



**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ
ΙΔΡΥΜΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΜΟΝΑΔΩΝ ΤΟΠΙΚΗΣ

ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΟΥ
ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ
ΕΔΕΣΣΑΣ»**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΦΩΤΙΑΔΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΜΠΙΤΣΑΝΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ, MSc, Εργαστηριακός Συνεργάτης

Καλαμάτα 2009

Θερμές ευχαριστίες στην Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Έδεσσας για την παραχώρηση των πληροφοριών, των στοιχείων και των φωτογραφιών του έργου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	σελ. II
Εισαγωγή.....	σελ. 1
Κεφάλαιο 1. Ιστορικά στοιχεία της πόλης και αξιοθέατα.....	σελ. 2
1.1 Σύντομη ιστορική αναδρομή.....	σελ. 2
1.2 Αξιόλογα κτίσματα και περιοχές της πόλης.....	σελ. 4
Α. Συνοικία Βαρόσι.....	σελ. 4
Β. Παλαιά Μητρόπολη.....	σελ. 5
Γ. Ψηλός Βράχος.....	σελ. 5
Δ. Γενί Τζαμί	σελ. 6
Ε. Ρολόι Πόλης.....	σελ. 7
Στ. Πάρκα χώροι αναψυχής	σελ. 8
Ζ. Καταρράκτες	σελ. 9
Κεφάλαιο 2. Το έργο από την σύλληψη έως την κατασκευή του.....	σελ. 11
2.1. Στόχοι – σκοπιμότητα της παρέμβασης.....	σελ. 11
2.2 Διαδικασία υλοποίησης έργου.....	σελ. 12
2.3 Τι προέβλεπε η μελέτη του έργου.....	σελ. 14
2.4 Τι κατασκευάστηκε.....	σελ. 18
Α. Καθαιρέσεις – εκσκαφές και υπόγεια δίκτυα.....	σελ. 18
Β. Κατασκευή βάσης σκυροδέματος και πλακόστρωση.....	σελ. 21
2.5 Τι δεν κατασκευάστηκε.....	σελ. 27
2.6 Προβλήματα κατά την κατασκευή και τελικό αποτέλεσμα	σελ. 28
Κεφάλαιο 3. Έρευνα	σελ. 33
3.1 Έρευνα στους πολίτες του Δήμου Έδεσσας.....	σελ. 33
3.2 Σχολιασμοί απαντήσεων	σελ. 34
3.3 Συμπεράσματα ερωτηματολογίου.....	σελ. 58
3.4 Γενικά συμπεράσματα.....	σελ. 59
Βιβλιογραφία	
Παράρτημα	
Ερωτηματολόγιο	

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ.....σελ. III	
Χάρτης 1.1 Χάρτης Περιοχής Έδεσσας.....σελ. 2	
Χάρτης 2.2 Τοπογραφικό διάγραμμα περιοχής επέμβασης.....σελ. 17	

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ.....σελ. III

Φωτ. 1.1 Πλακοστρωμένη οδός στην αρχαία πόλη.....σελ. 3	
Φωτ. 1.2 Σήμερα τα σπίτια της συνοικίας ανακαινίζονται.....σελ. 5	
Φωτ.1.3 Σήμερα τα σπίτια της συνοικίας ανακαινίζονται.....σελ. 5	
Φωτ.1.4 Θέα από τον ψηλό βράχοσελ. 6	
Φωτ. 1.5 Μονή Αγίας Τριάδος.....σελ. 6	
Φωτ. 1.6 Το Τζαμίσελ. 6	
Φωτ. 1.7 Το ρολόι της πόλης.....σελ. 7	
Φωτ. 1.8 Η Βυζαντινή γέφυρα στο πάρκο Κιουπρί.....σελ. 8	
Φωτ. 1.9 Πάρκο Κιουπρίσελ. 8	
Φωτ. 1.10 Πάρκο Καταρρακτών.....σελ. 8	
Φωτ. 1.11 Ο μεγάλος καταρράκτης "Κάρανος"σελ. 9	
Φωτ. 1.12 Οι μικροί καταρράκτες.....σελ. 10	
Φωτ. 2.13 Καθαίρεση ασφάλτου και εκσκαφέςσελ. 18	
Φωτ. 2.14 Εκσκαφές για την τοποθέτηση της ύδρευσης και της αποχέτευσης πριν την έναρξη των εργασιών.....σελ. 19	
Φωτ. 2.15 Κατασκευή κεντρικών φρεατίων για την συλλογή των ομβρίων υδάτων.....σελ. 20	
Φωτ 2.16 Τοποθέτηση σωλήνα για την διέλευση των καλωδίων, Οδός Παπασιβένα.σελ. 20	
Φωτ. 2.17 Γενική εκσκαφή κατά 30 περίπου cm. Οδός Δημοκρατίας.....σελ. 21	
Φωτ. 2.18 Τοποθέτηση των καλωδίων των φωτιστικών σωμάτων.....σελ. 22	
Φωτ. 2.19 Επίχωση πριν την κατασκευή βάσης σκυροδέματος.....σελ. 22	
Φωτ 2.20 Διαβροχή και συμπύκνωση της επίχωσης. Οδός Δημοκρατίας.....σελ. 23	
Φωτ. 2.21 Κατασκευή βάσης οπλισμένου σκυροδέματοςσελ. 23	
Φωτ. 2.22 Τοποθέτηση πλέγματος βαρέως τύπου στο σκυρόδεμασελ. 24	
Φωτ. 2.23 Στρώση των κυβόλιθων με κλίση προς τα φρεάτια πάνω στην βάση από οπλισμένο σκυρόδεμα. Οδός Αριστοτέλουςσελ. 25	
Φωτ. 2.24 Μαρμάρινο παρτέρι.....σελ. 25	

Φωτ. 2.25 Τελική όψη δρόμων Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου.....σελ. 26	σελ. 26
Φωτ. 2.26 Τελική όψη οδού Αριστοτέλους.σελ. 26	σελ. 26
Φωτ 2.27 Δύσκολες οι συνθήκες για μετακίνηση στο κέντρο, οδός Αριστοτέλουςσελ.28	σελ.28
Φωτ. 2.28 Οδός Δημοκρατίας, ο κεντρικός δρόμος της Έδεσσας κατά την κατασκευή του έργου.....σελ. 29	σελ. 29
Φωτ 2.29 Ο πεζόδρομος μετά το πέρας των εργασιών, οδός Ηρώων Πολυτεχνείου.σελ.30	σελ.30
Φωτ. 2.30 Ο Πεζόδρομος μετά το πέρας των εργασιών.....σελ. 30	σελ. 30
Φωτ. 2.31 Οδός Δημοκρατίας. Η ηρεμία του κέντρου χωρίς αμάξια.....σελ.31	σελ.31
Φωτ. 2.32 Πλατεία Γάτσου στην οποία πραγματοποιούνται πολλές εκδηλώσειςσελ. 31	σελ. 31
Φωτ. 2.33 Καθιστικό και ταυτόχρονα παρτέρι.....σελ. 32	σελ. 32

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ.....σελ. IV

Πίνακας 3.1 Κατηγορίες ερωτηθέντων.....σελ. 34	σελ. 34
Πίνακας 3.2 Ικανοποίηση πολιτών από το έργο της πεζοδρόμησης.....σελ. 36	σελ. 36
Πίνακας 3.3 Συμβολή του έργου στην αναβάθμιση της πόληςσελ. 37	σελ. 37
Πίνακας 3.4 Ικανοποίηση ερωτηθέντων από το αισθητικό αποτέλεσμα.....σελ. 38	σελ. 38
Πίνακας 3.5 Σεβασμός του έργου στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής.....σελ. 39	σελ. 39
Πίνακας 3.6 Επάρκεια χώρων πρασίνου.....σελ. 40	σελ. 40
Πίνακας 3.7 Επάρκεια χώρων στάσης και ξεκούρασης των πεζοδρομίων.....σελ. 41	σελ. 41
Πίνακας 3.8 Καθαριότητα πεζοδρομίων.....σελ. 42	σελ. 42
Πίνακας 3.9 Ικανοποιητική η ποιότητα κατασκευής.....σελ. 43	σελ. 43
Πίνακας 3.10 Το υλικό επίστρωσης (πλάκες) δημιουργεί προβλήματα στο περπάτημασελ. 44	σελ. 44
Πίνακας 3.11 Θα έπρεπε να μελετηθεί καλύτερα το υλικό επίστρωσης (πλάκες)σελ. 45	σελ. 45
Πίνακας 3.12 Ποσοστό που θα μετακινούνταν με ποδήλατο.....σελ. 46	σελ. 46
Πίνακας 3.13 Η κυκλοφορία των δίτροχων ενοχλεί τους πεζούς.....σελ. 47	σελ. 47
Πίνακας 3.14 Απαραίτητη η κατασκευή ειδικά διαμορφωμένης λωρίδας για τα δίτροχα.....σελ. 48	σελ. 48
Πίνακας 3.15 Οι ράμπες για τα άτομα με κινητικά προβλήματα επαρκούν.....σελ. 49	σελ. 49

Πίνακας 3.16 Έπρεπε να είχε προβλεφθεί ειδική σήμανση για τα άτομα με προβλήματα στην όραση.....σελ.	50
Πίνακας 3.17 Επάρκεια φωτισμού στους πεζόδρομους.....σελ.	51
Πίνακας 3.18 Επάρκεια αστυνόμευσης στους πεζόδρομουςσελ.	52
Πίνακας 3.19 Δυσκολία στην εύρεση παρκαρίσματος.....σελ.	53
Πίνακας 3.20 Απαραίτητη η κατασκευή δημοτικού παρκινγκ.....σελ.	54
Πίνακας 3.21 Ωφελημένοι από την κατασκευή του πεζόδρομου.....σελ.	55
Πίνακας 3.22 Αύξηση της αγοραστικής κίνησης.....σελ.	56
Πίνακας 3.23 Επιπλέον παρεμβάσεις του Δήμου στο έργο για την βελτίωση του.....σελ.	57

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....σελ. V

Διάγραμμα 3.1 Κατηγορίες ερωτηθέντων.....σελ.	35
Διάγραμμα 3.2 Ικανοποίηση πολιτών από το έργο της πεζοδρόμησης.....σελ.	36
Διάγραμμα 3.3 Συμβολή του έργου στην αναβάθμιση της πόληςσελ.	37
Διάγραμμα 3.4 Ικανοποίηση ερωτηθέντων από το αισθητικό αποτέλεσμα.....σελ.	38
Διάγραμμα 3.5 Σεβασμός του έργου στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής... ..σελ.	39
Διάγραμμα 3.6 Επάρκεια χώρων πρασίνου.....σελ.	40
Διάγραμμα 3.7 Επάρκεια χώρων στάσης και ξεκούρασης των πεζοδρομίων.....σελ.	41
Διάγραμμα 3.8 Καθαριότητα πεζοδρομίων.....σελ.	42
Διάγραμμα 3.9 Ικανοποιητική η ποιότητα κατασκευής.....σελ.	43
Διάγραμμα 3.10 Το υλικό επίστρωσης (πλάκες) δημιουργεί προβλήματα στο περπάτημασελ.	44
Διάγραμμα 3.11 Θα έπρεπε να μελετηθεί καλύτερα το υλικό επίστρωσης (πλάκες)σελ.	45
Διάγραμμα 3.12 Ποσοστό που θα μετακινούνταν με ποδήλατο.....σελ.	46
Διάγραμμα 3.13 Η κυκλοφορία των δίτροχων ενοχλεί τους πεζούς.....σελ.	47
Διάγραμμα 3.14 Απαραίτητη η κατασκευή ειδικά διαμορφωμένης λωρίδας για τα δίτροχα.....σελ.	48
Διάγραμμα 3.15 Οι ράμπες για τα άτομα με κινητικά προβλήματα επαρκούν...σελ.	49
Διάγραμμα 3.16 Έπρεπε να είχε προβλεφθεί ειδική σήμανση για τα άτομα με προβλήματα στην όραση.....σελ.	50
Διάγραμμα 3.17 Επάρκεια φωτισμού στους πεζόδρομους.....σελ.	51

Διάγραμμα 3.18 Επάρκεια αστυνόμευση στους πεζόδρομους	σελ. 52
Διάγραμμα 3.19 Δυσκολία στην εύρεση παρκαρίσματος.....	σελ. 53
Διάγραμμα 3.20 Απαραίτητη η κατασκευή δημοτικού παρκινγκ.....	σελ. 54
Διάγραμμα 3.21 Ωφελημένοι από την κατασκευή του πεζόδρομου.....	σελ. 55
Διάγραμμα 3.22 Αύξηση της αγοραστικής κίνησης.....	σελ. 56
Διάγραμμα 3.23 Επιπλέον παρεμβάσεις του Δήμου στο έργο για την βελτίωση του.....	σελ. 57

Περίληψη Εργασίας

Η εργασία αυτή αφορά στην ανάπλαση της περιοχής του εμπορικού κέντρου της πόλης της Έδεσσας. Συγκεκριμένα ο Δήμος αποφάσισε να προβεί στην πεζοδρόμηση δρόμων που συγκεντρώνουν τον μεγαλύτερο αριθμό των εμπορικών καταστημάτων με σκοπό την αναβάθμιση της πόλης, την αύξηση της εμπορικής κίνησης και την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Αρχικά δίνονται πληροφορίες σε ότι αφορά την μελέτη του έργου και τα στάδια της κατασκευής του.

Στην συνέχεια παρατίθενται τα στοιχεία της έρευνας που πραγματοποιήθηκε με την μέθοδο του ερωτηματολογίου στους κατοίκους της πόλης, στους καταστηματάρχες, και στους τουρίστες. Η έρευνα είχε σκοπό να διαπιστώσει αν το έργο έχει πετύχει τους στόχους του καθώς και αν υπάρχουν τυχόν ελλείψεις και προβλήματα μετά την παράδοση του στην χρήση. Τα στοιχεία της έρευνας αναλύονται σε πίνακες και διαγράμματα και σχολιάζονται στο τέλος της εργασίας.

Η εργασία αυτή πραγματεύεται την ανάπλαση της περιοχής του εμπορικού κέντρου της πόλης της Έδεσσας. Συγκεκριμένα με σκοπό την αναβάθμιση της πόλης και την αύξηση της εμπορικής κίνησης ο Δήμος αποφάσισε να προβεί στην πεζοδρόμηση δρόμων που συγκεντρώνουν τον μεγαλύτερο αριθμό των εμπορικών καταστημάτων. Έτσι διαμορφώθηκε ένα πλέγμα πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης με στόχο την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, την αναβάθμιση του εμπορικού κέντρου και την τόνωση της αγοραστικής κίνησης.

Αρχικά γίνεται μια σύντομη αναδρομή στην ιστορία της πόλης και στα αξιοθέατα που αυτή έχει. Στην συνέχεια αναλύεται η σκοπιμότητα του έργου και η διαδικασία που ακολούθησε ο Δήμος για να το πραγματοποιήσει.

Δίνονται πληροφορίες σε ότι αφορά την μελέτη του έργου, τα στάδια της κατασκευής του, τις δυσκολίες που αντιμετωπίστηκαν κατά την κατασκευή, τι δεν κατασκευάστηκε και τι δεν προβλέφθηκε από την μελέτη. Τέλος παρουσιάζεται η τελική εικόνα του έργου που κατασκευάστηκε.

Επίσης με σκοπό να διαπιστωθεί αν το έργο έχει πετύχει τους στόχους του, αν έχει ικανοποιήσει τον πληθυσμό στον οποίο απευθύνεται και για να διαπιστωθούν τυχόν ελλείψεις και προβλήματα που μπορεί να παρουσιάστηκαν μετά την παράδοση του στην χρήση, πραγματοποιήθηκε μια έρευνα στους κατοίκους της περιοχής, στους καταστηματάρχες, και στους τουρίστες. Με την μέθοδο του ερωτηματολογίου συγκεντρώθηκαν στοιχεία τα οποία παρατίθενται σε πίνακες και διαγράμματα και σχολιάζονται στο τέλος της εργασίας.

Τα στοιχεία του ερωτηματολογίου αναφέρθηκαν και σε παράγοντες του Δήμου Έδεσσας με τους οποίους και πραγματοποιήθηκε συζήτηση πάνω στα αποτελέσματα που συγκεντρώθηκαν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΛΕΙΟΘΕΑΤΑ

1.1 Σύντομη ιστορική αναδρομή



Χάρτης 1.1 Χάρτης περιοχής Έδεσσας

Η Έδεσσα είναι η πρωτεύουσα του νομού Πέλλας. Είναι κτισμένη στην άκρη του βράχου και διακρίνεται για την πλούσια βλάστηση και τους καταρράκτες της.

Η πόλη της Έδεσσας έχει ιστορία 3000 χρόνων και την μαρτυρούν τα αρχαία ευρήματα στην περιοχή Λόγγος που βρίσκεται κάτω από τον βράχο όπου είναι κτισμένη η σημερινή πόλη.

Σήμερα έπειτα από τις ανασκαφές που έχουν γίνει μπορεί κανείς να δει το τείχος της παλιάς πόλης, τμήματα κτιρίων στην ακρόπολη και κάτω πόλη καθώς και τα αντίστοιχα νεκροταφεία.

Το τείχος της παλαιάς πόλης είναι ένα μνημειακό σύνολο του οποίου η κατασκευή έλαβε υπόψη την διαμόρφωση του εδάφους, την ροή των νερών, αλλά και τις αρχές της οχρωματικής τέχνης. Το τείχος της Έδεσσας, από τα καλύτερα διατηρημένα στη Μακε-

δονία. κατασκευάστηκε περίπου το 300 π.Χ. και επιδιορθώθηκε επανειλημμένα σε όλη τη διάρκεια της ζωής της πόλης. Σώζεται σε ύψος 5 μ.

Η Νότια Πύλη, στην κάτω πόλη, η οποία περιλαμβάνει κυκλική αυλή απηχεί τις αρχές της οχυρωματικής τέχνης που περιγράφονται στα αρχαία εγχειρίδια.

Η μνημειακή πλακοστρωμένη οδός που διασχίζει όλη την κάτω πόλη και περιστοιχίζεται από κίονες μαρμάρινους και κτιστούς πεσσούς.

Στο τέλος του δού αρχές του 7ου αιώνα διαπιστώνεται μία σταδιακή εγκατάλειψη της κάτω πόλης και περιορισμός της κατοίκησης στην ακρόπολη, που θα εξελιχθεί στο βυζαντινό φρούριο το κάστρο των Βοδενών" και στην συνέχεια στην σημερινή Έδεσσα. ¹



Φωτ. 1.1 Πλακοστρωμένη οδός στην αρχαία πόλη

¹ www.edessacity.gr/ 22-2-09

1.2 Αξιόλογα κτίσματα και περιοχές της πόλης

Τα πιο αξιόλογα κτίσματα και περιοχές της Έδεσσας είναι τα εξής:

A. Συνοικία Βαρόσι

B. Παλαιά Μητρόπολη

Γ. Ψηλός βράχος

Δ. Γενί Τζαμί

E. Ρολόι πόλης

ΣΤ. Πάρκα και χώροι αναψυχής

Z. Καταρράκτες

τα οποία και παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω.

A. Συνοικία Βαρόσι.

Το 1389 το "κάστρο των Βοδενών" καταστρέφεται και ο οικισμός επεκτείνεται έξω από τα τείχη δημιουργώντας νέες συνοικίες, κυρίως αλλόθρησκες, ενώ οι χριστιανοί παραμένουν μέσα και γύρω από τον αρχαιότερο πυρήνα.

Το Βαρόσι ήταν η πρώτη χριστιανική συνοικία που δημιουργήθηκε, ως εξέλιξη του βυζαντινού οικισμού που αναπτύχθηκε στο χώρο της ακρόπολης και της αρχαίας πόλης.

Το 1944 οι Γερμανοί έκαψαν το μεγαλύτερο μέρος της συνοικίας επειδή λόγω της θέσης της χρησίμευε ως κέντρο των αντιστασιακών που εύκολα θα μπορούσαν να διαφύγουν στον κάμπο.

Πρόσφατα έχει γίνει αποκατάσταση βαροσιώτικων σπιτιών η οποία στηρίχθηκε στην μελέτη ανάπλασης του Βαροσίου. Η συγκεκριμένη μελέτη πήρε το 1ο βραβείο από την Ευρωπαϊκή Ένωση το 1990. Το Βαρόσι αποτελεί το μοναδικό πυρήνα που έχει διασωθεί από το ιστορικό κέντρο της Έδεσσας. Στην περιοχή σώζονται αξιόλογα κτίσματα, αξίζει να σημειωθεί η οικία Τσάμη μακέτα της οποίας εκτίθεται στο Εθνολογικό Λαογραφι-

κό Μουσείο Θεσσαλονίκης είναι μοναδικό παράδειγμα παραδοσιακού σπιτιού με εσωτερικό W.C.¹



Φωτ. 1.2,1.3 Σήμερα τα σπίτια της συνοικίας ανακαινίζονται

Β. Παλαιά Μητρόπολη

Μέσα στην συνοικία Βαρόσι βρίσκεται και η παλαιά Μητρόπολη. Η ανέγερσή της τοποθετείται στο δεύτερο μισό του 14ου αιώνα λίγο πριν την κατάληψη της Έδεσσας από τους Τούρκους.

Το κτίσμα είναι τρίκλιτη βασιλική του 14ου αιώνα. Οι παλαιότερες τοιχογραφίες χρονολογούνται γύρω στα 1380 και το ξυλόγλυπτο τέμπλο του ναού χρονολογείται στα μέσα του 18ου αιώνα. Αξιόλογοι θεωρούνται ο επισκοπικός θρόνος (18ος αι) και οι κίονες, οι οποίοι προέρχονται από παλαιότερο ναό.²

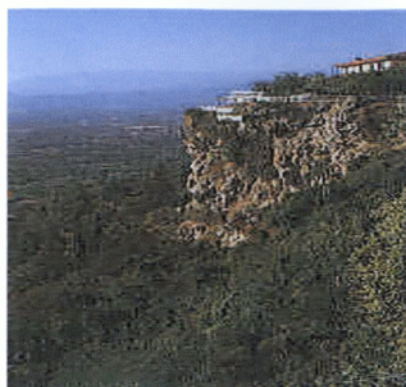
Γ. Ψηλός βράχος

Στην άκρη της συνοικίας Βαρόσι βρίσκεται η περιοχή Ψηλός Βράχος με θέα στις κοιλάδες της Πέλλας και τα γύρω χωριά, ενώ υπάρχει πανοραμική θέα της Αρχαίας Πόλης και της Μονής της Αγ.Τριάδας.³

¹ www.edessacity.gr/tourism/index.htm / 25-2-09

² www.edessacity.gr/tourism/index.htm / 25-2-09

³ www.edessacity.gr/tourism/index.htm / 27-2-09



Φωτ. 1.4 Θέα από τον ψηλό βράχο



Φωτ. 1.5 Μονή Αγίας Τριάδος

Δ. Γενί Τζαμί

Αξίζει να αναφέρουμε το Γενί Τζαμί το οποίο αποτελεί το μοναδικό τζαμί που διατηρείται χωρίς αλλοιώσεις και μετατροπές. Χτίστηκε το 1904 και ήταν τότε το έκτο τζαμί της πόλης. Το 1937 κηρύχθηκε διατηρητέο μνημείο ενώ το 1942 (την περίοδο της γερμανικής κατοχής) εγκαινιάζεται ως το μουσείο της πόλης.

Το οικοδόμημα είναι επηρεασμένο από την βυζαντινή αρχιτεκτονική και συγκεκριμένα στο πρότυπο της Αγίας Σοφίας στην Κωνσταντινούπολη. Σήμερα χρησιμοποιείται ως χώρος φύλαξης αρχαιολογικών ευρημάτων.¹



Φωτ. 1.6 Το Τζαμί

¹ www.edessacity.gr/tourism/index.htm / 25-2-09

E. Ρολόι πόλης

Ένα ακόμη αξιόλογο κτίσμα είναι το ρολόι στο κέντρο της πόλης η κατασκευή του οποίου χρονολογείται γύρω στο 1900 και χτίστηκε από μάστορες της εποχής. Η Βάση του είναι από σιδηρόπετρα και το υπόλοιπο κτίσμα από πουρόπετρα και μέχρι και σήμερα λειτουργεί κανονικά. ¹



Φωτ. 1.7 Το ρολόι της πόλης

¹ www.edessacity.gr/tourism/index.htm / 25-2-09

ΣΤ. Πάρκα χώροι αναψυχής

Σε όλη την πόλη υπάρχουν χώροι πρασίνου ενώ τα πολλά ποτάμια που την διασχίζουν ευνοούν τα αιωνόβια πλατάνια και δέντρα.

Ξεχωρίζει το πάρκο καταρακτών ενώ αξιόλογα είναι : Η πλατεία Τημενιδών, η πλατεία Μεγάλου Αλεξάνδρου, το πάρκο της 25ης Μαρτίου, το πάρκο Μικρών Καταρακτών, οι κήποι του Σιδηροδρομικού Σταθμού και η τοποθεσία Κιουπρί.



Φωτ. 1.8 Η Βυζαντινή γέφυρα στο πάρκο Κιουπρί



Φωτ. 1.9 Πάρκο Κιουπρί



Φωτ. 1.10 Πάρκο Καταρακτών

Ζ. Καταρράκτες

Το σημαντικότερο και γνωστότερο αξιοθέατο της πόλης είναι οι καταρράκτες της. Οι καταρράκτες της Έδεσσας δεν υπήρχαν πάντα, όπως είναι σήμερα. Έως τα τέλη του 14ου αι ο κυρίως όγκος νερού συγκρατιόταν σε μία μικρή λεκάνη στα δυτικά της πόλης. Τότε τα νερά (έπειτα πιθανώς από κάποιο γεωλογικό ή καιρικό φαινόμενο) αποφασίζουν να διέλθουν την πόλη και να χυθούν θεαματικά από τον βράχο της με συνέπεια να δημιουργηθούν πολλά μικρά ποτάμια και παράλληλα να καταργηθεί η λίμνη απ' όπου προήλθαν. Πολλοί περιηγητές του 17ου & 18ου αι περιγράφουν την εικόνα της πόλης με έναν βράχο από όπου πέφτουν τα νερά από πολλούς καταρράκτες.¹

Για τον σημερινό επισκέπτη θα ήταν λίγο δύσκολο να αντιληφθεί τι συνέβαινε μόλις λίγες δεκαετίες πίσω, όπου οι καταρράκτες ήταν ένα άσημο μέρος, εγκαταλειμμένο και κρυμμένο πίσω από ακατάσχετη βλάστηση. Πρώτοι οι Γερμανοί το 1942 κάνουν παρεμβάσεις στον χώρο με σκοπό την ανάδειξη τους. Σήμερα οι καταρράκτες είναι πασίγνωστο θέαμα. Μπορεί κανείς να θαυμάσει τον μεγάλο Καταρράκτη "Κάρανο" με το νερό να πέφτει από ύψος 70 περίπου μέτρων.



Φωτ. 1.11 Ο μεγάλος καταρράκτης "Κάρανος"

¹ www.edessacity.gr/tourism/index.htm / 25-2-09

Η πόλη διαθέτει και Μικρούς Καταρράκτες στο κέντρο της πόλης δίπλα στην κεντρική αγορά.



Φωτ. 1.12 Οι μικροί καταρράκτες

Όπως φαίνεται από τα παραπάνω η Έδεσσα είναι μια πόλη με πολλές φυσικές ομορφιές που διασχίζεται από ποτάμιες ροές και έχει αναπτυγμένη βλάστηση και πολλά αξιοθέατα που έρχονται σε αντίθεση με το κέντρο της, το οποίο θα έπρεπε φυσιολογικά να ευνοεί τις μετακινήσεις με τα πόδια, ωστόσο αυτό δεν συμβαίνει σήμερα λόγω της έλλειψης οργανωμένου συστήματος πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας.

2.1 Στόχοι – σκοπιμότητα της παρέμβασης

Η Μελέτη για τις πεζοδρομήσεις στο κέντρο της πόλης ξεκίνησε όταν δραστηριοποιήθηκαν οι Δήμοι Leeds (Αγγλίας) και Graz (Αυστρίας) στα πλαίσια του Ευρωπαϊκού Προγράμματος PACTE με αντικείμενο την ανταλλαγή εμπειριών στο σχεδιασμό, υλοποίηση και αξιολόγηση μέτρων και έργων διευθέτησης της αστικής οδικής υποδομής. Τα έργα αυτά στοχεύουν στον μετριασμό της κυκλοφορίας, και συνεπώς στην ήπια χρήση της οδικής υποδομής επ' ωφελεία των πλέον ευάλωτων χρηστών της, δηλαδή των πεζών και των ποδηλάτων, των παιδιών, των ηλικιωμένων και των ανθρώπων με ειδικές ανάγκες.

Η μελέτη δικτύου πεζοδρόμων σε μια πόλη είναι πολύ σημαντική. Όταν η ρύπανση, ο θόρυβος και τα τροχαία ατυχήματα έχουν φτάσει σε ένα πολύ υψηλό επίπεδο, όταν από τις πόλεις έχει εξαφανιστεί το πράσινο και ο κοινωνικός χώρος, η απομάκρυνση του αυτοκινήτου από το κέντρο μπορεί κατά κάποιον τρόπο να εξισορροπήσει την υποβάθμιση αυτή στην ποιότητα ζωής.

Η φροντίδα για την βελτίωση της ποιότητας ζωής και περιβάλλοντος οδήγησε πολλές χώρες, εκτός των άλλων επεμβάσεων αναβάθμισης, να επιχειρήσουν και την δημιουργία νέων περιοχών ή τμημάτων μέσα στην πόλη που να έχουν μειωμένη την κυκλοφορία των οχημάτων. Δηλαδή στο διαχωρισμό πεζών και αυτοκινήτων, καθώς και στην αύξηση των κοινόχρηστων χώρων, αντισταθμίζοντας έτσι την έλλειψη του πράσινου χώρου και συμβάλλοντας σημαντικά στην ελεύθερη κυκλοφορία των πεζών και στην αύξηση του πρασίνου.

Οι πεζόδρομοι και οι ελεύθεροι χώροι διαμορφώνονται με τέτοιο τρόπο ώστε να δίνουν προτεραιότητα στους ανθρώπους, στο περπάτημα, στο ποδήλατο, ενώ συγχρόνως δημιουργούν τις κατάλληλες συνθήκες για περισσότερη και καλύτερη ανθρώπινη επαφή και επικοινωνία.

Η ελεύθερη κυκλοφορία των πεζών, η κοινωνικότητα που αναπτύσσεται σε συνδυασμό με την αύξηση του πρασίνου και την καλαίσθητη εμφάνιση των πεζοδρόμων, είναι βασικά στοιχεία ποιότητας της καθημερινής ζωής.

Αντικείμενο της επέμβασης στην πόλη της Έδεσσας ήταν η δημιουργία ζωντανών χώρων με στόχο την ανάπτυξη της κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής. Οποιαδήποτε μορφή πολεοδομικής επέμβασης και να επιλέγονταν, αυτή έπρεπε να ήταν ενσωματωμένη στον αστικό ιστό της πόλης.

Από τον δήμο της Έδεσσας εκπονήθηκε μια πλήρης κυκλοφοριακή μελέτη για την πόλη με στόχους :

- Τη βελτίωση της ποιότητας ζωής με τη μείωση της ρύπανση του θορύβου και του κινδύνου ατυχήματος.
- Την οργάνωση πλέγματος πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας
- Τον περιορισμό της κυκλοφορίας στο κεντρικό οδικό δίκτυο.
- Τη διευκόλυνση της κίνησης των πεζών στον κεντρικό τομέα της πόλης.
- Την ενίσχυση της λειτουργικότητας του εμπορικού κέντρου η οποία θα οδηγήσει σε αύξηση της εμπορικής και τουριστικής κίνησης και στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Την ανάδειξη της φυσιογνωμίας του κέντρου.
- Την διαμόρφωση διαδρόμων σύνδεσης του κέντρου με τους καταρράκτες και το φρύδι του βράχου.
- Την οργάνωση του συστήματος ρύθμισης και ελέγχου της στάθμευσης στον κεντρικό τομέα της πόλης.
- Την εγκατάσταση φωτεινών σηματοδοτών για την βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας της κυκλοφορίας τόσο των οχημάτων, όσο και των πεζών.¹

2.2 Διαδικασία υλοποίησης έργου

Με βάση τα παραπάνω ο δήμος Έδεσσας υπέβαλλε ολοκληρωμένη πρόταση Επιχειρησιακού Σχεδίου με τίτλο «Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικής ανάπτυξης σε τοπικές ζώνες μικρής κλίμακας στο Ιστορικό και Εμπορικό Κέντρο Έδεσσας». Η πρόταση υποβλήθηκε στην Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης του ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας. Με την πράξη του αυτή θέλησε να υπογραμμίσει το ενδιαφέρον του σε ζητήματα κοινωνικής, οικονομικής ανάπτυξης και πολιτισμού.

¹ Τεχνικό Δελτίο Ένταξης Έργου στο ΠΕΠ, Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Έδεσσας

Η διαδικασία ακολούθησε τις παρακάτω ενέργειες :

- Στις 5 Ιουνίου 2002 πραγματοποιήθηκε συνάντηση εκπροσώπων των τοπικών φορέων και επαγγελματικών συλλογικών οργάνων της πόλης της Έδεσσας, μετά από ανοικτή πρόσκληση του δημάρχου προς τους πολίτες και τους φορείς της πόλης. Η πρόσκληση αφορούσε συζήτηση σχετικά με την από 28-03-2002 πρόσκληση της Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης του ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας για την υποβολή προτάσεων στο πλαίσιο των Μέτρων 3.8 & 3.9 «Ολοκληρωμένα Προγράμματα Αστικής Ανάπτυξης σε ζώνες μικρής κλίμακας» του ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας και τη δυνατότητα των φορέων να συμμετάσχουν στην υλοποίησή του.

Στην συνάντηση ανταποκρίθηκαν και συμμετείχαν οι παρακάτω φορείς:

1. Εμπορικός Σύλλογος Έδεσσας
 2. Πολιτιστικός Σύλλογος «Βαρόσι Έδεσσας»
 3. Δημοτική Επιχείρηση «Καταρράκτες Έδεσσας»
 4. Διαδημοτικό Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης «Ηριδανός»
- Οι συμμετέχοντες επιβεβαίωσαν την αναγκαιότητα υλοποίησης του προγράμματος για την πόλη της Έδεσσας. Στις 27 Ιουνίου 2002 συμφώνησαν στην υλοποίησή του, υπογράφοντας το συμφωνητικό. Στο συμφωνητικό αυτό ορίστηκε ως περιοχή παρέμβασης του προγράμματος το Ιστορικό και Εμπορικό Κέντρο Έδεσσας, με αποδέκτες τους κατοίκους του, αλλά και το σύνολο των κατοίκων της πόλης.

Παράλληλα, υπήρξαν εκτεταμένα δημοσιεύματα στον τοπικό τύπο, ενώ στο πλαίσιο προετοιμασίας του Επιχειρησιακού Σχεδίου διακινήθηκαν ειδικά σχεδιασμένα ερωτηματολόγια σε αντιπροσωπευτικό δείγμα κατοίκων και επιχειρήσεων της περιοχής παρέμβασης.

Από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Έδεσσας εκπονήθηκε πλήρης τεχνική μελέτη και τεύχη δημοπράτησης του έργου των πεζοδρομήσεων και του έργου της σηματοδότησης και διαμόρφωσης των κόμβων. Από τη ΔΕΗ Έδεσσας έγινε η μελέτη εφαρμογής των υποέργων της υπογείωσης των δικτύων της ¹

¹ Τεχνικό Δελτίο Ένταξης Έργου στο ΠΕΠ, Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Έδεσσας.

Ο Προϋπολογισμός του έργου ήταν 2.540.000,00 € (περιλαμβανομένου του Φ.Π.Α.) και χρηματοδοτήθηκε από το Π.Ε.Π. Κεντρικής Μακεδονίας για το Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Ανάπτυξης σε Ζώνες μικρής κλίμακας. Το έργο δημοπρατήθηκε και εκτελέστηκε με έκπτωση 31,3%. Το συνολικό πραγματικό κόστος του έργου ανήρθε στο ποσό του 1.741.980,0 € με το ΦΠΑ.¹

2.3. Τι προέβλεπε η μελέτη του έργου

Προτάθηκαν στον κεντρικό τομέα της πόλης πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις οδών περιορισμένης κυκλοφορίας και στάθμευσης τροχοφόρων.

Οι πεζοδρομήσεις, αποσκοπούσαν αφ' ενός στον περιορισμό της κυκλοφορίας και αφ' ετέρου στην διευκόλυνση της κίνησης των πεζών και στην ενίσχυση της εμπορικότητας του εμπορικού κέντρου.

Με αυτόν τον γνώμονα προτάθηκε, όπως φαίνεται παρακάτω και από το τοπογραφικό διάγραμμα, η ανάπλαση της οδού Δημοκρατίας (από οδό Μοναστηρίου έως την οδό Ηφαιστίωνος), που είναι ο βασικός εμπορικός δρόμος του κέντρου, καθώς και ένα δίκτυο πεζοδρόμων που βρίσκονται στο κέντρο της πόλης (οδός Αριστοτέλους, οδός Αρχελάου, οδός Ι. Δραγούμη, οδός Θεοτοκοπούλου, οδός Παπασιβένα, οδός Στουγιαννάκη, οδός Ηρ. Πολυτεχνείου). Η περιοχή αυτή της μελέτης έχει συνολικό εμβαδόν 11.000μ², ενώ το εμβαδόν των δρόμων που προέβλεπε να πλακοστρωθούν ήταν 7.650,0μ²

Ο σχεδιασμός των πεζοδρόμων έγινε με σαφήνεια, λιτότητα και απλές γεωμετρικές γραμμές και αναφορές που μπορούν να γίνουν αντιληπτές από τους κατοίκους και τους περαστικούς, με σεβασμό στην ανθρώπινη κλίμακα και στο φυσικό περιβάλλον, ώστε αυτό να μην αλλοιωθεί μετά την επέμβαση και την λειτουργία του χώρου.

Σύμφωνα με την κυκλοφοριακή μελέτη προβλεπόταν η διαμόρφωση σε δύο τύπους πεζοδρόμων, τους αμιγής πεζοδρόμους και τους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας. Η διαμόρφωση των δυο τύπων θα διαφοροποιούνταν ως προς το υλικό επίστρωσης και ως προς την σύνδεση. Οι διασταυρώσεις των πεζοδρόμων θα είχαν μια διαφορετική αντιμετώπιση ως προς την σύνθεση της επίστρωσης των υλικών ώστε να χαρακτηρίζει τη διασταύρωση.

¹ Μελέτη έργου, Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Έδεσσας.

Στην οδό Δημοκρατίας το πλάτος κυκλοφορίας των οχημάτων είχε οριστεί στα 7,00μ όπως ακριβώς ήταν και το πλάτος της υφιστάμενης ασφάλτου. Είχε ληφθεί μέριμνα για την απρόσκοπτη κίνηση των οχημάτων εκτάκτου ανάγκης, (Ασθενοφόρο, Πυροσβεστική, απορριμματοφόρα κ.α.), των οχημάτων εφοδιασμού των καταστημάτων, καθώς και των Ι.Χ. των κατοίκων που θα είχαν χώρο στάθμευσης στον πεζόδρομο.

Με την τοποθέτηση μαρμάρινων καθιστικών και παρτεριών η κίνηση των οχημάτων δεν θα ήταν ευθεία σε όλο το μήκος του πεζόδρομου για την αποφυγή ανάπτυξης μεγάλων ταχυτήτων. Στους αμιγείς πεζόδρομους θα υπήρχε δυνατότητα κυκλοφορίας οχημάτων έκτακτης ανάγκης με ελάχιστο πλάτος 3,50μ.

Στη συμβολή της οδού Δημοκρατίας με την οδό Ηφαιστίωνος προβλεπόταν η διαμόρφωση διαπλάτυνσης έτσι ώστε να χαρακτηρίζει την είσοδο προς τον πεζόδρομο. Ακόμη η τοποθέτηση 3 γλυπτών σε διάφορα σημεία (Πιθανές θέσεις αρχή Αριστοτέλους, Μικροί Καταρράκτες και οδός Στουγιαννάκη),

Το υπάρχον πράσινο και ιδιαίτερα τα μεγάλα δένδρα που υπήρχαν θα διατηρούνταν ενώ με την κατασκευή παρτεριών και δενδροδόχων προβλεπόταν να αυξηθεί το εμβαδόν του πρασίνου. Η θέση και η διάσταση των παρτεριών επιλέχθηκαν έτσι ώστε να μην ενοχλούν τις εισόδους καταστημάτων και πολυκατοικιών, καθώς και την λειτουργία των καταστημάτων (καφετέριες, εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία κ.α.) που μπορεί να επεκταθεί και στον πεζόδρομο.

Οι εργασίες που προέβλεπε η μελέτη ήταν οι παρακάτω :

- Την εκσκαφή και την αφαίρεση όλων των υφιστάμενων έργων υποδομής (ασφάλτου, κρασπέδων, πλακιδίων κλπ) και απομάκρυνσή τους.
- Αντικατάσταση των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης και συνδέσεις με τις οικοδομές.
- Κατασκευή δικτύου αποχέτευσης ομβρίων υδάτων.
- Κατασκευή των απαραίτητων υποδομών για την υπόγεια καλωδίωση των φωτιστικών ιστών και του λοιπού ηλεκτρικού εξοπλισμού (διακοσμητικός και εορταστικός φωτισμός).
- Κατασκευή υπόβασης (διάστρωση 3Α, οπλισμένου σκυροδέματος κλπ)
- Επίστρωση των οδών με υλικά πεζοδρόμων όπως γρανιτοκυβόλιθων, και μαρμάρων πολύ σκληρού τύπου για να αντέχουν στην διέλευση οχημάτων..

- Κατασκευή ειδικών στοιχείων (μαρμαροεπενδύσεις) για φύτευση πρασίνου.
- Τοποθέτηση μαρμάρινων καθιστικών.
- Τοποθέτηση χυτοσιδηρών φωτιστικών ιστών (τα οποία θα αντικαθιστούσαν τις κολώνες και το δίκτυο ΦΟΠ της ΔΕΗ), ηλεκτροδότηση των διακοσμητικών γιρλαντών της οδού Δημοκρατίας από το πύλλαρ φωτισμού και υπογείωση της γραμμής μεγαφώνων της ίδιας οδού που ήταν εναέρια.
- Κατασκευή δικτύου άρδευσης των σημείων πρασίνου.
- Τέλος την εγκατάσταση φωτεινής σηματοδότησης σε τέσσερις κόμβους (Εθνικού Σταδίου, Νοσοκομείου, διασταύρωση οδών Φλωρίνης – Ιουστινιανού, κόμβος ΚΤΕΛ) και τροποποίηση της φωτεινής σηματοδότησης των κόμβων Πλατειών Ελευθερίας και Τημενιδών.¹

¹ Τεχνική Έκθεση Μελέτης, Τεχνικής Υπηρεσία Δήμου Έδεσσας.

2.4 Τι κατασκευάστηκε.

Α. Καθαιρέσεις – εκσκαφές και υπόγεια δίκτυα

Στην αρχή καθαιρέθηκαν όλες οι υπάρχουσες κατασκευές, δηλαδή τα κράσπεδα, τα ρείθρα, η βάση σκυροδέματος, οι πλάκες των πεζοδρομίων καθώς επίσης αποξηλώθηκε και η υπάρχουσα άσφαλτος.



Φωτ. 2.13 Καθαίρεση ασφάλτου και εκσκαφές

Πριν να ξεκινήσουν οι εργασίες διαμόρφωσης των πεζοδρόμων ολοκληρώθηκε η αντικατάσταση της υποδομής των δικτύων της αποχέτευσης των λυμάτων, της αποχέτευσης των ομβρίων υδάτων και της ύδρευσης.



Φωτ. 2.14 Εκσκαφές για την τοποθέτηση της ύδρευσης και της αποχέτευσης πριν την έναρξη των εργασιών

Το δίκτυο αποχέτευσης ακαθάρτων τοποθετήθηκε στο κέντρο της κάθε οδού με πλαστικούς σωλήνες. Αντικαταστάθηκαν πλήρως και οι συνδέσεις των ακαθάρτων των οικοδομών με το δίκτυο. Το δίκτυο της ύδρευσης αντικαταστάθηκε πλήρως.

Όπου θεωρήθηκε απαραίτητο τοποθετήθηκαν αναμονές ή παροχές για μελλοντική χρήση έτσι ώστε μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής των πεζοδρόμων να μην γίνονται αποκαταστάσεις. Τοποθετήθηκαν επίσης υπογείως τα καλώδια της Δ.Ε.Η.

Οι αγωγοί όμβριων στους φαρδείς πεζοδρόμους (πλάτους 10.00μ. έως 12.00μ) κατασκευάστηκαν στην θέση του παλαιού κρασπέδου, ώστε να αποφευχθούν καταστροφές στα δίκτυα των οργανισμών που συνήθως περνούν στο πλάτος του πεζοδρομίου. Τα νερά της βροχής (όμβρια) διοχετεύονται με τις κατάλληλες κλίσεις (από 0,60% έως και 3%) σε δύο αγωγούς όμβριων στους φαρδείς πεζοδρόμους και σε έναν στους στενούς (πλάτους 6.00μ.).

Αφού έγινε εκσκαφή τάφρου τοποθετήθηκε ειδική πλαστική σωλήνα και κατασκευάστηκαν τα φρεάτια συλλογής όμβριων στην απόληξη των οποίων τοποθετήθηκαν πλαίσια και σχάρες χυτοσιδηρές ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος να σπάσουν από την διέλευση των οχημάτων. Οι υδρορροές των κατοικιών συνδέθηκαν υπογείως με το δίκτυο όμβριων.



Φωτ. 2.15 Κατασκευή κεντρικών φρεατίων για την συλλογή των ομβριων υδάτων.



Φωτ 2.16 Τοποθέτηση σωλήνα για την διέλευση των καλωδίων. Οδός Παπασοβίνα.

B. Κατασκευή βάσης σκυροδέματος και πλακόστρωση.

Πραγματοποιήθηκε μια γενική εκσκαφή του χώρου σε βάθος 30-40εκ. ανάλογα με τα υψόμετρα εδάφους.



Φωτ. 2.17 Γενική εκσκαφή κατά 30 περίπου cm. Οδός Δημοκρατίας.

Στο βάθος αυτό τοποθετήθηκαν τα καλώδια των φωτιστικών των δρόμων καθώς επίσης και το δίκτυο για την αυτόματη άρδευση των χώρων πρασίνου και των δενδροδόχων.

Το αρδευτικό δίκτυο των πεζοδρόμων περιλαμβάνει την εγκατάσταση υπογείου δικτύου σωλήνων από PE κατάλληλης διαμέτρου, το οποίο τοποθετήθηκε μέσα σε σωλήνες από PVC σε περίπτωση που χρειαστεί να αντικατασταθούν. Σε κάθε δενδροδόχο και σε κάθε ζαρντινιέρα τοποθετήθηκε επιφανειακά σταλακτοφόρος σωλήνας ο οποίος συνδέεται με το υπόγειο δίκτυο. Ο έλεγχος της άρδευσης γίνεται αυτόματα από ένα προγραμματιστή άρδευσης, μέσω ηλεκτροβανών.

Για το δίκτυο φωτισμού τοποθετήθηκαν πλαστικοί σωλήνες μέσα στους οποίους περάστηκαν τα καλώδια. Στην συνέχεια σκεπάστηκαν με άμμο και τοποθετήθηκαν από επάνω πλίνθοι 9X9X19 για την προστασία των ηλεκτρικών δικτύων. Κατασκευάστηκαν φρεάτια ηλεκτρολογικών δίπλα σε κάθε στύλο φωτισμού και όπου απαιτούνταν από την μελέτη (διασταυρώσεις, αλλαγή πορείας κ.α.).



Φωτ. 2.18 Τοποθέτηση των καλωδίων των φωτιστικών σωμάτων

Στα σημεία που προβλέπονται οι στύλοι των φωτιστικών κατασκευάστηκαν οι βάσεις στήριξης τους.

Μετά την κατασκευή όλων των παραπάνω δικτύων έγινε επίστρωση όλων των χώρων με αμμοχάλικο 30 έως 40εκ. πάχους, το οποίο καταβράχθηκε και συμπακνώθηκε ανά στρώσεις (των 10εκ.) ώστε να μην υπάρχουν καθιζήσεις.



Φωτ. 2.19 Επίχωση πριν την κατασκευή βάσης σκυροδέματος.



Φωτ. 2.20 Διαβροχή και συμπύκνωση της επίχωσης. Οδός Δημοκρατίας.

Στην συνέχεια κατασκευάστηκε βάση από σκυροδέμα με πάχος 15εκ. και οπλίστηκε με πλέγμα βαρέως τύπου για την μέγιστη αντοχή του πεζοδρόμου στη διέλευση κάθε είδους οχημάτων.



Φωτ. 2.21 Κατασκευή βάσης οπλισμένου σκυροδέματος



Φωτ. 2.22 Τοποθέτηση πλέγματος βαρέως τύπου στο σκυρόδεμα

Σύμφωνα με την μελέτη για να επιτευχθεί μια ενοποίηση του χώρου καταργήθηκε η υψομετρική διαφορά που υπήρχε στα πεζοδρόμια και διαμορφώθηκε όλος ο πεζόδρομος σε ένα ενιαίο επίπεδο στο ύψος του προηγούμενου πεζοδρομίου, χαμηλότερα από τις εισόδους των καταστημάτων και των πολυκατοικιών.

Για να είναι ομοιόμορφη η έδραση των πλακών και να μην δημιουργούνται κενά οι απαραίτητες κλίσεις για την συλλογή των ομβρίων υδάτων στα φρεάτια δόθηκαν στην βάση από σκυρόδεμα.

Ακολούθησε η επίστρωση των μαρμαρινών κυβόλιθων και των γρανιτών με συγκολλητικά υλικά.



Φωτ. 2.23 Στρώση των κυβόλιθων με κλίση προς τα φρεάτια πάνω στην βάση από οπλισμένο σκυρόδεμα.
Οδός Αριστοτέλους

Αφού ολοκληρώθηκαν οι επιστρώσεις τοποθετήθηκε το αμμόχωμα στους χώρους πρασίνου και τα μαρμάρινα καθιστικά. Ακολούθησαν οι φυτεύσεις δέντρων και φυτών στους χώρους αυτούς.



Φωτ. 2.24 Μαρμάρινο παρτέρι.



Φωτ. 2.25 Τελική όψη δρόμων Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου



Φωτ. 2.26 Τελική όψη οδού Αριστοτέλους.

Για την καλύτερη λειτουργία των πεζοδρόμων (ασφαλή κυκλοφορία πεζών) έγινε σηματοδότηση σε πέντε κομβικά σημεία, περιφερειακά του κέντρου πεζοδρόμησης, κυρίως σε κύριους άξονες κυκλοφορίας των οχημάτων (Εθνική οδός Θεσσαλονίκης – Φλώρινας και Επαρχιακής οδού Έδεσσας – Αριδαίας) ¹

Τα κομβικά σημεία είναι τα εξής :

- 1.Εθνικό Στάδιο
2. Νοσοκομείο
- 3.Φλωρίνης – Ιουστινιανού
4. Κόμβοι πλατειών Ελευθερίας και Τημενιδών
5. ΚΤΕΛ.

2.5 Τι δεν κατασκευάστηκε

Με βάση την μελέτη του έργου κάποια τμήματα πεζοδρομων που προβλεπόταν να κατασκευαστούν δεν έγιναν. Συγκεκριμένα δεν κατασκευάστηκε το τμήμα επί της οδού Αριστοτέλους στο ΟΤ173 (βλ. χάρτη 2.2) από την οδό Ίωνος Δραγούμη έως την κατάληξη της στην οδό Μοναστηρίου. Στο τμήμα αυτό δεν έγινε καμία παρέμβαση ενώ προβλεπόταν αντικατάσταση των πεζοδρομίων δεξιά και αριστερά του δρόμου.

Επίσης δεν τοποθετήθηκαν τρία αγάλματα όπως προβλεπόταν παρά ένα μόνο γλυπτό στην πλατεία Γάτσου.

Να σημειωθεί ότι ενώ στην αρχική πρόταση προβλεπόταν η κατασκευή δυο ειδών πεζοδρομων, οι αμιγείς και οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας, τελικά η οδός Δημοκρατίας, η οδός Στουγιαννάκη και η οδός Παναγιώτου δεν παραδόθηκαν στην κυκλοφορία των οχημάτων και λειτουργούν ως αμιγείς πεζόδρομοι. Δηλαδή στους πεζόδρομους δεν κυκλοφορούν οχήματα παρά μόνο αυτά που εξυπηρετούν τις προμήθειες των καταστημάτων και φυσικά τα οχήματα για τις έκτακτες ανάγκες.

¹ Τεχνική Έκθεση Μελέτης, Τεχνικής Υπηρεσίας Δήμου Έδεσσας.

Σε αντίθεση με την απαγόρευση κυκλοφορίας των οχημάτων, δεν έχει απαγορευτεί η κίνηση των μοτοσυκλετών, δηλαδή οι μηχανές κυκλοφορούν ανάμεσα στους πεζούς και στα παιδιά που παίζουν.

2.6. Προβλήματα κατά την κατασκευή και τελικό αποτέλεσμα.

Οι εργασίες ολοκλήρωσης του έργου διήρκησαν περίπου ενάμιση χρόνο. Λόγω της φύσης του αντικείμενου και της θέσης του τα προβλήματα που προέκυψαν, όχι τόσο στην κατασκευή, αλλά περισσότερο στην λειτουργία της καθημερινής ζωής του κέντρου ήταν πολλά.

Μετά την αποξήλωση των υπάρχουσών πεζοδρομίων και της ασφάλτου για την κατασκευή των υπόγειων δικτύων η λειτουργία των καταστημάτων ήταν πολύ δύσκολη καθώς επίσης η κίνηση και η εξυπηρέτηση πολιτών και επισκεπτών. Οι δρόμοι είχαν μετατραπεί σε χωμάτινους, με σωρούς από μάζα εκσκαφών και υλικών απαραίτητων για την συνέχεια της κατασκευής.



Φωτ 2.27 Δύσκολες οι συνθήκες για μετακίνηση στο κέντρο, οδός Αριστοτέλους.



Φωτ 2.29 Ο πεζόδρομος μετά το πέρας των εργασιών, οδός Ηρώων Πολυτεχνείου.

Η πόλη άλλαξε εντελώς πρόσωπο. Η ποιότητα ζωής έχει αναβαθμιστεί, οι αξίες των ακινήτων στην περιοχή αυτή έχουν ανέβει μιας και το κέντρο της πόλης έπαψε πλέον να είναι μια υποβαθμισμένη περιοχή.



Φωτ. 2.30 Ο Πεζόδρομος μετά το πέρας των εργασιών

Στις πλατείες και στους ελεύθερους χώρους που έχουν δημιουργηθεί ο Δήμος διοργανώνει διάφορες εκδηλώσεις .



Φωτ. 2.31 Οδός Δημοκρατίας. Η ηρεμία του κέντρου χωρίς αμάξια



Φωτ. 2.32 Πλατεία Γάτσου στην οποία πραγματοποιούνται πολλές εκδηλώσεις

Οι δρόμοι είναι απαλλαγμένοι από τα αμάξια και προσφέρονται για περίπατο η βόλτα με το ποδήλατο. Είναι γεγονός ότι μετά την ολοκλήρωση του έργου άνοιξαν πολλά καφέ και μαγαζιά γρήγορου φαγητού.



Φωτ. 2.33 Καθιστικό και ταυτόχρονα παρτέρι

Τοποθετήθηκαν αρκετά μαρμάρινα παγκάκια τα οποία δημιουργούν χώρους ξεκούρασης αλλά και συνάθροισης.

3.1. Ερευνά στους πολίτες του Δήμου Έδεσσας

Με σκοπό να διαπιστωθεί αν το έργο έχει ικανοποιήσει τους χρήστες του και αν έχει πετύχει τους στόχους του συντάχθηκε ένα ερωτηματολόγιο που αποτελείται από είκοσι δύο ερωτήσεις. Το ερωτηματολόγιο αυτό μοιράστηκε και απαντήθηκε από ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα πολιτών που ζουν και εργάζονται στην περιοχή. Σκοπός αυτής της έρευνας ήταν να αξιολογηθεί το έργο από τους άμεσους χρήστες του και να διαπιστωθούν οι συνέπειες που είχε αυτό στην ζωή των κατοίκων του κέντρου, των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής, των καταστημάτων, των τουριστών και επισκεπτών. Ακόμη αποσκοπεί στην εύρεση τυχόν προβλημάτων που ίσως να έχουν προκύψει ή δυσκολιών που μπορεί να αντιμετωπίζουν οι καθημερινοί χρήστες του έργου αυτού.

Αρχικά οι ερωτηθέντες δηλώνουν την ιδιότητα τους δηλαδή αν είναι :

- κάτοικοι της περιοχής όπου πραγματοποιήθηκε το έργο της πεζοδρόμησης,
- κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής της πόλης,
- καταστηματάρχες ή
- τουρίστες.

Στην συνέχεια οι πρώτες επτά ερωτήσεις προσπαθούν να διαπιστώσουν αν οι ερωτηθέντες είναι ικανοποιημένοι από το αισθητικό αποτέλεσμα, από το ίδιο το έργο, από τους χώρους πρασίνου και ξεκούρασης που έχουν δημιουργηθεί. Οι επόμενες ερωτήσεις έχουν να κάνουν με την ποιότητα της κατασκευής του έργου, διερευνούν αν υπάρχουν προβλήματα με την κίνηση των δίτροχων στους πεζόδρομους, καθώς επίσης και αν τα μέτρα που έχουν ληφθεί για τα άτομα με κάποια αναπηρία είναι επαρκή.

Οι ερωτήσεις δέκα οκτώ και δέκα εννιά προσπαθούν να εξακριβώσουν αν έχουν δημιουργηθεί προβλήματα με την στάθμευση των αυτοκινήτων μετά την αλλαγή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Με τις τρεις τελευταίες ερωτήσεις διερευνάται ποιους κατά την γνώμη των ερωτηθέντων έχει ωφελήσει περισσότερο το έργο των πεζόδρομων, αν έχει αυξηθεί η αγοραστική κίνηση μετά την ολοκλήρωση του έργου και τέλος αν πρέπει ο Δήμος να κάνει κάποιες επιπλέον παρεμβάσεις για να βελτιώσει το έργο αυτό.

3.2 Σχολιασμοί απαντήσεων

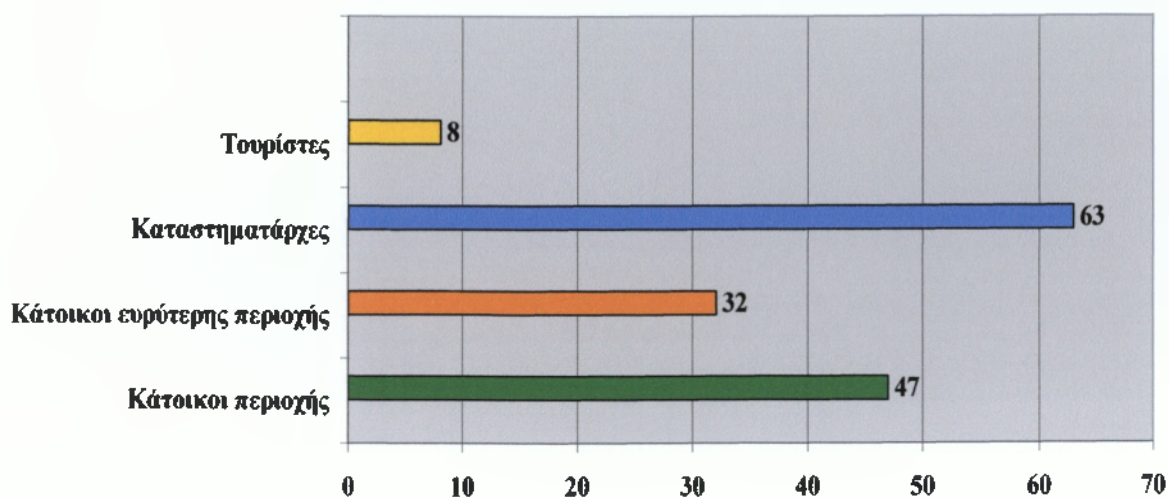
Το ερωτηματολόγιο συμπληρώθηκε από 150 άτομα συνολικά, εκ των οποίων οι 47 ήταν κάτοικοι της περιοχής όπου πραγματοποιήθηκαν οι εργασίες πεζοδρόμησης, οι 32 ήταν κάτοικοι της της πόλης, οι 63 καταστηματάρχες της περιοχής και 8 ήταν τουρίστες.

Οι απαντήσεις συγκεντρώθηκαν, αναλύθηκαν σε πίνακες και διαγράμματα και σχολιάζονται στην συνέχεια.

Πίνακας 3.1 Κατηγορίες ερωτηθέντων

Κατηγορία ερωτηθέντων	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Κάτοικοι περιοχής	47	31,3%
Κάτοικοι πόλεως.	32	21,3%
Καταστηματάρχες	63	42,0%
Τουρίστες	8	5,4%
Σύνολο	150	100%

Πηγή: Ιδία έρευνα



Διάγραμμα 3.1 Κατηγορίες ερωτηθέντων

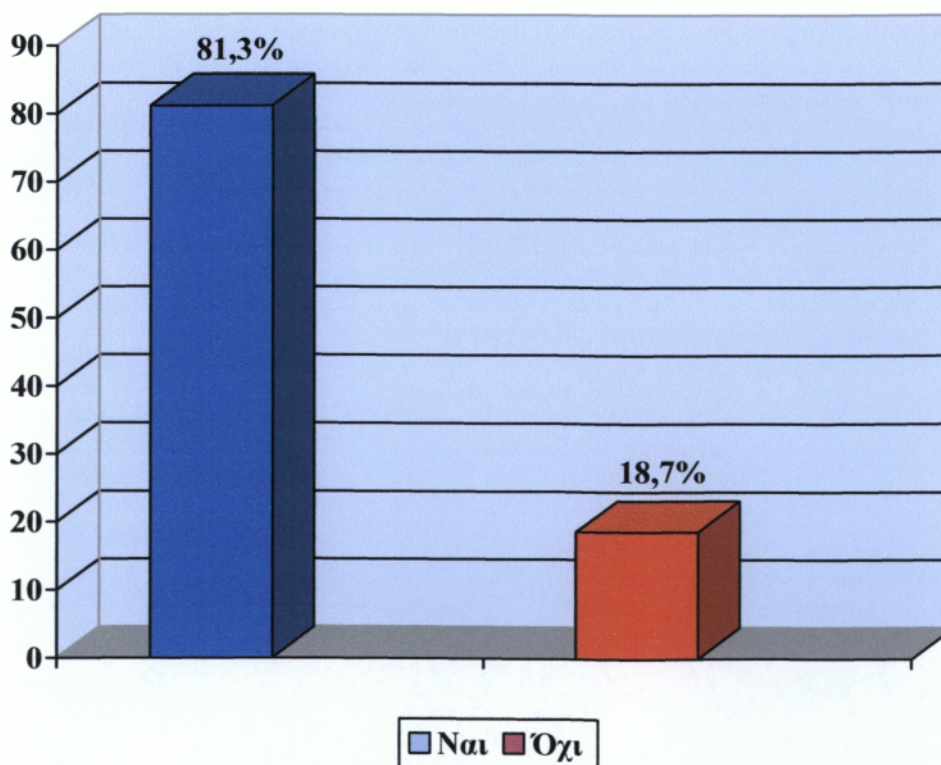
Όπως φαίνεται από το παραπάνω διάγραμμα (**διάγραμμα 3.1**) το ερωτηματολόγιο δόθηκε σε περισσότερους καταστηματάρχες σκόπιμα για να διαπιστωθεί αν το έργο αύξησε την αγοραστική κίνηση ή όχι μιας και αυτός ήταν ένας από τους βασικότερους στόχους του έργου.

Όπως φαίνεται από τον παρακάτω πίνακα (πίνακας 3.2), το 81,3% των ερωτηθέντων απάντησε ότι είναι ικανοποιημένο από το έργο της πεζοδρόμησης, ενώ το 18,7% απάντησε ότι δεν είναι ικανοποιημένο.

Πίνακας 3.2 Ικανοποίηση πολιτών από το έργο της πεζοδρόμησης

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	122	81,3%
Όχι	28	18,7%

Πηγή: Ιδία έρευνα



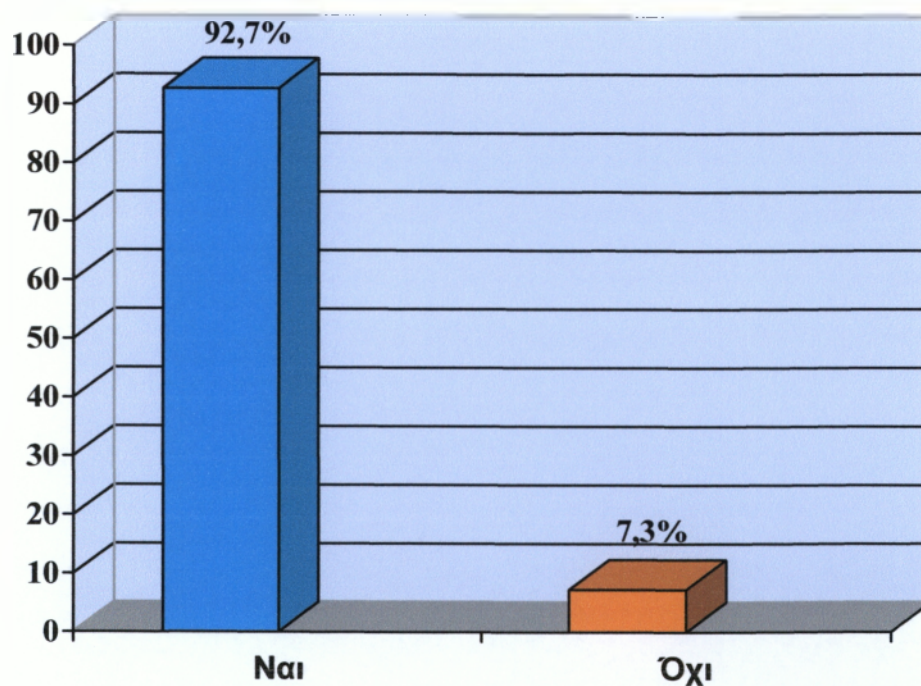
Διάγραμμα 3.2 Ικανοποίηση πολιτών από το έργο της πεζοδρόμησης

Σε ποσοστό 92,7% (πίνακας 3.3) οι ερωτηθέντες πιστεύουν ότι το έργο της πεζοδρόμησης έχει συμβάλει στην αναβάθμιση της πόλης.

Πίνακας 3.3 Συμβολή του έργου στην αναβάθμιση της πόλης.

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	139	92,7%
Όχι	11	7,3%

Πηγή: Ιδία έρευνα



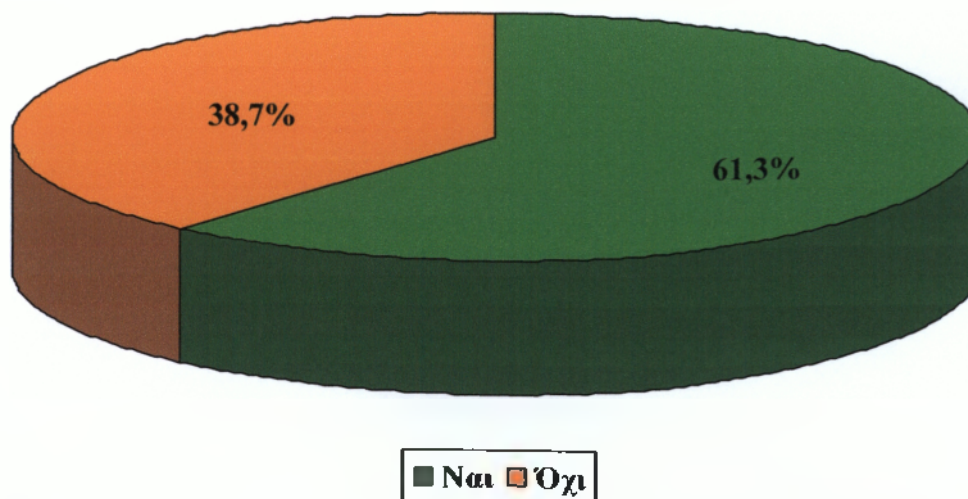
Διάγραμμα 3.3 Συμβολή του έργου στην αναβάθμιση της πόλης.

Όπως φαίνεται από τον παρακάτω πίνακα (πίνακα 3.4) το 61,3% είναι ικανοποιημένο από το αισθητικό αποτέλεσμα σε αντίθεση με το 38,7% που απάντησε όχι.

Πίνακας 3.4 Ικανοποίηση των ερωτηθέντων από το αισθητικό αποτέλεσμα

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	92	61,3%
Όχι	58	38,7%

Πηγή: Ίδια έρευνα



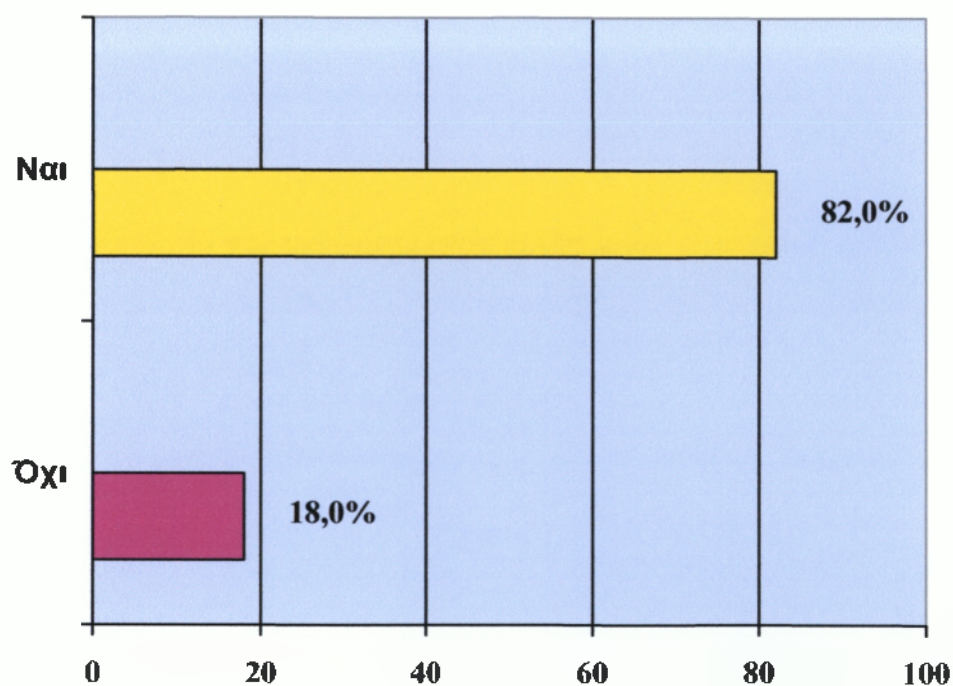
Διάγραμμα 3.4 Ικανοποίηση των ερωτηθέντων από το αισθητικό αποτέλεσμα

Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα 3.5 ένα μεγάλο ποσοστό της τάξης του 82% πιστεύει ότι το έργο σεβάστηκε το φυσικό περιβάλλον της περιοχής.

Πίνακας 3.5 Σεβασμός του έργου στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	123	82,0%
Όχι	27	18,0%

Πηγή: Ιδία έρευνα



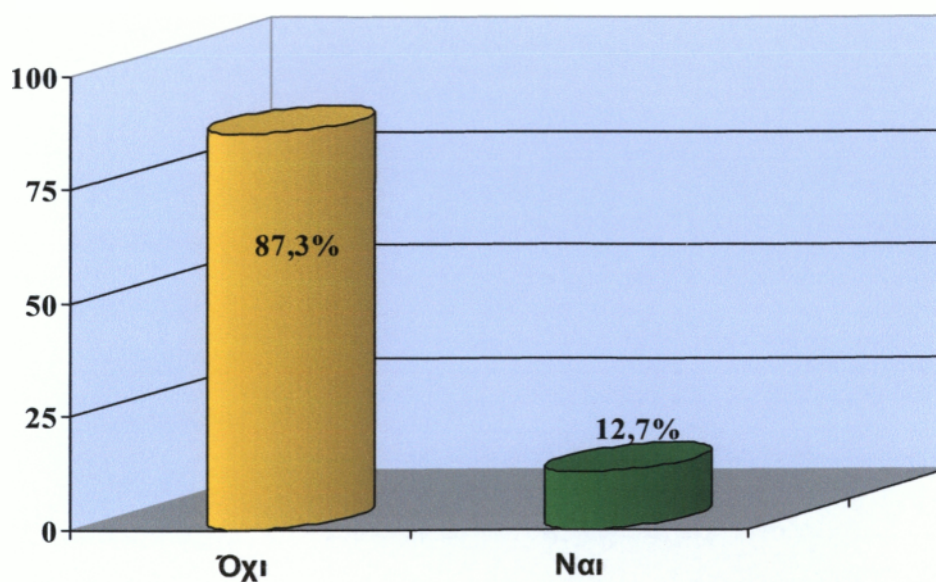
Διάγραμμα 3.5 Σεβασμός του έργου στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής

Μόνο 19 άτομα είπαν Ναι (πίνακας 3.6) στην δημιουργία επιπλέον χώρων πρασίνου στην περιοχή. Τα υπόλοιπα 131 θεώρησαν αρκετούς τους ήδη υπάρχοντες. Αυτό σημαίνει ότι οι χώροι πρασίνου επαρκούν.

Πίνακας 3.6 Επάρκεια χώρων πρασίνου

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	19	12,7%
Όχι	131	87,3%

Πηγή: Ιδία έρευνα



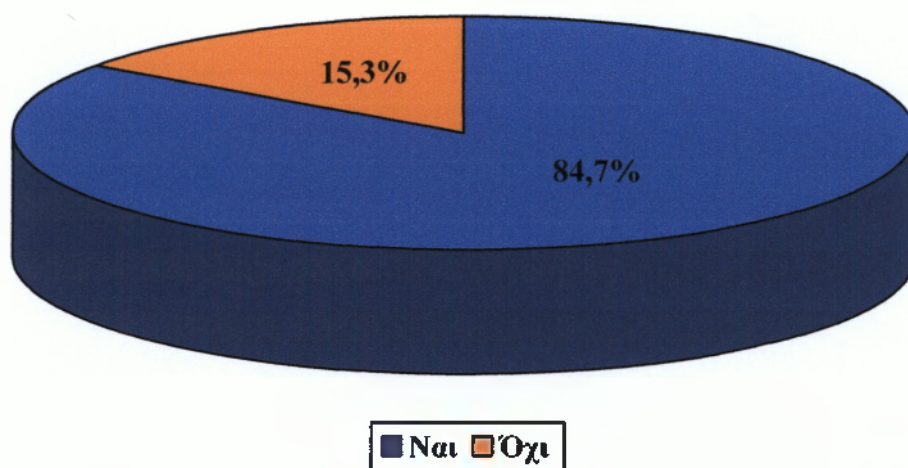
Διάγραμμα 3.6 Επάρκεια χώρων πρασίνου

Οι απαντήσεις για τους χώρους στάσης και ξεκούρασης, διαμορφώνουν τον παρακάτω πίνακα 3.7. Όπως φαίνεται οι χώροι αυτοί επαρκούν για το 84,7% των ερωτηθέντων.

Πίνακας 3.7 Επάρκεια χώρων στάσης και ξεκούρασης των πεζόδρομων

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	127	84,7%
Όχι	23	15,3%

Πηγή: Ιδία έρευνα



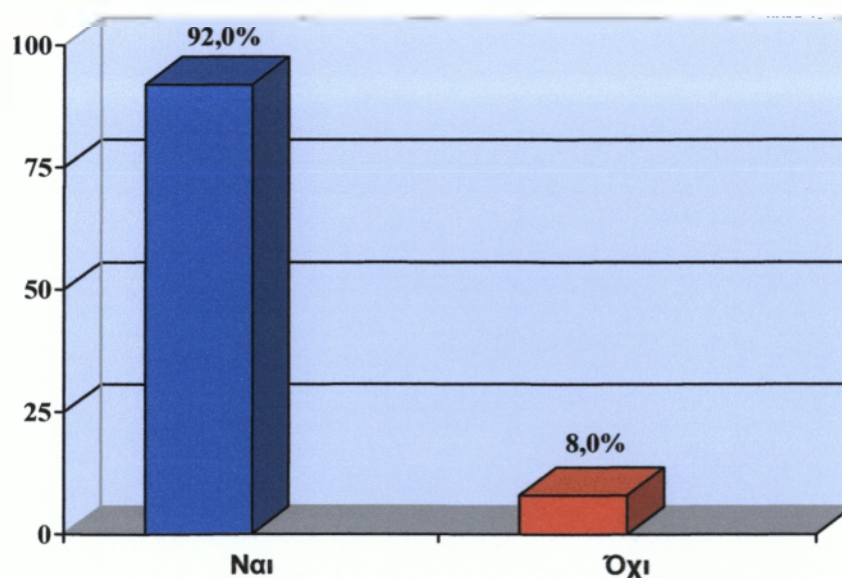
Διάγραμμα 3.7 Επάρκεια χώρων στάσης και ξεκούρασης των πεζόδρομων

Στην 7^η ερώτηση που έχει σχέση με την καθαριότητα παρατηρούμε ότι η πλειοψηφία απάντησε Ναι, ότι δηλαδή οι χώροι είναι καθαροί. Ποσοστό 92,0% όπως φαίνεται και από τον παρακάτω πίνακα (πίνακας 3.8).

Πίνακας 3.8 Καθαριότητα πεζόδρομων

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	138	92,0%
Όχι	12	8,0%

Πηγή: Ιδία έρευνα



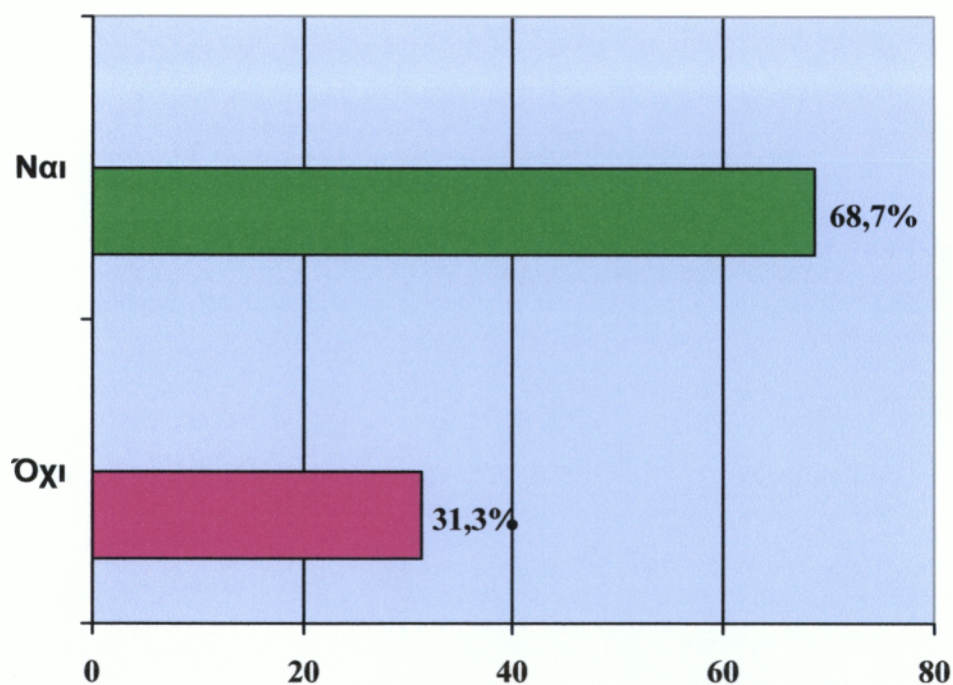
Διάγραμμα 3.8 Καθαριότητα πεζόδρομων

Το 68,7% των ερωτηθέντων είναι ικανοποιημένο (πίνακας 3.9) από την ποιότητα κατασκευής ενώ το 31,3% απάντησε αρνητικά.

Πίνακας 3.9 Ικανοποιητική ποιότητα κατασκευής

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	103	68,7%
Όχι	47	31,3%

Πηγή: Ιδία έρευνα



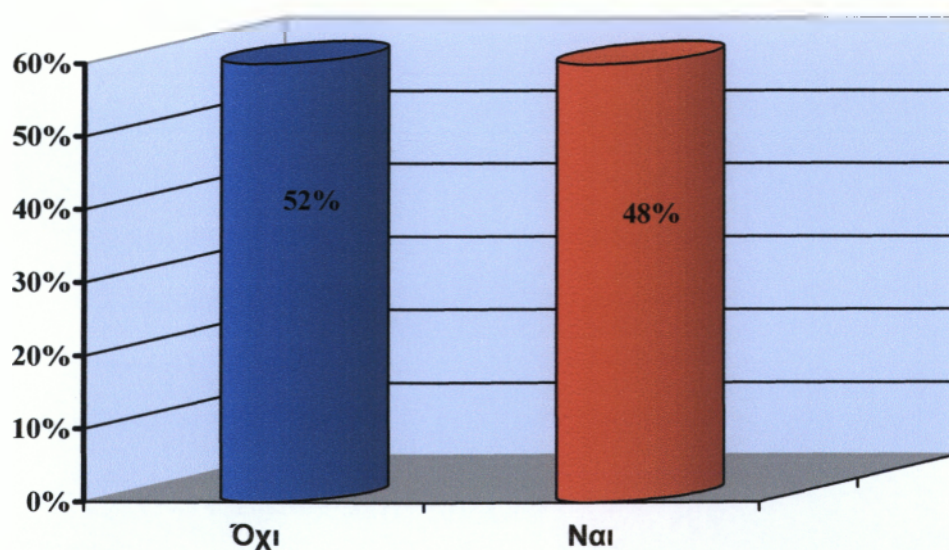
Διάγραμμα 3.9 Ικανοποιητική ποιότητα κατασκευής

Όπως φαίνεται από τον παρακάτω πίνακα (πίνακας 3.10) σε ότι έχει να κάνει με το υλικό επίστρωσης, οι ερωτηθέντες είναι σχεδόν μοιρασμένοι στην μέση. Στο 48% δημιουργεί προβλήματα στο περπάτημα ενώ στο 52% όχι.

Πίνακας 3.10 Το υλικό επίστρωσης (πλάκες) δημιουργεί προβλήματα στο περπάτημα

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	72	48,0%
Όχι	78	52,0%

Πηγή: Ιδία έρευνα



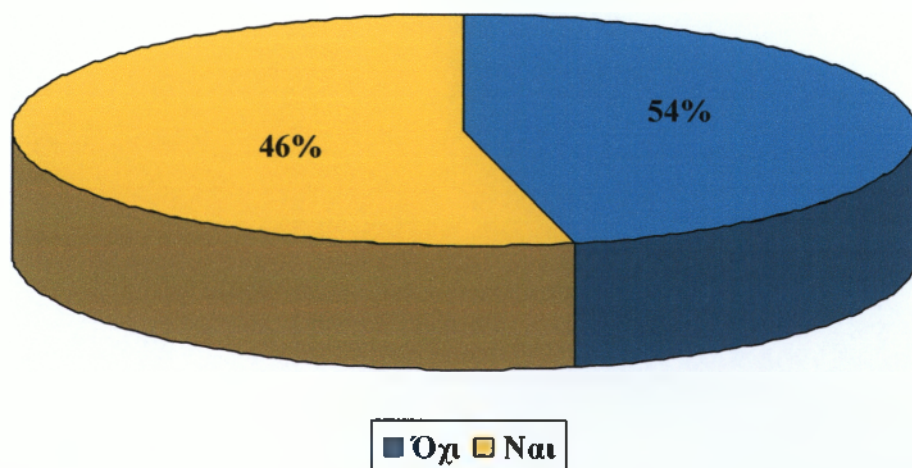
Διάγραμμα 3.9 Το υλικό επίστρωσης (πλάκες) δημιουργεί προβλήματα στο περπάτημα.

Το 46,0% των ερωτηθέντων (πίνακας 3.11) πιστεύει ότι θα έπρεπε να είχε μελετηθεί καλύτερα το υλικό επίστρωσης που τοποθετήθηκε στους πεζόδρομους, σε αντίθεση με το 54% που απάντησε όχι.

Πίνακας 3.11 Θα έπρεπε να μελετηθεί καλύτερα το υλικό επίστρωσης (πλάκες).

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	69	46,0%
Όχι	81	54,0%

Πηγή: Ιδία έρευνα



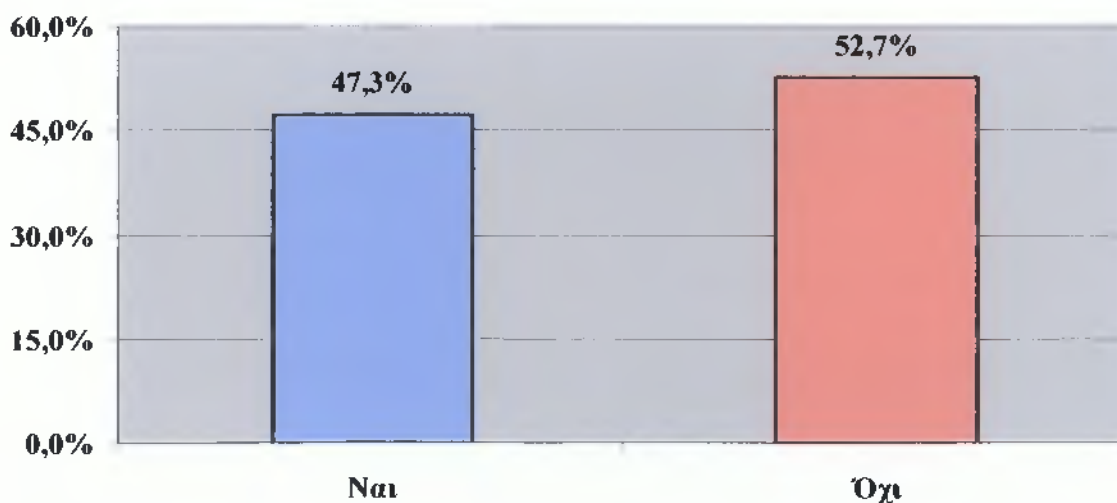
Διάγραμμα 3.11 Θα έπρεπε να μελετηθεί καλύτερα το υλικό επίστρωσης (πλάκες).

Οι 71 ερωτηθέντες από τους 150 (πίνακας 3.12) θα χρησιμοποιούσαν το ποδήλατο τους για την μετακίνησή τους στους πεζόδρομους του κέντρου, δηλαδή ποσοστό που αντιστοιχεί στο 47,3%.

Πίνακας 3.12 Ποσοστό που θα μετακινούνταν με ποδήλατο.

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	71	47,3%
Όχι	79	52,7%

Πηγή: Ίδια έρευνα



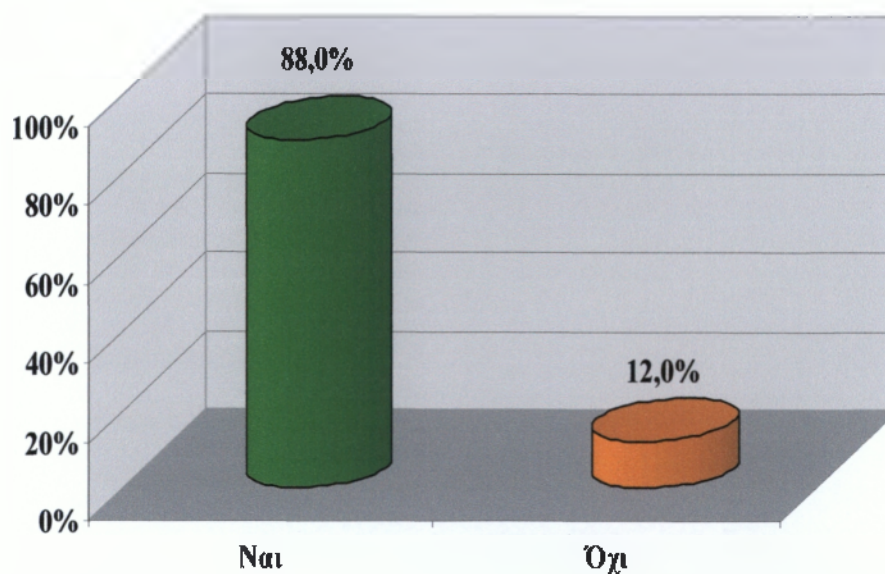
Διάγραμμα 3.12 Ποσοστό που θα μετακινούνταν με ποδήλατο.

Στην ερώτηση αν η κυκλοφορία των δίτροχων ενοχλεί τους ερωτηθέντες, το ποσοστό που απάντησε Ναι σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα (πίνακας 3.13) φτάνει στο 88,0%. Ενώ λίγοι είναι αυτοί που δεν ενοχλούνται, ποσοστό 12%.

Πίνακας 3.13 Η κυκλοφορία των δίτροχων ενοχλεί τους πεζούς.

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	132	88,0%
Όχι	18	12,0%

Πηγή: Ιδία έρευνα



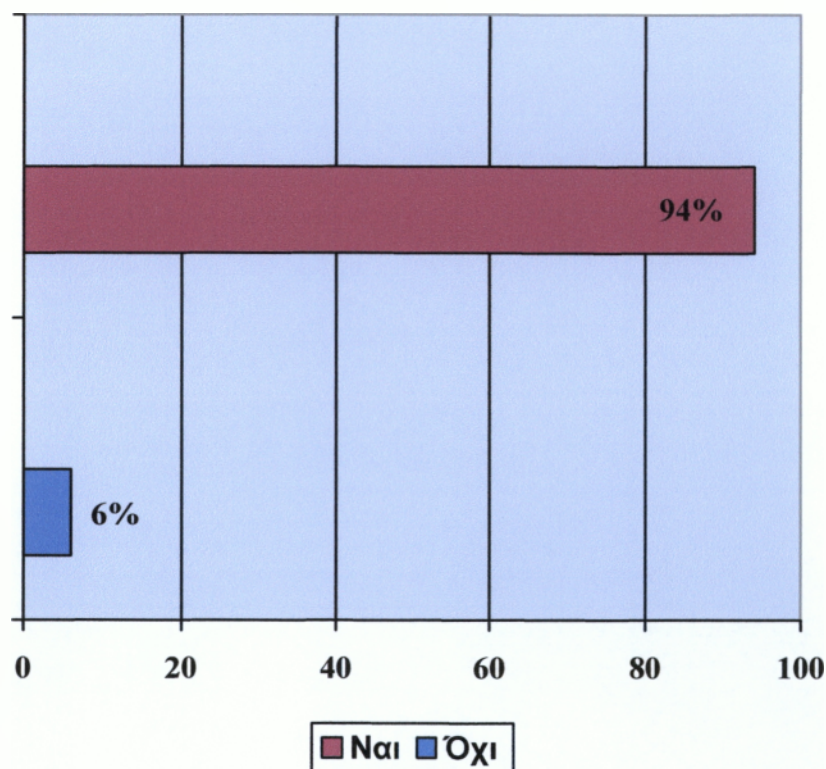
Διάγραμμα 3.13 Η κυκλοφορία των δίτροχων ενοχλεί τους πεζούς.

Σύμφωνα με τον **πίνακα 3.14** ένα μεγάλο ποσοστό της τάξης του 94,0% πιστεύει ότι είναι απαραίτητη η κατασκευή μιας ειδικά διαμορφωμένης λωρίδας για την κίνηση των δίτροχων στους πεζόδρομους.

Πίνακας 3.14 Απαραίτητη η κατασκευή ειδικά διαμορφωμένης λωρίδας για τα δίτροχα.

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	141	94,0%
Όχι	9	6,0%

Πηγή: Ιδία έρευνα



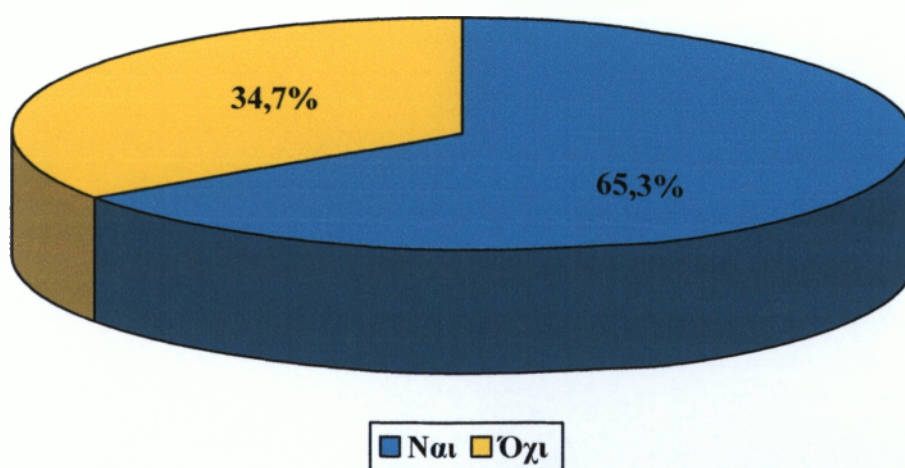
Διάγραμμα 3.14 Απαραίτητη η κατασκευή ειδικά διαμορφωμένης λωρίδας για τα δίτροχα.

Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα (πίνακα 3.15), σε ποσοστό 65,3% οι ερωτηθέντες πιστεύουν ότι οι ράμπες για τα άτομα με κινητικά προβλήματα επαρκούν.

Πίνακας 3.15 Οι ράμπες για τα άτομα με κινητικά προβλήματα επαρκούν

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	98	65,3%
Όχι	52	34,7%

Πηγή: Ίδια έρευνα



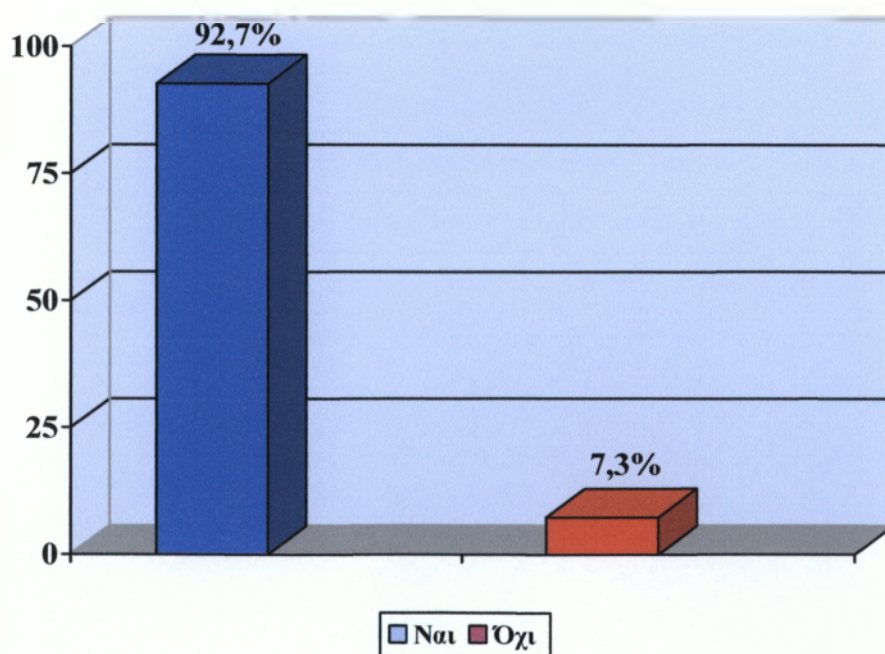
Διάγραμμα 3.15 Οι ράμπες για τα άτομα με κινητικά προβλήματα επαρκούν

Η συντριπτική πλειοψηφία δηλαδή το 92,7% (πίνακας 3.16) πιστεύει ότι θα έπρεπε να είχε προβλεφθεί ειδική σήμανση για τα άτομα με προβλήματα στην όραση και τους τυφλούς.

Πίνακας 3.16 Έπρεπε να είχε προβλεφθεί ειδική σήμανση για τα άτομα με προβλήματα στην όραση.

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	139	92,7%
Όχι	11	7,3%

Πηγή: Ιδία έρευνα



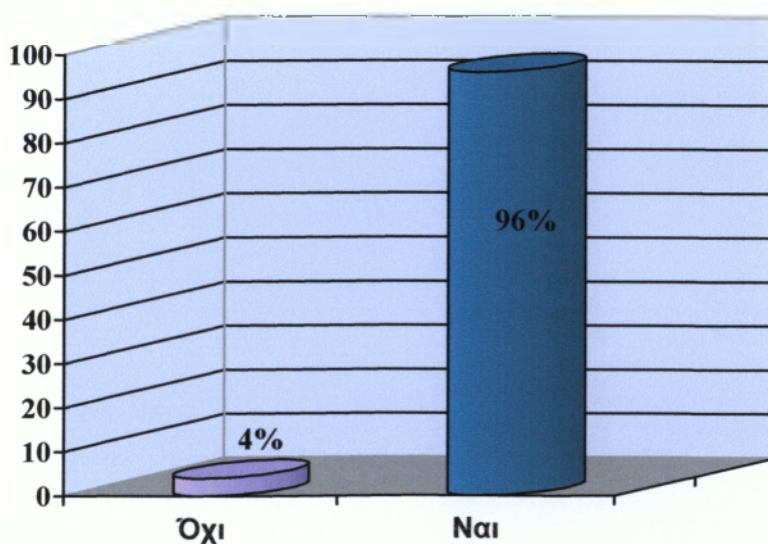
Διάγραμμα 3.16 Έπρεπε να είχε προβλεφθεί ειδική σήμανση για τα άτομα με προβλήματα στην όραση.

Σχεδόν όλοι οι ερωτηθέντες θεωρούν τον φωτισμό στους πεζόδρομους επαρκή. Όπως φαίνεται από τις απαντήσεις που δόθηκαν στον παρακάτω πίνακα (πίνακα 3.17) από τα 150 άτομα Ναι απάντησαν οι 144.

Πίνακας 3.17 Επάρκεια φωτισμού στους πεζόδρομους

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	144	96,0%
Όχι	6	4,0%

Πηγή: Ιδία έρευνα



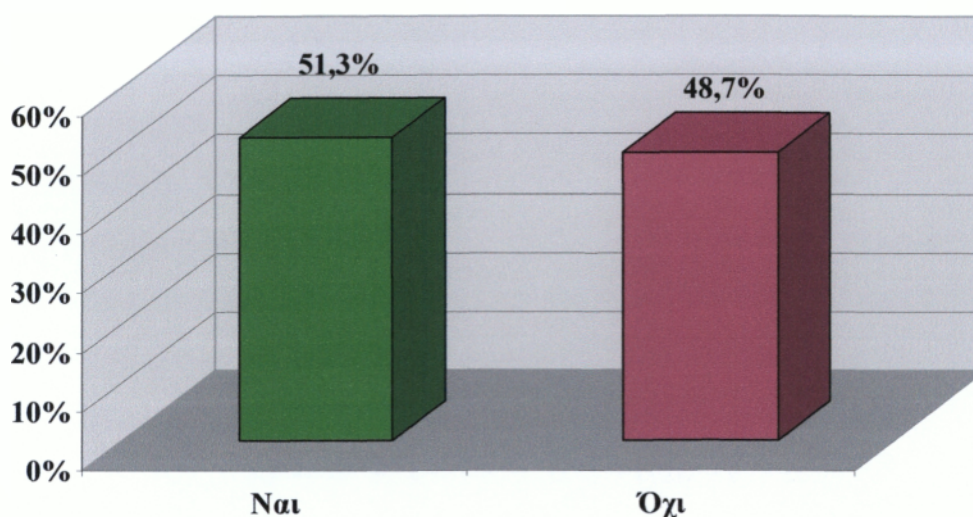
Διάγραμμα 3.17 Επάρκεια φωτισμού στους πεζόδρομους

Στην ερώτηση για το αν επαρκεί η αστυνόμευση, φαίνεται να μοιράζονται σχεδόν στην μέση οι απόψεις, (πίνακας 3.18) το 51,3% απάντησε Ναι, ότι δηλαδή θεωρεί επαρκή την αστυνόμευση σε αντίθεση με το 48,7% που απάντησε Όχι.

Πίνακας 3.18 Επάρκεια αστυνόμευσης στους πεζόδρομους

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	77	51,3%
Όχι	73	48,7%

Πηγή: Ιδία έρευνα



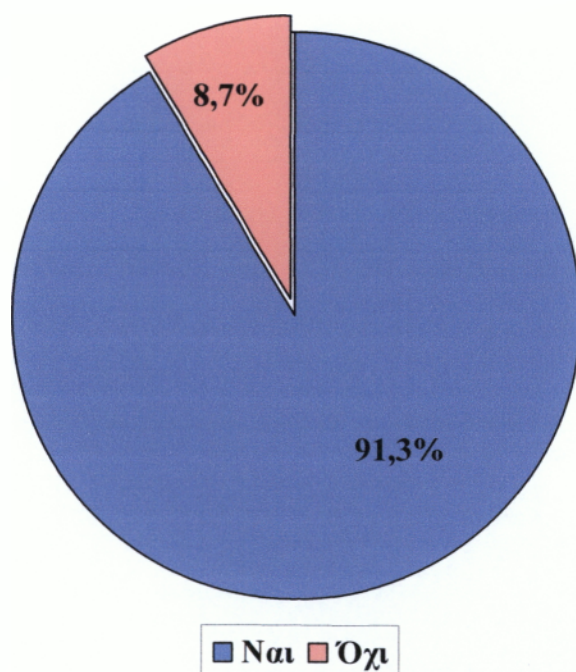
Διάγραμμα 3.18 Επάρκεια αστυνόμευσης στους πεζόδρομους

Σύμφωνα με τον **πίνακα 3.19** οι 137 ερωτηθέντες από τους 150 δυσκολεύονται να βρουν θέση παρκαρίσματος μετά την πεζοδρόμηση, δηλαδή ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό της τάξης του 91,3%. Αυτό σημαίνει ότι η απαγόρευση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων στους πεζόδρομους έχει δημιουργήσει έλλειψη θέσεων παρκαρίσματος.

Πίνακας 3.19 Δυσκολία στην εύρεση παρκαρίσματος

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	137	91,3%
Όχι	13	8,7%

Πηγή: Ιδία έρευνα



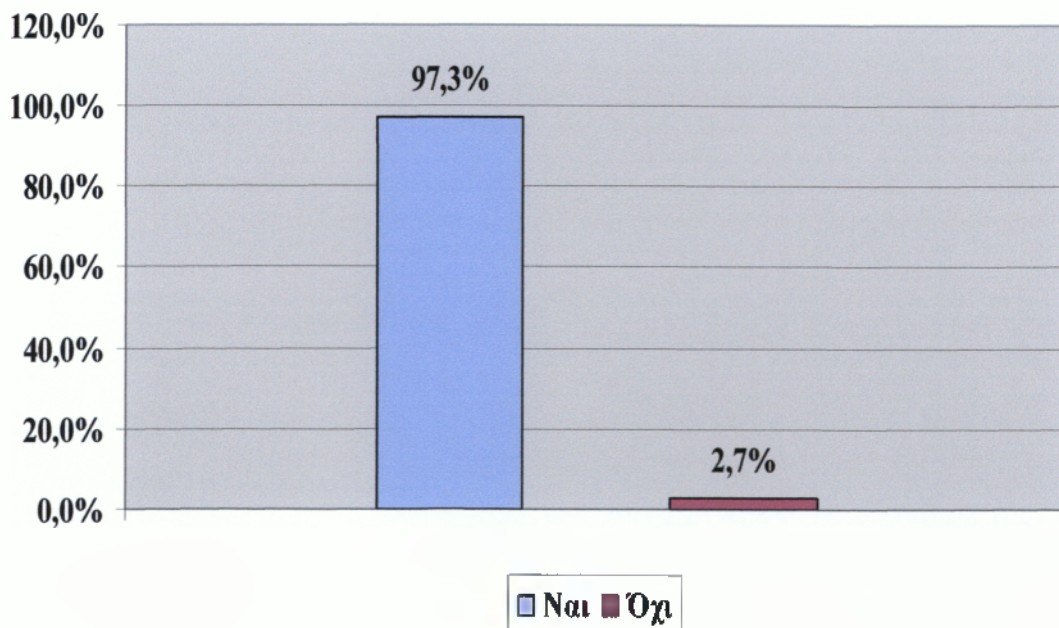
Διάγραμμα 3.19 Δυσκολία στην εύρεση παρκαρίσματος.

Όσον αφορά την κατασκευή χώρου στάθμευσης το 97,3% των ερωτηθέντων (πίνακας 3.20) πιστεύει ότι χρειάζεται η κατασκευή ενός δημοτικού χώρου στάθμευσης πλησίον του κέντρου, ποσοστό αναμενόμενο λόγω των απαντήσεων της προηγούμενης ερώτησης.

Πίνακας 3.20 Απαραίτητη η κατασκευή δημοτικού παρκινγκ

	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Ναι	146	97,3%
Όχι	4	2,7%

Πηγή: Ιδία έρευνα



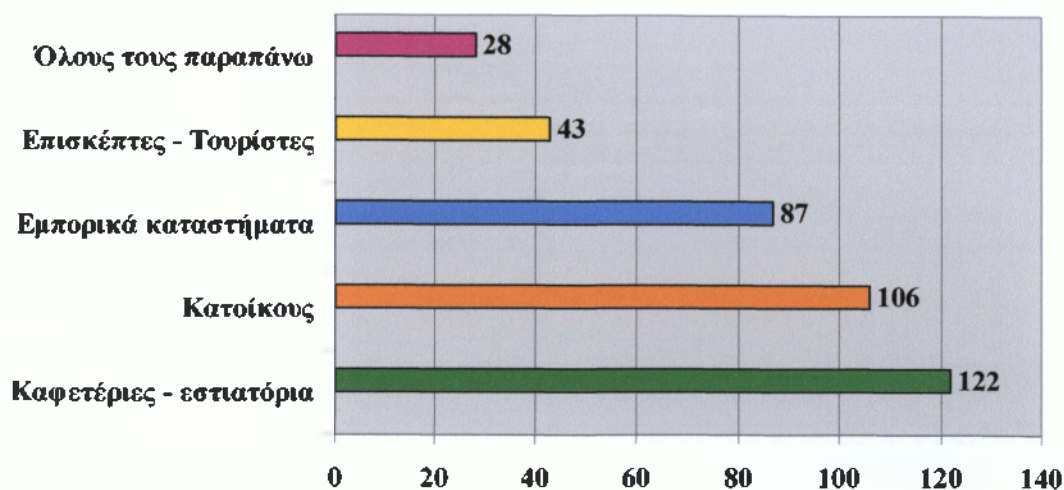
Διάγραμμα 3.20 Απαραίτητη η κατασκευή δημοτικού παρκινγκ.

Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα (πίνακας 3.21) βλέπουμε πως διαμορφώθηκαν οι απαντήσεις των ερωτηθέντων σχετικά με το ποιους ωφέλησε περισσότερο η κατασκευή των πεζοδρόμων. Η πλειοψηφία πιστεύει ότι το έργο ωφέλησε περισσότερο τις καφετέριες και τα εστιατόρια σε σύγκριση με τα εμπορικά καταστήματα.

Πίνακας 3.21 Ωφελημένοι από την κατασκευή του πεζόδρομου.

α/α	Κατηγορίες	Αριθμός Απαντήσεων
A	Εμπορικά καταστήματα	87
B	Καφετέριες - εστιατόρια	122
Γ	Κατοίκους	106
Δ	Επισκέπτες - Τουρίστες	43
E	Όλους τους παραπάνω	28

Πηγή: Ιδία έρευνα



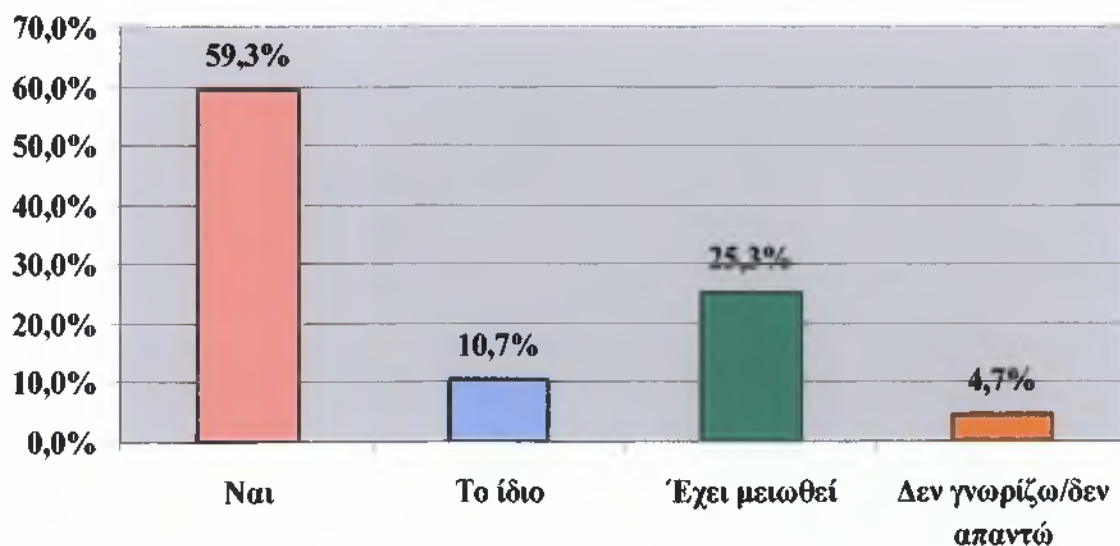
Διάγραμμα 3.21 Ωφελημένοι από την κατασκευή του πεζόδρομου.

Όπως φαίνεται από τον παρακάτω πίνακα 3.22 στην ερώτηση αν έχει αυξηθεί η αγοραστική κίνηση στην περιοχή μετά την ολοκλήρωση του έργου, οι 89 από τους 150 ερωτηθέντες απάντησαν ότι έχει αυξηθεί, ενώ οι 38 ότι έχει μειωθεί.

Πίνακας 3.22 Αύξηση της αγοραστικής κίνησης

Κατηγορίες απαντήσεων	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστά
Ναι	89	59,3%
Το ίδιο	16	10,7%
Έχει μειωθεί	38	25,3%
Δεν γνωρίζω/ δεν απαντώ	7	4,7%

Πηγή: Ίδια έρευνα



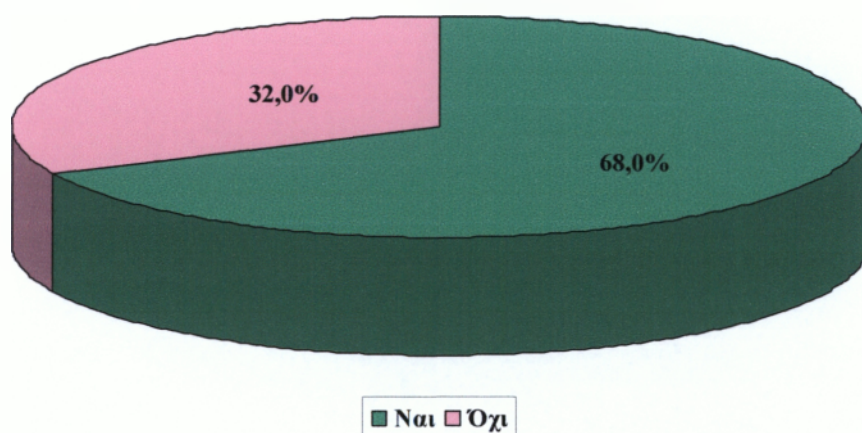
Διάγραμμα 3.22 Αύξηση της αγοραστικής κίνησης.

Σε ποσοστό 68% (πίνακας 3.23) οι ερωτηθέντες πιστεύουν ότι ο Δήμος θα μπορούσε να κάνει επιπλέον παρεμβάσεις με σκοπό να βελτιώσει το έργο της πεζοδρόμησης.

Πίνακας 3.23 Επιπλέον παρεμβάσεις του Δήμου στο έργο για την βελτίωση του.

	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Ναι	102	68,0%
Όχι	48	32,0%

Πηγή: Ιδία έρευνα



Διάγραμμα 3.23 Επιπλέον παρεμβάσεις του Δήμου στο έργο για την βελτίωση του.

3.3 Συμπεράσματα ερωτηματολογίου

Με βάση τις απαντήσεις των ερωτηθέντων διαπιστώνεται ότι το έργο έχει πετύχει κατά ένα μεγάλο βαθμό τον σκοπό του, δηλαδή

- Έχει αναβαθμίσει την πόλη.
- Έχει ικανοποιήσει τους πολίτες και τους καταστηματάρχες η κατασκευή τόσο αισθητικά όσο και ποιοτικά.
- Σεβάστηκε το περιβάλλον.
- Έχει βελτιώσει την εμπορική κίνηση.
- Έχει βοηθήσει στην ευκολότερη κίνηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα.

Μετά την παράδοση του έργου στους πεζούς παρατηρήθηκαν κάποια προβλήματα και κάποιες ελλείψεις, όπως:

- Για την επίστρωση των πεζόδρομων επιλέχτηκε ως υλικό επίστρωσης ο μαρμάρινος κυβόλιθος με μια κεντρική κατά μήκος χάραξη. Η χάραξη αυτή δημιουργεί πρόβλημα στις γυναίκες που φορούν τακούνια γιατί έχει ακριβώς το πλάτος ενός τακουνιού με αποτέλεσμα αυτά να μαγκώνουν στην χάραξη και να δημιουργούνται προβλήματα στο βάδισμα. Όπως φαίνεται και από τις απαντήσεις που δόθηκαν στις ερωτήσεις 9 και 10 οι απόψεις είναι σχεδόν μοιρασμένες στην μέση για το αν το υλικό επίστρωσης που χρησιμοποιήθηκε ήταν κατάλληλο, με το 64% να πιστεύει ότι έπρεπε να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στην επιλογή του.
- Οι πεζόδρομοι που προορίζονταν για την ήπια κυκλοφορία οχημάτων δεν δόθηκαν στην κυκλοφορία, ενώ οι μοτοσικλέτες μπορούν να κυκλοφορούν οποιαδήποτε ώρα της ημέρας σε όλους τους πεζόδρομους. Όπως φαίνεται και από τις απαντήσεις στις ερωτήσεις 12 και 13, οι ερωτηθέντες είναι δυσαρεστημένοι με την κίνηση των δίτροχων στους πεζόδρομους και θεωρούν απαραίτητη την κατασκευή μιας ειδικά διαμορφωμένης λωρίδας για την κίνηση των μηχανών και των ποδηλάτων.
- Ένα σημαντικό μειονέκτημα που δεν προβλέφθηκε κατά την μελέτη και την κατασκευή ήταν η τοποθέτηση των ειδικών πλακιδίων για την διευκόλυνση της κίνησης των ατόμων με προβλήματα στην όραση και τους τυφλούς.

- Επειδή στους χώρους των πεζόδρομων δεν επιτρέπεται η κίνηση και η στάθμευση των οχημάτων, έχει αυξηθεί η κίνηση στους δρόμους γύρω από το εμπορικό κέντρο και υπάρχει δυσκολία στην εύρεση χώρου παρκαρίσματος ειδικά κατά τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων. Όπως φαίνεται και από τις απαντήσεις στις ερωτήσεις 18 και 19 η συντριπτική πλειοψηφία δυσκολεύεται να βρει θέση παρκαρίσματος και θεωρεί απαραίτητη την κατασκευή δημοτικού χώρου στάθμευσης πλησίον του κέντρου.
- Όπως φαίνεται και από τις απαντήσεις στην τελευταία ερώτηση το 68% πιστεύει ότι ο Δήμος θα μπορούσε να βελτιώσει το έργο με κάποιες επιπλέον επεμβάσεις σε αυτό.

3.4 Γενικά συμπεράσματα

Από την συμπλήρωση του ερωτηματολογίου το γενικό συμπέρασμα από τις αντιδράσεις των ατόμων ήταν ότι είναι αρκετά ευχαριστημένοι από την νέα κατάσταση που δημιουργήθηκε και τα σχόλια που εκφράστηκαν ήταν θετικά.

Ειδικά οι γονείς με τα παιδιά που μπορούσαν να κινηθούν άνετα με τα καρότσια και άφηναν τα παιδιά στην πλατεία Γάτσου ελεύθερα να παίζουν, φάνηκαν πολύ ικανοποιημένοι. Η πλατεία Γάτσου ειδικά τα Σαββατοκύριακα μετατρέπεται σε παιδότοπο και είναι ένας χώρος που ο Δήμος χρησιμοποιεί για την διοργάνωση διάφορων εκδηλώσεων.

Κάποια σχόλια που αναφέρθηκαν για την παραπάνω πλατεία είχαν να κάνουν με την έλλειψη μεγάλων δέντρων για σκιά στην πλατεία αυτή κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Επίσης αρκετά αρνητικά σχόλια ακούστηκαν για την έλλειψη χώρων στάθμευσης λόγω της απαγόρευσης στάσης και στάθμευσης σε όλο το δίκτυο των πεζόδρομων.

Με την αύξηση των καφετεριών αυξήθηκε η ηχορύπανση ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες που τα μαγαζιά λειτουργούν ανοιχτά με τα τραπεζάκια έξω

στον πεζόδρομο. Οι ώρες κοινής ησυχίας δεν τηρούνται και οι κάτοικοι ενοχλούνται από την φασαρία. Σχολιάστηκε επίσης αρνητικά η τάση των καταστηματαρχών των καφετεριών να επεκτείνουν όλο και περισσότερο τα τραπέζια τους στους πεζόδρομους.

Επίσης έγιναν πολλές αναφορές και παρατηρήσεις ιδιαίτερα από γυναίκες για το υλικό επίστρωσης των πεζόδρομων και τους κινδύνους που παρουσιάζει.

Τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου αυτού συζητήθηκαν με τους υπεύθυνους του Δήμου. Τα παραπάνω προβλήματα ήταν σε αυτούς λίγο ή πολύ γνωστά και για τον λόγο αυτό υπάρχουν στο τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου κάποιες παρεμβάσεις που θα δώσουν λύση.

Σχετικά με το πρόβλημα του υλικού επίστρωσης ανέφεραν ότι αυτό ήταν κάτι που δεν μπόρεσε να προβλεφθεί και δυστυχώς δεν μπορεί να γίνει κάτι εκ των υστέρων για αυτό.

Όσον αφορά την έλλειψη τοποθέτησης των ειδικών πλακιδίων για την διευκόλυνση ατόμων με προβλήματα στην όραση, αυτό οφείλεται σε παράβλεψη των μελετητών και θα μπορούσε κάποια στιγμή μελλοντικά αυτά να τοποθετηθούν.

Επίσης αναφέρθηκε ότι οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στους πεζόδρομους δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμη και ότι είναι υπο μελέτη η κατασκευή ενός μεγάλου υπόγειου Δημοτικού Parking στο κέντρο της πόλης για την εξυπηρέτηση των πολιτών και των επισκεπτών.

Για τα μικροπροβλήματα που έχουν προκύψει, δεδομένου ότι η ολοκλήρωση του έργου είναι σχετικά πρόσφατη, εδώ και έναν χρόνο έχει παραδοθεί, είναι λογικό να υπάρχουν κάποιες ελλείψεις ή να χρειάζονται κάποιες διορθώσεις – παρεμβάσεις με πρόσθετα μικροέργα.

Η Δημοτική αρχή επισήμανε ότι έργα τόσο μεγάλης έκτασης και σε τόσο κεντρικά σημεία δεν είναι δυνατόν να ολοκληρωθούν και να λειτουργήσουν στο 100% των δυνατοτήτων τους από την πρώτη μέρα. Τέλος δεσμεύτηκαν ότι τους επόμενους μήνες θα υπάρξουν νέες βελτιώσεις στο έργο και κατ'επέκταση στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πολίτες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Ιστορικά στοιχεία και αξιοθέατα πόλης Έδεσσας site Δήμου Έδεσσας www.edessacity.gr
- Στοιχεία μελέτης και κατασκευής του έργου, Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Έδεσσας.
- Στοιχεία ένταξης του έργου στο ΠΕΠ, Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Έδεσσας.
- Φωτογραφίες έργου, Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Έδεσσας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Παρακαλούμε απαντήστε στις παρακάτω ερωτήσεις σχετικά με την κατασκευή της πεζοδρόμησης του εμπορικού κέντρου της Έδεσσας.

Στοιχεία ερωτούμενου:

ΕΙΣΤΕ:

Κάτοικος

Της περιοχής

Της ευρύτερης περιοχής πόλεως

Καταστηματάρχης

Τουρίστας

Ερώτηση 1^η:

- Είστε ικανοποιημένος/η από την πεζοδρόμηση του εμπορικού κέντρου της Έδεσσας;

Ναι

Όχι

Ερώτηση 2^η:

- Το έργο έχει συμβάλει στην αναβάθμιση της πόλης?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 3^η:

- Σας ικανοποίησε το αισθητικό αποτέλεσμα?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 4^η:

- Η κατασκευή του έργου σεβάστηκε το φυσικό περιβάλλον της περιοχής?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 5^η:

- Οι χώροι πρασίνου στην περιοχή των πεζόδρομων επαρκούν?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 6^η:

- Οι χώροι στάσης – ξεκούρασης που έχουν δημιουργηθεί επαρκούν?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 7^η:

- Είναι καθαροί οι χώροι των πεζόδρομων?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 8^η:

- Η ποιότητα κατασκευής σας ικανοποιεί?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 9^η:

- Το υλικό επίστρωσης (πλάκες) σας δημιουργεί προβλήματα στο περπάτημα?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 10^η:

- Θα έπρεπε να μελετηθεί καλύτερα το υλικό επίστρωσης που τοποθετήθηκε στους πεζόδρομους?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 11^η:

- Θα χρησιμοποιούσατε ποδήλατο για την μετακίνηση σας στους πεζόδρομους του κέντρου της πόλης?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 12^η:

- Σας ενοχλεί η κυκλοφορία των δίτροχων στους πεζόδρομους?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 13^η:

- Είναι απαραίτητη η κατασκευή μιας ειδικά διαμορφωμένης λωρίδας για την κίνηση των μηχανών και των ποδηλάτων?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 14^η:

- Οι ειδικές ράμπες που έχουν κατασκευαστεί για τα άτομα με κινητικά προβλήματα επαρκούν?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 15^η:

- Θα έπρεπε να είχε προβλεφθεί ειδική σήμανση για τα άτομα με προβλήματα στην όραση και τους τυφλούς?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 16^η:

- Είναι επαρκής ο φωτισμός στους πεζόδρομους τις βραδινές ώρες?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 17^η:

- Είναι επαρκής η αστυνόμευση στους χώρους των πεζοδρομίων?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 18^η:

- Δυσκολεύεστε να βρείτε χώρο παρκαρίσματος μετά την απαγόρευση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης των οχημάτων στους δρόμους που πεζοδρομήθηκαν?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 19^η:

- Χρειάζεται η κατασκευή ενός δημοτικού χώρου στάθμευσης πλησίον του κέντρου?

Ναι

Όχι

Ερώτηση 20^η:

(στην παρακάτω ερώτηση μπορείτε να δώσετε περισσότερες από μια απαντήσεις)

Ποιους νομίζετε ότι ωφέλησε περισσότερο η πεζοδρόμηση?

A. Εμπορικά καταστήματα

B. Καφετέριες – εστιατόρια

Γ. Κατοίκους

Δ. Επισκέπτες – Τουρίστες

E. Όλους τους παραπάνω

Ερώτηση 21^η:

- Έχει αυξηθεί η αγοραστική κίνηση στην περιοχή μετά την ολοκλήρωση του έργου?

Ναι

Το ίδιο

Έχει μειωθεί

Δεν απαντώ

Ερώτηση 22^η:

- Θα μπορούσε ο Δήμος να κάνει κάποιες επιπλέον παρεμβάσεις με σκοπό να βελτιώσει το έργο?

Ναι

Όχι