



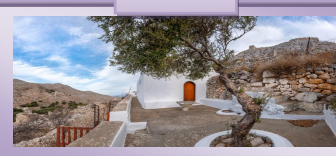
«Επεμβάσεις Βελτίωσης του Οδικού Δικτύου και των Λιμενικών Υποδομών σε λιγότερο ανεπτυγμένες και απομονωμένες περιοχές της Ελλάδας για την αιεφόρο ανάδειξη και προστασία των Παραδοσιακών Οικισμών και του Πολιτιστικού Αποθέματος στο πλαίσιο της Κυκλικής Οικονομίας»

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΟΥΡΑΝΙΑΣ ΚΩΤΣΗ
ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Ε.Μ.Π.**

Κάσος

Αιτωλοακαρνανία

Χίος



Ανατολική Μάνη



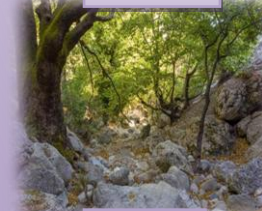
Σύμη



Καστελλόριζο



Εύβοια



Χάλκη

Επιβλέπουσα

Ομότιμη Καθηγήτρια Αντωνία Μοροπούλου

Σχολή Χημικών Μηχανικών ΕΜΠ

Τομέας Επιστήμης και Τεχνικής των Υλικών

**ΑΘΗΝΑ,
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ
2024**

Μεταπτυχιακή Εργασία με Θέμα:

«Επεμβάσεις βελτίωσης του οδικού δικτύου και των λιμενικών υποδομών σε λιγότερο ανεπτυγμένες και απομονωμένες περιοχές της Ελλάδας για την αειφόρο ανάδειξη και προστασία των παραδοσιακών οικισμών και του πολιτιστικού αποθέματος στο πλαίσιο της κυκλικής οικονομίας»

Ουρανία Κώτση – Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

Επιτροπή Επίβλεψης:

Αντωνία Μοροπούλου, Ομ. Καθ. Σχ. ΧΜ ΕΜΠ (Επιβλέπουσα)

Χαράλαμπος Ιωαννίδης, Καθ. Σχ. ΑΤΜ-ΜΓ ΕΜΠ

Χαράλαμπος Μουζάκης, τ. Καθ. Σχ. ΠΜ ΕΜΠ

Κυριάκος Λαμπρόπουλος, Επ. Καθ. Σχ. ΧΜ ΕΜΠ

Αγορίτσα Κωνσταντή, ΕΔΙΠ Σχ. ΧΜ ΕΜΠ

Στην επιστημονική υποστήριξη συνέβαλαν:

Αναστασία Βυθούλκα, ΥΔ ΑΜ ΕΜΠ

Ασπασία Φαφούτη, ΑΜ, ΔΠΜΣ Προστασία Μνημείων ΕΜΠ

Επιτροπή Εξέτασης:

Αντωνία Μοροπούλου, Ομ. Καθ. Σχ. ΧΜ ΕΜΠ

Χαράλαμπος Ιωαννίδης, Καθ. Σχ. ΑΤΜ-ΜΓ ΕΜΠ

Χαράλαμπος Μουζάκης, τ. Καθ. Σχ. ΠΜ ΕΜΠ

Αστέριος Μπακόλας, Καθ. Σχ. ΧΜ ΕΜΠ

Κυριάκος Λαμπρόπουλος, Επ. Καθ. Σχ. ΧΜ ΕΜΠ

Στη Μνήμη του πολυαγαπημένου μου Πατέρα

Δημητρίου Παν. Κώτση

Αγρονόμου Τοπογράφου

& Πολιτικού Μηχανικού του Ε.Μ.Π.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία συντάχθηκε στα πλαίσια ολοκλήρωσης των σπουδών μου στο Διατμηματικό Μεταπτυχιακό πρόγραμμα «**Προστασία Μνημείων**» του Ε.Μ.Π., Β' Κατεύθυνση «**Υλικά & Επεμβάσεις Συντήρησης**». Η παρούσα Μεταπτυχιακή εργασία εκπονήθηκε με τη βοήθεια του καινοτόμου Ερευνητικού προγράμματος «*Αειφόρος Ανάπτυξη Λιγότερο Αναπτυγμένων Περιοχών με τη Δημιουργία Νέων Τουριστικών Πόρων και Προϊόντων μέσω Ανάλυσης, Τεκμηρίωσης, Μοντελοποίησης, Διαχείρισης και Διατήρησης Πολιτιστικού Αποθέματος με χρήση Εφαρμογών ΤΠΕ*», κωδικός Έργου (Τ2ΕΔΚ-01278), με συντονίζων φορέα το Ε.Μ.Π. και επιστημονικά υπεύθυνη την Ομότιμη Καθηγήτρια κ. Αντωνία Μοροπούλου, Σχ. ΧΜ ΕΜΠ. Για χάρη οικονομίας στο σώμα του κειμένου της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας το παραπάνω πρόγραμμα θα αναφέρεται με το ακρωνύμιο **ΑΕΙ**. Αντικείμενο της εργασίας είναι η προστασία των Παραδοσιακών Οικισμών και η αξιοποίηση του Πολιτιστικού και Περιβαλλοντικού Αποθέματος μέσω της χάραξης Πολιτιστικών διαδρομών και μέσω της βελτίωσης του οδικού – συγκοινωνιακού δικτύου και των λιμενικών υποδομών, σε οκτώ (8) περιοχές μελέτης. Η Χίος, η Ανατολική Μάνη, το Καστελλόριζο, η Εύβοια, η Σύμη, η Χάλκη, η Κάσος και η Αιτωλοακαρνανία αποτελούν τις περιοχές που εξετάζονται στην παρούσα διπλωματική εργασία. Η αξιοποίηση της Πολιτιστικής και Αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην κλίμακα κάθε περιοχής, μπορεί να επιτευχθεί με την χάραξη διαδρομών Πολιτιστικού τουρισμού διασυνδέοντας κατάλληλα επιλεγμένους οδικούς άξονες, με την παράλληλη συντήρηση ή αποκατάσταση χαρακτηριστικών μνημείων και αρχαιολογικών χώρων, ώστε να καταστούν αυτά επισκέψιμα και με την ανάπλαση χαρακτηριστικών μνημείων και αρχαιολογικών χώρων, ώστε ορισμένα από αυτά να μπορούν διαμορφωθούν σε χώρους Πολιτιστικών, Κοινωνικών εκδηλώσεων. Η επιτυχία ενός προγράμματος διασύνδεσης Ιστορικών κτιρίων, Μνημείων και Αρχαιολογικών χώρων στην κλίμακα κάθε περιοχής μελέτης, σίγουρα έχει πολλά να προσφέρει στην ανάπτυξη του Πολιτιστικού τουρισμού, αποδεικνύοντας ότι η χρηματοδότηση της διατήρησης της Αρχιτεκτονικής και Πολιτιστικής κληρονομιάς, αποτελεί επένδυση με υψηλή απόδοση, που ίσως αποβεί ικανή να χρηματοδοτήσει από μόνη της και περαιτέρω έργα, στο πλαίσιο της Κυκλικής Οικονομίας. Οι αρχές της κυκλικής οικονομίας και της βιώσιμης ανάπτυξης, σε συνδυασμό με την αναγνώριση και την ανάλυση όλων των περιοχών μελέτης, αποτελούν τη βάση για τη διαμόρφωση των τελικών προτάσεων. Βασικός στόχος των προτάσεων της παρούσας εργασίας είναι ο σχεδιασμός της αειφόρου ανάπτυξης αντιπροσωπευτικών περιοχών, λιγότερο αναπτυγμένων, σε γειτνίαση με πύλες εισόδου στην χώρα ή με τουριστικά ανεπτυγμένες περιοχές, ώστε να προσανατολιστεί σε αυτές το υπάρχον τουριστικό ρεύμα με πόλους έλξης νέους τουριστικούς πόρους και προϊόντα που θα προκύψουν από την αναβάθμιση του Πολιτιστικού και Περιβαλλοντικού Αποθέματος.

ABSRTUCT

This Diploma Thesis was written in the context of completing my studies in the Interdepartmental Master's program "Protection of Monuments" of NTUA, B' Direction "Materials & Maintenance Interventions". This Master's thesis was prepared with the help of the innovative Research program "Sustainable Development of Less Developed Areas by Creating New Tourism Resources and Products through Analysis, Documentation, Modeling, Management and Preservation of Cultural Inventory using ICT Applications", Project code (T2EDK-01278), with the coordinating body NTUA and scientifically responsible the Professor Emeritus Mrs. Antonia Moropoulou, Dept. of Chemical Engineering of NTUA. For the sake of economy in the body of the text of this Diplomatic Thesis, the above program will be referred to by the acronym AEI. The object of the work is the protection of Traditional Settlements and the exploitation of the Cultural and Environmental Reserve through the creation of Cultural Routes and through the improvement of the road-transportation network and port infrastructures, in eight (8) study areas. Chios, Eastern Mani, Kastellorizo, Evia, Symi, Chalki, Kasos and Aitoloakarnania are the examined areas in this thesis. The exploitation of the Cultural and Architectural heritage on the scale of each region can be achieved by drawing Cultural Tourism routes connecting appropriately selected road axes, with the parallel maintenance or restoration of characteristic monuments and archaeological sites, so as to make them visitable and by the regeneration of characteristic monuments and archaeological sites, some of them can be transformed into Cultural sites, Social events. The success of a program of interconnection of Historic buildings, Monuments and Archaeological sites at the scale of each study area, certainly has a lot to offer to the development of Cultural tourism, proving that financing the preservation of Architectural and Cultural heritage, is an investment with a high return, which may turn out to be able to finance further projects on its own, within the framework of the Circular Economy. The principles of the circular economy and sustainable development, combined with the identification and analysis of all study areas, form the basis for the formulation of the final proposals. The main objective of the proposals of this paper is the planning of the sustainable development of representative areas, less developed, in the vicinity of gateways to the country or with touristic developed areas, in order to orientate the existing tourist stream to them with poles of attraction new touristic resources and products that will result from the upgrade of the Cultural and Environmental Reserve.

Περιεχόμενα

A. Γενικό Θεωρητικό Πλαίσιο

Κεφάλαιο 1 «Κυκλική οικονομία & Αειφόρος Ανάπτυξη»

1. Τι είναι άραγε η Κυκλική Οικονομία;..... σελ. 8
2. Η Κυκλική Οικονομία στην Ελλάδα..... σελ. 10
3. Αειφόρος Ανάπτυξη σελ. 11
4. Εφαρμογή της Αειφόρου Ανάπτυξης στις «Έξυπνες Πόλεις».... σελ. 13
5. Η Αειφόρος Ανάπτυξη και η Πολιτιστική Κληρονομιά..... σελ. 14
6. Αειφόρος ή Βιώσιμος Τουρισμός..... σελ. 15
7. Αειφόρος Ανάπτυξη Απομονωμένων Περιοχών..... σελ. 17

Κεφάλαιο 2 «Βασικές Αρχές Ανάδειξης και Προστασίας Παραδοσιακών Οικισμών»

1. Πολιτιστική Κληρονομιά: Το αντικείμενο της Προστασίας σελ. 20
2. Διεθνείς Φορείς Προστασίας..... σελ. 23
3. Η Προστασία της Πολιτιστικής Κληρονομιάς στα Διεθνή Κείμενα..... σελ. 25
4. Εθνικό Θεσμικό Πλαίσιο Προστασίας – Φορείς Προστασίας..... σελ. 28
5. Το Νομικό Πλαίσιο Προστασίας των Παραδοσιακών Οικισμών. σελ. 30
6. Ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Προστασία της Πολιτιστικής Κληρονομιάς..... σελ. 34

B. Ειδικό Θεωρητικό Πλαίσιο

Κεφάλαιο 3 «Πολιτιστική Κληρονομιά των Δρόμων και των Οδικών Τοπίων»

1. Ταξινόμηση Δρόμων και Οδικών Τοπίων ως αντικείμενα πολιτιστικής κληρονομιάς..... σελ. 40
2. Ιστορικοί Δρόμοι και Ιστορικά Οδικά Τοπία..... σελ. 42
3. Το Οδικό Τοπίο ως αντικείμενο Πολιτιστικής Κληρονομιάς..... σελ. 42
4. Ο Δρόμος ως αντικείμενο Πολιτιστικής Κληρονομιάς..... σελ. 44
5. Οι υποδομές ή τα γύρω αντικείμενα του Δρόμου ως αντικείμενα Πολιτιστικής Κληρονομιάς..... σελ. 45
6. Αποτίμηση της Πολιτιστικής Κληρονομιάς των Δρόμων και των Οδικών Τοπίων σελ. 45
7. Πολιτιστική Αξία των Δρόμων και των Οδικών Τοπίων..... σελ. 47
8. Οικονομική Αξία των Δρόμων και των Οδικών Τοπίων..... σελ. 48

Κεφάλαιο 4 «Οι Πολιτιστικές Διαδρομές »

1. Η Έννοια και η Σημασία των Πολιτιστικών Διαδρομών..... σελ. 50
2. Πολιτιστικά Μονοπάτια..... σελ. 54
3. Οι Πολιτιστικές Διαδρομές ως Τρόπος Οργάνωσης, Ανάδειξης και Διαχείρισης της Πολιτιστικής Κληρονομιάς..... σελ. 55
4. Η Έννοια και η Σημασία των Υποδομών..... σελ. 58
5. Οι Βιώσιμες Υποδομές..... σελ. 59
6. Οι Έξυπνες Υποδομές..... σελ. 60
7. Απαραίτητες Υποδομές οργάνωσης των Πολιτιστικών Διαδρομών..... σελ. 61
8. Παραδείγματα από τη Διεθνή Πρακτική..... σελ. 64

Γ. Μεθοδολογία

Κεφάλαιο 5 «Μεθοδολογική Προσέγγιση»..... σελ. 72

Δ. Παρουσίαση Αποτελεσμάτων

Κεφάλαιο 6 «Η Χίος»

1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης..... σελ. 74
2. Υποδομές Χίου..... σελ. 78
3. Παρουσίαση Πολιτιστικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό και Συγκοινωνιακό Δίκτυο..... σελ. 85
4. Μελέτες και Έργα του Δήμου Χίου για το έτος 2024..... σελ. 98
5. Προβλήματα – Προτάσεις..... σελ. 104

Κεφάλαιο 7 «Η Ανατολική Μάνη»

1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης..... σελ. 111
2. Υποδομές Ανατολικής Μάνης..... σελ. 115
3. Παρουσίαση Πολιτιστικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό και Συγκοινωνιακό Δίκτυο..... σελ. 124
4. Μελέτες & Έργα Οδοποιίας και Ανάπλασης του Δήμου Ανατολικής Μάνης..... σελ.133
5. Προβλήματα – Προτάσεις..... σελ. 140

Κεφάλαιο 8 «Το Καστελλόριζο»

1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης..... σελ. 147
2. Υποδομές Καστελλόριζου (Δήμου Μεγίστης)..... σελ. 152
3. Παρουσίαση Πολιτιστικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό και Συγκοινωνιακό Δίκτυο..... σελ. 154
4. Έργα του Δήμου Καστελλόριζου (Δήμου Μεγίστης) για το έτος 2024 σελ. 165

5. Προβλήματα – Προτάσεις.....	σελ. 166	
<u>Κεφάλαιο 9 «Η Εύβοια»</u>		
1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης.....	σελ. 173	
2. Υποδομές Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας.....	σελ. 181	
3. Παρουσίαση Πολιτιστικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό και Συγκοινωνιακό Δίκτυο.....	σελ. 188	
4. Έργα Κεντρικής και Βόρεια Εύβοιας για το έτος 2024.....	σελ. 198	
5. Προβλήματα – Προτάσεις.....	σελ. 207	
<u>Κεφάλαιο 10 «Η Σύμη»</u>		
1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης.....	σελ. 220	
2. Υποδομές Σύμης.....	σελ. 226	
3. Παρουσίαση Πολιτιστικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό και Συγκοινωνιακό Δίκτυο.....	σελ. 227	
4. Μελέτες και Έργα του Δήμου Σύμης για το έτος 2024.....	σελ. 237	
5. Προβλήματα – Προτάσεις.....	σελ. 240	
<u>Κεφάλαιο 11 «Η Χάλκη»</u>		
1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης.....	σελ. 252	
2. Υποδομές Χάλκης.....	σελ. 262	
3. Παρουσίαση Πολιτιστικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό και Συγκοινωνιακό Δίκτυο.....	σελ. 265	
4. Έργα του Δήμου Χάλκης για το έτος 2024.....	σελ. 271	
5. Προβλήματα – Προτάσεις.....	σελ. 271	
<u>Κεφάλαιο 12 «Η Κάσος»</u>		
1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης.....	σελ. 279	
2. Υποδομές Κάσου.....	σελ. 285	
3. Παρουσίαση Πολιτιστικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό και Συγκοινωνιακό Δίκτυο.....	σελ. 288	
4. Έργα του Δήμου Κάσου για το έτος 2024.....	σελ. 293	
5. Προβλήματα – Προτάσεις.....	σελ. 294	
<u>Κεφάλαιο 13 «Η Αιτωλοακαρνανία»</u>		
1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης.....	σελ. 301	
2. Υποδομές Αιτωλοακαρνανίας.....	σελ. 314	
3. Παρουσίαση Πολιτιστικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό και Συγκοινωνιακό Δίκτυο.....	σελ. 319	
4. Μελέτες και Έργα του Νομού Αιτ/νανίας για το έτος 2024.....	σελ. 329	
5. Προβλήματα – Προτάσεις.....	σελ. 334	
<u>Κεφάλαιο 14 «Συμπεράσματα (Χάρτες) – Σεισμικός Κίνδυνος »</u>		
14.1. Πλεονεκτήματα – Μειονεκτήματα Περιοχών Μελέτης.....	σελ. 340	
14.2. Σεισμικός Κίνδυνος.....	σελ. 348	
<u>Κεφάλαιο 15 «Αναπτυξιακή Πλατφόρμα »</u>		σελ. 362

Α. Γενικό Θεωρητικό Πλαίσιο

Κεφάλαιο 1

«Κυκλική οικονομία & Αειφόρος Ανάπτυξη»

1.1 Τι είναι άραγε η Κυκλική Οικονομία;

Η ιδέα της Κυκλικής Οικονομίας προέκυψε από τη μίμηση της φύσης όπου όλα έχουν αξία και όλα χρησιμοποιούνται. Με τον τρόπο αυτό διατηρείται η ισορροπία μεταξύ προόδου και βιωσιμότητας. Συγκεκριμένα, η κυκλική οικονομία είναι ένα νέο μοντέλο παραγωγής και κατανάλωσης το οποίο μπορεί να εξασφαλίσει τη βιώσιμη ανάπτυξη σε βάθος χρόνου. Με την κυκλική οικονομία προωθείται η βελτιστοποίηση των πόρων, η μείωση της κατανάλωσης των πρώτων υλών και η ανάκτηση των αποβλήτων μέσω της ανακύκλωσης ή της ανακατασκευής ως νέο προϊόν. Στόχος της κυκλικής οικονομίας είναι η αξιοποίηση στο έπακρο όλων των υλικών πόρων που έχουμε στη διάθεση μας εφαρμόζοντας τρεις βασικές αρχές:

A. Μείωση

B. Επαναχρησιμοποίηση

Γ. Ανακύκλωση

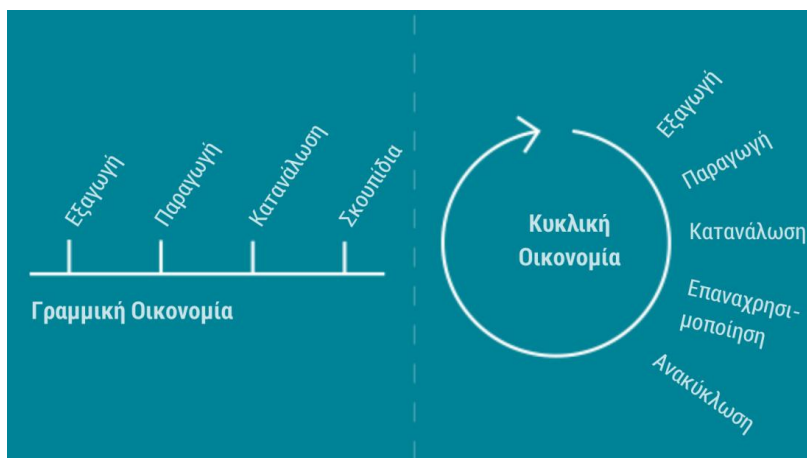
Με τον τρόπο αυτό, ο κύκλος ζωής των προϊόντων παρατείνεται, τα απόβλητα μπορούν και αξιοποιούνται και με την πάροδο του χρόνου δημιουργείται ένα πιο αποδοτικό και βιώσιμο μοντέλο παραγωγής.



Εικόνα 1.1: Κυκλική Οικονομία Πηγή: www.europarl.europa.eu

Ποια είναι η διαφορά μεταξύ κυκλικής και γραμμικής οικονομίας;

Μέχρι τώρα γνωρίζουμε το γραμμικό μοντέλο παραγωγής, με άλλα λόγια, εξάγουμε, παράγουμε, καταναλώνουμε και απορρίπτουμε. Ο ρυθμός όμως κατανάλωσης στη σημερινή κοινωνία επιταχύνεται με τέτοιους ρυθμούς έτσι ώστε το μοντέλο της γραμμικής οικονομίας να θεωρείται πλέον μη βιώσιμο για τον πλανήτη.



Εικόνα 1.2: Διαφορά Γραμμικής με Κυκλικής Οικονομίας

Ποια είναι τα οφέλη της κυκλικής οικονομίας;

A. Προστατεύει το Περιβάλλον.

Μειώνει τις εκπομπές ρύπων, ελαχιστοποιεί την κατανάλωση φυσικών πόρων και μειώνει τη δημιουργία αποβλήτων.

B. Ωφελεί την Τοπική Οικονομία.

Μπορεί να ωφελήσει την τοπική οικονομία με την ενθάρρυνση μοντέλων παραγωγής που βασίζονται στην επαναχρησιμοποίηση των κοντινών αποβλήτων ως πρώτη ύλη.

Γ. Οδηγεί στην Αύξηση της Απασχόλησης.

Ενθαρρύνει την ανάπτυξη ενός νέου, πιο καινοτόμου και ανταγωνιστικού βιομηχανικού μοντέλου, την υψηλότερη οικονομική ανάπτυξη και την αύξηση της απασχόλησης.

Δ. Προωθεί την ανεξαρτησία των πόρων.

Η επαναχρησιμοποίηση τοπικών πόρων μπορεί να οδηγήσει σε μικρότερη εξάρτηση από εισαγόμενες πρώτες ύλες.¹

Απαραίτητη προϋπόθεση για να συνεχίσει να αναπτύσσεται σήμερα η κοινωνία μας και να εξασφαλίζεται η επάρκεια των φυσικών πόρων, η σταθερότητα και η διάρκεια τους, είναι να ακολουθηθεί το μοντέλο της κυκλικής οικονομίας, που θα περιορίζει τα απόβλητα, αλλά ταυτόχρονα θα μειώνει την ανάγκη για νέους πόρους που πρέπει να αντληθούν με μεγάλο οικονομικό και περιβαλλοντικό κόστος. Σήμερα, η μετάβαση σε μια κυκλική οικονομία, συμπεριλαμβανομένης της κυκλικής βιοοικονομίας, είναι μια τεράστια ευκαιρία για να δημιουργηθούν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα σε βιώσιμη βάση. Πολλά κράτη πλέον έχουν θέσει την κυκλική οικονομία στον πυρήνα της αναπτυξιακής στρατηγικής τους, καθώς συμβάλλει στην εξοικονόμηση ενέργειας και στην ορθολογικότερη χρήση των φυσικών πόρων, στον περιορισμό της ρύπανσης της ατμόσφαιρας, του εδάφους και των υδάτων και στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Εκτός από τα οφέλη για το περιβάλλον, μπορεί να συμβάλει ακόμα και στην κοινωνική και οικονομική ευημερία, δημιουργώντας θέσεις απασχόλησης όπως και να αποτελέσει πηγή ανάπτυξης και καινοτομίας.²

1.2. Η Κυκλική Οικονομία στην Ελλάδα

Το Δεκέμβριο του 2018, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας δημοσίευσε την Εθνική Στρατηγική για την Κυκλική Οικονομία που συνάδει με αυτήν της Ευρωπαϊκής στρατηγικής και η οποία στηρίζει την προώθηση αυτού του οικονομικού μοντέλου. Η Εθνική Στρατηγική είναι ένα πλαίσιο εργαλείων και κινήτρων για τη βιώσιμη διαχείριση των πόρων (αποβλήτων, κτιρίων και φυσικών πόρων), την ανάπτυξη της κυκλικής επιχειρηματικότητας (οικοσχεδιασμός, μεγαλύτερη διάρκεια ζωής προϊόντων, επισκευή και ανακαινίσεις, καθώς και πάρκα βιομηχανικής συμβίωσης) και την προώθηση της κυκλικής κατανάλωσης. Μεταξύ άλλων η εθνική στρατηγική προβλέπει κανονιστικές και νομοθετικές ρυθμίσεις, δράσεις βελτίωσης της χρηματοδότησης, δράσεις τεχνογνωσίας και ενημέρωσης και δράσεις διακυβέρνησης. Στις 19 Απριλίου 2019 καταργείται το τέλος ταφής απορριμμάτων και αντικαθίσταται από την εισφορά κυκλικής οικονομίας, με τροπολογία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις ολοκληρώνουν την τιμολογιακή πολιτική απορριμμάτων με βάση το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο, στηρίζονται στην αρχή ότι ο ρυπαίνων πληρώνει και δημιουργούν οικονομικά κίνητρα για ΟΤΑ, πολίτες και επιχειρήσεις, με στόχο την κυκλική οικονομία και την οικονομία μηδενικών αποβλήτων. Παρόλα αυτά, ο

¹ <https://www.zisopoulos.com/>

² <https://www.ekt.gr/el/>

δείκτης απόδοσης της κυκλικής οικονομίας στην Ελλάδα για το 2019 ήταν αρκετά χαμηλός με την πλειοψηφία των δεικτών που αφορούν την κυκλική οικονομία να βρίσκονται στις τελευταίες θέσεις για το σύνολο των 28 χωρών της ΕΕ. Σύμφωνα με μια μελέτη του 2019 τα σοβαρότερα προβλήματα ή/και ελλείψεις για την καθιέρωση και ανάπτυξη του κυκλικού μοντέλου της οικονομίας στην Ελλάδα περιλάμβαναν τη μη αποδοτική υλοποίηση των υφιστάμενων Στρατηγικών και Σχεδίων Δράσης και την απουσία κανονιστικού πλαισίου, την έλλειψη κανονιστικού πλαισίου στην αγορά, την ανυπαρξία καταγραφής των ροών υλικών, τη σημαντική καθυστέρηση στην ορθή διαχείριση όλων των ροών αποβλήτων, την ανυπαρξία προδιαγραφών και φορέων πιστοποίησης, την ανυπαρξία στρατηγικής για τη μετάβαση του πρωτογενούς τομέα στα νέα δεδομένα, την ανυπαρξία προδιαγραφών κατασκευής προϊόντων που κυκλοφορούν στην ελληνική αγορά, τα λανθασμένα καταναλωτικά πρότυπα, τις ακριβές υπηρεσίες και υψηλού κόστους και μη ποιοτικά ανταλλακτικά αναβάθμισης και επισκευής προϊόντων, τα χαμηλά ποσοστά ανακύκλωσης και επανάχρησης υλικών και την απουσία στρατηγικής και σχεδίου δράσης σε τομείς-κλειδιά όπως η βιοοικονομία και η «γαλάζια ανάπτυξη».

Τον Οκτώβριο 2020 ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία η Οδηγία (ΕΕ) 2019/904 για τη μείωση των επιπτώσεων ορισμένων πλαστικών προϊόντων μιας χρήσης στο περιβάλλον ενώ το Μάρτιο του 2021 τέθηκε σε δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση το Νέο Σχέδιο Δράσης της Ελλάδας για την Κυκλική Οικονομία – Οδικός Χάρτης. Το σχέδιο περιλαμβάνει δράσεις για βιώσιμη παραγωγή και βιομηχανική πολιτική, δράσεις για βιώσιμη κατανάλωση, δράσεις για λιγότερα απόβλητα με μεγαλύτερη αξία, οριζόντιες δράσεις και ειδικές δράσεις για βασικά προϊόντα που πρέπει να αντιμετωπιστούν κατά προτεραιότητα.³

1.3 Αειφόρος Ανάπτυξη

Σύμφωνα με τον Bruntland το 1987, αειφόρος ανάπτυξη είναι: *«η ανάπτυξη που εξυπηρετεί τις ανάγκες του τώρα, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τις ανάγκες των μελλοντικών γενιών»*. Ο όρος αειφόρος ανάπτυξη (sustainable development), είναι μια έννοια στην οποία έχουν αποδοθεί πολλοί ορισμοί και ανάλογα με το περιεχόμενο μελέτης, μπορεί να μεταβάλλεται το νόημα της (Davison, 2008). Όροι συνώνυμοι οι οποίοι χρησιμοποιούνται εναλλακτικά είναι η αειφορία, η βιωσιμότητα, και η βιώσιμη ανάπτυξη. Σύμφωνα με το Έγγραφο Αποτελεσμάτων της Παγκόσμιας Διάσκεψης Κορυφής των Ηνωμένων Εθνών του 2005, αναφέρονται ως πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης η Οικονομική ανάπτυξη, η Κοινωνική ανάπτυξη και η Προστασία του περιβάλλοντος. Σύμφωνα με τον Taylor (2016), τα κύρια ζητήματα της βιώσιμης ανάπτυξης είναι η οικονομική ανάπτυξη, η προστασία του περιβάλλοντος και η κοινωνική ισότητα. Βάσει των παραπάνω, οι 3 βασικοί

³ Κυκλική οικονομία - Βικιπαίδεια (wikipedia.org)

πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης είναι η οικονομική βιωσιμότητα, η κοινωνική βιωσιμότητα και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα (Mensah, 2019)⁴

Η Ατζέντα 2030 των Ηνωμένων Εθνών, η οποία εγκρίθηκε από τους παγκόσμιους ηγέτες το 2015, αποτελεί το νέο παγκόσμιο πλαίσιο για τη βιώσιμη ανάπτυξη και **θέτει 17 Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΣΒΑ)**. Σκοπός της είναι η εξάλειψη της φτώχειας και η επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης σε παγκόσμια κλίμακα έως το 2030, χωρίς κανένας να μένει στο περιθώριο. Πρόκειται για συγκεκριμένους στόχους με ορίζοντα τα επόμενα χρόνια, οι οποίοι μεταξύ άλλων εστιάζουν στα εξής:

- ✓ ανθρώπινη αξιοπρέπεια
- ✓ περιφερειακή και παγκόσμια σταθερότητα
- ✓ διασφάλιση της «υγείας» του πλανήτη μας
- ✓ δίκαιες και ανθεκτικές κοινωνίες
- ✓ ευημερούσες οικονομίες.

Ο όρος **βιώσιμη αστική ανάπτυξη** βάσει των παραπάνω, εντάσσει τις επιδιώξεις αυτές **στο επίπεδο της πόλης**. *«Καθίσταται όλο και πιο σαφές ότι οι ποικίλες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιφέρειες – οικονομικές, περιβαλλοντικές, κλιματικές, κοινωνικές και δημογραφικές – συνυφάνονται και η επιτυχία στο πλαίσιο της αστικής ανάπτυξης επιτυγχάνεται μόνο μέσω μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης. Συνεπώς, τα μέτρα που αφορούν στη φυσική ανάπλαση του αστικού περιβάλλοντος θα πρέπει να συνδυάζονται με μέτρα που προωθούν την εκπαίδευση, την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική ένταξη και την προστασία του περιβάλλοντος. Η ανάπτυξη ισχυρών συνεργασιών όπου εμπλέκονται οι τοπικοί πολίτες, η κοινωνία των πολιτών, η τοπική οικονομία και τα διάφορα επίπεδα της κυβέρνησης, αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση. Ο συνδυασμός ικανοτήτων και τοπικής γνώσης είναι βασικός για τον εντοπισμό κοινών λύσεων και την επίτευξη βιώσιμων αποτελεσμάτων γενικής αποδοχής.»* (ec.europa.eu/regional_policy).⁵

Επίσης σύμφωνα με την Καθηγήτρια του ΕΜΠ και Χημ. Μηχανικό κ. Αντωνία Μοροπούλου και την καθηγήτρια ΕΔΙΠ Μ. Καρόγλου, οι βασικές αρχές **ενός αιεφόρου οικοδομικού σχεδιασμού** είναι:

⁴ Ιωάννα Μικρού «Αειφόρος Ανάπτυξη απομονωμένων περιοχών, βάσει της αξιοποίησης του Πολιτιστικού και Περιβαλλοντικού Αποθέματος (ΠΠΑ) τους, στο πλαίσιο της κυκλικής οικονομίας», Μεταπτυχιακή Εργασία, Μοροπούλου, ΕΜΠ, 2022

⁵ Αναστασία Βυθούλκα «Αειφόρος Ανάδειξη. Αξιοποίηση και προστασία των Παραδοσιακών οικισμών και του πολιτιστικού αποθέματος, στο πλαίσιο της κυκλικής οικονομίας, για το νησί των Κυθήρων», Μεταπτυχιακή Εργασία, Μοροπούλου, Καραδήμας, ΕΜΠ, 2021

- ✓ Ενεργειακή απόδοση- Χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
- ✓ Αποφυγή των διαφόρων περιβαλλοντικών επιπτώσεων (άμεσες και έμμεσες)
- ✓ Συντήρηση και ανακύκλωση των πόρων
- ✓ Ποιότητα εσωτερικής ατμόσφαιρας
- ✓ Κοινωνικά θέματα
- ✓ Οικονομικά θέματα

Στην παρούσα Διπλωματική Εργασία εστιάζουμε κυρίως στους Στόχους της Βιώσιμης Ανάπτυξης **9** και **11** της Ατζέντας 2030 όπου αναφέρονται μεταξύ άλλων και στις παραπάνω βασικές αρχές του αειφόρου οικοδομικού σχεδιασμού.

1.4. Εφαρμογή της Αειφόρου Ανάπτυξης στις «Έξυπνες Πόλεις»

Σήμερα το 55% του παγκόσμιου πληθυσμού ζει σε αστικές περιοχές, με το ποσοστό αυτό να πρόκειται να ανέλθει στο 65% έως το 2050. Λόγω αυτής της αστικοποίησης είναι αυτονόητο ότι οι πόλεις είναι υπεύθυνες για την πλειονότητα της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας, την κατανάλωση ενέργειας και τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Επομένως, για να μειωθούν σημαντικά οι εκπομπές αυτές, τα αστικά κέντρα θα πρέπει να χρησιμοποιούν λιγότερη ενέργεια και να στραφούν σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Κεντρικό ρόλο στην επίτευξη αυτών των στόχων μπορούν να διαδραματίσουν οι γνωστές **«έξυπνες πόλεις»**, οι οποίες περιλαμβάνουν ένα ευρύ φάσμα πρωτοβουλιών που προσφέρουν στις πόλεις τη δυνατότητα να κάνουν αλλαγές στην αποδοτικότητα αξιοποιώντας νέες τεχνολογίες και αυτοματοποιώντας τις διαδικασίες σε εφαρμογές τόσο διαφορετικές οι οποίες θα έχουν σημαντικό αντίκτυπο στα περιβαλλοντικά προβλήματα. Η ιδέα των smart cities είναι σχετικά νέα και η περιβαλλοντική πτυχή που κρύβεται πίσω από αυτή είναι ακόμα πιο νέα καθώς υπάρχουν δυνατότητες για πολλές καινοτομίες που θα βοηθήσουν τις πόλεις έτσι ώστε να επιταχύνουν την συμβολή τους στους νομοθετημένους περιβαλλοντικούς στόχους. Εφόσον, οι έξυπνες πόλεις βασίζονται στην αποτελεσματική χρήση των μεταφορών καθώς με την βελτίωση της κάλυψης κατά μήκος των διαδρομών μεταφοράς μπορούν να μειώσουν σημαντικά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές, οι οποίες αποτελούν το 14% των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, θα ήταν παράλειψη να μην αναφέρουμε το παράδειγμα της Σιγκαπούρης η οποία κατατάσσεται στις έξυπνες πόλεις με τις καλύτερες επιδόσεις, σημειώνοντας ήδη σημαντικές βελτιώσεις στην κινητικότητα. Πιο συγκεκριμένα το Beeline που είναι μια εφαρμογή για υπηρεσίες λεωφορείων, που τέθηκε σε εφαρμογή το 2015, μοιράζεται δεδομένα με ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης λεωφορείων και προτείνει νέες διαδρομές καθορίζοντας την κίνηση με βάση τη ζήτηση της κοινότητας. Αυτό οδηγεί σε πιο αποτελεσματικές δημόσιες συγκοινωνίες και συμβάλλει στη μείωση της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων. Πέρα από αυτό έχουν δημιουργηθεί και άλλες

εφαρμογές όπως αυτή της έξυπνης στάθμευσης η οποία απαιτεί τη διάθεση αισθητήρων εξαιρετικά χαμηλής ισχύος οι οποίοι παρέχουν την κατάσταση σε πραγματικό χρόνο κάθε θέσης στάθμευσης και την παραδίδουν σε μια εφαρμογή που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τους οδηγούς.

Ορισμένα αστικά κέντρα έχουν ξεκινήσει ήδη με την εφαρμογή των έξυπνων αυτών τεχνολογιών οι οποίες βοηθούν στη δημιουργία νέων εργαλείων πολιτικής, επιτρέποντας στους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής να ενσωματώσουν τις συλλογικές προτιμήσεις των πολιτών όπως προσδιορίζονται από τα δεδομένα των μέσων κοινωνικής δικτύωσης και στη συνέχεια δίνοντας τη δυνατότητα στους πολίτες να επηρεάσουν άμεσα τις επιλογές πολιτικής της πόλης, συμβάλλοντας παράλληλα με την ενεργό συμμετοχή τους στην επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που μπορούν να πλήξουν την πόλη τους.⁶

1.5. Η Αειφόρος Ανάπτυξη και η Πολιτιστική Κληρονομιά

Όπως είναι γνωστό, η κλιματική αλλαγή και η υποβάθμιση του περιβάλλοντος συγκαταλέγονται στις μεγαλύτερες προκλήσεις της εποχής μας, απειλώντας την Ευρώπη και τον κόσμο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) αναλαμβάνει δράση και πρωτοστατεί στον τομέα αυτόν, καταβάλλοντας προσπάθειες να καταστεί η πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρος. Αυτό ισχύει και για την πολιτιστική κληρονομιά.

Η βιωσιμότητα είναι ένας από τους πέντε πυλώνες του πλαισίου δράσης για την πολιτιστική κληρονομιά. Το εν λόγω πλαίσιο υπογραμμίζει τη δυνατότητα της πολιτιστικής κληρονομιάς να ενισχύσει το κοινωνικό κεφάλαιο, να τονώσει την οικονομική ανάπτυξη και να διασφαλίσει περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Ο πολιτισμός και η πολιτιστική κληρονομιά μπορούν να συμβάλουν στην επίτευξη βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξης.

Στο πλαίσιο αυτό περιλαμβάνονται τρεις ομάδες δράσεων με στόχο:

- ✓ την αναγέννηση πόλεων και περιφερειών μέσω της πολιτιστικής κληρονομιάς.
- ✓ την προώθηση της προσαρμογής κτιρίων πολιτιστικής κληρονομιάς σε νέα χρήση.
- ✓ την εξισορρόπηση μεταξύ της πρόσβασης στην πολιτιστική κληρονομιά και του βιώσιμου πολιτιστικού τουρισμού και της φυσικής κληρονομιάς.

Οι πρόσφατες καταστροφές σε μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς κατέδειξαν ακόμη περισσότερο την ανάγκη προστασίας των μνημείων από φυσικούς και μη φυσικούς κινδύνους. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συγκεντρώνει εμπειρογνώμονες από τα κράτη μέλη της ΕΕ για τον εντοπισμό και την ανταλλαγή ορθών πρακτικών και

⁶ <https://www.envinow.gr/>

καινοτόμων μέτρων με στόχο την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς από την κλιματική αλλαγή. Αυτό αποτελεί μέρος των εργασιών στο πλαίσιο του προγράμματος εργασιών του Συμβουλίου στον πολιτιστικό τομέα (2019-2022), το οποίο ακολουθεί την προσέγγιση της ανοικτής μεθόδου συντονισμού. Η ανοικτή μέθοδος συντονισμού (ΑΜΣ) είναι μια διαδικασία χάραξης πολιτικής που δεν οδηγεί σε δεσμευτικά νομοθετικά μέτρα. Οι ομάδες ΑΜΣ, οι οποίες απαρτίζονται από εμπειρογνώμονες που έχουν διοριστεί από υπουργεία πολιτισμού και εθνικά πολιτιστικά ιδρύματα, συνεδριάζουν για να ανταλλάξουν βέλτιστες πρακτικές και να αναπτύξουν εγχειρίδια πολιτικής και πακέτα εργαλείων. Μεταξύ άλλων το Πρόγραμμα της ΕΕ για την έρευνα και την καινοτομία «Ορίζων 2020» χρηματοδοτεί έργα που έχουν ως αντικείμενο την αύξηση της ανθεκτικότητας και τη βιώσιμη ανασυγκρότηση ιστορικών περιοχών για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και των καταστροφών.⁷

Το 2001 ο Hawkes στο έργο του «Ο τέταρτος πυλώνας της βιωσιμότητας» υπερασπίζεται την άποψη ότι ο πολιτισμός πρέπει μαζί με την οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον να καταστεί ο τέταρτος πυλώνας της βιώσιμης ανάπτυξης. Οι Soini και Birkeland το 2015 στο έργο τους κάνουν λόγο για τον τριπλό ρόλο που πρέπει να παίξει ο πολιτισμός στο μοντέλο της βιώσιμης ανάπτυξης:

1. Ο πολιτισμός μέσα στο μοντέλο της βιωσιμότητας να λειτουργεί και να αναπτύσσεται παράλληλα με τους άλλους τρεις πυλώνες.
2. Ο πολιτισμός για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Ο πολιτισμός μεσολαβεί στους τρεις πυλώνες, διευκολύνει και μεταφράζει την αειφόρο ανάπτυξη και πρέπει να είναι πάντα παρών σε όλους του τομείς, τις πολιτικές και τους στρατηγικούς σχεδιασμούς.
3. Ο πολιτισμός ο ίδιος ως αειφόρος ανάπτυξη. Με άλλα λόγια η αειφορία πρέπει να ενσωματωθεί στον πολιτισμό.

Αναγνωρίζοντας λοιπόν, το σημαντικό ρόλο του πολιτισμού στη βιώσιμη ανάπτυξη, κάποιιο επιστήμονες κάνουν λόγο για τον πολιτισμό όχι μόνο ως τον τέταρτο πυλώνα της αειφορίας αλλά ως τον κύριο πυλώνα του μοντέλου.

1.6. Αειφόρος ή Βιώσιμος Τουρισμός

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (UNWTO), αειφόρος ή βιώσιμος τουρισμός (sustainable tourism) είναι *«ο τουρισμός που λαμβάνει πλήρως υπόψη του τις υφιστάμενες και μελλοντικές οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του και ανταποκρίνεται στις ανάγκες των επισκεπτών, του κλάδου και των κοινοτήτων στους προορισμούς υποδοχής»*.

⁷ <https://culture.ec.europa.eu/el/>

Οι αρχές και οι πρακτικές που θα πρέπει να εφαρμόζονται στο πλαίσιο του αειφόρου και βιώσιμου τουρισμού είναι, σύμφωνα με τον UNWTO:

1. Να γίνεται βέλτιστη χρήση των περιβαλλοντικών πόρων.
2. Να υπάρχει σεβασμός στην κοινωνική και πολιτιστική αυθεντικότητα των τοπικών κοινοτήτων.
3. Να εξασφαλίζεται η βιώσιμη οικονομική δραστηριότητα των επιχειρήσεων, παρέχοντας κοινωνικοοικονομικά οφέλη σε όλους τους ενδιαφερομένους που είναι δίκαια κατανομημένες, συμπεριλαμβανομένης της σταθερής απασχόλησης και ευκαιριών εισοδήματος και των κοινωνικών υπηρεσιών στις κοινότητες υποδοχής και συμβάλλοντας στην καταπολέμηση της φτώχειας.

Η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη απαιτεί τη συμμετοχή όλων των σχετικών κοινωνικών εταίρων που είναι άρτια πληροφορημένοι καθώς και μια ισχυρή πολιτική ηγεσία ώστε να εξασφαλίζεται η ευρεία συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, γίνεται εμφανές ότι η αειφορία ή βιωσιμότητα στον τουρισμό δεν έχει να κάνει μόνο με το περιβάλλον, όπως έχει επικρατήσει. Αφορά, επίσης, κοινωνικά ζητήματα όπως ο υπερτουρισμός, η ασφάλεια και η προστασία της δημόσιας υγείας. Το Παγκόσμιο Συμβούλιο Τουρισμού (WTTC) στην πρόσφατη μελέτη του για τον απολογισμό βιωσιμότητας για τον τουρισμό (Sustainability Reporting In Travel & Tourism) κατέγραψε τα 43 βασικότερα ζητήματα που επηρεάζουν τον κλάδο και αφορούν τα εξής θέματα:

1. Τη διατήρηση της βιωσιμότητας των προορισμών σε έναν μεταβαλλόμενο κόσμο.
2. Τις υπεύθυνες επιχειρηματικές πρακτικές.
3. Την αλλαγή των παραγόντων καινοτομίας.
4. Την εξελισσόμενη αγορά εργασίας και τις πρακτικές απασχόλησης.
5. Τις επιπτώσεις του τουρισμού στο περιβάλλον.
6. Υγεία και τουρισμός.
7. Τουρισμός και ανθρώπινα δικαιώματα.
8. Τουρισμός και ασφάλεια.

Τα τέσσερα πιο κρίσιμα ζητήματα που σχετίζονται με την άμεση επίπτωση της τουριστικής δραστηριότητας στο περιβάλλον, την κλιματική αλλαγή, τη δημόσια υγεία και την ασφάλεια είναι τα εξής:

9. Η υποβάθμιση των οικοσυστημάτων, η βιοποικιλότητα και τα τοπία.
10. Οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στην ελκυστικότητα και στην μακροπρόθεσμη σκοπιμότητα συγκεκριμένων προορισμών.

11. Η ετοιμότητα των προορισμών και των επιχειρήσεων να ανταποκριθούν σε θέματα ασφάλειας και προστασίας.
12. Η μείωση της τουριστικής κίνησης σε προορισμούς που μαστίζονται από επιδημίες και ζητήματα επιζήμια για τη δημόσια υγεία.⁸

Αειφόρος δεν είναι απαραίτητα ο γνωστός «οικο-τουρισμός». Αν μεγάλος αριθμός «οικο-τουριστών» με υπερκαταναλωτικές συνήθειες «εισβάλλει» σε φυσικές περιοχές ή μικρά χωριά και **πόλεις που δεν διαθέτουν υποδομές**, τότε σίγουρα ο τουρισμός αυτός θα υπερβεί την φέρουσα ικανότητα της περιοχής και θα οδηγήσει στην κατάρρευση του συστήματος. Πολλά τα παραδείγματα στην Ελλάδα. Χρησιμοποιώ τα λόγια του γερμανού «μαχητή του ήλιου» βουλευτή Χέρμαν Σεέρ: «Η οικονομία σήμερα στηρίζεται με ανεξέλεγκτο τρόπο στα εξαντλούμενα φυσικά αποθέματα. Ο σημερινός κόσμος απειλείται από τις όλο και περισσότερες συγκρούσεις για τα υπολειπόμενα αποθέματα. Η προσδοκία ότι μπορούμε να συνεχίσουμε να πορευόμαστε όπως σήμερα είναι αυταπάτη». Με τον πλανήτη μας να υποβαθμίζεται με ραγδαίους ρυθμούς και την παγκόσμια οικονομία να κλονίζεται επικίνδυνα, η υιοθέτηση του αειφόρου μοντέλου στον τουρισμό είναι μονόδρομος.⁹

1.7. Αειφόρος Ανάπτυξη Απομονωμένων Περιοχών.

Αν και δεν υπάρχει ένας ολοκληρωμένος, γενικά αποδεκτός ορισμός του όρου «απομονωμένη περιοχή» (remote or isolated area), κοινό χαρακτηριστικό των περιοχών που θεωρούνται απομονωμένες είναι η έλλειψη συνδεσιμότητας λόγω γεωγραφικής απόστασης, μορφολογίας του εδάφους ή διάρκειας ταξιδιού για την άφιξη σε αυτές. Σύμφωνα με τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) οι «απομονωμένες περιοχές» χρειάζονται εξωτερικές οικονομίες για να αναπτυχθούν. Η απομόνωση μπορεί να είναι απόλυτη ή σχετική και δεν αποτελεί χαρακτηριστικό αποκλειστικά των αγροτικών περιοχών. Οι πόλεις μπορούν να θεωρηθούν σχετικά απομονωμένες εάν αποσυνδεθούν από οικονομικά δίκτυα και δεν μπορούν να αξιοποιήσουν οικονομικές ευκαιρίες. Οι κάτοικοι των απομονωμένων περιοχών έχουν δύσκολη πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες όπως η εκπαίδευση και φροντίδα υγείας καθώς επίσης οι εργασιακές και επιχειρηματικές ευκαιρίες είναι περιορισμένες.¹⁰ Οι «απομονωμένες περιοχές» αντιμετωπίζουν προκλήσεις που σχετίζονται με τη διακυβέρνηση, την περιβαλλοντική ευπάθεια και την κοινωνική απομόνωση.

⁸ <https://tourismpress.gr/>

⁹ <https://www.akti.org.cy/>

¹⁰ <http://aei-project.ntua.gr/>

Συγκεκριμένα, χαρακτηρίζονται από:

1.Υψηλό βαθμό εξάρτησης από τις εξωτερικές οικονομίες (Γ'γενής τομέας αποκλειστικά από τουρισμό και ναυτιλία, και διογκωμένο σχετικά με τον μέσο εθνικό).

2.Προϊούσα συρρίκνωση Α'γενούς και Β'γενούς τομέων, εγκατάλειψη υπαίθρου, συρρίκνωση σχεδιασμού κατά το ήμισυ της Α'γενούς παραγωγής, χαμηλός βαθμός μεταποίησης, προϊόντα με χαμηλή προστιθέμενη αξία.

3.Απομόνωση, πρόβλημα μεταφορών και επικοινωνιών, ελλείπουσες αναπτυξιακές, κοινωνικές και προνοιακές υποδομές, έλλειψη καινοτομιών, νέων τεχνολογιών, επιχειρηματικότητας, εκπαίδευσης και κατάρτισης για προσαρμογή στις νέες συνθήκες του εργατικού δυναμικού.

4.Υποβάθμιση περιβάλλοντος, ερημοποίηση, έλλειψη υδάτινων πόρων.

5.Γήρανση του πληθυσμού.

Για το λόγο αυτό, είναι αναγκαία μια **αναπτυξιακή πολιτική** η οποία θα αντιστρέψει την υποβάθμιση του περιβάλλοντος και την κρίση των ανθρώπινων πόρων και θα ενισχύσει την απόδοση και οργάνωση των εξωτερικών οικονομιών αξιοποιώντας την πολιτιστική/αρχιτεκτονική κληρονομιά και το φυσικό περιβάλλον των «απομονωμένων» αυτών περιοχών. Επιπρόσθετα, η αναπτυξιακή αυτή πολιτική θα πρέπει να εξισορροπήσει τον Γ' γενή τομέα με τους Α'γενή και Β'γενή τομείς. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τον Α' γενή τομέα, θα πρέπει να ενισχυθούν οι παραδοσιακές καλλιέργειες και να οργανωθεί καλύτερα η κτηνοτροφία όπως και η χωροθέτηση των βοσκοτόπων για την προστασία του περιβάλλοντος. Επιπλέον, όσον αφορά τον Β' γενή τομέα είναι απαραίτητος ο σχεδιασμός και ο εκσυγχρονισμός του βιομηχανικού τομέα της κάθε «απομονωμένης» περιοχής.

Οι σωστά σχεδιασμένες προτάσεις, μπορούν να βοηθήσουν τις απομακρυσμένες περιοχές και τις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές να αναπτυχθούν με σταθερούς ρυθμούς, προστατεύοντας τον τόπο τους ώστε να πετύχουν την αειφορία. (Μοροπούλου, 2022).

Στο πλαίσιο αυτό, η Ελλάδα έχει ήδη ξεκινήσει την πρωτοβουλία **GR-eco Islands** με σκοπό την μετατροπή των **ελληνικών και απομονωμένων νησιών** σε κέντρα καινοτομίας και προτύπων πράσινης οικονομίας, ενεργειακής αυτάρκειας, ψηφιακής καινοτομίας και οικολογικής κινητικότητας μέσω μιας σειράς **«πράσινων δράσεων»**, οι οποίες διαδραματίζουν κομβικό ρόλο στην απανθρακοποίηση των νησιών αυτών. Πιο συγκεκριμένα, μέσα από την προώθηση της πράσινης και ψηφιακής μεταστροφής των ελληνικών νησιών, το πρόγραμμα αυτό, έρχεται να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις που είναι στενά συνδεδεμένες με τα μέχρι τώρα

πρότυπα τουρισμού, τα πρότυπα κατανάλωσης ενέργειας, τη διαχείριση του νερού και των αποβλήτων, σε τοπικό επίπεδο, μετατρέποντας τα νησιά σε ζωντανά εργαστήρια κυκλικής οικονομίας.

Βιβλιογραφία Κεφαλαίου 1

Αλέξανδρος Λακαφώσης, «Έξυπνες Πόλεις σε συνδυασμό με την Κυκλική Οικονομία: Μπορούν να Βελτιώσουν τη Σύγχρονη Ζωή στις Ελληνικές Πόλεις;», Μεταπτυχιακή Διατριβή, Μπαλαφούτης, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, 2022

Ιωάννα Μικρού «Αειφόρος Ανάπτυξη απομονωμένων περιοχών, βάσει της αξιοποίησης του Πολιτιστικού και Περιβαλλοντικού Αποθέματος (ΠΠΑ) τους, στο πλαίσιο της κυκλικής οικονομίας», Μεταπτυχιακή Εργασία, Μοροπούλου, ΕΜΠ, 2022

Αναστασία Βυθούλκα, «Αειφόρος Ανάδειξη. Αξιοποίηση και προστασία των Παραδοσιακών οικισμών και του πολιτιστικού αποθέματος, στο πλαίσιο της κυκλικής οικονομίας, για το νησί των Κυθήρων», Μεταπτυχιακή Εργασία, Μοροπούλου, Καραδήμας, ΕΜΠ, 2021

Ιστογραφία

<https://www.zisopoulos.com/>

<https://www.ekt.gr/el/magazines/>

<https://www.envinow.gr/post/>

<https://culture.ec.europa.eu/el/>

<https://tourismpress.gr/>

<https://www.akti.org.cy/>

<http://aei-project.ntua.gr/>

Α. Γενικό Θεωρητικό Πλαίσιο

Κεφάλαιο 2

«Βασικές Αρχές Ανάδειξης και Προστασίας Παραδοσιακών Οικισμών»

2.1 Πολιτιστική Κληρονομιά: Το αντικείμενο της Προστασίας

Πολιτιστική Κληρονομιά είναι το κληροδότημα από φυσικά αντικείμενα και από άυλα χαρακτηριστικά μιας ομάδας ή κοινωνίας, τα οποία έχουν κληροδοτηθεί από τις παλαιότερες γενιές και διατηρούνται στο παρόν ενώ παράλληλα παραχωρούνται στο μέλλον για να επωφεληθούν οι επόμενες γενιές. Ο όρος Πολιτιστική Κληρονομιά περιλαμβάνει τον απτό πολιτισμό (όπως κτίρια, μνημεία, τοπία, βιβλία, έργα τέχνης και τεκμήρια), τον άυλο πολιτισμό (όπως τη λαογραφία, τις παραδόσεις, τη γλώσσα και τη γνώση) και τη «φυσική» κληρονομιά, που περιλαμβάνει σημαντικά πολιτιστικά τοπία και βιοποικιλότητα. Η πολιτιστική κληρονομιά είναι μοναδική και αναντικατάστατη, γεγονός το οποίο φορτίζει τον σύγχρονο πολιτισμό με την ευθύνη της διατήρησης και διαφύλαξης της. Στα πλαίσια αυτής της διαφύλαξης του πολιτιστικού αποθέματος, έγιναν επιτυχείς προσπάθειες για τη διατήρηση της «μελλοντικής κληρονομιάς» πολλών εθνών. Στο βιβλίο «Το παρελθόν είναι μια ξένη χώρα», ο David Lowenthal παρατηρεί ότι τα διαφυλαγμένα αντικείμενα επικυρώνουν αναμνήσεις, (Digital acquisition techniques). Αυτή η σχέση όμως που αναπτύσσεται ανάμεσα σε άνθρωπο και παρελθόν **ελλοχεύει κινδύνους**, αφού μέρη και **αντικείμενα φθείρονται από τα χέρια των τουριστών**, από το φως που απαιτείται για την έκθεση τους, καθώς και από άλλους κινδύνους ή οποίοι συνοδεύουν ένα γνωστό και διαθέσιμο (πλέον) εκτιθέμενο αντικείμενο. Την συνειδητοποίηση αυτού του κινδύνου ενισχύει το γεγονός, ότι όλα τα προς προβολή αντικείμενα βρίσκονται σε μία αδιάκοπη διαδικασία χημικού μετασχηματισμού, που καταλήγει σε ένα αντίθετο από το θεμιτό αποτέλεσμα. Ότι θεωρείται «πολιτιστική κληρονομιά» από μία γενιά, είναι πιθανό να απορριφθεί από την επόμενη, ώστε να αναβιωθεί εκ νέου από τους επόμενους.¹¹

Η ερμηνεία της έννοιας της πολιτιστικής κληρονομιάς, δεν είναι στατική αλλά εμπλουτίζεται με πτυχές που αρχικά δεν περιελάμβανε. Σύμφωνα με τη Σ. Αυγερινού, «τη δεκαετία του 70' εισάγεται η κοινωνικό - πολιτιστική προσέγγιση και αναδεικνύονται τα ζητήματα των πόλεων, το 1980 εισάγεται η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, δέκα χρόνια αργότερα εισάγονται η έννοια των πολιτιστικών τοπίων και της βιομηχανικής κληρονομιάς ενώ το 2000 αναδεικνύεται η έννοια της άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς, οι τεχνογνωσίες και τα αστικά πολιτιστικά τοπία.» (Αυγερινού, Δ.Π.Μ.Σ. Ε.Μ.Π.) Στο Σύνταγμα 1975/2008, το περιβάλλον επιμερίζεται σε φυσικό και ανθρωπογενές. Στο νόμο 1650/1986 για την «Προστασία του Περιβάλλοντος», ως περιβάλλον ορίζεται «το σύνολο των φυσικών η και

¹¹ https://el.wikipedia.org/wiki/Πολιτιστική_Κληρονομιά

ανθρωπογενών παραγόντων και στοιχείων που βρίσκονται σε αλληλεπίδραση και επηρεάζουν την οικολογική ισορροπία, την ποιότητα της ζωής, την υγεία των κατοίκων, την ιστορική και πολιτιστική παράδοση και τις αισθητικές αξίες». Η διάκριση μεταξύ φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος περιγράφεται στο νόμο 360/1976 όπου φυσικό περιβάλλον ορίζεται «ο χερσαίος, θαλάσσιος και εναέριος χώρος που περιβάλλει τον άνθρωπο μαζί με τη χλωρίδα, πανίδα και τους φυσικούς του πόρους» ενώ αντίστοιχα πολιτιστικό περιβάλλον ορίζονται «τα ανθρωπογενή στοιχεία πολιτισμού και χαρακτηριστικά, όπως διαμορφώθηκαν από την παρέμβαση και τη σχέση του ανθρώπου με το φυσικό περιβάλλον, περιλαμβανομένων των ιστορικών χώρων και της καλλιτεχνικής και πολιτιστικής εν γένει κληρονομιάς της χώρας».¹²

Τί είναι όμως οι Παραδοσιακοί οικισμοί;



Εικόνα 2.1: Παχτούρι: Ορεινό Χωριό του Νομού Τρικάλων του Δήμου Πύλης (Δεν έχει χαρακτηριστεί μέχρι στιγμής Παραδοσιακός Οικισμός).



Εικόνα 2.2: Ανθούσα Ασπροποτάμου: Ορεινό Χωριό του Νομού Τρικάλων του Δήμου Μετεώρων. (Έχει χαρακτηριστεί Παραδοσιακός Οικισμός).

¹² Αναστασία Βυθούλκα «Αειφόρος Ανάδειξη. Αξιοποίηση και προστασία των Παραδοσιακών οικισμών και του πολιτιστικού αποθέματος, στο πλαίσιο της κυκλικής οικονομίας, για το νησί των Κυθήρων», Μεταπτυχιακή Εργασία, Μοροπούλου,Καραδήμας,ΕΜΠ,2021

Παραδοσιακοί οικισμοί θεωρούνται οι οικισμοί που έχουν διατηρήσει αναλλοίωτη την εικόνα που είχαν στο παρελθόν καθώς και τον τοπικό τους χαρακτήρα. Οι χαρακτηρισμένοι με νομοθετική ρύθμιση μέχρι στιγμής, παραδοσιακοί οικισμοί στην Ελλάδα σήμερα ξεπερνούν τους εννιακόσιους (900).¹³

Ο χαρακτηρισμός των πρώτων παραδοσιακών οικισμών στην Ελλάδα έγινε με το προεδρικό διάταγμα της 13ης Νοεμβρίου 1978 (ΦΕΚ 594/1978 Α') «Περί χαρακτηρισμού ως παραδοσιακών οικισμών τινών του Κράτους και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτών». Σύμφωνα με το άρθρο 1 του π. δ/τος 594/1978, 420 οικισμοί της Χώρας υπάγονται στο καθεστώς προστασίας των παραδοσιακών οικισμών. Στο άρθρο 2 του διατάγματος εξειδικεύονται οι περιορισμοί και οι όροι δόμησης που θα ισχύουν στους οικισμούς. Η οριοθέτηση του οικισμού διαχωρίζεται σε κεντρικό και υπόλοιπο τμήμα, στο καθένα από τα οποία οι όροι δόμησης είναι διαφορετικοί. Στο κεντρικό τμήμα του οικισμού τα οικόπεδα θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα εφ' όσον έχουν ελάχιστο πρόσωπο 12 μέτρα, ελάχιστο βάθος 18 μέτρα και ελάχιστο εμβαδόν 300 τετραγωνικά μέτρα, ενώ ορίζονται και οι σχετικές παρεκκλίσεις. Αντίστοιχα, στο υπόλοιπο τμήμα του οικισμού η αρτιότητα και η οικοδομησιμότητα των οικοπέδων εξασφαλίζονται εφόσον έχουν ελάχιστο πρόσωπο 25 μέτρα, ελάχιστο βάθος 40 μέτρα και ελάχιστο εμβαδόν 2000 τετραγωνικά μέτρα συνοδευόμενες και από σχετικές παρεκκλίσεις. Το σύστημα δομήσεως που ορίζεται είναι των πτερύγων, ενώ το μέγιστο ποσοστό κάλυψης είναι 80% και 50% για το κεντρικό και το υπόλοιπο τμήμα, αντίστοιχα. Ο συντελεστής δόμησης ορίζεται για το κεντρικό τμήμα του οικισμού σε 0,80 εκατοστά και για το υπόλοιπο σε 0,50. Στα υπόλοιπα άρθρα του διατάγματος καθορίζονται οι διατάξεις και τα μορφολογικά στοιχεία των κτιρίων, οι επιτρεπόμενες χρήσεις, παρεκκλίσεις, ειδικές και γενικές διατάξεις οι οποίες βρίσκουν εφαρμογή στους παραδοσιακούς οικισμούς που έχουν χαρακτηριστεί από το άρθρο 1 του π. δ. Επισημαίνεται ότι οποιεσδήποτε ειδικές διατάξεις χαρακτηρισμού οικισμού ως παραδοσιακού και επιβολής ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης για την προστασία του παραδοσιακού του χαρακτήρα, κατισχύουν του π. δ. 594/1978.¹⁴

Επιπλέον, μέσα από το άρθρο 4 του ΓΟΚ όπως ισχύει μετά την αναθεώρηση του από το Νέο Οικονομικό Κανονισμό 4067/2012 (άρθρο 6) προκύπτει ένας παρόμοιος ορισμός (ΦΕΚ 79/9.4.2012 Α'). Σύμφωνα με το ΝΟΚ, *ως παραδοσιακοί οικισμοί μπορούν να οριστούν οικισμοί ή τμήματα πόλεων ή οικισμών ή αυτοτελή οικιστικά σύνολα εκτός αυτών με σκοπό τη διατήρηση και ανάδειξη της ιδιαίτερης ιστορικής, πολεοδομικής, αρχιτεκτονικής, λαογραφικής, κοινωνικής και αισθητικής*

¹³ https://el.wikipedia.org/wiki/Κατάλογος_Παραδοσιακών_Οικισμών_της_Ελλάδας

¹⁴ Αλίκη Μεταλληνού, «Παραδοσιακοί Οικισμοί. Θεσμικό Πλαίσιο Προστασίας και Χωροταξική Οργάνωση», Ερευνητική Εργασία, Ποζουκίδου, ΑΠΘ, 2013

φυσιογνωμίας τους (ΦΕΚ 79/9.4.2012 Α'). Ως διατηρητέα, μπορούν να χαρακτηρίζονται «μεμονωμένα κτίρια ή τμήματα κτιρίων ή συγκροτήματα κτιρίων, ως και στοιχεία του περιβάλλοντος χώρου αυτών, όπως επίσης και στοιχεία του φυσικού ή και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος χώρου, όπως αυλές, κήποι, θυρώματα και κρήνες, καθώς και μεμονωμένα στοιχεία πολεοδομικού (αστικού ή αγροτικού) εξοπλισμού ή δικτύων, όπως πλατείες, κρήνες, διαβατικά, λιθόστρωτα, γέφυρες που βρίσκονται εντός ή εκτός οικισμών» (ΦΕΚ 79/9.4.2012 Α'). Στους παραπάνω ορισμούς γίνεται εμφανής η διάσταση της προστασίας και της φυσικής κληρονομιάς παράλληλα με την αρχιτεκτονική, γεγονός που αποβλέπει στην αυξημένη προστασία της τελευταίας.

2.2 Διεθνείς Φορείς Προστασίας

Το ενδιαφέρον για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς στο διεθνές περιβάλλον άρχισε να αναπτύσσεται, κυρίως, μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου πολέμου, όπου πλέον γίνεται ευρέως κατανοητή η ανάγκη συντονισμένης δράσης διεθνών διακυβερνητικών οργάνων για τη διαχείριση και την αντιμετώπιση των κινδύνων που απειλούν την παγκόσμια πολιτιστική κληρονομιά (Κόνσολα, 2006). Οι σημαντικότεροι οργανισμοί που έχουν αναλάβει αυτή τη δράση σύμφωνα με τη Σ. Αυγερινού (Αυγερινού, Δ.Π.Μ.Σ. Ε.Μ.Π.) είναι οι ακόλουθοι:

A. Ο Εκπαιδευτικός, Επιστημονικός και Πολιτιστικός Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών (UNESCO - United Nations Educational, Scientific, and Cultural Organization), ο οποίος δρα σε παγκόσμιο επίπεδο και μία από τις δραστηριότητές του είναι και η συμβολή του στη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς, με τη διοργάνωση διεθνών εκστρατειών για τη διάσωση μνημείων που κινδυνεύουν και την έκδοση πολλών κειμένων αρχών. Στο πλαίσιο της UNESCO λειτουργεί το Γραφείο και η Επιτροπή της Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς για την εγγραφή μνημείων στον ομώνυμο κατάλογο, σε εφαρμογή της σχετικής Διεθνούς Σύμβασης.

B. Το Συμβούλιο της Ευρώπης και η Ευρωπαϊκή Ένωση που είναι ευρωπαϊκής εμβέλειας. Κύριοι στόχοι του Συμβουλίου της Ευρώπης είναι η προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και η ενδυνάμωση της πλουραλιστικής δημοκρατίας με πολιτικά, νομοθετικά και θεσμικά μέτρα, η αντιμετώπιση προβλημάτων της ευρωπαϊκής κοινωνίας, η προώθηση μέτρων και προγραμμάτων ανάπτυξης της ευρωπαϊκής πολιτιστικής ταυτότητας αλλά και της ενδοευρωπαϊκής διαφορετικότητας. Διαμέσου της Επιτροπής της Πολιτιστικής Κληρονομιάς ασκεί πολιτική προστασίας της ιστορικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της Ευρώπης, που περιλαμβάνει την έκδοση Χαρτών αρχών και Συμβάσεων, τεχνική υποστήριξη, εκπαιδευτική δραστηριότητα, ενημερωτικές πολιτιστικές εκστρατείες κ.ά.

Παράλληλα, δραστηριοποιούνται και μη κυβερνητικοί οργανισμοί που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην προώθηση και ανάπτυξη του πολιτιστικού τομέα όπως:

Γ. Το **Διεθνές Συμβούλιο Μουσείων (ICOM)** το οποίο είναι η διεθνής οργάνωση των μουσείων και των επαγγελματιών που σχετίζονται με αυτά και έχει ένα ευρύτατο πεδίο δράσεων. Βασικός σκοπός της ύπαρξής του είναι η διατήρηση και η συνέχιση της παγκόσμιας υλικής ή άυλης φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς με τρόπο ενεργό, ώστε να διαχέεται αυτή στην κοινωνία. Βασικό αντικείμενο του ICOM είναι η ανάπτυξη και διαχείριση των μουσείων σε διεθνές επίπεδο και η προώθηση της μουσειολογίας.

Δ. Το **Διεθνές Συμβούλιο Μνημείων και Χώρων (ICOMOS)** όπου στόχος του είναι η προώθηση διεθνώς της συντήρησης των ιστορικών μνημείων και των τοποθεσιών. Αποτελεί το κύριο συμβουλευτικό όργανο της UNESCO για την εγγραφή των μνημείων στον κατάλογο της Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς και είναι υπεύθυνο για την έκδοση μεγάλου αριθμού Χαρτών, Συμβάσεων, Οδηγιών και Διακηρύξεων σε διεθνές ή εθνικό επίπεδο.

Ε. Το **ICCROM- Διεθνές Κέντρο για τη Σπουδή της Συντήρησης και της Αποκατάστασης των Πολιτιστικών Αγαθών** όπου η δράση του εκτυλίσσεται στους τομείς: α) της εκπαίδευσης, με τη διοργάνωση ειδικών σεμιναρίων πάνω στη συντήρηση μνημείων διαφόρων ειδών και κατηγοριών με τη λειτουργία πλούσιας εξειδικευμένης και ηλεκτρονικά εκσυγχρονισμένης βιβλιοθήκης, με την έκδοση εξειδικευμένων δημοσιεύσεων, β) της έρευνας, με τη διοργάνωση και συντονισμό επιστημονικών συναντήσεων ειδικών και τη λειτουργία εργαστηρίων, γ) της διεθνούς συνεργασίας με την παροχή τεχνικών συμβουλών και την αποστολή εμπειρογνομόνων στα κράτη-μέλη του, και, τέλος, της ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού σε θέματα συντήρησης και προστασίας.

ΣΤ. Το **Europa Nostra** το οποίο προωθεί την πραγματοποίηση συγχρόνων επεμβάσεων υψηλών προδιαγραφών στα μνημεία, με την απονομή, κατ' έτος ειδικών βραβείων, κινητοποιεί την κοινή γνώμη αλλά και οικονομικούς οργανισμούς για σημαντικά ευρωπαϊκά μνημεία, που κινδυνεύει η διατήρησή τους, ευαισθητοποιεί την κοινή γνώμη για την προστασία του πολιτιστικού και φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης και συνεργάζεται στενά προς αυτή την κατεύθυνση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Συμβούλιο της Ευρώπης και την Unesco. Στην Ελλάδα η Europa Nostra εκπροσωπείται από την Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού.

Αποτέλεσμα αυτού του ενδιαφέροντος είναι ένα «πλέγμα κανόνων διεθνούς δικαίου και διεθνών συμβάσεων» που ρυθμίζουν, σήμερα, σε αποτελεσματικό βαθμό την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς (Χριστοφιλόπουλος, 2005).

Πολλές από αυτές τις συμβάσεις που ακολουθούν έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα και ισχύουν ως εσωτερικό δίκαιο.

2.3 Η Προστασία της Πολιτιστικής Κληρονομιάς στα Διεθνή Κείμενα

Μια από τις πρώτες δράσεις διεθνούς συνεργασίας σχετικά με την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια του Πρώτου Διεθνούς Συνεδρίου των Αρχιτεκτόνων και ειδικών των ιστορικών μνημείων, που έγινε το 1931 στην Αθήνα. Αποτέλεσμα του συνεδρίου ήταν ο «**Χάρτης της Αθήνας** για την αποκατάσταση των ιστορικών μνημείων» (Carta del Restauro), στον οποίο συγκεντρώθηκε η μέχρι τότε διεθνής εμπειρία που αφορούσε την αποκατάσταση μνημείων (Ζερβός, 2010). Ο χάρτης απαρτίζεται από επτά ψηφίσματα με τα οποία επισημαίνεται η ανάγκη της διατήρησης ιστορικών μνημείων και τόπων, εγκρίνονται σύγχρονες μέθοδοι αποκατάστασης με τη προϋπόθεση να γίνονται με τρόπο που να μην αλλοιώνει το χαρακτήρα του μνημείου, προτείνεται η λήψη μέτρων για την προστασία από το κάθε κράτος μέλος σε εθνικό επίπεδο και εισάγεται η έννοια της διεπιστημονικής συνεργασίας (Athens Charter, 1931).

Λίγα χρόνια αργότερα, το 1945 ιδρύεται ο Εκπαιδευτικός, Επιστημονικός και Πολιτιστικός Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών, ο οποίος έχει ως στόχο την προώθηση μέσω των εκπαιδευτικών, επιστημονικών και πολιτιστικών σχέσεων των λαών του κόσμου τη διεθνή ειρήνη και ευημερία. Σύμφωνα με το άρθρο 1 της ιδρυτικής πράξης του οργανισμού, για την επίτευξη του απώτερου σκοπού, δηλαδή της κοινής ευημερίας των εθνών, είναι απαραίτητη η εξασφάλιση της διατήρησης και προστασίας της παγκόσμιας κληρονομιάς μέσω των διεθνών συμβάσεων (UNESCO, 1945).

Το 1954, με θεματοφύλακα την UNESCO (UNESCO, 1954), υπογράφεται η σύμβαση για «*την προστασία των πολιτιστικών αγαθών σε περίπτωση ένοπλης σύρραξης*» (**Σύμβαση της Χάγης**), η οποία κυρώθηκε με το ν. 1144/1981 και ισχύει ως εσωτερικό δίκαιο της Χώρας. Η σύμβαση αυτή προβλέπει γενικά μέτρα για την προστασία των πολιτιστικών αγαθών, περιπτώσεις ειδικής προστασίας, μεταφορά των πολιτιστικών αγαθών, θέματα εφαρμογής της και άλλες ρυθμίσεις. Η σύμβαση της Χάγης προσδιορίζει τα πολιτιστικά αγαθά και την προστασία τους, και καθορίζει τις σχετικές υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων μερών για τη διαφύλαξη και το σεβασμό των πολιτιστικών αγαθών (UNESCO, 1954). Εκτός από αυτή τη γενική προστασία, παρέχει ειδική προστασία σε περιορισμένο αριθμό καταφυγίων που προορίζονται για την προστασία των κινητών πολιτιστικών αγαθών (UNESCO, 1954). Υπεύθυνοι για την εξασφάλιση της εφαρμογής της ορίστηκαν οι Προστάτιδες Δυνάμεις, η UNESCO και ο Γενικός της Επίτροπος (Βουδούρη και Στρατή, 1999). Δέκα χρόνια αργότερα, το 1964, στα πλαίσια του Δεύτερου Παγκόσμιου Συνεδρίου των Αρχιτεκτόνων και Ειδικών των Ιστορικών Μνημείων, επικαιροποιείται ο Χάρτης των Αθηνών με το Διεθνή Χάρτη «*για τη διατήρηση και την αποκατάσταση Μνημείων και Τοποθεσιών*» ή αλλιώς **Χάρτη της Βενετίας** (Venice Charter, 1964). Οι

βασικές αρχές του Χάρτη της Βενετίας αφορούν στον καθορισμό της έννοιας του ιστορικού μνημείου, η οποία σε αντίθεση με το Χάρτη της Αθήνας, επεκτείνεται από σημειακή σε συνολική, στη διατήρηση του μνημείου σε συνδυασμό με τη συνεχή συντήρηση και του περιβάλλοντα χώρου, στις μεθόδους αποκατάστασης, στις αρχαιολογικές ανασκαφές και στη δημοσίευση οποιωνδήποτε δράσεων που αφορούν τη διατήρηση των μνημείων (Venice Charter, 1964). Σύμφωνα με το Ζερβό (2010), με το Χάρτη της Βενετίας καθιερώνεται η έννοια της δυνατότητας συνύπαρξης όλων των ιστορικών διαστρωματώσεων σε ένα μνημείο, μετά από αξιολόγηση. Κατά τη διάρκεια του συνεδρίου, πάρθηκε απόφαση για την ίδρυση του Διεθνούς Συμβουλίου Μνημείων και Τοποθεσιών (**ICOMOS** - International Council of Monuments and Sites), η οποία πραγματοποιήθηκε τον επόμενο χρόνο, με σκοπό τη διάδοση των αρχών του Χάρτη της Βενετίας (Ζερβός, 2012). Το ICOMOS αποτελεί μη κυβερνητικό οργανισμό που δρα ως τεχνικός σύμβουλος της UNESCO σε θέματα προστασίας και ανάδειξης της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς (Νακάσης, 2013). Το 1970, η UNESCO, στα πλαίσια Γενικής Συνδιάσκεψης για την Εκπαίδευση και τη μόρφωση, στο Παρίσι, οδήγησε στην υπογραφή της σύμβασης «*σχετικά με τα ληπτέα μέτρα για την απαγόρευση και την παρεμπόδιση της παράνομης εισαγωγής, εξαγωγής και μεταβίβασης της κυριότητας των πολιτιστικών αγαθών*» (**Σύμβαση των Παρισίων**), η οποία έχει κυρωθεί από την Ελλάδα με το ν. 1103/1981 και ήταν η πρώτη προσπάθεια σε επίπεδο διεθνούς δικαίου παρεμπόδισης παράνομης απόκτησης πολιτιστικών αγαθών και διευκόλυνσης επιστροφής στη χώρα από την οποία εξήχθησαν (Αντωνίου, 2004).

Τις διεθνείς αυτές συμβάσεις ακολουθεί το 1972 η σύμβαση «**για την προστασία της παγκόσμιας πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς**» (**Σύμβαση των Παρισίων**), η οποία κυρώθηκε με το ν. 1126/1981 και αποτελεί δεσμευτικό βήμα στο τομέα του πολιτισμού και της αειφορίας (Ζερβός, 2012). Μέχρι το Μάρτιο του 2005, η Σύμβαση των Παρισίων επικυρώθηκε από 181 χώρες, γεγονός που την κάνει ίσως την πιο επιτυχημένη από τις άλλες δυο συμβάσεις (Κόνσολα, 2006). Η σύμβαση αυτή καθορίζει το περιεχόμενο της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς και θεσπίζει νέες διατάξεις με σκοπό την καθιέρωση συστήματος συλλογικής προστασίας τους σε παγκόσμιο επίπεδο (ΦΕΚ 32/10.2.1981 Α'). Οι διατάξεις της Σύμβασης των Παρισίων υποχρεώνουν τα κράτη μέλη να κάνουν ό, τι είναι δυνατόν για την διατήρηση και προστασία της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς, ενώ προβλέπουν την υιοθέτηση μιας γενικής πολιτικής και την ένταξη της κληρονομιάς στα σχέδια του προγραμματισμού. Για να ευδοκιμήσουν οι προσπάθειες των κρατών μελών η σύμβαση καθιερώνει ένα σύστημα διεθνούς σύμπραξης και συνδρομής στο οποίο κάθε κράτος μέλος αναλαμβάνει την υποχρέωση να εισφέρει τη συνδρομή του. Στα πλαίσια διεθνούς συνεργασίας ιδρύεται η Διακυβερνητική Επιτροπή από αντιπροσώπους 21 κρατών για την προστασία της κληρονομιάς, η οποία καθορίζει τους φυσικούς και πολιτιστικούς χώρους που πρέπει να προστατευτούν αναλαμβάνει την καταγραφή τους στον κατάλογο της παγκόσμιας

κληρονομιάς και το κατάλογο της παγκόσμιας κληρονομιάς σε κίνδυνο και τον δημοσιοποιεί. Για την εύρυθμη λειτουργία της ιδρύθηκε το Ταμείο για την προστασία της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς (ΦΕΚ 32/10.2.1981 Α').

Σε αυτό το σημείο, αξίζει να αναφερθούν οι δράσεις του ICOMOS τη δεκαετία του '80, οι οποίες είχαν σημαντική επίδραση στη διαμόρφωση διεθνών οδηγιών για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς: η Διακήρυξη της Plaxcala για την αναβίωση των μικρών οικισμών, ο Χάρτης για τη Διατήρηση Ιστορικών Πόλεων και Αστικών Περιοχών και ο Χάρτης για την ανώνυμη κτισμένη κληρονομιά. Η Διακήρυξη της Plaxcala υιοθετήθηκε το 1982 από το εθνικό τμήμα του ICOMOS στο Μεξικό και αντιμετωπίζει το πρόβλημα της ερήμωσης των μικρών οικισμών. Τα συμπεράσματά της επικεντρώνουν στην ανάγκη διατήρησης και προστασίας των οικισμών αυτών, που αποτελούν μαρτυρίες πολιτισμού, μέσω του περιφερειακού σχεδιασμού, καθιστούν υπεύθυνη την κυβέρνηση του κάθε κράτους για την διατήρηση οικισμών, ενθαρρύνουν τη χρήση τοπικών υλικών και παραδοσιακών μεθόδων και προτρέπουν τις κυβερνήσεις να κυρώσουν την Σύμβαση για την προστασία της παγκόσμιας πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς (1972), έτσι ώστε να μπορούν να δεχτούν υποστήριξη και τεχνική βοήθεια από τους διεθνείς οργανισμούς (ICOMOS, 1982). Όσον αφορά στον Χάρτη για τη Διατήρηση Ιστορικών Πόλεων και Αστικών Περιοχών ή **Χάρτης της Washington** (1987), συμπληρώνει τις αρχές του Χάρτη της Βενετίας και αναφέρεται σε ιστορικές αστικές περιοχές μαζί με το φυσικό και ανθρωπογενές τους περιβάλλον που απειλούνται από υποβάθμιση των παραδόσεων τους (ICOMOS, 1987). Προτείνει ένα σχέδιο διατήρησης των οικισμών αυτών, το οποίο για να είναι επιτυχές πρέπει να εντάσσεται στον αστικό και τον περιφερειακό σχεδιασμό (ICOMOS, 1987). Ο Χάρτης για την ανώνυμη χτιστή κληρονομιά υιοθετήθηκε από τον **ICOMOS το 1999 στο Μεξικό** ως εξειδίκευση του Χάρτη της Βενετίας (Ζερβός, 2012). Ο Χάρτης αναγνωρίζει τους κινδύνους που αντιμετωπίζει η ακίνητη παραδοσιακή κληρονομιά από τις δυνάμεις της οικονομικής, κοινωνικής και αρχιτεκτονικής ομογενοποίησης και προτείνει αρχές διατήρησής της, οι οποίες πρέπει να εφαρμοστούν από τις κοινότητες, τις κυβερνήσεις και από διεπιστημονικές ομάδες ειδικών (ICOMOS, 1999).¹⁵

Τέλος, σύμφωνα με την Ομότιμη Καθηγήτρια και Αρχιτέκτων του ΕΜΠ κ. Ελένη Μαΐστρου: Η «**Ευρωπαϊκή Σύμβαση για το Τοπίο**» (**Σύμβαση της Φλωρεντίας 2000**) που κυρώθηκε από την ελληνική πολιτεία με το Νόμο Ν. 3827/2010, ορίζει ότι κάθε κράτος αναλαμβάνει: α. να αναγνωρίζει νομικά τα τοπία ως ένα απαραίτητο συστατικό στοιχείο του ανθρώπινου περιβάλλοντος, ως μια έκφραση της ποικιλίας της κοινής πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς τους, και ως θεμέλιο της ταυτότητάς τους. β. Να εγκαθιδρύει και να εφαρμόζει πολιτικές τοπίων που αποσκοπούν στην προστασία, διαχείριση και σχεδιασμό των τοπίων δια της υιοθέτησης των συγκεκριμένων μέτρων γ. Να καθιερώνει διαδικασίες για τη

¹⁵ Αλίκη Μεταλληνού, «Παραδοσιακοί Οικισμοί. Θεσμικό Πλαίσιο Προστασίας και Χωροταξική Οργάνωση», Ερευνητική Εργασία, Ποζουκίδου, ΑΠΘ, 2013

συμμετοχή του ευρέως κοινού, των τοπικών και περιφερειακών αρχών, και άλλων πλευρών με ενδιαφέρον για τον ορισμό και την εφαρμογή των πολιτικών των τοπίων που αναφέρονται ανωτέρω στην παράγραφο β. δ. Να εντάξει το τοπίο στις περιφερειακές και αστικές πολιτικές σχεδιασμού και στις πολιτιστικές, περιβαλλοντικές, αγροτικές, κοινωνικές και οικονομικές πολιτικές του, όπως και σε πολλές άλλες πολιτικές με πιθανό άμεσο ή έμμεσο αντίκτυπο στο τοπίο.

2.4 Εθνικό Θεσμικό Πλαίσιο Προστασίας – Φορείς Προστασίας

Το Σύνταγμα που ισχύει στην Ελλάδα είναι το Σύνταγμα του 1975, όπως αυτό αναθεωρήθηκε το 1986, το 2001 και το 2008. Η προστασία και η ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς αποτέλεσαν αντικείμενο και σκοπό συνταγματικών διατάξεων πρώτη φορά το 1975 με τη θέσπιση του Συντάγματος της Ελλάδος. Το άρθρο το οποίο αναφέρεται στη πολιτιστική κληρονομιά και ειδικότερα στους παραδοσιακούς οικισμούς είναι το Άρθρο 24. Σύμφωνα με τις παρ. 1, 2 και 6 του Συντάγματος μετά της τελευταίας αναθεώρησης (2008) : «1. Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας...2. Η χωροταξική αναδιάρθρωση της Χώρας, η διαμόρφωση, η ανάπτυξη, η πολεοδόμηση και η επέκταση των πόλεων και των οικιστικών γενικά περιοχών υπάγεται στη ρυθμιστική αρμοδιότητα και τον έλεγχο του Κράτους με σκοπό να εξυπηρετείται η λειτουργικότητα και η ανάπτυξη των οικισμών και να εξασφαλίζονται οι καλύτεροι δυνατοί όροι διαβίωσης...6. Τα μνημεία, οι παραδοσιακές περιοχές και τα παραδοσιακά στοιχεία προστατεύονται από το Κράτος. Νόμος θα ορίσει τα αναγκαία για την πραγματοποίηση της προστασίας αυτής περιοριστικά μέτρα της ιδιοκτησίας, καθώς και τον τρόπο και το είδος της αποζημίωσης των ιδιοκτητών.»¹⁶

Τα υπουργεία τα οποία είναι σήμερα αρμόδια για την προστασία των ιστορικών οικισμών και πόλεων είναι τα ακόλουθα:

Για όλη τη χώρα, το **Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού (ΥΠΠΟΑ)** το οποίο ασκεί προστασία με τις κεντρικές του Υπηρεσίες και με τις κατά τόπους εφορείες (βλ. σχετικά Οργανισμό Υπουργείου). Βασικός νόμος του ΥΠΠΟΑ είναι ο **Νόμος 4858 (ΦΕΚ 220/Α/19.11.21)**, ο οποίος αποτελεί κύρωση του **Νόμου 3028/2002** με βάση τον οποίο εκδίδονται Προεδρικά Διατάγματα η Υπουργικές Αποφάσεις με τις οποίες κηρύσσει «ιστορικούς τόπους» οικισμούς ή τμήματα πόλεων. Ειδικότερα σύμφωνα με τον αρχαιολογικό Νόμο «Ως ιστορικοί τόποι νοούνται είτε εκτάσεις ... που αποτέλεσαν ...το χώρο εξαίρετων ιστορικών ή μυθικών γεγονότων, ή εκτάσεις που

¹⁶ Αλίκη Μεταλληνού, «Παραδοσιακοί Οικισμοί. Θεσμικό Πλαίσιο Προστασίας και Χωροταξική Οργάνωση», Ερευνητική Εργασία,Ποζουκίδου,ΑΠΘ,2013

περιέχουν ... μνημεία μεταγενέστερα του 1830, είτε σύνθετα έργα του ανθρώπου και της φύσης μεταγενέστερα του 1830, τα οποία συνιστούν χαρακτηριστικούς και ομοιογενείς χώρους, που είναι δυνατόν να οριοθετηθούν τοπογραφικά, και των οποίων επιβάλλεται η προστασία λόγω της λαογραφικής, εθνολογικής, κοινωνικής, τεχνικής, αρχιτεκτονικής, βιομηχανικής ή εν γένει ιστορικής, καλλιτεχνικής ή επιστημονικής σημασίας τους.» Το ανώτερο γνωμοδοτικό όργανο του ΥΠΠΟΑ είναι το **Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο**, τα μέλη του οποίου ορίζονται από τον εκάστοτε Υπουργό Πολιτισμού. Το ΥΠΠΟΑ δεν έχει την αρμοδιότητα έκδοσης διαταγμάτων με πολεοδομικές ρυθμίσεις για την προστασία και ελεγχόμενη ανάπτυξη των κηρυγμένων οικισμών.

Προστασία ασκεί και το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (**ΥΠΕΝ**), το οποίο με βάση το άρθρο 6 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν. 4067/2012) «Προστασία Αρχιτεκτονικής και Φυσικής Κληρονομιάς» κηρύσσει α) Ως (παραδοσιακά) προστατευόμενα σύνολα: οικισμούς ή τμήματα πόλεων β) Ως ζώνες ιδιαίτερου κάλλους, χώρους, τόπους, τοπία ή και φυσικούς σχηματισμούς φυσικού ή ανθρωπογενούς χαρακτήρα, εντός ή εκτός οικισμών. Το ίδιο Υπουργείο έχει την ευθύνη οριοθέτησης των οικισμών και έκδοσης ειδικών διαταγμάτων για όρους δόμησης, χρήσεις γης, και λοιπές πολεοδομικές ρυθμίσεις.

Τις αρμοδιότητες του ΥΠΕΝ στη νησιωτική χώρα έχει αναλάβει η **Γ. Γ. Αιγαίου και Νησιωτικής πολιτικής και το Αιγαίου και το Υφυπουργείο (πρώην Υπουργείο) Μακεδονίας Θράκης**

Και τα δυο Υπουργεία κηρύσσουν κτίρια:

Το **Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού (ΥΠΠΟΑ)** κηρύσσει με βάση τον αρχαιολογικό Νόμο ως «Μνημεία» α) τα αρχαία που χρονολογούνται έως και το 1830, β) τα νεότερα πολιτιστικά αγαθά που είναι προγενέστερα των εκάστοτε τελευταίων εκατό ετών και γ) τα νεότερα πολιτιστικά αγαθά που ανάγονται στην περίοδο των εκάστοτε τελευταίων εκατό ετών. Τα (β) και (γ) χαρακτηρίζονται μνημεία λόγω της ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής, πολεοδομικής, κοινωνικής, εθνολογικής, λαογραφικής, τεχνικής, βιομηχανικής ή εν γένει ιστορικής, καλλιτεχνικής ή επιστημονικής σημασίας τους.

Το **ΥΠΕΝ** κηρύσσει ως διατηρητέα, μεμονωμένα κτίρια ή τμήματα κτιρίων ή συγκροτήματα κτιρίων, στοιχεία του περιβάλλοντος χώρου τους, στοιχεία του φυσικού ή και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος χώρου, όπως αυλές, κήποι, θυρώματα και κρήνες, καθώς και μεμονωμένα στοιχεία πολεοδομικού (αστικού ή αγροτικού) εξοπλισμού ή δικτύων, όπως πλατείες, κρήνες, διαβατικά, λιθόστρωτα, γέφυρες που βρίσκονται εντός ή εκτός οικισμών (άρθρο 6 του ΝΟΚ).

Σημαντικά προβλήματα που εντοπίζονται από το καθεστώς της προστασίας είναι ότι:

- Τα ειδικά διατάγματα όρων δόμησης των οικισμών δεν έχουν προκύψει από αντίστοιχες πολεοδομικές μελέτες.
- Δεν πραγματοποιείται συνολική καταγραφή και αξιολόγηση των ιστορικών κτισμάτων των οικισμών, ώστε να γίνουν συνολικές κηρύξεις διατηρητέων κτιρίων.
- Οι διπλές κηρύξεις και η έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων για την Προστασία Υπουργείων έχουν ως αποτέλεσμα να μην υπάρχουν κοινοί κανόνες και κοινή νομοθεσία που να ορίζει τα επιτρεπόμενες και μη ενέργειες σε κάθε οικισμό.
- Οι διαδικασίες έκδοσης αδειών με τους διπλούς ελέγχους και τις διαφορετικές ενίοτε οδηγίες από τα διαφορετικά ελεγκτικά όργανα των δυο Υπουργείων καθιστούν ιδιαίτερα χρονοβόρες τις διαδικασίες έκδοσης αδειών, με αποτέλεσμα οι ιδιοκτήτες συχνά καταφεύγουν σε αυθαίρετες εργασίες.
- Η έλλειψη οικονομικής στήριξης των ιδιοκτητών διατηρητέων κτισμάτων για την αποκατάσταση των κτιρίων τους.¹⁷

2.5 Το Νομικό Πλαίσιο Προστασίας των Παραδοσιακών Οικισμών

Όπως προαναφέραμε βασικός νόμος του ΥΠΠΟΑ είναι ο **Νόμος 4858 (ΦΕΚ 220/Α/19.11.21)**, ο οποίος αποτελεί κύρωση του **Νόμου 3028/2002 (ΦΕΚ 153/28.6.2002 Α')** «Για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς» με βάση τον οποίο εκδίδονται τα Προεδρικά Διατάγματα και οι Υπουργικές Αποφάσεις. Ακολουθούν τα παρακάτω διατάγματα, νόμοι και κανονισμοί οι οποίοι αφορούν την προστασία των παραδοσιακών οικισμών μέσα από το θεσμικό πλαίσιο του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού.

Προεδρικό Διάταγμα 181/1985

Το προεδρικό διάταγμα της 3ης Μαΐου 1985 «Τρόπος καθορισμού ορίων οικισμών της χώρας μέχρι 2000 κατοίκους, κατηγορίες αυτών και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης τους» αναφέρεται στους οικισμούς της χώρας οι οποίοι έχουν **πληθυσμό μέχρι δυο χιλιάδες κατοίκους**. Το διάταγμα αυτό κατήργησε μερικές διατάξεις που όριζαν όρους και περιορισμούς δόμησης του π. δ/τος του 1978 και τις αντικατέστησε με νέες.

¹⁷ Σημειώσεις Μαθήματος κ. Ελένης Μαΐστρου «Προστασία και Σχεδιασμός σε Ιστορικά Κτίρια και Σύνολα» ΔΠΜΣ Προστασία Μνημείων, ΕΜΠ, 2023

Νομοθετικό Διάταγμα 8/1973 περί «Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού»

Το νομοθετικό διάταγμα της 9 Ιουνίου του 1973 (ΦΕΚ 40/9.6.1975 Α') περί « Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού» **εισάγει για πρώτη φορά** στην ελληνική νομοθεσία, σε πρώιμο στάδιο, την έννοια της **προστασίας των παραδοσιακών οικισμών** με το άρθρο 79 (Παπαπετρόπουλος, 2004). Αυτή η νέα πρόβλεψη σε επίπεδο νόμου για οικισμούς με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά εκφράζεται κυρίως στην παρ. 6 του άρθρου 79: *«Διά Π. Διαταγμάτων εκδιδόμενων προτάσει του Υπουργού Δημοσίων Έργων κατόπιν αιτιολογημένης εκθέσεως της κατά περίπτωση αρμόδιας Υπηρεσίας δύνανται να χαρακτηρίζονται οικισμοί ή τμήματα αυτών ή κτίρια ως διατηρητέα λόγω του ιδιαίτερου ιστορικού, λαογραφικού, πολεοδομικού, αισθητικού ή και αρχιτεκτονικού χαρακτήρος αυτών.»* Στο ίδιο άρθρο υπαγορεύονται διατάξεις που έχουν ως στόχο τη διαφύλαξη της αισθητικής και τη διατήρηση κτιρίων ή οικισμών που παρουσιάζουν ιδιαίτερο χαρακτήρα.

«Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός», ν.1577/85, 2831/2000 και 4067/2012

Βασικό εργαλείο ρύθμισης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς σε πολεοδομικό επίπεδο αποτελεί ο ν. 1577/1985 περί « Γενικού Οικοδομικού κανονισμού» (ΦΕΚ 210/18.12.1985 Α') , ο οποίος τροποποιήθηκε από το ν. 2831/2000 και προσφάτως αναθεωρήθηκε από το Νέο Οικοδομικό Κανονισμό (ν. 4067/2012). Τα νομοθετικά αυτά διατάγματα περιέχουν ρυθμίσεις οι οποίες καθορίζουν τους γενικούς όρους και τις δυνατότητες προστασίας της αρχιτεκτονικής και της φυσικής κληρονομιάς. Ο ΓΟΚ του 1985 ήταν το νομοθετικό διάταγμα που θέσπισε διατάξεις για την προστασία των παραδοσιακών οικισμών και των διατηρητέων κτιρίων κυρίως με το άρθρο 4, το οποίο είχε τίτλο *«Παραδοσιακοί οικισμοί και διατηρητέα κτίρια. Προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.»*. Με το άρθρο 4 καθορίζεται η διαδικασία χαρακτηρισμού των παραδοσιακών οικισμών και των διατηρητέων κτιρίων, βασικός στόχος του οποίου είναι η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και η διατήρηση και ανάδειξη του ιδιαίτερου πολεοδομικού, αισθητικού, ιστορικού, λαογραφικού και αρχιτεκτονικού χαρακτήρα τους(ΦΕΚ 210/18.12.1985 Α'). Η διαδικασία και οι λόγοι του χαρακτηρισμού των οικισμών ως παραδοσιακών παραμένουν ίδιοι και μετά τις τροποποιήσεις του ΓΟΚ του 1985, παρόλα αυτά ο νόμος εμπλουτίστηκε με νέες ρυθμίσεις που του έδωσαν νέα διάσταση.

Η **τροποποίηση** του ν. 1557/1985 με το άρθρο 3 του ΓΟΚ του **2000 διεύρυνε** την **έννοια της προστασίας των παραδοσιακών οικισμών** και των διατηρητέων κτιρίων, αφού, πλέον, δε περιορίζεται στα όρια των παραδοσιακών οικισμών ή των ακινήτων, αλλά εκτείνεται και σε χώρους ιδιαίτερου κάλλους και φυσικούς σχηματισμούς *«που συνοδεύουν ή περιβάλλουν ακίνητα και στοιχεία αρχιτεκτονικής κληρονομιάς ως χώροι, τόποι ή ζώνες προστασίας των*

παραδοσιακών συνόλων» και στοιχεία του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος (ΦΕΚ 140/13.6.2000 Α').

Ο ΝΟΚ, ο οποίος **θεσμοθετήθηκε** με το **ν. 4067** της **9 Απριλίου 2012** (ΦΕΚ 79/9.4.2012 Α') και αποτελεί αναθεώρηση του ΓΟΚ του 2000, δίνει **νέα μορφή** στην **προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς**, η οποία ρυθμίζεται υπό το πρίσμα της εναρμόνισης με τις ανάγκες της εποχής και τους νέους τρόπους σχεδιασμού και κατασκευής που λαμβάνουν υπόψη τους περιβαλλοντικά κριτήρια, και της αναβάθμισης της ποιότητας της καθημερινής ζωής (ΦΕΚ 79/9.4.2012 Α'). Το άρθρο που αφορά στους παραδοσιακούς οικισμούς είναι το άρθρο 6 με τίτλο «Προστασία Αρχιτεκτονικής και Φυσικής Κληρονομιάς». Σε αντίθεση με τους προηγούμενους ΓΟΚ παρατηρείται ότι στο ν. 4067/2012 η νομοθεσία για τους παραδοσιακούς οικισμούς περιγράφεται κάτω από τον γενικό τίτλο της αρχιτεκτονικής και φυσικής κληρονομιάς, όπως ορίζεται από τη Σύμβαση για την προστασία της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς της Ευρώπης (ν. 2039/1992) και της Σύμβασης της UNESCO για την προστασία της παγκόσμιας πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς (ν. 1126/ 1981). Το γεγονός αυτό φανερώνει ότι το άρθρο του νόμου είναι δομημένο με βάση τις αρχές των ευρωπαϊκών συμβάσεων και επιδιώκει την ολοκληρωμένη προστασία της αρχιτεκτονικής και φυσικής κληρονομιάς. Στην παρ.2 του άρθρου, όπου προβλέπεται ο χαρακτηρισμός των παραδοσιακών οικισμών, έχει προστεθεί μια επιπλέον παράγραφος σε σχέση με το ΓΟΚ του 2000, σύμφωνα με την οποία, για την ανάδειξη και προστασία των παραδοσιακών οικισμών, επιτρέπεται η τροποποίηση ή η αναθεώρηση του ισχύοντος ρυμοτομικού σχεδίου ακόμη κι αν οδηγήσει σε μείωση της επιφάνειας κοινόχρηστων χώρων του οικισμού. Ακόμη, ρυθμίζεται η θέσπιση ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης μετά από μελέτες αστικού σχεδιασμού ή τοπίου.

Νόμος 2508/1997 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας»

Ο ν. 2508/1997 « Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας» (ΦΕΚ 124/13.6.1997 Α') πραγματοποιεί τη σύνδεση του σχεδιασμού σε πολεοδομικό επίπεδο με την πολιτιστική κληρονομιά (Χριστοφιλόπουλος, 2005). Έχει ως σκοπό τον «*καθορισμό των κατευθυντήριων αρχών, όρων, διαδικασιών και μορφών πολεοδομικού σχεδιασμού για τη βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των ευρύτερων περιοχών των πόλεων και οικισμών της χώρας*». Οι αρχές αυτές που καθορίζονται από το νόμο στοχεύουν στην ανάδειξη και οργάνωση στο μη αστικό χώρο των «ανοικτών πόλεων», στη διασφάλιση της οικιστικής οργάνωσης των πόλεων και οικισμών, στην **αναβάθμιση** του περιβάλλοντος και **ιδίως των υποβαθμισμένων περιοχών** και στην προστασία, ανάδειξη και περιβαλλοντική αναβάθμιση των κέντρων πόλεων, των πολιτιστικών πόλων και των παραδοσιακών πυρήνων των οικισμών, των χώρων πρασίνου και λοιπών στοιχείων φυσικού, αρχαιολογικού, ιστορικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος των πόλεων, των

οικισμών και του περιαστικού χώρου (άρθρο 1, ΦΕΚ 124/13.6.1997 Α'). Η πολιτιστική κληρονομιά, σύμφωνα με το παραπάνω άρθρο, γίνεται μέρος του σχεδιασμού και περιεχόμενο στα δυο επίπεδα του, στο πρώτο που περιλαμβάνει το ρυθμιστικό σχέδιο, το γενικό πολεοδομικό σχέδιο (ΓΠΣ) και το σχέδιο χωρικής και οικιστικής οργάνωσης ανοιχτής πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) και στο δεύτερο που περιλαμβάνει την πολεοδομική μελέτη.

Η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς μέσα από τα νομοθετικά κείμενα του χωροταξικού σχεδιασμού: Ν. 2742/1999

Ο νόμος της 7ης Οκτωβρίου του 1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αιεφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» ρυθμίζει το ζήτημα του χωροταξικού σχεδιασμού στην Ελλάδα. Σκοπός του ν. 2742/1999 είναι *«η θέσπιση θεμελιωδών αρχών και η θεσμοθέτηση σύγχρονων οργάνων, διαδικασιών και μέσων άσκησης χωροταξικού σχεδιασμού» για την προώθηση της αιεφόρου ανάπτυξης, τη κατοχύρωση της «παραγωγικής και κοινωνικής συνοχής» και τη διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος (άρθρο 1, ΦΕΚ 207/7.10.1999 Α'). Σύμφωνα με τους στόχους του παραπάνω νόμου, ο χωροταξικός σχεδιασμός πρέπει να συμβάλλει στην «προστασία και αποκατάσταση του περιβάλλοντος» και «στη διατήρηση των οικολογικών και πολιτισμικών αποθεμάτων» (άρθρο 2, ΦΕΚ 207/7.10.1999 Α'), ενώ η κατάρτιση των χωροταξικών πλαισίων και σχεδίων που θεσπίζονται από το νόμο θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη κάποιες αρχές όπως τη πολιτισμική αναζωογόνηση των μητροπολιτικών κέντρων, την προστασία των φυσικών και πολιτιστικών πόρων και τη «συστηματική προστασία, αποκατάσταση, διατήρηση και ανάδειξη των περιοχών, οικισμών, τοπίων, που διαθέτουν στοιχεία φυσικής, πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς» (άρθρο 2, ΦΕΚ 207/7.10.1999 Α').*

Η προστασία των παραδοσιακών οικισμών μέσα από τα νομοθετικά κείμενα της περιβαλλοντικής προστασίας: Ν. 1650/1986

Η προστασία του περιβάλλοντος στην ελληνική νομοθεσία θεσμοθετείται από το ν. 1650/1986 «Για την προστασία του περιβάλλοντος», όπως τροποποιήθηκε με το ν. 3937/2011 «Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις». Οι αναφορές της προστασίας της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και κατ' επέκταση των παραδοσιακών οικισμών σε αυτά τα νομοθετικά κείμενα είναι έμμεσες. Στο νόμο 1650 της 16 Οκτωβρίου 1986 (ΦΕΚ 160/16.10.1986 Α') η προστασία των παραδοσιακών οικισμών μπορεί να εντοπιστεί στο άρθρο 19. Σύμφωνα με τον Παπαπετρόπουλο (2003), το άρθρο αυτό αναφέρεται έμμεσα στους παραδοσιακούς οικισμούς, όπου καταγράφονται τα κριτήρια χαρακτηρισμού και οι αρχές της προστασίας του νόμου. Συγκεκριμένα, στην παρ. 5 του άρθρου 19 ως περιοχές οικοανάπτυξης ορίζονται *«εκτεταμένες περιοχές που μπορούν να περιλαμβάνουν χωριά ή οικισμούς, εφόσον παρουσιάζουν ιδιαίτερη αξία και ενδιαφέρον λόγω της ποιότητας των φυσικών και πολιτιστικών τους χαρακτηριστικών.»*. Από αυτόν το χαρακτηρισμό, γίνεται

κατανοητό ότι οι περιοχές οικοανάπτυξης μπορούν να περιλαμβάνουν παραδοσιακούς οικισμούς.

Μετά την τροποποίηση του άρθρου 19 από το ν. 3937/2011, η οριοθέτηση περιοχών ως «Περιοχές Οικοανάπτυξης» καταργείται και η προστασία των παραδοσιακών οικισμών μπορεί να εντοπιστεί στο άρθρο 5 του νέου νόμου ως μέρος ενός τοπίου με ιδιαίτερη αισθητική ή πολιτισμική αξία. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό: *«Ως προστατευόμενα τοπία (Protected landscapes / seascapes) χαρακτηρίζονται περιοχές μεγάλης οικολογικής, γεωλογικής, αισθητικής ή πολιτισμικής αξίας και εκτάσεις που είναι ιδιαίτερα πρόσφορες για αναψυχή του κοινού ή συμβάλλουν στην προστασία φυσικών πόρων λόγω των ιδιαίτερων φυσικών ή ανθρωπογενών χαρακτηριστικών τους. Στα προστατευόμενα τοπία μπορεί να δίνονται με βάση τα κύρια χαρακτηριστικά τους, ειδικότερες ονομασίες, όπως αισθητικό δάσος, γεωπάρκο, τοπίο άγριας φύσης, τοπίο αγροτικό, αστικό. Ως προστατευόμενα στοιχεία του τοπίου χαρακτηρίζονται τμήματα ή συστατικά στοιχεία του τοπίου που έχουν ιδιαίτερη οικολογική, αισθητική ή πολιτισμική αξία ή συμβάλλουν στην προστασία φυσικών πόρων λόγω των ιδιαίτερων φυσικών ή ανθρωπογενών χαρακτηριστικών τους, όπως αλύλλια, παραδοσιακές καλλιέργειες, αγροικίες, μονοπάτια, πέτρινοι φράχτες, ξερολιθιές και αναβαθμίδες, κρήνες.»* Λαμβάνοντας υπόψη το παραπάνω άρθρο, εντοπίζεται μια στενή σχέση μεταξύ των παραδοσιακών οικισμών και των προστατευόμενων τοπίων. Εάν η έννοια των παραδοσιακών οικισμών στο άρθρο 19 μπορεί να ενταχθεί στις περιοχές «πολιτισμικής αξίας», στο αστικό προστατευόμενο τοπίο και τα στοιχεία τους στα «προστατευόμενα στοιχεία» με την ιδιαίτερη «πολιτισμική αξία», τότε οι παραδοσιακοί οικισμοί και τα στοιχεία του περιβάλλοντος τους θα μπορούσαν να υπάγονται στα προστατευόμενα τοπία.¹⁸

2.6 Ο ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Προστασία της Πολιτιστικής Κληρονομιάς.

Ο βασικός ρόλος ενός Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.), αναφορικά με την πολιτιστική ανάπτυξη του, είναι η **δημιουργία υποδομών** για την παραγωγή πολιτιστικών προϊόντων και ισόρροπη χωροταξική κατανομή τους στο πλαίσιο της κοινότητας – πόλης. Αναγκαίος όρος για την πολιτιστική ανάπτυξη είναι και η πολιτιστική αποκέντρωση μέσα στα πλαίσια της ίδιας της τοπικής κοινότητας. Οι Ο.Τ.Α. πρέπει να ενθαρρύνουν, να ενδυναμώνουν και να συντονίζουν άτομα και διαφορετικές ομάδες πληθυσμού μέσα στην περιοχή τους, έτσι ώστε να εκφράζονται και να ενεργοποιούνται ελεύθερα και δημιουργικά, αναλόγως με τα ενδιαφέροντα τους μέσα σε ένα ελεύθερο και δημοκρατικό πολιτιστικό πλαίσιο και χωροχρόνο. Αυτό είναι ένα στοιχείο που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στην

¹⁸ Αλίκη Μεταλληνού, «Παραδοσιακοί Οικισμοί. Θεσμικό Πλαίσιο Προστασίας και Χωροταξική Οργάνωση», Ερευνητική Εργασία, Ποζουκίδου, ΑΠΘ, 2013

κατάρτιση της πολιτιστικής πολιτικής σε τοπικό επίπεδο, ώστε να προωθείται η ετερογένεια και η ποικιλομορφία, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η γενική, ισόρροπη και καθολική πολιτιστική ανάπτυξη και εξέλιξη της περιοχής και κατ' επέκταση των πολιτών της. Στο επίκεντρο του προβληματισμού τοποθετούνται η πολυμορφία και πλουραλισμός, το δικαίωμα συμμετοχής όλων των πολιτιστικά διαφοροποιημένων κοινωνικών ομάδων στην πολιτιστική ζωή. Το δικαίωμα αυτό δεν περιορίζεται στην απόλαυση των τεχνών, αλλά περιλαμβάνει όλες τις απόψεις της ζωής που δίνουν στους ανθρώπους την ταυτότητα και την αξιοπρέπειά τους.

Όπως τονίστηκε στο Συνέδριο για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα και τις Πολιτιστικές Πολιτικές στην Ευρώπη που έγινε στο Ελσίνκι το 1993 με την υποστήριξη του Συμβουλίου της Ευρώπης (Fisher, et al.,1994), υποχρέωση της πολιτείας είναι να εξασφαλίζει στους πολίτες τα βασικά τους πολιτιστικά δικαιώματα. Αυτά σύμφωνα με την Κόνσολα είναι:

- Η ελευθερία να επιλέγουν την κουλτούρα στην οποία θέλουν να ανήκουν (μέσα στο πλαίσιο της πολυπολιτισμικής κοινωνίας) και να απολαμβάνουν το σεβασμό της ιδιαίτερης πολιτιστικής τους ταυτότητας.
- Η ισότητα στην πρόσβαση και στις ευκαιρίες για συμμετοχή στην πολιτιστική ζωή.
- Η ελευθερία πολιτιστικής έκφρασης
- Η συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων και η εφαρμογή της πολιτιστικής πολιτικής.
- Η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς τους (Κόνσολα, 2006).

Η ετερογένεια βέβαια πρέπει να τονιστεί ότι εκτός από διαφορετικές φυλετικές – εθνικές ομάδες στο πλαίσιο μιας κοινωνίας μπορεί να αφορά διαφορετικού κοινωνικοοικονομικού επιπέδου πληθυσμιακές ομάδες αλλά και ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες όπως τα άτομα τρίτης ηλικίας, τα Α.Μ.Ε.Α. και άλλες αδύναμες κοινωνικές ομάδες.

Συνεχίζοντας ένας σημαντικός άξονας πολιτιστικής ανάπτυξης, αφετηρία και βασική προϋπόθεση για μια ουσιαστική – συλλογική τοπική πολιτιστική πολιτική και ανάπτυξη είναι **ένας στρατηγικός και λειτουργικός πολεοδομικός σχεδιασμός** που θα αφορά ολόκληρη την πόλη και τα Δημοτικά Διαμερίσματα, σε μια διευρυμένη γεωγραφική περιφέρεια, μια αποκεντρωτική δημιουργία πολιτιστικών υποδομών μέσα στα πλαίσια της τοπικής πολιτιστικής πολιτικής. Αυτές οι πολιτιστικές υποδομές διευρύνουν τις δυνατότητες εμπέδωσης και ανάπτυξης υποδομών εκπαίδευσης, πολιτισμού, υγείας και άθλησης επιτυγχάνοντας έτσι κοινωνική συνοχή και ανάπτυξη.

Επιπλέον η ανάπτυξη και η **αναβίωση του πολεοδομικού ιστού της τοπικής κοινότητας**, ιδιαίτερα σε ιστορικά και πολιτιστικά ευαίσθητες περιοχές αποτελεί παράγοντα που προσδίδει πνοή και αξία στη πόλη και ενισχύει τις κοινωνικές σχέσεις και δομές ανάμεσα στους πολίτες. Ακόμα η **δημιουργία πολιτιστικών υποδομών** μπορεί να περιλαμβάνει και τη δημιουργία «πολιτιστικών περιοχών» (cultural quarters), δηλαδή περιοχών με μεγάλη συγκέντρωση πολιτιστικών χώρων και χώρων αναψυχής. **Πολιτιστικές περιοχές δημιουργούνται συνήθως με τη**

μετατροπή υποβαθμισμένων συνοικιών του κέντρου με μεταβιομηχανικό χαρακτήρα (κυρίως εγκαταλειμμένα εργοστάσια, βιοτεχνίες, αποθήκες κ.λπ.) σε ελκυστικές ζωντανές γειτονιές με χώρους αναψυχής και πολιτισμού, μέσω της εγκατάστασης πολιτιστικών επιχειρήσεων από το λεγόμενο «δημιουργικό τομέα» καλλιτεχνικών εργαστηρίων, εστιατορίων κ.λπ. (Κόνσολα, 2006, σ. 112).

Το αίτημα για πολιτιστική δημοκρατία (όρος ο οποίος αντικατέστησε στη συνέχεια ο πολιτιστικός εκδημοκρατισμός) εμφανίστηκε στη δεκαετία του '70, διατυπώθηκε με σαφήνεια στη Διακυβερνητική Διάσκεψη της Ουνέσκο στο Ελσίνκι (1979) και άρχισε να κερδίζει όλο και περισσότερο έδαφος (Simpson, 1970) και να αποτελεί μια βασική παράμετρο και κριτήριο πολιτιστικής ανάπτυξης για κάθε Ο.Τ.Α. Η πολιτιστική δημοκρατία αφορά τη συμμετοχή όλων των πολιτών στην πολιτιστική παραγωγή και δημιουργία αλλά και στο πολιτισμικό προϊόν. Με αυτήν επίσης επιδιώκεται να δοθεί στον καθένα η δυνατότητα για άμεση πρόσβαση στη γνώση, για αυτογνωσία, αυτοέκφραση, δημιουργικότητα και συνεισφορά στη διαμόρφωση ιδεών (Κόνσολα, 2006).

Για την υλοποίηση της πολιτιστικής δημοκρατίας απαραίτητη προϋπόθεση είναι η **ανάπτυξη του εθελοντισμού, των πολλών και ποικίλων καλλιτεχνικών δραστηριοτήτων** στα πλαίσια των πολιτιστικών συλλόγων και κοινοτήτων, που δραστηριοποιούνται στα πλαίσια της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Η ενίσχυση του εθελοντισμού (πολιτιστικοί σύλλογοι) και ερασιτεχνικών πολιτιστικών δραστηριοτήτων δίνουν τη δυνατότητα αυτοέκφρασης, ενεργοποιούν τη δημιουργικότητα αλλά και ενθαρρύνουν το διάλογο για θέματα πολιτιστικής πολιτικής. Εξάλλου μια βασική συνιστώσα πολιτιστικής ανάπτυξης αποτελεί η **παροχή πολιτιστικής παιδείας** στο κοινωνικό σύνολο και η αναβάθμιση του πνευματικού επιπέδου των ατόμων μέσα από την οργάνωση καλλιτεχνικών και επιμορφωτικών εκδηλώσεων, τη δημιουργία χώρων και τη διευκόλυνση του κοινού για πρόσβαση σ' αυτούς τους χώρους. Συγκεκριμένα μέτρα που μπορούν να συμβάλλουν προς αυτήν την κατεύθυνση είναι:

- Η αύξηση του αριθμού και η χωροταξική διασπορά των πολιτιστικών εγκαταστάσεων (θέατρα, μουσεία, αίθουσες συναυλιών, ειδικά πάρκα).
- Η μείωση ή κατάργηση τις τιμής εισόδου σ' αυτές τις εγκαταστάσεις.
- Η κατάρτιση εκπαιδευτικών και πολιτιστικών προγραμμάτων (ημερίδες και σεμινάρια).
- Η οργάνωση εκδηλώσεων, (κυρίως Φεστιβάλ) για την παρουσίαση της τοπικής πολιτιστικής παραγωγής (θεατρικές ομάδες, χορωδίες, μικρές ορχήστρες κ.ά.) αλλά και για την αναζωογόνηση του δημόσιου κοινωνικού βίου.
- Η οργάνωση καλλιτεχνικών εκδηλώσεων σε εργασιακούς χώρους και σχολεία και η παροχή καλλιτεχνικής εκπαίδευσης σε εργαστήρια και σχολές μουσικής, χορού ζωγραφικής κ.λπ. (Κόνσολα, 2006).
- Η οργάνωση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για «λαϊκή επιμόρφωση».

- Η συνεργασία με τους εκπαιδευτικούς παράγοντες και φορείς στην περιοχή για παροχή πολιτιστικής παιδείας στο μαθητικό πληθυσμό.

Τα παραπάνω μέτρα μπορούν να διευκολύνουν την προσπέλαση του πληθυσμού στις πολιτιστικές εγκαταστάσεις και επομένως να συμβάλουν στην ευρεία διάδοση των πολιτιστικών αγαθών και τον περιορισμό των πολιτιστικών ανισοτήτων (Κόνσολα, 2006). Εκτός όμως από όλα τα «νεωτεριστικά» μέσα και υποδομές για πολιτιστική ανάπτυξη, η **βασική παράμετρος** πολιτιστικής, κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης είναι η προβολή και η **ανάδειξη των μνημείων της τοπικής πολιτιστικής κληρονομιάς**, με βασικό σκοπό την προσέλκυση πολιτιστικού τουρισμού. Στις πόλεις που διατίθενται, προβάλλονται και αξιοποιούνται τέτοιου είδους μνημεία, τα οποία αποτελούν τα κύρια ελκτικά στοιχεία για ένα μεγάλο μέρος τουριστικού πληθυσμού, η πολιτιστική ανάπτυξη είναι προφανής και συνεχής. Η ανάπλαση και αναβίωση ιστορικών χώρων και κέντρων σε συνδυασμό με αλλαγές στις χρήσεις γης (δημιουργία χώρων αναψυχής, τουρισμού) είναι ικανή να καταστήσει την πόλη ισχυρό κέντρο πολιτιστικού τουρισμού και κατά επέκταση οικονομικής και πολιτιστικής ανάπτυξης.

Η αναζωογόνηση (regeneration) πόλης, η βελτίωση της οικονομικής και κοινωνικής κατάστασης, του δομημένου περιβάλλοντος και κατ' επέκταση της «πολιτιστικής εικόνας» της πόλης (Κόνσολα, 2006), μπορεί να προσεγγισθεί και επιτευχθεί και με άλλους τρόπους και μέσα. Η ανέγερση εντυπωσιακών κτιρίων για πολιτιστική χρήση (μουσεία, όπερες, θέατρα, βιβλιοθήκες κ.λπ.) αποτελούν σημαντικό πόλο έλξης μεγάλης μερίδας τουριστικού δυναμικού. Τα κτίρια αυτά είτε μεμονωμένα είτε ως μέρος ενός εκτεταμένου οικοδομικού προγράμματος, είναι συχνά σχεδιασμένα από διάσημους πρωτοποριακούς αρχιτέκτονες και αποτελούν για την πόλη τα λεγόμενα «πολιτιστικά εμβλήματα» (flagships), που αποκτούν σημειολογική βαρύτητα. Με την επιδεικτική προβολή τους μεταβάλλονται, εκτός των άλλων, και σε τουριστικά αξιοθέατα (Κόνσολα. 2006, σ. 113).

Ακόμα προς την ίδια κατεύθυνση μπορεί να συμβάλει η οργάνωση ειδικών γεγονότων – εκδηλώσεων μεγάλης κλίμακας και υψηλών προδιαγραφών. Οι εκδηλώσει αυτές, που μπορούν να πραγματοποιούνται είτε σε τακτική βάση είτε μία και μοναδική φορά, είναι ή καθαρά πολιτιστικές, όπως διεθνείς εκθέσεις, φεστιβάλ και συνέδρια η Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης κ.ά., ή αθλητικές, ή ακόμα και καθαρά εμπορικές, αποτελώντας παράλληλα ένα κίνητρο και πόλο έλξης τουριστικού πληθυσμού και παράγοντα οικονομικής, τουριστικής και πολιτιστικής ανάπτυξης της, καθώς βελτιώνουν τα μέγιστα την εικόνα και τη δυναμικής της. Επιπλέον η πολιτιστική παραγωγή και δημιουργία μπορεί να διευρυνθεί πέρα από τοπικά αλλά και εθνικά όρια. Μπορεί να μετουσιωθεί σε διαπολιτισμική συναλλαγή, γόνιμη και δημιουργική ανταλλαγή πολιτιστικών προϊόντων, μια πολιτιστική διπλωματία. Η ουσιαστική άσκηση πολιτιστικής διπλωματίας προϋποθέτει την **εξωστρέφεια στην πολιτιστική πολιτική της Τοπικής Αυτοδιοίκησης** που θα επιφέρει τη συνεργασία με άλλες τοπικές αυτοδιοικήσεις

αλλά και βασικότερα με πολιτιστικές κοινότητες άλλων χωρών. Έτσι θα πραγματωθεί μια ουσιαστική πολιτιστική συναλλαγή, μέσω της γνωριμίας και συναλλαγής με τα ξένα πολιτιστικά στοιχεία, ήθη, έθιμα, παραδόσεις και αξίες. Θα επιτευχθεί μια προβολή και ανάδειξη της εγχώριας πολιτιστικής κληρονομιάς και πολιτιστική σύζευξη με την αντίστοιχη ξένη. Ενδεικτικά των απόψεων που επικρατούν σχετικά μ' αυτά τα θέματα είναι και όσα περιλαμβάνονται στη «Σύμβαση για την προστασία και την προώθηση της πολυμορφίας στις πολιτιστικές εκφράσεις» που υιοθέτησε το 2003 η Ουνέσκο. Οι κύριοι σκοποί της σύμβασης αυτής είναι να προστατεύσει, να προωθήσει και να κάνει σεβαστή την πολιτιστική πολυμορφία, διευκολύνοντας τις χώρες να υιοθετήσουν τις διεθνείς ανταλλαγές και τη συνεργασία (UNESCO, 2003).¹⁹

Βιβλιογραφία Κεφαλαίου 2

Αναστασία Βυθούλκα, «Αειφόρος Ανάδειξη. Αξιοποίηση και προστασία των Παραδοσιακών οικισμών και του πολιτιστικού αποθέματος, στο πλαίσιο της κυκλικής οικονομίας, για το νησί των Κυθήρων», Μεταπτυχιακή Εργασία, Μοροπούλου,Καραδήμας,ΕΜΠ,2021

Αλίκη Μεταλληνού, «Παραδοσιακοί Οικισμοί. Θεσμικό Πλαίσιο Προστασίας και Χωροταξική Οργάνωση», Ερευνητική Εργασία,Ποζουκίδου,ΑΠΘ,2013

Σημειώσεις Μαθήματος κ. Ελένης Μαϊστρου «Προστασία και Σχεδιασμός σε Ιστορικά Κτίρια και Σύνολα», ΔΠΜΣ Προστασίας Μνημείων, ΕΜΠ,2023

Ντόρα Κονσόλα, «Πολιτιστική Ανάπτυξη και Πολιτική», Βιβλίο, Εκδόσεις Παπαζήσης, 2006

Διδακτικές Σημειώσεις κ. Ελένη Μαϊστρου, «Διαχείριση περιβάλλοντος για την προστασία και ανάδειξη ιστορικών πόλεων και παραδοσιακών οικισμών.», ΔΠΜΣ «Προστασία Μνημείων», ΕΜΠ, 2023

Διδακτικές Σημειώσεις κ. Αυγερινού, «Νεώτερες εννοιολογικές προσεγγίσεις της πολιτιστικής κληρονομιάς στα πλαίσια του βιώσιμου χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού», ΔΠΜΣ «Προστασία Μνημείων», ΕΜΠ,2023

Παρουσίαση κ. Ελένη Μαϊστρου, «Οδηγός για την ανάδειξη και αξιοποίηση κτηρίων ιδιοκτησίας δημοσίου με ιστορική και αρχιτεκτονική αξία», ΔΠΜΣ «Προστασία Μνημείων», ΕΜΠ,2023

¹⁹ <https://ojs.lib.uom.gr/>

Διδακτικές σημειώσεις κ. Ελένη Μαϊστρου, «Προστασία και Διαχείριση της ανάπτυξης ιστορικών πόλεων», ΔΠΜΣ «Προστασία Μνημείων», ΕΜΠ, 2023

Χριστοφιλόπουλος «Πολιτιστικό Δίκαιο. Προστασία Πολιτιστικών Αγαθών», Βιβλίο, Εκδόσεις Π.Ν. Σακκουλάς, 2005

Ιστογραφία

https://el.wikipedia.org/wiki/Πολιτιστική_Κληρονομιά

<https://ojs.lib.uom.gr>

https://el.wikipedia.org/wiki/Κατάλογος_Παραδοσιακών_Οικισμών_της_Ελλάδας

B. Ειδικό Θεωρητικό Πλαίσιο

Κεφάλαιο 3

«Πολιτιστική Κληρονομιά των Δρόμων και των Οδικών Τοπίων»

3.1 Ταξινόμηση Δρόμων και Οδικών Τοπίων ως αντικείμενα πολιτιστικής κληρονομιάς

Με τον καιρό οι δρόμοι και το γειτονικό περιβάλλον τους απέκτησαν ιστορική και πολιτιστική σημασία, με αποτέλεσμα αρκετοί δρόμοι μαζί με τις οδικές υποδομές και το γύρω περιβάλλον τους, να καταγράφονται πλέον και να προστατεύονται. Σήμερα, κρίνεται απαραίτητο να επισημάνουμε **τους τρόπους** με τους οποίους οι δρόμοι, το περιβάλλον και οι οδικές υποδομές μπορούν να αποτελέσουν αξίες της πολιτιστικής κληρονομιάς μας.

Υπάρχουν τρεις διαφορετικές κατηγορίες διάκρισης τους:

A. Το οδικό τοπίο (περιβάλλον του δρόμου) μπορεί να αναγνωριστεί το ίδιο ως πολιτιστική κληρονομιά (εστιάζουμε στο περιβάλλον του δρόμου).

B. Οι ίδιοι οι δρόμοι μπορούν επίσης να αντιμετωπίζονται ως αντικείμενα πολιτιστικής κληρονομιάς (εστιάζουμε στο δρόμο).

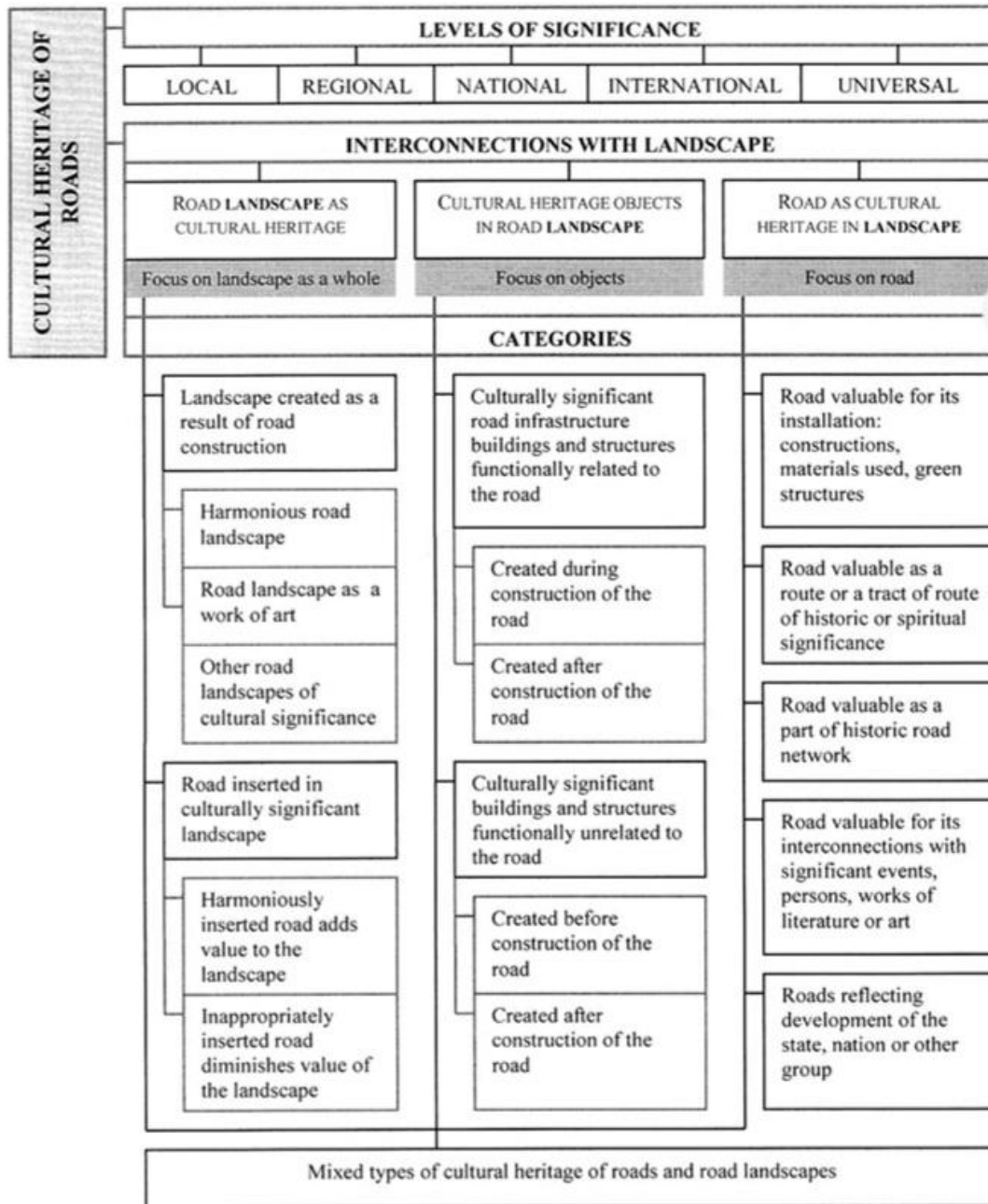
Γ. Ως αντικείμενα πολιτιστικής κληρονομιάς νοούνται τα λειτουργικά σχετιζόμενα ή άσχετα με το δρόμο αντικείμενα ή υποδομές που μπορούν να υπάρχουν στο περιβάλλον του εκάστοτε δρόμου (εστιάζουμε στα αντικείμενα).

Υπάρχουν πολλοί και ποικίλοι τρόποι με τους οποίους οι δρόμοι και το περιβάλλον τους μπορούν να εκτιμηθούν ως πολιτιστική κληρονομιά. Για παράδειγμα, ένας δρόμος μπορεί να έχει ο ίδιος ιστορική ή τεχνική αξία και μπορεί να απεικονιστεί σε κάποια έργα τέχνης ή λογοτεχνίας. Το γύρω περιβάλλον του (οδικό τοπίο) μπορεί να έχει και αυτό αισθητική και ιστορική αξία ή μπορεί να περιλαμβάνει πολλά χτισμένα αντικείμενα πολιτιστικής κληρονομιάς που είτε σχετίζονται λειτουργικά είτε όχι με τον υπάρχοντα δρόμο. Κατανοώντας καλύτερα και αναλύοντας τις αξίες της πολιτιστικής κληρονομιάς των δρόμων και των οδικών τοπίων τους, μπορούμε να οδηγηθούμε σε έναν καλύτερο μελλοντικό σχεδιασμό της γενικότερης πολιτιστικής μας κληρονομιάς αλλά και σε έναν καλύτερο χωροταξικό σχεδιασμό της περιοχής την οποία μελετάμε.²⁰

20 Article from Landscape Research « Cultural Heritage of Roads and Road Landscapes: Classification and Insights on Valuation», publication date 27 July 2010.

Στο σχήμα 3.1 διακρίνονται οι τρεις κύριες κατηγορίες που περιλαμβάνουν το σύστημα ταξινόμησης της πολιτιστικής κληρονομιάς των δρόμων και των οδικών τοπίων τους.

Grazuleviciute-Vileniske & I. Matijosaitiene



Σχήμα 3.1: Σύστημα ταξινόμησης της πολιτιστικής κληρονομιάς των δρόμων και των οδικών τοπίων τους.

3.2 Ιστορικοί Δρόμοι και Ιστορικά Οδικά Τοπία

Ανέκαθεν οι δρόμοι είχαν μια ιδιαίτερη αξία για τον άνθρωπο. Η κοινωνική, πολιτιστική και πολιτική σημασία των δρόμων και του περιβάλλοντός τους ως οδηγοί και σύμβολα της ανάπτυξης της ανθρωπότητας έγινε κατανοητή από πολύ νωρίς. Σύμφωνα με τον A. M. Tung (2001), στη Μεσοποταμία, τον έβδομο αιώνα π. Χ., **όποιος κατέστρεφε το περιβάλλον της Βασιλικής Οδού της Νινευή κρεμιόταν από τη στέγη του σπιτιού του**. Ο Tung (2001) ερμήνευσε την πολιτική αυτή ως προστασία της αστικής αρχιτεκτονικής, διότι όχι μόνο το περιβάλλον της Βασιλικής Οδού αλλά και η ίδια η **Βασιλική Οδός της Νινευή αποτελούσε έναν προστατευόμενο ιστορικό δρόμο**. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, οι περισσότερες περιπτώσιολογικές μελέτες σχετικά με την πολιτιστική κληρονομιά των δρόμων κυμαίνονται από αιτιολόγηση της ανάγκης για τη διατήρηση δρόμων και των διαδρομών ιστορικής σημασίας. Ο Κατάλογος Παγκόσμιας Κληρονομιάς της ΟΥΝΕΣΚΟ, που αντιπροσωπεύει τα εξαιρετικά αποτελέσματα των αλληλεπιδράσεων μεταξύ των ανθρώπων και του περιβάλλοντός τους, καλύπτει επίσης αρκετές τοποθεσίες που σχετίζονται με υποδομές μεταφορών, όπως η περιοχή της Παλιάς Γέφυρας στο ιστορικό κέντρο της πόλης Μόσταρ (Βοσνία) και τις προσκυνηματικές διαδρομές προς Santiago de Compostela (Ισπανία).

Όπως επίσης έχουν σημειώσει οι Bennis και Davison (2005), οι ιστορικοί δρόμοι έχουν προσελκύσει σημαντικό ενδιαφέρον κυρίως στις Ηνωμένες Πολιτείες, ενώ στις ευρωπαϊκές χώρες η αναγνώριση και η προστασία τέτοιων δρόμων συμβαίνει δυστυχώς σε μικρότερη κλίμακα. Επιπλέον, ο Zeller (2007) έχει εντοπίσει σχετικά μειωμένο ενδιαφέρον για τα πολιτιστικά τοπία στην Κεντρική Ευρώπη σε σύγκριση με τις Ηνωμένες Πολιτείες και τη Μεγάλη Βρετανία. Η ανάλυση της βιβλιογραφίας και οι περιπτώσιολογικές μελέτες επιβεβαίωσαν αυτές τις παρατηρήσεις διότι η πλειονότητα των μελετών ασχολείται κυρίως με τους ιστορικούς δρόμους των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής. Η κατανόηση της φύσης των ιστορικών δρόμων και στη συνέχεια η διαχείρισή τους είναι πολύ πιο περίπλοκη από ότι η εργασία με τα ιστορικά κτίρια. Διαφορετικοί τύποι ιστορικών δρόμων κατασκευασμένοι σε διαφορετικές ιστορικές περιόδους και σχεδιασμένοι για διαφορετικά είδη μεταφορών έχουν τις δικές τους ιδιαιτερότητες συντήρησης και διαχείρισης.²¹

3.3 Το Οδικό Τοπίο ως Αντικείμενο Πολιτιστικής Κληρονομιάς

Οι δρόμοι προσφέρουν τη δυνατότητα στους οδηγούς και στους επιβάτες να εξερευνούν και να ανακαλύπτουν μεγάλες εκτάσεις τοπίου. Τα χαρακτηριστικά που έχουν τα οδικά τοπία όχι μόνο συμβάλλουν στην εμπειρία ενός ταξιδιώτη, αλλά επηρεάζουν επίσης και την απόδοση του οδηγού όπως και την οδική ασφάλεια του. Στη δεκαετία του 1880 οι F. L. Olmsted και C. Vaux σχεδίασαν ελικοειδή

²¹ Article from Landscape Research « Cultural Heritage of Roads and Road Landscapes: Classification and Insights on Valuation», publication date 27 July 2010.

οδοστρώματα με περιβάλλον διαμορφωμένο σε νατουραλιστικό στυλ για το Muddy River της Βοστώνης και ενέπνευσαν τους σχεδιαστές των πρώιμων αμερικανικών αυτοκινητοδρόμων έτσι ώστε να σχεδιάζουν αυτοκινητόδρομους όχι μόνο για τη μεταφορά, αλλά και για την αναψυχή. Η συνειδητοποίηση της επίδρασης των δρόμων στο περιβάλλον τους και οι δυνατότητες έρευνας του περιβάλλοντος που προσφέρουν οι δρόμοι οδήγησε σε συνεχείς συζητήσεις, μεταξύ των αρχιτεκτόνων τοπίου, των τοπικών αρχών και άλλων οργανισμών σχετικά με τον εξωραϊσμό και το σχεδιασμό των αυτοκινητοδρόμων στην πρώιμη μεταπολεμική Βρετανία. Αυτές οι συζητήσεις για το σχεδιασμό των δρόμων και των οδικών τοπίων τους, σχετικά με τις οπτικές, αισθητικές, κοινωνικές και οικολογικές πτυχές τους, κατέληξαν σε βασικές δημοσιεύσεις, όπως οι Appleyard et al. (1964) και σε πολυάριθμες συστάσεις και οδηγίες για τον οδικό σχεδιασμό.

Είναι απαραίτητο να σημειωθεί ότι, στο δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα, οι ιδέες για την αρμονική ενσωμάτωση του δρόμου στο περιβάλλον του, ο στολισμός των δρόμων (π.χ. με δέντρα) και η πρόθεση ώστε να γίνουν οι δρόμοι πιο φιλικό και αποδεκτοί για τους οδηγούς και τους πεζούς, αναπτύχθηκαν όχι μόνο στις δυτικές χώρες, αλλά και σε άλλα μέρη του κόσμου, όπως στις χώρες του Σοβιετικού μπλοκ, τόσο πριν όσο και μετά την κατάρρευσή του. Για παράδειγμα ο S. A. Treskinskij στο εγχειρίδιο του για την αισθητική των αυτοκινητοδρόμων, υποστήριξε ότι ο σχεδιασμός πρέπει να εναρμονίζει τους δρόμους με τη φύση και παρουσίασε φωτογραφίες των συμφορημένων αμερικανικών αυτοκινητόδρομων στο κέντρο της πόλης ως ένα κακό παράδειγμα. Οι Jakovlevas-Mateckis και Bitiniene (1997) πρότειναν επίσης ιδέες για έναν πιο ολοκληρωμένο σχεδιασμό χώρων στάθμευσης και στάσεων ανάπαυσης για τη λιθουανική οδό του αυτοκινητόδρομου Via Baltica, δημιουργώντας με αυτόν τον τρόπο ένα χαρακτηριστικό και αξέχαστο οδικό τοπίο.

Οι συνδυαστικές προσπάθειες αισθητικών αναγκών και οικολογικών πτυχών που σχετίζονται με την οδοποιία, ενθαρρύνθηκαν επίσης και από επίσημες πολιτικές ή από πρωτοβουλίες μεμονωμένων σχεδιαστών ή αρχιτεκτόνων τοπίου. Υπάρχουν οδικά τοπία που διακρίνονται κυρίως για την αισθητική τους ποιότητα. Για παράδειγμα, τα πάρκα αναψυχής που δημιουργήθηκαν από την Υπηρεσία Εθνικών Πάρκων των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής στο πρώτο μισό του εικοστού αιώνα σχεδιάστηκαν προσεκτικά και διαμορφώθηκαν έτσι ώστε να μπορούν να αντιπροσωπεύουν επιλεγμένες πτυχές του αμερικανικού παρελθόντος.

Ωστόσο, η έννοια του οδικού τοπίου διευρύνθηκε περισσότερο τις τελευταίες δεκαετίες του εικοστού αιώνα. Για παράδειγμα, ο Thompson (2000a, 2000b) προσεγγίζει το σχεδιασμό του οδικού τοπίου με τέτοιο τρόπο, ώστε να εναρμονίζει τις αισθητικές, τις κοινωνικές και τις οικολογικές πτυχές μεταξύ τους. Η κατασκευή των δρόμων και ο σχεδιασμός των οδικών τοπίων τους μπορεί να προσανατολίζονται όχι μόνο στην αισθητική, αλλά και στην ευημερία των κοινοτήτων, στην άνεση των οδηγών και των επιβατών τους και στη διατήρηση της βιοποικιλότητας.

Όπως τέλος παρατήρησαν οι Mauch και Zeller (2008), η σχέση μεταξύ δρόμων και των οδικών τοπίων τους είναι δυναμική και δεν είναι ποτέ σταθερή. Τα οδικά τοπία που συνδυάζουν επί του παρόντος αισθητικές, κοινωνικές και οικολογικές αξίες θα μπορούσαν να αναφέρονται ως **αρμονικά τοπία δρόμου** και μπορούν να θεωρηθούν ως μια μορφή πολιτιστικής κληρονομιάς που επιδεικνύει θετικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των ανθρώπων και του περιβάλλοντός τους.

3.4 Ο Δρόμος ως αντικείμενο Πολιτιστικής Κληρονομιάς

Σύμφωνα με τους Bennis και Davison (2005), με το πέρασμα του χρόνου, *πολλοί δρόμοι, διαδρομές και μονοπάτια ανέδειξαν την ιστορική τους σημασία μέσω των σχέσεων που είχαν με τον πολιτισμό, το εμπόριο αλλά και τον ίδιο το σχεδιασμό τους*. Αυτή η κατηγορία των δρόμων αναφέρονται συνήθως ως οι λεγόμενοι ιστορικοί δρόμοι. Μια από τις κατηγορίες των ιστορικών δρόμων περιλαμβάνει εκείνους τους δρόμους που είναι μοναδικοί για την κατασκευή τους, ή αντιπροσωπεύουν μια συγκεκριμένη ιστορική περίοδο είτε είναι πολύτιμοι για την οριζόντια/κάθετη χάραξη τους, το σχεδιασμό της κλίσης τους ή την ίδια τη διαδρομή που ακολουθούν. Η μελέτη των Attore et al. (2000) έχει επίσης καταδείξει την ιστορική σημασία της βλάστησης η οποία φυτεύεται κατά μήκος των δρόμων. Τα είδη δέντρων και θάμνων που φυτεύονται δίπλα στους δρόμους και οι τρόποι διάταξής τους μπορούν να αντιπροσωπεύουν παραδόσεις φυτεύματος στην άκρη του δρόμου διαφορετικών ιστορικών περιόδων και μπορούν να βοηθήσουν στην ανίχνευση της ιστορικής ανάπτυξης ενός δρόμου.

Άλλη κατηγορία ιστορικών δρόμων, που επίσης προσδιορίστηκε από τον Soulliere (1995), περιλαμβάνει δρόμους που μπορεί να μην έχουν σημαντικά φυσικά χαρακτηριστικά, αλλά να έχουν σημαντική ιστορία ή ιστορική χρήση. Μερικοί δρόμοι μπορεί να είναι πολύτιμοι ως διαδρομή ιστορικής ή πνευματικής σημασίας ή να αποτελούν μέρος ενός ιστορικού οδικού δικτύου. Οι δρόμοι έχουν επίσης συνειρμικές αξίες που μπορούν να προέρχονται από τις συνδέσεις τους με σημαντικά γεγονότα, πρόσωπα, έργα τέχνης ή λογοτεχνίας. Μερικοί δρόμοι μπορεί να είναι πολύτιμοι όχι μόνο για τις συνδέσεις τους με ένα συγκεκριμένο γεγονός ή έργο τέχνης, αλλά μπορούν επίσης να αντανakλούν ολόκληρες περιόδους ανάπτυξης ενός κράτους, ενός έθνους ή άλλης κοινωνικής ομάδας. Τέτοιοι δρόμοι μπορεί να είναι βαθιά χαραγμένοι στη συνείδηση των ανθρώπων και μπορούν μεταφορικά να ονομαστούν ως **«χρονική γραμμή της χώρας»** ή ως **«η κύρια οδός της χώρας»** σύμφωνα με τον Wilson (2002).²²

²² Article from Landscape Research « Cultural Heritage of Roads and Road Landscapes: Classification and Insights on Valuation», publication date 27 July 2010.

3.5 Οι υποδομές ή τα γύρω αντικείμενα του Δρόμου ως αντικείμενα Πολιτιστικής Κληρονομιάς

Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα αντικείμενα που υπάρχουν σε ένα οδικό τοπίο ή οι υποδομές του ίδιου του δρόμου, αποκτούν ιδιαίτερη σημασία και θεωρούνται αντικείμενα πολιτιστικής κληρονομιάς χωρίς να δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στο αν έχουν λειτουργικές συνδέσεις ή όχι με το δρόμο ή το οδικό τοπίο. Μπορούν να διακριθούν δύο κύριες υποκατηγορίες αυτών των αντικειμένων:

A. Ιστορικά κτίρια και ιστορικές κατασκευές που σχετίζονται λειτουργικά με τον δρόμο και

B. Ιστορικά κτίρια και ιστορικές κατασκευές που δεν σχετίζονται λειτουργικά με τον δρόμο.

Η πρώτη υποκατηγορία περιλαμβάνει πανδοχεία, τελωνεία και άλλα ιστορικά κτίρια οδικών υπηρεσιών που κατασκευάστηκαν κατά τη διάρκεια ή μετά την κατασκευή του δρόμου καθώς και πολύτιμα έργα υποδομών, όπως γέφυρες, υπερυψωμένες διαβάσεις και αποχετευτικά έργα.

Η δεύτερη υποκατηγορία περιλαμβάνει ιστορικά οικιστικά, δημόσια, βιομηχανικά κτίρια, κτίρια πνευματικής σημασίας και άλλες κατασκευές που γειτνιάζουν με το δρόμο αλλά δεν σχετίζεται η λειτουργία τους με αυτόν και κατασκευάστηκαν πριν ή μετά την κατασκευή του δρόμου.

3.6 Αποτίμηση της Πολιτιστικής Κληρονομιάς των Δρόμων και των Οδικών Τοπίων

Οι πιθανές επιπτώσεις που δημιουργούνται συνήθως κατά την κατασκευή των δρόμων είναι ο διαχωρισμός των φυσικών, ανθρωπογενών τοπίων, των κοινοτήτων και οικισμών, οι αλλαγές στην αισθητική ποιότητα των αστικών τοπίων, οι ενδεχόμενοι κίνδυνοι για τους οδηγούς, τους πεζούς και τους επιβάτες και οι απειλές για τους πληθυσμούς της άγριας ζωής. Σήμερα, οι αποφάσεις που παίρνονται όχι μόνο για την κατασκευή νέων δρόμων, αλλά και για τις τροποποιήσεις των υφιστάμενων δρόμων και των τοπίων τους, βασίζονται συνήθως σε αποτελέσματα διαφορετικών αξιολογήσεων.

Οι κύριες συνιστώσες που πρέπει συνήθως να αξιολογηθούν είναι:

- Ο αντίκτυπος που δημιουργείται στο υπάρχον περιβάλλον.
- Το οικονομικό κόστος και τα οφέλη.
- Η ασφάλεια και τα αισθητικά ζητήματα των πεζών, των οδηγών και των επιβατών.
- Οι κοινωνικές συνιστώσες.

Στις περιπτώσεις όπου τα έργα είναι μεγάλης κλίμακας ή σχεδιάζονται έτσι ώστε να αλλάξουν σημαντικά τα ευαίσθητα οδικά τοπία, πρέπει να πραγματοποιούνται

προηγουμένως σημαντικές αξιολογήσεις όλων των δεδομένων. Για παράδειγμα, οι αλλαγές σε έναν σπουδαίο ιστορικό δρόμο μπορούν να γίνουν έτσι ώστε ο νέος δρόμος να μπορεί να προσαρμόζεται στις σύγχρονες απαιτήσεις ασφαλείας.

Συνήθως στη δημιουργία ενός οδικού τοπίου το οποίο πληρεί τους κανόνες και τις απαιτήσεις της βιωσιμότητας, οι εκτιμήσεις των οικολογικών, αισθητικών και κοινωνικών επιπτώσεων των αλλαγών, καθώς και η εξέταση των οικονομικών θεμάτων και θεμάτων ασφάλειας μπορεί να είναι ανεπαρκείς. Η οικονομική ανάλυση, όπως η αξιολόγηση του κόστους κατασκευής και συντήρησης αλλά και τα οφέλη που παρέχει ένας δρόμος, είναι αναπόσπαστο μέρος των διαδικασιών ανάπτυξης ενός δρόμου. Ωστόσο, σύμφωνα με τον Shubik (1999), οι οικονομολόγοι εκείνοι που ασχολούνται με την οικονομική αποτίμηση των πολιτιστικών αγαθών, συχνά κατηγορούνται ότι προσπαθούν να δώσουν τιμή στο ανεκτίμητο. Οι πληροφορίες που παίρνουμε σχετικά με την οικονομική αξία της πολιτιστικής κληρονομιάς των δρόμων και των οδικών τοπίων, μπορούν να ενσωματωθούν στις αναλύσεις κόστους-οφέλους ή κόστους-αποτελεσματικότητας και να είναι χρήσιμες στη διαδικασία λήψης των όποιων αποφάσεων.

Ιδιαίτερης σημασία έχει η κατανόηση του εύρους των εμπλεκόμενων φορέων για την αποτίμηση της πολιτιστικής κληρονομιάς των δρόμων και των οδικών τοπίων τους. Στην περίπτωση αυτή, τα εμπλεκόμενα μέρη περιλαμβάνουν όχι μόνο παραδοσιακές ομάδες, όπως τοπικές κοινότητες, αλλά και εθνικές ή θρησκευτικές ομάδες, ιδιοκτήτες και χρήστες ακινήτων πολιτιστικής κληρονομιάς, τον επιχειρηματικό τομέα, τους τουρίστες και τους επισκέπτες και, σε ορισμένες περιπτώσεις ολόκληρη την κοινωνία. Θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη και μία άλλη ομάδα, δηλαδή ένα μεγάλο τμήμα της κοινωνίας που χρησιμοποιεί το δρόμο όπως είναι οι οδηγοί και οι επιβάτες οι οποίοι παρατηρούν τα τοπία του δρόμου ως αντικείμενα πολιτιστικής κληρονομιάς μέσω των παρμπρίζ των οχημάτων τους. Όλοι αυτοί οι εμπλεκόμενοι φορείς, χρησιμοποιούν την πολιτιστική κληρονομιά των δρόμων και των οδικών τοπίων και ενδιαφέρονται για τη διατήρησή της. Η συμπερίληψη όλων των εμπλεκόμενων φορέων θα πρέπει να θεωρείται άκρως απαραίτητη στην προσπάθεια μιας καλύτερης αξιολόγησης των δρόμων και των οδικών τοπίων. Οι δρόμοι ως γραμμικές δομές μεγάλης έκτασης μπορεί να ενδιαφέρουν πολλές κοινότητες και μπορούν να εμπλέκουν πολλούς ακόμα ενδιαφερόμενους φορείς. Οι συνεντεύξεις, οι συζητήσεις, οι ομάδες εστίασης και οι έρευνες μπορούν να παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες για τα σύμβολα, τις ενώσεις, τις εκδηλώσεις, τις πρακτικές που σχετίζονται με την κληρονομιά των δρόμων και των οδικών τοπίων σε περιπτώσεις όπου οι κοινότητες είναι βαθιά ριζωμένες στο τοπικό τους περιβάλλον.²³

²³ Article from Landscape Research « Cultural Heritage of Roads and Road Landscapes: Classification and Insights on Valuation», publication date 27 July 2010.

3.7 Πολιτιστική Αξία των Δρόμων και των Οδικών Τοπίων

Λαμβάνοντας υπόψη τις υπάρχουσες ταξινομήσεις για την πολιτιστική αξία (Feilden & Jokilehto, 1998; BCh, 1999; Bucas, 2001; Mason, 2002; Throsby, 2002; Holden, 2004) και τις ιδιαιτερότητες των κύριων δρόμων και των πολιτιστικών τους τοπίων, οι παράγοντες εκείνοι οι οποίοι καθορίζουν την πολιτιστική αξία των δρόμων και των οδικών τοπίων μπορούν να διακριθούν ως εξής:

1. Η ωριμότητα της μορφής και της δομής ενός δρόμου.

Η ωριμότητα της μορφής και της δομής ενός δρόμου, περιλαμβάνει την αρχιτεκτονική, αισθητική, καλλιτεχνική και τεχνική σημασία των ιστορικών δρόμων, καθώς και τη σημαντικότητα τους όσον αφορά τον χωροταξικό σχεδιασμό. Για παράδειγμα, η αρχιτεκτονική, η αισθητική και η καλλιτεχνική σημασία ενός δρόμου μπορεί να είναι σημαντική για την αξιολόγηση του ως αντικειμένου πολιτιστικής κληρονομιάς.

2. Η σπανιότητα και η αντιπροσωπευτικότητα του.

Η σπανιότητα της πολιτιστικής κληρονομιάς των δρόμων και των οδικών τοπίων τους, αντικατοπτρίζει τη μοναδικότητά της, ενώ η αντιπροσωπευτικότητα εκφράζει την ικανότητά που έχει η συγκεκριμένη πολιτιστική κληρονομιά στο να την αντιπροσωπεύει αυτή τη μοναδικότητα. Για παράδειγμα, τα καλά διατηρημένα κτίρια των οδικών υπηρεσιών, όπως τα τελωνεία, ορισμένων ιστορικών περιόδων, ορισμένων περιοχών, μπορούν να αποτελέσουν παραδείγματα άλλων κτιρίων οδικών υπηρεσιών της ίδιας κατηγορίας.

3. Οι ιστορικές συνδέσεις του δρόμου και η συνέχεια της εξέλιξης του.

Οι ιστορικές συνδέσεις ενός δρόμου και η συνέχεια της εξέλιξης του, εκφράζουν τις δυναμικές σχέσεις μεταξύ του παρελθόντος και του παρόντος της πολιτιστικής κληρονομιάς των δρόμων και των οδικών τοπίων τους. Όπως ο Stephenson (2008) είχε σημειώσει, «*το τοπίο μπορεί να θεωρηθεί ως ένα συνεχές, που φέρει μέσα του τις μορφές, τις σχέσεις και τις πρακτικές του παρελθόντος που επηρεάζουν τις σύγχρονες εποχές*». Για παράδειγμα, οι ιστορικοί δρόμοι, τα δομικά τους στοιχεία και τα παρακείμενα κτίρια τους, μπορούν να αντανακλούν κατασκευαστικές τεχνικές και παραδόσεις οδοποιίας που παραπέμπουν σε κάποια ιστορική περίοδο. Εάν ένας δρόμος χρησιμοποιείται ενεργά και σήμερα και είναι προσαρμοσμένος στις σύγχρονες απαιτήσεις, μπορεί να φανεί η εξέλιξη όλων των τεχνολογιών και των παραδόσεων. Ο ιστορικός δρόμος ως μέρος των ιστορικών διαδρομών ή δικτύων μπορεί να παρέχει πληροφορίες για ιστορικές, κοινωνικές, πολιτιστικές και οικονομικές διασυνδέσεις μεταξύ των χωρών, των περιοχών και των πόλεων στο

παρελθόν. Οι δρόμοι και τα οδικά τοπία, μπορούν επίσης να αντανακλούν ιστορικά γεγονότα όπως και ολόκληρη τη ζωή συγκεκριμένων ιστορικών προσώπων.

4. Η σχέση ενός δρόμου με το γενικότερο οδικό τοπίο γύρω του.

Η σχέση ενός δρόμου με το γενικότερο οδικό τοπίο γύρω του εκφράζει τη συνοχή η οποία μπορεί να υπάρχει μεταξύ των δρόμων, τα δομικά τους στοιχεία και τα λειτουργικά ή μη σχετιζόμενα κτίρια. Για παράδειγμα, μπορεί να αξιολογηθεί η εισαγωγή ενός δρόμου στο γενικότερο τοπίο μιας πόλης καθώς και η υπάρχουσα σχέση του με τα κτίρια που κατασκευάστηκαν μετά την εγκατάσταση του δρόμου αυτού. Οι Newman και McLean (1998) ζήτησαν να υπάρχει μια ολιστική προσέγγιση που επιτρέπει τη μείωση του κοινωνικού αποκλεισμού και την αξιοποίηση όλων των κοινοτήτων εκείνων που χρησιμοποιούν αυτούς τους πόρους κληρονομιάς. Οι εισροές των εσωτερικών και ξένων εμπλεκόμενων φορέων στην πολιτιστική αποτίμηση της οδικής κληρονομιάς μπορούν να συγχωνευθούν χρησιμοποιώντας διαφορετικές μεθόδους αξιολόγησης. Για παράδειγμα, διαφορετικές πτυχές της ωριμότητας της μορφής και της δομής καθώς και η σπανιότητα και η αντιπροσωπευτικότητά μπορούν να καθοριστούν από την επιστημονική αρχιτεκτονική, τη δομική, την ιστορική έρευνα και την ανάλυση της τεκμηρίωσης.

Για τον προσδιορισμό της σπανιότητας μπορούν να χρησιμοποιηθούν στατιστικές αναλύσεις. Οι ιστορικές συνδέσεις και η συνέχεια μπορούν να αξιολογηθούν με την αρχιτεκτονική, αρχαιολογική και δομική έρευνα και με την ανάλυση των ιστορικών τεκμηρίων. Τέλος πιο οικουμενικά κριτήρια, όπως η ωριμότητα της μορφής και της δομής, η σπανιότητα ή η αντιπροσωπευτικότητα θα πρέπει να εξετάζονται κατά προτεραιότητα σε περιπτώσεις όπου ένα ιστορικό οδικό τοπίο κατά την αποτίμηση του είναι διεθνούς ή παγκόσμιας σημασίας.

3.8 Οικονομική Αξία των Δρόμων και των Οδικών Τοπίων

Οι δρόμοι, τα δομικά τους στοιχεία, τα παρακείμενα κτίρια τους και τα γύρω τοπία μπορούν να προσφέρουν διάφορα οικονομικά οφέλη που σχετίζονται με την πολιτιστική τους κληρονομιά. Για παράδειγμα, τα αισθητικά χαρακτηριστικά και η ιστορική σημασία ενός δρόμου ή οδικού τοπίου μπορεί να φέρουν ως αποτέλεσμα υψηλότερες αντικειμενικές αξίες ανταλλαγής γειτονικών ακινήτων.

Όπως σημείωσε ο Davis (2008), η κατασκευή διαμορφωμένων χώρων στάθμευσης στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, προωθήθηκε από μεσίτες και η αστική ενίσχυση προωθήθηκε επίσης κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1920 και της δεκαετίας του 1930, προκειμένου να αυξηθούν οι αξίες των ακινήτων στα προάστια. Η δημιουργία αισθητικά ευχάριστων οδικών τοπίων προωθήθηκε επίσης από τους θεωρητικούς εκείνης της περιόδου. Συγκεκριμένα, οι Nolen και Hubbard (1937) είχαν δηλώσει ότι «..δεν υπάρχει κάποια άλλη άποψη ότι με βάση τις γενικές αρχές, την εμπειρία και την κοινή λογική, ότι τα parkway στην πραγματικότητα προσθέτουν αξία στην

ιδιοκτησία, παρόλο που η προστιθέμενη αυτή αξία τους δεν μπορεί να προσδιοριστεί με ακρίβεια..». Αυτή η ιστορική προοπτική δείχνει την ανάγκη να ληφθούν υπόψη σήμερα και οι οικονομικές πτυχές της πολιτιστικής κληρονομιάς ενός δρόμου.

Η πολιτιστική κληρονομιά των δρόμων και των οδικών τοπίων μπορεί επίσης να δημιουργήσει και τις αξίες μη χρήσης που δεν σχετίζονται με οποιαδήποτε άμεση ή έμμεση χρήση του πολιτιστικού αυτού αντικειμένου. Για παράδειγμα, κάποιιο άνθρωποι μπορεί να είναι πρόθυμοι να πληρώσουν έτσι ώστε να δώσουν την ευκαιρία σε άλλους ανθρώπους να επισκεφθούν την πολιτιστική κληρονομιά των δρόμων και των οδικών τοπίων τους (αλτρουιστική αξία). Κάποιοι άνθρωποι μπορεί να είναι επίσης πρόθυμοι να πληρώσουν για τη διατήρηση ενός οδικού τοπίου επειδή επιθυμούν να το επισκεφτούν στο μέλλον (τιμή επιλογής) ή μπορεί να είναι πρόθυμοι να το διατηρήσουν για τις μελλοντικές γενιές (αξία κληροδοτήματος). Τέλος κάποιοι άνθρωποι μπορούν να εκτιμούν απλά την ύπαρξη της πολιτιστικής κληρονομιάς των δρόμων και των οδικών τοπίων, ακόμη και αν δεν σχεδιάζουν ποτέ να τα επισκεφθούν (Αξία Ύπαρξης) (Navrud & Ready, 2002, Throsby, 2002).

Συμπερασματικά, οι μελέτες αποτίμησης που στοχεύουν στην αξιολόγηση όχι μόνο των αξιών χρήσης, αλλά και των αξιών μη χρήσης μπορεί να είναι χρήσιμες για την ανάλυση των στάσεων και των απόψεων όχι μόνο των τοπικών κοινοτήτων, των εθνικών ή θρησκευτικών ομάδων που ζουν σε ένα οδικό τοπίο, αλλά και των οδηγών και των επιβατών που κοιτάζουν την πολιτιστική κληρονομιά των δρόμων και των οδικών τοπίων μέσα από τα παρμπρίζ τους όπως και άλλων μελών της κοινωνίας που βιώνουν άμεσα ή έμμεσα ή εκτιμούν απλά την ύπαρξή της πολιτιστικής αυτής κληρονομιάς. Η ύπαρξη ενός προτεινόμενου πλαισίου για την ανάλυση της πολιτιστικής κληρονομιάς των δρόμων και των οδικών τοπίων μπορεί να είναι χρήσιμη όσον αφορά τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων σχετικά με τη διατήρηση ή την αλλαγή των ιστορικών δρόμων, των πολύτιμων οδικών τοπίων και των παρακείμενων κτιρίων ενός δρόμου.²⁴

Βιβλιογραφία Κεφαλαίου 3

Article from Landscape Research « Cultural Heritage of Roads and Road Landscapes: Classification and Insights on Valuation», publication date 27 July 2010.

²⁴ Article from Landscape Research « Cultural Heritage of Roads and Road Landscapes: Classification and Insights on Valuation», publication date 27 July 2010.

B. Ειδικό Θεωρητικό Πλαίσιο

Κεφάλαιο 4

«Οι Πολιτιστικές Διαδρομές»

4.1 Η Έννοια και η Σημασία των Πολιτιστικών Διαδρομών

Τι ονομάζουμε Πολιτιστική Διαδρομή

Σύμφωνα με το Σωματείο «ΔΙΑΖΩΜΑ», η Πολιτιστική Διαδρομή είναι ένα εξειδικευμένο και επώνυμο προϊόν πολιτιστικού τουρισμού, το οποίο διαμορφώνεται με βάση ένα συγκεκριμένο συνεκτικό στοιχείο, συνήθως τις αρχαιότητες, όπως π.χ. παρεμφερή στοιχεία της ίδιας περιόδου ή διαφόρων περιόδων ή ακόμη και ιστορικές διαδρομές, μύθους κ.α. Στόχος της Πολιτιστικής Διαδρομής είναι να αποτελέσει τον κινητήριο μοχλό για τη βιώσιμη – οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική – ανάπτυξη μιας περιοχής, αλλά και για τη σύνδεση των σπουδαίων μνημείων του πολιτισμού και της φύσης με την τοπική επιχειρηματικότητα και την παραγωγή του πρωτογενούς τομέα της περιοχής.

Οι Πόλοι της Πολιτιστικής Διαδρομής

Για τον προσδιορισμό της ταυτότητας της Πολιτιστικής Διαδρομής είναι απαραίτητο να επιλεγούν οι πόλοι που θα έχουν δεσπόζουσα θέση στη Διαδρομή, διότι θα λειτουργούν σαν πυλώνες για τη διαμόρφωση της υλικής υπόστασης και ταυτότητας της Διαδρομής. Οι πόλοι πρέπει να έχουν κατάλληλη γεωγραφική διασπορά και είναι σημαντικό να εξυπηρετούν συγκεκριμένα κριτήρια, όπως:

- να αποτελούν πόλους προσέλκυσης των τουριστών, ως περιοχές που για ιστορικούς- πολιτιστικούς λόγους διακρίνονται από χαρακτηριστικά μοναδικότητας,
- να είναι ανεπτυγμένοι τουριστικοί προορισμοί ή να συνδέονται με υφιστάμενες περιοχές τουριστικής ανάπτυξης,
- να λειτουργούν σαν περιοχές αφετηρίας των τουριστικών κινήσεων στο δίκτυο, άλλα και ως σημεία σύνδεσης και αναδιανομής των ροών.²⁵

Η Ιστορία της Πολιτιστικής Διαδρομής

Το Πρόγραμμα Πολιτιστικών Διαδρομών του Συμβουλίου της Ευρώπης ξεκίνησε το 1987 και έχει στόχο να διατηρήσει και να αξιοποιήσει τον πολιτιστικό πλούτο της Ευρώπης μέσω μιας σειράς θεματικών διαδρομών, οι οποίες συνδέουν μνημεία, ιστορικούς τόπους και πολιτιστικούς χώρους με άλλα τουριστικά αξιοθέατα. Πάνω

²⁵ <https://diazoma.gr/routes/>

από σαράντα πέντε (45) Πολιτιστικές Διαδρομές σήμερα, καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα διαφορετικών θεμάτων, από την αρχιτεκτονική και το τοπίο μέχρι τις θρησκευτικές επιρροές, από τη γαστρονομία και την άυλη κληρονομιά μέχρι τις μεγάλες μορφές της ευρωπαϊκής ιστορίας, τέχνης, μουσικής και λογοτεχνίας.²⁶

Τα δίκτυα των Πολιτιστικών Διαδρομών δραστηριοποιούνται σε πέντε βασικούς τομείς:

1. Ανάδειξη της μνήμης, της ιστορίας και της ευρωπαϊκής πολιτιστικής κληρονομιάς.
2. Συνεργασία στο πεδίο της έρευνας και της ανάπτυξης.
3. Πολιτιστικές και εκπαιδευτικές ανταλλαγές νέων.
4. Σύγχρονες πολιτιστικές και καλλιτεχνικές πρακτικές.
5. Πολιτιστικός τουρισμός και βιώσιμη πολιτιστική ανάπτυξη.

Η πρώτη Πολιτιστική Διαδρομή που πιστοποιήθηκε από το Συμβούλιο της Ευρώπης το 1987 είναι αυτή του Σαντιάγκο ντε Κομποστέλα (saintjamesway.eu). Το πιο γνωστό τμήμα της διαδρομής διασχίζει τη Γαλλία και την Ισπανία για να καταλήξει στον ομώνυμο καθεδρικό ναό της Γαλικίας. Υπάρχει ωστόσο ένα ευρύτερο δίκτυο διαδρομής με πολλαπλές διακλαδώσεις, που καλύπτει δεκάδες χιλιάδες χιλιόμετρα σε διαφορετικές χώρες της Ευρώπης. Το σύνολο των σημείων αυτών αναδεικνύεται μέσα από την Πολιτιστική Διαδρομή, η οποία και ενθαρρύνει τις δράσεις συνεργασίας μεταξύ τους. Αντίστοιχα δίκτυα συνεργασίας ενώνουν μεταξύ τους πολλές ευρωπαϊκές χώρες, ενώ η λίστα των διαδρομών εμπλουτίζεται σε ετήσια βάση, με πιο πρόσφατες προσθήκες αυτές των Διαδρομών του Παραμυθιού, των Γυναικών Συγγραφέων και των Ιστορικών Καφέ. Όπως έχει επισημάνει ο κ. Στέφανο Ντομινιόνι, Γενικός Γραμματέας των Πολιτιστικών Διαδρομών του Συμβουλίου της Ευρώπης, «Οι περισσότερες διαδρομές συνδέουν μεταξύ τους σημεία τόσο στον χώρο όσο και στον χρόνο, προτρέποντάς μας να ξανασκεφτούμε την έννοια των εθνικών συνόρων». Αν πάρουμε ως παράδειγμα τη Διαδρομή των Βίκινγκς, αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι περνά ακόμα και από χώρες όπως η Ιταλία και η Ισπανία, οι οποίες δέχθηκαν την επιρροή τους και αφομοίωσαν στοιχεία της κουλτούρας τους με διαφορετικό τρόπο η καθεμία. Κάποια από τα στοιχεία αυτά αναδεικνύονται και μέσα από την ιστοσελίδα της συγκεκριμένης διαδρομής (followthevikings.com), η οποία είναι πολύ πλούσια σε πληροφορίες για την καθημερινή ζωή των Βίκινγκς: από το τι έτρωγαν και τι φορούσαν, μέχρι τη σημασία που είχαν γι' αυτούς τα πρόβατα και το μαλλί τους.²⁷

²⁶ <https://www.culture.gov.gr/>

²⁷ <https://www.kathimerini.gr/>



Εικόνα 4.1: Η Διαδρομή των Βίκινγκς, μια από τις παλαιότερες Πολιτιστικές Διαδρομές του Συμβουλίου της Ευρώπης, η οποία περνά από χώρες όπως η Ιταλία και η Ισπανία.

Πηγή: OneWithNaturePhotos – Shutterstock

Ίδρυση και λειτουργία

Το 1998 ιδρύθηκε στο Λουξεμβούργο το Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Πολιτιστικών Διαδρομών, φορέας με αρμοδιότητες τεχνικής υπηρεσίας και κέντρου τεκμηρίωσης. Σκοπός του είναι η παροχή υποστήριξης σε υποψήφια δίκτυα που επιθυμούν να πιστοποιηθούν, είτε μέσω συναντήσεων, είτε στο πλαίσιο ετήσιων θεσμών όπως η Εκπαιδευτική Ακαδημία. Παράλληλα, το Ινστιτούτο συμμετέχει στη διαδικασία αξιολόγησης υποψήφιων και πιστοποιημένων Διαδρομών, υλοποιεί ευρωπαϊκά έργα και συντονίζει το Πανεπιστημιακό Δίκτυο του Προγράμματος.

Το 2010 θεσπίστηκε η Διευρυμένη Μερική Συμφωνία Πολιτιστικών Διαδρομών του Συμβουλίου της Ευρώπης, με σκοπό να ενισχύσει τη συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερόμενων φορέων. Το θεσμικό αυτό όργανο αποφασίζει για τη στρατηγική του Προγράμματος και αξιολογεί τόσο τις υποψήφιες όσο και τις πιστοποιημένες Πολιτιστικές Διαδρομές, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο νέο Ψήφισμα (CM Res(2023)2) της Επιτροπής Υπουργών του Συμβουλίου της Ευρώπης.

Το Ετήσιο Συμβουλευτικό Φόρουμ αποτελεί τη σημαντικότερη διοργάνωση του Προγράμματος. Σκοπός του είναι να συγκεντρώσει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη από διαφορετικά πεδία δράσης (φορείς διαχείρισης πιστοποιημένων και υποψήφιων Διαδρομών, διεθνείς οργανισμοί, τοπικές και περιφερειακές αρχές, Πανεπιστήμια, εμπειρογνώμονες, επιμελητήρια, οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών, πολιτιστικοί και τουριστικοί οργανισμοί κ.ά) προκειμένου να συζητηθούν οι τάσεις και οι προκλήσεις, να ανταλλαγούν εμπειρίες, να γίνει ανασκόπηση της προόδου και να δρομολογηθούν καινούριες πρωτοβουλίες και συνεργασίες.

Η Ελλάδα στο Πρόγραμμα Πολιτιστικών Διαδρομών του Συμβουλίου της Ευρώπης

Η Ελλάδα είναι μέλος της Διευρυμένης Μερικής Συμφωνίας από την ίδρυσή της και μετέχει στο Διοικητικό της Συμβούλιο μέσω της Διεύθυνσης Διεθνών Σχέσεων και

Ευρωπαϊκής Ένωσης του Υπουργείου Πολιτισμού. Οι Δρόμοι της Ελιάς και ο Δρόμος Ιστορικών Καφέ αποτελούν ελληνικής πρωτοβουλίας πιστοποιημένες Πολιτιστικές Διαδρομές, ενώ η χώρα έχει μέλη σε δεκαοκτώ (18) Διαδρομές του Οργανισμού, συμμετοχή που διαρκώς διευρύνεται. Τα πρώτα δύο Φόρουμ των Πολιτιστικών Διαδρομών διοργανώθηκαν στους Δελφούς το 2006 και το 2010 αντίστοιχα, πριν από την ίδρυση της Διευρυμένης Μερικής Συμφωνίας. Το 2022 το 11ο Φόρουμ πραγματοποιήθηκε με ιδιαίτερη επιτυχία στη χώρα μας (Χανιά, 5-7 Οκτωβρίου), με θέμα τη διαφύλαξη των ευρωπαϊκών αξιών, της πολιτιστικής κληρονομιάς και του διαλόγου. Περισσότερες πληροφορίες παρατίθενται στις σχετικές ιστοσελίδες του Υπουργείου Πολιτισμού και του Συμβουλίου της Ευρώπης.²⁸

Στην Ελλάδα, εντοπίζονται αρκετές πολιτιστικές διαδρομές, όπως:

1. Ο Δρόμος των Φοινίκων
2. Οι Δρόμοι της Ελιάς
3. Οι Δρόμοι της Αμπέλου - Iter Vitis
4. Η Πολιτιστική Διαδρομή των Ευρωπαϊκών Κοιμητηρίων
5. Η Ευρωπαϊκή Διαδρομή των Ιστορικών Λουτροπόλεων
6. Η Ευρωπαϊκή Διαδρομή Βιομηχανικής Κληρονομιάς
7. Η Διαδρομή του Σιδηρού Παραπετάσματος και πολλές άλλες.

Τα είδη των Πολιτιστικών Διαδρομών

Το περιεχόμενο μιας πολιτιστικής διαδρομής μπορεί να ποικίλλει ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της περιοχής και την ποικιλία της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς που υπάρχει. Ειδικότερα, οι πολιτιστικές διαδρομές μπορεί να είναι:

1. Οι Θεματικές πολιτιστικές διαδρομές: Πρόκειται δηλαδή για διαδρομές με συγκεκριμένο θεματικό στοιχείο, όπως για παράδειγμα τους αρχαιολογικούς χώρους, τα μουσεία μιας περιοχής, τα ανενεργά βιομηχανικά κτίρια κλπ.
2. Οι Ιστορικές πολιτιστικές διαδρομές: Πρόκειται για διαδρομές οι οποίες περιστρέφονται γύρω από τα πολιτιστικά αγαθά μιας συγκεκριμένης χρονικής περιόδου ή εποχής, όπως της αρχαιολογικούς χώρους της κλασικής εποχής, Ι. Ναούς της βυζαντινής εποχής, κλπ.
3. Οι Μικτές πολιτιστικές διαδρομές: Η κατηγορία αυτή εστιάζει κυρίως στην ευρύτερη πολιτιστική φυσιογνωμία μιας περιοχής. Οι πολιτιστικές διαδρομές περιλαμβάνουν στοιχεία της πολιτιστικής και της φυσικής κληρονομιάς, ανεξαρτήτου είδους και εποχής.

²⁸ <https://www.culture.gov.gr/>

Μια άλλη κατηγοριοποίηση γίνεται με βάση το επίπεδο του χώρου στον οποίο δημιουργούνται και είναι οι εξής: (Παπαγεωργίου, Γκαντούνα, 2012)

1. Οι Αστικές πολιτιστικές διαδρομές: στις οποίες περιλαμβάνονται μόνο τα μνημεία και τα υπόλοιπα στοιχεία μιας πόλης-αστικής περιοχής.
2. Οι Τοπικές πολιτιστικές διαδρομές: οι οποίες εστιάζονται σε μια περιορισμένη γεωγραφική ενότητα όπως για παράδειγμα στα όρια ενός δήμου, μιας Περιφέρειας κλπ.
3. Οι Πολιτιστικές διαδρομές σε υπερτοπικό επίπεδο: οι οποίες καλύπτουν μια αρκετά ευρύτερη γεωγραφικά περιοχή σε σχέση με τις παραπάνω κατηγορίες, κυρίως σε περιφερειακό και διαπεριφερειακό επίπεδο, και περιλαμβάνουν κυρίως στοιχεία συγκεκριμένης θεματικής ενότητας.
4. Οι Πολιτιστικές διαδρομές σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο: οι οποίες ως προς τη θεματολογία, κινούνται κυρίως στα ίδια πλαίσια με τις υπερτοπικές.²⁹

4.2 Πολιτιστικά Μονοπάτια

Ο πολιτιστικός τουρισμός λαμβάνει χώρα τόσο σε στην ύπαιθρο όσο και στον αστικό χώρο. Οι άνθρωποι που τον επιλέγουν ενδιαφέρονται κυρίως για τις τέχνες, τα παραδοσιακά προϊόντα, τον πολιτισμό, τα έθιμα, αρχιτεκτονική και την πολιτιστική κληρονομιά, την ιστορία, τους διάφορους χώρους πολιτισμού, τον αθλητισμό, τη γαστρονομία, θρησκεία και άλλα (Richards, 1996). Τα πολιτιστικά μονοπάτια αποτελούν ένα από τα μέσα για την ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού μιας χώρας. Τα μονοπάτια αυτά βασίζονται στον προσδιορισμό μιας καθορισμένης διαδρομής/πορείας, όπου στόχος είναι η επίσκεψη μνημείων της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς. Ειδικότερα, τα πολιτιστικά μονοπάτια μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην εξωστρέφεια ενός τόπου, η οποία με τη σειρά της μπορεί να λειτουργήσει ως καταλύτης για περαιτέρω πολιτιστική ανάπτυξη (μέσω δράσεων ανάδειξης της υλικής και άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς του) για το όφελος της τοπικής οικονομίας και κοινωνίας (Σπηλιοπούλου, 2014). Ο σκοπός ενός πολιτιστικού μονοπατιού, όπως και της διαδρομής αντίστοιχα, είναι να αποτελέσει κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη μιας περιοχής. Η ανάπτυξη πρέπει να είναι βιώσιμη σε οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Στόχος είναι να προσελκύσει τουρίστες στην περιοχή, να δημιουργήσει ευκαιρίες για επιχειρήσεις και παραγωγούς προϊόντων και υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται στην περιοχή, προκειμένου να αυξήσουν τα

²⁹ Ευάγγελος Μουρτζιάπης «Αστική Ανάπτυξη, Πράσινες Υποδομές και Αξιοποίηση Πολιτιστικής Κληρονομιάς: Η Περίπτωση της Πόλης του Αγρινίου», Μεταπτυχιακή Εργασία, Γοσποδίνη, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2020

εισοδήματά τους. Παράλληλος στόχος είναι η προσέλκυση νέων επενδύσεων, η παράταση της τουριστικής περιόδου και η διάθεση πόρων για τη συντήρηση των αρχαιολογικών χώρων και των μνημείων (Mitoula & Kaldis, 2020). Στην Ελλάδα, ήδη από το 1972, η Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος & Πολιτισμού δημιουργεί μονοπάτια πολιτισμού, προστατεύοντας το φυσικό περιβάλλον και τον πολιτιστικό πλούτο (Menalontrail.eu, 2021). Το πρόγραμμά της «Μονοπάτια Πολιτισμού» έχει αναδείξει πολλές περιοχές στη χώρα, σε συνεργασία με τις τοπικές κοινότητες, τους πολίτες και τους Δήμους, ιδρύματα, αλλά και ανεξάρτητες ενώσεις.³⁰

4.3 Οι Πολιτιστικές Διαδρομές ως Τρόπος Οργάνωσης, Ανάδειξης και Διαχείρισης της Πολιτιστικής Κληρονομιάς

Οι πολιτιστικές διαδρομές μπορούν να συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς διότι προσδιορίζουν μια συγκεκριμένη διαδρομή / πορεία κατά την οποία στόχος είναι η επίσκεψη μνημείων και χώρων πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς. Προκειμένου οι διάφοροι χώροι να καταστούν επισκέψιμοι και να αποτελέσουν ελκυστικά σημεία, κρίνεται απαραίτητη μια σειρά από ενέργειες. Συγκεκριμένα αυτές είναι η συντήρηση και αποκατάσταση των μνημείων, η ανάδειξη και διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου τους, ο κατάλληλος φωτισμός και η σήμανση, καθώς και οι ειδικές πινακίδες οι οποίες θα παρέχουν πληροφορίες για το κάθε πολιτιστικό αγαθό (Γκαντούνα, 2013). Μέσα από τις ενέργειες αυτές, αναδεικνύεται, διατηρείται και προστατεύεται η πολιτιστική κληρονομιά μιας περιοχής. Επιπλέον, σχετικά με τη φυσική κληρονομιά, μέσω του σχεδιασμού μιας πολιτιστικής διαδρομής που θα επικεντρώνεται σε αυτή, πέραν της ανάδειξής του φυσικού περιβάλλοντος, επιτυγχάνεται και η προστασία του. Κυρίαρχο στόχο του σχεδιασμού των πολιτιστικών διαδρομών άλλωστε, αποτελεί και η αειφορική διαχείριση όλων των πόρων της περιοχής.³¹

Η διαχείριση της πολιτιστικής κληρονομιάς μπορεί να γίνει κατανοητή ως μια εξαιρετικά περίπλοκη διαδικασία. Η πολιτιστική κληρονομιά θα κατανοηθεί διαφορετικά από τα μέλη μιας τοπικής κοινότητας, που θα την αντιμετωπίζουν ως στοιχείο της πολιτιστικής τους ταυτότητας, διαφορετικά από τους τουρίστες, που θέλουν να δουν σε αυτήν αξιοθέατα που αξίζει να δεις ή να ζήσεις, διαφορετικά από τους επιχειρηματίες, που την αντιλαμβάνονται από οικονομικής άποψης και

³⁰ Θεόδωρος Ραχιώτης, «Οι Πολιτιστικές Διαδρομές ως παράγοντας μίας βιώσιμης διαχείρισης πολιτιστικού αποθέματος και ανάπτυξης του αστικού πολιτιστικού τουρισμού», Μεταπτυχιακή Εργασία, Πουλάκη, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, 2022

³¹ Κυριακή Πορανίδου, «ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ GAMIFICATION: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΖΑΓΟΡΑΣ ΣΤΟ ΠΗΛΙΟ», Διπλωματική Εργασία, Δέφνερ, Καραχάλης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2018

διαφορετικά από τις περιφερειακές αρχές που αναζητούν πολιτικά πλαίσια που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη διαχείριση της δεδομένης κοινότητας. (Ashworth et al. 2007).

Ένα στοιχείο, που συνδέεται άμεσα με την πολιτισμική κληρονομιά, είναι η δυνατότητα βιώσιμης ανάπτυξής της. Η έννοια της βιωσιμότητας έγκειται στην αποτελεσματική διαχείριση, συντήρηση και ανάδειξη, με σκοπό να διατηρηθεί η εικόνα και ταυτότητά της, για τις σημερινές και μελλοντικές γενιές. Η βιωσιμότητα, ακόμα, δεν περιορίζεται μόνο στην υλική κληρονομιά, αλλά και στην άυλη πολιτιστική και φυσική, δηλαδή στην προστασία του περιβάλλοντος. Η ολοκληρωμένη διαχείριση της πολιτισμικής κληρονομιάς αποτελεί σήμερα ίσως τη σημαντικότερη στρατηγική επιλογή για τις Τοπικές Περιφέρειες, αφού θεωρείται ο πυρήνας της πολιτισμικής ταυτότητας και ιστορίας του λαού. Είναι εκείνη που λειτουργεί ως ενοποιητικό στοιχείο για τους ανθρώπους, αλλά και ως έδαφος ανάπτυξης της δημιουργικότητας, αλλά και αντικείμενο κοινωνικής ευθύνης (Χαραλαμποπούλου, 2019).

Καθοριστικό ρόλο στην αποτελεσματική και βιώσιμη διαχείριση της πολιτιστικής κληρονομιάς έχουν, όπως προαναφέραμε, οι πολιτιστικές διαδρομές, οι οποίες δίνουν τη δυνατότητα όχι μόνο να αξιοποιηθούν οικονομικά, με οικονομικό όφελος, μνημεία και αρχαιολογικοί χώροι, αλλά και να δημιουργηθεί ένα προστατευτικό πλαίσιο για αυτά. Ο σχεδιασμός, ωστόσο, των πολιτιστικών διαδρομών απαιτεί την προσαρμογή ενός σχεδίου, πλάνων και έργων σύμφωνα με τις ανάγκες του τόπου και τις ιδιαιτερότητές του (Ashworth & Page, 2011). Τα προϊόντα που θα προκύψουν, θα αποτελέσουν και ένα δείγμα του πολιτιστικού αποθέματος και ιστορικού πλούτου που διαθέτει μια περιοχή, προβάλλοντάς το σε παγκόσμιο επίπεδο.

Κατά τη διαδικασία του σχεδιασμού, προσδιορισμού και δημιουργίας μιας πολιτιστικής διαδρομής σύμφωνα με το Διεθνές Συμβούλιο Μνημείων και Τοποθεσιών (ICOMOS), θα πρέπει να υπάρχει ένα συγκεκριμένος σκοπός και στόχος. Για να είναι επιτυχής ο σχεδιασμός αλλά και για να υλοποιηθεί μια ολοκληρωμένη δράση πολιτιστικής διαδρομής, βασική προϋπόθεση είναι η ύπαρξη συγκεκριμένης μεθοδολογίας η οποία οφείλει να είναι αποτέλεσμα ενεργούς συμμετοχής πολλών ενδιαφερομένων οι οποίοι διαχειρίζονται ζητήματα πρόωξης και επικοινωνίας πολιτισμού, όπως η τοπική αυτοδιοίκηση, οι επαγγελματίες του τουρισμού, οι ελεύθεροι επαγγελματίες, οι ξεναγοί πόλης, οι αρχαιολόγοι, οι πολιτιστικοί διαχειριστές, οι επαγγελματίες της επικοινωνίας οι επιχειρηματίες κ.α. που θα συνεργαστούν, θα συμφωνήσουν και θα υιοθετήσουν όλο το εγχείρημα, αποκτώντας κατά κάποιο τρόπο την «κυριότητα». Σημαντικό είναι επίσης να αναφέρουμε ότι ο συντονισμός όλων αυτών των φορέων δεν είναι κάτι εύκολο, ούτε αυτονόητο, ιδιαίτερα σε μια κοινωνία όπου απαιτείται η συνεργασία μεταξύ διαφορετικών ομάδων, έστω και για έργα σχετικά μικρού προϋπολογισμού. Ως εκ τούτου, προτείνεται η παρουσίαση επεξεργασμένων ήδη

προτάσεων, στις τοπικές κοινωνίες, για να τις επεξεργαστούν, και να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους, να υποβάλλουν τις προτάσεις τους και να τις υλοποιήσουν αναλαμβάνοντας δράση ο κάθε εμπλεκόμενος στο κομμάτι που του αναλογεί.

Η επιτυχία των πολιτιστικών διαδρομών έγκειται στο συντονισμό, τη συνεργασία και τη συμμετοχή των τοπικών και περιφερειακών αρχών, των τουριστικών επιχειρήσεων, των υπερτοπικών συνεργατών, των κρατικών οργανισμών και φορέων αλλά κυρίως λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας, εξασφαλίζοντας επιπλέον, τη συμμετοχή των πολιτών και τη συνεργασία όλων των τοπικών αρχών. Ο σωστός σχεδιασμός, η προβολή και προώθηση των πολιτιστικών διαδρομών, οι συντονισμένες προσπάθειες από όλους όσους εμπλέκονται, αλλά και η εξασφάλιση της απαραίτητης κάθε φορά χρηματοδότησης για τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών και τη βελτίωση αυτών που ήδη υπάρχουν, είναι σημαντικές παράμετροι για την επίτευξη του στόχου. Προηγουμένως όμως θα πρέπει να έχει διενεργηθεί έρευνα για την ανταπόκριση και των ίδιων πολιτών όσο αφορά τη φυσική και πολιτιστική κληρονομιά του τόπου τους, στο αν γνωρίζουν ποιες είναι οι δυνατότητες αξιοποίησής της, και τι πιστεύουν οι ίδιοι για το συγκεκριμένο ζήτημα αλλά και ποια θέση πρόκειται να ακολουθήσουν. Μόνο έτσι θα οικειοποιηθούν και θα στηρίξουν την όλη διαδικασία προς χάριν της βιωσιμότητας του εγχειρήματος.

Επίσης, για να οργανωθούν και να σχεδιαστούν οι πολιτιστικές διαδρομές, πολλά είναι εκείνα τα στοιχεία που συνθέτουν το κείμενό τους. Αρχικά κρίνεται απαραίτητο η κατάρτιση ενός σχεδίου μάρκετινγκ αλλά και η σύσταση μιας ομάδας διαχείρισης και λειτουργίας των διαδρομών. Επίσης για την επιτυχία μιας διαδρομής απαιτείται η δημιουργία ενός Brand Name. Οι πολιτιστικές διαδρομές συνδέονται άμεσα με το Branding τόπου αφού έχουν κοινά σημεία και στόχους. Σύμφωνα με τις αρχές του μάρκετινγκ σημαντικός στόχος είναι ο καθορισμός της αγοράς. Στο πλαίσιο της αναπτυξιακής διαδικασίας κατά το σχεδιασμό των πολιτιστικών διαδρομών, σημαντική παράμετρος είναι η ενεργοποίηση της τοπικής κοινωνίας και των παραγωγικών της διαδικασιών. Δηλαδή η ανάπτυξη πρωτοβουλιών από τοπικούς φορείς, για τη διατήρηση του τοπικού πολιτισμού και την ενίσχυση της προστασίας της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς.

Ο καλός σχεδιασμός της πολιτιστικής διαδρομής στοχεύει: α) στην προσέλκυση επισκεπτών και επενδύσεων στην περιοχή β) στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου γ) στην εξασφάλιση πόρων για την συντήρηση των χώρων δ) στη δημιουργία οικονομικής ανάπτυξης της τοπικής κοινωνίας, με την περιοχή να αποκτά μια μοναδική τουριστική ταυτότητα (brand) που θα συμβάλλει στην αειφόρο ανάπτυξη. Το μάρκετινγκ και το branding τόπου αποτελούν σημαντικά εργαλεία και πρακτικές επικοινωνιακής διαχείρισης των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των πόλεων που στοχεύουν στην αναγνωρισιμότητά τους, με

πολλαπλά οφέλη τα οποία ταυτίζονται με τους στόχους των πολιτιστικών διαδρομών που μόλις προαναφέρθηκαν.³²

4.4 Η Έννοια και η Σημασία των Υποδομών

Οι υποδομές είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη. Από τα συστήματα μεταφορών έως τις εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας και τα δίκτυα ύδρευσης και αποχέτευσης, παρέχονται οι υπηρεσίες που επιτρέπουν στην κοινωνία να λειτουργεί και στις οικονομίες να ευδοκιμούν. Αυτό θέτει την υποδομή στο επίκεντρο των προσπαθειών για την επίτευξη των στόχων της αειφόρου ανάπτυξης. Οι υποδομές παίζουν βασικό ρόλο και στις τρεις διαστάσεις της αειφόρου ανάπτυξης: την οικονομία, το περιβάλλον και την κοινωνία. Και τώρα, καθώς ο κόσμος επιδιώκει να επιτύχει φιλόδοξους στόχους, όπως και η συμφωνία του Παρισιού για την κλιματική αλλαγή, η υποδομή γίνεται ευρύτερα αναγνωρισμένη. Όσον αφορά στην οικονομία, τα μερίσματα υποδομής κυμαίνονται από τις θέσεις εργασίας που δημιουργήθηκαν κατά την κατασκευή και τη συντήρηση, έως την ικανότητα των υποδομών να παράγουν οικονομική δραστηριότητα (όπως μια γέφυρα που συνδέει ένα αγροτικό χωριό με τις αστικές αγορές). Στην προστασία του περιβάλλοντος, τα περιουσιακά στοιχεία υποδομής διαδραματίζουν επίσης βασικό ρόλο στη διατήρηση των φυσικών πόρων και στη μείωση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής. Με την απομάκρυνση για παράδειγμα, των αυτοκινήτων από το δρόμο, τα συστήματα μαζικής διαμετακόμισης συμβάλλουν στη μείωση της ρύπανσης και στην παραγωγή αερίων θερμοκηπίου. Στις ΗΠΑ, οι εκτιμήσεις είναι ότι εάν κάποιος που ταξιδεύει 20 μίλια την ημέρα αλλάζει από οδήγηση σε δημόσιες συγκοινωνίες, θα μειώσει το αποτύπωμα άνθρακα κατά 4.800 λίρες ετησίως. Όταν διασφαλίζεται δίκαιη πρόσβαση, όλη η κοινωνία επωφελείται από τις υποδομές, δεδομένου ότι παρέχει τις υπηρεσίες όπως, τροφοδοτικά, υπηρεσίες υγειονομικής περίθαλψης και δίκτυα αποχέτευσης που είναι απαραίτητες για την αειφόρο ανάπτυξη. Είτε παρέχοντας μέσα μαζικής μεταφοράς που διευκολύνουν τις γυναίκες στις αγροτικές περιοχές να συμμετέχουν στο εργατικό δυναμικό ή το καθαρό νερό και την αποχέτευση που μειώνουν τη μητρική θνησιμότητα, η υποδομή προάγει επίσης και την ισότητα των φύλων.

Οι υποδομές αποτελούνται από δημόσιες και ιδιωτικές φυσικές κατασκευές όπως δρόμοι, σιδηρόδρομοι, γέφυρες, σήραγγες, ύδρευση, αποχετεύσεις, ηλεκτρικά δίκτυα και τηλεπικοινωνίες (συμπεριλαμβανομένης της σύνδεσης στο Διαδίκτυο και της ευρυζωνικής πρόσβασης). Γενικά, η υποδομή έχει οριστεί ως «*τα φυσικά στοιχεία αλληλένδετων συστημάτων που παρέχουν εμπορεύματα και υπηρεσίες*

³² Ειρήνη Δαύρη, «Η οργάνωση και η στρατηγική επικοινωνίας πολιτιστικών διαδρομών ως μέσο προσέλευσης της τοπικής κοινωνίας. Το παράδειγμα του «Ιερού Αυλιδείας Αρτέμιδας», Διπλωματική Εργασία, Σπυριδούλα Τσενέ, ΕΑΠ, 2020

απαραίτητες για τη διευκόλυνση, τη διατήρηση ή τη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών διαβίωσης και τη διατήρηση του περιβάλλοντος». ³³

4.5 Οι Βιώσιμες Υποδομές

Σήμερα, ειδικά υπό το φως των τεράστιων κοινωνικών μετασχηματισμών που απαιτούνται για τον μετριασμό και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, οι συζητήσεις για τις σύγχρονες υποδομές επικεντρώνονται συχνά στη βιώσιμη ανάπτυξη και στις **πράσινες υποδομές**. Αναγνωρίζοντας αυτή τη σημασία, η διεθνής κοινότητα έχει δημιουργήσει μια πολιτική που επικεντρώνεται στις βιώσιμες υποδομές μέσω των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης, ιδιαίτερα του Στόχου 9 της Βιώσιμης Ανάπτυξης «Βιομηχανία, Καινοτομία και Υποδομή».

Τι ονομάζουμε Πράσινη, Μπλε και Γκρι Υποδομή

Η έννοια Blue-Green Infrastructure (BGI), όπως είναι γνωστή στη διεθνή βιβλιογραφία εισάγεται ως όρος των υποδομών για την βοήθεια των πόλεων να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.

Ο όρος **πράσινη υποδομή** αναφέρεται στα συστήματα βλάστησης στο αστικό τοπίο και προσδιορίζει τα έργα εκείνα που περιλαμβάνουν φυτικά στοιχεία σχεδίασης όπως πάρκα, πράσινες στέγες, πράσινες ζώνες, σοκάκια, κάθετους και οριζόντιους κήπους.

Ο όρος **μπλε υποδομή** αναφέρεται στην αστική υδρολογία για την διαχείριση των αστικών υδάτων και προσδιορίζει τα τεχνικά έργα που σχετίζονται με τις υδρολογικές λειτουργίες, όπως είναι τα συστήματα βρόχινου και αστικού νερού, επιφανειακά ύδατα και υπόγειοι υδροφόροι ορίζοντες (Wouters, Peter, Environ, Dreiseitl, Wanschura, and Noiva, n.d.). ³⁴

Ο όρος **γκρι υποδομή** αναφέρεται στη φυσική και παραδοσιακή υποδομή (δρόμοι, κτίρια, συμβατικά κατασκευαστικά έργα, κλπ) που είχαμε μέχρι σήμερα, η οποία δεν επικεντρώνεται απαραίτητα στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η έννοια των πράσινων υποδομών δεν αποτελεί καινούργιο όρο. Το 1903 ο αρχιτέκτονας τοπίου Frederick Law Olmsted δήλωσε πως δεν έχει ιδιαίτερη σημασία το μέγεθος και το πόσο σωστά σχεδιασμένα είναι τα πάρκα, αλλά για να προσφέρουν στους πολίτες τα μέγιστα αποτελέσματα και τα προτερήματα της φύσης θα πρέπει να συνδέονται τόσο μεταξύ τους όσο και να περιστοιχίζονται γύρω από κατοικημένες περιοχές, έτσι με αυτό τον τρόπο εισήγαγε εκτός από τον όρο των πράσινων υποδομών και την έννοια της **συνδεσιμότητας και των πράσινων δικτύων** (Benedict, McMahon, 2002). Όπως οι πόλεις αναπτύσσονται με το πέρασμα των

³³ <https://el.wikipedia.org/wiki/Υποδομή>

³⁴ Τσαπρούνης Γιώργος, «Οι μπλε και πράσινες υποδομές ως εργαλείο βιώσιμης αστικής ανάπτυξης: Μια μελέτη περίπτωσης στην Ε' Δημοτική Κοινότητα του Δήμου Θεσσαλονίκης», Διπλωματική Εργασία, Γιαννάκου, ΑΠΘ, 2021

χρόνων, αναβαθμίζοντας και επεκτείνοντας τις γκρι υποδομές τους (δρόμοι, κτιριακές υποδομές κλπ), θα πρέπει να δίνουν την απαραίτητη σημασία στην ανάπτυξη και των πράσινων υποδομών οι οποίες προσφέρουν πολλά θετικά οφέλη όπως είναι η διατήρηση του καθαρού αέρα, του νερού και γενικότερα των φυσικών πόρων ενώ παράλληλα αναβαθμίζεται και η ποιότητα ζωής των πολιτών. Η έννοια των πράσινων υποδομών υποδεικνύει πως υπάρχει μια αλλαγή στον τρόπο σκέψης και αντίληψης των τοπικών αρχών-κυβερνήσεων καθώς παλαιότερα ο ανοιχτός χώρος αντιμετωπιζόταν ως εκείνος ο χώρος που δεν έχει αναπτυχθεί ακόμα και θεωρώντας εν γένει την γη ως ένα εμπόρευμα για κατανάλωση (McMahon, 2000).

Γενικά όλες οι υποδομές (πράσινες, μπλε, γκρι) θα πρέπει να θεωρούνται ως ένα σύστημα υποστήριξης της ζωής σε μια περιοχή: ένα σύστημα που παρέχει λειτουργίες και περιβαλλοντικές υπηρεσίες όπως η εργασία, η αναψυχή, η ψυχική υγεία, η σωματική υγεία, η κοινωνικοποίηση, η επαφή με την φύση, η αποχτετευτική και η πλημμυρική διαχείριση, η προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή και στην μόλυνση (A Green Infrastructure Strategy for Newark & Sherwood, 2010).

Τα βιώσιμα έργα υποδομής μπορούν να βοηθήσουν στην αντιμετώπιση του κλίματος και των φυσικών καταστροφών, στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της μόλυνσης, στη διαχείριση του φυσικού κεφαλαίου και στην ενίσχυση της αποδοτικότητας των πόρων. Ο καθηγητής Hall αναφέρει τη μεταφορά ως εργαλείο για τη μείωση των ορυκτών καυσίμων. *«Ο τομέας των μεταφορών πρέπει να ηλεκτροδοτηθεί σε μεγάλο βαθμό»*, λέει. *"Είτε πληρώνετε ηλεκτρικά οχήματα είτε επενδύετε σε μαζικές μεταφορές σε αστικές περιοχές, είναι θεμελιώδες."* Η τεχνολογία θα διευκολύνει σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη. Επίσης, η ενσωμάτωση πράσινων υποδομών όπως δέντρα, φυτεύσεις και δάση στο χαρτοφυλάκιο των περιουσιακών στοιχείων μπορεί να βελτιώσει την ποιότητα του αέρα και να συμβάλει στην απομάκρυνση του διοξειδίου του άνθρακα από την ατμόσφαιρα ή, στην περίπτωση των μακρόβιων δασών, αυξάνοντας την προστασία από τις πλημμύρες και αποτρέποντας τη διάβρωση του εδάφους. Οι πράσινες στέγες δρουν ως γιγαντιαία σφουγγάρια, απορροφώντας τα νερά των καταιγίδων πριν μολύνουν ποτάμια και λίμνες, βοηθούν στον έλεγχο των πλημμυρών και, συλλογικά, μπορεί να μειώσει τις θερμοκρασίες στις πόλεις κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού. Για παράδειγμα, μια μελέτη προσομοίωσης διαπίστωσε ότι καλύπτοντας τις μισές από τις διαθέσιμες επιφάνειες στο κέντρο του Τορόντο με πράσινες στέγες θα κρυώσει η πόλη έως και 2°C σε ορισμένες περιοχές.

4.6 Οι Έξυπνες Υποδομές

Κατά τη δημιουργία μιας βιώσιμης υποδομής, η δημιουργία μοντελοποίησης πληροφοριών (BIM), οι αισθητήρες, τα μεγάλα δεδομένα και η μηχανική μάθηση είναι όλο και πιο σημαντικά εργαλεία, βελτιώνοντας τον σχεδιασμό νέων περιουσιακών στοιχείων και τη μετασκευή υπαρχόντων, αυξάνοντας την

επιχειρησιακή αποδοτικότητα της υποδομής και μειώνοντας τις περιβαλλοντικές της επιπτώσεις. Η έξυπνη υποδομή η οποία συνδυάζει τη φυσική με την ψηφιακή υποδομή, βελτιώνει την ποιότητα, την ταχύτητα και την ακρίβεια της λήψης αποφάσεων ενώ παράλληλα εξοικονομεί κόστος. Για παράδειγμα, η τρισδιάστατη οπτικοποίηση και το λογισμικό BIM επιτρέπουν στους σχεδιαστές να εξετάσουν διαφορετικές εναλλακτικές λύσεις σχεδιασμού και να λάβουν υπόψη τον αντίκτυπο των συνθηκών, όπως το τοπικό κλίμα, πριν ξεκινήσουν την κατασκευή. Εν τω μεταξύ, οι εξελίξεις στην εικονική και επαυξημένη πραγματικότητα, καθώς και οι προσομοιώσεις υπολογιστών και BIM, επιτρέπουν στους μηχανικούς και τους αρχιτέκτονες να οπτικοποιήσουν τα σχέδια σε πρώιμο στάδιο έτσι ώστε να μοντελοποιήσουν την ανθεκτικότητα στις κλιματικές διαταραχές και να μετρήσουν τις όποιες επιπτώσεις τους στο περιβάλλον.

Οι έξυπνες τεχνολογίες δεν αξιοποιούν μόνο τα βασικά πλεονεκτήματα, αλλά κάνουν την υποδομή μια πιο ελκυστική επενδυτική ευκαιρία. Σύμφωνα με το Κέντρο Έξυπνης Υποδομής & Κατασκευών του Πανεπιστημίου του Κέιμπριτζ, η έξυπνη υποδομή αξίζει έως και 4,8 δισεκατομμύρια λίρες παγκοσμίως. Η έξυπνη βιώσιμη υποδομή δεν απαιτεί απαραίτητα εξελιγμένες τεχνολογίες, αλλά μπορεί επίσης να είναι αποτέλεσμα έξυπνου σχεδιασμού. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η δημιουργική σκέψη μπορεί να αποφύγει σημαντικό κόστος. Για παράδειγμα, για να αντιμετωπίσουν την ταχεία ανάπτυξη της πόλης Curitiba της Βραζιλίας, οι σχεδιαστές είχαν αρχικά ζητήσει την κατασκευή ενός συστήματος μετρό. Αντί αυτού, η πόλη πρωτοστάτησε στην ανάπτυξη συστημάτων ταχείας διέλευσης λεωφορείων (BRT), όπου τα λεωφορεία λειτουργούν κατά μήκος ειδικών διαδρομών που δεν χρησιμοποιούνται από άλλα οχήματα, αποφεύγοντας το υψηλό κόστος κατασκευής ενός δικτύου μετρό.

4.7 Απαραίτητες Υποδομές οργάνωσης των Πολιτιστικών Διαδρομών

Οι πολιτιστικές διαδρομές και τα παραδοσιακά κέντρα των πόλεων αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα περιοχών με ιδιαίτερες συνθήκες ανάπτυξης και περιοριστικούς παράγοντες συγκοινωνιακών και πολεοδομικών εφαρμογών. Στα πλαίσια του εκάστοτε πολεοδομικού σχεδιασμού οι πεζοδρομήσεις και οι αντίστοιχες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις μπορούν να καθορίσουν το πλαίσιο των μετακινήσεων και να περιορίσουν ή να ενθαρρύνουν τις μεταφορικές επιλογές. Για παράδειγμα, μια πεζοδρομημένη και γραφικά σχεδιασμένη διαδρομή σε ένα ιστορικό κέντρο προωθεί τις μετακινήσεις των πεζών, τις οποίες θα απέτρεπε ένα κακώς οργανωμένο και με ελλιπή σήμανση «ανασφαλές προς τον πεζό» οδικό δίκτυο. Ο σχεδιασμός λοιπόν και οι υποδομές καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό τις μετακινήσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν στην περιοχή μιας πολιτιστικής διαδρομής. Επίσης οι συνδέσεις μιας πολιτιστικής διαδρομής με το υπόλοιπο δίκτυο

και το γενικότερο πλαίσιο ανάπτυξης της πολιτικής των μεταφορών αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες εφαρμογής.

Με στόχο τον ολοκληρωμένο αυτό σχεδιασμό, πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν ένα σύνολο παραμέτρων όπως:

- Οι ανάγκες για μετακίνηση στην περιοχή της πολιτιστικής διαδρομής.
- Οι επιλογές του μεταφορικού μέσου.
- Η ανταγωνιστικότητα των υποδομών όσον αφορά ποιοτικά, ποσοτικά και οικονομικά κριτήρια.

Απαραίτητες Υποδομές για την οργάνωση μιας πολιτιστικής διαδρομής, θα μπορούσαν να είναι οι ακόλουθες:

1. Η εφαρμογή **μέτρων ήπιας κυκλοφορίας** μπορεί επίσης να αποβεί αποτελεσματική στην περίπτωση ενός παραδοσιακού ή ιστορικού κέντρου πόλης, καθώς ο περιορισμός του ορίου ταχύτητας μπορεί να μειώσει τον όγκο των μετακινήσεων χωρίς να περιορίζει ωστόσο πλήρως την κυκλοφορία. Στα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας, επιδιώκεται η αναδιάταξη του χώρου με στόχο την οδική ασφάλεια, την περιβαλλοντική προστασία και τη μείωση του θορύβου και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Ο έλεγχος των ταχυτήτων επιτυγχάνεται κυρίως με την κατάλληλη σήμανση, οριζόντια και κάθετη, αλλά και με ειδικές υποδομές αστικού πλέον σχεδιασμού που δυσχεραίνουν την κίνηση του Ι.Χ. Τέτοια παραδείγματα μπορεί να είναι η πεζοδρόμηση οδών με πρόσθετα υπερυψωμένα εμπόδια, η ύπαρξη σημείων (συνήθως παρτέρια ή κολωνάκια ή δέντρα) που υποχρεώνουν για στροφές με μικρή ταχύτητα κ.α. Το μέτρο αυτό βέβαια μπορεί να είναι αποτελεσματικό μόνο αν συνδυαστεί με μέτρα ενθάρρυνσης των εναλλακτικών μετακινήσεων (οργανωμένες περιπατητικές διαδρομές, ενίσχυση των ΜΜΜ κ.α.).

Τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας είναι γενικά χαμηλού κόστους και διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες : τα μέτρα ελέγχου της έντασης της κυκλοφορίας και τα μέτρα ελέγχου της ταχύτητας. Ο έλεγχος της κίνησης μέσω καθορισμένων κατευθύνσεων σχετίζεται με τον έλεγχο της έντασης της κυκλοφορίας. Στενέματα οδών, κλείσιμο κάποιων αξόνων, εμπόδια στο μέσο της οδού και στοιχεία παράκαμψης κυκλοφορίας είναι τα κύρια μέτρα εφαρμογής της πολιτικής.

Όσον αφορά την πολιτική του ελέγχου της ταχύτητας στοχεύει βασικά στην προώθηση της οδικής ασφάλειας για όλους του μετακινούμενους. Υπερυψωμένα τμήματα (σαμαράκια στον μέσον της οδού, ανυψωμένες διασταυρώσεις και διαβάσεις), επιστρώσεις οδών με υλικά διαφορετικής

υφής και χρωματισμού από το οδόστρωμα, κύκλοι κυκλοφορίας, στενέματα οδικών αξόνων και νησίδες αποτελούν κύρια εργαλεία εφαρμογής.³⁵

2. Ο **περιορισμός του ιδιωτικού αυτοκινήτου** από τα αστικά κέντρα και κυρίως από τα παραδοσιακά κέντρα των πόλεων μπορεί να επιτευχθεί με πολιτικές μείωσης των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης, με ρυθμιστικά μέτρα εισόδου σε αστικές περιοχές και διόδια για την είσοδο σε κέντρα πόλεων ακόμη και με φορολογικές επιβαρύνσεις με στόχο τον περιορισμό της ιδιοκτησίας των Ι.Χ. Τα μέτρα αυτά έχουν εφαρμοστεί σε αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις με θετικές επιπτώσεις και κάνοντας τις δημόσιες συγκοινωνίες και τις εναλλακτικές επιλογές μετακίνησης ανταγωνιστικές.
3. Τα **μέσα μαζικής μεταφοράς** και τα **εναλλακτικά μέσα μετακίνησης (π.χ. ποδήλατο)** συμβάλλουν στην εξοικονόμηση χώρου, ενέργειας και χρήματος. Η οργάνωση ενός δικτύου μέσου σταθερής τροχιάς και η υψηλή ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών αποτελούν ζητούμενα. Η βιωσιμότητα των μετακινήσεων των πολιτιστικών διαδρομών προϋποθέτει ολοκληρωμένο πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό καθώς και οικολογική συνείδηση.
4. Η **κατασκευή πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων** ώστε να δημιουργούνται περιπατητικές διαδρομές που θα συνδέουν τα επισκέψιμα σημεία της περιοχής και θα εξυπηρετούν τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων, η ενσωμάτωση αρχιτεκτονικών παραδοσιακών στοιχείων σε κάθε μορφή πολεοδομικής επέμβασης, η προώθηση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης είναι κάποιες από τις συνηθέστερες παρεμβάσεις λειτουργικής και βιώσιμης οργάνωσης τους. Σκοπό του σχεδιασμού και των παρεμβάσεων σε τέτοιες περιοχές αποτελεί η ανάδειξη του ιστορικού τοπίου και η λειτουργική εξυγίανση των δραστηριοτήτων.
5. **Μαλακές Υποδομές** όπως εκπαιδευτικά Kiosk ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών, κατασκευή οργανωμένων χώρων αναψυχής και ξεκούρασης, υπηρεσίες επιβολής του νόμου και υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης (όπως πυροσβεστική, φύλαξη, ιατρική περίθαλψη).

Επιπρόσθετα, η βιώσιμη κινητικότητα σε μια πολιτιστική διαδρομή ή μέσα σε ένα παραδοσιακό κέντρο, μπορεί να επιτευχθεί με μία σειρά μέτρων και εφαρμογών, όπως τα παρακάτω (Θ. Βλαστός, 2007):

- Εκσυγχρονισμός οδοφωτισμού.
- Δεντροφυτέψεις.
- Σωστή Σήμανση.

³⁵ Τσάμη Μαρία, «Συγκοινωνιακή Εξυπηρέτηση Παραδοσιακών Οικισμών. Η Περίπτωση της Άνω Πόλης Θεσσαλονίκης», Ερευνητική Εργασία, Παπαγιαννάκης, ΑΠΘ, 2010

- Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων (κυρίως σε βασικούς άξονες με ταυτόχρονη μείωση του οδοστρώματος ώστε να είναι απαγορευτική η στάθμευση)
- Εφαρμογή κατάλληλων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.
- Κατασκευή οργανωμένων χώρων στάθμευσης (περιμετρικά και εκτός του παραδοσιακού κέντρου)
- Παροχή κινήτρων για εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.
- Διευκόλυνση μετακίνησης στα άτομα με περιορισμένη κινητικότητα.
- Σωστή διαχείριση και λειτουργία.

Τέλος, άλλες πολιτικές που έχουν εφαρμοστεί στην Ευρώπη με επιτυχία, σε ιστορικά κέντρα πόλεων για την βελτίωση των υφιστάμενων συνθηκών είναι (Θ. Βλαστός,2009):

- Η συλλογική χρήση του αυτοκινήτου (car pooling).
- Η χρήση κοινόχρηστων οχημάτων (car sharing).
- Το κοινόχρηστο ποδήλατο πόλης (π.χ. velolib στο Παρίσι).
- Η διαχείριση της κινητικότητας (mobility management) για την ομαδική προσέλευση εργαζομένων στον εργασιακό χώρο.
- Η εφαρμογή τηλεματικής στην πληροφόρηση των μετακινούμενων και τη διαχείριση των οχημάτων.
- Η εκπαίδευση για την οικολογική οδήγηση.
- Η ευρεία χρήση πιο οικολογικών οχημάτων «με καθαρά καύσιμα».
- Η ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών.

Μερικά παραδείγματα εφαρμογών αποτελούν πόλεις όπως το Delft (Ολλανδία) , το Στρασβούργο (Γαλλία), η Ferrara (Ιταλία) κ.α. (Βιώσιμες μετακινήσεις, Οδηγός καλών πρακτικών). Στο Delft έχει απαγορευτεί η πρόσβαση στο κέντρο της πόλης με Ι.Χ. αυτοκίνητο. Στο Στρασβούργο στο κέντρο της πόλης απαγορεύτηκε η είσοδος των αυτοκινήτων και έχουν μονοδρομηθεί 12χλμ. και πεζοδρομηθεί 15χλμ. οδικού δικτύου. Στην Ferrara όλο το κέντρο της πόλης είναι πεζοδρομημένο, σε μια ζώνη 50 χιλιομέτρων γύρω από το κέντρο ισχύουν περιορισμοί στην κίνηση των Ι.Χ. και στις κατοικημένες οδούς οι πεζοί και οι ποδηλάτες έχουν προτεραιότητα σε σχέση με τα αυτοκίνητα. Παρατηρούμε λοιπόν ότι το ευρωπαϊκό αστικό τοπίο είναι προσανατολισμένο σε ένα περισσότερο βιώσιμο όραμα με συγκοινωνιακές παρεμβάσεις που προσανατολίζονται στην προώθηση των εναλλακτικών μετακινήσεων και στοχεύουν στην ανάδειξη των αστικών κέντρων.³⁶

4.8 Παραδείγματα από τη Διεθνή Πρακτική

1. Η Μελέτη του Ιστορικού Κέντρου FREIBURG Γερμανίας

³⁶ Τσάμη Μαρία, «Συγκοινωνιακή Εξυπηρέτηση Παραδοσιακών Οικισμών. Η Περίπτωση της Άνω Πόλης Θεσσαλονίκης», Ερευνητική Εργασία, Παπαγιαννάκης, ΑΠΘ,2010

Το Φράμπουργκ βρίσκεται στα νότια της Γερμανίας και θεωρείται ένα υπόδειγμα βιώσιμης πόλης για την Ευρώπη αλλά και για τον υπόλοιπο κόσμο. Αποτελεί μια μέτριοι μεγέθους πόλη και έχει πληθυσμό 220.000 κατοίκους (Beatley, 2012). Ανήκει στο κρατίδιο της Βάδης Βυρτεμβέργης, βρίσκεται στην κοιλάδα του Ρήνου, στα σύνορα με τη Γαλλία και την Ελβετία, στις παρυφές του Μέλανα Δρυμού. Είναι το κέντρο της νότιας περιοχής Baden και καλύπτεται συνολικά από 539 χλμ. οδικού δικτύου.



Εικόνα 4.2: Η πόλη του Freiburg από ψηλά, Πηγή:

https://events.unifr.ch/biology20/wpcontent/uploads/2019/03/cropped-Fribourg_2.jpg

Το Freiburg υποστηρίζει σε μεγάλο βαθμό τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων και γι' αυτό το λόγο έχουν παρθεί μέτρα για τον περιορισμό της μετακίνησης με τη χρήση αυτοκινήτου και την αξιοποίηση μέσων μεταφοράς με εναλλακτικά καύσιμα. Επίσης, απαγορεύσεις έχουν τεθεί για την κυκλοφορία αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης, για την υπέρβαση του ορίου ταχύτητας άνω των 30 χιλιομέτρων σε δευτερεύουσες οδούς και εφαρμόστηκαν υψηλές τιμές για παρκάρισμα στο κέντρο (Ryan και Throgmorton, 2003). Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την πραγματοποίηση του 30% των μετακινήσεων μέσα στην πόλη με ποδήλατο και του 15% με τα πόδια καθώς και τη δημιουργία 103 μιλίων λωρίδων ποδηλάτου και 152 μιλίων πεζοδρόμων (Beatley, 2012). Η σωστή χωροθέτηση και ο ορθός σχεδιασμός του δικτύου του τραμ συνετέλεσε στην όλο και αυξανόμενη χρήση του.³⁷

Το δίκτυο μεταφορών του Freiburg

Η πόλη του Freiburg θεωρείται παράδειγμα καλής οργάνωσης των συστημάτων μεταφορών. Δύο μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι συνδέουν την περιοχή με το γερμανικό δημόσιο δίκτυο μεταφορών. Η κύρια σιδηροδρομική σύνδεση βορρά νότου από το

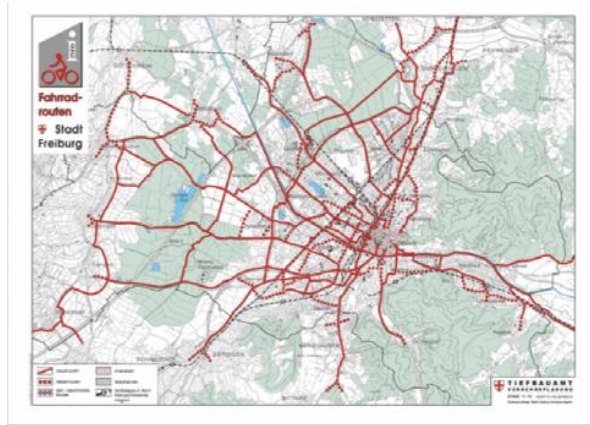
³⁷ Ευάγγελος Μουρτζιάπης «Αστική Ανάπτυξη, Πράσινες Υποδομές και Αξιοποίηση Πολιτιστικής Κληρονομιάς: Η Περίπτωση της Πόλης του Αγρινίου», Μεταπτυχιακή Εργασία, Γοσποδίνη, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2020

Βορρά προς την Ελβετία σταματά επίσης στο Freiburg. Ο λιμένας του Ρήνου στο Breisach παρέχει μια άριστη ποτάμια σύνδεση. Ο ευρώ-αερολιμένας Βασιλεία-Μυλούζ-Freiburg εξυπηρετείται από μια λεωφορειακή γραμμή με συχνότητα διέλευσης κάθε 55 λεπτά. Το Freiburg έχει ένα σημαντικό σύστημα δημόσιων μέσων μεταφοράς που έχει οργανωθεί γύρω από ένα δίκτυο μετρό γνωστό στη Γερμανία ως Stadtbahn. Η πόλη έχει υιοθετήσει μια πολιτική επέκτασης των αστικών δικτύων μεταφορών με στόχο τη βέλτιστη γεωγραφική κάλυψη των περιοχών που αναπτύσσονται οικιστικά. Η σύνδεση του μετρό προτάθηκε στο στρατηγικό σχέδιο της πόλης για το Quartier Vauban και η υπηρεσία ξεκίνησε να λειτουργεί το 2006. Η γραμμή διέρχεται από τον κεντρικό δρόμο του Quartier Vauban με τρεις σταθμούς κατά μήκος της οδού. Κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής πραγματοποιούνται 8 με 10 διαδρομές σε μία ώρα παρέχοντας την δυνατότητα πρόσβασης στο κέντρο της πόλης σε 13 λεπτά και στον κεντρικό σταθμό τρένου σε 18 λεπτά. Η δυνατότητα μετεπιβίβασης και συνδυασμένων μεταφορών παρέχεται με τα λεωφορεία σε δύο από τους σταθμούς μετρό του Quartier Vauban. Σήμερα, το 36.7 % των κατοίκων του Quartier Vauban δηλώνουν ότι χρησιμοποιούν συχνότερα τις δημόσιες συγκοινωνίες από ότι πριν αναπτυχθεί το δίκτυο αστικών μεταφορών στην περιοχή. Αρκετή έμφαση με όλο και αυξανόμενη χρήση δίνεται και στις λεγόμενες «περιβαλλοντικές κάρτες» οι οποίες αποτελούν φθηνά μηνιαία εισιτήρια για τη χρήση δημοσίων μέσων μεταφοράς, εξασφαλίζοντας την γρήγορη και άνετη μετακίνηση (Fitzroy και Smith, 1998).



Πηγή : <http://www.freiburg.de>

Εικόνα 4.3: Χάρτης Δικτύου Τραμ του Freiburg



Πηγή : <http://www.freiburg.de>

Εικόνα 4.4: Χάρτης Δικτύου Ποδηλατοδρόμων του Freiburg

Το σχέδιο κινητικότητας την πόλης

Σε κάθε κάτοικο του Freiburg αντιστοιχεί σχεδόν ένα αυτοκίνητο, αλλά το χρησιμοποιούν κυρίως το Σαββατοκύριακο για μακρινές αποστάσεις και εκδρομές εκτός πόλης. Για τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων υπάρχει το **τραμ**, το **τρένο**, το **λεωφορείο** και το **ποδήλατο**. Τα αυτοκίνητα απαγορεύονται στο κέντρο της πόλης, το οποίο είναι πλήρως πλακοστρωμένο, και επιτρέπονται μόνο τα ποδήλατα και το τραμ. Το όριο ταχύτητας στους περισσότερους δρόμους, που επιτρέπεται η κυκλοφορία, είναι 30 χλμ/ ώρα και σε ορισμένους 5 χλμ/ ώρα. Αντικίνητρο για τα αυτοκίνητα αποτελεί η συνεχής αύξηση των τιμών των θέσεων στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή μελέτης. Το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων ξεπερνά τα 400 χιλιόμετρα και συνεχώς επεκτείνεται. Το 30% των μετακινήσεων γίνεται με ποδήλατο, ενώ σε κάθε κάτοικο αντιστοιχούν περίπου δύο ποδήλατα.

Η δημοτική αρχή έχει φροντίσει να διευκολύνει τους κατοίκους, κατασκευάζοντας μεγάλο φυλασσόμενο χώρο στάθμευσης ποδηλάτων δίπλα στο σιδηροδρομικό σταθμό. Επιπλέον σε κάθε μεγάλο κτιριακό συγκρότημα, γραφείων ή δημοσίων υπηρεσιών, δημιουργήθηκαν αντίστοιχοι χώροι στάθμευσης ποδηλάτων. Το δίκτυο του τραμ, το οποίο διαθέτει τέσσερις γραμμές, είναι πολύ πυκνό. Η κάθε οικογένεια μπορεί να κυκλοφορεί με το eco-ticket, ένα μηνιαίο εισιτήριο κοινό για τρένο, λεωφορείο και τραμ, με το οποίο μπορεί κανείς να μετακινηθεί σε μια έκταση 50 τετραγωνικών χλμ. (συνολικό μήκος γραμμών 3.000 χλμ). Το εισιτήριο κοστίζει περίπου 38 ευρώ και μπορούν να το χρησιμοποιήσουν όλα τα μέλη μιας οικογένειας. Παράλληλα, ο δήμος έχει εφαρμόσει ένα πρωτοποριακό σύστημα, το carsharing, το οποίο παρέχει στους συνδρομητές αυτοκίνητο όταν το χρειάζονται. Ο κάτοικος τηλεφωνεί στην αρμόδια υπηρεσία και κατόπιν συνεννόησης βρίσκει το όχημα σταθμευμένο σε προκαθορισμένο σημείο. Για να γίνει κάποιος συνδρομητής πληρώνει ένα μικρό σχετικά ποσό, το οποίο του επιστρέφεται όταν διαγράφεται από το πρόγραμμα, ενώ όταν χρησιμοποιεί αυτοκίνητο, η χρέωση είναι με την ώρα.

Συμπεράσματα

Η πόλη του Freiburg σε μία προσπάθεια προστασίας του παραδοσιακού και ιστορικού της κέντρου, εξυγίανσης του τοπίου αλλά και περιβαλλοντικής προστασίας της περιοχής υιοθέτησε μία σειρά εφαρμογών και μέτρων συνετής διαχείρισης της κινητικότητας στην πόλη. Η περιοχή προστατεύεται εξ ολοκλήρου από την διέλευση Ι.Χ. οχημάτων, ενώ εφαρμόζονται μέτρα που καθιστούν ανταγωνιστικές και πλεονεκτικότερες μετακινήσεις με δημόσια μέσα. Μια πόλη με πληθυσμό περίπου όσο η Πάτρα (190.843 σύμφωνα με την απογραφή του 2001) μπορεί να διατηρεί αναλλοίωτα τα ιδιαίτερα παραδοσιακά χαρακτηριστικά της και να οργανώνει βέλτιστα τις μετακινήσεις των κατοίκων της. Αποτελεί ευρωπαϊκό παράδειγμα ορθής διαχείρισης κυκλοφοριακών συστημάτων και οικολογικής κινητικότητας. Παρέχοντας ανταποδοτικά κίνητρα στους πολίτες και κάνοντας ανταγωνιστικά τα μέσα μαζικών μετακινήσεων μπορεί να επιτευχθεί στροφή προς τις δημόσιες συγκοινωνίες με πολλαπλά οφέλη. Η ενδυνάμωση της πολιτικής των μεταφορών με τις κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και η βελτιστοποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών μπορούν να μεταβάλλουν ουσιαστικά την οργάνωση και την λειτουργία των συστημάτων δημοσίων μεταφορών. Ένα ιστορικό κέντρο πόλης χρήζει κατάλληλων μεταφορικών ρυθμίσεων για να προστατέψει αφ' ενός την πολιτιστική του κληρονομιά και τη γραφικότητα του χώρου και παράλληλα να εξυπηρετήσει βέλτιστα τις μετακινήσεις των κατοίκων του. Υπάρχει συνεπώς ανάγκη οργάνωσης, σχεδιασμού και ιεράρχησης μέτρων και δράσεων προς μια βιώσιμη αστική συγκοινωνιακή πολιτική εφαρμογή.³⁸

2. Η Μελέτη της Παλαιάς Πόλης ΑΛΦΑΜΑ της Λισσαβόνας

Εισαγωγή στην περιοχή μελέτης



Εικόνα 4.5: Συνοικία στη Λισσαβόνα Πηγή: Google Αλφάμα

Το ιστορικό κέντρο της Λισσαβόνας βρίσκεται κτισμένο επάνω σε επτά λόφους, στον ένα από τους οποίους εκτείνεται η παλαιά πόλη Αλφάμα. Η γραφικότητα και

³⁸ Τσάμη Μαρία, «Συγκοινωνιακή Εξυπηρέτηση Παραδοσιακών Οικισμών. Η Περίπτωση της Άνω Πόλης Θεσσαλονίκης», Ερευνητική Εργασία, Παπαγιαννάκης, ΑΠΘ, 2010

ιστορικότητα του τοπίου είναι εμφανείς σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα της Λισσαβόνας. Είναι ίσως η λιγότερο κατεστραμμένη ευρωπαϊκή πρωτεύουσα, με τις τελευταίες μεγάλες πολεοδομικές αλλαγές να έχουν γίνει μετά τον καταστροφικό σεισμό του 1755. Η περιοχή της Αλφάμα διατηρεί την παραδοσιακή αρχιτεκτονική και το ύφος της παλαιάς Λισσαβόνας. Στη περιοχή υπάρχουν ακόμη υπολείμματα του ρωμαϊκού και αραβικού πολιτισμού από τους πρώτους κατοίκους της. Οι στενοί δρόμοι είναι αποτέλεσμα της πολιτικής και κοινωνικής οργάνωσης μουσουλμανικού πολιτισμού που θεωρούσε ότι οι δημόσιοι χώροι δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικοί. Οι μουσουλμάνοι πίστευαν ότι έπρεπε να δοθεί βαρύτητα στο σχεδιασμό του εσωτερικού των κατοικιών και όχι στις προσόψεις, τους δρόμους και τις πλατείες. Η Αλφάμα στο παρελθόν υπήρξε υποβαθμισμένη περιοχή. Κατοικούσαν εκεί χαμηλά οικονομικά στρώματα και πολλοί εγκληματίες και ναυτικοί, λόγω της εγγύτητας της περιοχής με τον ποταμό. Μετά το σεισμό του 1755, ανοικοδομήθηκε από τον τοπικό πληθυσμό και σήμερα θεωρείται ο πυρήνας της ιστορίας της πόλης.

Το δίκτυο μεταφορών της Αλφάμα

Η παλαιά πόλη χαρακτηρίζεται από στενούς, ανηφορικούς και ελικοειδείς δρόμους, γεγονός που δυσχεραίνει τις μετακινήσεις των μηχανοκίνητων οχημάτων. Η εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών γίνεται από τρία τελεφερίκ και έναν ανελκυστήρα. Το πλέον επιβλητικό ασανσέρ είναι το Elevador de Santa Justa (χαρακτηρίζεται και ως ασανσέρ φάντασμα), που μεταφέρει τους επιβάτες από την Βαίχα, μία από τις πιο κεντρικές γειτονιές της πόλης, στο Bairro Alto. Το ασανσέρ έχει κατασκευαστεί το 1902 από τον μηχανικό Raul Mesnier du Ponsard (μαθητής και θαυμαστής του Άιφελ) και συγκαταλέγεται στα αξιοθέατα της πόλης. Ο σκελετός του αποτελείται από λεπτοδουλεμένο μέταλλο και η εντυπωσιακή καμπίνα του με ξύλινα καθίσματα, η οποία ανεβάζει τους επιβάτες 45 μέτρα πάνω από το επίπεδο του δρόμου. Η θέα περιλαμβάνει κεραμιδένιες στέγες, πλατείες, το μοναστήρι του Αγίου Γεωργίου και το ποτάμι. Συνήθως αποφεύγεται η μετακίνηση με Ι.Χ. αυτοκίνητο και ιδιαίτερα στο ιστορικό κέντρο, καθώς τόσο η στενότητα των δρόμων όσο και η κίνηση δεν επιτρέπουν ομαλές και άνετες διελεύσεις με το μέσο. Στο ιστορικό κέντρο της Αλφάμα πολλές μετακινήσεις γίνονται πεζή, αφού θεωρείται η πιο εύκολη και ενδιαφέρουσα μετακίνηση, λόγω της ευχάριστης και γραφικής διαδρομής. Για μεγάλες αποστάσεις επιλέγεται συνήθως κάποιο μέσο μαζικής μεταφοράς. Σχετικά με τις μετακινήσεις μεταξύ των λόφων μπορούν να επιτευχθούν με ασανσέρ και τελεφερίκ. Ένα μονοβάγονο τραμ, το eletrico, ανεβαίνει την ανηφόρα της παλιάς πόλης πλάι στην πλατεία Sao Tome.

Το Τραμ 28



Colorful Lisbon street © iStock

Εικόνα 4.6: Το Τραμ 28, Πηγή: Google <https://traveltalks.esky.gr/>

Η μαζική εξυπηρέτηση του ιστορικού κέντρου της Αλφάμα πραγματοποιείται με το Τραμ 28 που διέρχεται από τα στενά δρομάκια της περιοχής εξυπηρετώντας τις μετακινήσεις διερχόμενο από μια πολύ γραφική διαδρομή. Πρόκειται για μια γραμμή τραμ με συνολικό μήκος περίπου 8 χιλιόμετρα που διασχίζει το Bairro de Alfama περνώντας δίπλα από τα σημαντικότερα αξιοθέατα της Λισσαβόνας, όπως ο καθεδρικός ναός, το κάστρο του Αγίου Γεωργίου και το υπόλοιπο ιστορικό κέντρο της πόλης. Το Τραμ 28 χρονολογείται από το 1930. Είναι αγγλικής τεχνολογίας, με την πατέντα της Εγγλέζικης Εταιρείας Ηλεκτρισμού και αποπνέει την αλλοτινή γοητεία των τραμ. Θεωρείται ένα από τα πιο σημαντικά αξιοθέατα της πρωτεύουσας της Πορτογαλίας. Το εισιτήριο κοστίζει 1.40 Ευρώ. Οι καμπίνες του τραμ είναι ξύλινες. Η διαδρομή ξεκινάει από την πλατεία Martim Moniz και είναι ιδιαίτερα γραφική, αφού διασχίζει στενά δρομάκια πλάτους 4 μέτρων μέσα στο ιστορικό κέντρο της πόλης, το Bairro Alto. Οι στάσεις είναι τόσο πολλές ώστε ο επισκέπτης έχει την ευκαιρία να δει κατά τη διάρκεια της διαδρομής ολόκληρη την πόλη.

Συμπεράσματα

Η πόλη της Λισσαβόνας έχει ένα καλώς οργανωμένο δίκτυο μεταφορών και παρέχει πολλές εναλλακτικές επιλογές μετακίνησης με Δημόσια Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Οι δρόμοι είναι πολύ στενοί και οι μεταφορικές επιλογές περιορισμένες στην περιοχή γι αυτό η εξυπηρέτηση των μετακινήσεων πραγματοποιείται με τη γραμμή τραμ που λειτουργεί από το 1930 και διευκολύνει τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων παρέχοντας άνετη, ασφαλή και «παραδοσιακή μετακίνηση». Το τραμ αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της περιοχής αφού συμβαδίζει με το γραφικό πολεοδομικό ύφος και την ιστορικότητα του τοπίου. Η παλιά πόλη της Αλφάμα

διατηρεί, προστατεύει και αναδεικνύει την γραφικότητα και ιστορικότητα της, χάρη στο τραμ που αποτελεί την καλύτερη λύση μεταφορών στην περιοχή αυτή.³⁹

Βιβλιογραφία Κεφαλαίου 4

Ευάγγελος Μουρτζιάπης «Αστική Ανάπτυξη, Πράσινες Υποδομές και Αξιοποίηση Πολιτιστικής Κληρονομιάς: Η Περίπτωση της Πόλης του Αγρινίου», Μεταπτυχιακή Εργασία, Γοσποδίνη, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2020

Ειρήνη Δαύρη, «Η οργάνωση και η στρατηγική επικοινωνίας πολιτιστικών διαδρομών ως μέσο προσέλκυσης της τοπικής κοινωνίας. Το παράδειγμα του «Ιερού Αυλιδείας Αρτέμιδας», Διπλωματική Εργασία, Σπυριδούλα Τσενέ, ΕΑΠ, 2020

Θεόδωρος Ραχιώτης, «Οι Πολιτιστικές Διαδρομές ως παράγοντας μίας βιώσιμης διαχείρισης πολιτιστικού αποθέματος και ανάπτυξης του αστικού πολιτιστικού τουρισμού», Μεταπτυχιακή Εργασία, Πουλάκη, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, 2022

Κυριακή Πορανίδου, «Σχεδιασμός Πολιτιστικών Διαδρομών και Gamification: Η Περίπτωση της Ζαγοράς στο Πήλιο», Διπλωματική Εργασία, Δέφνερ, Καραχάλης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2018

Τσαπρούνης Γιώργος, «Οι μπλε και πράσινες υποδομές ως εργαλείο βιώσιμης αστικής ανάπτυξης: Μια μελέτη περίπτωσης στην Ε' Δημοτική Κοινότητα του Δήμου Θεσσαλονίκης», Διπλωματική Εργασία, Γιαννάκου, ΑΠΘ, 2021

Τσάμη Μαρία, «Συγκοινωνιακή Εξυπηρέτηση Παραδοσιακών Οικισμών. Η Περίπτωση της Άνω Πόλης Θεσσαλονίκης», Ερευνητική Εργασία, Παπαγιαννάκης, ΑΠΘ, 2010

Ιστογραφία

<https://diazoma.gr/routes/>

<https://www.culture.gov.gr/>

<https://www.culture.gov.gr/>

<https://www.kathimerini.gr/>

³⁹ Τσάμη Μαρία, «Συγκοινωνιακή Εξυπηρέτηση Παραδοσιακών Οικισμών. Η Περίπτωση της Άνω Πόλης Θεσσαλονίκης», Ερευνητική Εργασία, Παπαγιαννάκης, ΑΠΘ, 2010

Γ. Μεθοδολογία

Κεφάλαιο 5

«Μεθοδολογική Προσέγγιση»

Σκοπός της εργασίας είναι η προστασία και η ανάδειξη των Παραδοσιακών Οικισμών και του Πολιτιστικού αποθέματος των περιοχών μελέτης. Στόχος είναι η διατύπωση προτάσεων βελτίωσης του οδικού δικτύου και των λιμενικών τους υποδομών με σκοπό την αειφόρο ανάδειξη τους. Για την επίτευξή του στόχου αυτού, η μεθοδολογία της ανάλυσης βασίστηκε στη βιβλιογραφική έρευνα, στην έρευνα στον Τύπο και στη διαδικτυακή έρευνα. Καθοριστικής σημασίας για τη συγκέντρωση των πληροφοριών, ήταν και η συμβολή του Ερευνητικού Έργου ΑΕΙ «*Αειφόρος Ανάπτυξη Λιγότερο Αναπτυγμένων Περιοχών με τη Δημιουργία Νέων Τουριστικών Πόρων και Προϊόντων μέσω Ανάλυσης, Τεκμηρίωσης, Μοντελοποίησης, Διαχείρισης και Διατήρησης Πολιτιστικού Αποθέματος με χρήση εφαρμογών ΤΠΕ*», με επιστημονικά υπεύθυνη την κ. Αντωνία Μοροπούλου. Μέσω του Ερευνητικού έργου του ΑΕΙ, οι πληροφορίες που συλλέχθηκαν, στο πλαίσιο της τεκμηρίωσης συντάχθηκαν σε δελτία/καρτέλες καταγραφής του Πολιτιστικού αποθέματος, στις οποίες αναγράφεται η ταυτότητα του μνημείου και ο φορέας διαχείρισής του, η κατάσταση διαχείρισης και η τοποθεσία, καθώς επίσης ιστορικά στοιχεία και φωτογραφική ή/και σχεδιαστική απεικόνιση. Στόχος της τεκμηρίωσης είναι η οργάνωση της πληροφορίας με τέτοιο τρόπο ώστε να αξιοποιηθεί σε συνεργασία με το πρόγραμμα ΑΕΙ στα πλαίσια δημιουργίας μιας βάσης δεδομένων.

Η Μεθοδολογία η οποία ακολουθήθηκε στην παρούσα Διπλωματική εργασία και με βάση την οποία μπορούν να μελετηθούν ακόμη περισσότερες περιπτώσεις στο μέλλον, είναι η ακόλουθη:

Βήμα 1^ο: Καθορισμός του Στόχου

Στην παρούσα Διπλωματική Εργασία στόχος μας ήταν η ανάδειξη των Παραδοσιακών Οικισμών και του Πολιτιστικού Αποθέματος των περιοχών μελέτης, στα πλαίσια της Αειφορίας και της Κυκλικής Οικονομίας.

Βήμα 2^ο: Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης

Στην παρούσα Διπλωματική Εργασία αναφέραμε τα γεωγραφικά – διοικητικά χαρακτηριστικά, τους Παραδοσιακούς Οικισμούς και το Πολιτιστικό Απόθεμα για κάθε περιοχή μελέτης.

Βήμα 3^ο: Αναζήτηση Δεδομένων

Αναζητήσαμε στη βιβλιογραφία, στο διαδίκτυο, στους χάρτες, στο διεθνή και εγχώριο τύπο, δεδομένα για την εκάστοτε περιοχή μελέτης. Στην παρούσα Διπλωματική Εργασία αναζητήσαμε δεδομένα για τις υποδομές όλων των περιοχών μελέτης όσον αφορά το οδικό, συγκοινωνιακό δίκτυο, τους Δημοτικούς χώρους στάθμευσης, τις ποδηλατικές υποδομές, τις υποδομές για τους πεζούς καθώς και τις λιμενικές τους υποδομές.

Βήμα 4^ο: Ανάλυση Δεδομένων και Συσχετισμός

Αναλύσαμε τα δεδομένα που βρήκαμε από το Βήμα 3 και τα συσχετίσαμε με τις υπάρχουσες και προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές της εκάστοτε περιοχής μελέτης. Σημειώσαμε τις πρώτες παρατηρήσεις μας.

Βήμα 5^ο: Μελέτες και Έργα

Αναζητήσαμε στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, στο διαδίκτυο και στη Διαύγεια, τις μελέτες και τα Έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη ή πρόκειται να γίνουν για κάθε περιοχή μελέτης και αφορούν τις υποδομές τις οποίες θέλουμε να ενισχύσουμε ώστε να επιτύχουμε το στόχο του πρώτου βήματος.

Βήμα 6^ο: Προβλήματα

Εστίασαμε στα προβλήματα που υπάρχουν σε κάθε περιοχή μελέτης αλλά και στις ελλείψεις που τυχόν μπορούν να έχουν όσον αφορά το στόχο μας.

Βήμα 7^ο: Προτάσεις

Διατυπώσαμε τις τελικές προτάσεις μας και αναφερθήκαμε στις επεμβάσεις που πρέπει να γίνουν σε κάθε περιοχή μελέτης προκειμένου να επιτύχουμε το στόχο που θέσαμε.

Δ. Παρουσίαση Αποτελεσμάτων

Κεφάλαιο 6

«Η Χίος»

6. 1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης

Πιθανή γενέτειρα του Ομήρου και των Μαθηματικών Ιπποκράτη και Οινοπίδη, η Χίος είναι νησί του βορειοανατολικού Αιγαίου, το πέμπτο μεγαλύτερο της Ελλάδας, με έκταση γύρω στα 842 τετραγωνικά χιλιόμετρα και μήκος ακτών 213 χιλιόμετρα. Διοικητικά αποτελεί την Περιφερειακή Ενότητα Χίου, η οποία ανήκει στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου μαζί με τα Ψαρά και τα Αντίψαρα στη δυτική πλευρά και μαζί με τις Οινούσες στην ανατολική πλευρά. Συγκροτήθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης (Ν. 3852/2010, ΦΕΚ 87/Α/7.6.2010) από την συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Μαστιχοχωρίων, Χίου, Ιωνίας, Αμανής, Καμποχώρων, Καρδαμύλων, Ομηρούπολης και Αγίου Μηνά. Ο πληθυσμός της ανέρχεται στους 50.361 κατοίκους (σύμφωνα με την απογραφή του 2021), που ζει στην πόλη της Χίου και στα 64 χωριά του νησιού. Επιπλέον, η Χίος έχει μεγάλη απόδημη κοινότητα στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη. Η μικρότερη απόσταση του νησιού από τις απέναντι ακτές της Μικράς Ασίας, είναι μόλις 3,5 ναυτικά μίλια από το ακρωτήριο της Πούντα ως τη χερσόνησο της Ερυθραίας, στο ύψος του Τσεσμέ. Τα κύρια προϊόντα που εξάγει η Χίος είναι η ονομαστή Χιώτικη μαστίχα, το λάδι, τα σύκα και το κρασί, ενώ έχει διεθνή φήμη για το μέγεθος και την ποιότητα της ναυτιλίας της. Πρωτεύουσα του νησιού είναι η πόλη Χίος και γνωστή στους ντόπιους ως Χώρα. Στο νησί της Χίου ξεχωρίζουν αρκετοί επίσης Παραδοσιακοί οικισμοί οι οποίοι είναι γνωστοί για τα αρχιτεκτονικά τους χαρακτηριστικά όπως είναι το Πυργί και τα Μεστά.⁴⁰



Εικόνα 6.1: Πυργί, το χωριό της Χίου που μοιάζει σα να κεντήθηκε στο χέρι, Πηγή:
<https://www.travel.gr/wp-content/uploads/2021/08/pyrgi2-1024x682.jpg>

⁴⁰ <https://el.wikipedia.org/wiki/Χίος>

Περιβαλλοντικό Απόθεμα

Το έδαφος της Χίου είναι κατά το κύριο μέρος του ορεινό, ενώ μόνο στα νότια και στα ανατολικά του νομού σχηματίζονται κάποιες πεδινές εκτάσεις. Στα βόρεια της Χίου βρίσκεται η οροσειρά Πελινναίο με ψηλότερη την κορυφή τον Προφήτη Ηλία (1.297 μ.). Στη Χίο δεν υπάρχουν ποτάμια, παρά μόνο μικροί χείμαρροι. Το νησί είναι γνωστό για τα γραφικά του τοπία, αλλά και για το εύκρατο μεσογειακό του κλίμα με τους ήπιους χειμώνες και με τις σπάνιες βροχές του το καλοκαίρι. Σημαντικό μέρος του βόρειου τμήματος του νησιού της Χίου έχει ενταχθεί στο πρόγραμμα «**NATURA**» με κωδικό «**GR4130001 - Βόρεια Χίος και Νήσοι Οινούσες και Παράκτια Θαλάσσια Ζώνη**». Τα όρια της περιοχής περικλείουν το βορειοδυτικό τμήμα του νησιού μαζί με το Πελινναίο όρος, το νησιωτικό συγκρότημα των Οινουσσών όπως επίσης και τμήμα των βόρειων παράκτιων περιοχών (18% της προστατευμένης έκτασης) του νησιού. Συνολικά επτά (7) περιοχές έχουν χαρακτηριστεί ως «**Καταφύγια Άγριας Ζωής**» στο νησί της Χίου.⁴¹

Στο νησί της Χίου παράγεται επίσης η μοναδική στον κόσμο μαστίχα. Ιστορικές πηγές αναφέρουν ότι από τον 1ο μ. Χ. αιώνα καλλιεργούνταν στη Χίο για φαρμακευτική χρήση. Το δέντρο που παράγει μαστίχα λέγεται σχίνος (*Pistacia lentiscus var chia*), είναι αειθαλής θάμνος που ζει πάνω από εκατό χρόνια και το ύψος του δεν ξεπερνάει τα δύο με τρία μέτρα. Σχίνοι ευδοκιμούν σε διάφορα μέρη, μόνο όμως οι σχίνοι που βρίσκονται στη Χίο «δακρύζουν» και δίνουν τη μοναδικά αρωματική ρητίνη, τη μαστίχη, στα νότια του νησιού, τα Μαστιχοχώρια (λόγω του ιδιαίτερου κλίματος της συγκεκριμένης περιοχής και της σύστασης του εδάφους). Η μαστίχα χρησιμοποιείται στην κοσμετολογία, ζαχαροπλαστική, ποτοποιία, φαρμακευτική. Επιστημονικές μελέτες έδειξαν ότι θεραπεύει εγκαύματα, δερματοπάθειες, βοηθά στην απορρόφηση της χοληστερόλης, της υπέρτασης και έχει αντισηπτικές και πιθανόν αφροδισιακές ιδιότητες.



Εικόνα 6.2: Το ευωδιαστό «δάκρυ» του Μαστιχόδεντρου της Χίου, Πηγή: <https://www.in.gr/>

⁴¹ Καλλιόντζη Παναγιώτα, «Ενιαία Διαχείριση Ξηράς και Θαλάσσιου Χώρου του Νομού Χίου», Διπλωματική Εργασία, Πότσου, ΕΜΠ, 2009

Παραλίες Χίου

Οι κυριότερες παραλίες στο Ανατολικό τμήμα της Χίου (κοντά στην πρωτεύουσα) είναι οι ακόλουθες:

Άγιος Ισίδωρος, Αφανής Ναύτης, Δασκαλόπετρα, Μέγας Λιμνιώνας, Μερσινίδι, Μπέλλα Βίστα, Καρφάς, Όρμος Λω, Παραλία των γλάρων, Τάγμα.

Οι κυριότερες παραλίες στο Δυτικό τμήμα της Χίου είναι οι ακόλουθες:

Ελίντα, Λιθί, Τηγάνι, Τραχήλι.

Οι κυριότερες παραλίες στο Βόρειο τμήμα της Χίου είναι οι ακόλουθες:

Αγιά Μαρκέλλα, Αγιάσματα, Γιόσωνας, Λευκάθια, Λήμνος, Μάναγρος, Ναγός.

Οι κυριότερες παραλίες στο Νότιο τμήμα της Χίου είναι οι ακόλουθες:

Αγία Δύναμη, Αγία Ειρήνη, Αγία Φωτιά, Αποθήκα, Αυλωνιά, Βρουλίδια, Κάτω Φανά, Κώμη, Λιλικάς, Μύρα Βόλια, Σαλάγωνα, Τραχήλια.⁴²

Πολιτιστικό Απόθεμα

Στη Χίο συνολικά έχουν καταγραφεί είκοσι επτά (27) χαρακτηρισμένοι παραδοσιακοί οικισμοί και ογδόντα επτά (87) χαρακτηριστικά μνημεία και αρχαιολογικοί χώροι. Κηρυγμένοι από τα τέλη της δεκαετίας του 1970, οι Παραδοσιακοί Οικισμοί της Χίου, παρουσιάζουν εξαιρετική ποικιλία ως προς το μέγεθος, το χαρακτήρα και τη σχετική θέση στο οικιστικό δίκτυο. Οι περισσότεροι παραδοσιακοί οικισμοί εντοπίζονται στη Χίο, διότι η ισχυρή Μεσαιωνική παράδοση και ο μεγάλος βαθμός διατήρησης, παρουσιάζουν ολοκληρωμένα σύνολα όπως για παράδειγμα αυτού του εγκαταλελειμμένου οικισμού του Αναβάτου και αυτού του δυναμικού οικισμού του Κάμπου.

Οι Παραδοσιακοί Οικισμοί της Χίου είναι οι ακόλουθοι:

Άγιο Γάλα, Ανάβατος, Αρμόλια, Αυγώνυμα, Βαβίλοι, Βερβεράτο, Βέσσα, Βολισσός, Διευχά, Ελάτα, Έξω Διδυμάς, Ζυφιάς, Θολοποτάμι, Θυμιανά, Καλαμωτή, Καλλιμασιά, Καμπιά, Κάμπος, Καρδάμυλα, Λιθί, Μεστά, Ολύμποι, Πυργί, Χαλκειός, Πατρικά, Σιδηρούντα, Τρύπες.

Οι κυριότεροι Αρχαιολογικοί χώροι στη Χίο είναι οι ακόλουθοι:

Δασκαλόπετρα, Ρημόκαστρο, Αρχαιολογικός χώρος Εμπορίου, Ο Ναός του Απόλλωνα στα Φανά, Ανάβατος.

⁴² <https://chios.gr/el/anaklipse-ti-xio/paralies/voria-chios>

Τα κυριότερα Χριστιανικά Μνημεία στη Χίο είναι τα ακόλουθα:

Παναγία Αγιογαλούσαινα, Μονή Μουνδών, Μονή Παναγίας Μυρτιδιωτίσσης, Ναός Αγίου Μηνά, Παναγία Κρήνα, Παναγία Σικελιά, Άγιοι Απόστολοι, Αγία Ερμιόνη, Ναός Παλιού Ταξιάρχη, Μονή Αγίων Πατέρων, Άγιος Γεώργιος.⁴³

Τα κυριότερα Μεσαιωνικά Μνημεία στη Χίο είναι τα ακόλουθα:

Κάστρο Ωριάς, Κάστρο Γριάς, Κάστρο Βολισσού, Κάστρο Χίου, Πύργος Δοτίων, Κάστρο Απαλίχων, Πύργος «Του Μάρκου», Νέα Μονή Χίου, το πιο σημαντικό Μεσαιωνικό Μνημείο της Χίου το οποίο λόγω της τεράστιας σημασίας της από την άποψη της ιστορίας της τέχνης και της αρχιτεκτονικής έχει χαρακτηριστεί και προστατεύεται από την UNESCO ως Μνημείο Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς.



Εικόνα 6.3: Νέα Μονή Χίου, Πηγή: <https://images.squarespace-cdn.com/content/v1/5d9086210db3b13007b6b7e6/1570958305513-TRQDV26IM4LNCZ2SBS7C/exterior-de-nea-moni.jpg>

Η Χίος διαθέτει ένα από τα καλύτερα διατηρημένα μεσαιωνικά αμυντικά δίκτυα που σώζονται στη Μεσόγειο (κάστρα και πύργοι, βίγλες, οχυρωμένοι οικισμοί). Πρόκειται για μια αξιοσημείωτη περίπτωση διάσωσης ενός συστήματος άμυνας που παρουσιάζει κοινά χαρακτηριστικά με άλλες περιοχές της Μεσογείου. Το μεσαιωνικό παρελθόν του νησιού αποτυπώνεται ανάγλυφο στα μνημεία που σώζονται από αυτή την περίοδο, τόσο στην πόλη, όσο και στα χωριά, στα οποία ανιχνεύονται στοιχεία Βυζαντινά, Γενοβέζικα και Ενετικά. Η σημασία που απέκτησε η Χίος στο πλαίσιο της Βυζαντινής αυτοκρατορίας (έδρα του Ναυτικού Θέματος του Αιγαίου), αλλά και οι ανταγωνισμοί των ναυτικών δυνάμεων Γένοβας και Βενετίας για την κατάκτησή της, οφείλονται στην καίρια γεωγραφική θέση του νησιού από άποψη γεωπολιτική, στο όριο της Ανατολικής Μεσογείου. Η ιστορία της

⁴³ <http://aei-project.ntua.gr>

Μεσαιωνικής περιόδου ζωντανεύει στα πολυάριθμα κάστρα και τους πύργους του νησιού, μάρτυρες της ανάγκης για οχύρωση και άμυνα ενάντια σε πειρατές και επίδοξους κατακτητές. Ειδικότερα στα χρόνια της κατάκτησης της Χίου από τους Γενοβέζους (1346-1566), τα χωριά της νότιας Χίου, όπου παράγεται η μαστίχα (Μαστιχοχώρια), οργανώνονται ως οικισμοί-φρούρια, με στόχο την άμυνα έναντι της εξωτερικής επιβουλής, αλλά και τον έλεγχο του ανθρώπινου δυναμικού. Εντυπωσιακό στοιχείο αποτελεί το ότι τόσο το Κάστρο της Χίου, όσο και τα Μεσαιωνικά καστροχώρια εξακολουθούν να είναι ζωντανοί οικισμοί.

6.2. Υποδομές Χίου

Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Σύμφωνα με τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, το υφιστάμενο οδικό δίκτυο περιλαμβάνει κεντρικούς ασφαλτόδρομους, δευτερεύοντες ασφαλτόδρομους και χωματόδρομους. Το συνολικό μήκος του κυρίου οδικού δικτύου είναι 25 χλμ. ενώ το συνολικό μήκος του ασφαλτοστρωμένου οδικού δικτύου είναι 15 χλμ. Το συνολικό μήκος του δευτερεύοντος οδικού δικτύου είναι 9 χλμ. και το συνολικό μήκος των αγροτικών δρόμων είναι 30 χλμ. Το οδικό δίκτυο της Χίου έχει διαφορετική πυκνότητα στα διάφορα σημεία του νησιού, με το πιο πυκνό δίκτυο να βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα του νησιού. Το βασικό πρόβλημα του οδικού δικτύου της Χίου εντοπίζεται στην έλλειψη παρακάμψεων πόλεων και οικισμών, γεγονός που οδηγεί σε συμφόρηση των κεντρικών σημείων. Το πρόβλημα αυτό είναι ιδιαίτερα σοβαρό στην Πρωτεύουσα της Χίου όπου εμφανίζεται και η μεγαλύτερη πληθυσμιακή συγκέντρωση.

Σύμφωνα επίσης με το άρθρο 9 του Βασιλικού Διατάγματος 06/02/1956 «Περί καθορισμού των επαρχιακών οδών των Νομών του Κράτους κατά τις διατάξεις του Νόμου 3155/1955 περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών»,⁴⁴

Καθορίζονται ως επαρχιακοί οδοί του Νομού Χίου οι ακόλουθες οδοί:

1. Χίος - Βολισσός – Αγιάσματα δια Χαλάνδρων, Αφροδισίων και Κεράμου.
2. Καρδάμυλα - Αμάδες - Κέραμος δια Μαρμάρου, Βικίου και Καμπιάς εις επαρχιακή οδό 1.
3. Καρδάμυλα - Πιτυούς - Άγιος Ισίδωρος από εθνικής οδού Χίου Καρδάμυλων εις επαρχιακή οδό 1.
4. Διευχά - Κηπουριές - Καμπιά από επαρχιακής οδού 1 και δια Φυτών και Σπαρτούντας εις επαρχιακή οδό 2.
5. Σπαρτούντα - Τρεις Μύλοι από επαρχιακής οδού 4 εις επαρχιακή οδό 1.
6. Κατάβασις - Σιδηρούντα από επαρχιακής οδού 1.

⁴⁴ https://www.technologismiki.com/nomos/index.html?bd_6_2_56.php

7. Βολισσός - Λιμνιά.
8. Βολισσός - Νενητούρια - Αφροδίσια δια Πираμάς, Παρπαριάς, Τρυπών, Μελανού, Αγίου Γάλακτος, Κουρουνίων Εγρηγόρου εις επαρχιακή οδό 1.
9. Βολισσός - Αγία Μαρκέλλα - Παρπαριά εις επαρχιακή οδό 8.
10. Χίος - Καρυές - Ελίντα δια Μονής Κουρνά, Νέας Μονής και Αυγώνυμων.
11. Χίος - Χαλκειός - Αγία Ειρήνη από εθνικής οδού Χίου - Καλλιμασιάς και δια Ζιφιά, Αγίου Γεωργίου, Βέσας και Ελάτας.
12. Χίος - Δαφνών - Χαλκειός δια Βερβεράτου εις επαρχιακή οδό 11.
13. Νέα Μονή - Δαφνών από επαρχιακής οδού 10 εις επαρχιακή οδό 12.
14. Χίος - Πυργί - Πασαλιμάνι από εθνικής οδού Χίου - Καλλιμασιάς και δια Θολοποταμίου, Αργολίων, Ολύμπων και Μεστών εις επαρχιακή οδό 11.
15. Θολοποτάμιον - Άγιος Γεώργιος από επαρχιακής οδού 14 εις επαρχιακή οδό 11.
16. Αρμόλια - Βέσα - Όρμος Λιθίου από επαρχιακής οδού 14.
17. Αρμόλια - Καλαμωτή - Κώμη από επαρχιακής οδού 14.
18. Χίος - Θυμιανά - Όρμος Καρφά.
19. Θυμιανά - Βάγια - Χαλκειός από επαρχιακής οδού 18 εις επαρχιακή οδό 11.
20. Καλλιμασιά - Νίνητα - Καλαμωτή δια Βουνού, Κοινής και Πατρικών.
21. Μυρμήγκι - Μέσα και Έξω Δίδυμα - Κοινή από επαρχιακής οδού 14 εις επαρχιακή οδό 20.
22. Θολοποτάμιον - Σταυρί - Καλαμωτή από επαρχιακής οδού 14 εις επαρχιακή οδό 20.
23. Πυργί - Εμποριός από επαρχιακής οδού 14

Συγκοινωνιακές Υποδομές

Όσον αφορά τη Δημόσια Συγκοινωνία, η Χίος διαθέτει Αστικά και Υπεραστικά ΚΤΕΛ. Σύμφωνα με το <https://chioscitybus.gr/dromologia>, τα Δρομολόγια των Αστικών ΚΤΕΛ της Χίου είναι τα ακόλουθα:⁴⁵

⁴⁵ <https://chioscitybus.gr/>

ΧΕΙΜΕΡΙΝΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΠΟ 10/9/2023 ΕΩΣ ΤΕΛΗ ΙΟΥΝΙΟΥ 2024	
ΓΡΑΜΜΕΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΔΕΥΤΕΡΑ - ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	
ΑΠΟ ΧΙΟ	ΠΡΟΣ ΧΙΟ
*07:15 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	*07:40 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
07:45 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	08:00 ΔΑΣΚ/ΠΕΤΡΑ-ΕΡΕΙΘ.-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
08:10 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚ/ΠΕΤΡΑ	08:30 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
08:40 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΑΓ.ΜΑΚΑΡΙΟ-ΡΗΓΟΥ	09:00 ΡΗΓΟΥ-ΑΓ.ΙΣΙΔΩΡΟ-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
09:00 ΧΙΟΣ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	09:15 ΔΑΣΚ/ΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
09:25 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	09:45 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
10:00 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΑΓ. ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	10:20 ΔΑΣΚ/ΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
10:30 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	10:50 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
11:05 ΧΙΟΣ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΡΗΓΟΥ	11:20 ΡΗΓΟΥ-ΜΥΛΟΙ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
11:30 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	11:50 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
12:15 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	12:35 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
13:00 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	13:20 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
13:30 ΧΙΟΣ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	13:45 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
13:40 ΧΙΟΣ- ΙΚΑ -ΑΓ.ΛΟΥΚΑ-ΜΥΛΟΙ-ΑΓ.ΜΑΚΑΡΙΟ-ΡΗΓΟΥ	14:10 ΡΗΓΟΥ-ΜΥΛΟΙ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
13:45 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	14:05 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
14:10 ΧΙΟΣ- ΙΚΑ -ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	14:30 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
14:55 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	15:15 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
16:00 ΧΙΟΣ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	16:15 ΔΑΣΚ/ΠΕΤΡΑ-ΕΡΕΙΘ.-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
16:55 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	17:15 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
18:35 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	18:55 ΔΑΣΚ/ΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
19:35 ΧΙΟΣ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	19:50 ΔΑΣΚ/ΠΕΤΡΑ-ΕΡΕΙΘ.-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕ ΑΣΤΕΡΙΣΚΟ * ΔΕΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ 27-28-29/12--3-4-5/1--29-30/4--1-2-7-8-9-10/5	

ΓΡΑΜΜΕΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΣΑΒΒΑΤΟ	
7:10 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚ/ΠΕΤΡΑ	07:35 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
8:45 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚ/ΠΕΤΡΑ	09:10 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
*9:30 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΔΑΣΚ/ΠΕΤΡΑ	*09:50 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
10:15 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	10:35 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
11:10 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣΚ/ΠΕΤΡΑ	11:35 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
11:55 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	12:15 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
*13:00 ΧΙΟΣ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	*13:15 ΔΑΣΚ/ΠΕΤΡΑ-ΕΡΕΙΘ.-Φ.-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-Χ
13:45 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-ΑΓ.ΜΑΡΚΟ-ΔΑΣ/ΠΕΤΡΑ	14:10 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
*14:45 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-	*15:05 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
*16:50 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘ.-	*17:10 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕ ΑΣΤΕΡΙΣΚΟ * ΔΕΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΣΑΒΒΑΤΑ ΑΠΟ 24/12/2023 ΕΩΣ	

ΓΡΑΜΜΕΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΚΥΡΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΕΣΙΜΕΣ	
09:30 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	09:50 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
11:00 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	11:20 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
13:00 ΧΙΟΣ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	13:15 ΔΑΣΚ/ΠΕΤΡΑ-ΕΡΕΙΘ.-ΦΟΡΟ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
14:40 ΧΙΟΣ-ΝΟΣ/ΜΕΙΟ-ΦΟΡΟ-ΕΡΕΙΘΙΑΝΗ-ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ	15:00 ΔΑΣΚΑΛΟΠΕΤΡΑ-ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
ΚΑΡΥΕΣ ΔΕΥΤΕΡΑ - ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΚΑΡΥΕΣ ΣΑΒΒΑΤΟ
ΑΠΟ ΧΙΟ *06:50 - 09:15 - 11:15 - 14:15	ΑΠΟ ΧΙΟ 08:50 - 12:10
ΠΡΟΣ ΧΙΟ *07:05 - 09:30 - 11:30 - 14:30	ΠΡΟΣ ΧΙΟ 09:05 - 12:25
ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕ ΑΣΤΕΡΙΣΚΟ * ΔΕΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ 27-28-29/12--3-4-5/1--29-30/4--1-2-7-8-9-10/5	

Πίνακας 6.1: Χειμερινό Πρόγραμμα Αστικών ΚΤΕΛ Βόρειου Συγκροτήματος Χίου

ΧΕΙΜΕΡΙΝΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	
ΑΠΟ 10/9/2023 ΕΩΣ ΤΕΛΗ ΙΟΥΝΙΟΥ 2024	
ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΔΕΥΤΕΡΑ - ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	
ΑΠΟ ΧΙΟ	ΠΡΟΣ ΧΙΟ
*06:35 ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ	*06:55 ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ
*06:40 ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΑΓ. ΒΑΣΣΑ ΒΑΒΥΛΟΙ	*07:05 ΒΑΒΥΛΟΙ-ΕΡΓ.ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ
*06:50 ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ	*07:15 ΝΕΟΧ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΓΗΡΟΚ.-ΧΙΟΣ
	07:50 ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ
	08:10 ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ
08:30 ΧΙΟΣ-ΒΑΣΙΛ.-ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ	09:00 ΒΑΒΥΛΟΙ-ΝΕΟΧ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟ/ΜΙΟ-ΧΙΟΣ
09:15 ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΖΥΦΙΑ	09:40 ΔΑΦΝΩΝΑ-ΖΥΦΙΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ
09:30 ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ	09:55 ΝΕΟΧ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΓΗΡΟΚΟΜΕΙΟ-ΧΙΟΣ
10:10 ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΘΥΜΙΑΝΑ	10:30 ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΜΠΟΣ-ΧΙΟΣ
11:05 ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ	11:25 ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ
11:40 ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΖΥΦΙΑ-ΒΑΒΥΛΟΙ	12:10 ΖΥΦΙΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ
11:55 ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΘΥΜΙΑΝΑ	12:15 ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΜΠΟΣ-ΧΙΟΣ
12:15 ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ	12:45 ΘΥΜΙΑΝΑ-ΦΡΑΓΚΟΒΟΥΝΙ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ
14:00 ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΚΑΡΦΑ	14:30 ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ
14:00 ΧΙΟΣ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΔΑΦΝΩΝΑ	14:45 ΔΑΦΝΩΝΑ-ΖΥΦΙΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ
15:05 ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ	15:25 ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ
16:35 ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΚΑΡΦΑ	16:55 ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ
17:30 ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΘΥΜΙΑΝΑ	17:45 ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΜΠΟΣ-ΧΙΟΣ
19:30 ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΝΕΟΧΩΡΙ	19:45 ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΧΙΟΣ

ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕ ΑΣΤΕΡΙΣΚΟ * ΔΕΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ 27-28-29/12--3-4-5/1--29-30/4--1-2-7-8-9-10/5

ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΣΑΒΒΑΤΟ	
07:45 ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ	08:05 ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ
08:00 ΧΙΟΣ-ΒΑΣ/ΚΟ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΧΑΛΚ.-ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ	08:25 ΖΥΦΙΑ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΙΟΣ
*08:30 ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΚΑΡΦΑ	*08:50 ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ
09:50 ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΘΥΜΙΑΝΑ	10:10 ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΜΠΟΣ-ΧΙΟΣ
11:05 ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ	11:25 ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ
12:30 ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧΩΡΙ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΚΑΡΦΑ	12:50 ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ
13:05 ΧΙΟΣ-ΓΡΟΥ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΔΑΦΝΩΝΑ-ΖΥΦΙΑ-ΒΑΒΥΛΟΙ	13:35 ΔΑΦΝ.-ΖΥΦΙΑ-ΧΑΛΚΕΙΟΣ-ΒΑΒΥΛΟΙ-ΒΑΣΙΛΕΩΝΟΙΚΟ-ΧΙΟΣ
14:15 ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΘΥΜΙΑΝΑ	14:35 ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΜΠΟΣ-ΧΙΟΣ
*15:20 ΧΙΟΣ-ΓΚΙΑΖΟΥ-ΝΕΟΧ.-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΚΑΡΦΑ	*15:40 ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝ.-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡ/ΜΙΟ-ΧΙΟΣ
ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕ ΑΣΤΕΡΙΣΚΟ * ΔΕΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΣΑΒΒΑΤΑ ΑΠΟ 24/12/2023 ΕΩΣ 12/5/2024	
ΝΟΤΙΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΚΥΡΙΑΚΕΣ ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΕΣΙΜΕΣ	
08:40 ΧΙΟΣ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΘΥΜΙΑΝΑ	08:55 ΚΑΡΦΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΘΥΜΙΑΝΑ-ΚΑΜΠΟΣ-ΧΙΟΣ
10:05 ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ	10:25 ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ
12:05 ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ	12:25 ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ
13:40 ΧΙΟΣ-ΚΑΜΠΟΣ-ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ	14:00 ΘΥΜΙΑΝΑ-Μ.ΛΙΜΝΙΩΝΑ-ΚΑΡΦΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ-ΧΙΟΣ

Πίνακας 6.2: Χειμερινό Πρόγραμμα Αστικών ΚΤΕΛ Νότιου Συγκροτήματος Χίου

Σύμφωνα με το <https://www.dromologiaktel.gr>, τα Δρομολόγια των Υπεραστικών ΚΤΕΛ της Χίου είναι τα ακόλουθα:

ΓΡΑΜΜΕΣ ΝΟΤΙΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΧΙΟ	ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣ ΧΙΟ
Θολοποτάμι	05:20 , 11:30 , 14:00	07:15 , [16:15 απ' έξω]
Αρμόλια	05:20 , 11:30 , 14:00	07:05 , 16:05
Πυργί	05:20 , 11:30 , 14:00	07:00 , 16:00
Ολύμπια	05:20 , 11:30 , 14:00	06:40 , 15:50
Μεσά	05:20 , 11:30 , 14:00	06:30 , 15:45
Λιμένας Μεστών	05:20 , 11:30 , 14:00	06:25 , 15:40

Καλλιμασιά	05:40 , 11:00 , 14:00	07:10 , 08:25 , 16:00
Καταρράκτης	05:40 , 11:00 , 14:00	07:05 , 08:20 , [15:55 απ' έξω]
Νένητα	05:40 , 11:00 , 14:00	07:00 , 08:15 , [15:50 απ' έξω]
Φάτσια	05:40 , 11:00 , 14:00	06:55 , [08:15 , 15:45 από την διασταύρωση]
Βουνό	05:40 , 11:00 , 14:00	06:50 , 08:10 , [15:45 απ' έξω]
Κοινή	05:40 , 11:00 , 14:00	06:50 , 08:10 , 15:40
Πατρικά	05:40 , 11:00 , 14:00	06:45 , 08:05 , 15:35
Καλαμιπή	05:40 , 11:00 , 14:00	06:40 , 08:00 , 15:30

Διδύμα	[06:30 κατόπιν συνεννόησως] , 14:00	07:05 , 14:50
Παγίδα	05:40 , 14:00	06:15 , 14:40

Άγιος Γεώργιος	14:00	07:30
Βέσσα*	05:20 , 14:00	06:50 , [15:15 μέσω Αρμαλλίων]
Ελάτα*	05:20 , 14:00	06:50 , [15:15 μέσω Αρμαλλίων]
Λιθί*	05:20 , 14:00	06:50 , [15:15 μέσω Αρμαλλίων]

* Για τα δρομολόγια της επιστροφής από Βέσσα, Ελάτα και Λιθί, θα πρέπει να καλείτε στο 2271027507 για να σας ενημερώσουμε για την ακριβή ώρα (καθημερινά από τις 08:00 έως τις 14:00).

ΓΡΑΜΜΕΣ ΒΟΡΕΙΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΧΙΟ	ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣ ΧΙΟ
Παραλία Γλάρων	Δευτέρα-Τετάρτη-Πέμπτη-Παρασκευή 06:00 , 13:45 Τρίτη 05:00 , 13:45	Καθημερινά 07:30 Δευτέρα-Τετάρτη-Πέμπτη-Παρασκευή 15:25 Τρίτη 16:20
Συκοάδα	Δευτέρα-Τετάρτη-Πέμπτη-Παρασκευή 06:00 , 13:45 Τρίτη 05:00 , 13:45	Καθημερινά 07:25 [Δευτέρα-Τετάρτη-Πέμπτη-Παρασκευή 15:20 Τρίτη 16:20 από την διασταύρωση]
Λαγκάδα	Δευτέρα-Τετάρτη-Πέμπτη-Παρασκευή 06:00 , 13:45 Τρίτη 05:00 , 13:45	Καθημερινά 07:10 Δευτέρα-Τετάρτη-Πέμπτη-Παρασκευή 15:15 Τρίτη 16:15
Καρδάμυλα	Δευτέρα-Τετάρτη-Πέμπτη-Παρασκευή 06:00 , 13:45 Τρίτη 05:00 , 13:45	Καθημερινά 06:50 Δευτέρα-Τετάρτη-Πέμπτη-Παρασκευή 15:00 Τρίτη 16:00
Ναγός	ΚΑΘΕ ΤΡΙΤΗ 05:00 , 13:45	ΚΑΘΕ ΤΡΙΤΗ 06:15 , 15:30
Καμπιά	ΚΑΘΕ ΤΡΙΤΗ 05:00 , 13:45	ΚΑΘΕ ΤΡΙΤΗ 06:10 , 15:20

Βολισσός - Χωριά Αμανής	[04:30* , 13:00 Δευτέρα-Τετάρτη-Παρασκευή]	[07:50 , 16:00 Δευτέρα-Τετάρτη-Παρασκευή]
Βολισσός	[05:50 , 12:30 Τρίτη - Πέμπτη]	[07:50 , 15:00 Τρίτη - Πέμπτη]

* Για το δρομολόγιο στις 04:30 κάθε Δευτέρα Τετάρτη Παρασκευή προς Βολισσό και τα χωριά της Αμανής να τηλεφωνείτε στο 2271027507 από τις 08:30 το πρωί έως τις 13:30 το μεσημέρι, από Δευτέρα έως Παρασκευή.

Αυγώνυμα	[05:50 , 12:30 Τρίτη - Πέμπτη]	[08:40 , 15:40 Τρίτη - Πέμπτη]
Ανάβατος	[05:50 , 12:30 Τρίτη - Πέμπτη]	[08:45 , 15:45 Τρίτη - Πέμπτη]
Σιδηρούντα	[05:50 , 12:30 Τρίτη - Πέμπτη]	[08:15 , 15:15 Τρίτη - Πέμπτη]

Πίνακας 6.3: Δρομολόγια Υπεραστικών ΚΤΕΛ Χίου

Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης

Το νησί της Χίου διαθέτει, συγκριτικά με άλλες περιοχές μελέτης, αρκετούς χώρους στάθμευσης. Συγκεκριμένα, έχει περίπου είκοσι εννέα (29) χώρους στάθμευσης οι οποίοι κατανέμονται ως ακολούθως:

- Δύο Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης στα Καρδάμυλα.
- Ένας Ελεύθερος Χώρος Στάθμευσης κοντά στον Πύργο Πιτυούς.
- Ένας Ελεύθερος Χώρος Στάθμευσης κοντά στο Άγιο Γάλα.
- Ένας Ελεύθερος Χώρος Στάθμευσης στα Αυγώνυμα.
- Ένας Δημοτικός Χώρος Στάθμευσης στον Παραδοσιακό Οικισμό Μεστά.
- Ένας Ελεύθερος Χώρος Στάθμευσης κοντά στο Σπήλαιο των Ολύμπων.
- Ένας Ελεύθερος Χώρος Στάθμευσης στον Παραδοσιακό Οικισμό Πυργί.
- Ένας Ελεύθερος Χώρος Στάθμευσης κοντά στο Μουσείο Μαστίχας Χίου.
- Ένας Ελεύθερος Χώρος Στάθμευσης κοντά στην Παραλία Βρουλίδια.
- Ένας Ελεύθερος Χώρος Στάθμευσης κοντά στην Παραλία Μαύρα Βόλια.
- Ένας Ελεύθερος Χώρος Στάθμευσης κοντά στην Παραλία Εμπορειός.
- Ένας Ελεύθερος Χώρος Στάθμευσης κοντά στη Δημοτική Κοινότητα Βροντάδο.
- Τέσσερις Ελεύθεροι Χώροι Στάθμευσης κοντά στην Παραλία Αγία Φωτεινή.
- Δώδεκα (12) Χώροι Στάθμευσης, στην Πόλη και Πρωτεύουσα της Χίου, οι οποίοι κατανέμονται κυρίως γύρω από το Λιμάνι της Χίου, από τους οποίους οι επτά (7) είναι Ιδιωτικοί Χώροι Στάθμευσης και οι πέντε (5) είναι Δημοτικοί ή Ελεύθεροι Χώροι Στάθμευσης.

Λιμενικές Υποδομές

Η Χίος έχει δύο Λιμάνια, το Λιμάνι της Χίου το οποίο βρίσκεται στο κεντρικό – ανατολικό τμήμα της Χίου και αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες ανάπτυξης του Νησιού και το Λιμάνι των Μεστών στα νοτιοδυτικά του νησιού το οποίο προσεγγίζουν κυρίως τα φορτηγά πλοία. Όσον αφορά το Λιμάνι της Χίου απέχει 3,5 ναυτικά μίλια από τη χερσόνησο της Ερυθραίας στο ύψος του Τσεσμέ, το μέγιστο βάθος του είναι γύρω στα 8,20 μέτρα και η μέγιστη χωρητικότητα του σε πλοία είναι 2 επιβατηγά/φορτηγά των 20.000 τόνων έκαστο και ένα των 700 τόνων. Στο νότιο τμήμα του Λιμανιού υπάρχει Μαρίνα, η οποία φιλοξενεί πολλά αλιευτικά, ιστιοπλοϊκά σκάφη αλλά και σκάφη αναψυχής.

Σύμφωνα με το Λιμενικό ταμείο της Χίου, στο νησί συγκεντρωτικά υπάρχουν:

- Δύο Λιμάνια, στην πόλη της Χίου και τα Μεστά.
- Ένα Λιμάνι στις Οινούσες.
- Ένα Λιμάνι στα Ψαρά.
- Μία Μαρίνα στην πόλη της Χίου.

- Δύο τουριστικά καταφύγια, στη Λιμνιά Βολισσού και τη Λαγκάδα.
- Δώδεκα Αλιευτικά καταφύγια σε: 1. Αγία Ερμιόνη 2. Καρδάμυλα 3. Λιθί 4. Τρεις Μύλοι Βροντάδου 5. Καστέλο 6. Γούβι 7. Φάρκαινα 8. Παντουκιός 9. Δασκαλόπετρα 10. Αγ. Ιωάννης Καλλιμασιά 11. Αγ. Ειρήνη Ελάτα 12. Βοκαριά.

Ακτοπλοϊκά, η Χίος συνδέεται με την υπόλοιπη ηπειρωτική Ελλάδα με τακτικά δρομολόγια από το Λιμάνι του Πειραιά και την Καβάλα ως ακολούθως:

- Πειραιάς-Χίος: Τα δρομολόγια εκτελούνται συχνά και το ταξίδι Πειραιάς-Χίος διαρκεί από 7,5 έως 10 ώρες, ανάλογα με τις στάσεις και το λιμάνι προορισμού.
- Καβάλα-Χίος: Η ακτοπλοϊκή σύνδεση της Χίου με τη Βόρεια Ελλάδα εξυπηρετείται όλο τον χρόνο. Η διαδρομή Καβάλα - Χίος διαρκεί από 10 έως 15 ώρες, ανάλογα με το δρομολόγιο.

Τα Λιμάνια της Χίου συνδέονται με απευθείας δρομολόγια πλοίων και με τους εξής προορισμούς:

Οινούσες, Ψαρά, Φούρνοι, Ικαρία, Σάμος, Λέσβος, Λήμνος, Πάτμος, Μύκονος, Σύρο, Τσεσμέ (Τουρκία).

Αεροπορικές Υποδομές

Σημαντικής σημασίας αποτελεί το δίκτυο των αεροπορικών μεταφορών, ιδιαίτερα σε ότι αφορά τη μετακίνηση ατόμων για επαγγελματικές δραστηριότητες καθώς και για τη μετακίνηση τουριστών από την Ελλάδα και το εξωτερικό. Η Χίος διαθέτει ένα αεροδρόμιο το οποίο ονομάζεται «Όμηρος» και απέχει μόλις 4 χλμ. από το κύριο λιμάνι της Χίου, ενώ στα Ψαρά όπως και στις Οινούσες υπάρχει από ένα ελικοδρόμιο σε κάθε νησί. Η Χίος διαθέτει καθημερινή αεροπορική σύνδεση με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη και από δύο έως τρεις φορές την εβδομάδα αεροπορική σύνδεση με τα νησιά Λήμνο, Λέσβο, Σάμο και Ρόδο.

Η αεροπορική πρόσβαση της Χίου καλύπτει τους εξής προορισμούς:

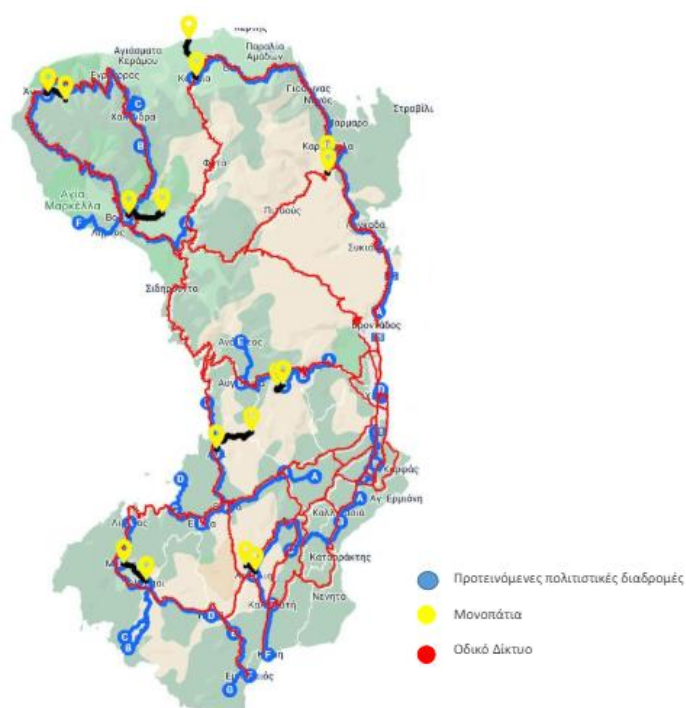
- Από Αθήνα προς Χίο και από Χίο προς Αθήνα
- Από Θεσσαλονίκη προς Χίο και από Χίο προς Θεσσαλονίκη
- Με απευθείας πτήσεις Charter συνδέεται με τη Ljubljana, μια φορά την εβδομάδα

Επίσης υπάρχει και η άγονη γραμμή της Χίου με τα παρακάτω δρομολόγια:

- Χίος-Μυτιλήνη-Λήμνος
- Χίος-Σάμος-Ρόδος-Ηράκλειο.

Τέλος, παρατηρούνται εποχιακές διακυμάνσεις της συχνότητας των δρομολογίων, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες, προς την καλύτερη εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης του νησιού.

6.3. Παρουσίαση Πολιτιστικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο



Εικόνα 6.4: Συσχετισμός Προτεινόμενων Πολιτιστικών Διαδρομών με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο, Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Η Χίος διαθέτει ποικίλες πολιτιστικές και φυσικές ιδιαιτερότητες που θα μπορούσαν μέσα από ένα οργανωμένο δίκτυο μονοπατιών και πολιτιστικών διαδρομών να αναδειχθούν. Στόχος των νέων προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών είναι η ανάδειξη αυτού του πολιτιστικού και περιβαλλοντικού αποθέματος σε όλη την έκταση του νησιού. Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ, οι προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές για το νησί της Χίου είναι οι ακόλουθες:

1. Διαδρομή 1: Μονή Αγίου Μηνά, Κέντρο Ερευνών Μαστίχας, Παναγιά Σικελιά, Αρμόλια, Καλαμωτή, Κώμη.

Η πρώτη προτεινόμενη Πολιτιστική διαδρομή συνδέεται με την περιπατητική διαδρομή Αρμόλια – Κάστρο Απολίχων, έχει απόσταση 19,5 χλμ. και ενώνει τα παρακάτω σημεία ενδιαφέροντος: Μονή Αγίου Μηνά, Κέντρο Ερευνών Μαστίχας, Παναγιά Σικελιά, Αρμόλια, Καλαμωτή, Κώμη.

Το Μοναστήρι του Αγίου Μηνά είναι ένα σημαντικό μνημείο, άμεσα συνδεδεμένο με την νεότερη ιστορία του νησιού, ιδρύθηκε το 1578 - 1586 από τον Παπά Μηνά Κούμανο.

Το Κέντρο Έρευνας Μαστίχας Α.Ε. ιδρύθηκε το 2017 με υψηλές προδιαγραφές, στη Χίο και έχει ως στόχο να γεφυρώσει την ακαδημαϊκή γνώση με τις ανάγκες της Βιομηχανικής παραγωγής, ώστε να παραχθούν έτσι καινοτόμα προϊόντα με βάση τη μαστίχα Χίου.

Η Μονή Σικελιάς δεν είναι σίγουρο ότι υπήρξε ποτέ Μοναστήρι. Το πιο πιθανό είναι να πρόκειται για μια αρχοντική κατοικία που διέθετε πύργο και εκκλησία, και που ίσως σε κάποιες περιόδους να διετέλεσε και Μοναστήρι. Η εκκλησία είναι αφιερωμένη στο Γενέθλιον της Θεοτόκου και τιμάται στις 8 Σεπτεμβρίου.

Τα Αρμόλια βρίσκονται 20 χιλιόμετρα Νοτιοδυτικά από την πόλη της Χίου και αποτελούν το κεντρικό σταυροδρόμι για τα Νότια χωριά. Το χωριό έχει παράδοση στην κατασκευή και διακόσμηση πήλινων αντικειμένων. Στην είσοδο του χωριού υπάρχουν εργαστήρια κεραμικής. Τα σπίτια στα Αρμόλια είναι μικρά, χτισμένα από πέτρα, το ένα πολύ κοντά στο άλλο, με σκοπό να δημιουργήσουν ένα ενιαίο αμυντικό οικοδόμημα στα πρότυπα των οικισμών της περιοχής.

Η Καλαμωτή, ένα από τα μεγαλύτερα χωριά της Χίου, βρίσκεται στα Νοτιοανατολικά, στον δεύτερο μεγαλύτερο και πιο εύφορο κάμπο του νησιού, 24 χλμ από την πόλη της Χίου. Αποτελεί ένα από τα Μαστιχοχώρια, στο οποίο διασώζεται σε καλή κατάσταση ο Μεσαιωνικός οικισμός. Το τοπωνύμιο της προέρχεται από τις Βυζαντινές καλαμωτές, που χρησιμοποιούνταν στην καλλιέργεια του μεταξοσκώληκα, ενισχύοντας την άποψη ότι ο οικισμός αυτός αποτελούσε κέντρο σηροτροφίας. Ο Μεσαιωνικός οικισμός δημιουργήθηκε πιθανότατα στη διάρκεια της Γενουάτικης κατοχής, όταν συνενώθηκαν τα διάσπαρτα στην κοιλάδα χωριά.

Στους πρόποδες του λόφου του Προφήτη Ηλία στην Κώμη ανακαλύφθηκε οικισμός του 8ου αιώνα προ Χριστού, ασφαλείς ωστόσο πληροφορίες για την ίδρυση του οικισμού της σωζόμενης Καλαμωτής δεν υπάρχουν.

Οδικό Δίκτυο: Από τη Μονή Αγίου Μηνά κατευθυνόμαστε βορειοδυτικά κάνοντας ανοιχτή στροφή αριστερά προς την Εθνική Οδό Χίου Καλλιμασιάς (ασφαλτόδρομος) και στη συνέχεια συνεχίζουμε ευθεία στην επαρχιακή οδό Καλλιμασιάς – Καλαμωτής. Στρίβοντας αριστερά στην οδό Αγίου Ιωάννου σε 40 μέτρα φτάνουμε

στο Mediterra S.A., Σελέπερος Καλλιμασιά (σύνολο διαδρομής 2,6 χλμ.). Από το Mediterra S.A., Σελέπερος Καλλιμασιά συνεχίζουμε στην επαρχιακή οδό Καλλιμασιάς – Καλαμωτής μέχρι την Παναγία Σικελιάς και στη συνέχεια συνεχίζοντας στην επαρχιακή οδό Θολοποταμίου – Καλαμωτής (κεντρικός ασφαλτόδρομος) και φτάνουμε στην Αρμόλια. Έπειτα από την Αρμόλια πηγαίνοντας νότια για 3 χλμ. στην επαρχιακή οδό Αρμόλια – Κώμης/ Θολοποταμίου Καλαμωτής (κεντρικός ασφαλτόδρομος) φτάνουμε στην Καλαμωτή από όπου συνεχίζοντας την επαρχιακή οδό Αρμόλια Κώμης για 3,8 χλμ (δευτερεύων ασφαλτόδρομος) καταλήγουμε στην Κώμη.

Στο σύνολο αυτής της διαδρομής περιλαμβάνονται κύριοι ασφαλτόδρομοι και δευτερεύοντες τσιμεντόδρομοι.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ από το κέντρο της Χίου που συνδέουν, τρεις φορές την ημέρα, το κέντρο της Χίου (μέσω των κεντρικών ασφαλτόδρομων) με τα χωριά:

- Καλλιμασιά
- Θολοποτάμι
- Αρμόλια
- Καλαμωτή

Στάθμευση: Στην παραλία Κώμης και 0,5 χλμ. βορειότερα από τη Mediterra S.A. υπάρχουν Δημοτικοί χώροι στάθμευσης.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Από την Παναγία Σικελιάς θα μπορούσε να υπάρχει δρόμος (δεν υπάρχει) προς συντόμευση της διαδρομής που να την συνδέει με την επαρχιακή οδό Θολοποταμίου – Καλαμωτής (κεντρικός ασφαλτόδρομος).
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρχουν υπεραστικά δρομολόγια ΚΤΕΛ μέχρι την Κώμη προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής: Μονή Αγίου Μηνά, Παναγία Σικελιάς, Αρμόλια και Καλαμωτή δεν έχουν προβλεφθεί χώροι στάθμευσης.

2. Διαδρομή 2: Λιμάνι Μεστών Χίου (Λιμένας) - Μεστά – Ολύμποι – Πυργί – Μουσείο Μαστίχας – Εμπορείος – Πύργος Δοτιών

Η προτεινόμενη Πολιτιστική διαδρομή συνδέεται με την περιπατητική διαδρομή Ολύμποι – Μεστά, έχει απόσταση 21,2 χλμ. και ενώνει τα παρακάτω σημεία ενδιαφέροντος: Μεστά, Ολύμποι, Πυργί, Μουσείο Μαστίχας, Εμπορείος, Πύργος Δοτιών.

Η ιστορική, οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική αξία της διαδρομής αυτής πηγάζει κυρίως από τη σημασία των Μεσαιωνικών Οικισμών που συνδέει, τα οποία

είναι εξαιρετικής αρχιτεκτονικής δομής και μορφολογίας, τη διάρκειά της στο χρόνο (από τον 13ο αιώνα μέχρι σήμερα) και τη συνεχή χρήση της από τους κατοίκους. Συγκεκριμένα, το Μουσείο της Μαστίχας Χίου βρίσκεται στα Μαστιχοχώρια, που είναι ένα σύνολο Μεσαιωνικών, Παραδοσιακών χωριών στη Νότια Χίο και θεωρείται σήμερα η μοναδική περιοχή στον κόσμο όπου παράγεται η φυσική μαστίχα.

Τα Μεστά αποτελούν Καστροχώρι το οποίο μνημονεύεται σύμφωνα με τις γνωστές ιστορικές πηγές για πρώτη φορά περί τα τέλη του 15ου αιώνα. Τα Χωριά – Κάστρα όπως αποκαλούνται, αποτελούνται από λιθόκτιστες, συμπαγείς κατασκευές, διώροφες, θολοσκέπαστες κατοικίες με επίπεδα δώματα, εγκάρσιες στοές, θόλους και στενούς σκυρόστρωτους δρόμους οι οποίοι οδηγούν σε κεντρική πλατεία. Δημιουργήθηκαν τη Βυζαντινή περίοδο με την ενοποίηση των γειτονικών οικισμών προκειμένου να προστατευθούν από τις πειρατικές επιδρομές.

Επιπλέον, ο αρχαιολογικός χώρος του Εμπορείου αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα παραθαλάσσιου οικισμού, του οποίου η οικονομία βασιζόταν στην κτηνοτροφία, την αλιεία και το κυνήγι. Τα δέκα ευκρινώς διακρινόμενα στρώματα από τις ανασκαφές στον Εμπορειό καλύπτουν τη χρονική περίοδο 6000 π. Χ. έως τα τέλη της πρώιμης Χαλκοκρατίας (2000 π. Χ.).

Τέλος, στην περιοχή των Δοτιών υπάρχει ένα σημαντικό μνημείο, ένας πύργος, κτίριο σύγχρονο με την οχύρωση του μεσαιωνικού χωριού του Πυργίου, της περιόδου της Γενοατοκρατίας.

Οδικό Δίκτυο: Από το Λιμάνι Μεστών Χίου (Λιμένας) ακολουθούμε νοτιοανατολικά τον κεντρικό ασφαλτόδρομο (3,6 χλμ.) μέχρι τα Μεστά. Από τα Μεστά συνεχίζουμε σε κεντρικό ασφαλτόδρομο (4 χλμ.) που πηγαίνει μέχρι την εκκλησία του Αγίου Παντελεήμονα από όπου ξεκινά ένα δίκτυο πιο στενών ασφαλτόδρομων και χωματόδρομων μέχρι το χωριό Ολύμποι. Στη συνέχεια ακολουθώντας πάλι τον κεντρικό ασφαλτόδρομο για 7 χλμ. φτάνουμε στο Πυργί. Από το Πυργί πηγαίνοντας νότια μέσω πιο στενών ασφαλτόδρομων φτάνουμε στο Μουσείο Μαστίχας (2,8 χλμ.), στον Εμπορειό (4,4 χλμ.) και στη Δότια (2,9 χλμ.). Στη Δότια μέσω ενός μικρού δικτύου χωματόδρομων φτάνουμε στο Κάστρο Δοτιών.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ από το κέντρο της Χίου που συνδέουν, τρεις φορές την ημέρα, το κέντρο της Χίου (μέσω των κεντρικών ασφαλτόδρομων) με τα χωριά:

- Λιμένας Μεστών
- Μεστά
- Ολύμποι
- Πυργί

Στάθμευση: Στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής: Μεστά, Ολύμποι, Πυργί, Μουσείο Μαστίχας, Εμπορειός υπάρχουν Δημοτικοί χώροι στάθμευσης.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρχουν υπεραστικά δρομολόγια ΚΤΕΛ μέχρι το Μουσείο Μαστίχας, τον Εμπορειό και το κάστρο Δοτιών, προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης στο Λιμένα Μεστών και στο Κάστρο Δοτιών.

3. Διαδρομή 3: Ολύμπιοι – Σπήλαιο των Ολύμπων – Παραλία Κάτω Φανά

Η προτεινόμενη Πολιτιστική διαδρομή, έχει απόσταση 12 χλμ. και ενώνει τα παρακάτω σημεία ενδιαφέροντος: Ολύμπιοι, Σπήλαιο Ολύμπων και Παραλία Κάτω Φανά.

Το σπήλαιο Ολύμπων βρίσκεται 8 χλμ νότια του Μεσαιωνικού οικισμού των Ολύμπων και πιο συγκεκριμένα στη θέση Συκιά, μεταξύ του όρμου των Φανών και του όρμου Σαλάγωνα. Έχει μέγιστο βάθος 57 μέτρα, σε υψόμετρο 100 περίπου μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας και ο κεντρικός του θάλαμος έχει μέγιστες διαστάσεις 40Χ40.

Στα κάτω Φανά μετά από ανασκαφές που πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή, βρέθηκε το ιερό του Απόλλωνος Φαναίου, ένα σημαντικός τόπος λατρείας του νησιού με μακρόχρονη παράδοση που ξεκινάει από τον 9ο αιώνα π. Χ. μέχρι τους πρώτους Χριστιανικούς χρόνους.

Οδικό Δίκτυο: Από τον Παραδοσιακό Οικισμό Ολύμπιοι ξεκινάει προς τα νότια δευτερεύων ασφαλτόδρομος ο οποίος διακλαδώνεται και το αριστερό νότιο τμήμα του φτάνει στο σπήλαιο Ολύμπων (6,1 χλμ.) ενώ το δεξί νότιο τμήμα του γίνεται χωματόδρομος και φτάνει μέχρι την παραλία των κάτω Φανά (7,2 χλμ.).

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ από το κέντρο της Χίου που συνδέουν, τρεις φορές την ημέρα, το κέντρο της Χίου (μέσω των κεντρικών ασφαλτόδρομων) με το χωριό Ολύμπιοι.

Στάθμευση: Στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής: Ολύμπιοι και στο Σπήλαιο των Ολύμπων υπάρχουν Δημοτικοί χώροι στάθμευσης.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρχουν υπεραστικά δρομολόγια ΚΤΕΛ μέχρι το Σπήλαιο των Ολύμπων και την Παραλία Κάτω Φανά προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Πρέπει να προβλεφθεί θέση στάθμευσης στην παραλία Κάτω Φανά.

4. Διαδρομή 4: Ιερός Ναός Παναγίας Κρήνα – Άγιος Γεώργιος Συκούσης – Βέσσα – Λιθί – Παραλία Τραχήλι

Η προτεινόμενη Πολιτιστική διαδρομή συνδέεται με την περιπατητική διαδρομή Φα - Λιθί, έχει απόσταση 15,3 χλμ. και ενώνει τα παρακάτω σημεία ενδιαφέροντος: Ιερός Ναός Παναγίας Κρήνα, Άγιος Γεώργιος Συκούσης, Βέσσα, Λιθί, Παραλία Τραχήλι.

Ο Ναός της Παναγίας της Κρήνας βρίσκεται στην αγροτική περιφέρεια των Βαβύλων, στην κεντρική Χίο. Στη θέση όπου ιδρύθηκε ο Ναός αυτός υπάρχει πηγή με άφθονο νερό, στην οποία οφείλεται η προσωνυμία του Μνημείου «Κρήνα».

Η Βυζαντινή εκκλησία του Αγίου Γεωργίου στον οικισμό του Αγίου Γεωργίου Συκούση στην κεντρική Χίο είναι επίσης Μνημείο γνωστό στη διεθνή βιβλιογραφία.

Ο συγκεκριμένος Ναός προστατεύθηκε από την ελληνική Νομοθεσία με τον Κωδικοποιημένο Νόμο 5351/1932 «Περί Αρχαιοτήτων» και τον χαρακτηρισμό του ως ιστορικό διατηρητέο Μνημείο το έτος 1959 (ΦΕΚ 92/Β.9.3.1959). Για λόγους αποτελεσματικότερης προστασίας του, το έτος 1965 ορίστηκε γύρω του μια ζώνη μορφολογικού ελέγχου.

Η Βέσσα είναι επίσης ένα χωριό της Νότιας Χίου που συμπεριλαμβάνεται στα χωριά στα οποία μπορεί να καλλιεργηθεί η μαστίχα. Είναι ένα από τα παλαιότερα χωριά της Χίου και συγκροτήθηκε από μικρότερους οικισμούς.

Τέλος, το Λιθί είναι χωριό της δυτικής Χίου, σε οδική απόσταση 23,5 χιλιομέτρων από την πόλη της Χίου, πατρίδα του μεγάλου τραπεζίτη και εθνικού ευεργέτη Ανδρέα Συγγρού, ενώ εκεί δίδαξε ως δάσκαλος και ο Άγιος Νεκτάριος (κατά κόσμο Αναστάσιος Κεφαλάς) επί 10 χρόνια τη δεκαετία του 1870.

Οδικό Δίκτυο: Από την Παναγία Κρήνα μέσω ένα δίκτυο χωματόδρομων (4,5 χλμ.) φτάνουμε στον Άγιο Γεώργιος Συκούσης. Από τον Άγιο Γεώργιο Συκούσης ακολουθώντας νοτιοδυτικά τον κεντρικό ασφαλτόδρομο, την επαρχιακή οδό Χίου – Ελάτας (7,2 χλμ) φτάνουμε μέχρι την Βέσσα. Έπειτα από τη Βέσσα ακολουθώντας προς τα βόρεια την επαρχιακή οδό Αρμόλια – Λιθίου φτάνουμε στο Λιθί (4,9 χλμ.) και από το Λιθί συνεχίζοντας προς τα βόρεια (5 χλμ.) σε κεντρικό ασφαλτόδρομο ο οποίος αποτελεί και γραφική διαδρομή φτάνουμε στην παραλία Τραχήλι.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ από το κέντρο της Χίου που συνδέουν μία ή δύο φορές την ημέρα, το κέντρο της Χίου (μέσω των κεντρικών ασφαλτόδρομων) με τα χωριά:

- Άγιος Γεώργιος
- Βέσσα
- Λιθί

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής δεν έχουν προβλεφθεί Δημοτικοί χώροι στάθμευσης.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Συστήνεται να συνεχιστεί ο ασφαλτόδρομος μέχρι τον Ιερό Ναό της Παναγίας Κρήνα.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρχουν υπεραστικά δρομολόγια ΚΤΕΛ μέχρι τον Ιερό Ναό της Παναγίας Κρήνας και την Παραλία Τραχήλι προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.

5. Διαδρομή 5: Καρυές – Μονή Αγίου Μάρκου Καρυών - Νέα Μονή Χίου - Αυγώνυμα – Ανάβατος

Η προτεινόμενη Πολιτιστική διαδρομή συνδέεται με την περιπατητική διαδρομή Άγιοι Πατέρες, έχει απόσταση 20 χλμ. και ενώνει τα παρακάτω σημεία ενδιαφέροντος: Καρυές, Μονή Αγίου Μάρκου Καρυών, Νέα Μονή Χίου, Αυγώνυμα, Ανάβατος.

Η Μονή του Αγίου Μάρκου Καρυών, βρίσκεται σε μία μαγευτική τοποθεσία στην κορυφή του όρους Πένθοδος, σε απόσταση 15 χιλιομέτρων δυτικά της πρωτεύουσας. Η θέση της κοντά στην πόλη της Χίου και η φυσική οχυρή διαμόρφωση της, εξυπηρετούσαν φρουριακές ανάγκες από την αρχαιότητα.

Η Νέα Μονή είναι ίσως το επιφανέστερο Μνημείο των Μεσαιωνικών χρόνων στη Χίο και ιδρύθηκε στα μέσα του 11ου αι. με βυζαντινή αυτοκρατορική χορηγία. Η ίδρυση της Μονής συνδέεται με Μοναστική παράδοση, σύμφωνα με την οποία στη θέση όπου κτίστηκε το Καθολικό είχε βρεθεί από τρεις Χιώτες ασκητές η θαυματουργή εικόνα της Παναγίας, κρεμασμένη σε κλάδο Μυρσίνης.

Η Μονή των Αγίων Πατέρων χτίστηκε στην σπηλιά όπου οι τρεις Μοναχοί, στους οποίους οφείλουμε την ίδρυση της Νέας Μονής, Νικήτας, Ιωσήφ και Ιωάννης, ορκίστηκαν να αφιερωθούν στην Χριστιανοσύνη.

Τα Αυγώνυμα, χωριό της Δυτικής Χίου, απέχει 16 περίπου χιλιόμετρα από την πρωτεύουσα του νησιού. Είναι ένα ορεινό χωριό που οι λιγοστοί κάτοικοι ασχολούνται με την γεωργία και την μελισσοκομία. Τα σπίτια όπως άλλωστε και στα υπόλοιπα Μεσαιωνικά χωριά της Χίου, είναι χτισμένα από πέτρα και έχουν μικρά παράθυρα, για να προστατεύονται από τις πειρατικές επιδρομές κατά τον Μεσαίωνα.

Η ίδρυση του Ανάβατου τοποθετείται στους μέσους Βυζαντινούς χρόνους. Σύμφωνα με την παράδοση, δημιουργήθηκε από τους εργάτες που έφτασαν στη Χίο για την κατασκευή της Νέας Μονής επί Κωνσταντίνου του Μονομάχου. Σύμφωνα με μια άλλη εκδοχή, ο οικισμός δημιουργήθηκε λόγω των πειρατικών επιδρομών που μάστιζαν τα δυτικά παράλια του νησιού.

Οδικό Δίκτυο: Από τις Καρυές ακολουθούμε προς τα δυτικά κεντρικό ασφαλτόδρομο την επαρχιακή οδό Χίου – Ελίντας προς τη Μονή Αγίου Μάρκου Καρυών (5,3 χλμ.). Από τη Μονή Αγίου Μάρκου Καρυών συνεχίζουμε προς τα δυτικά στην επαρχιακή οδό Χίου – Ελίντας και έπειτα στρίβουμε αριστερά σε δευτερεύων ασφαλτόδρομο προς την Νέα Μονή Χίου (συνολικά 3,5 χλμ.). Από τη Νέα Μονή Χίου συνεχίζοντας προς τα δυτικά την επαρχιακή οδό Χίου – Ελίντας φτάνουμε στα Αυγώνυμα (8,3 χλμ.) Από τα Αυγώνυμα μέχρι τον Ανάβατο υπάρχουν δύο διαδρομές: Ένα δευτερεύων ασφαλτόδρομος (4,7 χλμ.) που συνδέει τους δύο οικισμούς και ένας χωματόδρομος που ξεκινά λίγο πιο ανατολικά από τα Αυγώνυμα και φτάνει μέχρι τον οικισμό Ανάβατο, η διαδρομή αυτή είναι πιο γραφική. Οι δύο διαδρομές συνδέονται μεταξύ τους με χωματόδρομο.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ από το κέντρο της Χίου που συνδέουν δύο φορές την εβδομάδα (Τρίτη – Πέμπτη) , το κέντρο της Χίου με τα χωριά: Αυγώνυμα και Ανάβατος. Το χωριό Καρυές εξυπηρετείται καθημερινά από το κέντρο της Χίου με το Αστικό ΚΤΕΛ Χίου.

Στάθμευση: Στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής: Καρυές και Αυγώνυμα έχουν προβλεφθεί Δημοτικοί χώροι στάθμευσης.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Προτείνεται να δημιουργηθούν ασφαλτόδρομοι μέχρι τη Μονή Αγίου Μάρκου Καρυών, τη Νέα Μονή Χίου και τον Ανάβατο.
- ✓ Πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης στη Μονή Αγίου Μάρκου Καρυών, στη Νέα Μονή Χίου και στον Ανάβατο.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρχουν υπεραστικά δρομολόγια ΚΤΕΛ μέχρι τη Μονή Αγίου Μάρκου Καρυών και τη Νέα Μονή Χίου προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.

6. Διαδρομή 6: Βέσσα – Ελάτα – Νησίδα Άγιος Στέφανος

Η προτεινόμενη Πολιτιστική διαδρομή έχει απόσταση 11 χλμ. και ενώνει τα παρακάτω σημεία ενδιαφέροντος: Βέσσα, Ελάτα, Παραλία Αγία Ειρήνη, Νησίδα Άγιος Στέφανος.

Η Βέσσα βρίσκεται 19 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά της πόλης της Χίου (οδική απόσταση), έχει Παραδοσιακή αρχιτεκτονική με στενούς δρόμους και είναι παλιός, Μεσαιωνικός οικισμός του 10ου αιώνα. Σημαντικό της Μνημείο, είναι ο Ναός του Αγίου Δημητρίου ο οποίος τιμάται στο όνομα της Κοιμήσεως της Θεοτόκου και εορτάζει στις 15 Αυγούστου. Η Βέσσα είναι η γενέτειρα του Κωνσταντίνου Βαλιάδη (Κωνσταντίνου Ε΄), Οικουμενικού Πατριάρχη μεταξύ των ετών 1897 και 1901 προτομή του οποίου ανεγέρθηκε το 2015 στο χωριό.

Στην Ελάτα διασώζεται η μορφή του «Χωριού-Κάστρου», κλειστού με τείχος, όπου διαμορφώνουν οι ίδιοι οι τοίχοι των εξωτερικών σπιτιών, τα οποία ήταν ενωμένα μεταξύ τους, όπως ενωμένα στο ύψος του πρώτου ορόφου είναι και τα σπίτια του χωριού, αφήνοντας από κάτω τα εσωτερικά δρομάκια να σχηματίζουν μικρές σήραγγες.

Ο Άγιος Στέφανος Λαγκάδας ή Συκιάδας είναι νησίδα της Χίου στο ομώνυμο στενό, πολύ κοντά στις ανατολικές ακτές της, ενώ βρίσκεται Νοτιοανατολικά από το ακρωτήριο Καρυδά και Βόρεια από το ακρωτήριο Παχύ. Νοτιοδυτικά της νησίδας είναι ο Παντουκίος (το επίνειο της Συκιάδας) και στα Δυτικά, η παραλία του Αγίου Ισιδώρου μαζί με το ομώνυμο ξωκλήσι.

Οδικό Δίκτυο: Από τη Βέσσα ακολουθώντας προς τα Δυτικά την επαρχιακή οδό Χίου – Ελάτας (4,5 χλμ.) που είναι κεντρικός ασφαλτόδρομος φτάνουμε στα Ελάτα και από τα Ελάτα συνεχίζοντας Δυτικά στην ίδια επαρχιακή οδό στρίβουμε δεξιά από την εκκλησία της Αγίας Ειρήνης, σε πιο στενό ασφαλτόδρομο για λίγα μέτρα, ο οποίος στη συνέχεια γίνεται χωματόδρομος αλλά αποτελεί γραφική διαδρομή μέχρι την παραλία καλό λιμάνι που είναι ακριβώς απέναντι από την νησίδα του Αγίου Στεφάνου.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ από το κέντρο της Χίου που συνδέουν καθημερινά , το κέντρο της Χίου με τα χωριά: Βέσσα και Ελάτα.

Στάθμευση: Στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής δεν έχουν προβλεφθεί Δημοτικοί χώροι στάθμευσης.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Προτείνεται να γίνει ασφαλτόδρομος από την εκκλησία της Αγίας Ειρήνης μέχρι την παραλία καλό λιμάνι, τη νησίδα Άγιος Στέφανος .
- ✓ Πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.
- ✓ Θα πρέπει να προβλεφθούν υπεραστικά δρομολόγια ΚΤΕΛ μέχρι την παραλία καλό λιμάνι και τη νησίδα του Αγίου Στεφάνου.

7. Διαδρομή 7: Μονή Μουνδών – Σχολείο Παλαιάς Ποταμιάς– Κέραμος – Σπήλαιο Αγίου Γάλατος – Βολισσός – Μονή Αγίας Μαρκέλλας

Η προτεινόμενη Πολιτιστική διαδρομή συνδέεται με την περιπατητική διαδρομή Βελισσός, έχει απόσταση 39 χλμ. και ενώνει τα παρακάτω σημεία ενδιαφέροντος: Μονή Μουνδών, Σχολείο Παλαιάς Ποταμιάς, Κέραμος, Σπήλαιο Αγίου Γάλατος, Βολισσός, Μονή Αγίας Μαρκέλλας.

Η Μονή Μουνδών είναι ένα Ιστορικό Μοναστηριακό συγκρότημα, αφιερωμένο στη μνήμη του Αγ. Ιωάννη του Προδρόμου. Βρίσκεται στο Δήμο Αμανής, κοντά στο χωριό Διευχά. Η ίδρυση της Μονής πιθανολογείται στα Βυζαντινά χρόνια, αν και τα παλαιότερα έγγραφα στα οποία αναφέρεται είναι του 16 αιώνα. Το μοναστήρι γνώρισε μεγάλη ακμή στους τελευταίους αιώνες της Τουρκοκρατίας και θεωρείται ως ένα από τα σπουδαιότερα Θρησκευτικά ιδρύματα της Χίου.

Η Παλαιά Ποταμιά είναι ένας εγκαταλελειμμένος οικισμός ο οποίος πήρε την ονομασία του από δύο χείμαρρους της περιοχής. Βρίσκεται καλά κρυμμένος μέσα σε μία χαράδρα σε σημείο που ήταν δύσκολα προσβάσιμο από πειρατές.

Ο Κέραμος είναι ένα μικρό χωριό της βόρειας Χίου, σε οδική απόσταση 55 περίπου χιλιομέτρων από την πόλη της Χίου. Η ονομασία του χωριού υποδηλώνει την «κεραμίτιδα γην», δηλαδή το χώμα από το οποίο παράγονται τα κεραμίδια.

Το σπήλαιο του Αγίου Γάλακτος είναι ένα από τα πιο αξιόλογα σπήλαια της Ελλάδας, από Αρχαιολογικής άποψης. Βρίσκεται στο Βορειοδυτικό άκρο του Δήμου Αμανής, στη βάση του ασβεστολιθικού εξάρματος, πάνω στο οποίο έχει κτιστεί το χωριό «Άγιο Γάλας». Η ονομασία του σπηλαίου οφείλεται πιθανώς στο γαλακτώδες υγρό που στάζει από τους σταλακτίτες, το οποίο θεωρήθηκε ως το Μητρικό γάλα της Παναγίας.

Η Μονή της Αγίας Μαρκέλλας απέχει 6 χιλιόμετρα από τη Βολισσό και 45 χιλιόμετρα από την πόλη της Χίου. Σήμερα στη Μονή δεν υπάρχουν μοναχές. Ο ναός είναι χτισμένος σε ένα κόλπο ανάμεσα σε τεράστια αιωνόβια πλατάνια και βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από τον τόπο, όπου σύμφωνα με την παράδοση μαρτύρησε η Αγία Μαρκέλλα γύρω στο 1500 μ. Χ. και όπου, λέγεται, ότι μέσα από τα βράχια αναβλύζει αγίασμα.

Το Κάστρο της Βολισσού είναι χαρακτηρισμένο ως Αρχαιολογικός χώρος και Ιστορικό διατηρητέο Μνημείο με την ΥΑ 15794/19-12-1961, ΦΕΚ 35/Β/2-2- 1962. Ανάγεται στα Βυζαντινά χρόνια, όταν η Βολισσός ήταν ο δεύτερος σημαντικότερος οικισμός της Χίου (μετά τη Χώρα), όπου διατηρούσαν περιουσίες πολλές επιφανείς οικογένειες της Κωνσταντινούπολης. Σύμφωνα με την τοπική παράδοση, το κάστρο κατασκευάστηκε κατά τον 6ο αι. μ. Χ. από το στρατηγό του Ιουστινιανού Βελισσάριο (η Βολισσός λέγεται και Βελισσός), όταν αυτός περιέπεσε σε δυσμένεια και εξορίστηκε.

Οδικό Δίκτυο: Από τη Μονή Μουνδών ακολουθώντας την επαρχιακή οδό Καρδαμύλων – Αγ. Ισιδώρου/ Χίου – Κεραμού που είναι κεντρικός ασφαλτόδρομος και περνώντας τον Βολισσό, φτάνουμε στα Νέα Ποτάμια από όπου στρίβοντας αριστερά, προς τα Βορειοδυτικά, υπάρχει χωματόδρομος που οδηγεί προς τα Παλιά Ποτάμια. Στη συνέχεια ξαναβγαίνοντας στην επαρχιακή οδό Χίου – Κεραμού (κεντρικός ασφαλτόδρομος) φτάνουμε στα Αφροδίσια από όπου ακολουθώντας έναν πιο στενό ασφαλτόδρομο φτάνουμε στον Κέραμο.

Στη συνέχεια από τον Κέραμο ακολουθώντας την επαρχιακή οδό Βολίτσου – Αφροδισίας (19 χλμ.) η οποία είναι πέρα από γραφική διαδρομή και κεντρικός ασφαλτόδρομος φτάνουμε στον οικισμό Άγιος Γάλας. Από τον Άγιο Γάλα συνεχίζοντας προς Νοτιοανατολικά την επαρχιακή οδό Βολίτσου – Αφροδισίας (22 χλμ.) επιστρέφουμε στο Βολισσό.

Τέλος από το Βολισσό ακολουθώντας προς τα Δυτικά την επαρχιακή οδό Βολίτσου -Παρπαριάς που είναι πιο στενός ασφαλτόδρομος (6,3 χλμ.) φτάνουμε στο μοναστήρι της Αγίας Μαρκέλλας.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ από το κέντρο της Χίου που συνδέουν δύο φορές την εβδομάδα (Τρίτη – Πέμπτη) το κέντρο της Χίου με τα χωριά Βολισσός και δρομολόγια τρεις φορές την εβδομάδα (Δευτέρα – Τετάρτη – Παρασκευή) που συνδέουν το κέντρο της Χίου με τα περισσότερα από τα σημεία της πολιτιστικής διαδρομής (Βολισσός, Άγιο Γάλα, Νέα Ποταμιά). Για την Μονή της Αγίας Μαρκέλλας, μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες υπάρχει δύο φορές την εβδομάδα (Τρίτη – Πέμπτη) δρομολόγιο των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ που συνδέει απευθείας το κέντρο της Χίου με τη Μονή της Αγίας Μαρκέλλας. Τέλος η Μονή Μουνδών δεν εξυπηρετείται από τα δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ της Χίου.

Στάθμευση: Στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής: Βολισσός και Άγιο Γάλα έχουν προβλεφθεί Δημοτικοί χώροι στάθμευσης.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της Πολιτιστικής διαδρομής: Μονή Μουνδών – Σχολείο Παλαιάς Ποταμιάς– Κέραμος – Μονή Αγίας Μαρκέλλας.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρχουν υπεραστικά δρομολόγια ΚΤΕΛ από το κέντρο της Χίου μέχρι τη Μονή Μουνδών.
- ✓ Συστήνεται να γίνει ασφαλτόδρομος από Νέα προς τα Παλιά Ποτάμια προκειμένου να υπάρχει ασφαλτόδρομος σε όλο το μήκος της πολιτιστικής διαδρομής.

8. Διαδρομή 8: Ιερό Κυβέλης στη Δασκαλόπετρα – Καρδάμυλα – Κάμπια

Η προτεινόμενη Πολιτιστική διαδρομή συνδέεται με τις περιπατητικές διαδρομές Φαράγγι - Καμπιών και Καρδάμυλα – Κάστρο Γριάς, έχει απόσταση 35 χλμ. και ενώνει τα παρακάτω σημεία ενδιαφέροντος: Βροντάδος, Δασκαλόπετρα, Καρδάμυλα, Κάμπια.

Η Δασκαλόπετρα ή βράχος του Ομήρου που βρίσκεται στην ακτή του Βροντάδου, είναι ένα Ιερό αφιερωμένο στη Θεά Κυβέλη. Γραπτές μαρτυρίες που αναφέρουν ότι ο Όμηρος έζησε και δίδαξε στη Χίο, οδήγησαν λανθασμένα στην υπόθεση ότι ο

βράχος αυτός αποτελούσε "τη σχολή" του Ομήρου, το γνωστό Ομήρειον. Πάνω στο διαβρωμένο βράχο που ταυτίζεται με ένα μονολιθικό άγαλμα-ναό της Κυβέλης, όμοιο με τους αρχαϊκούς λίθινους ναΐσκους της, μόλις που διακρίνονται σήμερα, μία ανάγλυφη γυναικεία μορφή που κάθεται σε θρόνο, καθώς και ίχνη από το σώμα και τα πόδια λιονταριών που κοσμούσαν τις υπόλοιπες τρεις πλευρές του. Το Μνημείο χρονολογείται στα τέλη περίπου του 6ου αιώνα π. Χ.

Ο οικισμός Καρδάμυλα αποτελεί την έδρα της Δημοτικής Ενότητας και της αντίστοιχης Δημοτικής Κοινότητας. Απέχει 35 λεπτά από τη Χίο και μαζί με το επίγειό του, το Μάρμαρο, είναι το κέντρο της περιοχής μελέτης. Οι εσωτερικοί δρόμοι στον πυρήνα του οικισμού είναι λιθόστρωτοι ή τσιμεντόστρωτοι και οι περισσότεροι σκαλόδρομοι σε μέτρια ως κακή κατάσταση. Οι νεότεροι άξονες είναι ασφαλτοστρωμένοι σε καλή κατάσταση. Στο παλιό τμήμα του οικισμού η διέλευση του αυτοκινήτου γίνεται μόνο περιφερειακά σε ένα μικρό δακτύλιο.

Ο οικισμός Κάμπια εξυπηρετείται από την πόλη της Χίου και από τα Καρδάμυλα. Μέχρι και τη δεκαετία του 50 ήταν ένα ζωντανό χωριό. Η μετανάστευση (οι περισσότεροι κάτοικοι έχουν μεταναστεύσει σε ΗΠΑ, Αυστραλία και Αθήνα) είχε ως αποτέλεσμα την πληθυσμιακή συρρίκνωση του χωριού. Ο οικισμός είναι κηρυγμένος Παραδοσιακός λόγω του αξιόλογου συνόλου Παραδοσιακού χαρακτήρα των κτισμάτων που έχουν απομείνει.

Οδικό Δίκτυο: Ξεκινώντας από Βροντάδο και για 850 μέτρα κινούμαστε Βόρεια προς την οδό Δημ. Αντρέου προς τη Δασκαλόπετρα. Από τη Δασκαλόπετρα συνεχίζουμε Βόρεια στην επαρχιακή οδό Χίου – Καρδάμυλων (19 χλμ.) μέχρι τα Καρδάμυλα και από εκεί συνεχίζοντας στην επαρχιακή οδό Καρδάμυλων – Κεράμου (21 χλμ.) φτάνουμε στην Κάμπια. Σε όλο το μήκος της Πολιτιστικής διαδρομής υπάρχει κεντρικός ασφαλτόδρομος.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ από το κέντρο της Χίου που συνδέουν καθημερινά το κέντρο της Χίου με τα χωριά: Καρδάμυλα κάθε Δευτέρα – Τετάρτη – Πέμπτη – Παρασκευή και Κάμπια κάθε Τρίτη.

Στάθμευση: Μόνο στο σημείο ενδιαφέροντος της διαδρομής Καρδάμυλα υπάρχουν δύο Δημοτικοί χώροι στάθμευσης.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής, Ιερό Κυβέλης στη Δασκαλόπετρα και Κάμπια.

9. Διαδρομή 9: Κέντρο της Χίου, Βιβλιοθήκη Κοραή, Βυζαντινό Μουσείο, Φρούριο (Κάστρο Χίου).

Η προτεινόμενη Πολιτιστική διαδρομή είναι περιπατητική έχει απόσταση 8 χλμ. και ενώνει τα παρακάτω σημεία ενδιαφέροντος: Κέντρο της Χίου, Βιβλιοθήκη Κοραή, Βυζαντινό Μουσείο, Κάστρο της Χίου.

Η Βιβλιοθήκη «Αδαμάντιου Κοραή» της Χίου είναι μία από της μεγαλύτερες βιβλιοθήκες της Ελλάδας. Ιδρύθηκε το 1792, ως παράρτημα της Μεγάλης Σχολής της Χίου (σημερινού 1ου Γυμνασίου Χίου) και πρώτος πυρήνας της ήταν τα βιβλία του Αδαμάντιου Κοραή και των φίλων του, κυρίως Ελλήνων λογίων του εξωτερικού.

Το Βυζαντινό Μουσείο Χίου στεγάζεται στο Οθωμανικό Τέμενος Μετζιτιέ, το οποίο χτίσθηκε με χορηγία του Σουλτάνου Αβδούλ Μετζήτ στα μέσα του 19ου αιώνα στην πλατεία της πόλης Χίου. Αποτελείται από το ξυλόστεγο προστώο, την κεντρική αίθουσα που καλύπτεται με τρούλο και ένα ευρύχωρο υπόγειο. Στην πλακόστρωτη αυλή του υπάρχουν, σε συμμετρικές θέσεις, δύο όμοια μικρά λιθόκτιστα οικοδομήματα. Το ένα είναι κρήνη με επένδυση από μαρμάρινες πλάκες και το δεύτερο λειτουργεί σήμερα ως χώρος προβολής οπτικοακουστικού υλικού. Η αναστήλωση του τεμένους υλοποιήθηκε εντός του Τρίτου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (Γ' Κ.Π.Σ.), με χρηματοδότηση του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος Βορείου Αιγαίου. Το έργο εκτελέστηκε με την διαδικασία της αυτεπιστασίας από την 3η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων.

Το Κάστρο της Χίου πάντοτε αποτελούσε το διοικητικό και στρατιωτικό κέντρο του νησιού, ωστόσο την εποχή της Γενουατοκρατίας γνώρισε την ενδοξότερη εποχή στην ιστορία του. Η σημασία της νήσου Χίου και του κεντρικού της Κάστρου ήταν τεράστια για κάθε κυρίαρχο, εξαιτίας της γεωγραφικής της θέσης.

Οδικό Δίκτυο: Η Περιπατητική αυτή διαδρομή αυτή εξυπηρετείται και από το υπάρχον τοπικό οδικό δίκτυο του κέντρου της Χίου (ασφαλτόδρομοι). Η Δημόσια βιβλιοθήκη Κοραή απέχει μόλις 700 μέτρα από το Βυζαντινό Μουσείο και το Κάστρο της Χίου μόλις 300 μέτρα από το Βυζαντινό Μουσείο.

Συγκοινωνίες: Τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής δεν χρειάζεται να εξυπηρετηθούν από τα αστικά ΚΤΕΛ της Χίου, εφόσον η διαδρομή αυτή είναι περιπατητική.

Στάθμευση: Αρκετά κοντά στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής υπάρχουν τουλάχιστον δέκα (Δημοτικοί ή Ιδιωτικοί) χώροι στάθμευσης.

10. Διαδρομή 10: Η Διαδρομή του Κάμπου

Η προτεινόμενη Πολιτιστική διαδρομή είναι περιπατητική έχει απόσταση 8 χλμ. και αποτελεί τη Διαδρομή του Κάμπου. Είναι γεγονός ότι ο Κάμπος αποτελεί στο σύνολό του ένα αξιοθέατο. Το φυσικό του τοπίο σε συνδυασμό με την

αξιοπρόσεκτη αρχιτεκτονική της περιοχής, τον καθιστά ως ένα μοναδικό προορισμό για περίπατο και εξερεύνηση. Ωστόσο, αρκετά από τα αρχοντικά του Κάμπου είναι ανοιχτά για το κοινό, ταξιδεύοντας τον επισκέπτη σε μια περιήγηση στο χρόνο, πλαισιωμένη από τις αναπάντεχες μυρωδιές των εσπεριδοειδών.

Η περιοχή έχει κηρυχθεί «Ιστορικός Τόπος» και «Παραδοσιακός Οικισμός», προστατευόμενος από το Υπουργείο Πολιτισμού. Βασικό χαρακτηριστικό των περιβολιών του Κάμπου, είναι οι ψηλοί τοίχοι από θυμιανούσικη πέτρα, που προστατεύουν την κάθε ιδιοκτησία από τα δυσχερή καιρικά φαινόμενα. Οι αριστοκρατικές οικογένειες της Χίου, Γενουάτικες και ντόπιες, έκτισαν στην περιοχή τα σπίτια τους από το δέκατο τέταρτο αιώνα. Οι απαγορευτικοί τοίχοι που συναντά ο επισκέπτης κατά μήκος του δρόμου, κρύβουν ολόκληρους μικρόκοσμους, οι οποίοι περιλαμβάνουν περίτεχνα διακοσμημένες αυλές, μεγάλα αρχοντικά σπίτια, δενδροσκέπαστα σοκάκια και κήπους με πληθώρα λουλουδιών. Τα περιβόλια ποτίζονται από πηγάδια με μάγγανο που στο παρελθόν γύριζαν με ζώα, ενώ τώρα η άρδευση γίνεται με σύγχρονα μέσα. Τα σπίτια είναι δίπατα ή ακόμα και τρίπατα, με στόχο την εξαιρετική θέα αλλά και τον έλεγχο των κτημάτων από τους ιδιοκτήτες. Η ιδιαίτερη τοπική αρχιτεκτονική του Κάμπου δεν αφήνει ασυγκίνητο κανένα επισκέπτη: Αψιδωτές πόρτες και παράθυρα, στοές από μαρμάρινα κολωνάκια, μπαλκόνια που υποστοιβάζονται από μικρές αψίδες και πελώριες αυλόπορτες, βοτσαλωτές αυλές και ζωγραφιστά ταβάνια, είναι μερικά από τα χαρακτηριστικά που προσδίδουν ασύγκριτη μοναδικότητα στο οικισμό.

Οδικό Δίκτυο: Η διαδρομή αυτή εξυπηρετείται από το υπάρχον τοπικό οδικό δίκτυο στο Κέντρο της Χίου (ασφαλτόδρομοι).

Συγκοινωνίες: Η διαδρομή αυτή εξυπηρετείται από πολλά δρομολόγια του Αστικού ΚΤΕΛ Χίου τα οποία συνδέουν το κέντρο της Χίου με την περιοχή Θυμιανά.

Στάθμευση: Η διαδρομή αυτή εξυπηρετείται από δύο Δημοτικούς χώρους στάθμευσης, που βρίσκονται κοντά στο χώρο του αεροδρομίου.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Πρέπει να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης για την εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.

6.4 Μελέτες και τα Έργα του Δήμου Χίου για το έτος 2024

Σύμφωνα με το τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Χίου καταγράφονται οι μελέτες και τα έργα υποδομών, τα οποία αφορούν το αντικείμενο της παρούσας εργασίας, και έχουν εξασφαλίσει χρηματοδότηση μέσα στο 2024.⁴⁶

⁴⁶ Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Χίου 2024 (ΑΔΑ: 9Β6ΧΩΗΝ-ΡΨΔ)

1. Εκπόνηση μελετών.
2. Καταγραφή, τεκμηρίωση, προστασία και διαδικτυακή προβολή των Συλλογών της Δημοτικής Πινακοθήκης Χίου.
3. Υπηρεσία εκπόνησης σχεδίων ενεργειακής απόδοσης κτιρίων Δήμου Χίου.
4. Αγροτική Οδοποιία ΔΕ Αγίου Μηνά 2024.
5. Αγροτική οδοποιία ΔΕ Αμανής 2024.
6. Αγροτική Οδοποιία ΔΕ Ιωνίας 2024.
7. Αγροτική Οδοποιία ΔΕ Καρδαμύλων 2024.
8. Αγροτική Οδοποιία Μαστιχοχωρίων 2024.
9. Αγροτική οδοποιία Ομηρούπολης 2024.
10. Διαμορφώσεις, αναπλάσεις κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Αγίου Μηνά.
11. Διαμορφώσεις, αναπλάσεις κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Αμανής.
12. Διαμορφώσεις, αναπλάσεις κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Ιωνίας 2024.
13. Διαμορφώσεις, αναπλάσεις κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Καρδαμύλων 2024.
14. Διαμορφώσεις, αναπλάσεις κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Μαστιχοχωρίων 2024.
15. Διαμορφώσεις, αναπλάσεις κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Ομηρούπολης 2024.
16. Αγροτική Οδοποιία ΔΕ Αγίου Μηνά 2023.
17. Δημοτική οδοποιία ΔΕ Αγ. Μηνά 2023.
18. Διαμορφώσεις, αναπλάσεις κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Αγίου Μηνά 2023.
19. Εργασία συντήρησης πλακοστρώσεων και επιστρώσεων πεζοδρομίων και λοιπών κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Αγίου Μηνά 2023.
20. Αγροτική Οδοποιία ΔΕ Αμανής 2023.
21. Διαμορφώσεις, αναπλάσεις κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Αμανής 2023.
22. Εργασία συντήρησης πλακοστρώσεων και επιστρώσεων πεζοδρομίων και λοιπών κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Αμανής 2023.
23. Δημοτική αγροτική οδοποιία ΔΕ Ιωνίας 2023.
24. Εργασία συντήρησης πλακοστρώσεων, επιστρώσεων πεζοδρομίων και λοιπών κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Ιωνίας 2023.
25. Αποκατάσταση φθορών οδοστρωμάτων και επιφανειών κοινοχρήστων χώρων ΤΚ Εγρηγόρου, ΔΕ Αμανής.
26. Αγροτική Οδοποιία ΔΕ Καρδαμύλων 2023.
27. Δημοτική οδοποιία ΔΕ Καρδαμύλων 2023.
28. Διαμορφώσεις, αναπλάσεις κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Καρδαμύλων 2023.
29. Εργασία συντήρησης πλακοστρώσεων και επιστρώσεων πεζοδρομίων και λοιπών κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Καρδαμύλων 2023.
30. Δημοτική αγροτική οδοποιία ΔΕ Μαστιχοχωρίων.
31. Εργασία συντήρησης πλακοστρώσεων, επιστρώσεων πεζοδρομίων και λοιπών κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Μαστιχοχωρίων.
32. Δημοτική οδοποιία ΔΕ Ομηρούπολης 2023.
33. Αγροτική οδοποιία Ομηρούπολης 2023.

34. Διαμορφώσεις, αναπλάσεις κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Ομηρούπολης 2023.
35. Εργασία συντήρησης πλακοστρώσεων και επιστρώσεων πεζοδρομίων και λοιπών κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Ομηρούπολης 2023.
36. Καθαρισμός και διαστρώσεις παραλιών ΔΕ Ομηρούπολης, ΔΕ Καρδαμύλων, ΔΕ Αμανής.
37. Καθαρισμός και διαστρώσεις παραλιών ΔΕ Χίου, ΔΕ Αγίου Μηνά, ΔΕ Ιωνίας, ΔΕ Μαστιχοχωρίων.
38. Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης ΔΕ Ομηρούπολης.
39. Δημοτική αγροτική οδοποιία ΔΕ Αγίου Μηνά 2022.
40. Εργασίες συντήρησης αποκατάστασης περιπατητικών διαδρομών ΔΕ Αγίου Μηνά.
41. Δημοτική αγροτική οδοποιία ΔΕ Καμποχώρων 2022.
42. Διαμορφώσεις, αναπλάσεις κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Καμποχώρων 2022.
43. Αποκατάσταση οδοστρώματος σε δημοτικές οδούς στην ΤΚ Λαγκάδας.
44. Υπηρεσίες Συμβούλου της πράξης "Δράσεις Ψηφιακού Μετασχηματισμού Δήμου Χίου.
45. Μεταφορά και διάσπρωση χωματουργικών υλικών για τον μισθωμένο χώρο στάθμευσης στο κτήμα Ι. Χωρέμη.
46. Συντηρήσεις διαμορφώσεις δημοτικών κτιρίων ΔΕ Καρδαμύλων.
47. Εργασία συντήρησης πλακοστρώσεων και επιστρώσεων πεζοδρομίων και λοιπών κοινοχρήστων χώρων 2022 ΔΕ Χίου.
48. Απαλλοτρίωση για διαπλάτυνση οδού Χρήστου με οδό Ροδοκανάκη και παρακείμενες οδούς.
49. Βελτίωση οδών Δημοτικής Ενότητας Καμποχώρων και Αγίου Μηνά.
50. Διερεύνηση των αξιόλογων στοιχείων του κτιρίου REX που το καθιστούν διατηρητέο μνημείο και έργο τέχνης.
51. Προμήθεια ειδών σήμανσης, σημάτων και καθρεπτών κυκλοφορίας ΠΟΕ.
52. Σκίαση οδού Απλωταριάς και κάθετων οδών για τη θερινή περίοδο.
53. Σκίαση οδού Απλωταριάς και κάθετων οδών για τη θερινή περίοδο ΠΟΕ.
54. Τοποθέτηση κ αποξήλωση ράμπας για άτομα με κινητικά προβλήματα στον Καταρράκτη ΠΟΕ.
55. Συντήρηση και επισκευή φωτεινών σηματοδοτών.
56. Προφύλαξη και αποκατάσταση Ενορίας Αγίου Μάρκου και Ενορίας Παναγίας Ερυθιανής (Ρουκετοπόλεμος).
57. Επισκευή συντήρηση διαρρύθμιση δημοτικών κτιρίων ΔΕ Ομηρούπολης και Καρδαμύλων.
58. Συντήρηση Πρασίνου του δημοτικού χώρου στην περιοχή Φάρκαινας.
59. Ανάθεση μελέτης αντιστοίχισης χρήσεων γης των ΣΧΟΟΑΠ των ΔΕ Αμανής, Καμποχώρων και Μαστιχοχωρίων.
60. Μελέτη για την ανάπλαση του ιστορικού οικισμού της Βέσσας.
61. Επίστρωση με πετρελαϊκό στους Δημοτικούς χώρους στάθμευσης.
62. Κατασκευή πεζογέφυρας στην ΤΚ Καταρράκτη ΔΕ Ιωνίας.

63. Προσαρμογή και συμπλήρωση της αρχιτεκτονικής μελέτης με τίτλο "Αποκατάσταση και επανάχρηση του κινηματογράφου REX".
64. Ολοκλήρωση Μελετών παράκαμψης οικισμού Γρού.
65. Περιβαλλοντική Μελέτη εκσυγχρονισμού του Υδροθεραπευτηρίου Αγιασμάτων.
66. Προγραμματική Σύμβαση Δ Χίου με Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου για την κατασκευή δεύτερης εξόδου Συκιάδας.
67. Μελέτη οριοθέτησης και διευθέτησης του χειμάρρου Αγιασμάτων.
68. Μελέτη αποκατάστασης "Τράπεζας" Ολύμπων.
69. Βελτίωση δημοτικής οδού, παράπλευρης του Α' τμήματος Περιφερειακής οδού Χίου και οδοφωτισμός οδού Μαστρολεονάρδου.
70. Μελέτη αποκατάστασης Πύργου Αγίου Ιωάννη Κεραμαριάς Θυμιανών.
71. Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Αν Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) Δ. Καρδαμύλων, Ν. Χίου.
72. Εργασίες διαγραμμίσεων δημοτικών οδών.
73. Αναβάθμιση δημοτικού φωτισμού για την ασφαλή διέλευση των μεταναστών.
74. Βελτίωση προσβασιμότητας από Σαλάγωνα προς Σπήλαιο Ολύμπων για τη ρευματοδότηση του.
75. Βελτίωση οδοποιίας ΤΚ Χαλκειούς και ΤΚ Βαβύλων, ΔΕ Καμποχώρων Δ. Χίου.
76. Βελτίωση και συμπλήρωση κοινοχρήστων χώρων οικισμού Κώμης, ΤΚ Καλαμωτής Δήμου Χίου.
77. Βελτίωση ασφαλείας οδών Δήμου Χίου.
78. Μελέτη εκσυγχρονισμού Υδροθεραπευτηρίου Αγιασμάτων, εγκαταστάσεων Ιαματικής Πηγής και διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου (Η/Μ, Αρχιτεκτονική, Στατική)».
79. Βελτίωση της πρόσβασης σε γεωργική γη και κτηνοτροφικές εκμεταλλεύσεις.
80. Μελέτη επισκευής διαρρυθμίσης δημοτικού κτιρίου στην οδό Λάδης.
81. Μελέτη Επισκευής Δημοτικής Πινακοθήκης Χίου.
82. Προμήθεια Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων, Σταθμών Φόρτισης Πλατφόρμας Διαχείρισης και Υβριδικής μονάδας ΑΠΕ.
83. Εκπόνηση προγράμματος προσεισμικού ελέγχου σε υποδομές του Δήμου Χίου.
84. Δράσεις ενημέρωσης, πληροφόρησης, ευαισθητοποίησης.
85. Εξειδικευμένες δράσεις και εφαρμογή ευφυών τεχνολογιών για την ενίσχυση της προστασίας του Δήμου Χίου από φυσικά φαινόμενα μεγάλης κλίμακας.
86. Εκτέλεση έργων στην ΤΚ Θολοποταμίου της ΔΕ Ιωνίας.
87. Ολοκλήρωση - αποκατάσταση λειτουργικότητας οδού Χρήστου δυτικά των ορίων Αεροδρομίου Χίου.
88. Μελέτη σύνδεσης δρόμου παράκαμψης πόλης με Αγία Ειρήνη.
89. Κατασκευή μικρού ανασχετικού φράγματος στην Περιοχή Ευρετής Χίου.
90. Απαλλοτρίωση για κατασκευή μικρού ανασχετικού φράγματος στη θέση "Ευρετή".
91. Βελτίωση Οδοποιίας Πόλεως Χίου.
92. Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

93. Βελτίωση και συμπλήρωση κοινοχρήστων χώρων οικισμού Κώμης, ΤΚ Καλαμωτής Δήμου Χίου.
94. Εκπόνηση Επιχειρησιακού Σχεδίου για την εξασφάλιση κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων - Ε.Σ.Ε.Κ. στο Δήμο Χίου.
95. Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας ΣΑΠ στο Δήμο Χίου.
96. Εργασίες συντήρησης οδού Κώμης Λιλικά.
97. Μελέτη ανάπλασης παραλιακού μετώπου από τη Δασκαλόπετρα μέχρι το Κοντάρι.
98. Δημοτική Οδοποιία Δήμου Χίου.
99. Βελτίωση οδοποιίας Πόλης Χίου.
100. Προμήθεια στεγάστρων στάσεων λεωφορείων του Δήμου Χίου.
101. Προστασία Φράγματος Ζυφιά.
102. Βελτίωση οδών Δημοτικής Ενότητας Καμποχώρων και Αγίου Μηνά.
103. Βελτίωση προσβασιμότητας από το ΚΥΤ ΒΙΑΛ στην πόλη της Χίου.
104. Προμήθεια προστατευτικών κιγκλιδωμάτων οδών.
105. Διαμορφώσεις αναπλάσεις κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Καμποχώρων.
106. Χρηματοδότηση για αποζημιώσεις Αγροτική οδοποιία ΔΕ Καμποχώρων 2024.
107. Αναβάθμιση υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων και εγκατάσταση συστημάτων έλεγχου της κυκλοφορίας ΦΑΣΗ Β- Επαύξηση ισχύος παροχής ΔΕΔΔΗΕ Επικουρικά έργα για γραμμές ηλεκτρικής ενέργειας.
108. Κατασκευή προσβάσεων πεζών ΟΚΩ ΔΕΗ.
109. Κατασκευή οδού Αγίας Ειρήνης Κατασκευή οδού Αγίας Ειρήνης.
110. Απαλλοτριώσεις.
111. Έργα Αρχαιολογίας.
112. Ολοκληρωμένη πρόσβαση ΑΜΕΑ σε παραλίες του Δ. Οινουσσών.
113. Δημιουργία Ολοκληρωμένων Τουριστικών Προσβάσεων παραλιών νήσου Ψαρών.
114. Δημιουργία Ολοκληρωμένων Τουριστικών Προσβάσιμων Θαλάσσιων Προορισμών σε τέσσερις παραλίες του Δήμου Χίου.
115. Δαπάνες προμήθειας ηλεκτροκίνητου οχήματος για το πρόγραμμα "ΑΥΤΟΝΟΜΩ".
116. Εξωτερική εμπειρογνωμοσύνη & Υπηρεσίες - Οικονομοτεχνική Ανάλυση Βιωσιμότητας για την ηλεκτροκίνηση.
117. Μελέτη προστασίας ακτών Καταρράκτη και Αγίας Ερμιόνης.
118. Δράσεις και έργα για την προστασία των παραλιών της Αγ. Ερμιόνης και Καταρράκτη από τη διάβρωση.
119. Ανοικτό Κέντρο Αναπλάσεις Οδών.
120. Προμήθεια ηλεκτροκίνητου Λεωφορείου με σταθμό φόρτισης.
121. Προμήθεια και εγκατάσταση συστημάτων έξυπνης πόλης.
122. Δημιουργία χώρου αναψυχής στην περιοχή Λειβαδίων Χίου.
123. Αναβάθμιση δημοτικού φωτισμού παραλιακού μετώπου Καρφά-Μέγα Λιμνιώνα.
124. Επισκευή κτιρίου για τη δημιουργία λαογραφικού εκθετηρίου "ΛΑΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΠΙΤΙ Δ. Οινουσσών".

125. Προμήθεια και αντικατάσταση Σταθμών Εξυπηρέτησης Σκαφών (ΠΙΛΑΡ) στον Κεντρικό Λιμένα Χίου και στο Λιμένα Οινουσσών.
126. Αποκατάσταση και επανάχρηση του κινηματογράφου REX.
127. Ανάπλαση Δημοτικού Κήπου Χίου.
128. Δράσεις Μικροκινητικότητας στο Δήμο Χίου.
129. Παροχή Υπηρεσιών Συμβούλου Παρακολούθησης των δράσεων μικροκινητικότητας του Δήμου Χίου.
130. Δαπάνες αρχαιολογικών ερευνών και εργασιών.
131. Ταυτοποίηση καταγραφή τεκμηρίωση και διαδικτυακή προβολή των έργων τέχνης που ανήκουν στις συλλογές της Πινακοθήκης.
132. Συσχευασία και μεταφορά των συλλογών σε κατάλληλο αποθηκευτικό χώρο του Δήμου Χίου.
133. Εκτέλεση εργασιών προληπτικής συντήρησης.
134. Επισκευή γέφυρας που συνδέει την Τοπική Κοινότητα Χαλκειούς με το στρατόπεδο "Μαρμαρινού".
135. Επισκευή συντήρηση διαρρύθμιση δημοτικών κτιρίων ΔΕ Ομηρούπολης και Καρδαμύλων.
136. Αποκατάσταση φθορών οδοστρωμάτων και επιφανειών κοινοχρήστων χώρων ΤΚ Αρμολίων, ΔΕ Μαστιχοχωρίων.
137. Μελέτη αποτύπωσης, αποκατάστασης και συντήρησης ταφικού μνημείου οικουμενικού Πατριάρχη Ιωακείμ του Δ'.
138. Υπηρεσία υποστήριξης για τη διαδικασία εκπόνησης της Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης Δήμου Χίου για την προγραμματική περίοδο 2021/2027.
139. Επισκευαστικές εργασίες στο κτίριο του πρώην Δημαρχείου Αμανής.
140. Απαλλοτρίωση παλαιού κτίσματος στην πλατεία Θολοποταμίου.
141. Βιοκλιματικές αναπλάσεις ΔΕ Μαστιχοχωρίων.
142. Αγορά οικοπέδου στον άγιο Γεώργιο Συκούση, ΔΕ Καμποχώρων.
143. Αναπλάσεις κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Χίου.
144. Εργασίες συντήρησης αποκατεστημένου ΧΑΔΑ ΔΕ Χίου.
145. Βελτίωση οδού στη θέση "Βαθύριακας" στον παραλιακό οικισμό της Αγίας Ερμιόνης.
146. Μελέτη για τη συμπλήρωση δικτύου πεζοδρόμων.
147. Εναρμόνιση κτιρίου τουαλετών Μεστών με τον οικιστικό χαρακτήρα του οικισμού.
148. Έκδοση οικοδομικής άδειας τουαλετών Μεστών.
149. Επισκευή συντήρηση κτιρίου δωρεάς Γεμέλου στην Δημοτική Κοινότητα Καρδαμύλων Δήμου Χίου.
150. Προσαρμογή και συμπλήρωση της στατικής μελέτης με τίτλο: Προσαρμογή και συμπλήρωση της στατικής μελέτης με τίτλο «Αποκατάσταση και επανάχρηση του κινηματογράφου REX».
151. Διαμόρφωση και ανάπλαση κοινοχρήστων χώρων Νότιας Χίου ΔΕ Μαστιχοχωρίων και ΔΕ Ιωνίας.

- 152.Εργασίες πλακοστρώσεων στην ΤΚ Ολύμπων.
- 153.Ανοικτό Κέντρο Εμπορίου Δήμου Χίου – Αναπλάσεις Οδών (συγχρηματοδότηση ΕΠΑΝΕΚ).
- 154.Μελέτη εφαρμογής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και αναπλάσεων δημοτικών χώρων για την υλοποίηση της μελέτης Βιώσιμης Κινητικότητας στον Οικισμό Καλαμωτής.
- 155.Επισκευή δημοτικού ακινήτου οδού Απλωταριάς (πρώην φαρμακείο).
- 156.Παροχή υπηρεσίας για την προετοιμασία του έργου για την ανάδειξη του Κέντρου Ομηρικής Προβολής στη Δασκαλόπετρα Βροντάδου Χίου.
- 157.Αποκατάσταση φθορών οδοστρωμάτων και επιφανειών κοινοχρήστων χώρων ΔΕ Ομηρούπολης.
- 158.Αποκατάσταση ζημιών από ρουκετοπόλεμο σε κοινοχρήστους χώρους ΔΚ Βροντάδου.

6.5. Προβλήματα – Προτάσεις

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ και λαμβάνοντας υπόψη τις πολλές απόψεις Ελλήνων και Ξένων Επισκεπτών, τα κυριότερα προβλήματα τα οποία παρουσιάζονται στο Δήμο Χίου είναι τα ακόλουθα:

A. Πρόβλημα: Ελλείψεις στο Οδικό και Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Όσον αφορά τις προτεινόμενες Πολιτιστικές διαδρομές πολλά από τα σημεία ενδιαφέροντος είναι προσβάσιμα μέσω του τοπικού οδικού και συγκοινωνιακού δικτύου, ενώ οι περιπατητικές διαδρομές δεν εξυπηρετούνται στο σύνολο τους από το υπάρχον οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο. Όλο αυτό δυσχεραίνει την προσβασιμότητα και την επισκεψιμότητα των ντόπιων κατοίκων και των τουριστών, σε πολλά από τα σημεία ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών.

A. Επίλυση: Βελτίωση Υπάρχοντος Οδικού και Συγκοινωνιακού Δικτύου

A. Το ελλιπές οδικό δίκτυο μεταξύ των Παραδοσιακών οικισμών και μεταξύ των σημείων ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών/μονοπατιών του Δήμου Χίου προτείνεται να αποκατασταθεί άμεσα προκειμένου να μπορεί να είναι επισκέψιμο από τους κατοίκους αλλά και από τους τουρίστες που δραστηριοποιούνται τόσο στον πολιτιστικό τουρισμό, όσο και στον θρησκευτικό. Για το λόγο αυτό, προτείνονται οι παρακάτω δράσεις:

1. Τα σημεία των περιπατητικών διαδρομών (μονοπατιών), συστήνεται με τη βοήθεια του Δήμου, να καθαρισθούν από τυχόν βλάστηση και να ανοιχθούν τα μονοπάτια εκείνα που οδηγούν μέχρι τα σημεία ενδιαφέροντος των προτεινόμενων Πολιτιστικών διαδρομών.

2. Κρίνεται απαραίτητη, η καλύτερη ενημέρωση του κοινού σχετικά με τις Πολιτιστικές Διαδρομές από την πλευρά του Δήμου, με την τοποθέτηση ενημερωτικών πινακίδων στα σημεία του Πολιτιστικού και περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος που περιλαμβάνονται στις διαδρομές αυτές και τη δημιουργία infokiosks. Σημαντική επίσης θα είναι και η εγκατάσταση συστημάτων ISO για την προστασία και τη διατήρηση του περιβάλλοντος.

3. Στα σημεία των διαδρομών που υπάρχουν χαραγμένα μονοπάτια συστήνεται να ανοιχθούν χωματόδρομοι ή τσιμεντόδρομοι, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση των άνω Πολιτιστικών διαδρομών με Δημοτικά Μέσα.

4. Προτείνεται επίσης η άμεση αποκατάσταση, συμπλήρωση και βελτίωση του οδικού δικτύου της Χίου όπως και η ασφαλοδρόμηση όλων των τμημάτων των δρόμων που είναι σήμερα χωματόδρομοι και αποτελούν μέρος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών.

5. Τέλος, προτείνεται να γίνει ειδική κυκλοφοριακή μελέτη και έργα οδοποιίας για την κατασκευή, επέκταση και βελτίωση του οδικού δικτύου του Κάμπου όπως και του εξωαστικού οδικού δικτύου της πόλης.

Β. Όσον αφορά το Συγκοινωνιακό δίκτυο της Χίου, πρέπει να προστεθούν ακόμη περισσότερα δρομολόγια του Αστικού και Υπεραστικού ΚΤΕΛ του Δήμου Χίου τα οποία να διέρχονται από το σύνολο των Παραδοσιακών Οικισμών ή των αξιοθέατων εκείνων που συνδέουν οι προτεινόμενες Πολιτιστικές διαδρομές του ΑΕΙ και όχι να εξυπηρετούν μόνο μερικά από τα σημεία ενδιαφέροντος όπως ισχύει σήμερα.

Β. Πρόβλημα: Απουσία Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης

Στο Δήμο Χίου, δεν υπάρχουν σήμερα αρκετοί οργανωμένοι Δημοτικοί και Ελεύθεροι Χώροι Στάθμευσης ΙΧ και δικύκλων, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται ακόμη περισσότερο η προσβασιμότητα και η επισκεψιμότητα των ντόπιων κατοίκων, των τουριστών και ειδικότερα των ατόμων με ειδικές ανάγκες, στα περισσότερα από τα σημεία ενδιαφέροντος των Πολιτιστικών διαδρομών.

Β. Επίλυση: Δημιουργία Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης

Για το λόγο αυτό κρίνεται αναγκαία η δημιουργία Δημοτικών και Ελεύθερων Χώρων Στάθμευσης (καλά οργανωμένων) σε κάθε αρχή και τέλος των προτεινόμενων Πολιτιστικών διαδρομών του ΑΕΙ, προκειμένου να εξυπηρετούνται όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της κάθε διαδρομής. Συγκεκριμένα, κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία περισσότερων Δημοτικών χώρων στάθμευσης οι οποίοι θα λειτουργούν χωρίς κόστος για τους κατοίκους και με χρονοχρέωση για τους επισκέπτες. Επιπλέον, είναι αναγκαία η δημιουργία και η απόδοση συγκεκριμένων θέσεων στάθμευσης κυρίως στους κατοίκους εντός των Παραδοσιακών οικισμών όπως και ο

έλεγχος της αποκλειστικής τους χρήσης από αυτούς, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στα άτομα με ειδικά προβλήματα κινητικότητας.

Προτείνεται επίσης η δημιουργία ενός συστήματος ευφυούς διαχείρισης θέσεων στάθμευσης. Η προτεινόμενη εφαρμογή «Ευφυούς Στάθμευσης» έχει σκοπό να αποτελέσει ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης της Δημοτικής στάθμευσης. Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα, που καλούνται να επιλύσουν οι σύγχρονοι τουριστικοί προορισμοί, είναι η δημιουργία χώρων στάθμευσης για Δημότες και επισκέπτες και η έγκαιρη και έγκυρη ενημέρωση των οδηγών για τη διαθεσιμότητά τους, μέσω πολλών και διαφορετικών καναλιών πληροφόρησης. Το αντικείμενο της εφαρμογής εστιάζει στην ανάπτυξη ψηφιακών υπηρεσιών, οι οποίες περιγράφουν: τη διαθεσιμότητα των χώρων στάθμευσης, μέσω της μετάδοσης πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο και συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγικότητας, καθώς και στη μείωση της συμφόρησης και των εκπομπών ρύπων. Η εφαρμογή στηρίζεται στην ιδέα της απομακρυσμένης διαχείρισης των χώρων στάθμευσης, βελτιώνοντας σε μεγάλο βαθμό την αποτελεσματικότητα της εν λόγω διαχείρισης προς όφελος της τοπικής κοινωνίας, της επιχειρηματικής κοινότητας και των επισκεπτών.

Γ. Πρόβλημα: Απουσία Ποδηλατικών Υποδομών και Υποδομών για Πεζούς

Στο Δήμο Χίου έχουν εντοπιστεί σημαντικά προβλήματα προσβασιμότητας πεζών και ΑΜΕΑ. Συγκεκριμένα, το δίκτυο των πεζών, εντός του Δήμου, είναι ελλιπές με αποτέλεσμα η κίνηση των πεζών να μην καθίσταται συνεχώς δυνατή και ασφαλής για τους πεζούς. Επίσης οι προτεινόμενες Πολιτιστικές διαδρομές, δεν υποστηρίζονται καθόλου από ποδηλατικές υποδομές.

Γ. Επίλυση: Δημιουργία Ποδηλατικών Υποδομών και Υποδομών για Πεζούς

Για να είναι δυνατή η πεζή μετακίνηση (ροή των πεζών) στο Δήμο Χίου, θα πρέπει να αναπτυχθεί ένα συνεχές δίκτυο πεζοδρόμων, δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και δρόμων με μεγάλα πλάτη πεζοδρομίων, όπου θα επιτυγχάνεται η μετακίνηση για το σύνολο των ανθρώπων, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία. Κρίνεται ακόμη αναγκαία η δημιουργία ποδηλατικών υποδομών για την ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου και του scooter στο κεντρικό οδικό δίκτυο, σε όλο το Δήμο Χίου. Οι αποστάσεις των προτεινόμενων Πολιτιστικών διαδρομών επιτρέπουν τη διάσχισή τους με ποδήλατο ενώ συνδέονται με τα υπάρχοντα περιπατητικά μονοπάτια του νησιού. Απαραίτητος λοιπόν, είναι ο σχεδιασμός ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων κατά μήκος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών καθώς και η τοποθέτηση info kiosks στα σημεία όπου υπάρχει σύνδεση με τα περιπατητικά μονοπάτια.

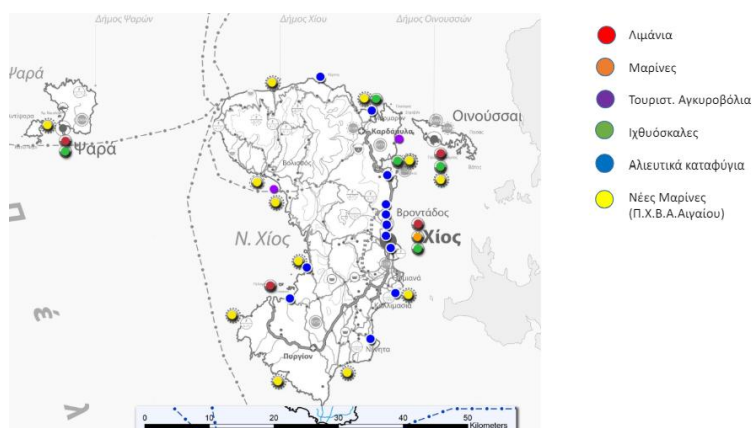
Επιπλέον, για την ενίσχυση της μικροκινητικότητας στο νησί της Χίου σημαντική θα είναι και η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος μίσθωσης ηλεκτρικών ποδηλάτων. Το σύστημα αυτό θα επιτρέπει την αυτόματη μίσθωση ηλεκτρικών

ποδηλάτων χωρίς την παρουσία προσωπικού. Πρόκειται για την προμήθεια και εγκατάσταση ενός αυτοματοποιημένου ηλεκτρονικού συστήματος, το οποίο θα δίνει στους πολίτες τη δυνατότητα να παραλάβουν και να χρησιμοποιήσουν ένα ηλεκτρικό ποδήλατο για το χρονικό διάστημα που θα καθορίζεται στον Κανονισμό Λειτουργίας του Συστήματος, επιστρέφοντάς το σε κάποιο από τα σημεία στάθμευσης τα οποία θα είναι εγκατεστημένα σε επιλεγμένα σημεία του Δήμου. Τα ποδήλατα θα τοποθετηθούν σε σταθμούς ενοικίασης και αυτόματης φόρτισής τους, οι οποίοι θα περιλαμβάνουν θέσεις κλειδώματος/φόρτισης και θα επιτρέπουν τη φόρτιση των ποδηλάτων όσο αυτά είναι κλειδωμένα στον σταθμό. Το σύστημα θα επιτρέψει στον Δήμο να προσφέρει στους πολίτες και στους επισκέπτες του νησιού πρόσβαση σε ηλεκτρικά ποδήλατα με στόχο τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στο νησί, τον περιορισμό του κυκλοφοριακού φόρτου τους καλοκαιρινούς μήνες και τον περιορισμό της ρύπανσης του περιβάλλοντος και του θορύβου. Παράλληλα, το ποδήλατο θα αποτελέσει ένα εναλλακτικό μέσο μετακίνησης των τουριστών και της γνωριμίας τους με την πόλη και τα τοπικά αξιοθέατα. Προτεινόμενη θέση εγκατάστασης αποτελεί το κεντρικό λιμάνι της Χίου.

Δ. Πρόβλημα: Λιμάνι Χίου

Οι λιμενικές υποδομές είναι επίσης ένας τομέας που απαιτεί ενίσχυση στο νησί. Το κεντρικό λιμάνι στην Πρωτεύουσα της Χίου, δεν μπορεί να υποστηρίξει την άφιξη πολλών πλοίων ταυτόχρονα. Επίσης, περιμετρικά του νησιού, οι περισσότεροι όρμοι που δημιουργούνται είναι ανεκμετάλλετοι ενώ θα μπορούσαν να υποστηρίξουν μικρές λιμενικές εγκαταστάσεις όπως π.χ. αλιείας.

Δ. Επίλυση: Αναβάθμιση Υπάρχοντος Λιμένα Χίου και Δημιουργία Νέου Λιμένα



Εικόνα 6.5: Προτεινόμενες Μαρίνες Χίου,

Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Πολλές παράκτιες περιοχές του νησιού που είναι δυσπρόσιτες οδικώς και διαθέτουν ένα αξιόλογο πολιτιστικό και περιβαλλοντικό απόθεμα, προτείνεται να προσεγγίζονται από τους επισκέπτες δια θαλάσσης. Αλλά για να είναι αυτό εφικτό, πρέπει να πραγματοποιούνται οι μετακινήσεις με τα κατάλληλα σκάφη τα οποία απαιτούν και τη δημιουργία ανάλογων υποδομών για πρόσδεση όπως είναι οι προβλήτες και οι αποβάθρες. Για το λόγο αυτό, προτείνονται:

1. Η δημιουργία νέα Μαρίνας στο κεντρικό λιμάνι της Χίου, που θα φιλοξενεί μικρά σκάφη, έτσι ώστε να δημιουργηθεί νέος χώρος για μεγαλύτερα πλοία στο λιμάνι.
2. Ο εκσυγχρονισμός και η αξιοποίηση του Λιμένα των Μεστών.
3. Ο εκσυγχρονισμός του Κεντρικού Λιμένα της Χίου.
4. Ο εκσυγχρονισμός των αλιευτικών καταφυγίων και η διερεύνηση δημιουργίας κατάλληλων υποδομών (νέες Μαρίνες) για τη χρήση τους και ως τουριστικά αγκυροβόλια.

Ε. Πρόβλημα: Μνημεία μη προσβάσιμα και Εγκαταλελειμμένα

Η Χίος είναι ένα νησί με πολλούς αρχαιολογικούς χώρους, ιστορικούς τόπους, εκκλησίες και μνημεία, ιδιαίτερα σημαντικής πολιτιστικής κληρονομιάς. Ωστόσο πολλά από αυτά είναι είτε μη επαρκώς συντηρημένα, είτε μη προσβάσιμα, κάτι το οποίο όχι μόνο δεν ελκύει τη μορφή του πολιτιστικού τουρισμού αλλά «εξαφανίζει» σταδιακά την ιστορία και την κληρονομιά του τόπου.

Ε. Επίλυση: Ανάδειξη Μνημείων και Προσβασιμότητα

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ του ΕΜΠ, μερικές από τις προτάσεις Ανάδειξης των μνημείων και όλου του νησιωτικού συμπλέγματος της Χίου είναι οι ακόλουθες:

1. Αρχικά, κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία προσβασιμότητας από το Δήμο σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος (π.χ. Εκκλησίες, Μοναστήρια, Αρχαιολογικούς Χώρους) των προτεινόμενων Πολιτιστικών διαδρομών του ΑΕΙ.
2. Προτείνεται η άμεση αναστήλωση των Κάστρων όπου είναι απαραίτητο, καθώς και ο κατάλληλος καθαρισμός τυχόν βλάστησης όπου έχει αναπτυχθεί, για να μπορεί ο κάθε επισκέπτης να έρθει σε επαφή με την ιστορία του τόπου η οποία χτίζεται εδώ και εκατοντάδες χρόνια. Για τον λόγο αυτό προτείνεται η συγκρότηση εθελοντικής ομάδας που θα φροντίζει για την καθαριότητα του τόπου δίνοντας παράλληλα χρήσιμες πληροφορίες στους τουρίστες, τόσο για τα μνημεία όσο και για τα περίχωρα αυτών.
3. Προτείνεται επίσης η αποκατάσταση και η ενίσχυση των προβληματικών κτιρίων, ειδικότερα στους Μεσαιωνικούς Παραδοσιακούς Οικισμούς όπου υπάρχουν συχνές καταρρεύσεις κτιρίων λόγω της εγκατάλειψής τους.

4. Προτείνεται η διατήρηση, η προστασία και η ανάδειξη του χαρακτήρα και των χαρακτηριστικών όλων των Παραδοσιακών Οικισμών της Χίου.
5. Σημαντική επίσης είναι η συμπλήρωση και η αναβάθμιση των υφιστάμενων τεχνικών, κοινωνικών (περίθαλψης και αθλητισμού), περιβαλλοντικών και πολιτιστικών υποδομών (μουσεία κ.λπ.), όπως και η επανάχρηση των αξιόλογων κτιρίων ή συνόλων.
6. Επιπρόσθετα, προτείνεται η μελέτη ανάπλασης του Παραλιακού Μετώπου της πόλης από το Κάστρο προς τον οικισμό «Βροντάδο» και από το Λιμάνι μέχρι το Αεροδρόμιο.
7. Προτείνεται η μελέτη ανάπλασης της περιοχής του χώρου εντός και περιμετρικά του Φρουρίου οικισμού.
8. Συστήνεται να γίνει ειδική Πολεοδομική και Αρχιτεκτονική μελέτη για την προστασία και ανάδειξη του Κάμπου, ως περιοχή ειδικού ενδιαφέροντος και αυτοτελές προστατευόμενο οικιστικό και γεωργικό σύνολο.
9. Προτείνεται η εκπόνηση ειδικής μελέτης διερεύνησης της δυνατότητας για ανάπτυξη δικτύου περιηγητικών, περιπατητικών διαδρομών και θέσεων στάσης - θέας σε ενδιαφέρουσες περιοχές της Δημοτικής Ενότητας, με παράλληλη σήμανση των περιηγητικών, περιπατητικών διαδρομών, κατάλληλη διαμόρφωση και δημιουργία τεχνικής υποστήριξης τους.
10. Τέλος, συνίσταται η ενίσχυση της συνεργασίας και η διασύνδεση του νησιωτικού συμπλέγματος της Χίου με την Αθήνα, την Κρήτη και τη Θεσσαλονίκη και, κατά περίπτωση, με άλλα αστικά κέντρα της ηπειρωτικής χώρας όπως π.χ. Καβάλα και Αλεξανδρούπολη. Η ανάπτυξη των συνεργασιών αυτών θα είναι κυρίως στους τομείς του τουρισμού, της αγροτικής παραγωγής, της μεταποίησης και της διακίνησης προϊόντων, της εκπαίδευσης, της έρευνας και τεχνολογίας, με έμφαση σε αντικείμενα αιχμής για το νησιωτικό χώρο, καθώς και της προστασίας της φυσικής και Πολιτιστικής κληρονομιάς.

Βιβλιογραφία Κεφαλαίου 6

Τεχνικό Πρόγραμμα Χίου 2024 (ΑΔΑ: 9Β6ΧΩΗΝ-ΡΨΔ)

Καλλιόντζη Παναγιώτα, «Ενιαία Διαχείριση Ξηράς και Θαλάσσιου Χώρου του Νομού Χίου», Διπλωματική Εργασία, Πότσου, ΕΜΠ, 2009

Ιστογραφία

<https://el.wikipedia.org/wiki/Χίος>

<https://www.hellogreece.gr/>

<https://www.travelgo.gr/>

<https://www.chios.gov.gr/>

<https://www.technologismiki.com/>

<https://chioscitybus.gr/>

[https://www.dromologiaktel.gr/!](https://www.dromologiaktel.gr/)

<http://aei-project.ntua.gr/>

<https://chios.gr/el/anaklipse-ti-xio/paralies/poli-chios>

Δ. Παρουσίαση Αποτελεσμάτων

Κεφάλαιο 7

«Η Ανατολικής Μάνη»

7. 1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης

Ο Δήμος Ανατολικής Μάνης είναι Δήμος της Περιφέρειας Πελοποννήσου, που συστάθηκε το 2010 με το Πρόγραμμα «Καλλικράτης» από την συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων, όπως είναι ο Δήμος Γυθείου, ο Δήμος Οιτύλου, ο «Καποδιστριακός» Δήμος Ανατολικής Μάνης και ο Δήμος Σμήνου, οι οποίοι είχαν συσταθεί το 1997 με το Σχέδιο «Καποδίστριας». Στη συνέχεια μετατράπηκαν σε Δημοτικές Ενότητες, όπως τη Δημοτική Ενότητα Γυθείου, τη Δημοτική Ενότητα Οιτύλου, τη Δημοτική Ενότητα Ανατολικής Μάνης και τη Δημοτική Ενότητα Σμήνου. Η έκταση του νέου Δήμου της Ανατολικής Μάνης είναι 510,5 τ. χλμ. Ο πληθυσμός του σύμφωνα με την απογραφή του 2021 είναι 12.779 κάτοικοι. Ως έδρα του σημερινού Δήμου ορίστηκε το Γύθειο και ως ιστορική έδρα του η Αρεόπολη. Ο Δήμος χωρίζεται σήμερα σε 18 τοπικές κοινότητες, στις οποίες εντάσσονται και οι 91 οικισμοί που οργανώνονται διάσπαρτα στο χώρο και ορίζουν το χαρακτηριστικό τοπίο της περιοχής. Παλαιότερα ο Δήμος Ανατολικής Μάνης λεγόταν Μέσα Μάνη ενώ ο Δήμος Δυτικής Μάνης, της Μεσσηνίας, λεγόταν Έξω Μάνη.⁴⁷



Εικόνα 7.1: Χάρτης της Ανατολικής Μάνης

Πηγή: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=11976481>

⁴⁷ https://el.wikipedia.org/wiki/Δήμος_Ανατολικής_Μάνης

Περιβαλλοντικό Απόθεμα

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ του ΕΜΠ, στο Δήμο Ανατολικής Μάνης έχουν αναγνωρισθεί και έχουν καταγραφεί, δεκατέσσερα (14) χαρακτηριστικά σημεία του περιβαλλοντικού αποθέματος της περιοχής τα οποία είναι τα ακόλουθα: Παραλία Σεληνίτσας, Παραλία Μαυροβούνι, Παραλία Βαθύ, Παραλία Καμάρες, Παραλία Σκουτάρι, Παραλία Κότρωνα, Μονοπάτι Δρυμός, Μονοπάτι Φλομοχώρι, Παραλία Άμπελος, Παραλία Μαρμάρι, Ακρωτήριο Ταίναρο, Παραλία Μέζαπος, Σπήλαιο Διρού, Σπήλαιο Απήδημα.



Εικόνα 7.2: Παραλία Μέζαπος,

Πηγή:<https://www.bovary.gr/sites/default/files/styles/horizontal/public/>

Ο Μέζαπος είναι ένα μικρό αλιευτικό λιμάνι και έχει μια ενδιαφέρουσα παραλία ανάμεσα σε δύο ψηλούς βράχους στη θάλασσα. Φαίνεται σαν οι βράχοι να έχουν καταρρεύσει και να έχουν διαμορφώσει την παραλία καθώς υπάρχουν ακόμη μεγάλα κομμάτια των βράχων εκεί. Σύμφωνα με τον γλωσσολόγο Δικαίο Βαγιακάκο, η ονομασία «Μέζαπος» προέρχεται από την ινδοευρωπαϊκής προέλευσης λέξη «άπα» (νερό) και το επίθετο «μέσσο» της αιολικής διαλέκτου. Στην παραλία του **Μεζάπου** δημιουργούνται σπηλιές μέσα στα βράχια που προσελκύουν το ενδιαφέρον για εξερεύνηση και κολύμπι στα γαλαζοπράσινα νερά, με θέα το κάστρο στο Τηγάνι. Εκεί βρίσκεται και το ορμητήριο του θρυλικού πειρατή **Νικολού Σάσσαρη ή Κάτζου**. Με ρίζες από την **Σαρδηνία**, ο πειρατής έδρασε κατά το δεύτερο μισό του 18ου αιώνα στη Μεσόγειο. Έμεινε γνωστός στην ιστορία ως ο «**Μονόφθαλμος**» επειδή ένας Τούρκος πειρατής τον είχε καρφώσει το ξίφος στο μάτι σε συμπλοκή στην Άνδρο.⁴⁸

⁴⁸ <https://www.bovary.gr/living/escapes/mezapos-mani-ormitirio-thrylikoy-peirati>



Εικόνα 7.3: Σπήλαιο Διρού, Πηγή:<https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images>

Το Σπήλαιο Γλυφάδα (ή Βλυχάδα) Διρού είναι επισκέψιμο σπήλαιο που βρίσκεται στα δυτικά παράλια της Λακωνικής Μάνης, στον Όρμο του Διρού, Δήμος Ανατολικής Μάνης. Η ύπαρξη του ήταν γνωστή στους ντόπιους από το 1900 περίπου. Το 1949 οι ιδρυτές της Ελληνικής Σπηλαιολογικής Εταιρείας, Γιάννης και Άννα Πετροχείλου, άρχισαν να το εξερευνούν συστηματικά. Έως το 1960 είχαν εξερευνηθεί και χαρτογραφηθεί 1.600 μέτρα ενώ σήμερα το γνωστό μήκος του σπηλαίου ξεπερνά τα 15 χιλιόμετρα. Το 1970 έγινε η πρώτη υποβρύχια εξερεύνηση. Σε ένα σημείο του σπηλαίου το βάθος φτάνει περίπου τα 100 μέτρα. Το σπήλαιο άρχισε να σχηματίζεται πριν από εκατοντάδες χιλιάδες χρόνια. Οι σταλακτίτες και οι σταλαγμίτες που σήμερα βρίσκονται κάτω από το νερό σχηματίστηκαν όταν η επιφάνεια της θάλασσας βρισκόταν πολύ χαμηλότερα από το σημερινό της επίπεδο. Το νερό μέσα είναι υφάλμυρο και έχει μεγάλη σκληρότητα. Η θερμοκρασία του είναι περίπου 14°C, ενώ του αέρα κυμαίνεται από 16 έως 19°C. Η φυσική του είσοδος έχει διάμετρο μόλις μισού μέτρου και βρίσκεται πολύ κοντά στην επιφάνεια της θάλασσας. Σε παλαιότερες εποχές το σπηλαίο είχε και άλλες εισόδους οι οποίες σταδιακά έκλεισαν. Μέσα στο σπήλαιο έχουν βρεθεί απολιθωμένα οστά πάνθηρα, ύαινας, λιονταριού, ελαφιού, κουναβιού και η μεγαλύτερη συγκέντρωση οστών ιπποπόταμων στην Ευρώπη. Κοντά στην φυσική του είσοδο έχουν βρεθεί κεραμικά που υποδηλώνουν την ανθρώπινη παρουσία.⁴⁹

⁴⁹ https://el.wikipedia.org/wiki/Σπήλαιο_Γλυφάδα_Διρού



Εικόνα 7.4: Σπήλαιο Απήδημα, Πηγή:<https://www.520greeks.com/wp-content/uploads/2014/02/kaiadas2.jpg>

Το σπήλαιο Απήδημα βρίσκεται δυτικά της Αρεόπολης, στην δυτική απόκρημνη παραλία της Μάνης, στον νομό Λακωνίας της Πελοποννήσου. Ανασκαφές στο σπήλαιο έχουν αποδώσει σημαντικότερα αρχαιολογικά και ανθρωπολογικά ευρήματα, όπως δύο κρανία ηλικίας τουλάχιστον 160.000 ετών. Το ένα κρανίο ηλικίας πάνω από 210.000 ετών φέρει χαρακτηριστικά που προέρχονται από τον σύγχρονο άνθρωπο και, αν η ταυτοποίηση και χρονολόγηση είναι σωστή, αποτελεί το παλαιότερο γνωστό δείγμα Homo Sapiens που έχει βρεθεί εκτός Αφρικής.⁵⁰

Πολιτιστικό Απόθεμα

Η χερσόνησος της Μάνης, στα Νότια της Πελοποννήσου, συνιστά ένα σπάνιο, μεγάλης κλίμακας, ιστορικό και αισθητικό σύνολο, με ιδιαίτερο ιστορικό οικιστικό δίκτυο στο οποίο περιλαμβάνονται πυργόσπιτα και οχυρωμένα συγκροτήματα κατοίκησης. Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ του ΕΜΠ, σήμερα έχουν αναγνωριστεί και έχουν καταγραφεί ως:

1. Κηρυγμένα/χαρακτηρισμένα μνημεία: 221 μνημεία.
2. Περιοχές προστασίας: 75 περιοχές προστασίας.
3. Υποδομές: τέσσερα (4) σημαντικά, αλλά εγκαταλελειμμένα δημόσια κτίρια, ιστορικής σημασίας.
4. Τόποι φυσικού ενδιαφέροντος/προστασίας: 91 οικισμοί.
5. Πολιτιστικά μονοπάτια: 19 υφιστάμενα ιστορικά μονοπάτια.

Τα δεδομένα για κάθε σημείο ενδιαφέροντος καταγράφηκαν σε ειδικές καρτέλες αυτοψίας. Κάθε καρτέλα περιείχε πεδία για τη ταυτότητα του μνημείου, την κατάσταση διατήρησης, την τοποθεσία, καθώς επίσης φωτογραφική και σχεδιαστική απεικόνιση. Βάσει βιβλιογραφικών πηγών, διεθνώς αναγνωρισμένων

⁵⁰ https://el.wikipedia.org/wiki/Σπήλαια_Απήδημα

Βάσεων Δεδομένων και των επιτόπιων παρατηρήσεων, δημιουργήθηκε Εγχειρίδιο Ποιότητας και Λεξικό Ορολογίας για το κάθε πεδίο ενδιαφέροντος, με προτεραιότητα στα μνημεία και τους χώρους προστασίας, στα οποία ορίζονται και περιγράφονται τα πεδία, τα χαρακτηριστικά, οι έννοιες και οι ορισμοί προς χρήση στις Βάσεις Δεδομένων, καθώς και οι περιορισμοί ανά πεδίο ενδιαφέροντος.

Συγκεκριμένα, στην Ανατολική Μάνη αναγνωρίστηκε:

- Η ιστορική συνέχεια της από την Παλαιολιθική εποχή, μέχρι και σήμερα.
- Η διακριτή γεωμορφολογία της.
- Οι ισχυρές παραδόσεις της.
- Η κοινωνική της οργάνωση.
- Η ιδιαίτερη αρχιτεκτονική της.
- Ο πλούτος της σε φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους.

Οι οικισμοί της Ανατολικής Μάνης οι οποίοι εντάσσονται και στους σχεδιασμούς του ΑΕΙ είναι οι ακόλουθοι: Καστανιά, Σιδηρόκαστρο, Καρέα, Κρουονέρι, Οίτυλο, Καρβελάς, Γέρμα, Λάγια, Μουντανίστικα.

7. 2. Υποδομές Ανατολικής Μάνης

Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Ο Δήμος Ανατολικής Μάνης διαθέτει τόσο υπεραστικό οδικό δίκτυο (επαρχιακό πρωτεύον, επαρχιακό δευτερεύον/ τοπικό ή λουπό), όσο και αστικό (αρτηρίες κύριες και δευτερεύουσες, συλλεκτήριες οδοί, τοπικοί οδοί, οδοί ήπιας κυκλοφορίας (πεζόδρομοι)), κ.α.

Σύμφωνα με την εταιρεία Modum Analysis και τη Μελέτη του Δήμου Ανατολικής Μάνης, έχουμε:⁵¹

Ως Εθνικό Δίκτυο:

Την Εθνική οδό Τρίπολη -Σπάρτη- Γύθειο (ΕΟ 39 ΤΡΙΠΟΛΗΣ-ΣΠΑΡΤΗΣ-ΓΥΘΕΙΟΥ), σύμφωνα με τον κατάλογο εθνικών οδών της απόφασης του 1963 η οποία και συμπίπτει με την Ευρωπαϊκή οδό 961 (Ε 961) του ευρωπαϊκού οδικού άξονα Β κλάσης στην Πελοπόννησο.

Το μεγαλύτερο μέρος του δικτύου είναι χαρακτηρισμένο ως Δευτερεύουσα Εθνική οδός, ενώ υπάρχουν τρία τμήματα που ανήκουν στο τριτεύον επαρχιακό δίκτυο και

⁵¹ Μελέτη Δήμου Ανατολικής Μάνης: «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο. Για το Δήμο Ανατολικής Μάνης» της Ελευθερίας Γ. Τριάντου, Αγρονόμου Τοπογράφου Μηχανικού ΕΜΠ της Modum Analysis.

έχουν αντικατασταθεί από νέες χαράξεις όπου εκκρεμούν (ή δεν εντοπίζονται) χαρακτηρισμοί τους.

Ως Επαρχιακό Δίκτυο:

Το επαρχιακό οδικό δίκτυο του Δήμου Ανατολικής Μάνης, λαμβάνοντας υπόψη το Βασιλικό Διάταγμα 06ης Φεβρουαρίου 1956 «Περί καθορισμού των επαρχιακών οδών των Νομών του Κράτους κατά τις διατάξεις του Νόμου 3155/1955 περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών», (ΦΕΚ 63/Α/14.3.1955) και σύμφωνα με την υπ' αριθμ. ΔΜΕΟ/Ε/Ο/266/9.03.1995 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Ανακατάταξη Επαρχιακού Δικτύου των Νομών της Χώρας» (ΦΕΚ 293/Β/17.04.1995) σε συνδυασμό με την από 25ης Ιανουαρίου 1995 Απόφαση «Χαρακτηρισμός των οδικών τμημάτων... ως τμημάτων του Επαρχιακού Οδικού Δικτύου του Ν. Λακωνίας» του υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημ. Έργων (ΦΕΚ 113/Β/21.02.1995) και την από 16ης Ιουλίου 1997 απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων « Χαρακτηρισμός των οδικών τμημάτων.... Ως τμήματα του Δευτερεύοντος Επαρχιακού Οδικού Δικτύου του Ν. Λακωνίας», ιεραρχείται σε πρωτεύον και δευτερεύον στους παρακάτω άξονες:

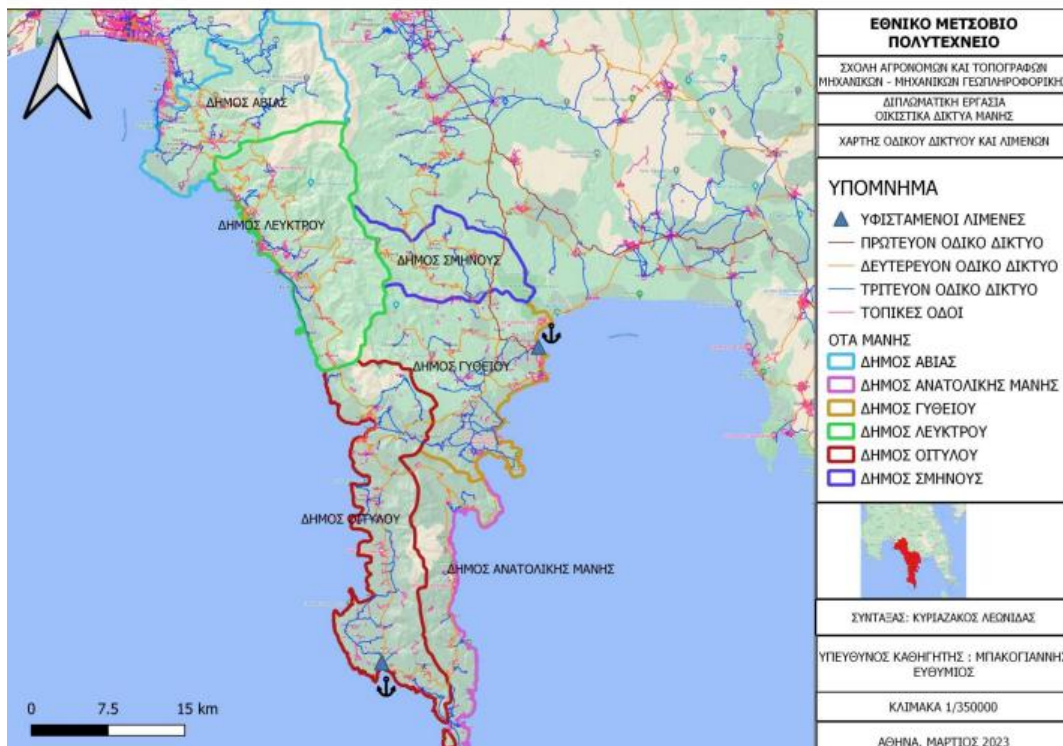
Πρωτεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο:

- ✓ Επαρχιακός Δρόμος με αριθμό 19: Γύθειο - Αρεόπολη - Πύργος Δυρού - Μίνα - Κίττα – Γερολιμένας
- ✓ Επαρχιακός Δρόμος με αριθμό 22: Αρεόπολη - Λιμένιο - Νέο Οίτυλο - προς Καρδαμύλη (όρια Νομού).
- ✓ Επαρχιακός Δρόμος με αριθμό 23: Αρεόπολη - Πύριχος - Χειμάρρα - Κότρωνας - Αγριλιά - Δρυάλιο - Νύμφη - Κοκκάλα - Άγιος Κυπριανός - Λάγια – Γερολιμένας
- ✓ Επαρχιακός Δρόμος με αριθμό 26: Σκάλα – Γύθειο

Δευτερεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο:

- ✓ Επαρχιακή οδός Ανώγεια - Γοράνοι - Καστανιά από 7^{ου} χιλιομέτρου εθνικής οδού Σπάρτης - Γυθείου και δια Παλαιοπαναγιάς, Ξηροκαμπίου Καμινίων, Πολυβίτσης, Κουρτσούνας και Άρνης.
- ✓ Επαρχιακή οδός Πετρίνα - Μελετινή - Άρνα από 34^{ου} χιλιομέτρου εθνικής οδού Σπάρτης - Γυθείου.
- ✓ Επαρχιακός Δρόμος: Χάνια Κουτουμούς - Κόκκινα Λουριά προς Μηλέα και Καρδαμύλη δι' Αρχοντικού, Μαλτσίνης, Αγίου Νικολάου και Καστανιάς.
- ✓ Επαρχιακή οδός Γύθειο, Πλάτανος, Κονάκια, Μυρσίνη (Γύθειο - Λιμπέρδον - Πάνιτσα από 40^{ου} χιλιομέτρου εθνικής οδού Σπάρτης - Γυθείου και δια Κονακίων)

- ✓ Επαρχιακή οδός Καρβελάς – Μυρσίνη (Καρβελά - Πάνιτσα από 9 χιλιόμετρου ου επαρχιακής οδού Γυθείου - Αρεοπόλεως.)
- ✓ Επαρχιακός Δρόμος : Σταυρός - Βαχός από επαρχιακής οδού με αριθμό 19
- ✓ Επαρχιακή οδός Καρδαμύλη – Καστανέα προς Κόκκινα Λουριά δια προαστίου Σαιδόνας – Καρυοβουνίου και Μηλέας μετά διακλαδώσεως προς Βασιλική
- ✓ Επαρχιακή οδός Μυρσίνης – Σιδηρόκαστρο
- ✓ Επαρχιακή οδός Μελιτίνης – Παλαιόβρυσης
- ✓ Επαρχιακή οδός Κονάκια – Λυγερέα.



Εικόνα 7.5: Χάρτης Οδικού Δικτύου και Λιμένων του κ. Κυριαζάκου Λεωνίδα

Επειδή ο Δήμος Ανατολικής Μάνης διαθέτει επίσης ένα πολύ μεγάλο πλήθος οικισμών και αντίστοιχα μια μεγάλη περιοχή εκτός σχεδίου πόλης και οικισμού, επιλέγεται η λειτουργική του ιεράρχηση να πραγματοποιηθεί σε επίπεδο υπεραστικού οδικού δικτύου και έγινε προσπάθεια προσαρμογής των λειτουργικών κατατάξεων που περιγράφονται στις οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων, κατά τρόπο που θα αντικατοπτρίζεται καλύτερα η σημασία και τα οδικά χαρακτηριστικά του δικτύου της περιοχής μελέτης:

- Αυτοκινητόδρομοι: οδοί με πολυάριθμες λωρίδες κυκλοφορίας, με υψηλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά που δεν εξυπηρετούν παρόδιες χρήσεις.
- Πρωτεύουσες οδοί: οι οδοί που συνδέουν τις πόλεις μεγάλου και μεσαίου μεγέθους και αποτελούν το σύστημα αρτηριών όπου απαντώνται υψηλά

γεωμετρικά χαρακτηριστικά και αντίστοιχα ταχύτητες. Ως μεγάλες πόλεις σύνδεσης, ορίστηκαν η Σπάρτη και το Γύθειο.

- Δευτερεύουσες οδοί: οι οδοί που συνδέουν αστικές περιοχές ή οικισμούς «μέσης βαθμίδας» που αποτελούν επίκεντρα των δραστηριοτήτων βιομηχανίας, εμπορίου και υπηρεσιών. Σε αυτά συμπεριλαμβάνονται και τα κέντρα τοπικών / υπερτοπικών περιοχών αναψυχής. Ενδεικτικοί οικισμοί είναι η Αρεόπολη, ο Γερολιμένας, η Κοκκάλα, ο Κότρωνας, το Σκουτάρι, κ.α.
- Συλλεκτήριες οδοί: οι οδοί που συνδέουν, άμεσα ή έμμεσα, μικρότερους οικισμούς μεταξύ τους «βασικής βαθμίδας» ή περιοχές χωρίς τον χαρακτήρα κέντρου και έχουν κατώτερα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και ταχύτητες. Σκοπός τους είναι η κατανομή των μετακινήσεων από τις πρωτεύουσες και δευτερεύουσες οδούς στις τοπικές οδούς και αντίστροφα
- Τοπικές οδοί: το δίκτυο που χρησιμοποιείται για την άμεση πρόσβαση, από και προς το υπόλοιπο δίκτυο στις παρόδιες χρήσεις είτε εντός, είτε εκτός οικισμού. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών είναι κατώτερα και οι ταχύτητες χαμηλές.
- Οδοί ήπιας κυκλοφορίας: οδοί που έχουν χαρακτηριστεί και σημανθεί ως ήπιας κυκλοφορίας. Ειδικότερα για τους οικισμούς Γυθείου, Μαυροβουνίου γίνεται μνεία πως στο εγκεκριμένο πολεοδομικό σχέδιο (Γ.Π.Σ.) (υπ' αριθμόν 80984/3407.26.11.1986 κοινή υπουργική απόφαση, «Έγκριση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (Γ.Π.Σ.) των οικισμών Γυθείου και Μαυροβουνίου του Δήμου Γυθείου (Ν. Λακωνίας).» (ΦΕΚ 209/Δ/11.03.1987)) υπάρχει κατάταξη και επισήμανση οδών σε Αρτηρίες και Συλλεκτήριες.

Συγκοινωνιακές Υποδομές

Σύμφωνα με την εταιρεία Modum Analysis και τη Μελέτη του Δήμου Ανατολικής Μάνης, η περιοχή ενδιαφέροντος, δεν διαθέτει δίκτυο δημοτικών – δημόσιων συγκοινωνιών και η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού πραγματοποιείται με τα λεωφορεία του Κ.Τ.Ε.Λ. Υπάρχουν δύο σταθμοί, ο ένας βρίσκεται στην είσοδο του Γυθείου και ο δεύτερος στο δημοτικό χώρο στάθμευσης της Αρεόπολης, που είναι έμπροσθεν του κλειστού Γυμναστηρίου.

Σύμφωνα με τις πληροφορίες που συλλέχθηκαν από τα Κ.Τ.Ε.Λ., τα δρομολόγια που πραγματοποιούνται εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Ανατολικής Μάνης είναι οι ακόλουθες:

- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΣΠΑΡΤΗ-ΑΘΗΝΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΚΑΣΤΑΝΙΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΚΡΗΝΗ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ- ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΣΚΙΦΙΑΝΙΚΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΛΥΓΕΡΕΑ-ΣΚΑΜΝΑΚΙ-ΣΙΔΗΡΟΚΑΣΤΡΟ

- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΑΡΝΑ-ΣΠΑΡΤΙΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΠΕΤΡΙΝΑ-ΠΡΟΣΗΛΙΟ-ΠΑΛΑΙΟΒΡΥΣΗ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΠΑΝΙΤΣΑ-ΚΟΝΑΚΙΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΜΑΡΑΘΕΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΚΡΥΟΝΕΡΙ-ΑΝΩ ΚΑΡΕΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΧΟΤΑΣΙΑ-ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΚΕΛΕΦΑ-ΒΑΧΟ-ΔΡΟΣΟΠΗΓΗ-ΕΛΑΙΑ-ΝΕΟΧΩΡΙ
- ✓ ΑΡΕΟΠΟΛΗ - ΚΕΛΕΦΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΑΓ.ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΠΑΡΑΣΥΡΟΣ-ΣΚΟΥΤΑΡΙ-ΠΑΓΑΝΕΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΚΟΤΡΩΝΑ – ΛΑΓΙΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑ
- ✓ ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑ- ΒΑΘΕΙΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΚΟΥΝΟΣ-ΒΑΘΕΙΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΚΗΠΟΥΛΑ-ΔΡΥ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ-ΤΣΙΚΑΛΙΑ-ΛΑΓΙΑ
- ✓ ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΟΙΤΥΛΟ
- ✓ ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΔΡΥΑΛΟ-ΠΙΛΑΛΑ-ΒΑΜΒΑΚΑ-ΜΠΡΙΚΙΟΝ-ΠΟΛΕΜΙΤΑ-ΚΑΡΥΝΙΑ
- ✓ ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΚΕΛΕΦΑ-ΒΑΧΟ-ΔΡΟΣΟΠΗΓΗ-ΓΥΘΕΙΟ

Για τις ανάγκες μετακίνησης πολιτών και μαθητών, πέραν των ανωτέρω δρομολογίων, ενεργοποιούνται ανά κάποια χρονικά διαστήματα, επιπλέον τοπικά δρομολόγια. Ενώ οι γραμμές των Κ.Τ.Ε.Λ και οι στάσεις προσδιορίζονται με αποφάσεις των αρμόδιων φορέων (τμήμα συγκοινωνιών Νομαρχίας, χωροφυλακή, κ.α.), μικρός αριθμός κυρίως των στάσεων έχει επίσημα θεσμοθετηθεί και οι υπόλοιπες είναι «κατά κόσμον» στάσεις.

Επιπλέον, ο Δήμος της Ανατολικής Μάνης προσφέρει δωρεάν συγκοινωνία από το έτος 2023 σε όλα τα χωριά του Δήμου. Η συγκεκριμένη ενέργεια αφορά τη μετακίνηση μεταξύ των δημοτικών κοινοτήτων από και προς το Γύθειο (έδρα) και την Αρεόπολη (ιστορική έδρα), με συχνότητα δύο φορές την εβδομάδα. Η επιβίβαση στα δρομολόγια όλων των δημοτικών συγκοινωνιών είναι δωρεάν, για δημότες και μη. Η δημοτική συγκοινωνία του Δήμου Ανατολικής Μάνης περιλαμβάνει τις ακόλουθες διαδρομές.⁵²

Δρομολόγιο ΚΤΕΛ – Δευτέρα και Παρασκευή

1η Διαδρομή: Νιοχώρι

Δευτέρα

⁵² <https://airetoi.gr/dimos-anatolikis-manis-xekina-i-dorean-dimotiki-sygkoinonia-deite-ta-dromologia/>

- Νιοχώρι – Καρυούπολη - Παρασυρός – Σκουτάρι – Καλύβια – Καμάρες – Βαθύ – Σκαμνάκι – Άγιος Βασίλειος – Γύθειο

Παρασκευή

- Νιοχώρι – Καρυούπολη -- Σκουτάρι – Καλύβια – Καμάρες – Βαθύ – Άγιος Βασίλειος – Γύθειο

2η Διαδρομή: Σιδηρόκαστρο

Δευτέρα

- Σιδηρόκαστρο – Μυρσίνη – Καρβελάς – Μαραθέα -Κονάκια – Λυγερέας – Κρήνη – Πλάτανος – Γύθειο

Παρασκευή

- Σιδηρόκαστρο – Μυρσίνη – Καρβελάς – Κονάκια – Λυγερέας – Κρήνη – Πλάτανος – Γύθειο

3η Διαδρομή: Καστάνια

Δευτέρα και Παρασκευή

- Καστάνια – Σελεγούδι – Άγιος Νικόλαος – Κόκκινα Λουριά – Μέλισσα – Αρχοντικό – Γύθειο

4η Διαδρομή: Παλαιόβρυση

Δευτέρα και Παρασκευή

- Παλαιόβρυση – Αγία Μαρίνα – Μελιτίνη – Προσήλιο – Πετρίνα – Αιγιές – Γύθειο

Δρομολόγιο ΚΤΕΛ – Τρίτη και Σάββατο

1η Διαδρομή: Λάγια

Τρίτη και Σάββατο

- Λάγια – Πιόντες – Καινούργια Χώρα – Πόρτο Κάγιο – Μαρμάρι – Βάθεια – Άλικά – Άνω Μπουλαριοί – Πολεμίτα – Μίνα – Βρύκι – Βάμβακα – Δρύαλος – Αρεόπολη

2η Διαδρομή: Κεχριάνικα

Τρίτη και Σάββατο

- Κεχριάνικα – Νέασσα – Οχιά – Δρυ – Κέρια – Ελιά – Κούνος – Κηπούλα – Άγιος Αθανάσιος – Καραβάς – Τροχάλακα – Παγγιά – Σταυρί – Ψίο – Άγιος Γεώργιος Κοΐτας – Φωκαλωτό – Μέζαπο – Αρεόπολη

3η Διαδρομή: Χοτάσια

Τρίτη και Σάββατο

- Χοτάσια – Ελαιοχώρι – Οίτυλο- Κρουονέρι – Κάτω Καρέα – Καρέα – Γέρμα – Αρεόπολη

4η Διαδρομή: Δροσοπηγή

Τρίτη και Σάββατο

- Δροσοπηγή – Βαχός – Κελεφά – Σκάλα Βαχού – Αρεόπολη

5η Διαδρομή: Δημαρίστικα

Τρίτη

- Δημαρίστικα – Έξω Νύμφι (Κάτω) – Φλομοχώρι – Λουκάδικα – Χειμάρρα – Πύρριχος – Αρεόπολη

Σάββατο

- Άγιος Κυπριανός – Δημαρίστικα – Κοκκάλα – Έξω Νύμφι (Πάνω Χώρα)- Δρυμός (χωριό) – Φλομοχώρι – Βάτα – Κότρωνας – Λουκάδικα – Χειμάρρα – Πύρριχος – Αρεόπολη

Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης

Οι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης της Ανατολικής Μάνης είναι περιορισμένοι και είναι οι ακόλουθοι:⁵³

⁵³ Ελευθερία Γ. Τριάντου «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο. Για το Δήμο Ανατολικής Μάνης» Modum Analysis, Μελέτη του Δήμου Ανατολικής Μάνης, Ιούνιος 2022

ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	ΘΕΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΜ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ	ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΘΕΣΕΩΝ	ΘΕΣΕΙΣ ΑΜΕΑ	ΩΡΑΡΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
ΓΥΘΕΙΟ	ΟΔΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΛΑΚΩΝΩΝ		45 ΠΕΡΙΠΟΥ	ΟΧΙ	0	ΕΛΕΥΘΕΡΟ	
	ΕΙΣΟΔΟΣ ΝΗΣΙΟΥ ΚΡΑΝΑΗ		4 ΠΕΡΙΠΟΥ	ΟΧΙ	0	ΕΛΕΥΘΕΡΟ	ΜΗ ΠΕΡΙΦΡΑΓΜΕΝΟΣ - ΜΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΟΣ ΧΩΡΟΣ
ΑΡΕΟΠΟΛΗ	ΚΑΤΩ ΑΡΕΟΠΟΛΗΣ	1.602			0	ΕΛΕΥΘΕΡΟ	
	ΠΑΝΩ ΑΡΕΟΠΟΛΗΣ (ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΤΕΛ)	3.754	85 ΠΕΡΙΠΟΥ	ΝΑΙ	0	ΕΛΕΥΘΕΡΟ	
ΠΥΡΓΟΣ ΔΙΟΥ	ΣΠΗΛΑΙΑ	550		ΟΧΙ	0	ΕΛΕΥΘΕΡΟ	
	ΠΛΗΣΙΟΝ ΠΑΙΔΙΚΗΣ ΧΑΡΑΣ	205		ΟΧΙ	0	ΕΛΕΥΘΕΡΟ	
ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	ΚΥΡΙΜΑΙ	156			0	ΕΛΕΥΘΕΡΟ	ΜΗ ΠΕΡΙΦΡΑΓΜΕΝΟΣ - ΜΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΟΣ ΧΩΡΟΣ
	ΠΛΗΣΙΟΝ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	861			0	ΕΛΕΥΘΕΡΟ	ΜΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΜΕΝΟΣ ΧΩΡΟΣ
	ΠΛΑΤΕΙΑ	1.378		ΟΧΙ	0	ΕΛΕΥΘΕΡΟ	

Πίνακας 7.1: Υφιστάμενοι Υπαίθριοι Χώροι Στάθμευσης ανά τους οικισμούς του Δήμου Ανατολικής Μάνης, Πηγή: Modum Analysis

Όλοι οι παραπάνω χώροι είναι υπαίθριοι, μη στεγασμένοι, ελεύθερα προσβάσιμοι όλες τις ώρες, χωρίς χρηματικό αντίτιμο ή κάποιο ελεγχόμενο σύστημα στάθμευσης.

Υπάρχουν βέβαια και αρκετοί άλλοι ιδιωτικοί ή μη ελεύθεροι χώροι στάθμευσης οι οποίοι όμως δεν είναι καλά οργανωμένοι και τις περισσότερες φορές δεν πληρούν τις προδιαγραφές ενός κατάλληλου χώρου στάθμευσης (parking) που μπορεί να φιλοξενήσει πλήθος επισκεπτών.

Επίσης, οι επιτρεπόμενες θέσεις στάθμευσης, παρά και εκτός της οδού, εντός κατοικημένων περιοχών, επιτρέπεται αν δεν εμποδίζεται η κυκλοφορία και αν δεν εμπίπτει σε μία από τις περιπτώσεις της παρ.2 του αρθ.34 του ν. 2696/1999 (Α' 57). Ενώ εκτός κατοικημένων περιοχών, η στάση επιτρέπεται μόνο στους χώρους που έχουν διατεθεί για το σκοπό αυτόν ή στα ερείσματα τους όσο το δυνατόν δεξιότερα, εκτός αν απαγορεύεται.

Επίσης στο Δήμο Ανατολικής Μάνης, δεν υπάρχει συγκεκριμένο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης. Οι κάτοικοι και οι επισκέπτες δύναται να σταθμεύουν στις θέσεις εκείνες που ορίζονται ως επιτρεπτές από την κείμενη νομοθεσία και από τις σχετικές σημάνσεις. Στο μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου απουσιάζει σχετική σήμανση, που να ορίζει τις προδιαγραφές στάθμευσης, ως εκ τούτου εφαρμόζεται αμφίπλευρη στάθμευση, όπου το επιτρέπει το πλάτος του οδικού δικτύου. Στην περίπτωση που το πλάτος καθιστά αδύνατη την αμφίπλευρη στάθμευση, επιλέγεται εμπειρικά από τους οδηγούς η στάθμευση στην κατεύθυνση εκείνη που δεν θα δημιουργείται εμπόδιο στην ροή των οχημάτων (πολλές φορές στον ίδιο οδικό κλάδο γίνεται εναλλαγή στην κατεύθυνση στάθμευσης). Όπως παρατηρείται, επιλογή των οδηγών είναι, να μην πραγματοποιείται στάθμευση έμπροσθεν των διαμορφωμένων εισόδων γεωτεμαχίων και οικοπέδων, παρά το γεγονός πως, οι περισσότερες εκ των οποίων δεν φέρουν καμία σχετική άδεια απαγόρευσης ή και ανάλογη πινακίδα. Σε κάθε περίπτωση, διαπιστώνονται πολλές παραβάσεις που αφορούν στην στάθμευση, αποτελώντας όμως παγιωμένες τακτικές. Επομένως, καθίσταται σημαντικό να προσδιοριστούν οι νόμιμες θέσεις στάθμευσης, επί των οδοστρωμάτων.

Λιμενικές Υποδομές

Σύμφωνα με την εταιρεία Modum Analysis και τη Μελέτη του Δήμου Ανατολικής Μάνης, ο Δήμος Ανατολικής Μάνης διαθέτει εκτεταμένο παράκτιο μέτωπο, καθώς βρέχεται στα νοτιοανατολικά από τον Λακωνικό Κόλπο και στα δυτικά από τον Μεσσηνιακό Κόλπο. Ως εκ τούτου, λόγω των ακτών της, διαθέτει πλήθος λιμενικών υποδομών – κυρίως μικροί λιμένες (αλιευτικοί). Από τους λιμένες και των τουριστικών - αλιευτικών καταφυγίων, εκείνος που δύναται να επηρεάσει τον κυκλοφοριακό φόρτο είναι ο λιμένας Γυθείου ο οποίος βρίσκεται στο βορειοδυτικό μυχό του Λακωνικού κόλπου. Η διαχείριση του λιμένα υπάγεται στις αρμοδιότητες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Η χρήση του λιμένα σχετίζεται με την Ακτοπλοΐα, την Αναψυχή και τα Αλιευτικά. Αποτελεί θέση σύνδεσης του Γυθείου με τον Πειραιά, την Κρήτη και τα νησιά των Κυθήρων και Αντικυθήρων. Ο λιμένας τα τελευταία χρόνια αναβαθμίζεται και επεκτείνονται οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις, αυξάνοντας την δυναμικότητα της υποδομής, ώστε να υποδεχτεί, κρουαζιερόπλοια, μέγιστου μήκους 200μ, δύο Επιβατηγά – Οχηματαγωγά πλοία μήκους 100μ και ένα Φορτηγό πλοίο μήκους 80μ.

Επιπλέον στην περιοχή μελέτης προβλέπεται η δημιουργία δυο θεσμοθετημένων τουριστικών λιμένων και συγκεκριμένα, ενός τουριστικού καταφυγίου στο Γύθειο (ΦΕΚ ΑΑΠ/108/16.03.2009) ως τμήμα του υφιστάμενου λιμένα και ενός τουριστικού αγκυροβολίου στον οικισμό Κοκκάλα της Δ.Ε. Ανατολικής Μάνης (υπ. αρθμ. Τ.1318/07.04.1999 απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης). Ακόμη, υπάρχουν λιμενικές εγκαταστάσεις για μεταφορική, τουριστική και αλιευτική εξυπηρέτηση τοπικού

χαρακτήρα, χαρακτηρισμένες ως, αλιευτικό καταφύγιο τοπικής σημασίας, στο Γερολιμένα, Κότρωνα, Κοκκάλα και Πόρτο Κάγιο.

Η Ανατολική Μάνη διαθέτει επίσης και άλλα μικρότερα λιμάνια όπως το Αρχαίο Λιμάνι που βρίσκεται κοντά στον Αγερανό και το Χωσιάρι αλλά και μικρότερα λιμάνια όπως στο Μαρμάρι και στο Λιμένι, τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν τουριστικά.

Αεροπορικές Υποδομές

Εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Ανατολικής Μάνης, όπως επίσης εντός των ορίων της Περιφερειακής Ενότητας Λακωνίας, δεν υπάρχει κάποιο διεθνές αεροδρόμιο. Το πλησιέστερο αεροδρόμιο αυτής της κατηγορίας είναι ο Διεθνής Κρατικός Αερολιμένας της Καλαμάτας, «Καπετάν Βασ. Κωνσταντακόπουλος». Στις αεροπορικές υποδομές της Περιφερειακής Ενότητας Λακωνίας συγκαταλέγεται ο Κρατικός Αερολιμένας Σπάρτης, του οποίου η λειτουργία είναι υπό αναστολή (πηγή Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών – Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας). Ο Κρατικός Αερολιμένας Σπάρτης λειτουργεί ως στρατιωτικό αεροδρόμιο και βρίσκεται 17 χιλιόμετρα νότια της Σπάρτης.

7.3. Παρουσίαση Πολιτιστικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό και Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Όπως ήδη αναφέραμε, η προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς μπορεί να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης με έξυπνο σχεδιασμό, μικρό κόστος και κοινωνική συμμετοχή.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ οι προτάσεις αξιοποίησης του πολιτιστικού και περιβαλλοντικού αποθέματος του Δήμου Ανατολικής Μάνης περιλαμβάνουν και τη δημιουργία των παρακάτω πολιτιστικών & φυσιολατρικών διαδρομών.

Οι προτεινόμενες διαδρομές, οι οποίες δομούν το δίκτυο των πολιτιστικών διαδρομών της Μέσα Μάνης, σχεδιάστηκαν ως επακόλουθο:

A. Της κατηγοριοποίησης της θεματολογίας όπως προκύπτει από τα ιδιαίτερα υλικά και άυλα πολιτιστικά γνωρίσματα του τοπίου και

B. Της αξιολόγησης των επιμέρους μνημείων και χώρων, ώστε να προκύψουν τελικά τα στοιχεία αυτά που θα ενοποιηθούν μέσω των προτεινόμενων διαδρομών.

Η κατηγοριοποίηση των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών, ακολουθεί την παρακάτω θεματολογία:

1. Θρησκευτικές διαδρομές
2. Διαδρομές οχυρής αρχιτεκτονικής

3. Διαδρομή σπηλαιώδους ακτογραμμής
4. Διαδρομή γδικιωμού
5. Διαδρομή μοιρολογιού
6. Διαδρομή γαστρονομίας
7. Διαδρομή ισχυρών κλάδων
8. Διαδρομές υπασίας

1. Διαδρομή 1: Διαδρομή Πρώιμης Βυζαντινής και Μέσης Βυζαντινής Περιόδου

Για το σχεδιασμό της πολιτιστικής διαδρομής που αφορά την Πρώιμη Βυζαντινή και Μέση Βυζαντινή Περίοδο, επιλέχθηκαν Ιεροί Ναοί οι οποίοι είχαν αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά της Πρώιμης Βυζαντινής και Μέσης Βυζαντινής Περιόδου. Συγκεκριμένα, η προτεινόμενη διαδρομή συνδέει τους παρακάτω Ιερούς Ναούς: 1.Ι.Ν. Αγίου Νικολάου, 2. Άγιος Ιωάννης Θεολόγος, 3. Ιερός Ναός Αγίων Ταξιάρχων, Χαρούδα, 4. Μονή Παναγιάς Φανερωμένης, 5.Ιερός Ναός του Σωτήρα, 6. Ι.Ν Αγίου Δημητρίου, Παρασκευής & Βασιλείου, 7. Ναός Αγίου Νικολάου και 8.Ι.Ν Αγίου Ιωάννη.

Οδικό Δίκτυο: Η διαδρομή της Πρώιμης Βυζαντινής και Μέσης Βυζαντινής Περιόδου εξυπηρετείται στο τμήμα της από Αρεόπολη μέχρι Κάτω Γαρδενίτσα από το πρωτεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο της διαδρομής και συγκεκριμένα από την επαρχιακή οδό με αριθμό 19: Γύθειο – Αρεόπολη – Πύργος Διρού – Μίνα – Κοίττα – Γερολιμένας. Οι διαδρομές από Κάτω Γαρδενίτσα μέχρι Γερολιμένα και από Γερολιμένας μέχρι τον Ιερό Ναό Αγίου Ιωάννη στο Δίπορο (τέλος της διαδρομής), εξυπηρετούνται από το υπάρχον τοπικό δίκτυο το οποίο αποτελείται από πιο στενούς ασφαλτόδρομους και τσιμεντόδρομους. Επίσης από τον περιφερειακό δρόμο Γυθείου – Αρεόπολης μέχρι Γέρμα η διαδρομή εξυπηρετείται από το υπάρχον τοπικό δίκτυο και έχει πολλές στροφές.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ Λακωνίας από την Αθήνα και από τη Σπάρτη που εξυπηρετούν μέσω των κεντρικών ασφαλτόδρομων μέρος της διαδρομής αυτής προς το Γερολιμένα και την Αρεόπολη. Επίσης οι Διαδρομές Λάγια και Κεχριάνα από τη δωρεάν συγκοινωνία του Δήμου Ανατολικής Μάνης κάθε Τρίτη και Σάββατο εξυπηρετούν το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής αυτής.

Επιπλέον, τμήματα της προτεινόμενης διαδρομής εξυπηρετούνται και από τα παρακάτω δρομολόγια ΚΤΕΛ του Δήμου Ανατολικής Μάνης:

- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΚΟΥΝΟΣ-ΒΑΘΕΙΑ

- ✓ ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΚΕΛΕΦΑ-ΒΑΧΟ-ΔΡΟΣΟΠΗΓΗ-ΓΥΘΕΙΟ

Στάθμευση: Υπάρχουν δύο Δημοτικοί χώροι στάθμευσης (parking), που εξυπηρετούν τη συγκεκριμένη διαδρομή, στην Αρεόπολη, δύο στον Πύργο Διρού και τρεις Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης στο Γερολιμένα.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να προστεθούν υπεραστικά δρομολόγια ΚΤΕΛ μέχρι τον αρχαιολογικό χώρο Ιππόλα και μέχρι το χωριό Γέρμα, προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης (parking), προς εξυπηρέτηση όλων των σημείων ενδιαφέροντος της διαδρομής.

2. Διαδρομή 2: Διαδρομή Βυζαντινής και Μεταβυζαντινής Περιόδου

Η πολιτιστική διαδρομή της Βυζαντινής και Μεταβυζαντινής Περιόδου, αποτελείται από Ιερούς Ναούς οι οποίοι παρουσιάζουν τα αντίστοιχα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά της Περιόδου αυτής. Συγκεκριμένα, η προτεινόμενη διαδρομή συνδέει τους παρακάτω Ιερούς Ναούς: 1. Άγιος Βασίλειος Κελέφα, 2. Άγιος Ισίδωρος Πύργος Διρού, 3. Άγιος Θεράπων Κοίτα, 4. Αγία Κυριακή, 5.Ι.Ν. Παναγίτσας & Αγίου Πέτρου Όχια, 6. Άγιος Σπυρίδωνας Βάθεια, 7. Άγιος Σπυρίδωνας Δίπορο, 8. Άγιος Πέτρος Άνω Μπουλαριοί, 9. Άγιος Ανδρέας, Κεχριάνα

Οδικό Δίκτυο: Η Διαδρομή Βυζαντινής και Μεταβυζαντινής Περιόδου εξυπηρετείται στο μεγαλύτερο τμήμα της από Αρεόπολη μέχρι Γερολιμένα από το πρωτεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο της διαδρομής και συγκεκριμένα από την επαρχιακή οδό με αριθμό 19: Γύθειο – Αρεόπολη – Πύργος Διρού – Μίνα – Κοίττα – Γερολιμένας. Το κομμάτι της διαδρομής από Άλικα μέχρι Γερολιμένα εξυπηρετείται από τον επαρχιακό δρόμο με αριθμό 23: Αερόπολη – Πύριχος – Χειμάρρα – Κότρωνας-Αγριλιά – Δρύαλιο – Νύμφη – Κοκκάλα – Άγιος Κυπριανός – Λάγια – Γερολιμένας.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ Λακωνίας από την Αθήνα και τη Σπάρτη που εξυπηρετούν (μέσω των κεντρικών ασφαλτόδρομων) προς Γερολιμένα και Αρεόπολη. Επίσης οι Διαδρομές Λάγια και Κεχριάνα από τη δωρεάν συγκοινωνία του Δήμου Ανατολικής Μάνης κάθε Τρίτη και Σάββατο εξυπηρετούν το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής αυτής.

Επιπλέον, τμήματα της προτεινόμενης διαδρομής εξυπηρετούνται και από τα παρακάτω δρομολόγια ΚΤΕΛ του Δήμου Ανατολικής Μάνης:

- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΧΟΤΑΣΙΑ-ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΚΕΛΕΦΑ-ΒΑΧΟ-ΔΡΟΣΟΠΗΓΗ-ΕΛΛΑΙΑ-ΝΕΟΧΩΡΙ
- ✓ ΑΡΕΟΠΟΛΗ - ΚΕΛΕΦΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑ
- ✓ ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑ- ΒΑΘΕΙΑ

- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΚΟΥΝΟΣ-ΒΑΘΕΙΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ-ΤΣΙΚΑΛΙΑ-ΛΑΓΙΑ
- ✓ ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΚΕΛΕΦΑ-ΒΑΧΟ-ΔΡΟΣΟΠΗΓΗ-ΓΥΘΕΙΟ

Στάθμευση: Υπάρχουν δύο Δημοτικοί χώροι στάθμευσης (parking), που εξυπηρετούν τη συγκεκριμένη διαδρομή, στην Αρεόπολη, δύο στον Πύργο Διρού και τρεις Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης στο Γερολιμένα.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρχουν υπεραστικά δρομολόγια ΚΤΕΛ μέχρι τον αρχαιολογικό χώρο Ιππόλα και την Αγία Κυριακή, προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης (parking), προς εξυπηρέτηση όλων των σημείων ενδιαφέροντος της διαδρομής.

3. Διαδρομή 3: Διαδρομή Μοιρολόι

Για το σχεδιασμό της θεματικής πολιτιστικής διαδρομής για το μοιρολόι, επιλέχθηκαν οι Ιεροί Ναοί οι οποίοι βρίσκονται στο νεκροταφείο των οικισμών. Επίσης υπολογίσθηκε και η προσβασιμότητα για την αξιολόγηση των μνημείων και την ενσωμάτωσή τους στη νέα διαδρομή. Δημιουργήθηκε με αυτό τον τρόπο η κύρια προτεινόμενη διαδρομή, η οποία συνδέει τους κοιμητηριακούς ναούς στην Αρεόπολη, Κάτω Μπουλαριοί, Κούνος, Κουλούμι, Κέρια, Παγγιά, Δρύ, Χαρούδα και Οχιά, ενώ μακροπρόθεσμα θα συμπεριληφθούν, με επέκταση της διαδρομής, και οι νεκροταφειακοί ναοί στο Μπρίκι (σε κακή κατάσταση διατήρησης) και τις Ομαλές (δύσκολη πρόσβαση).

Οδικό Δίκτυο: Η Διαδρομή Μοιρολόι εξυπηρετείται στο μεγαλύτερο τμήμα της από Αρεόπολη μέχρι Γερολιμένα από το πρωτεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο της διαδρομής και συγκεκριμένα από την επαρχιακή οδό με αριθμό 19: Γύθειο – Αρεόπολη – Πύργος Διρού – Μίνα – Κοίττα – Γερολιμένα καθώς και από το υπάρχον τοπικό δίκτυο το οποίο αποτελείται από δευτερεύοντες ασφαλτόδρομους, τσιμεντόδρομους και χωματόδρομους.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ Λακωνίας από την Αθήνα και τη Σπάρτη που εξυπηρετούν (μέσω των κεντρικών ασφαλτόδρομων) προς Γερολιμένα και Αρεόπολη. Επίσης οι Διαδρομές Λάγια και Κεχριάνικα από τη δωρεάν συγκοινωνία του Δήμου Ανατολικής Μάνης κάθε Τρίτη και Σάββατο εξυπηρετούν το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής αυτής.

Επιπλέον, τμήματα της προτεινόμενης διαδρομής εξυπηρετούνται και από τα παρακάτω δρομολόγια ΚΤΕΛ του Δήμου Ανατολικής Μάνης:

- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΚΗΠΟΥΛΑ-ΔΡΥ
- ✓ ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΔΡΥΑΛΟ-ΠΙΛΑΛΑ-ΒΑΜΒΑΚΑ-ΜΠΡΙΚΙΟΝ-ΠΟΛΕΜΙΤΑ-ΚΑΡΥΝΙΑ

Στάθμευση: Υπάρχουν δύο Δημοτικοί χώροι στάθμευσης (parking), που εξυπηρετούν τη συγκεκριμένη διαδρομή, στην Αρεόπολη και δύο Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης στον Πύργο Διρού.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Συστήνεται να γίνει ασφαλτόδρομος το κομμάτι του χωματόδρομου που υπάρχει στη διαδρομή αυτή μεταξύ των χωριών Δρυ και Σταυρί.
- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης (parking), προς εξυπηρέτηση όλων των σημείων ενδιαφέροντος της διαδρομής.

4. Διαδρομή 4: Διαδρομή Γένος Μαυρομιχάλη

Η Διαδρομή του Γένους Μαυρομιχάλη αποτελείται από: 1. Κτηριακό Συγκρότημα Ν. Μαυρομιχάλη, 2. Κτηριακό Συγκρότημα Ελ. Μαυρομιχάλη, 3. Πύργο Καπετανάκη, 4. Εκκλησία Άγιοι Ταξιάρχες, 5. Πύργο Οικογένειας Μαυρομιχάλη, 6. Καπετάν Ματαπά, 7. Πύργο Κ. Μαυρομιχάλη.

Οδικό Δίκτυο: Η Διαδρομή Γένος Μαυρομιχάλη εξυπηρετείται στο μεγαλύτερο τμήμα της από το πρωτεύον επαρχιακό οδικό δίκτυο της διαδρομής και συγκεκριμένα από την επαρχιακή οδό με αριθμό 22: Αρεόπολη – Λιμένι – Νέο Οίτυλο – προς Καρδαμύλη (όρια νομού), καθώς και από το υπάρχον τοπικό δίκτυο το οποίο αποτελείται από δευτερεύοντες ασφαλτόδρομους, και χωματόδρομους.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ Λακωνίας από την Αθήνα και τη Σπάρτη που εξυπηρετούν (μέσω κεντρικών ασφαλτόδρομων) μέχρι την Αρεόπολη. Επιπλέον, η προτεινόμενη διαδρομή εξυπηρετείται και από το παρακάτω δρομολόγιο ΚΤΕΛ του Δήμου Ανατολικής Μάνης:

- ✓ ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΟΙΤΥΛΟ

Στάθμευση: Υπάρχουν δύο Δημοτικοί χώροι στάθμευσης (parking), που εξυπηρετούν τη συγκεκριμένη διαδρομή, στην Αρεόπολη.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Συστήνεται να γίνει ασφαλτόδρομος το κομμάτι του χωματόδρομου που υπάρχει στη διαδρομή αυτή μεταξύ των χωριών Ομαλές και Ξεπαπαδιάνικα.
- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking) στο Λιμένι, προς εξυπηρέτηση όλων των σημείων ενδιαφέροντος της διαδρομής.

5. Διαδρομή 5: Διαδρομή Προεπαναστατικής Φρουριακής Αρχιτεκτονικής

Η πολιτιστική διαδρομή της Προεπαναστατικής Φρουριακής Αρχιτεκτονικής, αποτελείται από Πύργους και Οικήματα που παρουσιάζουν τα αντίστοιχα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά. Συγκεκριμένα, η προτεινόμενη πολιτιστική διαδρομή συνδέει τα παρακάτω: 1. Οικία Μαυρομιχάλη, 2. Κτήριο Αρμαούτη, 3. Ιστορικός Πύργος Αραπάκη, 4. Πύργος Σκλαβουνάκου, 5. Πύργος Νικολινάκου, 6. Πύργος Κατσαφάδου, 7. Πύργος Κουτσουβέλη.

Οδικό Δίκτυο: Η Διαδρομή της Προεπαναστατικής Φρουριακής Αρχιτεκτονικής εξυπηρετείται από το Λιμένι μέχρι την Αρεόπολη από την επαρχιακή οδό με αριθμό 22: Αρεόπολη – Λιμένι – Νέο Οίτυλο – προς Καρδαμύλη (όρια νομού).

Το τμήμα της διαδρομής από την Αρεόπολη μέχρι το Γερολιμένα εξυπηρετείται από την επαρχιακή οδό με αριθμό 19: Γύθειο – Αρεόπολη – Πύργος Διρού – Μίνα – Κοίττα – Γερολιμένας.

Το τμήμα της διαδρομής από το Γερολιμένα μέχρι τον Πύργο Κουτσουβέλη (τέλος διαδρομής) εξυπηρετείται από τον επαρχιακό δρόμο με αριθμό 23: Αερόπολη – Πύριχος – Χειμάρρα – Κότρωνας- Αγριλιά – Δρύαλιο – Νύμφη – Κοκκάλα – Άγιος Κυπριανός – Λάγια – Γερολιμένας.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ Λακωνίας από την Αθήνα και τη Σπάρτη που εξυπηρετούν (μέσω των κεντρικών ασφαλτόδρομων) προς Γερολιμένα και Αρεόπολη. Επίσης η Διαδρομή Λάγια από τη δωρεάν συγκοινωνία του Δήμου Ανατολικής Μάνης κάθε Τρίτη και Σάββατο εξυπηρετεί το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής αυτής.

Επιπλέον, τμήματα της προτεινόμενης διαδρομής εξυπηρετούνται και από τα παρακάτω δρομολόγια ΚΤΕΛ του Δήμου Ανατολικής Μάνης:

- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑ
- ✓ ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑ- ΒΑΘΕΙΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ-ΤΣΙΚΑΛΙΑ-ΛΑΓΙΑ
- ✓ ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΟΙΤΥΛΟ
- ✓ ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΔΡΥΑΛΟ-ΠΙΛΑΛΑ-ΒΑΜΒΑΚΑ-ΜΠΡΙΚΙΟΝ-ΠΟΛΕΜΙΤΑ-ΚΑΡΥΝΙΑ

Στάθμευση: Υπάρχουν δύο Δημοτικοί χώροι στάθμευσης (parking), που εξυπηρετούν τη συγκεκριμένη διαδρομή, στην Αρεόπολη, δύο στον Πύργο Διρού και τρεις Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης στο Γερολιμένα.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης (parking) που να εξυπηρετούν όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.

6. Διαδρομή 6: Διαδρομή Μεταεπαναστατικής Φρουριακής Αρχιτεκτονικής

Η πολιτιστική διαδρομή της Μεταεπαναστατικής Φρουριακής Αρχιτεκτονικής, αποτελείται από Πύργους και ένα Κτηριακό Συγκρότημα που παρουσιάζουν τα αντίστοιχα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά. Συγκεκριμένα, η προτεινόμενη πολιτιστική διαδρομή συνδέει τα παρακάτω: 1. Πύργος Καπετανάκου, 2. Πύργος Σούμπαση, 3. Πύργος Μπεχράκη, 4. Πύργος Χονδροκούκη, 5. Κτηριακό Συγκρότημα Κυρίμη.

Οδικό Δίκτυο: Η Διαδρομή της Μεταεπαναστατικής Φρουριακής Αρχιτεκτονικής από την Αρεόπολη μέχρι το Γερολιμένα εξυπηρετείται από την επαρχιακή οδό με αριθμό 19: Γύθειο – Αρεόπολη – Πύργος Διρού – Μίνα – Κοίττα – Γερολιμένας. από την επαρχιακή οδό Αρεόπολης – Γερολιμένας.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ Λακωνίας από την Αθήνα και τη Σπάρτη που εξυπηρετούν (μέσω των κεντρικών ασφαλτόδρομων) προς Γερολιμένα και Αρεόπολη. Επίσης η Διαδρομή Λάγια από τη δωρεάν συγκοινωνία του Δήμου Ανατολικής Μάνης κάθε Τρίτη και Σάββατο εξυπηρετεί το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής αυτής.

Επιπλέον, τμήματα της προτεινόμενης διαδρομής εξυπηρετούνται και από τα παρακάτω δρομολόγια ΚΤΕΛ του Δήμου Ανατολικής Μάνης:

- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ-ΤΣΙΚΑΛΙΑ-ΛΑΓΙΑ
- ✓ ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΔΡΥΑΛΟ-ΠΙΛΑΛΑ-ΒΑΜΒΑΚΑ-ΜΠΡΙΚΙΟΝ-ΠΟΛΕΜΙΤΑ-ΚΑΡΥΝΙΑ

Στάθμευση: Υπάρχουν δύο Δημοτικοί χώροι στάθμευσης (parking), που εξυπηρετούν τη συγκεκριμένη διαδρομή, στην Αρεόπολη και τρεις Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης στο Γερολιμένα.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης (parking) που να εξυπηρετούν όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.

7. Διαδρομή 7: Διαδρομή Γδικιωμού

Κατά τη διάρκεια της Προπαρασκευής της Ελληνικής Επανάστασης από τη Φιλική Εταιρεία, η περιοχή της Μάνης στη Πελοπόννησο αποτέλεσε σημείο αναφοράς για την έναρξη πολυάριθμων προσπαθειών και αγώνων. Επιπλέον, η συμβολή των Μανιατών στον αγώνα θεωρήθηκε εξαιρετικά σημαντική. Οι Μανιάτες ήταν αρκετά εμπειροπόλεμοι και σε συνδυασμό με την εδαφική ανεξαρτησία, που είχαν επί τουρκοκρατίας, αποτελούσαν τον ιδανικό αρωγό του σκλαβωμένου ελληνικού έθνους προς την ελευθερία. Για τους ίδιους λόγους, κάθε σχέδιο επαναστάσεως

σχεδιαζόταν να ξεκινήσει αρχικά από την περιοχή της Μάνης. Με στόχο να υλοποιηθούν, λοιπόν, οι παραπάνω επιδιώξεις και να παλέψει η Μάνη στο πλευρό των υπόλοιπων Ελλήνων, μία ομάδα απεσταλμένων της Φιλικής Εταιρείας ανέλαβε από το 1818 τη μύηση, την κατήχηση και τον «προσηλυτισμό» των σημαντικότερων και πλουσιότερων οικογενειών της περιοχής.

Όμως, όπως είναι φυσικό, τόσες ισχυρές οικογένειες με αντίστοιχα συμφέροντα δεν ήταν εύκολο να συνυπάρξουν χωρίς καμία αντιπαράθεση. Πολλές φορές, μάλιστα, η αντιπαλότητα μεταξύ τους έφτανε στα όρια της έχθρας. Υπήρχαν παλιές άλυτες αντιζηλίες, αλλά και μίση μεταξύ των αρχηγών των εν λόγω οικογενειών της Μάνης, οι οποίες αποτελούσαν πατριές. Ο κάθε αρχηγός, μάλιστα, θεωρούσε τον εαυτό του ανεξάρτητο και αυτοτελή συγκριτικά τόσο με τους υπόλοιπους αρχηγούς όσο και με τον Μπέη. Η εκδίκηση ή αλλιώς γδικιωμός, όπως ονομαζόταν, είχε την ισχύ ενός άγραφου μιν, αλλά αδυσώπητου και απαραβάτου σκληρού νόμου.

Η πολιτιστική διαδρομή του Γδικιωμού, αποτελείται από Πύργους, Κτήρια και Οικισμούς που αντιπροσωπεύουν τα μέρη όπου συντελέστηκε ο Γδικιωμός της περιοχής αυτής. Συγκεκριμένα, η προτεινόμενη πολιτιστική διαδρομή συνδέει τα παρακάτω: 1. Κτήριο Αρμαούτη, 2. Πύργος Σκλαβουνάκου, 3. Πύργος Νικολινάκου, 4. Μίνα, 5. Κοίττα, 6. Άνω Μπουλαριόι, 7. Μουσανίστικα, 8. Βάθεια.

Οδικό Δίκτυο: Το τμήμα της Διαδρομής Γδικιωμού από την Αρεόπολη μέχρι το Γερολιμένα εξυπηρετείται από την επαρχιακή οδό με αριθμό 19: Γύθειο – Αρεόπολη – Πύργος Διρού – Μίνα – Κοίττα – Γερολιμένας.

Το τμήμα της διαδρομής από Άλικά μέχρι Γερολιμένα εξυπηρετείται από τον επαρχιακό δρόμο με αριθμό 23: Αερόπολη – Πύριχος – Χειμάρρα – Κότρωνας-Αγριλιά – Δρύαλιο – Νύμφη – Κοκκάλα – Άγιος Κυπριανός – Λάγια – Γερολιμένας.

Τα τμήματα της διαδρομής από Άλικά μέχρι Μουσανίστικα και Άλικά – Βάθεια εξυπηρετούνται από το δευτερεύον οδικό δίκτυο το οποίο αποτελείται από δευτερεύοντες ασφαλτόδρομους, και χωματόδρομους.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ Λακωνίας από την Αθήνα και τη Σπάρτη που εξυπηρετούν (μέσω των κεντρικών ασφαλτόδρομων) προς Γερολιμένα και Αρεόπολη. Επίσης η Διαδρομή Λάγια από τη δωρεάν συγκοινωνία του Δήμου Ανατολικής Μάνης κάθε Τρίτη και Σάββατο εξυπηρετεί το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής αυτής.

Επιπλέον, τμήματα της προτεινόμενης διαδρομής εξυπηρετούνται και από τα παρακάτω δρομολόγια ΚΤΕΛ του Δήμου Ανατολικής Μάνης:

- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑ
- ✓ ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑ - ΒΑΘΕΙΑ

- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ-ΤΣΙΚΑΛΙΑ-ΛΑΓΙΑ
- ✓ ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΔΡΥΑΛΟ-ΠΙΛΑΛΑ-ΒΑΜΒΑΚΑ-ΜΠΡΙΚΙΟΝ-ΠΟΛΕΜΙΤΑ-ΚΑΡΥΝΙΑ

Στάθμευση: Υπάρχουν δύο Δημοτικοί χώροι στάθμευσης (parking), που εξυπηρετούν τη συγκεκριμένη διαδρομή, στην Αρεόπολη, δύο στον Πύργο Διρού και τρεις Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης στο Γερολιμένα.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης (parking) που να εξυπηρετούν όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.

8. Διαδρομή 8: Διαδρομή Γαστρονομίας

Τη θεματική ενότητα των πολιτιστικών διαδρομών με βάση τα ήθη/έθιμα της Μάνης και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του τοπίου συμπληρώνει η διαδρομή με θεματολογία γύρω από τα τοπικά προϊόντα της περιοχής και τη γαστρονομία. Αρχικό σταθμό της διαδρομής αποτελεί το κτίριο του παλαιού δημοτικού σχολείου στη Γέρμα. Στη συνέχεια της διαδρομής, ο επισκέπτης διασχίζοντας ελαιώνες, περιοχές μελισσοκομίας, κτίρια επεξεργασίας και εμπορευματοποίησης των πρώτων υλών, αλλά και μέρη στα οποία θα μπορεί να γευθεί τις νοστιμιές του τόπου, θα έχει μία ουσιαστική επαφή της τοπικής παραγωγής και γαστρονομίας. Για το σκοπό αυτό επιλέχθηκαν παράκτιοι οικισμοί (όπως το Καραβοστάσι και το Λιμένι) γνωστοί για τις ψαροταβέρνες της περιοχής, τα σωζόμενα παραδοσιακά ελαιοτριβεία στην Αρεόπολη (Καλαποθαράκου, το οποίο λειτουργεί και ως μουσείο), και τη Λάγια (Κτιριακό συγκρότημα Δεκουλάκου), μαζί με τους διάφορους χώρους εστίασης παραδοσιακών εδεσμάτων, και το παραδοσιακό ελαιοτριβείο στον οικισμό της Βάθειας (όπου ναι μεν είναι εγκαταλελειμμένο, αλλά σώζεται σε καλή κατάσταση ο εξοπλισμός του), καθώς και το κτιριακό συγκρότημα Κυρίμη στο Γερολιμένα, από όπου γινόταν το εμπόριο των τοπικών προϊόντων προς άλλες περιοχές και χώρες. Ακόμα, η διαδρομή περνά μέσα από καλλιέργειες ελαιοδέντρων (εκτάσεις που κυριαρχούν στην περιοχή) και χώρους με μελίση (κοντά στη Γέρμα και στο δρόμο από Αρεόπολη προς Πύργο Διρού).

Οδικό Δίκτυο: Η προτεινόμενη διαδρομή διασχίζει το σύνολο της Μέσα Μάνης. Το τμήμα της διαδρομής από την Αρεόπολη μέχρι τα Σαξωνάικα εξυπηρετείται από την επαρχιακή οδό με αριθμό 22: Αρεόπολη – Λιμένι – Νέο Οίτυλο – προς Καρδαμύλη (όρια νομού).

Το τμήμα της από Αρεόπολη μέχρι Γερολιμένα εξυπηρετείται από την επαρχιακή οδό με αριθμό 19: Γύθειο – Αρεόπολη – Πύργος Διρού – Μίνα – Κοίττα – Γερολιμένας.

Το τμήμα της διαδρομής από Γερολιμένα μέχρι Λάγια (τέλος διαδρομής) εξυπηρετείται από τον επαρχιακό δρόμο με αριθμό 23: Αερόπολη – Πύριχος – Χειμάρρα – Κότρωνας- Αग्रιλιά – Δρύαλιο – Νύμφη – Κοκκάλα – Άγιος Κυπριανός – Λάγια – Γερολιμένας.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των Υπεραστικών γραμμών ΚΤΕΛ Λακωνίας από την Αθήνα και από τη Σπάρτη που εξυπηρετούν το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής αυτής (μέσω των κεντρικών ασφαλτόδρομων) προς Γερολιμένα και Αερόπολη. Επίσης η Διαδρομή Χοτάσια από τη δωρεάν συγκοινωνία του Δήμου Ανατολικής Μάνης κάθε Τρίτη και Σάββατο εξυπηρετεί το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής αυτής.

Επιπλέον, τμήματα της προτεινόμενης διαδρομής εξυπηρετούνται και από τα παρακάτω δρομολόγια ΚΤΕΛ του Δήμου Ανατολικής Μάνης:

- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΧΟΤΑΣΙΑ-ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΚΕΛΕΦΑ-ΒΑΧΟ-ΔΡΟΣΟΠΗΓΗ-ΕΛΑΙΑ-ΝΕΟΧΩΡΙ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑ
- ✓ ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑ - ΒΑΘΕΙΑ
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ-ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ-ΤΣΙΚΑΛΙΑ-ΛΑΓΙΑ
- ✓ ΑΡΕΟΠΟΛΗ - ΟΙΤΥΛΟ
- ✓ ΑΡΕΟΠΟΛΗ-ΔΡΥΑΛΟ-ΠΙΛΑΛΑ-ΒΑΜΒΑΚΑ-ΜΠΡΙΚΙΟΝ-ΠΟΛΕΜΙΤΑ-ΚΑΡΥΝΙΑ

Στάθμευση: Υπάρχουν δύο Δημοτικοί χώροι στάθμευσης (parking), που εξυπηρετούν τη συγκεκριμένη διαδρομή, στην Αερόπολη και τρεις Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης στο Γερολιμένα.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης (parking) που να εξυπηρετούν όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.

7.4 Μελέτες & Έργα Οδοποιίας και Ανάπλασης του Δήμου Ανατολικής Μάνης

Σύμφωνα με την εταιρεία Modum Analysis, καταγράφονται οι υφιστάμενες ή εκπονούμενες μελέτες και τα έργα οδοποιίας και ανάπλασης του Δήμου Ανατολικής Μάνης.⁵⁴

A. ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑ: ΕΡΓΑ ΟΔΟΠΟΪΑΣ

1. ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΓΥΘΕΙΟΥ

- ✓ ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ: Ασφαλείς οδικές διαδρομές Ανατολικής Μάνης για τη σύνδεση σημείων με πολιτιστική - τουριστική - ιστορική - γεωγραφική και περιβαλλοντική σημασία α) από Ε.Ο. (Ν. Μαραθέα) -

⁵⁴ Ελευθερία Γ. Τριάντου «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο. Για το Δήμο Ανατολικής Μάνης» Modum Analysis, Μελέτη του Δήμου Ανατολικής Μάνης, Ιούνιος 2022

Μαραθέα - Καρβελά - Κονάκια - Λυγερέα - Κρήνη - Πλάτανος - Σμύνος - Αιγιές Ε.Ο.). Β) από Ε.Ο. Χωσιάρι - Βαθύ - Αγερανός - Καμάρες - Καλύβια - Σκουτάρι - Δροσπηγή - Βαχός - Σταυρός Ε.Ο.) (Στρατηγική ΟΧΕ)

- ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΟΔΩΝ: Αντικατάσταση της ασφάλτου εντός της πόλης του Γυθείου με κυβόλιθους για την αισθητική αναβάθμιση της περιοχής. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΠΑΛΑΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΓΥΘΕΙΟΥ: Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων της παλιάς πόλης του Γυθείου αλλά και την αναβάθμιση της περιοχής, που θα συμβάλλει ουσιαστικά στη συνολική ανάπτυξη της πόλης, εκπονείται η μελέτη για την οδική πρόσβαση στο παλιό οικισμό του Γυθείου. Παράλληλα σχεδιάζονται πρόσθετες παρεμβάσεις με μηχανικά μέσα π.χ. αναβατόρια, για τη διευκόλυνση της προσβασιμότητας στην παλαιά πόλη του Γυθείου. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ, ΛΟΓΩ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΟΥ ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ, ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΗΡΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΓΥΘΕΙΟΥ: Για την αντιμετώπιση της αυξημένης κίνησης που αναμένεται από την πλήρη λειτουργία του Λιμένα Γυθείου απαιτείται η διαπλάτυνση της χερσαίας ζώνης και για το λόγο αυτό έχει ξεκινήσει η διαδικασία των απαιτούμενων εγκρίσεων. Η κατασκευή του έργου, έχει εξασφαλιστεί από πόρους του Δήμου, ώστε να είναι σίγουρη η κατασκευή του. Μετά την ολοκλήρωση του έργου, αναμένεται να τονωθεί ο τουριστικός χαρακτήρας, να επανακτηθεί το επενδυτικό ενδιαφέρον, να αυξηθεί η απασχόληση και τελικά, να αναβαθμιστεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΓΥΘΕΙΟ: Συντήρηση οδοποιίας Γύθειο, Μαυροβούνι, Βούτρουβη 9500m² . (σε εξέλιξη)
- ✓ ΑΙΓΙΕΣ: Ασφαλτόστρωση οδού προς Κοιμητήριο 1200m². (σε εξέλιξη)
- ✓ ΑΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ: Συνέχιση ασφαλτόστρωσης προς Μοναχή Συκιά 1200m². (σε εξέλιξη)

2. ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΟΙΤΥΛΟΥ

- ✓ ΔΡΟΜΟΣ ΑΠΟ ΔΙΠΟΡΟ ΑΝΩ ΜΠΟΥΛΑΡΙΩΝ - ΠΕΠΟ - ΛΙΟΝΤΑΚΙ - ΜΟΥΣΤΑΝΙΣΤΙΚΑ - ΑΛΙΚΑ: Ένα σημαντικό αναπτυξιακό έργο είναι η κατασκευή νέου δρόμου στο τμήμα Δίπορο-Πέπο μήκους 1800 m και η συντήρηση του δρόμου Πέπο - Λιοντάκι - Μουσανίστικα - Άλικα. Το έργο αυτό εκτός από τη μείωση της απόστασης για την πρόσβαση των 3 οικισμών Πέπο, Λιοντάκι, Μουσανίστικα θα συμβάλλει σημαντικά στην ανάπτυξη της Μέσα Μάνης. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)

3. ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΜΗΝΟΥΣ

- ✓ ΟΔΟΠΟΪΑ: Αμέσως μετά την κατασκευή του δρόμου Μηλιά - Γιάτρισσα - Καστάνια από την Περιφέρεια Πελοποννήσου θα βελτιωθεί ο δρόμος από Καστάνια έως την επαρχιακή οδό Σπάρτης - Γυθείου. Το έργο θα συμβάλλει

σημαντικά στην αύξηση της τουριστικής επισκεψιμότητας στο βόρειο τμήμα του Δήμου. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)

4. ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΝΗΣ

- ✓ ΕΙΣΟΔΟΣ ΚΟΤΡΩΝΑ: Διαπλάτυνση της εισόδου του Κότρωνα από το Σκουτάρι (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΟΔΟΠΟΙΙΑ ΦΛΟΜΟΧΩΡΙ-ΚΟΚΚΑΛΑ: Παρεμβάσεις του δρόμου από Φλομοχώρι μέχρι Κοκκάλα στα σημεία Ζούδα, Αργιλιά και Κονίτσι. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΟΔΟΠΟΙΙΑ ΚΟΚΚΑΛΑ-ΣΑΡΑΝΤΑΡΙΑ-ΜΙΝΑ: Ολοκλήρωση των τσιμεντοστρώσεων και ασφαλοστρώσεων του δρόμου Κοκκάλα - Σαρανταριά - Μίνα, που μειώνει τη χιλιομετρική απόσταση Προσηλιακής και Αποσκερής Μάνης κατά 15 χιλιόμετρα. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΟΔΟΠΟΙΙΑ: Ολοκλήρωση του δρόμου από Πύρριχο προς Φλομοχώρι. (σε εξέλιξη ,Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)

Β. ΔΗΜΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑ: ΕΡΓΑ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

1. ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΓΥΘΕΙΟΥ

- ✓ ΧΕΡΣΑΙΑ ΖΩΝΗ ΛΙΜΕΝΑ: Ανάπλαση Τμήματος Χερσαίας Ζώνης Λιμένος (ΧΖΛ) από είσοδο λιμένα μέχρι συμβολή με νήσο Κρανάη (Πλακόστρωση Φάση Β'). (Στρατηγική ΟΧΕ)
- ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΓΥΘΕΙΟΥ ΑΠΟ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΛΑΤΕΙΑ (ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ) ΜΕΧΡΙ ΛΥΚΕΙΟ: Αποκατάσταση παραλιακών κρηπιδωμάτων - αναδομών χερσαίας ζώνης Λιμένος Γυθείου. (Στρατηγική ΟΧΕ)
- ✓ ΕΠΙΣΚΕΥΗ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΧΟΛΙΚΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ & ΑΥΛΕΙΩΝ ΧΩΡΩΝ: Οι εργασίες θα εκτελεστούν σε δύο (2) σημεία του Δήμου Ανατολικής Μάνης στους αύλειους χώρους Γυμνασίου Γυθείου και Γυμνασίου Λυκείου Αρεόπολης. (Φιλοδήμος II)
- ✓ ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΣΧΟΛΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ: Σε οικόπεδο, για την αγορά του οποίου ήδη έχει γίνει η πρώτη συνεννόηση, θα κατασκευαστεί έναντι του σημερινού Γυμνασίου νέο κτιριακό συγκρότημα που θα στεγάσει το Λύκειο, το βρεφονηπιακό σταθμό και τα νηπιαγωγεία της πόλης. Το σημερινό κτίριο του Λυκείου θα μετεξελιχθεί σε Μουσείο. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΕΡΚΙΔΑΣ ΣΤΟ ΝΕΟ ΣΤΑΔΙΟ ΓΥΘΕΙΟΥ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΦΩΤΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ: Προβλέπεται η κατασκευή κερκίδας στο νέο στάδιο Γυθείου καθώς και ο ηλεκτροφωτισμός του αγωνιστικού χώρου (υπό υποβολή). (Φιλοδήμος II)
- ✓ ΕΙΣΟΔΟΣ ΓΥΘΕΙΟΥ: Ανάπλαση της εισόδου στο Γύθειο από Σπάρτη, από την Ανάληψη έως την Αγία Τριάδα. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΧΩΡΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ ΓΗΠΕΔΟΥ ΓΥΘΕΙΟΥ: Ανάπλαση του χώρου του παλαιού γηπέδου με δημιουργία γηπέδων αθλοπαιδιών, χώρου παιδότοπου

- και πρασίνου. Κατασκευή νέου κτιρίου που θα στεγάσει τον Ναυτικό Όμιλο Λακωνίας και ένα γυμναστήριο. Δημιουργία χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων και χώρου περιπάτου. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΛΕΙΣΤΟΥ ΓΗΠΕΔΟΥ ΜΠΑΣΚΕΤ: Κατασκευή και εξοπλισμός κλειστού γηπέδου μπάσκετ και γυμναστηρίου στο Γύθειο σε χώρο ιδιοκτησίας του Δήμου, παραπλεύρως του νέου γηπέδου ποδοσφαίρου γηπέδου. (Προγραμματική Περίοδος ΕΣΠΑ 2021-2027)
 - ✓ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΟΛΥΧΩΡΟΥ ΑΘΛΗΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ: Κατασκευή και εξοπλισμός πολυχώρου αθλητικών δραστηριοτήτων, σε χώρο ιδιοκτησίας του Δήμου Ανατολικής Μάνης στη θέση του παλαιού γηπέδου Γυθείου. (Προγραμματική Περίοδος ΕΣΠΑ 2021-2027)
 - ✓ ΣΧΟΛΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ: Κατασκευή σχολικού συγκροτήματος Νηπιαγωγείων Γυθείου. (Προγραμματική Περίοδος ΕΣΠΑ 2021-2027)
 - ✓ ΣΧΟΛΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ: Κατασκευή σχολικού συγκροτήματος Λυκείου Γυθείου. (Προγραμματική Περίοδος ΕΣΠΑ 2021-2027)
 - ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΜΑΥΡΟΒΟΥΝΙ: Συνέχιση κατασκευής πεζοδρομίων. (σε εξέλιξη, Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
 - ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΙΓΙΕΣ: Ολοκλήρωση ανάπλασης της πλατείας. (σε εξέλιξη, Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
 - ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΡΥΟΥΠΟΛΗ: Ανάπλαση Δημοτικών χώρων στη θέση Βρύσες. (σε εξέλιξη, Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
 - ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΛΑΤΑΝΟΣ: Συντήρηση δημοτικού κτιρίου και περιβάλλοντα χώρου. (σε εξέλιξη, Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
 - ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΛΑΤΑΝΟΣ: Διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρου Ιερού Ναού. (σε εξέλιξη, Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
 - ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΧΩΣΙΑΡΙ: Διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρου δημοτικού καταστήματος Χωσιαρίου. (σε εξέλιξη, Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
 - ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΓΥΘΕΙΟΥ: Ανακατασκευή δημοτικού χώρου Συνοικισμού έναντι παλαιού γηπέδου Γυθείου. (σε εξέλιξη, Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
 - ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΙΔΗΡΟΚΑΣΤΡΟΥ: Επέκταση πλατείας κατά 500τ.μ. (σε εξέλιξη, Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
 - ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΡΒΕΛΑΣ: Ανάπλαση χώρου 350τ.μ. έμπροσθεν Ι.Ν. Απόστολου Πέτρου. (σε εξέλιξη, Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
 - ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΥΡΣΙΝΗ: Αντικατάσταση του δημοτικού φωτισμού επί της κεντρικής οδού. (σε εξέλιξη, Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)

2. ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΟΙΤΥΛΟΥ

- ✓ ΕΠΙΣΚΕΥΗ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΧΟΛΙΚΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ & ΑΥΛΕΙΩΝ ΧΩΡΩΝ: Οι εργασίες θα εκτελεσθούν σε δύο σημεία του Δήμου Ανατολικής Μάνης στους αύλειους χώρους Γυμνάσιου Γυθείου και Γυμνάσιου Λυκείου Αρεόπολης. (έχει δημοπρατηθεί, Φιλοδήμος II)
- ✓ ΝΕΟ ΟΙΤΥΛΟ: Ολοκλήρωση της ανάπλασης της παραλίας και η κατασκευή των αποχετευτικών δικτύων με μεταφορά των λυμάτων στο βιολογικό Γυθείου. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΛΙΜΕΝΙ: Κατασκευή νέας πρόσβασης εκτός οικισμού προς την πλωτή εξέδρα και τους χώρους εξυπηρέτησης λουόμενων, που συμβάλλει στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του ιστορικού οικισμού Λιμένι και την αύξηση της επισκεψιμότητας του. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΜΕΖΑΠΟΣ: Κατασκευή γλίστρας για την εξυπηρέτηση σκαφών και την παράλληλη προστασία του κάθετου ανάγλυφου του εδάφους που σήμερα διαβρώνεται από τη θάλασσα. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ: Επαναφορά της σχετικής έγκρισης για τη δημιουργία μώλου - γλίστρας. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΒΑΘΕΙΑΣ: Ιδιαίτερα σημαντική κρίνεται η ανάπλαση της Βάθειας. Η Βάθεια είναι ένας παραδοσιακός οχυρός οικισμός έκτασης μόλις 17,5 στρεμμάτων που αποτελεί την επιτομή της Μανιάτικης αρχιτεκτονικής. Για αυτό το λόγο υπάρχει ολοκληρωμένη και πλήρως αδειοδοτημένη μελέτη, προκειμένου να υλοποιηθεί άμεσα η ανάπλαση του οικισμού. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΟΙΚΙΣΜΩΝ: Η Δ.Ε Οιτύλου έχει 67 παραδοσιακούς οικισμούς και για το λόγο αυτό απαιτούνται αρκετές ακόμα αναπλάσεις με παραδοσιακά λιθόστρωτα. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΡΕΟΠΟΛΗ: Αντικατάσταση της ασφάλτου πέριξ της πλατείας με κυβόλιθους. (σε εξέλιξη ,Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΡΕΟΠΟΛΗ: Ανάπλαση στο μνημείο Φτέρη - Τσιμπιδάρου στην είσοδο της Αρεόπολης. (σε εξέλιξη ,Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΛΙΜΕΝΙ: Ολοκλήρωση ανάπλασης στον οικισμό Λιμένι. (σε εξέλιξη ,Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΝΕΟ ΟΙΤΥΛΟ: Αντικατάσταση των 15 φωτιστικών στύλων στην παραλία του Νέου Οιτύλου. (σε εξέλιξη ,Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΥΡΓΟΣ ΔΙΡΟΥ: Κατασκευή – Ανάπλαση του πεζοδρομίου με λιθόστρωτο στη διασταύρωση προς Σπήλαια και Γερολιμένα. (σε εξέλιξη ,Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)

- ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΡΥ: Συνέχιση της ανάπλασης στην είσοδο του οικισμού, στο δωρηθέντα χώρο από τον αείμνηστο Κωνσταντίνο Παναγάκο. (σε εξέλιξη ,Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΤΑΥΡΙ: Ανάπλαση Λάκκου. (σε εξέλιξη, Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΓΕΡΟΛΙΜΕΝΑ: Συνέχιση της ανάπλασης του χώρου πάρκινγκ (όπισθεν ξενοδοχείου Θεοδωρακάκη). (σε εξέλιξη ,Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΙΤΥΛΟ: Ανάπλαση της πλατείας παραπλεύρως του ναού Προφήτη Ηλία στον οικισμό Χωτάσιας. (σε εξέλιξη ,Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΑΝΑΠΛΑΣΗ – ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΡΥΟΝΕΡΙ: Συνέχιση και ολοκλήρωση έργου ανάπλασης στη θέση Βρύση στην Κάτω Καρέα, του Συλλόγου Κάτω Καρέας Μάνης “Τα Ταβουλαριάνικα”. (σε εξέλιξη ,Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)

3. ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΜΗΝΟΥΣ

- ✓ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΤΙΡΙΟΥ ΣΤΟ ΑΡΧΟΝΤΙΚΟ: Κατασκευή μικρού κτιρίου στο Αρχοντικό για την εξυπηρέτηση των δημοτών, μετά από πρόσφατο αίτημα του Προέδρου και των κατοίκων. (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)
- ✓ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΙΚΡΟΥ ΞΕΝΩΝΑ ΚΑΣΤΑΝΙΑΣ: Έπειτα από αίτημα των κατοίκων για την κατασκευή ενός μικρού ξενώνα στην Καστάνια, έργο το οποίο είναι άκρως απαραίτητο για τη στήριξη του χωριού, (Ιδία Οικονομικά Μέσα Ο.Τ.Α.)

4. ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΝΗΣ

- ✓ ΦΛΟΜΟΧΩΡΙ: Ανάπλαση με λιθόστρωτο από καφενείο Γουρδομιχάλη - Καυκί στον οικισμό Φλομοχώρι Δήμου Ανατολικής Μάνης. (σε εξέλιξη Στρατηγική ΟΧΕ)

Γ. ΕΡΓΑ ΑΠΟ ΑΛΛΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ

- ✓ «ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΩΝ ΣΠΗΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΤΙΡΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΔΙΡΟΥ Ν.ΛΑΚΩΝΙΑΣ – Β΄ΦΑΣΗ» Το έργο, το οποίο υλοποιείται από την Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤ.Α.Δ.) σε συνεργασία με το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού και το Υπουργείο Τουρισμού, στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία 2014-2020», περιλαμβάνει σειρά εργασιών αποκατάστασης και αναβάθμισης των υφιστάμενων υποδομών, εγκαταστάσεων και του περιβάλλοντος χώρου των Σπηλαίων Αλεπότρυπας και Βλυχάδας, όπως μεταξύ άλλων τη κατεδάφιση του υπάρχοντος Μουσείου και την ανέγερση νέου κτιρίου για τη στέγαση του Μουσείου Προϊστορίας Σπηλαίων Μάνης. Οι προβλεπόμενες παρεμβάσεις,

συγχρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και αποσκοπούν στη διατήρηση, προστασία και αξιοποίηση της βιώσιμης ανάπτυξης του φυσικού και πολιτιστικού αποθέματος της περιοχής του Διρού.

Τα Σπήλαια Διρού αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα μνημεία πολιτιστικού, ιστορικού και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος για την ευρύτερη περιοχή της Λακωνίας, πρόθεση της ΕΤΑΔ είναι να συνεχίσει να αναβαθμίζει και να καθιερώνει τα Σπήλαια, ως σημαντικό αρχαιολογικό και πολιτιστικό προορισμό με έργα υποδομής που αποβλέπουν στη συνολική ανάδειξη των Σπηλαίων, στον εμπλουτισμό του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος και στην οικονομική ανάπτυξη του Νομού Λακωνίας, αλλά και συνολικά της χώρας. Η αποπεράτωση του σημαντικού αυτού έργου θα αναδείξει πλήρως τα Σπήλαια Διρού, όπως αρμόζει σε ένα από τα σημαντικότερα και ωραιότερα λιμναία σπήλαια στον κόσμο, τα οποία προσελκύουν χιλιάδες επισκέπτες κάθε χρόνο τόσο από την Ελλάδα, όσο και από το εξωτερικό.

- ✓ ΕΠΑΡΧΙΑΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΓΥΘΕΙΟΥ - ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ Το επαρχιακό δίκτυο Οιτύλου – Καλαμάτας αποτελεί έναν οδικό άξονα με αρκετά τεχνικά προβλήματα, για το λόγο αυτό η διαδρομή αποφεύγεται από άξονα αρκετούς οδηγούς ή δεν αποτελεί συχνή επιλογή, λόγω της δυσκολίας της. Η Διεύθυνση Τεχνικών Έργων της Περιφέρειας Πελοποννήσου, προκήρυξε το έτος 2015 ανοικτό διαγωνισμό με αντικείμενο την εκπόνηση και ολοκλήρωση των απαιτούμενων μελετών για τη βελτίωση των τμημάτων επί του οδικού τμήματος ΚΑΛΑΜΑΤΑ – ΚΑΡΔΑΜΥΛΗ – ΟΙΤΥΛΟ – ΑΡΕΟΠΟΛΗ, με παράκαμψη Οικισμών του Νομού Μεσσηνίας, προκειμένου να διευκολυνθούν οι κινήσεις και να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια σε όλο το μήκος της οδού, από Καλαμάτα έως Οίτυλο – Αρεόπολη, η μελέτη αυτή ανατέθηκε σε τρεις αναδόχους. Η συγκεκριμένη μελέτη δεν προχώρησε, λόγω δικαστικής διένεξης, και η Οικονομική Επιτροπή της διεύθυνσης τεχνικών έργων Περιφέρειας Πελοποννήσου αποφάσισε τελικώς την ανάκληση της σχετικής προκήρυξης του διαγωνισμού για την ανάθεση της μελέτης. Ακολούθως, το υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων αποφάσισε να τμηματοποιήσει το παραπάνω έργο σε μικρότερες μελέτες και να το εντάξει στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) με τα παρακάτω υποέργα:

«Συντήρηση κατά τμήματα της 1ης επαρχιακής οδού Καλαμάτα – Καρδαμύλη – Οίτυλο».

«Εκπόνηση οριστικών μελετών για την βελτίωση της 1ης επαρχιακής οδού Καλαμάτα – Καρδαμύλη – Οίτυλο και παράκαμψης οικισμών κατά τμήματα.»

7.5. Προβλήματα – Προτάσεις

A. Πρόβλημα: Ελλείψεις στο Οδικό Δίκτυο

Το οδικό δίκτυο της περιοχής αποτελείται από τους κύριους επαρχιακούς άξονες οι οποίοι όπως προαναφέρθηκε είναι σε καλή κατάσταση. Ωστόσο αναγκαία είναι η άμεση βελτίωση των δρόμων που οδηγούν στους επιμέρους οικισμούς των πολιτιστικών διαδρομών, λόγω του ότι σε πολλά σημεία είναι αδύνατη η διέλευση δύο οχημάτων, ενώ σε άλλα σημεία δεν υπάρχει ίχνος ασφάλτου με τον χωματόδρομο να έχει καταλάβει τη θέση της. Η επαρχιακή οδός Γυθείου - Αρεόπολης, συνδέει τους δύο πληθυσμιακά μεγαλύτερους οικισμούς μεταξύ τους και με τις πόλεις Σπάρτη και Καλαμάτα αντίστοιχα. Πέραν αυτής, ο κεντρικός οδικός άξονας της περιοχής, είναι η επαρχιακή οδός Αρεόπολης - Γερολιμένα που παρά τα έργα βελτίωσής της, χρήζει ριζικών αλλαγών και δραστικών έργων για να περιοριστεί τουλάχιστον κατά το ήμισυ ο χρόνος μεταφοράς στο Ταίναρο και από αυτό, στους οικισμούς της “προσηλιακής Μάνης” έως το Σκουτάρι.

A. Επίλυση: Βελτίωση Υπάρχοντος Οδικού Δικτύου

Το ελλιπές οδικό δίκτυο μεταξύ των οικισμών των πολιτιστικών διαδρομών του Δήμου Ανατολικής Μάνης προτείνεται να αποκατασταθεί άμεσα προκειμένου να μπορεί να είναι επισκέψιμο από τους κατοίκους αλλά και από τους τουρίστες που δραστηριοποιούνται στον πολιτιστικό τουρισμό, όσο και στον θρησκευτικό. Για το λόγο αυτό, προτείνεται η άμεση αποκατάσταση του οδικού δικτύου εντός της Ανατολικής Μάνης αλλά και η ασφαλοδρόμηση όλων των τμημάτων των δρόμων που είναι σήμερα χωματόδρομοι και αποτελούν μέρος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών. Προτείνεται επίσης, η διεύρυνση του κεντρικού οδικού δικτύου που συνδέει την Αρεόπολη με τα μεγάλα αστικά κέντρα και η βελτίωση οδοποιίας της επαρχιακής οδού Καλαμάτας – Καρδαμύλης – Οιτύλου, θα φέρει ως αποτέλεσμα την προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών κυρίως από την γειτονική περιφέρεια της Μεσσηνίας που χαρακτηρίζεται και εκείνη από συνεχόμενη τουριστική ανάπτυξη.

B. Πρόβλημα: Ελλείψεις στο Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Μελετώντας επίσης το συγκοινωνιακό δίκτυο της περιοχής διαπιστώθηκε ότι οι δυνατότητες συγκοινωνίας είναι εξαιρετικά ελλιπείς ακόμα και για το μόνιμο πληθυσμό και περιορίζονται μόνο σε δύο δρομολόγια της εταιρείας ΚΤΕΛ ΑΕ την εβδομάδα, που διέρχονται από όλους σχεδόν τους οικισμούς και σε καθημερινά τοπικά δρομολόγια που μεταφέρουν τους μαθητές στα σχολεία. Για παράδειγμα, ένας κάτοικος του οικισμού της Βάθειας, εάν δεν διαθέτει ιδιωτικό μεταφορικό μέσο, είναι περιορισμένος σε μόλις δύο επισκέψεις την εβδομάδα στην Αρεόπολη

για λόγους υγείας ή για τις προμήθειές του. Κάτι τέτοιο, δεν είναι βιώσιμο για κάποιον που θέλει να παραμείνει ή και να επιστρέψει στον τόπο του.

Β. Επίλυση: Βελτίωση Υπάρχοντος Συγκοινωνιακού Δικτύου

Όσον αφορά το Συγκοινωνιακό δίκτυο, προτείνεται να προβλεφθούν ακόμη περισσότερα τοπικά δρομολόγια του Δήμου Ανατολικής Μάνης τα οποία να διέρχονται από το σύνολο των οικισμών ή των αξιοθέατων που συνδέουν οι προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές του ΑΕΙ και όχι μόνο να συνδέουν μερικά τμήματα αυτών όπως ισχύει σήμερα.

Γ. Πρόβλημα: Ελλιπείς Θέσεις Στάθμευσης

Σύμφωνα με τις ισχύουσες συνθήκες του συστήματος στάθμευσης για τον Δήμο Ανατολικής Μάνης, θα πρέπει κατά τον σχεδιασμό να ληφθεί υπόψη ότι οι διαθέσιμες νομίμως υφιστάμενες θέσεις παρά την οδό είναι πολύ λίγες αναφορικά με την συνολική έκταση του οδικού δικτύου του Δήμου. Επιπλέον, στις προτεινόμενες θέσεις θα πρέπει να εξεταστεί η πιθανότητα ύπαρξης απαλλοτρίωσης, ειδικότερα όταν αυτή έχει συντελεστεί. Η στάθμευση των οχημάτων όσων αφορά στους μεγαλύτερους οικισμούς και στους οικισμούς με την μεγαλύτερη τουριστική δραστηριότητα, όταν γίνεται εκτός οδού, γίνεται σε υπαίθριους χώρους στάθμευσης ή σε ιδιωτικές κτιριακές υποδομές, εφόσον υπάρχουν διαθέσιμες τέτοιες εγκαταστάσεις, ενώ στο γενικότερο σύνολο της περιοχής παρατηρείται έντονη ανομία στις συνθήκες στάθμευσης.

Γ. Επίλυση: Επαρκείς Θέσεις Στάθμευσης

Για τον παραπάνω λόγο κρίνεται αναγκαία η δημιουργία Δημοτικών και Ελεύθερων Χώρων Στάθμευσης (καλά οργανωμένων) σε κάθε οικισμό ή αξιοθέατο των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών του ΑΕΙ προκειμένου να εξυπηρετούνται όλα τα σημεία ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών και να μπορούν να είναι ευκολότερα επισκέψιμα, είτε από τους ντόπιους κατοίκους είτε από τους τουρίστες.

Δ. Πρόβλημα : Δύσβατα Μονοπάτια

Στην Ανατολική Μάνη έχουν δημιουργηθεί εκατοντάδες καλντερίμια εκ των οποίων πάνω από πενήντα μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως περιπατητικές διαδρομές. Κάποιες από αυτές, κατά κύριο λόγο οι πιο κεντρικές είναι σε καλή κατάσταση, κάποιες άλλες όμως είναι σε κακή κατάσταση θεωρώντας τες όχι μόνο επικίνδυνες αλλά και απροσπέλαστες ακόμα και για τους πιο έμπειρους πεζοπόρους. Τα περισσότερα μονοπάτια εκκινούν από τα χωριά και καταλήγουν στα τοπόσημα της ακτογραμμής. Ως επί το πλείστον, τα μονοπάτια ακολουθούν τις ιστορικές διαδρομές που συνέδεαν τους διάσπαρτους οικισμούς/ξεμόνια της Μέσα Μάνης. Σε πολύ λίγα σημεία, οι διαδρομές είναι οριοθετημένες, κυρίως με ξηρολιθιές.

Γενικά, η τραχύτητα του εδάφους, η έλλειψη οργάνωσης και η πυκνή, ξερή κυρίως, βλάστηση, δυσκολεύουν τη διάβαση των μονοπατιών. Πινακίδες υπάρχουν μόνο για την κατεύθυνση των μονοπατιών και αυτές μόνο σε κύρια κομβικά σημεία, με αποτέλεσμα αν κάποιος δε γνωρίζει την περιοχή ή δεν έχει πληροφορηθεί κατάλληλα, να κινδυνεύει να χαθεί. Ακόμα σε πολλά σημεία τους οι διαδρομές διακόπτονται, καθώς διέρχονται και μέσα από ιδιωτικές εκτάσεις.

Δ. Επίλυση: Ανάδειξη και Συντήρηση Παλαιών Μονοπατιών

Στις περιπτώσεις εκείνες όπου οι διαδρομές των παλαιών μονοπατιών διακόπτονται, καθώς διέρχονται και μέσα από ιδιωτικές εκτάσεις, ο Δήμος Ανατολικής Μάνης οφείλει είτε να απαλλοτριώσει τις ιδιωτικές αυτές εκτάσεις, είτε να ανασχεδιάσει τα υπάρχοντα μονοπάτια με τέτοιο τρόπο ώστε να μη διέρχονται μέσα από τις ιδιωτικές περιουσίες. Για την ανάδειξη των παλαιών μονοπατιών, κρίνεται απαραίτητη η καλύτερη οργάνωση των μονοπατιών από την πλευρά του Δήμου, η καλύτερη ενημέρωση του κοινού με την τοποθέτηση ενημερωτικών πινακίδων, infokiosks όπως και η εγκατάσταση συστημάτων για την προστασία του περιβάλλοντος. Για τη συντήρηση των παλαιών μονοπατιών, προτείνεται όχι μόνο στα κεντρικά μονοπάτια αλλά σε όλα τα μονοπάτια της περιοχής, η άμεση επέμβαση από ειδική ομάδα για τον καθαρισμό και την συντήρηση, όπου απαιτείται. Οι επεμβάσεις αυτές πρέπει να γίνονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα έτσι ώστε να μην επηρεάζονται τα μονοπάτια από τα καιρικά φαινόμενα και ο κάθε άνθρωπος να έχει τη δυνατότητα να πεζοπορεί θαυμάζοντας τόσο το φυσικό όσο και το ιστορικό τοπίο της περιοχής.

Ε. Πρόβλημα: Λιμάνι Γυθείου

Η Ανατολική Μάνη έχει ως βασικό της λιμάνι το λιμάνι του Γυθείου το οποίο παρά το γεγονός ότι είναι ασφαλέστατο και βρισκόμενο σε πολύ εμπορικά πλεονεκτική θέση (μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος), είναι δυστυχώς αβαθές με αποτέλεσμα να μη μπορούν να προσδέσουν σε αυτό μεγαλύτερα εμπορικά ή τουριστικά πλοία. Τα περισσότερα πρόκειται για μικρά αλιευτικά σκάφη και κάποια ιδιωτικά ιστιοφόρα.

Ε. Επίλυση: Αναβάθμιση Λιμένα Γυθείου και Ανάδειξη άλλων Λιμένων

Ο λιμένας του Γυθείου τα τελευταία χρόνια αναβαθμίζεται και επεκτείνονται οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις, αυξάνοντας την δυναμικότητα της υποδομής του, ώστε να μπορεί να υποδεχτεί, κρουαζιερόπλοια, μέγιστου μήκους 200μ, δύο Επιβατηγά – Οχηματαγωγά πλοία μήκους 100μ και ένα Φορτηγό πλοίο μήκους 80μ. Προκειμένου να αποσυμφορηστεί ο κυκλοφοριακός φόρτος του λιμένα στο Γύθειο, προτείνεται η ανάδειξη και η δημιουργία δυο νέων τουριστικών καταφυγίων στο Λιμένι και το Γερολιμένα. Λιμάνια όπως το Μαρμάρι, το Λιμένι και το Πόρτο Κάγιο, μπορούν επίσης να αξιοποιηθούν τουριστικά. Επίσης, για διευκόλυνση των

επισκεπτών καθώς και των μόνιμων κατοίκων, κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, προτείνεται η σύνδεση του λιμένα στον Γερολιμένα με το λιμάνι της Καλαμάτας. Το λιμάνι αυτό ενδείκνυται να προεκταθεί στον γύρω χώρο, καθώς και να υποδεχτεί μεγαλύτερα πλοία ερχόμενα από το λιμάνι της Καλαμάτας. Με αυτόν τον τρόπο θα αναπτυχθεί ο τουρισμός, θα αναδειχθούν οι ομορφιές του Γερολιμένα και θα διευκολυνθούν πολλοί μόνιμοι κάτοικοι αφού θα μπορούν να μεταβαίνουν στην Καλαμάτα μέσω του θαλάσσιου δικτύου.

ΣΤ. Πρόβλημα: Μνημεία μη προσβάσιμα και Εγκαταλελειμμένα

Η Μάνη τόσο η Ανατολική όσο και η Δυτική αποτελεί έναν τόπο με αμέτρητα μνημεία (κάστρα, εκκλησίες, μοναστήρια), ιδιαίτερα σημαντικής πολιτιστικής κληρονομιάς. Ωστόσο πολλά από αυτά είναι μη προσβάσιμα, και υπό κατάρρευση κάτι το οποίο όχι μόνο δεν ελκύει τη μορφή πολιτιστικού τουρισμού αλλά «εξαφανίζει» σταδιακά την ιστορία και την κληρονομιά του τόπου. Για παράδειγμα, το Κάστρο Πασσαβά καθώς και το Κάστρο Κελεφάς είναι με τη σειρά τους από τα πιο σημαντικά κάστρα στην Ανατολική Μάνη τόσο για την ιστορία που κατέχουν όσο και για την τοποθεσία που βρίσκονται. Τα δύο αυτά κάστρα θα έπρεπε να αποτελούν με τη σειρά τους πόλο έλξης τουριστών, όμως μόνο ερείπια βρίσκει κανείς στο εσωτερικό τους, όπου αυτό είναι προσβάσιμο δεδομένης της βλάβης που έχει αναπτυχθεί σε συνδυασμό με την πανίδα της περιοχής που έχει αναπαράχθει. Επιπλέον, τα μονοπάτια είναι ανύπαρκτα αποτρέποντας τον επισκέπτη από το να τα επισκεφτεί.⁵⁵ Στη συνέχεια το Κάστρο Αχιλλείου το οποίο μαζί με τον Μυστρά και την Μονεμβασιά αποτελούσαν τα σημαντικότερα κάστρα της Πελοποννήσου, είναι πλέον εγκαταλελειμμένο. Το μοναστήρι της Παναγιάς της Κοτρωνιώτισσας είναι επίσης εγκαταλελειμμένο και χρίζει άμεσης συντήρησης για να έχει τη δυνατότητα ο επισκέπτης να θαυμάζει το εσωτερικό του δεδομένου ότι είναι εύκολη η πρόσβαση σε αυτό. Στη Μάνη όπως προαναφέρθηκε βρίσκεται το γνωστό σε όλους ακρωτήριο Ταίναρο με τον Ναό του Ποσειδώνα και τον Φάρο, τα οποία είναι δύσκολα προσβάσιμα μέσω ενός μονοπατιού το οποίο είναι σε κακή κατάσταση. Επίσης τα σπήλαια Διρού είναι σε γενικά καλή κατάσταση, ωστόσο ο χώρος έξω από αυτά κοντά στην παραλία είναι εγκαταλελειμμένος με τα οικοδομικά υλικά εργασιών να είναι ορατά στους επισκέπτες. Με τον τρόπο αυτό δίνεται μια λανθασμένη αισθητική εικόνα κάτι το οποίο είναι απαράδεκτο για τον τόπο αυτό.

⁵⁵ Κυριαζάκος Λεωνίδας, «Η Χωροχρονική Εξέλιξη των Οικιστικών Δικτύων της Μάνης», Διπλωματική Εργασία, Μπακογιάννης, ΕΜΠ, 2023

ΣΤ. Επίλυση: Ανάδειξη Μνημείων και Προσβασιμότητα

Για όλους τους παραπάνω λόγους, κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία προσβασιμότητας από το Δήμο σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος (π.χ. Κάστρα, Ναούς, Πύργους) των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών του ΑΕΙ. Προτείνεται η άμεση αναστήλωση των κάστρων όπου είναι απαραίτητο, καθώς και ο κατάλληλος καθαρισμός τυχόν βλάστησης που έχει καλλιεργηθεί για να μπορεί ο κάθε επισκέπτης να έρθει σε επαφή με την ιστορία του τόπου η οποία χτίζεται εδώ και εκατοντάδες χρόνια. Για τον λόγο αυτό προτείνεται η συγκρότηση εθελοντικής ομάδας που θα φροντίζει για την καθαριότητα του τόπου δίνοντας παράλληλα χρήσιμες πληροφορίες τόσο για τα Σπήλαια και τα μνημεία όσο και τα περίχωρα αυτών. Προτείνεται επίσης, η ανάδειξη εμβληματικών τόπων και μνημείων του Δήμου σε συνέργεια με το ΥΠΠΟΑ & την τοπική αυτοδιοίκηση η οποία θα μπορούσε να δημιουργήσει και σε νέα πιλοτικά προγράμματα όπως:

- Την οργανωμένη συμμετοχή Πανεπιστημίων στην αποτύπωση των ιστορικών μνημείων και οικισμών και την διαμόρφωση και συζήτηση προτάσεων για την ανάδειξή τους.
- Τη διαμόρφωση ενός διεθνούς Ανοιχτού Εργαστηρίου μελέτης και διαλόγου για την προστασία της Πολιτιστικής Κληρονομιάς.
- Την αναθέρμανση της τοπικής οικονομίας και των οικισμών του Δήμου με εργαλείο την επανάχρηση κτιρίων του Δημοσίου και του Δήμου σε σύμπραξη με ενδιαφερόμενους φορείς.
- Την ενίσχυση ιδιωτικών πρωτοβουλιών στο οργανωμένο στρατηγικό σχέδιο & την παροχή κινήτρων

Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται και η δημιουργία Ανοιχτού Μουσείου Ιστορίας & Παραδοσιακής αρχιτεκτονικής στην Ανατολική Μάνη, για την ανάδειξη των Παραδοσιακών Οικισμών, της Οχυρωματικής αρχιτεκτονικής και των Βυζαντινών και μεταβυζαντινών μνημείων. Επίσης στο Παλαιό Δημοτικό σχολείο στη Γέρμα προτείνεται η λειτουργία εκθεσιακού χώρου τοπικών προϊόντων και αίθουσα σεμιναρίων παρασκευής τοπικών εδεσμάτων, με σκοπό την ανάπτυξη του γαστρονομικού τουρισμού στην περιοχή.

Ζ. Πρόβλημα: Ελλιπείς Υποδομές Πεζών

Για να είναι δυνατή η πεζή μετακίνηση (ροή των πεζών) θα πρέπει να αναπτύσσεται ένα συνεχές δίκτυο πεζοδρόμων, δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και δρόμων με μεγάλα πλάτη πεζοδρομίων, όπου θα επιτυγχάνεται για το σύνολο των ανθρώπων, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία. Το δίκτυο υποδομών εξυπηρέτησης πεζών της Ανατολικής Μάνης, αποτελεί προς στο παρόν ένα μικρό τμήμα του συνολικού οδικού δικτύου και εντοπίζεται κυρίως στους οικισμούς του Γυθείου και της Αρεόπολης. Ειδικά στην Αρεόπολη, υπάρχει σημαντικό τμήμα

πεζοδρομίων, ενώ ο πλακόστρωτος δρόμος που ενώνει την πλατεία του Μαυρομιχάλη με την πλατεία Ηρώων και είναι χαρακτηριστικός του οικισμού, καθώς και ο κάθετος σε αυτόν δρόμος που τον συνδέει με την επαρχιακή οδό, σε καθορισμένα χρονικά και χωρικά διαστήματα μετατρέπεται σε πεζόδρομο. Στους μικρότερους οικισμούς δεν υπάρχουν συνήθως πεζοδρόμια, η κίνηση των πεζών γίνεται μέσω μονοπατιών και μέσω των δημοτικών οδών οι οποίοι είναι επί το πλείστον ήπιας κυκλοφορίας, λόγω των γεωμετρικών τους χαρακτηριστικών και της μορφολογίας τους. Στο επαρχιακό δίκτυο, τμήματα πεζοδρομίων παρακείμενα της ασφαλτόστρωσης απαντώνται εντός και πλησίον ορισμένων οικισμών, όπως είναι οι Αιγιές, το Γύθειο, το Μαυροβούνι, το Χωσιάρι, η Αρεόπολη, το Λιμένι, τα Ξιφαριάνικα, ο Καλός, ο Πύργος Διρού, η Τριανταφυλιά, ο Τσόπακας, η Καφιώνα, το Αγγιαδάκι, ο Λάκος, η Κοίτα, τα Άλικα, η Λάγια και η Κοκκάλα. Καταλήγοντας, το δίκτυο των πεζών, εντός του Δήμου Ανατολικής Μάνης, είναι ελλιπές στο σύνολο των οικισμών με μερική εξαίρεση τους οικισμούς του Γυθείου και της Αρεόπολης, η κίνηση των πεζών δεν καθίσταται συνεχώς δυνατή και ασφαλής, συνεκτιμώντας τη γεωμετρία του περιβάλλοντος των υφιστάμενων πεζοδρομίων και των παραμέτρων που αφορούν στην μηχανοκίνητη κυκλοφορία παραπλεύρως του υφιστάμενου πεζοδρομικού δικτύου.

Z. Επίλυση: Επαρκείς Υποδομές Πεζών

Για να είναι δυνατή και ασφαλής η κίνηση των πεζών, προτείνεται να αναπτυχθεί ένα συνεχές δίκτυο πεζοδρόμων, δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και δρόμων με μεγάλα πλάτη πεζοδρομίων, σε όλες τις προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές του ΑΕΙ, προκειμένου να εξυπηρετείται το σύνολο των ανθρώπων, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία.

H. Πρόβλημα: Ελλιπείς Ποδηλατικές Υποδομές

Ο Δήμος Ανατολικής Μάνης παράσχει τη δυνατότητα στους ενδιαφερόμενους κατοίκους ή επισκέπτες να επιλέξουν το ποδήλατο ως μέσω μετακίνησης, έναντι των λοιπών μηχανοκίνητων μέσων, για το λόγο αυτό εγκατέστησε ένα «Δωρεάν Σύστημα Μίσθωσης Ποδηλάτων Δημόσιας Χρήσης», όπου οι ενδιαφερόμενοι δύναται να ενοικιάζουν δωρεάν με κατάθεση της Αστυνομικής Ταυτότητας ή του Διαβατηρίου τους για καθορισμένο χρονικό διάστημα ένα από τα κοινόχρηστα ποδήλατα που βρίσκονται στους σταθμούς και ακολούθως μετά τη χρήση να το επιστρέψουν στις ίδιες θέσεις. Οι σταθμοί αυτοί βρίσκονται στο Γύθειο (Πλατεία Παρθεναγωγείου, Πλατεία Δημαρχείου, Πλατεία Μαυρομιχάλη, Πλατεία Μαυρομιχάλη 2, Λιμενοβραχίονας), στην Αρεόπολη και στον Κότρωνα. Σήμερα, το σύστημα μίσθωσης έχει εγκαταλειφθεί και δεν βρίσκεται σε χρήση. Ακολούθως, στη λογική της ανάδειξης του ποδηλάτου ως μεταφορικού μέσου, στον Δήμο έχει οριστεί ένα τμήμα επί του παραλιακού πεζόδρομου μεταξύ του λιμένα Γυθείου και

της νήσου Κρανάη με κίτρινη διαγράμμιση για τη διέλευση ποδηλάτων, χωρίς όμως να υπάρχει σχετική μελέτη ποδηλατοδρόμησης ή μελλοντικό σχέδιο υλοποίησης.

H. Επίλυση: Επαρκείς Ποδηλατικές Υποδομές

Προτείνεται να επαναλειτουργήσει το σύστημα μίσθωσης ποδηλάτων από το Δήμο Ανατολικής Μάνης όχι μόνο στο Γύθειο, την Αρεόπολη και τον Κότρωνα άλλα και σε άλλους οικισμούς που αποτελούν μέρη ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών του ΑΕΙ. Κρίνεται αναγκαία η μελέτη ποδηλατοδρόμησης και η υλοποίησης της, από το Δήμο Ανατολικής Μάνης σε όσο το δυνατόν περισσότερους οικισμούς που συνδέονται από τις προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές.

Βιβλιογραφία Κεφαλαίου 7

Κυριαζάκος Λεωνίδα, «Η Χωροχρονική Εξέλιξη των Οικιστικών Δικτύων της Μάνης», Διπλωματική Εργασία, Μπακογιάννης, ΕΜΠ, 2023

Ελευθερία Γ. Τριάντου «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο. Για το Δήμο Ανατολικής Μάνης» Modum Analysis, Μελέτη του Δήμου Ανατολικής Μάνης, Ιούνιος 2022

Ιστογραφία

https://el.wikipedia.org/wiki/Δήμος_Ανατολικής_Μάνης

<http://aei-project.ntua.gr/>

https://el.wikipedia.org/wiki/Σπήλαιο_Γλυφάδα_Διρού

<https://www.bovary.gr/living/escapes/mezapos-mani-ormitirio-thrylikoy-peirati>

<https://www.anatolikimani.gov.gr/sightseeing/walking/drymos-palaiochori.html>

<https://www.anatolikimani.gov.gr/sightseeing/walking/flomochori-argilias.html>

https://el.wikipedia.org/wiki/Σπήλαια_Απήδημα

<https://airetoi.gr/>

<https://ktel-lakonias.gr/>

https://ktel-lakonias.gr/Υπεραστικά_Δρομολόγια

<https://www.ferries.gr/el/ferry-ports/ferry-gythio/>

<https://www.ferryscanner.com/>

<http://www.homoioimanis.com/>

Δ. Παρουσίαση Αποτελεσμάτων

Κεφάλαιο 8

«Το Καστελλόριζο»

8. 1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης

Γεωγραφικά και Διοικητικά Χαρακτηριστικά

Το Καστελλόριζο ή αλλιώς Μεγίστη είναι ελληνικό νησί των Δωδεκανήσων στο Λύκιο Πέλαγος και ανήκει στο γεωγραφικό διαμέρισμα των νησιών του Αιγαίου. Απέχει μόλις 1,25 ναυτικά μίλια από τις νοτιοδυτικές Μικρασιατικές ακτές και 72 ναυτικά μίλια από τη Ρόδο. Από τον Πειραιά απέχει 328 ναυτικά μίλια και 150 ναυτικά μίλια από την Κύπρο.⁵⁶



Εικόνα 8.1: Οικισμός Καστελλόριζου από ψηλά,

Πηγή:<https://www.naturagraeca.com/ws/upload/lib/Oikotopoi/nisia/kastelorizo/>

Είναι το μεγαλύτερο (εξού και το όνομα Μεγίστη) από ένα σύμπλεγμα δεκατεσσάρων μικρών νησιών με πιο διάσημο τη Ρω. Το σύμπλεγμα αυτό ονομάζεται σύμπλεγμα Καστελλόριζου ή σύμπλεγμα Μεγίστης και περιλαμβάνει νησίδες και βραχονησίδες που ανήκουν στην Ελλάδα, καθώς και κάποιες άλλες νησίδες, που ανήκουν στην Τουρκία.

Οι ακόλουθες δεκατέσσερις (14) νησίδες/βραχονησίδες αποτελούν τον Δήμο Μεγίστης, με τη Στρογγυλή να αποτελεί το ανατολικότερο άκρο της ελληνικής επικράτειας: Άγιος Γεώργιος, Αγριέλαια, Κουτσουμπάς, Μεγάλο Μαύρο Ποϊνί, Μικρό Μαύρο Ποϊνί, Πολύφαδος ένα, Πολύφαδος δύο, Ρω, Σαβούρα, Στρογγυλή, Τραγονέρα, Ψωμί, Ψωραδιά, Καστελλόριζο.

⁵⁶ <https://el.wikipedia.org/wiki/Καστελλόριζο>

Μορφολογικά Χαρακτηριστικά

Το Καστελλόριζο αποτελεί ένα μικρό νησί με μέγιστο μήκος 6 km και με συνολικό μήκος ακτών 18,3km περίπου. Έχει έκταση 9113m² και το έδαφός του χαρακτηρίζεται βραχώδες και άγονο. Στη βόρεια πλευρά του νησιού, βρίσκεται ο όρμος, στον οποίο είναι χτισμένος ο παραδοσιακός οικισμός της Μεγίστης που κοιτάει προς τις λυκιακές ακτές. Στην είσοδο του όρμου, απλώνονται οι βραχονησίδες Ψωραδιά, Άγιος Γεώργιος, Αγριελιά, 34 Πολυφάδος, Ψωμί, Μεγάλο Μαύρο Ποϊνί και Μικρό Μαύρο Ποϊνί. Πάνω από τον οικισμό υψώνεται ο περίφημος βράχος της Βίγλας, που στο ψηλότερο σημείο του (272m) είναι χτισμένο το Παλαιόκαστρο, η αρχαία ακρόπολη του νησιού που κατοικήθηκε μέχρι και τον περασμένο αιώνα⁵⁷. Σύμφωνα με την απογραφή του 2021, το Καστελλόριζο έχει πληθυσμό 594 κατοίκων, που διαβιούν στον ομώνυμο οικισμό, ο οποίος είναι και ο μοναδικός στο νησί και αποτελείται από τις συνοικίες Πηγάδια, Χωράφια και Μανδράκι. Ο μοναδικός και ομώνυμος οικισμός του νησιού, βρίσκεται γύρω από το φυσικό λιμάνι μπροστά από έναν επιβλητικό κόκκινο βράχο. Εντύπωση προκαλούν τα παλιά αρχοντικά σπίτια του οικισμού (αυθεντικά δείγματα της παραδοσιακής Δωδεκανησιακής αρχιτεκτονικής), που έχουν αναστηλωθεί τα τελευταία χρόνια και είναι αμφιθεατρικά κτισμένα γύρω από τη θάλασσα, προκαλώντας εντύπωση με την ομοιομορφία τους, η οποία οφείλεται στα κοινά υλικά, όπως ντόπια πέτρα, ξύλο από τη Μικρά Ασία, σιδεριές, κεραμίδια από την Αττάλεια και τη Μασσαλία. Ο παραδοσιακός οικισμός του Καστελλόριζου έχει χαρακτηριστεί ως διατηρητέος. Με τη νέα διοικητική διαίρεση κατά το πρόγραμμα Καλλικράτης, ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα Ρόδου και αποτελεί τον ενιαίο Δήμο Μεγίστης.

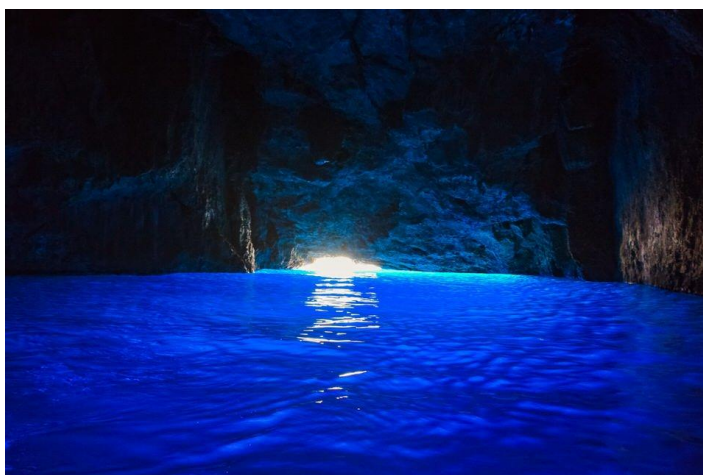
Περιβαλλοντικό Απόθεμα

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ του ΕΜΠ, στο Καστελλόριζο έχουν αναγνωριστεί και έχουν καταγραφεί, δεκατέσσερα (14) χαρακτηριστικά σημεία του περιβαλλοντικού αποθέματος της περιοχής:⁵⁸

Λιμενάρι, 400 Σκαλιά Άη Γιώργη, Παραλία Μανδράκι, Μεγάλος Νίφτης, Σπήλαιο Παράστα, Γκρεμός κυρ Νικήτα, Κόλπος Ναυλάκας, Γαλάζια Σπηλιά, Σπήλαιο Κολώνες, Σπήλαιο Αφρός, Παραλία Πλάκες, Παραλία Αγ. Γεωργίου, Χασαπιό, Άγιος Στέφανος.

⁵⁷ Νεφέλη Παπακωνσταντίνου «ΔΙΕΥΡΕΥΝΗΣΗ ΥΒΡΙΔΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ ΠΗΓΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΤΟ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΛΥΨΗ ΤΩΝ ΥΔΡΕΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ» Διπλωματική Εργασία, Μπαλτάς, ΕΜΠ, 2020

⁵⁸ <http://aei-project.ntua.gr/>



Εικόνα 8.2: Η Γαλάζια Σπηλιά στο Καστελλόριζο που αποτελεί το πιο σπάνιο γεωλογικό φαινόμενο υποθαλάσσιων σπηλιών.

Πηγή: https://gretour.com/wp-content/uploads/2020/07/DSC_0117-1.jpg

Πολιτιστικό Απόθεμα

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ του ΕΜΠ, σήμερα έχουν αναγνωρισθεί και έχουν καταγραφεί ως:

Αρχαία Μνημεία στο Καστελλόριζο

1. **Ο Λυκιακός Τάφος**
Πρόκειται για τάφο του 4ου αιώνα π.Χ., λαξευμένο στους πρόποδες του Κάστρου. Οι κάτοικοι της περιοχής της Μικράς Ασίας ονομάζονταν Λύκιοι γιατί ο θεός τους, ο Λύκιος Απόλλωνας, λατρευόταν ως λύκος.
2. **Το Κάστρο**
Το φρούριο ανακατασκεύασαν οι Ιωαννίτες Ιππότες τον 13ο αιώνα πάνω στον χώρο που είχε κατασκευάσει ο επιστάτης (έπαρχος Ρόδου) Σωσικλής Νικαγόρας στους αρχαίους ελληνικούς χρόνους.
3. **Το Παλαιόκαστρο**
Η αρχαία ακρόπολη της Μεγίστης στον λόφο του Παλαιοκάστρου αποτελούσε την κεντρική οχυρωμένη εγκατάσταση του νησιού και είναι του 4ου αιώνα π.Χ. Στο μεσαίωνα χρονολογούνται οι εκτεταμένες επεμβάσεις στη τοιχοδομία της οχύρωσης. Οι νεότερες εκκλησίες τα πολυβολεία και οι φθορές από τους βομβαρδισμούς μαρτυρούν την πολυκύμαντη ιστορία του.
4. **Η Βίγλα**
Πάνω από τον οικισμό υψώνεται ο περίφημος βράχος της Βίγλας που στο ψηλότερο σημείο του (272 μέτρα) είναι χτισμένο το Παλαιόκαστρο, η αρχαία ακρόπολη του νησιού που κατοικήθηκε μέχρι και τον περασμένο αιώνα.

Χριστιανικά μνημεία στο Καστελλόριζο

1. Ο Άγιος Γεώργιος Πηγαδιού

Η εκκλησία Άγιος Γεώργιος του Πηγαδιού που βρίσκεται στη συνοικία Πηγάδια είναι χτισμένη στα τέλη του 19ου αιώνα. Βρίσκεται περίπου στη μέση της ανατολικής πλευράς του λιμανιού και ξεχωρίζει το καμπαναριό με το ρολόι του 1903.

2. Ο Άγιος Μερκούριος

Η μεγάλη εκκλησία Άγιος Μερκούριος βρίσκεται στο κέντρο της πόλης, ανάμεσα σε σπίτια και πεύκα, πίσω από το ναό του Αγίου Γεωργίου του Πηγαδιού. Η μνήμη του Αγίου γιορτάζει στις 25 Νοεμβρίου.

3. Ο Άγιος Γεώργιος Σαντραπέ

Ο Ιερός Ναός του Αγίου Γεωργίου Σαντραπέ χτίστηκε το 1902 με δωρεά του Αιγυπτιώτη Καστελλόριζου, Λουκά Σαντραπέ και της συζύγου του Αναστασίας, ακολουθώντας ως πρότυπο την εκκλησία της Αγίας Ειρήνης, στην Αθήνα.

4. Ο Ι.Ν. Κωνσταντίνου & Ελένης

Η εκκλησία του Αγίου Κωνσταντίνου και Ελένης είναι ο Μητροπολιτικός Ναός και ο πολιούχος του νησιού που δεσπόζει πάνω από το μικρό γραφικό λιμάνι Μανδράκι, στον οικισμό Χωράφια. Η πλατεία Αυλόγυρου που βρίσκεται ο ναός είναι στρωμένη με παραδοσιακό μωσαϊκό, το λεγόμενο κοχλάκι. Πρόκειται για μια μεγαλοπρεπή τρίκλιτη βασιλική με αψιδωτό τρούλο, κτισμένη το 1835 στη θέση ερειπωμένης παλαιοχριστιανικής βασιλικής, με εντυπωσιακά γοτθικά στοιχεία. Ξεχωρίζει για το εξαιρετο βοτσαλωτό δάπεδο, την πλούσια εικονογράφηση, το μαρμάρινο τέμπλο και το πανύψηλο μαρμάρινο καμπαναριό κατασκευασμένο το 1222 σε ρωσικό χυτήριο. Είναι ο μοναδικός ναός που ο άμβωνας είναι πάνω από το Άγιο Βήμα. Η στέγη του στηρίζεται σε δώδεκα γρανιτένιους μονολιθικούς κίονες, που μεταφέρθηκαν από το αρχαίο ναό του Απόλλωνα στα Πάταρα της Λυκίας, στη Μικρά Ασία. Σύμφωνα με την παράδοση χτίστηκε στην ίδια θέση που η Αγία Ελένη είχε χτίσει μικρή εκκλησία, όταν την έπιασε φουρτούνα πηγαίνοντας για τον Τίμιο Σταυρό στους Αγίους Τόπους. Οι Άγιοι Κωνσταντίνος και Ελένη θεωρούνται οι προστάτες του νησιού και η μνήμη τους γιορτάζεται πανηγυρικά στις 21 Μαΐου με πλήθος κόσμου που προσέρχεται από όλες τις γωνιές της γης, για να προσκυνήσει την αγαπημένη του πατρίδα και το μεγαλόπρεπο ναό. Στο βοτσαλωτό προαύλιο του ναού συστεγάζεται και η Σαντραπεία Αστική Σχολή που αποτελεί το σπουδαιότερο εκπαιδευτικό ίδρυμα του νησιού. Απέναντι από τον Μητροπολιτικό ναό βρίσκεται ο ναός της Κοίμησης της Θεοτόκου (19ος αιώνας) όπου γίνεται το πανηγύρι στις 15 Αυγούστου και ο ναός του Αγίου

Σπυρίδωνα (19ος αιώνας) όπου έχει χαρακτηριστεί διατηρητέο μνημείο από την Εφορεία Αρχαιοτήτων Δωδεκανήσου.

5. Ο Άγιος Γεώργιος Βουνού

Στο μοναστήρι του Αγίου Γεωργίου του Βουνού το οποίο χτίσθηκε το 1759 οδηγούν 400 σκαλιά. Μέσα στο Μοναστήρι υπάρχει κατακόμβη του Αγίου Χαράλαμπου με μια μικρή πηγή που αναβλύζει νερό.

Νεώτερα μνημεία στο Καστελόριζο

1. Η Δημοτική Αγορά

Η Δημοτική Αγορά Καστελόριζου αποτελεί ένα απλό, ισόγειο οικοδόμημα, κτισμένο με το προσφιλές στους Ιταλούς μεικτό σύστημα (οπλισμένο σκυρόδεμα - λιθοδομή) με επίπεδη στέγη. Αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα κτηρίου της εποχής, βασισμένο σε "ανατολίτικα-αραβουργικά" στοιχεία.

2. Το Παλαιό Τζαμί

Βρίσκεται στην αριστερή πλευρά της εισόδου του λιμανιού του Καστελλορίζου στη θέση Κάβος, κάτω από το Κάστρο. Σύμφωνα με επιγραφή που βρίσκεται στο υπέρθυρο της εισόδου, το Τέμενος κτίστηκε το 1775. Κατά την παράδοση στην ίδια θέση προϋπήρχε εκκλησία αφιερωμένη στην Αγία Παρασκευή. Ο μιναρές του κατασκευάστηκε γύρω στο 1882, όταν έγινε και το οθωμανικό νεκροταφείο. Γύρω στο 1885 το Τζαμί επισκευάστηκε και είχε χρήση τεμένους μέχρι την επανάσταση του 1913. Σήμερα στεγάζει το λαογραφικό μουσείο.

Θεσμικό Πλαίσιο Προστασίας του Καστελλορίζου

1. Δ-594 α/ 13.11.1978-Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Περί χαρακτηρισμού ως Παραδοσιακών Οικισμών τινών του Κράτους και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτών.
2. ΥΑ ΥΠΠΟ/ΑΡΧ/Α1/Φ43/11284/3-3-1999/12-5-1999 - ΦΕΚ 991/Β/27-5- 1999 Κήρυξη ως αρχαιολογικού χώρου της νήσου Μεγίστης (Καστελλορίζου), Δήμου Μεγίστης, Νομού Δωδεκανήσου.
3. Δ-1163 α/ 23.10.2003-Υπ.ΑΙΓΑΙΟΥ Τροποποίηση των όρων δόμησης του παραδοσιακού οικισμού Μεγίστη της νήσου Μεγίστης (Καστελλορίζο) και θέσπιση ζώνης προστασίας του.

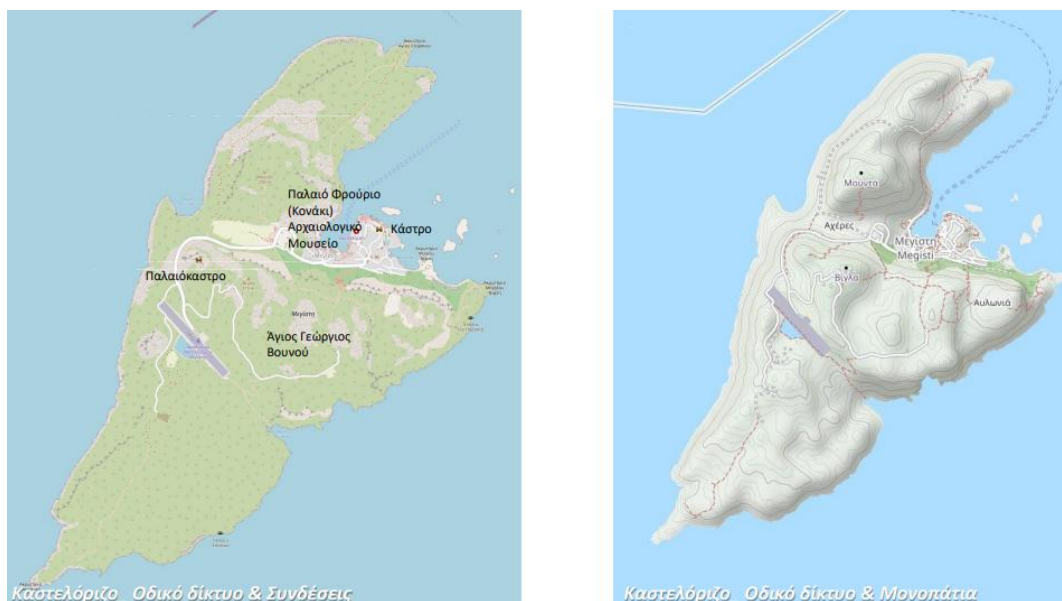
Επίσης στο διαδικτυακό τόπο του Δήμου Καστελόριζου υπάρχει αναρτημένος διαδραστικός χάρτης, με όλα τα σημεία πολιτιστικού και φυσιολατρικού ενδιαφέροντος.⁵⁹

⁵⁹ <https://www.kastellorizo.gov.gr/>

8. 2. Υποδομές Καστελλόριζου (Δήμου Μεγίστης)

Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο του Καστελλόριζου δεν είναι καθόλου ανεπτυγμένο. Αποτελείται μόνο από έναν κεντρικό ασφαλτόδρομο 3 χλμ. που συνδέει το λιμάνι με το αεροδρόμιο του νησιού και από δευτερεύοντες τσιμεντόδρομους και χωματόδρομους που αποτελούν ένα τοπικό δίκτυο μερικών μόλις χιλιομέτρων. Το υπόλοιπο νησί εξερευνάται με τα πόδια, μέσω ενός δικτύου φυσικών μονοπατιών.



Εικόνα 8.3: Αριστερά: Οδικό Δίκτυο & Συνδέσεις, Δεξιά: Οδικό Δίκτυο & Μονοπάτι

Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Η δημόσια συγκοινωνία διεξάγεται με ένα ταξί και αρκετά θαλάσσια ταξί ενώ ειδικότερα τους καλοκαιρινούς μήνες υπάρχει το τοπικό λεωφορείο που συνδέει μόνο το λιμάνι με το αεροδρόμιο του νησιού.

Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης

Δεν υπάρχουν Δημοτικοί και Οργανωμένοι Χώροι Στάθμευσης στο Καστελλόριζο

Λιμενικές Υποδομές



Εικόνα 8.4: Λιμάνι Καστελλόριζο

Πηγή: https://gretour.com/wp-content/uploads/2020/07/DSC_0265-1.jpg

Η νήσος Μεγίστη ή Καστελλόριζο αποτελεί το πλέον απομακρυσμένο ακριτικό νησί της Ελληνικής επικράτειας ανατολικά της Ρόδου και εγγύς των Τουρκικών ακτών. Η επαρκής σύνδεσή του Καστελλόριζο με τις γειτονικές περιοχές αλλά και την Μητροπολιτική Ελλάδα όπως και οι ανάγκες των κατοίκων σε είδη πρώτης ανάγκης (τρόφιμα, φάρμακα, καύσιμα κ.λπ.) εξυπηρετούνται σχεδόν αποκλειστικά από τον υφιστάμενο λιμένα στον προστατευμένο όρμο, περιμετρικά του οποίου βρίσκεται η μοναδική πόλη του νησιού.

Το Καστελλόριζο συνδέεται με την ηπειρωτική Ελλάδα με δρομολόγια πλοίων από το λιμάνι του Πειραιά. Το δρομολόγιο Πειραιάς - Καστελλόριζο εκτελείται περίπου δύο φορές την εβδομάδα και η διαδρομή διαρκεί έως 22 ώρες. Εναλλακτικά, μπορούμε να πάμε στο Καστελλόριζο από τη Ρόδο με πλοίο όπου υπάρχουν συνήθως πέντε εβδομαδιαία δρομολόγια με τη διάρκεια του ταξιδιού να είναι περίπου στις τρεις ώρες. Επίσης το Καστελλόριζο έχει απευθείας ακτοπλοϊκή σύνδεση με τα λιμάνια: Ρόδος, Σύμη, Τήλος, Νίσυρος, Κως, Κάλυμνος, Αστυπάλαια, Πάτμος, Λειψοί, Ικαρία, Φούρνοι.

Αεροπορικές Υποδομές

Το μικρό αεροδρόμιο του Καστελλόριζο συνδέεται με το αεροδρόμιο της Ρόδου, το οποίο με τη σειρά του συνδέεται με πολλά από τα αεροδρόμια της χώρας αλλά και του εξωτερικού. Το αεροδρόμιο βρίσκεται λίγο έξω από την πρωτεύουσα και οι μετακινήσεις σε αυτό γίνονται με ταξί ή με το τοπικό λεωφορείο. Επιπλέον στο Νησί της Ρω υπάρχει και ελικοδρόμιο.

8.3. Παρουσίαση Πολιτιστικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Οι Προτεινόμενες Πολιτιστικές και Θαλάσσιες διαδρομές του ΑΕΙ στο σύμπλεγμα της Μεγίστης, θα αποκαταστήσουν την αναγνώριση του εθνικού χώρου σε όλα τα νησιά του συμπλέγματος και θα αυξήσουν το χώρο των τουριστικών δραστηριοτήτων στο Καστελλόριζο όπως και σε όλο το θαλάσσιο και χερσαίο σύμπλεγμα⁶⁰.

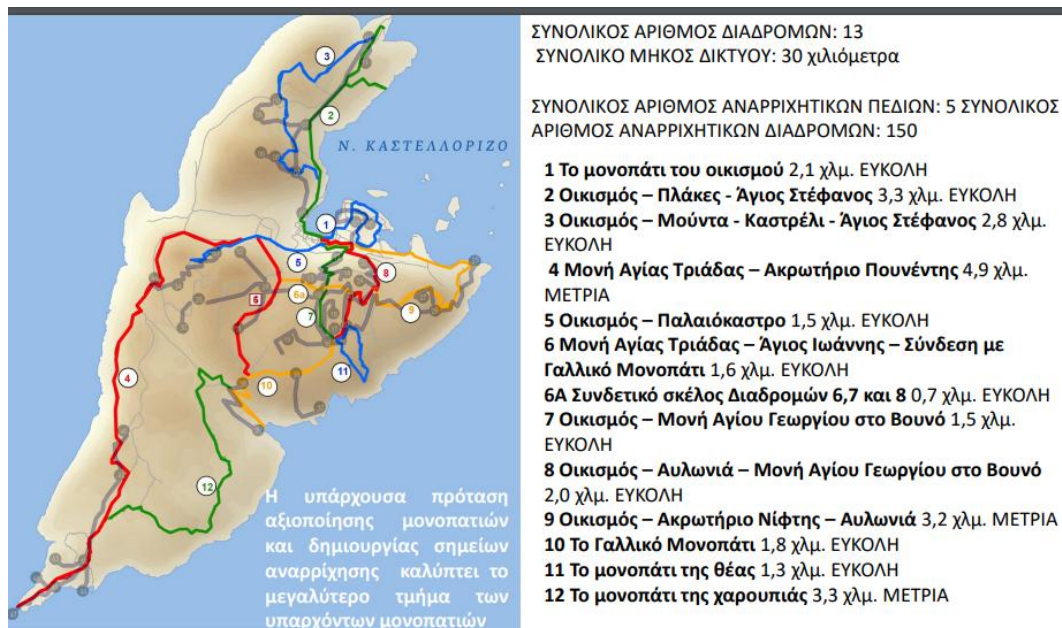
Το Σύμπλεγμα της Μεγίστης στο πλαίσιο αυτού του προγράμματος μπορεί να πετύχει παράλληλα με το στρατηγικό σχεδιασμό αξιοποίησης του πολιτιστικού και περιβαλλοντικού του αποθέματος:

- ✓ Τη διεθνή προβολή του ως ακραίου εθνικού συνόρου με την ταυτότητα του Αιγαίου.
- ✓ Την αξιοποίηση εξωτερικών οικονομιών όπως ο τουρισμός με σεβασμό στο περιβάλλον, την παραδοσιακή αρχιτεκτονική και την τοπική κοινωνία
- ✓ Την προστασία του περιβάλλοντος, την ανάπλαση, αποκατάσταση και ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.
- ✓ Την ανάπτυξη υποδομών.
- ✓ Την αξιοποίηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας.
- ✓ Την συμμετοχή, εκπαίδευση και βελτίωση της ποιότητας ζωής του πληθυσμού.

Σύμφωνα με την μελέτη του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, του Οργανισμού Φυσικού Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής (ΟΦΥΠΕΚΑ) και του Δήμου Μεγίστης, ορίστηκαν 13 πεζοπορικές διαδρομές που πληρούν τα απαραίτητα κριτήρια όπως και πέντε (5) σημεία αναρρίχησης. Συγκεκριμένα, υπογράφηκε μνημόνιο στις 02.08.2021 με βάση το οποίο χρηματοδοτείται η μελέτη για τη χαρτογράφηση ενός εκτεταμένου δικτύου μονοπατιών, συνολικού μήκους 20 χιλιομέτρων, που θα αποτελέσει τη γέφυρα για τη μετάβαση στην πράσινη ανάπτυξη, διατηρώντας παράλληλα την περιβαλλοντική ταυτότητα του νησιού.

Πιο αναλυτικά, βάσει της ανακοίνωσης, θα αναδειχθούν με ειδική σήμανση οι δέκα περίπου πεζοπορικές διαδρομές και τα τέσσερα αναρριχητικά πεδία που συναντώνται κατά μήκος τους, με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από το ΥΠΕΝ. Τα μονοπάτια του Καστελλόριζου πρόκειται να ενταχθούν στο Εθνικό Δίκτυο Μονοπατιών, μέρος του οποίου θα λάβει την οικονομική υποστήριξη του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

⁶⁰ <http://aei-project.ntua.gr/>



Εικόνα 8.5: Υπάρχουσα πρόταση αξιοποίησης μονοπατιών και δημιουργίας σημείων αναρρίχησης.

Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Η υπάρχουσα πρόταση του ΑΕΙ για αξιοποίηση των μονοπατιών και δημιουργίας σημείων αναρρίχησης καλύπτει το μεγαλύτερο τμήμα των υπαρχόντων μονοπατιών.

1. Διαδρομή 1: Οικισμός – Πλάκες - Άγιος Στέφανος

Κατηγορία: Γραμμική διαδρομή. Μήκος: 3,3 χλμ. Χρόνος πορείας: 1 ώρα και 30 λεπτά. Βαθμός δυσκολίας: Εύκολη διαδρομή.

Σημεία Ενδιαφέροντος: Κτήμα Παπαλαζάρου, Ξωκλήσι Αγίου Στεφάνου, Ακτή, Πλάκες.

Οδικό Δίκτυο: Στην αφετηρία της διαδρομής εντοπίζεται ασφαλτοστρωμένος δρόμος του οικισμού. Στο τέλος η διαδρομή διασταυρώνεται με υφιστάμενο δασικό δρόμο στον οποίο και κινείται μέχρι το τερματισμό.

Συγκεκριμένα, από τον οικισμό του Καστελλόριζου ακολουθούμε το τσιμεντόδρομο προς τα βόρεια μέχρι το ξενοδοχείο Megisti. Πίσω από το ξενοδοχείο Megisti ξεκινάει προς τα βόρεια χαραγμένο μονοπάτι 1,2 χλμ. το οποίο στη συνέχεια συναντά χωματόδρομο για 0,5 χλμ. μέχρι το ξωκλήσι του Αγίου Στεφάνου. Από το ξωκλήσι του Αγίου Στεφάνου υπάρχει ένα μικρό μονοπάτι 0,2 χλμ. που καταλήγει σε μια λιλιπούτεια παραλία στο μυχό του όρμου, με ωραία επίπεδα βράχια δίπλα της. Επιστρέφουμε στον Οικισμό του Καστελλόριζου από τον Άγιο Στέφανο είτε ακολουθώντας το ίδιο μονοπάτι είτε από το χωματόδρομο που κάνει τον κύκλο της κορυφής Μούντα από τα δυτικά.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια της Δημοτικής Συγκοινωνίας του Καστελλόριζου που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει το χαραγμένο μονοπάτι 1,2 χλμ. συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Σε περίπτωση που ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος, θα μπορούσε τοπικό λεωφορείο να κάνει τη διαδρομή Οικισμός – Άγιος Στέφανος, προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

2. Διαδρομή 2: Μοναστήρι Αγίας Τριάδας – Ακρωτήριο Πουνέντης

Κατηγορία: Γραμμική διαδρομή. Μήκος: 4,9 χλμ. Χρόνος πορείας: 1 ώρα και 40 λεπτά. Βαθμός δυσκολίας: Διαδρομή μέτριας δυσκολίας.

Σημεία Ενδιαφέροντος: Αρχαία πατητήρια, Φαράγγι Αφρός, Σημείο θέας στο σπήλαιο Κολώνες, Κάβος Πουνέντης.

Οδικό Δίκτυο: Στην αρχή η διαδρομή διασταυρώνεται με τον ασφαλτοστρωμένο δρόμο που οδηγεί στο αεροδρόμιο. Στο μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής δεν απαντούν δασικοί δρόμοι.

Συγκεκριμένα, από το Μοναστήρι της Αγίας Τριάδας ακολουθούμε προς τα νοτιοδυτικά ασφαλτόδρομο για 2,5 χλμ. Έπειτα για 0,5 χλμ. ακολουθούμε προς τα νότια χωματόδρομο και λίγο πριν το τέλος του χωματόδρομου στρίβουμε προς τα δεξιά (προς τα νότια) στο χαραγμένο μονοπάτι για 1,9 χλμ. μέχρι το Ακρωτήριο Πουνέντη. Το μονοπάτι αυτό είναι σαφές και καθαρό στην αρχή αλλά μετά είναι κατά τόπους κλεισμένο από τη βλάστηση, που ωστόσο δεν εμποδίζει απλώς δυσκολεύει το πέρασμα. Σε κάποια σημεία επίσης είναι ασαφές και χάνεται ανάμεσα σε γιδόστρατα και περιοχές με βράχια, αλλά είναι εύκολο να το ξαναβρούμε αν προ στιγμήν το χάσουμε. Θα διασχίσουμε το πιο άγριο, ερημικό και ανέγγιχτο τοπίο του Καστελλόριζου.

Συγκοινωνίες: Για τους Καλοκαιρινούς κυρίως μήνες, το τοπικό λεωφορείο του Δήμου Καστελλόριζου, που συνδέει το λιμάνι με το αεροδρόμιο του νησιού, εξυπηρετεί μέρος της παραπάνω διαδρομής μέχρι το αεροδρόμιο. Το υπόλοιπο

μέρος της διαδρομής δεν εξυπηρετείται από δρομολόγια της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν δημοτικοί χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει το χαραγμένο μονοπάτι 1,9 χλμ. συστήνεται να καθαρισθεί από τη βλάστηση (όπου απαιτείται) ή να ανοιχθεί χωματόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Σε περίπτωση που ανοιχθεί χωματόδρομος, θα μπορούσε τοπικό λεωφορείο να κάνει τη διαδρομή Οικισμός – Ακρωτήριο Πουνέντης, προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

3. Διαδρομή 3: Οικισμός Καστελλόριζου – Παλαιόκαστρο

Κατηγορία: Γραμμική διαδρομή. Μήκος: 1,5 χλμ. Χρόνος πορείας: 50 λεπτά. Βαθμός δυσκολίας: Εύκολη διαδρομή.

Σημεία Ενδιαφέροντος: Αρχαία ακρόπολη Παλαιόκαστρου, Νεότεροι ναοί στο Παλαιόκαστρο.

Οδικό Δίκτυο: Η αφετηρία της διαδρομής εξυπηρετείται από το οδικό δίκτυο του οικισμού, καθώς και από ασφαλτοστρωμένους δρόμους. Η ευρύτερη περιοχή της διαδρομής περιλαμβάνει ένα ικανοποιητικό δίκτυο δασικών δρόμων.

Συγκεκριμένα, από τον Οικισμό του Καστελλόριζου ακολουθούμε τον ασφαλτόδρομο προς το αεροδρόμιο, κόβοντας δρόμο στο στενό τσιμεντόδρομο και εν συνεχεία στο καλντερίμι προς το μοναστήρι της Αγίας Τριάδας. Από εκεί ακολουθούμε για 0,1 χλμ. τον ασφαλτόδρομο μέχρι που συναντάμε στα αριστερά μας το μονοπάτι που ανηφορίζει στη βουνοπλαγιά. Αυτό το μονοπάτι, μετά από 0,6 χλμ. μας φέρνει στην είσοδο του Παλαιόκαστρου.

Συγκοινωνίες: Για τους Καλοκαιρινούς κυρίως μήνες, το τοπικό λεωφορείο του Δήμου Καστελλόριζου, που συνδέει το λιμάνι με το αεροδρόμιο του νησιού, εξυπηρετεί μέρος της παραπάνω διαδρομής μέχρι το σημείο που ξεκινάει το μονοπάτι 0,6 χλμ. (κοντά στο μοναστήρι της Αγίας Τριάδας) που ανηφορίζει στη βουνοπλαγιά και καταλήγει στο Παλαιόκαστρο.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν Δημοτικοί χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει το χαραγμένο μονοπάτι 0,6 χλμ. συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

4. Διαδρομή 4: Οικισμός Καστελλόριζου – Αυλώνια – Μοναστήρι Αγίου Γεωργίου του Βουνού

Κατηγορία: Γραμμική διαδρομή. Μήκος: 2,0 χλμ. Χρόνος πορείας: 1 ώρα Βαθμός δυσκολίας: Εύκολη διαδρομή.

Σημεία Ενδιαφέροντος: Αγροτικές εγκαταστάσεις, Αυλωνιάς, Λαξευτοί αρχαίοι τάφοι, Αυλωνιάς Αρχαία πατητήρια, Μονή Αγίου Γεωργίου στο Βουνό.

Οδικό Δίκτυο: Η αφετηρία της διαδρομής εξυπηρετείται από το οδικό δίκτυο του οικισμού, καθώς και από ασφαλτοστρωμένους δρόμους. Στην συνέχεια όμως η ευρύτερη περιοχή της διαδρομής δεν περιλαμβάνει δίκτυο δασικών δρόμων. Η διαδρομή καταλήγει στον τσιμεντοστρωμένο δρόμο που ξεκινάει από την περιοχή του αεροδρομίου και φτάνει ως τον περίβολο του μοναστηριού.

Συγκεκριμένα, από τον ασφαλτόδρομο που υπάρχει στο νότιο μέρος του οικισμού ξεκινάει ένα κτιστό καλντερίμι 0,5 χλμ. το οποίο οδηγεί σε ένα πλάτωμα με εντυπωσιακούς αρχαίους τάφους. Στη συνέχεια το μονοπάτι αυτό συνεχίζει για ένα χιλιόμετρο περίπου, προς τα αρχαία πατητήρια και το μοναστήρι του Αγίου Γεωργίου του Βουνού.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (λεωφορεία) που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει το χαραγμένο μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Σε περίπτωση που ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος, θα μπορούσε τοπικό λεωφορείο να κάνει τη διαδρομή Οικισμός – Αρχαίοι Τάφοι – Αρχαία Πατητήρια – Μοναστήρι Αγίου Γεωργίου του Βουνού, προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.

- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

5. Διαδρομή 5: Οικισμός Καστελλόριζου – Μοναστήρι Αγίου Γεωργίου του Βουνού

Κατηγορία: Γραμμική διαδρομή. Μήκος: 1,5 χλμ. Χρόνος πορείας: 50 λεπτά Βαθμός δυσκολίας: Εύκολη διαδρομή.

Σημεία Ενδιαφέροντος: Χτιστό μονοπάτι με 400 σκαλιά, Μονή Αγίου Γεωργίου στο Βουνό

Οδικό Δίκτυο: Η αφετηρία της διαδρομής εξυπηρετείται από το οδικό δίκτυο του οικισμού, καθώς και από ασφαλτοστρωμένους δρόμους. Στην συνέχεια όμως η ευρύτερη περιοχή της διαδρομής δεν περιλαμβάνει δίκτυο δασικών δρόμων. Η διαδρομή καταλήγει στον τσιμεντοστρωμένο δρόμο που ξεκινάει από την περιοχή του αεροδρομίου και φτάνει ως τον περίβολο του μοναστηριού.

Συγκεκριμένα, το μονοπάτι ξεκινά από τη νότια άκρη του οικισμού, με μια απότομη ανάβαση στη βουνοπλαγιά σε χτιστό μονοπάτι με περίπου 400 σκαλοπάτια. Ακολουθούμε το χωμάτινο μονοπάτι προς τα νότια, περνώντας δίπλα από παλιά κτήματα με πέτρινες περιφράξεις. Από το μοναστήρι του Αγίου Γεωργίου συνεχίζουμε για 100 μέτρα προς τα ανατολικά και μετά ακολουθούμε το μονοπάτι προς τα βόρεια διασχίζοντας μια περιοχή με πολλά αρχαία πατητήρια.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (λεωφορεία) που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει το χαραγμένο μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Σε περίπτωση που ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος, θα μπορούσε τοπικό λεωφορείο να κάνει τη διαδρομή Οικισμός – Αρχαία Πατητήρια – Μοναστήρι Αγίου Γεωργίου του Βουνού, προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

6. Διαδρομή 6: Καστελλόριζο – Ναύλακας «Το Γαλλικό Μονοπάτι»

Κατηγορία: Γραμμική διαδρομή. Μήκος: 1,8 χλμ. Χρόνος πορείας: 30 λεπτά Βαθμός δυσκολίας: Εύκολη διαδρομή.

Σημεία Ενδιαφέροντος: Χτιστό μονοπάτι αρχών 20ου αιώνα, Όρμος Ναύλακα.

Οδικό Δίκτυο: Το σύνολο της διαδρομής κινείται σε παλιό λιθόκτιστο μονοπάτι, με αφητηρία τον όρμο του Ναύλακα. Η διαδρομή καταλήγει στον τσιμεντοστρωμένο δρόμο που ξεκινάει από την περιοχή του αεροδρομίου και φτάνει ως τον περίβολο της Μονής Αγίου Γεωργίου στο Βουνό.

Συγκεκριμένα, από το μοναστήρι του Αγίου Γεωργίου του Βουνού ακολουθούμε το τσιμεντοστρωμένο δρόμο προς τα νότια για 0,9 χλμ. Από το τέλος αυτού του δρόμου ξεκινάει το εντυπωσιακό Γαλλικό Μονοπάτι για 0,9 χλμ. μέχρι τον Όρμο Ναύλακα που είναι ένας χτιστός «δρόμος» με πέτρινο κατάστρωμα. Το δρόμο αυτό τον έχτισαν οι Γάλλοι όταν κατέλαβαν το Καστελλόριζο το 1915, για να ανεβάσουν από εδώ τα κανόνια τους στα οχυρά τους πάνω στο οροπέδιο.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (λεωφορεία) που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει το χαραγμένο Γαλλικό Μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Σε περίπτωση που ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος, θα μπορούσε τοπικό λεωφορείο να κάνει τη διαδρομή Οικισμός – Όρμος Ναύλακα, προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

7. Διαδρομή 7: Το Μονοπάτι του Οικισμού

Κατηγορία: Κυκλική διαδρομή Μήκος: 2,1km Χρόνος πορείας: 40 λεπτά Βαθμός δυσκολίας: Εύκολη διαδρομή.

Σημεία Ενδιαφέροντος: Αρχαιολογικό Μουσείο, Λαογραφικό Μουσείο, Castel Rosso, Λυκιακός τάφος Μανδράκι, Σαντραπεία Σχολή, Ναός Αγίου Γεωργίου Χωραφιών.

Οδικό Δίκτυο: Η αφετηρία και το τέλος της διαδρομής εξυπηρετούνται από το οδικό δίκτυο του οικισμού, καθώς και από ασφαλτοστρωμένους δρόμους.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (λεωφορεία) που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν Δημοτικοί Χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Συστήνεται να υπάρχουν τοπικά δρομολόγια με ηλεκτρικά οχήματα προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

8. Διαδρομή 8: Οικισμός – Μούντα – Καστρέλι – Άγιος Στέφανος

Κατηγορία: Γραμμική διαδρομή Μήκος: 2,8 χλμ. Χρόνος πορείας: 1 ώρα και 10 λεπτά Βαθμός δυσκολίας: Εύκολη διαδρομή

Σημεία Ενδιαφέροντος: Αρχαία πατητήρια, Ερείπια κάστρου στο Καστρέλι, Ρεματιά Βαθύ Ρυάκι, Ξωκλήσι Αγίου Στεφάνου.

Οδικό Δίκτυο: Η αφετηρία της διαδρομής είναι κοινή με τη Διαδρομή 1. Καθ' όλη την όδευση του μονοπατιού δεν απαντούν δασικοί δρόμοι παρά μόνο ένας δασικός δρόμος με τον οποίο διασταυρώνεται και κινείται μέχρι το τερματισμό.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια της Δημοτικής Συγκοινωνίας του Καστελλόριζου που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει το χαραγμένο μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Σε περίπτωση που ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος, θα μπορούσε τοπικό λεωφορείο να κάνει τη διαδρομή Οικισμός – Άγιος Στέφανος, προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

9. Διαδρομή 9: Μονή Αγίας Τριάδας – Άγιος Ιωάννης – Σύνδεση με Γαλλικό Μονοπάτι

Κατηγορία: Γραμμική διαδρομή Μήκος: 1,6 χλμ. Χρόνος πορείας: 40 λεπτά. Βαθμός δυσκολίας: Εύκολη διαδρομή.

Σημεία Ενδιαφέροντος: Κυκλώπεια τείχη στη Βίγλα, Ξωκλήσι Αγίου Ιωάννου.

Οδικό Δίκτυο: Στην αφετηρία της διαδρομής εντοπίζεται ο δρόμος του οικισμού. Στην περιοχή διακρίνεται η ύπαρξη αγροτοδοσικών και επαρχιακών δρόμων. Στο τέλος η διαδρομή διασταυρώνεται με υφιστάμενο δασικό δρόμο στον οποίο και κινείται μέχρι το τερματισμό.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια της Δημοτικής Συγκοινωνίας του Καστελλόριζου που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει το χαραγμένο μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

10. Διαδρομή 10: Συνδυαστικό Σκέλος Διαδρομών 4,5 και 9

Κατηγορία: Γραμμική διαδρομή – Συνδυαστικό σκέλος Μήκος: 0,7 χλμ. Χρόνος πορείας: 15 λεπτά. Βαθμός δυσκολίας: Εύκολη διαδρομή.

Σημεία Ενδιαφέροντος: Αγροτικές εγκαταστάσεις, Ιταλικά στρατιωτικά οχυρά.

Οδικό Δίκτυο: Στην διαδρομή αυτή δεν υπάρχουν δρόμοι πρόσβασης.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια της Δημοτικής Συγκοινωνίας του Καστελλόριζου που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Προτείνεται να ανοιχθούν δρόμοι πρόσβασης για την εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

11. Διαδρομή 11: Οικισμός Καστελλόριζου – Ακρωτήριο Νίφτης - Αυλώνια

Κατηγορία: Γραμμική διαδρομή Μήκος: 3,2 χλμ. Χρόνος πορείας: 1 ώρα και 30 λεπτά. Βαθμός δυσκολίας: Διαδρομή μέτριας δυσκολίας.

Σημεία Ενδιαφέροντος: Χτιστό μονοπάτι, Αγροτικές εγκαταστάσεις Αυλωνιάς, Λαξευτοί αρχαίοι τάφοι Αυλωνιάς.

Οδικό Δίκτυο: Το δίκτυο πρόσβασης περιλαμβάνει στην αφετηρία της διαδρομής το οικιστικό δίκτυο του οικισμού, καθώς και ασφαλτοστρωμένο δρόμο μέχρι το ακρωτήριο Νίφτης. Στην συνέχεια όμως η ευρύτερη περιοχή της διαδρομής δεν περιλαμβάνει δίκτυο δασικών δρόμων.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια της Δημοτικής Συγκοινωνίας του Καστελλόριζου που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Προτείνεται να ανοιχθούν δρόμοι πρόσβασης για την εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει το χαραγμένο μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

12. Διαδρομή 12: Το Μονοπάτι της Θέας

Κατηγορία: Κυκλική διαδρομή Μήκος: 1,3 χλμ Χρόνος πορείας: 30 λεπτά. Βαθμός δυσκολίας: Εύκολη διαδρομή.

Σημεία Ενδιαφέροντος: Αρχαία πατητήρια, Αρχαία κτίσματα, Σημείο θέας προς Αυλωνιά, Σημείο θέας προς ακτογραμμή, Τμήμα γαλλικού μονοπατιού.

Οδικό Δίκτυο: Η αφετηρία της διαδρομής είναι ο περίβολος της Μονής Αγίου Γεωργίου στο Βουνό, όπου καταλήγει ο τσιμεντοστρωμένος δρόμος που ξεκινάει από την περιοχή του αεροδρομίου.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια της Δημοτικής Συγκοινωνίας του Καστελλόριζου που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει το χαραγμένο μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

13. Διαδρομή 13: Το Μονοπάτι της Χαρουπιάς

Κατηγορία: Γραμμική διαδρομή Μήκος: 3,3 χλμ. Χρόνος πορείας: 1 ώρα και 10 λεπτά. Βαθμός δυσκολίας: Διαδρομή μέτριας δυσκολίας.

Σημεία Ενδιαφέροντος: Δάσος χαρουπιάς, Αγροτική εγκατάσταση Μύρικλη, Αρχαία πατητήρια, Σημείο θέας προς Γαλάζια Σπηλιά

Οδικό Δίκτυο: Το δίκτυο πρόσβασης περιλαμβάνει στην αφετηρία της διαδρομής υφιστάμενο δασικό δρόμο. Δεν εντοπίζεται υφιστάμενο δασικό δίκτυο στην ευρύτερη περιοχή.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια της Δημοτικής Συγκοινωνίας του Καστελλόριζου που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Προτείνεται να ανοιχθούν δρόμοι πρόσβασης για την εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

8.4 Έργα του Δήμου Καστελλόριζου (Δήμου Μεγίστης) για το έτος 2024

Σύμφωνα με το τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Μεγίστης για το έτος 2024 (απόφαση 16/2024, αριθμός πρωτοκόλλου 205), καταγράφονται τα έργα υποδομών του Δήμου Μεγίστης τα οποία έχουν εξασφαλίσει χρηματοδότηση και πρόκειται να υλοποιηθούν μέσα στο 2024.⁶¹

1. Επέκταση ηλεκτροφωτισμού.
2. Επέκταση δικτύου ύδρευσης(όπου χρειάζεται)και υπεργειοποίηση μετρητών ύδρευσης.
3. Καθαρισμός Αυλάκων και φρεατίων.
4. Διάνοιξη Δρόμου Αγίου Μερκουρίου.
5. Δημιουργία Στάθμευσης Περιοχή Πρώτο ΤΕΡΕ.
6. Δημιουργία Στάθμευσης Δίκυκλων (Πλησίον Δ. Φούρνου).
7. Συντήρηση Νηπιαγωγείο-Δημοτικό-Γυμνάσιο-Λύκειο.
8. Συντήρηση και Επιδιόρθωση Προαύλιου Χώρου Σαντραπέ – Παρθυναγωγείο.
9. Συντήρηση και Αποκατάσταση Φθορών Ηρώου.
10. Αναπλάσεις Πλατεών.
11. Ασβέστωμα Παραλιακού Μετώπου, Σοκακίων, Δήμος Μεγίστης.
12. Συντήρηση Πλακόστρωτων Οδών Δήμου Μεγίστης.
13. Συντήρηση-Επισκευή οδοστρωμάτων (όλοι οι δρόμοι του οικισμού).
14. Συντήρηση Στεγαστρου Αεροδρομίου Δήμου Μεγίστης.
15. Συντήρηση Ράμπας Ανέλκυσης και Καθέλκυσης Σκαφών (Καρνάγιο).
16. Συντήρηση και Αποκατάσταση Φθορών Σκαλοπατιών Δήμος Μεγίστης.
17. Συντήρηση Δημοτικών Δεξαμενών.
18. Συντήρηση Πέργκολας και Περιβάλλοντος Χώρου του Δημοτικού Όρχου και Δημιουργία WC (Όπισθεν Αίθουσας Π.Ε)
19. Συντήρηση Μύλου και Περιβάλλοντος Χώρου Χαμάμ.
20. Μελέτες τεχνικών έργων Δήμου Μεγίστης.
21. Εργασίες Παρεμβάσεων και λήψης μέτρων ασφαλείας σε επικίνδυνα κτίρια (Ιδιωτικά, Δημόσια κλπ) και Περιβάλλοντα Χώρο αυτών.
22. Διαχείριση Στερεών Αποβλήτων και Δράσεις Κυκλικής Οικονομίας.
23. Προμήθεια μηχανημάτων έργου, οχημάτων ή/και συνοδευτικού εξοπλισμού.
24. Προμήθεια Απορριμματοφόρου και λοιπών Οχημάτων Αποκομιδής και Μεταφοράς Απορριμμάτων και Αναλώσιμων Υλικών.
25. Δράσεις Ηλεκτροκίνησης του Δήμου Μεγίστης στο Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης – Δύο Ηλεκτρικά Οχήματα με Καρότσα.
26. Δράσεις Ηλεκτροκίνησης του Δήμου Μεγίστης στο Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης – Ένα Ηλεκτρικό Όχημα με Καρότσα.

⁶¹ Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Μεγίστης έτους 2024 (ΑΔΑ:9Υ8ΥΩΚΟ-ΦΤ1)

27. Δράσεις Ηλεκτροκίνησης του Δήμου Μεγίστης στο Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης – Ένα Ηλεκτρικό Όχημα με ανατρεπόμενη Καρότσα.
28. Εκπόνηση μελετών ωρίμανσης έργων ύδρευσης Δήμου Μεγίστης στο Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης.
29. Αγροτική Οδοποιία: Βελτίωση Υφιστάμενης αγροτικής οδού Αγ. Στεφάνου Δήμου Μεγίστης.
30. Δράσεις Ηλεκτροκίνησης του Δήμου Μεγίστης στο Πρόγραμμα Αντώνης Τρίτσης – Ένα Ηλεκτρικό Όχημα με ανατρεπόμενη Καρότσα.

8.5. Προβλήματα – Προτάσεις

A. Πρόβλημα: Ελλιπές Οδικό Δίκτυο

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω το υφιστάμενο οδικό δίκτυο του Δήμου Καστελλόριζου δεν είναι καθόλου ανεπτυγμένο. Αποτελείται μόνο από έναν κεντρικό ασφαλτόδρομο τριών (3) χλμ. που συνδέει το λιμάνι με το αεροδρόμιο του νησιού και από δευτερεύοντες τσιμεντόδρομους και χωματόδρομους που αποτελούν ένα τοπικό δίκτυο μερικών μόλις χιλιομέτρων. Όσον αφορά λοιπόν τις προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές, σχεδόν όλα τα σημεία ενδιαφέροντος δεν εξυπηρετούνται μέσω του τοπικού οδικού δικτύου.

A. Επίλυση: Δημιουργία Νέου Οδικού Δικτύου

Το ελλιπές οδικό δίκτυο μεταξύ των σημείων ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών/μονοπατιών του Δήμου Καστελλόριζου προτείνεται να αποκατασταθεί άμεσα προκειμένου να μπορούν να είναι επισκέψιμες οι πολιτιστικές διαδρομές από κατοίκους και από τουρίστες που δραστηριοποιούνται τόσο στον πολιτιστικό τουρισμό, όσο και στον θρησκευτικό. Για το λόγο αυτό, προτείνονται οι παρακάτω δράσεις:

1. Στα σημεία των μονοπατιών όπου διακόπτεται το μονοπάτι, συστήνεται με τη βοήθεια του Δήμου να καθαρισθούν από τυχόν βλάστηση και να ανοιχθούν τα μονοπάτια μέχρι τα μέρη ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών. Για τη συντήρηση των παλαιών μονοπατιών, προτείνεται όχι μόνο στα κεντρικά μονοπάτια αλλά σε όλα τα μονοπάτια της περιοχής, η άμεση επέμβαση από ειδική ομάδα για τον καθαρισμό και την συντήρηση, όπου απαιτείται. Οι επεμβάσεις αυτές πρέπει να γίνονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα έτσι ώστε να μην επηρεάζονται τα μονοπάτια από τα καιρικά φαινόμενα και ο κάθε άνθρωπος να έχει τη δυνατότητα να πεζοπορεί θαυμάζοντας τόσο το φυσικό όσο και το ιστορικό τοπίο της περιοχής.
2. Κρίνεται απαραίτητη, η καλύτερη ενημέρωση του κοινού από την πλευρά του Δήμου, με την τοποθέτηση ενημερωτικών πινακίδων στα σημεία πολιτιστικού και περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος που περιλαμβάνονται στις διαδρομές, δημιουργία

infokiosks όπως και η εγκατάσταση συστημάτων ISO για την προστασία και τη διατήρηση του περιβάλλοντος.

3. Στα σημεία των διαδρομών που υπάρχουν χαραγμένα μονοπάτια συστήνεται να ανοιχθούν χωματόδρομοι ή τσιμεντόδρομοι, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση των άνω πολιτιστικών διαδρομών με Δημοτικά Μέσα.

4. Προτείνεται η άμεση αποκατάσταση του οδικού δικτύου του Δήμου Καστελλόριζου αλλά και η ασφαλτοδρόμηση όλων των τμημάτων των δρόμων που είναι σήμερα χωματόδρομοι και αποτελούν μέρος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών.

5. Για την ανάδειξη του πολιτιστικού και περιβαλλοντικού αποθέματος του Δήμου Καστελλόριζου και την προβολή των μονοπατιών του προγράμματος ΑΕΙ κρίνονται επίσης ως απαραίτητα:

- ✓ Η ολοκλήρωση του Περιφερειακού δρόμου.
- ✓ Η επέκταση του δρόμου ως το Διακούρι και τις Πλάκες.
- ✓ Η εξασφάλιση της οδικής σύνδεσης με το Μανδράκι και τις εγκαταστάσεις ασφαλάτωσης.

B. Πρόβλημα: Ελλιπές Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Η μόνη δημόσια συγκοινωνία στο νησί είναι το τοπικό λεωφορείο που συνδέει το λιμάνι με το αεροδρόμιο του νησιού και αυτό μόνο για τους καλοκαιρινούς μήνες. Επομένως, όλα τα σημεία ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών δεν εξυπηρετούνται μέσω του συγκοινωνιακού δικτύου.

B. Επίλυση: Δημιουργία Νέου Συγκοινωνιακού Δικτύου

1. Όσον αφορά το Συγκοινωνιακό δίκτυο, προτείνεται να προβλεφθούν ακόμη περισσότερα τοπικά δρομολόγια του Δήμου Καστελλόριζου όλο το έτος και όχι μόνο τους καλοκαιρινούς μήνες, τα οποία να διέρχονται από το σύνολο των οικισμών ή των αξιοθέατων που συνδέουν οι προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές του ΑΕΙ και όχι μόνο να συνδέουν μερικά τμήματα αυτών όπως ισχύει μέχρι σήμερα.

2. Προτείνεται να αντικατασταθούν τα Συμβατικά Οχήματα με Ηλεκτρικά Οχήματα, προκειμένου να εξαλειφθούν τα βασικά αρνητικά στοιχεία της μετακίνησης, του θορύβου, της χημικής, θερμικής ρύπανσης και της κατανάλωσης.

3. Στο πλαίσιο του σχετικού προγράμματος του Υπουργείου Μεταφορών, είναι μια καλή ευκαιρία η σύνδεση του οικισμού με το λιμάνι, το Μανδράκι, το Παλαιόκαστρο και το Κάστρο, να πραγματοποιείται με ηλεκτρικά λεωφορεία ακολουθώντας το παράδειγμα της Αστυπάλαιας και της Χάλκης.

4. Ταυτόχρονα με τα παραπάνω πρέπει να προβλεφθεί ένα επαρκές δίκτυο σταθμών και υποδομών για την επαναφόρτισή των ηλεκτρικών οχημάτων, όποτε χρειάζεται. Οι σταθμοί αυτοί θα διαθέτουν στέγαστρα από φωτοβολταϊκά πάνελ. Έτσι στην περίπτωση ύπαρξης δικτύου ρεύματος στο σημείο θα μπορούν να λειτουργούν και ως «πάροχοι» ενέργειας προς το δίκτυο ενώ σε περιπτώσεις απουσίας σύνδεσης στο δίκτυο ηλεκτροδότησης, οι σταθμοί θα μπορούν να λειτουργούν αυτόνομα με συστοιχίες συσσωρευτών ως «σταθμοί έκτακτης ανάγκης». Η ενεργοποίηση των σημείων φόρτισης θα μπορεί να γίνει τόσο με τη χρήση ειδικής κάρτας-ταυτότητας όσο και με τη χρήση ειδικής mobile εφαρμογής.

5. Παράλληλα, το ποδήλατο θα αποτελέσει ένα εναλλακτικό μέσο μετακίνησης των τουριστών αλλά και των κατοίκων στις πολιτιστικές διαδρομές, ιδιαίτερα στα μονοπάτια εκείνα που είναι δύσκολη η πρόσβαση με το αυτοκίνητο.

Για το λόγο αυτό, προτείνεται η προμήθεια, εγκατάσταση, παραμετροποίηση και λειτουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος μίσθωσης ηλεκτρικών ποδηλάτων για τον Δήμο Καστελλόριζου. Το σύστημα θα επιτρέπει την αυτόματη μίσθωση ηλεκτρικών ποδηλάτων χωρίς την παρουσία προσωπικού. Πρόκειται για προμήθεια και εγκατάσταση ενός αυτοματοποιημένου ηλεκτρονικού συστήματος, που θα δίνει στους πολίτες τη δυνατότητα να παραλάβουν και να χρησιμοποιήσουν ένα ηλεκτρικό ποδήλατο για το χρονικό διάστημα που θα καθορίζεται στον Κανονισμό Λειτουργίας του Συστήματος, επιστρέφοντάς το σε κάποιο από τα σημεία στάθμευσης τα οποία θα είναι εγκατεστημένα σε επιλεγμένα σημεία του Δήμου. Τα ποδήλατα θα τοποθετηθούν σε σταθμούς ενοικίασης και αυτόματης φόρτισής τους, οι οποίοι θα περιλαμβάνουν θέσεις κλειδώματος/φόρτισης και θα επιτρέπουν τη φόρτιση των ποδηλάτων όσο αυτά είναι κλειδωμένα στον σταθμό. Το σύστημα θα επιτρέψει στον Δήμο να προσφέρει στους πολίτες και στους επισκέπτες του νησιού πρόσβαση σε ηλεκτρικά ποδήλατα με στόχο τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στο νησί, τον περιορισμό του κυκλοφοριακού φόρτου τους καλοκαιρινούς μήνες και τον περιορισμό της ρύπανσης του περιβάλλοντος και του θορύβου.

6. Οι Θαλάσσιες διαδρομές του Δήμου Καστελλόριζου θα μπορούσαν επίσης να εξυπηρετηθούν με Ηλιακά θαλάσσια ταξί, ακολουθώντας το παράδειγμα της Κροατίας με τα Ηλιακά πλοία.



Εικόνα 8.6: Ηλιακό Σκάφος στην Κροατία, Πηγή: <https://www.yachtscroatia.com/greenline-yachts/>

«Το έργο “Green Line” ξεκίνησε το 2018, με τη λειτουργία του πρώτου ηλιακού πλοίου, με στόχο τη μείωση των εκπομπών ρύπων, την αύξηση του βιοτικού επιπέδου και τη βελτίωση της σύνδεσης του νησιού με την ηπειρωτική χώρα. Τα οικολογικά αυτά πλοία, διαθέτουν ενσωματωμένη ηλιακή οροφή παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος 8 kW και ενσωματωμένη μπαταρία που παρέχει επιπλέον ώρες πλεύσης ανά ημέρα. Επιπλέον, ακόμα και ο χειμερινός ήλιος επαρκεί για την κάλυψη των αποστάσεων που διανύουν (Μουσαβερέ, 2021)».

Γ. Πρόβλημα: Απουσία Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης

Στο Δήμο Καστελλόριζου δεν υπάρχουν Οργανωμένοι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η προσβασιμότητα και η επισκεψιμότητα σε όλα τα μέρη ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών/μονοπατιών.

Γ. Επίλυση: Δημιουργία Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης

Επίσης κρίνεται αναγκαία η δημιουργία Δημοτικών και Ελεύθερων Χώρων Στάθμευσης (καλά οργανωμένων) σε κάθε αρχή ή τέλος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών του ΑΕΙ, προκειμένου να εξυπηρετούνται όλα τα σημεία ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών.

Δ. Πρόβλημα: Λιμάνι Καστελλόριζου

Η περιοχή του Καστελλόριζου βρίσκεται σε μικρή απόσταση από τις ακτές της Τουρκίας. Παρόλη τη φυσική του προστασία, ο λιμένας του Καστελλόριζου πλήττεται άμεσα από τους βορειοανατολικούς και έμμεσα από τους νοτιοανατολικούς και ανατολικούς κυματισμούς λόγω της ιδιαίτερης μορφολογίας της ευρύτερης περιοχής. Αυτή η παράμετρος σε συνδυασμό με την ανεπαρκή υφιστάμενη υποδομή (περιορισμένο μήκος λειτουργικών κρηπιδωμάτων, έλλειψη εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης σκαφών) καθιστά δύσκολο και ενίοτε απαγορευτικό τον ασφαλή ελλιμενισμό μεγάλων σκαφών στο λιμένα.

Δ. Επίλυση: Αναβάθμιση Υφιστάμενου Λιμένα Καστελλόριζου και Δημιουργία Νέου Λιμένα

1. Η αναβάθμιση του Υφιστάμενου λιμένα, ώστε να εξυπηρετεί μεγαλύτερα και περισσότερα σκάφη ταυτοχρόνως, κρίνεται επιτακτική καθώς πέραν της κάλυψης των αναγκών της νήσου, θα συμβάλει στην περαιτέρω αύξηση της τουριστικής ζήτησης.

2. Προτείνεται να δημιουργηθεί ένας νέος λιμένας ο οποίος θα έχει τη δυνατότητα να μπορούν να δέσουν με ασφάλεια πλοία που είναι κρουαζιερόπλοια πλέον των 170 μέτρων. Στο υπάρχον λιμάνι η δυνατότητα αυτή είναι περιορισμένη καθώς στο στενότερο σημείο του το υφιστάμενο λιμάνι έχει άνοιγμα μόλις 158μ (κόκκινη γραμμή), ενώ κάθετα η απόσταση έως την είσοδο είναι περίπου 365μ (κίτρινη γραμμή), αφήνοντας μικρά περιθώρια ελιγμών.⁶²



Εικόνα 8.7: Υφιστάμενο Λιμάνι Καστελλόριζου (Συμβολή του ΙΤΕ)

Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

3. Το υφιστάμενο λιμάνι μπορεί να λειτουργήσει ως τουριστικό με την ενίσχυση των λιμενοβραχιόνων για την πρόσδεση μικρών και μέσου μεγέθους τουριστικών σκαφών.

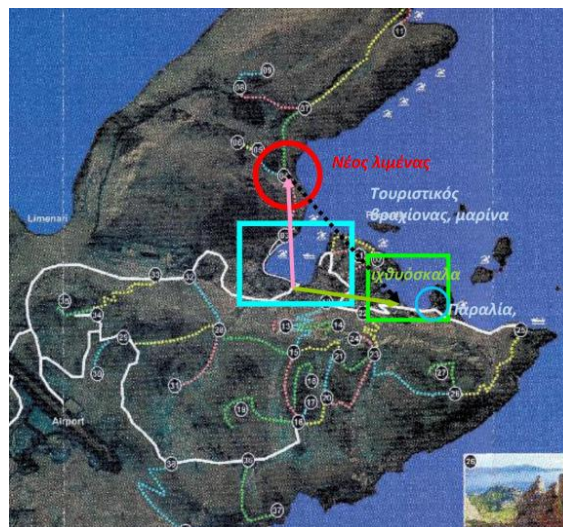
4. Προτείνεται ένα νέο λιμάνι στο «Κόλπο Διακούρι», ώστε να μπορούν να μεταφερθούν εκεί όλες οι εμπορικές χρήσεις καθώς και οι στρατιωτικές. Για την λειτουργία του είναι απαραίτητη η οδική σύνδεση με την διάνοιξη δρόμου από την θέση του λιμένα μέχρι τον οικισμό. Η θέση του νέου λιμένα Βορειοτέρα εμφανίζεται επίσης να έχει έκθεση μόνο σε ανατολικής διεύθυνσης κυματισμούς που και πάλι όμως έχουν περιορισμένη δυνατότητα ανάπτυξης. Τα βάθη στο παλιό λιμένα είναι μικρότερα των 20μ ενώ στην νέα θέση τα νερά είναι βαθύτερα.

⁶² <http://aei-project.ntua.gr/>

5. Στην περιοχή Μανδράκι, την πιο υποβαθμισμένη πλευρά του οικισμού, στο δεύτερο λιμάνι του Καστελλόριζου που ως και το 19ο αιώνα λειτουργούσε ως ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη προτείνεται η συμβατή αναβίωση και αποκατάστασή της. Προτείνεται να δημιουργηθεί με την τεχνική της τεχνητής αναπλήρωσης οργανωμένη παραλία στο Μανδράκι, όμορη περιοχή 150 μ. περίπου στην πλευρά του νεκροταφείου.

6. Επιπλέον στο Μανδράκι προτείνεται η δημιουργία τουριστικού καταφυγίου, σε χώρο που δε θα επηρεάζει τη διαμόρφωση παραλίας. Πρέπει επίσης να διατηρηθεί για τουριστικούς σκοπούς, τμήμα της ιχθυόσκαλας αλλά και της υπάρχουσας ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (ταρσανά) όπως και χώρος έκθεσης της ναυτικής τεχνολογίας. Για το σκοπό αυτό πρέπει να προβλεφθούν σύγχρονες εγκαταστάσεις για την ιχθυόσκαλα και για την ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη.

7. Το Κορδόνι, ο πανέμορφος Μόλος του λιμανιού στο Καστελλόριζο, προτείνεται να αναβαθμιστεί έτσι προκειμένου να διασφαλιστούν: Η αισθητική συμβατότητα του διακόσμου του οικισμού (παγκάκια, δημοτικός φωτισμός κ.α.) με την αρχιτεκτονική του οικισμού και η δομική ακεραιότητα-αποκατάσταση του κρηπιδώματος του λιμανιού ώστε να μη συμβούν τοπικές αστοχίες στην παραλιακή ζώνη-Κορδόνι.



Εικόνα 8.8: Προτεινόμενη Αναδιάταξη Λιμενικών Εγκαταστάσεων

Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Ε. Πρόβλημα: Απουσία Ποδηλατικών Υποδομών και Υποδομών για Πεζούς

Το δίκτυο των πεζών, εντός του Δήμου Καστελλόριζου, είναι ελλιπές και η κίνηση των πεζών δεν καθίσταται συνεχώς δυνατή και ασφαλής για τους πεζούς. Επίσης σε όλες τις πεζοπορικές διαδρομές και τα μονοπάτια του Δήμου Καστελλόριζου δεν υπάρχουν ποδηλατικές υποδομές.

Ε. Επίλυση: Δημιουργία Ποδηλατικών Υποδομών και Υποδομών για Πεζούς

Για να είναι δυνατή η πεζή μετακίνηση (ροή των πεζών) στο Δήμο του Καστελλόριζου, θα πρέπει να αναπτυχθεί ένα συνεχές δίκτυο πεζοδρόμων, δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και δρόμων με μεγάλα πλάτη πεζοδρομίων, όπου θα επιτυγχάνεται η μετακίνηση για το σύνολο των ανθρώπων, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία. Προτείνεται, να δημιουργηθεί ένα τέτοιο δίκτυο πεζών σε όλα τα μέρη ενδιαφέροντος που συνδέονται από τα προτεινόμενα πολιτιστικά μονοπάτια του ΑΕΙ. Κρίνεται επίσης αναγκαία η μελέτη και η δημιουργία ποδηλατικών υποδομών σε όλες τις πεζοπορικές διαδρομές και τα μονοπάτια του Δήμου Καστελλόριζου όπως και η λειτουργία ενός συστήματος μίσθωσης ποδηλάτων από το Δήμο Καστελλόριζου σε όλα τα μέρη ενδιαφέροντος που συνδέονται από τα προτεινόμενα πολιτιστικά μονοπάτια του ΑΕΙ.

Βιβλιογραφία Κεφαλαίου 8

Νεφέλη Παπακωνσταντίνου «Διερεύνηση Υβριδικού Συστήματος από Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας στο Καστελλόριζο για την κάλυψη των υδρευτικών και ενεργειακών αναγκών», Διπλωματική Εργασία, Μπαλτάς, ΕΜΠ, 2020

Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Μεγίστης έτους 2024. Αριθμός πρωτοκόλλου 205, Απόφαση 16/2024. ΑΔΑ:9Υ8ΥΩΚΟ-ΦΤ1

Ιστογραφία

<https://el.wikipedia.org/wiki/Καστελόριζο>

<http://aei-project.ntua.gr/>

<https://www.cnway.gr/el/project/λιμένας-μεγίστης-καστελοριζο>

<https://gretour.com/el/kastellorizo/>

<https://www.naturagraeca.com/ws/131,193,377,1,1,Καστελόριζο>

Δ. Παρουσίαση Αποτελεσμάτων

Κεφάλαιο 9

«Η Εύβοια»

9. 1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης

Γεωγραφικά και Διοικητικά Χαρακτηριστικά

Μετά την Κρήτη, η Εύβοια είναι το δεύτερο μεγαλύτερο νησί της χώρας. Ο νομός Ευβοίας αποτελεί το ανατολικότερο άκρο της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδος, στην οποία και ανήκει μαζί με τους νομούς Ευρυτανίας, Βοιωτίας, Φωκίδας και Φθιώτιδας. Βρέχεται βορειοανατολικά από το Αιγαίο Πέλαγος, βόρεια από τον Παγασητικό Κόλπο, βορειοδυτικά από το Μαλιακό Κόλπο, δυτικά από τον Ευβοϊκό Κόλπο και νοτιοδυτικά από το στενό του Καφηρέα. Έχει έκταση 4.122.501 στρέμματα (3,20% της συνολικής έκτασης της χώρας) και περιλαμβάνει το νησί της Εύβοιας (3.654.000 στρέμματα), το νησί της Σκύρου (209.000 στρέμματα), και το ηπειρωτικό τμήμα της Στερεάς Ελλάδος που απαρτίζεται από τους δήμους Ανθήδωνος (137.266 στρέμματα) και Αυλίδος (122.235 στρέμματα). Το νησί της Εύβοιας έχει μήκος 175 χλμ. και το πλάτος του κυμαίνεται από 6 μέχρι 50 χλμ. Το μήκος των ακτών του (χωρίς τις ακτές της Σκύρου) φτάνει τα 678 χλμ.⁶³

Ο νομός της Εύβοιας υποδιαιρείται στη Βόρεια και στην Κεντρική Εύβοια, που είναι και οι περιοχές μελέτης, στη Νότια Εύβοια και στη Σκύρο. Πρωτεύουσα του νομού είναι η Χαλκίδα και το ομώνυμο δημοτικό διαμέρισμα είναι το πολυπληθέστερο του νομού με πληθυσμό, ο οποίος κατά την απογραφή του 2021 ανέρχεται στους 108.313 κατοίκους. Σύμφωνα με τον Καλλικράτη και το άρθρο 1 του νόμου **3852/2010 ΦΕΚ τεύχος Α 87** «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», υφίστανται οι παρακάτω Δήμοι για ολόκληρο το Νομό Εύβοιας:

1. Δήμος **Χαλκιδέων** με έδρα τη Χαλκίδα αποτελούμενος από τους δήμους α. Χαλκιδέων β. Ληλαντίων γ. Ανθηδώνος δ. Νέας Αρτάκης και ε. Αυλίδος, οι οποίοι καταργούνται.
2. Δήμος **Διρφύων – Μεσσαπίων** με έδρα τα Ψαχνά αποτελούμενος από τους δήμους α. Διρφύων και β. Μεσσαπίων, οι οποίοι καταργούνται.

⁶³ Μπαλάσκα Ειρήνη – Ιωάννα, «Διεύρυνση της Αξιοποίησης των συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα στην τουριστική ανάπτυξη της Β. Εύβοιας», Διπλωματική Εργασία, Στρατηγέα, ΕΜΠ, 2009

2. Δήμος **Ερέτριας** με έδρα την Ερέτρια αποτελούμενος από τους δήμους α. Ερέτριας και β. Αμαρυνθίων, οι οποίοι καταργούνται.
 4. Δήμος **Καρύστου** με έδρα την Κάρυστο αποτελούμενος από τους δήμους α. Καρύστου β. Στυρέων γ. Μαρμαρίου και την κοινότητα Καφηρέως, οι οποίοι καταργούνται.
 5. Δήμος **Ιστιαίας – Αιδηψού** με έδρα την Ιστιαία αποτελούμενος από τους δήμους α. Ιστιαίας β. Αιδηψού γ. Αρτεμισίου δ. Ωρεών και την κοινότητα Λιχάδος, οι οποίοι καταργούνται.
 6. Δήμος **Μαντουδίου – Λίμνης – Αγίας Άννας** με έδρα τη Λίμνη Ευβοίας αποτελούμενος από τους δήμους α. Νηλέως β. Ελυμνίων και γ. Κηρέως, οι οποίοι καταργούνται.
 7. Δήμος **Κύμης – Αλιβερίου** με έδρα το Αλιβέρι και ιστορική έδρα την Κύμη αποτελούμενος από τους δήμους α. Κύμης β. Κονίστρων γ. Ταμυνέων δ. Αυλώνας και ε. Δυστιων, οι οποίοι καταργούνται.
- Β. Στο δήμο **Σκύρου** δεν επέρχεται καμία μεταβολή.



Εικόνα 9.1: Περιοχή Μελέτης, Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ η περιοχή μελέτης αρχικά περιλάμβανε τον κεντρικό όγκο της Εύβοιας, με αναφορά το Δήμο Διρφύων Μεσσαπίων, έπειτα όμως τις καταστροφικές πυρκαγιές, με ομόφωνη απόφαση του Consortium και με την εθελοντική συνδρομή του Περιφερειακού Τμήματος Νομού Ευβοίας του ΤΕΕ, αποφασίστηκε να συμπεριληφθεί στην περιοχή μελέτης και η Βόρεια Εύβοια. Η Χαλκίδα θεωρείται αυτονόητο σημείο αναφοράς.

Βόρεια Εύβοια

Τη Βόρεια Εύβοια, συγκροτούν οι Δήμοι **Ιστιαίας – Αιδηψού** και **Μαντουδίου – Λίμνης – Αγίας Άννας**. Ολόκληρη η περιοχή χαρακτηρίζεται από μια λαμπρή ιστορία και παρακαταθήκες μεγάλων πολιτισμών. Πόλεις όπως η Αιδηψός, Ιστιαία, Ωρεοί, Λίμνη, Ροβιές, Αρτεμίσιο, Κήρινθος, Μαντούδι, με την σημερινή τους ονομασία, ανέπτυξαν μεγάλη πολιτισμική δραστηριότητα σε όλες τις περιόδους που

αφορούν την ιστορία του Ελληνισμού μιας και η περιοχή της Βόρειας Εύβοιας αποτέλεσε ανά τους αιώνες σημείο στρατηγικής σημασίας στην θαλάσσια περιοχή.

Κεντρική Εύβοια

Την Κεντρική Εύβοια, συγκροτούν οι Δήμοι **Χαλκιδέων** και **Διρφύων – Μεσσαπίων**. Η Χαλκίδα είναι η πρωτεύουσα και ο κύριος λιμένας του νομού Εύβοιας της περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας. Είναι κτισμένη στις δύο πλευρές του πορθμού του Ευρίπου με το ένα κομμάτι της να βρίσκεται στην νήσο Εύβοια και το άλλο της στην Στερεά Ελλάδα. Στην ηπειρωτική πλευρά της στον λόφο της Κανήθου δεσπόζει το ενετικό κάστρο του Καράμπαμπα που μαζί με την γέφυρα του Ευρίπου και το μοναδικό φαινόμενο αλλαγής της κατεύθυνσης των υδάτων ανά έξι ώρες και ενδιάμεσα μίας ώρας στασιμότητας (παλίρροια του Ευρίπου), αποτελούν τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της. Το ΥΠΠΟ, έχει κηρύξει 106 μνημεία και αρχαιολογικούς χώρους στη Χαλκίδα.

Ο Δήμος Διρφύων - Μεσσαπίων είναι Δήμος της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας που συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης από την συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Διρφύων και Μεσσαπίων. Η έκταση του νέου Δήμου είναι 779.86 τ. χλμ και ο πληθυσμός του 19.067 κάτοικοι σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ του 2011. Έδρα του Δήμου είναι τα Ψαχνά. Στα βόρεια, ο Δήμος συνορεύει με το Δήμο Μαντουδίου - Λίμνης - Αγίας Άννας, νότια με το Δήμο Χαλκιδέων, νοτιοανατολικά με το Δήμο Ερέτριας και ανατολικά-νότια με το Δήμο Κύμης - Αλιβερίου. Ο Δήμος Διρφύων - Μεσσαπίων παρουσιάζει σημαντική δραστηριότητα και στους τρεις τομείς της οικονομίας. Οι δυνατότητες και οι πόροι της περιοχής δημιουργούν σημαντικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της σε συνδυασμό με την γειτνίαση της με τη Χαλκίδα αλλά και την Αττική. Ο Δήμος αποτελεί πόλο προσέλκυσης επισκεπτών, λόγω των εγγύτερων στην Αττική, ακτών σε Ευβοϊκό και Αιγαίο. Η περιοχή έχει εξαιρετικές δυνατότητες για γεωργική και κτηνοτροφική παραγωγή.

Περιβαλλοντικό Απόθεμα

Ένα από τα χαρακτηριστικά που κάνουν την Εύβοια να ξεχωρίζει και να θεωρείται ιδανικός τουριστικός προορισμός είναι το καταπράσινο, δασώδες, ορεινό, φυσικό περιβάλλον, σε συνδυασμό με τις ανυπέβλητες σε ομορφιά ακτές του. Πρόκειται για ένα σπάνιο δώρο της φύσης με πανέμορφες αμμουδιές, δάση, φαράγγια, σπήλαια, ιαματικές πηγές και άλλες ομορφιές, που δεν έχουν όμως μέχρι σήμερα αξιοποιηθεί ή προβληθεί στο βαθμό που θα μπορούσαν, ώστε να προσελκύσουν πάσης φύσεως τουριστική πελατεία.

Περιοχές Natura 2000

Στη Βόρεια Εύβοια απαντώνται περιοχές με πλούσια οικοσυστήματα και ιδιαίτερο φυσικό κάλλος, εκ των οποίων κάποιες εντάσσονται στο δίκτυο Natura 2000 ή έχουν συμπεριληφθεί στον Εθνικό Κατάλογο Προτεινόμενων Περιοχών για ένταξη στο δίκτυο αυτό. Αυτές είναι: Το Μικρό και Μεγάλο Λιβάρι Ιστιαίας. Τα Δέλτα των ποταμών Ξηριά και Κηρέα. Το Υδροχαρές Δάσος του Αγίου Νικολάου, 800 μέτρα νότια της παραλίας των Κανατάδικων. Το Απολιθωμένο Δάσος Κερασιάς. Τα Όρη Τελέθριο και Κανδήλι. Τα Λιχαδονήσια στην κοινότητα Λιχάδας. Η Κοιλιάδα Προκοπίου.⁶⁴

Παραλίες Βόρειας Εύβοιας

Τα μεγαλύτερα τουριστικά θέρετρα (Λουτρά Αιδηψού, Πευκί, Λίμνη, Ροβιές κ.τ.λ.) βρίσκονται σε παραθαλάσσιες περιοχές, καθώς στις ακτές της περιοχής υπάρχουν πανέμορφες παραλίες. Οι λουόμενοι συνήθως προτιμούν τις παραλίες του Β. Ευβοϊκού από αυτές του Αιγαίου, διότι οι άνεμοι που πνέουν στις πρώτες είναι ηπιότεροι. Στις ακτές της Β. Εύβοιας υπάρχουν αμέτρητες παραλίες, από τις οποίες ελάχιστες μπορούν να θεωρηθούν ως οργανωμένες. Στην περιοχή του Κάβου συναντάμε το Λιχαδονήσι, όπου βρίσκεται ένα μπαράκι για την προσέγγιση του οποίου ξεκινούσε καΐκια τόσο από τον Κάβο όσο και από τον Άγιο Κωνσταντίνο. Πανέμορφες παραλίες, με καταγάλανα νερά και πνιγμένες στο πράσινο, είναι αυτές του Αγίου Γεωργίου, των Γιάλτρων, του Πευκίου και του Αγίου Νικολάου Αιδηψού. Οι παραλίες του δήμου Αιδηψού έχουν πολλές φορές στο παρελθόν βραβευτεί με τη γαλάζια σημαία για την ποιότητα των νερών τους.

Παραλίες Κεντρικής Εύβοιας

Σχετικά απρόσιτες, αλλά μοναδικού κάλλους οι βραχώδεις (ως επί το πλείστον) ακτές της ανατολικής Εύβοιας, έχουν το πλεονέκτημα να προσφέρουν μικρές αμμώδεις παραλιακές οάσεις, ανεπανάληπτης ομορφιάς, σαν κι αυτές του Λιμνιώνα και της Χιλιαδούς. Αρκετά ψηλότερα από την παραλία της Χιλιαδούς, σε περιοχή με πανοραμική θέα προς το Αιγαίο, βρίσκεται χτισμένη η Παλαιά Μονή Χιλιαδούς. Η παράδοση λέει πως ονομάστηκε έτσι γιατί ήταν η χλιοστή, που χτίστηκε με εντολή της αυτοκράτειρας Θεοδώρας (830-856). Περιοχές φυσικού κάλλους στο Δήμο Διρφύων-Μεσσαπίων είναι επίσης οι ακόλουθες:

⁶⁴ Μπαλάσκα Ειρήνη – Ιωάννα, «Διεύρυνση της Αξιοποίησης των συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα στην τουριστική ανάπτυξη της Β. Εύβοιας», Διπλωματική Εργασία, Στρατηγέα, ΕΜΠ, 2009

Παραλία Δάφνη, Παραλία Πολιτικών, Λιμνιώνας, Πετάλη, Βυθούρι, Χιλιαδού, Φαράγγι Αγάλης, Βρύση του Γιατρού, Έρια, Αγία Κυριακή, Μονοπάτι Ηρώς.



Εικόνα 9.2: Παραλία Πετάλη, Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Διατηρητέα Μνημεία της φύσης

Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν αμέτρητες τοποθεσίες που μπορούν να χαρακτηριστούν ως μνημεία της φύσης. Επίσημα αναγνωρισμένο (Ν. 996/71) είναι το Υδροχαρές Δάσος του Αγίου Νικολάου, στα Κανατάδικα Ιστιαίας (ΦΕΚ, 656/Β/1986). Πρόκειται για συστάδες αιωνόβιων δέντρων (κυρίως φτελιών και δρυών) σε μία πεδινή έκταση μικρότερη από ένα εκτάριο, όπου απαντώνται υγρότοποι και γεωργικές γαίες. Το γεγονός αυτό προσδίδει μεγάλη οικολογική αξία στην περιοχή και αποτελεί έναυσμα για την ανάπτυξη οικολογικού και περιηγητικού τουρισμού.⁶⁵

Πολιτιστικό Απόθεμα

Ολόκληρη η περιοχή της Εύβοιας χαρακτηρίζεται από μια λαμπρή ιστορία και παρακαταθήκες μεγάλων πολιτισμών. Ωρεός, Ιστιαία, Αιδηψός, Ελύμνιο, Οροβίαι, Κήρινθος, Αρτεμίσιο, Κήναιο, Δίον κ.α. είναι ονομασίες αρχαίων πόλεων, που ανέπτυξαν μεγάλη πολιτισμική δραστηριότητα σε όλες τις ιστορικές περιόδους, καθώς και περιοχών συνδεδεμένων τότε με τη μυθολογία και τότε με καθοριστικές στιγμές της ιστορίας του ελληνισμού.

⁶⁵ Μπαλάσκα Ειρήνη – Ιωάννα, «Διεύρυνση της Αξιοποίησης των συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα στην τουριστική ανάπτυξη της Β. Εύβοιας», Διπλωματική Εργασία, Στρατηγέα, ΕΜΠ, 2009

Κεντρική Εύβοια

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ τα Προϊστορικά & Αρχαία Μνημεία που συναντώνται στο Δήμο Διρφύων - Μεσσαπίων είναι τα ακόλουθα:

• Αγία Καλλιόπη

Αγία Καλλιόπη, Τριάδα Ψαχνών ΥΑ ΥΠΠΕ/Α/Φ31/9698/681 π. ε. ΦΕΚ: 661/Β/1976-05-17 «Άφθονα επιφανειακά λείψανα από τη νεολιθική μέχρι τη γεωμετρική περίοδο».

• Προϊστορικός οικισμός Πύργου

Προϊστορικός συνοικισμός, Πύργος Ψαχνών «Στην θέση 'Πύργος' Ψαχνών στην Εύβοια βρίσκεται προϊστορικός συνοικισμός (Prehistoric Euböia, BSA 61 (1966) που χρονολογείται από τη Νεολιθική έως και το τέλος της Ύστερης Εποχής του Χαλκού» ΥΑ Α/Φ31/12201/1134 ΦΕΚ: 526/Β/1974-05-21.

• Λόφος Καυκάλα

Λόφος Καυκάλα, Πολιτικά, Εύβοια «Εντός του αρχαιολογικού χώρου υπάρχουν σημαντικά αρχαιολογικά κατάλοιπα.» 28881 ΦΕΚ: 74/Δ/2021-02-22

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ τα Μεσαιωνικά Μνημεία που συναντώνται στο Δήμο Διρφύων - Μεσσαπίων είναι τα ακόλουθα: Πύργος Πολιτικών, Πύργος Καμαρίτσας, Καστρί Ψαχνών, Πύργος Τριάδας, Πύργος Φηγών, Πύργος Πισσώνα , Πύργος Βουνών, Πύργος Αμφιθέας, Πύργος Σκουντέρι, Πύργος Μίστρου.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ τα Χριστιανικά Μνημεία που συναντώνται στο Δήμο Διρφύων - Μεσσαπίων είναι τα ακόλουθα: Ι.Ν. Παναγίας Περιβλέπτου, Ι.Ν. Αγίου Ιωάννη Καλαβύτη, Ι.Ν. Μεταμόρφωσης Σωτήρα, Ι.Ν. Αγίου Νικολάου, Ι.Ν. Παναγίας Μονομερίτισσας, Ι.Ν. Αγίας Παρασκευής, Ι.Ν. Παναγίτσας , Ι.Ν. Αγίας Τριάδας

Βόρεια Εύβοια

Αρχαιολογικοί χώροι

Στη Βόρεια Εύβοια υπάρχουν πολλές περιοχές με αξιόλογους αρχαιολογικούς χώρους και ευρήματα. Τέτοιες περιοχές είναι οι Ωρειό, το Αγριοβότανο, η Αιδηψός, τα Γιάλτρα το Μαντούδι, η Λίμνη, τα Ελληνικά κ.α. Στην περιοχή των Ελληνικών σώζονται, από τους ιστορικούς χρόνους, ερείπια αρχαίων οχυρώσεων (σε πολλά σημεία μέχρι και το ύψος των τριών μέτρων) με το όνομα «Καστραδάκι». Στο ακρωτήριο του Αρτεμισίου, όπου έγινε και η ομώνυμη Ναυμαχία με τους Πέρσες το 480 π. Χ., είναι κτισμένο το πανάρχαιο χωριό Αγριοβότανο, όπου απαντώνται αρχαίοι κίονες. Στα Λουτρά Αιδηψού και στα Γιάλτρα υπάρχουν μέχρι σήμερα κατάλοιπα των αρχαίων λουτρών, κάποια εκ των οποίων εκτίθενται στο Μουσείο Λουτροθεραπείας στην Αιδηψό. Αρχαιολογικοί χώροι θεωρούνται επίσης οι Ωρειό,

που η ιστορία τους αρχίζει από την πρωτοελλαδική εποχή (5000 π. Χ.), οι Ροβιές (Οροβίαι), όπου υπήρχε αρχαίο Μαντείο αψευδέστατων του Σεληνούντιου Απόλλωνα και η αρχαία Κήρινθος, κοντά στην παραλία Μαντουδίου, όπου άκμασε η περίφημη Ομηρική «έφαλος Κήρινθος».

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ οι Αρχαιολογικοί Χώροι που συναντώνται στη Βόρεια Εύβοια είναι επίσης οι ακόλουθοι: Λιχαδονήσια (χερσαίος αρχ. Χώρος & ενάλια αρχαιολογία), Ακρωτήριο Κήναιον, Καστρί, Χερρονήσι, Βίγλα, Φραγκοκκλησιά, Λόφος Διβούνι, Λόφος Καστρί, Παλαιόκαστρο, Αρχαία Κήρινθος, Καστέλλι, Κουμπί, Λόφος Λαυρέντη.

Κάστρα και μνημεία

Στην περιοχή της Β. Εύβοιας υπάρχουν κάστρα και μνημεία διάφορων εποχών. Τα σημαντικότερα από αυτά είναι τα εξής: Ο πύργος του Δροσίνη, ο οποίος αποτελεί εξαιρετικό δείγμα ενετικού πυργόσπιτου του 19ου αιώνα. Χτίστηκε από τον Ιμπραήμ Αγά και αγοράστηκε το 1831 από τον παππού του μεγάλου ποιητή. Σήμερα ανήκει στο δημοτικό διαμέρισμα Γουβών. Στην περιοχή των Ωρεών υπάρχει το κάστρο της Ωρίας. Πρόκειται για ενετικό κάστρο, που έχει χτιστεί στα θεμέλια αρχαίου κάστρου, όπου κατά την αρχαιότητα φυλάσσονταν οι θησαυροί της πόλης. Στην περιοχή υπάρχει και ένα κάστρο από την εποχή της Τουρκοκρατίας. Στην τοποθεσία Μουρτιάς, κοντά στη Λίμνη, σώζονται ερείπια ενός κάστρου των κλασικών χρόνων που ονομάζεται Στεφάνι. Στο κέντρο της πόλης των Ροβιών σώζεται ένας βενετσιάνικος πύργος που τοποθετείται στην περίοδο της Τουρκοκρατίας. Ο πύργος της Αγίας Παρασκευής είναι ένα ενετικό μνημείο, στη μέση της διαδρομής Λουτρών Αιδηψού - Πολύλοφου. Στον περίβολο της εκκλησίας των Ωρεών βρίσκεται ο Ταύρος Ωρεών. Πρόκειται για ένα ογκώδες γλυπτό, φιλοτεχνημένο προς τιμή του Δημητρίου Πολιορκητή, κατά την εποχή που οι Μακεδόνες κυριαρχούσαν στο ελληνικό στερέωμα. Στην Καστανιώτισσα Ωρεών, βρίσκεται η κατοικία και ο τάφος των πρώτων ιδιοκτητών της περιοχής, που δολοφονήθηκαν το 1854 (Κονάκι και Τάφος Λείβς). Επίσης, στο Προκόπι βρίσκεται το κονάκι των παλαιών μεγαλοϊδιοκτητών της Βόρειας και Κεντρικής Εύβοιας, Νόελ - Μπαίκερ (απογόνων του Λόρδου Βύρωνα). Στα υψώματα πάνω από τον κεντρικό δρόμο Χαλκίδας - Προκοπίου βρίσκεται το Κάστρο της Κλεισούρας. Συγκεκριμένα, απομεινάρια ενός οχυρού που έλεγχε την είσοδο από την Κεντρική Εύβοια στη Βόρεια. Τέλος, λίγο έξω από τη Δαφνούσα, στο δήμο Κηρέως, υπάρχει ο ενετικός πύργος Μπέζα.

Σύμφωνα με το Πρόγραμμα ΑΕΙ τα Μεσαιωνικά μνημεία στη Βόρεια Εύβοια είναι τα ακόλουθα: Πύργος Αιδηψού, Πύργος Λιχάδας, Πύργος Νησιώτισσας, Πύργος ΙΜ Γαλατάκη, Πύργος Φαράκλας, Πύργος Γεροβούνου, Κάστρο Κλεισούρας, Πύργος Μπέζα.

Βιομηχανικά κτίρια εξόρυξης λευκόλιθου/μαγνησίτη

Στη Βόρεια Εύβοια υπάρχουν επίσης δύο ζώνες κοιτασμάτων λευκόλιθου, που έχουν συνολικό μήκος 30 χλμ. και πλάτος 16-20 χλμ. Η ανατολική ζώνη περιλαμβάνει τα μεταλλεία Μαντούδι, Γαλατάκι, Πήλι κ.τ.λ. ενώ η δυτική τα μεταλλεία Βαριά – Ρέμα, Τρούπι κ. ά. Μετά την εξόρυξη του λευκόλιθου, γίνεται διαλογή με τα χέρια και ακολουθεί μεταλλουργική επεξεργασία. Στο Πήλι αλλά και στους πρώην οικισμούς Αγία Τρίτη και Λιβαδάκια, υπήρχε μεγάλη μεταλλευτική δραστηριότητα κυρίως προπολεμικά, αλλά και μεταπολεμικά. Σε αυτές τις τοποθεσίες γινόταν εξόρυξη, μεταφορά μεταλλείου με εναέρια και σταθερά βαγονέτα, επεξεργασία, αποθήκευση και ξανά μεταφορά με βαγονέτα μέσω της θαλάσσιας σκάλας που είχε κατασκευαστεί στην παραλία Πηλίου προς τα καράβια με τις μαούνες αλλά και προς τον όρμο του Ατάλαντου μέσω βαγονιών από τα Λιβαδάκια. Η παράδοση αυτή πρέπει να συνεχιστεί.⁶⁶



Εικόνα 9.3: Βιομηχανικά κτίρια εξόρυξης λευκόλιθου/μαγνησίτη, Πηγή:
<http://aei-project.ntua.gr>

Εκκλησίες και Μονές



Εικόνα 9.4: Εκκλησία Αγίου Ιωάννη του Ρώσου, Πηγή:
<https://www.orthodoxianewsagency.gr/>

⁶⁶ <http://aei-project.ntua.gr>

Μία από τις πιο γνωστές εκκλησίες της Ελλάδος, που καθημερινά δέχεται εκατοντάδες προσκυνητών, είναι η εκκλησία του **Αγίου Ιωάννη του Ρώσου** στο Προκόπι του Κηρέα. Το 1925, οι ευσεβείς Μικρασιάτες πρόσφυγες από το ομώνυμο χωριό της Καππαδοκίας έφεραν μαζί τους το σκήνωμα του Αγίου που θεωρείται θαυματουργό. Στη Λίμνη υπάρχει η εκκλησία της Ζωοδόχου Πηγής. Πρόκειται για μία εκκλησία της νεότερης εποχής που είναι κτισμένη στα ερείπια ενός παλαιοχριστιανικού ναού και ρωμαϊκών λουτρών, που υπήρχαν εκεί παλιότερα. Στο νότιο τμήμα της Ιστιαίας βρίσκεται ο Ναΐσκος Αγίου Νικολάου, που χρονολογείται στα χρόνια του Βυζαντίου. Στην ίδια περιοχή, χτισμένο σε ένα μαγευτικό πλατανοδάσος, είναι το εξωκλήσι της Παναγίας Ντινιούς. Θαυμασμό προκαλεί η εκκλησία της Αγίας Τριάδας στην Στροφυλιά του δήμου Κηρέως. Η εκκλησία χτίστηκε το 1879 και δίπλα της υπάρχει ένα γραφικό γεφύρι. Στη Β. Εύβοια υπάρχει μεγάλος αριθμός μονών. Μία από τις αρχαιότερες μονές της χώρας και η αρχαιότερη στο νομό, είναι η μονή του Αγίου Νικολάου ή μονή Γαλατάκη. Η μονή απέχει, περίπου, 12 χλμ. από τη Λίμνη και είναι χτισμένη πάνω σε αρχαίο ναό αφιερωμένο στο θεό Ποσειδώνα. Στον περίβολο της μονής υπάρχουν δύο σπηλαιώδεις εκκλησίες. Η εκκλησία του Χριστόδουλου του Πάτμιου και το παρεκκλήσι του Αγίου Ανδρέα, που στεγάζονται σε φυσικές εσοχές βράχων. Παλιότερα οι δύο αυτές εκκλησίες χρησιμοποιήθηκαν σαν ασκητήρια. Σε απόσταση 15 χλμ. από τα Λουτρά Αιδηψού συναντάται η μονή Αγίου Γεωργίου Ηλίων. Η ιστορία της μονής είναι πολλών αιώνων (από την περίοδο της φραγκοκρατίας) και τα κειμήλια, που διασώθηκαν από τις διάφορες βαρβαρικές επιδρομές είναι πολύ ενδιαφέροντα. Στην ίδια περιοχή και ανατολικά, υπάρχει και η μονή της Αγίας Ειρήνης Χρυσοβαλάντου. Είναι μια σχετικά νεοσύστατη γυναικεία μονή και η πρόσβαση γίνεται από το 10ο χλμ. του δρόμου Αιδηψού - Λίμνης. Τέλος, πασίγνωστη στην Εύβοια αλλά και στο πανελλήνιο, είναι η μεταβυζαντινή μονή του Οσίου Δαυίδ στη Λίμνη. Στο περίβολο της μονής βρίσκεται ο τάφος του χαρισματικού ηγουμένου της Ιακώβου. Άλλες μονές της Βόρειας Εύβοιας είναι η μονή Αρμά στα Καμάρια Ιστιαίας και η μονή Γέροντος στις Ροβιές.

9. 2. Υποδομές Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας

Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Η Κεντρική και Βόρεια Εύβοια θεωρείται απομονωμένη περιοχή λόγω της κακής διασύνδεσης με την υπόλοιπη Ελλάδα. Διαθέτει ένα πολύπλοκο οδικό δίκτυο με κεντρικές επαρχιακές οδούς (ασφαλτόδρομους), που διακλαδώνονται σε δευτερεύοντες ασφαλτόδρομους, τιμεντόδρομους και χωματόδρομους. Η μόνη σύνδεση γίνεται μέσω Χαλκίδας και δεν υπάρχουν οδικοί άξονες σε όλη την Εύβοια που να συνδέουν τις πόλεις και τους οικισμούς. Γενικότερα το κεντρικό οδικό δίκτυο της Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας είναι άκρως επικίνδυνο.

Ο Νομός Ευβοίας συνδέεται οδικά με την ηπειρωτική Ελλάδα μέσω των δύο γεφυρών της Χαλκίδας. Η παλιά γέφυρα της Χαλκίδας (γέφυρα του Ευρίπου) αποτελεί το σήμα κατατεθέν της πόλης και κατασκευάστηκε το 1962. Πρόκειται για μία κινητή γέφυρα, από όπου μπορεί κάποιος να παρατηρήσει την παλιρροιακή εναλλασσόμενη κίνηση των νερών του Νότιου Ευβοϊκού, στα οποία η ταχύτητα των ρευμάτων μπορεί να φτάσει ακόμα και τα 12 χλμ την ώρα. Η παλιά γέφυρα δε χρησιμοποιείται ευρέως, καθώς τον Ιούλιο του 1993 κατασκευάστηκε νοτιότερα η νέα κρεμαστή γέφυρα της Χαλκίδας. Η γέφυρα αυτή συνέβαλε στην ευκολότερη πρόσβαση της περιοχής και στην αποφυγή της κυκλοφοριακής συμφόρησης στο κέντρο της πόλης. Πρόκειται για μία καλωδιωτή γέφυρα που απέχει από την Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης (65ο χλμ.) 13 χλμ. έχει μήκος 695 μ., εκ των οποίων τα 215 μ. αιωρούμενα, ύψος 90μ. και ωφέλιμο πλάτος 12,6 μ. Διαθέτει μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση (πλάτος λωρίδας 3,75 μ.), εκατέρωθεν των οποίων υπάρχουν δύο προστατευμένοι πεζόδρομοι (πλάτος πεζόδρομου 1,8 μ.). Η πρόσβαση στη γέφυρα γίνεται από οκτώ βοηθητικές γέφυρες (τέσσερις στην πλευρά της Εύβοιας και τέσσερις στην πλευρά της Βοιωτίας), μέσου μήκους 38 μ. έκαστη.⁶⁷

Επιπλέον, ο Νομός Ευβοίας εκτείνεται παράλληλα και κατά μήκος της Εθνικής Οδού Αθηνών Θεσσαλονίκης σε μήκος περίπου 220 χλμ., σε ευθεία γραμμή από βορρά προς νότο. Σύμφωνα με μελέτες, το 1992, το κύριο οδικό δίκτυο στο Νομό έχει συνολικό μήκος 261 χλμ. (ασφαλτοστρωμένα), από τα οποία τα 223 χλμ. έχουν καλή βατότητα και τα υπόλοιπα μέτρια. Το δευτερεύον οδικό δίκτυο (824 χλμ.) είναι κατά 68% ασφαλτικό, 20% μη ασφαλτικό και 12% χωρίς οδόστρωμα. Η βατότητα χαρακτηρίζεται καλή σε μήκος δικτύου 355 χλμ., μέτρια σε 242 χλμ. και κακή σε 222 χλμ. Το νοτιότερο άκρο της Βόρειας Εύβοιας απέχει από τη νέα γέφυρα της Χαλκίδας 44 χλμ., μέσω της κύριας οδού Χαλκίδας - Προκοπίου. Από το Προκόπι και πάνω, το κύριο οδικό δίκτυο έχει συνολικό μήκος 145 χλμ. Παρά το γεγονός ότι ο νομός Εύβοιας βρίσκεται πολύ κοντά στην πρωτεύουσα, το εσωτερικό οδικό του δίκτυο είναι σε κακή κατάσταση με συνέπεια να εμφανίζει σημαντικά προβλήματα ασφάλειας (πολλά τροχαία ατυχήματα). Ένα άλλο πρόβλημα που δημιουργείται λόγω της κακής ποιότητας του οδικού δικτύου είναι ο αποκλεισμός της Βόρειας Ευβοίας κατά τους χειμερινούς κυρίως μήνες, καθώς δεν υπάρχει δρόμος που να παρακάμπτει το όρος Κανδήλι. Οι κάτοικοι της περιοχής ταλαιπωρούνται για πολλά χρόνια διότι οι δρόμοι βρίσκονται σε άθλια κατάσταση είτε λόγω των έντονων καιρικών φαινομένων είτε λόγω της απουσίας αντιπλημμυρικών έργων. Για το λόγο αυτό, η κεντρική και Βόρεια Εύβοια χρειάζονται ένα σύγχρονο οδικό δίκτυο. Η σημερινή κατάσταση στην Κεντρική και Βόρεια Εύβοια αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την τουριστική ανάπτυξη του νομού και οι προοπτικές τουριστικής

⁶⁷ Μπαλάσκα Ειρήνη – Ιωάννα, «Διεύρυνση της Αξιοποίησης των συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα στην τουριστική ανάπτυξη της Β. Εύβοιας», Διπλωματική Εργασία, Στρατηγέα, ΕΜΠ, 2009

ανάπτυξης σχεδόν εκμηδενίζονται χωρίς τη σοβαρή αναβάθμιση του οδικού δικτύου.

Σύμφωνα με το **άρθρο 9 του Βασιλικού Διατάγματος 06/02/1956 «Περί καθορισμού των επαρχιακών οδών των Νομών του Κράτους κατά τις διατάξεις του Νόμου 3155/1955 περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών»**,⁶⁸

Καθορίζονται ως επαρχιακές οδοί όλου του Νομού Ευβοίας οι κάτωθι:

1. Λέπουρα - Στύρα - Κάρυστος δια Κριεζών, Ζάρκων και Αλμυροποτάμου.
2. Στύρα - Νέα Στύρα - Τσακαίοι.
3. Μαρμάρι - Άγιος Δημήτριος - Αμυγδαλιά δια Μπεζάνων, Μελισσώνος, Αγίου Δημητρίου και Καλλιανού.
4. Κάρυστος - Πλατανιστός - Αμυγδαλιά δια Μετοχίου, Αντιάς, Κομίτου και Δράμεσι.
5. Κάρυστος - Λυκόρευμα - Μαρμάρι.
6. Λέπουρα - Κύμη - Παραλία Κύμης δια Βουζίου, Ωρολογίου και Κονιστρών.
7. Χάνια Αυλωναρίου - Οκτωνιάς δι' Αυλωναρίου με διακλάδωση Μονής Αγίου Χαραλάμπους.
8. Χάνια Αυλωναρίου - Οξύλιθος - Παραλία Κύμης - δι' Ορίου.
9. Κύμη - Χωνευτικό.
10. Κύμη - Μονή Σωτήρος.
11. Αρτάκη - Στρόπωνες - Κύμη δια Βατώντα, Καθενών, Στενής, Μετοχίου Διρφύων, Βιτάλων και Μελετιάνων.
12. Χαλκίς - Μίστρος - Μονάδρι δια Δοκού, Αφρατίου, Σέτας, Θαρουνιάς, Κρεμαστής και Βρύσης.
13. Διακλάδωσις Θεολόγου από επαρχιακής οδού 12.
14. Αμάρυνθος - Σέτα - Μονάδρι δια Γυμνού, Καλλιθέας, Μακρυχωρίου και Μανικίων.
15. Διακλάδωσις Άνω Βαθείας από επαρχιακής οδού 12.
16. Αλιβέρι - Άγιος Λουκάς - Τραχήλι.
17. Βασιλικόν - Λευκαντή.
18. Μύτικας - Μπούρτζι.
19. Ψαχνά - Πολιτικά - Νεροτριβιά.
20. Ψαχνά - Άπταλος - Μίστρος δια Καθενών.
21. Προκόπιο - Πήλιο - Παραλία Πηλίου δι' Αγίας Τρίτης.
22. Προκόπιο - Σπαθάρι - Κεχριές δια Δραζίου, Καλυβιών, Μετοχίου, Κηρέως και Φαράκλας.
23. Μαντούδι - Κυμάσι από εθνική οδού Χαλκίδος - Αιδηψού.
24. Στροφιλιά - Λίμνη - Ροβιές.
25. Ροβιές - Ιστιαία - Κανατάδικα δια Κυπαρισσίου, Βούτα και Καμαρίων.
26. Καμάρια - Κρυονερίτη - Μαρούλι δια Μονοκαρυάς.
27. Ωρεοί - Γαλατσάδες - Κυπαρίσσι δια Ταξιάρχου και Καστανιωτίσσης.
28. Λουτρά Αιδηψού - Ήλια - Ροβιές.
29. Αιδηψός - Γιάλτρα - Λιχάς.
30. Γιαννίτσι - Πόθοι - Χάνια μέχρι συναντήσεως υπ' αριθμού 3 επαρχιακής οδού.

⁶⁸ <http://www.nomoskopio.gr/>

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την απόφαση ΔΜΕΟ/Ε/Ο/266/1995 «Ανακατάταξη Επαρχιακού Δικτύου των Νομών της Χώρας, (ΦΕΚ 293/Β/1995), 17-04-1995»

Κατατάσσονται στο Πρωτεύον το Επαρχιακό οδικό δίκτυο οι παρακάτω δρόμοι του Νομού Ευβοίας:

Πρωτεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο:

1. Ο Επαρχιακός Δρόμος με αριθμό 1: Λέπουρα - Αλμυροπόταμος - Στύρα - Κάρυστος.
2. Ο Επαρχιακός Δρόμος με αριθμό 6: Λέπουρα - Δάφνη - Ωρολόγιο - Κονίστρες - Κύμη - Παραλία Κύμης.
3. Ο Επαρχιακός Δρόμος με αριθμό 8: Χάνια Αυλωναρίου - Όριο - Οξύλιθος - Παραλία Κύμης.
4. Ο Επαρχιακός Δρόμος με αριθμό 17: Βασιλικά - Λευκαντί.
5. Ο Επαρχιακός Δρόμος με αριθμό 24: Στροφυλιά - Λίμνη - Ροβιές.
6. Ο Επαρχιακός Δρόμος με αριθμό 28: Λουτρά Αιδηψού - Ηλία - Ροβιές.
7. Ο Επαρχιακός Δρόμος με αριθμό 29: Αιδηψός (από χιλιομετρική θέση 149+700 Εθνικής Οδού Χαλκίδας - Αιδηψού) - Γιάλτρα - Λιχάδα.

Οι υπόλοιποι Δρόμοι, που χαρακτηρίστηκαν με το από 06-02-1956 Βασιλικό Διάταγμα ως Επαρχιακοί και δεν αναφέρονται στην προηγούμενη απόφαση, ή τμήματα των Επαρχιακών Δρόμων που αναφέρονται στην ίδια απόφαση και αντικαταστάθηκαν με νέες χαράξεις κατατάσσονται στο Δευτερεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο του Νομού Ευβοίας.

Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Αρχικά, ο Νομός Ευβοίας δεν διαθέτει εκτεταμένο σιδηροδρομικό δίκτυο. Η μοναδική σιδηροδρομική σύνδεση του Νομού Ευβοίας με την ηπειρωτική χώρα είναι αυτή της Χαλκίδας, από όπου εκτελούνται δρομολόγια προς την Αθήνα και άλλες γειτονικές περιοχές (Αυλώνα, Θήβα, Λειβαδιά κ.τ.λ.).

Επίσης, σύμφωνα με το ΚΤΕΛ του Νομού Ευβοίας τα Χειμερινά Δρομολόγια των Λεωφορείων εντός του Νομού Ευβοίας βρίσκονται στου ακόλουθους πίνακες:⁶⁹

⁶⁹ <https://ktelevias.gr>

ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΝΤΟΣ ΝΟΜΟΥ ΑΠΟ ΔΕΥΤΕΡΑ ΕΩΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΕΚΠΑ-ΨΑΧΝΑ	06:15-7:40-8:30-9:30-10:30-11:30-12:30-13:30-14:30-15:30-17:15-18:30-19:30-21:30
ΨΑΧΝΑ-ΕΚΠΑ-ΧΑΛΚΙΔΑ	6:15-7:30-8:15-9:15-10:15-11:15-12:15-14:15-15:20(Διερχόμενο)-16:15-18:15-19:15-20:15
ΚΥΜΗ-ΧΑΛΚΙΔΑ	6:30-10:30-13:00-18:30
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΚΥΜΗ	12:15-15:15-18:15
ΑΥΛΩΝΑΡΙ-ΧΑΛΚΙΔΑ	7:10-9:10-11:10-13:40-15:10-19:10
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΑΥΛΩΝΑΡΙ	07:00-10:15-12:15-15:15-18:15-20:15
ΛΙΒΕΡΙ-ΧΑΛΚΙΔΑ	5:45-6:45 (ΑΝΤΑΠ/ΣΗ ΑΜΑΡΥΝΘΟΣ)-7:45-8:45-9:45-11:45-14:10-15:45-17:45-19:45
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΛΙΒΕΡΙ	7:00-9:15-10:15-12:15-13:15-15:15-16:15-18:15-20:15
ΛΙΒΕΡΙ-ΚΥΜΗ	7:00-13:15-16:15-19:15
ΚΥΜΗ-ΛΙΒΕΡΙ	06:30-10:30-13:00-18:30
ΑΜΑΡΥΝΘΟΣ-ΧΑΛΚΙΔΑ	06:05-07:05-08:05-09:05-10:05-12:05-14:35-16:05-18:05-20:05
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΑΜΑΡΥΝΘΟΣ	7:00-9:15-10:15-12:15-13:15-14:15 [ΓΥΜΝΟΥ]-15:15-16:15-18:15-20:15
ΕΡΕΤΡΙΑ-ΧΑΛΚΙΔΑ	06:20-7:20-8:20-9:20-10:20-12:20-14:45-16:20-18:20-20:20
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΕΡΕΤΡΙΑ	7:00-9:15-10:15-12:15-13:15-14:15-15:15-16:15-18:15-20:15
ΚΑΡΥΣΤΟΣ-ΧΑΛΚΙΔΑ	05:30
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΚΑΡΥΣΤΟΣ	13:15
ΡΟΒΙΕΣ-ΧΑΛΚΙΔΑ	7:00-13:00-16:20
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΡΟΒΙΕΣ	12:30-17:15
ΛΙΜΝΗ-ΧΑΛΚΙΔΑ	7:15-13:15-16:40
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΛΙΜΝΗ	12:30-17:15
ΜΑΝΤΟΥΔΙ-ΧΑΛΚΙΔΑ	8:15-14:00-17:20
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΜΑΝΤΟΥΔΙ	12:30-14:30-17:15
ΠΡΟΚΟΠΙ-ΧΑΛΚΙΔΑ	08:30-14:15-17:30
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΠΡΟΚΟΠΙ	12:30-14:30-17:15
ΑΙΔΗΨΟΣ-ΧΑΛΚΙΔΑ	05:30
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΑΙΔΗΨΟΣ	14:30
ΙΣΤΙΑΙΑ-ΧΑΛΚΙΔΑ	06:00
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΙΣΤΙΑΙΑ	14:30
ΒΑΣΙΛΙΚΑ-ΧΑΛΚΙΔΑ	06:45
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΒΑΣΙΛΙΚΑ	14:30
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΠΟΛΙΤΙΚΑ-ΝΕΡΟΤΡΙΒΙΑ	06:15-14:00
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΜΙΣΤΡΟ-ΘΕΟΛΟΓΟ	06:00-14:00
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΜΑΚΡΥΚΑΠΑ-ΣΤΕΝΗ	06:00-14:00
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΛΟΥΚΙΣΙΑ	7:00-14:00
ΓΥΜΝΟΥ-ΧΑΛΚΙΔΑ	06:50
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΓΥΜΝΟΥ	14:15
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΚΥΜΑΣΙ-ΧΑΛΚΙΔΑ	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΘΜΟΥΣ-ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΜΕ ΚΑΡΑΒΙ (ανάλογα με τις ώρες αναχώρησής του)
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΣΤΡΟΠΩΝΕΣ-ΧΑΛΚΙΔΑ	ΚΑΘΕ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 14:00 ΑΠΟ ΧΑΛΚΙΔΑ & 7:00 ΑΠΟ ΣΤΡΟΠΩΝΕΣ

ΠΡΟΣΟΧΗ: ΤΑ EXPRESS ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΟΝΤΑΙ ΒΑΣΗ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ

Πίνακας 9.1: ΚΤΕΛ Εντός Νομού Ευβοίας, Δευτέρα – Παρασκευή, Πηγή: <https://ktelevias.gr/>

ΣΑΒΒΑΤΟ - ΧΕΙΜΕΡΙΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ	
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΚΤΟΣ ΝΟΜΟΥ	
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΑΘΗΝΑ	7:00-8:00-9:00-10:00-11:00-12:00-13:00-14:00-15:00-16:00-17:00-18:00-19:00-21:00
ΑΘΗΝΑ-ΧΑΛΚΙΔΑ	8:00-9:00-10:00-11:00-12:00-13:00-14:00-15:00-16:00-17:00-18:00-19:00-20:00-21:00
ΚΥΜΗ-ΧΑΛΚΙΔΑ-ΑΘΗΝΑ	6:30-12:30
ΑΘΗΝΑ-ΧΑΛΚΙΔΑ-ΚΥΜΗ	8:00-11:00-17:00
ΑΥΛΩΝΑΡΙ-ΧΑΛΚΙΔΑ-ΑΘΗΝΑ	7:10-10:10 [ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟ ΣΚΥΡΟΥ]-13:10-15:10-19:10
ΑΘΗΝΑ-ΧΑΛΚΙΔΑ-ΑΥΛΩΝΑΡΙ	8:00-11:00-14:00-17:00-19:00
ΛΙΒΕΡΙ-ΧΑΛΚΙΔΑ-ΑΘΗΝΑ	7:45-10:45-13:45-15:45-19:45
ΑΘΗΝΑ-ΧΑΛΚΙΔΑ-ΛΙΒΕΡΙ	8:00-11:00-14:00-17:00-19:00
ΑΜΑΡΥΝΘΟΣ-ΧΑΛΚΙΔΑ-ΑΘΗΝΑ	08:05-11:05-14:05-16:05-20:05
ΑΘΗΝΑ-ΧΑΛΚΙΔΑ-ΑΜΑΡΥΝΘΟΣ	8:00-11:00-14:00-17:00-19:00
ΕΡΕΤΡΙΑ-ΧΑΛΚΙΔΑ-ΑΘΗΝΑ	8:20-11:20-14:20-16:20-20:20
ΑΘΗΝΑ-ΧΑΛΚΙΔΑ-ΕΡΕΤΡΙΑ	8:00-11:00-14:00-17:00-19:00
ΡΟΒΙΕΣ-ΑΘΗΝΑ	11:00-16:20(ΑΝΤ/ΣΗ ΧΑΛΚΙΔΑ)
ΑΘΗΝΑ-ΡΟΒΙΕΣ	11:00(ΑΝΤ/ΣΗ ΧΑΛΚΙΔΑ)-16:00 (ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ)
ΛΙΜΝΗ-ΑΘΗΝΑ	11:15-16:40(ΑΝΤ/ΣΗ ΧΑΛΚΙΔΑ)
ΑΘΗΝΑ-ΛΙΜΝΗ	11:00(ΑΝΤ/ΣΗ ΧΑΛΚΙΔΑ)-16:00 (ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ)
ΜΑΝΤΟΥΔΙ-ΑΘΗΝΑ	09:00-12:00-17:20(ΑΝΤ/ΣΗ ΧΑΛΚΙΔΑ)
ΑΘΗΝΑ-ΜΑΝΤΟΥΔΙ	11:00(ΑΝΤ/ΣΗ ΧΑΛΚΙΔΑ)-16:00 (ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ)
ΠΡΟΚΟΠΙ-ΑΘΗΝΑ	09:15-12:15-17:30(ΑΝΤ/ΣΗ ΧΑΛΚΙΔΑ)
ΑΘΗΝΑ-ΠΡΟΚΟΠΙ	11:00(ΑΝΤ/ΣΗ ΧΑΛΚΙΔΑ)-16:00 (ΑΠΕΥΘΕΙΑΣ)
ΑΘΗΝΑ-Φ-ΙΣΤΙΑΙΑ	8:45-14:45
ΙΣΤΙΑΙΑ-Φ-ΑΘΗΝΑ	7:00-12:45
ΑΙΔΗΨΟΣ-ΙΣΤΙΑΙΑ-ΑΓΙΑ ΑΝΝΑ-ΠΡΟΚΟΠΙ-ΑΘΗΝΑ	7:00 ΑΠΟ ΑΙΔΗΨΟ, 7:30 ΑΠΟ ΙΣΤΙΑΙΑ (ΑΝΤ/ΣΗ ΧΑΛΚΙΔΑ)
ΑΘΗΝΑ-ΠΑΡ. ΚΥΜΗΣ (ΣΚΥΡΟΣ)-ΑΘΗΝΑ	[ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΘΜΟΥΣ]
ΑΘΗΝΑ-ΚΥΜΑΣΙ-ΑΘΗΝΑ	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΘΜΟΥΣ-ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΜΕ ΚΑΡΑΒΙ (ανάλογα με τις ώρες αναχώρησής του)
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΝΤΟΣ ΝΟΜΟΥ	
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΚΥΜΗ	9:15-12:15-18:15
ΚΥΜΗ-ΧΑΛΚΙΔΑ	6:30-12:30
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΑΥΛΩΝΑΡΙ	9:15-12:15-15:15-18:15-20:15
ΑΥΛΩΝΑΡΙ-ΧΑΛΚΙΔΑ	7:10-10:10 [ΣΚΥΡΟΥ]-13:10-15:10-19:10
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΛΙΒΕΡΙ	9:15-12:15-15:15-18:15-20:15
ΛΙΒΕΡΙ-ΧΑΛΚΙΔΑ	7:45-10:45-13:45-15:45-19:45
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΑΜΑΡΥΝΘΟΣ	9:15-12:15-15:15-18:15-20:15
ΑΜΑΡΥΝΘΟΣ-ΧΑΛΚΙΔΑ	08:05-11:05-14:05-16:05-20:05
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΕΡΕΤΡΙΑ	9:15-12:15-15:15-18:15-20:15
ΕΡΕΤΡΙΑ-ΧΑΛΚΙΔΑ	8:20-11:20-14:20-16:20-20:20
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΨΑΧΝΑ	7:30-11:30-12:30-13:30-14:30-16:30-17:15-19:30
ΨΑΧΝΑ-ΧΑΛΚΙΔΑ	8:15-10:15(Διερχόμενο)-12:15-14:15-15:15-17:15-18:15-20:15
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΠΡΟΚΟΠΙ-ΛΙΜΝΗ-ΡΟΒΙΕΣ	12:30-17:15
ΡΟΒΙΕΣ-ΛΙΜΝΗ-ΠΡΟΚΟΠΙ-ΧΑΛΚΙΔΑ	11:00-16:20
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΠΡΟΚΟΠΙ-ΙΣΤΙΑΙΑ-ΑΙΔΗΨΟΣ	-
ΑΙΔΗΨΟΣ-ΙΣΤΙΑΙΑ-ΠΡΟΚΟΠΙ-ΧΑΛΚΙΔΑ	07:00 ΑΠΟ ΑΙΔΗΨΟ-7:30 ΑΠΟ ΙΣΤΙΑΙΑ
ΧΑΛΚΙΔΑ-ΚΥΜΑΣΙ-ΧΑΛΚΙΔΑ	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΘΜΟΥΣ-ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΗ ΜΕ ΚΑΡΑΒΙ (ανάλογα με τις ώρες αναχώρησής του)

Πίνακας 9.2: ΚΤΕΛ Εντός και Εκτός Νομού Ευβοίας, Σάββατο, Πηγή: <https://ktelevias.gr/>

Επιπρόσθετα, όσον αφορά το Δήμο Χαλκίδας τα Αστικά Λεωφορεία του Δήμου Χαλκίδας εκτελούν καθημερινά δρομολόγια προς τις ακόλουθες περιοχές του Δήμου:

- Αρτάκη
- Βασιλικό
- Κάνηθος
- Δροσιά
- Άγιος Κωνσταντίνος – Νομαρχία
- Φύλλα – Αφράτι – ΔΕΗ – ΔΥΟ
- Μπούρτζι
- Παραλία Αυλίδος – Μόρφα
- Αγία Ελεούσα – Νέο Κοιμητήριο
- Χαραυγή

Το Σάββατο τα Αστικά Λεωφορεία του Δήμου Χαλκίδας εξυπηρετούν όλες τις παραπάνω περιοχές εκτός από τη Χαραυγή, ενώ την Κυριακή τα Αστικά Λεωφορεία εξυπηρετούν μόνο τις περιοχές Αρτάκη και Βασιλικό.

Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης

Στο Δήμο Χαλκίδας υπάρχουν έντεκα (11) Ιδιωτικοί Χώροι Στάθμευσης και επτά (7) Υπαίθριοι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης που είναι οι ακόλουθοι:

1. Ένας δίπλα στο Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο Χαλκίδας στο Πάρκο Λαού.
2. Ένας δίπλα στο Παλιό Αρχαιολογικό Μουσείο Χαλκίδας στην οδό Ελευθερίου Βενιζέλου.
3. Ένας δίπλα στο Γήπεδο της Χαλκίδας.
4. Ένας Δημοτικός Χώρος Στάθμευσης στην Πλατεία Αγοράς.
5. Ένας Δημοτικός Υπόγειος Χώρος στάθμευσης στη διασταύρωση Κριεζώτου και Νεοφύτου.
6. Ένας μη οργανωμένος χώρος στάθμευσης δίπλα στο Λαογραφικό Μουσείο Χαλκίδας.
7. Ένας ελεύθερος χώρος στάθμευσης υπάρχει επίσης απέναντι από τη Γέφυρα του Ευρίπου κοντά στο άγαλμα Γεώργιος Παπανικολάου.

Επιπρόσθετα, στο Δήμο Διρφύων – Μεσσαπίων υπάρχει ένας (1) υπαίθριος χώρος στάθμευσης (Σημείο με Θέα) μεταξύ των οικισμών Κάτω Στενή και Στρόπωνες.

Στη Νέα Αρτάκη υπάρχουν Δύο (2) Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης.

Στην Ιστιαία υπάρχουν Δύο (2) Υπαίθριοι Χώροι Στάθμευσης.

Στα Λουτρά Αιδηψού υπάρχουν ένας (1) Δημοτικός Ελεύθερος Χώρος Στάθμευσης και ένας (1) χώρος στάθμευσης για τα Λεωφορεία.

Απέναντι από τα Λιχαδονήσια στην Οδό Κάβου, υπάρχει ένας (1) Ανοιχτός Ελεύθερος Χώρος Στάθμευσης.

Στον Αγιόκαμπο υπάρχει επίσης ένας (1) Ελεύθερος Χώρος Στάθμευσης.

Στην Παραλία Λιμνιών υπάρχει ένας Ελεύθερος Ανοιχτός Χώρος Στάθμευσης.

Λιμενικές Υποδομές

Παρά το δαιδαλώδες και πολύπλοκο οδικό της δίκτυο η Κεντρική και Βόρεια Εύβοια διαθέτει αρκετά λιμάνια όπως:

- Το Λιμάνι της Ερέτριας.
- Το Λιμάνι της Κύμης το οποίο έχει σύνδεση με Σκύρο, Σκόπελο και Αλόνησο.
- Το Λιμάνι στο Πευκί το οποίο συνδέεται με τη Σκιάθο.
- Το Λιμάνι στον Αγιόκαμπο οποίο συνδέεται με τη Γλύφα.
- Το Λιμάνι στην Αιδηψό οποίο συνδέεται με την Αρκίτσα.
- Το Λιμάνι του Πηλίου.
- Το Λιμάνι στο Μαντούδι οποίο συνδέεται με τη Σκιάθο, τη Σκόπελο, την Αλόνησο, τη Γλύφα και τη Θεσσαλονίκη.

Το σημαντικότερο λιμάνι του Νομού Εύβοιας είναι αυτό της Χαλκίδας, από όπου πραγματοποιούνται και οι κυριότερες εμπορικές θαλάσσιες μεταφορές. Μικρότερης εμπορικής σημασίας είναι τα λιμάνια Αλιβερίου, Καρύστου, Κύμης και Αυλίδας. Η κύρια πύλη εισόδου/εξόδου επιβατών του νομού είναι η Χαλκίδα, ενώ οι λοιπή ζήτηση για επιβατικές μετακινήσεις καλύπτεται από τα λιμάνια Αιδηψού, Ερέτριας, Νέων Στύρων, Αγιόκαμπου, Καρύστου, Μαρμαρίου, Ωρεών και Αγίου Γεωργίου. Η μεγαλύτερη κίνηση προς και από τη Βόρεια Εύβοια πραγματοποιείται μέσω της σύνδεσης Αιδηψού-Αρκίτσας, όπου ο αριθμός κατάπλων/απόπλων έφτασε το 2005 τους 5.635 και το 2006 αυξήθηκε σε 7.317. Στα λιμάνια του Αγιόκαμπου και του Αγ. Γεωργίου η κίνηση είναι χαμηλότερη, με τους κατάπλους/απόπλους να φτάνουν, το 2005, τους 2.956 και 759 αντίστοιχα, ενώ το 2006 έφτασαν τους 3.142 στη σύνδεση Αγιόκαμπου-Γλύφας και τους 1.271 στη σύνδεση Αγ. Γεωργίου-Αγ. Κωνσταντίνου. Παρατηρείται λοιπόν ότι ο αριθμός των δρομολογίων των πλοίων αυξήθηκε κατά την περίοδο 2005-2006, γεγονός που αντανακλά την αύξηση του επιβατικού μεταφορικού έργου (αύξηση του αριθμού των μετακινουμένων κατά 6,6%). Παρόλα αυτά η ζήτηση κατά τη διάρκεια του έτους δεν είναι ομοιόμορφα κατανεμημένη, γεγονός που πιστοποιεί την εποχικότητα της

τουριστικής δραστηριότητας στην περιοχή. Μάλιστα το ποσοστό των επιβατών κατά τη περίοδο του Ιουλίου και του Αυγούστου άγγιξε το 2005, το 39,9% των επιβατών του ίδιου έτους, ενώ την επόμενη χρονιά το αντίστοιχο ποσοστό έπεσε στο 38,2%.

Αεροπορικές Υποδομές

Η Εύβοια δεν διαθέτει αεροδρόμιο αλλά διαθέτει ένα ελικοδρόμιο στην Ιστιαία.

9.3. Παρουσίαση Πολιτιστικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Αρχικά, η αξιοποίηση της Πολιτιστικής και Αρχιτεκτονικής κληρονομιάς στην κλίμακα της περιοχής της Εύβοιας μπορεί να επιτευχθεί:⁷⁰

1. Με την χάραξη διαδρομών Πολιτιστικού Τουρισμού συνδέοντας κατάλληλα επιλεγμένους οδικούς άξονες.
2. Με την παράλληλη ανάδειξη και προστασία χαρακτηριστικών μνημείων και αρχαιολογικών χώρων, ώστε αυτά να καταστούν επισκέψιμα.
3. Με την ανάπλαση ιστορικών κτιρίων, συνόλων και χώρων, ώστε με νέες χρήσεις όπως τουρισμού, πολιτισμού, αναψυχής, να μπορούν να αναθερμάνουν την τοπική οικονομία, τις παραδοσιακές τέχνες και να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής της τοπικής κοινωνίας.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, δημιουργήθηκαν μέσα στο πλαίσιο του ΑΕΙ, οι παρακάτω Πολιτιστικές διαδρομές οι οποίες έχουν ως στόχο να προσελκύσουν επισκέπτες και να συνδυάσουν τα μονοπάτια με το Πολιτιστικό και Περιβαλλοντικό απόθεμα της περιοχής.

1. Διαδρομή 1: Το μονοπάτι της Αγάλης (Φαράγγι Αγάλης – Ράχη Τσεργών)

Σημείο αναφοράς για τη Δίρφυ αποτελεί το μονοπάτι της Αγάλης το οποίο με την κατάλληλη διαχείριση και ανάδειξη θα μπορέσει να αποτελέσει πόλο έλξης για τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού. Η ανάδειξη του μονοπατιού, αποτέλεσε αντικείμενο του προγράμματος «Περιβαλλοντική διαχείριση και παρουσίαση δεδομένων για ανάδειξη – προστασία μνημείων και τόπων ιστορικής αξίας και φυσικού κάλλους σε διαδρομές τουριστικού ενδιαφέροντος» με επιστημονικά υπεύθυνη την Ομότιμη Καθ. ΕΜΠ Αντωνία Μοροπούλου και οι προτάσεις παρουσιάστηκαν στο Δήμο Δίρφυος το 2010. Η πρώτη Πολιτιστική διαδρομή ως «Το Μονοπάτι της Αγάλης», η οποία προτείνεται σύμφωνα με το πρόγραμμα του ΑΕΙ συνδέει τους παρακάτω οικισμούς και τα μνημεία της περιοχής:

⁷⁰ <http://aei-project.ntua.gr>

1. Άγιος Αθανάσιος
2. Μονή Αγίου Δημητρίου
3. Βυζαντινός Ναός Παλαιοπαναγιάς
4. Αγία Παρασκευή
5. Παρεκκλήσιο Κοιμητηρίου
6. Εκκλησία Άγιοι Απόστολοι
7. Άγιος Γεώργιος
8. Μονή Παναγιάς Μυρτιδιώτισσης Παλιούρα
9. Ιερός ναός " Αναλήψεως του Σωτήρος "
10. Παναγίτσα-Βυζαντινός Ναός

Οδικό Δίκτυο: Ξεκινώντας από τον Άγιο Αθανάσιο μέσω ανώνυμων τοπικών οδών του επαρχιακού οδικού δικτύου (ασφαλτόδρομοι ως επί το πλείστον και χωματόδρομοι) προς τα νοτιοανατολικά για 5,8 χιλ συναντάμε τη Μονή Αγίου Δημητρίου και έπειτα κατευθυνόμενοι προς τα νοτιοδυτικά για 1,6 χιλ φτάνουμε στο Βυζαντινό ναό της Παλαιοπαναγιάς. Έπειτα ακολουθούμε το υπάρχον τοπικό δίκτυο και την επαρχιακή οδό Αρτάκης – Κύμης προς τα νοτιοανατολικά για 3,8 χιλ και φτάνουμε στην Κάτω Στενή. Από την Κάτω Στενή ακολουθώντας προς τα νοτιοδυτικά το τοπικό δίκτυο για 5,6 χιλ φτάνουμε στην Αμφιθέα. Από την Αμφιθέα ακολουθώντας προς τα βόρεια την επαρχιακή οδό Καθενοί – Μίστρος για 3,4 χιλ. φτάνουμε στου Καθενοί. Από τους Καθενοί συνεχίζοντας προς τα βόρεια για 2,7 χιλ στην επαρχιακή οδό Αρτάκης – Κύμης φτάνουμε στον Παλιούρα. Τέλος από τον Παλιούρα ακολουθώντας προς τα βορειοδυτικά την επαρχιακή οδό Ψαχνά – Καθενοί για 6,1 χιλ. φτάνουμε στην Αττάλη.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν υπεραστικά δρομολόγια των γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που κάνουν τις διαδρομές Χαλκίδα – Στρόπωνες – Χαλκίδα και Χαλκίδα – Μακρυκάπα – Στενή, τα οποία εξυπηρετούν σχεδόν όλο το σύνολο της διαδρομής, κάνοντας στάσεις στα ακόλουθα χωριά:

- Άγιος Αθανάσιος
- Λούτσα
- Κάτω Στενή
- Βούνοι
- Αμφιθέα
- Καθενοί
- Παλιούρας
- Μακρυκάπα
- Αττάλη

Στάθμευση: Δεν έχουν προβλεφθεί χώροι στάθμευσης (parking) στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking), σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.

2. Διαδρομή 2: Το μονοπάτι της Ηρώς/Πεζοπορική Διαδρομή

Η δεύτερη Πολιτιστική διαδρομή ως «Το Μονοπάτι της Ηρώς», η οποία προτείνεται σύμφωνα με το πρόγραμμα του ΑΕΙ συνδέει τα παρακάτω μνημεία της περιοχής:

1. Ιερά Μονή Παναγίας Περιβλέπτου.
2. Ιερά Μονή Αγίου Ιωάννη Καλυβίτη.
3. Μονή Μακρυμάλλης.

Οδικό Δίκτυο: Από τα Πολιτικά και από την Ιερά Μονή Παναγίας Περιβλέπτου κινούμαστε νοτιοανατολικά στην επαρχιακή οδό Ψαχνών – Νεροτριβιών (ασφαλτόδρομος) για 9,9 χλμ. και φτάνουμε στα Ψαχνά. Έπειτα στρίβοντας αριστερά στην Εθνική Οδό Χαλκίδας Αιδηψού για 4 χλμ. φτάνουμε στην Ιερά Μονή του Αγίου Ιωάννη του Καλυβίτη. Στη συνέχεια, από την Ιερά Μονή του Αγίου Ιωάννη του Καλυβίτη κατευθυνόμαστε νότια για 5,3 χλμ. στην εθνική οδό Χαλκίδας - Αιδηψού και επιστρέψουμε στα Ψαχνά από τα οποία στρίβοντας αριστερά στην οδό Μακρυμάλλη σε 6,4 χλμ. φτάνουμε στην Ιερά Μονή της Παναγίας Μακρυμάλλη.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που κάνουν τις διαδρομές Χαλκίδα – Πολιτικά – Νεροτριβιά και Χαλκίδα – ΕΚΠΑ – Ψαχνά, τα οποία εξυπηρετούν σχεδόν όλο το σύνολο της διαδρομής, κάνοντας στάσεις στα ακόλουθα χωριά:

- Μακρυμάλλη
- Ψαχνά
- Πολιτικά

Η Μονή του Αγίου Ιωάννη του Καλυβίτη και η Μονή Μακρυμάλλης δεν εξυπηρετούνται από τα υπάρχοντα δρομολόγια του ΚΤΕΛ Ευβοίας.

Στάθμευση: Δεν έχουν προβλεφθεί χώροι στάθμευσης (parking) στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking), σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.
- ✓ Συνίσταται να υπάρξουν υπεραστικά δρομολόγια του ΚΤΕΛ Ευβοίας τα οποία να εξυπηρετούν τη Μονή του Αγίου Ιωάννη του Καλυβίτη όπως και τη Μονή Μακρυμάλλης.

3. Διαδρομή 3: Μεσαιωνικοί Πύργοι στην Κεντρική Εύβοια

Η τρίτη Πολιτιστική διαδρομή, η οποία προτείνεται σύμφωνα με το πρόγραμμα του ΑΕΙ συνδέει τους παρακάτω Πύργους στην Κεντρική Εύβοια:

1. Πύργος Πολιτικών
2. Πύργος Καμαρίτσας
3. Πύργος Ψαχνών-Καστρίτσα
4. Πύργος Τριάδας
5. Πύργος Φηγών
6. Πύργος Πισώνα
7. Πύργος Αμφιθέας
8. Πύργος Βουνών
9. Πύργος Σκουντέρι
10. Πύργος Μίστρου

Οδικό Δίκτυο: Ξεκινάμε από την κοινότητα των Πολιτικών και κατευθυνόμαστε προς τα βορειοανατολικά για 3,6 χλμ. μέσω του επαρχιακού τοπικού οδικού δικτύου προς την κοινότητα της Καμαρίτσας και τον Πύργο της. Στη συνέχεια μέσω της εθνικής οδούς Χαλκίδας - Αιδηψού και για 12 χλμ φτάνουμε στα Ψαχνά. Από τα Ψαχνά ακολουθούμε προς τα ανατολικά για 6 χλμ την επαρχιακή οδό Ψαχνά – Καθενοί και φτάνουμε στην Τριάδα. Από εκεί ακολουθώντας το επαρχιακό τοπικό οδικό δίκτυο πεζή για λίγα λεπτά, η διαδρομή φτάνει στον Πύργο Φηγών και κατόπιν συνεχίζει μέσω της επαρχιακής οδού Αρτάκης-Κύμης για 8,7 χλμ. φτάνοντας στον Πύργο Πισώνα. Ακολουθώντας στη συνέχεια την επαρχιακή οδό Καθενοί – Μίστρος η διαδρομή κατευθύνεται για 9,9 χλμ. και φτάνει στον Πύργο Αμφιθέας. Ακολουθώντας ξανά το επαρχιακό τοπικό οδικό δίκτυο για 8,6 χλμ. φτάνουμε στον Πύργο Βούνων και συνεχίζοντας σε αυτό για 450μ πεζή φτάνουμε στον Πύργο Σκουντέρι. Το τελευταίο κομμάτι της προτεινόμενης διαδρομής και μέσω της επαρχιακής οδού Χαλκίδας Μονοδρίου για 5,5 χλμ. καταλήγει στον Πύργο του Μίστρου.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που κάνουν τις διαδρομές Χαλκίδα – ΕΚΠΑ – Ψαχνά, Χαλκίδα – Στρόπωνες – Χαλκίδα, Χαλκίδα – Μακρυκάπα – Στενή, Χαλκίδα - Γυμνό , Χαλκίδα – Μίστρος - Θεολόγος και Χαλκίδα – Πολιτικά – Νεροτριβιά, τα οποία εξυπηρετούν σχεδόν όλο το σύνολο της διαδρομής, κάνοντας στάσεις στα ακόλουθα χωριά:

- Πολιτικά
- Ψαχνά
- Τριάδα
- Πισώνας
- Αμφιθέα
- Βούνιοι

- Σκουντέρι
- Μίστρος

Στάθμευση: Δεν έχουν προβλεφθεί χώροι στάθμευσης (parking) στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking), σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.

4 .Διαδρομή 4: Οικισμοί της Κεντρικής Εύβοιας Α

Η τέταρτη Πολιτιστική διαδρομή, η οποία προτείνεται σύμφωνα με το πρόγραμμα του ΑΕΙ συνδέει τους παρακάτω Οικισμούς στην Κεντρική Εύβοια:

1. Σπαθάρι
2. Μετόχι
3. Κήρινθος
4. Κεχριές
5. Κουρκουλοί
6. Σκεπαστή
7. Αγία Άννα Εύβοιας
8. Παππάδες
9. Κεράσια

Οδικό Δίκτυο: Ξεκινώντας από τον οικισμό Σπαθάρι ακολουθούμε προς τα βόρεια την επαρχιακή οδό Προκοπίου – Κήρινθος για 7,3 χλμ. και φτάνουμε στον οικισμό Κήρινθος. Από τον Κήρινθο ακολουθούμε προς τα δυτικά την εθνική οδό Χαλκίδας – Αιδηψού για 4,5 χλμ. και φτάνουμε στον οικισμό Στροφυλιά. Από τη Στροφυλιά ακολουθούμε προς τα δυτικά για 7,2 χλμ την επαρχιακή οδό Στροφυλιάς – Ροβιών και φτάνουμε στον οικισμό Δάφνη. Από τη Δάφνη ακολουθούμε προς τα βόρεια το υπάρχον τοπικό οδικό δίκτυο για 4,9 χλμ. και φτάνουμε στο χωριό Κουρκουλοί. Από το χωριό Κουρκουλοί ακολουθώντας προς τα βορειοανατολικά το υπάρχον τοπικό οδικό δίκτυο για 10,6 χλμ. φτάνουμε στην Παλιόβρυση. Από την Παλιόβρυση ακολουθώντας προς τα βορειοανατολικά για 12 χλμ. την εθνική οδό Χαλκίδας - Αιδηψού φτάνουμε στον οικισμό Παππάδες. Επίσης από την Παλιόβρυση ακολουθώντας προς τα βορειοδυτικά για 13 χλμ. την εθνική οδό Χαλκίδας - Αιδηψού φτάνουμε στον οικισμό Κεράσια.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που κάνουν τις διαδρομές Χαλκίδα – Ροβιές, Χαλκίδα – Κυμάσι, Χαλκίδα – Μαντούδι, Χαλκίδα – Βασιλικά, τα οποία εξυπηρετούν σχεδόν όλο το σύνολο της διαδρομής, κάνοντας στάσεις στα ακόλουθα χωριά:

- Παπάδες
- Κερασιά
- Παλιόβρυση
- Στροφυλιά
- Κεχριές

Στάθμευση: Δεν έχουν προβλεφθεί χώροι στάθμευσης (parking) στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής. Υπάρχει μόνο ένας Δημοτικός χώρος στάθμευσης στο χωριό Κουρκουλοί.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης (parking), σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.
- ✓ Συνίσταται στα σημεία τη διαδρομής όπου υπάρχουν χωματόδρομοι να γίνουν ασφαλτόδρομοι για την καλύτερη εξυπηρέτηση των σημείων ενδιαφέροντος της διαδρομής.

5 .Διαδρομή 5: Οικισμοί της Κεντρικής Εύβοιας Β

Η πέμπτη Πολιτιστική διαδρομή, η οποία προτείνεται σύμφωνα με το πρόγραμμα του ΑΕΙ συνδέει τους παρακάτω Οικισμούς στην Κεντρική Εύβοια:

1. Κοκκινομηλιά
2. Καματριάδες
3. Γαλατσαδες
4. Ταξιάρχης
5. Γιάλτρα
6. Γούβες
7. Αγδίνες

Οδικό Δίκτυο: Ξεκινώντας από τον οικισμό Γιάλτρα ακολουθούμε προς τα ανατολικά την επαρχιακή οδό Αιδηψού – Λιχάδας για 19 χλμ. και φτάνουμε στην Αιδηψό. Από την Αιδηψό ακολουθούμε προς τα βόρεια την εθνική οδό Χαλκίδας – Αιδηψού για 10 χλμ και φτάνουμε στον Νέο Πύργο. Από το Νέο Πύργο ακολουθούμε προς τα βορειοανατολικά την εθνική οδό Χαλκίδας – Αιδηψού για 8,8 χλμ και φτάνουμε στην Ιστιαία. Από την Ιστιαία ακολουθώντας το υπάρχον επαρχιακό τοπικό οδικό δίκτυο προς τα βορειοανατολικά για 23 χλμ. φτάνουμε στις Αγδίνες. Από το Νέο Πύργο επίσης, ακολουθώντας προς τα νοτιοανατολικά για 24 χλμ το υπάρχον επαρχιακό τοπικό οδικό δίκτυο φτάνουμε στην Κοκκινομηλιά.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που κάνουν τις διαδρομές Χαλκίδα – Βασιλικά, Χαλκίδα – Ιστιαίας και Χαλκίδα – Αιδηψός, τα

οποία εξυπηρετούν μεγάλο μέρος της διαδρομής, κάνοντας στάσεις στα ακόλουθα χωριά:

- Κοκκινομηλιά
- Καματιάδες
- Ταξιάρχης
- Νέος Πύργος
- Αιδηψός
- Ιστιαία
- Πευκί
- Αρτεμίσιο

Δεν υπάρχει σύνδεση των ΚΤΕΛ Ευβοίας με τη Γιάλτρα και τις Αγδίνες.

Στάθμευση: Δεν έχουν προβλεφθεί χώροι στάθμευσης (parking) στα περισσότερα από τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής. Υπάρχουν μόνο δύο χώροι στάθμευσης στα Λουτρά Αιδηψού, (ένας Δημοτικός Ελεύθερος Χώρος Στάθμευσης και ένας χώρος στάθμευσης για τα Λεωφορεία), όπως επίσης και Δύο (2) Υπαίθριοι Χώροι Στάθμευσης στην Ιστιαία.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης (parking), σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.
- ✓ Συνίσταται η δημιουργία υπεραστικών δρομολογίων ΚΤΕΛ Ευβοίας προς Γιάλτρα και τις Αγδίνες.

ΜΟΝΟΠΑΤΙΑ

Το ορεινό ανάγλυφο της Κεντρικής Εύβοιας αποτελείται από δυο αποκομμένους ορεινούς όγκους, το Καντήλι (1246μ.), τον Ευβοϊκό Όλυμπο (1171μ). και το μεγάλο σύμπλεγμα που διαρθρώνεται γύρω από τη Δίρφυ. Συγκεκριμένα, στην περιοχή της Δίρφυος έχουν χαρτογραφηθεί σήμερα 13 πεζοπορικές διαδρομές. Αντίθετα η Βόρεια Εύβοια έχει ένα χαμηλού υψομέτρου ανάγλυφο που υψώνεται σταδιακά από τα ανατολικά προς τα δυτικά για να κορυφωθεί στον άξονα του Βόρειου Ευβοϊκού κόλπου με τα βουνά Τελέθριο (969μ), Καβαλλάρης (927μ) και Ξηρό (990μ). Διάσπαρτες στην έκταση της υπάρχουν επίσης πεζοπορικές διαδρομές όπως Το Φαράγγι της Μπολιβίνας, μέσα από το οποίο κυλάει ο ποταμός Νηρέας ή η ανάβαση στο Ξηρό Όρος με αφετηρία τους Καταρράκτες του Δρυμώνα. Σύμφωνα με το πρόγραμμα του ΑΕΙ τα προτεινόμενα Πολιτιστικά Μονοπάτια τα οποία έχουν ως στόχο την ανάδειξη του Περιβαλλοντικού και Πολιτιστικού αποθέματος της Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας είναι τα ακόλουθα:

1 .Μονοπάτι 1: Δασικό χωριό Παππάδων – Πέρασμα Λυκοσάνιδα

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που κάνουν τη διαδρομή Χαλκίδα – Βασιλικά και κάνουν στάση στο χωριό Παππάδες το οποίο βρίσκεται 2 χλμ. από την αρχή του μονοπατιού.

2 .Μονοπάτι 2: Βλαχιά - Πυξαριάς

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που να κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία του μονοπατιού.

3 .Μονοπάτι 3: Άγιος – Προκόπι

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που να κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία του μονοπατιού.

4 .Μονοπάτι 4: Άγιος Αθανάσιος (γήπεδο) – Φαράγγι Αγάλης – Δυτική πλευρά – Κορυφή – ΝΑ Κόψη – Καταφύγιο – Σ2 -Στενή

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που κάνουν τις διαδρομές Χαλκίδα – Στρόπωνες – Χαλκίδα και Χαλκίδα – Μακρυκάπα – Στενή τα οποία κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία του μονοπατιού.

- Άγιος Αθανάσιος (απέχει 2 χλμ από το ξεκίνημα του μονοπατιού)
- Παλιούρας (απέχει 5 χλμ από το ξεκίνημα του μονοπατιού)

5 .Μονοπάτι 5: Δάφνη - Μελούνα

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που κάνουν τη διαδρομή Χαλκίδα – Πολιτικά – Νεροτριβιά και κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία του μονοπατιού.

- Νεροτριβιά (απέχει 6 χλμ από το ξεκίνημα του μονοπατιού)

6 .Μονοπάτι 6: Δίρφος Φαράγγι Αγάλης – Πηγή Κράτια – Λειρή – Καταφύγιο ΕΟΣ Χαλκίδας – Σ1 - Στενή

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που κάνουν τις διαδρομές Χαλκίδα – Στρόπωνες – Χαλκίδα και Χαλκίδα – Μακρυκάπα – Στενή τα οποία κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία στην αρχή και στο τέλος του μονοπατιού.

- Άγιος Αθανάσιος (απέχει 1,3 χλμ από το ξεκίνημα του μονοπατιού)
- Στενή Δίρφος (απέχει 1,2 χλμ από το τέλος του μονοπατιού)

7 .Μονοπάτι 7: Ηρώς

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που κάνουν τη διαδρομή Χαλκίδα – Πολιτικά – Νεροτριβιά τα οποία κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία του μονοπατιού.

- Νεροτριβιά (απέχει 5,8 χλμ από το ξεκίνημα του μονοπατιού)
- Πολιτικά (απέχει 1,8 χλμ από το ξεκίνημα του μονοπατιού)

8 .Μονοπάτι 8: Καντήλι (Τρούπι – Στρουγκίτσα)

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που να κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία του μονοπατιού.

9 .Μονοπάτι 9: Καταρράκτες Δρυμώννα – Κορυφή Ξηρού

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που να κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία του μονοπατιού.

10 .Μονοπάτι 10: Καταφύγιο Διρφύος – Φαράγγι Αγάλης

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που κάνουν τις διαδρομές Χαλκίδα – Στρόπωνες – Χαλκίδα και Χαλκίδα – Μακρυκάπα – Στενή τα οποία κάνουν στάση σε κοντινό σημείο στην αρχή του μονοπατιού.

- Άγιος Αθανάσιος (απέχει 1,2 χλμ από το ξεκίνημα του μονοπατιού)

11 .Μονοπάτι 11: Λάμαρη - Χιλιαδού

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που να κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία του μονοπατιού.

12 .Μονοπάτι 12: Λιχάδα – Προφήτης Ηλίας

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που να κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία του μονοπατιού.

13 .Μονοπάτι 13: Όρος Καντήλι – Τρούπι – Στρουγγίτσα – Άγνωστη Κορυφή – Κούρβελο – Δαφνούσσα

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που να κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία του μονοπατιού.

14 .Μονοπάτι 14: Πήλι - Πυξαριάς

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που να κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία του μονοπατιού.

15. Μονοπάτι 15: Πυξαριά – Μνημείο Πυξαριάς

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που να κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία του μονοπατιού.

16. Μονοπάτι 16: Ράχη Συκά - Ξηροβούνι

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που να κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία του μονοπατιού.

17. Μονοπάτι 17: Στενή – Σ3 – Ξηροβούνι ΝΔ Κορυφή

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας Χαλκίδα – Μακρυκάπα – Στενή που κάνουν στάση σε κοντινό σημείο στην αρχή του μονοπατιού.

- Στενή Διρφύος (απέχει 0,9 χλμ από το ξεκίνημα του μονοπατιού)

18. Μονοπάτι 18: Φαράγγι Αγάλης – Ράχη Τσεργών

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που κάνουν τις διαδρομές Χαλκίδα – Στρόπωνες – Χαλκίδα και Χαλκίδα – Μακρυκάπα – Στενή και κάνουν στάση στην αρχή του μονοπατιού.

- Άγιος Αθανάσιος (απέχει 0,9 χλμ από το ξεκίνημα του μονοπατιού)

19. Μονοπάτι 19: Φαράγγι Μπολοβίνας

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που να κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία του μονοπατιού.

20. Μονοπάτι 20: Φαράγγι Στροπώνων - Χιλιάδου

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που κάνουν τις διαδρομές Χαλκίδα – Στρόπωνες – Χαλκίδα και Χαλκίδα – Μακρυκάπα – Στενή και κάνουν στάση στην αρχή του μονοπατιού.

- Στρόπωνες (είναι στο ξεκίνημα του μονοπατιού)

21. Μονοπάτι 21: Βλαχία - Σαρακήνικο

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια των υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας που να κάνουν στάσεις σε κοντινά σημεία του μονοπατιού.

9.4 Έργα Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας για το έτος 2024

Σύμφωνα με τα **Τεχνικά Προγράμματα των Δήμων της Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας** για το έτος **2024** καταγράφονται οι κυριότερες μελέτες και τα κυριότερα έργα υποδομών που αφορούν την παρούσα Διπλωματική Εργασία.

A. Κεντρική Εύβοια

1. Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Χαλκιδέων⁷¹

Δημοτική Ενότητα Χαλκίδας

1. Βελτίωση Κατασκευή Συνδετηρίων οδών Λ. Καραμανλή (πρώην Λ. Αθηνών).
2. Διαμόρφωση πάρκων και κοινόχρηστων εγκαταστάσεων Δήμου Χαλκιδέων.
3. Διαμόρφωση οδού Έλληνας Στρατιώτη
4. Ανάπλαση πλατείας Πέτρου και Παύλου
5. Ασφαλτοστρώσεις Δήμου Χαλκιδέων 2021.
6. Αναβάθμιση οδών και πεζοδρομίων Χαλκίδας.
7. Βελτίωση - Ανακατασκευή Κύριας Συλλεκτήριας Οδού Αρεθούσης (Κόμβος Δάρινγκ έως Κόμβος Αγ. Στεφάνου) Χαλκίδας.
8. Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος - Ανάπλαση (Άξονα) επί των: Λεωφόρου Ελ. Βενιζέλου και Οδού 28ης Οκτωβρίου.
9. Βελτίωση προσβασιμότητας και υποδομών κεντρικών οδών κοινότητας Χαλκίδας.
10. Κατασκευή Πράσινου Σημείου στο Δήμο Χαλκιδέων.
11. Έργα Δικτύων ΟΚΩ Πράσινου Σημείου Χαλκίδας.
12. Ανάπλαση κοινοχρήστου χώρου Αγ. Αναργύρων.
13. Αντικατάσταση οδοστρώματος οδού Ληλαντίων.
14. Κατασκευή οδού Δροσίνη.

Έργα Αυτεπιστασίας – Αφορούν όλες τις Δημοτικές Ενότητες

1. Συντήρηση Η/Μ δημοτικών και κοινοχρήστων εγκαταστάσεων για το έτος 2023 σε όλες τις Δημοτικές Ενότητες.

⁷¹ Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Χαλκιδέων για το έτος 2024.

2. Συντήρηση Η/Μ εγκαταστάσεων για το έτος 2024 σε όλες τις Δημοτικές Ενότητες.

Δημοτική Ενότητα Ανθηδόνος

1. Ποδηλατική διαδρομή στη κοινότητα Δροσιάς.
2. Ανάπλαση πλατείας «Μυκαλησσού» στο Οντάθι της ΔΕ Ανθηδόνος Δήμου Χαλκιδέων.
3. Οδοποιία ΔΕ Ανθηδόνος.
4. Διαμόρφωση αυλείου χώρου Αγ. Γεωργίου Λουκισίων.
5. Ασφαλτοστρώσεις και ηλεκτροφωτισμός οδών Λουκισίων.
6. Πράξη -Βελτίωση Προσβασιμότητας Αγροτικής οδού Τ.Κ Λουκισίων ΔΕ Ανθηδόνος Δήμου Χαλκιδέων.

Δημοτική Ενότητα Αυλίδας

1. Αποκατάσταση ΧΑΔΑ Δ.Κ. Βαθέως.
2. Αποκατάσταση ΧΑΔΑ Τ.Κ. Παραλίας.
3. Ανάπλαση Κέντρου Βαθέος.
4. Ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου κλειστού γυμναστηρίου Βαθέος Αυλίδας.
5. Βελτίωση προσβασιμότητας ΔΕ Αυλίδας.
6. Παρεμβάσεις στην ΔΕ Αυλίδας για την Βελτίωση της καθημερινότητας.
7. Βελτίωση πρόσβασης της οδού Ελ. Βενιζέλου παραλίας Αυλίδας.
8. Ανάπλαση πλατείας πλησίον δημοτικού σχολείου στο βαθύ Αυλίδας.

Δημοτική Ενότητα Ληλαντίων

1. Ανάπλαση περιβάλλοντος χώρου Αγ. Γεωργίου Αρμά.
2. Επικάλυψη αμπωλών οδών Μακεδονίας Κριεζώτου και Αθηνάς.
3. Ασφαλτόστρωση οδού Πιτυούσης στη Ν. Λάμψακο

Δημοτική Ενότητα Νέας Αρτάκης

1. Ανάπλαση του Κυζίκειου Άλσους και των κοινοχρήστων χώρων οδού Χαραλάμπους ΔΕ Νέας Αρτάκης.

2. Αποκατάσταση Κ.Χ στη Ν. Αρτάκη μετά την θεομηνία «Θάλεια»
3. Κατασκευή πεζοδρομίου μεταξύ των Ο.Τ 63Α , 65Α και 69Α της ΔΕ Ν. Αρτάκης.

Έργα Κακοκαιρίας Θάλεια

1. Αποκατάσταση οδοποιίας Δ. Ενότητας Χαλκιδέων μετά τα έντονα καιρικά φαινόμενα (σφοδρή κακοκαιρία "ΘΑΛΕΙΑ") στις 08 & 09-08-2020.
2. Αποκατάσταση οδοποιίας Δημοτικών Κοινοτήτων Βασιλικού, Φύλλων, Μύτικα, και Αφρατίου μετά τα έντονα καιρικά φαινόμενα (σφοδρή κακοκαιρία "ΘΑΛΕΙΑ") στις 08 & 09- 08-2020.
3. Αποκατάσταση οδοποιίας Δ. Ενότητας Ν. Αρτάκης μετά τα έντονα καιρικά φαινόμενα (σφοδρή κακοκαιρία "ΘΑΛΕΙΑ") στις 08&09-08-2020.
4. Αποκατάσταση πεζοδρόμων Χαλκίδας μετά τα έντονα καιρικά φαινόμενα (σφοδρή κακοκαιρία "ΘΑΛΕΙΑ") στις 08&09-08-2020.
5. Αποκατάσταση υφιστάμενων υποδομών κοινοχρήστου χώρου παραλιακού μετώπου Μπουρτζίου ΔΕ Ληλαντίων Δήμου Χαλκιδέων κατόπιν θεομηνίας της 8 και 9 82020.
6. Αποκατάσταση οδών στο Λευκαντί και στον κάμπο Βασιλικού.

Έργα που Αφορούν Όλες τις Ενότητες

1. Συντήρηση αγροτικής οδοποιίας ΔΕ Αυλίδας και ΔΕ Ανθηδόνας στον Δήμο Χαλκιδέων Έτους 2020 (Β' φάση).
2. Επισκευές υποδομών φωτεινής σηματοδότησης.

2. Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Διρφυών – Μεσσαπιών⁷²

1. Επέκταση, βελτίωση δικτύου δημοτικού φωτισμού με συνταγμένες από τη ΔΕΗ μελέτες.
2. Παραλλαγή δικτύου φωτισμού στην Κοινότητα Ψαχνών (μέσω ΔΕΗ).
3. Υποέργο 8 της Πράξης Κωδικό ΟΠΣ 5003577 ΕΠ.ΠΡ. "Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη.

⁷² Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Διρφυών – Μεσσαπιών για το έτος 2024.

4. Προγραμματική σύμβαση μεταξύ του Δήμου και της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας για την εκτέλεση του έργου με τίτλο: «Ανάπλαση χώρων αναψυχής και περιπάτου οικισμού Στενής Δήμου Διρφύων – Μεσσαπίων».
5. Αναπλάσεις Τ.Κ. Αγ. Αθανασίου (Συνεχιζόμενο).
6. Αναπλάσεις Τ.Κ. Καθενών (Συνεχιζόμενο).
7. Αναπλάσεις ΤΚ Μακρυκάπας (Συνεχιζόμενο).
8. Αναπλάσεις Πισσώνα, Πολιτικών, Κυπαρισσίου, Σταυρού, Βούνων, Νεροτριβιάς, Θεολόγου, Πάλιουρα, Πούρνου.
9. Προμήθεια Φυτικού Υλικού, Αστικού Εξοπλισμού και Φωτιστικών Σωμάτων για την αστική αναζωογόνηση παρόχθια ζώνης του Δήμου Διρφυών – Μεσσαπίων.
10. Ανάπλαση πλατείας και κατασκευή παιδικής χαράς κοινότητας Τριάδας.
11. Αγροτική οδοποιία Τ.Κ. Θεολόγου (Συνεχόμενο).
12. Οδοποιία Τ.Κ. Μίστρου (Συνεχιζόμενο).
13. Οδοποιία Κοινότητας Αγίας Σοφίας.
14. Τοποθέτηση προστατευτικών κικλιδωμάτων δημοτικων οδών.
15. Οδοποιία Κοινότητας Λούτσας προς Άγιο Δημήτριο.
16. Αγροτική Οδοποιία Στροπώνων (Συνεχιζόμενο).
17. Αγροτική Οδοποιία Πισσώνα, Καμαρίτσας, Νεροτριβιάς, Καστέλλας, Μακρυκάπας
18. Δημοτική Οδοποιία Τριάδας, Παγώντα, Καμπιών ,Καμαρίτσας , Πούρνου (Συνεχιζόμενο).
19. Δημοτική Οδοποιία Πισσώνα, Πάλιουρα, Αμφιθέας.
20. Αγροτική Οδοποιία Ψαχνών.
21. Αποκατάσταση δημοτικών δρόμων Στενής.
22. Διαγράμμιση δημοτικών οδών.
23. Σύνταξη περιβαλλοντικής και οριστικής μελέτης Δημοτικής οδού Δάφνης Κακοπέρατο Πολιτικά (Περιφερειακός Νεροτριβιάς) για πυροπροστασία Οικισμού Δάφνης.

24. Σύνταξη μελέτης τοπογραφικών διαγραμμάτων και πράξης αναλογισμού ΔΚ Ψαχνών.
25. Υποέργο 8 της Πράξης Κωδικό ΟΠΣ 5003577 ΕΠ.ΠΡ. "Υποδομές Μεταφορών , Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη.
26. "Κατασκευή δικτύου Αποχέτευσης Ακαθάρτων Οικισμού Πολιτικών" Υποέργο 3 της Πράξης Κωδικό ΟΠΣ 5003577 ΕΠ.ΠΡ. "Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη.
27. Υποέργο 4 της Πράξης Κωδικό ΟΠΣ 5003577 ΕΠ.ΠΡ. "Υποδομές Μεταφορών , Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014-2020".
28. Υποέργο 6 της Πράξη Κωδικό ΟΠΣ 5003577 ΕΠ.ΠΡ. "Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014-2020".
29. "Δαπάνες επίβλεψης από την Εφορεία Αρχαιοτήτων Ευβοίας όλων των εκσκαφικών εργασιών και διαμορφώσεων που θα γίνουν στα υποέργα" Υποέργο 7 της Πράξης Κωδικό ΟΠΣ 5003577 ΕΠ.ΠΡ. "Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014-2020.
30. Εξωτερικές διακλαδώσεις δικτύου αποχέτευσης Οικισμών Ψαχνών Καστέλλας- Πολιτικών. Υποέργο 9 της πράξης «Έργα Συλλογής - Μεταφοράς-Επεξεργασίας και Διάθεσης Λυμάτων Δήμου Διρφύων Μεσσαπίων.
31. ΥΠΟΕΡΓΟ 2 «ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΦΥΣΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ» (ΜΙΣΘΩΣΗ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΕΡΓΟΥ).
32. «Αποκατάσταση ζημιών που προκλήθηκαν από θεομηνίες στην Τ.Κ. Κοντοδεσποτίου και Σταυρού, λόγω πρόσφατης εκτεταμένης πυρκαγιάς».
33. Υποέργο 1 «Ασφαλτόστρωση αγροτικής οδού από περιοχή Αγριοσυκιά έως Κοτσίκια, Τ.Κ. Γλυφάδας Δ.Ε. Διρφύων» στον Άξονα Προτεραιότητας «Δράσεις για τη βελτίωση της αγροτικής οδοποιίας» του Προγράμματος «ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ Ι».
34. Υποέργο 2 Δαπάνες Αρχαιολογίας για το έργο «Ασφαλτόστρωση αγροτικής οδού από περιοχή Αγριοσυκιά έως Κοτσίκια, Τ.Κ. Γλυφάδας Δ.Ε. Διρφύων» στον Άξονα Προτεραιότητας «Δράσεις για τη βελτίωση της αγροτικής οδοποιίας» του Προγράμματος «ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ Ι».
35. ΟΔΟΠΟΙΑ Δ. Κ. ΨΑΧΝΩΝ.
36. ΟΔΟΠΟΙΑ Τ.Κ. ΓΛΥΦΑΔΑΣ ΚΑΙ ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ.
37. ΥΠΟΕΡΓΟ 1 «ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΒΛΑΒΩΝ ΣΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΙΑΣ ΤΗΣ Δ.Ε. ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ».

38. «ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΖΗΜΙΩΝ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΑΠΟ ΠΛΗΜΜΥΡΕΣ ΠΟΥ ΕΛΑΒΑΝ ΧΩΡΑ ΣΤΙΣ 8 ΚΑΙ 9 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2020 ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΔΙΡΦΥΩΝ ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ».
39. ΥΠΟΕΡΓΟ 1: «ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ Δ.Κ ΨΑΧΝΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΗΜΜΥΡΑ ΣΤΙΣ 8-8-2020".
40. ΥΠΟΕΡΓΟ 2: «ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΣΤΙΣ Τ.Κ ΚΥΠΑΡΙΣΣΙΟΥ ΚΑΙ ΚΟΝΤΟΔΕΣΠΟΤΙΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΗΜΜΥΡΑ ΣΤΙΣ 8-8-2020".
41. ΥΠΟΕΡΓΟ 3: «ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΣΤΙΣ Τ.Κ ΣΤΑΥΡΟΥ, ΜΑΚΡΥΚΑΠΑΣ ΚΑΙ ΑΤΤΑΛΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΗΜΜΥΡΑ ΣΤΙΣ 8-8-2020".
42. ΥΠΟΕΡΓΟ 4: «ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΣΤΙΣ ΤΟΠΙΚΕΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ ΝΕΡΟΤΡΙΒΙΑΣ, ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ, ΜΙΣΤΡΟΥ, ΠΟΥΡΝΟΥ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΛΗΜΜΥΡΑ ΣΤΙΣ 8-8-2020".
43. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΔΙΡΦΥΩΝ - ΜΕΣΣΑΠΙΩΝ (Β' ΦΑΣΗ).
44. ΧΡΗΜ Ε.Π. ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ 2014-2020.
45. ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΟΔΟΠΟΙΪΑ Τ.Κ ΤΡΙΑΔΑΣ-ΘΕΟΛΟΓΟΥ.

Β. Βόρεια Εύβοια

1. Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Ιστιαίας – Αιδηψού⁷³

Δημοτική Ενότητα Ιστιαίας

1. Βιοκλιματική ανάπλαση κέντρου της πόλεως Ιστιαίας (Α' ΦΑΣΗ).
2. Βιοκλιματική Ανάπλαση εμπορικού κέντρου Ιστιαίας ασφαλτοστρώσεις.
3. Ασφαλτοστρώσεις Δ.Ε. Ιστιαίας.
4. Έργα υποδομών Σχέδιο πόλης Ιστιαίας.
5. Βιοκλιματική Ανάπλαση εμπορικού κέντρου Ιστιαίας - επιστρώσεις δάπεδα.
6. Βιοκλιματική Ανάπλαση εμπορικού κέντρου Ιστιαίας - λοιπές μόνιμες εγκαταστάσεις κοινής χρήσης.
7. Αποκατάσταση βατότητας οδού οικισμών Γαλατσάδων – Καματριάδων.

⁷³ Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Ιστιαίας – Αιδηψού για το έτος 2024.

8. Αποκατάσταση βατότητας οδού οικισμών Καστανιώτισσας – Ιστιαίας.
9. Αποκατάσταση και επισκευή μικρών τεχνικών έργων, κατασκευή παράπλευρων τάφρων αποστράγγισης όμβριων στην περιφερειακή οδό Ιστιαίας από τον κόμβο Αγ. Γεωργίου έως διασταύρωση της οδού προς δεξαμενή.
10. Αντιπλημμυρική θωράκιση της Δ.Κ. Ιστιαίας του Δήμου Ιστιαίας – Αιδηψού.
11. Ολοκλήρωση της αντιπλημμυρικής θωράκισης της Δ.Κ. Ιστιαίας του Δήμου Ιστιαίας Αιδηψού.

Δημοτική Ενότητα Αιδηψού

1. Φωτισμός παραλίας Λ. Αιδηψού.
2. Κατασκευή και βελτίωση οδικού δικτύου Δήμου Αιδηψού.
3. Ασφαλτοστρώσεις Δ.Ε. Αιδηψού.
4. Ανάπλαση πεζοδρομίων σε τμήμα της οδού Θερμοποτάμου στα Λ. Αιδηψού.
5. Ανάπλαση παραλιακού μετώπου Λουτρών Αιδηψού επί της Δημοτικής οδού 28ης Οκτωβρίου.
6. Αποκατάσταση δημοτικού οδικού δικτύου εντός σχεδίου πόλεως Λουτρών Αιδηψού (παραλιακή οδός και κάθετες σε αυτή οδοί) και τμήμα δρόμου εισόδου στον οικισμό Μπάνια Γιάλτρων της Τ.Κ. Γιάλτρων.

Δημοτική Ενότητα Αρτεμισίου

1. Ασφαλτοστρώσεις Δ.Ε. Αρτεμισίου.
2. Αποκατάσταση βατότητας παραλιακής οδού στη θέση "Ψαροπούλι" Βασιλικών.
3. Αντιμετώπιση κατολισθητικού φαινομένου Ελληνικών στη θέση του οικισμού Αγ. Νικόλαος.

Δημοτική Ενότητα Ωρεών

1. Ασφαλτοστρώσεις Δ.Ε. Ωρεών.

Δημοτική Ενότητα Λιχάδας

1. Τσιμεντοστρώσεις Δ.Ε. Λιχάδας.
2. Ανάπλαση κεντρικής πλατείας Ταξιάρχη.

Για όλες τις Δημοτικές Ενότητες

1. Κατασκευή ραμπών και χώρων υγιεινής για την πρόσβαση και την εξυπηρέτηση ΑΜΕΑ σε σχολικές μονάδες του Δήμου Ιστιαίας Αιδηψού.
2. Επεκτάσεις δημοτικού φωτισμού.
3. Μετατόπιση δικτύου δημοτικού φωτισμού.
4. Επαύξηση ισχύος παροχής.
5. Συντήρηση κοινόχρηστων χώρων Δ.Ε. Ιστιαίας & Αρτεμισίου.
6. Υποέργο 2: «Αρχαιολογική Παρακολούθηση».
7. Υποέργο 3: «Διαχείριση ΑΕΚΚ».
8. Επισκευή αντλ. Οικισμού άνω & κάτω Μονοκαρυάς, Αβγαριάς, Βουτά, Βασιλικών, Αγριοβοτάνου.
9. Υποέργο 1- Αποκατάσταση βατότητας οδών δημοτικών ενοτήτων Ιστιαίας και Αρτεμισίου του Δήμου Ιστιαίας – Αιδηψού.
10. Συντήρηση Αγροτικής Οδοποιίας στο Δήμο Ιστιαίας Αιδηψού (Α΄ & Β΄ Φάση).
11. Υποέργο 1 - Βελτίωση υποδομών ύδρευσης Δήμου Ιστιαίας – Αιδηψού.
12. Υποέργο 2 - Προμήθεια ηλεκτρονικών υδρομέτρων Δήμου Ιστιαίας – Αιδηψού.
13. Υποέργο 3 - Αρχαιολογικές Έρευνες & Εργασίες για την Πράξη "Βελτίωση υποδομών ύδρευσης Δήμου Ιστιαίας - Αιδηψού".
14. Υποέργο 1 : Δίκτυα αποχέτευσης ακαθάρτων ευρύτερης περιοχής Ιστιαίας και αγωγός διάθεσης.
15. Υποέργο 2 : Σύνδεση με Δ.Ε.Η.
16. Υποέργο 3 : Τεχνικός σύμβουλος.
17. Υποέργο 4 : Αγορά γης.
18. Υποέργο 6 : Αρχαιολογία.
19. Υποέργο 7 : Αρχαιολογία εναλίων.
20. Κατασκευή, βελτίωση και συντήρηση διοικητικών, κοινωνικών, αθλητικών και πολιτιστικών υποδομών.

2. Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Μαντουδίου – Λίμνης – Αγίας Άννας⁷⁴

1. Προσαρμογή δημοτικών οδών στην επέκταση σχεδίου πόλης Μαντουδίου.
2. Έργα βελτίωσης οδικής ασφάλειας Δήμου-Μαντουδίου-Λίμνης-Αγίας Άννας.
3. Ανάπλαση της κεντρικής πλατείας «μεταλλωρύχων» κοινότητας Μαντουδίου, δήμου Μαντουδίου – Λίμνης –Αγίας Άννας.
4. Αποκατάσταση του ιστορικού διατηρητέου μνημείου «Κονάκι» στις Κεχριές Ευβοίας.
5. Έργα πρόληψης και αποκατάστασης ζημιών, οδικών υποδομών με τα υποστηρικτικά έργα τους, του Δήμου Μαντουδίου - Λίμνης – Αγίας Άννας, που επλήγη από την καταστροφική πυρκαγιά έτους 2021.
6. Αποκατάσταση ζημιών των οδικών υποδομών και των συνοδών τους υδραυλικών έργων του Δήμου Μαντουδίου, Περιφερειακής Ενότητας Ευβοίας, που επλήγη από τη φυσική καταστροφή της 1ης Οκτωβρίου 2018.
7. Αποκατάσταση κατεστραμμένης γέφυρας, τεχνικών εισόδου εξόδου και προστασία πρανών στη θέση διχαλορέματα της οδού Αχλάδι – Κοτσικιά.
8. Πλακοστρώσεις οδών Κοινότητας Λίμνης.
9. Μελέτη περιβαλλοντικής αδειοδότησης πράσινου σημείου Δήμου Μαντουδίου – Λίμνης – Αγίας Άννας.
10. Αποκατάσταση δικτύου ηλεκτροφωτισμού Ροβιών.
11. Επέκταση δημοτικού φωτισμού πλησίον οικίας Φραγκογιαννάκη στην Κοινότητα Σκεπαστής.
12. Πλακόστρωση οδών Κοινότητας Κουρκουλών.
13. Τσιμεντόστρωση οδών Κοινότητας Δαφνούσας.
14. Τσιμεντόστρωση - ασφαλτόστρωση οδών Κοινότητας Φαράκλας.
15. Αναπλάσεις οδών εντός οικισμού Κοινότητας Στροφυλιάς.
16. Διαμόρφωση δημοτικών οδών Κοινότητας Παπάδων.
17. Τσιμεντόστρωση Δημοτικών οδών των Κοινοτήτων Κερασιάς, Κεράμειας και Αμελάντων.

⁷⁴ Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Μαντουδίου – Λίμνης – Αγίας Άννας για το έτος 2024.

9.5. Προβλήματα – Προτάσεις

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ και λαμβάνοντας υπόψη πολλές απόψεις Ελλήνων και Ξένων Επισκεπτών, τα κυριότερα προβλήματα τα οποία παρουσιάζονται στην Κεντρική και στη Βόρεια Εύβοια είναι τα ακόλουθα:

A. Πρόβλημα: Ελλιπές Οδικό Δίκτυο

Ο Νομός Ευβοίας αποτελεί απομονωμένη περιοχή, κυρίως λόγω της κακής οδικής σύνδεσης του με την υπόλοιπη Ελλάδα. Η μόνη οδική σύνδεση γίνεται μέσω Χαλκίδας ενώ δεν υπάρχουν οδικοί άξονες που να διακλαδώνονται στην υπόλοιπη Εύβοια και να συνδέουν τις πόλεις και τους οικισμούς.

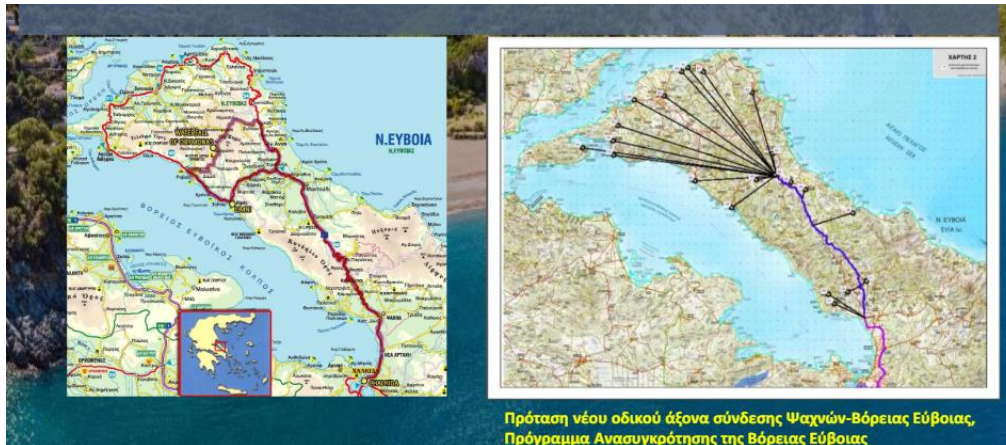
Ειδικότερα, όσον αφορά τη Χαλκίδα, το οδικό δίκτυο λειτουργεί σήμερα ακτινικά και υποχρεώνει τον οδηγό να διέλθει από το κέντρο ακόμα και αν ο προορισμός του δεν είναι η κεντρική περιοχή του Δήμου. Οι στενοί δρόμοι επιδεινώνουν το πρόβλημα σε συνδυασμό με την άναρχη στάθμευση. Σημαντικό ζήτημα όμως αποτελεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση σε ορισμένα σημεία του οδικού δικτύου όπως για παράδειγμα στη Λεωφόρο Χαϊνά, στην παραλιακή μεταξύ των οδών Μιαούλη-Τζιαρντίνι-Φαρμακίδου-Αγγελή, Γοβιού, στις οδούς Νεοφύτου, Κώτσου, Κακκαρά, Αρεθούσης, 28ης Οκτωβρίου, Γαζέπη, Ληλαντίων καθώς και στη Λεωφόρο Αρχιεπισκόπου Μακαρίου. Η προσπελασιμότητα είναι μειωμένη στο μεγαλύτερο μέρος των οδών αυτών ειδικότερα σε ώρες αιχμής, ενώ το πρόβλημα εντείνεται ακόμα περισσότερο στους κόμβους των οδών αυτών.

Επιπλέον, οι υπάρχουσες συνδέσεις της Κεντρικής με την Βόρεια Εύβοια γίνονται κυρίως Οδικώς μέσω της Εθνικής Οδού Ε75 Αθηνών - Χαλκίδας & μέσω της Εθνικής Οδού Ε77 Χαλκίδας - Ιστιαίας-Αιδηψού. Ο οδικός επισκέπτης της Αττικής χρειάζεται περίπου τρεις (3) ώρες για να φτάσει μέχρι στην Αιδηψό, με το κομμάτι Ψαχνά-Προκόπι να αποτελεί την πιο απαιτητική σε οδήγηση διαδρομή, εφόσον έχει πολλές στροφές και ανάποδες κλίσεις.

Αποτέλεσμα όλων των παραπάνω, είναι πολλά από τα σημεία ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών να μην εξυπηρετούνται καθόλου ικανοποιητικά από το υφιστάμενο οδικό δίκτυο.

A. Επίλυση: Δημιουργία Νέου Οδικού Δικτύου

Αρχικά, προτείνεται η δημιουργία ενός νέου οδικού άξονα σύνδεσης μεταξύ των Ψαχνών και της Βόρειας Εύβοιας ο οποίος θα είναι ακτινωτός και θα εξυπηρετεί το μεγαλύτερο μέρος των Δήμων και των οικισμών της Βόρειας Εύβοιας.



Εικόνα 9.5: Πρόταση Νέου Οδικού Άξονα Σύνδεσης Ψαχνών – Βόρειας Εύβοιας, Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Ειδικότερα, όσον αφορά το οδικό δίκτυο της Βόρειας Εύβοιας, προτείνεται η επέκταση της οδικής σύνδεσης Αιδηψού-Λίμνης μέχρι τη Χαλκίδα, μέσω διάνοιξης οδικού άξονα που να παρακάμπτει το όρος Κανδήλι και να ενώνει τη Λίμνη με τη Χαλκίδα και τον ηπειρωτικό κορμό της χώρας. Επιπλέον κρίνεται απαραίτητη η πλάτυνση της υφιστάμενης οδού Λίμνης-Χαλκίδας και η τοποθέτηση πλέγματος ασφαλείας στους πρόποδες του Κανδηλιού όρους, στα σημεία όπου χρειάζεται. Πρωτεύουσας σημασίας αποτελεί και η αποπεράτωση της περιφερειακής οδού της Αιδηψού. Αναγκαίες κρίνονται οι παρεμβάσεις που αφορούν στην αύξηση της οδικής ασφάλειας σε συγκεκριμένες διαδρομές π.χ. τοποθέτηση ειδικού προστατευτικού πλέγματος στους πρόποδες του Τελεθρίου όρους, κατά μήκος της οδού Αιδηψού-Λίμνης, προς αποφυγή κατολισθήσεων. Προτείνεται ακόμη η βελτίωση της ποιότητας του οδοστρώματος στις διαδρομές Ιστιαίας-Λίμνης μέσω Αιδηψού και μέσω Αγίας Άννας και η τοποθέτηση σήμανσης όπου χρειάζεται. Τέλος, προτείνεται η αναβάθμιση των διαδρομών Αιδηψού-Αγίου Γεωργίου μέσω Γιάλτρων και Ιστιαίας Πευκίου-Βασιλικών-Αγίας Άννας-Μαντουδίου-Προκοπίου.

Προτείνεται επίσης σε όλη την Κεντρική και τη Βόρεια Εύβοια, η δημιουργία ενός Νέου Οδικού Δικτύου κάνοντας πράξη τις παρακάτω δράσεις:

1. Θεσμοθέτηση Οδικού Δικτύου και Χρήσεων Γής μέσω της ολοκλήρωσης και εφαρμογής του Τοπικού Πολεοδομικού και Συγκοινωνιακού Σχεδίου της Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας.
2. Με τη συμπλήρωση/διαπλάτυνση του υφιστάμενου οδικού δικτύου στα σημεία όπου πρέπει, ώστε να εξυπηρετούνται όλες οι προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές.
3. Σε κάποια σημεία των πολιτιστικών διαδρομών που υπάρχουν χαραγμένα μονοπάτια συστήνεται να ανοιχθούν χωματόδρομοι ή τσιμεντόδρομοι, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση των άνω πολιτιστικών διαδρομών με Δημοτικά Ηλεκτροκίνητα Μέσα.

4. Προτείνεται επίσης η ασφαλοδρόμηση όλων των τμημάτων των δρόμων που είναι σήμερα χωματόδρομοι και αποτελούν μέρος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών.
5. Επιπρόσθετα, στα σημεία των μονοπατιών όπου διακόπτεται το μονοπάτι, συστήνεται με τη βοήθεια του Δήμου να καθαρισθούν από τυχόν βλάστηση και να ανοιχθούν τα μονοπάτια μέχρι τα σημεία ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών.
6. Σχετικά με τη συντήρηση των παλαιών μονοπατιών, προτείνεται όχι μόνο στα κεντρικά μονοπάτια αλλά σε όλα τα μονοπάτια της περιοχής, η άμεση επέμβαση από ειδική ομάδα για τον καθαρισμό και την συντήρηση τους, όπου απαιτείται.
7. Προτείνεται η τοποθέτηση οριζόντιας και κάθετης σήμανσης καθώς και στηθαία ασφαλείας σε όλο το οδικό δίκτυο της περιοχής.
8. Προτείνεται η προώθηση του «έξυπνου» Δημόσιου φωτισμού σε όλο το υπάρχον οδικό δίκτυο.
9. Σημαντική θα είναι επίσης η προώθηση και η ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης στο νησί της Εύβοιας με αλλαγή του στόλου των οχημάτων της Δημοτικής αρχής και των άλλων φορέων καθώς και των μέσων που χρησιμοποιούνται για τις Δημόσιες μεταφορές.
10. Κρίνεται αναγκαία η τοποθέτηση φορτιστών ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε όλους τους Δήμους της Κεντρικής και της Βόρειας Εύβοιας, οι οποίοι χρησιμοποιούν ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές, όπως και η παροχή κινήτρων στους κατοίκους για αντικατάσταση των οχημάτων τους.
11. Κρίνεται επίσης απαραίτητη, η καλύτερη ενημέρωση του κοινού από την πλευρά των Δήμων της περιοχής μελέτης, με την τοποθέτηση ενημερωτικών πινακίδων στα σημεία πολιτιστικού και περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος που περιλαμβάνονται στις πολιτιστικές διαδρομές, δημιουργία infokiosks όπως και η εγκατάσταση συστημάτων ISO για την προστασία και τη διατήρηση του περιβάλλοντος.
12. Προτείνεται τέλος η τοποθέτηση διαδραστικής οθόνης ενημέρωσης σε όλους τους Δήμους της Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας για την προβολή του ΠΠΑ της περιοχής μελέτης και των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών.

B. Πρόβλημα: Ελλιπές Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Οι αστικές συγκοινωνίες εντός της Χαλκίδας εξυπηρετούνται από το ΚΤΕΛ Αστικών Γραμμών Χαλκίδας. Οι γραμμές αυτές εξυπηρετούν την σύνδεση της πόλης με τις γύρω περιοχές και χωριά. Στο τμήμα των διαδρομών εντός της πόλης, υπάρχουν αρκετές στάσεις ώστε τα δρομολογημένα λεωφορεία να έχουν και τον ρόλο της αστικής συγκοινωνίας. Η εξυπηρέτηση όμως των κατοίκων της Χαλκίδας από τα ΜΜΜ είναι επί της ουσίας μηδαμινή, διότι εκτός από το μοναδικό δρομολόγιο των αστικών γραμμών, οι στάσεις δεν καλύπτουν σε καμία περίπτωση την έκταση του

Δήμου, ενώ η ένταξη της ψηφιακής τεχνολογίας και ενημέρωσης των πολιτών είναι σε μηδενικό επίπεδο.

Στα δρομολόγια των αστικών γραμμών έχει επίσης προστεθεί η γραμμή Πάρκο Λαού – Παπαθανασίου – Πάρκο Λαού, η οποία πραγματοποιείται από οχήματα τύπου Minibus. Το δρομολόγιο αυτό το οποίο περιλαμβάνει τις στάσεις Πάρκο λαού, Κυμαίων, Ευβοίας, Προμαχώνος, Καραγιάννη, Σιώκου, Παπασκιαδά, Βενιζέλου, Συγγρού, Αβάντων, Λ. Χαϊνά, Φολερώ, Θεοχάρη, Παπανικολάου, Μ. βασιλείου, 25ης Μάρτιου, Νηλέως, Εθν. συμφιλίωσης, Κακαρά, Καραμουρτζούνη, Κριεζώτου, Φαρμακίδου, Βενιζέλου, Όχης, Ήρας, Πάρκο λαού είναι το μοναδικό το οποίο εκτελείται εντός του αστικού ιστού της πόλης και εξυπηρετεί αποκλειστικά τους κατοίκους του κέντρου. Με βάση τα στοιχεία της Κυκλοφοριακής Μελέτης του Δήμου η χρησιμοποίηση των λεωφορείων αυτών από τους μετακινούμενους δεν είναι ιδιαίτερα σημαντική. Τα σχετικά αραιά δρομολόγια και η ελλιπής κάλυψη της πόλης, έχουν ως συνέπεια την χαμηλή πληρότητα των λεωφορείων και την μεγάλη συμβολή των Ι.Χ. αυτοκινήτων στις μετακινήσεις των κατοίκων με όλες τις δυσμενείς συνέπειες που αυτό συνεπάγεται.

Επιπλέον, όσον αφορά την υπόλοιπη Κεντρική και Βόρεια Εύβοια δεν υπάρχουν δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας που να εξυπηρετούν τα περισσότερα από τα σημεία ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών.

B. Επίλυση: Δημιουργία Νέου Συγκοινωνιακού Δικτύου

Οι κάτοικοι της Χαλκίδας δηλώνουν πως είναι διατεθειμένοι να γίνουν τακτικοί χρήστες της Δημόσιας Συγκοινωνίας, εάν και εφόσον βελτιωθεί η συχνότητα των δρομολογίων, η ακριβής τήρηση του ωραρίου και ενσωματωθούν οι ψηφιακές εφαρμογές στα ΜΜΜ.

Για το λόγο αυτό, κρίνεται απαραίτητη η αύξηση της χρήσης των Δημοσίων μέσων μεταφοράς κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις τόσο στη Χαλκίδα, όσο και στην υπόλοιπη Κεντρική και Βόρεια Εύβοια, με την εισαγωγή ενός νέου συστήματος Δημόσιας Συγκοινωνίας ακολουθώντας τις παρακάτω δράσεις:

1. Δημιουργία νέων δρομολογίων υπεραστικών γραμμών του ΚΤΕΛ Ευβοίας, τα οποία θα καλύπτουν όλες τις προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές σύμφωνα με το πρόγραμμα του ΑΕΙ.
2. Προτείνεται η εισαγωγή νέων γραμμών στο εσωτερικό του αστικού ιστού της Χαλκίδας σε συνδυασμό με τη δημιουργία χώρων και σταθμών όπου οι πολίτες θα έχουν τη δυνατότητα στάθμευσης και γρήγορης εξυπηρέτησης από τα ΜΜΜ.
3. Ακολουθώντας το παράδειγμα της Χάλκης και της Αστυπάλαιας και έχοντας ως στόχο τη μετάβαση στην εποχή της αυτόνομης μετακίνησης ελαχιστοποιημένου ανθρακικού αποτυπώματος και την ηλεκτροκίνηση,

προτείνεται η αναβάθμιση όλου του στόλου των Δημόσιων Μέσων Μεταφοράς αλλά και των Δημοτικών οχημάτων με ηλεκτροκίνητα οχήματα.

4. Όσον αφορά το κέντρο της Χαλκίδας, μεταξύ άλλων θα πρέπει να εξεταστεί και το ενδεχόμενο εισαγωγής έξυπνων ψηφιακών συστημάτων για την διευκόλυνση της κυκλοφορίας. Βασικοί στόχοι της ενσωμάτωσης των ψηφιακών εφαρμογών στα ΜΜΜ είναι η βελτίωση της πληροφόρησης σχετικά με τις κυκλοφοριακές συνθήκες, τόσο για το επιβατικό κοινό όσο και για τους διαχειριστές του συστήματος μεταφορών. Οι εν λόγω στόχοι μπορούν να επιτευχθούν με την εισαγωγή των εφαρμογών της τηλεματικής στο δίκτυο των ΜΜΜ. Μια ευρέως διαδεδομένη εφαρμογή είναι η Flash. Η εφαρμογή Flash είναι από τις πιο προηγμένες τεχνολογικά εφαρμογές στην Ευρώπη για την διαχείριση και παρακολούθηση στόλων παρέχοντας παράλληλα τη λειτουργικότητα για την υλοποίηση πληροφοριακού συστήματος για τους επιβάτες. Η εφαρμογή αυτή έχει ως σκοπό την απεικόνιση της τρέχουσας κατάστασης εκτέλεσης δρομολογίων, την παρακολούθηση υλοποίησης των χρονοπρογραμμάτων, την σωστή διαχείριση των διαθέσιμων πόρων, την παροχή διαρκούς πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο προς τους επιβάτες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
5. Προτείνεται επίσης ο περιορισμός της κίνησης ΙΧ στο σημείο του εμπορικού κέντρου της Χαλκίδας, με ταυτόχρονη ενθάρρυνση της χρήσης των ΜΜΜ. Στα πλαίσια της προσπάθειας για τον αποχωρισμό του Ι.Χ αλλά και με βάση τη γενικότερη τάση για πιο ποιοτική και ασφαλή μετακίνηση των πεζών, προτείνεται ο σχεδιασμός μιας ζώνης στο κέντρο της πόλης στην οποία θα απαγορεύεται η χρήση των Ι.Χ. και των δίκυκλων οχημάτων. Η ζώνη αυτή θα οριοθετείται από τις οδούς π.χ. Περικλέους Σταύρου, Τζιανρινί, Φαρμακίδου, Βενιζέλου, Παπαναστασίου, Κριεζώτου, Νεοφύτου, Τσιριγώτη, Περικλέους Σταύρου και θα περιλαμβάνει τον κύριο όγκο των εμπορικών καταστημάτων και διοικητικών λειτουργιών της πόλης. Δικαίωμα εισόδου και στάθμευσης στην συγκεκριμένη ζώνη θα έχουν μόνο οι μόνιμοι κάτοικοι της, τα άτομα με ειδικές ανάγκες και οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων. Επίσης την συγκεκριμένη ζώνη θα μπορούν να διασχίζουν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, τα οχήματα έκτακτης ανάγκης και τα ταξί, ενώ στις περιμετρικές οδούς που θα αποτελούν και όριο της ζώνης, θα επιτρέπεται κανονικά η κυκλοφορία των οχημάτων.
6. Επιπρόσθετα, ο εκάστοτε Δήμος του Νομού Ευβοίας θα πρέπει να μεριμνήσει για την ασφαλή μεταφορά των επισκεπτών ανάμεσα στα μέρη ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών του ΑΕΙ. Κατά τα πρότυπα των μεγάλων Ευρωπαϊκών πόλεων, αυτό μπορεί να γίνει με τη χρήση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, ειδικότερα λεωφορείων τα οποία θα ξεναγούν τους επισκέπτες στα μέρη ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών. Τα δρομολόγια αυτά θα έχουν ως σημείο εκκίνησης το κέντρο

της πόλης και θα κατευθύνονται προς όλα τα μέρη ενδιαφέροντος υπολογίζοντας και τη σχετική στάση σε αυτά, για την απαραίτητη ξενάγηση των επισκεπτών. Σκοπός του μέτρου αυτού, είναι να γνωρίσει εύκολα ο επισκέπτης το σύνολο των σημείων ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών. Για την υλοποίηση της πρότασης αυτής, είναι απαραίτητη η επιχορήγηση ειδικών λεωφορείων προς το Δήμο, που χρησιμοποιούνται σε ανάλογες περιπτώσεις σε όλο τον κόσμο και μπορούν να μεταφέρουν άνετα σημαντικό αριθμό εκδρομέων. Τα ειδικά διαμορφωμένα λεωφορεία μπορούν να διαθέτουν και υπαίθριο τμήμα ώστε να μπορεί ο επισκέπτης να έχει καλύτερη οπτική επαφή με τα αξιοθέατα.

Στη συνέχεια ο Δήμος μπορεί να επεκτείνει το μέτρο αυτό, στην ξενάγηση και στα φυσικά μέρη ενδιαφέροντος της κάθε περιοχής, όπως στα δάση, στις παραλίες, στα μονοπάτια, κ.α. Οι δράσεις αυτές θα μπορούν να λαμβάνουν υπόψη το χαρακτήρα του τουρισμού στην εκάστοτε περιοχή (π.χ. ιαματικός τουρισμός) και θα προγραμματίζονται ανά τακτά χρονικά διαστήματα καθημερινά. Ο Δήμος επίσης θα πρέπει να μεριμνήσει και για το προσιτό οικονομικά αντίτιμο της διαδρομής, το οποίο θα περιλαμβάνει και την πρόσβαση στους αρχαιολογικούς χώρους επίσκεψης. Η παρούσα πρόταση θα προσελκύσει όχι μονάχα μεγάλους αλλά και μικρούς εκδρομείς στην περιοχή π.χ. μαθητές. Αντίστοιχα, η ξενάγηση σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών της Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας, μπορεί να αποτελέσει πόλο έλξης για μια σειρά από σχολεία, τα οποία ο εκάστοτε Δήμος μπορεί να προσκαλέσει, ακόμα και από πιο απομακρυσμένες περιοχές της Στερεάς Ελλάδας όπως για παράδειγμα της Αθήνας.

Γ. Πρόβλημα: Απουσία Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης

Είναι γνωστό ότι, το ιστορικό και εμπορικό κέντρο της Χαλκίδας αντιμετωπίζει σοβαρό πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης η οποία δεν παρατηρείται μόνο κατά τις ώρες αιχμής αλλά και τις υπόλοιπες ώρες της ημέρας. Τα αίτια της κυκλοφοριακής συμφόρησης οφείλονται κυρίως στα υψηλά επίπεδα ζήτησης για στάθμευση στην κεντρική περιοχή, στην μικρή εναλλαγή της στάθμευσης αλλά και στην στενή διατομή των κεντρικών οδών όπου σε συνδυασμό με την παράνομη στάθμευση σε αυτήν δημιουργούν ένα σκηνικό που οδηγεί καθημερινά την κεντρική περιοχή της Χαλκίδας σε «κυκλοφοριακό έμφραγμα». Για το λόγο αυτό, η παράνομη στάθμευση θα πρέπει να αντιμετωπιστεί συνολικά, διότι εκτός από τα κυκλοφοριακά προβλήματα που δημιουργεί (μείωση κυκλοφοριακής ικανότητας οδών), προκαλεί και τη γενικότερη υποβάθμιση όλης της πόλης. Εκτός από τη Χαλκίδα όμως, στις περισσότερες περιοχές της Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας δεν υπάρχουν οργανωμένοι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης ΙΧ και δικύκλων, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται ακόμα περισσότερο η προσβασιμότητα και η

επισκεψιμότητα στα περισσότερα από τα μέρη ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών και μονοπατιών.

Γ. Επίλυση: Δημιουργία Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης

Για τους παραπάνω λόγους, κρίνεται αναγκαία η δημιουργία Δημοτικών και Ελεύθερων Χώρων Στάθμευσης (καλά οργανωμένων) σε κάθε αρχή ή τέλος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών του ΑΕΙ, προκειμένου να εξυπηρετούνται όλα τα σημεία ενδιαφέροντος. Είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός Δημοτικού χώρου στάθμευσης σε κάθε Δήμο της Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας, ο οποίος θα λειτουργεί χωρίς κόστος για τους κατοίκους και με χρονοχρέωση για τους επισκέπτες. Επιπλέον, είναι αναγκαία η δημιουργία και η απόδοση συγκεκριμένων θέσεων στάθμευσης για τους κατοίκους εντός των Δήμων όπως και ο έλεγχος της αποκλειστικής τους χρήσης από αυτούς, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στα άτομα με ειδικά προβλήματα κινητικότητας. Τέλος, προτείνεται σε κάθε Δήμο, η δημιουργία και η λειτουργία ενός χώρου στάθμευσης για χρήση cargo bikes or e-vans, ώστε να επιτυγχάνεται και η καλύτερη εξυπηρέτηση των εμπορευματικών μεταφορών.

Όσον αφορά τη Χαλκίδα, για την διαχείριση του προβλήματος της στάθμευσης προτείνεται ένα ολοκληρωμένο σχέδιο Διαχείρισης Στάθμευσης το οποίο έχοντας ως βασικό εργαλείο το σύστημα της ελεγχόμενης στάθμευσης θα στοχεύει στην ελάφρυνση των περιοχών του εμπορικού κέντρου της Χαλκίδας. Το μέτρο αυτό επιλέγεται με βάση τις επιτυχείς εφαρμογές του εξωτερικού. Συγκεκριμένα, η πιλοτική εφαρμογή «Ευφυής Στάθμευση» αποτελεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης της παρόδιας στάθμευσης στον αστικό χώρο και βασίζεται σε καλές πρακτικές του πόλεων του εξωτερικού, στις οποίες η ιδέα της ευφυούς στάθμευσης εδραιώθηκε ως πραγματικότητα με στόχο τη βελτίωση του τρόπου ζωής, της εργασίας και της μετακίνησης στα αστικά κέντρα. Οι ηλεκτρονικές πλατφόρμες παροχής ψηφιακών υπηρεσιών ευφυούς στάθμευσης που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην περίπτωση της Χαλκίδας, είναι οι ακόλουθες:

1. Πλατφόρμα καθοδήγησης οδηγών (Smart Parking): Η συγκεκριμένη εφαρμογή μπορεί να καθοδηγεί τους οδηγούς απευθείας στους διαθέσιμους χώρους στάθμευσης, ακόμη και όταν βρίσκονται σε κυκλοφοριακή συμφόρηση. Η εφαρμογή αυτή, υποδεικνύει τον αριθμό και τη διαθεσιμότητα των ελεύθερων θέσεων στάθμευσης στην ζώνη εφαρμογής παρουσιάζοντας τη θέση σε ψηφιακό χάρτη. Οι οδηγοί μπορούν ακόμα να συμβουλευτούν την έξυπνη πλατφόρμα πριν φύγουν από το σπίτι τους, ώστε με βάση τη διαθεσιμότητα των ελεύθερων θέσεων να αποφασίσουν να μετακινηθούν με άλλο μέσο ή τρόπο στον προορισμό τους, όπως για παράδειγμα περπάτημα, μέσα μαζικής μεταφοράς, ποδήλατο. Η πρόσβαση στη συγκεκριμένη ψηφιακή πλατφόρμα μπορεί να γίνει μέσω έξυπνων κινητών (smart phones) υπολογιστών και tablets. Εκτός από την ειδοποίηση

των οδηγών για τις διαθέσιμες ελεύθερες θέσεις στάθμευσης δίνει στους χρήστες τη δυνατότητα:

A. Απευθείας πληρωμής με την υπηρεσία ηλεκτρονικής πληρωμής μέσω κινητών τηλεφώνων τρίτης γενιάς.

B. Χρήσης κατάλληλων υπενθυμίσεων όπως ορισμός χρονομέτρου και ειδοποίηση για λήξη του μετρητή.

Γ. Εύρεση του αυτοκινήτου μέσω των χαρτών της Google Maps.

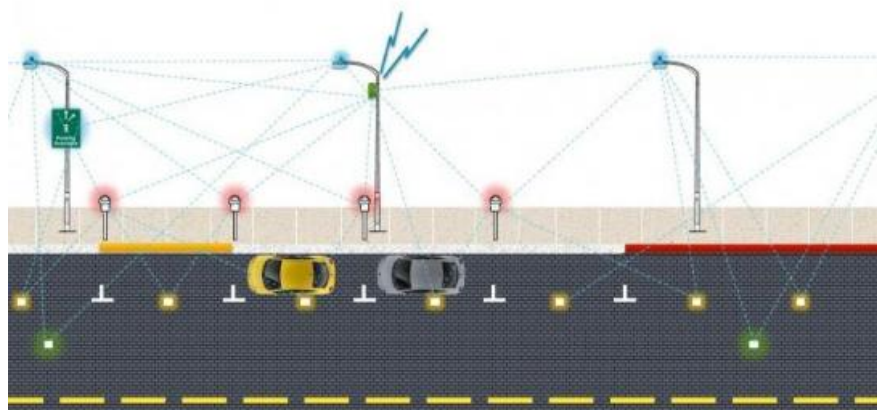
Δ. Αποθήκευση του ιστορικού στάθμευσης για ευκολότερη πρόσβαση αργότερα.

2. Πλατφόρμα δυναμικής τιμολόγησης της στάθμευσης και στατιστικά στοιχεία: Αυτή η ηλεκτρονική πλατφόρμα προσφέρει τη δυνατότητα παρακολούθησης και ανάλυσης των στοιχείων που αφορούν τη στάθμευση στην εκάστοτε γειτονιά της πόλης. Η εφαρμογή παρουσιάζει τα πρότυπα στάθμευσης για την καλύτερη υποστήριξη των διάφορων πληθυσμιακών ομάδων όπως τους καταναλωτές και τους εμπόρους, τους κάτοικους και τους επισκέπτες ενώ παράλληλα παρακολουθεί τη βελτίωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και την ευκολία της κίνησης. Αναλύοντας στατιστικά όλες τις πληροφορίες που παρέχει η έξυπνη εφαρμογή, οι αρμόδιοι φορείς διαχείρισης μπορούν να λαμβάνουν πιο ενημερωμένες αποφάσεις για το τι θα πρέπει να κοστίζει η στάθμευση σε συγκεκριμένες ώρες κατά τη διάρκεια της ημέρας και να έχουν τα εργαλεία για να το επιβάλουν.⁷⁵

Για να πραγματοποιηθούν τα παραπάνω, συστήνεται ένα δίκτυο από αισθητήρες και κάμερες να τοποθετηθεί κατά το μήκος των δρόμων κυκλοφορίας των οχημάτων, ειδικά σε αυτούς όπου επιτρέπεται η στάθμευση, για τον καλύτερο έλεγχο της ροής της κυκλοφορίας. Στη συνέχεια οι οδηγοί των οχημάτων της πόλης καθώς και οι επισκέπτες της, θα μπορούν να γραφτούν σε ένα σύστημα που θα τους στέλνει ειδοποιήσεις μέσω μηνυμάτων στο κινητό τους τηλέφωνο και μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Η χρησιμοποίηση ενός τέτοιου έξυπνου τρόπου για την τήρηση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ. μπορεί να βοηθήσει άμεσα και το έργο της Δημοτικής Αστυνομίας, σε μια σειρά από αρμοδιότητες της, οι οποίες θα μπορούν να πραγματοποιούνται εξ' αποστάσεως. Ο έλεγχος της στάθμευσης των οχημάτων εντός των επιτρεπόμενων περιοχών θα μπορεί να γίνει αυτόματα. Οι κάμερες και οι αισθητήρες θα ανιχνεύουν το χρόνο που μένει ακίνητο το όχημα και κάθε όχημα που θα παραμένει ακίνητο στις ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα θα επισημαίνεται από την κάμερα και θα ειδοποιείται ο

⁷⁵ Τσεκούρας Αθανάσιος «Σχέδιο ανάπτυξης ευφυών συστημάτων μεταφορών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας στην πόλη της Χαλκίδας», Διπλωματική Εργασία, Παπαγιαννάκης, ΑΠΘ, 2017

εγγεγραμμένος στο σύστημα οδηγός του να το μετακινήσει. Επίσης, το δίκτυο μπορεί να επεκταθεί σε ολόκληρη την πόλη, ώστε να ανιχνεύει τυχόν εγκαταλελειμμένα οχήματα που παραμένουν χωρίς κίνηση για πάνω από ένα μήνα, διάστημα που ορίζεται από διατάξεις του Κ.Ο.Κ. Επιπλέον, ειδική σήμανση θα στέλνεται στους εγγεγραμμένους οδηγούς του συστήματος για περιπτώσεις δρόμων όπου εκτελούνται έργα ή είναι κλειστοί για την εκτέλεση μεταφορών και μετακομίσεων.



Εικόνα 9.6: Αναπαράσταση της Λειτουργίας Εφαρμογής Smart Parking, Πηγή: Διπλωματική Εργασία, Τσεκούρα Αθανάσιου «Σχέδιο ανάπτυξης ευφυών συστημάτων μεταφορών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας στην πόλη της Χαλκίδας»

Το πρόγραμμα αυτό ώσπου να καθιερωθεί στην καθημερινότητα του Δήμου Χαλκίδας, αρχικά θα συναντήσει τη δυσκολία συντονισμού όλων των οδηγών με το σύστημα στο οποίο θα πρέπει αρχικά να εγγραφούν. Στη συνέχεια θα πρέπει να συνηθίσουν να ενημερώνονται εγκαίρως μέσω των ειδοποιήσεων που θα τους στέλνει το πρόγραμμα. Εν ολίγοις, θα πρέπει οι κάτοικοι να συνεισφέρουν πραγματικά στην διαχείριση των παραπάνω με έξυπνο τρόπο. Άλλωστε, ένας από τους πυλώνες μιας έξυπνης πόλης, είναι οι έξυπνοι κάτοικοι που ζουν σε αυτή (www.smart.cities.eu). Αφού το πρόγραμμα εφαρμοστεί πιλοτικά σε πρώτη φάση, στο Δήμο Χαλκίδας, ειδική ερευνητική ομάδα μπορεί να μελετήσει αργότερα και την επέκτασή του και στους υπόλοιπους Δήμους της Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας.

Δ. Πρόβλημα: Απουσία Ποδηλατικών Υποδομών και Υποδομών για Πεζούς

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Χαλκίδας, η πόλη διαθέτει 235 χιλιόμετρα οδικού δικτύου και 145 χιλιόμετρα πεζοδρομίων. Η αναλογία που προκύπτει υποδηλώνει πως το 61% των δρόμων της πόλης διαθέτει πεζοδρόμια. Πρόκειται για ένα χαμηλό ποσοστό αν σκεφτεί κανείς ότι μέσα στο αστικό κέντρο δεν κυκλοφορούν μόνο οχήματα αλλά πεζοί και ποδηλάτες. Η επικινδυνότητα στη μετακίνηση των πεζών στη Χαλκίδα είναι αρκετά μεγάλη διότι δεν υπάρχει σωστή κυκλοφοριακή ρύθμιση και εντοπίζεται μεγάλος φόρτος στους κεντρικούς δρόμους,

ενώ τα πεζοδρόμια έχουν καταληφθεί σε αρκετές περιπτώσεις από οχήματα που σταθμεύουν ή από τα τραπέζια των καταστημάτων. Επιπλέον, τα πεζοδρόμια δεν είναι σε καλή κατάσταση ενώ οι διασταυρώσεις είναι αρκετά επικίνδυνες. Οι ράμπες για την μετακίνηση των ΑΜΕΑ είναι σχεδόν ανύπαρκτες, ενώ τα υλικά των υπάρχοντων πεζόδρομων δε διευκολύνουν την κίνηση των ατόμων με ειδικές δεξιότητες. Το μοναδικό δίκτυο ποδηλατοδρόμου στη Χαλκίδα βρίσκεται στην συνοικία της Αγ. Μαρίνας, έχει μήκος 1,3 χλμ και είναι εντελώς απομονωμένο από τον υπόλοιπο αστικό ιστό. Συγκεκριμένα, βρίσκεται στο θαλάσσιο μέτωπο κάτω από την Υψηλή Γέφυρα. Αντίθετα το δίκτυο των πεζόδρομων βρίσκεται στο κέντρο της πόλης της Χαλκίδας. Οι πολιτικές που ακολουθούνται τα τελευταία χρόνια προς τη βιώσιμη κινητικότητα, την ασφάλεια των πολιτών και την προστασία του περιβάλλοντος με βασικό πυλώνα την ανάδειξη του κέντρου και του παραλιακού μετώπου της πόλης, πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα την επέκταση του ποδηλατικού δικτύου της.

Επιπρόσθετα, όσον αφορά τους υπόλοιπους Δήμους της Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας, το δίκτυο των πεζών είναι επίσης ελλιπές, με αποτέλεσμα η κίνηση των πεζών να καθίσταται συνεχώς αδύνατη και μη ασφαλής για τους πεζούς. Τέλος, σε όλες τις προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές του ΑΕΙ που αφορούν την Κεντρική και Βόρεια Εύβοια δεν έχουν προβλεφθεί καθόλου ποδηλατικές υποδομές.

Δ. Επίλυση: Δημιουργία Ποδηλατικών Υποδομών και Υποδομών για Πεζούς

Για τους παραπάνω λόγους, και για να είναι δυνατή η πεζή μετακίνηση στην Κεντρική και Βόρεια Εύβοια, θα πρέπει να αναπτυχθεί σε όλους τους Δήμους, ένα συνεχές δίκτυο πεζοδρόμων, δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και δρόμων με μεγάλα πλάτη πεζοδρομίων, όπου θα επιτυγχάνεται η μετακίνηση για το σύνολο των ανθρώπων, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία. Προτείνεται, να δημιουργηθεί ένα τέτοιο δίκτυο πεζών σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος που συνδέονται από τις προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές και τα μονοπάτια του ΑΕΙ. Κρίνεται επίσης αναγκαία η μελέτη και η δημιουργία ποδηλατικών υποδομών σε όλες τις πεζοπορικές διαδρομές και τα μονοπάτια των Δήμων της Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας. Επιπλέον, προτείνεται η εγκατάσταση ενός συστήματος δημοσίων και κοινόχρηστων ποδηλάτων, τα οποία θα διατίθενται προς χρήση στους δημότες. Το μέτρο αυτό θα έχει σκοπό να προτρέπει τους κατοίκους αλλά και τους τουρίστες του εκάστοτε Δήμου να αφήσουν εκτός κέντρου τα οχήματά τους και να μετακινηθούν με ένα μέσο το οποίο είναι περισσότερο φιλικό προς το περιβάλλον και ταυτόχρονα δημιουργεί λιγότερη όχληση προς την κυκλοφορία. Οι ενδιαφερόμενοι θα μπορούν να προμηθευθούν τα ποδήλατα από διάφορα κεντρικά σημεία της κάθε περιοχής με τη χρήση ειδικής κάρτας την οποία θα προμηθεύονται από τον εκάστοτε Δήμο. Το μέτρο θα συνοδεύεται από στοχευμένη καμπάνια ενημέρωσης των Δημοτών σχετικά με τη χρήση των ποδηλάτων, τους

κανονισμούς του συστήματος και τα οφέλη που θα αποκομίσει η τοπική κοινωνία από τη χρήση τους. Παράλληλα, ο κάθε Δήμος θα πρέπει να μεριμνήσει για την ασφαλέστερη οδήγηση των ποδηλάτων, δημιουργώντας ποδηλατοδρόμους σε κεντρικές οδικές αρτηρίες της πόλης όπως και σε δρόμους που συνδέουν τις προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές του ΑΕΙ και κυρίως στα μονοπάτια εκείνα που είναι δύσκολη ή αδύνατη η πρόσβαση με το αυτοκίνητο.

Ε. Πρόβλημα: Λιμενικές Υποδομές Εύβοιας

Οι Λιμενικές υποδομές είναι επίσης ένας τομέας που απαιτεί ενίσχυση στο νησί της Εύβοιας. Ενώ η Εύβοια αποτελεί σημείο μετακίνησης προς τις Βόρειες Σποράδες και τη Μαγνησία, οι συνδέσεις με τις περιοχές αυτές είναι απολύτως τοπικές και δεν καθιστούν την Εύβοια φορέα αξιοποίησης του τουριστικού ρεύματος σε κλίμακα που να συμβάλει στην ανάπτυξη της περιοχής.



Εικόνα 9.7: Ακτοπλοϊκές Συνδέσεις Εύβοιας, Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Ε. Επίλυση: Ανάπτυξη Λιμενικών Υποδομών Εύβοιας

Αρχικά, όσον αφορά την πρόσβαση στην Βόρεια Εύβοια από τη θάλασσα, προτείνεται η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων στις ακτοπλοϊκές συνδέσεις Αιδηψού-Αρκίτσας, Αγιοκάμπου-Γλύφας, Αγίου Γεωργίου-Αγίου Κωνσταντίνου και Ωρεών-Σκιάθου, σε συνδυασμό με τη δημιουργία νέων συνδέσεων της περιοχής με τις Βόρειες Σποράδες και το Βόλο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Επιπροσθέτως κρίνεται απαραίτητη η αναβάθμιση/συντήρηση των πλοίων που εκτελούν δρομολόγια στις προαναφερόμενες ακτοπλοϊκές συνδέσεις, καθώς και η δυνατότητα αγοράς εισιτηρίου μέσω του διαδικτύου. Σύμφωνα επίσης με το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο Στερεάς Ελλάδας, το οποίο προκρίνει τα έργα αναβάθμισης των λιμένων, σημαντικό έργο αποτελεί και η ολοκλήρωση του λιμένα Μαντουδίου. Επιπλέον, σε ότι αφορά τις δράσεις του θαλάσσιου τουρισμού (κρουαζιέρες και σκάφη αναψυχής) για την Βόρεια Εύβοια προκρίνεται η Μαρίνα Γρεγολίμανο Αγ. Γεωργίου Λιχάδων Εύβοιας (ξενοδοχειακός λιμένας) και τα

τουριστικά αγκυροβόλια: Κύμη, Λουτρά Αιδηψού, Βουρκάρι Χαλκίδας, Ωρεοί και Ροβιές ως νέα θέση. Στα παραπάνω απαραίτητες είναι και οι αναβαθμίσεις των υποδομών κυρίως σε ότι αφορά την προστασία από τους κυματισμούς των Βόρειων Λιμένων, καθώς επίσης και την διερεύνηση για την μετατροπή των αλιευτικών καταφυγίων σε μικτής χρήσης ενώ απαραίτητο είναι τα μεγαλύτερα από αυτά (π.χ. Μαντούδι) να έχουν θέση υδατοδρόμων.

Όσον αφορά την Κεντρική Εύβοια, κινούνται ήδη οι διαδικασίες μετεγκατάστασης του Λιμανιού της Χαλκίδας εκτός της πόλης, με σκοπό την επέκταση και την αναβάθμιση του. Η ενέργεια αυτή αποσκοπεί αφενός στην ελάφρυνση του ιστορικού κέντρου, κυρίως λόγω των κυκλοφοριακών φόρτων που προέρχονται από τα βαρέα οχήματα που κινούνται από και προς το λιμάνι, αλλά και αφετέρου στην αναβάθμιση του ρόλου του Λιμανιού από τοπικής σε εθνικής σημασίας.



Εικόνα 9.8: Προτάσεις Ανάπτυξης Λιμενικών Υποδομών Βόρειας Εύβοιας σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ, Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Βιβλιογραφία Κεφαλαίου 9

Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Χαλκιδέων για το έτος 2024.

Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Διρφυών – Μεσσαπίων για το έτος 2024.

Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Ιστιαίας – Αιδηψού για το έτος 2024.

Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Μαντουδίου – Λίμνης – Αγίας Άννας για το έτος 2024.

Μπαλάσκα Ειρήνη – Ιωάννα, «Διεύρυνση της Αξιοποίησης των συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα στην τουριστική ανάπτυξη της Β. Εύβοιας», Διπλωματική Εργασία, Στρατηγέα, ΕΜΠ, 2009

Τσεκούρας Αθανάσιος «Σχέδιο ανάπτυξης ευφυών συστημάτων μεταφορών για τη διαχείριση της κυκλοφορίας στην πόλη της Χαλκίδας», Διπλωματική Εργασία, Παπαγιαννάκης,ΑΠΘ,2017

Γαρυφαλλιά Σελίμη «Έξυπνη Πόλη: Η περίπτωση της Ιστιαίας και της Αιδηψού», Διπλωματική Εργασία, Μητούλα, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο,2018

Ιστογραφία

<https://el.wikipedia.org/wiki/Εύβοια>

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

<http://aei-project.ntua.gr/>

<https://www.kallikratis.org/>

<https://www.unlimited-adrenaline.gr/>

<https://ktelevias.gr/>

<https://astikochalkidas.gr>

<https://dimoschalkideon.gr>

<https://www.kirinthos.gr/>

<https://www.worldbank.org>

Δ. Παρουσίαση Αποτελεσμάτων

Κεφάλαιο 10

«Η Σύμη»

10. 1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης

Η Σύμη βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο του συμπλέγματος της Δωδεκανήσου, ανάμεσα στη νήσο Ρόδο και τα παράλια της Μικράς Ασίας. Αποτελεί το όγδοο σε μέγεθος νησί της Δωδεκανήσου. Μετά τη διοικητική μεταρρύθμιση που επέφερε το Πρόγραμμα «Καλλικράτης», ανήκει στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου και πιο συγκεκριμένα, στην Περιφερειακή Ενότητα Ρόδου αποτελεί δε τον ενιαίο Δήμο Σύμης. Απέχει 22 ναυτικά μίλια από τη Ρόδο, 230 ναυτικά μίλια από το λιμάνι του Πειραιά, περίπου 27 μίλια ανατολικά από τη Νίσυρο και 3,7 μίλια από την εγγύτερη ακτή της Τουρκίας (Σχέδιο Ενεργειακής Μετάβασης Σύμης, 2020). Η έκταση της είναι 58,1 χλμ², με μήκος ακτών 85 χλμ. και μέγιστο υψόμετρο στα 550 μ. Έχει πολυσχιδή ακτογραμμή με απόκρημνες ακτές, οι οποίες παρουσιάζουν ένα πλήθος από ακρωτήρια, όρμους και λιμάνια. Το φυσικό της λιμάνι είναι ο Γιαλός, πέριξ του οποίου είναι κτισμένη η πόλη αμφιθεατρικά. Επίσης υπάρχουν άλλα δύο λιμάνια: του Πεδίου στον ομώνυμο όρμο και του Πανορμίτη ή Πανόρμου. Γύρω από το νησί υπάρχουν πολλές νησίδες και βραχονησίδες. Η μεγαλύτερη από αυτές, είναι η Νίμος και ακολουθούν τα Σεσκλιά. Άλλες μικρές νησίδες που βρίσκονται γύρω από τη Σύμη είναι το Γιαλεσίνο, οι Διαβάτες, ο Κουλούνδρος, ο Μαρμαράς, και ο Χόνδρος και οι νησίδες Πλατί, Οχειά, Καραβαλονήσι και Μεγαλονήσι.⁷⁶



Εικόνα 10.1: Λιμάνι Σύμης με Αίγλη Εποχής, Πηγή: https://ImagesDatabase/fbc/1280x672/crop/both/lmnts/articles/2552973/simi_3.jpg

⁷⁶ Τζερεφός Ορέστης, «Οδικός Χάρτης για τη Μετάβαση της Σύμης σε ένα «Εξυπνο Νησί»», Μεταπτυχιακή Εργασία, Στρατηγέα, Ε.Μ.Π, 2023

Περιβαλλοντικό Απόθεμα

Α. Παραλίες Σύμης

Οι περισσότερες παραλίες στη Σύμη βρίσκονται σε πολύ μικρή απόσταση μεταξύ τους ώστε να μπορεί να τις επισκεφθεί κάποιος πεζός, ή με μικρά πλοιάρια (δια θαλάσσης). Σε μερικές από αυτές υπάρχουν ομπρέλες και ταβέρνες κατά μήκος της ακτής, ενώ άλλες είναι απομονωμένες. Οι παραλίες της Σύμης είναι οι ακόλουθες:

ΝΟΣ, Άγιος Γεώργιος Δυσαλώνας, Άγιος Νικόλαος, Νανού, Μαραθούντα, Τολί, Φανερωμένη, Πανορμίτης, Σεσκλί, Πεδί, Αγία Μαρίνα, Εμπορειός, Μαρόνι, Νήμος, Άγιος Αιμιλιανός, Άγιος Βασίλειος, Γυάλα.

Το οδικό δίκτυο και το υπάρχον δίκτυο μονοπατιών στο νησί, επιτρέπουν τη χερσαία πρόσβαση μόνο στις παραλίες Τολί, Άγιος Νικόλαος, Νανού, ΝΟΣ, Γυάλα και Μαραθούντα.⁷⁷



Εικόνα 10.2: Σύμη Περιβαλλοντικό Απόθεμα, Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Παραλίες προσβάσιμες μέσω οδικού δικτύου με Εκκίνηση από το Χωριό

- Τολί (18λεπτά, 8,6 χμ)
- Άγιος Νικόλαος (9λεπτά, 9,3 χμ) *συνέχεια σε μονοπάτι 15λεπτών

⁷⁷ <http://aei-project.ntua.gr>

- Μαραθούντα (31 λεπτά, 17,3χμ)
- ΝΟΣ (4 λεπτά, 1,1 χμ)
- Γυάλα (9 λεπτά, 3,1 χμ)

Παραλίες προσβάσιμες μέσω δικτύου μονοπατιών

- Άγιος Αιμιλιανός
- Μαρόνι
- Νανού

B. Αξιόλογα Οικοσυστήματα – Προστατευόμενες Περιοχές

Περιοχές Δικτύου Natura 2000

Το Δίκτυο Natura 2000 αποτελεί ένα Ευρωπαϊκό Οικολογικό Δίκτυο περιοχών, οι οποίες φιλοξενούν φυσικούς τύπους οικοτόπων και οικοτόπους ειδών που είναι σημαντικοί σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το Δίκτυο NATURA 2000 αποτελείται από δύο (2) κατηγορίες περιοχών:

- Τις «Ζώνες Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ)» [Special Protection Areas (SPA)], για την Οрниθοπανίδα, βάσει της Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2009/147/ΕΚ και ισχύει.

- Τις «Ειδικές Ζώνες Διατήρησης (ΕΖΔ)» [Sites of Community Importance (SCI)], βάσει της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ «για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων, καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας» όπως τροποποιήθηκε και ισχύει.

Στο Δίκτυο Natura 2000 ανήκει μία ευρύτερη περιοχή, στην οποία περιλαμβάνονται εκτάσεις του ανατολικού τμήματος του νησιού της Σύμης, καθώς και οι νησίδες γύρω από αυτό. Συγκεκριμένα η περιοχή χαρακτηρίζεται ως Ζώνη Ειδικής Προστασίας της Οрниθοπανίδας και έχει τα εξής χαρακτηριστικά: Κωδικός GR4210025: Ανατολικό τμήμα νήσου Σύμης και νησίδες Κούλουνδρος, Σεσκλί, Τρουμπέτο, Μαρμαράς, Καραβαλονήσι, Μεγαλονήσι, Γιαλέσινο, Οξειά, Χονδρός, Πλατύ, Νίμος, καθώς επίσης και η θαλάσσια περιοχή συνολικής έκτασης 23.031 στρ⁷⁸.

Πολιτιστικό Απόθεμα

Στο νησί υπάρχουν πέντε (5) οικισμοί, η Χώρα, ο Εμπορειός, η Μαραθούντα, το Πέδι και ο Πανορμίτης. Πρωτεύουσα του νησιού είναι η Χώρα που περιλαμβάνει δύο οικισμούς, τον Γιαλό και το Χωριό, (ή Άνω Σύμη). Ο παλιότερος οικιστικός πυρήνας είναι το Χωριό ο οποίος είναι συσπειρωμένος γύρω από το Κάστρο, χτισμένος πάνω

⁷⁸ Τζερεφός Ορέστης, «Οδικός Χάρτης για τη Μετάβαση της Σύμης σε ένα «Εξυπνο Νησί»», Μεταπτυχιακή Εργασία, Στρατηγέα, Ε.Μ.Π, 2023

σε λόφους για αμυντικούς κυρίως λόγους. Όταν εξαλείφθηκε ο φόβος των πειρατών, το Χωριό επεκτάθηκε προς τη θάλασσα δημιουργώντας ένα νέο οικισμό, τον Γιαλό, που αποτελεί και το ασφαλές λιμάνι του νησιού. Το Χωριό ενώνεται με το Γιαλό με την «Καλή Στράτα», ένα δρόμο που αποτελείται από 500 πέτρινα σκαλοπάτια. Αυτός ήταν άλλοτε και ο εμπορικός δρόμος της Σύμης ο οποίος εντυπωσιάζει με τα αρχοντικά τα οποία είναι χτισμένα κατά μήκος του.⁷⁹



Εικόνα 10.3: Καλή Στράτα Σύμης, Πηγή:

<https://www.feelgreece.com/cx/m/0/0/982/141424-viewom.jpg>

Στο Γιαλό υπήρχαν οι κατοικίες των καπεταναίων και των εμπόρων της Σύμης. Σήμερα αποτελεί διοικητικό και τουριστικό κέντρο και συγκεντρώνει το σύνολο σχεδόν των υπηρεσιών και των τραπεζών του νησιού.

Η Χώρα έχει κηρυχθεί παραδοσιακός διατηρητέος οικισμός, με κύρια χαρακτηριστικά τα χιλιάδες χρώματα στους τοίχους, τα παράθυρα, τα περίτεχνα αετώματα και τις αυλές με τα βότσαλα. Κατάφερε να διατηρήσει τον κεντρικό χαρακτήρα της αρχιτεκτονικής της. Αυτό έγινε το 1971 και συγκεκριμένα με την αριθμ.24908/23-10-1971 υπουργική απόφαση όπου ο οικισμός κρίνεται “ιστορικός τόπος χρήζων ιδιαίτερας προστασίας”. Ώχρα, σομόν, κόκκινο, γαλάζιο, λευκό. Η παλέτα των χρωμάτων γίνεται όλο και πιο τολμηρή στα μεγάλα νεοκλασικά σπίτια του Γιαλού που έχουν αναστηλωθεί. Ο υπόλοιπος οικισμός, μείγμα αιγαιοπελαγίτικης αρχιτεκτονικής με ενετικά στοιχεία, είναι εξίσου εντυπωσιακός σε όψη και μέγεθος. Νεοκλασικίζουσες προσόψεις, συμμετρικά ανοίγματα, παράθυρα και πόρτες με μπαλκόνια κάνουν τα κτίρια του Γιαλού να μοιάζουν με ανθρώπινα πρόσωπα. Δίπατα και τρίπατα καπετανόσπιτα, βαμμένα με την παλέτα της χρωματικής ελευθεριότητας. Δώμα, αυλές στρωμένες με βοτσαλωτά, διακοσμητικά δάπεδα, αετώματα και κεραμοσκεπές. Εικόνες σε λουλακί και ώχρα

⁷⁹ <https://www.symi.gr/community/oikismoι-choria-tis-symis/>

που παραπέμπουν ευθέως στην περίοδο της μεγάλης ακμής, στον 19ο αιώνα και στο ρεύμα του νεοκλασικισμού.

Το δεύτερο λιμάνι της Σύμης είναι ο Εμπορείος. Βρίσκεται στη δυτική πλευρά του νησιού κι έχει εξελιχθεί σε ένα αναπτυσσόμενο τουριστικό θέρετρο. Ο οικισμός έχει χαρακτηριστεί επίσης ως παραδοσιακός οικισμός αλλά και ως ιστορικός τόπος.

Σε απόσταση δύο (2) χιλιομέτρων από τη Χώρα βρίσκεται ο παραθαλάσσιος γραφικός οικισμός Πέδι. Πρόκειται για έναν κατάφυτο οικισμό από ελιές, αμπέλια και οπωροφόρα δέντρα, που διαθέτει μια υπέροχη παραλία. Ο οικισμός είναι ανεπτυγμένος τουριστικά καθώς διαθέτει ξενοδοχεία κι ενοικιαζόμενα δωμάτια. Και αυτός ο οικισμός έχει κηρυχθεί ως παραδοσιακός.

Στον Πανορμίτη βρίσκεται το μοναστήρι του Ταξιάρχη Μιχαήλ, η μεγαλύτερη και ενδοξότερη Αρχαγγελική Μονή όπου ο χώρος της χαρακτηρίζεται από ανυπέβλητο φυσικό κάλλος. Βρίσκεται χτισμένη στο μυχό ενός όρμου, του Πανόρμου, από τον οποίο και πήρε την ονομασία της. Αποτελεί το σημαντικότερο θρησκευτικό μνημείο του νησιού. Από το Γιαλό, με καΐκι, αλλά και οδικώς μπορεί να φτάσει κανείς στον Πανορμίτη. Η Μονή του Ταξιάρχη Μιχαήλ του Πανορμίτη βρίσκεται στη νοτιοδυτική πλευρά του νησιού, ανάμεσα σε κυπαρίσσια και πεύκα. Γραπτή αναφορά για την ύπαρξη του μοναστηριού υπάρχει από τον 15ο αιώνα, ενώ μαζί με την Πάτμο θεωρούνται τα δύο μεγαλύτερα προσκυνήματα της Δωδεκανήσου. Το μοναστήρι διαθέτει ξενώνες όπου μπορούν να φιλοξενηθούν έως και 500 άτομα. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει και η βοτσαλωτή αυλή με ωραία γεωμετρικά σχέδια. Το καμπαναριό της είναι παρόμοιο με αυτό της μονής Ζαγκόρσκ, κοντά στη Μόσχα. Αξίζει επίσης να επισκεφθείτε το λαογραφικό και εκκλησιαστικό μουσείο. Στο σκευοφυλάκιο του μοναστηριού φυλάγονται τάματα- που βάζουν σε μπουκάλια οι πιστοί από κάθε γωνιά της γης- και λέγεται ότι τα «ξεβράζει» η θάλασσα. Σύμφωνα με τους ντόπιους, αν κάποιο τάμα δεν εκπληρωθεί, ο Άγιος πηγαίνει και το παίρνει μόνος του και για το λόγο αυτό τον αποκαλούν καλοπροαίρετα «Κλέφτη». Το Μουσείο περιλαμβάνει μεταξύ άλλων το χώρο του παλαιού Κελαριού, το οποίο οι πρώτοι Μοναχοί αξιοποίησαν για τη συντήρηση των τροφίμων σε μεγάλα πιθάρια, όπου η θερμοκρασία είναι σταθερή όλο το χρόνο. Επίσης εκτίθενται αμφορείς, πήλινα σκεύη και άλλα αντικείμενα. Εκεί σώζεται το πρώτο Μαγειρείο με τη χαρακτηριστική «τσιμιά», δηλαδή το χώρο της εστίας που έκαιγε ξύλα. Ακόμα εκεί φυλάσσονται δεκάδες αγροτικά, ξυλουργικά και άλλα εργαλεία, χειροποίητος αργαλειός και παραδοσιακές ενδυμασίες του νησιού.



Εικόνα 10.4: Μοναστήρι Ταξιάρχη Μιχαήλ Πανορμίτη, Πηγή: <https://www.symi.gr/wp-content/uploads/2021/01/image64.jpg>

ΔΗΜΟΣ ΣΥΜΗΣ – ΙΣΧΥΟΥΣΑ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

- ✓ Η κωμόπολη Σύμης κηρύχθηκε ως ιστορικός τόπος που χρήζει ιδιαίτερης προστασίας με την υπ' αριθ. 24908/23-10-1971 απόφαση Υπουργού Πολιτισμού και Επιστημών (ΦΕΚ 881/Β'/1971)
- ✓ Οι οικισμοί Σύμη, Πέδι, Εμποριός, Πανορμίτης χαρακτηρίστηκαν ως παραδοσιακοί οικισμοί σύμφωνα με το άρθρο 1 του Π.Δ. της 19-10-1978 (ΦΕΚ 594Δ'/13-11-1978)
- ✓ **Ολόκληρη η νήσος Σύμη και οι γειτονικές νησίδες κηρύχθηκαν ως αρχαιολογικοί χώροι** σύμφωνα με την υπ' αριθ. ΥΠΠΟΤ/ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Α1/Φ43/80201/3623/23-08-2011 απόφαση (ΦΕΚ 228ΑΑΠ/05-09-2011).
- ✓ Οι οικισμοί Σύμη, Πέδι, Εμποριός τελούν εντός ιστορικού τύπου με την απόφαση αν. Υπουργού Παιδείας & Θρησκευμάτων, Πολιτισμού & Αθλητισμού ΦΕΚ ΑΑΠ/379/2012 περί έγκρισης αναοριοθέτησης του ιστορικού τόπου του οικισμού Σύμης

Στη Σύμη με βάση το Αρχαιολογικό Κτηματολόγιο εντοπίστηκαν 10 αρχαιολογικοί χώροι, 2 ιστορικοί τόποι, 2 μουσεία και 16 μνημεία. Πέραν όμως της έρευνας στο Αρχαιολογικό Κτηματολόγιο και στο Διαρκή Κατάλογο Κηρυγμένων Μνημείων του ΥΠΠΟΑ, η βιβλιογραφική επισκόπηση ανέδειξε χώρους και θέσεις που μαρτυρούν την ιστορία της Σύμης από τα προϊστορικά ως τα βυζαντινά χρόνια.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ, οι θέσεις αυτές παρουσιάζονται, θεματικά ως παρακάτω:⁸⁰

Προϊστορικά Ίχνη στη Σύμη: Βραχώδες Ακρωτήριο Πανορμίτη, Νησίδα Σεσκλί , Δαφνί Πανορμίτη, Σταυρός του Πολέμου, Βαρούχα, Άγιος Παντελεήμων Νανού, Τζέρες, Σταφυλόκαμπος, Τολί, Νότια πλευρά Κάστρου, Δρακούντα.

Πελασγικά και Αρχαία Ίχνη στη Σύμη: Ποντικόκαστρο, Λιένη (αρχαία νεκρόπολη), Κάστρο, Πυργόσχημα κτίσματα στο Μαρόνι, Άγιος Αιμιλιανός, Άη Γιάννης στο Γιαλό, Δρακούντα, Θεολόγος, Τολί, Λυγή, Τσουγγριά.

Παλαιοχριστιανικά και Βυζαντινά Μνημεία στη Σύμη: Βασιλική Μιχαηλάδικα, Βασιλική Αγίας Ειρήνης, Βασιλική Αρχαγγέλου Μιχαήλ Αυλακιώτη, Άγιος Ιωάννης Τσαγγιάς, Άγιος Προκόπιος, Μονή Μιχαήλα Ρουκουνιώτη, Μεγάλη Παναγιά Κάστρου, Μονή Αρχαγγέλου Μιχαήλ Πανορμίτη, Μεγάλος Σωτήρης, Μικρός Σωτήρης.

10. 2. Υποδομές Σύμης

Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Το υφιστάμενο Οδικό δίκτυο της Σύμης δεν είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένο και αποτελείται από έναν κεντρικό ασφαλτόδρομο ο οποίος αποτελεί γραφική διαδρομή και μερικούς κάθετους προς αυτόν (δευτερεύοντες) ασφαλτόδρομους, τσιμεντόδρομους και χωματόδρομους.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το **άρθρο 9 του Βασιλικού Διατάγματος 06/02/1956** «Περί καθορισμού των επαρχιακών οδών των Νομών του Κράτους κατά τις διατάξεις του Νόμου 3155/1955 περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών»,⁸¹

καθορίζονται ως επαρχιακές οδοί του Δήμου Σύμης οι ακόλουθες οδοί οι οποίες ανήκουν στο Δευτερεύον Επαρχιακό Δίκτυο του Νομού Δωδεκανήσου:

1. Σύμη - Πέδι.
2. Σύμη - Εμπορειό.
3. Σύμη - Μονή Πανορμίτου (Συνοικισμός)

Συγκοινωνιακές Υποδομές

Υπάρχει το τοπικό αστικό λεωφορείο από τη Χώρα της Σύμης προς στους οικισμούς το οποίο ακολουθεί τη διαδρομή «Γιαλός – Χωριό – Πέδι» καθώς και το υπεραστικό

⁸⁰ <http://aei-project.ntua.gr/>

⁸¹ <https://www.technologismiki.com/nomos/>

λεωφορείο το οποίο ακολουθεί τη διαδρομή «Γιαλός – Πανορμίτης». Επίσης στο νησί της Σύμης υπάρχουν θαλάσσια ταξί που ξεκινούν από το λιμάνι του Γιαλού και πηγαίνουν στις πιο απομονωμένες παραλίες του νησιού. Η Σύμη διαθέτει επιπλέον ταξί αλλά και καταστήματα ενοικίασης αυτοκινήτων.

Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης

Υπάρχει ένας Δημοτικός υπαίθριος χώρος στάθμευσης στο Χωριό (Άνω Σύμη) δίπλα στο πολυδύναμο Περιφερειακό Ιατρείο.

Λιμενικές Υποδομές

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η Σύμη διαθέτει δύο λιμάνια. Το κύριο λιμάνι είναι αυτό του Γιαλού στο οποίο ελλιμενίζονται επιβατικά πλοία των ακτοπλοϊκών γραμμών, εμπορικά και υδροφόρα πλοία. Το δεύτερο λιμάνι του νησιού βρίσκεται στο Πέδι και αποτελεί καταφύγιο τουριστικών σκαφών αναψυχής (ΔΕΥΑΣ).

Τα πλοία που αναχωρούν από Πειραιά και οδηγούν στη Σύμη, ακολουθούν διαδρομή με στάσεις και σε άλλα νησιά, η οποία συνολικά διαρκεί 12 με 14 ώρες. Εναλλακτικά μπορεί να φτάσει κανείς από το λιμάνι της Ρόδου με το ταξίδι να διαρκεί γύρω στη μία με μιάμιση ώρα.

Επίσης υπάρχει απευθείας ακτοπλοϊκή σύνδεση από το λιμάνι του Γιαλού με τα ακόλουθα λιμάνια: Αγαθονήσι, Αρκίοι, Αστυπάλαια, Κάλυμνος, Κάρπαθος, Κάσος, Καστελλόριζο, Κως, Λερός, Λειψοί, Νίσυρος, Πάτμος, Ρόδος, Σάμος, Τήλος, Χάλκη, Φούρνοι.

Αεροπορικές Υποδομές

Η Σύμη διαθέτει επίσης ελικοδρόμιο, το οποίο αδειοδοτήθηκε τον Δεκέμβριο του 2012. Βασικός σκοπός του είναι η κάλυψη των ειδικών αναγκών (π.χ. για μεταφορά ασθενών), καθώς επίσης και η συγκράτηση πληθυσμού και η ανάπτυξη των πλουτοπαραγωγικών πηγών και του τουρισμού στην εν λόγω περιοχή. Μπορεί να εξυπηρετήσει πτήσεις ελικοπτέρων έως και 18 μ. (Superpuma) (Επιχειρησιακό Σχέδιο Αγροτικής Ανάπτυξης, 2014).

Η Σύμη δεν διαθέτει αεροδρόμιο, επομένως όσοι επιθυμούν να ταξιδέψουν αεροπορικώς, θα πρέπει να ταξιδέψουν πρώτα στη Ρόδο, στη Κω, ή ακόμη και την Αθήνα και στη συνέχεια να φτάσουν στην Σύμη ακτοπλοϊκώς.

10.3. Παρουσίαση Πολιτιστικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Η Σύμη διαθέτει ποικίλες πολιτιστικές και φυσικές ιδιαιτερότητες που θα μπορούσαν μέσα από ένα οργανωμένο δίκτυο μονοπατιών και πολιτιστικών διαδρομών να αναδειχθούν. Ήδη ένα μεγάλο μέρος από τα παλιά μονοπάτια της

Σύμης έχει διατηρηθεί και χρησιμοποιείται ακόμα και για τις βασικές εξυπηρετήσεις. Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ του ΕΜΠ προτείνονται οι ακόλουθες πολιτιστικές διαδρομές και τα ακόλουθα πολιτιστικά μονοπάτια:

1. Διαδρομή 1: Διαδρομή Παναϊδία (Διαδρομή Παναγίες Σύμης)

Η Διαδρομή Παναϊδία ενώνει τις Παναγίες της Σύμης που είναι οι ακόλουθες: Παναϊδία Νημποριού, Μονή Αληθινής, Εκκλησία Παναγία Κάστρου, Ι.Ν.Παναγία η Έλεμονητριάς ή Λεμονήτισσα, Παναγία Μυρταριώτισσα, Μονή Ζωοδόχου Πηγής, Παναγία Καμπιώτισσα, Παναγία ΧΑΜΕΣ, Παναγία Στρατερή και Παναγία Φανερωμένη.

Οδικό Δίκτυο: Από το λιμάνι του Νημποριού και τη Παναϊδία Νημποριού ακολουθούμε προς τα ανατολικά τσιμεντόδρομο μέχρι το Γιαλό. Από το Γιαλό υπάρχει κεντρικός ασφαλτόδρομος ο οποίος αποτελεί γραφική διαδρομή μέχρι το μοναστήρι του Μ. Ταξιάρχη Μιχαήλ Πανορμίτη (επαρχιακή οδός Σύμη - Μονή Πανορμίτου) και εξυπηρετεί πολλές από τις Παναγίες της διαδρομής όπως τη Παναγία Μονής Αληθινής, Παναγία Κάστρου, Παναγία Έλεμονήτριας και Παναγία Στρατερή.

Η Παναγία η Φανερωμένη βρίσκεται σε χωματόδρομο περίπου στα 2 χλμ. μετά το τέλος της κεντρικού ασφαλτόδρομου στο νοτιότερο άκρο του νησιού.

Η Παναγία η Μυρταριώτισσα βρίσκεται δυτικότερα του κεντρικού ασφαλτόδρομου κατά 1,3 χλμ. σε τσιμεντόδρομο κοντά στους Αρχαιολογικούς Χώρους Τείχος και Λείψανα.

Η Παναγία η Καμπιώτισσα βρίσκεται ανατολικότερα του κεντρικού ασφαλτόδρομου κατά 1,9 χλμ σε τσιμεντόδρομο κοντά στο όρος Περβόλια και μετά το Μοναστήρι του Αγίου Κωνσταντίνου.

Το μοναστήρι της Παναγίας Χαμών βρίσκεται ανατολικότερα του κεντρικού ασφαλτόδρομου κατά 2,2 χλμ σε χωματόδρομο κοντά στο όρος Σιλικοπή και μετά το Μοναστήρι του Αγίου Κωνσταντίνου.

Το μοναστήρι της Ζωοδόχου Πηγής βρίσκεται ανατολικότερα του κεντρικού ασφαλτόδρομου κατά 1,4 χλμ σε τσιμεντόδρομο κοντά στο όρος Βρυσί και μετά την εκκλησία του Αγίου Ιλαρίωνα.

Συγκοινωνίες: Το υπεραστικό λεωφορείο του Δήμου Σύμης που κάνει τη διαδρομή Γιαλός – Πανορμίτης εξυπηρετεί μέρος της παραπάνω διαδρομής περνώντας από την Παναγία Μονής Αληθινής, την Παναγία Κάστρου, την Παναγία Έλεμονήτριας και την Παναγία Στρατερή.

Στάθμευση: Μόνο στο κέντρο της Σύμης στο Χωριό υπάρχει υπαίθριος χώρος στάθμευσης.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στα σημεία της διαδρομής που υπάρχουν χωματόδρομοι ή τσιμεντόδρομοι συστήνεται να δημιουργηθεί ασφαλτόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρξουν δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων από το λιμάνι του Νημποριού και από το Γιαλό που να κάνει στάσεις και να εξυπηρετεί όλα τα μοναστήρια ή τις εκκλησίες της παραπάνω διαδρομής όπως την Παναγία τη Φανερωμένη, την Παναγία τη Μυρταριώτισσα, την Παναγία τη Καμπιώτισσα, το μοναστήρι της Παναγίας Χαμών και το μοναστήρι της Ζωοδόχου Πηγής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής θα πρέπει επίσης να προβλεφθούν θέσεις στάθμευσης (parking).

2. Διαδρομή 2: Διαδρομή Μιχαήλιδες – Σωτήρηδες

Ιδιαίτερο ρόλο στο νησί κατέχουν οι Μονές και τα ξωκλήσια που είναι αφιερωμένα στον Αρχάγγελο Μιχαήλ λόγω της διαδεδομένης λατρείας στο νησί η οποία πηγάζει από την ευρύτατη αγγελολατρεία των πρώτων Χριστιανικών χρόνων στη μικρασιατική Φρυγία. Εννέα μοναστήρια και ξωκλήσια είναι αφιερωμένα σ' αυτόν, όσα είναι τα αγγελικά τάγματα. Δύο από τα σημαντικότερα είναι τα μοναστήρια του Πανορμίτη και του Ρουκουινιώτη, τα οποία πρωτοστάτησαν στην ζωή του νησιού και κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας.

Η Διαδρομή Μιχαήλιδες – Σωτήρηδες ενώνει τις παρακάτω Μονές και Ξωκλήσια: 1. Αυλακιώτης 2. Θαιρερενός 3. Μιχαηλιδάκια 4. Σωτήρης Νημπορειού 5. Ρουκουινιώτης 6. Σωτήρης Μικρός 7. Καϊλιώτης 8. Κοκκιμήδης 9. Σωτήρης Μεγάλος 10. Κουρκουινιώτης 11. Πανορμίτης

Οδικό Δίκτυο: Από τον Μιχαήλ Αυλακιώτη μέχρι τον Μ. Ταξιάρχη Μιχαήλ Πανορμίτη η διαδρομή εξυπηρετείται από τον υπάρχον κεντρικό ασφαλτόδρομο (επαρχιακή οδός Σύμη - Μονή Πανορμίτου) που έχει απόσταση περίπου στα 20 χλμ.

Το μοναστήρι του Μεγάλου Σωτήρη βρίσκεται επί του κεντρικού ασφαλτόδρομου.

Το Μοναστήρι του Μιχαήλ Κουρκουινιώτη απέχει 0,6 χλμ. ανατολικά από τον κεντρικό ασφαλτόδρομο διαβαίνοντας το χαραγμένο μονοπάτι.

Το μοναστήρι του Μιχαήλ Ρουκουινιώτη βρίσκεται πάνω σε δευτερεύων πιο στενό ασφαλτόδρομο απέχοντας 2,1 χλμ. δυτικά από τον κεντρικό ασφαλτόδρομο.

Οι εκκλησίες του Αρχάγγελου Καϊλιώτη και του Αρχάγγελου Μιχαήλ Κοκκιμήδη, βρίσκονται πάνω σε τσιμεντόδρομο απέχοντας 1,3 χλμ. και 2,5 χλμ. αντίστοιχα προς τα ανατολικά από τον κεντρικό ασφαλτόδρομο.

Το μοναστήρι του Μ. Σωτήρη Μικρού βρίσκεται πάνω σε χαραγμένο μονοπάτι και απέχει σχεδόν 1,6 χιλ ανατολικά από την εκκλησία του Αρχαγγέλου Καϊλιώτη.

Όσον αφορά τον Αρχάγγελο Μιχαήλ του Νημποριού, ο κεντρικός ασφαλτόδρομος σταματάει στο γιαλό της Σύμης και από εκεί ξεκινούν δευτερεύοντες πιο στενοί ασφαλτόδρομοι και τσιμεντόδρομοι μέχρι το λιμάνι του Νημποριού.

Συγκοινωνίες: Το υπεραστικό και το αστικό λεωφορείο του Δήμου Σύμης που κάνουν τις διαδρομές Γιαλός – Πανορμίτης και Γιαλός – Χωριό - Πέδι εξυπηρετούν μέρος της παραπάνω διαδρομής περνώντας από τις εκκλησίες του Μιχαήλ Θαρρινού και του Μιχαήλ Αυλακιώτη και τα μοναστήρια του Μεγάλου Σωτήρη, του Μιχαήλ Κουρκουνιώτη και του Μ. Ταξιάρχη Μιχαήλ Πανορμίτη.

Στάθμευση: Μόνο στο κέντρο της Σύμης στο Χωριό υπάρχει υπαίθριος χώρος στάθμευσης.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στα σημεία της διαδρομής που υπάρχουν χαραγμένα μονοπάτια ή τσιμεντόδρομοι συστήνεται να ανοιχθούν δρόμοι και να γίνουν ασφαλτόδρομοι, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Συστήνεται επίσης να συνεχιστεί ο κεντρικός ασφαλτόδρομος μέχρι το λιμάνι του Νημποριού.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρξουν δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων από το λιμάνι του Νημποριού και από το Γιαλό που να κάνει στάσεις και να εξυπηρετεί όλα τα μοναστήρια ή τις εκκλησίες της παραπάνω διαδρομής όπως τα Μιχαηλιδάκια στο Νημποριό, τα μοναστήρια του Μιχαήλ Ρουκουνιώτη και του Σωτήρη Μικρού, την εκκλησία του Αρχαγγέλου Καϊλιώτη και την του Αρχάγγελου Μιχαήλ Κοκκιμήδη.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής θα πρέπει επίσης να προβλεφθούν θέσεις στάθμευσης (parking).
- ✓ Χρειάζεται η συμπλήρωση/βελτίωση του οδικού δικτύου στα σημεία που πρέπει, η τοποθέτηση ενημερωτικών πινακίδων, infokiosks και εγκατάσταση συστημάτων προστασίας του περιβάλλοντος.

3. Διαδρομή 3: Διαδρομή Προϊστορία της Σύμης

Η Διαδρομής Προϊστορία της Σύμης ενώνει τα ακόλουθα μέρη: Βραχώδες Ακρωτήριο Πανορμίτη, Νησίδα Σεσκλί, Δαφνί Πανορμίτη, Σταυρός του Πολέμου,

Βαρούχα, Άγιος Παντελεήμων Νανού, Τζέρες, Σταφυλόκαμπος, Τολί, Νότια πλευρά Κάστρου, Δρακούντα.

Οδικό Δίκτυο: Το υπάρχον οδικό δίκτυο και τα μονοπάτια εξυπηρετούν την διαδρομή της Προϊστορίας της Σύμης

•Τολί - Κάστρο οδικώς 18λ, 7,9χμ •Κάστρο-Δρακούντα οδικώς 7λ, 2,1χμ •Κάστρο-Σταυρός του Πολέμου οδικώς 16λ, 8,3 χμ (πεζοπορία μικρής διάρκειας) •Σταυρός του Πολέμου-Βαρούχα οδικώς 11λ, 4,2 χμ (πεζοπορία μικρής διάρκειας) •Βαρούχα-Άγιος Παντελεήμων οδικώς 5λ, 1,5χμ •Άγιος Παντελεήμων- Πανορμίτης οδικώς 23λ, 13,6 χμ •Η έκταση της διαδρομής είναι 37,6 χμ (διάρκεια 1 ώρα και 20 λεπτά).

Ακολουθεί το υπάρχον οδικό δίκτυο και το μονοπάτι Νερά - όρμος Νανούς. Προαιρετική είναι η σύνδεση με τα μονοπάτια Σύμη-Φάρος Κουτσούμπας και Πανορμίτης- Όρμος Φανερωμένης.

Συγκοινωνίες: Το υπεραστικό και το αστικό λεωφορείο του Δήμου Σύμης που κάνουν τις διαδρομές Γιαλός – Πανορμίτης και Γιαλός – Χωριό - Πέδι εξυπηρετούν μέρος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Μόνο στο κέντρο της Σύμης στο Χωριό υπάρχει υπαίθριος χώρος στάθμευσης.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στα σημεία της διαδρομής που υπάρχουν χαραγμένα μονοπάτια ή τσιμεντόδρομοι συστήνεται να ανοιχθούν δρόμοι και να γίνουν ασφαλτόδρομοι, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής θα πρέπει επίσης να προβλεφθούν θέσεις στάθμευσης (parking).
- ✓ Χρειάζεται η συμπλήρωση/βελτίωση του οδικού δικτύου στα σημεία που πρέπει, η τοποθέτηση ενημερωτικών πινακίδων, infokiosks και εγκατάσταση συστημάτων προστασίας του περιβάλλοντος.

4. Διαδρομή 4: Διαδρομή Πελασγικών και Αρχαίων Ίχνων Σύμης

Η Διαδρομής Πελασγικών και Αρχαίων Ίχνων Σύμης ενώνει τα ακόλουθα μέρη: Ποντικόκαστρο, Λιένη (αρχαία νεκρόπολη), Κάστρο, Πυργόσχημα κτίσματα στο Μαρόνι, Άγιος Αιμιλιανός, Άη Γιάννης στο Γιαλό, Δρακούντα, Θεολόγος, Τολί, Λυγή, Τσουγγριά

Οδικό Δίκτυο: Το υπάρχον οδικό δίκτυο και τα μονοπάτια εξυπηρετούν την οργάνωση διαδρομής Πελασγικών και Αρχαίων Ιχνών στη Σύμης •Τολί - Κάστρο

οδικώς 18λ, 7,9χμ •Κάστρο- Ποντικόκαστρο οδικώς 5λ, 21 χμ •Θεολόγος- Μαρόνι- Άγιος Αιμιλιανός (Μονοπάτι Κότικα, Άγιος Αιμιλιανός διάρκειας 2 ωρών).

Συγκοινωνίες: Το υπεραστικό και το αστικό λεωφορείο του Δήμου Σύμης που κάνουν τις διαδρομές Γιαλός – Πανορμίτης και Γιαλός – Χωριό - Πέδι εξυπηρετούν μέρος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Μόνο στο κέντρο της Σύμης στο Χωριό υπάρχει υπαίθριος χώρος στάθμευσης.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στα σημεία της διαδρομής που υπάρχουν χαραγμένα μονοπάτια ή τσιμεντόδρομοι συστήνεται να ανοιχθούν δρόμοι και να γίνουν ασφαλτόδρομοι, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής θα πρέπει επίσης να προβλεφθούν θέσεις στάθμευσης (parking).
- ✓ Χρειάζεται η συμπλήρωση/βελτίωση του οδικού δικτύου στα σημεία που πρέπει, η τοποθέτηση ενημερωτικών πινακίδων, infokiosks και εγκατάσταση συστημάτων προστασίας του περιβάλλοντος.

Μονοπάτια

1. Πανορμίτης - Όρμος Φανερωμένης

Πεζοπορία 2.4 km. Δυσκολία 1/5. Κύριος χωματόδρομος 1828μ. Σαφές μονοπάτι 532μ. Διάρκεια διαδρομής: 45’

Κηρυγμένα μνημεία: Ι. Μονή Μιχαήλ Ταξιάρχη

Οδικό Δίκτυο: Από τον Κεντρικό Ασφαλτόδρομο κοντά στο Μοναστήρι του Ταξιάρχη Μιχαήλ Πανορμίτη κατηφορίζουμε προς τα νότια ένα δύσβατο χωματόδρομο για 1,1 χλμ. και από εκεί στρίβουμε αριστερά για 0,8 χλμ. και στη συνέχεια ακολουθούμε για 0,5 χλμ. το μονοπάτι μέχρι τον όρμο φανερωμένης.

Συγκοινωνίες: Το υπεραστικό λεωφορείο του Δήμου Σύμης που κάνει τη διαδρομή Γιαλός – Πανορμίτης εξυπηρετεί τη παραπάνω διαδρομή μέχρι την αρχή του χωματόδρομου.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής δεν υπάρχουν θέσεις στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει χαραγμένο μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρξουν και δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων μέχρι τον Όρμο Φανερωμένης προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν θέσεις στάθμευσης (parking).

2. Πέδι – Παραλία Αγίας Μαρίνας

Πεζοπορία 2,2 km. Δυσκολία 1/5. Κυρίως άσφαλτος 741μ. Πεζόδρομος 24μ. Σαφές μονοπάτι 1266μ. Διάρκεια διαδρομής: 40΄

Κηρυγμένος Αρχαιολογικός χώρος: Νησίδα Αγ. Μαρίνας

Οδικό Δίκτυο: Από τον οικισμό Πέδι διασχίζουμε το εσωτερικό δίκτυο του οικισμού προς τα βορειοανατολικά όπου υπάρχει ασφαλτόδρομος για 0,8 χλμ. και από εκεί ακολουθούμε για 1,4 χλμ. το χαραγμένο μονοπάτι μέχρι την παραλία της Αγίας Μαρίνας.

Συγκοινωνίες: Το αστικό λεωφορείο του Δήμου Σύμης που κάνει τη διαδρομή Γιαλός – Χωριό – Πέδι εξυπηρετεί τη παραπάνω διαδρομή μέχρι το σημείο που τελειώνει ο ασφαλτόδρομος και ξεκινάει το χαραγμένο μονοπάτι.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής δεν υπάρχουν θέσεις στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει χαραγμένο μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρξουν και δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων μέχρι την παραλία της Αγίας Μαρίνας προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν θέσεις στάθμευσης (parking).

3. Πεδί – Παραλία Αγίου Νικολάου

Πεζοπορία 1.6 km Δυσκολία 1/5 Κυρίως άσφαλτος 525μ. Καλντερίμι 227μ. Σαφές μονοπάτι 867μ. Διάρκεια διαδρομής: 30΄

Κηρυγμένα μνημεία: Ι. Μονή Αγίων Αναργύρων Ι. Μονή Αρχαγγέλου Μιχαήλ Ρουκουνιώτη Ι. Ναός Αγ. Αιμιλιανού

Οδικό Δίκτυο: Από τον οικισμό Πεδί διασχίζουμε το εσωτερικό δίκτυο του οικισμού προς τα νοτιοανατολικά όπου υπάρχει ασφαλτόδρομος για 0,6 χλμ. μέχρι την εκκλησία του Αγίου Θωμά και από εκεί ακολουθούμε για 1 χλμ. το χαραγμένο μονοπάτι μέχρι την παραλία του Αγίου Νικολάου.

Συγκοινωνίες: Το αστικό λεωφορείο του Δήμου Σύμης που κάνει τη διαδρομή Γιαλός – Χωριό – Πέδι εξυπηρετεί τη παραπάνω διαδρομή μέχρι το σημείο που τελειώνει ο ασφαλτόδρομος και ξεκινάει το χαραγμένο μονοπάτι.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής δεν υπάρχουν θέσεις στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει χαραγμένο μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρξουν και δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων μέχρι την παραλία του Αγίου Νικολάου προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν θέσεις στάθμευσης (parking).

4. Κόττικα – Άγιος Αιμιλιανός

Πεζοπορία 4.7 km Δυσκολία 2/5 Κύριος χωματόδρομος 136μ. Σαφές μονοπάτι 4608μ. Διάρκεια διαδρομής: 1H55'

Κηρυγμένα μνημεία: Ι.Ναός Αγίου Γεωργίου Αυλακιώτη, Ι.Ναός Αρχάγγελου Μιχαήλ Αυλακιώτη Σύνδεση: Ι.Ναός Αρχάγγελου Μιχαήλ Ρουκουνιώτη & Ι. Ναό Αρχάγγελου Μιχαήλ Περιβολιώτη.

Οδικό Δίκτυο: Από το Μοναστήρι των Αγίων Αναργύρων το οποίο βρίσκεται κοντά στο ελικοδρόμιο και κοντά στο μοναστήρι του Μιχαήλ του Ρουκουνιώτη ακολουθούμε προς τα νοτιοδυτικά για 4,7 χλμ. το χαραγμένο μονοπάτι μέχρι την παραλία του Αγίου Αιμιλιανού.

Συγκοινωνίες: Το αστικό και υπεραστικό λεωφορείο του Δήμου Σύμης δεν εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής δεν υπάρχουν θέσεις στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει το χαραγμένο μονοπάτι 4,7 χλμ. συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρξουν και δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων από το Γιαλό μέχρι το μοναστήρι των Αγίων Αναργύρων όπου υπάρχει ασφαλτόδρομος ή μέχρι την παραλία του Αγίου Αιμιλιανού σε περίπτωση που ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν θέσεις στάθμευσης (parking).

5. Νερά – Άγιος Νικόλαος

Πεζοπορία 2,1 km Δυσκολία 2/5 Κύριος χωματόδρομος 673μ. Σαφές μονοπάτι 1361μ. Διάρκεια διαδρομής: 45'

Κηρυγμένα μνημεία: Ι.Ναός Αγίου Προκοπίου Ζυμωσύνες Σύμη Ι.Μονή Κοίμησης Θεοτόκου (Παναΐδι) Σταυρός του Πολέμου

Οδικό Δίκτυο: Από το μοναστήρι του Αγίου Νικολάου Κεφαλής μέχρι το τέλος του προτεινόμενου μονοπατιού που βρίσκεται κοντά στην Παναγία του Στύλου (εκεί που αρχίζει ο χωματόδρομος) δεν υπάρχει χαραγμένο μονοπάτι ή δρόμος. Υπάρχει όμως εναλλακτικό μονοπάτι από την εκκλησία του Αγίου Προκοπίου όπου διασχίζουμε προς τα δυτικά 0,4 χλμ. χωματόδρομο και έπειτα ακολουθούμε το χαραγμένο μονοπάτι για 2,1 χλμ. μέχρι το Μοναστήρι Αγίου Νικολάου Κεφαλής.

Συγκοινωνίες: Τα τοπικά λεωφορεία του Δήμου Σύμης δεν εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής δεν υπάρχουν θέσεις στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Συστήνεται να ανοιχθεί μονοπάτι από το μοναστήρι του Αγίου Νικολάου Κεφαλής μέχρι το τέλος του προτεινόμενου μονοπατιού που βρίσκεται κοντά στην Παναγία του Στύλου (εκεί που αρχίζει ο χωματόδρομος) προς καλύτερη εξυπηρέτηση της διαδρομής.
- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει το ήδη χαραγμένο μονοπάτι 2,1 χλμ. συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Το υπεραστικό λεωφορείο που κάνει τη διαδρομή Γιαλός – Πανορμίτης θα μπορούσε να κάνει στάσεις στην εκκλησία του Αγίου Προκοπίου ή στην

εκκλησία του Άγιου Νικήτα που αποτελούν το ξεκίνημα της παραπάνω διαδρομής.

- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν θέσεις στάθμευσης (parking).

6. Σύμη – Φάρος Κουτσούμπα

Πεζοπορία 3.5 km Δυσκολία 2/5 Κύριος χωματόδρομος 79μ. Πεζόδρομος 155μ. Σαφές μονοπάτι 3294μ. Διάρκεια διαδρομής: 1H25

Οδικό Δίκτυο: Από το Ποντικόκαστρο, μετά το δρόμο με τους ανεμόμυλους, ακολουθούμε το χαραγμένο μονοπάτι για 3 χλμ. προς το Φάρο Κουτσούμπα. Δυστυχώς το μονοπάτι αυτό διακόπτεται και δεν φτάνει μέχρι το Φάρο Κουτσούμπα.

Συγκοινωνίες: Τα τοπικά λεωφορεία του Δήμου Σύμης δεν εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής δεν υπάρχουν θέσεις στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Συστήνεται να ανοιχθεί μονοπάτι από το σημείο που διακόπτεται μέχρι το Φάρο Κουτσούμπα προς καλύτερη εξυπηρέτηση της διαδρομής.
- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει το ήδη χαραγμένο μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρξουν και δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων από το Γιαλό μέχρι το Φάρο Κουτσούμπα σε περίπτωση που ανοιχθεί χωματόδρομος.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν θέσεις στάθμευσης (parking).

7. Νερά – Όρμος Νανούς

Πεζοπορία 2.4 km Δυσκολία 3/5 Ασαφές μονοπάτι 2415μ. Διάρκεια διαδρομής: 1H20'

Άγιος Παντελεήμων Βρίσκεται ανάμεσα στον Αρχάγγελο Καϊλλιώτη & Κοκκιμήδη και στον Αρχάγγελο Μιχαήλ Κουρκουνιώτη

Οδικό Δίκτυο: Από τα Νερά (κοντά στην εκκλησία του Αγίου Νικήτα και στην εκκλησία του Αγίου Προκοπίου) ακολουθούμε το χωματόδρομο προς τα ανατολικά για 0,5 χλμ μέχρι να βγούμε στον κεντρικό ασφαλτόδρομο. Στη συνέχεια ακολουθούμε προς τα νότια τον κεντρικό ασφαλτόδρομο για 0,3 χλμ και από εκεί

στρίβουμε αριστερά (προς τα ανατολικά) στο χαραγμένο μονοπάτι (κοντά στο Μνημείο Πεσόντων Πανορμίτη επί του κεντρικού ασφαλτόδρομου) για 2,4 χλμ. μέχρι τον Άγιο Παντελεήμονα και τον Όρμο Νανούς διασχίζοντας το σπήλαιο Σκορδάλου.

Συγκοινωνίες: Το τοπικό λεωφορείο του Δήμου Σύμης που κάνει τη διαδρομή Γιαλός – Πανορμίτης εξυπηρετεί τη παραπάνω διαδρομή μέχρι το Μνημείο Πεσόντων Πανορμίτη επί του κεντρικού ασφαλτόδρομου, σημείο από το οποίο ξεκινάει το χαραγμένο μονοπάτι μέχρι τον Όρμο Νανούς.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής δεν υπάρχουν θέσεις στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει το ήδη χαραγμένο μονοπάτι 2,4 χλμ. συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Σε περίπτωση που ανοιχθεί χωματόδρομος ή τσιμεντόδρομος μέχρι τον όρμο Νανούς, θα μπορούσε το τοπικό λεωφορείο του Δήμου Σύμης που κάνει τη διαδρομή Γιαλός – Πανορμίτης να κάνει στάση και στον Όρμο Νανούς προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν θέσεις στάθμευσης (parking).

10.4 Μελέτες και τα Έργα του Δήμου Σύμης για το έτος 2024

Σύμφωνα με το τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Σύμης για το έτος 2024 (απόφαση 30/2023, αριθμός πρωτοκόλλου 3873/14.11.2023), καταγράφονται οι μελέτες και τα έργα υποδομών του Δήμου Σύμης τα οποία έχουν εξασφαλίσει χρηματοδότηση και πρόκειται να υλοποιηθούν μέσα στο 2024.⁸²

Μελέτες και τεχνικά έργα χρηματοδοτούμενα από ιδίους πόρους και ΣΑΤΑ

A. Μελέτες Συμβασιολογημένες – Εκτελούμενες

1. Εκπόνηση μελέτης «Φυτοτεχνική μελέτη και μελέτη αναδάσωσης στον ΧΥΤΑ στην Περιοχή Γλυφωνιές».
2. Επικαιροποίηση τοπογραφικών μελετών για χάραξη γραμμής αιγιαλού και παραλίας στην περιοχή Νημποριός.
3. Επικαιροποίηση τοπογραφικών μελετών για χάραξη γραμμής αιγιαλού και παραλίας στην περιοχή Πέδι.

⁸² Τεχνικό πρόγραμμα Δήμου Σύμης για το έτος 2024 (αριθμ. πρωτ. 3873/14.11.2023)

4. Εκπόνηση μελέτης του έργου "Χάραξη και κατασκευή δρόμου από την Παναγιά Καθολική έως Άγιο Γεώργιο Δρακούντας".
5. Εκπόνηση μελέτης του έργου "Βελτίωση γεωμετρικών χαρακτηριστικών οδού από Μιχαήλη έως Παναγία Καθολική".
6. Εκπόνηση μελέτης του έργου "Οδός από το δρόμο του Νημπορειού έως το δρόμο Γιαλού -Αγίου Γεωργίου Δρακούντας".
7. Εκπόνηση μελέτης του έργου "Οδός από περιφερειακή οδό προς Πανορμίτη έως Πειραιώτισσα και Βιγλί".
8. Εκπόνηση μελέτης του έργου "Οδοποιία από Χαράνι προς Δρακούντα - Ελικοδρόμιο".
9. Εκπόνηση μελέτης του έργου "Οδοποιία προς Μονύδριο Αγίου Αιμιλιανού".
10. Εκπόνηση μελέτης "Δασική μελέτη οδοποιίας από επαρχιακή οδό προς Πανορμίτη έως Πειραιώτισσα και Βιγλί".
11. Τοπογραφική αποτύπωση ελικοδρομίου και γύρω περιοχής.

Β. Μελέτες Προς Ανάθεση

1. Εκπόνηση μελέτης «Οριοθέτηση ρεμάτων υδρολογικής λεκάνης στην περιοχή ΠΕΔΙ».

Γ. Τεχνικά Έργα Συμβασιολογημένα – εκτελούμενα

1. Αποκατάσταση - ασφαλτόστρωση οδοστρώματος από Παναγία Αληθινή έως Άγιο Ελευθέριο.
2. Αποκατάσταση ασφαλτόστρωσης οδοστρωμάτων στο Χωριό.
3. Επισκευή οδοστρώματος παραλιακής οδού στο νότιο τμήμα στο Πέδι.
4. Επισκευή αυλείου χώρου Γιανναρά & χώρου στάθμευσης στον μπαξέ του Φράγκου.

Δ. Τεχνικά Έργα Προς Ανάθεση

1. Συντήρηση - επισκευή σχολικών συγκροτημάτων.
2. Συντήρηση - επισκευή του μισθωμένου οικήματος εκθεσιακού χώρου στην περιοχή Αιγιαλός.
3. Κατασκευή τοιχίου αντιστήριξης στο Π.Π. Ιατρείο Σύμης.
4. Διάνοιξη δρόμου από Συκίδι έως Άγιο Γεώργιο Δρακούντας.

5. Δημιουργία χώρου στάθμευσης στην Κουλουντρή.
6. Αποκατάσταση οδοστρώματος στην περιοχή πλατείας Οικονόμου στον Γιαλό.
7. Επισκευή - πλακόστρωση δρόμων στον οικισμό ΠΕΔΙ.
8. Επισκευή - τσιμεντόστρωση οδοποιίας στην περιοχή Σαλαχούρη.
9. Βελτίωση βατότητας υφιστάμενου μονοπατιού στην θέση Χαμές του Δήμου νήσου Σύμης Ν. Δωδεκανήσου.

Μελέτες και τεχνικά έργα χρηματοδοτούμενα από Π.Δ.Ε. πρόγραμμα ΤΡΙΤΣΗΣ & Ταμείο Παρακαταθηκών & Δανείων

Α. Τεχνικά Έργα και Μελέτες Συμβασιολογημένα - εκτελούμενα

1. Μελέτη για την προμήθεια και εγκατάσταση μονάδας αφαλάτωσης δυναμικότητας 1000 m³/d στην περιοχή νέο λιμάνι της νήσου Σύμης.
2. Αποκατάσταση ΧΑΔΑ στις Γλυφωνιές Δήμου Σύμης.
3. Αποκατάσταση ζημιών που προκλήθηκαν από τη θεομηνία στις 13-11-2017 στις οδικές υποδομές του Δήμου Σύμης στην νήσο Σύμη.
4. Εργασίες αποκατάστασης ζημιών από θεομηνίες στο ρέμα περιοχής Καταρράκτη.
5. Αποκατάσταση οδικών υποδομών και συναφή υδραυλικά έργα.
6. Αποκατάσταση πετρόκτιστων τοίχων και πλακοστρώσεων στην περιοχή Θαρρεινός.

Β. Τεχνικά Έργα και Μελέτες προς ανάθεση

1. Μελέτη αντικατάστασης δικτύου ύδρευσης οικισμού Χωριό νήσου Σύμης.
2. Μελέτη αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού τριών (3) υφιστάμενων μονάδων αφαλάτωσης δυναμικότητας 600 m³/d έκαστη στην περιοχή Πέδι της νήσου Σύμης.
3. Επισκευή - ανακαίνιση ΚΕΠ Σύμης (Χρηματοδότηση από Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης μέσω ταμείου ανάκαμψης και ανθεκτικότητας).
4. Επανάχρηση ανενεργού εμβληματικού δημοτικού κτιρίου Δήμου Σύμης στα πλαίσια του έργου Επανάχρηση ανενεργού εμβληματικού δημοτικού κτιρίου και επέκταση 2ου δημοτικού σχολείου (Πετρίδειο) με την επισκευή και επανάχρηση δημοτικού κτιρίου Δήμου Σύμης.
5. Επέκταση 2ου Δημοτικού Σχολείου (Πετρίδειο) με την επισκευή και επανάχρηση δημοτικού κτιρίου στα πλαίσια του έργου «Επανάχρηση ανενεργού εμβληματικού

δημοτικού κτιρίου και επέκταση 2ου δημοτικού σχολείου (Πετρίδειο) με την επισκευή και επανάχρηση δημοτικού κτιρίου Δήμου Σύμης» (Χρηματοδότηση από πρόγραμμα ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΗΣ).

10.5. Προβλήματα - Προτάσεις

A. Πρόβλημα: Ελλείψεις στο Οδικό και Συγκοινωνιακό Δίκτυο & Απουσία Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης

Στο Νησί της Σύμης εμφανίζονται σημαντικές ελλείψεις στο οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο (υπάρχουν μόνο το τοπικό αστικό λεωφορείο το οποίο ακολουθεί τη διαδρομή «Γιαλός – Χωριό – Πέδι» καθώς και το υπεραστικό λεωφορείο το οποίο ακολουθεί τη διαδρομή «Γιαλός – Πανορμίτης») με αποτέλεσμα να υπάρχει αυξημένο κόστος μεταφοράς και χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.

Όσον αφορά τις προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές τα περισσότερα σημεία ενδιαφέροντος είναι προσβάσιμα μέσω του τοπικού οδικού και συγκοινωνιακού δικτύου, ενώ όσον αφορά τα προτεινόμενα πολιτιστικά μονοπάτια δεν εξυπηρετούνται στο σύνολο τους από το υπάρχον οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο.

Όλο αυτό σε συνδυασμό και με την απουσία Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης δυσχεραίνουν την προσβασιμότητα και την επισκεψιμότητα στα περισσότερα από τα μέρη ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών/μονοπατιών.

A. Επίλυση: Βελτίωση Υπάρχοντος Οδικού και Συγκοινωνιακού Δικτύου & Δημιουργία Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης

A. Το ελλιπές οδικό δίκτυο μεταξύ των οικισμών και των σημείων ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών/μονοπατιών του Δήμου Σύμης προτείνεται να αποκατασταθεί άμεσα προκειμένου να μπορεί να είναι επισκέψιμο από τους κατοίκους αλλά και από τους τουρίστες που δραστηριοποιούνται στον πολιτιστικό τουρισμό, όσο και στον θρησκευτικό. Για το λόγο αυτό, προτείνονται οι παρακάτω δράσεις:

1. Στα σημεία των μονοπατιών όπου διακόπτεται το μονοπάτι, συστήνεται με τη βοήθεια του Δήμου να καθαρισθεί από τυχόν βλάστηση και να ανοιχθεί το μονοπάτι μέχρι τα μέρη ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών/μονοπατιών. Απαραίτητος είναι ο καθαρισμός, η σηματοδότηση καθώς και η τοποθέτηση info kiosks και σημείων ενημέρωσης ώστε οι απαραίτητες πληροφορίες να είναι διαθέσιμες προς όλους τους επισκέπτες.

2. Ο δρόμος που ένωνε τον οικισμό της Λυγής Με τον Όρμο Νανούς ονομαζόταν «Αμαξιτή ή Αμαξική», και τα μεγαλύτερα κομμάτια του τα βρίσκουμε ορατά κάτω από την απότομη πλαγιά του Μοναστηριού της Παναγίας της Καμπιώτισσας. Η

διαδρομή αυτή είναι δύσβατη και δεν προτείνεται να ακολουθηθεί ως πεζοπορική, η επιλογή όμως σημείων θέασης αυτού του σημαντικού έργου για την εποχή του, θα μπορούσε να συμβάλει στην ανάδειξη της ιστορικότητάς του.

3. Στα σημεία των διαδρομών που υπάρχουν χαραγμένα μονοπάτια συστήνεται να ανοιχθούν χωματόδρομοι ή τσιμεντόδρομοι, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση των άνω πολιτιστικών διαδρομών με Δημοτικά Μέσα.

4. Προτείνεται η άμεση αποκατάσταση του οδικού δικτύου της Σύμης αλλά και η ασφαλοδρόμηση όλων των τμημάτων των δρόμων που είναι σήμερα χωματόδρομοι και αποτελούν μέρος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών.

5. Προτείνεται επίσης η δημιουργία υποδομής για ποδηλατόδρομο όπως και για πεζόδρομο σε όλες τις υπάρχουσες πολιτιστικές διαδρομές/μονοπάτια.

6. Προτείνεται η σύνδεση Γιαλού-Χωριού με αναβατήρα πλαγιάς από τον Καταρράχτη. Η επιλογή του Καταρράχτη για τον αναβατήρα πλαγιάς εξυπηρετεί τη διασύνδεση Γιαλού-Χωριού χωρίς να υποβαθμίζει αισθητικά τον οικισμό. Χρειάζεται η οριοθέτηση 2-3 στάσεων ώστε να εξυπηρετούνται τα σπίτια που υπάρχουν.

Β. Όσον αφορά το Συγκοινωνιακό δίκτυο, προτείνεται να προβλεφθούν ακόμη περισσότερα τοπικά δρομολόγια του Δήμου Σύμης τα οποία να διέρχονται από το σύνολο των οικισμών ή των αξιοθέατων που συνδέουν οι προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές του ΑΕΙ και όχι μόνο να συνδέουν μερικά τμήματα αυτών όπως ισχύει σήμερα.

Γ. Επίσης κρίνεται αναγκαία η δημιουργία Δημοτικών και Ελεύθερων Χώρων Στάθμευσης (καλά οργανωμένων) σε κάθε οικισμό ή αξιοθέατο των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών του ΑΕΙ προκειμένου να εξυπηρετούνται όλα τα σημεία ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών και να μπορούν να είναι πιο εύκολα επισκέψιμα και προσβάσιμα, είτε από τους ντόπιους κατοίκους είτε από τους τουρίστες.

Β. Πρόβλημα: Η «Απομόνωση της Σύμης»

Παρά τα μοναδικά χαρακτηριστικά και τη φυσική ομορφιά της, η Σύμη αντιμετωπίζει μια σειρά από προκλήσεις και αδυναμίες που απειλούν τη βιωσιμότητά της και την ευημερία των κατοίκων της όπως:

- Απομόνωση και χαμηλή προσβασιμότητα.
- Γεωγραφική Ασυνέχεια.
- Απόσταση από Ηπειρωτική Χώρα και μεγάλες αγορές.
- Άσκηση σημαντικών πιέσεων στις χρήσεις γης και στο φυσικό και οικιστικό περιβάλλον από την εποχική τουριστική δραστηριότητα.

- Ύπαρξη περιοχών με ελάχιστους κατοίκους, με αποτέλεσμα να παρατηρείται σταδιακή εγκατάλειψη των εν λόγω περιοχών.
- Περιθωριοποίηση και αναπτυξιακή υστέρηση λόγω ανεπαρκούς προσπελασιμότητας.
- Χωρική υπερσυγκέντρωση της τουριστικής κίνησης και δραστηριότητας.

B. Επίλυση: Αντιμετώπιση της Απομόνωσης με τη Μετάβαση της Σύμης σε «Έξυπνο Νησί»

Σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ, οι απομονωμένες περιοχές χρειάζονται εξωτερικές οικονομίες για να αναπτυχθούν, για αυτό προτείνεται η Μετάβαση της Σύμης σε «Έξυπνο Νησί».

Κινητικότητα - Μεταφορές

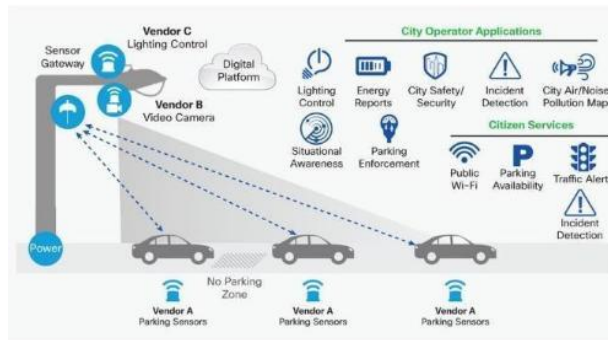
Η Σύμη έχει τη δυνατότητα να γίνει «έξυπνο νησί», υιοθετώντας καινοτόμες λύσεις που ενισχύουν τη συνδεσιμότητα, μειώνουν τη συμφόρηση και ελαχιστοποιούν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Για αυτό τον λόγο και λαμβάνοντας υπόψη την εργασία «Οδικός Χάρτης για τη μετάβαση της Σύμης σε ένα Έξυπνο Νησί» του κ. Ορέστη Τζερεφού, προτείνονται μια σειρά μέτρων και δράσεων που μπορούν να εφαρμοστούν για την προώθηση της έξυπνης κινητικότητας και των μεταφορών, διασφαλίζοντας απρόσκοπτες και βιώσιμες εμπειρίες κινητικότητας τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες του νησιού.⁸³

1. Ανάπτυξη δικτύου αισθητήρων και σταθμών αναμετάδοσης δεδομένων κίνησης στο οδικό δίκτυο του Δήμου

Το έξυπνο νησί αξιοποιεί πρωτίστως την πληροφορία που συλλέγεται από δίκτυα αισθητήρων (θερμοκρασίας/υγρασίας, ποιότητας αέρα και νερού, συνθηκών κίνησης, διαθεσιμότητας θέσεων στάθμευσης) και συσκευών IoT (Internet of Things). Με τον τρόπο αυτό μπορεί και βελτιστοποιεί την αξιοποίηση του συνόλου των πόρων του.

Προτείνεται η ανάπτυξη δικτύου αναμεταδοτών / πολυαισθητήρων, παράλληλου με το δίκτυο Δημοτικού ηλεκτροφωτισμού, προκειμένου αυτό να αποτελέσει τον κορμό συλλογής και αναμετάδοσης της πληροφορίας από το σύνολο των υπαίθριων αισθητήρων προς το κεντρικό σύστημα διαχείρισης και τη μεταβίβαση εντολών προς τις υπαίθριες συσκευές του δικτύου IoT (π.χ. λάμπες ηλεκτροφωτισμού με απομακρυσμένο έλεγχο, «έξυπνα» φανάρια, κ.λπ.).

⁸³ Τζερεφός Ορέστης, «Οδικός Χάρτης για τη Μετάβαση της Σύμης σε ένα «Έξυπνο Νησί»», Μεταπτυχιακή Εργασία, Στρατηγέα, Ε.Μ.Π, 2023



Εικόνα 10.5: Παράδειγμα Backbone δικτύου αναμεταδοτών / πολυαισθητήρων Πηγή: egnomi.gr

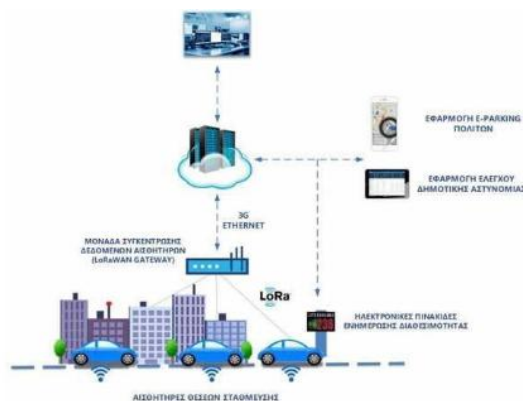


Εικόνα 10.6: Εγκατεστημένος πολυαισθητήρας παράλληλα με το δίκτυο ηλεκτροφωτισμού Πηγή: arta.gr

2. Σύστημα ευφυούς διαχείρισης θέσεων στάθμευσης

Η προτεινόμενη εφαρμογή «Ευφυούς Στάθμευσης» έχει σκοπό να αποτελέσει ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης της Δημοτικής στάθμευσης. Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα, που καλούνται να επιλύσουν οι σύγχρονοι τουριστικοί προορισμοί, είναι η δημιουργία χώρων στάθμευσης για δημότες και επισκέπτες και η έγκαιρη και έγκυρη ενημέρωση των οδηγών για τη διαθεσιμότητά τους, μέσω πολλών και διαφορετικών καναλιών πληροφόρησης. Το αντικείμενο της εφαρμογής εστιάζει στην ανάπτυξη ψηφιακών υπηρεσιών, οι οποίες περιγράφουν: τη διαθεσιμότητα των χώρων στάθμευσης, μέσω της μετάδοσης πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο και συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγικότητας, καθώς και στη μείωση της συμφόρησης και των εκπομπών ρύπων. Η εφαρμογή στηρίζεται στην ιδέα της απομακρυσμένης διαχείρισης των χώρων στάθμευσης, βελτιώνοντας σε μεγάλο βαθμό την αποτελεσματικότητα της εν λόγω διαχείρισης προς όφελος της τοπικής κοινωνίας, της επιχειρηματικής κοινότητας και των επισκεπτών. Η προτεινόμενη εφαρμογή “Ευφυούς Στάθμευσης” περιλαμβάνει ένα σύνολο φυσικών και ψηφιακών μερών ως ακολούθως:

- ✓ **Επαγωγικοί αισθητήρες:** Αποτελούν τη βάση του συστήματος, λειτουργούν με μαγνητική επαγωγή, και τοποθετούνται με εύκολο τρόπο στον χώρο των παρόδων θέσεων στάθμευσης, είτε επιφανειακά, είτε ενσωματωμένοι στο οδόστρωμα. Οι αισθητήρες συγκεντρώνουν χαρακτηριστικά, όπως η αυτονομία με όρους ενεργειακής κατανάλωσης, η ανθεκτικότητα και η διαρκής ασύρματη δικτύωση.
- ✓ **Ασύρματο δίκτυο:** Αποτελεί το δεύτερο σημαντικότερο μέρος του συστήματος, ως βασικής υποδομής ευρυζωνικότητας για την ευφυή στάθμευση. Η επικοινωνία βασίζεται στην τεχνολογία LoRaWAN που προσφέρει μοναδικά χαρακτηριστικά, όπως η πολύ μεγάλη εμβέλεια και η χαμηλή κατανάλωση ενέργειας. Η εμβέλεια αυτών των δικτύων μπορεί να ξεπεράσει σε ακτίνα τα δεκαπέντε χιλιόμετρα.
- ✓ **Ηλεκτρονικές πινακίδες ενημέρωσης οδηγών:** Πρόκειται για υφιστάμενες πινακίδες του Δήμου, που θα εγκατασταθούν σε σημεία του οδικού δικτύου και θα ενημερώνουν τους οδηγούς για τη διαθεσιμότητα των θέσεων στάθμευσης.
- ✓ **Εφαρμογή ενημέρωσης οδηγών για κινητά τηλέφωνα:** Η εφαρμογή θα καθοδηγεί τους οδηγούς απευθείας στους διαθέσιμους χώρους στάθμευσης. Θα υποδεικνύει τον αριθμό και τη διαθεσιμότητα των ελεύθερων θέσεων στα κοντινά οικοδομικά τετράγωνα, μέσω απεικόνισης σε ψηφιακό χάρτη.
- ✓ **Εφαρμογή κεντρικής διαχείρισης:** Η εφαρμογή κεντρικού ελέγχου θα αποτελεί το κέντρο του ολοκληρωμένου συστήματος και θα βασίζεται σε τεχνολογίες υπολογιστικού νέφους (cloud-based application). Θα προσφέρει τη δυνατότητα παρακολούθησης και ανάλυσης όλων των στοιχείων που συγκεντρώνονται στο σύστημα, και θα υλοποιεί τις εκάστοτε υποστηρικτικές λειτουργίες. Επιπρόσθετα, η εφαρμογή θα παρουσιάζει τα πρότυπα στάθμευσης και θα παρακολουθεί τη βελτίωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και την διευκόλυνση της κίνησης.



Εικόνα 10.7: Αναπαράσταση της λειτουργίας της εφαρμογής Ευφυούς Στάθμευσης Πηγή: resiot.io

3. Συστήματα έξυπνων διαβάσεων πεζών σε σχολεία

Αντικείμενο της παρούσας δράσης είναι η προμήθεια και εγκατάσταση συστημάτων έξυπνης διάβασης πεζών σε επιλεγμένες διαβάσεις του οδικού δικτύου αρμοδιότητας του Δήμου, οι οποίες βρίσκονται πλησίον των σχολικών συγκροτημάτων και χρησιμοποιούνται καθημερινά από πολλούς πεζούς (μαθητές, γονείς και εκπαιδευτικούς). Η έξυπνη διάβαση πεζών είναι ένα πρωτοποριακό σύστημα, το οποίο επιτρέπει την ασφαλή διέλευση των πεζών στα σημεία παρέμβασης, μέσω της αυτόματης αναγνώρισης παρουσίας πεζών και της αυτόματης φωτεινής σήμανσης της διάβασης. Το σύστημα έξυπνης διάβασης πεζών ανιχνεύει πεζούς που πρόκειται να διασχίσουν τη διάβαση, μέσα από ένα έξυπνο σύστημα αισθητήρων. Αυτοί οι αισθητήρες στέλνουν ένα σήμα και ενεργοποιούν αυτόματα τα LED πάνελ, που είναι ενσωματωμένα στην ασφάλτο. Το σύστημα συνοδεύεται από κατακόρυφες φωτιζόμενες πινακίδες σηματοδότησης, οι οποίες ανάβουν ταυτόχρονα με τα LED πάνελ, επιτυγχάνοντας το επιθυμητό αποτέλεσμα φωτεινής σήμανσης. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι οδηγοί στα οχήματα να αντιλαμβάνονται καλύτερα και από μεγαλύτερη απόσταση την ύπαρξη πεζών στις διαβάσεις.

Το σύστημα έξυπνης διάβασης πεζών αποτελείται από:

- LED πάνελ, που τοποθετούνται στο οδόστρωμα χωρίς να προεξέχουν από την επιφάνεια της ασφάλτου.
- Φωτιζόμενες πινακίδες σήμανσης διάβασης πεζών, στερεωμένες σε μεταλλικούς ιστούς στο πεζοδρόμιο.
- Αισθητήρες παρουσίας κίνησης πεζών.
- Κατάλληλες καλωδιώσεις. Η τροφοδοσία γίνεται από δημοτικό φωτισμό.



Εικόνα 10.8: Παράδειγμα Έξυπνης Διάβασης Πηγή: globismart.gr

4. Εκσυγχρονισμός των Δημοτικών οχημάτων

Με στόχο τη μετάβαση στην εποχή της αυτόνομης μετακίνησης ελαχιστοποιημένου ανθρακικού αποτυπώματος και την ηλεκτροκίνηση, προτείνεται η αναβάθμιση του στόλου των Δημοτικών οχημάτων. Σε συνέργεια με την ανάπτυξη δικτύου σταθμών στάθμευσης και ανεφοδιασμού ηλεκτρικών οχημάτων (σκούτερ, ποδηλάτων, αυτοκινήτων), το προτεινόμενο έργο αποτελεί βασικό βήμα στην αναβάθμιση των μεταφορών στο νησί. Προσβλέπει στην εξάλειψη βασικών αρνητικών στοιχείων της μετακίνησης, του θορύβου, της χημικής και θερμικής ρύπανσης και της κατανάλωσης και αποτελεί ένα έγκαιρο βήμα προς το επερχόμενο μέλλον της βιώσιμης μετακίνησης. Αποτελεί δε ένα έργο «άμεσης επίπτωσης», με ευρύτερες οικολογικές, οικονομικές, τεχνολογικές και κοινωνικές προβολές.



Εικόνα 10.9: Παράδειγμα Ηλεκτρικών οχημάτων αστυνομίας και λιμενικού στη Χάλκη

Πηγή: themayor.eu

5. Σταθμοί Επαναφόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων

Τα ηλεκτρικά οχήματα όλων των ειδών (αυτοκίνητα, ηλεκτρικά ποδήλατα και scooter) εκτοπίζουν σταδιακά τα συμβατικά οχήματα. Τα πλεονεκτήματά τους είναι οι χαμηλές εκπομπές ρύπων, η χαμηλή όχληση, η χαμηλή κατανάλωση και το χαμηλότερο κόστος συντήρησης. Απαραίτητο στοιχείο στην εποχή της ηλεκτροκίνησης αποτελεί η ύπαρξη επαρκούς δικτύου σταθμών και υποδομών για την επαναφόρτισή τους, όποτε χρειαστεί. Το προτεινόμενο έργο προβλέπει τον σχεδιασμό και ανάπτυξη του δικτύου σταθμών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων του Δήμου Σύμης, σε συνέργεια με ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς. Το προτεινόμενο δίκτυο σταθμών θα αποτελείται από έναν αριθμό σταθμών ημιταχείας (AC), ταχείας (DC) και φόρτισης εκτάκτου ανάγκης (DC), που θα καλύπτουν την ανάγκη των κατόχων του συνόλου των ηλεκτρικών οχημάτων (αυτοκινήτων, ποδηλάτων, scooter) για ανοιχτές, ασφαλείς και εύκολα προσβάσιμες υποδομές ανεφοδιασμού των οχημάτων τους. Οι πρώτοι θα παρέχουν

εναλλασσόμενο ρεύμα, ενώ οι δεύτεροι θα παρέχουν συνεχές ρεύμα, και θα επιτρέπουν μια επαναφόρτιση σε ποσοστό 85% - 90% της μπαταρίας σε 25 έως 45 λεπτά. Οι σταθμοί θα διαθέτουν στέγαστρα από φωτοβολταϊκά πάνελ. Έτσι στην περίπτωση ύπαρξης δικτύου ρεύματος στο σημείο θα μπορούν να λειτουργούν και ως «πάροχοι» ενέργειας προς το δίκτυο ενώ σε περιπτώσεις απουσίας σύνδεσης στο δίκτυο ηλεκτροδότησης, οι σταθμοί θα μπορούν να λειτουργούν αυτόνομα με συστοιχίες συσσωρευτών ως «σταθμοί έκτακτης ανάγκης». Η ενεργοποίηση των σημείων φόρτισης θα μπορεί να γίνει τόσο με τη χρήση ειδικής κάρτας-ταυτότητας όσο και με τη χρήση ειδικής mobile εφαρμογής. Οι προτεινόμενες θέσεις εγκατάστασης είναι πλησίον των λιμανιών του Γιαλού, του Πεδίου και του Πανορμίτη.



Εικόνα 10.10: Παράδειγμα Σταθμού φόρτισης αυτοκινήτων με φωτοβολταϊκά πάνελ Πηγή: greenagenda.g

6. Σύστημα Ευφυούς Διαχείρισης Ηλεκτροφωτισμού Οδικού Δικτύου

Η παρούσα δράση έχει ως σκοπό να μετατρέψει το σύστημα φωτισμού περιοχών του Δήμου Σύμης σε «έξυπνο», προσφέροντας τη δυνατότητα διαχείρισης κάθε λαμπτήρα ξεχωριστά με την επιλογή έναυσης/ τερματισμού λειτουργίας, μεταβολής επιπέδου φωτισμού, καθώς και επίβλεψη της κατάστασής του. Τα συστήματα αυτά καθιστούν επίσης εφικτή την εφαρμογή έξυπνων σεναρίων χρήσης, όπως τη διαχείριση του φωτισμού βάσει καιρού/θερμοκρασίας, κίνησης ανθρώπων/ αυτοκινήτων ή συνδυασμού περισσότερων παραμέτρων, σε συνάφεια με την Δ/Ε.2.1.1 για «Ανάπτυξη δικτύου αισθητήρων και σταθμών αναμετάδοσης δεδομένων κίνησης». Η λειτουργικότητα διασφαλίζεται μέσα από ένα ευέλικτο και φιλικό στη χρήση περιβάλλον εργασίας, υλοποιημένο πάνω σε πλατφόρμα νέφους (cloud). Η παρούσα δράση, σε συνδυασμό με LED φωτιστικά σώματα, μπορεί να βελτιώσει το ποσοστό εξοικονόμησης ενέργειας μέχρι και 80% (ως 70% από το φωτιστικό σώμα και επιπλέον 10% από τη διαχείριση), παρέχοντας δυνατότητα ελέγχου και παρακολούθησης σε πραγματικό χρόνο και ευκολία στη συντήρηση και υποστήριξη της υποδομής. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα δεδομένα του

Δήμου Σύμης, ο δημόσιος φωτισμός το 2019 κατανάλωσε 1.279,3 MWh, επομένως με το νέο σύστημα ευφυούς διαχείρισης ηλεκτροφωτισμού η κατανάλωση μπορεί να μειωθεί μέχρι και τις 383,79 MWh.



Εικόνα 10.11: Σύστημα διαχείρισης ηλεκτροφωτισμού με LEDs Πηγή: arta.gr

7. Ενίσχυση της Μικροκινητικότητας

Το παρόν έργο αφορά την προμήθεια, εγκατάσταση, παραμετροποίηση και λειτουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος μίσθωσης ηλεκτρικών ποδηλάτων για τον Δήμο Σύμης. Το σύστημα θα επιτρέπει την αυτόματη μίσθωση ηλεκτρικών ποδηλάτων χωρίς την παρουσία προσωπικού. Πρόκειται για προμήθεια και εγκατάσταση ενός αυτοματοποιημένου ηλεκτρονικού συστήματος, που θα δίνει στους πολίτες τη δυνατότητα να παραλάβουν και να χρησιμοποιήσουν ένα ηλεκτρικό ποδήλατο για το χρονικό διάστημα που θα καθορίζεται στον Κανονισμό Λειτουργίας του Συστήματος, επιστρέφοντάς το σε κάποιο από τα σημεία στάθμευσης τα οποία θα είναι εγκατεστημένα σε επιλεγμένα σημεία του Δήμου. Τα ποδήλατα θα τοποθετηθούν σε σταθμούς ενοικίασης και αυτόματης φόρτισής τους, οι οποίοι θα περιλαμβάνουν θέσεις κλειδώματος/φόρτισης και θα επιτρέπουν τη φόρτιση των ποδηλάτων όσο αυτά είναι κλειδωμένα στον σταθμό. Το σύστημα θα επιτρέψει στον Δήμο να προσφέρει στους πολίτες και στους επισκέπτες του νησιού πρόσβαση σε ηλεκτρικά ποδήλατα με στόχο τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στο νησί, τον περιορισμό του κυκλοφοριακού φόρτου τους καλοκαιρινούς μήνες και τον περιορισμό της ρύπανσης του περιβάλλοντος και του θορύβου. Παράλληλα, το ποδήλατο θα αποτελέσει ένα εναλλακτικό μέσο μετακίνησης των τουριστών και της γνωριμίας τους με την πόλη και τα τοπικά αξιοθέατα. Προτεινόμενες θέσεις εγκατάστασης είναι η κεντρική πλατεία της Σύμης στη Χώρα και πλησίον του ποδοσφαιρικού γηπέδου στο Πέδι.



Εικόνα 10.12: Παράδειγμα συστήματος μίσθωσης ηλεκτρικών ποδηλάτων Πηγή: ecopress.gr

8. Πλατφόρμα ευφυούς οργάνωσης & διαχείρισης τουριστικών λιμένων & μαρίνων με τη χρήση τεχνολογιών Internet of Things (IoT)

Το προτεινόμενο έργο στοχεύει στον σχεδιασμό και εγκατάσταση μίας εξατομικευμένης πλατφόρμας λογισμικού για το λιμάνι του Γιαλού, που θα φιλοξενείται σε υποδομές υπολογιστικού νέφους και θα αποσκοπεί στη λήψη, συλλογή, επεξεργασία και υπολογιστική ανάλυση των δεδομένων που προέρχονται από δραστηριότητες παράκτιου τουρισμού και θαλάσσιας κινητικότητας. Αντικείμενο των πιλοτικών εφαρμογών και άλλων διαθέσιμων δεδομένων ανοικτών προτύπων, που θα αναπτυχθούν στα πλαίσια του έργου, είναι η διευκόλυνση του ταξιδιώτη με σκάφος αναψυχής στην πρόσβασή του στην μαρίνα/τουριστικό λιμένα και στην γύρω από αυτήν τοπική αγορά, αλλά και η διευκόλυνση της λήψης αποφάσεων από την πλευρά των διαχειριστών στον Δήμο. Η εξατομικευμένη πλατφόρμα λογισμικού, υποδομών και λύσεων έξυπνης μαρίνας σκοπεύει στην:

Α. Βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών του τουριστικού λιμένα. Εποπτεία των θέσεων ελλιμενισμού με την καταγραφή και έλεγχο μέσω τεχνολογιών του Διαδικτύου των Πραγμάτων (Internet of Things – IoT).

Β. Βελτίωση ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών ΤΠΕ μέσω πολυκαναλικής διάθεσης.

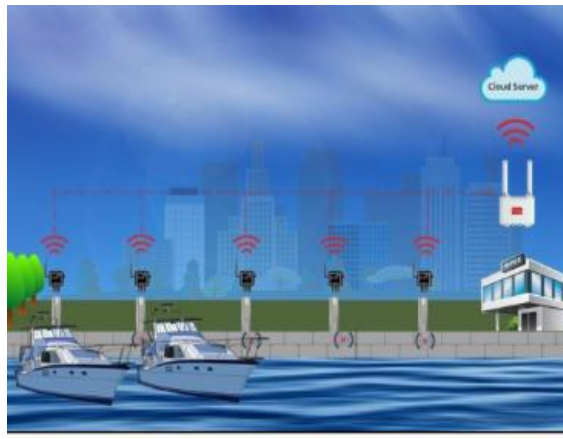
Γ. Αύξηση της προσβασιμότητας σε ανοικτά δεδομένα.

Δ. Σύνδεση της θαλάσσιας οικονομίας με την τοπική αγορά.

Στην υλοποίηση πιλοτικών δράσεων περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

- Σύστημα διαχείρισης κρατήσεων και εποπτείας των θέσεων ελλιμενισμού των σκαφών αναψυχής και των λοιπών κατηγοριών σκαφών (Ημερόπλοια, αλιευτικά κ.λπ.).

- Πλέγμα αισθητήρων για παρακολούθηση της κατάστασης των θέσεων ελλειμνισμού, καθώς και των περιβαλλοντολογικών συνθηκών σε πραγματικό χρόνο.
- Δυνατότητες καθοδήγησης και υποβοήθησης κατά τη διάρκεια της αγκυροβόλησης.
- Μηχανισμούς προειδοποίησης για διάφορα συμβάντα (καιρικά φαινόμενα, μόλυνση της θάλασσας κ.λπ.).
- Δυνατότητα εξερεύνησης των ζωνών του νησιού γύρω από τον χώρο ελλειμνισμού, μέσω ειδικά σχεδιασμένων “οδηγών πόλης”, οι οποίοι προβάλλουν επιλεγμένα σημεία ενδιαφέροντος.
- Εφαρμογές για φορητές ηλεκτρονικές συσκευές (κινητά τηλέφωνα, tablets, laptops κ.λπ.).
- Υπηρεσίες σχεδιασμού ταξιδιού για τους ιδιοκτήτες σκαφών και των Skipper.



Εικόνα 10.13: Παράδειγμα πλατφόρμας ευφυούς οργάνωσης & διαχείρισης τουριστικών λιμένων Πηγή: smartcities.dotsoft.gr

Η ιδέα ενός έξυπνου νησιού έχει τεράστιες δυνατότητες για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που αντιμετωπίζουν η Σύμη και άλλες νησιωτικές κοινότητες. Ενσωματώνοντας έξυπνες τεχνολογίες, λήψη αποφάσεων βάσει δεδομένων και αποτελεσματική υποδομή, η Σύμη μπορεί να ενισχύσει την ανθεκτικότητα και τη βιωσιμότητά της. Η μετάβαση σε ένα έξυπνο νησί απαιτεί συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερομένων σε πολλαπλά επίπεδα, συμπεριλαμβανομένων διεθνών, ευρωπαϊκών, εθνικών και περιφερειακών θεσμών. Ενστερνίζοντας την έννοια του έξυπνου νησιού, η Σύμη μπορεί να ενισχύσει την οικονομική της ανάπτυξη, να βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων της, να προστατεύσει το φυσικό της περιβάλλον και να διατηρήσει την πολιτιστική της κληρονομιά. Η μετάβαση σε ένα έξυπνο νησί προσφέρει στη Σύμη την ευκαιρία να γίνει πρότυπο και για άλλες νησιωτικές κοινότητες που αναζητούν βιώσιμες και καινοτόμες λύσεις στις μοναδικές προκλήσεις τους.

Βιβλιογραφία Κεφαλαίου 10

Ασπασία Φαφούτη, «Αειφόρος Ανάδειξη, Αξιοποίηση και Προστασία των παραδοσιακών οικισμών και του Πολιτιστικού Αποθέματος στο πλαίσιο της κυκλικής οικονομίας - Τα νησιά της Σύμης και του συμπλέγματος της Μεγίστης», Μεταπτυχιακή Εργασία, Μοροπούλου, ΕΜΠ, 2022

Τζερεφός Ορέστης, «Οδικός Χάρτης για τη Μετάβαση της Σύμης σε ένα «Έξυπνο Νησί»», Μεταπτυχιακή Εργασία, Στρατηγέα, Ε.Μ.Π, 2023

Ντούσκα Ελένη Ιωάννα, «Αξιοποίηση υβριδικού συστήματος ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για κάλυψη υδατικών αναγκών στη νήσο Σύμη», Διπλωματική Εργασία, Μπαλτάς, ΕΜΠ, 2020

Τεχνικό πρόγραμμα Δήμου Σύμης για το έτος 2024 (απόφαση 30/2023, αριθμός πρωτοκόλλου 3873/14.11.2023).

Ιστογραφία

<https://www.symi.gr/community/istoria/>

<https://el.wikipedia.org/wiki/Σύμη>

<http://aei-project.ntua.gr/>

<https://www.technologismiki.com/nomos/>

Δ. Παρουσίαση Αποτελεσμάτων

Κεφάλαιο 11

«Η Χάλκη»

11. 1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης

Γεωγραφικά και Διοικητικά Χαρακτηριστικά

Η Χάλκη είναι Ελληνικό νησί του Νοτιοανατολικού Αιγαίου στο νησιωτικό σύμπλεγμα των Δωδεκανήσων με 475 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2021. Βρίσκεται 5 μίλια Δυτικά από το ακρωτήριο Αρμενιστής της Ρόδου, Νοτιοανατολικά της Τήλου στο Βορειοανατολικό Καρπάθιο πέλαγος. Η επιφάνεια του νησιού είναι 28 τ. χλμ. με ανάπτυγμα ακτής 34 χιλιομέτρων. Για την προέλευση της ονομασίας του νησιού υπάρχουν δύο εκδοχές: Είτε ονομάστηκε έτσι από τα ορυχεία και τα εργαστήρια επεξεργασίας χαλκού που υπήρχαν στο νησί κατά την αρχαιότητα, είτε από τη φοινικική λέξη "κάρκι" ή "κάλχι" που σημαίνει "πορφύρα", το όστρακο που υπήρχε άφθονο στις ακτές του νησιού τότε και το οποίο εμπορεύονταν οι Φοίνικες, εκδοχή που μάλλον είναι και η πιθανότερη. Η Χάλκη το 1982 με πρωτοβουλία του Υφυπουργείου Νέας Γενιάς της Ελλάδας και υπό την αιγίδα της UNESCO με την ενεργό συμμετοχή των κοινωνικών – αναπτυξιακών τοπικών φορέων και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης – Δήμος Χάλκης, Δήμος Ρόδου, και Νομαρχία Δωδεκανήσου – ανακηρύχθηκε ως «**Νησί Ειρήνης και Φιλίας των Νέων όλου του Κόσμου**» με αποτέλεσμα να την επισκέπτεται μεγάλος αριθμός νέων. Γενικά το έδαφος της Χάλκης είναι ημιορεινό και άγονο. Υψηλότερες κορυφές της είναι το Μεροβίγλι (593 μ.) στο Βορειοανατολικό τμήμα της νήσου και ο Προφήτης Ηλίας (578 μ.) στο κεντρικό της τμήμα. Οι ακτές της είναι ως επί το πλείστον απότομες και βραχώδεις με μικρές παραλίες με άμμο και κροκάλες κυρίως στο βόρειο και νότιο τμήμα της νήσου. Τα νερά της θάλασσας γύρω από το νησί, είναι τα πιο καθαρά που έχει δει ποτέ κανείς!⁸⁴



Εικόνα 11.1: Λιμάνι Χάλκης, Πηγή:<https://www.letsferry.com/assets/chalki-1.jpg>

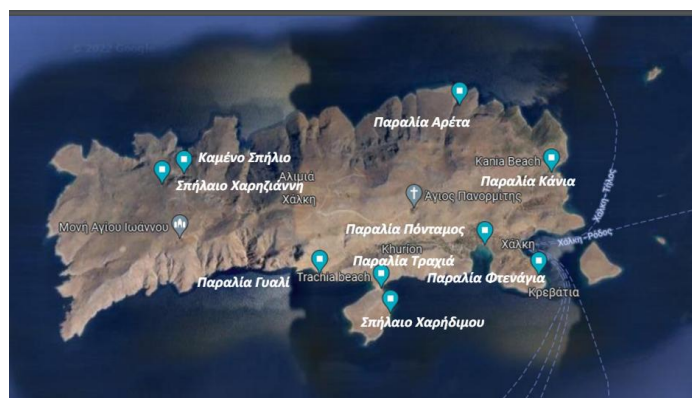
⁸⁴ https://el.wikipedia.org/wiki/Χάλκη_Δωδεκάνησα

Στο Νοτιοανατολικό της άκρο σχηματίζεται το ακρωτήριο Κρεβάτι, βόρεια του οποίου εκτείνεται ο όρμος Ημπορ(ε)ιός (εκ του Εμπορείο) στο μυχό του οποίου βρίσκεται και το ομώνυμο χωριό Χάλκη, ή Ημποριό. Ο οικισμός είναι πανέμορφος, με κατοικίες νεοκλασικής αρχιτεκτονικής, που φανερώνουν το μεγαλείο παλιότερων καιρών. Το Βορειοανατολικό της άκρο καταλήγει στο ακρωτήριο Λιμανάρι, ενώ στο Βορειοδυτικό της άκρο σχηματίζεται μικρή χερσόνησος που καταλήγει στο ακρωτήριο Κέφαλος. Μεταξύ Χάλκης και Ρόδου υπάρχουν πολλές μικρές νησίδες, βραχονησίδες και ύφαλοι που χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής. Μεγαλύτερη αυτών των νησίδων είναι η Αλιμιά. Στον πορθμό Χάλκης - Τήλου βρίσκεται η Αντίτηλος η οποία ανήκει στην Τήλο. Ο Δήμος Χάλκης περιλαμβάνει το νησί της Χάλκης, καθώς και τις γύρω νησίδες. Αναλυτικά οι οικισμοί και οι νησίδες που αποτελούν τον Δήμο Χάλκης είναι οι εξής:

- η Χάλκη (ο Ημπορ(ε)ιός)
- ο Άγιος Θεόδωρος (νησίδα)
- η Αλιμιά (νησίδα)
- τα Κρεβάτια (νησίδα)
- το Μαελονήσι (νησίδα)
- η Τραγούσα (νησίδα)
- το Χωριόν (ιστορικός οικισμός)

Περιβαλλοντικό Απόθεμα

Η νήσος Χάλκη και οι γύρω νησίδες Κολοφώνας, Πάνω Πρασούδα, Τραγούσα, Στρογγύλη, Άγιος Θεόδωρος, Μαελονήσι, Αλιμιά, Κρεβάτια, Νησάκι, Μακρύ καθώς και οι παράκτιες περιοχές τους, συνολικής έκτασης 353,20 τετραγωνικών χιλιομέτρων, είναι προστατευόμενοι βιότοποι του Natura 2000 με κωδικό GR4210026.



Εικόνα 11.2: Περιβαλλοντικό Απόθεμα Χάλκης, Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Παραλίες στη Χάλκη

Η Χάλκη διαθέτει πανέμορφες παραλίες, πολλές από τις οποίες είναι προσβάσιμες με τα πόδια και άλλες πάλι προσβάσιμες μόνο με καΐκια. Οι δρόμοι της Χάλκης είναι κατά κύριο λόγο Θαλασσινοί. Οι τρεις παραλίες που μπορεί κάποιος να επισκεφθεί εύκολα με τα πόδια είναι ο Πόνταμος, τα Φτενάγια και τα Κάνια. Οι περισσότερες παραλίες όμως είναι επισκέψιμες το κυρίως με καΐκι. Οι παραλίες της Χάλκης είναι οι ακόλουθες:⁸⁵

1. Αρέτα: Μια όμορφη παραλία λίγο πιο πέρα από τον Πόνταμο. Η πρόσβασή της γίνεται με καΐκι. Είναι ένα κομμάτι ξηράς που κυριολεκτικά εισχωρεί στη θάλασσα δημιουργώντας δύο (2) παραλίες.

2. Γυάλι: Μικρή ανοργάνωτη παραλία με λευκά βότσαλα και κρυστάλλινα νερά. Βρίσκεται στην νότια Χάλκη και θα την βρείτε κατηφορίζοντας τον δρόμο που ξεκινάει από το Παλιό Χωριό που όμως είναι σε καλή κατάσταση ή με караβάκι.

3. Κάνια: Η παραλία Κάνια βρίσκεται βόρεια από το κέντρο του νησιού, τον Ημπορειό, κοντά στις ιχθυοκαλλιέργειες. Είναι προσβάσιμη με τα πόδια σε 25 λεπτά περίπου, αλλά και με όχημα, αφού ο δρόμος έχει άσφαλο. Ο δρόμος ξεκινάει από τον Ημπορειό και στρίβει δεξιά στο δεύτερο στενάκι μετά το σχολείο. Εκεί υπάρχει μια καντίνα αλλά και ομπρέλες, κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού.

4. Πόνταμος: Ο Πόνταμος είναι μια μικρή και στενή παραλία που είναι όμως η πιο δημοφιλής στην Χάλκη αφού προσφέρει λευκή ψιλή άμμο και εύκολη πρόσβαση. Η μόνη αμμώδης παραλία, στο νότιο τμήμα της νήσου, η μορφολογία και το μέγεθος της οποία αλλάζει συχνά το χειμώνα, ανάλογα με τις καιρικές συνθήκες. Με τα πόδια ξεκινώντας από το λιμάνι, τον Ημπορειό, είναι κανείς εκεί σε δέκα λεπτά. Ο δρόμος είναι με άσφαλο. Πάνω από την παραλία έχει ταβέρνα, καντίνα και ομπρέλες για ηλιοθεραπεία.

5. Φτενάγια: Τα Φτενάγια είναι από την πλευρά του ξενοδοχείου, πίσω από το εκκλησάκι της Αγίας Αικατερίνης. Μικρή βραχώδης παραλία που δεν θα ήταν κάτι το ιδιαίτερο χωρίς τα υπέροχα τρικουάζ νερά της. Η παραλία βρίσκεται κοντά στο Νημποριό, ενώ στην περιοχή λειτουργεί και ταβέρνα. Για να την φτάσει κανείς θα κατηφορίσει ένα μονοπάτι για 15 λεπτά, που ξεκινάει πίσω από το εκκλησάκι της Αγίας Αικατερίνης. Η παραλία αυτή είναι προσβάσιμη και με αμάξι από δρόμο ο οποίος περνάει κάτω από τους ανεμόμυλους, δίχως όμως να έχει άσφαλο. Λειτουργεί ταβέρνα και υπάρχουν ομπρέλες για ηλιοθεραπεία.

⁸⁵ <https://grecedestination.gr/παραλίες-στη-χάλκη>

6. Τραχιά: Η παραλία Τραχιά βρίσκεται στη νότια πλευρά του νησιού και ουσιαστικά είναι μία λωρίδα γης που βρέχεται από δύο (2) θάλασσες. Το υπέροχο τοπίο και τα παραδεισένια νερά δημιουργούν ένα μαγικό περιβάλλον. Η παραλία είναι προσβάσιμη μόνο με καΐκι.

Πολιτιστικό Απόθεμα

Στο νησί της Χάλκης υπάρχουν πέντε περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί ως ευρύτεροι αρχαιολογικοί χώροι ενώ υπάρχει και ένας ξεχωριστός αρχαιολογικός χώρος όπως αποτελεί το νησάκι της Αλιμιάς.

1. Ο εκτενέστερος και ίσως σημαντικότερος αρχαιολογικός χώρος βρίσκεται στο νότιο τμήμα του νησιού, δυτικά του Εμπορείου και περιλαμβάνει τις περιοχές του Χωριού, του Ποντάμου και τη χερσόνησο της Τραχείας.

2. Ένας δεύτερος αρχαιολογικός χώρος έχει χαρακτηριστεί η χερσόνησος Κεφάλι που εντοπίζεται στο βορειοδυτικό άκρο του νησιού. Εδώ σώζονται κατάλοιπα αρχαίου οικισμού και ένας μικρός αρχαίος πύργος με περίβολο, λείψανα παλαιοχριστιανικής βασιλικής καθώς και αρχαίες λιθόκτιστες οικίες (οι λεγόμενες «κύφες» ή «κήφες»). Οι κύφες αποτελούν αγροτικά κτίσματα-καλύβες κατασκευασμένες από μεγάλους βράχους που με τον τύπο αυτό εντοπίζονται αποκλειστικά σε συγκεκριμένα νησιά των Δωδεκανήσων. Παρόμοιες κτισμένες με το εκφορικό σύστημα υπάρχουν και σε ορισμένα νησιά του Αιγαίου όπως η Κρήτη και η Νάξος. Οι περισσότερες κύφες στη Χάλκη τοποθετούνται χρονολογικά στη βυζαντινή-μεσαιωνική εποχή αλλά είναι πολύ πιθανό να προϋπήρχαν ως κατασκευές από τα αρχαία χρόνια και να επαναχρησιμοποιήθηκαν σε μεταγενέστερες εποχές. Χρησιμοποιήθηκαν κατεξοχήν ως οικίες των γεωργών-κτηνοτρόφων αλλά και ως βοηθητικά κτίσματα της αγροτικής παραγωγής. Σήμερα όσες κύφες διατηρούνται σε καλή κατάσταση λειτουργούν ως στάνες για τα παραγωγικά ζώα.

3. Ένας ακόμη αρχαιολογικός χώρος έχει χαρακτηριστεί η περιοχή του Ποντάμου. Παρ' όλο που βρίσκεται εντός της ευρύτερης περιοχής του αρχαιολογικού Χώρου Χωριού - Τραχείας – Ποντάμου, έχει διαφοροποιηθεί ως ξεχωριστός αρχαιολογικός χώρος. Περιλαμβάνει νεκροταφείο του 4ου αι. π.Χ., λείψανα οικισμού προϊστορικών και κλασικών χρόνων στη θέση Ξιπέι, τάφους κλασικών και ελληνιστικών χρόνων στις θέσεις Μισοπέα και Κούκιαλι, κατάλοιπα ελληνιστικού ισόδομου τοίχου και υπόγειο κτιστό τάφο στην περιοχή του μεταβυζαντινού ναού των Αγίων Αναργύρων.

4. Ξεχωριστός αρχαιολογικός χώρος έχει χαρακτηριστεί επίσης η Ανατολική Ακτή Χάλκης, βορειοανατολικά του Εμπορείου. Εδώ έχουν εντοπιστεί ελληνιστικά

αρχιτεκτονικά κατάλοιπα και βυζαντινά οικοδομικά λείψανα, όπως στις περιοχές Πευκιά και Αρροί.

5. Ο τελευταίος αρχαιολογικός χώρος στο νησί είναι η περιοχή Χρουσσί Χάλκης στο δυτικό μέρος του νησιού. Εδώ σώζονται κατάλοιπα αρχαίων τάφων, ενώ σημαντική είναι η ύπαρξη σπηλαίων στην ευρύτερη περιοχή.

Τέλος, ολόκληρο το νησί της Αλιμιάς, που ανήκει στη Χάλκη, είναι χαρακτηρισμένος ως αρχαιολογικός χώρος. Η Αλιμιά ή Αλιμνιά, το μικρό νησί βορειοανατολικά της Χάλκης, ανήκει στη Χάλκη και ταυτίζεται με την αρχαία Ευλίμνια του Πλινίου. Πάνω στο νησί συναντώνται πολυάριθμες εντοπισμένες αρχαιότητες από τη νεολιθική έως τη μεταβυζαντινή περίοδο. Πιο συγκεκριμένα, λείψανα νεολιθικού οικισμού καθώς και τμήματα ελληνιστικής οχύρωσης, κυρίως πύργων, εντοπίζονται στο λόφο Αλιμιάς. Παρομοίως, νεολιθικές έχουν χαρακτηριστεί θέσεις στον Άγιο Μηνά, στο Ποντικοβούναρο και το Εμπορειό. Στου όρμους Αλιμιάς και Εμπορειού σώζονται κατάλοιπα νεωσοίκων πιθανώς της ελληνιστικής περιόδου.



Εικόνα 11.3 Το νησί της Αλιμιάς, Πηγή: <https://www.travel.gr/wp-content/uploads/2022/06/alimia-1536x1025.jpg>

Μουσεία και Μνημεία της Χάλκης

Στο νησί της Χάλκης και στην Αλιμιά έχουν εντοπισθεί τριάντα έξι (36) συνολικά μνημεία και μνημειακά σύνολα, σύμφωνα πάντα με τον Διαρκή Κατάλογο των Κηρυγμένων Αρχαιολογικών Χώρων και Μνημείων της Ελλάδος και το Αρχαιολογικό Κτηματολόγιο. Αρμοδιότητα για τις ανασκαφές σήμερα καθώς και για την προστασία των μνημείων της Χάλκης έχει η Εφορεία Αρχαιοτήτων Δωδεκανήσου καθώς και η Υπηρεσία Νεοτέρων Μνημείων και Τεχνικών Έργων Δωδεκανήσου (για τα χαρακτηρισμένα μνημεία των νεότερων χρόνων). Τα περισσότερα χαρακτηρισμένα μνημεία εντοπίζονται είτε εντός του οικισμού του Νημποριού είτε στην ευρύτερη περιοχή του οικισμού Χωριού και γύρω από το Κάστρο. Άλλα μνημεία βρίσκονται διάσπαρτα μεν στο νησί, άλλα σε καίριες τοποθεσίες όπως σε μοναστηριακά συγκροτήματα (π.χ. Ιεροί Ναοί Πλεκτής, Μονή Παλαρνιώτη) ή σε

περιοχές πάνω στη βασική Επαρχιακή Οδό Χάλκης-Αγ. Ιωάννη (π.χ. Κατσιάς, Κοίλα) που από την αρχαιότητα αποτελούσε τη κεντρική οδό που εξυπηρετούσε τους κατοίκους του νησιού.

1. Από τις σημαντικότερες τοποθεσίες σε πολιτιστικό απόθεμα είναι ο εγκαταλελειμμένος οικισμός του Χωριού. Πληθώρα μνημείων περιβάλλουν το Φρούριο, τον οικισμό και τη γύρω περιοχή. Τα περισσότερα από αυτά είναι βυζαντινές και μεταβυζαντινές εκκλησίες.



Εικόνα 11.4: Το εγκαταλελειμμένο Χωριό στη Χάλκη, Πηγή: https://www.dimoshalkis.gr/wp-content/uploads/2020/12/dsc_7892-hdr-pano.jpg

Οι τελευταίοι κάτοικοι του Χωριού εγκατέλειψαν την περιοχή το 1970. Σε όλη την έκταση του οικισμού εντοπίστηκαν είκοσι έξι (26) συνολικά αναλημματικοί τοίχοι που χρονολογούνται στον 4ο αι. π.Χ. Οι αρχαίοι τοίχοι αρχικά κάλυπταν όλο τον οικισμό, ως τους πρόποδες του λόφου, αλλά σταδιακά οι κάτοικοι του μεσαιωνικού χωριού τους επαναχρησιμοποίησαν ως δομικό υλικό για την οικοδόμηση των οικιών τους, όπως προκύπτει από το πλήθος των αρχαίων λίθων που σώζονται σε δεύτερη χρήση. Το πρώτο κτίριο που βλέπει επισκέπτοντας το κανείς από το παλιό μονοπάτι είναι η εκκλησία των Αγίων Αναργύρων που περιβάλλεται από ελαιόδεντρα. Ακολουθεί η εκκλησία του Σωτήρα και το παλιό σχολείο που διατηρείται σε καλύτερη κατάσταση. Τα μικρά μοναστήρια της Αγίας Τριάδας, ο Άγιος Κωνσταντίνος και η θολωτή εκκλησία της Παναγίας Χωριανής, με το τεράστιο κυπαρίσσι, σώζονται σε όλο το Χωριό. Αυτά τα προσκυνήματα παραμένουν αδιάψευστοι μάρτυρες της ανθοφορίας που γνώριζε κάποτε ο οικισμός. Αξίζει να παρατηρηθούν τα ισοδομικά τείχη που βρίσκονται σε διάφορα κατεστραμμένα σπίτια, τα διάσπαρτα αρχιτεκτονικά τμήματα στο νεκροταφείο, οι σαρκοφάγοι και η δωρική πρωτεύουσα στον Άγιο Κωνσταντίνο. Δύο θρόνοι σκαλισμένοι στο βράχο με την επιγραφή «ΔΙΟΣ ΕΚΑΤΗΣ» βρέθηκαν λίγο πιο πάνω από το Χωριό που σίγουρα αξίζει να επισκεφτεί κανείς. Στα πλαίσια του έργου «Στερέωση και ανάδειξη

αρχαίου οικισμού στο Χωριό Χάλκης», που εντάσσεται στο ΕΣΠΑ 2007-2013 (Επιχειρησιακό πρόγραμμα Κρήτης και νήσων Αιγαίου) και με φορέα υλοποίησης την πρώην ΚΒ΄ ΕΠΚΑ, έγιναν εργασίες συντήρησης και ανάδειξης του Φρουρίου. Καθαρίστηκαν και στερεώθηκαν τμήματα των τειχών, ενώ βελτιώθηκαν τα μονοπάτια που οδηγούν στο Κάστρο και από εκεί στα γειτονικά μνημεία.

2. Το Κάστρο των Ιπποτών

Το κάστρο των Ιπποτών κυριαρχεί στο βορειοανατολικό τμήμα του νησιού, στην κορυφή του λόφου του Αγίου Νικολάου, χτισμένο πάνω στα θεμέλια ενός παλαιότερου πιθανόν Ελληνιστικού τείχους. Ιδρύθηκε από τους ιππότες της τάξης του Αγίου Ιωάννη, στα μέσα του 14ου αιώνα και διήρκησε μέχρι να παραδοθεί στους Οθωμανούς το 1522, μετά την πτώση της Ρόδου. Είναι προσβάσιμο μέσω ενός μονοπατιού που ανεβαίνει από την εκκλησία της Παναγίας στο Χωριό. Η ανάβαση είναι λίγο απότομη, αλλά δεν διαρκεί περισσότερο από 20 λεπτά. Στην είσοδο του κάστρου θα δείτε το ενσωματωμένο οικόσημο του Πλοιάρχου των Ιωαννιτών Ιπποτών, Pierre d' Aubusson. Η εκκλησία του Αγίου Νικολάου σώζεται ακόμα μέσα στους τοίχους με τοιχογραφίες του 15ου και 17ου αιώνα. Στα χρόνια της λειτουργίας του το κάστρο είχε οπτική επαφή με τον πύργο «fructoria» (επικοινωνιακός πύργος) στο δυτικότερο άκρο του νησιού, στο ακρωτήριο Κεφαλή και, όταν χρειαζόταν, έστελνε σήματα στους «vigatores» (παρατηρητές) της Ρόδου.



Εικόνα 11.5: Το κάστρο των Ιπποτών στη Χάλκη, Πηγή: https://www.dimoshalkis.gr/wp-content/uploads/2020/12/dji_0526-hdr-1.jpg

3. Ο Πύργος Ρολογιού της Χάλκης βρίσκεται στο όμορφο οικισμό Νημποριό. Ο πύργος του ρολογιού διακρίνεται για την αξιοσημείωτη αρχιτεκτονική του. Χτίστηκε από τις δωρεές της ομογενούς κοινότητας Χάλκης.

4. Το Παραδοσιακό σπίτι της Χάλκης βρίσκεται στο γοητευτικό χωριό Νημποριό. Τα εκθέματα περιλαμβάνουν αντικείμενα από την τοπική πολιτισμική κληρονομιά του νησιού, όπως παραδοσιακά κεντήματα και μαγειρικά σκεύη.

5. Οι Ανεμόμυλοι της Χάλκης είναι το ορόσημο του νησιού που στέκουν στην κορυφή του λόφου πάνω από το Νημποριό. Αποτελούν παραδοσιακούς νησιώτικους μύλους, κτισμένους με πέτρες της περιοχής. Η λιθοδομή τους είναι εμφανής. Έχουν κυλινδρικό σχήμα με πολύ μικρά ανοίγματα για εξαερισμό και σήμερα διατηρούνται δίχως στέγη. Είναι σοφά κατασκευασμένοι από λαϊκό τεχνίτη, χωρίς περιττά στολίδια και διακοσμητικές λεπτομέρειες. Εξυπηρετούσαν ακριβώς τις αγροτικές ανάγκες και δραστηριότητες στον ελάχιστο δυνατό χώρο και με τα λιγότερα έξοδα και λειτουργούσαν από τον άνεμο, όπως άλλωστε και στα υπόλοιπα νησιά της Ελλάδας, όπου φημίζονται για τους έντονους ανέμους τους. Αν και οι ανεμόμυλοι δεν λειτουργούν πια, εξακολουθούν να αποτελούν σύμβολο της μακράς ιστορίας του νησιού.⁸⁶

6. Το Κτίριο του Δημαρχείου της Χάλκης είναι για ένα από τα εμβληματικότερα νεότερα κτίσματα στο νησί. Πρόκειται για ένα λιθόκτιστο, κεραμοσκεπές κτίριο που έχει χαρακτηριστεί νεότερο μνημείο. Αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα λαϊκής αρχιτεκτονικής με νεοκλασικίζοντα στοιχεία.

7. Εξωτερικά, απέναντι από το κτίριο του Δημαρχείου, σώζεται η λεγόμενη Δεξαμενή του Σαρέντζη. Πρόκειται για μία λιθόκτιστη θολοσκέπαστη δεξαμενή η αρχική οικοδομική φάση της οποίας έχει τοποθετηθεί στους βυζαντινούς/μεταβυζαντινούς χρόνους. Πρέπει να εξυπηρετούσε τις ανάγκες του οικισμού για ύδρευση ακόμα και τα μεταγενέστερα νεότερα χρόνια.

Εκκλησίες και Μοναστήρια της Χάλκης

1. Η εκκλησία του Αγίου Νικολάου είναι η επιβλητική εκκλησία που βρίσκεται στο Νημποριό. Έχει διαστάσεις 25 x 9 μ. και χτίστηκε πριν από το 1855. Τόσο το μέγεθος της, ο εκκλησιαστικός της πλούτος και η αφιέρωση της στον προστάτη άγιο των θαλασσινών, τον Άγιο Νικόλαο, μαρτυρούν ότι η ευημερία των κατοίκων οφειλόταν στο θαλάσσιο πλούτο. Ο ναός ανήκει στον τύπο της Σταυροθολιακής βασιλικής και φέρει ξυλόγλυπτο τέμπλο με τριάντα μία συνολικά εικόνες (δεσποτικές, επιστυλίου, θωράκια τέμπλου). Για να επιτύχουν το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα λέγεται πως οι Χαλκίτες μετακάλεσαν άριστους τεχνίτες - Καρπάθιο για το κτίσιμο, Ρόδιο για το κωδωνοστάσιο, Κρήτες για το τέμπλο και τις εικόνες του. Η εκκλησία ξεχωρίζει για την όμορφη ασπρόμαυρη μωσαϊκή αυλή και το μεγαλοπρεπές καμπαναριό της, που είναι το μεγαλύτερο των Δωδεκανήσων. Σύμφωνα με την τοπική παράδοση, στην είσοδο του καμπαναριού του Αγίου Νικολάου είναι ενσωματωμένο υλικό από τον αρχαίο ναό του Απόλλωνα στον Πευκιά, η θέση του οποίου δεν έχει εντοπισθεί μέχρι σήμερα. Μέσα στην εκκλησία υπάρχει ένα μικρό εκκλησιαστικό μουσείο. Η εκκλησία γιορτάζει προς τιμήν του Αγίου στις 6 Δεκεμβρίου.

⁸⁶ <https://www.dimoshalkis.gr/economy/axiotheata/archaiologikoi-choroi/>

2. Η εκκλησία της Παναγίας της Χωριανής είναι ένα γοητευτικό παρεκκλήσι που βρίσκεται πάνω από το έρημο Παλιό Χωριό. Μέσα στην εκκλησία, έχει κανείς την ευκαιρία να θαυμάσει τις όμορφες τοιχογραφίες. Πρόκειται για μεταβυζαντινό ναό καθώς οικοδομήθηκε πιθανότατα τον 17ο -18ο αι. Τυπολογικά ανήκει στους ορθογώνιους κεραμοσκεπείς ναούς με πρόναο. Ο βόρειος τοίχος του ναού, όπως διακρίνεται κάτω από τα επιχρίσματα, είναι κτισμένος με αρχαίο δομικό υλικό. Το εσωτερικό του ναού κοσμούν τοιχογραφίες, οι οποίες όμως έχουν υποστεί βλάβες λόγω έκθεσης και προσβολής από υγρασία. Στις 15 Αυγούστου κάθε χρόνο, πραγματοποιείται μεγάλο πανηγύρι προς τιμήν της Παναγίας της Χωριανής, το τελετουργικό του οποίου παραμένει αναλλοίωτο στο πέρασμα του χρόνου.

3. Η Μονή του Αγίου Ιωάννη του Αλάργα είναι ένα όμορφο μοναστήρι που βρίσκεται σε μία από τις πιο απομακρυσμένες περιοχές της δυτικής πλευράς της Χάλκης. Το μοναστήρι προσφέρει πανοραμική θέα στις γύρω περιοχές. Είναι δυνατό να μείνει κανείς μια μέρα σε ένα από τα κελιά του μοναστηριού ύστερα από συνεννόηση με την εκκλησιαστική επιτροπή. Η μεγαλύτερη παραδοσιακή γιορτή του νησιού πραγματοποιείται στο μοναστήρι στις 28 Αυγούστου.

4. Το Μοναστήρι του Ταξιάρχη Μιχαήλ Πανορμίτη/ Παλαρνιώτη βρίσκεται στο λόφο του Αγίου Ονουφρίου κοντά στο εγκαταλελειμμένο Χωριό. Τα γεωμετρικά σχήματα του βοτσαλωτού μωσαϊκού της αυλής του μοναστηριού αποτελούν αυθεντικό δείγμα της τέχνης των Δωδεκανήσων. Από εδώ μπορεί κανείς να θαυμάσει την πανοραμική θέα και τα μικρά νησάκια που ξεπροβάλλουν γύρω από το νησί της Χάλκης. Το μοναστηριακό συγκρότημα Πανορμίτη είναι κτισμένο σε πλαγιά λόφου (εξ' ου και η επονομαζόμενη περιοχή Πλαγιά) που βλέπει απέναντι το Χωριό και καταλαμβάνει τρία άνδρα. Στο υψηλότερο στέκει μικρό βυζαντινό ναΰδριο, μονόχωρο και καμαροσκέπαστο με ημικυλινδρική αψίδα. Στα δυτικά σώζεται τμήμα του νάρθηκα του και η βόρεια πλευρά του ναού είναι προσκολλημένη στο βράχο. Στο εσωτερικό του φέρει υπολείμματα από δύο στρώματα τοιχογραφιών. Το πρώτο έχει χρονολογηθεί γύρω στο 1200 μ.Χ. και το δεύτερο στα μέσα του 14ου αι. Στα δυτικά του βυζαντινού ναυδρίου βρίσκεται ένας ναός του 19ου αι. Είναι αφιερωμένος στον Ταξιάρχη Μιχαήλ και ανήκει στον τύπο της μονόχωρης σταυροθολιακής βασιλικής. Στο εσωτερικό, το δάπεδο είναι στρωμένο με τετράγωνες πέτρινες πλάκες και υπάρχει ξύλινο τέμπλο με 25 εικόνες του τέλους του 19ου αι.

Στη Χάλκη, πέραν της έρευνας στο Αρχαιολογικό Κτηματολόγιο και στο Διαρκή Κατάλογο Κηρυγμένων Μνημείων του ΥΠΠΟΑ, η βιβλιογραφική επισκόπηση ανέδειξε χώρους και θέσεις που μαρτυρούν την ιστορία της Χάλκης από τα προϊστορικά ως τα βυζαντινά χρόνια. Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ, οι θέσεις αυτές παρουσιάζονται, θεματικά ως παρακάτω:

Προϊστορικά & Αρχαία Ίχνη στη Χάλκη

Χερσόνησος Τραχειάς, Όρμος Παντάμου, Χωριό, Ανδρόμασσος, Άγιοι Ανάργυροι, Κατσιά, Ξυπέι, Άη Γιάννης, Κεφάλι, Μπαμπακιές , Άγιος Ζαχαρίας, Νεκρόπολη, Αρχαίο Φοινικικό Λιμάνι

Παλαιοχριστιανικά & Βυζαντινά Ίχνη στη Χάλκη

Αγία Πελαγίας, Άη Γιάννης Αλάργας, Άγιος Νικόλας, Κάστρο, Άγιος Ανδρέας, Άγιος Νικήτας, Άγιος Ζαχαρίας, Αγία Αικατερίνη, Παναγία Οδηγήτρια, Άγιος Γεώργιος

Χαρακτηρισμένοι Παραδοσιακοί Οικισμοί Χάλκης

Ο μοναδικός οικισμός του νησιού που κατοικείται είναι το Εμποριό ή Ιμποριό ή Νημποριό ή συμβατικά Χάλκη και βρίσκεται στο Νοτιοανατολικό άκρο του νησιού με προσανατολισμό προς τα ανατολικά. Φτάνει σε έκταση τα 5 τετραγωνικά χιλιόμετρα περίπου και αναπτύσσεται αμφιθεατρικά γύρω από το λιμάνι. Σήμερα ο συνολικός αριθμός των κτισμάτων του οικισμού φτάνει τα 650-700. Έχει κηρυχτεί διατηρητέος με το Π.Δ. Δ-594α/13.11.1978 του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. στις 19/10/1978 («Περί χαρακτηρισμού ως Παραδοσιακών Οικισμών τινών του Κράτους και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτών») ενώ έχουν καθοριστεί και ειδικοί όροι δόμησης από τις 22/04/2002 με το Π.Δ. Δ-362 α/08.05.2002 από το Υπ. Αιγαίου («Καθορισμός ειδικών όρων δόμησης του παραδοσιακού οικισμού Χάλκης [ή Νημπορειού] της νήσου Χάλκης») με μία μεταγενέστερη αναθεώρηση τους (Δ-446 α/ 29.05.2002 Υπ. Αιγαίου).

Ο οικισμός αυτός χωρίζεται σε πέντε γειτονιές (Αγ. Νικόλαος, Βιγλιμιά, Κέντρο, Πλακέρα, Μαύρη Θάλασσα), οι οποίες διαιρούνται ανάλογα με τη γεωγραφική τους θέση στον οικισμό. Γενικά δε φαίνεται να διαφοροποιούνται με βάση τον τύπο των κτιρίων που διαθέτουν επομένως δεν υπάρχει και κοινωνική-ταξική διαίρεση μεταξύ των γειτονιών. Στο Εμπορειό βρίσκεται και το μοναδικό λιμάνι του νησιού απ' όπου επιτυγχάνεται και η θαλάσσια σύνδεση με άλλες περιοχές. Το δίκτυο των δρόμων του οικισμού είναι παράλληλο με την παραλία και οι δρόμοι συνδέονται με στενά σοκάκια ή κλίμακες καθώς επικρατούν αρκετές υψομετρικές διαφορές και απότομες αλλαγές στην κλίση. Στο εσωτερικό του οικισμού η δόμηση και οι δρόμοι στενεύουν, ενώ οδεύοντας προς τα εξωτερικά γίνονται πιο άνετοι και επικρατεί το ελεύθερο σύστημα δόμησης. Τα κτήρια με κοινωνικές λειτουργίες και οι υπηρεσίες (σχολείο, ιατρεία, διοικητικές υπηρεσίες κ.α.) καθώς και η εστίαση (καφέ, εστιατόρια) απλώνονται σε όλη την έκταση του οικισμού και είναι εύκολα προσβάσιμες. Υποδομές των τομέων παραγωγής από παλαιότερα επαγγέλματα τα οποία δεν ασκούνται πια (π.χ. παγοποιία) που εντοπίζονται στον οικισμό, κυρίως κοντά στο λιμάνι, είναι ελάχιστες και συνήθως κατεστραμμένες. Γενικά επικρατεί μία έλλειψη κοινόχρηστων χώρων εντός του οικισμού λόγω της πυκνής δόμησης.

Παρ' όλα αυτά ορισμένοι υπαίθριοι χώροι όπως η προκυμαία και οι αυλές σχολείων και εκκλησιών έχουν τη δυνατότητα διαμόρφωσης σε χώρους κοινωνικής συναναστροφής. Σήμερα ο οικισμός αποτελεί το οικονομικό και διοικητικό κέντρο της Χάλκης ενώ σε αυτόν διαμένουν περίπου 300 μόνιμοι κάτοικοι. Ο οικισμός του Χωριού αποτέλεσε από τα αρχαία χρόνια με την ίδρυση της ακρόπολης, τον ζωτικό πυρήνα ολόκληρου του νησιού. Συνέχισε να αποτελεί τη βασικότερη αμυντική τοποθεσία της Χάλκης και τα μετέπειτα βυζαντινά χρόνια αλλά και κατά την περίοδο της Ιπποτοκρατίας. Διατηρήθηκε ως ακμάζων οικισμός μέχρι το 1821. Την εποχή εκείνη η πειρατεία περιορίστηκε και άρχισε να ανθίζει το εμπόριο και η ναυτιλία, γεγονότα που οδήγησαν στην δημιουργία νέου παραθαλάσσιου οικισμού στο Νημποριό που θα ανταποκρίνεται καλύτερα στις νέες ανάγκες των κατοίκων.

Ο οικισμός της Αλιμιάς είναι επίσης χαρακτηρισμένος με το ΦΕΚ Δ-594 α/ 13.11.1978 του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (απόφαση. α/ 19.10.1978 «Περί χαρακτηρισμού ως Παραδοσιακών Οικισμών τινών του Κράτους και καθορισμού των όρων»). Στην πραγματικότητα στο νησί της Αλιμιάς υπάρχουν δύο βασικοί οικιστικοί πυρήνες (καθώς και ένα ανεξάρτητο κτιριακό συγκρότημα στον κόλπο Τηγάι). Ο πρώτος και βασικότερος βρίσκεται πίσω από το μοναστήρι του Αγ. Γεωργίου. Η πλειοψηφία των κτιρίων αποτελείται από τις παραδοσιακές κύφες, καθώς και από διάφορα βοηθητικά κτήρια του μοναστηριού όπως κελιά των μοναχών και αποθήκες. Ο δεύτερος οικιστικός πυρήνας περικλείει το παραθαλάσσιο μοναστήρι του Αγίου Μηνά. Διασώζονται λίγα κτίρια-οικοδομές και βοηθητικά κτίσματα του μοναστηριού. Η παρόμοια δομή και μορφολογία των οικιστικών πυρήνων της Αλιμιάς υποδεικνύουν την άμεση σχέση που είχαν με τους οικισμούς του νησιού της Χάλκης και την κοινή ιστορική τους πορεία. Άκμασαν και εξελίχθηκαν για παρόμοιους λόγους και είχαν συνεχείς σχέσεις μεταξύ τους. Παρ' όλο που η Αλιμιά εγκαταλείφθηκε λίγο πιο μετά από το Χωριό της Χάλκης (τη δεκαετία του '60), φαίνεται ότι αντιμετώπιζε τα ίδια προβλήματα και οι κάτοικοί της είχαν την ανάγκη να μετακινηθούν στο νέο αστικό κέντρο και λιμάνι του Νημποριού.⁸⁷

11. 2. Υποδομές Χάλκης

Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Το Νησί της Χάλκης διαθέτει περιορισμένο οδικό δίκτυο μόλις 15 χλμ. που συνδέει τον οικισμό της Χάλκης με πολλές περιοχές του νησιού.

Σύμφωνα με το **άρθρο 9 του Βασιλικού Διατάγματος 06/02/1956** «Περί καθορισμού των επαρχιακών οδών των Νομών του Κράτους κατά τις διατάξεις του Νόμου 3155/1955 περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών»,

⁸⁷ Νικηφόρος Μπατής, «Αειφόρος ανάδειξη, αξιοποίηση και προστασία των παραδοσιακών οικισμών και του πολιτιστικού αποθέματος, στο πλαίσιο της κυκλικής οικονομίας, για το νησί της Χάλκης», Μοροπούλου, Ιωαννίδης, ΕΜΠ, 2022

Καθορίζεται ως επαρχιακή οδός του Δήμου Χάλκης η οδός «**Χάλκη - Χωριό - Άγιος Ιωάννης**» η οποία ανήκει στο Δευτερεύον Επαρχιακό Δίκτυο του Νομού Δωδεκανήσου. Ο ασφαλοστρωμένος αυτός δρόμος από τον οποίο μπορούν να διέλθουν αυτοκίνητα, συνδέει το λιμάνι και οικισμό της Χάλκης (Εμπορείο) με τον οικισμό του Χωριού προς το εσωτερικό του νησιού, έχει μήκος σχεδόν 4 χιλιόμετρα μέχρι το Χωριό και εξυπηρετεί τις βασικές ανάγκες των μόνιμων κατοίκων για μεταφορά προϊόντων, αποκομιδή σκουπιδιών και μετακίνηση σε ορισμένες αγροτικές εκτάσεις και μοναστήρια. Η Επαρχιακή αυτή Οδός συνεχίζει και μετά το Χωριό μέχρι το μοναστήρι του Αγίου Ιωάννη του Αλάργα, αλλά στο σημείο αυτό γίνεται λίγο πιο δύσβατη. Χρησιμοποιείται κυρίως από αγρότες – κτηνοτρόφους και μοναχούς. Η πλειοψηφία των μεσαιωνικών οικισμών και κτισμάτων βρίσκεται κατά μήκος της οδού αυτής, που προϋπήρχε ως η βασική οδική αρτηρία του νησιού κατά τον Μεσαίωνα. Το μεσαιωνικό μονοπάτι, που φαίνεται ότι ακολούθησε τα χνάρια του αρχαίου/ρωμαϊκού μονοπατιού, ξεκινούσε επίσης από το Εμπορείο, περνούσε μέσα από την κοιλάδα του Ποντάμου και από εκεί έφτανε στο Χωριό όπου δεσπόζει ακόμα και σήμερα το μεσαιωνικό οχυρό. Συνέχιζε προς τον Κατσιά και το εκκλησάκι του Σταυρού ενώ μετέπειτα κατηφόριζε προς τα Κοίλα και κατέληγε στον Άγιο Ιωάννη τον Αλάργα. Πάνω στο μονοπάτι αυτό πέρασε και ο σύγχρονος αγροτικός δρόμος που πρόσφατα μάλιστα ασφαλοστρώθηκε, καθώς πριν από μερικά χρόνια ήταν απλά τσιμεντοστρωμένος. Το αρχαίο μονοπάτι ήταν λιθόστρωτο, και είναι ακόμα εμφανές σε ορισμένα σημεία του όπως στο ξωκλήσι «Σταυρός του Ξύλου» και στη θέση Κακοσκάλι στο Χωριό. Η πλειοψηφία των διαδρομών στη Χάλκη αποτελούνται από χωμάτινα μονοπάτια από πατημένο χώμα, κυρίως αγροτικής χρήσεως, που διακλαδίζονται με τον κύριο επαρχιακό δρόμο Χάλκης – Αγ. Ιωάννη και οδηγούν σε αγροτικές και μοναστικές εγκαταστάσεις. Εντός του οικισμού δεν μπορούν να μετακινηθούν οχήματα λόγω των στενών σοκακιών και των απότομων κλίσεων που δημιουργούνται από υψομετρικές διαφορές. Στην πραγματικότητα, η χρήση οχημάτων καθίσταται σχεδόν ανούσια για τους επισκέπτες, αφού η έκταση του οικισμού είναι αρκετά μικρή. Όσον αφορά το ακρωτήριο Κεφάλι, αποτελεί μία αρκετά δυσπρόσιτη τοποθεσία του νησιού με έντονο πολιτιστικό ενδιαφέρον αλλά καθόλου καλή οδική σύνδεση. Η ευρύτερη περιοχή της χερσονήσου έχει χαρακτηριστεί αρχαιολογικός χώρος. Σώζεται αρχαίος οικισμός, αρχαία αμυντικά κτίσματα όπως πύργοι αλλά και λείψανα παλαιοχριστιανικών εκκλησιών. Η κύρια οδική αρτηρία της αρχαιότητας, το λίθινο μονοπάτι που ένωνε το ανατολικό με το δυτικό τμήμα του νησιού, δεν έφτανε μέχρι την περιοχή του Κεφαλιού. Σήμερα έχει επισημανθεί ένα χωμάτινο μονοπάτι, αλλά γενικότερα η επικοινωνία του οικισμού στο ακρωτήριο Κεφάλι με το λιμάνι της Χάλκης θα πρέπει να γινόταν πάντοτε δια θαλάσσης.⁸⁸

⁸⁸ Νικηφόρος Μπατής, «Αειφόρος ανάδειξη, αξιοποίηση και προστασία των παραδοσιακών οικισμών και του πολιτιστικού αποθέματος, στο πλαίσιο της κυκλικής οικονομίας, για το νησί της Χάλκης», Μοροπούλου, Ιωαννίδης, ΕΜΠ, 2022

Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Είναι γνωστό ότι η Χάλκη φιλοδοξεί να μετατραπεί στο πρώτο, ελληνικό, «πράσινο» νησί (GR-eco island) με γνώμονα την αξιοποίηση των ΑΠΕ, την αειφόρο διαχείριση των υδάτων και των αποβλήτων αλλά και την κινητικότητα μηδενικών ρύπων. Για το λόγο αυτό έχει ξεκινήσει η εγκατάσταση αμινώς ηλεκτρικών οχημάτων στο νησί που εφάπτεται πλήρως στο σκοπό και την ουσία ενός σχεδίου ΣΒΑΚ, που δεν είναι άλλη από τη βιώσιμη κινητικότητα και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Σύμφωνα με το ΣΒΑΚ Χάλκης (Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας Χάλκης) στο Νησί της Χάλκης υπάρχουν μόλις ένα ταξί, ένα δημοτικό ηλεκτρικό λεωφορείο, ένα ιδιωτικό λεωφορείο και δύο τοπικά караβάκια. Οι περισσότερες παραλίες στην Χάλκη εξυπηρετούνται από τα δρομολόγια των τοπικών λεωφορείων αλλά και των μικρών θαλάσσιων σκαφών που καλύπτουν τις αποστάσεις αυτές. Στο Νησί της Χάλκης υπάρχουν επίσης 50 ΙΧ κατά τους Χειμερινούς Μήνες και 100 ΙΧ κατά τους Θερινούς Μήνες ενώ δεν ενοικιάζονται αυτοκίνητα, μηχανάκια και ποδήλατα.⁸⁹

Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης

Στο νησί της Χάλκης δεν υπάρχουν Οργανωμένοι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης.

Λιμενικές Υποδομές

Το κυρίως αρχαίο και βυζαντινό λιμάνι της Χάλκης πρέπει να βρισκόταν στο Εμπορείο ή Νημποριό, καθώς στην περιοχή αυτή έχουν βρεθεί κατάλοιπα αμυντικών κατασκευών και αποτελεί και τον κοντινότερο κόλπο προς τη Ρόδο. Πιθανότατα να υπήρχε και ένας μικρότερος λιμένας στον Πόνταμο, αλλά δεν έχουν βρεθεί ακόμα αρχαιολογικά κατάλοιπα τα οποία να το επιβεβαιώνουν.

Το νησί της Χάλκης επικοινωνεί με την ευρύτερη περιοχή των Δωδεκανήσων κυρίως δια θαλάσσης. Η ακτοπλοϊκή σύνδεση με τη Ρόδο είναι η προτιμώμενη και η συνηθέστερη θαλάσσια οδός η οποία χρησιμοποιείται από όλους τους επισκέπτες. Την καλοκαιρινή περίοδο υπάρχει καθημερινή ανταπόκριση με τη Χάλκη με τα караβάκια που ξεκινούν από την Κάμειρο Σκάλα, ένα μικρό λιμάνι το οποίο βρίσκεται στη δυτική ακτή της Ρόδου. Η διαδρομή από την Κάμειρο Σκάλα μέχρι τη Χάλκη διαρκεί περίπου 40 λεπτά.

Επιπλέον, υπάρχει ακτοπλοϊκή σύνδεση της Χάλκης με το κεντρικό λιμάνι της Ρόδου (απέχει μόνο δύο ώρες) ή από την Κω με επιβατηγά πλοία και καταμαράν. Το λιμάνι της Χάλκης συνδέεται με την Αθήνα με δρομολόγια που αναχωρούν από το λιμάνι του Πειραιά. Η ακτοπλοϊκή σύνδεση Πειραιάς- Χάλκη εξυπηρετείται τουλάχιστον δύο φορές την εβδομάδα από επιβατηγό πλοίο που φεύγει από το

⁸⁹ Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (EKETA/IMET) «Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας Δήμου Χάλκης» ΣΒΑΚ Χάλκης

λιμάνι του Πειραιά και το ταξίδι διαρκεί περίπου 29 ώρες. Επίσης η Χάλκη διαθέτει απευθείας ακτοπλοϊκή σύνδεση με τα ακόλουθα λιμάνια: Ρόδος, Κάρπαθος, Κάλυμνος, Κάσος, Κως Νίσυρος, Σύμη, Τήλος, Ηράκλειο (Κρήτη), Σητεία (Κρήτη), Ανάφη, Μήλος, Σαντορίνη

Επίσης η Χάλκη συνδέεται με το νησί της Αλιμιάς, το οποίο βρίσκεται στο θαλάσσιο χώρο μεταξύ της Χάλκης και της Ρόδου και απέχει 4 ναυτικά μίλια από τη Χάλκη. Στην Αλιμιά σώζεται τμήμα του ελληνιστικού και μεταγενέστερα μεσαιωνικού κάστρου, ενώ ο νεότερος οικισμός έχει πλέον εγκαταλειφθεί. Το νησί της Αλιμιάς είναι ενταγμένο στο πρόγραμμα Natura 2000 ως Ζώνη Ειδικής Προστασίας και είναι επίσης χαρακτηρισμένος αρχαιολογικός χώρος. Η μόνη σύνδεση του είναι με καΐκι από το Νημποριό.⁹⁰

Αεροπορικές Υποδομές

Η Χάλκη διαθέτει ελικοδρόμιο όμως δεν διαθέτει αεροδρόμιο και για το λόγο αυτό για να την προσεγγίσουμε πρέπει πρώτα να φτάσουμε αεροπορικώς μέχρι τη Ρόδο.

11.3. Παρουσίαση Πολιτιστικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Στο νησί της Χάλκης είναι δυνατόν με την κατάλληλη ανάπτυξη νέων τουριστικών πόρων και προϊόντων μέσω της αναβάθμισης του μοναδικού αρχιτεκτονικού, πολιτιστικού και περιβαλλοντικού της αποθέματος να προσανατολίσει τοπικά εξειδικευμένα μέρη του τουριστικού ρεύματος της Ρόδου δημιουργώντας νέα τουριστική δραστηριότητα ή προστιθέμενη αξία στον τουρισμό αλλά και την τοπική οικονομία με αύξηση της παραμονής πέρα του ημερήσιου ή ολιγοήμερου τουρισμού.

Το νησί της Χάλκης με την ανακήρυξη του σε «**Νησί Ειρήνης και Φιλίας των Νέων όλου του Κόσμου**» σε συνδυασμό με ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα αειφόρου ανάπτυξης που αναπτύχθηκε και εφαρμόστηκε την περίοδο '82 - '86, αποτελεί υπόδειγμα νησιωτικής ανάπτυξης με βασικούς άξονες:

1. Την αξιοποίηση εξωτερικών οικονομιών όπως ο τουρισμός με σεβασμό στο περιβάλλον, την παραδοσιακή αρχιτεκτονική και την τοπική κοινωνία.
2. Την προστασία του περιβάλλοντος, την ανάπλαση, αποκατάσταση και ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.
3. Την ανάπτυξη υποδομών.
4. Την αξιοποίηση εναλλακτικών πηγών ενέργειας.

⁹⁰ Νικηφόρος Μπατής, «Αειφόρος ανάδειξη, αξιοποίηση και προστασία των παραδοσιακών οικισμών και του πολιτιστικού αποθέματος, στο πλαίσιο της κυκλικής οικονομίας, για το νησί της Χάλκης», Μοροπούλου, Ιωαννίδης, ΕΜΠ, 2022

5. Την συμμετοχή, εκπαίδευση και βελτίωση της ποιότητας ζωής του πληθυσμού

Πρόγραμμα Αειφόρου Ανάπτυξης Χάλκης

Η Διαμόρφωση Διεθνούς Πολιτικής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη από τις πρωτοβουλίες της νεολαίας της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης στην προώθηση της πολιτικής για την αειφόρο ανάπτυξη.

1981: UNESCO - Πρωτοβουλίες νεολαίας και οικολογικών οργανώσεων - Θέμα πολιτιστικού τουρισμού – 1983 πρόταση στον ΟΗΕ.

1982: Πρόγραμμα ILE (Programme for Local Employment Initiatives) για την ενίσχυση της απασχόλησης και της επιχειρηματικότητας. Μετονομασία σε πρόγραμμα LEED (Local Economic and Employment Development Programme).

1985: Εισηγήση του ΟΕCD (Οργανισμού για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη) προς την ΕΕ για την εισαγωγή της αειφόρου ανάπτυξης ως τομέα πρότυπης ανάπτυξης απασχόλησης και τη χρηματοδότησή του από το Κοινωνικό Ταμείο.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ οι προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές στη Χάλκη για την καλύτερη αξιοποίηση του πολιτιστικού και αρχιτεκτονικού αποθέματος της είναι οι ακόλουθες:

Διαδρομή 1: Εμπορείός – Φτενάγια – Πόνταμος – Κάστρο

Το μήκος αυτής της διαδρομής είναι μόλις 3 χλμ.

Σημεία ενδιαφέροντος: Παραλία Ποντάμου, Μύλοι Φτενάγια, Αρχαιολογικός χώρος Ποντάμου.

Οδικό Δίκτυο: Υπάρχουν μόνο τσιμεντοστρωμένοι δρόμοι στη διαδρομή αυτή. Μεταξύ Ποντάμου και Φτενάγιας υπάρχει ένας κάθετος τσιμεντοστρωμένος δρόμος γύρω στα 200 μέτρα περίπου, που οδηγεί στο ελικοδρόμιο (στο Κρωτήρι). Στον Εμπορείό βρίσκεται το λιμάνι του νησιού και στον Άγιο Νικόλαο υπάρχει εκκλησιαστικό μουσείο. Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος (Εμπορείός, Φτενάγια, Πόνταμος) υπάρχουν μέρη για φαγητό. Επίσης μεταξύ Εμπορείού και Φτενάγιας υπάρχει στενός χωματόδρομος – πεζόδρομος και ένα φαρδύ διαμορφωμένο μονοπάτι.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (λεωφορεία) που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής. Ενδεχομένως μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες να υπάρχει τοπικό λεωφορείο που να πηγαίνει από τον Εμπορείό προς στην παραλία Αγίας Θέκλας (στο ενδιάμεσο της διαδρομής).

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει χαραγμένο μονοπάτι (από το Χωριό μέχρι το Κάστρο) συστήνεται να δημιουργηθεί χωματόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρξουν δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων από το λιμάνι του Εμπορείου μέχρι το Κάστρο προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

Διαδρομή 2: Χωριό - Σταυρός – Παλαρنيώτης - Άγιος Νόφρης – Άγιος Σπυρίδων «Λίθινο Μονοπάτι»

Το μήκος αυτής της διαδρομής είναι 6 χλμ.

Σημεία ενδιαφέροντος: Εγκαταλελειμμένος μεσαιωνικός οικισμός και φρούριο στο Χωριό, Βυζαντινές εκκλησίες, Κύφες (μισογκρεμισμένες λιθόκτιστες οικίες) σε όλο το μήκος της διαδρομής, Παλαιόκαστρο.

Οδικό Δίκτυο: Μεταξύ του Χωριού και του Παλαρنيώτη υπάρχει ένα μικρό κομμάτι ασφαλτοστρωμένος δρόμος μέχρι την Αντράμασσο και έπειτα ένα κομμάτι (περίπου στα 600 μέτρα) τσιμεντοστρωμένος δρόμος μέχρι το μοναστήρι του Ταξιάρχη Μιχαήλ Παλαρنيώτη. Επίσης υπάρχει ένα χτιστό μονοπάτι το λεγόμενο «Λίθινο» (1,6 χλμ. διάρκειας 45 λεπτών με τα πόδια), που ξεκινά δίπλα σε ξερολιθιά από τον Άγιο Ονούφριο μέχρι το χωριό. Στην πορεία αυτού του μονοπατιού υπάρχουν ξύλινες πορτούλες ή φράχτες από συρματόπλεγμα, εμπόδια δηλαδή που τοποθετούν οι κτηνοτρόφοι για να μη τους φεύγουν τα ζώα. Μπορούν οι περαστικοί να περάσουν ελεύθερα αλλά θα πρέπει να θυμούνται να κλείσουν την πόρτα πίσω τους. Σε όλο το μήκος της διαδρομής υπάρχουν βυζαντινά μνημεία και εκκλησίες.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (λεωφορεία) που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να υπάρχουν δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων από το λιμάνι του Εμπορείου ή από το Χωριό μέχρι την Αντράμασσο ή το μοναστήρι

του Ταξιάρχη Μιχαήλ Παλαρινιώτη προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.

- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

Διαδρομή 3: Άγιος Γεώργιος Ρυακίου – Παραλία Άγιος Γεώργιος

Το μήκος αυτής της διαδρομής είναι 5 -6 χλμ.

Σημεία ενδιαφέροντος: Ναός Αγ. Ιωάννη, Σίγνη, Μύλος Κατσιά, Αγ. Γεώργιος του Ρυακιού (Κηρυγμένα μνημεία).

Οδικό Δίκτυο: Από την Αντράμασσο μέχρι λίγο πιο κάτω από τον Άγιο Γιώργη του Ρυακίου υπάρχει ασφαλτοστρωμένος δρόμος (2,9 χλμ.) ο οποίος συνεχίζει με χαραγμένο μονοπάτι μέχρι το μοναστήρι. Επίσης υπάρχει χαραγμένο μονοπάτι που περνά δίπλα από το μοναστήρι του Αγίου Γιάννη του Κοντά (2,5 χλμ. διάρκειας 1ώ30 λεπτά), λίγο πιο κάτω είναι η Αγία Παρασκευή και υπάρχουν τα λίγα κόκκινα σημάδια, το οποίο ανηφορίζει στα πλατώματα στα Χέρσα (στα Χέρσα υπάρχει «Ιστός» δηλαδή εγκατάσταση δοκιμαστικών μετρήσεων για ανεμογεννήτριες) και κατηφορίζει διαμορφωμένο με χτιστά κάγκελα (σχετικά καλά συντηρημένο μονοπάτι) μέσα από την απότομη ρεματιά του Ρυακιού προς τον Άγιο Γιώργη. Στη δροσερή αυλή του Αγίου Γιώργη γίνεται κάθε χρόνο μεγάλο ετήσιο πανηγύρι. Υπάρχουν λίγοι κούκκοι μετά τα Χέρσα.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (λεωφορεία) που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να υπάρχουν δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων από το λιμάνι του Εμπορείου ή από το Χωριό μέχρι τον Κατσιά ή μέχρι το όρος Κέραμος όπου συνεχίζει ο ασφαλτόδρομος προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).
- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει χαραγμένο μονοπάτι (από το όρος Κέραμος μέχρι την παραλία Αγίου Γεωργίου) συστήνεται να δημιουργηθεί χωματόδρομος ή ασφαλτόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.

Διαδρομή 4: Σταυρός του Ξύλου – Καμένος Σπήλιος – Παναγιά της Ετριάς – Άγιος Γιάννης Αλλάργας

Το μήκος αυτής της διαδρομής είναι 4 -5 χλμ.

Σημεία ενδιαφέροντος: Καμένος Σπήλιος (Σπήλαιο), Παραλία Πύργου, Ξωκλήσι Σταυρού.

Οδικό Δίκτυο: Από το Σταυρό του Ξύλου μέχρι τον Καμένο Σπήλιο υπάρχει χαραγμένο μονοπάτι (2,5 χλμ. 1ώ30 λεπτά) που περνά στις παρυφές του καλλιεργημένου οροπεδίου των Κοίλων, στη συνέχεια διατρέχει τις παλιές αγροτικές περιοχές του Κήπου και της Κόκκας. Μετά την Κόκκα και κοντά στο σπήλαιο Χαριζάνι το μονοπάτι κάνει έναν απότομο ελιγμό. Το μονοπάτι εκεί δεν είναι πολύ φανερό και αφού κατηφορίσει καμιά εκατοσταριά μέτρα στρέφεται προς τα ανατολικά τραβερσάροντας στη βάση κάθετων βράχων. Το μονοπάτι είναι ασαφές στο τμήμα αυτό και η τελική ανηφόρα έχει ένα δύσκολο πέρασμα ακριβώς πριν την είσοδο της μεγάλης σπηλιάς (του Καμένου σπήλιου). Σε όλο το μήκος αυτού του μονοπατιού υπάρχουν δεξαμενές και βυζαντινά μνημεία και εκκλησίες όπως ο Άγιος Νικήτας, η Παναγιά στους Κήπους (όπου η εκκλησία είναι θεμελιωμένη πάνω σε λείψανο κυκλικού κτίσματος), ο Άγιος Παντελεήμονας και ο Άγιος Γιώργης ο Κόκκενος. Επίσης υπάρχουν στη διαδρομή αυτή το σπήλαιο Κόκκας και το σπήλαιο Χαριζάνι.

Κατηφορίζοντας το μονοπάτι προς τα νότια και στρίβοντας δεξιά στην διακλάδωση του φτάνουμε στον Ξερόκαμπο και στα μοναστήρια της Παναγιάς της Ετριάς και του Αγίου Ιωάννη του Αλλάργα.

Το κοκκινόχωμα που βάφει χαρακτηριστικά τις πέτρες από το πέρασμα των κοπαδιών, βοηθάει στον εντοπισμό των μονοπατιών, που είναι γενικά δυσδιάκριτα στις πετροπλαγιές της Χάλκης.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (λεωφορεία) που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να υπάρχουν δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων από το λιμάνι του Εμπορείου ή από το Χωριό μέχρι το Σταυρό του Ξύλου και τον Ξερόκαμπο όπου συνεχίζει ο ασφαλτόδρομος προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει χαραγμένο μονοπάτι, από το Σταυρό του Ξύλου και από τον Ξερόκαμπο, συστήνεται να δημιουργηθεί χωματόδρομος ή ασφαλτόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.

Διαδρομή 5: Εμπορείός – Παραλία Αρέτα

Το μήκος αυτής της διαδρομής είναι 10 χλμ.

Σημεία ενδιαφέροντος: Παραλία Αρέτα , Βυζαντινά κατάλοιπα οικοδομημάτων , Αρχαιολογικός Χώρος Ανατολικής Ακτής Χάλκης.

Οδικό Δίκτυο: Χαραγμένο μονοπάτι (4 χλμ. πεζοπορία διάρκειας 2ωρών) σε πετρώδες έδαφος, σημαδεμένο με κούκκους μέχρι τα πλατώματα στις Παμπακίες. Λιγότερο φανερό καθώς κατηφορίζουμε προς τα βόρεια. Μας καθοδηγεί συστάδα δέντρων λίγο ψηλότερα από το μονοπάτι. Απότομο κατέβασμα προς τη ρεματιά της Αρέτας και στη συνέχεια ελιγμοί στην απέναντι πετροπλαγιά (υπάρχει κούκκος στο ξεκίνημα). Προσοχή στο τελικό απόκρημνο κατέβασμα για την παραλία που αποζημιώνει με τα κρυστάλλινα νερά και την υπέροχη βοτσαλωτή παραλία. Από το χωριό του Εμπορείου μέχρι το Λεντάκι υπάρχει τσιμεντοστρωμένος δρόμος με δεξαμενές. Το μονοπάτι ξεκινά πίσω από τη γεννήτρια του ρεύματος και συνεχίζει κατά μήκος της ξερολιθιάς του περιβολιού του Χατζημπαλάση.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (λεωφορεία) που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).
- ✓ Στο σημείο της διαδρομής που υπάρχει χαραγμένο μονοπάτι, από το Λεντάκι μέχρι την παραλία Αρέτα, συστήνεται να δημιουργηθεί χωματόδρομος ή ασφαλτόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής και να μπορεί να εξυπηρετηθεί με δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων.

11.4 Έργα του Δήμου Χάλκης για το έτος 2024

Σύμφωνα με το τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Χάλκης για το έτος 2024 (**απόφαση 88/27-12-2023, αριθμός πρωτοκόλλου 3836/22-12-2023,**), καταγράφονται τα έργα υποδομών του Δήμου Χάλκης τα οποία έχουν εξασφαλίσει χρηματοδότηση και πρόκειται να υλοποιηθούν μέσα στο 2024.⁹¹

1. Επεκτάσεις, τροποποιήσεις, παραλλαγές δικτύων ΔΕΔΔΗΕ και μεταφορές μετρητών.
2. Μελέτη Πυρασφάλειας σχολικής μονάδας Χάλκης.
3. Κατασκευή Πυροπροστασίας σχολικής μονάδας Χάλκης.
4. Κατασκευή ράμπας Α.Μ.Ε.Α. & κατασκευή χώρων υγιεινής στη σχολική μονάδα.
5. Αναπλάσεις οδών.
6. Μελέτη βελτιωτικών δράσεων στον οδικό άξονα.
7. Πρόσβαση Α.Μ.Ε.Α. στις παραλίες.
8. Μελέτη βελτιωτικών επεμβάσεων δικτύου αποχέτευσης.
9. Αποκατάσταση και συντήρηση οδικού δικτύου Δήμου Χάλκης.
10. Μελέτη κατασκευής δημοτικού χώρου στάθμευσης οχημάτων.
11. Μελέτη λειτουργικής & ενεργειακής αναβάθμισης των δημοτικών κτιρίων του Δήμου Χάλκης.
12. Μελέτη υδροδότησης παλιού χωριού ν. Χάλκης.
13. Εγκαταστάσεις επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων Δήμου Χάλκης.

11.5. Προβλήματα – Προτάσεις

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ, το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας Χάλκης και λαμβάνοντας υπόψη τις πολλές απόψεις Ελλήνων και Ξένων Επισκεπτών, τα κυριότερα προβλήματα τα οποία παρουσιάζονται στην Χάλκη είναι τα ακόλουθα:⁹²⁹³

⁹¹ Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Χάλκης για το έτος 2024 (αριθμός πρωτοκόλλου 3836/22-12-2023)

⁹² <http://aei-project.ntua.gr/>

⁹³ «Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας Δήμου Χάλκης» ΣΒΑΚ Χάλκης.

A. Πρόβλημα: Ελλιπές Οδικό Δίκτυο

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω το υφιστάμενο οδικό δίκτυο του Δήμου Χάλκης δεν είναι καθόλου ανεπτυγμένο. Αποτελείται μόνο από ένα μικρό στενό οδικό δίκτυο, με κακή ποιότητα οδοστρώματος, μεγάλη στενότητα δρόμων μέσα στους οικισμούς, κακές συνθήκες ασφαλείας και υπερβολική ηχορύπανση λόγω μηχανοκίνητων ΙΧ. Σε όλη την έκτασή του οδικού δικτύου, υπάρχει μόνο μία βατή οδός από οχήματα, η Επαρχιακή Οδός Χάλκης-Αγ. Ιωάννη. Η οδός αυτή είναι μεν ασφαλτοστρωμένη και εξυπηρετεί τα βασικότερα σημεία του νησιού (Εμποριός – Πόνταμος -Χωριό-Πλαγιά-Κατσιάς-Κοίλα), αλλά δεν καλύπτει άλλες παράκτιες περιοχές όπως και περιοχές στο βόρειο κομμάτι της ενδοχώρας. Στις πολιτιστικές διαδρομές που προτείνονται, μόνο ένα μέρος των σημείων ενδιαφέροντος είναι προσβάσιμο μέσω του τοπικού οδικού δικτύου.

A. Επίλυση: Δημιουργία Νέου Οδικού Δικτύου

Για τους παραπάνω λόγους, κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία ενός Νέου Οδικού Δικτύου στο νησί της Χάλκης ακολουθώντας τις παρακάτω δράσεις:

1. Θεσμοθέτηση Οδικού Δικτύου και Χρήσεων Γής μέσω της ολοκλήρωσης και εφαρμογής του Τοπικού Πολεοδομικού και Συγκοινωνιακού Σχεδίου της Χάλκης.
2. Βελτίωση των καθημερινών μετακινήσεων με τουλάχιστον κατά 50% αύξηση του μήκους του οδικού δικτύου που εξυπηρετεί το νησί και κατά 80% αύξηση του μήκους του οδικού δικτύου που εξυπηρετεί τη Χώρα του Νησιού.
3. Με τη συμπλήρωση/βελτίωση του οδικού δικτύου στα σημεία όπου πρέπει ώστε να εξυπηρετούνται όλες οι προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές.
4. Με την τοποθέτηση οριζόντιας και κάθετης σήμανσης καθώς και στηθαία ασφαλείας σε όλο το οδικό δίκτυο του νησιού.
5. Με την αποφυγή οχλήσεων από μηχανοκίνητα οχήματα ειδικά στο παραλιακό μέτωπο του νησιού.
6. Με τη μείωση ή και την πλήρη απαγόρευση χρήσης ΙΧ οχημάτων για μικρές αποστάσεις ή για μεταφορές που γίνονται χωρίς πρόγραμμα και με παλιάς τεχνολογία μηχανοκίνητα μέσα.
7. Με την ευαισθητοποίηση των ίδιων των πολιτών σχετικά με τη μείωση της οικιακής ρύπανσης.
8. Με τη θέσπιση ωραρίου και προγράμματος για τις ανάγκες φόρτο-εκφόρτωσης αγαθών εντός και εκτός του πεζοδρόμου της παραλίας.

9. Με την εισαγωγή 5 νέων συστημάτων κοινόχρηστης χρήσης οχημάτων και μικροκινητικότητας.
10. Με την προώθηση «έξυπνου» Δημόσιου φωτισμού σε όλο το οδικό δίκτυο.
11. Με την προώθηση και ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης στο νησί με αλλαγή του στόλου των οχημάτων της Δημοτικής αρχής και των άλλων φορέων καθώς και των μέσων που χρησιμοποιούνται για Δημόσιες μεταφορές. Μέχρι στιγμής έχουν ήδη δωριθεί στη Χάλκη έξι αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα για αντικατάσταση των οχημάτων της Αστυνομίας και του Λιμενικού.
12. Με την τοποθέτηση φορτιστών ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε οργανωμένες παραλίες, στον παλιό οικισμό και στο λιμάνι που χρησιμοποιούν ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές και παροχή κινήτρων στους κατοίκους για αντικατάσταση των οχημάτων τους.
13. Με τη δημιουργία ενός έξυπνου συστήματος ενημέρωσης των επισκεπτών για το νησί, με τη συνεργασία όλων των σχετικών φορέων και των σχετικών ιδιωτικών επιχειρήσεων.
14. Επιπρόσθετα, στα σημεία των μονοπατιών όπου διακόπτεται το μονοπάτι, συστήνεται με τη βοήθεια του Δήμου να καθαρισθούν από τυχόν βλάστηση και να ανοιχθούν τα μονοπάτια μέχρι τα σημεία ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών.
15. Σχετικά με τη συντήρηση των παλαιών μονοπατιών, προτείνεται όχι μόνο στα κεντρικά μονοπάτια αλλά σε όλα τα μονοπάτια της περιοχής, η άμεση επέμβαση από ειδική ομάδα για τον καθαρισμό και την συντήρηση τους, όπου απαιτείται.
16. Κρίνεται επίσης απαραίτητη, η καλύτερη ενημέρωση του κοινού από την πλευρά του Δήμου, με την τοποθέτηση ενημερωτικών πινακίδων στα σημεία πολιτιστικού και περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος που περιλαμβάνονται στις πολιτιστικές διαδρομές, δημιουργία infokiosks όπως και η εγκατάσταση συστημάτων ISO για την προστασία και τη διατήρηση του περιβάλλοντος.
17. Προτείνεται η τοποθέτηση διαδραστικής οθόνης ενημέρωσης στο κτίριο του ΕΟΤ στο λιμάνι για την προβολή του ΠΠΑ της Χάλκης και των προτεινόμενων δραστηριοτήτων.
18. Στα σημεία των πολιτιστικών διαδρομών που υπάρχουν χαραγμένα μονοπάτια συστήνεται να ανοιχθούν χωματόδρομοι ή τσιμεντόδρομοι, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση των άνω πολιτιστικών διαδρομών με Δημοτικά Ηλεκτροκίνητα Μέσα.

19. Προτείνεται η ασφαλτοδρόμηση όλων των τμημάτων των δρόμων που είναι σήμερα χωματόδρομοι και αποτελούν μέρος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών.

20. Προτείνεται η διαπλάτυνση του οδικού άξονα που οδηγεί προς το Νέο Λιμάνι της Χάλκης.

21. Προτείνεται η διαπλάτυνση στο τμήμα του κεντρικού οδικού άξονα από το Παλαιό Χωριό έως τον Αι-Γιάνη.

22. Προτείνεται η ασφαλτόστρωση στο τμήμα από τον Πόνταμο έως το νεκροταφείο του νησιού και στο οδικό τμήμα από το Ελικοδρόμιο έως την Φτενάγια.

23. Προτείνεται επίσης η ανανέωση του φωτισμού με χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας σε όλο το οδικό δίκτυο εντός και εκτός της Χώρας του νησιού.

24. Προτείνονται επίσης περιοχές όπως το Γιαλούι του Αγίου Γεωργίου με την χαρακτηριστική παραλία να γίνουν προσβάσιμες στους κατοίκους αλλά κυρίως στους επισκέπτες, έστω και με τσιμεντοστρωμένες βατές οδούς.

25. Αντίστοιχα θα πρέπει να δημιουργηθεί σωστή και ασφαλής διαδρομή για την περιοχή Αρέτα, για την Χερσόνησο της Τραχείας στα νότια, αλλά και για τους αρχαιολογικούς χώρους Χρυσόι και Κεφάλι στα δυτικά που ορισμένα σημεία τους σήμερα είναι παντελώς αποκομμένα.

26. Στο εσωτερικό του Εμπορείου, η μετακίνηση οχημάτων καθίσταται δύσκολη λόγω των απότομων κλίσεων και των στενών οδών. Όπου είναι εφικτό και χωρίς να κινδυνέψουν αξιόλογα παραδοσιακά κτήρια και μνημεία του οικισμού, μπορούν να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες διαπλατύνσεις και εξομαλύνσεις των οδών για τη γρηγορότερη και ευκολότερη μετακίνηση των επισκεπτών.

B. Πρόβλημα: Ελλιπές Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Όπως ήδη προαναφέρθηκε, για τις περισσότερες παραλίες στην Χάλκη υπάρχουν δρομολόγια τοπικών λεωφορείων αλλά και μικρών σκαφών που καλύπτουν τις αποστάσεις αυτές. Δυστυχώς όμως υπάρχει ελλιπής κάλυψη της Δημόσιας Συγκοινωνίας, εφόσον στο νησί της Χάλκης κυκλοφορούν μόνο ένα δημοτικό ηλεκτρικό λεωφορείο και ένα ιδιωτικό λεωφορείο με αποτέλεσμα τα δρομολόγια να είναι αρκετά αραιά. Επιπλέον, οι αναμονές των υπηρεσιών ταξί είναι αρκετά μεγάλες λόγω του αυξανόμενου όγκου των τουριστών. Όλα αυτά φέρουν ως αποτέλεσμα, το σύνολο των σημείων ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών να μην εξυπηρετείται επαρκώς μέσω του υπάρχοντος συγκοινωνιακού δικτύου.

B. Επίλυση: Δημιουργία Νέου Συγκοινωνιακού Δικτύου

Στο νησί της Χάλκης κρίνεται απαραίτητη η αύξηση κατά τουλάχιστον 30% της χρήσης των Δημοσίων μέσων μεταφοράς κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στο νησί κατά τη θερινή αλλά και τη χειμερινή περίοδο με την εισαγωγή ενός νέου συστήματος Δημόσιας Συγκοινωνίας ακολουθώντας τις παρακάτω δράσεις:

1. Δημιουργία νέων δρομολογίων Δημόσιας Συγκοινωνίας, τα οποία θα καλύπτουν τις διαδρομές: Α. Πόνταμος-Φτενάγια-Παλιός Οικισμός-Άγιος Γιάννης Β. Παλιό λιμάνι-Πολυτροπικός σταθμός-καινούριο λιμάνι, όπως και όλες τις προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές σύμφωνα με το πρόγραμμα του ΑΕΙ.
2. Ολοκλήρωση των εργασιών για την έναρξη λειτουργίας του επιβατικού και του εμπορευματικού λιμένα με κέντρο αποθήκευσης και διανομής εμπορευματικών μεταφορών και συχνή σύνδεση του με τη Χώρα μέσω της νέας λεωφορειακής γραμμής.
3. Ενσωμάτωση στην εφαρμογή κοινού εισιτηρίου για χρήση των μεταφορικών μέσων, των shared συστημάτων, των караβιών, εισιτήρια σε σημεία ενδιαφέροντος αλλά και προσφορές σε εστίαση και σε καταστήματα.
4. Κατασκευή ενός πολυτροπικού χώρου μετεπιβίβασης στην είσοδο της Χώρας ο οποίος θα φιλοξενήσει μεταξύ άλλων και στάση μετεπιβίβασης σε λεωφορειακή γραμμή προς τη Χώρα αλλά και σε άλλα σημεία ενδιαφέροντος.
5. Δημιουργία ενιαίας εφαρμογής προβολής του Δήμου και πληροφόρησης των επισκεπτών για τα σημεία ενδιαφέροντος, τα μεταφορικά μέσα, ξενοδοχεία, εστιατόρια κλπ. με βασική έμφαση στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας εντός του νησιού.
6. Μείωση ή/και αποφυγή χρήσης παλαιάς τεχνολογίας πλωτών μέσων που ρυπαίνουν τον θαλάσσιο και εναέριο χώρο.
7. Οι Θαλάσσιες διαδρομές της Χάλκης θα μπορούσαν επίσης να εξυπηρετηθούν με Ηλιακά θαλάσσια ταξί, ακολουθώντας το παράδειγμα της Κροατίας με τα Ηλιακά πλοία. Σήμερα ένα μεγάλο μέρος των τουριστικών θαλάσσιων μετακινήσεων, ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο, εκτελείται ήδη από ένα ηλεκτρικό σκάφος, χορηγία της εταιρείας Παπαστράτος, στο πλαίσιο των προσπαθειών της εταιρείας για την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης. Το σκάφος είναι ηλιακά ηλεκτροκίνητο, με ενσωματωμένα πάνελ φωτοβολταϊκών και φορτίζει είτε από τον ήλιο είτε με παροχή ρεύματος. Το ηλεκτροκίνητο σκάφος αποτελεί την επιτομή της κυκλικής οικονομίας – κινείται με πράσινη ενέργεια και αναμένεται να ενισχύσει την τουριστική οικονομία δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας.



Εικόνα 11.6: Δωρεά στο Νησί της Χάλκης Ηλεκτρικού Σκάφους από την Εταιρεία Παπαστράτος, Πηγή: <https://www.dnews.gr/media/>

Γ. Πρόβλημα: Απουσία Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης

Στη Χάλκη δεν υπάρχουν οργανωμένοι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης ΙΧ και δικύκλων με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται ακόμα περισσότερο η προσβασιμότητα και η επισκεψιμότητα σε όλα τα μέρη ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών και μονοπατιών.

Γ. Επίλυση: Δημιουργία Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης

Για το λόγο αυτό κρίνεται αναγκαία η δημιουργία Δημοτικών και Ελεύθερων Χώρων Στάθμευσης (καλά οργανωμένων) σε κάθε αρχή ή τέλος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών του ΑΕΙ, προκειμένου να εξυπηρετούνται όλα τα σημεία ενδιαφέροντος. Συγκεκριμένα, κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία ενός χώρου στάθμευσης στην είσοδο της χώρας ο οποίος θα λειτουργεί χωρίς κόστος για τους κατοίκους και με χρονοχρέωση για τους επισκέπτες. Επιπλέον, είναι αναγκαία η δημιουργία και η απόδοση συγκεκριμένων θέσεων στάθμευσης για τους κατοίκους εντός της περιοχής της Χώρας όπως και ο έλεγχος της αποκλειστικής τους χρήσης από αυτούς, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στα άτομα με ειδικά προβλήματα κινητικότητας. Τέλος, προτείνεται η δημιουργία και η λειτουργία ενός χώρου στάθμευσης στον πολυτροπικό σταθμό στην είσοδο της Χώρας για χρήση cargo bikes or e-vans για την καλύτερη εξυπηρέτηση των εμπορευματικών μεταφορών.

Δ. Πρόβλημα: Απουσία Ποδηλατικών Υποδομών και Υποδομών για Πεζούς

Στη Χάλκη έχουν εντοπιστεί σημαντικά προβλήματα προσβασιμότητας πεζών και ΑΜΕΑ. Συγκεκριμένα, το δίκτυο των πεζών, εντός του Δήμου Χάλκης, είναι ελλιπές με αποτέλεσμα η κίνηση των πεζών να μην καθίσταται συνεχώς δυνατή και ασφαλής για τους πεζούς. Επίσης σε όλο το Δήμο Χάλκης δεν υπάρχουν καθόλου ποδηλατικές υποδομές. Με σεβασμό στις ιδιαιτερότητες κάθε κατοίκου και

επισκέπτη για την ισότιμη παροχή ελεύθερου και προσβάσιμου χώρου προτείνονται οι παρακάτω δράσεις.

Δ. Επίλυση: Δημιουργία Ποδηλατικών Υποδομών και Υποδομών για Πεζούς

1. Για να είναι δυνατή η πεζή μετακίνηση (ροή των πεζών) στο Δήμο της Χάλκης, θα πρέπει να αναπτυχθεί ένα συνεχές δίκτυο πεζοδρόμων, δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και δρόμων με μεγάλα πλάτη πεζοδρομίων, όπου θα επιτυγχάνεται η μετακίνηση για το σύνολο των ανθρώπων, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία. Προτείνεται επίσης να δημιουργηθεί ένα τέτοιο δίκτυο πεζών σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος που συνδέονται από τα προτεινόμενα πολιτιστικά μονοπάτια του ΑΕΙ.

2. Κρίνεται αναγκαία η μελέτη και η δημιουργία ποδηλατικών υποδομών σε όλες τις πεζοπορικές διαδρομές και τα μονοπάτια του Δήμου Χάλκης. Επιπλέον είναι απαραίτητη η δημιουργία υποδομών για την ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου και του scooter σε όλο το βασικό οδικό δίκτυο, όπως και η λειτουργία ενός συστήματος μίσθωσης ποδηλάτων σε όλα τα μέρη ενδιαφέροντος που συνδέονται από τα προτεινόμενα πολιτιστικά μονοπάτια ή τις πολιτιστικές διαδρομές του ΑΕΙ.

3. Απαραίτητη είναι επίσης η πλήρης πεζοδρόμηση του παραλιακού μετώπου κατά τους θερινούς μήνες και η αποκλειστική χρήση του από τους πεζούς.

4. Σημαντική είναι η εγκατάσταση και η λειτουργία σταθμών διαμοιραζόμενων ηλεκτρικών ποδηλάτων, Ι.Χ. και scooters στον πολυτροπικό σταθμό όπως και σε διάφορα σημεία του νησιού που θα καλύπτουν τις ανάγκες μετακίνησης των επισκεπτών και κατοίκων.

5. Παράλληλα, το ποδήλατο ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης των τουριστών αλλά και των κατοίκων στις πολιτιστικές διαδρομές, είναι ιδιαίτερα σημαντικό κυρίως στα μονοπάτια εκείνα που είναι δύσκολη ή αδύνατη η πρόσβαση με το αυτοκίνητο.

Ε. Πρόβλημα: Λιμάνι Χάλκης

Οι λιμενικές υποδομές είναι επίσης ένας τομέας που απαιτεί ενίσχυση στο νησί. Το Εμπορείο δεν μπορεί να υποστηρίξει την άφιξη πολλών πλοίων ταυτόχρονα. Επίσης, περιμετρικά του νησιού, οι περισσότεροι όρμοι που δημιουργούνται είναι ανεκμετάλλετοι ενώ θα μπορούσαν να υποστηρίξουν μικρές λιμενικές εγκαταστάσεις όπως π.χ. αλιείας.

Ε. Επίλυση: Αναβάθμιση Υπάρχοντος Λιμένα Χάλκης και Δημιουργία Νέου Λιμένα

Ήδη στα Κάνια οφείλουν να ολοκληρωθούν οι λιμενικές εγκαταστάσεις που έχουν ελάχιστα ξεκινήσει οι οποίες μπορούν κάλλιστα να επεκταθούν και στη δημιουργία βιομηχανικών υποδομών για τον εμπλουτισμό του δευτερογενούς τομέα. Πολλές

άλλες παράκτιες περιοχές του νησιού που είναι δυσπρόσιτες οδικώς αλλά έχουν αξιόλογο πολιτιστικό απόθεμα και περιβάλλον π.χ. η Χερσόνησος Κεφάλι, μπορούν να προσεγγίζονται από τους επισκέπτες από τη θάλασσα. Αλλά για να είναι αυτό εφικτό, πρέπει να πραγματοποιούνται μετακινήσεις με τα κατάλληλα πλοία τα οποία απαιτούν και τη δημιουργία ανάλογων υποδομών για πρόσδεση όπως προβλήτες και αποβάθρες. Επιπλέον, προτείνεται η αναβάθμιση της μαρίνας όπου θα γίνεται φιλοξενία μικρών σκαφών (16 σκάφη), ώστε να δημιουργηθεί νέος χώρος για μεγαλύτερα πλοία στο λιμάνι.

Βιβλιογραφία Κεφαλαίου 11

Νικηφόρος Μπατής, «Αειφόρος ανάδειξη, αξιοποίηση και προστασία των παραδοσιακών οικισμών και του πολιτιστικού αποθέματος, στο πλαίσιο της κυκλικής οικονομίας, για το νησί της Χάλκης», Μοροπούλου, Ιωαννίδης, ΕΜΠ, 2022

Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Χάλκης για το έτος 2024 (απόφαση 88/27-12-2023, αριθμός πρωτοκόλλου 3836/22-12-2023).

Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας και Δικτύων Μεταφορών (ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ) «Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας Δήμου Χάλκης» ΣΒΑΚ Χάλκης.

Ιστογραφία

https://el.wikipedia.org/wiki/Χάλκη_Δωδεκανήσου

<http://aei-project.ntua.gr/>

<https://greecedestination.gr/>

<https://www.greecevacationsearch.com/el/>

<https://www.dimoshalkis.gr/>

<https://svakchalkis.imet.gr/Portals/>

<https://ecopress.gr/chalki-to-pto-gr-eco-island-tis-elladas/>

Δ. Παρουσίαση Αποτελεσμάτων

Κεφάλαιο 12

«Η Κάσος»

12. 1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης

Γεωγραφικά και Διοικητικά Χαρακτηριστικά

Η Κάσος, «Το νησί του Κύκλωπα», βρίσκεται στο νοτιότερο άκρο του Δωδεκανησιακού συμπλέγματος ανάμεσα στην Κρήτη και την Κάρπαθο και περιβάλλεται από πολλές νησίδες γνωστές από τους αρχαίους χρόνους ως «Κασίων Νήσοι» (Αρμάθια, Μακρονήσι, Ποντικονήσι, Κόσκινο, Πλάτη κ.α.). Η έκταση της φθάνει τα 66,4 τ. χλμ. και έχει μήκος ακτών 59 χλμ. Απέχει 95 ναυτικά μίλια από τη Ρόδο και 225 ναυτικά μίλια από το λιμάνι του Πειραιά. Η Κάσος ανήκει διοικητικά στην Περιφερειακή Ενότητα Καρπάθου μαζί με τη γειτονική Κάρπαθο. Στο νησί υπάρχουν πέντε χωριά, η Αγία Μαρίνα, το Πόλι, η Παναγιά, το Αρβανιτοχώρι, και το Φρύ, που είναι και η πρωτεύουσα, τα οποία, μετά την εφαρμογή του σχεδίου Καλλικράτης, αποτελούν τον ενιαίο Δήμο Κάσου. Η Κάσος καλύπτεται κατά τα $\frac{3}{4}$ από βουνά. Υψηλότερες κορυφές των βουνών της είναι ο Πρίωνας (601 μ.), ο Περίολας (504 μ.) και ο Κόρακας (494 μ.).⁹⁴ Το υπόλοιπο τμήμα στα βόρεια του νησιού έχει ομαλότερες κλίσεις και εκεί συγκεντρώνονται οι καλλιέργειες και βρίσκονται τα χωριά του νησιού. Κύριο χαρακτηριστικό του κλίματος της είναι οι ενισχυμένοι άνεμοι κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού και οι μεγάλες υγρασίες ενώ το σύνολο των βροχοπτώσεων εντοπίζονται κατά τη χειμερινή περίοδο.



Εικόνα 12.1: Το λιμανάκι της Μπούκας στο Φρυ, Πηγή:<http://www.eset.gr/images/Kasos-Triantaf01.jpg>

⁹⁴ <https://el.wikipedia.org/wiki/Κάσος>

Περιβαλλοντικό Απόθεμα

Η Κάσος και τα Κασονήσια, τα 14 μικρότερα νησάκια και βραχονησίδες τριγύρω της μαζί με τη θαλάσσια περιοχή, περιλαμβάνονται στον κατάλογο του Ευρωπαϊκού **Οικολογικού Δικτύου NATURA 2000**, με κωδικό GR4210001 καθώς ξεχωρίζουν για την μεγάλη ποικιλία τύπων οικοτόπων. Μεταξύ άλλων, οι τύποι οικοτόπων είναι οι εξής: Ποσειδώνιες, Λιμνοθάλασσες, Αβαθείς κοιλίσκοι και κόλποι, Απόκρημνες βραχώδεις ακτές με βλάστηση στη Μεσόγειο (με ενδημικά *Limonium spp.*), μονοετής βλάστηση με *Salicornia* και άλλα είδη των λασπωδών και αμμωδών ζωνών. Με την απόφαση ΔΠΑ/9914/2000 του Υπουργείου Αιγαίου η Κάσος χαρακτηρίστηκε ως **Τοπίο Ειδικού Φυσικού Κάλλους**. Στην Κάσο παρατηρείται η σαλαμάνδρα *Mertensiella luschani helverseni* (κοχυλίνα), η οποία εμφανίζεται αποκλειστικά στο σύμπλεγμα Καρπάθου-Κάσου, στο Καστελλόριζο και στη ΝΔ Μικρά Ασία και κατατάσσεται στα πιο σπάνια είδη. Στα νότια παράλια του νησιού βρίσκεται επίσης καταφύγιο και η Μεσογειακή Φώκια. Η Κάσος έχει αναγνωριστεί από την επιστημονική κοινότητα ως **Βιότοπος CORINE**, ανάμεσα στους 39 της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου. Το φυσικό περιβάλλον του νησιού έχει υποστεί μεγάλη καταστροφή από καταρρακτώδεις βροχοπτώσεις που εμφανίζονται με μεγάλη συχνότητα τα τελευταία χρόνια. Εκτός της απόπλυσης του εδάφους των καλλιεργούμενων εκτάσεων, έγιναν σημαντικές καταστροφές στις ξερολιθιές που συγκρατούν το έδαφος των αναβαθμίδων αλλά παράλληλα και μεγάλες ζημιές εντός των οικισμών από τους οποίους διέρχονται οι χείμαρροι.

Νησίδες Κάσου

Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της Κάσου είναι τα πολλά Νησάκια γύρω της που σχηματίζουν το σύμπλεγμα «Αι Κασίων Νήσοι» ή «Κασιονήσια». Το μεγαλύτερο είναι τα Αρμάθια. Έχει δυο καλές παραλίες (Μάρμαρα και Καραβοστάσι) και το εκκλησάκι της Υπαπαντής. Άλλοτε γινόταν εξόρυξη γύψου. Στη Μακρά έχει ανακαινισθεί πρόσφατα το εκκλησάκι του Αγίου Νικολάου. Άλλα μικρότερα νησιά είναι η Αστακίδα (βοσκότοπος), τα Ιούνια, η Πλάτη, τα Κούρικα, το νησί της Καροφύλλας, τα Πεντικονήσια, η νήσος του Τραχήλου κ.α.

Παραλίες στην Κάσο

Οι κυριότερες παραλίες της Κάσου είναι οι ακόλουθες: Αμμούα, Αντιπέρατος, Εμπορείος, Κατάρτι, Αρμάθια - "Τα Μάρμαρα", Κοφτερή, Τριτά, Χέλατρος, Αυλάκι.

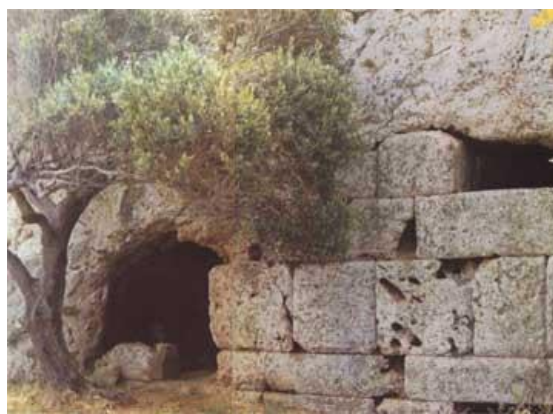
Πολιτιστικό Απόθεμα

Οικισμοί Κάσου

Οι οικισμοί της Κάσου σύμφωνα με το ΦΕΚ 402/Δ'/2002 έχουν χαρακτηριστεί ως περιοχή που έχει ανάγκη από ιδιαίτερη προστασία της αρχιτεκτονικής παράδοσης και του περιορισμού δόμησης. Διατηρούν αρκετά τον παραδοσιακό νησιωτικό τους χαρακτήρα ο οποίος είναι σχεδόν πανομοιότυπος με αυτόν της Καρπάθου: απλή μονόχωρη κατοικία με μικρή αυλή, στολισμένη με το «χοχλάκι», το ασπρόμαυρο βότσαλο. Οι Οικισμοί και οι μεγαλύτερες Νησίδες από τα Κασονήσια αποτελούν τον Δήμο Κάσου, και ο πληθυσμός τους, σύμφωνα με την απογραφή του 2001, είναι ο ακόλουθος:

1. Ο οικισμός Φρυ που αποτελεί την έδρα του Δήμου με 335 κατοίκους.
2. Ο οικισμός Αγία Μαρίνα με 393 κατοίκους.
3. Ο οικισμός Αρβανιτοχώρι με 167 κατοίκους.
4. Ο οικισμός Παναγία με 17 κατοίκους.
5. Ο οικισμός Πόλιον με 78 κατοίκους.
6. Η νησίδα Αρμάθια χωρίς κατοίκους.
7. Η νησίδα Μακρονήσι χωρίς κατοίκους.
8. Η νησίδα Ασιακίδα χωρίς κατοίκους.

Σπήλαια Κάσου



Εικόνα 12.2: Μνημειακή κατασκευή της εισόδου και δείγμα τοιχοδομής εξωτερικού τοίχου στην «Ελληνοκαμάρα» Κάσου. Πηγή: <https://www.archaiologia.gr/wp-content/uploads/2011/06/15-5.jpg>

Η βραχοσκεπή Ελληνοκαμάρα βρίσκεται στη βόρεια ακτή της νήσου Κάσου, κοντά στο χωριό Αγ. Μαρίνα, περίπου 1.200 μ. δυτικά του δημοτικού δρόμου που οδηγεί στους οικισμούς Παραϊσι και Αγιασμάκι και σε υψόμετρο 125 μ. από την επιφάνεια της θάλασσας. Εξωτερικά έχουν διαμορφωθεί τρεις (3) αναβαθμοί, εκεί που αποκαλύφθηκαν οι δύο δεξαμενές, το δάπεδο των οποίων είναι στρωμένο με εγκάρσια κομμένα βότσαλα και τοποθετημένα μέσα σε υδραυλικό μείγμα. Η σπηλιά

της «Ελληνοκαμάρας» είναι μια βραχοσκεπή την οποία ο άνθρωπος μετέτρεψε σε τεχνητό σπήλαιο. Η τριμερής εσωτερική της διαίρεση, μορφολογικά ανάλογη με τα τριμερή ιερά της Ανατολής, και η μνημειακή κατασκευή του φράγματος της εισόδου υποδεικνύουν ότι πρόκειται για τόπο λατρείας. Χαρακτήρες της γραμμικής Α και Β σε λιθόπλινθους και σε λίθους διάσπαρτους στο εσωτερικό της σπηλιάς παραπέμπουν στα τεκτονικά σημεία που κατέγραψε ο Evans στην Κρήτη. Δεδομένου ότι η χρονολόγηση δεν μπορεί να στηριχτεί στην τοιχοδομία, μέχρις ότου υλοποιηθεί η προγραμματισμένη έρευνα διατυπώνουμε την υπόθεση ότι η «Ελληνοκαμάρα» ως χώρος λατρείας ανάγεται πιθανώς στην Κρητομυκηναϊκή περίοδο και φθάνει τουλάχιστον ως τα ελληνοιστικά χρόνια.



Εικόνα 12.3: Στηλοκαμάρα ή Σελάϊ Κάσου, Πηγή: <https://golden-greece.gr/data/kasos/slideshow/1.JPG>

Νοτιοδυτικά της Ελληνοκαμάρας βρίσκεται ένα άλλο σημαντικό και ενδιαφέρον ορεινό σπήλαιο της Κάσου, η Στηλοκαμάρα, γνωστή και ως Σελάϊ. Δύσβατο και δυσδιάκριτο μονοπάτι, που αρχίζει πίσω από το κτήμα που βρίσκεται στην πρώτη μεγάλη στροφή του δρόμου προς Χαδιές, οδηγεί προς τη σπηλιά. Χαρακτηριστικό σημείο αναφοράς για την μικρή και κρυμμένη είσοδο της σπηλιάς είναι μία παλιά ασβεστοκάμιнос. Μέσα στη σπηλιά, που έχει εξερευνηθεί σε βάθος μόνον λίγων μέτρων, βρίσκονται σταλαγμίτες και σταλακτίτες, από τους οποίους πήρε και το όνομά της. Μπροστά από τη σπηλιά προσφέρεται θαυμάσια θέα από ψηλά προς τον Άγιο Κωνσταντίνο και την Αντιπέρατο, καθώς και τα Αρμάθια και τα άλλα Κασονήσια.

Αρχαιολογικοί Χώροι Κάσου

Στην Κάσο βρίσκονται τρεις (3) κηρυγμένοι αρχαιολογικοί χώροι:⁹⁵

1. Χέλατρος

⁹⁵ <https://golden-greece.gr/caves/dodekanisa/kasos>

Για τη μινωική θαλασσοκρατορία η Χέλατρος ήταν σημαντικό αγκυροβόλιο όσων ξεκινούσαν από την Κρήτη με προορισμό την Ανατολή. Επιφανειακά ευρήματα μινωικού χαρακτήρα (16ος - 15ος αι. π. Χ.) κοντά στο λιμάνι Χέλατρος, δείχνουν τη σχέση του νησιού με την Κρήτη. Επιπλέον, η είσοδος της σπηλιάς είναι κλειστή από λαξευμένους ογκόλιθους ισοδομικού ρυθμού, οχυρωματική κατασκευή του 3ου ή 2ου αιώνα π. Χ. από τεράστιους μονοκόμματος λίθους πάχους 1,5 μ. Σκάλες από δεξιά, και αριστερά οδηγούν κάτω προς ένα άνοιγμα στο τείχος, που αποτελεί την είσοδο στη σπηλιά. Το εσωτερικό χωρίζεται στα δύο από έναν τοίχο, που είναι μεταγενέστερης κατασκευής.

2. Ελληνοκαμάρα

Η Ελληνοκαμάρα βρίσκεται στη βόρεια πλαγιά του όρους Προφήτης Ηλίας και είναι ο σημαντικότερος αρχαιολογικός χώρος της Κάσου, Το σπήλαιο μάλλον είχε τόσο οικιστική (προϊστορικοί χρόνοι) όσο και λατρευτική χρήση (ίσως από την ελληνιστική εποχή). Σε πιο πρόσφατες εποχές χρησίμευσε ως καταφύγιο, καθώς βρίσκεται σε στρατηγική τοποθεσία.

3. Πόλιν – Παναγιά – Εμπορείος

Ίχνη μυκηναϊκού οικισμού έχουν εντοπιστεί στο Πόλι. Ο οικισμός δημιουργήθηκε όταν οι κάτοικοι των τεσσάρων οικισμών που προυπήρχαν μεταφέρθηκαν στο εύφορο και εγγύτερο στη Μέση Ανατολή βόρειο τμήμα του νησιού. Η αρχαία πόλη Κάσος (σημ. Πόλιον, Πόλι) διέθετε ακρόπολη στο λόφο Κάστρο, από την οποία σώζεται το τείχος. Πλακοστρωμένη οδός οδηγούσε στο λιμάνι Εμπόριο. Άλλες εγκαταστάσεις της ιστορικής περιόδου υπάρχουν στις θέσεις Οφρύς (Φρυ) και Χέλατρος. Στον Εμπορείο εντοπίζονται ερείπια νεκρικών θαλάμων, κίονες από λείο γρανίτη, δάπεδα με ψηφιδωτά, τεμάχια μαρμάρινων θριγκών ενεπίγραφων και τετράγωνη πλάκα με αφιέρωση στον Ασκληπιό. Επίσης, στη θέση του ναού της Παναγίας, ερείπια Παλαιοχριστιανικής Βασιλικής με βαπτιστήριο, όπου σπαράγματα ψηφιδωτού δαπέδου. Μπροστά στο ναΐσκο του Αρχαγγέλου Μιχαήλ, μεταξύ Φρυ και Εμπορίου, υπάρχει Παλαιοχριστιανικό ψηφιδωτό δάπεδο.

Ευρήματα ενάλιας αρχαιολογίας

Πέντε χρόνια υποβρυχίων αρχαιολογικών ερευνών του Υπουργείου Πολιτισμού στο θαλάσσιο χώρο της Κάσου ολοκληρώνονται με σπουδαία ευρήματα: Δέκα ναυάγια, καθώς και σημαντικά μεμονωμένα ευρήματα, τα οποία χρονολογούνται ενδεικτικά από την προϊστορία (3.000 π. Χ.), την Κλασική περίοδο (460 π. Χ.), τα Ελληνιστικά (100 π. Χ. έως 100 μ. Χ.) και τα Ρωμαϊκά χρόνια (200 π. Χ. – 300 μ. Χ.), τη Βυζαντινή περίοδο (800 – 900 μ. Χ.), έως και ευρήματα από τη μεσαιωνική και οθωμανική περίοδο, ανακαλύφθηκαν κατά τη διάρκεια της πολυετούς υποβρύχιας αρχαιολογικής έρευνας. Όπως αναφέρει το Υπουργείο Πολιτισμού, σε σχετική

ανακοίνωσή του, από το 2019 η ερευνητική ομάδα του Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών σε συνεργασία με το Υπουργείο Πολιτισμού πραγματοποίησαν τέσσερις ερευνητικές αποστολές σε περιοχές ειδικού ενδιαφέροντος, αξιοποιώντας αρχαιολογικά και ιστορικά τεκμήρια, πηγές, μαρτυρίες και αναφορές στο νησί της Κάσου, από την Ιλιάδα του Ομήρου μέχρι τα νεότερα χρόνια. Η έρευνα ολοκληρώθηκε τέλη Οκτωβρίου 2023. Τα ευρήματα καταγράφηκαν και τεκμηριώθηκαν με σύγχρονες επιστημονικές μεθόδους, ενώ πραγματοποιήθηκαν δειγματοληπτικές ανελκύσεις αρχαιολογικών αντικειμένων, η μελέτη των οποίων προσφέρει νέες πληροφορίες και αρχαιολογικά δεδομένα, πτυχές της ιστορίας της Κάσου αλλά και της πλούσιας πολιτιστικής κληρονομιάς της Μεσογείου.

Βυθισμένα κατάλοιπα αρχαίων πλοίων με εμπόρευμα από την Ισπανία, την Ιταλία, την Αφρική και τα παράλια της Μικράς Ασίας ήρθαν στο φως από μια διεπιστημονική ομάδα Ελλήνων και ξένων ερευνητών και καθηγητών, καταδυόμενων αρχαιολόγων, ιστορικών, αρχιτεκτόνων, τοπογράφων, συντηρητών, γεωλόγων, βιολόγων, εργατοτεχνιτών, μεταπτυχιακών φοιτητών, υποψήφιων διδασκόντων, μεταδιδακτορικών ερευνητών και άλλων ειδικών. Η ενδελεχής μελέτη του υλικού σε βάθη από -20μ. έως και -47μ. έφερε στο φως μοναδικά ευρήματα, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται: ισπανικός αμφορέας τύπου Dressel 20 με σφράγισμα στη λαβή του που χρονολογείται μεταξύ 150-170 μ. Χ., αγγεία πόσης, φιάλες τύπου terra sigillata, οι οποίες ανήκουν στη ρωμαϊκή εποχή με Αφρικανική προέλευση, λίθινη άγκυρα της Αρχαϊκής περιόδου, καθώς και άλλα σημαντικά αρχαιολογικά τεκμήρια.

Παράλληλα, πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά η χαρτογράφηση και βαθυμετρία του υφάλου Κάσου-Καρπάθου και της περιοχής του Καρπαθολιμνιώνα, με τη χρήση ηχοβολιστικού μηχανήματος πλευρικής σάρωσης. Εντοπίστηκαν ακόμα τα κατάλοιπα ναυαγίου της νεότερης περιόδου, πιθανόν της εποχής του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Πρόκειται για ξύλινο σκάφος με μεταλλικά στοιχεία, το μέγεθος του οποίου υπολογίζεται στα 25μ.-30μ.⁹⁶



Εικόνα 12.4: Ενάλια Αρχαιολογία Κάσου, Πηγή: <https://kasosproject.com/wp-content/uploads/2023/01/RXV00735-1024x683.jpg>

⁹⁶ <https://www.flash.gr/>

Βυζαντινά μνημεία

Στην Κάσο υπάρχουν επίσης εννέα (9) κηρυγμένα βυζαντινά μνημεία που είναι τα ακόλουθα: Άγιος Γεώργιος, Χαδιές, ΙΝ Αγίας Τριάδας, Χαδιές, ΙΝ Σταυρού, Αγία Μαρίνα, ΙΝ Αγία Μαρίνα, Αγία Μαρίνα, ΙΝ Αγίου Σπυρίδωνα, Φρυ, ΙΝ Παναγίας, Εμπορειός, ΙΝ Παναγίας (Κοίμησης Θεοτόκου), Παναγία, ΙΝ Αγίου Ιωάννη, Μαρίτσα, ΙΜ Αγίου Μάμα, Απικράνη.

Μουσεία και Μνημεία της Κάσου

Τα Μουσεία και Μνημεία της Κάσου είναι τα ακόλουθα: Τα έξι Ξωκλήσια, Η Παναγία του Ελλέρου, Η Αγία Κυριακή, Το Ναυτικό Μουσείο Κάσου, Το Λαογραφικό Μουσείο Κάσου, Η Αρχαιολογική συλλογή της Η.Ν. Κάσου, Το Παραδοσιακό Αλετουργείο, Το Μνημείο Αντιπεράτου που είναι αφιερωμένο στο Ολοκαύτωμα της Κάσου, Το Μνημείο των Ηρώων, Το Μνημείο του Ολοκαυτώματος.



Εικόνα 12.5: Τα Έξι Ξωκλήσια, Πηγή: <https://tourism.kasos-heroicisland.gr/wp-content/uploads/2021/07/6churches1-391x260.jpg>

12. 2. Υποδομές Κάσου

Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο



Εικόνα 12.6: Το κύριο Οδικό Δίκτυο της Κάσου, Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Η Κάσος διαθέτει επαρκές οδικό δίκτυο εφόσον όλα τα χωριά (Φρύ , Αγία Μαρίνα, Αρβανιτοχώρι, Παναγία, Πόλι), συνδέονται μεταξύ τους με ασφαλτοστρωμένους δρόμους (μήκους περίπου 40 χλμ.). Εκτός από το οδικό δίκτυο που συνδέει τα χωριά μεταξύ τους ασφαλτοστρωμένοι είναι και οι άξονες Φρυ – αεροδρόμιο-Αντιπέρατος, Κουντουαλιώτης – Έλλερος – Χαδιές - Χέλατρος και Πόλι – Άγιος Μάμας. Υπάρχουν επιπλέον χωμάτινοι αγροτικοί δρόμοι που οδηγούν σε αγροτικές περιοχές και στις πιο σημαντικές τοποθεσίες του νησιού, οι οποίοι όμως χρειάζονται μικρές επεκτάσεις προκειμένου να αξιοποιηθεί το σύνολο της αγροτικής γης.

Σύμφωνα με το **άρθρο 9 του Βασιλικού Διατάγματος 06/02/1956** «Περί καθορισμού των επαρχιακών οδών των Νομών του Κράτους κατά τις διατάξεις του Νόμου 3155/1955 περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών»,

Καθορίζεται ως επαρχιακή οδός του Δήμου Κάσου η οδός «**Εμπορειό - Φρυ - Αγία Μαρίνα - Αρβανιτοχώρι – Άργος**» η οποία ανήκει στο Δευτερεύον Επαρχιακό Δίκτυο του Νομού Δωδεκανήσου.

Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Στο νησί της Κάσου υπάρχει Δημοτική Συγκοινωνία με τα δρομολόγια ωστόσο να μην είναι τόσο συχνά. Υπάρχουν καθημερινά δρομολόγια λεωφορείου από το Φρυ που συνδέουν τα χωριά της Κάσου. Στις Χαδιές η οδική συγκοινωνία εξυπηρετείται μόνο με ταξί.

Τα σύνηθες Δρομολόγια του Δημοτικού Λεωφορείου της Κάσου είναι τα ακόλουθα:⁹⁷

Πόλι – Παναγία – Φρύ

Φρύ – Αρβανιτοχώρι – Αγία Μαρίνα – Φρύ

Φρύ – Παναγία – Πόλι – Φρύ

Φρύ – Αρβανιτοχώρι – Αγία Μαρίνα – Φρύ – Παναγία – Πόλι – Φρύ

Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης

Στην Κάσο υπάρχει μόνο στον Οικισμό Φρύ, ένας Δημοτικός Χώρος Στάθμευσης και συγκεκριμένα στο Πάρκο Μνήμης (Memorial Park).

Λιμενικές Υποδομές

Το νησί της Κάσου αποτελεί το νησί της λεγόμενης άγονης γραμμής επειδή παρόλο που διαθέτει λιμάνι στο Φρυ, η ακτοπλοϊκή σύνδεση δεν είναι και τόσο καλή και διαρκεί αρκετές ώρες. Η Κάσος είναι άλλο ένα μικρό νησί με πρόβλημα στην πρόσβαση καθώς αν ταξιδέψουμε από τον Πειραιά θα αναγκαστούμε να κάνουμε

⁹⁷ <https://www.karpathiakanea.gr/dromologia-dimotikou-leoforeiou/>

αρκετές στάσεις μέχρι να φτάσουμε στον προορισμό μας με αποτέλεσμα το ταξίδι να διαρκεί γύρω στις 14 ώρες. Η απευθείας επικοινωνία με το λιμάνι του Πειραιά γίνεται δυο φορές την εβδομάδα. Με τη Ρόδο, την Κάρπαθο και την Κρήτη υπάρχει και τρίτο δρομολόγιο. Μειονέκτημα αποτελεί η απουσία καθημερινού τοπικού δρομολογίου από Ρόδο, όπως υπάρχει για τα άλλα νησιά. Εναλλακτικά μπορεί να φτάσει κανείς στην Κάσο από το λιμάνι της Καρπάθου καθώς τα δρομολόγια είναι αρκετά συχνά και το ταξίδι διαρκεί γύρω στη μία ώρα.

Οι λιμενικές και θαλάσσιες δραστηριότητες του νησιού καλύπτονται από το Λιμενικό Σταθμό Κάσου το οποίο ανήκει στο Λιμενικό Ταμείο Νότιας Δωδεκανήσου. Στις εγκαταστάσεις του λιμανιού συμπεριλαμβάνονται και δυο μικρότερα λιμανάκια που εξυπηρετούν τα αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής. Υπάρχει επίσης λιμάνι στο οποίο προσεγγίζουν τα ακτοπλοϊκά σκάφη των εταιριών ANEK Lines και Blue Star Ferries που συνδέουν την Κάσο με τον Πειραιά, την Κρήτη, την Κάρπαθο, τη Χάλκη, τη Ρόδο, την Κω και άλλα νησιά της Δωδεκανήσου. Πρόσφατα ολοκληρώθηκε η κατασκευή του λιμενοβραχίονα ο οποίος έλυσε το πρόβλημα που αντιμετώπιζε το εκάστοτε πλοίο της γραμμής στο να δέσει με άσχημο καιρό.

Επιπλέον, το νησί της Κάσου έχει απευθείας ακτοπλοϊκή σύνδεση με τα εξής λιμάνια: Κάρπαθος, Κάλυμνος, Κως, Λέρος, Πάτμος, Ρόδος, Λειψοί, Σύμη, Χάλκη, Ηράκλειο (Κρήτη), Σητεία (Κρήτη), Ανάφη, Μήλος, Σαντορίνη.

Ακτοπλοϊκά Δρομολόγια Κάσου

- Από Πειραιά με Φερρυ – Μποτ σε 14 ώρες
- Από Ρόδο με Φερρυ – Μποτ σε 7 ώρες
- Από Ηράκλειο με Φερρυ – Μποτ σε 5 ώρες
- Από Σητεία με Φερρυ – Μποτ σε 2,5 ώρες
- Από Κάρπαθο με Φερρυ – Μποτ σε 1,15 λεπτά

Αεροπορικές Υποδομές

Το νησί της Κάσου διαθέτει ένα μικρό αεροδρόμιο που συνδέει την Κάσο με τα αεροδρόμια της Ρόδου, της Καρπάθου και της Σητείας, με τις πτήσεις να διαρκούν από μισή μέχρι μια ώρα.

- Από Αθήνα μέσω Ρόδου σε 2 ώρες
- Από Θεσσαλονίκη μέσω Ρόδου σε 2 ώρες
- Από Ρόδο σε 1 ώρα
- Από Σητεία σε 30 λεπτά
- Από Κάρπαθο σε 5 λεπτά

Το αεροδρόμιο της Κάσου καλύπτει πλήρως τις σύγχρονες ανάγκες και εξυπηρετεί πτήσεις εσωτερικού. Η αεροπορική σύνδεση είναι καθημερινή και συνδέει τη Ρόδο,

την Κάρπαθο, την Κάσο και τη Σητεία. Το νησί διαθέτει Δημοτικό Αερολιμένα με διάδρομο 1.000 μέτρων περίπου και συνδέεται με την Αθήνα μέσω Καρπάθου, Σητείας και Ρόδου. Η πτήση Κάσου - Καρπάθου ήταν για ένα διάστημα η μικρότερης διάρκειας πτήση στον κόσμο, με χρόνο πτήσης 5 λεπτών και κατέχει περίοπτη θέση στο βιβλίο των ρεκόρ Γκίνες, ρεκόρ που καταρρίφθηκε σχετικά πρόσφατα (2008) από την πτήση από το Πάπα Γουέστρι στο Γουέστρι των Ορκάδων της Σκωτίας. Οι κτιριακές εγκαταστάσεις του αεροδρομίου καταλαμβάνουν έκταση 700 τ. μ. Σύντομα αναμένεται να παραδοθεί το καινούριο κτίριο του αερολιμένας.

12.3. Παρουσίαση Πολιτιστικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Στο νησί της Κάσου συναντάμε πλήθος παραδοσιακών μονοπατιών. Οι βασικές διαδρομές είναι δύο. Η πρώτη έχει ως αφετηρία της την περιοχή Αντιπέρατος, στα δυτικά του νησιού και καταλήγει στις Χαδιές και η δεύτερη αφορά το μονοπάτι που οδηγεί στον Πρίωνα, το μεγαλύτερο ορεινό όγκο του νησιού.⁹⁸

Στο πλαίσιο του προγράμματος “Paths of Greece”, οι διάφορες περιπατητικές διαδρομές του νησιού χαρτογραφήθηκαν, καθαρίστηκαν και σημάνθηκαν.



Εικόνα 12.7: Περιπατητικές Διαδρομές Κάσου, Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

1. Μονοπάτι 1: Φρύ – Εμπορείος – Παναγία – Πόλι – Αρβανιτοχώρι – Αγιά Μαρίνα – Φρύ

Οδικό Δίκτυο: Υπάρχει ασφαλτόδρομος από το Φρύ μέχρι το Εμπορείο και στη συνέχεια από την εκκλησία Παναγία ξεκινάει μονοπάτι προς τα νότια μέχρι τον Ιερό Ναό της Παναγίας. Από τον Ιερό Ναό της Παναγίας και τις έξι εκκλησίες ακολουθούμε προς τα νότια μονοπάτι μέχρι το Πόλι και συγκεκριμένα μέχρι το Ναό

⁹⁸ <http://aei-project.ntua.gr/>

της Αγίας Τριάδας. Στη συνέχεια από το Πόλι ξεκινάει προς τα δυτικά μονοπάτι μέχρι το Αρβανιτοχώρι το οποίο μετά από 0,5 χλμ. ασφαλτόδρομο, συνεχίζει ξανά μονοπάτι μέχρι την τοποθεσία Στάση Λεωφορείου Αγία Μαρίνα. Από την τοποθεσία Στάση Λεωφορείου Αγία Μαρίνα ξεκινάει ασφαλτόδρομος προς τα βορειοανατολικά μέχρι το Φρυ.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν καθημερινά δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (λεωφορεία) από το λιμάνι Φρυ της Κάσου που συνδέουν το Φρυ (μέσω των κεντρικών ασφαλτόδρομων) με τους οικισμούς:

- Εμπορειός
- Παναγία
- Πόλι
- Αρβανιτοχώρι
- Αγία Μαρίνα

Στάθμευση: Στο λιμάνι της Κάσου στο Φρυ υπάρχει Δημοτικός χώρος στάθμευσης (parking) στο Πάρκο Μνήμης (Memorial Park).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής εκτός από το Φρυ δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης. Πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης στους οικισμούς: Εμπορειό, Παναγιά, Πόλι, Αρβανιτοχώρι και Αγία Μαρίνα.

2. Μονοπάτι 2: Αρβανιτοχώρι – Προφήτης Ηλίας - Αγία Μαρίνα (Καθίστρες) – Αρβανιτοχώρι

Οδικό Δίκτυο: Το μονοπάτι αυτό δεν εξυπηρετείται από το υπάρχον οδικό δίκτυο. Ξεκινώντας από το Αρβανιτοχώρι ακολουθούμε το μονοπάτι προς τα νότια για 2,6 χλμ. και στη συνέχεια στρίβουμε δεξιά προς τα βόρεια στον χωματόδρομο μέχρι τον Προφήτη Ηλία για 1 χλμ. Από τον Προφήτη Ηλία πηγαίνοντας προς τα βόρεια ακολουθούμε νέο μονοπάτι για 1,6 χλμ. μέχρι την Αγία Παρασκευή. Στην συνέχεια ακολουθούμε το μονοπάτι το οποίο γίνεται χωματόδρομος μέχρι τη στάση λεωφορείων της Αγίας Μαρίνας. Από τη στάση λεωφορείων της Αγίας Μαρίνας δεν υπάρχει μονοπάτι ή δρόμος απευθείας μέχρι το Αρβανιτοχώρι.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν καθημερινά δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (λεωφορεία) από το λιμάνι Φρυ της Κάσου που συνδέουν το Φρυ (μέσω των κεντρικών ασφαλτόδρομων) με τους οικισμούς:

- Αρβανιτοχώρι
- Αγία Μαρίνα

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Από τη στάση λεωφορείων της Αγίας Μαρίνας συνίσταται να χαραχτεί μονοπάτι ή να ανοιχθεί δρόμος απευθείας μέχρι το Αρβανιτοχώρι.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρξουν δρομολόγια Δημοτικού λεωφορείου μέχρι τον Προφήτη Ηλία, προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

3. Μονοπάτι 3: Αρβανιτοχώρι – Παναγιά Ποταμίτισσα - Πόλι – Αρβανιτοχώρι

Οδικό Δίκτυο: Από το Αρβανιτοχώρι και συγκεκριμένα από την πλατεία Μαρούκλα ακολουθούμε το χωματόδρομο προς τα νότια για 0,9 χλμ. ο οποίος στη συνέχεια γίνεται μονοπάτι για 0,7 χλμ. μέχρι την Παναγιά την Ποταμίτισσα. Στη συνέχεια συνεχίζουμε το μονοπάτι προς τα νότια για 1,8 χλμ. μέχρι να συναντήσουμε έναν χωματόδρομο στον οποίο στρίβουμε αριστερά (προς τα βόρεια) για 0,7 χλμ. Έπειτα συνεχίζουμε σε κύριο μονοπάτι για 0,5 χλμ. και στρίβουμε δεξιά για 0,7 χλμ. σε χωματόδρομο από όπου συνεχίζουμε για 0,6 χλμ. σε μονοπάτι το οποίο στη συνέχεια γίνεται πάλι χωματόδρομος για 1,5 χλμ. Έπειτα στρίβουμε αριστερά προς τα δυτικά σε μονοπάτι για 1,8 χλμ. μέχρι να φτάσουμε το Πόλι και την εκκλησία της Αγίας Τριάδας. Από το Πόλι συνεχίζουμε το μονοπάτι προς τα δυτικά 2 –3 χλμ. μέχρι το Αρβανιτοχώρι.

Συγκοινωνίες: Υπάρχουν καθημερινά δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (λεωφορεία) από το λιμάνι Φρυ της Κάσου που συνδέουν το Φρυ (μέσω των κεντρικών ασφαλτόδρομων) με τους οικισμούς:

- Αρβανιτοχώρι
- Πόλι

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στα σημεία της διαδρομής που υπάρχει χαραγμένο μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή ασφαλτόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρξουν και δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων μέχρι την Παναγιά την Ποταμίτισσα και την Ιερά Μονή Αγίου Μάμα, προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.

- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

4. Μονοπάτι 4: Αέρας (Αμμουές) – Σκάφη – Βούναρης (Κορυφή Κάσου) - Αέρας (Αμμουές)

Οδικό Δίκτυο: Το μονοπάτι αυτό ξεκινάει από το όρος Αέρας Αμμουές με χωματόδρομο προς τα βορειοανατολικά και για 1,3 χλμ. μέχρι τον Άγιο Χαράλαμπο. Στη συνέχεια συνεχίζει με κύριο μονοπάτι για 1 χλμ. προς το όρος Μεγάλος Πρίωνας το οποίο μονοπάτι στη συνέχεια στρίβει νοτιοδυτικά για 2,6 χλμ. προς το Κούμι και επιστρέφει ξανά στην περιοχή Αέρας (Αμμουές).

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (λεωφορεία) που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στα σημεία της διαδρομής που υπάρχει χαραγμένο μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή ασφαλτόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρξουν δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων μέχρι τον Άγιο Χαράλαμπο προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

5. Μονοπάτι 5: Αέρας (Αμμουές) – Γράμματα

Οδικό Δίκτυο: Το μονοπάτι αυτό ξεκινάει από το όρος Αέρας Αμμουές με χωματόδρομο προς τα βορειοανατολικά και για 1,9 χλμ. περνώντας από τον Ιερό Ναό του Αγίου Χαράλαμπου. Στη συνέχεια συνεχίζει με χαραγμένο μονοπάτι για 1,2 χλμ. μέχρι τον Αρχαιολογικό Χώρο Ελληνικά Γράμματα.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχουν δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (λεωφορεία) που να εξυπηρετούν τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στα σημεία της διαδρομής που υπάρχει χαραγμένο μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή ασφαλτόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.

- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρξουν δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων μέχρι τον Άγιο Χαράλαμπο ή μέχρι τον Αρχαιολογικό Χώρο Ελληνικά Γράμματα προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

6. Μονοπάτι 6: Χαδιές – Αγιά Μαρίνα (Καθίστρες)

Οδικό Δίκτυο: Ξεκινώντας από τις Χαδιές και συγκεκριμένα την Ιερά Μονή Αγίου Γεωργίου, έπειτα από ένα μικρό κομμάτι ασφαλτόδρομου για 0,4 χλμ. συνεχίζουμε προς τα βόρεια το χαραγμένο μονοπάτι για 6 χλμ. Στη συνέχεια συναντάμε χωματόδρομο για 0,4 χλμ. ο οποίος ξαναγίνεται μονοπάτι για 1,8 χλμ. μέχρι τη στάση λεωφορείων της Αγίας Μαρίας.

Συγκοινωνίες: Εκτός από τα καθημερινά δρομολόγια του Δημοτικού Λεωφορείου που συνδέουν το λιμάνι της Κάσου Φρυ με τον Οικισμό της Αγίας Μαρίας, δεν υπάρχει άλλη Δημοτική Συγκοινωνία που να εξυπηρετεί τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής. Στις Χαδιές η οδική συγκοινωνία εξυπηρετείται μόνο με ταξί.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στα σημεία της διαδρομής που υπάρχει χαραγμένο μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή ασφαλτόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρξουν δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων μέχρι τις Χαδιές, προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

7. Μονοπάτι 7: Χαδιές – Αντιπέρατος

Οδικό Δίκτυο: Από τον οικισμό Χαδιές κινούμαστε προς τα νοτιοδυτικά σε χωματόδρομο για 0,7 χλμ. ο οποίος στη συνέχεια γίνεται μονοπάτι για 1 χλμ. μέχρι την παραλία Αυλάκι.

Συγκοινωνίες: Δεν υπάρχει Δημοτική Συγκοινωνία (λεωφορεία) που να εξυπηρετεί τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής. Στις Χαδιές η οδική συγκοινωνία εξυπηρετείται μόνο με ταξί.

Στάθμευση: Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της παραπάνω διαδρομής δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης (parking).

Παρατηρήσεις:

- ✓ Στα σημεία της διαδρομής που υπάρχει χαραγμένο μονοπάτι συστήνεται να ανοιχθεί χωματόδρομος ή ασφαλτόδρομος προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση της άνω διαδρομής.
- ✓ Θα μπορούσαν επίσης να υπάρξουν δρομολόγια δημοτικών λεωφορείων μέχρι τις Χαδιές, προς εξυπηρέτηση της παραπάνω διαδρομής.
- ✓ Σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής πρέπει να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης (parking).

12.4 Έργα του Δήμου Κάσου για το έτος 2024

Σύμφωνα με το τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Κάσου για το έτος 2024 (**απόφαση 102/19-12-2023**), καταγράφονται οι μελέτες και τα έργα υποδομών του Δήμου Κάσου τα οποία έχουν εξασφαλίσει χρηματοδότηση και πρόκειται να υλοποιηθούν μέσα στο 2024.⁹⁹

1. Επισκευή - Συντήρηση Κληροδοτήματος
2. Επισκευή Τουαλέτας Παλαιού Ιατρείου
3. Κατασκευή Βάσης Γηπέδου 5Χ5
4. Αποκατάσταση Βοτσαλωτών Κάσου
5. Ανάπλαση Παραλιών Κάσου
6. Συντήρηση Δημοτικών Αντλιοστασίων
7. Διάνοιξη Δρόμου προς Έξω Μερτά
8. Τσιμεντόστρωση από οικία Δημητρούλη έως Άγιο Νικόλαο
9. Διάνοιξη Δρόμου προς Τριτά
10. Διάνοιξη Δρόμου από Κυνομαλές προς Πεντηκοστή
11. Τσιμεντόστρωση Οδού από Κ. Περσελή προς Σ.Φραγκούλη
12. Τσιμεντόστρωση Οδού στην Παναγία
13. Διάνοιξη – Διαμόρφωση Δρόμου από Αυλάκι προς Χοχλακιά και τοποθέτηση διαδρόμων πρόσβασης στις παραλίες Αυλακίου και Χοχλακιάς
14. Τσιμεντόστρωση Οδού προς Οικία Μανιά

⁹⁹ Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Κάσου για το έτος 2024 (απόφαση 102/19-12-2023).

15. Εγκαταστάσεις Ηλ/σμού Κοινής Χρήσης
16. Κατασκευή βάσης γηπέδου μπάσκετ Αγίας Μαρίνας
17. Κατασκευή υπόβασης για την τοποθέτηση υπαίθριων οργάνων γυμναστικής στο 5Χ5
18. Διάστρωση ασφαλτικού στο γήπεδο μπάσκετ
19. Κατασκευή σκαλοπατιών στην περιοχή Καρακάσι
20. Διαμόρφωση μονοπατιού Ποταμίτισσας
21. Χωματουργικές Εργασίες
22. Διαμόρφωση οδού προς ενοικιαζόμενα δωμάτια «Μελτέμι»
23. Διαπλάτυνση Οδού πλησίον Αγίου Χαραλάμπου
24. Διαμόρφωση Χώρου στο Γήπεδο Μπάσκετ Αγίας Μαρίνας
25. Αποκατάσταση αγροτικών και χορτολιβαδικών δρόμων και κατασκευή αναχωμάτων στη Νότια Κάσο
26. Μελέτη προσθήκης αιθουσών στο Δημοτικό Σχολείο Ηρωικής Νήσου Κάσου
27. Σύνδεση νέας γεώτρησης στη θέση Άγιος Μηνάς με το εξωτερικό δίκτυο ύδρευσης του Δήμου (υποέργο 1) - Αντώνης Τρίτσης (βελτίωση υποδομών δικτύου ύδρευσης)
28. Ασφαλτόστρωση Αγροτικού δρόμου προς Σκάφη Νήσου Κάσου
29. Πλακοστρώσεις Νήσου Κάσου
30. Ασφαλτοστρώσεις Δήμου Ηρωικής Νήσου Κάσου
31. Κατασκευή γηπέδου ποδοσφαίρου με χρήση στίβου 400 μέτρων στο Δήμο Κάσου
32. Συντήρηση Αίθουσας Αγίου Δημητρίου

12.5. Προβλήματα – Προτάσεις

Σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ και λαμβάνοντας υπόψη τις πολλές απόψεις Ελλήνων και Ξένων Επισκεπτών, τα κυριότερα προβλήματα τα οποία παρουσιάζονται στο Δήμο Κάσου είναι τα ακόλουθα:¹⁰⁰

¹⁰⁰ <http://aei-project.ntua.gr/>

A. Πρόβλημα: Ελλιπές Οδικό Δίκτυο

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω το υφιστάμενο οδικό δίκτυο του Δήμου Κάσου δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένο. Η μεγάλη στενότητα δρόμων μέσα στους οικισμούς, η κακή ποιότητα οδοστρώματος και οι κακές συνθήκες ασφαλείας, δυσχεραίνουν κατά πολύ τις μετακινήσεις των κατοίκων και των τουριστών. Παρόλο που όλοι οι οικισμοί της Κάσου (Φρύ, Αγία Μαρίνα, Αρβανιτοχώρι, Παναγία, Πόλι), συνδέονται μεταξύ τους με ασφαλτοστρωμένους δρόμους, στις προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές, μόνο ένα μέρος των σημείων ενδιαφέροντος είναι προσβάσιμο μέσω του τοπικού οδικού δικτύου. Τα περισσότερα από τα σημεία ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών εξυπηρετούνται από αγροτικούς (χωμάτινους) δρόμους ή από χαραγμένα μονοπάτια με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η πρόσβαση τους σε αυτά.

A. Επίλυση: Δημιουργία Νέου Οδικού Δικτύου

Για τους παραπάνω λόγους, κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία ενός Νέου Οδικού Δικτύου στο νησί της Κάσου ακολουθώντας τις παρακάτω δράσεις:

1. Θεσμοθέτηση Οδικού Δικτύου και Χρήσεων Γής μέσω της ολοκλήρωσης και εφαρμογής του Τοπικού Πολεοδομικού και Συγκοινωνιακού Σχεδίου της Κάσου.
2. Με τη συμπλήρωση/διαπλάτυνση του υφιστάμενου οδικού δικτύου στα σημεία όπου πρέπει, ώστε να εξυπηρετούνται όλες οι προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές.
3. Σε κάποια σημεία των πολιτιστικών διαδρομών που υπάρχουν χαραγμένα μονοπάτια συστήνεται να ανοιχθούν χωματόδρομοι ή τσιμεντόδρομοι, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη πρόσβαση των άνω πολιτιστικών διαδρομών με Δημοτικά Ηλεκτροκίνητα Μέσα.
4. Προτείνεται επίσης η ασφαλτοδρόμηση όλων των τμημάτων των δρόμων που είναι σήμερα χωματόδρομοι και αποτελούν μέρος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών.
5. Επιπρόσθετα, στα σημεία των μονοπατιών όπου διακόπτεται το μονοπάτι, συστήνεται με τη βοήθεια του Δήμου να καθαρισθούν από τυχόν βλάστηση και να ανοιχθούν τα μονοπάτια μέχρι τα σημεία ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών.
6. Σχετικά με τη συντήρηση των παλαιών μονοπατιών, προτείνεται όχι μόνο στα κεντρικά μονοπάτια αλλά σε όλα τα μονοπάτια της περιοχής, η άμεση επέμβαση από ειδική ομάδα για τον καθαρισμό και την συντήρηση τους, όπου απαιτείται.

7. Προτείνεται η τοποθέτηση οριζόντιας και κάθετης σήμανσης καθώς και στηθαία ασφαλείας σε όλο το οδικό δίκτυο του νησιού.

8. Προτείνεται η προώθηση του «έξυπνου» Δημόσιου φωτισμού σε όλο το υπάρχον οδικό δίκτυο.

9. Σημαντική θα είναι επίσης η προώθηση και η ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης στο νησί με αλλαγή του στόλου των οχημάτων της Δημοτικής αρχής και των άλλων φορέων καθώς και των μέσων που χρησιμοποιούνται για τις Δημόσιες μεταφορές.

10. Κρίνεται αναγκαία η τοποθέτηση φορτιστών ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε οργανωμένες παραλίες, όπως στο Φρύ και στο λιμάνι, οι οποίοι χρησιμοποιούν ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές, όπως και η παροχή κινήτρων στους κατοίκους για αντικατάσταση των οχημάτων τους.

11. Κρίνεται επίσης απαραίτητη, η καλύτερη ενημέρωση του κοινού από την πλευρά του Δήμου, με την τοποθέτηση ενημερωτικών πινακίδων στα σημεία πολιτιστικού και περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος που περιλαμβάνονται στις πολιτιστικές διαδρομές, δημιουργία infokiosks όπως και η εγκατάσταση συστημάτων ISO για την προστασία και τη διατήρηση του περιβάλλοντος.

12. Προτείνεται τέλος η τοποθέτηση διαδραστικής οθόνης ενημέρωσης στο λιμάνι για την προβολή του ΠΠΑ της Κάσου και των προτεινόμενων δραστηριοτήτων.

B. Πρόβλημα: Ελλιπές Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Στο νησί της Κάσου υπάρχουν καθημερινά δρομολόγια Δημοτικού λεωφορείου από το Φρυ που συνδέουν όλους τους οικισμούς μεταξύ τους. Ωστόσο στις Χαδιές η οδική συγκοινωνία εξυπηρετείται μόνο με ταξί. Υπάρχουν σημεία, ιδίως στον οικισμό της Αγ. Μαρίνας, όπου ακόμη και το μικρό Δημοτικό λεωφορείο της Κάσου περνάει με δυσκολία. Όπως για παράδειγμα στο σημείο λίγο μετά το "Στέκι", και μέχρι το super market του Τσουκαλά, όπου τα σταθμευμένα αυτοκίνητα, ιδίως κατά την διάρκεια των Καλοκαιρινών μηνών, κάνουν σχεδόν αδύνατη τη διέλευση του Δημοτικού λεωφορείου. Επιπλέον, δεν υπάρχουν δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας που να εξυπηρετούν τα περισσότερα από τα σημεία ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών.

B. Επίλυση: Δημιουργία Νέου Συγκοινωνιακού Δικτύου

Στο νησί της Κάσου κρίνεται απαραίτητη η αύξηση της χρήσης των Δημοσίων μέσων μεταφοράς κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στο νησί κατά τη θερινή αλλά και τη χειμερινή περίοδο με την εισαγωγή ενός νέου συστήματος Δημόσιας Συγκοινωνίας ακολουθώντας τις παρακάτω δράσεις:

1. Δημιουργία νέων δρομολογίων Δημόσιας Συγκοινωνίας, τα οποία θα καλύπτουν όλες τις προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές σύμφωνα με το πρόγραμμα του ΑΕΙ, εφόσον πρώτα χαραχθούν και ανοιχθούν οι απαραίτητοι δρόμοι που να τις εξυπηρετούν.

2. Για να αντιμετωπιστεί η καλύτερη πρόσβαση ανάμεσα στους στενούς δρόμους μεταξύ των σημείων ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών, προτείνεται η χρήση e-bikes ή ηλεκτρικών δικύκλων.

3. Ακολουθώντας το παράδειγμα της Χάλκης και της Αστυπάλαιας και έχοντας ως στόχο τη μετάβαση στην εποχή της αυτόνομης μετακίνησης ελαχιστοποιημένου ανθρακικού αποτυπώματος και την ηλεκτροκίνηση, προτείνεται η αναβάθμιση όλου του στόλου των Δημοτικών οχημάτων με ηλεκτροκίνητα οχήματα. Σε συνέργεια με την ανάπτυξη δικτύου σταθμών στάθμευσης και ανεφοδιασμού ηλεκτρικών οχημάτων (σκούτερ, ποδηλάτων, αυτοκινήτων), η πρόταση αυτή αποτελεί ένα βασικό βήμα στην αναβάθμιση των μεταφορών στο νησί. Προσβλέπει στην εξάλειψη βασικών αρνητικών στοιχείων της μετακίνησης, του θορύβου, της χημικής και θερμικής ρύπανσης και της κατανάλωσης και αποτελεί ένα έγκαιρο βήμα προς το επερχόμενο μέλλον της βιώσιμης μετακίνησης. Αποτελεί δε ένα έργο «άμεσης επίπτωσης», με ευρύτερες οικολογικές, οικονομικές, τεχνολογικές και κοινωνικές προβολές.

Το παράδειγμα της Αστυπάλαιας

Κατεβάζοντας την εφαρμογή **astyMOVE**, ο χρήστης, επιλέγοντας τη λειτουργία “**ASTYBUS**” έχει τη δυνατότητα να προγραμματίσει τις μετακινήσεις του επιλέγοντας το χρόνο και το σημείο αναχώρησής του ανάμεσα σε 27 στάσεις και αντίστοιχα το σημείο αποβίβασής του. Η χρέωση γίνεται μέσω της εφαρμογής και ανάλογα με τη ζώνη (από τις 5 διαθέσιμες) στην οποία θα μετακινηθεί ο επιβάτης, ενώ υπάρχουν διάφορα οικονομικά πακέτα (για παράδειγμα 45 ευρώ για πακέτο 5 ημερών με 26 διαδρομές), όπως επίσης και μειωμένες τιμές για τους κατοίκους. Κάτι δηλαδή, σαν το γνωστό “BEAT”, μόνο που εδώ οι μετακινήσεις πραγματοποιούνται από ηλεκτρικά Van που μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες και σε διαφορετικό προορισμό για τον καθένα. Η σχετική υπηρεσία προσφέρεται όλο το χρόνο από τις 7 το πρωί ως τις 8 το βράδυ, ενώ τον Ιούλιο και τον Αύγουστο ως τις 2 το πρωί. Μέσα στην εφαρμογή **astyMOVE** υπάρχει επίσης η επιλογή **astyGO**, μέσω της οποίας ο ενδιαφερόμενος (αφού πρώτα αναρτήσει την ταυτότητά του και το δίπλωμα οδήγησης), μπορεί να κλείσει ένα από τα 8 διαθέσιμα VW ID.3, ή αντίστοιχα να νοικιάσει ένα scooter Seat MO ή ένα ηλεκτρικό ποδήλατο Ducati Scrambler. Για τα αυτοκίνητα υπάρχουν 15 σημεία παράδοσης παραλαβής, ενώ στα δίκυκλα διαπιστώθηκε πως εξυπηρετούσαν απόλυτα το κοινό οι δύο χώροι του λιμανιού και της χώρας. Η σχετική υπηρεσία είναι 24ωρη για τα αυτοκίνητα και μεταξύ 9 το πρωί και 9 το βράδυ για τα δίκυκλα.

Γ. Πρόβλημα: Απουσία Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης

Στην Κάσο, εκτός από τον οικισμό του Φρύ, δεν υπάρχουν οργανωμένοι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης ΙΧ και δικύκλων με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται ακόμα περισσότερο η προσβασιμότητα και η επισκεψιμότητα σε όλα τα μέρη ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών και μονοπατιών.

Γ. Επίλυση: Δημιουργία Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης

Για το λόγο αυτό κρίνεται αναγκαία η δημιουργία Δημοτικών και Ελεύθερων Χώρων Στάθμευσης (καλά οργανωμένων) σε κάθε αρχή ή τέλος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών του ΑΕΙ, προκειμένου να εξυπηρετούνται όλα τα σημεία ενδιαφέροντος. Συγκεκριμένα, κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία ενός Δημοτικού χώρου στάθμευσης σε κάθε οικισμό της Κάσου, ο οποίος θα λειτουργεί χωρίς κόστος για τους κατοίκους και με χρονοχρέωση για τους επισκέπτες. Επιπλέον, είναι αναγκαία η δημιουργία και η απόδοση συγκεκριμένων θέσεων στάθμευσης για τους κατοίκους εντός των οικισμών όπως και ο έλεγχος της αποκλειστικής τους χρήσης από αυτούς, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στα άτομα με ειδικά προβλήματα κινητικότητας. Τέλος, προτείνεται η δημιουργία και η λειτουργία ενός χώρου στάθμευσης για χρήση cargo bikes or e-vans για την καλύτερη εξυπηρέτηση των εμπορευματικών μεταφορών.

Δ. Πρόβλημα: Απουσία Ποδηλατικών Υποδομών και Υποδομών για Πεζούς

Στην Κάσο έχουν εντοπιστεί σημαντικά προβλήματα προσβασιμότητας πεζών και ΑΜΕΑ. Συγκεκριμένα, το δίκτυο των πεζών, εντός του Δήμου Κάσου, είναι ελλιπές με αποτέλεσμα η κίνηση των πεζών να μην καθίσταται συνεχώς δυνατή και ασφαλής για τους πεζούς. Επίσης σε όλο το Δήμο Κάσου δεν υπάρχουν καθόλου ποδηλατικές υποδομές. Με σεβασμό στις ιδιαιτερότητες κάθε κατοίκου και επισκέπτη για την ισότιμη παροχή ελεύθερου και προσβάσιμου χώρου προτείνονται οι παρακάτω δράσεις.

Δ. Επίλυση: Δημιουργία Ποδηλατικών Υποδομών και Υποδομών για Πεζούς

1. Για να είναι δυνατή η πεζή μετακίνηση (ροή των πεζών) στο Δήμο Κάσου, θα πρέπει να αναπτυχθεί ένα συνεχές δίκτυο πεζοδρομίων, δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και δρόμων με μεγάλα πλάτη πεζοδρομίων, όπου θα επιτυγχάνεται η μετακίνηση για το σύνολο των ανθρώπων, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία. Προτείνεται επίσης να δημιουργηθεί ένα τέτοιο δίκτυο πεζών σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος που συνδέονται από τα προτεινόμενα πολιτιστικά μονοπάτια του ΑΕΙ.

2. Κρίνεται αναγκαία η μελέτη και η δημιουργία ποδηλατικών υποδομών σε όλες τις πεζοπορικές διαδρομές και τα μονοπάτια του Δήμου Κάσου. Επιπλέον είναι

απαραίτητη η δημιουργία υποδομών για την ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου και του scooter σε όλο το βασικό οδικό δίκτυο, όπως και η λειτουργία ενός συστήματος μίσθωσης ποδηλάτων σε όλα τα μέρη ενδιαφέροντος που συνδέονται από τα προτεινόμενα πολιτιστικά μονοπάτια ή τις πολιτιστικές διαδρομές του ΑΕΙ.

3. Σημαντική είναι η εγκατάσταση και η λειτουργία σταθμών διαμοιραζόμενων ηλεκτρικών ποδηλάτων, Ι.Χ. και scooters στο λιμάνι και σε διάφορα σημεία του νησιού που θα καλύπτουν τις ανάγκες μετακίνησης των επισκεπτών και κατοίκων.

4. Παράλληλα, το ποδήλατο ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης των τουριστών αλλά και των κατοίκων στις πολιτιστικές διαδρομές, είναι ιδιαίτερα σημαντικό κυρίως στα μονοπάτια εκείνα που είναι δύσκολη ή αδύνατη η πρόσβαση με το αυτοκίνητο.

Ε. Πρόβλημα: Λιμάνι Κάσου

Οι λιμενικές υποδομές είναι επίσης ένας τομέας που απαιτεί ενίσχυση στο νησί. Η περιοχή της Κάσου βρίσκεται σε μικρή απόσταση από τις ακτές της Καρπάθου ανατολικά. Η θέση του λιμένα εμφανίζεται να έχει έκθεση μόνο σε ΒΔ, Β και ΒΑ ανέμους και έτσι παρόλη τη φυσική του προστασία, ο λιμένας της Κάσου πλήττεται άμεσα από τους κυματισμούς λόγω της ιδιαίτερης μορφολογίας της ευρύτερης περιοχής. Αυτή η παράμετρος σε συνδυασμό με την ανεπαρκή υφιστάμενη υποδομή (περιορισμένο μήκος λειτουργικών κρηπιδωμάτων, έλλειψη εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης σκαφών) καθιστά δύσκολο και ενίοτε απαγορευτικό τον ασφαλή ελλιμενισμό μεγάλων σκαφών στο λιμένα.



Εικόνα 12.8: Λιμάνι Κάσου, Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Ε. Επίλυση: Αναβάθμιση Υπάρχοντος Λιμένα Κάσου

Για τον παραπάνω λόγο κρίνεται αναγκαία η αναβάθμιση του Υφιστάμενου λιμένα, ώστε να εξυπηρετεί μεγαλύτερα και περισσότερα σκάφη ταυτοχρόνως, καθώς πέραν της κάλυψης των αναγκών της νήσου, θα συμβάλει στην περαιτέρω αύξηση της τουριστικής ζήτησης. Στο υπάρχον λιμάνι ενώ υπάρχει η δυνατότητα αυτή να λειτουργήσει ως τουριστικό, καθώς έχει άνοιγμα 250μ (πράσινη γραμμή), ενώ

κάθετα η απόσταση έως την είσοδο του είναι περίπου 515μ (κόκκινη γραμμή) προτείνεται η ενίσχυση των λιμενοβραχιόνων, για την πρόσδεση μικρών και μέσου μεγέθους τουριστικών σκαφών. Η δημιουργία μιας μαρίνας, τουριστικού καταφυγίου στην Κάσο, μπορεί επίσης να βοηθήσει στην προσέλκυση επισκεπτών, τονώνοντας την τοπική οικονομία και τη διασύνδεση του νησιού με τα υπόλοιπα Δωδεκάνησα.



Εικόνα 12.9: Δημιουργία Νέας Μαρίνας, Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Βιβλιογραφία Κεφαλαίου 12

Τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Κάσου για το έτος 2024 (απόφαση 102/19-12-2023).

Κάσος «Επιχειρησιακό Σχέδιο Αγροτικής Ανάπτυξης 2014 – 2020», Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου.

Ιστογραφία

<https://el.wikipedia.org/wiki/Κάσος>

<https://tourism.kasos-heroicisland.gr/>

<https://golden-greece.gr/islands/dodekanisa/kasos>

<https://kasosproject.com/>

<https://dodecaneseislands.wordpress.com/>

<https://greecedestination.gr/>

<https://www.flash.gr/>

<https://www.karpathiakanea.gr/dromologia-dimotikou-leoforeiou/>

Δ. Παρουσίαση Αποτελεσμάτων

Κεφάλαιο 13

«Η Αιτωλοακαρνανία»

13. 1. Αναγνώριση Περιοχής Μελέτης

Η Αιτωλοακαρνανία (επίσημη ονομασία: Νομός Αιτωλίας και Ακαρνανίας) υπήρξε ένας από τους πενήντα ένα νομούς της Ελλάδας. Αποτελεί ένωση της Αιτωλίας και της Ακαρνανίας και βρίσκεται στο δυτικό μέρος της Στερεάς Ελλάδας αποτελώντας την μεγαλύτερη σε έκταση περιφερειακή ενότητα της Ελλάδας. Πρωτεύουσα της περιφερειακής ενότητας Αιτωλοακαρνανίας είναι το Μεσολόγγι, η μεγαλύτερη πόλη της, ενώ το οικονομικό της κέντρο είναι το Αγρίνιο. Άλλες σημαντικές πόλεις της Αιτωλοακαρνανίας είναι η Ναύπακτος, το Αιτωλικό, η Αμφιλοχία, η Βόνιτσα, ο Αστακός και το Θέρμο. Η περιοχή της Αιτωλοακαρνανίας είναι συνδεδεμένη από το 2004 με την Πελοπόννησο μέσω της Γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου, ενώ συνεχίζει να λειτουργεί, στην ίδια περιοχή και η σύνδεση με το πορθμείο. Επίσης το βορειοδυτικό άκρο της συνδέεται μέσω πλωτής γέφυρας με το νησί της Λευκάδας, ενώ μέσω της υποθαλάσσιας σήραγγας Πρέβεζας - Ακτίου συνδέεται με την περιφερειακή ενότητα Πρέβεζας. Οι Περιφερειακές ενότητες με τις οποίες συνορεύει η Αιτωλοακαρνανία είναι της Λευκάδας στα δυτικά, της Άρτας, της Πρέβεζας και της Καρδίτσας στα βόρεια, της Ευρυτανίας και της Φθιώτιδας βορειοανατολικά, της Φωκίδας στα ανατολικά και της Αχαΐας στα νότια. Σύμφωνα επίσης με το Πρόγραμμα «Καλλικράτης» ο νομός Αιτωλοακαρνανίας αποτελεί την περιφερειακή ενότητα Αιτωλοακαρνανίας που υπάγεται στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου. Η περιφερειακή Ενότητα της Αιτωλοακαρνανίας αποτελείται από τους ακόλουθους επτά (7) δήμους¹⁰¹:

1. Δήμος Αγρινίου
2. Δήμος Ιεράς Πόλεως Μεσολογγίου
3. Ναυπακτίας
4. Αμφιλοχίας
5. Ακτίου – Βόνιτσας
6. Ξηρομέρου
7. Θέρμου

¹⁰¹ https://el.wikipedia.org/wiki/Νομός_Αιτωλοακαρνανίας

Περιβαλλοντικό Απόθεμα

1. Δήμος Αγρινίου

Το Αγρίνιο είναι η μεγαλύτερη πόλη του Νομού Αιτωλοακαρνανίας και είναι ο κρικός που συνδέει την Αιτωλία με την Ακαρνανία. Η θέση της πόλης, στην γη της Αιτωλοακαρνανίας, ορίζεται από τον υδάτινο αρχαίο θεό Αχελώο που κυλά δίπλα της και κείται στα Βορειοδυτικά της λίμνης Τριχωνίδας, στην άκρη σχεδόν του «μεγάλου αιτωλικού πεδίου». Στο Αγρίνιο υπάρχουν **δύο (2) λίμνες** η λίμνη Τριχωνίδα και η λίμνη Λυσιμαχία. Παλαιότερα οι λίμνες αυτές ήταν ενωμένες και αποτελούσαν πλούσιο βιότοπο. Σύμφωνα με περιγραφές περιηγητών του 19ου και του 20ου αιώνα οι γύρω από τις λίμνες περιοχές ήταν σχεδόν αδιαπέραστα δάση. Σήμερα όμως τις χωρίζει η εθνική οδός Αντιρρίου-Ιωαννίνων και η επικοινωνία ανάμεσα τους γίνεται μόνο μέσω ενός ελεγχόμενου καναλιού.¹⁰²



Εικόνα 13.1: Λίμνη Τριχωνίδας, Πηγή: data: image/jpeg;base64

Επιπλέον, στο Αγρίνιο υπάρχουν **τρία (3) φράγματα** τα οποία είναι τα ακόλουθα:

1. Φράγμα Κρεμαστών

2. Υδροηλεκτρικό Φράγμα του Στράτου

3. Υδροηλεκτρικό Φράγμα Καστρακίου

¹⁰² <https://agrinio.gov.gr/>

2. Δήμος Ιεράς Πόλεως Μεσολογγίου

Ο Δήμος της Ιεράς Πόλεως Μεσολογγίου αποτελείται από το Μεσολόγγι, το Αιτωλικό και τις Οινιάδες.

Το Μεσολόγγι



Εικόνα 13.2: Τα μικρά ξύλινα σπιτάκια πάνω σε πασσάλους στο Μεσολόγγι που προστατεύονται από τη συνθήκη Ramsar, Πηγή: http://messolonghi.gov.gr/wp-content/uploads/2018/Site_design/Logo&header/cropped-header50001500-1.png

Το Μεσολόγγι (επισήμως, Ιερή Πόλη Μεσολογγίου) είναι πρωτεύουσα του Νομού Αιτωλοακαρνανίας. Βρίσκεται στο Νότιο τμήμα του Νομού, μεταξύ των ποταμών Αχελώου και Ευήνου, σε απόσταση περίπου 35 χιλιομέτρων από το Αγρίνιο και 37 χιλιομέτρων από το Αντίρριο. Αποτελεί ιστορικό Δήμο καθώς στην πόλη έλαβαν χώρα μερικές απ' τις πιο δραματικές στιγμές της Ελληνικής Επανάστασης του 1821, όπως είναι οι δύο Πολιορκίες και η Έξοδος του Μεσολογγίου. Το Μεσολόγγι είναι γνωστό επίσης για τα αλιευτικά του προϊόντα, ιδιαίτερα το αυγοτάραχο, μιας και η παρακείμενη λιμνοθάλασσα είναι ιδανικό μέρος για ιχθυοκαλλιέργειες. Η λιμνοθάλασσα με τις γραφικές «πελάδες» της, τα μικρά ξύλινα σπιτάκια πάνω σε πασσάλους, μέσα στο νερό- προστατεύεται από την γνωστή **συνθήκη RAMSAR** και αποτελεί **περιβαλλοντικό πάρκο και οικοσύστημα**.¹⁰³

¹⁰³ <http://messolonghi.gov.gr/>

Το Αιτωλικό



Εικόνα 13.3: Το Αιτωλικό, Πηγή: <https://www.travel.gr/wp-content/uploads/2022/11/mesologgi2-2048x1364.jpg>

Το Αιτωλικό, η νερένια πόλη, καλούμενη και μικρή Βενετία της Ελλάδας, είναι κωμόπολη της Αιτωλοακαρνανίας, (δέκα χιλιόμετρα βορειοδυτικά του Μεσολογγίου), και μαζί με τις κοινότητες Άγιος Ηλία, Σταμνάς, Φραγγουλείκων και Χρυσοβεργίου αποτελούσαν τον πρώην Δήμο Αιτωλικού. Η πόλη του Αιτωλικού είναι ανεπτυγμένη πάνω σ' ένα μικρό νησάκι ριζωμένο στο νερό στο μέσον περίπου της λιμνοθάλασσας Αιτωλικού-Μεσολογγίου. Συνδέεται ανατολικά και δυτικά με την ξηρά με δύο πέτρινα τοξοτά γεφύρια αρχικού μήκους περίπου 300 μέτρων το καθένα.

Οι Οινιάδες



Εικόνα 13.4: Οι Οινιάδες, Πηγή: https://iaitoloakarnania.gr/wp-content/uploads/2017/06/257559_126784697403681_5925561_o.jpg

Οι Οινιάδες βρίσκονται στα νοτιοδυτικά του νομού Αιτωλοακαρνανίας. Απλώνονται σε μια έκταση 277.899 στρεμμάτων και ο πληθυσμός τους ανέρχεται στους 10.227 κατοίκους. Το ανθρώπινο δυναμικό της περιοχής καταπιάνεται κυρίως με τις

αγροτικές καλλιέργειες, την κτηνοτροφία και την αλιεία. Ωστόσο, το στοιχείο εκείνο που κάνει τις Οινιάδες μοναδικές είναι ο αξεπέραστος φυσικός τους πλούτος. Ο ποταμός Αχελώος και ο υγροβιότοπος που σχηματίζει, η παραλία του Λούρου και το Δάσος του Φράξου είναι μόνο μερικά δείγματα του φυσικού κάλλους της περιοχής που αποτελούν **διεθνώς αναγνωρισμένες, υπό προστασία**, περιοχές, καθώς αποτελούν ένα καταφύγιο της σπάνιας χλωρίδας και πανίδας της περιοχής.¹⁰⁴

3. Δήμος Ναυπάκτου

Ο Δήμος Ναυπακτίας είναι δήμος της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας που συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης από τη συνένωση των προϋπαρχόντων δήμων Αποδοτίας, Ναυπάκτου, Πλατάνου, Πυλλήνης, Αντιρρίου και Χαλκειάς. Τα όριά του συμπίπτουν με την ιστορική περιοχή της Ναυπακτίας όπως αυτή ορίζεται με δυτικό σύνορο τον ποταμό Εύηνο. Η έκταση του νέου δήμου ανέρχεται σε 870,38 τ. χλμ. και ο πληθυσμός σε 28.124 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Έδρα του δήμου είναι η Ναύπακτος.

Παραλίες Ναυπάκτου

Οι κυριότερες παραλίες της Ναυπάκτου είναι οι ακόλουθες: Η παραλία στη συνοικία της Ψανής, η παραλία της περιοχής του Γριμπόβου, ο Πλατανίτης, το Αντίρριο, η Μακύνεια, η Κάτω Βασιλική, το Κρουονέρι, η Λιμνοπούλα.

4. Δήμος Αμφιλοχίας

Ο Δήμος Αμφιλοχίας είναι δήμος της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας που συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης έπειτα από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Αμφιλοχίας, Ινάχου και Μενιδίου. Καταλαμβάνει το βόρειο άκρο της περιφέρειας και σε μεγάλο βαθμό αντιστοιχεί στην παλαιότερη Επαρχία του Βάλτου. Η έκτασή του ανέρχεται σε 1.091,81 τ. χλμ. και ο πληθυσμός του είναι στους 17.155 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011.¹⁰⁵

Παραλίες Αμφιλοχίας

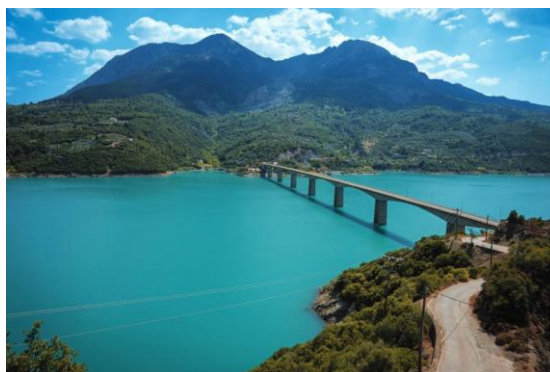
Οι κυριότερες παραλίες του Δήμου Αμφιλοχίας είναι οι ακόλουθες: Blue Beach, Ανοιξιάτικο, Απανέμι, Αράπης, Κατάφουρκο, Κατεργάκι, Κουλούρι, Μενίδι, Μονόλιθος, Μπούκα.

Στη λίμνη των Κρεμαστών, στην οποία ενώνονται τα νερά τεσσάρων ποταμών, ενώνονται επίσης και τέσσερις Δήμοι, της Αμφιλοχίας, του Αγρινίου, του Καρπενησίου και των Αγράφων, καθώς και δύο Περιφέρειες, της Δυτικής Ελλάδας

¹⁰⁴ http://messolonghi.gov.gr/?page_id=452

¹⁰⁵ https://el.wikipedia.org/wiki/Δήμος_Αμφιλοχίας

και της Στερεάς. Είναι η μεγαλύτερη τεχνητή λίμνη στην Ελλάδα και δημιουργήθηκε μετά την κατασκευή του φράγματος των Κρεμαστών το 1965 από τους ποταμούς του Αχελώου, του Αγραφιώτη, του Ταυρωπού και του Τρικεριώτη. Η τεχνητή αυτή λίμνη που δημιουργήθηκε έχει χωρητικότητα 4.750.000.000 m³ νερού και ολόκληρη η περιοχή είναι ενταγμένη στο πρόγραμμα **Natura 2000**.¹⁰⁶



Εικόνα 13.5: Λίμνη των Κρεμαστών, Πηγή: https://www.diakopes.gr/wp-content/uploads/2023/09/shutterstock_462651241_LIMNI-KREMASTON-1.jpg

5. Δήμος Ακτίου – Βόνιτσας

Ο Δήμος Ακτίου - Βόνιτσας είναι δήμος της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας που συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης, το 2011, από την συνένωση των προϋπαρχόντων δήμων Ανακτορίου, Μεδεώνος και Παλαίρου (Κεκροπίας). Η έκτασή του ανέρχεται σε 662,94 τ. χλμ. και ο πληθυσμός του στους 14.656 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2021. Έδρα του νέου δήμου είναι η μεγαλύτερη κωμόπολή του, η Βόνιτσα.¹⁰⁷

Παραλίες Ακτίου - Βόνιτσας

Οι κυριότερες παραλίες του Δήμου Ακτίου – Βόνιτσας είναι οι ακόλουθες: Porto Matzavino, Βαρκό, Ρούγα, Βαθουβάλι.

6. Δήμος Ξηρομέρου

Ο Δήμος Ξηρομέρου είναι Δήμος του Νομού Αιτωλοακαρνανίας, της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας που συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης από την συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Αστακού, Φυτειών και Αλυζίας. Η έκτασή του είναι 584,82 τ. χλμ. και ο πληθυσμός του ανέρχεται στους 13.717 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2001. Σημαντικό φυσικό αξιοθέατο στο Ξηρόμερο αποτελεί το βελανιδοδάσος του, για μια καλύτερη γνωριμία με τη χλωρίδα και την πανίδα του τόπου αυτού. Στο πανάρχαιο αυτό δάσος συναντούμε βελανιδιές που η ηλικία τους

¹⁰⁶ https://el.wikipedia.org/wiki/Λίμνη_Κρεμαστών

¹⁰⁷ https://el.wikipedia.org/wiki/Δήμος_Ακτίου_Βόνιτσας

κυμαίνεται από 300 έως 800 ετών. Αυτό το είδος βελανιδιάς, «φροντίζει» για όλα τα άλλα είδη που φύονται κοντά του, σαν να προνοεί για το «βασίλειό» του, διότι καθότι είναι ημιαειθαλές, χάνει τα φύλλα του αργά και σταδιακά, από τον Σεπτέμβριο ως τις αρχές Φλεβάρη. Το αποτέλεσμα αυτής της φυσικής διαδικασίας, είναι ο συνεχής εμπλουτισμός του χώματος με πολύτιμα θρεπτικά συστατικά για τη διαβίωση άλλων φυτών και οργανισμών. Επιπλέον, το ριζικό του σύστημα εκτείνεται σε μεγάλη ακτίνα και βάθος κάτω από την επιφάνεια και έτσι συμβάλλει στην κατακράτηση των εδαφών και στον εμπλουτισμό της υπόγειας υδροφορίας.¹⁰⁸



Εικόνα 13.6: Βελανιδοδάσος Ξηρομέρου, Πηγή: <https://antenna-star.gr/wp/wp-content/uploads/2021/02/velanido-4.jpg>

Παραλίες

Επιπλέον, ο Δήμος Ξηρομέρου διαθέτει τις ακόλουθες ακτές: Ακτή Ελιά, Ακτή Μύτικα (νοτιοδυτική), Ακτή Σχίνος, Ακτή Παλιόβαρκα - Λύσιμος, Ακτή Αγγιλιά, Ακτή Βελά, Ακτή Ασπρογυάλι, Ακτή Άγιος Γεώργιος, Ακτή Χοβολιό, Ακτή Νέα Αστακού, από τις οποίες ως αποδεκτές για κολύμβηση από άποψη υγιεινής ορίζονται μόνο η Ακτή Χοβολιό και η Ακτή Παλαιά Αστακού (μπροστά στο ξενοδοχείο) οι οποίες ανήκουν στην Δημοτική Κοινότητα Αστακού.

7. Δήμος Θέρμου

Ο Δήμος Θέρμου έχει εδαφική έκταση 333,7 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Έδρα του Δήμου είναι το Θέρμο, μια ιστορική κωμόπολη με πληθυσμό που ανέρχεται στους 2.000 κατοίκους, ο οποίος απέχει 30 χλμ. από το Αγρίνιο και 45 χλμ. από τη Ναύπακτο.¹⁰⁹ Η γεωμορφολογία της περιοχής του Δήμου Θέρμου παρεμβάλλεται ανάμεσα στη λίμνη Τριχωνίδα, στην οροσειρά του Αρακύνθου, στον ποταμό Εύηνο και στον παραπόταμο Φιδάκια. Το μαγευτικό οροπέδιο του Θέρμου, τα μικρότερα οροπέδια της Χρυσοβίτσας και του Πλατύπορου, οι μικρές παραλίμνιες πεδινές εκτάσεις της Μυρτιάς (παραλίμνια περιοχή Μυρτιάς) και της Παμφίας (παραλίμνια περιοχή Παμφίας), η παραλίμνια περιοχή του Πετροχωρίου και το αρκετά ψηλότερο βουνό στο οποίο καταλήγει στο νότιο μέρος της, η εν λόγω περιοχή, το

¹⁰⁸ <https://antenna-star.gr/volta-velanidodasos-xiromeroy>

¹⁰⁹ <https://www.dimos-thermou.gr/website/1748-2/>

βουνό Ανάληψη, είναι τα κύρια γεωμορφολογικά στοιχεία τα περιοχής αυτής. Η Πηγή Κεφαλόβρυσου Θέρμου, την οποία συναντάμε στο κέντρο του Θέρμου, οι Πηγές της Αγίας Σοφίας, οι περίφημοι Δίδυμοι Καταρράκτες Μοκιστιάνου, η Θέση Θέας Πετροχωρίου με την ασυναγώνιστη θέα προς τη λίμνη Τριχωνίδα, οι Πηγές Κεφαλόβρυσου Ανάληψης, είναι επίσης τα στοιχεία εκείνα που χαρακτηρίζουν τη θελκτικότητα της φύσης της περιοχής αυτής.



Εικόνα 13.7: Δίδυμοι Καταρράκτες Μοκιστιάνου, Πηγή:<https://www.dimos-therμου.gr/website/wp-content/uploads/2017/10/10955223-600x450.jpg>

Πολιτιστικό Απόθεμα

1. Δήμος Αγρινίου

Στο Δήμο Αγρινίου υπάρχει πλήθος αρχαιολογικών χώρων, ιστορικών κτιρίων, ναών, και μουσείων. Συγκεκριμένα στο Αγρίνιο υπάρχει το Αρχαιολογικό Μουσείο Αγρινίου, το οποίο βρίσκεται σε χώρο πλησίον του Δημοτικού Πάρκου της πόλης και περιλαμβάνει ευρήματα από την προϊστορική έως και τη ρωμαϊκή εποχή τόσο από την περιοχή του Αγρινίου, όσο και από ολόκληρο το νομό Αιτωλοακαρνανίας. Το Μουσείο αυτό στεγάζεται σε κτίριο που χτίστηκε το 1960 και είναι δωρεά των αδελφών Παπαστράτου.

Στο Δήμο Αγρινίου υπάρχουν οι ακόλουθοι Αρχαιολογικοί Χώροι: Η Αρχαία Στράτος, ο ναός του Στρατίου Διός, το αρχαίο θέατρο, τα τείχη.

Επίσης, στο Δήμο Αγρινίου υπάρχουν τα ακόλουθα ιστορικά κτίρια : Το αναγεννημένο αρχοντικό Ξυνοπούλου (ΔΕΗ), η Δημοτική Αγορά Αγρινίου, το Κτίριο της Τράπεζας της Ελλάδος, το Αρχοντικό Σωχωρίτη, ο Παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός.

Οι σημαντικότεροι Ναοί στο Δήμο Αγρινίου που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον είναι οι παρακάτω:

Παλαιοί Ναοί: Ο Παλιός Ιερός Ναός του Αγίου Χριστοφόρου, η Αγία Τριάδα Μαύρικα, το εκκλησάκι του Αϊ-Λια, στην όχθη της λίμνης Τριχωνίδας, Το εξωκκλήσι

της Αγίας Μαρίνας, Η βυζαντινή εκκλησία στο χωριό Βλοχός, Η εκκλησία της Παναγίας, στη Μεγάλη Χώρα, ο Ιερός Ναός Μεταμορφώσεως του Σωτήρος (Πάρκο).

Νέοι Ναοί: Νέος Ιερός Ναός του Αγίου Χριστοφόρου (Πολιούχος της Πόλης), Ιερός Ναός της Ζωοδόχου Πηγής (Μητροπολιτικός Ναός), Νέος Ιερός Ναός του Αγίου Δημητρίου, Ιερός Ναός του Αγίου Γεωργίου, Ιερός Ναός της Αγίας Τριάδας, Ιερός Ναός της Ευαγγελίστριας, Ιερός Ναός του Αγίου Θωμά, Ιερός Ναός της Αγίας Βαρβάρας, Ιερός Ναός του Αγίου Αντωνίου, Ιερός Ναός του Αγίου Γρηγορίου, Ιερός Ναός του Αγίου Ιωάννη (Ρηγανά), Ιερός Ναός του Αγίου Κωνσταντίνου, Ιερός Ναός της Αγίας Παρασκευής.

Επιπρόσθετα, η ιστορία της πόλης του Αγρινίου είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον καπνό. Τα κτίρια των καπναποθηκών είναι χώροι που έχουν σαφώς ιστορική, αρχιτεκτονική και πολιτιστική αξία για την πόλη. Στις αρχές του εικοστού αιώνα η παραγωγή και η καπνεμπορία βρίσκονται στο απόγειό τους στην πόλη του Αγρινίου. Η εκλεκτή ποιότητα των Αγρινιώτικων καπνών, η τεχνογνωσία των καπνεργατών του Αγρινίου, αλλά και το άριστο μάρκετινγκ των Αδελφών Παπαστράτου, των Αδελφών Παναγόπουλου, των Αδελφών Ηλίου και των Αδελφών Παπαπέτρου, καθιστούν περιζήτητα τα Αγρινιώτικα καπνά στις αγορές του εξωτερικού.¹¹⁰

2. Δήμος Ιεράς Πόλεως Μεσολογγίου

Στο Δήμο της Ιεράς Πόλεως Μεσολογγίου υπάρχουν οι ακόλουθοι αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία και μουσεία: Το Αρχαίο Θέατρο των Οινιάδων, Αλίκυρνα, η Αρχαία Πλευρώνα, η Αρχαία Καλυδώνα, Ρωμαϊκές Θέρμες (Αγίου Θωμά), το Τείχος, ο κήπος των Ηρώων, ο Ανεμόμυλος, το εκκλησάκι της Αγίας Παρασκευής, το Μοναστήρι του Αγίου Συμεών, Άγιος Νικόλαος Κρεμαστός, Επισκοπή Μάστρου, Μητροπολιτικός Ναός Αγίου Σπυρίδωνος, Ιερά Μονή Συμεών Μεσολογγίου, Παναγία Λεσινιώτισσα, Ιερός Ναός Παμεγίστων Ταξιαρχών Αιτωλικού, Μουσείο Ιστορίας και Τέχνης, Μουσείο Παλαμά, Μουσείο Τρικούπη, Πινακοθήκη Σύγχρονης Τέχνης, Κέντρο Λόγου και Τέχνης «Διέξοδος», Μουσείο Χαρακτικών Τεχνών στο Αιτωλικό.

3. Δήμος Ναυπάκτου

Το πιο σημαντικό αρχαιολογικό μνημείο της Ναυπάκτου είναι το Κάστρο της. Το Κάστρο είναι κτισμένο πάνω σε πλαγιά λόφου και αποτελείται από πέντε οχυρωματικούς περιβόλους που σώζονται μέχρι το επίπεδο των επάλξεων. Στον ανώτερο σημείο του βρίσκεται η ακρόπολη ενώ το κατώτερο του σημείο περικλείει το λιμάνι της Ναυπάκτου.¹¹¹

¹¹⁰ https://agrinio.gov.gr/agrinio/tourist_main_blog.php?id=%

¹¹¹ https://el.wikipedia.org/wiki/Κάστρο_Ναυπάκτου



Εικόνα 13.8: Κάστρο Ναυπάκτου

Πηγή:https://www.nafpaktos.gr/sites/default/files/fin_slid_2.jpg

Στο Δήμο Ναυπάκτου υπάρχουν επίσης αρκετά Μοναστήρια τα οποία πάντοτε ασκούσαν σημαντική επίδραση στην περιοχή τους που εκδηλωνόταν με πολλούς τρόπους ανάλογα με την προσωπικότητα των Μοναχών, την τοποθεσία που βρίσκονταν, τη βοήθεια που έδιναν στους περαστικούς, την καθοδήγηση των κατοίκων σε κρίσιμες περιόδους, την εκπαιδευτική τους προσπάθεια, την σημασία τους, σαν κέντρων συνάντησης των κατοίκων κ.α.

Τα κυριότερα Μοναστήρια του Δήμου Ναυπάκτου είναι τα ακόλουθα: Μοναστήρι του Αγίου Ιωάννη Προδρόμου, Ι.Μ. Μεταμορφώσεως του Σωτήρος, Μονή Παναγίας Γοργοεπικού, Μοναστήρι Παναγίας Αμπελακιώτισσας, Μοναστήρι της Βαρνάκοβας, Μονή Αγ. Ιωάννη Προδρόμου Βομβοκούς, Μονή Αγ. Νεκταρίου, Μονή Αγ. Αυγουστίνου & Σεραφείμ Σαρών Τρικόρφου.

Επιπλέον, στην ορεινή Ναυπακτία, τα πετρογέφυρα που καθρεφτίζονται στα νερά του Μόρνου, του Εύηνου και των παραποτάμων τους αποτελούν μοναδική κληρονομιά που γεφυρώνει το χθες με το σήμερα. Τα περισσότερα από τα γεφύρια αυτά είναι μονότοξα και είναι κτισμένα σε επιλεγμένα σημεία όπου η κοίτη των ποταμών είναι στενή. Τα πετρογέφυρα είναι κτισμένα από έμπειρους τεχνίτες και στέκονται υπερήφανα εδώ και πολλά χρόνια σχεδόν παρατημένα στη βαθιά σκιά των νέων οδικών αξόνων. Τα σημαντικότερα απ' αυτά είναι: το Κεφαλογιόφυρο, το γεφύρι της Αρτοτίβας, το γεφύρι της Αμπελακιώτισσας, το γεφύρι των Στενών του Εύηνο, το γεφύρι της Γριάς, το γεφύρι της Δορβιτσάς.

4. Δήμος Αμφιλοχίας

Πέρα από τις ορεινές διαδρομές για ορειβασία και εναλλακτικό τουρισμό, η περιοχή της Αμφιλοχίας διαθέτει επίσης Μνημεία, Αρχαιολογικούς και Θρησκευτικούς χώρους, όμορφα, γραφικά χωριά της Αιτωλοακαρνανίας και της Ευρυτανίας για επίσκεψη και περιήγηση. Η περιοχή της Αμφιλοχίας έχει μακρά ιστορία που χρονολογείται από την αρχαιότητα. Σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα έχουν ανακαλυφθεί στην περιοχή, όπως αρχαία ερείπια, τάφοι και αντικείμενα

καθημερινής ζωής, τα οποία μαρτυρούν την ύπαρξη σημαντικών οικισμών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Κατά τη διάρκεια της ρωμαϊκής και βυζαντινής εποχής, η περιοχή της Αμφιλοχίας αποτέλεσε κομβικό σημείο για την εμπορική και στρατιωτική δραστηριότητα, λόγω της στρατηγικής της θέσης. Οι Μεσαιωνικοί χρόνοι και η Οθωμανική περίοδος άφησαν επίσης το στίγμα τους στην περιοχή, με κάστρα και εκκλησίες να θυμίζουν την πλούσια ιστορική διαδρομή του τόπου. Τα σπουδαιότερα μέρη πολιτιστικού ενδιαφέροντος είναι τα ακόλουθα: Αρχαία Λιμναία, Αμπρακία, Αμφιλορχικό Άργος, Ιερά Μονή Ρέθα, Μονή Αγίας Παρασκευής, Μοναστήρι Αγίου Θωμά, Κάστρο Εμπεσού, Γεφύρι της Τέμπλας, Γεφύρι Βέργας, Δρομίστα.



Εικόνα 13.9: Γεφύρι της Τέμπλας, Πηγή: <https://amfiloxiasdiodos.gr/wp-content/uploads/2021/02/>

5. Δήμος Ακτίου – Βόνιτσας

Κυριότερο αξιοθέατο της πόλης είναι το ενετικό κάστρο της, το οποίο είναι από τα πιο καλοδιατηρημένα της Ελλάδας. Κτίστηκε στις αρχές του 11ου αιώνα (γύρω στα 1070) από τους Ενετούς, όταν αυτοκράτορες του Βυζαντίου ήταν οι Κομνηνοί που τους παραχώρησαν το προνόμιο να κτίσουν το φρούριο και να εκμεταλλευτούν εμπορικά το λιμάνι. Από το 1922, σύμφωνα με το ΒΔ 25-2-1922 - ΦΕΚ 28/Α/26-2-1922 είναι μεταξύ των "προεχόντων Βυζαντινών μνημείων". Στην περιοχή υπάρχουν επίσης αρκετοί παλαιοί ναοί καθώς και το όμορφο πευκόφυτο νησάκι της Κουκουμίτσας στον κόλπο μπροστά από την πόλη το οποίο ενώνεται με γέφυρα και προσφέρεται για περιπάτους. Εκεί γίνονται διάφορες εκδηλώσεις όπως θέατρα, συναυλίες και χοροί από τους διάφορους συλλόγους χορού που έχουν την έδρα τους στην Βόνιτσα.



Εικόνα 13.10: Το γραφικό νησάκι της Κουκουμίτσας και το ξεκλήσι του Αγίου Νεκταρίου
Πηγή: <https://iaitoloakarnania.gr/wp-content/uploads/2016/01/>

Οι κυριότεροι Αρχαιολογικοί χώροι του Δήμου Ακτίου – Βόνιτσας είναι οι ακόλουθοι: ο Αρχαιολογικός Χώρος στη Ρούγα, το Αρχαίο Κάστρο στην Κομπωτή, οι Μυκηναϊκοί Τάφοι στο Λουτράκι, το Κάστρο της Πλαγιάς ή Κάστρο Αγίου Γεωργίου, το Κάστρο του Γρίβα ή Κάστρο του Τεκέ, το Κάστρο της Βόνιτσας, το Βυζαντινό Κάστρο στον Αετό, το Αρχαίο Θύρρειο.

Τα κυριότερα Μοναστήρια και Μουσεία του Δήμου Ακτίου – Βόνιτσας είναι τα ακόλουθα: Παναγιά Αχυρά, το Μοναστήρι της Παναγιάς της Ρόμβης ή Ρομπιάτισσας, το Μοναστήρι του Αγίου Δημητρίου, η Ιερά Μονή Παναγιάς Δευτέρας Κατούνας, το Κατωπόδειο Λαογραφικό Μουσείο Παλαίρου, το Αρχαιολογικό Μουσείο Θυρρείου.

6. Δήμος Ξηρομέρου

Η περιοχή του Ξηρομέρου είναι σημαντική από πολιτιστικής πλευράς διότι στην Ακαρνανία βρίσκονται διάσπαρτα σημαντικά Μυκηναϊκά και Κλασσικά Ελληνικά Μνημεία. Ερείπια από πόλεις και τείχη παλιών φρουρίων υπάρχουν κοντά στο Βελανιδοδάσος. Υπόλοιπα Βυζαντινών-Χριστιανικών μνημείων, μικρές εκκλησίες και άλλα μονοπάτια βρίσκονται επίσης στους λόφους. Τα μονοπάτια αυτά έχουν χρησιμοποιηθεί από Βλάχους βοσκούς επί αιώνες. Η παραδοσιακή αυτή αρχιτεκτονική των χωριών και ο πολιτισμός τους, αποτελούν αυθεντικά κληρονομήματα και πηγές για καθαρό τουρισμό. Τα κυριότερα Αρχαιολογικά και Θρησκευτικά Μνημεία του Δήμου Ξηρομέρου είναι τα ακόλουθα: ο Ναός Αγίου Στεφάνου στο Ρίβιο, το Ερειπωμένο Χωριό του Παλαιού Βάρνακα, η Μονή του Αγίου Γεωργίου Πόρτα Μπαμπίνης, η Ιερά Μονή Κοιμήσεως Θεοτόκου Λιγοβιτίου, το Κάστρο Βάρνακα ή Κάστρο Γλωσσών, η Ιστορική Μονή του Προφήτη Ηλία, τα τείχη των Αρχαίων Κορόντων στη Χρυσοβίτσα, τα αρχαία τείχη της Αρχαίας Σαυρίας στην Παλαιομάνινα, το Λαογραφικό Μουσείο στο Αγράμπελο.



Εικόνα 13.11: Ναός Αγίου Στεφάνου στο Ριβιό , Πηγή :<https://www.google.com/url?sa=i&url=http%3A%2F%2Fwww.520greeks.com%2Fspots%2F-agios-stefanos-rivio>

7. Δήμος Θέρμου

Ο Δήμος Θέρμου έχει μεγάλη ιστορία, μεγάλη πολιτιστική προσφορά και ιδιαίτερες επιδόσεις στον τομέα των γραμμάτων, των τεχνών και των επιστημών. Μια φύση που λόγω των χαρακτηριστικών της επέτρεψε από πολύ νωρίς την ανάπτυξη του πολιτισμού στην περιοχή αυτή, όπως αυτό καταμαρτυρείται από το πλήθος των ανθρωπογενών μνημείων της, με κορυφαίο όλων τον Αρχαιολογικό Χώρο του Θέρμου, ο οποίος αποτέλεσε το σημείο αναφοράς του Κοινού των Αιτωλών, της πρώτης δημοκρατίας στον κόσμο και από τα Βυζαντινά μνημεία που συναντάμε σε ασυνήθιστα μεγάλη πυκνότητα στην περιοχή αυτή σε σχέση με την έκτασή της.

Το Θέρμο αποτέλεσε κοιτίδα της δημοκρατίας, καθώς υπήρξε έδρα της αρχαίας Αιτωλικής Συμπολιτείας, του «Κοινού των Αιτωλών», του πρώτου κράτους στον κόσμο που εφάρμοσε την άμεση δημοκρατία. Ο ναός του Θερμίου Απόλλωνα (7ος αι. π. Χ.), οι αρχαϊκοί ναοί του Λυσείου Απόλλωνα και της θεάς Αρτέμιδας, αρχαϊκές κατοικίες, βάθρα ανδριάντων, οι δύο στοές της αγοράς των Αιτωλών, το βουλευτήριο και η Ιερή Κρήνη, είναι τα σημαντικότερα ευρήματα των ανασκαφών στον αρχαιολογικό χώρο του Θέρμου, ενώ στο Αρχαιολογικό Μουσείο Θέρμου, ένα από τα πιο σύγχρονα μουσεία της χώρας, εκτίθενται ειδώλια νεολιθικής εποχής, ευρήματα μυκηναϊκής, γεωμετρικής, κλασικής και ελληνιστικής εποχής, ψηφίσματα των Αιτωλών, ευρήματα όλα από την ιστορία 2.500 χρόνων της περιοχής.

Η περιοχή του Δήμου Θέρμου, είναι επίσης και η γενέθλια γη του «Αγίου των σκλάβων» Κοσμά του Αιτωλού και άλλων μεγάλων τέκνων του έθνους, όπως είναι ο Ευγένιος Γιαννούλης ο Αιτωλός και ο Χρύσανθος ο Αιτωλός.

Τα θεμέλια του σπιτιού τού Αγίου Κοσμά του Αιτωλού στο Μέγα Δένδρο, ο παλιός Ναός και το μοναστήρι τού Αγίου όπου φυλάσσεται μέρος του λειψάνου του, το μοναστήρι της Αγίας Παρασκευής Μάνδρας με τα κέρια ομοιώματα, τα βυζαντινά μοναστήρια, (Παναγίας Μυρτιάς, Τιμίου Προδρόμου Ανάληψης, Καταφυγίου Δρυμώνα και Φωτμού Πετροχωρίου), το ναοδομικό συγκρότημα της Αγίας Σοφίας, ο σπηλαιώδης ναΐσκος της Παναγίας Ελεούσας στη Μυρτιά και ο πεντάτρουλος ναός

του Αγίου Γεωργίου του Νεομάρτυρα στο Αργυρό Πηγάδι, είναι τα σημαντικότερα θρησκευτικά μνημεία της περιοχής, που μαρτυρούν την αδιάσπαστη συνέχεια της προσφοράς της εν λόγω περιοχής την περίοδο του μεσαίωνα και τα νεότερα χρόνια.¹¹²

13. 2. Υποδομές Αιτωλοακαρνανίας

Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Από την Αιτωλοακαρνανία διέρχεται ο αυτοκινητόδρομος **Ιόνια Οδός** χάρη στην οποία συνδέεται η Περιφέρεια της Αιτωλοακαρνανίας με την υπόλοιπη Ελλάδα. Σύμφωνα με την **Απόφαση ΔΟΥ/5776/2015: Χαρακτηρισμός και Αρίθμηση Αυτοκινητοδρόμων, (ΦΕΚ 253/ΑΑΠ/2015), 21-12-2015**, η Ιόνια Οδός αποκτά την αρίθμηση Α5 ξεκινώντας από τον αυτοκινητόδρομο Τσακώνα και τελειώνοντας στην Κακαβιά. Η πορεία της Ιόνιας Οδού είναι η ακόλουθη: Τσακώνα (Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Πελοποννήσου) - Καλό Νερό - Πύργος - Πάτρα - Ρίο (Α/Κ Ρίου)- Αντίρριο - Μεσολόγγι - Άρτα - Ιωάννινα - Κακαβιά.

Σε ολόκληρη την περιφέρεια της Αιτωλοακαρνανίας υπάρχει αναπτυγμένο το οδικό δίκτυο με εθνικές οδούς, ασφαλτόδρομους και χωματόδρομους οι οποίοι τις περισσότερες φορές δεν βρίσκονται σε καλή κατάσταση είτε λόγω των ακραίων φυσικών καταστροφών (π.χ. από κατολισθήσεις ή καθιζήσεις) είτε λόγω απουσίας αντιπλημμυρικών έργων. Για παράδειγμα μετά τις καταστροφικές πλημμύρες και κατολισθήσεις το Δεκέμβριο του 2021, η Ορεινή Ναυπακτία βρίσκεται σε αποκλεισμό λόγω του κατεστραμμένου οδικού της δικτύου. Σε πολλά χωριά οι δρόμοι τους δεν είναι καν ασφαλτοστρωμένοι ενώ υπάρχουν μεγάλες και αδικαιολόγητες καθυστερήσεις για την αποκατάσταση των ζημιών. Παράλληλα με τη μεγάλη κακοκαιρία το Δεκέμβριο του 2021, η διέλευση μεγάλων φορτηγών με βαριά φορτία για τη μεταφορά εξαρτημάτων για τις ανεμογεννήτριες, προκαλεί επίσης σοβαρές ζημιές στο υπάρχον οδικό δίκτυο το οποίο χρήζει άμεσης αποκατάστασης και τακτικής συντήρησης.

Σύμφωνα επίσης με το άρθρο 9 του Βασιλικού Διατάγματος 06/02/1956 «Περί καθορισμού των επαρχιακών οδών των Νομών του Κράτους κατά τις διατάξεις του Νόμου 3155/1955 περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών και σύμφωνα με την Απόφαση ΔΜΕΟ/Ε/Ο/266/1995: Ανακατάταξη Επαρχιακού Δικτύου των Νομών της Χώρας, (ΦΕΚ 293/Β/1995), 17-04-1995»,

Κατατάσσεται το επαρχιακό οδικό δίκτυο του νομού Αιτωλοακαρνανίας ως εξής:¹¹³

¹¹² <https://www.dimos-thermou.gr/website/1748-2/>

¹¹³ <https://nomoskopio.gr/>

Πρωτεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο:

1. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 1: Μεσολόγγι - Αλυκές - Τουρλίδας.
2. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 2: Χάνι Συκιάς - Κάτω Μακρυνού δια Παπαδάτων και Ματαράγκας.
3. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 4: Σιδηροδρομικός Σταθμός Αιτωλικού - Νεοχώρι - Αστακός δια Κατοχής, Παλαιοκατούνας και Πενταλόφου.
4. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 7: Μεσολόγγι - Άγιος Συμεών - Πλευρών δια Αγίου Θωμά και Αग्रηλιάς, με αφετηρία και τέρμα επί της Εθνικής Οδού Ναυπάκτου - Μεσολογγίου - Αγρινίου.
5. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 8: Μεσολόγγι - Άνω Κεράσοβο - Χάνι Συκιάς δια Ρετσίνων, Ελληνικών, Κάτω Κεράσοβου.
6. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 10: Σταθμός Αγγελοκάστρου - Καλύβια - Αγρίνιο.
7. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 11: Καλύβια - Γέφυρα Σπολάιτας - Ματσούκι - Ρουσείκα.
8. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 12: Παναιτώλιο - Καινούριο.
9. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 14: Σχίνος - Σκουτερά - Σιτώμενα.
10. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 17: Θέρμο - Κουρμέκιο - Ναύπακτος δια Πετροχωρίου, Σιταραλώνων, κάτω Μακρυνούς και Γέφυρας Μπανιά.
11. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 19: Θέρμο - Δρυμών δια Ταξιαρχών μέχρις ορίων Ν. Ευρυτανίας προς Προυσσό.
12. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 21: Θέρμο - Γέφυρα Βαλτσορέματος - Πλάτανος δια Κάτω Χρυσοβίτσας και Αχλαδοκάστρου.
13. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 24: Ναύπακτος - Πλάτανος - Υψηλός Σταυρός από Γέφυρας Μόρνου δια Παλαιοπύργου Σίμου, Ποκίστης, Πλατάνου, Καστανιάς, Αγίου Δημητρίου, Νεοχωρίου και Αράχωβας μετά διακλαδώσεως προς Γαύρο.

14. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 25: Γέφυρα Ρέρεσι - Άνω Χώρα - Υψηλός Σταυρός δια Λιμνίστης, Ασπριάς, Αμπελακιωτίσσης και Κλεπάς.

15. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 26: Λιμνίστα - Ελατόβρυση - Γραμμένη Οξυά δια Τερψιθέας, Ελατούς, Γρηγορίου, Καλλονής, Κυδωνίας μέχρι ορίων Νομού Φωκίδος προς Αρτοτίνα μετά διακλαδώσεων προς Κρυονέρι και προς Πενταγιούς Δωρίδος μέχρι ορίων Νομού.

16. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 28: Γέφυρα Σαμάρι - Κατούνα Λουτράκι δια Τρύφου.

17. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 29: Κατούνα - Φυτείες - Κουβαράς.

18. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 30: Φυτείες - Μπαμπίνη - Μύτικας δια Αετού.

19. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 32: Αστακός - Μαχαιρά - Μπαμπίνη.

20. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 33: Βόνιτσα - Πάλαιρος - Κανδήλα.

21. Τον Επαρχιακό Δρόμο με αριθμό 36: Στράτος - Ματσούκι - Γέφυρα Αχελώου - Γέφυρα Εμπεσού - Πατιόπουλο δια Γέφυρας Βέργας - Μαλεσιάδας μέχρι ορίων Νομού Άρτας προς Κομπάτι.

22. Της Νέας οδού Μύτικας - Αστακός.

Οι υπόλοιποι Δρόμοι, οι οποίοι χαρακτηρίστηκαν με το από 06-02-1956 βασιλικό διάταγμα ως Επαρχιακοί και δεν αναφέρονται παραπάνω, κατατάσσονται στο Δευτερεύον Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο του Νομού Αιτωλοακαρνανίας.

Συγκοινωνιακές Υποδομές

Η Περιφερειακή Ενότητα της Αιτωλοακαρνανίας εξυπηρετείται από τα **ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας** τα οποία διέρχονται από όλους τους Δήμους της και εκτελούν τα παρακάτω δρομολόγια:¹¹⁴

1. Με αφετηρία το **Αγρίνιο** τα ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας πραγματοποιούν δρομολόγια προς τις ακόλουθες περιοχές: Αθήνα, Αιτωλικό, Αμφιλοχία, Αντίρριο, Άρτα, Αστακός, Βάλτος, Βέροια, Βόλος, Βόνιτσα, Γρεβενά, Ευηνοχώρι, Ηγουμενίτσα, Ηράκλειο, Θέρμο, Θεσσαλονίκη, Ιωάννινα,

¹¹⁴ https://www.ktel-aitolnias.gr/el/show_routes.php

Καλαμάτα, Καλαμπάκα, Καρπενήσι, Κατούνα, Κέρκυρα, Κοζάνη, Λαμία, Λάρισα, Λευκάδα, Λειβαδιά, Μακρύνεια, Μεσολόγγι, Μύτικας, Ναύπακτος, Πάτρα, Πρέβεζα, Πύργος, Στάμνα, Τρίκαλα, Φυτείες, Χαλκίδα, Χανιά.

2. Με αφετηρία το **Μεσολόγγι** τα ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας πραγματοποιούν δρομολόγια προς τις ακόλουθες περιοχές: Αγρίνιο, Αθήνα, Αμφιλοχία, Αστακός, Βόλος, Βόνιτσα, Θεσσαλονίκη, Λαμία, Λάρισα, Λειβαδιά, Μύτικας, Πάτρα, Χαλκίδα.
3. Με αφετηρία τη **Ναύπακτο** τα ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας πραγματοποιούν δρομολόγια προς τις ακόλουθες περιοχές: Αγρίνιο, Αθήνα, Αιτωλικό, Αντίρριο, Βόλος, Βόνιτσα, Θεσσαλονίκη, Ιωάννινα, Κοζάνη, Λαμία, Λάρισα, Λειβαδιά, Μεσολόγγι, Πάτρα, Χαλκίδα.
4. Με αφετηρία την **Αμφιλοχία** τα ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας πραγματοποιούν δρομολόγια προς τις ακόλουθες περιοχές: Αγρίνιο, Αθήνα, Άρτα, Βάλτος, Βέροια, Βόλος, Βόνιτσα, Γρεβενά, Θεσσαλονίκη, Ιωάννινα, Καρπενήσι, Κατούνα, Κοζάνη, Λαμία, Λάρισα, Λευκάδα, Μεσολόγγι, Πάτρα, Πρέβεζα, Τρίκαλα.
5. Με αφετηρία τη **Βόνιτσα** τα ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας πραγματοποιούν δρομολόγια προς τις ακόλουθες περιοχές: Αγρίνιο, Αθήνα, Αμφιλοχία, Λευκάδα, Μεσολόγγι.
6. Με αφετηρία το **Θέρμο** τα ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας πραγματοποιούν δρομολόγια προς τις ακόλουθες περιοχές: Αγρίνιο, Αιτωλικό, Αντίρριο, Μακρύνεια, Μεσολόγγι, Πάτρα.

Επιπλέον, όσον αφορά το Δήμο Ξηρομέρου, προχώρησε πρόσφατα, μέσω Κοινοφελούς Επιχείρησης, στην προμήθεια 2 λεωφορείων mini bus 20 θέσεων για την δημιουργία Δημοτικής συγκοινωνίας, για την εξυπηρέτηση των απομακρυσμένων οικισμών του Δήμου (Παλαιομάνινα κ.λ.π.), αλλά και για πολλές άλλες πιθανές χρήσεις οι οποίες είναι αναγκαίες όπως για παράδειγμα η μετακίνηση αθλητικών ομάδων, η μετακίνηση μαθητικών ομάδων, οι πολιτιστικές εκδηλώσεις, η μετακίνηση ομάδων επισκεπτών, η μετακίνηση για καλοκαιρινά μπάνια κ.α.

Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης

1. Στο **Δήμο Αγρινίου** υπάρχουν δεκαοχτώ (18) χώροι στάθμευσης από τους οποίους οι τρεις (3) είναι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης και οι δεκαπέντε (15) ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης.
2. Στο **Δήμο Ιεράς Πόλεως Μεσολογγίου** υπάρχουν οχτώ (8) χώροι στάθμευσης από τους οποίους οι δύο (2) είναι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης και οι έξι (6) ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης.

3. Στο **Δήμο Ναυπάκτου** υπάρχουν πέντε (5) χώροι στάθμευσης από τους οποίους οι τρεις (3) είναι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης και οι δύο (2) ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης.
4. Στο **Δήμο Αμφιλοχίας** υπάρχουν τέσσερις (4) χώροι στάθμευσης από τους οποίους και οι τέσσερις (4) είναι Δημοτικοί χώροι στάθμευσης.
5. Στο **Δήμο Ακτίου - Βόνιτσας** υπάρχουν πέντε (5) χώροι στάθμευσης από τους οποίους οι τρεις (3) είναι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης και οι δύο (2) ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης.
6. Στο **Δήμο Ξηρομέρου** υπάρχουν επτά (7) χώροι στάθμευσης από τους οποίους ο ένας (1) είναι Δημοτικός Χώρος Στάθμευσης και οι έξι (6) ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης.
7. Στο **Δήμο Θέρμου** υπάρχουν δύο (2) χώροι στάθμευσης από τους οποίους και οι δύο (2) είναι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης.

Λιμενικές Υποδομές

Η Περιφερειακή Ενότητα Αιτωλοακαρνανίας πέρα από το ανεπτυγμένο τοπικό και επαρχιακό της οδικό δίκτυο, διαθέτει έξι λιμάνια τα οποία είναι και τα ακόλουθα:

- Το Λιμάνι της Ναυπάκτου που συνδέεται ακτοπλοϊκά με το Ρίο.
- Το Λιμάνι του Μεσολογγίου το οποίο στο μέλλον θα συνδέεται ακτοπλοϊκά με τα Ιόνια Νησιά.
- Το Λιμάνι του Αστακού, το οποίο συνδέεται ήδη ακτοπλοϊκά με Κεφαλονιά και Ιθάκη.
- Το Λιμάνι του Μύτικα, το οποίο συνδέεται ακτοπλοϊκά με Κάλαμο Λευκάδας και Καστό.
- Το Λιμάνι της Αμφιλοχίας που δεν συνδέεται ακτοπλοϊκά με κάποιο προορισμό.

Αεροπορικές Υποδομές

Η Περιφερειακή Ενότητα Αιτωλοακαρνανίας διαθέτει ένα αεροδρόμιο στο Άκτιο. Η πρόσβαση στον κρατικό αερολιμένα Ακτίου γίνεται με λεωφορείο και με ταξί από Λευκάδα, Πρέβεζα και Αιτωλοακαρνανία, διαμέσου της Εθνικής Οδού 42 και Εθνικής Οδού 5 αντίστοιχα. Μελλοντικά ,το αεροδρόμιο αυτό πρόκειται να συνδεθεί με την Ιόνια Οδό (κατ ' επέκταση με όλους τους αυτοκινητοδρόμους της χώρας) έπειτα από την ολοκλήρωση του υπό κατασκευή οδικού κάθετου άξονα Άκτιο-Αμβρακία. Ο κρατικός αερολιμένας Ακτίου συνδέεται με απευθείας πτήση προς Αθήνα και διαθέτει πρόγραμμα άγονης γραμμής προς Ζάκυνθο, Κέρκυρα και Σητεία. Επίσης κατά τη Θερινή Περίοδο υπάρχουν πτήσεις από το αεροδρόμιο του Ακτίου προς αεροδρόμια πλήθους Ευρωπαϊκών Χωρών όπως π.χ. Βελιγράδι, Λάρνακα, Άμστερνταμ, Βιέννη, Βουκουρέστι, Λονδίνο, Μόναχο, Ελσίνκι, Κοπεγχάγη, Βουδαπέστη, Πράγα κ.α.

13.3. Παρουσίαση Πολιτιστικών/Περιβαλλοντικών Διαδρομών και Συσχετισμός τους με το Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση ενός ανοικτού αρχαιολογικού πάρκου στην Αιτωλοακαρνανία με την χάραξη παραθαλάσσιων, παραποτάμιων και παραλίμνιων Πολιτιστικών/Περιβαλλοντικών Διαδρομών μπορεί να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης σε αυτήν τη λιγότερο αναπτυγμένη περιοχή της Ελλάδος. Η περιοχή μπορεί να τροφοδοτείται από το θαλάσσιο και οδικό τουριστικό ρεύμα των Ιονίων νήσων, της Πάτρας της Πρέβεζας και της Ηγουμενίτσας δημιουργώντας πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη όλης της Περιφερειακής Ενότητας Αιτωλοακαρνανίας.¹¹⁵

1. Διαδρομή 1: Παραθαλάσσια διαδρομή Αιτωλοακαρνανίας Α

Η πρώτη προτεινόμενη Πολιτιστική/Περιβαλλοντική Διαδρομή σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ στοχεύει στην ανάδειξη των διαφορετικών επιρροών από τα νησιά του Ιονίου και την Πελοπόννησο, συνδέοντας τα παρακάτω Μνημεία της Περιφερειακής Ενότητας Αιτωλοακαρνανίας: Κάστρο Ναυπάκτου, Φρούριο Αντιρρίου, Σπήλαια Βαράσσοβας (Βυζαντινά Ασκηταριά – Άγιος Νικόλαος κ.α.), Ιερά Πόλις Μεσολογγίου (Τείχη – Προμαχώνες κ.ά.), Λιμνοθάλασσα (Βιότοπος – τοπίο φυσικού κάλλους, παρατηρητήρια πτηνών), Αιτωλικό – παραδοσιακός οικισμός – τοπίο φυσικού κάλλους – ψαροκαλύβες – ψάρεμα, Παναγία Αιτωλικού – Κοίμηση Θεοτόκου (Μεταβυζαντινή εκκλησία) Εθνοσυνέλευση Ρούμελης, Άγιος Νικόλαος ο Κρεμαστός (Βυζαντινό Μοναστήρι – Ασκηταριό), Άγιος Ηλίας Αιτωλικού – Θολωτοί Τάφοι, Νησίδες (Εχινάδες Νήσοι), Πλατυγιάλι Αστακού.

Οδικό Δίκτυο: Ξεκινώντας από το Ενετικό κάστρο της Ναυπάκτου ακολουθούμε προς τα νοτιοδυτικά την επαρχιακή οδό Αντιρρίου – Ιτέας για 12 χλμ και φτάνουμε στο Αντίρριο. Στη συνέχεια από το Αντίρριο ακολουθούμε προς τα βόρεια την Ιόνια Οδό μέχρι τα Χανιά Γαβρολίμνης (15 χλμ.) όπου ακολουθώντας την παράκαμψη προς τα δυτικά και βγαίνοντας από την Ιόνια οδό φτάνουμε στο Όρος Βαράσσοβας. Στη συνέχεια από το Όρος Βαράσσοβας και ακολουθώντας πάλι την Ιόνια Οδό προς τα δυτικά για 20 χλμ φτάνουμε στο Μεσολόγγι. Έπειτα ακολουθώντας προς τα βόρεια την επαρχιακή οδό Αιτωλικού – Μεσολογγίου για 12 χλμ. φτάνουμε στο Αιτωλικό. Από το Αιτωλικό ακολουθώντας προς τα βόρεια την επαρχιακή οδό Αιτωλικού – Αστακού για 5 χλμ. φτάνουμε στο Κεφαλόβρυσσο από όπου χρησιμοποιώντας το υπάρχον οδικό δίκτυο προς τα ανατολικά φτάνουμε στα υπόλοιπα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής (Άγιος Νικόλαος ο Κρεμαστός, Στένωπος). Έπειτα ακολουθώντας την Εθνική Οδό Ρίου – Αργινίου, την επαρχιακή οδό Αιτωλικού – Αστακού και το υπάρχον τοπικό επαρχιακό δίκτυο προς τα

¹¹⁵ <http://aei-project.ntua.gr/>

νοτιοδυτικά για 36 χλμ. φτάνουμε στο Πλατυγιάλι εξυπηρετώντας τα υπόλοιπα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής (Άγιος Ηλίας Αιτωλικού και Πλατυγιάλι).

Η πρόσβαση στα παραπάνω σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής γίνεται κυρίως με τις ακόλουθες επαρχιακές οδούς:

- Επαρχιακή Οδός Αντιρρίου- Ιτέας, τοπικό οδικό δίκτυο.
- Επαρχιακή Οδός Ρίου-Αγρινίου, τοπικό οδικό δίκτυο.
- Επαρχιακή Οδός Ρίου- Αγρινίου, στροφή οδός Ρισανού.
- Επαρχιακή Οδός Αιτωλικού-Μεσολογγίου, στροφή οδός Βασιλέως Γεωργίου.
- Επαρχιακή Οδός Αιτωλικού-Αστακού, τοπικό οδικό δίκτυο.
- Επαρχιακή Οδός Αιτωλικού- Στάμνας.
- Επαρχιακή Οδός Μύτικας-Κάλαμος.
- Επαρχιακή Οδός Φυτειών – Μύτικα, τοπικό οδικό δίκτυο.
- Επαρχιακή Οδός Βόνιτσας- Κανδήλας, τοπικό οδικό δίκτυο.

Συγκοινωνίες: Τα δρομολόγια των ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας, των σταθμών Ναυπάκτου, Ιεράς πόλης Μεσολογγίου και Αγρινίου, κάνουν στάσεις στις ακόλουθες περιοχές και εξυπηρετούν σχεδόν όλο το σύνολο της διαδρομής:

- Ναύπακτος
- Αντίρριο
- Γαβρολίμνη
- Μεσολλόγι
- Αιτωλικό
- Μονή Ελεούσας
- Κεφαλόβρυσο
- Χρυσοβέργι
- Γουριά
- Λεσίνι
- Πλατυγιάλι

Στάθμευση: Υπάρχουν τρεις Δημοτικοί χώροι στάθμευσης στην Ναύπακτο, ένας χώρος Στάθμευσης ΣΕΑ στο Ευηνοχώρι, δύο Δημοτικοί χώροι στάθμευσης στο Μεσολόγγι και ένας χώρος Στάθμευσης στο Αιτωλικό.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης, προς εξυπηρέτηση όλων των σημείων ενδιαφέροντος της διαδρομής.

2. Διαδρομή 2: Παραθαλάσσια διαδρομή Αιτωλοακαρνανίας Β

Η προτεινόμενη Πολιτιστική/Περιβαλλοντική Διαδρομή σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ, στοχεύει επίσης στην ανάδειξη των διαφορετικών επιρροών από τα νησιά του Ιονίου και την Πελοπόννησο, συνδέοντας τα παρακάτω Μνημεία της Περιφερειακής Ενότητας Αιτωλοακαρνανίας: Πλατυγυάλι Αστακού, Βασιλική στις Γράβες (Βυζαντινή Εκκλησία), Ελεούσα Μύτικα (Βυζαντινό Μοναστήρι – Ασκηταριό), Αλύζεια / Αλυζία / Αλυζέα – Λιμάνι Πόλης, Ν. Κάλαμος – Ν. Καστός (Τάφος Κάρνος), Πάλαιρος – Μυκηναϊκή Ακρόπολη – Κάστρο Κεχροπούλας, Σόλλιον – Αρχαία Κορινθιακή Πόλη – Φυγή των Σελλών, Ενετικό Κάστρο Πλαγιάς έναντι Λευκάδας.

Οδικό Δίκτυο: Ξεκινώντας από το Πλατυγιάλι ακολουθούμε προς τα βόρεια την επαρχιακή οδό Αιτωλικού – Αστακού για 13 χλμ και φτάνουμε στον Αστακό. Στη συνέχεια από τον Αστακό κατευθυνόμαστε προς τα νοτιοδυτικά και στη συνέχεια προς τα βόρεια στον παραλιακό δρόμο Αστακού – Μύτικα για 32 χλμ. και φτάνουμε στον Μύτικα. Από το Μύτικα συνεχίζουμε προς τα βόρεια για 18 χλμ στην επαρχιακή οδό Βόνιτσας – Κανδήλας και φτάνουμε στην Πάλαιρο από όπου συνεχίζοντας προς τα βορειοδυτικά στο υπάρχον τοπικό δίκτυο για 16 χλμ. φτάνουμε στην Παλιά Πλάγια.

Συγκοινωνίες: Τα δρομολόγια των ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας των σταθμών Ξηρομέρου και Ακτίου – Βόνιτσας εξυπηρετούν σχεδόν όλο το σύνολο της διαδρομής.

Στάθμευση: Υπάρχει ένας Δημοτικός χώρος στάθμευσης στον Μύτικα και ένας χώρος στάθμευσης στην Πάλαιρο.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης προς εξυπηρέτηση όλων των σημείων ενδιαφέροντος της διαδρομής.

3. Διαδρομή 3: Παραθαλάσσια διαδρομή Νοτίου Αμβρακικού Α

Η προτεινόμενη Πολιτιστική/Περιβαλλοντική Διαδρομή σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ, στοχεύει να εντοπίσει και να αναδείξει τις Πολιτισμικές διαφορές καθώς και τις Πολιτισμικές αλληλεπιδράσεις (ιδιαίτερα κατά τη Βυζαντινή περίοδο) μεταξύ των περιοχών της Ηπείρου και της Αιτωλοακαρνανίας, συνδέοντας τα παρακάτω Μνημεία: Φρούριον Άκτιου, Ανακτόριον – Ιερό Ακαρνάνων, Κάστρο Βόνιτσας, Παναγία Αλιχνιώτισσα (Βυζαντινό), Μοναστηράκι – Παντοκράτορας (Βυζαντινός Ναός), Ρόμβη (Μεταβυζαντινό Μοναστηριακό Συγκρότημα), Θύρρειον – Αρχαία Πόλη, Κάστρο και Μουσείο, Ηράκλεια – Αρχαία Πόλη, Εχινός – Αρχαίο Επίγειο

Θυρρείου, Λιμναία (Φρούριο Αμφιλοχίας) – Ερείπια Αρχαίας Πόλης – Ακρόπολη – Τείχη προς παραλία, Άγιος Στέφανος Ριβίου.

Οδικό Δίκτυο: Ξεκινώντας από τον Άγιο Στέφανο Ριβίου ακολουθούμε προς τα βόρεια την εθνική οδό Αγρινίου – Άρτας για 7,9 χλμ. και στη συνέχεια ακολουθούμε την Αμβρακία Οδό προς τα βορειοδυτικά για 26 χλμ και φτάνουμε στο Λουτράκι (Αμφιλοχίας). Από το Λουτράκι (Αμφιλοχίας) συνεχίζουμε προς τα δυτικά την εθνική οδό Αμφιλοχίας – Λευκάδας για 20 χλμ μέχρι τη Βόνιτσα και 7,6 χλμ. μέχρι τη Γούργουβλη. Από τη Γούργουβλη ακολουθούμε προς τα νότια την Επαρχιακή Οδό Βόνιτσας – Λουτρακίου για 21 χλμ και φτάνουμε στο Ξηρόμερο. Από τη Βόνιτσα συνεχίζουμε προς τα βορειοδυτικά την Αμβρακία Οδό μέχρι το Φρούριο του Ακτίου.

Η πρόσβαση στα παραπάνω σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής γίνεται κυρίως με τις ακόλουθες επαρχιακές οδούς:

- Επαρχιακή Οδός Αμφιλοχίας-Λευκάδας στροφή στην οδό Αρχιεπισκόπου Μακαρίου.
- Ε952 προς Πρέβεζα στροφή στην οδό Ανακτορίου.
- Επαρχιακή Οδός Αμφιλοχίας- Λευκάδας στροφή στην οδό Ελ. Βενιζέλου.
- Οδός Ελ. Βενιζέλου (τοπικό οδικό δίκτυο).
- Επαρχιακή Οδός Μοναστηρακίου – Αετού - Τοπικό οδικό δίκτυο.
- Επαρχιακή Οδός Αμφιλοχίας- Λευκάδας, τοπικό οδικό δίκτυο.
- Επαρχιακή Οδός 042, τοπικό οδικό δίκτυο.
- Επαρχιακή Οδός. Αγρινίου –Άρτας, τοπικό οδικό δίκτυο.

Συγκοινωνίες: Τα δρομολόγια των ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας των σταθμών Ξηρομέρου και Ακτίου - Βόνιτσας εξυπηρετούν σχεδόν όλο το σύνολο της διαδρομής.

Στάθμευση: Κοντά στο Ρίβιο υπάρχει ένας χώρος στάθμευσης στα ΣΕΑ Αμβρακίας , στο Δήμο Ακτίου – Βόνιτσα υπάρχουν τρεις Δημοτικοί χώροι στάθμευσης.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης (parking), προς εξυπηρέτηση όλων των σημείων ενδιαφέροντος της διαδρομής.

4. Διαδρομή 4: Παραθαλάσσια διαδρομή Νοτίου Αμβρακικού Β

Η προτεινόμενη Πολιτιστική/Περιβαλλοντική Διαδρομή σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ, στοχεύει επίσης να εντοπίσει και να αναδείξει τις Πολιτισμικές διαφορές καθώς και τις Πολιτισμικές αλληλεπιδράσεις (ιδιαίτερα κατά τη Βυζαντινή περίοδο) μεταξύ

των περιοχών της Ηπείρου και της Αιτωλοακαρνανίας, συνδέοντας τα παρακάτω Μνημεία: Άγιος Στέφανος Ριβίου, Άργος Αμφιλοχικό, Μπούκα – Αρχαιολογικός χώρος Όλπες, Ρέθα (Μεταβυζαντινό Μοναστηριακό συγκρότημα), Μενίδι – παραλιακό χωριό (Μάχες Αντίστασης).

Οδικό Δίκτυο: Ξεκινώντας από τον Άγιο Στέφανο Ριβίου ακολουθούμε προς τα βόρεια την εθνική οδό Αγρινίου – Άρτας για 18 χλμ. και φτάνουμε στην Αμφιλοχία. Από την Αμφιλοχία συνεχίζουμε προς τα βόρεια για 14 χλμ. και φτάνουμε στο χωριό Ανοιξιάτικο. Από το χωριό Ανοιξιάτικο αν συνεχίσουμε προς τα ανατολικά το επαρχιακό τοπικό δίκτυο για 17 χλμ (με πολλές στροφές) φτάνουμε στην Ιερά Μονή Ρέθα ενώ αν συνεχίσουμε προς τα βορειοδυτικά την εθνική οδό Αγρινίου – Άρτας για 11 χλμ φτάνουμε στο Μενίδι.

Συγκοινωνίες: Τα δρομολόγια των ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας των σταθμών Ξηρομέρου και Αμφιλοχίας εξυπηρετούν σχεδόν όλο το σύνολο της διαδρομής. Για την Ιερά Μονή Ρέθα υπάρχει δημοτική συγκοινωνία μόνο ανήμερα και παραμονή της γιορτής της Μονής.

Στάθμευση: Κοντά στο Ρίβιο υπάρχει ένας χώρος στάθμευσης στα ΣΕΑ Αμβρακίας και ένας χώρος στάθμευσης και στο Μενίδι.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης, προς εξυπηρέτηση όλων των σημείων ενδιαφέροντος της διαδρομής.

5. Διαδρομή 5: Παράκαμψη Δυτικά προς Ορεινή Ναυπακτία

Η προτεινόμενη Πολιτιστική/Περιβαλλοντική Διαδρομή σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ, προβάλλει το πολυδιάστατο Πολιτιστικό απόθεμα της Ορεινής Ναυπακτίας, συνδέοντας τους παρακάτω Παραδοσιακούς Οικισμούς και Μνημεία. Η Πολιτιστική αυτή Διαδρομή δίνει έμφαση στους παραδοσιακούς οικισμούς στην ορεινή περιοχή και απευθύνεται κυρίως στον χειμερινό τουρισμό, ιδιαίτερα σε όσους τουρίστες προτιμούν έναν λιγότερο πολυσύχναστο παραδοσιακό προορισμό. Οι παρακάτω παραδοσιακοί οικισμοί είναι προσβάσιμοι είτε από το Αγρίνιο είτε από τη Ναύπακτο και προσφέρουν επαρκείς εγκαταστάσεις διαμονής όλο το χρόνο: Δορβίτσια (Παραδοσιακός Οικισμός), Πλάτανος (Παραδοσιακός Οικισμός), Πέρκος (Παραδοσιακός Οικισμός), Περίστα (Παραδοσιακός Οικισμός), Αράχοβα (Παραδοσιακός Οικισμός), Μοναστήρι Αμπελακιώτισσας.

Οδικό Δίκτυο: Ξεκινώντας από το χωριό Δορβίτσια ακολουθούμε προς τα βορειοανατολικά το επαρχιακό τοπικό δίκτυο για 54 χλμ (με πολλές στροφές) και

φτάνουμε στην Αράχωβα. Από την Αράχωβα ακολουθούμε προς τα νοτιοανατολικά την επαρχιακή οδό Γέφυρας – Ρερέση – Άνω Χώρας – Ψηλού Σταυρού για 26 χλμ. (επίσης με πολλές στροφές) και φτάνουμε στην Ιερά Μονή Παναγίας Αμπελακιώτισσας (Άγιος Πολύκαρπος).

Η πρόσβαση στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής γίνεται κυρίως με τις ακόλουθες Επαρχιακές Οδούς:

- Επαρχιακή Οδός Ναυπάκτου-Πλατάνου-Ψηλού Σταυρού, στροφή τοπικό οδικό δίκτυο.
- Επαρχιακή Οδός Γέφυρας Βαλτσορέματος - Πέρκου – Καστανιάς, τοπικό οδικό δίκτυο.
- Επαρχιακή Οδός Γέφυρας Βαλτσορέματος - Πέρκου – Καστανιάς, στροφή στην Επαρχιακή Οδό Γέφυρας Ρερέση - Άνω Χώρας - Ψηλού Σταυρού
- Επαρχιακή Οδός Γέφυρας Ρερέση - Άνω Χώρας - Ψηλού Σταυρού, τοπικό οδικό δίκτυο.

Συγκοινωνίες: Τα δρομολόγια των ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας των σταθμών της Ορεινής Ναυπακτίας εξυπηρετούν σχεδόν όλο το σύνολο της διαδρομής.

Στάθμευση: Δεν έχουν προβλεφθεί χώροι στάθμευσης σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης, σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής (πλησίον των Παραδοσιακών Οικισμών).

6. Διαδρομή 6: Παραλίμνια διαδρομή και πλεύση Τριγωνίδας

Η προτεινόμενη Πολιτιστική/Περιβαλλοντική Διαδρομή σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ, προβάλλει το πολυδιάστατο Πολιτιστικό απόθεμα του Ανατολικού τμήματος της Αιτωλοακαρνανίας, συνδέοντας τους παρακάτω Αρχαιολογικούς Χώρους και Μνημεία: Κάστρο Παραβόλας (Ελληνιστικό), Παραβόλα – Παναγιά Κάστρου (Βυζαντινό), Μονή Μυρτιάς (Βυζαντινό) – Άγιοι Απόστολοι Νερομάνας, Θέρμο (αρχαιολογικός χώρος) – Ιερό Αιτωλών, Αγία Σοφία Μόκιστα (Βυζαντινό), Αρχαιολογικός Χώρος Θέρμου.

Οδικό Δίκτυο: Ξεκινώντας από τον Αρχαιολογικό χώρο Παραβόλα και ακολουθώντας προς τα ανατολικά την επαρχιακή οδό Παραβόλας – Θέρμου για 8,2 χλμ. φτάνουμε στο χωριό Νερομάννα από όπου συνεχίζοντας προς τα νοτιοανατολικά την οδό Μητροπολίτου Αιτωλίας και Ακαρνανίας Κοσμά για 6,9 χλμ. φτάνουμε στον Ιερό Ναό Εισοδίων της Θεοτόκου Μυρτιάς. Από τον Ιερό Ναό

Εισοδίων της Θεοτόκου Μυρτιάς ακολουθώντας προς τα βόρεια την οδό Μητροπολίτου Αιτωλίας και Ακαρνανίας Κοσμά για 3,5 χλμ και στη συνέχεια ακολουθώντας προς τα ανατολικά την Επαρχιακή οδό Αγρινίου – Θέρμου για 9 χλμ. φτάνουμε στον Αρχαιολογικό χώρο του Θέρμου.

Η πρόσβαση στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής γίνεται κυρίως με τις ακόλουθες Επαρχιακές Οδούς:

- Επαρχιακή Οδός 38, στροφή οδός Γ. Σταμάτη.
- Επαρχιακή Οδός Παραβόλας- Θέρμου.
- Επαρχιακή Οδός Θέρμου - Προύσου.
- Επαρχιακή Οδός Αγρινίου- Θέρμου, στροφή Κοιμήσεως Θεοτόκου.

Συγκοινωνίες: Τα δρομολόγια των ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας των σταθμών Αγρινίου και Θέρμου, εξυπηρετούν σχεδόν όλο το σύνολο της διαδρομής:

Στάθμευση: Υπάρχουν δύο Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης στο Θέρμο και ένας ανοικτός χώρος στάθμευσης στον Παραβόλα.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης, προς εξυπηρέτηση όλων των σημείων ενδιαφέροντος της διαδρομής.

7. Διαδρομή 7: Παραποτάμια διαδρομή Ευήνου

Η προτεινόμενη Πολιτιστική Διαδρομή σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ, συνδέει σημεία ενδιαφέροντος που καλύπτουν πολλές περιόδους της ιστορίας, προβάλλοντας το πολυδιάστατο Πολιτιστικό απόθεμα του Ανατολικού τμήματος της Αιτωλοακαρνανίας. Λόγω της θέσης της διαδρομής αυτής, μεταξύ των πόλεων Μεσολογγίου και Ναυπάκτου, δίνεται η δυνατότητα στη διαδρομή αυτή, να λειτουργήσει και ως μια «εσωτερική» πολιτιστική διαδρομή συμπληρώνοντας τις τουριστικές εγκαταστάσεις των δύο αυτών πόλεων. Η προτεινόμενη Πολιτιστική Διαδρομή ενώνει τους ακόλουθους Αρχαιολογικούς Χώρους και Μνημεία: Αρχαία Πλευρών ή Κάστρο Κυρά Ρήνης (Μυκηναϊκή Ακρόπολη), Καλυδώνια (Μυκηναϊκή Ακρόπολη), Γαβρολίμνη – Βυζαντινός Ναός Παναγίας Παναξιώτισσας, Ανάληψη – Μονή Προδρόμου Δερβέκιστας, Μόκιστα – Βυζαντινός Ναός Αγ. Νικολάου και Ταξιαρχών.

Οδικό Δίκτυο: Ξεκινώντας από την Παλαιά και Νέα Πλευρώνα Μεσόκαμπου Μεσολογγίου ακολουθούμε προς τα ανατολικά για 24 χλμ την Επαρχιακή οδό Ρίου – Αγρινίου και φτάνουμε στα Χάνια Γαβρολίμνης από όπου ακολουθώντας προς τα βόρεια το τοπικό επαρχιακό οδικό δίκτυο (με πολλές στροφές) για 41 χλμ. φτάνουμε στο Θέρμο.

Η πρόσβαση στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής γίνεται κυρίως μέσω των ακόλουθων Επαρχιακών Οδών:

- Επαρχιακή Οδός Ρίου - Αργινίου.
- Ολυμπία Οδός για Χαλκεία.
- Επαρχιακή Οδός Πετροχωρίου-Αγίου Ανδρέα.

Συγκοινωνίες: Τα δρομολόγια των ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας των σταθμών Ιεράς Πόλεως Μεσολογγίου, Ναυπακτίας, Θέρμου και Αργινίου, εξυπηρετούν σχεδόν όλο το σύνολο της διαδρομής:

Στάθμευση: Υπάρχει ένας χώρος στάθμευσης ΣΕΑ στο Ευηνοχώρι, δύο Δημοτικοί χώροι Στάθμευσης στο Μεσολόγγι, και δύο Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης στο Θέρμο.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης, προς εξυπηρέτηση όλων των σημείων ενδιαφέροντος της διαδρομής.

8. Διαδρομή 8: Παραποτάμια διαδρομή και Πλεύση Αχελώου Α

Η προτεινόμενη Πολιτιστική Διαδρομή σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ αναδεικνύει τη συνέχεια της ιστορίας της περιοχής από την αρχαιότητα έως τη σύγχρονη εποχή, και πώς αυτή επηρεάζεται από την παρουσία του ποταμού Αχελώου. Η διαδρομή αυτή αναδεικνύει τη σχέση μεταξύ του φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής, διότι σημαντικοί αρχαίοι οικισμοί χτίστηκαν κατά μήκος του περίφημου Αχελώου.

Η προτεινόμενη Πολιτιστική Διαδρομή με έντονο τον αρχαιολογικό χαρακτήρα, **ενώνει τους ακόλουθους Αρχαιολογικούς Χώρους και Μνημεία:** Εκβολές – τοπίο φυσικού κάλλους, Οινιάδες – Κορινθιακή Πόλη, Κατοχή – Κούλια (Μεσαιωνικό Κάστρο με Βυζαντινά ερείπια), Εισόδια Θεοτόκου Παλαιοκατούνας (Βυζαντινό Μοναστήρι), Σαυρία – Παλαιολιθικά ευρήματα – Κάστρο, Αρχαία Πόλη, Θολωτοί Τάφοι, Αϊ Γιώργης Αγγελοκάστρου, Αγία Τριάδα Μαύρικα (Βυζαντινό μοναστήρι 10ου αιώνα – Μεταβυζαντινές τοιχογραφίες 18ου αιώνα), Παλαιοκάστρο Σπολαίτας, Αρχαίο Θέατρο Στράτου.

Οδικό Δίκτυο: Ξεκινώντας από το Αρχαίο Θέατρο του Στράτου και πηγαίνοντας προς τα ανατολικά στην εθνική οδό Αργινίου – Άρτας για 1,5 χλμ. φτάνουμε στη γέφυρα του Αχελώου. Από τη Γέφυρα του Αχελώου συνεχίζοντας είτε στην επαρχιακή οδό Καλυβιών – Γέφυρας Σπολάτας προς τα ανατολικά, είτε στην εθνική οδό Αργινίου – Άρτας για 3,7 χλμ. φτάνουμε στη Νεάπολη. Από τη Νεάπολη ακολουθώντας προς τα νότια την εθνική οδό Αργινίου – Άρτας για 7,7 χλμ. φτάνουμε στο Αργίνιο. Από το Αργίνιο ακολουθώντας προς τα νότια για 4,6 χλμ την επέκταση της οδούς

Ηρακλείου φτάνουμε στην εκκλησία Αγία Τριάδα του Μαύρικα. Από το Μαύρικα ακολουθώντας προς τα βόρεια το τοπικό επαρχιακό δίκτυο για 6,2 χλμ. φτάνουμε στο Δοκίμιο. Από το Δοκίμιο ακολουθώντας προς τα δυτικά για 8,2 χλμ την επαρχιακή οδό Αγγελοκάστρου – Αग्रινίου φτάνουμε στα Καλύβια και από τα Καλύβια ακολουθώντας την ίδια οδό προς τα νότια για 7,2 χλμ φτάνουμε στο Αγγελόκαστρο. Στη συνέχεια από το Αγγελόκαστρο συνεχίζουμε προς τα νότια για 4,2 χλμ την επαρχιακή οδό Αγγελοκάστρου – Αग्रινίου και φτάνουμε στην Ιόνια Οδό, την οποία και ακολουθούμε προς τα βορειοδυτικά για 8 χλμ και φτάνουμε στη Ρίγανη. Στη συνέχεια από τη Ρίγανη ακολουθώντας προς τα νότια την επαρχιακή οδό Μπαμπίνης – Στρογγυλοβουνίου για 6,8 χλμ φτάνουμε στο Στρογγυλοβούνι. Από το Στρογγυλοβούνι ακολουθούμε προς τα νότια για 7,2 χλμ την τοπική οδό και φτάνουμε στο Πεντάλοφο. Από το Πεντάλοφο ακολουθώντας προς τα νοτιοδυτικά για 20 χλμ την τοπική οδό φτάνουμε στο Αρχαίο θέατρο Οινιάδων. Από το Πεντάλοφο επίσης ακολουθώντας προς τα νότια την επαρχιακή οδό Αιτωλικού – Στάμνας για 13 χλμ. φτάνουμε στο Αιτωλικό. Από το Αιτωλικό ακολουθώντας προς τα ανατολικά την επαρχιακή οδό Αιτωλικού – Μεσολογγίου για 21 χλμ. φτάνουμε στο Ευηνοχώρι. Από το Αιτωλικό επίσης ακολουθώντας προς τα δυτικά για 29 χλμ το τοπικό οδικό δίκτυο φτάνουμε στις εκβολές του Αχελώου.

Η πρόσβαση στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής γίνεται κυρίως με τις ακόλουθες Επαρχιακές Οδούς:

- Επαρχιακή Οδός Αιτωλικού- Αστακού, τοπικό οδικό δίκτυο.
- Οδός Οινιάδος.
- Επαρχιακή Οδός Μπαμπίνης – Στρογγυλοβουνίου.
- Επαρχιακή Οδός Μπαμπίνης - Στρογγυλοβουνίου για Ρίγανη.
- Επαρχιακή Οδός Μπαμπίνης - Στρογγυλοβουνίου για Ξηρόμερο.
- Επαρχιακή Οδός Αιτωλικού-Στάμνας.
- Επαρχιακή Οδός Αγγελοκάστρου – Αग्रινίου.
- Επαρχιακή Οδός Αग्रινίου Άρτας/Ε951/Ε05, στροφή οδός Ηρακλείτου.
- Επαρχιακή Οδός Καλυβιών - Γέφυρας Σπολάιτας.
- Επαρχιακή Οδός Χαλκιόπουλου – Βίνιανης.

Συγκοινωνίες: Τα δρομολόγια των ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας των σταθμών Ιεράς Πόλεως Μεσολογγίου, Ναυπακτίας και Αग्रινίου εξυπηρετούν σχεδόν όλο το σύνολο της διαδρομής.

Στάθμευση: Υπάρχει ένας χώρος στάθμευσης ΣΕΑ στο Ευηνοχώρι, δύο Δημοτικοί χώροι Στάθμευσης στο Μεσολόγγι, ένας χώρος στάθμευσης στο Αιτωλικό και τρεις Δημοτικοί χώροι Στάθμευσης στο Αग्रίνιο.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν περισσότεροι χώροι στάθμευσης, προς εξυπηρέτηση όλων των σημείων ενδιαφέροντος της διαδρομής.

9. Διαδρομή 9: Παραποτάμια διαδρομή και Πλεύση Αχελώου Β

Η προτεινόμενη Πολιτιστική Διαδρομή σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ αναδεικνύει επίσης τη συνέχεια της ιστορίας της περιοχής από την αρχαιότητα έως τη σύγχρονη εποχή, και πώς αυτή επηρεάζεται από την παρουσία του ποταμού Αχελώου. Η διαδρομή αυτή αναδεικνύει τη σχέση μεταξύ του φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής, διότι σημαντικοί αρχαίοι οικισμοί χτίστηκαν κατά μήκος του περίφημου Αχελώου. Η προτεινόμενη Πολιτιστική Διαδρομή με έντονο τον αρχαιολογικό χαρακτήρα, ενώνει τους ακόλουθους Αρχαιολογικούς Χώρους και Μνημεία: Αρχαίο Θέατρο Στράτου, Ιερά Μονή Κοιμήσεως Θεοτόκου Λιγοβιτσίου (μεταβυζαντινό μοναστηριακό συγκρότημα), Άγιος Αντρέας Χαλκιοπούλων (Βυζαντινό Μοναστήρι), Χρυσοβίτσι (αρχαίος Κόροντας – Θολωτοί τάφοι), Όχθια, Λίμνη Καστρακίου, Λίμνη Κρεμαστών, Μητρόπολις – Κυκλώπεια Τείχη – Ρίγανη, Παλαιόκαστρο Ρίγανης.

Οδικό Δίκτυο: Ξεκινώντας από την Ιερά Μονή Κοιμήσεως Θεοτόκου Λιγοβιτσίου και ακολουθώντας προς τα βορειοανατολικά το τοπικό επαρχιακό οδικό δίκτυο και την επαρχιακή οδό Κατούνας - Κουβαρά για 15 χλμ φτάνουμε στον Κουβαρά. Από τον Κουβαρά ακολουθώντας προς τα ανατολικά την εθνική οδό Αργινίου – Άρτας για 8,8 χλμ φτάνουμε στο φράγμα του Στράτου. Από το φράγμα του Στράτου συνεχίζοντας για 4,2 χλμ ανατολικά την εθνική οδό Αργινίου – Άρτας φτάνουμε στη Νεάπολη. Από τη Νεάπολη ακολουθώντας προς τα βόρεια την επαρχιακή οδό Καλυβιών – Γέφυρας Σπολάτας για 11 χλμ. φτάνουμε στο φράγμα του Καστρακίου. Από το Καστράκι ακολουθώντας προς τα βορειοανατολικά για 30 χλμ. την εθνική οδό Καρπενησίου – Αργινίου φτάνουμε στα Καραμανάικα. Από τα Καραμανάικα ακολουθώντας προς τα βόρεια το τοπικό επαρχιακό οδικό δίκτυο για 13 χλμ. φτάνουμε στη λίμνη των Κρεμαστών. Από τη λίμνη των Κρεμαστών ακολουθώντας προς τα βορειοανατολικά την επαρχιακή οδό Σιδέρων – Αλευράδας για 10 χλμ. φτάνουμε στην Αλευράδα. Από την Αλευράδα ακολουθώντας προς τα βορειοδυτικά την επαρχιακή οδό Χαλκιοπούλου – Βίνιανης για 22 χλμ. φτάνουμε στο Παλαιόκαστρο Ρίγανης.

Συγκοινωνίες: Τα δρομολόγια των ΚΤΕΛ Αιτωλοακαρνανίας των σταθμών Ξηρομέρου, Αργινίου και Αμφιλοχίας, εξυπηρετούν σχεδόν όλο το σύνολο της διαδρομής:

Στάθμευση: Δεν έχουν προβλεφθεί χώροι στάθμευσης στα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.

Παρατηρήσεις:

- ✓ Θα μπορούσαν να προβλεφθούν χώροι στάθμευσης, σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της διαδρομής.

13.4 Μελέτες και τα Έργα του Νομού Αιτωλοακαρνανίας για το έτος 2024

Σύμφωνα με τα τεχνικά προγράμματα **όλων των Δήμων του Νομού Αιτωλοακαρνανίας** για το έτος 2024, καταγράφονται οι κυριότερες από τις νέες μελέτες και τα κυριότερα νέα έργα υποδομών που αφορούν την παρούσα εργασία.

1. Δήμου Αγρινίου¹¹⁶

1. Διαμορφώσεις-αναπλάσεις πεζοδρόμων σχεδίου πόλης Αγρινίου.
2. Αναπλάσεις οδών περιοχής Γκένοβας (πλησίον ΕΛΕΠΑΠ).
3. Ασφαλικές εργασίες - τσιμεντοστρώσεις οδών Δημοτικών Ενοτήτων.
4. Κατασκευή τεχνικών έργων οδοποιίας Δημοτικών Κοινοτήτων Αγρινίου.
5. Ασφαλικές εργασίες - τσιμεντοστρώσεις οδών σχεδίου πόλης Αγρινίου.
6. Ανάπλαση οδού Προυσιωτίσσης και Κοινοχρήστων Χώρων Πέριξ του Γηπέδου Παναιτωλικού.
7. Εγκατάσταση Φωτεινής Σηματοδότησης στον Κόμβο των οδών Μακρή & Χαριλάου Τρικούπη.
8. Κατασκευή Ορθογωνικής Τάφρου στην περιοχή Άγιος Ιωάννης Ρηγανάς (Ποδηλατόδρομος).
9. Τοποθέτηση ιστών φωτισμού σε οδούς με υφιστάμενα υπόγεια δίκτυα.
10. Προμήθεια υλικών μέτρων ασφαλείας στην αντιμετώπιση επειγόντων αναγκών (κώννοι, φανοί σήμανσης κ.α.) Δήμου Αγρινίου 2023.
11. Επείγουσες εργασίες αποκατάστασης ζημιών γέφυρας Σπολάιτας του Δήμου Αγρινίου.
12. Επέκταση δικτύων Δημοτικού Φωτισμού & Αποκατάσταση / Αναβάθμιση παλαιών & κατεστραμμένων δικτύων ιστών φωτισμού 2024.
13. Συντήρηση Φωτεινής Σηματοδότησης Δήμου Αγρινίου 2024.
14. Μελέτη τοπογραφικών διαγραμμάτων τροποποιήσεων ρυμοτομικών σχεδίων λόγω άρσης απαλλοτριώσεως Δήμου Αγρινίου.
15. Μελέτη αποτυπώσεων και σύνταξης διαγραμμάτων και πινάκων πράξεων αναλογισμού για εφαρμογή σχεδίου πόλης Αγρινίου.
16. Μελέτη έργων διευθέτησης ρέματος Αγίου Κων/νου.
17. Μελέτη έργων διευθέτησης ρέματος Προφήτη Ηλία στην Τ.Κ. Αγίου Κων/νου.

¹¹⁶ Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Αγρινίου 2024, (ΑΔΑ: 6ΕΦΨΩ65-23Κ)

2. Δήμου Ιερής Πόλεως Μεσολογγίου¹¹⁷

1. Καταγραφή στοιχείων ανάλυσης κυκλοφοριακής κατάστασης και διαμόρφωσης προτάσεων βελτίωσης της κινητικότητας και της οδικής ασφάλειας στο Δήμο Ιερής Πόλης Μεσολογγίου.
2. Σύνταξη φακέλου για τη δημιουργία τετρασκελών αστικών κυκλικών κόμβων στο Δήμο Ιερής Πόλης Μεσολογγίου.
3. Μετατοπίσεις, επεκτάσεις στύλων και τοποθέτησης φωτιστικών σωμάτων σε στύλους ΔΕΗ.
4. Έργα Ηλεκτροφωτισμού στο Δήμο Ιερής Πόλης Μεσολογγίου.
5. Προμήθεια φωτιστικών σωμάτων τύπου led με βραχίονα στήριξης και λοιπού εξοπλισμού για την βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης στο δίκτυο οδοφωτισμού του Δήμου Ιερής Πόλης Μεσολογγίου.
6. Έργα Οδοποιίας - Ασφαλτοστρώσεις στο Δήμο Ιερής Πόλης Μεσολογγίου.
7. Τεχνικά έργα και αποκατάσταση οδών στη Δ.Κ. Μεσολογγίου.
8. Τεχνικά έργα και αποκατάσταση οδών στις Δ.Κ. Αιτωλικού και Δ.Κ. Οινιάδων.
9. Προμήθεια και τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού και ηλεκτροφωτισμού τύπου led σε πλατείες και σε μνημεία της ΔΕ Μεσολογγίου.
10. Προμήθεια και τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού και ηλεκτροφωτισμού τύπου led σε πλατείες και σε μνημεία των ΔΕ Οινιάδων και ΔΕ Αιτωλικού.
11. Ανάπλαση παραποτάμιας οδού ΤΚ Κατοχής.
12. Ασφαλτοστρώσεις - πλακοστρώσεις ΤΚ Γουριάς.
13. Προμήθεια φωτιστικών σωμάτων τύπου led με βραχίονα στήριξης και λοιπού εξοπλισμού για την βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης στο δίκτυο οδοφωτισμού της ΤΚ Γουριάς.
14. Ανάπλαση περιμετρικής βορείου τμήματος και οδού 25ης Μαρτίου Αιτωλικού.
15. Διαμόρφωση και ολοκλήρωση κατασκευής κεντρικής πλατείας Μάρκου Μπότσαρη.
16. Κατασκευή πεζόδρομου - ποδηλατόδρομου και σύνδεσή του με ποδηλατόδρομο Τουρλίδας.
17. Τοποθέτηση περίφραξης και ηλεκτροφωτισμού περιβάλλοντος χώρου στο Θεατράκι Μεσολογγίου.
18. Συντήρηση αλιευτικού καταφυγίου ΔΕ Μεσολογγίου.
19. Προμήθεια σημάτων οδοσήμανσης και διαγραμμίσεις οδών Δήμου Ιερής Πόλης Μεσολογγίου.
20. Προμήθεια πινακίδων ονοματοθεσία και πληροφοριακών πινακίδων.

¹¹⁷ Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Ιερής Πόλεως Μεσολογγίου 2024, (ΑΔΑ: 6ΖΜΠΩΡΖ-Τ7Θ)

3. Δήμου Ναυπάκτου¹¹⁸

1. Δημιουργία, διαμόρφωση πολιτιστικού μονοπατιού καστρόπολης Ναυπάκτου.
2. Οδοποιία και αναπλάσεις ΔΕ Αντιρρίου.
3. Οδοποιία και αναπλάσεις ΔΕ Πυλλήνης.
4. Οδοποιία και αναπλάσεις ΔΕ Πλατάνου.
5. Διαμόρφωση, οδοστρωσία και βελτίωση τεχνικών αγροτικής οδοποιίας στην ΤΚ Τρικόρφου.
6. Οδοποιία και αναπλάσεις ΔΕ Ναυπάκτου πλην ΔΚ Ναυπάκτου.
7. Οδοποιία και αναπλάσεις ΔΕ Αποδοτιάς.
8. Επούλωση λάκκων οδικού δικτύου Δ.Ε. Ναυπάκτου.
9. Βελτίωση-συντήρηση οδικού δικτύου ΔΚ Ναυπάκτου.
10. Συντήρηση - επισκευή οδικού δικτύου ΔΚ Ναυπάκτου πλην ΔΚ Ναυπάκτου.
11. Συντήρηση - επισκευή οδικού δικτύου ΔΚ Ναυπάκτου.
12. Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού.
13. Ανάπλαση ανάδειξη της πλατείας Τζαβελλαίων.
14. Αποκατάσταση μονοπατιών και διαμόρφωση πεζοπορικών διαδρομών Ναυπακτίας.
15. Βελτίωση και καθαρισμός μονοπατιών επιλεγμένων πεζοπορικών διαδρομών και σήμανση στην περιοχή του Δ. Ναυπακτίας.
16. Καθαρισμός και σήμανση μονοπατιών όρους Βαρασόβας.
17. Εκσυγχρονισμός πεζοπορικών διαδρομών ΔΕ Αποδοτιάς.
18. Κατασκευή πεζοδρομίων σε τμήμα της ΠΕΟ 48.
19. Ανάδειξη διαδρομής προς Κάστρο Ναυπάκτου.
20. Ανάπλαση της κεντρικής πλατείας ΤΚ Πλατάνου για την αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της περιοχής.
21. Ανάπλαση ανάδειξη του τμήματος του παραδοσιακού οικισμού Ναυπάκτου Αγ. Παρασκευή.
22. Ανάπλαση δημοτικής οδού στο Αντίρριο.
23. Έργο αποκατάστασης ζημιών οδικού δικτύου και επεμβάσεις αντιμετώπισης κατολισθητικών φαινομένων ΤΚ Κλέπας και Περέστας ΔΕ Πλατάνου.
24. Αστική ανάπλαση εντός ιστορικού κέντρου πόλεως Ναυπάκτου.
25. Σύνταξη μελετών για την κατασκευή του έργου «Παράκαμψη του Κέντρου της Ναυπάκτου».

¹¹⁸ Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Ναυπακτίας 2024, (ΑΔΑ: 9ΑΓ4ΩΚΓ-ΤΙΞ)

4. Δήμου Αμφιλοχίας¹¹⁹

1. Αγροτική οδοποιία Καθαροβούνι – Ελαιόφυτο.
2. Προμήθεια στεγάστρων στάσεων λεωφορείων στο Δήμο Αμφιλοχίας.
3. Αστικός εξοπλισμός πλατείας Εμπεσού.
4. Αγροτική Οδοποιία Βαρετάδας (Β' Φάση).
5. Αγροτική οδοποιία Φλωριάδας (οικ. Φλωριάδας).
6. Αγροτική οδοποιία Φλωριάδας (οικ. Χρυσοπηγής).
7. Προμήθεια και εγκατάσταση συστημάτων έξυπνης πόλης και έξυπνης βιώσιμης κινητικότητας.
8. Αποκατάσταση ζημιών και συντήρηση δημοτικής οδοποιίας ΔΕ Αμφιλοχίας και Ινάχου.
9. Αποκατάσταση ζημιών αγροτικής οδοποιίας που προκλήθηκαν από φυσικές καταστροφές στη Δ.Ε. Αμφιλοχίας.
10. Αποκατάσταση ζημιών αγροτικής οδοποιίας που προκλήθηκαν από φυσικές καταστροφές στη Δ.Ε. Ινάχου.
11. Αποκατάσταση ζημιών αγροτικής οδοποιίας που προκλήθηκαν από φυσικές καταστροφές στη Δ.Ε. Μενιδίου.
12. Δημοτική οδοποιία ΤΚ Πετρώνας ΔΕ Ινάχου Δήμου Αμφιλοχίας.
13. Αποκατάσταση ζημιών και συντήρηση δημοτικής οδοποιίας ΔΕ Αμφιλοχίας και Ινάχου.
14. Βελτίωση εσωτερικής οδοποιίας κοινοτήτων Βρουβιανών και Περδικακίου καθώς και οικισμών αυτών.
15. Αγροτική οδοποιία Βαρετάδας.
16. Μελέτη οδοποιίας Θεριακήσι – Καστριώτισσα.
17. Αγροτική οδοποιία Καθαροβούνι – Ελαιόφυτο.
18. Προμήθεια 10 μικρών ιστιοπλοϊκών σκαφών και 2 μηχανοκίνητων σωστικών σκαφών συνοδείας.
19. Διάνοιξη οδού πρόσβασης για την εκτέλεση έργων κοινής ωφελείας (ΟΤ 150, ΟΤ 152 & ΟΤ 158 εντός σχεδίου πόλεως).
20. Επέκταση δημοτικού φωτισμού (πλησίον Ι.Ν. Αγίου Κοσμά στη θέση Καθαροβούνι Φλωριάδας).
21. Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων "Υφιστάμενου Τουριστικού Καταφυγίου Αμφιλοχίας και Τροποποίηση Χωροθέτησης".

¹¹⁹ Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Αμφιλοχίας 2024, (ΑΔΑ: 69ΔΙΩΨΞ-ΦΚΝ)

5. Δήμου Ακτίου - Βόνιτσας (Νέα Έργα και Νέες Μελέτες)¹²⁰

1. Επεκτάσεις και βελτιώσεις δημοτικού δικτύου ηλεκτροφωτισμού.
2. Βελτίωση βατότητας αγροτικών δρόμων ΔΕ Ανακτορίου.
3. Βελτίωση βατότητας αγροτικών δρόμων ΔΕ Παλαίρου.
4. Βελτίωση βατότητας αγροτικών δρόμων ΔΕ Μεδεώνος.
5. Κατασκευή γεφυριού στη θέση Λάμια Νήσας.
6. Διάνοιξη δρόμου προς Καταρράκτη Σεπετού Μοναστηρακίου.
7. Προμήθεια σκαφών και εκπαιδευτικού εξοπλισμού Ναυταθλητικού Ομίλου Βόνιτσας.
8. Συμβουλευτική υποστήριξη για τη δημιουργία Μαρίνας Πλάγιας.
9. Έργα σύνδεσης, μεταφοράς, αποκατάστασης δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφελείας (ΟΚΩ) για το έργο : Καταφύγιο τουριστικών σκαφών Βόνιτσας.
10. Αρχαιολογική επίβλεψη και έρευνα για το έργο: Καταφύγιο Τουριστικών σκαφών Βόνιτσας.
11. Προμήθεια φάρων για το έργο: Καταφύγιο Τουριστικών σκαφών Βόνιτσας.
12. Αποκατάσταση ζημιών παραλιακού μετώπου Οχθίων Παλαίρου και εσωτερικού οδικού δικτύου.
13. Αποκατάσταση ζημιών παραλιακού μετώπου Οχθίων Παλαίρου και εσωτερικού οδικού δικτύου.
14. Μελέτες αποκατάστασης οδοποιίας Αγίου Βάρβαρου- Λουτρών Τρύφου.
15. Μελέτη οδοποιίας Πογωνίας και Παλαίρου.
16. Μελέτη οδοποιίας για τη διάνοιξη δρόμου στη θέση Αράπης Πογωνίας.
17. Επικαιροποίηση μελέτης για δημιουργία καταφυγίου Θηραμάτων, θέση Περιβόλι – Παλιομονάστηρο.

6. Δήμου Ξηρομέρου (Νέα Έργα και Νέες Μελέτες)¹²¹

1. Τσιμεντόστρωση οδοποιίας ΔΚ Παναγούλας ,ΔΚ Μαχαιράς, ΔΚ Σκουρτούς κ.α.
2. Πλακοστρώσεις σε δημοτικές κοινότητες του Δήμου.
3. Διάνοιξη - Διαμόρφωση δρόμων του σχέδιο πόλεως Μύτικα.
4. Παρεμβάσεις με στόχο τη βελτίωση της κεντρικής πλατείας Αστακού και των επιλεγμένων παρακείμενων οδών της.
5. Αγροτική οδοποιία ΔΕ Αστακού.
6. Αγροτική οδοποιία κοινότητας Πηγαδίων - Προδρόμου – Αγραμπέλων.

¹²⁰ Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Ακτίου – Βόνιτσας 2024, (ΑΔΑ: ΨΤΟΨΩ6Ζ-ΣΗΧ)

¹²¹ Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Ξηρομέρου 2024, (ΑΔΑ: 92ΚΡΩΚΖ-8ΒΘ)

7. Ανάπλαση παραλιακού μετώπου Αστακού, ανάδειξη ιστορικού κέντρου & αισθητική παρέμβαση, ενοποίηση & ανάδειξη των σημαντικών σημείων της πόλης με την κεντρική πλατεία.
8. Εκπόνηση μελέτης αγροτικής οδοποιίας ΤΚ Βασιλόπουλου, Αρχοντοχωρίου, Βάρνακα, Κανδήλας, Παλαιομάνινας, Αγραμπέλων, Προδρόμου, Σκουρτού και άλλων κοινοτήτων.
9. Εκπόνηση γεωλογικής μελέτης περιοχής παλαιού ΑΓ. Γεωργίου Βασιλόπουλου.
10. Εκπόνηση μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων σχεδίου πόλεως Μύτικα.
11. Κτηματογράφηση και σύνταξη πράξης αναλογισμού για τη διάνοιξη δρόμων σχεδίου πόλης Μύτικα - Πράξη αναλογισμού Δημοτικής κοινότητας Αστακού.

7. Δήμου Θέρμου (Νέα Έργα και Νέες Μελέτες)¹²²

1. Εσωτερική Οδοποιία Οικισμών Δήμου Θέρμου.
2. Διάνοιξη Οδού εντός σχεδίου πόλεως στη θέση Μύλος Κασσάνδρας Δήμου Θέρμου.
3. Αποκατάσταση και ενίσχυση αντιστηρίξεων οδοποιίας Κοινοτήτων Αγιάς Σοφιάς και Θέρμου, Δήμου Θέρμου.
4. Σήμανση Ποδηλατικών Διαδρόμων, Αξιοθέατων και Μνημείων σε επιλεγμένες Περιοχές του Δήμου Θέρμου.
5. Επέκταση δικτύου Δημοτικού φωτισμού Κοινοτήτων Ανάληψης και Σιταραλώνων Δήμου Θέρμου.
6. Μελέτες ωρίμανσης και εκτέλεσης έργων των ΟΤΑ.
7. Μελέτες για την αποκατάσταση Πεζογέφυρας στη θέση Καρέλι Ευήνου Δήμου Θέρμου.
8. Εκπόνηση Μελέτης Έργου Βελτίωση – Ασφαλτόστρωση του Δρόμου Κάτω Χρυσοβίτσα – Κουτσομηλιά – Κάτω Δοσούλα.

13.5. Προβλήματα – Προτάσεις

Στις διαδρομές που προτείνονται από το πρόγραμμα ΑΕΙ, το σύνολο των σημείων ενδιαφέροντος είναι προσβάσιμο μέσω του τοπικού οδικού και συγκοινωνιακού δικτύου. Κρίνεται μόνο απαραίτητη, η καλύτερη ενημέρωση του κοινού σχετικά με τις Πολιτιστικές/ Περιβαλλοντικές Διαδρομές από την πλευρά των εκάστοτε Δήμων, με την τοποθέτηση ενημερωτικών πινακίδων στα σημεία του πολιτιστικού και περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος που περιλαμβάνονται στις διαδρομές και τη δημιουργία infokiosks. Σημαντική επίσης θα είναι και η εγκατάσταση συστημάτων ISO για την προστασία και τη διατήρηση του περιβάλλοντος. Τα κυριότερα

¹²² Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Θέρμου 2024, (ΑΔΑ: 6ΑΥΠΩΡΑ-6ΜΝ)

προβλήματα τα οποία παρουσιάζονται στην Περιφερειακή Ενότητα της Αιτωλοκαρνανίας είναι τα ακόλουθα:¹²³

A. Πρόβλημα: Έλλειψη Υποδομών στις Παραθαλάσσιες/Παραλίμνιες Διαδρομές

Για τις παραθαλάσσιες, παραποτάμιες και παραλίμνιες διαδρομές μπορεί να αξιοποιηθεί το υπάρχον οδικό δίκτυο με τις απαραίτητες συμπληρώσεις και βελτιώσεις. Οι προτεινόμενες διαδρομές, μπορούν επίσης να πραγματοποιηθούν και με πλωτά μέσα, στο θαλάσσιο χώρο, στα ποτάμια και στις λίμνες. Δυστυχώς όμως σήμερα δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές γύρω από αυτές τις διαδρομές ώστε να πραγματοποιηθούν με πλωτά μέσα.

A. Επίλυση: Δημιουργία Υποδομών στις Παραθαλάσσιες/Παραλίμνιες Διαδρομές

Στις προτεινόμενες παραθαλάσσιες, παραλίμνιες και παραποτάμιες διαδρομές χρειάζονται να γίνουν έργα ελλιμενισμού όπως και να αναπτυχθούν επιχειρηματικές δραστηριότητες για τη δρομολόγηση μικρών σκαφών, τα οποία θα πραγματοποιούν τις διαδρομές αυτές. Σε αυτή την κατεύθυνση μπορεί να αξιοποιηθεί η ήδη δρώσα πρωτοβουλία για κανό. Απαραίτητη επίσης είναι η κατασκευή μώλων, info kiosks και η προώθηση μιας οργανωμένης επιχειρηματικής δραστηριότητας. Σίγουρα νέα πνοή θα δώσει η δημιουργία των επιχειρήσεων ναυσιπλοΐας, η υποδοχή ιστιοπλοϊκών από άλλους προορισμούς και οι νέες Μαρίνες διότι έτσι θα φέρουν νέο τουριστικό ρεύμα στο νομό, συνδέοντάς τον με το Ιόνιο και το Αιγαίο Πέλαγος.

B. Πρόβλημα: Πρόβλημα λειτουργικότητας στην παραλιακή ζώνη της Ναυπάκτου

Η ιστορικότητα της πόλης της Ναυπάκτου είναι ευρέως γνωστή. Το λιμάνι της, από την εποχή της καθόδου των Δωριέων έως την ναυμαχία της Ναυπάκτου το 1571, αποτέλεσε καθοριστικό παράγοντα των ιστορικών δρώμενων διαμορφώνοντας πολλές φορές το ρου της ιστορίας. Ο νεότερος οικισμός της αναπτύσσεται κάτω από το ιστορικό ενετικό Κάστρο και πλάι στο παραλιακό μέτωπο. Στα δύο άκρα του παραλιακού μετώπου συναντάμε τις περιοχές Ψανή και Γρίμποβο, ενώ στο κέντρο της νοητής αυτής διαδρομής δεσπόζει το ιστορικό λιμάνι της Ναυπάκτου. Τα σημαντικά αυτά τοπόσημα αλλά και οι χώροι συνάθροισης, δυστυχώς δεν είναι σε όλα τα σημεία κατάλληλα διαμορφωμένα και συνδεδεμένα μεταξύ τους και με τον αστικό ιστό. Υπάρχουν σημαντικά προβλήματα διαμόρφωσης και λειτουργικότητας στην παραλιακή ζώνη, τα οποία αναζητούν λύση.

¹²³ <http://aei-project.ntua.gr/>

B. Επίλυση: Ανάδειξη της Παραλιακής ζώνης της Ναυπάκτου

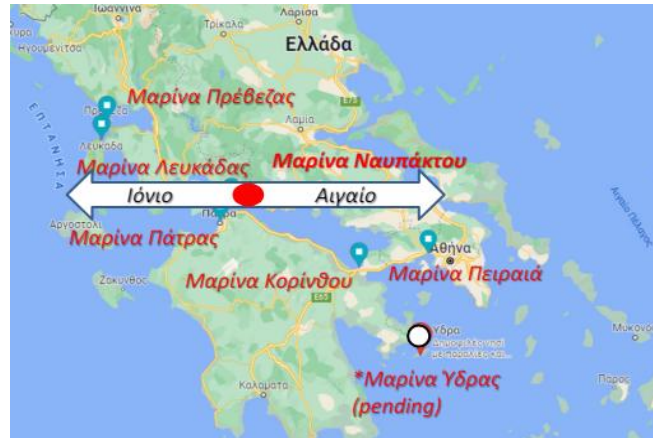
Στα πλαίσια διερεύνησης και αντιμετώπισης των παραπάνω ζητημάτων έχει ήδη προταθεί, σύμφωνα με το πρόγραμμα ΑΕΙ, η σύνταξη αρχιτεκτονικής μελέτης με τίτλο: «*Διαμόρφωση των Κοινόχρηστων Χώρων του παραλιακού μετώπου της Ναυπάκτου από Βάρια μέχρι Σκα και σύνδεση των παραλιών Ψανής – Γρίμποβου διαμέσου του ιστορικού λιμένας*». Η σύνδεση των επιμέρους περιοχών θα επιλύσει το μείζονα πρόβλημα της προσβασιμότητας στο παραλιακό μέτωπο το οποίο ανά διαστήματα είναι απροσπέλαστο από την πόλη της Ναυπάκτου και θα βελτιώσει τη χρήση του λιμένα με την εγκατάσταση επαρκώς εξοπλισμού όπως δέστρες, φωτισμός, εξέδρα κίνησης επαρκούς πλάτους κ.α. Επιπρόσθετα, για τη Ναύπακτο προτείνεται και η δημιουργία μιας παραθαλάσσιας διαδρομής για πεζούς, με ειδικά διαμορφωμένο ξύλινο δάπεδο (τύπου deck) που θα ενοποιεί τις παραλίες Γρίμποβο και Ψανή με αξιοποίηση του πρότυπου υπάρχοντος σχεδιασμού και έργου.

Γ. Πρόβλημα: Έλλειψη Μαρίνας στην Παραλιακή ζώνη της Ναυπάκτου

Τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερα μετά την κατασκευή της γέφυρας Ρίου- Αντιρρίου, η Ναύπακτος, τόσο λόγω ιστορικότητας όσο και λόγω της εγγύτητας της με την Πελοπόννησο, τη Στερεά Ελλάδα και την Αττική, παρουσιάζει περισσότερη τουριστική ανάπτυξη. Ο σημαντικός της πολιτιστικός πλούτος σε συνδυασμό με τη γεωγραφική της θέση δημιουργεί ευνοϊκές προϋποθέσεις για στοχευμένες ενέργειες τουριστικής εκμετάλλευσης. Επιπλέον το γεγονός ότι βρίσκεται στον Κορινθιακό κόλπο που αποτελεί το πέρασμα ανάμεσα στον Σαρωνικό προς το Ιόνιο πέλαγος, καθιστά τη Ναύπακτο ένα πολύ σημαντικό τόπο έλξης του θαλάσσιου τουρισμού. Στο πλαίσιο αυτό, η δημιουργία μια νέας Μαρίνας σκαφών, αποτελεί σήμερα επιτακτική ανάγκη.

Γ. Επίλυση: Δημιουργία Μαρίνας στην Παραλιακή ζώνη της Ναυπάκτου

Γενικότερα, κρίνεται σημαντική η ανάπτυξη θαλάσσιων υποδομών και δραστηριοτήτων γύρω από την παραλιακή ζώνη της Ναυπάκτου. Είναι απαραίτητη, η δημιουργία Μαρίνας στο στρατηγικό σημείο της Ναυπάκτου, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα ελλιμενισμού των σκαφών που θα πραγματοποιούν τις θαλάσσιες διαδρομές. Η δημιουργία αυτής της Μαρίνας θα μπορούσε να ενισχύσει το θαλάσσιο τουρισμό της Αιτωλοακαρνανίας, δημιουργώντας εμβληματική έξοδο προς το Ιόνιο, το Αιγαίο και τα νησιά του Αργοσαρωνικού. Σημαντικής σημασίας επίσης θα είναι και η σύνδεση της Μαρίνας της Ναυπάκτου με τις Μαρίνες της Πρέβεζας, της Λευκάδας, της Πάτρας, της Κορίνθου, του Πειραιά και της Ύδρας (πρόταση).



Εικόνα 13.12: Δημιουργία Μαρίνας στη Ναυπάκτο και η σύνδεση της με τις υπόλοιπες Μαρίνες, Πηγή: <http://aei-project.ntua.gr>

Κατά μήκος του Παραλιακού Μετώπου της Ναυπάκτου μπορεί κανείς να διακρίνει από Δυσμάς προς Ανατολάς, την παραλία της Ψανής, το Ενετικό λιμάνι, τμήμα της πόλης καθώς και την παραλία του Γρίμποβου. Πιο πέρα, ανάμεσα στην οδό καθόδου Δωριέων και στο παραλιακό μέτωπο υπάρχει μια αδιαμόρφωτη περιοχή, έκτασης γύρω στα πενήντα πέντε (55) στρέμματα η οποία ενδείκνυται για τη δημιουργία και διαμόρφωση μιας νέας Μαρίνας σκαφών. Οι χερσαίες εγκαταστάσεις της Μαρίνας που ανταποκρίνονται στα πρότυπα Μαρίνων τέταρτης γενιάς, δύναται να περιλαμβάνουν:

- Χώρους εστίασης για υποστήριξη των σκαφών και όχι μόνο.
- Γραφεία τουριστικά, ναυτιλιακά και γενικών υποδομών της Μαρίνας.
- Συνεδριακό Κέντρο.
- Χώρο Πολιτισμού Στεγασμένο ή Υπαίθριο.
- Κατοικίες και τουριστικές κατοικίες.
- Καλλιτεχνικό χωριό (Ατελιέ δημιουργίας Τέχνης και Πολιτισμού).

Οι παραπάνω χώροι οι οποίοι θα αποτελέσουν ένα μεγάλο αναπτυξιακό σχέδιο της Ναυπάκτου, μπορούν να συμβάλουν δραστικά στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας και του τουρισμού. Η κατασκευή του εν λόγω έργου μπορεί να υλοποιηθεί είτε εν μέρει με κρατικές χρηματοδοτήσεις είτε με ιδιωτικά κεφάλαια και δυνατότητα εκμετάλλευσης της Μαρίνας της Ναυπάκτου για κάποια χρόνια, όπως για παράδειγμα με τη διαδικασία ΣΔΙΤ. Με βάση τα παραπάνω και σε συνδυασμό με άλλες ακόμη ενέργειες του Δήμου που υλοποιούνται στο Παραλιακό μέτωπο, θα ολοκληρωθεί η αξιοποίηση της περιοχής αυτής που παραμένει ανεκμετάλλευτη παρόλο που αποτελεί την περιοχή με την πιο αξιοποιήσιμη οπτική φυγή (Πάτρα, Γέφυρα Αντιρρίου, Παλιό Ενετικό Λιμάνι, Κάστρο Ναυπάκτου). Μια περιοχή που κανείς μπορεί να έχει τη θέα της πόλης του από την ίδια την πόλη,

χωρίς να της γυρνάει την πλάτη μέσα από τη φυσικά διαμορφωμένη αγκαλιά της περιοχής.

Δ. Πρόβλημα: Απουσία Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης

Στην Περιφερειακή Ενότητα Αιτωλοακαρνανίας, δεν υπάρχουν σήμερα αρκετοί οργανωμένοι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης ΙΧ και δικύκλων, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η προσβασιμότητα και η επισκεψιμότητα σχεδόν στα περισσότερα από τα σημεία ενδιαφέροντος των Πολιτιστικών/Περιβαλλοντικών Διαδρομών, ακόμη περισσότερο για τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Δ. Επίλυση: Δημιουργία Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης

Για το λόγο αυτό κρίνεται αναγκαία η δημιουργία Δημοτικών και Ελεύθερων Χώρων Στάθμευσης (καλά οργανωμένων) σε κάθε αρχή ή τέλος των προτεινόμενων Πολιτιστικών/Περιβαλλοντικών Διαδρομών του ΑΕΙ, προκειμένου να εξυπηρετούνται όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της κάθε διαδρομής. Συγκεκριμένα, κρίνεται απαραίτητη η δημιουργία περισσότερων Δημοτικών χώρων στάθμευσης σε κάθε Δήμο της Περιφερειακής Ενότητας Αιτωλοακαρνανίας, ο οποίος θα λειτουργεί χωρίς κόστος για τους κατοίκους και με χρονοχρέωση για τους επισκέπτες. Επιπλέον, είναι αναγκαία η δημιουργία και η απόδοση συγκεκριμένων θέσεων στάθμευσης σε όλους της Δήμους και κυρίως για τους κατοίκους εντός των Παραδοσιακών οικισμών (Πολιτιστική Διαδρομή 5) όπως και ο έλεγχος της αποκλειστικής τους χρήσης από αυτούς, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στα άτομα με ειδικά προβλήματα κινητικότητας.

Ε. Πρόβλημα: Απουσία Ποδηλατικών Υποδομών και Υποδομών για Πεζούς

Στην Περιφερειακή Ενότητα Αιτωλοακαρνανίας έχουν εντοπιστεί σημαντικά προβλήματα προσβασιμότητας πεζών και ΑΜΕΑ. Συγκεκριμένα, το δίκτυο των πεζών, εντός των περισσότερων Δήμων, είναι ελλιπές με αποτέλεσμα η κίνηση των πεζών να μην καθίσταται συνεχώς δυνατή και ασφαλής για τους πεζούς. Επίσης σε αρκετούς Δήμους δεν υπάρχουν καθόλου ποδηλατικές υποδομές.

Ε. Επίλυση: Δημιουργία Ποδηλατικών Υποδομών και Υποδομών για Πεζούς

Για να είναι δυνατή η πεζή μετακίνηση (ροή των πεζών) σε όλους Δήμους της Περιφερειακής Ενότητας Αιτωλοακαρνανίας, θα πρέπει να αναπτυχθεί ένα συνεχές δίκτυο πεζοδρόμων, δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και δρόμων με μεγάλα πλάτη πεζοδρομίων, όπου θα επιτυγχάνεται η μετακίνηση για το σύνολο των ανθρώπων, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με αναπηρία. Προτείνεται επίσης να δημιουργηθεί ένα τέτοιο δίκτυο πεζών σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος που συνδέονται από τις προτεινόμενες Πολιτιστικές/Περιβαλλοντικές Διαδρομές του ΑΕΙ. Κρίνεται ακόμη αναγκαία η δημιουργία ποδηλατικών υποδομών για την

ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου και του scooter στο κεντρικό οδικό δίκτυο, σε όλους τους Δήμους της Περιφερειακής Ενότητας Αιτωλοακαρνανίας. Τέλος, σημαντική θα είναι η εγκατάσταση και η λειτουργία σταθμών διαμοιραζόμενων ηλεκτρικών ποδηλάτων, Ι.Χ. και scooters στα λιμάνια όπως και σε διάφορα κεντρικά σημεία όλων των Δήμων τα οποία θα καλύπτουν τις ανάγκες μετακίνησης των επισκεπτών και των κατοίκων.

Βιβλιογραφία Κεφαλαίου 13

Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Αγρινίου 2024, (ΑΔΑ: 6ΕΦΨΩ65-23Κ)

Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Ιεράς Πόλεως Μεσολογγίου 2024, (ΑΔΑ: 6ΖΜΠΩΡΖ-Τ7Θ)

Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Ναυπακτίας 2024, (ΑΔΑ: 9ΑΓ4ΩΚΓ-ΤΙΞ)

Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Αμφιλοχίας 2024, (ΑΔΑ: 69ΔΙΩΨΞ-ΦΚΝ)

Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Ακτίου – Βόνιτσας 2024, (ΑΔΑ: ΨΤΟΨΩ6Ζ-ΣΗΧ)

Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Ξηρομέρου 2024, (ΑΔΑ: 92ΚΡΩΚΖ-8ΒΘ)

Τεχνικό Πρόγραμμα Δήμου Θέρμου 2024, (ΑΔΑ: 6ΑΥΠΩΡΑ-6ΜΝ)

Ιστογραφία

https://el.wikipedia.org/wiki/Νομός_Αιτωλοακαρνανίας

<https://agrinio.gov.gr/agrinio/>

<http://messolonghi.gov.gr/>

<https://www.nafpaktos.gr/el/oreini-nafpaktia>

https://el.wikipedia.org/wiki/Κάστρο_Ναυπάκτου

https://el.wikipedia.org/wiki/Δήμος_Αμφιλοχίας

https://el.wikipedia.org/wiki/Λίμνη_Κρεμαστών

<https://www.xiromero.gr/>

<https://www.dimos-thermou.gr/>

<https://www.technologismiki.com/nomos/>

<https://www.ktel-aitolnias.gr/>

<https://www.xiromero.gr/>

<http://aei-project.ntua.gr/>

Δ. Παρουσίαση Αποτελεσμάτων

Κεφάλαιο 14

«Συμπεράσματα (Χάρτες) – Σεισμικός Κίνδυνος»

14.1 Πλεονεκτήματα – Μειονεκτήματα Περιοχών Μελέτης

Στην παρούσα Διπλωματική Εργασία εξετάστηκαν διαφορετικές περιοχές με διαφορετικά χαρακτηριστικά και διαφορετικές δυνατότητες αξιοποίησης η κάθε μία. Αναφέρονται επιγραμματικά τα βασικότερα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα στα οποία μπορούμε να εστιάσουμε σε κάθε περιοχής μελέτης.

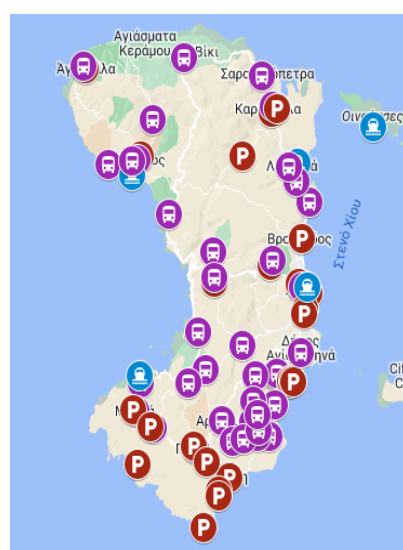
1. Η Χίος

Πλεονεκτήματα:

1. Η Χίος έχει ένα επαρκές οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο το οποίο πρέπει να ενισχυθεί κυρίως μεταξύ των Παραδοσιακών Οικισμών της και να επεκταθεί προς την πλευρά του Κάμπου.

Μειονεκτήματα:

1. Στη Χίο δεν υπάρχουν σήμερα αρκετοί οργανωμένοι Δημοτικοί και Ελεύθεροι Χώροι Στάθμευσης ΙΧ και δικύκλων.
2. Δεν υπάρχουν πεζόδρομοι και ποδηλατικές υποδομές.
3. Το κεντρικό λιμάνι της Χίου, δεν μπορεί να υποστηρίξει την άφιξη πολλών πλοίων ταυτόχρονα. Περιμετρικά του νησιού, οι περισσότεροι όρμοι είναι ανεκμετάλλευτοι και δεν υπάρχουν οι ανάλογες υποδομές για πρόσδεση όπως προβλήτες και αποβάθρες.



Εικόνα 14.1: Χάρτης Χίου: (Δημόσιες Συγκοινωνίες και Χώροι Στάθμευσης)

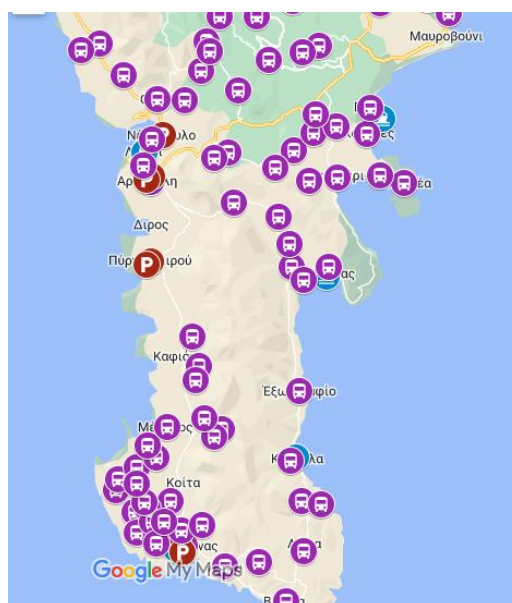
2. Η Ανατολική Μάνη

Πλεονεκτήματα:

1. Το οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο της Ανατολικής Μάνης βρίσκεται γενικά σε καλή κατάσταση.
2. Η Ανατολική Μάνη έχει ως βασικό της λιμάνι το λιμάνι του Γυθείου το οποίο είναι ασφαλές και βρίσκεται εμπορικά σε πλεονεκτική θέση.
3. Υπάρχει δίκτυο εξυπηρέτησης πεζών και ποδηλάτων το οποίο εντοπίζεται κυρίως στους οικισμούς του Γυθείου και της Αρεόπολης.

Μειονεκτήματα:

1. Στην Ανατολική Μάνη δεν υπάρχουν σήμερα αρκετοί οργανωμένοι Δημοτικοί και Ελεύθεροι Χώροι Στάθμευσης ΙΧ και δικύκλων.
2. Στην Ανατολική Μάνη υπάρχουν δύσβατα μονοπάτια και διαδρομές που διακόπτονται, καθώς διέρχονται και μέσα από ιδιωτικές εκτάσεις.
3. Τα περισσότερα μνημεία της Ανατολικής Μάνης (κάστρα, εκκλησίες, μοναστήρια), είτε έχουν δυσκολία στην πρόσβαση, είτε βρίσκονται υπό κατάρρευση.
4. Το δίκτυο των πεζών εντός του Δήμου Ανατολικής Μάνης, είναι ελλιπές στο σύνολο των οικισμών με μερική εξαίρεση τους οικισμούς του Γυθείου και της Αρεόπολης.
5. Το λιμάνι του Γυθείου δεν έχει αρκετό βάθος, με αποτέλεσμα να μη μπορούν να προσδέσουν σε αυτό τα μεγαλύτερα εμπορικά ή τουριστικά πλοία.



Εικόνα 14.2: Χάρτης Ανατολικής Μάνης: (Δημόσιες Συγκοινωνίες και Χώροι Στάθμευσης)

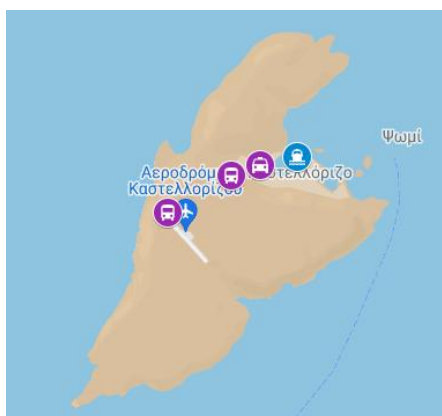
3. Το Καστελλόριζο

Πλεονεκτήματα:

1. Στο Δήμο Καστελλόριζου, λόγω του μη αναπτυγμένου οδικού του δικτύου, οι διαδρομές είναι κυρίως θαλάσσιες και θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν με ηλιακά θαλάσσια ταξί αποτελώντας έτσι ένα αναπτυξιακό πρότυπο και για τα υπόλοιπα «απομονωμένα» νησιά της Ελλάδας.

Μειονεκτήματα:

1. Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο του Δήμου Καστελλόριζου δεν είναι καθόλου ανεπτυγμένο. Αποτελείται μόνο από έναν κεντρικό ασφαλτόδρομο τριών (3) χλμ. που συνδέει το λιμάνι με το αεροδρόμιο του νησιού και από δευτερεύοντες τσιμεντόδρομους και χωματόδρομους που αποτελούν ένα τοπικό δίκτυο μερικών μόλις χιλιομέτρων. Σχεδόν όλα τα σημεία ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών δεν εξυπηρετούνται μέσω του υπάρχοντος οδικού δικτύου.
2. Δεν υπάρχουν ποδηλατικές υποδομές και ασφαλείς υποδομές για τους πεζούς.
3. Η μόνη δημόσια συγκοινωνία στο νησί είναι το τοπικό λεωφορείο που συνδέει το λιμάνι με το αεροδρόμιο του νησιού και αυτό μόνο για τους καλοκαιρινούς μήνες.
4. Στο Δήμο Καστελλόριζου δεν υπάρχουν οργανωμένοι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης .
5. Ο λιμένας του Καστελλόριζου πλήττεται άμεσα από τους βορειοανατολικούς και έμμεσα από τους νοτιοανατολικούς και ανατολικούς κυματισμούς λόγω της ιδιαίτερης μορφολογίας της ευρύτερης περιοχής. Αυτή η παράμετρος σε συνδυασμό με την ανεπαρκή υφιστάμενη υποδομή (περιορισμένο μήκος λειτουργικών κρηπιδωμάτων, έλλειψη εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης σκαφών) καθιστά δύσκολο και ενίοτε απαγορευτικό τον ασφαλή ελλιμενισμό μεγάλων σκαφών στο λιμένα.



Εικόνα 14.3: Χάρτης Καστελλόριζου: (Δημόσιες Συγκοινωνίες και Χώροι Στάθμευσης)

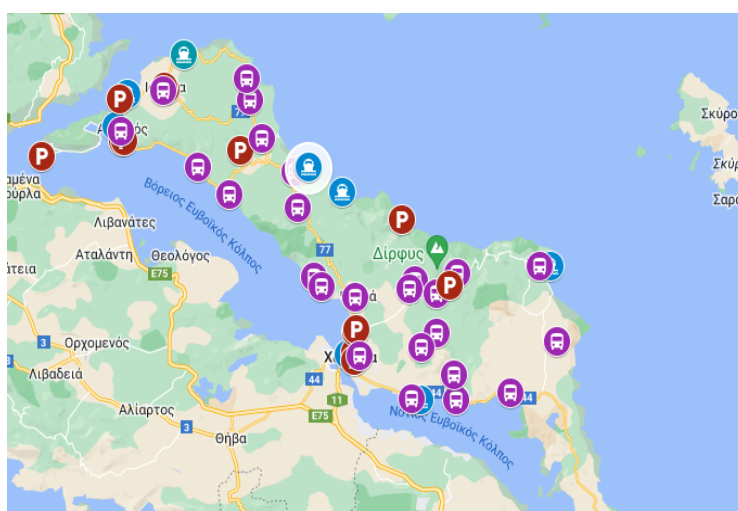
4. Η Εύβοια

Πλεονεκτήματα:

1. Υπάρχει επαρκές οδικό δίκτυο, επαρκείς αστικές συγκοινωνίες και χώροι στάθμευσης εντός του Δήμου Χαλκίδας.
2. Υπάρχει ποδηλατόδρομος στη Χαλκίδα ο οποίος βρίσκεται στην συνοικία της Αγ. Μαρίνας, έχει μήκος 1,3 χλμ αλλά είναι εντελώς απομονωμένος από τον υπόλοιπο αστικό ιστό.
3. Η Εύβοια συνδέεται μέσω θαλάσσης προς τις Βόρειες Σποράδες και τη Μαγνησία.

Μειονεκτήματα:

1. Ο Νομός Ευβοίας αποτελεί απομονωμένη περιοχή, κυρίως λόγω της κακής οδικής σύνδεσης του με την υπόλοιπη Ελλάδα. Η μόνη οδική του σύνδεση γίνεται μέσω Χαλκίδας ενώ δεν υπάρχουν οδικοί άξονες που να διακλαδώνονται στην υπόλοιπη Εύβοια και να συνδέουν τις πόλεις και τους οικισμούς.
2. Η πόλη της Χαλκίδας αντιμετωπίζει σοβαρό πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης.
3. Στην υπόλοιπη Κεντρική και Βόρεια Εύβοια δεν υπάρχουν δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας που να εξυπηρετούν τα περισσότερα από τα σημεία ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών.
4. Στις περισσότερες περιοχές της Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας δεν υπάρχουν αρκετοί οργανωμένοι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης ΙΧ και δικύκλων.
5. Δεν υπάρχουν καθόλου ποδηλατικές υποδομές σε όλες τις προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές του ΑΕΙ όσον αφορά την Κεντρική και Βόρεια Εύβοια.



Εικόνα 14.4: Χάρτης Κεντρικής και Βόρειας Εύβοιας
(Δημόσιες Συγκοινωνίες και Χώροι Στάθμευσης)

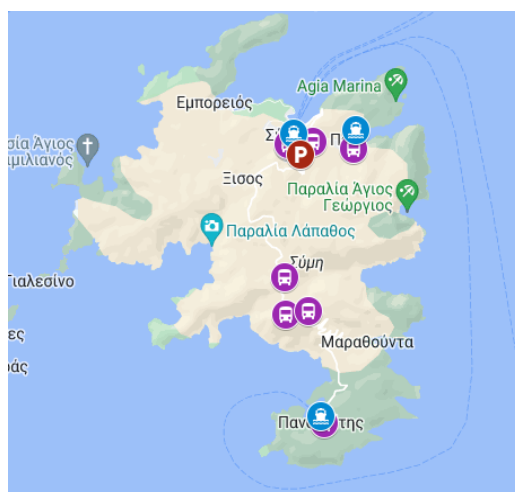
5. Η Σύμη

Πλεονεκτήματα:

1. Τα περισσότερα σημεία ενδιαφέροντος των πολιτιστικών διαδρομών είναι προσβάσιμα μέσω του τοπικού οδικού και συγκοινωνιακού δικτύου, ενώ όσον αφορά τα προτεινόμενα πολιτιστικά μονοπάτια δεν εξυπηρετούνται στο σύνολο τους από το υπάρχον οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο.

Μειονεκτήματα:

1. Στο Νησί της Σύμης εμφανίζονται σημαντικές ελλείψεις στο οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο με αποτέλεσμα να υπάρχει αυξημένο κόστος μεταφοράς και χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.
2. Δεν υπάρχουν ασφαλείς πεζόδρομοι και ποδηλατικές υποδομές.
3. Δεν υπάρχουν αρκετοί Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η προσβασιμότητα και η επισκεψιμότητα στα περισσότερα από τα σημεία ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών/μονοπατιών.



Εικόνα 14.5: Χάρτης Σύμης (Δημόσιες Συγκοινωνίες και Χώροι Στάθμευσης)

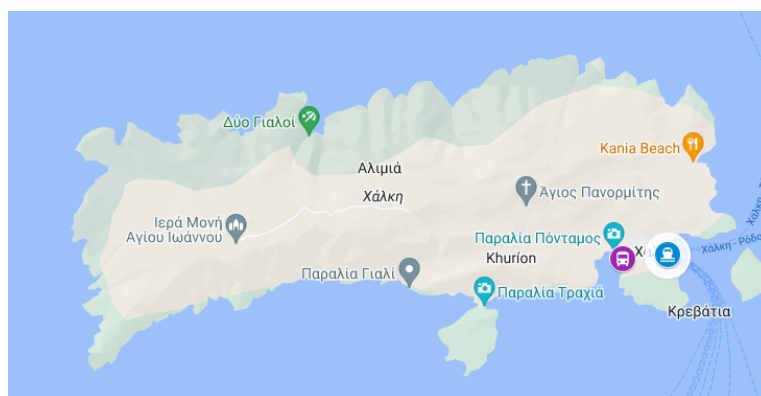
6. Η Χάλκη

Πλεονεκτήματα:

1. Για τις περισσότερες παραλίες στην Χάλκη υπάρχουν δρομολόγια τοπικών λεωφορείων αλλά και μικρών σκαφών που καλύπτουν τις αποστάσεις αυτές.

Μειονεκτήματα:

1. Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο του Δήμου Χάλκης δεν είναι καθόλου ανεπτυγμένο. Σε όλη την έκτασή του οδικού δικτύου, υπάρχει μόνο μία βατή οδός από οχήματα, η Επαρχιακή Οδός Χάλκης-Αγ. Ιωάννη. Η οδός αυτή παρόλο που είναι ασφαλτοστρωμένη δεν καλύπτει τις παράκτιες περιοχές όπως και τις περιοχές στο βόρειο κομμάτι της ενδοχώρας. Στις πολιτιστικές διαδρομές που προτείνονται, μόνο ένα μέρος των σημείων ενδιαφέροντος είναι προσβάσιμο μέσω του υφιστάμενου τοπικού οδικού δικτύου.
2. Στη Χάλκη επίσης είναι ελλιπής η Δημόσια Συγκοινωνία, εφόσον στο νησί κυκλοφορούν μόνο ένα Δημοτικό ηλεκτρικό λεωφορείο και ένα Ιδιωτικό λεωφορείο με αποτέλεσμα τα δρομολόγια να είναι αρκετά αραιά. Επιπλέον, οι αναμονές των υπηρεσιών ταξί είναι αρκετά μεγάλες λόγω του αυξανόμενου όγκου των τουριστών. Όλα αυτά έχει ως αποτέλεσμα, το σύνολο των σημείων ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών να μην εξυπηρετείται επαρκώς μέσω του υπάρχοντος συγκοινωνιακού δικτύου.
3. Στη Χάλκη δεν υπάρχουν οργανωμένοι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης ΙΧ και δικύκλων με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται ακόμα περισσότερο η προσβασιμότητα και η επισκεψιμότητα σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών και μονοπατιών.
4. Στη Χάλκη έχουν εντοπιστεί σημαντικά προβλήματα προσβασιμότητας πεζών και ΑΜΕΑ. Συγκεκριμένα, το δίκτυο των πεζών, εντός του Δήμου Χάλκης, είναι ελλιπές και μη ασφαλές για τους πεζούς.
5. Σε όλο το Δήμο Χάλκης δεν υπάρχουν καθόλου ποδηλατικές υποδομές.
6. Οι λιμενικές υποδομές είναι επίσης ένας τομέας που απαιτεί ενίσχυση στο νησί. Το λιμάνι του Εμπορείου δεν μπορεί να υποστηρίξει την άφιξη πολλών πλοίων ταυτόχρονα. Περιμετρικά του νησιού, οι περισσότεροι όρμοι που δημιουργούνται είναι ανεκμετάλλετοι ενώ θα μπορούσαν να υποστηρίξουν μικρές λιμενικές εγκαταστάσεις όπως π.χ. αλιείας.



Εικόνα 14.6: Χάρτης Χάλκης (Δημόσιες Συγκοινωνίες και Χώροι Στάθμευσης)

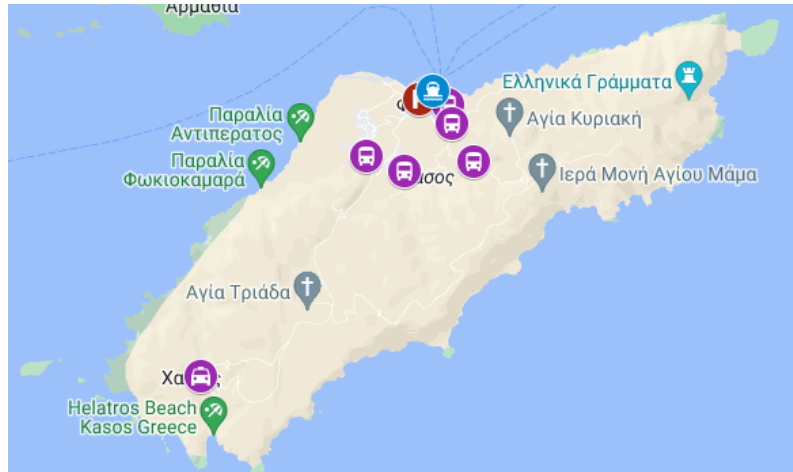
7. Η Κάσος

Πλεονεκτήματα:

1. Στο νησί της Κάσου υπάρχουν καθημερινά δρομολόγια Δημοτικού λεωφορείου από το Φρυ που συνδέουν όλους τους οικισμούς μεταξύ τους.

Μειονεκτήματα:

1. Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο του Δήμου Κάσου δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένο. Στις προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές, μόνο ένα μέρος των σημείων ενδιαφέροντος είναι προσβάσιμο μέσω του υφιστάμενου τοπικού οδικού δικτύου. Τα περισσότερα από τα σημεία ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών εξυπηρετούνται από τους αγροτικούς (χωμάτινους) δρόμους ή από τα χαραγμένα μονοπάτια με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η πρόσβαση τους σε αυτά.
2. Όσον αφορά τις Χαδιές, η οδική συγκοινωνία εξυπηρετείται μόνο με ταξί. Υπάρχουν σημεία, ιδίως στον οικισμό της Αγ. Μαρίας, όπου ακόμη και το μικρό Δημοτικό λεωφορείο της Κάσου περνάει με δυσκολία. Δεν υπάρχουν δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας που να εξυπηρετούν τα περισσότερα από τα σημεία ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών.
3. Στην Κάσο, εκτός από τον οικισμό του Φρύ, δεν υπάρχουν οργανωμένοι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης ΙΧ και δίκυκλων με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται ακόμα περισσότερο η προσβασιμότητα και η επισκεψιμότητα σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών και μονοπατιών.
4. Στην Κάσο έχουν εντοπιστεί σημαντικά προβλήματα προσβασιμότητας πεζών και ΑΜΕΑ. Συγκεκριμένα, το δίκτυο των πεζών, εντός του Δήμου Κάσου, είναι ελλιπές.
5. Σε όλο το Δήμο Κάσου δεν υπάρχουν καθόλου ποδηλατικές υποδομές.
6. Ο λιμένας της Κάσου πλήττεται άμεσα από τους κυματισμούς λόγω της ιδιαίτερης μορφολογίας της ευρύτερης περιοχής. Αυτή η παράμετρος σε συνδυασμό με την ανεπαρκή υφιστάμενη υποδομή (περιορισμένο μήκος λειτουργικών κρηπιδωμάτων, έλλειψη εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης σκαφών) καθιστά δύσκολο και ενίοτε απαγορευτικό τον ασφαλή ελλιμενισμό μεγάλων σκαφών στο λιμένα.



Εικόνα 14.7: Χάρτης Κάσου (Δημόσιες Συγκοινωνίες και Χώροι Στάθμευσης)

8. Η Αιτωλοακαρνανία

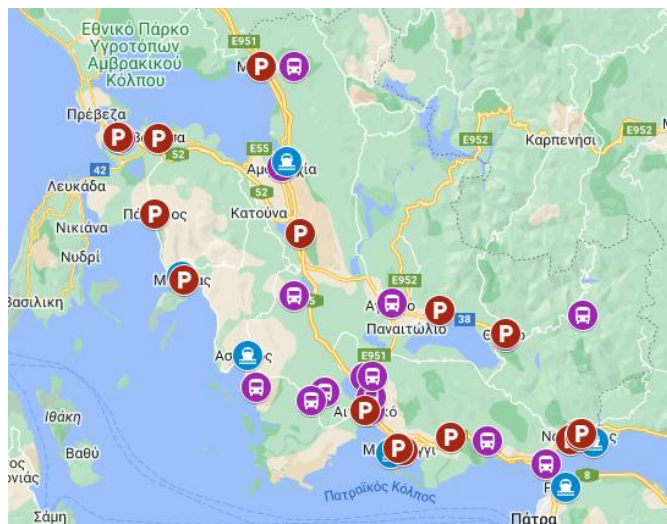
Πλεονεκτήματα:

1. Το σύνολο των σημείων ενδιαφέροντος των προτεινόμενων πολιτιστικών διαδρομών είναι προσβάσιμο μέσω του τοπικού οδικού και συγκοινωνιακού δικτύου. Κρίνεται μόνο απαραίτητη, η καλύτερη ενημέρωση του κοινού σχετικά με τις Πολιτιστικές/ Περιβαλλοντικές Διαδρομές από την πλευρά των εκάστοτε Δήμων.
2. Τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερα μετά την κατασκευή της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, η Ναύπακτος, τόσο λόγω της ιστορικότητας της όσο και λόγω της εγγύτητας της με την Πελοπόννησο, τη Στερεά Ελλάδα και την Αττική, παρουσιάζει έντονη τουριστική ανάπτυξη. Επιπλέον το γεγονός ότι βρίσκεται στον Κορινθιακό κόλπο που αποτελεί το πέρασμα ανάμεσα στον Σαρωνικό προς το Ιόνιο πέλαγος, την καθιστά ένα πολύ σημαντικό τόπο έλξης του θαλάσσιου τουρισμού.

Μειονεκτήματα:

1. Δεν υπάρχουν κατάλληλες υποδομές γύρω από τις προτεινόμενες πολιτιστικές διαδρομές ώστε να μπορούν αυτές να πραγματοποιηθούν με πλωτά μέσα, στο θαλάσσιο χώρο, στα ποτάμια και στις λίμνες.
2. Τα σημαντικά τοπόσημα της Ναυπάκτου δεν είναι κατάλληλα διαμορφωμένα, ούτε συνδεδεμένα μεταξύ τους αλλά και ούτε συνδεδεμένα με τον αστικό ιστό. Υπάρχουν σημαντικά προβλήματα διαμόρφωσης και λειτουργικότητας στην παραλιακή ζώνη, τα οποία αναζητούν λύση.
3. Δεν υπάρχουν αρκετοί οργανωμένοι Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης ΙΧ και δικύκλων, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η προσβασιμότητα και η επισκεψιμότητα σχεδόν στα περισσότερα από τα σημεία ενδιαφέροντος των προτεινόμενων Πολιτιστικών/Περιβαλλοντικών Διαδρομών.

4. Σε αρκετούς Δήμους της Περιφερειακής Ενότητας Αιτωλοακαρνανίας δεν υπάρχουν ασφαλείς πεζόδρομοι.
5. Στους περισσότερους Δήμους της Περιφερειακής Ενότητας Αιτωλοακαρνανίας δεν υπάρχουν καθόλου ποδηλατικές υποδομές.



Εικόνα 14.8: Χάρτης Αιτωλοακαρνανίας (Δημόσιες Συγκοινωνίες και Χώροι Στάθμευσης)

14.2. Σεισμικός Κίνδυνος

Σύμφωνα με τις «Βασικές Αρχές και Εφαρμογές του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού για τη διαχείριση φυσικών καταστροφών και τεχνολογικών κινδύνων» των κ. Λέκκα – Λόζιο, ο κάθε Δήμος για την εκάστοτε περιοχή μελέτης, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις απαιτήσεις του επιχειρησιακού σχεδίου ενάντια στο σεισμικό κίνδυνο, οφείλει να προχωρήσει στην **σύνταξη μιας εξειδικευμένης κυκλοφοριακής μελέτης** ώστε να προβεί βραχυπρόθεσμα στις απαραίτητες ρυθμίσεις και επεμβάσεις και μακροπρόθεσμα στην δημιουργία όλων εκείνων των συνθηκών και λειτουργιών (όπως π.χ. διάνοιξη ή διαπλάτυνση οδών, απομάκρυνση επικινδυνοτήτων κλπ.) που θα καταστήσουν το οδικό δίκτυο ικανό να ανταποκριθεί στις ανάγκες του αντισεισμικού σχεδιασμού. Η μελέτη αυτή θα πρέπει να λάβει υπόψη της και την σημερινή κατάσταση όπως αυτή διαμορφώνεται μέσα από τα πολεοδομικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του εκάστοτε Δήμου, λαμβάνοντας υπόψη της όλα τα απαραίτητα στοιχεία, ώστε να εξετασθούν εναλλακτικές κυκλοφοριακές λύσεις σε περίπτωση καταστροφής (διαφυγή, πρόσβαση, διακίνηση). Επισημαίνεται πάντως ότι μια τέτοια μελέτη για να προσφέρει ουσιαστικό αποτέλεσμα στην αντισεισμική οργάνωση θα πρέπει να είναι πολυμετρική και να εξετάσει για μεγάλο χρονικό διάστημα (τουλάχιστον για ένα έτος) τις κυκλοφοριακές συνθήκες και τον τρόπο που αυτές μεταβάλλονται σε όλη τη διάρκεια της ημέρας, σε όλη τη διάρκεια του χρόνου και ανάλογα με τις λειτουργίες που κάθε φορά εξυπηρετούν.

Ενδεικτικά, το σύνολο των παραγόντων και μεταβλητών που μπορούν να ληφθούν υπόψη σε μια τέτοια κυκλοφοριακή μελέτη θα μπορούσε να είναι:

1. Σχέση ύψους κτιρίων/πλάτους δρόμων.
2. Κυκλοφοριακές συνθήκες σε όλη την διάρκεια της ημέρας.
3. Λειτουργίες πόλης (εμπορικό κέντρο, βιομηχανίες κλπ.).
4. Πρόσβαση σε κτίρια με ιδιαίτερο ενδιαφέρον (μνημεία, αρχαιολογικοί χώροι, εκπαίδευση, περίθαλψη, κρίσιμες υπηρεσίες κλπ.).
5. Κτιριολογική κατάσταση, αντισεισμικός συντελεστής και αναμενόμενες καταστροφές.
6. Κατάσταση οδικού δικτύου (ρυμοτομία, πλάτος οδών, αδιέξοδα, πεζόδρομοι, πλάτος πεζοδρομίων, αυθαίρετες κατασκευές και εγκαταλελειμμένα οχήματα που εμποδίζουν τη διακίνηση, ανισόπεδες διασταυρώσεις, πλατείες, συνθήκες στάθμευσης, σήμανση, κατάσταση οδοστρώματος κλπ.).
7. Διασταύρωση με φυσικά ή άλλα εμπόδια (ρέματα, σιδηροδρομικές γραμμές κλπ.)
8. Παρουσία φυσικών ή τεχνολογικών επικινδυνοτήτων που να απειλούν το οδικό δίκτυο (καθιζήσεις, κατολισθήσεις, ρευστοποιήσεις, εγκαταστάσεις και λειτουργίες επικίνδυνες για εκρήξεις ή πυρκαγιές κλπ.).
9. Δυνατότητα εναλλακτικών διαδρομών.

Επιπρόσθετα, ένας σωστός σχεδιασμός πρόληψης και θωράκισης ενός Παραδοσιακού Οικισμού απέναντι στο σεισμικό κίνδυνο, πρέπει επίσης να περιλαμβάνει και τα ακόλουθα:

- Συντήρηση παλαιών κτιρίων και μνημείων, έλεγχος στατικής ασφάλειας κάτω από αναμενόμενο σεισμικό κίνδυνο, επεμβάσεις - ενισχύσεις όπου κρίνεται απαραίτητο, έλεγχος ασφάλειας για πιθανές καταπτώσεις στοιχείων των κτιρίων (μάρμαρα πρόσοψης, μαρκίζες, κλπ.) καθώς και έργα αποκατάστασης.
- Στατικός έλεγχος, αντισεισμική ενίσχυση και έλεγχος για τήρηση όρων και κανονισμών ασφαλούς λειτουργίας σε δημόσια κτίρια ή άλλες κατασκευές υψίστης ασφαλείας (π.χ. σταθμοί ΔΕΗ, κέντρα ΟΤΕ κλπ.).
- Επιλογή κτιρίου που θα αποτελέσει το κέντρο βοήθειας για τους σεισμόπληκτους, δίνοντας έμφαση στις προδιαγραφές που θα πρέπει να έχει, όπως για παράδειγμα να είναι έξω από το πυκνοδομημένο κέντρο του Δήμου ώστε να αποφεύγεται όσο το δυνατό ο συνωστισμός, αλλά και μακριά από τους χώρους καταφυγής. Το κτίριο αυτό θα πρέπει να έχει εύκολη και εναλλακτική προσπέλαση σε περίπτωση που κάποια οδική αρτηρία κλειστεί λόγω του σεισμού.

- Έλεγχος προδιαγραφών και κανόνων ασφαλείας λειτουργίας όλων εκείνων των μονάδων και δικτύων που σε περίπτωση σεισμικής δραστηριότητας είναι επικίνδυνο να εκδηλωθεί μεγάλη κλίμακας πυρκαϊά.¹²⁴

Ας μην ξεχνάμε όμως τους καταστροφικότερους σεισμούς στην ιστορία της νεότερης Ελλάδας, όπως για παράδειγμα τους σεισμούς του Ιονίου το 1953. Οι σεισμοί αυτοί υπήρξαν μια σεισμική ακολουθία αποτελούμενη από τρεις κύριους καταστροφικούς σεισμούς αυξανόμενης έντασης με περισσότερους από 135 μετασεισμούς που έλαβαν χώρα από τις 9 έως τις 12 Αυγούστου του 1953 και προκάλεσαν εκτεταμένες καταστροφές σε Ζάκυνθο, Ιθάκη και Κεφαλονιά. Ο αριθμός των θυμάτων ανήλθε στους 455 νεκρούς, με 2.412 τραυματίες και 21 αγνοούμενους, ενώ μεγάλο μέρος του πληθυσμού των νησιών τα εγκατέλειψε εξαιτίας των σεισμών. Με την πυρκαϊά που ξέσπασε αμέσως μετά στην πόλη της Ζακύνθου έπειτα από τον τρίτο σεισμό, καταστράφηκαν μοναδικά μνημεία, όπως η Παναγία η Φανερωμένη, και το Μέγαρο της Δημόσιας Βιβλιοθήκης όπου φυλάσσονταν χιλιάδες τόμοι βιβλίων, χειρογράφων και κειμηλίων. Μόνο τέσσερα κτίρια άντεξαν (ο ναός του Αγίου Διονυσίου, το Σχολείο του Άμμου, το αρχοντικό του Σαρακίνη και το κτίριο που στεγάζει την Εθνική Τράπεζα) ενώ από τις εκκλησίες, μέρος των οποίων σώθηκε, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εκκλησία της Παναγίας της Φανερωμένης, η οποία αν και κάρηκε, δεν κατέρρευσε. Καταστροφές προκλήθηκαν επίσης στη Λευκάδα, στην Ηλεία όπως και στην Αιτωλοακαρνανία.¹²⁵

Συνεπώς, με βάση τα παραπάνω, κρίνεται επιτακτική σήμερα η λήψη αναγκαίων μέτρων για την **αντιμετώπιση των πυρκαγιών** εκείνων που μπορούν να προκληθούν έπειτα από ένα σεισμό σε έναν Παραδοσιακό Οικισμό όσον αφορά τις εκάστοτε περιοχές μελέτης. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον κανονισμό πυροπροστασίας του ΥΠΕΝ¹²⁶ και με την μέριμνα των αρμόδιων Ο.Τ.Α. για κάθε περιοχή μελέτης, οι ιδιοκτησίες εντός των Παραδοσιακών Οικισμών θα πρέπει να τηρούν ειδικά μέτρα πυροπροστασίας. Ειδικότερα, αντί της μεμονωμένης εξέτασης κάθε κτιρίου, αντιμετωπίζεται το σύνολο του οικισμού ως μια ενότητα-σύστημα, με τη διαμόρφωση των διαβαθμισμένων περιμετρικών ζωνών προστασίας περίξ των ορίων του οικισμού σε συνεννόηση και συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες (τοπική αυτοδιοίκηση και δασαρχείο). Ειδικά γύρω από τα όρια του οικισμού πρέπει να επιβάλλεται η δημιουργία μιας άκαυστης ζώνης πλάτους τουλάχιστον 10 μέτρων. Στους οικισμούς που κατά την αξιολόγησή τους προκύπτει υψηλός ή ιδιαίτερος υψηλός κίνδυνος, συστήνεται η σύνταξη και εφαρμογή **Δασικής Διαχειριστικής Μελέτης του περιβάλλοντος χώρου και του οικισμού** με μέριμνα

¹²⁴ Ευθύμιος Λ. Λέκκας – Στυλιανός Γ. Λόζιος, «Βασικές Αρχές και Εφαρμογές του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού για τη διαχείριση φυσικών καταστροφών και τεχνολογικών κινδύνων» Πανεπιστήμιο Αθηνών, Τμήμα Γεωλογίας, 2002

¹²⁵ https://el.wikipedia.org/wiki/Σεισμοί_του_Ιονίου_το_1953

¹²⁶ Κανονισμός πυροπροστασίας για τα Δάση, ΥΠΕΝ, 2022

της Δασικής Υπηρεσίας και των Ο.Τ.Α., που μεταξύ άλλων θα λαμβάνει υπόψη τα σχετικά ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα. Επιπλέον, συστήνεται:

1. Η δυνατότητα κατασκευής περιφερειακής οδού κατάλληλης για κίνηση πυροσβεστικών οχημάτων.

2. Η δημιουργία «Δικτύου πυρόσβεσης πόλης / οικισμού» μέσω :

(α) Εγκατάστασης πυροσβεστικών υδροστομιών με ημισυνδέσμους συμβατούς με εκείνους που διαθέτουν τα πυροσβεστικά οχήματα σε απόσταση μικρότερη των 100 μέτρων μεταξύ τους υδροδοτούμενων από αυτόνομο δημοτικό υδροδοτικό δίκτυο ή από δεξαμενές, με πρόβλεψη αυτόματης μεταγωγής σε περίπτωση διακοπής ηλεκτρικού ρεύματος με χρήση ΗΖ.

(β) Εγκατάστασης εκτοξευτήρων νερού κατάσβεσης ή/και προληπτικής διαβροχής κατά τα ευρωπαϊκά ή ελλείψει αυτών διεθνή πρότυπα (EN 15182 , NFPA 1964), EN 15182 ή σχετικό πρότυπο.

Ειδικότερα, για την δημιουργία του ανωτέρω δικτύου ο οικείος Δήμος συντάσσει «Μελέτη Δικτύου Πυρόσβεσης πόλης / οικισμού» βάσει της οποίας καθορίζονται ιδίως τα κάτωθι:

- Οι θέσεις και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των κρουνών, των αγωγών και των φρεατίων βανών.
- Τα σημεία στα οποία δεν δύναται να προσεγγίσει πυροσβεστικό όχημα.
- Η θέση, το μέγεθος και τα στοιχεία κατασκευής και λειτουργίας δεξαμενής και αντλιοστασίου.
- Ο απαραίτητος Η/Μ εξοπλισμός για την λειτουργία του δικτύου, συμπεριλαμβανομένου και εναλλακτικού / αυτόνομου τρόπου λειτουργίας σε περίπτωση διακοπής της ηλεκτροδότησης.

3. Προμήθεια συστήματος πυρανίχνευσης με τηλεπισκόπηση που θα ανιχνεύει αυτόματα την εκδήλωση πυρκαγιάς και θα δίνει εντολή συναγερμού στην αρμόδια υπηρεσία.

4. Η κατασκευή επαρκούς αριθμού, κατάλληλων, απομακρυσμένων και ανεξάρτητων οδών διαφυγής που οδηγούν σε περιοχή εκκένωσης του οικισμού (για την εκκένωση ή διαφυγή με όχημα).

5. Η πρόβλεψη / κατασκευή επαρκούς και ασφαλούς δικτύου όδευσης διαφυγής πεζή, στο οποίο μπορούν να μετακινηθούν και άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα.

6. Η ύπαρξη ενός (1) ή περισσότερων χώρων, υπαίθριων ή κλειστών, προσωρινής καταφυγής, θεωρητικού πληθυσμού για ελάχιστο συντελεστή 0,4 τ.μ./άτομο και

τουλάχιστον ίσου με το μέγιστο πληθυσμό του οικισμού, με κλιματισμό και σύστημα εσωτερικής ανακύκλωσης αέρα, όπου λόγω θέσης ή/και κατασκευής αυτών μπορούν κατά την αντιπυρική περίοδο να καταφύγουν άτομα εφόσον αυτό κριθεί αναγκαίο. Τέτοιοι χώροι μπορεί να είναι για παράδειγμα ναοί και περίβολοι αυτών, σχολικά κτίρια που περιβάλλονται από αύλειους χώρους, κ.ά.

Όλες οι ανωτέρω συστάσεις, συνεκτιμώνται και εντάσσονται στο κατά περίπτωση ισχύον σχέδιο Πολιτικής Προστασίας για την ασφαλή εκκένωση του εκάστοτε Παραδοσιακού Οικισμού σε περίπτωση έκτακτου συμβάντος.

ΑΝΟΙΚΤΟΙ ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ¹²⁷

Σύμφωνα με τις «Βασικές Αρχές και Εφαρμογές του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού για τη διαχείριση φυσικών καταστροφών και τεχνολογικών κινδύνων» των κ. Λέκκα και Λόζιου, είναι γενικά διαπιστωμένο ότι μετά την εκδήλωση ενός σεισμού οι κάτοικοι πανικόβλητοι εγκαταλείπουν τους χώρους διαμονής και αναζητούν προστασία σε ανοικτούς ελεύθερους χώρους, είτε αυτοί βρίσκονται μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα είτε στην ύπαιθρο. Οι ίδιοι χώροι στη συνέχεια καλούνται να καλύψουν μια σειρά από ανάγκες όπως παροχή βοήθειας, μακροχρόνια παραμονή κλπ. Η διαθεσιμότητά τους λοιπόν και η καλή οργάνωση και ο εξοπλισμός τους είναι βασικά και απαραίτητα στοιχεία για ένα καλά οργανωμένο προσεισμικό σχέδιο ετοιμότητας. Έτσι λοιπόν ένα σχέδιο επιχειρησιακής οργάνωσης ενάντια στο σεισμικό κίνδυνο είναι άμεσα συνυφασμένο με τον εντοπισμό των χώρων που θα χρησιμοποιηθούν για διάφορες χρήσεις ώστε να καλύψουν τις ανάγκες που δημιουργούνται από τη διατάραξη των λειτουργιών της πόλης σε περίπτωση ενός περισσότερο ή λιγότερο καταστροφικού σεισμικού γεγονότος.

Σύμφωνα με τα βιβλιογραφικά δεδομένα ο βασικός σχεδιασμός πρέπει να αντιμετωπίζει τα παρακάτω ζητήματα, που παρουσιάζουν μια πρώτη εικόνα του προβλήματος που πρέπει να αντιμετωπισθεί:

- Οδικές πορείες εκκένωσης - χώροι συγκέντρωσης πολιτών.
- Σχεδιασμός και προετοιμασία χώρων καταυλισμού για αντιμετώπιση ζωτικών λειτουργιών όπως κατοικία, τροφή, νερό, αποχέτευση κλπ.
- Διανομή και εγκατάσταση σκηνών.
- Μετασεισμική οργάνωση των καταυλισμών και επίλυση ζητημάτων τροφοδοσίας, περίθαλψης, πρόνοιας.
- Μετεγκατάσταση πληθυσμιακών ομάδων με ειδικές ανάγκες και των υλικών τροφοδοσίας προνοιακών ιδρυμάτων.
- Μετεγκατάσταση τραυματιών και ασθενών νοσοκομείων.

¹²⁷ Ευθύμιος Λ. Λέκκας – Στυλιανός Γ. Λόζιος, «Βασικές Αρχές και Εφαρμογές του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού για τη διαχείριση φυσικών καταστροφών και τεχνολογικών κινδύνων» Πανεπιστήμιο Αθηνών, Τμήμα Γεωλογίας, 2002

- Μετεγκατάσταση των γραφείων και του αντίστοιχου προσωπικού και δυναμικού παροχής βοήθειας.
 - Μετεγκατάσταση επιτελικών και συντονιστικών οργάνων.
- Επιβάλλεται λοιπόν από πριν, λειτουργικός σχεδιασμός και επιλογή των διάφορων χώρων (π.χ. πλατείες, πάρκα, οικόπεδα, σχολεία, κλπ.).

Σε κάθε περίπτωση ο λεπτομερής σχεδιασμός των χώρων καταυλισμού πρέπει να γίνεται από την αρμόδια Υπηρεσία Πολεοδομίας σύμφωνα με τα κριτήρια που διεθνώς είναι αποδεκτά. Οι σχετικοί χάρτες θα πρέπει να διαβιβασθούν στις ενδιαφερόμενες υπηρεσίες και επιχειρήσεις (π.χ. ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΕΥΔΑΠ, Αστυνομία, Πρόνοιας, Υγιεινής κλπ.).

Με βάση όσα αναφέρθηκαν στα προηγούμενα γίνεται φανερό ότι οι ανοικτοί ελεύθεροι χώροι που υπάρχουν σε ένα πολεοδομικό συγκρότημα καλούνται να καλύψουν μια πληθώρα από ανάγκες που δημιουργούνται αμέσως μετά την εκδήλωση ενός σεισμικού γεγονότος και οι οποίες διαφοροποιούνται ποιοτικά και ποσοτικά ανάλογα με το μέγεθος της καταστροφής και τις απαιτήσεις που θα προκύψουν. Έτσι λοιπόν τα είδη των χώρων συγκέντρωσης που απαιτούνται σε κάθε τέτοια περίπτωση, όπως ακριβώς αυτά καθορίζονται στις μελέτες του Ο.Α.Σ.Π. είναι τα ακόλουθα:

1. ΧΩΡΟΙ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ

Ανοικτοί ελεύθεροι χώροι μέσα στην πόλη που αποσκοπούν στην ασφαλή εκτόνωση του πληθυσμού, που εκδηλώνεται σαν πρώτη αντίδραση σ' ένα σεισμικό γεγονός, και γενικότερα στην ελαχιστοποίηση των απωλειών σε ζωές και τραυματισμούς.

ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΕ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ: • Πλατείες και κενά οικόπεδα. • Ελεύθεροι χώροι. • Ανοικτές αθλητικές εγκαταστάσεις. • Περιοχές του αστικού πράσινου. • Προαύλια σχολείων, εκκλησιών κλπ.

ΘΕΣΗ: Πρέπει να βρίσκονται μέσα στον αστικό χώρο ώστε να υφίσταται η δυνατότητα της γρήγορης πρόσβασης σ' αυτούς.

ΑΠΟΣΤΑΣΗ: Δεν θεωρείται δεδομένη. Υπολογίζεται με βάση τη δυναμικότητα των διαθέσιμων χώρων (προσδιορίζεται δηλαδή η περιοχή επιρροής τους με τη βοήθεια της πληθυσμιακής πυκνότητας του γύρω αστικού χώρου). Σε κάθε περίπτωση πάντως το αντίστοιχο μήκος των διαδρομών δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 300 – 400 μέτρα και σε περίπτωση που αυτό δεν είναι εφικτό, με τις επικρατούσες πολεοδομικές συνθήκες, να εξευρεθούν μελλοντικά πρόσθετοι ελεύθεροι χώροι.

ΜΕΤΑΒΑΣΗ: Η μετάβαση γίνεται με τα πόδια και για το λόγο αυτό εξασφαλίζεται η παρεμπόδιση χρήσης οχημάτων. Με οχήματα σε ιδιαίτερες περιπτώσεις.

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ: • Με εναλλακτικές διαδρομές εκκένωσης που αποτελούν κατάλληλα διαμορφωμένο πεζοδρομικό δίκτυο. • Με οδικές πορείες εκκένωσης σε περίπτωση που χρησιμοποιηθούν οχήματα. Άρα υφίσταται η αναγκαιότητα οι χώροι καταφυγής να είναι πλησίον του οδικού ή πεζοδρομικού δικτύου.

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΕΚΚΕΝΩΣΗΣ:• Ασφάλεια από πτώση υλικών διατηρώντας απόσταση τουλάχιστον ίση με το μισό του ύψους της παράπλευρης οικοδομής. • Διατήρηση πρασιών ίσων με το μισό του αντίστοιχου επιτρεπόμενου ύψους. • Αν δεν τηρούνται τα παραπάνω δενδροφύτευση κατά μήκος και σε επαφή με τα κτίρια για να διατηρείται ο πεζός σε απόσταση και δημιουργία αντισεισμικών προστεγασμάτων. • Το δίκτυο των πεζοδρόμων δεν πρέπει να διασταυρώνεται με φυσικά ή άλλα εμπόδια (ρέματα, αυτοκινητόδρομους, σιδηροδρομικές γραμμές κλπ.). • Αποφυγή στοιχείων επιρρεπών σε εκρήξεις και πυρκαγιές. • Αποφυγή σημείων υπερσυγκέντρωσης του πληθυσμού και δραστηριοτήτων κατά την έκτακτη περίοδο (σταθμοί Α΄ Βοηθειών κλπ.). • Αποφυγή ανισόπεδων διαβάσεων.

ΕΛΕΓΧΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΕΚΚΕΝΩΣΗΣ: • Οι προσόψεις των κτιρίων. • Η κατάληψη των πεζοδρομίων και πρασιών παράνομα ή νόμιμα για χρήσεις αναψυχής ή εμπορίου. • Εντοπισμός στοιχείων κατά μήκος των διαδρομών που μπορεί να προκαλέσουν εκρήξεις ή πυρκαγιές. • Σημεία υπερσυγκέντρωσης του πληθυσμού (κινηματογράφοι, κτίρια γραφείων κλπ.).

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΧΩΡΩΝ ΚΑΤΑΦΥΓΗΣ: • Να μη βρίσκονται σε χώρους που υπάρχει πιθανότητα να πληγούν από γεωλογικά καταστροφικά φαινόμενα όπως καταπτώσεις, κατολισθήσεις, καθιζήσεις και ρευστοποιήσεις, αλλά και ούτε πάνω από μεγάλα αναχώματα ή υπόγειες στοές. • Να μην κινδυνεύουν από πλημμύρες. • Στις παραθαλάσσιες περιοχές να βρίσκονται σε τέτοια θέση υψομετρικά ώστε να μην κινδυνεύουν από τα αναμενόμενα παλλιροϊκά κύματα (tsunamis). • Να απέχουν από τις περιβάλλουσες οικοδομές απόσταση τουλάχιστον ίση με το μισό του ύψους τους. • Να μην βρίσκονται πάνω ή κοντά σε μεγάλα τεχνικά έργα (π.χ. γέφυρες, κρηπιδώματα, φράγματα κλπ.). • Να μην βρίσκονται κάτω από γραμμές ηλεκτρικής ενέργειας. • Να μην κινδυνεύουν από πτώσεις στοιχείων (π.χ. σύλοι κλπ.). • Να μην κινδυνεύουν από ενδεχόμενη καταστροφή άλλων εγκαταστάσεων. • Να μη βρίσκονται σε χώρους που είναι δυνατό να πληγούν από εκρήξεις ή πυρκαγιές.

2. ΧΩΡΟΙ ΚΑΤΑΥΛΙΣΜΟΥ

Χώροι προσωρινής στέγασης των σεισμοπλήκτων μέχρι την αποκατάσταση των κατεστραμμένων κατοικιών και άλλων κτιρίων. Είναι στην ουσία χώροι μακροχρόνιας παραμονής και για το λόγο αυτό οι απαιτήσεις και οι προδιαγραφές τους διαφοροποιούνται σημαντικά από τους χώρους καταφυγής.

ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΕ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ: Μπορούν να χρησιμοποιηθούν σαν χώροι καταυλισμού εναλλακτικά, ανάλογα με την έκταση της καταστροφής και τις ανάγκες που προκύπτουν, οι παρακάτω χώροι: • Πλατείες ή κενά οικόπεδα. • Πάρκα. • Προαύλια εκκλησιών και σχολείων. • Ανοιχτές Αθλητικές εγκαταστάσεις. • Αγροτική γη και ελεύθεροι χώροι.

ΘΕΣΗ: Εναλλακτικά, ανάλογα με την έκταση της καταστροφής:

- Σε ελεύθερες περιοχές εσωτερικά στον αστικό χώρο, μικρής σχετικά έκτασης, κοντά στις κατοικίες των σεισμόπληκτων και άρα κατάσπαρτα διαταγμένες (σε περίπτωση που δεν θεωρείται σκόπιμο να αποκλειστεί κάποια ζώνη του αστικού συγκροτήματος).
- Σε εκτεταμένες ελεύθερες περιοχές εσωτερικά στον αστικό χώρο (πάρκα, άλση, κλπ.). Πρόκειται για λίγους και συγκεντρωμένους χώρους καταυλισμού ειδικά για την περίπτωση που κάποια αστική ζώνη πρέπει να αποκλειστεί γιατί είναι επικίνδυνη αλλά και για να διεξαχθούν απρόσκοπτα οι επιχειρήσεις μέσα σε αυτήν.
- Σε ελεύθερες περιοχές (αγροτικής κυρίως χρήσης) στην περιαστική ζώνη ειδικά για την περίπτωση όπου το μεγαλύτερο και κεντρικότερο τμήμα του αστικού συγκροτήματος πρέπει να αποκλειστεί.

ΜΕΓΙΣΤΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ: Εξαρτάται από τη θέση των χώρων καταυλισμού όπως αυτή προσδιορίστηκε παραπάνω και κυμαίνεται από 300 μέτρα μέχρι 5 ή και 6 χιλιόμετρα. Σε περιπτώσεις ανάγκης μπορεί να φθάσει τα 15 χλμ., σε καμία όμως περίπτωση δεν πρέπει να απαιτούνται περισσότερα από 15-20 λεπτά με το αυτοκίνητο (με μέση ταχύτητα 30-40 χλμ./ώρα).

ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ: Κατά προτίμηση με τα πόδια ή και με οχήματα, είτε ιδιόκτητα, είτε διαθέσιμα από τις κρατικές ή άλλες υπηρεσίες.

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ: Με εναλλακτικές διαδρομές εκκένωσης που αποτελούν το πεζοδρομικό ή το οδικό δίκτυο που διαχωρίζεται από το δίκτυο πρόσβασης της πόλης από τις μονάδες παροχής βοήθειας.

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΕΚΚΕΝΩΣΗΣ:

Περισσότερο αξιόπιστες οδικές πορείες εκκένωσης είναι οι κλάδοι του πρωτεύοντος δικτύου (αρτηρίες, συλλεκτήριες) με τις παρακάτω προδιαγραφές:

- Εξασφάλιση από πτώση υλικών που μπορεί να διακόψουν την κίνηση.
- Απουσία διασταυρώσεων με φυσικά ή άλλα εμπόδια (ποταμούς, σιδηροδρομικές γραμμές, κλπ.) καθώς και ανισόπεδων διασταυρώσεων.
- Θέση μακριά από περιοχές διακινδύνευσης από κύματα tsunamis.

- Ύπαρξη δυνατότητας για παράκαμψη των κόμβων.
- Παρουσία πρασιάς (κατά προτίμηση) κατά μήκος των αρτηριών ίσης με το μισό του ύψους των παράπλευρων οικοδομών.
- Παρουσία (κατά προτίμηση) ενδιάμεσης νησίδας στις αρτηρίες διπλής κατεύθυνσης.
- Να μη διέρχεται από χώρους επικίνδυνους για εκδήλωση καταστροφικών φαινομένων, όπως κατολισθήσεις, καθιζήσεις κλπ.
- Απουσία εύφλεκτων και εκρηκτικών υλών ή άλλων επικινδυνοτήτων κατά μήκος του οδικού δικτύου που προβλέπεται για εκκένωση.

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΤΑΥΛΙΣΜΟΥ:

Περισσότερο κατάλληλοι χώροι καταυλισμού είναι οι ελεύθεροι χώροι με τις παρακάτω προδιαγραφές:

- Θέση όχι κάτω από ή σε περιοχές κατολισθήσεων ή άλλων φυσικών κινδύνων.
- Θέση σε απόσταση από παράκτιες περιοχές που παρουσιάζουν αυξημένο κίνδυνο πλημμύρας ή σε κατάλληλη υψομετρική στάθμη.
- Θέση σε απόσταση από υπόγειες στοές ή μεγάλα αναχώματα και από μεγάλα τεχνικά έργα (γέφυρες, κρηπιδώματα, φράγματα, κλπ.).
- Θέση σε απόσταση από περιοχές διακινδύνευσης από καταστροφή άλλων εγκαταστάσεων (βιομηχανικών μονάδων, δεξαμενών καυσίμων, κλπ.).
- Να μη βρίσκονται κάτω από γραμμές ηλεκτρικής ενέργειας.
- Να μη κινδυνεύουν από πτώσεις στοιχείων.
- Απόσταση από τις περιβάλλουσες οικοδομές τουλάχιστον ίση με το μισό του ύψους των.
- Τοπογραφία ελαφράς κλίσης για διευκόλυνση της αποστράγγισης.
- Θέση σε μικρή απόσταση από εγκαταστάσεις ύδρευσης, αποχέτευσης, ηλεκτροδότησης, τηλεπικοινωνιών για να είναι δυνατή η άμεση και με το χαμηλότερο κόστος σύνδεση των χώρων με τα παραπάνω δίκτυα.
- Θέση κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων εκκένωσης από τον πληθυσμό αλλά και της τροφοδοσίας του.
- Θέση όχι σε χώρους ζωτικούς για τη διεξαγωγή άλλων κρίσιμων λειτουργιών μετασεισμικών ή μη (δρόμοι, σχολεία, κλπ.).

3. ΧΩΡΟΙ ΠΑΡΟΧΗΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ

Πρόκειται για χώρους βραχυχρόνιας παραμονής τραυματιών και γενικά πληγέντων ατόμων για παροχή πρώτων βοηθειών. Οι καταστρεπτικοί σεισμοί πολύ συχνά είναι πρόξενοι τραυματισμών και θανάτων. Έτσι τα πρώτα 24ωρα της μετασεισμικής περιόδου είναι πιθανό να τεθεί το υψίστης σημασίας και πρώτης προτεραιότητας ζήτημα της παροχής Α΄ Βοηθειών, μεταφοράς σε κέντρα περίθαλψης και νοσηλείας μεγάλου αριθμού τραυματιών. Η αποτελεσματική και σε μικρό χρόνο κάλυψη των παραπάνω αναγκών δεν είναι πάντα εφικτή γιατί μπορεί οι στεγασμένοι χώροι των τοπικών κέντρων περίθαλψης και σταθμών ΕΚΑΒ να μην επαρκούν και οι τραυματίες να μην πρέπει να μεταφερθούν μακριά και εν πάση περιπτώσει να είναι κρίσιμη η αρχική παροχή Α΄ Βοηθειών μέχρι την τελική μεταφορά τους. Πέρα όμως από το ζήτημα των τραυματισμών που προκύπτουν από τους ίδιους τους σεισμούς, συχνά παρουσιάζεται επιτακτική η ανάγκη εκκένωσης των νοσοκομειακών μονάδων που οι κτιριακές τους εγκαταστάσεις έχουν πληγεί. Αναλυτικότερα οι ανεπάρκειες του συστήματος περίθαλψης για την κάλυψη αναγκών που προκύπτουν στις έκτακτες μετασεισμικές περιόδους, ως προς τους ήδη νοσηλευόμενους ασθενείς αλλά και ως προς τους τραυματίες από τους σεισμούς, είναι συνήθως οι ακόλουθες:

- Σε πολλές από τις εγκαταστάσεις περίθαλψης η λειτουργία αναστέλλεται ολικά ή μερικά, είτε λόγω βλαβών στα κτίρια είτε λόγω ψυχολογικών παραγόντων και έτσι υφίσταται η ανάγκη της εκκένωσης με απώτερο προορισμό των ασθενών κέντρα περίθαλψης σε άλλες περιοχές (προορισμό που όμως δεν μπορεί να είναι άμεσος).
- Οι τραυματίες από τις καταστροφές των κτιρίων που απελευθερώνονται με τις επιχειρήσεις διάσωσης δεν μπορούν να μεταφερθούν αμέσως σε κέντρα περίθαλψης, γιατί είναι μεγάλος ο αριθμός τους και συνήθως τα οχήματα Α΄ Βοηθειών δεν επαρκούν.
- Οι τραυματίες που μεταφέρονται στα κέντρα περίθαλψης δεν μπορούν να εισαχθούν σ' αυτά γιατί οι στεγασμένοι χώροι των εγκαταστάσεων είναι υπερκορεσμένοι.
- Οι ανάγκες σε ιατρικό προσωπικό, εξοπλισμό και χώρους ορισμένων ειδικοτήτων (ορθοπαιδικής, χειρουργικής κλπ.) παρουσιάζονται αυξημένες σε σχέση με αυτές άλλων ειδικοτήτων και οι διαθέσιμοι πόροι και τα μέσα δεν επαρκούν.
- Στους χώρους γύρω από τις εγκαταστάσεις περίθαλψης παρουσιάζεται κυκλοφοριακή συμφόρηση, λόγω της αυξημένης εισροής τραυματικών με νοσοκομειακά ή άλλα οχήματα, με αποτέλεσμα καθυστερήσεις στην τακτοποίηση και περίθαλψη των πληγέντων.

Για την άμβλυση ορισμένων από τις παραπάνω δυσλειτουργίες του συστήματος παροχής βοήθειας και περίθαλψης την έκτακτη περίοδο, είναι σκόπιμο να

προσδιορισθούν προκαταστροφικά "**ανοικτοί χώροι παροχής βοήθειας**" τόσο για την εκτόνωση των ίδιων των εγκαταστάσεων περίθαλψης όσο και για την άμεση, χωρίς καθυστερήσεις και αναμονές, πρώτη βοήθεια και φροντίδα των τραυματιών, που μελλοντικά και εφόσον το απαιτεί η σοβαρότητα της κατάστασής τους, θα απορροφηθούν από τις τοπικές ή απομακρυσμένες νοσοκομειακές μονάδες.

ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΕ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ: • Παροχή Α΄ Βοηθειών σε τραυματίες και γενικά πληγέντα άτομα. • Κάλυψη των αναγκών από τη μεταφορά λειτουργιών νοσοκομειακών μονάδων, σε περίπτωση μεγάλου αριθμού πληγέντων ατόμων κυρίως για μια πρώτη παροχή βοήθειας και με προοπτική την κατανομή σε άλλες μονάδες εξωτερικών της πληγείσας περιοχής. • Κάλυψη των αναγκών για μεταφορά ασθενών σε περίπτωση που οι εγκαταστάσεις της μονάδας πληγούν από το σεισμό.

ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΕ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ: Σαν χώροι παροχής βοήθειας μπορούν να χρησιμοποιηθούν εναλλακτικά και ανάλογα με τις ανάγκες που προκύπτουν οι παρακάτω χώροι: • Για την παροχή Α΄ Βοηθειών μετά την απελευθέρωση τραυματιών με επιχειρήσεις και πριν αυτοί μεταφερθούν σε κέντρα περίθαλψης: Προαύλια ή κοινόχρηστοι χώροι γύρω από τις οικοδομές από τις οποίες απεγκλωβίζονται οι τραυματίες. Ελεύθεροι χώροι πλατείες, κενά οικόπεδα που γειτονεύουν με τα κτίρια ολικής ή μερικής κατάρρευσης. Σημειωτέον ότι οι χώροι αυτοί δεν προσδιορίζονται εκ των προτέρων αλλά προκύπτουν από τις θέσεις των κτιρίων που πλήττονται από το σεισμό και προκαλούν τραυματισμούς. • Για την κάλυψη των αναγκών από τη μεταφορά λειτουργιών νοσοκομειακών μονάδων: Προαύλια των κέντρων υγείας και περίθαλψης ή των σταθμών Α΄ Βοηθειών. Ελεύθεροι χώροι που γειτονεύουν με τα κέντρα περίθαλψης και διαθέτουν σημαντική υποδομή (νερό, ηλεκτρικό, αποχέτευση, βλ. παραπάνω). Προαύλια σχολείων.

Σημειωτέον ότι οι χώροι αυτοί προσδιορίζονται εκ των προτέρων.

ΘΕΣΗ: • Όσον αφορά τους χώρους που προαποφασίζονται, εσωτερικά στην αστική ζώνη σε άμεση γειτνίαση με τις εγκαταστάσεις περίθαλψης. • Όσον αφορά τους αυτοσχέδιους μετακαταστροφικούς χώρους στην αστική ή περιαστική ζώνη σε συσχέτισμό με τους χώρους των επιχειρήσεων διάσωσης.

ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΩΝ: Με τα πόδια στους αυτοσχέδιους δίπλα στους χώρους των επιχειρήσεων διάσωσης και με οχήματα (τα ειδικά των Α΄ Βοηθειών και άλλα) στους προγραμματισμένους χώρους που πλαισιώνουν τα κέντρα περίθαλψης.

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ: Εξυπηρετικότεροι χώροι παροχής βοήθειας είναι οι χώροι με τις παρακάτω προδιαγραφές κυκλοφοριακής πρόσβασης:

- Όχι αποκλειστική πρόσβαση σε τοπικό δρόμο πλάτους μικρότερου των 9μ.
- Θέση κατά μήκος ή πολύ κοντά σε άξονα του πρωτεύοντος οδικού δικτύου.
- Πρόσβαση -κατά προτίμηση- σε 2 κλάδους του οδικού δικτύου (όπου ο ένας ανήκει στο πρωτεύον).
- Για το οδικό δίκτυο εξυπηρέτησης των χώρων παροχής βοήθειας και των νοσοκομειακών μονάδων, προτείνονται μέτρα τόσο για τη διάνοιξη των αρτηριών που θα χρησιμοποιηθούν, όσο και έκτακτα μέτρα (μονοδρομήσεις, έλεγχος κυκλοφορίας κλπ.)

4. ΧΩΡΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΕΠΙΤΕΛΙΚΩΝ – ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ, ΦΟΡΕΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ

Πρόκειται για τους χώρους εγκατάστασης των επιτελικών και συντονιστικών οργάνων (π.χ. Δημαρχείο, Νομαρχία κλπ), των Υπηρεσιών και Φορέων επέμβασης μαζί με τον εξοπλισμό τους, καθώς και όλων των Υπηρεσιών (δημόσιων και μη) εξυπηρέτησης των πολιτών.

ΘΕΣΗ: Εσωτερικά στην αστική ζώνη σε συσχετισμό με τα κτίρια των αντίστοιχων υπηρεσιών ή τους χώρους καταυλισμού.

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ: Εξυπηρετικότεροι είναι οι χώροι που μπορούν να προσεγγιστούν από τους καταυλιζόμενους εύκολα, γρήγορα και με ασφάλεια, οι χώροι δηλαδή που τηρούν τις εξής προϋποθέσεις: • Θέση σε μικρή απόσταση από τους καταυλισμούς (για το σκοπό αυτό είναι σκόπιμο να προβλέπονται στις περιπτώσεις των μεγαλύτερων αστικών συγκροτημάτων 2 χώροι για τα γραφεία των δημόσιων υπηρεσιών, ένας στην αστική και ένας στην περιαστική ζώνη γειτονικά με τους αντίστοιχους καταυλισμούς). • Θέση κατά προτίμηση γειτονικά στους άξονες εκκένωσης της πόλης (κοντά ή πάνω στους οποίους άλλωστε βρίσκονται οι χώροι καταυλισμού), ούτως ώστε η μετάβαση των καταυλιζόμενων στους χώρους των δημοσίων υπηρεσιών να είναι ασφαλής (σημειωτέον ότι οι άξονες εκκένωσης έχουν επιλεγεί ώστε να τηρούν προδιαγραφές ασφάλειας).

Σημείωση: Προκειμένου να εξασφαλιστεί η παραμονή των δημόσιων υπηρεσιών κοντά στους καταυλισμούς και τους άξονες εκκένωσης είναι σκόπιμη η μερική έστω μετεγκατάστασή τους σε περίπτωση που τα κτίρια στέγασής τους βρίσκονται σε επισφαλείς περιοχές του κέντρου της πόλης ακόμα και αν αυτά δεν έχουν υποστεί σοβαρές ζημιές.

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: Είναι ίδιες με τις προδιαγραφές ασφάλειας των χώρων καταυλισμού: • Θέση όχι κάτω από ή σε περιοχές επιρρεπείς σε κατολισθήσεις. • Θέση σε απόσταση από παράκτιες περιοχές. • Θέση σε απόσταση από υπόγειες στοές, αναχώματα, μεγάλα τεχνικά έργα (γέφυρες, φράγματα κλπ.). •

Θέση σε απόσταση από περιοχές διακινδύνευσης από καταστροφή άλλων εγκαταστάσεων. • Απόσταση από τις περιβάλλουσες οικοδομές τουλάχιστον ίση με το μισό του ύψους τους.

5. ΧΩΡΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Πρόκειται για χώρους με ειδικές προδιαγραφές που απαιτούνται για την εγκατάσταση ατόμων με ειδικές ανάγκες (Ιδρύματα, ειδικά Κέντρα κλπ.). Ανάλογα με την κατηγορία της ειδικής ομάδας (ανάπηροι, ηλικιωμένοι, έγκυες, φυλακισμένοι, κλπ.) διαφοροποιούνται βέβαια τόσο η φύση των δυσκολιών εκκένωσης όσο και οι απαιτούμενες ειδικές συνθήκες διαβίωσης της ομάδας αυτής σε περίπτωση μετεγκατάστασης. Γενικά πάντως τα προβλήματα εκκένωσης και μετεγκατάστασης των παραπάνω ομάδων μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- Φυσικές αδυναμίες ή δυσκολίες για μετακίνηση.
- Αδυναμίες μετακίνησης λόγω περιορισμών και ελέγχων στους χώρους παραμονής των ομάδων (φυλακές, ψυχιατρεία, κλπ.).
- Ειδικό ωράριο διατροφής και ειδική σύνθεση τροφών.
- Συχνή ιατρική παρακολούθηση.
- Αυξημένες απαιτήσεις σε συνθήκες καθαριότητας και υγιεινής.
- Αυξημένη ευαισθησία σε δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες.

ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΕ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ: • Μετεγκατάσταση τροφίμων προνοιακών ιδρυμάτων (γηροκομείων, ορφανοτροφείων, ιδρυμάτων αναπήρων, ψυχιατρείων, κλπ.). • Μετεγκατάσταση πληθυσμιακών ομάδων με ειδικές ανάγκες που διαβιούν σε κανονικές κατοικίες (ηλικιωμένοι, έγκυες, κλπ.).

ΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΕ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ: Ανάλογα με τη γεωγραφική θέση του αστικού συγκροτήματος και την έκταση της καταστροφής μπορούν να χρησιμοποιηθούν εναλλακτικά οι παρακάτω χώροι και τα καταλύματα:

- Τα προαύλια των προνοιακών ιδρυμάτων όπου θα εγκατασταθούν τροχόσπιτα της υπηρεσίας Πρόνοιας ή άλλων εθελοντικών ή οργανώσεων και φορέων.
- Χώροι που αποτελούν τμήματα των προγραμματιζόμενων περιοχών καταυλισμού, όπου επίσης θα εγκατασταθούν τα τροχόσπιτα της υπηρεσίας πρόνοιας ή των άλλων οργανώσεων.
- Σιδηροδρομικά βαγόνια αν το υπόψη συγκρότημα εξυπηρετείται κυκλοφορικά από σιδηρόδρομο.
- Πλοία αν η περιοχή είναι παραθαλάσσια.

- Δημόσια ή ιδιωτικά κτίρια (μετά από επίταξη) και αφού με αυτοψία διαπιστώθηκε η καταλληλότητά τους μετακαταστροφικά.

ΘΕΣΗ: Εσωτερικά στον αστικό χώρο σε συσχετισμό με τα αντίστοιχα ιδρύματα ή τις περιοχές καταυλισμού, ή στον περιαστικό χώρο σε συσχετισμό πάλι με τους χώρους καταυλισμού ή τους λιμενικούς χώρους (πλοία).

ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ: Με οχήματα μαζικής μεταφοράς ή ιδιωτικά (μετά από επίταξη) υπό την επίβλεψη προσωπικού της Υπηρεσίας Πρόνοιας ή της Αστυνομίας ή των εθελοντικών οργανώσεων.

ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ: • Αν οι προγραμματιζόμενοι χώροι είναι αυτοεξυπηρετούμενοι ως προς τη διατροφή και την ιατρική ή άλλη παρακολούθηση των ομάδων που στεγάζουν (πλοία, σιδηροδρομικά βαγόνια, κτίρια, κλπ.), οι απαιτήσεις κυκλοφοριακής προσβασιμότητάς τους από τα οχήματα τροφοδοσίας είναι περιορισμένες. • Αν οι προγραμματιζόμενοι χώροι αποτελούν τμήματα των περιοχών καταυλισμού του υπόλοιπου πληθυσμού τότε οι απαιτήσεις προσβασιμότητάς τους είναι ίδιες με εκείνες των άλλων χώρων καταυλισμού.

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ: • Αν οι προγραμματιζόμενοι χώροι είναι κλειστοί (πλοία, σιδηροδρομικά βαγόνια, αντισεισμικές κατασκευές) οι μόνες προδιαγραφές ασφαλείας που πρέπει να πληρούν είναι αυτές κατά της φωτιάς (δεν πρέπει δηλαδή να βρίσκονται δίπλα σε εγκαταστάσεις επιρρεπείς σε εκρήξεις και πυρκαγιές). • Αν οι προγραμματιζόμενοι χώροι είναι ανοικτοί στην αστική και περιαστική ζώνη (χώροι που ανήκουν στις περιοχές καταυλισμών ή προαύλια προνοιακών ιδρυμάτων) τότε πρέπει να τηρούν όλες τις προδιαγραφές ασφαλείας των χώρων καταυλισμού.

Βιβλιογραφία Κεφαλαίου 14

Ευθύμιος Λ. Λέκκας – Στυλιανός Γ. Λόζιος, «Βασικές Αρχές και Εφαρμογές του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού για τη διαχείριση φυσικών καταστροφών και τεχνολογικών κινδύνων» Πανεπιστήμιο Αθηνών, Τμήμα Γεωλογίας, 2002

Κανονισμός πυροπροστασίας για τα Δάση, ΥΠΕΝ, 2022

Ιστογραφία

https://el.wikipedia.org/wiki/Σεισμοί_του_Ιονίου_το_1953

Δ. Παρουσίαση Αποτελεσμάτων

Κεφάλαιο 15

«Αναπτυξιακή Πλατφόρμα»

Για την αντιμετώπιση της έλλειψης γνώσης όσον αφορά τα προγράμματα χρηματοδότησης και τα εργαλεία χρηματοδότησης σε συνδυασμό με την αδυναμία διαχείρισης των διαφορετικών πόρων σε ολοκληρωμένο τοπικό επίπεδο, κρίνεται αναγκαία η δημιουργία **μιας αναπτυξιακής πλατφόρμας** η οποία θα προσφέρει τη δυνατότητα διαχείρισης διαφορετικών χρηματοδοτικών εργαλείων για τη χρηματοδότηση των αναπτυξιακών προτάσεων.

Μέσω μιας αναπτυξιακής πλατφόρμας, η οποία θα συνδέεται με ένα σύστημα γεωπληροφορικής GIS μπορούν να καταγραφούν τα παρακάτω:

1. Τα γεωγραφικά, διοικητικά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής.
2. Όλα τα δεδομένα που υπάρχουν για τις υποδομές κάθε περιοχής, όσον αφορά το υφιστάμενο οδικό, συγκοινωνιακό δίκτυο, τους Δημοτικούς χώρους στάθμευσης, τις ποδηλατικές υποδομές, τις υποδομές για τους πεζούς καθώς και τις λιμενικές τους υποδομές.
3. Οι Παραδοσιακοί Οικισμοί της κάθε περιοχής.
4. Πλήρης τεκμηρίωση του Περιβαλλοντικού και Πολιτιστικού Αποθέματος κάθε περιοχής.
5. Όλες οι υπάρχουσες Πολιτιστικές Διαδρομές και τα υπάρχουσα Πολιτιστικά Μονοπάτια.
6. Οι προτεινόμενες Πολιτιστικές Διαδρομές για κάθε περιοχή.
7. Όλες οι εγκεκριμένες μελέτες και τα αναπτυξιακά έργα.
8. Όλες οι μελέτες και τα αναπτυξιακά έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη.
9. Τα προβλήματα και οι ελλείψεις όσον αφορά τα έργα που δεν έχουν γίνει ή χρειάζονται να γίνουν σε κάθε περιοχή.
10. Οι προτεινόμενες επεμβάσεις που πρέπει να γίνουν σε κάθε περιοχή.

Η αναπτυξιακή πλατφόρμα δηλαδή θα περιέχει πληροφορίες για τα χρηματοδοτικά εργαλεία και τις νέες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες που σχετίζονται με αυτά.

Στα πλαίσια του έργου ΑΕΙ (Αειφόρος Ανάπτυξη Λιγότερο Αναπτυγμένων Περιοχών με την Δημιουργία Νέων Τουριστικών Πόρων και Προϊόντων μέσω Ανάλυσης, Τεκμηρίωσης, Μοντελοποίησης, Διαχείρισης και Διατήρησης Πολιτιστικού Αποθέματος με χρήση Εφαρμογών ΤΠΕ ΑΚΡΩΝΥΜΙΟ: ΑΕΙ ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΡΓΟΥ Τ2ΕΔΚ-01278), δημιουργήθηκε πρότυπο αναπτυξιακής πλατφόρμας για τις περιοχές μελέτης που περιελάμβανε το σύνολο των αναπτυξιακών έργων ανά κατηγορία καθώς και τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία.

Σε αυτήν την κατεύθυνση, το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης έχει αναρτήσει σχέδιο πρόσκλησης για την υποβολή προτάσεων στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία» με τίτλο «Ψηφιακός Μετασχηματισμός των ΟΤΑ». Αντικείμενο του έργου είναι η προμήθεια νέων εφαρμογών και τεχνολογικών μέσων που θα βελτιώσουν τη διαχείριση και λειτουργικότητα του αστικού περιβάλλοντος στις ελληνικές πόλεις.

Για την ικανοποίηση των αναγκών των χρηστών μιας αναπτυξιακής πλατφόρμας (Κεντρική Διοίκηση, Τοπική Αυτοδιοίκηση, Δήμοι, Περιφέρειες, Επιχειρήσεις, Πολίτες), βασικό χαρακτηριστικό είναι η **δυναμικότητα**, η δυνατότητα δηλαδή της πλατφόρμας να συγκεντρώνει τα έργα και τα χρηματοδοτικά εργαλεία σε πραγματικό χρόνο με ανανέωση ανά τακτά χρονικά διαστήματα με την εξέλιξη των έργων και των χρηματοδοτήσεων. Κατ' επέκταση, αναγκαίο στοιχείο είναι η **διαδραστικότητα μέσω της πλατφόρμας των** φορέων λήψης αποφάσεων και χάραξης πολιτικής ώστε ο αναπτυξιακός σχεδιασμός να είναι ενιαίος, περιλαμβάνοντας το σύνολο των κατευθύνσεων των επιμέρους έργων.

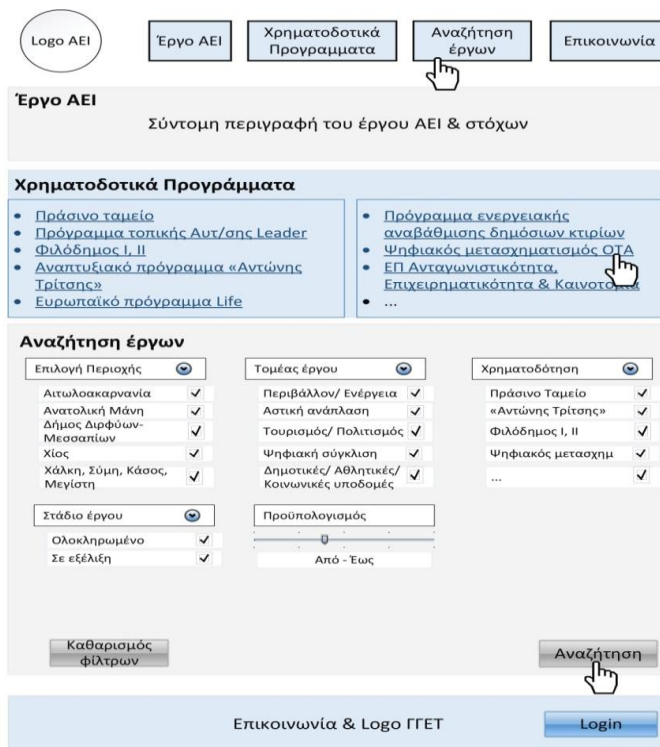
Εφόσον, οι τοπικές κοινωνίες αποκτήσουν την αναπτυξιακή πλατφόρμα και έχουν ενεργή συνεργασία με την Κυβέρνηση και τα αρμόδια Υπουργεία, τα επόμενα βήματα είναι η επίτευξη της εξωστρέφειας προς την ομογένεια και την επενδυτική κοινότητα με έμφαση στους νέους για την ανάληψη και υποστήριξη επιχειρηματικών πρωτοβουλιών, μέσω συμπράξεων Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα, έτσι ώστε να αντιμετωπιστεί η ανεργία, η ακρίβεια, η τρέχουσα ενεργειακή κρίση καθώς και οι οικονομικές και κοινωνικές προκλήσεις.

Ο επιτόπιος συντονισμός πολιτικών και μέτρων των διαφορετικών κυβερνητικών, περιφερειακών και τοπικών σχεδιασμών αλλά και των ευκαιριών χρηματοδότησης μπορεί να επιτευχθεί μέσω μια ευρύτερης αναπτυξιακής πλατφόρμας έργων και χρηματοδοτήσεων.

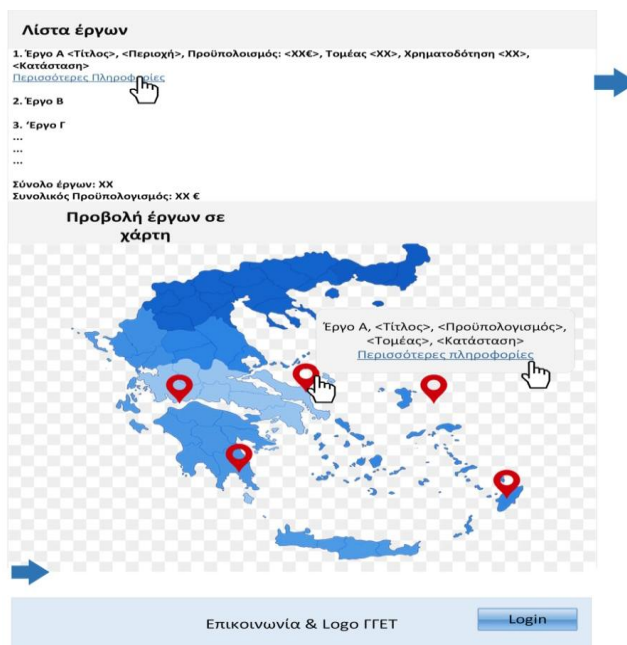
Συμπερασματικά:

- Η τεκμηρίωση, αξιολόγηση και μοντελοποίηση του ΠΠΑ στις απομονωμένες ορεινές και νησιωτικές περιοχές της χώρας, αποδεικνύει ότι η κατανομή, η προστιθέμενη αξία του και η σχεδιασμένη αξιοποίησή του, μπορούν να προσελκύσουν εξωτερικές οικονομίες και να δημιουργήσουν άμεσα νέες πραγματικότητες ανάπτυξης.
- Σημαντικός παράγοντας αποτελεί η εφαρμογή ολοκληρωμένων και διεπιστημονικών σχεδιασμών και συστημάτων πληροφορικής με την πολυφασματική συνεργασία όλων των απαιτούμενων φορέων από τη βάση ως την κορυφή.

- Κρίνεται σήμερα αναγκαία η εναρμόνιση σχεδιασμών και προτεραιοτήτων με τη βούληση των τοπικών κοινωνιών, την ενημέρωση και την ενεργό συμμετοχή τους με όρους κοινωνικής συνοχής.
- Για την αξιοποίηση του ΠΠΑ στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης απαιτείται:
 - Ο σχεδιασμός να γίνει ολοκληρωμένα σε κάθε τόπο/περιοχή και όχι εμπειρικά, ευκαιριακά, σημειακά, δημιουργώντας συνέργειες για εξοικονόμηση πόρων, επιτάχυνση δράσεων και παραγωγή αποτελεσμάτων με πολλαπλασιαστικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής των τοπικών κοινωνιών.
 - Η υλοποίηση να γίνει συντονισμένα, σε όλες τις κλίμακες και τα επίπεδα χωροθέτησης, μελέτης, αδειοδότησης, χρηματοδότησης και παρακολούθησης των έργων. Αλλά και παράλληλα προβολής των νέων αναβαθμισμένων τουριστικών προϊόντων ώστε να γίνει γνωστό το νέο αλλά και πολύ παλιό πρόσωπο της Ελλάδας, για να μπορεί από την προσέλκυση τουριστικού ρεύματος να ξεκινήσει μια ενδογενής/αειφόρος ανάπτυξη.
- Βάσει αυτών των κατευθύνσεων, στα πλαίσια της παρούσας μεταπτυχιακής εργασίας πραγματοποιήθηκε μια προκαταρκτική αξιολόγηση της εξέλιξης των εγκεκριμένων έργων με κριτήριο τη βελτιστοποίηση των επεμβάσεων που αφορούν στις υποδομές των περιοχών μελέτης, με στόχο την προστασία και την ανάδειξη του ΠΠΑ βάσει του προϋπάρχοντος σχεδιασμού. Ειδικότερα, στη μεταπτυχιακή αυτή εργασία, μετά από αξιολόγηση της εξέλιξης των εγκεκριμένων έργων και των αναπτυξιακών προτάσεων του ΑΕΙ, προτάθηκαν τα αναγκαία συμπληρωματικά έργα που αφορούν το οδικό δίκτυο, τη στάθμευση, τη συγκοινωνία
- Στο πλαίσιο αυτό, υπογραμμίζεται η ανάγκη ύπαρξης ολοκληρωμένης αναπτυξιακής πλατφόρμας (όπως αυτή του προγράμματος ΑΕΙ) η οποία θα επιτρέπει τη συστηματική καταγραφή και τεκμηρίωση των εγκεκριμένων και των υπό εξέλιξη αναπτυξιακών έργων. Μέσω μιας τέτοιας αναπτυξιακής πλατφόρμας, κάθε περιοχή ενδιαφέροντος θα μπορεί να διαχειρίζεται τα έργα που την αφορούν και να αξιοποιεί τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία. Ενδεικτικά παρατίθενται εικόνες από το περιβάλλον της αναπτυξιακής πλατφόρμας του προγράμματος ΑΕΙ για την περίπτωση της Η.Ν. Κάσου.



Εικόνα 15.1: Παράδειγμα Αναπτυξιακής Πλατφόρμας: Χρηματοδοτικά Προγράμματα



Εικόνα 15.2: Παράδειγμα Αναπτυξιακής Πλατφόρμας: Λίστα Έργων



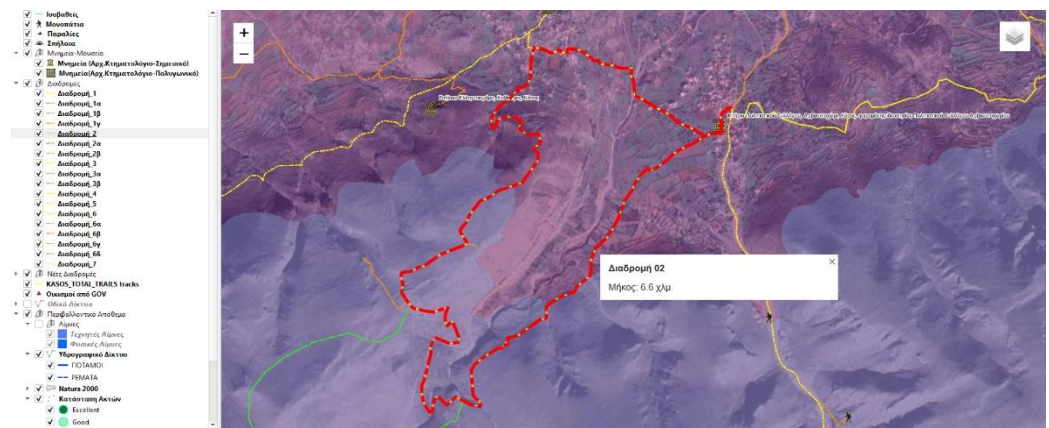
Εικόνα 15.3: Κάσος– Ανάδειξη Περιβαλλοντικού & Πολιτιστικού Αποθέματος αξιοποιώντας τα Συστήματα Γεωγραφικών Πληροφοριών



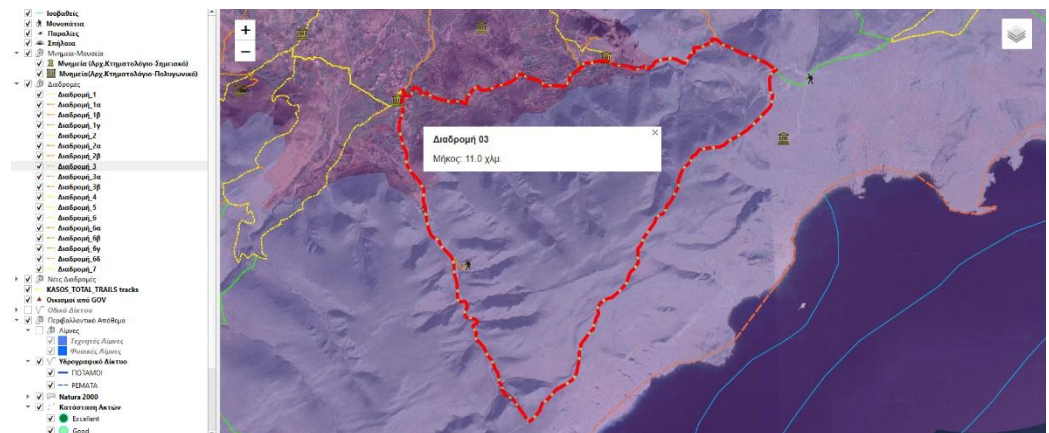
Εικόνα 15.4: Κάσος – Ανάδειξη Πολιτιστικού Αποθέματος αξιοποιώντας τα Συστήματα Γεωγραφικών Πληροφοριών. Εστίαση στο Φρυ: Δυνατότητα περιήγησης στα στοιχεία πολιτιστικού αποθέματος της περιοχής



Εικόνα 15.5: Στιγμιότυπα από προτεινόμενες διαδρομές στην Κάσο (1). Δυνατότητα οπτικοποίησης προτεινόμενων διαδρομών στην Κάσο. Δυνατότητα άντλησης πληροφοριών για τη διαδρομή (μήκος, είδος διαδρομής κτλ) και τα σημεία ενδιαφέροντος (κείμενο, εικόνες κτλ)



Εικόνα 15.6: Στιγμιότυπα από προτεινόμενες διαδρομές στην Κάσο (2)



Εικόνα 15.7: Στιγμιότυπα από προτεινόμενες διαδρομές στην Κάσο (3)

Αναζήτηση Έργων

Επιλογή Περιφέρειας
Κάσος

Πολιτικό Αποφάσμα
ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΟ ΑΠΟΦΑΣΜΑ
ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΑΓΡΟΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ

Χρηματοδότηση
ΕΣΠΑ 2021-2027 ΤΑΜΕΙΟ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ ΚΑΙ ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΕΣΠΑ 2014-2020 ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΤΩΝΗΣ ΤΡΙΤΣΙΣ

Κατάσταση
Ολοκληρωμένο Σε εξέλιξη Υπό έγκριση Προτεινόμενο

Προϋπολογισμός Έργου: 1.898.094.037

Καθαρισμός Φιλτρών Αναζήτηση

ID	Τίτλος	Περιοχή	Προϋπολογισμός(€)	Τομέας	Χρηματοδότηση	Φορέας υλοποίησης	Κατάσταση	Λεπτομέρειες
191	Διδυνοήλι – διαμόρφω...	Κάσος	4472799	Οδικό Δίκτυο	ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου 2014-2020	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Σε εξέλιξη	MORE INFO
196	Βελτίωση υποδομών ...	Κάσος	140692651	Διαχείριση νερού	ΑΤ01 Υποδομές υδρευσης	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Σε εξέλιξη	MORE INFO
197	Ασφαλτοστρωτική δρο...	Κάσος	22782258	Οδικό Δίκτυο	ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ II	ΔΗΜΟΣ ΚΑΣΟΥ - ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ Ν...	Σε εξέλιξη	MORE INFO
198	Σήμανση – Ασφάλιση ...	Κάσος	1415000	Οδικό Δίκτυο	ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ Υποδομές Μεταφο...	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Προτεινόμενο	MORE INFO
199	ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΤΑΦ...	Κάσος	24800	Διαμορφώσεις Δημόσιου Χώρου	ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου 2014-2020	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Σε εξέλιξη	MORE INFO
200	ΠΛΑΚΟΣΤΡΩΣΕΙΣ Ν...	Κάσος	1150000	Διαμορφώσεις Δημόσιου Χώρου	ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου 2014-2020	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	Σε εξέλιξη	MORE INFO

Συνολικό ποσό χρηματοδότησης(€): 170.537.508

Προβολή έργων σε χάρτη

<http://aei-project.ntua.gr/>

Συντονιστής
Email: aeis@ntua.gr

Εικόνα 15.8: Αναπτυξιακά Έργα Κάσου – Προβολή Έργων σε Χάρτη

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η Εργασία αυτή εκπονήθηκε ως Μεταπτυχιακή στα πλαίσια του Διατμηματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών « **Προστασία Μνημείων**» του ΕΜΠ στην Κατεύθυνση Β' «**Υλικά και Επεμβάσεις συντήρησης**». Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα Ομότιμη Καθηγήτρια μου κ. **Αντωνία Μοροπούλου** για το έναυσμα, την καθοδήγηση, την υποστήριξη και τον χρόνο που αφιέρωσε προκειμένου να ολοκληρωθεί η παρούσα μελέτη. Θα ήθελα, ακόμη, να την ευχαριστήσω θερμά για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε προκειμένου η μελέτη αυτή να εκπονηθεί με τη βοήθεια του καινοτόμου προγράμματος ΑΕΙ του οποίου είναι επιστημονικά υπεύθυνη, αλλά και για τις πολύτιμες πληροφορίες της σχετικά με τις περιοχές μελέτης που έχουν ξεχωριστή σημασία για εκείνη.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες οφείλω στον κ. **Κυριάκο Λαμπρόπουλο**, Επίκουρο Καθηγητή της Σχολής Χημικών Μηχανικών καθώς και στις επιβλέπουσες Αρχιτέκτων Μηχανικούς και Υποψήφιες Διδάκτορες κ. **Αναστασία Βυθούλκα** και κ. **Ασπασία Φαφούτη** για την καθοδήγηση, την υποστήριξη και το χρόνο που μου αφιέρωσαν ώστε να ολοκληρώσω την εργασία μου, καθώς χωρίς τη βοήθειά τους δεν θα είχα καταφέρει να φέρω εις πέρας αυτήν την εργασία. Λόγω των ιδιαίτερων και δύσκολων συνθηκών κατά τις οποίες πραγματοποιήθηκε αυτή η εργασία, θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω για την υποστήριξη τους, τη Διευθύντρια μου κ. Ιωάννα Χασιώτου, την τέως Υπηρεσιακή Γραμματέα κ. Μιλένα Κόντου καθώς και όλους τους συναδέλφους μου από τη Διεύθυνση Κτηριακών Υποδομών (Δ21) του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Τελευταίο και σημαντικότερο, θέλω να ευχαριστήσω την οικογένεια μου και ιδιαιτέρως τον εξάχρονο γιο μου Δημήτρη, διότι παρόλο το νεαρό της ηλικίας του έδειξε αμέριστη κατανόηση και υπομονή κατά την εκπόνηση της παρούσας εργασίας.