

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΥΜΝΙΩΝ**

**ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ
ΚΑΛΥΜΝΟΥ**



**Α΄ ΦΑΣΗ
Ι. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ
ΟΡΑΜΑΤΟΣ**

Ανάδοχος

- **Ιωάννης Κουγιανός και Συνεργάτες Ε.Ε.**
- **Project4 Ι.Κ.Ε.**

ΙΟΥΝΙΟΣ 2022

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
1.1. ΤΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	5
1.2. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	7
1.3. ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	10
1.4. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ.....	11
2. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	24
2.1 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ.....	24
2.2 ΕΚΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ.....	27
2.3 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΥΜΝΟΥ.....	28
2.4 ΕΔΡΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ.....	29
2.5 ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ.....	29
2.6 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	30
3. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ.....	34
3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	34
3.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....	34
3.3 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ.....	43
3.4 ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ.....	50
3.5 ΑΛΛΑ ΤΟΠΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ.....	51
4. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	52
5. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....	54
5.1. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.....	54
5.2. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.....	54
5.3. ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ.....	55
5.4. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	58
5.5. ΠΙΑΤΣΑ ΤΑΞΙ.....	61
5.6. ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ.....	62
6. ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	63

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Επιπτώσεις αδυναμίας ικανοποίησης αναγκών από το υφιστάμενο δίκτυο μεταφορών.....	7
Εικόνα 2: Η πρόκληση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.....	8
Εικόνα 3: Ο κύκλος του ΣΒΑΚ.....	13
Εικόνα 4: Γεωλογικός χάρτης Καλύμνου.....	27

Εικόνα 5: Άποψη λιμένα Καλύμνου.....	31
Εικόνα 6: Άποψη αερολιμένα Καλύμνου.....	31
Εικόνα 7: Επιβατική κίνηση αερολιμένα Καλύμνου.....	32
Εικόνα 8: Πρωτεύον και δευτερεύον οδικό δίκτυο Πόθιας.....	33
Εικόνα 9: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.....	40
Εικόνα 10: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.....	41
Εικόνα 11: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.....	42
Εικόνα 12: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.....	43
Εικόνα 13: Άποψη κεντρικής παραλιακής ζώνης Καλύμνου.....	55
Εικόνα 14: Σημαντικές ροές πεζών στην κεντρική παραλιακή ζώνη.....	55
Εικόνα 15: Σημαντικές ροές πεζών στην περιοχή Καστέλι - Μασούρι – Μυρτιές.....	56
Εικόνα 16: Σημαντικές ροές πεζών στην περιοχή Ρήνα Βαθύ.....	56
Εικόνα 17: Σημαντικές ροές πεζών στην περιοχή Εμπορειός.....	57
Εικόνα 18: Σημαντικές ροές πεζών στην περιοχή Βλυχάδια.....	57
Εικόνα 19: Σημαντικές ροές πεζών στην περιοχή Λινάρια - Καντούνι.....	57
Εικόνα 20: Σημαντικές ροές πεζών στην περιοχή Πλατεία "Ελιές".....	58
Εικόνα 21: Δρομολόγια Λεωφορείων.....	58
Εικόνα 22: Χώρος στάθμευσης λεωφορείων.....	61
Εικόνα 23: Πιάτσα ταξί.....	61

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Τα χαρακτηριστικά του συμβατικού και του βιώσιμου σχεδιασμού.....	11
Πίνακας 2: Δήμος Καλυμνίων – Μητρώο έργων έτους 2021 (Πηγή: Απόφαση 100/2021, Έγκριση Τεχνικού Προγράμματος Δήμου Καλυμνίων οικονομικού έτους 2022).....	50
Πίνακας 3: Είδος και χωρητικότητα οχημάτων.....	59

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης - Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (Πηγή: «Αξιολόγηση, Αναθεώρηση και Εξειδίκευση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου», Στάδιο Β1).....	46
Χάρτης 2: Εξειδίκευση κατευθύνσεων σε επίπεδο Δήμου - Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (Πηγή: «Αξιολόγηση, Αναθεώρηση και Εξειδίκευση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου», Στάδιο Β1).....	48
Χάρτης 3: Χρήσεις γης – ΓΠΣ (Πηγή: http://gis.epoleodomia.gov.gr/).....	52

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.

ΓΕΝΙΚΑ

Υστερα από το σχετικό διαγωνισμό που διενεργήθηκε από την Αναθέτουσα Αρχή που είναι ο Δήμος Καλυμνίων, για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Καλυμνίων, έγινε η ανάθεση της σχετικής Σύμβασης στην Ένωση Οικονομικών Φορέων «Ι. ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ Ε.Ε. /PROJECT4 Ι.Κ.Ε.».

Σύμφωνα με το Τεύχος Τεχνικών Δεδομένων (ΤΤΔ), το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για το Δήμο Καλυμνίων, θα περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

- Α΄ Φάση
 - Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης – Διαμόρφωσης Οράματος.
 - Προκαταρκτική Πρόταση ΣΒΑΚ.

- Β΄ Φάση
 - Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
 - Σχέδιο Δράσης.

Η παρούσα Τεχνική Έκθεση, αποτελεί το πρώτο παραδοτέο της Α΄ Φάσης της Μελέτης με τίτλο «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Καλύμνου» και αφορά στην αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και στη διαμόρφωση οράματος βιώσιμης κινητικότητας του Δήμου Καλύμνου.

ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ

Η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για το Δήμο Καλύμνου προέκυψε από την ανάγκη επίλυσης ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων, άμεσα συνυφασμένων με την κινητικότητα ανθρώπων και αγαθών και της γενικότερης κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης.

Πρωταρχικοί στόχοι ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελούν:

- Η προσβασιμότητα και η ποιότητα ζωής.
- Μακροπρόθεσμο όραμα και σαφές πρόγραμμα εφαρμογής.
- Οι ενδιαφερόμενοι φορείς να συμμετέχουν ενεργά.
- Οι πολιτικές και τα μέτρα του ΣΒΑΚ να συμπεριλαμβάνουν όλα τα μέσα και τις μορφές μεταφορών.
- Οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση.

- Εκτίμηση των σημερινών και μελλοντικών επιδόσεων.
- Τακτική παρακολούθηση, επανεξέταση και υποβολή εκθέσεων.
- Εξέταση του εξωτερικού κόστους για όλα τα μέσα μεταφοράς.

Ο Δήμος Καλύμνου αποτελεί αυτόνομη χωρική ενότητα. Ο Δήμος αντιμετωπίζει συγκοινωνιακά προβλήματα παρόμοια με των υπόλοιπων νησιωτικών περιοχών, όπως εποχικότητα, έλλειψη χώρων στάθμευσης, κυκλοφοριακή συμφόρηση σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα, μερική διάνοιξη των οδών που προβλέπονται από το σχέδιο πόλης, κ.λπ.

Ως συνέπεια των παραπάνω και σε εναρμόνιση με τις νέες ανάγκες της πόλης και τις ευρωπαϊκές τάσεις, οι προτάσεις έργων θα πρέπει να έχουν τους εξής στόχους:

- Την ανάδειξη της σύγχρονης φυσιογνωμίας της νήσου και των στοιχείων της ιστορίας της.
- Φιλικό και ανθρώπινο περιβάλλον, δίνοντας έμφαση στους πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας που είναι η δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα και το ποδήλατο με σχεδιασμό αντίστοιχων δικτύων υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης και προσβασιμότητας για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Εφαρμογή μέτρων και παρεμβάσεων για την ενθάρρυνση της μετακίνησης με δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο ή πεζή και αποθάρρυνση της χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου για τις καθημερινές μετακινήσεις κυρίως μέσω της πολιτικής στάθμευσης. Ταυτόχρονα αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές με στόχο η αναζήτηση θέσης στάθμευσης να γίνει λιγότερο χρονοβόρα.
- Στρατηγικός σχεδιασμός και προγραμματισμός των προτεινόμενων έργων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας, με τρόπο ώστε να διασφαλιστεί μια ομαλή διαδικασία υλοποίησής τους στα επόμενα χρόνια.
- Την αποκατάσταση της συνέχειας σύνδεσης του οικιστικού ιστού της πόλης.
- Την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας με την βελτίωση των προσβάσεων.
- Την ανάδειξη των χώρων αναψυχής, μνημείων, αθλητικών εγκαταστάσεων του νησιού σε συνδυασμό με την κίνηση των πολιτών και επισκεπτών.

1.1. ΤΑ ΔΙΚΤΥΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Έντονο εμφανίζεται το φαινόμενο της μη ορθής διαχείρισης και ανάπτυξης των συστημάτων αστικών μεταφορών με την ταυτόχρονη αύξηση των αναγκών της αστικής κινητικότητας, ειδικότερα στις περιοχές οι οποίες παρουσιάζουν σύνθετες χωρικές δομές και δαιδαλώδη συστήματα. Η αδυναμία ικανοποίησης αυτών των αναγκών από το δημόσιο δίκτυο μεταφορών ενθαρρύνει τη συχνότερη χρήση των προσωπικών οχημάτων γεγονός το οποίο επιφέρει ποικίλα προβλήματα.

Πιο συγκεκριμένα, με τη διαρκή αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας του αυτοκινήτου παρατηρείται επέκταση του προβλήματος της κυκλοφοριακής συμφόρησης, η οποία επεκτείνεται ολοένα και σε περισσότερες οδούς για μεγαλύτερες χρονικές περιόδους. Το φαινόμενο αυτό, οδηγεί στον κορεσμό των αρτηριών και οδών του κύριου οδικού δικτύου, με αποτέλεσμα πολλές φορές να χρησιμοποιούνται εναλλακτικές διαδρομές οι οποίες κατατάσσονται σε τοπικά οδικά δίκτυα τα οποία πρέπει να εξυπηρετούν αυστηρά τοπικές και όχι διαμπερείς μετακινήσεις. Το γεγονός αυτό καθιστά αδύνατη την εξυπηρέτηση των ολοένα αυξημένων αναγκών κινητικότητας από τις οδικές και μεταφορικές υποδομές, ένα φαινόμενο το οποίο οδηγεί στη φθορά τους.

Συγχρόνως, η αύξηση της χρήσης προσωπικών οχημάτων οδηγεί στην ταυτόχρονη επιδείνωση των προβλημάτων στάθμευσης. Με δεδομένη την απώλεια χρόνου για το μετακινούμενο, η μη κατάληψη του δημόσιου χώρου από σταθμευμένα οχήματα καθίσταται αναπόφευκτη. Επιπρόσθετα, η τάση χρήσης προσωπικών οχημάτων οδηγεί στη μειωμένη απόδοση των δημοσίων συγκοινωνιών, λόγω της χαμηλής επιβατικής κίνησης, με εξαίρεση τις ώρες αιχμής κατά τις οποίες σημειώνεται μια προσωρινή αύξησή της.

Το δίκτυο των μετακινήσεων μιας πόλης, προκειμένου να θεωρηθεί ισορροπημένο, οφείλει να εξασφαλίζει αφενός, την ασφαλή κυκλοφοριακή κίνηση όλων των ειδών οχημάτων της σεβόμενο τις υφιστάμενες υποδομές οι οποίες εξασφαλίζουν την ασφαλή και άνετη μετακίνηση των πεζών, ειδικότερα των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων και των ποδηλάτων στην πόλη. Οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν τα μη μηχανοκίνητα μέσα υπόκεινται είτε στην οξυμένη κυκλοφοριακή κίνηση των μηχανοκίνητων οχημάτων καθώς και πολλές φορές στην ανυπαρξία κατάλληλων υποδομών για αυτές τις ομάδες μετακινουμένων. Η αυξημένη κυκλοφορία έχει ως αποτέλεσμα δημόσιοι χώροι ώστε θυσιάζονται για να δημιουργηθούν οδικοί άξονες, με αποτέλεσμα να περιορίζονται οι δημόσιες δραστηριότητες και να δυσχεραίνονται οι κοινωνικές σχέσεις μεταξύ των πολιτών. Το συχνό αυτό φαινόμενο έχει ως αποτέλεσμα την αδιάκοπη αύξηση της εδαφικής κάλυψης των πόλεων από το σύστημα μεταφορών της, το οποίο καταλαμβάνει το 30-60% της αστικής της γης.

Ιδιαίτερη βαρύτητα πρέπει να δοθεί στην περιβαλλοντική διάσταση του θέματος. Τα μηχανοκίνητα οχήματα είναι ιδιαίτερα ρυπογόνα για το περιβάλλον με το φαινόμενο αύξησής τους να συμβάλλει ενεργά στην αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης η οποία σε συνδυασμό με την ηχορύπανση που προκαλείται να υποβαθμίζουν την ποιότητα διαβίωσης των κατοίκων και του περιβάλλοντος.

Χαρακτηριστικά να αναφερθεί πως η αστική κυκλοφορία είναι η αιτία για το 40% των εκπομπών CO₂ ενώ για το 70% άλλων ειδών ρύπων ευθύνεται η οδική κυκλοφορία. Οι ατμοσφαιρικοί ρύποι απειλούν τη δημόσια υγεία και συντελούν στην κλιματική αλλαγή, η οποία προκαλεί σημαντικές μεταβολές στο παγκόσμιο οικοσύστημα. Τέλος, το σημαντικότερο πρόβλημα ζωτικής σημασίας είναι η ασφάλεια. Σχετικές έρευνες έχουν αναδείξει το τεράστιο αυτό ζήτημα και επισημαίνουν πως ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων αυξάνεται με γοργούς ρυθμούς κάθε χρόνο, ενώ τα 2/3 των ατυχημάτων σημειώνονται σε αστικές περιοχές. Το πιο λυπηρό κομμάτι του προβλήματος είναι ότι ως επί το πλείστον τα θύματα είναι ευάλωτοι χρήστες των οδών όπως είναι οι οδηγοί μηχανοκίνητων δίκυκλων, οι ποδηλάτες και οι πεζοί.



Εικόνα 1: Επιπτώσεις αδυναμίας ικανοποίησης αναγκών από το υφιστάμενο δίκτυο μεταφορών.

Παρατηρώντας προσεκτικότερα την Ευρώπη διαπιστώνεται πως, όλες οι ευρωπαϊκές πόλεις αν και παρουσιάζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά μεταξύ τους, αντιμετωπίζουν κοινά προβλήματα στον τομέα μεταφορών το οποίο σχετίζεται φυσικά με το πόσο ανεπτυγμένο οδικό δίκτυο διαθέτουν, φαινόμενο το οποίο αποτελεί και τη μεγαλύτερη πρόκληση για την κάθε χώρα. Εύκολα αντιλαμβάνεται κάποιος πως ένα οδικό δίκτυο το οποίο αντιμετωπίζει όλα τα παραπάνω προβλήματα λειτουργεί αυτόματα ως τροχοπέδη στην κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική ευημερία των πόλεων υποβαθμίζοντας την ποιότητα ζωής των πολιτών.

1.2. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.

Ο τρόπος σχεδιασμού του δικτύου μεταφορών μιας πόλης βασίζεται κατά κόρον σε μια προσέγγιση γνωστή ως “Predict-and-Provide”, σχεδιάζοντας για το μακροπρόθεσμο μέλλον. Σημαντικό στοιχείο για την ενίσχυση της κινητικότητας, αποτελεί η βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης των δημοσίων συγκοινωνιών, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις παραμέτρους με στόχο τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

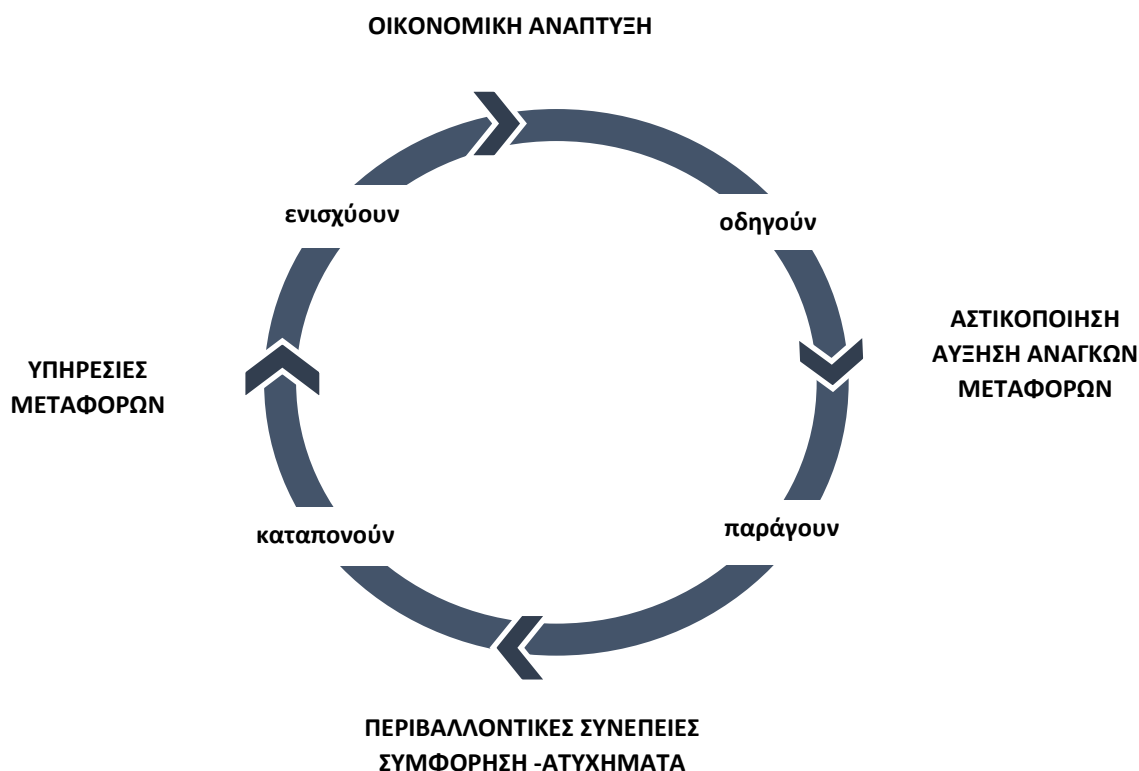
Η βιώσιμη αστική κινητικότητα είναι σήμερα ένα μείζον θέμα που απασχολεί την επιστημονική κοινότητα. Ο όρος βιώσιμη κινητικότητα είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τους όρους **ποιότητα**, **προσβασιμότητα** και **αποτελεσματικότητα**.

Η **ποιότητα** ενός δικτύου μεταφορών μιας πόλης σχετίζεται αρχικά με τον ισορροπημένο συνδυασμό όλων των ειδών συγκοινωνιών, από το προσωπικό όχημα μέχρι τις δημόσιες συγκοινωνίες (λεωφορεία, μετρό κλπ.), την πεζή μετακίνηση και την μετακίνηση με ποδήλατο. Η κάθε πόλη είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε να θεωρείται ικανή να συνδυάσει χωρικά όλα τα παραπάνω είδη μαζικής μεταφοράς ταυτόχρονα, χωρίς να παρεμποδίζει το ένα την ομαλή λειτουργία του άλλου, παρέχοντας πολλές και διαφορετικές επιλογές στο επιβατικό κοινό. Προκειμένου όμως να επιτευχθούν υψηλά επίπεδα ποιότητας σε ένα

δίκτυο, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και όλοι οι παράγοντες τους οποίους επηρεάζει ένα τέτοιο δίκτυο, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα το περιβάλλον.

Με τον όρο **προσβασιμότητα** νοείται η εξασφάλιση της πρόσβασης σε συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες, όπως είναι τα Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ), τα Άτομα Μειωμένης Κινητικότητας (ΑΜΚ), τα άτομα τρίτης ηλικίας. Τα στατιστικά αναφέρουν πως το ποσοστό του ελληνικού πληθυσμού το οποίο εμποδίζεται από το να χρησιμοποιήσει τις δημόσιες συγκοινωνίες ανέρχεται στο 42,5% του ελληνικού πληθυσμού από το οποία, τα ΑμεΑ είναι 10%, οι ηλικιωμένοι (60-70 ετών) 14%, οι υπερήλικες (άνω των 75 ετών) 6%, τα νήπια (0-4 ετών) και οι συνοδοί τους 11% και οι γυναίκες που κυφορούν 1,5%. Η παράμετρος της προσβασιμότητας θα πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα όλων των δικτύων αστικών μεταφορών ανά τον κόσμο.

Η παράμετρος της **αποτελεσματικότητας** αναφέρεται στον τρόπο με τον οποίο το δίκτυο δύναται να καλύψει τις ανάγκες όλης της πόλης. Βασική προτεραιότητα είναι να προσφέρει αξιόπιστες και αποτελεσματικές συνδέσεις ανάμεσα στις κάθε είδους λειτουργίες της καθώς και με τα αστικά, προαστιακά και διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Εξίσου σημαντικές παράμετροι σε αυτό το στάδιο είναι και το κόστος εξυπηρέτησης αλλά και ο χρόνος εξυπηρέτησης, σκεπτόμενοι πάντα πως το επιβατικό κοινό θα επιλέξει το είδος μετακίνησης το οποίο θα το ικανοποιεί σε όλα τα παραπάνω.



Εικόνα 2: Η πρόκληση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Οι διάφορες πολιτικές που διέπουν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα δημιουργούνται ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες που αντιμετωπίζει κάθε πόλη. Επομένως, δεν υπάρχει μια συγκεκριμένη μέθοδος που πρέπει να ακολουθηθεί για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας, λόγω του δυναμικού χαρακτήρα που παρουσιάζουν τα προβλήματα και οι

απαιτήσεις της κάθε πόλης. Γενικά όμως, όπως αναφέρθηκε, οι μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις παρουσιάζουν κοινά προβλήματα κινητικότητας, οπότε υπάρχουν συγκεκριμένα μέτρα που μπορούν να λαμβάνονται τα οποία περιγράφονται παρακάτω:

- **Πολιτικές αναβάθμισης της δημόσιας συγκοινωνίας:** Τα μέτρα αυτά αποσκοπούν στην προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς, ως μέσο μετακίνησης, με σκοπό τη μείωση της κυκλοφορίας των ιδιωτικών οχημάτων. Αυτό επιτυγχάνεται με τη δημιουργία ενός αξιόπιστου και ασφαλούς συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας με το συνδυασμό υποδομών που ευνοούν την εναλλακτική μετακίνηση(πεζή, ποδήλατο). Για τη δημιουργία ενός τέτοιου συστήματος θα πρέπει να εισαχθούν συστήματα νέων τεχνολογιών που να αναβαθμίζουν την περιβαλλοντική απόδοση των δημοσίων μέσων και την ανταγωνιστικότητά τους, την αντιμετώπιση κυκλοφοριακών ζητημάτων και τη βελτίωση των φορέων δημόσιας συγκοινωνίας. Οι πολιτικές που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην κατεύθυνση αυτή είναι:
 - Ανάπτυξη τεχνολογικών συστημάτων για την αύξηση της απόδοσης των δημοσίων συγκοινωνιών.
 - Δημιουργία νέων θεσμικών και οργανωτικών προτάσεων για τους φορείς δημόσιας συγκοινωνίας ώστε τα συστήματα μαζικών μέσων μετακίνησης να γίνουν πιο αποδοτικά, ανταγωνιστικά και φιλικά προς το περιβάλλον και τον χρήστη.
 - Μέτρα για ενοποίηση και βέλτιστη λειτουργία των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας.
- **Πολιτικές τιμολόγησης των οδικών μεταφορών:** Εφαρμογή οικονομικών μέτρων για την μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον από τις οδικές κυρίως μεταφορές. Αυτό επιτυγχάνεται με την τιμολόγηση των οδικών μεταφορών ανάλογα με την περιβαλλοντική ρύπανση που προκαλούν. Στις αστικές μετακινήσεις θα μπορούσε να εφαρμοστεί η αμφιλεγόμενη πολιτική της επιβολής διοδίων. Το μέτρο αυτό χαρακτηρίστηκε ως αμφιλεγόμενο διότι δημιουργεί μια χωρική διάσταση που ενδέχεται να μεταβάλει την προσφορά και τις συνθήκες λειτουργίας του συστήματος μεταφορών.
- **Πολιτικές απεξάρτησης από τη χρήση ΙΧ:** Γενικότερα έχουν αναπτυχθεί τρεις καινοτόμες αλλά και αμφιλεγόμενες πολιτικές μείωσης του ΙΧ οι οποίες είναι: Car Sharing (συλλογική ιδιοκτησία ΙΧ), Car Pooling (συλλογική χρήση ΙΧ) και Car FreeHousing (πολεοδόμηση για κατοίκους χωρίς αυτοκίνητα).
- **Πολιτικές προώθησης του ποδηλάτου και του περπατήματος:** Γενικά εδώ διακρίνονται δύο κατηγορίες μέτρων. Η πρώτη αναφέρεται σε συγκεκριμένες προδιαγραφές για την ένταξη των ποδηλατιστών και των πεζών στην κυκλοφορία όπως για παράδειγμα: χρήση αποκλειστικών λωρίδων κυκλοφορίας και διαδρόμων για ποδηλάτες, μέτρα μείωσης της ταχύτητας, μέτρα που ευνοούν την ήπια κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο, οι διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων ανάλογα με καταγεγραμμένους φόρτους πεζών κ.α. Η δεύτερη κατηγορία αναφέρεται στην προώθηση μέτρων για την πεζή μετακίνηση και το ποδήλατο με την διάθεση δωρεάν ποδηλάτων (κοινόχρηστα ποδήλατα) και την προώθηση «πράσινων διαδρόμων». Επίσης έχει σχέση και με δράσεις για την ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών για την προώθηση των ήπιων μέσων μετακίνησης.

Εν κατακλείδι το ευρύτερο πλαίσιο πολιτικών προώθησης των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται σε μια ενιαία προσέγγιση της βιώσιμης κινητικότητας και να ασκείται σε συνδυασμό με μέτρα που να προωθούν και να αναβαθμίζουν τη χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών και την ανάπτυξη του αστικού περιβάλλοντος.

Συμπερασματικά, η βιώσιμη αστική κινητικότητα καλείται να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα σύγχρονα αστικά κέντρα σε σχέση με το σύστημα μεταφορών. Στοχεύει στην ανάπτυξη συστημάτων μεταφορών τα οποία να ανταποκρίνονται στις αυξημένες απαιτήσεις για κινητικότητα με όσο το δυνατόν χαμηλότερο περιβαλλοντικό και κοινωνικό κόστος, ενώ θεωρείται ένας από τους βασικότερους στόχους του συγκοινωνιακού σχεδιασμού και των αντίστοιχων πολιτικών σε τοπικό, εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Το στρατηγικό σχέδιο το οποίο λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχής και της αξιολόγησης προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες για κινητικότητα των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον στοχεύοντας στην βιώσιμη κινητικότητα και συγχρόνως στην καλύτερη ποιότητα ζωής ονομάζεται Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

1.3. ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι το εργαλείο, το οποίο με επίκεντρο τον άνθρωπο, σχεδιάζει ασφαλή, επαρκή και προσβάσιμα δίκτυα μεταφορών παράλληλα με τη στροφή προς εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.

Μέσα από το κάθε στάδιο της παρούσας μελέτης, στόχος είναι να εντοπιστούν και να αξιολογηθούν τα προβλήματα που αφορούν στο σύστημα μεταφορών της περιοχής μελέτης και να αντιμετωπιστούν με την βοήθεια ενός αποτελεσματικού σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Πίνακας 1: Τα χαρακτηριστικά του συμβατικού και του βιώσιμου σχεδιασμού.

Συμβατικός Σχεδιασμός Δικτύου Μεταφορών	Μελέτη & Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
<ul style="list-style-type: none">• Στο επίκεντρο το όχημα• Πρωταρχικός στόχος η ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων με άνεση και μηδενικές απώλειες χρόνου• Βασική παράμετρος οι υποδομές• Βραχυ-μέσο-πρόθεσμος σχεδιασμός• Διοικητικά Όρια• Περιορισμένη ανάλυση επιπτώσεων• Καθοδήγηση από Ειδικούς	<ul style="list-style-type: none">• Στο επίκεντρο ο άνθρωπος• Πρωταρχικός στόχος η προσβασιμότητα για όλους και η υψηλότερη δυνατή ποιότητα ζωής• Ο ιδανικότερος συνδυασμός υποδομών προκειμένου να εξυπηρετείται η αγορά, οι υπηρεσίες με σωστή πληροφόρηση του επιβατικού κοινού• Μακροχρόνιο όραμα• Λειτουργικά Όρια κυρίως με βάση περιοχές από/προς εργασία• Εκτεταμένη αξιολόγηση και διαμόρφωση μιας διαδικασίας μάθησης και βελτισίωσης• Εμπλεκόμενοι Φορείς και πολίτες σχεδιάζουν από κοινού

Πιο συγκεκριμένα, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας συντίθεται από τρία στοιχεία:

- 1) το σχεδιασμό (Planning) ως διαδικασία, που περιλαμβάνει τη μεθοδολογία που ακολουθείται,
- 2) το σχέδιο (Plan) που παρέχει το περιεχόμενο και το γενικό πλαίσιο του σχεδίου και βασίζεται σε πραγματικά παραδείγματα αποτελεσματικών μέτρων και
- 3) την πολιτική, δηλαδή τη διαδικασία υλοποίησης του σχεδίου και της τελικής αξιολόγησης.

Στο παρόν τεύχος θα περιγραφεί με κάθε λεπτομέρεια το πρώτο στάδιο της Μελέτης το οποίο αφορά στη μεθοδολογία που θα ακολουθηθεί στο αρχικό στάδιο του σχεδιασμού.

1.4. ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ.

Η αναγκαιότητα ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο Καλυμνίων, προέκυψε από την ανάγκη επίλυσης ζητημάτων που άπτονται της κινητικότητας ανθρώπων και αγαθών και της γενικότερης πολεοδομικής και κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης. Ο Δήμος αντιμετωπίζει κυκλοφοριακά προβλήματα που προκύπτουν καθαρά από κακή διαχείριση της κινητικότητας αλλά σχετίζονται, άπτονται, προκαλούνται, επηρεάζουν ή/και επηρεάζονται επιπλέον και από την οργάνωση σε άλλους τομείς (χωρική και πολεοδομική ανάπτυξη, τοπική ανάπτυξη, ενέργεια, περιβάλλον). Αναλυτικότερα οι βασικοί στόχοι του ΣΒΑΚ είναι:

- ✓ Ίση αντιμετώπιση κατά το δυνατόν όλων των ομάδων πολιτών και μετακινουμένων.

- ✓ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και του αισθήματος ασφάλειας.
- ✓ Παροχή και βελτιστοποίηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.
- ✓ Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων των πολιτών (ενδοδημοτικών και διαδημοτικών), μέσω της βελτίωσης της μεταφορικής υποδομής, της ενίσχυσης των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς και της ενίσχυσης των μέσων ήπιας κυκλοφορίας.
- ✓ Βελτίωση της συνδεσιμότητας του Δήμου με τις όμορες περιοχές με όλους τους τρόπους μετακίνησης (πεζή, ποδήλατα, ΔΑΣ, κλπ.).
- ✓ Εξασφάλιση ομαλής τροφοδοσίας εμπορικών χρήσεων για ανάπτυξη της οικονομίας.
- ✓ Μείωση αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στην υγεία των πολιτών και στο περιβάλλον (ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφοριακός θόρυβος, οπτική ρύπανση κ.λπ.).
- ✓ Αύξηση της ελκυστικότητας της περιοχής ως τόπου διαμονής και εργασίας.
- ✓ Αύξηση της επισκεψιμότητας της περιοχής, με αποτέλεσμα την τόνωση της τοπικής αγοράς.
- ✓ Ενσωμάτωση ειδικών παρεμβάσεων και εξυπηρέτηση ειδικών αναγκών όπως αυτές θα προταθούν από την ειδική επιτροπή έργου.

Ο Δήμος Καλυμνίων μέσα από την υλοποίηση του ΣΒΑΚ στοχεύει μέσα από την ολοκληρωμένη διαχείριση των μεταφορών (επιβατικών και εμπορευματικών) στην αύξηση της προσβασιμότητας (προσβασιμότητα για όλους και παντού) και συνεισφορά στη μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης και συνεπώς στη βελτίωση της συνολικής εικόνας - ελκυστικότητας του Δήμου. Στους ειδικότερους στόχους για το Δήμο περιλαμβάνονται:

- ✓ Η ορθή διαχείριση του αστικού δημόσιου χώρου με κριτήρια υψηλής αισθητικής, διασφάλισης προσβασιμότητας και κοινωνικής ευαισθησίας.
- ✓ Η επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων με προώθηση της χρήσης των Μέσων Δημόσιας Συγκοινωνίας και τη δημιουργία εναλλακτικών του Ι.Χ. τρόπων μετακίνησης (π.χ. πεζή μετακίνηση, μετακίνηση με ποδήλατο) και η διερεύνηση δημιουργίας μέσων σταθερής τροχιάς, όπως διερεύνηση δημιουργίας γραμμής ηλεκτρικού τραμ κλπ.
- ✓ Η δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στο εμπορικό και ιστορικό κέντρο της πόλης.
- ✓ Η βελτίωση της καθημερινής ποιότητας ζωής των κατοίκων του κέντρου και των συνοικιών με μείωση των διαμπερών κυκλοφοριακών ροών και ανάδειξη του εμπορικού και ιστορικού κέντρου της πόλης.
- ✓ Η ενίσχυση της ταυτότητας της πόλης (city-branding) και δημιουργία χαρακτηριστικών τοπόσημων της πόλης.
- ✓ Η αναζωογόνηση του κέντρου της πόλης και των συνοικιών.

- ✓ Η δημιουργία και επέκταση των υφισταμένων αστικών και περιαστικών χώρων πρασίνου (πάρκα, πλατείες, άλση, αξιοποίηση περιαστικών περιοχών κ.α.) με δημιουργία διαδρομών περιπάτου.
- ✓ Η ενίσχυση εναλλακτικών μορφών τουρισμού με την παροχή εναλλακτικών του ΙΧ τρόπων μετακίνησης και η βέλτιστη διασύνδεση σύνδεση των σημαντικών ιστορικών χώρων.
- ✓ Η ανάδειξη και διασύνδεση ενός δικτύου πολιτιστικών διαδρομών.
- ✓ Η εναρμόνιση του ΣΒΑΚ στον υπάρχοντα και άμεσα προγραμματιζόμενο Πολεοδομικό Σχεδιασμό.

Με την επίτευξη των παραπάνω, η εικόνα του Δήμου προβλέπεται να αλλάξει, δίνοντας έμφαση στα πολιτιστικά και αναπτυξιακά χαρακτηριστικά του, τα οποία θα προσδώσουν μια σύγχρονη ταυτότητα. Η στρατηγική που θα ακολουθήσει ο Δήμος αφορά στη συνολική εικόνα του και συγκεκριμένα στα οικονομικά, χωροταξικά, πολιτιστικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά του έχοντας στραμμένους τους ορίζοντές του προς το μέλλον. Η Ευρωπαϊκή πρακτική για την δημιουργία ενός αποτελεσματικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας συνοψίζεται στο «κύκλο του ΣΒΑΚ». Αποτελείται από 11 βήματα και 4 σημεία ορόσημα. Αναλυτικά φαίνονται στο παρακάτω σχεδιάγραμμα.



Εικόνα 3: Ο κύκλος του ΣΒΑΚ.

Βήμα 1: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 1.1: Δέσμευση στις γενικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

1. Διερεύνηση του βαθμού εφαρμογής των αρχών βιωσιμότητας στην τοπική ατζέντα για τις μεταφορές και την κινητικότητα και σε συναφείς τομείς πολιτικής (π.χ. βιώσιμες πολιτικές για χρήσεις γης που κάνουν χρήση των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εκτάσεων έναντι αυτών που προάγουν την αστική διάχυση).
2. Έλεγχος του βαθμού συμφωνίας των αρχών βιωσιμότητας με την τρέχουσα πολιτική ατζέντα εμπλέκοντας τους τοπικούς φορείς λήψης αποφάσεων και τους κύριους ενδιαφερόμενους.
3. Επίτευξη ευρείας συμφωνίας για τις αρχές της βιωσιμότητας, καθιστώντας αυτές ως βασικό θεμέλιο του έργου του ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 1.2: Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών εθνικών πλαισίων.

1. Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενου Νομοθετικού Πλαισίου, δυνατοτήτων χρηματοδότησης, υφιστάμενων στρατηγικών και σχεδίων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τα ΣΒΑΚ, απαιτήσεων για το συντονισμό διαφορετικών πολιτικών, π.χ. η ενσωμάτωση των τοπικών και περιφερειακών σχεδίων για θέματα χρήσεων γης.
2. Σύνοψη των σχετικών περιφερειακών/εθνικών πλαισίων, με προτάσεις για το πώς να αντιμετωπιστούν αυτά τα σημεία στα τοπικά ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 1.3: Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης.

1. Ανάλυση των βημάτων και δραστηριοτήτων της υφιστάμενης διαδικασίας σχεδιασμού των μεταφορών.
2. Εντοπισμός των εμποδίων στη διαδικασία ανάπτυξης του σχεδιασμού στην αστική περιοχή ενδιαφέροντος.
3. Ανάδειξη των ευκαιριών που μπορούν να υποστηρίξουν την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ.
4. Αξιολόγηση των πτυχών του κοινωνικού αποκλεισμού και των λύσεων που προτείνονται στο πλαίσιο των πολιτικών για τις μεταφορές (ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι, μειονότητες κ.λπ.).
5. Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης σε πρώιμο στάδιο για τη βελτίωση των διαδικασιών και των πολιτικών σχεδιασμού (Ανάλυση SWOT για τις δυνατότητες του Δήμου Μεσσήνης).

Δραστηριότητα 1.4: Αξιολόγηση της διαθεσιμότητας πόρων.

1. Αξιολόγηση των διαθέσιμων ικανοτήτων μεταξύ των αρμόδιων φορέων. Εξασφάλιση ότι καλύπτονται οι βασικές δεξιότητες που απαιτούνται για το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

2. Ανάπτυξη ενός σχεδίου διαχείρισης δεξιοτήτων που περιγράφει μια στρατηγική για την κάλυψη των κενών δεξιοτήτων (π.χ. μέσω κατάρτισης, συνεργασίας, υπεργολαβίας).
3. Εκτίμηση του απαιτούμενου προϋπολογισμού και εξασφάλιση της πολιτικής βούλησης για την έγκριση του σχεδίου.
4. Αξιολόγηση του δημοσιονομικού πλαισίου για την εφαρμογή των μέτρων. Θεώρηση των ευκαιριών χρηματοδότησης σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Δραστηριότητα 1.5: Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος.

1. Προσπάθεια για την πλήρη ενσωμάτωση του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην ανάπτυξη και την εφαρμογή του χρονοδιαγράμματος άλλων υφιστάμενων πολιτικών και στρατηγικών.
2. Επιλογή του κατάλληλου στρατηγικού και επιχειρησιακού πλαισίου για τη διαδικασία σχεδιασμού: 1-3 χρόνια.
3. Σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας: σε μια ιδανική περίπτωση 1,5 χρόνο (ανάλογα με τις συνθήκες, το πλαίσιο και την εμπειρία μπορεί να χρειαστεί και περισσότερος χρόνος).
4. Θεώρηση παραγόντων που μπορεί να επηρεάζουν την λήψη αποφάσεων όπως οι εκλογές.
5. Εφαρμογή μέτρων "QuickWin" κατά την έναρξη του στρατηγικού αλλά και επιχειρησιακού ΣΒΑΚ και κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού.
6. Επιλογή του κατάλληλου χρονικού πλαισίου για την εφαρμογή των μέτρων: 3-10 χρόνια (π.χ., ανάλογα με το είδος του μέτρου και τη δυνατότητα χρηματοδότησης).
7. Αναθεώρηση και επικαιροποίηση του Σχεδίου τουλάχιστον κάθε 5 χρόνια.

Δραστηριότητα 1.6: Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερόμενων φορέων.

1. Προσδιορισμός όλων των εμπλεκόμενων μερών, καθώς επίσης των στόχων, της δύναμής τους, της ικανότητάς τους και του σχεδιασμού των πόρων τους.
2. Προσδιορισμός των ασθενέστερων παραγόντων που μπορεί να χρειαστούν ενδυνάμωση.
3. Προσπάθεια για την δημιουργία συμμαχίας σχεδιασμού, συμπεριλαμβανομένων όλων των βασικών εμπλεκόμενων –αποφεύγοντας κατά το δυνατόν σημαντικές συγκρούσεις με έναν ή περισσότερους ισχυρούς παράγοντες.

Βήμα 2: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του Σχεδίου.

Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από τα όρια και τις ευθύνες σας.

1. Ανάλυση του σχεδιασμού των μεταφορικών υπηρεσιών και της περιμέτρου σχεδιασμού συμπεριλαμβανομένων επίσης και των συνδέσεων με τους υπεραστικούς διαδρόμους μεταφορών.
2. Επικοινωνία με τα ενδιαφερόμενα μέρη για το Σχέδιο.
3. Συμμετοχή βασικών φορέων και αρχών εντός της προβλεπόμενης περιμέτρου σχεδιασμού και προσπάθεια για επίσημη συμφωνία σχετικά με τη γεωγραφική έκταση των δραστηριοτήτων.
4. Εξασφάλιση της συμμετοχής όλων των εμπλεκόμενων φορέων.
5. Εξασφάλιση τακτικής επικοινωνίας και συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων φορέων.

Δραστηριότητα 2.2: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού.

1. Αξιολόγηση των σχεδίων, που μπορούν να επηρεάσουν το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
2. Προσδιορισμός των απαιτήσεων συντονισμού και των δυνατοτήτων σε όλους τους τομείς και τα επίπεδα πολιτικής.
3. Έλεγχος για το αν οι σκοποί και οι στόχοι των σχεδίων υποστηρίζουν ή συγκρούονται με το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Δραστηριότητα 2.3: Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών.

1. Προσδιορισμός των κατάλληλων ορόσημων και εργαλείων για τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών με προσοχή στις ομάδες πίεσης.
2. Καθιέρωση των δραστηριοτήτων συμμετοχής ως μέρος των απαραίτητων διαδικασιών των πρακτικών σχεδιασμού.

Δραστηριότητα 2.4: Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λεπτομέρειες διαχείρισης.

1. Διασφάλιση ύπαρξης σαφούς πολιτικής εντολής και υποστήριξης για το ΣΒΑΚ.
2. Καθορισμός ενός συντονιστή με ευθύνη και πόρους για την οργάνωση της εργασίας.
3. Δημιουργία ενός συνολικού σχεδίου εργασίας, που θα περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα στάδια και θα εξασφαλίζει την πολιτική του έγκριση.
4. Αξιολόγηση των κινδύνων προκειμένου να γίνει σωστός προγραμματισμός.
5. Παρακολούθηση της προόδου, εφαρμογή του σχεδίου εργασίας και προσαρμογή στις αλλαγές.

Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων.

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών.

1. Εντοπισμός, ανάλυση και αξιολόγηση των βασικών εγγράφων σχεδιασμού, των διαδικασιών και πολιτικών και των διαθέσιμων στοιχείων.
2. Ανάκτηση διαθέσιμων στοιχείων, σύνθεση περιεχομένων και συλλογή πρόσθετων στοιχείων για την κάλυψη σημαντικών κενών στα δεδομένα.
3. Επιλογή κατάλληλων δεικτών που περιγράφουν την κατάσταση των μεταφορών και της κινητικότητας στην πόλη, επικεντρώνοντας σε αντικειμενικούς στόχους πολιτικής.
4. Εντοπισμός αναμενόμενων και απρόβλεπτων γεγονότων που θα απαιτούσαν την ενίσχυση της ανθεκτικότητας του συστήματος μεταφορών (π.χ. μακροπρόθεσμα έλλειψη ορυκτών καυσίμων και βραχυπρόθεσμα νέφος, πλημμύρες).
5. Ιεράρχηση των προβλημάτων που πρέπει να αντιμετωπιστούν από το ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη σεναρίων.

1. Περιγραφή διαφορετικών σεναρίων με ποσοτικό και ποιοτικό τρόπο (π.χ. business as usual και σεσάρια εναλλακτικών πολιτικών).
2. Αξιολόγηση των αλληλεξαρτήσεων μεταξύ των τομεακών τάσεων (π.χ. μεταφορές, χρήσεις γης, περιβαλλοντική και οικονομική ανάπτυξη, δημογραφικά).
3. Αξιολόγηση συστήματος μεταφορών σε απρόβλεπτους παράγοντες.
4. Συζήτηση των εναλλακτικών σεναρίων και των επιπτώσεών τους με τους ενδιαφερόμενους.

Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος.

Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα.

1. Ορισμός αντιπροσωπευτικής ομάδας ΣΒΑΚ.
2. Κατάρτιση και παροχή βασικών πληροφοριών στους εμπλεκόμενους φορείς.
3. Προετοιμασία και παρακολούθηση εκπαιδευτικών εργαστηρίων και συναντήσεων.
4. Εκπόνηση ενός συνοπτικού οράματος και συζήτηση με τους εμπλεκόμενους φορείς.

Δραστηριότητα 4.2: Ενεργή ενημέρωση του κοινού.

1. Παροχή στοιχείων σχετικά με τη διαδικασία σχεδιασμού και ενημέρωση για τα αποτελέσματα των σημαντικότερων βημάτων.
2. Διεξαγωγή απλών δημοσκοπήσεων που δείχνουν τις τάσεις της εποχής και τα επιχειρήματα που διαμορφώνουν την πολιτική.
3. Συμμετοχή των μέσων μαζικής ενημέρωσης (τοπικός τύπος, ραδιόφωνο, τηλεόραση).
4. Εκστρατείες εκπαίδευσης και ενημέρωσης των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων.
5. Διάδοση του κειμένου του οράματος στους πολίτες.

Βήμα 5: Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων.

Δραστηριότητα 5.1: Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα.

1. Ανάλυση των επιπτώσεων των στόχων σύμφωνα με το διαμορφωμένο όραμα.
2. Αξιολόγηση των προτεραιοτήτων για την κινητικότητα σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς.
3. Καθορισμός σαφών και μετρήσιμων στόχων ώστε να επιτευχθεί ο σχεδιασμός και η επιλογή των μέτρων (Καθορισμός του τι θα πρέπει να επιτευχθεί και πότε).

Δραστηριότητα 5.2: Ανάπτυξη «έξυπνων στόχων».

1. Εμπλοκή των βασικών φορέων για την ανάπτυξη ποσοτικών και ποιοτικών στόχων. Προετοιμασία, υλοποίηση και παρακολούθηση των στόχων με συναντήσεις εργασίας.
2. Καθορισμός έξυπνων στόχων: συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί και με προσδιορισμένο χρονοδιάγραμμα.
3. Θέσπιση ή/και ανάπτυξη δεικτών που αντιπροσωπεύουν τους καθορισμένους στόχους Έλεγχος των στόχων στα πρώιμα στάδια της ανάπτυξής τους.
4. Ενσωμάτωση των στόχων στο ΣΒΑΚ και στο σχέδιο προϋπολογισμού.

Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων.

Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορισμός των πιο αποτελεσματικών μέτρων.

1. Επαναξιολόγηση του πλαισίου των διαθέσιμων πόρων για την εφαρμογή των μέτρων. Προσδιορισμός των επιλογών για τη δημιουργία των πακέτων μέτρων.
2. Διασφάλιση της σύνδεσης των μέτρων με τους στόχους του ΣΒΑΚ.
3. Αξιολόγηση της πιθανής αποτελεσματικότητας των μέτρων.

Δραστηριότητα 6.2: Μαθαίνοντας από τις εμπειρίες άλλων.

1. Προσδιορισμός άλλων περιοχών που τα μέτρα που σχεδιάζονται να υλοποιηθούν σε τοπικό επίπεδο έχουν ήδη εφαρμοστεί.
2. Επαφή με τους ανθρώπους που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή των μέτρων που έχουν υλοποιηθεί σε άλλες περιοχές (είτε τηλεφωνικά, είτε με τεχνική επίσκεψη και συναντήσεις εργασίας).
3. Συγκέντρωση των συμπερασμάτων ως συμβολή στην διαδικασία της επιλογής των μέτρων.

Δραστηριότητα 6.3: Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής απόδοσης.

1. Επιλογή μόνο οικονομικά προσιτών και αποτελεσματικών μέτρων και πακέτων μέτρων.
2. Αξιολόγηση των προτεινόμενων μέτρων με γνώμονα την ρεαλιστική και έγκαιρη εφαρμογή τους με συγκεκριμένους πόρους.
3. Διασφάλιση ότι θα ληφθούν υπόψη όλες οι δαπάνες και τα οφέλη - όχι μόνο αυτά που μπορούν εύκολα να μετρηθούν ή να αποτιμηθούν.
4. Διασφάλιση ότι θα ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις από τα αέρια του θερμοκηπίου και την ποιότητα του αέρα.
5. Διασφάλιση ότι όλα τα μέσα και οι τρόποι μετακίνησης θα ληφθούν υπόψη επί ίσοις όροις στην εκτίμηση κόστους - οφέλους.

Δραστηριότητα 6.4: Συνεργασίες και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων.

1. Αναγνώριση των μέτρων που επιτυγχάνουν πολλαπλούς στόχους.
2. Ομαδοποίηση μέτρων σε πακέτα με στόχο να υπάρχει ωφέλεια από τις συνέργειες και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητά τους.
3. Έλεγχος των προτεινόμενων μέτρων σχετικά με την ένταξή τους στο σχεδιασμό των χρήσεων γης.
4. Ενσωμάτωση των μέτρων με το σχεδιασμό άλλων τομεακών δράσεων (π.χ. περιβάλλον, υγεία ή οικονομικά μέτρα).
5. Τελική πρόταση των μέτρων και διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς.

Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης.

Δραστηριότητα 7.1: Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων.

1. Συζήτηση για τα προτεινόμενα μέτρα με τους εμπλεκόμενους φορείς οι οποίοι θα μπορούν δυνητικά να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο στο σχεδιασμό και την εφαρμογή τους.

2. Προσδιορισμός των επιλογών σχετικά με το ποιος θα μπορούσε να πάρει την ευθύνη εφαρμογής ενός μέτρου και από που θα μπορούσε να προέλθει η χρηματοδότηση.
3. Έγκριση ενός ρεαλιστικού σχεδίου: Έλεγχος της συνοχής μεταξύ των προγραμματισμένων δραστηριοτήτων, των στόχων και της κατανομής των προϋπολογισμών.
4. Εξασφάλιση καλού συντονισμού μεταξύ των διαφόρων πηγών χρηματοδότησης.

Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού.

1. Περιγραφή του λεπτομερούς τεχνικού και οικονομικού προγραμματισμού των μέτρων για περίοδο 5 ετών.
2. Σύνταξη εγγράφου που επισημοποιεί και οριστικοποιεί τα μέτρα, τους φορείς υλοποίησης, τη συμβολή των μέτρων στην επίτευξη των στόχων, τις πηγές χρηματοδότησης, τους κινδύνους και τα μέτρα αντιμετώπισής τους.
3. Επίτευξη επίσημης συμφωνία για τον προϋπολογισμό και το σχέδιο δράσης μεταξύ των φορέων λήψης αποφάσεων και των βασικών εμπλεκόμενων.

Βήμα 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου.

Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης.

1. Σύνδεση των δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης με τον καθορισμό των έξυπνων στόχων.
2. Αξιολόγηση του σχεδιασμού και των σταδίων υλοποίησης του.
3. Χρήση ποιοτικών και ποσοτικών δεικτών.
4. Πρόβλεψη διαδικασιών για την εκ των προτέρων αξιολόγηση και εκ των υστέρων αξιολόγηση της διαδικασίας προετοιμασίας του σχεδίου και ενσωμάτωση τους στο χρονοδιάγραμμα.
5. Εκτέλεση ελέγχου δεδομένων και εάν είναι απαραίτητο να αναπτυχθεί μια στρατηγική συλλογής δεδομένων (ποσοτικών και ποιοτικών δεικτών).
6. Καθορισμός της πορείας μέτρησης των ενδιάμεσων αποτελεσμάτων και της αξιολόγησης της προόδου για την επίτευξη των στόχων.
7. Καθορισμός σαφών αρμοδιοτήτων εξειδικευμένου προσωπικού - ή ενός εξωτερικού συνεργάτη - για την παρακολούθηση και αξιολόγηση. Ιδανικά η ευθύνη θα πρέπει να είναι σε έναν ανεξάρτητο φορέα.

8. Καθορισμός με σαφήνεια του διαθέσιμου προϋπολογισμού και των δραστηριοτήτων παρακολούθησης και αξιολόγησης - συνήθως αυτές θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 5% του συνολικού διαθέσιμου προϋπολογισμού.

9. Σχεδιασμός με την κατ' ελάχιστον συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων στην παρακολούθηση και αξιολόγηση.

Βήμα 9: Υιοθέτηση ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του Σχεδίου.

1. Έλεγχος ποιότητας και αποτελεσματικότητας δράσεων όλου του σχεδίου.
2. Τελευταίες τροποποιήσεις, σε συνεργασία με τους βασικούς εμπλεκόμενους.

Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του Σχεδίου.

Εξασφάλιση της επίσημης έγκρισης του ΣΒΑΚ από τους εκλεγμένους αντιπροσώπους του αρμόδιου δημόσιου φορέα για το σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 9.3: Δημιουργία κυριότητας του Σχεδίου.

1. Επικοινωνία με διαφανή και επαγγελματικό τρόπο των αποτελεσμάτων της διαδικασίας σχεδιασμού.
2. Αναφορά στο τι μπορεί ρεαλιστικά να κάνει κάθε τοπική αρχή (διαχείριση προσδοκιών).
3. Προβολή της έγκρισης του σχεδίου στα τοπικά μέσα ενημέρωσης.

Βήμα 10: Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του Σχεδίου).

Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του Σχεδίου.

1. Συμφωνία σχετικά με τις διαδικασίες διαχείρισης και τις ευθύνες των εμπλεκόμενων στην υλοποίησης των μέτρων φορέων (Σχέδιο Εργασίας).
2. Αξιολόγηση των κινδύνων και κατάρτιση σχεδίου για την αντιμετώπιση απρόβλεπτων καταστάσεων.
3. Μέτρα διασφάλισης της εφαρμογής του Σχεδίου Εργασίας και συμφωνία για τη μορφή των εκθέσεων προόδου.

Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών.

1. Ενημέρωση πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων που επηρεάζονται άμεσα (θετικά ή αρνητικά) από τα σχεδιαζόμενα μέτρα πριν από την έναρξη υλοποίησης και προσπάθεια ανταπόκρισης και κατευνασμού των ανησυχιών τους.

2. Μετριασμός των αρνητικών επιπτώσεων που συνοδεύουν τα μέτρα (π.χ. υποστήριξη για τις επιχειρήσεις που πλήττονται από την μακροχρόνια κατασκευή ενός νέου διαδρόμου τραμ).

3. Ενημέρωση του ευρύτερου κοινού σχετικά με την πρόοδο της εφαρμογής των μέτρων.

Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος προόδου προς την επίτευξη των Στόχων.

1. Παρακολούθηση της προόδου από την εφαρμογή των μέτρων και των επιπτώσεων, αναφορικά με τα παραδοτέα και τα αποτελέσματα.

2. Ανάδειξη «δυναμικών» ευρημάτων που δείχνουν την πρόοδο των μετρήσιμων στόχων και δεικτών (π.χ. μείωση των σωματιδίων).

3. Αξιολόγηση των επιπτώσεων των μέτρων ή των πακέτων μέτρων τακτικά (κάθε 1-5 έτη ανάλογα με τα μέτρα).

4. Δημοσίευση μιας έκθεσης αξιολόγησης που απευθύνεται σε πολίτες και πολιτικούς.

Βήμα 11: Αποτίμηση άλλων εμπειριών.

Δραστηριότητα 11.1: Τακτική ενημέρωση του Σχεδίου.

1. Ευέλικτη προσέγγιση στην διαδικασία επικαιροποίησης του σχεδίου και του τρόπου μέτρησης της πορείας υλοποίησης του σχεδίου.

2. Προσδιορισμός των τομέων όπου οι στόχοι δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν ή όπου οι νέες εξελίξεις κατέστησαν το Σχέδιο ξεπερασμένο.

3. Διορθώσεις όπου χρειάζεται σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς.

4. Ορισμός με σαφήνεια των αλλαγών που επέρχονται στο ΣΒΑΚ ως αποτέλεσμα της αξιολόγησης και επίσημη έγκριση αυτών σε πολιτικό επίπεδο.

Δραστηριότητα 11.2: Κριτική επιτευγμάτων – κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας.

1. Εκτέλεση μιας διαδικασίας αξιολόγησης (π.χ. συμμετοχική παρατήρηση, διεξαγωγή focus group, συνεντεύξεις).

2. Αξιολόγηση της ευρύτερης επίδρασης των εφαρμοζόμενων μέτρων.

3. Ανάλυση του τι πήγε καλά και τι πήγε άσχημα. Δημιουργία καταλόγου με τους στόχους που δεν θα επιτευχθούν, αλλά είναι ακόμα ενεργοί.

4. Δημιουργία εγγράφου με την αποτίμηση των εμπειριών και διδαγμάτων που προέκυψαν.

5. Ανάπτυξη στρατηγικών για την ενίσχυση των επιτυχημένων περιπτώσεων εφαρμογής και την αποφυγή αποτυχίας κατά τη διάρκεια της επόμενης περιόδου σχεδιασμού.

6. Διάχυση του εγγράφου με την αποτίμηση των εμπειριών και των διδαγμάτων που προέκυψαν στην ομάδα έργου και στους βασικούς ενδιαφερομένους.

Δραστηριότητα 11.3: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την ανάπτυξη του επόμενου ΣΒΑΚ.

1. Προσδιορισμός νέων προκλήσεων που έχουν επισημανθεί κατά τη διάρκεια της φάσης υλοποίησης.

2. Συζήτηση με τους βασικούς ενδιαφερόμενους πώς τα διδάγματα από τον τρέχοντα κύκλο προγραμματισμού μπορούν να βοηθήσουν να ανταποκριθούν καλύτερα στις προκλήσεις του νέου.

3. Θεώρηση του πώς άλλες τομεακές πολιτικές μπορούν να χρησιμοποιηθούν ώστε να αναπτυχθούν συνέργειες με τις πολιτικές κινητικότητας (χρήσεις γης, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, άρση κοινωνικού αποκλεισμού, υγεία και ασφάλεια).

4. Προετοιμασία για την ανάπτυξη του νέου ΣΒΑΚ.

2. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Η νήσος Κάλυμνος ανήκει στο Δωδεκανησιακό νησιωτικό συγκρότημα και βρίσκεται στο ΝΑ Αιγαίο, ανάμεσα στο Ικάριο (ΒΔ) και το Καρπάθιο (Ν) πέλαγος. Εντοπίζεται 183 ναυτικά μίλια νοτιοανατολικά του Πειραιά και 85 βορειοδυτικά της Ρόδου (γεωγραφικό πλάτος $36^{\circ} 57'$, γεωγραφικό μήκος $026^{\circ} 59'$). Κείται νότια της Λέρου, από την οποία χωρίζεται από το ομώνυμο διάυλο, ΒΔ της Κω και ανατολικότερα των Μικρασιατικών ακτών, από τις οποίες απέχει περίπου 14 ναυτικά μίλια. Ο κύριος άξονας προσανατολισμού της νήσου είναι ΒΔ – ΝΑ.

Ο Δήμος Καλυμνίων περιλαμβάνει το νησί της Καλύμνου, τα κοντινά νησιά Ψέριμος και Τέλενδος καθώς και τις γύρω νησίδες. Πρωτεύουσα του νησιού είναι η Πόθια όπου είναι και η έδρα του Δήμου. Η Κάλυμνος αποτελεί την έδρα της Περιφερειακής Ενότητας Καλύμνου στην οποία υπάγονται επίσης οι Δήμοι Αγαθονησίου, Αστυπάλαιας, Λειψών, Λέρου και Πάτμου. Προϊστάμενη Αρχή του Δήμου είναι η Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αιγαίου, η οποία εδρεύει στον Πειραιά, ενώ για εγκρίσεις των αποφάσεων του Δημοτικού Συμβουλίου, ο Δήμος Καλύμνου απευθύνεται στο αρμόδιο τμήμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Αποκεντρωμένης Διοίκησης που εδρεύει στη Ρόδο.

Το νησί της Καλύμνου συνδέεται ακτοπολιτικά άμεσα με Πειραιά, Ρόδο, Κω, Σάμο, Αγαθονήσι, Αρκιούς, Πάτμο, Λέρο, Αστυπάλαια, Νίσυρο, Τήλο, Σύμη, Τέλενδο, Ψέριμο, Πλάτη και Καλόλιμνο κλπ και αεροπορικά με Αθήνα με συχνές πτήσεις. Το νησί πλαισιώνεται από πλήθος μικρών νησίδων, τις νησίδες Καλόλιμνο, Καλαβρό, Τέλενδο, Αγ. Κυριακή, Πλάτη, Επάνω, Σαρία, Νερά, Αγ. Νικόλαο και Ψέριμο. Από αυτές κατοικούνται η Τέλενδος, η Ψέριμος και η Πλάτη ενώ στην Καλόλιμνο υπάρχει φυλάκιο.

2.1 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ.

ΧΛΩΡΙΔΑ ΚΑΙ ΠΑΝΙΔΑ

Η Κάλυμνος χαρακτηρίζεται από μεγάλες εκτάσεις φρυγανώδους βλάστησης καθώς και πολλούς απόκρημνους βράχους. Το έδαφος είναι σχετικά πετρώδες, ορεινό με μικρές πεδιάδες, με κυριότερη την πεδιάδα του Βαθέως. Στην πλειοψηφία του το νησί είναι φτωχό σε βλάστηση. Τα δε βουνά της Καλύμνου είναι άδενδρα με κυριότερες κορυφές του Προφήτη Ηλία, ακριβώς στο κέντρο της νήσου (760 μ.), της Κυράς Ψηλής (700 μ.) στα ΝΑ. και της "Γαλατιανής" στο ΒΔ. άκρο. Τα βουνά είναι γεμάτα αρωματικά βότανα όπως θυμάρι, ρίγανη, θρούμπι και άλλα.

Το κυρίαρχο φυτό της Καλύμνου αλλά και των γύρω μικρών νησιών είναι το θυμάρι, με την εξαιρετική εικόνα και άρωμα κατά την περίοδο ανθοφορίας του, το οποίο καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της επιφάνειας τους. Η παρουσία του σε συνδυασμό και με άλλα μελισσοκομικά-αρωματικά-φαρμακευτικά φυτά όπως φασκόμηλο, θρούμπι, ρίγανη, άγρια λεβάντα, δενδρολίβανο, είναι συνυφασμένη με το τοπίο της Καλύμνου. Τα αυτοφυή δέντρα είναι η χαρουπιά, η αδραμυτιά, η βελανιδιά και η αγριελιά. Στις αμμώδεις ακτές απαντώνται επίσης χαρακτηριστικά είδη όπως ο κρίνος της θάλασσας, οι γαλατσίδες οι αγκαθιές κλπ, ενώ στις κοιλάδες γίνεται καλλιέργεια εσπεριδοειδών, αμπελιών, κηπευτικών κλπ.

Η πανίδα της Καλύμνου αποτελείται από μικρά θηλαστικά, έντομα, και πουλιά και 13 είδη αμφιβίων και ερπετών. Εδώ επιβιώνουν πολλά από τα σπανιότερα είδη πουλιών όπως ο Αιγαιόγλαρος, το Κιρκινέζι, ο Σπιζαετός και το Χρυσογέρακο, η κουκουβάγια Τυτώ και πολλά άλλα πιο κοινά είδη. Είναι επίσης «σταθμός» για πολλά μεταναστευτικά πουλιά. Στην θαλάσσια πανίδα του νησιού και των βραχονησίδων ανήκουν όλα τα θαλάσσια είδη που είναι χαρακτηριστικά του Αιγαίου (οστρακοειδή, μαλάκια, αφρόψαρα κλπ). Θα συναντήσουμε επίσης, τη Μεσογειακή φώκια (*Monachus monachus*), τη θαλάσσια χελώνα (*Caretta caretta*) και τρία είδη δελφινιών: το κοινό δελφίνι, το ζωνοδέλφινο, και το ρινοδέλφινο.

ΥΔΡΟΛΟΓΙΑ

Η αποστράγγιση των επιφανειακών υδάτων γίνεται με πολλούς αλλά μικρού μήκους χείμαρρους οι οποίοι διατηρούν το νερό στο κοίλωμά τους για λίγες μόνο ώρες. Ο μεγάλος όγκος του νερού να καταλήγει στη θάλασσα, λόγω του υψηλού συντελεστή κατέισδυσης των ασβεστολιθικών πετρωμάτων. Στο νησί σχηματίζονται δύο κύριες λεκάνες απορροής, της Καλύμνου και του Βαθέος.

ΚΛΙΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το κλίμα της Καλύμνου είναι από τα ηπιότερα της Ελλάδας, με υψηλή ηλιοφάνεια. Κατά τη θερινή περίοδο η ξηρασία ανέρχεται σε υψηλό επίπεδο.

Το κλίμα της Καλύμνου είναι μεσογειακού τύπου, και λόγω της θέσης του νησιού είναι από τα ηπιότερα της Ελλάδας. Το μέσο ύψος βροχής κυμαίνεται μεταξύ 650-850 mm ετησίως με το 80-90% της βροχόπτωσης να εμφανίζεται στο χρονικό διάστημα Οκτωβρίου - Μαρτίου. Η ηλιοφάνεια ανέρχεται ετησίως σε 3000 ώρες. Ο αριθμός των αίθριων ημερών ανέρχεται σε 254 ημέρες που είναι σημαντικά ανώτερος του μέσου όρου της Ελλάδας (121 ημέρες).

Σημαντικός ρυθμιστικός παράγων του κλίματος της Καλύμνου είναι οι άνεμοι. Επικρατέστεροι για την θερινή περίοδο είναι οι ΒΔ-Β-ΒΑ, ενώ για την χειμερινή περίοδο οι ΝΔ. Κατά τη θερινή περίοδο η ξηρασία ανέρχεται σε υψηλό επίπεδο. Η σχετική υγρασία παρουσιάζει μέγιστο από 70 έως 75% περίπου κατά την περίοδο Νοεμβρίου - Μαρτίου και ελάχιστο 60 - 65% τους μήνες Ιούνιο - Ιούλιο.

ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΑ

Το μήκος του νησιού είναι περίπου 21km, το πλάτος πλησιάζει τα 13km και η επιφάνεια του τα 109,67km². Η Κάλυμνος παρουσιάζει έντονο οριζόντιο διαμελισμό, εξαιτίας της τεκτονικής δραστηριότητας, η οποία έχει σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός μεγάλου αριθμού από κόλπους, ακρωτήρια, ορεινούς όγκους και κοιλάδες.

Οι ορεινοί όγκοι έχουν επιμήκη διάταξη, με ορογραφικούς άξονες παράλληλους και με προσανατολισμό ΒΔ – ΝΑ που συμπίπτει με αυτό της νήσου. Την ίδια διάταξη και προσανατολισμό εμφανίζουν και οι κυριότερες κοιλάδες πάνω στο νησί.

Οι ακτές της είναι σχετικά απόκρημνες σχηματίζοντας πολλά ακρωτήρια, όρμους και λιμένες. Εξ αυτών σπουδαιότεροι είναι ο όρμος της πρωτεύουσας της νήσου που λέγεται και λιμένας Ποθαίας (ΝΑ.), ο Ριναίας, βορειότερα τα Πεζώντα ή Πέζοντας ακόμα βορειότερα, ο όρμος Παλαιονήσου Β.ΒΑ., ο Εμπορεός (Δ.ΒΔ.), τα Λινάρια, νοτιότερα και το Πιθάρι προς νότο.

Στην Κάλυμνο σύμφωνα με επίσημες καταγραφές αναφέρεται η ύπαρξη περίπου πενήντα (50) σπηλαίων. Από αυτά τα σπήλαια άλλα είναι μικρά και άλλα μεγάλα. Χαρακτηρίζονται ως σπουδαία γεωλογικά μνημεία της Περιφέρειας τα παρακάτω σπήλαια: Σπήλαιο Κεφάλας ή Τρύπα Κεφάλας, Σπήλαιο Παρθένων ή «Άντρο των Νυμφών», Σπήλαιο Σκαλιών ή Δασκαλιό, Σπήλαιο Κολονόστηλο, Απολιθωμένα θηλαστικά Βαθιού, Τεκτονικό κέρας Τελένδου.

Η ποικιλομορφία των ακτών, των απόκρημνων βράχων και το ήπιο κλίμα καθιστούν το νησί ιδανικό τόπο για αναρρίχηση και ανάπτυξη του αναρριχητικού τουρισμού. Η Κάλυμνος από τους περισσότερους αναρριχητές κρίνεται ως ο πληρέστερος προορισμός. Ο ασβεστόλιθος, η αναρρίχηση στους σταλακτίτες, τα πολλά σπήλαια συνέβαλαν στο να χαρακτηριστεί η Κάλυμνος ως μία από τις πιο όμορφες τοποθεσίες «του κόσμου των αναρριχητών».

ΣΤΡΩΜΑΤΟΓΡΑΦΙΑ – ΤΕΚΤΟΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η διάρθρωση της στρωματογραφικής στήλης του νησιού από κάτω (παλαιότερους σχηματισμούς) προς τα πάνω (νεότερους σχηματισμούς) είναι:

α) Σχετικά αυτόχθονη ενότητα παλαιοζωικών σχηματισμών. Η ενότητα αυτή εντοπίζεται στο βόρειο τμήμα του νησιού.

β) Τεκτονική ενότητα αμφιβολιτών, σχιστόλιθων και γνευσίων.

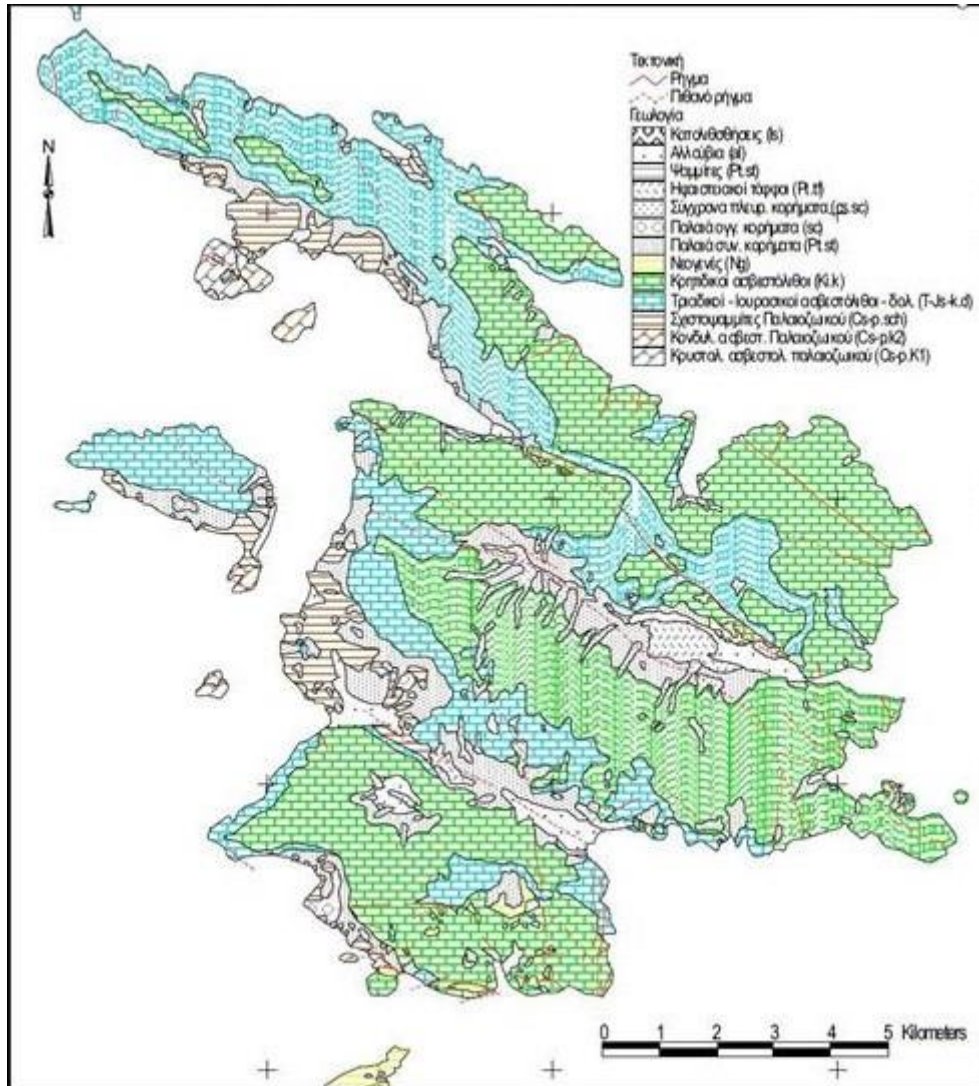
γ) Τεκτονική ενότητα Ιονίου ζώνης.

δ) Τεκτονική ενότητα ζώνης Γαβρόβου.

Οι προαναφερθείσες ενότητες καλύπτονται από μικρής ανάπτυξης νεογενείς και τεταρτογενείς αποθέσεις καθώς και ηφαιστειακούς τόφους.

Η σημερινή μορφή της νήσου με το επίμηκες σχήμα της με ορογραφικούς άξονες παράλληλους προς του άξονες των κοιλάδων, είναι αποτέλεσμα τεκτονικής δράσεως. Οι διευθύνσεις των ρηγμάτων και των αξόνων των πτυχώσεων συμπίπτουν με τις διευθύνσεις των κυρίως αξόνων του νησιού που είναι ΒΔ-ΝΑ.

Στην Κάλυμνο εμφανίζεται επικράτηση των ρηγμάτων και μεταπτώσεων έχουν σαν αποτέλεσμα το διαχωρισμό της νήσου σε τεμάχια που βρίσκονται σε κλιμακωτή μεταξύ τους θέση και πιθανότατα δημιουργούν τεκτονικά κέρατα και τάφρους ειδικά στην περιοχή Βαθύ.



Εικόνα 4: Γεωλογικός χάρτης Καλύμνου.

2.2 ΕΚΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ.

Το σύνολο των στατιστικών στοιχείων προέρχεται από την ΕΣΥΕ και από τις κάτωθι μελέτες και έρευνες:

- Έρευνα εργατικού δυναμικού νήσου Καλύμνου, του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών του έτους 2000.
- Έρευνα του Εθνικού Κέντρου Κοινωνικών Ερευνών (ΕΚΚΕ), για την αποτύπωση της κοινωνικής ταυτότητας και εντοπισμού των ομάδων σε κοινωνικό αποκλεισμό του νομού Δωδεκανήσου, του έτους 2000.
- Έρευνα από το ΕΚΚΕ σχετικά με την ταυτότητα Υγείας των κατοίκων του Δήμου Καλυμνίων, του έτους 2000.

Πρέπει να σημειωθεί, ότι ορισμένα στοιχεία αναμένεται να μεταβληθούν, μετά την απογραφή που θα γίνει στο άμεσο μέλλον.

Το νησί της Καλύμνου κατέχει την 26^η θέση σε έκταση ανάμεσα στα ελληνικά νησιά. Από πλευράς πληθυσμού κατέχει την 15^η θέση στο σύνολο των νησιών στην επικράτεια. Ο πληθυσμός της νήσου παρουσιάζει μια συνεχή αύξηση από το 1971 μέχρι το 2001, ενώ παρουσιάζεται μία μείωση του πληθυσμού στη δεκαετία 2001-2011, οφειλόμενη προφανώς σε μετανάστευση της τελευταίας 2ετίας. Είναι το τέταρτο σε μέγεθος νησί των Δωδεκανήσων με έκταση 109,67 km², μέγιστο μήκος 14 km και πλάτος 13 km το οποίο γίνεται 1,2 km στα ΒΔ. Σύμφωνα με την τελευταία απογραφή ο μόνιμος πληθυσμός του νησιού φτάνει τα 16.179 άτομα (στοιχεία απογραφής 2011).

2.3 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΥΜΝΟΥ.

Παρατίθενται ορισμένες βασικές διοικητικές μεταβολές, από το 1948 και έπειτα.

ΦΕΚ 248Α - 28/09/1948

- Σύσταση του δήμου με έδρα τον οικισμό Κάλυμνος.
- Ο οικισμός Ψέριμος (νησίς) προσαρτάται στο δήμο Καλύμνου.
- Ο οικισμός Χωριό προσαρτάται στο δήμο Καλύμνου.
- Ο οικισμός Τέλενδος (νησίς) προσαρτάται στο δήμο Καλύμνου.
- Ο οικισμός Σκαλιά προσαρτάται στο δήμο Καλύμνου.
- Ο οικισμός Μπροστά προσαρτάται στο δήμο Καλύμνου.
- Ο οικισμός Μονή Αγίων Πάντων προσαρτάται στο δήμο Καλύμνου.
- Ο οικισμός Μυρτέαι προσαρτάται στο δήμο Καλύμνου.
- Ο οικισμός Εμπορείος προσαρτάται στο δήμο Καλύμνου.
- Ο οικισμός Βοθύνοι προσαρτάται στο δήμο Καλύμνου.
- Ο οικισμός Βαθύς προσαρτάται στο δήμο Καλύμνου.
- Ο οικισμός Άργος προσαρτάται στο δήμο Καλύμνου.
- Ο οικισμός Αργινώντα προσαρτάται στο δήμο Καλύμνου.

ΦΕΚ 196Α - 02/09/1950

- Ο οικισμός Μπροστά του δήμου μετονομάζεται σε Πάνορμος.

07/04/1951

- Ο οικισμός Μονή Αγίων Πάντων του δήμου καταργείται.

19/03/1961

- Αναγνώριση του οικισμού Μασούριον και προσάρτησή του στο δήμο Καλύμνου.

ΦΕΚ 26Α - 17/02/1965

- Ο δήμος μετονομάζεται σε δήμο Καλυμνίων.
- Ο δήμος προήλθε από τη μετονομασία του δήμου Καλύμνου.

14/03/1971

- Αναγνώριση του οικισμού Καμάριον και προσάρτησή του στο δήμο Καλυμνίων.

05/04/1981

- Ο οικισμός Μασούριον του δήμου καταργείται και προσαρτάται στον οικισμό Μυρτέαι του δήμου.
- Αναγνώριση του οικισμού Βλυχάδια και προσάρτησή του στο δήμο Καλυμνίων.

18/03/2001

- Αναγνώριση του οικισμού Ίμια - Λίμνια ένα (νησίς) και προσάρτησή του στο δήμο Καλυμνίων.
- Αναγνώριση του οικισμού Ίμια - Λίμνια δύο (νησίς) και προσάρτησή του στο δήμο Καλυμνίων.
- Αναγνώριση του οικισμού Καλαβρός (νησίς) και προσάρτησή του στο δήμο Καλυμνίων.
- Αναγνώριση του οικισμού Καλόλιμνος (νησίς) και προσάρτησή του στο δήμο Καλυμνίων.
- Αναγνώριση του οικισμού Μαυροπινάκι (νησίς) και προσάρτησή του στο δήμο Καλυμνίων.
- Αναγνώριση του οικισμού Νερά (νησίς) και προσάρτησή του στο δήμο Καλυμνίων.
- Αναγνώριση του οικισμού Πλάτη (νησίς) και προσάρτησή του στο δήμο Καλυμνίων.
- Αναγνώριση του οικισμού Χτένι (νησίς) και προσάρτησή του στο δήμο Καλυμνίων.
- Αναγνώριση του οικισμού Σαφονήδι (νησίς) και προσάρτησή του στο δήμο Καλυμνίων.

09/05/2011

- Ο οικισμός Μαυροπινάκι (νησίς) του δήμου καταργείται.
- Ο οικισμός Χτένι (νησίς) του δήμου καταργείται.
- Ο οικισμός Χωριό του δήμου καταργείται.
- Το ΣτΕ, με την απόφαση 2/2020 του Δ΄ Τμήματός του, έκρινε ότι η Χώρα (Χωριό) Καλύμνου κακώς και εσφαλμένα είχε απογραφεί ως μη αυτοτελής οικισμός, ενιαίως με την Πόθια. Έπρεπε να απογραφεί ως αυτοτελής οικισμός.

2.4 ΕΔΡΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ.

Έδρα του Δήμου είναι η Πόθια. Η Πόθια (επίσης Κάλυμνος και Ποθαία) είναι η πρωτεύουσα και το λιμάνι του νησιού Κάλυμνος που βρίσκεται στα Δωδεκάνησα. Είναι αμφιθεατρικά χτισμένη στη πλαγιά ενός βραχώδους βουνού. Υπάρχουν αρκετά οικοδομήματα ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής που κατασκευάστηκαν από τους Ιταλούς, την περίοδο 1930 – 1935. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 έχει 12.324 κατοίκους.

2.5 ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ.

Αναλυτικά οι οικισμοί και οι νησίδες που αποτελούν τον δήμο Καλυμνίων:

Δ.δ. Καλυμνίων:

- η Πόθια, ή Πόθια, ή Κάλυμνος
- η Χώρα
- τα Αργινώντα
- το Άργος
- ο Βαθύς
- τα Βλυχάδια
- οι Βοθύνοι

- ο Εμπορειός
- το Ανατολικό Ίμιο - Λιμνί (δύο) (νησίδα)
- το Δυτικό Ίμιο - Λιμνί (ένα) (νησίδα)
- ο Καλαβρός (νησίδα)
- η Καλόλιμνος (νησίδα)
- το Καμάρι
- το Μαυροπινάκι (νησίδα)
- οι Μυρτιές
- η Νερά (νησίδα)
- ο Πάνορμος
- η Πλάτη (νησίδα)
- το Σαφονήδι (νησίδα)
- τα Σκάλια
- η Τέλενδος (νησίδα)
- το Χτένι (νησίδα)
- η Ψέρμος (νησίδα)

Με την εφαρμογή της νέας διοικητικής διαίρεσης της χώρας κατά το Πρόγραμμα Καλλικράτης το 2011 ουδεμία μεταβολή επήλθε στο Δήμο.

2.6 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕ ΠΛΟΙΟ

Η Κάλυμνος απέχει 183 ναυτικά μίλια από τον Πειραιά και 85 ναυτικά μίλια από τη Ρόδο, με τα λιμάνια των οποίων συνδέεται με τακτικά ακτοπλοϊκά δρομολόγια.

Η ακτοπλοϊκή σύνδεση εξυπηρετείται κυρίως από το λιμάνι στην Πόθια. Οι λιμενικές και θαλάσσιες δραστηριότητες καλύπτονται από το Λιμεναρχείο Καλύμνου και το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο. Πλοία για το νησί ξεκινούν από τον Πειραιά για απ' ευθείας προσέγγιση, αλλά και από την Κω ή το Μαστιχάρι σε περίπτωση που επιλέξει κάποιος να ταξιδέψει μέσω Κω. Η διάρκεια του ταξιδιού από τον Πειραιά είναι 10 έως 12 ώρες με συμβατικά πλοία, ανάλογα τις ενδιάμεσες στάσεις.

Το ταξίδι με πλοίο από το Μαστιχάρι μέχρι την Κάλυμνο, κυμαίνεται από 20 έως 45 λεπτά, ανάλογα με το μέσο που θα χρησιμοποιηθεί.



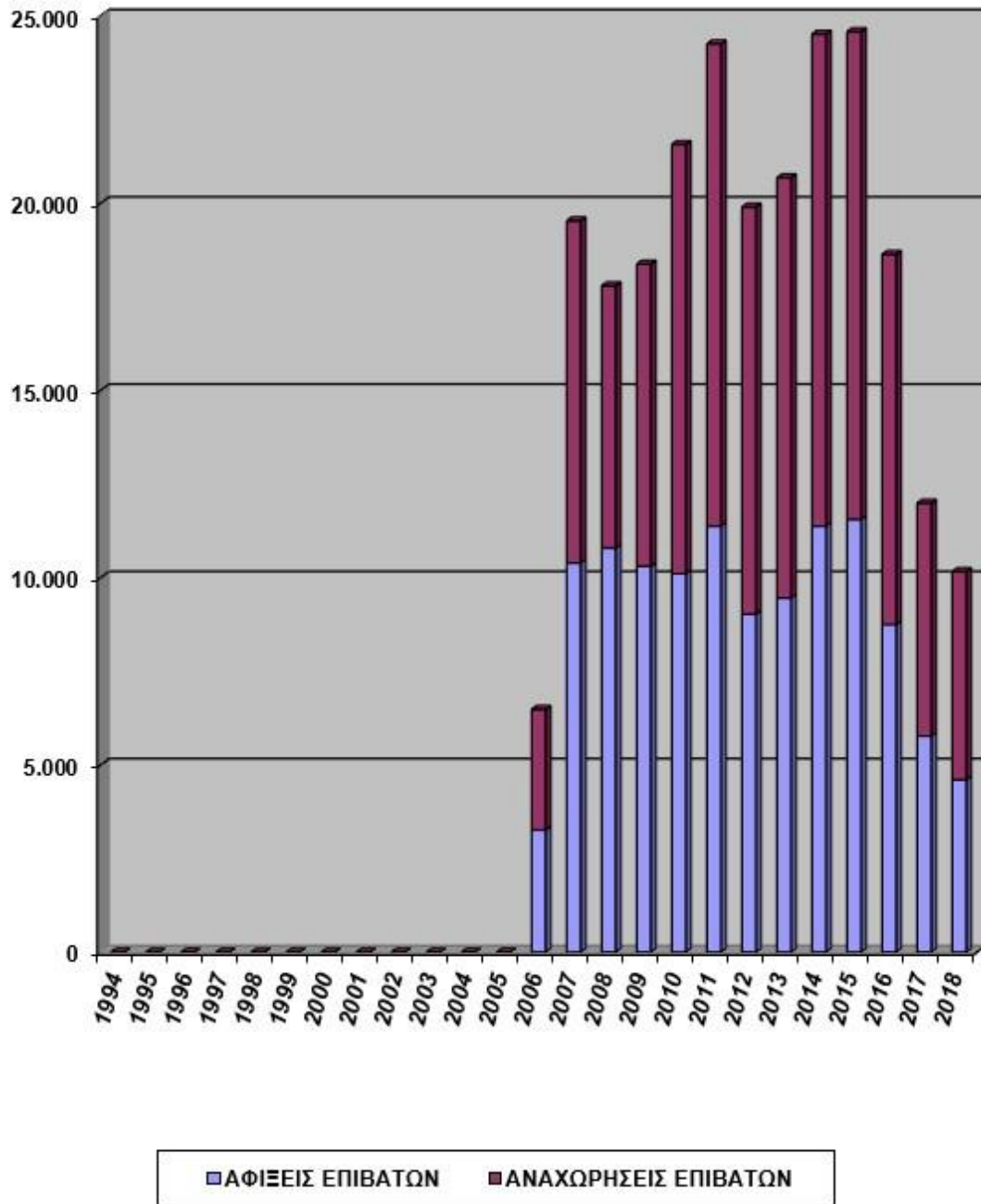
Εικόνα 5: Άποψη λιμένα Καλύμνου.

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ

Το αεροδρόμιο της Καλύμνου εγκαινιάστηκε και λειτούργησε πρώτη φορά το 2006, και εξυπηρετεί μόνο πτήσεις εσωτερικού. Ο αερολιμένας Καλύμνου, βρίσκεται στην περιοχή Άργος, σε απόσταση 10-15 λεπτά από την Πόθια. Εναλλακτική λύση για την αεροπορική προσέγγιση της Καλύμνου, αποτελεί η πτήση έως τη γειτονική Κω. Μπορεί να βρει κάποιος δρομολόγια έως το αεροδρόμιο της Κω, και κατόπιν με ταχύπλοο ή συμβατικό Ferry Boat από το Μαστιχάρι, το οποίο μπορεί να προσεγγίσει απ' ευθείας από τον Διεθνή Αερολιμένα Κω με ταξί ή λεωφορείο.



Εικόνα 6: Άποψη αερολιμένα Καλύμνου.



Εικόνα 7: Επιβατική κίνηση αερολιμένα Καλύμνου.

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ

Το εσωτερικό οδικό δίκτυο ανέρχεται σε μήκος πάνω από 85 km, εκ των οποίων το συνολικό μήκος ασφαλτοστρωμένων δρόμων ανέρχεται σε πάνω από 70 km.



Εικόνα 8: Πρωτεύον και δευτερεύον οδικό δίκτυο Πόθιας.

3. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ.

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.

Στα πλαίσια αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης, πραγματοποιήθηκε διερεύνηση των σχετικών μελετών και σχεδίων που έχουν εκπονηθεί έως τώρα και αναφέρονται στην περιοχή μελέτης. Τα αποτελέσματα των εν λόγω μελετών καθώς και οι αντίστοιχες προτάσεις τους, οι οποίες κάποιες έχουν υλοποιηθεί, ενώ κάποιες όχι, θα ληφθούν σημαντικά υπόψη.

Έχοντας ως γνώμονα την ακριβέστερη ανάλυση των κυκλοφοριακών δεδομένων της περιοχής μελέτης, σχετικά με τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών του Δήμου Καλυμνίων, πρόκειται να ληφθούν υπόψη θεσμοθετημένα σχέδια και υφιστάμενες μελέτες που αφορούν στην περιοχή μελέτης.

Έπειτα από διεξοδική έρευνα που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της παρούσας ανασκόπησης, για την ευρύτερη περιοχή ενδιαφέροντος, καθώς και από στοιχεία που συλλέχθηκαν με τη βοήθεια της αρμόδιας Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Καλυμνίων, καταγράφονται παρακάτω τα δεδομένα που συγκεντρώθηκαν.

3.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.

Πολεοδομικός σχεδιασμός είναι ο βασικός τρόπος άσκησης πολεοδομικής πολιτικής. Αποτελεί το βασικότερο εργαλείο ρύθμισης του αστικού, περιαστικού και εξωαστικού χώρου σε επίπεδο οικισμού, πόλης ή πολεοδομικού συγκροτήματος.

Για τη ρύθμιση του χώρου σε επίπεδο υπερκείμενο της πόλης ή του διευρυμένου Δήμου, χρησιμοποιείται ο Χωροταξικός Σχεδιασμός. Ο Πολεοδομικός σχεδιασμός αποσκοπεί στην ορθολογική οργάνωση του χώρου με βάση τις αρχές της επιστήμης της Πολεοδομίας.

Το 1987 εκπονήθηκε εγκρίθηκε και δημοσιεύτηκε Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Οικισμού Καλύμνου Δήμου Καλύμνου που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ615/ τεύχος τέταρτο/29/6/1987.

Στο Δήμο Καλυμνίων υπάρχουν οι οριοθετημένοι οικισμοί: Αργινώντα, Βοθύνιοι, Τέλενδος (ΦΕΚ 1256/Δ/1987), Βλυχάδια (ΦΕΚ 531/Δ/1988), Άργος, Σκαλιά (ΦΕΚ 1253/Δ/1978), Βαθύς (ΦΕΚ 1261/Δ/1987), Εμπορείος (ΦΕΚ 1254/Δ/1987), Πάνορμος, Μυρτιές – Καμάρι (ΦΕΚ 553/Δ/1990), και Ψέριμος (ΦΕΚ 751/Δ/1994)

Ως παραδοσιακοί έχον κηρυχθεί οι οικισμοί: Κάλυμνος, Βαθύς, Τέλενδος, Ψέριμος (ΦΕΚ 594/Δ/1978), Αργινώντα, Άργος, Βοθύνιοι, Εμπορείος, Καμάρι, Μυρτιές, Πάνορμος και Σκαλιά (ΦΕΚ 694/Δ/1980). Σύμφωνα με το ΦΕΚ 694/Δ/1980 ως παραδοσιακοί έχουν κηρυχθεί και οι οικισμοί Μασσούρι και Χωριό, οι οποίοι δεν αναφέρονται στην απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ. του 2011, καθώς ουσιαστικά αποτελούν μια οικιστική ενότητα με τους οικισμούς Μυρτιές και Κάλυμνο αντίστοιχα.

Στις εκτός σχεδίου και εκτός των ορίων οικισμού περιοχές των νησιών Τέλενδος και Ψέριμος, η δόμηση διέπεται από τις διατάξεις του Π.Δ της 17-5-2002 (ΦΕΚ 402/Δ/17-5-2002), όπου το σύνολο του νησιού ορίζεται ως περιοχή που χρήζει ειδικής προστασίας.

Αναλυτικά τι προβλέπεται από το υφιστάμενο ΓΠΣ βάσει της Εφημερίδος της Κυβερνήσεως, αρ. φύλλου 615, 29 Ιουνίου 1987:

1) Εγκρίνεται το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του οικισμού Καλύμνου, Δήμου Καλύμνου (Ν. Δωδεκανήσου) όπως τα όρια του προσδιορίζονται με κόκκινη γραμμή στο χάρτη Π-1.11 σε κλίμακα 1:5.000. Κυρίως το ως άνω σχέδιο περιλαμβάνει:

Α. Την πολεοδομική οργάνωση του οικισμού Καλύμνου για προγραμματικό πληθυσμιακό μέγεθος 13.000 κατοίκων περίπου για το έτος 1990 με:

α) Την ένταξη οικισμού προ του έτους 1923 σε σχέδιο πόλης συνολικής επιφάνειας 230 Ha και τη δημιουργία 2 συνοικιών «Πόθια» και «Χωριό», οι οποίες περιλαμβάνουν 9 πολεοδομικές ενότητες γειτονιές

β) Τον προσδιορισμό των χρήσεων γης όπως φαίνεται στους χάρτες Π-1.3.2, Π-1.11 σε κλίμακα 1:5.000 και ειδικότερα:

- Τη διατήρηση της μορφής γενικής κατοικίας στο σύνολο του οικισμού.

- Τη διατήρηση της σημερινής θέσης των κεντρικών λειτουργιών με επέκτασή τους στην πολεοδομική ενότητα Αγ. Μάμα και Ανάστασης – Βασιλικών.

- Τη χωροθέτηση δευτερευόντων τοπικών κέντρων στις πολεοδομικές ενότητες Αγ. Μάμας, Αγ. Ιωάννου Θεολόγου, Ανάστασης Βασιλικών (στη συνοικία της Πόθιας) και στις πολεοδομικές ενότητες Προδρόμου και Αγ. Χαραλάμπους – Παναγίας στη συνοικία του χωριού.

- την οργάνωση των εγκαταστάσεων εκπαίδευσης σε κάθε συνοικία με επέκταση των υπαρχόντων διδακτηρίων και χωροθέτηση νέων και ειδικότερα:

1) Συνοικία Πόθια: Χωροθετείται γυμνάσιο στα Β.Δ. της πολεοδομικής ενότητας Αγ. Μάμας. Διατηρείται το λύκειο στην πολεοδομική ενότητα Ανάσταση – Βασιλικών γιατί εξυπηρετεί τις ανάγκες των κατοίκων. Διατηρείται το δημοτικό σχολείο της πολεοδομικής ενότητας Χριστού – Καλαμιώτισσας και της πολεοδομικής ενότητας Ανάσταση – Βασιλικών. Το δημοτικό σχολείο της πολεοδομικής ενότητας Αγ. Ιωάννου Θεολόγου επεκτείνεται ώστε να εξυπηρετήσει και την πολεοδομική ενότητα Αγ. Νικολάου – Αγ. Βασιλείου.

Χωροθέτηση δημοτικού σχολείου στα παραδοσιακά κτίρια Βουβάλη στην πολεοδομική ενότητα Αγ. Στεφάνου.

Χωροθέτηση νηπιαγωγείων στις πολεοδομικές ενότητες Αγ. Στεφάνου, Αγ. Νικολάου – Αγ. Βασιλείου, Υπαπαντής – Αγ. Τριάδας – Ευαγγελίστριας, Ανάστασης – Βασιλικών.

2) Συνοικία Χωριό: Χωροθέτηση νέου γυμνασίου στην πολεοδομική ενότητα Προδρόμου. Χωροθέτηση δημοτικού σχολείου και νηπιαγωγείου στην πολεοδομική ενότητα Προδρόμου και στην πολεοδομική ενότητα Παναγιάς – Αγ. Χαραλάμπους.

Χωροθέτηση τεχνικών λυκείων στις πολεοδομικές ενότητες Αγ. Μάμας και Ανάστασης – Βασιλικών στη συνοικία Πόθια.

- Την οργάνωση των εγκαταστάσεων πρόνοιας και ειδικότερα:

1) Τη διατήρηση του υφιστάμενου χώρου του νοσοκομείου, του ορφανοτροφείου και του γηροκομείου.

2) Τη χωροθέτηση παιδικών σταθμών, στις πολεοδομικές ενότητες Αγ. Στεφάνου, Αγ. Νικολάου – Αγ. Βασιλείου, Υπαπαντής – Αγ. Τριάδας – Ευαγγελίστριας, Ανάστασης – Βασιλικών – Αγ. Μάμας, Προδρόμου και Παναγιάς – Αγ. Χαραλάμπους.

- Την οργάνωση των αθλητικών εγκαταστάσεων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των συνοικιών και ειδικότερα:

1) Ενίσχυση του υπάρχοντος αθλητικού κέντρου στα όρια των συνοικιών Πόθιας – Χωριού το οποίο περιλαμβάνει γήπεδο ποδοσφαίρου, στίβο με κερκίδες, γυμναστήριο, 4 γήπεδα μικτής χρήσης αθλοπαιδιών και βοηθητικούς χώρους.

2) Χωροθέτηση ναυταθλητικών εγκαταστάσεων και κολυμβητηρίου κοντά στα κτίρια Βουβάλη στην παραλιακή ζώνη του οικισμού.

- Τη χωροθέτηση πολιτιστικών λειτουργιών και ειδικότερα:

1) Την επέκταση του πνευματικού κέντρου σε άκτιστο οικόπεδο στα Β.Δ. στην πολεοδομική ενότητα Υπαπαντή – Αγ. Τριάδα – Ευαγγελίστρια, ώστε να ανταποκριθεί καλύτερα στις ανάγκες του οικισμού.

2) Τη χρησιμοποίηση του ισογείου του επαρχείου για χώρο εκθέσεων και ψυχαγωγίας.

- Τη χωροθέτηση βιομηχανικής ζώνης στα Β.Δ. του οικισμού εντός της οποίας βρίσκεται το εργοστάσιο της ΔΕΗ για τη συγκέντρωση μη οχλουσών βιομηχανικών.

- Τη χωροθέτηση βιοτεχνικών ζωνών στη συνοικία του χωριού για μη οχλούσες βιοτεχνίες και στο καρνάγιο στη συνοικία της Πόθιας.

- Τη χωροθέτηση ζώνης χονδρεμπορίου και αποθηκών κοντά στο εργοστάσιο της ΔΕΗ.

- Τη χωροθέτηση ιχθυόσκαλας στην παραλιακή ζώνη του οικισμού.

γ) τη γενική εκτίμηση της χωρητικότητας των γειτονιών σε κατοίκους (1990) και των αναγκών σε γη (Ha) για κοινωνική υποδομή σε επίπεδο πόλης και των αναγκών σε γη (Ha) στις πολεοδομικές ενότητες όπως αναφέρεται στους πίνακες Α-11.6, Α-11.2.1, Α-11.2.3.

δ) την ιεράρχηση του οδικού δικτύου όπως φαίνεται στο χάρτη Π-2.1.2 σε κλίμακα 1:5.000. Βασικότερες παρεμβάσεις είναι:

- Απαλλαγή του κέντρου της πόλης από την κυκλοφορία διέλευσης με τη δημιουργία δύο περιφερειακών αρτηριών στα όρια της πυκνοδομημένης περιοχής οι οποίες ενώνονται μετά το κάστρο της χρυσοχειριάς και θα συνδέονται με τον επαρχιακό δρόμο που οδηγεί στο Χωριό και στην Πάνορμα.
- Δημιουργία δικτύου εξυπηρέτησης από συλλεκτήριους και τοπικούς δρόμους στο εσωτερικό του οικισμού.
- Πεζοδρόμηση του παραλιακού δρόμου με παράλληλη αναβάθμισή του, με τη δημιουργία ενότητας ελευθέρων χώρων σε συνδυασμό με τη διατήρηση των κτιρίων Βουβάλη.
- Πεζοδρόμηση του κύριου εμπορικού δρόμου και ένταξή του σε δίκτυο πεζοδρόμων μέχρι το πνευματικό κέντρο.
- Αντίστοιχα δημιουργείται δίκτυο πεζοδρόμων και στο χωριό.
- Ο σταθμός ταξί καταλαμβάνει τμήμα του χώρου στάθμευσης που δημιουργείται κοντά στην πλατεία.
- Δημιουργείται δίκτυο αστικών – υπεραστικών λεωφορείων.

ε) Τον καθορισμό ζωνών:

I. Οικονομικών και θεσμικών κινήτρων και πολεοδομικών μηχανισμών όπως φαίνονται στους χάρτες Π-1.7, Π-1.8 σε κλίμακα 1:5.000.

- Ζώνη ειδικών κινήτρων στις περιοχές των τοπικών κέντρων των συνοικιών Πόθιας και Χωριού.
- Ζώνη περιβαλλοντικής εξυγίανσης – αναβάθμισης η περιοχή των Μαρασιών στις πολεοδομικές ενότητες Αγίου Νικολάου – Αγ. Βασιλείου και Αγ. Στεφάνου, τμήματα του κέντρου της Πόθιας και το κέντρο του Χωριού.
- Ζώνη ενεργού πολεοδομίας στην πολεοδομική ενότητα Προδρόμου.
- Ζώνη Αγοράς συντελεστή στο αραιοδομημένο τμήμα του οικισμού.

II. Νέων αναπτυξιακών ζωνών και ζωνών εξυγίανσης κατοικίας όπως φαίνονται στους χάρτες Π-1.6.1 και Π-1.6.2 σε κλίμακα 1:5.000.

- Ζώνες λιανικού εμπορίου στις περιοχές των τοπικών κέντρων και στην κεντρική περιοχή Καλύμνου.
- Ζώνη βιοτεχνίας μη οχλούσας στο Χωριό και στο Καρνάγιο.

- Ζώνη προγράμματος παροχής έτοιμου σπιτιού.

Β. Τη λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος όπως σημειώνεται στο χάρτη Π-1.9 σε κλίμακα 1:25.000. Βασικότερες παρεμβάσεις είναι:

- Ζώνη προστασίας ακτών.

- Ζώνη προστασίας γεωργικής γης στον κάμπο του Βαθού.

- Ζώνη προστασίας χώρων ιστορικού ενδιαφέροντος όπως το Κάστρο του Χωριού, το κάστρο της Χρυσοχειριάς, τα Κόκκινα Φρύδια, η περιοχή του Δάμου, του Άη Γιάννη του Μελιτσάχα του Έμπολα στο Βαθύ και το Καστέλι.

- Ζώνη προστασίας αρχιτεκτονικών συνόλων ιστορικής και παραδοσιακής κληρονομιάς καθορίζονται οι οικισμοί Πόθια, Χωριό, Βαθύ και Τέλενδος.

- Ζώνες που προτείνονται για ειδική μελέτη για τη διαφύλαξη του ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και για τουριστική ανάπτυξη: η περιοχή γύρω από τον κόλπο του Αργινώντα, η Τέλενδος και η Καλαβρός.

- Ζώνες απαγόρευσης κατάτμησης γύρω από τον οικισμό για τη διαφύλαξη της παραδοσιακής του εικόνας.

- Οχλούσες χρήσεις προς μεταφορά: ο σκουπιδότοπος.

Γ. Τις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής όπως φαίνονται στους χάρτες Π-2.3.2, Π-2.4.2, Π-2.6.2, Π-2.7.2 σε κλίμακα 1:5.000 και ειδικότερα:

α) Δίκτυο ύδρευσης.

Επαρκεί το υπάρχον δίκτυο για τις ανάγκες του οικισμού.

β) Δίκτυο αποχέτευσης ομβρίων – αντιπλημμυρική προστασία – απορρίμματα.

- Κατασκευή κλειστών παράλληλων αγωγών ομβρίων στο παραλιακό τμήμα της Πόθιας που εκβάλλουν κατευθείαν στη θάλασσα.

- Διευθέτηση ρέματος με κλειστή διατομή στο αραιοδομημένο τμήμα μεταξύ Πόθιας και Χωριού.

- Μεταφορά της χωματερής πάνω στο δρόμο προς το Βαθύ.

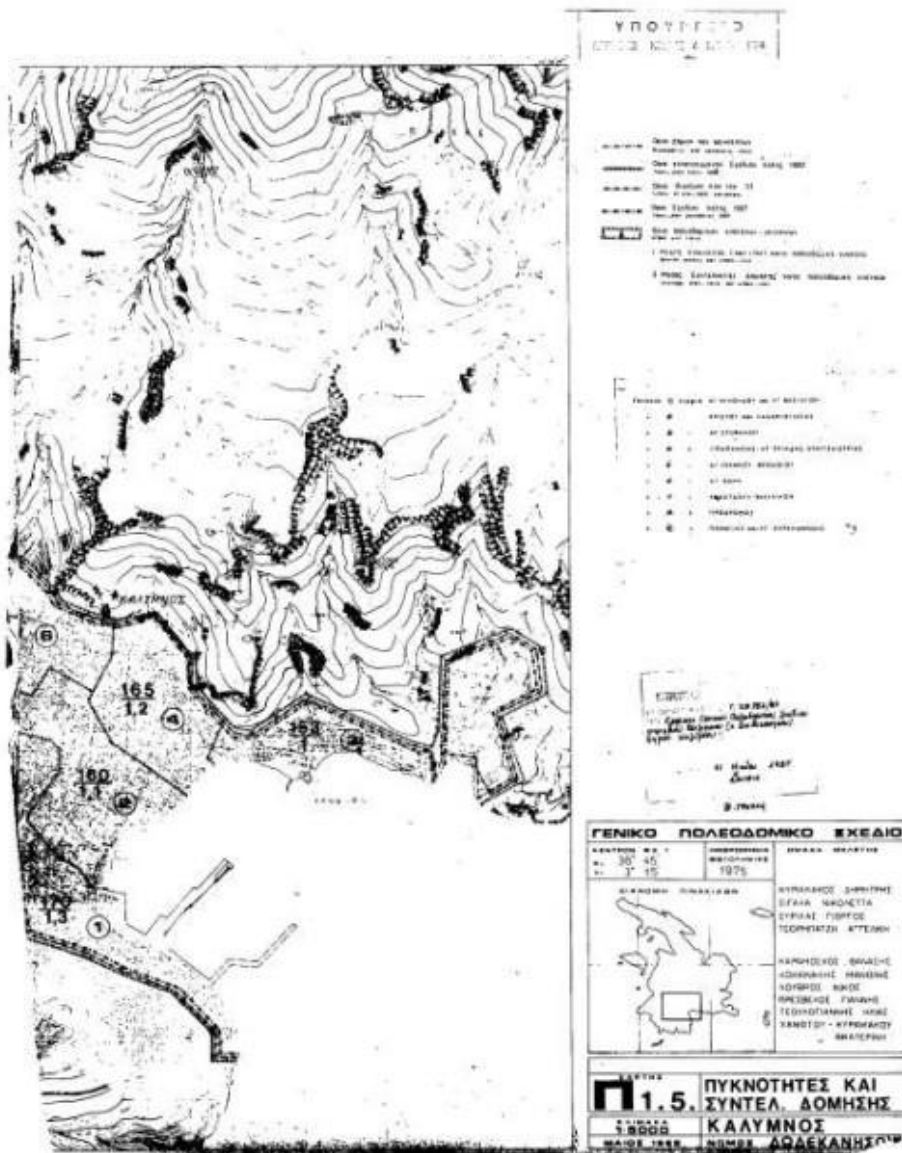
γ) Δίκτυο αποχέτευσης ακαθάρτων:

Κατασκευή δικτύου αποχέτευσης ακαθάρτων για την εξυπηρέτηση του οικισμού.

δ) Ενεργειακό και τηλεπικοινωνιακό σύστημα:

- Δημιουργία δύο υποσταθμών ΔΕΗ στο τμήμα μεταξύ Πόθιας και Χωριού.

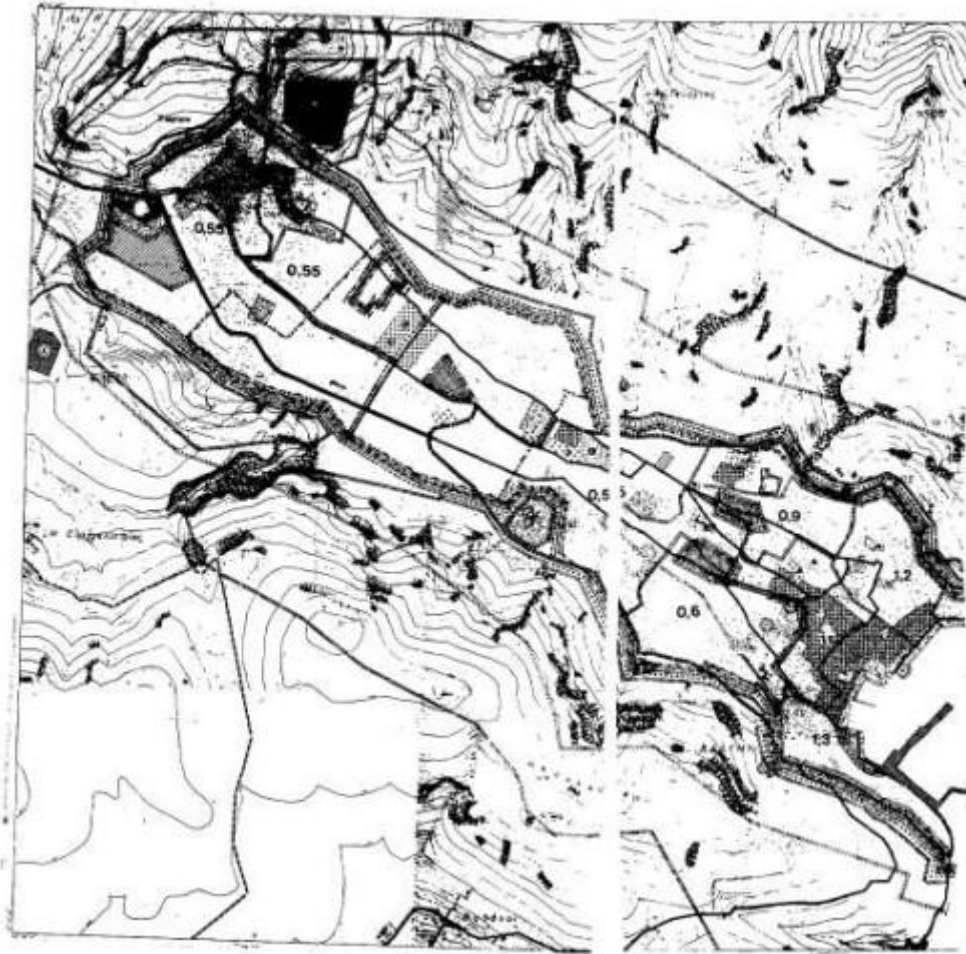
- Δημιουργία πρωτεύοντος υπόγειου δικτύου στο παραλιακό τμήμα του οικισμού.
 - Δημιουργία υπόγειου τηλεφωνικού δικτύου για τις ανάγκες της Πόθιας και του Χωριού.
- Δ. Τις προτάσεις για την ασφάλεια και προστασία της πόλης από σεισμούς, θεομηνίες, πυρκαγιές όπως φαίνονται στους χάρτες Π-3.1.2, Π-3.2 σε κλίμακα 1.5.000 ως ακολούθως:
- Δημιουργία πυροσβεστικού σταθμού σε θέση ανάμεσα στην Πόθια και το Χωριό και δημιουργία σημείων υδροληψίας σε κατάλληλες θέσεις.
 - Κατανομή σε όλη την έκταση του οικισμού χώρων συγκέντρωσης πληθυσμού σε περίπτωση θεομηνιών.
- Ε. Συνοπτικά αντίτυπα των παραπάνω 17 χαρτών και 3 πινάκων θεωρημένα από τον Προϊστάμενο της Δ/σης Πολεοδομικών Εφαρμογών με την υπ' αριθ. 28782/1405/1987 πράξη του δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως με την παρούσα απόφαση.
- 2) Εντός της περιοχής του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου και ειδικότερα στις εκτός σχεδίου περιοχές που περιλαμβάνονται σε αυτό, οικοδομικές άδειες που έχουν εκδοθεί με τις προγενέστερες ισχύουσες διατάξεις ή έχει υποβληθεί στην αρμόδια Πολεοδομική Αρχή ο πλήρης φάκελος με τα απαραίτητα για την έκδοσή τους στοιχεία μέχρι την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας εκτελούνται όπως εκδόθηκαν ή εκδίδονται βάσει των υποβληθέντων στοιχείων σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Ν. 1577/85 ΓΟΚ.
- 3) Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.



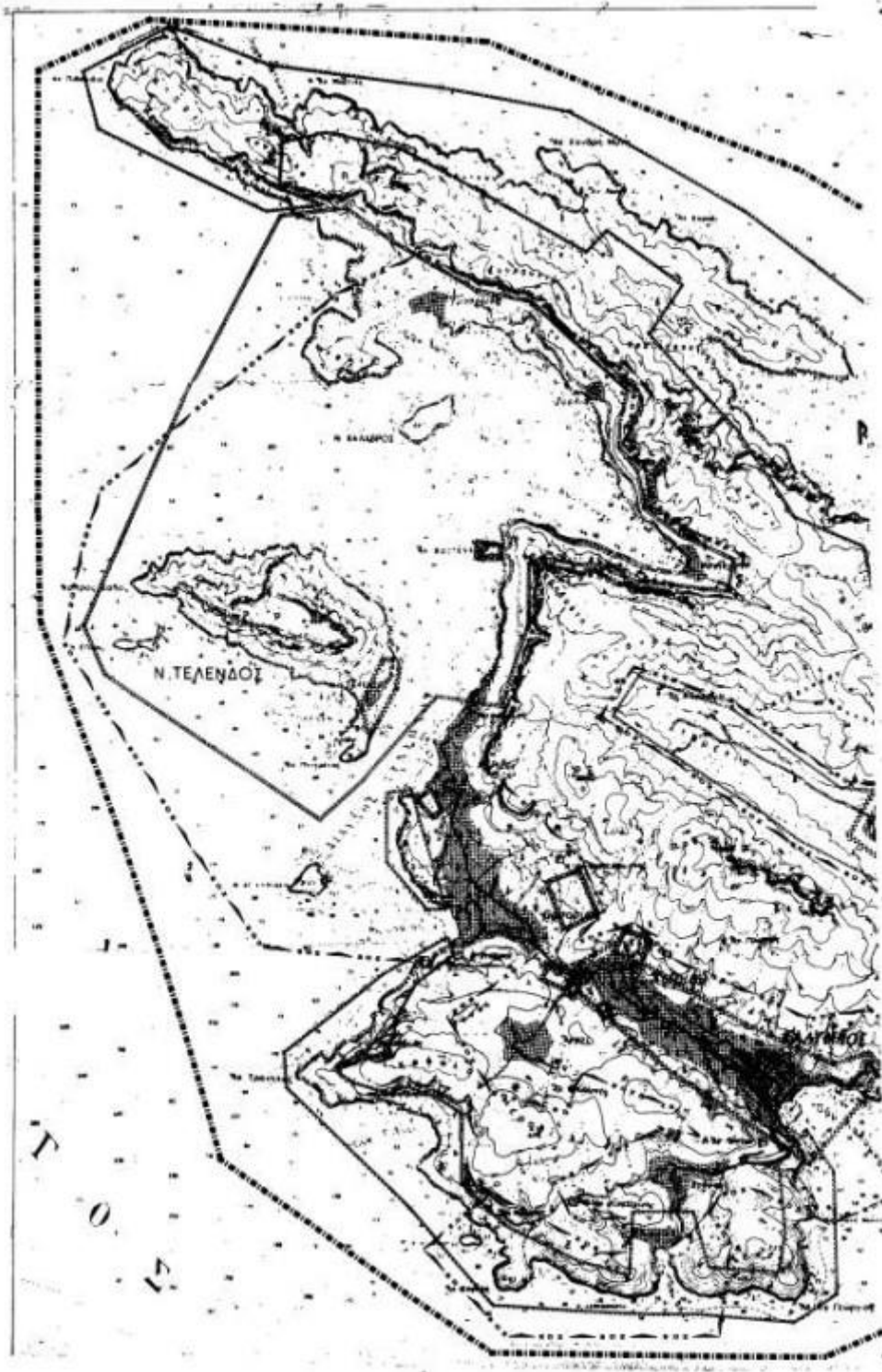
Εικόνα 9: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.



Εικόνα 10: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.



Εικόνα 11: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.



Εικόνα 12: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.

3.3 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ.

Η «Αξιολόγηση, Αναθεώρηση και Εξειδίκευση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου» βρίσκεται εν αναμονή έγκρισης του Β1

Σταδίου. Παρακάτω παρουσιάζονται οι στόχοι και οι κατευθύνσεις του υπό έγκριση Πλαισίου.

Οι βασικοί σκοποί του ΠΧΠ συνίστανται:

1. Στην απόκτηση ενός επικαιροποιημένου ολοκληρωμένου χωρο-αναπτυξιακού Σχεδίου της Περιφέρειας, με αναπτυξιακές - οικονομικές, χωροταξικές - περιβαλλοντικές και πολεοδομικές - οικιστικές κατευθύνσεις σε χρονικό ορίζοντα δεκαπενταετίας.

Ως βασικό υπόβαθρο των επιλογών, σε θεματικό και χωρικό επίπεδο, χρησιμοποιούνται τα πορίσματα από την διαδικασία αξιολόγησης της εφαρμογής του θεσμοθετημένου (ΦΕΚ 1487/Β΄/10.10.2003), οι εκτιμήσεις σχετικά με τις επιρροές του πρόσφατου οικονομικού και θεσμικού περιβάλλοντος και των διαφαινόμενων εξελίξεών τους, καθώς και οι εισροές από τις διαδικασίες διαβούλευσης.

2. Στην ανάδειξη της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου συνολικά και κάθε διακριτής μονάδας αυτοτελώς σε έναν αξιοβίωτο τόπο μόνιμης διαβίωσης για διάφορες κοινωνικοοικονομικές πληθυσμιακές ομάδες. Ο στόχος αυτός αποτελεί συνισταμένη ειδικών στόχων και επιδιώξεων που απορρέουν από την διέπουσα «φιλοσοφία» της αειφόρου ανάπτυξης, ενώ ταυτόχρονα συμβάλλει στην επίτευξη προγραμματικών στόχων που εμπεριέχονται στην ευρωπαϊκή αναπτυξιακή πολιτική.

Η επίτευξη του σκοπού αυτού προϋποθέτει την διατήρηση και συνετή διαχείριση των φυσικών, πολιτιστικών και παραγωγικών πόρων και την συνεχή επιμόρφωση και ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού.

Επιμέρους γενικοί και ειδικοί στόχοι που υποστηρίζουν την αειφορική εξελικτική πορεία της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου και την εφαρμοσιμότητα / αποτελεσματικότητα του ΠΧΠ είναι οι ακόλουθοι:

1. Ενίσχυση της εξωστρέφειας και ανταγωνιστικότητας της Περιφέρειας σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, μέσω της μεταστροφής των αδυναμιών που συνεπάγεται η νησιωτικότητα σε συγκριτικά πλεονεκτήματα και της περαιτέρω ενδυνάμωσης πόλων διεθνούς αναγνωρισιμότητας.

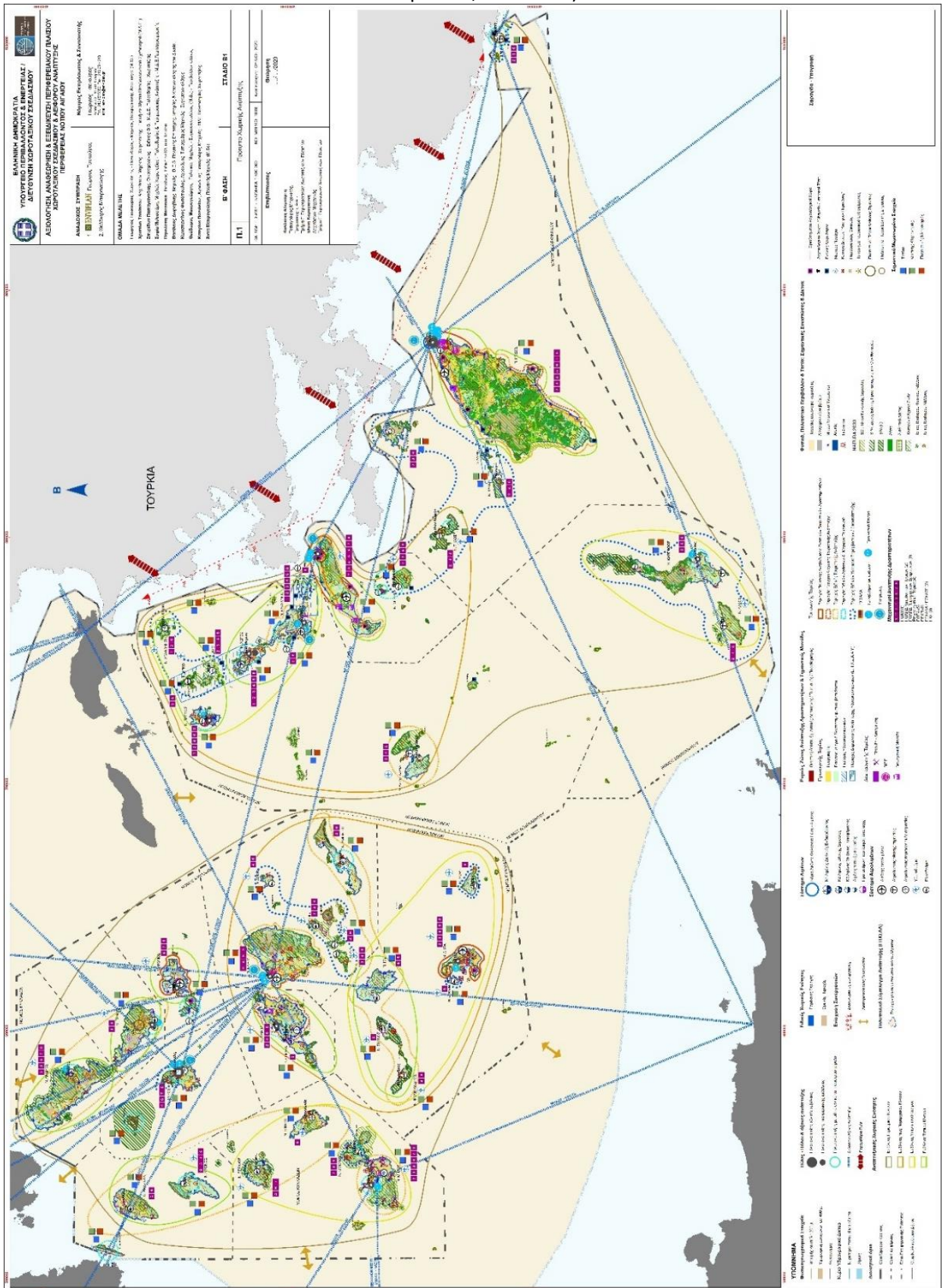
2. Σταδιακή ελαχιστοποίηση των εξαρτήσεων και προσέγγιση της αυτάρκειας σε ορισμένους τομείς.

3. Ανάπτυξη εσωτερικών δικτύων συνεργασίας / συμπληρωματικής λειτουργίας, με έμφαση στη μείωση της αναποτελεσματικότητας και την εξοικονόμηση ανθρώπινων και άλλων πόρων και απώτερο στόχο την άμβλυση των ενδοπεριφερειακών και ενδονησιωτικών ανισοτήτων (κοινωνική και οικονομική συνοχή). Η εδαφική συνοχή εκ των πραγμάτων είναι ανέφικτη στο νησιωτικό χώρο.

4. Αποδοτική χρήση όλων των φυσικών και πολιτισμικών πόρων της Περιφέρειας με γνώμονα το μέγιστο βαθμό προστασίας και διατήρησης αυτού του κεφαλαίου και την καθιέρωση δυναμικών δεικτών παρακολούθησης.

5. Θωράκιση έναντι της περιβαλλοντικής τρωτότητας (ενδεικτικά: ανύψωση στάθμης θαλασσών, ερημοποίηση, μείωση βιοποικιλότητας – ξενικά είδη, έκθεση σε κινδύνους π.χ. τσουνάμι, σεισμούς, πλημμύρες, πυρκαγιές, ρύπανση / μόλυνση), οφειλόμενης σε εξωγενείς και ενδογενείς παράγοντες, φυσικούς και ανθρωπογενείς.
6. Αναβάθμιση και ανάδειξη φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.
7. Ενίσχυση του ρόλου του Νοτίου Αιγαίου ως κορυφαίου προορισμού του τουρισμού εμπειρίας παγκοσμίως, μέσω της υιοθέτησης μιας στρατηγικής βιώσιμης ανάπτυξης, διαφοροποίησης του προϊόντος και δημιουργίας ταυτότητας προορισμού.
8. Προώθηση, κατά προτεραιότητα, της έρευνας και εφαρμογής καινοτομικών μεθόδων.
9. Διάδοση / διείσδυση και διεύρυνση του φάσματος των εφαρμογών της τηλεματικής (ΤΠΕ), με έμφαση στους τομείς της υγείας (τηλεϊατρική), της εκπαίδευσης (σε όλες τις βαθμίδες), της διοίκησης και των υπηρεσιών, του αγροδιατροφικού τομέα, της μεταποίησης, του εμπορίου και του τουρισμού / Ανάπτυξη κέντρων τηλεργασίας.
10. Έξυπνη εξειδίκευση.
11. Δημιουργία ικανοποιητικών συνθηκών για την στήριξη της επιχειρηματικότητας και προσανατολισμός αυτής σε καινοτομικές κατευθύνσεις, ιδιαίτερα σε κλάδους με ισχυρή παρουσία και συγκριτικά πλεονεκτήματα του συγκεκριμένου χώρου (πρωτογενής τομέας / τοπικά προϊόντα ΠΟΠ, ΠΓΕ, βιολογικά, ειδικές μορφές τουρισμού).
12. Συμβολή στη βελτιστοποίηση της σχέσης μεταξύ των τριών βασικών στόχων του αειφορικού χωροταξικού σχεδιασμού: ισόρροπη ανταγωνιστικότητα - ανάπτυξη, κοινωνική - οικονομική συνοχή, περιβαλλοντική προστασία (βιώσιμη διαχείριση).
13. Ενσωμάτωση της προστασίας του περιβάλλοντος και του τοπίου σε όλες τις επιμέρους πολιτικές με χωρική διάσταση.
14. Προώθηση της σύζευξης του οικονομικού – χωρικού σχεδιασμού, στη συγκυρία της τρέχουσας (2014-2020) και της νέας προγραμματικής περιόδου (2021-2027), με απώτερο στόχο την αποτελεσματικότερη οριζόντια διασύνδεση των τομεακών πολιτικών και την βελτιστοποίηση της συνέργειας των χρηματοδοτούμενων δράσεων / έργων.
15. Εναρμόνιση και ανάδραση (προτάσεις τροποποίησης) με τα ισχύοντα υπερκείμενα Πλαίσια [Γενικό (ΦΕΚ 128/Α΄/3.07.2008) και Ειδικά Πλαίσια για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΦΕΚ 2464/Β΄/03.12.2008), τη Βιομηχανία (ΦΕΚ 151/ΑΑΠ/13.04.2009), τις Υδατοκαλλιέργειες (ΦΕΚ 2505/Β΄/4.11.2011), τα Καταστήματα Κράτησης (ΦΕΚ 1575/Β΄/28.11.2001), τα οποία θεσμοθετήθηκαν σε μεταγενέστερο χρόνο. Παροχή μεθοδολογικού και κατευθυντήριου πλαισίου στις υπό εκπόνηση παρακάτω Μελέτες: Νέο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό, Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τις Ορυκτές Πρώτες Ύλες και το προγραμματιζόμενο προς αναθεώρηση ΕΠΧΣΑΑ για τις ΑΠΕ.
16. Παροχή πλαισίου κατευθύνσεων στα υποκείμενα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού και σε προγράμματα / σχέδια / επενδύσεις με χωρική διάσταση.

Χάρτης 1: Πρότυπο Χωρικής Ανάπτυξης - Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (Πηγή: «Αξιολόγηση, Αναθεώρηση και Εξειδίκευση του Περιφερειακού Πλαίσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου», Στάδιο Β1).



ΔΗΜΟΣ ΚΑΛΥΜΝΙΩΝ.

Κεντρικός στόχος: ενσωμάτωση της αειφορίας στις αναπτυξιακές επιλογές και παρεμβάσεις, σε συνδυασμό με την προστασία του ευαίσθητου φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος – προώθηση πολυτομεακής επιχειρηματικότητας.

Στρατηγικές κατευθύνσεις.

- Συνεχής βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.
- Βελτίωση της προσπελασιμότητας και διασύνδεσης (ενδοπεριφερειακής και διαπεριφερειακής) και εξασφάλιση επιλογών ως προς τα μεταφορικά μέσα.
- Άνετη, ασφαλής και χαμηλού κόστους προσπελασιμότητα σε τοπικά, περιφερειακά και εθνικά κέντρα εξυπηρέτησης και παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών.
- Εκσυγχρονισμός βασικών υποδομών, μέσων και υπηρεσιών για εκπαίδευση, υγεία, πρόνοια, επιμόρφωση και αναψυχή.
- Αντιμετώπιση των ενδονησιωτικών ανισοτήτων.
- Δημιουργία και προβολή ταυτότητας νησιού.
- Ενίσχυση των τάσεων δικτύωσης μεταξύ οικιστικών κέντρων και ανάδειξη πόλων ανάπτυξης.
- Ανάπτυξη της κοινωνίας της γνώσης και ενδυνάμωση των εξωστρεφών συνεργασιών.
- Ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, καλλιέργεια της καινοτομίας, προσέλκυση επενδύσεων υψηλής προστιθέμενης αξίας και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.
- Διευκόλυνση εμπορίας τοπικών προϊόντων.
- Συγκράτηση νεανικού πληθυσμού και προσέλκυση «εποίκων».
- Επαναπροσέλκυση πληθυσμού για μόνιμη εγκατάσταση στους αγροτικούς οικισμούς, αξιοποιώντας τις ευκαιρίες που προσφέρει ο αγροτικός χώρος, το διαδίκτυο κλπ.
- Εξασφάλιση ικανοποιητικής απασχόλησης σε ετήσια βάση και ανάπτυξη καινοτόμου επιχειρηματικότητας & δραστηριοτήτων (αύξηση εξωστρέφειας).
- Ανάπτυξη εθελοντισμού - ευαισθητοποίηση - ενεργός συμμετοχή του κοινού, των φορέων και οργανώσεων στην επίτευξη ποσοτικοποιημένων αναπτυξιακών στόχων.
- Κινητοποίηση «εξωτερικών» δυνάμεων για την υλοποίηση των στόχων και δράσεων.
- Επιμορφωτικές εκστρατείες για το κοινό σε επιλεγμένα θέματα.

Εξειδίκευση στον τομέα των Μεταφορών -Συγκοινωνιών.

- Επέκταση / συμπλήρωση / βελτίωση λιμενικών υποδομών & συνοδευτικών εγκαταστάσεων.
- Αναβάθμιση αερολιμένων.
- Μελέτη χωροθέτησης – αδειοδότηση - κατασκευή υδατοδρομίων.
- Βελτίωση οδικού δικτύου και ολοκλήρωση νέου – βελτίωση τοπικού δικτύου οικισμών.
- Περιφερειακές οδοί - παρακάμψεις οικισμών.

Χάρτης 2: Εξειδίκευση κατευθύνσεων σε επίπεδο Δήμου - Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο (ΠΧΠ) της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου (Πηγή: «Αξιολόγηση, Αναθεώρηση και Εξειδίκευση του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου», Στάδιο Β1).



Μηχανισμοί Διαχείρισης της Ανάπτυξης

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16

ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ (1,2,3) - ΤΧΣ (4)
ΖΟΕ (5,6)
ΠΟΑΥ(7)
ΠΟΑΠΔ Καταδυτικών Πάρκων (8)
ΠΟΑΠΔ Πειραματικών Εφαρμογών (9)
Επιχειρηματικά Πάρκα (10,11)
ΠΟΤΑ (12)
ΠΕΧΠ (13)
ΠΕΡΠΟ (14)
ΕΣΧΑΔΑ / ΕΣΧΑΣΕ (15)
ΕΧΣ - Ειδικά Χωρικά Σχέδια (16)

■ Υφιστάμενος
■ Προγραμματισμένος
■ Προς Αναθεώρηση
■ Προτεινόμενος

Ελλείπουσες Τεχνικές Υποδομές / Συμπλήρωση / Βελτίωση

ΜΕΤ ΕΠ ΥΔ ΕΝ ΑΠ

Μεταφορές (ΜΕΤ)
Επικοινωνίες (ΕΠ)
Υδάτινοι Πόροι (ΥΔ)
Ενέργεια (ΕΝ)
Απόβλητα (ΑΠ)

Διοικητικός - Κοινωνικός Εξοπλισμός

Δ Λ ΥΛ ΕΑ ΔΜ Ν ΚΥ Θ Π ΑΕΙ ΤΕΙ ΕΚ Μ ΠΕ

Δικαστήρια (Δ)
Κεντρικά λιμεναρχεία (Λ)
Υπολιμεναρχεία (ΥΛ)
Εφορίες αρχαιοτήτων (ΕΑ)
Άλλες σημαντικές μονάδες διοίκησης (ΔΜ)
Νοσοκομεία (Ν)
Κέντρα υγείας (ΚΥ)
Θεραπευτήρια (Θ)
Μειζονες μονάδες κοινωνικής πρόνοιας (Π)
ΑΕΙ
ΤΕΙ
Ερευνητικά κέντρα (ΕΚ)
Μουσεία μείζονος σημασίας (Μ)
Άλλες σημαντικές μονάδες πολιτιστικού ή κοινωνικού εξοπλισμού -πολιτιστικό κέντρο περιφερειακής ή εθνικής σημασίας, φυλακές κλπ - (ΠΕ)

■ ΕΑ Υφιστάμενος
□ Ελλείπων
■ ΕΑ Προτεινόμενη Αναβάθμιση - Εμπλουτισμός
■ ΕΑ Προτεινόμενος

Το λιμάνι της Καλύμνου χαρακτηρίζεται ως διεθνής πύλη - πόλος έλξης διεθνούς τουρισμού. Επίσης ως πόλος ειδικής σημασίας σε εθνικό επίπεδο χαρακτηρίζεται η Κάλυμνος (Ποθαία – Χωριό): σύγχρονο και αποτελεσματικό Διοικητικό Κέντρο της Περιφερειακής Ενότητας Καλύμνου, με καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της Περιφέρειας ως κέντρο επιχειρηματικότητας, σημαντικό κέντρο υποστήριξης της αλιευτικής δραστηριότητας στο Νότιο Αιγαίο, πόλος προσέλκυσης επενδύσεων, προορισμός εναλλακτικού τουρισμού, κέντρο ανεφοδιασμού (transit) ποντοπόρων πλοίων.

Οι άξονες εξειδίκευσης της πολιτικής για την οικιστική ανάπτυξη διαμορφώνονται ως εξής:

- Εξασφάλιση ενοποιημένης και συμπαγούς αστικής ανάπτυξης.
- Ελεγχόμενος ρυθμός ανάπτυξης των στοιχείων που συμβάλλουν στην αστικοποίηση.
- Προσδιορισμός μέγιστης έκτασης οικιστικών αναπτύξεων.
- Ικανοποίηση των αναγκών οικιστικής ανάπτυξης με διαφοροποιημένους τρόπους. Ενδεικτικά, πολεοδόμηση των εκτός ιστορικών πυρήνων αναπτύξεων, επιλεγμένες αναπλάσεις, πρόβλεψη νέων περιοχών οργανωμένης ανάπτυξης για κατοικία αστικού τύπου υψηλών προδιαγραφών.
- Αυστηρός έλεγχος δόμησης κάθε είδους με σκοπό την προσαρμογή της ανάπτυξης στον παράγοντα της θεμιτής χωρητικότητας και ύφους, φυσικών και ανθρωπογενών συστημάτων
- Ειδικά για εγκρίσεις, επεκτάσεις και αναθεωρήσεις σχεδίων πόλεων και οικισμών που βρίσκονται σε παράκτιες περιοχές, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά του παράκτιου χώρου και να αιτιολογούνται οι προτάσεις τους για τα τμήματα που βρίσκονται στην κρίσιμη και τη δυναμική ζώνη (βλ. ορισμό του σχεδίου Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο).
- Ολοκληρωμένες στρατηγικές βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.
- Βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος & αύξηση της ελκυστικότητας των αστικών κέντρων: αντιμετώπιση βασικών προβλημάτων (όπως ελλειμματικότητα σε ελεύθερους χώρους - δομές πρασίνου, περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις με έμφαση στην ηχορύπανση, οχλήσεις από συνύπαρξη ασύμβατων δραστηριοτήτων κλπ.), προστασία και αποκατάσταση τοπίων, πρόληψη κινδύνων – αντιπλημμυρική προστασία και γενικότερα προετοιμασία για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, πράσινη επιχειρηματικότητα, κοινωνική δικαιοσύνη, διακυβέρνηση, καινοτομία.
- Ανάκτηση και υποδειγματική διαχείριση του δημόσιου χώρου.
- Επανάκτηση φυσικών στοιχείων του αστικού χώρου (π.χ. ακτές, ρέματα και παραρεμάτιες ζώνες).
- Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην πρόβλεψη κατάλληλων χρήσεων γης και λοιπών όρων και περιορισμών δόμησης, ώστε να εξασφαλίζεται η ορθή λειτουργία των αστικών/ημιαστικών κέντρων και η διαφύλαξη της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς. Επίσης, θα πρέπει να εμπλουτισθούν οι υποδομές που σχετίζονται με τον πολιτισμό, την αναψυχή και τον ελεύθερο χρόνο, τον αθλητισμό ώστε να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες αντιλήψεις περί αστικότητας.
- Πρόβλεψη ζωνών οργανωμένης ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων του δευτερογενή και τριτογενή τομέα.

Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων.

Ο πολυδιάστατος χαρακτήρας των ΣΟΑΠ ευνοεί τη δυνατότητα εφαρμογής του συγκεκριμένου εργαλείου, με υποδειγματικές δράσεις, στα αστικά κέντρα της Περιφέρειας, με έμφαση στη συστηματική ενίσχυση του ρόλου τους σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο μέσω της:

- παροχής ελκυστικού περιβάλλοντος διαβίωσης με ταυτόχρονη βελτίωση των επιδόσεων σε περιβαλλοντικούς δείκτες.
- ικανοποίησης βασικών αναγκών διαφόρων κοινωνικών ομάδων και εξασφάλισης ίσων ευκαιριών προσπέλασης στις παρεχόμενες λειτουργίες / εξυπηρετήσεις.
- αναδιάρθρωσης, ενίσχυσης και εμπλουτισμού των οικονομικών δραστηριοτήτων.
- εξασφάλισης ισόρροπης σχέσης μεταξύ αστικού, περιαστικού και αγροτικού χώρου.
- διατήρησης, ενίσχυσης και ανάδειξης της οικιστικής πολυμορφίας και της φυσικής ποικιλότητας.

Προτείνεται η ένταξη σε ΣΟΑΠ της Καλύμνου (Ποθαία – Χωριό).

3.4 ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ.

Όσον αφορά το Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου Καλυμνίων για το έτος 2021, έχουν προγραμματιστεί τα παρακάτω κυριότερα σχετικά έργα:

Πίνακας 2: Δήμος Καλυμνίων – Μητρώο έργων έτους 2021 (Πηγή: Απόφαση 100/2021, Έγκριση Τεχνικού Προγράμματος Δήμου Καλυμνίων οικονομικού έτους 2022).

Τίτλος έργου/μελέτης	Προϋπολογισμός	Χρηματοδότηση
Ανάθεση μελέτης ανισόπεδο υ οδικού άξονα από υπήνεμο μώλο προς ΔΕΗ	2.000€	ΣΑΤΑ ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ
Μελέτη για μηχανική πρόσβαση σε σκάλες του Μαρασιού της Υπαπαντής	50.000€	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΚΛΗΡΟΔΟΤΗΜΑΤΑ ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ
Προμήθεια και τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών στην Εθνική	20.000€	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΚΛΗΡΟΔΟΤΗΜΑΤΑ ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ
Μελέτη για τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών από μοναστήρι βουβάλη έως ΔΕΗ Λαφάσι	516.000€	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ Ν. ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΚΛΗΡΟΔΟΤΗΜΑΤΑ ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ
Αγορά Οικοπέδου για δημιουργία κλειστού Γυμναστηρίου	200.000€	ΣΑΤΑ ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ
Αγορά οικοπέδων για δημιουργία χώρων στάθμευσης στις Τουριστικές περιοχές	100.000€	ΣΑΤΑ ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ

Αναβάθμιση τουριστικές παραλιακούς χώρους	υποδομών περιοχές	σε -	48.000€	ΣΑΤΑ ΙΔΙΟΙ ΠΟΡΟΙ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΑ
-------------------------------------------	-------------------	------	---------	----------------------------------

3.5 ΑΛΛΑ ΤΟΠΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ.

Το ΤΟΣΔΑ, δηλαδή το Τοπικό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων είναι «ένα σύνολο μέτρων και ενεργειών που κρίνει ο Δήμος ότι πρέπει να εφαρμοστούν ώστε η διαχείριση του προβλήματος των απορριμμάτων να γίνεται νόμιμα, με ασφάλεια και με όσο το δυνατόν χαμηλότερο κόστος».

Το ΤΟΣΔΑ 2021-2025 για το Δήμο Καλυμνίων, το οποίο είναι υπό εκπόνηση, περιλαμβάνει δράσεις που αφορούν τη διαχείριση αστικών στερεών αποβλήτων, τα βιοαπόβλητα, τα ανακυκλώσιμα υλικά και την εφαρμογή της ανακύκλωσης ώστε να μειωθεί ο όγκος των αποβλήτων.

Όσο αφορά στα πράσινα σημεία προτείνεται:

- Χωριστή συλλογή για τα πράσινα απόβλητα και τα ογκώδη συμπληρωματικά στα πράσινα σημεία, χωρίς αυτά να αναμιγνύονται μεταξύ τους. Τα πράσινα απόβλητα θα πρέπει να οδηγούνται για περαιτέρω αξιοποίηση (κατά προτίμηση κομποστοποίηση), ενώ τα ογκώδη κατά προτεραιότητα για επαναχρησιμοποίηση – ανακύκλωση.
- Δημιουργία υποδομών διαχείρισης στερεών αποβλήτων.

Στόχος του Δήμου Καλυμνίων είναι η σταδιακή μείωση της ποσότητας των αποβλήτων που καταλήγουν σε ΧΥΤΑ και να λειτουργήσει μέχρι το 2025 η «Ολοκληρωμένη Εγκατάσταση Διαχείριση Αποβλήτων – Ο.Ε.Δ.Α – Δήμου Καλυμνίων».

Ως μεταβατική λύση και μέχρι την ολοκλήρωση των σύγχρονων έργων ολοκληρωμένης διαχείρισης των στερεών αποβλήτων, το σύνολο των παραγόμενων σύμμεικτων ΑΣΑ θα οδηγούνται σε εγκαταστάσεις εκτός νησιού (ΧΥΤ Κω) με σκοπό την ασφαλή διάθεσή τους.

4. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.

Οι χρήσεις γης περιλαμβάνουν γενικά:

- Οικισμούς.
- Τουριστική και παραθεριστική κατοικία, που συγκεντρώνονται κυρίως σε παράκτιους οικισμούς του νότιου και δυτικού τμήματος του νησιού.
- Γεωργική γη στην περιοχή Άργους και Βαθύ.
- Δάση και θάμνοι – περιοχές μακκίας/φρυγανικής βλάστησης.

Το μεγαλύτερο μέρος της νήσου Καλύμνου καλύπτεται από βοσκοτόπους και σκληροφυλλική βλάστηση. Πυκνότερη αστική δόμηση παρατηρείται κυρίως στην περιοχή Κάλυμνος - Πάνορμος - Καμάρι - Μυρτιές - Μασούρι. Ενώ, γεωργικές εκτάσεις υπάρχουν κυρίως στην ευρύτερη περιοχή του οικισμού Βαθύ. Ανατολικά του λιμένα Καλύμνου, στην περιοχή Λαφάσι, υπάρχουν οι ναυπηγικές εγκαταστάσεις του νησιού. Επίσης, η Ψέρμος, η Τέλενδος και οι υπόλοιπες νησίδες του Δήμου καλύπτονται κυρίως από σκληροφυλλική βλάστηση.

Η οικιστική ανάπτυξη οδήγησε στην ενοποίηση των οικισμών Πόθιας - Χώρας που συνεχίζεται προς Πάνορμο – Μυρτιές - Μασούρι. Μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα υπάρχουν ακόμα περιοχές που καλλιεργούνται (περιοχή «Ελιές» στον Πάνορμο) .

Γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας υπάρχει στο Βαθύ, όπου καλλιεργούνται κυρίως εσπεριδοειδή, και στο οροπέδιο του Άργους. Παραθεριστική κατοικία υπάρχει στα Βλυχάδια, τις Μυρτιές, το Μασούρι και τα Αργινώντα, Σκάλια και Εμπορείο. Οι παραθεριστικές κατοικίες του Πανόρμου τείνουν να μετατραπούν σε μόνιμες.

Δάση και υψηλό πράσινο υπάρχει στη νότια πλευρά του νησιού (Πόθια) και στη νότια πλευρά της Τελένδου. Όλο το υπόλοιπο νησί καλύπτεται από θάμνους, χλόη, και αρωματικά φυτά , ιδανικά για τη μελισσοκομία.

Χάρτης 3: Χρήσεις γης – ΓΠΣ (Πηγή: <http://gis.epoleodomia.gov.gr/>).



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΠΣ			
	ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ		ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ – ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
	ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΓΗ		ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ
	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΑΖΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΟΧΛΟΥΣΙΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ – ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ
	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ		ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ-ΑΝΑΨΥΧΗΣ
	ΕΣΘΡΥΣΗ		ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟΥ
	ΖΟΝΕΣ ΛΙΑΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ		ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΙΓΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
	ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ		ΠΕΡΙΟΧΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
	ΜΕΚΤΗ Ή ΑΛΛΗ ΧΡΗΣΗ		ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΗ ΟΧΛΟΥΣΙΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
	ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ		ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ – ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΠΟΛΗΣ
	ΠΕΡΙΒΑΛΨΗ		ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
	ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΠΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ - ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ		ΠΡΟΝΟΙΑ
	ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΙΓΟΥΣ ΠΑΡΑΘΕΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ		ΠΕΡΙΟΧΗ ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΟΥ ΠΑΡΚΟΥ ΜΗ ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΣ ΟΧΛΟΥΣΙΑ
	ΠΕΡΙΟΧΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΠΑΡΑΘΕΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ		ΒΙΟΠΑ ΠΡΟΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ

Τουρισμός

Η Κάλυμνος ξεχωρίζει για τις ιδιαίτερες ομορφιές του φυσικού της περιβάλλοντος και έχει πολλούς φανατικούς επισκέπτες τα τελευταία χρόνια.

Η τουριστική υποδομή είναι αναπτυγμένη. Τουριστικά καταλύματα (ξενοδοχεία, ξενώνες, ενοικιαζόμενα δωμάτια κ.λπ.), ταβέρνες και άλλα καταστήματα που εξυπηρετούν τους τουρίστες, υπάρχουν στον οικισμό Πόθια αλλά και στο Μασούρι, στις Μυρτιές, στο Καντούνι και σε άλλες παραλίες.

Η εστίαση των επισκεπτών γίνεται είτε στα καταλύματα και ξενοδοχεία της περιοχής ή στα εστιατόρια. Στο νησί δραστηριοποιούνται περίπου 245 επιχειρήσεις εστίασης σύμφωνα με τα στοιχεία του μητρώου επιχειρήσεων της Ελ. Στατ.

Η Κάλυμνος αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης μιας ειδικής κατηγορίας τουριστών, των αναρριχητών, επειδή κρίνεται ως πληρέστερος προορισμός λόγω της ύπαρξης απόκρημνων βράχων σε πολλά σημεία του νησιού.

Ο αναρριχητικός τουρισμός συνέβαλε σημαντικά στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου τους μήνες του φθινοπώρου. Η Κάλυμνος έχει πρώτη θέση στους προορισμούς αναρρίχησης παγκοσμίως. Με πάνω από 80 αναρριχητικά πεδία και πάνω από 3.700 αναρριχητικές διαδρομές. Η Κάλυμνος στο μεγαλύτερό της μέρος αποτελείται από ασβεστόλιθους το κατεχοχόν πέτρωμα μέσα στο οποίο διανοίγονται σπήλαια.

Παρατηρείται και θρησκευτικός τουρισμός στο μοναστήρι του Αγίου «Σάββα εν Καλύμνω». Αρκετοί είναι οι επισκέπτες του νησιού που έχουν σαν κύριο προορισμό τους το μοναστήρι, ενώ πολλοί επισκέπτονται το νησί λόγω των τοπικών εθίμων και εκδηλώσεων το Πάσχα.

5. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.

5.1. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ.

Κύριο οδικό δίκτυο του νησιού θεωρούνται όλοι οι δρόμοι που ενώνουν τους οικισμούς, ήτοι η Επαρχιακή οδός Πόθια - Χωριό - Πάνορμος - Μυρτιές - Αργινώντα - Εμπορειός, η Επαρχιακή οδός Πόθια - Βαθύς - Αργινώντα και η Επαρχιακή οδός Πόθια - Βοθύνοι - Βλυχάδια.

Δευτερεύον οδικό δίκτυο θεωρούνται όλες οι υπόλοιπες οδικές αρτηρίες του νησιού.

5.2. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.

Η στάθμευση αποτελεί για τις περισσότερες πόλεις ένα πεδίο με έντονες αντιπαράθεσεις και συχνά διαμετρικά αντίθετες απόψεις μεταξύ των κυριότερων ομάδων ενδιαφέροντος. Ο τρόπος ζωής τις τελευταίες δεκαετίες δομήθηκε γύρω από την ιδιοκτησία του αυτοκινήτου, χωρίς πολλές φορές ο σχεδιασμός αλλά και η κείμενη νομοθεσία να μπορέσει να προβλέψει και να διευθετήσει τα ζητήματα που ανέκυψαν.

Οι ΟΤΑ των χαμηλότερων επιπέδων (Δήμοι) είναι εκείνοι που επωμίστηκαν με την ευθύνη της διαχείρισης της στάθμευσης σε καθημερινή βάση, στοιχείο που στις Ελληνικές πόλεις αποδεικνύεται δύσκολη υπόθεση λόγω των υφιστάμενων πολεοδομικών, χωροταξικών και οικονομικών συνθηκών. Αντικρουόμενες ανάγκες, όπως στάθμευση για κατοίκους, εργαζόμενους & επισκέπτες, σε συνθήκες περιορισμένου χώρου απαιτούν ευέλικτες και αποτελεσματικές λύσεις.

Στο πλαίσιο των ερευνών για το ΣΒΑΚ Δήμου Καλυμνίων ως προς τα χαρακτηριστικά της στάθμευσης ισχύει ότι προβλήματα στάθμευσης παρουσιάζουν όλες οι πυκνοκατοικημένες περιοχές του νησιού ήτοι:

- Πόθια (σταθμός taxi Πόθιας , κεντρική παραλιακή ζώνη κτλ.)
- Χώρα (σταθμός taxi Χώρας, Σκάφη κτλ.)



Εικόνα 13: Άποψη κεντρικής παραλιακής ζώνης Καλύμνου.

5.3. ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΡΟΕΣ ΠΕΖΩΝ.

Σημαντικές ροές πεζών εντοπίζονται κυρίως στην κεντρική παραλιακή ζώνη του νησιού (κεντρικός λιμένας) (με κίτρινο χρώμα επί των εικόνων).



Εικόνα 14: Σημαντικές ροές πεζών στην κεντρική παραλιακή ζώνη.

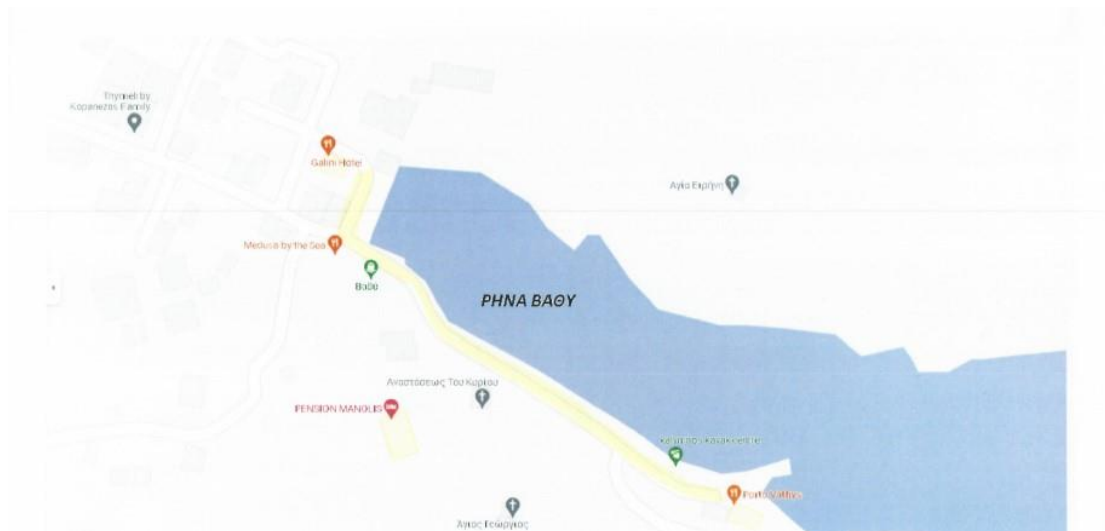
Ακόμη σημαντικές ροές παρατηρούνται και στις τουριστικές περιοχές ήτοι:

- Καστέλι – Μασούρι- Μυρτιές.



Εικόνα 15: Σημαντικές ροές πεζών στην περιοχή Καστέλι - Μασούρι – Μυρτίες.

- Παραλιακή ζώνη στη Ρήνα Βαθύ.



Εικόνα 16: Σημαντικές ροές πεζών στην περιοχή Ρήνα Βαθύ.

- Παραλιακός δρόμος στον Εμπορείο.



Εικόνα 17: Σημαντικές ροές πεζών στην περιοχή Εμπορείος.

- Παραλιακός δρόμος στα Βλυχάδια.



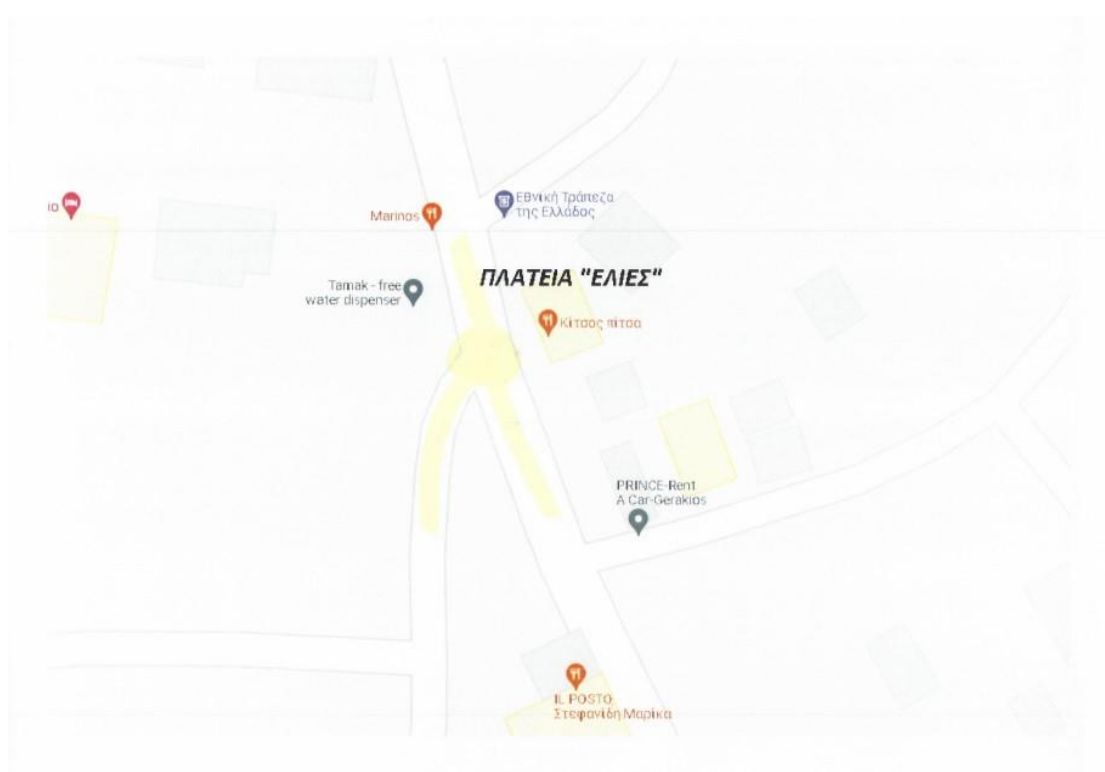
Εικόνα 18: Σημαντικές ροές πεζών στην περιοχή Βλυχάδια.

- Παραλιακή ζώνη Λινάρια-Καντούνι.



Εικόνα 19: Σημαντικές ροές πεζών στην περιοχή Λινάρια - Καντούνι.

- Πλατεία «Ελιές».



Εικόνα 20: Σημαντικές ροές πεζών στην περιοχή Πλατεία "Ελιές".

Στις προαναφερθείσες τουριστικές περιοχές, τους θερινούς κυρίως μήνες υπάρχει πρόβλημα στάθμευσης ενώ τον χειμώνα όχι.

5.4. ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Τα δρομολόγια των λεωφορείων έχουν καθοριστεί ως εξής:

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
(Ισχύουν από 26/4/2022)

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΠΟΘΙΑ	ΗΜΕΡΕΣ							ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΧΩΡΙΑ	ΗΜΕΡΕΣ						
	ΔΕΥΤ	ΤΡΙΤ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ		ΔΕΥΤ	ΤΡΙΤ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ
Πόθια - Καστέλι	6:50	6:50	6:50	6:50	6:50	6:50	6:50	Καστέλι - Πόθια	7:15	7:15	7:15	7:15	7:15	7:15	
(Πόθια-Χώρα- Ελιές-Καντούνη- Καμάρι-Μυρτιές- Μασούρι-Αρμεός- Καστέλι)	8:50	8:50	8:50	8:50	8:50	8:50	8:50	(Καστέλι - Αρμεός-Μασούρι - Μυρτιές-Καμάρι -Καντούνη - Ελιές - Χώρα - Πόθια)	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00
	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00		11:30	11:30	11:30	11:30	11:30	11:30	11:25
	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00		13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:25
	15:15	15:15	15:15	15:15	15:15	15:15	15:15		16:15	16:15	16:15	16:15	16:15	16:15	16:15
	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30		18:55	18:55	18:55	18:55	18:55	18:55	18:55
	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00		20:15	20:15	20:15	20:15	20:15	20:15	20:15
Πόθια - Εμπορείος	ΔΕΥΤ	ΤΡΙΤ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ	Εμπορείος - Πόθια	ΔΕΥΤ	ΤΡΙΤ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ
(Πόθια - Χώρα - Ελιές -Καντούνη - Καμάρι - Μυρτιές - Μασούρι - Αρμεός - Καστέλι- Αργινώντα - Σκάλια - Εμπορείος)	8:50	8:50	8:50	8:50	8:50	8:50	8:50	(Εμπορείος - Σκάλια - Αργινώντα - Καστέλι - Αρμεός- Μασούρι - Μυρτιές- Καμάρι - Καντούνη - Ελιές - Χώρα - Πόθια)	9:35	9:35	9:35	9:35	9:35	9:35	9:35
	15:15	15:15	15:15	15:15	15:15	15:15	15:15		16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00
Πόθια - Βαθύς	ΔΕΥΤ	ΤΡΙΤ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ	Βαθύς - Πόθια	ΔΕΥΤ	ΤΡΙΤ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ
	6:50	6:50	6:50	6:50	6:50	6:50	7:00		7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:10	7:20
	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00		14:20	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20	14:20
	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00		17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20
Πόθια - Βλυχάδια	ΔΕΥΤ	ΤΡΙΤ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ	Βλυχάδια - Πόθια	ΔΕΥΤ	ΤΡΙΤ	ΤΕΤ	ΠΕΜ	ΠΑΡ	ΣΑΒ	ΚΥΡ
	9:00	9:00	9:00	9:00	9:00	9:00	9:00		9:20	9:20	9:20	9:20	9:20	9:20	
	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15	12:15		12:35	12:35	12:35	12:35	12:35	12:35	

Πληροφορίες / Info +30 22430 51760, www.kalymnos-isl.gr

Τα δρομολόγια υπόκεινται σε συχνές αλλαγές. Το Δημοτικό Γραφείο Τουρισμού δεν φέρει καμία ευθύνη για τις αλλαγές αυτές.

Εικόνα 21: Δρομολόγια Λεωφορείων.

ΕΙΔΟΣ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Το είδος και η χωρητικότητα των οχημάτων παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 3: Είδος και χωρητικότητα οχημάτων.

A/A	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΘΙΩΝ ΑΤΟΜΩΝ
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΥΜΝΙΩΝ			
1	IKARUS KXE 4768	19	21
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ : «ΚΑΛΥΜΝΟΣ ΠΟΛΥΔΡΑΣΤΙΚΗ ΑΕ ΟΤΑ»			
2	ΟΤΟΚΑΡ ΚΧΖ 7014	21	26
3	ΟΤΟΚΑΡ ΚΧΖ 7015	34	-
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΜΕΝΑ			
4	MERCEDES ΖΤΑ 5741	22	-

ΣΤΑΣΕΙΣ

Οι στάσεις των λεωφορείων είναι οι εξής:

- 2^ο σχολείο
- Filoxenia
- ΑΒ Σμάλιος
- Άγιος Αντώνιος
- Άγιος Γεώργιος – Βοθύνοι
- Άγιος Θεολόγος
- Άγιος Σάββας
- ΑΕΝ
- Ακτή
- Ανάσταση
- Αργινώντα
- Αφετηρία
- Βοθύνοι (Βλυχάδια κάτω πηγάδι)
- Βοθύνοι (πάνω πηγάδι)
- Βοθύνοι ανηφόρα
- Βούρος
- Γέφυρα άνοδος
- Γέφυρα κάθοδος

- Γήπεδο
- Δαμός – στρατόπεδο
- Δημαρχείο
- Δημοτικό σχολείο Άργους
- Εθνική Τράπεζα
- Ελιές πλατεία
- Εμπορείος
- Καλοδούκα Αγία Άννα
- Καλυμνία
- Καμάρι γαιδουρόραχο
- Καντούνι παραλία
- Καρέλλα αρχάγγελος
- Κουβάρη – πηγάδια διχάλα
- Λαμπροπούλου στροφές
- Λημιώτισσα – ανατολίτης
- Λυνάρια Καλογιάννη
- Μαρίσκα
- Μελά
- Μυρτιές περιφερειακός σταυροδρόμι
- Μυρτιές πλατεία (ψαρομάτη)
- Νοσοκομείο
- Νοσοκομείο (τσάπου)
- Νούφαρο
- Ντόβελος καστέλι
- Παιδική χαρά Μυρτιών
- Παραλία Βλυχάδια
- Περιφερειακός 1^η (λίγο πάνω από Μυρτιώτισσα)
- Περιφερειακός 2^η (στενό προς Τρουμουλιάρη)
- Περιφερειακός 3^η (Πετεινέρη)
- Περιφερειακός 4^η (Μούσσα)
- Πλάτανος Βαθύ
- Πλατεία Αγίου Βασιλείου
- Πλατεία Μασσούρι
- Πλατύς Γυαλός
- Ρήνα Βαθύ
- Σκαλιά
- Στάδιο Βαθύ
- Σταθμός ταξί (βενζινάδικο ψαρόμπα)
- Στάση Βίγλες (Λεβέντης – Πλατύγυαλος)
- Στάση Βιδάλης (ΣΥΝΚΑ)
- Στάση Λεια (Βλυχάδια Παναγία)
- Στάση Σταυροδρόμι αεροδρόμιο
- Σταυροδρόμι Βαλσαμίδα (διχάλα)
- Συκιά
- Τράπεζα Αγάπης
- Τσουκαλιό

- Χώρα πλατεία

ΕΔΡΑ

Η έδρα των λεωφορείων βρίσκεται στον Κεντρικό Λιμένα του νησιού όπου και υπάρχει χώρος στάθμευσης των οχημάτων.



Εικόνα 22: Χώρος στάθμευσης λεωφορείων.

5.5. ΠΙΑΤΣΑ ΤΑΞΙ.

Αυτήν την περίοδο βρίσκονται σε λειτουργία 44 οχήματα ταξί, αριθμός που θεωρείται απολύτως επαρκής ακόμα και κατά τη διάρκεια του καλοκαιρινών μηνών, που η κίνηση είναι ιδιαίτερως αυξημένη λόγω των επισκεπτών στο νησί της Καλύμνου.

Υπάρχει μία πιάτσα ταξί στον εμπορικό δρόμο της Πόθιας. Χώροι στάθμευσης οχημάτων ταξί υπάρχουν επίσης στο Μασούρι, στις Μυρτιές, στο Κατούνι και στο λιμάνι.



Εικόνα 23: Πιάτσα ταξί.

5.6. ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ.

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία από το Αστυνομικό Τμήμα Καλυμνίων έχουν γίνει τα εξής ατυχήματα στο οδικό δίκτυο του νησιού:

Το έτος **2017** έλαβαν χώρα 6 τροχαία ατυχήματα στην Κάλυμνο, εκ των οποίων το ένα με σοβαρές σωματικές βλάβες και τα 5 με ελαφρές σωματικές βλάβες.

Το έτος **2018** έλαβαν χώρα 15 τροχαία ατυχήματα στην Κάλυμνο, εκ των οποίων το 1 θανατηφόρο, τα 3 με σοβαρές σωματικές βλάβες και τα 11 με ελαφρές σωματικές βλάβες.

Το έτος **2019** έλαβαν χώρα 20 τροχαία ατυχήματα στην Κάλυμνο, εκ των οποίων τα 3 θανατηφόρα και τα 17 με ελαφρές σωματικές βλάβες.

Το έτος **2020** έλαβαν χώρα 8 τροχαία ατυχήματα στην Κάλυμνο, εκ των οποίων το 1 θανατηφόρο, 2 με σοβαρές σωματικές βλάβες και τα 5 με ελαφρές σωματικές βλάβες.

Το έτος **2021** έλαβαν χώρα 14 τροχαία ατυχήματα στην Κάλυμνο, εκ των οποίων τα 2 με σοβαρές σωματικές βλάβες και τα 12 με ελαφρές σωματικές βλάβες.

Το έτος **2022** μέχρι τώρα έλαβαν χώρα στην Κάλυμνο 5 τροχαία ατυχήματα με ελαφρές σωματικές βλάβες.

Τα σημεία αυξημένου κινδύνου είναι:

- ο περιφερειακός δρόμος Ταξιάρχη – Πηγάδια.
- ο δρόμος μπροστά από το γήπεδο Καλύμνου, περιοχή Ανάληψη.
- ο περιφερειακός δρόμος από Πάνορμο προς Καμάρι με έμφαση τον κυκλικό κόμβο στην περιοχή Ελιές.
- ο περιφερειακός δρόμος Άγιος Βασίλειος προς Βλυχάδια.
- ο περιφερειακός δρόμος Πόθια - Βαθύ.

6. ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.

Η διαμόρφωση του οράματος για την βιώσιμη κινητικότητα στην Καλύμνο βασίζεται αφενός στο όραμα που έχει διατυπώσει ο Δήμος στο Επιχειρησιακό του Πρόγραμμα 2020-2023, αφετέρου λαμβάνει υπόψη τις κατευθύνσεις και αρχές του υπερκείμενου σχεδιασμού και συγκεκριμένα του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου Νοτίου Αιγαίου.

Το όραμα στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2020-2023 διατυπώνεται ως εξής:

*«Κάλυμνος, παγκόσμιο κέντρο εναλλακτικού τουρισμού
Κάλυμνος, σύγχρονο καθαρό νησί, κέντρο πολιτισμού και αειφόρου ανάπτυξης»*

και στοχεύει στην επίτευξη αυτής της μελλοντικής επιθυμητής κατάστασης μέσω:

- έμφασης στο συγκριτικό πλεονέκτημα της Καλύμνου.
- χρηστής διοίκησης, με σύνεση και διαφάνεια, καλύτερη οργάνωση του Δήμου και των επιχειρήσεων του και αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού του Δήμου.
- επίλυσης των χρόνιων προβλημάτων σε θέματα απορριμμάτων (έργο κατασκευής Ο.Ε.Δ.Α. και ταυτόχρονα κλείσιμο Χ.Α.Δ.Α.).
- ανάπτυξης σχέσεων συνεργασίας και ανταλλαγή τεχνογνωσίας με τα γειτονικά νησιά.
- έμφασης στην επίλυση των προβλημάτων καθημερινότητας.
- έμφασης στις νέες τεχνολογίες και στις τεχνολογίες έξυπνων πόλεων.
- αξιοποίησης του πλούσιου πολιτιστικού αποθέματος.
- ισχυροποίησης της Καλύμνου ως διοικητικού κέντρου της Περιφερειακής Ενότητας.

Παράλληλα, λαμβάνονται υπόψη οι σχετικές κατευθύνσεις του ΠΠΧΣΑ ΝΑ για τον ρόλο της Καλύμνου ως διεθνής πύλη - πόλος έλξης διεθνούς τουρισμού με προώθηση ειδικότερα:

- ενός σύγχρονου και αποτελεσματικού Διοικητικού Κέντρου της Περιφερειακής Ενότητας Καλύμνου.
- ανάπτυξης ως κέντρο επιχειρηματικότητας.
- κέντρου υποστήριξης της αλιευτικής δραστηριότητας στο Νότιο Αιγαίο.
- πόλου προσέλκυσης επενδύσεων.
- προορισμού εναλλακτικού τουρισμού.
- κέντρου ανεφοδιασμού (transit) ποντοπόρων πλοίων.

Τέλος το όραμα για την κινητικότητα θεωρείται σκόπιμο να περιλαμβάνει τους παγκόσμιους, ευρωπαϊκούς και εθνικούς στόχους για την ενεργειακή μετάβαση και τον μετριασμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, ιδίως υπό τις τρέχουσες αρνητικές εξελίξεις στο ενεργειακό κόστος και το κόστος πρώτων υλών.

Η διατύπωση ενός οράματος παρέχει μια ποιοτική περιγραφή της επιθυμητής απώτερης κατάστασης της κινητικότητας και είναι αυτό που καθοδηγεί την ανάπτυξη των κατάλληλων μέτρων σχεδιασμού για την επίτευξή της. Αποτελεί το σημείο εκκίνησης ενός ΣΒΑΚ και μπορεί να γίνει ο οδηγός του εφόσον καταστεί ευρέως αποδεκτό τόσο από τους πολίτες όσο και από τους εμπλεκόμενους φορείς. Κατά συνέπεια το όραμα οφείλει να απαντά στο ερώτημα για

το είδος της πόλης που θέλουμε να ζήσουμε και με ποιον τρόπο θα ξεχωρίζει η πόλη μας από τις υπόλοιπες.

Παράλληλα το όραμα αξιοποιεί τους στόχους που τίθενται για την πόλη ή το Δήμο από εγκεκριμένα θεσμικά κείμενα, και κατά συνέπεια τα ενσωματώνει και τα συνδυάζει με ολοκληρωμένο τρόπο.

Τέλος το όραμα θα πρέπει να είναι συμβατό με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και να περιλαμβάνει συνεπώς όλα τα μέσα και τις μορφές των μεταφορών: δημόσια και ιδιωτικά, επιβατών και εμπορευμάτων, μηχανοκίνητα και μη.

Ο χρονικός ορίζοντας που τίθεται για το κοινό όραμα για την κινητικότητα στο Δήμο είναι η δεκαετία, δηλαδή εκτείνεται μέχρι το 2032 για την επίτευξη της επιθυμητής κατάστασης.

Λαμβάνοντας υπόψη το θεσμικό και αναπτυξιακό πλαίσιο για το σχεδιασμό της Καλύμνου, την υφιστάμενη κατάσταση στην πόλη, το όραμα ενσωματώνει και συνδυάζει με ολοκληρωμένο τρόπο στοιχεία ενίσχυσης του διεθνούς ρόλου της πόλης της Καλύμνου, ανάδειξης μιας εναλλακτικής τουριστικής ταυτότητας και επίτευξης βιωσιμότητας ιδίως στον ενεργειακό τομέα.

Λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους που έχουν τεθεί από την Αναθέτουσα Αρχή καθώς επίσης και τα αποτελέσματα των ερευνών καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης, προέκυψε το Όραμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Αυτό διατυπώνεται ως εξής:

«Δημιουργία ενός βιώσιμου πράσινου αστικού περιβάλλοντος, μέσω της εξασφάλισης της προσβασιμότητας για όλους και της προώθησης ήπιων μέσων μεταφοράς, σε συνδυασμό με την ενίσχυση του ρόλου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και την καλύτερη οργάνωση των συνθηκών κυκλοφορίας και στάθμευσης»

Το Όραμα θα γνωστοποιηθεί και θα συζητηθεί περαιτέρω με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες της περιοχής μελέτης, θα εμπλουτιστεί μέσω της ιστοσελίδας που θα δημιουργηθεί για τις ανάγκες του ΣΒΑΚ, καθώς επίσης και κατά την διάρκεια δράσεων εκπαίδευσης και ενημέρωσης που θα λάβουν χώρα κατά τα επόμενα στάδια του ΣΒΑΚ, ώστε να είναι όσο το δυνατόν αντιπροσωπευτικό των προσδοκιών των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων. Με βάση το Όραμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας θα καταρτιστούν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις της Μελέτης στο επόμενο στάδιο του ΣΒΑΚ.