

Χαλκίδα – βιώσιμη πόλη. Κριτική ανάλυση της πόλης της Χαλκίδας σύμφωνα με τις αρχές της αειφορίας

Νεκτάριος Καντανολέων ¹, Αικατερίνη Αλιακίζογλου ²

1. ΠΕ12 - MSc Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π.

Υπεύθυνος Σχολικών Δραστηριοτήτων, Δ/βάθμιας Εκπαίδευσης Νομού Ευβοίας
e-mail: nekatgr@yahoo.gr

2. ΠΕ12 - MSc Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π.

Υπεύθυνη ΣΕΠ. ΚΕΣΥΠ Χαλκίδας
e-mail: aliakizogloukatia@yahoo.gr

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην εποχή της πολύπλευρης κρίσης (οικονομικής, κοινωνικής, περιβαλλοντικής) πρωτοβουλίες στον τομέα βιώσιμων πόλεων αποδεικνύουν ότι η αειφορία αποτελεί τη λύση σε πολλές διαστάσεις της κρίσης. Η Περιβαλλοντική Εκπαίδευση μπορεί να αποτελέσει ένα χρήσιμο εργαλείο για την ευαισθητοποίηση των μαθητών σε θέματα αειφορίας και βιωσιμότητας των πόλεων. Στην παρούσα εργασία μελετάται η επέκταση της Χαλκίδας στις διάφορες φάσεις της πρόσφατης ιστορίας της και οι επιπτώσεις που η επέκταση αυτή επέφερε. Αναφέρονται ακόμα διάφοροι παράγοντες όπως το κυκλοφοριακό, οι μετακινήσεις, η αύξηση του πληθυσμού, η αυθαίρετη δόμηση, η ρύπανση του φυσικού περιβάλλοντος και γενικότερα η περιβαλλοντική υποβάθμιση του αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος. Η επίτευξη της ανάπτυξης της πόλης είναι δυνατή με εργαλείο την πολιτιστική της κληρονομιά. Τέλος προτείνεται μια πολιτική επικεντρωμένη σε ολοκληρωμένες ιεραρχημένες δράσεις.

ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ: Η Αειφορία σε εποχή πολύπλευρης κρίσης – Βιώσιμες Πόλεις»

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: Αειφορία, Χαλκίδα, Βιώσιμες πόλεις, Αστικό περιβάλλον

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην εποχή της πολύπλευρης κρίσης (οικονομικής, κοινωνικής, περιβαλλοντικής) πρωτοβουλίες στον τομέα βιώσιμων πόλεων αποδεικνύουν ότι η αειφορία αποτελεί τη λύση σε πολλές διαστάσεις της κρίσης.

Η Περιβαλλοντική Εκπαίδευση μπορεί να αποτελέσει ένα χρήσιμο εργαλείο για την ευαισθητοποίηση των μαθητών σε θέματα αειφορίας και βιωσιμότητας των πόλεων. Η υλική και κοινωνική ευεξία των πόλεων αποτελεί ζωτικό παράγοντα της οικονομικής ανάπτυξης. Αποτελεί ένα ακόμη λόγο για μία προσπάθεια προς ένα ολοκληρωμένο πρότυπο αειφόρου πόλης, μολονότι οι προσεγγίσεις ποικίλουν σημαντικά ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες. (ΟΔΗΓΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ ΣΧΕΔΙΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (ΟΣΑΑ), 2012)

Σύμφωνα με την ΔΗΛΩΣΗ ΤΗΣ ΚΟΠΕΓΧΑΓΗΣ Μάρτιος 2012 οι πόλεις πρέπει να καταστούν ενεργειακά ουδέτερες, οικονομικές όσον αφορά την κατανάλωση και αποδοτικές όσον αφορά την παραγωγή. Θα πρέπει να γίνει καλύτερη

χωροταξική διαχείριση που θα διασφαλίζει την ισορροπία μεταξύ των αστικών περιοχών και των φυσικών χώρων και θα είναι σε θέση να αναδείξει τη φυσική, πολιτισμική και αρχιτεκτονική κληρονομιά.

Οι πόλεις μπορούν να πρωτοστατήσουν στις προσπάθειες της αειφόρου ανάπτυξης με όχημα τις πολιτικές στέγασης, αστικής ανάπτυξης, διαχείρισης πόρων (ιδίως των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, των υδάτων και των απορριμμάτων) και αστικών συγκοινωνιών, προκρίνοντας τη λύση των μαζικών μεταφορών και των ήπιων μορφών κινητικότητας.

Οι πόλεις είναι πρωτίστως τόπος συνύπαρξης με σταθερή επιδίωξη το πνεύμα αλληλεγγύης. Ζητούμενα είναι η καθολική πρόσβαση στις δημόσιες υπηρεσίες, η αποφυγή τόπων περιθωριοποίησης, η αντιμετώπιση της φτώχειας, η κοινωνική προσέγγιση των διαφόρων ομάδων του πληθυσμού. Είναι απαραίτητο οι πόλεις να επενδύσουν πρωτίστως στον ανθρώπινο παράγοντα, στην εκπαίδευση, στην υγεία, στις υποδομές και στις νέες τεχνολογίες προκειμένου να ενισχυθούν η καινοτομία, η έρευνα, η δημιουργικότητα· κατ' αυτόν τον τρόπο θα τονωθεί η ποιοτική απασχόληση και θα βελτιωθεί κατ' επέκταση το βιοτικό επίπεδο των πολιτών. Για πόλεις καλύτερα ενσωματωμένες στο περιβάλλον τους είναι επιθυμητή η αρτιότερη σύνδεση τους με τα δίκτυα μεταφορών και η ενίσχυση της ικανότητάς τους να πραγματοποιούν ανταλλαγές και διασυνδέσεις με τις γειτονικές περιαστικές και αγροτικές ζώνες με σκοπό την αρμονική ανάπτυξη τόσο των μεν όσο και των δε. Έτσι, θα αποφευχθεί η διόγκωση των αστικών περιοχών, θα συγκροτηθεί ένα ισορροπημένο δίκτυο μικρών και μεσαίων πόλεων και θα ευνοηθούν τα αγροτικά προϊόντα γεωγραφικής εγγύτητας. (*Διακήρυξη της Κοπεγχάγης, 2012*)

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΧΑΛΚΙΔΑΣ

Η Χαλκίδα είναι πρωτεύουσα του Νομού Ευβοίας. Βρίσκεται στη μέση κατά μήκος του νησιού, στο μόνο σημείο όπου υπάρχει σύνδεση με την ηπειρωτική Ελλάδα μέσω της παλαιάς και της νέας κρεμαστής γέφυρας. Έχει 102.420 κατοίκους σύμφωνα με την τελευταία απογραφή και είναι ο 14ος μεγαλύτερος Δήμος πανελλαδικά.

Το πρώτο σχέδιο πόλεως εκπονήθηκε το 1932 και περιελάμβανε τις κεντρικές περιοχές της πόλεως. Οι δρόμοι είχαν μικρό σχετικό πλάτος και στο ιστορικό κέντρο της πόλεως (περιοχή Αγίας Παρασκευής, Αγίου Δημητρίου) αρκετοί οδοί δεν έχουν ακόμα διανοιχτεί σε όλο τους το πλάτος, αφού πολλά προγενέστερα κτίρια εξακολουθούν να υφίστανται. Το 1922 με τη Μικρασιατική καταστροφή εγκαταστάθηκαν πολλοί πρόσφυγες στη Χαλκίδα σε περιοχές γύρω από την πόλη (Νεάπολη, Άγιος Ιωάννης) οι οποίες ενσωματώθηκαν στην συνέχεια στον αστικό ιστό με τη συνεχή επέκταση της πόλης



Φωτ.1: Η Χαλκίδα την δεκαετία του 1950



Φωτ.2: Η Χαλκίδα την δεκαετία του 1970

Οι πρώτες πολυκατοικίες εμφανίστηκαν στην πόλη στη δεκαετία του 1960. Στη μέση της δεκαετίας αυτής η βιομηχανική ανάπτυξη, στην ευρύτερη περιαστική περιοχή της Χαλκίδας ήταν ένας από τους κύριους λόγους μετακίνησης του πληθυσμού από την περιφέρεια στην πόλη, καθώς και η τουριστική ανάπτυξη η οποία όμως δεν είχε εξέλξει. Χτίστηκαν μεγάλα πολυώροφα ξενοδοχεία στην παραλία της πόλης εις βάρος της αρχιτεκτονικής – πολιτισμικής κληρονομιάς αφού κατεδαφίστηκαν αξιόλογα δείγματα νεοκλασικής αρχιτεκτονικής που προσέδιδαν ένα ιδιαίτερο χαρακτήρα στην πόλη, όπως αποδεικνύουν σήμερα τα ελάχιστα εναπομείναντα τέτοια κτίσματα (Δημαρχείο – οικία Κότσικα (Φωτ.3), Πέτρινο, Κόκκινο Σπίτι, (Φωτ. 4,) Σπίτι με τα αγάλματα). (Φω.5)



Φωτογραφία 3: Δημαρχείο – Φωτογραφία 4: κόκκινο σπίτι Φωτογραφία 5: Σπίτι με τα αγάλματα
οικία Κότσικα

Κατά τη διάρκεια της δικτατορίας η αύξηση του επιτρεπόμενου ύψους κατά ένα όροφο επιδείνωσε τα προβλήματα του αστικού χώρου. Στον περιαστικό χώρο, η δυνατότητα εγκατάστασης λυόμενων σε επιφάνεια άνω των διακοσίων τετραγωνικών μέτρων ευνόησαν την περαιτέρω κατάτμηση και εκμετάλλευση της γης καθώς και τον πολλαπλασιασμό αυθαιρέτων κτισμάτων, δημιουργώντας έναν μηχανισμό κερδοσκοπικής εκμετάλλευσης της γης.

Μετά το 1983 γίνεται προσπάθεια ελέγχου της οικιστικής επέκτασης και του ζητήματος των αυθαιρέτων με το Ν.1337/83, χωρίς όμως αποτελεσματική αντιμετώπιση, αφού έχουμε τη δεύτερη γενιά αυθαιρέτων και τη συνέχιση των κατατμήσεων της περιαστικής γης. Έτσι έχουμε επεκτάσεις του σχεδίου πόλεως που έπονται αντί να προηγούνται της οικιστικής ανάπτυξης, ενσωματώνοντας και την αυθαίρετη δόμηση, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται σημαντικά η εφαρμογή του σχεδιασμού.(Συνοικία Α – Κάνηθος, Συνοικία Ζ, Αγία Ελεούσα, Συνοικία Η, Έξω Παναγίτσα). Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η σύνταξη πράξης εφαρμογής για τις συνοικίες Ζ και Η. Η αρχική αποτύπωση έγινε στα μέσα της δεκαετίας του 1980 και η αρχική πολεοδομική μελέτη το 1989. Ακολούθησαν οι δηλώσεις ιδιοκτησίας και σύνταξη της πράξης εφαρμογής. Η διαδικασία δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα, αφού η κατάσταση τα ενδιάμεσα χρόνια έχει αλλάξει κατά πολύ από την αρχική, όπως επίσης και οι ιδιοκτησίες. Οι προβλεπόμενοι ελεύθεροι χώροι έχουν καταληφθεί και χρειάζεται νέα αποτύπωση και αναθεώρηση της πολεοδομικής μελέτης.



Φωτογραφία 6 : Η Χαλκίδα την δεκαετία 2000

Με ειδικά διατάγματα ορίζονται οι χώροι χρήσεως γης με περιοχές γενικής κατοικίας κ.λ.π. έτσι ώστε να αποφευχθούν οι μικτές ασυμβίβαστες μεταξύ τους χρήσεις (βιομηχανία, κατοικία, μαγαζί) που μέχρι τότε συνευρίσκονταν σε αρκετές περιπτώσεις δημιουργώντας οχλήσεις από θόρυβο και ρύπανση. Ένα άλλο φαινόμενο του δομημένου περιβάλλοντος που επηρεάζει τη διαμόρφωση των περιβαλλοντικών προβλημάτων, είναι η κυκλοφορία των οχημάτων. Το κυκλοφοριακό πρόβλημα εμφανίζεται στο τέλος της δεκαετίας του 1970 με την αύξηση των ιδιωτικών αυτοκινήτων και των μετακινήσεων και βαίνει διαρκώς διογκούμενο έως σήμερα. Η κατασκευή της νέας γέφυρας βελτίωσε λίγο την κατάσταση, ανακουφίζοντας την πόλη από τις διαμπερείς μετακινήσεις προς τη Βόρεια και Νότια Εύβοια, τη βαριά κυκλοφορία (φορτηγά – νταλίκες) και τους επισκέπτες του Σαββατοκύριακου κυρίως από το Νομό Αττικής. Στο κέντρο όμως η έλλειψη χώρων στάθμευσης, η απουσία ποδηλατοδρόμων, η μη ύπαρξη δικτύου πεζοδρόμων και το ανεπαρκές οδικό δίκτυο αυξάνουν την ατμοσφαιρική ρύπανση.



Φωτ.7 Το ιστορικό ξενοδοχείο Παλίρροια



Φωτ.8 Το ξενοδοχείο Παλίρροια σήμερα

Μέχρι πριν λίγα χρόνια η κατεδάφιση παλαιών κτισμάτων και η δημιουργία στη θέση τους απρόσωπων οικοδομών, τις περισσότερες φορές πολυώροφων, με στόχο το κέρδος, θεωρούνταν ανάπτυξη. Η νοοτροπία αυτή τώρα έχει αρχίσει να αλλάζει και

τα οικοδομικά κελύφη συντηρούνται, εκσυγχρονίζονται και επαναχρησιμοποιούνται, τόσο από ιδιώτες όσο και από το Δήμο. Έχουμε κάποια, αλλά όχι αρκετά, τέτοια παραδείγματα στην πόλη, αποκαταστάσεων αξιόλογων αρχιτεκτονικώς κτισμάτων που απέκτησαν νέα χρήση (τράπεζες, κέντρα διασκέδασης, πολιτιστικά κέντρα, Δημαρχείο). (Αθανασούλη Α., Ρογκάκου Α., Αραβαντινός Α., Βλαστός Θ., Κοσμάκη Π., Μπιρμπιλή Κ., Στάμου Α. 1999)

Η πόλη και το αστικό περιβάλλον γενικότερα, μπορούν να λειτουργήσουν ως πεδίο δραστηριοτήτων στα προγράμματα περιβαλλοντικής εκπαίδευσης πολύ εύκολα και πολύ αποτελεσματικά. Είναι ένα πεδίο που βρίσκεται πολύ κοντά στο σχολείο, με εύκολη πρόσβαση, με θετικά και αρνητικά παραδείγματα που έχουν βιώσει οι μαθητές στην καθημερινή τους ζωή, και με τοπικά προβλήματα που τους απασχολούν και που η επίλυση τους θα βελτιώσει την καθημερινότητα τους αλλά και την μελλοντική τους διαβίωση. Η αρχή της αειφορίας δεν θα μπορούσε να βρει καλύτερο παράδειγμα για να εμπεδωθεί από τους μαθητές από την βιωσιμότητα της πόλης τους.

Η αραιά δομημένη πόλη είναι σε μεγάλο βαθμό υπεύθυνη για προβλήματα ρύπανσης. Η συνεκτική πόλη προβάλλεται ως η πλέον βιώσιμη επιλογή. (Αραβαντινός Α., 1997)

Η Χαλκίδα δεν εντάσσεται ούτε στη μία κατηγορία ούτε στην άλλη. Δεν έχει εφαρμοστεί συγκεκριμένη φιλοσοφία πολεοδομικού σχεδιασμού και η πολιτεία ήρθε να νομιμοποιήσει ήδη διαμορφωμένες καταστάσεις. Στο κέντρο έχουμε κάποια χαρακτηριστικά συνεκτικής πόλης που όμως δεν ήταν αποτέλεσμα κάποιας οργάνωσης αλλά προέκυψαν. Τέτοια είναι: Η μίξη των μη οχλουσών χρήσεων, η αύξηση της πυκνότητας, ο συνδυασμός πολλών σκοπών στις καθημερινές μετακινήσεις.

Το κέντρο της πόλης δεν έχει εγκαταλειφθεί αλλά χρησιμοποιείται και σαν περιοχή κατοικίας, με αποτέλεσμα τη μείωση των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων αυτών, αφού η εργασία τους είναι κοντά στην κατοικία τους. Έτσι ισοσταθμίζονται σ' ένα βαθμό οι αυξημένες μετακινήσεις των κατοίκων των προαστίων. Ένα σημαντικό μέρος των μετακινήσεων γίνεται πεζή αφού η ανάμιξη χρήσεων κάνει τις καθημερινές μετακινήσεις να συνδυάζουν πολλούς σκοπούς: Αναψυχή, αγορές, εκπαίδευση, εργασία.

Οι τάσεις που επικρατούν στις διοικητικές αρχές είναι μικτές. Στο κέντρο δαπανούνται χρήματα για αναπλάσεις ελευθέρων χώρων, δημιουργία χώρων πρασίνου και γενικότερα περιβαλλοντικής αναβάθμισης. Στην περιφέρεια οι πιστώσεις κατευθύνονται προς την κατασκευή και συμπλήρωση των δικτύων κοινής ωφέλειας και στο οδικό δίκτυο χωρίς να δίνεται το βάρος στις εγκαταστάσεις που θα κάνουν την πόλη βιώσιμη.

Στη Χαλκίδα εμφανίζονται τα συνήθη προβλήματα που υπάρχουν και στις άλλες μεγάλες Ελληνικές πόλεις τόσο στον αστικό όσο και στον περιαστικό χώρο.

Υπάρχουν έντονες τάσεις για οικιστικές επεκτάσεις, αυθαίρετες στην αρχή και μετά νομιμοποιούμενες. Εκτός από καταστροφή του περιβάλλοντος σε πολιτιστικό, αισθητικό και φυσικό επίπεδο, λόγω της αυθαίρετης δόμησης, ο άναρχος και ανεξέλεγκτος τρόπος που γίνονται οι επεκτάσεις αυτές έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση των δαπανών υποδομής και του χρόνου μεταφοράς.

Ένα άλλο έντονο πρόβλημα είναι το κυκλοφοριακό. Οι αδυναμίες του οδικού δικτύου με στενούς δρόμους στο κέντρο και αδιάνοικτους δρόμους στα προάστια και η ανυπαρξία φωτεινών σηματοδοτών εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων κάνουν την κίνηση μέσα στην πόλη δύσκολη. Η ανεπάρκεια του συστήματος αστικών συγκοινωνιών και η αυξημένη ανάγκη μετακινήσεων ενθαρρύνουν τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου

στο κέντρο. Η έλλειψη χώρων στάθμευσης επιτείνει το πρόβλημα και δημιουργεί σπατάλη ενέργειας, χρόνου και χρήματος. Τα παραπάνω σε συνδυασμό με την παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων (από καφετέριες, εμπορικά, δίτροχα) και την έλλειψη ραμπών και πεζοδρόμων, δημιουργούν μεγάλη δυσχέρεια στην κίνηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες και των πεζών γενικότερα.

Τέλος σημαντικό ακόμα πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πόλη είναι αυτό της ρύπανσης του φυσικού περιβάλλοντος και γενικότερα της περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Ο σημαντικός αριθμός βιομηχανιών στο περιαστικό χώρο συμβάλει στη διόγκωση του προβλήματος.

Έντονο είναι και το πρόβλημα των στερεών αποβλήτων τόσο στη συλλογή (έλλειψη κάδων) όσο και στη διάθεση, αφού ο χρόνος ζωής του χώρου υγειονομικής ταφής απορριμμάτων έχει εξαντληθεί και δεν υπάρχει πρόβλεψη για τα βιομηχανικά, νοσοκομειακά απόβλητα ούτε και για τα απόβλητα των σφαγείων και των κτηνοτροφικών μονάδων που αφθονούν στην περιοχή.

Χαρακτηριστικές είναι οι γραμμικές επεκτάσεις της πόλεως κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων που την συνδέουν με τις γειτονικές κωμοπόλεις όπως: α) Ο δρόμος που οδηγεί στη Δροσιά κυρίως με εξοχικές κατοικίες. β) Ο δρόμος που οδηγεί στην Αρτάκη και την Βόρεια Εύβοια, κυρίως με εμπορικές δραστηριότητες. γ) Ο δρόμος που οδηγεί στο Βασιλικό και Νότια Εύβοια με συνεργεία, εμπορικές εκθέσεις.

Η αποβιομηχάνιση της Εύβοιας (Μαντούδι, Σκαλιστήρι), η απώλεια θέσεων εργασίας η απώλεια εισοδημάτων του αγροτικού κόσμου μαζί με τη συγκέντρωση της οικονομικής δραστηριότητας του τριτογενούς κυρίως τομέα και των διοικητικών αρχών, της Νομαρχιακής και τοπικής αυτοδιοίκησης στη Χαλκίδα, έχουν σαν αποτέλεσμα την αύξηση του πληθυσμού της πόλης λόγω της τοπικής μετανάστευσης από την επαρχία. Υπάρχει όμως και η εσωτερική μετανάστευση μέσα στην πόλη όπου μεγάλο τμήμα του πληθυσμού της μετακινείται προς τα προάστια για να βρει ή φθηνότερη κατοικία (στις υποβαθμισμένες – φτωχές περιοχές) ή περιβαλλοντικά ποιοτικότερη κατοικία (για όσους κατοίκους είχαν βελτίωση του βιοτικού τους επιπέδου).

Οι επιπτώσεις από την εξάπλωση της πόλης είναι πολλές.

Έχουμε σημαντική αύξηση των μετακινήσεων με αποτέλεσμα ένα σημαντικό μέρος του χρόνου κάθε πολίτη να ξοδεύεται καθημερινά σ' αυτές, με το ανάλογο οικονομικό κόστος, ενώ παράλληλα να καταναλώνονται μεγάλες ποσότητες ενέργειας (καύσιμα) που είναι υπεύθυνες κατά προτεραιότητα για την ατμοσφαιρική ρύπανση ιδίως στο κέντρο. Έτσι έχουμε υποβάθμιση των συνθηκών περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής στο ιστορικό και εμπορικό κέντρο και αύξηση του αριθμού των ιδιοκτητών αυτοκινήτων, έτσι ώστε οι πολίτες να αυτονομούνται μεν ως προς την κινητικότητα τους, αλλά να γίνονται περισσότερο απομονωμένοι και εξαρτημένοι από το αυτοκίνητο. (Becman E.P., Δημούδη Α., Κομνίτσας Κ., Κοσμάκη Π., Μπελαβίνας Ν., Πολίζος Ι., 1999),

Θέματα όπως το κυκλοφοριακό, οι μετακινήσεις, η αύξηση του πληθυσμού, η αυθαίρετη δόμηση, η ρύπανση του φυσικού περιβάλλοντος και γενικότερα η περιβαλλοντική υποβάθμιση του αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος αλλά και η επέκταση της Χαλκίδας και οι επιπτώσεις που η επέκταση αυτή επέφερε μπορούν να αποτελέσουν θέματα Προγραμμάτων περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης που να εστιάζουν στην αειφορία και την βιωσιμότητα των πόλεων.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ- ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Για τον αποτελεσματικό έλεγχο της εξάπλωσης της πόλης χρειάζεται μια πολιτική επικεντρωμένη σε ολοκληρωμένες ιεραρχημένες δράσεις όπως:

- 1) Δημιουργία ενός κέντρου περιβαλλοντικά αναβαθμισμένου με μίξη των μη οχλουσών χρήσεων, αναπλάσεις, διαφύλαξη της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, οικονομικά κίνητρα για την αποκατάσταση υφισταμένων κτιρίων όπως χαμηλότερες δαπάνες για την έκδοση άδειας, φορολογικές ελαφρύνσεις και χαμηλότοκα επιτόκια δανεισμού.
- 2) Ενθάρρυνση της μετακίνησης των πεζών με τη δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων και ενοποίηση χώρων πρασίνου, ελευθέρων κοινοχρήστων χώρων και περιβόλων Δημοσίων κτιρίων με απαλλοτριώσεις όπου απαιτούνται.
- 3) Μείωση των μετακινήσεων με αυτοκίνητα, βελτίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς, εφαρμογή δακτυλίου, λειτουργία mini-bus χωρίς εισιτήριο στο κέντρο της πόλης, δημιουργία θέσεων στάθμευσης στα όρια του δακτυλίου, κατασκευή ποδηλατοδρόμων.
- 4) Πάταξη της αυθαίρετης δόμησης με ενίσχυση των μηχανισμών ελέγχου. Χαρακτηρισμό περιαστικού χώρου ως χώρο πρασίνου και απαγόρευση της εκτός σχεδίου δόμησης σε αυτούς τους χώρους. Ανάπλαση - αναδάσωση των ορεινών όγκων πέριξ της πόλεως.
- 5) Δημιουργία θέσεων εργασίας στην ύπαιθρο και θέσπιση νέων κριτηρίων για τη χωροθέτηση χρήσεων που προκαλούν επιπτώσεις στο περιβάλλον καθώς και καθιέρωση αυστηρών προστίμων σε όσους (βιομηχανίες κ.λ.π.) δεν τηρούν τους περιβαλλοντικούς όρους.
- 6) Ευαισθητοποίηση των πολιτών, πλήρης και σε βάθος ενημέρωση που θα ανατεθεί σε επιστημονικούς και περιβαλλοντικούς φορείς.

Η ανάγκη της πόλης για μια μακροχρόνια και βιώσιμη ανάπτυξη είναι επιτακτική στη σημερινή εποχή. Η πόλη χρειάζεται να στραφεί και να εκμεταλλευτεί τα διακριτά πλεονεκτήματά της, τα οποία εκτός από την θέση της περιλαμβάνουν τη μακραίωνη ιστορία της. (Μαρία-Ραλλού Τελλάκη, 2012)

Με εργαλείο την πολιτιστική κληρονομιά της είναι δυνατή η επίτευξη της ανάπτυξης της πόλης τόσο στον οικονομικό αλλά και στον κοινωνικό και περιβαλλοντικό τομέα. Με βασικές τακτικές την αλλαγή της εικόνας της πόλης και της προώθησής της και την ενίσχυση της ταυτότητάς της, η κληρονομιά της πόλης σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα προτερήματά της προσφέρουν τη δυνατότητα εξέλιξης στους παραπάνω τομείς με τους εξής τρόπους:

1. Στον οικονομικό τομέα: Με τη βελτίωση της εικόνας της πόλης και των δυνατοτήτων της έτσι ώστε να αυξηθούν οι υπάρχουσες και να προσελκυσθούν νέες επενδύσεις στην πόλη.

2. Στον κοινωνικό τομέα: Με την ενίσχυση της αίσθησης της ταυτότητας στους πολίτες αλλά και στην ίδια την πόλη έτσι ώστε οι πολίτες να αναπτύξουν το ενδιαφέρον τους για την πόλη τους και να συμβάλλουν συλλογικά στη βελτίωση της ζωής της κοινότητας και του μέλλοντός της.

3. Στον περιβαλλοντικό τομέα: Με την ανάπτυξη οικολογικής συνείδησης και γνώσης σε όλο τον πληθυσμό έτσι ώστε οι πολίτες να ευαισθητοποιηθούν για τα θέματα της προστασίας του περιβάλλοντος, να συμμετέχουν στην ανακύκλωση, να οργανώσουν σχετικές δράσεις και να εντείνουν τις πιέσεις τους προς τις αρχές για την πραγματοποίηση περιβαλλοντικών προγραμμάτων.

Η περιβαλλοντική Εκπαίδευση μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο στη δημιουργία ενεργών πολιτών που θα διαφυλάξουν την πολιτιστική κληρονομιά των πόλεων και θα συμμετέχουν σε δράσεις που θα διασφαλίζουν την βιωσιμότητα των πόλεων σύμφωνα με τις αρχές της αειφορίας

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Becman E.P., Δημούδη Α., Κομνίτσας Κ., Κοσμάκη Π., Μπελαβίνας Ν., Πολίζος Ι., (1999), *Βιοκλιματικός Σχεδιασμός Κτιρίων και Περιβάλλοντος Χώρου . Προβλήματα Αποκατάστασης στη Μικρή Κλίμακα του Αστικού Χώρου. Βιοκλιματικός Σχεδιασμός Υπαίθριων Χώρων*. Εκδόσεις Ε. Α. Π., Πάτρα.
- Αθανασούλη Α., Ρογκάκου Α., Αραβαντινός Α., Βλαστός Θ., Κοσμάκη Π., Μπιρμπιλή Κ., Στάμου Α. (1999). *Σχεδιασμός–Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις και Μέθοδοι Εκτίμησής τους. Σχεδιασμός Πόλεων και Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις*. Εκδόσεις Ε. Α. Π., Πάτρα.
- Αραβαντινός Α. (1997). *Πολεοδομικός Σχεδιασμός Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*. Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.
- Ραλλού Τελλάκη Μ., (2012): *Αλλαγή πλεύσης με οδηγό την πολιτιστική κληρονομιά. Διάσκεψη κορυφής των περιφερειών και των πόλεων της Ευρώπης: συνεργασία προς μια αειφόρο αστική ανάπτυξη (Μάρτιος 2012) “Διακήρυξη της Κοπεγχάγης”*.
- Υπουργείο Οικονομίας Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (Μάιος 2012) *ΟΔΗΓΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ ΣΧΕΔΙΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (ΟΣΑΑ)*.
- Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης ΕΠΠΕΡΑΑ (Ιούνιος 2009). *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ» 2007 – 2013*.