

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

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



**Α΄ ΦΑΣΗ
II. ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΒΑΚ**

Ανάδοχος

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

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2022

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	5
2. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	7
2.1 ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ – ΚΛΑΣΙΚΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	7
2.2 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΒΑΚ.....	7
2.3 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΒΑΚ.....	9
2.4 ΒΑΣΙΚΟΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ.....	10
2.5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ.....	11
2.6 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ ΣΒΑΚ.....	19
2.7 ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟΧΩΝ.....	19
3. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	21
3.1 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ.....	21
3.2 ΕΚΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ.....	24
3.3 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΥΜΝΟΥ.....	25
3.4 ΕΔΡΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ.....	26
3.5 ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ.....	26
3.6 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	27
4. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ.....	31
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	31
4.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....	31
4.3 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ.....	40
4.4 ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ.....	47
4.5 ΑΛΛΑ ΤΟΠΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ.....	48
5. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	49
6. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΒΑΚ.....	51
6.1 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.....	51
6.2 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΜΕΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ.....	51
6.3 ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	51
6.4 ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ.....	51
6.5 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ.....	52
6.6 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΥΠΕΡΥΨΩΜΕΝΩΝ ΣΥΜΒΟΛΩΝ (ΠΛΑΤΟ).....	53
6.7 ΚΟΜΒΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΠΟΘΙΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΟ ΠΟΥ ΔΙΕΡΧΕΤΑΙ ΜΠΡΟΣΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ ΚΑΛΥΜΝΟΥ.....	54
6.8 ΚΟΜΒΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΠΟΘΙΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΟ ΠΟΥ ΔΙΕΡΧΕΤΑΙ ΜΠΡΟΣΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ.....	55

6.9	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΕΥΑΙΣΘΗΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.	55
6.10	ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.....	56
6.11	ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕΣΩ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ.	56
6.12	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ.....	56
6.13	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.....	56
6.14	ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΜΑΘΗΤΩΝ ΣΤΙΣ ΟΔΟΥΣ ΜΕ ΕΙΣΟΔΟΥΣ ΣΧΟΛΕΙΩΝ.....	57
6.15	ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΟΛΟ ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	58
6.16	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΞΥΠΝΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ.....	58
6.17	ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	58
6.18	ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.	59
6.19	ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ.....	59
6.20	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ / ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ.....	59
7.	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕΤΡΩΝ.....	60
7.1	ΜΕΤΡΑ ΝΕΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΛΩΡΙΔΩΝ ΣΕ ΟΔΟΥΣ Ή ΝΕΑ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΑ ΜΟΝΟΠΑΤΙΑ ΕΚΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ.....	60
7.2	ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΟΥ ΒΑΔΙΣΜΑΤΟΣ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΣΕ ΑΤΟΜΑ ΚΑΙ ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ.....	61
7.3	ΜΕΤΡΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ.	62
7.4	ΜΕΤΡΑ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΚΑΙ ΑΝΤΑΜΟΙΒΩΝ ΠΟΥ ΕΝΘΑΡΡΥΝΟΥΝ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΠΙΟ ΒΙΩΣΙΜΩΝ ΜΕΣΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ.....	63
7.5	ΜΕΤΡΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΙΩΝ.....	64
7.6	ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ.....	65

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1:	Σχηματική αναπαράσταση διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ.	11
Εικόνα 2:	Γεωλογικός χάρτης Καλύμνου.	24
Εικόνα 3:	Άποψη λιμένα Καλύμνου.....	28
Εικόνα 4:	Άποψη αερολιμένα Καλύμνου.....	28
Εικόνα 5:	Επιβατική κίνηση αερολιμένα Καλύμνου.....	29
Εικόνα 6:	Πρωτεύον και δευτερεύον οδικό δίκτυο Πόθιας.	30
Εικόνα 7:	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.....	37
Εικόνα 8:	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.....	38
Εικόνα 9:	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.....	39
Εικόνα 10:	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.....	40
Εικόνα 11:	Σταθμός Ενοικίασης Ποδηλάτων.	52

Εικόνα 12: Άποψη του χώρου απέναντι από το Δημαρχείο Καλύμνου.	52
Εικόνα 13: Τυπικό Σχέδιο Υπερυψωμένης Συμβολής (πλατό).	53
Εικόνα 14: Πλατό οδοστρώματος στην Κύπρο.	54
Εικόνα 15: Παράδειγμα σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε υπαίθριο χώρο.	57

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Βασικές διαφορές παραδοσιακού συγκοινωνιακού σχεδιασμού και ΣΒΑΚ.	7
Πίνακας 2: Ποσοτικοποιημένοι Στόχοι Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.	20
Πίνακας 3: Δήμος Καλυμνίων – Μητρώο έργων έτους 2021 (Πηγή: Απόφαση 100/2021, Έγκριση Τεχνικού Προγράμματος Δήμου Καλυμνίων οικονομικού έτους 2022).	47

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).	43
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).	45
Χάρτης 3: Χρήσεις γης – ΓΠΣ (Πηγή: http://gis.epoleodomia.gov.gr/).	49

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.

ΓΕΝΙΚΑ

Ύστερα 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 δεύτερο παραδοτέο της Α΄ φάσης της Μελέτης με τίτλο «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Καλύμνου» και αφορά στην προκαταρκτική πρόταση του ΣΒΑΚ 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.

2. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.

2.1 ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ – ΚΛΑΣΙΚΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.

Οι βασικές διαφορές της αστικής κινητικότητας σε σχέση με τον παραδοσιακό συγκοινωνιακό σχεδιασμό είναι οι εξής:

Πίνακας 1: Βασικές διαφορές παραδοσιακού συγκοινωνιακού σχεδιασμού και ΣΒΑΚ.

Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός	ΣΒΑΚ
Έμφαση στην Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία	Έμφαση στον Άνθρωπο
Βασικός Στόχος: Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα	Βασικός Στόχος: Προσβασιμότητα και Ποιότητα Ζωής
Έμφαση στα μέσα μεταφοράς	Ενιαίος σχεδιασμός λαμβάνοντας υπόψη χρήσεις γης, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνικές ανάγκες, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία
Βραχυ-μεσο-πρόθεσμος σχεδιασμός	Μακροχρόνιο όραμα
Διοικητικά Όρια	Λειτουργικά Όρια κυρίως με βάση περιοχές από/προς εργασία
Κυρίως Συγκοινωνιολόγοι Μηχανικοί	Διεπιστημονικός σχεδιασμός
Έμφαση στις υποδομές	Συνδυασμός υποδομών, αγορών, υπηρεσιών, πληροφοριών και προώθηση προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτικότερη λύση
Περιορισμένη ανάλυση επιπτώσεων	Εκτεταμένη αξιολόγηση επιπτώσεων και διαμόρφωση μιας διαδικασίας μάθησης και βελτίωσης
Εντολές από Αιρετούς και Σχεδιασμός από Ειδικούς	Εμπλεκόμενοι Φορείς και πολίτες σχεδιάζουν από κοινού

2.2 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΒΑΚ.

Το ΣΒΑΚ θα επιδιώξει να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα αστικών μεταφορών με την επίτευξη -τουλάχιστον- των ακόλουθων στόχων:

- Προώθηση της κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των πολιτών, εστιασμένη στους χρήστες.
- Ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας στο Δήμο μέσω της βελτίωσης των προσβάσεων.

- Ανάπτυξη των λειτουργιών του Δήμου σε φιλικό και ανθρώπινο περιβάλλον και υποστήριξη των λειτουργιών αυτών με αστικές μεταφορές υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης. Ιδιαίτερη σημασία ως προς αυτές, πρέπει να δοθεί στους βασικούς πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας. Αυτοί είναι η δημόσια συγκοινωνία, το βάδισμα και η ποδηλασία με σχεδιασμό αντίστοιχων δικτύων υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης και προσβασιμότητας για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Εφαρμογή μέτρων διαχείρισης και παρεμβάσεων για την ενθάρρυνση της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτων ή πεζή και αποθάρρυνση της χρήσης Ι.Χ. για τις καθημερινές μετακινήσεις.
- Εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων και στρατηγικών στην ικανοποίηση των αναγκών για μετακινήσεις, με έμφαση στην αύξηση του βαθμού συμπληρωματικότητας μεταξύ των μέσων μεταφοράς.
- Στρατηγική αντιμετώπιση της αστικής κινητικότητας με τρόπο ώστε να διασφαλιστεί η ομαλή διαδικασία υλοποίησης των απαιτούμενων παρεμβάσεων στα επόμενα 10 χρόνια.
- Στρατηγικός προγραμματισμός προτεινόμενων έργων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας, με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλιστεί τόσο η ομαλή διαδικασία υλοποίησής τους στα επόμενα χρόνια, όσο και η απαραίτητη χρηματοδότηση.
- Προσδιορισμός βασικών ζητημάτων πολεοδομικής πολιτικής που επηρεάζουν τα μεγέθη και τα χαρακτηριστικά κινητικότητας στην πόλη όπως χωροθέτηση υψηλής επισκεψιμότητας δραστηριοτήτων, επεκτάσεις, συντελεστές δόμησης και πυκνότητες, σε συνδυασμό με την προτεινόμενη γεωγραφία ανάπτυξης των δικτύων δημόσιων συγκοινωνιών.
- Άμεση υλοποίηση σημειακών παρεμβάσεων σε επιλεγμένες θέσεις βαρύτητας για την ορθή εφαρμογή των στόχων και προβλέψεων της μελέτης.
- Προώθηση λύσεων «διαχείρισης κινητικότητας», δηλαδή βιώσιμων μετακινήσεων για τις οποίες δεν χρειάζεται η υλοποίηση νέας υποδομής, όπως «κοινόχρηστου αυτοκινήτου - car sharing», «συλλογικής χρήσης του αυτοκινήτου - car - van pooling» και «ομαδικής μετακίνησης προς το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο - walking and cycling bus».
- Γενικότερη αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών.
- Καθορισμός και διευθέτηση των ειδικών χώρων στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένων και των χώρων για ολιγόλεπτη στάθμευση τουριστικών λεωφορείων, ταξί κτλ.
- Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και τον εκπομπών CO₂ στην ατμόσφαιρα.
- Μείωση του εκπεμπόμενου θορύβου που προκαλείται από την κυκλοφορία των οχημάτων και προκαλεί σημαντικές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία.

- Συμβολή στη μείωση κατά το δυνατόν του φαινομένου της Αστικής Θερμικής Νησίδας (αύξηση των θερμοκρασιών που αναπτύσσονται στις πόλεις σε σχέση με την ύπαιθρο) μέσω της μείωσης των εκπεμπόμενων ρύπων και της πρότασης φυτεύσεων σε οδούς και πεζοδρόμους.
- Η επίτευξη των παραπάνω στόχων βασίζεται στους ακόλουθους βασικούς άξονες:
- Ύπαρξη ενιαίου Χωροταξικού, Πολεοδομικού και Συγκοινωνιακού σχεδιασμού (εναρμόνιση των χρήσεων γης με το είδος των συγκοινωνιακών υποδομών, ιεράρχηση οδικού δικτύου, ιεραρχημένη ανάπτυξη υποδομών κλπ.).
- Βιώσιμη διαχείριση κυκλοφορίας (ατομικά μηχανοκίνητα μέσα μετακίνησης, στάθμευση παρά την οδό, οδική ασφάλεια, «έξυπνη κυκλοφορία»).
- Ενίσχυση των ΜΜΜ κάθε είδους.
- Ώθηση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, τεχνολογιών και μέτρων για το περιβάλλον (υποδομές και ρυθμίσεις).
- Βελτίωση και αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών για την κινητικότητα των ΑΜΕΑ.
- Διερεύνηση του χρηματοδοτικού περιβάλλοντος για την ένταξη των προτεινόμενων έργων του ΣΒΑΚ, όπως το ΕΣΠΑ 2014-2020, τα Ευρωπαϊκά Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων κ.α. χρηματοδοτικά εργαλεία.

Εφαρμογή των αρχών της Λευκής Βίβλου των Μετακινήσεων, ώστε να υπάρχει ισομερής καταμερισμός των βαρών και των μετακινήσεων.

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.

2.3 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΒΑΚ.

Το κυριότερο θεσμικό πλαίσιο (Ελληνικό και Κοινοτικό) καθώς και οι βασικές διατάξεις και προδιαγραφές εκπόνησης, για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ είναι το εξής:

- Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, όπως έχουν αναρτηθεί στο http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines_el_v2.pdf.
- ΦΕΚ 2302/Τεύχος Β'/16-9-2013 "Έγκριση τεχνικών οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών

συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας".

- Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας όπως ισχύει με τις έως σήμερα τροποποιήσεις του.
- Ν. 3710/2008 (ΦΕΚ 216 Α/23-10-2008) Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών και άλλες διατάξεις.

2.4 ΒΑΣΙΚΟΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ.

Οι βασικοί εμπλεκόμενοι φορείς στη διαδικασία ανάπτυξης και υλοποίησης των ΣΒΑΚ αφορούν τους εκάστοτε αρμόδιους Δήμους και Περιφέρειες για την περιοχή μελέτης, φορείς της κεντρικής διοίκησης, επαγγελματικούς συλλόγους και συλλόγους κατοίκων.

Ύψιστης σημασίας κρίνεται να ακουστούν οι γνώμες και προτάσεις όλων των Υπηρεσιών του Δήμου, οι οποίες γνωρίζουν τα καθημερινά προβλήματα που αντιμετωπίζουν. Με τον τρόπο αυτό, θα συλλεχθούν στοιχεία σε σχέση με τις ειδικές απαιτήσεις της **αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας, των μεταφορών πόρτα-πόρτα**, της κίνησης των απορριμματοφόρων, συνήθη (σχετικά) παράπονα κατοίκων, ελλείψεις ή/και προβλήματα στις συγκοινωνιακές υποδομές κ.α.

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Κρίνεται σημαντική η συλλογή στοιχείων για τα σχέδια και τον προγραμματισμό των αρμόδιων Υπηρεσιών για μελλοντικά έργα επεμβάσεων.

Περιφέρεια.

Η Περιφέρεια παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στο σχεδιασμό των Μέτρων και Δράσεων του ΣΒΑΚ, τόσο ως προς τη συμβατότητά τους με τους υφιστάμενους και προγραμματιζόμενους σχεδιασμούς και έργα όσο και ως προς τη χρηματοδότηση των έργων του ΣΒΑΚ.

Επαγγελματικοί Σύλλογοι.

Η συνεργασία με τους επαγγελματικούς συλλόγους κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ είναι σημαντική καθώς θα καταγραφούν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στην καθημερινή τους λειτουργία οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Ιδιαίτερα σημαντική τη σημερινή εποχή, ως μέρος της στήριξης των τοπικών επιχειρηματιών είναι η αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων που τους αφορούν, όπως η τροφοδοσία τους, η προσέγγιση ή/και η στάθμευση των πελατών τους, κ.λπ.

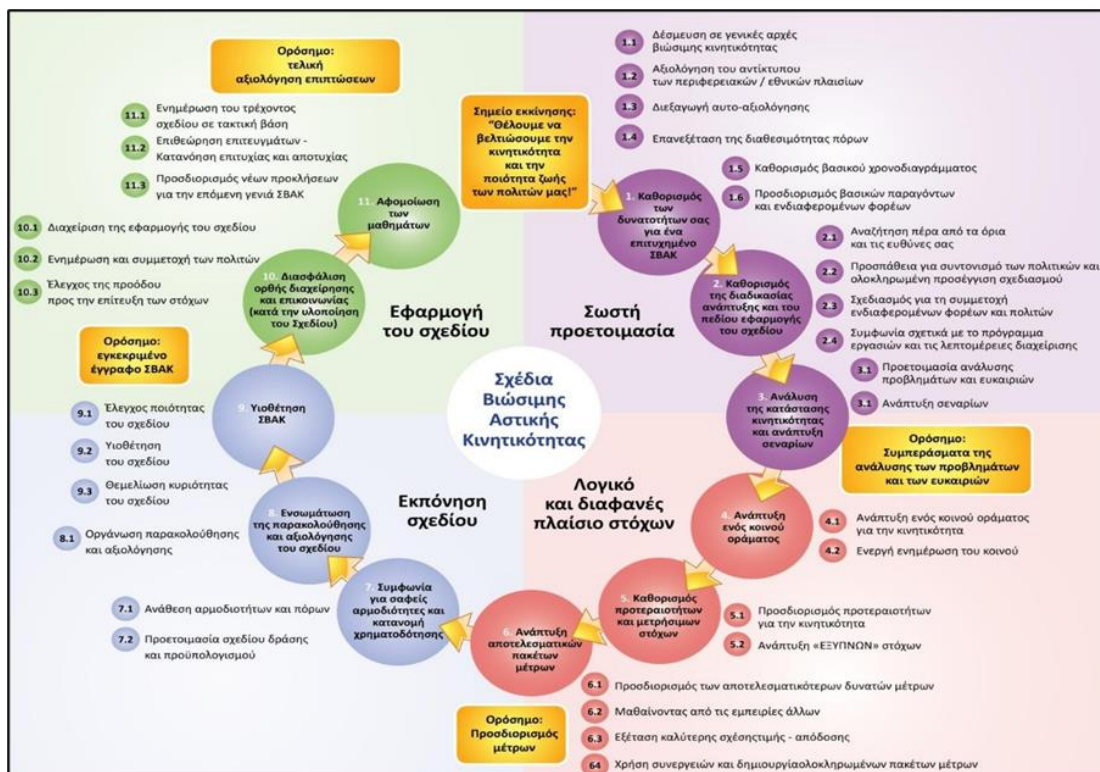
Σύλλογοι Κατοίκων.

Σημαντική είναι η συλλογή απόψεων και προβλημάτων από τους συλλόγους των κατοίκων του Δήμου, των συλλόγων γονέων και κηδεμόνων των σχολικών συγκροτημάτων, κ.λπ.

2.5 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ.

Η διαδικασία αυτή συνίσταται από 4 βασικά στάδια, 11 κύρια βήματα και 32 δραστηριότητες τα οποία θεωρούνται μέρος ενός συνεχούς κύκλου σχεδιασμού και μιας διαδικασίας συνεχούς βελτίωσης.

Τα βήματα παρουσιάζονται σχηματικά, αλλά και αναλυτικά ακολούθως.



Εικόνα 1: Σχηματική αναπαράσταση διαδικασίας ανάπτυξης 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 Ικαρίας).

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 ικανότητά 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.

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 σεναρία 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 συμφωνίας 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 πως 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.

2.6 ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ ΣΒΑΚ.

Για τον καθορισμό των στόχων θα πρέπει να ληφθούν αρχικά υπόψη οι βασικές αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, οι οποίες συνοψίζονται παρακάτω:

- **Η δημιουργία μιας αλυσίδας και ενός δικτύου προσβάσιμων υποδομών για ΑμεΑ και ΑΜΚ:** Εξασφάλιση ασφαλούς και απρόσκοπτης μετακίνησης ΑμεΑ και ΑΜΚ, μέσα από τη δημιουργία προσβάσιμων αλυσίδων και δικτύων με προοπτική συνεχούς ανάπτυξης και επέκτασης αυτών.
- **Η αύξηση του ποσοστού χρήσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο):** Προώθηση των μέσων ήπιας κυκλοφορίας και δημιουργία βιώσιμων συνθηκών κίνησης πεζών, ειδικότερα των ευπαθών ομάδων και ΑμεΑ σε όλη τη περιοχή μελέτης, με δημιουργία δικτύου και αξόνων πεζόδρομων, και οδών ήπιας κυκλοφορίας και σχολικούς δακτυλίους εξασφαλίζοντας τη μέγιστη οδική ασφάλεια όλων των χρηστών.
- **Η αύξηση του ποσοστού χρήσης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς:** Ενίσχυση του ρόλου ΜΜΜ και προώθηση μέτρων για την διευκόλυνση της λειτουργίας τους.
- **Η δραστική μείωση χρήσης Ι.Χ. οχημάτων:** Μέσω της προώθησης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, αλλά και μέσω της αποδέσμευσης δημόσιου χώρου από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία και την απόδοσή του σε πεζή μετακίνηση και ποδήλατο.
- **Η αποτελεσματική διαχείριση της ζήτησης στάθμευσης:** Αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μην αντιστρατεύεται η βιώσιμη κινητικότητα, με την δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός κέντρου σε σημεία τέτοια ώστε να συνδυάζονται εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης προς το εμπορικό κέντρο της πόλης.

2.7 ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟΧΩΝ.

Μετά τον καθορισμό των βασικών στόχων, που αναλύθηκε παραπάνω, θα πρέπει να υλοποιηθεί η ποσοτικοποίηση τους με την βοήθεια κάποιων δεικτών, ο οποίος θα είναι μετρήσιμος, ώστε να μπορούν οι στόχοι να είναι ρεαλιστικοί και κατορθωτοί.

Στην συνέχεια για κάθε δείκτη θα καθοριστεί μια τιμή στόχος για κάθε χρονικό ορίζοντα αναφοράς του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, η οποία θα πρέπει να επιτευχθεί μέσω των προτεινόμενων μέτρων που θα περιλαμβάνονται στα εναλλακτικά σενάρια. Οι τελικές τιμές στόχοι για κάθε επιμέρους δείκτη, θα καθοριστούν μετά την εξέταση των εναλλακτικών σεναρίων και τον τελικό καθορισμό των προτεινόμενων μέτρων.

Αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι επιμέρους στόχοι οι οποίοι καθορίστηκαν, οι δείκτες που αντιστοιχούν στον καθένα, καθώς επίσης και η μέθοδος υπολογισμού των δεικτών.

Πίνακας 2: Ποσοτικοποιημένοι Στόχοι Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Στόχος	Δείκτης	Περιγραφή δείκτη	Μέθοδος υπολογισμού
Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους	Ανεμόδιστες διαδρομές πεζής μετακίνησης	% αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους (χλμ) των πεζοδρομίων/πεζοδρόμων επαρκούς πλάτους	Καταγραφές οδικού δικτύου
	Υποδομές ΑμεΑ	% αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους (χλμ) των πεζοδρομίων/πεζοδρόμων με υλοποιημένες υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ	Καταγραφές οδικού δικτύου
Πρώθηση ήπιων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων	Δημιουργία λωρίδων αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων	% αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους (χλμ) των λωρίδων αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων	Καταγραφές οδικού δικτύου
Ενίσχυση των Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	Αριθμός δρομολογίων Δ.Σ. στην περιοχή μελέτης	% αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του αριθμού των δρομολογίων και των λεωφορείων	Στοιχεία στόλου ΔΣ από πάροχο/φορέα διαχείρισης
Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης	Παραγόμενοι ρύποι CO ₂	% μείωση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) των ημερών εκπεμπόμενων ρύπων	Σταθμοί μέτρησης ατμοσφαιρικών ρύπων
Αύξηση Χώρων Στάθμευσης	Θέσεις στάθμευσης	% αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του αριθμού των θέσεων στάθμευσης	Καταγραφές οδικού δικτύου
Ενίσχυση Οδικής Ασφάλειας	Μείωση του αριθμού των ατυχημάτων με τραυματίες/νεκρούς	% μείωση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) των τροχαίων ατυχημάτων	ΔΟΤΑ/ΕΣΥΕ
Βελτίωση υφιστάμενων οδικών υποδομών	Διανοιγμένες οδοί	% αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους των διανοιγμένων οδών	Καταγραφές οδικού δικτύου

3. 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° 57', γεωγραφικό μήκος 026° 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.

3.1 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 ορεογραφικούς 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.

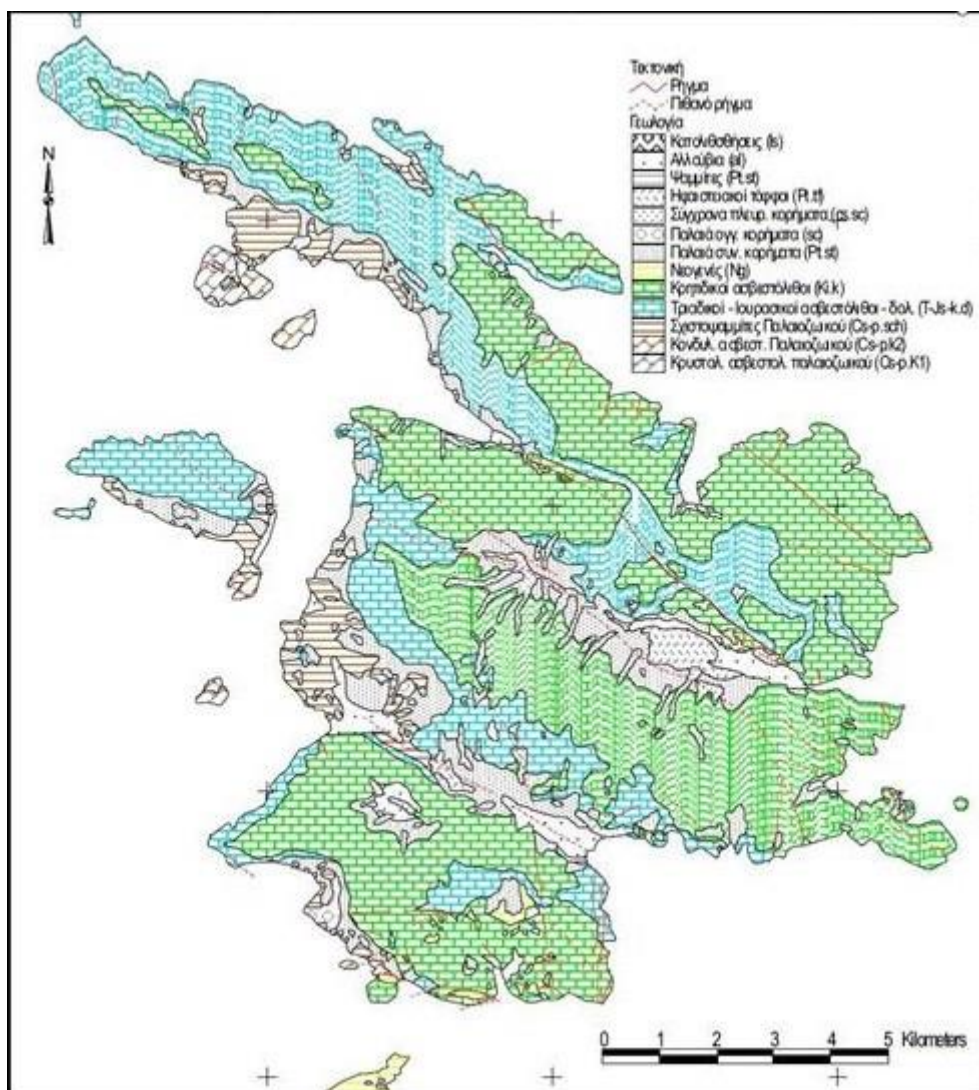
γ) Τεκτονική ενότητα Ιονίου ζώνης.

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 2: Γεωλογικός χάρτης Καλύμνου.

3.2 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).

3.3 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.

3.4 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.

3.5 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 Εμπορείός
- 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.

3.6 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.



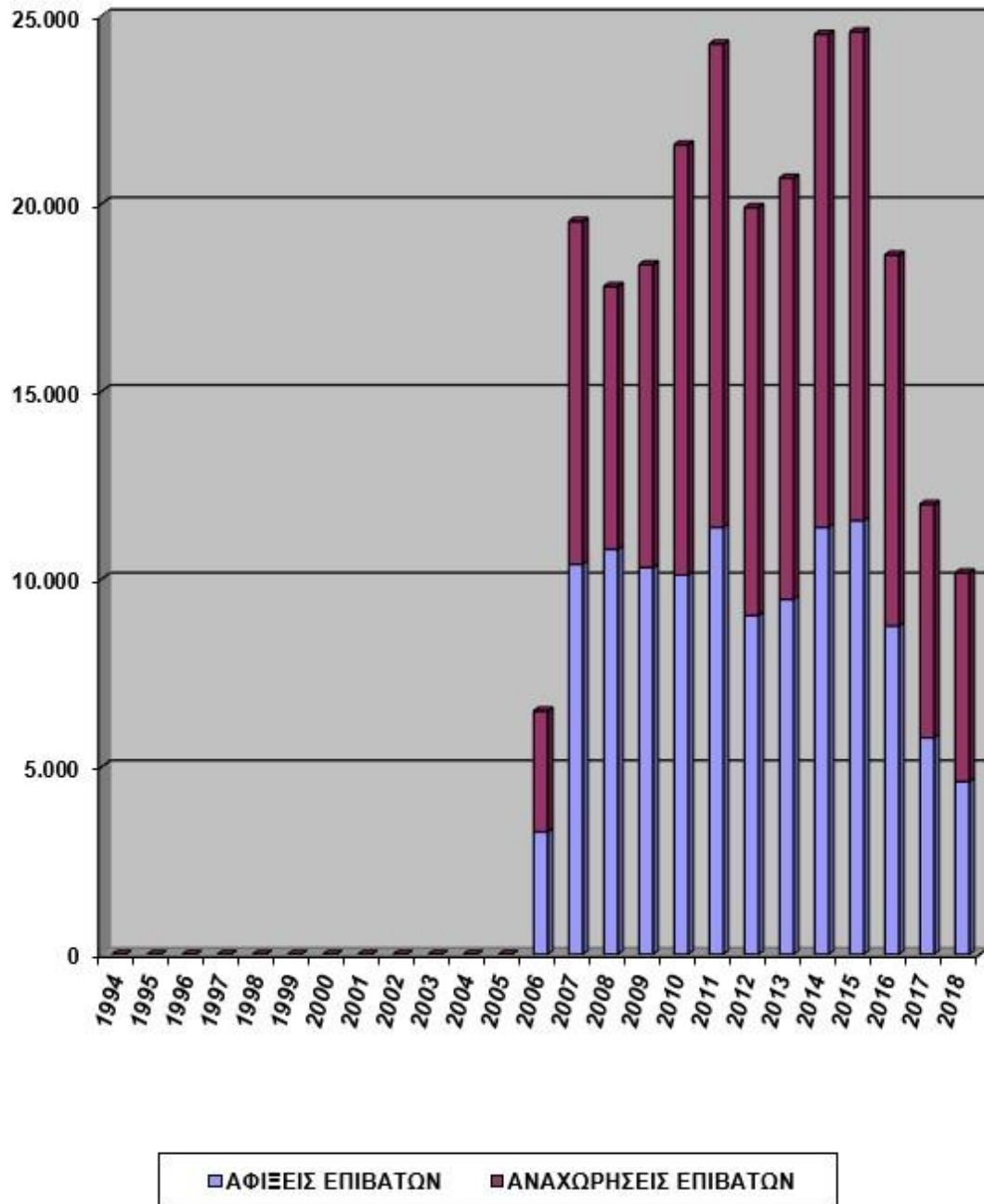
Εικόνα 3: Άποψη λιμένα Καλύμνου.

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 4: Άποψη αερολιμένα Καλύμνου.



Εικόνα 5: 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 6: Πρωτεύον και δευτερεύον οδικό δίκτυο Πόθιας.

4. ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ.

4.1 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.

4.2 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 έχουν 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.

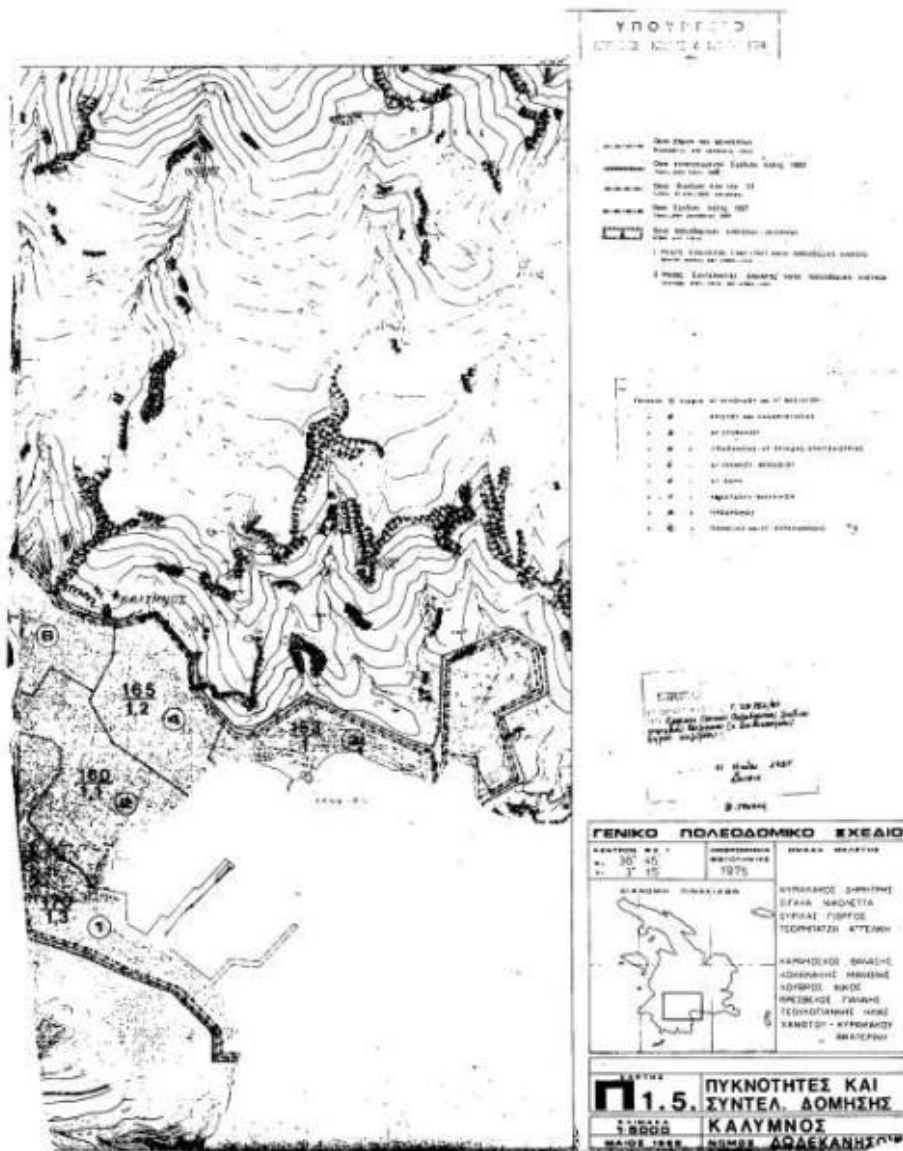
γ) Δίκτυο αποχέτευσης ακαθάρτων:

Κατασκευή δικτύου αποχέτευσης ακαθάρτων για την εξυπηρέτηση του οικισμού.

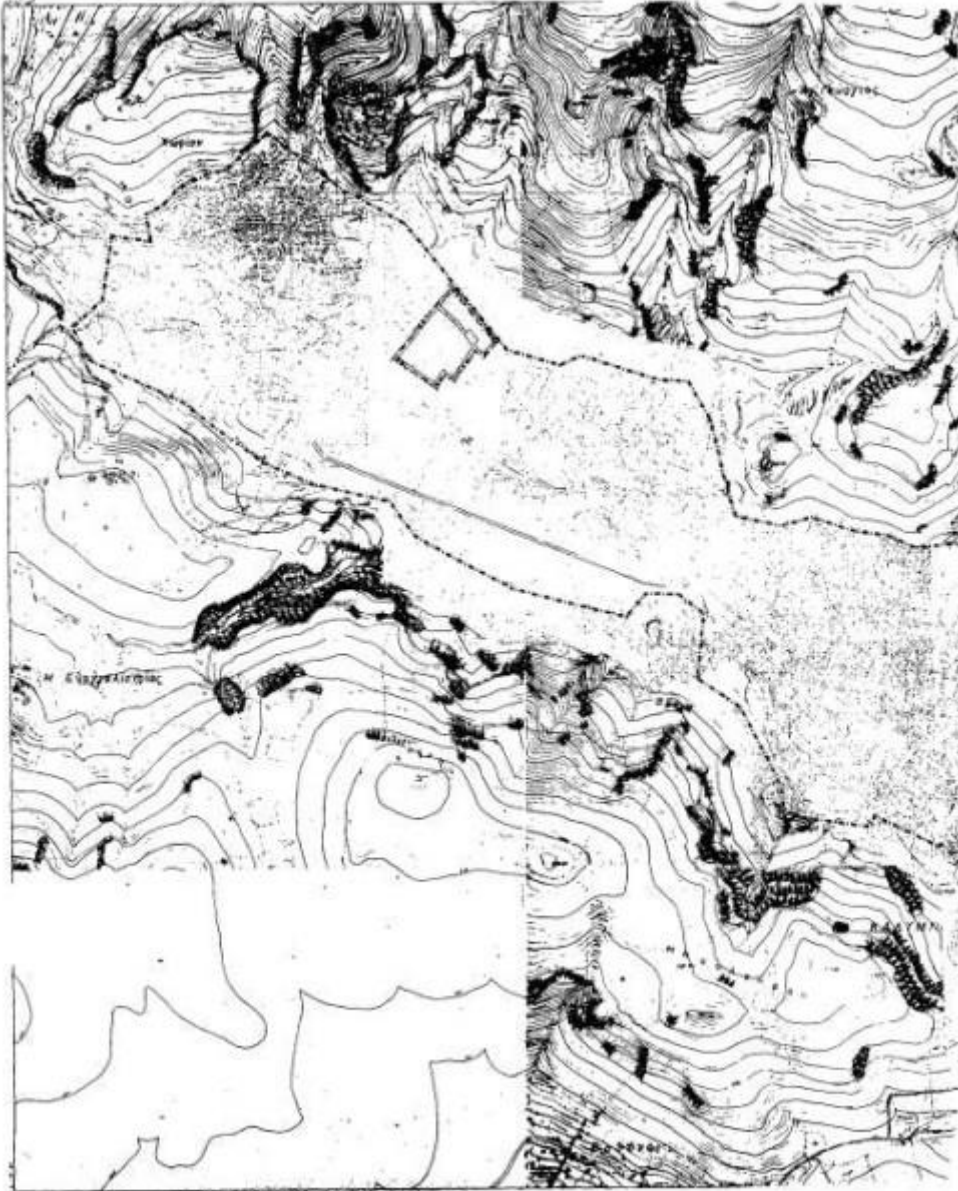
δ) Ενεργειακό και τηλεπικοινωνιακό σύστημα:

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

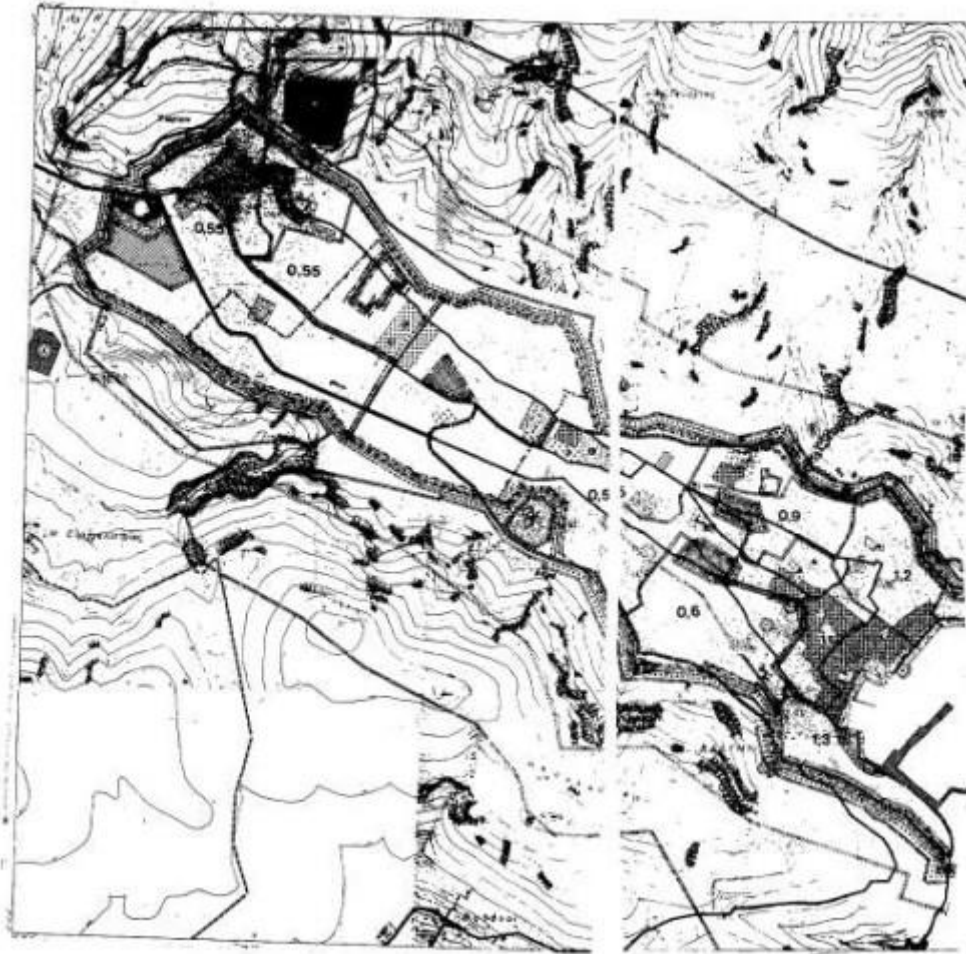
- Δημιουργία πρωτεύοντος υπόγειου δικτύου στο παραλιακό τμήμα του οικισμού.
 - Δημιουργία υπόγειου τηλεφωνικού δικτύου για τις ανάγκες της Πόθιας και του Χωριού.
- Δ. Τις προτάσεις για την ασφάλεια και προστασία της πόλης από σεισμούς, θεομηνίες, πυρκαγιές όπως φαίνονται στους χάρτες Π-3.1.2, Π-3.2 σε 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.



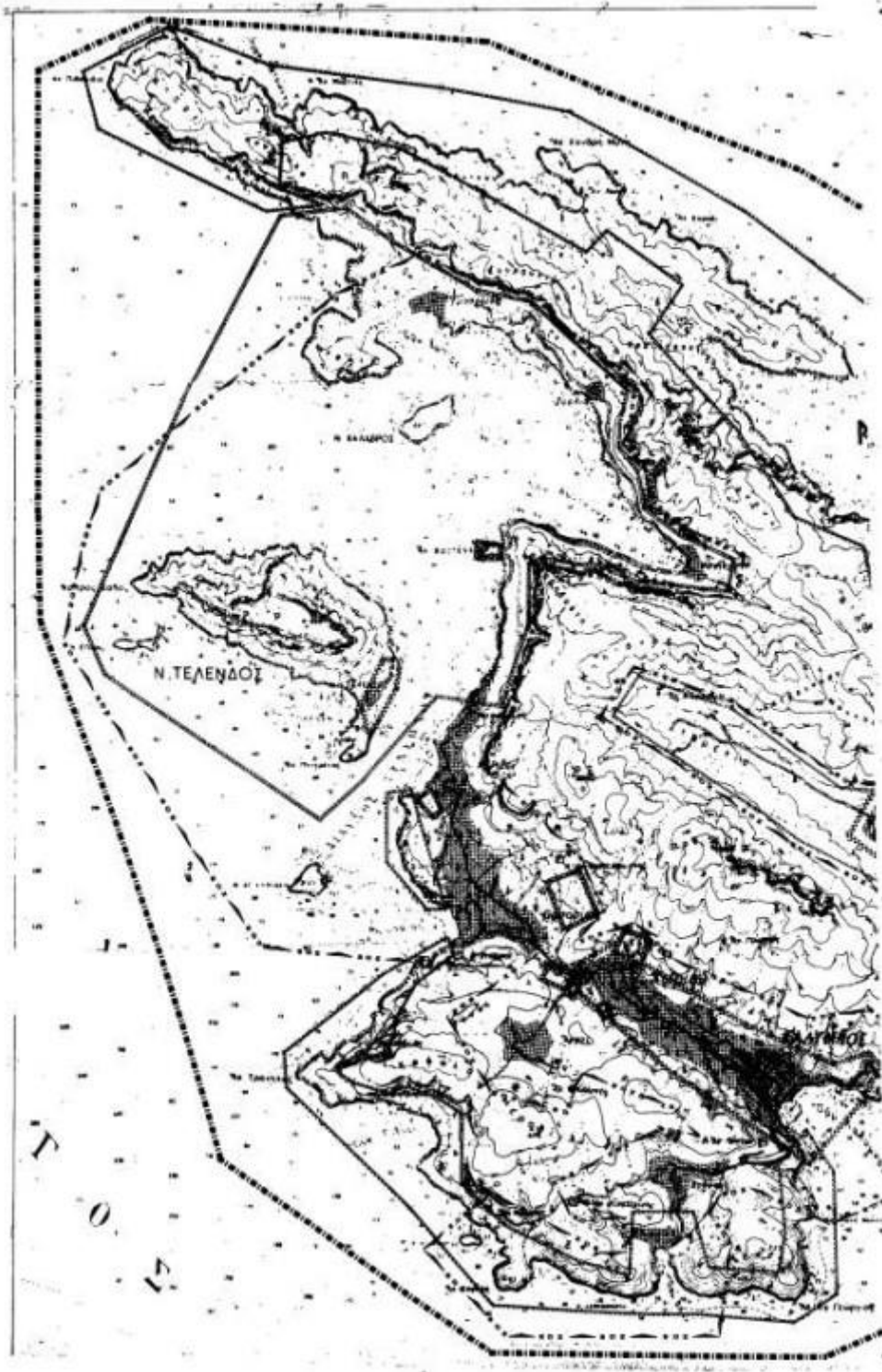
Εικόνα 7: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.



Εικόνα 8: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.



Εικόνα 9: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.



Εικόνα 10: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καλύμνου.

4.3 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.

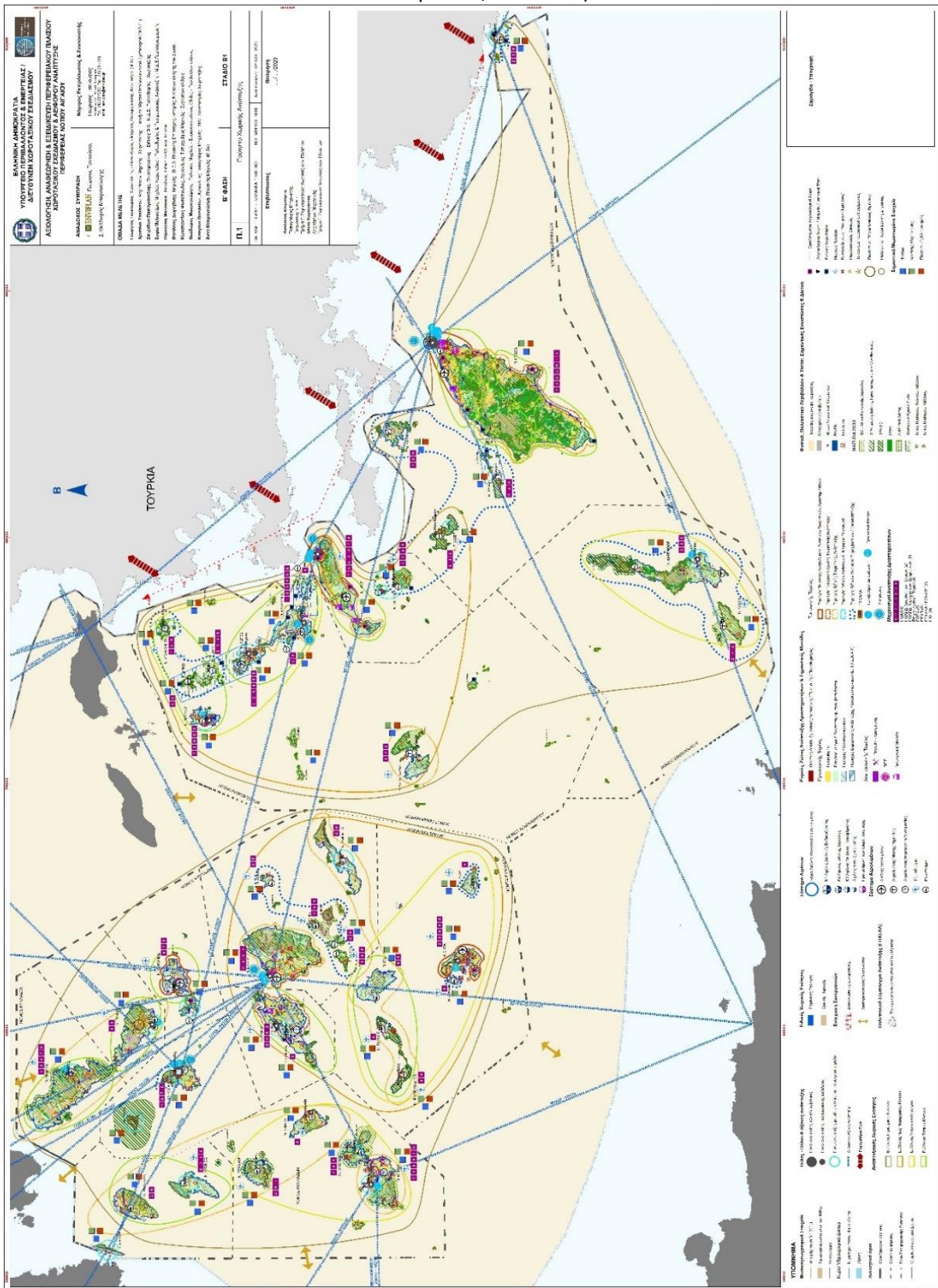
2. Σταδιακή ελαχιστοποίηση των εξαρτήσεων και προσέγγιση της αυτάρκειας σε ορισμένους τομείς.

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 Πλαισίου 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.

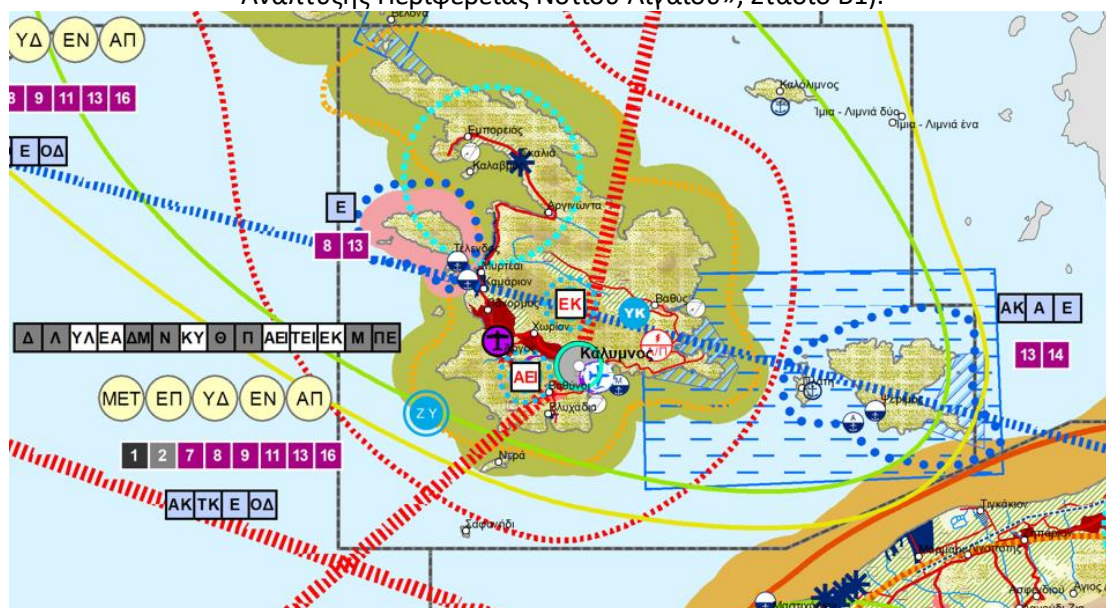
Στρατηγικές κατευθύνσεις.

- 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)
Μείζονες 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).

4.4 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 3: 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
---	-------------------	------	---------	----------------------------------

4.5 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.

5. 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
	ΕΣΟΡΥΞΗ		ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΧΟΝΔΡΕΜΠΟΡΙΟΥ
	ΖΟΝΕΣ ΛΙΑΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ		ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΙΓΓΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
	ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ		ΠΕΡΙΟΧΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ
	ΜΕΙΚΤΗ Ή ΆΛΛΗ ΧΡΗΣΗ		ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΗ ΟΧΛΟΥΣΙΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
	ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ		ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ – ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΠΟΛΗΣ
	ΠΕΡΙΒΑΛΨΗ		ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ
	ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΠΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΥΝΟΙΚΙΑΣ - ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ		ΠΡΟΝΟΙΑ
	ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΜΙΓΓΟΥΣ 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.

6. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΒΑΚ.

6.1 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της βιώσιμης κινητικότητας είναι η μετατροπή οδών που αποτελούν πόλους έλξης επισκεπτών σε οδούς ήπιας/ελεγχόμενης κυκλοφορίας. Στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Καλυμνίων προτείνονται μια σειρά έργων που στόχο έχουν ακριβώς αυτή τη βελτίωση των όρων κινητικότητας, τόσο των μόνιμων κατοίκων όσο και των επισκεπτών στην περιοχή.

Συνοπτικά, προτείνεται η διαμόρφωση και η μετατροπή οδών σε οδούς ήπιας/ελεγχόμενης κυκλοφορίας, όπου θα μειώσει σημαντικά την κυκλοφορία, θα βελτιώσει τα φαινόμενα της παράνομης στάθμευσης, θα βελτιώσει την οδική ασφάλεια, θα προωθήσει την πεζή μετακίνηση και θα αναβαθμίσει την αισθητική του τοπίου. Παραπλεύρως της οδού ήπιας/ελεγχόμενης κυκλοφορίας, προτείνεται η δημιουργία ποδηλατόδρομου και λωρίδας περιπάτου, όπου θα συνδράμουν σημαντικά στην προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, στην ανάδειξη των κοινόχρηστων χώρων, των χώρων πρασίνου και των χώρων αθλητικών εγκαταστάσεων, θα αναβαθμίσουν την αισθητική του τοπίου και θα μετατρέψουν την ευρύτερη περιοχή σε ένα αστικά βιώσιμο περιβάλλον για τους πολίτες. Προτείνεται η μετατροπή της Παραλιακής Οδού της Πόθιας σε οδό ήπιας κυκλοφορίας.

6.2 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΜΕΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ.

Βασικό πυλώνα βιώσιμης κινητικότητας για μια σύγχρονη πόλη αποτελεί η προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, όπως η ποδηλασία και το βάδισμα. Για το λόγο αυτό, προτείνεται η δημιουργία ποδηλατόδρομου δύο κατευθύνσεων επί της Κεντρικής Οδού που συνδέει την Πόθια με τη Χώρα.

6.3 ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Προτείνεται η ανάπτυξη σχεδιασμού για την εξασφάλιση κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων καθώς και η ολοκλήρωση Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο για το σύνολο του Δήμου.

6.4 ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ.

Κρίνεται σκόπιμο να προωθηθούν έργα υποδομής στο υπάρχον παραλιακό μέτωπο της Πόθιας αλλά και των παραλιακών μετώπων των υπόλοιπων οικισμών που έχουν τουριστικό ή μεταφορικό ενδιαφέρον και χρήση. Επίσης προτείνονται παρεμβάσεις ανάδειξης παραδοσιακών οικισμών ή οικισμών που έχουν ιδιαίτερο χαρακτήρα, όπως επίσης και η σταδιακή αύξηση του πράσινου για το σύνολο των οικισμών μέσω φύτευσης κατάλληλα επιλεγμένων φυτών και δέντρων.

6.5 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ.

Για την ολοκλήρωση του δικτύου ποδηλατοδρόμων, προτείνεται η τοποθέτηση Σταθμού Ενοικίασης Ποδηλάτων σε κατάλληλες θέσεις του Δήμου. Μία τέτοια θέση δύναται να είναι ο χώρος απέναντι από το Δημαρχείο Καλύμνου, καθώς υπάρχει ο αναγκαίος χώρος χωροθέτησης Σταθμού. Για την ενοικίαση των ποδηλάτων προτείνεται η δημιουργία εφαρμογής για την πληροφόρηση των σημείων ενοικίασης, τις χρεώσεις, την πληρωμή μέσω συστήματος ηλεκτρονικών μέσων και την προώθηση της χρήσης μέσων φιλικών προς το περιβάλλον όπως το ποδήλατο. Επιπλέον, προτείνεται η δημιουργία σημείων πληρωμής εντός του σταθμού.

Η δυνατότητα ενοικίασης θα αποδειχθεί ιδιαίτερα χρήσιμη για τους επισκέπτες, για τους τουρίστες αλλά φυσικά και για τους μόνιμους κατοίκους.



Εικόνα 11: Σταθμός Ενοικίασης Ποδηλάτων.

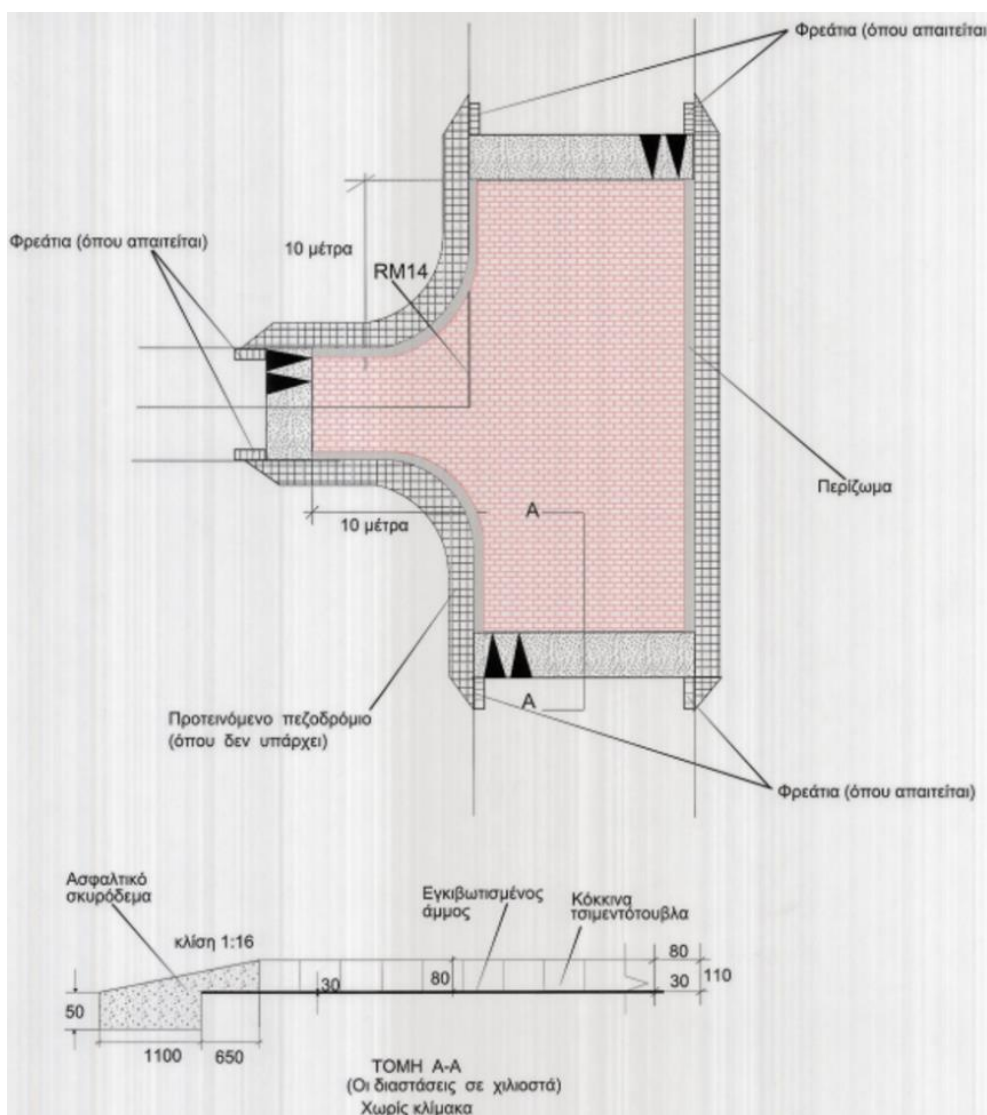


Εικόνα 12: Άποψη του χώρου απέναντι από το Δημαρχείο Καλύμνου.

6.6 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΥΠΕΡΥΨΩΜΕΝΩΝ ΣΥΜΒΟΛΩΝ (ΠΛΑΤΟ).

Η δημιουργία οδών ήπιας/ελεγχόμενης κυκλοφορίας στην περιοχή της Πόθιας και της Χώρας, πέρα από τα σημαντικά οφέλη που έχει ως προς την βιώσιμη αστική κινητικότητα των περιοχών, είναι εξίσου σημαντική για την οδική ασφάλεια.

Γι' αυτό το λόγο προτείνεται η δημιουργία υπερυψωμένης συμβολής (πλατό) για την μείωση της ταχύτητας σε διασταυρώσεις και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Η διαμόρφωση της συμβολής με κατάλληλο ανάγλυφο υλικό όπως πλάκες, κυβόλιθους, χρωματιστά τσιμεντότουβλα κλπ., έχει έκταση που αγκαλιάζει ολόκληρο το πλάτος του δρόμου και ολόκληρη τη διασταύρωση, και σχεδιάζεται με συγκεκριμένες προδιαγραφές ώστε να μην υπάρχει έντονη υπερύψωση. Η υπερύψωση θα προϊδεάζει τους οδηγούς έτσι ώστε να μειώσουν ταχύτητα όταν θα προσεγγίζουν αυτές τις διασταυρώσεις. Επίσης, η διαμόρφωση αυτή δεν είναι οι κλασικού τύπου ράμπες μείωσης ταχύτητας (σαμαράκια), αλλά έχει το πλεονέκτημα ότι μέσω της υπερύψωσης αποφεύγονται τυχόν βλάβες στα οχήματα και απότομα φρεναρίσματα.



Εικόνα 13: Τυπικό Σχέδιο Υπερυψωμένης Συμβολής (πλατό).



Εικόνα 14: Πλατό οδοστρώματος στην Κύπρο.

6.7 ΚΟΜΒΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΠΟΘΙΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΟ ΠΟΥ ΔΙΕΡΧΕΤΑΙ ΜΠΡΟΣΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ ΚΑΛΥΜΝΟΥ.

Ο συγκεκριμένος κόμβος αποτελεί μία από τις κεντρικές διασταυρώσεις της Πόθιας. Αποτελείται από μία οδό διπλής κατεύθυνσης και μία οδό μονής κατεύθυνσης.

Η υφιστάμενη διαμόρφωση του κόμβου, δεν βοηθάει την ομαλή ροή της κυκλοφορίας, καθώς δημιουργεί μεγάλη σύγχυση στους οδηγούς των διερχόμενων οχημάτων, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται παραβάσεις με τον κίνδυνο ατυχήματος να εγκυμονεί.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω κρίνεται αναγκαία η βελτίωση της γεωμετρίας του εν λόγω κόμβου με στόχο της ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στο σημείο και την καλύτερη οργάνωση των κινήσεων των συμβαλλόμενων οδών. Προτείνεται η ενίσχυση με την κατάλληλη οριζόντια και κάθετη σήμανση και η διερεύνηση για την εγκατάσταση συστήματος φωτεινής σηματοδότησης, καθώς οι συμβαλλόμενες κινήσεις των δύο οδών εξυπηρετούν υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους.

6.8 ΚΟΜΒΟΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ ΟΔΟΥ ΠΟΘΙΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΟΔΟ ΠΟΥ ΔΙΕΡΧΕΤΑΙ ΜΠΡΟΣΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ.

Ο συγκεκριμένος κόμβος αποτελεί μία από τις κεντρικές διασταυρώσεις της Πόθιας. Αποτελείται από μία οδό διπλής κατεύθυνσης και μία οδό μονής κατεύθυνσης.

Η υφιστάμενη διαμόρφωση του κόμβου, δεν βοηθάει την ομαλή ροή της κυκλοφορίας, καθώς δημιουργεί μεγάλη σύγχυση στους οδηγούς των διερχόμενων οχημάτων, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται παραβάσεις με τον κίνδυνο ατυχήματος να εγκυμονεί.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω κρίνεται αναγκαία η βελτίωση της γεωμετρίας του εν λόγω κόμβου με στόχο της ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στο σημείο και την καλύτερη οργάνωση των κινήσεων των συμβαλλόμενων οδών. Προτείνεται η ενίσχυση με την κατάλληλη οριζόντια και κάθετη σήμανση και η διερεύνηση για την εγκατάσταση συστήματος φωτεινής σηματοδότησης, καθώς οι συμβαλλόμενες κινήσεις των δύο οδών εξυπηρετούν υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους.

6.9 ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΕΥΑΙΣΘΗΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Με στόχο την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας σε σημεία της περιοχής μελέτης, όπου συναντώνται σχολεία και αθλητικές εγκαταστάσεις, προτείνεται η λήψη μέτρων μείωσης της ταχύτητας. Τέτοιες παρεμβάσεις μπορεί να είναι:

- ενίσχυση της οριζόντιας και κάθετης σήμανσης στα εν λόγω σημεία,
- στένωση του πλάτους του οδοστρώματος με διαπλατύνσεις πεζοδρομίων ή με κατάλληλες διαγραμμίσεις οδοστρώματος,
- τοποθέτηση μέσων μείωσης ταχύτητας όπως ανακλαστήρες οδοστρώματος, μειωτές ταχύτητας (πλατό), ακουστικές ταινίες, προειδοποιητικοί παλλόμενοι πορτοκαλί σηματοδότες, μετρητές ταχύτητας κ.α.

6.10 ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.

Η συγκεκριμένη παρέμβαση στοχεύει στην ενίσχυση της μετακίνησης με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Κατά την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, κρίθηκε σκόπιμη η αναβάθμιση και ενίσχυση του δικτύου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και κυρίως η βελτίωση των μετακινήσεων ενδοδημοτικά εντός της περιοχής μελέτης.

Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη αυτή, προτείνεται η λειτουργία μιας Δημόσιας Συγκοινωνίας, η οποία θα λειτουργεί με μικρά λεωφορεία (Mini Bus) και συχνά δρομολόγια και θα συνδέει τους οικισμούς και τα σημεία ενδιαφέροντος της περιοχής μελέτης.

Επίσης, προτείνεται η δημιουργία εποχιακών διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας προς οικισμούς και πόλους έλξης (παραλίες, αρχαιολογικούς χώρους, χώρους ιδιαίτερου φυσικού κάλους κλπ) ανάλογα και με τη ζήτηση.

6.11 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕΣΩ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ.

Με στόχο την αύξηση Χώρων Στάθμευσης, προτείνεται αρχικά η διερεύνηση εγκατάστασης συστήματος της ελεγχόμενης στάθμευσης σε κύριους οδικούς άξονες κυρίως του κέντρου της Πόθιας και της Χώρας, ενώ για την εξασφάλιση των κατοίκων, προτείνεται αντίστοιχα και η αναλογική αύξηση των θέσεων μόνιμων κατοίκων. Ωστόσο, η εγκατάσταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, δεν θα πρέπει να λειτουργεί επιβαρυντικά στην εξασφάλιση του απαραίτητου πλάτους πεζοδρομίων και στην ανάπτυξη νέων πεζοδρομίων.

Επίσης, προτείνεται η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης οχημάτων και δίκυκλων εκτός των οικισμών ώστε να εξυπηρετηθούν οι αυξημένες ανάγκες των επισκεπτών – τουριστών κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

6.12 ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ.

Έχοντας ως γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος και τη μείωση των παραγόμενων ρύπων, προτείνεται η ενεργειακή αναβάθμιση του δημοτικού φωτισμού. Με την αντικατάσταση ενεργοβόρων υφιστάμενων φωτιστικών σωμάτων εξοικονομείται σημαντικό κόστος λειτουργίας, ενώ προκύπτει και σημαντικός όφελος και για το περιβάλλον, καθώς τα υφιστάμενα φωτιστικά παλιάς τεχνολογίας εκλύουν μεγάλες ποσότητες CO₂ από την αυξημένη κατανάλωση.

Επίσης, προτείνεται η αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού και αντικατάσταση φθαρμένου τμήματός του πλησίον πόλων έλξης μετακινήσεων, πεζοδρόμων και χώρων αναψυχής.

6.13 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.

Οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής που αυξάνονται ραγδαία τις τελευταίες δεκαετίες, χρήζουν αναγκαία τη στροφή αναζήτησης και υιοθέτησης εναλλακτικών πηγών ενέργειας.

Με στόχο την μείωση των παραγόμενων ρύπων και στα πλαίσια εξάλειψης των καυσαερίων που προκύπτουν από τις μηχανές εσωτερικής καύσης και τη μείωση των πόρων καυσίμων, ανακαλύφθηκε και προωθείται η χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων, ελαφριών φορητών, ποδηλάτων και δίκυκλων (scooter) και άλλων τύπων οχημάτων, τα οποία διαθέτουν ηλεκτρικούς κινητήρες που χρησιμοποιούν την ηλεκτρική ενέργεια, αποθηκεύοντάς την σε επαναφορτιζόμενες συστοιχίες συσσωρευτών. Τα πλεονεκτήματα σε αντιδιαστολή με τα βενζινοκίνητα και πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα είναι η απουσία ρύπων εξάτμισης, απουσία θορύβων, σταθερή ροπή από την ακινησία έως το μέγιστο όριο στροφών λειτουργίας, χαμηλό κόστος, απουσία ανάγκης αντικατάστασης μηχανικών μερών, όπως συστήματα ανάφλεξης, πιστόνια και απουσία ανάγκης τακτικής αλλαγής λαδιών.

Στα πλαίσια της προώθησης βιοκλιματικής ανάπτυξης, προτείνεται η δημιουργία σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε υφιστάμενους χώρους στάθμευσης εντός της περιοχής μελέτης, ώστε να προαχθεί η χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων και κατ' επέκταση να μειωθούν οι εκπομπές ρύπων.

Επίσης, προτείνεται η σταδιακή αντικατάσταση των οχημάτων του Δημοτικού Στόλου με οχήματα μηδενικών ή χαμηλών εκπομπών ρύπων.



Εικόνα 15: Παράδειγμα σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε υπαίθριο χώρο.

6.14 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΜΑΘΗΤΩΝ ΣΤΙΣ ΟΔΟΥΣ ΜΕ ΕΙΣΟΔΟΥΣ ΣΧΟΛΕΙΩΝ.

Οι κυκλοφοριακές συνθήκες επί των οδών στα τμήματα όπου έχουν διαμορφωθεί εισοδοί σχολικών συγκροτημάτων θα πρέπει να επανεξετασθούν, με γνώμονα την θέσπιση πολύ αυστηρών κανόνων τήρησης της οδικής ασφάλειας και της ασφαλούς διέλευσης των μαθητών από και προς τα σχολεία. Ενδεικτικά πρέπει να θεσπιστούν μέτρα μείωσης των ταχυτήτων, αύξησης του πλάτους των πεζοδρομίων, προσθήκης κεντρικών νησίδων διαχωρισμού της κυκλοφορίας, ευδιάκριτης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης κα. Η προώθηση των νέων ρυθμίσεων θα πρέπει να προκύψει μέσω εκπόνησης ειδικής μελέτης.

6.15 ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΟΛΟ ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Η ενίσχυση και η εξασφάλιση της προσβασιμότητας αποτελεί άμεση προτεραιότητα για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Καλύμνου. Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε όλο το εύρος της περιοχής μελέτης προβλέπεται να επιτευχθεί μέσω των παρακάτω μέτρων:

- Εγκατάσταση ραμπών ΑμεΑ και οδηγών τυφλών σε όλο το μήκος των υφιστάμενων πεζοδρομίων.
- Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, ώστε να καλύπτεται το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος ελεύθερης όδευσης πεζών (1,5 μ.).
- Κατασκευή πεζοδρομίων, στα σημεία του οδικού δικτύου όπου δεν έχουν υλοποιηθεί.
- Βελτίωση της πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα δημοτικά κτίρια και υπηρεσίες.
- Επάρκεια θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ σε κρίσιμα σημεία – πόλους έλξης της περιοχής μελέτης.
- Εγκατάσταση συστήματος ηχητικής καθοδήγησης ατόμων με μειωμένη όραση στους φωτεινούς σηματοδότες.

6.16 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΞΥΠΝΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ.

Με την αύξηση των παρεχόμενων υπηρεσιών ηλεκτρονικής διακυβέρνησης προς τους πολίτες και την αναβάθμιση της υφιστάμενης ιστοσελίδας του Δήμου με πληροφόρηση για όλα τα μεταφορικά μέσα και τις υπηρεσίες του Δήμου εκτιμάται ότι θα βελτιωθεί σημαντικά η υφιστάμενη κατάσταση στις μετακινήσεις εντός του Δήμου Καλυμνίων.

Ακόμη, προτείνεται η ανάπτυξη εφαρμογής κινητού για ταξί. Με αυτό τον τρόπο θα επιτευχθεί ο προγραμματισμός από πλευράς χρηστών ραντεβού, ορίζοντας την προκαθορισμένη ώρα όπου επιθυμούν να επιβιβαστούν σε ταξί όπως επίσης και να ορίσουν το σημείο επιβίβασης.

6.17 ΝΕΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.

Κρίνεται σημαντικό να δοθούν κίνητρα στους τοπικούς επιχειρηματικούς φορείς προκειμένου να στραφούν και αυτοί από την πλευρά τους προς μια Βιώσιμη Κινητικότητα. Σε αυτή την κατεύθυνση προτείνεται η δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που θα προάγουν τη Βιώσιμη Κινητικότητα, καθώς και η δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα.

Επίσης, προτείνεται η ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (όπως η θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, η βελτιστοποίηση διαδρομών κλπ).

6.18 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.

Στα πλαίσια ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού από πλευράς Δήμου Καλυμνίων προτείνεται η εκπόνηση μελετών για τη διερεύνηση και τις δυνατότητές τους. Σε αυτή την κατεύθυνση θα ήταν ωφέλιμη η δημιουργία ενημερωτικού – διαφημιστικού εντύπου και ηλεκτρονικού υλικού για την ανάδειξη του φυσικού τοπίου και των παραλιών του νησιού καθώς επίσης και η ανάπτυξη δράσεων ποδηλατικού τουρισμού (καμπάνιες).

6.19 ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ.

Παρόλο που δεν αποτελούν τις πρώτες προτεραιότητες ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής κινητικότητας, σίγουρα είναι κρίσιμης σημασίας παρεμβάσεις που αφορούν την βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών σε όλο το εύρος της περιοχής μελέτης. Στα πλαίσια του εν λόγω Σχεδίου προτείνεται η υλοποίηση των απαιτούμενων παρεμβάσεων κυκλοφοριακής ρύθμισης για την καλύτερη οργάνωση και ροή της κυκλοφορίας, οι οποίες θα αφορούν σε κρίσιμα σημεία εντός της περιοχής μελέτης, τα οποία θα καθοριστούν σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή.

6.20 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ / ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ.

Πέραν των προτεινόμενων παρεμβάσεων, οι οποίες αναλύονται παραπάνω, είναι απαραίτητη η πλασιώσή τους από μια σειρά παράλληλων ενεργειών και δράσεων, οι οποίες θα ενισχύσουν την σημαντικότητα της μεταστροφής από την χρήση του ΙΧ στους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς και στις ΔΣ.

Συγκεκριμένα, είναι σκόπιμο η ανάπτυξη μιας συντονισμένης εκστρατείας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων από τους αρμόδιους φορείς. Η στρατηγική ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων θα πρέπει να συνδυάζει μεθοδολογίες και εργαλεία προκειμένου να επιτύχει τη μέγιστη δυνατή απήχηση. Θα πρέπει να προβάλλει:

- τα πλεονεκτήματα της χρήσης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς και σε συσχέτιση πάντα με τις παρεμβάσεις που θα πραγματοποιηθούν,
- την ενίσχυση της οικονομίας και της τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής μελέτης, μέσω των παρεμβάσεων που προωθούν την βιώσιμη αστική κινητικότητα,
- τα μειονεκτήματα και τις επιβαρύνσεις που δημιουργεί η χρήση του ΙΧ, όχι μόνο κατά την μετακίνηση του (κυκλοφοριακή συμφόρηση, πρόβλημα στάθμευσης), αλλά και σε ευρύτερο βαθμό στο περιβάλλον.

7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΜΕΤΡΩΝ.

7.1 ΜΕΤΡΑ ΝΕΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΛΩΡΙΔΩΝ ΣΕ ΟΔΟΥΣ Ή ΝΕΑ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΑ ΜΟΝΟΠΑΤΙΑ ΕΚΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ.

Το ποδήλατο είναι ένα μέσο φιλικό προς το περιβάλλον, ευέλικτο που βελτιώνει την ποιότητα ζωής και την υγεία των κατοίκων, τόσο από άποψη άθλησης όσο και εξαιτίας του περιορισμού των εκπομπών αερίων από επικίνδυνα αέρια.

Ως εκ τούτου, θετικές τιμές οφέλους-κόστους παρατηρούνται για τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων, με βάση την εξοικονόμηση χρόνου ταξιδιού και το χαμηλότερο κόστος υγείας και καυσίμων.

Η κατάλληλη παροχή υποδομών για την κυκλοφορία ποδηλάτων που δημιουργεί δίκτυα διαδρομών, είναι απαραίτητη για την ενθάρρυνση της ποδηλασίας. Ο σχεδιασμός του δικτύου οφείλει να εξασφαλίζει τη συνέχεια, τη λειτουργικότητα και την ασφάλεια των μετακινούμενων. Τα δίκτυα αυτά πρέπει να δημιουργηθούν από στοιχεία, όπως οι ασφαλείς διασταυρώσεις και γέφυρες που δημιουργούν κατάλληλες απευθείας διαδρομές για την κυκλοφορία ποδηλάτων.

Αναγκαία είναι και η διατήρηση ομοιόμορφων χαρακτηριστικών καθ' όλη την έκταση του δικτύου, σύμφωνα με τις κατάλληλες προδιαγραφές κατασκευής και σήμανσης, για όλους τους χρήστες της οδού που έρχονται σε αλληλεπίδραση με τους ποδηλατοδρόμους: ποδηλάτες, πεζούς και χρήστες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Ανεπτυγμένα δίκτυα ποδηλάτου καταγράφονται στις ολλανδικές πόλεις όπου το ποδήλατο χρησιμοποιείται ως καθημερινό μέσο μετακίνησης, όπως στην περίπτωση του Άμστερνταμ. Για την εξασφάλιση της ασφαλούς στάθμευσης των ποδηλάτων απαιτείται η εγκατάσταση κατάλληλων ποδηλατοστασίων (stand) για στήριξη και ασφάλιση ποδηλάτων ανά τακτά διαστήματα. Σε ορισμένες μάλιστα περιπτώσεις, παρέχεται η δυνατότητα υπογείου χώρου στάθμευσης ποδηλάτων με αποτέλεσμα να μην απαιτείται η πεζή μετακίνηση στο εξωτερικό του κτιρίου και να προστατεύεται το ποδήλατο από φθορά και κλοπές.

Ορισμένες μελέτες υποστηρίζουν ότι είναι ασφαλέστερο να διαχωριστεί η κυκλοφορία ποδηλάτων από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων και ότι, επομένως, απαιτούνται διαδρομές εκτός δρόμου.

Στην Ευρώπη λόγω του ότι το ποδήλατο είναι διαδεδομένο ως μέσο μετακίνησης για σκοπούς μετακίνησης, πέραν της αναψυχής, έχουμε και την χάραξη περιαστικών δικτύων. Στην Πολωνία μάλιστα έχουμε τους λεγόμενους «πράσινους ποδηλατόδρομους». Ειδικότερα, κοντά στο Lidzbark Warminski έχουμε την κατασκευή ποδηλατοδρόμου από συνθετικό υλικό, όπως ο ασφαλτοτάπητας, έχοντας όμως μια εξαιρετική ιδιότητα, να «εγκλωβίζει» το φως του ήλιου την ημέρα και έτσι μπορεί και αυτοφωτίζεται όλη τη νύχτα. Έτσι οι ποδηλάτες μπορούν με ασφάλεια να κυκλοφορούν ακόμη και στο απόλυτο σκοτάδι πάνω του, όπως και οι πεζοί στον διπλανό διάδρομο.

Τα τελευταία χρόνια έχουμε την ανάπτυξη των συστημάτων κοινοχρήστων ποδηλάτων. Η ανάπτυξη ενός συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων επιτρέπει την πρόσβαση σε ποδήλατα

με αυτοματοποιημένο τρόπο και τη χρήση τους για εκτεταμένο χρονικό διάστημα. Ένα ποδήλατο είναι δυνατόν να ενοικιασθεί από συγκεκριμένο χώρο ενοικίασης και στην συνέχεια να σταθμευθεί κάπου αλλού, μέσα στην πόλη.

Κύριες ωφέλειες των σχετικών μέτρων είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες μέσης προς υψηλής έντασης που αναμένονται να εμφανιστούν μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.
- Ωφέλειες στην υγεία μέσω τόσο της βελτίωσης της φυσικής κατάστασης των ποδηλατών, όσο και της μείωσης των ατμοσφαιρικών ρύπων που επηρεάζουν την υγεία του ευρύτερου πληθυσμού (όταν οι ποδηλατικές διαδρομές αντικαθιστούν τις μετακινήσεις που πραγματοποιούνται με μηχανοκίνητη μεταφορά).
- Ωφέλειες στο περιβάλλον βάρδισης καθώς οι ποδηλατικές υποδομές μπορούν επίσης να βελτιώσουν το περιβάλλον για τους πεζούς και άρα να ενθαρρύνουν το βάδισμα ως μέσο μετακίνησης.

7.2 ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΟΥ ΒΑΔΙΣΜΑΤΟΣ ΜΕΣΩ ΤΗΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΣΕ ΑΤΟΜΑ ΚΑΙ ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ.

Τα στοιχεία δείχνουν ότι η αύξηση του βαδίσματος μπορεί να προέρθει από τη βελτίωση του περιβάλλοντος βάρδισης ή/και την στόχευση πληροφόρησης σε άτομα.

Οι παρεμβάσεις για την αύξηση της βάρδισης εξετάζονται συχνά σε γεωγραφικό επίπεδο κοινότητας ή μικρής κλίμακας, υποθέτοντας ότι οι πεζές μετακινήσεις είναι συντομότερες από τις μετακινήσεις που πραγματοποιούνται από άλλους τρόπους.

Τα περισσότερα στοιχεία επικεντρώνονται στα οφέλη για την υγεία από το περπάτημα στα μεμονωμένα άτομα. Ωστόσο, υπάρχουν αναφορές σε ορισμένες μελέτες ότι και οι τοπικές οικονομίες θα επωφεληθούν από περισσότερες πεζές μετακινήσεις.

Οι παρεμβάσεις για το βάδισμα μπορεί να απαιτήσουν βελτιώσεις στα χαρακτηριστικά του αστικού σχεδιασμού και τις υποδομές. Τέτοιες αλλαγές μπορεί ενδεχομένως να είναι δαπανηρές και δύσκολο να αιτιολογηθούν καθαρά από τα οφέλη του πρόσθετου βαδίσματος. Σε περίπτωση που διεξάγεται ανάλυση κόστους-οφέλους για τη βελτίωση των εξυπηρετήσεων για τους πεζούς (για παράδειγμα κατασκευή πεζοδρομίων), λαμβάνονται οφέλη από τη μειωμένη χρήση αυτοκινήτων και άρα τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Οι επιχειρήσεις δίνουν μεγαλύτερη έμφαση στην ποιότητα του περιβάλλοντος βάρδισης ή του δημόσιου χώρου. Η επένδυση εδώ, σε αντίθεση με το περπάτημα αφ' εαυτού, θεωρείται ότι παρέχει οικονομικά οφέλη σε σχέση με τους πελάτες και τις αξίες ενοικίων.

Κύριες ωφέλειες των σχετικών μέτρων είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες μέσης έντασης που αναμένονται να εμφανιστούν μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.

- Ωφέλειες στην υγεία μέσω τόσο της βελτίωσης της φυσικής κατάστασης όσο και της ψυχικής υγείας.
- Κοινωνικές ωφέλειες μέσω της συμμετοχής σε προγράμματα βαδίσματος σε επίπεδο γειτονιάς-τοπικής κοινότητας, τα οποία μπορούν να αυξήσουν τις αντιλήψεις των συμμετεχόντων για τις κοινωνικές συνδέσεις και αποτελούν μέρος της κοινότητάς τους.

Η διαπλάτυνση πεζοδρομίων είναι μια πρακτική που συναντάται σε αρκετά μέρη του κόσμου. Στις αρχές της δεκαετίας 2010, η πόλη του Sarasota, FL στις ΗΠΑ σχεδίασε ένα έργο διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων σε πέντε τμήματα του κεντρικού δρόμου της πόλης. Ανάλογα παραδείγματα καταγράφονται τα τελευταία χρόνια και σε πολλές ελληνικές πόλεις.

Μια επίσης διαδεδομένη τακτική είναι η δημιουργία δικτύων πεζοδρόμων και πράσινων διαδρομών. Μεγάλα δίκτυα πεζοδρόμων, εντοπίζονται στην Κοπεγχάγη στη Δανία, στο Zermatt στις ελβετικές Άλπεις, στα χωριά του Cinque Terre στην Ιταλία, στη Ghent και στο ιστορικό κέντρο του Hasselt στο Βέλγιο κλπ., αλλά και σε ελληνικές πόλεις όπως η Λάρισα και η Καρδίτσα.

Ένα σημαντικό στοιχείο που συμβάλλει στην ενίσχυση της κίνησης και παρουσίας του πεζού στις πόλεις είναι ο αστικός εξοπλισμός. Η Las Ramblas στη Βαρκελώνη, Ισπανία είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα πεζοδρόμου, ο οποίος παρέχει τη δυνατότητα στάσης και συζήτησης των πεζών. Τα καθιστικά σώματα είναι τοποθετημένα διάσπαρτα και με αυθορμητισμό ώστε να επιτρέπονται οι συζητήσεις των χρηστών του χώρου, κάτι που δεν ευνοείται από τα τυπικά παγκάκια.

Τέλος, σε όποια διαμόρφωση τελικά προωθηθεί, πρέπει η ελεύθερη και ανεμπόδιστη κίνηση ΑμεΑ να αποτελεί προτεραιότητα με στόχο την ισοτιμία των πολιτών, μια έννοια που επεκτείνεται και στην ισότιμη πρόσβαση σε χώρους της πόλης και σημεία ενδιαφέροντος. Ειδικότερα, δράσεις που εστιάζουν στην προώθηση της κινητικότητας ΑμεΑ είναι η δημιουργία ραμπών, η αφαίρεση/ περιορισμός εμποδίων και η δημιουργία δικτύου όδευσης τυφλών.

7.3 ΜΕΤΡΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ.

Τα αστικά συστήματα μεταφοράς που ανταποκρίνονται στην ζήτηση (on-demand) μπορούν να αποτελέσουν αποτελεσματικό μέσο για την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών προς τους «φτωχούς της κινητικότητας» σε χαμηλότερο κόστος από ό,τι οι εναλλακτικές λύσεις (όπως τα επιδοτούμενα ταξί).

Καθώς τα συστήματα αυτά εξυπηρετούν γενικά περιοχές χαμηλότερης πυκνότητας, απαιτούν κάποιο επίπεδο επιδότησης.

Τα συστήματα αυτά είναι πιο επιτυχημένα όταν εξυπηρετούν έναν μικρό αριθμό κέντρων δραστηριότητας εντός μιας περιορισμένης γεωγραφικής περιοχής (10-15km²).

Κύριες ωφέλειες των σχετικών μέτρων είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες υψηλής έντασης που αναμένονται να εμφανιστούν μακροπρόθεσμα.
- Ωφέλειες κοινωνικής ισότητας καθώς οι χρήστες των συστημάτων φαίνεται να προέρχονται από ομάδες χαμηλών έως μεσαίων εισοδημάτων.
- Ωφέλειες κινητικότητας για πολλές κοινωνικές ομάδες καθώς προσφέρονται σε αυτούς που δεν έχουν πρόσβαση σε ΙΧ αυτοκίνητο ή κατοικούν σε περιοχές όπου οι συμβατικές δημόσιες συγκοινωνίες είναι λιγότερο αποδοτικές.

Ο Δήμος Nierotomice (κοντά στην Κρακοβία της Πολωνίας) προχώρησε σε αυτή τη λύση μέσω της υιοθέτησης του συστήματος Tele-Bus, μία on-demand bus υπηρεσία, χωρίς τακτικά δρομολόγια ή χρονοδιάγραμμα, που λειτουργεί σε τρεις περιοχές με χαμηλές πληθυσμιακές πυκνότητες. Οι χρήστες μπορούν να ζητήσουν να μετακινηθούν μεταξύ δύο από τις 77 στάσεις στην περιοχή κάλυψης, έως και 30 λεπτά πριν από την απαιτούμενη αναχώρηση. Οι κύριες ομάδες χρηστών είναι εργαζόμενοι, μαθητές και ηλικιωμένοι, και παρά την αρχική αντίθεση για την ακύρωση των παραδοσιακών λεωφορείων, το σύστημα DRT εξυπηρετεί σήμερα κατά μέσο όρο περισσότερους από 3.500 χρήστες ανά μήνα με αυξητικές τάσεις. Σημειώνεται ότι όταν το σύστημα ξεκίνησε το 2007 εξυπηρετούσε μηνιαίως μόλις 300 επιβάτες.

Στην προώθηση των Δημόσιων Αστικών Συγκοινωνιών σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η αναβάθμιση του εξοπλισμού των στάσεων (στέγαστρα και τηλεματική). Σημαντικό παράδειγμα τηλεματικής/πληροφόρησης των επιβατών αποτελεί το σύστημα των έξυπνων στάσεων του ΟΑΣΘ. Μέσω της χρήσης ηλεκτρονικών πινακίδων μεταβλητών μηνυμάτων υποδεικνύεται στους επιβάτες μιας στάσης ο αριθμός των λεπτών άφιξης της λεωφορειακής γραμμής σε μια συγκεκριμένη στάση.

7.4 ΜΕΤΡΑ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΚΑΙ ΑΝΤΑΜΟΙΒΩΝ ΠΟΥ ΕΝΘΑΡΡΥΝΟΥΝ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΠΙΟ ΒΙΩΣΙΜΩΝ ΜΕΣΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ.

Οι «καμπάνιες» μάρκετινγκ φαίνεται ότι επιτυγχάνουν τον επιδιωκόμενο σκοπό τους, με θετικά αποτελέσματα για παρεμβάσεις σχετικά με την οδική ασφάλεια, την ποδηλασία και τον τρόπο μετακίνησης.

Οι παρεμβάσεις μάρκετινγκ ατομικών μετακινήσεων μπορούν, εξ ορισμού, να παρέχουν πιο εστιασμένες ενέργειες. Μειώσεις στις μετακινήσεις αυτοκινήτων που κυμαίνονται από 5%-15% έχουν παρατηρηθεί από το μάρκετινγκ ατομικών μετακινήσεων, ενώ το κόστος είναι χαμηλό.

Τα προγράμματα επιβράβευσης για τη χρήση των δημόσιων μεταφορών είναι σε θέση να αυξήσουν τον αριθμό των πελατών και να επιτύχουν υψηλή αφοσίωση.

Τα προγράμματα «οικολογικής οδήγησης» φαίνεται να είναι ένας οικονομικά αποδοτικός τρόπος για την μείωση των εκπομπών CO₂. Από επιχειρηματικής άποψης, η εκπαίδευση με οικολογική οδήγηση μπορεί να επιτύχει την επιστροφή χρημάτων μέσω της εξοικονόμησης καυσίμων.

Κύριες ωφέλειες των σχετικών μέτρων είναι:

- Οικονομικές ωφέλειες χαμηλής έντασης που όμως αναμένονται να εμφανιστούν βραχυπρόθεσμα.
- Ωφέλειες οδικής ασφάλειας μέσω της αλλαγών στο στυλ οδήγησης από την προώθηση της οικολογικής οδήγησης, καθώς και μειωμένο θόρυβο και λιγότερο άγχος για τους οδηγούς.
- Κοινωνικές ωφέλειες καθώς η μετατόπιση από το αυτοκίνητο σε εναλλακτικά μέσα που έχουν επιφέρει οι εκστρατείες έχουν τη δυνατότητα να επιφέρουν ευρύτερα οφέλη ποιότητας του αέρα και θορύβου στις κοινότητες.

Σε εθνικό επίπεδο Το Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος υποστηρίζει την Επιτροπή Προσβασιμότητας και τις εκστρατείες Ecomobility και Free Mobility που εστιάζουν στην ευαισθητοποίηση των νέων σε θέματα βιώσιμης και απρόσκοπτης κινητικότητας στον αστικό ιστό, ενώ συνεχίζει να δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στον στρατηγικό σχεδιασμό της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας.

7.5 ΜΕΤΡΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΛΙΩΝ.

Το πρώτο βήμα στη διευκόλυνση ατόμων με δυσκολία στην πρόσβαση σε παραλίες είναι η αγορά και η τοποθέτηση εξοπλισμού. Το επόμενο, όμως, που σχετίζεται με την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι η συντήρηση του εξοπλισμού και η διαχείρισή του. Από τις πιο σημαντικές υποδομές είναι οι διάδρομοι πρόσβασης ΑμεΑ στις παραλίες. Οι διάδρομοι αυτοί άλλοτε είναι κατασκευασμένοι από συμβατικά υλικά και αποτελούν μόνιμες παρεμβάσεις στον αιγιαλό ή αποτελούν βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις.

Το Σπλιτ είναι μια μεγάλη πόλη της Κροατίας που, σε συνδυασμό με το Ντουμπρόβνικ, προσελκύει μεγάλο αριθμό τουριστών κατά τους θερινούς μήνες. Για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ, υπάρχουν παραλίες στην ευρύτερη περιοχή της πόλης που διαθέτουν υποδομή, η οποία μπορεί να συμβάλει στην προσέλευσή τους σε αυτές. Χαρακτηριστική τέτοια παραλία είναι η Zrjan beach. Πέραν των ραμπών που υπάρχουν σε συγκριμένα σημεία για την πρόσβαση του κοινού στον προσβάσιμο χώρο στάθμευσης, τα αποδυτήρια, τα ντουζ και τουαλέτες, είναι εξοπλισμένη και με ανελκυστήρα για την είσοδο και έξοδο ΑμεΑ στη θάλασσα.

Αναφορικά με καλές πρακτικές παρακτιών μετώπων, ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους στο θαλάσσιο μέτωπο του Λάγκος, η αξιοποίηση των όμορων της θάλασσας περιοχών έγινε με την ανάπτυξη πεζοδρομημένων επιφανειών. Κατά κύριο λόγο, το πλάτος του πεζοδρομίου είναι τα 6 μ., ενώ λωρίδα πρασίνου (σε ορισμένα σημεία πρόκειται για μικρότερα παρτέρια), πλάτους 1,5 μ., το διαχωρίζει από το οδόστρωμα, αυξάνοντας το επίπεδο προστασίας των πεζών. Σε απόσταση, κατά μέσο όρο 7 μ. έχουν φυτευτεί φοίνικες, δεδομένου του κλίματος της περιοχής.

Το Ρίμινι (Rimini) αποτελεί μια μεγάλη πόλη στην ανατολική Ιταλία που βρέχεται από την Αδριατική. Η μεγάλη ακτογραμμή, πλάτους περίπου 100 μ., εντός της πόλης αξιοποιείται σχεδόν στο σύνολό της, ως πλαζ. Το παραλιακό πεζοδρόμιο συνολικού πλάτους 5 μ. διαιρείται σε χώρο κίνησης ποδηλάτου (1,5 μ.) – μονή κατεύθυνση αντίθετη της κίνησης των ποδηλάτων στην ποδηλατολωρίδα, δρώντας συνολικά ως αμφίδρομος ποδηλατόδρομος, χώρο κίνησης πεζών (2 μ.) και νησίδα πρασίνου (1,5 μ.). Το μήκος της τελευταίας είναι

περίπου 20 μ. Μεταξύ δύο νησίδων μεσολαβεί πεζοδρομημένη επιφάνεια που κατευθύνει τους πεζούς προς την πλαζ. Στον μικρό υπο-χώρο αυτό τοποθετούνται παγκάκια τα οποία είναι τοποθετημένα σε κατεύθυνση διαφορετική από την ανατολή, δηλαδή τη θέα προς τη θάλασσα. Φωτιστικά σώματα εστιασμένα στην κίνηση του πεζού δεν υπάρχουν, παρά μόνο τα φωτιστικά σώματα της οδού και προβολείς στην επιφάνεια της πλαζ.

Στην Λεμεσό κατά καιρούς είχαν κατασκευαστεί κάποιες τμηματικές οδεύσεις για τους πεζούς, οι οποίες ωστόσο δεν συνδέονται μεταξύ τους, στο παραλιακό μέτωπο των Δήμων Λεμεσού, Αγίου Αθανασίου και Γερμασόγειας. Με την ολοκλήρωση των έργων θα συμπληρωθεί το δίκτυο παραλιακών πεζοδρόμων της Λεμεσού σε ένα συνολικό μήκος 13 χλμ. Περίπου, ξεκινώντας από τον Δήμο Λεμεσού στα δυτικά μέχρι τα όρια του Άγιου Τύχωνα στα ανατολικά.

Σκοπός του έργου είναι η παροχή ποιοτικής πρόσβασης προς και κατά μήκος της παραλίας, σε όλες τις ομάδες πληθυσμού περιλαμβανομένων και των ΑμεΑ, όλες τις ώρες της μέρας και η συμπλήρωση του «παζλ» των υφιστάμενων τμημάτων πεζοδρόμων εκατέρωθεν ώστε να μπορέσει να λειτουργήσει συνολικά σαν δίκτυο εντός του αστικού ιστού.

7.6 ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ.

Η ηλεκτροκίνηση προωθείται ως μια από τις σημαντικότερες και αποτελεσματικότερες εναλλακτικές προτάσεις μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Βελτιώνει την ποιότητα ζωής στις πόλεις, μειώνει τον θόρυβο, βελτιώνει την ατμόσφαιρα και μειώνει τα περιστατικά πρόωρης θνησιμότητας του πληθυσμού.

Σε διεθνές επίπεδο, η ηλεκτροκίνηση φαίνεται να αποτελεί τη βασική λύση για μετάβαση σε ένα περιβάλλον οδικών μετακινήσεων μηδενικών εκπομπών, με το 31% του παγκόσμιου στόλου οχημάτων να προβλέπεται πως θα είναι ηλεκτρικός έως το 2040 με την Ελλάδα να υποστηρίζει τις νομοθετικές πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας οργανώνει τη δράση “Voltaro” με στόχο την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας με τη συμμετοχή εθελοντών. Η ανάγκη για την εν λόγω δράση προέκυψε από το γεγονός ότι αν και υπάρχει πλήθος καλών πρακτικών στους τομείς της κινητικότητας και του περιβάλλοντος, το ευρύ κοινό δεν τις γνωρίζει. Η ιδέα λοιπόν για την οργάνωση της συγκεκριμένης δράσης είναι να παρέχει όλη εκείνη την πληροφόρηση στους πολίτες σχετικά με καλές πρακτικές στο κομμάτι της αστικής κινητικότητας καθώς και σε άλλα περιβαλλοντικά θέματα, ενώ αυτοί κάνουν τον περίπατό τους μία Κυριακή στην παραλία της Θεσσαλονίκης και ως εκ τούτου είναι πιο χαλαροί και συνήθως πιο δεκτικοί σε μια τέτοιου τύπου πληροφόρηση. Οι πολίτες μπορούν να περιηγηθούν ανάμεσα από ηλεκτρικά ποδήλατα, ηλεκτρικά πατίνια, ηλεκτρικά αυτοκίνητα και τους σταθμούς φόρτισης τους, να μπουν σε ένα φορητό πιλοτήριο και να μάθουν τον τρόπο που πρέπει να οδηγούμε, να ενημερωθούν σχετικά με τη χρήση των μη επανδρωμένων αεροσκαφών, καθώς και για ένα πλήθος τεχνολογικών εξελίξεων που μπορούν να κάνουν τις καθημερινές μας δραστηριότητες στην πόλη περισσότερο φιλικές προς το περιβάλλον. Επιπλέον, οι πολίτες μπορούν να ενημερωθούν και για το ζήτημα της ανακύκλωσης και πιο συγκεκριμένα για τα ανακυκλώσιμα υλικά, τις νέες

αυτοδιαχειριζόμενες δομές συλλογής ανακυκλώσιμων υλικών και μερικά από τα εκατοντάδες χρήσιμα προϊόντα που προέρχονται από την ανακύκλωση αποβλήτων.

Η εν λόγω εκδήλωση πραγματοποιείται σε ετήσια βάση μία Κυριακή του Σεπτεμβρίου και το κόστος της υπολογίζεται περίπου σε 19.000 € ετησίως. Χρηματοδοτείται από ίδιους πόρους, ενώ μέρος των εξόδων καλύπτεται από χορηγίες ιδιωτών επιχειρήσεων. Την ευθύνη για την οργάνωση έχει ο Αντιπεριφερειάρχης Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος με την ενεργή συμμετοχή περίπου 50 εθελοντών.

Οι βασικές προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν σε μια τέτοια δράση είναι πρώτον η προσέλκυση μεγάλου αριθμού εθελοντών και δεύτερον το να μην επαναλαμβάνονται κάθε χρόνο οι ίδιες δραστηριότητες. Η πρακτική αυτή μπορεί να μεταφερθεί σε οποιαδήποτε περιοχή χωρίς περιορισμούς και το ενδιαφέρον της έγκειται στο χαμηλό απαιτούμενο κόστος και στην προαγωγή του εθελοντισμού.

Παράλληλα, η Περιφέρεια προχώρησε στην εγκατάσταση του πρώτου κοινόχρηστου σταθμού φόρτισης για ηλεκτρικά αυτοκίνητα στη Θεσσαλονίκη έπειτα από την επιτυχή ολοκλήρωση της εκδήλωσης για την ηλεκτροκίνηση «Voltάρω 2018». Ο πρώτος κοινόχρηστος σταθμός φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας έχει τοποθετηθεί μπροστά από το νέο κτίριο της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας στην περιοχή του λιμανιού (26ης Οκτωβρίου 64, Θεσσαλονίκη) και ήδη βρίσκεται σε πλήρη λειτουργία.

Ο εν λόγω σταθμός έχει τη δυνατότητα φόρτισης δύο (2) ηλεκτρικών αυτοκινήτων ταυτόχρονα, με μέγιστο παροχή ηλεκτρικού φορτίου τα 22 kW για κάθε πρίζα και η χρήση του είναι δωρεάν.