

ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του ενιαίου λειτουργικού αστικού πόλου Αργοστολίου και Ληξουρίου

Από το γενικό όραμα στη μετρήσιμη αλλαγή

Ανεξάρτητη τεχνική και μεθοδολογική συμβολή

Υποβάλλων: Capt ΗΛΙΑΣ ΣΤΕΦΑΝΑΤΟΣ

Ημερομηνία: Ιούλιος 2026

Κεντρική θέση

Η ΣΒΑΑ πρέπει να αποδείξει, με κοινή γραμμή βάσης, σαφείς δείκτες και δημόσια κριτήρια επιλογής, ποια προβλήματα επιδιώκει να λύσει, γιατί επιλέγεται κάθε παρέμβαση και ποια μετρήσιμη βελτίωση θα παραχθεί για τους κατοίκους των δύο πόλεων.

Σημείωμα τεχνικού ελέγχου

Όριο του ελέγχου: η παρούσα αξιολόγηση εξετάζει τα έγγραφα που ήταν διαθέσιμα. Δεν θεωρεί ότι ένα στοιχείο δεν υπάρχει επειδή δεν παρουσιάστηκε δημόσια. Διαπιστώνει μόνο ότι δεν περιλαμβάνεται ή δεν τεκμηριώνεται στο υλικό που ελέγχθηκε.

Εκτελεστική σύνοψη

Η κοινή Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης αποτελεί σημαντική ευκαιρία για το Αργοστόλι και το Ληξούρι. Η ιδέα ενός ενιαίου λειτουργικού πόλου γύρω από τον κόλπο έχει χωρική και λειτουργική λογική, επειδή οι δύο πόλεις συνδέονται μέσω του πορθμείου, των υπηρεσιών, των αγορών, της εργασίας και του κοινού παράκτιου οικοσυστήματος.

Το υλικό της δημόσιας διαβούλευσης παρουσιάζει ένα ευρύ όραμα για ποιότητα ζωής, πράσινες υποδομές, βιώσιμη κινητικότητα, ψηφιακές υπηρεσίες, κοινωνική συνοχή και οικονομική ανάπτυξη. Ωστόσο, η παρουσίαση δεν συνοδεύεται από πλήρη δημοσιευμένη γραμμή βάσης, με αρχικές τιμές, πηγές, μεθόδους μέτρησης και χωριστή αποτύπωση των δύο πόλεων. Συνεπώς, δεν είναι ακόμη δυνατό να ελεγχθεί η αναγκαιότητα, η ιεράρχηση και η αναμενόμενη απόδοση κάθε προτεινόμενης παρέμβασης.

Για το Αργοστόλι υπάρχει σημαντική τεχνική βάση. Η Κυκλοφοριακή Μελέτη του Μαρτίου 2022 περιλαμβάνει μετρήσεις σε 17 θέσεις, στρέφουσες κινήσεις σε 10 διασταυρώσεις, έρευνα στάθμευσης σε τρεις υποπεριοχές, ανάλυση τροχαίων συμβάντων και κυκλοφοριακή προσομοίωση. Η μελέτη τεκμηριώνει έντονη πίεση στάθμευσης στο κέντρο, κυριαρχία του ιδιωτικού αυτοκινήτου στις δύο διατομές όπου μετρήθηκε η σύνθεση της κυκλοφορίας, ανάγκη δημόσιας συγκοινωνίας, ασύνδετα ποδηλατικά τμήματα και ανάγκη ειδικών παρεμβάσεων γύρω από σχολεία.

Η μελέτη δεν αποτελεί σημερινή πλήρη γραμμή βάσης. Οι βασικές μετρήσεις έγιναν τον Ιανουάριο του 2022, η εποχικότητα προσεγγίστηκε με παλαιότερα στοιχεία και το ίδιο το παραδοτέο χαρακτηρίζει τις προτάσεις του ως προκαταρκτικές. Η σωστή κατεύθυνση δεν είναι να αγνοηθεί η μελέτη και να ξεκινήσει νέος σχεδιασμός από το μηδέν. Είναι να πραγματοποιηθεί δημόσιος έλεγχος εφαρμογής, να επικαιροποιηθούν τα κρίσιμα δεδομένα και να επαναξιολογηθούν οι προτάσεις υπό το ευρύτερο πλαίσιο της ΣΒΑΑ.

Για το Ληξούρι δεν παρουσιάστηκε αντίστοιχο επίπεδο κυκλοφοριακής και αστικής τεκμηρίωσης στα έγγραφα που εξετάστηκαν. Η ισότιμη συμμετοχή του στον ενιαίο πόλο απαιτεί δική του γραμμή βάσης, δικό του πακέτο παρεμβάσεων και σαφή κριτήρια κατανομής των κοινών πόρων.

Προτείνεται η τελική ΣΒΑΑ να στηριχθεί σε έξι υποχρεωτικά παραδοτέα: κοινή αστική γραμμή βάσης, έλεγχος εφαρμογής και επικαιροποίηση της Κυκλοφοριακής Μελέτης Αργοστολίου, αντίστοιχη ανάλυση για το Ληξούρι, κατάλογο υποψήφιων έργων με πλήρες κόστος κύκλου ζωής, πίνακα δεικτών με αρχικές και επιδιωκόμενες τιμές και σαφές μοντέλο διακυβέρνησης και δημόσιας λογοδοσίας.

Προτεινόμενη αλλαγή ερωτήματος

Από το «ποια έργα μπορούμε να χρηματοδοτήσουμε;» στο «ποια προβλήματα πρέπει να λύσουμε, ποια λύση παράγει το μεγαλύτερο δημόσιο όφελος και με ποια μέτρηση θα αποδείξουμε την αλλαγή;»

1. Η σημασία του εγχειρήματος

Η διαμόρφωση κοινής Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης για το Αργοστόλι και το Ληξούρι μπορεί να αποτελέσει ουσιαστική τομή για την Κεφαλονιά. Η περιοχή παρέμβασης που παρουσιάστηκε περιλαμβάνει το σύνολο των Δημοτικών Κοινοτήτων Αργοστολίου και Ληξουρίου, με έμφαση στους αστικούς ιστούς, στα ιστορικά και εμπορικά κέντρα, στα παραλιακά μέτωπα, στον Κούταβο, στη Γέφυρα Δεβοσέτου, στον ποταμό του Ληξουρίου και στις διαδρομές που συνδέουν τις δύο πόλεις με το πορθμείο. Η παρουσίαση υιοθετεί το όραμα ενός ενιαίου βιώσιμου και ανθεκτικού αστικού πόλου, με πέντε βασικούς άξονες: ποιότητα ζωής, πράσινες υποδομές, βιώσιμη κινητικότητα, ψηφιακές υπηρεσίες και ενίσχυση της οικονομίας. (Παρουσίαση ΣΒΑΑ, 18.05.2026, σ. 5 και 8.)

Η κατεύθυνση είναι θετική. Η ύπαρξη κοινού σχεδιασμού μπορεί να περιορίσει τον κατακερματισμό, να συνδέσει το πορθμείο με τις χερσαίες μετακινήσεις, να επιτρέψει κοινή διαχείριση δεδομένων και να δημιουργήσει συνέργειες μεταξύ έργων. Η κοινή στρατηγική, όμως, δεν πρέπει να συγχέεται με την εξομάλωση των δύο πόλεων. Το Αργοστόλι και το Ληξούρι έχουν διαφορετική κλίμακα, μορφολογία, ρόλο, επίπεδο πίεσης και ανάγκες. Ο ενιαίος πόλος πρέπει να στηρίζεται σε κοινό όραμα και κοινές αρχές, αλλά σε διακριτές τοπικές διαγνώσεις και παρεμβάσεις.

2. Τι απαιτεί πραγματικά μια ΣΒΑΑ

Η επίσημη πρόσκληση του Προγράμματος «Ιόνια Νησιά 2021-2027» δεν ζητά έναν γενικό κατάλογο ιδεών. Ζητά στρατηγική που βασίζεται στον ορθό προσδιορισμό των τοπικών αναπτυξιακών αναγκών, στη συμμετοχική διαδικασία και στην ολοκληρωμένη προσέγγιση. Συνιστά λιγότερες αλλά συμπληρωματικές παρεμβάσεις και απαιτεί ανάλυση αναγκών και δυνατοτήτων, δράσεις και αναμενόμενα αποτελέσματα με δείκτες, συγκεκριμένο κατάλογο πράξεων, ενδεικτικούς προϋπολογισμούς, χρονοδιαγράμματα και σαφές μοντέλο διακυβέρνησης. (Πρόσκληση 425, έκδοση 1.0, σ. 5-7.)

Η απαίτηση αυτή είναι ουσιαστική. Ένα έργο δεν είναι στρατηγική επειδή εντάσσεται σε έναν θεματικό άξονα. Πρέπει να υπάρχει αποδεικτική αλυσίδα αιτιότητας:

1. Ποιο είναι το συγκεκριμένο πρόβλημα;
2. Ποια είναι η αρχική μετρημένη κατάσταση;
3. Ποιες είναι οι βασικές αιτίες;
4. Ποιες εναλλακτικές λύσεις εξετάστηκαν;
5. Γιατί επιλέγεται η συγκεκριμένη παρέμβαση;
6. Ποιο αποτέλεσμα αναμένεται και σε ποιο χρονικό διάστημα;
7. Ποιος θα λειτουργεί και θα συντηρεί την υποδομή;
8. Με ποιον δείκτη θα αποδειχθεί η επιτυχία ή η αποτυχία;

Η διάκριση μεταξύ παραδοτέου και αποτελέσματος είναι κρίσιμη. Ένας ποδηλατόδρομος, μία έξυπνη στάση ή εκατό νέες φυτεύσεις είναι παραδοτέα. Αποτελέσματα είναι η αύξηση ασφαλών μετακινήσεων χωρίς αυτοκίνητο, η μείωση του χρόνου αναμονής, η επιβίωση των δέντρων και η αύξηση της σκίασης. Η τελική αξιολόγηση πρέπει να στηρίζεται στα αποτελέσματα.

3. Το βασικό κενό της δημόσιας παρουσίασης

Η δημόσια παρουσίαση αναφέρει ως υφιστάμενα προβλήματα την κυκλοφοριακή ασφυξία, τον αυξημένο χρόνο μετακίνησης, την έλλειψη εναλλακτικών μέσων, την άναρχη στάθμευση, τον περιορισμένο χώρο για τον πεζό, τους ρύπους, τον θόρυβο και την ανεπαρκή προσβασιμότητα. Παρουσιάζει επίσης ενδεικτικά διαγράμματα αύξησης της ικανοποίησης των πολιτών και της οικονομικής δραστηριότητας, καθώς και μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κατά 20%. (Παρουσίαση ΣΒΑΑ, σ. 7 και 12.)

Στο υλικό που τέθηκε στη διαβούλευση δεν δημοσιεύονται οι αρχικές τιμές, οι πηγές και η μεθοδολογία που θα επέτρεπαν να αξιολογηθούν οι διαπιστώσεις και οι ενδεικτικοί στόχοι. Δεν παρουσιάζεται, για παράδειγμα, πλήρης και σημερινός πίνακας κυκλοφοριακών φόρτων, χρόνων διαδρομής, πληρότητας στάθμευσης, μετακινήσεων ανά μέσο, προσβάσιμων διαδρομών, θορύβου, ατμοσφαιρικής ποιότητας, δενδροκάλυψης, θερμικής επιβάρυνσης, πλημμυρικών σημείων ή κενών καταστημάτων.

Η διατύπωση αυτή δεν σημαίνει ότι κανένα από τα στοιχεία δεν υπάρχει σε υπηρεσίες, μελέτες ή αρχεία. Σημαίνει ότι δεν έχει παρουσιαστεί ως ενιαία δημόσια γραμμή βάσης, συνδεδεμένη με τους στόχους και τις επιλογές της ΣΒΑΑ. Χωρίς αυτόν τον σύνδεσμο, ο πολίτης καλείται να προτείνει έργα χωρίς να γνωρίζει ποιο είναι το μετρημένο μέγεθος του προβλήματος, ποιες λύσεις έχουν ήδη εξεταστεί και ποιοι πόροι είναι διαθέσιμοι.

4. Η Κυκλοφοριακή Μελέτη του 2022 ως υπαρκτή αλλά μερική βάση

Για το Αργοστόλι υπάρχει σημαντικό τεχνικό υπόβαθρο. Η «Κυκλοφοριακή Μελέτη Πόλεως Αργοστολίου, Φάση Β΄, Επεξεργασία συλλεγέντων στοιχείων, Ανάλυση κυκλοφοριακών μετρήσεων, Διερεύνηση κυκλοφοριακών προτάσεων», συντάχθηκε τον Μάρτιο του 2022. Η μελέτη περιλαμβάνει μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου σε 17 θέσεις, μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων σε 10 διασταυρώσεις, έρευνα σύνθεσης κυκλοφορίας, έρευνα στάθμευσης σε τρεις υποπεριοχές, στοιχεία τροχαίων συμβάντων 2019-2021 και κυκλοφοριακό μοντέλο προσομοίωσης. (Κυκλοφοριακή Μελέτη, σ. 2-12.)

Η μελέτη δεν πρέπει ούτε να αγνοηθεί ούτε να παρουσιαστεί ως σημερινή και πλήρως οριστικοποιημένη λύση. Το τεύχος είναι Φάση Β΄ και χαρακτηρίζει τις παρεμβάσεις ως προκαταρκτικές προτάσεις. Στα συμπεράσματα αναφέρει ότι τα αποτελέσματα της διαβούλευσης και οι παρατηρήσεις της υπηρεσίας θα ενσωματώνονταν στην επόμενη φάση για την οριστικοποίηση των επεμβάσεων. (Κυκλοφοριακή Μελέτη, σ. 32-33.)

Επομένως, πριν ενσωματωθούν έργα κινητικότητας στη ΣΒΑΑ, χρειάζεται να δημοσιοποιηθεί τι ακολούθησε τη Φάση Β΄: εάν ολοκληρώθηκε επόμενη φάση, ποιες ρυθμίσεις εγκρίθηκαν, ποιες εφαρμόστηκαν, τι άλλαξε στο οδικό δίκτυο, ποια προβλήματα εμφανίστηκαν και ποια αποτελέσματα μετρήθηκαν.

5. Τι τεκμηριώνει η Κυκλοφοριακή Μελέτη

5.1 Χρονική κατανομή της κυκλοφορίας

Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν τον Ιανουάριο του 2022. Για μια τυπική καθημερινή, η μελέτη εντοπίζει πρωινή αιχμή 08:00-09:00, ίση με περίπου 7,8% του ημερήσιου φόρτου, και υψηλότερη αιχμή 13:00-14:00, ίση με περίπου 9,8%. Το 31% της ημερήσιας κυκλοφορίας συγκεντρώνεται στα διαστήματα 08:00-10:00 και 13:00-15:00, ενώ το 58,3% εμφανίζεται μεταξύ 08:00 και 16:00. (Κυκλοφοριακή Μελέτη, σ. 3-5.)

Τα στοιχεία αποδεικνύουν συγκέντρωση της ζήτησης σε συγκεκριμένα χρονικά παράθυρα. Δεν αποδεικνύουν από μόνα τους σημερινή «ασφυξία» σε όλη την πόλη ή σε όλη τη διάρκεια της ημέρας. Για αυτό απαιτείται επικαιροποίηση με ίδια μεθοδολογία, ώστε να είναι δυνατή η σύγκριση του 2022 με το 2026.

5.2 Κυριαρχία του ιδιωτικού αυτοκινήτου, με σαφή περιορισμό του δείγματος

Στις δύο διατομές όπου μετρήθηκε η σύνθεση της κυκλοφορίας, στη Λεωφόρο Αντώνη Τρίτση και στη Λεωφόρο Γεωργίου Βεργωτή, τα επιβατικά Ι.Χ. και ταξί υπερέβαιναν το 80% των καταγραφών. Η μελέτη επισημαίνει επίσης χαμηλή χρήση δικύκλου και σχεδόν μηδενική παρουσία φορτηγών και λεωφορείων κατά τις συγκεκριμένες μετρήσεις. (Κυκλοφοριακή Μελέτη, σ. 7-9.)

Το εύρημα είναι ισχυρή ένδειξη εξάρτησης από το αυτοκίνητο στα συγκεκριμένα σημεία και χρονικά διαστήματα. Δεν πρέπει να παρουσιαστεί ως πλήρης κατανομή όλων των μετακινήσεων της πόλης, επειδή η σύνθεση μετρήθηκε δειγματοληπτικά σε δύο θέσεις και δεν περιλαμβάνει πεζές μετακινήσεις ή ολοκληρωμένη έρευνα προέλευσης και προορισμού.

5.3 Στάθμευση

Η έρευνα στάθμευσης διαχώρισε την πόλη σε κεντρική περιοχή εμπορικών δραστηριοτήτων, μικτή περιοχή και περιοχή κατοικίας. Στην κεντρική περιοχή, η συνολική συσσώρευση υπερέβαινε κατά πολύ τη νόμιμη προσφορά σχεδόν σε όλη τη διάρκεια της ημέρας, ενώ η νόμιμη στάθμευση βρισκόταν σχεδόν συνεχώς στο 100% της ικανότητάς της. Καταγράφηκε παράνομη στάθμευση στις γωνίες και σε δεύτερη σειρά. Στη μικτή περιοχή, η συνολική συσσώρευση επίσης υπερέβαινε το 100% σε ώρες της ημέρας. Στην περιοχή κατοικίας υπήρχε γενικά

περίσσεια θέσεων, αλλά εξακολουθούσε να παρατηρείται παράνομη στάθμευση. Η μελέτη συνδέει το φαινόμενο με τη φύση των δραστηριοτήτων, την έλλειψη προσφοράς σε συγκεκριμένες περιοχές και την απουσία αστυνόμευσης. (Κυκλοφοριακή Μελέτη, σ. 9-11.)

Το συμπέρασμα δεν είναι ότι η πόλη χρειάζεται αδιακρίτως περισσότερες θέσεις παντού. Η ίδια η έρευνα δείχνει άνιση χωρική κατανομή, χαμηλή συμμόρφωση και διαφορετικά χαρακτηριστικά ανά περιοχή. Η πολιτική πρέπει να στοχεύει στη διαχείριση της ζήτησης, στην εναλλαγή των θέσεων, στην προστασία των κατοίκων, στις φορτοεκφορτώσεις και στην εφαρμογή των κανόνων.

5.4 Οδική ασφάλεια

Για την περίοδο 2019-2021 καταγράφηκαν μηδενικά θανατηφόρα ατυχήματα με παθόντες, ένα ατύχημα με σοβαρά τραυματία και 23 ατυχήματα με ελαφρά τραυματίες. Οι παθόντες ήταν ένας σοβαρά και 28 ελαφρά τραυματίες. Η μελέτη δεν εντόπισε σημεία υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων με παθόντες και θεωρεί επισφαλής την εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων, επειδή η περίοδος περιλαμβάνει τους περιορισμούς της πανδημίας. Καταγράφει επίσης αναφορές της Τροχαίας για συχνότητα ατυχημάτων μόνο με υλικές ζημιές σε έξι τοποθεσίες. (Κυκλοφοριακή Μελέτη, σ. 5-7 και Παράρτημα 2.)

Συνεπώς, η ΣΒΑΑ δεν πρέπει να χρησιμοποιήσει τα στοιχεία 2019-2021 ως επαρκή σημερινή βάση οδικής ασφάλειας. Απαιτείται ενημέρωση με στοιχεία 2022-2026, διαχωρισμό ανά χρήστη, σοβαρότητα, ώρα και τύπο σύγκρουσης, καθώς και επιτόπιος έλεγχος των διαδρομών πεζών και σχολείων.

5.5 Αξιολόγηση σεναρίων

Η μελέτη εξέτασε μηδενικό σενάριο, Σενάριο 1 και Σενάριο 2 για τη θερινή περίοδο. Στην προσομοίωση, το Σενάριο 2 εμφάνισε το καλύτερο αποτέλεσμα: μέσο χρόνο μετακίνησης 1,92 λεπτά ανά χιλιόμετρο και μέσο χρόνο καθυστέρησης 0,52 λεπτά ανά χιλιόμετρο. Ανά μετακίνηση, η μέση καθυστέρηση υπολογίστηκε σε 0,73 λεπτά και η μέση ταχύτητα σε 31,33 χιλιόμετρα ανά ώρα, έναντι 1,05 λεπτών καθυστέρησης και 27,87 χιλιομέτρων ανά ώρα στο μηδενικό σενάριο. (Κυκλοφοριακή Μελέτη, σ. 23-25.)

Το εύρημα αποδεικνύει ότι το Σενάριο 2 ήταν το καλύτερο από τα συγκεκριμένα σενάρια μέσα στο συγκεκριμένο μοντέλο. Δεν αποδεικνύει ότι αποτελεί αυτομάτως τη βέλτιστη σημερινή αστική πολιτική. Η αξιολόγηση επικεντρώνεται κυρίως σε χρόνους και καθυστερήσεις μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Η ΣΒΑΑ οφείλει να προσθέσει κριτήρια προσβασιμότητας, ασφάλειας πεζών, δημόσιου χώρου, σκίασης, εκπομπών, θορύβου, εμπορικής λειτουργίας και κοινωνικής δικαιοσύνης.

5.6 Ποδηλατικό δίκτυο και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας

Η μελέτη διαπιστώνει ότι οι υφιστάμενοι ποδηλατόδρομοι γύρω από την κεντρική πλατεία και στο παραλιακό μέτωπο δεν συνδέονται μεταξύ τους. Προτείνει σύνδεση της πλατείας με την παραλία, την αγορά, τη Γέφυρα Δεβοσέτου και τον Κούταβο. Επισημαίνει, όμως, ότι για την υλοποίηση απαιτείται εξειδικευμένη μελέτη, με αποτύπωση των γεωμετρικών στοιχείων και των φόρτων πεζών και οχημάτων, ώστε να ελεγχθεί η δυνατότητα συνύπαρξης ή αποκλειστικής χρήσης. (Κυκλοφοριακή Μελέτη, σ. 28-30 και Σχέδιο Β-4.)

Η ίδια προσοχή απαιτείται στις περιοχές ήπιας κυκλοφορίας. Η μελέτη αναφέρει οδικά τμήματα με πεζοδρόμια μικρότερα του μισού μέτρου και πλάτος οδοστρώματος περίπου τέσσερα μέτρα, προτείνοντας περιορισμό της διαμπερούς κυκλοφορίας και αναπλάσεις σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμους. (Κυκλοφοριακή Μελέτη, σ. 25-26 και Σχέδιο Β-3.)

Η χρήση υφιστάμενων πεζοδρομίων για ποδηλατικές κινήσεις πρέπει να επανεξεταστεί με αυστηρά κριτήρια καθολικής προσβασιμότητας. Η αφαίρεση χώρου από πεζούς για να μη μειωθούν θέσεις στάθμευσης θα ήταν αντίθετη με την ιεράρχηση της βιώσιμης κινητικότητας, εάν δεν αποδειχθεί ότι διατηρείται επαρκής και ασφαλής ζώνη πεζών.

5.7 Δημόσια συγκοινωνία και περιφερειακή στάθμευση

Η μελέτη χαρακτηρίζει απαραίτητη την εσωτερική εξυπηρέτηση του Αργοστολίου με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Αναφέρει ως κρίσιμες παραμέτρους τη συχνότητα, την αξιοπιστία, τις διαδρομές, τον χρόνο μετακίνησης, το ωράριο, την τιμολογιακή πολιτική και την πληροφόρηση. Προτείνει την εκπόνηση εξειδικευμένης μελέτης και, μόνο

για τις ανάγκες της προσομοίωσης, θεωρεί ότι σε πρώτη φάση θα λειτουργεί μία βασική γραμμή στις αρτηρίες της πόλης. (Κυκλοφοριακή Μελέτη, σ. 30-31.)

Το ελεγχθέν τεύχος δεν καθορίζει τελική διαδρομή, συχνότητα ή κύκλο είκοσι λεπτών. Κάθε τέτοιος αριθμός πρέπει να προκύψει από νέα μελέτη ζήτησης και επιχειρησιακό σχέδιο.

Για τη στάθμευση εκτός οδού, η μελέτη προτείνει οργανωμένους χώρους στα όρια ή περιφερειακά της πόλης, με απαραίτητη σύνδεση με το κέντρο μέσω shuttle bus ή τακτικής γραμμής. Δεν καθορίζει συγκεκριμένες θέσεις, επειδή απαιτούνται συνεννοήσεις με ιδιοκτήτες και δικαιούχους. (Κυκλοφοριακή Μελέτη, σ. 31-32.) Επομένως, η περιφερειακή στάθμευση αποτελεί κατεύθυνση προς διερεύνηση, όχι ώριμο έργο.

6. Η στρατηγική ένταση που πρέπει να επιλυθεί

Η Κυκλοφοριακή Μελέτη του 2022 επιδιώκει, μεταξύ άλλων, τη μεγιστοποίηση των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό. Η παρουσίαση της ΣΒΑΑ υιοθετεί το σύνθημα «λιγότερα αυτοκίνητα, περισσότερος δημόσιος χώρος». Οι δύο κατευθύνσεις δεν είναι πάντοτε συμβατές. (Κυκλοφοριακή Μελέτη, σ. 22-23. Παρουσίαση ΣΒΑΑ, σ. 9.)

Η αντίθεση δεν πρέπει να κρυφτεί. Πρέπει να επιλυθεί με δεδομένα και δημόσιες επιλογές. Σε ορισμένους δρόμους μπορεί να απαιτείται διατήρηση βραχείας στάθμευσης για την αγορά, φορτοεκφόρτωση, κατοίκους ή άτομα με αναπηρία. Σε άλλους μπορεί να έχει μεγαλύτερη αξία η διεύρυνση πεζοδρομίων, η φύτευση δέντρων, η δημιουργία στάσης ή η ασφαλής ποδηλατική σύνδεση. Δεν υπάρχει μία λύση για όλη την πόλη.

Η ΣΒΑΑ οφείλει να καθορίσει δημόσια ιεράρχηση του οδικού χώρου ανά ζώνη, δρόμο και ώρα. Η απόφαση πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον αριθμό ωφελουμένων, την ασφάλεια, την προσβασιμότητα, την εμπορική λειτουργία, την κλιματική άνεση και το κόστος.

7. Προτεινόμενο πρόγραμμα για το Αργοστόλι

Οι ακόλουθες ενέργειες αποτελούν προτάσεις πολιτικής και όχι διαπιστωμένα υφιστάμενα έργα.

7.1 Έλεγχος εφαρμογής της μελέτης του 2022

Να δημοσιευθεί πίνακας με κάθε πρόταση της Φάσης Β΄, την τελική απόφαση, την κατάσταση εφαρμογής, το κόστος, τις μεταβολές που έγιναν και τα διαθέσιμα αποτελέσματα. Η διαδικασία αυτή θα αποτρέψει την επανάληψη ήδη μελετημένων έργων και θα αναδείξει τι λειτούργησε και τι όχι.

7.2 Επικαιροποίηση της γραμμής βάσης

Να επαναληφθούν, με συγκρίσιμη μεθοδολογία, οι βασικές μετρήσεις σε χειμερινή και θερινή περίοδο. Να προστεθούν χρόνοι διαδρομής, πληρότητα και διάρκεια στάθμευσης, ροές πεζών και ποδηλάτων, επιβατική κίνηση συγκοινωνίας, μετακινήσεις τουριστικών λεωφορείων, φορτοεκφορτώσεις και έρευνα προέλευσης και προορισμού.

7.3 Ολοκληρωμένη διαχείριση στάθμευσης

Να σχεδιαστεί σύστημα ζωνών για κατοίκους, βραχεία εμπορική στάθμευση, άτομα με αναπηρία, ταξί, δίκυκλα και φορτοεκφόρτωση. Η τιμολόγηση και τα χρονικά όρια να επιδιώκουν πραγματική εναλλαγή. Η εφαρμογή να προηγηθεί ή να συνοδεύσει κάθε επένδυση έξυπνης στάθμευσης.

7.4 Δημόσια συγκοινωνία ως υπηρεσία και όχι ως εξοπλισμός

Να εκπονηθεί επιχειρησιακή μελέτη που θα καθορίζει ζήτηση, διαδρομή, συχνότητα, ωράριο, στόλο, κόστος, έσοδα, επιδότηση, προσβασιμότητα και δείκτες αξιοπιστίας. Μπορεί να δοκιμαστεί προσωρινή πιλοτική γραμμή πριν από τη μόνιμη δέσμευση.

7.5 Περιφερειακή στάθμευση μόνο ως ολοκληρωμένο σύστημα

Καμία θέση δεν πρέπει να επιλεγεί πριν εξεταστούν ιδιοκτησία, πρόσβαση, πεζή σύνδεση, φωτισμός, ασφάλεια, κόστος γης και λειτουργία της σύνδεσης με το κέντρο. Χώρος χωρίς συχνή συγκοινωνία και χωρίς διαχείριση της κεντρικής στάθμευσης κινδυνεύει να παραμείνει υποχρησιμοποιημένος.

7.6 Διαχείριση τροφοδοσίας και τουριστικών λεωφορείων

Η ίδια η μελέτη προτείνει σταθερό ωράριο τροφοδοσίας εκτός των ωρών αιχμής και καθορισμένες διαδρομές βαρέων οχημάτων. Η ΣΒΑΑ μπορεί να χρηματοδοτήσει σήμανση, ψηφιακές άδειες, θέσεις φορτοεκφόρτωσης και οργανωμένο χώρο αναμονής τουριστικών λεωφορείων, μετά από μέτρηση της πραγματικής ζήτησης. (Κυκλοφοριακή Μελέτη, σ. 32-33.)

7.7 Συνεχές δίκτυο πεζών και καθολική προσβασιμότητα

Να επιλεγούν συγκεκριμένες βασικές διαδρομές που θα γίνουν πλήρως προσβάσιμες από άκρο σε άκρο, αντί για αποσπασματικές ράμπες. Προτεραιότητα μπορούν να έχουν οι συνδέσεις μεταξύ νοσοκομείου, ΚΤΕΛ, αγοράς, πλατείας, λιμανιού, παραλίας, δημόσιων υπηρεσιών και Κουτάβου.

7.8 Σχολική οδική ασφάλεια

Να εφαρμοστεί έλεγχος ανά σχολικό συγκρότημα με τρεις ζώνες, στην είσοδο, στο οικοδομικό τετράγωνο και στις βασικές διαδρομές προσέλευσης, όπως προτείνει η μελέτη. Οι υπερυψωμένες διαβάσεις μπορούν να αποτελέσουν άμεσο μέτρο μόνο όπου επιτρέπονται και μετά από τεχνικό έλεγχο. (Κυκλοφοριακή Μελέτη, σ. 26-28.)

7.9 Δίκτυο ποδηλάτου χωρίς σύγκρουση με τον πεζό

Να επανεξεταστεί το Σχέδιο Β-4 με σημερινές μετρήσεις, έλεγχο πλάτους, ασφάλειας διασταυρώσεων και προσβασιμότητας. Τα τμήματα κοινής χρήσης ή χρήσης πεζοδρομίου πρέπει να εγκριθούν μόνο όταν διατηρείται σαφής και επαρκής ζώνη πεζών.

7.10 Εποχικό σχέδιο λειτουργίας

Να διαμορφωθούν διαφορετικά επιχειρησιακά μέτρα για τυπική χειμερινή ημέρα, θερινή αιχμή, αφίξεις κρουαζιερόπλοιων και μεγάλες εκδηλώσεις. Η μόνιμη υποδομή μπορεί να είναι κοινή, αλλά η λειτουργία, η επιτήρηση και η διαχείριση του κρασπέδου πρέπει να προσαρμόζονται στη ζήτηση.

8. Διακριτή στρατηγική για το Ληξούρι

Στο υλικό που ελέγχθηκε δεν υπάρχει αντίστοιχη κυκλοφοριακή μελέτη για το Ληξούρι. Η παρουσίαση αναφέρει το επίπεδο ανάγλυφο, τις δυνατότητες ποδηλάτου, το λιμάνι, την πλατεία, τον ποταμό και το παραλιακό μέτωπο, χωρίς να δημοσιεύει αρχικές μετρήσεις. (Παρουσίαση ΣΒΑΑ, σ. 5-6.)

Η ισότιμη ένταξη του Ληξουρίου απαιτεί δική του τεχνική βάση. Δεν είναι ορθό να αντιγραφούν οι λύσεις του Αργοστολίου ή να θεωρηθεί ότι η σύνδεση με το πορθημείο υποκαθιστά τις τοπικές υπηρεσίες.

- Απογραφή κυκλοφορίας, στάθμευσης, πεζών, ποδηλάτων και οδικής ασφάλειας σε χειμερινή και θερινή περίοδο.
- Πλήρης έλεγχος της προσβάσιμης διαδρομής από τον τερματικό χώρο του πορθημείου προς την πλατεία, την αγορά, τις υπηρεσίες και τις γειτονιές.
- Χάρτης θερμικής άνεσης, σκίασης, δενδροκάλυψης, αδιαπέραστων επιφανειών και πλημμυρικών σημείων γύρω από τον ποταμό και το παραλιακό μέτωπο.
- Καταγραφή βασικών υπηρεσιών που απαιτούν υποχρεωτική μετακίνηση προς το Αργοστόλι, ώστε να εξεταστεί ποιες μπορούν να παρέχονται τοπικά.
- Καταγραφή κενών καταστημάτων και κτιρίων, με σχέδιο επαναχρησιμοποίησης μόνο όταν υπάρχει συγκεκριμένη χρήση, διαχειριστής και λειτουργικό μοντέλο.

- Δίκτυο ασφαλούς ποδηλατικής και πεζής μετακίνησης που αξιοποιεί το επίπεδο ανάγλυφο και συνδέεται λειτουργικά με το πορθμείο.

9. Το πορθμείο ως κρίκος διατροφικής προσβασιμότητας

Η παρουσίαση περιγράφει το πορθμείο ως «κινητή γέφυρα» και προτείνει κοινό εισιτήριο, ψηφιακή ενημέρωση και μελλοντική μετάβαση σε πλωτά μέσα χαμηλότερων εκπομπών. (Παρουσίαση ΣΒΑΑ, σ. 17.) Η ιδέα είναι χρήσιμη, αλλά ο όρος «πλωτή πόλη των δεκαπέντε λεπτών» δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί ως μετρημένο δεδομένο.

Η αξιολόγηση πρέπει να αφορά τον συνολικό χρόνο από αφετηρία σε προορισμό. Χρειάζονται στοιχεία για συχνότητα, ακρίβεια, ακυρώσεις, πρώτο και τελευταίο δρομολόγιο, χρόνο αναμονής, προσβασιμότητα προβλητών και πλοίων, μεταφορά ποδηλάτων, κόστος τακτικού χρήστη και σύνδεση με χερσαία μέσα.

Η μετάβαση σε ηλεκτρικό ή άλλο πλοίο χαμηλών εκπομπών πρέπει να προηγηθεί από τεχνικοοικονομική μελέτη, η οποία θα εξετάζει το προφίλ λειτουργίας, τη διαθέσιμη ισχύ, τις υποδομές φόρτισης, τον χρόνο φόρτισης, την εφεδρεία, τη συντήρηση, την ιδιοκτησία και το συνολικό κόστος κύκλου ζωής.

10. Κλιματική ανθεκτικότητα, πράσινο και παραλιακά μέτωπα

Το τελικό Περιφερειακό Σχέδιο Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή κατατάσσει το Αργοστόλι στις περιοχές προτεραιότητας για το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας. Αναφέρει το Αργοστόλι και το Ληξούρι ως παράκτια αστικά κέντρα προτεραιότητας για πλημμυρικές επιπτώσεις που συνδέονται με την άνοδο της στάθμης της θάλασσας. Χαρακτηρίζει επίσης τους βασικούς λιμένες Αργοστολίου και Ληξουρίου μεταξύ των κρίσιμων υποδομών μεταφορών που είναι τρωτές σε κλιματικούς κινδύνους. (ΠεΣΠΚΑ ΠΙΝ, σ. 124-129 και 175-176.)

Το ίδιο σχέδιο προτείνει θερμική απεικόνιση των κεντρικών αστικών περιοχών, μελέτη βέλτιστων πρακτικών για τον περιορισμό της θερμικής νησίδας, δημιουργία αστικών πάρκων και πράσινων νησίδων και ανάπτυξη υδάτινου στοιχείου. (ΠεΣΠΚΑ ΠΙΝ, σ. 193-194.)

Με βάση αυτά, η ΣΒΑΑ πρέπει να μετακινηθεί από τον γενικό στόχο «περισσότερο πράσινο» σε μετρήσιμο πρόγραμμα θερμικής και υδατικής ανθεκτικότητας.

- Απογραφή δέντρων, υγείας, ηλικίας, είδους, χώρου ριζών και ανάγκης άρδευσης.
- Μέτρηση δενδροκάλυψης και σκιάς σε κύριες διαδρομές, πλατείες, στάσεις και σχολεία.
- Θερμική χαρτογράφηση πριν και μετά τις παρεμβάσεις.
- Καταγραφή αδιαπέραστων επιφανειών και σταδιακή αύξηση της διαπερατότητας όπου είναι τεχνικά εφικτό.
- Κήποι βροχής, φυτεμένες ζώνες συγκράτησης και ασφαλής διαχείριση ομβρίων.
- Ισοζύγιο πρασίνου και σκιάς για κάθε ανάπτυξη, με πρόβλεψη πενταετίας και δεκαετίας.
- Πολυετές σχέδιο συντήρησης και δημόσια παρακολούθηση επιβίωσης φυτεύσεων.
- Παράκτια και πλημμυρική αξιολόγηση πριν από μεγάλες επεμβάσεις στα παραλιακά μέτωπα.

Τα παραλιακά μέτωπα δεν είναι μόνο χώροι περιπάτου, εμπορίου και τουρισμού. Είναι δημόσια υποδομή, ζώνη κλιματικού κινδύνου και όριο επαφής με ευαίσθητα οικοσυστήματα. Η αρχιτεκτονική εικόνα πρέπει να ακολουθεί την υδραυλική, παράκτια, οικολογική και λειτουργική αξιολόγηση.

11. Ψηφιακή μετάβαση με επιχειρησιακό σκοπό

Η παρουσίαση περιλαμβάνει έξυπνη στάθμευση, ψηφιακές στάσεις, εφαρμογές πολιτών, ανοιχτά δεδομένα και ψηφιακό δίδυμο. (Παρουσίαση ΣΒΑΑ, σ. 11 και 15-18.) Τα εργαλεία αυτά μπορούν να είναι χρήσιμα μόνο όταν υποστηρίζουν οργανωμένες υπηρεσίες.

Η έξυπνη στάθμευση δεν αντικαθιστά τον κανονισμό και τον έλεγχο. Η ψηφιακή στάση δεν αντικαθιστά αξιόπιστο δρομολόγιο. Η πλατφόρμα βλαβών δεν αντικαθιστά διαδικασία ανάθεσης και παρακολούθησης εργασιών. Το ψηφιακό δίδυμο δεν αντικαθιστά την ποιότητα των δεδομένων.

Κάθε ψηφιακό έργο πρέπει να περιγράφει το πρόβλημα που λύνει, τον ιδιοκτήτη και διαχειριστή των δεδομένων, τη συχνότητα ενημέρωσης, το κόστος αδειών και συντήρησης, τη διαλειτουργικότητα, την προστασία δεδομένων και τον δείκτη αποτελέσματος. Το ψηφιακό δίδυμο μπορεί να εξεταστεί σε μεταγενέστερη φάση για συγκεκριμένες χρήσεις, όπως κυκλοφορία, πλημμύρα, ενέργεια ή λειτουργία του πορθμείου.

12. Οικονομία και κοινωνική βιωσιμότητα

Η οικονομική επιτυχία της ΣΒΑΑ δεν πρέπει να μετριέται μόνο από επισκέπτες, τουριστικό τζίρο ή εικόνα προορισμού. Οι δύο πόλεις πρέπει να λειτουργούν για τους μόνιμους κατοίκους δώδεκα μήνες τον χρόνο.

- Ποσοστό κενών καταστημάτων και διάρκεια αδράνειας.
- Θέσεις εργασίας που διατηρούνται όλο τον χρόνο.
- Επαναχρησιμοποίηση κτιρίων με πραγματικό φορέα λειτουργίας.
- Πρόσβαση κατοίκων σε υγεία, εκπαίδευση, φροντίδα, αγορά, πράσινο και πολιτισμό χωρίς αποκλειστική εξάρτηση από αυτοκίνητο.
- Προσβασιμότητα ατόμων με αναπηρία, ηλικιωμένων και γονέων με παιδιά σε ολόκληρες διαδρομές.
- Δημόσιοι χώροι που παραμένουν ελεύθεροι και λειτουργικοί χωρίς υποχρέωση κατανάλωσης.
- Κόστος λειτουργίας και συντήρησης κάθε νέας υποδομής μετά τη λήξη της χρηματοδότησης.

Κάθε κέντρο καινοτομίας, επιχειρηματικότητας ή συνεργασίας πρέπει να διαθέτει τεκμηριωμένη ζήτηση, συγκεκριμένο διαχειριστή, επιχειρησιακό σχέδιο, χρήστες και χρηματοδότηση λειτουργίας. Η ανακαίνιση ενός κτιρίου δεν αποτελεί από μόνη της οικονομική στρατηγική.

13. Επιλογή έργων με δημόσια πύλη αξιολόγησης

Κάθε υποψήφιο έργο πρέπει να εισέρχεται στον τελικό κατάλογο μόνο εφόσον διαθέτει πλήρες δελτίο αξιολόγησης.

9. Συγκεκριμένο και τεκμηριωμένο πρόβλημα.
10. Αρχική τιμή δείκτη και πηγή δεδομένων.
11. Ακριβή γεωγραφική θέση και έκταση.
12. Ομάδες ωφελουμένων και ενδεχόμενες ομάδες που επιβαρύνονται.
13. Εναλλακτικές λύσεις και αιτιολόγηση επιλογής.
14. Τεχνική, θεσμική και ιδιοκτησιακή ωριμότητα.
15. Επενδυτικό κόστος και ετήσιο λειτουργικό κόστος.
16. Φορέα λειτουργίας, συντήρησης και ελέγχου.
17. Κλιματική, περιβαλλοντική και κοινωνική επίπτωση.
18. Χρονοδιάγραμμα και βασικούς κινδύνους.
19. Δείκτη αποτελέσματος και τελική τιμή στόχου.
20. Σχέδιο διορθωτικής δράσης εάν ο στόχος δεν επιτυγχάνεται.

14. Διαβούλευση με δεδομένα και πραγματικές επιλογές

Η συμμετοχή δεν πρέπει να περιορίζεται σε γενική πρόσκληση υποβολής ιδεών. Οι πολίτες και οι φορείς χρειάζονται πρόσβαση στη γραμμή βάσης, στις υφιστάμενες μελέτες, στους διαθέσιμους πόρους, στα εναλλακτικά σενάρια, στο κόστος και στους συμβιβασμούς κάθε επιλογής.

Προτείνεται δεύτερο στάδιο διαβούλευσης μετά τη δημοσίευση των δεδομένων και του προκαταρκτικού καταλόγου έργων. Η συζήτηση πρέπει να οργανωθεί γύρω από συγκεκριμένες ερωτήσεις, όπως ποια διαδρομή θα γίνει πρώτη πλήρως προσβάσιμη, ποιοι δρόμοι θα δώσουν προτεραιότητα στον πεζό, πώς θα κατανεμηθούν οι θέσεις στάθμευσης, ποιες υπηρεσίες πρέπει να ενισχυθούν στο Ληξούρι και ποια έργα έχουν εξασφαλισμένη λειτουργία.

Να δημοσιευθεί πίνακας απόκρισης της διαβούλευσης, με κάθε πρόταση, την τεχνική αξιολόγηση, την απόφαση αποδοχής ή μη αποδοχής και την αιτιολογία. Έτσι, η διαβούλευση μετατρέπεται από συλλογή ιδεών σε λογοδοτούσα διαδικασία λήψης αποφάσεων.

15. Διακυβέρνηση και δημόσια λογοδοσία

Η επίσημη πρόσκληση προβλέπει Τοπική Ομάδα Υποστήριξης Διακυβέρνησης, υπεύθυνη για τον συντονισμό του σχεδιασμού, τη διαβούλευση, την ωρίμανση των έργων, την παρακολούθηση και την επίλυση προβλημάτων. (Πρόσκληση 425, σ. 6-7.)

Προτείνεται η ομάδα αυτή να λειτουργήσει ως πραγματική κοινή μονάδα και όχι ως τυπικό όργανο. Χρειάζεται σαφής κατανομή αρμοδιοτήτων για τεχνικό συντονισμό, οικονομική παρακολούθηση, δεδομένα, δείκτες, προσβασιμότητα, κλιματική ανθεκτικότητα και δημόσια επικοινωνία.

Κάθε έξι μήνες πρέπει να δημοσιεύεται αναφορά προόδου με την κατάσταση κάθε έργου, τον αρχικό και τρέχοντα προϋπολογισμό, τις καθυστερήσεις, τους δείκτες, τις αποκλίσεις και τις διορθωτικές ενέργειες. Η λογοδοσία πρέπει να αρχίζει από την επιλογή των έργων και όχι μετά τα εγκαίνια.

16. Έξι αναγκαία παραδοτέα πριν από την τελική οριστικοποίηση

Παραδοτέο	Ελάχιστο περιεχόμενο
Κοινή Αστική Γραμμή Βάσης	Χωριστά δεδομένα για Αργοστόλι και Ληξούρι, κοινή μεθοδολογία και σαφές έτος βάσης.
Έλεγχος εφαρμογής της Κυκλοφοριακής Μελέτης Αργοστολίου	Κατάσταση κάθε πρότασης, σημερινό δίκτυο, επαναμέτρηση και αιτιολογημένη επικαιροποίηση.
Τεκμηριωμένη ανάλυση Ληξουρίου	Κινητικότητα, προσβασιμότητα, δημόσιος χώρος, θερμική άνεση, πλημμυρικός κίνδυνος και υπηρεσίες.
Κατάλογος έργων	Κόστος, ωριμότητα, χρονοδιάγραμμα, λειτουργικό μοντέλο και κόστος συντήρησης.
Πίνακας δεικτών	Αρχική τιμή, στόχος, πηγή, συχνότητα μέτρησης και υπεύθυνος φορέας.
Μοντέλο διακυβέρνησης	Αρμοδιότητες, σύνθεση, αποφάσεις, δημοσίευση προόδου και πίνακας απόκρισης διαβούλευσης.

Συμπέρασμα

Η κοινή ΣΒΑΑ μπορεί να αποτελέσει ουσιαστική αλλαγή για το Αργοστόλι και το Ληξούρι. Το όραμα ενός ενιαίου λειτουργικού πόλου έχει λογική, αλλά η επιτυχία του δεν θα κριθεί από τη σύγχρονη ορολογία ή από τον αριθμό των έργων.

Θα κριθεί από το εάν η αρχική κατάσταση είναι γνωστή, οι δύο πόλεις εξετάζονται με βάση τις πραγματικές ανάγκες τους, οι εναλλακτικές συγκρίνονται, οι στόχοι είναι μετρήσιμοι, τα έργα μπορούν να λειτουργήσουν και να συντηρηθούν και η διοίκηση λογοδοτεί δημόσια για τα αποτελέσματα.

Για το Αργοστόλι υπάρχει ήδη σοβαρό τεχνικό υλικό. Η υπεύθυνη επιλογή δεν είναι ούτε η άκριτη εφαρμογή του ούτε η αγνόησή του. Είναι η επικαιροποίηση, ο έλεγχος εφαρμογής και η ένταξή του σε ένα ευρύτερο πλαίσιο βιώσιμης κινητικότητας, προσβασιμότητας, δημόσιου χώρου και κλιματικής ανθεκτικότητας.

Για το Ληξούρι, η ισότιμη συμμετοχή απαιτεί δική του τεκμηριωμένη διάγνωση. Η σύνδεση με το Αργοστόλι πρέπει να ενισχύει τις επιλογές των κατοίκων και όχι να υποκαθιστά την τοπική λειτουργικότητα.

Η ουσία της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης δεν είναι απλώς περισσότερα έργα. Είναι καλύτερες αποφάσεις, υποδομές που λειτουργούν, δημόσιος χώρος που εξυπηρετεί όλους, ανθεκτικότητα απέναντι στο κλίμα και διαφανής απόδειξη ότι η καθημερινή ζωή βελτιώθηκε.

Παράρτημα Α. Μητρώο βασικών ισχυρισμών και διορθώσεων

Ισχυρισμός	Κατάσταση	Ορθή διατύπωση	Πηγή
Η παρουσίαση διαθέτει πλήρη γραμμή βάσης.	Δεν τεκμηριώνεται.	Η παρουσίαση παραθέτει προβλήματα και ενδεικτικά οφέλη, όχι πλήρη πίνακα αρχικών τιμών.	Παρουσίαση, σ. 7 και 12.
Η κυκλοφοριακή μελέτη είναι τελική και οριστική.	Διορθώθηκε.	Είναι Φάση Β', Μάρτιος 2022, με προκαταρκτικές προτάσεις και πρόβλεψη επόμενης φάσης.	Μελέτη, σ. 21 και 32-33.
Οι μετρήσεις κυκλοφορίας καλύπτουν 17 θέσεις.	Επαληθεύτηκε.	Οι μετρήσεις έγιναν τον Ιανουάριο του 2022.	Μελέτη, σ. 2-4.
Τα Ι.Χ. αποτελούν πάνω από 80% όλων των μετακινήσεων.	Περιορίστηκε.	Πάνω από 80% στις δύο διατομές όπου μετρήθηκε η σύνθεση, όχι πλήρης κατανομή μετακινήσεων.	Μελέτη, σ. 7-9.
Το κέντρο έχει έντονο πρόβλημα στάθμευσης.	Επαληθεύτηκε για την έρευνα 2022.	Νόμιμη πληρότητα σχεδόν 100%, συνολική συσσώρευση πάνω από την προσφορά και διπλοστάθμευση.	Μελέτη, σ. 9-11.
Η μελέτη προβλέπει λεωφορείο ανά 20 λεπτά.	Αφαιρέθηκε.	Το ελεγχθέν τεύχος ζητά ειδική μελέτη και υποθέτει μία βασική γραμμή μόνο για την προσομοίωση.	Μελέτη, σ. 30-31.
Το Σενάριο 2 είναι η σημερινή βέλτιστη πολιτική.	Περιορίστηκε.	Ήταν το καλύτερο από τα μοντελοποιημένα σενάρια για τη θερινή περίοδο και με συγκεκριμένους δείκτες.	Μελέτη, σ. 23-25.
Υπάρχουν έτοιμες θέσεις περιφερειακής στάθμευσης.	Διορθώθηκε.	Η μελέτη δεν τις συγκεκριμενοποιεί λόγω ιδιοκτησιακών και πρακτικών εκκρεμοτήτων.	Μελέτη, σ. 31-32.
Το Αργοστόλι είναι περιοχή προτεραιότητας για θερμική νησίδα.	Επαληθεύτηκε.	Το τελικό ΠεΣΠΚΑ το κατατάσσει στις πόλεις άνω των 5.000 κατοίκων που αποτελούν περιοχές προτεραιότητας.	ΠεΣΠΚΑ, σ. 175-176.
Αργοστόλι και Ληξούρι έχουν παράκτιο πλημμυρικό κίνδυνο.	Επαληθεύτηκε ως περιφερειακή τρωτότητα.	Το ΠεΣΠΚΑ τα αναφέρει ως παράκτια αστικά κέντρα προτεραιότητας έναντι επιπτώσεων από άνοδο στάθμης θάλασσας.	ΠεΣΠΚΑ, σ. 127-129 και 175.

Παράρτημα Β. Ενδεικτικό πλαίσιο γραμμής βάσης και δεικτών

Πεδίο	Δείκτης	Πηγή	Συχνότητα	Χρήση
Κυκλοφορία	Οχήματα ανά ώρα σε βασικές εισόδους και οδούς	Αυτόματοι ή χειροκίνητοι μετρητές	Χειμώνα και θέρος, ετήσια επανάληψη	Μείωση ή ανακατανομή σε σχέση με συμφωνημένο στόχο
Χρόνος μετακίνησης	Μέσος και 95ο εκατοστημόριο σε βασικές διαδρομές	GPS ή έρευνα διαδρομών	Μηνιαία στην αιχμή	Αξιοπιστία και όχι μόνο μέση ταχύτητα
Στάθμευση	Πληρότητα, διάρκεια, εναλλαγή, παράνομη στάθμευση	Έρευνα θέσεων και σύστημα ελέγχου	Ανά εποχή και ζώνη	Εύρεση θέσης χωρίς υπερπροσφορά
Τρόπος μετακίνησης	Ποσοστό πεζή, ποδήλατο, Ι.Χ., ταξί, λεωφορείο, πορθμείο	Έρευνα νοικοκυριών και χρηστών	Ανά δύο έτη	Αύξηση βιώσιμων μέσων
Οδική ασφάλεια	Συγκρούσεις, παθόντες, τύπος χρήστη και σημείο	Τροχαία, Λιμενικό, υγεία	Ετήσια	Μείωση σοβαρών τραυματισμών
Προσβασιμότητα	Χιλιόμετρα συνεχούς προσβάσιμης διαδρομής	Επιτόπιος έλεγχος	Ετήσια	Σύνδεση βασικών υπηρεσιών από άκρο σε άκρο
Δημόσια συγκοινωνία	Ακρίβεια, συχνότητα, επιβάτες, ακυρώσεις	Στοιχεία φορέα	Μηνιαία	Αξιοπιστία και αύξηση χρήσης
Πορθμείο	Συνολικός χρόνος, ακρίβεια, κόστος, προσβασιμότητα	Στοιχεία εκμετάλλευσης και έρευνα χρηστών	Μηνιαία και εποχική	Βελτίωση διατροφικής πρόσβασης
Δέντρα και σκιά	Δενδροκάλυψη, σκιά, επιβίωση νέων δέντρων	GIS, απογραφή και θερμική απεικόνιση	Ετήσια και ανά τριετία	Καθαρή αύξηση λειτουργικού πρασίνου
Θερμική άνεση	Θερμοκρασία επιφάνειας και αέρα σε σημεία αναφοράς	Αισθητήρες και θερμική χαρτογράφηση	Καύσωνες και τυπικές θερινές ημέρες	Μείωση έκθεσης σε θερμική επιβάρυνση
Όμβρια πλημμύρα και	Σημεία, διάρκεια και επιπτώσεις συσσώρευσης	Δημοτικές αναφορές και αισθητήρες	Ανά συμβάν	Μείωση επαναλαμβανόμενων προβλημάτων
Οικονομία 12 μηνών	Κενά καταστήματα, διάρκεια λειτουργίας, θέσεις εργασίας	Μητρώο και έρευνα αγοράς	Ετήσια	Μείωση αδράνειας και αύξηση σταθερής απασχόλησης
Ικανοποίηση κατοίκων	Σταθερό σύνολο ερωτήσεων ανά πόλη και γειτονιά	Αντιπροσωπευτική έρευνα	Ανά δύο έτη	Μετρήσιμη βελτίωση χωρίς απόκρυψη χωρικών διαφορών

Παράρτημα Γ. Βιβλιογραφία και πηγές

1. Δήμοι Αργοστολίου και Ληξουρίου. «Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης 2021-2027 του ενιαίου λειτουργικού αστικού πόλου Αργοστολίου-Ληξουρίου». Παρουσίαση ημερίδας διαβούλευσης, 18 Μαΐου 2026.
2. Δήμος Αργοστολίου, Σ. Ευσταθιάδης & Συνεργάτες Ε.Ε. «Κυκλοφοριακή Μελέτη Πόλεως Αργοστολίου, Φάση Β': Επεξεργασία συλλεγμένων στοιχείων, Ανάλυση κυκλοφοριακών μετρήσεων, Διερεύνηση κυκλοφοριακών προτάσεων». Μάρτιος 2022.
3. Δήμος Αργοστολίου. Σχέδια Β-1 και Β-2, Εναλλακτικά Σενάρια 1 και 2. Σχέδιο Β-3, Ζώνες ήπιας κυκλοφορίας. Σχέδιο Β-4, Δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Μάρτιος 2022.
4. Δήμος Αργοστολίου. Παραρτήματα Κυκλοφοριακής Μελέτης: Κυκλοφοριακός φόρτος οδών, Τροχαία ατυχήματα 2019-2021, Στρέφουσες κινήσεις σε διασταυρώσεις. Μάρτιος 2022.
5. Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης Προγράμματος «Ιόνια Νησιά». Πρόσκληση 425, έκδοση 1.0, για υποβολή προτάσεων Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης. <https://periponia.gr/wp-content/uploads/2024/03/ΨΜ6Υ7ΛΕ-10Τ.pdf>
6. Ευρωπαϊκή Ένωση. Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1060, ιδίως άρθρο 29 για τις χωρικές στρατηγικές. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32021R1060>
7. European Commission, Joint Research Centre. Handbook of Sustainable Urban Development Strategies, Monitoring. <https://territorial.ec.europa.eu/sustainable-development/strategies/handbook-sud/monitoring>
8. Περιφέρεια Ιονίων Νήσων. «Τελικό Περιφερειακό Σχέδιο για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων». https://pin.gov.gr/wp-content/uploads/2026/01/40-ΘΕΜΑ_ΣΥΝ.2.pdf

Σημείωση παραπομπών: οι αριθμοί σελίδων της Κυκλοφοριακής Μελέτης ακολουθούν την εσωτερική αρίθμηση του τεύχους. Οι αριθμοί της παρουσίασης και του ΠεΣΠΚΑ ακολουθούν την αρίθμηση των αντίστοιχων αρχείων PDF.