



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**“ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΩΝ
ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΕΡΕΤΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΜΑΡΥΝΘΟΥ”**



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΙΟΛΑΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ

ΕΚΠΟΝΗΣΗ:

ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ-ΜΑΡΙΑ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2012



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

**“ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΩΝ
ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ ΕΡΕΤΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΜΑΡΥΝΘΟΥ”**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ ΑΓΓΕΛΙΚΗ-ΜΑΡΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΣΙΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ

Εγκρίθηκε από την τριμελή επιτροπή:

ΣΙΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ

ΒΛΑΣΤΟΣ ΘΑΝΟΣ

ΣΑΓΙΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ

ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ

ΑΘΗΝΑ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2012

ΠΡΟΛΟΓΟΣ-ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία ανατέθηκε από τον καθηγητή κ. Α. Σιόλα τον Φεβρουάριο του 2012. Πραγματοποιήθηκε κατά κύριο λόγο στους χώρους του Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού της Σ.Α.Τ.Μ. Ε.Μ.Π.. Για την πραγματοποίηση χρειάστηκαν ορισμένες επισκέψεις στις δύο μελετώμενες πόλεις, Ερέτρια και Αμαρύνθο, και για επιτόπου ανάγνωση της περιοχής, αλλά και στις τεχνικές υπηρεσίες του Δήμου. Η παρούσα διπλωματική εργασία ασχολείται με την μελέτη των δύο δημοτικών ενοτήτων, την καταγραφή των πολυεδομικών και κυκλοφοριακών προβλημάτων τους αλλά και με τον εντοπισμό λύσεων για την μετατροπή της Ερέτριας και της Αμαρύνθου σε βιώσιμες πόλεις.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Άγγελο Σιόλα τόσο για την ανάθεση της παρούσας εργασίας όσο και για την πλήρη επιστημονική υποστήριξη.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον κ. Ευθύμιο Μπακογιάννη που ακούραστα και με υπομονή συντέλεσε τα μέγιστα με τις συμβουλές του και τις κατευθύνσεις που μου έδωσε, ώστε να ολοκληρωθεί η παρούσα εργασία.

Φυσικά το μεγαλύτερο ευχαριστώ το οφείλω στην οικογένειά μου, τους γονείς μου αλλά και τον αδερφό μου που με αρκετή υπομονή και αγάπη με στήριξαν όλα τα χρόνια των σπουδών μου.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω τους φίλους και τους συμφοιτητές μου για τις υπέροχες στιγμές που μοιραστήκαμε όλα αυτά τα χρόνια, με την ευχή να συνεχίσουν να με ανέχονται για πολλά χρόνια ακόμη.

Αθήνα, Οκτώβριος

Παπαγεωργίου Αγγελική-Μαρία

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η μελέτη των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών στοιχείων των δημοτικών ενοτήτων Ερέτριας - Αμαρύνθου. Η οικιστική ανάπτυξη της περιοχής δίχως τον απαιτούμενο κυκλοφοριακό σχεδιασμό, δημιουργεί αρκετά προβλήματα στους κατοίκους και τους επισκέπτες των δήμων. Μέσα από την μελέτη αυτή θα εντοπιστούν λύσεις για την μετατροπή των δήμων αυτών σε βιώσιμη περιοχή. Βασικότερη αλλαγή θα είναι η προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, όπως είναι το περπάτημα και το ποδήλατο. Αρχικά, πραγματοποιείται η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του δήμου, όσον αφορά τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος, τα δημογραφικά χαρακτηριστικά, τα στοιχεία της απασχόλησης και της εκπαίδευσης, τους πόλους έλξης, τα δίκτυα υποδομής και την ευρύτερη περιοχή. Ειδικότερα αναλύονται τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά στοιχεία του δήμου, αναγνωρίζοντας ταυτόχρονα και τα προβλήματα που χρειάζονται αντιμετώπιση. Στη συνέχεια προτείνονται οι άξονες επίλυσης των κυκλοφοριακών προβλημάτων, μέσα από μία σειρά μέτρων που πρέπει να ληφθούν. Ακόμη, παρουσιάζεται ο προτεινόμενος πολεοδομικός σχεδιασμός και ορισμένα μέτρα που στοχεύουν στην προστασία του περιβάλλοντος. Η εργασία ολοκληρώνεται με τα συμπεράσματα που προκύπτουν και την αξιολόγηση του προτεινόμενου σχεδιασμού. Στο τέλος παρατίθενται χάρτες που παρουσιάζουν τόσο την υφιστάμενη κατάσταση, όσο και τις προτάσεις παρεμβάσεων.

ABSTRACT

The purpose of this thesis is the study of urban traffic data and local units of Eretria - Amarinthos. The residential development of the area without the required traffic planning, creates several problems for residents and visitors of the municipalities. Through the study will identify solutions for the conversion of these cities on a sustainable region. Most important change will be the promotion of alternative modes of transport such as walking and cycling. At first, the analysis of current situation of the municipality, as regards the elements of the natural environment, demographic characteristics, employment information and education, the poles of attraction, infrastructure networks and the wider region. Specifically analyze the urban traffic data and the municipality, while recognizing the problems that need addressing. Then lines are proposed to solve the traffic problems through a series of measures to be taken. It also includes the proposed urban design and a number of measures aimed at protecting the environment. The paper ends with conclusions and resulting evaluation of the proposed design. At the end out maps showing both the existing situation and suggest interventions.

Περιεχόμενα

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	14
1 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΟΧΟΙ	16
1.1 Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	16
1.2 ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	18
1.3 ΥΠΟΣΤΟΧΟΙ.....	18
1.4 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ	19
2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	20
2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ	20
2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	20
2.2.1 Ιστορικά Στοιχεία Ερέτριας.....	20
2.2.2 Ιστορικά στοιχεία Αμαρύνθου	21
2.3 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	23
2.3.1 Γεωμορφολογία Ερέτριας και Αμαρύνθου	23
2.3.2 Στοιχεία Ποιότητας της Ατμόσφαιρας-Ρύπανση.....	24
2.4 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	25
2.4.1 Δήμος Αμαρύνθου.....	25
2.4.2 Δήμος Ερέτριας	28
2.5 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	32
2.6 ΔΙΚΤΥΑ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	34
2.6.1 Οδικό δίκτυο.....	34
2.6.2 Ανακύκλωση	35
2.6.3 Γραφείο πολιτικής προστασίας.....	36
2.6.4 Υποδομές πολιτισμού	36
2.6.5 Ύδρευση-Αποχέτευση.....	38
2.6.6 Εκπαίδευση.....	39
2.6.7 Υγεία.....	39
2.6.8 Αθλητισμός	39
2.6.9 Συγκοινωνιακό δίκτυο	39
2.7 ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ.....	42
2.7.1 Εκπαίδευση.....	42
2.7.2 Δημοτικές Υπηρεσίες	42
2.7.3 Υπηρεσίες Ασφαλείας.....	43
2.7.4 Εκκλησίες	44
2.7.5 Super Market	44
2.7.6 Αθλητικές εγκαταστάσεις	45
2.7.7 Υγεία.....	45
2.7.8 Τράπεζες	45
2.7.9 Δημόσιοι Χώροι	46
2.8 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ.....	47
2.8.1 Χώροι Αρχαιολογικού και Ιστορικού ενδιαφέροντος	47
2.9 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	50
2.9.1 Υπόλοιπο Δήμου Ερέτριας.....	50
3 ΓΕΝΙΚΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	53

3.1 ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	53
3.2 ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΦΕΚ ΓΙΑ ΤΑ ΠΛΑΤΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΤΗΣ ΑΜΑΡΥΝΘΟΥ	57
3.3 ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	58
4 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ-ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	59
5 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ-ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	62
5.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	65
6 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	66
6.1 ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ.....	66
6.2 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	70
6.2.1 Δημιουργία δακτυλίων	70
6.2.2 Παρεμβάσεις εντός δακτυλίων.....	71
6.2.3 Παρεμβάσεις σε όλο το οδικό δίκτυο - Ιεράρχηση του οδικού δικτύου	74
6.2.4 Προτάσεις στάθμευσης.....	77
6.2.5 Κανονισμός λειτουργίας χώρων στάθμευσης.....	79
6.2.6 Δίκτυο κίνησης πεζών και ποδηλάτων	79
6.2.7 Κανονισμός λειτουργίας πεζοδρομών και πλατειών.....	82
7 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	89
7.1 ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ	89
7.1.1 Γενικές χρήσεις γης.....	89
8 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ	93
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	95
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	97

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Η κατανομή του πληθυσμού ανά έτος για την Αμάρυνθο. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

Πίνακας 2: Η κατανομή του πληθυσμού ανά οικισμό για την Αμάρυνθο. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

Πίνακας 3: Η κατανομή του πληθυσμού ανά οικισμό για την Ερέτρια. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

Πίνακας 4: Η κατανομή του πληθυσμού ανά έτη για την Ερέτρια. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

Πίνακας 5: Η κατανομή του πληθυσμού ανα δημοτικό διαμέρισμα για την Αμάρυνθο. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

Πίνακας 6: Η κατανομή του πληθυσμού ανά δημοτικό διαμέρισμα για την Ερέτρια. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

Πίνακας 7: Στοιχεία πυκνότητας για την Ερέτρια. Πηγή εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Η μεταβολή του πληθυσμού για την Αμάρυνθο. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

Διάγραμμα 2: Η μεταβολή του πληθυσμού για την Ερέτρια. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1-1 Δήμος Ερέτριας – Ευρύτερη Περιοχή

Εικόνα 1-2 Δήμος Αμαρύνθου – Ευρύτερη Περιοχή

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

ΘΕΜΑΤΙΚΟΙ ΧΑΡΤΕΣ	ΚΛΙΜΑΚΑ	ΑΡΙΘΜΗΣΗ
Υφιστάμενοι μονόδρομοι στον οικισμό της Ερέτριας	1/2500	1
Υφιστάμενοι μονόδρομοι στον οικισμό της Αμαρύνθου	1/2500	2
Θεσμοθετημένες χρήσεις γης Ερέτριας	1/2500	3
Θεσμοθετημένες χρήσεις γης Αμαρύνθου	1/2500	4
Υφιστάμενοι χρήσεις γης Ερέτριας	1/2500	5
Υφιστάμενοι χρήσεις γης Αμαρύνθου	1/2500	6
Σύνδεση Ερέτριας-Αμαρύνθου	1/2500	7
Πλάτη δρόμων Ερέτριας	1/2500	8
Πλάτη δρόμων Αμαρύνθου	1/2500	9
Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στην Ερέτρια	1/2500	10
Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στην Αμαρύνθου	1/2500	11
Προτάσεις χρήσεων γης Ερέτριας	1/2500	12
Προτάσεις χρήσεων γης Αμαρύνθου	1/2500	13

Δημιουργία δακτυλίων Ερέτριας	1/2500	14
Δημιουργία δακτυλίων Αμαρύνθου	1/2500	15
Διατομές στους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας της Αμαρύνθου	1/200	16
Διατομές στους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας της Ερέτριας	1/200	17
Διατομές στον παραλιακό δρόμο της Αμαρύνθου	1/200	18
Δημιουργία περιφερειακού δακτυλίου στον οικισμό της Αμαρύνθου	1/180000	19

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η μελέτη πολεοδομικών και κυκλοφοριακών στοιχείων της Ερέτριας και της Αμαρύνθου. Οι δύο αυτές περιοχές έχουν έντονη εμπορική δραστηριότητα και έχουν αναπτυγμένο και τον τουρισμό τους. Το ενδιαφέρον της εργασίας αυτής εστιάζεται στην μελέτη της φυσιογνωμίας του δήμου Ερέτριας που περιλαμβάνει αυτές τις δύο περιοχές, στην καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασής του και στον εντοπισμό των προβλημάτων ώστε να μην υπάρχουν ελλείψεις στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

Για την περαιτέρω ανάλυση του θέματος αυτού η διπλωματική αυτή εργασία αναλύθηκε σε επιμέρους θεματικές ενότητες.

- Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται αναλυτικά η περιοχή μελέτης της Ερέτριας και της Αμαρύνθου όπως και οι στόχοι της εργασίας και γίνεται μία ανάλυση της μεθοδολογικής προσέγγισης που θα ακολουθηθεί για την αντιμετώπιση των προβλημάτων και την εύρεση λύσεων.
- Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται η καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης των δύο περιοχών που μελετάται σε αυτή την εργασία όσον αφορά στους τομείς της οικονομίας, των δημογραφικών στοιχείων, των πολιτισμικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών στοιχείων. Ακόμα γίνεται αναφορά και στην ευρύτερη περιοχή και τις περιοχές που επηρεάζουν την Ερέτρια και την Αμαρύνθο.
- Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση των περιοχών αυτών ως προς τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά στοιχεία και τα προβλήματα που εμφανίζονται ώστε να τεθούν τρόποι αντιμετώπισης και σημαντικές λύσεις.
- Στο τέταρτο κεφάλαιο προτείνονται οι λύσεις για τα κυκλοφοριακά προβλήματα που υπάρχουν στις περιοχές της Ερέτριας και της Αμαρύνθου με τη διαχείριση της κυκλοφορίας, της στάθμευσης, τη δημιουργία πράσινων διαδρομών και ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων.
- Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται κάποιες προτάσεις για την καλύτερη οργάνωση των χρήσεων γής του δήμου Ερέτριας.
- Στο έκτο κεφάλαιο δίνονται τα συμπεράσματα της εργασίας με βάση την περιοχή μελέτης καθώς επίσης και την αξιολόγηση των προτεινόμενων λύσεων.

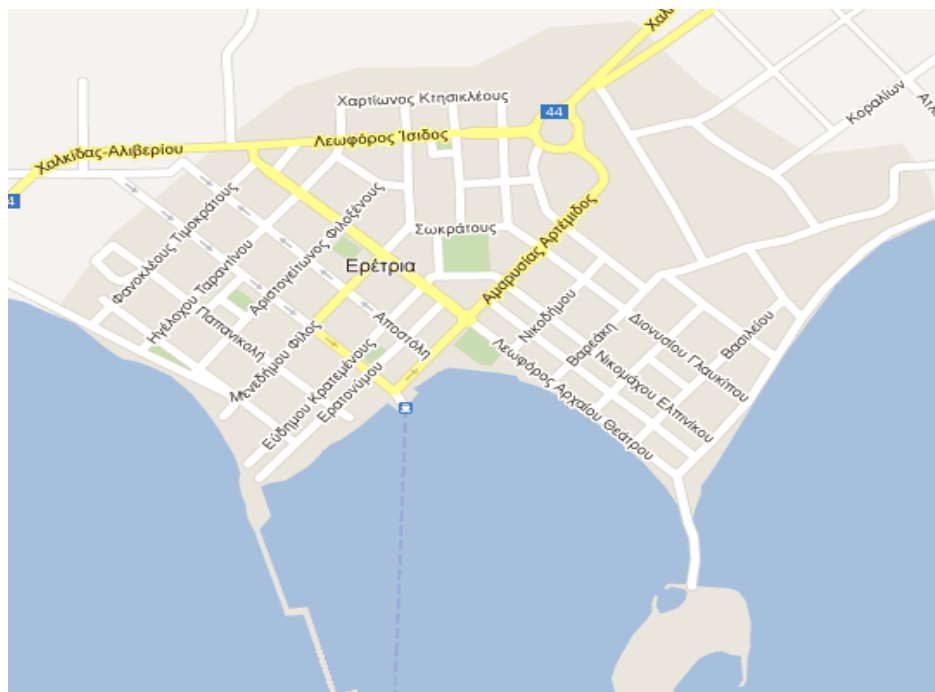
Τέλος, παρατίθενται και χάρτες που παρουσιάζουν αναλυτικά την υπάρχουσα κατάσταση της περιοχής μελέτης καθώς και τις προτάσεις

που έχουν τεθεί για την αντιμετώπιση υπαρχόντων προβλημάτων. Η επεξεργασία των χαρτών έγινε με το σχεδιαστικό πρόγραμμα Autocad 2009.

1 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΟΧΟΙ

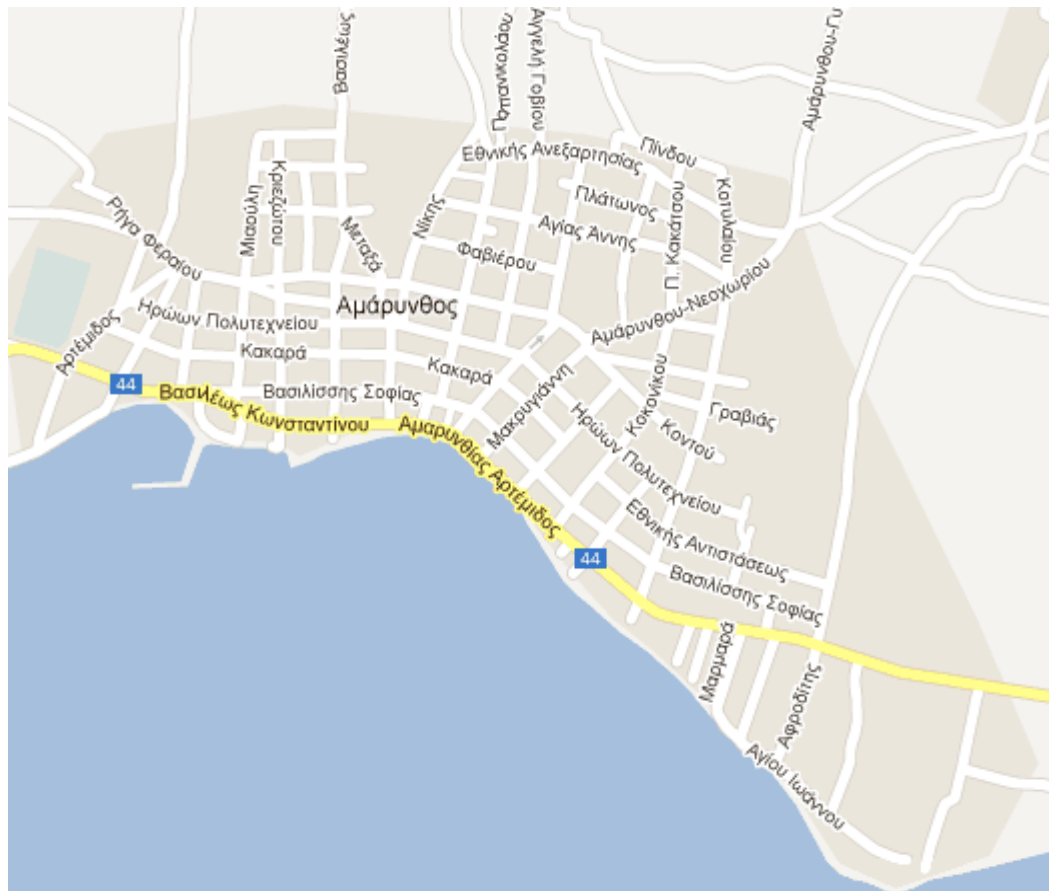
1.1 Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Ο δήμος Ερέτριας είναι δήμος περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας στην κεντρική Εύβοια, που συστάθηκε το 2011 με το Πρόγραμμα Καλλικράτης από τη συνένωση των προϋπαρχόντων δήμων Αμαρυνθίων και Ερέτριας. Έδρα του δήμου είναι η Ερέτρια, ενώ μεγαλύτερη πόλη είναι η Αμάρυνθος. Ο Δήμος Ερέτριας διαιρείται σε δύο δημοτικές ενότητες οι οποίες ταυτίζονται με τους παλαιούς «καποδιστριακούς» δήμους και οι οποίες διαιρούνται περαιτέρω σε δημοτικές και τοπικές κοινότητες. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 η Ερέτρια έχει 13325 κατοίκους και η έκτασή της είναι 168,5 τ.χλμ.. Η Αμάρυνθος, γνωστή και ως Βάθεια, είναι παραλιακή κωμόπολη της Εύβοιας. Βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα της νήσου, περίπου 30 χλμ. νοτιοανατολικά της Χαλκίδας, στον Νότιο Ευβοϊκό κόλπο και απέναντι από τις βόρειες ακτές της Αττικής. Με πληθυσμό 4.141 κατοίκους σύμφωνα με την απογραφή του 2001, η Αμάρυνθος είναι μία από τις μεγαλύτερες πόλεις της Εύβοιας και η μεγαλύτερη στον Δήμο Ερέτριας, στον οποίο υπάχθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης.



Εικόνα 0-1 Ερέτρια - Ευρύτερη περιοχή

Πηγή: Ίδια επεξεργασία



Εικόνα 0-2 Αμαρύνθου - Ευρύτερη περιοχή
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

1.2 ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο εντοπισμός των προβλημάτων και η ανάδειξη των δυνατοτήτων ανάπτυξης της περιοχής, οδήγησε στη διατύπωση δύο θεμελιακών στόχων, συμπληρωματικών και αλληλεξαρτημένων που είναι:

- Η αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων και η αναζωογόνηση της περιοχής.
- Η προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος.

Η παρούσα εργασία στοχεύει κυρίως στη διατύπωση προτάσεων τόσο ήπιων όσο και έντονων κανονιστικών παρεμβάσεων με γνώμονα τα προβλήματα της περιοχής μελέτης.

1.3 ΥΠΟΣΤΟΧΟΙ

Η πραγματοποίηση των θεμελιακών στόχων στηρίχθηκε από επί μέρους άξονες-στόχους-παρέμβασης που προώθησαν συνδυαστικά τόσο την αντιμετώπιση των ελλείψεων, όσο και την ενίσχυση των πλεονεκτημάτων της περιοχής. (Αραβαντινός, 2007)

- Η βελτίωση της λειτουργικότητας της περιοχής μέσα από παρεμβάσεις στη δομή των χρήσεων και των δικτύων.
- Η βελτίωση του κυκλοφοριακού συστήματος του αστικού ιστού του δήμου.
- Η σύνδεση των περιοχών Ερέτριας και Αμαρύνθου οδικά και λειτουργικά
- Η συνύπαρξη διαφορετικών χρήσεων γης και η απομάκρυνση οχλουσών χρήσεων.
- Η προσέλκυση των κατοίκων για την χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (πόδια, ποδήλατο, Μ.Μ.Μ.).
- Η προστασία των κέντρων από την κυκλοφορία και ιδιαίτερα από τη χρήση αυτοκινήτου.
- Ο ενιαίος πολεοδομικός σχεδιασμός, η ομαλή δηλαδή μετάβαση ανάμεσα στις χρήσεις γης στο εσωτερικό του δήμου.
- Η ομοιογένεια του δήμου λόγω της πρόσφατης σύστασής του.
- Η ανάδειξη της ταυτότητας και της ιδιαιτερότητας της περιοχής με σύγχρονο τρόπο αξιοποιώντας στοιχεία του βιομηχανικού περιβάλλοντος.

1.4 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Η παρούσα εργασία θα εκπονηθεί σε δύο στάδια:

- Το πρώτο στάδιο περιλαμβάνει την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και την εύρεση των προβλημάτων του δήμου Ερέτριας.
- Το δεύτερο στάδιο αναλύει προτάσεις για τις κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις με βάση την επεξεργασία των διαθέσιμων στοιχείων.

Οι βασικές κατευθύνσεις που ακολουθούνται στη παρούσα εργασία είναι (Αραβαντινός, 2007):

- Συνάρτηση του σχεδιασμού με το κοινωνικοοικονομικό και πολιτικό γίνεσθαι.
- Ο σχεδιασμός εμπεριέχει σώμα γνώσης, προϋποθέτει κρίση και δεν είναι απλά «εκτελεστικό όργανο».
- Σύνδεση του πολεοδομικού σχεδιασμού με τον χωροταξικό σχεδιασμό.
- Ισόρροπη εξυπηρέτηση της ανάπτυξης και της ποιότητας ζωής.
- Εξισορροπητικός διαχωρισμός, ορθολογική γειτνίαση αστικών χρήσεων.
- Επεκτάσεις μόνο όταν δικαιολογούνται από τον σχεδιασμό και με τη μορφή συμπαγών ενοτήτων.
- Ιστορία και πολιτιστική κληρονομιά, σημαντικά διατηρητέα στοιχεία για την πόλη και την ταυτότητά της.
- Η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, συμβολή στην ανάπτυξη και την αειφορία στην πόλη.
- Οι μεταφορές σε συνδυασμό με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, σημαντική συνιστώσα της αναβάθμισης της πόλης.
- Ο εκσυγχρονισμός των δικτύων υποδομών, προϋπόθεση ανταγωνιστικότητας και ποιοτικής βελτίωσης της πόλης.

Στο επόμενο κεφάλαιο παρουσιάζεται η ανάλυση της περιοχής μελέτης, με σκοπό να σκιαγραφηθεί το προφίλ του δήμου. Δηλαδή αναλύονται πληθυσμιακά, κοινωνικά, οικονομικά και γεωγραφικά χαρακτηριστικά που αφορούν στο δήμο Ερέτριας.

2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ

Ο νεοσυσταθής δήμος Ερέτριας δημιουργήθηκε το 2010 κατ' εφαρμογή του σχεδίου «Καλλικράτης», γι' αυτό το λόγο τόσο οι αναλύσεις του πληθυσμού όσο και τα ιστορικά στοιχεία παρατίθενται χωριστά για τους καποδιστριακούς δήμους Ερέτριας και Αμαρύνθου.

2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

2.2.1 Ιστορικά Στοιχεία Ερέτριας

Τον 8ο π.Χ. αιώνα, η Ερέτρια και η γειτονική Χαλκίδα, υπήρξαν οι πιο ακμάζουσες πόλεις της Εύβοιας. Η Ερέτρια έλεγχε την Άνδρο, την Τήνο, την Κέα, στις Κυκλάδες. Επίσης κατείχε και τμήμα των απέναντι ακτών της Βοιωτίας. Οι Ερετριείς ίδρυσαν και αποικίες στην Νότια Ιταλία από κοινού με τους Χαλκιδείς: τις Πιθηκούσες και την Κύμη. Όμως στα τέλη του 8ου αιώνα π.Χ. η Ερέτρια και η Χαλκίδα συγκρούστηκαν μεταξύ τους, αναμέτρηση που διήρκεσε αρκετές δεκαετίες. Ο ιστορικός Θουκυδίδης μας δίνει λεπτομέρειες από αυτή την διαμάχη που έμεινε γνωστή ως Λιλάντιος Πόλεμος, από το όνομα μιας μικρής πεδιάδας κοντά στην Ερέτρια. Οι Ερετριείς τελικά ηττήθηκαν και έχασαν πολλές από τις κτήσεις τους. Η Ερέτρια συνέχισε τον αποικισμό περιοχών στο βόρειο Αιγαίο Πέλαγος, στην Ιταλία και την Σικελία. Το 499 π.Χ. με την Ιωνική Επανάσταση, υποστήριξαν μαζί με την Αθήνα τις πόλεις της Ιωνίας στην εξέγερσή τους κατά των Περσών. Μετά την αποτυχία της επανάστασης, ο Πέρσης βασιλιάς Δαρείος Α', θέλοντας να εκδικηθεί για αυτή την ενέργεια, πολιόρκησε και κατέστρεψε την πόλη κατά την Περσική εκστρατεία του Δάτη και του Αρταφέρνη το 490 π.χ.. Κατά την καταστροφή της πόλης δεν έγιναν σεβαστοί ούτε οι ναοί της, καταστράφηκε ακόμη και ο μεγαλοπρεπής ναός του Απόλλωνα. Η Ερέτρια κτίστηκε ξανά και έλαβε μέρος και στην Μάχη των Πλαταιών με 600 οπλίτες (479 π.Χ.). Τον 5ο αιώνα π.Χ. ήταν μέρος της Α' Αθηναϊκής Συμμαχίας. Το 446 π.Χ. όμως αποστάτησε από την συμμαχία, αλλά τελικά επανήλθε. Κατά τον Πελοποννησιακό Πόλεμο οι Ερετριείς ήταν σύμμαχοι των Αθηναίων κατά των Σπαρτιατών. Το 411 π.Χ. έλαβε μέρος η λεγόμενη μάχη της Ερέτριας στην περιοχή, μεταξύ Αθηναίων

και Σπαρτιατών, μετά την μάχη όλες οι πόλεις της Εύβοιας επαναστάτησαν κατά του Αθηναϊκού ζυγού. Μετά την νίκη της Σπάρτης, το 404 π.Χ., η Αθήνα σταδιακά επανέκαμψε και εγκαθίδρυσε και πάλι ηγεμονικό ρόλο στην περιοχή της Εύβοιας, η οποία ήταν πλούσια σε σιτηρά. Οι Ερετριείς επαναστάτησαν και πάλι το 349 π.Χ.. Το 343 π.Χ. ο Φίλιππος Β' της Μακεδονίας είχε την πόλη υπό τον έλεγχό του, αλλά το 341 π.Χ. ο Αθηναίος στρατηγός Δημοσθένης, την υπέταξε. Μετά την Μάχη της Χαιρώνειας (338 π.Χ.), όπου ο Φίλιππος νίκησε των συνασπισμένο στρατό Αθηναίων και Θηβαίων, σήμανε και το οριστικό τέλος της Ερέτριας ως σημαντική πόλη-κράτος. Η πόλη εξακολουθούσε να υφίσταται ως μικρή επαρχιακή κωμόπολη. Το 198 π.Χ. λεηλατήθηκε από τους Ρωμαίους και το 87 π.Χ. καταστράφηκε κατά την διάρκεια των Μιθριδατικών Πολέμων και τελικά ερημώθηκε. Η σύγχρονη κωμόπολη ιδρύθηκε το 1824, μετά το ξέσπασμα της Ελληνικής Επανάστασης, και είναι τουριστικό παραθαλάσσιο θέρετρο. Οι ανασκαφές που πραγματοποιήθηκαν από τον 19ο αιώνα από τις αρμόδιες αρχαιολογικές υπηρεσίες, έφεραν στο φως μεγάλη ποικιλία πολύτιμων ευρημάτων αρχαίας εποχής. Ο αρχαιολογικός χώρος βρίσκεται στο βόρειο άκρο της σύγχρονης πόλης.

2.2.2 Ιστορικά στοιχεία Αμαρύνθου

Η περιοχή της Αμαρύνθου, με ιστορία που χάνεται στα βάθη των αιώνων, μαζί με την περιοχή της Ερέτριας αποτελούν το πιο ενδιαφέρον από ιστορική άποψη κομμάτι της Εύβοιας. Πολλοί επιστήμονες μάλιστα τοποθετούν την Ερέτρια των μυκηναϊκών χρόνων στη θέση της σύγχρονης Αμαρύνθου^[1]. Σύμφωνα με τα αρχαιολογικά ευρήματα, στην Αμάρυνθο αναπτύχθηκε μόνιμος οικισμός κατά τη νεολιθική περίοδο(6000 - 3000 π.Χ.). Κατά τη διάρκεια της πρώιμης εποχής του Χαλκού (3000 - 2100 π.Χ), η Αμάρυνθος αποτελούσε έναν από τους σημαντικότερους πρωτοελλαδικούς οικισμούς και σπουδαίο προϊστορικό λιμάνι στο νησί της Εύβοιας.

Η Αμάρυνθος είχε αναπτύξει εμπορικές σχέσεις με τα νησιά του Αιγαίου όπως φαίνεται από τα κυκλαδικά αντικείμενα που βρέθηκαν στην περιοχή. Κατά τη Μεσοελλαδική περίοδο (2000 - 1650 π.Χ.) η πόλη είχε στενές εμπορικές σχέσεις με την ηπειρωτική Ελλάδα και παρήγαγε θαυμαστά δείγματα της μινυίας αρχιτεκτονικής. Κατά την πρώιμη Υστεροελλαδική περίοδο αποτελούσε μια από τις σπουδαιότερες περιοχές της Εύβοιας ενώ το όνομα της Αμαρύνθου αναφέρεται στις πινακίδες της Γραμμικής Β. Εκτός από το εμπόριο άλλες ασχολίες των κατοίκων ήταν η γεωργία, η κτηνοτροφία, η αλιεία και η χαλκουργία.

Η περιοχή ήταν τόπος λατρείας της θεάς Αρτέμιδος, στην οποία είχε δοθεί το προσωνύμιο *Αμαρυνθία* ή *Αμαρυσία* από το όνομα της πόλης και ο ναός της οποίας βρισκόταν στην πεδιάδα. Ο οικισμός και ο αποθέτης του ιερού ανασκάφηκαν μεταξύ των 1987 - 1990 και βρίσκονται σήμερα στο Μουσείο της Ερέτριας. Διοργανώνονταν προς τιμήν της τα Αμαρύσια, γιορτή η οποία μεταφέρθηκε και στο Άθμονον της αρχαίας Αθήνας που αποτελεί το σημερινό Μαρούσι. Άλλωστε και η ίδια η ονομασία *Αμαρούσιον* προέρχεται από την Αμάρυνθο και συγκεκριμένα από το προσωνύμιο *Αμαρυσία*. Μάλιστα η πρώτη σύγχρονη ονομασία του δήμου της Αττικής ήταν "Δήμος Αμαρυσίων" που εξελίχθηκε σε "Δήμος Αμαρουσίου" μεταξύ των 1987 - 1990 και βρίσκονται σήμερα στο Μουσείο της Ερέτριας. Διοργανώνονταν προς τιμήν της τα Αμαρύσια, γιορτή η οποία μεταφέρθηκε και στο Άθμονον της αρχαίας Αθήνας που αποτελεί το σημερινό Μαρούσι. Άλλωστε και η ίδια η ονομασία *Αμαρούσιον* προέρχεται από την Αμάρυνθο και συγκεκριμένα από το προσωνύμιο *Αμαρυσία*. Μάλιστα η πρώτη σύγχρονη ονομασία του δήμου της Αττικής ήταν "Δήμος Αμαρυσίων" που εξελίχθηκε σε "Δήμος Αμαρουσίου".

2.3 ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

2.3.1 Γεωμορφολογία Ερέτριας και Αμαρύνθου

Ο δήμος της Ερέτριας αποτελεί ένα γλυκό και απαλό τοπίο στη μέση του Ευβοϊκού κόλπου. Μιας θάλασσας περιτριγυρισμένης με βουνά που της δίνουν το σχήμα λίμνης. Αποτελεί ένα θαυμάσιο τουριστικό θέρετρο με άριστη ρυμοτομία και με φαρδείς δρόμους, δένδροφυτεμένους και καθαρούς

- Η Ερέτρια είναι σημαντικό φυσικό λιμάνι της Εύβοιας με πολύ πλούσια ιστορία. Η αρχαία Ερέτρια υπήρξε σημαντική πόλη και κατοικήθηκε από την Γεωμετρική ως την Παλαιοχριστιανική εποχή. Κοντά στην Ερέτρια στην Αμαρύνθο υπάρχει μεγάλη προκυμαία και ο λόφος Παλιχώρια όπου υπάρχουν πολλές βυζαντινές εκκλησίες που σώζονται μέχρι σήμερα. Η Ερέτρια ανήκει στο πανέμορφο νησί της Εύβοιας οπότε η καταλληλότερη εποχή να το επισκεφτείς είναι αναμφισβήτητα η άνοιξη και το καλοκαίρι. Το κλίμα είναι ήπιο και μόνο τον Αύγουστο έχει λίγο περισσότερο αέρα εξαιτίας των μελτεμιών. Η Ερέτρια ανήκει στο νησί της Εύβοιας, η οποία αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα νησιά της Ελλάδας. Απέχει από τη Χαλκίδα (πρωτεύουσα της Εύβοιας) περίπου 20 λεπτά με το αμάξι και 25-30 λεπτά με το λεωφορείο των κτελ. Από Αθήνα η Ερέτρια απέχει 1,5 ώρα με το αμάξι υπό κανονικές συνθήκες. Σήμερα η Ερέτρια αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα τουριστικά θέρετρα του νησιού, χάρη και στο σημαντικό αρχαιολογικό της χώρο, στις μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες και τις θαυμάσιες παραλίες της.
- Η Αμαρύνθος (ή Βάθεια όπως ονομάζεται από τους ντόπιους) είναι παραλιακή κωμόπολη της κεντρικής Εύβοιας. Ουσιαστικά αποτελεί την παραλιακή συνοικία της Άνω Βάθειας, χωριού που βρίσκεται σε μικρή απόσταση, βορειοανατολικά της Αμαρύνθου. Είναι χτισμένη στον κάμπο μεταξύ των βουνών Όλυμπος και Κοτύλαια και έχει πληθυσμό 4.141 κατοίκους, ενώ είναι η πρωτεύουσα του δήμου Αμαρυνθίων, ο πληθυσμός του οποίου ανέρχεται στις 7.356 ενώ έχει έκταση 109,9 τ.χλμ.

Η Αμαρύνθος είναι ένα μέρος που αποτελεί πόλο έλξης χάρη στα φυσικά του προσόντα αλλά και στην άρτια υποδομή του. Τέλος, γύρω από την πόλη απλώνεται κάμπος μέχρι τους πρόποδες του όρους Όλυμπος και Κοτύλαια και βρίσκεται νοτιοανατολικά της Εύβοιας μεταξύ Ερέτριας και Αλιβερίου με την ιστορία της περιοχής να εκτείνεται μέχρι τη νεολιθική περίοδο, ενώ και μεταγενέστερα η Αμαρύνθος αποτέλεσε σημαντικό εμπορικό κέντρο και ήταν

γνωστή στην αρχαιότητα για την λατρεία της θεάς Άρτεμης. Η ευρύτερη περιοχή της Αμαρύνθου πρέπει να επισημανθεί ότι επλήγη από τις πυρκαγιές του καλοκαιριού του 2007 που ξέσπασαν στη κεντρική και νότια Εύβοια. Συγκεκριμένα η φωτιά απείλησε τα χωριά Σέτα και Κάτω Σέτα καθώς και την κωμόπολη Γυμνό, του δήμου Αμαρυνθίων. Η ίδια η Αμάρυνθος, αν και είχε περικυκλωθεί από τα εκτεταμένα πύρινα μέτωπα, δεν απειλήθηκε άμεσα. Ουσιαστικά η Αμάρυνθος είναι μια θαλασσινή πολιτεία του Νότιου Ευβοϊκού με τεράστια τουριστική ανάπτυξη. Το κλίμα της περιοχής της Αμάρυνθου όπως και της Ερέτριας είναι ήπιο με περισσότερο αέρα τα καλοκαίρια αλλά τοποθετείται κλιματολογικά στο Μεσογειακό τύπο κλίματος. Χαρακτηριστικά αυτού του κλιματικού τύπου αποτελούν οι έντονες εποχιακές διακυμάνσεις της θερμοκρασίας, οι σχετικά ψυχροί χειμώνες και τα θερμά και ταυτόχρονα ξηρά καλοκαίρια.

2.3.2 Στοιχεία Ποιότητας της Ατμόσφαιρας-Ρύπανση

Ο Δήμος Ερέτριας παρουσιάζει πολλά προβλήματα όσον αφορά στη διαχείριση των απορριμμάτων, στην έλλειψη προγραμμάτων ανακύκλωσης, στην απουσία εγκαταστάσεων αποχέτευσης και βιολογικού καθαρισμού όπου υποβαθμίζουν συγχρόνως και την ποιότητα ζωής του δήμου. Ορισμένα από τα σημαντικότερα προβλήματα είναι τα εξής:

- Τα προγράμματα ανακύκλωσης δεν μπορούν πλέον να ελαττώσουν τον όγκο των απορριμμάτων άλλωστε η Ερέτρια μεταφέρει στο ΧΥΤΑ σχεδόν ίσο όγκο απορριμμάτων με το Δήμο της Χαλκίδας.
- Η ανεξέλεγκτη ρίψη σκουπιδιών και μπαζών σε ποτάμια, πανέμορφα δασύλλια κ.λπ.
- Η έλλειψη βιολογικού καθαρισμού (ΒΙΟ.ΚΑ.) και δικτύου αποχέτευσης σε συνδυασμό με τη μορφολογία του εδάφους της Ερέτριας (οικίες και καταστήματα σχεδόν στο ίδιο επίπεδο με τη θάλασσα) δημιουργούν τεράστια περιβαλλοντικά προβλήματα ρύπανσης και μόλυνσης. Αναγκάζουν δε αρκετούς κατοίκους να διοχετεύουν τα λύματά τους στο δίκτυο όμβριων υδάτων που καταλήγουν στην θάλασσα.
- Το απαρχαιωμένο δίκτυο ύδρευσης εντός της Ερέτριας (Σωλήνες αμιάντου).

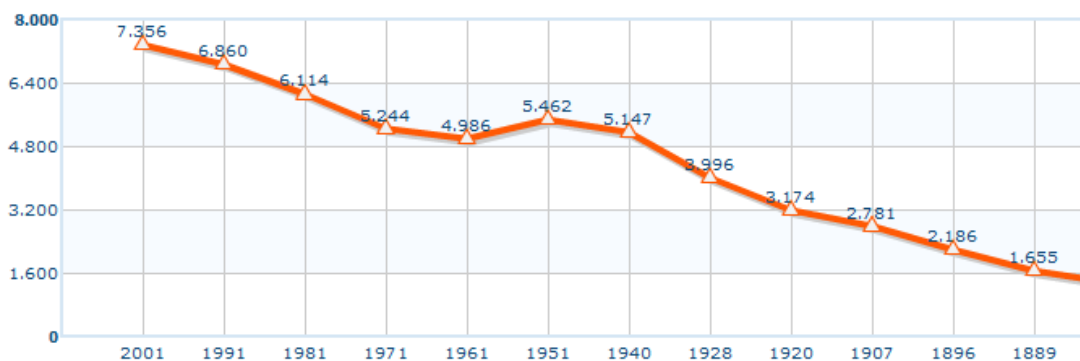
2.4 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

2.4.1 Δήμος Αμαρύνθου

Ο Δήμος Αμαρυνθίων βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα της Εύβοιας και έχει έκταση 109.909 στρέμματα και έδρα την Αμαρύνθο. Ο δήμος συστάθηκε με το σχέδιο Καποδίστρια του 1997 και αποτελείται από τα δημοτικά διαμερίσματα Αμαρύνθος, Άνω Βάθειας, Γυμνού, Καλλιθέας και Σέτας.

- Το δημοτικό διαμέρισμα Αμαρύνθου αποτελείται από τους οικισμούς Αμαρύνθου και Γαλάζια νερά.
- Το δημοτικό διαμέρισμα Άνω Βάθειας αποτελείται από τους οικισμούς Άνω Βάθεια, Κουκάκι και τη Μονή του Αγίου Νικολάου.
- Το δημοτικό διαμέρισμα Γυμνού αποτελείται από τους οικισμούς Γυμνό και Μεταμόρφωση.
- Το δημοτικό διαμέρισμα Καλλιθέας αποτελείται από τον οικισμό Καλλιθέας.
- Το δημοτικό διαμέρισμα Σέτας αποτελείται από τους οικισμούς Σέτα και κάτω Σέτας.

Κατά την απογραφή του 1991 ο πληθυσμός του Δήμου Αμαρύνθου είναι 6.860 ενώ το 2001 ο πληθυσμός ανέρχεται στους 7.356. Η Εξέλιξη του πληθυσμού φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα με τον πληθυσμό αναφερόμενο σε χιλιάδες:



Διάγραμμα 1: Η μεταβολή του πληθυσμού για την Αμαρύνθο. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

Παρακάτω παρατείθονται και οι αναλυτικές καταγραφές του πληθυσμού του Δήμου Αμαρύνθου ανά έτος:

	2001	1991	1981	1971	1961	1951	1940	1928	1920	1907	1896	1889	1879
ΔΗΜΟΣ ΑΜΑΡΥΝΘΙΩΝ	7.356	6.860	6.114	5.244	4.986	5.462	5.147	3.996	3.174	2.781	2.186	1.655	1.334
Δ.Δ. Αμαρύνθου	4.195	3.683	3.309	2.837	2.413	2.889	2.405	1.699	1.128	951	-	-	-
Αμαρύνθος	4.141	3.638	3.288	2.818	2.413	2.889	2.405	1.699	1.128	951	-	-	-
Γαλάζια Νερά	54	45	21	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Δ.Δ. Άνω Βάθειας	501	488	448	492	683	732	1.002	896	843	842	1.326	989	751
Άνω Βάθεια	409	445	430	470	682	731	998	874	837	828	1.321	978	742
Κουκάκι	72	32	9	-	-	-	-	22	-	-	-	-	-
Μονή Αγίου Νικολάου	20	11	9	22	1	1	4	-	6	14	5	11	9
Δ.Δ. Γυμνού	2.047	1.992	1.652	1.315	1.135	1.046	743	571	495	299	265	200	196
Γυμνό	2.021	1.985	1.602	1.274	1.058	972	667	463	346	195	162	101	104
Μεταμόρφωση	26	7	50	41	77	74	76	108	149	104	103	91	79
Μποτίνου	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	13
Δ.Δ. Καλλιθέας	412	461	439	391	405	359	387	317	285	224	176	152	135
Καλλιθέα	412	461	439	391	405	359	387	317	285	224	176	152	135
Δ.Δ. Σέτας	201	236	266	209	350	436	610	513	423	465	419	314	252
Σέτα	147	166	179	109	222	304	457	513	423	465	419	314	252
Κάτω Σέτα	54	70	87	100	128	132	153	-	-	-	-	-	-

Πίνακας 1:Η κατανομή του πληθυσμού ανά έτος για την Αμαρύνθο. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

Παρακάτω παρατίθενται ο σχετικός πίνακας με την αναλυτική κατανομή του πληθυσμού σε κάθε οικισμό για το Δήμο Αμαρύνθου:

	ΣΥΝΟΛΟ	ΟΜΟΔΗΜΟΤΕΣ	ΕΤΕΡΟΔΗΜΟΤΕΣ	ΑΛΛΟΔΑ-ΠΟΙ	ΔΙΑΜΕΝΟ-ΝΤΕΣ ΣΤΟΝ ΙΔΙΟ ΔΗΜΟ	ΔΙΑΜΕΝΟΝΤ ΕΣ ΣΕ ΑΛΛΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ	ΔΙΑΜΕΝΟ-ΝΤΕΣ ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙ-ΚΟ
ΔΗΜΟΣ ΑΜΑΡΥ-ΝΘΙΩΝ	6898	5970	530	398	5970	1479	17
Δ.Δ. Αμαρύνθου	3940	3263	389	288			
Αμάρυνθος	3940	3251	372	281			
Γαλάζια Νερά	36	12	17	7			
Δ.Δ. Άνω Βάθειας	465	419	28	18			
Άνω Βάθεια	385	352	16	17			
Κουκάκι	62	50	11	1			
Μονή Αγίου Νικολάου	18	17	1	-			
Δ.Δ. Γυμνού	1979	1841	76	62			
Γυμνό	1953	1818	73	62			
Μεταμόρφωση	26	23	3	-			
Δ.Δ. Καλλιθέας	374	324	26	24			
Καλλιθέα	374	324	26	24			

Δ.Δ. Σέτας	140	123	11	6			
Σέτα	86	76	5	5			
Κάτω Σέτα	54	47	6	1			

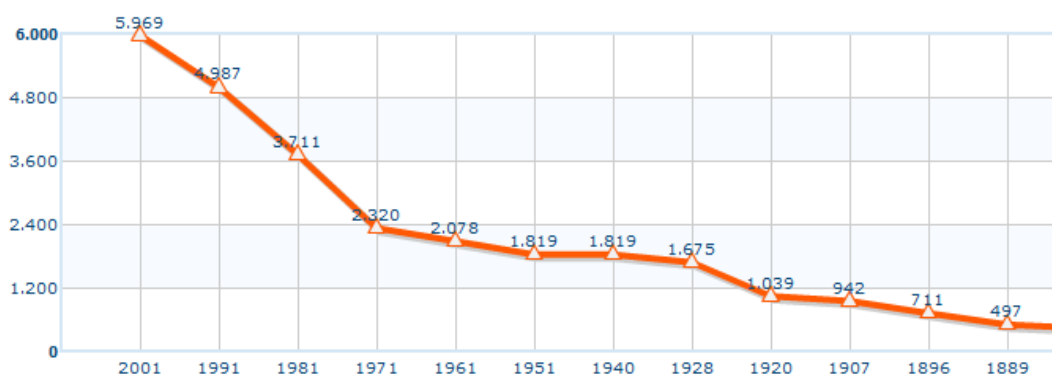
Πίνακας 2: Η κατανομή του πληθυσμού ανά οικισμό για την Αμαρύνθο. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

2.4.2 Δήμος Ερέτριας

Η Ερέτρια (τέως Νέα Ψαρά) υπάγεται :

- Στο δημοτικό διαμέρισμα της Ερέτριας με έδρα την Ερέτρια
- Στο δήμο της Ερέτριας με έδρα την Ερέτρια
- Στο νομό Ευβοίας με έδρα τη Χαλκίδα

Το δημοτικό διαμέρισμα Ερέτριας αποτελείται από τους οικισμούς Ερέτρια, Γέροντας, Μαγούλα, Μαλακώντα και το νησί της Αγίας Τριάδας. Κατά την απογραφή του 1991 ο πληθυσμός του Δήμου Ερέτριας είναι 3.022 ενώ το 2001 ο πληθυσμός ανέρχεται στους 3.156. Η Εξέλιξη του πληθυσμού φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα:



Διάγραμμα 2: Η μεταβολή του πληθυσμού για την Ερέτρια. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

Παρακάτω παρατίθενται ο σχετικός πίνακας με την αναλυτική κατανομή του πληθυσμού σε κάθε οικισμό για το Δήμο Ερέτριας:

Πολεοδομικές και κυκλοφοριακές προοπτικές των δημοτικών ενοτήτων Ερέτριας-Αμαρύνθου

	Σύνολο	Ομοδημότες	Ετεροδημότες	Αλλοδαποί	Διαμένοντες στο δήμο που είναι δημότες	Διαμένοντες σε άλλους δήμους	Διαμένοντες στο εξωτερικό
Δήμος Ερέτριας	5320	4106	735	479	4106	874	8
ΔΔ.Ερέτριας	5320	4106	735	479			
Ερέτρια	3166	2558	284	394			
Αγία Τριάς	-	-	-	-			
Γέροντας	26	19	7	-			
Μαγούλα	952	683	191	78			
Μαλακώντα	1176	846	253	77			

Πίνακας 3: Η κατανομή του πληθυσμού ανά οικισμό για την Ερέτρια. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

Παρακάτω παρατείνονται και οι αναλυτικές καταγραφές του πληθυσμού του Δήμου Ερέτριας ανά έτη:

	2001	1991	1981	1971	1961	1951	1940	1928	1920	1907	1896	1889	1879
ΔΗΜΟΣ ΕΡΕΤΡΙΑΣ	5.969	4.987	3.711	2.320	2.078	1.819	1.819	1.675	1.039	942	711	497	432
Ερέτρια	3.156	3.022	2.501	1.758	1.891	1.788	1.731	1.595	962	868	652	432	432
Αγία Τριάδα (νησί)	-	-	4	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Γέροντας	27	12	9	82	25	31	88	80	77	74	59	65	-
Μαγούλα	1.331	890	359	243	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Μαλακόντα	1.455	1.063	838	237	160	-	-	-	-	-	-	-	-

Πίνακας 4:Η κατανομή του πληθυσμού ανά έτη για την Ερέτρια. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

Όμως ο Δήμος Ερέτριας όπως δημιουργήθηκε το 2011 συνενώθηκε από τους πρώην δήμους Αμαρύνθου και Ερέτριας βάσει του νόμου 3852/7-7-2010 «Καλλικράτης». Έδρα του δήμου είναι η Ερέτρια, ενώ μεγαλύτερη πόλη η Αμάρινθος. Επίσης, περιλαμβάνει, το Γυμνό, την Άνω Βάθεια, την Καλλιθέα και την ορεινή Σέτα.

Σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή, η οποία ανακοίνωσε κάποια προσωρινά αποτελέσματα μέχρι αυτήν τη στιγμή. Η Απογραφή του 2011 εστίασε στην καταγραφή του Μόνιμου Πληθυσμού της. Γενικότερα, η μεθοδολογία της Απογραφής του 2011 διαφέρει σημαντικά σε αρκετά σημεία από αυτή προηγούμενων Απογραφών, όπως στη διάρκεια της Απογραφής, στην απογραφή ατόμων στον τόπο μόνιμης κατοικίας τους κλπ. Συνεπώς, τα αποτελέσματα της Απογραφής του 2011 και αυτά προηγούμενων Απογραφών δεν είναι απολύτως συγκρίσιμα. Τα στοιχεία που προέκυψαν από την νεώτερη ανακοίνωση της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής για το 2011 είναι τα εξής:

Εξετάζοντας τη διαχρονική εξέλιξη ηλικιακής σύνθεσης πραγματικού πληθυσμού, από τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. το 2001, διαπιστώνουμε ότι ο πραγματικός πληθυσμός της περιοχής του Δήμου είναι σχετικά νέος ηλικιακά, γεγονός το οποίο εκφράζεται ως καθοριστικός παράγοντας για τη δυναμική ανάπτυξη της περιοχής. Αναλυτικότερα, το 35,8 % είναι απόφοιτοι Γυμνασίου

ή Λυκείου, το 10,0 % είναι πτυχιούχοι ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης, τα αντίστοιχα ποσοστά για τη χώρα είναι 28,6%, και 22,5%. Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός ότι το ποσοστό του πληθυσμού των αναλφάβητων και εκείνων που δεν τελείωσαν το δημοτικό σχολείο ανέρχεται στο 10,7% του πραγματικού πληθυσμού, μέγεθος το οποίο ανέρχεται στο 61,3%, αν σε αυτό προστεθούν και οι απόφοιτοι του δημοτικού και τριτάξιου γυμνασίου.

Παρακάτω παρατίθενται οι σχετικοί πίνακες με τους αναλυτικούς πληθυσμούς σε κάθε διαμέρισμα για την Αμαρύνθο και την Ερέτρια.

Δήμος Αμαρύνθου	Μόνιμος πληθυσμός	Πυκνότητα πληθυσμού ανά τ.χμ
ΔΔ Αμαρύνθου	3940	243,95
ΔΔ Άνω Βάθειας	465	57,23
ΔΔ Γυμνού	1979	46,64
ΔΔ Καλλιθέας	374	42,38
ΔΔ Σέτας	140	4,07

Πίνακας 5: Η κατανομή του πληθυσμού ανα δημοτικό διαμέρισμα για την Αμαρύνθο. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

Ο συνολικός πληθυσμός του Δήμου Αμαρύνθου είναι 6898 και η πυκνότητα πληθυσμού ανά τ.χμ είναι 62,76 τ.χμ.

	Συνολικός πληθυσμός	Πυκνότητα πληθυσμού ανά τ.χμ
Δήμος Ερέτριας	5320	90,71
ΔΔ Ερέτριας	5320	90,71

Πίνακας 6: Η κατανομή του πληθυσμού ανά δημοτικό διαμέρισμα για την Ερέτρια. Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε 2001

Τέλος, ο Δήμος Ερέτριας έχει συνολικό πληθυσμό 13160 και συγκεκριμένα 6690 άρρενες και 6470 θήλυς. Η πυκνότητα του μόνιμου πληθυσμού ανά τ.χμ είναι 78,07 τ.χμ.

2.5 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Στην περιοχή του Δήμου Ερέτριας ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός συγκεντρώνεται κυρίως στον κλάδο των ειδικευμένων τεχνικών και ασκούντων και σε συναφή τεχνικά επαγγέλματα σε ποσοστό 15%. Ακολουθεί ο κλάδος των χειριστών μηχανημάτων σταθερών βιομηχανικών εγκαταστάσεων και συναρμολογητών σε ποσοστό 20%. Επίσης, μεγάλο ποσοστό κατέχουν και οι ειδικευμένοι γεωργοί, κτηνοτρόφοι, δασοκόμοι και αλιείς όπως επίσης και οι κάτοικοι οι οποίοι απασχολούνται στην παροχή υπηρεσιών ή είναι πωλητές καταστημάτων. Τέλος, αξιοσημείωτο ποσοστό λαμβάνουν και οι κάτοικοι οι οποίοι ασκούν επιστημονικά, καλλιτεχνικά και συναφή επαγγέλματα. Έχουμε τρεις κατηγορίες που ασχολείται ο ενεργός πληθυσμός του Δήμου Ερέτριας. Ο πρώτος είναι ο πρωτογενής τομέας που ασχολείται ο πληθυσμός περισσότερο με τη γεωργία, κτηνοτροφία και τη δασοκομία, ο δευτερογενής τομέας όπου ο πληθυσμός ασχολείται με τη βιομηχανία και τη βιοτεχνία και ο τριτογενής τομέας με βάση τις υπηρεσίες.

Όσον αφορά στον πρωτογενή τομέα ο πληθυσμός ασχολείται περισσότερο με τη γεωργία και συγκεκριμένα με την καλλιέργεια δένδρων, αμπέλων, σταφιδαμπέλων και φυτών και αφεψήματα και μπαχαρικά όπου καταλαμβάνουν το 31,05%. Υπάρχουν ακόμη και γεωργοί που είναι πολυκαλλιεργητές και ειδικευόμενοι σε ετήσιες καλλιέργειες. Επιπλέον, οι κάτοικοι της περιοχής ασχολούνται και με τη ζωική παραγωγή σε ένα μεγάλο ποσοστό περίπου το 26,7% και συγκεκριμένα με την κτηνοτροφία και πτηνοτροφία. Μεγάλα ποσοστά κατέχουν και οι δασοκόμοι και υλοτόμοι αλλά και οι αλιείς.

Στο δευτερογενή τομέα ο Δήμος Ερέτριας συγκεντρώνει μικρό ποσοστό όσον αφορά στις επιχειρήσεις αλλά μεγάλα ποσοστά όπως το 43% εμφανίζεται στην κατασκευή μεταλλικών προϊόντων, χημικών προϊόντων από καουτσούκ και πλαστικό. Επίσης, ένα ποσοστό τον 20% περίπου κατέχει η παραγωγή προϊόντων από δέρμα και η παραγωγή κλωστοϋφαντικών και γούνινων προϊόντων. Ακόμα, αναπτυγμένη δραστηριότητα είναι και η εμπορία ξύλου και χαρτιού.

Η βιομηχανική δραστηριότητα που σχετίζεται με την οικοδομική δραστηριότητα δεν είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένη στο Δήμο Ερέτριας. Όμως η βιομηχανία τροφίμων και ποτών απασχολεί ένα μεγάλο ποσοστό των κατοίκων του Δήμου καθώς και της βιομηχανίας ξύλου και χαρτιού.

Τέλος, στην περιοχή μελέτης αναπτύσσονται σημαντικές δραστηριότητες στον τριτογενή τομέα οι οποίες αφορούν πολλές επιχειρηματικές δραστηριότητες. Αρχικά, ο τομέας του χονδρικού και λιανικού εμπορίου είναι αναπτυγμένος στο Δήμο Ερέτριας αφού και η Ερέτρια και η Αμάρυνθος αποτελούν μεγάλα λιμάνια του Δήμου με σχετική κίνηση. Επίσης, οι κάτοικοι ασχολούνται με την εξυπηρέτηση πελατών στα ξενοδοχεία της Ερέτριας και της Αμάρυνθου και με την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας. Ειδικότερα, στην Αμάρυνθο ο παραλιακός της δρόμος απασχολεί πολλούς κατοίκους στα εστιατόρια και στις επιχειρήσεις ψυχαγωγίας. Συγκεκριμένα, 15 επιχειρήσεις ψυχαγωγίας υπάρχουν στην Αμάρυνθο και 12 στην Ερέτρια. Όμως, 16 επιχειρήσεις και στην Ερέτρια και στην Αμάρυνθο καλύπτουν τα εστιατόρια που απασχολούν το 10% του πληθυσμού τους. Τέλος, άλλο ένα 10% καλύπτουν οι εργαζόμενοι οι οποίοι είναι νομικοί σύμβουλοι, εκπαιδευτικοί και μηχανικών μικρών εταιρειών.

2.6 ΔΙΚΤΥΑ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

2.6.1 Οδικό δίκτυο

Ο Δήμος Ερέτριας κάνει προσπάθειες για την αποκατάσταση του οδικού δικτύου και αναμένεται να ενταχθούν έργα και να διατεθούν:

- 275.000 για τον περιφερειακό δρόμο που ενώνει την Αμαρύνθο με το Γυμνό.
- 615.000 για την ασφαλτόστρωση του δρόμου από Σέτα προς Μετόχι.
- 135.000 για ασφαλτοστρώσεις στην Αμαρύνθο.
- 38.000 για ασφαλτοστρώσεις στη Σέτα.
- Επίσης έχουν γίνει πλακοστρώσεις και ασφαλτοστρώσεις στην Άνω Βάθεια.

Στα μεμονωμένα έργα περιλαμβάνονται:

- Η επισκευή και επέκταση των κιγκλιδωμάτων σε ολόκληρη την παραλία της Αμαρύνθου. Επίσης γίνεται αλλαγή του φθαρμένου δαπέδου.
- Η δημοπράτηση του έργου αναμόρφωσης του κτηρίου του πνευματικού κέντρου και η δημιουργία αίθουσας δημοτικού συμβουλίου στην Ερέτρια.
- Το βάψιμο του Γυμνασίου και Λυκείου Αμαρύνθου έναντι 23.000 ευρώ.
- Η Επισκευή του πεζόδρομου της Αρχαίου Θεάτρου στην Ερέτρια (12.000 € και 60.000 €).
- Η μεταφορά αρμοδιοτήτων και ενεργοποίηση του Λιμενικού Ταμείου στο Δήμο, που είναι θέμα εβδομάδων.

Καθοριστικός παράγοντας για την περεταίρω ανάπτυξη του δήμου είναι το γεγονός ότι κατάφερε να αποκτήσει διαχειριστική επάρκεια η οποία του δίδει τη δυνατότητα να εκτελεί τα έργα χρηματοδότησης ΕΣΠΑ μόνος του. Επίσης, η ΔΕΥΑΕ καθαρίστηκε από το μαύρο παρελθόν της και βγήκε από τον Τειρεσία. Το 2011 έκλεισε, έχοντας ικανότητα απόκτησης φορολογικής και ασφαλιστικής ενημερότητας στο Δήμο αλλά και στη ΔΕΥΑ και ο δήμος Ερέτριας πλήρωσε πριν το τέλος του χρόνου, όλα τα τέλη κυκλοφορίας και τις ασφάλειες για όλα τα οχήματά του, κάτι που δεν είχε γίνει τα τελευταία 5 χρόνια. Μεταξύ άλλων ο δήμος Ερέτριας προχωρά στην επισκευή και χρήση των παλαιών οχημάτων που παρέμεναν αχρησιμοποίητα στο αμαξοστάσιο. Επίσης, αναζητά κτήριο για τη δημιουργία ΚΑΠΗ στο Γυμνό. Σημαντικό βήμα προς τη σύνδεση όλων των δημοτικών διαμερισμάτων και την περεταίρω τουριστική τους ανάπτυξη είναι η δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας. Τους

επόμενους μήνες ο δήμος Ερέτριας πρόκειται να αγοράσει από την ΕΘΕΛ Λεωφορεία, τα οποία θα δρομολογήσει σε γραμμή αστικής-δημοτικής συγκοινωνίας και θα συνδέουν όλες τις περιοχές του δήμου με συμβολικό κόμιστρο. Ακόμη και αν προκλήθηκαν αρκετές αντιδράσεις από τη σύγκρουση με οικονομικά συμφέροντα ο δήμος έλαβε μια σειρά από αποφάσεις που στόχο έχουν την εφαρμογή των νόμων και την προστασία του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, το δημοτικό συμβούλιο πήρε απόφαση προκειμένου να απομακρυνθούν οι παράνομες ξύλινες κατασκευές που υπάρχουν στην παραλία της Ερέτριας, οι οποίες εμποδίζουν την ελεύθερη πρόσβαση των πολιτών στον αιγιαλό. Ορισμένοι καταστηματαρχές έχουν συμμορφωθεί και απομένει να κάνουν το ίδιο και οι υπόλοιποι.

2.6.2 Ανακύκλωση

Στα πλαίσια των σχολικών περιβαλλοντικών δραστηριοτήτων, ο Δήμος Ερέτριας σε συνεργασία με το Τμήμα Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης της Ν. Εύβοιας και την Ελληνική Εταιρεία Αξιοποίησης Ανακύκλωσης έχει προσκαλέσει στην Ερέτρια, το Λούνα - Παρκ Ανακύκλωσης. Στόχος της δράσης αυτής είναι η ευαισθητοποίηση μαθητών, που φοιτούν σε σχολεία του Δήμου, μέσα από ευχάριστο και δημιουργικό παιχνίδι και με το σύνθημα "ΟΜΟΡΦΗ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΗ ΕΡΕΤΡΙΑ-ΕΥΘΥΝΗ ΟΛΩΝ ΜΑΣ".

Γενικότερα:

- Κάθε σπίτι έχει εφοδιαστεί με την ειδική τσάντα ανακύκλωσης.
- Κάθε γειτονιά έχει δικό της μπλε κάδο ανακύκλωσης όπου οι δημότες αποθέτουν τα ανακυκλώσιμα υλικά.
- Ειδικό απορριμματοφόρο όχημα συγκεντρώνει τα ανακυκλώσιμα υλικά από τους μπλε κάδους και τα μεταφέρει στο κέντρο διαλογής.
- Όλα τα σχολεία θα έχουν τη δική τους άμιλλα για την ανακύκλωση.

Τα ανακυκλώσιμα υλικά που θα ρίχνονται στους μπλε κάδους, είναι :

- Χάρτινες συσκευασίες
- Χαρτόνι, που πρέπει να διπλώνεται για να μειωθεί ο όγκος του
- Πλαστικές συσκευασίες
- Γυάλινες συσκευασίες
- Κουτιά αναψυκτικών από αλουμίνιο
- Σιδερένιες συσκευασίες, όπως κονσέρβες

- Έντυπο χαρτί

Έτσι θα επιτευχτεί:

- Η μείωση των σκουπιδιών που πάνε στη χωματερή.
- Ο περιορισμός της ρύπανσης του περιβάλλοντος.
- Η εξοικονόμηση των φυσικών πόρων

Το πρόγραμμα **ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ ΤΩΡΑ** είναι μια ποιοτική πρωτοβουλία, μια έμπρακτη εκδήλωση του ενδιαφέροντός για το φυσικό περιβάλλον που όμως χρειάζεται και την υπεύθυνη ενεργοποίηση και συμμετοχή όλων των πολιτών.

2.6.3 Γραφείο πολιτικής προστασίας

Το Γραφείο Πολιτικής Προστασίας είναι ένα ανεξάρτητο Τμήμα, το οποίο υπάγεται απ' ευθείας στον Δήμαρχο. Η λειτουργία της υπηρεσίας αυτής έχει σαν στόχο την όσο το δυνατόν καλύτερη αντιμετώπιση κάποιας φυσικής ή τεχνολογικής καταστροφής ή ατυχήματος που μπορεί να συμβεί στην περιοχή του Δήμου Ερέτριας. Στα πλαίσια αυτά σχεδιάζει και εφαρμόζει διάφορα σχέδια που εκπονούνται για την αντιμετώπιση αυτών των καταστροφών. Βασικός πόλος σχεδιασμού αποτελεί ο «ΞΕΝΟΚΡΑΤΗΣ» ο οποίος είναι ο κορμός σχεδίασης και εφαρμογής των δράσεων και πρακτικών αντιμετώπισης εκτάκτων καταστάσεων. Σκοπός της Πολιτικής Προστασίας είναι η προστασία της ζωής, της υγείας και της περιουσίας των πολιτών από φυσικές (ταχείας ή βραδείας εξέλιξης), τεχνολογικές (συμπεριλαμβανομένων βιολογικών, χημικών και πυρηνικών συμβάντων) και λοιπές καταστροφές που προκαλούν καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης, κατά την διάρκεια ειρηνικής περιόδου. Στο πλαίσιο του ίδιου σκοπού περιλαμβάνεται η μέριμνα για τα υλικά και πολιτιστικά αγαθά, τις πλουτοπαραγωγικές πηγές και τις υποδομές της χώρας, με στόχο την ελαχιστοποίηση των συνεπειών των καταστροφών.

2.6.4 Υποδομές πολιτισμού

Οι πολιτιστικές εκδηλώσεις του Δήμου Ερέτριας περιορίζονται στα πολιτιστικά, πνευματικά κέντρα και τις δημοτικές βιβλιοθήκες. Ο Δήμος Ερέτριας σε συνεργασία με τον Πολιτιστικό Σύλλογο «Κ. Κανάρης» και το Πνευματικό Κέντρο του Δήμου, διοργανώνει κάθε χρόνο τις πολιτιστικές εκδηλώσεις της πόλης «ΚΑΝΑΡΕΙΑ», οι οποίες είναι αφιερωμένες στην αναστήλωση του Αρχαίου Θεάτρου. Οι εκδηλώσεις περιλαμβάνουν ένα πλούσιο πρόγραμμα όπως: θεατρική βραδιά από την θεατρική ομάδα του Δήμου «Ερέτες», έκθεση με έργα καλλιτεχνών και ερασιτεχνών Ερέτριας, ελληνικά τραγούδια, μοντέρνους και παραδοσιακούς χορούς από τα τμήματα

του πολιτιστικού συλλόγου «Κ. Κανάρης», παραδοσιακούς ποντιακούς χορούς και τραγούδια από τους «Έλληνες του Πόντου», μουσική βραδιά με έντεχνα και παραδοσιακά τραγούδια, μουσική βραδιά με κουιντέτο εγχόρδων, 2ήμερο Φεστιβάλ τετρακίνησης από την Περιηγητική Λέσχη Ευρίπου 4Χ4 αφιερωμένο στο χαμόγελο του παιδιού και τέλος έκθεση μικρογλυπτικής του Πνευματικού Κέντρου Ερέτριας. Αποκορύφωμα, των εκδηλώσεων είναι η φαντασμαγορική αναπαράσταση της πυρπόλησης της τουρκικής Ναυαρχίδας. Επίσης, δίπλα στο ναό του Αγίου Νικολάου, χτίστηκε το 1977, με τη βοήθεια ευσεβών πολιτών, Πνευματικό Κέντρο, για την εξυπηρέτηση των ενοριτών. Εδώ εκτός από τις διάφορες άλλες εκδηλώσεις, προσφέρεται και ο καφές μετά τις νεκρώσιμες τελετές και τα μνημόσυνα. Όμως, επειδή με την αύξηση του πληθυσμού, η μία αίθουσα και οι βοηθητικοί χώροι, που είχαν κατασκευαστεί αρχικά, δεν επαρκούσαν, το 1986 έγινε προσθήκη και ο χώρος διπλασιάστηκε. Αλλά, και πάλι δημιουργήθηκαν νέες ανάγκες, γι' αυτό τα τελευταία χρόνια έχει αρχίσει να χτίζεται πλάι στα υπάρχοντα- και ένα διώροφο κτίριο. Στις δύο αίθουσες πολλαπλών χρήσεων- υπάρχει και θεατρική σκηνή. Ακόμα, βιβλιοθήκη, τηλεόραση, βίντεο κλπ. Να προστεθεί, πως το Πνευματικό Κέντρο δεν εξυπηρετεί μόνο τους κατοίκους της ενορίας του Αγίου Νικολάου, αλλά και άλλους φορείς.

ΦΕΣΤΙΒΑΛ ΤΕΤΡΑΚΙΝΗΣΗΣ

Διεξάγεται ακόμα το **Φεστιβάλ 4κίνησης** που οργανώνει η Περιηγητική Λέσχη Ευρίπου στην Ερέτρια. Το Φεστιβάλ στηρίζει ο Δήμος Ερέτριας και έχει ενταχθεί στις ετήσιες πολιτιστικές εκδηλώσεις " ΚΑΝΑΡΕΙΑ ". Σκοπός της εκδήλωσης είναι η προώθηση της τετρακίνησης, και μέσω αυτής, την αγάπη και προστασία της φύσης, την προώθηση του εθελοντισμού, την προβολή της τοπικής κοινωνίας (το 2009 το Φεστιβάλ οργανώθηκε με μεγάλη επιτυχία στο Λευκαντί με την συνεργασία του Δήμου Ληλαντίων), αλλά και να βοηθηθούν ιδρύματα. Για το σκοπό αυτό όλα τα έσοδα διατίθενται στο "Χαμόγελο του παιδιού " της Εύβοιας, και συγκεντρώνονται και τρόφιμα σε ειδικό περίπτερο στην εκδήλωση.

Η ΘΑΥΜΑΣΤΗ ΜΠΑΛΩΜΑΤΟΥ

Οι Ερέτες φέρνουν στην πόλη της Ερέτριας την Ανδαλουσιάνικη αύρα του **Federico Garcia Lorca**, παρουσιάζοντας το έργο του «**Η θαυμαστή Μπαλωματού**».

2.6.5 Ύδρευση-Αποχέτευση

Αποκεντρωμένης Διοίκησης, το γνωστό πρόγραμμα «Καλλικράτης» κατά τον οποίο ο δήμος Ερέτριας δεν αναλώθηκε μόνο στη δημιουργία και στη λειτουργία των νέων δομών, αλλά και στην τακτοποίηση των οικονομικών, στον εξορθολογισμό των δαπανών και στο σχεδιασμό μεγαλόπνοων έργων δίνουν νέα προοπτική στην περιοχή και έχουν θετικό αντίκτυπο στο περιβάλλον. Παρά το ότι οι δυσκολίες ήταν πολλές κυρίως λόγω της μειωμένης χρηματοδότησης των δήμων που προβλέπει ο Καλλικράτης, ο δήμος Ερέτριας κατάφερε να εντάξει δύο προγράμματα στο ΕΣΠΑ, να υλοποιήσει έργα σε όλη την περιφέρεια του δήμου και να σχεδιάσει νέα. Συγκεκριμένα, εντάχθηκε στο ΕΣΠΑ το πρόγραμμα αποχετευτικού δικτύου και επεξεργασίας λυμάτων στην Αμαρύνθο που αγγίζει τα 18.000.000 ευρώ και το οποίο δημοπρατείται μέσα στον Ιανουάριο. Μέχρι το τέλος του 2012 αναμένεται να ολοκληρωθεί η μελέτη για τον βιολογικό καθαρισμό και το αποχετευτικό δίκτυο της Ερέτριας, έργο το οποίο ξεπερνάει τα 8.000.000 €. Το έργο, που εντάχθηκε και αυτό στο ΕΣΠΑ, προβλέπει την αγορά οικοπέδου έναντι 60.000 € στο οποίο θα στεγαστεί η μονάδα. Ως ανταποδοτικό όφελος θα παρέχεται νερό για άρδευση στις γειτονικές περιοχές. Επίσης, έχει ενταχθεί ο Σταθμός Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων στον Άγιο Δημήτριο Αμαρύνθου. Το έργο κοστολογείται περίπου στο 1.000.000 ευρώ και αναμένεται να δημοπρατηθεί μέχρι το καλοκαίρι του 2012. Για τη δημιουργία αποχετευτικού δικτύου και βιολογικού καθαρισμού στη Σέτα, ο δήμος Ερέτριας έχει κάνει αίτηση για την ένταξή του στο ΕΣΠΑ. Κοστολογεί δε το έργο στο 1 εκατ. Ευρώ περίπου. Μεγαλόπνοο είναι και το σχέδιο για μεταφορά των υδάτων της περιοχής της Σέτας στο Γυμνό, με τη δημιουργία μικρού υδροηλεκτρικού σταθμού (θα πουλά ρεύμα στη ΔΕΗ) και διυλιστηρίου που θα παρέχει νερό υψηλής ποιότητας για ύδρευση όλου του Δήμου. Μεταξύ άλλων προβλέπεται να δημιουργηθεί υδροταμιευτήρας ο οποίος θα συλλέγει 110.000.000 κυβικά μέτρα νερού το χρόνο και θα καλύπτει τις ανάγκες υδροδότησης 15.000 κατοίκων. Μέσα στους επόμενους δύο μήνες θα ολοκληρωθεί η μελέτη που θα ορίζει αφενός τη χωροθέτηση του έργου και αφετέρου τους περιβαλλοντικούς όρους. Το έργο αναμένεται να κοστίσει περί

τα 12 εκατ. ευρώ και ο δήμος κάνει κάθε δυνατή προσπάθεια προκειμένου να το εντάξει στο ΕΣΠΑ. Για πρώτη φορά είναι υπό αξιολόγηση για ένταξη σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα, μελέτη και σχέδιο ανάπλασης της Γυμνού. Η αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου και η ολοκληρωμένη μελέτη ανάπλασης της ευρύτερης περιοχής περιλαμβάνει έργο περίπου 1.000.000 €. Ο γενικός πολεοδομικός σχεδιασμός της Ερέτριας έχει ενταχθεί σε πρόγραμμα της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδος, ενώ έχουν ανατεθεί οι απαραίτητες μελέτες (Γεωλογική, Περιβαλλοντική) για να «ξεπαγώσει» και να ολοκληρωθεί και ο αντίστοιχος της Αμαρύνθου. Υπό εκκαθάριση είναι το Νησί των Ονείρων. Πρόκειται για ένα στολίδι για τον δήμο Ερέτριας, το οποίο πρέπει να επαναλειτουργήσει. Ο δήμος βρίσκεται σε επαφές με επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο του τουρισμού, προκειμένου να αξιοποιηθεί προς όφελος της Ερέτριας.

2.6.6 Εκπαίδευση

- Στην Ερέτρια λειτουργούν σήμερα συνολικά ένα λύκειο, ένας βρεφονηπιακός σταθμός, ένα δημοτικό σχολείο, ένα νηπιαγωγείο και ένα κέντρο ECDL.
- Στην Αμάρυνθο λειτουργούν ένα νηπιαγωγείο και ένα δημοτικό σχολείο.

2.6.7 Υγεία

Η νοσοκομειακή περίθαλψη των κατοίκων του Δήμου Ερέτριας καλύπτεται από το αγροτικό ιατρείο της Ερέτριας και από φαρμακεία που υπάρχουν 4 στην Ερέτρια και 2 στην Αμάρυνθο.

2.6.8 Αθλητισμός

- Οι υποδομές αθλητισμού της Ερέτριας είναι το κοινοτικό γυμναστήριο Ερέτριας
- Οι υποδομές αθλητισμού της Αμάρυνθου είναι το αθλητικό στάδιο Αμαρύνθου και το γήπεδο μπάσκετ.

2.6.9 Συγκοινωνιακό δίκτυο

Ο δήμος Ερέτριας δεν έχει δημιουργήσει λεωφορειακές γραμμές ακόμα ούτε βέβαια υπάρχει κανένας σταθμός ΜΕΤΡΟ και η τοπική συγκοινωνία

περιορίζεται μόνο μέσω του ΚΤΕΛ για να καλύπτονται οι ανάγκες των ατόμων μέσω τουλάχιστον υπεραστικού λεωφορείου.

Οδικό Δίκτυο

Υπερτοπικό Δίκτυο Δήμου Ερέτριας

Από την επικράτεια του Δήμου Ερέτριας διέρχεται ένας βασικός οδικός άξονας η Εθνική οδός Χαλκίδας-Αλιβερίου. Η Εθνική οδός Χαλκίδας-Αλιβερίου ενώνει την Ερέτρια με την Αμάρυνθο. Πρόκειται για κλειστού τύπου αυτοκινητόδρομο ο οποίος εξυπηρετεί τις μετακινήσεις των κατοίκων και προς την Χαλκίδα αλλά και προς το Αλιβέρι και έτσι υπάρχει μια σύνδεση αυτών των περιοχών με τον υπόλοιπο νομό της Εύβοιας.

Το βασικό επαρχιακό δίκτυο της Ερέτριας είναι:

Οι οδικοί άξονες που συνδέουν όλες τις περιοχές της Ερέτριας καθώς και με τους διάφορους οικισμούς είναι το τοπικό δίκτυο. Αυτοί για την Ερέτρια είναι:

- Λεωφόρος Ίσιδος(ο οποίος εξέρχεται της Ερέτριας)
- Λεωφόρος Αρχαίου Θεάτρου
- Ο δρόμος Αμαρυσίας-Αρτέμιδος(ο οποίος ενώνεται με την Εθνική οδό Χαλκίδας-Αλιβερίου)
- Ο δρόμος Κωνσταντίνου Κανάρη
- Ο δρόμος Μενεδήμου Φίλος

Στις οδούς κατοικίας ανήκουν:

Αποστόλη, Παπανικολή, Βρασάνου, Αριστογείτωνος Φιλοξένους, Ηγέλοχου Ταραντίνου, Εύδημου Κρατεμένου, Ερατονύμου, Χαρτίωνος Κτησικλέους, Καλλικράτους, Αντίοχου Θεόδικου, Δαφνηφόρου Απόλλωνος, Σωκράτους, Διονυσίου Γλαυκίπου, Νικομάχου Ελπινίκου, Νικοδήμου, Βαρεάκη, Δέσποινας Αγγελικάρα, Αριστίωνος Απολλωνίδου, Βασιλείου.

Κύριες οδοί για την Αμάρυνθο είναι:

- Ο δρόμος Βασιλέως Κωνσταντίνου(ο οποίος ενώνεται με την Εθνική Οδό Χαλκίδας-Αλιβερίου)
- Ο δρόμος Βασιλέως Γεωργίου
- Ο δρόμος Αμαρύνθου-Γυμνό (ο οποίος ενώνει το Γυμνό και με την Αμάρυνθο)

Στις οδούς κατοικίας ανήκουν:

Αρτέμιδος, Ρήγα Φεραίου, Δημητρίου Γούναρη, Γ. Χαντά, Ηρώων Πολυτεχνείου, Μιαούλη, Κακαρά, Βασιλίσσης Σοφίας, Ευαγγελιστρίας, Δημητρίου Γούναρη, Κολοκοτρώνη, Μακρυγιάννη, Βενιζέλου, Πανουσίου, Εθνικής Αντιστάσεως, Εικοστής Πέμπτης Μαρτίου, Χαριλάου Τρικούπη, Εθνικής Ανεξαρτησίας, Αγίας Άννης, Νίκης, Πλάτωνος, Πίνδου, Παπανικολάου.

2.7 ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

Σημεία ενδιαφέροντος ενός δήμου θεωρούνται τα δημόσια κτίρια (σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες κ.α), οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι (πάρκα, πλατείες, εκκλησίες κτλ.), καθώς και κάποια ιδιωτικά καταστήματα όπως φαρμακεία και τράπεζες. (Βλαστός, 2006)

2.7.1 Εκπαίδευση

A) Ερέτρια

Νηπιαγωγεία

- 2^ο νηπιαγωγείο Ερέτριας

Δημοτικά

- 2^ο δημοτικό Ερέτριας

Βρεφονηπιακός σταθμός

- Δημοτικός βρεφονηπιακός σταθμός Ερέτριας

Λύκεια

- Λύκειο Ερέτριας

B) Αμαρύνθος

Δημοτικά

- Δημοτικό Αμαρύνθου

Νηπιαγωγεία

- Νηπιαγωγείο Αμαρύνθου

2.7.2 Δημοτικές Υπηρεσίες

A) Αμαρύνθος

Δημαρχεία

Δημαρχείο Αμαρύνθου, Βασιλίσσης Σοφίας και Χαλκίδας- Αρτέμιδος

Κέντρα εξυπηρέτησης πολιτών

ΚΕΠ δήμου Αμαρυνθίων, Κακαρά

Ελληνικά ταχυδρομεία

ΕΛΤΑ Αμαρύνθου, Βασιλίσσης Σοφίας

Β) Ερέτρια

Δημαρχεία

Δημαρχείο Ερέτριας, Λεωφόρος Αρχαίου Θεάτρου

Κέντρα εξυπηρέτησης πολιτών

ΚΕΠ δήμου Ερέτριας, Φίλος Μενεδήμου

ΚΕΠ Ερέτριας, Ευδήμου Κρατεμένου

Ελληνικά ταχυδρομεία

ΕΛΤΑ Ερέτριας, Ευδήμου Κρατεμένου

Δικαστήρια

Ειρηνοδικείο Ερέτριας, Ερατονύμου

Οργανισμός τηλεπικοινωνιών Ελλάδος

ΟΤΕ Ερέτριας, Ευδήμου Κρατεμένου

2.7.3 Υπηρεσίες Ασφαλείας

A) Ερέτρια

Λιμεναρχεία

Λιμενική αστυνομία Ερέτριας

Β' Λιμενικό τμήμα Ερέτριας, Ερατονύμου

Αστυνομικά τμήματα

Αστυνομικό τμήμα Ερέτριας, Εύνομου Κηφισσού

Β) Αμάρυνθος

Αστυνομικά τμήματα

Αστυνομικό τμήμα Αμαρύνθου, Βασιλίσσης Σοφίας

2.7.4 Εκκλησίες

A) Ερέτρια

Εκκλησίες

Εκκλησία Άγιος Νικόλαος του Χρυσοστόμου

Εκκλησία, Γλαύκιππου Διονύσου

Κοιμητήρια

Κοιμητήριο Ερέτριας

B) Αμαρύνθος

Εκκλησίες

Εκκλησία Ευαγγελίστριας

Εκκλησία Άγιος Ιωάννης, Αμαρυνθίας Αρτέμιδος

Κοιμητήρια

Κοιμητήριο Αμαρύνθου

2.7.5 Super Market

A) Ερέτρια

Σούπερ Μάρκετ

Σούπερ Μάρκετ Λεωφόρος Αρχαίου Θεάτρου

Σούπερ Μάρκετ DIA, Χαλκίδας-Αλιβερίου

B) Αμαρύνθος

Σούπερ Μάρκετ

Σούπερ Μάρκετ, 26^{ης} Οκτωβρίου

Σούπερ Μάρκετ Κρουστάλιος, Αμαρυνθίας-Αρτέμιδος

2.7.6 Αθλητικές εγκαταστάσεις

A) Ερέτρια

Γυμναστήρια

Κοινοτικό γυμναστήριο Ερέτριας

B) Αμαρύνθος

Αθλητικές εγκαταστάσεις

Στάδιο Αμαρύνθου, Χαλκίδας-Αλιβερίου

Γήπεδο μπάσκετ, Αμαρυνθίας-Αρτέμιδος

2.7.7 Υγεία

A) Ερέτρια

Ιατρεία

Αγροτικό ιατρείο Ερέτριας

Φαρμακεία

- Λεωφόρος Αρχαίου Θεάτρου
- Αμαρυσίας-Αρτέμιδος
- Φίλος Μενεδήμου

B) Αμαρύνθος

Φαρμακεία

- Αμαρυνθίας-Αρτέμιδος

2.7.8 Τράπεζες

A) Ερέτρια

Τράπεζες

Τράπεζα Πειραιώς, Φίλος Μενεδήμου

Εθνική Τράπεζα, Φίλος Μενεδήμου

B) Αμάρυνθος

Τράπεζες

Αγροτική Τράπεζα, Αμαρυνθίας Αρτέμιδος

2.7.9 Δημόσιοι Χώροι

A) Ερέτρια

Πλατείες

- Πλατεία Σφαγείου
- Πλατεία Αθανάσιου Τσολάκου, Λεωφόρος Αρχαίου Θεάτρου
- Πλατεία Αρχαίας Αγοράς, Ελπινίκου Νικομάχου
- Πλατεία, Ερατονύμου
- Πλατεία, Λεωφόρος Ίσιδου

B) Αμάρυνθος

Πλατείες

- Πλατεία, Αμαρυνθίας Αρτέμιδος

Πάρκα

- Παιδική χαρά

2.8 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

2.8.1 Χώροι Αρχαιολογικού και Ιστορικού ενδιαφέροντος

Α) Ερέτρια

Αρχαίο Θέατρο της Ερέτριας

Η αρχική κατασκευή ανάγεται στον 5ο αιώνα π.Χ. και κατά την διάρκεια του 4ου αιώνα σημειώνεται μεγάλη ακμή. Καταστράφηκε το 198 π.Χ. από τους Ρωμαίους και ανακατασκευάστηκε με πιο ευτελή υλικά. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερα εντυπωσιακό μνημείο το οποίο έχει πολλές ομοιότητες με το θέατρο του Διονύσου στην Αθήνα. Δυστυχώς, τα περισσότερα εδώλια του έχουν κλαπεί. Ανασκάφηκε από την Αμερικανική Αρχαιολογική Σχολή και η αναστήλωση του συνεχίζεται μέχρι και σήμερα.

Το Μουσείο

Το Μουσείο της Ερέτριας χτίστηκε το 1960. Στις συλλογές περιλαμβάνονται ευρήματα από το Λευκαντί, την Αμάρυνθο, τη Μαγούλα και την Ερέτρια. Στο Μουσείο διοργανώνονται κατά περιόδους εκπαιδευτικά προγράμματα για μαθητές.

Η Αρχαία Θόλος

Κυκλικό οικοδόμημα που ανεγέρθηκε αρχικά κατά τον 5ο αιώνα π.Χ.

Η «Οικία των Ψηφιδωτών»

Οικία η οποία κατασκευάστηκε το 370 π.Χ. με μωσαϊκό δάπεδο με παραστάσεις της με παραστάσεις Νηρηίδος σε Ιππόκαμπο, μάχες Αριμασπών και Γρυπών, Σφιγγών και Λεφυτών.

Ο ναός του Απόλλωνα Δαφνηφόρου

Στον χώρο του ιερού του Απόλλωνος Δαφνηφόρου στην Ερέτρια αποκαλύφθηκαν τα λείψανα διαφόρων φάσεων της λειτουργίας του (ο πρώτος εκατόμπεδος αψιδωτός ναός κατά τον 8ο π.Χ. αιώνα, πάνω σ' αυτόν ένας περίπτερος ιωνικός στις αρχές του 6ου π.Χ. αιώνα και ο τρίτος, επίσης περίπτερος, αλλά δωρικός στα τέλη του ίδιου αιώνα, που καταστράφηκε κατά την περσική εισβολή τον 490 π.Χ.).

Το πευκόφυτο νησί των Ονείρων με τουριστικές εγκαταστάσεις.

Το σπίτι του Κανάρη

Ο Κανάρης έκτισε το 1847 το σπίτι του στην Ερέτρια. Είναι ένα διώροφο νεοκλασικό οικοδόμημα στο οποίο κατοίκησε έως το 1864, τότε που έγινε για δεύτερη φορά, πρωθυπουργός και αντιβασιλιάς της χώρας. Το οικοδόμημα αυτό σώζεται μέχρι σήμερα, ανήκει σε ιδιώτη και γίνονται προσπάθειες από τον Δήμο της Ερέτριας να περιέλθει στην πολιτιστική του κληρονομιά και να αναλάβει την συντήρησή του.

Β) Αμάρυνθος

Ο Μητροπολιτικός Ναός της Θεοτόκου

Είναι κατασκευασμένος από σμιλευτή πέτρα με άριστα φιλοτεχνημένο μαρμάρينو τέμπλο και αριστοτεχνική αγιογράφιση που προέρχεται από τη Βυζαντινή περίοδο.

Η Ιερά Μονή Αγίου Νικολάου

Είναι χτισμένη το 12ο αιώνα, με σπάνιες τοιχογραφίες, τοποθετημένη σε υψόμετρο 500m., πάνω στο όρος Κοτύλαια και μέσα σε δάσος.

Το Εκκλησάκι Κοιμήσεως της Θεοτόκου (Παναγίτσα)

Είναι χτισμένο μεταξύ 11ου-12ου αιώνα πάνω σε θεμέλια προχριστιανικού ναού (πιθανόν Ναού του Απόλλωνα) και δίπλα σε ερείπια νεολιθικού οικισμού

Η μικρή εκκλησία της Μεταμόρφωσης του Σωτήρος το οποίο βρίσκεται στο δρόμο προς το λόφο

Το Λαογραφικό Μουσείο Αμαρύνθου

Το οποίο στεγάζει παλαιά αντικείμενα που αποτελούσαν τα κύρια εργαλεία απασχόλησης των κατοίκων της Αμαρύνθου καθώς και χειροποίητα προϊόντα από τον παραδοσιακό αργαλειό.

Το Μακεδονικό Τάφο Ελληνιστικής περιόδου

Βρίσκεται στα δυτικά της Αμαρύνθου στη θέση Βλυχός. Ο τάφος είναι σχεδόν τετράγωνος και περιλαμβάνει δύο νεκρικές κλίνες.

Ο Λόφος της Παλαιοχώρας

Αποτελεί χαρακτηριστικό σημείο αναφοράς της προϊστορικής θέσης της Αμαρύνθου. Σύμφωνα με μελέτες την τοποθεσία αυτή την είχε επιλέξει η θεά Αμαρυνθία Αρτέμιδα για να χτίσει το ιερό της.

Το περίφημο σπήλαιο Σκοτεινή, 1,5 χλμ. έξω από το χωριό Θαρούνια, στην πλαγιά του γκρεμού.

2.9 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

2.9.1 Υπόλοιπο Δήμου Ερέτριας

Στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Ερέτριας υπάρχουν τρεις οικισμοί που συγκεντρώνουν ένα μικρό αλλά σημαντικό ποσοστό του Δήμου.

Γυμνό:

Το χωριό Γυμνό βρίσκεται 37χλμ νοτιοανατολικά της Χαλκίδας, σε υψόμετρο 120 μέτρα, στους νοτιοανατολικούς πρόποδες του Ολύμπου και φημίζεται για το καλό κρέας και το κρασί του. Σύμφωνα με ορισμένες απόψεις το όνομα του οφείλεται στην εγκατάσταση εκεί των Γυμνών ή Γυμνιτών, ελαφρά οπλισμένων στρατιωτών Αθηναίων, το 442 π.Χ, όταν οι Αθηναίοι κατέλαβαν την Ερέτρια. Με βάση άλλες απόψεις, η ονομασία οφείλεται στη γυμνότητα του εδάφους ή και σε φυγόδοκο με το όνομα «Γυμνός» που κρυβόταν στα δάση του Όρους Όλυμπος. Το Γυμνό, βρίσκεται σε μια περιοχή που κατοικήθηκε κατά τους προϊστορικούς χρόνους, όπως αποδεικνύουν τα ευρήματα στο σπήλαιο της Δρακοσπηλιάς, που βρίσκεται λίγο έξω από το χωριό και εμφανίζει ζωή σε όλα τα στάδια της ιστορίας. Στα κλασικά χρόνια εικάζεται ότι στην περιοχή υπήρχε κάποιος σημαντικός οικισμός της αρχαίας Ερέτριας. Ένας μικρός οικισμός της τελικής νεολιθικής περιόδου εντοπίστηκε στο ύψωμα του Προφήτη Ηλία δυτικά του σημερινού οικισμού, ενώ στην ίδια θέση, βρίσκονται τα απομεινάρια ενός οικισμού της κλασικής περιόδου. Αν και τα αρχαιολογικά ευρήματα είναι πολλά στην περιοχή οι μελετητές δεν την έχουν ακόμη ταυτίσει με κάποιο αρχαίο γνωστό τοπωνύμιο. Πολλά είναι τα μνημεία της βυζαντινής και μεταβυζαντινής περιόδου στην ευρύτερη περιοχή, κυρίως μικρά εκκλησάκια. Ο ναός του Αγίου Γεωργίου βρίσκεται βόρεια του χωριού σε ελαιώνα και υψόμετρο 170 μ. Χρονολογείται στο 13ο αιώνα. Οι μελετητές εικάζουν ότι ανεγέρθηκε στα θεμέλια αρχαίου ναού. Ο ναός της Ζωοδόχου Πηγής βρίσκεται αριστερά του δρόμου από Γυμνό προς Σέττα σε υψόμετρο 430 μ. πάνω από μια ρεματιά. Πρόκειται για σταυρεπίστεγη βυζαντινή εκκλησία που το 1895 μετατράπηκε σε μονόκλιτο ξυλόστεγο. Στη θέση Παλαιοχώρι είναι ορατά τα ερείπια ενός μεσαιωνικού οικισμού, ενώ σε λόφο, μέσα στο χωριό, δίπλα στην εκκλησία της Κοιμήσεως της Θεοτόκου, ορθώνεται ένας πύργος της περιόδου της Φραγκοκρατίας, που αποτελούσε μέρος της αλυσιδωτής οχύρωσης της Εύβοιας. Στο νεκροταφείο του χωριού βρίσκονται συγκεντρωμένα πολλά αρχαία αρχιτεκτονικά τμήματα, που προέρχονται από εκσκαφές σε άγνωστη θέση. Γύρω στις αρχές του 19ου

αιώνα το Γυμνό ήταν ακατοίκητο, ενώ η εποίκισή του πραγματοποιήθηκε, με γρήγορους ρυθμούς, από τα μέσα του ίδιου αιώνα.

Άνω Βάθεια:

Είναι ένα μικρό γραφικό χωριό χτισμένο σε μια χαράδρα στους πρόποδες του Κοτύλαιου, βορειοανατολικά της Αμαρύνθου. Από την Αμάρυνθο απέχει 3,5 χλμ. Αποτελεί το μεσαιωνικό πρόγονο της σύγχρονης Αμαρύνθου και πρώτη έδρα του Δήμου Αμαρυνθίων. Η ετυμολογία του αρχικού της ονόματος Βάθεια οφείλεται στη βαθειά χαράδρα που ήταν χτισμένη για να μην είναι ορατή από τα παράλια εξαιτίας του φόβου της πειρατείας. Αργότερα, ονομάστηκε Άνω Βάθεια. Στην περιοχή έχουν βρεθεί ανάγλυφα και επιγραφές της κλασικής κυρίως περιόδου που σήμερα εκτίθενται στο Αρχαιολογικό Μουσείο Ερέτριας.

Ιερά Μονή Αγίου Νικολάου στην Άνω Βάθεια

Σε απόσταση 7 χλμ. από το δημοτικό διαμέρισμα Άνω Βάθεια του Δήμου Ερέτριας (και 40 χλμ. από τη Χαλκίδα), βρίσκεται το φιλόξενο γυναικείο μοναστήρι του Αγίου Νικολάου. Πιθανολογείται ότι η πρώτη ανδρική μοναστική αδελφότητα, εγκαταστάθηκε εδώ το 1455, αμέσως μετά από την άλωση της Κωνσταντινουπόλεως. Από αρχιτεκτονικής πλευράς ενδιαφέρον παρουσιάζει το καθολικό της μονής. Το πρώτο που βλέπει ο επισκέπτης μόλις εισέρχεται από την πύλη της μονής είναι ο υπεραιωνόβιος πλάτανος που βρίσκεται στην αυλή. Το καθολικό της μονής είναι ιστορημένο με όμορφες τοιχογραφίες του 15 αιώνα. Επίσης, η μονή διαθέτει αξιόλογη βιβλιοθήκη και ξενώνα. Η θέα είναι εκπληκτική. Βλέπεις της Αμάρυνθο, την Ερέτρια με το Πεζονήσι και όλο, σχεδόν, τον Νότιο Ευβοϊκό.

. ΆΛΛΑ ΑΞΙΟΘΕΑΤΑ

- **Το Βυζαντινό εκκλησάκι της Παναγίσσας Πορταϊτισσας.** Εκκλησάκι σε λόφο, στη διαδρομή Αμάρυνθου-Άνω Βάθεια. Για την ανέργεσή του χρησιμοποιήθηκε αρχαίο οικοδομικό υλικό από το ναό του Απόλλωνα που βρισκόταν στο σημείο.
- **Οι Βυζαντινές εκκλησίες της Κοίμησης της Θεοτόκου και της Μεταμόρφωσης του Σωτήρα.**

Βρίσκονται σε λόφο, πάνω από την παραλία Γεράνι.

- **Η Μονή Παναγίας Μυρελαίου.**

Βρίσκεται λίγο ψηλότερα από την μονή του Αγίου Νικολάου και διαθέτει εξαιρετική θεά.

Καλλιθέα:

Η Καλλιθέα βρίσκεται 5 χλμ από την Αμάρυνθο σε υψόμετρο περίπου 70 μέτρων. Μέχρι το 1954, το χωριό λεγόταν Κάτω Μάμουλα. Ο οικισμός είχε ονομαστεί έτσι στα χρόνια της Τουρκοκρατίας από τον Τούρκο Αγά Μαμουλά ή Μολλά Χόντζα, του οποίου η περιοχή ήταν τσιφλίκι. Στα έγγραφα του 15ου αιώνα η περιοχή αναφέρεται σαν Άγιος Ηλίας ή Μούμαλα. Το σημερινό όνομα του χωριού, Καλλιθέα, δόθηκε από την εξαιρετική θέα που έχει προς την πεδιάδα της Αμαρύνθου και τον Ευβοϊκό κόλπο. Αξιόλογο είναι το εκκλησάκι των Αγίων Θεοδώρων, το οποίο έχει κατασκευαστεί από αρχαίο οικοδομικό υλικό.

Σέττα:

Η Σέττα είναι ένας γραφικός ορεινός οικισμός χτισμένος σε υψόμετρο 800 μέτρων στην νότια πλαγιά του Ξηροβουνιού. Είναι δημοτικό διαμέρισμα του νεοσύστατου δήμου της Ερέτριας. Ο οικισμός της Σέττας είναι ο υψηλότερος κατοικήσιμος οικισμός της Εύβοιας, απέχει 128 χιλιόμετρα από την Αθήνα και μόλις 19 χιλιόμετρα από τις ακτές του Ευβοϊκού κόλπου από την νοτιοκεντρική πλευρά της Εύβοιας. Σημείο αναφοράς είναι το περίφημο “σπήλαιο Σέττας” με αίθουσα περίπου 700τμ. Διακοσμημένο με σταλακτίτες και σταλαγμίτες και συνολικό βάθος 115 μέτρα. Το βαθύτερο βάραθρο στην Εύβοια είναι ο “Βόλαθρος” με κατακόρυφο βάθος περίπου 120 μέτρα. Το στόμιο του βάραθρου έχει σχήμα σχεδόν κυκλικό, 25x20μ. περίπου, ο πυθμένας του είναι ελαφρά μεγαλύτερος σε διαστάσεις. Στη Σέττα υπάρχει και το υπαίθριο θέατρο 750 θέσεων που έκτισε στις αρχές της δεκαετίας του 1980 ο ηθοποιός Νίκος Παπακωνσταντίνου. Το θέατρο Σέττας είναι φτιαγμένο στα πρότυπα του αρχαίου θεάτρου της Επιδαύρου, λαξευμένο σε πέτρα. Πέρα από τα αξιοθέατα της Σέττας υπάρχουν και τα κοντινά χωριά Μετόχι, Μύστρος, Μανίκια, Μακρυχώρι, Παραλία Χιλιαδού, Τραχήλι, Παναγιά, Παρθένι, Στενή Διρφύος κ.α.

3 ΓΕΝΙΚΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

3.1 Θεσμοθετημένες χρήσεις γης

A) Ερέτρια

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο η πόλη της Ερέτριας οργανώνεται σε εκτάσεις αραιοδομημένες και αδόμητες και δημιουργείται μία συνοικία που υποδιαιρείται σε τρεις πολεοδομικές ενότητες-γειτονίες με μέση πυκνότητα και μέσο συντελεστή δόμησης ως εξής:

Πολεοδομική πυκνότητα	Μέση πυκνότητα	Μέσος συντελεστής δόμησης
1	83	0,8
2	119	0,8
3	122	0,8

Πίνακας 7:Στοιχεία πυκνότητας για την Ερέτρια. Πηγή εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο

Ακόμα, η πολεοδομική οργάνωση της Ερέτριας για πληθυσμό μεγέθους 6000 και επιπλέον 1500 εποχιακών κατοίκων περιλαμβάνει και τον προσδιορισμό των χρήσεων γης ως εξής:

- Διατήρηση της γενικής κατοικίας σε όλο τον οικισμό
- Καθορισμός κεντρικών λειτουργιών και τοπικών κέντρων στις γειτονίες
- Χωροθέτηση βιοτεχνικής περιοχής και χονδρεμπορίου στην Β.Δ πλευρά της γειτονιάς 3
- Χωροθέτηση πνευματικού κέντρου και κοινοτικού καταστήματος στη θέση του υπάρχοντος δημοτικού
- Χωροθέτηση δύο νηπιαγωγείων στις γειτονίες 2 και 3
- Χωροθέτηση δύο παιδικών σταθμών στις γειτονίες 2 και 3
- Χωροθέτηση δύο δημοτικών σχολείων
- Χωροθέτηση του σημερινού χώρου του γυμνασίου
- Χωροθέτηση του αθλητικού κέντρου πόλης σε κοινοτική έκταση
- Οργάνωση χώρων πλατείας-πρασίνου και παιδικής χαράς
- Χωροθέτηση δύο μεγάλων αρχαιολογικών χώρων στη γειτονιά 1

Επίσης, περιλαμβάνει τη γενική εκτίμηση της χωρητικότητας των πολεοδομικών ενοτήτων των αναγκών σε γή για κοινωνική υποδομή σε επίπεδο πολεοδομικής ενότητας και σε επίπεδο πόλης.

Περιλαμβάνει τον καθορισμό ζωνών και οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και αναπτυξιακών χωρών και ειδικότερα :

- Ζωνών περιβαλλοντικής εξυγίανσης – αναβάθμισης
- Ζωνών λιανικού εμπορίου στα κέντρα των γειτονιών
- Ζώνης βιοτεχνίας και χονδρεμπορίου στο βορειοδυτικό άκρο του οικισμού
- Ζωνών τουρισμού-αναψυχής

Περιλαμβάνει τη λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος με τον καθορισμό ζωνών προστασίας αυτού και ειδικότερα των ζωνών προστασίας των αρχαιολογικών χώρων και την προστασία ακτών και ορυκτού πλούτου.

Περιλαμβάνει τις προτάσεις για το οδικό δίκτυο και ειδικότερα:

- Χάραξη παρακαμπτήριου οδού σε θέση που να μην δημιουργεί προβλήματα στους αρχαιολογικούς χώρους
- Όσον αφορά στο εσωτερικό οδικό δίκτυο του οικισμού προτείνεται η εφαρμογή συστήματος μονόδρομων αρτηριών για την προσπέλαση του κέντρου πόλης και η απομάκρυνση της διέλευσης οχημάτων από την παραλιακή ζώνη
- Προβλέπεται ακόμα και η ανάπτυξη συστήματος των πεζοδρόμων

B) Αμάρυνθος

Το εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο για την πόλη της Αμαρύνθου περιλαμβάνει τα εξής:

1. Την πολεοδομική οργάνωση του οικισμού για προγραμματικό πληθυσμιακό μέγεθος 6000 περίπου μόνιμων κατοίκων και 1500 εποχιακών κατοίκων για τον οικισμό.
2. Την επέκταση του σχεδίου πόλης δυτικά στις εκτάσεις που περιλαμβάνουν το γήπεδο και το υπό ανέγερση Γυμνάσιο περίπου 28 στρεμμάτων με τη δημιουργία μιας πολεοδομικής ενότητας με μια γειτονιά σε κλίμακα 1:5000 με μέση πυκνότητα 147 κατ/Ha και μέσο συντελεστή δόμησης 1,2.
3. Τον προσδιορισμό των χρήσεων γης και ειδικότερα:
 - Διατήρηση της γενικής κατοικίας σε όλο τον οικισμό.
 - Χωροθέτηση πνευματικού κέντρου.
 - Χωροθέτηση ενός παιδικού σταθμού στην περιοχή της Κονιζερί.
 - Χωροθέτηση ενός διθέσιου νηπιαγωγείου στην περιοχή της Κονιζερί.
 - Χωροθέτηση γηπέδου αθλοπαιδιών στην περιοχή της Κονιζερί.

- Οργάνωση χώρων πλατειών πρασίνου στην παραλιακή ζώνη, διατήρηση των πλατειών Ευαγγελιστριάς και Γουμένου και δημιουργία δύο νέων πλατειών μέσα στον οικισμό με απαλλοτρίωση.
- Χωροθέτηση τριών παιδικών χαρών μία στην παραλιακή περιοχή όπως θα αναπλασθεί μετά από τις τεχνικές προσχώσεις μία στο ανατολικό τμήμα και μία στο δυτικό τμήμα του εγκεκριμένου σχεδίου και σε επαφή με τις προτεινόμενες πλατείες
- 4. Τη γενική εκτίμηση της χωρητικότητας των πολεοδομικών ενοτήτων σε κατοίκους για το έτος 1987 των αναγκών σε γη για κοινωνική υποδομή.
- 5. Τον καθορισμό αναπτυξιακών ζωνών σε κλίμακα 1:10000 και ειδικότερα ζώνης τουρισμού και αναψυχής κατά μήκος της παραλιακής περιοχής και ζώνης λιανικού εμπορίου.
- 6. Τη λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος με τον καθορισμό ζωνών όπου απαιτείται η σύνταξη ειδικής μελέτης και ζωνών προστασίας ακτών και προστασίας χώρων ιστορικού ενδιαφέροντος, απομάκρυνση οχλουσών χρήσεων και νέα θέση μεταφοράς αυτών.
- 7. Τις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα όπως:
 - Τη χάραξη της νέας Εθνική οδού με τη μετάθεσή της βορειότερα της προγραμματιζόμενης ώστε να παρακάμπτει τον αρχαιολογικό χώρο στη θέση Κουκάκι.
 - Την κατασκευή, μέχρι την υλοποίηση της νέας Εθνική οδού, παρακαμπτήριου δρόμου του οικισμού επί υπαρχόντων αγροτικών δρόμων.
 - Τη μετάθεση του κόμβου εισόδου δυτικότερα στη διασταύρωση με την επαρχιακή οδό προς Γυμνό-Σέτα.
 - Την εφαρμογή συστήματος μονόδρομων στο εσωτερικό δίκτυο του οικισμού και τη χρησιμοποίησή σαν κεντρικού χώρου στάθμευσης της έκτασης που καταλαμβάνει σήμερα η παιδική χαρά μια και αυτή θα μεταφερθεί στον υπό διαμόρφωση χώρο της προβλήτας.
 - Προβλέπεται η ανάπτυξη συστήματος πεζοδρόμων

Τις προτάσεις σχετικά με τα έργα ύδρευσης και αποχέτευσης και ειδικότερα:

- Τον καθορισμό βασικών αγωγών του δικτύου ύδρευσης καθώς και της θέσης του αντλιοστασίου
- Τον καθορισμό σημείων εκβολής των ακαθάρτων καθώς και συλλεκτήριας τάφρου ομβρίων
- 8. Τις προτάσεις σχετικά με το ενεργειακό και τηλεπικοινωνιακό σύστημα και ειδικότερα:
 - Σημειώνεται το πρωτεύον εναέριο δίκτυο επί κυκλικών στηλών καθώς και οι σταθμοί μετασχηματισμού και το κέντρο τηλεπικοινωνιών

9. Τις προτάσεις για την αντιμετώπιση θεομηνιών και ειδικότερα:
- Τον καθορισμό των σημείων υδροληψίας και των κατάλληλων χώρων για συγκέντρωση του κοινού σε περίπτωση σεισμού

3.2 Αναθεώρηση του ΦΕΚ για τα πλάτη πεζοδρομίων της Αμαρύνθου

Σύμφωνα με την απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής **52907/28.12.2009 (ΦΕΚ 2621/31.12.2009 τεύχος Β)** αναθεωρούνται τα πλάτη των πεζοδρομίων για την περιοχή της Αμαρύνθου. Αρχικά, σύμφωνα με το ΦΕΚ ορίστηκαν τα παρακάτω πλάτη πεζοδρομίων για τον οικισμό της Αμαρύνθου:

- Για πλάτη οδών 8 μέτρων το πλάτος του πεζοδρομίου να είναι 1,00 μέτρο.
- Για πλάτη οδών από 8–10 μέτρων το πλάτος του πεζοδρομίου να είναι 1,25 μέτρα.
- Για πλάτη οδών από 10-12 μέτρων το πλάτος του πεζοδρομίου να είναι 1,50 μέτρα.
- Για πλάτη οδών από 12-14 μέτρων το πλάτος του πεζοδρομίου να είναι 1,75 μέτρα.
- Για πλάτη οδών από 14 και άνω μέτρων το πλάτος του πεζοδρομίου να είναι 2,00 μέτρα.

Η αναθεώρηση όμως αυτού του ΦΕΚ περιλαμβάνει τις παρακάτω προτάσεις:

- Για πλάτη οδών 8 μέτρων η πρόταση είναι να αναθεωρηθεί μονόδρομη η οδός και το πλάτος να είναι 1,50 και 1,50 μέτρα και από τις δύο πλευρές του δρόμου ώστε να δημιουργούνται 3 μέτρα για την κίνηση και 2 μέτρα για τη στάθμευση.
- Για πλάτη οδών από 8–10 μέτρων η πρόταση είναι να δημιουργηθούν πεζοδρόμια με πλάτη 1,50 και 1,50 μέτρων και από τις δύο πλευρές του δρόμου ο οποίος μπορεί να είναι είτε μονόδρομος είτε αμφίδρομος.
- Για πλάτη οδών από 10–12 μέτρων η πρόταση είναι να δημιουργηθούν πεζοδρόμια με πλάτη 1,50 και 1,50 μέτρων και από τις δύο πλευρές του δρόμου ο οποίος μπορεί να είναι εξίσου είτε μονόδρομος είτε αμφίδρομος.
- Για πλάτη οδών από 12 και πάνω μέτρων η πρόταση είναι να δημιουργηθούν πεζοδρόμια με πλάτη 2 μέτρων στους δρόμους οι οποίοι θα είναι είτε μονόδρομοι είτε αμφίδρομοι.

3.3 Υπάρχουσες Χρήσεις Γης

Η σημερινή εικόνα των δύο πόλεων (Ερέτριας και Αμαρύνθου) διαφέρει από την θεσμοθετημένη. Σε όλη την έκταση των δύο πόλεων παρουσιάζονται διαφορετικές χρήσεις γης από το Γ.Π.Σ. Η διαφορετική χρήση παρουσιάζεται σε μεμονωμένα οικοδομικά τετράγωνα και κυρίως σε κτήρια. (Αραβαντινός, 2007)

Στην πόλη της Ερέτριας οι υφιστάμενες χρήσεις είναι οι εξής:

- Γενική κατοικία, στο μήκος των οδών Ταραντινού, Φιλοξένους, Μενεδήμου, Ίσιδος, Ελπινίκου και Γλαύκιππου.
- Πολεοδομικό κέντρο, κατά μήκος των οδών Φιλοξένους, Αρχαίου Θεάτρου, Κρατεμένους Κανάρη. Σε μεμονωμένα οικοδομικά τετράγωνα υφίσταται αυτή η χρήση. Περιλαμβάνονται εμπορικά καταστήματα, διοικητικές υπηρεσίες και κατοικίες.
- Κοινόχρηστοι χώροι, αστικό πράσινο, πέρα από τις θεσμοθετημένες θέσεις των ανοιχτών χώρων πρασίνου, σε όλη την έκταση της πόλης τοποθετούνται πλατείες και πάρκα.
- Άλλες ιδιαίτερες χρήσεις όπως: χώροι εκπαίδευσης, χώροι άθλησης, χώροι πολιτισμού, αρχαιολογικοί χώροι και χώροι ιατρικής περίθαλψης.

Στην πόλη της Αμαρύνθου οι υφιστάμενες χρήσεις είναι οι εξής:

- Γενική κατοικία, σε όλο το μήκος της Αμαρύνθου εκτός από τον παραλιακό δρόμο στην οδό Παύλου Μελά.
- Πολεοδομικό κέντρο, κατά μήκος του παραλιακού δρόμου Παύλου Μελά, Βασ. Γεωργίου, Παπανδρέου και 28^{ης} Οκτωβρίου όπου περιλαμβάνει εκτός από καταστήματα και πολλές ξενοδοχειακές μονάδες, εστιατόρια-καφετέριες και αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Κοινόχρηστοι χώροι, αστικό πράσινο σε σχεδόν όλη την έκταση της Αμαρύνθου.
- Άλλες ιδιαίτερες χρήσεις όπως: χώροι αθλητισμού, αρχαιολογικοί χώροι, κέντρα ιατρικής περίθαλψης και χώροι εκπαίδευσης.

4 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ-ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Τοπικό δίκτυο

Ορισμοί:

Πρωτεύουσα Αρτηρία είναι η οδός που κατά μήκος της υπάρχουν διασταυρώσεις ελεγχόμενες – κατά κανόνα με φωτεινούς σηματοδότες και οι προσβάσεις στις παρακείμενες ιδιοκτησίες περιορίζονται στο ελάχιστο. Εξυπηρετούν υπεραστικές μετακινήσεις που φθάνουν ή διέρχονται από την πόλη.

Δευτερεύουσα Αρτηρία ορίζεται η οδός που εξυπηρετεί μέσου μήκους μετακινήσεις. Οι διασταυρώσεις είναι ελεγχόμενες και είναι δυνατόν να περνούν τοπικές λεωφορειακές γραμμές. Οι ταχύτητες σε σχέση με τις πρωτεύουσες αρτηρίες είναι μικρότερες.

Συλλεκτήρια Οδός είναι ο δρόμος που συγκεντρώνει τις μετακινήσεις των τοπικών οδών για να τις διοχετεύσει στο δίκτυο των αρτηριών. Εξυπηρετεί μετακινήσεις μέσα στις γειτονίες και οι ταχύτητες είναι σημαντικά περιορισμένες.

Τοπική Οδός είναι ο δρόμος που χρησιμοποιείται για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης, όπως η κατοικία, το εμπόριο και η αναψυχή. (Βλαστός, 1997)

Πρωτεύουσες αρτηρίες

Οι πρωτεύουσα αρτηρία των δύο περιοχών (Αμαρύνθου και Ερέτριας) είναι η Εθνική οδός Χαλκίδας –Αλιβερίου. Αποτελεί τον περιφερειακό δακτύλιο της Ερέτριας και της Αμάρυνθου. Πρόκειται για έναν αστικό τύπο αυτοκινητόδρομου με 2 λωρίδες κυκλοφορίας που ξεκινάει από την Χαλκίδα και εκτείνεται μέχρι την Κάρυστο και την Κύμη.

Δευτερεύουσες αρτηρίες

Για την σύνδεση των δύο πόλεων με τους μικρότερους οικισμούς υφίστανται μικροί οδικοί άξονες, τοπικής εμβέλειας. Αυτοί είναι:

- Η Λεωφόρος Αρχαίου Θεάτρου η οποία ενώνεται με τη Εθνική οδό Χαλκίδας-Αλιβερίου και εκτείνεται μέχρι το κέντρο της πόλης της

Ερέτριας. Είναι αμφίδρομη κατεύθυνσης όπως και η λεωφόρος Ίσιδος η οποία είναι μια συνέχεια της Εθνικής οδού Χαλκίδας-Αλιβερίου.

- Ο δρόμος Αρτεμισίας-Αρτέμιδος ο οποίος προέρχεται από την Εθνική οδό Χαλκίδας-Αλιβερίου και οδηγεί στο κέντρο της Ερέτριας και είναι διπλής κατεύθυνσης.
- Ο δρόμος Κωνσταντίνου Κανάρη ο οποίος οδηγεί στο κέντρο της Ερέτριας και είναι μονής κατεύθυνσης.
- Ο δρόμος Βασιλέως Κωνσταντίνου ο οποίος είναι ο παραλιακός δρόμος της Αμαρύνθου όπου είναι και ο κεντρικός δρόμος και είναι διπλής κατεύθυνσης.

Στις **συλλεκτήριους οδούς** ανήκουν για το Δήμο Ερέτριας οι:

- Αποστόλη
- Φανοκλέους Τιμοκράτους
- Καλλικράτους
- Σωκράτους
- Παπανικολή
- Νικομάχου Ελπινίκου
- Αριστίονος Απολλωνίδου
- Διονυσίου Γλαυκίππου

Για το Δήμο Αμαρύνθου ανήκουν οι:

- Βασιλίσσης Σοφίας
- Ρήγα Φεραίου
- Ευαγγελιστρίας
- Ηρώων Πολυτεχνείου
- Κολοκοτρώνη
- Αγίας Άννης
- Εθνικής Ανεξαρτησίας
- 25^{ης} Μαρτίου
- Βασιλέως Γεωργίου
- Αμαρύνθου-Νεοχωρίου
- Κακαρά
- Αγγελή Γοβίου

Επί των δρόμων αυτών κινούνται και Ι.Χ. αυτοκίνητα και φορτηγά. Μερικοί δρόμοι είναι διπλής κατεύθυνσης και άλλοι είναι μονής. Το υπόλοιπο οδικό δίκτυο αποτελείται από δρόμους ήπιας κυκλοφορίας που σε γενικές γραμμές και στην Αμαρύνθο και στην Ερέτρια είναι μονής κατεύθυνσης. Σε αυτούς τους δρόμους δεν επιτρέπεται η διέλευση βαρέων οχημάτων αλλά μόνο Ι.Χ αυτοκινήτων διότι οι περιοχές αυτές διατηρούν το χαρακτήρα γειτονιάς. Οι

χρήσεις γης με άλλα λόγια είναι μόνο κατοικίες ανάμεσα στους οδούς αυτούς και η ιεράρχηση του οδικού δικτύου των δύο Δήμων παρουσιάζεται στους χάρτες 7 και 6.

5 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ-ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Η περιοχή μελέτης συναντά πολλά προβλήματα ως προς τις ασύμβατες χρήσεις γης και το κυκλοφοριακό. Έτσι αυτά τα προβλήματα δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη της περιοχής και συντελούν επίσης και στην υποβάθμιση της ζωής των κατοίκων. (Χριστοδουλοπούλου, 2011)

Η Ερέτρια και η Αμαρύνθος απαρτίζονται κυρίως από κατοικίες αραιοκατοικημένες μεταξύ τους και έτσι έχουν έλλειψη πολεοδομικού σχεδιασμού. Οι δύο πόλεις δημιουργήθηκαν χωρίς κανένα σχέδιο με αυθαίρετη δόμηση και χρήσεις γης. Το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσεων γης και στις δύο περιοχές αποτελείται από ζώνες τουρισμού και ψυχαγωγίας με αποτέλεσμα να εκλείπουν χρήσεις γης οι οποίες είναι πολύ απαραίτητες για τους κατοίκους μικρούς και μεγάλους όπως η εκπαίδευση και τα κέντρα περίθαλψης. Σε όλη την έκταση και των δύο περιοχών δεν εφαρμόζονται οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης και με αυτό τον τρόπο τοποθετούνται αυθαίρετα διπλά σε κατοικίες χρήσεις οι οποίες δημιουργούν οχλήσεις στους κατοίκους και χρήσεις όπως μεγάλα καταστήματα τα οποία θα ελκύουν κόσμο και θα καταστρέφουν την ησυχία που είναι απαραίτητη στη γειτονιά.

Η έλλειψη κοινόχρηστων και ελεύθερων χώρων κατά κύρια βάση στο Δήμο Ερέτριας είναι ένα από τα σοβαρά προβλήματα της περιοχής αφού υπάρχει χαμηλή αναλογία πρασίνου σε σχέση με τις γειτονικές περιοχές. Όλα σχεδόν τα οικοδομικά τετράγωνα είναι πλήρως χτισμένα και το πράσινο περιορίζεται μόνο σε λίγα πάρκα και πλατείες όπως και στην Αμαρύνθο. Η φύτευση και οι πρασιές που πλαισιώνουν το οδικό δίκτυο κατά μήκος των πεζοδρομίων είναι ελάχιστες και όπου υπάρχουν είναι σε άσχημη κατάσταση.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα όμως αποτελεί το κυκλοφοριακό και για τις δύο πόλεις αλλά και για την ευρύτερη περιοχή. Το πρόβλημα εμφανίζεται όχι μόνο στα κέντρα των δύο πόλεων αλλά και σε όλη την έκτασή τους. Η έλλειψη κυκλοφοριακού σχεδιασμού έχει σαν αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Η πηγή των προβλημάτων είναι η μορφή και η οργάνωση του οδικού δικτύου που δεν ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις για εξυπηρέτηση των αναγκών των κατοίκων και των επισκεπτών των πόλεων. Τα κυκλοφοριακά προβλήματα που εντοπίζονται είναι αποτέλεσμα των φτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών των δρόμων (πχ. περιορισμένη διατομή), της απουσίας

ικανοποιητικού αριθμού θέσεων στάθμευσης σε χώρους εκτός οδού και της μη σωστής διαμόρφωσης κρίσιμων διασταυρώσεων του δικτύου. Παρ' όλο που οι περισσότεροι δρόμοι είναι μονής κυκλοφορίας και των δύο περιοχών το πολύ μικρό πλάτος των οδών δυσχεραίνει την κυκλοφορία. (Αραβαντινός, 2007)

Πλέον με τη συγκέντρωση όλων των δραστηριοτήτων σε μία μικρή έκταση, στο κέντρο των πόλεων, σε συνδυασμό με την κακή ποιότητα οδικού δικτύου επέρχεται κορεσμός και ανεπάρκεια χωρητικότητας στους άξονες που εξυπηρετούν τις δραστηριότητες αυτές με αποτέλεσμα το αυτοκίνητο να αποφεύγει τις συμφορημένες αρτηρίες και να διαχέεται σε παρακείμενους των αρτηριών τοπικούς δρόμους, καταστρέφοντας έτσι την ήσυχη εικόνα γειτονιάς. (Αραβαντινός, 2007) Το πρόβλημα εντοπίζεται κυρίως στο πολεοδομικό κέντρο της Ερέτριας (επί των οδών Κανάρη, Κρατεμένου, Αρχαίου Θεάτρου και Φιλοξένους) και στο τοπικό κέντρο της Αμαρύνθου (κατά μήκος των οδών Παπανδρέου, Βασιλέως Γεωργίου και 28^{ης} Οκτωβρίου) κατά τις ώρες αιχμής, όπου συγκεντρώνονται οι διοικητικές και εμπορικές δραστηριότητες. Σε αυτό συμβάλλει η συνεχής και αλόγιστη χρήση του αυτοκινήτου από τους κατοίκους, και η απουσία χώρων στάθμευσης κοντά στις δραστηριότητες (πέρα από τη στάθμευση παρά το κράσπεδο).

Παράλληλα η έλλειψη κανόνων στάθμευσης στο σύνολο του οδικού δικτύου, σε συνδυασμό με την έλλειψη χώρων στο εσωτερικό δίκτυο της πόλης, όπου δεν υπάρχει καμία ειδική υποδομή και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των δρόμων είναι φτωχά, οξύνουν το πρόβλημα. Παρατηρείται συσσώρευση σταθμευμένων οχημάτων κυρίως στην κεντρική περιοχή, λόγω των πολλών εμπορικών καταστημάτων και της συγκέντρωσης των υπηρεσιών διοίκησης, τα οποία λόγω της συνεχούς αύξησης τους πληθυσμού και της έλλειψης χώρων στάθμευσης (εκτός δρόμου), διαχέονται και στην εγγύτερη περιοχή, δημιουργώντας προβλήματα όχι μόνο στους κατοίκους του κέντρου αλλά και των παρακείμενων γειτονιών. (Σιόλας, 2005)

Ακόμα προβλήματα υπάρχουν λόγω της έλλειψης αστικής συγκοινωνίας και της ύπαρξης μόνο δημοτικής συγκοινωνίας μέσω ΚΤΕΛ που ξεκινούν από την Χαλκίδα και μόνο αυτά οδηγούν στο κέντρο της κάθε περιοχής. Με άλλα λόγια, είναι απαραίτητη η χρήση του αυτοκινήτου έστω και για σχετικά κοντινές αποστάσεις.

Σημαντικά προβλήματα αντιμετωπίζουν και οι πεζοί. Τα προβλήματα αυτά οφείλονται κυρίως στις περιορισμένες διατομές των πεζοδρομίων, στα φυσικά και τεχνητά εμπόδια που συναντούν κατά την κίνησή τους, στην παράνομη στάθμευση οχημάτων στις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων που περιορίζουν την ορατότητα, στην έλλειψη φωτεινής σηματοδότησης εκεί όπου

υπάρχουν πολλές διελεύσεις πεζών, στη συχνή διέλευση βαρέων οχημάτων, στην αμφίδρομη κίνηση των οχημάτων κλπ.

Ακόμη, οι πεζοδρομήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί γύρω από σχολεία και σε μικρούς δρόμους έχουν μόνο τοπικό χαρακτήρα, χωρίς να εντάσσονται σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο, που να συνδέει τις γειτονιές του δήμου με ελεύθερους, κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους.

Με τον υπάρχοντα σχεδιασμό των περιοχών (πολεοδομικά αλλά και κυκλοφοριακά), αλλά και με τις υφιστάμενες χρήσεις γης, χάνεται από τις πόλεις η έννοια της γειτονιάς. Με την συγκέντρωση όλων των εμπορικών δραστηριοτήτων στα κέντρα των πόλεων, και με την συνεχή διέλευση οχημάτων (όχι μόνο Ι.Χ. αλλά και φορτηγών) απ' όλους τους δρόμους των πόλεων, καταλήγουν οι δύο πόλεις να μην έχουν αυτόνομες, ήσυχες γειτονιές.

5.1 Συμπεράσματα

Η Ερέτρια και η Αμάρυνθος αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα που δυσχεραίνουν τη ζωή των κατοίκων και των επισκεπτών τους. Συνοπτικά και σε γενικές γραμμές τα προβλήματα αυτά (σύμφωνα και με τη θεωρία που αναλύεται στο βιβλίο «Πολεοδομικός Σχεδιασμός» Α. Αραβαντινός, 2007) είναι:

Εντοπίζονται δυσχέρειες πρόσβασης και κίνησης στην περιοχή ή σε τμήματά της με τους διάφορους τρόπους μετακινήσεων: δημόσιο μεταφορικό μέσο, ιδιωτικό μεταφορικό μέσο (όπου συμπεριλαμβάνεται και το πρόβλημα στάθμευσης), με τα πόδια κλπ. Τα προβλήματα εδώ συνοψίζονται με τη σύνδεση των κέντρων των πόλεων με την λοιπή έκτασή τους, με τη προσφερόμενη οδική υποδομή μέσα σ' αυτή και με τη φόρτισή της. Έτσι υπάρχει πρόβλημα εισόδων των μετακινήσεων και επεκτάσεων τους προς τα έξω, πρόβλημα μορφής, μεγέθους ή ποιότητας του εσωτερικού δικτύου, καθώς και τα προβλήματα τρόπου φόρτισής του.

Τέλος το σημαντικότερο πρόβλημα που παρουσιάζεται στις δύο πόλεις είναι το κυκλοφοριακό. Όταν άρχισαν να αναπτύσσονται οι δύο πόλεις, οι μετακινήσεις με αυτοκίνητα ήταν ελάχιστες. Οι μόνες μετακινήσεις γίνονταν με συγκοινωνίες οι οποίες διέσχιζαν συγκεκριμένους δρόμους. Στους δρόμους αυτούς συγκεντρώθηκαν όλες οι εμπορικές και διοικητικές δραστηριότητες, ενώ στους γύρω μικρότερους δρόμους επικρατούσα χρήση ήταν κατοικία. Έτσι η πόλη προσαρμόστηκε στις ανάγκες της τότε εποχής και μορφοποιήθηκε αναλόγως, από άποψη υποδομών. Η γεωμετρία των κεντρικών οδών επαρκούσε για την τότε κίνηση των οχημάτων, ενώ οι παρακείμενοι δρόμοι είχαν φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά που αρκούσαν κυρίως για τους πεζούς. Η κατάσταση σήμερα διαφέρει κατά πολύ από την τότε εποχή. Κάθε οικογένεια έχει από ένα αυτοκίνητο το οποίο χρησιμοποιούν σε όλες τις μετακινήσεις τους, και για τις πιο μικρές αποστάσεις, αγνοώντας τα προβλήματα που μπορεί να προκληθούν. Ενώ οι μεγάλες ροές θα έπρεπε να διεκπεραιώνονται από τις μεγάλες αρτηρίες, και στους δρόμους γειτονιάς να συναντώνται μόνο τοπικές μετακινήσεις, χαμηλών ταχυτήτων με τα λίγα αυτοκίνητα των κατοίκων της γειτονιάς, η υφιστάμενη κατάσταση των υποδομών δεν το επιτρέπει. Έτσι το αυτοκίνητο διαχέεται παντού προκαλώντας συμφορήσεις και ρύπανση σε όλη την έκταση της περιοχής.

6 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

6.1 Στόχοι παρεμβάσεων

Οι δύο πόλεις λόγω του αυξημένου εμπορίου τους αποτελούν σημαντικό πόλο έλξης για κατοικία και για ανάπτυξη ζωνών τουρισμού και καταστημάτων. Ο σχεδιασμός τους όμως δημιουργεί ορισμένα προβλήματα, που στο μέλλον με τη συνεχή αύξηση του πληθυσμού, θα οξυνθούν, με αποτέλεσμα η κατάσταση να φαντάζει τραγική και οι δύο πόλεις να μην ενδείκνυνται για κατοικία.

Τα προβλήματα όμως μπορούν να αντιμετωπιστούν αν ληφθούν ορισμένα μέτρα τόσο από την πολιτεία όσο και από τους κατοίκους των περιοχών αυτών.

Πρωταρχικός στόχος για αλλαγή είναι το κυκλοφοριακό. Η έλλειψη κυκλοφοριακού σχεδιασμού έχει σαν αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής και του αστικού περιβάλλοντος. Συνεπώς η κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης αποτελεί επιτακτική ανάγκη για την αναβάθμιση και αναζωογόνησή της. Μεγάλη σημασία έχει επίσης η προστασία της κεντρικής περιοχής από τις διαμπερείς ροές, ώστε το κέντρο να προσφέρει εύκολη πρόσβαση και ευχάριστες συνθήκες περιβάλλοντος. (Αραβαντινός, 2007)

Η προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο, πρέπει να δρομολογηθεί διότι αποτελεί μονόδρομο προς την προοπτική αναβάθμισης της ποιότητας ζωής στην πόλη και ανάπτυξης της οικονομίας της. Τα δίκτυα πεζού και ποδηλάτου θα πρέπει να συνδέονται με τις μεγάλης πολεοδομικής σημασίας χρήσεις, όπως πολιτισμικούς χώρους, χώρους αναψυχής, το εμπορικό κέντρο, διοικητικές υπηρεσίες, χώρους πρασίνου, πλατείες, αθλητικές εγκαταστάσεις και σχολεία.

Πιο συγκεκριμένα το ποδήλατο αποτελεί ένα ήπιο μηχανικό μέσο μετακίνησης, φιλικό στο περιβάλλον και ταυτόχρονα οικονομικό. Επιπρόσθετα, αποτελεί έναν πολύ καλό τρόπο άσκησης για όλες τις ηλικίες. Η παρουσία του ποδηλάτου στην πόλη, όχι μόνο σαν τρόπος παιχνιδιού, αλλά και σαν μέσο μετακίνησης αποτελεί σημαντικό σημάδι πολιτισμού. Αντίθετα, η απουσία του συνιστά ένα δείγμα πολιτιστικής παρακμής.

Δύο είναι τα βασικότερα κίνητρα για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου:

- Η εξασφάλιση συνθηκών κίνησης χωρίς κινδύνους.
- Η ένταξη και του ποδηλάτου σε ένα συνολικό σύστημα συνδυασμένων

μετακινήσεων στην πόλη.

Το ποδήλατο μπορεί να κινείται ταυτόχρονα με το αυτοκίνητο μόνο σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, εκεί όπου οι ταχύτητες κίνησης είναι αρκετά χαμηλές. Σε δρόμους που εξυπηρετούν μεγαλύτερες κυκλοφοριακές ροές, το ποδήλατο πρέπει να κινείται προστατευμένα σε δική του λωρίδα. (Βλαστός, 2006)

Από την άλλη πλευρά ο μεγαλύτερος στόχος για τη βιωσιμότητα μιας πόλης είναι η πλειονότητα των μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με τα πόδια. Το περπάτημα αποτελεί έναν από τους καλύτερους τρόπους άσκησης για όλες τις ηλικίες, είναι προϋπόθεση υγείας, δίνει ελευθερία και ανεξαρτησία στις μετακινήσεις και έχει μηδενικό κόστος. Η πόλη πρέπει να είναι προσπελάσιμη από όλους. Οφείλει να παρέχει τις κατάλληλες συνθήκες για περπάτημα στους κατοίκους της, τους επισκέπτες, τα παιδιά και τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Σε αντίθεση με τους χρήστες του αυτοκινήτου, οι οποίοι δεν έρχονται σε άμεση επαφή με το χώρο, οι πεζοί ζουν το περιβάλλον της διαδρομής. Ο σχεδιασμός της κίνησης του πεζού δεν περιορίζεται μόνο στη διασφάλιση ενός ελεύθερου διαδρόμου κίνησης, αλλά ταυτίζεται με την κατασκευή ενός κατάλληλου χώρου, μέσω της επιλογής κατάλληλων υλικών και συνοδευτικού εξοπλισμού, όπως καθιστικά, στέγαστρα, φωτιστικά και πράσινο. Η κίνηση των πεζών στην πόλη προϋποθέτει την ύπαρξη καλής δημόσιας συγκοινωνίας, καθώς επίσης και συστήματα ελέγχου της στάθμευσης των αυτοκινήτων. Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα κείμενα σχετικά με τις πολιτικές διευκόλυνσης της κίνησης του πεζού είναι η «Ευρωπαϊκή Χάρτα για τα Δικαιώματα του Πεζού», βασικότερα σημεία της οποίας είναι :

- Ο κάτοικος έχει δικαίωμα να ζει σε ένα υγιεινό περιβάλλον και να απολαμβάνει ελεύθερα τους δημόσιους χώρους κάτω από συνθήκες που δεν διαταράσσουν τη φυσική και ψυχολογική του άνεση.
- Ο κάτοικος έχει δικαίωμα να ζει στα κέντρα των πόλεων ή των χωριών, έστω και αν αυτά σχεδιάστηκαν παλαιότερα για τις ανάγκες του αυτοκινήτου, και να μπορεί να επισκέπτεται τα σημαντικότερα σημεία τους είτε περπατώντας είτε με ποδήλατο.
- Τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με ειδικές ανάγκες έχουν δικαίωμα για πόλεις που διευκολύνουν την κοινωνική επαφή και όχι που επιβαρύνουν τις αδυναμίες τους.
- Ο πεζός δικαιούται αστικών κέντρων σχεδιασμένων αποκλειστικά γι' αυτόν, εκτεταμένων όσο γίνεται περισσότερο και αρμονικά συνδεδεμένων με την πόλη. Ο πεζός δικαιούται ακόμη αποκλειστικών, σύντομων, λογικών, ασφαλών δικτύων κίνησης. (Αραβαντινός, 2007).

Ο πεζός δικαιούται να διεκδικεί :

- συμμόρφωση των οχημάτων στα ανεκτά κατά την επιστήμη όρια εκπομπής θορύβου και ρύπων.
- δημιουργία «πνευμόνων πρασίνου» στο εσωτερικό των πόλεων.
- θέσπιση ορίων ταχύτητας και τροποποίηση της χάραξης δρόμων και διασταυρώσεων, έτσι ώστε να είναι ασφαλής αυτός και ο ποδηλάτης.
- απαγόρευση διαφημίσεων που ενθαρρύνουν την αυθαίρετη και επικίνδυνη χρήση του αυτοκινήτου.
- ένα αποτελεσματικό σύστημα σήμανσης που θα γίνεται αντιληπτό και από όσους δεν ακούν και δεν βλέπουν.
- ειδικές ρυθμίσεις που θα εξασφαλίζουν στα αναπηρικά οχήματα και στα παιδικά καροτσάκια ευκολία προσπέλασης, κίνησης και στάσης.
- ένα πρόγραμμα εκπαίδευσης των οδηγών για να συμπεριφέρονται διακριτικότερα στους πεζούς και στους άλλους χρήστες του δρόμου.
- Κάθε κράτος οφείλει να διευκολύνει με τους καταλληλότερους τρόπους την παροχή, προς κάθε κατεύθυνση και ιδιαίτερα προς τα μικρά παιδιά, από τα πρώτα τους βήματα στο σχολείο, πλήρους και κατανοητής πληροφόρησης ως προς τα δικαιώματα του πεζού και ως προς τις εναλλακτικές οικολογικές μορφές μετακινήσεων.

(Αραβαντινός, 2007, σελ.507-508)

Η αναβάθμιση του εσωτερικού μικροπεριβάλλοντος της πόλης, με τη δημιουργία θυλάκων προστασίας από το αυτοκίνητο αποτελεί τη βάση της κυκλοφοριακής αναδιοργάνωσης της πόλης. Σε επίπεδο γειτονιάς οι δρόμοι θα πρέπει να μετατραπούν σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, για να αποτελούν τόπο παραμονής, βόλτας και παιχνιδιού, έτσι ώστε να αναπτυχθούν ανθρώπινες και πολιτισμένες συνθήκες ζωής. Επιτακτική ανάγκη είναι και η δημιουργία δημόσιας συγκοινωνίας ώστε να μπορούν οι κάτοικοι να εξυπηρετούνται πολύ πιο εύκολα και να μην εξαρτώνται μόνο από τα δρομολόγια των ΚΤΕΛ. Στόχος, είναι να περιοριστεί όσο γίνεται η χρησιμοποίηση του αυτοκινήτου για τις μετακινήσεις των κατοίκων.

Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός της Ερέτριας και της Αμαρύνθου, έγινε με άξονα τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τη λειτουργία της πόλης. Στοχεύει ότι η χρήση του αυτοκινήτου μπορεί να συγκρατηθεί, βάζοντας σε μια τάξη τους δρόμους της πόλης, και στη θέση της απόλυτης αναρχίας που επικρατεί σήμερα να υπάρχει ήπια κυκλοφορία χωρίς προβλήματα. Σκοπός των προτεινόμενων αλλαγών είναι να διαμορφωθούν συνθήκες που θα ενθαρρύνουν τους κατοίκους να περπατούν όσο το δυνατό περισσότερο. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος η πόλη πρώτα από όλα πρέπει να είναι αναγνώσιμη. Αυτό επιδιώκεται με έναν ορθολογικό και ιεραρχημένο σχεδιασμό του οδικού δικτύου που απλοποιεί το σύστημα κυκλοφορίας χάρη στην εφαρμογή ενός απλού σχεδίου μονοδρομήσεων των βασικών δρόμων.

Η βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας αποτελεί βασικό στόχο του κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Η πεζοδρόμηση της οδού Αρχαίου Θεάτρου στην Ερέτρια, η δημιουργία ήπιων δρόμων στην οδό Εθνικής αντιστάσεως στην Αμαρύνθο, οι διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων, η συστηματική μονοδρόμηση ολόκληρου του οδικού δικτύου και τελικά η επίτευξη του στόχου της μείωσης των μετακινήσεων με αυτοκίνητο στο σύνολο της πόλης, είναι παρεμβάσεις που εγκαθιστούν ένα περιβάλλον πολύ πιο ασφαλές από το σημερινό. Αν ενισχυθεί η παρουσία ποδηλατών στους δρόμους των δύο πόλεων αυτό θα σημαίνει ότι οι συνθήκες ασφάλειας βελτιώθηκαν. Οι γειτονιές στην περίμετρο της κεντρικής περιοχής της πόλης θα πρέπει να προστατεύονται από τη διαμπερή διέλευση οχημάτων με τη λειτουργία των προτεινόμενων δακτυλίων. Δύο είναι οι βασικές προϋποθέσεις για την επιτυχή λειτουργία των δακτυλίων: α) ταχύτερη κίνηση του Ι.Χ αυτοκινήτου κατά μήκος της περιμέτρου τους, σε σχέση με την ταχύτητα που θα μπορεί να επιτυγχάνει στους εσωτερικούς δρόμους και β) ύπαρξη στους εσωτερικούς δρόμους διαμορφώσεων περιορισμού των ταχυτήτων. Για την επίτευξη της πρώτης προϋπόθεσης κατά μήκος της περιμέτρου των προτεινόμενων δακτυλίων προτείνεται ορθολογική διαχείριση της στάθμευσης και καθορισμός των διατομών τους έτσι ώστε οι φόρτοι και οι ταχύτητες να μη ξεπερνούν τις αντοχές της πόλης. Τονίζεται επίσης ότι βασική προϋπόθεση για την σωστή λειτουργία των δακτυλίων είναι οι διασταυρώσεις με τους καθέτους δρόμους να σχεδιαστούν σωστά ώστε να παρέχουν προτεραιότητα στην περιμετρική κίνηση κατά μήκος τους. Η προτεινόμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου επιβάλλεται να εξυπηρετήσει τις σημερινές ανάγκες μετακινήσεων στο μέλλον. Αυτό επιτυγχάνεται διότι με τον προσδιορισμό των διατομών των οδοστρωμάτων ορίζονται μέγιστοι φόρτοι και κατά συνέπεια η οποιαδήποτε μελλοντική ζήτηση θα διοχετεύεται στη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα. Με τον περιορισμό των μετακινήσεων με αυτοκίνητο δεν θα πρέπει απαραίτητα να περιοριστεί και η κινητικότητα στην πόλη. Γι' αυτό τον λόγο βελτιώνονται και προωθούνται οι εναλλακτικές μετακινήσεις, δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα.

Ο πυρήνας των αλλαγών θα είναι τα κέντρα των δύο πόλεων, τα οποία θα περικλείουν οι βασικοί δακτύλιοι.

6.2 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

6.2.1 Δημιουργία δακτυλίων

Πρωταρχικός στόχος όπως προαναφέρθηκε είναι η προστασία των κέντρων των πόλεων από τις διαμπερείς ροές, από τη βαριά κυκλοφορία, από την στάθμευση των αυτοκινήτων και από την υπερβολική φόρτιση όχι μόνο των κεντρικών αξόνων αλλά και των παρακείμενων δρόμων. Για τον λόγο αυτό προτείνεται ένα σύστημα πεζοδρομήσεων και μονοδρομήσεων εντός του κεντρικού δακτυλίου προστασίας των κέντρων. (Αραβαντινός, 2007)

Δίνεται η πρόταση για τη μορφή και τη λειτουργία των δακτυλίων στους χάρτες 7 και 8.

Για την Ερέτρια: Λεωφόρος Ίσιδος → Τιμοκράτους → Αρτέμιδος

Παράλληλα λόγω της μεγάλης έκτασης που περικλείει ο δακτύλιος αυτός, θα δημιουργηθεί ένας μικρότερος δακτύλιος εντός του κεντρικού που θα είναι ήπιας κυκλοφορίας και θα διασχίζει τους εξής δρόμους:

Κηφισσού → Σωκράτους → Θεοδίκου → Ίσιδος

Αρτέμιδος → Γλαυκίπου → Βαρεάκη → Αρχαίου Θεάτρου

Τιμοκράτους → Αρχαίου Θεάτρου → Φιλοξένους → Κανάρη → Τιμοκράτους

Φιλοξένους → Αρχαίου Θεάτρου → Αρτέμιδος → Κανάρη → Φιλοξένους

Τιμοκράτους → Κανάρη → Φιλοξένους → Βραστάνου → Τιμοκράτους

Για την Αμάρυνθο ο βασικός δακτύλιος περιλαμβάνει τους εξής δρόμους:

Τσιλικούνα → Ρήγα Φεραίου → Τραπεζούντος → Στραβώνος → και η παράλληλη της 25^{ης} Μαρτίου η οποία δεν έχει όνομα.

Παράλληλα θα δημιουργηθούν και μικρότεροι δακτύλιοι εντός του κεντρικού με δρόμους ήπιας κυκλοφορίας οι οποίοι θα περιλαμβάνουν τους εξής δρόμους:

Στραβώνος → Κριεζώτη → Κύπρου → Τραπεζούντος

Κύπρου → Παπανδρέου → Ρήγα Φεραίου → Τραπεζούντος

Μιαούλη → Παπανδρέου → Ρήγα Φεραίου

Παπανικολάου → Στραβώνος → Σωκράτους → Ρήγα Φεραίου

Παπανικολάου → Ρήγα Φεραίου → 28^{ης} Οκτωβρίου

Κοκονίκου → Στραβώνος → 25^{ης} Μαρτίου → και μία άλλη οδός η οποία είναι παράλληλη της Αγίας Άννης που δεν έχει όνομα

Κοκονίκου → παράλληλη της Αγίας Άννης → 25^{ης} Μαρτίου

Κοκονίκου → Π.Κοντού → 25^{ης} Μαρτίου

Ακόμα στην Αμάρυνθο θα δημιουργηθούν και πράσινοι δρόμοι οι οποίοι θα περικλείουν τους εξής δρόμους:

Ένα τμήμα του δρόμου Διάκου που είναι πεζόδρομος, πεζόδρομος Κορίτσας, Νίκης, Μεταξά, πεζόδρομος Ανοιξέως, πεζόδρομος Κακαρά, ο δρόμος ήπιας κυκλοφορίας ενός τμήματος της οδού Κακαρά, ένα τμήμα του δρόμου Εθνικής Αντιστάσεως που έχει δημιουργηθεί ως ήπιας κυκλοφορίας, ο πεζόδρομος Βενιζέλου, ο πεζόδρομος παράλληλος στην οδό Χαριλάου Τρικούπη και ο πεζόδρομος της οδού Π. Κοντού.

Παράλληλα, κατασκευάσαμε έναν άξονα που θα ενώνει τις δύο περιοχές μεταξύ τους, ο οποίος είναι διπλής κατεύθυνσης και περικλείει του εξής δρόμους:

Για την Ερέτρια περιλαμβάνει τη λεωφόρο Ίσιδος και για την Αμάρυνθο τον παραλιακό δρόμο Βασιλέως Κωνσταντίνου. Αυτός ο δρόμος θα εξυπηρετεί τους κατοίκους σε όλη την έκταση σε όλη την έκταση των πόλεων και τη σύνδεση αυτής με την ευρύτερη περιοχή.

6.2.2 Παρεμβάσεις εντός δακτυλίων

Πρωταρχικός στόχος όπως προαναφέρθηκε είναι η προστασία των κέντρων των πόλεων από τις διαμπερείς ροές, από τη βαριά κυκλοφορία, από την στάθμευση των αυτοκινήτων και από την υπερβολική φόρτιση όχι μόνο των κεντρικών αξόνων αλλά και των παρακείμενων δρόμων. Για τον λόγο αυτό προτείνεται ένα σύστημα πεζοδρομήσεων και μονοδρομήσεων εντός του κεντρικού δακτυλίου προστασίας των κέντρων.

Για την Αμαρύνθο:

Προτείνεται ο σχεδιασμός του κεντρικού οδικού δικτύου της Αμαρύνθου που περιλαμβάνει τον παραλιακό δρόμο Βασιλέως Κωνσταντίνου. Ο δρόμος σε όλο το μήκος έχει πλάτος από 9 μέτρα μέχρι 12. Για να υπάρχει όμως μία ομοιόμορφη ροή στο δρόμο και να έχει παντού το ίδιο πλάτος πέρα από την πλακόστρωση σε όλο το μήκος και πλάτος του, θα κατασκευαστούν παρτέρια και ένα τμήμα του θα αποτελεί ο ποδηλατοδρόμος. Επίσης, θα πεζοδρομηθούν και άλλοι δρόμοι όπως είναι: Ευαγγελιστρίας, ένα τμήμα της Εθνικής Αντιστάσεως, ένα τμήμα της Βενιζέλου, Διάκου, Ανοιξεως, Κορύτσας, και Μακεδονίας.

Επίσης, προτείνεται ο σχεδιασμός ήπιων δρόμων κυκλοφορίας στους οποίους θα κατασκευαστούν παρτέρια και πεζοδρόμια για την καλή εξυπηρέτηση και των πεζών. Ένα μεγάλο τμήμα της Εθνικής Αντιστάσεως έχει υλοποιηθεί με τον παραπάνω σκοπό.

Τέλος, έχει σχεδιαστεί και ένας δρόμος ο οποίος αποτελείται και από χώρους στάθμευσης κάθετα στον παραλιακό δρόμο της Αμαρύνθου και ενδέχεται να υλοποιηθεί και για όλους σχεδόν τους καθέτους οδούς αφού μπορεί να εξυπηρετεί καλύτερα τους κατοίκους. Αυτός ο δρόμος είναι η Δαβάκη που αποτελείται από ένα σύστημα ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομήσεων σε όλη την έκταση του. Ακόμα, ένα τμήμα του οδικού άξονα κατασκευάστηκε και για να καλύπτει τη χρήση ποδηλατοδρόμου αντίθετης ροής από τον υπάρχον. Ο χώρος στάθμευσης που σχεδιάστηκε καλύπτει όσο τον δυνατόν καλύτερα τις ανάγκες των κατοίκων που πρέπει να σταθμεύουν όσο τον δυνατόν πιο κοντά στον παραλιακό δρόμο της Αμαρύνθου όπου εκεί υπάρχει όλο το εμπορικό κέντρο.

Για την Ερέτρια:

Ο σχεδιασμός που προτείνεται είναι η πεζοδρόμηση ενός τμήματος του δρόμου Αρχαίου Θεάτρου εκεί όπου στεγάζεται το δημαρχείο της περιοχής. Επίσης, κατασκευάζονται ήπιοι δρόμοι κυκλοφορίας σε όλη την έκταση της περιοχής με στόχο να δημιουργηθεί ένα σύστημα κυκλοφορίας το οποίο θα εξυπηρετεί όσο τον δυνατόν καλύτερα τους κατοίκους προσφέροντας και μεγαλύτερα πεζοδρόμια για την εξυπηρέτηση των πεζών και παρτέρια. Αυτοί οι δρόμοι είναι: Βαρεάκη, Αποστόλη και Ταραντινού.

Στους δρόμους αυτούς θα επιτρέπεται η διέλευση και η στάθμευση μόνο των Ι.Χ. οχημάτων των κατοίκων που οι ιδιοκτησίες τους βρίσκονται εντός του δικτύου πεζοδρόμων, με ειδική άδεια που θα παρέχεται δωρεάν από τον Δήμο. Επιπλέον η διέλευση θα επιτρέπεται και για τα άτομα με ειδικές ανάγκες που χρειάζονται κάποια από τις υπηρεσίες που βρίσκονται εντός του δικτύου αυτού, με βραχεία στάθμευση.

Αυτές οι κυκλοφοριακές παρεμβάσεις απεικονίζονται στους χάρτες 7 και 6.

Σχεδιάστηκαν οι διατομές για τους παραπάνω δρόμους είτε είναι ήπιας κυκλοφορίας είτε ένα ολοκληρωμένο οδικό δίκτυο. Έτσι οι διατομές κατασκευάστηκαν για τους εξής δρόμους:

Για τον παραλιακό δρόμο της Αμαρύνθου: (ΧΑΡΤΗΣ 10)

1. Διατομή Δ1: Οδός Τσιλικούνα-Χαινά
2. Διατομή Δ2: Οδός Χαινά-Δαβάκη
3. Διατομή Δ3: Οδός Δαβάκη-Μιαούλη
4. Διατομή Δ4: Οδός Μιαούλη-Ματζάκου
5. Διατομή Δ5: Οδός Ματζάκου-Παπανδρέου
6. Διατομή Δ6: Οδός Παπανδρέου-Εαυγγελιστριάς
7. Διατομή Δ7: Οδός Ευαγγελιστριάς-Παύλου Μελά
8. Διατομή Δ8: Οδός Παύλου Μελά-Παπανικολάου
9. Διατομή Δ9: Οδός Παύλου Μελά- 28^{ης} Οκτωβρίου
10. Διατομή Δ10: Οδός Παύλου Μελά-Αρτέμιδος
11. Διατομή Δ11: Οδός Αρτέμιδος-Βενιζέλου
12. Διατομή Δ12: Οδός Παύλου Μελά-Κοκονίκου
13. Διατομή Δ13: Οδός Παύλου Μελά-Πανουσίου
14. Διατομή Δ14: Οδός Παύλου Μελά- 25^{ης} Μαρτίου
15. Διατομή Δ15: Οδός 25^{ης} Μαρτίου-Παύλου Μελά
16. Διατομή Δ16: Οδός Ο.Τ.112β

Για τον δρόμο ήπιας κυκλοφορίας ενός τμήματος της Εθνικής Αντιστάσεως και για τον δρόμο Βεάκη με τον χώρο στάθμευσης οι διατομές είναι οι εξής: (ΧΑΡΤΗΣ 11)

1. Διατομή Δ17: Οδός Τσιλικούνα-Χαινά
2. Διατομή Δ18: Οδός Χαινά-Δαβάκη
3. Διατομή Δ19: Οδός Δαβάκη-Μιαούλη
4. Διατομή Δ20: Οδός Μιαούλη-Ματζάκου
5. Διατομή Δ21: Οδός Ματζάκου- Παπανδρέου
6. Διατομή Δ22: Οδός Παπανδρέου- Ευαγγελιστριάς
7. Διατομή Δ23: Οδός Κοκονίκου-Πανουσίου
8. Διατομή Δ24: Οδός Πανουσίου-25^{ης} Μαρτίου
9. Διατομή Δ25: Οδός 25^{ης} Μαρτίου-Θεσσαλονίκης
10. Διατομή Δ26: Οδός Δαβάκη(1)
11. Διατομή Δ27: Οδός Δαβάκη(2)
12. Διατομή Δ28: Οδός Δαβάκη(3)

Για τους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας της Ερέτριας: (ΧΑΡΤΗΣ 12)

1. Διατομή Δ1: Οδός Ταραντινού(1)
2. Διατομή Δ2: Οδός Ταραντινού(2)
3. Διατομή Δ3: Οδός Ταραντινού(3)
4. Διατομή Δ4: Οδός Ταραντινού(4)
5. Διατομή Δ5: Οδός Ταραντινού(5)
6. Διατομή Δ6: Οδός Ταραντινού(6)
7. Διατομή Δ7: Οδός Αποστόλη(1)
8. Διατομή Δ8: Οδός Αποστόλη(2)
9. Διατομή Δ9: Οδός Αποστόλη(3)
10. Διατομή Δ10: Οδός Αποστόλη(4)
11. Διατομή Δ11: Οδός Αποστόλη(5)
12. Διατομή Δ12: Οδός Αποστόλη(6)
13. Διατομή Δ13: Οδός Αποστόλη(7)
14. Διατομή Δ14: Οδός Βαρεάκη(1)
15. Διατομή Δ15: Οδός Βαρεάκη(2)
16. Διατομή Δ16: Οδός Βαρεάκη(3)

Για τον παραλιακό δρόμο της Αμαρύνθου επιλέγεται το πλάτος του οδικού δικτύου να είναι 5.5 μέτρα, ο ποδηλατοδρόμος 1.6 μέτρα και το πεζοδρόμιο 1.5 μέτρα. Για τους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας και της Ερέτριας και της Αμαρύνθου επιλέγεται το πλάτος των δρόμων γύρω στα 5 μέτρα και τα πεζοδρόμια από 2 έως 3 μέτρα.

6.2.3 Παρεμβάσεις σε όλο το οδικό δίκτυο - Ιεράρχηση του οδικού δικτύου

Η σημαντικότερη αλλαγή που προτείνεται να γίνει στο οδικό δίκτυο είναι η μονοδρόμηση όλων των αξόνων. Σήμερα σχεδόν όλοι οι δρόμοι των δύο πόλεων και ειδικά της Αμαρύνθου είναι διπλής κατεύθυνσης, όπου επιτρέπεται η στάθμευση και από τις δύο πλευρές του δρόμου. Η κατάσταση αυτή επιφέρει πολλά προβλήματα στους κατοίκους. Για τον λόγο αυτό προτείνεται ένα πιο απλοποιημένο σύστημα κυκλοφορίας με την εφαρμογή ενός σχεδίου μονοδρομήσεων που θα αλλάξει ολοκληρωτικά τις ροές στο εσωτερικό της πόλης. Η κίνηση και ο φόβος ατυχημάτων θα μειωθεί και επιπλέον ο θόρυβος και η ρύπανση της συνεχούς διέλευσης θα επανέλθουν σε φυσιολογικά επίπεδα για μία επαρχιακή πόλη. Επίσης, το σύστημα αυτό θα αποτρέψει τη χρήση του αυτοκινήτου για τις μικρές, εντός πόλης μετακινήσεις. Με την μονοδρόμηση των μικρότερων, και ασήμαντων από άποψη χρήσεων γης κατά μήκος τους, δρόμων, επιστρέφει ο χαρακτήρας γειτονιάς σε διάφορα σημεία της πόλης. (Βλαστός, 2006)

Για την ομαλότερη λειτουργία του οδικού δικτύου και την προστασία του αστικού περιβάλλοντος είναι απαραίτητη η ιεράρχησή του με το σύστημα που προτείνεται παρακάτω:

ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Για την Αμαρύνθο:

Εκτός από τον παραλιακό δρόμο Βασιλέως Κωνσταντίνου ο οποίος αποτελεί το κέντρο της Αμαρύνθου ο εξωτερικός (περιφερειακός) δακτύλιος που σχεδιάστηκε περιλαμβάνει τους εξής δρόμους:

Τσιλικούνα-Ρήγα Φεραίου- Τραπεζούντος- Στραβώνος και η οδός που είναι παράλληλη στην 25^{ης} Μαρτίου.

Για την Ερέτρια :

Ο εξωτερικός δακτύλιος περιλαμβάνει τους εξής πρωτεύοντες δρόμους:

Λεωφόρος Ίσιδος, Τιμοκράτους και Αρτέμιδος.

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Για την Αμαρύνθο:

- Στραβώνος (από Κοκονίκου-25^{ης} Μαρτίου)
- Κριεζώτη
- Κύπρου
- Τραπεζούντος
- Παπανδρέου (από Κύπρου)
- Ρήγα Φεραίου (από Μιαούλη-Παπανδρέου και από Παπανικολάου-Σωκράτους)
- Μιαούλη
- Παπανικολάου
- 28^{ης} Οκτωβρίου
- Κοκονίκου
- Σωκράτους
- 25^{ης} Μαρτίου
- Π.Κοντού (από Κοκονίκου-25^{ης} Μαρτίου)

Για την Ερέτρια:

- Κηφισσού (από Ίσιδος-Σωκράτους)
- Σωκράτους
- Θεοδίκου (από Ίσιδος)

- Ίσιδος
- Αρτέμιδος
- Γλαυκίπου
- Βαρεάκη
- Αρχαίου Θεάτρου
- Τιμοκράτους
- Φιλοξένους (από Βρασάνου-Αρχαίου Θεάτρου)
- Κανάρη (από Τιμοκράτους-Αρτέμιδος)
- Βρασάνου (μέχρι Φιλοξένους)

ΤΡΙΤΕΥΟΝ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Για την Αμάρυνθο:

- Κωνσταντίνου Καβάφη
- Ολύμπου
- Διάκου (μέχρι Κύπρου)
- Παπανδρέου (μέχρι Κύπρου)
- Ματζάκου
- Βασιλέως Γεωργίου
- Δαβάκη
- Χαινά
- Παύλου Μελά
- Θεσσαλονίκης
- Χαριλάου Τρικούπη
- Δημητρίου Μάνη
- Αγίας Άννης (από Κοκονίκου-Σωκράτους)
- Γοβίου
- Φαβιέρου
- Αρτέμιδος
- Βενιζέλου (από Θεσσαλονίκης- Π. Κοντού)
- Πίνδου

Για την Ερέτρια:

- Καλλικράτους
- Ταραντινού
- Παπανικολή
- Μενεδήμου
- Αποστόλη
- Κρατεμένους
- Νικοδήμου
- Απολλωνίδου

- Αγγελικάρα
- Βασιλείου
- Ελπινίκου
- Ερατονύμου
- Απόλλωνος

Οι υπόλοιποι άξονες θα αποτελούν δρόμους **ήπιας κυκλοφορίας** που θα συγκροτούν γειτονιές. Όλοι τους είναι μονόδρομοι και οι επιτρεπόμενες ταχύτητες θα είναι πολύ χαμηλές.

Η προτεινόμενη ιεράρχηση παρουσιάζεται στους Χάρτες 9 και 8.

Στο πρωτεύον και στο δευτερεύον οδικό δίκτυο απαιτούνται έργα ανάπλασης των αξόνων για την ηπιότερη κίνηση των οχημάτων. Πέρα από τα πεζοδρόμια απαραίτητες είναι και σε πολλά σημεία των αξόνων οι διαπλατύνσεις του δρόμου.

Για την ομαλή μετάβαση από τους δρόμους εισόδου της Ερέτριας συγκεκριμένα στους δρόμους του δακτυλίου (μείωση ταχυτήτων και μεγαλύτερη ασφάλεια στις στροφές) κρίνεται απαραίτητη η κατασκευή κυκλικών κόμβων μεταξύ της λεωφόρου Ίσιδος και Αρτέμιδος.

6.2.4 Προτάσεις στάθμευσης

Σήμερα και στις δύο πόλεις υπάρχει χώρος για στάθμευση και έτσι είναι αρκετό για να προσελκύσει ακόμα και για ελαχίστου μήκους μετακινήσεις. Προτείνεται η ελεγχόμενη διέλευση οχημάτων και στάθμευσή τους στους πεζοδρόμους. Ενώ στην υπόλοιπη περιοχή θα επιτρέπεται η στάθμευση μόνο στην μία πλευρά του δρόμου, και αυτή σε περιορισμένες θέσεις παρά το κράσπεδο. Οι θέσεις θα είναι συγκεκριμένες και θα οριοθετούνται από εξοχές πεζοδρομίου ή και πρασίνου. Οι προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης για τις δύο πόλεις είναι:

Για την Αμάρυνθο:

- Σχεδιάζονται δύο μεγάλοι χώροι στάθμευσης από την μία πλευρά της περιοχής και από την ακριβώς απέναντι αφού σε αυτά τα τμήματα υπάρχουν ανεκμετάλλευτοι χώροι. Ο ένας χώρος στάθμευσης κατασκευάζεται κοντά στην οδό Τσιλικούνα και ο άλλος κοντά στην οδό που είναι παράλληλη της οδού 25^{ης} Μαρτίου. Αυτός ο σχεδιασμός στοχεύει στο να εξυπηρετεί τους κατοίκους που μεταβαίνουν στην Αμάρυνθο από τη Χαλκίδα και τις γύρω εκεί περιοχές και από την άλλη πλευρά του Αλιβερίου και των γειτονικών άλλων περιοχών.

- Στην οδό Δαβάκη σχεδιάζεται επί του δρόμου χώρος στάθμευσης με πλάτος 1.8 μέτρα δίπλα σε πεζόδρομο που είναι κάθετος στον παραλιακό δρόμο Βασιλέως Κωνσταντίνου. Αυτός ο σχεδιασμός αυτού του δρόμου είναι ενδεικτικός για τους περισσότερους καθέτους δρόμους προς τον παραλιακό ώστε να μπορούν οι κάτοικοι να εξυπηρετούνται περισσότερο αν θέλουν να μεταβούν για δουλειές προς αυτόν τον εμπορικό δρόμο.
- Στα υπόλοιπα τμήματα της περιοχής (εκτός κέντρου), στην υφιστάμενη κατάσταση δεν υπήρχαν ιδιαίτερα προβλήματα στο θέμα στάθμευσης. Πλέον με τη συστηματική μονοδρόμηση των αξόνων αποκλείεται το διπλοπαρκάρισμα. Οπότε περισσεύει περισσότερος χώρος για την κίνηση των οχημάτων.
- Τέλος σε όλη την έκταση της πόλης θα πρέπει να απαγορευτεί η στάθμευση βαρέων οχημάτων καθώς περιορίζουν κατά πολύ τις επιτρεπόμενες θέσεις στάθμευσης για τα Ι.Χ. αλλά και την ορατότητα στις διασταυρώσεις, για οδηγούς και για πεζούς.

Για την Ερέτρια:

- Προτείνεται ένας χώρος στάθμευσης δίπλα στην οδό Τιμοκράτους. Σε αυτή την περιοχή υπάρχει ανεκμετάλλετος χώρος και επειδή αυτός ο χώρος είναι μεγάλος για χώρο στάθμευσης θα υπάρχει η δυνατότητα σε ένα μεγάλο πλήθος κατοίκων να σταθμεύουν εκεί για να μπορούν να εξυπηρετηθούν για το κέντρο της Ερέτριας.
- Στα υπόλοιπα τμήματα της περιοχής (εκτός κέντρου), δεν υπάρχουν ιδιαίτερα προβλήματα στο θέμα στάθμευσης. Πλέον με τη δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας ακολουθείται η μονοδρόμηση των αξόνων και έτσι αποκλείεται το διπλοπαρκάρισμα. Οπότε περισσεύει περισσότερος χώρος για την κίνηση των οχημάτων.
- Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων, καθώς περιορίζουν κατά πολύ τις θέσεις στάθμευσης.

Επίσης, τόσο για την Αμαρύνθο όσο και για την Ερέτρια προτείνονται οι εξής λύσεις για προώθηση της στάθμευσης σε όλο γενικά το μήκος των περιοχών. Αυτές είναι:

- Τοποθέτηση περισσότερων πινακίδων κάθετης σήμανσης, όπου χρειάζεται, οι οποίες θα απαγορεύουν τη στάση και τη στάθμευση.
- Ενίσχυση της αστυνόμευσης και των ελέγχων για παράνομη στάθμευση.
- Δημιουργία δικτύου ελεγχόμενης στάθμευσης στους κεντρικούς οδικούς άξονες και στο πολεοδομικό κέντρο.

6.2.5 Κανονισμός λειτουργίας χώρων στάθμευσης

Η στάθμευση στην κάθε οδό μπορεί να γίνει με τρεις τρόπους:

- Στο οδόστρωμα δίπλα στα πεζοδρόμια σε ιδιαίτερη εσοχή ή να μην υπάρχει τέτοια εσοχή
- Σε ιδιαίτερους πλευρικούς χώρους που χωρίζονται με νησίδα από το οδόστρωμα
- Στη μεσαία νησίδα, όπου δημιουργούνται εσοχές ή και ιδιαίτεροι χώροι, μέσα στη νησίδα όταν το πλάτος της το επιτρέπει.

Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις η στάθμευση μπορεί να γίνει είτε παράλληλα προς την οδό είτε υπό γωνία όταν είναι διαθέσιμο το απαιτούμενο πλάτος. Η επιλογή ενός από τους παραπάνω τρόπους στάθμευσης εξαρτάται από την κατηγορία της οδού. Συγκεκριμένα, στην Ερέτρια και στην Αμάρυνθο χρησιμοποιείται η παράλληλη προς την οδό στάθμευση αφού υπάρχει επαρκής χώρος.

Η στάθμευση υπό γωνία όμως περιλαμβάνει τρεις περιπτώσεις:

- Όταν το διατιθέμενο πλάτος του οδοστρώματος κυκλοφορίας δεν επαρκεί για τους ελιγμούς στάθμευσης, τότε η εξωτερική οριογραμμή της λωρίδας στάθμευσης μετατίθεται μέσα από το κράσπεδο κατά το απαιτούμενο πρόσθετο πλάτος.
- Οι ελιγμοί για την στάθμευση γίνονται σε ειδική λωρίδα
- Όλο το διαθέσιμο οδόστρωμα χρησιμοποιείται για τους ελιγμούς στάθμευσης

6.2.6 Δίκτυο κίνησης πεζών και ποδηλάτων

Προτείνεται η δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων σε διάφορα σημεία των δύο πόλεων. Η επιλογή των αξόνων που θα πεζοδρομηθούν έγινε λαμβάνοντας υπόψη τις χρήσεις γης που εξυπηρετούν (εμπορικά καταστήματα, αθλητικές και σχολικές εγκαταστάσεις κ.α.). Κύριος στόχος της δημιουργίας πεζοδρόμων είναι η προστασία των κέντρων από τις συνεχείς ροές αυτοκινήτων. Επίσης, ιδιαίτερα για τους μαθητές του δήμου, θα ήταν ιδανικό να μπορούν να πηγαίνουν στο σχολείο με το ποδήλατο ή περπατώντας, αποφεύγοντας τη χρήση των υπόλοιπων μέσων μετακίνησης.

Άρα οι θέσεις των πεζοδρόμων είναι οι εξής για την Αμάρυνθο:

- Στη οδό Ανοίξεως προτείνεται η πεζοδρόμηση και προτείνεται και παράλληλα της εκκλησίας που υπάρχει στην οδό Ευαγγελιστρίας. Ακόμα, δημιουργείται και ο πεζόδρομος Μακεδονίας.
- Στις πλατείες του Άγνωστου στρατιώτη και στην πλατεία Μπούρμα υπάρχει ένα σύστημα πεζοδρόμων για την ασφαλή μετακίνηση των κατοίκων προς αυτές.

Σε όλες τις σχολικές εγκαταστάσεις υπάρχουν πεζόδρομοι για την ασφάλεια των παιδιών και την αισθητική της περιοχής. Συγκεκριμένα:

- Ο πεζόδρομος Πανουσίου σχεδιάστηκε επειδή στα οικοδομικά τετράγωνα δίπλα υπάρχουν παιδικοί σταθμοί δημοτικό σχολείο για την ασφάλεια των μικρών παιδιών. Επίσης, κατασκευάζεται και δρόμος ήπιας κυκλοφορίας σε αυτή την περιοχή ώστε σε καμία περίπτωση να μην υπάρχει κίνδυνος ατυχημάτων.
- Ακόμα, στην παράλληλη οδό της Σωκράτους δημιουργείται ένας πεζόδρομος αφού πάλι σε αυτή την περιοχή υπάρχει παιδικός σταθμός και επιβάλλεται η προστασία όσο το δυνατόν καλύτερα της γύρω περιοχής.
- Σχεδιάστηκαν πεζοδρόμια και στον παραλιακό δρόμο Βασιλέως Κωνσταντίνου της Αμαρύνθου για την καλύτερη και ασφαλή μετακίνηση των πεζών με τη δημιουργία διαβάσεων για να μην προκαλούνται σοβαρά ατυχήματα. Τα πλάτη των πεζοδρόμων σε αυτό τον παραλιακό δρόμο είναι 1.5 μέτρα και όπου χρειάζεται συμπληρώνεται με πρασιά.
- Πεζοδρομήσεις δημιουργούνται και στους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας όπως στην οδό Εθνικής Αντιστάσεως που υπάρχουν και πεζοδρομήσεις σε όλη την έκταση του δρόμου αλλά και σε κομμάτια των δρόμων ήπιας κυκλοφορίας. Τα πλάτη των πεζοδρομίων κυμαίνονται στα 3 με 4 μέτρα και συμπληρώνονται με τη δημιουργία παρτεριών.

Για την Ερέτρια:

- Σχεδιάζεται η πεζοδρόμηση σε ένα μεγάλο τμήμα της Τιμοκράτους, αφού εκατέρωθεν υπάρχουν χώροι εκπαίδευσης όπως δημοτικά σχολεία, γυμνάσια και λύκεια. Με αυτό τον τρόπο οι μαθητές θα μπορούν να μετακινούνται με ασφάλεια προς τα σχολεία τους.
- Επίσης, μπροστά από ένα δημοτικό σχολείο της Ερέτριας έχει σχεδιαστεί ένας δρόμος ήπιας κυκλοφορίας για την προστασία επίσης των μικρών παιδιών ο οποίος διαθέτει και πεζοδρόμια πλάτους γύρω στα 3 μέτρα και παρτέρια ώστε να δίνεται και ιδιαίτερη σημασία στους πεζούς.
- Πεζοδρομήσεις έχουν σχεδιαστεί και στους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας των οδών Ταραντινού, Αποστόλη και Βαρεάκη. Τα

πεζοδρόμια έχουν πλάτος από 1 μέτρο έως 2 και εξυπηρετούν σε μεγάλο βαθμό τους κατοίκους που σκοπεύουν να κινηθούν στο εμπορικό κέντρο της Ερέτριας.

- Τέλος, πεζοδρόμηση σχεδιάστηκε και σε ένα τμήμα της οδού Αρχαίου Θεάτρου μπροστά από όπου στεγάζεται και το δημαρχείο της πόλης για την διευκόλυνση των πεζών και την προστασία τους από τα αυτοκίνητα.

Στα δίκτυα αυτά πεζοδρόμων θα επιτρέπεται η διέλευση Ι.Χ. αυτοκινήτων (με πολύ χαμηλές ταχύτητες) μόνο για τους κατοίκους οι ιδιοκτησίες των οποίων βρίσκονται εντός τους δικτύου, με ειδική άδεια, και για τα Α.Μ.Ε.Α. μόνο αν χρειάζονται μετακίνηση προς κάποια εμπορική ή διοικητική υπηρεσία, με περιορισμό στον χρόνο στάθμευσης. Η στάθμευση των οχημάτων τους θα γίνεται σε συγκεκριμένες θέσεις που θα έχουν οριστεί από τον δήμο. Παράλληλα είναι επιτακτική ανάγκη η βελτίωση των πεζοδρομίων στους υπόλοιπους οδικούς άξονες των δύο πόλεων. Σήμερα τα πεζοδρόμια στις δύο πόλεις είναι αρκετά στενά, και παρουσιάζουν αρκετά φυσικά (δέντρα) και τεχνητά (αυτοκίνητα) εμπόδια, και σε πολλές περιπτώσεις τα πεζοδρόμια είναι ανύπαρκτα. Χρειάζεται η ανακατασκευή και δημιουργία πεζοδρομίων σε όλη την έκταση των δύο πόλεων. Με την μονοδρόμηση όλων των αξόνων περισσεύει χώρος για πλάτυνση των πεζοδρομίων. Επιπλέον μπορεί και αισθητικά να βελτιωθεί η εικόνα των δρόμων με την φύτευση δέντρων και παρτεριών σε κάθε πεζοδρόμιο. (Βλαστός, 2006)

Απαραίτητη για την πόλη κρίνεται η κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμου. Το ποδήλατο είναι το πιο ήπιο μέσο μετακίνησης, το πιο φιλικό προς το περιβάλλον και το πιο οικονομικό. Η παρουσία του ποδηλάτου στην πόλη, ως μέσου μετακίνησης, είναι απόδειξη πολιτισμού και βελτίωσης της ποιότητας ζωής. Το μεγαλύτερο προσόν του είναι ότι εξασφαλίζει αυτονομία μετακίνησης. Επιπλέον κατά την κίνησή του ή κατά τη στάθμευσή του καταναλώνει ελάχιστο χώρο. Η πόλη, ύστερα και από τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προτείνονται ενδείκνυται για την κατασκευή ποδηλατοδρόμου. Από τις μονοδρομήσεις και όλων των αξόνων περισσεύει πλάτος δρόμου που μπορεί να αξιοποιηθεί πέρα από τον πεζό και για το ποδήλατο. Επιπλέον τα μορφολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής είναι ελκυστικά για τον ποδηλάτη, καθώς δεν παρουσιάζονται πολλές υψομετρικές διαφορές εντός των πόλεων. (Αραβαντινός, 2007)

Για τους λόγους αυτούς προτείνεται η κατασκευή ενός δικτύου ποδηλατοδρόμου εντός της Ερέτριας και της Αμαρύνθου. Ο ποδηλατοδρόμος αυτός θα είναι μονής και διπλής κατεύθυνσης ανάλογα με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου που θα διέρχεται. Από το πλάτος του δρόμου θα εξαρτάται και το πλάτος του ποδηλατοδρόμου. Σε όλους τους δρόμους που

έχουν επιλεγεί για τον ποδηλατοδρόμο θα αξιοποιηθεί ο χώρος που έχει μείνει ελεύθερος από τις μονοδρομήσεις. Το δίκτυο θα διέρχεται από τους εξής δρόμους:

Για την Αμαρύνθο:

- Αρχικά, σχεδιάστηκε ποδηλατοδρόμος στον παραλιακό δρόμο της Αμαρύνθου ο οποίος είναι ο Βασιλέως Κωνσταντίνου με πλάτος 1.6 μέτρα. Στο συγκεκριμένο σημείο που συγκεντρώνει όλες τις εμπορικές και διοικητικές δραστηριότητες της πόλης και που θα σταματήσει η διέλευση μηχανοκίνητων οχημάτων, ο ποδηλατοδρόμος είναι απαραίτητος και εξαιρετικά χρήσιμος.
- Σχεδιάστηκε, επίσης, σε μία κάθετη του παραλιακού δρόμου της Αμαρύνθου στην οδό Δαβάκη ποδηλατοδρόμος ο οποίος θα έχει πλάτος 1 μέτρο και είναι μονής κατεύθυνσης και ο οποίος προεκτείνεται και στο οδικό δίκτυο με την αντίθετη κατεύθυνση. Γενικά ο ποδηλατοδρόμος αναπτύσσεται σε κάθε κάθετη του παραλιακού δρόμου για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων.

Για την Ερέτρια:

- Επειδή στην Ερέτρια οι δρόμοι είναι επαρχιακοί και δεν υπάρχει ένα οργανωμένο οδικό δίκτυο η ύπαρξη ποδηλατοδρόμων μπορεί να αναπτυχθεί στους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας καλύπτοντας ένα πλάτος γύρω στο 1 μέτρο.

Τα δίκτυα των ποδηλατοδρόμων φαίνεται στους χάρτες 7 και 6.

6.2.7 Κανονισμός λειτουργίας πεζοδρόμων και πλατειών

Με τον παρόντα κανονισμό ρυθμίζονται:

- Οι όροι κυκλοφορίας τόσο των πεζών, όσο και των οχημάτων ανεφοδιασμού των καταστημάτων που βρίσκονται σε πεζοδρόμους και πλατείες, καθώς και κάθε είδους δικύκλων.
- Τα μέτρα καθαριότητας και προστασίας του περιβάλλοντος από την ρύπανση και την μόλυνση.
- Τα μέτρα προστασίας του Κοινού από την ηχορύπανση.
- Οι προϋποθέσεις χρήσης τμημάτων πεζοδρόμων και πλατειών από τα παρακείμενα καταστήματα και οι υποχρεώσεις των καταστηματαρχών.
- Οι επιβαλλόμενες κυρώσεις στους παραβάτες.

Ο παρών κανονισμός ισχύει στα πεζοδρομημένα τμήματα:

A) Ερέτρια:

Αρτέμιδος μέχρι Αρχαίου Θεάτρου, Τιμοκράτους μέχρι Κανάρη, Ταραντινού, Αποστόλη, Βαρεάκη.

B) Αμαρύνθος:

Βασιλέως Κωνσταντίνου, Δημητρίου Γούναρη, Κακαρά, Ανοίξεως μέχρι Ρήγα Φεραίου, Δαβάκη, Ευαγγελίστριας μέχρι Βενιζέλου, Πανουσιού, Εθνικής Αντιστάσεως, Κορύτσας, Μακεδονίας.

Τα παραπάνω τμήματα οδών χαρακτηρίζονται ως πεζόδρομοι και προορίζονται για την αποκλειστική χρήση των πεζών.

Στους πεζόδρομους επιτρέπεται κατ' εξαίρεση όλο το 24ωρο:

- Η κίνηση αυτοκινήτων παροχής πρώτων βοηθειών - αυτοκινήτων που μεταφέρουν ασθενείς, των νεκροφόρων οχημάτων, των απορριμματοφόρων του Δήμου, των εκτελούντων υπηρεσία αυτοκινήτων Ελληνικής και Δημοτικής Αστυνομίας, Πυροσβεστικής καθώς και των οχημάτων των Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας, για την αντιμετώπιση περιπτώσεων επείγουσας ανάγκης.
- Η κίνηση επιβατικών αυτοκινήτων μεταφοράς αναπήρων και υπερηλίκων, εφόσον είναι εφοδιασμένα με ειδική κάρτα από την Δημοτική Αστυνομία.
- Η κίνηση των οχημάτων που εκτελούν μετακομίσεις οικοσκευών ή οχήματα τροφοδοσίας καυσίμων μικτού βάρους μέχρι πέντε τόνων
- Η κίνηση οχημάτων μεταφοράς ετοιμού σκυροδέματος, αποκομιδής προϊόντων κατεδάφισης ή εκσκαφών επιτρέπεται μόνο σε συγκεκριμένες ώρες οι οποίες θα ορίζονται κατά περίπτωση και μόνο μετά την καταβολή παραβόλου και την χορήγηση άδειας από την Δημοτική Αστυνομία.
- Η κυκλοφορία των οχημάτων ανεφοδιασμού των καταστημάτων, κατοικιών στους πεζόδρομους - πλατείες της πόλης, επιτρέπεται από ώρα 07:00 μέχρι 09:30 π.μ. και από ώρα 04:00 μέχρι 05:30 μ.μ. Ο χρόνος στάθμευσης για τροφοδοσία θα περιορίζεται στον απολύτως απαραίτητο για την εκφόρτωση και με τον όρο ότι δεν θα παρεμποδίζεται η τροφοδοσία άλλων παρόδιων καταστημάτων.

Η κίνηση και η στάθμευση οχημάτων στους πεζοδρόμους γίνεται με τους παρακάτω όρους και περιορισμούς:

1. Η ταχύτητα των αυτοκινήτων δεν θα υπερβαίνει την ταχύτητα κίνησης των πεζών, οι οποίοι πάντως σε οποιαδήποτε περίπτωση έχουν

- προτεραιότητα εκτός των περιπτώσεων μεταφοράς ασθενών και της κίνησης οχημάτων της Πυροσβεστικής, της Ελληνικής και Δημοτικής Αστυνομίας.
2. Απαγορεύεται η οπισθοπορία των οχημάτων, εκτός κι αν αυτή γίνεται με την καθοδήγηση πεζού, καθώς και η επιτόπια στροφή τους.
 3. Σε ειδικές περιπτώσεις μπορεί από τη Δημοτική Αρχή να απαγορευτεί η επιτρεπόμενη κυκλοφορία των οχημάτων, εφ' όσον αποδειγμένη ανάγκη το επιβάλλει για λόγους ασφαλείας ανετότερης κυκλοφορίας και προστασίας των πεζών.
 4. Κάθε κάτοχος οχήματος υποχρεούται σε αποζημίωση του Δήμου, με βάση τον προϋπολογισμό της Τεχνικής του Υπηρεσίας (θεωρημένο από τον Δήμαρχο) για τις ζημιές που τυχόν θα προκληθούν από την κυκλοφορία και τη στάθμευση του οχήματός του εντός πεζοδρόμων και πλατειών.
 5. Η κίνηση των μοτοποδηλάτων απαγορεύεται παντελώς, εκτός των κατόχων που έχουν εφοδιαστεί με ειδική κάρτα για τη διεκπεραίωση αλληλογραφίας, διανομής εφημερίδων.
 6. Η κίνηση των ποδηλάτων επιτρέπεται σε όλους τους πεζοδρόμους.
 7. Απαγορεύεται εντελώς η στάθμευση δίκυκλων (ποδηλάτων και μοτοποδηλάτων) επί των πεζοδρόμων και των πλατειών εκτός από τους ειδικούς χώρους του Δήμου που θα βρίσκονται σε γειτονικούς χώρους.
 8. Η κίνηση των αυτοκινήτων μονίμων κατοίκων προς και από τις θέσεις στάθμευσής τους επιτρέπεται καθ' όλο το 24ωρο εφόσον είναι εφοδιασμένα με ειδική κάρτα από την Δημοτική Αστυνομία.
 9. Απαγορεύεται στάθμευση τροχοφόρων σε πεζοδρόμους και πλατείες. Αρμόδια για την επιβολή των προβλεπόμενων από το νόμο κυρώσεων είναι η Δημοτική Αστυνομία.

Χρήση πεζοδρόμων και πλατειών:

- Η οριοθέτηση των προς παραχώρηση της χρήσης τους σε ιδιώτες τμημάτων των παραπάνω πεζοδρόμων καθορίζεται από άλλες αποφάσεις του Δημοτικού Συμβουλίου.
- Το δικαίωμα της χρήσης τμήματος πεζοδρόμου ή πλατείας με την τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων, θα παρέχεται στους ενδιαφερόμενους παρόδιους καταστηματαρχες, ύστερα από σχετική αίτηση στην οποία θα αναφέρεται σαφώς ο σκοπός της προοριζόμενης χρήσης που δεν μπορεί να είναι διαφορετική από την άδεια λειτουργίας του καταστήματος, με τη χορήγηση άδειας από την αρμόδια Υπηρεσία του Δήμου και αφού καταβληθεί στο Δημοτικό Ταμείο το ανάλογο τέλος που κάθε φορά θα ισχύει. Στον προς παραχώρηση χώρο απαγορεύεται οποιαδήποτε σταθερή κατασκευή, ηλεκτρολογική ή

μηχανολογική εγκατάσταση και φορητά μέσα προβολής εκτός από περιπτώσεις όπου το Δημοτικό Συμβούλιο έχει αποφασίσει διαφορετικά.

- Οι καταστηματαρχες φέρουν οι ίδιοι την ευθύνη για την αυθαίρετη κατάληψη χώρου από πελάτες των καταστημάτων τους, πέραν εκείνου για το οποίο έχει παραχωρηθεί το δικαίωμα χρήσης με τη σχετική Άδεια, καθώς και για τη διαφορετική χρήση τους. Οι καταστηματαρχες έχουν την υποχρέωση να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και με τις υποδείξεις των οργάνων της Δημοτικής Αστυνομίας.
- Οι καταστηματαρχες έχουν την υποχρέωση να οριοθετούν τον παραχωρημένο σ' αυτούς χώρο.
- Οι καταστηματαρχες έχουν την υποχρέωση να συμμορφώνονται με το καθοριζόμενο από την Υπηρεσία του Δήμου ωράριο ανάπτυξης και απόσυρσης των τραπεζοκαθισμάτων, ώστε να είναι δυνατή η διενέργεια της καθαριότητας, της πλύσης και της περισυλλογής των απορριμμάτων.
- Η τοποθέτηση ψυγείων παγωτών - αναψυκτικών κατά τη θερινή περίοδο, θα επιτρέπεται μόνο κατόπιν Αδείας της Δημοτικής Αρχής, εφ' όσον δεν δημιουργούνται κατά την εκτίμησή της προβλήματα και αφού προηγουμένως θα καταβάλλεται το σχετικό τέλος. Οι ιδιοκτήτες περιπτερών είναι υποχρεωμένοι να προχωρήσουν στην αντικατάσταση των υπαρχόντων περιπτέρων με νέο τύπο κατασκευής περιπτέρου μέσα σε χρονικό διάστημα ενός το πολύ χρόνου, από τη στιγμή που θα τους δοθεί από το Δήμο η σχετική μελέτη. Η Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου οφείλει να κινηθεί τη διαδικασία εκπόνησης μελέτης για νέο τύπο περιπτέρων.
- Οι πεζόδρομοι και οι πλατείες ή τμήματα αυτών, μπορούν να παραχωρούνται: α) δωρεάν για τη διοργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων μετά από σχετική άδεια της Δημαρχιακής Επιτροπής β) μετά από καταβολή παραβόλου για όποιες άλλες εμπορικές χρήσεις, εκθέσεις κλπ. Το ύψος του παραβόλου πρέπει να είναι ανάλογο με τη χρήση και την καταλαμβανόμενη έκταση. Αρμόδια για τον καθορισμό του είναι η Δημαρχιακή Επιτροπή. Οι φορείς - διοργανωτές έχουν την υποχρέωση να εξασφαλίσουν την καθαριότητα, την προστασία των χώρων από κάθε μορφής ρύπανσης και την αποκατάσταση τυχόν ζημιών.

Περιπτώσεις επισκευών και ανέγερσης οικοδομών: Ειδικοί όροι για τις περιπτώσεις επισκευής ή ανέγερσης οικοδομών:

- Σε κάθε περίπτωση που για την κατεδάφιση – επισκευή ή ανέγερση, απαιτείται οικοδομική Άδεια, οι αιτούντες οφείλουν να προσκομίζουν

στην αρμόδια Πολεοδομική Αρχή, βεβαίωση του Δήμου για την κατάθεση εγγυητικής επιστολής. Το ύψος της εγγυητικής επιστολής καθορίζεται από το Δήμο για κάθε περίπτωση, ανάλογα με τη φύση των εργασιών που θα εκτελεστούν, ώστε να χρησιμεύσει σε περίπτωση φθορών για την επαναφορά και αποκατάσταση του οδοστρώματος και του εξοπλισμού του πεζοδρόμου στην προηγούμενη κατάσταση από το Δήμο, εφ' όσον ο ενδιαφερόμενος δεν προβεί στην εκτέλεση των εργασιών αυτών μετά από σχετική πρόσκληση και μέσα σε τακτή προθεσμία.

- Προκειμένης της ανέγερσης νέας οικοδομής ή κατεδάφιση του υπάρχοντος κτίσματος και η εκσκαφή του οικοπέδου επιτρέπεται να γίνεται με μηχανικό μέσο κατά τις ώρες 07:30 έως 14:30, απαγορεύεται σε κάθε περίπτωση η κίνηση ερπυστριοφόρου μηχανήματος. Ο ιδιοκτήτης του ακινήτου στο οποίο γίνονται οι ανωτέρω εργασίες, μεριμνά καθημερινά μετά το πέρας των εργασιών, για τον καθαρισμό και την απομάκρυνση κάθε υλικού που έχει μείνει στην επιφάνεια της οδού (χώματα – λάσπες – μπάζα – υπολείμματα σκυροδέματος κ.λ.π.).
- Κατά την κατεδάφιση, ανέγερση ή επισκευή οικοδομής, θα περιφράσσεται υποχρεωτικά ο προ αυτής χώρος σε απόσταση το πολύ 1,50 m από την οικοδομική γραμμή και σε ύψος τουλάχιστον 2,50 m από τη στάθμη της οδού, με αδιαπέραστο από τις σκόνες υλικό. Το είδος του υλικού αυτού μπορεί να καθορίζεται από το Δήμο. Απαγορεύεται η απόρριψη κάθε είδους υλικών έξω από το περίφραγμα αυτό.
- Όταν οι εργασίες ανέγερσης νέας οικοδομής φθάσουν στο στάδιο περαιώσεως του φέροντος Οργανισμού του ισογείου και της πλάκας της οροφής του, τότε το περίφραγμα θα αφαιρείται και αφού αποκατασταθεί πλήρως το οδόστρωμα από τυχόν φθορές, θα τοποθετείται ικρίωμα, έτσι ώστε να είναι δυνατή η χρησιμοποίηση από το Κοινό όλου του πλάτους της οδού, μέχρι την οικοδομική γραμμή. Το ικρίωμα αυτό θα επενδύεται από ύψους τουλάχιστον 2,50 m με το ανωτέρω υλικό, ώστε κατά τη διάρκεια των εργασιών να μην ρυπαίνεται το οδόστρωμα.
- Σε περίπτωση οποιασδήποτε εργασίας ανασκαφής του οδοστρώματος για τη σύνδεση κτηρίων με τα δίκτυα Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας, η αποκατάσταση του οδοστρώματος στην αρχική του μορφή με τα αυτά υλικά και την αυτή επιμέλεια, είναι υποχρεωτική και βαρύνει εξ ολοκλήρου τον ιδιοκτήτη του ακινήτου.

Κυρώσεις και άλλα μέτρα:

- Σε περίπτωση παραβίασης της χρήσης των κοινόχρηστων χώρων (των πεζοδρόμων και πλατειών) θα εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου

26 του Ν. 1828/03-01-1989 με Απόφαση του Δημάρχου, οπότε θα καταλογίζεται σε βάρος του υπόχρεου και χρηματικό πρόστιμο τριπλάσιο εκτός του αναλογούν Τέλους, ανεξάρτητα από το χρόνο της αυθαίρετης χρήσης. Σε περίπτωση υποτροπής κατά την οποία θα έχουν βεβαιωθεί τρεις παραβάσεις σε βάρος καταστηματούχου, η Δημοτική Επιτροπή μπορεί να αποφασίζει την ανάκληση της άδειας παραχώρησης του χώρου Κοινής χρήσης.

- Σε περίπτωση διαπίστωσης ρύπανσης των χώρων που αφορά ο παρών κανονισμός, στους παραβάτες θα επιβάλλονται, οι προβλεπόμενες από την ισχύουσα κάθε φορά νομοθεσία, ποινές (άρθρο 26 παρ. 9 Ν. 1828/03-01-1989), (Ν.1650/86 άρθρο 30) κ.λ.π. και οι προβλεπόμενες από τον Κανονισμό Καθαριότητας του Δήμου κυρώσεις.
- Τα σταθμευμένα παράνομα δίκυκλα (μοτοποδήλατα και ποδήλατα) θα αποσύρονται από την Υπηρεσία του Δήμου και στους κατόχους των θα επιβάλλεται πρόστιμο καθώς και η δαπάνη φορτοεκφόρτωσης και μεταφοράς τους.
- Στους ιδιοκτήτες οχημάτων που σταθμεύουν παράνομα στους πεζόδρομους και πλατείες ή προβαίνουν σε άλλες παραβάσεις του κανονισμού, θα επιβάλλονται τα προβλεπόμενα από το Νόμο πρόστιμα και θα καταμηνύονται για τις ποινικές συνέπειες.
- Για κάθε προξενούμενη, στους πεζόδρομους – πλατείες και τα διάφορα στοιχεία τους, φθορά, θα συντάσσεται από την αρμόδια Υπηρεσία του Δήμου σχετικό Πρωτόκολλο εκτίμησης της ζημιάς, το δε ποσό αυτού θα καταλογίζεται και θα βεβαιώνεται σε βάρος του υπαιτίου και αυτό είναι ανεξάρτητο από τυχόν πρόστιμα που θα προβλέπονται και θα επιβάλλονται για τη συγκεκριμένη παράβαση.
- Τέλος για όλες τις παραβάσεις έχουν παράλληλη εφαρμογή και οι αντίστοιχες διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού. Σύμφωνα με τον ΚΟΚ με το άρθρο 7 προστίθεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 34, περίπτωση για να καλύψει Νομικό κενό & να ρυθμιστεί έτσι το φαινόμενο που παρατηρείται να σταθμεύουν οχήματα μπροστά στην είσοδο & έξοδο πεζοδρόμων, με αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται η κυκλοφορία τόσο των πεζών όσο & των οχημάτων τα οποία χρησιμοποιούνται στο πεζόδρομο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης περιστασιακά & για περιορισμένο χρόνο, όπως π.χ. οχήματα κοινής ωφέλειας ΟΤΕ, ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ κλπ), οχήματα τροφοδοσίας καταστημάτων, ασθενοφόρα, οχήματα πυροσβεστικά καθώς & οχήματα που εξέρχονται από ιδιωτικούς χώρους.

- Η Δημοτική Αστυνομία του Δήμου σε συνεργασία με το Τμήμα Τροχαίας θα προβαίνει σε αφαίρεση πινακίδων & φορτοεκφόρτωση ΙΧ αυτοκινήτων & δικύκλων.

7 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

7.1 Πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης

7.1.1 Γενικές χρήσεις γης

Για την ολοκλήρωση του σχεδιασμού των δήμων Ερέτριας και Αμαρύνθου προτείνεται η αναθεώρηση του Πολεοδομικού Σχεδίου. Τα γενικά πολεοδομικά σχέδια είχαν ορίσει ως χρήση γής με τη γενική πολεοδομική λειτουργία αυτή της γενικής κατοικίας σε όλη σχεδόν την έκταση των δύο αυτών περιοχών. Στο πλαίσιο της εργασίας αυτής, οι προτάσεις χρήσεων γης στοχεύουν σε μία στοιχειώδη οργάνωση των χρήσεων στο χώρο των δύο πόλεων. Αναλυτικότερα :

Προτείνεται η χωροθέτηση των εξής Γενικών Χρήσεων Γης: (σύμφωνα και με τη θεωρία που αναλύεται στο βιβλίο «Πολεοδομικός Σχεδιασμός» Α. Αραβαντινός, 2007)

Α. Περιοχή Πολεοδομικού Κέντρου – Κεντρικών Λειτουργιών Πόλης – Τοπικού Κέντρου Συνοικίας – Γειτονιάς

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο :

- Κατοικία
- Ξενώνες, ξενοδοχεία, τουριστικές εγκαταστάσεις
- Εμπορικά καταστήματα
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, οργανισμοί
- Διοίκηση
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Κέντρα διασκέδασης, αναψυχής
- Χώροι συνάθροισης κοινού
- Πολιτιστικά κτίρια και εγκαταστάσεις
- Κτίρια εκπαίδευσης
- Θρησκευτικοί χώροι
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
- Πρατήρια Βενζίνης

- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων – εκθεσιακά κέντρα
- Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών

Β. Περιοχή Γενικής Κατοικίας

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο :

- Κατοικία
- Ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών και ξενώνες
- Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα)
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, οργανισμοί
- Κτίρια εκπαίδευσης
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Θρησκευτικοί χώροι
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- Πρατήρια βενζίνης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
- Πολιτιστικά κτίρια (πολιτιστικές εγκαταστάσεις)

Γ. Περιοχή Αμιγούς Κατοικίας

Στις περιοχές της κατηγορίας αυτής επιτρέπονται μόνο :

- Κατοικία
- Ξενώνες μικρού δυναμικού
- Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλεία, φαρμακεία, χαρτοπωλεία κτλ.)
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Θρησκευτικοί χώροι

Πιο συγκεκριμένα, το πολεοδομικό κέντρο χωροθετείται στο κέντρο των δήμων Ερέτριας και Αμαρύνθου.

Συγκεκριμένα:

Για την Αμάρυνθο:

Το πολεοδομικό κέντρο χωροθετείται μεταξύ των οδών Παπανδρέου, Βασιλέως Γεωργίου, 28^{ης} Οκτωβρίου και Βασιλέως Κωνσταντίνου. Ήδη στην περιοχή αυτή χωροθετούνται οι κεντρικές λειτουργίες της πόλης απλά τώρα θα ανήκουν σε ενιαία ζώνη, και οι νέες που προβλέπεται να δημιουργηθούν θα τοποθετηθούν στην συγκεκριμένη περιοχή. Με την πεζοδρόμηση του μεγαλύτερου μήκους των αξόνων που διέρχονται από τη ζώνη εμπορίου, η μετάβαση στο κέντρο της πόλης θα είναι συνδυασμός εργασίας αλλά και βόλτας καθώς ο κάτοικος αλλά και ο επισκέπτης εισχωρούν σε ένα πιο όμορφο αλλά και υγιές περιβάλλον.

Ακόμα προτείνεται ζώνη τουρισμού στον παραλιακό δρόμο της Αμαρύνθου ο οποίος είναι ο Βασιλέως Κωνσταντίνου όπου σε αυτό τον δρόμο αναπτύσσεται όλη η δραστηριότητα αυτής της περιοχής.

Επίσης, προτείνεται αμιγής κατοικία σε όλη την έκταση που θα περικλείει το πολεοδομικό κέντρο-εμπορική ζώνη της Αμαρύνθου.

Για την προστασία του εσωτερικού περιβάλλοντος των δύο πόλεων χρειάζεται η θέσπιση κοινόχρηστων χώρων πρασίνου. Πέρα από τους πεζοδρόμους και τα πεζοδρόμια που θα ανακατασκευαστούν και θα περιλαμβάνουν δέντρα και παρτέρια, απαραίτητα είναι τα πάρκα και οι χώροι πρασίνου που θα δώσουν ανάσα ανάμεσα στην πόλη. Συγκεκριμένα στην Αμάρυνθο προτείνεται ένας χώρος πρασίνου σε ένα οικοδομικό τετράγωνο της ζώνης τουρισμού, αφού σε αυτή την περιοχή έχει σημασία να κατασκευαστεί λόγω της αυξημένης δραστηριότητας του τμήματος αυτού.

Πέρα από την αμιγή κατοικία που προτείνεται μεταξύ του πολεοδομικού κέντρου της Αμαρύνθου οι υπόλοιπες περιοχές αναπτύσσονται ως γενική κατοικία. Ακόμα, στην οδό 25^{ης} Μαρτίου προτείνεται η κατασκευή ενός σχολείου γυμνασίου και λυκείου γιατί στην Αμάρυνθο υπάρχει έλλειψη δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Εκατέρωθεν του σχολείου σχεδιάστηκε ένας πεζόδρομος για την προστασία των μικρών παιδιών από τα διάφορα ατυχήματα που μπορούν να συμβούν λόγω της κυκλοφορικής συμφόρησης,

Επίσης, προτείνεται ένας χώρος στην οδό Ρήγα Φεραίου και Νίκης ο οποίος θα είναι για αθλητικές εγκαταστάσεις που μπορεί να περιέχει γήπεδα για ποδόσφαιρο, καλαθοσφαίριση και άλλες πολλές δραστηριότητες. Μερικά μέτρα κοντά σχεδιάζεται ένα κέντρο υγείας και ένας κέντρο ψυχαγωγίας για τους κατοίκους γιατί υπάρχει έλλειψη και σε αυτούς τους τομείς. Η πρόταση προσδιορίζει το κέντρο ψυχαγωγίας να είναι ένα θέατρο στην οδό Ρήγα Φεραίου και Παπανδρέου ενώ το νοσοκομείο που προτείνεται να είναι δίπλα στην πλατεία Μπούρμα.

Για την Ερέτρια:

Το πολεοδομικό κέντρο χωροθετείται μεταξύ των οδών Αρχαίου Θεάτρου, Ερατονύμου, Κανάρη και Φιλοξένους. Στο κέντρο αυτό χωροθετούνται όλες οι

κεντρικές λειτουργίες της περιοχής που είναι συγκεντρωμένες τώρα σε ένα χώρο.

Στην οδό Αρτέμιδος και σε ένα τμήμα της οδού Αρχαίου Θεάτρου σχεδιάζεται μια ζώνη τουρισμού όπου αναπτύσσεται όλη η δραστηριότητα της Ερέτριας αφού περιλαμβάνει από εμπορικές χρήσεις μέχρι ξενοδοχεία, χώρους ψυχαγωγίας και πολιτιστικές εγκαταστάσεις.

Μεταξύ του πολεοδομικού κέντρου προτείνεται αμιγής κατοικία και στις υπόλοιπες περιοχές προτείνεται γενική κατοικία.

Επίσης, στην Ερέτρια υπάρχουν πολλοί χώροι οι οποίοι είναι ανεκμετάλλετοι έτσι επιτυγχάνεται ανάπλαση της περιοχής ώστε να μπορεί να είναι κατοικήσιμη και να μπορούν να τοποθετηθούν κάποιες χρήσιμες εγκαταστάσεις.

Συγκεκριμένα, στην περιοχή ανάπλασης τοποθετούνται χώροι κατοικίας και χώροι κοινόχρηστου πρασίνου. Στην Ερέτρια δεν υπάρχει πράσινο και έτσι σχεδιάζονται να μεγάλα στρέμματα πρασίνου στην οδό Ίσιδος και στην απέναντι πλευρά της. Ακόμα, προτείνεται χώρος ψυχαγωγίας όπως το θέατρο ή χώροι που μπορεί να πραγματοποιούνται διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις σε αυτή την περιοχή. Τέλος, προτείνεται ο σχεδιασμός ενός αθλητικού κέντρου στην οδό Αρτέμιδος και Γλαυκίπου ώστε να μπορούν οι κάτοικοι να έχουν την ευκαιρία να δραστηριοποιούνται σε αθλήματα με πολλές επιλογές.

Όλος αυτός ο σχεδιασμός χρήσεων γης για την Ερέτρια και την Αμαρύνθο εμφανίζονται στους χάρτες 14 και 15.

8 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ

Στα πλαίσια της εργασίας διαμορφώθηκαν ύστερα από μελέτη της υπάρχουσας κατάστασης και των προβλημάτων των περιοχών, προτάσεις αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών προβλημάτων στο οδικό δίκτυο της Ερέτριας και της Αμαρύνθου. Βασικοί στόχοι των προτάσεων είναι η βελτίωση των συνθηκών ροής των οχημάτων, η διευκόλυνση της κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων, η βελτίωση των χώρων στάθμευσης η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Οι δύο αυτές περιοχές παρουσιάζουν μία αραιοκατοικημένη δόμηση με χαμηλό συντελεστή δόμησης. Γι αυτό το λόγο δεν προτείνεται να απομακρυνθούν κάποιες χρήσεις γης και οι σημαντικότεροι πόλοι έλξης (χρήσεις γης εμπόριο και διοικητικές υπηρεσίες) είναι συγκεντρωμένοι και στις δύο πόλεις σε μικρή σχετικά έκταση στα κέντρα βάρους και των δύο πόλεων.

Οι προτάσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων έχουν εφαρμογή στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο και συνδυάζονται με τις προτάσεις της πολεοδομικής μελέτης των πόλεων. Η ισχυροποίηση της λειτουργίας της κεντρικής περιοχής και των εμπορικών αξόνων, με τη θέσπιση ζωνών εμπορίου, θα επιτευχθεί με τη δημιουργία ολοκληρωμένων αξόνων σύνδεσης της περικεντρικής περιοχής με τα κέντρα μέσω πεζοδρόμων, βελτιωμένων πεζοδρομίων στο οδικό δίκτυο και κατασκευή δικτύου για το ποδήλατο. Επιπλέον οι μονοδρομήσεις όλων των αξόνων θα προσδώσουν στις πόλεις έναν νέο ιδιαίτερο χαρακτήρα και θα συντελέσουν στην σημαντική βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών. (Βλαστός, 2006)

Βασική πρόταση για την πολεοδομική οργάνωση των πόλεων είναι η πιο ήπια μετάβαση από χρήση σε χρήση και οι ενιαίες χρήσεις σε κάθε τμήμα της πόλης. Επιπλέον απαραίτητη είναι η χωροθέτηση νέων χρήσεων γης όπως αναψυχής και αστικού πρασίνου για τις σημερινές και μελλοντικές ανάγκες των πόλεων.

Για να είναι ασφαλές το οδικό περιβάλλον θα πρέπει να εξασφαλίζει μια αρμονική συνύπαρξη ανάμεσα στους διάφορους χρήστες του δρόμου, καταργώντας την απόλυτη κυριαρχία του αυτοκινήτου. Να διασφαλίζεται δηλαδή ένας οδικός χώρος ήπιος συνεχής, συνεκτικός για τον πεζό, τον ποδηλάτη, τα άτομα με ειδικές ανάγκες και το αυτοκίνητο.

Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προτείνονται θα συμβάλλουν ουσιαστικά στην αύξηση του επιπέδου ασφάλειας για τους πεζούς και τα οχήματα,

αποσυμφορίζοντας την κεντρική περιοχή από τα μηχανοκίνητα οχήματα αλλά και ολόκληρο το οδικό δίκτυο από τα βαρέα οχήματα. Οι μονοδρομήσεις στο σύνολό τους θα συντελέσουν ουσιαστικά στην καλύτερη ροή των οχημάτων αλλά και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της πεζής κυκλοφορίας, λόγω της δυνατότητας διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων, και της μείωσης των ταχυτήτων. Στο ίδιο αποτέλεσμα καθοριστικό ρόλο θα παίξει και η εφαρμογή του συστήματος ιεράρχησης του οδικού δικτύου, αφού με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθεί η διοχέτευση της κυκλοφορίας στους κατάλληλους οδικούς άξονες χωρίς να επιβαρύνονται οι τοπικές οδοί από τη διερχόμενη κυκλοφορία. (Βλαστός, 2006)

Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στον σχεδιασμό των δικτύων για πεζούς και ποδηλάτες. Οι πεζοδρομήσεις που προτείνονται θα λειτουργούν θετικά και θα εξυπηρετούν τον πληθυσμό, αφού θα αποτελούν σημεία αναφοράς των πόλεων, ως οριοθετημένοι χώροι για ψυχαγωγία, αγορές και περίπατο προστατευμένοι από τις μεγάλες ροές αυτοκινήτων.

Απαραίτητο μέτρο μετά την εφαρμογή των πεζοδρομήσεων, των μονοδρομήσεων αλλά και των διαπλάτυνσεων των πεζοδρομίων είναι η δημιουργία χώρων στάθμευσης σε στρατηγικά σημεία των πόλεων σε συνδυασμό με την εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές. Με την υλοποίηση των μέτρων αυτών θα μειωθεί η χρήση των αυτοκινήτων και παράλληλα θα προωθηθεί η χρήση ήπιων μέσων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο).

Τέλος, όσον αφορά τον παράγοντα περιβάλλον, οι προτεινόμενες αλλαγές θα επιφέρουν βελτίωση στην ατμόσφαιρα της περιοχής, μειώνοντας τις εκπομπές ρύπων από τα αυτοκίνητα αλλά και του επιπέδου θορύβων. Τα μέτρα που σχετίζονται με τη προστασία του περιβάλλοντος είναι τα εξής:

- Βελτίωση της κυκλοφοριακής οργάνωσης για τη δημιουργία ομαλότερων συνθηκών ροής, και επομένως περιορισμό των εκπομπών.
- Διαμόρφωση περιφερειακών διαδρόμων για αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής και επομένως απομάκρυνση της ρύπανσης από το κέντρο και ευκολότερη διάχυσή της.
- Δημιουργία κινήτρων ενθάρρυνσης χρήσης ήπιων μέσων μετακίνησης, φιλικών προς το περιβάλλον.
- Πεζοδρόμηση κεντρικών αξόνων και δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης για την συγκράτηση των αυτοκινήτων στην περίμετρο των κέντρων (Χριστοδουλοπούλου, 2011)

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Υπάρχουν όλα τα περιθώρια η Ερέτρια και η Αμαρύνθος να γίνουν βιώσιμες πόλεις. Έχουν πλεονεκτήματα και ποιότητες που μπορούν να τα αξιοποιήσουν. Είναι αραιοκατοικημένες περιοχές και χρειάζεται να δομηθούν αρκετά ώστε να γίνουν βιώσιμες πόλεις και να παρέχουν τα πάντα στους κατοίκους τους. Ο Δήμος οφείλει να προστατέψει το περιβάλλον, έτσι ώστε να παρέχει υψηλή ποιότητα ζωής στους κατοίκους και να διασφαλίσει συνθήκες βιώσιμης ανάπτυξης. Μέτρα που θα συμβάλλουν στην κατεύθυνση αυτή είναι ο πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός, η δημιουργία χώρων πρασίνου, η δημιουργία χώρων στάθμευσης, η προώθηση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης, η ανακύκλωση, η εξοικονόμηση ενέργειας, η βελτίωση των τεχνικών υποδομών, η προστασία του και ο έλεγχος της ρύπανσης. Ωστόσο η προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στον πεζό και τον ποδηλάτη. Αν γίνει αυτό ανοίγει μια μεγάλη αναπτυξιακή προοπτική για την περιοχή μελέτης. Ακόμη, οι κάτοικοι του δήμου και όλες οι ενδιαφερόμενες κοινωνικές ομάδες θα πρέπει να συμμετέχουν στις διαδικασίες με όλους τους πιθανούς τρόπους, από τον εντοπισμό προβλημάτων και τη διατύπωση προτάσεων μέχρι την εθελοντική εργασία. Για να γίνει αυτό εφικτό θα απαιτηθεί από τους κατοίκους συναίνεση και υπευθυνότητα. Έτσι τα οφέλη θα είναι πολλαπλά και μόνιμα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννάκου Α., Καύκαλας Γ., Πισιάβα-Λατινοπούλου Μ., **Πόλη και Πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη ανάπτυξη**, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα, 2007.
2. Αραβαντινός Α., **Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μία βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου**, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 2007.
3. Αραβαντινός Αθανάσιος (2002) **‘Δυναμικές και σχεδιασμός κέντρων στην πόλη των επόμενων δεκαετιών-προς συγκεντρωτικά ή αποκεντρωτικά σχήματα’**, *Αειχώρος*, τεύχος 1, τόμος 1, σσ.6-29.
4. Βλαστός, Θ., Μηλάκης, Δημ., **‘Πολεοδομία vs Μεταφορές – από την απόκλιση στη σύγκλιση’**, Αθήνα 2006.
5. Βλαστός Αθ., Μπακογιάννης Ευ., **Διερεύνηση της μεθοδολογίας εφαρμογής συνδυασμένων πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών: Η περίπτωση της Ελευσίνας**», 2005.
6. Βλαστός, Θ. (1997). **Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός προς τη Βιώσιμη πόλη**, Μέρος Δ' στο Α. Αραβαντινός, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Αθήνα: Συμμετρία.
7. Γοσποδίνη, Α., Μπεριάτος, Ηλ., (επιμ.), **Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη**, εκδόσεις Κριτική, 2006.
8. Καρολεμέας Χρήστος., **Πολεοδομική διερεύνηση και προοπτικές του Δήμου Κερατσινίου-Δραπετσώνας**, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, 2012.
9. Σιόλας Άγγελος, Δημόπουλος Κωνσταντίνος και Μπακογιάννης Ευθύμιος (2005) **Άνθρωπος και Χώρος**. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. (σελ 65-79).
10. Σιόλας Άγγελος, **Οικιστικά Συστήματα και Σχεδιασμός στον Φυσικό Χώρο**, εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2000.
11. Τζίκα – Χατζοπούλου Α., **Πολεοδομικό Δίκαιο**, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., Αθήνα, 2003.
12. Χριστοδουλοπούλου Γ., **Πολεοδομικές και Κυκλοφοριακές Προοπτικές των Δημοτικών Ενοτήτων Μάνδρας και Μαγούλας**, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, 2011.
13. Χωριανόπουλος Ι., **Αστική Διακυβέρνηση και Ανταγωνισμός : οι Ελληνικές πόλεις στα Ευρωπαϊκά Προγράμματα Ανάπτυξης**, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Γεωγραφίας.
14. Ψυχαράκης Ε., **Πολεοδομικός και Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός του Καλλικράτειου Δήμου Λυκόβρυσης – Πεύκης**, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, 2011.

Ηλεκτρονικές Πηγές

<http://www.eretriain.gr/>

www.statistics.gr

<http://www.servitoros.gr/population/population.php/2/>

<http://www.servitoros.gr/evia/view.php/351/>

<http://www.eretria.gr/>

http://pesyea.blogspot.gr/2008/02/blog-post_3361.html

<http://el.wikipedia.org/wiki/Ερέτρια>

<http://el.wikipedia.org/wiki/Αμάρυνθος>

<http://www.evia-guide.gr/town>

<http://www.demography-lab.prd.uth.gr>

Υφιστάμενη νομοθεσία

1. Έγκριση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου (Γ.Π.Σ) του οικισμού Ερέτριας, της κοινότητας Ερέτριας (Ευβοίας), Αριθμ. 30952/1263, 1990.
2. Καθορισμός πλάτους πεζοδρομίου στην κοινότητα Αμαρύνθου Ν. Ευβοίας, Αριθμ. 6237, 1981.
3. Έγκριση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (Γ.Π.Σ) της κοινότητας Αμαρύνθου (Ν. Ευβοίας), Αριθμ. 234/4, 1988.

