

ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΑΣ
Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών
«Βιώσιμη Ανάπτυξη»
Κατεύθυνση Τοπικής Ανάπτυξης

Διπλωματική Μελέτη

*« Αστική Ανάπτυξη μέσω Αστικής Ανάπλασης Παράκτιων Περιοχών:
Η Περίπτωση της Χαλκίδας »*



Μεταπτυχιακή Φοιτήτρια: Παπαναστασίου Αλεξάνδρα
A.M: 28101

Τριμελής Επιτροπή:
Επιβλέπουσα: Μητούλα Ροΐδω
Μέλη: Βαμβακάρη Μαλβίνα
Οικονόμου Αγησίλαος

Αθήνα, 2010

*« Αστική Ανάπτυξη μέσω Αστικής Ανάπλασης Παράκτιων Περιοχών: Η
Περίπτωση της Χαλκίδας »*

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω την υπεύθυνη καθηγήτρια κα. Μητούλα Ροΐδω για την καθοδήγηση και οργάνωση της διπλωματικής εργασίας, για το πάντα θετικό πνεύμα της καθώς και για την πολύτιμη βοήθεια στην επίβλεψη και διόρθωση της διπλωματικής μου εργασίας. Ακόμη τους καθηγητές κα. Βαμβακάρη Μαλβίνα και κ. Οικονόμου Αγησίλαο, τα μέλη της εξεταστικής επιτροπής για την προσεκτική ανάγνωση και αξιολόγηση της διπλωματικής. Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον κ. Ρηγόπουλο Νικόλαο για την ανεκτίμητη βοήθεια και συμπαράσταση του. Τέλος θα ήθελα να πω ένα μεγάλο ευχαριστώ στους γονείς μου για την στήριξη που μου παρείχαν όλα αυτά τα χρόνια και τη συνολική τους βοήθεια.

*Με Εκτίμηση,
Παπαναστασίου Αλεξάνδρα*

Περιεχόμενα

Εισαγωγή

Α' Μέρος

Κεφάλαιο 1: Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη.....σελ.	3
Κεφάλαιο 2: Παράκτιες Περιοχές.....σελ.	7
Κεφάλαιο 3: Θεωρίες Ανάπτυξης.....σελ.	11
Κεφάλαιο 4: Η Ευρωπαϊκή Πολιτική για τις Παράκτιες Περιοχές.....σελ.	24
Κεφάλαιο 5: Παραδείγματα Αναπλάσεων Παράκτιου Χώρου στην Ελλάδα.....σελ	32

Β' Μέρος

Κεφάλαιο 6: Η Περίπτωση της Χαλκίδας.....σελ.	41
Κεφάλαιο 7: Η Φυσιογνωμία της Πόλης.....σελ.	42
- Ιστορικός Προσδιορισμός.....σελ.	44
- Γεωγραφικός και Γεωφυσικός Προσδιορισμός.....σελ.	56
- Οικονομικά και Κοινωνικά Χαρακτηριστικά.....σελ.	57
- Αρχιτεκτονική Κληρονομιά & Σημαντικά Κτίρια.....σελ.	58
- Πολιτιστική Κληρονομιά.....σελ.	62
- Εξέχουσες Προσωπικότητες.....σελ.	63
- Πυκνωτής Φυσιογνωμίας.....σελ.	65
- Περιβάλλοντας Χώρος.....σελ.	66
- Έργα Χρηματοδότησης.....σελ.	67
Κεφάλαιο 8: Πολεοδομικός Ιστός της Πόλης.....σελ.	69
- Θεωρία της Σύνταξης του Χώρου.....σελ.	70
- Σύγκριση των δύο παραλιακών μετώπων.....σελ.	74
- Ανάλυση Swot.....σελ.	86
Κεφάλαιο 9: Πρόταση.....σελ.	91
- Χάρτης Πρότασης Ανάπλασης Παραλιακού Μετώπου Βοιωτικής Ακτής.σελ.	92
Κεφάλαιο 10: Έρευνα – Στατιστική Μελέτη.....σελ.	105
- Ενότητα 1: Δημογραφικά και γενικά στοιχεία.....σελ.	108
- Ενότητα 2: Ερωτήσεις καταγραφής απόψεων για τη φυσιογνωμία της πόλης.....σελ.	111
- Ενότητα 3: Ερωτήσεις καταγραφής απόψεων για τα προβλήματα της πόλης.....σελ.	137
- Λογιστική Παλινδρόμηση.....σελ.	148
Κεφάλαιο 11: Συμπεράσματα.....σελ.	159

Παράρτημα

Βιβλιογραφία

Εισαγωγή

Η διπλωματική εργασία « Αστική Ανάπτυξη μέσω Αστικής Ανάπλασης Παράκτιων Περιοχών: Η Περίπτωση της Χαλκίδας » πραγματοποιείται στα πλαίσια του μεταπτυχιακού προγράμματος Βιώσιμης Ανάπτυξης του Χαροκόπειου Πανεπιστημίου. Το αντικείμενο της έρευνας αυτής αποτελεί η αστική ανάπτυξη που μπορεί να επιτευχθεί μέσω της αστικής ανάπλασης σε παράκτιες περιοχές, που ο υδάτινος γεωφυσικός τους χαρακτήρας, τους προδίδει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την περαιτέρω ανάπτυξη τους. Στα πλαίσια της εργασίας αναπτύσσεται η περίπτωση της αστικής ανάπτυξης της ελληνικής παράκτιας πόλης της Χαλκίδας, μέσα από την αστική ανάπλαση του παραλιακού της μετώπου.

Η διάρθρωση της διπλωματικής αυτής εργασίας συμπεριλαμβάνει δύο μέρη. Στο Α΄ μέρος εισάγονται οι έννοιες της αστικής ανάπτυξης και των παράκτιων περιοχών και καταγράφονται θεωρητικές προσεγγίσεις για την αστική ανάπτυξη και την αστική ανάπλαση παράκτιων περιοχών από επιστήμονες και ερευνητές. Στη συνέχεια αναφέρονται κάποια παραδείγματα αναπλάσεων παράκτιων πόλεων. Στο Β΄ μέρος προσεγγίζεται η περίπτωση της αστικής ανάπτυξης μέσω ανάπλασης του παραλιακού μετώπου της πόλης της Χαλκίδας. Παρουσιάζεται η φυσιογνωμία της πόλης και μέσα από αυτή προκύπτει ο καθοριστικός ρόλος του παραλιακού της μετώπου στην ανάπτυξη της. Στη συνέχεια της εργασίας, συντάσσεται πρόταση ανάπλασης του παραλιακού μετώπου και προτείνονται λύσεις που θα οδηγήσουν στη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης.

Η συγκεκριμένη μελέτη, με την ανάδειξη των προβλημάτων, την παράθεση πραγματικών στοιχείων και τις προτάσεις που περιέχει πιστεύουμε πως θα ήταν συνετό να ξεπεράσει τα όρια της διπλωματικής εργασίας και να αποτελέσει για τους τοπικούς φορείς της πόλης της Χαλκίδας το έναυσμα για την ένταξη εκπόνησης σχετικής τεχνικής μελέτης με στόχο τη βιωσιμότητα της πόλης. Η έγκαιρη εκπόνηση της μελέτης αυτής θα αποτελέσει το εργαλείο αντιμετώπισης α) της άνισης ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου, β) του εμφανούς και διαρκώς διογκούμενου κυκλοφοριακού προβλήματος του ήδη υπάρχοντος Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Χαλκίδας και γ) της ανάπτυξης του Νομού σε όσο βαθμό εξαρτάται από την τοπική ανάπτυξη της Χαλκίδας αλλά και από την ομαλή και συνεχή σύνδεση με την Ηπειρωτική Χώρα.

Η παρούσα μελέτη, διαρθρώνεται από τα εξής κεφάλαια:

Κεφάλαιο 1^ο: Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη. Στο κεφάλαιο αυτό επιχειρείται η προσέγγιση της διεπιστημονικής αυτής έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης. Η σημασία της κατανόησης της έννοιας αυτής αποτελεί μέσο προσπέλασης της συγκεκριμένης έρευνας και οριοθετεί τον στόχο αυτής.

Κεφάλαιο 2^ο: Παράκτιες Περιοχές. Στο κεφάλαιο αυτό προσεγγίζεται και παρουσιάζεται η ιδιοτυπία του χαρακτήρα των παράκτιων περιοχών. Αναλύεται το υδάτινο στοιχείο που κάνει αυτές τις περιοχές να ξεχωρίζουν από τις υπόλοιπες.

Κεφάλαιο 3^ο: Θεωρίες Ανάπτυξης. Σε αυτό το κεφάλαιο καταγράφονται κείμενα και άρθρα από τη διεθνή και την ελληνική βιβλιογραφία που έχουν αφορούν πολιτικές ανάπτυξης παραλιακών μετώπων και πολιτικές ανάπτυξης μέσω του πολιτισμού. Ακόμα, παρουσιάζονται παραδείγματα αναπλάσεων παράκτιων περιοχών από όλο τον κόσμο.

Κεφάλαιο 4^ο: Η Ευρωπαϊκή Πολιτική για τις Παράκτιες Περιοχές. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται η ειδική χωροταξική πολιτική ώστε να προστατευθεί και να διατηρηθεί η ικανοποιητική ποιότητα του περιβάλλοντος στις παράκτιες ζώνες αλλά και να επιτευχθεί βιώσιμη ανάπτυξη.

Κεφάλαιο 5^ο: Παραδείγματα Αναπλάσεων Παράκτιων Χώρων στην Ελλάδα. Καταγράφονται και παρουσιάζονται επεμβάσεις αναπλάσεις που έχουν σχεδιαστεί για παράκτιες περιοχές στον Ελλαδικό χώρο.

Κεφάλαιο 6^ο: Η Περίπτωση της Χαλκίδας. Με το κεφάλαιο αυτό γίνεται η εισαγωγή στο Β' μέρος αυτής της μελέτης, όπου θα παρουσιαστεί η αστική ανάπτυξη της πόλης μέσα από την ανάπλαση του παραλιακού της μετώπου.

Κεφάλαιο 7^ο: Η Φυσιογνωμία της Πόλης. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται όλα εκείνα τα στοιχεία που διαμορφώνουν την «εικόνα και την αίσθηση» της Χαλκίδας. Τα στοιχεία αυτά είναι: ιστορικά, γεωφυσικά, κοινωνικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά, πολιτιστικά. Στο κεφάλαιο αυτό, η εικόνα της σημερινής Χαλκίδας που δίνεται μέσα από το κείμενο και τις φωτογραφίες, επιχειρείται να είναι όσο το δυνατό πληρέστερη, αφού θα αποτελέσει το πεδίο έρευνας της διπλωματικής αυτής εργασίας.

Κεφάλαιο 8^ο: Ο Πολεοδομικός Ιστός της Πόλης. Για την περιγραφή της σημερινής εικόνας της Χαλκίδας παρουσιάζεται ο πολεοδομικός της ιστός και αναλύεται με βάση τη Θεωρία Σύνταξης του Χώρου μέσα από το πρόγραμμα Space Syntax. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται η σύγκριση των δύο άνισα αναπτυξιακά παραλιακών μετώπων της πόλης και η ανάλυση swot της πόλης.

Κεφάλαιο 9^ο: Πρόταση Ανάπλασης. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται η πρόταση της μελέτης για ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου της Βοιωτικής ακτής της Χαλκίδας και οι αντίστοιχοι χάρτες.

Κεφάλαιο 10^ο: Έρευνα - Στατιστική Μελέτη. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου που πραγματοποιήθηκε με σκοπό να αναδειχθεί η εικόνα της Χαλκίδας, όπως προκύπτει από την οπτική γωνία των ίδιων των κατοίκων.

Κεφάλαιο 11^ο: Συμπεράσματα.

Α΄ ΜΕΡΟΣ

Κεφάλαιο 1^ο: Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη

Η έννοια της ανάπτυξης δεν υπήρχε από τα πρώτα ιστορικά χρόνια αλλά διαμορφώθηκε σταδιακά μέσα από το πέρασμα διαφόρων πολιτισμών. Η έννοια της αειφορίας προέρχεται από τη δασολογική ορολογία και στη βιβλιογραφία θεωρείται ως εφευρέτης της έννοιας ο σάξωνας δασολόγος H. von Carlowitz ο οποίος το 1713 χρησιμοποίησε πρώτος την έκφραση "αειφόρος" στην ακόλουθη φράση: «Η τέχνη, η επιστήμη και το καθεστώς αυτής της χώρας βασίζεται στη δυνατότητα διατήρησης και ανάπτυξης του ξυλώδους κεφαλαίου με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτευχθεί μια σταθερή, μόνιμη και αειφορική εκμετάλλευση του, διότι αυτό είναι μια απαραίτητη προϋπόθεση χωρίς την οποία δεν μπορεί η χώρα να υπάρξει». Η έννοια εμφανίζεται σαν επίθετο και τονίζει τη διάρκεια μιας επίδρασης ή μιας επιρροής, ενώ η λέξη «αειφόρος» δεν προϋπήρχε στη διάλεκτο των Γερμανόφωνων χωρών. Ειδικότερα, ετυμολογικά, το ουσιαστικό «αειφορία» προέρχεται από το διαρκής, συνεχής, σταθερός και σημαίνει «κατακράτηση» δηλαδή αυτό που μένει πίσω» (Καραμανώλης et al., 1998).

Οι λέξεις «αειφορία» και «βιωσιμότητα» λοιπόν είναι τόσο γενικές και δέχονται τόσες πολλές ερμηνείες, που τελικά ο ορισμός τους καταλήγει να εξαρτάται κάθε φορά από την άποψη των ατόμων που τις σχολιάζουν ή ερωτώνται για αυτές. Στη συνέχεια αναφέρονται κάποιοι ενδεικτικοί όροι για τη βιώσιμη ανάπτυξη:

- Βιώσιμη ανάπτυξη είναι η βελτίωση της ποιότητας της ζωής μέσα στα πλαίσια της φέρουσας ικανότητας των υποστηρικτικών οικοσυστημάτων (IUCN, [UNEP](#) και [WWF](#), 1991).
- Βιώσιμη είναι η κοινωνία που μπορεί να υπάρχει για γενεές και γενεές, που μπορεί να βλέπει αρκετά μακριά, που είναι αρκετά ευέλικτη και σοφή, ώστε να μην υποθάλπει ούτε τα φυσικά, ούτε τα κοινωνικά της υποστηρικτικά συστήματα (Meadows et al., 1995).
- Βιώσιμη ανάπτυξη σημαίνει να βασίζονται οι αναπτυξιακές και περιβαλλοντικές πολιτικές σε μία ανάλυση κόστους-οφέλους και σε μία προσεκτική οικονομική ανάλυση που θα ενδυναμώνει την περιβαλλοντική προστασία και θα οδηγεί σε αυξανόμενα και διατηρήσιμα επίπεδα ευημερίας (World Bank, 1992).

- Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης πρωτοεμφανίστηκε το 1980 στην πρώτη Παγκόσμια Στρατηγική για την Διατήρηση η οποία δημοσιεύτηκε από την Παγκόσμια Ένωση Διατήρησης (World Conservation Union) και η οποία αναγνώριζε ως στόχους τη διατήρηση των βασικών οικολογικών διαδικασιών, τη διαφύλαξη της γενετικής ποικιλότητας και βιώσιμη χρήση των πόρων (Adams, 1996). Σύμφωνα με αυτό τον ορισμό, βιώσιμη ανάπτυξη είναι η διατήρηση των απαραίτητων οικολογικών διαδικασιών και συστημάτων υποστήριξης της ζωής, η διατήρηση της γενετικής ποικιλότητας και η βιώσιμη εκμετάλλευση των ειδών και των οικοσυστημάτων (European Commission Secretariat General, 2004). Όπως είναι προφανές ο ορισμός αυτός έδινε έμφαση στην ανάγκη διατήρησης ενός κρίσιμου φυσικού κεφαλαίου και στην διατήρηση της βιοποικιλότητας.
- Αργότερα, η Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη όρισε πως βιώσιμη ανάπτυξη είναι αυτή που ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να κάνει συμβιβασμούς ως προς την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους (World Commission on Environment and Development, 1987). Ο ορισμός αυτός είναι περισσότερο ανθρωποκεντρικός καθώς αναφέρεται στην ικανοποίηση των ανθρωπίνων αναγκών, χωρίς να γίνεται σαφής αναφορά στην προστασία του περιβάλλοντος και προσπαθεί να ξεπεράσει την παλιά διχογνωμία ανάμεσα στους υποστηρικτές της ανάπτυξης και στους υποστηρικτές της περιβαλλοντικής διατήρησης. Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό η βιώσιμη ανάπτυξη παρέχει ένα πλαίσιο για την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών πολιτικών στις αναπτυξιακές στρατηγικές ξεπερνώντας με αυτό τον τρόπο την αντίληψη πως η περιβαλλοντική διατήρηση μπορεί να επιτευχθεί μόνο σε βάρος της οικονομικής ανάπτυξης. Ο ορισμός αυτός σηματοδοτεί την πολιτική απαρχή της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης.
- Ως τα μέσα της δεκαετίας του '90 και άλλες τροποποιήσεις που αφορούσαν στον ορισμό της βιώσιμης ανάπτυξης πραγματοποιήθηκαν όπως, η αυξανόμενη εστίαση σε κοινωνικά θέματα, η απαίτηση για ταυτόχρονη επίτευξη οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών αντικειμενικών στόχων. Αυτές οι τροποποιήσεις εκφράστηκαν επίσημα στην Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στο Ρίο το 1992, στην οποία πάνω από 170 χώρες δεσμεύτηκαν πως η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης αποτελεί τη βασική ιδέα για τη μελλοντική τους ανάπτυξη, υπογράφοντας την Agenda 21 και τη Διακήρυξη του Ρίο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη. Η Agenda 21 ήταν αποτέλεσμα μίας εκτενούς ανάλυσης του τι χρειάζεται για να επιτευχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη. Τα 40 κεφάλαιά της πάνω σε περιβαλλοντικά, οικονομικά, κοινωνικά

θέματα και θέματα οργάνωσης περιέχουν οδηγίες για την ανάπτυξη διαδικασιών λήψης αποφάσεων με στόχο τη βιωσιμότητα.

- Όσον αφορά στην υιοθέτηση της βιώσιμης ανάπτυξης από την Ευρωπαϊκή Ένωση, υπήρξε επίσης μία 'εξελικτική' πορεία της έννοιας. Το περιβάλλον απέκτησε αυτοτελή νομική κατοχύρωση το 1987 με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (Κορκοβέλος, 1997). Στο Άρθρο 2 της Συνθήκης του Μάαστριχ (1992) περιγράφεται ως κύρια αποστολή της Κοινότητας η προαγωγή της «αρμονικής» και «ισόρροπης» ανάπτυξης των οικονομικών δραστηριοτήτων. Μπορεί η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης να μην αναφέρεται ρητά αλλά σαφώς περιγράφεται. Ωστόσο πρέπει να αναφερθεί πως δεν υπήρξε συσχέτιση της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης με την κοινωνική διάσταση
- Στο Άρθρο 2 της Συνθήκης του Άμστερνταμ (1997) γίνεται λόγος για «αρμονική ισόρροπο και αειφόρο ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων» (European Communities, 1999). Έτσι η βιώσιμη ανάπτυξη έπαψε να θεωρείται αποκλειστικά περιβαλλοντική έννοια και αναγνωρίστηκε πως πρέπει να υπάρξει στενή συσχέτιση ανάμεσα στην οικονομική ανάπτυξη, στην κοινωνική συνοχή και στην περιβαλλοντική προστασία στα πλαίσια της στρατηγικής της ΕΕ για τη βιώσιμη ανάπτυξη (Commission of the European Communities, 2001). Από την πλευρά των οικονομικών του περιβάλλοντος, το περιβάλλον και οι φυσικοί πόροι τους οποίους αυτό περιλαμβάνει μπορεί να θεωρηθούν ως απόθεμα φυσικού κεφαλαίου. Το απόθεμα αυτό μπορεί να χρησιμοποιηθεί και να αποσπασθεί. Σύμφωνα με μία ερμηνεία της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης, το απόθεμα του φυσικού κεφαλαίου δεν πρέπει να φθίνει με την πάροδο του χρόνου. Η υπόθεση όμως πως το απόθεμα του φυσικού κεφαλαίου πρέπει οπωσδήποτε να διατηρείται σταθερό είναι 'άκαμπτη' και σε πολλές περιπτώσεις μη ρεαλιστική. Η υπόθεση αυτή ισχύει περισσότερο στην περίπτωση των ανανεώσιμων φυσικών πόρων και λιγότερο ή καθόλου στην περίπτωση των μη ανανεώσιμων φυσικών πόρων
- Οι έννοιες της ισχυρής βιωσιμότητας (strong sustainability) και της ασθενούς βιωσιμότητας (weak sustainability) χρησιμοποιούνται για την διαφοροποίηση μεταξύ των δύο αυτών περιπτώσεων (European Commission Secretariat General, 2004). Σύμφωνα με την ισχυρή βιωσιμότητα η τέλεια υποκατάσταση ανάμεσα σε διαφορετικούς τύπους κεφαλαίου δεν είναι μία βάσιμη υπόθεση. Κάποια στοιχεία του αποθέματος σε φυσικό κεφάλαιο δεν μπορούν να υποκατασταθούν από ανθρωπογενές κεφάλαιο (παρά μόνο σε πολύ περιορισμένη βάση). Κάποιες από τις λειτουργίες και τις υπηρεσίες των οικοσυστημάτων είναι ζωτικές για την ανθρώπινη

επιβίωση, είναι υπηρεσίες υποστήριξης της ζωής (life support systems) και δεν μπορούν να υποκατασταθούν. Σύμφωνα με την ασθενή βιωσιμότητα δεν είναι απαραίτητο να ξεχωρίζεται το περιβάλλον για μία ειδικότερη μεταχείριση. Είναι απλά ένα άλλο είδος κεφαλαίου. Περαιτέρω, αυτό που είναι αναγκαίο για τη βιώσιμη ανάπτυξη είναι η μεταβίβαση ενός συνολικού αποθέματος κεφαλαίου, όχι λιγότερο από αυτό που υπάρχει τώρα. Η ασθενής βιωσιμότητα υπονοεί πως ένα συγκεκριμένο στοιχείο του φυσικού κεφαλαίου μπορεί να υποκατασταθεί από άλλα είδη κεφαλαίου, είτε φυσικού είτε ανθρωπογενούς. Σύμφωνα με την ασθενή βιωσιμότητα η ανάπτυξη μπορεί να θεωρηθεί βιώσιμη αν και εφόσον το συνολικό κεφάλαιο παραμένει σταθερό. Αυτός συνεπώς είναι ο σταθερός κεφαλαιακός κανόνας της ασθενούς βιωσιμότητας. Η ασθενής βιωσιμότητα λοιπόν βασίζεται στην τέλεια υποκαταστασιμότητα ανάμεσα στις διαφορετικές μορφές του κεφαλαίου. Βάσει των ανωτέρω προέκυψαν 4 προσεγγίσεις της βιώσιμης ανάπτυξης (Turner et al, 1994): α) Η πολύ ισχυρή βιωσιμότητα σύμφωνα με την οποία δεν επιτρέπεται η υποκαταστασιμότητα μεταξύ των διαφορετικών μορφών κεφαλαίου, β) Η ισχυρή βιωσιμότητα σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται η εν μέρει υποκαταστασιμότητα μεταξύ των κεφαλαίων, γ) Η ασθενής βιωσιμότητα σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται η υποκαταστασιμότητα των κεφαλαίων μέχρι ορισμένων -μη εύκολα προσδιορίσιμων- ορίων, δ) Η πολύ ασθενής βιωσιμότητα σύμφωνα με την οποία επιτρέπεται η πλήρης υποκαταστασιμότητα των κεφαλαίων (GHK, 2002).

- Η προσέγγιση της ΕΕ για τη βιώσιμη ανάπτυξη είναι η λεγόμενη προσέγγιση των τριών πυλώνων (οικονομική αποτελεσματικότητα, περιβαλλοντική προστασία, κοινωνική δικαιοσύνη), η οποία προϋποθέτει την ενσωμάτωση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών πολιτικών. Η βιώσιμη ανάπτυξη λαμβάνεται υπόψη ως υπερισχύουσα αρχή (over-arching principle) και αναγνωρίζεται πως η ανάπτυξη μπορεί να θεωρηθεί βιώσιμη εάν και μόνο το παραγόμενο αποτέλεσμα (output) από τη χρήση του αποθέματος του κεφαλαίου, δηλαδή η ευημερία, παραμένει σταθερό ή αυξάνεται με την πάροδο του χρόνου (GHK, 2002). Στην πορεία αυτή για την επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης η ΕΕ αναγνωρίζει 6 κύριες πηγές απειλής, οι οποίες είναι: 1. Οι κλιματικές αλλαγές οι οποίες επιδρούν στην άνοδο της θερμοκρασίας του πλανήτη και στην παρουσία ακραίων καιρικών φαινομένων, 2. Οι κίνδυνοι για την δημόσια υγεία από ασθένειες ανθεκτικές στα αντιβιοτικά αλλά και από τη χρήση χημικών ουσιών στην καθημερινή ζωή, 3. Η φτώχεια και ο κοινωνικός αποκλεισμός, 4. Η γήρανση του πληθυσμού, 5. Η αυξανόμενη πίεση στους ζωτικούς φυσικούς πόρους και η μείωση της βιοποικιλότητας, 6. Το πρόβλημα των μεταφορών

(κυκλοφοριακά προβλήματα στις αστικές περιοχές) και η ρύπανση που προκαλούν τα μέσα μεταφοράς (Commission of the European Communities, 2001; European Commission, 2002).

Η έννοια της Βιώσιμης Ανάπτυξης "η ανάπτυξη η οποία ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες" είναι αυτή που επικρατήσει στη καθημερινή χρήση της έννοιας. Η άμεση σχέση της βιώσιμης ανάπτυξης με την πόλη, προκύπτει από τη σχέση της πολεοδομικής ανασυγκρότησης και της αναβάθμισης των αστικών περιοχών, η οποία αποτελεί τον κύριο πόλο γύρω από τον οποίο αναπτύσσονται οι διάφοροι παράγοντες που υλοποιούν τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη.

Για να επιτευχθεί αστική ανάπτυξη σε μία πόλη, πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι η πόλη είναι πάνω από όλα τόπος ζωής και πρέπει να εξασφαλίζει κάποια στοιχειώδη ποιότητα στο περιβάλλον. Η κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με την κυκλοφοριακή συμφόρηση, την ανεπάρκεια κοινόχρηστων χώρων, την αισθητική υποβάθμιση, την εγκληματικότητα, τους κινδύνους από ατυχήματα. Στην εποχή μας η ποιότητα της ζωής αποτελεί ένα όνειρο αλλά και μια απαίτηση και ελπίδα όλων των πολιτών, που ζουν στα αστικά κέντρα. Η κάθε πόλη ξεχωριστά θα πρέπει να στοχεύει στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος αλλά και στην ισόρροπη ανάπτυξη όλων των συνοικιών, να ιεραρχεί τα προβλήματα και να προσανατολίζεται, στο πλαίσιο ενός γενικότερου σχεδιασμού και προγραμματισμού. Συγκεκριμένα για την επίτευξη της αστικής ανάπτυξης, πρέπει να προσανατολίζει τις δράσεις της, σε περιορισμένες επεμβάσεις στο χώρο, για την οργάνωση της καθημερινής ζωής της πόλης αλλά και σε μεσοβραχυπρόθεσμα σχέδια για τον έλεγχο των εξελίξεων, συντονισμένα και σε συνεργασία με αρμόδιους φορείς του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, με στόχους όχι μόνο αναπτυξιακούς αλλά και κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς.

Κεφάλαιο 2^ο: Παράκτιες Περιοχές

Η παράκτια ζώνη αποτελεί ένα ιδιαίτερα ευαίσθητο οικοσύστημα αλλά και μια περιοχή που οι άνθρωποι, σε παγκόσμιο επίπεδο, προτιμούν όλο και περισσότερο να εγκατασταθούν και να εκμεταλλευτούν τα πλεονεκτήματα που αυτή προσφέρει. Η μελέτη της παράκτιας ζώνης είναι μία πολυσύνθετη διαδικασία, η οποία είναι αναγκαία λόγω της αυξημένης εκμετάλλευσης της έχοντας πάντα σαν στόχο την άμβλυνση των δυσμενών επιπτώσεων.

Οι παράκτιες περιοχές είναι παγκοσμίως οι πιο σημαντικές και οι πιο εντατικά αξιοποιήσιμες εκτάσεις από τους ανθρώπους. Το γεγονός αυτό καθιστά τις περιοχές αυτές

ιδιαίτερα ευάλωτες και συνιστάται ιδιαίτερη προσοχή στη διαχείριση τους.¹ Η γεωγραφική θέση και το υδάτινο στοιχείο προσδίδουν ιδιομορφία και ιδιαιτερότητα στο σχηματισμό του χαρακτήρα των παράκτιων πόλεων. Το στοιχείο του νερού και η ακτογραμμή αποκτούν ιδιαίτερη σημασία για τη ζωή και την ανάπτυξη της παράκτιας πόλης. Η επίδραση του υδάτινου στοιχείου αντικαθρεπτίζεται σε όλους τους τομείς της πόλης, οικονομικό, κοινωνικό, περιβαλλοντικό, πολιτιστικό και ιστορικό. Όπως χαρακτηριστικά, αναφέρουν οι ερευνητές Μητούλα Ρ. και Οικονόμου Α. «το οικονομικό, κοινωνικό, πολιτιστικό και ιστορικό τους παρελθόν έχει συνδεθεί με την παράκτια θέση τους, σειρά οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, μνημείων, εθίμων και παραδόσεων, αποτελούν φυσική προέκταση του παραθαλάσσιου χαρακτήρα τους»².

Η ακτή είναι το σημείο που το χερσαίο και το θαλάσσιο περιβάλλον ενώνονται. Εάν δεν υπήρχαν οι φυσικές διεργασίες, ατμοσφαιρικές, χερσαίες και θαλάσσιες, που διαμορφώνουν και μεταβάλλουν την παράκτια ζώνη, τότε πιθανόν θα μπορούσε να δοθεί κάποιος σαφής ορισμός της. Αρχικά, οι επιστήμονες οριοθετούν τον παράκτιο χώρο μεταξύ της υψομετρικής καμπύλης των 200 μ. και της ισοβαθούς των 200 μ., το οποίο αντιπροσωπεύει το 18% της επιφάνειας της γης. Ωστόσο, τα όρια της παράκτιας ζώνης δεν είναι αυστηρά καθορισμένα, αλλά εξαρτώνται από το σκοπό που εξυπηρετούν σε κάθε περίπτωση.

Για παράδειγμα, στη περίπτωση μιας περιβαλλοντικής μελέτης που αφορά την παροχή νερού, ιζήματος, θρεπτικών στοιχείων και ρυπαντών, θα πρέπει, ως μέρος της παράκτιας ζώνης, να θεωρηθεί ολόκληρη η ενδοχώρα, συμπεριλαμβανομένων των λεκάνων απορροής των ποταμών. Στη περίπτωση όμως μιας χωροταξικής μελέτης, ως παράκτια ζώνη, μπορεί να θεωρηθεί μια ζώνη εύρους μερικών χιλιομέτρων ή να επιλεγεί κάποια ισουψής καμπύλη μέσα στην οποία αναπτύσσονται οι διάφορες κοινωνικό-οικονομικές δραστηριότητες. Κατά αντιστοιχία, , όπως παρουσιάζει στην εργασία του ο ερευνητής Πούλος Σ. «τα όρια της παράκτιας ζώνης προς την ανοικτή θάλασσα είναι ασαφή και εξαρτώνται κατά περίπτωση».³ Ως γενικό ορισμό για την παράκτια ζώνη θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι τα παράκτια ύδατα και η παρακείμενη χερσαία ζώνη που επηρεάζονται σημαντικά το ένα από το άλλο. Ο επηρεασμός γίνεται με μια σειρά από παράγοντες, τόσο φυσικούς όσο και ανθρωπογενείς, που ο καθένας από αυτούς έχει τα δικά του όρια. Τέλος, η παράκτια ζώνη περιλαμβάνει ή πρέπει να περιλαμβάνει όλες εκείνες τις δραστηριότητες που έχουν άμεσες και σημαντικές

¹ Atchia M. – Tropp S., 1995, Environmental management, Issues and Solutions, England, p.49, Carter R.W.G. – Woodroffe C.D., 1994, Coastal evolution, United Kingdom, p.477

² Μητούλα Ρ. και Οικονόμου Α., 2003, «Η Προστασία της Φυσιогνωμίας των Παράκτιων Πόλεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης».

³ Πούλος Σ., 1999, «Η παράκτια ζώνη ως υποσύνολο ενός ευρύτερου γεωγραφικού χώρου: του παράκτιου συστήματος», 5^ο Πανελλήνιο Γεωγραφικό Συνέδριο, σελ. 550, Αθήνα.

επιπτώσεις στο παράκτιο περιβάλλον. Ανάλογα με τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται, όπως αναφέρεται ο ερευνητής Καμχής Μ. στην εργασία του, μπορούν να καθοριστούν δύο ειδών ζώνες: η άμεση (50-500 μ.) και η έμμεση (5000 μ.). Πέρα από τη ζώνη αυτή θα πρέπει να εντοπιστούν και οι σημειακές πηγές επίδρασης στην παράκτια ζώνη.⁴

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση, παράκτια ζώνη ορίζεται μια λωρίδα 50 χιλιομέτρων από την ακτή, μέσα στην οποία εκδηλώνονται οι δυναμικές μεταξύ του περιβάλλοντος και των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με αυτή. Τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την αλληλεπίδραση των παραπάνω δυναμικών μέσα στη παράκτια ζώνη έχουν επιδράσεις σε τρεις τομείς, στον οικονομικό, στον κοινωνικό και στο περιβαλλοντικό. Τα αποτελέσματα αυτά παραμένουν κοινά για όλες τις παράκτιες περιοχές.

Στον οικονομικό και κοινωνικό τομέα, τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν καταγράψει τα εξής ζητήματα:

1. Η ταχεία ανάπτυξη που σημειώνεται με ρυθμούς υψηλότερους των υπόλοιπων περιοχών γεννά προβλήματα υποδομής και υπηρεσιών.
2. Αντίστοιχα προβλήματα δημιουργεί η συνεχής αύξηση της εγκατάστασης μόνιμων κατοίκων και η αύξηση της τουριστικής κίνησης.
3. Στις βιομηχανικές περιοχές παρουσιάζεται η ανάγκη για αναδιάρθρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, για να αντιμετωπιστεί η παρακμή των παραδοσιακών βιομηχανιών.
4. Εμφανίζεται συχνά, υστέρηση αποτελεσμάτων στις παράκτιες περιοχές των χωρών που υπάγονται στα προγράμματα για την οικονομική και κοινωνική συνοχή.
5. Χρειάζονται παρεμβάσεις στις περιοχές που ο μαζικός τουρισμός έχει επιβαρύνει σε σημαντικό βαθμό το φυσικό περιβάλλον.
6. Στις ίδιες περιοχές χρειάζεται η λήψη μέτρων που θα τις προστατέψει οικονομικά και κοινωνικά από τον ευμετάβλητο χαρακτήρα του μαζικού τουρισμού.

Σύμφωνα με τους ερευνητές Μητούλα Ρ. και Οικονόμου Α., τα παραπάνω ζητήματα, δημιουργούν ένα πλέγμα προβλημάτων αλληλοσυνδεόμενων, τα οποία επιβαρύνουν το κοινωνικό και οικονομικό κλίμα των παράκτιων περιοχών.

Στο τομέα του περιβάλλοντος, τα ζητήματα που αφορούν τις παράκτιες ζώνες είναι σημαντικής σημασίας και είναι τα εξής:

1. Σημαντικής εκτάσεως περιοχές βιοτόπων έχουν ρυπανθεί, υδροβιότοποι έχουν αποξηρανθεί.

⁴ Καμχής Μ., 1981, «Ανάπτυξη και προστασία της παράκτιας ζώνης στην Ελλάδα», Συνέδριο για την ανάπτυξη της Ελλάδας, σελ. 153, Αθήνα.

2. Μεγάλο μέρος των ακτών έχει διατεθεί για στέγαση και βιομηχανική και τουριστική ανάπτυξη.
3. Η απώλεια των βιοτόπων συνεπάγεται τη μείωση βιοποικιλότητας.
4. Ανυψούμενα ύδατα της θάλασσας και συνεχής ανάπτυξη της ενδοχώρας.
5. Εξαιτίας των πυρκαγιών και της εξάπλωσης των αστικών περιοχών σημειώνεται κάθε χρόνο απώλεια 200.000 εκταρίων δάσους σε παράκτιες περιοχές. Σύμφωνα με υπολογισμούς το ένα τέταρτο των δασών θα έχει χαθεί μέχρι το 2025.
6. Η αύξηση του πληθυσμού και της ευημερίας είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση των αποθεμάτων νερού. Το πρόβλημα οξύνεται και από συχνές περιόδους επίμονης ξηρασίας που παρατηρούνται στην περιοχή της Μεσογείου. Η κατάσταση επιδεινώνεται και από τη ρύπανση των παράκτιων υδάτων από νιτρικά άλατα και φυτοφάρμακα, λόγω της γεωργίας, από τη ναυτιλία, τη βιομηχανική δραστηριότητα και τα ανεπεξέργαστα λύματα των αστικών περιοχών.
7. Το 30% των παραλίων της Ε.Ε. υφίστανται διάβρωση (περίπου 5.500 χιλιόμετρα ακτών). Στη φυσική διαδικασία που συντελείται μέσω της κίνησης των ιζημάτων επενεργεί απρόβλεπτα ο ανθρώπινος παράγοντας. Οι πορθμοί ναυσιπλοΐας, η αποξήρανση υγροτόπων και η κατασκευή φραγμάτων σε ποταμούς ή αποβάθρων σε λιμάνια διαταράσσουν την ομαλή ροή του νερού και των ιζημάτων.
8. Απώλεια των χερσαίων πηγών άμμου και χαλικιών από τις εκσκαφές στο βυθό της θάλασσας, με σοβαρές ζημιές σε ιχθυότοπους ή σε βιοκοινωνίες που αναπτύσσονται στο βυθό.
9. Διέλευση οδών ναυσιπλοΐας κοντά σε οικολογικά ευαίσθητες περιοχές.
10. Έλλειψη επικοινωνίας και συντονισμού των αρχών που ασχολούνται με τις παράκτιες περιοχές, με αποτέλεσμα η ανάπτυξη και η διαχείριση της καθεμιάς να αποτελεί ξεχωριστή περίπτωση.
11. Ο τουρισμός, αν και αποτελεί μοχλό ανάπτυξης των παράλιων ζωνών, δεν παύει να συνιστά έναν κίνδυνο για το φυσικό τους περιβάλλον εξαιτίας της δόμησης που συντελείται για να καλυφθούν οι τουριστικές ανάγκες σε καταλύματα.

Γνωρίζοντας πώς οι ακτές παρουσιάζουν εξαιρετική ποικιλία περιλαμβάνοντας ευρύ φάσμα βιοτόπων και πώς οι βιότοποι αυτοί συντηρούν πολλά είδη φυτών και ζώων, ενώ δεν είναι λίγοι εκείνοι που συνιστούν περιοχές σημαντικού φυσικού κάλλους, γίνεται αντιληπτή η εξέχουσα σημασία της αντιμετώπισης των παραπάνω περιβαλλοντικών ζητημάτων για την ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών.

Κεφάλαιο 3^ο: Θεωρίες Ανάπτυξης

Οι θεωρίες που θα αναπτυχθούν παρακάτω, έχουν αντικείμενο μελέτης τη περιοχή όπου οι πόλεις εμπλέκουν στην καθημερινότητα τους τις ακτογραμμές τους, δηλαδή το αστικό παραλιακό μέτωπο. Η δομή πολλών πόλεων σε ολόκληρο τον κόσμο, συνδέεται δύσκολα με το θαλάσσιο μέτωπο με αποτέλεσμα να συνεισφέρει δύσκολα στη κτίση και την μετέπειτα ανάπτυξη του. Μερικές από τις πιο εξαιρετικά ενδιαφέρουσες πόλεις από όλο το πλανήτη, που είναι διάσημες κυρίως για το χαρακτηριστικό τους παραθαλάσσιο μέτωπο, είναι το Αμβούργο και το Ρότερνταμ, το Σύνδεν και το Hong Kong, το Rio De Janeiro και το Cape Town, η Νέα Υόρκη και το Τόκιο. Για τις Ευρωπαϊκές πόλεις ιδιαίτερα χρήσιμα είναι τα 17 κείμενα για το σχεδιασμό των πόλεων και της ανάπτυξης, που βρίσκονται στο βιβλίο : Γοσποδίνη Α. (2000) « Ο ανταγωνισμός των Ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες χρήσεις του Αστικού Σχεδιασμού : Μια πρόκληση για τις Ελληνικές πόλεις» στο Ι. Ψυχάρης, Α. Γοσποδίνη, Ο. Χριστοπούλου, (επιμ). 17 κείμενα για το σχεδιασμό των πόλεων και της ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας : σελ. 195 – 219.

Ένα πρώτο σημείο που θίγουν οι θεωρίες είναι το φαινόμενο της αναγέννησης του παραλιακού μετώπου, το οποίο είναι ευρέως διαδεδομένο και λαμβάνει χώρα σε χιλιάδες κοινότητες σε όλα τα μέρη της γης. Αν καταμετρήσουμε την ανάπτυξη των αστικών παραλιακών μετώπων από το 1965, σε κάθε τύπο υδάτινου μετώπου, και απαριθμήσουμε τα έργα ανάπτυξης όλων των τύπων και των κλιμάκων, θα εντοπίσουμε πιθανά αρκετές χιλιάδες πόλεις και κομποπόλεις στις ΗΠΑ και στο Καναδά, εκατοντάδες περιπτώσεις παραδειγμάτων στο UK και στην Ιαπωνία, και θα μετρήσουμε πολλά αντίστοιχα έργα κατά μήκος της Ευρώπης, της Αυστραλίας, της Νέας Ζηλανδίας και της Ασίας. Δεν υπάρχει τρόπος να αποκομίσουμε έναν ακριβή αριθμό για τέτοιες ενέργειες ανάπτυξης, ακόμη και εάν σπάνια οι ορισμοί συμφωνούν. Το συγκεκριμένο αντικείμενο παραλιακής ανάπτυξης είναι διεσδυτικό και πολύπλοκο.

Ένα δεύτερο σημείο που ακολουθεί το πρώτο είναι το γεγονός ότι οι νέοι αστικοί μετασχηματισμοί του παραλιακού μετώπου πρόκειται για τεράστιου τύπου επιχειρήσεις, ευρύτερης κλίμακας, και συλλογικά απεικονίζουν μια δραματική ιστορία της αστικής αναγέννησης.

Ο αστικός μετασχηματισμός του παραλιακού μετώπου πρόκειται επομένως, για ένα παγκόσμιο νέο φαινόμενο στην ανάπτυξη, που βρίσκει εφαρμογή σε όλες τις πόλεις και κομποπόλεις που «βρέχονται» από οποιοδήποτε υδάτινο τύπο, θάλασσα, ποτάμι, λίμνη ⁵.

⁵ Gospodini A. (2001) "Urban Waterfront Redevelop In Greek cities" : A framework for redesigning space, Cities 18(5) : 285 – 296

Η αστική παραλιακή ανάπλαση πρόκειται για μια πετυχημένη διαδικασία, η οποία όμως ενέχει το κίνδυνο να αποτύχει και να χαρακτηριστεί ως σκοτεινή πλευρά της πόλης. Η παραθαλάσσια ανάπλαση και επέκταση της πόλης, εν συντομία, αποτελεί το καλύτερο διαδεδομένο παράδειγμα παγκοσμίως όσον αφορά τη προσαρμοστικότητα των πόλεων, την ικανότητα τους να αφομοιώνουν και να προσαρμόζονται στα δεδομένα που αλλάζουν, να προσαρμόζονται στις νέες τεχνολογικές επιρροές, να αντιλαμβάνονται πλήρως τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται και να σφυρηλατούν με επιτυχία τις νέες τους εικόνες, όπως και να δημιουργούν νέες ή αλλαγμένες γειτονιές για τους κατοίκους τους. Όπως είναι γνωστό, οι αστικές αναπλάσεις παραλιακών μετώπων δεν είναι πάντα πετυχημένες. Στην περίπτωση όμως που πετυχαίνουν, έχουν άμεσο και ορατό αντίκτυπο, ο οποίος είναι ικανός όχι μόνο στον εμπλουτισμό της οικονομία της πόλης, αλλά και στη βελτίωση της συλλογικής της εικόνας⁶.

Στη θεωρία που αναπτύσσουν στο βιβλίο τους, *The New Waterfront*, η Ann Breen και ο Dick Rigby, υποστηρίζουν ότι όλη τη διαδικασία της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου την ονομάζουν μια «πετυχημένη ιστορία» επειδή, όπως εξηγούν, στο σύνολο της, έτσι είναι⁷. Εν τούτοις, αυτή είναι η διαφορά από το να πει κανείς, κάθε οργανωμένο πλαίσιο εργασίας είναι σπουδαίο ή μια «επιτυχία», εκάτερος στην οικονομική προθεσμία ή στο σχεδιασμό. Η πραγματική πετυχημένη ιστορία, για τους συγγραφείς, είναι η συνδυασμένη ενέργεια στο πρώτο στάδιο, η οποία συνήθως περιέχει κάποιες βαθμίδες της ιδιωτικής πρωτοβουλίας μαζί με τη δημοτική ή με άλλη κυβερνητική μεσολάβηση – η άσκηση της κοινότητας θα βελτιώσει κατά πολύ τα πράγματα. Το σημαντικό για τις πόλεις είναι να κάνουν ενέργειες ώστε να παραμένουν ανταγωνιστικές.

Η βιομηχανία, οι εγκαταστάσεις μεταφορικών μέσων και τα λιμάνια, μετακινούνται μακριά από τις κεντρικές περιοχές της πόλης, σύμφωνα με την αλλαγή κατεύθυνσης η οποία επιταχύνεται από το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Αυτή η τεράστια μετεγκατάσταση είναι το σημείο που σκανδαλίζει για την ανάπλαση των παραλιακών μετώπων. Η απομάκρυνση του εργοστασίου, της αποβάθρας φορτοεκφόρτωσης ή των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων διαπλατύνει το βασικό τμήμα του χώρου της πόλης το οποίο είναι έτοιμο να δεχτεί τις αλλαγές στις χρήσεις του, οι οποίες πραγματοποιούνται συχνά με χαμηλές τιμές και προϋποθέτουν το μικρό, σε απόσταση, εκτόπισμα των γειτονιών που αποτελούνται από κατοικίες και βρίσκονται στη περιοχή. Αυτό το φαινόμενο αποτελεί μια ιστορική αλλαγή των πόρων, και είναι συγκρίσιμο της βιομηχανοποίησης των πολλών Δυτικών και

⁶ Gospodini A. (2005) "Portraying, Classifying and Understanding the emerging New Landscapes in the Pastmodern City Cities (forthcoming).

⁷ Ann Breen and Dick Rigby, «The New Waterfront».

Ασιατικών παραλιακών μετώπων στην αλλαγή του αιώνα. Οι παλιότερες Ευρωπαϊκές πόλεις έχουν ήδη επηρεαστεί. Στο Παρίσι, για παράδειγμα, όπου τα τμήματα της πόλης που αποτελούν μέτωπα του ποταμού Σηκουάνα ήταν αφιερωμένα στις χρήσεις της βιομηχανίας και των μεταφορικών μέσων, τώρα έχουν μετατραπεί σε άλλες χρήσεις, όπως η δημιουργία του Le Parc Andre Citroen στη δυτική όχθη, η νέα εθνική βιβλιοθήκη στα ανατολικά και κοντά στο Parc de la Villette κατά μήκος των καναλιών, η ύπαρξη περιοχών με ζώα αποτελεί μια πραγματικότητα.

Ωστόσο, ενώ η όλη ιστορία της ανάπλασης του αστικού παραλιακού μετώπου είναι θετική σε γενικές γραμμές, και αποτελεί ένα αισιόδοξο σημάδι για όλες τις πόλεις του κόσμου, δεν μπορούμε να παραλείψουμε να τις αποδώσουμε και μια προβληματική ή και σκοτεινή πλευρά. Ο εκμοντερνισμός στον μεταποιητικό τομέα και στο τρόπο εμπορικής συνδιαλλαγής των αγαθών έχει αρχίσει να παίζει σημαντικό ρόλο στην ανεργία στις βιομηχανοποιημένες χώρες. Η νέα τάση της ανάπτυξης των παραλιακών μετώπων, παρόλο που είναι ευεργετική, δεν σημαίνει ότι αποτελεί αντικατάσταση των εργατικών εργασιών, οι οποίες υπάρχουν σε αυτές τις περιοχές. Η αλλαγή πολιτικής που ωθεί η ανάπτυξη των παραλιακών μετώπων, πρέπει να σημαίνει μια «πετυχημένη ιστορία» με συνεπαγόμενο αντίκτυπο, ο οποίος αποτελεί ένα από τα πιο βασικά σημερινά κοινωνικά προβλήματα στην ανάπτυξη των χωρών – η ανεργία σχετίζεται με ανειδίκευτους εργάτες. Υπάρχει, επίσης, ένα θέμα το οποίο σχετίζεται με ειδική κοινωνική τάξη. Σε κάποιες περιπτώσεις, κάτοικοι ορισμένων γειτονιών, συνήθως των επικρατέστερων φτωχών ανθρώπων, δεν έχουν ωφεληθεί ακόμα εις το όνομα της ανάπτυξης των παραλιακών μετώπων. Κοινότητες, όπως η Tiger στο Cardiff, το Isle of Dogs στο Λονδίνο και κατά μήκος του ποταμού στη Σιγκαπούρη, έχουν αγνοηθεί πλήρως, έχουν μετακινηθεί, ή χειρότερα νέος περισσότερος πληθυσμός εγκαταστάθηκε εκεί.

Λέγεται, ότι υπάρχει μια καλή αναλογία στο σχόλιο σχετικά με την αυθεντικότητα ή την έλλειψη αυτής κατά μήκος των σημερινών παραλιακών μετώπων, το οποίο χαρακτηρίζεται ως αβάσιμος ρομαντισμός. Ενδεικτικά, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες απολαμβάνουν μόνο τους πολύχρωμους αλιευτικούς στόλους και την αντίστοιχη επιμέλεια στο παραλιακό μέτωπο και περιφρονούν την ηρεμία. Αυτές οι κριτικές δεν αντιμετωπίζουν την πραγματικότητα των εγκαταλελειμμένων εργοστασίων και τις δυνατές κτιριακές εγκαταστάσεις αυτών, τις σαθρές αποβάθρες και την ασθενή ακαλλιέργητη γη, τα οποία σχηματίζουν την εικόνα πολλών παραλιακών μετώπων. Τεράστιες εκτάσεις της αλλοίωσης των αγαθών του παραλιακού μετώπου αφήνονται πίσω από την μετακινημένη βιομηχανία και τα λιμάνια ή τους παραμελημένους αλιευτικούς στόλους, στις οποίες δίνονται τώρα νέες

χρήσεις γης, αν οι πόλεις τους τις εφαρμόσουν. Το κόλπο είναι να διατηρηθεί όσο περισσότερο είναι δυνατό ο αυθεντικός βιομηχανικός χαρακτήρας.

Οι βασικές θεωρήσεις που αναπτύσσονται στο βιβλίο *The New Waterfront*, της Ann Breen και του Dick Rigby, παρουσιάζονται στη συνέχεια. Σύμφωνα με τους συγγραφείς, η βασική θεωρία, αρχίζει με τη κλασσική φράση του Αμερικανού ανθρωπολόγου, «Αν υπάρχει κάτι μαγικό στο πλανήτη, είναι η ηρεμία του νερού». Το νερό είναι η βασική έλξη σε όλες τις κουλτούρες και ανάμεσα σε όλες τις κλάσεις των ανθρώπων, από την Αλάσκα στην Αγκόλα και στην Αργεντινή. Αποτελεί την αγαπημένη τοποθεσία για εορτασμούς και τελετές, για τα απογευματινά πικ-νικ στις παραλίες του Bahrain, για θρησκευτικές τελετές, όπως στο ποταμό Γάγγη στο Benares, για τους αγώνες με τα δρακόπλοια που γίνονται στη Σαγκάη, και για το αφιέρωμα στο θεό Eيمانja στη Βραζιλία που λαμβάνει χώρα κάθε πρωτοχρονιά στο παραλιακό μέτωπο του ωκεανού. Σαν αποτέλεσμα, στο βιβλίο, δίνεται ένα οδυνηρό παράδειγμα, στη πόλη Santos στη Βραζιλία. Οι παραλίες, αν και ήταν ήδη πολύ μολυσμένες, συνέχισαν να συγκεντρώνουν πολύ κόσμο που κατέφθανε εκεί με λεωφορεία τα σαββατοκύριακα, από συνωστισμένους δρόμους και βρώμικες και φτωχικές γειτονιές του Σαν Πάολο. Η κατάσταση αυτή μας δείχνει τη δύναμη της έλξης του νερού⁸.

Όπως παρουσιάζεται μέσα από βιβλιογραφικές αναφορές, το νερό ήταν ο λόγος ύπαρξης για τους άνδρες των προγενέστερων αποικιών, ανάγοντας το ως αναγκαία πηγή της διατροφής τους, της άρδευσης και ως αρχή των μέσων μεταφορών. Οι αρχαίοι κάτοικοι της Αιγύπτου, οι οποίοι ζούσαν κατά μήκος του Νείλου, ήταν αυτοί που ορίσανε το Λονδίνο στο Thames και τη Ρώμη στον Tiber, ήταν ακόμα οι άποικοι οι οποίοι θεμελίωσαν το Σύνδευ στις όχθες του Botany Bay και οι αρχικοί που θεμελίωσαν το Σικάγο στο σημείο συνένωσης του ποταμού και της λίμνης του Μίσιγκαν. Όλα αυτά είναι απόδειξη ότι η πόλη του που προέρχεται και σχετίζεται από την επαφή της με το νερό είναι διαρκής σταθερή μέσα στην ιστορία και στο πέρασμα του χρόνου. Το ζωτικό κομμάτι της καταγραφής του πολιτισμού περιέχει γεγονότα και εξελίξεις, τα οποία έχουν λάβει χώρα στις ακτές, τα ποτάμια, τις παραλίες και τις λίμνες όλου του κόσμου. Οι βιβλιογραφικές αναφορές περιέχουν στοιχεία τα οποία εντοπίζονται συνήθως τα τελευταία 30 χρόνια ή στο χρονικό διάστημα που πολλές κοινότητες ξεκίνησαν να αντιλαμβάνονται την αστική ανάπλαση του παραλιακού μετώπου ως ένα πιθανό πάγιο κεφάλαιο, αντί εγκαταλελειμμένων, φθαρμένων και προβληματικών περιοχών που σχετίζονταν με μολυσμένα υδάτινα σώματα.

Η αλλαγή στη στάση αντιμετώπισης των παραλιακών μετώπων, εμφανίζεται σε διαφορετικά μέρη, σε διαφορετικές χρονικές στιγμές και περιέχει κάποιους αντίστοιχους βασικούς παράγοντες, όπως η αναμενόμενη αντίδραση στο καινούργιο και διαφορετικό και

⁸ Ann Breen and Dick Rigby, «The New Waterfront».

ειδικές επιτόπιες μελέτες για τις ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής. Οι αρχικές δραστηριοποιήσεις έρχονται από το Λονδίνο και τη Λίβερπουλ, από την Oakland, το Seattle και το Σαν Φρατζίσκο, στις ΗΠΑ, με χρονολογικό σχεδιασμό στα τέλη της δεκαετίας του '50 και πρώτη κατασκευαστική δραστηριότητα πριν τη δεκαετία του '60. η εντυπωσιακή Όπερα του Σύνδευ χρονολογείται από αυτή τη περίοδο, όπως και η αναγέννηση του Paseo del Rio στο Σαν Αντώνιο του Τέξας. Αυτοί οι αρχικοί μετασχηματισμοί ξεκίνησαν μια τάση η οποία συνεχίζεται ακόμα και σήμερα και έχει διαδοθεί από τη Βόρεια Αμερική και την Αγγλία στην Αυστραλία, την Ιαπωνία, στη Σκανδιναβία και κατά μήκος της Ευρώπης. Η δράση της ανάπλασης των παραλιακών μετώπων έχει κερδίσει τις καλύτερες εντυπώσεις όλης της γης – στη Λατινική Αμερική, τη Μέση Ανατολή, τη Νότια Αφρική.

Ένας λόγος που το αστικό φαινόμενο της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου έχει διαδοθεί τόσο πολύ σε σχετικά μικρό διάστημα, είναι ότι, λόγω της εξέλιξης των αεροπλάνων, των τηλεφώνων και των μηχανημάτων φαξ, περισσότεροι, από κάθε άλλη φορά, άνθρωποι έχουν πρόσβαση να διαβάσουν δεδομένα από όλα τα σημεία του πλανήτη και κατέχουν περισσότερους τρόπους για να συλλέξουν πληροφορίες. Ο επιτυχημένος κόσμος των αρχικών έργων της αναγέννησης των παραλιακών μετώπων, ειδικά στην Βόρεια Αμερική και στην Αγγλία, άσκησε έλξη σε αρχιτέκτονες, σε project managers, σε αναπτυξιολόγους και σε δημάρχους από όλο τον κόσμο να επισκεφτούν και να μάθουν, από πρώτο χέρι, το οργανωμένο πλαίσιο ενεργειών αυτής της δουλειάς. Συνέδρια, δημοσιεύσεις και κατάλληλα videos ενημερώνουν ακόμα περισσότερο τον κόσμο. Ένα άτυχο αποτέλεσμα είναι η συνήθεια της αντιγραφής των έργων που ξεχωρίζουν για να πετύχουν, είτε αυτά κρίνονται κατάλληλα για μια νέα τοποθεσία είτε όχι.

Ιδιαίτερα οι μελέτες της ανάπλασης των παραλιακών μετώπων μπορούν να έχουν μια αξιόλογη τοπική και παγκόσμια επιρροή. Στη Βαλτιμόρη ο μετασχηματισμός της Inner Harbor είναι γνωστή – ή τείνει να γίνει – σε όλο τον κόσμο. Το μικρό υδάτινο σώμα μέσα στη πόλη, προσπαθεί απεγνωσμένα να ενσωματωθεί στο κέντρο της. Η τριαντάχρονη ανάπτυξη της Inner Harbor, από τις εγκαταλελειμμένες αποβάθρες στο πολύπλευρο θέαμα που προσελκύει εκατομμύρια επισκέπτες ετησίως, στη πόλη, είναι πραγματικά εκπληκτική. Αμέτρητες αποστολές από όλα τα μέρη του κόσμου έχουν έρθει στη Βαλτιμόρη για να μάθουν από αυτή την επιτυχία της. Το Darling Harbour στο Σύνδευ, στη Μπαρτσελόνα το Port Vell και το Cardiff Bay, είναι μερικά από τα μέρη που ακολουθούν επακριβώς τα ίχνη της Inner Harbor. Εκτός αυτού, κάτι ενδιαφέρον περιέχεται στην Ιαπωνική μεταγλώττιση, με τίτλο «Italian Aquascapes». Ο συγγραφέας Hidenobu Jinnai παρακίνησε τους Ιάπωνες σχεδιαστές να σταματήσουν να επισκέπτονται μεγάλης κλίμακας μελέτες στην Αγγλία, Αμερική ή στην Αυστραλία και να τις αντικαταστήσουν αφομοιώνοντας δείγματα από

παραλιακά μέτωπα στις πόλεις της Ιταλίας. Τα λόγια της θεωρίας του Hidenobu Jinnai, σε μετάφραση, είναι τα εξής :

«Υπάρχει, βεβαίως, πια, κάθε βοήθεια για τους προγραμματιστές και τους σχεδιαστές, ειδικά στην Ιαπωνία, ώστε να εμπλουτιστούν σχετικά με μεγάλης κλίμακας μελέτες ανάπτυξης, όπως η μελέτη Docklands στο Λονδίνο, και ούτε χρειάζεται να ξοδέψουν περισσότερο χρόνο για να ελέγξουν μελέτες ανάπτυξης παραλιακού μετώπου οι οποίες έχουν εκτελεσθεί σε ποικίλες πόλεις στις ΗΠΑ και στην Αυστραλία.

Όταν ξεκινάμε να σκεφτόμαστε αυτές τις γραμμές, είναι η περιοχή του παραθαλάσσιου μετώπου και ο χώρος, στα οποία το νερό παίζει έναν σημαντικό ρόλο ώστε να βρεθούν όλα αυτά στην Ιταλία τα οποία ξεκίνησαν πραγματικά να γίνονται τόσο ελκυστικά. Αυτές (οι πόλεις) έχουν όλες αναπτυχθεί πάνω στη δική τους διεύθυνση περνώντας ο χρόνος, και το υπόβαθρο τους είναι πλούσιο σε διατηρημένες μνήμες και ιστορίες. Όλες αυτές έχουν ωριμάσει και έχουν αναπτυχθεί κατά το πέρασμα των αιώνων, είναι όλες σε ανθρώπινη κλίμακα, και αποτελούν ευχαρίστηση να περπατά κανείς γύρω τους. Αυτές έχουν την καλύτερη δυνατή χρήση γης που τους επιτρέπει η τοπογραφία τους, και είναι συνεπώς σπουδαίες «στάσεις ζωής» ιδιαίτερα για την περιοχή τους»⁹

Οι συγγραφείς του βιβλίου The New Waterfront, Ann Breen και Dick Rigby, συμφωνούν με τα λεγόμενα του Hidenobu Jinnai και προσθέτουν :

«Ενώ παγκοσμίως, σχεδόν ακαριαία, η διαθεσιμότητα των πληροφοριών που προκύπτουν από τις μελέτες βοηθάνε στο να διαδοθούν τα λεγόμενα, το πλήθος των παραγόντων αποτελεί τη βάση στο διαδεδομένο αυτό φαινόμενο της αστικής αναγέννησης του παραλιακού μετώπου. Εμείς θα αναφέρουμε κάπου εδώ, με προειδοποίηση ότι κάθε μέρος – είτε πόλη είτε κωμόπολη – έχει τη δική της ιστορία, το δικό της πολιτικό και οικονομικό ρόλο, το οποίο σημαίνει πως τέτοιες γενικεύσεις στηρίζονται μόνο, σε κάποιο βαθμό ή όχι σε όλο, σε αυτό ακριβώς που χαρακτηρίζει τη κάθε πόλη του πλανήτη ξεχωριστά. Έτσι, φτιάχνοντας δεσμευτικές ανακοινώσεις σχετικές με την ανάπτυξη σε ανόμοια μέρη, όπως η Κούβα, η Ιαπωνία, το Μπουένος Άιρες, η Αργεντινή και το Μικέλι, Φιλανδία, διατρέχουμε έκδηλο κίνδυνο.

Αν λάβουμε υπόψη μας τη σημασία του παραλιακού μετώπου στην ανάπτυξη της πόλης αλλά και το σημαντικό ρόλο που παίζει η πόλη στην ανάπλαση των ακτογραμμών της, παρατηρούμε κάποιες ενέργειες που εσωκλείνονται στις σχέσεις που αναπτύσσονται ανάμεσα σ' αυτές τις δύο πλευρές. Οι κυριότεροι τομείς της πόλης αντανakλούνται μέσα από αυτή την αμφίδρομη επιρροή. Γι' αυτό το λόγο το πλάνο ενεργειών της αναγέννησης

⁹ Hidenobu Jinnai, «Italian Aquascapes».

των παραλιακών μετώπων περιέχει μια ποικιλία από οικονομικά, κοινωνικά, περιβάλλοντος και συντήρησης θέματα. Τους τομείς αυτούς αναλύουμε στη συνέχεια :

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Εντοπίζεται μια μαζική αποβιομηχανοποίηση των κέντρων των πόλεων, η οποία έχει ξεκινήσει στις περισσότερο αναπτυγμένες χώρες και τώρα εξαπλώνεται παντού. Αυτό είναι συχνά το αποτέλεσμα των αλλαγών στην τεχνολογία, το οποίο γίνεται αιτία πολλά λιμάνια να μετατοπιστούν μακριά από τα παραδοσιακά κέντρα των πόλεων. Το φαινόμενο αυτό είναι πραγματικότητα για το Άμστερνταμ, όπως και για το Λονδίνο, τη Σιγκαπούρη και το Manama, και το Μπαιράν.

Ακόμη, ενώ πολλοί σχολιαστές εστιάζουν μόνο πάνω σε αυτή την αλλαγή στη τεχνολογία των λιμανιών, ακόμα ένας μεγάλος παράγοντας είναι η αλλαγή θέσης από τις παραδοσιακές βιομηχανικές πόλεις που έχουν επαφή με νερό. Οι μύλοι της Lowell στην Μασαχουσέτη, και το Leeds στην Αγγλία, για παράδειγμα, έχουν εγκαταλειφθεί στο απόμακρο παρελθόν. Αλλά πολύ περισσότερο τώρα τελευταία, ακόμη και μεταπολεμικά κτίσματα αφέθηκαν πίσω στο χρόνο και στην εγκατάλειψη. Ο μοντερνισμός των ναυπηγείων έπαυσε τις εφαρμογές του στη Φιλαδέλφεια, τον Αύγουστο του 1995. Ακόμη περισσότερη γη παραθαλάσσιων μετώπων απελευθερώθηκε για ανάπτυξη από την ελαττωμένη ανάγκη για σιδηροδρομικά υπάρχοντα, η οποία κάποιες φορές σχετίζεται με τη μετατόπιση της ναυτιλίας ή της βιομηχανίας αλλά διαφορετικά, απλά απεικονίζει τη σιδηροδρομική πορεία της εδραίωσης. Αυτή η διαδικασία επίσης, περιέχει μια θεμελιώδης αλλαγή κατεύθυνσης της βιομηχανίας από τη πόλη στα περίχωρα, και από παλιότερες βιομηχανικές περιοχές σε νέες τοποθεσίες (π.χ. από την Ιαπωνία στη Ταϊβάν, από τη Βόρεια Αμερική στο Μεξικό, κτλ).

Ένας άλλος παράγοντας είναι ο βομβαρδισμός των λιμανιών και της βιομηχανίας κατά τη διάρκεια του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου, ο οποίος άφησε πολλή γη η οποία έχρηζε επιβεβλημένη ανοικοδόμηση, όπως στις πόλεις του Μπερλίν, του Ρότερντάμ και της Γιοκοχάμα, ανάμεσα σε πολλές άλλες. Ο αντίκτυπος αυτών των αλλαγών στα κέντρα των πόλεων είναι ότι η μεγάλη σε βαθμό εξάπλωση της περιοχής, συχνά σε χαμηλές τιμές, διευρύνεται στις πόλεις όλου του κόσμου.

ΚΟΙΝΩΝΙΑ

Η παγκόσμια κουλτούρα που επικρατεί στο κόσμο σήμερα, απαιτεί περισσότερους ανοιχτούς χώρους για αναψυχή και φυσικές δραστηριότητες. Με την αύξηση της μεσαίας τάξης και τις αλλαγές στο εργατικό δυναμικό που έχει σημειωθεί σε πολλές χώρες, πολλοί άνθρωποι απολαμβάνουν περισσότερο ελεύθερο χρόνο. Ο περισσότερος χρόνος και η περισσότερη κινητικότητα έχουν προκαλέσει γενικά μια διόγκωση του τουρισμού, και την εμφάνιση στο ό,τι έχει εμφανιστεί και καλείται «τουρισμός κουλτούρας» και «οικολογικός

τουρισμός», το καθένα από τα οποία με τη δική του απόχρωση. Αυτοί οι σχετικοί παράγοντες καταλήγουν στην αγορά για σύνθετες εγκαταστάσεις κατά μήκος των υδάτινων σωμάτων, τα οποία συνδυάζουν εκτάσεις ανοικτών χώρων και ελεύθερου χρόνου που περιέχουν μαγαζιά, καφετέριες και εστιατόρια, και παρέχουν πολιτισμό όπως και ψυχαγωγικά θεάματα. Αυτές οι εγκαταστάσεις προμηθεύουν όχι μόνο τους ντόπιους κατοίκους και τον παραδοσιακό τουρισμό, αλλά επίσης τους επισκέπτες από τις κοντινές περιοχές – τους τουρίστες που προέρχονται από την περιφέρεια.

Ένα χαρακτηριστικό αυτού του γενικού φαινομένου, το οποίο είναι ευκόλως τεκμηριωμένο, είναι η αύξηση στον αριθμό των δημόσιων φεστιβάλ. Η αλματώδης αύξηση στο Υδάτινο Φεστιβάλ που λαμβάνει χώρα στη Στοκχόλμη μας βοηθά στο να διευκρινίσουμε την σχετικά πρόσφατη ακμή της καθιερωμένης στο χρόνο δραστηριότητας. Το International Festivals Association, μια ένωση των οργανωτών φεστιβάλ σε παγκόσμιο επίπεδο, το σώμα των μελών του οποίου έχει αυξηθεί από διακόσιους (200), εν έτη 1984, σε περίπου χίλιους τρακόσους (1300), το 1994. Δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός, ότι τα φεστιβάλ σκοπεύουν ή πλησιάζουν στο κύριο παραλιακό μέτωπο της πόλης. Τα περισσότερα πάρκα, αμφιθέατρα και άλλοι λειτουργικοί τόποι γίνονται εστιακά σημεία (σημεία αναφοράς) για τους κατοίκους της πόλης οι οποίοι μαζεύονται, γιορτάζουν και απολαμβάνουν μουσική, φαγητό, λογοτεχνία, χορό ή τη ναυτική κληρονομιά.

Για καλύτερα ή χειρότερα, στις αναπτυγμένες χώρες υπάρχει μια αυξανόμενη τάση να έχει μετατραπεί η αγορά διάφορων πραγμάτων (shopping) σε τρόπο διασκέδασης. Το γεγονός αυτό επηρεάζει τις ποικίλες χρήσεις γης στις μελέτες των παραλιακών μετώπων. Στη Βόρεια Αμερική η ψυχαγωγική «κρουαζιέρα» διαμέσου του εμπορικού κέντρου έχει εξαχθεί σε όλο τον κόσμο. Ακόμη περισσότερο συνηθισμένο είναι το ενδιαφέρον που υπάρχει για το δείπνο φαγητού μέσα στο νερό. Γι' αυτό το λόγο, τα παγκόσμιας εξάπλωσης παραλιακά εστιατόρια, τα οποία δεν χαρακτηρίζονται μόνο από θαλασσινά φαγητά αλλά από ποικιλία στυλ και κουζίνας είναι αυτά που αυξάνονται σε δημοτικότητα και σε παγκόσμια κουλτούρα.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Από το 1970 επικρατεί μια τάση, ειδικά στις αναπτυγμένες χώρες, που σχετίζεται με το καθαρισμό των υδάτινων σωμάτων και γενικότερα των υδάτινων ειδών. Η ζήτηση για υδάτινη καθαριότητα ενδιαφέρει ιδιαίτερα την υγεία και, όχι τυχαία, ενθαρρύνει καινούργιες εγκαταστάσεις παραλιακού μετώπου και δικαίως έχει πλέον εκτιμηθεί ευρέως. Υπάρχουν πολλές δραματικές ιστορίες με τέτοια πλάνα ενεργειών καθαρισμού σε όλο τον κόσμο. Το καθαρό νερό είναι ένας κρίσιμος παράγοντας στις περισσότερες σύγχρονες αστικές εργασίες παραλιακού μετώπου. Αυτό μας δείχνει, μέσα από ένα παράδειγμα, ότι έως τα κανάλια στο

κεντρικό Μπέρκινχαμ καθαριστούν, μια μικρή επένδυση, αστική ή ιδιωτική, θα λάβει χώρα πάνω σε αυτά. Σε σχέση με δέκα χρόνια πριν, το μέτωπο των καναλιών ήταν μια περιοχή ουδέτερης ζώνης.

ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

Αυτό το θέμα, πιθανόν, έχει μικρότερη επίδραση από το καθαρισμό του νερού, αλλά η ιστορική διατήρηση και η προσαρμοστική επαναχρησιμοποίηση της κληρονομιάς έχουν αυξήσει την έμφαση σε πολλές χώρες από το 1970. Σε μεγάλο μέρος αυτή η αντίδραση απέναντι στη διαδεδομένη μοντέρνα αρχιτεκτονική αφήνει το κοινό αδιάφορο, έτσι ώστε να το δηλώσει, και οι ακόμα χειρότερες επιδράσεις των σχεδιαστών αστικού χώρου και των συγκοινωνιολόγων σε όλο τον κόσμο τοποθετούν τσιμέντο στις πόλεις κατά την οικοδόμηση τους, μετά το δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Ο τουρισμός που έχει τάση προς την κουλτούρα ευθύνεται σε μεγαλύτερο βαθμό παρά από μια πόλη που παίρνει μια άλλη όψη στην οικονομία της κατά την εφαρμογή της συντήρησης και της αναπαλαίωσης των ιστορικών της κτιρίων και περιοχών. Η πόλη της Lowell, στη Μασαχουσέτης, η οποία έκανε διαμάχη με τον αστικό ανανεωτικό καθαρισμό σε μια αντίδραση να σώσει τη κληρονομιά της, θεωρείται τώρα το σπίτι του διεθνούς πάρκου και αποτελεί κύριο τουριστικό θέαμα.

Εδώ, πρέπει να αναφερθεί το γεγονός ότι η ιστορική συντήρηση των κτιρίων, αυτή καθεαυτή, δεν ενδιαφέρει και πολύ την Ιαπωνία και τις άλλες Ασιατικές χώρες, αν και υπάρχουν σημάδια που δείχνουν ότι το ενδιαφέρον αυξάνεται. Το Boat Quay και το Clarke Quay στην Σιγκαπούρη, για παράδειγμα, περιέχει ιστορικές αναπαλαιώσεις και συντηρήσεις, όπως επίσης και, σημαντικός υδάτινος καθαρισμός. Η ενδιαφέρον επίδραση ώστε να διασφαλιστούν κάποιοι παράγοντες της πρώιμης Σιγκαπούρης, συμπεριλαμβάνει τη πρόσφατη αναβίωση του σημαντικού Raffles Hotel μεταξύ ουρανοξυστών γραφείων και αναπαραστάσεις αστικής αναγνώρισης, του παράγοντα που οι τουρίστες θέλουν να δουν κάτι από το χαρακτήρα της πόλης.

Το γεγονός ότι η εκτίμηση για ιστορική συντήρηση σημαίνει ένα αριθμό γεγονότων είναι μια νέα κατεύθυνση για το ενδιαφέρον του παραπετάσματος των κατασκευών του παραλιακού μετώπου, ενώ δεν έχει πάντα θετικά αποτελέσματα. Στο Λονδίνο, τη πρώτη προσπάθεια ανάπλασης παραλιακού μετώπου, στη St. Katharine's Dock, ακολούθησε μια θαυμάσια ενέργεια από την κατασκευή χρήσιμων αποθηκών. Επίσης, η ελκυστικότητα των κτισμάτων των αποθηκών, τα οποία είναι γραμμωτά στο London Dock διαφαίνεται να αναπτύσσεται όλο και περισσότερο με το χρόνο. Οι αρνητικές αντιδράσεις ως αποτέλεσμα, όμως, σήμαινε ότι οι μετέπειτα ενέργειες ανάπτυξης ήταν περισσότερο συμπαθητικές. Το London Docklands Development Corporation είχε μια διακηρυγμένη τάση στη συντήρηση των κτιρίων το 1980, ενώ ακόμη προκαλούσε μαζικό νέο κατασκευής.

Πιθανόν, το ενοποιητικό στοιχείο σε όλο τον πλανήτη, όπως αυτό σχετίζεται με το τωρινό αστικό φαινόμενο ανάπλασης του παραλιακού μετώπου, είναι η διάθεση του κόσμου να βρίσκεται κοντά σε υδάτινα σώματα – μια σχεδόν αιχμηρή αντίθεση στο χρόνο στον οποίο πολλές περιοχές παραλιακού μετώπου βρίσκονται σε σειρά με τη βαριά βιομηχανία, τις αποβάθρες και τις περίφρακτες αποθήκες, ή σε κατάσταση εγκατάλειψης και ερείπωσης. Ο δραματικός μετασχηματισμός του φθαρμένου παραλιακού μετώπου στην Kuching, στη Sarawak και στη Μαλαισία, χαρακτηρίζεται ως τυπικός στη προσαρμοστικότητα και στη τρόπο διασκευής της πόλης στις αλλαγές της οικονομίας και στις πολιτιστικές περιπτώσεις. Σήμερα, ένας τεράστιος αριθμός ανθρώπων έρχεται για να ψυχαγωγηθεί στον όμορφο χώρο περιπάτου δίπλα στο ποτάμι, ο οποίος έχει προέρθει από παλιά ακμάζουσα εμπορική ακτογραμμή, η οποία είχε μετατραπεί σε καταφύγιο καταπατητών.

Όλες οι παραπάνω θεωρίες ανάπλασης των παραλιακών μετώπων καταγράφονται μέσα σε ξενόγλωσσα βιβλία και περιέχουν μόνο παραδείγματα από πόλεις και περιοχές του εξωτερικού. Στην ελληνική βιβλιογραφία τα στοιχεία με ανάλογα περιεχόμενα είναι περιορισμένα. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με ότι η Ελλάδα αποτελεί την πιο νησιωτική χώρα της Ευρώπης, με ατελείωτα χιλιόμετρα ακτογραμμών και πάρα πολλά λιμάνια, άρα και παραλιακά μέτωπα, εκτός από το χαρακτηρισμό που του αποδίδεται ως θλιβερό, δείχνει πόσο πίσω έχει μείνει η πολιτική στην Ελλάδα στον τομέα αυτό. Οι πολιτικές κατευθύνσεις στην ανάπτυξη των παραλιακών μετώπων της Ελλάδας θα έπρεπε να αποτελούσαν το υπόδειγμα για αντίστοιχες ενέργειες σ' όλο τον κόσμο, όμως τώρα αποτελούν την κύρια έλλειψη στην ανάπτυξη των παραθαλάσσιων περιοχών. Σε αυτή τη μελέτη θα γίνει μια προσπάθεια να καλυφθεί αυτό το κενό, τουλάχιστον στην ανάπτυξη του Βοιωτικού παραλιακού μετώπου, λαμβάνοντας υπόψη τις γενικές παραπάνω θεωρίες και προσαρμόζοντάς αυτές στην ελληνική πραγματικότητα.

Η πρόταση που θα ακολουθήσει επηρεάζεται και από τις πολιτικές κατευθύνσεις που αφορούν την ανάπτυξη μέσα από τα πολιτιστικά δρώμενα. Σύμφωνα με το άρθρο της κα. Γοσποδίνη Α., έχουμε «Από τις αρχικές τους ρίζες, οι πόλεις επέδειξαν πάντοτε τη δυνατότητα να δρουν σαν κέντρα πολιτιστικών δραστηριοτήτων και να αναπαράγουν κουλτούρα με τη μορφή τέχνης και στυλ, νέες ιδέες και ύφος. Ωστόσο από τις αρχές του εικοστού αιώνα οι πόλεις έχουν γίνει οικονομικοί κόμβοι πολιτιστικής ανάπτυξης.

Πριν τα μέσα της δεκαετίας του '80, οι σχεδιαστές, οι αρχιτέκτονες και οι τοπικές αρμόδιες αρχές, έδιναν σημασία στις πολιτιστικές δραστηριότητες των πόλεων σαν ένα βασικό τρόπο για τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου και των δυνατοτήτων που προσέφερε. Από τα τέλη της δεκαετίας του '80 οι πολιτιστικές δραστηριότητες βλέπονταν σαν μια σημαντική μηχανή ανάπτυξης της αστικής οικονομίας. Χρησιμοποιώντας τα λόγια

του Σκοτ: «Ο καπιταλισμός μπαίνει σε μία φάση στην οποία οι πολιτιστικές μορφές και η διοργάνωση τους γίνονται βασικές, αν όχι κυρίαρχα στοιχεία, της παραγωγικής στρατηγικής, στην οποία η σφαίρα επιρροής του ανθρώπινου πολιτισμού σαν σύνολο είναι αυξανόμενο θέμα για εμπορευματοποίηση» (Scott 1997:323).

Το φαινόμενο των οικονομιών οικονομικής κουλτούρας στις μετα-βιομηχανικές πόλεις έχει εκτενώς συζητηθεί σε πολλές μελέτες. Από τους πρώτους που έγραψαν για το θέμα ήταν ο Zukin (1991-1995), ο Bianchini (1993), ο Lush και ο Urry (1994). Ο Zukin (1991) παρουσίασε και ανέλυσε διαφορετικούς τύπους καταναλωτικής βάσης αστικών τοπίων, όπως οι μεταμοντέρνες αποικίες – θέρετρα (Μαϊάμι, Ορλάντο και Λος Άντζελες) και κοσμοπολίτικα κέντρα πόλεων (Νέας Υόρκης, Βοστώνης, Σικάγο) ενώ το 1995 έγραψε με έμφαση ότι «με την εξαφάνιση της τοπικής βιοτεχνίας και της περιοδικής χρήσης στις κυβερνήσεις και την οικονομία, η κουλτούρα γίνεται όλο και περισσότερο η επιχείρηση των πόλεων – οι βάσεις της τουριστικής ατραξιόν και η μοναδική τους ανταγωνιστή ακμή. Η ανάπτυξη της κατανάλωσης κουλτούρας (τέχνη, φαγητό, μουσική, τουρισμός) και οι βιομηχανίες που απασχολούνται σε αυτούς τους κλάδους, τροφοδοτούν τη συμβολική οικονομία της πόλης και την ικανότητα της να παράγει σύμβολα και χώρο (Zukin 1995:2). Στην ίδια γραμμή, ο Bianchini (1993) εξέφρασε την άποψη ότι στη μεταμοντέρνα εποχή, η σχέση μεταξύ πολιτιστικής έκφρασης και κοινωνικό – οικονομικής πρακτικής που ακολουθεί την αφύπνιση της αστικής ζωής, αλλά θεωρείται, αντίθετα ως η κινητήρια δύναμη της αστικής οικονομίας. Ο Lush και ο Urry (1994) είπαν ότι στο περιβάλλον της μετα-fordist εποχής και παγκοσμιοποίησης, η πολιτιστική βιομηχανία διαμορφώνει την αλληλεπίδραση μεταξύ του τοπικού και του παγκόσμιου (π.χ. το παγκόσμιο δίκτυο διανομής βασίζεται στην τοπική ιδιαιτερότητα), και από αυτό, απορρέουν οι μεγάλες δυνατότητες της στην ανταγωνιστικότητα της μεταμοντέρνας πόλης, ενώ είναι πιο σημαντική από τις οικονομικές δραστηριότητες που είναι βασισμένες στην πληροφορία και τη γνώση.

Την τελευταία δεκαετία, παρατηρούμε μία επιτάχυνση του ρυθμού ανάπτυξης των πολιτιστικών οικονομικών δραστηριοτήτων των πόλεων. Ένας μεγάλος αριθμός μελετών έχουν μετρήσει σχετικούς παραμέτρους και έχουν αναλύσει διαφορετικούς τομείς της νέας πολιτιστικής αστικής οικονομίας (για π.χ. βλέπετε Crompton & Mackay 1994, Pratt 1997, Scott 1997 & 2000, Hall 2000, Hobbs 2000, Hollands & Chatterton 2003). Ο κύριος Peter Hall (2000) είπε ότι οι πόλεις που έχουν περάσει με πολύ γρήγορο ρυθμό από το βιομηχανικό πρότυπο στην οικονομία της πληροφορίας και από αυτή στην πολιτιστική οικονομία, και ότι «ο πολιτισμός θεωρείται πλέον σαν ένα μαγικό υποκατάστατο για όλες τις χαμένες βιοτεχνίες και αποθήκες και σαν το μέσο που θα δημιουργήσει μία νέα εικόνα της αστικής ζωής, καταστρώνοντας την πόλη περισσότερο ελκυστική για τους επενδυτές και τους

νέους επαγγελματίες» (η All 2000:640), ο Scott (1997&2000) μεταφράζει το επιταχυνόμενο βήμα της ανάπτυξης της πολιτιστικής οικονομίας σαν συνέπεια της αύξησης του διαθέσιμου καταναλωτικού εισοδήματος και του ελεύθερου χρόνου για διασκέδαση της μεσαίας τάξης στις αναπτυγμένες χώρες. Στην ίδια γραμμή, ο Nichols Clark (2002) την περιγράφει σαν αναδυόμενη «amenity αστική ανάπτυξη» - οικονομική και δημογραφική – από το γεγονός ότι οι μορφωμένοι και ταλαντούχοι νέοι επαγγελματίες και το υψηλής κατάρτισης προσωπικό, που μπορεί να εγκατασταθεί όπου εκείνο επιθυμεί, είναι κυρίως σεβαστό από πόλεις που ανταγωνίζονται άλλες με αβρότητα. Η μεσαία τάξη εκτιμάει τη ζωή στη πόλη, σε αντίθεση με άλλες μορφές οικισμών (π.χ. προάστια, μικρές πόλεις) και προσθέτουν στις ειδικές τάξεις διαδικασίες εξαιτίας της υπευθυνότητας της πόλης σε ένα μεγάλο φάσμα αισθητικών ανησυχιών και στο γεγονός ότι αποτελεί πολιτισμικό κόμβο και προσφέρει ποικιλομορφία και υψηλού επιπέδου κοσμοπολίτικη διασκέδαση. Επιπλέον, σύμφωνα με το Nichols Clark, η πιο πρόσφατη νέα αστική πολιτική περνάει στις επιχειρήσεις στις οποίες , οι ανταγωνιστικές τοποθεσίες παίζουν ρόλο στην πολιτιστική ζωή της φιλοφροσύνης για τους επισκέπτες και κυρίως για τους κατοίκους (Nichols Clark,2002). Παρομοίως, ο Hannigan (1998) στην φανταστική πόλη, περιγράφει τα κύρια χαρακτηριστικά της πολιτιστικό – οικονομικής νέας αστικής οικονομίας, με κέντρο το τοπίο, με πολλές διακλαδώσεις, σε διαρκή κίνηση, αρθρωτή σε σχεδιασμό, διαχωρισμένη από τις υπάρχουσες γειτονιές και μεταμοντέρνα.

Στα παραπάνω χαρακτηριστικά, θα πρέπει να προστεθεί ακόμη ένα – σύμπλεγμα. Πριν τα τέλη της δεκαετίας του '90, οι αρχιτέκτονες στα κτίρια και τα συγκροτήματα τους συχνά επιδίωκαν να κάνουν μεγάλες αρχιτεκτονικές δηλώσεις και τα πρωτοπόρα έργα, όπως π.χ. το “Grands Project” του προέδρου Mitterrand στο Παρίσι, αναπαρήγαγε τοπικά σχέδια- μοτίβα σε μία περίπου τυχαία διάταξη πάνω από το κέντρο της πόλης – και ίσως, μία μικρή και ad hoc τοπική συγκέντρωση. Από τη δεκαετία του '90, ο επιταχυνόμενος ρυθμός ανάπτυξης των μεταμοντέρνων πολιτιστικό – οικονομικών δραστηριοτήτων στις πόλεις έχει συνοδευτεί από μία παράλληλη ισχυρή τάση για τα κτιριακά συμπλέγματα – clusters. Όπως δήλωσε ο Mommas (2004), τα συμπλέγματα κτιρίων - clusters – με πολιτιστικό περιεχόμενο, αντιπροσωπεύουν το επόμενο στάδιο της ασταμάτητης χρήσης του πολιτισμού σαν μηχανή ανάπτυξης της αστικής οικονομίας, «μία αλλαγή από την πολιτική που εστιάζει στην διοργάνωση εκδηλώσεων για κατανάλωση θεάματος σε μία βελτιωμένη πολιτική, που, επίσης, στοχεύει στη δημιουργία χώρων, τομέων και περιβάλλοντος για πολιτιστική παραγωγή και δημιουργία» (Mommas 2004:508). Σε μερικές περιπτώσεις το cluster δημιουργείται αυθόρμητα και διατηρείται άτυπα, αλλά στις περισσότερες περιπτώσεις ενθαρρύνεται και σχεδιάζεται από το δημόσιο τομέα και τις τοπικές αρχές. Ο Newman και ο

Smith (2000) διερεύνησαν την επιρροή της δημόσιας πολιτικής στη δημιουργία πολιτιστικών clusters, μέσω της περίπτωσης του South Bank Area του Λονδίνου. Οι πρώτες πολιτικές δημιουργίας clusters για την κουλτούρα έχουν τις ρίζες των αιτιών δημιουργίας τους στην προσπάθεια των πόλεων για ανανέωση, αναγέννηση και ανάπτυξη των underused και λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών στο κέντρο της πόλης. Πιο συγκεκριμένα, μπορούν να συσχετιστούν με τις χρήσεις νέων πολιτιστικών δραστηριοτήτων σαν καταλύτης της αστικής αναγέννησης (Βλ. Wayne 1992, Griffiths 1995, Attfield 1997, O'Connor 1998, Farrell 2000, Criere & Demaziere 2002, Aitchison & Evans 2003, Shaw 2004). Οι πρώτες πολιτικές δημιουργίας οικοδομικών συμπλεγμάτων μπορούν, επίσης, να συσχετηθούν με την προσπάθεια των πόλεων να διεκδικήσει διεθνείς διαγωνισμούς και να φιλοξενήσει μεγάλα πολιτιστικά γεγονότα, όπως είναι οι ολυμπιακοί αγώνες, η πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης, η το World Large Amount of Space. Και ως συνήθως, με την επικρατούσα πολιτική γύρω από τα κτιριακά συμπλέγματα, τα clusters μπορούν να λειτουργήσουν σαν ένα καλό εργαλείο για την αναγέννηση των μη-αναπτυγμένων περιοχών και την ενίσχυση της εικόνας και της προσωπικής ταυτότητας της πόλης. (Βλ. Fridberg & Kosh – Nielsen 1997, Voase 1997, Gomez 1999, Beriatos 2004, Richards & Wilson 2004).

Οι ρίζες της πολιτικής των πολιτιστικών clusters στην αστική αναγέννηση, ανάπτυξη και αναζωογόνηση και η ενίσχυση της ταυτότητας της πόλης μπορεί εν μέρει να εξηγηθεί γιατί σε μερικές πόλεις το πολιτιστικό καθεστώς για τα clusters συνιστά «Παγκόσμια Τοπία» - λ.χ. Αστικά τοπία που επιδεικνύουν ένα μείγμα κληρονομιάς στη δόμηση και τον καινοτόμο σχεδιασμό χώρου (Βλ. Beriatos & Gospodini 2004). Ωστόσο, τα πολιτιστικά clusters είναι ένα συνεχές φαινόμενο. Και φαίνεται, ότι μόλις πρόσφατα ξεπέρασε τις βάσεις του, για να γίνει πιο ανεξάρτητο, ενώ μπαίνει σε μία νέα φάση που χαρακτηρίζεται από α) την αύξηση των ειδών των πολιτιστικών προϊόντων και των δραστηριοτήτων που απαιτούν στέγαση, β) αύξηση του μεγέθους των clusters και γ) από ένα ρεύμα προς τη λειτουργική εξειδίκευση των clusters. Όπως περιγράφει ο Mommas (2004), τα κτιριακά εμπορικά συμπλέγματα τείνουν να εμπεριέχουν όλο και περισσότερα είδη πολιτιστικών προϊόντων και δραστηριοτήτων, από την παραγωγή έως την αντιπροσώπευση και από το θέατρο και τις εικαστικές τέχνες στην pop μουσική, τα νέα μέσα επικοινωνίας, και χώρους διασκέδασης, όπως bar, εστιατόρια, κινηματογράφους, γυμναστήρια, κ.ο.κ., τα οποία ενώνονται με ποικίλης σχεδίασης χώρους. Σαν συνέπεια, τα clusters τείνουν να επεκταθούν και να καλύψουν όλο και μεγαλύτερες περιοχές. Ενώσω επεκτείνονται, δείχνουν μία τάση προς τη λειτουργική εξειδίκευση και ακόμη την μονό-λειτουργική ταυτότητα. Πιο συγκεκριμένα, κάποια πολιτιστικά clusters βαθμιαία άρχισαν να αναπαράγουν υπό-clusters ομογενοποιημένων δραστηριοτήτων. Για παράδειγμα, στην περίπτωση της South Bank του

Λονδίνου, ένα πολιτιστικό cluster επεκτάθηκε σημαντικά την τελευταία δεκαετία. Ο Newman και ο Smith (2000) διέκριναν τέσσερα υπό- cluster τα οποία δημιουργήθηκαν μέσα σε αυτό. Δύο υπό- cluster υψηλής πολιτιστικής ποιότητας εθνικής και διεθνούς σημασίας, ένα υπό- cluster προώθησης της πολιτιστικής κληρονομιάς, της τηλεόρασης και της παραγωγής ταινιών, και ένα υπό-cluster για τη διαφήμιση. Σε άλλες περιπτώσεις, πολιτιστικά cluster αναπτύσσονται από την αρχή σαν συγκέντρωση ειδικών πολιτιστικών δραστηριοτήτων, δημιουργώντας εξειδικευμένους πολιτιστικούς χώρους, όπως είναι τα μουσεία, οι εκθεσιακοί χώροι, κτλ. Έχουν μελετηθεί διαφορετικά κτιριακά συμπλέγματα εξειδικευμένα στη λειτουργικότητα ή ακόμη μονό-λειτουργικά πολιτιστικά clusters. Για παράδειγμα, ο Crewe (1996) εξέτασε το τμήμα υψηλής ραπτικής του Nottingham. Ο Attfield (1997) μελέτησε το cluster πολυμέσων του Hoxton του Λονδίνου. Ο Basset (2002) μελέτησε το cluster κινηματογραφίας φυσικού χώρου του Bristol. Ο Hitters και ο Richards το 2002 μελέτησαν το cluster δημοφιλής μουσικής στο Westergasfabriek του Άμστερνταμ και το leisure cluster στην Witte de Withstraat του Rotterdam. Ο Shaw το 2004 μελέτησε τα «Εθνοτόπια» του Λονδίνου – i.e., τα cluster εθνικού πολιτισμού και leisure – όπως είναι η “Banglatown”, μία περιοχή με κουζίνα του Bangladesh και ινδική κουζίνα και εντοπίζεται στο Brick Lane, και το cluster ασιατικής μόδας στην Green Street.»¹⁰.

Κεφάλαιο 4^ο: Η Ευρωπαϊκή Πολιτική για τις Παράκτιες Περιοχές

Η Ελλάδα έχει μήκος ακτών 15.000 χιλιομέτρων και παρουσιάζει παγκοσμίως μετά τη Νορβηγία, αναλογία μήκους ακτών ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο γης. Οι ακτές επομένως, καθώς και ο αιγιαλός και η παραλία αποτελούν έναν εξαιρετικής σημασίας εθνικό πόρο και ένα σημαντικό συγκριτικό εθνικό πλεονέκτημα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι πιέσεις που δέχονται οι φυσικοί, κοινωνικοί και πολιτιστικοί πόροι των παράκτιων περιοχών είναι συνεχείς και αυξανόμενες. Για να προστατευθεί και να διατηρηθεί η ικανοποιητική ποιότητα του περιβάλλοντος στις παράκτιες ζώνες αλλά και να επιτευχθεί βιώσιμη ανάπτυξη, απαιτείται η εφαρμογή κατάλληλων μορφών διαχείρισής και συγκεκριμένα ορθός σχεδιασμός ειδικής χωροταξικής πολιτικής για τις παράκτιες ζώνες. Στις μέρες μας, η οργάνωση και η διαχείριση των παράκτιων ζωνών παρουσιάζουν προβλήματα και στα τρία επίπεδα πολιτικής, Ευρωπαϊκό, Εθνικό, Τοπικό. Όπως αναφέρουν χαρακτηριστικά οι επιστήμονες Αγγελίδης Μ. και Οικονόμου Α., τα προβλήματα αυτά οφείλονται «κυρίως στις αδυναμίες και στην έλλειψη συντονισμού στην υλοποίηση των πολυάριθμων πολιτικών οι

¹⁰ Gospodini A., 2005, «Portraying, Classifying and Understanding the emerging New Landscapes in the Pastmodern City Cities (fourthcoming)»

οποίες έχουν χωρικές επιπτώσεις στις παράκτιες ζώνες»¹¹. Επιβάλλεται ο χωροταξικός και ο ευρύτερος αναπτυξιακός σχεδιασμός του αιγιαλού, της παραλίας και γενικότερα του παράκτιου εθνικού μας χώρου να αποτελέσει το αντικείμενο ενός ευρύτερου προβληματισμού που θα αποσκοπεί στην ορθολογική και μακροπρόθεσμη διαχείριση του με στόχο την επιδίωξη της βιώσιμης ανάπτυξης.

Σε σχετικές Ανακοινώσεις και Συστάσεις των Κοινοτικών Οργάνων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή/ ΕΕ, 2000, Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, 2002, ΕΚ, 2007) αναφέρεται συγκεκριμένα «...Οι παράκτιες ζώνες έχουν στρατηγική σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αποτελούν τον τόπο εγκατάστασης ενός μεγάλου ποσοστού των ευρωπαίων πολιτών, μια μείζονα πηγή τροφίμων και πρώτων υλών, έναν ζωτικής σημασίας κρίκο στην αλυσίδα των μεταφορών και του εμπορίου, τον τόπο φιλοξενίας ορισμένων από τα πλέον πολύτιμα ενδιατήματα και τον προτιμώμενο προορισμό ψυχαγωγίας. Ωστόσο, η έλλξη που ασκούν οι παράκτιες ζώνες υφίσταται αυξανόμενη πίεση: οι παράκτιοι πόροι καταναλώνονται με ρυθμούς που ξεπερνούν τη φέρουσα ικανότητά τους, η έλλειψη χώρου οδηγεί σε συγκρούσεις μεταξύ των εναλλακτικών χρήσεων, παρουσιάζονται μεγάλες εποχιακές διακυμάνσεις σε ότι αφορά στον πληθυσμό και στην απασχόληση και υποβαθμίζονται τα φυσικά οικοσυστήματα που υποστηρίζουν τις παράκτιες ζώνες. Οι παράκτιες ζώνες είναι ιδιαίτερα εκτεθειμένες σε κινδύνους, οι οποίοι επιδεινώνονται από τις ενδεχόμενες επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος...»¹².

Στη Σύσταση (Recommendation), η οποία εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 2002 για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών (ΟΔΠΖ) απευθύνεται έκκληση για την υιοθέτηση μιας στρατηγικής προσέγγισης όσον αφορά στον σχεδιασμό και στη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, προκειμένου να επιτευχθεί αειφόρος ανάπτυξη. Όπως τονίζεται σχετικά, «μια συνεκτικότερη και πλέον ολοκληρωμένη προσέγγιση παράκτιου σχεδιασμού και διαχείρισης αναμένεται να εξασφαλίσει ένα καλύτερο πλαίσιο για την αξιοποίηση των συνεργειών, την αύξηση της συνεκτικότητας και, εν τέλει, την επίτευξη μιας αειφόρου ανάπτυξης καλύτερης ποιότητας και μεγαλύτερης αποδοτικότητας»¹³. Για την επίτευξη της ΟΔΠΖ, συστήνεται η προώθηση από τα κράτη μέλη της διατομεακής ολοκλήρωσης καθώς και της ολοκλήρωσης μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης, όπως επίσης μια συμμετοχική προσέγγιση βασισμένη

¹¹ Αγγελίδης Μ. και Οικονόμου Α., «Επιπτώσεις της Τουριστικής Ανάπτυξης στο Περιβάλλον του Ελληνικού Παράκτιου Χώρου και Χωροταξική Πολιτική»

¹² Ευρωπαϊκή Επιτροπή / ΕΕ (2000), Ανακοίνωση της ΕΕ προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών: Μία Στρατηγική για την Ευρώπη, COM (2000) 547 τελικό 27.9.2000, Βρυξέλλες

¹³ Ευρωπαϊκό Συμβούλιο (2002), Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2002 σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών (2002/413/ΕΚ).

στη γνώση. Τα παράκτια κράτη μέλη κλήθηκαν να χαράξουν εθνικές στρατηγικές εφαρμογής της ΟΔΠΖ. Το 2007 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε σε σχετική Ανακοίνωση (EC, 2007) τα συμπεράσματα της αξιολόγησης της εφαρμογής της Σύστασης για την ΟΔΠΖ του 2002 και προσδιόρισε τις κύριες κατευθύνσεις πολιτικής για την περαιτέρω προώθηση της ΟΔΠΖ στην Ευρώπη. Το πλαίσιο αυτό προώθησης της ΟΔΠΖ υλοποιείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και μέσω των εργαλείων και προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως είναι, τα προγράμματα επίδειξης, ενσωμάτωσης των αρχών της ΟΔΠΖ στα ΚΠΣ και άλλα προγράμματα, της στήριξης σχετικών πρωτοβουλιών των εθνικών και τοπικών αρχών κλπ.

Θεωρητικά, οι πολιτικές αυτές για τις παράκτιες ζώνες από τα Κοινοτικά Όργανα μπορούν να επιφέρουν θετικές επιπτώσεις στη διαχείριση και ανάπτυξη των παράκτιων ζωνών, εμπλέκοντας τις εθνικές και τοπικές αρχές αλλά και τους λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς. Στη πράξη, οι πολιτικές αυτές επηρεάζουν σε περιορισμένο βαθμό τις πτυχές της διαχείρισης των παράκτιων περιοχών, όσον αφορά τη καταλληλότητα των χρήσεων γης και την αποτελεσματικότητα του χωροταξικού σχεδιασμού. Οι παράκτιες ζώνες είναι ένας χώρος που σημειώνονται διαρκώς δυναμικές αλληλεπίδρασης και για το λόγο αυτό απαιτεί συνεχή αναθεώρηση και εξέλιξη της στρατηγικής για τη διαχείριση των παράκτιων περιοχών τόσο σε Ευρωπαϊκό όσο και σε Εθνικό και τοπικό επίπεδο, ανάλογα πάντα με τις ιδιαιτερότητες, τα χαρακτηριστικά και τις εξελίξεις κάθε περιοχής.

Τέλος, σύμφωνα με τους Αγγελίδης Μ. και Οικονόμου Α., μεγάλη σημασία στον ολοκληρωμένο χωρικό σχεδιασμό και την διαχείριση των παράκτιων ζωνών έχει η μορφή της παρέμβασης των τοπικών φορέων και των κατοίκων. Πιο συγκεκριμένα, ο ερευνητής Οικονόμου Α., έδειξε ότι «στην Ελλάδα, ο ρόλος των κατοίκων και των τοπικών φορέων, στην ανάπτυξη και στον καθορισμό των χρήσεων γης στις παράκτιες ζώνες, φαίνεται να είναι πιο σημαντικός από εκείνον των ανώτερων επιπέδων διοίκησης»¹⁴.

Η περίπτωση της Ελλάδας με τον έντονα παράκτιο χαρακτήρα της απαιτεί ιδιαίτερο σχεδιασμό και οργανωμένες πολιτικές ανάπτυξης και προστασίας των παράκτιων ζωνών της.

Με το ν. 2742/1999 που αντικατέστησε τον πρώτο νόμο για τη χωροταξία, τον 360/1976, υιοθετήθηκε το σύστημα της κατάρτισης και της έγκρισης των ΠΧΣΑΑ ως μέσον για την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης του εθνικού και περιφερειακού μας χώρου. Το ΓΠΧΣΑΑ εξειδικεύεται ανά τομείς, κλάδους παραγωγής ή εδαφικές περιοχές του εθνικού

¹⁴ Οικονόμου Α. (2008), Η συμβολή του χωροταξικού σχεδιασμού στην αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων στις παράκτιες περιοχές της Ελλάδος και η Κοινοτική πολιτική, Διδακτορική διατριβή στο ΕΜΠ, Αθήνα.

χώρου με κρίσιμα αναπτυξιακά, περιβαλλοντικά ή άλλα προβλήματα με τα ΕΠΧΣΑΑ και ανά περιφέρεια με τα ΠΠΧΣΑΑ.

Με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) επιδιώκεται σε εθνικό επίπεδο η καλύτερη δυνατή ισορροπία μεταξύ των τριών βασικών στόχων που αποτελούν την κεντρική φιλοσοφία του χωροταξικού σχεδιασμού, σύμφωνα με τον νόμο 2742/1999, δηλαδή την ανάπτυξη, την ισορροπία και την προστασία. Η συνδυασμένη επίτευξη των στόχων αυτών συντελεί στην προώθηση της αποτελεσματικής, ισόρροπης και αρμονικής ανάπτυξης και οργάνωσης του εθνικού χώρου. Οι στόχοι αυτοί μπορούν, σχηματικά, να εξειδικευθούν σε τέσσερα πεδία δράσης, τα οποία αντικατοπτρίζουν και τις μεγάλες προτεραιότητες και προκλήσεις που ο εθνικός χωροταξικός σχεδιασμός καλείται να αντιμετωπίσει. Πρώτον, τη μείωση των επιμέρους χωρικών ανισοτήτων, καθώς και τη βελτίωση της πρόσβασης στις τεχνικές, διοικητικές και κοινωνικές υποδομές και στη γνώση στο σύνολο του εθνικού χώρου. Δεύτερον, τη διοικητική αναδιάρθρωση του εθνικού χώρου και ιδιαίτερα την παροχή κατευθύνσεων για τη δημιουργία βιώσιμων διοικητικών και αναπτυξιακών ενοτήτων σε δια - περιφερειακό επίπεδο. Τρίτον, την ισόρροπη και βιώσιμη διάρθρωση του συστήματος αστικών κέντρων της χώρας και της ενδοχώρας τους και τη διατήρηση και την ενίσχυση της πολυμορφίας της ελληνικής υπαίθρου. Τέταρτον, την προστασία, τη διατήρηση και τη συνετή διαχείριση των φυσικών πόρων και της πολιτιστικής κληρονομιάς, που αποτελούν, αφενός κοινή εθνική κληρονομιά και αφετέρου μοναδικό οικονομικό αγαθό και εθνικό συγκριτικό πλεονέκτημα.

Στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές η κύρια στρατηγική, έτσι όπως αυτή προσδιορίζεται στο σχέδιο ΚΥΑ για το ΓΠΧΣΑΑ, περιλαμβάνει:

- Ανάπτυξη λιμενικών υποδομών που θα φιλοξενούν με ασφάλεια και ποιότητα τα σύγχρονα πλωτά μέσα και τους επιβάτες τους (λιμενοβραχίονες, προβλήτες, αίθουσες επιβίβασης με κλιματισμό, χώροι υγιεινής κ.ά.). Οι λιμενικές υποδομές και οι εγκαταστάσεις στην νησιωτική χώρα οφείλουν να ακολουθούν την κλίμακα και την φυσιογνωμία της περιοχής, ιδιαίτερα σε περιοχές παραδοσιακών οικισμών. Σκόπιμο είναι να εξεταστεί, σε πολλές περιπτώσεις νησιών, η δημιουργία νέων ακτοπλοϊκών λιμένων σε απόσταση από τους παραδοσιακούς οικισμούς και η απόδοση των υφισταμένων εγκαταστάσεων σε συνδυασμό με προγράμματα ανάπλασης παραλιακών μετώπων, σε αλιευτικές ή/και τουριστικές χρήσεις.
- Υιοθέτηση και στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές του συστήματος hub & spoke (κυρίως) ή hub & feeder, με τις προϋποθέσεις: (α) της ηλεκτρονικής διασύνδεσης όλων των δρομολογίων των επιβατικών μέσων (ακτοπλοΐα, αεροσκάφη, σιδηρόδρομος, υδροπλάνα κ.ά.) σε πραγματικό χρόνο, (β) του συντονισμού του συνολικού επιβατικού μεταφορικού συστήματος από εξειδικευμένο φορέα διαχείρισης της κίνησης και των δρομολογίων, (γ) της

λειτουργικής σύνδεσης των μέσων σε κάθε χωρική ενότητα (π.χ. άμεση και ποιοτική οδική εξυπηρέτηση μεταξύ θαλάσσιων λιμένων και αερολιμένων σε κάθε νησί) και (δ) της ενδυνάμωσης με κάθε πρόσφορο μέσο της συγκοινωνίας μεταξύ των νησιών και του περιορισμού της εξάρτησης, στην περίπτωση των νησιών του Αιγαίου, από τον λιμένα του Πειραιά.

- Επέκταση της δυνατότητας παροχής υπηρεσιών θαλάσσιου ταξί από πιστοποιημένους κυβερνήτες και πλωτά μέσα (κίνητρα στους μόνιμους κατοίκους των νησιών, φοροαπαλλαγές κ.ά.).

- Να εξεταστεί η δυνατότητα παροχής θαλάσσιας συγκοινωνίας σε αστικές περιοχές με μεγάλο παραλιακό μέτωπο (Αττική, Θεσσαλονίκη κ.ά.).

Επίσης, σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές και τις λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες δίδονται από το σχέδιο ΚΥΑ για το ΓΠΧΣΑΑ οι παρακάτω κατευθύνσεις:

- Διαρκής αναβάθμιση όλων των υφιστάμενων λιμένων με σημαντική εμπορευματική ή/και επιβατική κίνηση με κύριο σκοπό την σταθερή παροχή ασφάλειας στις μεταφορές (π.χ. εκβαθύνσεις λιμενολεκάνης, κατασκευής κυματοθραυστών, κρηπιδωμάτων, κτιρίων, δικτύων, περίφραξης και άλλων συστημάτων αντιμετώπισης έκνομων ενεργειών / Κώδικας I.S.P.S, διευθετήσεων ρεμάτων, προμήθεια σύγχρονου εξοπλισμού κ.ά.).

- Άμεση εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης στους λιμένες και συστημάτων για την πρόληψη και αντιμετώπιση θαλάσσιων περιβαλλοντικών ατυχημάτων καθώς επίσης και δημιουργία καταλλήλων λιμένων καταφυγής.

- Ενιαίος σχεδιασμός και διαχείριση όλου του λιμενικού συστήματος της Αττικής. Σταδιακή μεταφορά ακτοπλοϊκών υπηρεσιών από τον Κεντρικό λιμένα του Πειραιά στους λιμένες Ραφήνας και Λαυρίου. Ο κεντρικός λιμένας του Πειραιά θα εξακολουθεί να διατηρεί ακτοπλοϊκές υπηρεσίες κυρίως για την περιοχή του Αργοσαρωνικού, ωστόσο θα εξειδικευτεί στον κλάδο της κρουαζιέρας ενώ ένα σημαντικό του τμήμα θα αποδοθεί αναβαθμισμένο στην αστική περιοχή των παράκτιων ΟΤΑ της ευρύτερης πόλης του Πειραιά. Το τμήμα του Ικονίου Περάματος, σε συνδυασμό με τις εγκαταστάσεις του λιμένα της Ελευσίνας και της ευρύτερης παράκτιας περιοχής μαζί με τις εγκαταστάσεις ναυπηγοεπισκευών στο Πέραμα και το εμπορευματικό κέντρο του Θριασίου Πεδίου οφείλουν να αποτελέσουν ένα κοινό σύνολο εμπορευματικών και συνδυασμένων μεταφορών καθώς και παροχής υπηρεσιών εφοδιαστικής (logistics).

- Αναβάθμιση του λιμένα της Θεσσαλονίκης, σε λιμένα παροχής λιμενικών υπηρεσιών διεθνούς εμβέλειας με χωρική επιρροή πέραν των Βαλκανίων (έως τις Σκανδιναβικές χώρες και την Ρωσία). Ο λιμένας της Θεσσαλονίκης οφείλει να αποκτήσει σύνθετες και ολοκληρωμένες υπηρεσίες μεταφορτώσεων και υπηρεσιών της εφοδιαστικής. Στο πλαίσιο

αυτό κρίνεται σκόπιμο να εξεταστεί, και ενδεχομένως να προωθηθεί εκ νέου, η απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα με τον βουλγαρικό ποτάμιο λιμένα Lom για την συνδυασμένη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από και προς την Δυτική Ευρώπη μέσω ποτάμιων μεταφορών.

- Με την ολοκλήρωση του νέου τμήματος του λιμένα της Πάτρας και με την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου της περιοχής (ΠΑΘΕ και Δυτικός Άξονας) ο λιμένας υποστηρίζεται σημαντικά τόσο στο κλάδο των επιβατικών όσο και στον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών. Με την δημιουργία εξειδικευμένων υποδομών εφοδιαστικών υπηρεσιών και την ενεργοποίηση του Αδριατικού / Ιόνιου Θαλάσσιος Αυτοκινητόδρομου των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών θα ενισχυθεί περαιτέρω το μεταφορικό του έργο.

- Για το λιμένα του Ηρακλείου, στον χρονικό ορίζοντα του Πλαισίου η κατεύθυνση είναι να επενδύσει περαιτέρω σε υποδομές ακτοπλοΐας αλλά και φιλοξενίας κρουαζιέρας (κυρίως) και θαλάσσιου τουρισμού. Η εμπορευματική του δραστηριότητα εξαρτάται από τη δημιουργία ή μη εξειδικευμένου κομβικού λιμένα εμπορευματοκιβωτίων (hub) στην νότια Κρήτη, την ενεργοποίηση του Αδριατικού / Ιόνιου Θαλάσσιου Αυτοκινητόδρομου των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και από την αύξηση του όγκου αλλά και την αλλαγή του τρόπου διάθεσης και εμπορίας των αγροτικών προϊόντων της Κρήτης.

- Αντίστοιχα, στον χρονικό ορίζοντα του πλαισίου, ο λιμένας του Βόλου (ο οποίος δέχεται τον σκληρό ανταγωνισμό του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης) δεν προβλέπεται να εκτελέσει σημαντική εμπορευματική δραστηριότητα σε εμπορευματοκιβώτια. Ο ρόλος του θα είναι συμπληρωματικός του ΟΛΠ και του ΟΛΘ. Η κατεύθυνση για τον λιμένα είναι να επενδύσει περαιτέρω σε υποδομές ακτοπλοΐας αλλά και φιλοξενίας κρουαζιέρας και θαλάσσιου τουρισμού ή να επενδύσει σε εξειδικευμένες υποδομές εμπορευματικών μεταφορών (αυτοκίνητα, σιτηρά, χημικά κ.ά.).

- Τροποποίηση και αναβάθμιση του λιμένα της Αλεξανδρούπολης σε εξειδικευμένο τερματικό πετρελαϊκό λιμένα (oil terminal). Οι υπεράκτιες εγκαταστάσεις και οι λιμενικές εγκαταστάσεις οφείλουν να υποστηρίξουν με την υψηλότερη δυνατή ασφάλεια και ποιότητα την πετρελαϊκή διακίνηση και το υψηλό φυσικό περιβάλλον καθώς επίσης και τις σχετικές δραστηριότητες προστιθέμενης αξίας που θα δημιουργηθούν (διυλιστήρια, εγκαταστάσεις αποθήκευσης πετρελαιοειδών, εγκαταστάσεις εφοδιασμού πλοίων, εγκαταστάσεις πρόληψης και αντιμετώπισης ναυτικών ατυχημάτων κ.ά.).

- Αναβάθμιση του λιμένα της Ηγουμενίτσας, από λιμένα εξυπηρέτησης οχηματαγωγών – επιβατικών πλοίων σε σύνθετο λιμένα εξυπηρέτησης και μοναδοποιημένων εμπορευμάτων (εμπορευματοκιβώτια) μετά την λειτουργική σιδηροδρομική σύνδεσή του (Ηγουμενίτσα –

Ιωάννινα – Καλαμπάκα και Καλαμπάκα - Κοζάνη και από εκεί με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο).

- Διατήρηση της Ναυτικής Βιομηχανικής Περιοχής Αστακού ως βιομηχανικό πάρκο σε συνδυασμό με τη δημιουργία ελεύθερης ζώνης και επέκτασής των δραστηριοτήτων του και σε υπηρεσίες κόμβου προσωρινής εναπόθεσης εμπορευματοκιβωτίων (hub). Αντίστοιχη υπηρεσία (hub) προτείνεται να υποστηριχθεί και από νέο εξειδικευμένο λιμένα στον νότιο - κεντρικό ή νότιο- ανατολικό άξονα της Κρήτης, που θα εξυπηρετήσει την ναυτιλιακή διαδρομή εμπορευματοκιβωτίων Από Ανατολή - Ευρώπη.

- Όλοι οι νησιωτικοί λιμένες απαιτούν διαρκή αναβάθμιση (εξαιτίας και της τεχνολογικής εξέλιξης των πλοίων) καθόσον αποτελούν το βασικό σημείο σύνδεσής τους με την ηπειρωτική χώρα. Ιδιαίτερο ρόλο στις ακτοπλοϊκές μεταφορές ως σημεία κόμβοι (hub) μπορούν να αναλάβουν οι λιμενικές υποδομές (υφιστάμενες ή νέες) της Νάξου (για την περιοχή των Κυκλάδων καθώς τα κοντινά προς την Αττική νησιά εξυπηρετούνται απευθείας από την Αττική), της Σάμου, Κω, Ρόδου, Μυτιλήνης, Χίου και Λήμνου (για την εξυπηρέτηση της πολυνησιωτικής περιοχής του Αιγαίου) και της Κέρκυρας για τα Διαπόντια νησιά.

- Αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών υποδομών λιμένων της ηπειρωτικής χώρας συμπεριλαμβανομένης της Κρήτης, που ενισχύουν τις διαπεριφερειακές συνδέσεις, μειώνουν τις θαλάσσιες αποστάσεις, αποσπούν φορτίο από τις οδικές μεταφορές και αποσυμφορίζουν τους μεγάλους λιμένες όπως:

- α. ο λιμένας της Κύμης για την σύνδεσή του με την Χίο, το Βόρειο Αιγαίο και την Τουρκία (Σμύρνη),

- β. οι λιμένες Καστελίου και Σούδας για την σύνδεσή τους με τους λιμένες Καλαμάτας, Διακόφτι Κυθήρων και Γυθείου και το λιμάνι της Σητείας για τη σύνδεση της Καρπάθου-Κάσου και Ρόδου.

- γ. ο λιμένας της Καλαμάτας ως απόληξη του Δυτικού οδικού άξονα

- δ. οι λιμένες της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης για την σύνδεσή τους με το Βόρειο Αιγαίο, τις Σποράδες και το Αιγαίο γενικότερα,

- ε. οι λιμένες που ήδη σήμερα εξυπηρετούν τα Ιόνια Νησιά (Ηγουμενίτσα, Πάτρα, Κυλλήνη κ.ά.).

- Κατασκευή νέων ή αναβάθμιση υφισταμένων εξειδικευμένων και μη λιμενικών υποδομών που ενισχύουν (σε συνδυασμό με εξειδικευμένες υπηρεσίες) την τουριστική ανάπτυξη της χώρας μέσω του κλάδου της κρουαζιέρας (κρουαζιερόπλοια, mega yacht κ.ά.). Μεταξύ των προτεραιοτήτων συμπεριλαμβάνονται ο κεντρικός λιμένας του Πειραιά, η Ρόδος (Ακαντία), η Πάτμος, η Μύκονος, η Σαντορίνη, το Ηράκλειο, το Κατάκολο, η Κέρκυρα κ.ά.

- Ολοκληρωμένη σιδηροδρομική σύνδεση και παροχή υψηλής ποιότητας συνδυασμένων μεταφορών σε όλους σχεδόν τους λιμένες που βρίσκονται πλησίον του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου με προτεραιότητα στα εμπορευματικά τμήματα των λιμένων Πειραιά, Θεσσαλονίκης και Πάτρας και δευτερευόντως των λιμένων Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Χαλκίδας, Κορίνθου και Καλαμάτας. Οι λιμένες της Κορίνθου και της Χαλκίδας (με τις διάσπαρτες λιμενικές εγκαταστάσεις τους), εφόσον ενισχυθούν, μπορούν να συμπληρώσουν την θαλάσσια εμπορευματική υποδομή της ευρύτερης βιομηχανικής και χονδρεμπορικής περιοχής της Αττικής η οποία εξαπλώνεται στη Βοιωτία και στη Κορινθία ή να αποτελέσουν μέρος του συστήματος των λιμένων της Αττικής.

- Για τις εξειδικευμένες βιομηχανικές λιμενικές εγκαταστάσεις (ναυπηγεία, διυλιστήρια, μεταλλεία κ.ά.) επιδιώκεται:

α) Σε ότι αφορά τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις: Διαρκής αναβάθμιση της ποιότητας και της ασφάλειας των εγκαταστάσεων, χωρίς σημαντικές χωρικές επεκτάσεις, με σκοπό την μεγαλύτερη δυνατή αποδοτικότητα τους αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος.

β) Σε ότι αφορά τις μελλοντικές εγκαταστάσεις: Φειδώ στην αδειοδότηση νέων λιμενικών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης βιομηχανικών - μεταλλευτικών και άλλων συναφών χρήσεων. Η σκοπιμότητα κάθε νέας λιμενικής εγκατάστασης οφείλει πάντοτε να εξετάζεται σε σχέση με την δυνατότητα ικανοποίησης της παραγωγικής χρήσης: (i) από άλλη παρακείμενη λιμενική εγκατάσταση, (ii) από άλλο μεταφορικό μέσο, (iii) από άλλης μορφής παραγωγική διαδικασία, (iv) από υπεράκτιες εγκαταστάσεις και υπόγειους αγωγούς ή άλλα σύγχρονα τεχνολογικά συστήματα.

γ) Ιδιαίτερη μέριμνα οφείλεται να ληφθεί στις περιπτώσεις εξωραϊσμού απαξιωμένων λιμενικών εγκαταστάσεων και της ευρύτερης περιοχής τους. Παλαιές λιμενικές εγκαταστάσεις και υποδομές μπορούν να αποδοθούν σε πολιτιστικές ή τουριστικές χρήσεις, χωρίς ωστόσο να αποκλείονται οι εγκαταστάσεις αυτές να αποδίδονται εκ νέου σε άλλης μορφής λιμενικές υπηρεσίες εντάσεως κεφαλαίου.

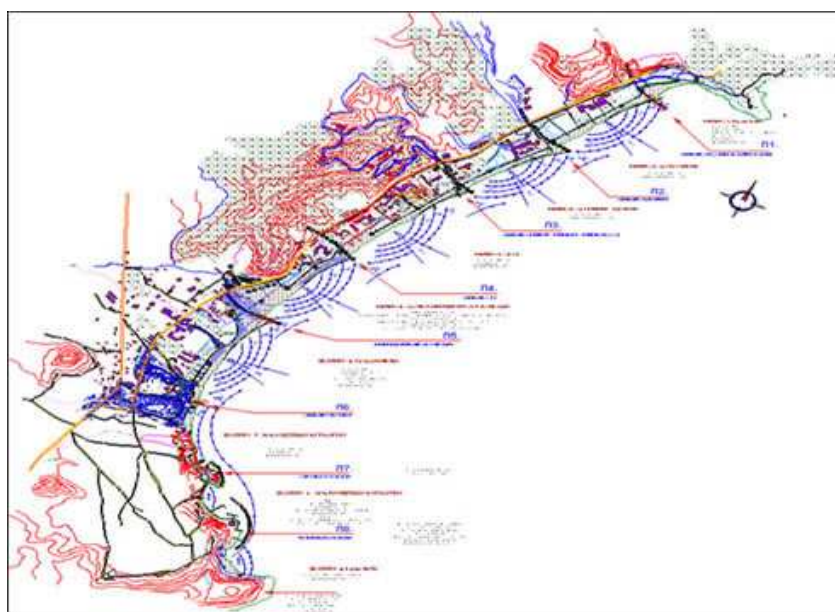
- Σκόπιμο κρίνεται τόσο στο νησιωτικό χώρο όσο και στον ηπειρωτικό (συμπληρωματικά και παράλληλα) να αναπτυχθεί ένα εθνικό δίκτυο αποκλειστικών εμπορευματικών μεταφορών ανεξάρτητο από τις ακτοπλοϊκές γραμμές και τους περιορισμούς που η συγκεκριμένη αγορά επιβάλλει. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο οι νησιωτικοί λιμένες της Χίου, της Ρόδου, της Νάξου και της Κρήτης (ως κόμβοι) καθώς επίσης και οι ηπειρωτικοί λιμένες της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας, της Θεσσαλονίκης, του Βόλου, της Κύμης, του Λιμενικού συστήματος της Αττικής, του Γυθείου, της Καλαμάτας, της Πάτρας, της Πρέβεζας και της Ηγουμενίτσας, θα ήταν σκόπιμο να εφοδιαστούν με «ελαφριές» υποδομές υποστήριξης τυποποιημένων εσωτερικών εμπορευματικών μεταφορών.

Οι παραπάνω αναφορές από το ΓΠΧΣΑΑ, που ρυθμίζουν ζητήματα και θέτουν τις βάσεις για την ανάπτυξη και την προστασία των παράκτιων ζωνών επιβάλλονται να τηρούνται και όλες οι αναπτυξιακές ενέργειες να σχεδιάζονται κάτω από το ορθό ρυθμιστικό πλαίσιο. Σημαντικό στοιχείο στην εξέλιξη του παράκτιου σχεδιασμού είναι η μετάβαση από τη θεωρία στη πράξη και την υλοποίηση του ΓΠΧΣΑΑ από τους αρμόδιους και εμπλεκόμενους φορείς.

Κεφάλαιο 5^ο: Παραδείγματα Αναπλάσεων Παράκτιου Χώρου στην Ελλάδα

Αναμφισβήτητη είναι η αξία της ανάπλασης των παράκτιων χώρων και η συμβολή της στην ανάπτυξη τους. Στο παραπάνω κεφάλαιο με τις θεωρητικές προσεγγίσεις αναφέρθηκαν παραδείγματα ανάπλασης παράκτιων περιοχών από όλο τον κόσμο. Στο κεφάλαιο αυτό, θα παρουσιαστούν ορισμένα παραδείγματα ανάπλασης που σχεδιάστηκαν για παράκτιες περιοχές του Ελλαδικού χώρου.

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΦΑΛΗΡΑΚΙΟΥ ΡΟΔΟΥ



Πηγή: <http://www.foteinigiamakou.com>

Αφορά την σύνταξη γενικού σχεδίου οργάνωσης της κεντρικής παραλίας σε μήκος 6750μ. , την μελέτη μικρών κτιριακών εγκαταστάσεων υποστήριξης της παραλίας, αθλητικές εγκαταστάσεις για βόλεϊ, ποδόσφαιρο στην άμμο, τένις κ.λ.π. σε 5 ενότητες συνολικού μήκους 2.123μ. και μέσου πλάτους 60μ.

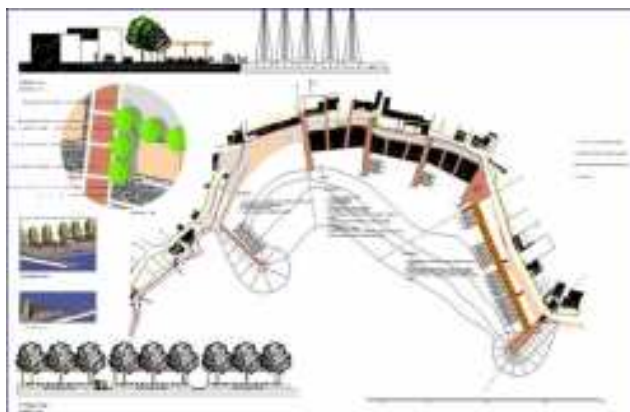
ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΖΩΝΗΣ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ
ΚΑΤΑΦΥΓΙΟΥ – ΕΡΓΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΚΤΗΣ ΣΤΟΝ ΟΡΜΟ ΑΧΙΛΛΕΙΟΥ



Πηγή: <http://www.foteinigiamakou.com>

Η παρούσα μελέτη αφορά την αξιοποίηση και την επέκταση των υφιστάμενων υποτυπωδών λιμενικών έργων στο αλιευτικό καταφύγιο του Αχιλλείου του Δ. Πτελεού, προκειμένου να βελτιωθούν σημαντικά και ολοκληρωθούν οι υποδομές του, έτσι ώστε να εξυπηρετούνται τα αλιευτικά σκάφη της ευρύτερης περιοχής (100 συνολικά νέες θέσεις ελλιμενισμού). Το υπό μελέτη αλιευτικό καταφύγιο, καθώς και τα έργα ανάπλασης της παραλίας και προστασίας της ακτής που το συνοδεύουν, θα κατασκευαστούν κατά μήκος της παραλίας του Αχιλλείου, στο Δήμο Πτελεού του Ν. Μαγνησίας. Τα χερσαία έργα καταλαμβάνουν έκταση συνολικού εμβαδού 37.000 μ², ενώ βάσει των προτεινόμενων έργων, ο θαλάσσιος χώρος του έργου θα προσφέρει 100 θέσεις ελλιμενισμού για αλιευτικά σκάφη

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΖΩΝΗΣ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ
ΚΑΤΑΦΥΓΙΟΥ – ΕΡΓΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΚΤΗΣ ΣΤΗ ΘΕΣΗ ΠΗΓΑΔΙ



Πηγή: <http://www.foteinigiamakou.com>

Τα χερσαία έργα καταλαμβάνουν έκταση συνολικού εμβαδού 4.500 μ², ενώ βάσει των προτεινόμενων έργων, ο θαλάσσιος χώρος του έργου θα προσφέρει 80 περίπου θέσεις ελλιμενισμού για αλιευτικά σκάφη. Με την κατασκευή του έργου αναμένεται η σημαντική βελτίωση των συνθηκών ελλιμενισμού των αλιευτικών σκαφών της περιοχής, η έλξη αλιευτικών σκαφών από την ευρύτερη περιοχή του Παγασητικού Κόλπου, καθώς και η περαιτέρω ανάπτυξη του αλιευτικού δυναμικού.

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΕΛΛΟΣ Ν.ΚΑΗΜΑΤΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΥ



Πηγή: <http://www.foteinigiamakou.com>

Κεντρική ιδέα στη διαμόρφωση της πρότασης για το σχέδιο της γενικής διάταξης του οικισμού Έλλος και την ανάπλαση της παραλίας είναι η δημιουργία ενός κέντρου - πόλου έλξης με την έκφραση μιας πλατείας και περιφερειακά ενός εμπορικού κέντρου. Επιδιώκεται η ανασύσταση γοητευτικών διαδρομών – περιπάτων, που διασχίζουν τις διαφορετικές μεταξύ τους λειτουργίες και ενότητες, σε όλο το εύρος του οικισμού και, κατά τρόπο, που θα προκαλεί εναλλαγές στις οπτικές φυγές και εντυπώσεις του χώρου.

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΚΡΕΜΑΣΤΗΣ ΣΤΗ ΡΟΔΟ



Πηγή: <http://www.foteinigiamakou.com>

Κεντρική ιδέα της πρότασης είναι η αντιμετώπιση της περιοχής μελέτης όχι σαν μια ανεξάρτητη χωρική ενότητα, όπως ως ένα βαθμό λειτουργεί σήμερα, αλλά σαν το παραλιακό μέτωπο ενός δυναμικού αναπτυσσόμενου προαστίου: της Κρεμαστής. Για το λόγο αυτό λαμβάνονται υπόψη τόσο οι ανάγκες που δημιουργεί η αναμενόμενη τουριστική ζήτηση, όσο και οι ανάγκες των μόνιμων κατοίκων.

ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΛΙΜΕΝΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΥΜΑΤΟΘΡΑΥΣΤΗ ΕΩΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ ΣΤΟ ΒΟΛΟ



Πηγή: <http://www.foteinigiamakou.com>

Προτείνεται η δημιουργία αγκυροβολίου με δυναμικότητα παραβολής 300 σκαφών αναψυχής κάθε τύπου. Στόχος της πρότασης είναι ο κυματοθραύστης μέσω της ζεύξης με το κρηπίδωμα της παραλίας (πεζογεφύρωση) να αξιοποιηθεί όχι μόνο για τον πλευρισμό των σκαφών αλλά συγχρόνως να αποτελέσει πόλο έλξης με ιδιαίτερη θέα προς το αστικό μέτωπο της πόλης και του λιμανιού γενικότερα με μια νέα ροή περιπάτου κατά μήκος του κυματοθραύστη και μέσω ενδιάμεσων πλωτών προβλητών. Δυο θαλάσσιες πλατείες με περιμετρικούς ξύλινους προβλήτες θα αποτελέσουν τόπους θέας ενώ στο σημείο συνάντησης των δυο βραχιόνων του λιμενοβραχίονα μικρή τοπική διαπλάτυνση θα δεχτεί

μια ξύλινη κατασκευή ναυτικού χαρακτήρα για τη στέγαση των απολύτως απαραίτητων χώρων όπως : ελέγχου και διοίκηση αγκυροβολίου, ερμάρια αποθήκευσης ναυτικού εξοπλισμού, χώρων υγιεινής και αναψυκτήριο.

Το λιμάνι του Βόλου εκτός από τον εμπορικό τομέα, μπορεί να αναπτυχθεί και τουριστικά. Με το σκεπτικό αυτό το Λιμενικό Ταμείο Βόλου ανέθεσε την εκπόνηση της μελέτης. Στη μελέτη διατυπώνονται προτάσεις για την τουριστική ανάπτυξη του κεντρικού λιμένα Βόλου, με την δημιουργία σύγχρονου επιβατικού σταθμού, με τη δημιουργία μαρίνας στο χώρο του τελωνείου, με την αξιοποίηση του λιμενοβραχίονα μέσω ζεύξης με το κρηπίδωμα της παραλίας για την υποδοχή σκαφών αναψυχής και για την δημιουργία νέας ενδιαφέρουσας ζώνης περιπάτου.

ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΘΕΟΛΟΓΟΥ ΣΤΗ ΡΟΔΟ



Πηγή: <http://www.foteinigiamakou.com>

Το αντικείμενο της μελέτης περιλαμβάνει:

- Περιγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στην περιοχή μελέτης (πολεοδομικά, κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά στοιχεία)
- Καταγραφή των υφιστάμενων χρήσεων γης στο μέτωπο της παραλιακής ζώνης
- Εντοπισμός των ελλείψεων και αναγνώριση των δυνατοτήτων ανάπτυξης
- Προτάσεις για το συνολικό χώρο της παραλίας όσον αφορά :
 - τη χωροθέτηση και οργάνωση των δραστηριοτήτων
 - απαραίτητες πολεοδομικές και αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις
 - κατασκευές που κρίνονται σκόπιμες να συμπληρώσουν την υπάρχουσα υποδομή έτσι ώστε να αποκτήσει η παραλία την ιδιαίτερη φυσιογνωμία της.
 - την αξιοποίηση και την εν γένει καλύτερη, σωστότερη και αποδοτικότερη λειτουργία του χώρου.

ΛΙΜΕΝΑΣ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ ΣΚΟΠΕΛΟΥ – ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΣ



Πηγή: <http://www.foteinigiamakou.com>

Στόχος η λειτουργική και αισθητική βελτίωση της ακτής που σήμερα αποκόπτεται από την υπόλοιπη παραλία του οικισμού, η ανάκτηση της συνέχειας του θαλάσσιου μετώπου στην περιοχή, η λειτουργική σύνδεση με τη θάλασσα. Προτείνεται η δημιουργία ενός χερσαίου και θαλάσσιου δημόσιου χώρου πλαισιωμένων με εγκαταστάσεις και χώρους νέων λειτουργιών για την περιοχή που προάγουν συνολικά τους τομείς της πολιτιστικής, κοινωνικής και οικονομικής ζωής του τόπου, επιτρέποντας την ελεγχόμενη κυκλοφορία τον περίπατο (ζώνη παραλίας), την ενεργητική αναψυχή (ζώνη θαλάσσιας ψυχαγωγίας) την παθητική αναψυχή (περιοχές θέας) και γενικά την εξυπηρέτηση καθημερινών αναγκών των κατοίκων και των επισκεπτών.

ΜΑΡΙΝΑ ΣΚΙΑΘΟΥ



Πηγή: <http://www.foteinigiamakou.com>

Μελέτη ανάπτυξης λιμένος Σκιάθου:

- Γενικό χωροταξικό σχέδιο μαρίνας Σκιάθου (350 θέσεις ελλιμενισμού)
- Κτιριακές εγκαταστάσεις τουριστικού λιμένα αναψυχής Σκιάθου 3027 μ²
- Διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου σε 40.000 μ² χερσαίο χώρο

ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΑΥΡΟΥ



Πηγή: <http://www.foteinigiamakou.com>

Διαμόρφωση και τουριστική αξιοποίηση ακτών Αναύρου - Λόφος Γορίτσα.

ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΜΗΛΙΝΑΣ



Πηγή: <http://www.foteinigiamakou.com>

Με την μελέτη επιχειρείται η ανασυγκρότηση του θαλάσσιου μετώπου της Μηλίνας, με στόχο την λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του και τη βελτίωση της εικόνας του οικισμού, γενικότερα. Ο στόχος αυτός επιδιώκεται μέσα από την εφαρμογή ήπιων και συνδυασμένων παρεμβάσεων σε όλο το μήκος του θαλάσσιου μετώπου και της χερσαίας ζώνης που βρίσκεται σε άμεση επαφή με αυτό. Βασική μέριμνα αποτελεί η αποφυγή της σύγκρουσης μεταξύ διαφορετικών δραστηριοτήτων και κυρίως μεταξύ των αλιευτικών δραστηριοτήτων και του τουρισμού, που μπορεί να επιτευχθεί μέσω της απόδοσης επαρκούς και κατάλληλα εξοπλισμένου χώρου στην κάθε δραστηριότητα.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΛΙΜΟΥ



Πηγή: <http://www.foteinigiamakou.com>

Ο σχεδιασμός ενός Δεκαετούς Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης για την Μαρίνα Αλίου. Διαδικασία σύνθετη που οφείλει να αντιμετωπίσει τουλάχιστον βασικά αναπτυξιακά θέματα όπως:

- Ανάπτυξη της χερσαίας ζώνης της μαρίνας με σκοπό την ανάδειξη της σε παραλιακό πόλο αναψυχής
- Ανάπτυξη της θαλάσσιας ζώνης της μαρίνας.
- Υλοποίηση επενδύσεων / έργων άμεσης προτεραιότητας με έμφαση σε θέματα περιβαλλοντικής προστασίας.
- Προτεινόμενο φάσμα δραστηριοτήτων και μορφή ανάπτυξης.
- Προβολή του θαλάσσιου τουρισμού.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΖΕΑΣ



Πηγή: <http://www.foteinigiamakou.com>

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΥΛΟΥ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ



Πηγή: <http://www.foteinigiamakou.com>

Βασικά σημεία της πρότασης:

- Διαμόρφωση χερσαίου χώρου :25.600 M2
- Κτιριακές εγκαταστάσεις : 2.720 M2(εστιατόριο, καταστήματα, αίθουσες)
- Θέσεις Ελλιμενισμού : 220

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΦΛΟΙΣΒΟΥ



Πηγή: <http://www.foteinigiamakou.com>

Οι γενικοί στόχοι των αναπτυξιακών προτάσεων κινούνται μέσα στο πλαίσιο ανάπτυξης που έχει ορίσει η ΕΤΑ και είναι εναρμονισμένες με τις κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής και εθνικής πολιτικής σχετικά με την βιώσιμη αστική και τουριστική ανάπτυξη. Στα πλαίσια αυτά οι μακροπρόθεσμοι στόχοι του αναπτυξιακού προγράμματος είναι οι εξής:

- Δημιουργία τουριστικών υποδομών υψηλού επιπέδου στην περιοχή της Αττικής και έλξη τουριστών υψηλών εισοδημάτων

- Προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού
- Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στην ευρύτερη περιοχή μελέτης.

Παρακολουθώντας όλες τις παραπάνω μελέτες για αναπλάσεις παράκτιων περιοχών στην Ελλάδα, συνειδητοποιούμε τη μεγάλη σημασία του σωστού σχεδιασμού και έγκαιρου προγραμματισμού. Στις πολιτικές ανάπτυξης, λαμβάνοντας υπόψη τους τέσσερις πυλώνες, του περιβάλλοντος, της κοινωνίας, της οικονομίας και του πολιτισμού της κάθε περιοχής μπορεί μέσα από την παραλιακή ανάπλαση η παράκτια πόλη να οδηγηθεί στη βιώσιμη ανάπτυξη της. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του Ελλαδικού χώρου με τις πολυάριθμες παράκτιες περιοχές και τον σημαντικό ρόλο που έχει διαδραματίσει το υδάτινο στοιχείο στην ιστορική εξέλιξη τους και την ανάπτυξη όλων των στοιχείων που συνθέτουν το προφίλ της εκάστοτε πόλης. Είναι σημαντικό, ο σχεδιασμός των αναπλάσεων των παράκτιων περιοχών να υλοποιούνται από επιστήμονες που γνωρίζουν σε μεγάλο βαθμό όλα εκείνα τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τις κοινωνικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές, πολιτιστικές και ιστορικές δομές της πόλης. Όσο πιο πολύ «βιώνουν» τη φυσιογνωμία της παράκτιας πόλης και γνωρίζουν τις αδυναμίες και τα ευκαιρίες της, τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της, τόσο πιο πετυχημένος αναπτυξιακά θα είναι ο σχεδιασμός της ανάπλασης της πόλης αυτής. Ακόμα ένα σημαντικό στοιχείο για σωστό σχεδιασμό είναι η εισροή στο σχεδιασμό της κοινωνικής συμμετοχής. Η τοπική κοινωνία είναι δεκτική σε τοπικές αλλαγές όταν έχει συμμετάσχει και εκείνη σε αυτή την αλλαγή. Στη συγκεκριμένη περίπτωση της παραλιακής ανάπλασης η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας μπορεί να επιτευχθεί με σκοπό να μάθει ο αναπτυξιολόγος σε ποιο βαθμό οι κάτοικοι θέλουν να εισχωρήσει το υδάτινο στοιχείο στη καθημερινή τους ζωή και σε ποιο βαθμό η καθημερινή ζωή θα εισχωρήσει στο υδάτινο στοιχείο. Στις παράκτιες περιοχές, η σχέση μεταξύ υδάτινου στοιχείου και τοπικής κοινωνίας είναι ιδιαίτερα σημαντική για την ανάπτυξη με αμφίδρομες δυναμικές.

Λαμβάνοντας υπόψη, όλα τα παραπάνω, θα μεταβούμε στο Β' μέρος αυτής της διπλωματικής εργασίας για να εξετάσουμε τη παράκτια πόλη της Χαλκίδας και την βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης μέσα από την προτεινόμενη ανάπλαση του παραλιακού της μετώπου.

Β' ΜΕΡΟΣ

Κεφάλαιο 6^ο: Η Περίπτωση της Χαλκίδας

Το Β' μέρος αυτής της διπλωματικής εργασίας περιέχει τη μελέτη για ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου της Βοιωτικής πλευράς της πόλης, της Χαλκίδας, με σκοπό την ισόρροπη ανάπτυξη αυτού του μετώπου με την παραλία της Χαλκίδας, στην Ευβοϊκή ακτή, και κατ' επέκταση τη συμβολή της παραλιακής αυτής ανάπτυξης στη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης. Ο σχηματισμός της πρότασης στηρίχθηκε στις παραπάνω θεωρίες, στα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων και στις ανάγκες των ίδιων των πολιτών της πόλης της Χαλκίδας.

Η άνιση ανάπτυξη των δύο παραλιακών μετώπων, τα οποία αποτελούν συνέχεια μέσω της σύνδεσης τους με τη παλιά γέφυρα, αποτελεί άμεση συνειδητοποίηση και αντιφατική διάθεση σε κάθε παρατηρητή της περιοχής, στους τουρίστες που επισκέπτονται τη Χαλκίδα και κάνουν βόλτα κατά μήκος των δύο ακτών αλλά κυρίως στους ίδιους τους Χαλκιδέους που ενεργούν καθημερινά μέσα σε αυτή την αντιφατική εικόνα της ομορφιάς του Ευβοϊκού κόλπου. Το πλήθος και το είδος των προβλημάτων από την άνιση ανάπτυξη των παραλιακών μετώπων, που συνειδητοποιούνται από το σύνολο των Χαλκιδέων αλλά πλήττουν ιδιαίτερα τους κατοίκους και τους επιχειρηματίες του Καράμπαμπα (η περιοχή του παραλιακού μετώπου της Βοιωτικής ακτής), με οδήγησαν στο παρόν πόνημα, ανάδειξης των συγκεκριμένων προβλημάτων και σύνταξης προτάσεων και λύσεων μέσω της ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου του Καράμπαμπα.

Είναι ιδιαίτερη η ιδιομορφία της πόλης της Χαλκίδας, η επέκταση του παραλιακού της μετώπου σε δύο ακτές. Η μελέτη της ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου του Καράμπαμπα και η επιτυχής σύνδεση του, όχι μόνο με το κύριο παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας αλλά και με την καθημερινή ζωή της πόλης, αποτέλεσε μια πρόκληση με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την εξέλιξη της μελέτης αλλά και για το αποτέλεσμα. Η παρακάτω μελέτη συντάχθηκε πάνω στους τρεις κύριους πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης, οικονομία, περιβάλλον, κοινωνία αλλά και του πολιτισμού. Στη σύνταξη της πρότασης μεγάλο ρόλο κατείχε η φυσιογνωμία της πόλης αλλά και η γνώμη των κατοίκων, όπως αυτή προέκυψε μέσα από τα ερωτηματολόγια στο στατιστικό τμήμα της έρευνας.

Κεφάλαιο 7^ο: Η Φυσιογνωμία της Πόλης

Το πιο σημαντικό στοιχείο για να ενεργήσουν οι επιστήμονες στην ανάπτυξη της πόλης, είναι να γνωρίζουν την ίδια την πόλη, να γνωρίζουν την φυσιογνωμία της πόλης.

«Η φυσιογνωμία είναι η γνώμη που σχηματίζουμε για τη φύση μιας οντότητας», όπως αναφέρει ο καθηγητής ΕΜΠ Στεφάνου Ιωσήφ. Και στη συνέχεια συμπληρώνει «Αυτή αφορά την μοναδικότητα, την ταυτότητα, ακόμα την προσωπικότητα ενός τόπου, όπως αυτή διατυπώνεται και εμφανίζεται μέσα από τα χαρακτηριστικά του τοπίου του. Έτσι εύκολα

μπορούμε να καταλάβουμε γιατί δικαιούμαστε να μιλάμε για ελληνικό χαρακτήρα πχ. ενός τόπου, για χαρακτήρα ορεινό ή νησιώτικο, βιομηχανικό ή τουριστικό, όχι όμως και για ελληνική φυσιογνωμία σε έναν οικισμό.» Η φυσιογνωμία αφορά την ίδια του την οντότητα, γι αυτό πρέπει να αρχίζουμε από το όνομα. Το όνομα είναι ο πρώτος και κύριος φορέας της «ταυτότητας» ενός τόπου, και μπορεί επάξια να θεωρηθεί ως το κύριο στοιχείο της φυσιογνωμίας του.

«Η φυσιογνωμία έχει ασφαλώς να κάνει με τον χαρακτήρα, δεν μπορεί όμως να συγχέεται με αυτόν, και αυτό γιατί η φυσιογνωμία δεν μπορεί να μοιραστεί, να κατηγοριοποιηθεί, να τυπολογηθεί. Η φυσιογνωμία αναφέρεται αποκλειστικά στη μοναδικότητα της οντότητας ενός τόπου, όπως αυτή εκφράζεται μέσα από το τοπίο του, μέσα από αυτό που προσφέρει η αντιληπτική του εικόνα. Εδώ επομένως δικαιολογείται και η χρήση του όρου «συνολική εικόνα» αφού κάθε μορφή αντίληψης, όραση, ακοή, αφή, όσφρηση, γεύση, όπως και η κιναισθητική και η λογική αντίληψη των στοιχείων ενός τόπου, δίνουν την δική τους συγκομιδή ως συνεισφορά στην διαμόρφωση, την αντίληψη και στη συνέχεια τη γνώση και βίωση του τόπου αυτού».¹⁵

Το πεδίο έρευνας αυτής της εργασίας αποτελεί η πόλη της Χαλκίδας, η οποία είναι η πρωτεύουσα του νομού της Εύβοιας. Απέναντι από τις ανατολικές ακτές της Αττικής και της Βοιωτίας βρίσκεται το καταπράσινο νησί της Εύβοιας με τις ποικίλες φυσικές ομορφιές του, τη γέφυρα της Χαλκίδας και το φαινόμενο της παλίρροια. Το όνομα του νησιού σημαίνει Καλά Βόδια και προέρχεται από την κύρια απασχόληση των πρώτων κατοίκων με τη κτηνοτροφία. Η ιστορία του νησιού είναι πλούσια στο πέρασμα των αιώνων και αποτέλεσμα αυτής είναι τα πολυάριθμα μνημεία, οι βυζαντινές εκκλησίες, οι μεσαιωνικοί πύργοι και τα κάστρα που αποτελούν στοιχεία της πλούσιας κληρονομιάς της Εύβοιας. Η Εύβοια αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο νησί της Ελλάδας, μετά τη Κρήτη. Έχει όλα τα μορφολογικά στοιχεία του ηπειρωτικού χώρου, από τον οποίο είναι φανερό πως αποσπάσθηκε σε κάποια περίοδο σεισμικών και γεωλογικών ανακατατάξεων. Απλώνεται από τον Παγασητικό Κόλπο ως την Άνδρο κατά μήκος της ακτής της Βοιωτίας και της Αττικής, από τις οποίες την χωρίζει η θάλασσα του Ευβοϊκού, που το στενότερο σημείο στον Εύριπο, έχει πλάτος μόλις 40 μέτρα. Μορφολογικά η Εύβοια που είναι στενόμακρη με μήκος 180 χλμ., πλάτος 10 – 50 χλμ. Και ακτές 677,8 χλμ., χωρίζεται σε τρία τμήματα. Το βορειοανατολικό, με ομαλό και λοφώδες έδαφος, το μέσο με τα δύο λεκανοπέδια της περιοχής της Κύμης και του Ληλαντίου και το νότιο, λοφώδες με το Κάβο Ντόρο. Έχει έκταση 3.900 τ.χλμ. και περίπου 200.000 κατοίκους. Πρωτεύουσα του νομού Ευβοίας είναι η πόλη της Χαλκίδας.

¹⁵ Στεφάνου Ιωσήφ, Η φυσιογνωμία της Ελληνικής πόλης- Η περίπτωση της Ερμούπολης, αρχείο pdf.

Στην μακραίωνα ύπαρξη της πόλης της Χαλκίδας, πολλά ονόματα της δόθηκαν κατά διάφορες περιόδους. Παραδίδεται ότι ονομάστηκε «Χαλκίς» από το Φοινικικό όνομα «Χάλκη, Κάλχη», την πορφύρα, η οποία εξήγεται από θαλασσινό όστρακο που το αλίευαν στις Ευβοϊκές ακτές. Η εκδοχή αυτής της ονομασίας δεν είναι αληθινή, γιατί την ονομασία «Χαλκίς» την πήρε μετά την ανακάλυψη κοιτασμάτων χαλκού στην περιοχή της. Επομένως η Χαλκίδα οφείλει το όνομα της στα ορυχεία χαλκού που υπήρχαν στην περιοχή (όπως και σε άλλα μέρη της Εύβοιας), και όχι στο φοινικό όνομα «Χάλκη, Κάλχη». Γενικά, άλλα ονόματα της Χαλκίδας που της δόθηκαν ιστορικά είναι: Αλυκάρνη ή Αλυκέρνα ή Υποχαλκίς, Στέμφυλος ή Στύμφηλος, Πέδη ή Πέδες Ελληνικές, Κλείς και Εύριπος. Με την πάροδο του χρόνου η Χαλκίδα προόδευσε και έγινε μια από τις ωραιότερες πόλεις της Ελλάδας. Ξένος περιηγητής στο Morning Post (4-10-1904) γράφει: «Τίποτα το γραφικότερο και τίποτα που προξενεί τόση αίσθηση από την κομψή, μικρή πρωτεύουσα της Εύβοιας».

ΙΣΤΟΡΙΚΟΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ

Γενικά Ιστορικά Στοιχεία της Πόλης

Η Χαλκίδα υπήρξε μία από τις πιο δραστήριες πόλεις της αρχαίας Ελλάδας. Δημιούργησε αποικίες από τη Θράκη ως την Ιταλία και τη Σικελία. Υπήρξε μια πάρα πολύ εύπορη πόλη γι' αυτό και έγινε στόχος των Πελοποννήσιων, των Αθηναίων, των Θηβαίων και των Μακεδόνων κατά καιρούς. Από το 1205 – 1470 η Χαλκίδα και ολόκληρη η Εύβοια ελέγχεται από τη Βενετία, όπου την οχυρώνει με αξιόλογα τείχη. Το 1830 περιήλθε στην ελεύθερη Ελλάδα.

Προϊστορία και Αρχαιότητα

Η Χαλκίδα βρίσκεται σε θέση στρατηγική από κάθε άποψη και σε αυτό συντείνει το γεγονός του ελέγχου του πορθμού του Ευρίπου. Αυτό το γεγονός το είχαν προσέξει οι πρώτοι κάτοικοι της πόλης και προσπάθησαν να το εκμεταλλευτούν γιατί ήταν σίγουρο σχεδόν ότι θα προσπόριζε στην πόλη δύναμη και πλούτο. Τα πρώτα ίχνη κατοίκησης της πόλης συναντώνται ήδη από την παλαιολιθική περίοδο, αλλά ο πρώτος σημαντικός οικισμός της που μπορεί να χαρακτηριστεί ως πόλισμα έγινε γύρω στο 3000 π.Χ. κατά την αρχή της Νεολιθικής Περιόδου. Η πρώτη αυτή πόλη της Χαλκίδας βρισκόταν στις βόρειες παρυφές της σημερινής στην περιοχή της Μάνικας. Η πρώτη αυτή πόλη θα ζήσει για μια χιλιετία και όπως προέκυψε από τις αρχαιολογικές ανασκαφές ήταν μια καλά οργανωμένη πόλη με μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα, οδικές αρτηρίες και οικίες που ήταν αψιδωτές ή τετράγωνες ισόγειες ή με όροφο, ενώ διέθεταν και με ιερό, εστία, πηγάδια και βοτσαλωτά δάπεδα. Στην πορεία οι άλλοι οικισμοί που αναπτύσσονται γύρω από αυτήν φαίνεται πως υποδηλώνουν τη

γενικότερη ακμή που παρουσιάζεται με τη μόνιμη κατοίκηση και έτσι αποκτά και τους πρώτους της ανταγωνιστές.

Η ύπαρξη της Χαλκίδας στα μυκηναϊκά χρόνια διαπιστώνεται έμμεσα μόνο, εκτός από σποραδικά τεκμήρια, κυρίως μέσα από τα Ομηρικά Έπη, αφού οι Χαλκιδείς περιλαμβάνονται μέσα στον ονομαστό "Νηών Κατάλογο", έχοντας προσφέρει 40 πλοία. Στα γεωμετρικά χρόνια η πόλη συνοικίζεται και βιώνει ονομαστή ακμή, ενώ μαζί με την Ερέτρια αποτελούν τις δύο σημαντικότερες πόλεις της Εύβοιας. Οι κάτοικοί της ασχολούνται με το εμπόριο, την κεραμική και τη μεταλλοτεχνία. Η ανάπτυξη της πόλης οδηγεί συνακόλουθα στην αύξηση του πληθυσμού και τελικά στον αποικισμό με την ίδρυση πολλών σημαντικών πόλεων στη Δύση, αλλά και στον ελλαδικό χώρο.

Η ίδια εξέλιξη ακολουθεί και στα αρχαϊκά χρόνια με το έντονο στοιχείο του αποικισμού. Το σημαντικότερο γεγονός, όμως, των χρόνων αυτών δεν είναι ο αποικισμός, αλλά ο πόλεμος του Ληλάντιου πεδίου που διεξήχθη μεταξύ Χαλκίδας και Ερέτριας. Πιστεύεται γενικά πως ο πόλεμος αυτός δεν κρίθηκε σε μια μάχη, αλλά ακολούθησαν πολλές και σε αυτές βοήθησαν τους μαχόμενους και σύμμαχοι από άλλες ελλαδικές πόλεις. Τελικοί νικητές στον πόλεμο αυτό φαίνεται πως ήταν οι Χαλκιδείς.

Στα κλασσικά χρόνια η Χαλκίδα βοήθησε στον κοινό αγώνα κατά των Περσών με τη συμμετοχή της στις ναυμαχίες του Αρτεμισίου, της Σαλαμίνας και στη μάχη των Πλαταιών, ενώ φαίνεται πως συμμετείχε και στην Α' Αθηναϊκή Συμμαχία. Η προσπάθειά της να αποσπαστεί από τη Συμμαχία είχε ως αποτέλεσμα την καθυπόταξή της από τους Αθηναίους και την εγκατάσταση αθηναίων κληρούχων στα εδάφη της. Στα χρόνια του Πελοποννησιακού πολέμου υπήρξε σημαντική στρατιωτική και ναυτική βάση. Τα χρόνια που ακολουθούν ως το 342 π.Χ. είναι ιδιαίτερα ταραγμένα, οπότε και δημιουργείται το «Κοινό των Ευβοέων» και έτσι γίνεται προσπάθεια μιας σταθεροποίησης των καταστάσεων. Πρωτεύουσα στο Κοινό είναι η πόλη της Χαλκίδας, αλλά ακολουθούν πολλές περιπέτειες ως την εμφάνισή των Μακεδόνων.

Στα μέσα περίπου του 4ου αιώνα π.Χ. και μετά την ενοποίηση όλων των ελληνικών πόλεων κάτω από τη Μακεδονική δύναμη και ως τη Ρωμαϊκή κατάκτηση η περίοδος είναι γεμάτη από συγκρούσεις, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει και ανακοπή της ανάπτυξης της πόλης και της καλλιτεχνικής της προόδου. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι το 323 π.Χ. έρχεται στη Χαλκίδα ο Σταγειρίτης φιλόσοφος Αριστοτέλης για να πεθάνει τον επόμενο χρόνο στο σπίτι της μητέρας του.

Το 200 π.Χ. η πόλη καταστρέφεται από τον Ρωμαίο στρατηγό Γάιο Σουλπίκιο Γάλβα και έτσι εγκαινιάζεται η ρωμαϊκή κατοχή της Εύβοιας, ενώ το 146 π.Χ. με την ολοκληρωτική κατάκτηση του ελλαδικού χώρου από τους Ρωμαίους η Χαλκίδα

επανιδρύεται, όπως έγινε και με άλλες πόλεις. Τα χρόνια της ρωμαιοκρατίας για την πόλη είναι και αυτά στο σύνολό τους χρόνια ακμής και προόδου τόσο για την πόλη της Χαλκίδας, όσο και γενικά για την Εύβοια, όπου έχει την μόνιμη και αδιαμφισβήτητη πρωτοκαθεδρία.

Μεσαίωνας και Νεότερα Χρόνια

Με το τέλος των Ρωμαϊκών χρόνων και την είσοδο στα πρώιμα βυζαντινά χρόνια η πόλη γίνεται η πρώτη επισκοπή που ανήκει στη δικαιοδοσία του μητροπολίτη της Αχαΐας, όπως και διοικητικά ανήκει στην επαρχία της Αχαΐας. Η περίοδος των βυζαντινών χρόνων χαρακτηρίζεται από τη μεταφορά της πόλης πιο κοντά προς τη θάλασσα, στη θέση που βρίσκεται σήμερα, με σημαντικό λιμάνι της εκείνο του Αγίου Στεφάνου. Η πόλη οχυρώθηκε εκ νέου στα χρόνια του Ιουστινιανού, πιθανώς για να αντιμετωπίσει τις διάφορες εχθρικές επιδρομές. Έτσι η πόλη επέζησε των αραβικών επιδρομών του 7ου αιώνα. Η Χαλκίδα συνέχισε να είναι σημαντικός εμπορικός σταθμός σε όλη τη διάρκεια των βυζαντινών και υστεροβυζαντινών χρόνων, ώσπου καταστράφηκε από τις νορμανδικές επιθέσεις το 1146 που διευθύνονταν από τον Ρογήρο της Σικελίας.

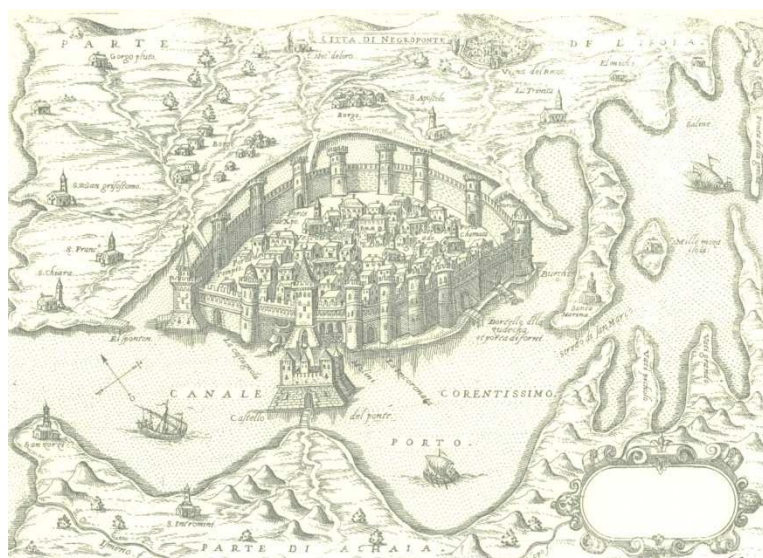
Το 1204, με την κατάληψη της Κωνσταντινούπολης από τους Σταυροφόρους, η Εύβοια δόθηκε ως τιμάριο στον φλαμανδό ιππότη Jacques d' Avesnes για λίγο, καθώς αργότερα χωρίστηκε σε τρία μέρη και το καθένα δόθηκε και σε λομβαρδούς ιππότες της οικογένειας των Delle Carceri και Percorari. Αυτοί ήταν οι ονομαστοί τριτημόριοι. Τα χρόνια της Φραγκοκρατίας είναι χρόνια ακμής για τη βαρωνία της Χαλκίδας τόσο λόγω του ανεπτυγμένου εμπορίου, όσο και από την κατεργασία της πορφύρας και τη λειτουργία των τραπεζικών οργανισμών των Βενετών. Σταδιακά η εξουσία της Εύβοιας πέρασε στη Βενετία και ο βάιλος διοικούσε το νησί. Μετά την ανακατάληψη μάλιστα της Κωνσταντινούπολης το 1261, ο λατίνος πατριάρχης της Κωνσταντινούπολης εγκαταστάθηκε στη Χαλκίδα. Στα χρόνια αυτά ως το 1470, που η πόλη πέρασε στους Τούρκους, έμεινε στα χέρια των Βενετών κυρίων της και δεν ήταν λίγες οι φορές που υπέφερε από τους πειρατές.

Την περίοδο της Τουρκοκρατίας λόγω της επίκαιρης θέσης της κατέστη έδρα του Καπουδάν Πασά και το Πασαλίκι του Ευρίπου ήταν διοικητική διαίρεση που συμπεριελάμβανε όλη σχεδόν τη Στερεά Ελλάδα. Στην περίοδο εκείνη ως τον 17ο αιώνα περίπου ο πλούτος της Εύβοιας προσείλκυε την εγκατάσταση σε αυτήν αγάδων, αλλά παράλληλα πολλές φορές υπήρξε και στόχος πειρατικός. Στα τέλη του 17ου αιώνα πολιορκήθηκε η Χαλκίδα από το γνωστό βενετό ναύαρχο Μοροζίνι, χωρίς όμως αποτέλεσμα. Κατά την έκρηξη της ελληνικής επανάστασης το 1821 και παρά το γεγονός ότι το νησί της Εύβοιας έγινε θέατρο πολλών μαχών, οι ισχυρές τουρκικές δυνάμεις που

βρίσκονταν στο νησί δεν επέτρεψαν την οριστική του απελευθέρωση. Από τον τουρκικό ζυγό απαλλάχθηκε οριστικά με την παράδοση της Χαλκίδας στις 7 Απριλίου 1833 και της Καρύστου δύο μέρες αργότερα για να ενταχθεί στα όρια του νεοϊδρυθέντος ελληνικού κράτους.

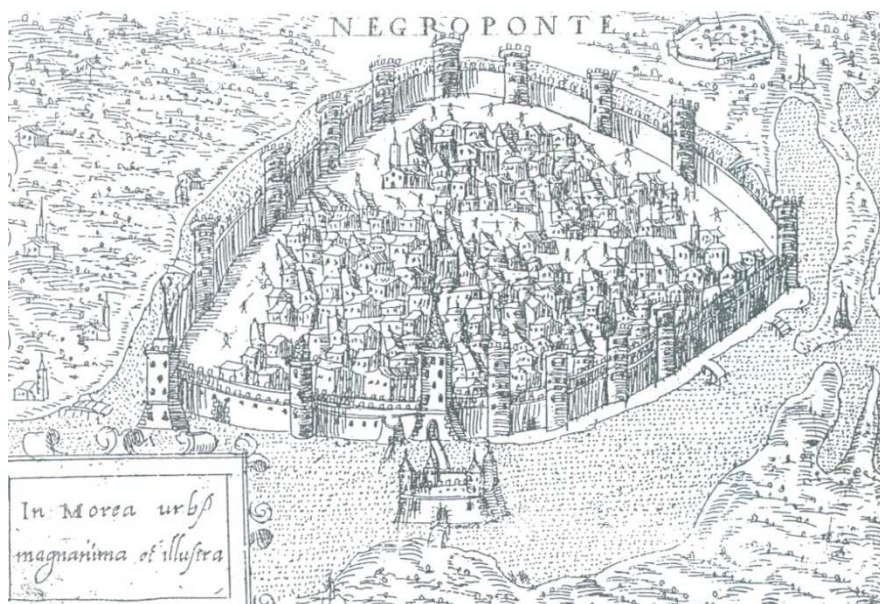
Ιστορικά Στοιχεία του Παραλιακού Μετώπου

Η περίοδος της ενετοκρατίας (1205 – 1470 μ.Χ) υπήρξε πολύ σημαντική για τη διαμόρφωση της εικόνας της πόλης της Χαλκίδας. Η ονομασία της Χαλκίδας, της πόλης αυτής με το ένδοξο παρελθόν, που, εκτός των τόσων άλλων συμβολών της στον πολιτισμό, συνεισέφερε μέσω της αποικίας της Κύμης στην πνευματική εξέλιξη της Ευρώπης με το αλφάβητό της, το γνωστό σε όλους λατινικό αλφάβητο το πιο διαδεδομένο, ίσως, όργανο μετάδοσης της γνώσης στο κόσμο, κατά τη περίοδο της ενετοκρατίας μετατράπηκε σε Negroponte.



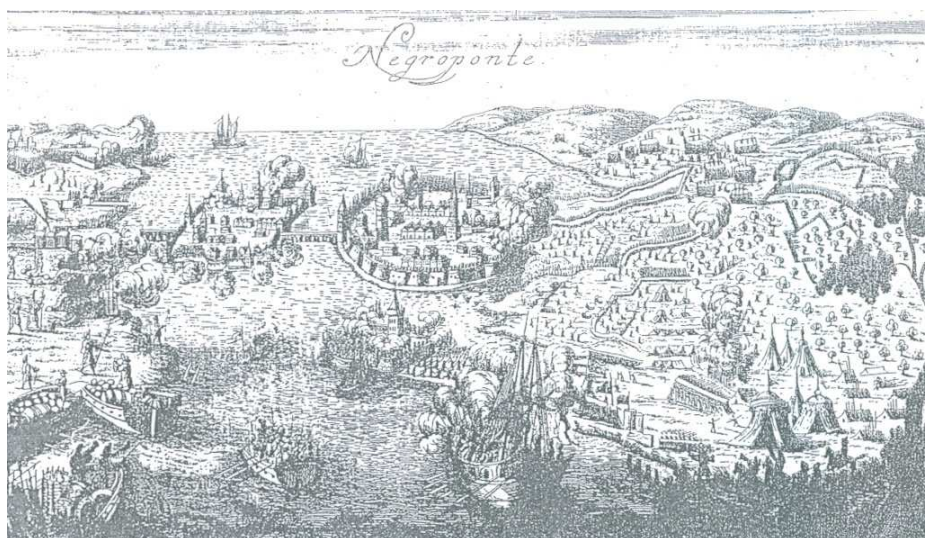
Γκραβούρα 1 - Χαλκίδα (περίοδο Ενετοκρατίας)

Φαίνεται ότι η απαρχή της ονομασίας Negroponte, βρίσκεται στη χρήση από τους Βυζαντινούς του ονόματος του Ευρίπου, αντί για Χαλκίδα, προκειμένου να ονοματίσουν την πόλη. Από την παραφθορά του Εύριπος σε Έγριπος στην αιτιατική (εις τον Έγριπον) προέκυψαν διάφορες παραλλαγές όπως Negriro, Negrepo, Nigriro, Nigrepo, Negreponte και τέλος Negroponte, που επικράτησε, ενώ το δεύτερο συνθετικό της ονομασίας (-ponte) υποτίθεται ότι αναφέρεται στη γέφυρα που ένωνε την πόλη με την αντίπερα βοιωτική ακτή. Από αυτό το συνθετικό του ονόματος προκύπτει η ιδιαίτερη αξία που προσδίδεται στη γέφυρα, στο μέσω δηλαδή επικοινωνίας με την υπόλοιπη Ηπειρωτική Χώρα. Η γέφυρα αυτή κατέχει κύριο ρόλο στη διαμόρφωση της πόλης από την τότε εποχή έως και σήμερα.



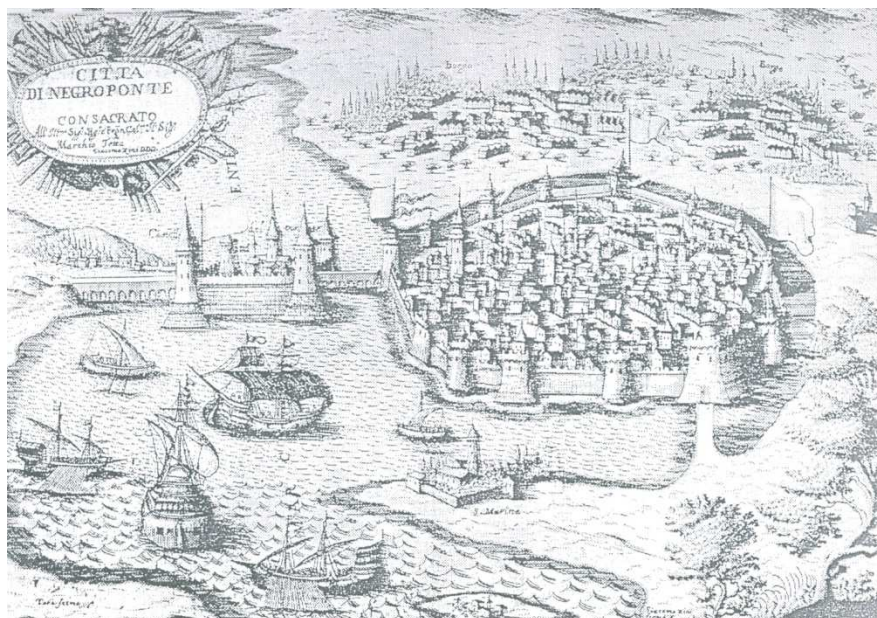
Γκραβούρα 2 – Χαλκίδα (περίοδο Ενετοκρατία)

Οι Ενετοί οχύρωσαν τον Εύριπο με φρούρια και πύργους και αντικατέστησαν την ξύλινη προς την Ευβοϊκή Ακτή γέφυρα, με μια μεγάλη γέφυρα κατασκευασμένη από χονδρά ξύλα και σφυρήλατο χοντρό σίδηρο και αλυσίδες έλξεως που την άνοιγαν προς τα πάνω. Ακόμα οχύρωσαν τον βράχο που έστεκε στο μέσο του Ευρίπου με πύργους που κτίστηκαν στην ίδια περίπου θέση των πύργων που έχτισαν οι Χαλκιδαίοι – Θηβαίοι το 411 π.Χ.. Όλες αυτές οι ενέργειες καθιστούν το τμήμα της Χαλκίδας που βρίσκεται στην Ευβοϊκή Ακτή πλήρη οχυρωμένο, γεμάτο ασφάλεια για τη ζωή των κατοίκων χωρίς να κινδυνεύει από άλλες εισβολές.



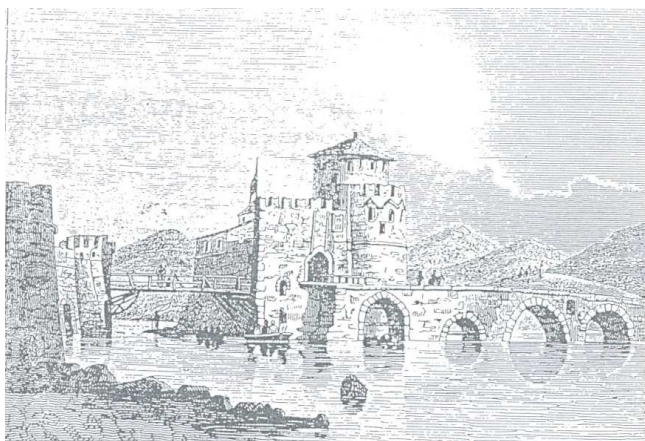
Γκραβούρα 3 – Χαλκίδα (περίοδο Ενετοκρατία)

Από τις γκραβούρες που παραθέτονται παρατηρούμε ότι όλες οι κατοικίες και η καθημερινή ζωή των κατοίκων συσσωρεύεται μέσα στην οχυρωμένη πόλη και το τμήμα της περιοχής του Καραμπάμπα είναι ερημικό, χωρίς ίχνος ζωής. Δεν θα ήταν υπερβολή να ειπωθεί πως η πόλη της Χαλκίδας τότε, θεωρείτο μόνο το τμήμα της Εύβοιας και όχι το κομμάτι της Βοιωτίας.



Γκραβούρα 4 – Χαλκίδα (περίοδο Ενετοκρατία)

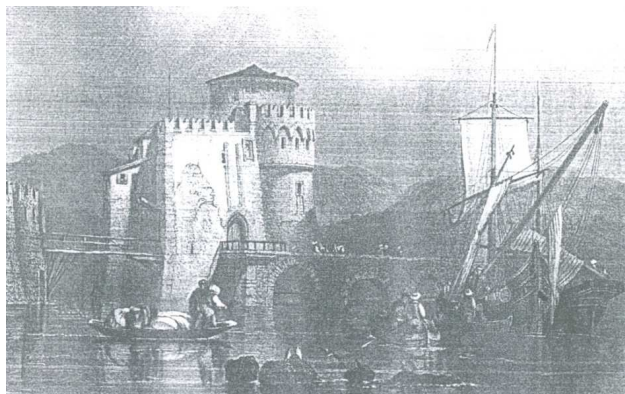
Κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας (1470 – 1833 μ.Χ) η ολοένα αυξανόμενη σημασία της γέφυρας φαίνεται από τις μετατροπές που γίνονται με σκοπό τη συντήρηση και εξέλιξη της. Συγκεκριμένα, κατά τη Τουρκοκρατία, η γέφυρα είναι ξύλινη και ακίνητη. Τα τελευταία χρόνια της Τουρκοκρατίας, ένα τμήμα της γέφυρας έχει μεταβληθεί σε ξύλινη κινητή και οι διαστάσεις της έχουν μεγαλώσει. Κατά τη περίοδο αυτή, σημαντική είναι η τοποθέτηση του φρουρίου του Καραμπάμπα στην Βοιωτική ακτή. Είναι μια ενέργεια που σηματοδοτεί την αρχή της εξάπλωσης της ζωής πέρα από το Ευβοϊκό τμήμα της πόλης.



Γκραβούρα 5 – Γέφυρα Χαλκίδας

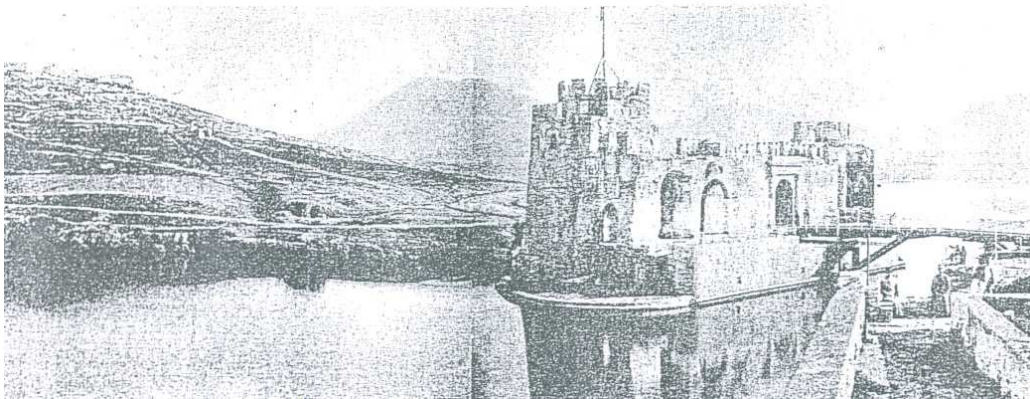
Σήμερα οι ειδήσεις γύρω από το φρούριο του Καράμπαμπα, στο λόφο Κάνηθος, είναι αντιφατικές. Μια μερίδα μελετητών τοποθετεί τις αρχές του φρουρίου σε χρόνους πριν από την άλωση, αλλά η ασάφεια των σχετικών με τη πολιορκία πηγών δεν επιτρέπει μια ξεκαθαρισμένη γνώμη. Το μόνο σίγουρο είναι πως τότε λεγόταν Φούρκα, όνομα ταυτόσημο πιθανόν με το ξενικό Φίγκερ. Μια άλλη σειρά μελετητών το θεωρεί κτίσμα τούρκικο. Ο Σπύρος Κοκκίνης ξαναθυμίζει την άποψη του Ed. Dodwell, ότι πρόκειται για έργο του ίδιου του Μωάμεθ Β', αλλά τούτο αντιτίθεται στις υπόλοιπες μαρτυρίες. Ο Μίλλερ μιλάει για ανοχύρωτο λόφο πριν το 1470, αλλά ο Λάμπρος τον διορθώνει και κατεβάζει τα όρια στα 1728. και ο Βέλτερ αναφέρει, πως μόνη οχύρωση του Μωάμεθ ήταν μια ομάδα όλμων. Η λεπτομερειακή μελέτη του Διον. Ζήβα προσπαθεί να ξεκαθαρίσει ορισμένα πράγματα από τα οποία προκύπτει ότι το κτίσμα είναι καθαρά τούρκικο, χρονολογούμενο στα 1680 / 1690. πολλά χρόνια πρωτότερα ο Β. Pace, βασισμένος σε πληροφορίες του Coronelli, είχε καταλήξει στο ίδιο συμπέρασμα, καθορίζοντας το χρόνο κτίσης στα 1686. Αλλά και ο Ken. Andrews, εξετάζοντας συστηματικά την ιστορία της πολιορκίας του Μοροζίνη, χρονολογεί το φρούριο στα 1686, διευκρινίζοντας ότι κτίστηκε από τον εξωμότη Girolammo Galoppo από την Cuastalla της Μάντουας, που είχε καταφύγει στους Τούρκους.

Τις ίδιες ασάφειες παρουσιάζουν οι μαρτυρίες γύρω από το πάρισο του Καράμπαμπα, το λόφο του Βελή-μπαμπα. Από την πολιορκία του 1470 μας είναι γνωστός με πολλά ονόματα : Λόφος Καλογραίας, Καλορίζα, Φαλεκρίζα, Μονή Θεοτόκου, Μονή Αγίας Μαρίνας, Βουνό Καλογραιών. Τα ονόματα φανερώνουν πως εδώ υπήρχε μοναστήρι πιθανότατα γυναικείο, χωρίς οχύρωση μέχρι το 1470. στα νεώτερα χρόνια αναφέρεται σαν τούρκικη εξοχική οικία, ενώ μέχρι τις αρχές του αιώνα μας σωζόταν εκεί ένας τεκές. Πολύ πρόσφατα, στα 1969, η νεόκοπη τάση για «εκσυγχρονισμούς» εξαφάνισε αδικαιολόγητα και συθέμελα τα υπολείμματα της πύλης, που σωζόταν στην ανατολική πλευρά της «Δεξαμενής». Επειδή τα έδαφος έχει υποστεί αλλεπάλληλες ισοπεδώσεις, μια ενδεχόμενη ανασκαφή δεν θα δια φωτίσει πολλά πράγματα για την ιστορία αυτού του πολύπαθου λόφου.

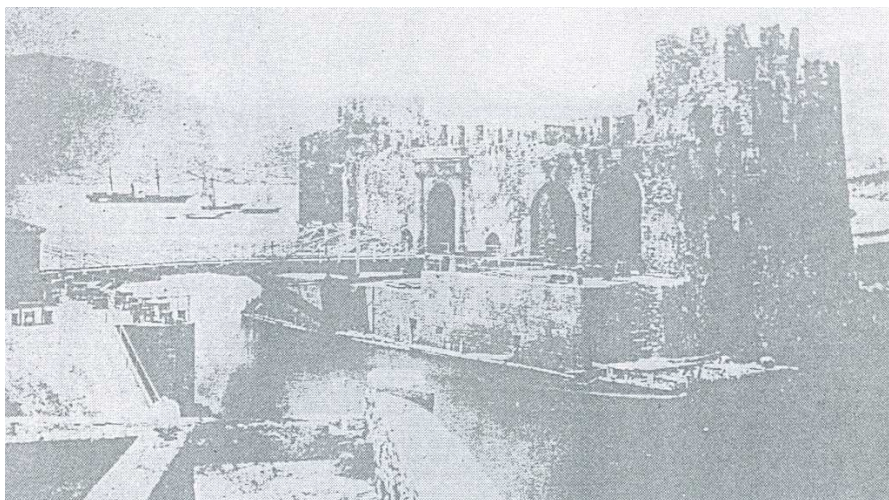


Γκραβούρα 6 – Γέφυρα Χαλκίδας

Κατά τη Νεοελληνική περίοδο, παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές στη περιοχή της γέφυρας που ενώνει την Εύβοια με τη Βοιωτία. Οι αλλαγές αυτές θα παίξουν κύριο ρόλο στη περαιτέρω διαμόρφωση της εικόνας της Χαλκίδας και θα σηματοδοτήσουν την αρχή της ανάπτυξης του λόφου του Καραμπαμπα. Από τη μέχρι τώρα ιστορική πορεία της εξέλιξης της Χαλκίδας, διαφαίνεται η καθυστερημένη ανάπτυξη του τμήματος της πόλης της Βοιωτικής ακτής. Το 1853, άρχισε το έργο διεύρυνσης (στα 20μ.), εκβάθυνσης (-60 μ.) του πορθμού προς την Ευβοϊκή ακτή και τοποθέτησης κινητής γέφυρας. Τοποθετούνται πορθμεία στα διαπλέοντα πλοία του πορθμού Ευρίπου και διόδια στα διαβαίνοντα ζώα της γέφυρας. Τα διόδια, δεν είναι υπερβολή, να χαρακτηριστεί ως μια ενέργεια που παροτρύνει τους ιδιοκτήτες των ζώων να κατοικήσουν έξω από τα σύνορα της πόλης. Το 1858, έγιναν τα εγκαίνια της νέας γέφυρας παρουσία του Βασιλικού ζεύγους Όθωνος και Αμαλίας. Τότε οι ενετικοί πύργοι στέκονταν ακόμη πάνω στη μικρή νησίδα στη μέση σχεδόν του πορθμού. Μεταξύ της νησίδας και των απέναντι ακτών υπήρχαν δύο γεφύρια. Ένα το περιστροφικό που άνοιγε για τη διάβαση των πλοίων και συνέδεε με την Ευβοϊκή ακτή και δεύτερο το λίθινο γεφύρι που συνέδεε με τη Βοιωτική ακτή.

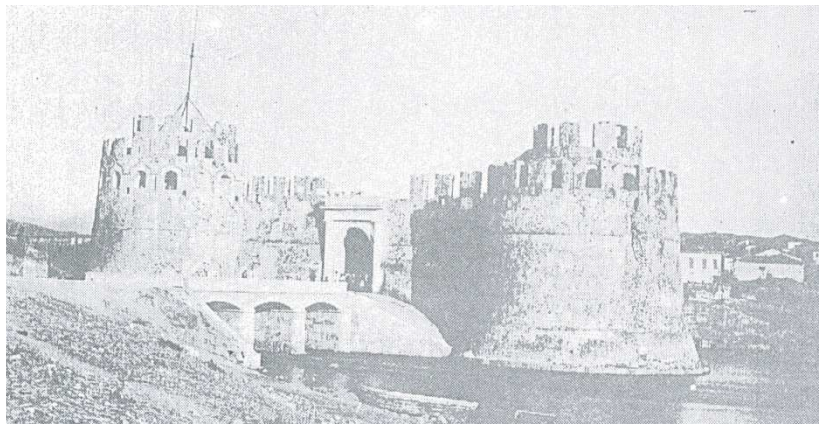


Γκραβούρα 7 – Γέφυρα Χαλκίδας (Βοιωτική πλευρά)



Γκραβούρα 8 – Γέφυρα Χαλκίδας (Βοιωτική πλευρά)

Το 1885 άρχισε η κατεδάφιση των τειχών του φρουρίου και έφερε κέρδος στο Δημόσιο από την εκποίηση των υλικών, 30.000 δρχ. το Μάρτη του 1890 αρχίζει η εγκληματική κατεδάφιση των ενετικών πύργων του επιθαλάσσιου φρουρίου. Γκρεμίζονται επίσης η σάπια γέφυρα και για την εξυπηρέτηση των διερχομένων κατασκευάζεται πλωτό πορθμείο. Οι δύο παραπάνω ενέργειες έχουν προκαλέσει την αποδοκιμασία και την οργή των πολιτών και των αρμοδίων τις τελευταίες δεκαετίες, όταν συνειδητοποίησαν την αξία της διατήρησης μέσω της συντήρησης της παλαιάς ιστορίας της πόλης. Η κατεδάφιση αυτή ήταν άσκοπη και εγκληματική αφού η διεύρυνση του πορθμού έγινε σε βάρος της Ευβοϊκής ακτής και δεν ενοχλείτο από την ύπαρξη των πύργων και του φρουρίου της νησίδας. Όμως, η επιθυμία των Χαλκιδέων, της τότε εποχής, για την κατεδάφιση ήταν έντονη και πειστική μέσω δημοσιευμάτων του τύπου της εποχής. Έχουν διασωθεί προς τη μεριά της Ευβοϊκής ακτής (εν γένει), οι βάσεις του κάστρου της Χαλκίδας και του πύργου και πάνω τους θεμελιώθηκαν τα υφιστάμενα σήμερα κρηπιδώματα. Επίσης έχουν διασωθεί οι βάσεις των πύργων της νησίδας του πορθμού, προς την Ευβοϊκή ακτή και πάνω σε αυτές έχει θεμελιωθεί το προς τη Βοιωτική ακτή βάθρο της σημερινής γέφυρας.



Γκραβούρα 9 –Πύργοι Νησίδας Πορθμού Ευρίπου

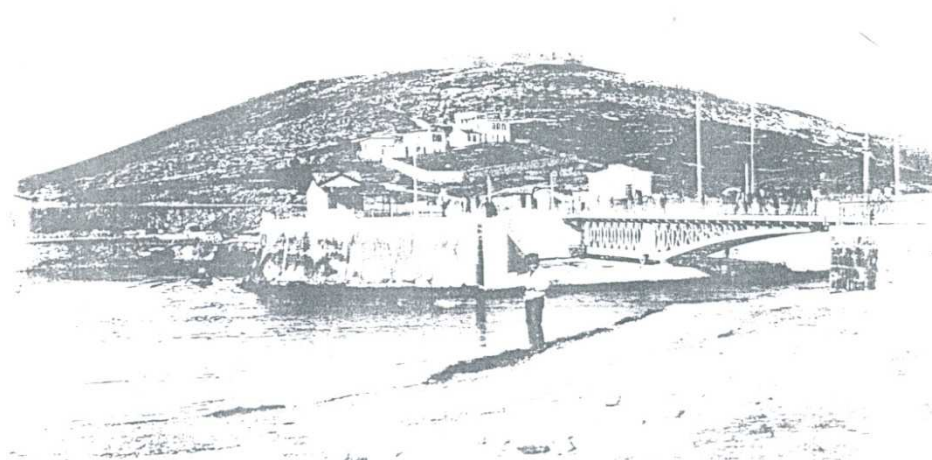
Σίγουρα, η κατεδάφιση των τειχών υπήρξε μια αλλόκοτη ενέργεια, η ύπαρξη των οποίων θα προσέδιδε στη σημερινή πόλη της Χαλκίδας μια ξεχωριστή αίγλη και μια γλυκιά μελαγχολία της παλαιάς ζωής, όμως δεν πρέπει να παραλείπουμε να βλέπουμε και την άλλη όψη αυτής της ενέργειας, ότι δηλαδή το οπτικά απόρθητο σύνορο της πόλης – τα τείχη – δεν υπάρχουν πια. Η εικόνα της πόλης πλέον συνδέεται με το περιβάλλοντα χώρο και οι ροές ενέργειας μεταξύ πόλης και προαστίων εξομαλύνουν τον μέχρι τώρα αυστηρό τόνο που προσέδιδαν τα τείχη. Το σημαντικότερο, όμως, είναι ότι αρχίζει σιγά σιγά και με πολύ

αργούς ρυθμούς, ο λόφος του Καραμπάμπα, να αποκτά ένα μικρό ίχνος από την καθημερινή ζωή της πόλης και να εντάσσεται έτσι στο σύνολο της Χαλκίδας.



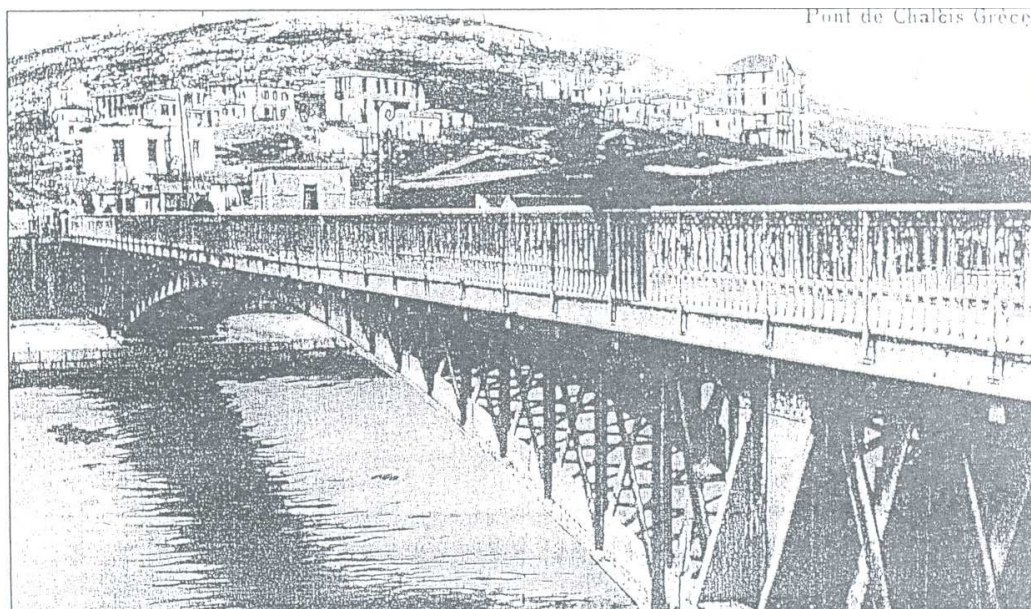
Γκραβούρα 10 – Η σιδερένια Περιστροφική Χειροκίνητη Γέφυρα Χαλκίδας

Το 1896, δίνεται στους Χαλκιδέους η σιδερένια περιστροφική χειροκίνητη γέφυρα. Η γέφυρα αυτή παραγγέλθηκε στην Ιταλία. Το κιγκλίδωμα της γέφυρας έδωσε τη μορφή στα κιγκλιδώματα των κρηπιδωμάτων. Η καινούργια αυτή γέφυρα είχε προκαλέσει τον θαυμασμό και τη περιέργεια όχι μόνο των Χαλκιδέων αλλά και αρκετών ταξιδιωτών, οι οποίοι επισκέπτονταν τη Χαλκίδα για να κάνουν τον περίπατο τους στην Ευβοϊκή ακτή και να σταθούν πάνω στη γέφυρα. Από καρτ-ποστάλ της εποχής, φαίνεται ο λόφος του Καραμπάμπα με το τούρκικης κατασκευής κάστρο στη κορυφή του, εντελώς άδειος από δένδρα και το μόνο ίχνος ανάπτυξης που έχει αρχίσει και διαφαίνεται, είναι πέντε μικρά σπιτάκια σε μικρή απόσταση από τη γέφυρα.



Γκραβούρα 11 – Η σιδερένια Περιστροφική Χειροκίνητη Γέφυρα Χαλκίδας

Σε καρτ-ποσταλ του 1924 απεικονίζεται ολόκληρη η κινητή περιστροφική γέφυρα του Πορθμού του Ευρίπου και ο λόφος του Καράμπαμπα, στην τότε Βοιωτική ακτή. Η σιδερένια χειροκίνητη γέφυρα, μήκους 75,30 μ. και πλάτους 2,80 μ. ενώνει την Ευβοϊκή με τη Βοιωτική ακτή πάνω από τον τότε διευρυμένο Πορθμό του Ευρίπου, συνολικού ανοίγματος 40 μέτρων και ύψους του καταστρώματος από τη μέση στάθμη της θάλασσας 4,70 μ..

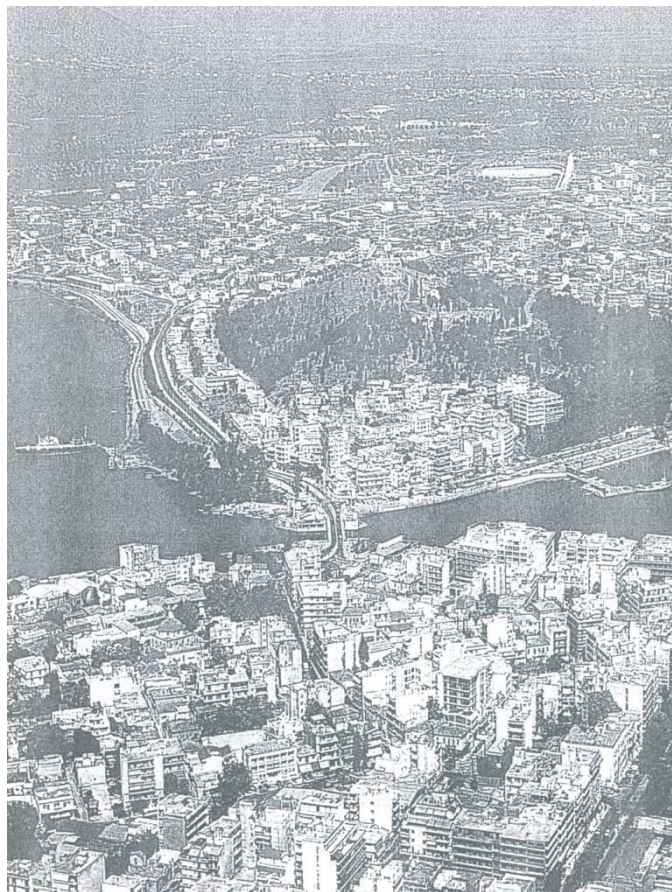


Γκραβούρα 12 – Η σιδερένια Περιστροφική Χειροκίνητη Γέφυρα Χαλκίδας

Διακρίνεται το τεταρτοκύκλιο περιστροφής της γέφυρας στην Βοιωτική ακτή, το λιθόκτιστο ισόγειο δωμάτιο, που χρησίμευε στις εργασίες διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης του Πορθμού (1890 – 1896), καθώς και τα λίγα ισόγεια και διώροφα κεραμοσκεπή σπίτια της Ν.Α. πλευράς του λόφου. Δεξιά, στην ακτή, προβάλλει το ιδιόρρυθμο τετράωροφο ξενοδοχείο «Φλοίσβος» και μικρό τμήμα του νεοδημιουργημένου τότε πευκόφυτου άλσους. Την περιστροφική γέφυρα του Ευρίπου, που εξυπηρετούσε τους Ευβοείς επί 67 ολόκληρα χρόνια, αντικατέστησε το 1962 η σημερινή κινητή συρταρωτή γέφυρα, πλάτους 11μ. και μήκους 40μ..

Μέχρι το 1947 λίγα είναι τα σπίτια που έχουν προστεθεί στην παραπάνω εικόνα του Καράμπαμπα. Το τμήμα του Καράμπαμπα όπου έχουν αρχίσει να αναπτύσσονται κατοικίες ανήκει διοικητικά στη πόλη της Χαλκίδας, ενώ το υπόλοιπο της περιοχής βρίσκεται υπό τη διοίκηση της Βοιωτίας. Αυτή η διοικητική κατάσταση θα ισχύσει μέχρι και το 1976, οπότε όλη η περιοχή του λόφου του Καράμπαμπα θα συμπεριληφθεί στην διοικητική δικαιοδοσία της Χαλκίδας. Αυτή η διοικητική αλλαγή έγινε η αφετηρία για μια σειρά αναπτυξιακών αλλαγών στην περιοχή του Καράμπαμπα. Από το 1976 μέχρι το 1993, οι ρυθμοί ανάπτυξης της περιοχής προσπαθούν να καλύψουν το κενό της μέχρι τώρα υπανάπτυξης. Το παλιό

τμήμα, το οποίο άνηκε εξ αρχής στην Χαλκίδα γεμίζει από διώροφες κατοικίες και προσελκύει κυρίως οικογένειες προσφύγων. Οι τιμές των ακινήτων είναι πολύ χαμηλότερες από αυτές των σπιτιών στο Ευβοϊκό τμήμα της Χαλκίδας. Είναι χαρακτηριστική η έκφραση που λεγόταν από τους πολίτες της Χαλκίδας στη πρόταση να κατοικήσουν στο Καράμπαμπα, «πού να ζήσουμε εκεί, με τους λύκους».



Εικόνα 1 – Χαλκίδα (1993)

Από το 1993 μέχρι σήμερα, η ανάπτυξη της περιοχής είναι ραγδαία. Πολλές, σε αριθμό, οι κατοικίες που έχουν κατασκευαστεί σε όλη την έκταση του Καράμπαμπα. Εντυπωσιακό είναι το γεγονός ότι στο νεοπροστιθέμενο διοικητικά τμήμα του Καράμπαμπα έχουν κατασκευαστεί πολυτελής κατοικίες και θεωρείται από τις πιο ακριβές περιοχές της Χαλκίδας. Παρόλο όμως την γρήγορη οικιστική ανάπτυξη που σημειώθηκε τα τελευταία χρόνια, η εμπορική ανάπτυξη, οι υπηρεσίες και η αναψυχή υστερεί σε μεγάλο βαθμό σε σχέση με την υπόλοιπη Χαλκίδα.

Το 1986 ξεκίνησε η κατασκευή της νέας υψηλής γέφυρας του Ευρίπου, που συνδέει τη Βοιωτία με την Εύβοια, παρακάμπτοντας τη γέφυρα του πορθμού του Ευρίπου. Τα εγκαίνιά της έγιναν το καλοκαίρι του 1994.

ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΣ ΚΑΙ ΓΕΩΦΥΣΙΚΟΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ

Η Χαλκίδα, ως πρωτεύουσα του νομού, έχει παίξει κύριο ρόλο στη μέχρι τώρα ιστορία και εξέλιξη της Εύβοιας. Λόγω της γεωγραφικής της θέσης, βρίσκεται σχεδόν στο κέντρο της Ελλάδας και της μικρής απόστασης, μόλις 80 χλμ, που τη χωρίζει από τη πρωτεύουσα της χώρας, την Αθήνα, η Χαλκίδα δεν είναι υπερβολή να χαρακτηριστεί ως μια επαρχιακή πόλη με πολλά πλεονεκτήματα. Χωροθετώντας την στο χάρτη βρίσκεται 80 χλμ. Βόρεια της Αθήνας και 470 χλμ. Νοτιοανατολικά της Θεσσαλονίκης.



Η πόλη βρίσκεται στο στενότερο σημείο του Ευβοϊκού κόλπου που έχει πλάτος 40 μέτρα, στον πορθμό του Ευρίπου που χωρίζει τη πόλη σε δύο τμήματα, τα οποία ενώνονται με τη κινητή γέφυρα. Τα δύο αυτά τμήματα είναι το τμήμα της Χαλκίδας στην Ευβοϊκή πλευρά, στο οποίο βρίσκεται ουσιαστικά το κέντρο της πόλης αλλά και οι περισσότερες περιοχές κατοικίας και το δεύτερο τμήμα είναι στη Βοιωτική ακτή, η περιοχή της Κανήθου, όπου αποτελεί κυρίως περιοχή κατοικίας. Στο τμήμα της Χαλκίδας στην Ευβοϊκή πλευρά ανήκει το παλαιό κομμάτι της πόλης και το ιστορικό κέντρο.



Εικόνα 1 – Πορθμός Ευρίπου

Η πόλη της Χαλκίδας είναι πεδινή περιοχή με όλα τα μορφολογικά στοιχεία του ηπειρωτικού χώρου. Σε κοντινή απόσταση η πόλη περιβάλλεται από το όρος Δίρφυς υψομέτρου 1420μ. και από το όρος Όλυμπος υψομέτρου 1170μ. Με την πόλη συνορεύει το λεκανοπέδιο της περιοχής του Ληλάντιου. Το κλίμα της θεωρείται ήπιο με έντονη υγρασία καθ' όλους τους μήνες του έτους. Στο Ευβοϊκό κόλπο πνέουν τοπικοί άνεμοι.

Στη χλωρίδα της πόλης μπορούν να ενταχθούν δέντρα που βρίσκονται διάσπαρτα μέσα στη πόλη, όπως λεύκες, κυπαρίσσια, οπωροφόρα και κάποιοι διακοσμητικοί φοίνικες στη παραλία, αλλά και το αλσύλλιο που υπάρχει στη περιοχή της Κανήθου που αποτελείται από κυπαρίσσια και κάποιο είδος πεύκου. Βέβαια, στις περιοχές που βρίσκονται στο κοντινό με τη Χαλκίδα όρος της Δίρφυς συναντάμε έναν σημαντικό βοτανικό παράδεισο, με σπάνια είδη λουλουδιών. Από αυτά, ορισμένα φύονται μόνον σε τούτη την περιοχή και πουθενά αλλού στον κόσμο. Κάποια μάλιστα, φέρουν στην λατινική, δηλαδή στην παγκοσμίως αποδεκτή επιστημονική ονομασία τους ονόματα των περιοχών στις οποίες βρέθηκαν, όπως: *Silene dirphya*, *Origanum* (δηλ. ρίγανη) *lirium* (από την θέση «Λειρή», του καταφυγίου), *Viola dirphya*, *Nepeta argolika susp dirphya* κ.α.

Στη πανίδα της πόλης εντάσσονται κυρίως η γενική κατηγορία των ζώων της πόλης, όπως, σκύλοι, γάτες και διάφορα πουλιά. Βέβαια, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το θαλάσσιο ζωικό βασίλειο που βρίσκεται στα νερά του Ευβοϊκού κόλπου. Δεν μπορούμε να συγκεκριμενοποιήσουμε κατηγορίες λόγω των ρευμάτων των νερών του Ευρίπου πολλοί πληθυσμοί ψαριών είναι διερχόμενα. Χαρακτηριστικό είναι η μεγάλη ποικιλία σε είδη οστράκων, όπως γυαλιστερές, κυδώνια, πετροσωλήνες, φούσκες.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ο πληθυσμός της Χαλκίδας σύμφωνα με την τελευταία απογραφή του 2001 είναι 53.584 κατοίκους. Στη συνέχεια ακολουθεί ο πίνακας στον οποίο αναγράφονται αναλυτικά ο πληθυσμός της πόλης από το 1879 που ήταν μόλις 7.564 κάτοικοι. Παρατηρούμε μια συνεχόμενη αύξηση του πληθυσμού της πόλης και ιδιαίτερα σημειώνεται μεγάλος βαθμός ανάπτυξης 74% από το 1961 και κάθε δεκαετία μέχρι το 1991.

	2001	1991	1981	1971	1961	1951	1940	1928	1920	1907	1896	1889	1879
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ	53,584	51,646	44,867	36,3	28,576	26,248	21,82	18,747	14,398	11,894	9,676	10,71	7,564

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε

Οι γρήγοροι ρυθμοί ανάπτυξης σχετίζονται σίγουρα και με το γεγονός της κοντινής απόστασης με την πρωτεύουσα, την Αθήνα. Ο συνδυασμός της επαρχιακής πόλης που βρίσκεται πολύ κοντά στην Αθήνα, δίνει τη δυνατότητα στους κατοίκους της να συνδυάσουν

τη καλή ποιότητα ζωής, που συναντά κανείς ερχόμενος σε επαφή με τη φύση μακριά από τις μεγαλουπόλεις, και τη δυνατότητα επιλογών όσον αφορά την αναψυχή, τις θέσεις εργασίας, το σύνολο των υπηρεσιών, κλπ, όσα δηλαδή αποτελούν ελκυστικά στοιχεία μιας μεγαλούπολης. Στις μέρες μας, δεν είναι λίγος ο πληθυσμός που εγκαταλείπει την Αθήνα για να ζήσει στη πόλη της Χαλκίδας. Ακόμα, πολλοί είναι αυτοί οι οποίοι κατοικούν στη Χαλκίδα και εργάζονται εκτός ορίων αυτής, μιας και η ευνοϊκή της γεωγραφική θέση την τοποθετεί όχι μόνο σε μικρή απόσταση από την Αθήνα, αλλά και από άλλες σημαντικές περιοχές, όπως η Λειβαδιά, η Θήβα και η βιομηχανική περιοχή του Σχηματαρίου.

Η κύρια απασχόληση των κατοίκων είναι ο τριτογενής τομέας. Η προσφορά των πολλών υπηρεσιών που διαθέτει η Χαλκίδα σε συνδυασμό με τη βιομηχανική περιοχή του Σχηματαρίου ανοίγουν αρκετές θέσεις εργασίας στη πόλη. Συγκεκριμένα οι κατηγορίες των επαγγελματιών που συνθέτουν το εργασιακό προφίλ της πόλης είναι: υπάλληλοι ιδιωτικού ή δημόσιου τομέα, ελεύθεροι επαγγελματίες, υπάλληλοι γραφείου, εργαζόμενοι σε βιομηχανίες – βιοτεχνίες, στρατιωτικοί υπάλληλοι, έμποροι.

Αν και η προσφοράς θέσεων εργασίας της Χαλκίδας φαίνεται να καλύπτει τις ανάγκες της, αυτό διαψεύδεται από τα ποσοστά ανεργίας. Συγκεκριμένα ο Νομός της Εύβοιας, βάση στατιστικών στοιχείων πλήττεται από ανεργία όλων των ηλικιακών ομάδων. Σε αυτό έχει συμβάλει το κλείσιμο πολλών εργοστασίων στο Νομό τα προηγούμενα χρόνια.

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ – ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑ

Πλούσια αρχιτεκτονική κληρονομιά συναντά ο σημερινός περιηγητής στη πόλη της Χαλκίδας, σε πολλά κτίρια αλλά και χώρους με ιδιαίτερη ιστορική αξία. Το σύνολο των αρχιτεκτονικών μνημείων δηλώνουν την σημαντική στους αιώνες ιστορία της πόλης αλλά και το στίγμα των κοινωνιών που έδρασαν στους χώρους αυτούς. Στη συνέχεια αναφέρονται τα σημαντικότερα αξιοθέατα της Χαλκίδας:

- Η παλιά κινητή γέφυρα. Αρχικά η κατασκευή της υπήρξε ξύλινη και στη συνέχεια το 1896 εγκαθίσταται σιδερένια περιστροφική χειροκίνητη γέφυρα παραγγελθείσα από την Ιταλία.

Το κιγκλίδωμα της γέφυρας έδωσε τη μορφή στα κιγκλιδώματα των κρηπιδωμάτων. Η σιδερένια χειροκίνητη γέφυρα, μήκους 75,30 μ. και πλάτους 2,80 μ. ενώνει την Ευβοϊκή με τη Βοιωτική ακτή πάνω από τον τότε διευρυμένο Πορθμό του Ευρίπου, συνολικού ανοίγματος 40 μέτρων και ύψους του καταστρώματος από τη μέση στάθμη της θάλασσας 4,70 μ. Την περιστροφική γέφυρα του Ευρίπου, που εξυπηρετούσε τους Ευβοείς επί 67 ολόκληρα χρόνια, αντικατέστησε το 1962 η σημερινή κινητή συρταρωτή γέφυρα, πλάτους 11μ. και μήκους 40μ..



Εικόνα 2 - Γέφυρα Χαλκίδας

- Η εκκλησία της Αγίας Παρασκευής. Η εκκλησία αυτή είναι παλαιοχριστιανική βασιλική του 5^{ου} αιώνα. Μετασκευάστηκε το 13^ο αιώνα από τους Ενετούς, οι οποίοι πρόσθεσαν τα γοτθικά γλυπτά. Η εκκλησία χτίστηκε πάνω στα ερείπια παλαιότερου θεοδοσιανού ναού και σύμφωνα με ορισμένους αρχαιολόγους, προς τιμή της Παναγίας της Περιβλέπτου. Ο χριστιανικός ναός χτίστηκε με το υλικό και στη θέση αρχαίου ναού της Άρτεμης, του Απόλλωνα και της Λητώς.



Εικόνα 3 - Αγ. Παρασκευή

Οι Τούρκοι τον μετέτρεψαν σε τέμενος αρχικά και αργότερα, όταν έφτιαζαν εκεί κοντά το τζαμί, σε αποθήκη και αμαξοστάσιο. Μετά την απελευθέρωση ανακαινίσθηκε και αφιερώθηκε στην πολιούχο, Αγία Παρασκευή.

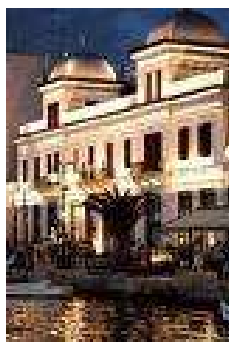
- Το σπίτι του Βαίλου. Βρίσκεται απέναντι από την εκκλησία της Αγ. Παρασκευής, με το βενετσιάνικο θυρεό και ήταν έδρα ενετού αξιωματούχου. Αρχικά ήταν ίσως το βαπτιστήριο της παλαιοχριστιανικής βασιλικής.
- Η εκκλησία του Αγίου Δημητρίου. Αποτελεί το σημερινό μητροπολιτικό ναό και χτίστηκε το 1837.
- Η εκκλησία του Αγίου Νικολάου. Αποτελεί την πιο κεντρική εκκλησία της πόλης με τη σημαντικότερη ομώνυμη πλατεία. Χτίστηκε το 19^ο αιώνα και έχει πολύ αξιόλογο τέμπλο και ενδιαφέρουσες αγιογραφίες.

- Το ιστορικό αρχείο της Πόλης. Αυτό το σημαντικό ιστορικό υλικό στεγάζεται στο αρχοντικό Κριεζώτη στο κέντρο της Χαλκίδας. Αποτελεί σημαντική πηγή άντλησης ιστορικών πηγών και στοιχείων για έρευνες, εργασίες ή απλά για πληροφόρηση.
- Καμάρες ή Υδραγωγείο. Υπολείμματα του αρχαίου υδραγωγείου της πόλης, του οποίου η κτήση είναι ακαθόριστη. Είναι άγνωστο αν κτίστηκε από τους Ρωμαίους, Βυζαντινούς ή Βενετούς.
- Κατακόμβες. Α) Αγία Κυριακή. Σήμερα, δεν υπάρχει, καταχώθηκε, ενώ πάνω του έχει ανεγερθεί εκκλησιάκι στο όνομα της Αγίας Φωτεινής (1980). Β) Άγιος Ιωάννης. Μέσα στο νεκροταφείο υπάρχει κατακόμβη του Άγιου Ιωάννη. Από την κατακόμβη πήρε το όνομα και ο ομώνυμος ναός. Εκτός από τις προηγούμενες αναφέρονται κατακόμβες και σε άλλα σημεία της πόλης.
- Το Κόκκινο Σπίτι. Κτίστηκε το 1884 από τον αρχιτέκτονα – μηχανικό Φλέγγις στην άκρη του βράχου, στο βόρειο άκρο του κρηπιδώματος. Σήμερα αποτελεί χώρο εκθέσεων και πολιτιστικών εκδηλώσεων.



Εικόνα 4 - Κόκκινο Σπίτι

- Μέγαρο Κότσικα. Το Μέγαρο Κότσικα είναι ότι απέμεινε από την παλιά Χαλκίδα. Αναπαλαιώθηκε και στεγάζει το Δημαρχείο της πόλης, το Πνευματικό Κέντρο και τη Πινακοθήκη. Το νεοκλασικό αυτό κτίριο είναι έκτασης 2066 τετρ.μ. ωφέλιμου χώρου και ανακατασκευάστηκε με δαπάνη 100 εκατ. Δρχ. τα οποία διέθεσε το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης της ΕΟΚ.



Εικόνα 5 - Μέγαρο Κότσικα

- Το Σπίτι με τα Αγάλματα. Το Σπίτι με τα Αγάλματα βρίσκεται απέναντι από το Κόκκινο Σπίτι και ήταν ιδιοκτησίας της οικογένειας Μάλλιου. Σήμερα είναι Δημοτικής ιδιοκτησίας και στεγάζεται σε αυτό το Λύκειο Ελληνίδων.



Εικόνα 6 - Σπίτι με Αγάλματα

- Τα Βιομηχανικά Οικοδομήματα. Βρίσκονται στη περιοχή του Αγίου Στεφάνου και αποτελούν σημαντικά δείγματα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής των αρχών του 20^{ου} αιώνα.



Εικόνα 7 - Κτίριο Αρέθουσας

- Το Κάστρο του Καράμπαμπα. Είναι χτισμένο σε λόφο της Βοιωτικής ακτής (Φούρκα), σε στρατηγική θέση ώστε να ελέγχει τα στενά του Ευρίπου και την πόλη της Χαλκίδας. Σύμφωνα με ορισμένους μελετητές, κατέχει τη θέση της αρχαίας Κανήθου. Το φρούριο που σώζεται είναι τουρκικό οχυρωματικό έργο του 1684, που σκοπό είχε την προστασία της Χαλκίδας από τους Ενετούς. Πολιορκήθηκε ανεπιτυχώς από το Μοροζίνι το 1688. Οι Τούρκοι διατήρησαν την κυριότητα του ως την απελευθέρωση της Ελλάδας. Μέσα στο περίβολο βρίσκεται η εκκλησία του Προφήτη Ηλία του 1895. Η θέα από το λόφο είναι εκπληκτική. Στο διπλανό αλσύλλιο αναπαύεται στο διακριτικό μνημείο του ο πεζογράφος, ποιητής και Θεατρικός συγγραφέας Γιάννης Σκαρίμπας.



Εικόνα 8 - Λόφος και Κάστρο Καράμπαμπα

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

Η Πολιτιστική Κληρονομιά της Χαλκίδας είναι η ένωση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των κοινωνιών που έδρασαν τους περασμένους αιώνες με την σημερινή κοινωνική δράση. Σημαντικό στοιχείο της πολιτιστικής κληρονομιάς που διατηρεί τη παράδοση ζωντανή αποτελεί το λαογραφικό μουσείο που βρίσκεται στην οδό Σκαλκώτα. Το μουσείο στεγάζεται σε τμήμα της μεσαιωνικής οχύρωσης της πόλης και περιλαμβάνει ενδυμασίες, υφαντά, κεντήματα, όπλα, νομίσματα, μικρογραφία ευβοϊκού σπιτιού με την οικοσκευή του, εργαλεία, αντικείμενα καθημερινής χρήσης.

Στα σημερινά πολιτιστικά δρώμενα της πόλης συμπεριλαμβάνονται πολιτιστικές εκδηλώσεις, θέατρο, μουσικές συναυλίες, καλλιτεχνικά αφιερώματα, παραδοσιακοί χοροί ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες που λαμβάνουν χώρα στο πεζόδρομο μπροστά από το Κόκκινο Σπίτι και το Σπίτι με τα αγάλματα και στο κάστρο του Καράμπαμπα. Ακόμα στο Κόκκινο Σπίτι φιλοξενούνται παροδικές εκθέσεις φωτογραφίας, ζωγραφικής και κοσμήματος. Κατά τους χειμερινούς μήνες πολιτιστικές εκδηλώσεις, όπως θέατρο, συναυλίες, κοινωνικές ομιλίες, πραγματοποιούνται στο κλειστό Δημοτικό Θέατρο της Χαλκίδας, με την ονομασία Παπαδημητρίου. Στο συγκεκριμένο χώρο πραγματοποιήθηκε το φεστιβάλ ελληνικού κινηματογράφου για ταινίες μικρού μήκους, όπου αποτέλεσε σημείο προσέλκυσης για καλλιτέχνες από όλη την Ελλάδα και τη Μεσόγειο. Τους καλοκαιρινούς μήνες εορτάζεται τέλη Ιουλίου η Ναυτική Εβδομάδα με αγώνες ιστιοπλοΐας, πολιτιστικά δρώμενα και πυροτεχνήματα.

Οι παραδοσιακοί χοροί της περιοχής είναι η κατηγορία: νησιώτικα. Οι συγκεκριμένοι χοροί μαζί με άλλους χορούς από όλη την Ελλάδα διδάσκονται στο Λύκειο Ελληνίδων της Χαλκίδας, το οποίο έχει σημαντική δράση στο πολιτιστικό προφίλ της πόλης.

Οι τοπικές γεύσεις της Χαλκίδας είναι νοστιμότατες και γνωστές σε όλη την Ελλάδα. Τα πιο γνωστά της φαγητά είναι: ρεβίθια με ρύζι, το τηγανόψωμο, σαγανάκια με θαλασσινά και θαλασσινά όστρακα, όπως γυαλιστερες, φούσκες, καλόγνωμες, κυδώνια, στρόμπους,

πετροσωλήνες. Δεν είναι τυχαία η συνεχής ανάπτυξη καταστημάτων ουζερί που είναι ιδιαίτερα γνωστά για τα εδέσματα που προσφέρουν.

ΕΞΕΧΟΥΣΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΕΣ

Μερικές από τις πιο γνωστές προσωπικότητες από τους χώρους της πολιτικής, του πολιτισμού, της ιατρικής, της δημοσιογραφίας, της ιστορίας που έχουν καταγωγή τη πόλη της Χαλκίδας ή τις γύρω περιοχές, είναι οι εξής:

- Μιχάλης Ασλάνης. Ο Μιχάλης Ασλάνης γεννήθηκε στη Χαλκίδα. Σπούδασε στη σχολή Βακαλό, διακόσμηση, γραφικές τέχνες, ιστορία τέχνης και θεάτρου. Στο τέλος τον κέρδισε ο χώρος της μόδας. Ξεκίνησε την καριέρα του το 1974 και θεωρείται τώρα ένας από τους πιο πετυχημένους στο χώρο του. Τον Αύγουστο του 1996, η ιδιαίτερη πατρίδα του, η Χαλκίδα, τίμησε την εξαιρετικά επιτυχημένη πορεία του και του απέμεινε το χρυσό μετάλλιο του Δήμου Χαλκιδέων, παρουσιάζοντας παράλληλα την Collection του πάνω στην υψηλή γέφυρα της Χαλκίδας, η οποία έκλεισε αποκλειστικά και μόνο για τη συγκεκριμένη εκδήλωση.
- Κάραλη - Χαριτοπούλου Μαλβίνα. Η Μαλβίνα Κάραλη - Χαριτοπούλου γεννήθηκε στη Χαλκίδα και απεβίωσε σε ηλικία 50. Ξεκίνησε την επαγγελματική της καριέρα το 1976 ως δημοσιογράφος.
- Μακρής Ορέστης. Γεννήθηκε στη Χαλκίδα το 1899 και πέθανε στην Αθήνα το 1975. Υπήρξε ηθοποιός του θεάτρου και του κινηματογράφου. Στη αρχή της καριέρας του, ευδοκίμησε ως τενόρος της ελληνικής οπερέτας, μετά την παρακμή της όμως, μετεπήδησε στην επιθεώρηση. Οι σημαντικότερες ταινίες του είναι «Ο μεθύστακας», «Το αμαξάκι», «Ο γρουσουζης», «Η Χιονάτη και τα επτά γεροντοπαλίκαρα», «Η θεία από το Σικάγο», «Η κάλπικη λίρα». Ηθοποιός σπάνιου ήθους και υψηλής επαγγελματικής συνείδησης, ο Μακρής σφράγισε με την υποκριτική του λιτότητα την επιθεώρηση και με τη στερεότητά του το σινεμά.
- Μπέλλου Σωτηρία. Σωτηρία Μπέλλου γεννήθηκε στη Δροσιά στις 22 Αυγούστου 1921. Εκτός από την αναμφισβήτητη καλλιτεχνική της αξία, πολέμησε και κατά των Γερμανών κατακτητών και των ντόπιων συνεργατών τους. Οργανώθηκε στις γραμμές του ΕΑΜ.
- Μυταράς Δημήτρης. Δημήτρης Μυταράς γεννήθηκε στη Χαλκίδα το 1934. Σπούδασε ζωγραφική στην Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών Αθηνών και σκηνογραφία στην Ecole des Arts Decoratifs του Παρίσι. Η ζωγραφική του

χαρακτηρίζεται από έντονο κινησιακό σχέδιο και χρωματική διαύγεια. Ο Δημήτρης Μυταράς έχει εκθέσει σε πολλές πρωτεύουσες του κόσμου και έχει πάρει μέρος σε όλες σχεδόν τις σημαντικές Μπιεννάλε. Στη Χαλκίδα υπάρχει το καλλιτεχνικό εργαστήριο με πλούσια καλλιτεχνική δραστηριότητα στην ζωγραφική, αγιογραφία, κόσμημα και ιστορία της τέχνης, το οποίο διευθύνετε από το ζεύγος Μυταρά. Ο ίδιος ο Μυταράς αλλά και το καλλιτεχνικό εργαστήριο πραγματοποιούν πολλές εκθέσεις στη πόλη της Χαλκίδας, όπου αποτελούν πόλο έλξης ενδιαφερόντων από όλη την Ελλάδα.

- Παπανικολάου Γεώργιος. Ο κορυφαίος γιατρός με την παγκόσμια ακτινοβολία γεννήθηκε στην Κύμη Ευβοίας το 1883 και πέθανε το 1962 στο Μαϊάμι Φλόριδας. Η πρωτοποριακή κυτταροδιαγνωστική μέθοδος του «Dr Pap» έγινε γνωστή με τις ιατρικές συντμήσεις «Pap smear» (επίχρισμα Παπανικολάου) και «Pap test» (δοκιμασία Παπανικολάου).
- Σκαλκώτας Νίκος. Γεννημένος στη Χαλκίδα τον Μάρτιο του 1904, ο Σκαλκώτας είχε την τύχη η οικογένειά του να αποτελείται από αυτοδίδακτους μουσικούς. Έχει γράψει: έργα για σόλο πιάνο και δύο πιάνο, κονσέρτα για πιάνο και δύο πιάνο, έργα για βιολί και πιάνο, έργα για βιολοντσέλο και πιάνο, μουσική δωματίου με πιάνο, κονσέρτα συνοδεία πιάνου, αναγωγές από ορχήστρα για πιάνο, τραγούδι με πιάνο, χορωδία με πιάνο, διάφορα σόλο όργανα, μουσική δωματίου χωρίς πιάνο, ορχηστρικά έργα, ορχήστρα-φωνές, χορωδία α' καπέλλα, φωνές με άλλα όργανα. Ο Σκαλκώτας παραμένει γνήσιο τέκνο της πνευματικής Ελλάδας, όχι μόνο μέσω της δημοτικής μουσικής της, που τόσο τη λάτρευε, αλλά και σαν έκφραση ενός μοναδικού πνευματικού και πολιτισμικού κόσμου σε μια μικρή μεν, αλλά περιβαλλοντικά θαυματουργή περιοχή του πλανήτη.
- Σκαρίμπας Γιάννης. Γεννήθηκε το 1893 στις 28 Σεπτεμβρίου, στην Αγία Ευθυμία Παρνασσίδος. Το 1984 πεθαίνει σε ηλικία 91 χρόνων, στις 21 Ιανουαρίου, και κηδεύεται με δημοτική δαπάνη στην αγαπημένη του πόλη, τη Χαλκίδα, στο λόφο του Καράμπαμπα. Σήμερα το μνημείο του αποτελεί τόπο προσέλευσης πολλών διανοούμενων ή και απλών τουριστών για να αποδώσουν φόρο τιμής σε αυτόν τον σημαντικό άνθρωπο. Χωρίς αμφιβολία ο Γιάννης Σκαρίμπας υπήρξε μια πολυδιάστατη φυσιογνωμία των Ελληνικών Γραμμάτων αφού ασχολήθηκε με όλα σχεδόν τα είδη του γραφτού λόγου (διήγημα, νουβέλα, ποίηση, μυθιστόρημα, ιστορικό δοκίμιο, θέατρο, Καραγκιόζη, σχολιογραφία κ.λ.π.) Και σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του

συνόλου των κριτικών και των μελετητών του στη χώρα μας, σφράγισε με την παρουσία του την ελληνική ηθογραφία, για να συνεχίσει αργότερα σε άλλους χώρους που δεν είχαν καμιά σχέση με τον παραδοσιακό τρόπο γραφής. Προικισμένος με μια υπερτροφική φαντασία και σπάνια λογοτεχνική ενόραση είχε τη δυνατότητα να κινείται με άνεση στους χώρους που προαναφέραμε χρησιμοποιώντας το δικό του τρόπο γραφής που τον καθιέρωσε από την πρώτη του παρουσία στα Ελληνικά Γράμματα.

Πολλές είναι οι καλλιτεχνικές εκδηλώσεις που πραγματοποιούνται στη Χαλκίδα προς τιμή των παραπάνω προσωπικοτήτων. Στις εκδηλώσεις αυτές παρίστανται πλήθος του καλλιτεχνικού και επιστημονικού κόσμου από όλο τον κόσμο. Ακόμα, είναι σημαντικό η σύνδεση των παραπάνω ονομάτων όχι μόνο με τη δράση και το έργο που προσέφεραν αλλά και με το τόπο καταγωγής τους, που τόσο τον τιμούν.

ΠΥΚΝΩΤΗΣ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑΣ

Ο πυκνωτής φυσιογνωμίας ή τοπόσημο είναι το χαρακτηριστικό σημείο, φαινόμενο, εικόνα, κτίριο της πόλης που είναι ευρέως αναγνωρίσιμο. Ο πυκνωτής φυσιογνωμίας της πόλης της Χαλκίδας βρίσκεται στο παραλιακό της μέτωπο και σχετίζεται άμεσα με τη θάλασσα, αφού είναι το παλιρροιακό φαινόμενο. Το χαρακτηριστικό αυτό μας αποδεικνύει το έντονο θαλασσινό προφίλ της πόλης της Χαλκίδας.

Η **Παλίρροια του Ευρίπου** είναι ένα σύνθετο μοναδικό παλιρροιακό φαινόμενο που παρατηρείται μόνο στον Πορθμό του Ευρίπου στην Χαλκίδα. Στον πορθμό αυτό, παρουσιάζεται το ακόλουθο μοναδικό σύνθετο φαινόμενο, τα ύδατά του διαύλου να κινούνται συνεχώς, ενώ συγχρόνως να αλλάζουν και φορά κίνησης, κατευθυνόμενα άλλοτε προς τον Βόρειο και άλλοτε προς το Νότιο Ευβοϊκό. Η συστηματική παρακολούθηση του εν λόγω ρεύματος έδειξε ότι ενώ στις 22-23 ημέρες παρουσιάζει μια κανονικότητα αλλαγής φοράς ανά 6 ώρες περίπου, όπως ακριβώς η παλίρροια, στις υπόλοιπες 6-7 ημέρες του μήνα το ρεύμα γίνεται τόσο ακανόνιστο που μπορεί να αλλάξει φορά ακόμη και 14 φορές μέσα στο ίδιο 24ωρο! Έτσι διαπιστώθηκε ότι το κανονικό ρεύμα αντιστοιχεί στις συζυγίες, δηλαδή 11-12 ημέρες περί τη νέα σελήνη (Ν.Σ.) και άλλες τόσες κατά τη πανσέληνο, ενώ το ακανόνιστο ρεύμα παρατηρείται κατά τους τετραγωνισμούς (Π.Τ. και Τ.Τ.).

Η εξήγηση του συγκεκριμένου φαινομένου του ρεύματος του Ευρίπου απασχόλησε και τους αρχαίους Έλληνες και ειδικότερα τον Αριστοτέλη και τον Ερατοσθένη καθώς και πολλούς άλλους επιστήμονες από τον προηγούμενο αιώνα και μετά. Σημαντική συνεισφορά στη μελέτη του φαινομένου κατέχουν οι Έλληνες Δημήτριος Αιγινήτης (1926) ο Υποπλοίαρχος Ανδρέας Α. Μιαούλης, Β.Ν. (1880) και ο βρετανός Υποναύαρχος Αρθούρος

Μένσελ (Arthur Mansel), RN. Η έρευνα συμπληρώθηκε από μετρήσεις του Πανεπιστημίου Αθηνών στη Γλύφα (1981-1984).

Η εξήγηση που έχει δοθεί και έχει γίνει σήμερα αποδεκτή για το συγκεκριμένο χώρο είναι ότι το φυσικό παλιρροιακό κύμα στο Αιγαίο φθάνοντας στην Εύβοια ανατολικά, ένα μέρος του εισέρχεται στο Βόρειο Ευβοϊκό (από Β. της Εύβοιας) και ένα άλλο εισέρχεται στο Νότιο Ευβοϊκό (από Ν. της Εύβοιας). Λόγω όμως του διαφορετικού μήκους της διαδρομής, το μεν φυσικό παλιρροιακό κύμα που έρχεται από το Νότο φθάνει στο διάυλο του Ευρίπου σε 1 ώρα και 15 λεπτά νωρίτερα του ερχόμενου από Βορρά. Εξ αυτού, φυσικό είναι οι νότιοι εισερχόμενοι υδάτινοι όγκοι να ανεβάζουν εκεί τη στάθμη κατά 30-40 εκατοστά και να δημιουργείται θαλάσσιο ρεύμα από Νότια προς Βόρεια. Μετά 6 ώρες, καθώς η άμπωτη διαδέχεται τη πλημμυρίδα, αντιστρέφονται οι συνθήκες και δημιουργείται αντίθετο ρεύμα, αφού στο Βόριο μέρος έχουν συσσωρευθεί μεγαλύτεροι υδάτινοι όγκοι. Όταν λοιπόν συμβαίνουν συζυγίες, οπότε η ένταση της παλίρροιας είναι μεγάλη, το ρεύμα του Ευρίπου παρουσιάζεται κανονικό. Όμως στους τετραγωνισμούς, όπου το ρεύμα είναι ασθενέστερο, τόσο η διαμόρφωση των ακτών, ο βυθός, οι υφιστάμενες καιρικές συνθήκες καθώς και άλλα βαρομετρικά αίτια συντελούν ώστε το ρεύμα να παρουσιάζεται ακανόνιστο.

Το φαινόμενο αυτό αποτελεί πόλο έλξης τόσο των τουριστών και επισκεπτών της Χαλκίδας όσο και των ίδιων των κατοίκων που συνδυάζουν τη βόλτα τους στο παραλιακό μέτωπο της πόλης με μια στάση θαυμάζοντας για άλλη μια φορά αυτό το φαινόμενο και οι σκέψεις τους αφαιρούνται από τη συνεχή κίνηση των νερών του Ευρίπου.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑΣ ΧΩΡΟΣ

Η πόλη της Χαλκίδας, σαν πρωτεύουσα του Νομού της Εύβοιας αποτελεί το κυρίως εμπορικό κέντρο με όλες τις υπηρεσίες εγκατεστημένες σε διάφορα σημεία της πόλης και το τμήμα της αναψυχής αρκετά αναπτυγμένο. Η Χαλκίδα περιβάλλεται από μικρότερους οικισμούς σε επίπεδο Δήμων, οι οποίοι έχουν αναπτύξει υπηρεσίες για την κάλυψη των καθημερινών αναγκών. Παρόλα αυτά αποτελεί πηγή προσέλκυσης των κατοίκων των γύρω περιοχών γιατί προσφέρει το συνδυασμό των υπηρεσιών με την αναψυχή.

Το βόριο τμήμα της πόλης της Χαλκίδας συνορεύει με τη περιοχή-προάστιο της Έξω Παναγίτσας και σε απόσταση 10 χιλιομέτρων με την περιοχή της Αρτάκης. Οι περιοχές αυτές είναι κυρίως κατοικίας αλλά παρουσιάζουν έντονη εμπορική δραστηριότητα κατά μήκος του κεντρικού δρόμου Χαλκίδας – Αρτάκης.

Το ανατολικό τμήμα της πόλης ενώνεται οικιστικά με τις περιοχές Δοκός, Δύο Δέντρα, Αγ.Ελεούσα, που διοικητικά ανήκουν στη Χαλκίδα, βρίσκονται όμως εκτός των

γεωγραφικών της ορίων. Οι περιοχές αυτές είναι κυρίως αγροτικής κατοικίας με κάποιες υπηρεσίες, όπως η ΔΕΗ και η Εφορία.

Στο νότιο τμήμα της πόλης η περιοχή της Λαμψάκου βρίσκεται σε απόσταση 6 χιλιομέτρων, χωρίς όμως να αποτελεί μια συνέχεια της Χαλκίδας.

Τέλος, το δυτικό τμήμα της πόλης ενώνεται οικιστικά με τη περιοχή της Δροσιάς, η οποία αποτελείται τόσο από κύριες κατοικίες όσο και από παραθεριστικές. Κατά μήκος του κεντρικού δρόμου Χαλκίδας – Δροσιάς, περίπου 6 χιλιομέτρων, κυρίως τα τελευταία χρόνια έχει αναπτυχθεί η εμπορική δραστηριότητα.

ΈΡΓΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Η πόλη της Χαλκίδας αξιοποιεί ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις, εθνικούς πόρους, ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα προς την κατεύθυνση μιας βιώσιμης πόλης με ιδιαίτερη αστική ανάπτυξη.

Στον τομέα της πολιτιστικής ανάπτυξης, τους θερινούς μήνες εκμεταλλευόμενοι ευρωπαϊκές επιδοτήσεις, διοργανώνουν πολιτιστικά δρώμενα (συναυλίες, φεστιβάλ φιλαρμονικών ορχηστρών, μουσικά αφιερώματα, εκθέσεις, θεατρικές παραστάσεις) με ελεύθερη είσοδο.

Για την ανάπτυξη της πόλης της Χαλκίδας, οι χρηματοδοτήσεις που δόθηκαν από το ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας 2000-2006, αφορούν τα παρακάτω ενταγμένα έργα:

- ΔΙΚΤΥΟ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΑΚΑΘΑΡΤΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ - Προϋπολογισμός: 312.100,06 €
- ΣΥΣΤΗΜΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΧΑΛΚΙΔΑΣ – Προϋπολογισμός: 1.200.000,00€
- ΔΙΑΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΛΥΜΑΤΩΝ ΧΑΛΚΙΔΑΣ – Προϋπολογισμός: 5.827.602,05€
- ΕΡΓΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ
- ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΧΩΡΟΥΔΙΑΘΕΣΗΣ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ – Προϋπολογισμός: 2.156.673,46€
- ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΟΔΟΠΟΪΑ – Προϋπολογισμός: 216.200,00€
- ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΞΕΝΩΝΑ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑΣ ΑΣΤΕΓΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΡΩΝ ΑΤΟΜΩΝ – Προϋπολογισμός: 437.754,71€
- ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΒΡΕΦΙΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΥΠΑΡΧΟΝΤΕΣ ΠΑΙΔΙΚΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ – Προϋπολογισμός: 25.460,92€

- ΣΤΗΡΙΞΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΟΜΗΣ ΚΔΑΠ ΜΕΑ ΣΤΗΝ ΧΑΛΚΙΔΑ –
Προϋπολογισμός: 43.303,73€
- ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΑΝΑΠΗΡΙΕΣ
ΣΤΗ ΧΑΛΚΙΔΑ – Προϋπολογισμός: 0,00€
- ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ Δ' ΧΑΛΚΙΔΑΣ –
Προϋπολογισμός: 380.000,00€
- ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΕΝΤΡΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ -
Προϋπολογισμός: 1.498.675,60€
- ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ ΑΚΑΘΑΡΤΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ
ΑΛΑΤΣΑΤΩΝ & ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟΥ - Προϋπολογισμός: 205.097,37€
- ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΑΡΚΟΥ ΛΑΟΥ ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ- Προϋπολογισμός:
1.070.327,70 €
- ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΪΑΣ ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ -
Προϋπολογισμός: 284.690,00€
- ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΑΙΔΙΚΗΣ ΧΑΡΑΣ ΚΑΙ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ
ΚΑΜΑΡΕΣ- Προϋπολογισμός: 158.714,50€
- ΔΡΑΣΗ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ « ΠΑΡΚΟ ΛΑΟΥ - ΚΑΜΑΡΕΣ - ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ -
ΑΛΑΤΣΑΤΑ » ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ - Προϋπολογισμός: 187.085,00€
- ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΠΕΡΙΟΧΗΣ « ΠΑΡΚΟ ΛΑΟΥ -ΚΑΜΑΡΕΣ - ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ -ΑΛΑΤΣΑΤΑ »
ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ - Προϋπολογισμός: 54.548,28€
- ΔΡΑΣΗ ΔΙΚΤΥΩΣΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΠΕΡΙΟΧΗΣ « ΠΑΡΚΟ ΛΑΟΥ - ΚΑΜΑΡΕΣ - ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ - ΑΛΑΤΣΑΤΑ »
ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ - Προϋπολογισμός: 55.320,00 €
- ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ « ΠΑΡΚΟ ΛΑΟΥ - ΚΑΜΑΡΕΣ -
ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ - ΑΛΑΤΣΑΤΑ » ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ /ΓΛΩΣΣΙΚΗ
ΠΡΟΚΑΤΑΡΤΙΣΗ- Προϋπολογισμός: 57.620,00€
- ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ « ΠΑΡΚΟ ΛΑΟΥ - ΚΑΜΑΡΕΣ -
ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ - ΑΛΑΤΣΑΤΑ » ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΚΙΔΕΩΝ /ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ -
Προϋπολογισμός: 357.497,96€

Από το αναπτυξιακό πρόγραμμα Θησέας, εγκρίθηκαν 1.016.000,00€ για τη βελτίωση της υποδομής και την ανάπλαση πεζόδρομου στο κέντρο της πόλης.

Κεφάλαιο 8^ο: Πολεοδομικός Ιστός της Πόλης

Η πόλη βρίσκεται στο στενότερο σημείο του Ευβοϊκού, στον πορθμό του Ευρίπου που χωρίζει τη πόλη σε δύο τμήματα, τα οποία ενώνονται με τη κινητή γέφυρα. Τα δύο αυτά τμήματα είναι το τμήμα της Χαλκίδας στην Ευβοϊκή πλευρά, στο οποίο βρίσκεται ουσιαστικά το κέντρο της πόλης αλλά και οι περισσότερες περιοχές κατοικίας και το δεύτερο τμήμα είναι στη Βοιωτική ακτή, η περιοχή του Καραμπαμπα, όπου αποτελεί κυρίως περιοχή κατοικίας.



Εικόνα 9 - Παραλιακό Μέτωπο (Ευβοϊκής Ακτής)

Στο τμήμα της Χαλκίδας στην Ευβοϊκή πλευρά, σύμφωνα και με όσα αναφέρθηκαν στην παραπάνω ιστορική αναδρομή για τη πόλη, ανήκει το παλαιό κομμάτι της πόλης και το ιστορικό κέντρο. Σε αυτά τα δύο έχουν προστεθεί νέες γειτονιές και συνεχείς επεκτάσεις, οι οποίες διαμορφώνουν τα σημερινά σύνορα της Χαλκίδας. Το κέντρο της Χαλκίδας πλημμυρίζεται από δημόσιες και ιδιωτικές υπηρεσίες (δικαστήρια, δημαρχείο, νομαρχιακά τμήματα, ΟΤΕ, ΔΕΥΑΧ, ταχυδρομείο, τράπεζες, ΙΚΑ, εφορεία, ληξιαρχείο, γραφεία, ΚΤΕΛ, δημοτική και ηλεκτρονική βιβλιοθήκη), τμήματα περίθαλψης (νοσοκομείο, ιατρεία, κλινικές), ποικίλα εμπορικά καταστήματα και χώρους αναψυχής (καφέ, μπαρ, εστιατόρια, εκθεσιακούς χώρους). (Βλέπετε το χάρτη Χρήσεων Γης). Μέσα στο κέντρο υπάρχουν αρκετές κατοικίες, το δυτικό του τμήμα περιλαμβάνει τη ζώνη της αναψυχής, η οποία εκτείνεται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου της παραλίας της Χαλκίδας και το βόρειο, ανατολικό και νότιο τμήμα του κέντρου καταλαμβάνεται από γειτονιές με κατοικίες. Υπάρχει μια τάση, η καλής ποιότητας ανάπτυξη να αφορά κυρίως τα τμήματα της Χαλκίδας πλην του νοτίου μέρους της, το οποίο θεωρείται αρκετά υποβαθμισμένο, όσον αφορά τη ποιότητα ζωής. Αυτό οφείλεται στο γεγονός της υποβάθμισης της περιοχής της υψηλής γέφυρας από τους ατμοσφαιρικούς ρύπους και τα υδάτινα λύματα που προέρχονται από το

εργοστάσιο του τσιμεντάδικου. Για το λόγο αυτό οι επεκτάσεις της Χαλκίδας έχουν βόρειο προσανατολισμό.

ΘΕΩΡΙΑ ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ

SPACE SYNTAX, BILL HILLIER

Η θεωρία της Σύνταξης του Χώρου του Bill Hillier (B. Hillier and J. Hanson 1984), ερμηνεύει το μοντέλο χρήσης και λειτουργίας του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης με όρους που αναφέρονται σε ενγενή χαρακτηριστικά του χώρου, και συγκεκριμένα στις συντακτικές ιδιότητες του χώρου. Πολυετείς έρευνες έδειξαν μια σαφή και ποσοτικοποιημένη συσχέτιση μεταξύ του μοντέλου λειτουργίας και χρήσης του δημόσιου υπαίθριου χώρου και συγκεκριμένων συντακτικών παραμέτρων του χώρου. Τα αποτελέσματα αυτών των ερευνών επιτρέπουν σήμερα τη χρήση της συντακτικής ανάλυσης του χώρου ως εργαλείο, όχι μόνο για την ερμηνεία κάποιων φαινομένων υπολειτουργίας ή κατάχρησης του δημόσιου υπαίθριου χώρου, αλλά και για την πρόβλεψη της λειτουργίας και χρήσης νέων δημόσιων υπαίθριων χώρων που σχεδιάζονται για την αξιολόγηση και τις κατευθύνσεις του σχεδιασμού σε παρεμβάσεις για την άρση της υπολειτουργίας ή της κατάχρησης του δημόσιου υπαίθριου χώρου. Βασικό και πρωτεύον μέρος της συντακτικής ανάλυσης του χώρου αποτελεί ο «αξονικός χάρτης» (axial map), που απαρτίζεται από ένα σύνολο αξόνων, όσο το δυνατόν μακρύτερων σε μήκος και λιγότερων σε αριθμό, οι οποίοι μπορούν να διατρέξουν όλους τους χώρους του συγκεκριμένου συστήματος.

Σύμφωνα με τη θεωρία της Σύνταξης του Χώρου, διαμορφώνονται συγκεκριμένες συντακτικές ιδιότητες για κάθε επιμέρους χώρο του συστήματος και για το σύστημα ως σύνολο, οι οποίες διακρίνονται σε :

A) Τοπικές συντακτικές ιδιότητες

- Συνδετικότητα (connectivity)

Αναφέρεται στον αριθμό συνδέσεων του συγκεκριμένου χώρου με τους γειτονικούς.

- Βαθμός ελέγχου (control value)

Εκφράζει αριθμητικά τον έλεγχο που ασκεί ο συγκεκριμένος χώρος στους άμεσα γειτονικούς χώρους κατά τις συντομότερες μετακινήσεις από ένα χώρο σε έναν άλλο.

B) Σφαιρικές συντακτικές ιδιότητες

- Βαθμός ενσωμάτωσης (integration value)

Εκφράζει αριθμητικά πόσο καλά είναι συνδεδεμένος ο συγκεκριμένος χώρος, όχι τοπικά αλλά σφαιρικά με όλους τους άλλους χώρους του συστήματος.

- Επιλεξιμότητα (choice)

Εκφράζει αριθμητικά τον έλεγχο που ασκεί ο συγκεκριμένος χώρος σε όλους τους άλλους χώρους του συστήματος κατά τις συντομότερες μετακινήσεις από έναν χώρο σε έναν άλλο.

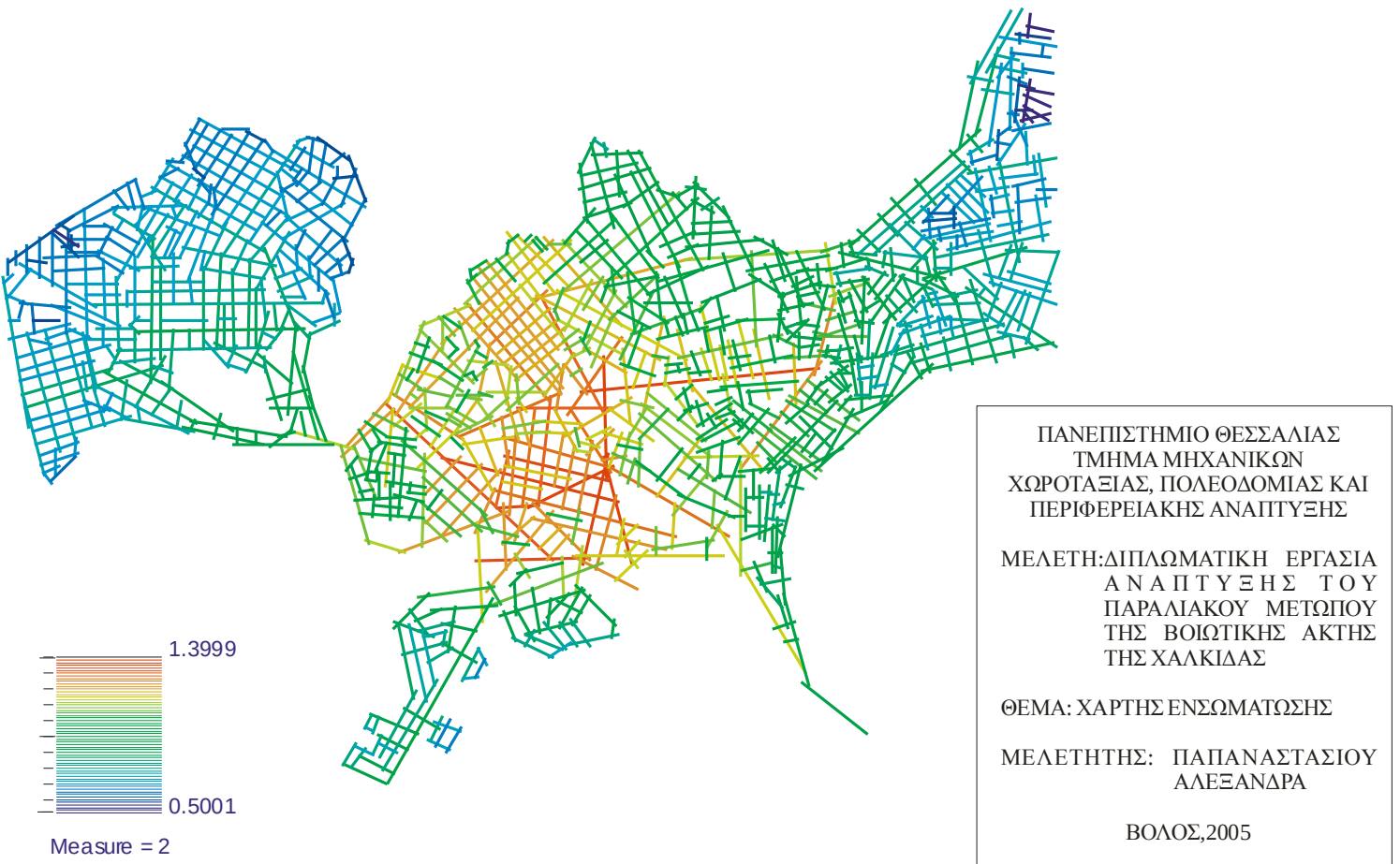
Η παράμετρος της ενσωμάτωσης θεωρείται η σημαντικότερη των παραμέτρων της θεωρίας της Σύνταξης του χώρου αφού πολυετείς έρευνες έδειξαν ότι :

Όσον αφορά το μοντέλο λειτουργίας και το βαθμό χρήσης του αστικού χώρου (ζωντάνια, υπολειτουργία, ερήμωση), η παράμετρος της ενσωμάτωσης θεωρείται καθοριστικός παράγοντας αφού έχει ισχυρή στατιστική συσχέτιση με τις επιλεγόμενες διαδρομές και τις πυκνότητες κίνησης κατά την καθημερινή μετάβαση των ατόμων. Μάλιστα στις περισσότερες περιπτώσεις, υπάρχει μια ευθέως ανάλογη συσχέτιση μεταξύ ενσωμάτωσης και πυκνότητα χρήσης : δηλαδή, όσο μεγαλύτερος είναι ο βαθμός ενσωμάτωσης ενός δρόμου τόσο μεγαλύτερη παρουσιάζεται να είναι και η πυκνότητα των κινούμενων ατόμων στο συγκεκριμένο δρόμο και αντιστρόφως (Hillier et al, 1987, Gospodini 1988, Peponis et al, 1989, Hillier et al, 1993).

Οι μελέτες έδειξαν επίσης ότι σημαντικό ρόλο στη σύνταξη του χώρου διαδραματίζει ο πυρήνας ενσωμάτωσης του χωρικού συστήματος (ο οποίος αποτελεί και το συντακτικό κέντρο μιας περιοχής) που αποτελείται από το 5 έως το 10% των χωρών που έχουν τον υψηλότερο βαθμό ενσωμάτωσης. Ο πυρήνας ενσωμάτωσης τείνει να προσελκύει αστικές λειτουργίες που επιζητούν την κεντρικότητα (π.χ εμπόριο, γραφεία παροχής υπηρεσιών). (Α. Γοσπονδίνη, Σημειώσεις Ειδικά Θέματα Αστικού Σχεδιασμού)

Με το πρόγραμμα της θεωρίας σύνταξης του χώρου, επιχειρείται μια ανάλυση της εικόνας της Χαλκίδας και πιο συγκεκριμένα των χρήσεων και λειτουργιών του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης. Σύμφωνα, λοιπόν με το Space Syntax και το χάρτη ενσωμάτωσης, παρατηρούμε ότι το γεωγραφικό κέντρο είναι το πιο ενσωματωμένο. Το κέντρο αυτό αποτυπώνεται πάνω στο χάρτη απ' τους τέσσερις πιο ενσωματωμένους άξονες οι οποίοι ονομάζονται: Μιχ. Κακαρά (βόρειο-ανατολικός), Ελ. Βενιζέλου (νότιο-ανατολικός), Α. Γοβιού και Βουδούρη (νότιο-δυτικοί). Στους άξονες αυτούς συναντάμε κεντρικές λειτουργίες και υπηρεσίες όπως Δικαστήρια, Δημαρχείο, Νομαρχία κλπ. Και συγκεκριμένα ο παραλιακός άξονας (Βουδούρη) περιλαμβάνει χώρους αναψυχής όπως καφετέριες, εστιατόρια κλπ. Ο τελευταίος αυτός άξονας είναι πεζοδρομημένος και συνδέει τρία βασικά σημεία της πόλης, δηλαδή την παλιά γέφυρα με το στρογγυλό και το κόκκινο σπίτι. Ο άξονας Μιχ. Κακαρά είναι πεζόδρομος ήπιας κυκλοφορίας και περιλαμβάνει την κεντρική πλατεία της πόλης, την πλατεία Αγ. Νικολάου.

ΧΑΡΤΗΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ (Integration Rad=n)

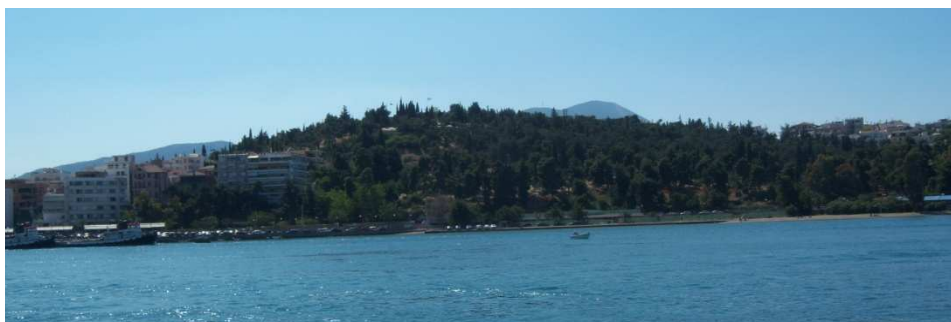


Αρκετά ενσωματωμένοι είναι οι δρόμοι που τέμνουν τους παραπάνω άξονες και αποτελούν προέκταση των εμπορικών δραστηριοτήτων και κεντρικών λειτουργιών αυτών των αξόνων. Ακόμη, πολύ ενσωματωμένος είναι ο άξονας με ονομασία Ωρίωνος που συνδέει την κεντρική πλατεία της αγοράς με το παλιό εργοστάσιο ΔΑΡΙΝΓΚ όπου αποτελεί και σημείο προς την έξοδο της πόλης. Ο δρόμος αυτός αναπτύσσει δραστηριότητες τύπου συνεργείων αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων, ηλεκτρολογικά είδη κλπ. Όσο απομακρυνόμαστε από τον πυρήνα ενσωμάτωσης τόσο ελαττώνεται και ο βαθμός ενσωμάτωσης των αξόνων της πόλης.

Το τμήμα της Χαλκίδας στη Βοιωτική πλευρά, η περιοχή δηλαδή του Καράμπαμπα, διαφέρει σε μεγάλο βαθμό από αυτό της Ευβοϊκής ακτής. Η ποικιλία των χρήσεων γης, όπως φαίνεται και στον αντίστοιχο χάρτη, περιλαμβάνει τη κατοικία, το εμπόριο και κεντρικές λειτουργίες και την αναψυχή. Αν εξαιρέσουμε τη χρήση γης της κατοικίας που χαρακτηρίζει όλη τη περιοχή του Καράμπαμπα, οι υπόλοιπες χρήσεις γης περιορίζονται σε λίγα οικοδομικά τετράγωνα, με ιδιαίτερο ενδιαφέρον η αναψυχή που κατέχει μόλις τρία

οικοδομικά τετράγωνα. Από το χάρτη χρήσεων γης , παρατηρούμε ότι το εμπόριο συγκεντρώνεται στη κεντρική πλατεία του Καράμπαμπα. Η αναψυχή βρίσκεται, κυρίως κοντά στη γέφυρα της Χαλκίδας και στη συνέχεια του παραλιακού μετώπου, διάσπαρτη με κατοικίες. Το σημαντικότερο σημείο του Καράμπαμπα αποτελεί:

- το κάστρο στη κορυφή του λόφου (Βλ. φωτογραφία), και
- το αλσύλλιο που ουσιαστικά το συνδέει με το παραλιακό μέτωπο και κατ' επέκταση με την υπόλοιπη Χαλκίδα. (Βλ. φωτογραφία)



Εικόνα 10 - Λόφος Καράμπαμπα (Βοιωτική Ακτή)

Ερμηνεύεται ότι, τα δύο αυτά τμήματα, με την ένωση τους, μέσω της γέφυρας, αποτελούν μία συνέχεια. Ροές ανθρώπων και ενεργειών μέσω της μεταφοράς της γέφυρας ανταλλάσσονται καθημερινά μεταξύ των δύο αυτών τμημάτων. Πολλά αυτοκίνητα και άνθρωποι διασχίζουν καθημερινά τη πόλη, προκειμένου να βρεθούν στο απέναντι τμήμα της πόλης. Η συχνότητα των ροών είναι πολύ μεγάλη καθ' όλη τη διάρκεια της μέρας μέχρι πολύ αργά τη νύχτα, όταν οι ρυθμοί της πόλης ελαττώνονται. Οι ροές αυτές διακόπτονται, η συνέχεια των δύο τμημάτων της πόλης μετατρέπεται σε ασυνέχεια και η κάθε περιοχή γίνεται αυτόνομη μόνο κατά τη διάρκεια που η κινητή γέφυρα «ανοίγει» για να περάσουν τα πλοία το στενό αυτό μέρος του πορθμού του Ευρίπου. Το άνοιγμα της γέφυρας γίνεται μία φορά τη μέρα, σπάνια δύο, σε αντίθεση τα παλιά χρόνια που άνοιγε 4 – 6 φορές. Η ώρα που «ανοίγει» η γέφυρα μπορεί να είναι από τις 21:00 μέχρι τις 4:00 π.μ και η διάρκεια της όλης διαδικασίας μπορεί να είναι από 20 λεπτά μέχρι και 50 λεπτά, ανάλογα με τον αριθμό των πλοίων που προβλέπονται να περάσουν. Πλοία περνάνε και προς τις δυο κατευθύνσεις, Βορρά προς Νότο και Νότο προς Βορρά. Πλήθος κόσμου συγκεντρώνεται στο σημείο της γέφυρας για να θαυμάσει αυτή την πραγματικά εντυπωσιακή διαδικασία. Όμως, πέρα από την ξεχωριστή ομορφιά αυτού του ιδιαίτερου γεγονότος, υπάρχει και μια άλλη όψη όχι και τόσο θετική. Η αποκοπή των δύο τμημάτων της Χαλκίδας δημιουργεί στο εσωτερικό τους τεράστια προβλήματα, έστω και για αυτά τα λίγα λεπτά που διαρκεί το άνοιγμα της γέφυρας. Τα αυτοκίνητα ακινητοποιούνται και οι ροές των πεζών σταματάνε. Οι δρόμοι που οδηγούν στη γέφυρα, και από τις δύο πλευρές, είναι οι πιο κεντρικοί με αποτέλεσμα να δημιουργείται

κυκλοφοριακό κομφούζιο, ηχορύπανση από τα συνεχόμενα κορναρίσματα και αρνητικά αισθήματα εκνευρισμού από τους ακινητοποιημένους οδηγούς. Οι τουρίστες οδηγοί δεν γνωρίζουν πολλές φορές την αιτία της κυκλοφοριακής συμφόρησης και οι αντιδράσεις τους είναι υπερβολικές. Στη περίπτωση που, η γέφυρα «ανοίγει» σε ώρες αιχμής (21:00-00:00) για τα μαγαζιά αναψυχής, που βρίσκονται στο παραλιακό μέτωπο και των δύο αντικριστών τμημάτων, ένα άλλο πρόβλημα που προκύπτει είναι η ακινητοποίηση της πελατείας. Το μεγαλύτερο πρόβλημα βέβαια αντιμετωπίζουν τα μαγαζιά που βρίσκονται από τη Βοιωτική ακτή, γιατί η κύρια παραλία της Χαλκίδας αποτελεί το μέρος περιπάτου του μεγαλύτερου ποσοστού κόσμου και κλείνοντας τους στη πλευρά της Εύβοιας, θα αναζητήσουν εκεί μαγαζιά αναψυχής, από το να περιμένουν κάποια ώρα ώστε να πάνε σε μαγαζιά αναψυχής του Καράμπαμπα. Έτσι, η περιοχή αναψυχής του Καράμπαμπα αποκλείεται εν μέρει για κάποια ώρα από τις επιλογές του κόσμου που βρίσκεται στη Χαλκίδα. Ένα, ακόμη πιο σημαντικό πρόβλημα, που προκύπτει από το άνοιγμα της κινητής γέφυρας είναι η έλλειψη υποδομών/ υπηρεσιών, κυρίως νοσοκομείου, τμήμα αστυνομίας, πυροσβεστικής, κτλ. Μπορεί η ώρα της διαδικασίας του ανοίγματος της γέφυρας να είναι λίγη, όμως μπορεί να αποβεί μοιραία σε περιπτώσεις που θα χρειαστεί η άμεση μεταφορά κάποιου ασθενή στο νοσοκομείο, η έγκαιρη επέμβαση της αστυνομίας ή και της πυροσβεστικής. Επομένως, το άνοιγμα της γέφυρας της Χαλκίδας, μπορεί να αποτελεί ένα ιδιαίτερο γνώρισμα της περιοχής με ελκυστικές ιδιότητες για τον τουρισμό, όμως, δεν παύει να δημιουργεί πολλαπλά προβλήματα και να κρίνεται ως μια αιτία υπανάπτυξης για τα μαγαζιά του Καράμπαμπα.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΔΥΟ ΠΑΡΑΛΙΑΚΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ

Συγκρίνοντας τα δύο παραλιακά μέτωπα της Χαλκίδας, παρατηρούμε ότι η τοπογραφική συνέχεια της Ευβοϊκής ακτής με τη Βοιωτική ακτή μέσω της παλαιάς γέφυρας, δεν ακολουθείται από την ίδια συνέχεια της εικόνας που παρουσιάζουν τα δύο μέτωπα. Αρκεί μια μικρή βόλτα και στις δύο ακτές για να παρατηρήσει κανείς τις διαφορές στην ανάπτυξη του χώρου.

Η παραλία της Χαλκίδας στην Ευβοϊκή ακτή αρμόζει πλήρως στις προδιαγραφές ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου μιας παραθαλάσσιας πόλης. Το παραλιακό αυτό μέτωπο αποτελεί το κύριο σημείο περιπάτου των κατοίκων της Χαλκίδας αλλά και των τουριστών που επισκέπτονται στη πόλη. Το παραλιακό αυτό κομμάτι της Χαλκίδας αποτελεί τη κύρια ζώνη αναψυχής της πόλης. Τα μαγαζιά αναψυχής περιλαμβάνουν καφέ, μπαρ, club, εστιατόρια και restaurant, fast food, ζαχαροπλαστεία και άλλους χώρους αναψυχής, όπως θερινό κινηματογράφο και εκθεσιακούς χώρους. Ακόμα, κατά μήκος της παραλίας υπάρχουν παγκάκια και μικρές νησίδες πράσινου. Στο τμήμα του Κρηπιδώματος, το παραλιακό

μέτωπο εκτείνεται σε δύο επίπεδα, το επάνω με χώρους και μαγαζιά αναψυχής και το κάτω διαμορφωμένος χώρος με πέργολες, πράσινο και αρκετά παγκάκια, στα οποία μπορεί κανείς να καθίσει και να θαυμάσει τη θέα του Ευβοϊκού κόλπου μακριά από το θόρυβο των μαγαζιών και τη βουή της πόλης.



Εικόνα 11 - Παραλιακό Μέτωπο Χαλκίδας (Ευβοϊκή Ακτή)

Αυτό το παραλιακό τμήμα της πόλης, εκτός από ζώνης αναψυχής, έχει έναν ιδιαίτερο πολιτιστικό ρόλο, αφού ενώνει τέσσερα κύρια σημεία αναφοράς της Χαλκίδας. Στο βόρειο τμήμα αυτού του παραλιακού μετώπου τοποθετείται το Κόκκινο Σπίτι, το οποίο κτίστηκε το 1884 και βρίσκεται κυριολεκτικά στην άκρη του βράχου.



Εικόνα 12 - Κόκκινο Σπίτι

Σήμερα χρησιμοποιείται, συντηρημένο και αναπαλαιωμένο, ως εκθεσιακός χώρος. Ακριβώς απέναντι από το Κόκκινο Σπίτι υπάρχει το Σπίτι με τα Αγάλματα, στο οποίο έχει εγκατασταθεί σήμερα το λύκειο Ελληνίδων. Στο κέντρο του παραλιακού μετώπου βρίσκεται το ανακατασκευασμένο νεοκλασικό Μέγαρο Κότσικα, έκτασης 2066 τετρ.μ. ωφέλιμου χώρου.



Εικόνα 13 - Μέγαρο Κότσικα (Δημαρχείο)

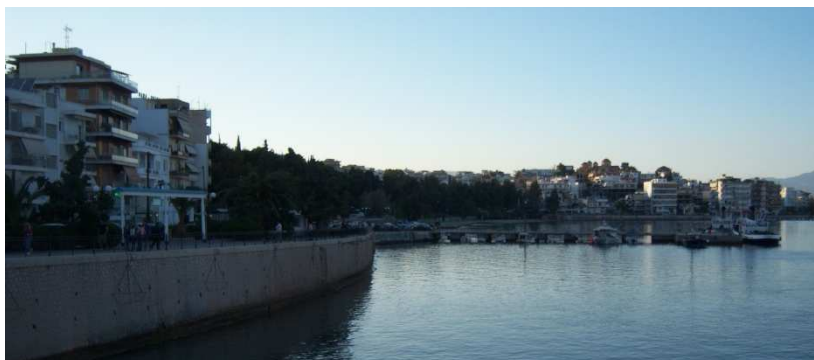
Στο Μέγαρο αυτό στεγάζεται σήμερα το Δημαρχείο και υπάρχει στο ισόγειο εκθεσιακός χώρος. Λίγα μέτρα πιο κάτω υπάρχει το Στρογγυλό, το οποίο την εποχή που υπήρχε το Κάστρο της Χαλκίδας αποτελούσε την Κάτω Πύλη, τη μία από τις δύο σημαντικότερες πύλες της πόλης. Στο σημείο αυτό καταλήγει νοητά ο κεντρικότερος δρόμος της πόλης, η οδός Ελευθερίου Βενιζέλου. Το τέταρτο σημείο είναι η παλαιά γέφυρα της Χαλκίδας, με τη μεγάλη ιστορία που αναφέραμε παραπάνω και το σημαντικό της ρόλο, που ενώνει ολόκληρο το νησί της Εύβοιας με την υπόλοιπη ηπειρωτική χώρα.



Εικόνα 14 - Γέφυρα Χαλκίδας

Αντίθετη εικόνα παρουσιάζει το τμήμα της παραλίας της Χαλκίδας στην Βοιωτική ακτή. Οι απαιτήσεις ανάπτυξης του παραλιακού αυτού μετώπου που πηγάζουν από τις

ανάγκες των κατοίκων για ισόρροπη ανάπτυξη των δύο παραθαλάσσιων πλευρών, είναι πολυάριθμες. Τα προβλήματα του παραθαλάσσιου τμήματος του Καράμπαμπα επιβαρύνουν όχι μόνο τους κατοίκους της περιοχής, αλλά όλους τους Χαλκιδάιους και τους τουρίστες της πόλης. Τα προβλήματα αυτά εντοπίζονται στην υπανάπτυξη της ζώνης αναψυχής, όσον αφορά τους χώρους αλλά και την ποιότητα των μαγαζιών, τις κακοτεχνίες του δρόμου και του πεζοδρομίου, την έλλειψη πεζοδρόμων, την εγκατάλειψη του παραθαλάσσιου υπαίθριου χώρου «Αστέρια», τη δύσβατη πρόσβαση με τα πόδια στο Φρούριο του Λόφου, την έλλειψη υποδομών, υπηρεσιών και εμπορικών δραστηριοτήτων, κτλ. Το μήκος του παραλιακού μετώπου της Βοιωτικής ακτής είναι πολύ πιο μεγάλο από αυτό της Εύβοιας. Τα φυσικά κολπάκια του μετώπου το χωρίζουν σε τρία τμήματα. Το πρώτο τμήμα ορίζεται από τη παλαιά γέφυρα έως τη διασταύρωση που οδηγεί στη πλατεία του Καράμπαμπα και στο Φρούριο. Οι δραστηριότητες αναψυχής στο τμήμα αυτό είναι πιο έντονες από τα υπόλοιπα δύο τμήματα που ακολουθούν.



Εικόνα 15 - Παραλιακό Μέτωπο Καράμπαμπα

Το πρώτο αυτό κομμάτι περιλαμβάνει ίσως και τα πιο κύρια στοιχεία όλου του Βοιωτικού παραλιακού μετώπου. Σε αυτό περιέχονται, το αλσύλλιο της Κανήθου που ενώνει οπτικά και μέσω μονοπατιού το Φρούριο με την υπόλοιπη Χαλκίδα, το μεγάλο οικοδομικό τετράγωνο, στο οποίο καταγράφονται οι χρήσεις αναψυχής (καφέ, εστιατόρια, ουζερί, ίντερνετ καφέ) στο ισόγειο και στους επάνω ορόφους των κτιρίων κάποιες κατοικίες, και το οποίο συνδέει τη γέφυρα με το αλσύλλιο και κατ' επέκταση το Φρούριο και τον υπαίθριο χώρο «Αστέρια» που στα προηγούμενα χρόνια είχε επιχειρηθεί η εκμετάλλευσή του, η οποία απέτυχε και τώρα ο εγκαταλελειμμένος αυτός χώρος αποτελεί εστία μόλυνσης και χώρο που συγκεντρώνει ναρκομανείς και αθίγγανους. Το δεύτερο τμήμα που οριοθετείται από τον δεύτερο κόλπο, συμπεριλαμβάνει κυρίως οικοδομικά τετράγωνα με κατοικίες και σε ένα μικρό οικοδομικό τετράγωνο 2 – 3 μαγαζιά αναψυχής, συγκεκριμένα, ουζερί / ψαροταβέρνες. Το τρίτο τμήμα, οριοθετείται από το τρίτο συνεχόμενο φυσικό κόλπο και καταλήγει στην ιχθυόσκαλα. Τα οικοδομικά τετράγωνα που περιέχει χαρακτηρίζονται μόνο από κατοικίες.

Συγκρίνοντας από τα παραπάνω χαρακτηριστικά, τα δύο παραλιακά μέτωπα της Χαλκίδας, διαπιστώνουμε τα εξής συμπεράσματα, τα οποία τα ομαδοποιούμε στους τέσσερις πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης:

Οικονομία

- στη παραλία της Χαλκίδας στην Ευβοϊκή ακτή, η ζώνη αναψυχής ανθεί, αντίθετα στη παραλία του Καράμπαμπα, η ζώνη αναψυχής περιορίζεται σε λίγα μόνο οικοδομικά τετράγωνα και υστερεί παρουσιάζοντας πολλές ελλείψεις.
- στη παραλία της Χαλκίδας η εικόνα που παρουσιάζουν τα μαγαζιά είναι σύγχρονη και ακολουθεί τις τάσεις της εποχής μας. Οι ανακαινίσεις των μαγαζιών είναι συχνές και υπάρχει ανταγωνισμός μεταξύ τους, γεγονός από το οποίο επωφελείται ο πελάτης. Αντίθετα, στη παραλία του Καράμπαμπα η εικόνα που παρουσιάζουν τα μαγαζιά είναι αρκετά διαφορετική, χωρίς να ακολουθούν τη μόδα της εποχής. Τα περισσότερα δεν έχουν κάνει ανακαίνιση από τότε που άνοιξαν με αποτέλεσμα να θεωρούνται παλιομοδίτικα από τη σημερινή νεολαία και οι λιγοστοί πελάτες τους να ανήκουν στη τρίτη ηλικία. Ο ανταγωνισμός σε αυτή τη πλευρά δεν είναι τόσο έντονος όσο στη πλευρά της Χαλκίδας. Δεν θα ήταν υπερβολή να πούμε ότι ο ανταγωνισμός μετατρέπεται σε «συμπαράσταση» μεταξύ των επιχειρήσεων για την υπανάπτυξη της αναψυχής του Καράμπαμπα.
- Στην παραλία της Ευβοϊκής ακτής υπάρχει η τάση για να ανοίγουν καινούργια μαγαζιά. Ενώ ο χώρος έχει περιοριστεί αρκετά για νέες επιχειρήσεις, γίνονται συνέχεια προσπάθειες να εκμεταλλευτεί στο έπακρο ο χώρος που απομένει ώστε να ανοίξουν νέοι χώροι αναψυχής. Αντίθετα στη παραλία της Βοιωτικής ακτής, η τάση για τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων δεν υπάρχει. Σπάνια ένας νέος επιχειρηματίας να θέλει να ανοίξει το μαγαζί του στον Καράμπαμπα. Υπάρχει όμως η τάση, οι ήδη υπάρχοντες επιχειρήσεις να συγκεντρώνονται στο πρώτο κομμάτι μεταξύ της γέφυρας και του αλσουλίου. Επικρατεί στην περιοχή, δηλαδή, ένα είδος εσωτερικής μετακόμισης με τις επιχειρήσεις να συγκεντρώνονται όσο πιο κοντά στη γέφυρα, όσο πιο κοντά στην απέναντι ακτή της Χαλκίδας. Ακόμα, οι επιχειρήσεις του Καράμπαμπα κλείνουν με μεγαλύτερη συχνότητα από της Χαλκίδας.

Κοινωνία

- στα μαγαζιά της Χαλκίδας, η καθημερινή τους πελατεία είναι αρκετή και σταθερή, δεν περιορίζεται ανάλογα με την εποχή και σαφώς αυξάνεται τα σαββατοκύριακα.



Εικόνα 16 - Παραλιακό Μέτωπο Ευβοϊκής Ακτής - Επισκεψιμότητα

Αντίθετα, στο Καραμπάμπα, η καθημερινή τους πελατεία είναι ελάχιστη έως ανύπαρκτη. Περισσότερο κόσμο προσελκύουν το καλοκαίρι και γι' αυτό το λόγο πολλά μαγαζιά ανοίγουν μόνο την καλοκαιρινή σεζόν. Ο κόσμος, τα σαββατοκύριακα, είναι περισσότερος, όμως δεν μπορεί να συγκριθεί με τον αντίστοιχο κόσμο που προσελκύει η παραλία της Χαλκίδας.



Εικόνα 17 - Παραλιακό Μέτωπο Βοιωτικής Ακτής - Επισκεψιμότητα

- Κατά μήκος του Ευβοϊκού παραλιακού μετώπου, οι υπηρεσίες με τις οποίες οι κάτοικοι της Χαλκίδας μπορούν να έχουν καθημερινή επαφή και να εξυπηρετούνται, ανέρχονται σε τρεις, δύο τράπεζες και το Δημαρχείο. Στο γεγονός αυτό, αν λάβουμε υπόψη μας και ότι αυτό το παραλιακό μέτωπο βρίσκεται μέσα στο κέντρο της Χαλκίδας, το οποίο περιέχει όλες τις υπηρεσίες, τις κεντρικές λειτουργίες και τα εμπορικά καταστήματα της πόλης, συνειδητοποιούμε την τεράστια θετική επίδραση της παραλίας από την ύπαρξη όλων αυτών των υπηρεσιών. Ο κόσμος της παραλίας εξυπηρετείται άμεσα από τις υπηρεσίες που υπάρχουν κοντά του και αντίστροφα, ο κόσμος που εξυπηρετείται στις υπηρεσίες ή ψωνίζει στα εμπορικά καταστήματα δύσκολα αρνείται μια μικρή βόλτα ή μια στάση για καφέ στα μαγαζιά της παραλίας, που είναι δίπλα του. Η πραγματικότητα για τη περιοχή του Καραμπάμπα διαφέρει κατά πολύ. Κατά μήκος της παραλίας του δεν υπάρχει ούτε μία υπηρεσία, ούτε εμπορικό-κεντρικές λειτουργίες. Οι μοναδικές υπηρεσίες του Καραμπάμπα συγκεντρώνονται στη κεντρική του πλατεία και είναι το κέντρο εξυπηρέτησης του πολίτη και ένα μηχάνημα ΑΤΜ. Η κεντρική πλατεία απέχει από το παραλιακό

μέτωπο δέκα λεπτά ανηφορίζοντας μια μεγάλη και κουραστική ανηφόρα με τα πόδια. Κάποιος που βρίσκεται στη παραλία του Καράμπαμπα προτιμά να περπατήσει δέκα λεπτά σε επίπεδο δρόμο, ώστε να βρεθεί στην Ευβοϊκή πλευρά και να εξυπηρετηθεί από τα μηχανήματα ΑΤΜ της Χαλκίδας, παρά να ανέβει την ανηφόρα. Οι τουρίστες δεν είναι σε θέση να γνωρίζουν την ύπαρξη αυτών των μηδαμινών υπηρεσιών, αφού η βόλτα τους περιορίζεται μόνο στο παραλιακό μέτωπο. Ακόμα, οι δύο αυτές υπηρεσίες που υπάρχουν δεν καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών σε μεγάλο βαθμό. Έτσι, όλοι οι κάτοικοι της Χαλκίδας και οι τουρίστες της πόλης αναγκάζονται να συσσωρευτούν στο κέντρο για να εξυπηρετήσουν τις καθημερινές τους ανάγκες.

Περιβάλλον

- Ο χώρος μέσα στο Φρούριο δεν είναι κατάλληλος για πολιτιστικές εκδηλώσεις, λόγω της μορφολογίας του εδάφους, έχει χώμα, χαλίκια και βράχους. Ακόμα, ο χώρος των εκδηλώσεων είναι μικρός και έτσι δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις για τη συγκέντρωση πολύ κόσμου. Η ηχορύπανση των εκδηλώσεων και τα απορρίμματα των θεατών, είναι αιτίες που επιβαρύνουν αυτό το ιστορικό χώρο και το αλσύλλιο. Τέλος, η πρόσβαση στο Φρούριο του Καράμπαμπα γίνεται εύκολα με αυτοκίνητο, όμως αν κανείς θελήσει να κάνει το ρομαντικό περίπατο μέσα από το αλσύλλιο για να βρεθεί στη κορυφή του λόφου του Κανήθου, η διαδρομή που θα ακολουθήσει είναι επικίνδυνη, αφού το μονοπάτι δεν έχει ιδιαίτερο φωτισμό και το αλσύλλιο μαζεύει ειδικά τις βραδινές ώρες επικίνδυνους ανθρώπους.
- Το άνοιγμα της παλαιάς γέφυρας της Χαλκίδας μπορεί να δημιουργεί κυκλοφοριακό κομπούζιο σε όλη την έκταση της Χαλκίδας, όμως οι επιδράσεις του για τις παραλιακές επιχειρήσεις είναι διαφορετικές για τις δύο πλευρές της. Στην πλευρά της Εύβοιας, οι επιχειρήσεις του παραλιακού μετώπου επωφελούνται από το άνοιγμα της γέφυρας. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο περισσότερος κόσμος κάνει τη βόλτα του στη παραλία της Χαλκίδας, που είναι σωστά διαμορφωμένη, και εγκλωβίζοντας τον η γέφυρα, σε αυτή τη πλευρά, θα προτιμήσει κάποιο χώρο αναψυχής στο παραλιακό μέτωπο της γέφυρας. Στην ώρα που ανοίγει η γέφυρα αποκλείονται από τις επιλογές του κόσμου τα μαγαζιά αναψυχής του Καράμπαμπα. Το παραλιακό μέτωπο του Καράμπαμπα δεν προσφέρεται, λόγω των κακοτεχνιών του, για βόλτα και επομένως είναι λίγος ο κόσμος που εγκλωβίζεται σε αυτή τη πλευρά με το άνοιγμα της γέφυρας. Ο περισσότερος κόσμος βρίσκεται εγκλωβισμένος μέσα στα αυτοκίνητα του, και λόγω του μποτιλιαρίσματος της συγκεκριμένης στιγμής και της έλλειψης χώρων στάθμευσης, δεν έχει ούτε την ευκαιρία να παρκάρει για να καθίσει σε κάποιο χώρο αναψυχής.

- Η εικόνα του Φρουρίου από τη παραλία της Χαλκίδας είναι μαγευτική αφού συνθέτεται από τα μπλε χρώματα της θάλασσας του Ευρίπου, το πράσινο των δέντρων του αλσυλλίου και στη κορυφή τα ιδιόμορφα χρώματα των πέτρινων τειχών του Φρουρίου. Δυστυχώς, όμως, η ένωση μέσω του αλσυλλίου είναι μόνο οπτική αφού το μονοπάτι του αλσυλλίου που οδηγεί στο Φρούριο είναι επικίνδυνο λόγω ελλιπούς φωτισμού και κακοφτιαχμένο. Επομένως, αν κάποιος δεν διαθέτει μεταφορικό μέσο για να φτάσει στο Φρούριο είναι δύσκολη η πρόσβαση του μέσω του αλσυλλίου.
- Ο παραλιακός δρόμος του παραθαλάσσιου μετώπου της Ευβοϊκής ακτής είναι εδώ και αρκετά χρόνια πεζόδρομος. Αυτό έχει βοηθήσει σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη της παραλίας, αφού ο κόσμος κάνει τη βόλτα του χωρίς το άγχος των διερχόμενων αυτοκινήτων.



Εικόνα 18 - Πεζόδρομος Παραλιακού Μετώπου Ευβοϊκής Ακτής

Τα μαγαζιά της παραλίας τα προτιμούνε ακόμα και οικογένειες με μικρά παιδιά, αφού ο πεζόδρομος προσφέρει ασφάλεια στις κινήσεις των παιδιών. Τα μαγαζιά έχουν περισσότερο εξωτερικό χώρο να διαμορφώσουν ώστε να εξυπηρετούν τους πελάτες τους και οι τελευταίοι να απολαμβάνουν με τη σειρά τους το καθαρό αέρα και την αύρα της θάλασσας του Ευρίπου, μακριά από τα καυσαέρια και την ηχορύπανση των αυτοκινήτων της πόλης. Αντίθετα, ο παραλιακός δρόμος της Βοιωτικής ακτής έχει δύο λουρίδες κυκλοφορίας, μία ανά κατεύθυνση, που χρησιμοποιούνται ευρέως από αυτοκίνητα. Τα πεζοδρόμια που υπάρχουν είναι ενδεικτικά, αφού οι διαστάσεις τους είναι πολύ μικρές και ο ρόλος τους έχει μετατραπεί σε parking αυτοκινήτων. Έτσι, πολλές φορές, οι πεζοί περπατάνε μέσα στο δρόμο βάζοντας σε κίνδυνο τη ζωή τους. Πολλά είναι και τα ατυχήματα που έχουν σημειωθεί σε αυτό το δρόμο με πεζούς και αυτοκίνητα. Τα μαγαζιά που βρίσκονται σε αυτή τη πλευρά δύσκολα τα προτιμούνε οικογένειες με μικρά παιδιά, αφού ο κίνδυνος από το δρόμο είναι μεγάλος.



Εικόνα 19 – Υποβάθμιση Παραλιακού Μετώπου Βοιωτικής Ακτής

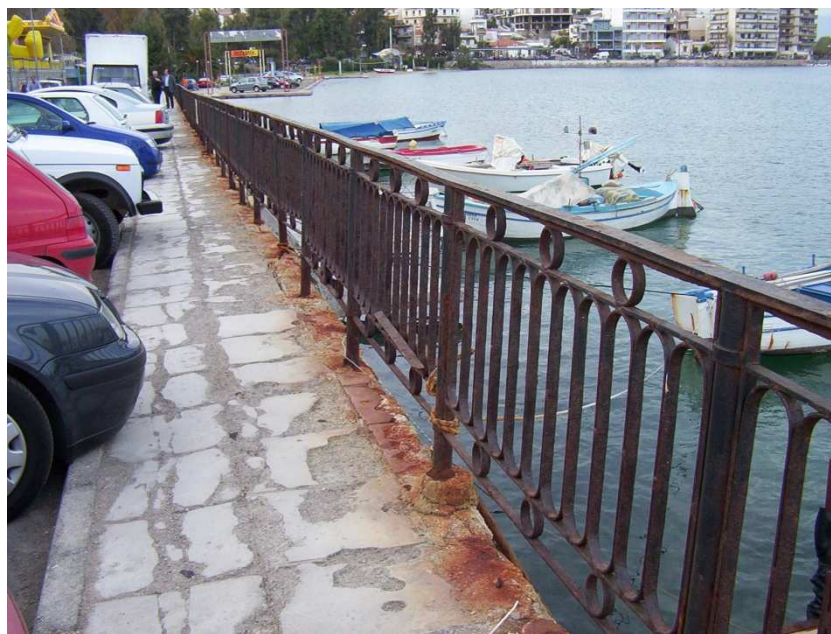
Ακόμα, οι πελάτες των μαγαζιών, εκτός από τη μαγευτική θέα που έχουν στα νερά του Ευρίπου, αναγκαστικά ανέχονται τη βουή και την ηχορύπανση του δρόμου. Το γεγονός αυτό υποβαθμίζει όχι μόνο τα μαγαζιά αναψυχής που βρίσκονται σε αυτό το μέτωπο αλλά και όλη τη περιοχή του Καραμπαμπα.

- Στο παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας, η διαμόρφωση που έχει υποστεί ο χώρος, μέσα από καλά σχεδιασμένες μελέτες, καλύπτει τις ανάγκες περιπάτου των Χαλκιδέων και των τουριστών της πόλης. Κατά μήκος της παραλίας υπάρχουν παγκάκια, στα οποία μπορεί κανείς και να ξαποστάσει από τη βόλτα του αλλά και να σταθεί για να θαυμάσει την υπέροχη θέα του Ευβοϊκού κόλπου, της παλιάς γέφυρας και του Φρουρίου που προβάλλει από την απέναντι μεριά του Καραμπαμπα. Στο τμήμα του Κρηπιδώματος, η περιοχή λίγο πριν από το Κόκκινο Σπίτι, το παραλιακό μέτωπο εκτείνεται σε δύο επίπεδα, το επάνω με χώρους και μαγαζιά αναψυχής και το κάτω διαμορφωμένος χώρος με πέργολες, πράσινο και αρκετά παγκάκια, στα οποία μπορεί κανείς να καθίσει και να θαυμάσει τη θέα μακριά από το θόρυβο των μαγαζιών και τη βουή της πόλης.



Εικόνα 20 - Κρηπίδωμα

Το Κρηπίδωμα συγκεντρώνει αρκετό κόσμο, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες και τις ηλιόλουστες μέρες του χειμώνα. Ο κόσμος που απολαμβάνει τη θέα του Ευβοϊκού Κόλπου από το Κρηπίδωμα, είναι κάθε ηλικίας. Στην αρχή του Κρηπιδώματος υπάρχει μια μικρή παιδική χαρά, όπου συγκεντρώνει πολλά παιδιά με τους γονείς τους να στέκονται τριγύρω. Οι άνθρωποι της τρίτης ηλικίας κάνουν τη βόλτα τους τις πρωινές και απογευματινές ώρες, ενώ πολύ νεολαία κάθεται τα βράδια στα παγκάκια του Κρηπιδώματος, για αρκετές ώρες, κουβεντιάζοντας και ακούγοντας μουσική. Ο χώρος αυτός σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε την τελευταία δεκαετία και μέχρι τώρα έχει κριθεί πολύ θετικά, συγκεντρώνοντας όλο και πιο πολύ περισσότερο κόσμο. Ακόμα, καθ' όλο το μήκος της παραλίας δεν παρατηρούνται κακοτεχνίες και τα κάγκελα, τα παγκάκια και το πλακόστρωτο συντηρούνται, χωρίς αναβολές, όποτε κρίνεται σκόπιμο. Αντίθετη εικόνα παρουσιάζει η παραλία του Καράμπαμπα. Δεν υπάρχει κάποιος χώρος διαμορφωμένος με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί κάποιος να σταθεί και να απολαύσει τη θέα. Τα παγκάκια είναι ελάχιστα κατά μήκος του παραλιακού μετώπου και κακοσυντηρημένα. Υπάρχουν κάποια δέντρα δίπλα ή και πίσω από τα παγκάκια, τα οποία όμως δεν τα φροντίζει κανείς, με αποτέλεσμα η εικόνα τους να τα προδίδει ως «άρρωστα δέντρα». Τα κάγκελα είναι σάπια και κρίνονται αρκετά επικίνδυνα για τη προφύλαξη του κόσμου.



Εικόνα 21 – Κακοτεχνίες στο Παραλιακό Μέτωπο Βοιωτικής Ακτής

Το πλακόστρωτο των πεζοδρομίων έχει διαβρωθεί και οι λακκούβες που έχουν δημιουργηθεί είναι επικίνδυνες για τους πεζούς. Ο υπαίθριος χώρος στα «Αστέρια», που θα μπορούσε με τον κατάλληλο σχεδιασμό, να προσελκύει κόσμο, έχει

εγκαταλειφθεί και το κτίσμα που περιέχει έχει μετατραπεί σε ερείπιο και στο σύνολό του ο χώρος αποτελεί εστία μόλυνσης.



Εικόνα 22 – Υπαίθριος Χώρος «Αστέρια»

Τα αυτοκίνητα χρησιμοποιούν αυτό το χώρο, πολλές φορές, ως parking, και με αυτό τον τρόπο υποβαθμίζεται ακόμα περισσότερο.

Η εικόνα της εγκατάλειψης και των σταθμευμένων αυτοκινήτων σε ένα χώρο δίπλα στη θάλασσα, ο οποίος είναι στο κέντρο του Ευβοϊκού Κόλπου, μπορεί να χαρακτηριστεί απαράδεκτη. Στο σύνολο της η εικόνα του παραλιακού μετώπου του Καράμπαμπα δείχνει μια παραλία εγκαταλειμμένη και προκαλεί οίκτο και συναισθήματα μελαγχολίας. Δικαιολογημένα ο κόσμος απωθείται από μια τέτοια εικόνα και γι' αυτό περιορίζει τη βόλτα του στη παραλία της Χαλκίδας στην Ευβοϊκή πλευρά.



Εικόνα 23 – Παραλιακό Μέτωπο Βοιωτικής Ακτής

Πολιτισμός

- Στη κύρια παραλία της Χαλκίδας, τα μαγαζιά αναψυχής ποικίλλουν. Περιλαμβάνονται όλα τα είδη χώρων αναψυχής, όπως καφέ, μπαρ, club, εστιατόρια και restaurant, fast food, ζαχαροπλαστεία και άλλους χώρους αναψυχής, όπως θερινό

κινηματογράφο και εκθεσιακούς χώρους. Στη παραλία του Καράμπαμπα, τα είδη των χώρων αναψυχής περιορίζονται σε δύο καφέ και τα υπόλοιπα μαγαζιά έχουν σχέση με φαγητό, ουζερί, μεζεδοποιεία και ψαροταβέρνες. Πέρα από τα μαγαζιά αναψυχής, παρατηρείται έλλειψη άλλων χώρων αναψυχής. Γεγονός που στερεί από τον Καράμπαμπα τη πρωτοβουλία διοργάνωσης πολιτιστικών εκδηλώσεων και εκθέσεων. Το Φρούριο μόνο χρησιμοποιείται τους καλοκαιρινούς μήνες για καλοκαιρινές εκδηλώσεις που διοργανώνει ο Δήμος Χαλκιδέων.

- Η παραλία της Χαλκίδας ενώνει, όπως περιγράφηκε και παραπάνω, τέσσερα κύρια σημεία που λειτουργούν ως χαρακτηριστικά σημεία της πόλης, το Κόκκινο Σπίτι και το Σπίτι με τα Αγάλματα, το Μέγαρο Κότσικα, το Στρογγυλό και τη παλαιά γέφυρα. Τα τέσσερα αυτά αξιοθέατα λειτουργούν ως σημεία προσέλκυσης των τουριστών αλλά και των κατοίκων της Χαλκίδας. Δεν αποτελούν μόνο σημείο αναφοράς, αλλά και η χρήση που έχει δοθεί στο καθένα από αυτά (εκθεσιακός χώρος, λύκειο Ελληνίδων, Δημαρχείο), από μόνη της προσελκύει πολύ κόσμο όλες τις ώρες της μέρας. Ακόμα, στο χώρο του Στρογγυλού, οργανώνονται πολλές εκδηλώσεις, όπως ομιλίες, πολιτιστικές εκδηλώσεις και κάθε είδος εκδήλωσης που αφορά τη πόλη της Χαλκίδας στο σύνολο της. Όλα αυτά τα γεγονότα προσελκύουν μεγάλο μέρος του πληθυσμού στη παραλία της Χαλκίδας. Ακόμα προκαλεί ιδιαίτερο ενδιαφέρον και είναι αρεστό στους πολίτες της Χαλκίδας, να συνδυάζει ο κόσμος τη βόλτα του στη παραλία βλέποντας τα αξιοθέατα της πόλης του. Από την άλλη πλευρά, της Βοιωτικής ακτής, δύο μόνο είναι τα κύρια σημεία. Το ένα είναι πάλι η γέφυρα και το δεύτερο είναι το Φρούριο. Το Φρούριο είναι πολύ σημαντικό αξιοθέατο και λόγω της ιστορίας του στο πέρασμα των αιώνων αλλά και γιατί είναι ορατό από το μεγαλύτερο μέρος της Χαλκίδας. Βρίσκεται στη κορυφή του λόφου της Κανήθου και ενώνεται με την υπόλοιπη πόλη μέσω του αλσουλίου που βρίσκεται μπροστά και κάτω από αυτό. Ακόμα, μια διαφορά με την απέναντι ακτή εκτός από τη διαφορά στον αριθμό των αξιοθέατων, είναι ότι το Φρούριο, αυτό το μοναδικό χαρακτηριστικό σημείο, είναι σε ύψωμα, ενώ, τα αξιοθέατα της παραλίας της Χαλκίδας βρίσκονται όλα στο ίδιο επίπεδο με τη παραλία, γεγονός που καθιστά πιο εύκολη τη πρόσβαση σε αυτά. Η ύπαρξη του συγκεκριμένου αξιοθέατου, κάτω από αυτές τις συνθήκες που επικρατούν στο αλσύλλιο, δεν βοηθάει ιδιαίτερα στην ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου του Καράμπαμπα.

Συγκεντρώνοντας όλα τα παραπάνω προβλήματα που προκύψανε με τη γνωριμία μας των δύο αυτών περιοχών της Χαλκίδας αλλά και από τη σύγκριση μεταξύ των δύο παραλιακών μετώπων, παρατηρούμε την ανισόρροπη ανάπτυξη που διασπά τη συνέχεια της

παραλία σε ασυνέχεια αναπτυγμένου και υπανάπτυκτου τμήματος και τον αντίκτυπο που έχει στην ανάπτυξη του συνόλου της πόλης. Η σύγκριση των παραλιακών μετώπων πραγματοποιήθηκε μέσα από το πρίσμα των τεσσάρων τομέων της βιώσιμης ανάπτυξης ώστε να δοθούν τα προβληματικά σημεία αυτών και στη συνέχεια μέσα από την αλληλεξάρτηση των τεσσάρων τομέων να οδηγηθούμε στη πρόταση της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου.

Ανάλυση Swot

Στο παρόν κεφάλαιο εξετάζονται τόσο το εξωτερικό περιβάλλον του Δήμου Χαλκιδέων όσο και τα στοιχεία του εσωτερικού περιβάλλοντος. Στη παρουσίαση που ακολουθεί παρατίθενται οι σχετικές επί μέρους αναλύσεις και τα επεξεργασθέντα στοιχεία συνοψίζονται σε συγκεντρωτικές προσεγγίσεις που υποβοηθούν τον προσδιορισμό της βιώσιμης πρότασης ανάπλασης του παραλιακού μετώπου και την εξαγωγή βασικών συμπερασμάτων. Κατά την ανάλυση SWOT μελετώνται τα δυνατά (Strengths) και αδύνατα (Weaknesses) σημεία της περιοχής της Χαλκίδας, καθώς και οι ευκαιρίες (Opportunities) και οι απειλές (Threats) που υπάρχουν.

Ισχυρά Σημεία (Πλεονεκτήματα)

- Η πλεονεκτική γεωγραφική θέση: γειτνίαση με την Αττική, μικρή απόσταση από το αεροδρόμιο των Σπάτων, γειτνίαση με δίκτυα συγκοινωνιών εθνικού χαρακτήρα (ΠΑΘΕ – ΟΣΕ –μεγάλα λιμάνια), επιχειρηματική ζώνη Χαλκίδα – Θήβα – Οινόφυτα.
- Αποτελεί τον μεγαλύτερο οικιστικό πόλο στην ευρύτερη περιοχή Β.Α.Αττικής – Βοιωτίας – Εύβοιας, με επίπεδα πληθυσμού της τάξης των 100.000 κατοίκων (ευρύτερη Χαλκίδα)
- Αποτελεί τουριστικό προορισμό καθ' όλη την διάρκεια του έτους: διαμορφωμένη ανάπτυξη τουρισμού του Σαββατοκύριακου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ανάπτυξη θερινού τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή της Χαλκίδας, ανάπτυξη δεύτερης κατοικίας.
- Έχει πλούσιους και αξιόλογους πολιτισμικούς και ιστορικούς πόρους στη μακραίωνη συνεχής ιστορική διαδρομή από το 3.000 π.χ έως σήμερα.
- Διαθέτει ιδιαίτερη φυσική ομορφιά και ιδιαίτερο ανάγλυφο.
- Κατέχει σημαντική παράδοση στον τομέα της αρχιτεκτονικής.
- Έχει σημαντικό επίπεδο στις βασικές και κοινωνικές υποδομές: ύδρευση, αποχέτευση, απορρίμματα, εκπαίδευση, πρόνοια, αθλητισμός κλπ.

- Έχει σημαντικό επίπεδο εκπαίδευσης πληθυσμού.
- Διαθέτει διαχρονικά σταθερή υψηλή συμμετοχή στις ιδιωτικές επενδύσεις σε εθνικό επίπεδο.
- Διαθέτει εμπειρία στην οργάνωση και λειτουργία των υπηρεσιών του Δήμου, ιδιαίτερα στο τομέα του Περιβάλλοντος.

Αδύνατα Σημεία (Μειονεκτήματα)

- Ελλιπής πολεοδομικός και οικιστικός σχεδιασμός: παρατηρείται η ύπαρξη συνοικιών πρακτικά εκτός σχεδίου πόλεως, άναρχη δόμηση, ύπαρξη αυθαίρετων κτισμάτων σε πολύ μεγάλη κλίμακα, σε συνδυασμό με συνεχείς κατασκευαστικές «υπερβάσεις» σε ιδιαίτερα μεγάλο αριθμό των οικοδομών, έλλειψη μέτρων διατήρησης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της πόλης, συνεχείς αλλαγές και τροποποιήσεις του ΓΠΣ και πρακτικά μη εφαρμογή του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού. Ανυπαρξία εφαρμογής προβλεπόμενων πεζοδρόμων και απαλλοτριώσεων.
- Προβληματικό οδικό αστικό δίκτυο: ύπαρξη αδιάνοικτων και μη ασφαλτοστρωμένων τμημάτων οδικού δικτύου, έλλειψη σήμανσης σε διάφορα τμήματα του οδικού δικτύου, έλλειψη υποδομών για την απλή κίνηση των πεζών (πεζοδρόμια) αλλά και των ατόμων με κινητικά προβλήματα (ράμπες, πεζογέφυρες, διαβάσεις) – ανυπαρξία δομών ήπιας κυκλοφορίας (π.χ. ποδηλατοδρόμοι, ανοικτοί πεζόδρομοι).
- Απαξίωση υφισταμένων σημείων επωνυμίας και αναφοράς της πόλης, όπως περιοχή Κάστρο – Αγ.Παρασκευή, Γέφυρας και Βοιωτικής Ακτής, ενότητα κεντρικού παραλιακού μετώπου, ευρύτερης Αρέθουσας, περιοχής Αγ.Δημητρίου, Ιστορικού εμπορικού κέντρου.
- Απαξίωση αρχιτεκτονικού και φυσικού περιβάλλοντος, καταστροφή σειράς σημαντικών χαρακτηρισμένων κτιρίων, σειρά από ημιτελή κτίρια με πολυετή στασιμότητα, ευρύτερο παραλιακό μέτωπο χωρίς παρεμβάσεις αξιοποίησης, άναρχη και προβληματική κατάσταση καταστημάτων, πινακίδων, σημάνσεων, υποβάθμιση της σημασίας και ανυπαρξία έργων ανάδειξης των εισόδων της πόλης.
- Βασικές ελλείψεις στο οδικό δίκτυο τοπικών και υπερτοπικών μεταφορών: ελλιπές δίκτυο αστικής συγκοινωνίας, πρακτική απουσία λειτουργικής και αξιοποιήσιμης δημοτικής συγκοινωνίας (δίκτυο μικρών λεωφορείων).
- Έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα, έλλειψη αστυνόμευσης της παράνομης στάθμευσης, άναρχη διάταξη των οργανωμένων χώρων στάθμευσης.

- Έλλειψη υποδομών στήριξης του τουρισμού (π.χ. υποδομές συνεδριακού τουρισμού, εκθεσιακού χώρου, ελλιμενισμού σκαφών, μουσείων και χώρων πολιτιστικών δραστηριοτήτων, συμβατικών ξενοδοχειακών μονάδων, κλπ.)
- Σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα από παραγωγικές δραστηριότητες (βιομηχανία ιδιαίτερα στην πλευρά της Βοιωτικής ακτής), από άναρχη κυκλοφορία και στάθμευση (π.χ. διέλευση μεγάλων και βαρέων οχημάτων μέσα από τον ιστό της πόλης), άναρχη και αυθαίρετη δόμηση με σημαντική επιβάρυνση στο αστικό περιβάλλον.
- Αναξιοποίητοι ιστορικοί και πολιτιστικοί πόροι, σε μακρά περίοδο, με κίνδυνο απαξίωσης της επωνυμίας αυτών.
- Ύπαρξη σημαντικών ενδοαστικών ανισοτήτων: ύπαρξη περιοχών με συγκέντρωση χαρακτηριστικών αστικής, κοινωνικής, περιβαλλοντικής και οικονομικής υποβάθμισης.
- Υψηλό επίπεδο ανεργίας: μεγάλος αριθμός μακροχρόνιων ανέργων, νέων ανέργων, γυναικών, εξειδικευμένου προσωπικού.
- Ανυπαρξία δομών υποστήριξης Τοπικών Πρωτοβουλιών Απασχόλησης.
- Συρρίκνωση και διαφοροποίηση του δευτερογενή τομέα και κυρίως της μεταποίησης.
- Έλλειψη υποδομών στήριξης της μεταποίησης: απουσία βιομηχανικών υποδομών (χρόνια καθυστέρηση ολοκλήρωσης ΒΙΟΠΑ), ανεπαρκές οδικό δίκτυο, έλλειψη καθορισμού χρήσεων γης.
- Διαχρονικά υποβαθμισμένη συμμετοχή δημοσίων επενδύσεων στην περιοχή.
- Προβληματική λειτουργία υποδομών υγείας και ιδιαίτερα του Γενικού Νοσοκομείου Χαλκίδας.
- Η μη επαρκής ενσωμάτωση των δραστηριοτήτων του ΤΕΙ Χαλκίδας στον κοινωνικό ιστό της πόλης και της ενεργού διεκδίκησης της ανάπτυξης του, με μεταφορά π.χ. τμημάτων των αντίστοιχων Ιδρυμάτων Αθήνας και Πειραιά.
- Απουσία οργανωμένου σχεδίου προβολής του Δήμου Χαλκιδέων.
- Ασαφή και αλληλοσυγκρουόμενο αντικείμενο δραστηριοποίησης των Δημοτικών Υπηρεσιών και Επιχειρήσεων μεταξύ τους και με άλλους φορείς (π.χ. Λιμενικό Ταμείο).
- Κακή διάρθρωση των δημοτικών υπηρεσιών με ιδιαίτερα προβλήματα να εστιάζονται στην έλλειψη ανώτερου στελεχιακού δυναμικού, εγγενής αδυναμία αναδιοργάνωσης και εξάρτηση από συμβασιούχους.

Ευκαιρίες

- Τα μεγάλα έργα οδικών αξόνων που κατασκευάζονται ή σχεδιάζονται, όπως η παράκαμψη Χαλκίδας – Ψαχνών έως το 2012, του άξονα Σχηματάρι – Χαλκίδα – Κύμη με την πρόβλεψη της τρίτης γέφυρας, η πιθανή ολοκλήρωση του προαστιακού σιδηροδρόμου.
- Η αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης της πόλης: ιδιαίτερα μετά την ένταξη της πόλης στο 3^ο επίπεδο αστικών πόλεων στο Εθνικό Χωροταξικό Σχεδιασμό και της τάσης αποκέντρωσης υπηρεσιών και κατοικίας της Αττικής.
- Η εκτιμώμενη πληθυσμιακή έκρηξη από την προσέλευση επιχειρήσεων και κατοίκων της Αττικής για μεταφορά έδρας ή μόνιμης ή δευτερεύουσας κατοικίας. Εκτίμηση η οποία σημειώνεται ότι προέρχεται κυρίως από την κίνηση ακινήτων και δεν έχει λάβει στατιστικά χαρακτηριστικά.
- Η αναμενόμενη Διοικητική Αναδιάρθρωση της χώρας, ανάλογα με τις επιλογές που θα επικρατήσουν, ιδιαίτερα όσον αφορά την επέκταση της πόλης και την δυνατότητα μέτρων (πολεοδομία, υπηρεσίες κλπ) για την προσέλκυση πληθυσμού.
- Η αναμενόμενη λειτουργία δομών υπηρεσιών όπως Εφετείου αλλά και Πανεπιστημιακής Σχολής του Πανεπιστημίου Πειραιά.
- Η δυνατότητα αξιοποίησης και προβολής των φυσικών, ιστορικών και πολιτιστικών πόρων με ανάπτυξη πολιτιστικών εκδηλώσεων.
- Η δυνατότητα ανάπτυξης ειδικών μορφών τουρισμού (συνεδριακός, επιχειρηματικός, πολιτιστικός, παραθεριστική κατοικία).
- Η διαμορφωμένη σύγκλιση απόψεων των βασικών φορέων για την ανάπτυξη της πόλης.

Απειλές

- Η στασιμότητα εξέλιξης του πληθυσμού και η περίπτωση να λάβει χρόνια χαρακτηριστικά και στην συνέχεια πολλαπλασιαστική αρνητική πορεία.
- Οι ανταγωνιστικές δράσεις άλλων περιοχών – πόλεων της ευρύτερης Αττικής με διαμορφωμένα δίκτυα μεταφορών, όπως ευρύτερη Λαυρεωτική, ευρύτερη ΒΑ Αττική, ευρύτερη περιοχή Λουτρακίου – Κορίνθου.
- Η πάντα ασαφής και εκ των υστέρων διεκδικούμενη θέση της Χαλκίδας στον εθνικό και περιφερειακό σχεδιασμό, σε σχέση με το μέγεθος και τις δυνατότητες της.

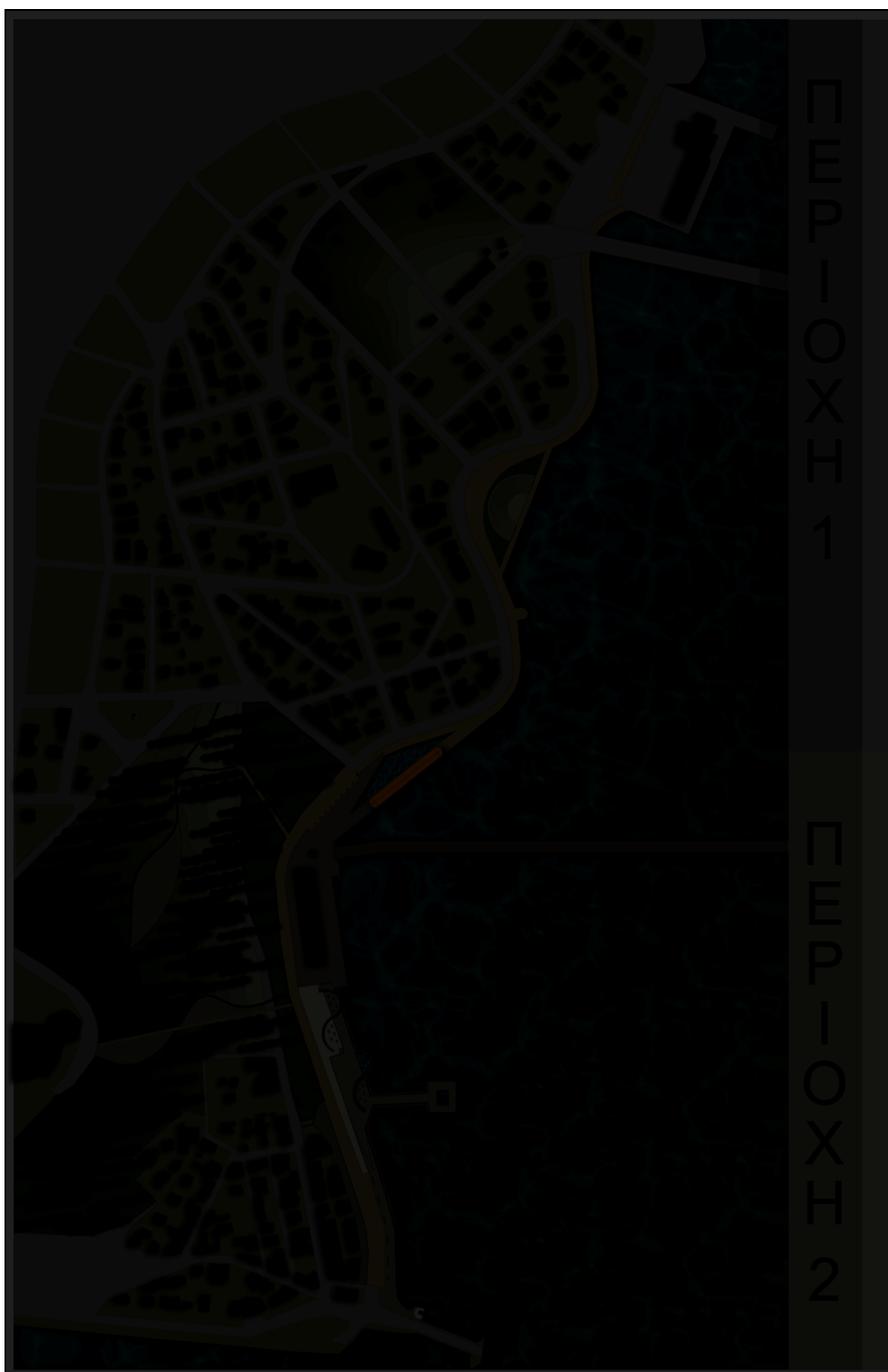
- Η οικιστική ανάπτυξη της πόλης χωρίς την διαμόρφωση αρχιτεκτονικού και πολεοδομικού – οικιστικού στίγματος, σε συνδυασμό, με την διαμόρφωση ως κυρίαρχης άποψης της αποδοχής των οικοδομικών – κτιριολογικών αυθαιρεσιών.
- Οι περιορισμένες οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Χαλκιδέων, σε συνδυασμό με την αναξιοποίητη περιουσία του, που επηρεάζουν τις δυνατότητες παρεμβάσεων ιδιαίτερα στο πεδίο κρίσιμων απαλλοτριώσεων για την ανάδειξη της επωνυμίας της πόλης.
- Η παράλληλη και πολλές φορές ανταγωνιστική λειτουργία του Λιμενικού Ταμείου με αφαίρεση κρίσιμων δραστηριοτήτων από τον Δήμο Χαλκιδέων, όσον αφορά την οργάνωση και υλοποίηση έργων επωνυμίας της πόλης, με κινδύνους ακόμη και για το κεντρικό παραλιακό μέτωπο.
- Η αναμενόμενη Διοικητική Αναδιάρθρωση της χώρας και η έλλειψη σαφούς άποψης και σύγκλισης σε επίπεδο συνολικής ιδεολογίας της πόλης, παρά την ήδη διαμορφωμένη τάση λειτουργίας της με «Μητροπολιτικά» χαρακτηριστικά.
- Η καταστροφή σημαντικών μνημείων αρχιτεκτονικής κληρονομιάς σε συνδυασμό με την αποδοχή και διαμόρφωση σχετικής κουλτούρας από τους κατοίκους της πόλης.
- Η εγκατάλειψη – απαξίωση πολιτιστικών και ιστορικών πόρων παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς (Αυλίδα, Μάνικα, λοιπά Αρχαία και Μεσαιωνικά – Οθωμανικά μνημεία κλπ) με πιθανή μακροχρόνια πορεία δράσεων αποκατάστασης.
- Η ευκαιριακή και άναρχη οργάνωση του συνόλου των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.
- Η έλλειψη τουριστικής προβολής και ανάπτυξη σαφούς επικοινωνιακής στρατηγικής.
- Ελλιπής, διαχρονικά, προετοιμασία για την αξιοποίηση χρηματοδοτικών προγραμμάτων και πόρων και η έλλειψη οργανωτικής προσαρμογής του Δήμου και των Υπηρεσιών του στη κατεύθυνση αυτή.
- Η έλλειψη σταθερής πολιτικής για την ανάπτυξη δομών στην τοπική αυτοδιοίκηση και η μη επαρκή στελέχωση σε επίπεδο μεσαίων αλλά κυρίως ανώτερων και ανωτάτων στελεχών της.
- Απουσία διαμορφωμένης κοινής αντίληψης στο σύνολο των κατοίκων και των φορέων της πόλης για την ανάπτυξη της περιοχής, σε συνδυασμό με αντικρουόμενα συμφέροντα επαγγελματικών, επιχειρηματικών αλλά και πολιτικών προτεραιοτήτων.

Κεφάλαιο 9^ο : Πρόταση

Κύριος σκοπός αυτής της έρευνας αποτελεί η σύνταξη πρότασης αστικής ανάπλασης του παραλιακού μετώπου της Χαλκίδας. Το μέρος αυτό της πρότασης ακολουθεί την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, όπως παρουσιάστηκε παραπάνω. Στη συγκεκριμένη μελέτη η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης εμπλουτίστηκε με τις καθημερινές εμπειρίες των ίδιων των δρώντων στο χώρο του Καράμπαμπα αλλά και στην ευρύτερη περιοχή της Χαλκίδας. Σε αυτό το σημείο, μπορούμε να πούμε πως η πρόταση σχηματίστηκε με κεντρική ιδέα την ισορρόπηση της ανάπτυξης και στις δύο πλευρές του παραλιακού μετώπου της πόλης της Χαλκίδας, λαμβάνοντας υπόψη, όμως, τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που προέκυψαν από την ανάλυση της περιοχής, αλλά και έχοντας σαν γνώμονα τις ανάγκες των Χαλκιδέων, όπως αυτές προέκυψαν από τα ερωτηματολόγια, με στόχο την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης στο σύνολο της πόλης.

Τα ερωτηματολόγια έπαιξαν πολύ σημαντικό ρόλο σε αυτή τη μελέτη. Μέσα από το τρίτο και τέταρτο μέρος των ερωτηματολογίων τοποθετήθηκε η εικόνα που έχουν οι κάτοικοι για τα προβλήματα της πόλης αλλά και η επιλογή τους στις προτάσεις ανάπτυξης, όπως τους παρουσιάστηκαν. Μέσα από τις ερωτήσεις για τις προτάσεις ανάπτυξης της πόλης μέσα από την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου, παρουσιάστηκαν όλα τα κύρια σημεία της βιώσιμης πρότασης που θα παρουσιαστεί στη συνέχεια. Οι προεπιλεγμένες αυτές απαντήσεις, μέσω των ερωτηματολογίων, είχαν δύο κύριους σκοπούς : α) να μας δείξουν την αποδοχή τους ή όχι από τους ενεργούντες του χώρου, επιχειρηματίες και β) σε ποιο βαθμό είναι η προτίμηση τους. Μετά την ολοκλήρωση των ερωτηματολογίων και την θετική εκπλήρωση των σκοπών του, είχαν μπει πλέον τα θεμέλια για το σχηματισμό της πρότασης.

Η πρόταση της ανάπλασης επικεντρώνεται στο υποανάπτυκτο κομμάτι του παραλιακού μετώπου της Χαλκίδας, της πλευράς του Καράμπαμπα και επιχειρείται η σύνδεση του με το αναπτυγμένο παραλιακό μέτωπο αλλά και με το κέντρο της πόλης.



Εικόνα 24 - Χάρτης Πρότασης Ανάπλασης Παραλιακού Μετώπου Βοιωτικής Ακτής

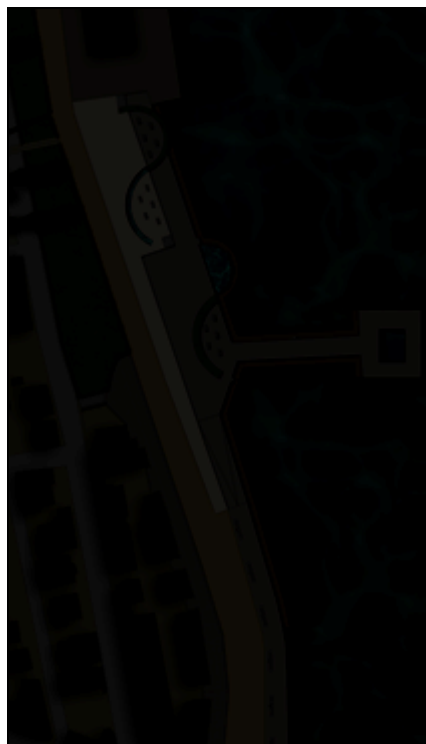
Το παραλιακό μέτωπο της περιοχής του Καράμπαμπα, το οποίο αποτελεί και το κύριο αντικείμενο της πρότασης, εκτείνεται από τη παλαιά γέφυρα της Χαλκίδας και τερματίζει στην ιχθυόσκαλα. Όλο αυτό το μέτωπο σχηματίζεται από τρεις συνεχόμενους κόλπους, με τον πρώτο να είναι ο μεγαλύτερος και να αποτελεί τη ζώνη με τη μεγαλύτερη ανάπτυξη, σε σχέση με τους δύο επόμενους μικρότερους κόλπους, όπου η ανάπτυξη είναι περιορισμένη. Εκτός όμως από το παραλιακό μέτωπο, σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της περιοχής παίζει ο λόφος του Καράμπαμπα με το κάστρο όπου βρίσκεται στη κορυφή του. Για το λόγο αυτό δεν μπορούμε να τον παραλείψουμε από την πρόταση μας, παρόλο που δεν βρίσκεται στο παραλιακό μέτωπο. Θέλοντας να συγκεντρώσουμε τα κυριότερα σημεία της περιοχής, τα οποία έχουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη, εξετάσαμε τη σημασία τους στο χώρο και καταλήξαμε στα εξής : η παλαιά γέφυρα της Χαλκίδας, ο παραλιακός χώρος «Αστέρια», η ιχθυόσκαλα και ο λόφος μαζί με το κάστρο. Αφού εξετάσαμε τη περιοχή του Καράμπαμπα στο σύνολο της, για να επιτύχουμε τη σύνταξη της πρότασης με ακρίβεια και λεπτομέρεια, χωρίσαμε νοητά τη περιοχή σε δύο υποπεριοχές. Οι περιοχές αυτές είναι : Περιοχή 1. το δεύτερο και το τρίτο κολπάκι που φτάνει μέχρι το τέλος του παραλιακού μετώπου, στην ιχθυόσκαλα. Περιοχή 2. το κομμάτι του παραλιακού μετώπου από τη παλαιά γέφυρα μέχρι εκεί που τελειώνει η ζώνη αναψυχής, ο παραλιακός χώρος «Αστέρια» μέχρι το τέλος του πρώτου κόλπου και το αλσύλλιο και κάστρο του Καράμπαμπα..

Η μελέτη ανάπλασης απαρτίζεται από τις εξής γενικές προτάσεις :

- Ανάπλαση παραλιακού μετώπου, η οποία περιλαμβάνει πεζοδρόμια, κάγκελα, παγκάκια, χώρους στάθμευσης, εξωτερική διαμόρφωση μαγαζιών, κτλ.
- Μεταφορά κάποιων υπηρεσιών στη περιοχή από το κέντρο της Χαλκίδας.
- Διαμόρφωση του παραλιακού χώρου «Αστέρια»
- Τρόποι ευκολότερης πρόσβασης στο Καράμπαμπα – περισσότεροι δίοδοι επικοινωνίας με το κέντρο της Χαλκίδας – η κατασκευή δύο ακόμα γεφυρών, μίας πεζογέφυρας και μίας αυτοκινητογέφυρας.
- Άμεση σύνδεση του κάστρου με το παραλιακό μέτωπο μέσω διαδρόμων στο αλσύλλιο.

Η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου περιλαμβάνει ενέργειες οι οποίες έχουν το σημαντικότερο ρόλο στην αλλαγή της εικόνας του Καράμπαμπα. Το παραλιακό μέτωπο αλλάζει όψη, όχι μόνο από τη πλευρά της θάλασσας αλλά και κατά μήκος της ακτογραμμής, στην οποία οι αλλαγές λαμβάνουν χώρα μέχρι και την πρώτη σειρά με τα κτίρια. Μπορούμε, δηλαδή, να κάνουμε λόγο για οριζόντια και κάθετη ανάπλαση, ανάλογα την οπτική γωνία. Η ανάπλαση περιλαμβάνει την πεζοδρόμηση της παραλιακής οδού Μακαρίου από τη παλαιά γέφυρα μέχρι τη διασταύρωση με την οδό Αριστοτέλους. Κατά μήκος αυτής της

πεζοδρόμησης αναπτύσσεται έως σήμερα το κύριο τμήμα της αναψυχής του Καράμπαμπα. Η πεζοδρόμηση αυτή εκτός του ότι ενοποιεί αυτό το χώρο αναψυχής με το αναπτυγμένο παραλιακό τμήμα αναψυχής της Ευβοϊκής ακτής, δίνει το περιθώριο στις επιχειρήσεις αναψυχής να αναπτυχθούν χωρίς τα προβλήματα που δημιουργούσαν τα διερχόμενα αυτοκίνητα. Πλήθος κόσμου, όλων των ηλικιών, έχει πλέον την ευκαιρία να διέρθει κατά μήκος αυτού του πεζόδρομου, χωρίς το κίνδυνο των αυτοκινήτων. Η φθορά και το μικρό μήκος των πεζοδρομίων που υπήρχαν μέχρι σήμερα ανάγκαζαν πολύ κόσμο να μετακινείται μέχρι το κέντρο της Χαλκίδας με μεταφορικά μέσα. Με την πεζοδρόμηση αυτού του τμήματος, πολλοί κάτοικοι του Καράμπαμπα παρακινούνται να μετακινούνται με τα πόδια. Εκτός όμως, από τους κατοίκους, και πολλοί τουρίστες και επισκέπτες της πόλης έχουν την ευκαιρία να απολαύσουν τον περίπατο τους σε αυτό το ωραίο, πλέον, διαμορφωμένο τμήμα, το οποίο δεν θυμίζει τίποτα απολύτως από την εγκατάλειψη που το χαρακτήριζε τα περασμένα χρόνια.



Εικόνα 25 - Χάρτης Πρότασης Πεζοδρόμησης

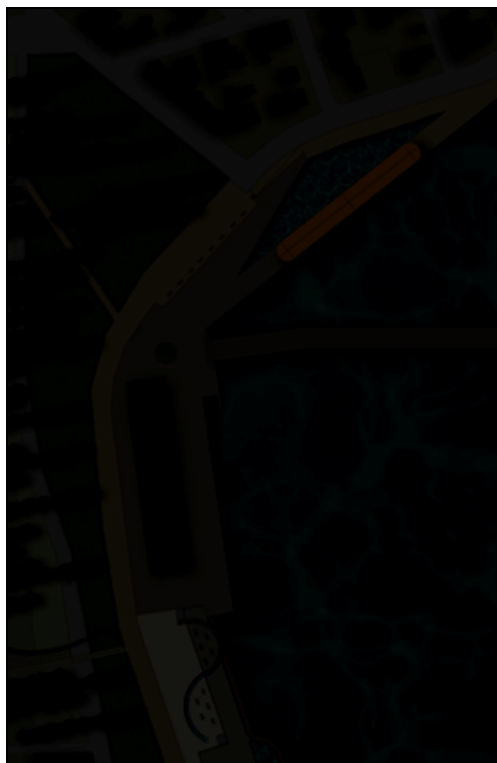
Ο σημαντικότερος όμως ρόλος αυτής της πεζοδρόμησης είναι το γεγονός ότι ενώνει τη παλαιά γέφυρα της Χαλκίδας, με το σημαντικό της ρόλο στην ανάπτυξη όπως είδαμε παραπάνω, με τα δύο κύρια σημεία του Καράμπαμπα, το χώρο «Αστέρια» και του κάστρου μέσω του αλσουλίου και κατ' επέκταση με όλη τη περιοχή του Καράμπαμπα. Η ένωση αυτή θα παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην ανάπτυξη και στην εξέλιξη του Καράμπαμπα. Η ανάπλαση ακόμα, περιλαμβάνει αντικατάσταση των σάπιων προστατευτικών κάγκελων, να τοποθετηθούν παγκάκια για στάση των πεζών, εξωτερική διαμόρφωση των καταστημάτων

με πέργολες, διαμορφωμένους χώρους με πρασινάδες και σιντριβάνια οι οποίοι θα παίζουν το ρόλο των μικρών πλατειών. Ακόμα, προτείνεται η τοποθέτηση και λειτουργία τουριστικού «τροχού», πάνω από τον οποίο ο επισκέπτης θα έχει τη δυνατότητα να θαυμάζει όλη την ομορφιά του Ευβοϊκού κόλπου αλλά και το πυκνωτή φυσιογνωμίας της περιοχής, το παλιρροιακό φαινόμενο.

Η μεταφορά κάποιων υπηρεσιών από το κέντρο της Χαλκίδας στη περιοχή του Καράμπαμπα, θα καλύψει την ανάγκη που εκφράστηκε μέσα από τα ερωτηματολόγια για παντελή απουσία υποδομών και υπηρεσιών. Οι υπηρεσίες που προτείνονται είναι: κυρίως τράπεζες, τμήμα της αστυνομίας, κάποια νοσοκομειακή υποδομή για πρώτες βοήθειες, και κάποια τμήματα του Δήμου. Η καθημερινή συναλλαγή των επιχειρηματιών και των κατοίκων κυρίως με τις υπηρεσίες των τραπεζών, κάνουν επιτακτική την μεταφορά υποκαταστημάτων τραπεζών στη περιοχή. Κάποιο μικρό τμήμα της αστυνομίας θα προσέφερε το αίσθημα της ασφάλειας σε όλους τους κατοίκους και ειδικά κατά τη διάρκεια που «ανοίγει» η γέφυρα, όπου ο κίνδυνος της προσωπικής τους ασφάλειας και της περιουσίας τους είναι πιο αυξημένος. Η νοσοκομειακή υποδομή για πρώτες βοήθειες κρίνεται απαραίτητη για μια τόσο μεγάλη περιοχή, η οποία αποκόβεται από την Χαλκίδα για κάποιο χρονικό διάστημα που «ανοίγει» η γέφυρα, και το οποίο μπορεί να αποβεί μοιραίο για ανθρώπινες ζωές. Τέλος, η αποκέντρωση κάποιων τμημάτων του Δήμου θα βοηθούσε και στην αποκέντρωση της ανάπτυξης, αφού έτσι θα ενδυνάμωνε το αίσθημα πως ο Δήμος Χαλκιδέων δεν περιλαμβάνει μόνο τη περιοχή της Χαλκίδας στην Ευβοϊκή ακτή αλλά και στην Βοιωτική. Η ανάπτυξη μιας περιοχής συνδέεται άμεσα με τις υπηρεσίες που προσφέρει και γι' αυτό δεν είναι τυχαίο η ύπαρξη υπηρεσιών στα αναπτυγμένα κέντρα να θεωρείται δεδομένη. Με τη μεταφορά αυτών των υπηρεσιών στη περιοχή του Καράμπαμπα δίνει νέα ώθηση στην ανάπτυξη του, θα επιταχύνει τους ρυθμούς εξέλιξης και θα συμβάλει με κάποιο τρόπο και στην αποσυμφόρηση του κέντρου της Χαλκίδας. Όλα αυτά θα συμβούν γιατί ο κόσμος του Καράμπαμπα θα μπορεί να εξυπηρετεί τις καθημερινές του ανάγκες στη περιοχή του χωρίς να επιβαρύνει το κέντρο, και αυτή η αυτονομία θα ελκύσει και άλλες ενέργειες ανάπτυξης. Η χωροθέτηση των υπηρεσιών αυτών προτείνεται σε κεντρικά σημεία του Καράμπαμπα και του παραλιακού μετώπου. Ειδικά, όμως, για τις υπηρεσίες της τράπεζας κρίνεται απαραίτητη η τοποθέτηση ένα ή και δύο υποκαταστημάτων κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, ένα στη ζώνη αναψυχής κοντά στη παλαιά γέφυρα και το άλλο στη διασταύρωση των οδών πάνω από τα «Αστέρια».

Η διαμόρφωση του παραλιακού χώρου «Αστέρια» και η επαναλειτουργία του με σωστές και προσεγμένες χρήσεις θα αποτελέσει πηγή συγκέντρωσης πολιτών και τουριστών. Η λειτουργία του ως σημείο αναφοράς θα προσελκύσει πλήθος κόσμου, η παρουσία του

οποίου θα δώσει ώθηση στην ανάπτυξη της περιοχής. Η επιλογή της χρήσης του θα πρέπει να είναι προσεκτική, ώστε να καλύψει κάποια έλλειψη της πόλης της Χαλκίδας στο σύνολο της και να ασκήσει έλξη σε όλο το φάσμα των ηλικιών αλλά και καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Σύμφωνα με αυτά τα κριτήρια, αλλά και γνωρίζοντας από προσωπική εμπειρία τις ελλείψεις στο χώρο της αναψυχής, προτείνεται ως καταλληλότερη λειτουργία του χώρου, η κατασκευή ενός μικρού πολυχώρου που θα περιλαμβάνει δύο ή τρεις αίθουσες κινηματογράφου για τους χειμερινούς μήνες και τους καλοκαιρινούς μήνες θα λειτουργεί θερινό σινεμά.



Εικόνα 26 - Χάρτης Πρότασης Υπαίθριος Χώρος "Αστέρια"

Η πόλη της Χαλκίδας υστερεί σε κινηματογραφικούς χώρους, αφού υπάρχει μόνο ένας παλιός κινηματογράφος με μία αίθουσα προβολής και κανένα θερινό σινεμά. Η ζήτηση ενός τέτοιου χώρου και το κινηματογραφικό ενδιαφέρον των Χαλκιδέων, γίνονται φανερά από το πλήθος κόσμου που επισκέπτεται τον παλιό κινηματογράφο της Χαλκίδας, αλλά και από τις απαιτήσεις για εκσυγχρονισμό του σινεμά που οδηγούν πολλούς Χαλκιδέους θεατές στις κινηματογραφικές αίθουσες της Αθήνας. Η λειτουργία του χώρου ως πολυχώρος κινηματογράφου δεν έρχεται σε ανταγωνισμό με τα υπάρχοντα μαγαζιά της ζώνης αναψυχής, αλλά αντίθετα συμπληρώνει την εικόνα της συνεργασίας, αφού πολύς θα είναι ο κόσμος που θα συνδυάσει τον κινηματογράφο με κάποιο γεύμα ή ποτό στα μαγαζιά του Καράμπαμπα. Εκτός, όμως, από τη σωστή λειτουργία των «Αστεριών» προτείνεται και η εξωτερική διαμόρφωση του χώρου, που από μόνη της θα αποτελεί ένα σημείο αναφοράς. Το

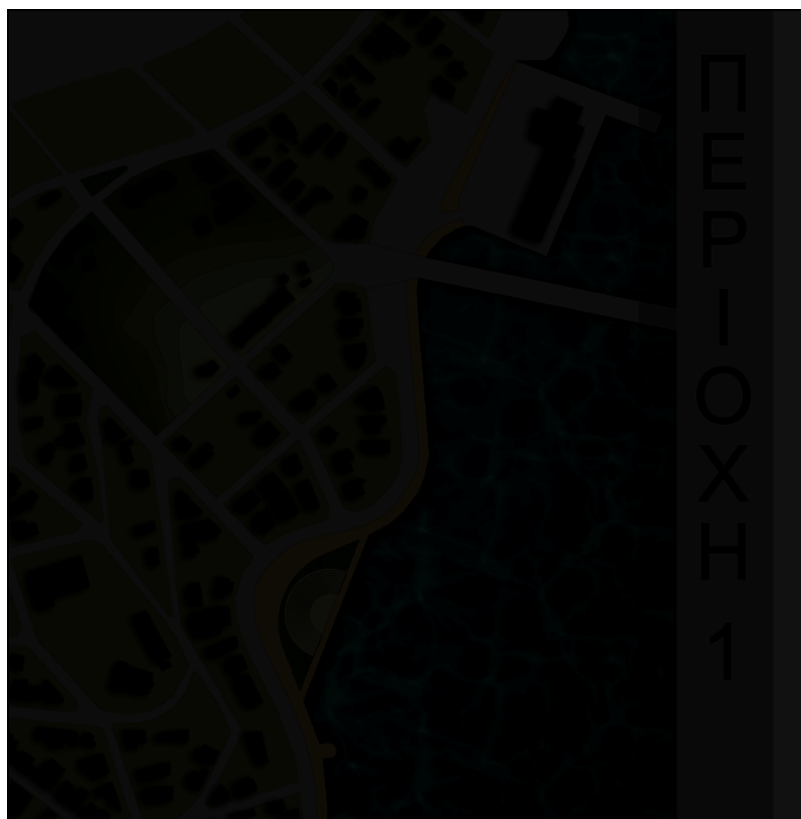
κομμάτι αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία αφού αποτελεί ουσιαστικά την καρδιά του παραλιακού μετώπου και τη διασταύρωση όλων των σημαντικών κατευθύνσεων του Καράμπαμπα, δηλαδή, στο σημείο αυτό συναντιούνται όλοι οι κύριοι δρόμοι : ο πεζόδρομος από τη παλαιά γέφυρα, ο δρόμος και ο πεζόδρομος από την ιχθυόσκαλα προς τη γέφυρα, ο δρόμος που συνδέει την υπόλοιπη περιοχή του Καράμπαμπα με το παραλιακό μέτωπο, τα μονοπάτια σύνδεσης του παραλιακού μετώπου με το κάστρο και η προτεινόμενη πεζοδρομημένη γέφυρα που καταλήγει στην Ευβοϊκή ακτή. Επομένως, η σωστή διαμόρφωση του χώρου πρέπει να ανταποκρίνεται στο κύριο ρόλο του σημείου αναφοράς της περιοχής.

Οι τρόποι ευκολότερης πρόσβασης στο Καράμπαμπα, περιλάμβαναν αρχικά όλες τις ιδέες που θα εξασφάλιζαν περισσότερες διόδους επικοινωνίας με το κέντρο της Χαλκίδας. Οι λύσεις αυτές αναλυτικά ήταν θαλάσσια ταξί, υπόγειες συνδέσεις, καινούργια(ες) γέφυρα(ες), τελεφερίκ, κτλ. Από αυτούς τους τρόπους επικοινωνίας με το κέντρο, αυτός που επικράτησε ήταν η κατασκευή δύο καινούργιων γεφυρών, μίας πεζογέφυρας και μίας γέφυρας για την εξυπηρέτηση τροχοφόρων. Με την κατασκευή αυτών των δύο γεφυρών, το κέντρο της Χαλκίδας συνδέεται με τη περιοχή του Καράμπαμπα, εκτός από την παλαιά γέφυρα, και σε δύο νέα άλλα σημεία. Δημιουργείται, με αυτό τον τρόπο, ένα πλέγμα επικοινωνίας και ανταλλαγής ροών ενέργειας μεταξύ της Χαλκίδας της Ευβοϊκής ακτής και της Βοιωτικής ακτής. Η πλευρά του κέντρου της Χαλκίδας μεταφέρει ενέργεια ανάπτυξης και η πλευρά του Καράμπαμπα βοηθάει στην αποσυμφόρηση του κέντρου. Οι τρεις συνεχόμενες γέφυρες θα δώσουν άλλη εικόνα στην πόλη της Χαλκίδας, χωρίς όμως να παραβιάσουν την μέχρι τώρα παράδοση της θέας του Ευβοϊκού κόλπου. Χαρακτηριστικό σημείο της πόλης της Χαλκίδας θεωρείται η παλαιά γέφυρα. Με τη πρόταση της κατασκευής των δύο νέων γεφυρών στον Ευβοϊκό κόλπο, το ιστορικό αυτό σημείο της Χαλκίδας δεν εγκαταλείπεται αλλά αντιθέτως τονίζεται και προβάλλεται ακόμα περισσότερο. Η πηγή έμπνευσης της πρότασης αυτής αποτελεί η εικόνα του Παρισιού με τις συνεχόμενες γέφυρες του ποταμού Σηκουάνα να ενώνουν τις δύο όχθες και η ανάπτυξη της μιας να διοχετεύεται στην άλλη.

Για την επίτευξη της ένωσης του παραλιακού μετώπου του Καράμπαμπα με το κέντρο της πόλης προτείνεται η βόρεια τοποθέτηση των νέων γεφυρών σε σχέση με την παλαιά γέφυρα. Η χωροθέτηση της νέας πεζογέφυρας προτείνεται, από τη πλευρά του Καράμπαμπα, στη διασταύρωση που καταλήγουν οι κύριοι δρόμοι της περιοχής, δίπλα στα «Αστέρια» και από τη Ευβοϊκή πλευρά να καταλήγει στη κεντρική πλατεία της πόλης με την ομώνυμη εκκλησία του Αγ. Νικολάου. Η πλατεία αυτή θεωρείται η πιο πετυχημένη, από λειτουργική άποψη, σε όλη τη πόλη αφού συγκεντρώνει το περισσότερο κόσμο και αποτελεί πέρασμα για εκατοντάδες Χαλκιδέους καθημερινά. Ακόμα, σημαντικός είναι ο ρόλος της πλατείας

γιατί ενώνει το εμπορικό κέντρο με το παραλιακό μέτωπο. Το μέρος της πλατείας που βρίσκεται στο παραλιακό μέτωπο αποτελεί σημείο συνάντησης για πολύ κόσμο. Με τη σύνδεση αυτή ενώνονται δύο κύρια σημεία που αποτελούν ήδη διασταυρώσεις στις καθημερινές ροές της πόλης. Με αυτό τον τρόπο ο κόσμος θα παρακινηθεί να συνεχίσει τη βόλτα του στη νοητή ευθεία που σχηματίζεται με τη κατασκευή της γέφυρας και από το ένα σημείο συνάντησης θα βρεθεί σε ένα άλλο, χωρίς να χάνει την επαφή με τον κόσμο. Ακόμα, το εμπορικό κέντρο της πόλης συνδέεται πλέον άμεσα σε ευθεία με τη περιοχή του Καράμπαμπα, χωρίς κάποιος να είναι υποχρεωμένος να διανύσει μεγάλη απόσταση, κάνοντας το ημικύκλιο για να φτάσει στη παλαιά γέφυρα, να τη διασχίσει και να βρεθεί στη συνέχεια στο Καράμπαμπα.

Η νέα αυτοκινητογέφυρα προτείνεται σε πιο βόρειο σημείο του Ευβοϊκού κόλπου. Χωροθετείται, από τη πλευρά του Καράμπαμπα στη διασταύρωση των οδών δίπλα στην ιχθυόσκαλα και από την Ευβοϊκή πλευρά στην βόρεια άκρη του κέντρου της Χαλκίδας, απ' όπου ξεκινούν δρόμοι που καταλήγουν στο εμπορικό κέντρο ή δρόμοι που οδηγούν στις εξόδους της πόλης.



Εικόνα 27 - Προτεινόμενη Αυτοκινητογέφυρα

Με αυτό τον τρόπο η τροχοφόρα πρόσβαση στο κέντρο από τον Καράμπαμπα αποκτά δύο εισόδους, με αποτέλεσμα την αποσυμφόρηση της περιοχής. Αντίθετα, η τροχοφόρα

πρόσβαση από το κέντρο της Χαλκίδας στη περιοχή του Καράμπαμπα, θα βοηθήσει στην αποσυμφόρηση του κέντρου και στο κυκλοφοριακό κομφούζιο που προκαλείται στη περιοχή της παλαιάς γέφυρας.

Πρώτη προς το βορρά μετά τη παλαιά γέφυρα τοποθετείται η πεζογέφυρα και δεύτερη τοποθετείται η γέφυρα τροχοφόρων. Χωροθετήθηκαν με αυτή τη σειρά λόγω της νοητής αντιστοίχισης του κέντρου με τη πλευρά του Καράμπαμπα. Συγκεκριμένα, στο μέσο του Ευβοϊκού κόλπου όπου τοποθετείται η πεζογέφυρα, επιτυγχάνεται η ένωση μέσω της αντιστοίχισης του κέντρου της Χαλκίδας με τη καρδιά του Καράμπαμπα. Ενώ, με τη κατασκευή της γέφυρας τροχοφόρων επιτυγχάνεται η ένωση περιοχών που βρίσκονται στα άκρα του εμπορικού κέντρου και της καρδιάς του Καράμπαμπα, αντίστοιχα. Με αυτό τον τρόπο προωθείται η κίνηση των πεζών στο εμπορικό κέντρο της πόλης και η κίνηση των τροχοφόρων έξω από αυτό, ώστε να μειωθεί κατά το δυνατόν το κυκλοφοριακό πρόβλημα και των δύο πλευρών.

Η πέμπτη πρόταση για άμεση σύνδεση του κάστρου με το παραλιακό μέτωπο του Καράμπαμπα, μέσα από πλακόστρωτους διαδρόμους στο αλσύλλιο, θεωρείται πολύ σημαντική για την ανάπτυξη όλης της περιοχής. Το πευκόφυτο αλσύλλιο ενώνει με φυσικό τρόπο το κάστρο με τη θάλασσα και κατ' επέκταση με όλη τη πόλη της Χαλκίδας. Η διάταξη των δέντρων χωροθετείται με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργούνται «ροές κατευθύνσεων» από το κάστρο προς το παραλιακό μέτωπο και αντίστροφα από τη θάλασσα προς το λόφο. Επιτυγχάνεται με αυτό τον τρόπο μια εισχώρηση του φυσικού αστικού τοπίου στον Ευβοϊκό κόλπο και το αντίστροφο. Η δυναμική της σχέσης αυτής μεταφέρει το χαρακτηριστικό στοιχείο της πόλης, το νερό, μέσα στο αστικό της περιβάλλον και το αστικό περιβάλλον μέσα στο νερό. Προτείνεται αυτή η όμορφα ενωμένη εικόνα με τα ιδιαίτερα στοιχεία της φύσης, να αποτελέσει όχι μόνο οπτική ένωση αλλά και πραγματική σύνδεση. Για να γίνει πραγματικότητα αλλά και να είναι προσιτή αυτή η σύνδεση του κάστρου με τη θάλασσα, προτείνεται η κατασκευή πλακόστρωτων διαδρόμων που θα αρχίζουν από το παραλιακό μέτωπο και θα καταλήγουν στο κάστρο, αλλά και η παράλληλη σύνδεση μέσω «ασανσέρ».



Εικόνα 28 - Διαμόρφωση Λόφου Καράμπαμπα

Ο δεξιός διάδρομος θα έχει δύο εισόδους από την οδό Αριστοτέλους και θα εξυπηρετεί κυρίως αυτούς που φτάνουν στη περιοχή με αυτοκίνητα, αφού η μία είσοδος βρίσκεται πολύ κοντά στο προτεινόμενο χώρο στάθμευσης και η άλλη στη διασταύρωση των οδών δίπλα στο χώρο «Αστέρια». Ο αριστερός διάδρομος και το «ασανσέρ» έχουν τις εισόδους τους στον προτεινόμενο παραλιακό πλακόστρωτο δρόμο. Το «ασανσέρ» αυτό θα αποτελείται από δύο θαλάμους, οι οποίοι θα κινούνται ταυτόχρονα κατευθυνόμενοι προς αντίθετες φορές. . Δηλαδή, ενώ ο ένας θάλαμος θα μεταφέρει κόσμο προς το κάστρο, ο άλλος θα τον μεταφέρει προς το παραλιακό μέτωπο. Οι θάλαμοι θα είναι διαφανείς ώστε ο κόσμος, κατά τη μετακίνηση του να θαυμάζει τη θέα του Ευβοϊκού κόλπου. Το εισιτήριο θα έχει συμβολική τιμή. Με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζεται η εύκολη και άμεση πρόσβαση από και προς το κάστρο. Οι ράγες του «ασανσέρ» θα είναι παράλληλες με τον αριστερό πλακόστρωτο διάδρομο. Κατά μήκος του αριστερού διαδρόμου θα υπάρχουν πλατώματα που θα διαμορφωθούν με τέτοιο τρόπο ώστε να φιλοξενούν ανοιχτές εκθέσεις. Τα πλατώματα αυτά θα είναι ορατά και από το «ασανσέρ». Άρα οι επισκέπτες αλλά και οι κάτοικοι της Χαλκίδας, καθώς μετακινούνται μέσα στο αλσύλλιο, είτε με τα πόδια είτε με το «ασανσέρ» θα έχουν την ευκαιρία να επισκεφθούν τις ανοιχτές εκθέσεις. Ακόμα, δεν είναι

υπερβολή να θεωρήσουμε, ότι από μόνο του το «ασανσέρ» και οι ανοιχτές εκθέσεις μπορούν να αποτελέσουν σημεία έλξης κόσμου. Πλατώματα θα κατασκευαστούν και κατά μήκος του δεξιού διαδρόμου. Τέλος, οι διάδρομοι αυτοί και το «ασανσέρ» έχουν πολύ σημαντικό ρόλο. Επιτυγχάνεται η ενοποίηση, δύο σημαντικών σημείων της Χαλκίδας, της παλαιάς γέφυρας με το κάστρο, η οποία πραγματοποιείται μέσω του προτεινόμενου παραλιακού πεζοδρόμου που ενώνεται με τον αριστερό διάδρομο και το «ασανσέρ». Ακόμα, μέσω του δεξιού διαδρόμου πετυχαίνεται η ένωση του κάστρου με το κέντρο της Χαλκίδας, αν τον συνδέσουμε με τη προτεινόμενη πεζογέφυρα.

Στη συνέχεια ακολουθούν κάποιες προτάσεις μικρής κλίμακας για το παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας που βρίσκεται στη πλευρά της Εύβοιας το οποίο είναι διαμορφωμένο από αστική ανάπτυξη προηγούμενων ετών και το οποίο τμήμα, όπως έχει αναφερθεί και προγενέστερα, αποτελεί το κύριο μέτωπο προβολής της πόλης. Μέσα από αυτές τις μικρές προτεινόμενες αστικές παρεμβάσεις επιτυγχάνονται η διοχέτευση της ανάπτυξης από το παραλιακό μέτωπο προς το εσωτερικό της πόλης αλλά και η επιτυχής σύνδεση και η ανταλλαγή ροών ανάπτυξης με το παραλιακό μέτωπο του Καράμπαμπα.

Οι μικρής κλίμακας προτάσεις για το κύριο παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας, είναι:

- Ενοποίηση του παραλιακού μετώπου με το κέντρο της πόλης με στόχο την εξάπλωση της ανάπτυξης προς το εσωτερικό τμήμα της.
- Ενοποίηση σημείων ενδιαφέρουσας σημασίας.
- Δημιουργία περισσότερων χώρων για πολιτιστικά δρώμενα.
- Διαμόρφωση του εξωτερικού χώρου των καταστημάτων.
- Επαναδιαμόρφωση του παραλιακού πεζοδρόμου.

Η ενοποίηση του παραλιακού μετώπου με το κέντρο της πόλης θα επιτευχθεί με πεζοδρομήσεις που θα ξεκινούν από κύρια σημεία μέσα στο κέντρο, όπως η πλατεία της αγοράς, το πάρκο του λαού, το εμπορικό κέντρο πόλης και θα καταλήγουν στο παραλιακό μέτωπο. Με αυτό τον τρόπο θα επιτευχθεί η διοχέτευση του «Παραλιακού φαινομένου» στο κέντρο της πόλης και αντίστροφα η διοχέτευση της καθημερινής ροής ανθρώπων και ενέργειας από το κέντρο προς το παραλιακό μέτωπο. Τελικός στόχος είναι η καθημερινή πόλη να «εισχωρήσει» μέσα στο παραλιακό μέτωπο και το παραλιακό μέτωπο να «εισχωρήσει» μέσα στο κέντρο της πόλης δημιουργώντας με αυτό τον τρόπο την πλήρη ένωση της Χαλκίδας με το υδάτινο χαρακτηριστικό της και την ανταλλαγή «αστικής ενέργειας».

Η ενοποίηση σημείων ενδιαφέρουσας σημασίας προτείνεται να εξαπλωθεί πέρα από τα στενά όρια του παραλιακού μετώπου. Όπως αναφέραμε στη περιγραφή της υπάρχουσας κατάστασης, στο παραλιακό μέτωπο της πόλης βρίσκονται τα σημαντικότερα τουριστικά

σημεία για τη προβολή της. Αυτό το παραλιακό τμήμα της πόλης, εκτός από ζώνης αναψυχής, έχει έναν ιδιαίτερο πολιτιστικό και τουριστικό ρόλο. Στο βόρειο τμήμα αυτού του παραλιακού μετώπου τοποθετείται το Κόκκινο Σπίτι, το οποίο κτίστηκε το 1884 και χρησιμοποιείται, συντηρημένο και αναπαλαιωμένο, ως εκθεσιακός χώρος. Ακριβώς απέναντι από το Κόκκινο Σπίτι υπάρχει το Σπίτι με τα Αγάλματα, στο οποίο έχει εγκατασταθεί σήμερα το λύκειο Ελληνίδων. Στο κέντρο του παραλιακού μετώπου βρίσκεται το ανακατασκευασμένο νεοκλασικό Μέγαρο Κότσικα, έκτασης 2066 τετρ.μ. ωφέλιμου χώρου. Στο Μέγαρο αυτό στεγάζεται σήμερα το Δημαρχείο και υπάρχει στο ισόγειο εκθεσιακός χώρος. Λίγα μέτρα πιο κάτω υπάρχει το Στρογγυλό, το οποίο την εποχή που υπήρχε το Κάστρο της Χαλκίδας αποτελούσε την Κάτω Πύλη, τη μία από τις δύο σημαντικότερες πύλες της πόλης. Στο σημείο αυτό καταλήγει νοητά ο κεντρικότερος δρόμος της πόλης, η οδός Ελευθερίου Βενιζέλου. Το τέταρτο σημείο είναι η παλαιά γέφυρα της Χαλκίδας, με τη μεγάλη ιστορία που αναφέραμε παραπάνω και το σημαντικό της ρόλο, που ενώνει ολόκληρο το νησί της Εύβοιας με την υπόλοιπη ηπειρωτική χώρα. Αυτά τα σημεία εξέχουσας σημασίας, μπορούμε να αναρωτηθούμε εάν ενώνονται μεταξύ τους με τη πεζοδρόμηση που ήδη υπάρχει στο παραλιακό μέτωπο ή τα ενώνει το Παλιρροιακό φαινόμενο που ρέει ακριβώς δίπλα τους και δημιουργεί ένα σύνολο θαλάσσιου πολιτισμού για τη πόλη. Αυτή ακριβώς τη θαλάσσια πολιτιστική ενέργεια επιθυμούμε να τη διοχετεύσουμε σε όλα τα σημεία εξέχουσας σημασίας που όμως βρίσκονται στο κέντρο της πόλης. Βάση αυτής της ιδέας προτείνεται η ένωση των σημείων ιδιαίτερης σημασίας μέσα από δίκτυα πεζοδρόμων και ειδικά διαμορφωμένων χώρων, που ακολουθώντας αυτά ο κάτοικος ή ο τουρίστας θα μπορεί να απολαύσει έναν όμορφο και ασφαλή πολιτιστικό περίπατο σε όλη την έκταση της Χαλκίδας. Με τα δίκτυα πεζοδρόμων που προτείνονται ενώνονται τα εξής σημεία εξέχουσας σημασίας:

- i. η εκκλησία της Αγ.Παρασκευής και το σπίτι του Βαΐλου, όπου βρίσκονται στη πιο παλιά και ομώνυμη συνοικία της πόλης.
- ii. η εκκλησία του Αγ.Δημητρίου και του Αγ.Νικολάου με τις ομώνυμες πλατείες τους βρίσκονται σε μια νοητή ευθεία με απόσταση μεταξύ τους 200 μ. και πολύ κοντά στο παραλιακό μέτωπο. Η καθημερινή αστική ροή των κατοίκων διέρχεται από τις δύο αυτές πλατείες.
- iii. οι Καμάρες βρίσκονται στην ομώνυμη συνοικία της Χαλκίδας, ακριβώς πάνω στον οδικό άξονα στο νοτιοανατολικό τμήμα της πόλης. Η μέχρι τώρα προβολή αυτού του σημαντικότερου μνημείου είναι ανύπαρκτη, ίσως λόγω της έλλειψης αστικής ανάπλασης της περιοχής, ίσως και λόγω αμέλειας των υπευθύνων.

- iv. τα Βιομηχανικά Οικοδομήματα (Αρεθούσα) που βρίσκονται στη περιοχή του Αγίου Στεφάνου και αποτελούν σημαντικά δείγματα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής των αρχών του 20^{ου} αιώνα.

Η ενοποίηση των παραπάνω σημείων με τα αξιοθέατα του παραλιακού μετώπου μέσω των πεζοδρόμων, η σύσταση τουριστικών περιπτέρων που θα παρέχουν ενημέρωση για όλα τα αξιοθέατα της πόλης ή ακόμα και η οργάνωση πολιτιστικών περιπάτων μέσα στα πεζοδρομημένα δίκτυα της πόλης, θα συνέβαλαν στην εξάπλωση της ανάπτυξης από το παραλιακό μέτωπο προς το κέντρο της πόλης.

Τα πολιτιστικά δρώμενα που πραγματοποιούνται στο παραλιακό μέτωπο της πόλης είναι αποκλειστικά τους καλοκαιρινούς μήνες και λαμβάνουν χώρα υπαίθρια. Η πραγματοποίηση αυτών είναι εντυπωσιακή αφού πραγματοποιούνται δίπλα στη θάλασσα και οι θεατές έχουν την ευκαιρία να θαυμάζουν εναλλάξ την εκδήλωση με το παλιρροιακό φαινόμενο. Το αρνητικό των υπαίθριων αυτών εκδηλώσεων είναι ότι η οργάνωση του χώρου είναι πρόχειρη, αφού στήνεται μια ξύλινη εξέδρα και τοποθετούνται πλαστικές καρέκλες για τους θεατές. Προτείνεται η δημιουργία υπαίθριου οργανωμένου πολιτιστικού χώρου σε χώρο κάτω ακριβώς από το Κόκκινο Σπίτι, στη παραλία Σουβάλα, που μέχρι σήμερα είναι αναξιοποίητος και η εγκατάλειψη αυτού αποτελεί πηγή προσέλκυσης χρηστών ναρκωτικών ουσιών. Η δημιουργία υπαίθριου θεάτρου και κάποιου στεγασμένου πολιτιστικού χώρου θα συνέβαλε στη βελτίωση του παραλιακού μετώπου και θα χωροθετούσε αρμονικά και οργανωμένα τα πολιτιστικά δρώμενα της πόλης δίπλα στο παλιρροιακό φαινόμενο.

Μια άλλη πρόταση για το παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας αποτελεί η διαμόρφωση του εξωτερικού χώρου των καταστημάτων. Τα καταστήματα αναψυχής στο κύριο παραλιακό μέτωπο της πόλης αποτελούν, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, τη κύρια ζώνη αναψυχής της πόλης που όμως πρέπει συνεχώς να εξελίσσεται και να ανανεώνεται. Το αρνητικό στοιχείο των καταστημάτων αυτών είναι η τοποθέτηση νάιλον τεντών στη κύρια και στις πλαϊνές τους προσόψεις με αποτέλεσμα να αλλοιώνεται η πρόσοψη κάθε καταστήματος και να μετατρέπονται σε μια ομοιόμορφη απρόσωπη εικόνα καταστημάτων αναψυχής. Με αυτό τον τρόπο χάνουν το χαρακτήρα τους και προσβάλουν αισθητικά την φυσική εικόνα του παραλιακού μετώπου της πόλης. Η διαμόρφωση του εξωτερικού χώρου κάθε καταστήματος αναψυχής με υπερυψωμένα δάπεδα, με πέργολες, με καλαίσθητες τέντες κτλ, θα προσέδινε έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα στη ζώνη αναψυχής της περιοχής.

Η τελευταία πρόταση αφορά την επαναδιαμόρφωση του παραλιακού μετώπου. Η αυξημένη επισκεψιμότητα στο κύριο παραλιακό μέτωπο της πόλης απαιτεί και τις κατάλληλες υποδομές. Η πλακόστρωση της παραλιακής οδού Βουδούρη χρειάζεται εργασίες συντήρησης και σε ορισμένα σημεία κρίνεται απαραίτητη η επανατοποθέτηση της.

Απαιτούνται εργασίες συγκράτησης του εδάφους, αφού σε ορισμένα σημεία υπάρχει καθίζηση με κίνδυνο κατάρρευσης της παραλιακής οδού. Ο αριθμός σε παγκάκια και οι χώροι ανάπαυσης που υπάρχουν δεν επαρκούν για την εξυπηρέτηση της επισκεψιμότητας των περιπατητών στο παραλιακό μέτωπο. Η αύξηση του αριθμού στα παγκάκια και εξέταση της επανατοποθέτησή τους προτείνεται σε όλο το μήκος του παραλιακού μετώπου. Ακόμα, ο σχεδιασμός χώρων πρασίνου κατά μήκος του παραλιακού μετώπου θα ήταν μια ευχάριστη συνύπαρξη των δύο φυσικών στοιχείων, της θάλασσας και του πρασίνου. Τέλος, προτείνεται η δημιουργία χώρου πάνω στο παραλιακό μέτωπο που θα λειτουργεί προς ενημέρωση των τουριστών και των επισκεπτών της πόλης για το μοναδικό παλιρροιακό φαινόμενο, τον πυκνωτή φυσιογνωμίας της πόλης. Στο χώρο αυτό θα μπορούσε να λαμβάνει χώρα έκθεση ιστορικών φωτογραφιών της Χαλκίδας και του παραλιακού της μετώπου.

Οι παραπάνω προτάσεις τόσο για το παραλιακό μέτωπο της Βοιωτικής ακτής (Καράμπαμπας), όσο και για το κύριο παραλιακό μέτωπο της πόλης, συνδυάζονται μεταξύ τους δημιουργώντας ένα πλέγμα βιώσιμης ανάπτυξης σε όλη τη πόλη της Χαλκίδας. Τέλος, λαμβάνοντας υπόψη την αξιολόγηση των προτάσεων από τους ίδιους τους Χαλκιδραίους και γνωρίζοντας τις ανάγκες της περιοχής σε συνδυασμό με τη πορεία σύνταξης της μελέτης αυτής, είμαστε θετικοί στην επιρροή της ανάπτυξης που θα υπάρξει σε περίπτωση πραγματοποίησης της πρότασης αυτής. Η διαφορά στη φάση ανάπτυξης μεταξύ του παραλιακού μετώπου της Ευβοϊκής ακτής και της Βοιωτικής ακτής θα ισορροπήσει, μεταφέροντας ενέργειες από την μία πλευρά της πόλης στην άλλη, και διοχετεύοντας την ανάπτυξη αυτή προς το εσωτερικό της πόλης, διατηρώντας πάντα η κάθε μία πλευρά την ιδιαίτερη φυσιογνωμία της. Η εικόνα της Χαλκίδας ολοκληρώνεται από το ενιαίο αναπτυγμένο παραλιακό μέτωπο της Ευβοϊκής και Βοιωτικής ακτής, μέσω της παλαιάς γέφυρας, που αγκαλιάζει ομοιόμορφα, πλέον, τον Ευβοϊκό κόλπο.

Κεφάλαιο 10^ο: Έρευνα - Στατιστική Μελέτη

Μεθοδολογία ερευνητικού μέρους:

Διαδικασία συλλογής Υλικού – Σχεδιασμός έρευνας

Ο τύπος έρευνας που επιλέγεται είναι έρευνα πεδίου στον πληθυσμό των κατοίκων του Δήμου Χαλκίδας.

Αναλυτικά:

Γενικό Ερευνητικό ερώτημα:

Σκοπός της έρευνας είναι η ανάδειξη της εικόνας της Χαλκίδας έτσι όπως προκύπτει από τις απαντήσεις των ερωτήσεων των ίδιων των κατοίκων που ενεργούν καθημερινά μέσα στη πόλη.

Χρόνος εφαρμογής έρευνας:

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε το χρονικό διάστημα: 5 Απριλίου έως 25 Απριλίου

Πληθυσμός στόχος – δειγματοληπτικό πλαίσιο:

Ο πληθυσμός στόχος της παρούσας έρευνας ήταν μόνιμοι κάτοικοι και δημότες του Δήμου Χαλκίδας. Επίσης λόγω του ειδικού θέματος της έρευνας, (Αστική ανάπτυξη μέσω αστικής ανάπτυξης παράκτιων περιοχών) ο πληθυσμός στόχος περιορίστηκε στα άτομα άνω των 18 ετών.

Σχεδιασμός πειράματος

Προκείμενου να συλλεχθεί όσο το δυνατόν αντιπροσωπευτικότερο δείγμα από το δειγματοληπτικό πλαίσιο που αναφέρθηκε, έγινε η προσπάθεια να δημιουργηθεί ένα δείγμα αναλογικό ως προς τον πληθυσμό με βάση το φύλο και την ηλικία. Επιλέχθηκε, δηλαδή, να συγκεντρωθεί δείγμα ατόμων με δειγματοληψία με ποσοστώσεις.

Η διαδικασία συλλογής περιλάμβανε επισκέψεις σε χώρους συγκέντρωσης πληθυσμού όπως η αγορά, καθώς και χώροι εργασίας.

Η ερευνήτρια αφού επέλεγε το άτομο που θα εισέρχονταν στο δείγμα, έκανε μια σύντομη ενημέρωση για τον σκοπό της έρευνας και παρέδιδε ένα ερωτηματολόγιο ανά άτομο. Στην συνέχεια η παρουσία της ερευνήτριας αφορούσε μόνο την επίλυση πιθανών αποριών. Κάθε άτομο συμπλήρωνε μόνο του το εργαλείο (ερωτηματολόγιο αυτοαναφοράς) και το παρέδιδε άμεσα.

Τελικό μέγεθος δείγματος

Το τελικό μέγεθος δείγματος είναι 252 ερωτηματολόγια.

Η ανταπόκριση είναι απόλυτη (100,0%) καθώς όλα τα άτομα που ενημερώθηκαν και ανέλαβαν να συμπληρώσουν το ερωτηματολόγιο, τελικά ολοκλήρωσαν την συμπλήρωση χωρίς πρόβλημα.

Ο μέσος χρόνος συμπλήρωσης κάθε ερωτηματολογίου εκτιμάται ότι ήταν περίπου 7min.

Εργαλείο συλλογής:

Για την συλλογή του υλικού χρησιμοποιήθηκε ερωτηματολόγιο το οποίο αποτελείται από ερωτήσεις κλειστού τύπου (ανοιχτές ήταν μόνο οι επιλογές Άλλο, όπου δίνονταν) σε 4 ενότητες:

Γενικά δημογραφικά στοιχεία

Ερωτήσεις καταγραφής απόψεων για την φυσιογνωμία της πόλης

Ερωτήσεις καταγραφής απόψεων για τα προβλήματα της πόλης

Ερωτήσεις συλλογής προτάσεων ανάπτυξης

Αναλυτικά

Στην **Ενότητα 1** ζητείται από τους ερωτώμενους να καταγράψουν τα δημογραφικά στοιχεία όπως:

- Φύλο
- Ηλικία
- Οικογενειακή κατάσταση
- Μορφωτικό επίπεδο
- Επαγγελματική κατάσταση

(Οι ερωτήσεις στις παρακάτω ενότητες αφορούν μόνο την πόλη της Χαλκίδας)

Στην **Ενότητα 2** Ερωτήσεις καταγραφής απόψεων για την φυσιογνωμία της πόλης περιλαμβάνονται:

- Προέλευση ονόματος της Πόλης
- Επιλογή των σημαντικότερων κατασκευών ή κτισμάτων της πόλης
- Επιλογή των σημαντικότερων αξιοθέατων
- Επιλογή του σημαντικότερου τμήματος της πόλης, για την προβολή της
- Προσδιορισμός του τμήματος της πόλης, τα καταστήματα αναψυχής του οποίου, επισκέπτεται συχνότερα
- Συχνότητα επίσκεψης της παραλίας της πόλης

Στην **Ενότητα 3** Ερωτήσεις καταγραφής απόψεων για τα προβλήματα της πόλης περιλαμβάνονται:

- προσδιορισμός του σημαντικότερου περιβαλλοντικού προβλήματος
- προσδιορισμός του σημαντικότερου καθημερινού προβλήματος
- εντοπισμός του στοιχείου που επιβραδύνει τους ρυθμούς ανάπτυξης
- αξιολόγηση του αναπτυξιακού χαρακτήρα του παραλιακού μετώπου στην πλευρά Καράμπαμπα
- γενική αξιολόγηση της ικανότητας κάλυψης των αναγκών από τις υπηρεσίες του παραλιακού μετώπου στην πλευρά Καράμπαμπα
- προσδιορισμός του τύπου Μέσων μετακίνησης
- η απόσταση Χαλκίδας – Αθήνας ως θετικό ή αρνητικό αναπτυξιακό στοιχείο

Στην **Ενότητα 4** Ερωτήσεις συλλογής προτάσεων ανάπτυξης περιλαμβάνονται:

- προσδιορισμός τομέων ανάπτυξης
- προτάσεις ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου Εύβοιας και Βοιωτίας
- σύγκριση παραλιακών μετώπων και κέντρου
- επιλογή πυλώνων ανάπτυξης

Επίπεδο σημαντικότητας:

Το επίπεδο σημαντικότητας στους ελέγχους είναι το $\alpha=0,05$

Ατομικά στοιχεία

Στην έρευνα συμμετείχαν συνολικά 252 άτομα κάτοικοι της περιοχής.

Από αυτούς:

Η κατανομή ως προς το φύλο είναι άνδρες 52% και γυναίκες 48%.

Αναφορικά με την ηλικία, η κατανομή των ατόμων στις ηλικιακές ομάδες εμφανίζεται ομοιόμορφη σε όλες τις ηλικιακές κατηγορίες, εκτός της ομάδας [25-34] με αυξημένο συγκριτικά ποσοστό 28,5%, κάτι που οφείλεται σε αντίστοιχη αστοχία της μεθόδου δειγματοληψίας.

Αναφορικά με την οικογενειακή κατάσταση το 46,8% είναι έγγαμοι και το 43,6% άγαμοι. Οι υπόλοιπες κατηγορίες εμφανίζουν πολύ μικρά ποσοστά.

Το εκπαιδευτικό επίπεδο με την μεγαλύτερη εκπροσώπηση είναι το ΑΕΙ / ΤΕΙ με ποσοστό εμφάνισης 43,7%. Επιπρόσθετα μεταπτυχιακές και διδακτορικές σπουδές δηλώνουν το 8,3% των ατόμων. Η δευτεροβάθμια εκπαίδευση συγκεντρώνει ποσοστό 40,5%. Τέλος η πρωτοβάθμια εμφανίζει το μικρότερο ποσοστό δηλαδή 7,5%.

Τέλος αναφορικά με την επαγγελματική κατάσταση, τα μεγαλύτερα ποσοστά εμφανίζονται στους δημόσιους υπάλληλους και ελεύθερους επαγγελματίες με ποσοστά 28,7% και 25,5% αντίστοιχα. Επίσης οι απασχολούμενοι στον ιδιωτικό τομέα συγκεντρώνουν το 16,7% των ατόμων. Ακολουθούν οι συνταξιούχοι σε ποσοστό 13,1% και οι άνεργοι 10,4%. Το χαμηλότερο ποσοστό εμφανίζουν οι νοικοκυρές 5,6%.

Αναλυτικά ακολουθούν πίνακες κατανομής συχνοτήτων και υποστηρικτικά γραφήματα:

Φύλο Ερωτώμενου

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	γυναίκα	121	48,0	48,0	48,0
	άνδρας	131	52,0	52,0	100,0
	Total	252	100,0	100,0	

Ηλικία Ερωτώμενου

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	18-24	27	10,7	10,7	10,7
	25-34	72	28,6	28,6	39,3
	35-44	46	18,3	18,3	57,5
	45-54	44	17,5	17,5	75,0
	55-64	44	17,5	17,5	92,5
	56+	19	7,5	7,5	100,0
	Total	252	100,0	100,0	

Οικογενειακή Κατάσταση Ερωτώμενου

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	άγαμος /η	109	43,3	43,3	43,3
	έγγαμος /η	118	46,8	46,8	90,1
	διαζευγμένος /η	11	4,4	4,4	94,4
	χήρος/ α	14	5,6	5,6	100,0
	Total	252	100,0	100,0	

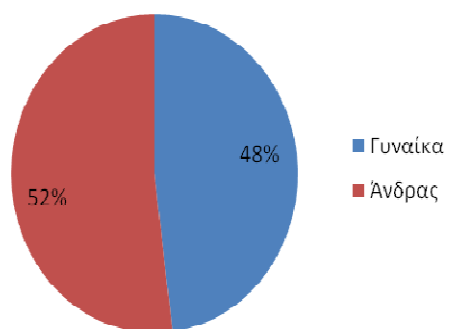
Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	19	7,5	7,5	7,5
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	102	40,5	40,5	48,0
	ΑΕΙ/ ΤΕΙ	110	43,7	43,7	91,7
	Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	21	8,3	8,3	100,0
	Total	252	100,0	100,0	

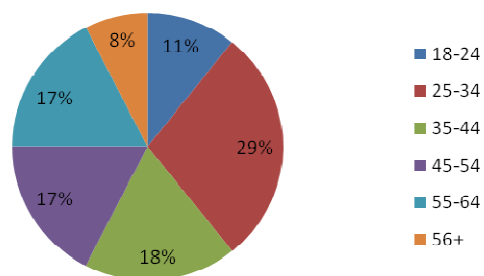
Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος	72	28,6	28,7	28,7
	Ιδιωτικός υπάλληλος	42	16,7	16,7	45,4
	Ελεύθερος επαγγελματίας	64	25,4	25,5	70,9
	Νοικοκυρά	14	5,6	5,6	76,5
	Συνταξιούχος	33	13,1	13,1	89,6
	Άνεργος	26	10,3	10,4	100,0
	Total	251	99,6	100,0	
Missing	System	1	,4		
Total		252	100,0		

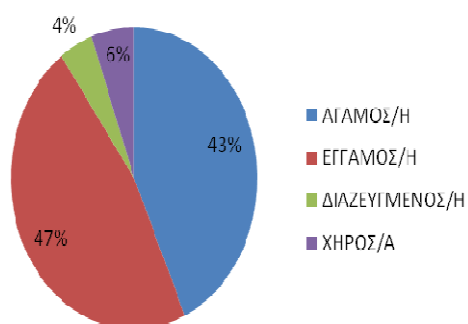
ΦΥΛΟ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΥ



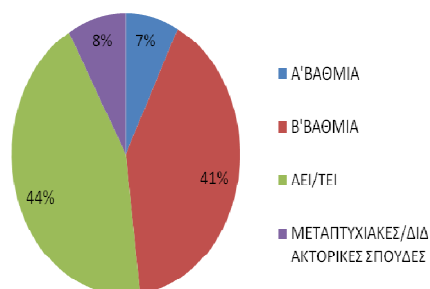
ΗΛΙΚΙΑ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΥ



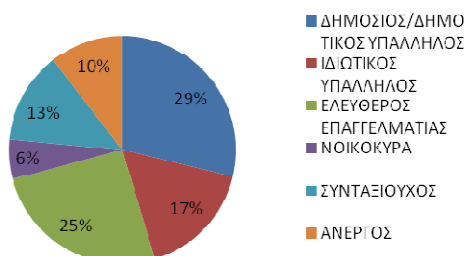
ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΥ



ΜΟΡΦΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΥ



ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΥ



Παρουσίαση αποτελεσμάτων

Στις παρακάτω ενότητες γίνεται παρουσίαση των αποτελεσμάτων της έρευνας.

Η ανάλυση αφορά:

Περιγραφική στατιστική με υπολογισμό των κατανομών των απόλυτων και σχετικών συχνοτήτων για κάθε κατηγορική μεταβλητή του ερωτηματολογίου.

Για τον έλεγχο της ύπαρξης πιθανής συνάφειας μεταξύ των μεταβλητών του ερωτηματολογίου και ειδικότερα για τον έλεγχο μεταξύ των μεταβλητών των ενοτήτων με τις βασικές δημογραφικές μεταβλητές οι οποίες είναι :

Φύλο, Ηλικία, Οικογενειακή κατάσταση, Επίπεδο εκπαίδευσης, Επαγγελματική κατάσταση, γίνεται εφαρμογή χ^2 – test.

Για την εφαρμογή χ^2 ελέγχου, έγιναν ομαδοποιήσεις όπου κρίθηκε απαραίτητο και εφικτό. Οι ομαδοποιήσεις έχουν γίνει για να ικανοποιηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις αξιοπιστίας του χ^2 test δηλαδή το ποσοστό των κελιών με αναμενόμενες συχνότητες μικρότερες του 5 να μην υπερβαίνουν το 20% του συνόλου των κελιών. Με αυτή την προϋπόθεση ομαδοποιήθηκαν οι μεταβλητές ηλικία, οικογενειακή κατάσταση και μορφωτικό επίπεδο, στις 2 τελευταίες κατηγορίες.

Στις παρακάτω ενότητες αναφέρονται μόνο οι περιπτώσεις όπου η διαφορά μεταξύ των κατανομών των ποσοστών των απαντήσεων μεταξύ των υποπληθυσμών με βάση τα δημογραφικά χαρακτηριστικά, διαφέρουν στατιστικά σημαντικά.

Τέλος εφαρμόστηκε λογιστική παλινδρόμηση στις βασικότερες διακριτές, δίτιμες μεταβλητές ώστε να επιβεβαιωθούν τα συμπεράσματα και να εξαχθούν οι σημαντικότερες ανεξάρτητες μεταβλητές ως πιθανοί προβλεπτικοί παράγοντες των εξαρτημένων. Οι μεταβλητές που επιλέχθηκαν ως εξαρτημένες της παλινδρόμησης ήταν οι μεταβλητές που συγκέντρωσαν υψηλά ποσοστά επιλογής και αναδείχθηκαν οι κυριότερες επιλογές κάθε ενότητας.

Ενότητα 2 - Ερωτήσεις καταγραφής απόψεων για την φυσιογνωμία της πόλης

Ακολουθούν κατανομές ποσοστών και συχνοτήτων για τις μεταβλητές της ενότητας:

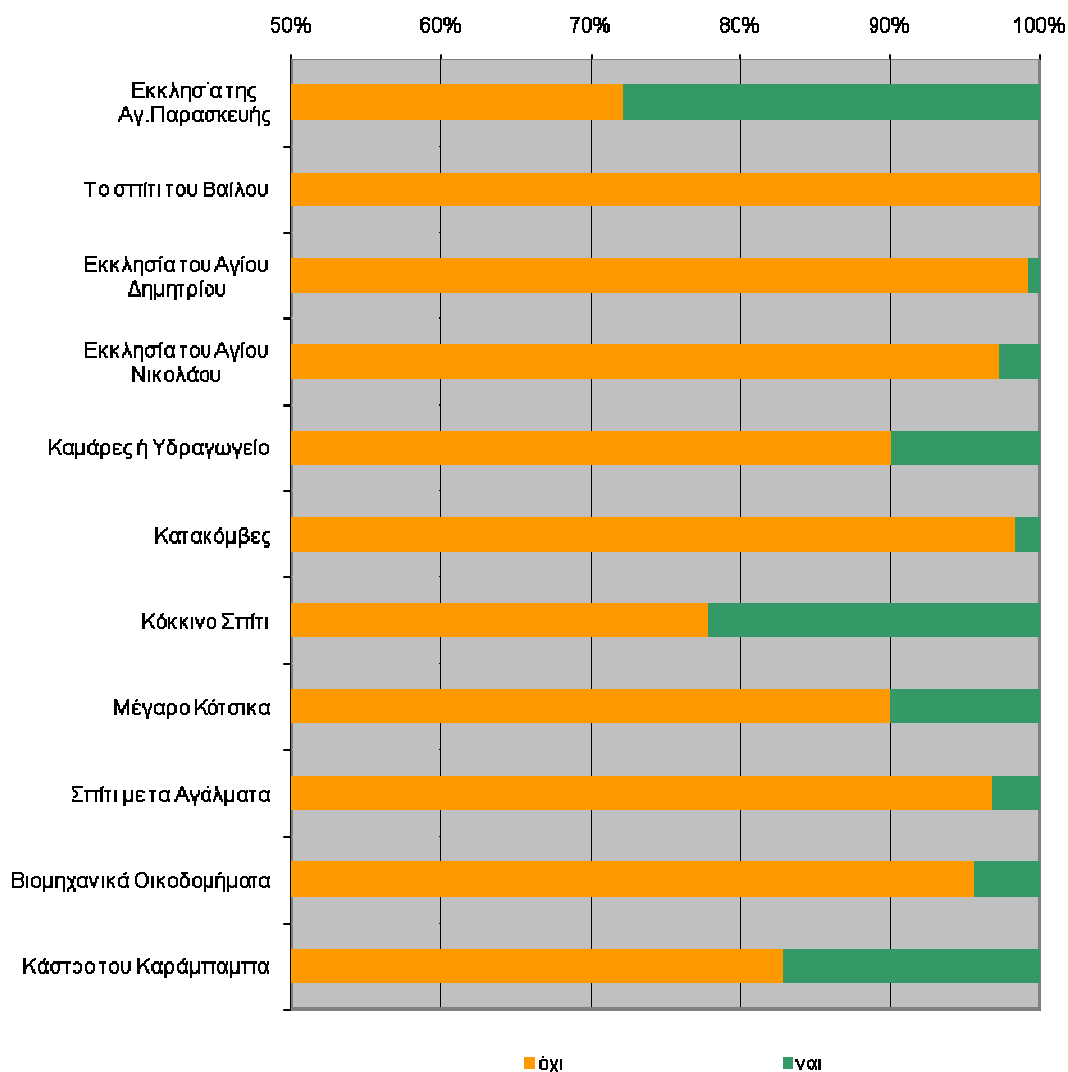
Η Χαλκίδα οφείλει το όνομα της στα ορυχεία χαλκού που υπήρχαν στη περιοχή. Το γνωρίζατε αυτό;

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid όχι	118	46,8	46,8	46,8
ναι	134	53,2	53,2	100,0
Total	252	100,0	100,0	

Η πρώτη ερώτηση της ενότητας διερευνά την γνώση των ατόμων για την προέλευση της ονομασίας της πόλης. Τα αποτελέσματα εμφανίζουν τα άτομα μοιρασμένα μεταξύ των επιλογών, με ελαφρά υπεροχή των ατόμων που γνωρίζουν την προέλευση της ονομασίας. Έτσι το 53,2% των ατόμων απάντησαν θετικά στην προηγούμενη ερώτηση.

Ποιο, κατά τη γνώμη σας, είναι η/το σημαντικότερη/ο κατασκευή/κτίριο της Χαλκίδας;

	όχι	ναι
Εκκλησία της Αγ.Παρασκευής	72,2	27,8
Το σπίτι του Βαίλου	100,0	
Εκκλησία του Αγίου Δημητρίου	99,2	,8
Εκκλησία του Αγίου Νικολάου	97,2	2,8
Καμάρες ή Υδραγωγείο	90,1	9,9
Κατακόμβες	98,4	1,6
Κόκκινο Σπίτι	77,8	22,2
Μέγαρο Κότσικα	90,0	10,0
Σπίτι με τα Αγάλματα	96,8	3,2
Βιομηχανικά Οικοδομήματα	95,6	4,4
Κάστρο του Καράμπαμπα	82,9	17,1
σύνολο		99,2



Από την ερώτηση για τον προσδιορισμό του σημαντικότερου κτηρίου ή κατασκευής προέκυψαν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

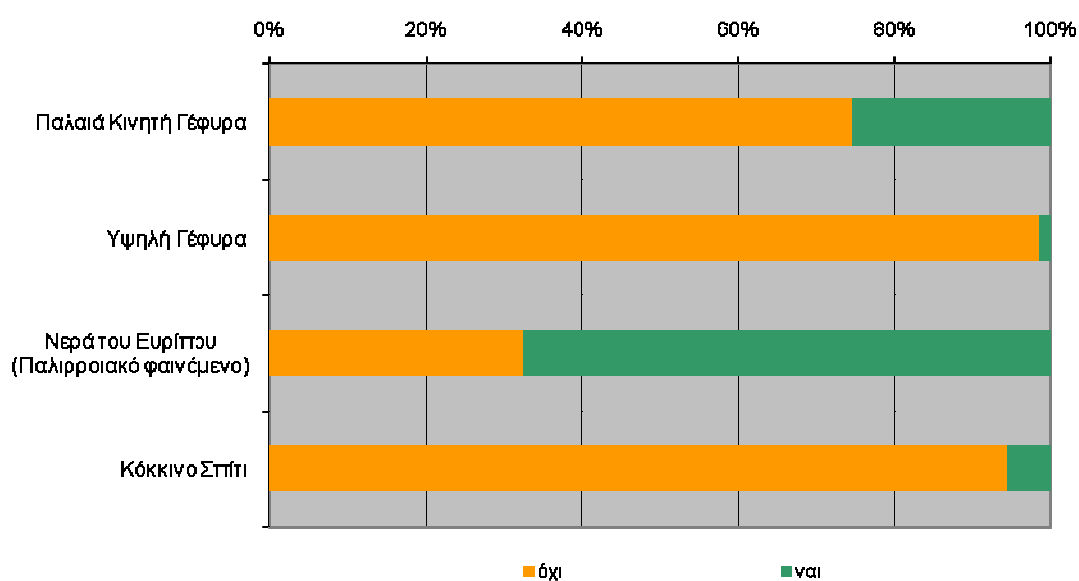
Η εκκλησία της Αγ. Παρασκευής, το Κόκκινο σπίτι και το Κάστρο του Καραμπαμπά αναδεικνύονται στις 3 πρώτες θέσεις καθώς συγκέντρωσαν τα υψηλότερα ποσοστά, 27,8%, 22,2% και 17,1% αντίστοιχα.

Αντίθετα τα μικρότερα ποσοστά συγκέντρωσαν οι επιλογές:

Το σπίτι του Βαίλου, η εκκλησία του Αγ. Δημητρίου, η εκκλησία του Αγ. Νικολάου, οι κατακόμβες, και το σπίτι με τα αγάλματα. Η ανάδειξη βέβαια έγινε με επιλογή μίας και μόνο κατασκευής ή κτιρίου από τις προτεινόμενες, καθώς οι συμμετέχοντες προσδιόρισαν μόνο μία επιλογή απαντώντας με συνέπεια στο ερωτηματολόγιο, και έτσι το αποτέλεσμα ευνοεί την ανάδειξη των κυριότερων μνημείων, μειώνοντας την δυνατότητα σε λιγότερο δημοφιλείς επιλογές να συγκεντρώσουν μεγαλύτερα ποσοστά.

Ποιο, κατά τη γνώμη σας, είναι το σημαντικότερο αξιοθέατο της Χαλκίδας;

	όχι	ναι
Παλαιά Κινητή Γέφυρα	74,6	25,4
Υψηλή Γέφυρα	98,4	1,6
Νερά του Ευρίπου (Παλιρροιακό φαινόμενο)	32,5	67,5
Κόκκινο Σπίτι	94,4	5,6
σύνολο		100,1

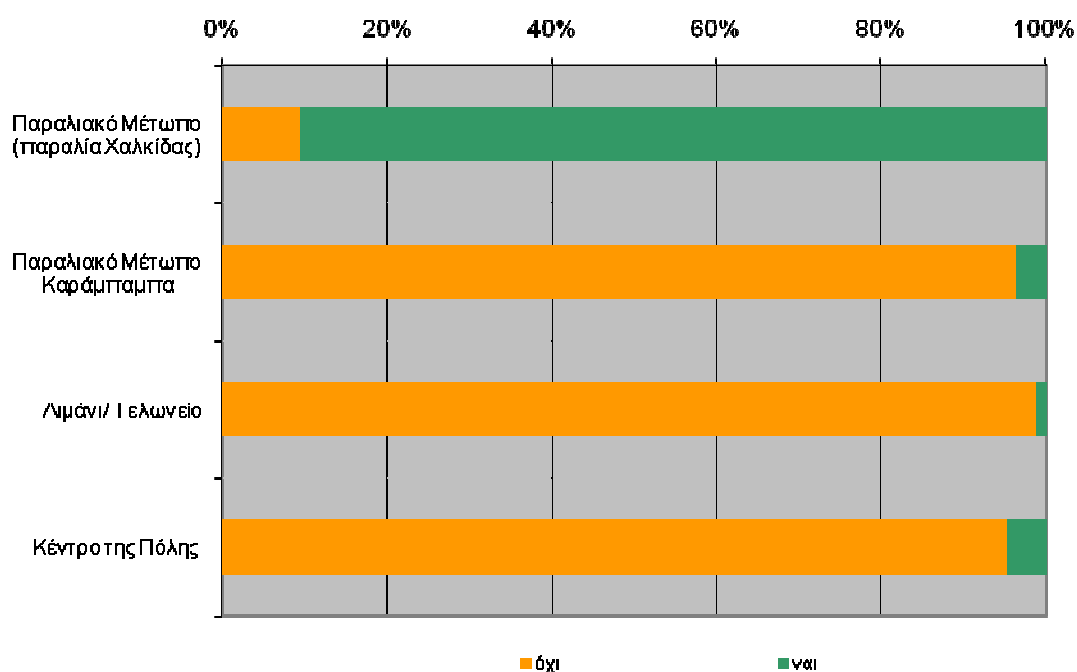


Ως σημαντικότερο αξιοθέατο της πόλης αναδεικνύεται το παλιρροιακό φαινόμενο. Η συγκεκριμένη επιλογή συγκεντρώνει το 67,5% των επιλογών των ατόμων.

Επόμενο αξιοθέατο εμφανίζεται η παλαιά κινητή γέφυρα με ποσοστό 25,4%. Οι υπόλοιπες 2 κατηγορίες εκπροσωπούνται με πολύ μικρά ποσοστά.

Ποιο τμήμα της πόλης, θεωρείτε το πιο σημαντικό για τη προβολή της;

	όχι	ναι
Παραλιακό Μέτωπο (παραλία Χαλκίδας)	9,5	90,5
Παραλιακό Μέτωπο Καράμπαμπα	96,4	3,6
Λιμάνι/ Τελωνείο	98,8	1,2
Κέντρο της Πόλης	95,2	4,8
σύνολο		100,1

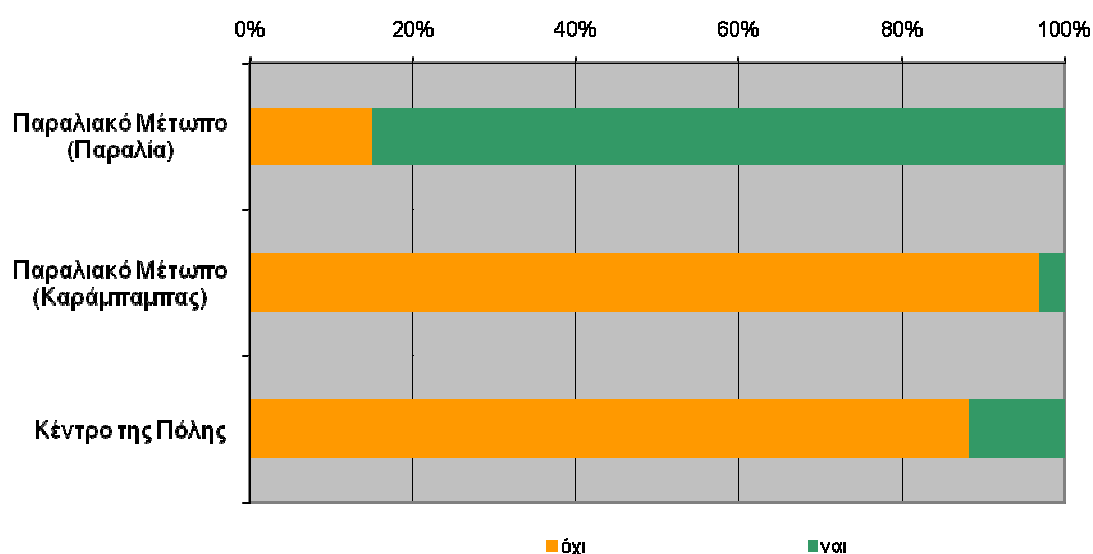


Το βασικό και ουσιαστικά μοναδικό τμήμα της πόλης που εμφανίζεται σημαντικό για την προβολή της είναι το παραλιακό μέτωπο της πόλης, η παραλία της Χαλκίδας. Η επιλογή αυτή συγκεντρώνει το 90,5% των απαντήσεων των ατόμων.

Οι υπόλοιπες 3 επιλογές μοιράζονται το υπόλοιπο ποσοστό και εμφανίζουν απαντήσεις μικρότερες του 5% κάθε μία.

Τα καταστήματα αναψυχής (καφετερίες, μπαρ, εστιατόρια), ποιού τμήματος της πόλης, συνηθίζετε να επισκέπτεστε πιο συχνά;

	όχι	ναι
Παραλιακό Μέτωπο (Παραλία)	15,1	84,9
Παραλιακό Μέτωπο (Καράμπαμπας)	96,8	3,2
Κέντρο της Πόλης	88,1	11,9
σύνολο		100,0



Όμοια με την στάση και αξιολόγηση της προηγούμενης ερώτησης είναι και τα αποτελέσματα στην ερώτηση, ποιό είναι το τμήμα με την μεγαλύτερη επισκεψιμότητα.

Το παραλιακό μέτωπο «παραλία» συγκεντρώνει το υψηλότερο σχεδόν καθολικό ποσοστό απαντήσεων 84,9%. Αντίθετα το παραλιακό μέτωπο (Καραμπαμπας) εμφανίζει μόνο 3,2% των επιλογών ενώ το κέντρο της πόλης συγκεντρώνει το 11,9% των απαντήσεων.

Πόσο συχνά επισκέπτεστε τη παραλία της Χαλκίδας;

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid κάθε μέρα	55	21,8	21,8	21,8
κάθε εβδομάδα	102	40,5	40,5	62,3
1-2 φορές το μήνα	74	29,4	29,4	91,7
1-2 φορές το χρόνο	21	8,3	8,3	100,0
Total	252	100,0	100,0	

Από τα μέχρι τώρα αποτελέσματα προκύπτει ότι το τα νερά του Ευρίπου μαζί με την παλαιά γέφυρα είναι τα 2 κύρια αξιοθέατα της πόλης για το 93% των ατόμων, ενώ το βασικό τμήμα της

πόλης που αναγνωρίζεται ως σημαντικό στην προβολή της και ταυτόχρονα περισσότερο επισκέψιμο είναι η παραλία της Χαλκίδας.

Η κύρια συχνότητα επίσκεψης είναι μία φορά την εβδομάδα καθώς κάτι τέτοιο επιλέγεται από το 40,5% των ατόμων και ακολουθεί η επιλογή 1-2 φορές τον μήνα του δηλώνεται από το 29,4% των ατόμων. Υψηλό (21,8%) είναι και το ποσοστό των ατόμων με καθημερινή επίσκεψη ενώ μόνο το 8,3% των ερωτώμενων δήλωσαν επίσκεψη στην παραλία με συχνότητα 1-2 ετησίως.

Σύγκριση των τιμών των μεταβλητών της ενότητας με τις γενικές μεταβλητές

Εφαρμόζοντας χ^2 test ανά μεταβλητή προκύπτουν:

Το φύλο δεν εξαρτάται στατιστικά σημαντικά με καμία από τις παραπάνω μεταβλητές.

Ηλικία Ερωτώμενου * Εκκλησία της Αγ.Παρασκευής

		Εκκλησία της Αγ.Παρασκευής	
		όχι	ναι
Ηλικία Ερωτώμενου	18-24	85,2%	14,8%
	25-34	79,2%	20,8%
	35-44	76,1%	23,9%
	45-54	70,5%	29,5%
	55+	57,1%	42,9%
Total		72,2%	27,8%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,544	4	,021

Ηλικία Ερωτώμενου * Μέγαρο Κότσικα

		Μέγαρο Κότσικα	
		όχι	ναι
Ηλικία Ερωτώμενου	18-24	80,8%	19,2%
	25-34	98,6%	1,4%
	35-44	82,6%	17,4%
	45-54	90,9%	9,1%
	55+	88,9%	11,1%
Total		90,0%	10,0%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,353	4	,023

Ηλικία Ερωτώμενου * Κάστρο του Καράμπαμπα

		Κάστρο του Καράμπαμπα	
		όχι	ναι
Ηλικία Ερωτώμενου	18-24	70,4%	29,6%
	25-34	73,6%	26,4%
	35-44	91,3%	8,7%
	45-54	84,1%	15,9%
	55+	92,1%	7,9%
Total		82,9%	17,1%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13,463	4	,009

Στατιστικά σημαντική σχέση εμφανίζεται και μεταξύ της ηλικίας και της επιλογής της εκκλησίας Αγ. Παρασκευής ως σημαντικό κτήριο. Στην περίπτωση αυτή η διαφοροποίηση εντοπίζεται στην αύξηση της θετικής επιλογής όσο αυξάνεται η ηλικιακή ομάδα.

Αντίστοιχα στατιστικά σημαντική εξάρτηση εμφανίζεται μεταξύ ηλικίας και επιλογής Μεγάρου Κότσικα. Αν και δεν διαμορφώνεται σαφέστατη τάση, τα μεγαλύτερα συγκριτικά ποσοστά επιλογής εκδηλώνονται στην μικρή και μεσαία ηλικιακή ομάδα. Ωστόσο και σε αυτές τις ομάδες η πλειοψηφία δεν επιλέγει το συγκεκριμένο κτήριο.

Τέλος αναφορικά με την επιλογή σημαντικότερου κτηρίου, η ηλικία σχετίζεται και με την επιλογή του κάστρου Καράμπαμπα. Αν και στο σύνολο των ηλικιακών ομάδων δεν επιλέγεται η συγκεκριμένη κατασκευή, ωστόσο η διαφοροποίηση στην επιλογή εντοπίζεται στο αυξημένο ποσοστό θετικών απαντήσεων στις μικρότερες ηλικιακές ομάδες.

Ηλικία Ερωτώμενου * Πόσο συχνά επισκέπτεστε τη παραλία της Χαλκίδας;

		Πόσο συχνά επισκέπτεστε τη παραλία της Χαλκίδας;			
		κάθε μέρα	κάθε εβδομάδα	1-2 φορές το μήνα	1-2 φορές το χρόνο
Ηλικία Ερωτώμενου	18-24	44,4%	33,3%	14,8%	7,4%
	25-34	18,1%	45,8%	29,2%	6,9%
	35-44	30,4%	32,6%	30,4%	6,5%
	45-54	22,7%	31,8%	38,6%	6,8%
	55+	9,5%	49,2%	28,6%	12,7%
Total		21,8%	40,5%	29,4%	8,3%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	21,505	12	,043

Η συχνότητα επίσκεψης στην παραλία σχετίζεται με την ηλικία στατιστικά σημαντικά. Η διαφοροποίηση εντοπίζεται στο αυξημένο ποσοστό της καθημερινής επίσκεψης στην μικρότερη ηλικιακή ομάδα σε σχέση με τις υπόλοιπες, καθώς και στο αντίστοιχο μικρό ποσοστό της μεγαλύτερης. Επίσης στην αντίστροφη τάση στην συμπεριφορά μεταξύ των ηλικιακών ομάδων αναφορικά με την επιλογή της συχνότητα 1-2 μηνιαία. Η εβδομαδιαία συχνότητα εμφανίζει όμοια σχετικά ποσοστά σε όλες τις κατηγορίες με το μεγαλύτερο να εντοπίζεται στην μεγαλύτερη ηλικιακή ομάδα.

Οικογενειακή Κατάσταση Ερωτώμενου * Εκκλησία της Αγ.Παρασκευής

		Εκκλησία της Αγ.Παρασκευής	
		όχι	ναι
Οικογενειακή Κατάσταση Ερωτώμενου	άγαμος /η	78,0%	22,0%
	έγγαμος /η	71,2%	28,8%
	διαζευγμένος /η - χήρος/ α	52,0%	48,0%
Total		72,2%	27,8%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,961	2	,031

Οικογενειακή Κατάσταση Ερωτώμενου * Κάστρο του Καράμπαμπα

		Κάστρο του Καράμπαμπα	
		όχι	ναι
Οικογενειακή Κατάσταση Ερωτώμενου	άγαμος /η	75,2%	24,8%
	έγγαμος /η	89,8%	10,2%
	διαζευγμένος /η - χήρος/ α	84,0%	16,0%
Total		82,9%	17,1%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8,558	2	,014

Οικογενειακή Κατάσταση Ερωτώμενου * Πόσο συχνά επισκέπτεστε τη παραλία της Χαλκίδας;

		Πόσο συχνά επισκέπτεστε τη παραλία της Χαλκίδας;			
		κάθε μέρα	κάθε εβδομάδα	1-2 φορές το μήνα	1-2 φορές το χρόνο
Οικογενειακή Κατάσταση Ερωτώμενου	άγαμος /η	31,2%	41,3%	22,0%	5,5%
	έγγαμος /η	16,1%	37,3%	34,7%	11,9%
	διαζευγμένος /η - χήρος/ α	8,0%	52,0%	36,0%	4,0%
Total		21,8%	40,5%	29,4%	8,3%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16,394	6	,012

Στατιστικά σημαντική σχέση εμφανίζεται και μεταξύ της οικογενειακής κατάστασης και της επιλογής της εκκλησίας Αγ. Παρασκευής καθώς και της επιλογής του κάστρου Καράμπαμπα. Η διαφοροποίηση στην επιλογή εντοπίζεται για την πρώτη περίπτωση στην αύξηση των θετικών απαντήσεων από την κατηγορία άγαμος ως την κατηγορία διαζευγμένος / χήρος με ενδιάμεσο ποσοστό στους έγγαμους, ενώ στην δεύτερη περίπτωση στην μείωση των θετικών επιλογών από την μεγαλύτερη τιμή που εμφανίζεται στους αγάμους προς την μικρότερη τιμή στους έγγαμους.

Επίσης εξάρτηση προκύπτει μεταξύ οικογενειακής κατάστασης και συχνότητας επίσκεψης με την τάση αναφορικά με την καθημερινή επίσκεψη να διαμορφώνεται από το υψηλό ποσοστό της κατηγορίας άγαμος και την μείωσή του στις επόμενες 2 κατηγορίες, την αντίστροφη τάση μεταξύ των ποσοστών των κατηγοριών για την επιλογή 1-2 μηνιαίως όπου οι άγαμοι δηλώνουν το μικρότερο ποσοστό, και τις άλλες 2 ομάδες να εμφανίζουν συγκριτικά υψηλότερο, και την ενδιάμεση κατηγορία να συγκεντρώνει τα υψηλότερα ποσοστά κάθε ομάδας.

Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου * Η Χαλκίδα οφείλει το όνομα της στα ορυχεία χαλκού που υπήρχαν στη περιοχή. Το γνωρίζετε αυτό;

		Η Χαλκίδα οφείλει το όνομα της στα ορυχεία χαλκού που υπήρχαν στη περιοχή. Το γνωρίζετε αυτό;	
		όχι	ναι
Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	89,5%	10,5%
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	50,0%	50,0%
	ΑΕΙ/ ΤΕΙ	40,0%	60,0%
	Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	28,6%	71,4%
	Total	46,8%	53,2%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	19,161	3	,000

Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου * Εκκλησία της Αγ.Παρασκευής

		Εκκλησία της Αγ.Παρασκευής	
		όχι	ναι
Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	36,8%	63,2%
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	77,5%	22,5%
	ΑΕΙ/ ΤΕΙ	74,5%	25,5%
	Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	66,7%	33,3%
	Total	72,2%	27,8%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13,864	3	,003

Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου * Νερά του Ευρίπου (Παλιρροιακό φαινόμενο)

	Νερά του Ευρίπου (Παλιρροιακό φαινόμενο)
--	--

		όχι	ναι
Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	42,1%	57,9%
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	44,1%	55,9%
	ΑΕΙ/ ΤΕΙ	22,7%	77,3%
	Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	19,0%	81,0%
	Total	32,5%	67,5%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13,587	3	,004

Το μορφωτικό επίπεδο αναδεικνύεται ως παράγοντας εξάρτησης με την γνώση προέλευσης της ονομασίας, της επιλογής της εκκλησίας Αγ. Παρασκευής ως σημαντικότερο κτήριο, καθώς και της επιλογής των νερών του Ευρίπου ως σημαντικότερο αξιοθέατο.

Αναφορικά με την γνώση του ονόματος, οι θετικές απαντήσεις αυξάνονται σταδιακά όσο αυξάνεται το εκπαιδευτικό επίπεδο των ερωτώμενων.

Σε σχέση με την ανάδειξη της Αγ. Παρασκευής ως σημαντικό κτήριο, παρατηρείται αντιστροφή της τάσης όπου στα άτομα με επίπεδο υψηλότερο της υποχρεωτικής εκπαίδευση το ποσοστό επιλογής είναι μικρότερο του 50% ενώ αντίθετα στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση η επιλογή συγκεντρώνει ποσοστό 63,2%.

Τέλος, αναφορικά με το παλιρροιακό φαινόμενο, αυτό επιλέγεται από το σύνολο των ομάδων με την ένταση επιλογής, όμως, να αυξάνεται στις 2 υψηλότερες βαθμίδες.

Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου * Η Χαλκίδα οφείλει το όνομα της στα ορυχεία χαλκού που υπήρχαν στη περιοχή. Το γνωρίζετε αυτό;

		Η Χαλκίδα οφείλει το όνομα της στα ορυχεία χαλκού που υπήρχαν στη περιοχή. Το γνωρίζετε αυτό;	
		όχι	ναι
Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος	34,7%	65,3%
	Ιδιωτικός υπάλληλος	64,3%	35,7%
	Ελεύθερος επαγγελματίας	42,2%	57,8%
	Νοικοκυρά	57,1%	42,9%
	Συνταξιούχος	48,5%	51,5%
	Άνεργος	57,7%	42,3%
Total		47,0%	53,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,790	5	,038

Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου * Εκκλησία της Αγ.Παρασκευής

		Εκκλησία της Αγ.Παρασκευής	
		όχι	ναι
Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος	73,6%	26,4%
	Ιδιωτικός υπάλληλος	88,1%	11,9%
	Ελεύθερος επαγγελματίας	60,9%	39,1%
	Νοικοκυρά	50,0%	50,0%
	Συνταξιούχος	66,7%	33,3%
	Άνεργος	88,5%	11,5%
Total		72,1%	27,9%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16,736	5	,005

Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου * Νερά του Ευρίπου (Παλιρροιακό φαινόμενο)

		Νερά του Ευρίπου (Παλιρροιακό φαινόμενο)	
		όχι	ναι
Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος	33,3%	66,7%
	Ιδιωτικός υπάλληλος	19,0%	81,0%
	Ελεύθερος επαγγελματίας	37,5%	62,5%
	Νοικοκυρά	64,3%	35,7%
	Συνταξιούχος	39,4%	60,6%
	Άνεργος	15,4%	84,6%
Total		32,7%	67,3%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,808	5	,011

Όπως στην περίπτωση του μορφωτικού επίπεδου έτσι και η επαγγελματική κατάσταση αναδεικνύεται ως παράγοντας εξάρτησης με την γνώση προέλευσης της ονομασίας, της επιλογής της εκκλησίας Αγ. Παρασκευής ως σημαντικότερο κτήριο, καθώς και της επιλογής των νερών του Ευρίπου ως σημαντικότερο αξιοθέατο.

Αναφορικά με την γνώση του ονόματος, το υψηλότερο ποσοστό θετικών απαντήσεων εμφανίζεται στην περίπτωση την δημοσιών υπαλλήλων και κατόπιν ακολουθούν οι ελεύθεροι επαγγελματίες και οι συνταξιούχοι.

Σε σχέση με την ανάδειξη της Αγ. Παρασκευής ως σημαντικό κτήριο, το υψηλότερο ποσοστό επιλογής διαμορφώνεται από τις νοικοκυρές με τους άνεργους και τους ιδιωτικούς υπαλλήλους να εμφανίζουν το μικρότερο ποσοστό επιλογής.

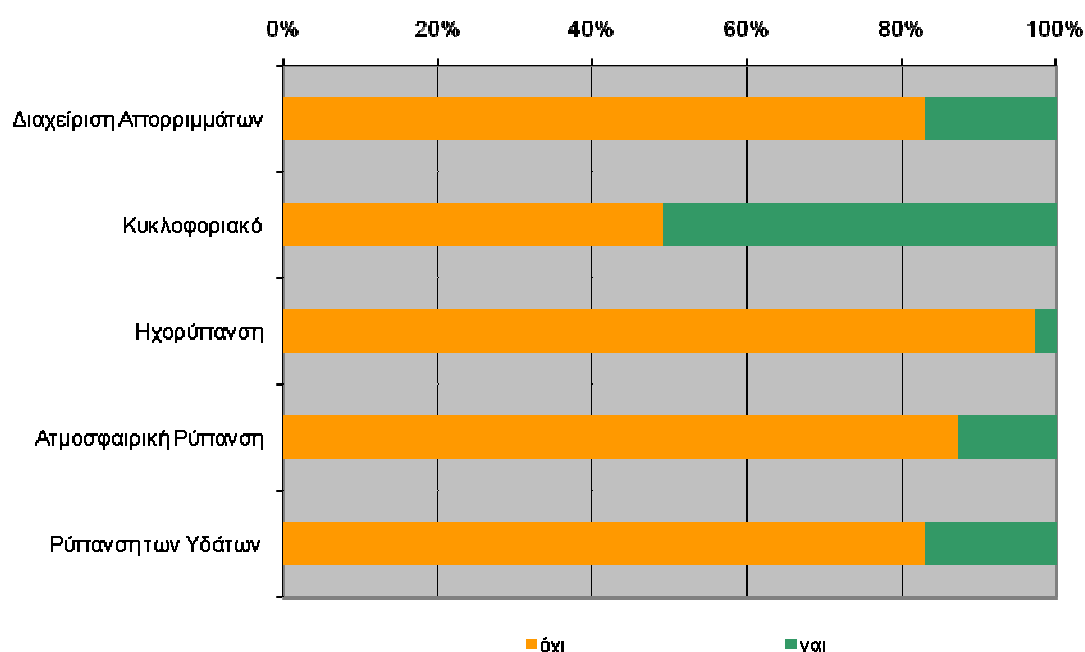
Τέλος, αναφορικά με το παλιρροιακό φαινόμενο, η τάση είναι να επιλέγεται από το σύνολο των ομάδων. Η μόνη ομάδα που εμφανίζει το υψηλότερο ποσοστό στην αρνητική απάντηση είναι οι νοικοκυρά. Αντίθετα στους άνεργους και τους ιδιωτικούς υπαλλήλους εμφανίζεται το μεγαλύτερο ποσοστό επιλογής.

Ενότητα 3 - Ερωτήσεις καταγραφής απόψεων για τα προβλήματα της πόλης

Ακολουθούν κατανομές ποσοστών και συχνοτήτων για τις μεταβλητές της ενότητας:

Ποιο, κατά τη γνώμη σας, είναι το σημαντικότερο περιβαλλοντικό πρόβλημα της Χαλκίδας;

	όχι	ναι
Διαχείριση Απορριμμάτων	82,9	17,1
Κυκλοφοριακό	49,2	50,8
Ηχορύπανση	97,2	2,8
Ατμοσφαιρική Ρύπανση	87,3	13,7
Ρύπανση των Υδάτων	82,9	18,1
σύνολο		102,5



Το κυκλοφοριακό είναι το κυριότερο περιβαλλοντικό πρόβλημα της πόλης καθώς αυτό επιλέγεται από το 50,8% των ατόμων της έρευνας.

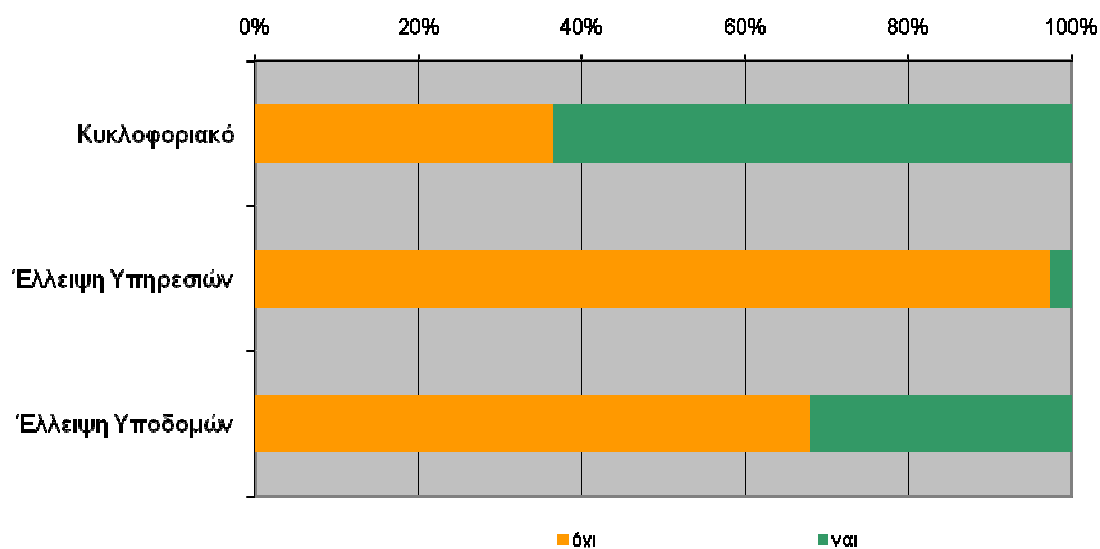
Αντίθετα η ηχορύπανση έχει επιλεγεί μόνο από το 2,8% των ατόμων με τις υπόλοιπες προτάσεις να μοιράζονται περίπου το υπόλοιπο ποσοστό.

Ποιο, κατά τη γνώμη σας, είναι το μεγαλύτερο καθημερινό πρόβλημα της Χαλκίδας;

	όχι	ναι
Κυκλοφοριακό	36,5	63,5
Έλλειψη Υπηρεσιών	97,2	2,8
Έλλειψη Υποδομών	67,9	32,1
σύνολο		98,4

Άλλο

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Δήμαρχος κ Νομάρχης / Τοπική αυτοδιοίκηση	2	,8	50,0	50,0
	Διαχείριση κοινόχρηστων χώρων / καθαριότητα	1	,4	25,0	75,0
	Αποβιομηχάνιση	1	,4	25,0	100,0
	Total	4	1,6	100,0	
Missing	System	248	98,4		
Total		252	100,0		



Ως βασικό καθημερινό πρόβλημα της πόλης δηλώνεται το κυκλοφοριακό από το 63,5% των ατόμων. Ακολουθεί η έλλειψη υποδομών ενώ η έλλειψη υπηρεσιών συγκεντρώνει μόνο το 2,8% των ατόμων.

Ποιο στοιχείο, κατά τη γνώμη σας, επιβραδύνει τους ρυθμούς ανάπτυξης της Χαλκίδας;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Μη διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι/ χρηματοδοτήσεις	38	15,1	15,1	15,1
	Απουσία πρωτοβουλιών	42	16,7	16,7	31,7
	Απουσία πολιτικών ανάπτυξης	44	17,5	17,5	49,2
	Όλα τα παραπάνω	128	50,8	50,8	100,0
	Total	252	100,0	100,0	

Στοιχεία επιβράδυνσης των ρυθμών ανάπτυξης δηλώνονται κυρίως όλα όσα προτείνονται. Στις περιπτώσεις που δηλώνεται ένας παράγοντας, τα ποσοστά κατανέμονται όμοια σε όλες τις επιλογές.

Κατά τη γνώμη σας, υστερεί σε ανάπτυξη το παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας στη πλευρά του Καράμπαμπα;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	όχι	40	15,9	15,9	15,9
	ναι	212	84,1	84,1	100,0
	Total	252	100,0	100,0	

Κυρίως συμφωνία δηλώνεται στην παραπάνω δήλωση καθώς το ποσοστό των θετικών απαντήσεων εκτιμάται σε 84,1%.

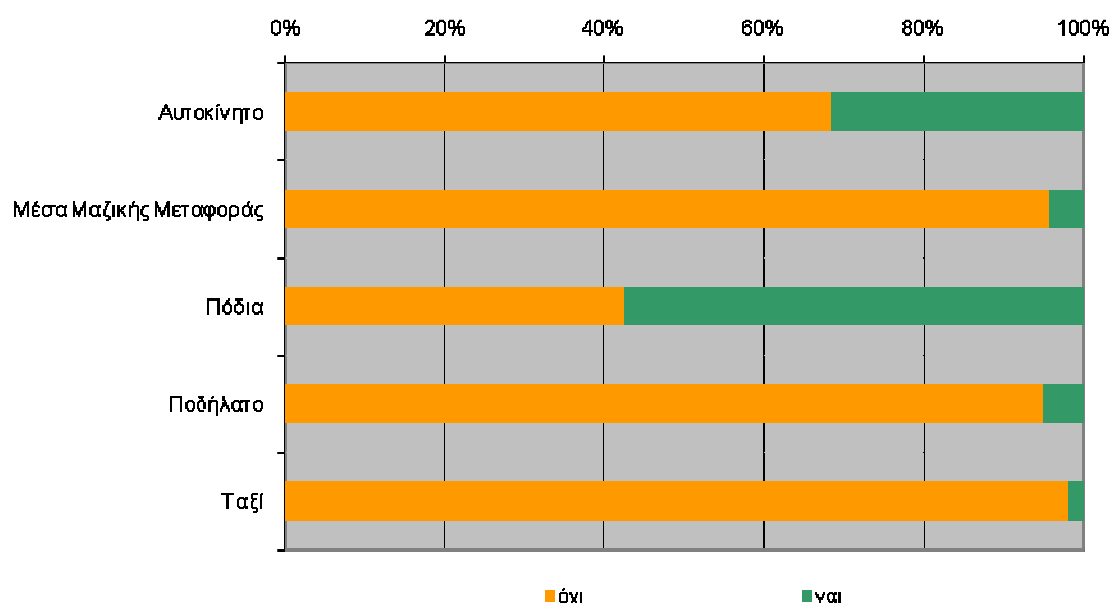
Κατά τη γνώμη σας, καλύπτουν τις ανάγκες οι υπηρεσίες που βρίσκονται στη πλευρά του Καράμπαμπα;

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	όχι	215	85,3	85,3	85,3
	ναι	37	14,7	14,7	100,0
	Total	252	100,0	100,0	

Κυρίως διαφωνία δηλώνεται στην παραπάνω δήλωση καθώς το ποσοστό των αρνητικών απαντήσεων εκτιμάται σε 85,3%.

Εκτελώντας τις καθημερινές σας εργασίες στο κέντρο της πόλης χρησιμοποιείτε;

	όχι	ναι
Αυτοκίνητο	68,3	31,7
Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	95,6	4,4
Πόδια	42,5	57,5
Ποδήλατο	94,8	5,2
Ταξί	98,0	2,0
σύνολο		100,8



Η μετακίνηση με τα πόδια δηλώνεται από το 57,5% των ατόμων για τις καθημερινές μετακινήσεις στο κέντρο της πόλης. Επόμενη επιλογή είναι το αυτοκίνητο για το 31,7% των ατόμων. Η επιλογή ταξί και ΜΜΜ συγκεντρώνουν τα χαμηλότερα ποσοστά επιλογής.

Κατά τη γνώμη σας, η μικρή απόσταση της Χαλκίδας από την Αθήνα, είναι θετικό ή αρνητικό στοιχείο για την ανάπτυξη της πόλης;

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid αρνητικό	41	16,3	16,3	16,3
Valid θετικό	211	83,7	83,7	100,0
Total	252	100,0	100,0	

Τέλος, ως θετικό αναπτυξιακό χαρακτηριστικό δηλώνεται η μικρή απόσταση Αθήνας Χαλκίδας από το 83,7% των ατόμων.

Σύγκριση των τιμών των μεταβλητών της ενότητας με τις γενικές μεταβλητές

Εφαρμόζοντας x2 test ανά μεταβλητή προκύπτουν:

Φύλο Ερωτώμενου * Διαχείριση Απορριμμάτων

		Διαχείριση Απορριμμάτων	
		Όχι	ναι
Φύλο Ερωτώμενου	γυναίκα	76,9%	23,1%
	άνδρας	88,5%	11,5%
Total		82,9%	17,1%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,074	1	,014

Φύλο Ερωτώμενου * Κυκλοφοριακό

		Κυκλοφοριακό	
		Όχι	ναι
Φύλο Ερωτώμενου	γυναίκα	57,0%	43,0%
	άνδρας	42,0%	58,0%
Total		49,2%	50,8%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5,693	1	,017

Στατιστικά σημαντική σχέση εμφανίζεται μεταξύ φύλου και των επιλογών διαχείριση απορριμμάτων και κυκλοφοριακού ως σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα. Στην περίπτωση των απορριμμάτων και τα 2 φύλα δεν επιλέγουν το συγκεκριμένο πρόβλημα σε μεγάλο ποσοστό, ωστόσο στην περίπτωση των γυναικών, το ποσοστό επιλογής είναι υψηλότερο. Αντίθετα στην περίπτωση του κυκλοφοριακού υπάρχει αντιστροφή της τάσης με τους άνδρες να το επιλέγουν κατά κύριο λόγο ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό των γυναικών αν εμφανίζεται στην αρνητική κατηγορία.

Φύλο Ερωτώμενου * Κυκλοφοριακό

		Κυκλοφοριακό	
		Όχι	ναι
Φύλο Ερωτώμενου	γυναίκα	47,1%	52,9%
	άνδρας	26,7%	73,3%
Total		36,5%	63,5%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,282	1	,001

Φύλο Ερωτώμενου * Έλλειψη Υποδομών

		Έλλειψη Υποδομών	
		όχι	ναι
Φύλο Ερωτώμενου	γυναίκα	58,7%	41,3%
	άνδρας	76,3%	23,7%
Total		67,9%	32,1%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8,992	1	,003

Όμοια είναι η τάση στην ανάδειξη του κυκλοφοριακού ως κύριο καθημερινό πρόβλημα. Σε αυτή την περίπτωση και τα 2 φύλα επιλέγουν το συγκεκριμένο πρόβλημα στην πλειοψηφία τους, με τους άνδρες όμως να το κάνουν με μεγαλύτερη ένταση.

Αντίθετα εμφανίζεται σχέση μεταξύ φύλου και έλλειψης υπομονών ως καθημερινού προβλήματος, όπου σε αυτή την περίπτωση αυτό επιλέγεται κυρίως από τις γυναίκες.

Ηλικία Ερωτώμενου * Κυκλοφοριακό

		Κυκλοφοριακό	
		όχι	Ναι
Ηλικία Ερωτώμενου	18-24	48,1%	51,9%
	25-34	34,7%	65,3%
	35-44	45,7%	54,3%
	45-54	13,6%	86,4%
	55+	42,9%	57,1%
Total		36,5%	63,5%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	14,362	4	,006

Ηλικία Ερωτώμενου * Έλλειψη Υποδομών

		Έλλειψη Υποδομών	
		όχι	Ναι
Ηλικία Ερωτώμενου	18-24	55,6%	44,4%
	25-34	69,4%	30,6%
	35-44	60,9%	39,1%
	45-54	88,6%	11,4%
	55+	61,9%	38,1%
Total		67,9%	32,1%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12,720	4	,013

Στατιστικά σημαντική σχέση εμφανίζεται μεταξύ ηλικίας και επιλογών των σημαντικότερων καθημερινών προβλημάτων και ειδικότερα του κυκλοφοριακού και της έλλειψης υποδομών.

Αναφορικά με το κυκλοφοριακό, τα ποσοστά επιλογής είναι υψηλά σε όλες τις ομάδες με υψηλότερο το ποσοστό της ομάδας [45-54]. Ταυτόχρονα αναφορικά με την έλλειψη υποδομών, η ομάδα με το συγκριτικά υψηλότερο ποσοστό επιλογής εμφανίζεται η μικρότερη ηλικιακή ομάδα, με τις ομάδες [35-44] και [45-44] να ακολουθούν.

Στατιστικά σημαντική σχέση εμφανίζεται μεταξύ ηλικίας και επιλογών των παραγόντων που επιβραδύνουν τους ρυθμούς ανάπτυξης. Όλες οι ομάδες εμφανίζουν το μεγαλύτερο ποσοστό στην επιλογή όλα τα παραπάνω. Οι ομάδες με τα μεγαλύτερα ποσοστά σε αυτή την κατηγορία είναι οι μεσαίες ηλικίες.

Στις υπόλοιπες κατηγορίες υψηλά ποσοστά στην ανυπαρξία οικονομικών πόρων εμφανίζουν οι μικρές και μεγάλες κατηγορίες. Συμπληρωματικά υψηλά ποσοστά στην κατηγορία απουσία

πολιτικών ανάπτυξης εμφανίζουν οι μεσαίες ηλικιακές ομάδες.

Ηλικία Ερωτώμενου * Ποιο στοιχείο, κατά τη γνώμη σας, επιβραδύνει τους ρυθμούς ανάπτυξης της Χαλκίδας;

		Ποιο στοιχείο, κατά τη γνώμη σας, επιβραδύνει τους ρυθμούς ανάπτυξης της Χαλκίδας;			
		Μη διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι/ χρηματοδοτήσεις	Απουσία πρωτοβουλιών	Απουσία πολιτικών ανάπτυξης	Όλα τα παραπάνω
Ηλικία Ερωτώμενου	18-24	25,9%	14,8%	14,8%	44,4%
	25-34	6,9%	20,8%	11,1%	61,1%
	35-44	4,3%	19,6%	26,1%	50,0%
	45-54	18,2%	15,9%	20,5%	45,5%
	55+	25,4%	11,1%	17,5%	46,0%
Total		15,1%	16,7%	17,5%	50,8%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	21,941	12	,038

Ηλικία Ερωτώμενου * Αυτοκίνητο

		Αυτοκίνητο	
		όχι	ναι
Ηλικία Ερωτώμενου	18-24	85,2%	14,8%
	25-34	76,4%	23,6%
	35-44	60,9%	39,1%
	45-54	59,1%	40,9%
	55+	63,5%	36,5%
Total		68,3%	31,7%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9,293	4	,044

Τέλος στατιστικά σημαντική σχέση εμφανίζεται μεταξύ ηλικίας και επιλογών των μέσων μετακίνησης και ειδικότερα στην περίπτωση του αυτοκινήτου. Η τάση που προκύπτει δείχνει την χρήσης του αυτοκινήτου να αυξάνει όσο η ηλικία αυξάνει και μέχρι την ηλικία των 54 ετών. Αμέσως μετά το ποσοστό χρήσης μειώνεται για την μεγαλύτερη ηλικιακή ομάδα.

Οικογενειακή Κατάσταση Ερωτώμενου * Διαχείριση Απορριμμάτων

		Διαχείριση Απορριμμάτων	
		όχι	ναι
Οικογενειακή Κατάσταση Ερωτώμενου	άγαμος /η	88,1%	11,9%
	έγγαμος /η	81,4%	18,6%
	διαζευγμένος /η - χήρος/ α	68,0%	32,0%
Total		82,9%	17,1%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,182	2	,045

Οικογενειακή Κατάσταση Ερωτώμενου * Αυτοκίνητο

		Αυτοκίνητο	
		όχι	ναι
Οικογενειακή Κατάσταση Ερωτώμενου	άγαμος /η	77,1%	22,9%
	έγγαμος /η	61,0%	39,0%
	διαζευγμένος /η - χήρος/ α	64,0%	36,0%
Total		68,3%	31,7%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,966	2	,031

Οικογενειακή Κατάσταση Ερωτώμενου * Ποδήλατο

		Ποδήλατο	
		όχι	ναι
Οικογενειακή Κατάσταση Ερωτώμενου	άγαμος /η	90,8%	9,2%
	έγγαμος /η	98,3%	1,7%
	διαζευγμένος /η - χήρος/ α	96,0%	4,0%
Total		94,8%	5,2%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6,555	2	,038

Στατιστικά σημαντική σχέση εμφανίζεται μεταξύ οικογενειακής κατάστασης και της διαχείρισης απορριμμάτων ως κύριο περιβαλλοντικό πρόβλημα. Η επιλογή είναι χαμηλή στην κατηγορία άγαμος και αυξάνεται στις 2 επόμενες.

Επίσης σχέση μεταξύ οικογενειακής κατάστασης και μέσων μετακίνησης εμφανίζεται στην περίπτωση του αυτοκινήτου και του ποδηλάτου. Αν και στις επιλογές όλες οι ομάδες εμφανίζουν ποσοστά επιλογής μικρότερα του 50%, στην περίπτωση του αυτοκινήτου η μικρότερη χρήση δηλώνεται στους ανέργους και κατόπιν αυξάνεται στις άλλες 2 ομάδες. Η τάση αντιστρέφεται στο ποδήλατο, καθώς η χρήση του αν και χαμηλή είναι όμως συγκριτικά μεγαλύτερη στους άγαμους σε σχέση με τις 2 ομάδες.

Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου * Κυκλοφοριακό

		Κυκλοφοριακό	
		όχι	ναι
Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	68,4%	31,6%
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	31,4%	68,6%
	ΑΕΙ/ ΤΕΙ	39,1%	60,9%
	Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	19,0%	81,0%
Total		36,5%	63,5%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12,587	3	,006

Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου * Έλλειψη Υποδομών

		Έλλειψη Υποδομών	
		όχι	ναι
Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	36,8%	63,2%
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	70,6%	29,4%
	ΑΕΙ/ ΤΕΙ	68,2%	31,8%
	Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	81,0%	19,0%
Total		67,9%	32,1%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10,385	3	,016

Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου * Κατά τη γνώμη σας, καλύπτουν τις ανάγκες οι υπηρεσίες που βρίσκονται στη πλευρά του Καράμπαμπα;

		Κατά τη γνώμη σας, καλύπτουν τις ανάγκες οι υπηρεσίες που βρίσκονται στη πλευρά του Καράμπαμπα;	
		όχι	ναι
Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	57,9%	42,1%
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	80,4%	19,6%
	ΑΕΙ/ ΤΕΙ	94,5%	5,5%
	Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	85,7%	14,3%
Total		85,3%	14,7%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20,862	3	,000

Εξάρτηση εμφανίζεται μεταξύ μορφωτικού επιπέδου και κυκλοφοριακού και υποδομών ως καθημερινό πρόβλημα. Στην περίπτωση του κυκλοφοριακού τα ποσοστά επιλογής αυξάνονται όσο αυξάνεται το εκπαιδευτικό επίπεδο των ατόμων.

Αντίθετα η τάση αντιστρέφεται στην περίπτωση των υποδομών όπου το ποσοστό θετικής επιλογής μειώνεται όσο αυξάνεται το εκπαιδευτικό επίπεδο των ερωτώμενων.

Επίσης σχέση εμφανίζεται και στην περίπτωση αξιολόγησης της κάλυψης των αναγκών από τις

υπηρεσίες στην πλευρά Καραμπαμπά. Στην περίπτωση αυτή η διαφοροποίηση εντοπίζεται κυρίως στο μεγάλο συγκριτικά, ποσοστό θετικών απαντήσεων των ατόμων πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης και των χαμηλότερων υπόλοιπων βαθμίδων, με το χαμηλότερο ποσοστό να δηλώνεται από τα άτομα ΑΕΙ/ΤΕΙ/.

Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου * Διαχείριση Απορριμμάτων

		Διαχείριση Απορριμμάτων	
		όχι	ναι
Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος	94,4%	5,6%
	Ιδιωτικός υπάλληλος	69,0%	31,0%
	Ελεύθερος επαγγελματίας	82,8%	17,2%
	Νοικοκυρά	50,0%	50,0%
	Συνταξιούχος	81,8%	18,2%
	Άνεργος	92,3%	7,7%
Total		82,9%	17,1%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	24,759	5	,000

Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου * Κυκλοφοριακό

		Κυκλοφοριακό	
		όχι	ναι
Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος	37,5%	62,5%
	Ιδιωτικός υπάλληλος	59,5%	40,5%
	Ελεύθερος επαγγελματίας	40,6%	59,4%
	Νοικοκυρά	85,7%	14,3%
	Συνταξιούχος	57,6%	42,4%
	Άνεργος	53,8%	46,2%
Total		49,0%	51,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16,235	5	,006

Στατιστικά σημαντική σχέση εμφανίζεται και μεταξύ της επαγγελματικής κατάστασης και της επιλογής της διαχείρισης απορριμμάτων καθώς και κυκλοφοριακού ως περιβαλλοντικό πρόβλημα.

Η επιλογή της διαχείρισης απορριμμάτων δηλώνεται σε χαμηλό ποσοστό από δημόσιους υπάλληλους και άνεργους και σε υψηλότερο από τις υπόλοιπες ομάδες με κύρια τη νοικοκυρά. Στην περίπτωση του κυκλοφοριακού, το σύνολο σχεδόν των ομάδων δηλώνει την συγκεκριμένη επιλογή με υψηλότερα ποσοστά στο δημόσιο υπάλληλο και στον ελεύθερο επαγγελματία.

Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου * Κυκλοφοριακό

		Κυκλοφοριακό	
		όχι	ναι
Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος	30,6%	69,4%
	Ιδιωτικός υπάλληλος	35,7%	64,3%
	Ελεύθερος επαγγελματίας	29,7%	70,3%
	Νοικοκυρά	92,9%	7,1%
	Συνταξιούχος	42,4%	57,6%
	Άνεργος	34,6%	65,4%
Total		36,7%	63,3%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	22,073	5	,001

Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου * Έλλειψη Υποδομών

		Έλλειψη Υποδομών	
		όχι	ναι
Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος	73,6%	26,4%
	Ιδιωτικός υπάλληλος	73,8%	26,2%
	Ελεύθερος επαγγελματίας	71,9%	28,1%
	Νοικοκυρά	7,1%	92,9%
	Συνταξιούχος	63,6%	36,4%
	Άνεργος	69,2%	30,8%
Total		67,7%	32,3%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	26,145	5	,000

Εξάρτηση επίσης εμφανίζεται και στην επιλογή του κυκλοφοριακού και των υποδομών ως καθημερινό πρόβλημα.

Για το κυκλοφοριακό η διαφορά εντοπίζεται στις νοικοκυρές σε σχέση με τις υπόλοιπες ομάδες, με τις νοικοκυρές να δηλώνουν πολύ μικρότερο ποσοστό.

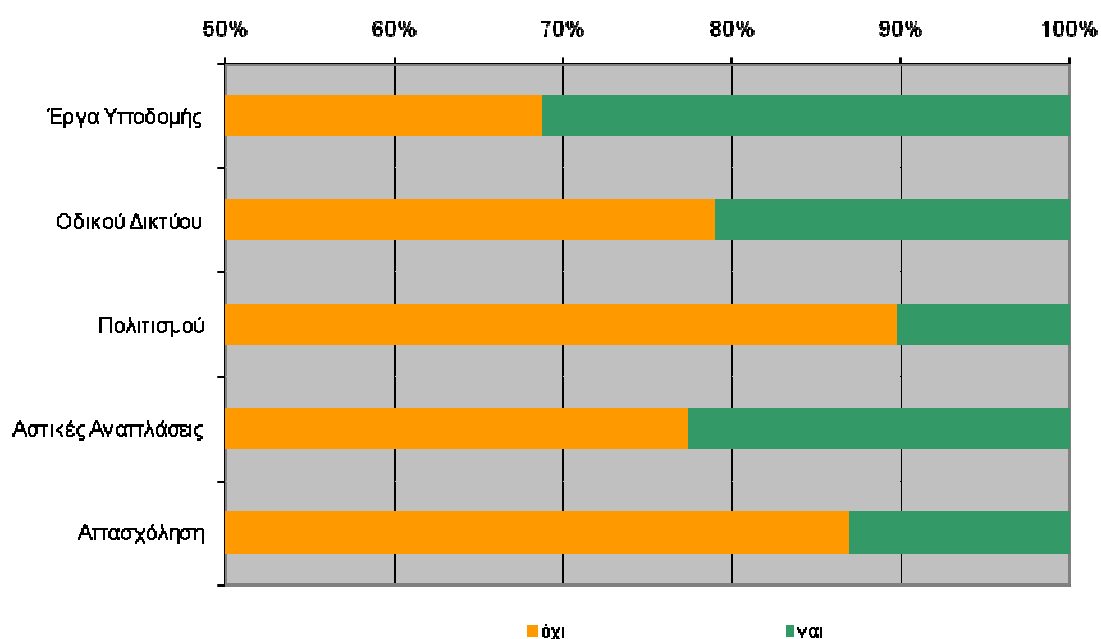
Η στάση στην περίπτωση της επιλογής της έλλειψης υποδομών είναι συμπληρωματική με την προηγούμενη.

Ενότητα 4 - Ερωτήσεις συλλογής προτάσεων ανάπτυξης

Ακολουθούν κατανομές ποσοστών και συχνοτήτων για τις μεταβλητές της ενότητας:

Σε ποιους τομείς, κατά τη γνώμη σας, πρέπει να δοθούν κίνητρα ανάπτυξης;

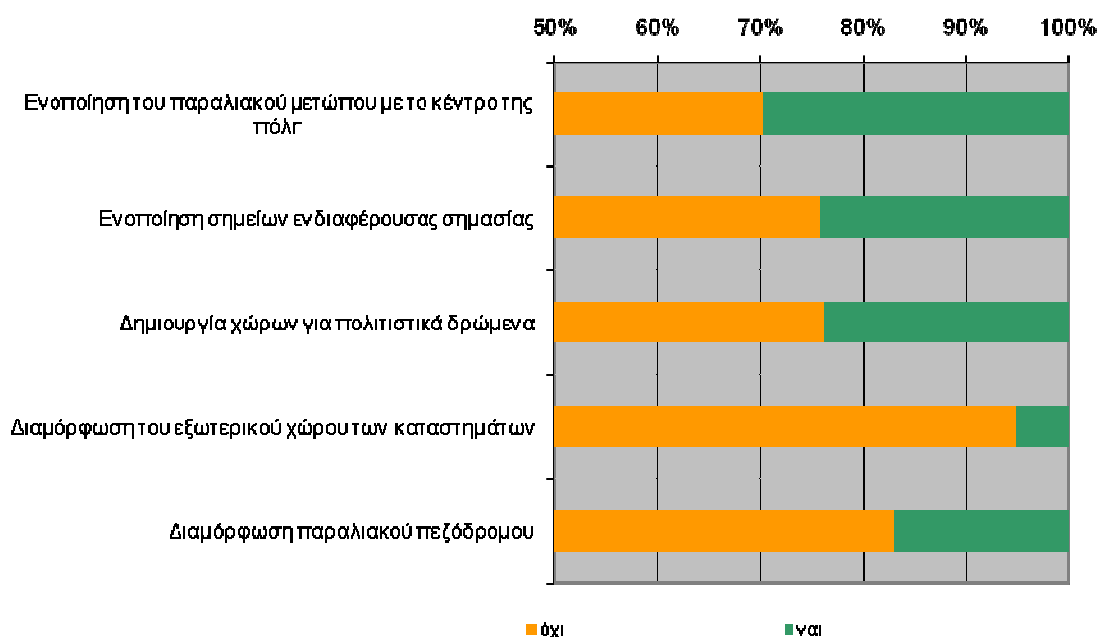
	όχι	ναι
Έργα Υποδομής	68,7	31,3
Οδικού Δικτύου	79,0	21,0
Πολιτισμού	89,7	10,3
Αστικές Αναπλάσεις	77,4	22,6
Απασχόληση	86,9	13,1
σύνολο		98,3



Ως τομέας στον οποίο πρέπει να δοθούν κίνητρα ανάπτυξης δηλώνονται τα έργα υποδομής από το 31,3% των ατόμων και σε επόμενη θέση ακολουθούν με όμοια σχεδόν ποσοστά οι αστικές αναπλάσεις (22,6%) και τα οδικά δίκτυα (21%). Τα μικρότερα ποσοστά εμφανίζει ο πολιτισμός και η απασχόληση.

Τι θα προτείνατε ώστε να αναπτυχθεί το παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας από τη πλευρά της Εύβοιας (παραλία Χαλκίδας);

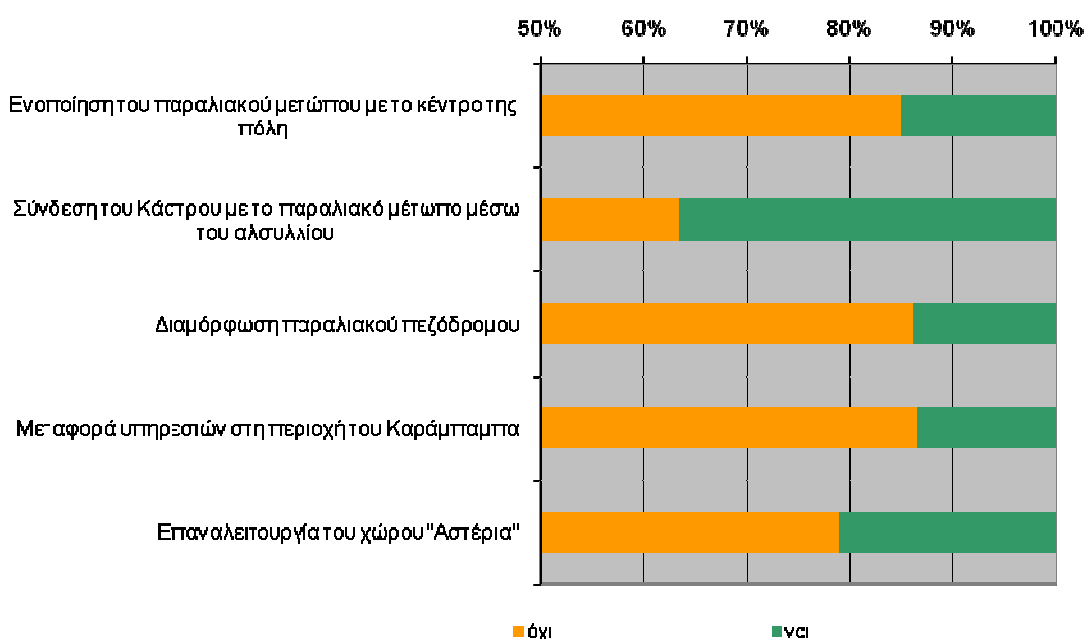
	όχι	ναι
Ενοποίηση του παραλιακού μετώπου με το κέντρο της πόλης	70,2	29,8
Ενοποίηση σημείων ενδιαφέρουσας σημασίας	75,8	24,2
Δημιουργία χώρων για πολιτιστικά δρώμενα	76,2	23,8
Διαμόρφωση του εξωτερικού χώρου των καταστημάτων	94,8	5,2
Διαμόρφωση παραλιακού πεζόδρομου	82,9	17,1
σύνολο		100,1



Για την περίπτωση ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου από την πλευρά της Εύβοιας, οι επιλογές κατανέμονται στις περισσότερες προτεινόμενες κατηγορίες. Η μοναδική προτεινόμενη επιλογή που δεν συγκεντρώνει υψηλά ποσοστά είναι η διαμόρφωση του εσωτερικού χώρου των καταστημάτων. Στις υπόλοιπες κατανέμονται το σύνολο των απαντήσεων με την ενοποίηση του μετώπου με το κέντρο να εμφανίζει μικρό προβάδισμα καθώς δηλώθηκε από το 29,8% των ατόμων.

Τι θα προτείνατε ώστε να αναπτυχθεί το παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας από τη πλευρά της Βοιωτίας (Καράμπαμπας);

	όχι	ναι
Ενοποίηση του παραλιακού μετώπου με το κέντρο της πόλη	84,9	17,1
Σύνδεση του Κάστρου με το παραλιακό μέτωπο μέσω του αλσουλίου	63,5	36,5
Διαμόρφωση παραλιακού πεζοδρόμου	86,1	13,9
Μεταφορά υπηρεσιών στη περιοχή του Καράμπαμπα	86,5	13,5
Επαναλειτουργία του χώρου "Αστέρια"	79,0	21,0
σύνολο		102,1



Αναφορικά με τις προτάσεις για ανάπτυξη του μετώπου από την πλευρά της Βοιωτίας, αναδεικνύεται ως βασικότερη πρόταση η σύνδεση του κάστρου με το παραλιακό μέτωπο μέσω του αλσουλίου. Η πρόταση αυτή συγκεντρώνει το 36,5% των απαντήσεων. Οι επόμενες προτάσεις μοιράζονται σχεδόν όμοια το υπόλοιπο ποσοστό των απαντήσεων με την πρόταση Επαναλειτουργία του χώρου Αστέρια να εμφανίζει ελαφρό προβάδισμα από τις υπόλοιπες με ποσοστό 21%.

Η κατασκευή μιας πεζογέφυρας και μιας αυτοκινητογέφυρας, που θα ένωνε τα δύο παραλιακά μέτωπα της πόλης, κατά τη γνώμη σας, θα συνέβαλε στην ανάπτυξη της Χαλκίδας;

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid όχι	45	17,9	17,9	17,9
ναι	207	82,1	82,1	100,0
Total	252	100,0	100,0	

Ταυτόχρονα η κατασκευή μιας αυτοκινητογέφυρας που θα ενώσει τα 2 μέτωπα θεωρείται από το 82,1% των ερωτηθέντων ότι θα συμβάλει στην ανάπτυξη της πόλης.

Παράλληλα καταγράφεται η υστέρηση στην ανάπτυξη του κέντρου της πόλης σε σχέση με το παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας καθώς στην παραπάνω δήλωση συμφωνεί το 93,7%.

Συμφωνείτε ότι η ανάπτυξη στο εσωτερικό της πόλης υστερεί σε σχέση με το παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας;

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid όχι	16	6,3	6,3	6,3
ναι	236	93,7	93,7	100,0
Total	252	100,0	100,0	

Ανάμεσα στους 4 πυλώνες της Βιώσιμης Ανάπτυξης: Περιβάλλον, Οικονομία, Κοινωνία, Πολιτισμός, που πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη της Χαλκίδας;

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid περιβάλλον	106	42,1	42,1	42,1
οικονομία	67	26,6	26,6	68,7
κοινωνία	42	16,7	16,7	85,3
πολιτισμός	37	14,7	14,7	100,0
Total	252	100,0	100,0	

Τέλος αναφορικά με την επιλογή του Πυλώνα, στον οποίο πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη της πόλης, κυριότερος αναδεικνύεται το Περιβάλλον από το 42,1% των ατόμων και ακολουθεί η οικονομία η οποία δηλώνεται από το 26,6%. Στους υπόλοιπους 2 πυλώνες ισοκατανέμεται το υπόλοιπο ποσοστό.

Σύγκριση των τιμών των μεταβλητών της ενότητας με τις γενικές μεταβλητές

Εφαρμόζοντας x2 test ανά μεταβλητή προκύπτουν:

Φύλο Ερωτώμενου * Οδικού Δικτύου

		Οδικού Δικτύου	
		Όχι	ναι
Φύλο Ερωτώμενου	γυναίκα	87,6%	12,4%
	άνδρας	71,0%	29,0%
Total		79,0%	21,0%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10,450	1	,001

Φύλο Ερωτώμενου * Η κατασκευή μιας πεζογέφυρας και μιας αυτοκινητογέφυρας, που θα ένωνε τα δύο παραλιακά μέτωπα της πόλης, κατά τη γνώμη σας, θα συνέβαλε στην ανάπτυξη της Χαλκίδας;

		Η κατασκευή μιας πεζογέφυρας και μιας αυτοκινητογέφυρας, που θα ένωνε τα δύο παραλιακά μέτωπα της πόλης, κατά τη γνώμη σας, θα συνέβαλε στην ανάπτυξη της Χαλκίδας;	
		όχι	ναι
Φύλο Ερωτώμενου	γυναίκα	12,4%	87,6%
	άνδρας	22,9%	77,1%
Total		17,9%	82,1%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4,731	1	,030

Στατιστικά σημαντική σχέση εμφανίζεται μεταξύ φύλου και της επιλογής του οδικού δικτύου ως τομέα που πρέπει να δοθούν κίνητρα ανάπτυξης. Αν και τα 2 φύλα δεν επιλέγουν κυρίως το συγκεκριμένο τομέα, ωστόσο το ποσοστό επιλογής των ανδρών είναι υψηλότερο του αντίστοιχου των γυναικών.

Ηλικία Ερωτώμενου * Ενοποίηση σημείων ενδιαφέρουσας σημασίας

		Ενοποίηση σημείων ενδιαφέρουσας σημασίας	
		Όχι	ναι
Ηλικία Ερωτώμενου	18-24	88,9%	11,1%
	25-34	66,7%	33,3%
	35-44	89,1%	10,9%
	45-54	81,8%	18,2%
	55+	66,7%	33,3%
Total		75,8%	24,2%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	13,983	4	,007

Ηλικία Ερωτώμενου * Διαμόρφωση παραλιακού πεζόδρομου

		Διαμόρφωση παραλιακού πεζόδρομου	
		όχι	ναι
Ηλικία Ερωτώμενου	18-24	92,6%	7,4%
	25-34	79,2%	20,8%
	35-44	87,0%	13,0%
	45-54	68,2%	31,8%
	55+	90,5%	9,5%
Total		82,9%	17,1%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12,326	4	,015

Στατιστικά σημαντική σχέση εμφανίζεται μεταξύ ηλικίας και επιλογής της ενοποίησης σημείων ως πρόταση ανάπτυξης της παραλίας της Χαλκίδας και της διαμόρφωσης παραλιακού πεζόδρομου ως πρότασης ανάπτυξης της περιοχής Καράμπαμπα. Στην πρώτη πρόταση η τάση μεταξύ των ομάδων δεν είναι σαφής με υψηλά ποσοστά να εμφανίζονται στις ομάδες [25-34] και [55+]. Στην 2^η περίπτωση τα υψηλά ποσοστά επιλογής εμφανίζονται κυρίως στις μεσαίες ηλικίες με το υψηλότερο (31,8% να εμφανίζεται στην ομάδα [45-54]. Τέλος η επιλογή των πυλώνων φαίνεται να εξαρτάται από την ηλικία. Ο πυλώνας περιβάλλον συγκεντρώνει τα υψηλότερα ποσοστά όλων των ομάδων. ωστόσο διαφοροποίηση εντοπίζεται στα υψηλότερα συγκριτικά ποσοστά των μέσων ηλικιών στον πυλώνα οικονομία και αντίστοιχα των μικρότερων ηλικιών στον πυλώνα κοινωνία.

Ηλικία Ερωτώμενου * Ανάμεσα στους 4 πυλώνες της Βιώσιμης Ανάπτυξης: Περιβάλλον, Οικονομία, Κοινωνία, Πολιτισμός, που πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη της Χαλκίδας;

		Ανάμεσα στους 4 πυλώνες της Βιώσιμης Ανάπτυξης: Περιβάλλον, Οικονομία, Κοινωνία, Πολιτισμός, που πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη της Χαλκίδας;			
		Περιβάλλον	οικονομία	κοινωνία	πολιτισμός
Ηλικία Ερωτώμενου	18-24	48,1%	22,2%	25,9%	3,7%
	25-34	37,5%	18,1%	25,0%	19,4%
	35-44	41,3%	34,8%	4,3%	19,6%
	45-54	47,7%	34,1%	13,6%	4,5%
	55+	41,3%	27,0%	14,3%	17,5%
Total		42,1%	26,6%	16,7%	14,7%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	21,728	12	,041

Οικογενειακή Κατάσταση Ερωτώμενου * Απασχόληση

		Απασχόληση	
		όχι	ναι
Οικογενειακή Κατάσταση Ερωτώμενου	άγαμος /η	82,6%	17,4%
	έγγαμος /η	93,2%	6,8%
	διαζευγμένος /η - χήρος/ α	76,0%	24,0%
Total		86,9%	13,1%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8,549	2	,014

Στατιστικά σημαντική σχέση εμφανίζεται μεταξύ οικογενειακής κατάστασης και επιλογής της απασχόλησης. Αν και το σύνολο των ομάδων δεν επιλέγουν την πρόταση αυτή, ωστόσο οι έγγαμοι την επιλέγουν σε μικρότερο ποσοστό.

Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου * Ενοποίηση του παραλιακού μετώπου με το κέντρο της πόλη

		Ενοποίηση του παραλιακού μετώπου με το κέντρο της πόλη	
		όχι	ναι
Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	73,7%	26,3%
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	60,8%	39,2%
	ΑΕΙ/ ΤΕΙ	75,5%	24,5%
	Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	85,7%	14,3%
Total		70,2%	29,8%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8,307	3	,040

Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου * Ενοποίηση σημείων ενδιαφέρουσας σημασίας

		Ενοποίηση σημείων ενδιαφέρουσας σημασίας	
		όχι	ναι
Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	84,2%	15,8%
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	79,4%	20,6%
	ΑΕΙ/ ΤΕΙ	76,4%	23,6%
	Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	47,6%	52,4%
Total		75,8%	24,2%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10,567	3	,014

Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου * Δημιουργία χώρων για πολιτιστικά δρώμενα

		Δημιουργία χώρων για πολιτιστικά δρώμενα	
		όχι	ναι
Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	68,4%	31,6%
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	82,4%	17,6%
	ΑΕΙ/ ΤΕΙ	69,1%	30,9%
	Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	90,5%	9,5%
	Total	76,2%	23,8%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8,186	3	,042

Στατιστικά σημαντική σχέση εμφανίζεται μεταξύ μορφωτικού επιπέδου και προτάσεων για την παραλία της Χαλκίδας και ειδικότερα της ενοποίησης με το κέντρο της πόλης, όπου η πρόταση υποστηρίζεται κυρίως από τα άτομα β βάρθμιας βαθμίδας, της ενοποίησης σημείων ενδιαφέρουσας σημασίας, όπου τα ποσοστά επιλογής αυξάνουν όσο αυξάνει το εκπαιδευτικό επίπεδο και της δημιουργίας χώρων για πολιτιστικά δρώμενα, χωρίς σαφέστατη τάση με τα μεγαλύτερα ποσοστά να εμφανίζονται στην α βάρθμια και γ βάρθμια εκπαίδευση.

Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου * Επαναλειτουργία του χώρου "Αστέρια"

Crosstab

% within Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου

		Επαναλειτουργία του χώρου "Αστέρια"	
		όχι	ναι
Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	52,6%	47,4%
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	84,3%	15,7%
	ΑΕΙ/ ΤΕΙ	78,2%	21,8%
	Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	81,0%	19,0%
	Total	79,0%	21,0%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9,781	3	,021

Αναφορικά με την περιοχή Καράμπαμπα, σημαντική σχέση εμφανίζεται μεταξύ μορφωτικού επιπέδου και επαναλειτουργίας χώρου Αστέρια, όπου η πρόταση αυτή υποστηρίζεται κυρίως

από τα άτομα α βάρμιας βάρμιας.

Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου * Ανάμεσα στους 4 πυλώνες της Βιώσιμης Ανάπτυξης: Περιβάλλον, Οικονομία, Κοινωνία, Πολιτισμός, που πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη της Χαλκίδας;

		Ανάμεσα στους 4 πυλώνες της Βιώσιμης Ανάπτυξης: Περιβάλλον, Οικονομία, Κοινωνία, Πολιτισμός, που πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη της Χαλκίδας;			
		περιβάλλον	οικονομία	κοινωνία	πολιτισμός
Μορφωτικό Επίπεδο Ερωτώμενου	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	26,3%	10,5%	31,6%	31,6%
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	42,2%	30,4%	11,8%	15,7%
	ΑΕΙ/ ΤΕΙ	48,2%	20,9%	18,2%	12,7%
	Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	23,8%	52,4%	19,0%	4,8%
	Total	42,1%	26,6%	16,7%	14,7%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	22,438	9	,008

Τέλος, σημαντική σχέση εμφανίζεται μεταξύ μορφωτικού επιπέδου και επιλογής πυλώνα. Η επιλογή του πυλώνα Περιβάλλον φαίνεται να προτείνεται κυρίως από της βαθμίδες β και γ βάρμια εκπαίδευσης. Η οικονομία προτείνεται κυρίως από το επίπεδο των μεταπτυχιακών και διδακτορικών σπουδών, ενώ η κοινωνία και ο πολιτισμός από την α βάρμια.

Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου * Έργα Υποδομής

		Έργα Υποδομής	
		όχι	ναι
Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος	58,3%	41,7%
	Ιδιωτικός υπάλληλος	81,0%	19,0%
	Ελεύθερος επαγγελματίας	76,6%	23,4%
	Νοικοκυρά	42,9%	57,1%
	Συνταξιούχος	66,7%	33,3%
	Άνεργος	73,1%	26,9%
Total		68,5%	31,5%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12,971	5	,024

Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου * Οδικού Δικτύου

		Οδικού Δικτύου	
		όχι	ναι
Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος	76,4%	23,6%
	Ιδιωτικός υπάλληλος	95,2%	4,8%
	Ελεύθερος επαγγελματίας	70,3%	29,7%
	Νοικοκυρά	92,9%	7,1%
	Συνταξιούχος	81,8%	18,2%
	Άνεργος	73,1%	26,9%
Total		79,3%	20,7%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12,321	5	,031

Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου * Απασχόληση

		Απασχόληση	
		όχι	ναι
Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος	97,2%	2,8%
	Ιδιωτικός υπάλληλος	85,7%	14,3%
	Ελεύθερος επαγγελματίας	82,8%	17,2%
	Νοικοκυρά	85,7%	14,3%
	Συνταξιούχος	84,8%	15,2%
	Άνεργος	73,1%	26,9%
Total		86,9%	13,1%

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12,195	5	,032

Στατιστικά σημαντική σχέση εμφανίζεται μεταξύ επαγγελματικής κατάστασης και προτάσεων για τομείς κινήτρων ανάπτυξης.

Τα έργα υποδομής φαίνεται να είναι η επιλογή των Δημοσίων υπαλλήλων και των νοικοκυρών.

Το οδικό δίκτυο, αν και σε καμία ομάδα δεν συγκεντρώνει πολύ υψηλό ποσοστό, ωστόσο φαίνεται συγκριτικά με τις υπόλοιπες ομάδες να εμφανίζει υψηλότερο ποσοστό σε Δημόσιους υπάλληλους, Ελεύθερους επαγγελματίες και ανέργους.

Τέλος η απασχόλησης προκύπτει να απασχολεί όμοια όλες τις ομάδες και κυρίως τους ανέργους και να δηλώνεται ελάχιστα από τους δημόσιους υπάλληλους.

Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου * Επαναλειτουργία του χώρου "Αστέρια"

		Επαναλειτουργία του χώρου "Αστέρια"	
		όχι	ναι
Επαγγελματική Κατάσταση Ερωτώμενου	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος	86,1%	13,9%
	Ιδιωτικός υπάλληλος	83,3%	16,7%
	Ελεύθερος επαγγελματίας	68,8%	31,3%
	Νοικοκυρά	57,1%	42,9%
	Συνταξιούχος	84,8%	15,2%
	Άνεργος	80,8%	19,2%
Total		78,9%	21,1%

	Value	Df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	11,436	5	,043

Αναφορικά με την περιοχή Καραμπαμπα, σημαντική σχέση εμφανίζεται μεταξύ επαγγελματικής κατάστασης και επαναλειτουργίας χώρου Αστέρια, όπου η πρόταση αυτή υποστηρίζεται κυρίως από την ομάδα νοικοκυρά.

Λογιστική παλινδρόμηση

Με την λογιστική παλινδρόμηση εφαρμόζουμε ουσιαστικά έναν τρόπο επιλογής παραγόντων που προσδιορίζουν μια συγκεκριμένη εξαρτημένη μεταβλητή. Η μορφή της παλινδρόμησης αυτής χρησιμοποιείται στην περίπτωση που η προς πρόβλεψη μεταβλητή έχει 2 κατηγορίες. Ως εξαρτημένες μεταβλητές θεωρήθηκαν οι μεταβλητές που συγκέντρωσαν τα μεγαλύτερα ποσοστά επιλογής, ανά ενότητα, και άρα κρίνονται ως σημαντικές. Ως ανεξάρτητες χρησιμοποιήθηκαν οι δημογραφικές μεταβλητές.

Προκύπτουν τα ακόλουθα αποτελέσματα:

Η Χαλκίδα οφείλει το όνομα της στα ορυχεία χαλκού που υπήρχαν στη περιοχή. Το γνωρίζατε αυτό;

Omnibus Tests of Model Coefficients

	Chi-square	Df	Sig.
Model	45,575	15	,000

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	301,488(a)	,166	,222

Variables in the Equation

	Sig.	Exp(B)
άνδρας	,824	1,074
18-24		
25-34	,718	,801
35-44	,330	1,959
45-54	,321	,468
55+	,812	1,213
άγαμος /η	,815	
έγγαμος /η	,646	,838
διαζευγμένος /η - χήρος/ α	,877	1,105
Πρωτοβάθμια εκπαίδευση		
Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	,002	17,677
ΑΕΙ/ ΤΕΙ	,000	35,662
Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	,000	52,218
Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος		
Ιδιωτικός υπάλληλος	,002	,248
Ελεύθερος επαγγελματίας	,700	,858
Νοικοκυρά	,419	2,015
Συνταξιούχος	,869	,903
Άνεργος	,057	,320
Constant	,022	,079

Διερευνώντας τα χαρακτηριστικά που διαφοροποιούν τα άτομα σε σχέση με την επιλογή ή όχι της εξαρτημένης μεταβλητής προκύπτει ότι $p \text{ value} = ,000 < ,05$ άρα κάποιες ανεξάρτητες μεταβλητές συνδυαζόμενες μεταξύ τους συμβάλλουν στην πρόγνωση των τιμών της εξαρτημένης. Το 22,2% της συνολικής μεταβλητότητας της εξαρτημένης μεταβλητής ερμηνεύεται από τις ανεξάρτητες μεταβλητές του μοντέλου. Σύμφωνα με τον πίνακα ταξινόμησης (δεν παρατίθεται) οι παρατηρούμενες και εκτιμώμενες τιμές συμφωνούν στο 69,3% του συνόλου των παρατηρήσεων.

Από τον τελευταίο πίνακα προκύπτει η σημαντική επίδραση στην διαμόρφωση της εξαρτημένης μεταβλητής, της Β βάρθμιας, ΑΕΙ/ΤΕΙ και μεταπτυχιακές έναντι της πρωτοβάθμιας. Σύμφωνα με την τιμή των συντελεστών η πιθανότητα να επιλέξει Ναι στην ερώτηση είναι πολλαπλάσια από ότι στην περίπτωση της α βάρθμιας εκπαίδευσης. Επίσης η μεταβλητή ιδιωτικός υπάλληλος (έναντι του δημόσιου) όπου η πιθανότητα απάντησης Ναι υπολείπεται.

Οι υπόλοιπες μεταβλητές φαίνεται να μην έχουν σημαντική επίδραση.

Εκκλησία της Αγ.Παρασκευής

Omnibus Tests of Model Coefficients

	Chi-square	df	Sig.
Model	33,628	15	,004

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	263,504(a)	,125	,181

Variables in the Equation

		Sig.	Exp(B)
Step 1(a)	άνδρας	,070	,515
	18-24		
	25-34	,871	1,132
	35-44	,535	1,686
	45-54	,427	2,045
	55+	,246	2,974
	άγαμος /η		
	έγγαμος /η	,594	,790
	διαζευγμένος /η - χήρος/ α	,456	1,618
	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση		
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	,023	,232
	ΑΕΙ/ ΤΕΙ	,074	,291
	Μεταπτυχιακές /		
	Διδακτορικές σπουδές	,300	,431
	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος		
	Ιδιωτικός υπάλληλος	,051	,329
	Ελεύθερος επαγγελματίας	,180	1,732
	Νοικοκυρά	,528	,588
	Συνταξιούχος	,352	,562
	Άνεργος	,353	,477
	Constant	,831	1,230

Διερευνώντας τα χαρακτηριστικά που διαφοροποιούν τα άτομα σε σχέση με την επιλογή ή όχι της εξαρτημένης μεταβλητής προκύπτει ότι $p \text{ value} = ,004 < ,05$ άρα κάποιες ανεξάρτητες μεταβλητές συνδυαζόμενες μεταξύ τους συμβάλλουν στην πρόγνωση των τιμών της εξαρτημένης. Το 18,1% της συνολικής μεταβλητότητας της εξαρτημένης μεταβλητής ερμηνεύεται από τις ανεξάρτητες μεταβλητές του μοντέλου. Σύμφωνα με τον πίνακα ταξινόμησης (δεν παρατίθεται) οι παρατηρούμενες και εκτιμώμενες τιμές συμφωνούν στο 74,5% του συνόλου των παρατηρήσεων.

Από τον τελευταίο πίνακα προκύπτει η σημαντική επίδραση στην εξαρτημένη της Β βάρθμιας, έναντι της πρωτοβάθμιας, όπου η πιθανότητα απάντησης Ναι υπολείπεται της α βάρθμιας.

Οι υπόλοιπες μεταβλητές φαίνεται να μην έχουν σημαντική επίδραση.

Νερά του Ευρίπου (Παλιρροιακό φαινόμενο)

Omnibus Tests of Model Coefficients			
	Chi-square	df	Sig.
Model	29,795	15	,013

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	287,374(a)	,112	,156

Variables in the Equation			
		Sig.	Exp(B)
Step 1(a)	Ανδρας	,357	,728
	18-24	,841	
	25-34	,406	1,794
	35-44	,286	2,247
	45-54	,561	1,611
	55+	,437	1,951
	άγαμος /η	,462	
	έγγαμος /η	,488	1,317
	διαζευγμένος /η - χήρος/ α	,214	2,266
	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	,037	
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	,370	,570
	ΑΕΙ/ ΤΕΙ	,679	1,327
	Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	,410	2,025
	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος	,039	
	Ιδιωτικός υπάλληλος	,148	2,029
	Ελεύθερος επαγγελματίας	,815	,911
	Νοικοκυρά	,041	,189
	Συνταξιούχος	,544	,695
	Άνεργος	,033	5,282
	Constant	,885	1,141

Διερευνώντας τα χαρακτηριστικά που διαφοροποιούν τα άτομα σε σχέση με την επιλογή ή όχι της εξαρτημένης μεταβλητής προκύπτει ότι $p \text{ value} = ,013 < ,05$ άρα κάποιες ανεξάρτητες μεταβλητές συνδιαζόμενες μεταξύ τους συμβάλλουν στην πρόγνωση των τιμών της εξαρτημένης. Το 15,6% της συνολικής μεταβλητότητας της εξαρτημένης μεταβλητής ερμηνεύεται από τις ανεξάρτητες μεταβλητές του μοντέλου. Σύμφωνα με τον πίνακα ταξινόμησης (δεν παρατίθεται) οι παρατηρούμενες και εκτιμώμενες τιμές συμφωνούν στο 72,1% του συνόλου των παρατηρήσεων.

Από τον τελευταίο πίνακα προκύπτει η σημαντική επίδραση της α βάρια, έναντι των υπολοίπων όπου η πιθανότητα απάντησης Ναι υπολείπεται.

Επίσης προκύπτει επίδραση της νοικοκυρά και του άνεργος έναντι του Δημοσίου. Στην περίπτωση της νοικοκυράς η πιθανότητα απάντησης Ναι υπολείπεται του δημοσίου ενώ στην περίπτωση του άνεργου η πιθανότητα θετικής απάντησης αυξάνεται κατά 428%.

Οι υπόλοιπες μεταβλητές φαίνεται να μην έχουν σημαντική επίδραση.

Παραλιακό Μέτωπο (παραλία Χαλκίδας)

Omnibus Tests of Model Coefficients				
		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	19,604	15	,188
	Block	19,604	15	,188
	Model	19,604	15	,188

Οι ανεξάρτητες μεταβλητές δεν συμβάλουν στην τιμή της εξαρτημένης.

Παραλιακό Μέτωπο (Παραλία)

Omnibus Tests of Model Coefficients				
		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	10,344	15	,798
	Block	10,344	15	,798
	Model	10,344	15	,798

Οι ανεξάρτητες μεταβλητές δεν συμβάλουν στην τιμή της εξαρτημένης.

Κυκλοφοριακό

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	24,387	15	,059
	Block	24,387	15	,059
	Model	24,387	15	,059

Οι ανεξάρτητες μεταβλητές δεν συμβάλουν στην τιμή της εξαρτημένης.

Κυκλοφοριακό ως καθημερινό πρόβλημα

Omnibus Tests of Model Coefficients			
	Chi-square	df	Sig.
Model	57,460	15	,000

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	272,397(a)	,205	,280

Variables in the Equation			
		Sig.	Exp(B)
Step 1(a)	άνδρας	,126	1,698
	18-24		
	25-34	,136	2,617
	35-44	,464	1,687
	45-54	,002	17,089
	55+	,045	5,852
	άγαμος /η		
	έγγαμος /η	,638	1,213
	διαζευγμένος /η - χήρος/ α	,880	1,111
	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση		
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	,051	3,943
	AEI/ TEI	,194	2,598
	Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	,040	6,684
	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος		
	Ιδιωτικός υπάλληλος	,715	,846
	Ελεύθερος επαγγελματίας	,512	,751
	Νοικοκυρά	,001	,020
	Συνταξιούχος	,096	,328
	Ανεργος	,284	2,015
	Constant	,057	,169

Διερευνώντας τα χαρακτηριστικά που διαφοροποιούν τα άτομα σε σχέση με την επιλογή ή όχι της εξαρτημένης μεταβλητής προκύπτει ότι $p \text{ value} = ,000 < ,05$ άρα κάποιες ανεξάρτητες μεταβλητές συνδιαζόμενες μεταξύ τους συμβάλλουν στην πρόγνωση των τιμών της εξαρτημένης. Το 28% της συνολικής μεταβλητότητας της εξαρτημένης μεταβλητής ερμυνεύεται από τις ανεξάρτητες μεταβλητές του μοντέλου. Σύμφωνα με τον πίνακα ταξινόμησης (δεν παρατίθεται) οι παρατηρούμενες και εκτιμώμενες τιμές συμφωνούν στο 73,3% του συνόλου των παρατηρήσεων. Από τον τελευταίο πίνακα προκύπτει η σημαντική επίδραση των ομάδων [45-54] έναντι της μικρότερης όπου η πιθανότητα απάντησης Ναι αυξάνεται 17 φορές και η [55+] με αυξημένη πιθανότητα θετικής απάντησης 485%. Επίσης προκύπτει επίδραση μεταπτυχιακού έναντι της α βάρθμιας με σχετική πιθανότητα θετικής απάντησης 568% μεγαλύτερη. Τέλος στην περίπτωση της νοικοκυράς έναντι του Δημόσιου υπάλληλου με πιθανότητα απάντησης Ναι να υπολείπεται. Οι υπόλοιπες μεταβλητές φαίνεται να μην έχουν σημαντική επίδραση.

Αυτοκίνητο

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	23,264	15	,079
	Block	23,264	15	,079
	Model	23,264	15	,079

Οι ανεξάρτητες μεταβλητές δεν συμβάλουν στην τιμή της εξαρτημένης.

Πόδια

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	22,697	15	,091
	Block	22,697	15	,091
	Model	22,697	15	,091

Οι ανεξάρτητες μεταβλητές δεν συμβάλουν στην τιμή της εξαρτημένης.

Έργα Υποδομής

Omnibus Tests of Model Coefficients			
	Chi-square	df	Sig.
Model	33,437	15	,004

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	279,230(a)	,125	,175

Variables in the Equation			
		Sig.	Exp(B)
Step 1(a)	άνδρας	,472	1,285
	18-24		
	25-34	,534	1,529
	35-44	,309	,441
	45-54	,080	,208
	55+	,593	,622
	άγαμος /η		
	έγγαμος /η	,004	3,600
	διαζευγμένος /η - χήρος/ α	,068	3,456
	Πρωτοβάθμια εκπαίδευση		
	Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	,932	1,055
	AEI/ TEI	,566	,676
	Μεταπτυχιακές / Διδακτορικές σπουδές	,714	1,337
	Δημόσιος / Δημοτικός υπάλληλος		
	Ιδιωτικός υπάλληλος	,039	,367
	Ελεύθερος επαγγελματίας	,047	,425
	Νοικοκυρά	,512	1,665
	Συνταξιούχος	,469	,643
	Άνεργος	,559	,684
	Constant	,418	,475

Διερευνώντας τα χαρακτηριστικά που διαφοροποιούν τα άτομα σε σχέση με την επιλογή ή όχι της εξαρτημένης μεταβλητής προκύπτει ότι $p \text{ value} = ,004 < ,05$ άρα κάποιες ανεξάρτητες μεταβλητές συνδιαζόμενες μεταξύ τους συμβάλλουν στην πρόγνωση των τιμών της εξαρτημένης. Το 17,5% της συνολικής μεταβλητότητας της εξαρτημένης μεταβλητής ερμυνεύεται από τις ανεξάρτητες μεταβλητές του μοντέλου. Σύμφωνα με τον πίνακα ταξινόμησης (δεν παρατίθεται) οι παρατηρούμενες και εκτιμώμενες τιμές συμφωνούν στο 74,9% του συνόλου των παρατηρήσεων.

Από τον τελευταίο πίνακα προκύπτει η σημαντική επίδραση των έγγαμων έναντι των άγαμων όπου η πιθανότητα απάντησης Ναι αυξάνεται 260%. Επίσης προκύπτει επίδραση ιδιωτικού και ελεύθερου επαγγελματία έναντι του δημόσιου υπάλληλου με σχετική πιθανότητα θετικής απάντησης να υπολείπεται. Οι υπόλοιπες μεταβλητές φαίνεται να μην έχουν σημαντική επίδραση.

Στη συνέχεια παρατίθενται τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα των ερωτηματολογίων, μέσα από τα οποία προβάλλει η εικόνα της Χαλκίδας, τόσο από τη πλευρά της φυσιογνωμίας της πόλης όσο και μέσα από τα καθημερινά της προβλήματα αλλά και μέσα από τις προτάσεις για βιώσιμη αστική ανάπτυξη αυτής. Τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα της φυσιογνωμίας της Χαλκίδας είναι τα εξής:

Το 53,2% των Χαλκιδέων δήλωσε πως γνωρίζει την προέλευση της ονομασίας της πόλης. Θεωρητικά το ποσοστό αυτής της γνώσης είναι μοιρασμένο, αφού αρνητικά απάντησαν το 46,8% των ερωτηθέντων. Το μεγάλο ποσοστό του δείγματος που απάντησε αρνητικά σε αυτή τη σημαντική ερώτηση για τη φυσιογνωμία της πόλης, δικαιολογείται από το γεγονός ότι για να το γνωρίζει κάποιος αυτό το στοιχείο πρέπει να ανατρέξει στα βιβλία της ιστορίας της Χαλκίδας, αλλιώς δεν συνηθίζεται να μεταδίδεται στη προφορική παράδοση της πόλης. Βέβαια, ανατρέχοντας κανείς στα βιβλία συναντά και άλλες εκδοχές για την ιστορία του ονόματος, και αυτό ίσως το γεγονός να οφείλεται ότι δεν έχει εδραιωθεί η συγκεκριμένη προέλευση στη καθημερινότητα του ονόματος.

Στον προσδιορισμό του σημαντικότερου κτηρίου ή κατασκευής προέκυψαν ότι η εκκλησία της Αγ. Παρασκευής, το Κόκκινο σπίτι και το Κάστρο του Καράμπαμπα αναδεικνύονται στις 3 πρώτες θέσεις καθώς συγκέντρωσαν τα υψηλότερα ποσοστά, 27,8%, 22,2% και 17,1% αντίστοιχα. Η εκκλησία της Αγ. Παρασκευής όντως αποτελεί το πιο σημαντικό μνημείο από αρχιτεκτονικής απόψεως, ενώ τα άλλα δύο κτίρια, το Κόκκινο σπίτι και το Κάστρο του Καράμπαμπα, είναι χαρακτηριστικά αξιοθέατα της πόλης, σε εξέχοντα και προβεβλημένα σημεία και τα δύο, διατηρώντας το κάθε ένα τη δική του ιστορία στη πόλη.

Αναμενόμενη ήταν η απάντηση του Παλιρροιακού φαινομένου ως το πιο σημαντικό αξιοθέατο της Χαλκίδας με ποσοστό 67,5%. Το Παλιρροιακό φαινόμενο αποτελεί το πυκνωτή φυσιογνωμίας της πόλης και είναι ένα φαινόμενο που από μόνο του αποτελεί πηγή προσέλκυσης τουριστών, περιπατητών αλλά και κατοίκων. Το υδάτινο στοιχείο είναι αυτό που χαρακτηρίζει όλη τη πόλη και έχει διαδραματίσει το σημαντικότερο ρόλο στο σχηματισμό της εικόνας και της ιστορίας της στο πέρασμα των αιώνων.

Το παραλιακό μέτωπο της πόλης, η παραλία της Χαλκίδας είναι ουσιαστικά το μοναδικό τμήμα της πόλης που εμφανίζεται σημαντικό για την προβολή της συγκεντρώνοντας ποσοστό 90,5% των απαντήσεων των ατόμων. Το κύριο παραλιακό της μέτωπο είναι αυτό που συνθέτει την εικόνα όλη της πόλης και στο σύνολο του ή τμηματικά αποτελεί το φωτογραφικό υλικό για τη προβολή της Χαλκίδας σε κάθε αναφορά της, τουριστική, γεωγραφική, κοινωνική, κτλ.

Στη συνέχεια, ομοίως, το παραλιακό μέτωπο «παραλία» συγκεντρώνει το υψηλότερο σχεδόν καθολικό ποσοστό απαντήσεων 84,9%, όσον αφορά την επισκεψιμότητα του. Το γεγονός αυτό οφείλεται βεβαίως στο αναπτυγμένο τμήμα αναψυχής αυτού του παραλιακού

μετώπου όσο και στη διαμόρφωση του παραλιακού πεζοδρόμου, που ενδείκνυται για περιπάτους.

Η κύρια συχνότητα επίσκεψης του παραλιακού μετώπου είναι μία φορά την εβδομάδα καθώς κάτι τέτοιο επιλέγεται από το 40,5% των ατόμων και ακολουθεί η επιλογή 1-2 φορές τον μήνα του δηλώνεται από το 29,4% των ατόμων. Υψηλό (21,8%) είναι και το ποσοστό των ατόμων με καθημερινή επίσκεψη.

Συγκεντρωτικά, τα αποτελέσματα της καταγραφής για τα προβλήματα της πόλης παρουσιάζονται στη συνέχεια:

Το κυκλοφοριακό είναι το κυριότερο περιβαλλοντικό πρόβλημα της πόλης καθώς αυτό επιλέγεται από το 50,8% των ατόμων της έρευνας.

Ως βασικό καθημερινό πρόβλημα της πόλης δηλώνεται το κυκλοφοριακό από το 63,5% των ατόμων. Ακολουθεί η έλλειψη υποδομών με ποσοστό 32,1%.

Στοιχεία επιβράδυνσης των ρυθμών ανάπτυξης δηλώνονται κυρίως όλα όσα προτείνονται, δηλαδή η έλλειψη χρηματοδοτήσεων – μη διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι, η απουσία πρωτοβουλιών και η απουσία πολιτικών ανάπτυξης. Στις περιπτώσεις που δηλώνεται ένας παράγοντας, τα ποσοστά κατανέμονται όμοια σε όλες τις επιλογές.

Το 84,1% συμφωνεί ότι υστερεί σε ανάπτυξη το παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας στη πλευρά του Καράμπαμπα, ενώ το 85,3% εκτιμά ότι οι υπηρεσίες που βρίσκονται στο Καράμπαμπα δεν καλύπτουν τις ανάγκες.

Η μετακίνηση με τα πόδια δηλώνεται από το 57,5% των ατόμων για τις καθημερινές μετακινήσεις στο κέντρο της πόλης. Επόμενη επιλογή είναι το αυτοκίνητο για το 31,7% των ατόμων. Η μετακίνηση με μέσα μαζικής μεταφοράς συγκεντρώνει μηδαμινό ποσοστό και το γεγονός αυτό οφείλεται στη κακή ανάπτυξη του αστικού δικτύου των μέσων μαζικής μεταφοράς. Υπάρχει έντονο πρόβλημα κάλυψης σημαντικών διαδρομών από τα μέσα μαζικής μεταφοράς αλλά και έλλειψη συχνών δρομολογίων.

Ως θετικό αναπτυξιακό χαρακτηριστικό δηλώνεται η μικρή απόσταση Αθήνας Χαλκίδας από το 83,7% των ατόμων. Το στοιχείο αυτό είναι πολύ σημαντικό για την ανάπτυξη της πόλης. Η μικρή απόσταση Χαλκίδας – Αθήνας αυξάνει τις δυναμικές κοινωνικές, οικονομικές, πολιτιστικές, αστικές ροές και δίνει ώθηση στην ανάπτυξη της πόλης.

Τέλος, τα αποτελέσματα της συλλογής προτάσεων ανάπτυξης της πόλης παρουσιάζονται στη συνέχεια:

Ως τομέας στον οποίο πρέπει να δοθούν κίνητρα ανάπτυξης δηλώνονται τα έργα υποδομής από το 31,3% των ατόμων και σε επόμενη θέση ακολουθούν με όμοια σχεδόν ποσοστά οι αστικές αναπλάσεις (22,6%) και τα οδικά δίκτυα (21%). Τα μικρότερα ποσοστά εμφανίζει ο πολιτισμός και η απασχόληση. Τα ποσοστά των απαντήσεων είναι μικρής διαφοράς, που αυτό

επιβεβαιώνει το γεγονός ότι για να υπάρξει αστική ανάπτυξη πρέπει ομοιόμορφα όλοι οι τομείς να αναπτυχθούν και να χρηματοδοτηθούν.

Στην ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου από την πλευρά της Εύβοιας, οι επιλογές κατανέμονται σχεδόν ισόποσα στις περισσότερες προτεινόμενες κατηγορίες. Η μοναδική προτεινόμενη επιλογή που δεν συγκεντρώνει υψηλά ποσοστά είναι η διαμόρφωση του εξωτερικού χώρου των καταστημάτων, γιατί ήδη τα μαγαζιά αναψυχής είναι διαμορφωμένα εξωτερικά. Στις υπόλοιπες κατανέμονται το σύνολο των απαντήσεων με την ενοποίηση του μετώπου με το κέντρο να εμφανίζει μικρό προβάδισμα καθώς δηλώθηκε από το 29,8% των ατόμων. Πρέπει να σημειωθεί ότι όλες στο σύνολο τους οι προτεινόμενες επιλογές αποτελούν τη σύνθεση της πρότασης ανάπλασης για το παραλιακό μέτωπο της πόλης σε αυτή τη διπλωματική εργασία και αυτό μας δείχνει ότι η πρόταση στο σύνολο της έχει θετική αντιμετώπιση από τους ίδιους τους Χαλκιδέους.

Αναφορικά με τις προτάσεις για ανάπτυξη του μετώπου από την πλευρά της Βοιωτίας, αναδεικνύεται ως βασικότερη πρόταση η σύνδεση του κάστρου με το παραλιακό μέτωπο μέσω του αλσουλίου. Η πρόταση αυτή συγκεντρώνει το 36,5% των απαντήσεων. Αναμενόμενο αυτό το προβάδισμα λόγω ότι το κάστρο αποτελεί το μοναδικό σημαντικό αξιοθέατο στη πλευρά του Καράμπαμπα και η εύκολη πρόσβαση σε αυτό αποτελεί «πρόσβαση» ανάπτυξης. Οι επόμενες προτάσεις μοιράζονται σχεδόν όμοια το υπόλοιπο ποσοστό των απαντήσεων με την πρόταση Επαναλειτουργία του χώρου Αστέρια να εμφανίζει ελαφρό προβάδισμα από τις υπόλοιπες με ποσοστό 21%. Και το σύνολο των προτεινόμενων απαντήσεων της ερώτησης αυτής πρέπει να επισημάνουμε ότι συνθέτουν τη πρόταση της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου της πόλης στην Βοιωτική πλευρά. Τα υψηλά ποσοστά που συγκέντρωσαν οι απαντήσεις δηλώνουν τη θετική αποδοχή της πρότασης ανάπλασης αυτής της διπλωματικής εργασίας.

Ταυτόχρονα η κατασκευή μιας αυτοκινητογέφυρας που θα ενώσει τα 2 μέτωπα θεωρείται από το 82,1% των ερωτηθέντων ότι θα συμβάλει στην ανάπτυξη της πόλης. Το γεγονός αυτό δηλώνει την αστική πίεση των μετακινήσεων που υφίσταται αυτή τη στιγμή στη πόλη της Χαλκίδας και η πρόταση αποσυμφόρησης που θα προέκυπτε με την κατασκευή 2 ακόμα γεφυρών. Ακόμα, το πλέγμα των παραλιακών μετώπων με τις τρεις γέφυρες θα έδινε άλλη μορφή στην εικόνα της πόλης με ακόμα πιο ιδιαίτερο ύφος.

Παράλληλα καταγράφεται η υστέρηση στην ανάπτυξη του κέντρου της πόλης σε σχέση με το παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας καθώς στην παραπάνω δήλωση συμφωνεί το 93,7%. Στο αποτέλεσμα αυτό καταγράφεται μια πραγματικότητα των ενεργειών ανάπτυξης που περιορίζονται ουσιαστικά μόνο στο παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας, με αποτέλεσμα την άνιση ανάπτυξη του εσωτερικού τμήματος της πόλης.

Τέλος αναφορικά με την επιλογή του Πυλώνα, στον οποίο πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη της πόλης, κυριότερος αναδεικνύεται το Περιβάλλον από το 42,1% των ατόμων και ακολουθεί η οικονομία η οποία δηλώνεται από το 26,6%. Στους υπόλοιπους 2 πυλώνες ισοκατανέμεται το υπόλοιπο ποσοστό. Χρειάζεται επομένως για μια βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής να δοθούν ισόποσα σχεδόν αναπτυξιακά προγράμματα και χρηματοδοτήσεις τόσο στο περιβαλλοντικό τομέα, στον οικονομικό τομέα αλλά όσο και στο κοινωνικό, πολιτιστικό τομέα.

Συγκεντρώνοντας τα παραπάνω αποτελέσματα συνθέεται η πραγματική εικόνα της Χαλκίδας, με το ιδιαίτερο αναπτυξιακό παραλιακό μέτωπο της, όπως προκύπτει μέσα από την οπτική των ανθρώπων που γνωρίζουν καλύτερα αυτή τη πόλη, βιώνοντας την καθημερινά και προσμένοντας για αυτή και τους ίδιους τα καλύτερα αποτελέσματα ανάπτυξης.

Κεφάλαιο 11º: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ερευνώντας στο σύνολο της, την πόλη της Χαλκίδας και ανακεφαλαιώνοντας όλα τα παραπάνω μέρη αυτής της διπλωματικής εργασίας, καταλήγουμε σε παρακάτω συμπεράσματα.

Από το κεφάλαιο 1 προκύπτει ότι οι λέξεις «αιφορία» και «βιωσιμότητα» είναι τόσο γενικές και δέχονται τόσες πολλές ερμηνείες, που τελικά ο ορισμός τους καταλήγει να εξαρτάται κάθε φορά από την άποψη των ατόμων που τις σχολιάζουν ή ερωτώνται για αυτές. Στη συγκεκριμένη διπλωματική εργασία προσεγγίστηκε η έννοια της Βιώσιμης Ανάπτυξης ως "η ανάπτυξη η οποία ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες". Ακόμα, εφαρμόστηκε η λεγόμενη προσέγγιση των τριών πυλώνων, της οικονομίας, του περιβάλλοντος και της κοινωνίας, ενώ δεν παραλείφθηκε και ο πολιτισμός.

Από το κεφάλαιο 2 προκύπτει ότι η παράκτια ζώνη αποτελεί ένα ιδιαίτερα ευαίσθητο οικοσύστημα, που όλο και περισσότερος κόσμος τείνει να εγκαθίσταται εκεί με σκοπό την εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων που αυτή προσφέρει. Για το λόγο αυτό, η μελέτη της παράκτιας ζώνης είναι μία πολυσύνθετη διαδικασία, η οποία είναι αναγκαία λόγω της αυξημένης εκμετάλλευσης της έχοντας πάντα σαν στόχο την άμβλυνση των δυσμενών επιπτώσεων και την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης.

Από το κεφάλαιο 3 προκύπτει ότι πολλές θεωρίες έχουν αναπτυχθεί με αντικείμενο μελέτης τις παράκτιες πόλεις. Όλες οι μελέτες αναφέρουν τη σπουδαιότητα της ανάπλασης των παραλιακών μετώπων για την ανάπτυξη της πόλης. Η αστική παραλιακή ανάπλαση είναι μια πετυχημένη διαδικασία, η οποία όμως ενέχει το κίνδυνο να αποτύχει και να χαρακτηριστεί ως σκοτεινή πλευρά της πόλης. Η παραθαλάσσια ανάπλαση και επέκταση της πόλης, εν συντομία,

αποτελεί το καλύτερο διαδεδομένο παράδειγμα παγκοσμίως όσον αφορά τη προσαρμοστικότητα των πόλεων, την ικανότητα τους να αφομοιώνουν και να προσαρμόζονται στα δεδομένα που αλλάζουν, να προσαρμόζονται στις νέες τεχνολογικές επιρροές, να αντιλαμβάνονται πλήρως τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται και να σφυρηλατούν με επιτυχία τις νέες τους εικόνες, όπως και να δημιουργούν νέες ή αλλαγμένες γειτονίες για τους κατοίκους τους. Οι πετυχημένες αστικές παραλιακές αναπλάσεις έχουν άμεσο και ορατό αντίκτυπο, ο οποίος είναι ικανός όχι μόνο στον εμπλουτισμό της οικονομία της πόλης, αλλά και στη βελτίωση της συλλογικής της εικόνας.

Από το κεφάλαιο 4 προκύπτει ότι η οργάνωση και η διαχείριση των παράκτιων ζωνών παρουσιάζουν προβλήματα και στα τρία επίπεδα πολιτικής, Ευρωπαϊκό, Εθνικό, Τοπικό, παρόλο που οι παράκτιες ζώνες έχουν στρατηγική σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση αφού αποτελούν τον τόπο εγκατάστασης ενός μεγάλου ποσοστού των ευρωπαίων πολιτών, μια μείζονα πηγή τροφίμων και πρώτων υλών, έναν ζωτικής σημασίας κρίκο στην αλυσίδα των μεταφορών και του εμπορίου, τον τόπο φιλοξενίας ορισμένων από τα πλέον πολύτιμα ενδιαιτήματα και τον προτιμώμενο προορισμό ψυχαγωγίας. Στη περίπτωση της Ελλάδας με τον έντονα παράκτιο χαρακτήρα της, ο ιδιαίτερος σχεδιασμός και οι οργανωμένες πολιτικές ανάπτυξης και προστασίας των παράκτιων ζωνών της, προωθούνται μέσα από το ΓΠΧΣΑΑ.

Από το κεφάλαιο 5 προκύπτει ότι η αξία της ανάπλασης των παράκτιων χώρων και η συμβολή της στην ανάπτυξη τους εφαρμόζεται στη πράξη μέσα από πετυχημένα παραδείγματα αναπλάσεων παραλιακών μετώπων στον Ελλαδικό χώρο, όπως ο τουριστικός λιμένας Ζέας, ο τουριστικός λιμένας Αλίμου, ο συνολικός χωροταξικός σχεδιασμός της παραλίας της Μηλίνας, η μαρίνα Σκιάθου, κτλ.

Από το κεφάλαιο 6 προκύπτει ότι η ιδιομορφία της πόλης της Χαλκίδας με το παραλιακό της μέτωπο να εκτείνεται σε δύο πλευρές, τη Βοιωτική ακτή και την Ευβοϊκή ακτή, απαιτεί οργανωμένη βιώσιμη προσέγγιση. Η άνιση ανάπτυξη των δύο παραλιακών μετώπων, τα οποία αποτελούν συνέχεια μέσω της σύνδεσης τους με τη παλιά γέφυρα, αποτελεί άμεση συνειδητοποίηση και αντιφατική διάθεση σε κάθε παρατηρητή της περιοχής και αυτό το πρόβλημα καλείται να αντιμετωπιστεί με την πρόταση της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου.

Από το κεφάλαιο 7 προκύπτει η μοναδικότητα, η ταυτότητα, η προσωπικότητα του τόπου, όπως αυτή διατυπώνεται και εμφανίζεται μέσα από τα χαρακτηριστικά του τοπίου της Χαλκίδας. Η πόλη της Χαλκίδας έχει μια ιδιαίτερη φυσιογνωμία με το κύριο στοιχείο της να είναι το παλιρροιακό φαινόμενο, το νερό. Αυτό το χαρακτηριστικό της φαίνεται να έχει διαμορφώσει την μέχρι τώρα ιστορία της πόλης και να συνεχίζει να επηρεάζει τη καθημερινή ζωή των κατοίκων. Το παλιρροιακό φαινόμενο είναι αυτό που κεντρίζει το ενδιαφέρον όχι μόνο των τουριστών, ως πυκνωτής φυσιογνωμίας, αλλά και κατευθύνει τις καθημερινές ροές της πόλης. Υπάρχει μια δυναμική σχέση ανάμεσα στο αστικό και φυσικό περιβάλλον της Χαλκίδας, η οποία

προβάλλεται, τονίζεται και προστατεύεται μέσα από την υφιστάμενη κατάσταση, την έρευνα και τη πρόταση, αντίστοιχα, αυτής της διπλωματικής εργασίας.

Από το κεφάλαιο 8 προκύπτει το σημαντικότερο για τη πρόοδο αυτής της εργασίας, συμπέρασμα, το οποίο είναι η άνιση αστική ανάπτυξη ανάμεσα στο κύριο παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας και στο παραλιακό μέτωπο της Βοιωτικής ακτής της πόλης. Η προβολή αυτής της ανισότητας προκύπτει τόσο από την υφιστάμενη κατάσταση, η οποία προσεγγίζεται μέσα από τους πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης, όσο και από τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων, όπου το 84,1% των ερωτηθέντων δηλώνει ότι το παραλιακό μέτωπο του Καράμπαμπα υστερεί σε ανάπτυξη σε σχέση με τη παραλία της Χαλκίδας. Η άνιση αυτή ανάπτυξη ενδεχομένως να οφείλεται στην ανυπαρξία δημόσιων υπηρεσιών στη περιοχή, τις κακοτεχνίες σε παραλιακά έργα, την εγκατάλειψη κτιρίων αναψυχής, όπως ο χώρος «Αστέρια», την υποβάθμιση του αλσυλλίου του λόφου του Καράμπαμπα, την έλλειψη πεζοδρόμων. Όλα αυτά τα στοιχεία συμβάλουν στην υποβάθμιση του παραλιακού μετώπου της Βοιωτικής ακτής αλλά και της ποιότητας της ζωής των κατοίκων.

Στο κεφάλαιο 9 παρουσιάζεται η πρόταση ανάπλασης του παραλιακού μετώπου με επίτευξη τη βιώσιμη αστική ανάπλαση, λαμβάνονται υπόψη όλα τα στοιχεία της υφιστάμενης κατάστασης, της φυσιογνωμίας της πόλης αλλά και τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων. Με γνώμονα την βιώσιμη ανάπτυξη και μέσα από το πρίσμα των τριών βασικών της πυλώνων, περιβάλλον, οικονομία, κοινωνία αλλά και του πολιτισμού, πραγματοποιήθηκε η ανάλυση της πόλης και στη συνέχεια η σύνταξη της πρότασης. Τα βασικά μέρη της πρότασης, για το παραλιακό μέτωπο της Βοιωτικής ακτής (Καράμπαμπα) είναι:

- Ανάπλαση παραλιακού μετώπου, η οποία περιλαμβάνει πεζοδρόμια, κάγκελα, παγκάκια, χώρους στάθμευσης, εξωτερική διαμόρφωση μαγαζιών, κτλ.
- Μεταφορά κάποιων υπηρεσιών στη περιοχή από το κέντρο της Χαλκίδας.
- Διαμόρφωση του παραλιακού χώρου «Αστέρια»
- Τρόποι ευκολότερης πρόσβασης στο Καράμπαμπα – περισσότεροι δίοδοι επικοινωνίας με το κέντρο της Χαλκίδας – η κατασκευή δύο ακόμα γεφυρών, μίας πεζογέφυρας και μίας αυτοκινητογέφυρας.
- Άμεση σύνδεση του κάστρου με το παραλιακό μέτωπο μέσω διαδρόμων στο αλσύλλιο.

Τα βασικά μέρη της πρότασης για το κύριο παραλιακό μέτωπο της Ευβοϊκής ακτής είναι:

- Ενοποίηση του παραλιακού μετώπου με το κέντρο της πόλης με στόχο την εξάπλωση της ανάπτυξης προς το εσωτερικό τμήμα της.
- Ενοποίηση σημείων ενδιαφέρουσας σημασίας.

- Δημιουργία περισσότερων χώρων για πολιτιστικά δρώμενα.
- Διαμόρφωση του εξωτερικού χώρου των καταστημάτων.
- Επαναδιαμόρφωση του παραλιακού πεζοδρόμου.

Η βασική πρόταση συνδέεται με πρόταση μικρότερης κλίμακας για το κύριο παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας, ώστε να αποτελέσει μια ενιαία και ολοκληρωμένη εικόνα το παραλιακό μέτωπο της πόλης στο σύνολο του, το οποίο σχηματικά «αγκαλιάζει» τον Ευβοϊκό κόλπο με το παλιρροιακό φαινόμενο.

Από το κεφάλαιο 10 προκύπτουν τα στατιστικά συμπεράσματα της έρευνας. Αναμενόμενη ήταν η απάντηση του Παλιρροιακού φαινομένου ως το πιο σημαντικό αξιοθέατο της Χαλκίδας με ποσοστό 67,5%. Το Παλιρροιακό φαινόμενο αποτελεί το πυκνωτή φυσιογνωμίας της πόλης. Το παραλιακό μέτωπο της πόλης, η παραλία της Χαλκίδας είναι ουσιαστικά το μοναδικό τμήμα της πόλης που εμφανίζεται σημαντικό για την προβολή της συγκεντρώνοντας ποσοστό 90,5% των απαντήσεων των ατόμων. Το παραλιακό μέτωπο «παραλία» συγκεντρώνει το υψηλότερο σχεδόν καθολικό ποσοστό απαντήσεων 84,9%, όσον αφορά την επισκεψιμότητα του. Το 84,1% συμφωνεί ότι υστερεί σε ανάπτυξη το παραλιακό μέτωπο της Χαλκίδας στη πλευρά του Καράμπαμπα.

Ένα βασικό σημείο αυτής της έρευνας είναι η αποδοχή της πρότασης από τους ίδιους τους κατοίκους. Στο ερωτηματολόγιο του ερευνητικού τμήματος αυτής της εργασίας, παρουσιάζονται τα βασικά μέρη της πρότασης και για τα δύο παραλιακά μέτωπα της πόλης. Οι ερωτηθέντες θα μπορούσε να ειπωθεί ότι απαντήσανε «βιώσιμα» αφού οι απαντήσεις τους με σχεδόν ισόποσα ποσοστά περιλάμβαναν το περιβάλλον, τη κοινωνία, την οικονομία αλλά και τον πολιτισμό. Η θετική τους στάση φαίνεται και από το γεγονός ότι τα βασικά στοιχεία (υποπροτάσεις) που συνθέτουν την πρόταση συγκέντρωσαν σχεδόν ισόποσα ποσοστά, γεγονός που αποδεικνύει τη σημαντικότητα στο σύνολο των παρεμβάσεων για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη των παραλιακών μετώπων της πόλης. Τέλος, αυτή η θετική αποδοχή της πρότασης έχει ιδιαίτερη συμβολή στη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης, αφού σημαντικό γεγονός είναι η εμπλοκή του τοπικού ανθρώπινου στοιχείου τόσο στο σχηματισμό μιας πρότασης ανάπτυξης όσο και στην υλοποίηση της. Μια τέτοια πρόταση που προκύπτει από τους ίδιους τους κατοίκους της πόλης έχει μεγαλύτερα ποσοστά επιτυχίας στη πραγματοποίησή της.

Ανακεφαλαιώνοντας, λαμβάνοντας υπόψη την αξιολόγηση της πρότασης από τους ίδιους τους Χαλκιδέους και γνωρίζοντας τις ανάγκες της περιοχής σε συνδυασμό με τη πορεία σύνταξης της μελέτης αυτής, είμαστε θετικοί στην επιρροή της ανάπτυξης που θα υπάρξει σε περίπτωση πραγματοποίησης της πρότασης αυτής. Η διαφορά στη φάση ανάπτυξης μεταξύ του παραλιακού μετώπου της Ευβοϊκής ακτής και της Βοιωτικής ακτής θα ισορροπιστεί, μεταφέροντας ενέργειες από την μία πλευρά της πόλης στην άλλη, διατηρώντας πάντα η κάθε μία πλευρά την ιδιαίτερη

εικόνα της και λαμβάνοντας υπόψη την ιδιόμορφη φυσιογνωμία της πόλης. Η εικόνα της Χαλκίδας ολοκληρώνεται από το ενιαίο αναπτυγμένο παραλιακό μέτωπο της Ευβοϊκής και Βοιωτικής ακτής, μέσω της παλαιάς γέφυρας, που αγκαλιάζει ομοιόμορφα, πλέον, τον Ευβοϊκό κόλπο.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Βιβλιογραφία

- Αγγελίδης Μ. και Οικονόμου Α., «Επιπτώσεις της Τουριστικής Ανάπτυξης στο Περιβάλλον του Ελληνικού Παράκτιου Χώρου και Χωροταξική Πολιτική»
- Ανανιάδου – Τζημοπούλου Μαίρη, 1992, «Αρχιτεκτονική Τοπίου, Σχεδιασμός Αστικών Χώρων», Θεσσαλονίκη.
- Αραβαντινός Α., 1997, Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Για Μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου, Αθήνα.
- Atchia M. – Tropp S., 1995, Environmental management, Issues and Solutions, England, p.49, Carter R.W.G. – Woodroffe C.D., 1994, Coastal evolution, United Kingdom, p.477
- Βασιλείου Σ. και Φλουτσάκου Μ., Μελέτη Νέας Αστικής Ζεύξης Ευρίπου.
- Breen Ann and Rigby Dick, 1996, «The New Waterfront, A Worldwide Urban Success Story».
- Γοσποδίνη Α., Ι. Ψυχάρης, Ο. Χριστοπούλου, (2000) « Ο ανταγωνισμός των Ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες χρήσεις του Αστικού Σχεδιασμού : Μια πρόκληση για τις Ελληνικές πόλεις», (επιμ). 17 κείμενα για το σχεδιασμό των πόλεων και της ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας : σελ. 195 – 219
- Γοσποδίνη Α., Σημειώσεις, 2000, «Ειδικά Θέματα Αστικού Σχεδιασμού».
- Gospodini A. (2001) “Urban Waterfront Redevelop In Greek cities” : A framework for redesigning space, Cities 18(5) : 285 – 296.
- Gospodini A. (2005) “Portraying, Classifying and Understanding the emerging New Landscapes in the Pastmodern City Cities (forthcoming)
- Εμπορικός και Βιομηχανικός Σύλλογος Χαλκίδος, «Η Πόλη Μας Εχθές και Σήμερα».
- Εταιρεία Ευβοϊκών Σπουδών , 1999, «Χαρακτικά της Εύβοιας», Αθήνα.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή / ΕΕ (2000), Ανακοίνωση της ΕΕ προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών: Μία Στρατηγική για την Ευρώπη, COM (2000) 547 τελικό 27.9.2000, Βρυξέλλες
- Ευρωπαϊκό Συμβούλιο (2002), Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2002 σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών (2002/413/EK)
- Καμχής Μ., 1981, «Ανάπτυξη και προστασία της παράκτιας ζώνης στην Ελλάδα», Συνέδριο για την ανάπτυξη της Ελλάδας, σελ. 153, Αθήνα

- Οικονόμου Α. (2008), Η συμβολή του χωροταξικού σχεδιασμού στην αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων στις παράκτιες περιοχές της Ελλάδος και η Κοινοτική πολιτική, Διδακτορική διατριβή στο ΕΜΠ, Αθήνα.
- Μητούλα Ρ. και Οικονόμου Α., 2003, «Η Προστασία της Φυσιογνωμίας των Παράκτιων Πόλεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης»
- Πούλος Σ., 1999, «Η παράκτια ζώνη ως υποσύνολο ενός ευρύτερου γεωγραφικού χώρου: του παράκτιου συστήματος», 5^ο Πανελλήνιο Γεωγραφικό Συνέδριο, σελ. 550, Αθήνα
- Richard Marshall, 2001, «Waterfronts in Post-Industrial Cities».
- Σφαέλλος Χ.Α., 1991, Αρχιτεκτονική, «Η Μορφή της Σκέψης στο Φυσικό Χώρο», , Αθήνα.
- Στεφάνου Ιωσήφ, «Η φυσιογνωμία της Ελληνικής πόλης- Η περίπτωση της Ερμούπολης», αρχείο pdf.

Πηγές Internet

- www.foteinigiamakou.com
- www.dimos-xalkideon.gr
- www.statistics.gr