στις επιπτώσεις τους και εξετάζει ειδικά την περίπτωση της Βέροιας. Ξεκινά με μια γενική αναφορά στους πεζόδρομους προκειμένου να γνωρίσουμε το αντικείμενό τους και τους σκοπούς που εξυπηρετούν ενώ συνεχίζει με μια αναδρομή στην εξέλιξη των πεζοδρομήσεων τόσο στο διεθνή όσο και στον ελληνικό χώρο. Την ίδια στιγμή δίνονται και συγκεκριμένα παραδείγματα.

Από το τρίτο κεφάλαιο αρχίζουν να μελετώνται οι πεζοδρομήσεις στην πόλη της Βέροιας, αφού αρχικά δίνεται η φυσιογνωμία της πόλης και του πολεοδομικού της ιστού. Στη συνέχεια ερευνώνται οι διαδικασίες, οι φορείς και οι επιπτώσεις από τις πεζοδρομήσεις σε κάθε μια από τις πεζοδρομημένες περιοχές της, ενώ δίνονται και προτάσεις για βελτίωση των μελετούμενων περιοχών ή και ολόκληρης της πόλης, προτάσεις που αναφέρονται στο οδικό δίκτυο και στις αλλαγές που πρέπει να επέλθουν ώστε η Βέροια να γίνει λειτουργική για οδηγούς και πεζούς. Η εργασία τελειώνει με συμπεράσματα από την έρευνα στη Βέροια, αλλά και από τη μελέτη των παραδειγμάτων των πεζοδρομήσεων σε διεθνές επίπεδο.

1. Η ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

1.1 ΟΡΙΣΜΟΙ

Μιλώντας κανείς για δρόμο αναφέρεται σε χώρο όπου αναπτύσσεται το 'τροχαίο' και το 'κοινωνικό' δίκτυο. Το τροχαίο προορίζεται για μηχανοκίνητα τροχοφόρα ενώ το κοινωνικό προορίζεται κατά κύριο λόγο για τον πεζό και περιλαμβάνει τα πεζοδρόμια και τους πεζόδρομους. Πάνω σε αυτά αναπτύσσονται οι δραστηριότητες των πεζών, όπως το παιχνίδι, το περπάτημα, η αναμονή, η εργασία κ.ά.

Τι είναι, όμως, ακριβώς ο πεζόδρομος; Το 1998, Π. Δ/γμα, το οποίο ρυθμίζει ζητήματα υπεραστικής συγκοινωνίας αναφέρει πως 'πεζόδρομοι είναι οδοί οι οποίες χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τους πεζούς και για είσοδο-έξοδο οχημάτων προς τους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης παρόδιων ιδιοκτησιών, όπως επίσης και για οχήματα εφοδιασμού ή έκτακτης ανάγκης' (Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών ΕΜΠ, 2001, σ.22 και Report, 1987/1991). Σύμφωνα με το Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό Ν 1577/1985, όπως ισχύει από τον Ιούνιο του 2000, 'πεζόδρομοι είναι δρόμοι που προορίζονται κυρίως για την εξυπηρέτηση των πεζών' (άρθρο 2). Αυτό σημαίνει πως ενδεχομένως μπορεί να υπάρχει πρόβλεψη και για κίνηση οχημάτων και όχι μόνο στάθμευση, αλλά ο πεζός έχει πάντα προτεραιότητα στην κίνηση. Υπάρχουν, βέβαια και περιπτώσεις όπου ο πεζόδρομος διαγράφει πορεία ελεύθερα μέσα σ' ένα χώρο, για παράδειγμα περίπατος κατά μήκος μια ακτής και μπορεί να συνδέει ή να καταλήγει σε κοινόχρηστους χώρους, όπως οι πλατείες. Το πλάτος του δεν είναι απαραίτητο να είναι το ίδιο σε όλο το μήκος του, αλλά φυσικά υπάρχουν περιορισμοί εφόσον υπάρχει πρόβλεψη για κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης.

Αντιθέτως, σύμφωνα με τα όσα λέει η Μπετούρα (1994), πεζοδρόμιο είναι 'στενή λωρίδα κίνησης πεζών στις παρυφές και κατά μήκος κάποιου δρόμου τροχοφόρων'. Όταν, όμως, ένα πεζοδρόμιο έχει πολύ μεγάλο πλάτος, βρίσκεται δίπλα σε αυτοκινητόδρομο και διαχωρίζεται από αυτόν με κάποιο τρόπο τότε δικαίως χαρακτηρίζεται ως πεζόδρομος (εικ.1.1).

εικ.1.1: Μπρίζ-Βέλγιο. Πεζόδρομος- ποδηλατοδρόμος δίπλα σε αυτοκινητόδρομο. Διαχωρίζεται από το δρόμο με πρασιά



Πηγή: Επιτόπια έρευνα, 2002

1.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

1.2.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΒΑΘΜΟΥ ΑΝΟΧΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Οι πεζόδρομοι, ανάλογα με το βαθμό ανάμιξης του πεζού με τα τροχοφόρα διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

1. *Αμιγείς πεζόδρομοι.* Πρόκειται για πεζόδρομους όπου οι συνθήκες, δηλαδή πλάτος, στροφές, γεωμετρικά χαρακτηριστικά ή /και η διαμόρφωση του εδάφους αποκλείουν τη διέλευση κάθε τροχοφόρου. Φυσικά επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης, μεταφοράς οικοδομικών υλικών, οικοσυσκευών και άλλων ανάλογων περιπτώσεων.
2. *Πεζόδρομοι με πρόσβαση τροχοφόρων για ορισμένες ώρες για εξυπηρέτηση καταστημάτων ή άλλων χρήσεων που απαιτούν ανεφοδιασμό.* Μιλάμε δηλαδή για 'διαμορφωμένους υπαίθριους κοινόχρηστους ελεύθερους χώρους, που εξυπηρετούν αποκλειστικά τη συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία των πεζών και επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν μόνο από τα οχήματα τροφοδοσίας και τα ειδικά οχήματα (πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, οχήματα καθαριότητας του

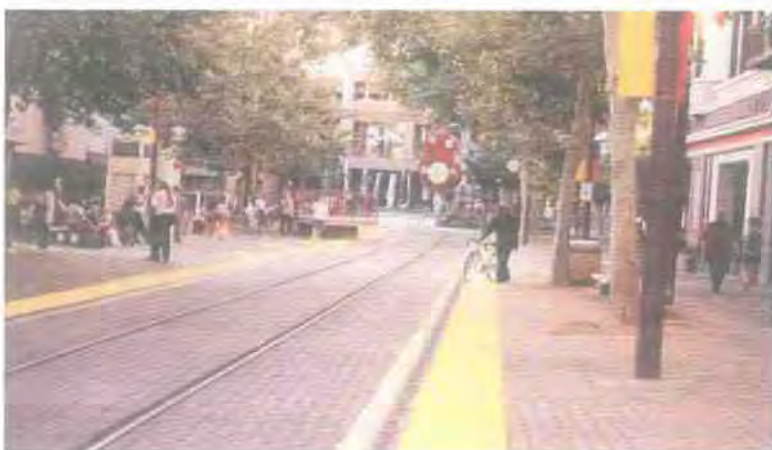
Δήμου, αστυνομικά, οχήματα Οργανισμών κοινής ωφέλειας για την αντιμετώπιση επείγουσών αναγκών, οικοσυσκευών, οχημάτων ατόμων με ειδικές ανάγκες κ.ά) σύμφωνα πάντα με τις καθορισμένες προϋποθέσεις (ορισμένες ώρες, ‘νεκρές’ συνήθως για την εμπορική κίνηση καθορισμένο ανώτατο όριο ταχύτητας, ορισμένο μικτό βάρος οχήματος κ.ά.) (www.minenv.gr).

3. *Πεζόδρομοι με πρόσβαση σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων.* Τα οχήματα αυτά είναι τα αυτοκίνητα της περιοχής για τα οποία επιτρέπεται, η διέλευση για να σταθμεύουν είτε σε ιδιωτικούς χώρους είτε σε καθορισμένο κοινόχρηστο χώρο. Σε ορισμένους πεζόδρομους επιτρέπεται, κυρίως σε κεντρικές περιοχές, η κίνηση και μέσων μαζικής μεταφοράς και ίσως ταξί (εικ.1.2-1.3). Βέβαια, σε κάθε περίπτωση επιτρέπονται τα οχήματα έκτακτης ανάγκης (Αραβαντινός, 1997, σ. 462 και Βλαστός και Μπιρμπίλη, 2001).

εικ.1.2: Πόρτο-Πορτογαλία, Ρούα ντε σάντα Καταρίνα. Ο μοναδικός πεζόδρομος στην πόλη από όπου επιτρέπεται η διέλευση λεωφορείων. Ο διάδρομος τους βρίσκεται στην ίδια στάθμη με την υπόλοιπη διατομή για να λειτουργεί ενιαία ο χώρος



Πηγή: Βλαστός και Μπιρμπίλη, 2001



εικ.1.3: Σακραμέντο - Καλιφόρνια. Κεντρικός πεζόδρομος με διάστρωση από κυβόλιθους. Ο διάδρομος διέλευσης του τραμ οριοθετείται με μεγάλου μήκους κίτρινη λωρίδα από θερμοπλαστική βαφή. Στο βάθος διακρίνεται ράμπα που ανεβάζει ανάπηρους και ποδηλάτες στη στάθμη του δαπέδου του τραμ
Πηγή: Βλαστός και Μπιρμπίλη, 2001

4. *Πεζόδρομοι με 'ήπια' ή 'πειθαρχημένη' κυκλοφορία τροχοφόρων.* Με τον όρο αυτό γίνεται προσπάθεια να αποδοθεί στα ελληνικά ο ολλανδικός όρος 'woonerf' και ο αγγλικός 'traffic calming roads'. Η ουσία αυτών των πεζόδρομων είναι η ισορροπία στη μίξη διαφορετικών ομάδων χρηστών και δραστηριοτήτων, γι' αυτό και επιτρέπουν τη συνύπαρξη πεζών και περιορισμένης κίνησης αυτοκινήτου. Το αυτοκίνητο μπορεί να κινείται μέσα στον πεζόδρομο πάνω σε ενιαίο δάπεδο ή σε διάδρομο κατάλληλα διαμορφωμένο για τροχοφόρα. Σε αυτήν την περίπτωση ο διάδρομος πρέπει να είναι ευθύγραμμος και είναι αναγκαίο να υπάρχει διόγκωση ή μικρή βαθμίδα του καταστρώματος προκειμένου η λειτουργία του διαδρόμου να γίνεται αμέσως αντιληπτή ή να υπάρχει τροποποίηση των υλικών κατασκευής των οδοστρωμάτων κ.ά. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, ο πεζός έχει προτεραιότητα έναντι του αυτοκινήτου.

Οι δρόμοι 'ήπιας' κυκλοφορίας ακολουθούν τρία βασικά δόγματα-λιγότερος κυκλοφοριακός φόρτος, όσο το δυνατόν πιο χαμηλή ταχύτητα και άριστη οπτική επαφή (Σκυργιάννης, 2001). Ένα πετυχημένο παράδειγμα δρόμου 'ήπιας' κυκλοφορίας μπορεί να συναντήσει κανείς στο Ντέλφτ της Ολλανδίας. Πρόκειται για πεζόδρομο με καθορισμένους χώρους στάθμευσης και καθόλου εμπόδια για την ελεύθερη ροή πεζών και ποδηλάτων. Στον ελληνικό χώρο πεζόδρομος 'ήπιας' κυκλοφορίας συναντάται στο Νέο Ψυχικό της Αθήνας (εικ.1.4).

εικ.1.4: Ν. Ψυχικό. Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας. Χαρακτηριστικό της διαμόρφωσης είναι η συνύπαρξη πεζών και αυτοκινήτων. Είναι φανερό ότι το περιβάλλον του δρόμου είναι ιδιαίτερα φιλικό στον ποδηλάτη.



Πηγή: Βλαστός και Μπιρμπίλη, 2001

Πέρα από τις βασικές αυτές κατηγορίες υπάρχουν και περιπτώσεις που δρόμοι κυκλοφορίας οχημάτων κλείνουν για κάποιο χρονικό διάστημα και μετατρέπονται σε πεζόδρομους. Τέτοιος είναι και ο δρόμος Γκογκέιτ στο Ρόρος της Νορβηγίας ο οποίος παραμένει κλειστός την ημέρα (και είναι εξοπλισμένος με παιχνίδια για παιδιά) και ανοίγει στην κυκλοφορία το απόγευμα ή όταν ο χειμώνας είναι δριμύς (Francis, 1987/1991, σ.σ.23-37). Κάτι ανάλογο συνέβη και στην πόλη της Βέροιας για κάποια χρονική περίοδο, καθώς υπήρξαν καλοκαίρια όπου τμήμα μιας οδού έκλεινε τα απογεύματα για να παραδοθεί σε πεζούς και ποδηλάτες.

1.2.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝΤΑΙ

Οι πεζόδρομοι μπορούν να διακριθούν και βάσει των χρήσεων και των περιοχών-τομέων που εξυπηρετούν κάθε φορά. Οι χαρακτηριστικότεροι αυτοί τομείς είναι, σύμφωνα με τον Αραβαντινό (1997, σ.463) οι:

1) περιοχές κατοικίας, 2) κέντρα πόλεων και ειδικά τα εμπορικά κέντρα, 3) ιστορικά ή παραδοσιακά τμήματα οικισμού, 4) περιοχές δευτερογενούς τομέα, 5) τουριστικές περιοχές, 6) περιοχές ψυχαγωγικών εγκαταστάσεων, 7) πάρκα, αρχαιολογικοί χώροι και άλλοι ελεύθεροι χώροι (εικ.1.5), 8) δασικά μονοπάτια, 9) αγροτικοί πεζόδρομοι και 10) παραλιακοί περίπατοι (εικ.1 παράρτημα).

εικ.1.5: Βόλος. Πεζοδρομημένο τμήμα στο δυτικό παράπλευρο του Κραυσίδανα



Πηγή: Βλαστός και Μπιρμπίλη, 2001

1.3 ΣΤΟΧΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

Ο βασικός στόχος που προσπαθεί ο κάθε πεζόδρομος να εξυπηρετήσει είναι η ενθάρρυνση ουσιαστικά της κίνησης με τα πόδια ως έναν *εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς*, μέσα από την αναβίωση της σημασίας του δρόμου ως υπαίθριο δημόσιο χώρο. Για να επιτευχθεί, ωστόσο, κάτι τέτοιο πρέπει οι πεζόδρομοι να αποσκοπούν και σε ειδικότερους, πιο συγκεκριμένους στόχους, οι οποίοι επιγραμματικά είναι οι εξής:

1. ο αποτελεσματικότερος έλεγχος της κυκλοφορίας οχημάτων ώστε να ασφαλιστούν και να προστατευτούν οι πεζοί,
2. η δημιουργία κοινωνικών-κοινόχρηστων χώρων με ταυτότητα που εξασφαλίζουν κατάλληλες συνθήκες για ανθρώπινη επικοινωνία,
3. ο εξωραϊσμός του αστικού περιβάλλοντος προκειμένου να βελτιωθούν και οι συνθήκες κατοικίας με τη μείωση της στάθμης θορύβου, την απομάκρυνση στάθμευσης οχημάτων κ.ά,
4. η τόνωση του συσχετισμού μεταξύ στοιχείων κοινωνικού ή και πολιτιστικού εξοπλισμού, όπως αρχαιολογικοί χώροι, χώροι πρασίνου, που είναι απομονωμένα ή ασύνδετα μέσα στον αστικό ιστό και
5. η ενίσχυση ειδικών χρήσεων γης που έχουν υποβαθμιστεί (Παυλόπουλος και συνεργάτες, 1981, Pressman, 1987/1991 κ.ά).

1.4 ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

Ο δρόμος έχει δύο κύριες λειτουργίες, βάσει των όσων υποστηρίζει ο Σκυργιάννης (2001). Ως πολεοδομικός χώρος εξυπηρετεί τη ζωή και την επικοινωνία μεταξύ των κτισμάτων και ως κυκλοφοριακός χώρος δίνει πρόσβαση στα παρακείμενα οικόπεδα εξασφαλίζοντας και τις συνδέσεις για την κυκλοφορία όλων των οχημάτων και ανθρώπων.

Οι δυο αυτές λειτουργίες του, με τη μετατροπή του σε πεζόδρομο (μιλάμε κυρίως για αστικό περιβάλλον όπου δρόμος κίνησης οχημάτων γίνεται πεζόδρομος), έρχονται σε αντίθεση προκαλώντας τη *σύγκρουση των συμφερόντων των χρηστών του*. Οι χρήστες είναι οι κάτοικοι που θέλουν ασφαλείς και με όμορφη εικόνα δρόμους στην περιοχή που ζούνε, οι πεζοί που επιθυμούν ασφάλεια και ελεύθερη κίνηση χωρίς εμπόδια, λόγω της κυκλοφορίας οχημάτων και οι ποδηλάτες οι οποίοι θέλουν να

πορεύονται σε όσο το δυνατόν πιο ευθύγραμμες διαδρομές, χωρίς να συναντούν εμπόδια. Φυσικά, κύριοι χρήστες του δρόμου είναι και οι καταστηματαρχες και οι οδηγοί που θέλουν χώρους στάθμευσης οι πρώτοι για τους πελάτες τους και για φορτοεκφορτώσεις και οι δεύτεροι είναι αυτοί που αποζητούν χώρο στάθμευσης πολύ κοντά στον προορισμό τους, είτε αυτός είναι κατάστημα είτε το σπίτι τους (Σκυργιάννης, 2001).

Η πεζοδρόμηση, λοιπόν, αυτονόητα οδηγεί σε σύγκρουση, καθώς είναι αδύνατο να ικανοποιηθούν όλες οι απαιτήσεις όλων των χρηστών. Ένας πεζόδρομος θα μπορέσει επομένως να θεωρηθεί πετυχημένος εφόσον βρεθεί τρόπος να συμβιβαστούν οι απαιτήσεις και ανάγκες των χρηστών του.

Για τους οδηγούς και τους καταστηματαρχες που εξαρτώνται από τη λειτουργία του κυκλοφοριακού συστήματος είναι απαραίτητο να περιοριστούν οι αρνητικές συνέπειες από την πεζοδρόμηση οδών, πράγμα που επιβάλλει καταρχήν μια κυκλοφοριακή μελέτη και πρόβλεψη των κυκλοφοριακών επιπτώσεων πριν την πεζοδρόμηση, όπως επίσης και την παρακολούθηση αυτών μετά την πεζοδρόμηση. Πιστεύεται πως με αυτόν τον τρόπο θα μπορέσουν να γίνουν κάποιες αναγκαίες αλλαγές αν υπάρξουν προβλήματα στη στάθμευση, στην προσβασιμότητα κ.ά.

Οι πεζοί, από την άλλη πλευρά, κυρίως όταν σκοπός της επίσκεψής τους σε μια περιοχή είναι η εξυπηρέτηση αναγκών και όχι ο περίπατος, δεν διατίθενται να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις, πράγμα που καθιστά αναγκαία και την αναβάθμιση των δημόσιων συγκοινωνιών. Ας μη ξεχνάμε βέβαια πως ο πεζόδρομος λειτουργεί και ως χώρος επικοινωνίας και επαφής, οπότε η δημιουργία του είναι αναγκαίο να συνοδεύεται και από βελτίωση της ποιότητας ζωής της ευρύτερης περιοχής, μέσα και γύρω από το δρόμο ή τη ζώνη που πεζοδρομείται. Η βελτίωση αυτή προϋποθέτει και υλοποιείται μέσω κάποιων μέτρων όπως ο έλεγχος των χρήσεων γης και της κατανομής τους στο χώρο, ανάδειξη των γύρω κτιρίων ή και κοινόχρηστων χώρων κ.ά (Παυλόπουλος και συνεργάτες, 1981 και Untermann, 1987/1991, σ.σ.123-31). Έτσι, εκείνο που συνήθως συμβαίνει σήμερα είναι οι πεζόδρομοι να συνοδεύουν τα παραπάνω μέτρα, λειτουργώντας συμπληρωματικά σε διάφορα προγράμματα αναπλάσεων, χωρίς αυτό να σημαίνει πως δεν υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι πεζοδρομήσεις λειτουργούν αυτόνομα ως πρόγραμμα ανάπλασης.

1.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο χώρος για τον πεζό τελικά έχει μεγάλη σημασία. Είτε μιλάμε για πεζοδρόμιο, είτε για ελεύθερο κοινόχρηστο χώρο, είτε για πεζόδρομο, μιλάμε στην πραγματικότητα για ένα ζωτικό χώρο για τον άνθρωπο, χωρίς τον οποίο δυσκολεύεται να λειτουργήσει στην καθημερινότητά του. Ο πεζόδρομος, σε όποια κατηγορία και αν ανήκει, προσφέρει πολλά γιατί πάνω από όλα δίνει προτεραιότητα στις δραστηριότητες του πεζού πολίτη που έχει εγκλωβιστεί και εγκλωβίζεται ολοένα και περισσότερο στο αστικό περιβάλλον και στον κυκλοφοριακό φόρτο μέσα στο οδικό του δίκτυο.

Η μετατροπή, ωστόσο, ενός δρόμου σε πεζόδρομο δε σημαίνει αυτόματα πως η κατάσταση για τους πεζούς ή και για το σύνολο των ανθρώπων που εξυπηρετούνται από αυτόν αλλάζει προς το καλύτερο. Όπως συμβαίνει σε πολλά πράγματα έτσι και στην περίπτωση αυτή υπάρχουν παράμετροι που πρέπει να προσεχθούν, καθώς οι πεζοδρομήσεις επηρεάζουν το σύστημα μεταφορών στο σύνολο ή σε τμήμα μιας πόλης, εφόσον βέβαια γίνεται λόγος για πόλη. Ακόμα, όμως και αν μιλήσουμε γενικά οι πεζοδρομήσεις δεν είναι κάτι απλό ή τουλάχιστον δε θα έπρεπε να είναι. Για την επιτυχία τους είναι απαραίτητη η επιστημονική προσέγγιση και ένας σχεδιασμός που θα αποβλέπει στην ουσιαστική χρήση τους, τόσο στο βραχυπρόθεσμο όσο και στο μακροπρόθεσμο μέλλον. Άλλωστε, αυτό αποδεικνύουν και τα παραδείγματα των πεζοδρομήσεων σε διεθνή επίπεδο, ορισμένα από τα οποία θα δούμε στο επόμενο κεφάλαιο.

2. ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΕ ΧΩΡΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

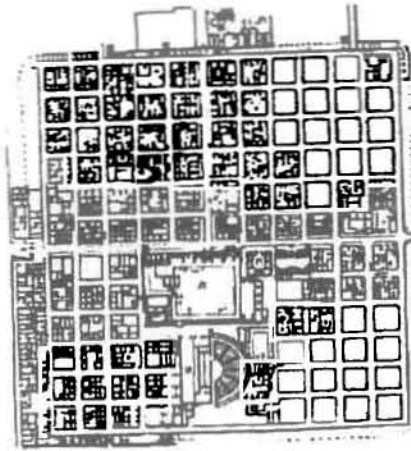
2.1.1 *Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ*

Δεν υπάρχει άνθρωπος που να μη χρειάστηκε ποτέ να μετακινηθεί πεζός. Ακόμα και φανατικός χρήστης του αυτοκινήτου να' ναι, χρειάζεται να διανύει αποστάσεις τουλάχιστον από το χώρο στάθμευσης του αυτοκινήτου του ως τον τόπο προορισμού του. Φυσικά, πριν δημιουργηθούν τα μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς ο βασικός τρόπος μετακίνησης για μικρές ή για μεγαλύτερες αποστάσεις ήταν η πεζοπορία. Γι' αυτό και ο σχεδιασμός του οδικού δικτύου στις πόλεις πριν το αυτοκίνητο δεν προσπαθεί να διαχειριστεί ροές μετακινήσεων, απλά να εξυπηρετήσει την κίνηση των πεζών και αμαξιδίων (Αραβαντινός, 1997).

Έτσι, λοιπόν, στις πρώτες πόλεις που δημιουργήθηκαν κοντά στο 3000 π.Χ. στη Μεσοποταμία, στην Αίγυπτο και στην κοιλάδα του Ινδού ποταμού βασικοί δρόμοι και δρόμοι σε κεντρικές περιοχές των πόλεων παρουσιάζουν μια κάποια γεωμετρική κανονικότητα, ενώ οι υπόλοιποι δρόμοι είναι στενοί και όχι παράλληλοι (π.χ Ελ- Αμάρνα στην Αίγυπτο, Βαβυλώνα και Ούρ στη Μεσοποταμία). Γεωμετρικό κάνναβο, όμως, χρησιμοποιούν και οι Ρωμαίοι στον αστικό ιστό των πόλεών τους με το τέλος του 1^{ου} π.Χ. αιώνα, εγκαταλείποντας το μέχρι τότε χρησιμοποιούμενο μοντέλο οργανικής ανάπτυξης. Το σύστημα δρόμων πλέον, σε νέες ρωμαϊκές πόλεις και σε επεκτάσεις παλιών, είναι προσανατολισμένο και ιεραρχημένο με οριζόντιους και κάθετους άξονες, παράλληλους μεταξύ τους (εικ.2.1-2.2). Η μορφή αυτή του δικτύου, σύμφωνα με τον Αραβαντινό (1997, σ.405), προβάλλει στο χώρο συνεπέστερα τη δεσποτική εξουσία των Ρωμαίων.

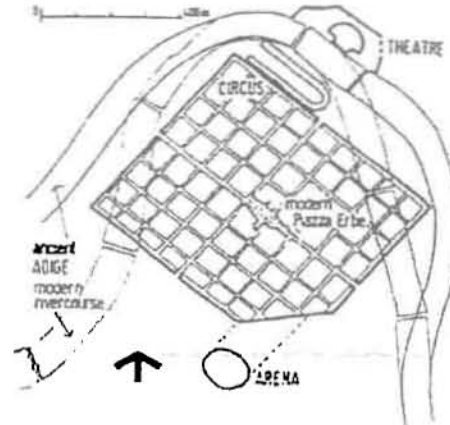
Όσον αφορά στις μεσαιωνικές πόλεις, οι δρόμοι εξακολουθούν να έχουν ένα πλέγμα οριζοντίων και κάθετων αξόνων και εκτός από κανάλι επικοινωνίας και κυκλοφορίας πεζών, γίνονται και χώροι εμπορικών δραστηριοτήτων, καθώς όλες οι μεσαιωνικές πόλεις έχουν χώρους αφιερωμένους στο εμπόριο. Οι μετακινήσεις και οι μεταφορές την περίοδο αυτή μέσα στις πόλεις γίνονται με τα πόδια ή με τα ζώα, ενώ η κίνηση με άμαξες αρχίζει στο τέλος του μεσαίωνα (εικ.2.3-2.4 και εικ.2-3 παράρτημα).

εικ.2.1: Κάτοψη ρωμαϊκής πόλης
Τίμγκαντ, περίπου 1000 π.Χ.



Πηγή: Αραβαντιός, 1997

εικ.2.2: Βερόνα, μια από τις ελκυστικότερες ιστορικές ιταλικές πόλεις



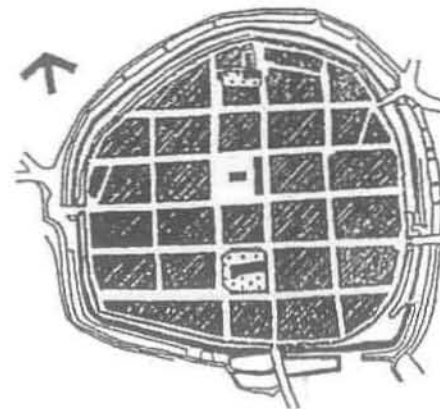
Πηγή: Γοσποδίνη, 1995

εικ.2.3: Μονφλάκουιν, Γαλλικές bastides



Πηγή: Γοσποδίνη, 1995

εικ.2.4: Νιού Μπράντερμποουργκ



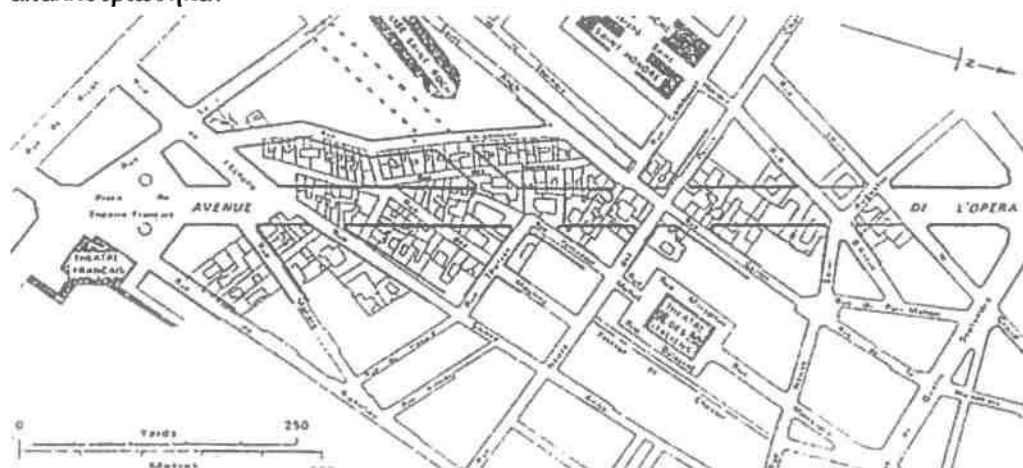
Πηγή: Γοσποδίνη, 1995

Κατά την περίοδο της Αναγέννησης (1500-1800 μ.Χ.) υπήρξαν χαράξεις νέων δρόμων μέσα στον παλιό μεσαιωνικό ιστό ως αποτέλεσμα τοπικών επεμβάσεων περιορισμένης έκτασης και η διάνοιξη μεμονωμένων ευθύγραμμων δρόμων ικανού πλάτους συχνά στόχευε στη σύνδεση σημαντικών χώρων, όπως πλατείες ή κτίρια. Στην περίοδο Baroque ανήκουν και δρόμοι σχεδιασμένοι με αναγεννησιακές αρχές προσδίδοντας μεγαλοπρέπεια και υπερβολή στη χρήση του άξονα (Γοσποδίνη, 1995).

Με τον ερχομό της βιομηχανικής επανάστασης εμφανίστηκαν και υψηλοί ρυθμοί πληθυσμιακής ανάπτυξης σε βιομηχανικές πόλεις της Αγγλίας, Γαλλίας, Γερμανίας με αποτέλεσμα τη πυκνή δόμηση και τις άθλιες συνθήκες στους δρόμους

αυτών των πόλεων. Για να υπάρξει, λοιπόν, εξυγίανση στις πυκνοδομημένες εργατικές συνοικίες σχεδιάστηκαν και πραγματοποιήθηκαν χαράξεις νέων δρόμων με χαρακτηριστικότερη αυτών τη νέα boulevard στο Παρίσι, με πρωτοβουλία του Haussman (εικ.2.5). Πρόκειται για δρόμο 30 μέτρων πλάτος και 2 χιλιομέτρων μήκος όπου, εκτός των άλλων, συγκεντρώθηκαν οι υπηρεσίες και η κυκλοφορία της εμπορικής πόλης του Παρισιού, ενώ παράλληλα ο σχεδιασμός προέβλεπε και το διαχωρισμό της κίνησης πεζών και ομαζωμάτων (Γοσποδίνη, 1995, σ.180 και Vidler, 1986/1991, σ.σ. 90-4).

εικ.2.5: Η νέα ρυμοτόμηση στη rue d' opera. Με διαγράμμιση οι ιδιοκτησίες που απαλλοτριώθηκαν



Πηγή: Γοσποδίνη, 1995

2.1.2 Η ΓΕΝΕΣΗ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

Αν και οι διανοίξεις των νέων αυτών δρόμων ήταν μια ανάσα για τους πεζούς, η μηχανοκίνητη κίνηση άρχισε να κυριαρχεί στον αστικό χώρο στις αρχές του 20ου αιώνα και οι πεζοί άρχισαν να παραγκωνίζονται. Η βασική ανθρώπινη ανάγκη για ελευθερία στην κίνηση έμεινε ανικανοποίητη. Η πρώτη συνειδητή προσπάθεια σχεδιασμού για τους πεζούς φαίνεται πως έγινε το 1924 στο Έσσεν της Γερμανίας. Σε περιοχή αυτής της πόλης δημιουργήθηκαν πεζόδρομοι και ελέγχθηκε η κυκλοφορία των οχημάτων, ενώ το μοντέλο αυτό σύντομα αντιγράφηκε και από άλλες πόλεις της Γερμανίας (Zacharias, 2001, σ.4). Η ανάγκη για τον πλήρη διαχωρισμό των πεζών από τα οχήματα φάνηκε και στην Αμερική με το σχεδιασμό των καμπυλόγραμμων γραφικών πεζόδρομων στον οικισμό-εργατική κηπούπολη Ράντμπερν, στην πολιτεία του Νιού Τζέρσεϊ.

Λίγα χρόνια αργότερα, το 1933, πραγματοποιήθηκε το 4^ο CIAM (Congres International d' Architecture Moderne) όπου για πρώτη φορά θεωρήθηκε, επίσημα, πως το 'οδικό δίκτυο της πόλης πρέπει να συντάσσει διαχωρισμό της κίνησης πεζών και οχημάτων', καθώς οι δρόμοι των Ευρωπαϊκών τουλάχιστον πόλεων κρίθηκαν ανεπαρκείς και ακατάλληλοι (λόγω των μικρών πλατών και των πολλαπλών διασταυρώσεων) για τα νέα μεταφορικά μέσα, όπως το τραμ, το αυτοκίνητο ή ο ατμοκίνητος σιδηρόδρομος. Προτάθηκε, επίσης, στα άρθρα της Χάρτας των Αθηνών¹ η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού συστήματος να είναι η εξής: 'α) οδικές αρτηρίες ταχείας κυκλοφορίας οχημάτων, β) συλλεκτήριες οδοί αυτοκινήτων, γ) δρόμοι τοπικής σημασίας για κίνηση πεζών και αυτοκινήτων, δ) πεζόδρομοι εντός της ίδιας πολεοδομικής ενότητας, ε) μονοπάτια περιπάτου και επικοινωνίας μεταξύ των κτιρίων του αυτού συνόλου και στ) ανοιχτοί ή κλειστοί διάδρομοι επικοινωνίας μεταξύ διαμερισμάτων της ίδιας κτιριακής ενότητας' (Γοσποδίνη, 1998/1999, σ. 3).

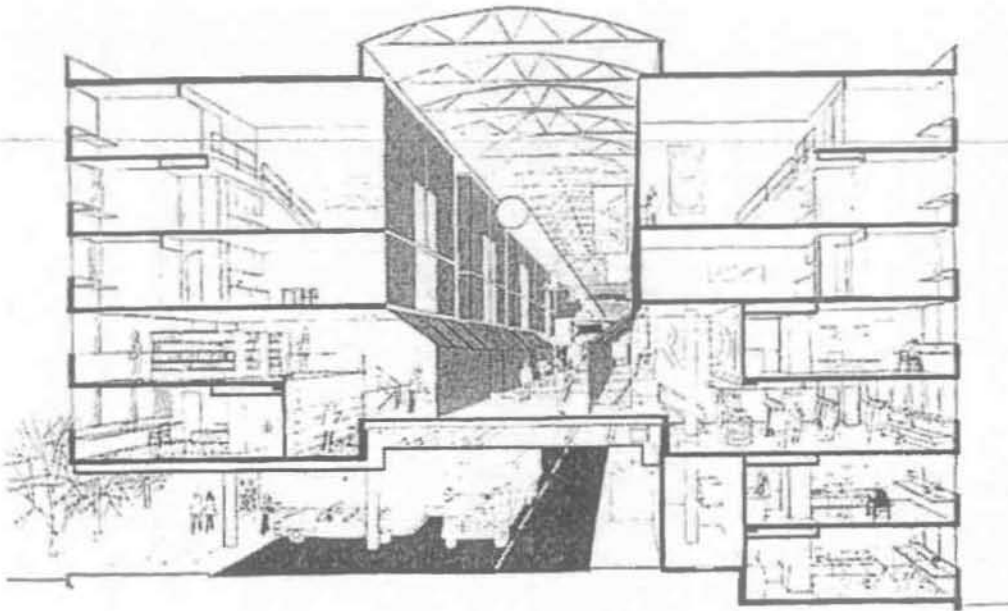
Τη δεκαετία του '60 η ιδιοκτησία των αυτοκινήτων αυξήθηκε κατακόρυφα και η κυριαρχία του αυτοκινήτου επηρέασε αρνητικά την κυκλοφορία, την ποιότητα περιβάλλοντος και τη βιωσιμότητα των πόλεων. Γι' αυτό και σε χώρες όπως οι Σκανδιναβικές, οι Βαλτικές, η Γερμανία, η Ολλανδία πραγματοποιούνται ταυτόχρονα πεζοδρομήσεις που περιλαμβάνουν οπωσδήποτε τα βασικά εμπορικά κέντρα, καθώς η προαστιοποίηση και η ανάπτυξη των περιφερειακών εμπορικών κέντρων οδηγούσε σε μαρασμό την περιοχή του κέντρου. Πεζοδρομήσεις περισσότερο εκτεταμένες συναντώνται σε Γαλλία, Ιταλία και Ισπανία όπου δεν πραγματοποιούνται μόνο σε εμπορικά κέντρα, αλλά και σε ολόκληρες κατοικήσιμες περιοχές. Την ίδια περίοδο ξεκινούν δειλά και οι πεζοδρομήσεις σε ιστορικά κέντρα πόλεων (ιδιαίτερα στην Ευρώπη) εφόσον το αυτοκίνητο αδυνατεί να ενταχθεί αρμονικά στον πολεοδομικό ιστό των παραδοσιακών γειτονιών (Παυλόπουλος και συνεργάτες 1981, σ.14 και Zacharias, 2001, σ.4).

Πέρα, όμως, από τις συνηθισμένες μορφές δρόμων και πεζόδρομων, δημιουργούνται και νέες μορφές αφού οι αρχιτέκτονες-πολεοδόμοι επηρεάζονται από την κοινωνιολογία και την περιβαλλοντική ψυχολογία. Έτσι, συναντά κανείς πεζόδρομους σε διάφορες υψομετρικές στάθμες, πάνω από σύστημα pilotis, πάνω από

¹ Το 4^ο CIAM, δηλαδή το 4^ο διεθνές συνέδριο αρχιτεκτονικής, έγινε την περίοδο Ιούλιος-Αύγουστος του 1933 στο ελληνικό ατμόπλοιο Πατρίς κατά τη διαδρομή Αθήνα- Μασσαλία και οι ιδέες των συμμετεχόντων διατυπώθηκαν στα άρθρα της Χάρτας των Αθηνών (Γοσποδίνη, 1998/1999, σ.1)

κλειστούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων ή πάνω από δρόμους ταχείας κίνησης αυτοκινήτων, όπως και κλειστούς εσωτερικούς δρόμους σε συγκροτήματα κατοικιών και εμπορικά κέντρα που μπορούν κάλλιστα να θεωρηθούν πεζόδρομοι. Χαρακτηριστικό παράδειγμα φαίνεται στην Εικόνα 2.6 (Γοσποδίνη, 1998/1999, σ.σ.33-4).

εικ.2.6: Φοιτητική εστία στο Έντμοντον



Πηγή: Γοσποδίνη, 1998/1999

Φτάνουμε πλέον και στη δεκαετία του '80, οπότε οι πεζοδρομήσεις συνεχίζονται είτε αυτόνομα είτε ως μέρος αναπλάσεων-εξυγίανσης περιοχών, χαρακτηριστικό της δεκαετίας (Γοσποδίνη, 1998/1999). Οι πεζοδρομήσεις, λοιπόν, λειτουργούν και συμπληρωματικά των αναπλάσεων, τομεακών ή ολοκληρωμένων, για οποιαδήποτε κατηγορία περιοχών και αν γίνεται λόγος- παραθεριστική, κύριας κατοικίας, παραδοσιακοί οικισμοί κ.ά (Αραβαντινός, 1997, σ.196-9). Ως παράδειγμα μπορούμε να αναφέρουμε την πεζοδρόμηση της οδού Σατζούκσεσμε στην Κωνσταντινούπολη, μεταξύ Αγίας Σοφίας και Τοπ Καπί Παλάς, το 1986. Το πρόγραμμα περιέλαβε εκτός από την πεζοδρόμηση, δημιουργία νέων κτιρίων, αλλαγή στις όψεις των παλιών σπιτιών και ονομασία του κάθε κτιρίου με το όνομα λουλουδιού (Celik, 1994/1996, σ.σ.83-92).

Συμπερασματικά, οι πεζοδρομήσεις στις περισσότερες Ευρωπαϊκές πόλεις χρησιμοποιήθηκαν και χρησιμοποιούνται κατά κόρον. Αρχικά εμφανίστηκαν στα κέντρα των πόλεων και στη συνέχεια και στις υπόλοιπες γειτονιές για να προστατεύσουν την κυριαρχία των πεζών έναντι των αυτοκινήτων, να επιστραφεί ο

δημόσιος χώρος στους ανθρώπους και να γίνει αυτός ικανός να δεχτεί και πάλι ανθρώπινες δραστηριότητες. Εκατοντάδες πεζοδρομημένες περιοχές ανανέωσαν τις ευρωπαϊκές πόλεις, ενώ μέρος της προσπάθειας καταναλώνεται και στις πεζοδρομήσεις σε ιστορικά κέντρα, δίνοντάς τους τη δυνατότητα να επανακτήσουν τον αυθεντικό τους χαρακτήρα (Pressman, 1987/1991, σ.σ.40-4).

Και ενώ στην Ευρώπη οι πεζόδρομοι δημιουργούνται για να αποκτήσει ο χώρος ανθρώπινο χαρακτήρα, στην Αμερική ένας από τους βασικότερους λόγους των πεζοδρομήσεων είναι η οικονομική ανανέωση των κέντρων των πόλεων.

Εμπνευσμένοι από πετυχημένες προσπάθειες στην Ευρώπη, Αμερικάνοι σχεδιαστές προσπάθησαν να ανανεώσουν τα παρακμάζοντα κέντρα κλείνοντας ή περιορίζοντας την κίνηση σε βασικούς δρόμους, αρχικά για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες των αγοραστών και στη συνέχεια την άνεση των πεζών. Οι πεζοδρομήσεις στα κέντρα των αμερικάνικων πόλεων παραμένει ουσιαστικά μέχρι και σήμερα μια εμπορική προσπάθεια για αύξηση των πωλήσεων μέσω της δημιουργίας μιας καλύτερης σχέσης μεταξύ κινούμενων οχημάτων και πελατών (Francis, 1987/1991, σ.σ.23-37).

Βέβαια, υπήρξαν και εξαιρέσεις με πετυχημένα παραδείγματα που αναφέρονται όχι μόνο σε εμπορικά κέντρα, αλλά και σε άλλες περιοχές των πόλεων και μάλιστα πρωτότυπες περιπτώσεις ως ένα βαθμό. Ένα παράδειγμα αφορά στη Μπάλτιμορ (Βαλτιμόρη) στη Μέριλαντ των ΗΠΑ, όπου ο πεζόδρομος για τον οποίο γίνεται λόγος είναι ουσιαστικά δρόμος περιπάτου 7 χιλιομέτρων κατά μήκος της προκυμαίας της πόλης και συνδέει επτά αξιόλογες τοποθεσίες (πλατείες, πάρκα, μουσεία) και με την ολοκλήρωση της κατασκευής του οι κάτοικοι της περιοχής ευελπιστούν να γίνει ελκτικό στοιχείο για επισκέπτες (εικ.2.7). Η ιστορία του ξεκινά αρχές της δεκαετίας του '70 με την ανακατασκευή του λιμανιού της πόλης. Οι ιδιοκτήτες εκτάσεων στην προκυμαία υποχρεώθηκαν βάσει νόμου να κατασκευάσουν ένα δρόμο περιπάτου παραθαλάσσια και για την ανάπτυξη αυτού του δρόμου δημιουργήθηκε ένας *ιδιωτικός μη κερδοσκοπικός οργανισμός*. Αυτό που είναι ιδιαίτερα αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως το δάπεδο του πεζόδρομου αποτελείται από τούβλα που οι τουρίστες ή και κάτοικοι αγοράζουν, για να χαραχθεί πάνω στο τούβλο ένα μήνυμά τους και να τοποθετηθεί στη συνέχεια στο δάπεδο. Τα έσοδα από αυτή τη διαδικασία χρησιμοποιούνται για την κατασκευή του συνόλου του πεζόδρομου ([www. baltowaterfrontpromenade.org/](http://www.baltowaterfrontpromenade.org/)).

εικ.2.7: Εικόνες από τον πεζόδρομο στην παραλία της Μπάλτιμορ



Πηγή: [www. baltowaterfrontpromenade.org/](http://www.baltowaterfrontpromenade.org/)

Στην πόλη Μπελβιού της Ουάσινγκτον, από την άλλη μεριά, το 1985 πεζοδρομήθηκε μια περιοχή γνωστή ως Sixth Street Pedestrian Corridor με τρεις βασικούς κοινόχρηστους χώρους. Στόχος ήταν η αναβάθμιση της περιοχής που είχε καλυφθεί από κυκλοφορία και σταθμευμένα αυτοκίνητα και ιδιαίτερο στοιχείο σε αυτήν την περίπτωση ήταν η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα. Το 70% της πεζοδρομημένης περιοχής ανήκε σε ιδιώτες επιχειρηματίες και για την επίβλεψη και χρηματοδοτική βοήθεια του προγράμματος πεζοδρόμησης οι ίδιοι οι επιχειρηματίες ίδρυσαν έναν οργανισμό, με όνομα ‘Bellevue Downtown Association’ (Hishaw and Miles D, 1987/1991, σ.σ.221-31).

2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2.2.1 ΓΕΝΙΚΑ

Ο σχεδιασμός του δρόμου για τους αρχαίους Έλληνες, σε αντίθεση με τους εσωτερικούς χώρους των κτιρίων τους, δεν είχε ιδιαίτερη σημασία γι' αυτούς. Γι' αυτό

και στις αρχαίες ελληνικές πόλεις, από τις πρώτες που εμφανίστηκαν κατά τη 2^η χιλιετηρίδα π.Χ (με την ανάπτυξη του Μυκηναϊκού και Μινωικού πολιτισμού) και για πολλούς αιώνες ο αστικός ιστός παρουσίαζε δρόμους στενούς, ακανόνιστους με στροφές. Μόνο από τον 5^ο π.Χ. αιώνα και έπειτα πολλές πόλεις σχεδιάστηκαν με βάση το υποδάμειο σύστημα ώστε οι δρόμοι να συνθέτουν ένα γεωμετρικά κανονικό πλέγμα οριζόντιων και κάθετων αξόνων, με ενιαίο συνήθως πλάτος. Ανεξάρτητα, ωστόσο, της μορφής τους οι δρόμοι στις αρχαίες ελληνικές πόλεις γίνονταν τόπος περιπάτου, κοινωνικών συναναστροφών και διαλόγου, δίνοντας ζωή ακόμα και στα μεγάλα δημόσια κτίρια του θεάτρου, των γυμνασίων, των λουτρών (Αραβαντινός, 1997, σ.104 και Γοσποδίνη, 1995, σ.σ.38-45).

Οι δρόμοι, όμως, της Ελλάδας, εντός και εκτός αστικών οικισμών, μέχρι και τις αρχές του 19^{ου} αιώνα δεν προσφέρονταν για τροχοφόρα και σύμφωνα με τη Συναρέλλη (1989) 'δεν ήταν τίποτα άλλο από μονοπάτια, όπως τα χάραξε ουσιαστικά, το περπάτημα ανθρώπων και ζώων, μονοπάτια που λοξοδρομούσαν από την ευθεία όταν το απαιτούσε η διαμόρφωση του εδάφους'. Η κατάσταση αλλάζει, κυρίως στην Αθήνα, με την έλευση των Βαυαρών, το 1833. Την περίοδο 1835-1850 και αφού η Αθήνα έχει γίνει πρωτεύουσα του κράτους, κατασκευάζονται δρόμοι αμαξιτοί για να λειτουργήσει η πρωτεύουσα ως αστικό κέντρο, αντάξιο των τίτλων του (Συναρέλλη, 1989). Στη συνέχεια τα μηχανικά μέσα επικοινωνίας, τραίνο και τραμ, μπαίνουν δυναμικά στις πόλεις και δεν αργεί και το αυτοκίνητο, ο αριθμός του οποίου αυξάνεται με γρήγορο ρυθμό (το πρώτο αυτοκίνητο στην Αθήνα έρχεται το 1886). Με γρήγορο ρυθμό αυξάνεται, παράλληλα και ο πληθυσμός στα αστικά κέντρα της Ελλάδας και ιδιαιτέρως στην Αθήνα, πράγμα που σημαίνει μεγάλες συγκεντρώσεις πεζών και προβλήματα στους δρόμους από την ταυτόχρονη χρήση τους από πεζούς και οχήματα (Αραβαντινός, 1997, σ. 408).

Ο πρώτος διαχωρισμός πεζών-αυτοκινήτων στην Ελλάδα γίνεται τελικά τη δεκαετία του '60 με την κατασκευή της πλατείας Ομόνοιας, ένα 'κυκλοφοριακό' έργο πρόδρομος των πεζόδρομων που θα ακολουθήσουν τις επόμενες δεκαετίες. Είναι αλήθεια πως ο πρώτος πεζόδρομος, που έγινε και πάλι στην Αθήνα, καθυστέρησε πολύ αν και η ανάγκη για πεζοδρομήσεις είχε φανεί και είχε εκφραστεί και παλαιότερα. Χαρακτηριστικά, μπορεί να αναφερθεί διπλωματική εργασία του 1970 για την οδό Ερμού. Το θέμα της είναι η εξυγίανση αυτής της οδού και η πρόταση περιλαμβάνει τη χρήση εναέριων πεζόδρομων που σχηματίζουν ένα πλέγμα, μια πρωτότυπη λύση για τα δεδομένα της Ελλάδας, τότε και τώρα.

Και φτάνουμε στο 1978, οπότε και η οδός Βουκουρεστίου πεζοδρομείται παρά τις αντιρρήσεις των καταστηματαρχών, καθώς πίστεψαν πως το κοινό θα απέφυγε αυτόν το δρόμο, γιατί δε θα μπορούσε να πλησιάσει με το αυτοκίνητο. Οι προσδοκίες, όμως, των σχεδιαστών επιβεβαιώνονται και η εμπορική κίνηση στα μαγαζιά αυξάνεται. Βέβαια, πριν τη Βουκουρεστίου υπήρχαν σε πολλές πόλεις της Ελλάδας δρόμοι που απέκλειαν την κυκλοφορία αυτοκινήτων σε μεγάλες γιορτές και αργίες (Φιλιππίδης, 1990, σ.σ.168-9). Τα πράγματα μετά το 1978 εξελίσσονται και ακολουθούν και άλλες μελέτες πεζοδρομήσεων για τους δρόμους της Αθήνας, καθώς πεζοδρομήσεις και σε άλλες πόλεις, όπως Κοζάνη, Σιάτιστα, Ξάνθη, Καβάλα, Βέροια κ.ά.

2.2.2 ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Χρονολογικά, μετά τη Βουκουρεστίου ακολουθεί η πεζοδρόμηση στο βόρειο τμήμα της Πλάκας το 1981, αν και το ζήτημα της προστασίας και εξυγίανσής της υπήρχε από τις αρχές του 1960, όταν η τουριστική κίνηση σε αυτήν αυξάνεται και αναγνωρίζεται η οικονομική της αξία. Πρόκειται και για πρόγραμμα που εφαρμόζει για πρώτη φορά στην Ελλάδα καθορισμό χρήσεων γης και διατήρησης παραδοσιακού κέντρου.

Η περιοχή δέχεται ανεξέλεγκτη εισβολή ασυμβίβαστων με το χαρακτήρα της δραστηριοτήτων και η αισθητική και λειτουργική υποβάθμισή της είναι γεγονός. Μεσολαμβάν, όμως, η δικτατορία και η μεγάλη αντίδραση από πλήθος κόσμου για τις πεζοδρομήσεις και τελικά το 1975 ολοκληρώνεται μελέτη για την ανάπλαση και προστασία² της. Αυτή εφαρμόζεται, κατά ένα μεγάλο μέρος, στα χρόνια που ακολουθούν με μια από τις σημαντικότερες παρεμβάσεις το σχεδιασμό και την εκτέλεση έργων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με πεζοδρομήσεις, μονοδρομήσεις και έλεγχο στάθμευσης αυτοκινήτων³ (εικ.2.8-2.9), όπως και ριζική ανανέωση όλης της

²Το ζεύγος ανάπλαση-εξυγίανση αναφέρεται σε καταστάσεις με αρνητικούς δείκτες (π.χ. λειτουργικές ελλείψεις), ενώ το ζεύγος προστασία-αξιοποίηση σε καταστάσεις όπου απειλείται το 'ιδιαιτέρο κάλλος' μιας περιοχής (Φιλιππίδης, 1990, σ. 114)

³ Άλλες παρεμβάσεις είναι: α) πρόβλεψη κανονιστικών ρυθμίσεων (καθιέρωση των επιθυμητών χρήσεων γης, απομάκρυνση των οχλουσών χρήσεων και με κήρυξη ως διατηρητέων σχεδόν των μισών κτιρίων της Πλάκας), β) οικονομικά κίνητρα για τη συντήρηση και αποκατάσταση κτιρίων, γ) αισθητική βελτίωση της περιοχής με απομάκρυνση των επιγραφών των καταστημάτων και επιβολή αυστηρού ελέγχου των νέων και δ) καθιέρωση περιβαλλοντικού περιεχομένου πρακτικών ρυθμίσεων, όπως η υποχρεωτική χρήση υγραερίου αντί πετρελαίου (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1998, σ.σ. 60-1).

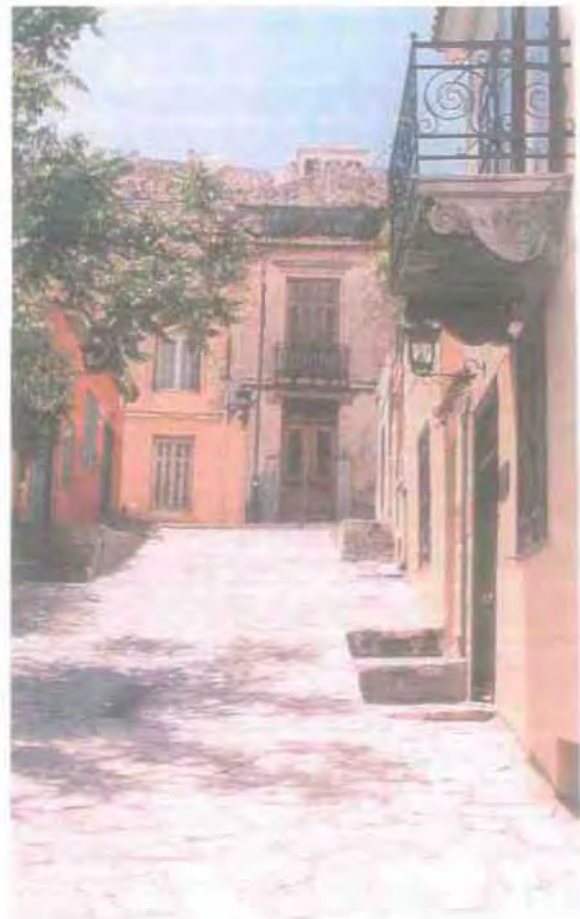
τεχνικής υποδομής και των δικτύων κοινής ωφέλειας (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1998, σ.σ.60-2, Appleyard and Seferi, 1987/1991, σ.σ.232-40 κ.ά.).



εικ.2.8: Χάρτης της Πλάκας όπου διακρίνεται το δίκτυο των πεζοδρομων, σύμφωνα με τη μελέτη 'Παλαιάς Πόλεως Αθηνών', της ομάδας του καθηγητή Διονυσίου Ζήβα

Πηγή: Φιλιππίδης, 1990

εικ.2.9: Πλάκα. Πεζοδρόμηση οδών



Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 1998

Μετά την Πλάκα, την ευθύνη για την οποία είχε το ΥΠΕΧΩΔΕ, ο Δήμος Αθηναίων αναθέτει μια σειρά μελετών πολεοδομικής αναβάθμισης για το κέντρο, αλλά και για άλλες γειτονιές της πόλης, στο Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών του ΕΜΠ, την περίοδο 1989-1996. Αυτές οι μελέτες στοχεύουν εκτός των άλλων να οργανώσουν την κυκλοφορία στις εν λόγω γειτονιές και πολύ συχνά, αν όχι σε όλες τις μελέτες, προτείνονται πεζόδρομοι. Στις περιπτώσεις των μελετών για τις περιοχές Παγκρατίου (εικ.6 παράρτημα) και Πλατείας Αμερικής-Αγίου Παντελεήμονος, μάλιστα, προτείνεται η ταπεινώση της κυκλοφορίας και στάθμευσης τροχοφόρων κάτωθεν του επιπέδου των οδών και των πλατειών, ώστε η στάθμη του εδάφους να αποδοθεί στους πεζούς. Πέρα από τις περιοχές αυτές έγιναν μελέτες και για τον Κολωνό (εικ.2.10), το Μεταξουργείο, την Κυψέλη, τον Κεραμεικό, το Γκαζοχώρι, το εμπορικό τρίγωνο, το Βοτανικό κ.ά.⁴ Ωστόσο, δεν εφαρμόστηκαν τελικά όλες οι μελέτες και όσες εφαρμόστηκαν δεν ανταποκρίθηκαν πλήρως στις προτάσεις.

εικ.2.10: Πολεοδομική μελέτη αναβάθμισης συνοικίας Κολωνού-συνολική πρόταση. Προτείνεται δίκτυο πεζόδρομων προς ενοποίηση βασικών χώρων πρασίνου και σημείων αναφοράς



Πηγή: Αραβαντινός, 1997

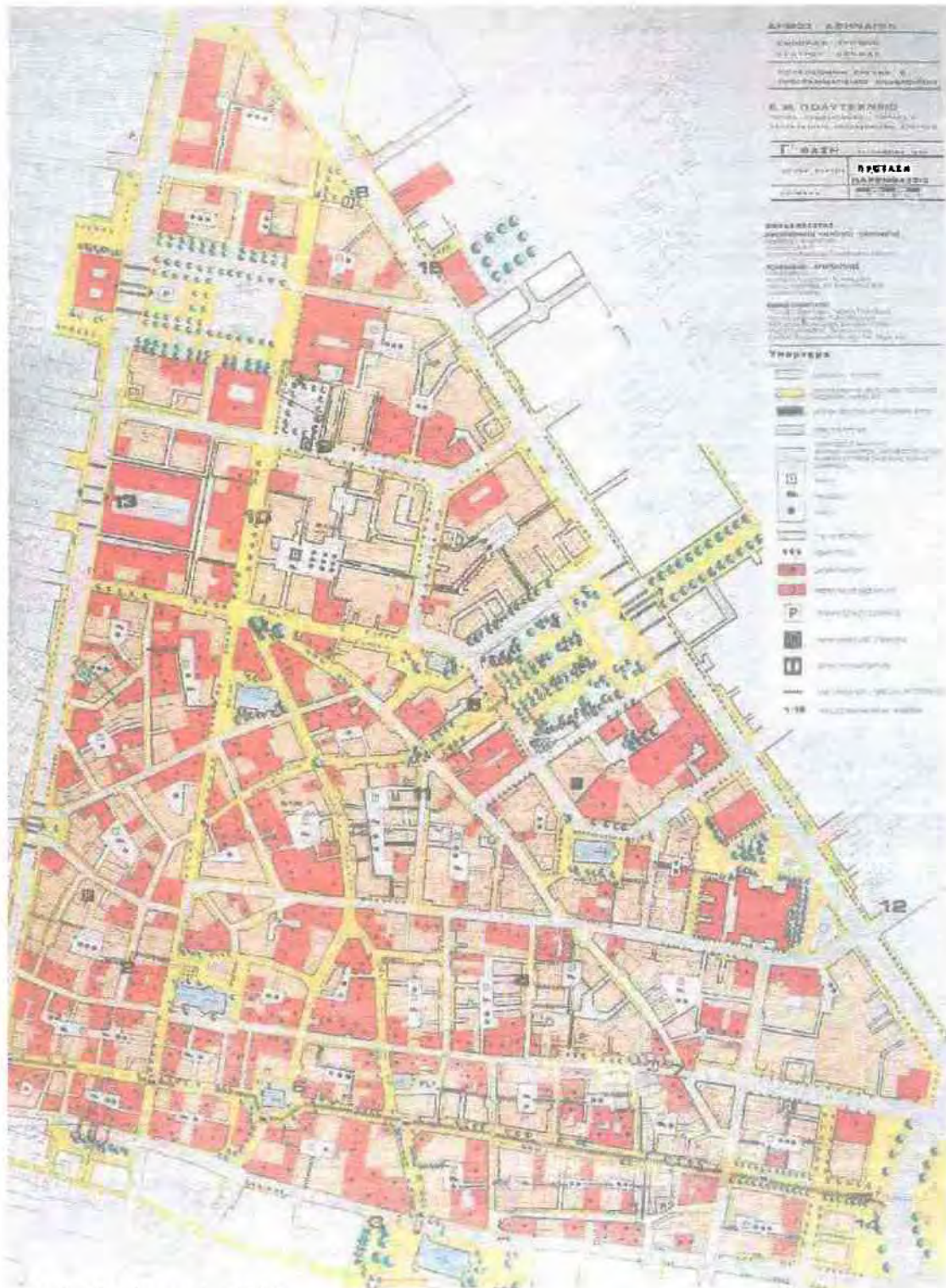
⁴ Περισσότερα για τις μελέτες αυτές υπάρχουν στο Αραβαντινός, Α (1997) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία, σ.σ.249-78

Αντίθετα, στην περίπτωση του εμπορικού τριγώνου (εικ.2.11), που εντάσσεται στο μεγάλο τρίγωνο του κέντρου Ερμού-Σταδίου-Πειραιώς οι προτάσεις των πολεοδόμων δεν έμειναν μετέωρες και υλοποιήθηκαν σε σημαντικό βαθμό, δημιουργώντας πεζοδρομημένη επιφάνεια από την οποία εξαρτήθηκαν σημαντικοί πόλοι του κέντρου μέσω διαδρόμων ασφαλούς και άνετης κίνησης για τον πεζό (Αραβαντινός, 1997, σ. 259-73). Η μελέτη και η εφαρμογή για το εμπορικό, μάλιστα, θεωρήθηκε ιδιαίτερα σημαντική και οι συζητήσεις, δημόσιες και μη, οι έρευνες καθώς και οι εργασίες για τη συγκεκριμένη περιοχή εξακολουθούν μετά την υλοποίηση να είναι πολλές.

Τελευταία, εκείνο που έχει κεντρίσει το ενδιαφέρον στην Αθήνα είναι νέες πεζοδρομήσεις που προβλέπονται για τις οδούς Πανεπιστημίου, Σταδίου και Ακαδημίας γύρω από τα ιστορικά τους κτίρια, με πρόγραμμα του ΥΠΕΧΩΔΕ που θα αυξήσει, σχεδόν κατά 30%, το πράσινο και τους ελεύθερους χώρους για τους πεζούς. Φυσικά, δε μπορούμε να παραλείψουμε και το έργο της Εταιρείας Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων που πρόσφατα εγκαινίασε και την πεζοδρομημένη οδό Διονυσίου Αρεοπαγίτου, στην οποία, ίσως μοναδική περίπτωση στην Ελλάδα, έχει χαραχτεί πορεία και για τα άτομα με μειωμένη την ικανότητα όρασης. Σε εξέλιξη βρίσκονται, επίσης, κάποιες πεζοδρομήσεις, όπως της οδού Απ. Παύλου και σύντομα θα πεζοδρομηθεί εν μέρει και η λεωφόρος Βασιλίσσης Όλγας, όπου θα επιτρέπεται η κίνηση μόνο μέσω μαζικής μεταφοράς, η οδός Αιόλου, η οδός Μητροπόλεως κ.ά. Γενικά, από τα δεκαεπτά έργα που προβλέπονται στα πλαίσια της ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων, τα έντεκα αφορούν 'παρεμβάσεις σε δρόμους που θα αλλάξουν τη ζωή και την κίνηση της Αθήνας' (Κοντράρου-Ρασιά, 2001 και <http://teeserver.tee.gr:80/online>).

Εύκολα καταλαβαίνει κανείς πως η εικόνα της Αθήνας αλλάζει σταδιακά και αποκτά αισθητική και ανθρώπινο χαρακτήρα, πράγμα στο οποίο οι πεζοδρομήσεις έπαιξαν και θα παίξουν και στο μέλλον πρωτεύον ρόλο. Είναι, όμως, πολύ νωρίς να δει κανείς ποιες θα είναι οι επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων και σε άλλες παραμέτρους, εκτός από την αισθητική, όπως το κυκλοφοριακό, οι χρήσεις γης, η οικονομία κ.ά. Ας ελπίσουμε πως οι προσδοκίες των σχεδιαστών θα επαληθευθούν και τα αποτελέσματα από τις συγκεκριμένες παρεμβάσεις θα είναι ενθαρρυντικά.

εικ.2.11: Εμπορικό τρίγωνο κέντρου Αθήνας-Πρόταση, παρεμβάσεις. Διακρίνεται με κίτρινο το συνολικό δίκτυο (υφιστάμενων και προτεινόμενων) πεζόδρομων και τα πεζοδρόμια των λοιπών οδών



Πηγή: Αραβαντινός, 1997

2.2.3 ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΕΛΛΑΔΑ

Ανάλογες παρεμβάσεις με αυτές στην Πλάκα, υλοποιήθηκαν και στη Θεσσαλονίκη, στο ιστορικό κέντρο της πόλης, στην περιοχή που ονομάζεται 'Λαδάδικα'. Η ανάγκη για διατήρηση και ανάδειξη της περιοχής είχε φανεί από παλιά, αλλά ωρίμασε τελικά το 1985, οπότε, με πρωτοβουλία της ΔΙΠΕΧΩ-ΚΜ και σε συνεργασία με το δήμο της πόλης, αρχίζει ένα πρόγραμμα ανάπλασης το οποίο επεκτείνεται και σε πεζοδρομήσεις (εικ.2.12). Τα 'Λαδάδικα', ωστόσο, εντάσσονται και σε ένα πρότυπο σχέδιο αναβίωσης του ιστορικού κέντρου που περιλαμβάνει και άλλες περιοχές και ένα πλέγμα πεζόδρομων. Αποτέλεσμα όλης αυτής της διαδικασίας είναι η βελτίωση της εικόνας στις περιοχές αυτές, χωρίς βέβαια να έχουν εξαντληθεί όλες οι δυνατότητές τους, όπως και η συγκέντρωση των δραστηριοτήτων αναψυχής της πόλης της Θεσσαλονίκης σύμφωνα με τον Δέφνερ (1999, σ.141).

εικ.2.12: 'Λαδάδικα' Θεσσαλονίκης. Τα κτίρια της οδού Κατούνη, πριν και μετά την παρέμβαση



Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 1998

Επειδή, όμως, Ελλάδα δεν είναι μόνο η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, παρεμβάσεις για προστασία και ανάπλαση ιστορικών κέντρων και παραδοσιακών γειτονιών συναντώνται, ιδιαιτέρως τα τελευταία χρόνια και σε άλλες πόλεις. Έτσι, υλοποιούνται προγράμματα που αναβαθμίζουν το χτισμένο περιβάλλον, προστατεύουν την παραδοσιακή αρχιτεκτονική και οργανώνουν το δημόσιο χώρο με πεζοδρομήσεις και ελεγχόμενη στάθμευση. Εδώ μπορούμε να αναφέρουμε το Ναύπλιο, τα Τρίκαλα, την Καβάλα και τη Βέροια (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1998, σ. 64-71).

Σε πολλές πόλεις, όμως και οι κεντρικοί δρόμοι και τα εμπορικά τους κέντρα πεζοδρομήθηκαν προκειμένου να οργανωθεί η κυκλοφορία, να αυξηθεί ο ελεύθερος χώρος και να γίνουν περισσότερο προσβάσιμες για τους πεζούς. Σε αυτήν την περίπτωση ανήκει η Λάρισα, η Βέροια, η Κοζάνη, η Κομοτηνή, οι Σέρρες, ενώ προτάσεις έχουν ήδη κατατεθεί για το Ηράκλειο και την Καβάλα⁵ (www. tee. gr και Φιλιππίδης, 1990).

Μια άλλη περίπτωση που αξίζει να αναφερθεί είναι και αυτή που πεζοδρομήσεις χρησιμοποιούνται σε περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, μέσα στις οποίες μπορούν πιθανόν να συνδυάζονται δραστηριότητες πολιτιστικές και αναψυχής, σε δάση, σε ορεινούς όγκους ή σε παρόχθιες ζώνες. Ένα επιτυχές παράδειγμα είναι η προστασία και η περιβαλλοντική αναβάθμιση της παρόχθιας ζώνης στην περιοχή Κρύα της Λειβαδιάς, που άλλαξε ριζικά εμφάνιση και λειτουργία μετά τις παρεμβάσεις (εικ.2.13). Αυτές, μεταξύ άλλων, ήταν η διαμόρφωση του χώρου με πλακόστρωτους δρόμους, αλλαγή χάραξης δρόμου για να γειτνιάσει με το ποτάμι και η πεζοδρόμηση αυτού (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1998, σ. 76-81).

εικ.2.13: Λειβαδιά. Πάρκο της Κρυάς με το διατηρητέο κτίριο του μύλου και τον παραποτάμιο πεζόδρομο



Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ, 1998

⁵ Προτάσεις/ μελέτες των πεζοδρομήσεων έγιναν είτε μεμονωμένα είτε επειδή προβλεπόταν σε ΓΠΣ και σε ΠΜ

Γίνεται κατανοητό από τα παραπάνω πως οι πεζοδρομήσεις μπορούν να λειτουργήσουν είτε αυτόνομα είτε ως συμπληρωματικές παρεμβάσεις, κυρίως στην περίπτωση αξιοποίησης και προστασίας των πλεονεκτημάτων μιας πόλης. Ανάγκη για ανάπτυξη και αναβάθμιση, όμως, δεν έχουν μόνο οι ελληνικές πόλεις, αλλά και η ελληνική ύπαιθρος που διαθέτει ιστορική παράδοση και εξαιρετικό περιβάλλον. Γι' αυτό και πεζοδρομήσεις, ως μέρος της προστασίας τέτοιων οικισμών συναντώνται και σε χωριά, σ' όλη την έκταση της Ελλάδας (π.χ. στο Λιτόχωρο Πιερίας, στα Ζαγοροχώρια Ιωαννίνων και σε χωριά του Πηλίου), όπου γίνεται προσπάθεια η διαμόρφωση των κοινόχρηστων χώρων και πεζόδρομων να συμβαδίζει με την αρχιτεκτονική φυσιογνωμία των οικισμών.

2.3 ΝΕΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Πέρα από την αύξηση του πληθυσμού τα τελευταία χρόνια, στις πόλεις επικράτησαν καταναλωτικά πρότυπα και οικονομικές δραστηριότητες που επέδρασαν αρνητικά και υποβάθμισαν το αστικό περιβάλλον. Αρκετά προβλήματα έκαναν την εμφάνισή τους- προβλήματα που σχετίζονται με την ποιότητα των υδάτινων πόρων, την ποσότητα στερεών αποβλήτων και φυσικά δεν μπορούμε να παραλείψουμε τα ανεπιθύμητα επίπεδα θορύβου και τη ρύπανση της ατμόσφαιρας. Από την άλλη μεριά, ο διαχωρισμός των περιοχών κατοικίας και οικονομικών δραστηριοτήτων αποτέλεσε την αιτία για αύξηση της κυκλοφορίας και τη χρήση περισσότερο του ιδιωτικού αυτοκινήτου έναντι των δημόσιων συγκοινωνιών, προκαλώντας όχι μόνο κυκλοφοριακές συμφορήσεις⁶, αλλά και επιπλέον αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (Κότιος, 1999, σ. 564-5).

Στην αρχή, λοιπόν, της δεκαετίας του '80 η Ευρωπαϊκή Ένωση, μέσω της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθόρισε μια σειρά μέτρων και νομοθεσία με στόχο τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και τον καλύτερο έλεγχο της ποιότητας του αέρα. Συμπληρωματικά προς τα μέτρα αυτά αναπτύχθηκαν, όμως και άλλες πρωτοβουλίες, όπως το δίκτυο πόλεων χωρίς αυτοκίνητο, 'carfree cities', στο οποίο συμμετέχουν από την Ελλάδα ο δήμος Αμαρουσίου, οι Αγ. Ανάργυροι, ο Βόλος και η Λάρισα. Αντικείμενο αυτού δικτύου είναι η ανταλλαγή και διάδοση εμπειριών που

⁶ Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, που ορίζεται ως πρόσθετος χρόνος διαδρομής σε σύγκριση με την απρόσκοπτη μετακίνηση, υπολογίζεται ότι προκαλεί κόστος και απώλειες χρόνου εργασίας που αντιστοιχούν στο 2% του ΑΕΠ (Κότιος, 1999, σ. 565)

προάγουν την ποδηλασία και την πεζοπορία σε αστικές περιοχές. Έτσι, πολλές από τις συμμετέχουσες πόλεις έχουν ήδη κατασκευάσει δίκτυα πεζόδρομων και δρόμους για ποδήλατα, στρέφοντας τους πολίτες στα φιλικότερα μέσα μεταφοράς για το περιβάλλον, το ποδήλατο⁷ και την πεζή κίνηση, ενώ ταυτόχρονα η κυκλοφοριακή συμφόρηση στις περισσότερες από αυτές τις πόλεις έχει σταματήσει να αποτελεί πρόβλημα (EGWA, 2000, σ.σ.9-11 και ΔΕΜΕΚΑΒ, χ.χ.). Επιτυχημένα παραδείγματα των συμμετεχουσών πόλεων φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

πίν. 2.1: Πόλεις χωρίς αυτοκίνητο και παρεμβάσεις σε αυτές

ΠΟΛΕΙΣ	ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ
Ρέκιαβικ	-Περίπου 470 km μονοπατιών για ποδήλατο και πεζούς
Ναντές	-7.25 km πεζόδρομων και 50 km διαδρομών για ποδήλατα στην πόλη - Άλλα 150 km και άνω διαδρομών για ποδήλατα στην περιφέρεια
Κοπεγχάγη	- Δίκτυο 300km για ποδήλατο (41% του συνολικού αστικού οδικού δικτύου) - 4 km πεζόδρομων συνολικής επιφάνειας 100 sqm - Πολιτική για επέκταση των ΚΧ κατά 2-3% ετησίως
Μπρέμεν	- Δίκτυο 800km για ποδήλατο, καλύπτοντας το 40% του συνολικού αστικού οδικού δικτύου
Ελσίνκι	- 850 km διαδρομών για ποδήλατα - Το 70% της συνολικής αστικής μετακίνησης γίνεται με ΜΜΜ
Λάρισα	- 4km δρόμων για πεζούς και ποδήλατα στο κέντρο και 2.5 km στα προάστια - Αστικό κέντρο επιφάνειας σχεδόν 200.000sqm πλήρη πεζοδρομημένη
Βόλος	- 4.5 km πεζόδρομων στο κέντρο της πόλης - Εργασίες για ενοποίηση των πεζοδρομημένων δρόμων - Διαδρομές για ποδήλατα και περιοχές 'ήπιας κυκλοφορίας'

Πηγή: Ενημερωτικό Φυλλάδιο ΔΕΜΕΚΑΒ, χ.χ (ιδία επεξεργασία)

Παράλληλα, τον Ιανουάριο του 1998 ιδρύθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η Ευρωπαϊκή Οργάνωση Πράσινων Δρόμων (European Greenways Association) με στόχο να προάγει τη δημιουργία 'πράσινων δρόμων'- greenways και να ενθαρρύνει την ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών πάνω σε αυτό το θέμα. Ο ορισμός που δίνεται από την EGWA για τον όρο greenways είναι ο εξής: 'greenways είναι διαδρομές αφιερωμένες στη μη μηχανοκίνητη κίνηση: πεζούς, ποδηλάτες, άτομα με περιορισμένη κινητικότητα, ιππείς, roller-skaters,...Αυτές οι διαδρομές χρησιμοποιούν γραμμικές υποδομές που εν μέρει ή ολοκληρωτικά είναι εκτός χρήσης, όπως παλιές σιδηροδρομικές γραμμές, μονοπάτια δίπλα σε κανάλια και συνδέονται μέσω

⁷ Περισσότερα για τα ποδήλατα υπάρχουν στο Βλαστός Θ. και Μπυρμπίλη Τ. (2001) *Φτιάχνοντας Πόλεις για Ποδήλατο: Στοιχεία Αισθητικής και Κατασκευής-Τα Πρώτα Παραδείγματα σε Ελλάδα και Κύπρο*, Αθήνα: Ευρωπαϊκή Ένωση, ΓΔ Περιβάλλοντος, Αναπτυξιακή Εταιρία Δήμου Αθηναίων, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας

δασικών μονοπατιών, δρόμους ήπιας κυκλοφορίας κ.ά.'. Στη δημιουργία αυτών των διαδρομών λόγο έχουν και αναλαμβάνουν ευθύνες φορείς όπως ιδιώτες, τοπικές αρχές, περιφερειακές και κρατικές κυβερνήσεις, τουριστικά γραφεία, αναπτυξιακές εταιρείες, τμήματα της Ε.Ε. ανάλογου ενδιαφέροντος, οργανώσεις με γνώσεις για την περιοχή όπου οι διαδρομές θα δημιουργηθούν και τέλος, ο τοπικός πληθυσμός. Πράσινοι δρόμοι έχουν δημιουργηθεί και έχουν γνωρίσει μεγάλη απήχηση στην Ισπανία, στη Γαλλία, στο Βέλγιο, στο Ηνωμένο Βασίλειο της Αγγλίας και στην Ιταλία (εικ.2.14 και εικ.4-5 παράρτημα) (EWGA, 2000, σ.σ.13-24).



εικ.2.14: Βέλγιο-Δήμος Πούρ. Ένα καλό παράδειγμα συνύπαρξης ενεργών σιδηροδρομικών γραμμών και 'πράσινου δρόμου'

Πηγή: EGWA, 2000

Οι διαδρομές αυτές αναμφισβήτητα σέβονται τα δικαιώματα του πεζού, όπως αυτά διακηρύσσονται μέσα από τις οργανώσεις που έχουν δημιουργηθεί ανά τον κόσμο για την προστασία του όπως αναφέρονται και στην Ευρωπαϊκή Χάρτα για τα Δικαιώματα του Πεζού⁸ (1988-The European Charter of Pedestrian's Rights). Πιο συγκεκριμένα μιλάμε για το πρώτο άρθρο που λέει πως 'ο πεζός έχει δικαίωμα να ζει σε ένα υγιεινό περιβάλλον και να απολαμβάνει ελεύθερα το δημόσιο χώρο κάτω από συνθήκες που προστατεύουν τη φυσική και ψυχολογική του άνεση'.

Το 5^ο άρθρο στην ίδια Χάρτα αναφέρει, επίσης, πως 'ο πεζός δικαιούται αστικά κέντρα που προορίζονται αποκλειστικά γι' αυτόν, εκτεταμένων όσο το

⁸ Για τη Χάρτα υπάρχουν περισσότερα στη διεύθυνση <http://user.itl.net/~wordcraft/routes.html>

δυνατόν περισσότερο και αρμονικά συνδεδεμένων με την οργάνωση της πόλης. Έχει, επίσης, το δικαίωμα για σύντομες, λογικές και ασφαλείς πορείες κίνησης' (<http://user.itl.net/~wordcraf/charter.html>). Υιοθετώντας αυτό το άρθρο, η νέα τάση που επικρατεί σήμερα σε πολλές πόλεις του κόσμου είναι ο πλήρης αποκλεισμός του αυτοκινήτου από τα εμπορικά και γενικά τα κέντρα των πόλεων, με τη χρήση βέβαια δακτυλίων και δρόμων που απορροφούν την κίνηση και την βέλτιστη οργάνωση των δημόσιων συγκοινωνιών. Αρκετές συζητήσεις και διάλογος έχει αναπτυχθεί, μάλιστα, τελευταία για την πεζοδρόμηση όλου του εμπορικού κέντρου του Βόλου (Σκυργιάννης, 2002), αλλά η προοπτική του πλήρους αποκλεισμού του αυτοκινήτου, όχι μόνο στο Βόλο, αλλά και σε άλλες ελληνικές πόλεις, δεν είναι ίσως αρκετά ώριμη ακόμη για να γίνει αποδεκτή και να πετύχει.

Συμπεραίνουμε από τα παραπάνω πως ο πεζός πλέον έχει αποκτήσει προτεραιότητα στο σχεδιασμό του αστικού οδικού δικτύου. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν κυκλοφοριακά προβλήματα και να δημιουργηθεί ένα υγιεινό περιβάλλον για τον πολίτη, οι αρμόδιοι δε διστάζουν να παραχωρήσουν το δημόσιο χώρο στον πεζό, εκτοπίζοντας το αυτοκίνητο. Αυτό βέβαια σημαίνει και σύγκρουση συμφερόντων και αλλαγή στην κυκλοφοριακή εικόνα που πεζοδρομείται. Δεν υπάρχει πράξη χωρίς συνέπειες και γι' αυτό και οι πεζοδρομήσεις έχουν κάποια αποτελέσματα θετικά και μη.

2.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

2.4.1 *ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ*

Οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση μιας οδού ή μιας περιοχής δεν είναι δεδομένες. Εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την κυκλοφοριακή πολιτική που ακολουθείται και τα μέτρα που συμπληρώνουν την πεζοδρόμηση σε αστικές περιοχές. Οι επιπτώσεις, όμως, στην κυκλοφορία σε τμήμα ή στο σύνολο μιας πόλης παρουσιάζονται σε γενικές γραμμές αμέσως παρακάτω.

Συνήθως, λοιπόν, το κλείσιμο των οδών στα οχήματα, έχει ως αποτέλεσμα η κυκλοφορία αυτών να διοχετεύεται στο γειτονικό οδικό δίκτυο αυξάνοντας τον κυκλοφοριακό φόρτο, όπως και την ατμοσφαιρική ρύπανση και τον θόρυβο. Παράλληλα, θέσεις στάθμευσης που μέχρι πρότινος υπήρχαν στον πρώην δρόμο και νυν πεζόδρομο καταργούνται και δημιουργείται πρόβλημα στάθμευσης.

Θέμα δημιουργείται όσον αφορά και στις δημόσιες συγκοινωνίες. Όταν υπάρχουν γραμμές δημόσιων συγκοινωνιών σε δρόμο ο οποίος προορίζεται να γίνει πεζόδρομος, αυτές είναι αναγκαίο ή να μετακινηθούν ή να γίνει νέος σχεδιασμός προκειμένου κυκλοφορία MMM και πεζών να συνυπάρξουν. Σε κάθε περίπτωση πρέπει να υπάρξει μια νέα κυκλοφοριακή ρύθμιση. Επίσης, η διοχέτευση κίνησης των οχημάτων στους γύρω δρόμους μπορεί να δημιουργήσει επιπρόσθετα προβλήματα στην κίνηση των MMM ενώ αν περιοριστεί η χρήση των αυτοκινήτων και αυξηθεί η επιβατική κίνηση τότε επιβάλλεται η αναδιοργάνωση των συνθηκών λειτουργίας των MMM (Παυλόπουλος και συνεργάτες, 1981, σ.σ.37-8).

2.4.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Σε πολλές πόλεις η κυκλοφορία αυτοκινήτων, λόγω του CO που εκπέμπεται, είναι η βασική αιτία της ρύπανσης του ατμοσφαιρικού αέρα. Η μείωση ή η απαγόρευση της κινήσεως οχημάτων σε πεζοδρομημένες περιοχές μειώνει αντίστοιχα και τα επίπεδα της εν λόγω ρύπανσης στις περιοχές αυτές. Το ποσοστό μείωσης εξαρτάται πάντα από τις γενικές συνθήκες τόσο στο σύνολο της πόλης όσο και στους δρόμους γύρω από την πεζοδρομημένη περιοχή. Στην οδό Βουκουρεστίου, για παράδειγμα, η ρύπανση της ατμόσφαιρας μειώθηκε, όχι όμως σε μεγάλο ποσοστό καθώς το πεζοδρομημένο τμήμα ήταν περιορισμένο και η κίνηση στους γειτονικούς δρόμους αυξημένη, ενώ αντίθετα στη Βιέννη το ποσοστό μείωσης ήταν 70% στις περιοχές των πεζόδρομων. Στον Πίνακα 2.2 φαίνονται οι τιμές του CO πριν και μετά τις πεζοδρομήσεις σε ορισμένες πόλεις.

πίν. 2.2: Τιμές CO πριν και μετά τις πεζοδρομήσεις σε ορισμένες πόλεις

ΠΟΛΕΙΣ	ΤΙΜΗ CO (ppm)	
	ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ	ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ
Μασσαλία	18.8	3.6
Νέα Υόρκη	22	8
Τζίντα (Τόκυο)	14.2	2.9
Γκέτεμποργκ	30	5

Πηγή: Παυλόπουλος και συνεργάτες, 1981 (Ιδία επεξεργασία)

Ομοίως, σε πολλές πόλεις βασική πηγή θορύβου είναι η κυκλοφορία οχημάτων. Έτσι, σε περιοχές όπου επιτρέπονται μόνο πεζοί ή η κίνηση των αυτοκινήτων είναι περιορισμένη ή γίνεται με χαμηλές ταχύτητες, τα επίπεδα θορύβου

μειώνονται, επιτρέποντας και τους πεζούς να μιλούν σε χαμηλότερους τόνους. Κάτι τέτοιο συνέβη και στην περίπτωση της Πλάκας και ιδιαίτερα στην περιοχή των δυο βασικών πεζόδρομων Κυδαθηναίων και Αδριανού, ενώ χαρακτηριστικότερη είναι η περίπτωση της Βενετίας, όπου όλοι οι δρόμοι είναι για τους πεζούς και ο υψηλότερος θόρυβος ορισμένες φορές είναι τα βήματα των πεζών. Άλλα ανάλογα παραδείγματα καταγράφονται στον παρακάτω πίνακα.

πίν. 2.3: Τιμές θορύβου (σε decibel) πριν και μετά τις πεζοδρομήσεις σε ορισμένες πόλεις

ΠΟΛΕΙΣ	ΤΙΜΗ ΘΟΡΥΒΟΥ (db)	
	ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ	ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ
Γκέτεμποργκ	75	72
Σαουθάμπτον	80	70
Στρόγκετ (Κοπεγχάγη)	75	65

Πηγή: Παυλόπουλος και συνεργάτες, 1981 (Ιδία επεξεργασία)

Πέρα από βελτίωση των παραμέτρων ποιότητα αέρα και επίπεδο θορύβου, η πεζοδρόμηση σε μια περιοχή σημαίνει και αισθητική και οπτική αναβάθμιση του περιβάλλοντος, καθώς η διαμόρφωση των πεζοδρομημένων οδών συνοδεύεται συνήθως από εξοπλισμό με κιόσκια, δέντρα, πλακοστρώσεις, καθίσματα για τους περαστικούς κ.ά. Αρκετές είναι και οι φορές που η πεζοδρόμηση γίνεται με τρόπο ώστε να τονίζονται χαρακτηριστικά σημεία ή κτίρια, βελτιώνοντας ακόμα περισσότερο την εικόνα της περιοχής. Ταυτόχρονα και οι ίδιοι ιδιώτες καταστηματάρχες σε γειτονικούς μη πεζοδρομημένους δρόμους αναλαμβάνουν να αναβαθμίσουν το περιβάλλον για να αντεπεξέλθουν στην ανταγωνιστική ελκυστικότητα του πεζόδρομου (Παυλόπουλος κ.ά., 1981, σ. 14-5), ενώ κάτι ανάλογο συμβαίνει και μέσα σε πεζοδρομημένες περιοχές με τις ανακαινίσεις καταστημάτων.

2.4.3 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Η αναβάθμιση της φυσιογνωμίας των περιοχών με την ολοκλήρωση των πεζοδρομήσεων αυξάνει, σχεδόν πάντα, τον αριθμό των πεζών στους πεζόδρομους με αποτέλεσμα τη διεύρυνση του κύκλου των εργασιών των καταστημάτων. Αυτό συμβαίνει γιατί οι πεζοί μπορούν πιο εύκολα να κινούνται στις βιτρίνες καταστημάτων, να έλκονται από αυτές και να αυξάνουν τις αγορές τους. Αναφέρουμε ως παράδειγμα την οδό Ερμού στην Αθήνα, όπως και την περιοχή Κετβίγκερστράσε

στο Έσεν της Γερμανίας όπου οι πωλήσεις ανέβηκαν κατά 15-30% (Παυλόπουλος και συνεργάτες, 1981, σ.17 και Zacharias, 2001, σ.7).

Παρόλα αυτά, ο αποκλεισμός του αυτοκινήτου μπορεί να οδηγήσει και σε αντίθετα αποτελέσματα. Σε δρόμους όπου παλιά οι οδηγοί σταματούσαν για λίγο και έκαναν τις αγορές τους, πλέον δεν υπάρχει δυνατότητα για ολιγόλεπτη στάθμευση και καταστήματα που στηρίζονται οικονομικά σε αυτούς τους καταναλωτές αναφέρουν μείωση των πωλήσεων. Υπάρχουν και εκείνες οι περιπτώσεις που ο αποκλεισμός οχημάτων από μια περιοχή οδηγεί στη διοχέτευση της κυκλοφορίας σε άλλους μη γειτονικούς δρόμους, με αντίστοιχα αποτελέσματα για τα καταστήματα.

Λαμβάνοντας υπόψη την ανάλυση του Σπουδαστηρίου Πολεοδομικών Ερευνών του ΕΜΠ για το εμπορικό τρίγωνο της Αθήνας (1996, σ.σ.315-6) μπορούμε εύκολα να διαπιστώσουμε πως η αναβάθμιση μιας περιοχής μέσα από τις πεζοδρομήσεις κινητοποιεί και τα ιδιωτικά κεφάλαια για απόκτηση, επισκευή ή κατασκευή κτιρίων. Τα κτίρια αυτά προορίζονται για την εγκατάσταση νέων επιχειρηματικών μονάδων και δευτερευόντως για κατοικία.

Η κινητοποίηση του ιδιωτικού κεφαλαίου, την ίδια στιγμή οδηγεί στην αύξηση του ύψους των ενοικίων και της αξίας γης καταστημάτων και κατοικιών, καθώς αυξάνεται η ζήτηση. Αποτέλεσμα είναι οι κάτοικοι και καταστηματάρχες που το εισόδημά τους δεν επαρκεί για να καλύψει το ύψος των ενοικίων να εγκαταλείπουν την περιοχή, οι χρήσεις γης να αλλάζουν και να κατοικείται η περιοχή πλέον από άτομα με υψηλότερο εισόδημα και ίσως υψηλότερο κοινωνικό προφίλ. Έντονο ήταν το φαινόμενο αυτό και στην Πλάκα της Αθήνας.

Ένας πεζόδρομος ασκεί ισχυρές ελκτικές δυνάμεις, όμως και σε χρήσεις γης που αφορούν δραστηριότητες αναψυχής, που ελλείπει απαγορευτικών ή άλλων ρυθμίσεων, εγκαθίστανται στο χώρο. Μάλιστα, συχνά αυτές, όπως αναφέρει και ο Δέφνερ (1999, σ.141), διαχωρίζονται από τις υπόλοιπες δημιουργώντας το φαινόμενο της 'γκετοποίησης'. Η αρχή στην Ελλάδα έγινε με τα Λαδάδικα στη Θεσσαλονίκη και ακολούθησαν περιοχές στην Αθήνα, όπως το Γκάζι, το Μεταξουργείο και άλλες πόλεις, στις οποίες ανήκει και η Βέροια.

2.4.4 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Ο δρόμος έχει απομονώσει τους νέους, τους ηλικιωμένους και όλους όσους δεν οδηγούν. Επιπλέον, η κίνηση στους δρόμους με τη μόλυνση, το θόρυβο και τους

κινδύνους που κρύβει έχει στρέψει τους πεζούς μακριά από αυτούς και η κοινωνική ζωή στους δρόμους έχει πεθάνει ώστε τελικά να μην υπάρχουν σχέσεις με τους γείτονες και η αίσθηση της κοινότητας, ακόμα και μέσα στο ίδιο οικοδομικό τετράγωνο, χαλαρώνει. Εύκολα καταλαβαίνει κανείς πως ο πεζόδρομος επαναφέρει και βελτιώνει τις κοινωνικές σχέσεις των ατόμων (www.carfree.com).

Χαρακτηριστική είναι η έρευνα που πραγματοποίησε το 1970 ο Donald Appleyard στην πόλη του Σαν Φρανσίσκο. Επέλεξε τρεις δρόμους με κυκλοφοριακό φόρτο 2000 ΜΕΑ/ ημέρα, 8000 ΜΕΑ/ ημέρα και 16000 ΜΕΑ/ ημέρα αντίστοιχα. Από κάθε οικοδομικό τετράγωνο επέλεξε δώδεκα κατοίκους και πραγματοποίησε συνεντεύξεις για το πώς είναι η ζωή στον κάθε δρόμο και ποιες οι προτάσεις των κατοίκων για βελτιώσεις. Τα αποτελέσματα έδειξαν πως οι κάτοικοι στον πρώτο δρόμο έχουν τρεις φορές περισσότερους φίλους από τους κατοίκους του τρίτου δρόμου (<http://user.itl.net/~wordcraf/routes.html>).

Όταν μάλιστα οι πεζόδρομοι διαμορφώνονται με τρόπο που να μην εμποδίζουν την αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση των εμποδιζομένων ατόμων⁹ ενισχύεται και η ισότιμη συμμετοχή στις κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες της σημερινής κοινωνίας, μειώνοντας με τον τρόπο αυτό και την εξάρτησή τους από κάποιο άλλο άτομο. Γι' αυτό και σε όλες τις χώρες της ΕΕ, αλλά και σε άλλες χώρες που σέβονται τους πολίτες τους έχουν καθιερωθεί και εφαρμόζονται οδηγίες για τους μελετητές, επιβλέποντες και κατασκευαστές που αφορούν στη διαμόρφωση εξωτερικών χώρων κίνησης πεζών, ώστε να είναι προσιτοί και προσπελάσιμοι από όλους. Για άλλη μια φορά και σε αυτό το θέμα η Ελλάδα καθυστέρησε και μόλις το χρονικό διάστημα 1986-1990 το Γραφείο Μελετών για ΑΜΕΑ του ΥΠΕΧΩΔΕ συνέταξε τις 'Οδηγίες Σχεδιασμού για την Αυτόνομη Κίνηση και Διαβίωση ΑΜΕΑ', οι οποίες αναμορφώθηκαν το 1996 (www.minenv.gr), αλλά είναι αμφίβολο το κατά πόσο οι οδηγίες αυτές τηρούνται στα έργα των πεζοδρομήσεων ανά την Ελλάδα.

⁹ Εμποδιζόμενα άτομα είναι τα άτομα με ειδικές ανάγκες καθώς και τα άτομα με μειωμένες ικανότητες, δηλαδή τα άτομα της τρίτης ηλικίας, οι έγκυες, τα προεφηβικά άτομα, τα άτομα με ασυνήθεις σωματικές διαστάσεις, οι εθισμένοι σε βλαβερές ουσίες, όσοι χρησιμοποιούν ή οδηγούν οποιουδήποτε τύπου αμαξίδιο, όσοι μεταφέρουν φορτία κ.ά. Άτομα με ειδικές ανάγκες είναι τα άτομα που έχουν μόνιμες ή προσωρινές βλάβες, ανικανότητες, αδυναμίες, αναπηρίες ή συνδυασμό των παραπάνω, που προέρχονται από φυσική, ψυχική ή νοητική ανεπάρκεια (www.minenv.gr). Παρακάτω, οι όροι εμποδιζόμενα άτομα και ΑΜΕΑ χρησιμοποιούνται για να δηλώσουν το σύνολο όλων αυτών των ατόμων.

2.4.5 ΥΠΟΛΟΙΠΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η απαγόρευση ή η μείωση της κυκλοφορίας οχημάτων σε μια περιοχή θα υποστήριζε κανείς ότι σαφώς και οδηγεί στη μείωση τροχαίων ατυχημάτων. Αναφέρεται η πόλη Κάουμπερνάλντ στη Σκωτία όπου το ποσοστό ατυχημάτων για μια περίοδο έξι ετών ήταν μόλις το 1/6 κάθε άλλης καινούριας πόλης της Αγγλίας (Παυλόπουλος και συνεργάτες, 1981, σ.16). Αυτό, ωστόσο δεν είναι απόλυτο καθώς υπάρχουν περιπτώσεις πεζόδρομων όπου για ιδιότυπους, θα λέγαμε, λόγους οι πεζοί στην πράξη δεν έχουν προτεραιότητα κυκλοφορίας έναντι των οχημάτων. Κάτι τέτοιο συμβαίνει στην περίπτωση του πιο καινούριου και πολυτελούς πεζόδρομου στην Αθήνα-τη Διονυσίου Αρεοπαγίτου. Η οδός αυτή δεν έχει χαρακτηριστεί ακόμα από το ΥΠΕΧΩΔΕ ως πεζόδρομος, πράγμα που σημαίνει πως αντιμετωπίζεται από την Τροχαία ως ένας μη πεζοδρομημένος χώρος και έτσι προτεραιότητα έχουν τα οχήματα (Τρύφοντας, 2002). Το ίδιο συμβαίνει και σε εκείνες τις περιπτώσεις που η είσοδος οχημάτων σε έναν πεζόδρομο είναι ανεξέλεγκτη και τα αποτελέσματα συνήθως είναι αντίθετα από τα αναμενόμενα.

Οι προσδοκίες δεν επιβεβαιώνονται ορισμένες φορές και σε περιπτώσεις που οι πεζοδρομήσεις οδηγούν σε γκετοποίηση δραστηριοτήτων αναψυχής. Και αυτό γιατί οι δραστηριότητες αναψυχής συνεπάγονται και πλήθος τουριστών των οποίων η συμπεριφορά μπορεί να οδηγήσει σε υποβάθμιση του περιβάλλοντος χώρου των πεζόδρομων και σε αύξηση των επιπέδων θορύβου.

2.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Είναι αλήθεια πως η έλευση των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς έλυσε πολλά προβλήματα και διευκόλυνε τη ζωή του κάθε ανθρώπου. Παρόλα αυτά δημιούργησε και πλήθος άλλων προβλημάτων, ένα από τα οποία σημαντικότερα είναι ο παραγκωνισμός του πεζού. Από την άλλη, εμφανίστηκαν νέες ανάγκες για τον άνθρωπο που αποζητά τώρα όσο το δυνατόν καλύτερη ποιότητα ζωής, εντός και εκτός αστικών κέντρων. Τέτοιους είδους προβλήματα και ανάγκες εντοπίστηκαν σε πολλές χώρες και πόλεις ανά τον κόσμο.

Προκειμένου να βελτιωθεί η κατάσταση σε πολλές περιπτώσεις επιβλήθηκαν περιοριστικά μέτρα που αφορούσαν για παράδειγμα στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων και την εκπομπή καυσαερίων, αλλά διαπιστώθηκε πως τα μέτρα αυτά

δεν ήταν αρκετά. Έτσι, παρά το γεγονός πως οι συνθήκες οι κυκλοφοριακές, κοινωνικές, οικονομικές κ.ά. διέφεραν σε κάθε περίπτωση, η μοναδική ίσως επιλογή για να αντιμετωπιστούν προβλήματα που αφορούν στην κυκλοφοριακή εικόνα, στην προστασία ιστορικών τόπων και στις συνθήκες διαβίωσης, υπήρξαν οι πεζοδρομήσεις. Πεζοδρομήθηκαν εμπορικά κέντρα, περιοχές κατοικίας, παραδοσιακές συνοικίες, δημιουργήθηκαν μονοπάτια περιπάτου σε ελεύθερους χώρους και πάρκα και ορισμένες φορές υπήρξε, ευτυχώς, πρόνοια και για τα εμποδιζόμενα άτομα.

Οι παρεμβάσεις αυτές υποχρέωσαν πεζούς και οδηγούς να αλλάξουν συνήθειες και συμπεριφορές και να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα. Η προσαρμογή, ανάλογα με τον σχεδιασμό, άλλοτε ήταν εύκολη και άλλοτε πάλι δύσκολη. Πάντα όμως, υπήρξαν επιπτώσεις σε αρκετούς τομείς της ζωής-στην οικονομία, στο περιβάλλον, στην κυκλοφορία. Ακριβώς λόγω των θετικών ή αρνητικών επιπτώσεων, οι μετατροπές τμημάτων του οδικού δικτύου σε πεζόδρομους δεν είναι δυνατόν να βρίσκει όλους σύμφωνους με αυτές τις παρεμβάσεις. Το μεγάλο βήμα, ωστόσο, έχει γίνει ώστε σήμερα οι πεζοδρομήσεις να χρησιμοποιούνται πολύ συχνά και όπως φαίνεται υπάρχει πρόθεση από τους σε κάθε περίπτωση αρμόδιους φορείς να δώσουν και στο μέλλον το χώρο στον πεζό και να εκτοπίσουν ακόμα και εξολοκλήρου τον οδηγό από τα κέντρα των πόλεων.

Την ίδια άποψη ενστερνίζεται και ο προϊστάμενος του τμήματος Πολεοδομίας και Περιβάλλοντος στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Ν. Αυτοδιοίκησης Ημαθίας, κ. Ρίστας. Πιστεύει ότι οι πεζοδρομήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα στη Βέροια είναι σημαντικές, αλλά θεωρεί ότι η πλήρης πεζοδρόμηση του κέντρου της πόλης είναι επίσης απαραίτητη για να βελτιωθεί ακόμα περισσότερο η ποιότητα ζωής της. Πριν δούμε, όμως κατά πόσο αυτό είναι εφικτό, πρέπει να δούμε πως λειτούργησαν οι υφιστάμενες πεζοδρομήσεις, αφού αρχικά γνωρίσουμε τη φυσιογνωμία της πόλης.

3. Η ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΒΕΡΟΙΑΣ

3.1 Η ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ Η ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Είναι κάποιοι τόποι ευλογημένοι...ευλογημένος τόπος και η Βέροια. Είναι από τα λιγιστά αστικά κέντρα της Μακεδονίας που είναι συνεχώς κατοικούμενα από την αρχαιότητα και μάλιστα με απaráλλακτο το όνομά της. Γνώρισε ημέρες μεγάλης δυσπραγίας, αλλά και ημέρες με πολιτική και οικονομική άνθηση, καθώς, λόγω της θέσης της στο κέντρο εύφορης κοιλάδας του νομού Ημαθίας (εικ.3.1) , προσελκύει την εύνοια του κάθε κατακτητή της, σε σημείο που να συναγωνίζεται τη λαμπρότητα της γειτονικής της Θεσσαλονίκης κατά περιόδους.

εικ.3.1: Ο νομός Ημαθίας και η Βέροια



Πηγή: Δημοτική Επιχείρηση Πολιτισμού Βέροιας, 2001

Βρίσκεται στο σταυροδρόμι σημαντικών δρόμων, όχι μακριά από τη θάλασσα, αλλά ταυτόχρονα και προστατευμένη από τον ορεινό όγκο του Βερμίου. Είναι χτισμένη στους πρόποδες του σε υψόμετρο 160 μέτρων και συγκεντρώνει τα πλεονεκτήματα μιας ορεινής και πεδινής παράλληλα περιοχής, αν και παλιά φαίνεται

πως ήταν παραλιακή πόλη¹⁰. Τα φυσικά σύνορα της περιοχής σήμερα είναι ο ποταμός Αλιάκμονας στα νότια, ο ποταμός Λουδίας στα νοτιοανατολικά και το όρος Βέρμιο στα δυτικά.

Κατά τη μυθολογία χτίστηκε από τη νύμφη Βέροια, κόρη του Ωκεανού και της Θέτιδος ή του Άδωνη και της Θεάς Αφροδίτης. Σύμφωνα με το Στέφανο Βυζάντιο η Βέροια χτίστηκε από το Μακεδόνα στρατηγό Φέρωνα ή Βέρωνα, ενώ κατά άλλους χτίστηκε από το Βέρητο με το όνομα της κόρης του Βέροιας- καμία εκδοχή δε μπορεί να ληφθεί ως απόλυτα ορθή. Εκείνο, πάντως, που αληθεύει είναι πως η πόλη βρίσκεται σε περιοχή που, όπως μαρτυρούν ανασκαφές, κατοικείται αδιάκοπα από τη νεολιθική εποχή.

Η αρχαιότερη βεβαιωμένη αναφορά για τη Βέροια γίνεται από τον Θουκυδίδη, καθώς το 432 π.Χ. ο αθηναϊκός στρατός επιχειρεί να την καταλάβει. Από τότε ως και σήμερα αρκετοί είναι αυτοί που αναφέρονται στη Βέροια. Ευρωπαίοι και μη περιηγητές, διπλωμάτες, στρατιωτικοί, αρχαιολόγοι ή γεωγράφοι, δίνουν πληροφορίες για τον πληθυσμό και την κοινωνική ζωή της πόλης, την οικονομία της, τη θρησκευτική και πολιτική οργάνωσή της (Brocas-Deflassieux, 1999 και Αναστασίου-Χριστοδούλου, 1960).

Ταυτόχρονα με τις πληροφορίες αυτές, συμπεράσματα για την ιστορία της Βέροιας βγάζουμε και από τα γενικότερα ιστορικά γεγονότα και τις επιγραφές που έχουν βρεθεί. Έτσι, γνωρίζουμε πως τον 5^ο π.Χ. αιώνα η πόλη κατοικείται από τους Φρύγες, ενώ την ελληνιστική περίοδο, ακολουθώντας την τύχη και άλλων μακεδονικών πόλεων έχει κάποιες μικρές αναλαμπές στην άνθιση των τεχνών και των γραμμάτων. Την ίδια στιγμή, στην πόλη λατρεύονται οι Θεοί του Ολύμπου, καθώς και άλλες θεότητες της Αιγύπτου και της Ανατολής.

Μετά τη ρωμαϊκή αυτοκρατορία η Βέροια ανήκει στην πρώτη επαρχία της Βυζαντινής αυτοκρατορίας. Στα χρόνια τα βυζαντινά η Βέροια είναι πολυάνθρωπη και σπουδαία και αποτελεί έδρα διοικητικού και στρατιωτικού κέντρου. Η ακμή της πόλης αντικατοπτρίζεται και από το πλήθος των εκκλησιών που χτίζονται, επισκευάζονται ή εικονογραφούνται την περίοδο αυτή, από τις οποίες σήμερα

¹⁰ Προ 2500 ετών ο Θερμαϊκός κόλπος έφτανε μέχρι τη Βέροια, ενώ και ο Απόστολος Παύλος εικάζεται πως φυγαδεύτηκε από έναν ορμίσκο κοντά στη Βέροια (Αναστασίου-Χριστοδούλου, 1960, σ.σ.5-9).

σώζονται οι 50, ενώ στις αρχές του 20^{ου} αιώνα ο αριθμός τους ξεπερνούσε τις 72. Γι' αυτό και η Βέροια αναφέρεται ως 'η μικρή Ιερουσαλήμ'.

Ακολουθεί η τουρκοκρατία, αφού για λίγα χρόνια η Βέροια περάσει στα χέρια Σέρβων. Η πόλη παραμένει στα χέρια των Τούρκων από το 1436 μ.Χ. και για 476 χρόνια. Την περίοδο αυτή η Βέροια αποκτά βαθμιαία τη γνώριμη μορφή της και ο πληθυσμός της αυξάνεται, όχι μόνο από Έλληνες χριστιανούς αλλά και από Τούρκους μουσουλμάνους και Εβραίους. Τον 16^ο μ.Χ. αιώνα, λοιπόν, η Βέροια έχει 4000 κατοίκους από τους οποίους οι 1000 είναι μουσουλμάνοι και 3000 χριστιανοί, ενώ στα τέλη του 18^{ου} μ.Χ. αιώνα οι αριθμοί γίνονται αντίστοιχα 3500 και 4500. Στις αρχές του 20^{ου} μ.Χ. αιώνα οι Έλληνες είναι 7000, οι μουσουλμάνοι 5500, οι Τουρκόγυφτοι (τσιγγάνοι) 800 και οι Ισπανοεβραίοι 600. Και φτάνουμε σήμερα με 55.000 κατοίκους, όπου μουσουλμάνοι και Εβραίοι ουσιαστικά απουσιάζουν (Αναστασίου- Χριστοδούλου, 1960, σ.σ.5-9, Μουτσόπουλος, 1967/2000 κ.ά.).

3.2 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΒΕΡΟΙΑΣ

Τα πρώτα στοιχεία που έχουμε για τις οικονομικές δραστηριότητες της Βέροιας αναφέρονται στην περίοδο της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας. Βάσει επιγραφής που βρέθηκε, συμπεραίνουμε πως η οικονομία βασίζεται στη δουλκή εργασία, ενώ οι απελεύθεροι ασχολούνται κυρίως με εμπορικές υποθέσεις. Αργότερα, η βυζαντινή Βέροια γίνεται πόλη-τελωνείο με μεγάλη εμπορική κίνηση και εισαγωγική-εξαγωγική δραστηριότητα. Μέρος της οικονομίας στηρίζεται, επίσης, στη βιοτεχνία και στις αγροτικές ή κηπευτικές καλλιέργειες και εργασίες.

Από την πτώση της βυζαντινής αυτοκρατορίας έμειναν στη Βέροια συντεχνίες (βιοτεχνικοί συνεταιρισμοί) εμπόρων και τεχνητών. Το εμπόριο είχε ως κύριο αντικείμενο τα υφάσματα, καθώς η πόλη παρήγαγε μάλλινα της νεροτριβής, με ειδικότητα στα λουτρικά από βαμβάκι ή λινάρι, περιζήτητα σε όλη την Τουρκία. Με το εμπόριο και τη βιοτεχνία ασχολούνται και οι Εβραίοι της πόλης, αποκτούν υψηλά εισοδήματα και κατά το 18^ο μ.Χ. αιώνα χτίζουν κάποια από τα ωραιότερα αρχοντικά της Βέροιας. Την ίδια στιγμή, ιδρύονται στη Βέροια και αρκετοί εκπαιδευτικοί σύλλογοι. Αρχές του 20^{ου} αιώνα οι Βεροιοίς (ή Βεροιώτες) εκμεταλλεύονται τα υδροδυναμικά αποθέματα της περιοχής και αναπτύσσουν τη νηματουργία, την υφαντουργία ενώ κατασκευάζονται και αλευρόμυλοι, σησαμελαιοτριβεία και

πρωτόγονα πριονιστήρια για παραγωγή οικοδομικής και ναυπηγικής ξυλείας (Σακελλαρίου, 1992).

Με το πέρασμα των χρόνων οι υδρόμυλοι κλείνουν, οι παραπάνω δραστηριότητες εγκαταλείπονται και όσες λίγες παραμένουν, εκσυγχρονίζονται. Στη σημερινή Βέροια οι κάτοικοι απασχολούνται κυρίως στον τομέα των υπηρεσιών ή σε εμπορικές ΜΜΕ. Λίγοι είναι αυτοί που απασχολούνται στις μεταποιητικές βιομηχανικές μονάδες, όπως λίγοι είναι και αυτοί απασχολούνται κύρια με τον κλάδο της γεωργίας. Ωστόσο, η Βέροια εξακολουθεί να είναι ένα βασικό εξαγωγικό κέντρο νωπών και τυποποιημένων γεωργικών προϊόντων αν και την περίοδο αυτή διέρχεται από μια οικονομική κρίση, για λόγους που δεν είναι αντικείμενο της εργασίας αυτής να εξετάσει.

3.3 Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΙΣΤΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

3.3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Το να μελετήσει κανείς την πολεοδομία της αρχαίας Βέροιας είναι δύσκολη υπόθεση για τρεις βασικούς λόγους: α) η σύγχρονη πόλη καλύπτει πλήρως την αρχαία, β) κατά τη μετάβαση από τα ρωμαϊκά χρόνια στα βυζαντινά ως και την τουρκοκρατία τα τείχη, μνημεία και τάφοι της πόλης γίνονταν ερείπια και χρησιμοποιούνταν στις κατασκευές των κατοίκων και γ) η μεγάλη πολεοδομική δραστηριότητα μεταπολεμικώς εντείνει τη διασπορά και την εξαφάνιση σημαντικών στοιχείων. Ωστόσο, οι έρευνες για την πόλη που γίνονται εντατικά, ιδιαίτερα μετά το 1950, από την Αρχαιολογική Υπηρεσία της Μακεδονίας, βελτιώνουν σημαντικά τις γνώσεις για τον αστικό χώρο της Βέροιας.

Εκείνο για το οποίο μπορούμε καταρχάς να μιλήσουμε με σιγουριά είναι τα τείχη της αρχαίας πόλης, τμήματα των οποίων σώζονται ακόμα (εικ.7 παράρτημα). Τα τείχη αυτά χτίστηκαν πριν την κατάκτηση της πόλης από τους Ρωμαίους¹¹ και έκτοτε η απειλή επιδρομών ανάγκαζε τους κατοίκους να τα επιδιορθώνουν και να τα ενισχύουν με νέους πύργους κατά διαστήματα. Τα τείχη αυτά περιέβαλαν την πόλη απ' όλες τις πλευρές χωρίς ωστόσο να υπάρχουν επιβεβαιωμένα ίχνη οχύρωσης στη δυτική πλευρά της.

¹¹ Κατά τα ρωμαϊκά χρόνια, για να αισθάνονται οι κάτοικοι πιο ασφαλείς κόσμησαν το εξωτερικό των τειχών με το κεφάλι της Μέδουσας- η άγρια όψη της μείωνε την επιθυμία των εχθρών να εισβάλουν στην πόλη (Μουτσόπουλος, 1967/2000).

Μέσα σε αυτά τα τείχη, οι πύλες των οποίων φυλάγονταν με επιμέλεια, για αιώνες λειτουργούσε η Βέροια χωρίς να επεκταθεί και ο χώρος της κεντρικής αγοράς της παρέμεινε από τα αρχαία χρόνια στην ίδια ουσιαστικά θέση. Στο χώρο αυτό συγκεντρώνονταν οι πολιτικές, διοικητικές, δικαστικές και εμπορικές δραστηριότητες, όπως και τα απαραίτητα για κάθε μια από αυτές τις δραστηριότητες οικοδομήματα. Στην τουρκοκρατία η αγορά αποτελούσε τόπο κοινής συνάντησης όλων των φυλετικών ομάδων που κατοικούσαν την πόλη και έμεναν σε διαφορετικές συνοικίες (Ν. Καλογήρου, 1989, Brocas-Deflassieux, 1999 κ.ά.).

3.3.2 ΟΙ ΔΡΟΜΟΙ¹²

Από τη γενική οργάνωση του πολεοδομικού ιστού της Βέροιας και του οδικού δικτύου της κατά την ελληνιστική περίοδο σώζονται ελάχιστες αρχαιολογικές μαρτυρίες. Στην πραγματικότητα οι μαρτυρίες αυτές είναι τμήμα μιας οδού κάτω από τη σημερινή οδό Βενιζέλου και τμήματα αποχετευτικών αγωγών οι οποίοι μαρτυρούν την ύπαρξη οδικών αξόνων που λειτουργούσαν ως αρτηρίες τροφοδοσίας της πόλης. Οι δρόμοι αυτοί, σύμφωνα με την Brocas-Deflassieux 'είχαν αρκετό εύρος ώστε να επιτρέπουν τη διέλευση αμαξών και αρμάτων και ήσαν απαραίτητες για τη σύνδεση των αγορών με τις πύλες των πόλεων και από εκεί με την εξωτερική πεδιάδα και την παραγωγή των καλλιεργειών της'.

Όλοι οι άλλοι αρχαίοι δρόμοι που ανακαλύφθηκαν χρονολογούνται στη ρωμαϊκή περίοδο, στην περίοδο της μέγιστης οικονομικής και πολιτιστικής ανάπτυξης της Βέροιας (2^{ος}-3^{ος} μ.Χ. αιώνας). Οι ανασκαφές αποκάλυψαν δυο βασικές οδικές αρτηρίες, παράλληλες στις σημερινές βασικές οδούς της πόλης (Μητροπόλεως και Βενιζέλου), που δεν αποκλείεται να χαραχτήκαν πάνω στις οδούς των ελληνιστικών χρόνων. Οι αρτηρίες αυτές είχαν πλάτος 4.5 μέτρα και πλαισιώνονταν από πεζοδρόμια, κάτι ιδιαίτερος αξιοσημείωτο καθώς φαίνεται πως υπήρχε πρόνοια για τους πεζούς, αν και θεωρείται πως η πρώτη φορά που υπήρξε πρόνοια για τους πεζούς και διαχωρίστηκε η κίνησή τους από τα αμαξώματα ήταν τότε με τη boulevard του Παρισιού. Κάτω από το οδόστρωμα περνούσαν σωληνώσεις αποχετεύσεως και υδραγωγών που τροφοδοτούσαν τα οικοδομήματα. Επίσης, τμήματα δευτερευουσών οδών ανακαλύφθηκαν κάθετα ή παράλληλα στους βασικούς

¹² Για όλες τις οδούς της πόλης που αναφέρονται από εδώ και έπειτα βλέπε χάρτη Α στον εσώκλειστο φάκελο

δρόμους και έτσι μπορούμε να υποθέσουμε πως η γραμμή των ρωμαϊκών οδών ακολουθούσε ένα ιπποδάμειου τύπου σύστημα. Στην ίδια περίοδο ανήκει και τμήμα οδού, πλάτους 3 μέτρων, που ακολουθεί την κοίτη του ποταμού που διαρρέει τη Βέροια και πιθανόν εξασφάλιζε την κυκλοφορία των στρατευμάτων σε ώρες κινδύνου (Brocas- Deflassieux, 1999, σ.σ.45-50).

Κατά τη Βυζαντινή περίοδο, όμως, η πόλη της Βέροιας επεκτείνεται χωρίς συγκεκριμένη γεωμετρική οργάνωση. Οι δρόμοι είναι στενοί, με πολλές στροφές και διαρκώς αυξομειούμενο πλάτος. Η μορφή αυτή παρέμεινε अपαράλλαχτη και την περίοδο της τουρκοκρατίας (Μουτσόπουλος, 1967/2000, σ.σ.46-7).

Το 1925 γίνεται ένα ρυμοτομικό σχέδιο για την πόλη με κάθετους και οριζόντιους άξονες που πλησιάζουν κατά πολύ το ιπποδάμειο σύστημα, αλλά ο ιστός της πόλης δείχνει τη σύγκρουση του ρυμοτομικού με την πραγματικότητα (εικ.3.2-3.3). Έξι χρόνια αργότερα δημιουργείται το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο για τη Βέροια, από ξένους πολεοδόμους, το οποίο περιορίζεται μεταξύ των οδών Ανοιξέως, Θωμαΐδου, Μπότσαρη και κοίτη Τριποτάμου. Προτείνει πλήρη αλλαγή της εικόνας της πόλης και προωθεί την κατάργηση των παραδοσιακών γειτονιών της μέσω κατεδαφίσεων και κατάτμησης του ιστού, ενώ πουθενά δεν αναφέρεται η ανάγκη για πεζοδρομήσεις και εξυπηρέτηση οχημάτων. Το σχέδιο αυτό δεν εφαρμόστηκε ούτε στο ελάχιστο με αποτέλεσμα ο οργανικός ιστός της πόλης να παραμείνει και ευτυχώς, να διαφυλαχθούν οι παραδοσιακές γειτονιές της.

Το 1972 γίνεται ένα νέο σχέδιο, καθώς η πόλη επεκτείνεται το οποίο και αναφέρει πως οι δρόμοι της πόλης, τόσο στο κέντρο όσο και στις επεκτάσεις της πρέπει να είναι 4 μέτρων, με πρασιά 3 μέτρων αριστερά και δεξιά. Αυτό εφαρμόστηκε τελικά μόνο στις περιοχές επεκτάσεων, καθώς στο κέντρο οι ιδιοκτήτες και έμποροι θέλανε οι στενοί δρόμοι να παραμείνουν ως έχουν. Και από τη στιγμή που δεν υπήρχε νομική προστασία του κοινωφελούς χώρου¹³ επικράτησε η κοινωνική δύναμη. Έτσι, η Βέροια αναπτύχθηκε άναρχα και δεν διαθέτει σήμερα ούτε πλατείς δρόμους αλλά ούτε και έναν οργανωμένο πολεοδομικό ιστό, τουλάχιστον όσον αφορά στο κέντρο της (Ρίστας, 2002 και Τσόπελας και συνεργάτες, 1995, σ.3).

¹³ Ο κοινόχρηστος χώρος προστατεύτηκε μόλις το 1985 με το άρθρο 24 του Συντάγματος

εικ.3.2: Ρυμοτομικό της πόλης του 1925. Διακρίνεται η περιοχή της Κυριώτισσας



Πηγή: Τσόπελας και συνεργάτες, 1995

εικ.3.3: Ο ιστός της πόλης στις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Φαίνεται η σύγκρουση του ρυμοτομικού με την πραγματικότητα



Πηγή: Τσόπελας και συνεργάτες, 1995

Την περίοδο 1982-1984, στα πλαίσια της ΕΠΑ γίνεται πρόταση για πεζοδρόμηση του εμπορικού κέντρου της πόλης, μόνο κατά τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων και πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Ανοιξέως. Η οδός Κεντρικής προτείνεται να μεταβληθεί σε κεντρικό πεζόδρομο με την τροφοδοσία να επιτρέπεται ορισμένες ώρες της ημέρας, ενώ αναγνωρίζεται η ανάγκη για πεζοδρομήσεις στους παραδοσιακούς οικισμούς της πόλης με πλακοστρώσεις και φυτεύσεις. Μέσα στην πόλη κρίνεται αναγκαίο να αναπτυχθεί και ένας βασικός πεζόδρομος, ένα 'αρχαιολογικό μονοπάτι' για ανάδειξη των ενδιαφερόντων μνημείων σε Κυριώτισσα, Μπαρμπούτα (παραδοσιακές γειτονιές) και ιστορικό εμπορικό κέντρο. Τέλος, προτείνονται πεζοδρομήσεις σε δρόμους γειτονιών γύρω από σχολεία, παιδικούς σταθμούς, τοπικά κέντρα. Πολλοί δρόμοι που οι κλίσεις τους είναι απαγορευτικές ή οι διανοιξείς αδύνατες, προτείνεται να μετατραπούν σε πεζόδρομους (Παλάσκας και συνεργάτες, 1983, σ.σ.19-21).

Το 1985 εγκρίνεται το ΓΠΣ Βεροίας με πρόταση για πεζοδρομήσεις σε τμήματα των οδών Μαλακούση και Ανοιξέως. Αναγνωρίζεται παράλληλα η ανάγκη πεζοδρομήσεων ιδιαίτερα για το παλιό τμήμα της πόλης, αλλά αναφέρει πως απαραίτητη προϋπόθεση είναι καταρχήν η κυκλοφοριακή μελέτη (ΙΚΤΙΝΟΣ, 1985, σ.σ.78-81).

Από τις παραπάνω προτάσεις άλλες εφαρμόστηκαν έστω ως ένα βαθμό και άλλες όχι. Η οδός Ανοιξέως για κάποιο χρονικό διάστημα έκλεισε την κυκλοφορία στα οχήματα τα απογεύματα, το ιστορικό εμπορικό κέντρο και οι παραδοσιακές γειτονιές πεζοδρομήθηκαν και η οδός Κεντρικής μονοδρομήθηκε και αύξησε το πλάτος των πεζοδρομίων σε ένα τουλάχιστον τμήμα της.

Εκείνο που είναι αξιοσημείωτο είναι πως οι πεζοδρομήσεις χρησιμοποιήθηκαν και εφαρμόστηκαν σχεδόν ταυτόχρονα σε τρεις γειτονιές της Βέροιας και μάλιστα οι διαδικασίες κινήθηκαν σε πολύ γρήγορους ρυθμούς ώστε οι ενδιαφερόμενοι κάτοικοι και καταστηματάρχες να μη μπορέσουν να εκφράσουν τις αντιρρήσεις τους. Έτσι, πεζοδρομήθηκαν, αλλά και αναπλάστηκαν συνολικά, η βυζαντινή συνοικία της *Κυριώτισσας* και η εβραϊκή συνοικία της *Μπαρμπούτας*, ενώ πεζοδρομήθηκε και το κέντρο, η αγορά της Βέροιας.

3.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η γεωγραφική θέση της Βέροιας έπαιξε σημαντικό ρόλο στην άνθιση της πόλης από τα αρχαία χρόνια. Η άνθιση υπήρξε οικονομική, κοινωνική, πολιτιστική, θρησκευτική και διοικητική, ιδιαίτερα κατά τα ρωμαϊκά χρόνια. Τη συγκεκριμένη περίοδο μάλιστα ο πολεοδομικός ιστός της πόλης ήταν αποτέλεσμα σχεδιασμού ενώ ενδιαφέρουσα είναι και η ύπαρξη πεζοδρομίων.

Στη συνέχεια η πόλη αναπτύσσεται άναρχα και χωρίς σχέδιο. Το γεγονός επιτείνεται κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας, πιθανά λόγω του διαχωρισμού των φυλετικών ομάδων που διαμένουν σε διαφορετικές περιοχές και δίνουν ξεχωριστό πολεοδομικό χαρακτήρα σε αυτές. Ακόμα όμως και με τη δημιουργία των πρώτων πολεοδομικών σχεδίων οι Βεροιοίς αδιαφορούν, με αποτέλεσμα η πόλη της Βέροιας σήμερα να μη διαθέτει έναν οργανωμένο πολεοδομικό ιστό.

Καθώς οι αντιλήψεις για τις ανάγκες του πεζού άλλαξαν σε όλη την Ελλάδα και μετά τις επιτυχημένες πεζοδρομήσεις σε άλλες πόλεις, ο δήμος της Βέροιας τολμά και πεζοδρομεί ένα σημαντικό τμήμα του οδικού δικτύου της πόλης. Οι κινήσεις, έγιναν βιαστικά είναι αλήθεια και γι' αυτό υπάρχουν σίγουρα αμφιβολίες για τα αποτελέσματα. Παράλληλα γεννιέται το ερώτημα αν οι πεζοδρομήσεις αυτές έπρεπε να πραγματοποιηθούν νωρίτερα, αφού ήδη προτάσεις για τέτοια έργα είχαν κατατεθεί από τις αρχές του 1980. Και το πιο σημαντικό βέβαια είναι αν οι πεζοδρομήσεις που τελικά υλοποιήθηκαν είναι λειτουργικές μέσα στον άναρχα διαμορφωμένο πολεοδομικό ιστό της πόλης.

4. ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΥΡΙΩΤΙΣΣΑ

4.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η Βέροια έχει χαρακτηριστεί από πολλούς ως βυζαντινή πόλη. Τον χαρακτηρισμό αυτό τον οφείλει τόσο στο πλήθος των βυζαντινών εκκλησιών που διασώζονται σε αυτήν όσο και στα βυζαντινά μνημεία και κτίρια που διαθέτει (εικ.4.1-4.2). Πολλά από αυτά βρίσκονται μέσα σε μια γνωστή και παραδοσιακή γειτονιά της πόλης, την ονομαζόμενη Κυριώτισσα (χάρτης Α.4.1).

εικ.4.1: Εκκλησία Αγίου Σάββα της Κυριώτισσας. Ένα από τα πλέον ενδιαφέροντα βυζαντινά κτίσματα της Βέροιας



Πηγή: Δημοτική Επιχείρηση Πολιτισμού Βέροιας, 2000

εικ.4.2.: Εκκλησία Αγίου Βλάσιου. Ξυλόστεγος βυζαντινός ναός που διατηρεί αξιόλογες τοιχογραφίες του 14^{ου} και 16^{ου} αιώνα



Πηγή: Δημοτική Επιχείρηση Πολιτισμού Βέροιας, 2000

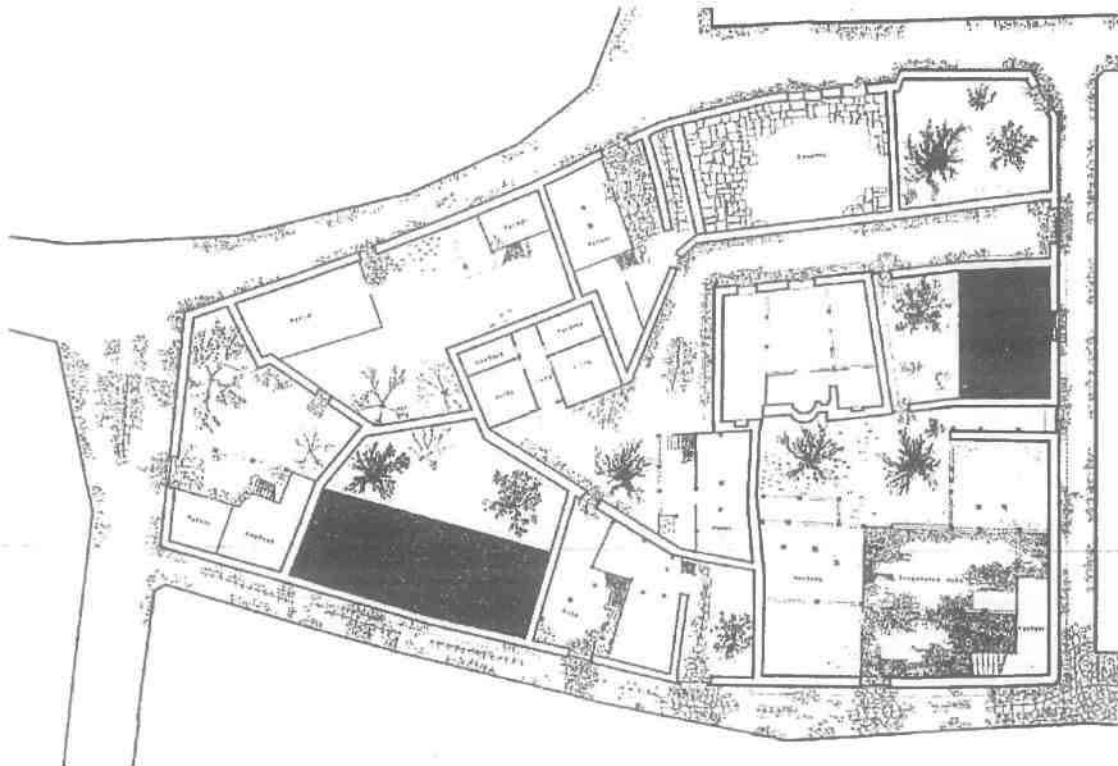
Η γειτονιά αυτή βρίσκεται στο κέντρο της Βέροιας σε θέση που έχει άμεση πρόσβαση στους μεγάλους άξονες κυκλοφορίας και διαθέτει αρκετές εκκλησίες που χρονολογούνται από τα βυζαντινά χρόνια, όπως και άλλα μνημεία. Καθορίζεται από τις οδούς Κυριωτίσσης, Θωμαΐδου, Αγίου Δημητρίου, Μητροπόλεως και Λουτρού, αλλά επειδή και οι γειτονικοί δρόμοι Κοντογεωργάκη και Έλλης έχουν ανάλογη με την Κυριώτισσα ιστορία και πολεοδομία¹⁴ και πεζοδρομήθηκαν και αυτές, όπως θα δούμε, θα αντιμετωπιστούν κοινά στο ίδιο κεφάλαιο ως μια περιοχή των 22

¹⁴ Αποτελούν χώρους όπου αναπτύχθηκαν οι ελληνικές συνοικίες στα χρόνια της Τουρκοκρατίας, απλά η Κυριώτισσα είναι το καλύτερο σωζόμενο παράδειγμα

οικοδομικών τετραγώνων και ότι πληροφορίες έχουμε για την Κυριώτισσα ανάλογα στοιχεία ισχύουν και τις οδούς αυτές (χάρτης Α στον εσώκλειστο φάκελο).

Στην περιοχή της Κυριώτισσας, λοιπόν, στα χρόνια της τουρκοκρατίας οι κατοικίες οργανώνονται γύρω από περικλειστούς υπαίθριους χώρους και οι εκκλησίες, κρυμμένες μέσα στα τοιχογυρισμένα οικοδομικά τετράγωνα, έχουν τη θέση του κοινωνικού κέντρου. Σε πολλές περιπτώσεις, μάλιστα ήταν κατασκευασμένες με τρόπο που να θυμίζουν αποθήκη και οι Τούρκοι ήταν δύσκολο να τις διακρίνουν, προφυλάσσοντάς τελικά τις εκκλησίες από την καταστροφή. Ο ιστός της πόλης στην περιοχή είναι κλειστός προς το εξωτερικό και την εξωτερική διαμόρφωση των κλειστών τετραγώνων καθόριζαν οι εξωτερικές όψεις των σπιτιών και σπάνια ψηλοί μανδρότοιχοι (εικ.4.3). Το πολύπλευρο σχήμα της οικοδομικής νησίδας καθόριζε, επίσης, σαφές το όριο μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου χώρου. Πάντα υπήρχαν λίγες και ελεγχόμενες εισοδοί που περνούσαν κάτω από τα σπίτια και οδηγούσαν στην κοινόχρηστη αυλή.

εικ.4.3: Αντιπροσωπευτικό κλειστό τετράγωνο της βεριοιώτικης πολεοδομίας

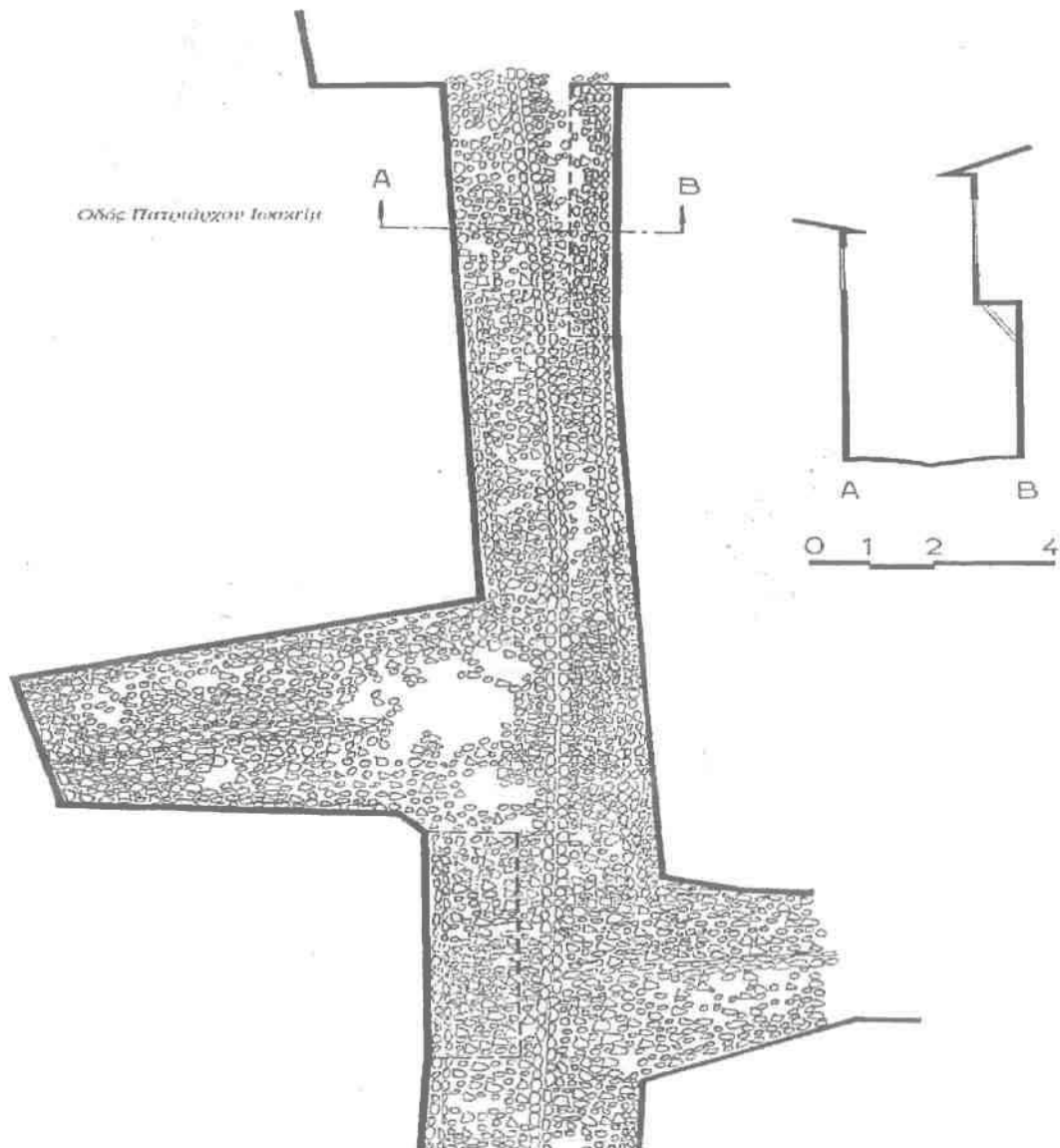


Πηγή: Μουτσόπουλος, 1967/2000

Στην Κυριώτισσα συναντούμε και τα καλντιρίμια της τουρκοκρατίας όπου κινείται κυρίως ο άνδρας, ενώ η γυναίκα κινείται στο σπίτι και στον ημιδημόσιο χώρο με την εκκλησία της γειτονιάς και τα παιδιά παίζουν στους αυλόγυρους των σπιτιών.

Τα λιθόστρωτα αυτά καλντιρίμια είναι στενά, ποτέ δεν ακολουθούν ευθεία γραμμή και για λόγους οχύρωσης αποφεύγεται να δημιουργούν σταυροειδείς συναντήσεις. Καθώς δεν υπάρχουν πεζοδρόμια η πλακόστρωση αρχίζει από την τοιχοποιία των απέναντι σπιτιών και συνήθως οι δρόμοι αυτοί έχουν κατάλληλες κλίσεις ώστε να συγκεντρώνουν τα νερά της βροχής για να μην πλημμυρίζουν τα ισόγεια των σπιτιών (εικ.4.4).

εικ.4.4: Ο πλακοστρωμένος δρόμος της Πατριάρχου Ιωακείμ στα χρόνια της τουρκοκρατίας

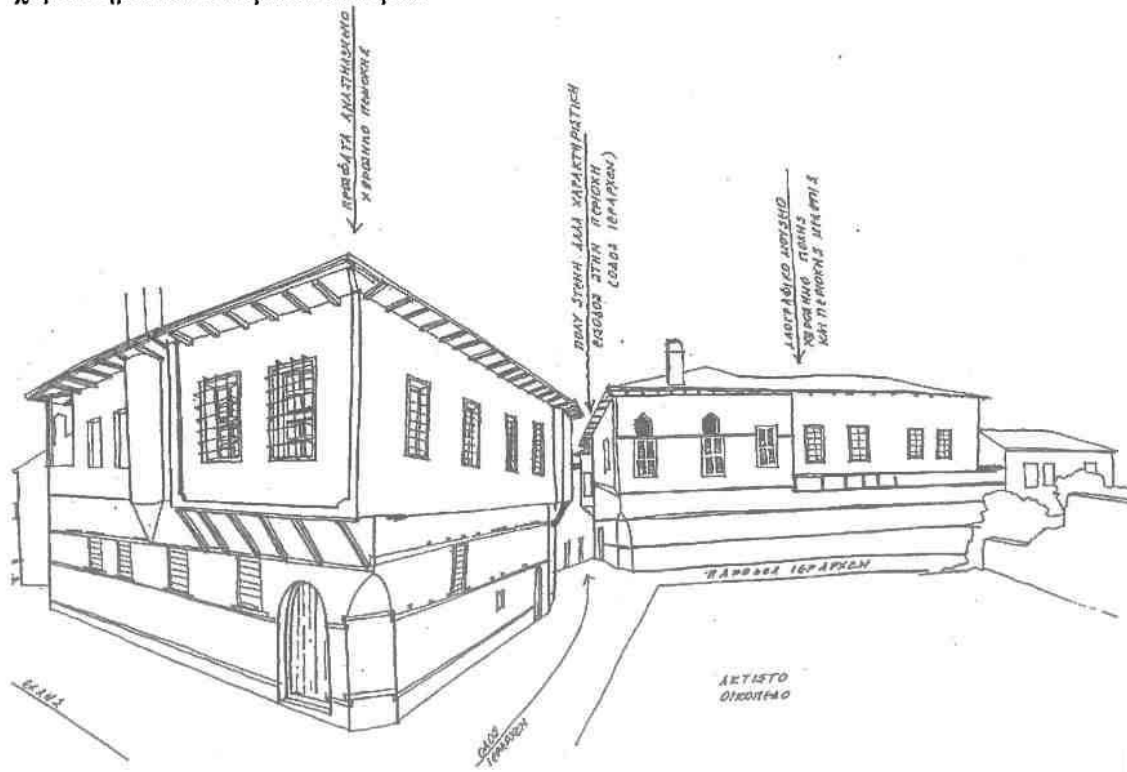


Πηγή: Μουτσόπουλος, 1967/2000

Πέρα από τον πολεοδομικό ιστό, ιδιαίτερη σημασία έχουν και τα σπίτια που κατασκευάζονται την περίοδο αυτή (εικ.4.5), τόσο αρχοντικά όσο και λαϊκά, πολλά από τα οποία καταστράφηκαν στο όνομα της μεταπολεμικής ανοικοδόμησης με

κατασκευές ασυμβίβαστες με τη μακεδονική αρχιτεκτονική και πολεοδομία (Ν. Καλογήρου, 1989, Μουτσόπουλος, 1967/2000 κ.ά). Ευτυχώς, το 1994, το ΥΜΑΘ που είναι υπεύθυνο για την πολιτική προστασίας των διατηρητέων περιοχών της Βέροιας χαρακτήρισε διατηρητέα 55 κτίσματα της περιοχής, διασώζοντας έτσι ορισμένα από τα μνημεία του παρελθόντος και το πρόγραμμα προστασίας και πεζοδρομήσεων της περιοχής που εφαρμόστηκε λίγα χρόνια αργότερα βοήθησε να επανέλθει στο φως η παραδοσιακή φυσιογνωμία της Κυριώτισσας.

εικ.4.5: Διασταύρωση οδών Αγγέλων και Ιεραρχών: Είσοδος της περιοχής με έντονο τον χαρακτήρα του ιστορικού κέντρου



Πηγή: Τσόπελας και συνεργάτες, 1995

4.2 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΙΝ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

Ο ιστός στην Κυριώτισσα, παρά τα όποια πολεοδομικά ή ρυμοτομικά σχέδια δημιουργήθηκαν, κατόρθωσε να διατηρήσει τον οργανικό του χαρακτήρα όπως και ορισμένα βυζαντινά και μεταβυζαντινά μνημεία και κτίρια. Λόγω, όμως των δαιδαλωδών δρόμων η περιοχή διατρέχεται δύσκολα από αυτούς που δεν τη γνωρίζουν. Ακόμα πιο δύσκολη ήταν η κυκλοφορία των πεζών πριν την πεζοδρόμηση και κυρίως το βράδυ, γιατί η περιοχή δε γεννούσε αίσθημα ασφάλειας στους

περαστικούς λόγω της μειωμένης ορατότητας ή και της έλλειψης φωτισμού. Χαρακτηριστικά για την εικόνα της περιοχής πριν την πεζοδρόμηση η μελέτη των Τσόπελα και συνεργατών (1995, σ.16) αναφέρει πως ‘...η περιοχή ευρίσκεται σε κατάσταση προϊούσας αποσύνθεσης του κοινωνικού της ιστού, ενώ έχουν παρασφύσει σ’ αυτήν κατηγορίες πληθυσμού χαμηλότατου εισοδήματος (αθίγγανοι, βορειοηπειρώτες κ.λ.π.) οι οποίοι ζουν υπό ακατάλληλες συνθήκες διαβίωσης στα εγκαταλελειμμένα από τους ιδιοκτήτες σπίτια. Επιπλέον, οι περισσότερες εκκλησίες παραμένουν κλειστές και επί δεκαετίες τελούν υπό καθεστώς συντήρησης. Ο δημόσιος χώρος καταλαμβάνεται από το αυτοκίνητο, ενώ οι ημιδημόσιοι χώροι έχουν περιπέσει σε πλήρη αχρηστία και γενικά, ο χώρος δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες της σημερινής κοινότητας που διαβιεί σ’ αυτόν’.

Η ίδια μελέτη παρουσιάζει τον πληθυσμό πριν την πεζοδρόμηση γερασμένο και μη ανανεούμενο, ενώ σημαντικά προβλήματα φαίνεται να αντιμετωπίζει και η κίνηση των πεζών στα πολύ στενά σοκάκια εξαιτίας του κακού οδοστρώματος, της απουσίας σήμανσης και του ελάχιστου φωτισμού. Από την άλλη μεριά, οι πεζοί μπορούν να κινούνται μόνο στους δρόμους με πλάτος μικρότερο από 2.5 μέτρα και γενικά στους χώρους όπου τα αυτοκίνητα δεν μπορούν να κυκλοφορήσουν και να σταθμεύσουν ελεύθερα αφού πριν τις πεζοδρομήσεις δεν υπήρχε ρύθμιση της κυκλοφορίας. Όσο για τις χρήσεις γης δε φαίνεται να υπάρχει ασυμβατότητα, καθώς πέρα από ένα νυχτερινό κέντρο (ταβέρνα) μέσα στην Κυριώτισσα και ορισμένα άλλα καταστήματα αναψυχής και εμπορίου στις οδούς Έλλης και Κοντογεωργάκη η περιοχή φιλοξενούσε βασικά την κατοικία της μεσαίας αστικής τάξης.

Τελικά, πριν αρχίσει η εφαρμογή του προγράμματος των πεζοδρομήσεων η εικόνα της περιοχής παρουσιαζόταν εγκαταλελειμμένη με τα κτίρια ερείπια που οι ιδιοκτήτες τους δεν αποκατέστησαν λόγω του υψηλού κόστους, την κυριαρχία του αυτοκινήτου πάνω στο δημόσιο και ημιδημόσιο χώρο, τα σκουπίδια και τα μπάζα που υποβάθμιζαν ακόμα περισσότερο το περιβάλλον της περιοχής. Η προστασία της περιοχής έγινε κυρίαρχο ζήτημα για το Δήμο της πόλης, τόσο για να επανακτήσει ο κάτοικος της περιοχής ένα υγιές περιβάλλον όσο και για να αποκτήσει η περιοχή την ‘ικανότητα να ελκύει επισκέπτες στο εσωτερικό της, οι οποίοι θα μπορούν πολύ γρήγορα να προσανατολιστούν και να κινηθούν εύκολα χωρίς ποτέ να πλήξουν, αλλά και χωρίς να χαθούν’ (Τσόπελας και συνεργάτες, 1995, σ.28).

4.3 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Η σημασία της παραδοσιακής γειτονιάς της Κυριώτισσας είχε από νωρίς σχετικά επισημανθεί. Το 1980 το Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών χαρακτηρίζει τη γειτονιά αυτή ως ιστορικό τόπο (ΦΕΚ, αρ. φύλλου 468) γεγονός που επιτείνει την εγκατάλειψη των αξιόλογων κτιρίων της. Δεκατρία χρόνια αργότερα εκδίδεται Π. Δ/γμα που εγκρίνει τη μελέτη αναθεώρησης των διατηρητέων περιοχών Κυριώτισσα και Κοντογεωργάκη-Έλλης και καθορίζει ειδικούς αρχιτεκτονικούς και γενικούς όρους δόμησης για την προστασία των κτιρίων (ΦΕΚ, αρ. φύλλου 1209) και το 1994 απόφαση του ΥΜΑΘ χαρακτηρίζει μέσα στις παραπάνω περιοχές 55 κτίσματα ως διατηρητέα (ΦΕΚ, αρ. φύλλου 383). Το θεσμικό αυτό πλαίσιο υπήρξε μάλλον η βάση για την προστασία των περιοχών, αλλά ο Δήμος της Βέροιας προσπάθησε και να τις αναδείξει μέσα από προγράμματα που περιελάμβαναν κατά κύριο λόγο πεζοδρομήσεις και διαμόρφωση των κοινόχρηστων χώρων.

Το 1988 οι μηχανικοί του Τεχνικού Τμήματος Δήμου Βέροιας αναλαμβάνουν να πεζοδρομήσουν την οδό Κοντογεωργάκη (εικ.4.6-4.7), ένα έργο που έγινε με αυτεπιστασία¹⁵ και ολοκληρώθηκε σύντομα. Η απόφαση πάρθηκε από το δημοτικό συμβούλιο στην προσπάθεια να εφαρμοστούν παλιότερες αποφάσεις και να εξυγιανθεί η περιοχή, ενώ ξεκινά από τότε μια αργή διαδικασία για την πεζοδρόμηση της οδού Έλλης, που λειτουργεί από εκείνη την περίοδο ως πεζόδρομος, αλλά πλακοστρώνεται μόλις το 2001.

Αρχές του 1995 ο δήμαρχος της Βέροιας πληροφορείται το γεγονός πως το ΥΠΕΧΩΔΕ, μέσα στα πλαίσια του Β'ΚΠΣ, χρηματοδοτεί αναπλάσεις περιοχών και προσπαθεί να εκμεταλλευτεί την ευκαιρία να εντάξει τις αναπλάσεις των ιστορικών γειτονιών της Βέροιας μέσα στο 'Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον'. Οι προθεσμίες, όμως, λήγουν και αναθέτει σε εξωτερικούς μελετητές να δημιουργήσουν μια προμελέτη για την προστασία και ανάδειξη της Κυριώτισσας μέσα σε διάστημα δύο εβδομάδων. Βασιζόμενο το ΥΠΕΧΩΔΕ στη βιαστική αυτή μελέτη υπογράφει τελικά σύμβαση με το Δήμο Βέροιας για χρηματοδότηση του έργου με 200 εκατ. δρχ (586940 euro) και εντάσσεται στο υποπρόγραμμα 4 'Χωροταξικός και Πολεοδομικός σχεδιασμός' και μέτρο 3 'Προστασία και Ανάδειξη Ιστορικών Κέντρων παραδοσιακών οικισμών, περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, αναβάθμιση αστικών περιο-

¹⁵ Για την αυτεπιστασία βλέπε Σολδάτος, Δ. (1998) *Δημόσια Έργα-Ανάθεση Μελετών*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Μ. Δημόπουλου

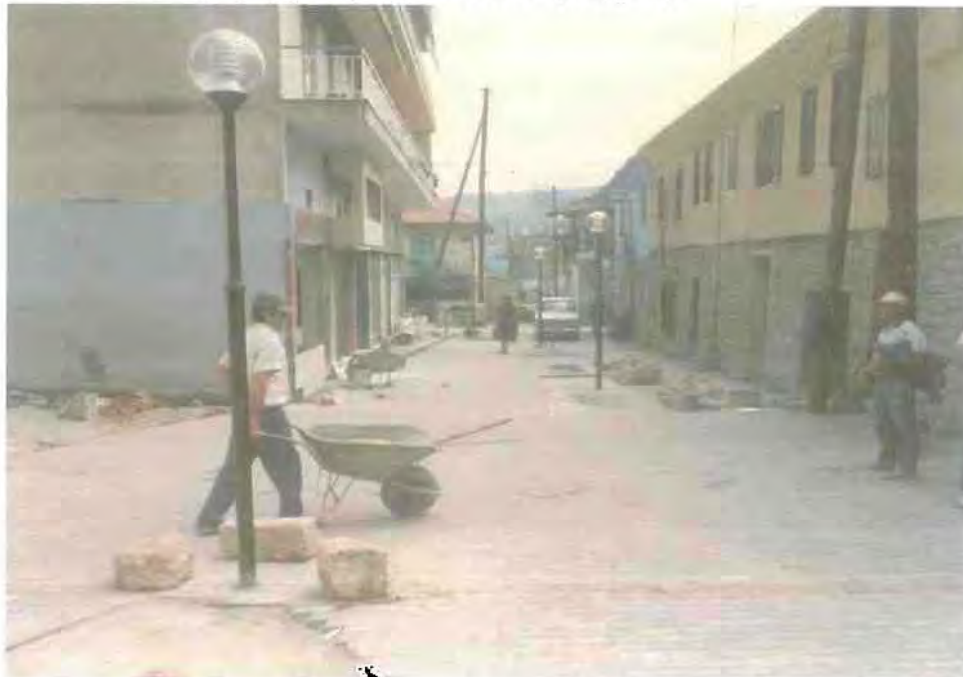
χών, περιορισμός αισθητικής ρύπανσης σε περιοχές με υψηλή τουριστική κίνηση' (Καραγαβριηλίδης, 2002).

εικ.4.6: Η οδός Κοντογεωργάκη λίγο πριν ολοκληρωθεί η πεζοδρόμησή της



Πηγή: Ζευγαρόπουλος, 2002

εικ.4.7: Έργα πεζοδρομήσεως στην οδό Κοντογεωργάκη



Πηγή: Ζευγαρόπουλος, 2002

Η σύμβαση αυτή (1995) έχει ως αντικείμενο την κατασκευή έργων που θα συντελέσουν στην ανάδειξη και προστασία των διατηρητέων περιοχών

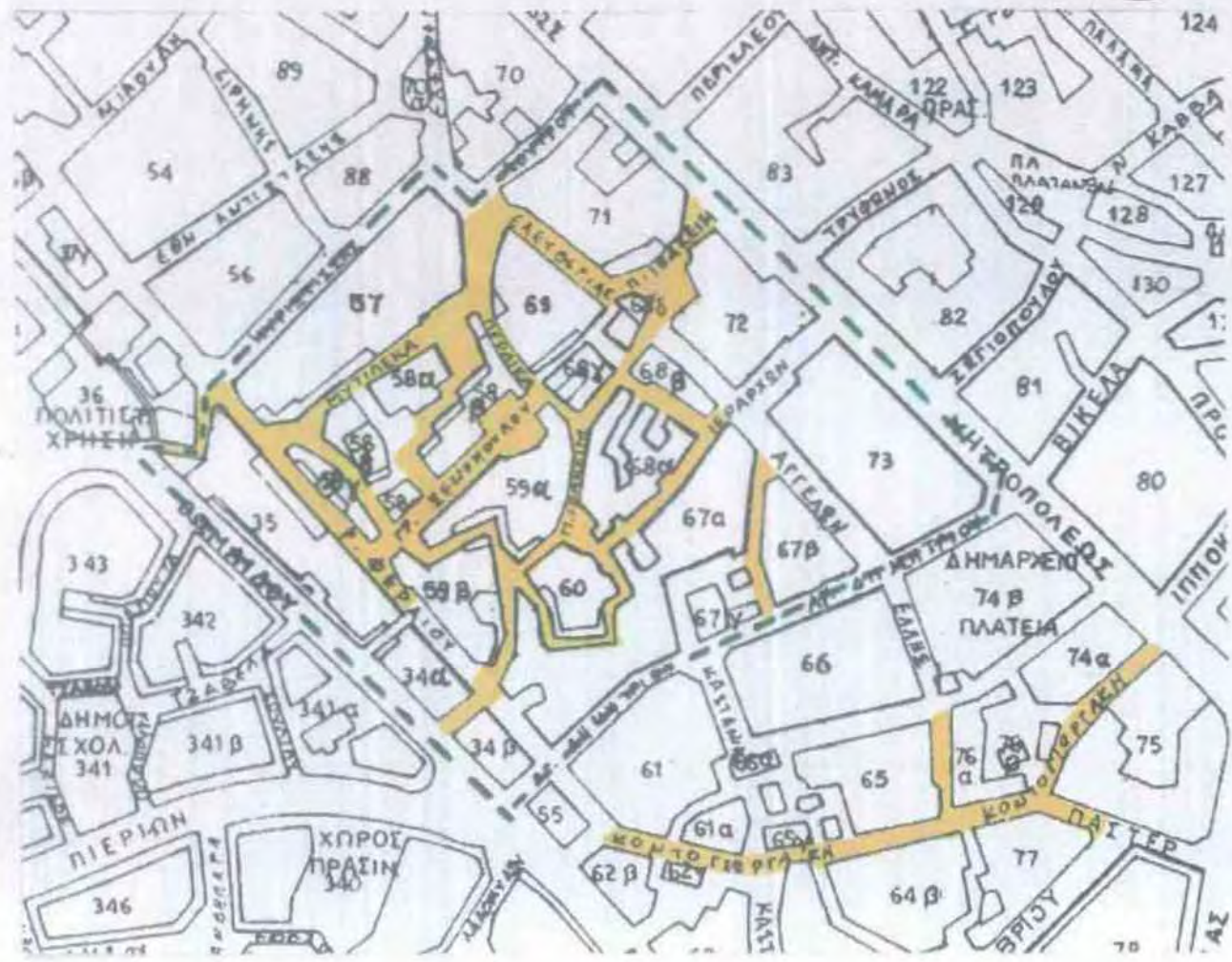
Μπαρμπούτας και Κυριώτισσας στη Βέροια. Όσον αφορά στο τμήμα που αναφέρεται στην Κυριώτισσα περιλαμβάνει την υποχρέωση του Δήμου Βέροιας για την ανακατασκευή των λιθόστρωτων καλντεριμιών της περιοχής, τη διευθέτηση των κοινόχρηστων χώρων, την αποκατάσταση των δικτύων κοινής ωφέλειας και τις διαμορφώσεις στους χώρους πρασίνου. Πρόκειται, δηλαδή για έργο που βασικός του στόχος διαφαίνεται η βελτίωση της αισθητικής του περιβάλλοντος και η διαμόρφωση των ελεύθερων χώρων και δρόμων, προκειμένου να εξυπηρετούνται οι πεζοί που κινούνται στην περιοχή και να αυξηθεί η κινητικότητα τους.

Το Μάιο του ίδιου χρόνου με απόφαση δημοτικού συμβουλίου (αρ. απόφ. 361/95) εγκρίνεται ως οριστική η προμελέτη που είχαν ετοιμάσει οι μελετητές για την Κυριώτισσα, ενώ και το συνολικό έργο χαρακτηρίζεται ως 'ειδικής φύσεως' (αρ. απόφ. 362/95) για να γίνει ο διαγωνισμός δημοπράτησής του με περιορισμένο αριθμό εργοληπτών ώστε να προχωρήσει σε σύντομο χρονικό διάστημα και να μην υπάρξουν καθυστερήσεις. Πράγματι, τον Αύγουστο του 1995 δημιουργείται με εντολή του δημάρχου η Δημοτική Επιχείρηση Τεχνικών Έργων Δήμου Βέροιας (ΔΕΤΕΒ) 'Ηφαιστος' η οποία αναδεικνύεται ανάδοχος του έργου.



Το Σεπτέμβριο ξεκινά η κατασκευή του έργου στην Κυριώτισσα που τελικά περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις-εξοπλισμό δρόμων και κοινόχρηστων χώρων και μέσα σε ένα χρόνο το έργο ολοκληρώνεται στην εν λόγω περιοχή. Ακολουθεί, όμως και μια δεύτερη φάση για το έργο 'Προστασία-Ανάδειξη διατηρητέων περιοχών Κυριώτισσας-Μπαρμπούτας' με προϋπολογισμό 126 εκατ. δρχ (369772 euro) με μέρος του οποίου πεζοδρομούνται και άλλοι δρόμοι στην Κυριώτισσα, όπως η οδός και πάροδος Μυτιλέκα, τμήμα της οδού Ρ. Φεραίου κ.ά. (χάρτης Α.4.2). Η Β' αυτή φάση ολοκληρώνεται το Δεκέμβριο του 1998 (Καραγαβριηλίδης, 2002).

4.4 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΑ

Η ολοκλήρωση των έργων στην Κυριώτισσα και η σήμανση της περιοχής με τις κατάλληλες πινακίδες ως πεζόδρομος, μετέτρεψε τους δρόμους της περιοχής σε *πεζόδρομους με πρόσβαση σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων*. Πράγματι, οι κάτοικοι της περιοχής μπόρεσαν να προμηθευτούν από τη δημοτική αστυνομία μια κάρτα για κάθε ένα τους αυτοκίνητο, έναντι ενός ετησίου μικρού αντιτίμου, προκειμένου να



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Όρια πυρήνα περιοχής Κυριώτισσας
-  Δίκτυο πεζοδρομιων

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Διπλωματική εργασία
Οι Πεζοδρομήσεις και οι
Επιπτώσεις τους- Η Περίπτωση της Βέροιας

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: Παπαδοπούλου Καλλιόπη

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: Α. Δέφνερ και Α. Δέφνερ

**ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ
ΚΥΡΙΩΤΙΣΣΑ**

ΧΑΡΤΗΣ Α.4.2

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1/1000

ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2002

σταθμεύουν ελεύθερα μέσα στην περιοχή, σε όποιο ελεύθερο χώρο, χωρίς να εμποδίζουν. Επίσης, οι επιχειρηματίες της περιοχής προμηθεύτηκαν για τα οχήματα τροφοδοσίας των καταστημάτων τους κάρτα διέλευσης με την οποία κατά τις ώρες τροφοδοσίας (08:00-10:00 και 15:00-17:00) τα επαγγελματικά οχήματα εισέρχονται ελεύθερα. Οι κάρτες αυτές για το 2001 ήταν 79 για οχήματα κατοίκων και 4 για επαγγελματικά οχήματα¹⁶. Ωστόσο, οι κάτοικοι της οδού Κοντογεωργάκη προμηθεύτηκαν, επίσης ανάλογες κάρτες για τα αυτοκίνητά τους, που τους επιτρέπει όμως, όχι να σταθμεύουν ελεύθερα πάνω στην Κοντογεωργάκη αλλά να σταθμεύουν δωρεάν σε χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης περιμετρικά της περιοχής. Τέλος, οι οδοί από τις οποίες επιτρέπεται η είσοδος των οχημάτων καθορίστηκαν οι: Κοντογεωργάκη, Αγγέλων, Μυτιλέκα, Περδίκια και Ρήγα Φεραίου (Μαχαιράς, 2001).

4.5 ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

Τελικά η συνολική έκταση που πεζοδρομήθηκε στην περιοχή της Κυριώτισσας, μαζί με τη διαμόρφωση των αύλειων χώρων των εκκλησιών, είναι της τάξης των 4260 τ.μ. και τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν δεν ήταν όμοια σε όλο το μήκος των πεζοδρομημένων οδών. Έτσι, αλλού έγινε χρήση βοτσαλόστρωσης, αλλού χρησιμοποιήθηκαν κυβόλιθοι, αλλού πλάκες γρανίτη ή και σχιστόπλακες. Στις μικρές πλατείες και αύλειους χώρους μπροστά από τις εκκλησίες η επέμβαση υπήρξε πιο ιδιαίτερη για να μπορέσουν τα βυζαντινά αυτά μνημεία της περιοχής να αναδειχθούν (εικ.4.7). Βέβαια, οι πεζόδρομοι πήραν σε όλες τις περιπτώσεις κατάλληλη κλίση, ώστε τα νερά της βροχής να μην καταλήγουν στις εισόδους των κτισμάτων.

Η αλλαγή του υλικού του δαπέδου χρησιμοποιήθηκε και για να διατηρηθούν τα ίχνη των παλιών οικοδομικών νησίδων, που χάρισαν στην περιοχή την ταυτότητά της. Η αποκατάσταση των παλιών ιχνών έγινε και με τη χρήση της αλλαγής της στάθμης του δαπέδου, την παρουσία αρμών ή και με σημειακά στοιχεία, όπως φωτιστικά, δενδροφυτεύσεις κ.ά. (εικ.4.8 και εικ.8-9 παράρτημα).

¹⁶ Ο αριθμός αυτός αναφέρεται στο σύνολο για τις περιοχές Κυριώτισσας και Μπαρμπούτας, καθώς οι κάρτες ισχύουν και για τις δυο αυτές γειτονιές.

εικ.4.7: Διασταύρωση οδών Περδίκια-Μυτιλέκα. Ο αύλειος χώρος Ι.Ν. Υπαπαντής πριν και μετά την επέμβαση



Πηγή: Καραγαβριλίδης, 2002

εικ.4.8: Κοινόχρηστος χώρος μπροστά στον Ι.Ν. Αγίου Βλάσιου πριν και μετά την επέμβαση



Πηγή: Καραγαβρηλίδης, 2002

Επιπλέον, αποκαταστάθηκε η ορατότητα της περιοχής τις βραδινές ώρες με το φωτισμό της με μεταλλικούς στύλους ή προβολείς, ενώ διαμορφώθηκαν κατάλληλοι χώροι για στάση και ξεκούραση των πεζών με κρήνες, καθιστικά κ.ά. και χώροι για

παιχνίδι των παιδιών. Φυσικά, υπήρξε πρόνοια και για βελτιώσεις και επεκτάσεις των δικτύων κοινής ωφέλειας (Τσόπελας και συνεργάτες, 1995, σ.82).

Μεγάλη παράλειψη, ωστόσο έγινε στο σχεδιασμό για τα ΑΜΕΑ. Δεν υπήρξαν ειδικές διαμορφώσεις που να μπορούν να εξυπηρετούν αυτά τα άτομα με μοναδική ίσως πρόνοια τις ράμπες σε εισόδους της περιοχής. Και ενώ η πλακόστρωση των πεζόδρομων με τα παραπάνω υλικά και η εναλλαγή τους ανέδειξαν τον παραδοσιακό χαρακτήρα της περιοχής, ωστόσο δυσκόλεψαν ακόμα περισσότερο την κινητικότητα για τα ΑΜΕΑ.

4.6 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

4.6.1 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ¹⁷

4.6.1.1 ΓΕΝΙΚΑ

Ξεκινώντας την εργασία αυτή βασικός σκοπός ήταν να μελετηθεί κατά πόσο τελικά οι πεζοδρομήσεις που υλοποιήθηκαν σε διάφορες χώρες και πόλεις, αλλά και πιο συγκεκριμένα στην πόλη της Βέροιας, είναι λειτουργικές και ποια τα πιθανά προβλήματα που δημιούργησαν. Για να πραγματοποιηθεί εντούτοις αυτή η μελέτη για τη Βέροια απαραίτητη κρίθηκε η γνώση της κάθε περιοχής τόσο πριν όσο και μετά την ολοκλήρωση των έργων πεζοδρόμησης.

Σημαντικό ρόλο στην προσπάθεια αυτή θα μπορούσαν να παίξουν στοιχεία για την κάθε περιοχή που να αναφέρονται στις χρήσεις γης, στους κυκλοφοριακούς φόρτους και στάθμευση, στοιχεία αριθμητικά για τον πληθυσμό, κοινωνικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά, αλλά τέτοιους είδους στοιχεία είτε δεν έχουν καταγραφεί είτε δεν υπάρχουν οργανωμένα σε κάποιο αρχείο. Οι όποιες προσπάθειες έγιναν για να αναζητηθούν τέτοιου είδους στοιχεία σε υπηρεσίες της Ν. Αυτοδιοίκησης Ημαθίας (Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών, ΕΣΥΕ), του Δήμου Βέροιας (Πολεοδομικό Τμήμα), της Αναπτυξιακής Εταιρίας Ημαθίας κ.ά. ήταν άκαρπες.

¹⁷ Πέρα από τη βοήθεια που μου προσέφεραν ορισμένα άτομα προκειμένου να οργανωθεί η έρευνα, αυτή βασίστηκε επίσης και στα: Μπετούρα, Δ., Λουκίσσας κ.ά. (1997) 'Επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση της Πλάκας: Απόψεις κατοίκων και επιχειρηματιών της περιοχής', *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχος 1-2, σ.σ.33-45 και Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών (ΣΠΕ) ΕΜΠ (1996) *Εμπορικό Τρίγωνο κέντρου Αθήνας: Πολεοδομική Έρευνα και Προγραμματισμός Αναβάθμισης*. Ερευνητικό Πρόγραμμα (1989-1991) για το Δήμο Αθηναίων, Έκδοση ΤΕΕ

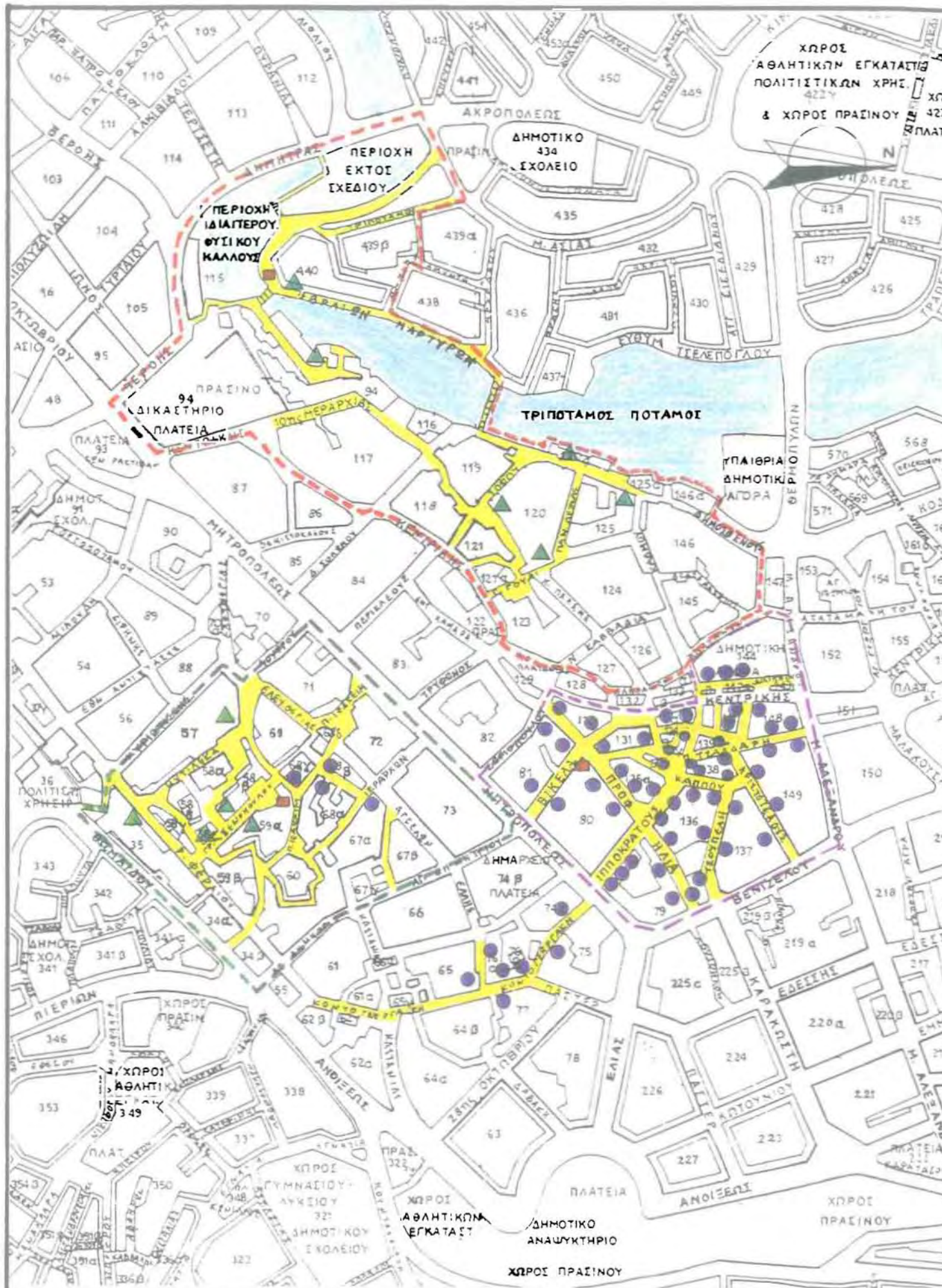
Δεδομένου ότι και ο διαθέσιμος χρόνος δεν επαρκούσε για μια λεπτομερή καταγραφή χρήσεων γης ή/ και κυκλοφοριακών στοιχείων σε κάθε μια από τις περιοχές, αποφασίστηκε τελικά η μελέτη των επιπτώσεων των πεζοδρομήσεων να βασιστεί σε προσωπικές παρατηρήσεις σχετικά με τις περιοχές σε συνδυασμό με έρευνα με ερωτηματολόγια.

Τα ερωτηματολόγια που καταρτίστηκαν απευθύνθηκαν σε κατοίκους, επιχειρηματίες και περαστικούς με τη σκέψη ότι αυτοί γνωρίζουν και μπορούν να δώσουν το στίγμα κάθε μιας από τις μελετούμενες περιοχές. Συγχρόνως, θεωρήθηκε πως τα συγκεκριμένα άτομα είναι ικανά να εντοπίσουν και να παρουσιάσουν τα προβλήματα που προέκυψαν στην Κυριώτισσα, στη Μπαρμπούτα και στο εμπορικό κέντρο.

Το δείγμα σε κάθε περιοχή επιλέχθηκε με τυχαία δειγματοληψία και τα ερωτηματολόγια διαμορφώθηκαν με τρόπο που να είναι όσο το δυνατόν πιο σαφή, ολοκληρωμένα και ευκολονόητα ώστε να είναι εφικτό να συμπληρωθούν σε περίπτωση που κάτοικοι και επιχειρηματίες δεχόταν να τα συμπληρώσουν κάποια άλλη στιγμή. Ωστόσο, μια πρώτη προσέγγιση των ερωτηθέντων απέδειξε πως καλύτερη ήταν η επιτόπια έρευνα γιατί αφήνοντας τα ερωτηματολόγια να τα συμπληρώσουν οι ίδιοι, αρκετοί ήταν επιπόλαιοι στον τρόπο που απαντούσαν. Από την άλλη μεριά, η επιτόπια συμπλήρωση των ερωτηματολογίων έδωσε τη δυνατότητα να συγκεντρωθούν αρκετές και σημαντικές πληροφορίες για τις εν λόγω περιοχές, γιατί υπήρξαν και άτομα πολύ πρόθυμα να συζητήσουν διάφορα θέματα που να αφορούν στις πεζοδρομήσεις στη Βέροια. Έτσι, η διάρκεια συμπλήρωσης των ερωτηματολογίων κυμάνθηκε από 15 λεπτά ως μισή ώρα.

Τα ερωτηματολόγια που καταρτίστηκαν ήταν κοινά και για τις τρεις περιοχές, αλλά διαφορετικά για τους κατοίκους, τους επιχειρηματίες και τους περαστικούς και απευθύνθηκαν σε όσους οι οικίες ή οι επιχειρήσεις τους βλέπουν μέσα στους πεζόδρομους ή κυκλοφορούν μέσα σε αυτούς αντίστοιχα (χάρτης Α.4.3). Βέβαια υπήρξαν και ερωτήσεις που ήταν κοινές για τους επιχειρηματίες και τους κατοίκους είτε γιατί μπορούσαν πραγματικά να απαντηθούν και από τους δυο είτε γιατί ήταν ενδιαφέρον να φανεί η διαφορά ή σύγκλιση των απόψεών τους για ορισμένα θέματα.

Η επιλογή των ερωτήσεων πραγματοποιήθηκε με την προοπτική να μη γίνονται κουραστικές για τους ερωτηθέντες, να μπορέσουν να δώσουν πληροφορίες για την κατάσταση των πεζοδρομημένων περιοχών, πριν και μετά τα έργα και τέλος να εκφράσουν την άποψη των ενδιαφερόμενων μερών, δηλαδή των ερωτηθέντων.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όρια πυρήνα περιοχής Κυριώτισσας
- Όρια περιοχής Εμπορικού Κέντρου
- Όρια περιοχής Μπαρμπούτας
- Τριπόταμος- περιοχή ιδιαίτερου φυσικού κάλλους
- Δίκτυο πεζόδρομων
- ▲ Κάτοικοι
- Επιχειρηματίες
- Περαστικοί

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**Διπλωματική εργασία
Οι Πεζοδρομήσεις και οι
Επιπτώσεις τους- Η Περίπτωση της Βέροιας**

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: Παπαδοπούλου Καλλιόπη

ΕΠΙΒΑΕΠΟΝΤΕΣ: Α. Δέφνερ και Κ. Λαλένης

**ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ**

ΧΑΡΤΗΣ Α.4.3 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1/2000

ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2002

Επειδή ακριβώς ζητήθηκε η άποψη ατόμων και τα ερωτηματολόγια που συμπληρώθηκαν είναι λίγα, οι απαντήσεις που έδωσαν τα άτομα και τα ποσοστά που προέκυψαν από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων δε μπορούν να θεωρηθούν αποδείξεις, αλλά απλά ενδείξεις για το τι συμβαίνει στις μελετούμενες περιοχές. Η έρευνα υλοποιήθηκε κατά τη διάρκεια των μηνών Φεβρουαρίου και Μαρτίου

4.6.1.2 Η ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΗΝ ΚΥΡΙΩΤΙΣΣΑ

Η Κυριώτισσα ήταν η μοναδική περιοχή όπου υπήρξε η δυνατότητα να συμπληρωθούν ερωτηματολόγια από κάθε κατηγορία ερωτηθέντων-κάτοικοι, επιχειρηματίες, περαστικοί. Για τη συμπλήρωση τους οι μέρες και οι ώρες που επιλέχθηκαν διέφεραν σε κάθε περίπτωση.

Αρχικά συμπληρώθηκαν ερωτηματολόγια από περαστικούς κατά τις πρωινές ώρες μιας καθημερινής ημέρας και ήταν αρκετά πρόθυμοι να απαντήσουν στις λίγες ερωτήσεις. Στη συνέχεια ζητήθηκε η γνώμη των κατοίκων, όπου και πάλι οι ώρες ήταν πρωινές, αλλά η ημέρα ήταν Σάββατο, προκειμένου κάποιοι κάτοικοι να μην εργάζονται και να μπορούν να εντοπιστούν. Ωστόσο, αρκετοί δεν ήταν ιδιαίτερα πρόθυμοι και πολλές φορές δε δέχτηκαν ούτε να ακούσουν τι θέμα αφορούσαν τα ερωτηματολόγια, πιθανά γιατί δεν είχαν χρόνο ή γιατί στο άκουσμα της λέξης 'έρευνας' τρόμαζαν. Αντίθετα, υπήρξαν άλλοι που έδειξαν προθυμία, αλλά είτε γιατί δε γνώριζαν πραγματικά είτε λόγω ηλικίας δε μπόρεσαν να βοηθήσουν. Όσοι, όμως δέχτηκαν και απάντησαν στα ερωτηματολόγια δεν ήταν καθόλου φειδωλοί και η συζήτηση μαζί τους υπήρξε επικοινωνιακή. Το ίδιο πρόθυμοι ήταν όλοι οι επιχειρηματίες που ρωτήθηκαν, η έρευνα για τους οποίους έγινε σε διάφορες ώρες της ημέρας ανάλογα με τη φύση των καταστημάτων τους.

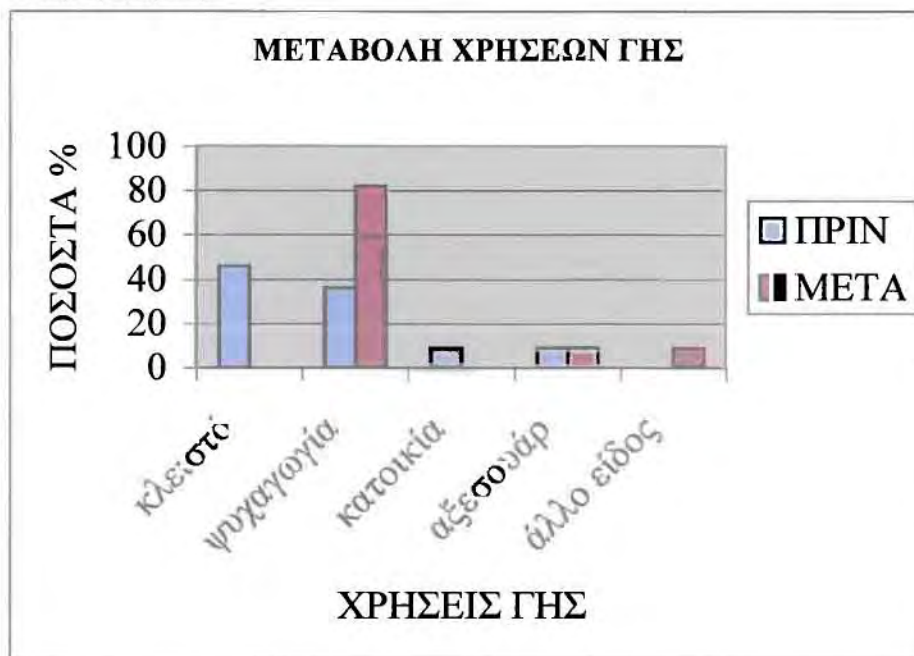
Τελικά, συμπληρώθηκαν 5 ερωτηματολόγια από κατοίκους, 11 από επιχειρηματίες και 7 από περαστικούς. Το δείγμα δεν ήταν μεγάλο, αλλά οι πληροφορίες που συλλέχθηκαν και από τις συζητήσεις, παράλληλα με τις προσωπικές παρατηρήσεις όπως προαναφέρθηκε, συνέδραμαν ουσιαστικά ώστε να βγουν αποτελέσματα για τις επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στην Κυριώτισσα και να δοθεί καθαρά η γνώμη των ενδιαφερόμενων.

4.6.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

4.6.2.1 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Η Κυριώτισσα είδαμε πως πριν το 1996 και την έναρξη των έργων πεζοδρόμησης φιλοξενούσε κατά κύριο λόγο την κατοικία της μεσαίας αστικής τάξης, αν εξαιρεθούν κάποιες ΜΜΕ που δεν ήταν ασύμβατες με την περιοχή. Τα πράγματα άλλαξαν όμως σε μεγάλο βαθμό μετά την ολοκλήρωση των έργων, με τον τομέα της ψυχαγωγίας να γνωρίζει μια σημαντική άνθηση. Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η μεταβολή των χρήσεων γης του δείγματος των επιχειρήσεων. Παρατηρούμε πως πριν τις πεζοδρομήσεις στην Κυριώτισσα υπήρχαν αρκετά κτίσματα που ήταν κλειστά, αλλά και κατοικίες οι οποίες νοικιάστηκαν ή αγοράστηκαν για να μετατραπούν βασικά σε καταστήματα ψυχαγωγίας.

διάγρ.4.1: Χρήσεις γης στην περιοχή της Κυριώτισσας πριν και μετά τις πεζοδρομήσεις



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Χαρακτηριστικά το ποσοστό της χρήσεως γης για ψυχαγωγία από 36% έφτασε το 82%, πράγμα που συνέβη μάλιστα με γρήγορους ρυθμούς. Οι επιχειρηματίες είδαν την ανάπτυξη και πεζοδρόμηση της περιοχής ως ευκαιρία για τη δημιουργία τέτοιου είδους επιχειρήσεων, που ουσιαστικά απουσίαζαν από τη Βέροια και έτσι, αμέσως μετά τη διαμόρφωση των πεζόδρομων και όσο ακόμα οι τιμές ήταν χαμηλές, επιχειρηματίες αγόρασαν ή και νοίκιασαν παλιά κτίσματα και τα

μετέτρεψαν σε ταβέρνες, εστιατόρια, καφετέριες και μπαρ (εικ.4.9-4.10). Αποτέλεσμα ήταν να δημιουργηθεί και στην περίπτωση της Κυριώτισσας, όπως και στα Λαδάδικα, το φαινόμενο της *γκετοποίησης των νυχτερινών κέντρων διασκέδασης*, ‘μπαροποίηση’ κατά άλλους, για το οποίο φαινόμενο είχε ήδη επισημανθεί η πιθανότητα δημιουργίας του από το στάδιο της μελέτης για την προστασία της περιοχής. Αξίζει να σημειωθεί ότι ορισμένες άδειες λειτουργίας που δόθηκαν ήταν για ζαχαροπλαστεία-καφετέριες, αλλά φυσικά, πράγμα που συμβαίνει αρκετά συχνά, τα συγκεκριμένα μαγαζιά λειτουργούν ως μπαρ.

εικ.4.9: Το καφέ-εστιατόριο ‘Πέτρινο’ που λειτούργησε στην Κυριώτισσα μετά τις πεζοδρομήσεις



Πηγή: Καραγαβρηλίδης, 2002

Εκτός από τα νυχτερινά κέντρα διασκέδασης δεν υπήρξε άλλη έντονη μεταβολή στις χρήσεις γης. Το μοναδικό ίσως σημείο που αξίζει να παρατηρηθεί είναι ότι λίγα κτίσματα που ήταν κλειστά κατοικήθηκαν ξανά, χωρίς όμως να γνωρίζουμε τον ακριβή αριθμό τους.

εικ.4.10: Το καφέ-μπαρ 'Αρχοντικό' που λειτούργησε στην Κυριώτισσα μετά τις πεζοδρομήσεις



Πηγή: Καραγαβρηλίδης, 2002

4.6.2.2 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Τόσο οι κάτοικοι όσο και οι επιχειρηματίες της Κυριώτισσας παρατήρησαν πως η κίνηση των πεζών μέσα στην πεζοδρομημένη περιοχή, όπως επίσης και η τουριστική αυξήθηκαν λόγω των πεζοδρομήσεων. Την άποψή τους αυτή επιβεβαιώνουν και οι ερωτηθέντες περαστικοί οι οποίοι σε ποσοστό 57% δήλωσαν ότι μετά τη διαμόρφωση των πεζοδρομήσεων αύξησαν τη συχνότητα με την οποία επισκέπτονται την περιοχή. Ο λόγος επίσκεψής τους για το 75% αυτών είναι η διασκέδαση στα καταστήματα ψυχαγωγίας, κυρίως τα τριήμερα Παρασκευή-Κυριακή και μάλιστα περισσότερο στη διάρκεια του καλοκαιριού, όταν τα εν λόγω καταστήματα χρησιμοποιούν και τους υπαίθριους χώρους των πεζόδρομων ή των άλλοτε αυλών των σπιτιών. Μάλιστα, η αύξηση των κέντρων διασκέδασης ως αποτέλεσμα των πεζοδρομήσεων και η καλή λειτουργία αυτών αποτέλεσε πόλο έλξης και για άτομα από γειτονικές πόλεις ή χωριά, γι' αυτό και η τουριστική κίνηση έγινε πιο έντονη.

πίν.4.1:Απόψεις για κυκλοφοριακές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στην Κυριώτισσα (ποσοστό %)

A: Αύξηση M: Μείωση KA: Καμία Αλλαγή	ΚΑΤΟΙΚΟΙ			ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΕΣ			ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΩΝ		
	A	M	KA	A	M	KA	A	M	KA
τουριστική κίνηση	80	0	20	73	18	9	75	12.5	12.5
παράνομη στάθμευση	100	0	0	64	18	18	75	12.5	12.5
κίνηση οχημάτων στους γειτονικούς δρόμους	60	0	40	73	0	27	69	0	31
κίνηση οχημάτων στους πεζόδρομους	100	0	0	55	18	27	69	12.5	18.5
κίνηση πεζών στους πεζόδρομους	100	0	0	100	0	0	100	0	0

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Από τον πίνακα φαίνεται πως κάτοικοι και επιχειρηματίες συμφώνησαν και στο γεγονός ότι η κίνηση οχημάτων και δικύκλων μεγάλωσε στους γειτονικούς δρόμους, γιατί απορρόφησαν την κίνηση που απαγορεύτηκε στους πεζόδρομους της Κυριώτισσας. Το παράδοξο της υπόθεσης είναι πως στο σύνολό τους συμφωνούν πως ναι μεν η Κυριώτισσα πεζοδρομήθηκε και έδωσε την κυκλοφοριακή κίνηση από το εσωτερικό της, αλλά από την άλλη η κίνηση αυτή επανήλθε και πάλι μετά από κάποιο διάστημα ιδιαίτερα αυξημένη και δεν έχουν άδικο.

Πραγματικά, ένας από τους γειτονικούς δρόμους της Κυριώτισσας είναι η οδός Μητροπόλεως που είναι και από τις βασικότερες οδούς κυκλοφορίας της πόλης. Ο δρόμος αυτός απορρόφησε την κίνηση από την Κυριώτισσα, αλλά την ίδια στιγμή απορρόφησε και την κυκλοφορία από το εμπορικό κέντρο, που πεζοδρομήθηκε επίσης και που βρίσκεται κοντά στην Κυριώτισσα. Ταυτόχρονα, η οδός Μητροπόλεως με αυθαίρετη απόφαση λίγα χρόνια πριν, από δρόμος διπλής κατεύθυνσης μονοδρομήθηκε με μια μόνο λωρίδα κυκλοφορίας (εικ.4.11). Αποτέλεσμα ήταν να ανέβουν τα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης σε αυτήν και να δημιουργείται επί καθημερινής βάσης κυκλοφοριακό χάος εξαιτίας του φόρτου. Έτσι, οι οδηγοί βρίσκουν διέξοδο μέσα από τους πεζόδρομους της Κυριώτισσας, από όπου απουσιάζει η αστυνόμευση, διευκολύνοντας ακόμα περισσότερο τη διέλευση οχημάτων.

Παράνομη κίνηση, όμως, δε μπορεί παρά να σημαίνει και παράνομη στάθμευση μέσα στην Κυριώτισσα από εκείνους που τα πρωινά κατεβαίνουν στο κέντρο για εργασία, αλλά και από τους επιχειρηματίες (σε ποσοστό 37.5%) που θέλουν να εξυπηρετήσουν τα καταστήματά τους. Η κατάσταση γίνεται πιο τραγική, σύμφωνα με το σύνολο των ερωτηθέντων, κατά τις βραδινές ώρες των τριημέρων,

όταν τα άτομα που επιθυμούν να διασκεδάσουν στην πόλη και μέσα στη συγκεκριμένη περιοχή δε βρίσκουν χώρο στάθμευσης ή απλά θέλουν να σταθμεύσουν κοντά στο χώρο που θα διασκεδάσουν. Δεδομένου ότι οι πεζοδρομήσεις συνέβαλαν στην αύξηση των κέντρων διασκέδασης γίνεται κατανοητό από όσα προαναφέρθηκαν ότι έμμεσα συνέβαλαν και στην παράνομη στάθμευση. Παρόλα αυτά οι κάτοικοι δε φαίνεται ότι αντιμετωπίζουν πρόβλημα στην εξεύρεση χώρου στάθμευσης γιατί τις ώρες που συνήθως επιστρέφουν στα σπίτια τους, οι δρόμοι και πεζόδρομοι αδειάζουν από τα παράνομα σταθμευμένα οχήματα. Αυτός είναι και ο λόγος που το 100% αυτών θεωρεί αποτελεσματικό το μέτρο της ειδικής κάρτας στάθμευσης.



εικ.4.11: Οδός Μητροπόλεως. Ένταξη των αρχαιολογικών ευρημάτων της ρωμαϊκής οδού στη διαμόρφωση του δρόμου σε ήπιας κυκλοφορίας

Πηγή: Βλαστός και Μπιρμπίλη, 2001

Οι κάτοικοι, όμως δε φαίνονται σύμφωνοι με την παραχώρηση της ίδιας ειδικής κάρτας και στους εργαζόμενους στην περιοχή. Οι επιχειρηματίες, από την άλλη πιστεύουν πως επιβάλλεται ένα τέτοιο μέτρο, αν όχι για όλους τους εργαζόμενους τουλάχιστον για τους ίδιους, γιατί θέλουν να εξυπηρετήσουν τα μαγαζιά τους και χρειάζεται να σταθμεύουν μέσα στην Κυριώτισσα. Την ίδια στιγμή, το 78% αυτών που διαθέτουν μεταφορικό μέσο αντιμετωπίζει σοβαρό πρόβλημα στην προσπάθεια εξεύρεσης χώρου στάθμευσης (πίν.4.2), τόσο γιατί η πεζοδρόμηση μείωσε τους χώρους στάθμευσης, αλλά και γιατί ειδικά τα τριήμερα οι χώροι στάθμευσης καταλαμβάνονται από τους επισκέπτες.

πίν.4.2: Απόψεις επιχειρηματιών της Κυριώτισσας για το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν στη στάθμευση και που σταθμεύουν τελικά (ποσοστό %)

	ΣΟΒΑΡΟ	ΣΧΕΤΙΚΟ	ΜΙΚΡΟ	ΚΑΝΕΝΑ	ΣΥΝΟΛΟ
σε δρόμους	44.5	0	0	0	44.5
σε χώρους στάθμευσης	11	0	0	0	11
σε πεζόδρομους	22.5	11	11	0	44.5
ΣΥΝΟΛΟ	78	11	11	0	100

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Τέλος, όσον αφορά στην τροφοδοσία καταστημάτων το έργο της πεζοδρόμησης δεν επέφερε κανένα πρόβλημα. Όλοι οι επιχειρηματίες συμφωνούν με το ωράριο τροφοδοσίας, αν και η αλήθεια είναι πως δεν τηρείται. Απλά ο αριθμός και η φύση των καταστημάτων είναι τέτοια που η τροφοδοσία, οποιαδήποτε ώρα και να γίνει δε δημιουργεί αρνητικές καταστάσεις.

4.6.2.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ- ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Κατά γενική ομολογία (100%) η *αξία γης καταστημάτων και κατοικιών*, όπως και το ύψος των τιμών των ενοικίων παρουσίασε *μεγάλη αύξηση* εξαιτίας των πεζοδρομήσεων. Και είναι λογικό καθώς το πρόγραμμα για την προστασία και ανάδειξη της περιοχής βελτίωσε φανερά την αισθητική της και σχεδόν εξάλειψε την εικόνα εγκατάλειψης που παρουσίαζε μέχρι πρόσφατα. Από την άλλη μεριά, η ανάδειξη της περιοχής, παράλληλα με το γεγονός ότι βρίσκεται στο κέντρο της πόλης, είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης κατοικίας από τη μεσαία αστική τάξη¹⁸, ένα χαμηλό ποσοστό της οποίας τελικά μετακόμισε στην περιοχή.

Ταυτόχρονα, νέες επιχειρήσεις άνοιξαν που αφορούν, όπως προαναφέρθηκε, κυρίως στη διασκέδαση και στη ψυχαγωγία, αρχικά στις οδούς Έλλης και Κοντογεωργάκη, αφού εκεί πραγματοποιήθηκαν οι πρώτες πεζοδρομήσεις. Στην αρχή, απ' ότι υποστηρίζουν οι επιχειρηματίες, τα ενοίκια ήταν χαμηλά επειδή οι οδοί αυτοί ήταν ουσιαστικά νεκρές από εμπορικές δραστηριότητες και κίνηση πεζών. Η συγκέντρωση, όμως με τον καιρό καταστημάτων μέσα σε αυτές συνέβαλε στην αύξηση των ενοικίων ώστε σήμερα οι τιμές για την ενοικίαση των καταστημάτων να είναι τραγικά μεγάλες. Το γεγονός αυτό καθώς και το ότι οι νέες πεζοδρομήσεις αποτέλεσαν την αιτία για συγκέντρωση νέων επιχειρήσεων στον πυρήνα της Κυριώτισσας, επέφερε οικονομικό πλήγμα στις επιχειρήσεις που βρίσκονται στους

¹⁸ και όχι από άτομα υψηλού εισοδήματος που αναζητούν και χτίζουν τις κατοικίες τους στα προάστια της πόλης

παραπάνω δρόμους και σήμερα πολλά από αυτά τα μαγαζιά έχουν κλείσει και δεν υπάρχει πρόθεση για ενοικίαση, ενώ άλλα έχουν μειώσει τον αριθμό των εργαζομένων τους.

Οι πεζοδρομήσεις που ξεκίνησαν το 1996, οδήγησαν λοιπόν στη δημιουργία νέων νυχτερινών κέντρων διασκέδασης, τα οποία ενοικιάστηκαν αρχικά σε χαμηλή τιμή, αφού οι χώροι που ζητήθηκαν ήταν ερείπια και κλειστά κτίσματα. Τα κτίσματα αυτά ανέλαβαν οι επιχειρηματίες να αναστηλώσουν και να ανακαινίσουν βάσει των θεσμοθετημένων όρων δόμησης. Από την αρχή μέχρι και σήμερα οι επιχειρήσεις αυτές άλλαξαν ιδιοκτήτες, αλλά όχι τη χρήση τους. Οι τιμές μπορεί να αυξήθηκαν για τα ενοίκια, ωστόσο τα μαγαζιά αυτά έχουν καταφέρει να επιβιώσουν και να λειτουργούν έχοντας ικανοποιητικά κέρδη. Το 75% των επιχειρήσεων μάλιστα που υπήρχαν και πριν τις πεζοδρομήσεις αύξησε τον κύκλο των εργασιών τους (τον τζίρο τους) αφού αυξήθηκε η πελατεία τους. Ας μη ξεχνάμε, βέβαια, πως οι επιχειρήσεις αυτές δημιούργησαν και θέσεις εργασίας για μικρό έστω αριθμό ατόμων (μέσος όρος εργαζομένων 4 άτομα), αλλά και πάλι δε παύει η οικονομική βοήθεια να είναι σημαντική.

Όσον αφορά στην κοινωνική τάξη των κατοίκων της περιοχής παρέμεινε η ίδια γιατί οι λίγοι νέοι κάτοικοι που μετακόμισαν στην Κυριώτισσα ανήκουν και αυτοί στη μεσαία αστική τάξη, ενώ παράλληλα ο γερασμένος πληθυσμός της περιοχής ανανεώθηκε ως ένα βαθμό. Ταυτόχρονα, η ενοικίαση των παλιών κτιρίων ανάγκασε τα άτομα χαμηλότερου εισοδήματος που είχαν εγκατασταθεί σε αυτά να τα εγκαταλείψουν. Τέλος, οι σχέσεις ανάμεσα σε γείτονες, με την ευκαιρία της διαμόρφωσης των κοινόχρηστων χώρων και τις κοινωνικές συναναστροφές που ενίσχυσε, βελτιώθηκαν ή παρέμειναν το ίδιο καλές όπως ήταν.

4.6.2.4 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ- ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Σχετικά με τις περιβαλλοντικές και ποιοτικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης της Κυριώτισσας μπορεί να ειπωθεί πως υπήρξαν μάλλον θετικές ώστε οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας σε γενικές γραμμές να βελτιωθούν. Πέρα από τα έργα που είχαν προβλεφθεί και πραγματοποιήθηκαν μέσα στα πλαίσια του ίδιου του έργου 'Προστασία-Ανάδειξη Διατηρητέων Περιοχών Κυριώτισσας-Μπαρμπούτας' το δομημένο περιβάλλον βελτιώθηκε από τους ίδιους τους ενοικιαστές και ιδιοκτήτες της περιοχής. Η ζήτηση των κατοικιών για ενοικίαση που γεννήθηκε μετά τις



πεζοδρομήσεις, ανάγκασε τους ιδιοκτήτες που είχαν εγκαταλείψει τα κτίρια στη μοίρα τους να τα επιδιορθώσουν σύμφωνα με τους ισχύοντες αρχιτεκτονικούς όρους δόμησης. Κάτι ανάλογο συνέβη και με τις νέες επιχειρήσεις που λειτούργησαν σε κτίρια κλειστά και ερείπια, ενώ ταυτόχρονα το σύνολο σχεδόν των επιχειρήσεων ανακαινίζεται κάθε 3-4 χρόνια με σκοπό να αντεπεξέλθουν στην ανταγωνιστικότητα της ελεύθερης αγοράς. Την ίδια στιγμή, η όποια οικοδομική δραστηριότητα παρατηρήθηκε (ελάχιστα άκτιστα οικόπεδα χτίστηκαν) εναρμονίστηκε με τον παραδοσιακό χαρακτήρα της περιοχής.

Σαφώς και ο θόρυβος από την αυξημένη παράνομη κίνηση οχημάτων και δικύκλων έχει ενοχλήσει τους κατοίκους, ενώ ενοχλημένοι παρουσιάζονται και από την ηχορύπανση που προέρχεται από τα μαγαζιά-κέντρα διασκέδασης. Για το δεύτερο εντούτοις, υπάρχουν αντιρρήσεις από τους ίδιους τους επιχειρηματίες. Υποστηρίζουν πως μετά από μηνύσεις και παράπονα κατοίκων, σε σύντομο χρονικό διάστημα οι επιχειρήσεις εξοπλίστηκαν με κατάλληλο ηχομονωτικό υλικό και ακολουθούνται κανόνες ώστε να μην ενοχλούνται οι περίοικοι σε θέματα που έχουν σχέση με ηχορύπανση, πράγμα το οποίο αληθεύει.

πίν.4.3: Απόψεις για περιβαλλοντικές-ποιοτικές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στην Κυριώτισσα (ποσοστό %)

A: Αύξηση M: Μείωση KA: Καμία Αλλαγή	ΚΑΤΟΙΚΟΙ			ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΕΣ		
	A	M	KA	A	M	KA
ασφάλεια από εγκληματικότητα	0	20	80	73	0	17
ασφάλεια από κίνηση οχημάτων/ δικύκλων	0	100	0	80	0	20
ασφάλεια για τα παιδιά ώστε να παίζουν και κινούνται μόνα τους στην περιοχή	20	80	0	82	9	9

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η εγκληματικότητα της περιοχής δεν παρουσίασε καμία αλλαγή, καθώς οι κάτοικοι λένε πως ποτέ δεν παρατηρήθηκαν ανησυχητικά φαινόμενα, ούτε πριν ούτε μετά τις πεζοδρομήσεις. Οι επιχειρηματίες, όμως, υποστηρίζουν πως η ασφάλεια έναντι της εγκληματικότητας μάλλον αυξήθηκε αφού θεωρούν ότι οι περαστικοί κινούνται τώρα στην περιοχή με μεγαλύτερη άνεση, πράγμα που εκφράζουν και επαληθεύουν και οι ίδιοι οι περαστικοί. Συμπερασματικά, μπορεί να διαπιστώσει κάποιος πως ναι μεν μπορεί ποτέ να μην υπήρξε εγκληματικότητα στην περιοχή,

αλλά οι πεζοί πλέον αισθάνονται μεγαλύτερη ασφάλεια για να κυκλοφορούν όλες τις ώρες της ημέρας.

Η αυξημένη κίνηση των οχημάτων που παρατηρείται στις πεζοδρομημένες οδούς θεωρείται, επίσης, από τους κατοίκους μεγάλη απειλή για την ασφάλεια όλων των πεζών. Ιδιαίτερα πρέπει να προσέχουν τα παιδιά όταν παίζουν στους πεζόδρομους και στις παιδικές χαρές της Κυριώτισσας καθώς αναφέρθηκαν και συγκεκριμένα περιστατικά ατυχημάτων. Οι επιχειρηματίες έχουν αντίθετη άποψη, αλλά δεδομένου πως δε βρίσκονται στην περιοχή τις πρωινές και απογευματινές ώρες ώστε να γνωρίζουν τι συμβαίνει τις ώρες που κυκλοφορούν οι περισσότεροι πεζοί μάλλον πρέπει να δεχτούμε τη γνώμη των κατοίκων που φαίνεται και λογική.

Ένα άλλο σημείο που ενοχλεί τους κατοίκους της πεζοδρομημένης περιοχής είναι η *έλλειψη πρόνοιας για τα εμποδιζόμενα άτομα*. Οι διαμορφώσεις που έγιναν συμφωνούν πως άλλαξαν την εικόνα της περιοχής, αλλά δεν είναι λειτουργικές για τα άτομα αυτά. Τα υλικά όσο και οι τεχνικές που χρησιμοποιήθηκαν δε δίνουν τη δυνατότητα, ειδικά στα άτομα που κυκλοφορούν με αμαξίδια, να κινηθούν εύκολα. Από κάποιους εκφράστηκε και το παράπονο ότι η ελεύθερη στάθμευση των αυτοκινήτων των κατοίκων μέσα στην περιοχή σε οποιοδήποτε ελεύθερο χώρο και όχι σε έναν οργανωμένο χώρο δημιουργεί περαιτέρω προβλήματα για τα ΑΜΕΑ γιατί πολλές φορές τα οχήματα σταθμεύουν μπροστά στις εισόδους των σπιτιών από όπου τα ΑΜΕΑ τελικά δεν μπορούν να βγούνε.

4.6.2.5 ΓΕΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

Από όσα απάντησαν οι ερωτηθέντες στα ερωτηματολόγια αλλά και από τις συζητήσεις που έγιναν φαίνεται πως δεν είναι όλοι ευχαριστημένοι από τις πεζοδρομήσεις. Καταρχάς το ότι δεν ενημερώθηκαν από τους αρμόδιους φορείς για το πρόγραμμα είναι ένα μεγάλο παράπονο που εκφράζουν. Μόνο το 43% αυτών που ζούσαν ή λειτουργούσαν επιχείρηση πριν ακόμα γίνουν οι πεζοδρομήσεις γνώριζαν για το πρόγραμμα πεζοδρόμησης, αλλά και πάλι η ενημέρωσή τους ήταν ελλιπής. Η γνώση τους βασίστηκε σε φήμες και όχι σε ενημέρωση από το Δήμο Βέροιας και φυσικά δεν τους δόθηκε η δυνατότητα να συμμετέχουν πιθανόν σε συζητήσεις που να αφορούν στην προστασία και ανάδειξη της Κυριώτισσας.

Κατά τα άλλα, το σύνολο των επιχειρηματιών δίνει την εντύπωση ότι είναι αρκετά ικανοποιημένο με τις πεζοδρομήσεις γιατί δημιουργήθηκαν συνθήκες κατάλ-

ληγες για οικονομική εκμετάλλευση και αναβάθμισαν την εικόνα της περιοχής σε μεγάλο βαθμό. Την ίδια γνώμη συμμαρρίζονται και οι περαστικοί οι οποίοι πιστεύουν πως οι πεζοδρομήσεις λειτούργησαν ικανοποιητικά τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους υπόλοιπους πεζούς πολίτες της Βέροιας.

πίν.4.4:Απόψεις για την εικόνα της Κυριώτισσας μετά τις πεζοδρομήσεις (ποσοστό %)

Α: Αναβαθμισμένη Υ: Υποβαθμισμένη ΚΑ: Καμία Αλλαγή	ΚΑΤΟΙΚΟΙ			ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΕΣ		
	Α	Υ	ΚΑ	Α	Υ	ΚΑ
όλη η περιοχή	40	20	40	82	9	9
ο δρόμος σας	40	20	40	82	9	9

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Το ότι η αισθητική εικόνα της περιοχής αναβαθμίστηκε δεν είναι απόλυτο, όμως για τους ίδιους τους κατοίκους. Για κάποιους η εικόνα παρέμεινε η ίδια ενώ για κάποιους άλλους η εικόνα αναβαθμίστηκε και δεν έλειψαν και αυτοί που απογοητεύτηκαν από τις πεζοδρομήσεις και τις αλλαγές που αυτές επέφεραν.

4.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Έχουν περάσει σχεδόν έξι χρόνια από την ολοκλήρωση των έργων των πεζοδρομήσεων στην Κυριώτισσα και οι επιπτώσεις τους έχουν γίνει εμφανείς σε όσους ζουν, εργάζονται ή κυκλοφορούν μέσα στην περιοχή. Η ικανοποίηση δεν είναι κοινή για όλους ενώ όπως προαναφέρθηκε υπάρχουν ορισμένοι που είναι απογοητευμένοι από τα έργα και θα ήθελαν αν ήταν δυνατόν η Κυριώτισσα να επιστρέψει στην παλιά της κατάσταση, γιατί ενοχλούνται ιδιαίτερα από την κίνηση των οχημάτων και την παρουσία των νυχτερινών κέντρων διασκέδασης..

Κανείς δεν αμφισβητεί το γεγονός ότι δημιουργήθηκαν προβλήματα με τις πεζοδρομήσεις, αλλά δεν μπορεί κανείς επίσης να μην επισημάνει τις θετικές επιδράσεις που οι πεζοδρομήσεις επέφεραν. Τα έργα που έγιναν ανανέωσαν την περιοχή και την έκαναν πιο προσιτή στον κόσμο που την επισκέπτεται για να θαυμάσει τις εκκλησίες της και τα κτίριά της που αναστηλώθηκαν για να δεχτούν έστω λίγους νέους κατοίκους και άτομα που επιθυμούν να διασκεδάσουν. Ο χαρακτήρας της παλιάς γειτονιάς αποκαταστάθηκε ως ένα βαθμό και το περιβάλλον της περιοχής άλλαξε προς το καλύτερο σε σχέση με τις συνθήκες διαβίωσης.

Οι πεζοδρομήσεις ενίσχυσαν και την οικονομία της Βέροιας γιατί δημιουργήθηκαν θέσεις εργασίας. Η ΔΕΤΕΒ 'Ηφαιστος' δημιουργήθηκε για την

υλοποίηση αυτών των έργων, προσφέροντας με τον τρόπο αυτό εργασία για ένα πλήθος εργατών, παράλληλα με όλους όσους εργάστηκαν και εργάζονται στα καταστήματα που δημιουργήθηκαν. Τα νυχτερινά αυτά κέντρα διασκέδασης, από την άλλη, συντέιναν στο γεγονός ότι οι Βεροιώτες δε φεύγουν πλέον από την πόλη τους για να διασκεδάσουν σε άλλες πόλεις, πράγμα που συνέβαινε πριν αναδειχθεί και αναπτυχθεί η Κυριώτισσα μέσα από τις πεζοδρομήσεις. Αρκετοί είναι και αυτοί που έρχονται από άλλες πόλεις προκειμένου να επισκεφτούν την Κυριώτισσα και να διασκεδάσουν στα μαγαζιά της καθώς απέκτησε φήμη μετά το τέλος του προγράμματος. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω αυτονόητο είναι να θεωρηθεί το έργο των πεζοδρομήσεων ως ένα *αποδοτικό έργο* που παρήγαγε υπηρεσίες διασκέδασης κατά κύριο λόγο και τα εισοδήματα που δημιουργήθηκαν παρέμειναν στην ίδια τη Βέροια.

Φυσικά και δεν πρέπει να παραληφθούν οι αρνητικές συνέπειες της πεζοδρόμησης της περιοχής. Αυξημένη κίνηση και ηχορύπανση, ατμοσφαιρική ρύπανση εξαιτίας της, κίνδυνος για τους πεζούς, υψηλές τιμές ενοικίων κ.ά. Πρόκειται, όμως, για συνέπειες που κάλλιστα μπορούν να αντιμετωπιστούν ή να ελεγχθούν και οφείλονται τόσο σε συγκυρίες όσο και σε παραβλέψεις που έγιναν στο στάδιο της μελέτης, με κυρίαρχη παράλειψη αυτή της κυκλοφοριακής μελέτης που δεν έγινε ποτέ.

Δεν είναι αργά για να γίνουν και επιβάλλεται να γίνουν ενέργειες που θα βελτιώσουν τη λειτουργικότητα των πεζοδρομήσεων και ταυτόχρονα θα ικανοποιήσουν όλους τους ενδιαφερόμενους. Οι ενέργειες αυτές οι οποίες παρατίθενται σε επόμενο κεφάλαιο, πιστεύεται ότι θα προστατέψουν την Κυριώτισσα αλλά και θα την αναδείξουν ακόμα περισσότερο καθώς θεωρείται πως δεν εξάντλησε μέχρι στιγμής όλες τις δυνατότητές της.

5. ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΜΠΑΡΜΠΟΥΤΑ

5.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η ιστορική περιοχή της Μπαρμπούτας βρίσκεται στο κέντρο της πόλης της Βέροιας προς τα δυτικά αυτής και διαρρέεται από τον Τριπόταμο ποταμό. Χαρακτηριστικό της περιοχής είναι το κλειστό και οχυρό προς το εξωτερικό τρίγωνο που σχηματίζεται από τα βυζαντινά τείχη της Βέροιας, τον Τριπόταμο και το μέτωπο των σπιτιών της οδού 10^{ης} Μεραρχίας, μέσα στο οποίο ζούσαν Εβραίοι (εικ.5.1). Το τρίγωνο αυτό αποτελεί και την κατεξοχήν παραδοσιακή εβραϊκή γειτονιά της πόλης, αλλά Υπουργική απόφαση του 1983 (ΦΕΚ, αριθμ. φύλλου 453) χαρακτηρίζει ως ιστορικό τόπο όλη την περιοχή που περικλείεται μεταξύ των οδών Κεντρικής, Πλατάνων, Δημοσθένους, Εβραίων Μαρτύρων, Αντίπα, Τριποτάμου, Μ. Ασίας, Δήμητρας, Βερόης και Μητροπόλεως με αποτέλεσμα να ονομάζεται σήμερα από τους κατοίκους της Βέροιας ως εβραϊκή συνοικία της πόλης όλη η περιοχή (χάρτης Α).

εικ.5.1: Κάτοψη ισογείων της εβραϊκής γειτονιάς στη Μπαρμπούτα. Διακρίνονται οι δυο μοναδικές εισοδοί με πέρασμα από την οδό 10^{ης} Μεραρχίας και από τον Τριπόταμο, καθώς και ο εσωτερικός κοινόχρηστος χώρος. Σ: εβραϊκή συναγωγή (χάβρα)



Πηγή: Ν. Καλογήρου, 1989

Για το σύνολο, όμως, της περιοχής, ντοκουμέντα, μαρτυρίες και άλλες πηγές απουσιάζουν. Οι περισσότερες πληροφορίες που έχουν εντοπιστεί αναφέρονται στο κλειστό τρίγωνο όπου διέμενε το μεγαλύτερο ποσοστό των Βεροιωτών Εβραίων.

Έτσι, λοιπόν, γνωρίζουμε πως Εβραίοι στη Βέροια ζούσαν από τη βυζαντινή ακόμα περίοδο και απολάμβαναν μια σχετικά ανεκτική βυζαντινή κυριαρχία. Ο αριθμός τους μειώθηκε με την κατάληψη της πόλης από τους Τούρκους, αλλά το 1492 έρχονται στη Βέροια και Εβραίοι από την Ισπανία και ο πληθυσμός ανανεώνεται (πίν. 5.1)

πίν. 5.1: Πληθυσμιακή εξέλιξη των Εβραίων της Βέροιας

	1870	1904	1908	1943	1948	1973	1997
Αριθμός Εβραίων	149	500	600	850	111(επιζώντες από στρατόπεδα συγκέντρωσης)	3 οικογένειες	1 οικογένεια

Πηγή: Α. Καλογήρου και συνεργάτες, 1995 (Ιδία επεξεργασία)

Προκειμένου οι Τούρκοι να ισχυροποιήσουν τη θέση τους απέναντι στους χριστιανούς της Βέροιας παραχωρούσαν προνόμια στους Εβραίους, πράγμα που ωστόσο δεν εμπόδιζε τις σχέσεις φιλίας μεταξύ Εβραίων και χριστιανών, αλλά ούτε και τις οικονομικές δοσοληψίες τους. Οι Εβραίοι προμηθεύονταν από τους χριστιανούς γεωργικά προϊόντα και οι δεύτεροι προμηθεύονταν από τους πρώτους είδη υφαντουργίας, ταπητουργίας, δημητριακά και προϊόντα τυροκομίας.

Ακριβώς λόγω του αστικού χαρακτήρα των επαγγελματιών των Εβραίων ο ημιυπαίθριος χώρος, γύρω από τον οποίο είναι χτισμένες οι κατοικίες τους, είναι μικρός. Ο χώρος αυτός αποτελεί και το κέντρο της συνοικίας, όπου βρίσκεται και η συναγωγή τους και υπάρχουν μόνο δυο σημεία για την είσοδο στην περιοχή. Ο ανοιχτός αυτός χώρος που λειτουργεί ως πεζόδρομος είναι στρωμένος με βότσαλα, με αυλάκι στη μέση ή με ελαφρά τοξωτή υπερύψωση πάνω στον άξονά του, ώστε τα νερά της βροχής να κατηφορίζουν προς το ποτάμι. Ανάλογες κλίσεις είχαν και οι δρόμοι στην υπόλοιπη περιοχή.

Όσο για τις κατοικίες των Εβραίων δε διαφέρουν ουσιαστικά από τα κτίσματα της βεριοιώτικης παραδοσιακής αρχιτεκτονικής. Η μοναδική διαφορά έγκειται στο γεγονός πως οι κατοικίες των Εβραίων δε φέρουν καπνοδόχους ('μπουχάρια') καθώς τα σπίτια θερμαίνονται με μεγάλα μαγκάλια με ρόδες. Πέρα από τα φτωχικά ξύλινα σπίτια της περιοχής υπάρχουν και αξιόλογα αρχοντικά που ανήκουν σε πλούσιες οικογένειες που ασχολούνται με εξαγωγές και χρηματιστηριακές συναλλαγές. Ωστόσο, πολλά από τα σπίτια των Εβραίων καταστράφηκαν, άλλα καταλήφθηκαν παράνομα με εικονικές πωλήσεις και άλλα λεηλατήθηκαν, γι' αυτό και μετά την απελευθέρωση ελάχιστοι Εβραίοι επανέκτησαν τα σπίτια τους. Και αυτοί, όμως, με τον καιρό πούλησαν τις περιουσίες τους σε ιδιώτες ή στο δήμο και έχουν

μεταναστεύσει σε άλλες πόλεις ή χώρες, ώστε σήμερα μόνο η εβραϊκή συναγωγή να ανήκει στην εβραϊκή κοινότητα (Α. Καλογήρου και συνεργάτες, 1995, σ.σ.11-29, Μεσσίνας, 1997, σ.σ.111-23 κ.ά.)

5.2 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΙΝ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

Για χρόνια ολόκληρα η Μπαρμπούτα ήταν περιοχή που διατηρούσε μια αίγλη και ήταν ένας ιδεώδης τόπος για ξεκούραση για τους Εβραίους της Θεσσαλονίκης που την επισκέπτονταν συχνά. Το τοπίο του Τριποτάμου με τα καθαρά τότε νερά και τα αρχοντικά σπίτια προσέφεραν στην πόλη της Βέροιας την αναγνώριση από τους επισκέπτες της (εικ.5.2). Ανάλογη αναγνώριση και ελκυστικότητα προσφέρει και σήμερα η περιοχή με την εβραϊκή συνοικία της, αλλά είναι αλήθεια πως μετά την απελευθέρωση από τη γερμανική κατοχή τα πράγματα άλλαξαν δραματικά.

εικ.5.2: Η περιοχή της Μπαρμπούτας το 1903



Πηγή: Α. Καλογήρου και συνεργάτες, 1995

Η εκδίωξη ή και μετανάστευση των Εβραίων είχε ως αποτέλεσμα τα σπίτια στη Μπαρμπούτα, αρχοντικά και μη, να εγκαταλειφθούν και να φθαρούν σε μεγάλο βαθμό, ενώ όπου η οικοδομική κατάσταση υπήρξε ανεκτή κατοίκησαν άτομα χαμηλότατου εισοδήματος. Βέβαια, πολλά σπίτια μεταπολεμικά πουλήθηκαν σε

ιδιώτες αλλά και αυτά λόγω και των όρων δόμησης που ισχύουν για την περιοχή, αλλά και εξαιτίας του υψηλού κόστους αποκατάστασής τους, αφέθηκαν στη μοίρα τους. Από την άλλη πλευρά, όποια νεώτερα κτίσματα χτίστηκαν ήταν ανάρμοστα με την παραδοσιακή αρχιτεκτονική της περιοχής και πολλά από αυτά αυθαίρετα, εισβάλλοντας ουσιαστικά μέσα στον ιστορικό οικισμό.

Η έλλειψη του ανθρώπινου στοιχείου έδωσε εικόνα θλίψης στην ευρύτερη περιοχή των 19 οικοδομικών τετραγώνων, καθώς δεν υπήρξε ούτε φροντίδα για αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος, έστω και με φύτευση χαμηλού ή ψηλού πρασίνου. Ταυτόχρονα, η απουσία άλλων χρήσεων γης πέρα από κατοικία της μεσαίας αστικής τάξης, συνέβαλε ακόμα περισσότερο στην απομόνωσή της (εικ.5.3-5.4 και εικ.10-12 παράρτημα).

εικ.5.3: Το εσωτερικό της εβραϊκής συνοικίας το 1995



Πηγή: Α. Καλογήρου και συνεργάτες, 1995



εικ.5.4: Δυτική είσοδος από τη γέφυρα της Μπαρμπούτας το 1995 και σήμερα. Το κτίσμα που φαίνεται φιλοξενεί σήμερα το κέντρο νεότητας του Δήμου Βέροιας



Πηγή: Ζευγαρόπουλος, 2002 και Ενημερ. Φυλλάδιο Δήμου Βέροιας, 2002

Ο μοναδικός υπαίθριος κοινόχρηστος χώρος μπροστά από την εβραϊκή συναγωγή έπαψε να εξυπηρετεί τις επικοινωνιακές ανάγκες των πεζών και η κίνηση στους στενούς δρόμους της περιοχής έγινε ακόμα πιο δύσκολη, εξαιτίας της καταστροφής των οδοστρωμάτων (εικ.5.5-.5.6 και εικ.14-15 παράρτημα). Το ίδιο δύσκολη έγινε και η κυκλοφορία και στάση των πεζών στο χώρο, καθώς η απουσία φωτισμού, τα ερείπια των σπιτιών και τα άτομα με παραβατική συμπεριφορά που βρήκαν καταφύγιο σε αυτά γέννησαν αίσθημα ανασφάλειας στους πεζούς, ιδιαίτερα κατά τις βραδινές ώρες (Α. Καλογήρου και συνεργάτες, 1995, σ.σ.33-9, Αρ. απόφ. 361/95 κ.ά.).

εικ.5.5: Η οδός Σοφού πριν και μετά την επέμβαση. Διακρίνεται καθαρά η καταστροφή του οδοστρώματος



Πηγή: Καραγαβριηλίδης, 2002

εικ.5.6: Η οδός Γουδή πριν και μετά την επέμβαση. Διακρίνεται καθαρά η καταστροφή του οδοστρώματος





Πηγή: Καραγαβρηλίδης, 2002

5.3 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Η αξία του ιστορικού παραδοσιακού συνόλου της Μπαρμπούτας αναγνωρίστηκε ήδη από το 1983 με την πολεοδομική μελέτη επέκτασης και αναθεώρησης της Βέροιας μέσα στα πλαίσια της ΕΠΑ. Στην συγκεκριμένη μελέτη γίνεται πρόταση για την προστασία του πολεοδομικού ιστού της περιοχής, όπως και την προστασία της κοίτης του Τριποτάμου (Παλάσκας και συνεργάτες, 1983, σ.σ.6-36). Επισημαίνεται, επίσης, μέσα στο ΓΠΣ Βέροιας του 1985 η σημασία της εξυγίανσης και προστασίας της περιοχής και γίνεται λόγος για ανάπλαση των παραδοσιακών συνόλων της πόλης (ΙΚΤΙΝΟΣ ΕΠΕ, 1985, σ.σ.13^α-105). Την ίδια χρονιά υπουργική απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού και Επιστημών χαρακτηρίζει ως ιστορικό τόπο την περιοχή της Μπαρμπούτας (ΦΕΚ, αριθ. φύλλου 453).

Ωστόσο, καμιά σημαντική βοήθεια δεν προσφέρει η απόφαση αυτή για την προστασία της και μόλις το 1993 εκδίδεται Π. Δ/γμα το οποίο επιβάλλει γενικούς και ειδικούς αρχιτεκτονικούς-πολεοδομικούς όρους δόμησης στο τμήμα της Μπαρμπούτας, βάζοντας έτσι φρένο στην εισβολή πολυκατοικιών και αταίριαστων με την περιοχή κτισμάτων. Ένα χρόνο αργότερα, απόφαση του ΥΜΑΘ χαρακτηρίζει 74 κτίρια στην περιοχή διατηρητέα (ΦΕΚ, αριθ. φύλλου 383) και το 1997 το ΥΠΠΟ χαρακτηρίζει ως ιστορικά διατηρητέα μνημεία άλλα 8 κτίρια στο κλειστό τρίγωνο της

εβραϊκής συνοικίας (ΦΕΚ, αριθ. φύλλου 535). Όμως και πάλι οι ρυθμίσεις αυτές δεν επαρκούν γιατί δεν εξυγιαίνουν παρά προστατεύουν μόνο τον αρχιτεκτονικό πλούτο της περιοχής και διατηρούν την υπάρχουσα κατάσταση.

Η λύση και η ευκαιρία για τη συνολική ανάπλαση της Μπαρμπούτας έρχεται μαζί με το Β'ΚΠΣ, οπότε το 1995 το έργο με τίτλο 'Προστασία-Ανάδειξη Διατηρητέων Περιοχών Μπαρμπούτας-Κυριώτισσας' εντάσσεται στο υποπρόγραμμα 4, με διαδικασίες οι οποίες αναφέρονται στο 4.3. Η σύμβαση που υπογράφεται (1995) μεταξύ Δήμου και ΥΠΕΧΩΔΕ προβλέπει ποσό της τάξης των 70 εκατ. δρχ, (205429 euro) από το συνολικό προϋπολογισμό των 200 εκατ. δρχ, (586940 euro) για αποκατάσταση εδαφών και βλαστήσεως, όπως και διαμόρφωση-εξοπλισμό του πεζόδρομου μέσα στο κλειστό τρίγωνο της εβραϊκής συνοικίας. Με τα έργα αυτά ο δήμος ευελπιστεί να ανοίξει η περιοχή προς τον έξω κόσμο και να γίνει και πάλι ευκολοπρόσιτη και προσπελάσιμη για τους πεζούς, να αποκτήσει εσωτερική συνοχή και να αποκατασταθεί ο χαρακτήρας της παλιάς γειτονιάς.

Το ιδιωτικό μελετητικό γραφείο, όμως, που αναλαμβάνει τη μελέτη, προτείνει πέρα από τις διαμορφώσεις στο τρίγωνο, διαμόρφωση πεζόδρομου και στην οδό Εβραίων Μαρτύρων, αλλά και αποκατάσταση τμήματος της κοίτης Τριποτάμου με πεζόδρομους περιπάτου, πάγκους, κιόσκια αναψυχής κ.ά. με συνολικό προϋπολογισμό περίπου 150 εκατ. δρχ (440205 euro) (Α. Καλογήρου και συνεργάτες, 1995). Το ποσό και τα έργα αυτά φυσικά δεν εγκρίνονται στη σύμβαση με το ΥΠΕΧΩΔΕ καθώς και το δημοτικό συμβούλιο αναγνωρίζει πως δεν υπάρχουν οι απαραίτητες πιστώσεις (αριθμ. απόφ.361/95).

Λίγο πριν ολοκληρωθούν, λοιπόν, οι πεζοδρομήσεις της Α' φάσης στην Κυριώτισσα, ξεκινούν τον Οκτώβριο του 1996 και τα έργα στην οδό Ολγάνου (στο τρίγωνο) στη Μπαρμπούτα από τη ΔΕΤΕΒ 'Ηφαιστος' που ολοκληρώνονται το Δεκέμβριο του 1997. Η Β' φάση του έργου 'Προστασία-Ανάδειξη Διατηρητέων Περιοχών Μπαρμπούτας-Κυριώτισσας' προβλέπει 80 εκατ. δρχ (234776 euro) τόσο για επιπλέον διαμορφώσεις πεζόδρομων μέσα στους δρόμους της περιοχής όσο και για αποκατάσταση των εξωτερικών όψεων των τειχών (της πουρόπετρας) των σπιτιών, μέχρι τον πρώτο όροφο. Οι πεζόδρομοι που δημιουργούνται τώρα είναι αυτοί των οδών Σοφού, Παναγίας Δεξιάς, 10^{ης} Μεραρχίας κ.ά. και μάλιστα κατασκευάζονται σε σύντομο χρονικό διάστημα, καθώς δεν παρουσιάζονται ιδιαίτερα προβλήματα παρά μόνο λίγα ιδιοκτησιακά θέματα που επιλύονται, ενώ το 1997 χρηματοδοτείται τελικά από το ΕΤΕΡΠΣ και η κατασκευή των πεζόδρομων στις

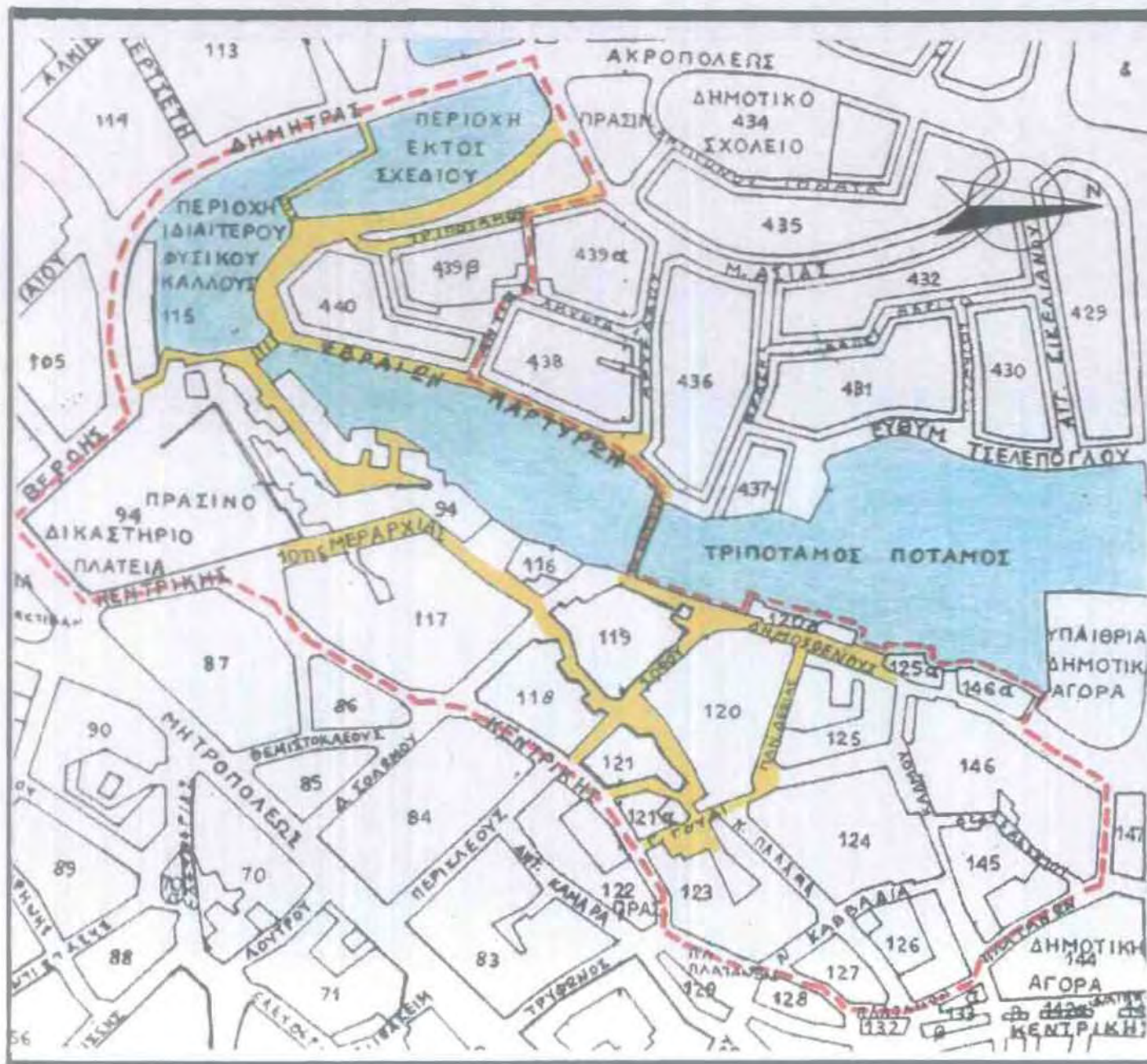
οδούς Εβραίων Μαρτύρων και Τριποτάμου, που τελείωσαν πρόσφατα (χάρτης Α.5.1) (Καραγαβρηλίδης, 2002).

Εκείνο που μέχρι στιγμής έμεινε ανεκπλήρωτο είναι η διαμόρφωση της κοίτης του ποταμού, όπως είχε προταθεί στη μελέτη του 1995. Ωστόσο, έχουν γίνει ήδη βήματα και προμελέτες για το έργο αυτό που θα περιλαμβάνει, όχι μόνο το τμήμα του ποταμού στη Μπαρμπούτα, αλλά όλο το μήκος της κοίτης του από το σημείο που εισέρχεται στη Βέροια ως και το σημείο που εξέρχεται από αυτή. Οι προμελέτες αυτές προβλέπουν καθαρισμό των νερών του ποταμού και της κοίτης του, μονοπάτι περιπάτου κατά μήκος αυτού, θέσεις για στάσεις πεζών, κιόσκια, τραπεζόπαγκους κ.ά. Το ζήτημα πλέον είναι αν το έργο αυτό θα αποκτήσει προτεραιότητα για το δήμο ώστε να υπάρξει μέριμνα για τη χρηματοδότηση και υλοποίησή του, καθώς πρόκειται για έργο που θα επαναφέρει ζωή στο ποτάμι και θα αναδειξει ακόμα περισσότερο την παραδοσιακή γειτονιά της Μπαρμπούτας.

5.4 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΑ

Με την ολοκλήρωση των πεζοδρομήσεων στη Μπαρμπούτα το κυκλοφοριακό σκηνικό της περιοχής άλλαξε, τουλάχιστον θεωρητικά. Οι μονόδρομοι μετατράπηκαν σε δρόμους για πεζούς και η κυκλοφορία αυτοκινήτων επιτράπηκε μόνο για τους κατοίκους της περιοχής που διαθέτουν μεταφορικό μέσο, με την προϋπόθεση να το σταθμεύουν μέσα στους πεζόδρομους σε χώρους που να μην εμποδίζουν την απρόσκοπτη κίνηση των πεζών. Γι' αυτό και όσοι κάτοικοι επιθυμούσαν αυτήν την παραχώρηση υποχρεώθηκαν στην απόκτηση μιας κάρτας για το αυτοκίνητό τους, έναντι ενός μικρού ετήσιου αντιτίμου. Κάρτες για διέλευση οχημάτων τροφοδοσίας δε δόθηκαν γιατί απλά τα καταστήματα απουσιάζουν από την περιοχή.

Δυστυχώς, όμως, παρόλο που πέρασαν κάποια χρόνια από τις πεζοδρομήσεις στο οδικό δίκτυο της Μπαρμπούτας, δεν έχουν τοποθετηθεί σε όλους τους δρόμους πινακίδες που να επισημαίνουν την προτεραιότητα των πεζών. Αυτό σημαίνει πως σε κάποιους πεζόδρομους 'επιτρέπεται' η κίνηση όλων των αυτοκινήτων, κάτι ανάλογο με αυτό που συμβαίνει και στην οδό Διονυσίου Αρεοπαγίτου στην Αθήνα. Αποτέλεσμα είναι τελικά και ο κίνδυνος που διατρέχουν οι πεζοί αν δεν προσέξουν, αλλά και η καταστροφή των πλακοστρωμένων οδοστρωμάτων, μόλις λίγα χρόνια



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- - - Όρια περιοχής Μπαρμπούτας
- Τριπόταμος- περιοχή ιδιαίτερου φυσικού κάλλους
- Δίκτυο πεζόδρομων

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Διπλωματική εργασία
Οι Πεζοδρομήσεις και οι
Επιπτώσεις τους- Η Περίπτωση της Βέροιας

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: Παπαδοπούλου Καλλιόπη

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: Α. Δέφνερ και Κ. Λαλένης

**ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗ
ΜΠΑΡΜΠΟΥΤΑ**

ΧΑΡΤΗΣ Α.5.1 ΚΛΙΜΑΚΑ: 1/1000
ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2002

μετά την κατασκευή τους, πράγμα που και πάλι δυσκολεύει την άνετη κίνηση των πεζών.

5.5 ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

Επειδή οι πεζοδρομήσεις στο οδικό δίκτυο της Μπαρμπούτας έγιναν σταδιακά και αποσπασματικά δεν υπάρχει ακόμα μια εκτίμηση για τη συνολική έκταση που πεζοδρομήθηκε, σε αντίθεση με την Κυριώτισσα. Ωστόσο και εδώ η αλλαγή του υλικού του δαπέδου ήταν συνεχής όχι τόσο για να αποκατασταθούν τα ίχνη της περιοχής, αλλά λόγω ακριβώς της αποσπασματικότητας με την οποία έγιναν τα έργα και όπως συνέβη στην Κυριώτισσα, έτσι και εδώ δεν υπήρξε καμία πρόνοια για τα ΑΜΕΑ. Αναμφισβήτητα, όμως, η κατάσταση των οδοστρωμάτων βελτιώθηκε, όπως είδαμε και από τις Εικόνες 5.5 και 5.6.

Στο κλειστό τρίγωνο της χάβρας χρησιμοποιήθηκαν βότσαλα, προκειμένου να επανέλθει στο φως το παλιό βοτσαλόστρωτο καλντερίμι που κατέβαινε προς τον Τριποτάμο (εικ.5.7). Κατά τη Β' φάση των πεζοδρομήσεων χρησιμοποιήθηκαν σχιστόπλακες και για τη πλακόστρωση των οδών Εβραίων Μαρτύρων και Τριποτάμου κυβόλιθοι και γρανίτες.



εικ.5.7: Το βοτσαλόστρωτο καλντερίμι που κατεβαίνει προς τον ποταμό, σήμερα, μετά την αποκατάστασή του

Πηγή: Ενημ. Φυλλάδιο Δήμου Βέροιας, 2002

εικ.5.8: Όψη της οδού Εβραίων Μαρτύρων μετά τα έργα αποκατάστασης



Πηγή: Ενημ. Φυλλάδιο Δήμου Βέροιας, 2002

Ο υπαίθριος χώρος μπροστά από τη συναγωγή διαμορφώθηκε με τρόπο ώστε να φιλοξενεί σε ένα επίπεδο μικρής έκτασης κάποια δρώμενα πολιτιστικά, καθώς απέναντι από το επίπεδο αυτό δημιουργήθηκαν βαθμίδες ως καθιστικά (εικ.5.9). Πέρα από αυτά, καθιστικά, κιόσκια και κρήνες δημιουργήθηκαν και τοποθετήθηκαν και σε άλλα σημεία στη Μπαρμπούτα που προσφέρουν θέα προς το ποτάμι. Παράλληλα, φωτιστικά στύλοι και προβολείς τοποθετήθηκαν με τρόπο που να προσφέρουν ορατότητα, αλλά και να αναδεικνύουν τα αξιόλογα κτίρια τις βραδινές ώρες, ενώ όπου υπήρχε ανάγκη τα δίκτυα κοινής ωφέλειας βελτιώθηκαν.



εικ.5.9: Το πλάτωμα της Εβραϊκής Συναγωγής όπως είναι σήμερα μετά τις επεμβάσεις

Πηγή: Ενημ. Φυλλάδιο Δήμου Βέροιας, 2002

5.6 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

5.6.1 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η Μπαρμπούτα είναι και αυτή μια γειτονιά παραδοσιακή μέσα στην πόλη της Βέροιας με διαφορετικό χαρακτήρα, όμως, από αυτόν της Κυριώτισσας. Ωστόσο και οι δυο περιοχές αντιμετωπίστηκαν κοινά και πεζοδρομήθηκαν σχεδόν ταυτόχρονα. Οι επιπτώσεις από τα συγκεκριμένα έργα στη βυζαντινή συνοικία της Κυριώτισσας ήδη μελετήθηκαν παραπάνω. Αξίζει λοιπόν, να μελετηθούν οι επιπτώσεις των έργων και στη Μπαρμπούτα.

Στοιχεία όμως συγκεκριμένα, αριθμητικά και μη, που να επιτρέπουν συγκρίσεις του πριν και του μετά των πεζοδρομήσεων δε βρέθηκαν. Μοναδικός τρόπος για την εύρεση ανάλογων στοιχείων ήταν η μελέτη μέσα από ερωτηματολόγια. Δεδομένου ότι μέσα στην εν λόγω περιοχή δεν έχουν αναπτυχθεί εμπορικές δραστηριότητες αυτοί που κλήθηκαν να απαντήσουν ήταν κάτοικοι και περαστικοί. Οι ώρες που επιλέχθηκαν ήταν πρωινές και για τους περαστικούς επιλέχθηκε μια καθημερινή ημέρα, ενώ για τους κατοίκους το Σάββατο ώστε να υπάρχουν περισσότερες πιθανότητες να εντοπιστούν σε περίπτωση που τις άλλες μέρες εργάζονται.

Οι περαστικοί έδειξαν ενδιαφέρον και απάντησαν πρόθυμα στις ερωτήσεις, αλλά επειδή η κίνηση των πεζών στη Μπαρμπούτα δεν είναι μεγάλη συμπληρώθηκαν μόνο 6 ερωτηματολόγια. Από την άλλη μεριά οι κάτοικοι της περιοχής δεν έδειξαν κανένα ενδιαφέρον και πολλοί αρνήθηκαν πεισματικά να απαντήσουν σε ερωτηματολόγια για ανάλογους με την περίπτωση της Κυριώτισσας λόγους. Βρέθηκαν ελάχιστοι που δέχθηκαν να το κάνουν, μόλις έξι άτομα, αλλά ευτυχώς αυτοί υπήρξαν ιδιαίτερα πρόθυμοι να βοηθήσουν. Οι συζητήσεις μαζί τους, εκτός από τις προσωπικές παρατηρήσεις, ήταν τελικά πολύτιμες και ομολογουμένως συνέβαλαν σε μεγάλο βαθμό στον εντοπισμό των επιπτώσεων των πεζοδρομήσεων.

5.6.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

5.6.2.1 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Η Μπαρμπούτα είναι περιοχή που δε φιλοξενεί εμπορικές δραστηριότητες πέρα από ένα κέντρο διασκέδασης που λειτουργεί ήδη αρκετά χρόνια. Το γεγονός ότι είναι θύλακας της κατοικίας της μεσαίας αστικής τάξης δεν άλλαξε ούτε μετά τις

πεζοδρομήσεις. Είναι αλήθεια πως υπήρξαν ορισμένες αλλαγές στις χρήσεις γης, οπότε παλιά ακατοίκητα σπίτια κατοικήθηκαν ξανά ή μετατράπηκαν σε πολιτιστικά κέντρα, στην περιοχή όμως μόνο του κλειστού τριγώνου, χωρίς η αιτία ή η αφορμή να είναι οι πεζοδρομήσεις.

Πράγματι, λίγα χρόνια πριν ξεκινήσουν τα έργα, εγκρίθηκε ένα πρόγραμμα για την αναστήλωση των εξωτερικών όψεων έξι ιδιωτικών κτισμάτων στη συγκεκριμένη περιοχή (εικ.13 παράρτημα), στο κόστος του οποίου οι ιδιοκτήτες των σπιτιών συμμετείχαν μόνο κατά 10%, πράγμα που υπήρξε αφορμή οι παλιοί ιδιοκτήτες να επιστρέψουν στα σπίτια τους, σύμφωνα με τον Καραγαβριηλίδη (2002). Ταυτόχρονα, παλιά αρχοντικά των Εβραίων έγιναν δωρεά ή αγοράστηκαν από το Δήμο και μετατράπηκαν σε κτίσματα που φιλοξενούν θέματα πολιτισμικά. Η Μπαρμπούτα απέκτησε, έτσι, έντονο πολιτισμικό χαρακτήρα, που αποδεικνύεται και από τις πολιτιστικές εκδηλώσεις που πραγματοποιούνται τα καλοκαίρια στον ανοιχτό διαμορφωμένο χώρο μπροστά από τη συναγωγή¹⁹.

Η πολιτιστική αξιοποίηση της Μπαρμπούτας είναι μάλλον επιθυμητή από το Δήμο, αλλά και από το ΥΜΑΘ που είναι υπεύθυνο για την πολιτική προστασίας των διατηρητέων περιοχών της Βέροιας. Και έτσι, ενώ υπήρξε επιθυμία από πολίτες να λειτουργήσουν στην ευρύτερη περιοχή της Μπαρμπούτας κέντρα διασκέδασης μετά τις πεζοδρομήσεις, ορμώμενοι και από την επιτυχή λειτουργία τους στην Κυριώτισσα, ο αρμόδιος δημοτικός φορέας δεν ενέκρινε τις ανάλογες άδειες λειτουργίας.

Επομένως, η τάση για να αλλάξουν οι χρήσεις γης μέσα στη Μπαρμπούτα και μαζί με αυτές να αλλάξει και το δομημένο περιβάλλον της υπάρχει, αλλά οι εμπλεκόμενοι φορείς δεν το επιτρέπουν. Εκείνο που θέλουν είναι να διατηρηθεί και να ενισχυθεί το πολιτισμικό στοιχείο στην περιοχή και να ανακαινιστούν και να κατοικηθούν ξανά τα παλιά εγκαταλελειμμένα σπίτια. Κάτι τέτοιο, όμως, είναι δύσκολο, όπως προκύπτει από τη συζήτηση με τους κατοίκους γιατί όσοι μένουν χρόνια στην περιοχή δε θεωρούν συμφέρον να ανακαινίσουν τα σπίτια τους εξαιτίας των όρων δόμησης που ισχύουν στην περιοχή (μικρά οικόπεδα, χαμηλός συντελεστής δόμησης, μικρό επιτρεπόμενο ύψος). Παράλληλα, από τους κατοίκους που

¹⁹ Στο πρόγραμμα για την αναστήλωση των ιδιωτικών κτισμάτων ο Δήμος Βέροιας συμμετείχε κατά 20% και το ΥΠΕΧΩΔΕ κατά 70%. Όσο για τα πολιτιστικά κέντρα που έχουν χωροθετηθεί στην περιοχή είναι το Διεθνές Ινστιτούτο Παραδοσιακής Βαλκανικής Αρχιτεκτονικής, το Κέντρο Νεότητας του Δήμου Βέροιας, το Κέντρο Τουριστικής Πληροφόρησης και Λαογραφίας, ενώ σε εξέλιξη βρίσκεται η αναστήλωση ενός παλιού αρχοντικού ως Ιστορικό Αρχείο Βέροιας.

ρωτήθηκαν, οι οποίοι είναι όλοι παλιοί ιδιοκτήτες, μόνο το 33% αυτών επέστρεψε στην περιοχή μετά τις πεζοδρομήσεις για λόγους, όμως, που δεν έχουν σχέση με αυτές.

Για ανάλογους λόγους δεν εκδηλώνεται ενδιαφέρον και για αγορά παλιών σπιτιών, αν και οι τιμές τους είναι εξαιρετικά χαμηλές, καθώς το κόστος αποκατάστασης είναι υψηλό. Ελάχιστες είναι οι περιπτώσεις που παρουσιάστηκαν από άτομα με οικονομική ευχέρεια, αλλά και πάλι δεν υπάρχει σιγουριά για το αν θα υπάρξουν και άλλες. Εκείνο που παρατηρείται είναι μια έντονη οικοδομική δραστηριότητα στα προάστια της πόλης καθώς γι' αυτές τις περιοχές και όχι για τη Μπαρμπούτα εκδηλώνεται ενδιαφέρον.

5.6.2.2 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η κίνηση των πεζών στους δρόμους της Μπαρμπούτας, σύμφωνα με τους κατοίκους της έχει αυξηθεί. Το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών πιστεύει πως ομοίως αυξήθηκε και η τουριστική κίνηση. Λαμβανομένης υπόψη και του γεγονότος πως το 33% των περαστικών αύξησε τη συχνότητα με την οποία επισκέπτεται την περιοχή μετά τις πεζοδρομήσεις, μπορεί αναμφίβολα να υποστηριχτεί πως η Μπαρμπούτα έγινε ικανοποιητικά προσπελάσιμη περιοχή. Ταυτόχρονα, το 50% των περαστικών απάντησε πως τη Μπαρμπούτα τη χρησιμοποιούν ως πέρασμα και το 33% πως επισκέπτεται συνήθως την περιοχή για διασκέδαση, ψυχαγωγία, περπάτημα.

Ο συνδυασμός των παραπάνω απαντήσεων δείχνει πως τελικά οι διαμορφώσεις και ο εξοπλισμός των πεζόδρομων με κιόσκια, κρήνες, φωτιστικά έκαναν την περιοχή να φαίνεται πιο ασφαλής και πιο ελκυστική. Κάτοικοι και τουρίστες της Βέροιας δε φοβούνται πλέον να περάσουν μέσα από τους δρόμους της και αποζητούν για ξεκούραση το περιβάλλον της περιοχής με τον Τριπόταμο και τα παραδοσιακά σπίτια, τουλάχιστον κατά τις πρωινές ώρες, ιδιαίτερα την άνοιξη και το καλοκαίρι. Το γεγονός αυτό υλοποιεί και έναν από τους βασικούς στόχους του προγράμματος-την προσπελασιμότητα της Μπαρμπούτας και το άνοιγμά της στον έξω κόσμο.

πίν.5.2:Απόψεις για κυκλοφοριακές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στη Μπαρμπούτα (ποσοστό %)

Α: Αύξηση Μ: Μείωση ΚΑ: Καμία Αλλαγή	ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
	A	M	KA
τουριστική κίνηση	50	17	33
παράνομη στάθμευση	50	0	50
κίνηση οχημάτων στους γειτονικούς δρόμους	60	0	40
κίνηση οχημάτων στους πεζόδρομους	67	0	33
κίνηση πεζών στους πεζόδρομους	83	0	17

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Το 67% των κατοίκων υποστήριξε πως εκτός από τους πεζούς οι πεζοδρομήσεις οδήγησαν στην αύξηση και της κίνησης των αυτοκινήτων και ειδικά των δικύκλων μέσα στην περιοχή²⁰. Αυτό πιστεύεται πως οφείλεται στην αποκατάσταση των κατεστραμμένων οδοστρωμάτων που επέτρεψε στους οδηγούς να εισέρχονται στην περιοχή και να κυκλοφορούν χωρίς να κινδυνεύουν τα αυτοκίνητά τους από φθορές. Ας μη ξεχνάμε και το ότι ακόμα σε ορισμένους διαμορφωμένους πεζόδρομους δεν έχουν τοποθετηθεί πινακίδες για τη σήμανση της πεζοδρόμησης και τα οχήματα εισέρχονται ανεξέλεγκτα.

Η αυξημένη κίνηση, όμως, μέσα στον πεζοδρομημένο χώρο σημαίνει και παράνομη στάθμευση, βάσει των απόψεων των μισών κατοίκων, ενώ το σύνολο του δείγματος, έχοντες και μη έχοντες μεταφορικό μέσο, κρίνει αναποτελεσματικό το μέτρο της χορήγησης ειδικής κάρτας στάθμευσης. Αυτό συμβαίνει γιατί θεωρούν ότι δεν υπάρχει έλεγχος για τη τήρηση του μέτρου και σταθμεύουν αυτοκίνητα χωρίς να επιβάλλονται τα ανάλογα πρόστιμα την ίδια στιγμή που οι στενοί δρόμοι επιβαρύνονται περισσότερο δυσκολεύοντας και την κίνηση των πεζών. Ωστόσο, όσοι έχουν μεταφορικό μέσο και συνεπώς και τη συγκεκριμένη κάρτα (50% του δείγματος) δε φαίνεται να αντιμετωπίζουν πρόβλημα στην προσπάθεια εξεύρεσης χώρου στάθμευσης, τουλάχιστον μέχρι στιγμής.

5.6.2.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ-ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι οικονομικές επιπτώσεις στη Μπαρμπούτα δεν είναι σημαντικές, καθώς ούτε νέες χρήσεις γης εμφανίστηκαν, ούτε και πολλοί νέοι κάτοικοι που να αγοράσουν ή να νοικιάσουν κατοικίες, όπως προαναφέρθηκε. Φυσικά, τα έργα που έγιναν έδωσαν

²⁰ Το 17% των περαστικών απάντησε πως επισκέπτεται τη Μπαρμπούτα χρησιμοποιώντας δίκυκλο.

εργασία σε αρκετά άτομα, αλλά εδώ μάλλον εξαντλούνται οι θετικές οικονομικές επιπτώσεις τους.

Ομολογουμένως η ελεύθερη αγορά σε συνεργασία με την αναβάθμιση της περιοχής με τις πεζοδρομήσεις θα μπορούσε να συμβάλει στην αύξηση ζήτησης κατοικίας και επομένως της αξίας γης των κατοικιών και του ύψους των ενοικίων. Η ζήτηση αυξήθηκε, αλλά από οικονομικούς μετανάστες οι οποίοι κατοίκησαν στα παλιά κτίσματα. Αυτά, λόγω της οικοδομικής κατάστασης τους και της θέσης της Μπαρμπούτας που είναι απομονωμένη από την υπόλοιπη πόλη, διατήρησαν χαμηλές τις τιμές ενοικίασης τους και δεν αποτέλεσαν πόλο έλξης για άτομα υψηλότερων εισοδημάτων. Ο αριθμός των νέων αυτών κατοίκων, εντούτοις, προφανώς δεν είναι μεγάλος, ώστε όλοι οι ερωτηθέντες να συμφωνήσουν πως το κοινωνικό προφίλ της περιοχής δεν άλλαξε. Εκτός από το μικρό αριθμό των οικονομικών μεταναστών θεωρούν πως η κοινωνική τάξη των κατοίκων δεν άλλαξε και λόγω του ότι το μεγαλύτερο μέρος αυτών είναι παλιοί ιδιοκτήτες που δεν εγκατέλειψαν την περιοχή.

5.6.2.4 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ-ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι κάτοικοι της Μπαρμπούτας δε φαίνονται ιδιαίτερα ευχαριστημένοι με τις επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων σε θέματα που έχουν σχέση με το περιβάλλον. Τα ποσοστά των απαντήσεών τους παρουσιάζονται στον Πίνακα 5.3.

πίν.5.3:Απόψεις για περιβαλλοντικές-ποιοτικές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στη Μπαρμπούτα (ποσοστό %)

Α: Αύξηση Μ: Μείωση ΚΑ: Καμία Αλλαγή	ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
	A	M	KA
θόρυβος από οχήματα/ δίκυκλα	33	0	67
φασαρία από πεζούς	17	0	83
ασφάλεια από εγκληματικότητα	0	33	67
ασφάλεια από κίνηση οχημάτων/ δικάκλων	0	80	20
ασφάλεια για τα παιδιά ώστε να παίζουν και κινούνται μόνα τους στην περιοχή	40	40	20
B: Βελτίωση X: Χειροτέρευση ΚΑ: Καμία Αλλαγή	ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
	B	X	KA
αποκομιδή απορριμμάτων	0	17	83
καθαριότητα πεζόδρομων	0	17	83

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Το 33% των ερωτηθέντων, λοιπόν, θεωρεί πως ο θόρυβος από τα οχήματα σαφώς και αυξήθηκε σε ενοχλητικό βαθμό, ενώ το 17% πιστεύει πως ομοίως συνέβη

και για τη φασαρία από τους πεζούς. Η αύξηση, όμως, της τουριστικής κίνησης και της κίνησης των πεζών μέσα στην πεζοδρομημένη περιοχή είχε ως αποτέλεσμα και την αύξηση των σκουπιδιών σε κάθε δρόμο και παράλληλα η αποκομιδή των απορριμμάτων από τις υπηρεσίες του Δήμου χειροτέρευσε. Επίσης, εκτός από τα κτίρια που αναστηλώθηκαν με έξοδα του Δήμου, δεν υπήρξε όπως είδαμε πρόθεση για άλλες αναπαλαιώσεις από τους ιδιώτες και γενικά δεν υπήρξε οικοδομική δραστηριότητα.

Οι πεζοδρομήσεις μείωσαν κατά γενική ομολογία την ασφάλεια των πεζών και έκαναν το 33% των κατοίκων να αισθάνονται ανασφαλείς από την εγκληματικότητα που ισχυρίζονται ότι αναπτύσσουν οι λίγοι έστω οικονομικοί μετανάστες που εγκαταστάθηκαν στη Μπαρμπούτα μετά τις πεζοδρομήσεις. Επιπλέον, πιστεύουν ότι η εγκληματικότητα αυξήθηκε γιατί η περιοχή έγινε προσβάσιμη και τις βραδινές ώρες, όπου όμως τουρίστες και πεζοί δεν έχουν λόγο να κυκλοφορούν και 'αφήνουν το χώρο ελεύθερο για τα άτομα με παραβατική συμπεριφορά'. Για ανάλογους με τους παραπάνω λόγους το 40% υποστηρίζει ότι η ασφάλεια για να παίζουν και να κυκλοφορούν τα παιδιά μόνα τους μειώθηκε, ενώ αντίθετα ένα άλλο 40% υποστηρίζει ότι η ασφάλεια για τα παιδιά αυξήθηκε αφού και η κυκλοφορία των πεζών τις ώρες που παίζουν τα παιδιά είναι μεγάλη αλλά και η αποκατάσταση των ερειπίων από το Δήμο έκανε τους γονείς να αισθάνονται μεγαλύτερη ασφάλεια σε σχέση με τα ατυχήματα που πιθανόν να συνέβαιναν.

Ζητήθηκε η κρίση των κατοίκων σχετικά και με το αν οι διαμορφώσεις των πεζοδρομημένων οδών καλύπτουν τις ανάγκες των εμποδιζομένων ατόμων. Η πλειοψηφία τους (67%) νομίζει πως κάτι τέτοιο δυστυχώς δε συνέβη εξαιτίας των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν, ειδικά της λιθόστρωσης και της ανεξέλεγκτης κίνησης των μεταφορικών μέσων που δυσκόλεψαν την κινητικότητα όλων των ατόμων, πόσο μάλλον των ΑΜΕΑ.

5.6.2.5 ΓΕΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

Η συζήτηση με τους κατοίκους της Μπαρμπούτας φανερώνει την ευαισθησία τους πάνω στο θέμα των πεζοδρομήσεων, δεδομένου πως το 83% των ερωτηθέντων μένει πολλά χρόνια στην περιοχή. Εκείνο που τους έχει απογοητεύσει είναι πως πριν ξεκινήσει η κατασκευή των έργων δεν υπήρξε ενημέρωση από το Δήμο και δε

μπορούσαν να συμμετέχουν έστω γνωμοδοτικά στο πρόγραμμα των πεζοδρομήσεων, ένα παράπονο που ακούστηκε και από τους κατοίκους της Κυριώτισσας.

Η ολοκλήρωση των έργων, όμως για ορισμένους βελτίωσε τις συνθήκες διαβίωσης ενώ άλλοι δεν είναι καθόλου ικανοποιημένοι λόγω των προβλημάτων κυκλοφορίας, περιβάλλοντος που προέκυψαν. Παρόλα αυτά, οι κάτοικοι αναγνωρίζουν πως η εικόνα που παρουσιάζει σήμερα η περιοχή μετά τις πεζοδρομήσεις είναι αναβαθμισμένη (πίν.5.4). Την ίδια άποψη συμμαρμίζονται και οι περαστικοί που όλοι τους θεωρούν απόλυτα λειτουργικές τις πεζοδρομήσεις στη Μπαρμπούτα.

πίν.5.4:Απόψεις για την εικόνα της Μπαρμπούτας μετά τις πεζοδρομήσεις (ποσοστό %)

Α: Αναβαθμισμένη Υ: Υποβαθμισμένη ΚΑ: Καμία Αλλαγή	ΚΑΤΟΙΚΟΙ		
	Α	Υ	ΚΑ
όλη η περιοχή	67	0	33
ο δρόμος σας	50	17	33

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η γνώμη των κατοίκων, από ότι μπορεί κανείς να καταλάβει, αλλάζει όσον αφορά στην εικόνα των επιμέρους δρόμων. Αυτό είναι κατανοητό γιατί μπορεί να έχουν μια γενική άποψη για το σύνολο της μελετούμενης περιοχής, αλλά μένοντας σε ένα δρόμο μπορούν να γνωρίζουν σαφώς καλύτερα τα αρνητικά φαινόμενα που η πεζοδρόμηση της περιοχής προκάλεσε.

5.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι κάτοικοι της Μπαρμπούτας ως επί το πλείστον διαμένουν χρόνια ολόκληρα σε αυτήν. Αυτό τους κάνει καλούς γνώστες του μελετούμενου χώρου και η γνώμη τους έχει μεγάλη σημασία προκειμένου να επισημανθούν τόσο τα προβλήματα όσο και τα θετικά στοιχεία που προέκυψαν από το έργο των πεζοδρομήσεων.

Είναι αδύνατο φυσικά όλοι οι κάτοικοι να συμφωνήσουν για την αποτελεσματικότητα ή μη των πεζοδρομήσεων και δημιουργείται η εντύπωση ότι στο σύνολό τους είναι αρκετά συγκρατημένοι. Κανένας δε θα μπορούσε να τους κατηγορήσει γι' αυτό το πράγμα, αφού η κατάσταση στη Μπαρμπούτα δεν έχει αλλάξει όσο θα 'πρεπε. Τα έργα γίνανε αποσπασματικά και με διαδικασίες πολύ βιαστικές ενώ μεγάλη σημασία για τα αρνητικά φαινόμενα που παρατηρήθηκαν είχε το γεγονός ότι δεν υπήρξε μια πρόβλεψη για το τι θα επακολουθήσει. Έτσι,

δημιουργήθηκε θέμα όσον αφορά στην παράνομη κίνηση, στην αποκομιδή απορριμμάτων, στην εγκληματικότητα.

Κάποιες κατηγορίες όμως, είναι υπερβολικές και άδικες. Αναμφισβήτητα το περιβάλλον της περιοχής, φυσικό και δομημένο αποκαταστάθηκε ως ένα βαθμό και αναδείχθηκαν τα παραδοσιακά κτίρια της περιοχής. Οι πολίτες της Βέροιας βρήκαν ένα χώρο μέσα στην πόλη τους όπου μπορούν να περπατήσουν και να απολαύσουν την ηρεμία που η περιοχή προσφέρει και βέβαια η Μπαρμπούτα, αν και εξακολουθεί να είναι αρκετά απομονωμένη, έγινε προσπελάσιμη και γνωστή σε πολύ κόσμο.

Από την άλλη υπάρχουν ορισμένοι που πιστεύουν πως ούτως ή άλλως η κατάσταση στη Μπαρμπούτα θα βελτιωθεί με τον καιρό γιατί κάποια στιγμή τα προβλεπόμενα έργα θα πραγματοποιηθούν και θα ενισχύσουν το μελετούμενο χώρο. Και είναι αλήθεια πως η Μπαρμπούτα μπορεί πραγματικά να ενισχυθεί αν στόχος, για όσους μπορούν να παίξουν ρόλο στην αξιοποίησή της, γίνει όχι μόνο η ανάδειξη του αρχιτεκτονικού της πλούτου, αλλά και η ανάπτυξη σε τομείς όπως ο οικονομικός, ο κυκλοφοριακός κ.ά. προς όφελος όλων των κατοίκων της πόλης.

6. ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

6.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Αυτό που στη Βέροια ονομάζεται από τους κατοίκους της ως εμπορικό κέντρο είναι κυρίως η περιοχή που περικλείεται μεταξύ των οδών Μητροπόλεως, Βενιζέλου, Ζωγιοπούλου, Κεντρικής και Μεγάλου Αλεξάνδρου, μαζί με τα καταστήματα στο χώρο της δημοτικής αγοράς. Σε αυτήν την περιοχή των 16 οικοδομικών τετραγώνων έχει χωροθετηθεί η πλειοψηφία των εμπορικών καταστημάτων, των ιδιωτικών γραφείων και ορισμένων δημόσιων υπηρεσιών. Αυτό, βέβαια δε σημαίνει πως οι εμπορικές δραστηριότητες εξαντλούνται μέσα σε αυτήν την περιοχή, αλλά αναπτύσσονται και σε άλλους δρόμους της πόλης, ιδιαίτερα στους γειτονικούς του εμπορικού (χάρτης Α).

Ο χώρος αυτός φαίνεται από μαρτυρίες πως από τα αρχαία χρόνια υπήρξε ως αγορά της πόλης. Παρά τις καταστροφές, τις πυρκαγιές που υπέστη κατά καιρούς η περιοχή, οι κάτοικοι εξακολούθησαν να τη χρησιμοποιούν για τις εμπορικές τους συναλλαγές, τις διοικητικές και κάποτε και για τις δικαστικές τους υποθέσεις. Στα χρόνια της τουρκοκρατίας στην περιοχή αυτή συγκεντρωνόταν όλες οι φυλετικές ομάδες της Βέροιας και συναλλάζονταν εμπορικά ή και κοινωνικά θέματα (Μουτσόπουλος, 1967/2000).

Σήμερα, οι χρήσεις γης δεν είναι μόνο εμπορικές ή διοικητικές λειτουργίες, αλλά και κατοικία, σε μικρό, είναι αλήθεια, βαθμό. Το μικρό ποσοστό κατοικίας οφείλεται στο γεγονός πως τα οικοπέδα στην περιοχή δεν έχουν μεγάλη έκταση και ο σ.δ. δεν επιτρέπει ούτε πολλά τετραγωνικά για το χτίσιμο σπιτιών, αλλά ούτε και μεγάλα ύψη. Υψηλός συντελεστής δόμησης και αρκετοί όροφοι επιτρέπονται μόνο στα οικοδομικά τετράγωνα του εμπορικού που βλέπουν προς τις κεντρικές οδούς της πόλης. Γι' αυτό, εκείνο που παρατηρείται είναι διώροφα κτίσματα στο εσωτερικό της περιοχής με ορισμένα από αυτά ως αξιόλογα δείγματα της νεοκλασικής αρχιτεκτονικής και πολυκατοικίες στα μέτωπα των οδών Μητροπόλεως και Βενιζέλου (ΙΚΤΙΝΟΣ, 1985).

Τα ισόγεια των περισσότερων, αν όχι όλων των κτισμάτων έχουν καταληφθεί από τα εμπορικά καταστήματα και τα ιδιωτικά γραφεία (ιατρεία, ασφαλιστικές εταιρίες κ.ά.), ενώ τα δεύτερα απαντώνται και σε μεγάλο μέρος των ορόφων των

πολυκατοικιών. Υπάρχουν επίσης δημόσιες και δημοτικές υπηρεσίες, αρκετές από τις οποίες τα τελευταία χρόνια εγκαταλείπουν σταδιακά το κέντρο της πόλης και εγκαθίστανται στην περιφέρεια, στις εισόδους της Βέροιας.

6.2 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΙΝ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

Το εμπορικό κέντρο της Βέροιας, είπαμε ότι αναπτύχθηκε σε χώρο όπου ανέκαθεν υπήρχε η αγορά της πόλης. Λόγω των όρων δόμησης πολλά από τα παλιά κτίσματα στο εσωτερικό του έμειναν ανεκμετάλλευτα και αφέθηκαν στη μοίρα τους, χωρίς να υπάρχει φροντίδα για τη συντήρησή τους, όπως χαρακτηριστικά φαίνεται από τις Εικόνες 6.1 και 6.2. Γενικά το δομημένο περιβάλλον της περιοχής ήταν σε άθλια κατάσταση και δεν αντικατόπτριζε εικόνα εμπορικού κέντρου μιας πόλης-πρωτεύουσας νομού, ενώ οι συνθήκες διαβίωσης σε μια τέτοια περιοχή για τους παλιούς κατοίκους της δεν ήταν ιδανικές.



εικ.6.1: Ανεκμετάλλευτο κτίσμα στην οδό Βικέλα πριν την επέμβαση. Σήμερα φιλοξενεί κατάστημα ένδυσης.

Πηγή: Καραγαβριηλίδης, 2002

εικ.6.2: Ανεκμετάλλευτο κτίσμα στις οδούς Π. Τσαλδάρη- Αριστοτέλους πριν την επέμβαση. Σήμερα φιλοξενεί κατάστημα ένδυσης



Πηγή: Καραγαβρηλίδης, 2002

Παράλληλα, η κατάσταση των δρόμων με τα σκουπίδια, τα κατεστραμμένα οδοστρώματα, την έλλειψη ορατότητας και τα στενά πεζοδρόμια ήταν τραγική και δεν προσέφερε άνεση στη κίνηση των πεζών-καταναλωτών. Η κατάσταση αυτή δυσκόλευε, όμως και την κίνηση των πεζών κατά τις βραδινές ώρες, παρόλο που υπήρχε κυκλοφορία αυτοκινήτων.

6.3 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Η περιοχή της αγοράς αν και συγκέντρωνε πολλά δημόσια κτίρια κατά τα αρχαία χρόνια, δε μπόρεσε να διατηρήσει κανένα και η ιστορική της αξία κρύβεται μόνο στα θεμέλια των σημερινών της κτισμάτων. Σε αυτό το βάθος μόνο μπορεί κανείς να παρατηρήσει ίχνη κτισμάτων παλιότερων περιόδων σημαντικών, όπως είπαμε και στο 3^ο κεφάλαιο, για την πόλη της Βέροιας.

Ωστόσο, αυτό δεν κάνει το εμπορικό κέντρο λιγότερο σημαντικό για τη σημερινή Βέροια και γι' αυτό έγινε από το Δήμο προσπάθεια να αποκατασταθεί η εικόνα και να αναβαθμιστεί. Ουσιαστικά, η ανάγκη για την εξυγίανση της

συγκεκριμένης περιοχής μέσω πεζοδρομήσεων είχε επισημανθεί από τη δεκαετία του '70. Για άγνωστους λόγους η ιδέα αυτή είχε εγκαταλειφθεί μέχρι τις αρχές του 1995, οπότε, ορμώμενο το δημοτικό συμβούλιο και από τις μελέτες που γίνονταν εκείνη την περίοδο για την Κυριώτισσα και τη Μπαρμπούτα, αποφάσισε την εφαρμογή της παλιάς αυτής ιδέας, δηλαδή την πεζοδρόμηση του εμπορικού κέντρου της Βέροιας.

Το έργο ξεκίνησε τον Ιούλιο του 1995 από το ΤΤΔΒ της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών και ολοκληρώθηκε περίπου 3 χρόνια αργότερα. Έγινε με αυτεπιστασία και κόστισε στο σύνολό του για το Δήμο 31 350 000 δρχ (92003 euro) ενώ ορισμένες οδούς ανέλαβε να πεζοδρομήσει και η ΔΕΤΕΒ 'Ηφαιστος' (οδοί Τσούπελη, Πρ. Ηλία), πράγμα που της κόστισε 70 εκατ. δρχ (205429 euro). Έτσι, σήμερα το εμπορικό κέντρο της Βέροιας έχει αποκλείσει την κυκλοφοριακή κίνηση και έχει παραδοθεί στους πεζούς πολίτες (χάρτης Α.6.1) (Ζευγαρόπουλος, 2002).

6.4 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΖΟΥΣ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΑ

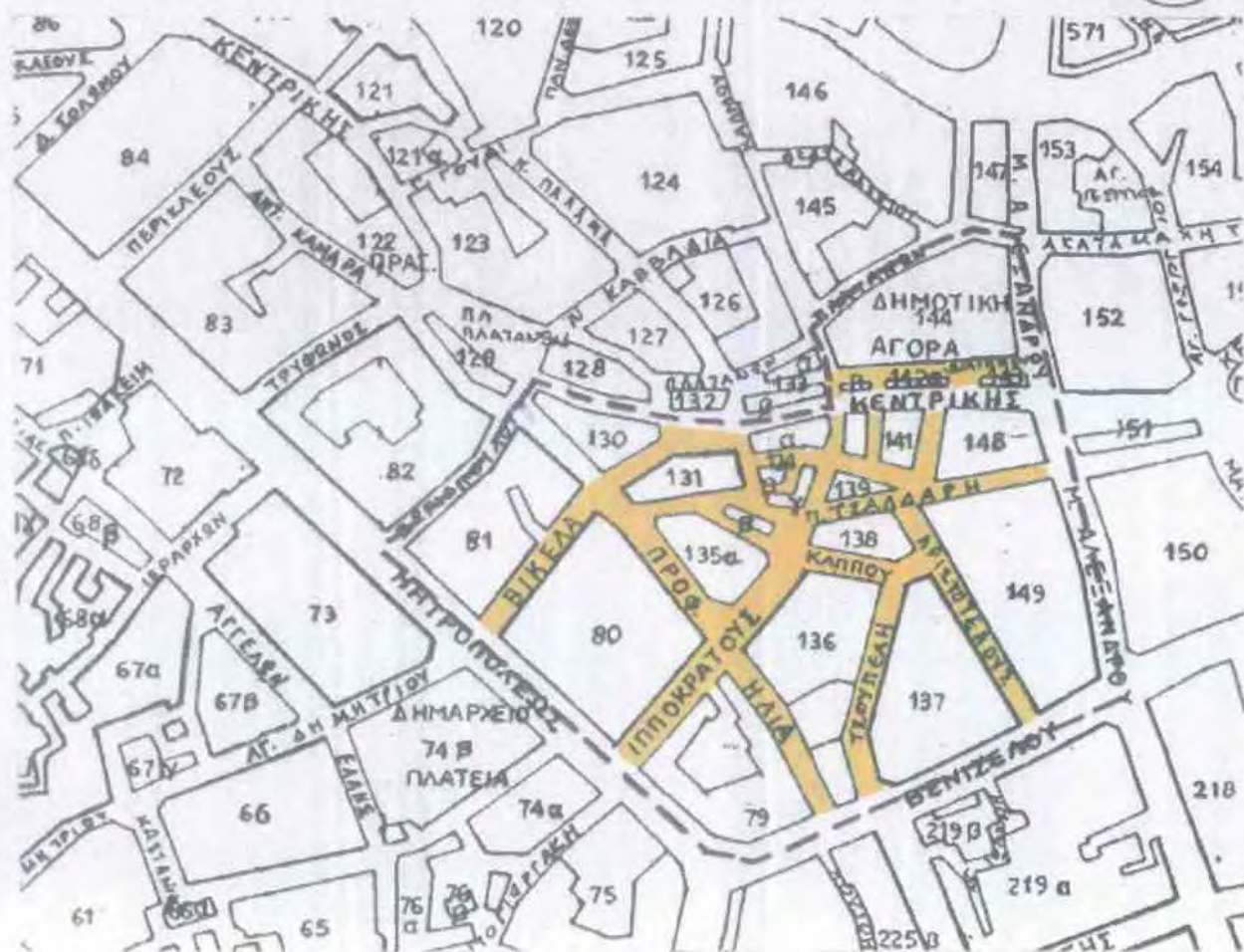
Πριν τη δημιουργία των πεζόδρομων μέσα στο κέντρο της Βέροιας, όλοι οι δρόμοι σε αυτό ήταν μονόδρομοι, πλην ενός τμήματος της οδού Ιπποκράτους που ήταν διπλής κατεύθυνσης, καθώς η στενότητά τους ουσιαστικά δεν επέτρεπε άλλη επιλογή. Οι πεζόδρομοι που κατασκευάστηκαν έγιναν στην πλειοψηφία τους στο ύψος των παλιών πεζοδρομίων ώστε η είσοδος για τα αυτοκίνητα να είναι αδύνατη. Φυσικά διαμορφώθηκαν κάποιες μπάρες σε συγκεκριμένες οδούς προκειμένου να εισέρχονται στην περιοχή τα οχήματα έκτακτης ανάγκης. Έτσι, το σημείο από όπου επιτρέπεται η είσοδος των οχημάτων είναι η διασταύρωση των οδών Παναγή Τσαλδάρη με Μεγάλου Αλεξάνδρου, ενώ αρχικά επιτρεπόταν η είσοδος και από την οδό Βικέλα. Σε άλλα σημεία από όπου θα μπορούσε να περάσει όχημα έχουν μπει κατασκευές με αλυσίδες για τις οποίες η αστυνομία, ο δήμος, η πυροσβεστική και το ΕΚΑΒ έχουν κλειδιά για να περνάνε στην περιοχή οποιαδήποτε στιγμή.

Όπως στις παραδοσιακές γειτονιές της Βέροιας έτσι και στην περίπτωση του εμπορικού κέντρου οι κάτοικοί του έχουν τη δυνατότητα να αποκτήσουν κάρτα στάθμευσης για τα οχήματά τους και να την ανανεώνουν κάθε χρόνο, δίνοντας ένα μικρό ποσό στη δημοτική αστυνομία. Η κάρτα αυτή επιτρέπει όχι την είσοδο και στάθμευση των οχημάτων μέσα στην περιοχή, αλλά τη δωρεάν στάθμευση στους χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου. Ταυτόχρονα, δε θα

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

--- Όρια περιοχής Εμπορικού Κέντρου

Δίκτυο πεζόδρομων



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**Διπλωματική εργασία
Οι Πεζοδρομήσεις και οι
Επιπτώσεις τους- Η Περίπτωση της Βεροίας**

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: Παπαδοπούλου Καλλιόπη

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: Α. Δέφνερ και Κ. Λαλένης

**ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΟ
ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ**

ΧΑΡΤΗΣ Α.6.1

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1/1000

ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2002

μπορούσε να μη δοθεί κάρτα και στα οχήματα τροφοδοσίας των καταστημάτων του εμπορικού με την οποία επιτρέπεται η διέλευσή τους τις ώρες 08:00- 10:00 και 15:00- 17:00. Για το 2001 οι κάρτες αυτές ήταν 22 για οχήματα κατοίκων και 30 για διέλευση οχημάτων τροφοδοσίας (Μαχαιράς, 2001).

6.5 ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

Οι πεζοδρομήσεις στο εμπορικό κέντρο της Βέροιας δεν υπήρξαν ιδιαίτερα προσεγμένες. Σαφώς και βελτίωσαν την αισθητική του περιβάλλοντος της περιοχής (εικ.6.3) τόσο με τις συνθέσεις των φυτεύσεων που έγιναν, κυρίως κατά μήκος της οδού Ιπποκράτους όσο και με τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν (σταμπωτά δάπεδα, σχιστόπλακες, πλάκες πεζοδρομίου, κυβόλιθοι κ.ά).

εικ.6.3: Η οδός Ιπποκράτους μετά τα έργα πεζοδρόμησης.



Πηγή: Καραγαβρηλίδης, 2002

Μεγάλη, όμως, παράλειψη είναι το γεγονός πως δεν έγιναν διαμορφώσεις για τη στάση των πεζών. Μιλάμε μάλιστα για πεζόδρομο σε εμπορική περιοχή όπου οι πεζοί κυκλοφορούν για αρκετή ώρα σε αυτόν για να κάνουν τις αγορές ή τις δουλειές τους και θα έπρεπε να υπάρχουν τουλάχιστον καθιστικά. Για το φωτισμό της περιοχής χρησιμοποιήθηκαν μεταλλικοί στύλοι, που σύμφωνα με τους επιχειρηματίες

της περιοχής δεν επαρκούν για το φωτισμό της. Φανερό είναι επίσης και η έλλειψη φροντίδας για τα ΑΜΕΑ που εκτός των άλλων δυσκολεύονται να κινηθούν εξαιτίας και των οδοστρωμάτων των πεζόδρομων που καταστράφηκαν σε σύντομο χρονικό διάστημα, είτε γιατί δε χρησιμοποιήθηκαν εξ αρχής κατάλληλα υλικά είτε γιατί δεν υπήρξε συντήρησή τους.

6.6 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

6.6.1 *ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ*

Από νωρίς επικράτησε η τάση να πεζοδρομούνται τα εμπορικά κέντρα σε Ευρώπη και Αμερική, για διαφορετικούς λόγους κάθε φορά με πετυχημένα παραδείγματα να συναντώνται σε διάφορες χώρες και πόλεις. Στην Ελλάδα η τάση αυτή καθυστέρησε ως γνωστόν να εκδηλωθεί και μόλις τη τελευταία εικοσαετία υπήρξαν τέτοιου είδους πεζοδρομήσεις, με ένα από αυτά και το παράδειγμα της Βέροιας. Πόσο, όμως, πετυχημένο είναι αυτό το παράδειγμα;

Για να ερευνηθεί το ζήτημα αυτό πρέπει να εντοπιστούν οι επιπτώσεις της πεζοδρόμησης του εμπορικού κέντρου. Σημαντική βοήθεια θα μπορούσε να προσφέρει η ύπαρξη στοιχείων, αριθμητικών και μη, για το πριν και το μετά της πεζοδρόμησης. Δυστυχώς, όμως, όπως προαναφέρθηκε, ανάλογα στοιχεία δεν υπάρχουν και μοναδική πηγή για την έρευνα έγιναν τα ερωτηματολόγια, καθώς και οι προσωπικές παρατηρήσεις.

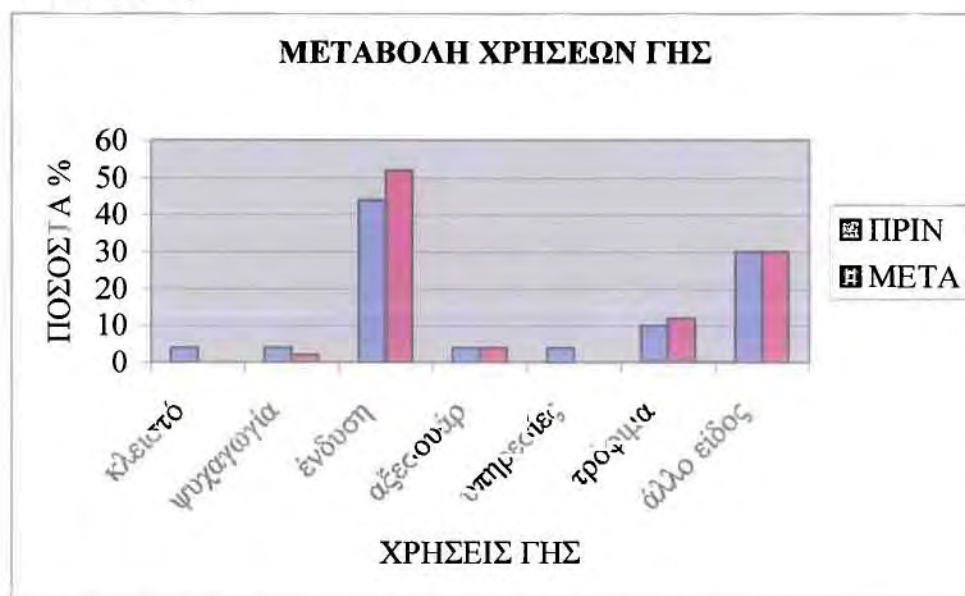
Ερωτηματολόγια συμπληρώθηκαν από επιχειρηματίες της περιοχής οι περισσότεροι από τους οποίους έδειξαν εξαιρετικό ενδιαφέρον και από περαστικούς και η έρευνα έγινε πρωινές ώρες καθημερινών ημερών. Κάτοικοι ήταν αδύνατο τελικά να βρεθούν γιατί εκτός του ότι είναι ελάχιστοι και πολλά από τα σπίτια τους βλέπουν προς δρόμο και όχι προς τον πεζόδρομο, τα διαμερίσματά τους είναι επίσης διάσπαρτα. Όσοι βρέθηκαν ήταν καχύποπτοι σχετικά με τα ερωτηματολόγια και δε θέλησαν να απαντήσουν σε αυτά προφασιζόμενοι ότι δε γνωρίζουν και ότι είναι βιαστικοί. Έτσι, συμπληρώθηκαν 13 ερωτηματολόγια από περαστικούς και 52 ερωτηματολόγια από επιχειρηματίες, από όπου βγήκαν ορισμένα συμπεράσματα.

6.6.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

6.6.2.1 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Η πεζοδρόμηση του εμπορικού κέντρου της Βέροιας αποτέλεσε πόλο έλξης για εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων. Από το σύνολο του δείγματος το 30% των επιχειρηματιών απάντησε πως η επιχείρησή τους δημιουργήθηκε μετά το πέρας των παρεμβάσεων. Η χρήση γης που παρουσίασε τη μεγαλύτερη αύξηση, της τάξης του 6%, είναι αυτή της ένδυσης- υπόδησης (διάγρ.6.1). Κάτι τέτοιο είναι κατανοητό αν σκεφτεί κανείς πως με την πεζοδρόμηση φυσιολογικά αυξάνονται οι αγορές σε καταστήματα για τα οποία οι καταναλωτές ξοδεύουν αρκετό χρόνο στο ψάξιμο. Γι' αυτό και οι περισσότερες επιχειρήσεις που δημιουργήθηκαν μετά τις πεζοδρομήσεις είναι της κατηγορίας ένδυσης- υπόδησης.

διάγρ.6.1: Χρήσεις γης στην περιοχή του εμπορικού κέντρου πριν και μετά τις πεζοδρομήσεις



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Μικρή αύξηση παρουσίασαν και τα καταστήματα τροφίμων τα οποία ασχολούνται περισσότερο με τρόφιμα, όπως αλλαντικά, τυροκομικά, μπαχαρικά κ.ά. Αυτό οφείλεται στο ότι τα συγκεκριμένα καταστήματα οι καταναλωτές τα επισκέπτονται και αγοράζουν ορισμένα αγαθά από αυτά με ευκολία, την ίδια στιγμή που κάνουν τις υπόλοιπες αγορές τους μέσα στο κέντρο.

Οι καινούριες, αυτές επιχειρήσεις εγκαταστάθηκαν κυρίως σε χώρους που ήταν κλειστοί και αχρησιμοποίητοι (εικ.6.4 και εικ.16-18 παράρτημα) ή και σε

χώρους όπου παλιά φιλοξενούσαν διάφορες υπηρεσίες. Οι υπηρεσίες αυτές ουσιαστικά ήταν κάποια μικρά ιδιωτικά γραφεία που πιθανόν δεν άντεξαν το βάρος των υψηλών ενοικίων, όπως θα δούμε παρακάτω και έκλεισαν ή μετακόμισαν σε άλλη περιοχή.

εικ.6.4: Κτίσμα στην οδό Μητροφάνους πριν και μετά τις πεζοδρομήσεις. Τη θέση της παλιάς αποθήκης φρούτων πήρε ένα σύγχρονο κατάστημα ένδυσης.



Πηγή: Καραγαβριηλίδης, 2002

6.6.2.2 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Το μεγαλύτερο ποσοστό των επιχειρηματιών πιστεύει πως η τουριστική κίνηση δεν επηρεάστηκε από τις πεζοδρομήσεις. Αντίθετα, ένα 24% υποστηρίζει ότι η πεζοδρόμηση του εμπορικού λειτούργησε σε βάρος της τουριστικής κίνησης γιατί η απαγόρευση κυκλοφορίας και στάθμευσης μέσα σε αυτό, χωρίς παράλληλα την πρόβλεψη για νέους χώρους στάθμευσης απέτρεψε τους επισκέπτες να έρχονται στο κέντρο της πόλης και στα εμπορικά καταστήματα αυτής.

Ακόμα, η πεζοδρόμηση του εμπορικού κέντρου αύξησε την κίνηση των οχημάτων και δικύκλων στους γειτονικούς δρόμους περιμετρικά του κέντρου καθώς οι δρόμοι αυτοί απορρόφησαν τη κίνηση που εκδιώχθηκε από τους πλέον πεζοδρομημένους δρόμους, δημιουργώντας ένα κυκλοφοριακό χάος στο κέντρο της πόλης, όπως υποστηρίζουν οι επιχειρηματίες. Ωστόσο, λόγω του μικρού ποσοστού κατοικίας και λόγω των στενών δρόμων μέσα στην αγορά, η κυκλοφορία εκεί πριν τις πεζοδρομήσεις δεν ήταν μεγάλη, σύμφωνα με τον Μαχαιρά (2001) και έτσι είναι υπερβολικό να κατηγορεί κανείς την πεζοδρόμηση της αγοράς για την εξαιρετικά μεγάλη κυκλοφοριακή κίνηση στους υπόλοιπους δρόμους.

πίν.6.1:Απόψεις για κυκλοφοριακές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στο εμπορικό κέντρο (ποσοστό %)

Α: Αύξηση Μ: Μείωση ΚΑ: Καμία Αλλαγή	ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΕΣ		
	Α	Μ	ΚΑ
τουριστική κίνηση	28	24	48
παράνομη στάθμευση	71	14	15
κίνηση οχημάτων στους γειτονικούς δρόμους	98	0	2
κίνηση πεζών στους γειτονικούς δρόμους	47	22	31
κίνηση οχημάτων στους πεζόδρομους	74	12	14
κίνηση πεζών στους πεζόδρομους	94	0	6

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Οι γνώμες δίστανται σε σχέση με την κίνηση των πεζών στους γειτονικούς δρόμους. Το 31% υποστηρίζει πως δεν επηρεάστηκε από την πεζοδρόμηση της αγοράς, το 47% πως αυξήθηκε καθώς οι κάτοικοι της πόλης αναγκάζονται να σταθμεύσουν μακριά από το κέντρο και πηγαίνουν τελικά πεζοί προς το εμπορικό κέντρο κάνοντας χρήση των γειτονικών του δρόμων. Οι υπόλοιποι θεωρούν ότι η αντίστοιχη κίνηση μειώθηκε γιατί η άνεση που προσφέρει η πεζοδρόμηση ώθησε αρκετά άτομα να κινούνται τώρα μέσα από τους πεζόδρομους και όχι από τα πεζοδρόμια των υπολοίπων οδών.

Με την πεζοδρόμηση του εμπορικού έχουν μειωθεί αισθητά και οι χώροι στάθμευσης. Αποτέλεσμα είναι η πλειοψηφία των καταστηματάρχων (όσων διαθέτουν μεταφορικό μέσο και το χρησιμοποιούν για να πάνε στην επιχείρησή τους) να αντιμετωπίζει σοβαρό πρόβλημα στην προσπάθεια εξεύρεσης χώρου στάθμευσης (πίν.6.2). Γι' αυτό πιστεύουν πως θα έπρεπε να έχουν έστω το δικαίωμα να διαθέτουν και αυτοί ειδική κάρτα στάθμευσης, όπως και οι κάτοικοι, γιατί θεωρούν πως γίνεται αδικία σε βάρος τους, μολονότι αναγνωρίζουν πως ούτως ή άλλως οι χώροι ελεγχόμενης στάθμευσης δεν επαρκούν ούτε για τους ίδιους τους κατοίκους του εμπορικού.

πίν.6.2: Απόψεις επιχειρηματιών του εμπορικού κέντρου για το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν στη στάθμευση και που σταθμεύουν τελικά (ποσοστό %)

	ΣΟΒΑΡΟ	ΣΧΕΤΙΚΟ	ΜΙΚΡΟ	ΚΑΝΕΝΑ	ΣΥΝΟΛΟ
σε δρόμους	44	14	0	3	60
σε χώρους στάθμευσης	14	3	3	8	29
σε πεζόδρομους	8	0	0	3	11
ΣΥΝΟΛΟ	66	17	3	14	100

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Παρατηρείται επίσης, παράνομη στάθμευση από τους επιχειρηματίες μέσα στους πεζόδρομους, είτε γιατί δε βρίσκουν άλλο χώρο στάθμευσης είτε γιατί είναι αναγκαίο για τη μεταφορά προϊόντων να έχουν το μεταφορικό τους μέσο κοντά στην επιχείρησή τους. Παράλληλα με τους επιχειρηματίες πολλοί είναι και οι υπόλοιποι πολίτες που εισέρχονται ανεξέλεγκτα με τα δίκυκλα και τα οχήματα τους μέσα στην πεζοδρομημένη περιοχή και σταθμεύουν προκειμένου να εξυπηρετηθούν από τις υπηρεσίες και το εμπόριο του εμπορικού κέντρου. Η ελλιπής αστυνόμευση και η επιείκεια που δείχνει η δημοτική αστυνομία ενθαρρύνει ακόμα περισσότερο την κατάσταση αυτή.

Προβληματική παρουσιάζεται και η τροφοδοσία των καταστημάτων η οποία επιτρέπεται από τις ώρες 08:00-10:00 και 15:00-17:00, αλλά δεν εφαρμόζεται ούτε στο ελάχιστο θα έλεγε κανείς. Τα αυτοκίνητα τροφοδοσίας εισέρχονται τις πρωινές ώρες στην αγορά, όταν τα καταστήματα είναι ανοιχτά και η κίνηση των πεζών σε αυτή είναι ιδιαίτερα αυξημένη προκαλώντας μεγάλη αναστάτωση. Το πρόβλημα προκύπτει όχι από τους ίδιους τους καταστηματάρχες που φαίνονται ικανοποιημένοι από το ωράριο, αλλά από τις ίδιες τις μεταφορικές εταιρίες των προϊόντων. Για αυτόν το λόγο ο Εμπορικός Σύλλογος Βέροιας ζήτησε να αλλάξει το ωράριο και να επιτρέπεται η τροφοδοσία σε ώρες που τα εμπορικά καταστήματα λειτουργούν. Ο

Σύλλογος πιστεύει πως αν αποφασίσουν οι αρμόδιοι να εφαρμόσουν το ‘γράμμα του κανονισμού’, όπως έχει τώρα θα προκύψει σοβαρό πρόβλημα, γιατί οι παραβάτες είναι πάρα πολλοί.

6.6.2.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ-ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πλειοψηφία των επιχειρήσεων στο εμπορικό κέντρο είναι οικογενειακές ΜΜΕ με ελάχιστους υπαλλήλους, είτε μιλάμε για νέες επιχειρήσεις (30%) είτε για αυτές που υπήρχαν και πριν τις παρεμβάσεις. Από τις δεύτερες υπάρχει ένα ποσοστό της τάξης του 28% που θεωρεί ότι οι πεζοδρομήσεις συνέβαλλαν κατά ένα μέρος στην αύξηση του κύκλου εργασιών τους και κατά συνέπεια και στον αριθμό των εργαζομένων τους, πράγμα κατανοητό, για λόγους οι οποίοι έχουν εξηγηθεί και πιο πάνω. Πραγματικά, η κίνηση των πεζών και άρα καταναλωτών αυξήθηκε για την πλειοψηφία των καταστηματάρχων και το 23% των περαστικών αύξησε τη συχνότητα με την οποία επισκέπτεται το εμπορικό κέντρο μετά τις παρεμβάσεις.

Από την άλλη υπάρχουν και εκείνες οι επιχειρήσεις που ως ένα βαθμό οι πεζοδρομήσεις έβλαψαν αναγκάζοντάς αυτές να μειώσουν τον αριθμό των εργαζομένων τους (πίν.6.3). Αυτό συνέβη καταρχάς λόγω της μείωσης του κέρδους των συγκεκριμένων επιχειρήσεων, αλλά και λόγω της εξαιρετικά μεγάλης αύξησης των ενοικίων, εξαιτίας των πεζοδρομήσεων, που έπληξε τις επιχειρήσεις αυτές. Δεδομένου ότι από το δείγμα των επιχειρηματιών το 79% είναι ενοικιαστές καταλαβαίνουμε την αρνητική επίπτωση των παρεμβάσεων στα κέρδη κάποιων επιχειρήσεων.

πίν.6.3: Απόψεις για οικονομικές-κοινωνικές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στο εμπορικό κέντρο (ποσοστό %)

Α:Αύξηση Μ:Μείωση ΚΑ:Καμία Αλλαγή	ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΕΣ		
	Α	Μ	ΚΑ
αξία γης καταστημάτων/ κατοικιών	100	0	0
ύψος τιμών ενοικίων	100	0	0
αριθμός εργαζομένων στο κατάστημα	6	8	86
κοινωνική τάξη κατοίκων περιοχής	13	29	58
κοινωνικές σχέσεις ανάμεσα σε γείτονες	46	4	50

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Εκείνες οι επιχειρήσεις που κυρίως επλήγησαν είναι οι επιχειρήσεις τροφίμων (μανάβικα, κρεοπωλεία κ.ά.) όπου ο καταναλωτής συνήθως αγοράζει μεγάλες ποσότητες προϊόντων. Επειδή μετά τις πεζοδρομήσεις πλέον οι καταναλωτές

σταθμεύουν τα αυτοκίνητά τους μακριά από το κατάστημα και ίσως μακριά και από την αγορά, δεν είναι διατεθειμένοι τώρα να αγοράζουν μεγάλες ποσότητες και να κουβαλούν σε μεγάλη απόσταση τα προϊόντα. Τα καταστήματα αυτά έχασαν, όπως υποστηρίζουν και πελάτες από τα κοντινά χωριά της Βέροιας καθώς αυτοί οι πελάτες δεν επιθυμούν να μπούνε στο κέντρο της πόλης και ειδικά στο εμπορικό κέντρο αφού γνωρίζουν την κίνηση και το πρόβλημα στάθμευσης που θα αντιμετωπίσουν. Γι' αυτό και καταφεύγουν τώρα στα πολυκαταστήματα τροφίμων που έχουν δημιουργηθεί στις εισόδους της Βέροιας, όπου θα έχουν και χώρο στάθμευσης για τα αυτοκίνητά τους.

Όσο για το κοινωνικό προφίλ της περιοχής ουσιαστικά δεν άλλαξε και εξακολουθεί να αντικατοπτρίζει αυτό της μεσαίας αστικής τάξης όπου όσοι παλιοί κάτοικοι υπήρχαν, οι οποίοι απ' ό,τι λένε οι καταστηματάρχες είναι και ιδιοκτήτες, παρέμειναν. Από την άλλη η αύξηση της τιμής των ενοικίων ήταν απαγορευτική για πολλούς που ζητούσαν να νοικιάσουν κατοικία και όσοι ενοικιαστές ήρθαν πιθανόν να είναι υψηλοί εισοδηματίες γιατί σύμφωνα με το σκεπτικό των επιχειρηματιών, αν δεν ήταν δε θα μπορούσαν να αντεπεξέλθουν στα υψηλά ενοίκια. Ωστόσο, ακόμα και αν δεχτούμε αυτή την εκδοχή, είναι ελάχιστοι και δεν επηρεάζουν την παλιά κοινωνική τάξη του εμπορικού κέντρου.

6.6.2.4 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ-ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Οι απόψεις των επιχειρηματιών όσον αφορά στο θέμα των περιβαλλοντικών και ποιοτικών επιπτώσεων δε συμφωνούν, όπως φαίνεται και από τον Πίνακα 6.4 και δε μπορούν να βγουν ασφαλή συμπεράσματα αν ληφθεί υπόψη μόνο η άποψή τους. Το μοναδικό σημείο όπου συμφωνούν είναι ότι οι ανακαινίσεις των καταστημάτων σαφώς και αυξήθηκαν προκειμένου οι βιτρίνες να έλκουν όσο το δυνατόν περισσότερους αγοραστές που κινούνται μέσα στους πεζόδρομους. Το γεγονός αυτό, παράλληλα με τις διαμορφώσεις των πεζόδρομων, όπως πραγματοποιήθηκαν από τη ΔΕΤΕΒ, συνέβαλαν στην αισθητική αναβάθμιση του εμπορικού κέντρου (εικ.6.5).

Όσο για την καθαριότητα των πεζόδρομων, παρά την αυξημένη κίνηση πεζών και πιθανόν την αύξηση των σκουπιδιών από αυτούς η κατάσταση είναι καλή. Αυτό οφείλεται στους ίδιους τους καταστηματάρχες σε μεγάλο μέρος και λιγότερο στις υπηρεσίες του Δήμου, γιατί οι καταστηματάρχες θέλοντας να διαφυλάξουν την εικόνα του καταστήματός τους για να γίνουν ανταγωνιστικά μέσα στην

πεζοδρομημένη περιοχή φροντίζουν οι ίδιοι για την καθαριότητα των οδών ή καλύτερα του χώρου μπροστά από την επιχείρησή τους.

πίν.6.4: Απόψεις για περιβαλλοντικές-ποιοτικές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στο εμπορικό κέντρο (ποσοστό %)

Α: Αύξηση Μ: Μείωση ΚΑ: Καμία Αλλαγή	ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΕΣ		
	A	M	KA
θόρυβος από οχήματα/ δίκυκλα	27	47	26
φασαρία από πεζούς/ ηχορύπανση από μαγαζιά	27	27	46
ανακαινίσεις καταστημάτων στους πεζόδρομους	73	0	27
ασφάλεια από εγκληματικότητα	22	31	47
ασφάλεια από κίνηση οχημάτων/ δικύκλων	20	50	30
ασφάλεια για τα παιδιά ώστε να παίζουν και κινούνται μόνα τους στην περιοχή	44	40	16
B: Βελτίωση X: Χειροτέρευση ΚΑ: Καμία Αλλαγή	ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΕΣ		
	B	X	KA
αποκομιδή απορριμμάτων	27	23	50
καθαριότητα πεζόδρομων	48	19	33

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

εικ.6.5: Η οδός Πρ. Ηλία σήμερα



Πηγή: Ενημ. Φυλλάδιο Δήμου Βέροιας, 2002

Η αποκομιδή απορριμμάτων, από την άλλη, για ορισμένους έχει βελτιωθεί και για άλλους όχι. Εκείνο που έχει παρατηρηθεί είναι ότι ορισμένοι από τους κατοίκους αφήνουν τις σακούλες με τα σκουπίδια τους στα μικρά καλάθια απορριμμάτων που είναι για την εξυπηρέτηση των πεζών, μολονότι μεγάλοι κάδοι απορριμμάτων είναι τοποθετημένοι σε κάθε είσοδο της πεζοδρομημένης περιοχής.

Η έξοδος των οχημάτων από τις οδούς μείωσε σίγουρα τα επίπεδα θορύβου μέσα στην αγορά. Η ανεξέλεγκτη είσοδος των οχημάτων, όμως και ειδικά των δικύκλων προκάλεσαν παράλληλα νέους θορύβους, όχι σε τέτοιο βαθμό όπως πριν τις πεζοδρομήσεις, ενοχλητικούς εντούτοις.

Η πεζοδρόμηση του εμπορικού κέντρου και η διαμόρφωση των χώρων έδωσε τη δυνατότητα στα παιδιά να παίζουν με ασφάλεια στην περιοχή, αν σκεφτεί κανείς πως πριν τις πεζοδρομήσεις και με δεδομένη την έλλειψη κοινόχρηστου χώρου στη συγκεκριμένη περιοχή τα παιδιά κινούνταν και έπαιζαν μέσα στους δρόμους κυκλοφορίας αυτοκινήτων. Τώρα μπορούν να παίζουν με σχετική άνεση, αλλά και πάλι πρέπει να είναι προσεκτικά γιατί η αυξημένη κίνηση των δικύκλων κυρίως (τα απογεύματα που συνήθως είναι ώρα παιχνιδιού και όταν τα εμπορικά καταστήματα λειτουργούν) απειλεί την ασφάλειά τους.

Ανασφαλείς αισθάνονται και ορισμένοι από τους καταστηματάρχες γιατί η πεζοδρόμηση αποτελεί την αιτία που η περιοχή ερημώνει τις νυχτερινές ώρες. Το κλείσιμο των εμπορικών καταστημάτων και η απουσία της κυκλοφοριακής κίνησης έδωσε σε αρκετές περιπτώσεις έναυσμα σε επίδοξους εγκληματίες να διαπράξουν ληστείες και καταστροφές σε ορισμένα καταστήματα αυτές τις ώρες. Λογικό είναι η κατάσταση αυτή να ανησυχεί και τους κατοίκους της περιοχής που διαμένουν στους ορόφους των πολυκατοικιών. Υπάρχουν, όμως και αυτοί που υποστηρίζουν ότι η πεζοδρόμηση και η αποκατάσταση της ορατότητας των οδών με το φωτισμό γέννησαν αίσθημα ασφάλειας σε ορισμένους.

6.6.2.5 ΓΕΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

Οι επιχειρηματίες του εμπορικού κέντρου, παλιοί και νέοι, δίνουν την εντύπωση πως τελικά δεν ικανοποιήθηκαν καθόλου σχεδόν από την πεζοδρόμησή του γιατί προέκυψαν αρνητικές καταστάσεις που τους αφορούν. Από τη συζήτηση μαζί τους εκείνο που φαίνεται ότι τους πειράζει ιδιαίτερα είναι η απουσία χώρων στάθμευσης και η απουσία ελέγχου για την 'ασύδοτη' είσοδο των οχημάτων.

πίν.6.5: Απόψεις για την εικόνα του εμπορικού κέντρου μετά τις πεζοδρομήσεις (ποσοστό %)

Α: Αναβαθμισμένη Υ: Υποβαθμισμένη ΚΑ: Καμία Αλλαγή	ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΕΣ		
	Α	Υ	ΚΑ
όλη η περιοχή	86	6	8
ο δρόμος σας	86	6	8

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Δεν αμφισβητούν, ωστόσο, την αναβαθμισμένη εικόνα που παρουσιάζει η περιοχή και συμφωνούν πως για τους πελάτες τους που θέλουν και ξοδεύουν χρόνο στις αγορές τους η πεζοδρόμηση λειτούργησε υπέρ τους. Είναι αλήθεια πως και το 88% των περαστικών θεωρεί λειτουργική την πεζοδρόμηση της αγοράς γιατί κάνουν πολύ πιο άνετα τις αγορές τους, συγκριτικά με το τι συνέβαινε πριν τις παρεμβάσεις. Όσοι αντιτίθενται σε αυτό είναι εκείνοι που πηγαίνουν στο εμπορικό κέντρο με ιδιωτικό μεταφορικό μέσο που οι ίδιοι οδηγούν και αντιμετωπίζουν τεράστιο πρόβλημα στην προσπάθεια εξεύρεσης χώρου στάθμευσης.

6.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κανείς δεν αντιλέγει στο γεγονός ότι οι πεζοδρομήσεις των οδών στο εμπορικό κέντρο της Βέροιας δεν είναι απόλυτα αποτελεσματικές. Τεράστια προβλήματα δημιουργήθηκαν, όπως είδαμε, με τη στάθμευση και την μικρή έστω κυκλοφοριακή επιβάρυνση των γειτονικών δρόμων.

Αυτό με τη σειρά του, σε συνδυασμό με την αύξηση των τιμών των ενοικίων, επέδρασε αρνητικά στα κέρδη ορισμένων επιχειρήσεων, αλλά εκφράζονται αμφιβολίες για το κατά πόσο η μείωση των κερδών οφείλεται αποκλειστικά στις πεζοδρομήσεις και όχι στην οικονομική κρίση από την οποία διέρχεται όλη η πόλη τα τελευταία χρόνια. Αν ληφθεί υπόψη και το γεγονός ότι μετά τις πεζοδρομήσεις λειτούργησαν πολλές νέες επιχειρήσεις και οι παλιές αύξησαν τον κύκλο εργασιών τους, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι τελικά οι οικονομικές επιπτώσεις για το εμπορικό κέντρο και για την πόλη είναι μάλλον θετικές.

Εκτός της οικονομικής ενίσχυσης η πεζοδρόμηση του εμπορικού προσέφερε και μια ανάσα για τους κατοίκους του κέντρου της πόλης που θέλουν να κυκλοφορούν πεζοί και να έχουν στη διάθεσή τους έναν κοινόχρηστο χώρο για τις κοινωνικές τους συναναστροφές. Προσέφερε επίσης ένα βελτιωμένο φυσικό και δομημένο περιβάλλον για τους κατοίκους, αλλά και για τους καταναλωτές που

επιθυμούν να κάνουν τις αγορές τους απρόσκοπτα, χωρίς να διακόπτονται από κυκλοφοριακή κίνηση, αν και είναι αμφίβολο το κατά πόσο αυτό επιτεύχθηκε στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Το γεγονός πάντως παραμένει ότι ιδιαίτερα στην περίπτωση εμπορικού κέντρου ή γενικά κέντρου πόλεως, ο σχεδιασμός για τους πεζούς οφείλει να υπακούει στην εξυπηρέτηση των οχημάτων και το αντίστροφο. Και τη στιγμή αυτή, η σχέση του πεζού με το αυτοκίνητο στο κέντρο της Βέροιας είναι έτσι διαμορφωμένη που επιβάλλεται να βελτιωθεί. Σε διαφορετική περίπτωση, αν τα πράγματα παραμείνουν ως έχουν η κυκλοφοριακή κατάσταση θα εξακολουθήσει να βασανίζει πεζούς και οδηγούς.

7. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΒΕΡΟΙΑ

7.1 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

Έχοντας υπόψη όλα όσα προαναφέρθηκαν για τη Βέροια και τις πεζοδρομήσεις σ' αυτήν, καθώς και όλα όσα παρατηρούνται για το οδικό δίκτυο της σήμερα, μπορούμε να εντοπίσουμε τις αδυναμίες και τις δυνατότητες της πόλης. Αυτές καλό είναι να εξαλειφθούν και να αξιοποιηθούν αντίστοιχα ώστε να συνεισφέρουν τόσο στην αντιμετώπιση προβλημάτων όσο και στην εκμετάλλευση στοιχείων που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τις πεζοδρομήσεις στις περιοχές της Κυριώτισσας, της Μπαρμπούτας και του εμπορικού κέντρου. Στον παρακάτω πίνακα δίνονται επιγραμματικά οι αδυναμίες και οι δυνατότητες της πόλης.

πίν.7.1: Ανάλυση SWOT για την πόλη της Βέροιας

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ-ΑΠΕΙΛΕΣ	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ-ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ
Στενοί δρόμοι και μεγάλος δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτων δημιουργούν μεγάλη κυκλοφοριακή κίνηση στο κέντρο της πόλης (κυρίως στους βασικούς της δρόμους). Ευθύνη γι' αυτό και τα μεγάλα οχήματα τροφοδοσίας που κυκλοφορούν ανεξέλεγκτα.	Περιφερειακοί δρόμοι έχουν κατασκευαστεί και άλλοι είναι υπό κατασκευή με την προοπτική ότι θα απορροφήσουν μέρος του κυκλοφοριακού φόρτου ²¹ που περνάει μέσα από τη Βέροια. Επίσης, στους περιφερειακούς αυτούς δρόμους υπάρχει δυνατότητα δημιουργίας σταθμών μεταφόρτωσης εμπορευμάτων/ τροφοδοτικού σταθμού.
Έλλειψη χώρων στάθμευσης, πρόβλημα που εντάθηκε μετά τις πεζοδρομήσεις αλλά και έλλειψη δημοτικών χώρων στάθμευσης, κλειστών ή υπαίθριων	Χώροι διάσπαρτοι στη Βέροια που μπορεί ο Δήμος να εκμεταλλευτεί για στάθμευση. Επιπλέον, υπό κατασκευή είναι ένας τριώροφος χώρος στάθμευσης κάτω από το νέο Δημαρχείο στο κέντρο της πόλης.
Πολλά τα έργα που πρέπει να γίνουν αλλά οι προϋπολογισμοί δεν επαρκούν	Υπαρξη δύο δημοτικών τεχνικών τμημάτων με έμπειρους τεχνίτες και μελετητές που μπορεί ο Δήμος να εκμεταλλευτεί προς όφελός του. Παράλληλα, δυνατότητες χρηματοδότησης από Ευρωπαϊκά Προγράμματα κ.ά.

²¹ Κυκλοφοριακός φόρτος είναι 'ο αριθμός των οχημάτων που περνάει από ένα ή περισσότερα σημεία του οδικού δικτύου σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο', σύμφωνα με το Γιαννόπουλος, Α. (1986) *Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής, Τόμος Β', σ.59

Οι αρμόδιοι φορείς δεν έχουν αξιοποιήσει στο έπακρο τον ιστορικό, πολιτισμικό, μνημειακό και αρχιτεκτονικό πλούτο της πόλης	Η Βέροια διαθέτει ιστορικό, πολιτισμικό, μνημειακό και αρχιτεκτονικό πλούτο, ενώ παράλληλα δέχεται αρκετούς επισκέπτες κάθε χρόνο λόγω της μικρής απόστασης από το χιονοδρομικό κέντρο του Σελίου και τον μνημειακό χώρο της Βεργίνας.
Οι πεζοδρομήσεις υλοποιήθηκαν χωρίς να ακολουθήσουν μια κυκλοφοριακή μελέτη με αρνητική επίδραση στην κυκλοφοριακή εικόνα της πόλης	Οι πεζοδρομημένες περιοχές δημιούργησαν καλές συνθήκες για πεζούς πολίτες και τουρίστες
Ο Τριπόταμος και η ευρύτερη περιοχή της Μπαρμπούτας είναι ανεκμετάλλευτες	Ο Τριπόταμος στη Μπαρμπούτα αποτελεί ένα τοπίο ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, στολίδι για την πόλη

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

7.2 ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Όπως διαπιστώνεται, βασικότατο πρόβλημα που ταλανίζει κάθε μια από τις μελετούμενες περιοχές είναι αυτό της ανεξέλεγκτης και παράνομης κίνησης των οχημάτων. Η αντιμετώπιση αυτής της κατάστασης επιβάλλει τη *συνεχή και αυστηρή αστυνόμευση για τις παραβιάσεις* και την επιβολή προστίμων στους παραβιάζοντες. Ο έλεγχος αυτός θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί από τη δημοτική αστυνομία ή να συσταθεί ένα νέο δημοτικό όργανο ή ακόμα και να ανατεθεί σε ιδιωτική εταιρία που θα έχει τις παραπάνω αρμοδιότητες, αλλά και την αρμοδιότητα για τον έλεγχο των καταστροφών που υφίστανται οι τρεις περιοχές κυρίως κατά τις βραδινές ώρες. Εν τούτοις, αν ληφθούν υπόψη οι νέες τεχνολογίες και επιτυχημένα παραδείγματα από το εξωτερικό (περιοχή Ντόκλαντς στο Λονδίνο) θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ηλεκτρονικά συστήματα παρακολούθησης και ηλεκτρονικές κάρτες πρόσβασης (που θα δοθούν στους αντίστοιχους κατοίκους) για την είσοδο μέσα στους πεζοδρομημένους χώρους, είτε μόνα τους είτε σε συνδυασμό με την έμπυχη παρακολούθηση.

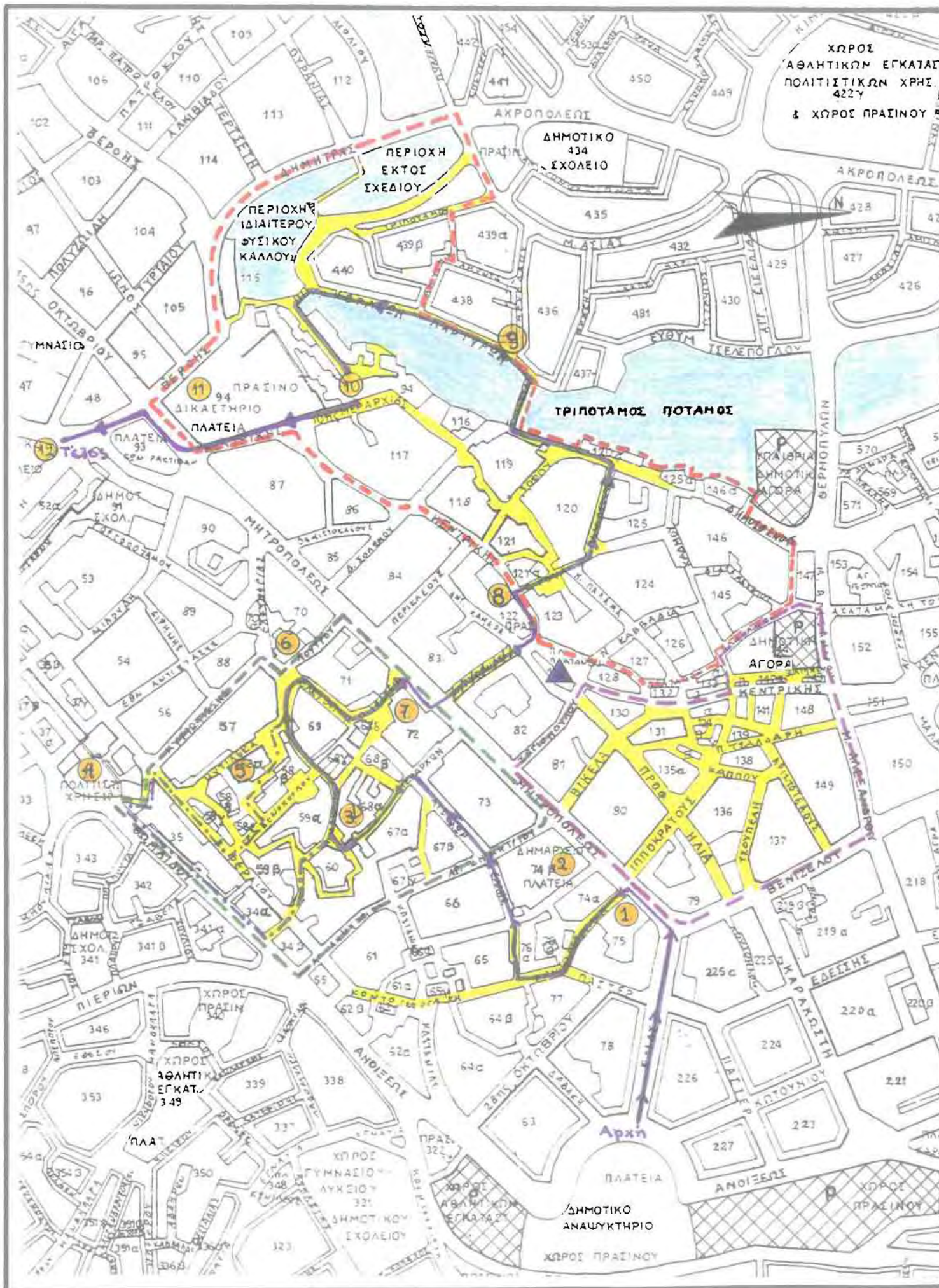
Με τον έναν ή τον άλλο τρόπο, όμως, εξασφαλίζεται παράλληλα και η *στάθμευση στις πεζοδρομημένες οδούς αποκλειστικά από τους κατοίκους που διαμένουν σε αυτές*. Στην περίπτωση των κατοίκων της Μπαρμπούτας πέρα από τη στάθμευση μέσα στους πεζόδρομους, ένας χώρος όπου θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί είναι και αυτός της υπαίθριας δημοτικής αγοράς στη γέφυρα των Θερμοπυλών που άλλωστε δε χρησιμοποιείται σε μεγάλο βαθμό. Όσον αφορά στην

Κυριώτιστα η στάθμευση μπορεί να παραμείνει ως έχει καθώς αρκετοί από τους κατοίκους στην περιοχή διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης και ο ελεύθερος χώρος μέσα στους πεζόδρομους επαρκεί. Τέλος, οι κάτοικοι του εμπορικού κέντρου θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν με το ίδιο αντίτιμο που πληρώνουν τώρα για την κάρτα μόνιμη στάθμευση στο χώρο στάθμευσης στο κτίριο της δημοτικής αγοράς.

Ωστόσο δεν αρκεί να διωχθεί απλά η παράνομη στάθμευση, δεδομένου ότι ο δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτων αυξάνεται συνεχώς. Για το λόγο αυτό, πέρα από τους κατοίκους των μελετούμενων περιοχών απαραίτητη κρίνεται η εξασφάλιση χώρων στάθμευσης και για τους υπόλοιπους πολίτες, αλλά και για τους επισκέπτες και τα τουριστικά λεωφορεία. Ένας χώρος που προτείνεται γι' αυτό είναι ο χώρος πρασίνου κάτω από την οδό Ανοιξέως, όπως φαίνεται στο Χάρτη Π.7.1, χωρίς αυτό να σημαίνει πως πρέπει στο σύνολό του να μετατραπεί σε χώρο στάθμευσης. Το σκεπτικό είναι ότι πρόκειται για χώρο με άμεση πρόσβαση στο κέντρο της πόλης, αλλά επίσης η είσοδος-έξοδος των οχημάτων στο χώρο αυτό μπορεί να γίνει από οδούς που δεν επιβαρύνουν το οδικό δίκτυο της Βέροιας. Στον ίδιο χάρτη ένας άλλος προτεινόμενος χώρος είναι αυτός των αθλητικών εγκαταστάσεων κοντά στην πλατεία, αφού μπορούν οι δραστηριότητες αυτές να εξυπηρετηθούν και από το γειτονικό χώρο του γυμνασίου-λυκείου. Τέλος, πιθανός χώρος για στάθμευση είναι και το κτίριο της δημοτικής αγοράς που θα μπορούσε να μετατραπεί σε πολυώροφο κτίριο χώρου στάθμευσης. Και αυτό γιατί και η θέση είναι κατάλληλη ώστε να εξυπηρετήσει τους επιχειρηματίες του εμπορικού κέντρου, αλλά και γιατί το κτίριο αυτό υπολειτουργεί ως δημοτική αγορά (πολλά από τα καταστήματα του κτιρίου παραμένουν ανοίκιαστα και κλειστά).

Όσον αφορά σε άλλα κυκλοφοριακά μέτρα, σημαντική και απολύτως αναγκαία κρίνεται η μετατροπή της οδού Μητροπόλεως και πάλι σε δρόμο διπλής κατεύθυνσης, με την προϋπόθεση ότι θα καταρτιστεί προηγουμένως κυκλοφοριακή μελέτη. Έτσι, το κυκλοφοριακό σύστημα της Βέροιας θα αλλάξει όχι βάσει αυθαίρετων αποφάσεων, αλλά βάσει επιστημονικών προσεγγίσεων. Με την μετατροπή αυτή θα διευκολυνθεί η κίνηση των οχημάτων και θα εξασφαλιστεί και πάλι η προσβασιμότητα στους γειτονικούς δρόμους ώστε να μην αναγκάζονται οι οδηγοί 'να κάνουν κύκλους' για να πάνε στον προορισμό τους.

Ταυτόχρονα, αν η οδός Μητροπόλεως γίνει διπλής κατεύθυνσης θα αποσυμφορηθεί η κυκλοφορία στους γειτονικούς δρόμους του εμπορικού κέντρου και τα οχήματα δε θα 'κάνουν κύκλους' γύρω από αυτό, πράγμα που συμβαίνει



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όρια πυρήνα περιοχής Κυριώτισσας
- Όρια περιοχής Εμπορικού Κέντρου
- Όρια περιοχής Μπαρμπούτας
- Τριπόταμος- περιοχή ιδιαίτερου φυσικού κάλλους
- Υφιστάμενο δίκτυο πεζόδρομων
- Προτεινόμενη πεζοδρόμηση
- Τουριστικό μονοπάτι
- Εναλλακτική διαδρομή τ. μονοπατιού
- Προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης
- ▲ Τουριστικό Περίπτερο
- Μνημεία- Αξιοθέατα

- 1 Μονή Χριστού
- 2 Νέο Δημαρχείο
- 3 Λαογρ/κό Μουσείο
- 4 Παλιός υδρόμυλος- Βυζαντινό Μουσείο
- 5 Ι.Ν. Κυριώτισσας
- 6 Δίδυμοι Λουτράνες
- 7 Ι.Ν. Μητροπόλεως
- 8 Η παλιά Μητρόπολη
- 9 Θέα προς τον Τριπόταμο
- 10 Εβραϊκό τρίγωνο Μπαρμπούτας
- 11 Πλατεία Ρολογιού- Δικαστήρια
- 12 Βήμα Απ. Παύλου

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική εργασία
 Οι Πεζοδρομήσεις και οι
 Επιπτώσεις τους- Η Περίπτωση της Βέροιας

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: Παπαδοπούλου Καλλιόπη

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: Α. Δέφνερ και Κ. Λαλένης

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

ΧΑΡΤΗΣ Π.7.1

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1/2000

ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2002

σήμερα λόγω της μονοδρόμησης και της ίδιας κατεύθυνσης κυκλοφορίας των οδών Μητροπόλεως και Κεντρικής. Έτσι θα ικανοποιηθούν και οι επιχειρηματίες που θέλουν να μονοδρομηθούν και να δοθούν και πάλι στην κυκλοφορία ορισμένοι από τους πεζόδρομους, όπως η οδός Π. Τσαλδάρη και η Ιπποκράτους. Άλλωστε οι δρόμοι μέσα στο εμπορικό είναι στενοί και η μονοδρόμησή τους θα σήμανε για άλλη μια φορά την παραγκώνιση των πεζών σε στενά πεζοδρόμια το οποίο δεν είναι επιθυμητό.

Παρατηρήθηκε, επίσης ότι ο κυκλοφοριακός φόρτος στη Βέροια επιβαρύνεται και από τα μεγάλα οχήματα τροφοδοσίας τα οποία ταυτόχρονα κινούνται και παράνομα μέσα στις πεζοδρομημένες περιοχές δημιουργώντας προβλήματα στην απρόσκοπτη κίνηση των πεζών. Μια λύση θα μπορούσε να είναι η δημιουργία ενός σταθμού μεταφόρτωσης εμπορευμάτων σε περιφερειακό δρόμο της Βέροιας, όπου τα μεγάλα οχήματα αφήνουν τα εμπορεύματα και στη συνέχεια μικρότερα οχήματα τα μεταφέρουν στα εμπορικά καταστήματα τις επιτρεπόμενες ώρες τροφοδοσίας.

Συμπερασματικά, για να αντιμετωπιστούν τα κυκλοφοριακά προβλήματα στη Βέροια και να μπορέσει να αναδειχθεί η σημασία των πεζοδρομήσεων *χρειάζεται να αναπτυχθεί μια νέα κυκλοφοριακή πολιτική* που θα στοχεύει εκτός των άλλων και στη βιωσιμότητα της πόλης. Μιλάμε δηλαδή για επέκταση και βελτίωση στη λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς και ενθάρρυνση των πολιτών να τα χρησιμοποιούν, πολιτικές υπέρ εναλλακτικών χρήσεων των αυτοκινήτων (π.χ. car sharing) κ.ά.²²

Την ίδια στιγμή, πέρα από την επίλυση των προβλημάτων που προαναφέρθηκαν πρέπει να γίνουν *περισσότερο λειτουργικές και οι ίδιες οι πεζοδρομημένες περιοχές*. Αυτό σημαίνει καλύτερο εξοπλισμό των κοινόχρηστων χώρων με φωτιστικά, διαμόρφωση στάσεων για τους πεζούς, συντήρηση οδοστρωμάτων κ.ά. Ας μη ξεχνάμε φυσικά και τα ΑΜΕΑ για την κίνηση των οποίων μέσα στους πεζόδρομους, όπως διαπιστώσαμε, δεν υπήρξε πρόνοια. Επιβάλλονται επομένως να γίνουν έργα που θα εξασφαλίζουν την αυτόνομη διακίνησή τους. Τα έργα αυτά θα πρέπει να εφαρμόσουν τις 'Οδηγίες Σχεδιασμού για την Αυτόνομη Διακίνηση και Διαβίωση ΑΜΕΑ', για τις οποίες έγινε λόγος στο δεύτερο κεφάλαιο, το άρθρο 28 του Ν.2831/2000 για τις 'Ειδικές Ρυθμίσεις για την Εξυπηρέτηση

²² Για την πολιτική υπέρ εναλλακτικών χρήσεων των αυτοκινήτων αλλά και γενικά για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό προς τη βιώσιμη πόλη βλέπε Αραβαντινός, Α (1997) *Πολοδομικός Σχεδιασμός για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία, σ.σ.403-74

Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες' καθώς και να σεβαστούν την 'Ευρωπαϊκή Χάρτα για τα Δικαιώματα του Πεζού'.

Στη Χάρτα αυτή αναφέρεται ότι ο πεζός έχει δικαίωμα στα αστικά κέντρα που προορίζονται αποκλειστικά για αυτόν, όσο το δυνατόν περισσότερο εκτεταμένα. Υπήρξαν, όπως είπαμε, άτομα που υποστήριξαν ότι θα μπορούσε το κέντρο της Βέροιας να πεζοδρομηθεί πλήρως και να διώξει το ιδιωτικό αυτοκίνητο από το εσωτερικό του. Πρόκειται για πρόταση ουτοπική όχι μόνο για τη Βέροια αλλά πιθανά και για τις περισσότερες ελληνικές πόλεις. Πραγματικά, οι αποστάσεις στη Βέροια είπαμε ότι είναι μικρές, μπορούν να καλυφθούν με πεζή κίνηση και γι' αυτό το λόγο ίσως η πλήρης πεζοδρόμηση θα ήταν βιώσιμη. Ωστόσο είναι τόσα τα προβλήματα που πρέπει να ξεπεραστούν και τόσες οι συνήθειες που πρέπει να αλλάξουν προκειμένου να ευδοκιμήσει η ιδέα της πλήρους πεζοδρόμησης ώστε να φαντάζει πολύ μακρινή. Άλλωστε, η πλήρης πεζοδρόμηση απαιτεί και δρόμους ικανού πλάτους γύρω από το πεζοδρομημένο κέντρο για απορρόφηση της κυκλοφορίας, αλλά οι υπάρχοντες δρόμοι είναι στενοί.

Παρόλα αυτά, η έκταση που πεζοδρομήθηκε τα τελευταία χρόνια καλύπτει ήδη ένα σημαντικό τμήμα του οδικού δικτύου της πόλης. Την έκταση αυτή επιβάλλεται να αξιοποιήσουν οι αρμόδιοι φορείς προς όφελος όλων των Βεροιωτών με τη δημιουργία τουριστικού μονοπατιού. Βέβαια, προϋπόθεση είναι να έχουν προηγηθεί τα παραπάνω μέτρα.

Το τουριστικό μονοπάτι που προτείνεται (χάρτης Π.7.1) μαζί με την εναλλακτική του διαδρομή είναι ουσιαστικά μια πορεία μέσα από τις πεζοδρομημένες περιοχές της Κυριώτισσας και της Μπαρμπούτας, όπου μπορεί ο επισκέπτης να θαυμάσει τα βυζαντινά και θρησκευτικά μνημεία της πόλης, την παραδοσιακή μακεδονική αρχιτεκτονική και το φυσικό της τοπίο (εικ.7.1). Η αφετηρία είναι ο χώρος της πλατείας, γνωστή με το όνομα 'Πλατεία Ελιάς', όπου εκεί κοντά υπάρχουν και οι προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης και το τέλος της διαδρομής 'το Βήμα του Αποστόλου Παύλου'.

Προτείνεται να πεζοδρομηθεί και η οδός Τρύφωνος για να συνδέσει τις περιοχές της Κυριώτισσας και της Μπαρμπούτας, δηλαδή να λειτουργήσει ως έξοδος από τη μια περιοχή και είσοδος προς την άλλη. Στη θέση αυτή, στην 'Πλατεία Πλατάνων' καλό είναι να δημιουργηθεί και περίπτερο τουριστικής πληροφόρησης. Απαραίτητο σε όλο το μήκος του τουριστικού μονοπατιού είναι να υπάρξει κατάλληλη σήμανση που να επισημαίνει ότι ο επισκέπτης ακολουθεί ένα συγκεκρι-

κρμένο μονοπάτι. Για το λόγο αυτό πιθανή λύση είναι τα διαφορετικά υλικά οδοστρώματος, οι πινακίδες πληροφόρησης, οι κατάλληλα διαμορφωμένες διαβάσεις όταν το μονοπάτι διέρχεται από δρόμο κυκλοφορίας αυτοκινήτων κ.ά.

εικ.7.1: Αξιοθέατα που συναντά ο επισκέπτης κατά τη διαδρομή του προτεινόμενου τουριστικού μονοπατιού σύμφωνα με το χάρτη Π.7.1



Σημείο 1: Μονή του Σωτήρος Χριστού



Σημείο 2: Το νέο Δημαρχείο στο κέντρο της πόλης



Σημείο 4: Ο παλιός υδρόμυλος του Μάρκου. Σήμερα φιλοξενεί το Βυζαντινό Μουσείο Βέροιας

Σημείο 5: Η εκκλησία του Αγίου Σάββα- Παναγίας Κυριώτισσας



Σημείο 9: Όψεις από την οδό Εβραίων Μαρτύρων προς τον Τριπόταμο

Σημείο 11: Η πλατεία Ρολογιού με το Δικαστικό Μέγαρο



Πηγή: Ενημερ. Φυλλάδιο Δήμου Βέροιας, 2002

Σημαντικό βήμα στην προσπάθεια τουριστικής αξιοποίησης των πεζοδρομημένων περιοχών είναι η αναβάθμιση του φυσικού τοπίου της Μπαρμπούτας, με έργα για τη διαμόρφωση της κοίτης Τριποτάμου, για την οποία είπαμε πως ήδη υπάρχουν μελέτες. Οι μελέτες αυτές καλό είναι, λοιπόν, να υλοποιηθούν και να γίνει το έργο αυτό προτεραιότητα για το Δήμο γιατί η υλοποίησή του πιστεύεται ότι θα επαναφέρει τη ζωή στον ποταμό και περισσότερους τουρίστες στην περιοχή.

Παράλληλα με το έργο αυτό αναγκαίο είναι να επιτραπεί και η λειτουργία καταστημάτων αναψυχής και διασκέδασης στην περιοχή. Αυτονόητο είναι πάντα ότι αυτή η αξιοποίηση και οικονομική εκμετάλλευση της Μπαρμπούτας θα γίνεται με γνώμονα τη διατήρηση του αρχιτεκτονικού της πλούτου και του πολιτισμικού χαρακτήρα που απέκτησε. Αυτό προϋποθέτει την ευθύνη των αρμόδιων φορέων να εξακολουθήσουν να ασκούν έλεγχο για το δομημένο περιβάλλον της περιοχής (ΕΠΑΕ, Εφορεία Βυζαντινών και Νεοτέρων Μνημείων, πολεοδομία, ΥΜΑΘ) και να φροντίζουν το φυσικό περιβάλλον (υπηρεσίες καθαριότητας).

Κανείς δεν αντιλέγει στο γεγονός ότι όλα αυτά τα έργα και μέτρα που προτείνονται δεν είναι εύκολα πραγματοποιήσιμα. Ευελπιστούμε, όμως, πως η εργασία αυτή θα αποτελέσει αφορμή για επανεξέταση του θέματος των πεζοδρομήσεων στις περιοχές μελέτης και θα οδηγήσει σε αποφυγή των ίδιων λαθών, αλλά και σε υλοποίηση ορισμένων από τις προτάσεις. Μόνο έτσι θα μπορέσει η πόλη να ενισχύσει τις πεζοδρομημένες περιοχές της και να κάνει το έργο των πεζοδρομήσεων ένα αποδοτικό έργο. Οι περιοχές Κυριώτισσας, Μπαρμπούτας και εμπορικού κέντρου είναι άλλωστε συγκριτικό πλεονέκτημα της πόλης που ο Δήμος και οι δημότες οφείλουν να εκμεταλλευτούν κατάλληλα για να επωφεληθούν τόσο οι συγκεκριμένες περιοχές όσο και η ίδια η πόλη στο σύνολό της. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι σήμερα η πόλη διέρχεται από οικονομική κρίση και τα παραπάνω μέτρα πιστεύεται πως εκτός των άλλων θα βοηθήσουν στην οικονομική άνθισή της.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι πεζοδρομήσεις έχουν γίνει αναμφισβήτητα τμήμα της ζωής των ατόμων. Είναι η πιο διαδεδομένη μέθοδος που χρησιμοποιείται για να δοθεί προτεραιότητα στη συνεχή και χωρίς εμπόδια κίνηση των πεζών προκειμένου να ξεφύγουν από τις ασφυκτικές καταστάσεις που δημιουργήσε η κυριαρχία των οχημάτων, ενώ υπάρχουν φορές που λειτουργούν αυτόνομα ή συμπληρωματικά σε έργα εξυγίανσης διαφόρων περιοχών (θαλάσσια μέτωπα, παραδοσιακοί οικισμοί κ.ά). Ωστόσο, τα έργα των πεζοδρομήσεων δεν είναι αυτόματα και λειτουργικά, αν προηγουμένως δε ληφθούν υπόψη ορισμένες προϋποθέσεις ώστε να ελαχιστοποιήσουν τις αρνητικές επιπτώσεις τους.

Σε αρκετές πόλεις του εξωτερικού η κατασκευή πεζόδρομων πραγματικά δεν έγινε με τυχαίο τρόπο, αλλά συνδυάστηκαν με κατάλληλη κυκλοφοριακή πολιτική και συμπληρωματικά μέτρα. Γι' αυτό μπορούμε να μιλάμε για επιτυχημένα παραδείγματα σε πόλεις όπως το Σακραμέντο, το Παρίσι, η Βαλτιμόρη, όπου οι πεζόδρομοι λειτουργούν πραγματικά προς όφελος όλων των πεζών, χωρίς να υπάρχει σύγκρουση με τα συμφέροντα άλλων χρηστών.

Φυσικά δεν μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι όλες οι περιπτώσεις πεζοδρομήσεων στο εξωτερικό είναι πετυχημένες. Όπως και να έχει, όμως, οι πεζοδρομήσεις στον ελληνικό χώρο έχουν πολλά να ζηλέψουν από τη ξένη εμπειρία, όχι τόσο όσον αφορά στην αισθητική πλευρά τους, αλλά όσον αφορά στην τεχνική πλευρά τους, στην εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ και την επιστημονική προσέγγιση που λαμβάνουν από τους κάθε φορά αρμόδιους φορείς.

Από την άλλη πλευρά, οι χώρες του εξωτερικού, έχοντας μια εμπειρία 80 σχεδόν χρόνων πάνω στο θέμα των πεζοδρομήσεων (από το 1924 με την πρώτη πεζοδρόμηση στο Έσεν της Γερμανίας), έχουν δημιουργήσει θεσμικό πλαίσιο για τα έργα αυτά. Αντίθετα, αυτό δε συμβαίνει στην Ελλάδα, όπου πέρα από κάποιες έμμεσες αναφορές σε διάφορους νόμους δεν υπάρχει συγκεκριμένο θεσμικό υπόβαθρο αποκλειστικά για τις πεζοδρομήσεις. Η εμπειρία, φυσικά, συγκριτικά με άλλες χώρες είναι μικρή, αλλά αυτό δεν αποτελεί δικαιολογία για την έλλειψη νομικού πλαισίου.

Αποτέλεσμα τελικά είναι πόλεις της Ελλάδας και πόλεις του εξωτερικού να παρουσιάζουν εντελώς διαφορετική εικόνα στην αντιμετώπιση των πεζοδρομήσεων. Κάποιος θα υποστήριζε πως κάτι τέτοιο είναι απόλυτα φυσιολογικό και ότι η κάθε πόλη και χώρα προσαρμόζει τα διεθνή παραδείγματα στα δικά της χαρακτηριστικά. Κανείς δεν αμφιβάλει σε αυτό-η Βέροια για παράδειγμα δε θα μπορούσε να φιλοξενήσει μέσα στους πεζόδρομους της τραμ, όπως το Άμστερνταμ (εικ.8.1) για πολλούς λόγους. Το γεγονός, όμως, παραμένει ότι ορισμένοι βασικοί παράμετροι οπωσδήποτε πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά το σχεδιασμό των ελληνικών πεζόδρομων, όπως η εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ και η μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων, προσαρμοσμένα σε κάθε περίπτωση, χωρίς αυτό να σημαίνει πως και το έργο που έχει γίνει μέχρι στιγμής στον ελληνικό χώρο δεν είναι σημαντικό.

εικ.8.1: Άμστερνταμ-Ολλανδία. Κεντρικός εμπορικός πεζόδρομος με διάστρωση από κυβόλιθους. Διακρίνεται ο διάδρομος διέλευσης του τραμ που ωστόσο δεν οριοθετείται καθαρά από το χώρο για τους πεζούς. Οριοθετείται μόνο η λωρίδα κίνησης ποδηλάτου με μια μεγάλου μήκους λευκή λωρίδα



Πηγή: Επιτόπια έρευνα, 2002

Έτσι και στην πόλη της Βέροιας το πρόγραμμα πεζοδρομήσεων είναι ένα έργο με αξία, παρά τις όποιες αντιρρήσεις κατοίκων, οδηγών και επιχειρηματιών. Οι μελετητές των φορέων που εμπλέκονται σ' αυτές εκφράζουν την άποψη ότι οι αντιδράσεις των παραπάνω οφείλονται στο ότι ακόμα δε μπόρεσαν να προσαρμοστούν στις νέες κυκλοφοριακές συνθήκες που τους ανάγκασε να αλλάξουν

παλιές συνήθειες. Οι ίδιοι είναι αισιόδοξοι πως με τον καιρό όλοι οι πολίτες της Βέροιας θα αντιμετωπίζουν διαφορετικά το θέμα και ότι θα προσαρμοστούν κάποια στιγμή στα νέα δεδομένα που θέλουν τους οδηγούς να εγκαταλείψουν τα αυτοκίνητά τους και να κινούνται είτε με τα πόδια είτε με ΜΜΜ. Κυκλοφοριακές έρευνες έχουν αποδείξει άλλωστε ότι αμέσως μετά από έργα πεζοδρομήσεων, σε οποιαδήποτε περίπτωση, το 60-70% των περίοικων είναι αντίθετοι προς αυτά, ένα χρόνο αργότερα το ποσοστό μειώνεται σε 40-50% και σε τρία χρόνια αυτοί που διαφωνούν καλύπτουν μόλις ένα ποσοστό της τάξης του 15-20%.

Πραγματικά, σεβόμενες πολλά από τα δικαιώματα των πεζών πολιτών, οι πεζοδρομήσεις έχουν ενθαρρύνει σημαντικά την πεζή κίνηση στη Βέροια, δεδομένου ότι και οι αποστάσεις δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλες²³, εκπληρώνοντας με τον τρόπο αυτό το βασικό στόχο των πεζοδρομήσεων. Ταυτόχρονα και οι επιμέρους στόχοι τους, όπως έχουν καταγραφεί στο 1.3 έχουν επιτευχθεί ως ένα βαθμό (έλεγχος κυκλοφορίας οχημάτων προς ασφάλεια και προστασία πεζών, δημιουργία χώρων που εξασφαλίζουν κατάλληλες συνθήκες για ανθρώπινη επικοινωνία και επαφή και εξωραϊσμός δομημένου περιβάλλοντος).

Το ότι οι στόχοι των πεζοδρομήσεων έχουν επιτευχθεί ως ένα βαθμό και όχι απόλυτα οφείλεται σε συγκυρίες αλλά και σε παραλείψεις που έχουν γίνει από τη μεριά του Δήμου Βέροιας και των τεχνικών υπηρεσιών του. Η απουσία κυκλοφοριακής μελέτης και πρόβλεψη κυκλοφοριακών επιπτώσεων, η έλλειψη απαραίτητου χρόνου για τις μελέτες πεζοδρομήσεων και οι μικροί προϋπολογισμοί για την υλοποίηση των έργων είναι βασικοί λόγοι εξαιτίας των οποίων οι πεζοδρομήσεις στη Βέροια δεν μπορούν να είναι σήμερα απόλυτα λειτουργικές, αφού δημιουργήθηκαν προβλήματα με κυρίαρχο αυτό της παράνομης κίνησης και στάθμευσης.

Αυτό είναι και το κυρίαρχο πρόβλημα που δημιουργείται σε κάθε πεζοδρόμηση, σύμφωνα με τα όσα υποστηρίζει η Τράμπα, τουλάχιστον βάσει των συμπερασμάτων που προκύπτουν από τη μελέτη ελληνικών παραδειγμάτων. Αν δε λυθεί αρχικά το θέμα της στάθμευσης και δεν προβλεφθούν θέσεις για την αντικατάσταση αυτών που χάνονται με τις πεζοδρομήσεις τότε είναι σχεδόν αδύνατο να μιλάμε για επιτυχία στις πεζοδρομήσεις. Όσον αφορά σε παραδείγματα του

²³ Ακόμα και η πιο απομακρυσμένη περιοχή της πόλης απέχει περίπου 2-3 km από το κέντρο της.

εξωτερικού ο δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτου είναι μικρός και την ίδια στιγμή οι πολίτες έχουν εγκαταλείψει τα αυτοκίνητά τους και κάνουν χρήση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς (car pooling, car sharing, MMM, ποδήλατο κ.ά.), οπότε τα προβλήματα στάθμευσης εμφανίζονται περισσότερο ήπια.

Έτσι, λοιπόν, στη Βέροια και οι ίδιοι οι πολίτες έχουν μερίδιο στην ευθύνη γιατί δεν έχουν μάθει να χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς ή άλλους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς. Αντιθέτως, παρά τους μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους και τα κυκλοφοριακά προβλήματα επιμένουν να κάνουν άσκοπες μετακινήσεις με τα αυτοκίνητά τους, ακόμα και για μικρές αποστάσεις.

Ακόμα και αν οι εμπλεκόμενοι φορείς είναι αισιόδοξοι για το μέλλον των πεζοδρομήσεων και την αντιμετώπιση αυτών από τους πολίτες, οι μελέτες και τα έργα για τη βελτίωση των πεζοδρομημένων περιοχών και της ευρύτερης περιοχής που επηρεάζεται από αυτές δεν πρέπει να σταματήσουν. Πρέπει να είναι συνεχείς και να αποσκοπούν στην πολεοδομική, οικονομική, περιβαλλοντική αναβάθμιση με γνώμονα πάντα το κοινό συμφέρον. Ας μη ξεχνάμε πως ούτως ή άλλως απαραίτητο κριτήριο για την ανάπτυξη και τη βελτίωση είναι η δράση και όχι η αδράνεια.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

ελληνόγλωσσες

1. Αναστασίου-Χριστοδούλου, Εμμ. (1960) *Ιστορία της Βέροιας: Το Σέβασμα των Αιώνων*
2. Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Βέροιας, αρ. απόφ. 361/95, για την 'Έγκριση μελέτης «Προστασία-Ανάδειξη Διατηρητέων Περιοχών Μπαρμπούτας-Κυριώτισσας»', Βέροια, Μάιος
3. Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Βέροιας, αρ. απόφ. 362/95, για την 'Έγκριση χαρακτηρισμού ως ειδικής φύσεως του έργου «Προστασία-Ανάδειξη Διατηρητέων Περιοχών Μπαρμπούτας-Κυριώτισσας»', Βέροια, Μάιος
4. Αραβαντινός, Α. (1997) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία
5. Βλαστός, Θ. και Μπιρμπίλη, Τ. (2001) *Φτιάχνοντας Πόλεις για Ποδήλατο: Στοιχεία Αισθητικής και Κατασκευής-Τα Πρώτα Παραδείγματα σε Ελλάδα και Κύπρο*, Αθήνα: Ευρωπαϊκή Ένωση, ΓΔ Περιβάλλοντος, Αναπτυξιακή Εταιρία Δήμου Αθηναίων, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας
6. Brocas-Deflassieux, L. (1991) *Αρχαία Βέροια: Μελέτη Τοπογραφίας*, Βέροια: Δήμος Βέροιας, Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, Κέντρο Ελληνικής και Ρωμαϊκής Αρχαιότητας-Παράρτημα Βέροιας
7. Γοσποδίνη, Ά. (1995) 'Η Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας', Διδακτικές σημειώσεις για τους φοιτητές του Τ.Μ.Χ.Π.Α., Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σ.σ.11-120
8. Γοσποδίνη, Ά. (1998/1999) 'Πολεοδομία Ι: Αστικός Σχεδιασμός', Διδακτικές σημειώσεις για τους φοιτητές του Τ.Μ.Χ.Π.Α., Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σ.σ.1-41
9. Δέφνερ, Α. (1999) 'Πολιτιστικός τουρισμός και δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου: Η επίδραση στις λειτουργίες των πόλεων', στο Δ. Οικονόμου και Γ. Πετράκος (επ.) *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων: Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg, σ.σ.117-148

10. Δημοτική Επιχείρηση Πολιτισμού Βέροιας (2001) 'Βέροια: Ένας προορισμός που δε γνωρίζατε', Βέροια, ενημερωτικό φυλλάδιο
11. Δημοτική Επιχείρηση Πολιτισμού Βέροιας (2000) 'Βυζαντινή Βέροια...στα βήματα του Αποστόλου Παύλου', Βέροια, ενημερωτικό φυλλάδιο
12. Δήμος Βέροιας (1995) 'Προγραμματική Σύμβαση μεταξύ Δήμου Βέροιας και ΥΠΕΧΩΔΕ', Αθήνα
13. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, ΦΕΚ (1980), Αριθμός Φύλλου 468 'Υπουργική Απόφαση και Έγκριση «Περί χαρακτηρισμού περιοχής της Βέροιας ως ιστορικού διατηρητέου τόπου»', Αθήνα, Μάιος
14. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, ΦΕΚ (1985), Αριθμός Φύλλου 453 'Υπουργική Απόφαση και Έγκριση «Περί καθορισμού ως ιστορικού τόπου τμήματος της πόλης της Βέροιας που περικλείεται στα καθορισμένα από την ΕΠΑ όρια»', Αθήνα, Ιούλιος
15. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, ΦΕΚ (1993), Αριθμός Φύλλου 1209 'Π. Δ/γμα «Έγκριση μελέτης αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου των διατηρητέων περιοχών Κυριώτισσας-Μπαρμπούτας-Παναγίας Δεξιάς-Κοντογεωργάκη του Δήμου Βέροιας (Ν. Ημαθίας) και καθορισμός χρήσεων και όρων και περιορισμών δομήσεως αυτών»', Αθήνα, Σεπτέμβριος
16. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, ΦΕΚ (1994), Αριθμός Φύλλου 383 'Υπουργική Απόφαση «Χαρακτηρισμός ως διατηρητέων εκατόν τριάντα δύο (132) κτιρίων που βρίσκονται στις περιοχές Κυριώτισσας-Μπαρμπούτας-Παναγίας Δεξιάς-Κοντογεωργάκη του Δήμου Βέροιας του Ν. Ημαθίας»', Αθήνα, Απρίλιος
17. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας, ΦΕΚ (1997), Αριθμός Φύλλου 535 'Υπουργική Απόφαση «Χαρακτηρισμός ως Ιστορικών διατηρητέων μνημείων (8) κτιρίων στην Εβραϊκή συνοικία της Βέροιας και επί των οδών: α) Ολγάνου 8, ιδ. Νικολάου Μπούτα, β) Ολγάνου 10, ιδ. Αλεξάνδρου Σερμπέση, Δημητρίου, γ) Ολγάνου 12, ιδ. Φλώρας Γιάννου, δ) Ολγάνου 14, ιδ. Γιάννη Μπέλα, κληρονόμου Νικολάου Φύκατα, ε) Ολγάνου 18, ιδ. Μιλτιάδη Χατζηκωνσταντίνου, στ) Ολγάνου 20-22, ιδ. Παυλίδη Παιοισίου, ζ) Ολγάνου 24, ιδ. Ολυμπία Τσαρτσάκη, η) γωνία Βερόη και Ολγάνου, ιδ. Δήμου Αναστασίου με τον αύλειο χώρο τους»', Αθήνα, Ιούνιος
18. Ζευγαρόπουλος, Γρ. (2002) Εργοδηγός Δομικών Έργων στο ΤΤΔΒ (προσωπική επικοινωνία)

19. ΙΚΤΙΝΟΣ-Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ και Συνεργάτες (1985) 'Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο: Βέροια-Βεργίνα-Παλατίτσια, Γ' φάση μελέτης', Θεσσαλονίκη, σ.σ.13-102
20. Καλογήρου, Α. και συνεργάτες (1995) 'Μπαρμπούτα: Προμελέτη ειδικών δια-μορφώσεων στην εβραϊκή συνοικία και τον Τριπόταμο', Βέροια: Δήμος Βέροιας, Τόμος 1: Κείμενο, Μάϊος
21. Καλογήρου, Ν. (1989) *Ελληνική Παραδοσιακή Αρχιτεκτονική: Βέροια*, Αθήνα: Εκδοτικός Οίκος Μέλισσα, σ.σ.9-40
22. Καραγαβριηλίδης, Σ. (2002) *Τεχνολόγος Έργων Υποδομής στη ΔΕΤΕΒ 'Ηφαιστος' (προσωπική επικοινωνία)*
23. Κοντράρου-Ρασσιά, Ν. (2001) 'Απολογισμός και νέοι σχεδιασμοί της ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων', *Ελευθεροτυπία*, Αθήνα, Νοέμβριος
24. Κότιος, Α. (1999) 'Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον αστικό χώρο', στο Δ. Οικονόμου και Γ. Πετράκος (επ.) *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων: Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας- Gutenberg, σ.σ.553-81
25. Μαχαιράς, Α. (2001) *Αναπληρωτής Προϊστάμενος της Δημοτικής Αστυνομίας Βέροιας (προσωπική επικοινωνία)*
26. Μεσσίνας, Η. (1997) *Οι συναγωγές της Θεσσαλονίκης και της Βέροιας*, Αθήνα: Εκδόσεις Γαβριηλίδης, σ.σ.111-23
27. Μουτσόπουλος, Κ. (1967/2000) *Η Λαϊκή Αρχιτεκτονική της Βέροιας*, Βέροια: Κέντρο Πολιτιστικών Πρωτοβουλιών και Επικοινωνίας ΟΤΑ Δήμου Βέροιας
28. Μπετούρα, Δ. (1994) 'Επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση τμήματος του οδικού δικτύου της Πλάκας', διπλωματική εργασία στο Τ.Μ.Χ.Π.Α., Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Σεπτέμβριος
29. Ν. 1577/1985 'Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός όπως ισχύει από 13/6/2000, άρθρα 2 και 4'
30. Παλάσκας, Κ. και συνεργάτες (1983) 'Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης Αναθεώρησης: Βέροια, Β' φάση Πρόταση', ΕΠΑ 82-84
31. Παυλόπουλος, Κ. και συνεργάτες (1981) *Πεζόδρομοι*, Αθήνα: Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος
32. Ρίστας, Γ. (2001) Προϊστάμενος Τμήματος Πολεοδομίας και Περιβάλλοντος στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Ν. Αυτοδιοίκησης Ημαθίας (προσωπική επικοινωνία)

33. Σακελλαρίου, Β., (επ.) (1992) *Μακεδονία: 4000 Χρόνια Ελληνικής Ιστορίας και Πολιτισμού- Ιστορικοί Ελληνικοί Χρόνοι*, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών Α.Ε.
34. Σκυργιάννης, Χ. (2001) 'Μεταφορές σε αστικό περιβάλλον', Διδακτικές σημειώσεις για τους φοιτητές του Τ.Μ.Χ.Π.Α., Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
35. Σκυργιάννης, Χ. (2002) Εκπομπή 'Πολιτικό Forum' στο τηλεοπτικό κανάλι Astra, Δευτέρα 14/1/2002
36. Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών (ΣΠΕ) ΕΜΠ (1996) *Εμπορικό Τρίγωνο κέντρου Αθήνας: Πολεοδομική Έρευνα και Προγραμματισμός Αναβάθμισης*, Ερευνητικό Πρόγραμμα (1989-1991) για το Δήμο Αθηναίων, Έκδοση ΤΕΕ
37. Συναρέλλη, Μ. (1989) *Δρόμοι και Αιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880*, Εκδόσεις Θεμέλιο- Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ
38. Τράμπα, Α. (2002) Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός στο ΤΜΧΠΠΑ (προσωπική επικοινωνία)
39. Τρύφοντας, Γ. (2002) 'Ο πεζόδρομος που δεν είναι... πεζόδρομος: Το υπαίθριο πάρκινγκ και η... υποχρέωση της τροχαίας να γράφει τους πεζούς', *Το Βήμα*, Αθήνα, 27/1/2002, σ.Α42
40. Τσόπελας, Χρ. και συνεργάτες (1995) 'Προστασία-Ανάπλαση Διατηρητέας Περιοχής Κυριώτισσας στη Βέροια', Βέροια: Δήμος Βέροιας, Φεβρουάριος
41. ΥΠΕΧΩΔΕ (1998) *Τοπικές Πρωτοβουλίες στην Ελλάδα για Βιώσιμες Πόλεις και Κατοικίες: Πανελλήνιος Διαγωνισμός 1995*, Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ, Μάρτιος
42. Φιλιππίδης, Δ. (1990) *Για την Ελληνική Πόλη: Μεταπολεμική Πορεία και Μελλοντικές Προοπτικές*, Αθήνα: Εκδόσεις Θεμέλιο

Ξερόγλωσσες

1. Appleyard, D. and Seferi, M. (1987/1991) 'Conservation and pedestrianization in Plaka, Athens', in A. Vernez-Moundon *Public Streets for Public Use*, New York: Columbia University Press, p.p.232-40
2. European Greenways Association (EWGA), (2000) *The European Greenways Good Practice Guide: Examples of Actions Undertaken in Cities and the Periphery*, Spain: With the Support of European Commission- DG Environment
3. ΔΕΜΕΚΑ Βόλου, (χ.χ.) 'Carfree cities: Cycling and walking thematic workshop', Βόλος, ενημερωτικό φυλλάδιο

4. Francis, M. (1987/1991) 'The making of democratic streets', in A. Vernez-Moundon *Public Streets for Public Use*, New York: Columbia University Press, p.p.23-37
5. Hishaw, M. and Miles, D. (1987/1991) 'Bellevue's new approach to pedestrian planning and design', in A. Vernez-Moundon *Public Streets for Public Use*, New York: Columbia University Press, p.p.221-31
6. Pressman, N. (1987/1991) 'The European experience', in A. Vernez-Moundon *Public Streets for Public Use*, New York: Columbia University Press, p.p.40-4
7. Rapoport, A. (1987/1991) 'Pedestrian street use: Culture and perception', in A. Vernez-Moundon *Public Streets for Public Use*, New York: Columbia University Press, p.p.80-91
8. Untermann, R. (1987/1991) 'Can we pedestrianize the suburbs?', in A. Vernez-Moundon *Public Streets for Public Use*, New York: Columbia University Press, p.p.123-31
9. Vidler, A. (1986/1991) 'The scenes of the streets: Transformations in ideal and reality, 1750-1871', in A. Stanford *On Streets*, p.p.29-106
10. Zacharias, J. (2001) 'Pedestrian behavior and perception in urban walking environments', *Journal of Planning Literature Incorporating the CPL Bibliographies*, volume 16, Sage Publications, August

ηλεκτρονικές διευθύνσεις

1. user.itl.net/~wordcraf/charter.html
2. user.itl.net/~wordcraf/routes.html
3. www.baltowaterfrontpromenade.org/
4. www.minenv.gr
5. www.tee.gr
6. www.teeserver.tee.gr:80/

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΕΙΚΟΝΕΣ

Κεφάλαιο 1^ο

εικ.1: Ρότερνταμ-Ολλανδία. Πεζόδρομος στο εσωτερικό της πόλης, κατά μήκος του ποταμού. Διακρίνεται δεξιά ο αυτοκινητόδρομος και ο ποδηλατόδρομος (κόκκινο χρώμα και διακεκομμένη λευκή γραμμή).



Πηγή: Επιτόπια έρευνα, 2002

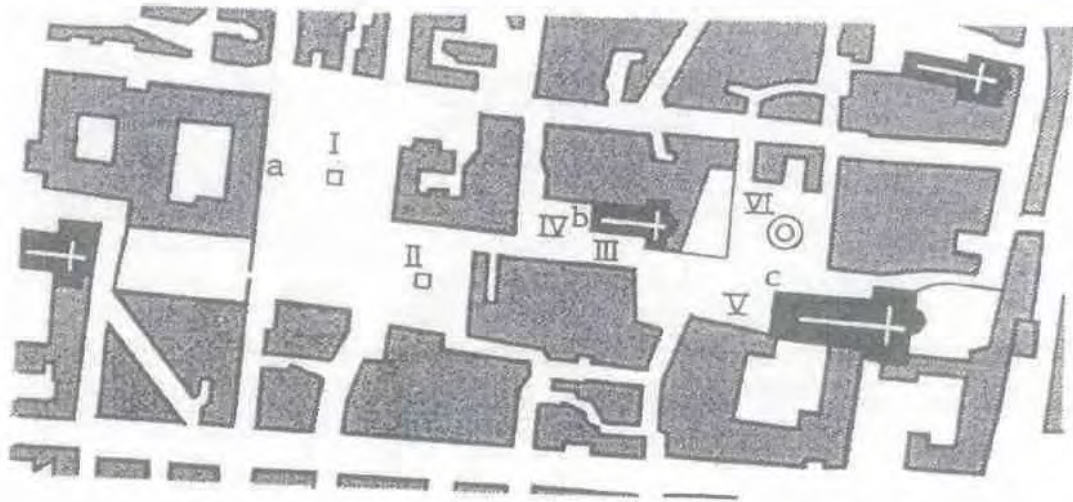
Κεφάλαιο 2^ο



εικ.2: Καμσούλοντουμ, μια από τις σημαντικές ρωμαϊκο-αγγλικές πόλεις με προσανατολισμένο σύστημα δρόμων, με οριζόντιους και κάθετους άξονες. A: βασική πύλη, F: αγορά, T: θέατρο, C: Ναός του Κλαύδιου, B: λουτρά

Πηγή: Γοσποδίνη, 1995

εικ.3: Η μεσαιωνική πόλη Λούκα . Η πλατεία του καθεδρικού ναού βρίσκεται κοντά στην πλατεία της αγοράς. I: πλατεία της αγοράς, IV: πλατεία καθεδρικού ναού



Πηγή: Γοσποδίνη, 1995



εικ.4: Βέλγιο-Μπράσελς. 'Πράσινο δρόμο' κατά μήκος μια παλιάς διαδρομής σιδηροδρομικών γραμμών

Πηγή: EGWA, 2000



εικ.5: Αγγλία. Ο 'πράσινο δρόμο' στο αστικό περιβάλλον του Μπρίστολ. Φαίνεται ο διαχωρισμός του πεζόδρομου για διαφορετικούς χρήστες

Πηγή: EGWA, 2000

εικ.6: Πολεοδομική μελέτη αναβάθμισης περιοχής Παγκρατίου. Πρόταση αναβάθμισης. Διακρίνονται οι κινήσεις των πεζών με πράσινο, οι κινήσεις των τροχοφόρων με τις κατευθύνσεις τους, οι ειδικές παρεμβάσεις (όπως π.χ. η υπόγεια κίνηση ή στάθμευση τροχοφόρων)



Πηγή: Αραβαντινός, 1997

Κεφάλαιο 3^ο

εικ.7: Η Ρωμαϊκή Βέροια. Με μαύρη γραμμή τα ίχνη των τειχών που διασώζονται σήμερα



Πηγή: Brocas-Deflassieux, 1999.

Κεφάλαιο 4°

εικ.8: Η οδός Π. Ιωακείμ πριν και μετά την επέμβαση



Πηγή: Καραγαβρηλίδης, 2002

εικ.9: Η οδός Ρ. Φεραίου πριν και μετά την επέμβαση



Πηγή: Καραγαβρηλίδης, 2002

Κεφάλαιο 5^ο



εικ.10: Η στοά-είσοδος στο τρίγωνο της εβραϊκής συνοικίας

Πηγή: Ζευγαρόπουλος, 2002



εικ.11: Το αρχοντικό Αναστασίου στη Μπαρμπούτα πριν την αναστήλωσή του

Πηγή: Ζευγαρόπουλος, 2002

εικ.12: Σπίτι στη Μπαρμπούτα



Πηγή: Ζευγαρόπουλος, 2002

εικ.13: Η Εβραϊκή Συναγωγή πριν και μετά τα έργα αναστήλωσης



Πηγή: Ενημ. Φυλλάδιο Δήμου Βέροιας, 2002

εικ.14: Η οδός 10^{ης} Μεραρχίας πριν και μετά την επέμβαση



Πηγή: Καραγαβρηλίδης, 2002

εικ.15: Η οδός Δημοσθένους πριν και μετά την επέμβαση



Πηγή: Καραγαβρηλίδης, 2002

Κεφάλαιο 6°

εικ.16: Κτίσμα στις οδούς Ιπποκράτους-Μητροφάνους πριν και μετά τις πεζοδρομήσεις. Σήμερα φιλοξενεί ένδυση



Πηγή: Καραγαβριηλίδης, 2002

εικ.17: Κτίσμα στις οδούς Ιπποκράτους-Κάππου πριν και μετά τις πεζοδρομήσεις. Διακρίνεται η κίνηση και στάθμευση των αυτοκινήτων πριν τις πεζοδρομήσεις. Σήμερα φιλοξενεί ένδυση



Πηγή: Καραγαβριλίδης, 2002

εικ.18: Ανεκμετάλλευτο κτίσμα στην οδό Π.Τσαλδάρη πριν την επέμβαση. Διακρίνεται το στενό πεζοδρόμιο. Σήμερα φιλοξενεί κατάστημα ένδυσης



Πηγή: Καραγαβρηλίδης, 2002

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΕΓΓΡΑΦΑ ΚΑΙ
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΒΕΡΟΙΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΕΣ

Το ερωτηματολόγιο που έχετε στα χέρια σας είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας που πραγματοποιείται από την Παπαδοπούλου Καλλιόπη, φοιτήτρια του ΤΜΧΠΠΑ, με τίτλο «**ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ- Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΒΕΡΟΙΑΣ**».

Η συμπλήρωση αυτού του ερωτηματολογίου από εσάς έχει ως στόχο να συμβάλλει στην ολοκλήρωση αυτής της διπλωματικής εργασίας. Τα στοιχεία που σας ζητάμε είναι ανώνυμα, εντελώς εμπιστευτικά και οπωσδήποτε θα χρησιμοποιηθούν μόνο μέσα στα πλαίσια αυτής της εργασίας.

ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ:

Στις ερωτήσεις που θα σας ζητηθεί να απαντήσετε μπορείτε να δώσετε μια μόνο απάντηση εκτός αν υπάρχει σημείωση και για παραπάνω από μια δεκτές απαντήσεις. Όταν σας ζητείται να συμπληρώσετε τετράγωνα σημειώστε \times ή \surd στα τετράγωνα δεξιά των απαντήσεων ενώ αν υπάρχουν τελείες γράψτε με όσο το δυνατόν λιγότερες λέξεις την απάντηση. Σε περίπτωση που η ερώτηση δε σας αφορά δεν απαντάτε.

ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ εκ των προτέρων για τη συνεργασία σας

Η φοιτήτρια/ απογραφέας



Παπαδοπούλου Καλλιόπη



* Για οποιαδήποτε πληροφορία μπορείτε να απευθυνθείτε στο τηλέφωνο 0331-0-28248

Α/Α ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	
ΠΕΡΙΟΧΗ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	
ΟΙΚΟΔ. ΤΕΤΡΑΓ.	
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
ΩΡΑ	
ΑΠΟΓΡΑΦΕΑΣ	

1) Η επιχείρησή σας σε ποιο είδος ανήκει;

11	ένδυση/ υπόδηση		15	τρόφιμα	
12	αξεσουάρ, καλλυντικά, κοσμήματα		16	βιοτεχνία	
13	ψυχαγωγία (εστιατόριο, ταβέρνα, καφέ, μπαρ)		17	άλλο είδος (τι;).....	
14	Υπηρεσία (γραφείο, τράπεζα, ιατρείο)				

2) Η επιχείρησή σας άρχισε να λειτουργεί πριν ή μετά τις πεζοδρομήσεις;

21	πριν	
22	μετά	

3) Είστε ενοικιαστής ή ιδιοκτήτης στο χώρο της επιχείρησής σας;

31	ενοικιαστής	
32	ιδιοκτήτης	

4) Ποιος ο αριθμός των εργαζομένων στην επιχείρησή σας;

5) Το ετήσιο εισόδημα της επιχείρησής σας σε ποια τάξη ανήκει;

51	0-10 εκατ. δρχ	
52	10-15 εκατ. δρχ	
53	15-30 εκατ. δρχ	
54	30> εκατ. δρχ	

6) Αν η επιχείρησή σας υπήρχε και πριν τις πεζοδρομήσεις απαντήστε στις παρακάτω τρεις ερωτήσεις:

6.1 Μετά τις πεζοδρομήσεις αυξήθηκε ο κύκλος των εργασιών της (ο τζίρος της);

61.1	ναι	
62.1	όχι	

6.2 Είχατε ενημερωθεί με κάποιον τρόπο για τις πεζοδρομήσεις πριν αυτές ξεκινήσουν;

61.2	ναι	
62.2	όχι	

6.3 Που σταθμεύατε κυρίως το μεταφορικό σας μέσο σας (αν διαθέτατε) πριν τις πεζοδρομήσεις;

61.3	σε δρόμους	
62.3	σε χώρο στάθμευσης (πάρκινγκ σε οικοδομή ή επί πληρωμή)	
63.3	σε δρόμους που τώρα έχουν πεζοδρομηθεί	
64.3	άλλου (που):.....	

7) Αν η επιχείρησή σας άρχισε να λειτουργεί μετά τις πεζοδρομήσεις η προηγούμενη σε ποιο είδος ανήκε;

71	ένδυση/ υπόδηση		76	βιοτεχνία	
72	αξεσουάρ, καλλυντικά, κοσμήματα		77	κατοικία	
73	ψυχαγωγία (εστιατόριο, ταβέρνα, καφέ, μπαρ)		78	άλλο είδος (τι):.....	
74	υπηρεσία (γραφείο, τράπεζα, ιατρείο)		79	κλειστό/ δεν υπήρχε	
75	τρόφιμα				

8) Κατά πόσο συμφωνείτε με το ωράριο τροφοδοσίας;

81	συμφωνά απόλυτα	
82	συμφωνά σχετικά	
83	δε συμφωνά καθόλου	

9) Πώς κρίνετε το μέτρο της χορήγησης ειδικής κάρτας διέλευσης για τροφοδοσία καταστημάτων και στάθμευσης για κατοίκους;

91	αποτελεσματικό	
92	αναποτελεσματικό	

10) Νομίζετε πως θα έπρεπε να υπάρχει ειδική κάρτα στάθμευσης και για τους εργαζομένους στην περιοχή;

101	ναι	
102	όχι	

11) Πού σταθμεύετε τώρα το αυτοκίνητό σας κυρίως, όταν έρχεστε στην περιοχή;

111	σε δρόμους	
112	σε χώρο στάθμευσης (πάρκινγκ σε οικοδομή ή επί πληρωμή)	
113	στους πεζόδρομους της περιοχής	
114	αλλού (που);.....	

12) Στην προσπάθεια εξεύρεσης χώρου στάθμευσης όταν έρχεστε στην εργασία σας αντιμετωπίζετε πρόβλημα;

121	σοβαρό πρόβλημα	
122	σχετικό πρόβλημα	
123	μικρό πρόβλημα	
124	κανένα πρόβλημα	

13) Ποιες νομίζετε ότι είναι οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης της περιοχής;

		αύξηση	μείωση	καμία αλλαγή
		131	132	133
1	τουριστική κίνηση			
2	παράνομη στάθμευση οχημάτων/ μηχανών			
3	κίνηση οχημάτων/ μηχανών στους γειτονικούς δρόμους			
4	κίνηση πεζών στους γειτονικούς δρόμους			
5	κίνηση οχημάτων/ μηχανών στους πεζόδρομους			
6	κίνηση πεζών στους πεζόδρομους			

14) Ποιες νομίζετε ότι είναι οι περιβαλλοντικές- ποιοτικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης της περιοχής;

		αύξηση	μείωση	καμία αλλαγή
		141	142	143
1	θόρυβος από οχήματα/ μηχανάκια			
2	φασαρία από πεζούς/ ηχορύπανση από μαγαζιά			
3	ανακαινίσεις καταστημάτων σε πεζόδρομους			

15) Ποιες νομίζετε ότι είναι οι περιβαλλοντικές- ποιοτικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης της περιοχής;

		βελτίωση	χειροτέρευση	καμία αλλαγή
		151	152	153
1	αποκομιδή απορριμμάτων			
2	καθαριότητα πεζοδρόμων			
3	συνθήκες εργασίας εργαζομένων			

16) Ποιες νομίζετε ότι είναι οι οικονομικές- κοινωνικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης της περιοχής;

		αύξηση	μείωση	καμία αλλαγή
		161	162	163
1	αξία γης καταστημάτων/ κατοικιών			
2	ύψος ενοικίων			
3	αριθμός εργαζομένων στο κατάστημά σας			
4	κοινωνική τάξη κατοίκων της περιοχής			
5	κοινωνικές σχέσεις ανάμεσα σε γείτονες			
6	ασφάλεια από εγκληματικότητα			
7	ασφάλεια από κίνηση οχημάτων/ μηχανών			
8	ασφάλεια αφήνοντας τα παιδιά να κινούνται μόνα τους και να παίζουν έξω στην περιοχή			

17) Ποια πιστεύετε τελικά ότι είναι η εικόνα που παρουσιάζει σήμερα μετά τις πεζοδρομήσεις η περιοχή και ο δρόμος σας ειδικά:

		αναβαθμισμένη	υποβαθμισμένη	καμία αλλαγή
		171	172	173
1	όλη η περιοχή			
2	ο δρόμος σας			

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

(εδώ μπορείτε να σημειώσετε τυχόν προβλήματα που δεν έχουν επισημανθεί ή οτιδήποτε άλλο θεωρείτε ότι αφορά στις πεζοδρομήσεις στην περιοχή)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΒΕΡΟΙΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ

Το ερωτηματολόγιο που έχετε στα χέρια σας είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας που πραγματοποιείται από την Παπαδοπούλου Καλλιόπη, φοιτήτρια του ΤΜΧΠΠΑ, με τίτλο «**ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ- Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΒΕΡΟΙΑΣ**».

Η συμπλήρωση αυτού του ερωτηματολογίου από εσάς έχει ως στόχο να συμβάλει στην ολοκλήρωση αυτής της διπλωματικής εργασίας. Τα στοιχεία που σας ζητάμε είναι ανώνυμα, εντελώς εμπιστευτικά και οπωσδήποτε θα χρησιμοποιηθούν μόνο μέσα στα πλαίσια αυτής της εργασίας.

ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ:

Στις ερωτήσεις που θα σας ζητηθεί να απαντήσετε μπορείτε να δώσετε μια μόνο απάντηση εκτός αν υπάρχει σημείωση και για παραπάνω από μια δεκτές απαντήσεις. Όταν σας ζητείται να συμπληρώσετε τετράγωνα σημειώστε \times ή \surd στα τετράγωνα δεξιά των απαντήσεων ενώ αν υπάρχουν τελείες γράψτε με όσο το δυνατόν λιγότερες λέξεις την απάντηση. Σε περίπτωση που η ερώτηση δε σας αφορά δεν απαντάτε.

ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ εκ των προτέρων για τη συνεργασία σας

Η φοιτήτρια/ απογραφείας



Παπαδοπούλου Καλλιόπη



* Για οποιαδήποτε πληροφορία μπορείτε να απευθυνθείτε στο τηλέφωνο 0331-0-28248

Α/Α ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	
ΠΕΡΙΟΧΗ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	
ΟΙΚΟΔ. ΤΕΤΡΑΓ.	
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
ΩΡΑ	
ΑΠΟΓΡΑΦΕΑΣ	

1) Από πότε μένετε στην περιοχή: 19.....

2) Ποιο είναι το επάγγελμά σας:

3) Είστε ενοικιαστής ή ιδιοκτήτης στο χώρο που κατοικείτε;

31	ενοικιαστής	
32	ιδιοκτήτης	

4) Ανεξάρτητα με το αν έχετε απαιτήσεις για κάλυψη ειδικών αναγκών (σε σχέση με κινητικότητα ατόμων κ.ά.) ή όχι, θεωρείτε πως οι διαμορφώσεις των πεζοδρομήσεων τις καλύπτουν;

41	ναι	
42	όχι	

5) Αν απαντήσατε αρνητικά στο παραπάνω ερώτημα, θεωρείτε πως οι πεζοδρομημένοι οδοί θα έπρεπε να γίνουν οπωσδήποτε ορισμένες παρεμβάσεις (ράμπες, καθορισμένες πορείες για τυφλά άτομα κ.ά.) προς εξυπηρέτηση της κινητικότητας όλων των ατόμων;

51	ναι	
52	όχι	

6) Αν είστε κάτοικος της περιοχής πριν ακόμα αρχίσουν οι πεζοδρομήσεις απαντήστε στις παρακάτω ερωτήσεις:

6.1 Είχατε ενημερωθεί για τις πεζοδρομήσεις πριν ξεκινήσει η κατασκευή τους;

61.1	ναι	
62.1	όχι	

6.2 Πριν τις πεζοδρομήσεις, κυκλοφορούσαν άτομα με παραβατική συμπεριφορά (προβλήματα κοινωνικής εφαρμογής);

61.2	ναι	
62.2	όχι	

6.3 Υπήρχαν πριν τις πεζοδρομήσεις νυχτερινά κέντρα παροχής αμφιβόλου ποιότητας υπηρεσιών;

61.3	ναι	
62.3	όχι	

6.4 Πού σταθμεύατε κυρίως το μεταφορικό σας μέσο (αν διαθέτατε) πριν τις πεζοδρομήσεις;

61.4	σε δρόμους	
62.4	σε χώρο στάθμευσης (πάρκινγκ σε οικοδομή ή επί πληρωμή)	
63.4	σε δρόμους που τώρα έχουν πεζοδρομηθεί	
64.4	αλλού (που;).....	

7) Πώς κρίνετε το μέτρο της χορήγησης ειδικής κάρτας διέλευσης για τροφοδοσία καταστημάτων και στάθμευσης για κατοίκους;

71	αποτελεσματικό	
72	αναποτελεσματικό	

8) Νομίζετε πως θα έπρεπε να υπάρχει ειδική κάρτα στάθμευσης και για τους εργαζομένους στην περιοχή;

81	ναι	
82	όχι	

9) Πού σταθμεύετε τώρα το αυτοκίνητό σας κυρίως;

91	σε δρόμους	
92	σε χώρο στάθμευσης (πάρκινγκ σε οικοδομή ή επί πληρωμή)	
93	στους πεζόδρομους της περιοχής	
94	αλλού (που;).....	

10) Στην προσπάθεια εξεύρεσης χώρου στάθμευσης όταν επιστρέφετε σπίτι σας αντιμετωπίζετε πρόβλημα;

101	μεγάλο πρόβλημα	
102	σχετικό πρόβλημα	
103	μικρό πρόβλημα	
104	κανένα πρόβλημα	

11) Ποιες νομίζετε ότι είναι οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης της περιοχής;

		αύξηση	μείωση	καμία αλλαγή
		111	112	113
1	τουριστική κίνηση			
2	παράνομη στάθμευση οχημάτων/ μηχανών			
3	κίνηση οχημάτων/ μηχανών στους γειτονικούς δρόμους			
4	κίνηση πεζών στους γειτονικούς δρόμους			
5	κίνηση οχημάτων/ μηχανών στους πεζόδρομους			
6	κίνηση πεζών στους πεζόδρομους			

12) Ποιες νομίζετε ότι είναι οι περιβαλλοντικές- ποιοτικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης της περιοχής;

		αύξηση	μείωση	καμία αλλαγή
		121	122	123
1	θόρυβος από οχήματα/ μηχανάκια			
2	φασαρία από πεζούς/ ηχορύπανση από μαγαζιά			
3	ανακαινίσεις καταστημάτων σε πεζόδρομους			

13) Ποιες νομίζετε ότι είναι οι περιβαλλοντικές- ποιοτικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης της περιοχής;

		βελτίωση	χειροτέρευση	καμία αλλαγή
		131	132	133
1	αποκομιδή απορριμμάτων			
2	καθαριότητα πεζοδρόμων			
3	συνθήκες διαβίωσης & εργασίας			

14) Ποιες νομίζετε ότι είναι οι οικονομικές – κοινωνικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης της περιοχής;

		αύξηση	μείωση	καμία αλλαγή
		141	142	143
1	αξία γης καταστημάτων/ κατοικιών			
2	ύψος ενοικίων			
3	κοινωνική τάξη κατοίκων της περιοχής			
4	κοινωνικές σχέσεις ανάμεσα σε γείτονες			
5	ασφάλεια από εγκληματικότητα			
6	ασφάλεια από κίνηση οχημάτων/ μηχανών			
7	ασφάλεια αφήνοντας τα παιδιά να κινούνται μόνα τους και να παίζουν έξω στην περιοχή			

15) Ποια πιστεύετε τελικά ότι είναι η εικόνα που παρουσιάζει σήμερα μετά τις πεζοδρομήσεις η περιοχή και ο δρόμος σας ειδικά;

		αναβαθμισμένη	υποβαθμισμένη	καμία αλλαγή
		151	152	153
1	όλη η περιοχή			
2	ο δρόμος σας			

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

(εδώ μπορείτε να σημειώσετε τυχόν προβλήματα που δεν έχουν επισημανθεί ή οτιδήποτε άλλο θεωρείτε ότι αφορά στις πεζοδρομήσεις στην περιοχή)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΒΕΡΟΙΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΕΡΑΣΤΙΚΟΥΣ

Το ερωτηματολόγιο που έχετε στα χέρια σας είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας που πραγματοποιείται από την Παπαδοπούλου Καλλιόπη, φοιτήτρια του ΤΜΧΠΠΑ, με τίτλο «**ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥΣ- Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΒΕΡΟΙΑΣ**».


Η συμπλήρωση αυτού του ερωτηματολογίου από εσάς έχει ως στόχο να συμβάλλει στην ολοκλήρωση αυτής της διπλωματικής εργασίας. Τα στοιχεία που σας ζητάμε είναι ανώνυμα, εντελώς εμπιστευτικά και οπωσδήποτε θα χρησιμοποιηθούν μόνο μέσα στα πλαίσια αυτής της εργασίας.

ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ:

Στις ερωτήσεις που θα σας ζητηθεί να απαντήσετε μπορείτε να δώσετε μια μόνο απάντηση εκτός αν υπάρχει σημείωση και για παραπάνω από μια δεκτές απαντήσεις. Όταν σας ζητείται να συμπληρώσετε τετράγωνα σημειώστε \times ή \surd στα τετράγωνα δεξιά των απαντήσεων ενώ αν υπάρχουν τελείες γράψτε με όσο το δυνατόν λιγότερες λέξεις την απάντηση. Σε περίπτωση που η ερώτηση δε σας αφορά δεν απαντάτε.

ΣΑΣ ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ εκ των προτέρων για τη συνεργασία σας

Η φοιτήτρια/απογραφέας


Παπαδοπούλου Καλλιόπη



* Για οποιαδήποτε πληροφορία μπορείτε να απευθυνθείτε στο τηλέφωνο 0331-0-28248

Α/Α ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	
ΠΕΡΙΟΧΗ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	
ΩΡΑ	
ΑΠΟΓΡΑΦΕΑΣ	

1) Σε ποια ηλικιακή ομάδα ανήκετε;

11	0-18 ετών	
12	19-30 ετών	
13	30-50 ετών	
14	50-70 ετών	
15	70< ετών	

2) Από ποια περιοχή έρχεστε:.....

3) Πόσο συχνά επισκέπτεστε την περιοχή;

31	παραπάνω από μια φορά τη μέρα	
32	σχεδόν κάθε μέρα	
33	λίγες φορές την εβδομάδα	
34	λίγες φορές το μήνα	
35	πολύ σπάνια	

4) Με ποιο μεταφορικό μέσο επισκέπτεστε συνήθως την περιοχή;

41	με τα πόδια	
42	με μέσο μαζικής μεταφοράς	
43	με ιδιωτικό μεταφορικό μέσο	
44	άλλο (τι:)	

5) Πως επηρέασαν οι πεζοδρομήσεις τη συχνότητα με την οποία επισκέπτεστε την περιοχή;

51	αυξήθηκε η συχνότητα	
52	μειώθηκε η συχνότητα	
53	καμία αλλαγή	

6) Για ποιο λόγο συνήθως επισκέπτεστε την περιοχή;

61	για εργασία	
62	για αγορές	
63	για διασκέδαση	
64	ως πέρασμα	
65	για άλλο λόγο (για ποιον;)	

7) Ποιος ο λόγος της σημερινής επίσκεψης;

71	για εργασία	
72	για αγορές	
73	για διασκέδαση	
74	ως πέρασμα	
75	για άλλο λόγο (για ποιον;).....	

8) Γενικά, θεωρείτε πως οι πεζοδρομήσεις στην περιοχή είναι λειτουργικές;

81	ναι	
82	όχι	

Αριθ. Πρωτ. 13639/95

Κοιν. ημ. 10.7.95

Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α

Από το υπ' αριθ. 12/95 πρακτικό συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Βεροίας

Σε ημερήσια διάταξη
για δημοσίευση

Αρ. απόφ. 361/95

Π ε ρ ί λ η ψ η

"Εγκριση μελέτης "προστασία-ανάδειξη διατηρητέων περιοχών Κυριώτισσας-Μπαρμπούτας".

Σήμερα 29 Μαΐου του έτους 1995 ημέρα της εβδομάδας Δευτέρα και ώρα 20.00 συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση το Δημοτικό Συμβούλιο στην αίθουσα συνεδριάσεων του Δημοτικού κτιρίου της οδού Μητροπόλεως 47, ύστερα από την με ημερομηνία 25-5-95 γραπτή πρόσκληση του κ. Προέδρου που δόθηκε σ' όλους τους συμβούλους και παρέδρους σύμφωνα με τα άρθρα 81, 95 και 106 του ΔΚΚ.

Αφού διαπιστώθηκε ότι παραβρίσκεται ο Δήμαρχος και ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία αφού επί συνόλου 25 μελών βρέθηκαν παρόντα 23 μέλη.

Παρόντες

1. Κ. Ασλάνογλου
2. Ι. Κουρουζίδης
3. Μ. Ποτουρίδης
4. Κ. Κόλβατζης
5. Κ. Βαφείδης
6. Α. Δελαβερίδης
7. Δ. Αδάμου
8. Θ. Τέτος
9. Ε. Δελεκάκης
10. Π. Καρασαββίδου
11. Κ. Πουλασουχίδης
12. Κ. Γκαβαϊσές
13. Α. Μαρκούλης
14. Α. Τάκης
15. Ε. Παναγιωτίδης
16. Ο. Σιδηρόπουλος
17. Ε. Σοφιανίδης
18. Χ. Παπαγεωργίου
19. Φ. Γαλανούδη-Τσανάκα
20. Β. Τσίλης
21. Γ. Χιονίδης
22. Δ. Ζαμάνης
23. Μ. Αδαλόγλου

Απόντες

- Α. Καραντουμάνης
- Π. Αγαθαγγελίδης

Παρόντες Πάρεδροι

- Θ. Δεμερτζίδης

Απόντες Πάρεδροι

- Α. Χατζηγεωργίου
- Γ. Μπαλιτζής

Στη συνέχεια ο Πρόεδρος εισηγούμενος το 1ο θέμα της ημερήσιας διάταξης έδωσε το λόγο στον κ.Γκαβαϊσέ, ο οποίος είπε: "Από τις πρώτες προτεραιότητες της νέας διοίκησης του Δήμου ήταν να προχωρήσει στην ανάθεση της μελέτης διαμόρφωσης των κοινοχρήστων χώρων των διατηρητέων περιοχών Κυριώτισσας και Μπαρμπούτας, διότι ήδη από την προηγούμενη διοίκηση είχαν γίνει ενέργειες να ενταχθεί αυτό το έργο στο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης με 200 εκατομμ.δρχ. Η υλοποίηση όμως αυτής της απόφασης έπρεπε να γίνει, αφού το πράγμα οδηγηθεί σε μια μελέτη. Αυτή τη μελέτη ο Δήμος την ανέθεσε στους μελετητές της πόλης μας, αρχιτέκτονες, που έχουν μελετητικό πτυχίο. Από τους 8 μελετητές που συγκέντρωναν αυτές τις προϋποθέσεις, ανταποκρίθηκαν στην πρόσκλησή μας οι 6 και συμμετείχαν και οι 6 ισότιμα, αφού χωρίστηκαν σε 2 ομάδες, ανάλογα με το αντικείμενο. Την περιοχή Κυριώτισσας μελέτησε η ομάδα, που αποτελείται από τις κυρίες Πάπαρη, Τσίρη και τους κυρίους Κουκούδη και Τσόπελα. Την περιοχή Μπαρμπούτας μελέτησε η ομάδα, που αποτελείται από τον κ.Σιδηρόπουλο και την κα Καλογήρου. Η μελέτη των 2 περιοχών έχει παραδοθεί σε μας και με βάση αυτήν έχουμε ήδη υπογράψει με το ΥΠΕΧΩΔΕ προγραμματική σύμβαση για να αρχίσει η υλοποίησή της μέσα στο φετινό πρόγραμμα. Περιλαμβάνει μόνο κοινόχρηστους χώρους, δρόμους, πλατείες, περιβάλλοντες χώρους κλπ.

Θα παρακαλούσα εκπροσώπους των 2 μελετητικών ομάδων να παρουσιάσουν σύντομα τη μελέτη και να περιορισθούν στις παρεμβάσεις που προτείνονται αυτή τη στιγμή στους κοινόχρηστους χώρους, όπως αυτοί ισχύουν σήμερα από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο, στο οποίο έχουμε Προεδρικό Διάταγμα".

Πάπαρη (αρχιτέκτων μηχαν/ός μελετητικής ομάδας περιοχής Κυριώτισσας): Θα ήθελα το λόγο κε Πρόεδρε.

Πρόεδρος: Ορίστε, κα Πάπαρη.

Πάπαρη: Χωρίς να εκπροσωπώ τους 4 μελετητές της Κυριώτισσας, πρέπει να σας πω ότι πληροφορήθηκα το θέμα της αποψινής παρουσίασης των μελετών μόλις την Τετάρτη και εντελώς ασαφώς, από συνάδελφο συνεργάτη της μελέτης. Δεν είχα άλλη καμμία ειδοποίηση από το Δήμο Βέροιας. Γι αυτό δηλώνω αδυναμία να παρουσιάσω μελέτη ή και να την παρακολουθήσω, με την έννοια ότι: πιστεύω ότι μία μελέτη η οποία διαθέτει σε πολύ μεγάλο βαθμό εποπτικό υλικό, θα πρέπει να συνοδεύεται πέρα από τους συμβατικούς χάρτες και με άλλο υλικό, σλάϊτς κλπ., γιατί είναι ο μόνος τρόπος να παρουσιασθεί μια τέτοιου είδους μελέτη. Και όπως καταλαβαίνετε, το χρονικό περιθώριο ήταν ανύπαρκτο για να ετοιμάσει κανείς οτιδήποτε. Γι αυτό λοιπόν το λόγο, που νομίζω είναι αρκετός, προτείνω να επανέλθει το θέμα-συντομότερα βέβαια-για να υπάρξει το χρονικό περιθώριο της προετοιμασίας και να συζητηθεί. Διότι πιστεύω συμφωνώ απόλυτα με τον κ.Γκαβαϊσέ ότι δεν θα πρέπει κανείς να επεκταθεί στο σύνολο των ζητημάτων και των προβλημάτων της περιοχής. Ωστόσο, και είναι προς τιμήν του Δήμου Βέροιας, ο οποίος έθεσε το ζήτημα σε επίπεδο θεωρητικό με την έννοια της αναβάθμισης του δημόσιου χώρου της Κυριώτισσας, αυτό όμως το ζήτημα από μόνο του συνιστά μείζον θέμα για την περιοχή, και μ' αυτή την έννοια θα πρέπει και το αντικείμενο να είναι καλώς προετοιμασμένο και καλώς παρουσιαζόμενο να έρθει ξανά στο Συμβούλιο.

Πρόεδρος: Η κα Πάπαρη δηλώνει αδυναμία παρουσίασης της μελέτης. Υπάρχει άλλος εκπρόσωπος της μελετητικής ομάδας;

Παπαγεωργίου: Τέθηκε αυτή τη στιγμή ένα θέμα από την κα Πάπαρη η οποία δήλωσε αδυναμία και είναι γνωστό ότι ήταν μαζί με τους

άλλους αξιολογότετους συναδέλφους. Πιστεύω ότι ήταν μια δουλειά κοινή όλων. Θα ήθελα να έχω μια καλύτερη εικόνα. Νομίζω ότι επιβάλλεται μια μικρή αναβολή, έτσι να δώσουμε την ευκαιρία και στην ομάδα να προετοιμασθεί καλύτερα, αλλά δεν είναι και ευγενικό 5 μέρες πιά μπροστά να ενημερώνεται ένα μέλος της ομάδας.

Πρόεδρος: Όταν ανήγγειλα στην προηγούμενη συνεδρίαση τη συζήτηση αυτού του θέματος για σήμερα, έγινε κατανοητό ότι έχουμε δέσμευση χρόνου.

Δήμαρχος: Δεν υπάρχει ευθύνη του Δήμου στην ενημέρωσή σας, γιατί μόλις καταρτίστηκε η ημερήσια διάταξη από τον Πρόεδρο, ενημερώθηκε ο αρμόδιος αντιδήμαρχος, κ.Κ.Γκαβαϊσές και με τη σειρά του ενημέρωσε την μελετητική ομάδα.

Γκαβαϊσές: Δεν είχα καμμία υποχρέωση να ενημερώσω ένα έκαστο των μελών χωριστά, πρόκειται περί ομάδας μελετητικής.

Δήμαρχος: Υπάρχει ένα πρόβλημα στην ομάδα, όπως αντιλαμβάνεσθε. Από κεί και πέρα, το κομμάτι που μελέτησε η κα Πάπαρη ήταν η ανάλυση, γενικότερα της περιοχής, από ότι είμαι σε θέση να ξέρω από τη συμμετοχή μου σε κάποιες εργασίες της ομάδας. Τη σύνθεση και την πρόταση τη διαμόρφωσαν τα υπόλοιπα μέλη της ομάδας, διότι είχε τελειώσει το αντικείμενο της κας Πάπαρη, σύμφωνα με τον καταμερισμό εργασίας που έγινε στην ομάδα.

Υπάρχει όμως ένας επειγόν χαρακτήρας συζήτησης του θέματος, γιατί πρέπει να αποβταλεί στο ΥΠΕΧΩΔΕ η απόφαση, ώστε να εξασφαλίσουμε τα 200 εκατομμ.δρχ.της χρηματοδότησης. Εχουμε 50-60 εκατομμ.δρχ.για το 1995 και πρέπει να αρχίσουμε να τα απορροφούμε. Γι αυτό παρακαλώ, να μην επιμείνετε στην αναβολή.

Κόλβατζης: Είναι όντως σημαντική η απορρόφηση των 200 εκατομμ.δρχ.αλλά εξίσου σημαντική είναι και η τελική απόφαση του Συμβουλίου για την εκπόνηση της μελέτης. Θέλω να ρωτήσω, υπάρχουν ουσιαστικές διαφορές της κας Πάπαρη με την πρόταση που θα παρουσιάσει σήμερα η υπόλοιπη ομάδα

Πρόεδρος: Δεν είναι διαδικαστική η παρέμβασή σας με Κόλβατζη. Θα μπορούσατε, να θέσετε κάποιο ερώτημα μετά το τέλος της παρουσίασης της μελέτης.

Αδάμου: Κατανοώ τους σοβαρούς λόγους σε σχέση με τις χρηματοδοτήσεις. Νομίζω ότι πρέπει να διευκρινισθεί, αν η διαφωνία αφορά το πρόσωπο της κας Πάπαρη μόνο, ή και άλλα μέλη της ομάδας.

Δήμαρχος: Νομίζω ότι ήμουν σαφής με Αδάμου. Δεν θέλω να πω πράγματα που αφορούν τον τεχνικό κόσμο, αλλά οφείλω να σας πω ότι υπήρξε πλήρης διαφωνία της κας Πάπαρη με τους υπόλοιπους τρεις της ομάδας. Τουλάχιστον αυτό μας μεταφέρθηκε. Και μάλιστα υπήρξε διαφωνία, αν έπρεπε να συμπεριληφθούν προσωπικές παρατηρήσεις της κας Πάπαρη στην όλη μελέτη. Και δυστυχώς βρέθηκε ο Δήμος σε πολύ δύσκολη θέση.

Κουκούδης (Εκπρόσωπος μελετητικής ομάδας περιοχής Κυριώτισσας): Στην ομάδα είμαστε η κας Πάπαρη, Τσίρη, ο κ.Τσόπελας και εγώ. Η κα Τσίρη, ο κ.Τσόπελας και εγώ μπορούμε ομόφωνα να σας πούμε τα ίδια πράγματα αυτή τη στιγμή. Η κα Πάπαρη στην πορεία διαφοροποιήθηκε.

Πρόεδρος: Η κα Πάπαρη δεν υπογράφει τη συγκεκριμένη πρόταση;

Κουκούδης: Υπογράφει την πρόταση μερικώς.

Πρόεδρος: Ορίστε με Κουκούδη, μπορείτε να μας παρουσιάσετε τη μελέτη της περιοχής Κυριώτισσας.

Δ.Κουκούδης: 1.ΓΕΝΙΚΑ

Η μελέτη αφορά την ανάπτυξη-αναβάθμιση του περιβάλλοντος χώρου της παραδοσιακής γειτονιάς της Κυριώτισσας στην Βέροια.

Ειδικότερα αφορά τμήμα της περιοχής, το οποίο περιλαμβάνει τις οδούς Πατρ.Ιωακείμ, Ιεραρχών, Πάροδο Πατρ.Ιωακείμ, Πάροδο Ιεραρχών, τμήμα της οδού Περδίκια και την οδό Αγγέλων μαζί με τους ημιδημόσιους χώρους που γειτνιάζουν με τις οδούς αυτές (περιβάλλον χώρος Ι.Ναού Γοργοεπηκόου, Προαύλιο Ι.Ναού Αγ.Αναργύρων). Μιας και μιλάμε για αναβάθμιση του περιβάλλοντος χώρου, απαραίτητη κρίνεται η αντικατάσταση του υπάρχοντος οδοστρώματος με κυβόλιθους από γρανίτη ή με κροκάλα, ανάλογα με την περίπτωση και με την διάταξη που προβλέπεται στα αρχιτεκτονικά σχέδια που συνοδεύουν την παρούσα μελέτη, καθώς και η φύτευση διαφόρων φυτών και δένδρων έτσι ώστε η γειτονιά να αποκτήσει καλύτερο ανθρώπινο πρόσωπο. Η επέμβαση που προτείνεται γίνεται με τον απαραίτητο σεβασμό που απαιτείται σε μία περιοχή η οποία λόγω του χαρακτήρα της, του ιστού της, των αξιόλογων κτιρίων της και των θαυμαστών Βυζαντινών Ναών της και μνημείων, έχει χαρακτηριστεί από το ΥΠΠΟ ως "Διατηρητέο ιστορικό σύνολο, χρήζον ιδιαίτερης προστασίας".

Κατ'αρχάς πρέπει να τονισθεί η ανάγκη που υπάρχει, έτσι ώστε η οποιαδήποτε εργασία γίνει να είναι όσο το δυνατόν μονιμότερη, για την αποφυγή περιττών και επαναλαμβανόμενων εξόδων (λόγω συχνών επιδιορθώσεων), και συγχρόνως να δοθεί η δυνατότητα στην ιδιαίτερης ιστορικής σημασίας περιοχή της Κυριώτισσας της πόλης της Βέροιας να αλλάξει εμφάνιση και ύφος, προστατεύοντας την και αναδεικνύοντας τα αξιόλογα μέτωπα και τις διαδρομές που συνυπάρχουν στην περιοχή, μαζί με τα αμυντικής αρχιτεκτονικής κλειστά οικοδομικά τετράγωνα.

Στο γενικότερο πλαίσιο οργάνωσης και ανάδειξης της περιοχής υπάγονται και η τοποθέτηση των εναερίων καλωδίων της ΔΕΗ και του ΟΤΕ σε υπόγεια κανάλια, έτσι ώστε να αποφευχθεί από την περιοχή η άσχημη εμφανισιακά παρουσία (στους τοίχους, μεταξύ κτιρίων κλπ.) των υπάρχοντων σήμερα (διαφόρων διατομών, πολλών σε αριθμό), καλωδίων, καθώς και η ολοκλήρωση και επέκταση όπου αυτή απαιτείται των υπάρχοντων δικτύων των ομβρίων υδάτων.

Βασικό λοιπόν στοιχείο για οποιανδήποτε εργασία είναι η τακτοποίηση, αντικατάσταση και επιδιόρθωση σωληνώσεων, καθώς και η εγκυβώτιση των δικτύων ΟΤΕ και ΔΕΗ που περνούν από την περιοχή. Μόνον έτσι θα μπορούμε να ελπίζουμε ότι οι εργασίες δεν θα είναι άσκοπες.

Ξεκινώντας την περιγραφή των εργασιών και το πως πρέπει να εκτελεσθούν, πρέπει να τονισθεί ότι λόγω των κλίσεων κρίθηκε αναγκαίο η υπόβαση για τους κυβολίθους να είναι από γκρο-μπετόν με κάθετους αρμούς διακοπής έτσι ώστε να αποφευχθεί το γλυστρίμα των κυβολίθων. Επίσης οι περισσότερες εργασίες λόγω της στενότητας των δρόμων θα εκτελεσθούν με το χέρι και όχι με φορτωτή (σε επίπεδο εκσκαφών-μεταφορών).

2.ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ

Βασικό στην λύση που προτείνεται είναι η αποξήλωση του υπάρχοντος οδοστρώματος, καθώς και η υποδομή για τα δίκτυα που προαναφέρθηκαν.

Αναλύεται παρακάτω όλος ο τρόπος κατασκευής έτσι ώστε να καλυφθούν όλες οι τεχνικές εργασίες που απαιτούνται για την κατασκευή.

2.1.ΚΥΒΟΛΙΘΟΙ ΑΠΟ ΓΡΑΝΙΤΗ

2.1.ΥΠΟΒΑΣΗ

Το πάχος της και η σύνθεσή της είναι ίδια με εκείνα που απαιτούνται για την κατασκευή συμβατικών δαπέδων οδοποιΐας.

Ειδικότερα πρέπει να είναι τέλεια συμπυκνωμένα και συμπιεσμένα και να έχουν τα απαιτούμενα πάχη που προβλέπονται από την μελέτη.

2.2. ΒΑΣΗ-ΦΙΝΙΡΙΣΜΑ ΠΑΝΩ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΥΠΟΒΑΣΗΣ

Κατασκευάζεται με γκρο μπετόν Β160 με σχάρα πλέγματος Τ131 και χρησιμεύει κυρίως για να δημιουργήσει τις απαιτούμενες κλίσεις και στάθμες, καθώς και για να δημιουργήσει πλαίσιο εγκυβωτισμού των γρανιτένιων κυβολίθων. Στα σημεία διακοπής που προβλέπονται από την μελέτη δημιουργείται δόντι από το ίδιο υλικό έτσι ώστε να δοθεί λύση, από την μια πλευρά σχεδιαστικής πρότασης και από την άλλη, κατασκευαστικής ευκολίας. Με το τελείωμα αυτής της φάσης πρέπει οπωσδήποτε να έχει δημιουργηθεί η επιφάνεια αποστράγγισης των νερών της βροχής με τις κατάλληλες κλίσεις.

2.3 ΔΙΑΣΤΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΜΜΟΥ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΚΥΒΟΛΙΘΩΝ

Η στρώση αυτή πρέπει να αποτελείται από καθαρή άμμο που να μην περιέχει προσμίξεις άλλων υλικών πάνω από 3% (άργιλλο, χώμα κλπ.). Πρέπει η κοκκομετρική διαβάθμιση του υλικού να είναι με μέγιστη διάμετρο 7 mm, με τουλάχιστον 80% του υλικού κάτω των 4 mm. Το πάχος της στρώσης άμμου, αφού γίνει η συμπύκνωση, πρέπει να είναι 30 έως 50 mm σε αντίστροφη αναλογία προς την σκληρότητα του εδάφους. Σε καμμία περίπτωση οι κλίσεις δεν πρέπει να δημιουργηθούν αλλάζοντας το πάχος αυτής της στρώσης άμμου. Μια τέτοια αλλαγή θα προκαλούσε διαφορετικές καθιζήσεις στα διάφορα μέρη του δαπέδου με άμεση επίπτωση και στην στεγανότητα της τελικής του επιφάνειας.

2.4. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΙΕΣΗ ΤΩΝ ΚΥΒΟΛΙΘΩΝ ΑΠΟ ΓΡΑΝΙΤΗ

Η τοποθέτηση των κυβολίθων γίνεται με το χέρι τοποθετώντας τα στεγνά (χωρίς Κονίαμα) το ένα δίπλα στο άλλο. Μέχρι να ολοκληρωθεί η συμπίεση του δαπέδου, δεν πρέπει να το επιβαρύνουμε με άλλα φορτία εκτός από αυτά των εργαζομένων και των εργαλείων τους. Οι κυβόλιθοι πρέπει να τοποθετούνται 1 έως 1,5 cm περίπου ψηλότερα από την επιδιωκόμενη τελική στάθμη. Η μετέπειτα συμπίεση με δονητικές πλάκες θα φέρει το δάπεδο στην επιθυμητή στάθμη. Στα πλάγια τελειώματα του δαπέδου (Οριο κτιρίου) χρειάζεται οι κυβόλιθοι να κόβονται με κατάλληλο κόφτη. Τα μεγέθη των κυβολίθων που θα χρησιμοποιηθούν είναι 10Χ10Χ10 και 10Χ10Χ19-20.

2.5. ΣΦΡΑΓΙΣΜΑ ΑΡΜΩΝ-ΦΙΝΙΡΙΣΜΑΤΑ

Αφού συμπιεσθεί το δάπεδο, στρώνεται λεπτή κοσκινισμένη άμμος πάνω από τους κυβόλιθους, για ένα πρώτο γέμισμα των αρμών. Συνιστάται η διάστρωση και άλλων στρώσεων άμμου, που θα επιτρέψουν την πλήρη σφράγιση των αρμών και την τέλεια εφαρμογή των κυβολίθων. Ακολουθεί πάντα καθάρισμα του δαπέδου από την άμμο.

2.6. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΛΙΣΕΩΝ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΟΜΒΡΙΩΝ

Κατά την κατασκευή του γκρο-μπετόν πρέπει να δοθούν οι παρακάτω κλίσεις.

Οι κλίσεις εγκάρσια, πρέπει να είναι 1,5% ενώ κατά μήκος θα

ακολουθηθεί η υπάρχουσα κλίση η οποία έχει αποτυπωθεί με επιτόπια υψομετρική μελέτη.

3.ΛΙΘΟΣΤΡΩΤΟ ΑΠΟ ΚΡΟΚΑΛΑ

3.1. ΥΠΟΒΑΣΗ

Το πάχος της και η σύνθεσή της είναι ίδια με εκείνα που απαιτούνται για την κατασκευή συμβατικών δαπέδων οδοποιίας. Ειδικότερα πρέπει να είναι τέλεια συμπυκνωμένα και συμπιεσμένα και να έχουν τα απαιτούμενα πάχη που προβλέπονται από την μελέτη.

3.2.ΒΑΣΗ-ΦΙΝΙΡΙΣΜΑ ΠΑΝΩ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΥΠΟΒΑΣΗΣ

Κατασκευάζεται με γκρό μπετόν Β160 με σχάρα πλέγματος Τ131 και χρησιμεύει κυρίως για να δημιουργήσει τις απαιτούμενες κλίσεις και στάθμες, καθώς και για να δημιουργήσει πλαίσιο εγκυβωτισμού των κροκάλων. Στα σημεία διακοπής που προβλέπονται από την μελέτη δημιουργείται δόντι από το ίδιο υλικό, έτσι ώστε να δοθεί λύση, από την μία πλευρά σχεδιαστικής πρότασης και από την άλλη, κατασκευαστικής ευκολίας. Με το τελείωμα αυτής της φάσης πρέπει οπωσδήποτε να έχει δημιουργηθεί η επιφάνεια αποστράγγισης των νερών της βροχής με τις κατάλληλες κλίσεις.

3.3. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΚΡΟΚΑΛΩΝ

Η τοποθέτηση της κροκάλας γίνεται με το χέρι τοποθετώντας τα, με κονίαμα την μία δίπλα στην άλλη. Οι κροκάλες πρέπει να τοποθετούνται μετά από χάραξη και αποτύπωση του σχεδίου διάστρωσης που προτείνεται από τα σχέδια της μελέτης. Πρέπει να δοθεί προσοχή ώστε η διάσταση της κροκάλας να μην αλλάζει απότομα και το αποτέλεσμα που θα προκύπτει να είναι στο επίπεδο της επιδιωκόμενης τελικής στάθμης χωρίς να χαθούν οι κλίσεις που έχουν δημιουργηθεί με την υπόβαση. Στα πλάγια τελειώματα του δαπέδου (Οριο κτιρίου) καθώς και στο κέντρο του (επιφανειακό κανάλι απορροής), χρειάζεται οι κροκάλες που θα τοποθετούνται να είναι όσο το δυνατόν ομοιόμορφες και κατά τις μεγαλύτερες από τις υπόλοιπες, έτσι ώστε να προκύψει αξιόλογο αποτέλεσμα. Τα μεγέθη των κροκάλων που θα χρησιμοποιηθούν θα είναι μεταξύ 10 εκ. και 20 εκ.

3.4. ΣΦΡΑΓΙΣΜΑ ΑΡΜΩΝ-ΦΙΝΙΡΙΣΜΑΤΑ

Αφού εγκυβωτισθεί η κροκάλα στο δάπεδο, θα αρμολογηθεί με ενισχυμένη τσιμεντοκονία έτσι ώστε να επιτύχουμε την πλήρη σφράγιση των αρμών και την τέλεια εφαρμογή των κροκάλων.

3.5. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΛΙΣΕΩΝ ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΟΜΒΡΙΩΝ

Κατά την κατασκευή του γκρό-μπετόν πρέπει να δοθούν οι παρακάτω κλίσεις.

Οι κλίσεις εγκάρσια, πρέπει να είναι 1,5%, ενώ κατά μήκος θα ακολουθηθεί η υπάρχουσα κλίση η οποία έχει αποτυπωθεί με επιτόπια υψομετρική μελέτη. Σημαντικό στην τοποθέτηση της κροκάλας είναι να μην διαταραχθούν οι κλίσεις που θα δοθούν από το γκρό.

4. ΔΑΠΕΔΟ ΜΕ ΠΛΑΚΕΣ ΚΟΤΤΟ

Ισχύουν όλες οι παραπάνω τεχνικές υποστρώματος έτσι ώστε να διασφαλισθεί η τεχνικά σωστή τοποθέτηση των πλακών κοττο διαστάσεων 30Χ30 εκ. Οι κλίσεις και στα δάπεδα αυτά θα διασφαλισθούν όπως παραπάνω έτσι ώστε να γίνεται ανέτως επιφανειακή η απορροφή των ομβρίων υδάτων.

5. ΧΩΡΟΙ ΦΥΤΕΥΣΗΣ

Στην περιοχή μας είναι λίγες οι δυνατότητες που δίδονται από τον χώρο έτσι ώστε να είναι δυνατή η φύτευση φυτών και θάμνων. Στην μελέτη αξιοποιούνται στο έπακρο όλοι οι ελεύθεροι δημόσιοι και ημιδημόσιοι χώροι, έτσι ώστε η περιοχή να αποκτήσει το πράσινο που της λείπει. Στα στενά σημεία των δρόμων θα μπορούσαν να τοποθετηθούν πιθάρια κατάλληλα τοποθετημένα και εγκυβωτισμένα έτσι ώστε και τα πιά στενά δρομάκια να συνεισφέρουν στο χρώμα της περιοχής.

6. ΔΙΚΤΥΟ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΟΜΒΡΙΩΝ ΥΔΑΤΩΝ

Στην περιοχή μας υπάρχει υποτυπώδες δίκτυο αποχέτευσης ομβρίων υδάτων, το οποίο θα αναβαθμιστεί και όπου απαιτείται από την παρούσα μελέτη θα συμπληρωθεί.

7. ΦΩΤΙΣΜΟΣ

Σύμφωνα με τον χάρτη απεικόνισης φωτισμού, θα τοποθετηθούν ανάλογα με την περίπτωση και την θέση, φωτιστικά σημεία (προβολείς, φωτιστικά εδάφους) με σκοπό να καλυφθούν οι ανάγκες φωτισμού της περιοχής και ταυτόχρονα να γίνει δυνατή η ανάδειξη των ιδιαίτερων σημαντικών αρχιτεκτονικών και μορφολογικών χαρακτηριστικών της περιοχής.

8. ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ-ΤΕΤΡΑΓΩΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ

Τα τετραγωνικά μέτρα των πεζοδρομίων για επέμβαση που προκύπτουν από τα τοπογραφικά, είναι 4.260 μ².

Πρόεδρος: Ερωτήσεις κ.κ. συνάδελφοι.

Χιονίδης: α) Κε Κουκούδη δεν μπορούσε να γίνει ανάγλυφη παρουσίαση της πρότασης;

β) Επειδή η κα Πάπαρη είναι η μόνη Πολεοδόμος, και έχει κάποια βαρύτητα-δεν μας ετίμησε και έφυγε, καθώς, το αποδοκιμάζω-μήπως μπορείτε να μας πείτε τις βασικές της διαφορές;

Λελεκάνης: Ενώ μιλάμε για την παραδοσιακή γειτονιά της Κυριώτισσας, βλέπω ότι απουσιάζει η ίδια η Κυριώτισσα με τους περιβάλλοντες δρόμους της. Δεν ελήφθη υπόψη στη μελέτη;

Παναγιωτίδης: Να διευκρινίσουμε ότι οι παραδοσιακοί οικισμοί της Βέροιας έχουν προταθεί από την Περιφέρεια με 600 εκατομμ. δρχ. στο ΚΠΣ. Αυτά είναι λεφτά που μας δίνει το ΥΠΕΧΩΔΕ και βέβαια βιαζόμαστε να το απορροφήσουμε.

Θα συμφωνούσα με την κα Πάπαρη ότι η παρουσίαση θα μπορούσε να είναι καλύτερη, αν ήταν κάπως έγχρωμη. Δεν είμαι μηχανικός και δεν μπορώ να εκφέρω γνώμη, αν είναι ή όχι καλή η προμελέτη.

Κε Κουκούδη για να υλοποιηθεί η πρόταση της ομάδας σας, πόσο περίπου θα στοιχίσει;

Παπαγεωργίου: Καλύφθηκα.

Κουρουζίδης: Ενμέρει καλύφθηκα από τον κ. Λελεκάκη. Ως προς τους δρόμους, γιατί αποκλείστηκε το καλντερίμι;

Κόλβατζης: Καλύφθηκα από τον κ. Χιονίδα.

Μαρκούλης: Η μελέτη προβλέπει την ύπαρξη παιδότοπων στην περιοχή; Ποιές οδοί μονοδρομούνται;

Κουκούδης: Δεν μας ζητήθηκε μακέτα, κε Χιονίδα, λόγω δαπάνης αλλά κυρίως λόγω χρόνου.

Η κα Πάπαρη διαφοροποιήθηκε σε μας σε θέματα αισθητικής μόνον. Μέχρι να ολοκληρωθεί η πολεοδομική έρευνα του κομματιού, η κα Πάπαρη είχε την πλήρη ευθύνη του λεκτικού και της πολεοδομικής έρευνας σ' αυτό τον οικισμό, και μέχρι εκείνο το σημείο προήδρευσε. Από το σημείο της επέμβασης των υλικών και μετά, η κα Πάπαρη διαφοροποιήθηκε πλήρως. Μιλάμε για αισθητική πλέον. Δεν υπήρξε διαφωνία πολεοδομικά μαζί της, είμασταν πλήρως σύμφωνοι, η κα Πάπαρη είχε όλη την ευθύνη της πολεοδομικής τεκμηρίωσης. Η αισθητική υπήρξε η διαφωνία μας και λυπάμαι γι αυτό, μεταξύ αρχιτεκτόνων όμως συμβαίνουν αυτά. Πρόκειται λοιπόν για μειοψηφία ενός ατόμου, "γιατί να είναι ο κύκλος έτσι και όχι έτσι, γιατί να είναι η κρήνη εδώ και όχι εκεί". Δεν ήταν μεγάλες οι διαφορές μας. Και όπως καταλαβαίνετε, θα μπορούσαμε να λύσουμε τις διαφορές μας, διότι έχουμε όλοι ισάξιο μελετητικό πτυχίο, δεν υπήρχε ο χρόνος όμως, διότι έπρεπε να πάει ο φάκελλος της προμελέτης στην Αθήνα. Εγώ ειλικρινά αισθάνομαι ότι θα μπορούσαμε να κάνουμε πολύ καλύτερα πράγματα, αλλά με δεδομένη την πίεση του χρόνου νομίζω ότι τα καταφέραμε καλά. Δεν είχαμε την πολυτέλεια του χρόνου να ασχοληθούμε ιδιαίτερα με αισθητικές λεπτομέρειες, τη στιγμή που συντάσσουμε προμελέτη, ενώ κάλλιστα μπορούν να αντιμετωπισθούν στην οριστική μελέτη.

Κε Λελεκάκη, δυστυχώς δεν υπάρχει η ίδια η Κυριώτισσα επειδή το νούμερο των 155 εκατομ. δρχ. είναι απαγορευτικό. Είχαμε όριο τα 150 εκατομ. δρχ. Έτσι επιλέξαμε την περιοχή που είναι πιά αξιόλογη από μέτωπα, ενώ η Κυριώτισσα σαν εκκλησία έχει το ναό της, τον περίβολό της και φυσικά τις πολυκατοικίες από γύρω. Αν είχαμε περισσότερα χρήματα, θα μπορούσαμε να κάνουμε και αυτή την παρέμβαση.

Κε Παναγιωτίδη, νομίζω σας κάλυψα με τα 155 εκατομ. δρχ. που ανέφερα. Αυτά θα δαπανηθούν στην Κυριώτισσα για πλακόστρωση, στάσεις (καθιστικά), φωτιστικά, πράσινα, υπόγειες εγκαταστάσεις, ΔΕΗ, ΟΤΕ κλπ. αποκλειστικά για την περιοχή που περιέγραφα προηγουμένως.

Το καλντερίμι δεν το χρησιμοποιούμε για λειτουργικούς λόγους της πεζοδρομησης, αλλά και επειδή έχει πολύ μεγαλύτερη δαπάνη από τους κυβόλιθους.

Για τους παιδότοπους: Όλη η περιοχή είναι πεζοδρομημένη και άρα είναι παιδότοπος. Αισθητικά όμως δεν μπορούσε να είναι μια παιδική χαρά δίπλα σε μια εκκλησία.

Στο πράσινο δεν θα αναπτυχθούν δένδρα μεγάλα, γιατί δεν υπάρχει χώρος.

Πρόεδρος: Ορίστε κε Σιδηρόπουλε, μπορείτε να μας παρουσιάσετε τη μελέτη της περιοχής Μπαρμπούτας.

Α. Σιδηρόπουλος (Αρχιτέκτων μηχανικός, εκπρόσωπος μελετητικής ομάδας περιοχής Μπαρμπούτας): Η μελετητική μας ομάδα είναι υπεύθυνη για την προμελέτη στην εβραϊκή συνοικία και την ευρύτερη περιοχή

της και το αντικείμενο αυτό περιλαμβάνει μία προμελέτη για ειδικές διαμορφώσεις μέσα στο ιστορικό τρίγωνο της Μπαρμπούτας, μία προμελέτη ειδικών διαρρυθμίσεων στην κοίτη και τις όχθες του Τριποτάμου και μία προμελέτη για τις κοστολογήσεις που απαιτούνται, ώστε να προσδιορισθεί το οικονομικό αντικείμενο που θα αφορά τις αποκαταστάσεις των σπιτιών του ιστορικού τριγώνου της Χάβρας.

Εχουμε τη συναίσθηση βαριάς ευθύνης για τις προμελέτες αυτές, εξαιτίας της πολύ μεγάλης φόρτισης που έχει ο χώρος της Μπαρμπούτας, τόσο λόγω της ιστορικότητας του, όσο και της φυσιογνωμίας της περιοχής ως ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Κατά συνέπεια προσπαθήσαμε και το ίδιο θα προσπαθήσουμε στη β'φάση της μελέτης, να κάνουμε μία επέμβαση προσεκτική, τόσο στη γενική ιδεολογία της λύσης, όσο και στις επιμέρους πρακτικές επεμβάσεις τεχνικού χαρακτήρα που θα δοθούν.

Είναι οικείος σε όλους μας ο χώρος της εβραϊκής συνοικίας και θα μπορούσα χωρίς την ανάρτηση των σχεδίων, που είναι αρκετά, να σας ξαναγήσω πολύ σύντομα.

Είναι γνωστό ότι η εβραϊκή συνοικία της Βέροιας είναι ένα πολεοδομικό συγκρότημα περίκλειστο, το οποίο χτίστηκε με μία φρουριακή αντιμετώπιση του ευρύτερου περιβάλλοντος χώρου της πόλης, με τις πλάτες εστραμμένες νότια προς το τείχος της πόλης και δυτικά με τη φυσική οχύρωση που προσφέρουν οι απότομες όχθες του Τριποτάμου. Υπήρξε και περίκλειστη με την καθ'αυτού έννοια του χώρου, γιατί έκλεινε με τις 2 γνωστές πόρτες-αμπάρες προς την ανατολική πλευρά (οδός 10ης Μεραρχίας) και τη δυτική (προς την γέφυρα του Τριποτάμου).

Η ιστορική φόρτιση του χώρου έγκειται στο ότι έζησε εκεί η πανάρχαια εβραϊκή κοινωνία της πόλης μας, που μπορούμε να πούμε ότι η γέννησή της ανάγεται στην εποχή που ξεκίνησαν οι Περσικοί Πόλεμοι και οι εκστρατείες των Περσών στη Μακεδονία. Είναι βεβαιωμένο ιστορικά ότι η Κοινότητα αυτή υπήρχε και δρούσε από την εποχή της έλευσης του Απ. Παύλου στην πόλη, δεν είναι βεβαιωμένη ιστορικά η αδιάλειπτη παρουσία του εβραϊκού στοιχείου στην πόλη. Το 1943 η πόλη χάνει τα 600 αυτά άτομα-συμπολίτες εξαιτίας του ολοκαυτώματος.

Η ιδιαιτερότητα του χώρου οφείλεται βεβαίως στο γεγονός ότι περιγράφεται και περιβάλλεται από το ποτάμι, από το τοπίο-του πάλαι ποτέ-ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, και από τα έργα των ανθρώπων, δηλ. από το πολεοδομικό συγκρότημα και τα σπίτια, τα οποία έχουν μια πάρα πολύ μεγάλη αξία, και κατά μία ευτυχή συγκυρία σώζονται μέχρι σήμερα.

Η μελέτη αυτή έχει 3 στάδια: ένα ιστορικής αναγνώρισης, ώστε να μπορέσουν οι μελετητές να γίνουν γνώστες της περιρέουσας ατμόσφαιρας πριν επέμβουν σε χώρους και αντικείμενα, ένα διαγνώσεων πολεοδομικής και αρχιτεκτονικής φύσης και τέλος ένα στάδιο προτάσεων.

Θα προσπαθήσω εν συντομία να αναφέρω τα προβλήματα τα οποία κυρίως είναι: α) για το ποτάμι, η ρύπανση που υπάρχει, και η οποία αποτρέπει το πλησίασμα και τη χρήση του χώρου από τους συμπολίτες β) η πολύ μεγάλη νόθευση του κτισμένου περιβάλλοντος από τη δυτική πλευρά (δρόμος Εβραίων Μαρτύτων, δηλ. πεζόδρομος μεταξύ 2 γεφυρών) όπου χτίστηκαν παλαιότερα και νεώτερα κτίσματα ιδιαίτερης ακαλαισθησίας και εν πολλοίς αυθαίρετα.

Μπορούμε λοιπόν να πούμε ότι η Βέροια έχει ένα ποτάμι που τη διασχίζει, αλλά η πόλη έχει στρέψει την πλάτη της προς το ποτάμι

αυτό και δεν υπάρχει καμία σχέση των ανθρώπων της με το ποτάμι αυτό. Αυτό είναι και το βασικό πρόβλημα, το οποίο καλείται να αντιμετωπίσει αυτή η μελέτη.

Το δεύτερο είναι ότι μέσα στο ιστορικό τρίγωνο της Μπαρμπούτας ενώ θα περίμενε κανείς να υπάρχει ένας αναβαθμισμένος χώρος, ένας χώρος στάσης, όπου κάποιος περιπατητής επισκεπτόμενος τις διατηρητέες περιοχές θα μπορούσε να σταθεί και να απολαύσει το χώρο, αυτή τη στιγμή ο χώρος είναι απλής κίνησης και περάσματος αυτοκινήτων.

Το τρίτο πρόβλημα είναι η κατάσταση των οπιτιών αυτών καθ'αυτών, δηλ. η οικοδομική κατάσταση των κτισμάτων που βρίσκεται πλέον σε ένα τελευταίο στάδιο (των περισσοτέρων), με αποτέλεσμα σήμερα να κατοικούν καλώς ή κακώς άνθρωποι κατώτερου εισοδήματος και υπάρχει μια προϊούσα υποβάθμιση.

Παρ'όλα αυτά το θεσμικό πλαίσιο της ανάπλασης της περιοχής και αναστροφής αυτής της κατάστασης υπάρχει. (Υπάρχει το διάταγμα που προβλέπει όρους δόμησης ανά κτίσμα για αναστήλωση και αναπαλάωσή του).

Εναντί αυτών που συνοπτικά ανέφερα, οι προγραμματικές αρχές αυτής της προμελέτης είναι οι εξής:

Θα υπάρξει μία ενιαία αντιμετώπιση σ'αυτή την πρώτη φάση του εσωτερικού χώρου της Χάβρας και του χώρου που αποτελείται από τις όχθες και την κοίτη του Τριποτάμου (από τη γέφυρα της Μπαρμπούτας μέχρι τη γέφυρα της Καραχμέτ) διότι πραγματικά η περιοχή είναι ένα ενιαίο και αναπόσπαστο σύνολο.

Μια δεύτερη φάση επέμβασης στο ποτάμι θα γίνει από τη γέφυρα της Μπαρμπούτας μέχρι το εξοχικό κέντρο και πιά κάτω και επέμβασης σε κτίσματα που θα επεκταθεί προς την οδό Σοφού, ώστε να ολοκληρωθεί ένας περίπατος καθόδου στην ιστορική διατηρητέα περιοχή από την οδό Μεραρχίας μέσω της οδού Ολγάνου, στο εσωτερικό δηλ. της συνοικίας και εν συνεχεία από τη γέφυρα της Μπαρμπούτας μέσω του πεζοδρόμου της Εβραίων Μαρτύρων, μέσω της γέφυρας Καραχμέτ και της οδού Σοφού και επιστροφή στην αγορά της Βέροιας. Αυτή η δεύτερη φάση οπωσδήποτε πρέπει να ακολουθήσει.

Μία άλλη σημαντική παρατήρηση είναι ότι η επέμβαση στο εσωτερικό της Μπαρμπούτας, της εβραϊκής συνοικίας, θα πρέπει να βελτιώσει τη χάραξη της οδού Ολγάνου, η οποία σήμερα είναι ένας κατωφερικός ασφαλτοστρωμένος δρόμος, και να δώσει τη δυνατότητα εξεύρεσης μείζονος ελεύθερου χώρου, όπου αυτό είναι δυνατό, γιατί μιλάμε για ένα χώρο 1,5 περίπου στρέμματος συνολικά, ο οποίος από πλευράς έκτασης ασφυκτιά.

Επίσης θα πρέπει να αξιολογήσει αυτή η πρόταση τη σειρά με την οποία ο Δήμος Βέροιας συμπράττει ουσιαστικά στην αποκατάσταση των κτισμάτων με την αγορά και την επανάχρηση κτισμάτων. Η ιστορία αυτή που ξεκίνησε, είναι πάρα πολύ θετική, αλλά πρέπει να συνεχίσει ιεραρχημένα.

Μια άλλη πολύ σημαντική προγραμματική αρχή είναι η θεσμοποιημένη και μη χρήση των ελεύθερων χώρων, που σημαίνει ότι οι χώροι αυτοί θα χρησιμοποιούνται φυσιολογικά, όπως οι ελεύθεροι χώροι μιας πόλης, αλλά θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν και πιά ελεύθερα, όταν αυτό είναι αναγκαίο, και αναφέρομαι στη δυνατότητα που θα δοθεί μέσω της επέμβασης στη χρήση του χώρου αυτού, ενός χώρου ημιυπαίθριου και όχι κλειστού για την πραγματοποίηση εκδηλώσεων ιδιαίτερου χαρακτήρα και σπανιότητας ως προς την ατμόσφαιρα που θα υπάρχει.

Μια άλλη προγραμματική αρχή είναι ότι κινδυνεύει η πρόταση αυτή να ακυρωθεί αισθητικά, εάν δεν υπάρξει επέμβαση αποκατάστασης της δυτικής όχθης του Τριποτάμου, ως προς το κτισμένο περιβάλλον που υπάρχει σήμερα.

Επίσης μια άλλη προγραμματική αρχή είναι ότι δεν μπορούμε να μιλάμε για αποκατάσταση της κοίτης του Τριποτάμου, όταν δεν μπορούμε να πλησιάσουμε αυτή την κοίτη και δεν μπορούμε να κατεβούμε κάτω λόγω της ρύπανσης ή αν δεν υπάρχει άλλος λόγος να το κάνουμε (π.χ. το ψάρεμα).

Η πρόταση λοιπόν για το εσωτερικό της εβραϊκής συνοικίας συνοψίζεται στα εξής:

α) Βελτίωση χάραξης της οδού Ολγάνου-ελαφρά μείωση των υφιστάμενων κλίσεων-αποκατάσταση του επιπέδου του πεζόδρομου με ξήλωμα του υπάρχοντος οδοστρώματος και δημιουργία καλντεριμιού, στη μέση του οποίου θα τρέχουν τα όμβρια ύδατα.

β) Ανεβαίνοντας από τη γέφυρα της Μπαρμπούτας προς την οδό 10ης Μεραρχίας θα μπορούσε να κάνουμε: μία διεύρυνση τοπική μπροστά από το κτίριο "Τσαρτσάνη", δηλ. εξασφάλιση μιας πολύ μικρής πλατείας εκτόνωσης του κτιρίου που θα στεγάσει δημοτικές χρήσεις.

γ) Ανεβαίνοντας λίγο πιο πάνω υπάρχει ένας χώρος, μπροστά από τα χαμηλά σπίτια της Μπαρμπούτας δεξιά, ο οποίος είναι ένας ελεύθερος χώρος σχετικά διαπλατυσμένος. Εκεί, στο γεωγραφικό κέντρο της συνοικίας, θα υπάρξει μία διαμόρφωση με χαμηλό πράσινο και την κεντρική κρήνη του οικισμού που θα δημιουργηθεί.

δ) Ανεβαίνοντας λίγο πριν από τη 10ης Μεραρχίας, σ' αυτό που θα μπορούσαμε να αποκαλέσουμε "πλατεία" της συνοικίας, της συναγωγής, θα δημιουργηθεί ένας χώρος, ο οποίος εν μέρει θα είναι πλακοστρωμένος με πλάκες και παλιά μάρμαρα, ώστε να αποτελέσει τη σκηνή των δρώμενων των εκδηλώσεων, που θα γίνουν, και ένας δεύτερος χώρος θα είναι χώρος βοτσαλωτού και χλόης, στην κατάσταση που σήμερα περίπου είναι.

Η οικοδομική της επέμβασης θα πρέπει να διέπεται από ευπρέπεια, σεμνότητα και χαμηλούς τόνους, δηλ. δεν θα γίνουν κραυγαλέες επεμβάσεις στην περιοχή.

Η αιχμή της πρότασης αυτής είναι ότι το σπίτι, που υπάρχει δίπλα στη Συναγωγή, προτείνεται, αφού γίνει μία παραπηγματική κατασκευή μπροστά του, για εξαγορά από το Δήμο ή από άλλο φορέα και η συνένωση του δικού του αύλειου χώρου με τον υπόλοιπο χώρο της πλατείας, που θα διασφαλίζει πραγματικά μία βιώσιμη πλατεία στη συνοικία.

Επίσης μπορεί να αξιοποιηθεί και το μοναδικό σημείο πρόσβασης και προσπέλασης του ποταμού με διαπλάτυνση του χώρου και άλλες τεχνικές επεμβάσεις.

Η πρόταση θα προσπαθήσει να εξασφαλίσει τις υποδομές, ώστε να εξασφαλισθούν εκδηλώσεις μέσα στην πλατεία της Συναγωγής με τέτοιο τρόπο, ώστε οι θεατές να κάθονται σε μία κερκίδα-σκάλα που θα δημιουργηθεί μεταξύ του οδοστρώματος και της πλατείας σε μία ελεύθερη σύνδεση και της χρήσης των κεκλιμένων μικροεπιπέδων που υπάρχουν μπροστά από τα σπίτια, ανεβαίνοντας προς τα πάνω δεξιά που αθεσμοποίητα θα δεχθούν θεατές, όταν θα γίνονται εκδηλώσεις.

Η πρόταση για την κοίτη του ποταμού αφορά τις ειδικές ρυθμίσεις στον πεζόδρομο μεταξύ των 2 γεφυρών, δηλ. πλακοστρωση με κυβόλιθους και απόκρυψη 2 πολύ μεγάλων κατασκευών, που προσβάλλουν

βάνουσα το περιβάλλον, όπου μπορεί να κατασκευασθεί και ένα μνημείο εβραϊκής μνήμης, ώστε να αιτιολογηθεί και η ονομασία του δρόμου, με την αναγραφή των ονομάτων των εβραίων μαρτύρων που έχουν χαθεί.

Για τα σπίτια η πρόταση περιορίζεται στην ανά σπίτι ανεύρεση του κοστολογίου αποκατάστασης του κελύφους, δηλ. του σκελετού, και σε β' φάση της πλήρους αποκατάστασης των σπιτιών αυτών, τα οποία είναι σύνολο 33.

Τέλος, οι αριθμοί, που θα μπορούσαν να συγκρατηθούν, είναι: Για την αποκατάσταση του εσωτερικού τριγώνου, δηλ. για τις υπαίθριες διαμορφώσεις, απαιτούνται 45.000.000 δρχ., για την αποκατάσταση των οχθών και της κοίτης Τριποτάμου με κάποιες ελαφρές κατασκευές (πάγκοι, κιόσκια αναψυχής κλπ.) και κάθοδο στην κοίτη, απαιτούνται 65.000.000 δρχ., και για τα σπίτια του τριγώνου, για μεν την αποκατάσταση του κελύφους και των όψεών τους, απαιτούνται 640.000.000 δρχ. και για την πλήρη αποκατάστασή τους άλλα τόσα χρήματα, σύνολο δηλ. 1,3 δις.

Πρόεδρος: Ερωτήσεις κ.κ. συνάδελφοι.

Παπαγεωργίου: Σε κάποια στιγμή είπατε εν τη ρήμη του λόγου σας κε Σιδηρόπουλε, ότι κινδυνεύει η όλη μελέτη, ακόμη κι αν εφαρμοσθεί σε αποτυχία, αν τυχόν δεν υπάρξει αποκατάσταση της όχθης του Τριποτάμου ως προς το κτισμένο περιβάλλον. Τι θα μπορούσε να γίνει, ποιά θα ήταν η ρεαλιστική πρόταση;

Κουρουζίδης: Στην ενιαία αντιμετώπιση του εσωτερικού χώρου και του χώρου από τη γέφυρα Μπαρμπούτας-Καραχμέτ μέσω Τριποτάμου, τι παρεμβάσεις θα γίνουν; Προτείνετε να γίνουν παρεμβάσεις στις όχθες της κοίτης Τριποτάμου;

Α. Σιδηρόπουλος: Πράγματι κινδυνεύουμε να κάνουμε ένα θαυμάσια αποκαταστημένο μέτωπο των σπιτιών προς την ανατολική πλευρά και να έχουμε μία αθλιότητα προς τη δυτική πλευρά. Βεβαίως οι δυνατότητες παρέμβασης δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικές, πρόκειται για ιδιοκτησίες. Θα μπορούσαμε να προτείνουμε, να γίνει μια εμπειριστατωμένη μελέτη, ποιές κατασκευές είναι νόμιμες, και ποιές αυθαίρετες για να αντιμετωπισθεί το ενδεχόμενο κατεδάφισης κάποιων από τις δευτερές.

Δύο είναι τα πολύ άσχημα σημεία: το ένα είναι η πολύ μεγάλη πολυκατοικία, το τελευταίο κτίσμα κοντά στη γέφυρα Καραχμέτ, το οποίο βέβαια υφίσταται νομίμως και βάσει μιας μελέτης που εφαρμόσθηκε μάλλον νομίμως, και το δεύτερο είναι μία περιοχή πολυκατοικίας με 3-4 υπόγεια, ασφαλώς αυθαίρετη κατασκευή, που έχει πατήσει πάνω στο δρόμο.

Στην πρώτη περίπτωση υπάρχει η δυνατότητα εγκιβωτισμού της ράμπας σε ένα τοίχο δικό μας, απέριττο και αρκετά υψηλό, και να δημιουργηθεί μία είσοδος, για να μην εμποδισθεί η τυχόν χρήση της ράμπας και εδώ ακριβώς προτείνεται αυτό το μνημείο για το οποίο είπαμε.

Η υπόλοιπη περιοχή ανάμεσα στα δύο σημεία καλύπτεται με αναλυματικούς τοίχους και φυτεύσεις.

Η δεύτερη περιοχή αντιμετωπίζεται με έναν αναλυματικό τοίχο υψηλότερο από ποδόλιθο.

Δυστυχώς δεν μπορούμε να προτείνουμε κατεδάφιση όλων των κτισμάτων.

Για την ενιαία αντιμετώπιση: Είναι προφανές ότι όλη η περιοχή πρέπει να αποκατασταθεί στον ίδιο χρόνο.

Για την περιοχή της κοίτης: Είναι η περιοχή του ποταμού που

επιδέχεται την μικρότερη επέμβαση, γιατί έχει απότομες όχθες, άφιλες, όπου δεν μπορεί κανείς να κατέβει. Παρ'όλα αυτά γίνονται κάποιες ελαφρές επεμβάσεις, δηλ. μπορεί κάποιος να κατέβει τελικά, μόνο υπό την προϋπόθεση ότι θα συναντήσει νερά καθαρά πλέον, χωρίς λύματα και ενδεχομένως στα οποία μπορεί κανείς να ψαρέψει. Διαφορετικά θα γίνει ένας τόπος προβληματικός, που θα αυξήσει την εγκληματικότητα, παρά θα βοηθήσει σε οτιδήποτε άλλο. Η προϋπόθεση χρήσης αυτού του χώρου με πολύ ελαφριές ξυλοκατασκευές (κιόσκια-πάγκους κλπ.) είναι η απομάκρυνση της ρύπανσης και η απορύπανση των νερών. Εδώ μπαίνει και ένα ζήτημα με τα φρεάτια της ΔΕΥΑΒ, τα οποία υπάρχουν και πρέπει να καλυφθούν με κάποιο τρόπο.

Η πρόταση για τη χρήση της κοίτης είναι ακριβώς αυτή, να κατέβει κάποιος κάτω για να δροσισθεί και να ψαρέψει.

Πρόεδρος: Τοποθετήσεις κ.κ. συνάδελφοι.

Ζαμάνης: Οι τεχνικοί της πόλης μας μελέτησαν και παρουσίασαν ένα σχέδιο, το οποίο δεν αφήνει πολλά περιθώρια προσθέσεων. Δίγο-πολύ μείναμε άφωνοι με τον τρόπο που συνέταξαν στο μικρό χρον. διάστημα τις προμελέτες, αλλά και πολύ περισσότερο με την παρουσίαση.

Απαιτείται άμεσα να απαλλοτριωθούν οι περιβάλλοντες των εκκλησιών χώροι για να εφαρμοσθούν οι μελέτες.

Θα μπορούσαμε επίσης να διαμορφώσουμε και κάποιες παιδικές χαρές.

Παναγιωτίδης: Αισθάνομαι ευτυχής λόγω της ευαισθησίας που έχω στις διατηρητέες περιοχές της Κυριώτισσας και της Μπαρμπούτας. Πρέπει να είμαστε ευτυχείς, γιατί έχουμε θαυμάσιους μελετητές, οι οποίοι παρουσίασαν δύο έργα θαυμάσια, που θα αλλάξουν την όψη αυτής της πόλης.

Θα ήθελα να παρακαλέσω την πρώτη ομάδα να εντάξει στους κόλπους της την κα Πάπαρη, γιατί πιστεύω ότι είναι αξιόλογος μελετητής, αν λάβουμε υπόψη μας τη μελέτη της για τις Σαραντόβρυσες, που βραβεύθηκε. Καλό θα είναι, να έχουν ομόφωνη πρόταση.

Ο κ. Αρ. Σιδηρόπουλος μας έβαλε μπροστά σε ορισμένους προβληματισμούς: Το ποτάμι πράγματι θέλει προστασία και δυστυχώς ο Δήμος είναι απών. Πρέπει οπωσδήποτε η προστασία του να συνδυασθεί και με την απομάκρυνση των σταύλων και των αστικών λυμάτων.

Επειδή αναφέρθηκε το πρόβλημα της αποκατάστασης των σπιτιών της Μπαρμπούτας, που είναι τεράστιο, πιστεύω ότι αν δοθεί χρήση στην περιοχή, τα σπίτια θα αποκατασταθούν από την ιδιωτική πρωτοβουλία, θα ζήσει η περιοχή, και θα μείνει και ο οικισμός ως πρότυπο, αποτελεί άλλωστε από τα καλύτερα κομμάτια της Ευρώπης ως ολοκληρωμένος οικισμός.

Αν θυμηθούμε πως ήταν τα "Λαδάδικα" στη Θεσ/νίκη πριν από λίγα χρόνια, και πως έγιναν τώρα, θα πάρουμε μια γεύση για το τι μπορεί να γίνει εκεί, ώστε η Βέροια να αποτελέσει τουριστικό πυρήνα. Έτσι και οι ίδιοι οι κάτοικοι της Βέροιας θα χαρούμε αυτά που μας χάρισε η φύση και η παράδοση μιας πόλης που έζησε πάνω από 2.000 χρόνια μέσα σ'ένα τέτοιο περιβάλλον.

Καλή επιτυχία κε Δήμαρχε στο ταξίδι σας στις Βρυξέλλες και να πετύχετε οφέλη για τους 2 παραδοσιακούς οικισμούς μας. Οι Ευρωπαίοι έχουν ευαισθησία, πιστεύω, θα χρηματοδοτήσουν αυτά τα έργα, για τα οποία δεν φτάνουν 200 εκατομμ. δρχ., το σύνολό τους θα είναι γύρω στο 1 δις δρχ. εννοώ μόνο για τους κοινόχρηστους χώρους, και την αξιοποίηση του Τριποτάμου.

Με την ευκαιρία κε Δήμαρχε, η μελέτη Κανταρτζή καταργείται πλέον, ή θα συνδυασθεί με αυτές τις μελέτες;

Κουρουζίδης: Με τη σημερινή διαδικασία νομίζω κάνουμε το πρώτο βήμα για να δοθεί λύση σ' αυτές τις δύο περιοχές.

Σήμερα επιχειρούμε να δώσουμε την παλιά της όψη στην πόλη.

Χαίρομαι που οι μελετητές ακολουθούν αυτή τη λογική με τις προτάσεις τους.

Είναι μπροστά το πρόβλημα, χρειάζονται πολλά χρήματα και για τις 2 περιοχές, και για τις υπόλοιπες που δεν εμπεριέχονται στις προτάσεις. Θα ήθελα να ήταν και η Κυριώτισσα, δεν καταλαβαίνω, γιατί δεν συμπεριλήφθηκε.

Ενα άλλο σημείο που χρήζει προσοχής είναι η αξιοποίηση του Τριποτάμου, είναι χάρισμα, πρέπει να το δούμε σοβαρά.

Παπαγεωργίου: Συγχαρητήρια στις 2 μελετητικές ομάδες των συμπολιτών και συναδέλφων για την σύνταξη και παρουσίαση των μελετών της-πολύ ολοκληρωμένες-στο τόσο σύντομο χρον.διάστημα.

Πραγματικά με τις μελέτες αυτές, οι 2 περιοχές θα αναβαθμισθούν και θα πάρουν τη θέση, την οποία όλοι επιθυμούμε.

Μοναδική ενδεχομένως σκέψη-ας μου επιτραπεί-είναι ότι υπάρχει το εξής πρόβλημα που φέρνει τις 2 μελέτες σε αντίφαση: αιτιολογημένα η μελέτη Κυριώτισσας δεν χρησιμοποιεί κροκάλες στην πεζοδρομηση, αιτιολογημένα η μελέτη της περιοχής Χάβρας χρησιμοποιεί την κροκάλα σε περισσότερο επικλινές και επικίνδυνο έδαφος.

Επίσης για τη χρησιμοποίηση κυβόλιθων γρανίτη στην Κυριώτισσα έχω έναν ενδοιασμό, αν μπορεί να συνδυασθεί με τον παραδοσιακό χαρακτήρα της περιοχής.

Ποτουρίδης: Το θέμα έχει 2 σημαντικές διαστάσεις: την ένταξη στο συγκεκριμένο πρόγραμμα (γνωρίζω πόση προσπάθεια καταβλήθηκε από την προηγούμενη δημοτική αρχή και πόσες πιέσεις ασκήσαμε, μέχρι να κατορθώσουμε να μπούμε με αυτό το ελάχιστο ποσό των 200 εκατομμ.δρχ., το οποίο μπορεί να μεγιστοποιηθεί από τα υπόλοιπα που θα προκύψουν από τη μη απορρόφηση των άλλων φορέων) και δεύτερο ότι ο σημερινός Δήμαρχος με τις άριστες σχέσεις του με τον τεχνικό κόσμο της πόλης κατάφερε να πετύχει αυτή τη σχέση εργασίας, ώστε να έχουμε μια μελέτη συμβατή με την πραγματικότητα, η οποία μπορεί να εφαρμοσθεί άμεσα.

Πρέπει να σπεύσουμε, να αγοράσουμε στην περιοχή Κυριώτισσας την ιδιοκτησία Χριστοδούλου για τη δημιουργία του νεολαϊστικού κέντρου μας.

Επίσης στην περιοχή Μπαρμπούτας με τα 2 δημοτικά κτίρια και τη Συναγωγή θα πετύχουμε μια πολύ σημαντική πολιτιστική παρέμβαση

Βαφείδης: Στο πολιτικό μέρος καλύφθηκαν από τον κ.Ποτουρίδη. Για το τεχνικό μέρος, θέλω να εκφράσω τα συγχαρητήριά μου στους μελετητές, που σε σύντομο διάστημα κατόρθωσαν να προσεγγίσουν το θέμα και να μας ανοίξουν δρόμους στις πιστώσεις του Υπουργείου, που είναι και το ζητούμενο.

Θα μπορούσαμε να συζητάμε για ώρες και μέρες γι αυτές τις περιοχές που περιέχουν τα οικιστικά λαϊκά σύνολα, νομίζω όμως ότι όλα τα προβλήματα θα λυθούν στην πορεία και στην οριστική μελέτη.

Συμφωνώ, δεν χρειάζονται κραυγαλέες επεμβάσεις, πρόκειται για σπίτια που έχτισαν λαϊκοί τεχνίτες.

Δελαβερίδης: Καλύφθηκαν σχεδόν, θέλω όμως να δώσω δημόσια συγχαρητήρια στις δύο μελετητικές ομάδες, οι οποίες σε ένα πολύ σύντομο διάστημα κατάφεραν να κάνουν μια τόσο άρτια παρουσίαση της προμελέτης.

Είναι ειδικό έργο, περισσότερο αρχιτεκτονικής τοπίου και τα πήγαν πάρα πολύ καλά.

Πιστεύω ότι ο προϋπολογισμός είναι ενδεικτικός, θα έχουμε μεγάλες αποκλίσεις, αυτό να το προσέξουμε.

Δήμαρχος: Απόψε βράδυ μόλις σπάω ένα χαμόγελο. Θα χαμογελάσουμε όλοι μαζί όταν αυτά τα πράγματα υλοποιηθούν στην πράξη. Έχουμε πολύ καλούς ανθρώπους στη Βέροια, έχουμε άριστους τεχνικούς και πάνω από όλα ανθρώπους που έθεσαν στο περιθώριο την επαγγελματική τους ενασχόληση για 3-4 μήνες, συστρατεύθηκαν αμέσως στο κάλεσμα του Δήμου-και τους ευχαριστώ δημόσια-κάναμε πολλά ξενύχτια μαζί, δουλέψαμε σαν μία ομάδα, προσεγγίσαμε και ψηλαφίσαμε τα επιμέρους προβλήματα, κάναμε αναλύσεις. Μέχρι σήμερα οι άνθρωποι αυτοί δεν πήραν ούτε μία δραχμή, γιατί ακόμη δεν μπορούμε να τους πληρώσουμε, ενώ είχανε έξοδα, κάθε μελετητική ομάδα, τουλάχιστον 1 εκατομμ.δρχ. Για να ξέρετε με ποιούς ανθρώπους έχουμε να κάνουμε. Πρέπει να είμαστε όλοι περήφανοι, που έχουμε τέτοιους συμπολίτες.

Την προσέγγιση σ'αυτούς τους 2 παραδοσιακούς οικισμούς πρέπει πλέον να τη δούμε με πολύ μεγάλη υπευθυνότητα. Σήμερα ξέρουμε, τι περίπου χρειαζόμαστε σ'αυτά τα πράγματα, έχουμε μία προσέγγιση, προμελέτες, μια σειρά σχεδίων και έτσι έχουμε τη βάση για να απαιτήσουμε. Αυτό είναι το σημαντικότερο.

Σ'αυτή την 4ετία θα προσπαθήσουμε να κάνουμε αυτά που αντικειμενικά είναι τα πρώτα βήματα, και την επόμενη 4ετία αυτοί που θα βρίσκονται στο Δήμο, θα κάνουν τα δικά τους βήματα. Δεν μπορούμε να μιλήσουμε σήμερα για όλο τον Τριπόταμο, μακάρι να είχαμε τις πιστώσεις, δεν μπαίνει λοιπόν ζήτημα εφαρμογής μελέτης Κανταρτζή ή Σιδηρόπουλου-Καλογήρου, γιατί είναι διαφορετικά πράγματα.

Κάνουμε μία προσπάθεια για την πραγματική αναβάθμιση των παραδοσιακών οικισμών, να εξασφαλίσουμε πόρους για τη συντήρηση των κτιρίων, να ανακουφίσουμε τους κατοίκους. Πρέπει η πόλη να ανταποδώσει κάτι σ'αυτούς τους ανθρώπους, από τους οποίους προσδοκά να πάρει τόσα πολλά. Πρέπει να ανοίξει ίσως ένας δημόσιος διάλογος, για κάποια πράγματα που είναι κομβικά μέσα στην πόλη και συνδυάζονται με την ιστορία της, με το περιβάλλον της. Είναι μία πρόκληση στην οποία δεν θα έχουμε την πολυτέλεια να απαντήσουμε μετά από μια 4ετία.

Πρέπει να φτιάξουμε την υποδομή και να δώσουμε τα κίνητρα για να μπορέσει η ιδιωτική πρωτοβουλία να αξιοποιήσει κάποια πράγματα μέσα στις παραδοσιακές γειτονιές. Τα Λαδάδικα της Θεσ/νίκης έγιναν μια γειτονιά κέντρων διασκέδασης, πρέπει λοιπόν να προσδιορίσουμε τι ακριβώς εννοούμε. Πράγματι στη Βέροια στην οδό Ελλης έγιναν αποκαταστάσεις κτιρίων αξιόλογες και τα κτίρια σώθηκαν. Πρέπει να προσδιορίσουμε, που θα κατευθυνθεί η ιδιωτική πρωτοβουλία, είμαι ανοιχτός σε τέτοιο διάλογο και θα τον ανοίξω, ώστε να καταλήξουμε σε κάποια σημεία, μία και έξω, να σταματήσουν να μας απασχολούν ζητήματα μικρής σημασίας, γιατί κινδυνεύουμε να χάσουμε την ουσία, που είναι η συζήτηση που κάναμε σήμερα εδώ, που μπήκαμε και μετέχουμε πλέον του ονείρου όλοι μας. Θα μπορούμε να λέμε αύριο στα παιδιά μας, "είμασταν και εμείς σε εκείνο το σημείο". Αυτό θα είναι και το σημαντικότερο, ότι σώσαμε δύο γειτονιές, και αποκαταστήσαμε το δικαίωμα στη μνήμη.

Πρόεδρος: Εγκρίνει το Συμβούλιο α) την έκφραση ευαρέσκειας προς τις μελετητικές ομάδες και β) τη μελέτη "προστασία-ανάδειξη διατηρητέων περιοχών Κυριώτισσας-Μπαρμπούτας";

Σύμβουλοι: Ναι.

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

Τρόπος
4.7.85
M

Αριθμός 13432/95

701117
Γ1

Α Π Ο Σ Π Α Σ Μ Α

Από το υπ' αριθ. 12/95 πρακτικό συνεδρίασης
του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Βέροιας

Αρ. απόφ. 362/95

Π ε ρ ί λ η ψ η

"Εγκριση χαρακτηρισμού ως ειδικής φύσεως του έργου "Προστασία-ανάδειξη διατηρητέων περιοχών Κυριώτισσας-Μπαρμπούτας".

Σήμερα 29 Μαΐου του έτους 1995 ημέρα της εβδομάδας Δευτέρα και ώρα 20.00 συνήλθε σε τακτική συνεδρίαση το Δημοτικό Συμβούλιο στην αίθουσα συνεδριάσεων του Δημοτικού κτιρίου της οδού Μητροπόλεως 47, ύστερα από την με ημερομηνία 25-5-95 γραπτή πρόσκληση του κ. Προέδρου που δόθηκε σ' όλους τους συμβούλους και παρόδρους σύμφωνα με τα άρθρα 81, 95 και 106 του ΔΚΚ.

Αφού διαπιστώθηκε ότι παραβρίσκειται ο Δήμαρχος και ότι υπάρχει νόμιμη απαρτία αφού επί συνόλου 25 μελών βρέθηκαν παρόντα 23 μέλη.

Παρόντες

1. Κ. Ασλάνογλου
2. Ι. Κουρουζίδης
3. Μ. Ποτουρίδης
4. Κ. Κόλβατζης
5. Κ. Βαφείδης
6. Α. Δελαβερίδης
7. Δ. Αδάμου
8. Θ. Τέτος
9. Ε. Δελεκάκης
10. Π. Καρασαββίδου
11. Κ. Πουλασουχίδης
12. Κ. Γκαβαϊσές
13. Α. Μαρκούλης
14. Λ. Τάκης
15. Ε. Παναγιωτίδης
16. Ο. Σιδηρόπουλος
17. Ε. Σοφιανίδης
18. Χ. Παπαγεωργίου
19. Φ. Γαλανούδη-Τσανάκα
20. Β. Τσίλης
21. Γ. Χιονίδης
22. Δ. Ζαμάνης
23. Μ. Αδαλόγλου

Απόντες

- Α. Καραντουμάνης
- Π. Αγαθαγγελίδης

Παρόντες Πάρεδροι

- Θ. Δεμερτζίδης

Απόντες Πάρεδροι

- Α. Χατζηγεωργίου
- Γ. Μπαλτζής

Στη συνέχεια ο Πρόεδρος εισηγούμενος το 2ο θέμα της ημερήσιας διάταξης έθεσε υπόψη του Συμβουλίου το από 29-5-95 εισηγητικό σημείωμα του αντιδημάρχου κ.Κων/νου Γκαβαΐσέ, που έχει ως εξής:

Σας γνωρίζουμε ότι σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 του Ν.1418/84 μπορεί να γίνει απευθείας ανάθεση ή διαγωνισμός μεταξύ περιορισμένου αριθμού προσκαλουμένων εργοληπτικών επιχειρήσεων, για έργα ειδικής φύσεως εφόσον χαρακτηριστούν έτσι με απόφαση του φορέα κατασκευής του έργου που εκδίδεται ύστερα από γνώμη του Τεχνικού Συμβουλίου.

Ο Δήμος μας έχει συνάψει προγραμματική σύμβαση με το ΥΠΕΧΩΔΕ για την χρηματοδότηση του έργου, "Προστασία-ανάδειξη διατηρητέων περιοχών Κυριώτισσας-Μπαρμπούτας" η οποία ανέρχεται στο ποσό των 200.000.000 δρχ.

Ειδικότερα σας γνωρίζουμε ότι:

A) ΙΣΤΟΡΙΚΟ-ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Στον Δήμο της Βέροιας υπάρχουν δύο διατηρητέες παραδοσιακές γειτονιές οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί από το ΥΠΠΟ "Διατηρητέα ιστορικά σύνολα χρίζοντα ιδιαίτερης προστασίας".

Οι διατηρητέες αυτές γειτονιές είναι α)η Κυριώτισσα και β)η Μπαρμπούτα.

Πρόκειται για μοναδικά στον Ελλαδικό χώρο οικιστικά σύνολα "αμυντικής αρχιτεκτονικής" (οργάνωση κτιρίων γύρω από εκκλησία, με αμυντική τυπολογία κατασκευής, οργάνωση εν σειρά, με μνημεία κατοικιών με φυσικά σύνορα οριοθετημένα).

Ο περιορισμός στην ανοικοδόμηση, σαν επακόλουθο της απόφασης διατήρησης και σε συνδυασμό με την έλλειψη οικονομικής δυνατότητας των κατοίκων, οδήγησαν στην ερήμωση και την υποβάθμιση των δύο αυτών διατηρητέων γειτονιών.

Ο Δήμος της Βέροιας θέλοντας να συμβάλλει στην προστασία και την ανάδειξη των δύο αυτών περιοχών συνέταξε πλήρεις και ολοκληρωμένες μελέτες που αφορούν επεμβάσεις σε κοινόχρηστους χώρους (δρόμους, πλατείες, περιβάλλοντες χώρους μνημείων).

Η εγκατάλειψη της περιοχής είναι εμφανής σε κάθε παρατηρητή-περιπατητή με ευαισθησίες που το μόνο που του είναι εμφανές είναι ότι ενώ η "καρδιά της πόλης" θα έπρεπε να χτυπάει σε αυτές τις δύο περιοχές, η "καρδιά" δεν βρίσκεται εκεί.

Για την σύνταξη της μελέτης προηγήθηκαν αυτοψίες στις υπό μελέτη περιοχές από ομάδες εργασίας και έγινάν όλες οι απαραίτητες αναλύσεις και επαφές με τους κατοίκους και τους φορείς των περιοχών (Συνοικιακά Συμβούλια) και οι οποίοι συμφώνησαν απόλυτα με το έργο.

B) ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ

Αντικείμενο των επεμβάσεων και στις δύο περιοχές είναι η προστασία και ανάδειξη τους με επεμβάσεις σε κοινόχρηστους χώρους. Για τον σκοπό αυτό απαιτείται αποξήλωση του υφιστάμενου οδοστρώματος των παλαιών πλακόστρωτων και των υπάρχοντων δικτύων (ΔΕΥΑΒ, ΟΤΕ, ΔΕΗ) και η αντικατάστασή τους με νέα.

Θα γίνουν εγκιβωτισμοί υπόγεια όλων των δικτύων, θα τοποθετηθούν τα δάπεδα που προβλέπονται από τις μελέτες (καλντερίμια-κυβόλιθοι) και θα γίνουν και οι διαμορφώσεις γύρω από τα υπάρχοντα μνημεία με γνώμονα πάντα τον σεβασμό στις ιδιαίτερης σημασίας παραδοσιακές αυτές γειτονιές.

Γ) ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

α) Περιοχή Κυριώτισσας Δήμου Βέροιας.

β) Περιοχή Μπαρμπούτας Δήμου Βέροιας.

Οι δύο αυτές περιοχές αποτελούν το ιστορικό κέντρο της πόλης της Βέροιας.

Δ) ΤΡΟΠΟΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Για την κατασκευή των εργασιών απαιτείται η χρήση μικρών εκσκαφών (κατσαριδάκια) που λόγω του μικρού τους μεγέθους θα μπορέσουν να εργασθούν στα στενά δρομάκια της περιοχής της Κυριώτισσας και θα χωρέσουν στις 2 στενές εισόδους της περιοχής της Μπαρμπούτας. Για την μεταφορά των προϊόντων των εκσκαφών θα χρησιμοποιηθούν μικρές πλατφόρμες ρυμουλκούμενες από τρακτεράκια. Όλα τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή των εργασιών θα μεταφερθούν με τέτοιου είδους μηχανήματα. Τα περισσότερα μπετά που θα γίνουν στις περιοχές θα κατασκευασθούν επί τόπου λόγω της μη δυνατότητας προσέγγισης στο έργο των ειδικών μηχανημάτων μεταφοράς έτοιμου μπετόν.

Οι κροκάλες που θα χρησιμοποιηθούν θα είναι διαλογής ώστε να μην διασπασθεί η ομοιομορφία στο δάπεδο, οι δε εργασίες τοποθέτησής τους θα γίνεται με συνεχή παρακολούθηση από τον επιβλέποντα έτσι ώστε να αποδοθεί σωστά η σχεδιαστική πρόταση της μελέτης.

Οι περιοχές στις οποίες θα γίνουν αυτές οι παρεμβάσεις είναι κυρίως στενοί δρόμοι ακανόνιστου σχήματος και η παρέμβαση που πρέπει να γίνει έχει σημαντικές δυσκολίες και αβεβαιότητα τόσο στον τρόπο εκτέλεσης, όσο και στην κοστολόγηση και τιμολόγηση.

Πιθανόν να υπάρξει καθυστέρηση στην εκτέλεση του έργου σε περίπτωση ευρέσεως κατά τις εκσκαφές αρχαιολογικών στοιχείων τα οποία θα πρέπει να ερευνηθούν από τις αρμόδιες αρχές.

Κατά την κατασκευή αναμένεται να γίνουν αλλαγές της μελέτης και ειδικές ρυθμίσεις που θα είναι δύσκολο να λυθούν αμέσως.

Όλα τα παραπάνω ορίζονται αναλυτικά στις μελέτες.

Το προς δημοπράτηση έργο προϋπολογίζεται σε 200.000.000 δρχ. (πλην ΦΠΑ) και θα χρηματοδοτηθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Το έργο προτείνεται να δημοπρατηθεί μεταξύ περιορισμένου αριθμού εργοληπτικών εταιρειών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 του Ν.1418/84 (ως ειδικής φύσης) γιατί κρίνουμε ότι:

1. Είναι έργο όχι μόνο τοπικής σημασίας αλλά πανελληνίας εμβέλειας γιατί είναι έργο σε μοναδικά πανελλήνια οικιστικά σύνολα τα οποία έχουν κριθεί όπως προαναφέρθηκε σαν "Διατηρητέα ιστορικά σύνολα χρήζοντα ιδιαίτερης προστασίας".

2. Είναι ειδικό έργο λόγω της ιδιομορφίας του αντικειμένου και απαιτεί ειδικά μηχανήματα καθώς και εξειδικευμένο προσωπικό (κατασκευή καλντεριμιού, κυβόλιθου κλπ.).

3. Το έργο πρέπει να αρχίσει άμεσα λόγω της θερινής περιόδου που βοηθά στο να προχωρήσουν οι εργασίες και να μην χαθούν πιστώσεις.

4. Χώροι από τις περιοχές θα χρησιμοποιηθούν για τις παράλληλες εκδηλώσεις "Πολιτιστική Πρωτεύουσα Θεσ/νίκη".

Μετά τα παραπάνω

ΕΙΣΗΓΟΥΜΑΣΤΕ

όπως εγκρίνετε να χαρακτηριστεί το έργο ως ειδικής φύσης.

Και κάλεσε το συμβούλιο να αποφασίσει σχετικά.

Δήμαρχος: Αυτή η μελέτη δεν είναι δυνατόν να δημοπρατηθεί, γιατί είναι ειδικής φύσεως έργο. Δεν κοστολογούνται ούτε τα βοτσαλωτά, ούτε τίποτα. Είναι εντάσεως εργασίας και χρειάζεται ο Δήμος να φτιάξει εξειδικευμένα συνεργεία, να λειτουργήσει και σαν μαθητεία για νέους τεχνίτες, γιατί θεωρητικά έχουμε ακόμη πολύ μεγάλο πεδίο εργασιών παρομοίων σε ολόκληρη την πόλη. Έτσι όπως την ονειρευόμαστε ο καθένας μας.

Έτσι έγινε μία σχεδίαση με ένα ενδεικτικό κοστολόγιο και ξεκινήσαμε με δεδομένη την αυτεπιστασία του έργου, και είχαμε τη διαβεβαίωση από τους μελετητές ότι αν περισσέψουν χρήματα, θα γίνουν επιπλέον εργασίες, ώστε και οι πιστώσεις να απορροφηθούν και να συμπεριληφθούν πιθανά κάποιοι χώροι, όπως αυτός καθ' αυτός ο χώρος της Κυριώτισσας. Η Κοινότητα όμως δεν επιτρέπει αυτεπιστασία, θέλει δημοπράτηση, με όλους τους κινδύνους που συνεπάγονται όταν το έργο δημοπρατηθεί. Οι πιστώσεις πρέπει να απορροφηθούν μέσα σε 2 χρόνια, ενώ ο κάθε εργολήπτης έχει συμφέρον να τελειώσει το έργο σε 3-4 χρόνια για να κερδίσει από τις αναθεωρήσεις κλπ. Επιπλέον, αν ένας εργολήπτης μας δώσει για παράδειγμα έκπτωση 20%, τότε στο σύνολο των 200 εκατομμ.δρχ., τα 40 εκατομμ. πρέπει να επιστραφούν στην Κοινότητα.

Παπαγεωργίου: Ποιές συνέπειες έχει ο χαρακτηρισμός ενός έργου ως "ειδικής φύσεως";

Γκαβαϊσές: Ο χαρακτηρισμός αυτός είναι αναγκαίος για να μας δώσει τη δυνατότητα, να κάνουμε διαγωνισμό μεταξύ περιορισμένου αριθμού εργοληπτών.

Πρόεδρος: Συμφωνεί το Σώμα με την εισήγηση του αντιδημάρχου και την πρόταση του Δημάρχου;

Σύμβουλοι: Ναι.

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

1. Το από 29-5-95 εισηγητικό σημείωμα του αντιδημάρχου κ.Κων/νου Γκαβαϊσέ.
2. Την πρόταση του Δημάρχου.
3. Τις διατάξεις του άρθρου 4 του Ν.1418/84.
4. Τις διατάξεις του άρθρου 93 του ΔΚΚ (Π.Δ.323/89).

Αποφασίζει Ομόφωνα

Εγκρίνει το χαρακτηρισμό ως ειδικής φύσεως του έργου "Προστασία-ανάδειξη διατηρητέων περιοχών Κυριώτισσας-Μπαρμπούτας".

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
 ΝΟΜ/ΚΗ ΑΥΤΟΔ/ΣΗ ΗΜΑΘΙΑΣ
 ΔΗΜΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ
 ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Δ.ΒΕΡΟΙΑΣ

ΕΡΓΟ: ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ ,
 ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ
 ΚΥΡΙΩΤΙΣΣΑΣ - ΜΠΑΡΜΠΟΥΤΑΣ
 ΑΝΑΔΟΧΟΣ: Δ.Ε.Τ.Ε.Β "Ο ΗΦΑΙΣΤΟΣ"

ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΥΡΙΩΤΙΣΣΑΣ

ΧΡΟΝΟΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ	1995				1996									
	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ	ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΙ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ
Καθαιρέσεις/Εκκαυφές	/	/												
Μηχ. Απορρ. Ομβρίων		/	/	/										
Σωληνώσεις ΔΕΗ-ΟΤΕ/Αγωγοί			/	/	/									
Σκυροδετήσεις			/	/	/	/								
Διαστρ.Λίθων/Βοτσάλου			/	/	/	/								
Πλακοστρώσεις Σχιστόλιθου				/	/	/	/	/						
Διαστρ. Κυβόλιθου Γρανίτη						/	/	/	/	/	/			
Κατασκευή Λιθοδομής							/	/	/	/	/	/		
Κατασκευή πέτρ. Βρυσών											/	/	/	
Φωτιστικά σώματα												/	/	
Φυτά/Φυτεύσεις													/	/

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ



ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
 Βέροια, 24 / 10 / 95
 Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ Τ.Τ.Δ.Β.

Ο ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΑΣ

ΓΕΩΡ. ΚΟΣΤΟΥΛΑΣ

ΝΙΚ. ΠΑΛΟΥΚΙΔΗΣ
 ΔΡΥΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
 ΝΟΜ/ΚΗ ΑΥΤΟΔ/ΣΗ ΗΜΑΘΙΑΣ
 ΔΗΜΟΣ ΒΕΡΟΙΑΣ
 ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Δ.ΒΕΡΟΙΑΣ

ΕΡΓΟ: ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ - ΑΝΑΔΕΙΞΗ
 ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ
 ΚΥΡΙΩΤΙΣΣΑΣ - ΜΠΑΡΜΠΟΥΤΑΣ
 ΑΝΑΔΟΧΟΣ: Δ.Ε.Τ.Ε.Β "Ο ΗΦΑΙΣΤΟΣ"

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΠΑΡΜΠΟΥΤΑΣ

ΧΡΟΝΟΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ	1996			1997												
	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ	ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΙ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ	
Καθαιρέσεις/Εκκαφές																
Μηχ. Απορρ. Ομβρίων																
Σωληνώσεις ΔΕΗ-ΟΤΕ/Αγωγοί																
Σκυροδετήσεις																
Διαστρ.Λίθων/Βοτσάλου																
Πλακοστρώσεις Σχιστόλιθου																
Διαστρ. Κυβόλιθου Γρανίτη																
Ανοικτές σκάλες σχιστόλιθου																
Κατασκευή κερκίδων																
Κατασκευή ράμπας																
Κατασκευή Λιθοδομής																
Κατασκευή πέτρ. βρυσών																
Φωτιστικά σώματα																
Φυτά/Φυτεύσεις																
Κατασκευή κρήνης & καθιστ. ΔΕΗ Μπαρμπούτας																

ΠΕΡΑΣ ΕΡΓΟΥ

Ο ΑΝΑΔΟΧΟΣ

ΕΤΟΣ
ΙΔΡΥΣΗΣ
1995

ΑΓΑΘ. ΔΕΛΦΑΚΙΔΗΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ & ΔΗΜ. ΔΙΕΥΤΗΣ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ
 Βέροια, 24/10/95
 Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ Τ.Τ.Δ.Β.

ΓΕΩΡ. ΚΩΣΤΡΟΥΛΑΣ
 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝ ΜΗΧ/ΚΟΣ

Ο ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΑΣ

ΝΙΚ. ΠΑΛΟΥΚΙΔΗΣ
 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝ

Άρθρο 28

Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες

1. Στους χώρους των νέων κτιρίων για τα οποία η οικοδομική άδεια εκδίδεται μετά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η οριζόντια και κατακόρυφη προσπέλαση από άτομα με ειδικές ανάγκες στους χώρους αυτών στους οποίους στεγάζονται υπηρεσίες του Δημοσίου, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου του ευρύτερου δημόσιου τομέα, κοινωφελείς οργανισμοί, οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας ή έχουν χρήσεις συνάθροισης κοινού, εκπαίδευσης, υγείας και κοινωνικής πρόνοιας, γραφείων και εμπορίου, καθώς επίσης και στους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων των κτιρίων αυτών. Η υποχρέωση αυτή επιβάλλεται και στα κτίρια με χρήση κατοικίας στα οποία είναι υποχρεωτικός ο ανελκυστήρας, σύμφωνα με τις διατάξεις του κτιριοδομικού κανονισμού.

2. Η δυνατότητα προσπέλασης των κτιρίων που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο εξασφαλίζεται με οδύσεις που αρχίζουν από τη στάθμη του πεζοδρομίου και φτάνουν μέχρι την πόρτα του ανελκυστήρα και αποτελούνται: α) από διαδρόμους που έχουν ελάχιστο πλάτος 1,30 μ. και δάπεδα ομαλά, χωρίς αναβαθμούς, με κλίση μέχρι 5% και β) από ανελκυστήρες με ελάχιστες εσωτερικές διαστάσεις πλάτους 1,10 μ. και μήκους 1,40 μ. και ελεύθερο άνοιγμα πόρτας, στη μικρότερη από τις παραπάνω διαστάσεις 0,85 μ. Η απόσταση μεταξύ της πόρτας του ανελκυστήρα και του απέναντι τοίχου ή σκάλας ή άλλου εμποδίου πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,50 μ. Στους ανελκυστήρες αυτούς επιβάλλεται η τοποθέτηση οπτικοακουστικών και απτικών μέσων για την εξυπηρέτηση των τυφλών ή κωφών ατόμων, με εξαίρεση τους ανελκυστήρες που εξυπηρετούν χώρους κατοικίας.

3. Οι κοινής χρήσης υπαίθριοι χώροι των οικοπέδων, στα οποία κατασκευάζονται τα κτίρια που αναφέρονται στην παράγραφο 1, επιβάλλεται να διαμορφώνονται κατάλληλα, εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, με διαδρόμους με ομαλό δάπεδο, κατασκευασμένο από συμπαγές μη ολισθηρό υλικό, χωρίς αναβαθμούς, πλάτους τουλάχιστον 1,30μ. και κλίσης μέχρι 5%, ώστε να χρησιμοποιούνται και από άτομα με ειδικές ανάγκες.

4. Στα κτίρια που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και στους κοινόχρηστους χώρους των οικισμών ποσοστό 5% των χώρων υγιεινής για χρήση κοινού ή σε κάθε περίπτωση ο ένας ανά όροφο από αυτούς πρέπει να είναι προσπελάσιμοι και εξοπλισμένοι κατάλληλα για χρήση από άτομα που χρησιμοποιούν αναπηρικό αμαξίδιο.

5. Στα υφιστάμενα πριν από την ισχύ του παρόντος νόμου κτίρια που στεγάζονται υπηρεσίες του Δημοσίου, νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου ευρύτερου δημόσιου τομέα, οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης και δεύτερης βαθμίδας, κοινωφελείς οργανισμοί, τράπεζες και ανταλλακτήρια τραπεζών, επιβάλλεται να γίνουν οι απαραίτητες διαμορφώσεις, ώστε οι λειτουργικοί χώροι τους να είναι προσπελάσιμοι από άτομα με ειδικές ανάγκες. Οι διαμορφώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο αυτή γίνονται σύμφωνα με σχετικές

προδιαγραφές που εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας, εγκρίνονται οι διαμορφώσεις για κάθε κτίριο, ύστερα από γνώμη του αρμόδιου για το κτίριο φορέα, εισήγηση της περιφερειακής υπηρεσίας και γνωμοδότηση του Περιφερειακού Σ.Χ.Ο.Π.

6. Από τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων εξαιρούνται τα κτίρια που έχουν μοναδική πρόσβαση σε δρόμο με βαθμίδες ή βρίσκονται σε οικόπεδα στα οποία η ελάχιστη διαφορά στάθμης του φυσικού εδάφους στην οικοδομική γραμμή από την επιφάνεια του πεζοδρομίου είναι μεγαλύτερη από 2,50 μ. Επίσης εξαιρούνται από την υποχρέωση διαμόρφωσης πρόσβασης στους πάνω από το ισόγειο ορόφους ή τους εσωτερικούς εξώστες ή αναβαθμούς τα κτίρια που αναφέρονται στην παράγραφο 1, εφόσον:

α) το εμβαδόν των εσωτερικών εξωστών ή αναβαθμών αποτελεί ποσοστό μέχρι 50% του εμβαδού της κυρίως αίθουσας και όχι περισσότερο των 100,0 τ.μ. και η χρήση του είναι ίδια με αυτή της κυρίως αίθουσας ή οι εσωτερικοί εξώστες ή αναβαθμοί έχουν βοηθητική χρήση,

β) το συνολικό μικτό εμβαδόν των πάνω από το ισόγειο ορόφων είναι μικρότερο των 200,0 τ.μ. και

γ) το μικτό εμβαδόν κάθε ορόφου είναι μικρότερο των 70,0 τ.μ.

Οι εξαιρέσεις που αναφέρονται στις περιπτώσεις β' και γ' της παραγράφου αυτής δεν ισχύουν, αν η χρήση του κτιρίου είναι η μοναδική στον οικισμό και ταυτόχρονα στους πάνω από το ισόγειο ορόφους υπάρχουν χρήσεις για εξυπηρέτηση κοινού διαφορετικές από αυτές που υπάρχουν στον ισόγειο όροφο.

7. Στα κτίρια στα οποία δεν έχουν υποχρεωτική εφαρμογή οι διατάξεις του παρόντος άρθρου, επιτρέπεται, κατά παρέκκλιση κάθε γενικής ή ειδικής διάταξης, εκτός από αυτές που αναφέρονται στην ασφάλεια του κοινού, η εγκατάσταση ή κατασκευή στοιχείων για τη διευκόλυνση πρόσβασης στους κοινόχρηστους χώρους αυτών ατόμων με ειδικές ανάγκες, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και ύστερα από έγκριση της Ε.Π.Α.Ε. Η δαπάνη για την εγκατάσταση ή κατασκευή των παραπάνω στοιχείων βαρύνει τον ή τους συνδιοκτές που ενδιαφέρονται για την εκτέλεση των σχετικών εργασιών

σιων.

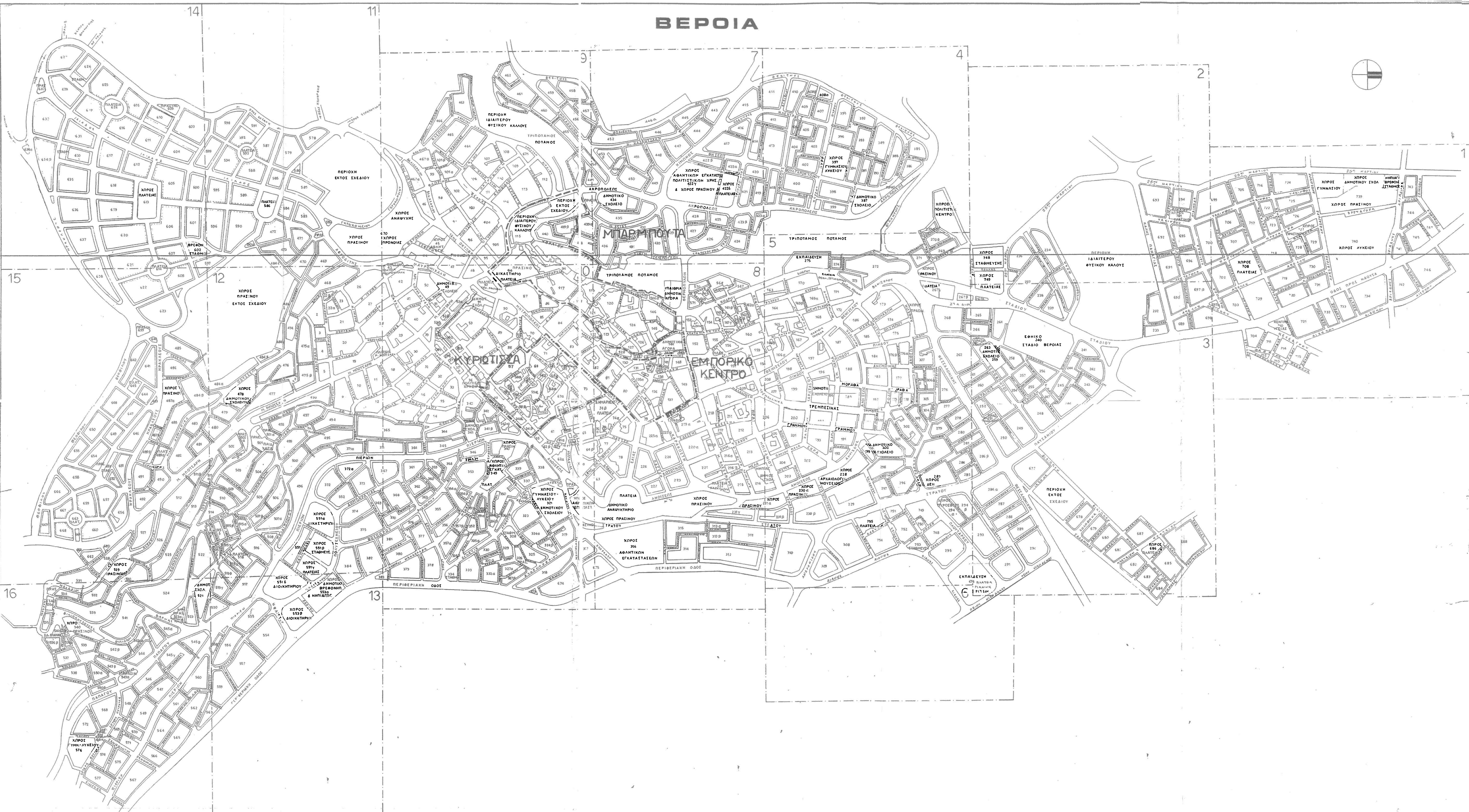
8. Κατά τη διαμόρφωση ή ανακατασκευή των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως των πλατειών, των πεζοδρόμων, των πεζοδρομίων, εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με ειδικές ανάγκες με οδεύσεις πεζών, οδεύσεις τυφλών, κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) χωρίς αναβαθμούς με κλίση μέχρι 5%, κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού, όπως στεγάστρων, καθιστικών στύλων φωτισμού, κάδων απορριμμάτων και να διαμορφώνεται ποσοστό 5% των χώρων στάθμευσης ή τουλάχιστον ένας για χρήση αναπηρικών αυτοκινήτων, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

9. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων συστήνεται "Επιτροπή Προσβασιμότητας", που θα εδρεύει στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων εισηγείται στον Υπουργό για θέματα που έχουν σχέση με την εφαρμογή των πιο πάνω διατάξεων. Με όμοια απόφαση καθορίζονται οι φορείς, που θα εκπροσωπούνται σε αυτήν, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται οπωσδήποτε εκπρόσωποι της Εθνικής Συνομοσπονδίας των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (Ε.Σ.Α.Ε.Α.) οι ιδιότητες των μελών, ο τρόπος συγκρότησης και λειτουργίας της και κάθε άλλη λεπτομέρεια.

Πηγή: Ενημ. Δελτίο ΤΕΕ, 2000

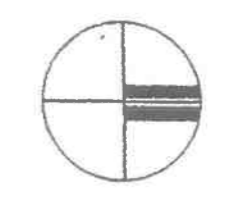


ΒΕΡΟΙΑ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όρια περιοχής παρτίνα Κυριάτισσας
- Όρια περιοχής Μπαρμπούτας
- Όρια περιοχής Εμπορικού Κέντρου



<p>ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ</p> <p>ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ</p> <p>ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ</p> <p>ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ</p>	
<p>Διπλωματική Εργασία</p> <p>Οι Πεζοδρομήσεις και οι Επιπτώσεις τους</p> <p>Η Περίπτωση της Βέροιας</p>	
<p>ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: Παπαδοπούλου Καλλιόπη</p>	
<p>ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ: Κ. Λαλήνης, Α. Δέφνερ</p>	
<p>ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΕΡΟΙΑΣ</p>	
<p>ΧΑΡΤΗΣ Α</p>	<p>ΚΛΙΜΑΚΑ: 1/2000</p>
<p>ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2002</p>	