



ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΡΤΗΣ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ, ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΣΠΑΡΤΗΣ, ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ ΜΕΤΣΟΒΙΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΠΑΡΝΩΝΑ. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΟΤΑ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΣΠΑΡΤΗΣ Ο ΟΠΟΙΟΣ ΘΑ ΕΚΠΟΝΗΣΕΙ ΤΗΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΩΡΙΜΑΝΣΗ ΤΩΝ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ «ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΕΝΤΡΟΥ ΣΠΑΡΤΗΣ»

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σπάρτης
Π4: Οριστικό ΣΒΑΚ συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων



Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας



Επιστημονικός Υπεύθυνος

Θάνος Βλαστός
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Οκτώβριος 2020

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	3
Τι έχει ολοκληρωθεί μέχρι και σήμερα για το ΣΒΑΚ Σπάρτης	4
Δράσεις Διαβούλευσης.....	5
Οριστικοποίηση μέτρων.....	9
Δημιουργία οριστικών πακέτων μέτρων.....	9
Συσχέτιση στόχων και μέτρων ΣΒΑΚ Σπάρτης η σημασία για τη σωστή οργάνωση και παρακολούθηση του ΣΒΑΚ	13
Αξιολόγηση μέτρων ΒΑΚ με χρήση Πολυκριτηριακής Ανάλυσης	20
Θεωρητικό υπόβαθρο – Μεθοδολογία αξιολόγησης μέτρων	20
Συνοπτική παράθεση μέτρων προς αξιολόγηση	21
Αρχική εκτίμηση κόστους μέτρων.....	24
Ποιοτική εκτίμηση επιπτώσεων πακέτων μέτρων	36
Αξιολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ Σπάρτης	37
Συμπεράσματα	42
Βήμα 7	44
Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης	44
Δραστηριότητα 7.1: Αναθεώρηση Αρμοδιοτήτων και Πόρων	44
Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία Σχεδίου Δράσης και Προϋπολογισμού.....	58
Σχέδιο Δράσης	58
Προτεραιότητες ΣΒΑΚ.....	58
Στόχοι ΣΒΑΚ.....	59
Πακέτα μέτρων	61
Χρονική υλοποίηση μέτρων ΣΒΑΚ.....	67
Συνοπτική περιγραφή σεναρίων	87
5ετία.....	87
10ετία.....	96
15ετία.....	106
Προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης για την υλοποίηση των μέτρων..	116
Βήμα 8	136
Διαδικασία Παρακολούθησης & Αξιολόγησης ΣΒΑΚ.....	136
Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης.....	136
Συσχετισμός στόχων – δεικτών.....	150
Βήμα 9	163
Διαδικασία Θεσμοθέτησης & Έγκριση ΣΒΑΚ	163
Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου	163



Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του Σχεδίου	164
Δραστηριότητα 9.3: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου	164
Βήματα 10 - 11.....	166
Διαδικασία Υλοποίησης – Αναθεώρηση ΣΒΑΚ.....	166
Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου	166
Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών.....	167
Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων.....	168
Δραστηριότητα 11.1 έως 11.3: Ενημέρωση σχεδίου κατανόηση επιτυχίας – αποτυχίας νέες προκλήσεις	169
Βιβλιογραφία	172



Εισαγωγή

Το παρόν τεύχος συντάχθηκε στο πλαίσιο της Προγραμματικής Σύμβασης μεταξύ της Περιφέρειας Πελοποννήσου, του Δήμου Σπάρτης, του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και της Αναπτυξιακής ΠΑΡΝΩΝΑ – Αναπτυξιακή ΑΕ ΟΤΑ, για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Σπάρτης και την ωρίμανση προς δημοπράτηση του έργου «Ανάπλαση Κέντρου Σπάρτης». Περιλαμβάνει την ανάπτυξη του σχεδίου δράσης και παρακολούθησης, καθώς και την καθοδήγηση για τις διαδικασίες έγκρισης και θεσμοθέτησης του ΣΒΑΚ.

Ύστερα από την οριστικοποίηση των μέτρων και των αντίστοιχων πακέτων, για την καλύτερη αξιολόγηση του ΣΒΑΚ στα επόμενα στάδια, πραγματοποιείται συσχέτιση των στόχων που έχουν τεθεί με τα προτεινόμενα μέτρα. Επιπλέον, χρησιμοποιείται ως εργαλείο η πολυκριτηριακή ανάλυση για την πολυεπίπεδη αξιολόγηση και τελική επιλογή των μέτρων.

Στη συνέχεια, παρουσιάζεται το Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ το οποίο περιλαμβάνει τις προτεραιότητες, τους στόχους και τα πακέτα μέτρα που προέκυψαν ύστερα από τη συνεργασία της Ομάδας Εργασίας με το Δήμο Σπάρτης, το δίκτυο Φορέων και των πολιτών μέσω των διαδικασιών διαβούλευσης. **Επίσης, στο Σχέδιο Δράσης περιλαμβάνεται η χρονική υλοποίηση των μέτρων ανά 5ετία, 10ετία και 15ετία καθώς και ενδεικτική κοστολόγηση αυτών με τις αντίστοιχες πιθανές πηγές χρηματοδότησης.**

Στο επόμενο στάδιο, παρουσιάζεται το Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης το οποίο αποτελεί ένα εργαλείο μέσω του οποίου το ΣΒΑΚ αξιολογείται ανά τακτά χρονικά διαστήματα από την ΟΕ και τους φορείς του δικτύου. Η αξιολόγηση αυτή προκύπτει μέσω της δημιουργίας δεικτών οι οποίοι θα πρέπει να επιτευχθούν σε συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα. Ταυτόχρονα, πραγματοποιείται συσχέτιση στόχων και δεικτών έτσι ώστε να υλοποιείται άμεσα η σύγκριση αν έχει επιτευχθεί ο εκάστοτε στόχος.

Τέλος, το παραδοτέο περιλαμβάνει καθοδήγηση για τις διαδικασίες θεσμοθέτησης, έγκρισης και αναθεώρησης του ΣΒΑΚ.

Τι έχει ολοκληρωθεί μέχρι και σήμερα για το ΣΒΑΚ Σπάρτης

Σύμφωνα με τη μέχρι σήμερα εξέλιξη του ΣΒΑΚ έχουν ολοκληρωθεί τα παρακάτω διακριτά στοιχεία – απαραίτητα για να θεωρείται ένα ΣΒΑΚ άρτιο και τεχνικά ολοκληρωμένο:

- ☼ Καθορισμός και σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ,
- ☼ Σύσταση Δικτύου Φορέων & Υπογραφή συμφώνου συνεργασίας,
- ☼ Καθορισμός περιοχής παρέμβασης,
- ☼ Σχεδιασμός μεθοδολογίας διαβούλευσης και συμμετοχής στο σχεδιασμό,
- ☼ Σχεδιασμός μεθοδολογίας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης κοινού και φορέων,
- ☼ Αξιολόγηση συνόλου σχεδιασμών που επηρεάζουν το ΣΒΑΚ Σπάρτης (υπερκείμενου, επιχειρησιακού, τοπικών σχεδίων, στρατηγικών κ.α.),
- ☼ Αξιολόγηση και εντοπισμός πόρων (ανθρώπινων και οικονομικών),
- ☼ Αυτό-αξιολόγηση κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης,
- ☼ Καθορισμός χρονοδιαγράμματος εκπόνησης,
- ☼ Ανάλυση Υφιστάμενης κατάστασης και διαμόρφωση προφίλ κινητικότητας του Δήμου με τη συμβολή του κοινού και των φορέων στον εντοπισμό αναγκών,
- ☼ Ανάπτυξη προτεινόμενου κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων,
- ☼ Καταρχήν προσδιορισμός μέτρων με έρευνα καλών πρακτικών και τοπικών αναγκών
- ☼ Περιγραφή προτεινόμενων μέτρων ΣΒΑΚ
- ☼ Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων
- ☼ Περιγραφή προτεινόμενων σεναρίων για ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας

Δράσεις Διαβούλευσης

Στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), πραγματοποιήθηκε η 2^η διαβούλευση ηλεκτρονικά λόγω της πανδημίας του COVID-19 και τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας. Ύστερα από την ανάρτηση του οράματος και τη περιγραφή των μέτρων, οι φορείς και οι πολίτες διατύπωσαν τις απόψεις και τους προβληματισμούς τους σχετικά με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις.

Ο φορέας «**Φίλοι ποδηλάτων**» αναφορικά με τους αναρτηθέντες χάρτες πρότειναν τα εξής:

- 1) Ο αρχαιολογικός περίπατος να περιλαμβάνει και τον Θολωτό τάφο του Βαφειού.
- 2) Αναδιαμόρφωση κόμβων σε μεγάλες διασταυρώσεις να γίνει και στις διασταυρώσεις Λεωνίδου και Θερμοπυλών καθώς και Λεωνίδου και Όθωνος Αμαλίας.
- 3) Τα λεωφορεία ου ΚΤΕΛ να μην διέρχονται καθόλου από το κέντρο.
- 4) Ανώτατο όριο ταχύτητας εντός πόλεως τα 30 χιλιόμετρα να οριστεί για κάθε κατοικημένη περιοχή του Δήμου.

Πέρα από αυτές τις προτάσεις, ο σύλλογος τόνισε ότι τα προβλήματα της πόλης είναι πολυδιάστατα. Έτσι, σε ένα ευρύτερο πλαίσιο αλλαγών, ο σύλλογος μεταξύ των άλλων προτείνει:

- Προσπάθεια αλλαγής νοοτροπίας των κατοίκων έτσι ώστε οι μετακινήσεις τους να πραγματοποιούνται είτε με περπάτημα είτε με τη χρήση ποδηλάτου.
- Ως προς την κίνηση μέσα στο κέντρο της πόλης, διαρκής προσπάθεια πρέπει να είναι η μείωση της χρήσης των αυτοκινήτων και την αύξηση των πεζών-ποδηλάτων.
- Ανακαίνιση των πεζοδρομίων της πόλης και διαπλάτυνσης αρκετών από αυτά ώστε να μειωθούν οι θέσεις στάθμευσης.
- Τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ να μην διέρχονται από το κέντρο της πόλης.
- Οι πλατείες να γίνουν πιο πράσινες
- Δημιουργία μεγάλων χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων στις παρυφές της πόλης
- Δημιουργία δημόσιων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων
- Δημιουργία κυκλικών κόμβων στις διασταυρώσεις μεγάλων οδών, όπως Λυκούργου και Λεωνίδου, Θερμοπυλών και Λεωνίδου, Θερμοπυλών και Παλαιολόγου και Παλαιολόγου και Λυκούργου
- Να ανοίξουν οι δρόμοι οι οποίοι προβλέπονται στο σχέδιο πόλεων
- Δημιουργία περισσότερων ραμπών μετακίνησης των ΑΜΕΑ και βελτίωση των υπαρχόντων σε όλα τα πεζοδρόμια.
- Υπερύψωση όλων των διαβάσεων πεζών και συχνή διαγράμμισή τους.

Ο **δικηγορικός σύλλογος** ανέφερε ότι δεν εντάσσεται στο όραμα η προέκταση της οδού Λυκούργου προς τη Δύση. Προ αυτή την κατεύθυνση είναι η φυσική συνέχειά της η οποία εξυπηρετεί την επαφή της με τους οικισμούς με το Παλαιολόγιο και την Μαγούλα και κατ' επέκταση με τον Μυστρά. Επίσης, η διάνοιξη της Ορθίας Αρτέμιδος έως την Καλογωνία, θα πρέπει να γίνει πιο άμεσα και να ενταχθεί στο 5ετές πλάνο. Δεδομένης, μάλιστα της πρόβλεψης δημιουργίας parking στο σημείο αυτό στο 5ετές πλάνο, η διάνοιξη της οδού αυτής



είναι ζωτικής σημασίας για την αποσυμφόρηση της περιοχής της νότιας εισόδου της Σπάρτης, που από τον σχεδιασμό επιβαρύνεται και με την λειτουργία parking.

Επίσης, η πρόβλεψη για parking στο ένα άκρο της γραμμής της δημόσιας συγκοινωνίας που θα εξυπηρετεί την κίνηση στην οδό Λυκούργου θα πρέπει να γίνει εντός 5ετίας, δεδομένου της σημασίας των χώρων στάθμευσης για τον ευρύτερο σχεδιασμό.

Ως προς την πράσινη που συνδέει την πόλη της Σπάρτης με τον Μυστρά, επισήμαναν ότι ταυτίζεται με το δημόσιο δρόμο από Σπάρτη προς Μυστρά ενώ προ λίγων ετών υπήρχε ένα μονοπάτι που ένωνε αυτούς τους οικισμούς το οποίο ξεκινούσε από το κέντρο «Διόνυσος» και κατέληγε κάτω από το Ξενία Μυστρά απέχοντας ελάχιστη απόσταση από την κάτω πύλη του Κάστρου του Μυστρά. Προτείνεται ότι είναι ιδανικό για τη σύνδεση των οικισμών μέσω μιας πράσινης διαδρομής δεδομένου ότι πολλά τμήματά του υπάρχουν ακόμα, αφού μόνο μερικά είχαν καταστραφεί τα προηγούμενα χρόνια.

Ταυτόχρονα, οι σταθμοί bike-sharing θα πρέπει να υπάρξουν σε όλο το μήκος της πράσινης διαδρομής από την Σπάρτη στον Μυστρά έτσι ώστε ο επισκέπτης να έχει τη δυνατότητα για μετακίνηση με το ποδήλατο από την κεντρική πλατεία της Σπάρτης έως τον Μυστρά και να επιστρέψει με τον ίδιο τρόπο. Ιδίως στον αρχαιολογικό χώρο του Μυστρά, το bike sharing θα εξυπηρετούσε ιδανικά την κίνηση των επισκεπτών του από την κάτω στην πάνω πύλη και αντίστροφα.

Επίσης, προτείνεται να ληφθεί υπόψη το παλαιό δικαστικό μέγαρο της Σπάρτης που αποτελεί ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό για την πόλη της Σπάρτης. Με την πρόσφατη τροποποίηση του σχεδίου πόλεως της Σπάρτης ως προς την χρήση γης στο οικοδομικό τετράγωνο, υπάρχει η προοπτική αξιοποίησής του. Τέλος, προτείνεται η προσθήκη αστικού εξοπλισμού όπως παγκάκια και δεντροφύτευση στους δημόσιους χώρους.

Επιπλέον, το **σωματείο ταξί** επισήμανε ότι δεν έχει προβλεφθεί χώρος στάθμευσης για τα ταξί στο κέντρο της πόλης ο οποίος θα εξυπηρετεί το επιβατικό κοινό, του οποίου η πλειοψηφία ανήκει σε ευάλωτες ομάδες του πληθυσμού.

Ως προς τη συμμετοχή των πολιτών, υπήρξαν ποικίλες απόψεις με κοινό χαρακτηριστικό την αποδοχή του οράματος για την πόλη τους. Συγκεκριμένα, ένας **πολίτης**, ο οποίος δεν είναι μόνιμος κάτοικος αλλά έχει καταγωγή από την πόλη της Σπάρτης επισήμανε ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό να υπάρξει συνέχεια και συνέπεια στην πλήρη εφαρμογή του ΣΒΑΚ, καθώς σε αρκετές περιπτώσεις υπάρχει υποχώρηση στην εφαρμογή κάποιων μέτρων που προκαλούν αντιδράσεις συγκεκριμένων φορέων. Ως προς τον σχεδιασμό, τόνισε ότι η μείωση της ταχύτητας στο κέντρο της πόλης είναι ένας σωστός στόχος, στην κατεύθυνση της βελτίωσης της ποιότητας ζωής εντός του αστικού ιστού. Ο διαχωρισμός των ανώτατων ορίων ταχύτητας σε 3 κατηγορίες ωστόσο θεωρήθηκε υπερβολικός, αφού πανευρωπαϊκά ισχύουν στις πόλεις δύο όρια ταχύτητας, 30 ή 50 χλμ. / ώρα. Η εισαγωγή μίας νέας κατηγορίας μπερδεύει τους οδηγούς και εν τέλει δεν είναι εφαρμόσιμη η επιβολή της από την τροχαία. Για τον λόγο αυτό προτείνεται οι οδοί στις οποίες προβλέπεται όριο ταχύτητας 40 χλμ. / ώρα να ενταχθούν στην κατηγορία ορίου ταχύτητας 30 χλμ. / ώρα.

Σχετικά με την δημόσια συγκοινωνία, αναφέρθηκε ότι η επιλογή της εκτροπής της κυκλοφορίας του υπεραστικού ΚΤΕΛ περιμετρικά της πόλης αντί μέσω της οδού Λυκούργου είναι συνεπής ως προς τους στόχους της μείωσης της στάθμης θορύβου και ρύπων καθώς και της μείωσης κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων στο κέντρο της πόλης. Εντούτοις οδηγεί σε μεγαλύτερους χρόνους διαδρομής, λόγω της μεγαλύτερης απόστασης, όπως επίσης και σε μεγαλύτερους συνολικούς χρόνους ταξιδιού, λόγω της έλλειψης στάσεων στο κέντρο της

πόλης. Αυτή η επιδείνωση των χρόνων διαδρομής θα κάνει το υπεραστικό ΚΤΕΛ λιγότερο ελκυστικό για μικρές αποστάσεις από τα γύρω χωριά. Ο στόχος του σχεδίου είναι η μετεπιβίβαση στην αστική συγκοινωνία στις εισόδους της πόλης και η συνέχεια της διαδρομής με αυτήν. Για να επιτευχθεί όμως αυτό, απαιτείται η εκπλήρωση δύο προϋποθέσεων:

- 1) την ύπαρξη στάσεων / σταθμών μετεπιβίβασης υψηλής ποιότητας στα σημεία αυτά (πχ. στα σχολεία στην είσοδο από Γύθειο), με επαρκείς χώρους αναμονής των λεωφορείων, και δεύτερον τον συντονισμό των χρόνων άφιξης και αναχώρησης των δύο αυτών μέσων (αστική συγκοινωνία και ΚΤΕΛ).
- 2) Επίσης ενδιαφέρουσα, όσον αφορά στην αστική / δημοτική συγκοινωνία, θα ήταν και μία εκτίμηση της συχνότητας εξυπηρέτησης. Αν στόχος είναι η χρήση της ως μέσο μετακίνησης, απαιτεί υψηλές συχνότητες εξυπηρέτησης της τάξης των 15 – 20 λεπτών, αλλιώς η χρήση της αστικής συγκοινωνίας από άτομα που δεν έχουν εναλλακτική απαιτείται μία χαμηλή συχνότητα θα αρκούσε.

Επιπλέον, τονίζει ότι η ορθή εφαρμογή του σχεδίου απαιτεί αυστηρό έλεγχο της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων, ώστε αυτή να μην διέρχεται από το κέντρο της πόλης. Επίσης είναι ιδιαίτερα σημαντική η λήψη μέτρων για τη χρήση των περιφερειακών οδών για την διαμετρική κυκλοφορία. Απαιτείται να είναι σαφής η σήμανση για παράκαμψη του κέντρου της πόλης και η παράκαμψη της πόλης μέσω των περιφερειακών/οδών να είναι σημαντικά πιο σύντομη από αυτή μέσω του κέντρου της πόλης. Έτσι θα επιλέγεται αυτόματα και από τα λογισμικά πλοήγησης, που η πλειοψηφία των μη ντόπιων οδηγών χρησιμοποιεί. Για να επιτευχθεί αυτό είναι απαραίτητη η διαμόρφωση των κόμβων, που ούτως ή άλλως προβλέπεται να λάβει χώρα, να γίνει με τέτοιο τρόπο, ώστε η διαδρομή μέσω του κέντρου να οδηγεί πάντα σε μεγαλύτερους χρόνους διαδρομής, για παράδειγμα μέσω της κατασκευής κυκλικών κόμβων (roundabouts).

Ως προς τη χωροθέτηση σταθμών bike sharing σε διάφορα σημεία της πόλης και περιμετρικά αυτής, ενθαρρύνει την χρήση του ποδηλάτου ακόμα και για μικρές σχετικά διαδρομές. Εντούτοις η πλειοψηφία των χρηστών επιθυμούν κατά κανόνα την κίνηση προς πολλά διαφορετικά κεντρικά σημεία της πόλης. Υπό αυτή την έννοια θα μπορούσε να συζητηθεί η αύξηση του αριθμού των σταθμών bike sharing εντός της περιοχής ήπιας κυκλοφορίας. Για την ελεγχόμενη στάθμευση καθώς και τα ωράρια τροφοδοσίας των καταστημάτων επισημαίνεται ότι μόνο η αστυνόμευση μπορεί να λύσει το πρόβλημα.

Κάτοικος της πόλης της Σπάρτης τονίζει τη σημασία της παραποτάμιας περιοχής του ποταμού Ευρώτα. Κατά μήκος του ποταμού, υπάρχει σημαντικός αριθμός σπουδαίων αρχαιολογικών μνημείων τα οποία θα μπορούσαν να ενοποιηθούν στο πλαίσιο μιας πολιτισμικής διαδρομής που θα ενώνει και άλλους πολιτισμικούς χώρους όπως το Μενελάειον στη Θεράπνη, ο Μυστράς, το Βαφείο και οι Αμύκλες. Ταυτόχρονα, ο παραευνερότιος χώρος θα μπορούσε να αξιοποιηθεί ως ένα «πάρκο» με ποδηλατόδρομους, χώρους στάσης και θέασης κοντά στο ποτάμι και ανοικτό θέατρο λειτουργώντας αφενός ως δημόσιος χώρος αποσυμπίεσης και αναψυχής των πολιτών και αφετέρου ως πολιτιστικός χώρος για τους επισκέπτες.

Ένας, ακόμη, **πολίτης** της πόλης επισήμανε ότι ο προτεινόμενος χώρος στάθμευσης γειτνιάζει με τον εγκεκριμένο και σχεδιασμένο χώρο πρασίνου, τη πράσινη διαδρομή χωρίς υψηλούς ρύπους, με τον δακτύλιο προστασίας, με πεζοδρομήσεις γύρω από τα σχολεία της Παλαιολόγου. Προτείνεται να μεταφερθεί ο χώρος στάθμευσης επί της Γυθείου με αντίστοιχη προέκταση της κυκλικής συγκοινωνίας επί της Γυθείου μέχρι τη Θέση του ΑΒ

Βασιλόπουλου. Με τον τρόπο αυτό θα καλύψει τις ανάγκες των επιχειρήσεων που λειτουργούν στη Γυθείου οι οποίες αποτελούν νευραλγικό επιχειρηματικό κόμβο της Σπάρτης με συνεχή επισκεψιμότητα των πολιτών. Ταυτόχρονα, η άμεση χρήση της μοναδικής χαρακτηρισμένης βιοτεχνικής ζώνης προτείνεται σε χρονικό ορίζοντα 5ετίας, έστω και σε μερική εφαρμογή της επέκτασης του σχεδίου πόλεως, ώστε να δημιουργηθεί η προϋπόθεση για βελτίωση της δημόσιας υγείας και την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.

Τέλος, **κάτοικος** της πόλης επισήμανε ότι οι κεντρικοί οδοί Κ. Παλαιολόγου και Λυκούργου έχουν επαρκές πλάτος αλλά πρέπει να αλλάξει η διαμόρφωσή τους με νέα πλακόστρωση οικολογική, να γίνει δεντροφύτευση και ορθότερη οριοθέτηση των τραπεζοκαθισμάτων έτσι ώστε να μην εμποδίζεται η διέλευση των πεζών τόσο κατά τους θερινούς όσο και χειμερινούς μήνες. Με τον τρόπο αυτό, θα διευκολυνθεί η διέλευση ατόμων ΑμεΑ ή οικογενειών με μικρά παιδιά. Οι οδοί αυτοί μπορούν να λειτουργούν ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας ενώ θα μπορούσε να γίνει απαγόρευση διέλευσης οχημάτων (πλην ειδικών εξαιρέσεων) κατά τη θερινή περίοδο ή σε εορταστικές περιόδους.

Τόνισε ότι η επαναφορά της ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, στις οδούς Κ. Παλαιολόγου (από Όθωνος- Αμαλίας έως Θερμοπύλων) , Λυκούργου (από Λεωνίδου έως Αρχιδάμου) και των εντός των οριζόμενων από Μενελάου- Χαμαρέτου - Διόσκουρων και Αγησιλάου οδών τις ημέρες και ώρες λειτουργίας των καταστημάτων θα συμβάλει στην βελτίωση του κυκλοφοριακού (τόσο το πρωί όσο και το απόγευμα) με εύρεση χώρων ελεύθερης στάθμευσης στην είσοδο ή και εντός του δακτυλίου εφαρμογής του μέτρου όπως και να διασφαλίσει την στάθμευση των μονίμων κατοίκων. Ως προς τη δημόσια συγκοινωνία προτείνει οι διαδρομές του ΚΤΕΛ να μην διέρχονται από το κέντρο της πόλης και να δημιουργηθεί ένα δίκτυο αστικής συγκοινωνίας που να συνδέει το κέντρο της πόλης από τις Αμύκλες έως το Πανεπιστήμιο και από τον αρχαιολογικό χώρο του Μυστρά έως το Αφυσού με ηλεκτροκίνητο στόλο λεωφορείων. Επί πλέον θα πρέπει να γίνει καλύτερη οριοθέτηση των θέσεων προτείνοντας τη μεταφορά τους στην οδό Βρασιδίου και στην οδό Λυκούργου δίπλα από τα ξενοδοχεία. Ως προς τη διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών, αναφέρει ότι σε κάθε τετράγωνο να υπάρχει μία θέση κενή επί 24ώρου για την φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων ενώ ο εφοδιασμός των καταστημάτων θα πρέπει να γίνεται πριν τις 8 το πρωί ή μεταξύ 3-5 το μεσημέρι ενώ πρέπει να ληφθεί υπόψη η οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης για τα μηχανοκίνητα δίκυκλα.

Ως προς την ασφάλεια των πεζών, επισήμανε να γίνει διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στους μονόδρομους με δεντροφύτευση και η στάθμευση να επιτρέπεται μόνο στην μία πλευρά αυτών ίσως εκ περιτροπής. Παράλληλα, απαιτείται σωστή διαγράμμιση σε όλες τις διασταυρώσεις καθώς και τοποθέτηση φωτεινών πινακίδων διαβάσεων για την σωστή και έγκαιρη προειδοποίηση των οδηγών. Γενικότερα, ο οδοφωτισμός χρήζει άμεσης αντιμετώπισης.

Για την αισθητική πλευρά της πόλης, προτείνει την ανάπλαση της οδού Παλαιολόγου και τη δημιουργία πρασίνου σε πολλούς δημόσιους χώρους όπως απαιτείται και ο καθαρισμός αυτών καθώς και του παραποτάμιου χώρου. Τέλος, έγινε αναφορά για τις καμάρες οι οποίες θα πρέπει να αναδειχθούν.

Οριστικοποίηση μέτρων

Στην παρούσα δραστηριότητα παρουσιάζονται τα οριστικά μέτρα του ΣΒΑΚ – όπως αυτά προέκυψαν από διαβουλεύσεις και συμμετοχικές διαδικασίες, οι οποίες αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Τα μέτρα αυτά αποτελούν συνδυασμό των μέτρων εκείνων που κρίνονται ως εφικτά και αποτελεσματικά για την επίτευξη των στόχων. Για την καλύτερη κατανόηση των μέτρων παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα η πολυκριτηριακή ανάλυση σύμφωνα με την οποία αξιολογήθηκαν τα πιθανά μέτρα.

Δημιουργία οριστικών πακέτων μέτρων

Τα εφικτά και αποτελεσματικά αυτά μέτρα κατηγοριοποιούνται σε πέντε (5) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν τις παρακάτω θεματικές:

- 1) Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας
- 2) Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης
- 3) Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος
- 4) Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών
- 5) Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα

Σε κάθε πακέτο μέτρων δημιουργούνται ειδικές ομάδες μέτρων όπου εντάσσονται τα επιμέρους μέτρα οι οποίες αφορούν είτε διαχείριση κινητικότητας, βελτίωση υποδομών, κίνητρα ή διάφορες πολιτικές προώθησης.

Επισημαίνεται πως στα επιμέρους πακέτα μέτρων είναι δυνατόν να παρατηρηθούν μέτρα που επαναλαμβάνονται. Το γεγονός αυτό συμβαίνει καθώς υπάρχουν προτεινόμενα μέτρα που μπορούν να ανήκουν σε παραπάνω από 1 πακέτο μέτρων, εφόσον συμβάλλουν με διαφορετικό τρόπο στη θεματική του κάθε πακέτου.

Πακέτο μέτρων 1: Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας

Το πρώτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, τη μείωση των τροχαίων συμβάντων, την καθιέρωση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στο αστικό περιβάλλον μέσω της ενίσχυσης των υποδομών και της διαμόρφωσης των επικίνδυνων κόμβων για την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας. Τα μέτρα αυτά είναι:

Διαχείριση κινητικότητας

- 1.1.1 Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας
- 1.1.2 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου
- 1.1.3 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)
- 1.1.4 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS)
- 1.1.5 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές
- 1.1.6 Μονοδρόμηση οδών
- 1.1.7 Ανάπτυξη συστήματος car pooling

Βελτίωση υποδομών

- 1.2.1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας
- 1.2.2 Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς
- 1.2.3 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις
- 1.2.4 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
- 1.2.5 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών
- 1.2.6 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)
- 1.2.7 Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Πακέτο μέτρων 2: Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης

Το δεύτερο πακέτο μέτρων στοχεύει στη μείωση της χρήσης του ΙΧ και την αύξηση του μεριδίου των ταξιδιών εντός Δήμου με περπάτημα, ποδήλατο, Δημόσια Συγκοινωνία και συλλογικών μέσων μεταφοράς γενικότερα. Τα επιλεγμένα μέτρα είναι:

Διαχείριση κινητικότητας

- 2.1.1 Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες
- 2.1.2 Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand)
- 2.1.3 Αξιοποίηση συστήματος ταξί για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί
- 2.1.4 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, στο κέντρο και σε ευαίσθητες περιοχές

Βελτίωση υποδομών

- 2.2.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας
- 2.2.2 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας (παλιές και νέες) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών
- 2.2.3 Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης)
- 2.2.4 Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ)
- 2.2.5 Πεζοδρομήσεις ή παροδικές πεζοδρομήσεις οδών έμπροσθεν των εισόδων σχολικών συγκροτημάτων
- 2.2.6 Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης
- 2.2.7 Πεζοδρόμηση στο κέντρο οικισμών



2.2.8 Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.)

2.2.9 Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων

Πολιτικές προώθησης

2.3.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις

2.3.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού

2.3.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών

Πακέτο μέτρων 3: Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας αστικού περιβάλλοντος

Το τρίτο πακέτο μέτρων αφορά παρεμβάσεις μικρού κυρίως κόστους για τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, τη μείωση της ρύπανσης και του αστικού θορύβου εντός Δήμου Σπάρτης και την αύξηση του δημόσιου χώρου και των χώρων πρασίνων. Τα προτεινόμενα αυτά μέτρα είναι:

Διαχείριση κινητικότητας

3.1.1 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων

3.1.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές

Βελτίωση υποδομών

3.2.1 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

3.2.2 Δημιουργία Parklets

3.2.3 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου

3.2.4 Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης

3.2.5 Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.)

3.2.6 Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων

Πακέτο μέτρων 4: Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών

Το τέταρτο πακέτο μέτρων σχετίζεται με τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των επιχειρήσεων του Δήμου Σπάρτης. Σημαντικά μέτρα βιώσιμης κινητικότητας που συμβάλουν στον στόχο αυτό είναι:

Διαχείριση κινητικότητας

4.1.1 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (πχ θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο κτλ)



Βελτίωση υποδομών

4.2.1 Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας

Πολιτικές προώθησης (Κίνητρα)

4.3.1 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα

4.3.2 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις

4.3.3 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος

Πακέτο μέτρων 5: Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα

Το πέμπτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει μέτρα τα οποία εξυπηρετούν την τουριστική δραστηριότητα, συμβάλλοντας ριζικά σε μία άρτια διαχείριση της εποχικότητας των μετακινήσεων. Τα μέτρα που επιλέχθηκαν για το συγκεκριμένο πακέτο είναι τα εξής:

Διαχείριση κινητικότητας

5.1.1 Πεζοδρόμηση στα κέντρα των οικισμών (μόνιμη/εποχιακή)

5.1.2 Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ)

5.1.3 Ανάπτυξη δράσεων ποδηλατικού τουρισμού

5.1.4 Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές)

5.1.5 Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand)

Βελτίωση υποδομών

5.2.1 Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, κτλ

5.2.2 Ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Σπάρτης με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας του με βιώσιμα μέσα

5.2.3 Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές διαδρομές

5.2.4 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)

Συσχέτιση στόχων και μέτρων ΣΒΑΚ Σπάρτης | η σημασία για τη σωστή οργάνωση και παρακολούθηση του ΣΒΑΚ

Είναι σαφές ότι τα μέτρα, δηλαδή οι παρεμβάσεις και οι αλλαγές που προτείνει ένα ΣΒΑΚ, έχουν μία σαφή στόχευση που αφορά στην αλλαγή του μοντέλου των μετακινήσεων στο Δήμο Σπάρτης. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η συσχέτιση μεταξύ των επιμέρους μέτρων και των στόχων, ώστε να γίνει σαφές ανάλογα με την εφαρμογή των δράσεων και παρεμβάσεων σε ποιο πεδίο στόχων άρα και δεικτών αναμένεται να υπάρχουν μεταβολές.

Σημειώνεται ότι σε επόμενη δραστηριότητα όπου θα παρουσιάζεται το σχέδιο Αξιολόγησης και Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ (Δραστηριότητα 8.1) επεξηγείται περαιτέρω η συσχέτιση μέτρων και επιμέρους στόχων και δεικτών καθώς και οι εκτιμώμενες μεταβολές.

Πίνακας 1: Πίνακας συσχέτισης μέτρων και στόχων

Κωδικός	Προτεινόμενο μέτρο	Στόχος
1.1.1	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας	2.1 Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία & 7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων & 7.3 Μείωση των ορίων ταχύτητας
1.1.2	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων & 7.3 Μείωση των ορίων ταχύτητας
1.1.3	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	5.3 Αύξηση χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων
1.1.4	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS)	6.1 Ανάπτυξη ευφών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο & 5.3 Αύξηση χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων
1.1.5	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, στο κέντρο και σε ευαίσθητες περιοχές	2.6 Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες στους οικισμούς & 2.2 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία & 4.2 Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) & 4.2 Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, οδοί ήπιας κυκλοφορίας) & 5.2 Αύξηση περπατήματος & 5.1 Αύξηση χρήσης ποδηλάτου
1.1.6	Μονοδρόμηση οδών	7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
1.1.7	Ανάπτυξη συστήματος car pooling	1.1 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ΙΧ και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων

1.2.1	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	4.4 Εγκατάσταση συστήματος διαμοιραζόμενων/ κοινοχρήστων ποδηλάτων (bike-sharing) 7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων & 7.2 Αναβάθμιση και βελτίωση επικίνδυνων κόμβων & 7.4 Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές
1.2.2	Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς	4.4 Εγκατάσταση συστήματος διαμοιραζόμενων/ κοινοχρήστων ποδηλάτων (bike-sharing) 7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων & 7.2 Αναβάθμιση και βελτίωση επικίνδυνων κόμβων & 7.4 Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές
1.2.3	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	4.4 Εγκατάσταση συστήματος διαμοιραζόμενων/ κοινοχρήστων ποδηλάτων (bike-sharing) 7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων & 7.2 Αναβάθμιση και βελτίωση επικίνδυνων κόμβων & 7.4 Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές
1.2.4	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων & 7.4 Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές
1.2.5	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων & 7.4 Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές
1.2.6	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	1.1 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ΙΧ και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων & 4.4 Εγκατάσταση συστήματος διαμοιραζόμενων/ κοινοχρήστων ποδηλάτων (bike-sharing) & 5.3 Αύξηση χρήσης δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων & 10.1 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις & 9.5 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων
1.2.7	Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1.1 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των συμβατικών αυτοκινήτων και παράλληλη αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων & 1.2 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων και ιδιαίτερα της ηλεκτροκίνησης στα οχήματα δημοτικού στόλου, σε στόλους κοινοχρήστων μέσων αλλά και στην ιδιωτική μετακίνηση

2.1.1	Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές ταχύτητες	4.3 Δημιουργία δικτύου δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων με καλή προσβασιμότητα & 5.3 Αύξηση χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων & 9.2 Ανάπτυξη ειδικών διαδρομών ενδιαφέροντος (διαδρομές ποδηλατικές, περιπατητικές, δημόσιας συγκοινωνίας)
2.1.2	Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand)	4.1 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)
2.1.3	Αξιοποίηση συστήματος ταξί για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί	1.1 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ΙΧ και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων & 5.3 Αύξηση χρήσης δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων
2.2.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας	1.2 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου και στην ιδιωτική μετακίνηση & 2.2 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
2.2.2	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας (παλιές και νέες) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	6.1 Ανάπτυξη συστήματος ITS για τις μετακινήσεις στο Δήμο
2.2.3	Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης)	1.1 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ΙΧ και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων & 2.2 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία & 5.2 Αύξηση χρήσης ποδηλάτου
2.2.4	Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ.)	1.1 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ΙΧ και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων
2.2.5	Πεζοδρομήσεις ή παροδικές πεζοδρομήσεις οδών εμπροσθεν των εισόδων σχολικών συγκροτημάτων	1.1 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ΙΧ και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων & 2.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας & 4.2 Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, οδοί ήπιας κυκλοφορίας) & 5.1 Αύξηση περπατήματος

2.2.6	Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης	1.1 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ΙΧ και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων & 2.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας & 4.2 Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, οδοί ήπιας κυκλοφορίας) & 5.1 Αύξηση περπατήματος
2.2.7	Πεζοδρόμηση στο κέντρο οικισμών	1.1 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ΙΧ και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων & 2.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας & 4.2 Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, οδοί ήπιας κυκλοφορίας) & 5.1 Αύξηση περπατήματος
2.2.8	Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	2.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας & 2.7 Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών)& 4.1 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.) & 5.1 Αύξηση περπατήματος & 7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
2.2.9	Πύκνωση διαβάσεων- ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	2.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας & 2.7 Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών) & 5.1 Αύξηση περπατήματος
2.3.1	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	2.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας & 5.3 Αύξηση χρήσης δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων & 8.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό
2.3.2	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	2.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας & 8.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό
2.3.3	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	2.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας & 8.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό

3.1.1	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	2.2 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία & 2.7 Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών)
3.2.1	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	2.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας & 2.7 Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών)& 4.1 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.) & 5.1 Αύξηση περπατήματος & 7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
3.2.2	Δημιουργία Parklets	2.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας & 2.7 Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών)& 4.1 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.) & 5.1 Αύξηση περπατήματος & 7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
3.2.3	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	2.7 Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον
3.2.4	Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων	2.7 Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον
4.1.1	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (πχ θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο κτλ)	2.7 Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον & 11.2 Εγκατάσταση και λειτουργία ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας
4.2.1	Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	2.7 Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον & 11.2 Εγκατάσταση και λειτουργία ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας
4.3.1	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	11.2 Εγκατάσταση και λειτουργία ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας

<p>4.3.2</p>	<p>Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις</p>	<p>1.2 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου και στην ιδιωτική μετακίνηση & 2.2 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία & 5.2 Αύξηση χρήσης ποδηλάτου & 10.2 Αύξηση της ανάκτησης του κόστους (costrecovery) στις λειτουργίες του συστήματος μεταφορών (επιβατικές και εμπορευμάτων) & 11.1 Αύξηση/διατήρηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων/MME (Μικρομεσαίες επιχειρήσεις) και βελτίωση της προσπελασιμότητας τους με βιώσιμα μέσα</p>
<p>4.3.3</p>	<p>Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος</p>	<p>2.2 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία & 10.3 Επίτευξη ορθολογικής οικονομικής διαχείρισης του συστήματος & 10.2 Αύξηση της ανάκτησης του κόστους (costrecovery) στις λειτουργίες του συστήματος μεταφορών (επιβατικές και εμπορευμάτων) & 11.1 Αύξηση/διατήρηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων/MME (Μικρομεσαίες επιχειρήσεις) και βελτίωση της προσπελασιμότητας τους με βιώσιμα μέσα</p>
<p>5.1.3</p>	<p>Ανάπτυξη δράσεων ποδηλατικού τουρισμού</p>	<p>2.2 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία & 11.1 Αύξηση/διατήρηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων/MME (Μικρομεσαίες επιχειρήσεις) και βελτίωση της προσπελασιμότητας τους με βιώσιμα μέσα & 2.7 Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον</p>
<p>5.1.4</p>	<p>Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές)</p>	<p>1.1 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ΙΧ και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων & 5.3 Αύξηση χρήσης δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων</p>
<p>5.2.1</p>	<p>Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, κτλ</p>	<p>1.1 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ΙΧ και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων & 2.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας & 9.2 Ανάπτυξη ειδικών διαδρομών ενδιαφέροντος (διαδρομές ποδηλατικές, περπατητικές, δημόσιας συγκοινωνίας) & 5.1 Αύξηση περπατήματος & 9.3 Ενίσχυση του περπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού</p>

5.2.2	Ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Σπάρτης με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας του με βιώσιμα μέσα	2.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας & 2.7 Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών & 9.3 Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού
5.2.3	Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές διαδρομές	2.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας & 2.7 Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών) & 9.3 Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού
5.2.4	Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	2.7 Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών) & 10.4 Αύξηση επιπέδου ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος

Αξιολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ με χρήση Πολυκριτηριακής Ανάλυσης

Η διαμόρφωση των μέτρων ΣΒΑΚ που συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ Σπάρτης πραγματοποιήθηκε με βάση την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τις διαβουλεύσεις με ενδιαφερόμενους φορείς και πολίτες του Δήμου και την αξιολόγηση της αποδοτικότητας και εφικτότητας τους. Στη συνέχεια, τα μέτρα ομαδοποιήθηκαν σε πακέτα μέτρων και εξειδικεύθηκαν με την ανάπτυξη χαρτών. Κατά τη δραστηριότητα αυτή, το κόστος του κάθε πακέτου μέτρο συγκρίνεται με τα πιθανά μελλοντικά οφέλη, τα οποία θα προκύψουν από την εφαρμογή/υλοποίηση του. Τα οφέλη αναφέρονται σε διάφορα επίπεδα, όπως το περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο, και σχετίζονται με τους στρατηγικούς στόχους και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ.

Θεωρητικό υπόβαθρο – Μεθοδολογία αξιολόγησης μέτρων

Μια μεθοδολογία που χρησιμοποιείται συχνά για την αξιολόγηση παρεμβάσεων στο μεταφορικό σύστημα μίας πόλης είναι η Ανάλυση Κόστους-Οφέλους (Cost-Benefit Analysis ή CBA). Η CBA από μαθηματική άποψη είναι μια εύκολα κατανοητή μέθοδος ακόμα και από πολίτες χωρίς κάποια εξειδικευμένη γνώση. Συγκρίνει το κόστος κατασκευής (cost) ενός έργου με τα μελλοντικά οφέλη (benefit) τα οποία είναι μεταφρασμένα σε χρηματικές (παρούσες) αξίες. Η εκτίμηση του συνολικού όγκου οφελών σε χρηματικές μονάδες δεν αποτελεί μια εύκολη υπόθεση· χρειάζεται ξεχωριστή οικονομοτεχνική μελέτη προκειμένου με κατάλληλα στατιστικά μοντέλα να εκτιμηθούν οι μελλοντικές μεταβολές και οι αντίστοιχες τιμές μετατροπής. Η ανάλυση αυτή δεν είναι απαραίτητη σε έργα με χαμηλό κόστος, καθώς το ρίσκο της επένδυσης είναι εκ των προτέρων χαμηλό. Τα ΣΒΑΚ εμπεριέχουν ένα συνδυασμό μέτρων βιώσιμης κινητικότητας, των οποίων το κόστος κυμαίνεται από πολύ χαμηλά επίπεδα κόστους (μικρότερο από 10 χιλιάδες ευρώ) έως και πολύ υψηλά επίπεδα κόστους (μεγαλύτερο από 5 εκατομμύρια ευρώ). Παράλληλα, η πλειονότητα των μέτρων συνδέεται με εξωτερικές (ή έμμεσες) επιπτώσεις, οι οποίες είναι πολύ δύσκολο να προ-εκτιμηθούν ποσοτικά. Για παράδειγμα η ανάπλαση των τοπικών κέντρων μιας πόλης συμβάλει άμεσα στην αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Η μεταβολή αυτή μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της επισκεψιμότητας μιας περιοχής και σε έμμεση ενδυνάμωση της τοπικής επιχειρηματικότητας.

Το πρόγραμμα CIVITAS SUMP-UP (2018) προτείνει τη χρήση της CBA σε συνδυασμό με την Πολυκριτηριακή Ανάλυση Αξιολόγησης (Multi-Criteria Analysis ή MCA). Η MCA παρέχει τη δυνατότητα εισαγωγής όχι μόνο ποσοτικών αλλά και ποιοτικών κριτηρίων για τη διενέργεια αξιολόγησης. Το ερευνητικό πρόγραμμα EVIDENCE (2014) αναφέρει ότι λόγω της ύπαρξης πολλαπλών εξωτερικών οφελών, η διενέργεια μιας CBA με ακριβείς οικονομικές προβλέψεις είναι πρακτικά αδύνατη. Ωστόσο, όταν συνδυάζεται η MCA με την CBA, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην κατανομή των βαρών προκειμένου τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια να μην συμβάλουν σε μεγαλύτερο βαθμό, στο τελικό αποτέλεσμα, σε σχέση με τα οικονομικά κριτήρια. Τέλος, το ερευνητικό πρόγραμμα TIDE (2012) παρουσιάζει διάφορες καλές πρακτικές χρήσης CBA και MCA. Παρατηρείται ότι σε μέτρα που σχετίζονται με την κατασκευή μεγάλων υποδομών τότε η ανάλυση κόστους-οφέλους είναι αναγκαία, όχι όμως εντός του ΣΒΑΚ αλλά μετέπειτα κατά τη μελέτη ωρίμανσης που απαιτείται σε αυτές τις περιπτώσεις να εκπονηθεί.

Με βάση τα παραπάνω έχει αναπτυχθεί το εργαλείο Urban Nodes Assessment Tool από την Panteia και την Rupprecht Consult που συνδυάζει τις δύο μεθόδους που αναφέρθηκαν πριν και επιτρέπει την αξιολόγηση των επιπτώσεων μέτρων σε σχέση με τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ. Το εργαλείο αυτό αξιοποιήθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Σπάρτης. Κατά

την ανάλυση πραγματοποιήθηκαν οι αναγκαίες τροποποιήσεις στο εργαλείο λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα των δεδομένων και του στόχους του παρόν ΣΒΑΚ. Σε πρώτη φάση, παρουσιάζονται συνοπτικά τα μέτρα ΣΒΑΚ και πραγματοποιούνται οι αναγκαίες προμετρήσεις, ώστε σε δεύτερη φάση να υπολογιστεί το κόστος τους. Τα μέτρα ομαδοποιούνται σε πακέτα μέτρων, τα οποία θέτονται προς αξιολόγηση. Στην επόμενη φάση, εκτιμώνται ποιοτικά οι επιπτώσεις των πακέτων μέτρων με βάση διάφορα περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά κριτήρια, τα οποία σχετίζονται και με του στόχους του ΣΒΑΚ. Για την αξιολόγηση των οφελών τους, αξιοποιείται μια κλίμακα βαθμολόγησης από το 0 έως το 10, η οποία παρουσιάζεται στη συνέχεια. Το κόστος του κάθε μέτρου συμβάλει κατά 15% στο αποτέλεσμα της αξιολόγησης. Για τα υπόλοιπα κριτήρια χρησιμοποιούνται διαφορετικά πακέτα βαρών με διαφορετικό προσανατολισμό. Πολλαπλασιάζοντας τις βαθμολογίες ανά κριτήριο με τα αντίστοιχα βάρη προκύπτουν τα αποτελέσματα της αξιολόγησης ανά μέτρο.

Συνοπτική παράθεση μέτρων προς αξιολόγηση

Ο Πίνακας 2 παρουσιάζει συνοπτικά τα μέτρα που προτάθηκαν από τον παρόν ΣΒΑΚ. Παράλληλα, έχουν πραγματοποιηθεί οι αναγκαίες προμετρήσεις ανά προτεινόμενο σενάριο. Οι προμετρήσεις αφορούν μεταβολές και έργα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της 15ετίας.

Πίνακας 2: Συνοπτικός πίνακας μέτρων βιώσιμης κινητικότητας

Κωδικός μέτρου	Μέτρα ΣΒΑΚ	Μεταβολή εντός 15ετίας
1.1.1	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας (30χλμ στο μη ιεραρχημένο)	Αγορά 600 πινακίδων για το υπεραστικό δίκτυο και 300 για το αστικό δίκτυο
1.1.2	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου- Δημιουργία δακτυλίων	Αναδιοργάνωση οδικού δικτύου σύμφωνα με σχεδιασμούς που παρουσιάζονται στην εικόνα 17
1.1.3	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	Δημιουργία περιοχής ελεγχόμενης στάθμευσης με συνολικό εμβαδόν ίσο με 79.520 he
1.1.4	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ έξυπνοι σηματοδότες και προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία	Λειτουργία νέου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) εντός της 15ετίας
1.1.5	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με συνολικό εμβαδόν ίσο με 156.59 he. Μικρά έργα ανάπλασης στις οδούς εντός αυτών συνολικού μήκους 33.072 km και μέσου πλάτους 6 m
1.1.6	Μονοδρόμηση οδών	Αγορά 150 πινακίδων για το αστικό δίκτυο
1.1.7	Ανάπτυξη συστήματος car-pooling	Λειτουργία συστήματος car-pooling εντός της 15ετίας
1.2.1	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	Αναδιαμόρφωση 20 συνολικά κόμβων στο ιεραρχημένο δίκτυο
1.2.2	Αναβάθμιση – Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς	Μερική αναβάθμιση όλων των κόμβων εισόδων των σημαντικότερων οικισμών

		του Δήμου
1.2.3	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	Σημειακές βελτιώσεις 40 συνολικά κόμβων εντός αστικού ιστού
1.2.4	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Βελτίωση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης σε όλο το ιεραρχημένο αστικό (23.461 km) και υπεραστικό δίκτυο (58.610 km)
1.2.5	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	Έργα αναβάθμισης και διασύνδεσης περιφερειακού με την πόλη της Σπάρτης
1.2.6	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	Κατασκευή 6 χώρων park n ride περιμετρικά της πόλης
1.2.7	Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Χωροθέτηση 7 σταθμών ταχείας φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
2.1.1	Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες	Αναδιοργάνωση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας σύμφωνα με τους σχεδιασμούς που παρουσιάζονται στην εικόνα 20
2.1.2	Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on –demand)	Λειτουργία υπηρεσιών on-demand για σύνδεση κύριων οικισμών με την πόλη εντός της 15ετίας
2.1.3	Αξιοποίηση συστήματος ταξί για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί	Λειτουργία υπηρεσιών on-demand για σύνδεση κύριων οικισμών με την πόλη εντός της 15ετίας
2.1.4	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, στο κέντρο και σε ευαίσθητες περιοχές	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με συνολικό εμβαδόν ίσο με 156.59 he. Μικρά έργα ανάπλασης στις οδούς εντός αυτών συνολικού μήκους 33.072 km και μέσου πλάτους 6 m
2.2.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας	Αγορά 4 ηλεκτρικών λεωφορείων
2.2.2	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας (νέες και παλιές) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε 15 νέες στάσεις εντός της 15ετίας
2.2.3	Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης)	Κατασκευή υποδομών ποδηλάτου στις προτεινόμενες πράσινες διαδρομές συνολικού μήκους 15.482 km
2.2.4	Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ.)	Εγκατάσταση 19 συστημάτων bike-sharing
2.2.5	Πεζοδρομήσεις ή παροδικές πεζοδρομήσεις οδών έμπροσθεν των εισόδων σχολικών συγκροτημάτων	Παροδικές πεζοδρομήσεις οδών συνολικού μήκους 8.930 km και μέσου πλάτους 6 m γύρω από σχολεία

2.2.6	Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης	Πεζοδρόμηση οδών συνολικού μήκους 6.424 km και μέσου πλάτους 7.5 m εντός κέντρου πόλης
2.2.7	Πεζοδρόμηση στο κέντρο οικισμών	Πεζοδρομήσεις στα κέντρα των σημαντικότερων οικισμών
2.2.8	Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α)	Βελτίωση της προσβασιμότητας στο 60% του οδικού δικτύου (31.333 km)
2.2.9	Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών	Κατασκευή 10 υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών σε επιλεγμένα σημεία
2.3.1	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	Λειτουργία πλατφόρμας crowdsensing
2.3.2	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	Διοργάνωση συνολικά 20 workshop την πρώτη δεκαετία εφαρμογής μέτρων
2.3.3	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	Διοργάνωση εκδηλώσεων ανά έτος
3.1.1	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Δημιουργία περιοχής χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με συνολικό εμβαδόν ίσο με 40.219 he
3.1.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με συνολικό εμβαδόν ίσο με 156.59 he. Μικρά έργα ανάπλασης στις οδούς εντός αυτών συνολικού μήκους 33.072 km και μέσου πλάτους 6 m
3.2.1	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Αύξηση πλάτους πεζοδρομίων κατά 1.5 m (μέση τιμή) σε όλες τις οδούς που εντάσσονται στο δίκτυο πράσινων διαδρομών συνολικού μήκους 15.482 km.
3.2.2	Δημιουργία Parklets	Δημιουργία 20 parklets σε διάφορες γειτονιές της πόλης
3.2.3	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου	Αντικατάσταση υλικών για ασφαλτόστρωση συνολικά 15 km οδικού δικτύου
3.2.4	Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	Αναπλάσεις σε συνολικά 5 τοπικά κέντρα
3.2.5	Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α)	Βελτίωση της προσβασιμότητας στο 60% του οδικού δικτύου (31.333 km)
3.2.6	Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	Κατασκευή 10 υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών σε επιλεγμένα σημεία
4.1.1	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (πχ θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές,	Ανάπτυξη και λειτουργία νέου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας εντός της 15ετίας

	απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο, κτλ.)	
4.2.1	Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	Δημιουργία 3 μικρών κέντρων εφοδιαστικής αλυσίδας
4.3.1	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	Παροχή κινήτρων σε όλες τις επιχειρήσεις φιλικές προς τις βιώσιμες μετακινήσεις
4.3.2	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	Παροχή κινήτρων σε όλες τις επιχειρήσεις φιλικές προς τις βιώσιμες μετακινήσεις
4.3.3	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	Παροχή κινήτρων σε όλες τις επιχειρήσεις φιλικές προς τις βιώσιμες μετακινήσεις
5.1.1	Πεζοδρόμηση στα κέντρα των οικισμών (μόνιμη/εποχιακή)	Πεζοδρομήσεις στα κέντρα των σημαντικότερων οικισμών
5.1.2	Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ)	Εγκατάσταση 19 συστημάτων bike-sharing
5.1.3	Ανάπτυξη δράσεων ποδηλατικού τουρισμού	Ύπαρξης στρατηγικής και υποδομών ποδηλατικού τουρισμού
5.1.4	Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές)	Νέα μέση συχνότητα λεωφορειακών γραμμών ίση με 30 λεπτά
5.1.5	Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand)	Λειτουργία υπηρεσιών on-demand για σύνδεση κύριων οικισμών με την πόλη εντός της 15ετίας
5.2.1	Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, κτλ.	Δημιουργία πράσινης διαδρομής διασύνδεσης Σπάρτης με Μυστρά συνολικού μήκους 8.120km
5.2.2	Ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Σπάρτης με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας του με βιώσιμα μέσα	Ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου
5.2.3	Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές διαδρομές	Δημιουργία περιπατητικών διαδρομών (μονοπατιών) συνολικού μήκους 158,64
5.2.4	Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	Ύπαρξη διαδραστικών χαρτών διαθέσιμοι στο διαδίκτυο

Αρχική εκτίμηση κόστους μέτρων

Τα προτεινόμενα μέτρα ομαδοποιούνται σε συνολικά 8 πακέτα μέτρων, τα οποία θέτονται προς αξιολόγησης. Αυτά είναι: (ΠΜ1.1) Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της



οδικής ασφάλειας με μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας, (ΠΜ1.2) Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας με μέτρα αναβάθμισης των υποδομών, (ΠΜ2.1) Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης με μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας, (ΠΜ2.2) Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης με μέτρα αναβάθμισης των υποδομών, (ΠΜ2.3) Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης με ανάπτυξη πολιτικών προώθησης, (ΠΜ3) Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας αστικού περιβάλλοντος (ΠΜ4) Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών και (ΠΜ5) Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα. Ορισμένα μέτρα εμπεριέχονται σε παραπάνω από ένα πακέτο μέτρων. Για την αποφυγή διπλών υπολογισμών (double-counting) στην εκτίμηση του τελικού κόστους, επιλέχθηκε ανά περίπτωση ένα από τα δυο πακέτα μέτρα.

Το συνολικό κόστος των προτεινόμενων παρεμβάσεων αγγίζει τα 35.045.357,40 €. Το 22,30% του συνολικού κόστους μέτρων αφορά έργα αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος (ΠΜ3), το 31,73% την ενίσχυση των υποδομών για τα βιώσιμα μέσα μεταφοράς (ΠΜ2.2), το 26,37% τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας μέσα από την αναβάθμιση των υποδομών (ΠΜ1.2) και το 11,78% την ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού στον Δήμο Σπάρτης, όπως ο ποδηλατικός και ο περιπατητικός τουρισμός. Τα υπόλοιπα πακέτα μέτρων, που σχετίζονται με δράσεις προώθησης και διαχείρισης της κινητικότητας, καταλαμβάνουν ποσοστά μικρότερα από 5% του συνολικού κόστους.

Πίνακας 3: Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων

Κωδικός μέτρου	Μέτρο	Ποσότητα (περιγραφική)	Τιμή Μονάδας	Τελικό Κόστος Μέτρου	Πιθανή Πηγή Χρηματοδότησης
1.1.1	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας	900 πινακίδες	80.00€	72,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου (η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης)
1.1.2	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου-Δημιουργία δακτυλίων	1 μονάδα	0.00€	0.00€	κανένα επιπρόσθετο κόστος για τον Δήμο
1.1.3	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	1 μονάδα	50,000.00€	50,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iv. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης)
1.1.4	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ έξυπνοι σηματοδότες και προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία	1 μονάδα	150,000.00€	150,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iv. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων)
1.1.6	Μονοδρόμηση οδών	150 πινακίδες	80.00€	12,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης)

ΠΜ1.1	Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας με μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας			284,000.00€	
1.2.1	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	20 κόμβους	100,000.00€	2,000,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για βασικό οδικό δίκτυο ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά σε μελέτες, ωρίμανσης, τεύχη δημοπράτησης κ.α, καθώς και στην κατασκευή κόμβων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, διαμόρφωση κυκλικών, χαμηλού κόστους παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, κράσπεδα, σήμανση κ.α)
1.2.2	Αναβάθμιση – Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς	65 κόμβους	15,000.00€	975,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για βασικό οδικό δίκτυο ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου (η χρηματοδότηση αφορά σε μελέτες, ωρίμανσης, τεύχη δημοπράτησης κ.α, καθώς και στην κατασκευή κόμβων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, διαμόρφωση κυκλικών, χαμηλού κόστους παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, κράσπεδα, σήμανση κ.α)
1.2.3	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	40 κόμβους	15,000.00€	600,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά σε μελέτες, ωρίμανσης, τεύχη δημοπράτησης κ.α, καθώς και στην κατασκευή κόμβων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, διαμόρφωση κυκλικών, χαμηλού κόστους παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, κράσπεδα, σήμανση κ.α)
1.2.4	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	82,071 χιλιόμετρα	400.00€	32,828.40€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης

		οδικού δικτύου			(η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση της αναγκαίας οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο)
1.2.5	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	1 μονάδα	5,000,000.00€	5,000,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά σε έργα αναβάθμισης και διασύνδεσης του περιφερειακού με τη πόλη της Σπάρτης)
1.2.6	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	6 χώροι park n ride	100,000.00€	600,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων καθώς και κατασκευή των χώρων)
1.2.7	Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	7 σταθμοί φόρτισης	5,000.00€	35,000.00€	i. Πράσινο ταμείο (Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων) ii. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα για δράσεις καινοτομίας (η χρηματοδότηση αφορά στην αγορά και τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων)
ΠΜ1.2	Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας με μέτρα αναβάθμισης των υποδομών			9,242,828.40€	
2.1.1	Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες	1 μονάδα	350,000.00€	350,000.00€	i. ΚΤΕΛ Λακωνίας ii. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στη λειτουργία επιπλέον δρομολογίων άρα λειτουργικά κόστη γραμμής –

					προσωπικό, καύσιμα, συστήματα υποστήριξης- και ενδεχόμενα την προμήθεια οχημάτων)
2.1.2	Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on –Demand)	1 μονάδα	250,000.00€	250,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Ιδιωτική πρωτοβουλία iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα για δράσεις καινοτομίας (η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξης συστήματος δημοτικής συγκοινωνίας on-demand και υπηρεσιών car-pooling)
2.1.3	Αξιοποίηση συστήματος ταξί για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί	1 μονάδα	50,000.00€	50,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Ιδιωτική πρωτοβουλία (ταξί Σπάρτης) (η χρηματοδότηση αφορά στη δημιουργία διαδικτυακής εφαρμογής ταξί)
ΠΜ2.1	Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης με μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας			650,000.00€	
2.2.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας	4 νέα λεωφορεία	250,000.00€	1,000,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Πράσινο ταμείο (η χρηματοδότηση αφορά στην προμήθεια νέων οχημάτων και ενδεχόμενη αναβάθμιση υφιστάμενων)
2.2.2	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας (νέες και παλιές) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	15 νέες στάσεις	5,000.00€	75,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΚΤΕΛ Λακωνίας iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα καινοτομίας (η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη συστήματος τηλεματικής και στην τοποθέτηση του απαραίτητου εξοπλισμού)

2.2.3	Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης)	15,482 χιλιόμετρα νέων ποδηλατικών υποδομών	150,000.00€	2,322,300.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου (η χρηματοδότηση αφορά τη σύνταξη οριστικής μελέτης, ωρίμανση, σ τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και τα έργα κατασκευής ποδηλατικών υποδομών με κατάλληλη εξοπλισμό)
2.2.4	Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ.)	19 σταθμοί bike-sharing	15,000.00€	285,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iii. Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας iv. Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α v. Ιδιωτική πρωτοβουλία (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία του συστήματος, εκτός της περίπτωσης όπου το σύστημα τοποθετεί και διαχειρίζεται εξ' ολοκλήρου ιδιώτης)
2.2.5	Πεζοδρομήσεις ή παροδικές πεζοδρομήσεις οδών εμπροσθεν των εισόδων σχολικών συγκροτημάτων	53,580 τετραγωνικά μέτρα	25.00€	1,339,500.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου (η χρηματοδότηση αφορά τη σύνταξη οριστικής μελέτης, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και τα έργα κατασκευής προσωρινών και μόνιμων πεζόδρομων με κατάλληλη σήμανση πέριξ σχολικών συγκροτημάτων)
2.2.6	Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης	48180 τετραγωνικά μέτρα	125.00€	6,022,500.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου (η χρηματοδότηση αφορά τη σύνταξη οριστικής

					μελέτης, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και τα έργα κατασκευής μόνιμων πεζόδρομων με κατάλληλη σήμανση εντός περιοχής χωρίς αυτοκίνητο)
2.2.9	Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών	10 υπερυψωμένες διαβάσεις	7,500.00€	75,000.00€	ι. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στην κατασκευή υπερυψωμένες διαβάσεων σε επιλεγμένες θέσεις)
ΠΜ2.2	Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης με μέτρα αναβάθμισης των υποδομών			11,119,300.00€	
2.3.1	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	1 μονάδα	5,000.00€	5,000.00€	ι. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη εργαλείων crowdsensing)
2.3.2	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	20 workshop	2,500.00€	50,000.00€	ι. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στη διοργάνωση workshop συμμετοχικού σχεδιασμού)
2.3.3	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	1 μονάδα	10,000.00€	10,000.00€	ι. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στη διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία)
ΠΜ2.3	Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης με ανάπτυξη πολιτικών προώθησης			65,000.00€	
3.1.1	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1 μονάδα	250,000.00€	250,000.00€	ι. Ίδιοι πόροι Δήμου ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Πράσινο ταμείο (η χρηματοδότηση αφορά στην αγορά και εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού (π.χ. μπάρες, κολωνάκια), τοποθέτησης οριζόντιας και κατακορύφης σήμανσης που περιορίζουν ή απαγορεύουν την είσοδο της

					μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στις συγκεκριμένες περιοχές.)
3.1.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές	1 μονάδα	25.00€	4,960,800.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Πράσινο ταμείο (η χρηματοδότηση αφορά μικρά έργα ανάπλασης των οδών που απαιτούνται για την μετατροπή τους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας)
3.2.1	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	23223 τετραγωνικά μέτρα	50.00€	1,161,150.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α) ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iv. Ιδιωτική πρωτοβουλία (η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και στην κατασκευή των έργων- διαπλάτυνσης πεζοδρομίων)
3.2.2	Δημιουργία Parklets	20 νέα parklets	2,500.00€	50,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου ii. Πράσινο ταμείο (η χρηματοδότηση αφορά έργα δημιουργίας parklets και εγκιβωτισμού θέσεων στάθμευσης)
3.2.3	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου	15 χιλιόμετρα οδικού δικτύου	20,000.00€	300,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου (η χρηματοδότηση αφορά στην αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης)
3.2.4	Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	5 τοπικά κέντρα	200,000.00€	1,000,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ιδιωτική πρωτοβουλία

					(η χρηματοδότηση αφορά έργα ανάπλασης για την ανάδειξη των τοπικών κέντρων της πόλης)
3.2.5	Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.ά)	31,333 χιλιόμετρα οδικού δικτύου	3,000.00€	93,999.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α. καθώς και στην κατασκευή των έργων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, υπερυψωμένες διαβάσεις, σήμανση, πεζοδρομήσεις και μετατροπές οδών σε ήπια κυκλοφορία κ.α)
ΠΜ3	Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας αστικού περιβάλλοντος με μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας			7,815,949.00€	
4.1.1	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (πχ θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο, κτλ)	1 μονάδα	100,000.00€	100,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iv. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων)
4.2.1	Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	3 κέντρα εφοδιαστικής αλυσίδας	500,000.00€	1,500,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά σε έργα κατασκευής μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας)
4.3.1	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	1 μονάδα	40,000.00€	40,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στην παροχή οικονομικών κινήτρων)

4.3.2	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1 μονάδα	100,000.00€	100,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στην παροχή οικονομικών κινήτρων)
4.3.3	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	1 μονάδα	0.00€	0.00€	Κανένα επιπρόσθετο κόστος για τον Δήμο
ΠΜ4	Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών			1,740,000.00€	
5.1.1	Πεζοδρόμηση στα κέντρα των οικισμών (μόνιμη/εποχιακή)	1 μονάδα	3,000,000.00€	3,000,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου (η χρηματοδότηση αφορά τη σύνταξη οριστικής μελέτης, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και τα έργα κατασκευής μόνιμων πεζόδρομων στους οικισμούς του Δήμου)
5.1.3	Ανάπτυξη δράσεων ποδηλατικού τουρισμού	1 μονάδα	50000	50,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iv. Υπουργείο Τουρισμού (η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη στρατηγικής για τον ποδηλατικό τουρισμό στον Δήμο Σπάρτης)
5.1.4	Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές)	1 μονάδα	150000	150,000.00€	i. ΚΤΕΛ Λακωνίας ii. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας (η χρηματοδότηση αφορά στη λειτουργία επιπλέον δρομολογίων άρα λειτουργικά κόστη γραμμής – προσωπικό, καύσιμα, συστήματα υποστήριξης- και ενδεχόμενα την προμήθεια οχημάτων)

5.2.1	Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, κτλ.	8.120 χιλιόμετρα οδικού δικτύου	50000	406,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iv. Πράσινο ταμείο (η χρηματοδότηση αφορά στην υλοποίηση της προτεινόμενης πράσινης διαδρομής)
5.2.2	Ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Σπάρτης με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας του με βιώσιμα μέσα	1 μονάδα	150000	150,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά σε έργα ανάδειξης αρχαιολογικού χώρου Σπάρτης)
5.2.3	Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές διαδρομές	158,640 χιλιόμετρα περιπατητικής διαδρομής	2000	317,280.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στην υλοποίηση των προτεινόμενων περιπατητικών διαδρομών)
5.2.4	Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	1 μονάδα	75000	75,000.00€	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Υπουργείο Τουρισμού (η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη διαδραστικών χαρτών και χωρικής βάσης δεδομένων)
ΠΜ5	Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα			4,148,280.00€	

Ποιοτική εκτίμηση επιπτώσεων πακέτων μέτρων

Για τα 8 πακέτα μέτρων, εκτιμήθηκαν ποιοτικά οι επιπτώσεις τους στο περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό τομέα. Στην ανάλυση αυτή λήφθηκαν υπόψη τόσο οι άμεσες όσο και οι έμμεσες επιπτώσεις από την εφαρμογή της κάθε ομάδας παρεμβάσεων.

Πίνακας 4: Ποιοτική εκτίμηση των επιπτώσεων ανά επιλεγμένο μέτρο

Κωδικός ΠΜ	Πακέτα μέτρων	Περιβαλλοντικά Κριτήρια	Οικονομικά Κριτήρια	Κοινωνικά Κριτήρια
ΠΜ1.1	Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας με μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας	Η αναδιοργάνωση της ιεράρχησης του οδικού δικτύου θα συμβάλει στη μείωση των διαμπερών ροών που ευθύνονται για τα προβλήματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης, κλιματικής απορρύθμισης και υψηλού αστικού θορύβου	Η μείωση των διαμπερών ροών θα μειώσει τους κυκλοφοριακούς φόρτους εντός του αστικού δικτύου με αποτελέσματα να αντιμετωπιστούν προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης.	Η μείωση των ορίων ταχύτητας θα συμβάλει στη μείωση των σοβαρών τροχαίων συμβάντων που παρατηρούνται κάθε χρόνο στο αστικό δίκτυο της πόλης.
ΠΜ1.2	Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας με μέτρα αναβάθμισης των υποδομών	Η κατασκευή χώρων park n ride και περιφερειακών οδών θα συμβάλει στη μείωση των κυκλοφοριακών ροών εντός κέντρου με αποτέλεσμα τα επίπεδα θορύβου να μειωθούν σημαντικά και να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα.	Η αναβάθμιση των υποδομών θα συμβάλει στη μείωση των καθυστερήσεων που προκαλούνται από φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης στους κόμβους της πόλης	Η βελτίωση των υποδομών θα συμβάλει αποφασιστικά στην αντιμετώπιση προβλημάτων οδικής ασφάλειας.
ΠΜ2.1	Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης με μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας	Τα μέτρα που εμπεριέχονται σε αυτό το πακέτο μέτρο θα αυξήσουν τον αριθμό των συλλογικών μετακινήσεων με αποτέλεσμα να μειωθεί ο αστικός θόρυβος και να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα	Η βελτίωση των υπηρεσιών συλλογικών μετακινήσεων θα προσφέρει πολλαπλές θετικές επιπτώσεις στην τοπική οικονομία της πόλης και των οικισμών γύρω από αυτήν	Η ύπαρξη υπηρεσιών on-demand θα βελτιώσει σημαντικά το επίπεδο διασύνδεσης της πόλης με τους άλλους οικισμούς.
ΠΜ2.2	Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης με μέτρα αναβάθμισης των υποδομών	Η δημιουργία υποδομών για τον πεζό και το ποδήλατο πρόκειται να βελτιώσει το επίπεδο ενεργής μετακίνησης συμβάλλοντας στη μείωση του αστικού θορύβου και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα. Επίσης το αστικό περιβάλλον θα βελτιωθεί συνολικά μέσα από τη δημιουργία δικτύου	Η αύξηση του επιπέδου ενεργής μετακίνησης θα μειώσει συνολικά το κόστος μετακινήσεων των νοικοκυριών. Επίσης θα αμβλυνθούν προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης	Οι νέες υποδομές θα παρέχουν ασφάλεια στην κίνηση ποδηλατών και πεζών. Παράλληλα η υγεία των κατοίκων θα βελτιωθεί συνολικά από την αύξηση των ενεργών μετακινήσεων. Τέλος, τα έργα που προτείνονται θα αναβαθμίσουν την προσβασιμότητα ευάλωτων κοινωνικών

		πράσινων διαδρομών.		ομάδων.
ΠΜ2.3	Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης με ανάπτυξη πολιτικών προώθησης	Οι πολιτικές προώθησης θα συμβάλουν στην αύξηση των ενεργών και των συλλογικών μετακινήσεων προσφέροντας έμμεσα οφέλη στο περιβάλλον	Στο οικονομικό επίπεδο δεν αναμένονται αξιοσημείωτες θετικές επιπτώσεις από το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων.	Οι πολιτικές προώθησης θα συμβάλουν στην αύξηση των μετακινήσεων με περπάτημα ή ποδήλατο. Έτσι θα βελτιωθεί η υγεία των κατοίκων.
ΠΜ3	Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας αστικού περιβάλλοντος	Τα έργα ανάπλασης θα βελτιώσουν σημαντικά την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.	Τα έργα ανάπλασης θα συμβάλουν στην ενδυνάμωση της εμπορικής δραστηριότητας της πόλης	Η προσβασιμότητα και η ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών της οδού θα βελτιωθεί μέσα από την θέσπιση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας.
ΠΜ4	Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών	Η μείωση του αριθμού των βαρέων οχημάτων που εισέρχονται στο κέντρο της πόλης θα συμβάλει στη μείωση του αστικού θορύβου και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα.	Η εφαρμογή ενός συστήματος διαχείρισης εμπορευματικών μεταφορών θα βοηθήσει σημαντικά στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας. Παράλληλα θα επιλυθούν προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης εντός αστικού ιστού.	Στο κοινωνικό επίπεδο δεν αναμένονται αξιοσημείωτες θετικές επιπτώσεις από το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων.
ΠΜ5	Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα	Στο περιβάλλον δεν αναμένονται αξιοσημείωτες θετικές επιπτώσεις από το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων.	Η αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας μέσα από εναλλακτικές μορφές τουρισμού θα συμβάλει στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας τόσο της πόλης της Σπάρτης όσο και των οικισμών γύρω από αυτήν.	Στο κοινωνικό επίπεδο δεν αναμένονται αξιοσημείωτες θετικές επιπτώσεις από το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων.

Αξιολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ Σπάρτης

Για την αξιολόγηση των πακέτων μέτρων ΣΒΑΚ Σπάρτης, αξιοποιήθηκε μια κλίμακα από το 0 έως το 10 προκειμένου να περιγραφούν ποσοτικά οι επιδράσεις των παρεμβάσεων στην κινητικότητα του Δήμου. Για να πραγματοποιηθεί η διαδικασία αυτή με τον πιο αντικειμενικό τρόπο καταρτίστηκε ο Πίνακας 5, ο οποίος βοηθά τον βαθμολογητή να επιλέξει τη σωστή βαθμολογία. Ο βαθμός 5 υποδηλώνει ότι μέτρο δεν έχει καμία επίπτωση (ουδέτερο) στο συγκεκριμένο κριτήριο, ενώ βαθμολογίες μικρότερες από 5 υποδηλώνουν ότι το μέτρο συμβάλει αρνητικά. Όταν ο βαθμός είναι μεγαλύτερος από 5 τότε οι επιπτώσεις αναμένονται θετικές.

Πίνακας 5: Κλίμακες βαθμολόγησης επιπτώσεων πακέτων μέτρων
Κλίμακα 0-10

Κριτήριο		Βαθμός 10	Βαθμός 5	Βαθμός 0
Περιβαλλοντικά κριτήρια	Ατμοσφαιρική ρύπανση	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στη βελτίωση της ποιότητας αέρα	Καμία συμβολή του μέτρου στη μείωση/αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην υποβάθμιση/αναβάθμιση της ποιότητας αέρα	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην υποβάθμιση της ποιότητας αέρα
	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (κλιματική αλλαγή)	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Καμία συμβολή του μέτρου στη μείωση/αύξηση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
	Επίπεδα θορύβου	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση των επιπέδων αστικού θορύβου	Καμία συμβολή του μέτρου στη μείωση/αύξηση επιπέδων αστικού θορύβου	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση των επιπέδων αστικού θορύβου
	Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αναβάθμιση ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	Καμία συμβολή του μέτρου στην υποβάθμιση/αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος
Οικονομικά κριτήρια	Κόστος καθημερινών μετακινήσεων	Πολύ υψηλή μείωση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία αύξηση/μείωση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ υψηλή αύξηση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου
	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Πολύ υψηλή μείωση της κυκλοφορικής συμφόρησης εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία αύξηση/μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ υψηλή αύξηση της κυκλοφορικής συμφόρησης εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου
	Τοπική οικονομία	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην ενδυνάμωση της τοπικής οικονομίας.	Καμία συμβολή του μέτρου στη ενδυνάμωση/αποδυνάμωση της τοπικής οικονομίας	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αποδυνάμωση της τοπικής οικονομίας.

Κοινωνικά κριτήρια	Υγεία βάση φυσικής κατάστασης μετακινούμενων	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη αύξηση επιπέδων φυσικής κατάστασης των μετακινούμενων	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση/μείωση των επιπέδων φυσικής κατάστασης	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση επιπέδων φυσικής κατάστασης των μετακινούμενων
	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Πολύ μεγάλη μείωση του αριθμού σοβαρών τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία μείωση/αύξηση του αριθμού τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ μεγάλη αύξηση του αριθμού σοβαρών τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου
	Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Πολύ μεγάλη αύξηση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία μείωση/αύξηση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ μεγάλη μείωση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου
	Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών (ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι, κλπ.)	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση/μείωση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην μείωση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών

Για την αντιστοίχιση του συνολικού κόστους των μέτρων με τον αντίστοιχο βαθμό, χρησιμοποιήθηκε η κλίμακα βαθμολόγησης που παρουσιάζεται στον Πίνακα 6.

Πίνακας 6: Κλίμακα βαθμολόγησης κόστους κατασκευής-υλοποίησης πακέτων μέτρων
Βαθμός

Μικρότερο από 1 εκατομμύριο ευρώ	10
Μικρότερο από 2 εκατομμύρια ευρώ	9
Μικρότερο από 3 εκατομμύρια ευρώ	8
Μικρότερο από 4 εκατομμύρια ευρώ	7
Μικρότερο από 5 εκατομμύρια ευρώ	6
Μικρότερο από 6 εκατομμύρια ευρώ	5
Μικρότερο από 7 εκατομμύρια ευρώ	4
Μικρότερο από 8 εκατομμύρια ευρώ	3
Μικρότερο από 9 εκατομμύρια ευρώ	2
Μικρότερο από 10 εκατομμύρια ευρώ	1
Μεγαλύτερο ή ίσο με 10 εκατομμύρια ευρώ	0

Για τον υπολογισμό των τελικών βαθμολογιών, σε πρώτη φάση, το κόστος κατασκευή-υλοποίησης του κάθε πακέτου μέτρων αποτελεί το 15% της τελικής βαθμολογίας, ενώ το υπόλοιπο 85% μοιράζεται ισοβαρώς στα υπόλοιπα κριτήρια. Στη συνέχεια χρησιμοποιήθηκαν τρία διαφορετικά σετ βαρών, τα οποία σχετίζονται με τις προτεραιότητες που θέτονται από την εκάστοτε πολιτική ηγεσία. Το πρώτο σετ βαρών δίνει προτεραιότητα στο περιβάλλον, το δεύτερο στην οικονομία και το τρίτο στην κοινωνία. Οι τιμές των βαρών παρουσιάζονται στον Πίνακα 7. Το άθροισμα των βαρών των κριτηρίων με προτεραιότητα είναι ίσο με 50%, ενώ των υπολοίπων πεδίων ίσο με 17.5%.

Πίνακας 7: Παρουσίαση σετ βαρών

	Κόστος κατασκευής- υλοποίησης μέτρου	Περιβαλλοντικά Κριτήρια				Οικονομικά Κριτήρια			Κοινωνικά Κριτήρια			
		Ατμοσφαιρική ρύπανση	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Επίπεδα θορύβου	Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Κόστος μετακινήσεων	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Τοπική οικονομία	Υγεία	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών
Σετ βαρών με προτεραιότητα το περιβάλλον	.150	.125	.125	.125	.125	.058	.058	.058	.044	.044	.044	.044
Σετ βαρών με προτεραιότητα την οικονομία	.150	.044	.044	.044	.044	.167	.167	.167	.044	.044	.044	.044
Σετ βαρών με προτεραιότητα την κοινωνία	.150	.044	.044	.044	.044	.058	.058	.058	.125	.125	.125	.125

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης αξιολόγησης παρουσιάζονται στην επόμενη σελίδα στον Πίνακα 8.

Πίνακας 8: Παρουσίαση βαθμολογιών ανά πακέτο μέτρων και τελικές βαθμολογίες

	Κόστος κατασκευής- υλοποίησης μέτρου	Περιβαλλοντικά Κριτήρια				Οικονομικά Κριτήρια				Κοινωνικά Κριτήρια			Τελική βαθμολογία	Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα το περιβάλλον	Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα την οικονομία	Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα την κοινωνία	
		Ατμοσφαιρική ρύπανση	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Επίπεδα θορύβου	Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Κόστος μετακινήσεων	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Τοπική οικονομία	Υγεία	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Προσβασιμότητα εύλαστων χρηστών					
ΠΜ1.1	Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας με μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας	10	7	7	8	6	6	9	5	5	8	6	6	7.14	7.26	7.15	7.02
ΠΜ1.2	Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας με μέτρα αναβάθμισης των υποδομών	6	6	6	7	6	7	9	6	7	10	6	7	6.85	6.62	6.97	7.03
ΠΜ2.1	Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης με μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας	10	7	8	7	5	8	7	8	5	5	9	7	7.37	7.35	7.65	7.27
ΠΜ2.2	Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης με μέτρα αναβάθμισης των υποδομών	5	7	7	8	9	8	8	7	9	7	5	8	7.16	7.24	7.21	7.07
ΠΜ2.3	Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης με ανάπτυξη πολιτικών προώθησης	10	6	6	6	5	5	5	5	7	6	5	5	6.21	6.26	6.01	6.26
ΠΜ3	Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας αστικού περιβάλλοντος	7	7	7	7	10	6	6	9	7	7	5	8	7.15	7.33	7.09	7.01
ΠΜ4	Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών	10	7	7	8	5	5	7	9	5	5	5	5	6.75	6.98	7.06	6.41
ΠΜ5	Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα	8	5	5	5	6	5	5	9	5	5	5	6	5.91	5.85	6.20	5.85

Συμπεράσματα

Το μεγαλύτερο μέρος του προϋπολογισμού καταλαμβάνεται σε μέτρα που σχετίζονται με τη δημιουργία νέων υποδομών για τα βιώσιμα μέσα μετακίνησης (ΠΜ2.2), όπως είναι: το ποδήλατο, το περπάτημα και η δημόσια συγκοινωνία. Η συμβολή αυτών των μέτρων στην αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα είναι ιδιαίτερα σημαντική. Παράλληλα, οι νέες υποδομές για το ποδήλατο και το περπάτημα θα αναβαθμίσουν το επίπεδο ασφάλειας. Ολοένα και περισσότεροι κάτοικοι θα προτιμήσουν να μετακινηθούν με ποδήλατο ή περπάτημα εντός της πόλης με αποτέλεσμα να καταγραφεί μείωση του καθημερινού κόστους μετακίνησης ανά νοικοκυριό. Η αύξηση του μεριδίου των ενεργών μετακινήσεων θα έχει έμμεσες θετικές επιπτώσεις και στην υγεία των κατοίκων της πόλης. Στην κατεύθυνση αυτή, ο Δήμος οφείλει να υλοποιήσει παρεμβάσεις που σχετίζονται με τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Σπάρτη (ΠΜ1.2). Στο συγκεκριμένο πακέτο μέτρων εμπεριέχονται φθηνά μέτρα, όπως οι σημειακές βελτιώσεις κόμβων και η ενίσχυση της οριζόντιας σήμανσης, τα οποία μπορούν να υλοποιηθούν εντός της πρώτης 5ετίας και να δώσουν γρήγορες λύσεις

Ο Δήμος Σπάρτης μπορεί να επιτύχει άμεσα μέρος των στόχων του και με την εφαρμογή πολιτικών διαχείρισης της κυκλοφορίας (ΠΜ1.1 και ΠΜ2.1). Το πλεονέκτημα αυτών των μέτρων είναι ότι δεν απαιτούν ιδιαίτερα υψηλό κόστος ώστε να υλοποιηθούν. Για το λόγο αυτό, τα πακέτα μέτρων που σχετίζονται με την εφαρμογή πολιτικών διαχείρισης της κινητικότητας συγκεντρώνουν τις υψηλότερες βαθμολογίες. Η αναδιοργάνωση της ιεράρχησης του οδικού δικτύου, η μείωση των ορίων ταχύτητας εντός των περιοχών κατοικίας και η ανάπτυξη ενός έξυπνου συστήματος διαχείρισης της κινητικότητας (ITS) θα θωρακίσει την πόλη έναντι των διαμπερών ροών. Αυτό θα βοηθήσει στην επίλυση προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης, οδικής ασφάλειας, θορύβου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης εντός του αστικού ιστού της Σπάρτης. Παράλληλα, πολύ σημαντική θα είναι η συμβολή των μέτρων που σχετίζονται με την αναβάθμιση των υπηρεσιών της Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός του Δήμου (ΠΜ2.1). Η αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών και η ύπαρξη υπηρεσιών on-demand πρόκειται να αναβαθμίσει την ελκυστικότητα της Δημόσιας Συγκοινωνίας με αποτέλεσμα τη πραγματοποίηση περισσότερων συλλογικών μετακινήσεων εντός του Δήμου. Η αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας θα καταργήσει κοινωνικούς αποκλεισμούς, οι οποίοι παρατηρούνται σήμερα σε ευάλωτες κοινωνικές που δεν μπορούν να οδηγήσουν ή δεν διαθέτουν αυτοκίνητο. Περισσότερες συλλογικές μετακινήσεις σημαίνει επίσης και λιγότερα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, μείωση των επιπέδων αστικού θορύβου και βελτίωση της ποιότητας του αέρα αν προτιμηθούν ηλεκτροκίνητα οχήματα. Τα μέτρα του ΠΜ2.1 μπορούν να υλοποιηθούν σε συνεργασία με ιδιώτες και φορείς διαχείρισης του μεταφορικού έργου, ενώ το κόστος τους δεν είναι ιδιαίτερα υψηλό. Προτείνεται ο Δήμος Σπάρτης να ξεκινήσει άμεσα την υλοποίηση αυτών των μέτρων προκειμένου να πιάσει τους στόχους που έχουν τεθεί για την πρώτη 5ετία μετά την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.

Το κόστος των έργων αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος (ΠΜ3) είναι ιδιαίτερα υψηλό σε σχέση με άλλα πακέτα μέτρων. Κρίνονται όμως αναγκαία, καθώς μπορούν αλλάξουν τη φυσιογνωμία της Σπάρτης συνολικά. Μια τέτοια εξέλιξη πρόκειται να έχει έμμεσα και μακροπρόθεσμα οφέλη που είναι πολύ δύσκολο να εκτιμηθούν ποσοτικά και να αξιολογηθούν εκ των προτέρων. Αναμφίβολα, η αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος θα τονώσει την εμπορική και τουριστική δραστηριότητα της πόλης. Χρειάζεται όμως και μια στρατηγική στον Δήμο της Σπάρτης για ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού (ΠΜ5), όπως είναι ο ποδηλατικός τουρισμός, όχι μόνο στο κύριο αστικό κέντρο αλλά και στους υπόλοιπους οικισμούς του Δήμου. Η βελτίωση των υποδομών στους κύριους οικισμούς της περιοχής μελέτης είναι επιβεβλημένη, ωστόσο το κόστος των συγκεκριμένων έργων είναι σχετικά υψηλό σε σύγκριση με άλλα πακέτα μέτρων. Η διαμόρφωση περιπατητικών



μονοπατιών στον Ταΰγετο και πράσινης διαδρομής από την Σπάρτη στον Μυστρά είναι δύο έργα με σχετικά χαμηλό κόστος, των οποίων η υλοποίηση τους δύναται να ξεκινήσει άμεσα

Ένα αποδοτικό σύστημα διαχείρισης της εμπορικής δραστηριότητας θα συμβάλει στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας της πόλης. Το συγκεκριμένο σχέδιο εμπεριέχει ορισμένα μέτρα (βλ. ΠΜ4) που συμβάλουν στην εύρυθμη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας. Όμως ο κυριότερος στόχος των προτεινόμενων μέτρων ήταν και είναι η μείωση του αριθμού των βαρέων οχημάτων που διαπερνούν από το κέντρο της πόλης και προκαλούν προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης. Στο πλαίσιο αυτό μπορούν να ενταχθούν περισσότερο εξειδικευμένα μέτρα με στόχο τη μείωση του κόστους μεταφοράς των προϊόντων τόσο εντός της Σπάρτης όσο και από/προς άλλα αστικά κέντρα. Η εξειδίκευση των μέτρων θα πρέπει να συνεχιστεί όσο αφορά τις δράσεις πρόωθησης και ευαισθητοποίησης κατοίκων (ΠΜ3.3) για θέματα βιώσιμης κινητικότητας ώστε να έχουν μεγαλύτερο αντίκτυπο.

Βήμα 7

Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης

Δραστηριότητα 7.1: Αναθεώρηση Αρμοδιοτήτων και Πόρων

Όταν η τελική δέσμη μέτρων επιλεγεί, είναι αναγκαίο να καθοριστούν οι αρμοδιότητες και οι διαθέσιμοι πόροι. Η σαφής εικόνα για το ποιος είναι υπεύθυνος για μία ενέργεια και από που θα χρηματοδοτηθεί αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο για κάθε ΣΒΑΚ. Αυτό απαιτεί στενό συντονισμό και διαβούλευση μεταξύ όλων των φορέων οι οποίοι θα έχουν ρόλο στην ανάπτυξη και εφαρμογή των μέτρων ή των πακέτων μέτρων.

Στην παρούσα δραστηριότητα καθίσταται σαφές το πλαίσιο αρμοδιοτήτων του ΣΒΑΚ του Δήμου Σπάρτης σχετικά με τα επιμέρους μέτρα, ενώ παράλληλα πραγματοποιείται εντοπισμός των απαιτούμενων πόρων για την ανάπτυξη των πακέτων μέτρων αναφορικά με τις επιμέρους πολιτικές και παρεμβάσεις που αυτά προσδιορίζουν. Τα προτεινόμενα μέτρα στα επιμέρους πακέτα μέτρων εξετάστηκαν με το Δίκτυο Φορέων και με τους πολίτες μέσω των συμμετοχικών διαδικασιών και επαναδιατυπώθηκαν ή οριστικοποιήθηκαν προκειμένου να διασφαλίζεται η συμφωνία όλων των μερών.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται αναλυτικά η ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων η οποία σχετίζεται με το σύνολο των μέτρων, ενώ αποσαφηνίζεται και το επίπεδο συμφωνίας των εμπλεκόμενων μερών που έχουν άμεση σχέση τόσο με την υλοποίηση όσο και με τη χρηματοδότηση των έργων και των πολιτικών του σχεδίου. Οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν ανάλογα με το είδος του μέτρου το οποίο προσδιορίζεται και περιλαμβάνουν έσοδα από τοπικούς προϋπολογισμούς (ΟΤΑ Α και Β βαθμού), κονδύλια από κρατικές ή κοινοτικές επιδοτήσεις και προγράμματα, ειδικά έσοδα (π.χ. τέλη) καθώς και πηγές φορέων και ιδιωτών.

Πίνακας 9: Συσχετισμός μέτρων και πόρων - αρμοδιοτήτων

Πακέτα μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων
ΠΜ1: Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας	1.1.1: Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου (η χρηματοδότηση αφορά στην μελέτη ωρίμανσης για τη μετατροπή του ορίου ταχύτητας – εφόσον απαιτείται – και στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης)	Δήμος Σπάρτης
	1.1.2 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας Πελοποννήσου για βασικό οδικό δίκτυο ΠΕΠ Πελοποννήσου	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)
	1.1.3: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e- parking)	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων)	Δήμος Σπάρτης
	1.1.4: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS)	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Τ.Υ Δήμου Σπάρτης (ειδικό τμήμα)

	Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων)	
1.1.5: Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου (εφόσον απαιτείται χρηματοδότηση)	Δήμος Σπάρτης
1.1.6: Μονοδρόμηση οδών	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)	Τ.Υ Δήμου Σπάρτης
1.1.7: Ανάπτυξη car pooling	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά σε διαμόρφωση και ανάπτυξη εκστρατείας για τη βιώσιμη κινητικότητα)	Δήμος Σπάρτης
1.2.1: Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για βασικό οδικό δίκτυο ΠΕΠ Πελοποννήσου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά σε μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α, καθώς και στην κατασκευή κόμβων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, διαμόρφωση κυκλικών, χαμηλού κόστους παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, κράσπεδα, σήμανση κ.α)	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)
1.2.2: Αναβάθμιση – Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για βασικό οδικό δίκτυο	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου

		<p>ΠΕΠ Πελοποννήσου</p> <p>Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</p> <p>(η χρηματοδότηση αφορά σε μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α, καθώς και στην κατασκευή κόμβων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, διαμόρφωση κυκλικών, χαμηλού κόστους παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, κράσπεδα, σήμανση κ.α)</p>	(ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)
1.2.3: Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για βασικό οδικό δίκτυο</p> <p>ΠΕΠ Πελοποννήσου</p> <p>(η χρηματοδότηση αφορά σε μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α, καθώς και στην κατασκευή κόμβων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, διαμόρφωση κυκλικών, χαμηλού κόστους παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, κράσπεδα, σήμανση κ.α)</p>	<p>Δήμος Σπάρτης</p> <p>Περιφέρεια Πελοποννήσου</p> <p>(ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)</p>	
1.2.4: Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)</p> <p>(η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης)</p>	<p>Δήμος Σπάρτης</p>	
1.2.5: Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης</p> <p>ΠΕΠ Πελοποννήσου</p> <p>Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</p>	<p>Δήμος Σπάρτης</p> <p>Περιφέρεια Πελοποννήσου</p>	

	<p>1.2.6: Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων καθώς και κατασκευή των χώρων)</p>	<p>Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου</p>
	<p>1.2.7: Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα για δράσεις καινοτομίας</p>	<p>Δήμος Σπάρτης</p>
<p>ΠΜ2: Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης</p>	<p>2.1.1: Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες</p>	<p>ΚΤΕΛ Λακωνίας Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η όποια χρηματοδότηση αφορά στη λειτουργία επιπλέον δρομολογίων άρα λειτουργικά κόστη γραμμής – προσωπικό, καύσιμα, συστήματα υποστήριξης- και ενδεχόμενα την προμήθεια οχημάτων)</p>	<p>ΚΤΕΛ Λακωνίας Δήμος Σπάρτης</p>
	<p>2.1.2: Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on – demand)</p>	<p>ΚΤΕΛ Λακωνίας Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η όποια χρηματοδότηση αφορά στη λειτουργία επιπλέον δρομολογίων άρα λειτουργικά κόστη γραμμής – προσωπικό, καύσιμα, συστήματα υποστήριξης- και ενδεχόμενα την προμήθεια</p>	<p>ΚΤΕΛ Λακωνίας Δήμος Σπάρτης</p>

		οχημάτων)	
	2.1.3: Αξιοποίηση συστήματος ταξί για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης Ιδιωτική πρωτοβουλία	Δήμος Σπάρτης Σωματείο Ταξί
	2.1.4: Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου (εφόσον απαιτείται χρηματοδότηση)	Δήμος Σπάρτης
	2.2.1: Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων (η χρηματοδότηση αφορά στην προμήθεια νέων οχημάτων και ενδεχόμενη αναβάθμιση υφιστάμενων)	Δήμος Σπάρτης
	2.2.2: Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας (παλιές και νέες) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΚΤΕΛ Λακωνίας ΠΕΠ Πελοποννήσου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Δήμος Σπάρτης ΚΤΕΛ Λακωνίας
	2.2.3: Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης)	Δήμος Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου

		Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου	
2.2.4: Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ)		Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α Ιδιωτική πρωτοβουλία	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου Ιδιωτική πρωτοβουλία
2.2.5: Πεζοδρομήσεις ή παροδικές πεζοδρομήσεις οδών έμπροσθεν των εισόδων σχολικών συγκροτημάτων		Ίδιοι πόροι Δήμος Σπάρτης Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων ΠΕΠ Πελοποννήσου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά τη σύνταξη οριστικής μελέτης, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και την κατασκευή του πεζόδρομου, σήμανση κ.α)	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου με τη συμβολή των Περιφ. Διευθύνσεων Α & Β' Βάθμιας Εκπαίδευσης
2.2.6: Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης		Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων ΠΕΠ Πελοποννήσου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά τη σύνταξη οριστικής μελέτης, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και την κατασκευή του πεζόδρομου, σήμανση κ.α)	Δήμος Σπάρτης

	<p>2.2.7: Πεζοδρόμηση στο κέντρο οικισμών</p>	<p>Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων ΠΕΠ Πελοποννήσου</p> <p>Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</p> <p>Ιδιωτική πρωτοβουλία</p> <p>(η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α. καθώς και στην κατασκευή των έργων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, υπερυψωμένες διαβάσεις, σήμανση, πεζοδρομήσεις και μετατροπές οδών σε ήπια κυκλοφορία κ.α.)</p>	<p>Δήμος Σπάρτης</p>
	<p>2.2.8: Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α)</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης</p> <p>Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου</p> <p>Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</p> <p>(η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α. καθώς και στην κατασκευή των έργων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, υπερυψωμένες διαβάσεις, σήμανση, πεζοδρομήσεις και μετατροπές οδών σε ήπια κυκλοφορία κ.α.)</p>	<p>Δήμος Σπάρτης</p>
	<p>2.2.9: Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας Πελοποννήσου για βασικό οδικό δίκτυο</p> <p>(η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης ΠΕΠ Πελοποννήσου)</p>	<p>Δήμος Σπάρτης</p> <p>Περιφέρεια Πελοποννήσου</p> <p>(ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)</p>
	<p>2.3.1: Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α)</p>	<p>Δήμος Σπάρτης</p>

		(η χρηματοδότηση αφορά σε διαμόρφωση και ανάπτυξη εκστρατείας για τη βιώσιμη κινητικότητα)	
	2.3.2: Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α) (η χρηματοδότηση αφορά σε διαμόρφωση και ανάπτυξη εκστρατείας για τη βιώσιμη κινητικότητα)	Δήμος Σπάρτης
	2.3.3: Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α) Ιδιωτική πρωτοβουλία (η χρηματοδότηση αφορά σε διαμόρφωση και ανάπτυξη εκστρατείας για τη βιώσιμη κινητικότητα)	Δήμος Σπάρτης με τη συμβολή των Περιφ. Διευθύνσεων Α & Β' Βάθμιας Εκπαίδευσης και των φορέων της πόλης
	3.1.1: Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου	Δήμος Σπάρτης
	3.1.2: Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου (εφόσον απαιτείται χρηματοδότηση)	Δήμος Σπάρτης
	3.2.1: Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α) Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα Ιδιωτική πρωτοβουλία (η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη	Δήμος Σπάρτης

		δημοπράτησης κ.α καθώς και στην κατασκευή των έργων- διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, υπερυψωμένες διαβάσεις, σήμανση, πεζοδρομήσεις και μετατροπές οδών σε ήπια κυκλοφορία κ.α)	
	3.2.2: Δημιουργία Parklets	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου	Δήμος Σπάρτης
	3.2.3: Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου	Δήμος Σπάρτης
	3.2.4: Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου	Δήμος Σπάρτης
	3.2.5: Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α. καθώς και στην κατασκευή των έργων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, υπερυψωμένες διαβάσεις, σήμανση, πεζοδρομήσεις και μετατροπές οδών σε ήπια κυκλοφορία κ.α.)	Δήμος Σπάρτης

	3.2.6: Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας Πελοποννήσου για βασικό οδικό δίκτυο (η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης ΠΕΠ Πελοποννήσου)	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)
ΠΜ4: Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών	4.1.1: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (πχ θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο, κτλ)	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Δήμος Σπάρτης Ιδιωτικός φορέας υλοποίησης
	4.2.1: Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	ΠΕΠ Πελοποννήσου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου ΥΠΟΜΕΔΙ Ιδιωτικός Φορέας υλοποίησης
	4.3.1: Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Δήμος Σπάρτης Ιδιωτικοί ή Δημόσιοι Φορείς
	4.3.2: Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Δήμος Σπάρτης Ιδιωτικοί ή Δημόσιοι Φορείς
	4.3.3: Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος		Δήμος Σπάρτης

ΠΜ5: Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα	5.1.1: Πεζοδρόμηση στα κέντρα των οικισμών (μόνιμη/εποχιακή)	<p>Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων ΠΕΠ Πελοποννήσου</p> <p>Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</p> <p>Ιδιωτική πρωτοβουλία</p> <p>(η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α. καθώς και στην κατασκευή των έργων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, υπερυψωμένες διαβάσεις, σήμανση, πεζοδρομήσεις και μετατροπές οδών σε ήπια κυκλοφορία κ.α.)</p>	<p>Δήμος Σπάρτης</p>
	5.1.2: Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ)	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης</p> <p>Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</p> <p>Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας</p> <p>Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α</p> <p>Ιδιωτική πρωτοβουλία</p>	<p>Δήμος Σπάρτης</p> <p>Περιφέρεια Πελοποννήσου</p> <p>Ιδιωτική πρωτοβουλία</p>
	5.1.3: Ανάπτυξη δράσεων ποδηλατικού τουρισμού	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης</p> <p>ΠΕΠ Πελοποννήσου</p> <p>Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου</p> <p>Υπουργείο Τουρισμού</p> <p>ΥΠΙΕΝ</p>	<p>Δήμος Σπάρτης</p> <p>Περιφέρεια Πελοποννήσου</p>

	<p>5.1.4: Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές)</p>	<p>ΚΤΕΛ Λακωνίας Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας (η όποια χρηματοδότηση αφορά στη λειτουργία επιπλέον δρομολογίων άρα λειτουργικά κόστη γραμμής – προσωπικό, καύσιμα, συστήματα υποστήριξης- και ενδεχόμενα την προμήθεια οχημάτων)</p>	<p>ΚΤΕΛ Λακωνίας Δήμος Σπάρτης</p>
	<p>5.1.5: Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand)</p>	<p>ΚΤΕΛ Λακωνίας Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η όποια χρηματοδότηση αφορά στη λειτουργία επιπλέον δρομολογίων άρα λειτουργικά κόστη γραμμής – προσωπικό, καύσιμα, συστήματα υποστήριξης- και ενδεχόμενα την προμήθεια οχημάτων)</p>	<p>ΚΤΕΛ Λακωνίας Δήμος Σπάρτης</p>
	<p>5.2.1: Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, κτλ</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α</p>	<p>Δήμος Σπάρτης</p>
	<p>5.2.2: Ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Σπάρτης με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας του με βιώσιμα μέσα</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</p>	<p>Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου</p>

	5.2.3: Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές διαδρομές	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ΠΕΠ Πελοποννήσου Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου
	5.2.4: Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης	Δήμος Σπάρτης Ιδιωτική πρωτοβουλία

Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία Σχεδίου Δράσης και Προϋπολογισμού

Σύμφωνα με το αρ. 22, παρ. 2 του πρόσφατου Νόμου 4599/2019 το σχέδιο δράσης ενός ΣΒΑΚ περιγράφει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους.

Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ELTIS, το Σχέδιο Δράσης αποτελεί μία έκθεση που περιλαμβάνει λεπτομερή σύνοψη του οράματος, των στόχων και προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ, των μέτρων, των προτεραιοτήτων υλοποίησης και των χρονοδιαγραμμάτων συνδυαστικά με τους πόρους που απαιτούνται για την ολοκλήρωσή του. Στην ενότητα αυτή παρουσιάζεται το Σχέδιο Δράσης το οποίο θα επισημοποιηθεί μετά την διαβούλευση και έγκρισή του από το ΔΣ καθώς και μετά το σύνολο των ενεργειών για τον χαρακτηρισμό του ΣΒΑΚ ως ολοκληρωμένου.

Σχέδιο Δράσης

Το **όραμα** του ΣΒΑΚ του Δήμου Σπάρτης, όπως αυτό διαμορφώθηκε μέσα από τις κατάλληλες διαδικασίες (ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, γενικοί στόχοι του ΣΒΑΚ σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, διαβούλευση με φορείς και πολίτες κ.α.) συνθέτει ορισμένες κρίσιμες προτεραιότητες για την περιοχή.

Οι **προτεραιότητες** αυτές αποτελούν τον κορμό του σχεδίου, καθώς οργανώνουν και εξειδικεύουν τη μελλοντική εικόνα για το Δήμο. Στη συνέχεια, οι προτεραιότητες αυτές οδηγούν στον προσδιορισμό **διακριτών** και **εφικτών** στόχων. Η επίτευξη των εν λόγω στόχων, σε εύλογο χρονικό διάστημα, θα συμβάλλει σημαντικά και στην πραγματοποίηση των προτεραιοτήτων του σχεδίου.

Κομβικής σημασίας βήμα για την πραγμάτωση των στόχων του ΣΒΑΚ αποτελεί η λήψη και εφαρμογή των **κατάλληλων μέτρων**. Τα μέτρα που προτείνει το ΣΒΑΚ συνιστούν εργαλεία, η χρήση των οποίων επιφέρει την επίτευξη των προσδιορισμένων στόχων.

Διαπιστώνεται λοιπόν πως το ΣΒΑΚ απαρτίζεται από μια αλυσιδωτή διαδικασία, η οποία περιλαμβάνει τα εξής στάδια: **Όραμα-> Προτεραιότητες -> Στόχοι -> Μέτρα**. Η διαδικασία αυτή εξασφαλίζει την αποδοτικότητα, την άρτια οργάνωση καθώς την λειτουργικότητα του σχεδίου και περιλαμβάνεται ουσιαστικά στο **ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ**, το οποίο αποτελεί ενδεχομένως και το σημαντικότερο τμήμα του σχεδίου. Ένα ΣΒΑΚ που φιλοδοξεί να μετασχηματίσει πραγματικά τις πόλεις προς μια βιώσιμη κατεύθυνση, οφείλει να δημιουργήσει ένα καινοτόμο, κατανοητό αλλά και συγχρόνως ρεαλιστικό **Σχέδιο Δράσης**.

Τέλος, αξίζει να τονισθεί πως τα μέτρα του ΣΒΑΚ δεν υλοποιούνται όλα **ταυτόχρονα**, αντίθετα, στο πλαίσιο του σχεδίου προσδιορίζεται ένας **χρονικός ορίζοντας υλοποίησης**, ο οποίος ιεραρχεί τα μέτρα και τη σειρά που αυτά θα πραγματοποιηθούν.

Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι προτεραιότητες, οι στόχοι που απορρέουν από αυτές καθώς και τα μέτρα που προτείνονται για την υλοποίηση των στόχων.

Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Οι βασικές προτεραιότητες στη βάση των οποίων αναπτύχθηκε το Σύνολο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Σπάρτης παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

**Πίνακας 10: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Σπάρτης
Προτεραιότητες**

**Κατηγορία
Προτεραιοτήτων**

Περιβαλλοντικές	1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις
	2. Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος
Κοινωνικές	3. Βελτίωση δημόσιας υγείας
	4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση
	5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου
	6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα
	7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
	8. Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων
Οικονομικές	9. Διαχείριση εποχικότητας στις μετακινήσεις – Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού
	10. Εξασφάλιση λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών
	11. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών

Στόχοι ΣΒΑΚ

Οι κύριοι στόχοι του ΣΒΑΚ Σπάρτης όπως καθορίστηκαν στην δραστηριότητα 5.2 παρουσιάζονται στον Πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 11: Παρουσίαση στόχων ΣΒΑΚ Σπάρτης

Προτεραιότητες	Στόχοι ΣΒΑΚ
1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις	1.1 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των συμβατικών αυτοκινήτων και παράλληλη αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων
	1.2 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων και ιδιαίτερα της ηλεκτροκίνησης στα οχήματα δημοτικού στόλου, σε στόλους κοινοχρήστων μέσων αλλά και στην ιδιωτική μετακίνηση.
2. Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	2.1 Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία
	2.2. Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
	2.3 Επίτευξη βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών οικισμών και πόλων έλξης της περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης (πχ πράσινες διαδρομές, περιπατητικές διαδρομές κτλ.)
	2.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας εντός των οικισμών

	<p>2.5 Μείωση των διαμπερών ροών στους οικισμούς της περιοχής και στις κεντρικές περιοχές των μεγάλων οικισμών (Σπάρτη, Μαγούλα, Μυστράς κλπ.)</p> <p>2.6 Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες στους οικισμούς</p> <p>2.7 Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών)</p>
3. Βελτίωση δημόσιας υγείας	<p>3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία</p> <p>3.2 Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία</p> <p>3.3 Αύξηση της χρήσης της ενεργούς μετακίνησης (περπάτημα και ποδήλατο) ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις</p>
4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση	<p>4.1 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ, απομάκρυνση εμποδίων, όδευση τυφλών κτλ.)</p> <p>4.2 Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης)</p> <p>4.3 Δημιουργία δικτύου δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων με καλή προσβασιμότητα</p> <p>4.4 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (πχ ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων, ηλεκτρικά πατίνια)</p>
5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου	<p>5.1 Αύξηση περπατήματος</p> <p>5.2 Αύξηση χρήσης ποδηλάτου</p> <p>5.3 Αύξηση χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας</p>
6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	<p>6.1 Ανάπτυξη ευφώνων συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο</p> <p>6.2 Εισαγωγή καινοτόμων μέσων μετακίνησης (dockless bicycles sharing system, e-scooters κλπ.)</p>
7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	<p>7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων στους οικισμούς και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο</p> <p>7.2 Βελτίωση των υποδομών σε όλο το μήκος του οδικού δικτύου (επαρχιακό, τοπικό)</p> <p>7.3 Μείωση των ταχυτήτων στο αστικό και επαρχιακό δίκτυο</p> <p>7.4 Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές</p>
8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	<p>8.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής</p>
9. Διαχείριση εποχικότητας στις μετακινήσεις - Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού	<p>9.1 Ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης επισκεπτών με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας τους</p> <p>9.2 Ανάπτυξη ειδικών διαδρομών ενδιαφέροντος (διαδρομές ποδηλατικές,</p>

	περιπατητικές, δημόσιας συγκοινωνίας)
	9.3 Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού
10. Εξασφάλιση λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών	10.1 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις
	10.2 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης
	10.3 Επίτευξη ορθολογικής οικονομικής διαχείρισης του συστήματος
	10.4 Αύξηση επιπέδου ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος
11. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών	11.1 Αύξηση/διατήρηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων/ΜΜΕ (Μικρομεσαίες επιχειρήσεις) και βελτίωση της προσπελασιμότητας τους με βιώσιμα μέσα
	11.2 Εγκατάσταση και λειτουργία ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας

Πακέτα μέτρων

Τα Πακέτα Μέτρων που θα υλοποιούνται σταδιακά και με ειδικό προγραμματισμό καθώς και με την κατάλληλη ενημέρωση προς τους φορείς και τους πολίτες. Είναι συνολικά 5 και παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω:

Πακέτο Μέτρο 1: Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας

Το πρώτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, τη μείωση των τροχαίων συμβάντων, την καθιέρωση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στο αστικό περιβάλλον μέσω της ενίσχυσης των υποδομών και της διαμόρφωσης των επικίνδυνων κόμβων για την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας.

Ομαδοποίηση μέτρων

Πακέτο μέτρων 1

1



Εικόνα 1: Πακέτο μέτρων 1

Πακέτο Μέτρων 2: Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης

Το δεύτερο πακέτο μέτρων στοχεύει στη μείωση της χρήσης του ΙΧ και την αύξηση του μεριδίου των ταξιδιών εντός Δήμου με περπάτημα, ποδήλατο, Δημόσια Συγκοινωνία και συλλογικών μέσων μεταφοράς γενικότερα.

Ομαδοποίηση μέτρων

Πακέτο μέτρων 2

Διαχείριση κινητικότητας:

- Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες
- Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on – Demand)
- Αξιοποίηση συστήματος ταξί για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονίες, στο κέντρο και σε ευαίσθητες περιοχές

Βελτίωση υποδομών:

- Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας
- Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας (νέες και παλιές) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών
- Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης)
- Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharig system, car-sharing, scooters κτλ.)
- Πεζοδρομήσεις ή παροδικές πεζοδρομήσεις οδών έμπροσθεν των εισόδων σχολικών συγκροτημάτων
- Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης
- Πεζοδρόμηση στο κέντρο οικισμών
- Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α)
- Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-

Πολιτικές προώθησης:

- Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις
- Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού
- Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών

**ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ
ΒΙΩΣΙΜΩΝ ΜΕΣΩΝ
ΚΑΙ ΤΡΟΠΩΝ
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ**

2

Εικόνα 2: Πακέτο μέτρων 2

Πακέτο Μέτρων 3: Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας αστικού περιβάλλοντος

Το τρίτο πακέτο μέτρων αφορά παρεμβάσεις μικρού κυρίως κόστους για τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, τη μείωση της ρύπανσης και του αστικού θορύβου εντός Δήμου Σπάρτης και την αύξηση του δημόσιου χώρου και των χώρων πρασίνων.

Ομαδοποίηση μέτρων

Πακέτο μέτρων 3

3

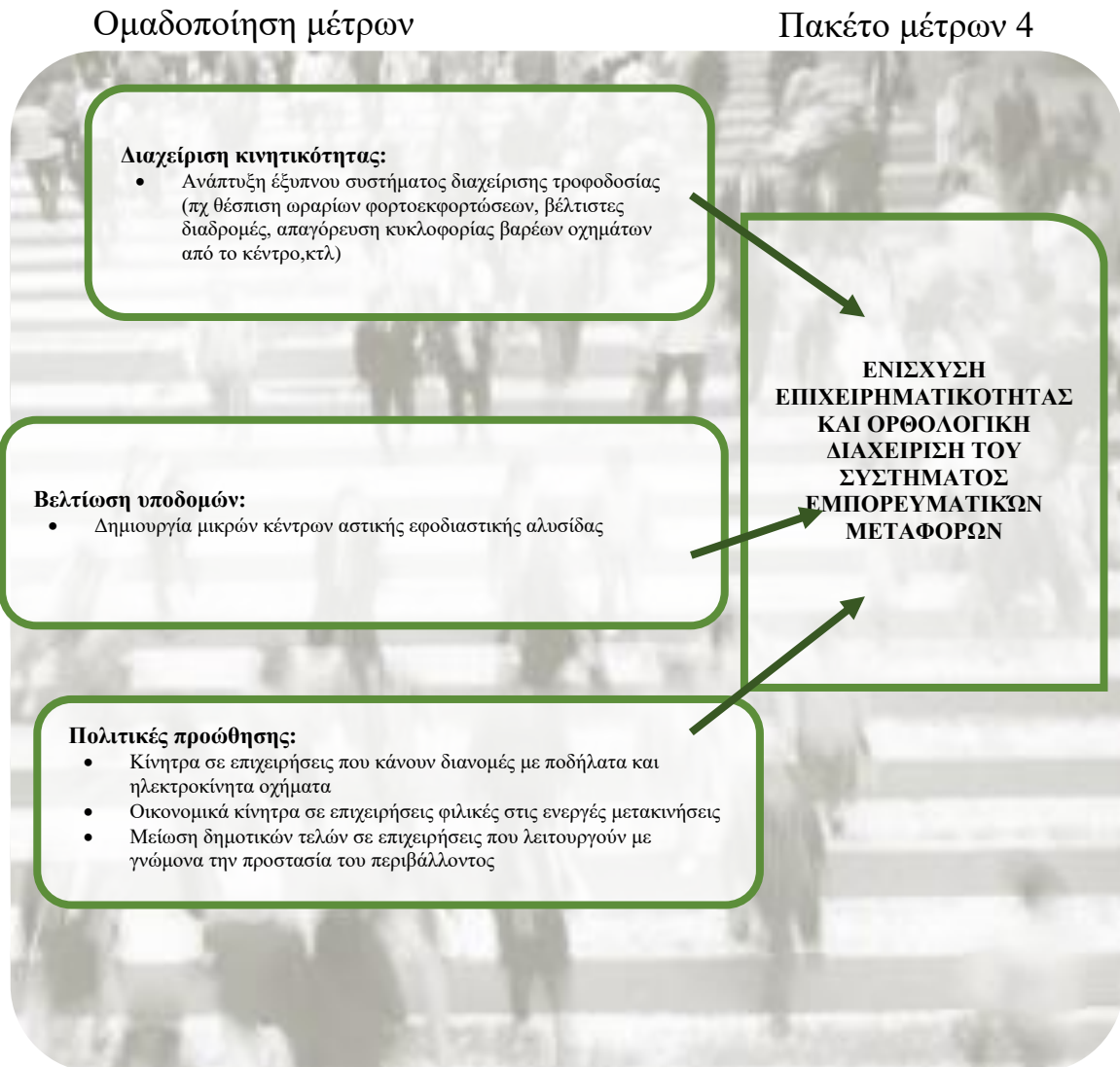


Εικόνα 3: Πακέτο μέτρων 3

Πακέτο Μέτρων 4: Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών

Το τέταρτο πακέτο μέτρων σχετίζεται με τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των επιχειρήσεων του Δήμου Σπάρτης.

4



Εικόνα 4: Πακέτο μέτρων 4

Πακέτο Μέτρων 5: Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα

Το πέμπτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει μέτρα τα οποία εξυπηρετούν την τουριστική δραστηριότητα, συμβάλλοντας ριζικά σε μία άρτια διαχείριση της εποχικότητας των μετακινήσεων.

Ομαδοποίηση μέτρων

Πακέτο μέτρων 5

Διαχείριση κινητικότητας:

- Πεζοδρόμηση στα κέντρα των οικισμών (μόνιμη/εποχιακή)
- Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ)
- Ανάπτυξη δράσεων ποδηλατικού τουρισμού
- Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές)
- Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand)

Βελτίωση υποδομών:

- Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, κτλ.
- Ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Σπάρτης με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας του με βιώσιμα μέσα
- Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές διαδρομές
- Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)

**ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ
ΒΙΩΣΙΜΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ**

5

Εικόνα 5: Πακέτο μέτρων 5



Χρονική υλοποίηση μέτρων ΣΒΑΚ

Όλα τα παραπάνω (δράσεις, μέτρα, παρεμβάσεις) δεν υλοποιούνται γρήγορα ή ταυτόχρονα, διότι είναι αναγκαίος ο απαραίτητος χρόνος «ωρίμανσης» των έργων και/ ή μελετών, ο χρόνος «προετοιμασίας» των κατοίκων και των επισκεπτών για τις μεταβολές καθώς και ο χρόνος «υλοποίησης» τους. Επομένως, ορίζεται ο σχετικός χρονικός προγραμματισμός για την εικόνα που θα έχει ο Δήμος Σπάρτης σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Ο βραχυπρόθεσμος ορίζοντας αναφέρεται στην πρώτη 5ετία, δηλαδή τη χρονική περίοδο από το έτος 2021 έως και το έτος 2025. Ο μεσοπρόθεσμος ορίζοντας αναφέρεται στην πρώτη 10ετία, δηλαδή έως και το έτος 2030, ενώ ο μακροπρόθεσμος επεκτείνεται και μετά τη 15ετία.

Περίοδος 2020- 2024: ΒΡΑΧΥ-πρόθεσμος σχεδιασμός για την υλοποίηση μέτρων και δράσεων του ΣΒΑΚ Σπάρτης

Σύμφωνα με το βραχυπρόθεσμο σχεδιασμό των σεναρίων τα βασικά μέτρα και δράσεις που θα προωθηθούν προς υλοποίηση σε πρώτο χρονικό διάστημα αναφέρονται αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα με τις ανάλογες αναφορές στην προετοιμασία για τα επόμενα βήματα. Με σύμβολο **πράσινου** χρώματος προσδιορίζονται οι δράσεις που ολοκληρώνονται στο δοθέν χρονοδιάγραμμα και με **κόκκινο** χρώμα οι δράσεις που υλοποιούνται εν μέρει και διατρέχουν το σύνολο του σχεδιασμού και με **γκρι** οι δράσεις που υλοποιούνται σε πρώτο χρόνο και ανανεώνονται ανάλογα με την πρόοδο του σχεδιασμού.

Βραχυπρόθεσμος σχεδιασμός – ιεράρχηση προτεραιοτήτων

	2020	2021	2022	2023	2024	Σχολιασμός
<i>Προτεραιότητες υλοποίησης μέτρων (ΠΜ)</i>						
<i>O.M.1- ΠΜ1</i> <i>Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας</i>	●	●	●	○	○	<i>Η μείωση του ορίου ταχύτητας υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 2 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων έπειτα από την παρέλευση των 2 ετών, οι μειώσεις στα όρια ταχύτητας ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων.</i>
<i>O.M.1- ΠΜ1</i> <i>Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου</i>	●	●	●	●	●	<i>Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου ολοκληρώνεται σε ορίζοντα 10ετίας-20ετίας καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών, διανοίξεων και άλλων παρεμβάσεων</i>
<i>O.M.1- ΠΜ1</i> <i>Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)</i>	●	●	●	○	○	<i>Το μέτρο αυτό υλοποιείται στα 3 πρώτα έτη, καθώς απαιτείται συντονισμός μεταξύ του δήμου και των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης για την ενημέρωση των κατοίκων και επισκεπτών</i>
<i>O.M.1- ΠΜ1</i> <i>Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS)</i>	●	●	●	○	○	<i>Το μέτρο αυτό θα συμβάλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και απαιτεί 3 χρόνια για την εφαρμογή του.</i>

O.M.1- ΠΜΙ

Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές



Η θεσμοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 3 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 2 ετών, οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων

3 χρόνια

O.M.1- ΠΜΙ

Μονοδρόμηση τμημάτων οδών



Η μονοδρόμηση τμημάτων οδών υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 2 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 2 ετών, οι οδοί που μονοδρομούνται ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων

2 χρόνια

O.M.1- ΠΜΙ

Ανάπτυξη συστήματος car-pooling



Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην εισαγωγή καινοτόμων μέτρων μετακίνησης και η υλοποίησή του πραγματοποιείται είτε μέσω ιδιωτικής πρωτοβουλίας είτε μέσω του Δήμου. Ο χρόνος υλοποίησης για την ενσωμάτωση αυτού του έργου είναι τα τρία χρόνια

3 χρόνια

O.M.2- ΠΜΙ

Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας



Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα.

7 χρόνια

O.M.2- ΠΜΙ

Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς



Όμοια με τα παραπάνω, το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα. Υλοποιούνται σε πρώτο χρόνο οι χαμηλού κόστους παρεμβάσεις και έπεται περαιτέρω αναβάθμισή τους.

7 χρόνια

<p>O.M.2- ΠΜΙ</p> <p>Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις</p>		<p>Το μέτρο αυτό υλοποιείται εντός της 5έτιας σε 5 χρόνια κρίσιμους κόμβους εντός των προτεινόμενων οικισμών</p>
<p>O.M.2- ΠΜΙ</p> <p>Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης</p>		<p>Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται στα πρώτα τρία έτη. Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται.</p> <p>3 χρόνια</p>
<p>O.M.2- ΠΜΙ</p> <p>Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών</p>		<p>Το μέτρο της δημιουργίας περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών ξεκινά από το έτος 2020 – ολοκληρώνεται με την οριστική εφαρμογή του σχεδιασμού (ορίζοντας 10ετίας- 20ετίας) καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών και διανοίξεων οδών</p> <p>5 χρόνια+++</p>
<p>O.M.2- ΠΜΙ</p> <p>Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)</p>		<p>Η δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 4 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 4 ετών, οι θέσεις στάθμευσης αλλάζουν σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων</p> <p>4 χρόνια</p>
<p>O.M.2- ΠΜΙ</p> <p>Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων</p>		<p>Το μέτρο αυτό ενισχύει την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στο Δήμο. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 3 ετών, οι θέσεις αξιολογούνται ανάλογα με τις ανάγκες</p> <p>3 χρόνια</p>



O.M.1- ΠΜ2

Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες



Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης με την προϋπόθεση της άρτιας συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς (ΚΤΕΑ, Δήμος κτλ)

2 χρόνια

O.M.1- ΠΜ2

Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand)



Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης με την προϋπόθεση της άρτιας συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς (ΚΤΕΑ, Δήμος κτλ)

2 χρόνια

O.M.1- ΠΜ2

Αξιοποίηση συστήματος ταξί για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί



Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης με την προϋπόθεση της άρτιας συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς (Ταξί, Δήμος κτλ)

2 χρόνια

O.M.2- ΠΜ2

Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνίες όλων των οικοδομικών τετραγώνων



Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα, ωστόσο η μεγάλη ανάγκη σε παρεμβάσεις, απαιτεί αρκετό χρόνο για την ολοκλήρωσή του.

6 χρόνια

O.M.2- ΠΜ2

Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας



Η υλοποίηση του μέτρου αυτού μπορεί να ξεκινήσει άμεσα λόγω της έντονης κινητοποίησης των Ευρωπαϊκών χωρών για την εισαγωγή στην ηλεκτροκίνηση

5 χρόνια

O.M.2 – ΠΜ2

Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας (παλιές και νέες) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών



Το μέτρο αυτό θα συμβάλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και απαιτεί 3 χρόνια για την εφαρμογή του. 2 χρόνια

O.M.2- ΠΜ2

Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης)



Το μέτρο αυτό συνδυάζεται με άλλα μέτρα και η δημιουργία των ποδηλατικών διαδρομών θα υλοποιηθεί ταυτόχρονα με τα σχετιζόμενα μέτρα. 6 χρόνια

O.M.2- ΠΜ2

Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ)



Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και ενσωματώνεται εύκολα στο κοινωνικό σύνολο. 3 χρόνια

O.M.2- ΠΜ2

Πεζοδρομήσεις ή παροδικές πεζοδρομήσεις οδών εμπροσθεν των εισόδων σχολικών συγκροτημάτων



Η ανάπλαση οδών μπροστά από σχολικές εγκαταστάσεις υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 4 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 4 ετών, οι οδοί προς ανάπλαση ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων 4 χρόνια

O.M.2- ΠΜ2

Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης



Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα, ωστόσο η ενσωμάτωσή του στο κοινωνικό σύνολο απαιτεί αρκετό χρόνο για την ολοκλήρωσή του. 5 χρόνια



Ο.Μ.2- ΠΜ2

Πεζοδρόμηση στο κέντρο των οικισμών



Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα, ωστόσο η ενσωμάτωσή του στο κοινωνικό σύνολο απαιτεί αρκετό χρόνο για την ολοκλήρωσή του. 7 χρόνια

Ο.Μ.2- ΠΜ2

Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)



Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα, ωστόσο η μεγάλη ανάγκη σε παρεμβάσεις, απαιτεί αρκετό χρόνο για την ολοκλήρωσή του. 8 χρόνια

Ο.Μ.2- ΠΜ2

Πύκνωση διαβάσεων στις- ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων - ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων



Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και 3 χρόνια ενσωματώνεται εύκολα στο κοινωνικό σύνολο

Ο.Μ.3- ΠΜ2

Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις



Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και η 2 χρόνια εφαρμογή του είναι εύκολη

Ο.Μ.3- ΠΜ2

Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού



Το μέτρο για την διοργάνωση εργαστηρίων σχετικών με τη βιώσιμη κινητικότητα διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων. 5 χρόνια+++



O.M.3- ΠΜ2

Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών



Το μέτρο για την διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία σχετικών με την ευαισθητοποίηση των μαθητών ως προς τη βιώσιμη κινητικότητα διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.

5 χρόνια+++

O.M.1-ΠΜ3

Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων



Η υλοποίηση του μέτρου αυτού μπορεί να ξεκινήσει άμεσα λόγω της έντονης κινητοποίησης των Ευρωπαϊκών χωρών για την εισαγωγή στην ηλεκτροκίνηση

2 χρόνια

O.M.2-ΠΜ3

Διαπλάτνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης



Το μέτρο αυτό αφορά τον συντονισμό των φορέων μεταφορικού έργου έτσι ώστε να μην επιβαρύνεται το οδικό δίκτυο από την ταυτόχρονη άφιξη πλοίων και αεροπλάνων. Έτσι το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης

6 χρόνια

O.M.2-ΠΜ3

Δημιουργία Parklets



Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο καθώς θα πρέπει να μειωθούν θέσεις στάθμευσης στις οδούς με αποτέλεσμα να προκαλούνται ενστάσεις από το κοινωνικό σύνολο. Απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.

6 χρόνια



Ο.Μ.2-ΠΜ3

Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου



Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο λόγω των 10 χρόνια απαιτούμενων παρεμβάσεων που πρέπει να γίνουν.

Ο.Μ.2-ΠΜ3

Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης



Το μέτρο αυτό συνδέεται με άλλα μέσα έτσι ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικά και έτσι απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης 5 χρόνια+++

Ο.Μ.1-ΠΜ4

Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (πχ θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κεντρο, κτλ)



Το μέτρο αυτό απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς αφορά τη δημιουργία ενός έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας. 6 χρόνια

Ο.Μ.2-ΠΜ4

Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας



Το μέτρο αυτό απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς αφορά τη δημιουργία ενός έξυπνου συστήματος τροφοδοσία μέσω εφοδιαστικής αλυσίδας. Για την υλοποίηση αυτού του μέτρου απαιτείται συντονισμός μεταξύ των φορέων που εκτελούν εμπορευματικές μεταφορές 10 χρόνια



Ο.Μ.3-ΠΜ4

Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα



Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι άμεση καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης. Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται

2 χρόνια

Ο.Μ.3-ΠΜ4

Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις



Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι άμεση καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης. Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται

2 χρόνια

Ο.Μ.3-ΠΜ4

Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος



Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι άμεση καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης. Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται

2 χρόνια

Ο.Μ.1-ΠΜ5

Ανάπτυξη δράσεων ποδηλατικού τουρισμού



Η υλοποίηση αυτού του μέτρου είναι άμεση και συνδέεται με άλλες παρεμβάσεις οι οποίες θα ξεκινήσουν παράλληλα

2 χρόνια



O.M.1-ΠΜ5

Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΑ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές)



Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης με την προϋπόθεση της άρτιας συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς (ΚΤΕΑ, Δήμος κτλ) 1 χρόνος

O.M.2- ΠΜ5

Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, κτλ



Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και γι' αυτό το λόγο ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και υπηρεσιών 8 χρόνια

O.M.2- ΠΜ5

Ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Σπάρτης με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας του με βιώσιμα μέσα



Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης και ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα 4 χρόνια

O.M.2- ΠΜ5

Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές διαδρομές



Η μελέτη και το ξεκίνημα των έργων για την επέκταση και την ανάδειξη των μονοπατιών πραγματοποιείται εντός των πρώτων 5 ετών. Στη συνέχεια και έως το πέρας της εικοσαετίας ολοκληρώνονται σταδιακά όλες οι διαδρομές των μονοπατιών 6 χρόνια



Ο.Μ.2- ΠΜ5

Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)



Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία χαρτών για την 2 χρόνια ενημέρωση των κατοίκων και των επισκεπτών. Η υλοποίηση του μέτρου είναι άμεση και οικονομική



Ο στόχος του Δήμου Σπάρτης για την 5ετία 2025-2029 (10ετία από χρόνο σύνταξης) είναι να υλοποιήσει τα παρακάτω:

Περίοδος 2025- 2029: Ενδιάμεση υλοποίηση του προτεινόμενου σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Σπάρτης

Σύμφωνα με την ενδιάμεση φάση υλοποίησης του προτεινόμενου σχεδιασμού των σεναρίων τα βασικά μέτρα και δράσεις που θα προωθηθούν προς υλοποίηση σε δεύτερο χρόνο αναφέρονται αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα με τις ανάλογες αναφορές στην προετοιμασία για τα επόμενα βήματα. Με **πράσινο** σύμβολο προσδιορίζονται οι δράσεις που ολοκληρώνονται στο δοθέν χρονοδιάγραμμα και με **κόκκινο** οι δράσεις που υλοποιούνται εν μέρει και διατρέχουν το σύνολο του σχεδιασμού και με **γκρι** οι δράσεις που υλοποιούνται σε δεύτερο χρόνο και ανανεώνονται ανάλογα με την πρόοδο του σχεδιασμού.

Ενδιάμεσος σχεδιασμός – ιεράρχηση προτεραιοτήτων

	2025	2026	2027	2028	2029	Σχολιασμός
<i>Προτεραιότητες υλοποίησης μέτρων (ΠΜ)</i>						
<i>O.M.1- ΠΜ1</i> <i>Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου</i>	●	●	●	●	●	<i>Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου ολοκληρώνεται σε ορίζοντα 10ετίας-20ετίας καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών, διανοίξεων και άλλων παρεμβάσεων</i>
<i>O.M.2- ΠΜ1</i> <i>Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας</i>	●	●	○	○	○	<i>Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα.</i>
<i>O.M.2- ΠΜ1</i> <i>Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς</i>	●	●	○	○	○	<i>Όμοια με τα παραπάνω, το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα. Υλοποιούνται σε πρώτο χρόνο οι χαμηλού κόστους παρεμβάσεις και έπεται περαιτέρω αναβάθμισή τους.</i>
<i>O.M.2- ΠΜ1</i> <i>Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών</i>	●	●	●	●	●	<i>Το μέτρο της δημιουργίας περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών ξεκινά από το έτος 2020 – ολοκληρώνεται με την οριστική εφαρμογή του σχεδιασμού (ορίζοντας 10ετίας- 20ετίας) καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών και διανοίξεων οδών</i>

Ο.Μ.2- ΠΜ2

Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνίες όλων των οικοδομικών τετραγώνων



Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα, ωστόσο η μεγάλη ανάγκη σε παρεμβάσεις, απαιτεί αρκετό χρόνο για την ολοκλήρωσή του.

1 χρόνο

Ο.Μ.2- ΠΜ2

Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης)



Το μέτρο αυτό συνδυάζεται με άλλα μέτρα και η δημιουργία των ποδηλατικών διαδρομών θα υλοποιηθεί ταυτόχρονα με τα σχετιζόμενα μέτρα.

1 χρόνο

Ο.Μ.2- ΠΜ2

Πεζοδρόμηση στο κέντρο των οικισμών



Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα, ωστόσο η ενσωμάτωσή του στο κοινωνικό σύνολο απαιτεί αρκετό χρόνο για την ολοκλήρωσή του.

2 χρόνια

Ο.Μ.2- ΠΜ2

Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)



Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα, ωστόσο η μεγάλη ανάγκη σε παρεμβάσεις, απαιτεί αρκετό χρόνο για την ολοκλήρωσή του.

3 χρόνια

Ο.Μ.3- ΠΜ2

Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού



Το μέτρο για την διοργάνωση εργαστηρίων σχετικών με τη βιώσιμη κινητικότητα διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.

5 χρόνια+++



O.M.3- ΠΜ2

Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών



Το μέτρο για την διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία σχετικών με την ευαισθητοποίηση των μαθητών ως προς τη βιώσιμη κινητικότητα διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.

5 χρόνια+++

O.M.2-ΠΜ3

Διαπλάτνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης



Το μέτρο αυτό αφορά τον συντονισμό των φορέων μεταφορικού έργου έτσι ώστε να μην επιβαρύνεται το οδικό δίκτυο από την ταυτόχρονη άφιξη πλοίων και αεροπλάνων. Έτσι το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης

1 χρόνο

O.M.2-ΠΜ3

Δημιουργία Parklets



Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο καθώς θα πρέπει να μειωθούν θέσεις στάθμευσης στις οδούς με αποτέλεσμα να προκαλούνται ενστάσεις από το κοινωνικό σύνολο. Απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.

1 χρόνο

O.M.2-ΠΜ3

Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου



Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο λόγω των απαιτούμενων παρεμβάσεων που πρέπει να γίνουν.

5 χρόνια

O.M.2-ΠΜ3

Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης



Το μέτρο αυτό συνδέεται με άλλα μέσα έτσι ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικά και έτσι απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης

5 χρόνια+++

<p><i>O.M.1-ΠΜ4</i></p> <p><i>Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (πχ θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, κτλ)</i></p>		<p><i>Το μέτρο αυτό απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς αφορά τη δημιουργία ενός έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας.</i></p>	<p><i>1 χρόνο</i></p>
<p><i>O.M.2-ΠΜ4</i></p> <p><i>Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας</i></p>		<p><i>Το μέτρο αυτό απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς αφορά τη δημιουργία ενός έξυπνου συστήματος τροφοδοσία μέσω εφοδιαστικής αλυσίδας. Για την υλοποίηση αυτού του μέτρου απαιτείται συντονισμός μεταξύ των φορέων που εκτελούν εμπορευματικές μεταφορές</i></p>	<p><i>5 χρόνια</i></p>
<p><i>O.M.2- ΠΜ5</i></p> <p><i>Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, κτλ</i></p>		<p><i>Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και γι' αυτό το λόγο ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και υπηρεσιών</i></p>	<p><i>3 χρόνια</i></p>
<p><i>O.M.2- ΠΜ5</i></p> <p><i>Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές διαδρομές</i></p>		<p><i>Η μελέτη και το ξεκίνημα των έργων για την επέκταση και την ανάδειξη των μονοπατιών πραγματοποιείται εντός των πρώτων 5 ετών. Στη συνέχεια και έως το πέρας της εικοσαετίας ολοκληρώνονται σταδιακά όλες οι διαδρομές των μονοπατιών</i></p>	<p><i>1 χρόνο</i></p>



Ο στόχος του Δήμου Σπάρτης για την 5ετία 2029-2034 (15ετία από τη σύνταξη) είναι να υλοποιήσει τα παρακάτω:

Περίοδος 2030- 2034: Τελική υλοποίηση του προτεινόμενου σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Σπάρτης

Σύμφωνα με την τελική φάση υλοποίησης του προτεινόμενου σχεδιασμό των σεναρίων τα βασικά μέτρα και δράσεις που θα προωθηθούν προς υλοποίηση σε δεύτερο χρόνο αναφέρονται αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα με τις ανάλογες αναφορές στην προετοιμασία για τα επόμενα βήματα. Με **πράσινο** σύμβολο προσδιορίζονται οι δράσεις που ολοκληρώνονται στο δοθέν χρονοδιάγραμμα και με **κόκκινο** οι δράσεις που υλοποιούνται εν μέρει και διατρέχουν το σύνολο του σχεδιασμού και με **γκρι** οι δράσεις που υλοποιούνται σε δεύτερο χρόνο και ανανεώνονται ανάλογα με την πρόοδο του σχεδιασμού.

Τελικός σχεδιασμός – ιεράρχηση προτεραιοτήτων

	2030	2031	2032	2033	2034	Σχολιασμός
<i>Προτεραιότητες υλοποίησης μέτρων (ΠΜ)</i>						
<i>O.M.1- ΠΜ1</i> <i>Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου</i>	●	●	●	●	●	<i>Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου ολοκληρώνεται σε ορίζοντα 10ετίας-20ετίας καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών, διανοίξεων και άλλων παρεμβάσεων</i>
<i>O.M.2- ΠΜ1</i> <i>Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών</i>	●	●	●	●	●	<i>Το μέτρο της δημιουργίας περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών ξεκινά από το έτος 2020 – ολοκληρώνεται με την οριστική εφαρμογή του σχεδιασμού (ορίζοντας 10ετίας- 20ετίας) καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών και διανοίξεων οδών</i>
<i>O.M.3- ΠΜ2</i> <i>Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού</i>	●	●	●	●	●	<i>Το μέτρο για την διοργάνωση εργαστηρίων σχετικών με τη βιώσιμη κινητικότητα διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.</i>
<i>O.M.3- ΠΜ2</i> <i>Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών</i>	●	●	●	●	●	<i>Το μέτρο για την διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία σχετικών με την ευαισθητοποίηση των μαθητών ως προς τη βιώσιμη κινητικότητα διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.</i>



Ο.Μ.2-ΠΜ3

Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης



Το μέτρο αυτό συνδέεται με άλλα μέσα έτσι ώστε να 5 χρόνια+++ λειτουργήσει αποτελεσματικά και έτσι απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης

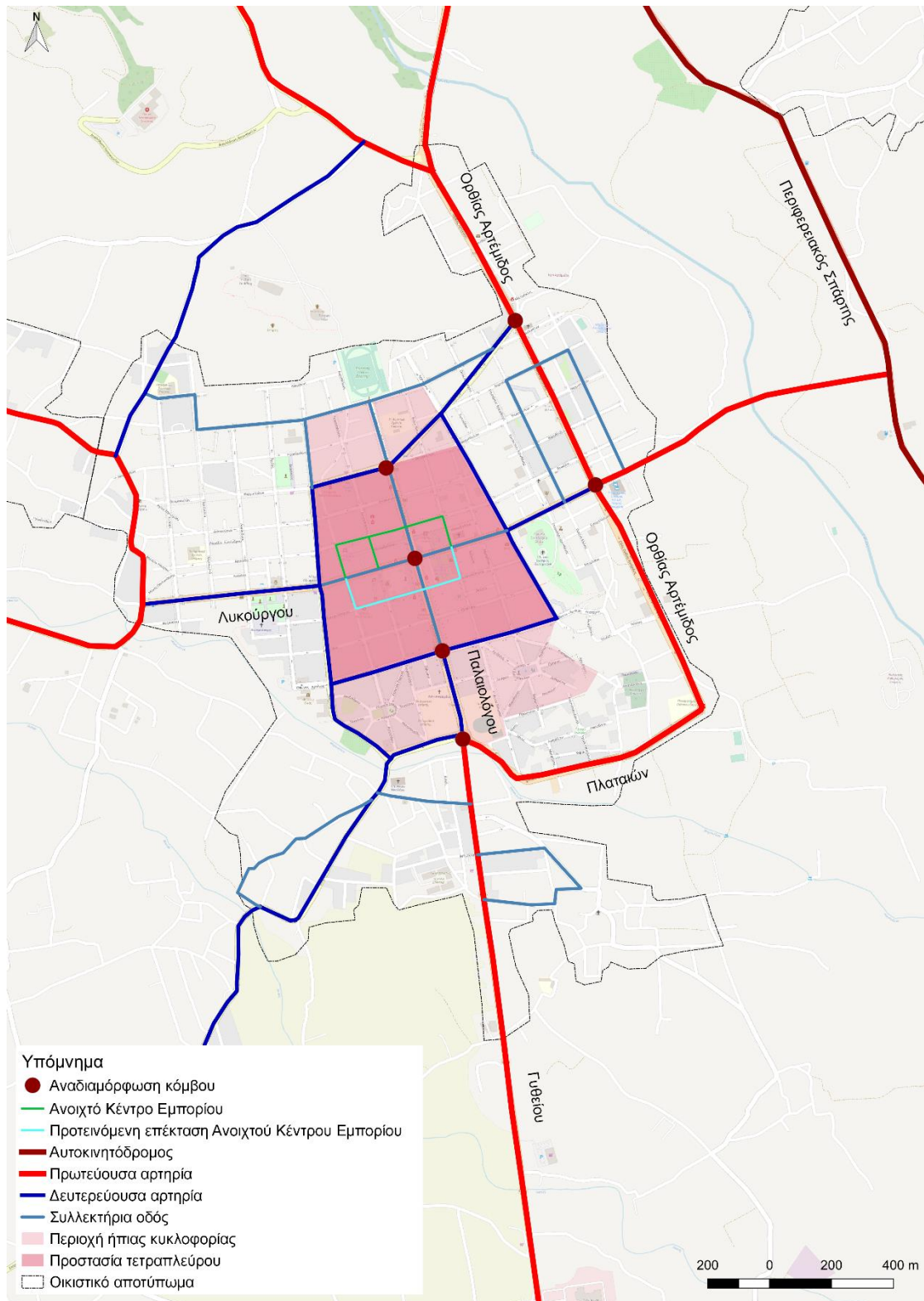
Συνοπτική περιγραφή σεναρίων

5ετία

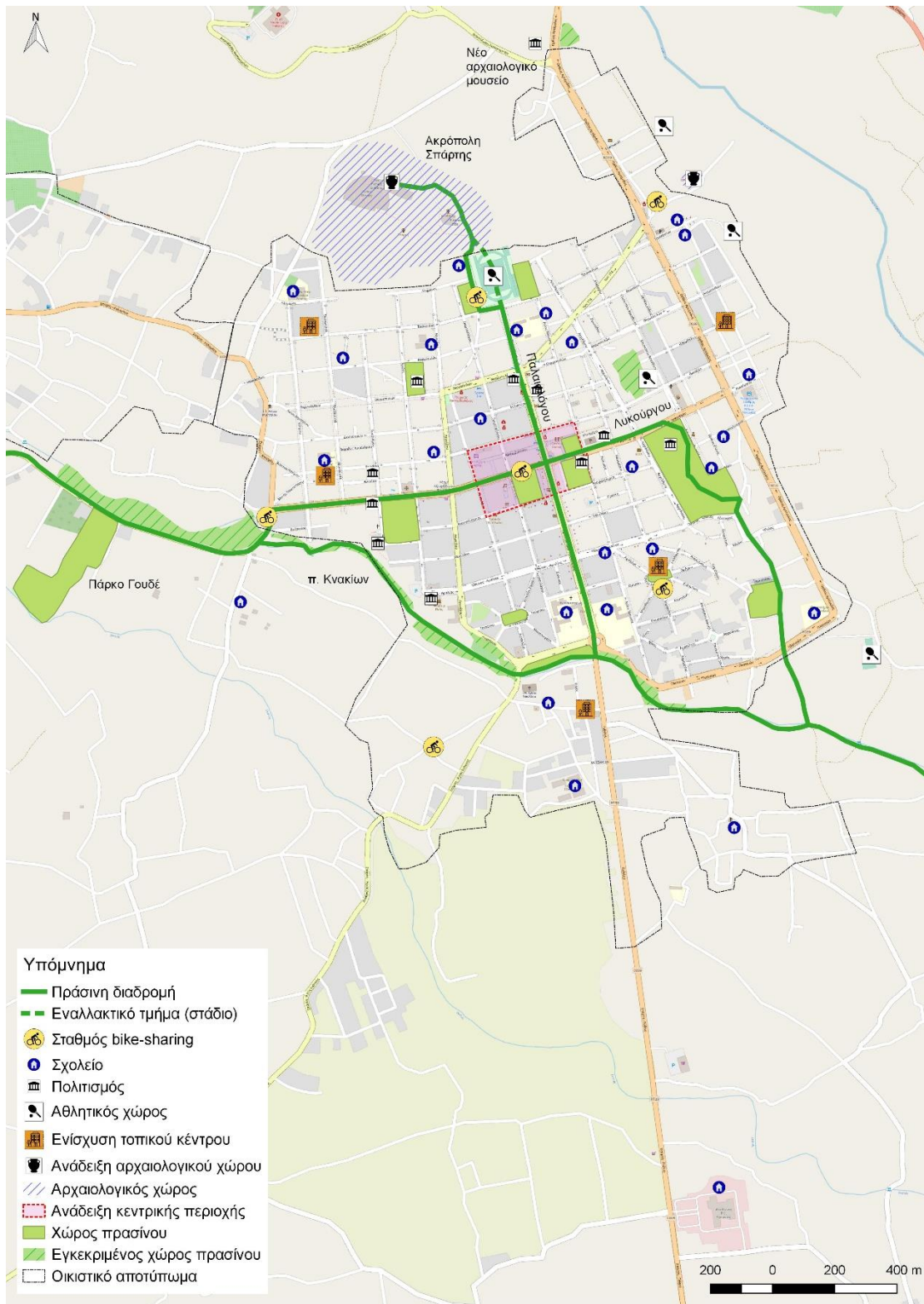
- Νέα Ιεράρχηση Σπάρτης:
 - Πρωτεύουσα αρτηρία: Γυθείου, Πλαταιών, Ορθίας Αρτέμιδος, ΕΟ Καλαμάτας-Σπάρτης, ΕΟ Σπάρτης-Μυστράς (μέσω Παλαιολόγιου) και επέκταση Λυκούργου προς περιφερειακό Σπάρτης
 - Δευτερεύουσα αρτηρία: Καλλικρατίδη, ΕΟ Σπάρτης-Μυστρά (μέσω Αγίου Ιωάννη), Αναπήρων, Λυκούργου (από ΕΟ Καλαμάτας-Σπάρτης έως Λεωνίδου και από Αρχιδάμου έως Ορθίας Αρτέμιδος), Λεωνίδου (από Όθωνος-Αμαλίας έως Θερμοπυλών), Όθωνος-Αμαλίας (από Λεωνίδου έως Αρχιδάμου), Θερμοπυλών Θερμοπυλών (από Παλαιολόγου έως Λεωνίδου), Των 118, Αρχιδάμου (από Των 118 έως Όθωνος-Αμαλίας), Εθνικής Αντιστάσεως και Παλαιολόγου (από Εθνικής Αντιστάσεως έως Όθωνος-Αμαλίας)
 - Συλλεκτήρια οδός: Παλαιολόγου (από Όθωνος-Αμαλίας έως Τριακοσίων), Λυκούργου (από Λεωνίδου έως Αρχιδάμου), Τριών Χάριτων, Οπλαρχηγών Νικολοπουλαίων, Κρεβατά, Λεωνίδου (από Θερμοπυλών έως Τριακοσίων), Τριακοσίων (από Των 118 έως Πλατανίστα), Πλατανίστα (από Τριακοσίων έως Αλκμάνου), Αλκμάνου (από Καλλικρατίδη έως Πλατανίστα), Ωραιοίς Ελένης, Θιβρώνος και Δωριέων
- Κατασκευή οδικού τμήματος για σύνδεση του αστικού οδικού δικτύου με τον Περιφερειακό Σπάρτης (Μήκος: 1029,14m)
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα (Εκταση: 671, 3 στρ.)
- Προστασία τετραπλεύρου (Εκταση: 382,4 στρ.)
- Επέκταση Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου (μήκος: 562,16m)
- Δημοτική συγκοινωνία: Γραμμή 1: Οδοί Λυκούργου (Μήκος: 1532,96m) και Παλαιολόγου (Μήκος: 1138,15m)
- Δημοτική συγκοινωνία: Γραμμή 2-Κυκλική (Μήκος: 6306,33m)
- Αναδιαμόρφωση κόμβων: αριθμός (6)
- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης: αριθμός (3)
- Ελεγχόμενη στάθμευση τύπου Α-επισκέπτες στην οδό Λυκούργου (μήκος 624,44m)
- Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης τύπου Β-κάτοικοι και επισκέπτες (Εκταση: 382,4 στρ.)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών (Μήκος: 6593,8 m)
- Σταθμοί bike-sharing: αριθμός (8), εκ των οποίων 1 σταθμός χωροθετείται στον οικισμό του Μυστρά και 1 σταθμός έξω από τον αρχαιολογικό χώρο του Μυστρά



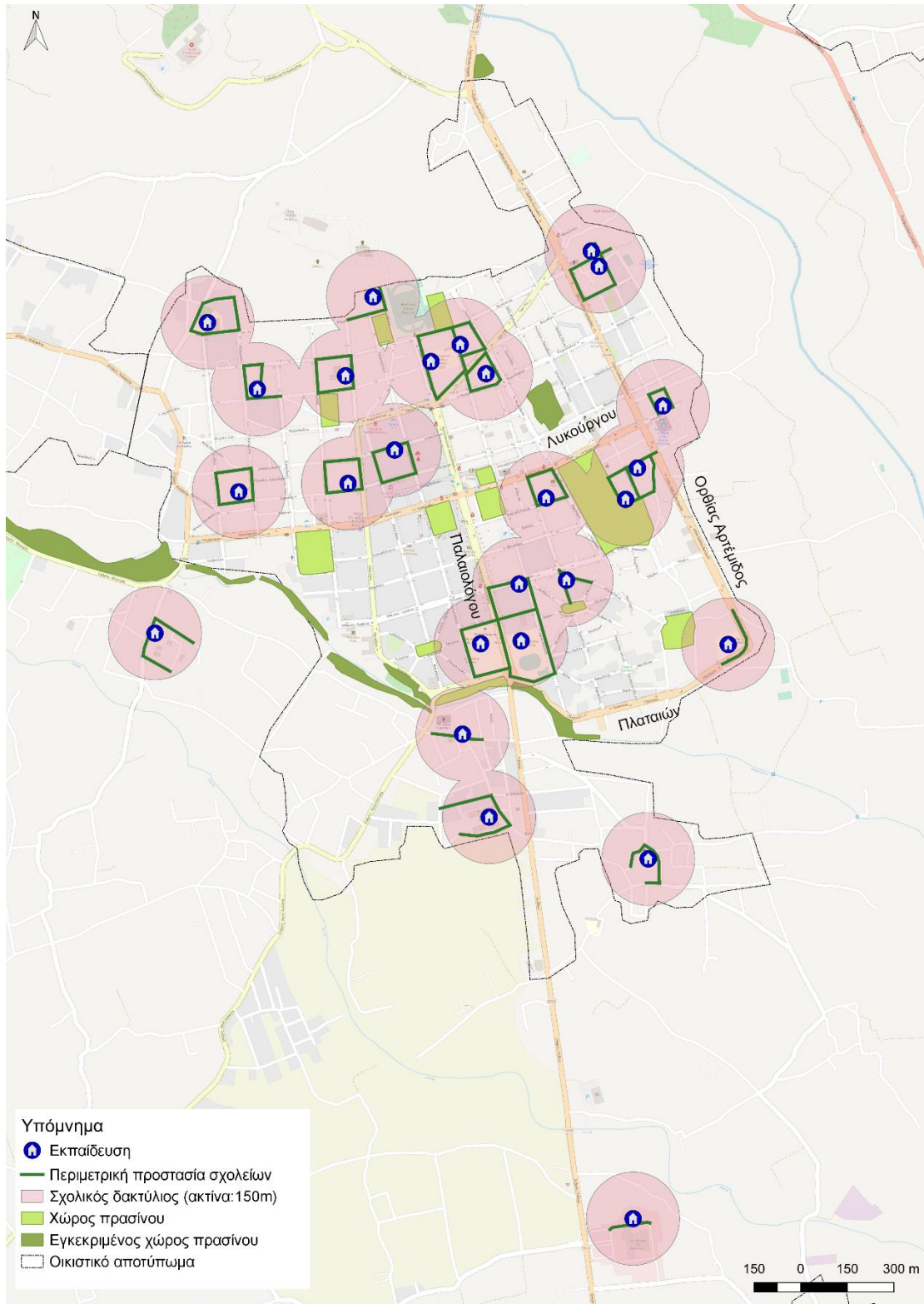
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας (Έκταση: 1606,9 στρ.)
- Πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις (μόνιμες ή παροδικές) έξω από σχολεία (Μήκος: 8931m)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: αριθμός (2)
- Μείωση ταχύτητας στο βασικό αστικό οδικό δίκτυο (Μήκος: 15042,9m)
- Ζώνη χαμηλών εκπομπών ρύπων (Έκταση: 406,9 στρ.)
- Ανάδειξη κεντρικής περιοχής με την υιοθέτηση μέτρων περιορισμού του αυτοκινήτου (Έκταση: 75,5 στρ.)
- Ενίσχυση τοπικού κέντρου (αρχικές διαδικασίες ενθάρρυνσης αστικού μετασχηματισμού): αριθμός (5)
- Ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων
- Μονοπάτια (Μήκος: 44976m)
- Δημιουργία πράσινης διαδρομής «Μυστράς-Σπάρτη» (Μήκος 8126,47m)



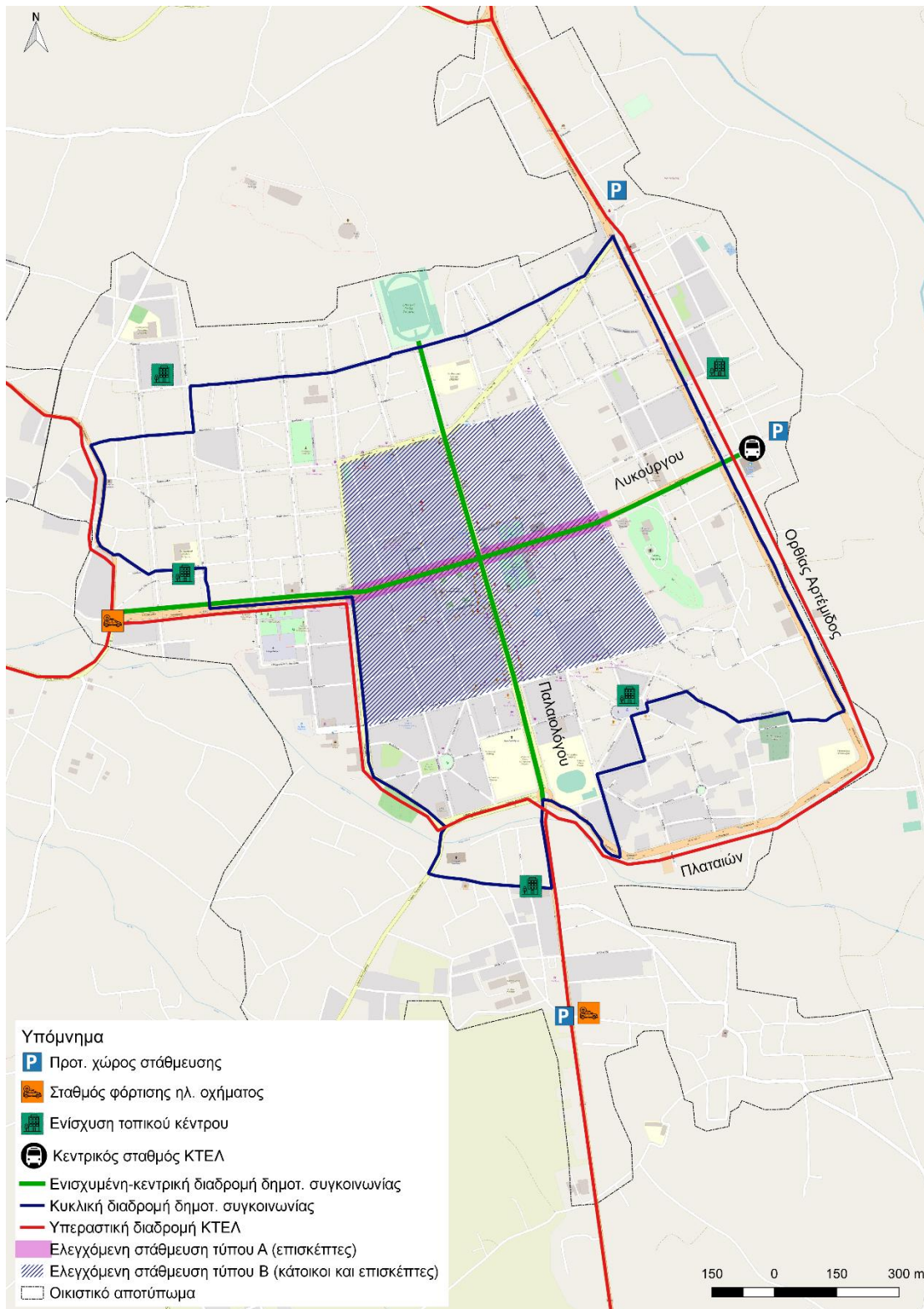
Εικόνα 6: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (5ετία)



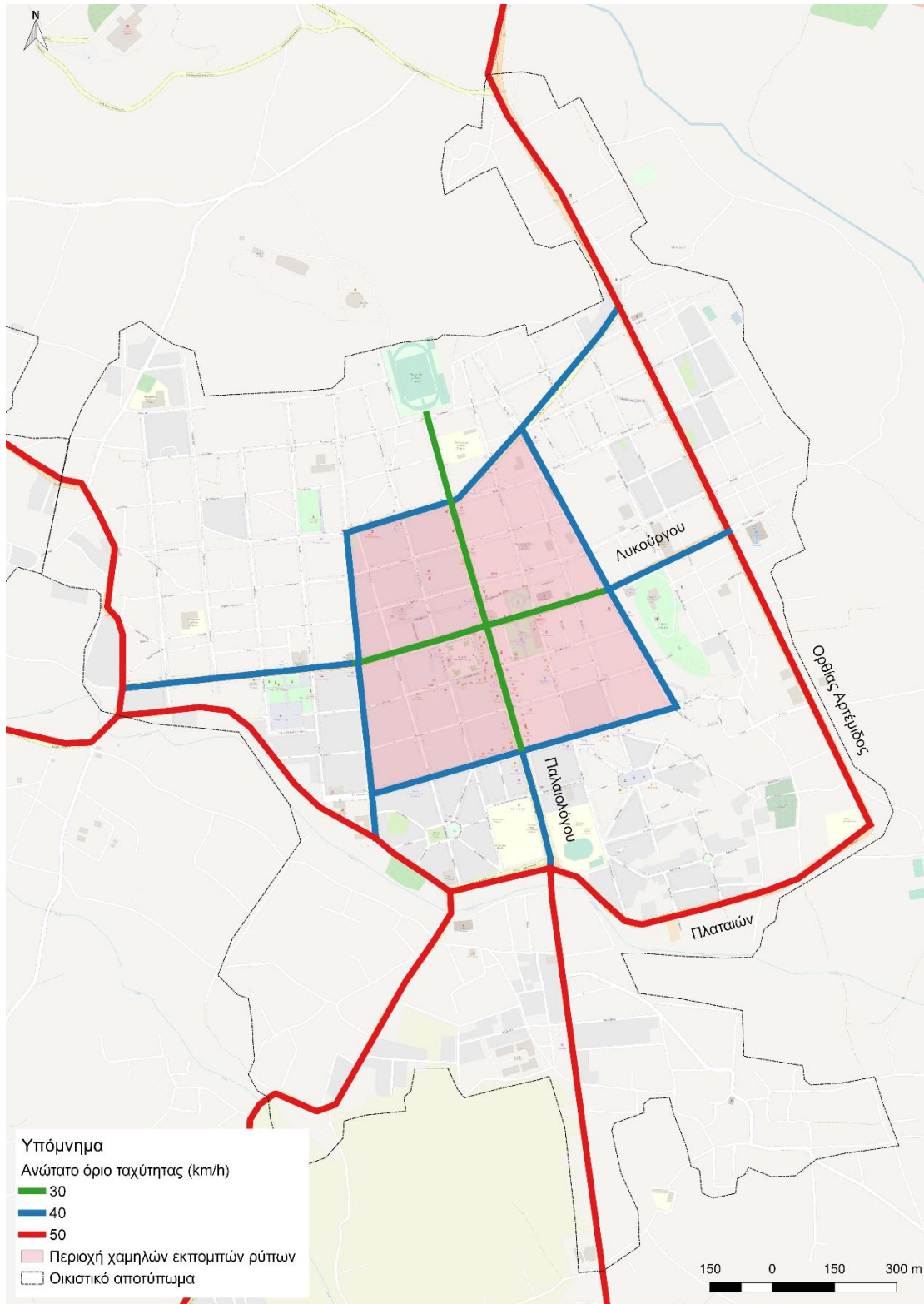
Εικόνα 7: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές, σταθμοί bike-sharing και κεντρικές περιοχές (5ετία)



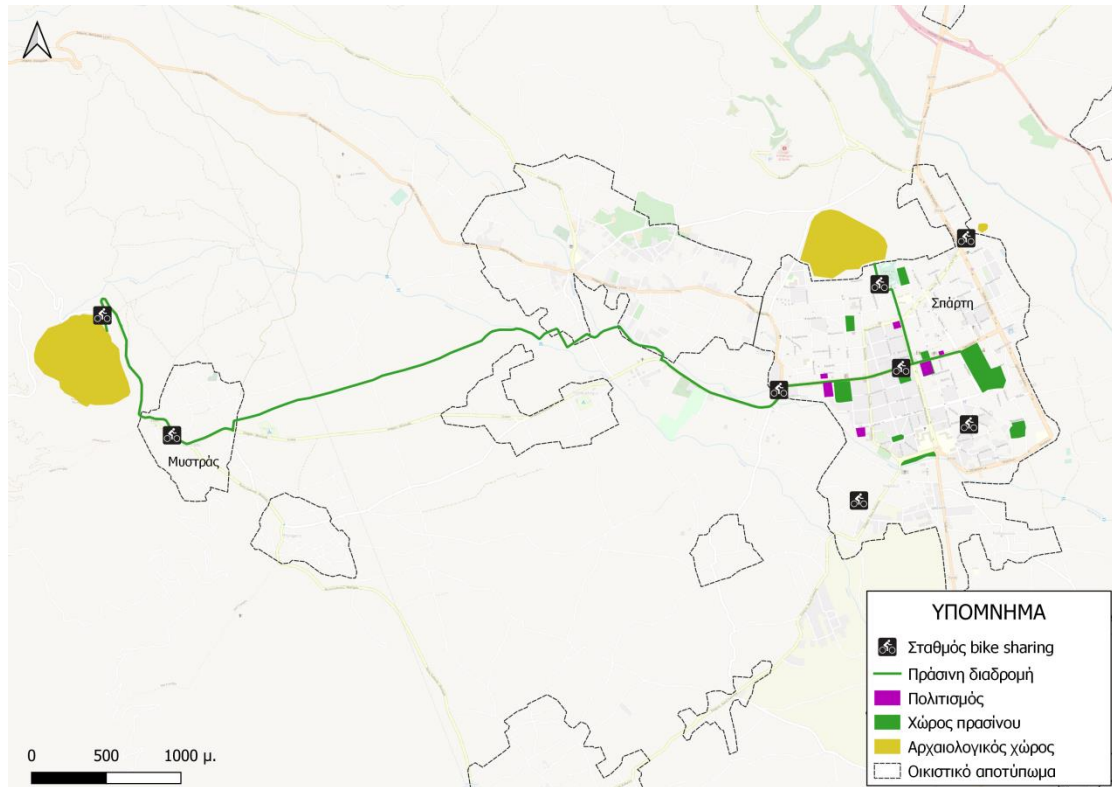
Εικόνα 8: Προστασία σχολείων και σχολικοί δακτύλιοι (Σετία)



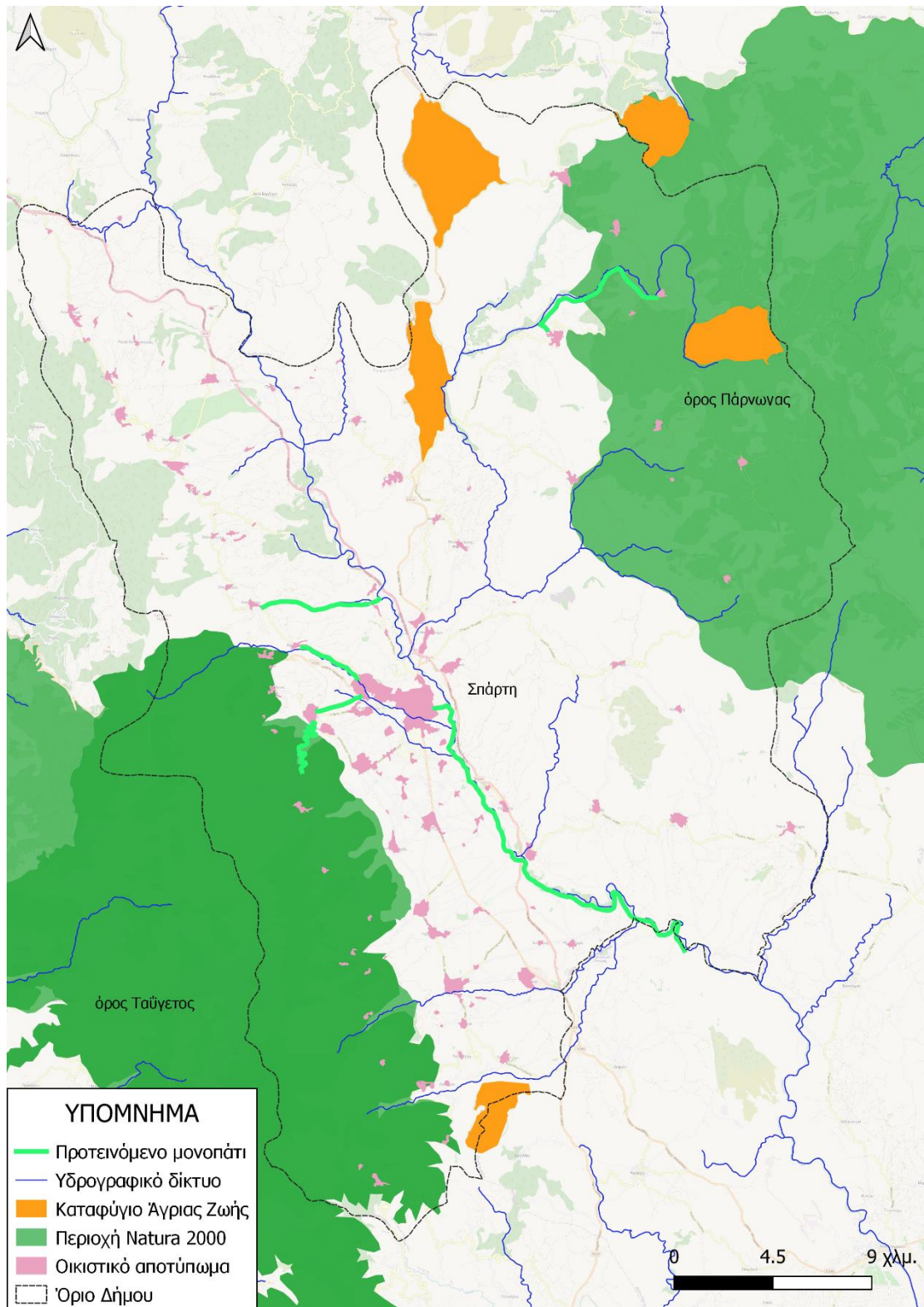
Εικόνα 9: Δημόσια συγκοινωνία, περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Σετία)



Εικόνα 10: Μείωση ταχύτητας και περιοχή χαμηλών εκπομπών αερίων ρύπων (Σετία)



Εικόνα 11: Προτεινόμενη πράσινη διαδρομή Μυστράς-Σπάρτη (5ετία)



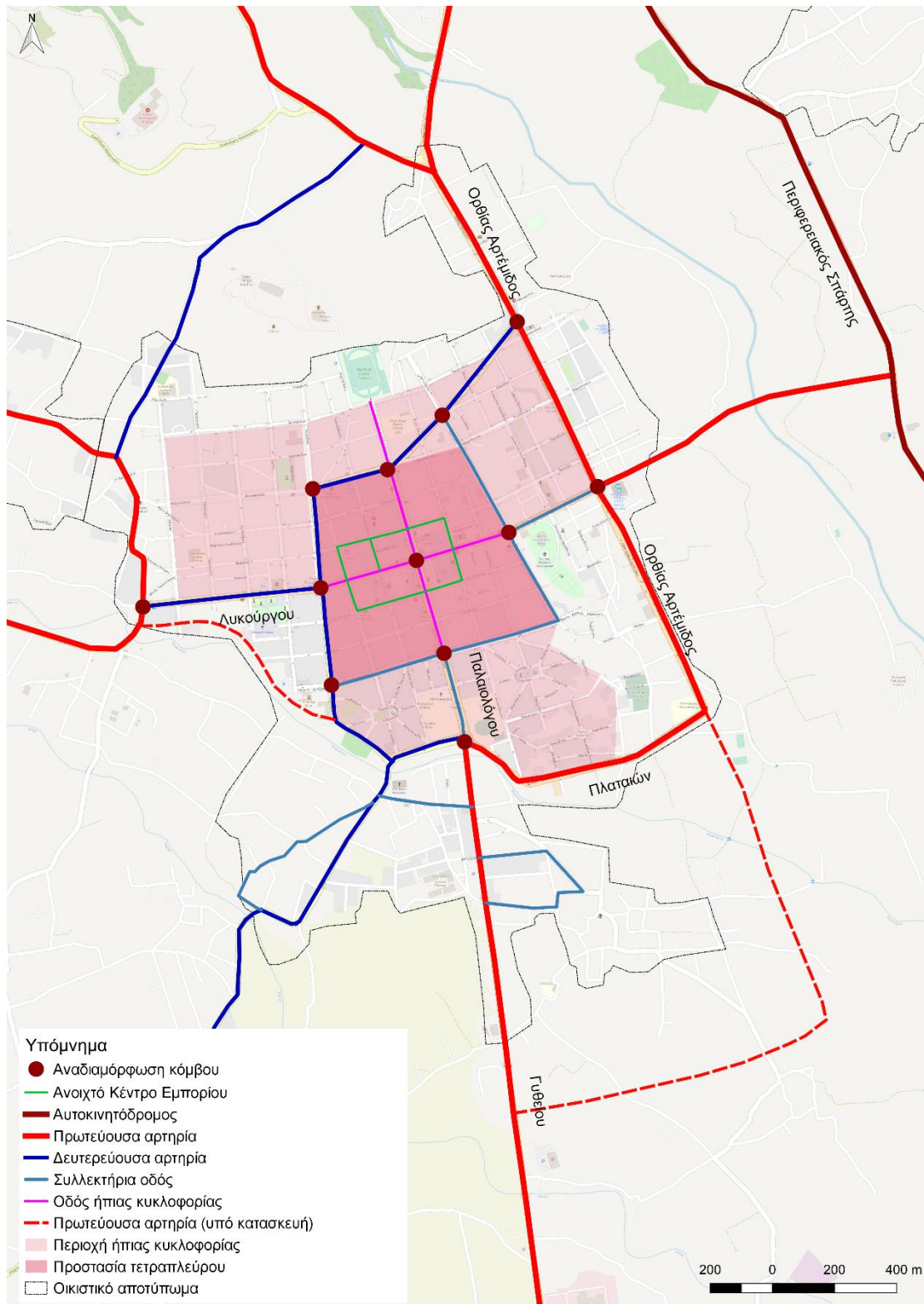
Εικόνα 12: Προτεινόμενα μονοπάτια (5ετία)

10ετία

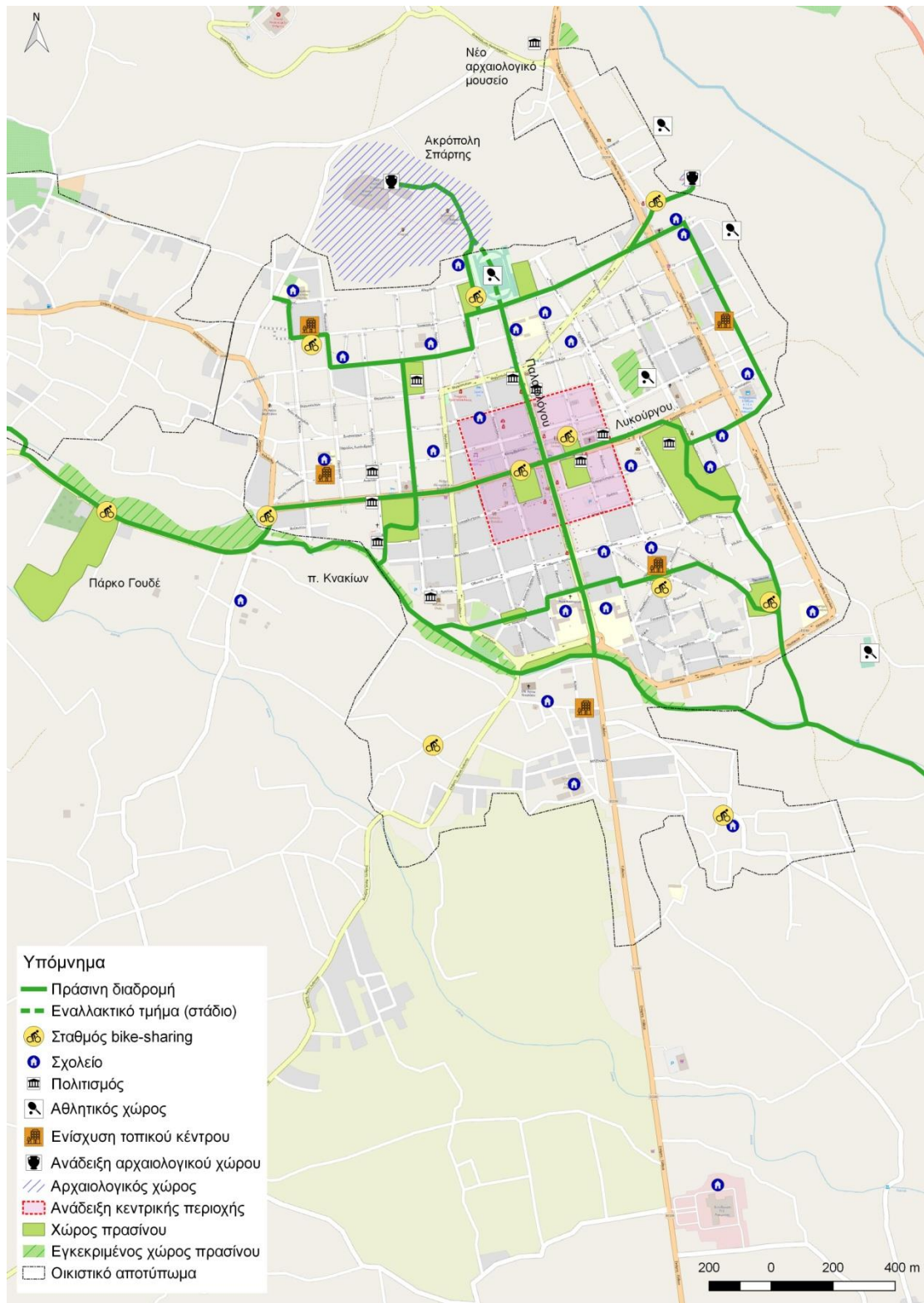
- Νέα Ιεράρχηση Σπάρτης:
 - Πρωτεύουσα αρτηρία: Γυθείου, Πλαταιών, Ορθίας Αρτέμιδος, ΕΟ Καλαμάτας-Σπάρτης, ΕΟ Σπάρτης-Μυστράς (μέσω Παλαιολόγιου) και επέκταση Λυκούργου προς περιφερειακό Σπάρτης
 - Δευτερεύουσα αρτηρία: Καλλικρατίδη, ΕΟ Σπάρτης-Μυστρά (μέσω Αγίου Ιωάννη), Αναπήρων, Λυκούργου (από ΕΟ Καλαμάτας-Σπάρτης έως Λεωνίδου), Λεωνίδου (από Όθωνος-Αμαλίας έως Θερμοπυλών), Θερμοπυλών (από Παλαιολόγου έως Λεωνίδου), Των 118, και Εθνικής Αντιστάσεως
 - Συλλεκτήρια οδός: Τριών Χάριτων, Οπλαρχηγών Νικολοπουλαίων, Παλαιολόγου (από Εθνικής Αντιστάσεως έως Όθωνος-Αμαλίας), Όθωνος-Αμαλίας (από Λεωνίδου έως Αρχιδάμου), Λυκούργου (από Αρχιδάμου έως Ορθίας Αρτέμιδος) και Αρχιδάμου (από Των 118 έως Όθωνος-Αμαλίας)
 - Ήπιας κυκλοφορίας: Παλαιολόγου (από Όθωνος-Αμαλίας έως Τριακοσίων) και Λυκούργου (από Λεωνίδου έως Αρχιδάμου),
- Κατασκευή οδικού τμήματος για σύνδεση του αστικού οδικού δικτύου με τον Περιφερειακό Σπάρτης (Μήκος: 1029,14m, από προηγούμενη περίοδο)
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20-30χλμ/ώρα (Εκταση: 1464,13 στρ. συνολικά, δηλαδή προσθήκη 792,83 στρ.)
- Προστασία τετραπλεύρου (Εκταση: 382,4 στρ.)
- Δημοτική συγκοινωνία: Γραμμή 1: Οδοί Λυκούργου (Μήκος: 1532,96m) και Παλαιολόγου (Μήκος: 1138,15m)
- Δημοτική συγκοινωνία: Γραμμή 2-Κυκλική (Μήκος: 6306,33m)
- Αναδιαμόρφωση κόμβων: συνολικός αριθμός (12), δηλαδή 6 νέοι
- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης: συνολικός αριθμός (5), δηλαδή 2 νέοι
- Ελεγχόμενη στάθμευση τύπου Α-επισκέπτες στην οδό Λυκούργου (μήκος 624,44m)
- Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης τύπου Β-κάτοικοι και επισκέπτες (Εκταση: 613,8στρ. συνολικά, δηλαδή προσθήκη 231,4στρ.)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών (Μήκος: 11552,2m συνολικά, δηλαδή προσθήκη 4958,4m)
- Σταθμοί bike-sharing: συνολικός αριθμός (13), δηλαδή 5 νέοι



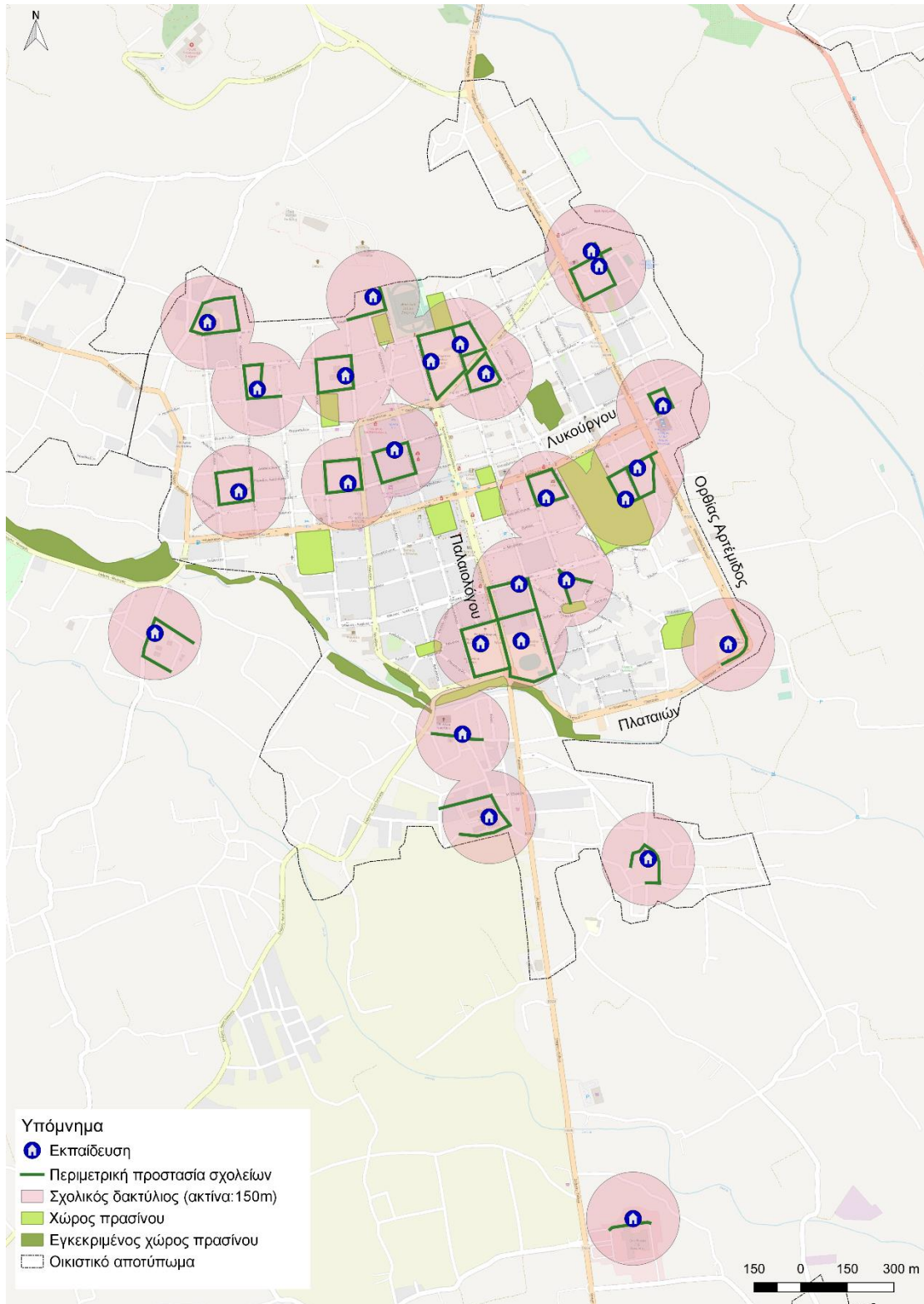
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας (Έκταση: 1606,9 στρ.-από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις (μόνιμες ή παροδικές) έξω από σχολεία (Μήκος: 8931m-από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: συνολικός αριθμός (5), δηλαδή 3 νέοι
- Μείωση ταχύτητας στο βασικό αστικό οδικό δίκτυο (Μήκος: 15042,9m-από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Ζώνη χαμηλών εκπομπών ρύπων (Έκταση: 406,9 στρ.-από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Ανάδειξη κεντρικής περιοχής με την υιοθέτηση μέτρων περιορισμού του αυτοκινήτου (Έκταση: 188,5 στρ. συνολικά, δηλαδή προσθήκη 113 στρ.)
- Ενίσχυση τοπικού κέντρου (μερική ωρίμανση διαδικασιών ενθάρρυνσης αστικού μετασχηματισμού): αριθμός (5)-από προηγούμενη χρονική περίοδο
- Ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων
- Μονοπάτια (Μήκος: 99218,5m, δηλαδή προσθήκη 54252,5m)
- Δημιουργία πράσινης διαδρομής «Μυστράς-Σπάρτη» (Μήκος 8126,47m-από προηγούμενη χρονική περίοδο)



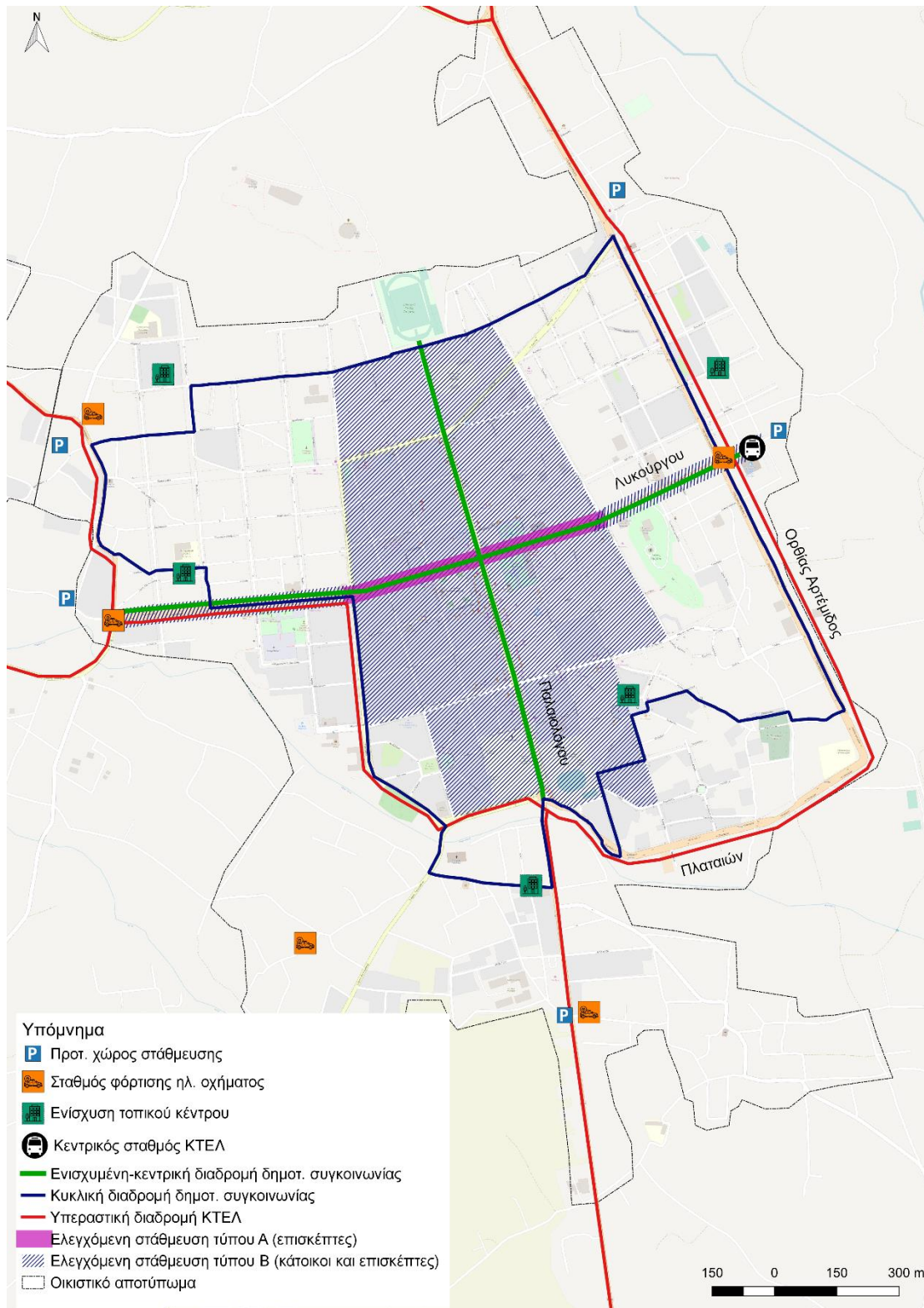
Εικόνα 13: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (10ετία)



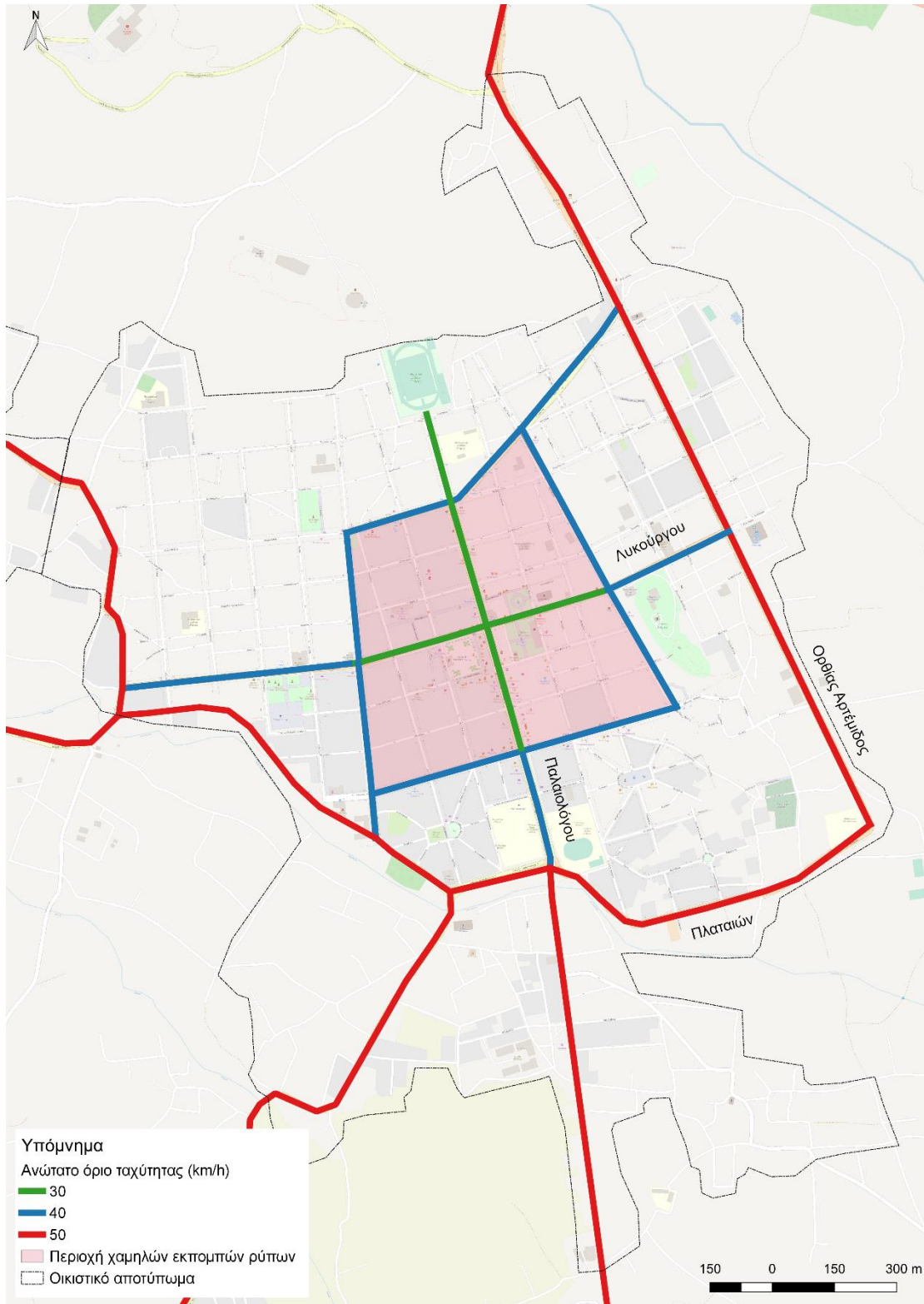
Εικόνα 14: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές, σταθμοί bike-sharing και κεντρικές περιοχές (10ετία)



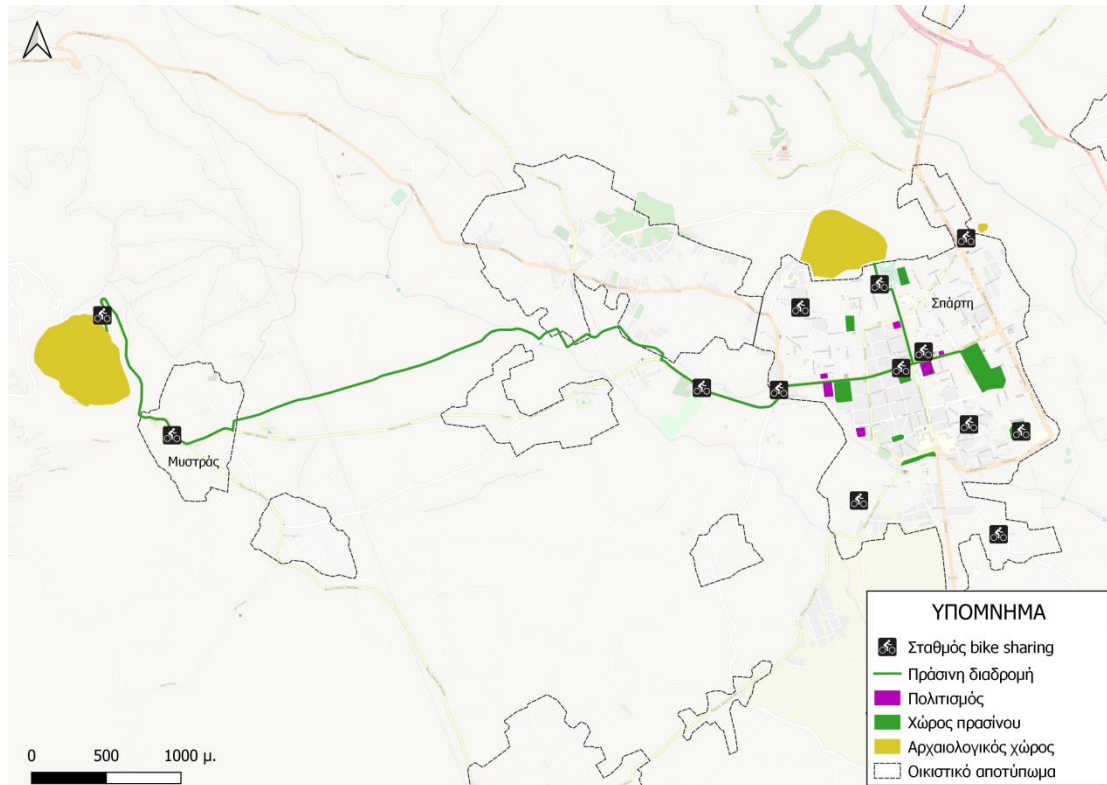
Εικόνα 15: Προστασία σχολείων και σχολικοί δακτύλιοι (10ετία)



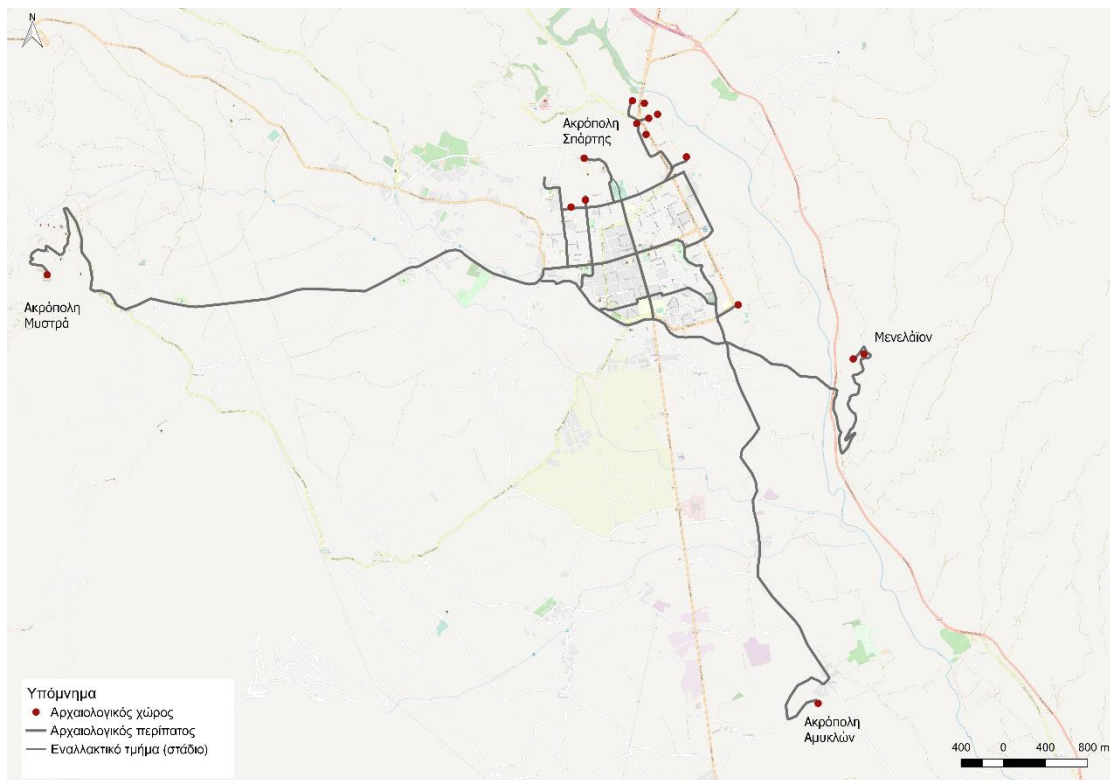
Εικόνα 16: Δημόσια συγκοινωνία, περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (10ετία)



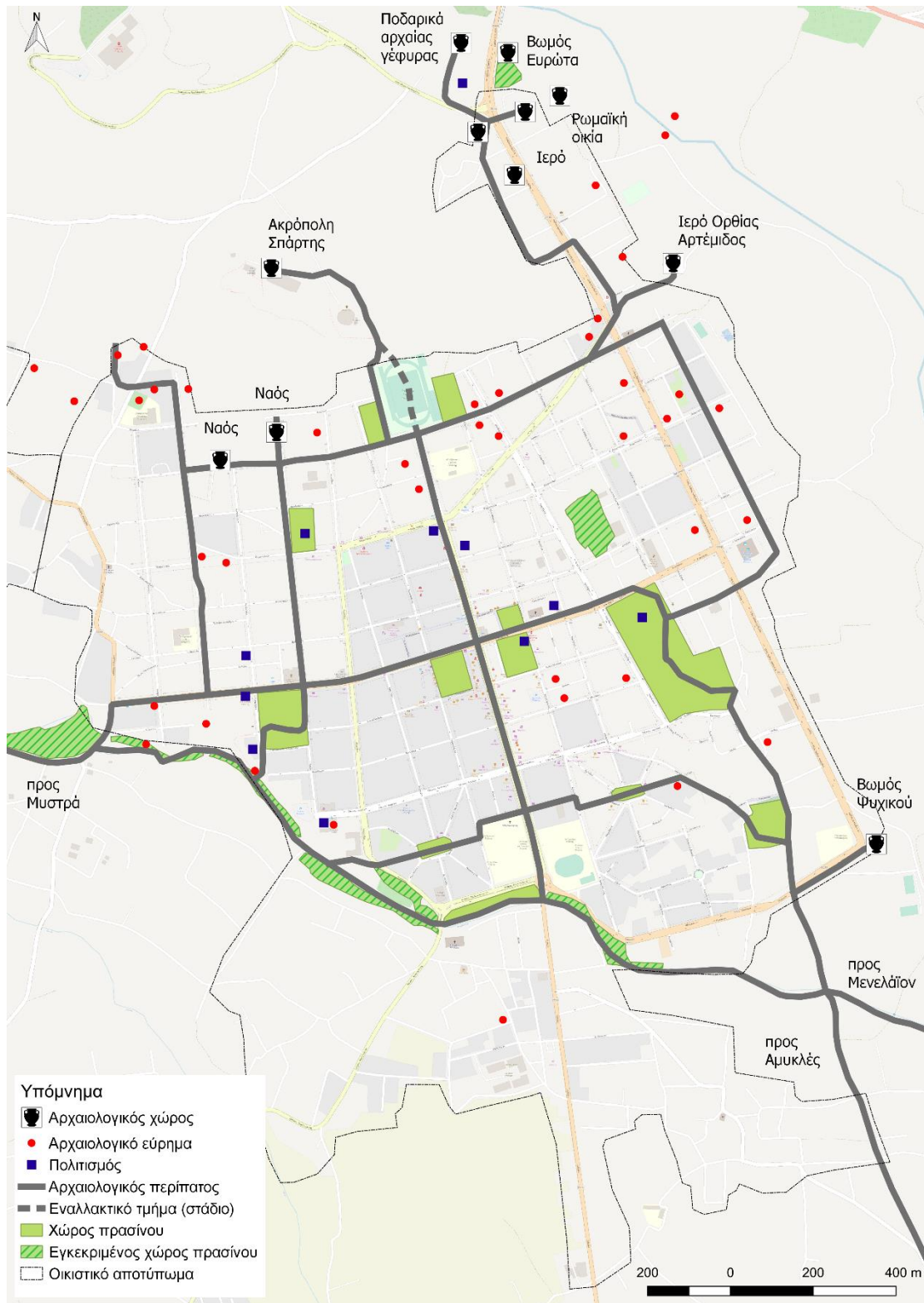
Εικόνα 17: Μείωση ταχύτητας και περιοχή χαμηλών εκπομπών αερίων ρύπων (10ετία)



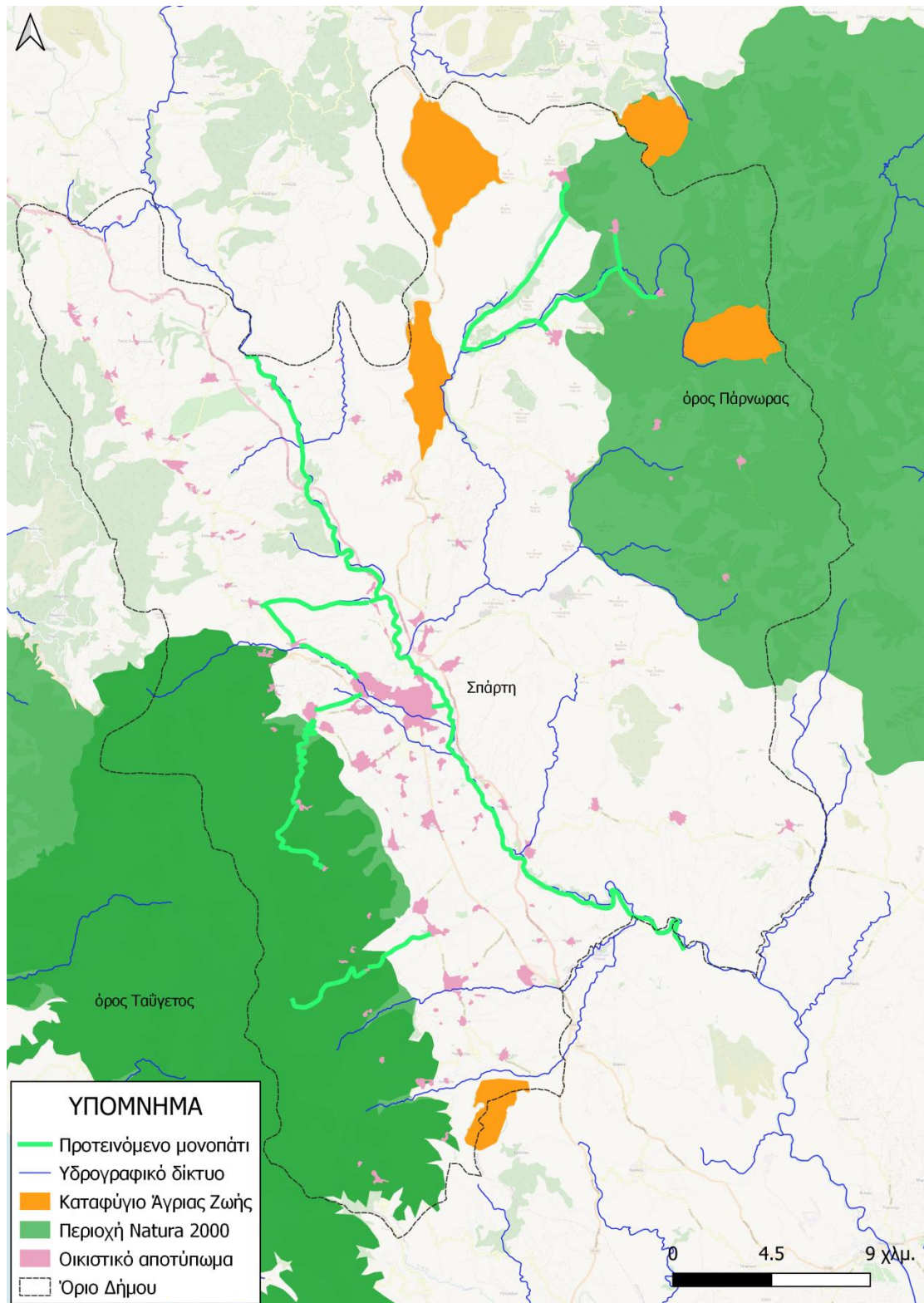
Εικόνα 18: Προτεινόμενη πράσινη διαδρομή Μυστράς-Σπάρτη (10ετία)



Εικόνα 19: Προτεινόμενος αρχαιολογικός περίπατος Μυστράς-Σπάρτη-Αμύκλες-Μενέλιον – Τάφος Βαφειού (10ετία)



Εικόνα 20: Προτεινόμενος αρχαιολογικός περίπατος εντός της Σπάρτης (10ετία)



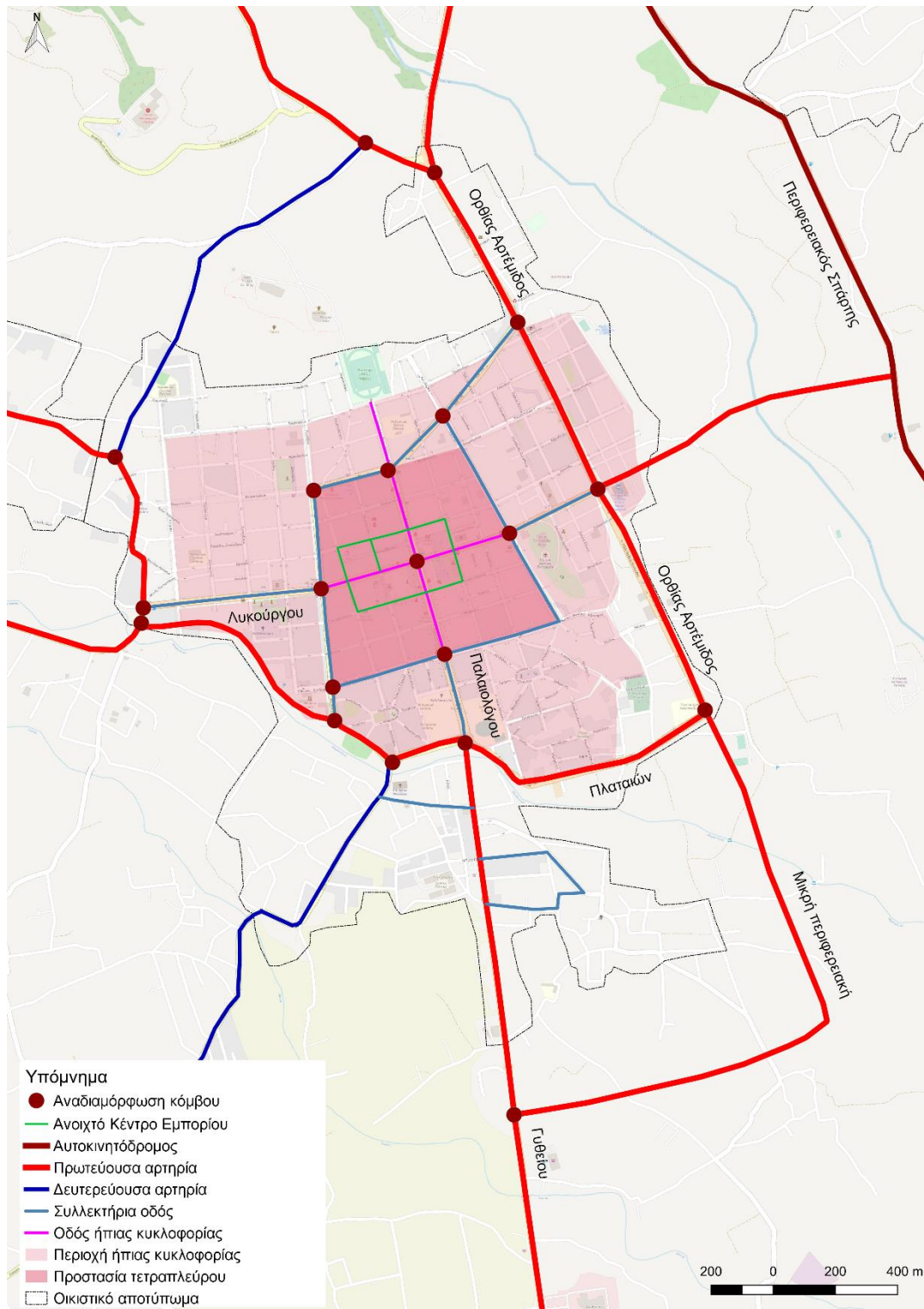
Εικόνα 21: Προτεινόμενα μονοπάτια (10ετία)

15ετία

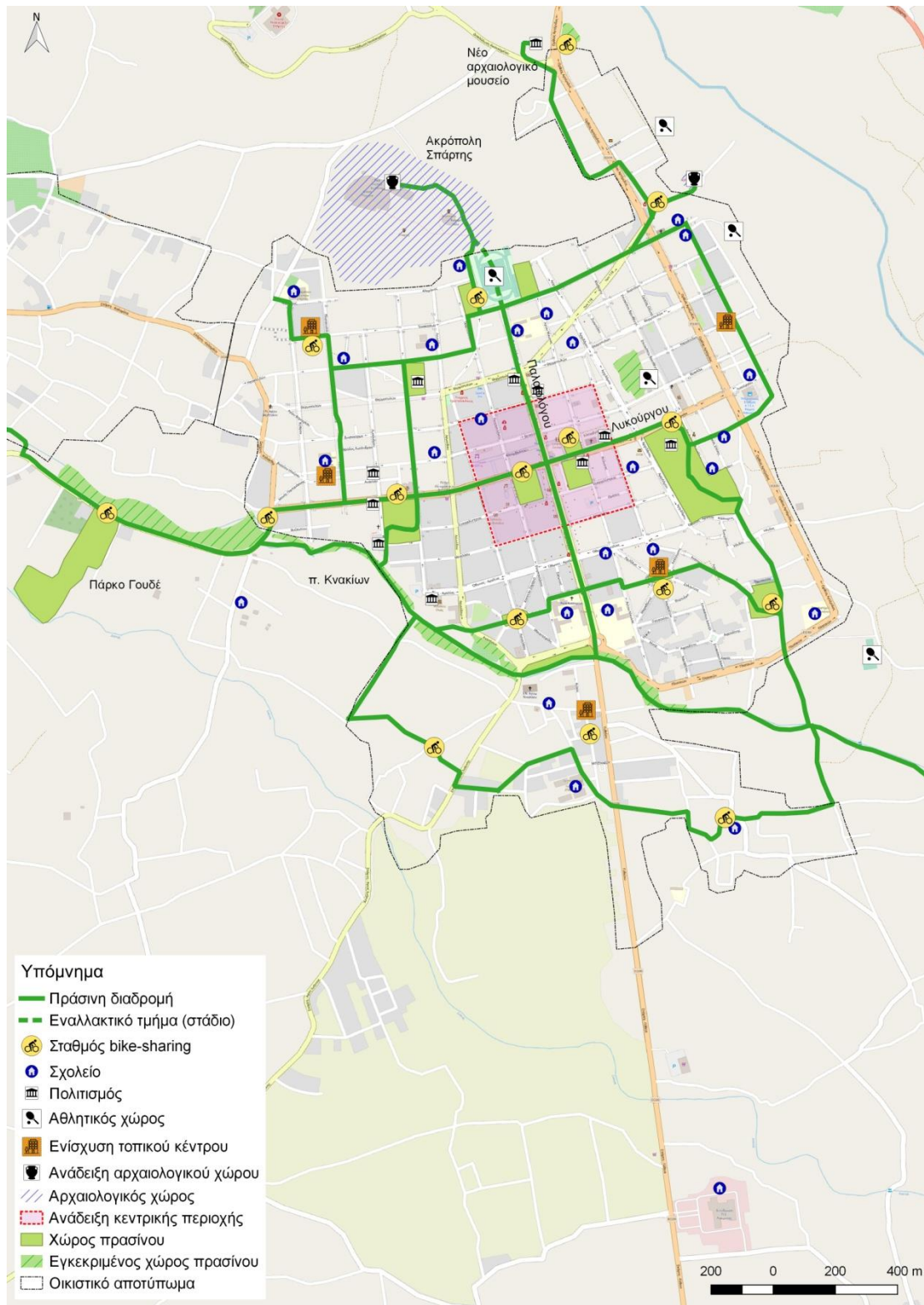
- Νέα Ιεράρχηση Σπάρτης:
 - Πρωτεύουσα αρτηρία: Γυθείου, Πλαταιών, Ορθίας Αρτέμιδος, ΕΟ Καλαμάτας-Σπάρτης, Αναπήρων, Εθνικής Αντιστάσεως, ΕΟ Σπάρτης-Μυστράς (μέσω Παλαιολόγιου), επέκταση Λυκούργου προς περιφερειακό Σπάρτης και μικρή περιφερειακή
 - Δευτερεύουσα αρτηρία: Καλλικρατίδη, ΕΟ Σπάρτης-Μυστρά (μέσω Αγίου Ιωάννη)
 - Συλλεκτήρια οδός: Παλαιολόγου (από Εθνικής Αντιστάσεως έως Όθωνος-Αμαλίας), Όθωνος-Αμαλίας (από Λεωνίδου έως Αρχιδάμου), Λυκούργου (από Αρχιδάμου έως Ορθίας Αρτέμιδος), Λυκούργου (από Λεωνίδου έως ΕΟ Σπάρτης-Μυστρά μέσω Παλαιολόγιου), Αρχιδάμου (από Των 118 έως Όθωνος-Αμαλίας) Θερμοπυλών (από Παλαιολόγου έως Λεωνίδου), Λεωνίδου (από Αναπήρων έως Θερμοπυλών), Των 118 και Οπλαρχηγών Νικολοπουλαίων, Λυκούργου (από ΕΟ Καλαμάτας-Σπάρτης έως Λεωνίδου),
 - Ήπιας κυκλοφορίας: Παλαιολόγου (από Όθωνος-Αμαλίας έως Τριακοσίων) και Λυκούργου (από Λεωνίδου έως Αρχιδάμου),
- Κατασκευή οδικού τμήματος για σύνδεση του αστικού οδικού δικτύου με τον Περιφερειακό Σπάρτης (Μήκος: 1029,14m, από προηγούμενη περίοδο)
- Κατασκευή νοτιοδυτικής περιφερειακής οδού για αποφόρτιση του κέντρου της Σπάρτης από διαμπερείς ροές (Μήκος: 760,3m)
- Κατασκευή μικρής περιφερειακής (Μήκος: 2138,3m)
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ/ώρα (Έκταση: 1565,9στρ. συνολικά, δηλαδή προσθήκη 101,77 στρ.)
- Προστασία τετραπλεύρου (Έκταση: 382,4 στρ.)
- Δημοτική συγκοινωνία: Γραμμή 1: Οδοί Λυκούργου (Μήκος: 1532,96m) και Παλαιολόγου (Μήκος: 1138,15m)
- Δημοτική συγκοινωνία: Γραμμή 2-Κυκλική (Μήκος: 6306,33m)
- Αναδιαμόρφωση κόμβων: συνολικός αριθμός (20), δηλαδή 8 νέοι
- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης: συνολικός αριθμός (6), δηλαδή 1 νέος
- Ελεγχόμενη στάθμευση τύπου Α-επισκέπτες στην οδό Λυκούργου (μήκος 624,44m))
- Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης τύπου Β-κάτοικοι και επισκέπτες (Έκταση: 795,2στρ. συνολικά, δηλαδή προσθήκη 181,4στρ.)



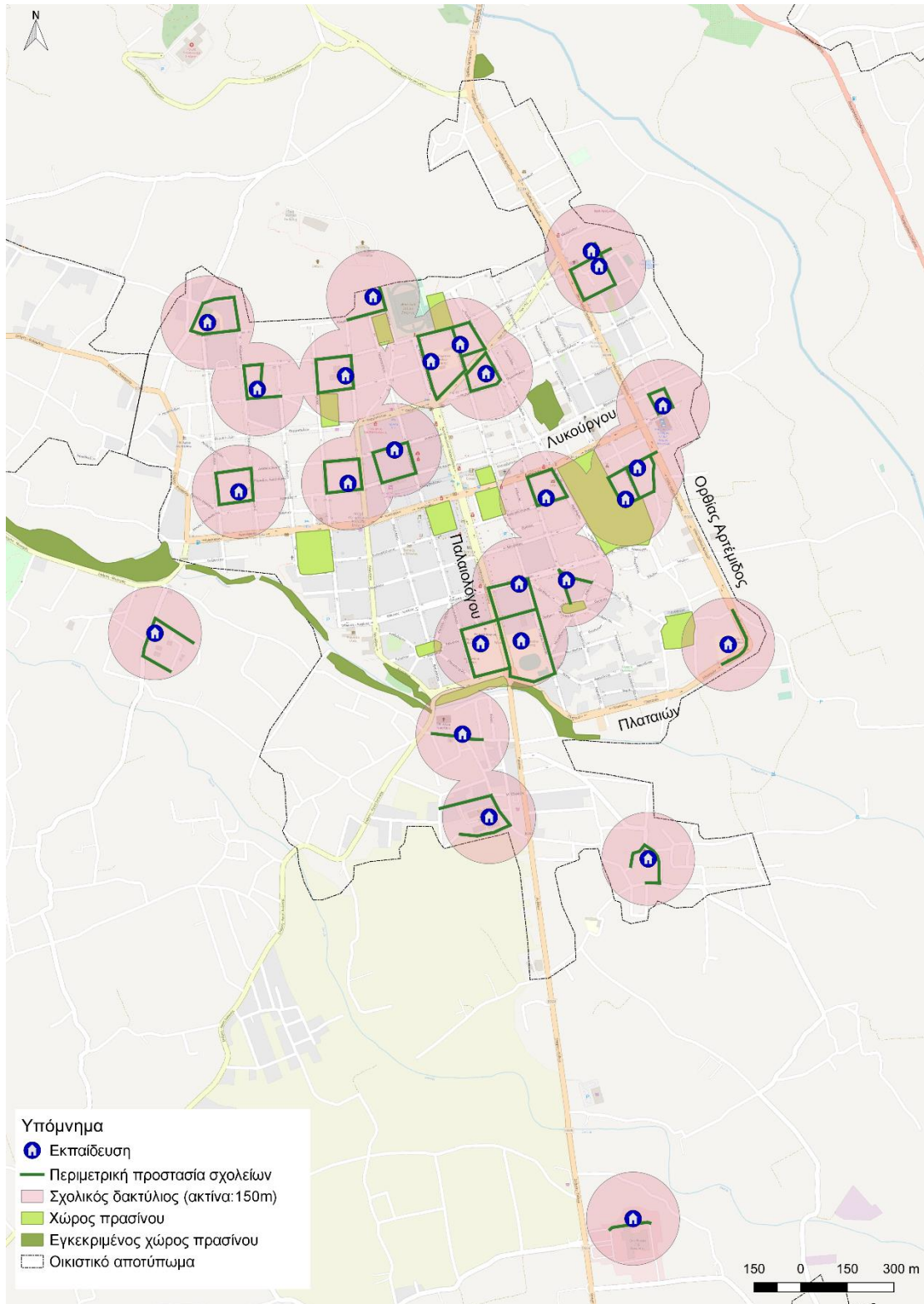
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών (Μήκος: 15482m συνολικά, δηλαδή προσθήκη 3929,8m)
- Σταθμοί bike-sharing: συνολικός αριθμός (19), δηλαδή 6 νέοι εκ των οποίων 1 σταθμός χωροθετείται στον οικισμό του Μυστρά
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας (Έκταση: 1606,9 στρ.-από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις (μόνιμες ή παροδικές) έξω από σχολεία (Μήκος: 8931m-από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: συνολικός αριθμός (7), δηλαδή 2 νέοι
- Μείωση ταχύτητας στο βασικό αστικό οδικό δίκτυο (Μήκος: 15786,1m, δηλαδή προσθήκη 743,2m)
- Ζώνη χαμηλών εκπομπών ρύπων (Έκταση: 406,9 στρ.-από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Ανάδειξη κεντρικής περιοχής με την υιοθέτηση μέτρων περιορισμού του αυτοκινήτου (Έκταση: 188,5 στρ.-από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Ενίσχυση τοπικού κέντρου (πλήρης ωρίμανση διαδικασιών ενθάρρυνσης αστικού μετασχηματισμού): αριθμός (5)-από προηγούμενη χρονική περίοδο
- Ανάδειξη αρχαιολογικών χώρων
- Μονοπάτια (Μήκος: 158640,9m, δηλαδή προσθήκη 59.422,4m)
- Δημιουργία πράσινης διαδρομής «Μυστράς-Σπάρτη» (Μήκος 8126,47m-από προηγούμενη χρονική περίοδο)



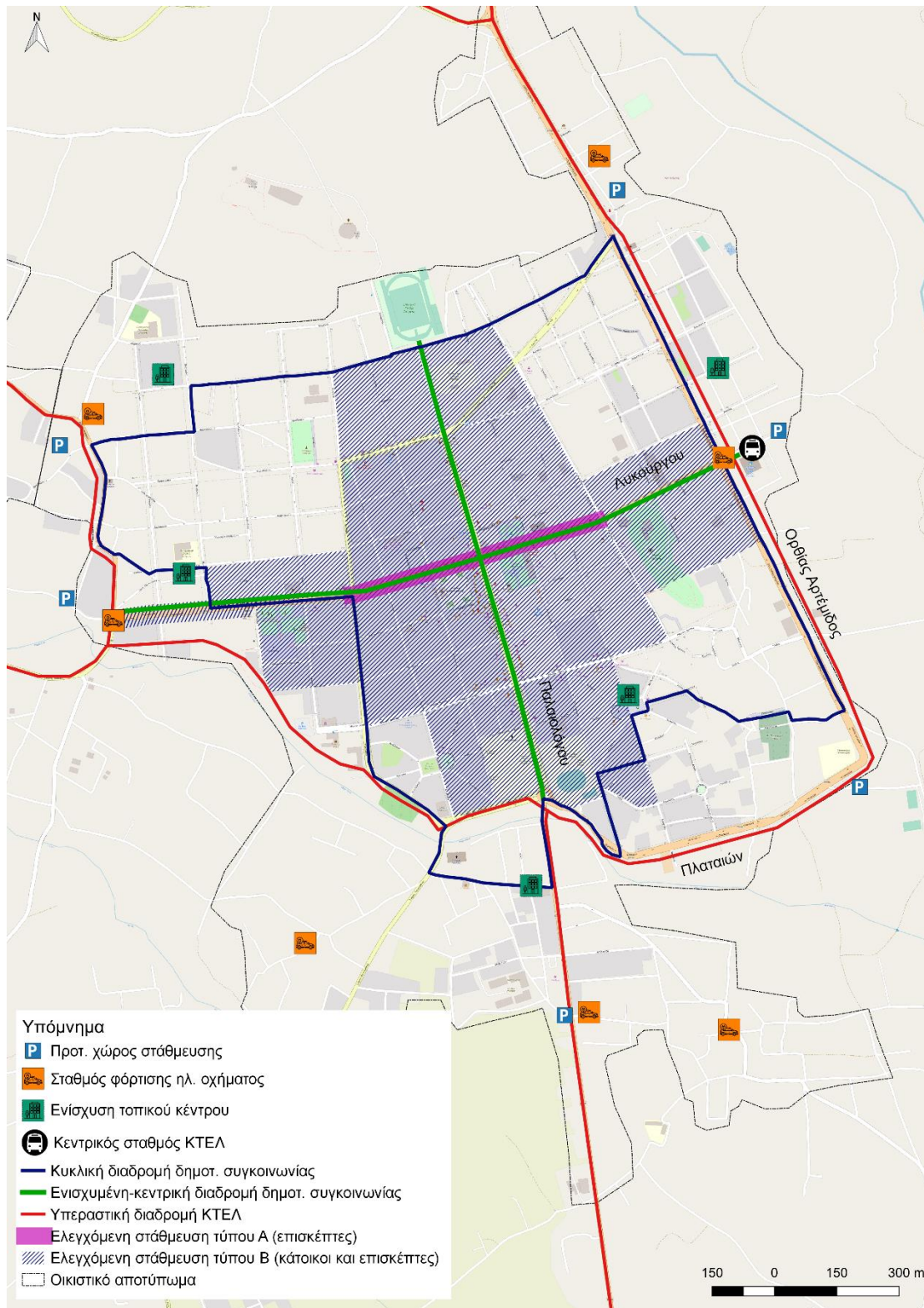
Εικόνα 22: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (15ετία)



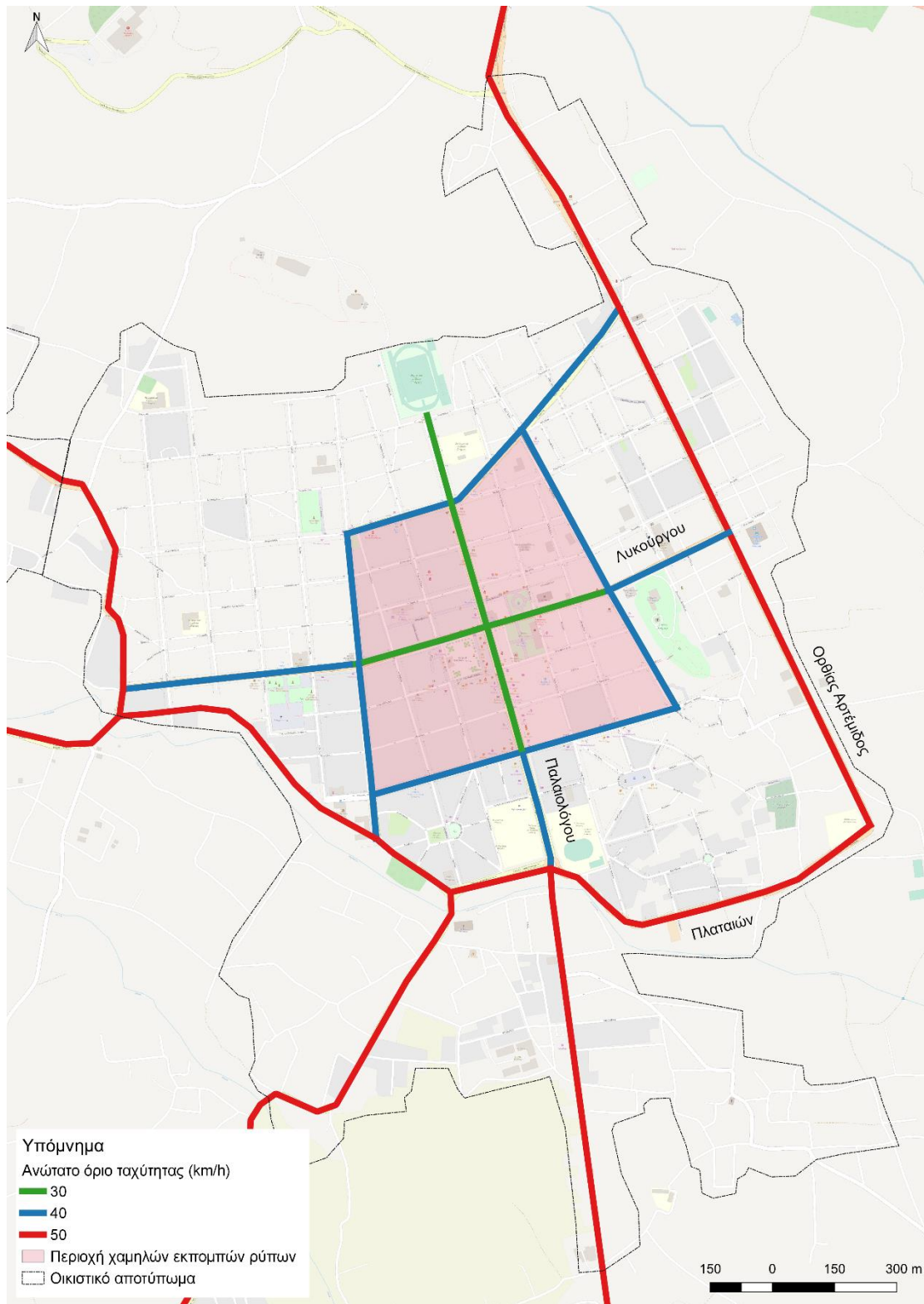
Εικόνα 23: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές, σταθμοί bike-sharing και κεντρικές περιοχές (15ετία)



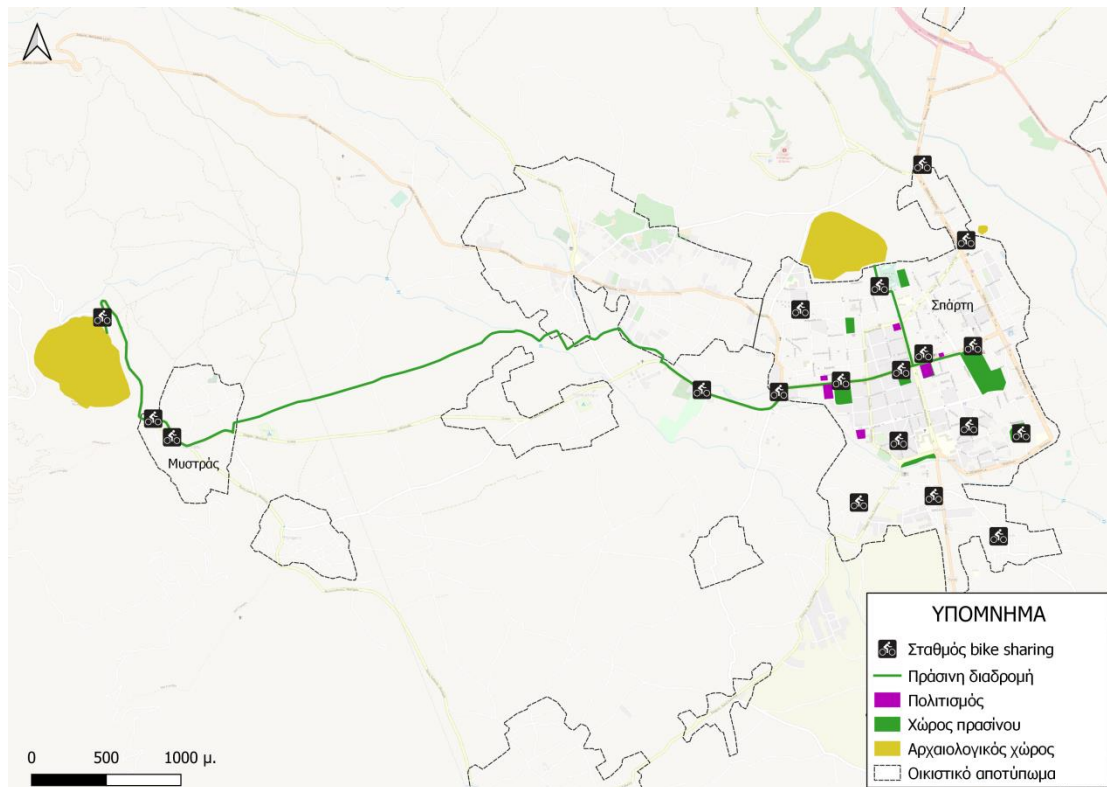
Εικόνα 24: Προστασία σχολείων και σχολικοί δακτύλιοι (15ετία)



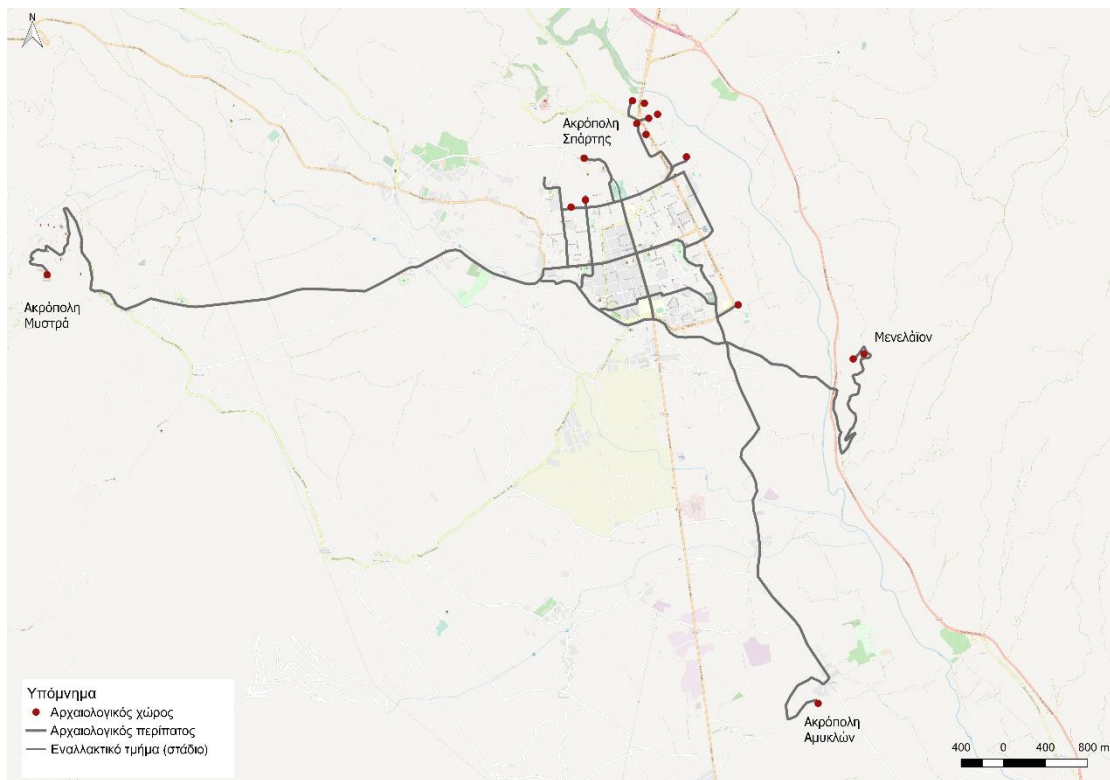
Εικόνα 25: Δημόσια συγκοινωνία, περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (15ετία)



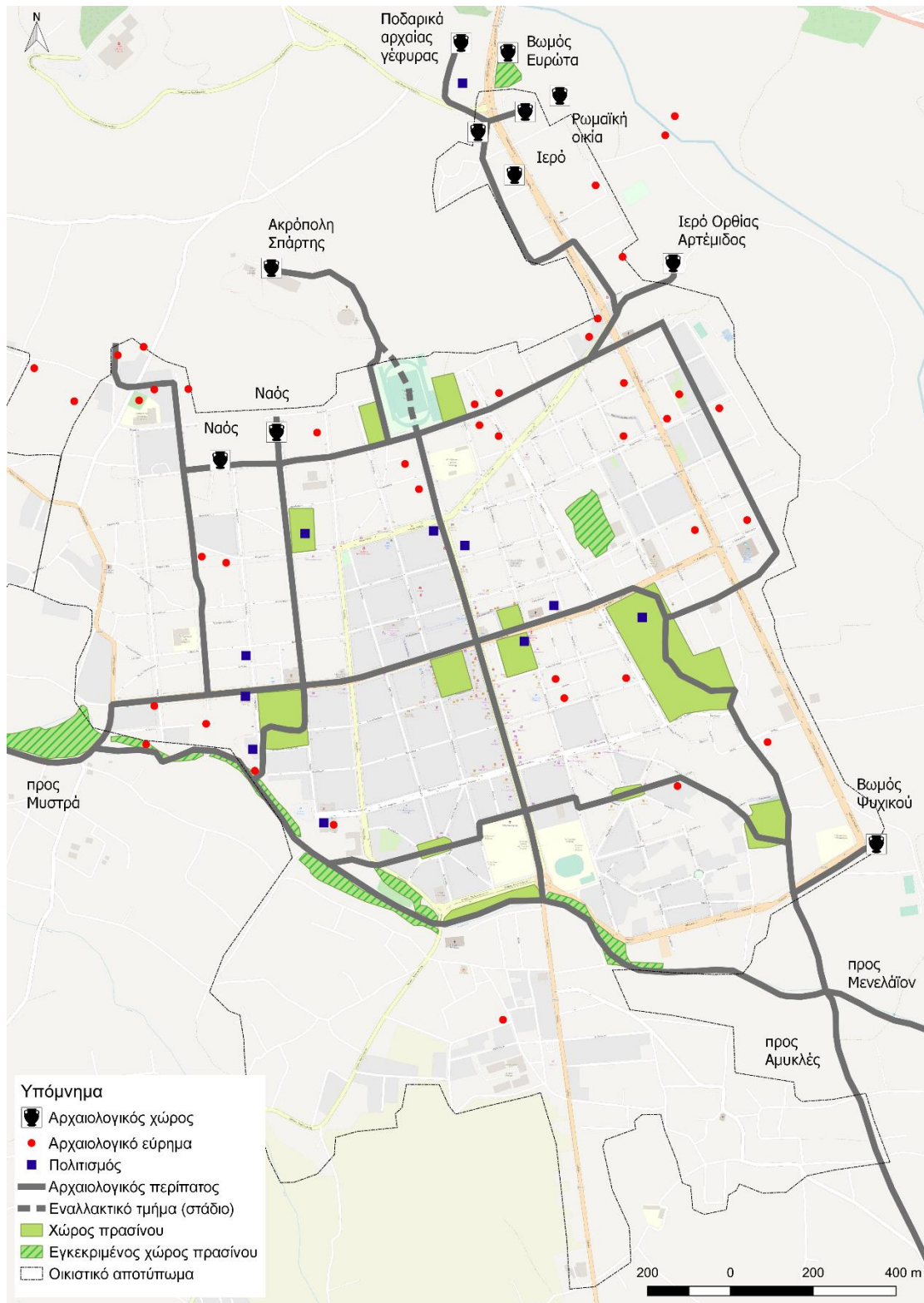
Εικόνα 26: Μείωση ταχύτητας και περιοχή χαμηλών εκπομπών αερίων ρύπων (15ετία)



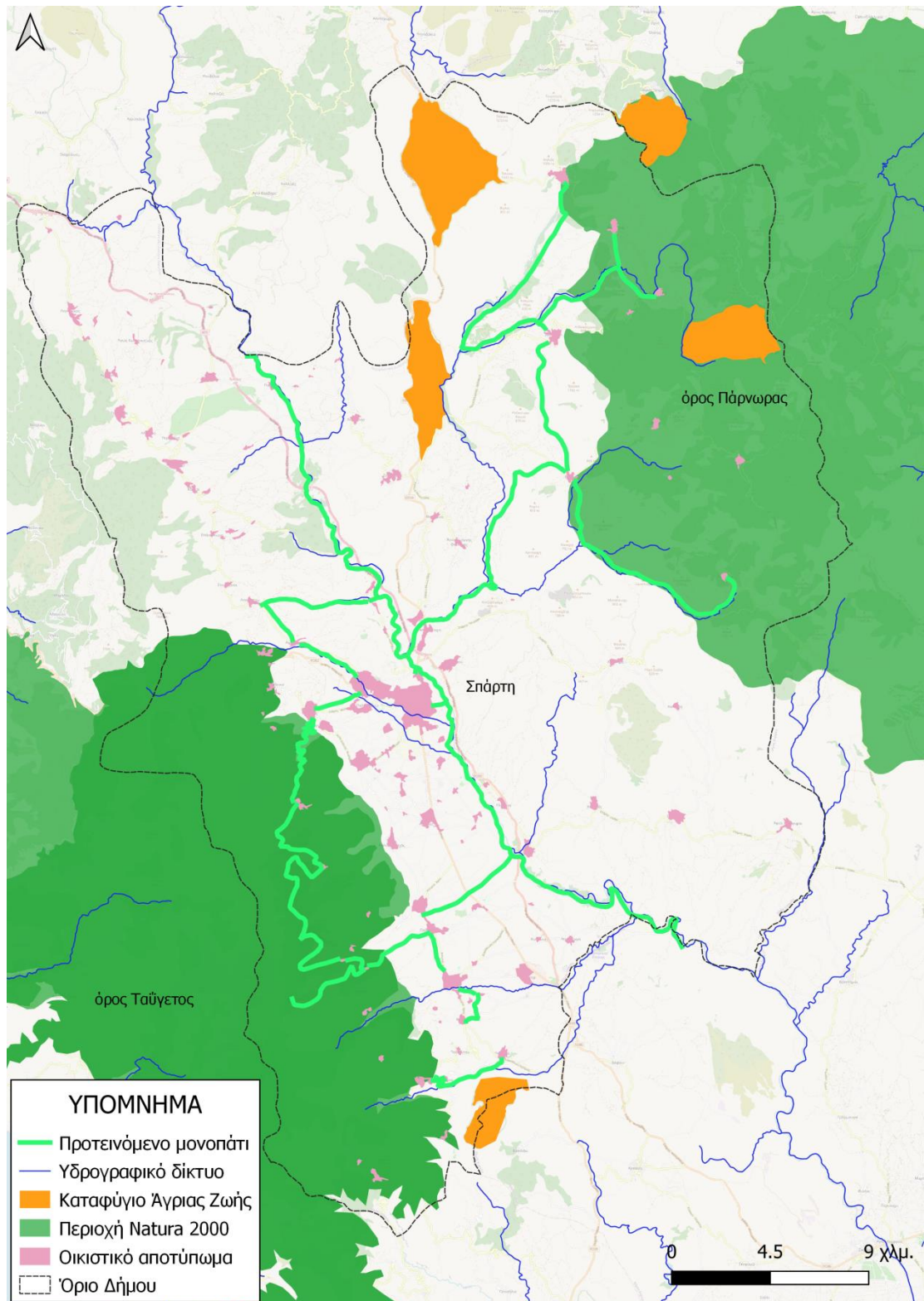
Εικόνα 27: Προτεινόμενη πράσινη διαδρομή Μυστράς-Σπάρτη (15ετία)



Εικόνα 28: Προτεινόμενος αρχαιολογικός περίπατος Μυστράς-Σπάρτη-Αμικλές-Μενελάιον – Τάφος Βαφειού (15ετία)



Εικόνα 29: Προτεινόμενος αρχαιολογικός περίπατος εντός της Σπάρτης (15ετία)



Εικόνα 30: Προτεινόμενα μονοπάτια (15ετία)

Προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης για την υλοποίηση των μέτρων

Στον επόμενο πίνακα αντιστοιχίζονται τα επιμέρους μέτρα με ενδεικτικό προϋπολογισμό καθώς και πηγή χρηματοδότησης. Η διαδικασία της χρηματοδότησης αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα σημεία του ΣΒΑΚ (ELTIS, 2019), καθώς καθορίζει δραστικά την πιθανότητα εφαρμογής μέτρων και πολιτικών αλλά και των ενδεχόμενων παρεμβάσεων. Κατ' ουσία η διαδικασία της χρηματοδότησης διαδραματίζει το ρόλο συνδετικού κρίκου ανάμεσα στην «Θεωρία και στην πράξη». Ως εκ τούτου πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη κατά την εκπόνηση του σχεδίου, αποσκοπώντας στη διαμόρφωση ενός σχετικού πλαισίου που χαρακτηρίζεται από σαφήνεια και λειτουργικότητα.

Οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν, γεγονός που δίνει μια ευελιξία στο ΣΒΑΚ να αντλήσει χρηματικούς πόρους με διάφορους τρόπους, μεγιστοποιώντας με αυτόν τον τρόπο την αρμονική εφαρμογή του συνόλου των προτεινόμενων μέτρων. Σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη χρηματοδότηση των ΣΒΑΚ (Funding and financing of Sustainable Urban Mobility Measures-ELTIS, 2019), οι δύο βασικοί τρόποι χρηματοδότησης είναι αφενός μεν η αύξηση του κρατικού προϋπολογισμού και αφετέρου δε η μείωση του κόστους των έργων και υπηρεσιών που αφορούν στον κρατικό προϋπολογισμό. Αναφορικά με τον πρώτο τρόπο, οι πηγές χρηματοδότησης είναι οι εξής: α) Δημοτικά έσοδα πχ δημοτικά τέλη, έσοδα από ελεγχόμενη στάθμευση κ.α. β) Εθνική ή Περιφερειακή χρηματοδότηση γ) Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα και δ) εξωτερικοί τρόποι χρηματοδότησης πχ δάνεια, δημοτικά ή πράσινα ομόλογα. Σχετικά με τον δεύτερο τρόπο, σημειώνεται πως έχει μεγάλη σημασία η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην χρηματοδότηση των πολιτικών ή των έργων (πχ ΣΔΙΤ ή απλή ιδιωτική πρωτοβουλία, κτλ)

Επισημαίνεται πως κατά την παρακολούθηση της υλοποίησης του σχεδίου οι πηγές αυτές έχουν τη δυνατότητα να διαφοροποιούνται από την Ομάδα Εργασίας. Οι διαφοροποιήσεις αυτές εξαρτώνται άμεσα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, τα ποσοστά απορρόφησης του Τεχνικού Προγράμματος του Δήμου, τις νέες ευκαιρίες χρηματοδότησης κ.λπ.

Τονίζεται ότι η κοστολόγηση έχει πραγματοποιηθεί στο στάδιο της πολυκριτηριακής ανάλυσης η οποία βασίστηκε στις τιμές και στο κόστος ανά μονάδα του εκάστοτε μέτρου.

Πίνακας 12: Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων

Μέτρο	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα εντοπισμός υπεύθυνου και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	
ΠΜ1: Βελτίωση της ποιότητας των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας <i>Διαχείριση κινητικότητας</i>	Ο.Μ.1- ΠΜ1 Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας	72.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης, ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου (η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης)	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	3 χρόνια
	Ο.Μ.1- ΠΜ1 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	0 ευρώ	Κανένα επιπρόσθετο κόστος για τον Δήμο	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	5 χρόνια +++
	Ο.Μ.1- ΠΜ1 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	50.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iv. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας (η χρηματοδότηση αφορά σε	Δήμος Σπάρτης	3 χρόνια

			προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης)		
Ο.Μ.1- ΠΜ1 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS)	150.000 ευρώ		<ul style="list-style-type: none"> i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iv. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας <p>(η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων)</p>	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης (ειδικό τμήμα)	3 χρόνια
Ο.Μ.1- ΠΜ1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές	4.960.800 ευρώ		<ul style="list-style-type: none"> i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Πράσινο Ταμείο <p>(η χρηματοδότηση αφορά μικρά έργα ανάπλασης των οδών που απαιτούνται για την μετατροπή τους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας)</p>	Δήμος Σπάρτης	3 χρόνια
Ο.Μ.1- ΠΜ1 Μονοδρόμηση	12.000 ευρώ (πινακίδες)		<ul style="list-style-type: none"> i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης 	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης	2 χρόνια

	τμημάτων οδών		(η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης)		
	Ο.Μ.1- ΠΜ1 Ανάπτυξη συστήματος car pooling	10.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά σε διαμόρφωση και ανάπτυξη εκστρατείας για τη βιώσιμη κινητικότητα)	Δήμος Σπάρτης	3 χρόνια
ΠΜ1: Βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας Βελτίωση υποδομών	Ο.Μ.2- ΠΜ1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	2.000.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για βασικό οδικό δίκτυο ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iv. (η χρηματοδότηση αφορά σε μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α, καθώς και στην κατασκευή κόμβων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, διαμόρφωση κυκλικών,	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	7 χρόνια

			χαμηλού κόστους παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, κράσπεδα, σήμανση κ.α)		
Ο.Μ.2- ΠΜ1 Αναβάθμιση- Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς	975.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για βασικό οδικό δίκτυο ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου (η χρηματοδότηση αφορά σε μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α, καθώς και στην κατασκευή κόμβων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, διαμόρφωση κυκλικών, χαμηλού κόστους παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, κράσπεδα, σήμανση κ.α)	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης	7 χρόνια	
Ο.Μ.2- ΠΜ1 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	600.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για βασικό οδικό δίκτυο (η χρηματοδότηση αφορά σε μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α, καθώς και	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης	5 χρόνια	

			στην κατασκευή κόμβων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, διαμόρφωση κυκλικών, χαμηλού κόστους παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, κράσπεδα, σήμανση κ.α)		
O.M.2- ΠΜ1	32.828 ευρώ	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α) (η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης)	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	3 χρόνια
O.M.2- ΠΜ1	5.000.000 ευρώ	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	i. Ίδιοι πόροι δήμου ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά σε έργα αναβάθμισης και διασύνδεσης του περιφερειακού με τη πόλη της Σπάρτης)	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	5 χρόνια +++
O.M.2- ΠΜ1	600.000 ευρώ	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n	i. Ίδιοι πόροι δήμου ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	4 χρόνια

	ride)		συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων καθώς και κατασκευή των χώρων)		
	O.M.2- ΠΜ1 Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	50.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα για δράσεις καινοτομίας	Δήμος Σπάρτης	3 χρόνια
ΠΜ2: Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης <i>Διαχείριση κινητικότητας</i>	O.M.1- ΠΜ2 Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες	350.000 ευρώ	i. ΚΤΕΛ Λακωνίας ii. Ίδιοι πόροι δήμου (η όποια χρηματοδότηση αφορά στη λειτουργία επιπλέον δρομολογίων άρα λειτουργικά κόστη γραμμής – προσωπικό, καύσιμα, συστήματα υποστήριξης- και ενδεχόμενα την προμήθεια οχημάτων)	ΚΤΕΛ Λακωνίας Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	2 χρόνια
	O.M.1- ΠΜ2	250.000 ευρώ	i. ΚΤΕΛ Λακωνίας	Δήμος Σπάρτης	2 χρόνια

	Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand)		<ul style="list-style-type: none"> ii. Ίδιοι πόροι δήμου iii. Ιδιωτική πρωτοβουλία iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα για δράσεις καινοτομίας <p>(η χρηματοδότηση αφορά στη λειτουργία επιπλέον δρομολογίων άρα λειτουργικά κόστη γραμμής – προσωπικό, καύσιμα, συστήματα υποστήριξης- και ενδεχόμενα την προμήθεια οχημάτων)</p>	ΚΤΕΛ Λακωνίας	
	Ο.Μ.1- ΠΜ2 Αξιοποίηση συστήματος ταξί για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί	50.000 ευρώ	<ul style="list-style-type: none"> i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης ii. Ιδιωτική πρωτοβουλία (σωματείο ταξί Σπάρτης) <p>(η χρηματοδότηση αφορά στη δημιουργία διαδικτυακής εφαρμογής ταξί)</p>	Δήμος Σπάρτης Σωματείο Ταξί	2 χρόνια
ΠΜ2: Προώθηση των βιώσιμων μέσων και	Ο.Μ.2- ΠΜ2 Αγορά και	1.000.000 ευρώ	<ul style="list-style-type: none"> i. Ίδιοι πόροι δήμου 	Δήμος Σπάρτης	5 χρόνια

τρόπων μετακίνησης Βελτίωση υποδομών	κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας	(αφορά στην αγορά 4 λεωφορείων και στην κυκλοφορία τους)	<ul style="list-style-type: none"> ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Πράσινο ταμείο iv. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων <p>(η χρηματοδότηση αφορά στην προμήθεια νέων οχημάτων και ενδεχόμενη αναβάθμιση υφιστάμενων)</p>		
	Ο.Μ.2- ΠΜ2 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας (νέες και παλιές) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	75.000 ευρώ	<ul style="list-style-type: none"> i. Ίδιοι πόροι δήμου ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. ΚΤΕΛ Λακωνίας iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα καινοτομίας <p>(η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη συστήματος τηλεματικής και στην τοποθέτηση του απαραίτητου εξοπλισμού)</p>	Δήμος Σπάρτης ΚΤΕΛ Λακωνίας	2 χρόνια
	Ο.Μ.2- ΠΜ2 Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και	2.322.300 ευρώ	<ul style="list-style-type: none"> i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου 	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	6 χρόνια

	σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης)		<ul style="list-style-type: none"> iii. Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα 		
	<p>O.M.2- ΠΜ2</p> <p>Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ)</p>	285.000 ευρώ	<ul style="list-style-type: none"> i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iii. Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας iv. Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α v. Ιδιωτική πρωτοβουλία <p>(η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία του συστήματος, εκτός της περίπτωσης όπου το σύστημα τοποθετεί και διαχειρίζεται εξ'</p>	<p>Δήμος Σπάρτης</p> <p>Περιφέρεια Πελοποννήσου</p> <p>Ιδιωτική πρωτοβουλία</p>	3 χρόνια

			ολοκλήρου ιδιώτης)		
Ο.Μ.2- ΠΜ2 Πεζοδρομήσεις ή παροδικές πεζοδρομήσεις οδών έμπροσθεν των εισόδων σχολικών συγκροτημάτων	1.1339.500 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτού μενα (η χρηματοδότηση αφορά τη σύνταξη οριστικής μελέτης, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και την κατασκευή του πεζόδρομου, σήμανση κ.α)	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου με τη συμβολή των Περιφ. Διευθύνσεων Α & Β' Βάθμιας Εκπαίδευσης	4 χρόνια	
Ο.Μ.2- ΠΜ2 Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης	6.022.500 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά τη σύνταξη οριστικής μελέτης, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και την κατασκευή του πεζόδρομου, σήμανση κ.α)	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης	5 χρόνια	

	<p>O.M.2- ΠΜ2</p> <p>Πεζοδρόμηση στο κέντρο οικισμών</p>	<p>3.000.000 ευρώ</p>	<p>i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης (προερχ. Από Δημοτικά τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α.)</p> <p>ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου</p> <p>(η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α. καθώς και τα έργα κατασκευής μόνιμων πεζόδρομων στους οικισμούς του Δήμου)</p>	<p>T.Y. Δήμου Σπάρτης</p>	<p>7 χρόνια</p>
	<p>O.M.2- ΠΜ2</p> <p>Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)</p>	<p>93.999 ευρώ</p>	<p>i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α.)</p> <p>ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου</p> <p>iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</p> <p>(η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α. καθώς και στην κατασκευή των έργων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων,</p>	<p>T.Y. Δήμου Σπάρτης</p>	<p>8 χρόνια</p>

			υπερυψωμένες διαβάσεις, σήμανση, πεζοδρομήσεις και μετατροπές οδών σε ήπια κυκλοφορία κ.α)		
	Ο.Μ.2- ΠΜ2 Πύκνωση διαβάσεων στις- ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων - ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	75.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας Πελοποννήσου για βασικό οδικό δίκτυο ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου (η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης)	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	3 χρόνια
ΠΜ2: Προώθηση των βιώσιμων και τρόπων μέσων μετακίνησης <i>Πολιτικές προώθησης</i>	Ο.Μ.3- ΠΜ2 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	5.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη εργαλείων (crowdsensing))	Δήμος Σπάρτης	2 χρόνια
	Ο.Μ.3- ΠΜ2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop)	50.0000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στη διοργάνωση workshop)	Δήμος Σπάρτης	5 χρόνια +++

	συμμετοχικού σχεδιασμού		συμμετοχικού σχεδιασμού)		
	Ο.Μ.3- ΠΜ2 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	10.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Ιδιωτική πρωτοβουλία (η χρηματοδότηση αφορά στη διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία)	Δήμος Σπάρτης με τη συμβολή των Περιφ. Διευθύνσεων Α & Β' Βάθμιας Εκπαίδευσης και των φορέων της πόλης	5 χρόνια +++
ΠΜ3: Αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος <i>Διαχείριση κινητικότητας</i>	Ο.Μ.1- ΠΜ3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	250.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α (η χρηματοδότηση αφορά στην αγορά και εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού (π.χ. μπάρες, κολωνάκια), τοποθέτησης οριζόντιας και κατακορύφης σήμανσης που περιορίζουν ή απαγορεύουν την είσοδο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στις συγκεκριμένες περιοχές.)	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης	2 χρόνια
ΠΜ3: Αναβάθμιση της ποιότητας και της	Ο.Μ.2- ΠΜ3 Διαπλάτυνση	1.161.150 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (προερχ. από	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης	6 χρόνια

λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος Βελτίωση υποδομών	πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης		Δημοτικά τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α) ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iv. Ιδιωτική πρωτοβουλία (η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και στην κατασκευή των έργων- διαπλατύνσεις πεζοδρομίων)		
	Ο.Μ.2- ΠΜ3 Δημιουργία Parklets	50.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α (η χρηματοδότηση αφορά έργα δημιουργίας Parklets και εγκυβωτισμού θέσεων στάθμευσης)	Δήμος Σπάρτης	6 χρόνια
	Ο.Μ.2- ΠΜ3 Αντικατάσταση	300.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης	10 χρόνια

	υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου		ii. Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α (η χρηματοδότηση αφορά στην αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης)		
	O.M.2- ΠΜ3 Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	1.000.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ιδιωτική πρωτοβουλία (η χρηματοδότηση αφορά έργα ανάπλασης για την ανάδειξη των τοπικών κέντρων της πόλης)	Δήμος Σπάρτης	5 χρόνια+++
			i.		2 χρόνια
ΠΜ4: Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών <i>Διαχείριση κινητικότητας</i>	O.M.1-ΠΜ4 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (πχ θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο κτλ)	100.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iv. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων	Δήμος Σπάρτης Ιδιωτικός φορέας υλοποίησης	6 χρόνια

			καινοτομίας (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση συστημάτων)		
ΠΜ4: Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών Βελτίωση υποδομών	O.M.2-ΠΜ4 Δημιουργία μικρών αστικής κέντρων εφοδιαστικής αλυσίδας	500.000 ευρώ	i. ΠΕΠ Πελοποννήσου ii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά σε έργα κατασκευής μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας)	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου ΥΠΟΜΕΔΙ Ιδιωτικός Φορέας υλοποίησης	10 χρόνια
ΠΜ4: Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών	O.M.3-ΠΜ4 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	40.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στην παροχή οικονομικών κινήτρων)	Δήμος Σπάρτης Ιδιωτικοί ή Δημόσιοι Φορείς	2 χρόνια

Πολιτικές προώθησης (κίνητρα)	O.M.3-ΠΜ4 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	100.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στην παροχή οικονομικών κινήτρων)	Δήμος Σπάρτης Ιδιωτικοί ή Δημόσιοι Φορείς	2 χρόνια
	O.M.3-ΠΜ4 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	0 ευρώ		Δήμος Σπάρτης	2 χρόνια
ΠΜ5: Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα Διαχείριση κινητικότητας	O.M.1-ΠΜ5 Ανάπτυξη δράσεων ποδηλατικού τουρισμού	50.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Υπουργείο Τουρισμού (η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη στρατηγικής για τον ποδηλατικό τουρισμό στον Δήμο Σπάρτης)	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	2 χρόνια
	O.M.1-ΠΜ5 Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών	150.000 ευρώ	i. ΚΤΕΛ Λακωνίας ii. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων	ΚΤΕΛ Λακωνίας Δήμος Σπάρτης	1 χρόνος

	γραμμών του ΚΤΕΛ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές)		καινοτομίας (η χρηματοδότηση αφορά στη λειτουργία επιπλέον δρομολογίων άρα λειτουργικά κόστη γραμμής – προσωπικό, καύσιμα, συστήματα υποστήριξης- και ενδεχόμενα την προμήθεια οχημάτων)		
ΠΜ5: Συμβολή της βιώσιμης κινητικότητας στην τουριστική δραστηριότητα <i>Βελτίωση υποδομών</i>	Ο.Μ.2- ΠΜ3 Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, κτλ	406.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Πράσινο Ταμείο (η χρηματοδότηση αφορά στην υλοποίηση της προτεινόμενης πράσινης διαδρομής)	Δήμος Σπάρτης	8 χρόνια
	Ο.Μ.2- ΠΜ3 Ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Σπάρτης με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας του με βιώσιμα μέσα	150.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα (η χρηματοδότηση αφορά σε έργα ανάδειξης αρχαιολογικού	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	4 χρόνια



			χώρου Σπάρτης)		
	Ο.Μ.2- ΠΜ3 Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές διαδρομές	317.280 ευρώ	ι. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στην υλοποίηση των προτεινόμενων περιπατητικών διαδρομών)	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	6 χρόνια
	Ο.Μ.2- ΠΜ3 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	75.000 ευρώ	ι. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης	Δήμος Σπάρτης Ιδιωτική πρωτοβουλία	2 χρόνια
Συνολικός προϋπολογισμός	Σύνολο μέτρων	33.947.789,63 ευρώ			

Βήμα 8

Διαδικασία Παρακολούθησης & Αξιολόγησης ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

Στα επόμενα έτη, η παρακολούθηση και η συχνή αξιολόγηση του επιπέδου εφαρμογής του ΣΒΑΚ **πρόκειται να αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα του εν λόγω σχεδίου.**

Είναι απαραίτητη η ανάπτυξη ενός εργαλείου παρακολούθησης, το οποίο θα επιτρέψει στους εμπλεκόμενους φορείς να παρεμβαίνουν άμεσα στην περίπτωση όπου η πραγματικότητα αποκλίνει σημαντικά από τους μετρήσιμους στόχους που έχουν τεθεί από το ΣΒΑΚ. Ως εκ τούτου, στόχος του παρόντος κεφαλαίου είναι η ανάπτυξη του συγκεκριμένου εργαλείου. Ειδικότερα, αναφέρονται οι δείκτες, οι οποίοι προτείνονται να χρησιμοποιηθούν, καθώς επίσης και οι μέθοδοι συλλογής νέων στοιχείων κινητικότητας ώστε να πραγματοποιείται η παρακολούθηση.

Η χρήση δεικτών είναι ιδιαίτερα κρίσιμη για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Αποτελούν, άλλωστε, ένα αντικειμενικό και ποσοτικό στοιχείο, το οποίο αντικατοπτρίζει το ποσοστό επίτευξης του εκάστοτε στόχου. Όπως έχει αναφερθεί προηγουμένως, η επίτευξη στόχων πραγματοποιείται από μια σειρά μέτρων· συνεπώς, η διαίρεση ενός δείκτη κινητικότητας με το κόστος της κάθε δημόσιας επένδυσης για την εφαρμογή του κάθε μέτρου μπορεί να δείξει την αποδοτικότητα της κάθε επιμέρους επένδυσης. Στο Ευρωπαϊκό Έργο CH4ALLENGE έχει δημιουργηθεί μια λίστα δεικτών, χρήσιμοι για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Οι συγκεκριμένοι δείκτες διαχωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

- **Δείκτες αποτελεσμάτων** (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ στο κοινωνικό (social equity), οικονομικό (economic growth), περιβαλλοντικό (environment και livable streets) επίπεδο. Εμπεριέχονται και δείκτες σχετικοί με την ασφάλεια (safety), όχι μόνο την οδική, και την αποδοτικότητα (efficiency) του συστήματος. Μερικοί από αυτούς είναι: ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, συγκέντρωση χώρων πρασίνου, κόστος μετακινήσεων, αντιληπτή ασφάλεια.
- **Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας** (transport activity indicators): σχετίζονται κυρίως με τις επιλογές μετακίνησης που πρόκειται να γίνουν από τους κατοίκους στο μέλλον, εφόσον εφαρμοστούν οι αλλαγές στο μεταφορικό σύστημα. Αρκετοί δείκτες μπορούν να περιγράψουν τη μεταφορική δραστηριότητα· μερικοί από αυτούς είναι: αριθμός ταξιδιών ανά μέσο μεταφοράς, φόρτος οχημάτων σε συγκεκριμένες περιοχές, μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας κλπ.
- **Δείκτες Εκροών** (output indicators): υπολογίζουν το βαθμό υλοποίησης των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και των σχετικών μέτρων. Μερικοί δείκτες που ανήκουν σε αυτήν την ομάδα είναι: α) μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης, β) αριθμός χώρων Park & Ride, γ) αριθμός εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κλπ.
- **Δείκτες Εισροών** (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των οικονομικών πόρων (κόστη) που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου και την εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται. Παραδείγματα τέτοιων δεικτών είναι: α) κόστος επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς, β)

επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, γ) συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών κλπ.

- **Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος:** (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις). Τέτοιοι δείκτες μπορεί να είναι: α) ρυθμός μεγέθυνσης της οικονομίας, β) οι εξελίξεις στις αξίες ακίνητων κλπ.

Λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα ποσοτικών στοιχείων, τους μετρήσιμους στόχους όπως αυτοί έχουν προσδιοριστεί σε προηγούμενο στάδιο αλλά και τις οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Σπάρτης και των άλλων αρμόδιων Δημόσιων Υπηρεσιών, δημιουργήθηκε μια λίστα δεικτών, η οποία παρουσιάζεται στον Πίνακα 14. Οι δείκτες αυτοί θεωρούνται καθοριστικοί για την επιτυχία ενός ΣΒΑΚ και έχουν ομαδοποιηθεί σύμφωνα με τις κατηγορίες που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Σημειώνεται πως σε ορισμένες περιπτώσεις όπου δεν έχουν βρεθεί ποσοτικά στοιχεία βάσης για κάποιον δείκτη, τότε παρατίθενται μετρήσιμοι στόχοι, οι οποίοι δεν περιγράφουν κάποια μεταβολή σε σχέση με κάποιο στοιχείο βάσης αλλά ένα επιθυμητό μελλοντικό επίπεδο.

Πέρα από τη δημιουργία του πίνακα που περιγράφει τους δείκτες παρακολούθησης, δημιουργείται επίσης και ένας σχετικός πίνακας (Πίνακας 13), ο οποίος εμπεριέχει τις μεθόδους συλλογής δεδομένων ώστε να υπολογιστούν οι νέες τιμές δεικτών καθώς και την αρμόδια υπηρεσία που θα πραγματοποιήσει τη συλλογή. Τονίζεται πως είναι ιδιαίτερο κρίσιμο, ο Δήμος Σπάρτης να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό τα χωρικά δεδομένα, τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια της μελέτης του ΣΒΑΚ.

Καθίσταται πλέον η δημιουργία μιας γεωγραφικής βάσης δεδομένων, η οποία θα πρέπει να ενημερώνεται ανά τακτά χρονικά διάστημα προκειμένου να πραγματοποιούνται νέοι υπολογισμοί δεικτών. Είναι αναμφίβολο ότι η συγκεκριμένη βάση δεδομένων θα βοηθήσει την προετοιμασία και άλλων μελλοντικών μελετών ή σχεδίων. Νέες έρευνες ερωτηματολογίου οφείλονται να πραγματοποιηθούν σε 5, 10 και 20 χρόνια από την ολοκλήρωση του παρόντος ΣΒΑΚ. Επίσης, είναι αναγκαίο να συλλέγονται από τις έρευνες αυτές και ποιοτικές βαθμολογήσεις σχετικά με την αντιληπτή ασφάλεια και την ελκυστικότητα του αστικού περιβάλλοντος. Επιπλέον, τα ερωτηματολόγια θα πρέπει να συμβάλλουν και στην εκτίμηση των μεταβολών στις επιλογές μετακίνησης. Σημειώνεται επίσης θα πρέπει να καταγράφεται και το κόστος που είναι διατεθειμένος να πληρώσει ο κάτοικος της Σπάρτης για τις καθημερινές μετακινήσεις του.

Πίνακας 13: Αναγκαίες διαδικασίες παρακολούθησης και αρμοδιότητα ανά διαδικασία

A/A	Διαδικασία παρακολούθησης	Αρμόδια υπηρεσία
A	Επικαιροποίηση χωρικών δεδομένων GIS και εκ νέου υπολογισμός στατιστικών στοιχείων	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο
B. Έρευνες ερωτηματολογίου		
B.1	Αξιολόγηση αντιληπτής ασφάλειας	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο

B.2	Επιλογές μετακίνησης εντός Δήμου	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο
B.3	Ελκυστικότητα αστικού περιβάλλοντος	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο
B.4	Εύρεση καθημερινού κόστους μετακίνησης ανά κάτοικο	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο
B.5	Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας	Τεχνική υπηρεσία Δήμου για Δημοτική Συγκοινωνία ή συνδυαστικά με τα παραπάνω ανάθεση σε εξωτερικό σύμβουλο
B.6	Βαθμός ικανοποίησης τοπικών επιχειρηματιών	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου-ανάθεση υπηρεσίας σε Σύμβουλο
Γ. Μετρήσεις/Καταγραφές		
Γ.1	Κυκλοφοριακού φόρτου	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο
Γ.2	Θορύβου	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο
Γ.3	Επιτυχημένων δρομολόγια	Πάροχος συγκοινωνιακού έργου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο
Γ.4	Ατυχημάτων	Καταγραφή από αρμόδια τροχαία-ανάλυση νέων ατυχημάτων από Τεχνική Υπηρεσία ή ανάθεση υπηρεσίας σε σύμβουλο
Γ.5	Λειτουργίας έξυπνου συστήματος μετακινήσεων (ITS) σε σηματοδότες, σε σημεία στάθμευσης και στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου-ανάθεση υπηρεσίας σε Σύμβουλο
Γ.6	Λειτουργίας έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας και εμπορευματικών μεταφορών	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου-ανάθεση υπηρεσίας σε Σύμβουλο

Δ	Αναλύσεις Κόστους Επενδύσεων	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Σπάρτης/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα -ανάθεση υπηρεσίας σε εξωτερικό σύμβουλο
---	-------------------------------------	--

Ο Δήμος οφείλει επίσης να πραγματοποιήσει νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου, ενώ είναι αναγκαία και μια καταγραφή επιπέδων θορύβου ανά γειτονιά του Δήμου Σπάρτης.

Ακόμη, η αρμόδια Τροχαία οφείλει να καταγραφεί προσεκτικά τη θέση των τροχαίων συμβάντων (αν συμβούν στο μέλλον) και άλλα σχετικά στοιχεία. Ο Δήμος κρίνεται απαραίτητο να εισάγει τα νέα τροχαία συμβάντα (εφόσον συμβούν) στη χωρική βάση δεδομένων, η οποία δημιουργήθηκε από την ομάδα μελέτης. Τέλος, εφόσον πραγματοποιούνται έργα και εφαρμόζονται μέτρα, όπως αυτά που προτάθηκαν από το ΣΒΑΚ, ο Δήμος Σπάρτης είναι επιθυμητό να αξιολογεί σε οικονομικούς ορούς την αποδοτικότητα αυτών των δημόσιων επενδύσεων.

Τονίζεται πως είναι ιδιαίτερα σημαντικό οι (πιθανές) αποκλίσεις από τους στόχους να εξηγούνται κατάλληλα, προκειμένου ο Δήμος να είναι προετοιμασμένος να λάβει εναλλακτικά μέτρα. Επίσης, η σωστή παρακολούθηση και αξιολόγηση της επιτυχίας των στόχων έχει τη δυνατότητα να συνεισφέρει δραστικά στην επικαιροποίηση των μέτρων του παρόντος ΣΒΑΚ, λαμβάνοντας υπόψη και τις μελλοντικές εξελίξεις του εξωτερικού περιβάλλοντος.

Πίνακας 14: Αναλυτικό πλαίσιο παρακολούθησης

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15ετία	
A.1 Αποδοτικότητα (Efficiency)						
Πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) μέσης πληρότητας λεωφορείων	Δεν έχει γίνει καταγραφή επιβατικής κίνησης	Τουλάχιστον 30% μέση πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας	Τουλάχιστον 50% μέση πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας	Τουλάχιστον 50% μέση πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας	Μετρήσεις πληρότητας λεωφορείων
A.2 Βιώσιμες αστικές οδοί (Livable streets)						
Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας	Ποσοστό (%) μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας στο σύνολο του δικτύου και γύρω από τα σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες του συνολικού οδικού δικτύου της Σπάρτης	Δεν υπάρχουν δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας τόσο στο σύνολο του οδικού δικτύου όσο και γύρω από τα σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες	Τουλάχιστον το 10% του οδικού δικτύου θα αποτελείται από οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Τουλάχιστον το 35% του οδικού δικτύου θα αποτελείται από οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Τουλάχιστον το 50% του οδικού δικτύου θα αποτελείται από οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Χαρτογράφηση σε GIS των οδών ήπιας κυκλοφορίας
Διαθέσιμοι χώροι πεζών (πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης)	Ποσοστό μήκους πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και δρόμων κοινής χρήσης επί του συνολικού οδικού δικτύου της Σπάρτης	Οι πεζόδρομοι αντιπροσωπεύουν το 4,48% του οδικού δικτύου στην πόλη της Σπάρτης και δεν υπάρχουν δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας	Τουλάχιστον το 15% του οδικού δικτύου να αποτελεί διαθέσιμους χώρους πεζών	Τουλάχιστον το 35% του οδικού δικτύου να αποτελεί διαθέσιμους χώρους πεζών	Τουλάχιστον το 60% του οδικού δικτύου να αποτελεί διαθέσιμους χώρους πεζών	Χαρτογράφηση σε GIS των οδών που αποτελούν διαθέσιμους χώρους πεζών

		και κοινής χρήσης				
Βαδισιμότητα	Ποσοστό (%) μήκους με πεζοδρόμιο 2μ. στη πόλη της Σπάρτης	Σύμφωνα με τις καταγραφές το 57,70% των πεζοδρομίων δεν πληρούν τις προδιαγραφές	Τουλάχιστον το 45% του μήκους των πεζοδρομίων να πληροί τις προδιαγραφές	Τουλάχιστον το 60% του μήκους των πεζοδρομίων να πληροί τις προδιαγραφές	Τουλάχιστον το 80% του μήκους των πεζοδρομίων να πληροί τις προδιαγραφές	Χαρτογράφηση σε GIS τα μήκη και τα πλάτη όλων των πεζοδρομίων
Όριο ταχύτητας	Το ανώτατο όριο ταχύτητας που επιτρέπονται βάσει Κ.Ο.Κ και υφιστάμενης σήμανσης στο δήμο	Δεν υπάρχουν δρόμοι με όριο ταχύτητας 30km/h	Τουλάχιστον το 20% του οδικού δικτύου να έχει όριο ταχύτητας τα 30km/h	Τουλάχιστον το 40% του οδικού δικτύου να έχει όριο ταχύτητας τα 30km/h	Τουλάχιστον το 80% του οδικού δικτύου να έχει όριο ταχύτητας τα 30km/h	Χαρτογράφηση σε GIS τα όρια ταχύτητας στο οδικό δίκτυο
A.3 Περιβάλλον (Environment)						
Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Τόνοι CO ₂ / έτος στο Δήμο που προέρχονται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Δεν έχει εκπονηθεί Σχέδιο Δράσεων Αειφόρου Ενέργειας (Σ.Δ.Α.Ε) για το Δήμο Σπάρτης	Μείωση κατά 15% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 30% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 60% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Χαρτογράφηση σε GIS μετρήσεων πεδίου σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου

Επίπεδα θορύβου	dB του ήχου στις γειτονιές και στο κέντρο της Σπάρτης	Δεν έχει πραγματοποιηθεί έρευνα για τα επίπεδα θορύβου στο δήμο	Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Σπάρτης κατά 5%	Ύπαρξη τουλάχιστον 3 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Σπάρτης κατά 10%	Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Σπάρτης κατά 1ερ5%	Χαρτογράφηση σε GIS, μετρήσεων πεδίου σχετικά με τα επίπεδα αστικού θορύβου
Μήκος πράσινων διαδρομών και μονοπατιών	Το μήκος (km) των πράσινων και περπατητικών μονοπατιών	Δεν υπάρχουν πράσινες διαδρομές και δίκτυο μονοπατιών εντός του Δήμου	Δημιουργία τουλάχιστον 60km μήκους πράσινων διαδρομών και μονοπατιών	Δημιουργία τουλάχιστον 120km μήκους πράσινων διαδρομών και μονοπατιών	Δημιουργία τουλάχιστον 200kmμήκους πράσινων διαδρομών και μονοπατιών	Χαρτογράφηση σε GIS των πράσινων διαδρομών και υπολογισμός του συνολικού μήκους τους
Μήκος πράσινων και αρχαιολογικών διαδρομών	Συνολικό μήκος (km) πράσινων και αρχαιολογικών διαδρομών εντός του Δήμου	Δεν υπάρχουν πράσινες και αρχαιολογικές διαδρομές	Δημιουργία τουλάχιστον 7km μήκους πράσινων διαδρομών	Δημιουργία τουλάχιστον 15km μήκους πράσινων διαδρομών και αρχαιολογικών διαδρομών	Δημιουργία τουλάχιστον 20km μήκους πράσινων διαδρομών και αρχαιολογικών διαδρομών	Χαρτογράφηση σε GIS τα μήκη των πράσινων και αρχαιολογικών διαδρομών
Μήκος θεματικών διαδρομών	Συνολικό μήκος (km) θεματικών διαδρομών εντός του Δήμου	Δεν υπάρχουν θεματικές διαδρομές εντός του Δήμου	Αύξηση κατά τουλάχιστον 90km του μήκους των θεματικών διαδρομών	Αύξηση κατά τουλάχιστον 150km του μήκους των θεματικών διαδρομών	Αύξηση κατά τουλάχιστον 230km του μήκους των θεματικών διαδρομών	Χαρτογράφηση σε GIS τα μήκη των θεματικών διαδρομών

Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που θεωρούν τους δρόμους πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	Δεν έχει πραγματοποιηθεί κάποια έρευνα ερωτηματολογίου σχετικά με την ελκυστικότητα του οικιστικού περιβάλλοντος με ιδιαίτερη έμφαση στους χώρους πρασίνου	Τουλάχιστον το 40 - 60% των ερωτώμενων θα θεωρούν τους δρόμους πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	Τουλάχιστον το 60 - 80% των ερωτώμενων θα θεωρούν τους δρόμους πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	Τουλάχιστον το 80 - 100% των ερωτώμενων θα θεωρούν τους δρόμους πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με την ελκυστικότητα του οδικού περιβάλλοντος
A.4 Ισότητα και κοινωνική ενσωμάτωση (Equity and social inclusion)						
Συμμετοχή των κατοίκων/επισκεπτών στον σχεδιασμό	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που δηλώνουν πολύ (4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ενδιαφέρον για τη συμμετοχή τους σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας	Το 58% των ερωτηθέντων δήλωσε υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 70 - 75 των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 75-90% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Το 90-100% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Έρευνα ερωτηματολογίου σχετικά με το ενδιαφέρον συμμετοχής των κατοίκων στο σχεδιασμό της περιοχής
Ικανοποίηση μετακινούμενων	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που αξιολόγησε από πολύ (4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ικανοποιητική τη μετακίνηση εντός του Δήμου	Το 21% των ερωτηθέντων δήλωσε πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 40 - 60 % των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 60 - 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Διεξαγωγή έρευνας ερωτηματολογίου σχετικά με την ικανοποίηση των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών

A.5 Ασφάλεια (Safety)						
Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας	Μείωση (%) αριθμού ανθρώπων που απεβίωσαν ή τραυματίστηκαν σοβαρά σε τροχαία συμβάντα	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία για την ανάλυση τροχαίων συμβάντων στο Δήμο Σπάρτης	Μείωση 10% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 20% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 50% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Συστάσεις για προσεκτική καταγραφή της θέσης των ατυχημάτων και των υπολοίπων στοιχείων στις σχετικές φόρμες - Παροχή δεδομένων από τροχαία
Αντιληπτή ασφάλεια	Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Δεν πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίου σχετικά με την αντιληπτή ασφάλεια	Τουλάχιστον το 40 – 6 0% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 60 - 80 % ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 80 - 100% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Διεξαγωγή έρευνας ερωτηματολογίου σχετικά με την αντιληπτή ασφάλεια
Επικίνδυνοι κόμβοι	Το σύνολο των κόμβων που κρίθηκαν ως επικίνδυνοι εντός ορίων του δήμου	Δεν έχει γίνει καταγραφή των επικίνδυνων σημείων εντός του Δήμου	Μείωση 15% των επικίνδυνων κόμβων του δήμου	Μείωση 30% των επικίνδυνων κόμβων του δήμου	Μείωση 60% των επικίνδυνων κόμβων του δήμου	Χαρτογράφηση σε GIS των επικίνδυνων κόμβων
A.6 Οικονομική Ανάπτυξη (Economic Growth)						
Κόστος μετακινήσεων	Μεταβολή (%) πραγματικού καθαρού κόστους που δαπανάται για τις καθημερινές	Δεν υπάρχει κάποια εκτίμηση του κόστους μετακινήσεων.	Μείωση κατά 5% του καθημερινού κόστους μετακίνησης των	Μείωση κατά 10% του καθημερινού κόστους μετακίνησης	Μείωση κατά 20% του καθημερινού κόστους μετακίνησης των	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις

	μετακινήσεις ανά κάτοικο		κατοίκων	των κατοίκων	κατοίκων	καθημερινές επιλογές μετακίνησης και το κόστος το οποίο πληρώνουν καθημερινά
Αριθμός επιχειρήσεων	Το σύνολο των τοπικών επιχειρήσεων	Δεν έχει καταγραφεί ακριβής αριθμός των τοπικών επιχειρήσεων	Αύξηση 10% των τοπικών επιχειρήσεων	Αύξηση 20% των τοπικών επιχειρήσεων	Αύξηση 30% των τοπικών επιχειρήσεων	Χαρτογράφηση σε GIS των τοπικών επιχειρήσεων
A.7 Άλλοι (Other)						
Διαμπερότητα	Μεταβολή ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (Μήκος οδικού δικτύου που υπόκειται σε διαμπερείς ροές / Συνολικό μήκος οδικού δικτύου)	Δεν έχουν πραγματοποιηθεί μετρήσεις που αφορούν τις διαμπερείς ροές	Μείωση κατά 20%	Μείωση κατά 40%	Μείωση κατά 60%	Χαρτογράφηση σε GIS, του μήκους που υπόκειται σε διαμπερείς και υπολογισμός του ποσοστού διαμπερότητας
Περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	Ποσοστό (%) κάλυψης (με buffer zone ακτίνας 250μ). γύρω από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων – πατινιών	Η περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων να είναι τουλάχιστον το 25% της συνολικής επιφάνειας του δήμου	Η περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων να είναι τουλάχιστον το 50% της συνολικής επιφάνειας του δήμου	Η περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων να είναι τουλάχιστον το 75% της συνολικής επιφάνειας του δήμου	Χαρτογράφηση σε GIS και υπολογισμός της κάλυψης για buffer zone= 250μ. γύρω από τους σταθμούς κοινόχρηστων και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης
B. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας (Transport Activity Indicators)						

Επίπεδο χρήσης ορυκτών καυσίμων	Ποσοστό (%) χρήσης ορυκτών καυσίμων στην δημόσια/δημοτική και ιδιωτική μετακίνηση	Τα οχήματα του δημοσίου και του δημοτικού στόλου και των ιδιωτικών μετακινήσεων χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγο ορυκτά καύσιμα. Ωστόσο, δεν υπάρχουν στοιχεία βάσης	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 10% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 25% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 50% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Παροχή στοιχείων από τον Δήμο
Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο	Το 49,5% των μετακινήσεων διεξάγονται με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Τουλάχιστον το 55% των μετακινήσεων να διεξάγονται με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Τουλάχιστον το 60% των μετακινήσεων να διεξάγονται με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Τουλάχιστον το 65% των μετακινήσεων να διεξάγονται με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και ανάπτυξη κυκλοφοριακών μοντέλων
Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζή	Το ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται πεζή	Το 40,08% των μετακινήσεων στο δήμο διεξάγονται με το περπάτημα	Τουλάχιστον το 45% των μετακινήσεων στο δήμο να διεξάγονται με το περπάτημα	Τουλάχιστον το 47% των μετακινήσεων στο δήμο να διεξάγονται με το περπάτημα	Τουλάχιστον το 50% των μετακινήσεων στο δήμο να διεξάγονται με το περπάτημα	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης
Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται με το ποδήλατο	Το ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τη χρήση του ποδηλάτου	Το 9,42% των μετακινήσεων στο δήμο διεξάγονται με τη χρήση του ποδηλάτου	Τουλάχιστον το 10% των μετακινήσεων στο δήμο διεξάγονται με τη χρήση του ποδηλάτου	Το 13% των μετακινήσεων στο δήμο διεξάγονται με τη χρήση του ποδηλάτου	Το 15% των μετακινήσεων στο δήμο διεξάγονται με τη χρήση του ποδηλάτου	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης

Επίπεδο χρήσης I.X για τις μετακινήσεις	Ποσοστό (%) χρήσης των I.X.	Το μερίδιο χρήσης των I.X. εντός δήμου είναι 43,59%	Τουλάχιστον το 40% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	Τουλάχιστον το 35% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	Τουλάχιστον το 30% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης
Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας/δημοτικής (μελλοντικά) συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που αισθάνονται πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ικανοποιημένοι από την λειτουργία του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας	Το ΚΤΕΛ εκτελεί δρομολόγια υπεραστικών συνδέσεων ενώ η πόλη δεν διαθέτει δίκτυο δημοτικής συγκοινωνίας	Μέσο επίπεδο ικανοποίησης, δηλαδή 40-60% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Υψηλό επίπεδο ικανοποίησης, δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας/ Δημοτικής Συγκοινωνίας	Πολύ υψηλό επίπεδο ικανοποίησης, δηλαδή 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας/ Δημοτικής Συγκοινωνίας	Έρευνα ερωτηματολογίου στους τακτικούς επιβάτες. Οι επιβάτες θα βαθμολογήσουν το επίπεδο ικανοποίησης
Γ. Δείκτες Εκροών (Output Indicators)						
Μερίδιο σηματοδοτών που διαθέτουν σύστημα ITS	Ποσοστό (%) εφαρμογής συστήματος ITS στους φωτεινούς σηματοδότες του δήμου	Κανένας σηματοδότης δε διαθέτει σύστημα ITS.	Τουλάχιστον το 20% των σηματοδοτών να διαθέτουν σύστημα ITS	Τουλάχιστον το 50% των σηματοδοτών να διαθέτουν σύστημα ITS	Τουλάχιστον το 80% των σηματοδοτών να διαθέτουν σύστημα ITS	Χαρτογράφηση σε GIS των σηματοδοτών που διαθέτουν σύστημα ITS
Μερίδιο στάσεων δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας που διαθέτει σύστημα τηλεματικής	Ποσοστό (%) εφαρμογής συστήματος τηλεματικής στις στάσεις του δήμου	Καμία στάση δημόσιας συγκοινωνίας δεν διαθέτει σύστημα τηλεματικής	Τουλάχιστον το 25% των στάσεων να διαθέτουν σύστημα τηλεματικής	Τουλάχιστον το 55% των στάσεων να διαθέτουν σύστημα τηλεματικής	Πλήρη λειτουργία συστήματος τηλεματικής	Χαρτογράφηση σε GIS των στάσεων που διαθέτουν σύστημα τηλεματικής

Ανάπτυξη ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	Ποιοτικός έλεγχος ένα το σύστημα λειτουργεί (ναι ή όχι) Αν ναι τότε ποιο είναι το καθεστώς λειτουργίας (πilotική εφαρμογή, πλήρης εφαρμογή κτλ)	Δεν υπάρχει σήμερα σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων με ενιαία διαχείριση	Πilotική λειτουργία	Πλήρης εφαρμογή	Πλήρης εφαρμογή	Στοιχεία από το Δήμο και το αρμόδιο τμήμα που διαχειρίζεται το σύστημα
Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών	Ποσοστό υποδομών που διευκολύνουν την κυκλοφορία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου	Δεν έχει πραγματοποιηθεί έρευνα για το ποσοστό του οδικού δικτύου που περιέχει ράμπες και οδεύσεις τυφλών. Παρόλα αυτά σύμφωνα με απαντήσεις φορέων οι υποδομές είναι ανεπαρκείς.	Τουλάχιστον το 20% των υποδομών να διευκολύνουν την κυκλοφορία των ευάλωτων χρηστών	Τουλάχιστον το 40% των υποδομών να διευκολύνουν την κυκλοφορία των ευάλωτων χρηστών	Το 80% των υποδομών να διευκολύνουν την κυκλοφορία των ευάλωτων χρηστών	Χαρτογράφηση σε GIS των υποδομών που διευκολύνουν την κυκλοφορία των ευάλωτων χρηστών
Εγκατάσταση έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας και περιοχή εξυπηρέτησής του	Ποσοστό (%) του Δήμου που εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	Ανεπαρκής εξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Τουλάχιστον το 20% του δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας Εξασφάλιση ωριμότητας εγκατάστασης και pilotική λειτουργία	Τουλάχιστον το 40% του δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας Πλήρης λειτουργία συστήματος	Τουλάχιστον το 80% του δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας Πλήρης λειτουργία συστήματος	Απογραφή έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας και των ευέλικτων εμπορευματικών κέντρων διανομής που λειτουργούν στο Δήμο
Δ. Δείκτες Εισροών (Input Indicators)						

Επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών, συμπερ. προγραμμάτων ενοικίασης ποδηλάτων, επιδοτήσεων για προγράμματα κλπ.	Ύψος (σε €) των επιχορηγήσεων για έργα/προγράμματα βιώσιμης κινητικότητας	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία σχετικά με τις επιχορηγήσεις από τον Δήμο	Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Παροχή στοιχείων σχετικά με τις επιχορηγήσεις από τον Δήμο
--	---	--	--	--	--	--

Συσχετισμός στόχων – δεικτών

Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι οι στόχοι που έχουν τεθεί δεν είναι ανεξάρτητοι από τους δείκτες, καθώς μέσω αυτών παρακολουθείται ο βαθμός ικανοποίησής τους. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει αυτή την συσχέτιση των στόχων με τους δείκτες έτσι ώστε να γίνει εύκολα αντιληπτή η σύνδεσή τους.

Πίνακας 15: Συσχετισμός στόχων - δεικτών

Στόχος	Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2020)	Μετρήσιμος Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
				5ετία	10ετία	15ετία	
1.1 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ΙΧ και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων	Επίπεδο χρήσης Ι.Χ. για τις μετακινήσεις	Ποσοστό (%) χρήσης των Ι.Χ.	Το μερίδιο χρήσης των Ι.Χ. εντός δήμου είναι 43,59%	Τουλάχιστον το 40% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	Τουλάχιστον το 35% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	Τουλάχιστον το 30% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης
1.2 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου και στην ιδιωτική μετακίνηση	Επίπεδο χρήσης ορυκτών καυσίμων	Ποσοστό (%) χρήσης ορυκτών καυσίμων στην δημόσια/δημοτική και ιδιωτική μετακίνηση	Τα οχήματα του δημοσίου και του δημοτικού στόλου και των ιδιωτικών μετακινήσεων χρησιμοποιούν κατά κύριο λόγο ορυκτά καύσιμα. Ωστόσο, δεν υπάρχουν	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 10% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 25% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 50% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Παροχή στοιχείων από τον Δήμο

			στοιχεία βάσης				
2.1 Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Επίπεδα θορύβου	dB του ήχου στις γειτονιές και στο κέντρο της Σπάρτης	Δεν έχει πραγματοποιηθεί έρευνα για τα επίπεδα θορύβου στο δήμο	Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Σπάρτης κατά 5%	Ύπαρξη τουλάχιστον 3 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου στο κέντρο της Σπάρτης κατά 10%	Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου στο κέντρο της Σπάρτης κατά 15%	Χαρτογράφηση σε GIS μετρήσεων πεδίου σχετικά με τα επίπεδα αστικού θορύβου
2.2 Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Τόνοι CO ₂ / έτος στο Δήμο που προέρχονται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Δεν έχει εκπονηθεί Σχέδιο Δράσεων Αειφόρου Ενέργειας (Σ.Δ.Α.Ε) για το Δήμο Σπάρτης	Μείωση κατά 15% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 30% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 60% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Χαρτογράφηση σε GIS μετρήσεων πεδίου σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου

2.3 Επίτευξη βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών οικισμών και πόλων έλξης της περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης (πχ πράσινες διαδρομές, περιπατητικές διαδρομές κτλ.)	Μήκος πράσινων διαδρομών και μονοπατιών	Το μήκος (km) των πράσινων, περιπατητικών κ.ά διαδρομών	Δεν υπάρχουν πράσινες διαδρομές και δίκτυο μονοπατιών εντός του Δήμου	Δημιουργία τουλάχιστον 60km μήκους πράσινων διαδρομών και μονοπατιών	Δημιουργία τουλάχιστον 120km μήκους πράσινων διαδρομών και μονοπατιών	Δημιουργία τουλάχιστον 200km μήκους πράσινων διαδρομών και μονοπατιών	Χαρτογράφηση σε GIS των πράσινων διαδρομών και υπολογισμός του συνολικού μήκους τους
2.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/βαδισιμότητας εντός των οικισμών	Βαδισιμότητα	Ποσοστό (%) μήκους με πεζοδρόμιο 2μ. στη πόλη της Σπάρτης	Σύμφωνα με τις καταγραφές το 57,70% των πεζοδρομίων δεν πληρούν τις προδιαγραφές	Τουλάχιστον το 45% του μήκους των πεζοδρομίων να πληροί τις προδιαγραφές	Τουλάχιστον το 60% του μήκους των πεζοδρομίων να πληροί τις προδιαγραφές	Τουλάχιστον το 80% του μήκους των πεζοδρομίων να πληροί τις προδιαγραφές	Χαρτογράφηση σε GIS τα μήκη και τα πλάτη όλων των πεζοδρομίων
2.5 Μείωση των διαμπερών ροών στους οικισμούς της περιοχής και στις κεντρικές περιοχές των μεγάλων οικισμών (Σπάρτη, Μαγούλα, Μυστράς κλπ.)	Διαμπερότητα	Μεταβολή ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (Μήκος οδικού δικτύου που υπόκειται σε διαμπερείς ροές / Συνολικό μήκος οδικού δικτύου)	Δεν έχουν πραγματοποιηθεί μετρήσεις που αφορούν τις διαμπερείς ροές	Μείωση κατά 20%	Μείωση κατά 40%	Μείωση κατά 60%	Χαρτογράφηση σε GIS, του μήκους που υπόκειται σε διαμπερείς και υπολογισμός του ποσοστού διαμπερότητας
2.6 Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από τα σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες στους οικισμούς	Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας	Ποσοστό (%) μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας στο σύνολο του δικτύου και	Δεν υπάρχουν δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας τόσο στο σύνολο του οδικού δικτύου όσο και	Τουλάχιστον το 10% του οδικού δικτύου θα αποτελείται από οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Τουλάχιστον το 35% του οδικού δικτύου θα αποτελείται από οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Τουλάχιστον το 50% του οδικού δικτύου θα αποτελείται από οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Χαρτογράφηση σε GIS των οδών ήπιας κυκλοφορίας

		γύρω από τα σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες του συνολικού οδικού δικτύου της Σπάρτης	γύρω από τα σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες				
2.7 Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών)	Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που θεωρούν τους δρόμους πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	Δεν έχει πραγματοποιηθεί κάποια έρευνα ερωτηματολογίου σχετικά με την ελκυστικότητα του οικιστικού περιβάλλοντος με ιδιαίτερη έμφαση στους χώρους πρασίνου	Τουλάχιστον το 40 - 60% των ερωτώμενων θα θεωρούν τους δρόμους πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	Τουλάχιστον το 60 - 80% των ερωτώμενων θα θεωρούν τους δρόμους πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	Τουλάχιστον το 80 -100% των ερωτώμενων θα θεωρούν τους δρόμους πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με την ελκυστικότητα του οδικού περιβάλλοντος
3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Ίδιο με 2.2	Ίδιο με 2.2	Ίδιο με 2.2	Ίδιο με 2.2	Ίδιο με 2.2	Ίδιο με 2.2	Ίδιο με 2.2
3.2 Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Ίδιο με 2.1	Ίδιο με 2.1	Ίδιο με 2.1	Ίδιο με 2.1	Ίδιο με 2.1	Ίδιο με 2.1	Ίδιο με 2.1

3.3 Αύξηση της χρήσης της ενεργούς μετακίνησης (περπάτημα και ποδήλατο) ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις	Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις	Ποσοστό (%) ταξιδιών με ενεργές προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο	Το 49,5% των μετακινήσεων διεξάγονται με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Τουλάχιστον το 55% των μετακινήσεων να διεξάγονται με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Τουλάχιστον το 60% των μετακινήσεων να διεξάγονται με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Τουλάχιστον το 65% των μετακινήσεων να διεξάγονται με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και ανάπτυξη κυκλοφοριακών μοντέλων
4.1 Βελτίωση των υποδομών για εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ, απομάκρυνση εμποδίων, όδευση τυφλών κτλ.)	Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών	Ποσοστό υποδομών που διευκολύνουν την κυκλοφορία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου	Δεν έχει πραγματοποιηθεί έρευνα για το ποσοστό του οδικού δικτύου που περιέχει ράμπες και οδεύσεις τυφλών. Παρόλα αυτά σύμφωνα με απαντήσεις φορέων οι υποδομές είναι ανεπαρκείς.	Τουλάχιστον το 20% των υποδομών να διευκολύνουν την κυκλοφορία των ευάλωτων χρηστών	Τουλάχιστον το 40% των υποδομών να διευκολύνουν την κυκλοφορία των ευάλωτων χρηστών	Το 80% των υποδομών να διευκολύνουν την κυκλοφορία των ευάλωτων χρηστών	Χαρτογράφηση σε GIS των υποδομών που διευκολύνουν την κυκλοφορία των ευάλωτων χρηστών
4.2 Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης)	Διαθέσιμοι χώροι πεζών (πεζοδρόμοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης)	Ποσοστό μήκους πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και δρόμων κοινής χρήσης επί του συνολικού οδικού δικτύου	Οι πεζόδρομοι αντιπροσωπεύουν το 4,48% του οδικού δικτύου στην πόλη της Σπάρτης και δεν υπάρχουν δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας και	Τουλάχιστον το 15% του οδικού δικτύου να αποτελεί διαθέσιμους χώρους πεζών	Τουλάχιστον το 35% του οδικού δικτύου να αποτελεί διαθέσιμους χώρους πεζών	Τουλάχιστον το 60% του οδικού δικτύου να αποτελεί διαθέσιμους χώρους πεζών	Χαρτογράφηση σε GIS των οδών που αποτελούν διαθέσιμους χώρους πεζών

		της Σπάρτης	κοινής χρήσης				
4.3 Δημιουργία δικτύου δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων με καλή προσβασιμότητα	Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας/δημοτικής (μελλοντικά) συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που αισθάνονται πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ικανοποιημένοι από την λειτουργία του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας	Το ΚΤΕΛ εκτελεί δρομολόγια υπεραστικών συνδέσεων ενώ η πόλη δεν διαθέτει δίκτυο δημοτικής συγκοινωνίας	Μέσο επίπεδο ικανοποίησης, δηλαδή 40-60% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Υψηλό επίπεδο ικανοποίησης, δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Πολύ υψηλό επίπεδο ικανοποίησης, δηλαδή 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Έρευνα ερωτηματολογίου στους τακτικούς επιβάτες. Οι επιβάτες θα βαθμολογήσουν το επίπεδο ικανοποίησης
4.4 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (πχ. Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων, ηλεκτρικά πατίνια)	Περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	Ποσοστό (%) κάλυψης (με buffer zone ακτίνας 250μ). γύρω από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων – πατινιών	Η περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων να είναι τουλάχιστον το 25% της συνολικής επιφάνειας του δήμου	Η περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων να είναι τουλάχιστον το 50% της συνολικής επιφάνειας του δήμου	Η περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων να είναι τουλάχιστον το 75% της συνολικής επιφάνειας του δήμου	Χαρτογράφηση σε GIS και υπολογισμός της κάλυψης για buffer zone= 250μ. γύρω από τους σταθμούς και κοινόχρηστων και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης

					δήμου		
5.1 Αύξηση περπατήματος	Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζή	Το ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται πεζή	Το 40,08% των μετακινήσεων στο δήμο διεξάγονται με το περπάτημα	Τουλάχιστον το 45% των μετακινήσεων στο δήμο να διεξάγονται με το περπάτημα	Τουλάχιστον το 47% των μετακινήσεων στο δήμο να διεξάγονται με το περπάτημα	Τουλάχιστον το 50% των μετακινήσεων στο δήμο να διεξάγονται με το περπάτημα	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης
5.2 Αύξηση χρήσης ποδηλάτου	Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται με το ποδήλατο	Το ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τη χρήση του ποδηλάτου	Το 9,42% των μετακινήσεων στο δήμο διεξάγονται με τη χρήση του ποδηλάτου	Τουλάχιστον το 10% των μετακινήσεων στο δήμο διεξάγονται με τη χρήση του ποδηλάτου	Το 13% των μετακινήσεων στο δήμο διεξάγονται με τη χρήση του ποδηλάτου	Το 15% των μετακινήσεων στο δήμο διεξάγονται με τη χρήση του ποδηλάτου	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης
5.3 Αύξηση χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων	Πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) μέσης πληρότητας λεωφορείων	Δεν έχει γίνει καταγραφή επιβατικής κίνησης	Τουλάχιστον 30% μέση πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας	Τουλάχιστον 50% μέση πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας	Τουλάχιστον 50% μέση πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας	Μετρήσεις πληρότητας λεωφορείων

6.1 Ανάπτυξη ευφρών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο	Μερίδιο σηματοδοτών που διαθέτουν σύστημα ITS	Ποσοστό (%) εφαρμογής συστήματος ITS στους φωτεινούς σηματοδότες του δήμου	Κανένας σηματοδότης δε διαθέτει σύστημα ITS.	Τουλάχιστον το 20% των σηματοδοτών να διαθέτουν σύστημα ITS	Τουλάχιστον το 50% των σηματοδοτών να διαθέτουν σύστημα ITS	Τουλάχιστον το 80% των σηματοδοτών να διαθέτουν σύστημα ITS	Χαρτογράφηση σε GIS των σηματοδοτών που διαθέτουν σύστημα ITS
	Μερίδιο στάσεων δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας που διαθέτει σύστημα τηλεματικής	Ποσοστό (%) εφαρμογής συστήματος τηλεματικής στις στάσεις του δήμου	Καμία στάση δημόσιας συγκοινωνίας δεν διαθέτει σύστημα τηλεματικής	Τουλάχιστον το 25% των στάσεων να διαθέτουν σύστημα τηλεματικής	Τουλάχιστον το 55% των στάσεων να διαθέτουν σύστημα τηλεματικής	Πλήρη λειτουργία συστήματος τηλεματικής	Χαρτογράφηση σε GIS των στάσεων που διαθέτουν σύστημα τηλεματικής
6.2 Εισαγωγή καινοτόμων μέσων μετακίνησης (dockless bicycles sharing system, e-scooters, κλπ)	Ίδιο με 4.4	Ίδιο με 4.4	Ίδιο με 4.4	Ίδιο με 4.4	Ίδιο με 4.4	Ίδιο με 4.4	Ίδιο με 4.4
7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων στους οικισμούς και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο	Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας	Μείωση (%) αριθμού ανθρώπων που απεβίωσαν ή τραυματίστηκαν σοβαρά σε τροχαία συμβάντα	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία για την ανάλυση τροχαίων συμβάντων στο Δήμο Σπάρτης	Μείωση 10% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 20% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 50% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Συστάσεις για προσεκτική καταγραφή της θέσης των ατυχημάτων και των υπολοίπων στοιχείων στις σχετικές φόρμες - Παροχή δεδομένων από τροχαία
7.2 Βελτίωση των υποδομών σε όλο το μήκος του οδικού	Επικίνδυνοι κόμβοι	Το σύνολο των κόμβων που	Δεν έχει γίνει καταγραφή των	Μείωση 15% των επικίνδυνων	Μείωση 30% των επικίνδυνων	Μείωση 60% των επικίνδυνων	Χαρτογράφηση σε GIS των

δικτύου (επαρχιακό, τοπικό)		κρίθηκαν ως επικίνδυνοι εντός ορίων του δήμου	επικίνδυνων σημείων εντός του Δήμου	κόμβων του δήμου	κόμβων του δήμου	κόμβων του δήμου	επικίνδυνων κόμβων
7.3 Μείωση των ταχυτήτων στο αστικό και επαρχιακό δίκτυο	Όριο ταχύτητας	Το ανώτατα όρια ταχύτητας που επιτρέπονται βάσει Κ.Ο.Κ και υφιστάμενης σήμανσης στο δήμο	Δεν υπάρχουν δρόμοι με όριο ταχύτητας 30km/h	Τουλάχιστον το 20% του οδικού δικτύου να έχει όριο ταχύτητας τα 30km/h	Τουλάχιστον το 40% του οδικού δικτύου να έχει όριο ταχύτητας τα 30km/h	Τουλάχιστον το 80% του οδικού δικτύου να έχει όριο ταχύτητας τα 30km/h	Χαρτογράφηση σε GIS τα όρια ταχύτητας στο οδικό δίκτυο
7.4 Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές	Αντιληπτή ασφάλεια	Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνησή τους εντός της πόλης	Δεν πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίου σχετικά με την αντιληπτή ασφάλεια	Τουλάχιστον το 40 – 60% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνησή τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 60 -80 % ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνησή τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 80 - 100% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνησή τους εντός της πόλης	Διεξαγωγή έρευνας ερωτηματολογίου υ σχετικά με την αντιληπτή ασφάλεια
8.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της	Συμμετοχή των κατοίκων/επισκεπτών στον σχεδιασμό	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που δηλώνουν πολύ (4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ενδιαφέρον για τη συμμετοχή	Το 58% των ερωτηθέντων δήλωσε υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 70 -75 των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 75-90% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Το 90-100% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Έρευνα ερωτηματολογίου υ σχετικά με το ενδιαφέρον συμμετοχής των κατοίκων στο σχεδιασμό της

περιοχής		τους σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας					περιοχής
9.1 Ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης επισκεπτών με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας τους	Μήκος πράσινων και αρχαιολογικών διαδρομών	Συνολικό μήκος (km) πράσινων και αρχαιολογικών διαδρομών εντός του Δήμου	Δεν υπάρχουν πράσινες και αρχαιολογικές διαδρομές	Δημιουργία τουλάχιστον 7km μήκους πράσινων διαδρομών	Δημιουργία τουλάχιστον 35km μήκους πράσινων διαδρομών και αρχαιολογικών διαδρομών	Δημιουργία τουλάχιστον 40km μήκους πράσινων διαδρομών και αρχαιολογικών διαδρομών	Χαρτογράφηση σε GIS τα μήκη των πράσινων και αρχαιολογικών διαδρομών
9.2 Ανάπτυξη ειδικών διαδρομών ενδιαφέροντος (διαδρομές ποδηλατικές, περιπατητικές)	Μήκος θεματικών διαδρομών	Συνολικό μήκος (km) θεματικών διαδρομών εντός του Δήμου	Δεν υπάρχουν θεματικές διαδρομές εντός του Δήμου	Αύξηση κατά τουλάχιστον 90km του μήκους των θεματικών διαδρομών	Αύξηση κατά τουλάχιστον 150km του μήκους των θεματικών διαδρομών	Αύξηση κατά τουλάχιστον 230km του μήκους των θεματικών διαδρομών	Χαρτογράφηση σε GIS τα μήκη των θεματικών διαδρομών
9.3 Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού	Ίδιο με 9.2	Ίδιο με 9.2	Ίδιο με 9.2	Ίδιο με 9.2	Ίδιο με 9.2	Ίδιο με 9.2	Ίδιο με 9.2
10.1 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Ανάπτυξη ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες και εναλλακτικές μετακινήσεις	Ποιοτικός έλεγχος εάν το σύστημα λειτουργεί (ναι ή όχι) Αν ναι τότε ποιο είναι το	Δεν υπάρχει σήμερα σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων με ενιαία διαχείριση	τουλάχιστον το 30% των επιχειρήσεων να είναι αρκετά ικανοποιημένοι (4/5) έως πολύ ικανοποιημένοι	τουλάχιστον το 50% των επιχειρήσεων να είναι αρκετά ικανοποιημένοι (4/5) έως πολύ ικανοποιημένοι	Το 80% των επιχειρήσεων να είναι αρκετά ικανοποιημένοι (4/5) έως πολύ ικανοποιημένοι (5/5) από το	Στοιχεία από το Δήμο και το αρμόδιο τμήμα που διαχειρίζεται το σύστημα

		καθεστώς λειτουργίας (πilotική εφαρμογή, πλήρης εφαρμογή κτλ)		(5/5) από το μεταφορικό σύστημα του Πilotική λειτουργία	(5/5) από το μεταφορικό σύστημα του Μερική λειτουργία	μεταφορικό σύστημα του Πλήρης λειτουργία	
10.2 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Κόστος μετακινήσεων	Μεταβολή (%) πραγματικού καθαρού κόστους που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο	Δεν υπάρχει κάποια εκτίμηση του κόστους μετακινήσεων.	Μείωση κατά 5% του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων	Μείωση κατά 10% του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων	Μείωση κατά 20% του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης και το κόστος το οποίο πληρώνουν καθημερινά
10.3 Επίτευξη ορθολογικής διαχείρισης του συστήματος	Επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών, συμπερ. προγραμμάτων ενοικίασης ποδηλάτων, επιδοτήσεων για	Ύψος (σε €) των επιχορηγήσεων για έργα/προγράμματα βιώσιμη κινητικότητας	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία σχετικά με τις επιχορηγήσεις από τον Δήμο	Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Παροχή στοιχείων σχετικά με τις επιχορηγήσεις από τον Δήμο

	προγράμματα κλπ.						
10.4 Αύξηση επιπέδου ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	Ικανοποίηση μετακινούμενων	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που αξιολόγησε από πολύ (4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ικανοποιητική τη μετακίνηση εντός του Δήμου	Το 21% των ερωτηθέντων δήλωσε πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 40 – 60 % των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Διεξαγωγή έρευνας ερωτηματολογίου υ σχετικά με την ικανοποίηση των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών
11.1 Αύξηση/ διατήρηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων/MME (Μικρομεσαίες επιχειρήσεις) και βελτίωση της προσπελασιμότητάς τους με βιώσιμα μέσα	Αριθμός επιχειρήσεων	Το σύνολο των τοπικών επιχειρήσεων	Δεν έχει καταγραφεί ακριβής αριθμός των τοπικών επιχειρήσεων	Αύξηση 10% των τοπικών επιχειρήσεων	Αύξηση 20% των τοπικών επιχειρήσεων	Αύξηση 30% των τοπικών επιχειρήσεων	Χαρτογράφηση σε GIS των τοπικών επιχειρήσεων
11.2 Εγκατάσταση και λειτουργία ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	Εγκατάσταση έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας και περιοχή εξυπηρέτησής του	Ποσοστό του Δήμου που εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	Απουσία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Τουλάχιστον το 20% του δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας Εξασφάλιση	Τουλάχιστον το 40% του δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	Τουλάχιστον το 80% του δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	Απογραφή έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας και των ευέλικτων εμπορευματικών κέντρων διανομής που



				ωριμότητα εγκατάστασης και πilotική λειτουργία	Πλήρης λειτουργία συστήματος	Πλήρης λειτουργία συστήματος	λειτουργούν στο Δήμο
--	--	--	--	--	------------------------------------	------------------------------------	-------------------------

Βήμα 9

Διαδικασία Θεσμοθέτησης & Έγκριση ΣΒΑΚ

Το τελικό ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2014), συνοψίζει τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων, χωρίς αναλυτικές λεπτομέρειες.

Μετά από ένα τελικό έλεγχο ποιότητας, το έγγραφο, συμπεριλαμβανομένων των δράσεων και το σχέδιο του προϋπολογισμού, πρέπει να εγκριθεί επίσημα από τους πολιτικούς εκπροσώπους, ήτοι για τα δεδομένα του Δήμου Σπάρτης από το Δημοτικό Συμβούλιο.

Είναι επίσης σημαντικό να διασφαλιστεί ότι το σχέδιο είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών.

Το βήμα 9 – σύμφωνα με τον κύκλο του ΣΒΑΚ – αφορά στην **υιοθέτηση του ΣΒΑΚ και την «επίσημη αποδοχή» του από τα όργανα του φορέα εκπόνησης και το δίκτυο φορέων**. Σε αυτό το βήμα περιλαμβάνονται **3 διακριτές δραστηριότητες** που αφορούν στον **έλεγχο ποιότητας του σχεδίου** (Δ9.1), στην **υιοθέτηση του σχεδίου** (Δ9.2) και τέλος στην **θεμελίωση της κυριότητας του σχεδίου** (Δ9.3).

Σημειώνεται ότι με πρόσφατη νομοθεσία της Ελλάδας το Ν. 4599/2019 (ΦΕΚ 40/Α/2019) και ειδικότερα το αρ.22 παρ. 9 « **το ΣΒΑΚ εγκρίνεται από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης. Μετά τη σύνταξη του ΣΒΑΚ και εφόσον έχουν ολοκληρωθεί οι διαβουλευτικές διαδικασίες, το ΣΒΑΚ κοινοποιείται πριν από την έγκρισή του: α) στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του ή μη ως ολοκληρωμένου σύμφωνα με την παράγραφο 3, β) στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, για διατύπωση γνώμης, γ) στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, σε όλους τους φορείς της αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ ή και θα κληθούν μεταγενέστερα να εγκρίνουν κατά την κείμενη νομοθεσία τα μέτρα, έργα ή ρυθμίσεις που προτείνονται από το ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις προθεσμίες που προβλέπονται στην απόφαση της παραγράφου 12. Σε κάθε περίπτωση, για την έγκριση του ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις και οι γνωμοδοτήσεις όλων των ανωτέρω φορέων**».

Να τονιστεί ότι το ανωτέρω άρθρο (αρ. 22) του Ν. 4599/2019 υπόκεινται σε διαδικασία τροποποίησης σύμφωνα με την οποία θα διευκολυνθεί και θα απλουστευθεί η διαδικασία έγκρισης του ΣΒΑΚ. Παρακάτω αναλύονται οι δραστηριότητες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο σύνταξης του παρόντος και περιγράφονται συνοπτικά οι δραστηριότητες που απαιτούνται στη συνέχεια για την υποβολή της Ομάδας Εργασίας του Δήμου.

Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου

Κατά τη δραστηριότητα αυτή εξασφαλίζεται η διασφάλιση της υψηλής ποιότητας του τελικού παραδοτέου ΣΒΑΚ, τόσο από τους βασικούς εμπλεκόμενους φορείς που απαρτίζουν το Δίκτυο φορέων όσο και από τους φορείς ελέγχου και γνωμοδότησης επί αυτού.

Σύμφωνα με το αρ.22 του Ν. 4599/19 σε αυτό το στάδιο αναμένεται να πραγματοποιηθεί η τελική διαβούλευση με το Δίκτυο Φορέων και τους πολίτες του δήμου και αμέσως μετά να κοινοποιηθεί το τελικό ΣΒΑΚ για έλεγχο ποιότητας/ γνωμοδότηση στους παρακάτω φορείς:

α) στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του ή μη ως ολοκληρωμένου σύμφωνα με την παράγραφο 3 του αρ. 22,

β) στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, για διατύπωση γνώμης,

γ) στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση της Περιφέρειας Πελοποννήσου για διατύπωση γνώμης,

δ) στην Περιφέρεια Πελοποννήσου για διατύπωση γνώμης,

ε) στις Περιφερειακές Διευθύνσεις Α' και Β' βάθμιας Εκπαίδευσης της Περ. Πελοποννήσου για διατύπωση γνώμης,

ζ) και ενδεχόμενα σε λοιπούς φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ ή θα κληθούν μεταγενέστερα να εγκρίνουν κατά την κείμενη νομοθεσία τα μέτρα, έργα ή ρυθμίσεις που προτείνονται από το ΣΒΑΚ.

Ο έλεγχος ποιότητας ακολουθεί σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2014) από κατάλληλο αξιολογητή με την καθοδήγηση της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ Σπάρτης.

Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του Σχεδίου

Με το πέρας του παραπάνω ελέγχου ποιότητας του ΣΒΑΚ, η ομάδα εργασίας θα πραγματοποιήσει τις τελικές τροποποιήσεις και θα καταρτίσει το τελικό σχέδιο εγγράφου του ΣΒΑΚ. Το τελικό σχέδιο ΣΒΑΚ είναι ένα συνοπτικό αρχείο που περιγράφει τους στόχους, τις προτεραιότητες, το όραμα και τα μέτρα για την αναβάθμιση της περιοχής μελέτης, συνοδευόμενο από σημαντικά στοιχεία που αφορούν τον τρόπο υλοποίησής του (βλ. Σχ. Δράσης, Παρακολούθησης κ.α.).

Στη συνέχεια, σύμφωνα με το αρ. 22 του Ν. 4599/19, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να εγκριθεί εκ νέου μετά από τυχόν τροποποιήσεις από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης, ήτοι το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου. Η έγκριση αυτή από το ΔΣ θα αποτελέσει και την **επίσημη και οριστική υιοθέτηση και νομιμοποίηση του ΣΒΑΚ** από τους εκλεγμένους πολιτικούς εκπροσώπους του Δήμου Σπάρτης.

Δραστηριότητα 9.3: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου

Όπως σημειώνεται από τις οδηγίες του ELTIS (2014), η επίσημη έγκριση του σχεδίου, όπως θα πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της παραπάνω δραστηριότητας, είναι ένα σημαντικό βήμα.

Ωστόσο, πριν από αυτήν, κατά την διάρκεια, αλλά και μετά από την έγκριση είναι απαραίτητο να ενημερώνονται και να συμμετέχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και πολίτες για να εξασφαλιστεί ευρεία αποδοχή του ΣΒΑΚ.

Όλοι θα πρέπει να έχουν την αίσθηση ότι το ΣΒΑΚ είναι το σχέδιο – κτήμα των πολιτών του δήμου, που αποσκοπεί στη βελτίωση της κινητικότητας και της ποιότητας ζωής για όλους και όχι απλά άλλο ένα έγγραφο/ σχέδιο/ πολιτική που εγκρίθηκε σε πολιτικό επίπεδο και αφορά σε τροποποιήσεις του χώρου όπου οι κάτοικοι δεν είναι κοινωνοί.

Για την εξασφάλιση λοιπόν της αποδοχής του ΣΒΑΚ από τους πολίτες και τους φορείς του Δήμου Σπάρτης, καθώς και τη δημιουργία του «αισθήματος ιδιοκτησίας» του σχεδίου απαιτείται σε αμέσως επόμενο χρόνο η επικοινωνία αφενός της διαδικασίας σχεδιασμού του ΣΒΑΚ με τα στοιχεία συμμετοχικότητας του και αφετέρου το σύνολο των έργων και πολιτικών που περιλαμβάνει το ΣΒΑΚ.

Η επικοινωνία του συνόλου του έργου του ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει το σύνολο των μέτρων και του σχεδίου δράσης με το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και κρίνεται σκόπιμο να πραγματοποιείται μέσα από τα παρακάτω εργαλεία δημοσιότητας:



1. Δημιουργία ενημερωτικών φυλλαδίων και άλλου έντυπου υλικού,
2. Δημιουργία συνοπτικών video,
3. Ημερίδες, ομιλίες σε κομβικές ημερομηνίες (ενδ. Παγκόσμια Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητο, Ημέρα Ποδηλάτου, Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας),
4. Δημιουργία Σελίδων στα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης και επικαιροποίηση Ιστοσελίδας ΣΒΑΚ <https://spartimobility.wixsite.com/svak>
5. Ανάπτυξη θεματικών άρθρων στον τοπικό Τύπο σχετικά με τα οφέλη του ΣΒΑΚ και σχετικά με τα επιμέρους μέτρα του.

Σημειώνεται ότι όλες οι παραπάνω δραστηριότητες (9.1 - 9.3) πραγματοποιούνται από την Ομάδα Εργασίας του Δήμου Σπάρτης.

Βήματα 10 - 11

Διαδικασία Υλοποίησης – Αναθεώρηση ΣΒΑΚ

Ο κάθε δήμος υλοποιεί και αναθεωρεί το ΣΒΑΚ του σύμφωνα με τις τοπικές ανάγκες, τους ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους και το Σχέδιο Δράσης που έχει καθορίσει η Ομάδα Εργασίας του. Σημαντικές διαφοροποιήσεις μπορεί να υπάρχουν ανάλογα με το πλαίσιο εφαρμογής που έχει θέσει, τους στόχους και τις προτεραιότητες, τα επιλεγμένα πακέτα μέτρων, καθώς και τις διαδικασίες εφαρμογής των επιμέρους μέτρων μέσω από προγράμματα και έργα.

Το τελικό ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2014), συνοψίζει τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων.

Μετά την οριστική υιοθέτηση/ έγκρισή του από το Δημοτικό Συμβούλιο ξεκινά η διαδικασία της ΕΓΚΡΙΣΗΣ και έπειτα της ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ του.

Με δεδομένο ότι το ΣΒΑΚ αποτελεί στρατηγικό σχέδιο που παρέχει το σύνολο των κατευθύνσεων σχεδιασμού για το Δήμο Σπάρτης, σε αυτό το στάδιο η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ θα κληθεί να επαναπροσδιορίσει με λεπτομέρεια τα διάφορα μέτρα, να εφαρμόσει όσα απαιτούν μικρό ορίζοντα υλοποίησης, να προετοιμάσει μελέτες εφαρμογής ή να ωριμάσει υφιστάμενες μελέτες για το **πως τα διάφορα μέτρα θα μπορέσουν να εφαρμοστούν**.

Το βήμα 10, δηλαδή η Διασφάλιση της Ορθής Διαχείρισης και Επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου) – σύμφωνα με τον κύκλο του ΣΒΑΚ – αφορά στη **διαχείριση της εφαρμογής του Σχεδίου** (Δ10.1), στην **ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών** (Δ 10.2), και τέλος στον **Έλεγχο της προόδου προς την επίτευξη των στόχων** (Δ10.3).

Στη συνέχεια το βήμα 11, δηλαδή η Αφομοίωση των μαθημάτων/ αποτίμηση εμπειριών – σύμφωνα με τον κύκλο του ΣΒΑΚ- αφορά στην **ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση** (Δ11.1), στην **επιθεώρηση επιτευγμάτων – Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας** (Δ11.2) και τέλος στον **προσδιορισμό των νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ** (Δ11.3).

Σε αυτή την ενότητα του παρόντος αναλύονται περιγραφικά οι βασικές δραστηριότητες που θα πρέπει να ακολουθήσουν μετά την οριστική έγκριση και υιοθέτηση του ΣΒΑΚ για την υποβοήθηση της Ομάδας Εργασίας του Δήμου¹.

Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου

Η διαχείριση ενός έργου αφορά το συνολικό προγραμματισμό και συντονισμό του, από την έναρξή του μέχρι και την ολοκλήρωσή του. Το σχέδιο διαχείρισης θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι απαιτήσεις των υπευθύνων λήψης αποφάσεων ή του αναθέτοντος φορέα πληρούνται εφόσον επιτυγχάνεται η ολοκλήρωση του σχεδίου **εντός του προγραμματισμένου χρόνου, εντός προϋπολογισμού** και πληρώντας **όλα τα προαπαιτούμενα** πρότυπα ποιότητας.

Στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας καλείται η Ομάδα Εργασίας του Δήμου να εξετάσει λεπτομερώς το ολοκληρωμένο Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ (βλ. Δραστηριότητα 7.2) και να πραγματοποιήσει τα παρακάτω:

¹ Οι δραστηριότητες αυτές πραγματοποιούνται και αφορούν στη Δεκαετία Υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Για την υλοποίησή τους η Ομάδα Εργασίας του Δήμου μπορεί κατά περίπτωση να λαμβάνει βοήθεια από εξωτερικούς συνεργάτες και έκτακτο προσωπικό.

Α. Οριοθέτηση – Σχεδιασμού των επιμέρους έργων

(στο πλαίσιο αυτής της φάσης θα πρέπει να εξετάσει τα πιθανά εμπόδια που έχουν ήδη εντοπιστεί, τους κινδύνους και να προσδιορίσει τη στρατηγική προώθησης των λύσεων, να προσδιορίσει τα στάδια των επιμέρους έργων, να εξειδικεύσει τις απαιτήσεις σε πόρους – οικονομικούς και ανθρώπινους, να καθορίσει τις βασικές δεξιότητες των εμπλεκομένων)

Β. Ομάδα Έργου

(στο πλαίσιο αυτής της φάσης θα πρέπει η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ να εντοπίσει τα κατάλληλα άτομα ανά έργο/ μέτρο/ πολιτική και να οριστικοποιήσει τη χρηματοδότησή της αν απαιτείται – π.χ. εάν πρόκειται για μέτρο του ΣΒΑΚ που αφορά σε μία πεζοδρόμηση, θα πρέπει να εντοπιστούν οι τεχνικοί που θα ετοιμάσουν τη μελέτη εφαρμογής και εάν δεν εντοπίζονται στο δυναμικό του δήμου θα πρέπει να βρεθούν οι κατάλληλοι συνεργάτες για το Δήμο)

Γ. Προετοιμασία & Δ. Υλοποίηση

(στο πλαίσιο αυτής της φάσης θα πρέπει η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ – μαζί με τους κατά περίπτωση συνεργάτες - να προετοιμάζει και υλοποιεί τα διάφορα επιμέρους έργα/ πολιτικές/ δράσεις που προδιαγράφονται στα 4 πακέτα μέτρων του ΣΒΑΚ. Ειδικότερα σε αυτό το στάδιο οριστικοποιούνται οι μελέτες, οι προμετρήσεις, οι αναθέσεις και οι εργολαβίες και παρακολουθείται και ΑΞΙΟΛΟΓΕΙΤΑΙ η υλοποίηση των αναλυτικών μέτρων.)

Σε αυτό το στάδιο καλείται επιπλέον η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ να διασφαλίσει τη διαφάνεια κατά τη διάρκεια της εφαρμογής των μέτρων, **ενώ κρίνεται σκόπιμο να συνδέσει τη διαχείριση της εφαρμογής των μέτρων με πιο ευρεία συστήματα παρακολούθησης απόδοσης, διαχείρισης και διοίκησης.**

Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών

Ο Δήμος Σπάρτης παράλληλα με την ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ και ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ των μέτρων του ΣΒΑΚ οφείλει να ενημερώνει αναλυτικά το γενικό κοινό όσο και τα **επιμέρους υποσύνολα** του κοινού που σχετίζονται με επιμέρους δράσεις και μέτρα του ΣΒΑΚ κατά την πρόοδο του έργου.

Η ενημέρωση αυτή σχετίζεται με τις ευκαιρίες που θα προκύψουν από το/ τα έργο/α (ωφέλειες), αλλά και με τους περιορισμούς που θα προκύπτουν καθ'όλη τη διάρκεια υλοποίησής τους. Σημαντικό στοιχείο που θα πρέπει να γίνονται όλοι κοινωνοί είναι το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των επιμέρους στοιχείων του έργου/ των έργων.

Η επικοινωνία της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ με το κοινό ή τα υποσύνολα κοινού που σχετίζονται με τις διάφορες δράσεις/ μέτρα του ΣΒΑΚ κρίνεται σκόπιμο να πραγματοποιείται μέσα από τα παρακάτω εργαλεία δημοσιότητας:

1. Δημιουργία ενημερωτικών φυλλαδίων και άλλου έντυπου υλικού για το κάθε έργο/ μέτρο/ δράση,
2. Δημιουργία συνοπτικών video για συνολικές παρεμβάσεις και τη μελλοντική εικόνα της περιοχής,
3. Επικαιροποίηση των υφιστάμενων Σελίδων στα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης και επικαιροποίηση Ιστοσελίδας ΣΒΑΚ <https://spartimobility.wixsite.com/svak> αναφορικά με το κάθε έργο/ μέτρο/ δράση,

4. Ανάπτυξη θεματικών άρθρων στον τοπικό Τύπο σχετικά με τα οφέλη του ειδικότερου προς υλοποίηση έργου – μέρους του ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων

Η ορθή διαχείριση της εφαρμογής του ΣΒΑΚ υλοποιείται κατά τα προβλεπόμενα του Σχεδίου Δράσης του ΣΒΑΚ (βλ. δραστηριότητα 7.2) και κατά τα προβλεπόμενα της διαχείρισης του κάθε έργου (βλ. δραστηριότητα 10.1), σύμφωνα με τα οποία έχουν ήδη αποτυπωθεί οι διαδικασίες διαχείρισης και οι ευθύνες/ ρόλοι των εμπλεκόμενων φορέων στην υλοποίηση των μέτρων, οι διαδικασίες διασφάλισης του συντονισμού τους, ο μηχανισμός διαχείρισης πιθανών κινδύνων και το Σχέδιο Αξιολόγησης και Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ (βλ. δραστηριότητα 8.1).

Σε αυτό το πλαίσιο, καλείται ο Δήμος δια μέσου της Ομάδας Εργασίας του να εξετάζει κατ' έτος ή και συχνότερα αν απαιτείται την **πρόοδο του έργου** και να συντάσσει μία **Εκθέσεις Προόδου (Ε.Π.)** με τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων, όπου θα παρουσιάζεται αναλυτικά:

1. Η πορεία εφαρμογής των διάφορων μέτρων του ΣΒΑΚ και οι επικαιροποιημένοι δείκτες εφόσον υπάρχει μεταβολή,
2. Οι τυχόν αδυναμίες ή τα προβλήματα που εντοπίζονται κατά την εφαρμογή των μέτρων και παρεμβάσεων που προβλέπονταν να έχουν υλοποιηθεί στο διάστημα αξιολόγησης,
3. Τα κατάλληλα μέτρα ή οι όποιες εναλλακτικές λύσεις για την υλοποίησή τους ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι του ΣΒΑΚ.

Η Έκθεση Προόδου συντάσσεται από την Ομάδα Εργασίας με τη συνεργασία όλων των απαραίτητων εμπλεκόμενων φορέων και δημοσιοποιείται μέσα από τα παραπάνω εργαλεία (βλ. δραστηριότητα 10.2).

Σημειώνεται εδώ ότι οι εκθέσεις προόδου και το επικαιροποιημένο σχέδιο δράσης που μπορεί να προκύπτει από αυτές – σύμφωνα με το Ν. 4599/2019- κοινοποιείται στους φορείς του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 8².

Τα γενικά περιεχόμενα της Έκθεσης Προόδου της Ομάδας Εργασίας παρουσιάζονται παρακάτω με συνοπτικές κατευθύνσεις για το περιεχόμενο της κάθε ενότητας.

i. Εισαγωγή

(μπορεί να περιλαμβάνει μικρή εισαγωγή σχετικά με το σκοπό σύνταξης της Ε.Π., δηλαδή την αξιολόγηση του πρώτου/ δεύτερου/ κ.ο.κ. έτους εφαρμογής του ΣΒΑΚ, την επισημάνση των επιτυχημένων συνεργειών και των πιθανών κινδύνων από τη μη εφαρμογή επιμέρους μέτρων, την πορεία υλοποίησής τους και τον τρόπο διασφάλισης της εφαρμογής του σχεδίου δράσης του ΣΒΑΚ στα επόμενα στάδια)

ii. Συνοπτική παρουσίαση ΣΒΑΚ - Σχεδίου Δράσης - Πίνακα Μέτρων του ΣΒΑΚ

² Στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθώς επίσης και στον οικείο Ο.Τ.Α. β' βαθμού αν ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή σύνδεσμος Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή ΠΕΔ ή, εφόσον ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. β' βαθμού, στους οικείους Ο.Τ.Α. α' βαθμού που εντάσσονται ή επηρεάζονται από το ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης

(μπορεί να περιλαμβάνει συνοπτική αναφορά στο ΣΒΑΚ, στις προτεραιότητες του και στα μέτρα που πρόκειται να υλοποιηθούν σύμφωνα με το Σχέδιο Δράσης με διακριτή αναφορά στα μέτρα που αναμένεται να υλοποιηθούν κατά το έτος ελέγχου της Έκθεσης Προόδου)

- iii. Παρουσίαση σε πίνακα της πορείας εφαρμογής των μέτρων που προβλέπονταν για το έτος ελέγχου σύμφωνα με το Σχέδιο Δράσης (Υλοποιημένα- Μη Υλοποιημένα- Προγραμματιζόμενα- Εν εξελίξει) με συνοπτική αναφορά στις τυχόν αδυναμίες που προέκυψαν,

(μπορεί να περιλαμβάνει τους πίνακες του Σχεδίου Δράσης - βλ. δραστηριότητα 7.2- με **επιπλέον στήλη σχολιασμού** για το επίπεδο υλοποίησής τους και **στήλη περιγραφής** των όποιων επιτυχιών/ αδυναμιών που εντοπίζονται με ειδική αναφορά σε προβλήματα εγκρίσεων, ωριμότητας κ.α.,

Επιπλέον μπορεί να περιλαμβάνει **τεύχος εικόνων και διαγραμμάτων** για τα έργα που υλοποιούνται με αναλυτικές περιγραφές της διαχείρισής τους και του χρονοδιαγράμματός τους καθώς και για τα έργα που δεν εφαρμόζονται σύμφωνα με τη διαχειριστική πρόβλεψη)

- iv. Παρουσίαση σε πίνακα των δεικτών και της επικαιροποίησής τους (εφόσον υπάρχει μεταβολή),

(μπορεί να περιλαμβάνει τους πίνακες του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης – βλ. δραστηριότητα 8.1- με **επιπλέον στήλη αναφοράς** των νέων τιμών μέτρησης του κάθε δείκτη που **ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ** να έχει μεταβληθεί κατά το έτος σύνταξης και **στήλη σχολιασμού** της μεταβολής που προκύπτει ή της αιτίας που δεν καταγράφεται η μεταβολή ή και της τάσης για μεταβολή κ.ο.κ.)

- v. Ανάλυση τρόπων αντιμετώπισης των προβλημάτων/ αδυναμιών που εντοπίστηκαν από την Ο.Ε. και το Δήμο Σπάρτης ώστε να εφαρμοστούν τα μέτρα που δεν υλοποιήθηκαν,

(μπορεί να περιλαμβάνει αναφορά των τρόπων/ μεθόδων αποκατάστασης των προβλημάτων ή αδυναμιών που εντοπίστηκαν σε όσα μέτρα προβλέπονταν να έχουν υλοποιηθεί κατά το έτος σύνταξης της Ε.Π. – σε περίπτωση που έχουν υλοποιηθεί όλα τα προβλεπόμενα μπορεί να παραλείπεται η παρούσα ενότητα.

- vi. Συνοπτική παρουσίαση επικείμενων δράσεων για το **επόμενο** έτος ελέγχου.

(μπορεί να περιλαμβάνει παρουσίαση των μέτρων που σύμφωνα με το Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ αναμένεται να εφαρμοστούν στο επόμενο έτος ελέγχου και συνοπτική περιγραφή για όσα από αυτά έχουν ήδη ξεκινήσει διαχειριστικά και σε επίπεδο ωρίμανσης και εγκρίσεων).

Δραστηριότητα 11.1 έως 11.3: Ενημέρωση σχεδίου | κατανόηση επιτυχίας – αποτυχίας | νέες προκλήσεις

Όπως σημειώνεται από τις οδηγίες του ELTIS (2014), τα αποτελέσματα της αξιολόγησης (βλ. Δραστηριότητα 10.3) θα πρέπει να **ανατροφοδοτούν** σε τακτά χρονικά διαστήματα τη διαδικασία εφαρμογής ώστε να βελτιστοποιείται αυτή αλλά και η υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που ακολουθεί μεν μία πορεία εφαρμογής αλλά μπορεί να μεταβάλλεται, να επικαιροποιείται και να προσαρμόζεται στα διάφορα δεδομένα που προκύπτουν από τη διαχείριση των έργων και των νέων προκλήσεων.

Σύμφωνα με την πρόσφατη ελληνική νομοθεσία Ν. 4599/2019- έργο του φορέα εκπόνησης είναι η επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης **όποτε κρίνεται αναγκαίο** και η αναθεώρησή του σύμφωνα με την παρ. 10 του αρ. 22. Ειδικότερα το ΣΒΑΚ προβλέπεται ότι «μπορεί να

αναθεωρείται κάθε πέντε (5) έτη και πάντως όχι αργότερα από την πάροδο δεκαετίας, εφόσον κρίνεται σκόπιμο από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή, εφόσον προκύψουν νέα δεδομένα και εξελίξεις, ιδίως ως προς τα θέματα της παραγράφου 2».

Στο παραπάνω πλαίσιο – και με δεδομένο ότι η Ο.Ε. του Δήμου Σπάρτης θα προωθεί και θα παρακολουθεί εντατικά την υλοποίηση του ΣΒΑΚ σε ετήσια βάση, κρίνεται σκόπιμη η ενημέρωση- επικαιροποίησή του ανά 5ετία ώστε να αξιολογηθούν τα όποια επιτεύγματα και οι αποτυχίες εφαρμογής, οι δυσκολίες εφαρμογής των μέτρων, και να αναφερθούν οι νέες συνθήκες- προκλήσεις στην περιοχή παρέμβασης.

Στόχος αυτού του σταδίου είναι η ενημέρωση- επικαιροποίηση του τρέχοντος ΣΒΑΚ στην 5ετία εφαρμογής του, η **ορθολογική αναθεώρησή** του και η παρουσίαση των ειδικών αναγκών και προκλήσεων για ολιστική ή όχι αναθεώρησή του στη δεκαετία.

Έργο της Ο.Ε. του Δήμου στη φάση αυτή είναι η συλλογή του συνόλου των Εκθέσεων Προόδου, η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων εφαρμογής και η σύνταξη του Αναθεωρημένου ΣΒΑΚ – εάν απαιτείται.

Με τη συνεργασία του Δικτύου Φορέων, των πολιτών και εξωτερικών αναδόχων κρίνεται σκόπιμο να συνταχθεί η **Έκθεση Επικαιροποίησης/ Αναθεώρησης** του ΣΒΑΚ όπου θα παρουσιάζονται ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ τα παρακάτω:

1. Εισαγωγή

(μπορεί να περιλαμβάνει μικρή εισαγωγή σχετικά με το σκοπό της αναθεώρησης του ΣΒΑΚ Σπάρτης, των νέων δεδομένων, των αστοχιών του παλαιού ΣΒΑΚ ή του σχεδίου δράσης του κ.α.),

2. Η αναλυτική πορεία εφαρμογής των μέτρων του πρώτου ΣΒΑΚ και οι επικαιροποιημένοι δείκτες με συνοπτική αναφορά στις δυσκολίες που ανέκυψαν κατά την εκπόνησή του και η αξιολόγηση της επίδρασης του κάθε μέτρου του ΣΒΑΚ

(μπορεί να περιλαμβάνει πίνακες σχετικά με τα μέτρα που υλοποιήθηκαν, το βαθμό ολοκλήρωσης/ εφαρμογής των μέτρων, το βαθμό αποδοχής τους από τους κατοίκους και επισκέπτες της Σπάρτης κ.α.),

3. Κατάλογος στόχων που τέθηκαν κατά το σχεδιασμό του ΣΒΑΚ, του βαθμού επίτευξης των δεικτών και αξιολόγηση επίδρασης κάθε μέτρου σε ΠΟΙΟΤΙΚΟ και ΠΟΣΟΤΙΚΟ επίπεδο

(μπορεί να περιλαμβάνει πέρα από το βαθμό επίτευξης των στόχων και δεικτών και σχολιασμό για την επιτυχία ή αποτυχία των στόχων, τη διαχείριση υλοποίησης των μέτρων με τις ενδεχόμενες αστοχίες και το βαθμό συνεργασίας των εμπλεκόμενων φορέων),

4. Αναφορά σε νέα δεδομένα σχετικά με την περιοχή παρέμβασης

(μπορεί να περιλαμβάνει νέα δεδομένα που σχετίζονται με την περιοχή παρέμβασης της Σπάρτης που τυχόν δεν ελήφθησαν υπόψη κατά τη σύνταξη του ΣΒΑΚ αρχικά ή που προέκυψαν εκ των υστέρων. Τα νέα αυτά δεδομένα μπορεί να σχετίζονται με πολεοδομικά- κυκλοφοριακά- κοινωνικά- περιβαλλοντικά ζητήματα, νέες αναπτύξεις, έναν νέο πόλο έλξης- παραγωγής μετακινήσεων, μία νέα διάνοιξη οδού, τον εντοπισμό περιβαλλοντικής υποβάθμισης σε δεδομένη περιοχή, τις τάσεις του θρησκευτικού τουρισμού, του περιπατητικού τουρισμού ή άλλων στρατηγικών ανάπτυξης της περιοχής, μία χωροθέτηση ενός νέου σχολικού συγκροτήματος, μιας νέας επιχείρησης ή ενός φορέα, τη συγκέντρωση τροχαίων συγκρούσεων



σε σημείο που μέχρι πρότινος δεν είχε αξιολογηθεί ως σημαντικό και πολλά άλλα ζητήματα που μπορούν να συμβούν σε μια περιοχή σε διάστημα 5ετίας),

5. Πλαίσιο επικαιροποίησης ΣΒΑΚ με αναφορά σε περαιτέρω πολιτικές, στόχους, προτεραιότητες και μέτρα

(μπορεί να περιλαμβάνει αρχικά το σύνολο των δραστηριοτήτων διαβούλευσης και εμπλοκής κοινού και Δικτύου Φορέων για την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ. Σε αυτή την ενότητα θα πρέπει να καταγράφονται όλες οι διαδικασίες που πραγματοποιήθηκαν με τη συμμετοχή φορέων και κοινού για την αξιολόγηση των δεδομένων, οι απόψεις των φορέων και η ενσωμάτωσή τους στην αναγνώριση νέων προκλήσεων και νέων μέτρων, οι διαδικασίες ενημέρωσης από την Ο.Ε. κ.α.

Στη συνέχεια σε αυτή την ενότητα θα παρουσιάζεται αναλυτικά το πλαίσιο επικαιροποίησης του ΣΒΑΚ και το νέο αναθεωρημένο πλέον ΣΒΑΚ του Δήμου Σπάρτης με διεξοδική αναφορά σε προτεραιότητες- στόχους- νέους δείκτες- νέα μέτρα και αναλυτικό Σχέδιο Δράσης και επικαιροποιημένο Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης).

Στόχος της παραπάνω Έκθεσης - ΠΡΟΤΥΠΟΥ είναι να αποτελέσει το πρότυπο στο οποίο η Ομάδα Εργασίας θα δημιουργήσει το επικαιροποιημένο- αναθεωρημένο ΣΒΑΚ του Δήμου Σπάρτης, το οποίο θα πρέπει να είναι σε συμφωνία με το Δίκτυο Φορέων και να εγκριθεί αρμοδίως – κατά τα οριζόμενα της παρ. 10, αρ.22 του Ν. 4599/2019- μέσω των θεσμικών διαδικασιών από ΟΤΑ και λοιπούς φορείς ελέγχου.



Βιβλιογραφία

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σπάρτης

Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, ΕΜΠ (2018) Ηλεκτρονικός Οδηγός για τα ΣΒΑΚ
<https://www.svak.gr/parakoloythisi-sxedioy>

AECOM (2009) Evaluation of Better Use Interventions – Evaluation Framework Report. Report for the Department of Transport.

<http://assets.dft.gov.uk/publications/cycling-city-and-towns-evaluation-approach/frameworkreport.pdf>

Barham, P. et al. (2012) State of the Art of Urban Mobility Assessment. QUEST Quality management toll for Urban Energy efficient Sustainable Transport. Deliverable 3.1

http://www.quest-project.eu/files/upload/files/QUEST_State_of_the_Art_of_urban_mobility_assessment.pdf

Bickel, P. et al. (2004) HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment: Deliverable 5 - Proposal for Harmonised Guidelines. <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de>

CIVITAS SUMPs-UP (2018) Manual on the integration of measures and measure packages in a SUMP.

https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Manuals/SUMPs-Up_-_Measure_Selection_Manual_-_Beginner_Cities.pdf
https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Manuals/SUMPs-Up_-_Measure_Selection_Manual_-_Beginner_Cities.pdf

DEFRA (Department for Environment, Food & Rural Affairs) (2013) Sustainable Development Indicators July 2013.

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/223992/0_SDI_s_final_2_.pdf

Department for Communities and Local Government, UK (2009) Multi-criteria analysis: a manual.

<https://www.gov.uk/government/publications/multi-criteria-analysis-manual-for-making-government-policy>

Department for Transport (2011) Transport Appraisal And The Treasury Green Book, TAG Unit 2.7.1, April 2011. Department for Transport - Transport Analysis Guidance (TAG)
<http://www.dft.gov.uk/webtag/documents/project-manager/pdf/unit2.7.1.pdf>

EVIDENCE (2014) D2.2: How urban transport projects are appraised: current practice in the EU.

https://www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf

Guidelines For Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Second Edition

https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf



Hill, M. (1968). A Goals-Achievement Matrix for Evaluation of Alternative Plans. *Journal of the American Institute of Planners* 36, p. 19-29.

HM Treasury (2003) *The Green Book – Appraisal and Evaluation in Central Government*. 2003 edition, updated July 2011.

<https://www.gov.uk/government/publications/the-green-book-appraisal-and-evaluation-in-central-government>

ITS KONSULT Decision Maker's Guidebook.

<http://www.konsult.leeds.ac.uk/public/level1/sec01/index.htm>

Joumard R. & Gudmundsson H. (eds) (2010) *Indicators of environmental sustainability in transport: an interdisciplinary approach to methods*. INRETS report, Recherches R282, Bron, France, 422 p.

<http://cost356.inrets.fr>

Lautso, K. et al. (2004) *PROPOLIS – Planning and Research of Policies for Land Use and Transport for Increasing Urban Sustainability*. Final Report, second edition, February 2004

http://www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?ID=4385

Lichfield, N. (1996) *Community Impact Evaluation*. London: UCL Press

Litman, T. (2011) *Sustainability and Livability: Summary of Definitions, Goals, Objectives and Performance Indicators*. Monograph Victoria Transport Policy Institute.

http://www.vtpi.org/sus_liv.pdf

Litman, T. (2012) *Well Measured: Developing Indicators for Sustainable and Livable Transport Planning*. Monograph Victoria Transport Policy Institute.

<http://www.vtpi.org/wellmeas.pdf>

Manaugh, K. & El-Geneidy, A. (2011) *Validating walkability indices: How do different households respond to the walkability of their neighborhood?*, *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Volume 16, Issue 4, June 2011, Pages 309-315

Marsden, G. et al. (2005) *Improved Indicators for Sustainable Transport and Planning*. DISTILLATE Deliverable C1 – Sustainable Transport Indicators: Selection and Use. Leeds, York, 2005 <http://www.distillate.ac.uk/outputs/reports.php>

Marsden, G. et al. (2006a) *CityMobil - Towards advanced transport for the urban environment: Evaluation framework*. Deliverable 5.1.1

http://www.citymobil-project.eu/site/en/documenten_deliverables.php

Nijkamp, P. & van Delft, A (1977) *Multi-Criteria Analysis and Regional Decision-Making*. *Studies in Applied Regional Science*. Springer Verlag

Odgaard, T. et al. (2005) *Current practice in project appraisal in Europe – Analysis of country reports*. HEATCO Deliverable 1 <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/hd1final.pdf>

Tavistock Institute & AECOM (2010) *Guidance for transport impact evaluations: choosing an evaluation approach to achieve better attribution*. Report for the Department of Transport.

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110202223908/http://www.dft.gov.uk/pgr/evaluation/evaluationguidance/transportimpact/>



The Global Fund to Fight AIDS, Tuberculosis and Malaria (2011) Monitoring And Evaluation Toolkit - HIV, Tuberculosis, Malaria and Health and Community Systems Strengthening. <http://www.theglobalfund.org/en/me/documents/toolkit/>

van der Voet, M. et al. (2013) Sustainable Urban Transport Planning. The QUEST management tool and the ADVANCE Audit Scheme – a review of two practical tools to improve mobility planning. Discussion paper.

<http://www.quest-project.eu/files/7/d-8.1-quest-advance-discussion-paper.pdf>

TIDE (2012) D5.1: Methodologies for cost-benefit and impact analyses in urban transport innovations.

https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf

Wefering, F. et al. (2013) Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. December 2013.

http://mobilityplans.eu/docs/file/guidelines_developing-and-implementing-a-sump_final_december_2013.pdf