

Περιεχόμενα

<i>Εισαγωγή</i>	<i>2</i>
<i>Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Σπάρτης</i>	<i>5</i>
<i>Όραμα</i>	<i>6</i>
<i>Προτεραιότητες και Στόχοι ΣΒΑΚ.....</i>	<i>7</i>
<i>Προτεραιότητες.....</i>	<i>7</i>
<i>Στόχοι ΣΒΑΚ.....</i>	<i>10</i>
<i>Πακέτα μέτρων</i>	<i>22</i>
<i>Ανάλυση τελικών μέτρων</i>	<i>32</i>
<i>Χρονική υλοποίηση μέτρων ΣΒΑΚ</i>	<i>188</i>
<i>Συνοπτική περιγραφή χρονικής υλοποίησης των μέτρων του επιλεγμένου σεναρίου</i>	<i>197</i>
<i>5ετία</i>	<i>197</i>
<i>10ετία</i>	<i>206</i>
<i>15ετία</i>	<i>216</i>
<i>Κοστολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ Σπάρτης.....</i>	<i>226</i>
<i>Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης.....</i>	<i>249</i>
<i>Βασικές Μεθοδολογικές Αρχές του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης</i>	<i>249</i>
<i>Τύποι Δεικτών</i>	<i>251</i>
<i>Δείκτες Παρακολούθησης για το ΣΒΑΚ Δήμου Σπάρτης</i>	<i>252</i>

Εισαγωγή

Το σχέδιο δράσης αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα ενός οποιουδήποτε στρατηγικού σχεδίου, καθώς συνδέεται άμεσα με τον καθορισμό των απαιτούμενων βημάτων αλλά και τη διαμόρφωση του κατάλληλων ρυθμιστικών διατάξεων που θα προδιαγράψουν το πλαίσιο υλοποίησης των σχεδιαζόμενων δράσεων. Με τον τρόπο αυτό, επιδιώκεται η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και η αποτελεσματική επίτευξη των στόχων, καθώς δημιουργείται η απαιτούμενη «υποδομή» στην οποία θα μπορεί να πατήσει μια οργανωτική αρχή για εφαρμόσει τις προτάσεις του σχεδίου. Ουσιαστικά μέσω του σχεδίου δράσης ενός ΣΒΑΚ, ο εκάστοτε φορέας καλείται να δώσει απαντήσεις σε ερωτήματα που σχετίζονται με τα παρακάτω:

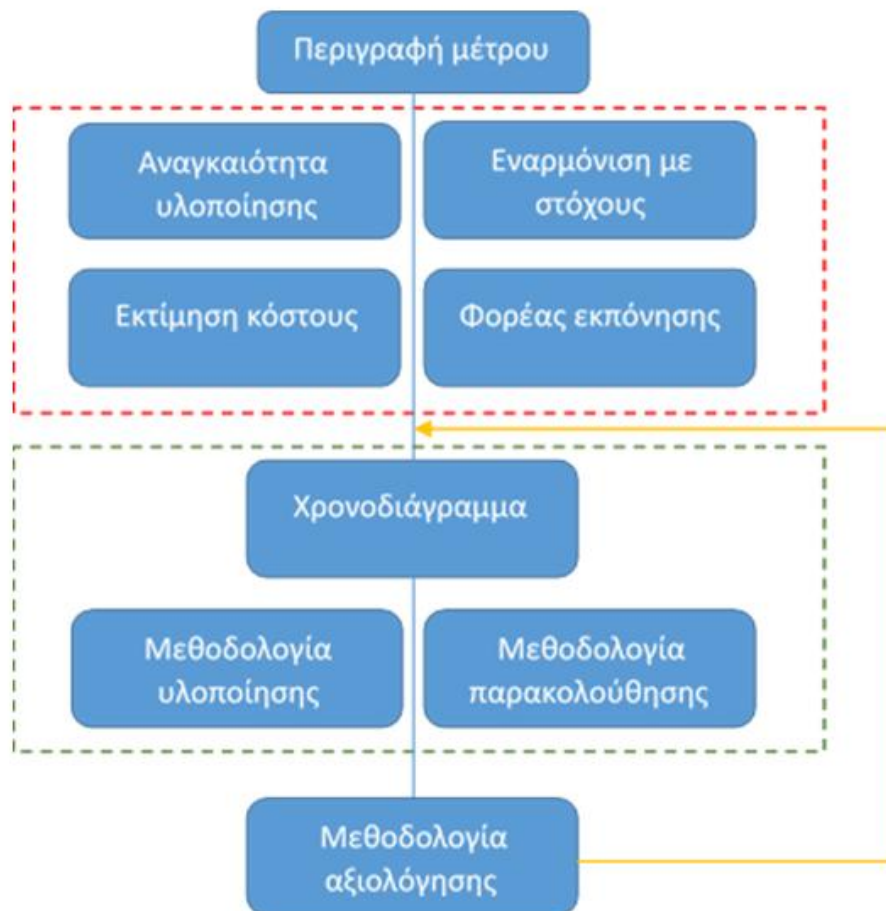
- ✓ Τι περιλαμβάνει η εκάστοτε δράση
- ✓ Ποιες είναι αιτίες που οδήγησαν στο σχεδιασμό της
- ✓ Ποιο πρόβλημα/ανάγκη καλείται να αντιμετωπίσει
- ✓ Ποιος θα είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή της
- ✓ Πως θα εξασφαλίσει τους απαιτούμενους πόρους για την υλοποίηση
- ✓ Πότε θα πρέπει να υλοποιηθεί το κάθε βήμα και με ποια σειρά
- ✓ Τι στόχοι έχουν τεθεί και ποια είναι τα ποιοτικά και τα ποσοτικά τους χαρακτηριστικά
- ✓ Πως θα παρακολουθείται η εξέλιξη της υλοποίησης της δράσης/μέτρου
- ✓ Πως θα αξιολογούνται τα αποτελέσματα που επιτυγχάνονται

Στην περίπτωση ενός ΣΒΑΚ, το σχέδιο δράσης χαρτογραφεί την πορεία, με όρους χρόνου, κόστους και ωρίμανσης, τόσο για την υλοποίηση του κάθε μέτρου κινητικότητας χωριστά, όσο και σε συνεργασία με τα υπόλοιπα, προκειμένου να επιτευχθεί η βέλτιστη χρονική, σχεδιαστική και οικονομική αλληλουχία. Αυτό συμβαίνει, διότι τα μέτρα αστικής κινητικότητας στην πλειοψηφία των περιπτώσεων δεν μπορούν να λειτουργήσουν αυτόνομα και ανεξάρτητα, τουλάχιστον αποτελεσματικά, αλλά απαιτούν την ανάπτυξη κατάλληλων συνεργειών και χρονικών ακολουθιών για την εξασφάλιση της απαιτούμενης συνέχειας στο σύνολο του δικτύου. Πέρα από αυτό, πολλές φορές η δημιουργία ενός μέτρου κινητικότητας συνεπάγεται την κατάργηση ενός άλλου ή τη δραστική αλλαγή του τρόπου της πρότερης λειτουργίας του.

Κατά συνέπεια, το σχέδιο δράσης ενός ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει κατά προτίμηση τα παρακάτω πεδία:

- ❖ **Περιγραφή του μέτρου:** Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του μέτρου και το γεωγραφικό εύρος της εφαρμογής του.
- ❖ **Αναγκαιότητα της υλοποίησης:** Τους λόγους που υπαγορεύτηκε η ανάπτυξη του συγκεκριμένου μέτρου, δηλαδή το πρόβλημα που καλείται να επιλύσει.
- ❖ **Σκοπός και στόχοι:** Ποιες ανάγκες θα καλύψει το συγκεκριμένο μέτρο και με ποιους συγκεκριμένους στόχους της βιώσιμης κινητικότητας ευθυγραμμίζεται.
- ❖ **Απαιτούμενοι πόροι:** Εκτίμηση του απαιτούμενου οικονομικού κόστους για την εφαρμογή του μέτρου (€/μονάδα).

- ❖ **Χρονοδιάγραμμα:** Εκτίμηση του χρονοδιαγράμματος για την έναρξη ωρίμανσης και κατασκευής του μέτρου μέχρι την έναρξη λειτουργίας του. Στο συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα λαμβάνεται υπόψη και η απαιτούμενη χρονική ακολουθία των μέτρων που λειτουργούν υποστηρικτικά και συνδυαστικά με το εξεταζόμενο μέτρο.
- ❖ **Μεθοδολογία υλοποίησης:** Καθορισμός των βημάτων που απαιτούνται πριν την εφαρμογή του μέτρου. Τέτοια βήματα είναι η εκπόνηση των κατάλληλων μελετών (σκοπιμότητας, ωρίμανσης και εφαρμογής) και η αναζήτηση κατάλληλων χρηματοδοτικών εργαλείων.
- ❖ **Μεθοδολογία παρακολούθησης:** Ανάπτυξη των κατάλληλων δεικτών για την παρακολούθηση της πορείας υλοποίησης αλλά και μετέπειτα των αποτελεσμάτων από τη λειτουργία του. Η μεθοδολογία παρακολούθησης θα πρέπει να περιλαμβάνει ποσοτικά στοιχεία αλλά και προσδιορισμό των χρονικών περιόδων που θα πρέπει να πραγματοποιείται η παρακολούθηση.
- ❖ **Μεθοδολογία αξιολόγησης:** Σύγκριση της πορείας υλοποίησης των μέτρων σε συγκεκριμένες χρονικές στιγμές (συνήθως ανά διετία και πενταετία) συγκριτικά με το αρχικό χρονοδιάγραμμα αλλά και με βάση τα αποτελέσματα που έχουν επιφέρει και αν αυτά εναρμονίζονται με τους στόχους που είχαν τεθεί αρχικά. Με τον τρόπο αυτό, ο υπεύθυνος φορέας μπορεί και εντοπίζει αν όλα βαδίζουν σύμφωνα με τον αρχικό σχεδιασμό και εκτιμήσεις, ώστε να προβεί σε αναθεώρηση των στόχων ή σε διορθωτικές κινήσεις.



Εικόνα 1. Τα μέρη του σχεδίου δράσης ενός ΣΒΑΚ.

Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Σπάρτης

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.

Όραμα

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται συνοπτικά το κεντρικό όραμα του δήμου Σπάρτης για το ΣΒΑΚ.

Δήμος Σπάρτης: Στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα... συνθέτοντας μια στρατηγική για ποιοτικές, αποδοτικές και φιλικές προς το περιβάλλον μετακινήσεις!

Αποσκοπώντας στη διαμόρφωση ενός Δήμου ο οποίος θα:

- ✿ Υιοθετήσει μία *ενιαία και συνδυασμένη προσέγγιση* πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού
- ✿ Παρέχει αισθητή προτεραιότητα στο *περπάτημα, στο ποδήλατο, στη δημόσια συγκοινωνία* αλλά και στους *καινοτόμους τρόπους μετακίνησης*
- ✿ *Περιορίζει* δραστικά την *εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο*
- ✿ Έχει ως κύριο μέλημα τη *βελτίωση της δημόσιας υγείας* των κατοίκων μέσα από τη μείωση της ρύπανσης και την προώθηση της ενεργούς μετακίνησης
- ✿ Αναδιοργανώσει το *οδικό περιβάλλον* της περιοχής με σκοπό να καταστεί όχι μόνο *ανοικτό και προσβάσιμο* για όλους και όλες αλλά και *ασφαλές*
- ✿ *Αναδεικνύει* τους *ιδιαίτερους πόλους ανάπτυξης* μέσα από ένα *λειτουργικό σχέδιο τουριστικής διαχείρισης* που θα στηρίζεται στους *βιώσιμους τρόπους μετακίνησης*, ενισχύοντας με αυτόν τον τρόπο την *ελκυστικότητα της περιοχής*
- ✿ *Ενισχύσει την ιστορική ταυτότητα και κληρονομιά της πόλης* και θα τη *συνδέσει με την πορεία της πόλης προς το μέλλον*
- ✿ *Καλλιεργήσει* στους πολίτες μία *υπεύθυνη και συνεπή στάση* απέναντι στην *κλιματική αλλαγή*
- ✿ Αποκτήσει ένα σύστημα μετακινήσεων *έξυπνο, λειτουργικό, οικονομικά αποδοτικό* και κυρίως *φιλικό στο περιβάλλον* μέσα από την αξιοποίηση νέων τεχνολογιών
- ✿ Διαμορφώσει ένα *σύγχρονο σύστημα εμπορευματικών μετακινήσεων*

Όλοι οι παραπάνω άξονες συγκροτούν το όραμα του ΣΒΑΚ Σπάρτης, το οποίο έχει τη δυνατότητα να διαμορφώσει τις απαραίτητες συνθήκες για *ριζική αύξηση της λειτουργικότητας του συστήματος μεταφορών* της περιοχής, για *ασφαλείς μετακινήσεις*, για *προσιτό δημόσιο χώρο* καθώς και για *άρτια ποιότητα ζωής*.

Προτεραιότητες και Στόχοι ΣΒΑΚ

Προτεραιότητες

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

Πίνακας 1: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Σπάρτης

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις	Η χρήση βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης (π.χ. ποδήλατο ή περπάτημα) έναντι του αυτοκίνητου ή του μηχανοκίνητου δικύκλου συμβάλει στη μείωση της ενέργειας που καταναλώνεται σε συνολικό επίπεδο για τις μετακινήσεις στη Σπάρτη. Σημαντική μέριμνα θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη διαχείριση του στόλου τροφοδοσίας, ώστε τα εμπορεύματα να μεταφέρονται με τη χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση ενέργειας.
	2. Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	Η προστασία των οικισμών του Δήμου Σπάρτης (πχ. Μαγούλα, Μυστράς) από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για το σχέδιο. Παράλληλα θα πρέπει να αναζητηθούν οι κατάλληλοι τρόποι ώστε να διατηρηθεί και να αναδειχθεί το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον της περιοχής (πχ. Ταΰγετος, Λαγκάδα Τρύπης, Ποταμός Ευρώτας). Η έντονη χρήση ιδιωτικών οχημάτων συνεπάγεται την εκπομπή υψηλών ατμοσφαιρικών ρύπων (ανάμεσα σε αυτούς και ρύπους υπεύθυνους για το φαινόμενο του θερμοκηπίου) και θορύβου εντός των ορίων των οικισμών. Επομένως η ανάπτυξη μιας κατάλληλης στρατηγικής που περιορίζει τις παραπάνω αρνητικές συνέπειες είναι αναγκαία.
Κοινωνικές	3. Βελτίωση δημόσιας υγείας	Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρει και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία. Επιπρόσθετα, η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, ως τρόπων καθημερινής μετακίνησης, μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της

	φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων. Επιπλέον ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις στην ψυχολογία των μετακινούμενων με ήπια μέσα, καθώς ενισχύεται η κοινωνική συνοχή και η επικοινωνία στο δημόσιο χώρο.
4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση	Το συγκοινωνιακό σύστημα στην περιοχή με την υπάρχουσα μορφή του, αποκλείει άτομα και κοινωνικές ομάδες, οι οποίες δεν έχουν πρόσβαση στο αυτοκίνητο ή δεν έχουν τη δυνατότητα να οδηγήσουν. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων ομάδων είναι οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά και τα άτομα με αναπηρία. Αποκλεισμός υπάρχει επίσης και στους επισκέπτες, οι οποίοι δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να μετακινηθούν με δικό τους ή ενοικιαζόμενο όχημα.
5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου	Ένας βιώσιμος δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης. Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των οικισμών με Σπάρτη και τους κύριους πόλους ενδιαφέροντος σε όλη την έκταση του Δήμου (π.χ. τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους, μοναστήρια, χώροι αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, καταφύγια άγριας ζωής, κτλ.) διαμέσου κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς (κοινόχρηστα ποδήλατα, ηλεκτρικά πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες on-demand κ.α.). Παράλληλα θα πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο ειδικών υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση της αναψυχής κυρίως κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου (ευέλικτα δρομολόγια προσαρμοσμένα στη ζήτηση).
6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	Λύσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως για παράδειγμα η τηλεματική ή τα συγκοινωνιακά συστήματα ανταποκρινόμενα στη ζήτηση (Demand Responsive Transport), είναι ιδιαίτερα σημαντικό να αναζητηθούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η αποδοτικότητα του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.
7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Εστιάζοντας στην περίπτωση Σπάρτης, το επαρχιακό δίκτυο περιλαμβάνει πλήθος επικίνδυνων σημείων, τα οποία χρήζουν βελτίωσης. Συνεπώς, μέσα από τις

Οικονομικές		απαραίτητες πολιτικές και παρεμβάσεις επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για όλους τους πιθανούς χρήστες της οδού.
	8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην Σπάρτη είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ. Με δεδομένο ότι η Σπάρτη αποτελεί αξιοσημείωτο ιστορικό/ αρχαιολογικό προορισμό, θα ήταν επιθυμητό να δοθεί έμφαση και στους επισκέπτες μετακινούμενους.
	9. Διαχείριση εποχικότητας στις μετακινήσεις- Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού	Η Σπάρτη είναι μία πόλη με έντονο ιστορικό ενδιαφέρον και μπορεί να προσελκύσει επισκέπτες από όλο τον κόσμο. Το παρόν σχέδιο θα συμβάλει στην ορθολογική διαχείριση της κινητικότητας όσον αφορά στις εποχιακές μετακινήσεις, αξιοποιώντας ευέλικτες λύσεις, ενώ παράλληλα θα δώσει έμφαση και στην ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως ο ποδηλατικός και ο περιπατητικός τουρισμός με σκοπό την διάχυση της τουριστικής δραστηριότητας σε μεγαλύτερο χρονικό εύρος.
	10. Εξασφάλιση λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη της Σπάρτης. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας.
	11. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών	Μέσω της χρήσης ενεργών μέσων μετακίνησης (ποδήλατο και περπάτημα) αντί του αυτοκινήτου, ο επισκέπτης θα περιηγείται άνετα και με ασφάλεια στην πόλη της Σπάρτης. Αυτή η κατάσταση θα διευκολύνει αισθητά την προσέλκυση πελατών από τα τοπικά εμπορικά καταστήματα της περιοχής, καθώς η πρόσβαση με πεζή μετακίνηση αυξάνει την εμπορική κίνηση. Επίσης, σημειώνεται ότι ο ποδηλατικός και περιπατητικός τουρισμός θα συνεισφέρουν στην ανάδειξη και άλλων μικρών οικισμών και κατ' επέκταση στην ενίσχυση της τοπικής εμπορικής δραστηριότητας. Τέλος, ιδιαίτερη συνεισφορά στην ενθάρρυνση της τοπικής επιχειρηματικότητας έχει και η ορθολογική οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των

	καταστημάτων (αλλαγή ωραρίου-δρομολογίου-οχήματος-χρήση κέντρου διαμοιρασμού-consolidation) καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και επιταχύνει τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.
--	--

Στόχοι ΣΒΑΚ

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

Πίνακας 2: Παρουσίαση στόχων ΣΒΑΚ Σπάρτης

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15ετία	
A.1 Αποδοτικότητα (Efficiency)						
A.1.1 Πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) μέσης πληρότητας λεωφορείων	20%	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)						
A.2.1 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 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
A.2.2 Διαθέσιμοι χώροι πεζών (πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης)	Ποσοστό μήκους πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και δρόμων κοινής χρήσης επί του	Οι πεζόδρομοι αντιπροσωπεύουν το 4,48% του οδικού δικτύου στην πόλη της Σπάρτης	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

	συνολικού οδικού δικτύου της Σπάρτης	και δεν υπάρχουν δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας και κοινής χρήσης				
A.2.3 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
A.2.4 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)						
A.3.1 Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Τόνοι CO ₂ /έτος στο Δήμο που προέρχονται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα από το Δήμο.	Μείωση κατά 15% των συνολικών επιβατοχιλίων μετρώμενων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 30% των συνολικών επιβατοχιλίων μετρώμενων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 60% των συνολικών επιβατοχιλίων μετρώμενων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Αυτό το ζήτημα μπορεί να επιλυθεί στο μέλλον με το ΣΔΑΕΚ του Δήμου αλλά και με μετρήσεις πεδίου.

A.3.2 Επίπεδα θορύβου	dB του ήχου στις γειτονιές και στο κέντρο της Σπάρτης	Επίπεδα θορύβου υψηλότερα από τα 50 dB στα οικοδομικά τετράγωνα γύρω από κεντρικές οδούς	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
A.3.3 Μήκος πράσινων διαδρομών και μονοπατιών	Το μήκος (km) των πράσινων και περιπατητικών 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 200km μήκους πράσινων διαδρομών και μονοπατιών	Χαρτογράφηση σε GIS των πράσινων διαδρομών και υπολογισμός του συνολικού μήκους τους
A.3.4 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
A.3.5 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
A.3.6 Ελκυστικότητα	Ποσοστό (%) ερωτώμενων	Το 21% των ερωτηθέντων	Τουλάχιστον το 40 - 60%	Τουλάχιστον το 60 - 80%	Τουλάχιστον το 80 -100%	Έρευνα ερωτηματολ

οικιστικού περιβάλλοντος	που θεωρούν τους δρόμους πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ελκυστικούς για περπάτημα/ βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	ν δήλωσε πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένα από την ελκυστικότητα του οικιστικού περιβάλλοντος	των ερωτώμενων θα θεωρούν τους δρόμους πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	των ερωτώμενων θα θεωρούν τους δρόμους πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	των ερωτώμενων θα θεωρούν τους δρόμους πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ελκυστικούς για βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	ογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με την ελκυστικότητα του οικιστικού περιβάλλοντος
---------------------------------	--	--	---	---	---	--

A.4 Ισότητα και κοινωνική ενσωμάτωση (Equity and social inclusion)

A.4.1 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 ν 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
A.4.2 Ικανοποίηση μετακινούμενων	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που αξιολόγησε από πολύ (4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ικανοποιητική τη μετακίνηση εντός του	Το 21% των ερωτηθέντων ν δήλωσε πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένα 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

	Δήμου					συστήματος μεταφορών
A.5 Ασφάλεια (Safety)						
A.5.1 Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας	Μείωση (%) αριθμού ανθρώπων που απεβίωσαν ή τραυματίστη καν σοβαρά σε τροχαία συμβάντα	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία για την ανάλυση τροχαίων συμβάντων στο Δήμο Σπάρτης. Ωστόσο προσεγγιστικά από στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ μπορούμε να υπολογίσουμε μια τιμή βάσης 20 συμβάντων.	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
A.5.2 Αντιληπτή ασφάλεια	Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Κατά την έρευνα ερωτηματολογίου, καταγράφηκε μειωμένο επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας, ιδιαίτερα στις μετακινήσεις των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων.	Τουλάχιστον το 40 – 60 % 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

A.5.3 Επικίνδυνοι κόμβοι	Το σύνολο των κόμβων που κρίθηκαν ως επικίνδυνοι εντός ορίων του δήμου	Έχουν εντοπιστεί 20 επικίνδυνοι κόμβοι εντός του δήμου βάσει των γεωμετρικών χαρακτηριστικών και τις απόψεις φορέων	Μείωση 15% των επικίνδυνων κόμβων του δήμου	Μείωση 30% των επικίνδυνων κόμβων του δήμου	Μείωση 60% των επικίνδυνων κόμβων του δήμου	Μελέτες για βελτίωση της οδικής ασφάλειας στους επικίνδυνους κόμβους (εντός 5ετίας) και εφαρμογή των μελετών (5-15 έτη)
---	--	---	---	---	---	---

A.6 Οικονομική Ανάπτυξη (Economic Growth)

A.6.1 Κόστος μετακινήσεων	Μεταβολή (%) πραγματικού καθαρού κόστους που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο	Το 43.59% των κατοίκων χρησιμοποιεί το ιδιωτικό όχημά τους για τις καθημερινές μετακινήσεις, το 40.08% των κατοίκων προτιμά το περπάτημα, το 1% το μηχανοκίνητο δίκυκλο και το 9.42% το ποδήλατο. Σήμερα δεν υπάρχει τιμή μονάδας για το συνολικό ύψος του κόστους μετακίνησης	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. Η έρευνα ερωτηματολογίου θα ολοκληρωθεί εντός του 1 ^{ου} έτους για τη συλλογή δεδομένων και ύστερα ανά 5ετία θα εκπονείται εκ νέου για την παρακολούθηση του
----------------------------------	---	--	---	--	--	--

		ς ανά μέσο μεταφοράς ωστόσο αυτό μπορεί να οριστεί εξετάζοντας τις διαφορετικές κατηγορίες μετακίνησης στο Δήμο.				δείκτη
A.6.2 Αριθμός επιχειρήσεων	Το σύνολο των τοπικών επιχειρήσεων	2000 επιχειρήσεις στο δήμο	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)						
A.7.1 Διαμπερότητα	Μεταβολή ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (Μήκος οδικού δικτύου που υπόκειται σε διαμπερείς ροές / Συνολικό μήκος οδικού δικτύου)	Το σύνολο του δήμου επιτρέπει 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
A.7.2 Περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	Ποσοστό (%) κάλυψης (με buffer zone ακτίνας 250μ). γύρω από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων – πατινών	Η περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων να είναι τουλάχιστον	Η περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων να είναι τουλάχιστον	Η περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων να είναι τουλάχιστον	Χαρτογράφηση σε GIS και υπολογισμός της κάλυψης για buffer zone= 250μ. γύρω από τους σταθμούς κοινόχρηστων

	ν μέσων μετακίνησης		το 25% της συνολικής επιφάνειας του δήμου	το 50% της συνολικής επιφάνειας του δήμου	το 75% της συνολικής επιφάνειας του δήμου	ν και εναλλακτικώ ν μέσων μετακίνησης
Β. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας (Transport Activity Indicators)						
Β.1 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.	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 10% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικώ ν καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 25% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικώ ν καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 50% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Παροχή στοιχείων από τον Δήμο
Β.2 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
Β.3 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

B.4 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
B.5 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
B.6 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 ικανοποιημένοι από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Υψηλό επίπεδο ικανοποίησης, δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένοι από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Πολύ υψηλό επίπεδο ικανοποίησης, δηλαδή 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένοι από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Έρευνα ερωτηματολογίου στους τακτικούς επιβάτες. Οι επιβάτες θα βαθμολογήσουν το επίπεδο ικανοποίησης
Γ. Δείκτες Εκροών (Output Indicators)						
Γ.1 Μερίδιο σηματοδοτών που διαθέτουν σύστημα ITS	Ποσοστό (%) εφαρμογής συστήματος ITS στους φωτεινούς σηματοδότες	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

	του δήμου					σύστημα ITS
Γ.2 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
Γ.3 Ανάπτυξη ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	Ποιοτικός έλεγχος εάν το σύστημα λειτουργεί. Αν ναι τότε ποιο είναι το καθεστώς λειτουργίας (πιλοτική εφαρμογή, πλήρης εφαρμογή κτλ)	Δεν υπάρχει σήμερα σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων με ενιαία διαχείριση	Πιλοτική λειτουργία	Πλήρης εφαρμογή	Πλήρης εφαρμογή	Στοιχεία από το Δήμο και το αρμόδιο τμήμα που διαχειρίζεται το σύστημα
Γ.4 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	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

		είναι ανεπαρκείς, της τάξεως του 10%.				
Γ.5 Εγκατάσταση έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας και περιοχή εξυπηρέτησής του	Ποσοστό (%) του Δήμου που εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	Ανυπαρξία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Τουλάχιστον το 20% του δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας Πilotική λειτουργία συστήματος	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)						
Δ.1 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	Σήμερα δεν υπάρχει τιμή μονάδας για το συνολικό ύψος των σχετικών επιχορηγήσεων μιας και σχετίζεται με εξωτερικές πηγές χρηματοδότησης. Οπότε η τιμή μονάδας είναι μηδενική	Έως 300.000 ευρώ εκτιμώμενες επιχορηγήσεις	Έως 200.000 ευρώ εκτιμώμενες επιχορηγήσεις	Έως 150.000 ευρώ εκτιμώμενες επιχορηγήσεις	Υποβολή προτάσεων σε χρηματοδοτικά προγράμματα και παροχή στοιχείων σχετικά με τις επιχορηγήσεις από τον Δήμο

Σημειώνεται ότι οι ανωτέρω στόχοι εξειδικεύονται σε μετρήσιμα στοιχεία κατά τη διαμόρφωση δεικτών παρακολούθησης (βλ. επόμενες ενότητες).

Πακέτα μέτρων

Παρακάτω παρουσιάζονται τα Πακέτα Μέτρων (δηλαδή οι βασικές κατηγορίες που οργανώνονται τα μέτρα) που προβλέπονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Σπάρτης τα οποία θα υλοποιούνται σταδιακά και με την κατάλληλη ενημέρωση προς τους φορείς και τους πολίτες. Τα εφικτά και αποτελεσματικά αυτά μέτρα κατηγοριοποιούνται σε δέκα (10) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν στις παρακάτω θεματικές:

- 1) Δημόσια Συγκοινωνία
- 2) Ενεργές μετακινήσεις
- 3) Κοινόχρηστη μετακίνηση & Νέες τεχνολογίες
- 4) Επικοινωνία-Πρώθηση
- 5) Ηλεκτροκίνηση
- 6) Οδική ασφάλεια και συνθήκες κυκλοφορίας
- 7) Στάθμευση
- 8) Αστικό περιβάλλον και Προσβασιμότητα
- 9) Εμπορευματικές μεταφορές και επιχειρηματικότητα
- 10) Μείωση κυκλοφορίας ΙΧ

Σε κάθε πακέτο μέτρων δημιουργούνται ειδικές ομάδες μέτρων όπου εντάσσονται τα επιμέρους μέτρα που αφορούν είτε πολιτικές-ρυθμίσεις, βελτίωση υποδομών, στρατηγικές προώθησης, ή κίνητρα.

Πακέτα Μέτρων 1: Δημόσια Συγκοινωνία

1.1 Ανάπτυξη συστήματος car pooling

1.2 Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες

1.3 Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand) για οικισμούς δορυφόρους

1.4 Αξιοποίηση συστήματος ταξί ή άλλων μέσων (πχ mini bus) για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί

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

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

Πακέτο Μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις

2.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, στο κέντρο και σε ευαίσθητες περιοχές

2.2 Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων

2.3 Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης

2.4 Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή)

2.5 Ανάπτυξη δράσεων ενίσχυσης ποδηλατικού τουρισμού

2.6 Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές και ποδηλατικές διαδρομές

Πακέτο Μέτρων 3: Κοινόχρηστη Μετακίνηση & Νέες Τεχνολογίες

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

Πακέτο Μέτρων 4: Επικοινωνία-Πρώθηση-Ευαισθητοποίηση

4.1 Οργανωμένες πρωτοβουλίες τροχονομικής επιτήρησης

4.2 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις

4.3 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού για προώθηση μέτρων που αναβαθμίζουν το δημόσιο (οδικό ή μη χώρο)

4.4 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών

4.5 Κίνητρα σε ειδικές ομάδες πληθυσμού για χρήση βιώσιμων μέσων

4.6 Διοργάνωση εκδηλώσεων στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής και σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών και σε ειδικές ομάδες πληθυσμού (π.χ. επαγγελματίες οδηγοί, τροφοδιανομείς)

4.7 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)

Πακέτο Μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση

5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας και εξηλεκτρισμός δημοτικού στόλου οχημάτων

5.2 Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Πακέτο Μέτρων 6: Οδική Ασφάλεια και Οργάνωση της Κυκλοφορίας

6.1 Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας

6.2 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου

6.3 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS)

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

6.5 Μονοδρόμηση οδών

- 6.6 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας
- 6.7 Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς
- 6.8 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις
- 6.9 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
- 6.10 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών
- 6.11 Αναβάθμιση/ Διάνοιξη οδών
- 6.12 Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων

Πακέτο Μέτρων 7: Στάθμευση

- 7.1 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)
- 7.2 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)

Πακέτο Μέτρων 8: Αστικό Περιβάλλον και Προσβασιμότητα

- 8.1 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (συμπ. πεζοδρομήσεων παροδικών ή μόνιμων) σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες
- 8.2 Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α.
- 8.3 Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών
- 8.4 Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης με γνώμονα τις μετακινήσεις και την ανάδειξη δημοσίου χώρου
- 8.5 Δημιουργία μικρών χώρων αστικού πρασίνου - Parklets και ανάπτυξη κοινοχρήστων χώρων
- 8.6 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου
- 8.7 Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης

Πακέτο Μέτρων 9: Εμπορευματικές Μεταφορές

- 9.1 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας (διαχείρισης και ελέγχου) (ενδ. θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο κτλ)
- 9.2 Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας

9.3 Οικονομικά και άλλα κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις (ενδ. διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα, ανταποδοτικές υπηρεσίες για πελάτες που κινούνται με οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον).

Πακέτο Μέτρων 10: Μείωση κυκλοφορίας ΙΧ

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

10.2 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση ή οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης

Σύνδεση Πακέτου Μέτρων 1 με προτεραιότητες, στόχους και δείκτες:

- Προτεραιότητα 1: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που προέρχεται από τις μετακινήσεις -> Στόχος B.1: Επίπεδο χρήσης ορυκτών καυσίμων -> Δείκτης: Ποσοστό (%) χρήσης εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας στην δημόσια/δημοτική και ιδιωτική μετακίνηση.
- Προτεραιότητα 5: Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου -> Στόχος A.1.1 Πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας -> Δείκτης: Ποσοστό (%) μέσης πληρότητας λεωφορείων
- Προτεραιότητα 6: Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα -> Στόχος Γ.2 Μερίδιο στάσεων δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας που διαθέτει σύστημα τηλεματικής -> Δείκτης: Ποσοστό (%) εφαρμογής συστήματος τηλεματικής στις στάσεις του δήμου.
- Προτεραιότητα 7: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας -> Στόχος A.5.1: Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας -> Δείκτης: Μείωση (%) αριθμού ανθρώπων που απεβίωσαν ή τραυματίστηκαν σοβαρά σε τροχαία συμβάντα, Στόχος A.5.2: Αντιληπτή ασφάλεια -> Δείκτης: Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης.
- Προτεραιότητα 10: Εξασφάλιση λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών -> Στόχος A.1.1: Πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας -> Δείκτης: Ποσοστό (%) μέσης πληρότητας λεωφορείων, Στόχος B.6: Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας/δημοτικής (μελλοντικά) συγκοινωνίας -> Δείκτης: Ποσοστό (%) ερωτώμενων που αισθάνονται πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ικανοποιημένοι από την λειτουργία του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας, Στόχος A.6.1: Κόστος μετακινήσεων -> Δείκτης: Μεταβολή (%) πραγματικού καθαρού κόστους που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο.

Σύνδεση Πακέτου Μέτρων 2 με προτεραιότητες, στόχους και δείκτες:

- Προτεραιότητα 1: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που προέρχεται από τις μετακινήσεις -> Στόχος B.1: Επίπεδο χρήσης ορυκτών καυσίμων -> Δείκτης: Ποσοστό (%) χρήσης εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας στην δημόσια/δημοτική και ιδιωτική μετακίνηση.
- Προτεραιότητα 2: Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος -> Στόχος A.7.1: Διαμπερότητα -> Δείκτης: Μεταβολή ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (Μήκος οδικού δικτύου που υπόκειται σε διαμπερείς ροές / Συνολικό μήκος οδικού δικτύου), Στόχος A.3.6: Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος -> Δείκτης: Ποσοστό (%) ερωτώμενων που θεωρούν τους δρόμους πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή, Στόχος A.2.1: Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας -> Δείκτης: Ποσοστό (%) μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας στο σύνολο του δικτύου και γύρω από τα σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες του συνολικού οδικού δικτύου της Σπάρτης, Στόχος A.2.2: Διαθέσιμοι χώροι πεζών (πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) -> Δείκτης: Ποσοστό μήκους πεζοδρόμων, οδών ήπιας

κυκλοφορίας και δρόμων κοινής χρήσης επί του συνολικού οδικού δικτύου της Σπάρτης, Στόχος Α.2.3: Βαδισιμότητα -> Δείκτης: Ποσοστό (%) μήκους με πεζοδρόμιο 2μ. στη πόλη της Σπάρτης, Στόχος Α.2.4: Τα ανώτατα όρια ταχύτητας που επιτρέπονται βάσει Κ.Ο.Κ και υφιστάμενης σήμανσης στο δήμο.

- Προτεραιότητα 4: Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση -> Στόχος Γ4: Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών -> Δείκτης: Ποσοστό υποδομών που διευκολύνουν την κυκλοφορία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.
- Προτεραιότητα 3: Βελτίωση δημόσιας Υγείας και Προτεραιότητα 5: Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου -> Στόχος Α3.1: Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου -> Δείκτης: Μείωση των συνολικών επιβατοχλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα, Στόχος Α3.2: Επίπεδα θορύβου -> Δείκτης: dB του ήχου στις γειτονιές και στο κέντρο της Σπάρτης, Στόχος Α3.3: Μήκος πράσινων διαδρομών και μονοπατιών -> Δείκτης: Το μήκος (km) των πράσινων και περιπατητικών μονοπατιών, Στόχος Α.7.2: Περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης -> Δείκτης: Ποσοστό (%) κάλυψης (με buffer zone ακτίνας 250μ). γύρω από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (ποδήλατα/πατίνια), Στόχος Β2: Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις -> Δείκτης: Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο, Στόχος Β3: Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζή -> Δείκτης: Το ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται πεζή, Στόχος Β4: Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται με το ποδήλατο -> Δείκτης: Το ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τη χρήση του ποδηλάτου.
- Προτεραιότητα 7: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας -> Στόχος Α.5.1: Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας -> Δείκτης: Μείωση (%) αριθμού ανθρώπων που απεβίωσαν ή τραυματίστηκαν σοβαρά σε τροχαία συμβάντα, Στόχος Α.5.2: Αντιληπτή ασφάλεια -> Δείκτης: Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης, Στόχος Α.5.3: Επικίνδυνοι κόμβοι -> Δείκτης: Το σύνολο των κόμβων που κρίθηκαν ως επικίνδυνοι εντός ορίων του δήμου.
- Προτεραιότητα 8: Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων -> Στόχος Α.4.1: Συμμετοχή των κατοίκων/επισκεπτών στον σχεδιασμό -> Δείκτης: Ποσοστό (%) ερωτώμενων που δηλώνουν πολύ (4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ενδιαφέρον για τη συμμετοχή τους σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας, Στόχος Α.4.2: Ικανοποίηση μετακινούμενων -> Δείκτης: Ποσοστό (%) ερωτώμενων που αξιολόγησε από πολύ (4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ικανοποιητική τη μετακίνηση εντός του Δήμου.
- Προτεραιότητα 10: Εξασφάλιση λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών -> Στόχος Α.1.1: Πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας -> Δείκτης: Ποσοστό (%) μέσης πληρότητας λεωφορείων, Στόχος Β.6: Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας/δημοτικής (μελλοντικά) συγκοινωνίας -> Δείκτης: Ποσοστό (%)

ερωτώμενων που αισθάνονται πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ικανοποιημένοι από την λειτουργία του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας, Στόχος A.6.1: Κόστος μετακινήσεων -> Δείκτης: Μεταβολή (%) πραγματικού καθαρού κόστους που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο.

- Προτεραιότητα: Διαχείριση εποχικότητας στις μετακινήσεις-προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού -> Στόχος A.1.1: Πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας -> Δείκτης: Ποσοστό (%) μέσης πληρότητας λεωφορείων, Στόχος B.6: Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας/δημοτικής (μελλοντικά) συγκοινωνίας -> Δείκτης: Ποσοστό (%) ερωτώμενων που αισθάνονται πολύ (βαθμός 4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ικανοποιημένοι από την λειτουργία του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας, Στόχος A.2.2: Διαθέσιμοι χώροι πεζών (πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) -> Δείκτης: Ποσοστό μήκους πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και δρόμων κοινής χρήσης επί του συνολικού οδικού δικτύου της Σπάρτης, Στόχος Δ.1: Επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών, συμπερ. προγραμμάτων ενοικίασης ποδηλάτων, επιδοτήσεων για προγράμματα κλπ. -> Δείκτης: Ύψος (σε €) των επιχορηγήσεων για έργα/προγράμματα βιώσιμης κινητικότητας, Στόχος A.7.2: Περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης -> Δείκτης: Ποσοστό (%) κάλυψης (με buffer zone ακτίνας 250μ), γύρω από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (ποδήλατα/πατίνια), Στόχος A3.3: Μήκος πράσινων διαδρομών και μονοπατιών -> Δείκτης: Το μήκος (km) των πράσινων και περιπατητικών μονοπατιών, Στόχος A.3.4: Μήκος πράσινων και αρχαιολογικών διαδρομών -> Δείκτης: Συνολικό μήκος (km) πράσινων και αρχαιολογικών διαδρομών εντός του Δήμου, Στόχος A.3.5: Μήκος θεματικών διαδρομών -> Δείκτης: Συνολικό μήκος (km) θεματικών διαδρομών εντός του Δήμου.

Σύνδεση Πακέτου Μέτρων 3 με προτεραιότητες, στόχους και δείκτες:

- Προτεραιότητα 1: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που προέρχεται από τις μετακινήσεις -> Στόχος B.1: Επίπεδο χρήσης ορυκτών καυσίμων -> Δείκτης: Ποσοστό (%) χρήσης εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας στην δημόσια/δημοτική και ιδιωτική μετακίνηση.
- Προτεραιότητα 3: Βελτίωση δημόσιας Υγείας και Προτεραιότητα 5: Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου -> Στόχος A3.1: Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου -> Δείκτης: Μείωση των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα, Στόχος A3.2: Επίπεδα θορύβου -> Δείκτης: dB του ήχου στις γειτονιές και στο κέντρο της Σπάρτης, Στόχος A3.3: Μήκος πράσινων διαδρομών και μονοπατιών -> Δείκτης: Το μήκος (km) των πράσινων και περιπατητικών μονοπατιών, Στόχος A.7.2: Περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης -> Δείκτης: Ποσοστό (%) κάλυψης (με buffer zone ακτίνας 250μ), γύρω από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (ποδήλατα/πατίνια), Στόχος B2: Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις -> Δείκτης: Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο, Στόχος B3: Μερίδιο

ανθρώπων που μετακινούνται πεζή -> Δείκτης: Το ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται πεζή, Στόχος B4: Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται με το ποδήλατο -> Δείκτης: Το ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με τη χρήση του ποδηλάτου.

- Προτεραιότητα 7: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας -> Στόχος A.5.1: Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας -> Δείκτης: Μείωση (%) αριθμού ανθρώπων που απεβίωσαν ή τραυματίστηκαν σοβαρά σε τροχαία συμβάντα, Στόχος A.5.2: Αντιληπτή ασφάλεια -> Δείκτης: Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης.

Σύνδεση Πακέτου Μέτρων 4 με προτεραιότητες, στόχους και δείκτες:

- Προτεραιότητα 8: Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων -> Στόχος A.4.1: Συμμετοχή των κατοίκων/επισκεπτών στον σχεδιασμό -> Δείκτης: Ποσοστό (%) ερωτώμενων που δηλώνουν πολύ (4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ενδιαφέρον για τη συμμετοχή τους σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας, Στόχος A.4.2: Ικανοποίηση μετακινούμενων -> Δείκτης: Ποσοστό (%) ερωτώμενων που αξιολόγησε από πολύ (4/5) έως πάρα πολύ (5/5) ικανοποιητική τη μετακίνηση εντός του Δήμου.

Σύνδεση Πακέτου Μέτρων 5 με προτεραιότητες, στόχους και δείκτες:

- Προτεραιότητα 5: Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου -> Στόχος A.3.1 Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου -> Δείκτης: Τόνοι CO₂/ έτος στο Δήμο που προέρχονται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Στόχος A.3.2 Επίπεδα Θορύβου -> dB του ήχου στις γειτονιές και στο κέντρο της Σπάρτης
- Προτεραιότητα 3: Βελτίωση δημόσιας υγείας -> Στόχος B.1 Επίπεδο χρήσης ορυκτών καυσίμων -> Δείκτης: Ποσοστό (%) χρήσης ορυκτών καυσίμων στην δημόσια/δημοτική και ιδιωτική μετακίνηση.

Σύνδεση Πακέτου Μέτρων 6 με προτεραιότητες, στόχους και δείκτες:

- Προτεραιότητα 7: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας -> Στόχος A.5.1: Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας -> Δείκτης: Μείωση (%) αριθμού ανθρώπων που απεβίωσαν ή τραυματίστηκαν σοβαρά σε τροχαία συμβάντα, Στόχος A.5.2: Αντιληπτή ασφάλεια -> Δείκτης: Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης, Στόχος A.5.3: Επικίνδυνοι κόμβοι -> Δείκτης: Το σύνολο των κόμβων που κρίθηκαν ως επικίνδυνοι εντός ορίων του δήμου.

Σύνδεση Πακέτου Μέτρων 7 με προτεραιότητες, στόχους και δείκτες:

- Προτεραιότητα 3: Βελτίωση δημόσιας υγείας -> Στόχος B.5 Επίπεδο χρήσης Ι.Χ για τις μετακινήσεις -> Δείκτης: Ποσοστό (%) χρήσης των Ι.Χ. Στόχος B.2 Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις -> Δείκτης: Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο.

- Προτεραιότητα 5: Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου -> Στόχος A.3.1 Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου -> Δείκτης: Τόνοι CO₂/ έτος στο Δήμο που προέρχονται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Στόχος A.3.2 Επίπεδα Θορύβου -> dB του ήχου στις γειτονιές και στο κέντρο της Σπάρτης.

Σύνδεση Πακέτου Μέτρων 8 με προτεραιότητες, στόχους και δείκτες:

- Προτεραιότητα 1: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που προέρχεται από τις μετακινήσεις -> Στόχος B.1: Επίπεδο χρήσης ορυκτών καυσίμων -> Δείκτης: Ποσοστό (%) χρήσης εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας στην δημόσια/δημοτική και ιδιωτική μετακίνηση.
- Προτεραιότητα 2: Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος -> Στόχος A.2.1: Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας -> Δείκτες: Ποσοστό (%) μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας στο σύνολο του δικτύου και γύρω από τα σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες του συνολικού οδικού δικτύου της Σπάρτης, Στόχος A.2.2: Διαθέσιμοι χώροι πεζών (πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) -> Δείκτης: Ποσοστό μήκους πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και δρόμων κοινής χρήσης επί του συνολικού οδικού δικτύου της Σπάρτης, Στόχος A.2.3: Βαδισιμότητα -> Δείκτης: Ποσοστό (%) μήκους με πεζοδρόμιο 2μ. στη πόλη της Σπάρτης, Στόχος A.2.4: Τα ανώτατα όρια ταχύτητας που επιτρέπονται βάσει Κ.Ο.Κ και υφιστάμενης σήμανσης στο δήμο.
- Προτεραιότητα 7: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας -> Στόχος A.5.1: Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας -> Δείκτης: Μείωση (%) αριθμού ανθρώπων που απεβίωσαν ή τραυματίστηκαν σοβαρά σε τροχαία συμβάντα, Στόχος A.5.2: Αντιληπτή ασφάλεια -> Δείκτης: Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης, Στόχος A.5.3: Επικίνδυνοι κόμβοι -> Δείκτης: Το σύνολο των κόμβων που κρίθηκαν ως επικίνδυνοι εντός ορίων του δήμου.
- Προτεραιότητα 4: Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση -> Στόχος Γ4: Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών -> Δείκτης: Ποσοστό υποδομών που διευκολύνουν την κυκλοφορία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.

Σύνδεση Πακέτου Μέτρων 9 με προτεραιότητες, στόχους και δείκτες:

- Προτεραιότητα: Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών -> Στόχος Γ.3: Ανάπτυξη ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις -> Δείκτης: Ποιοτικός έλεγχος εάν το σύστημα λειτουργεί. Αν ναι τότε ποιο είναι το καθεστώς λειτουργίας (πιλοτική εφαρμογή, πλήρης εφαρμογή κτλ), Στόχος Γ.5: Εγκατάσταση έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας και περιοχή εξυπηρέτησής του -> Δείκτης: Ποσοστό (%) του Δήμου που εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας, Στόχος A.6.2: Αριθμός επιχειρήσεων -> Δείκτης: Το σύνολο των τοπικών επιχειρήσεων.

Σύνδεση Πακέτου Μέτρων 10 με προτεραιότητες, στόχους και δείκτες:

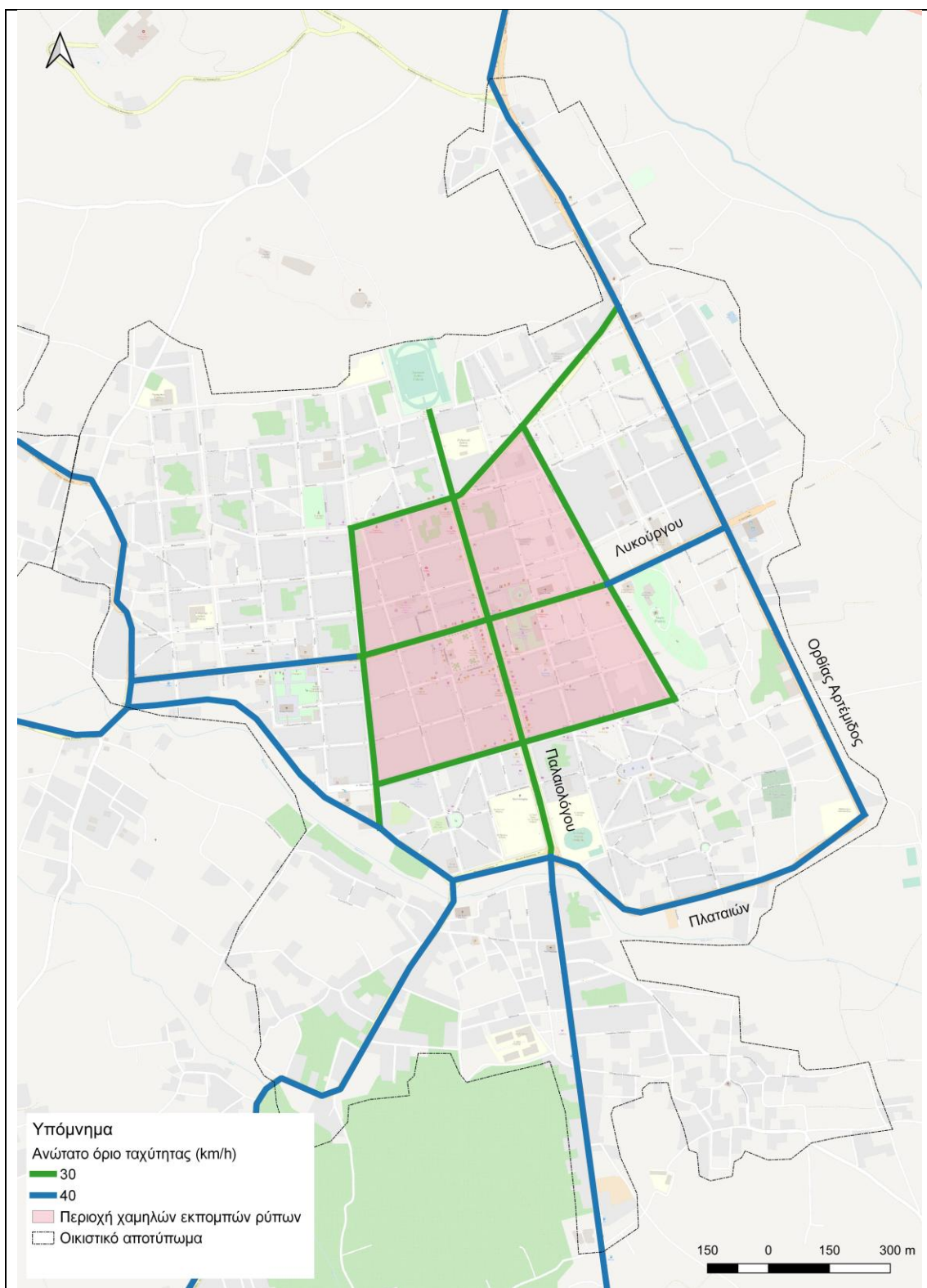
- Προτεραιότητα 1: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που προέρχεται από τις μετακινήσεις -> Στόχος Β.1: Επίπεδο χρήσης ορυκτών καυσίμων -> Δείκτης: Ποσοστό (%) χρήσης εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας στην δημόσια/δημοτική και ιδιωτική μετακίνηση.
- Προτεραιότητα 4: Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση -> Στόχος Γ4: Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών -> Δείκτης: Ποσοστό υποδομών που διευκολύνουν την κυκλοφορία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.

Ανάλυση τελικών μέτρων

Πίνακας 3: Μέτρο Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας (6.1)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων στους οικισμούς και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο ➤ Βελτίωση των υποδομών σε όλο το μήκος του οδικού δικτύου (επαρχιακό, τοπικό) ➤ Μείωση των ταχυτήτων στο αστικό και επαρχιακό δίκτυο ➤ Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (συμπ. πεζοδρομήσεων παροδικών ή μόνιμων) σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης) Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς κ.α. Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	

	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Το μέτρο περιλαμβάνει την θεσμοθέτηση ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα ή μικρότερων, έτσι ώστε να γίνει πιο ασφαλής η συνύπαρξη μεταξύ ανθρώπων (πεζών, ποδηλατών, ΑμεΑ) και ΙΧ αυτοκινήτων. Παράλληλα σε κάποιες αρτηρίες επιτρέπει την κίνηση με όριο 40χλμ/ω.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Ο μετριασμός της κυκλοφορίας περιλαμβάνει φυσικά και ρυθμιστικά μέτρα επί της οδού, τα οποία οδηγούν στην μείωση των ταχυτήτων και των επιταχύνσεων των μηχανοκίνητων οχημάτων. Γενική αρχή του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας και του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας είναι η εφαρμογή του ορίου των 30χλμ/ω σε όλες τις κατοικημένες περιοχές. Το όριο αυτό μπορεί να προσαρμόζεται προς τα κάτω σε ειδικές περιπτώσεις (οδοί ήπιας κυκλοφορίας, οδοί πέριξ σχολικών εγκαταστάσεων, εμπορικές οδοί με υψηλή πυκνότητα πεζών κ.α.) ή και προς τα πάνω σε περιπτώσεις μεγάλων αρτηριών με ασφαλή στοιχεία για τους ευάλωτους χρήστες. Το όριο ταχύτητας των 30χλμ/ω εφαρμόζεται κυρίως σε οδούς του τοπικού οδικού δικτύου, είτε μεμονωμένα, είτε σε συγκεκριμένη περιοχή (ζώνη) ή σε ειδικές περιπτώσεις, όπου υπάρχει μεγαλύτερη ανάγκη για την ενίσχυση της ασφαλούς και απρόσκοπτης κίνησης πεζών γενικότερα αλλά ιδιαιτέρως των ευάλωτων ομάδων πεζών (ΑμεΑ, εμποδιζόμενων ατόμων, ηλικιωμένων ατόμων, γονείς με καροτσάκια κλπ) (κατοικία, τα σχολεία) ή όπου αλλού μέσα σε μία πόλη υφίσταται αποδεδειγμένα, ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση πεζών (περιοχές με έντονη εμπορική ή τουριστική δραστηριότητα). Η μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα είναι 30km/h η οποία εξασφαλίζεται με την κατάλληλη κάθετη σήμανση (πινακίδες P-60 και P-61). Στον παρακάτω Χάρτη μπορούμε να δούμε μέτρα συσχετιζόμενα με την μείωση ταχύτητας στο βασικό αστικό δίκτυο Σπάρτης (Μήκος: 15042,9 μέτρα) για την πρώτη 5ετία.	



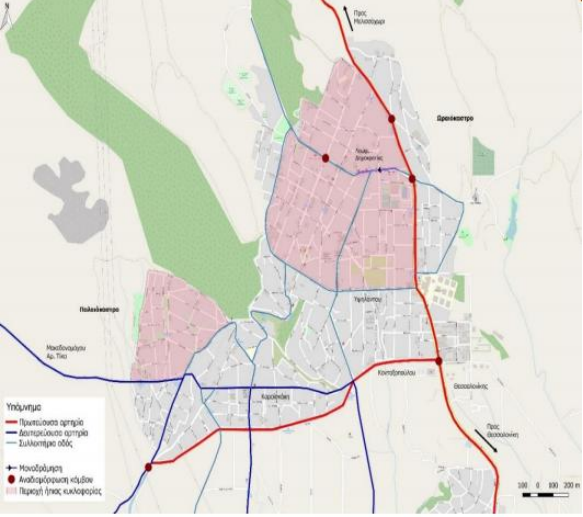
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X

	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Η μείωση του ορίου ταχύτητας υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 3 έτη (2020-2023). Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων έπειτα από την παρέλευση των 3 ετών, οι μειώσεις στα όρια ταχύτητας ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων.		
Προεκτίμηση κόστους	72,000.00€ (Στο Δήμο θα χρησιμοποιηθούν περί τις 900 πινακίδες με κόστος περίπου 80 ευρώ η κάθε μία).	
Πηγές χρηματοδότησης	➤ Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ➤ ΠΕΠ Πελοποννήσου ➤ Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων. ➤ Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α.... (η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης).	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ).	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Μείωση τροχαίων συμβάντων Επίπεδα θορύβου Όριο ταχύτητας Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ εξασφάλιση φιλικών συνθηκών μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού ✓ αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση γειτονιών ✓ βελτίωση της οδικής ασφάλειας ✓ ενίσχυση προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων ✓ άνετη και ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών ✓ μείωση της ταχύτητας των οχημάτων ✓ μείωση των αερίων ρύπων και της ηχορύπανσης	
Χρονική Περίοδος	2020-2034	

Πίνακας 4: Μέτρο Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου

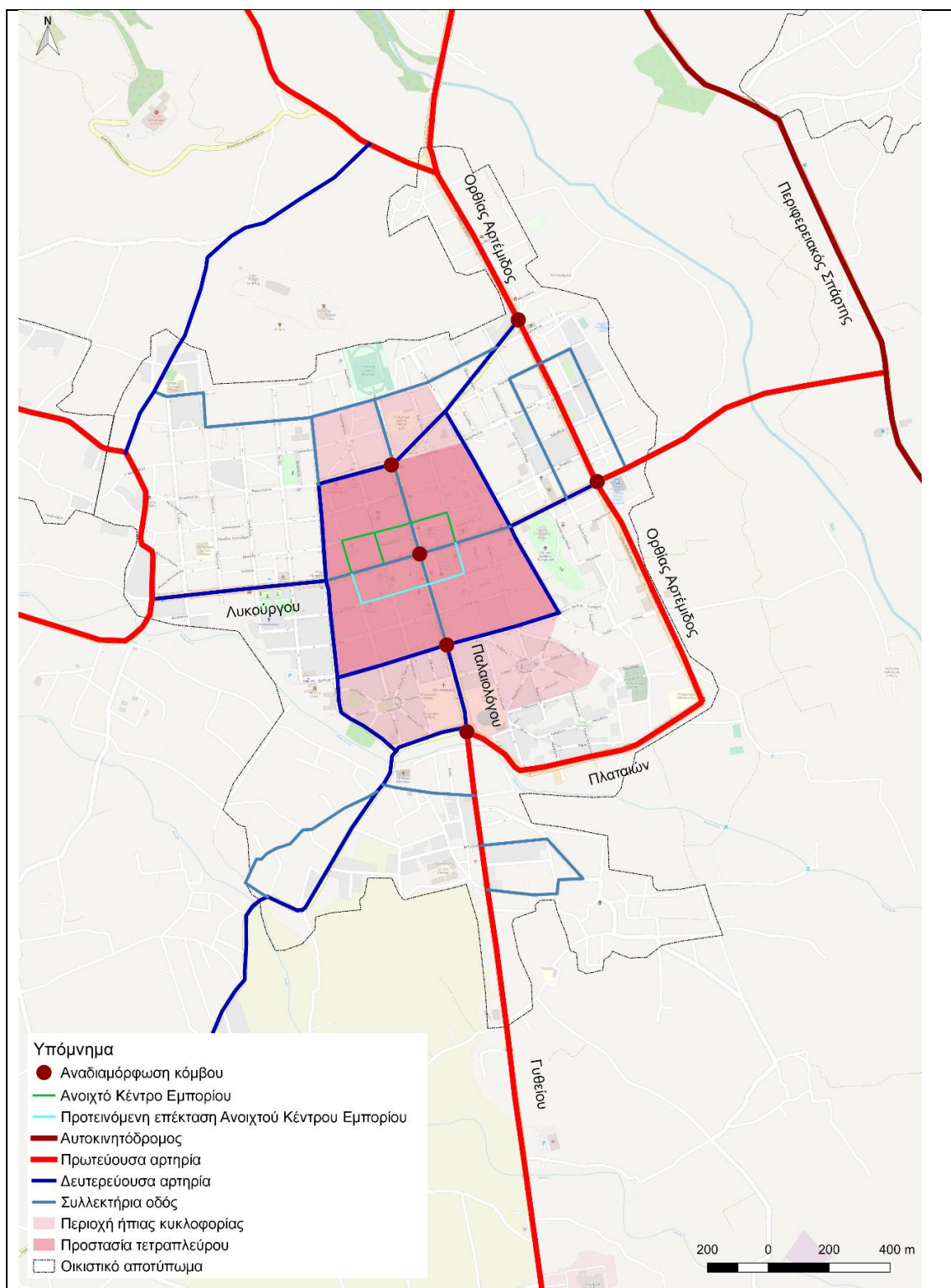
	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου (6.2)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων στους οικισμούς και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο ➤ Βελτίωση των υποδομών σε όλο το μήκος του οδικού δικτύου (επαρχιακό, τοπικό) ➤ Μείωση των ταχυτήτων στο αστικό και επαρχιακό δίκτυο ➤ Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (συμπ. πεζοδρομήσεων παροδικών ή μόνιμων) σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς κ.α. Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης με γνώμονα τις μετακινήσεις και την ανάδειξη δημοσίου χώρου. Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α.	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Η κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου είναι το πρώτο βήμα για την έρευνα της περιβαλλοντικής αντοχής του αστικού χώρου. Εστιάζεται στην κατανομή των αποδεκτών φόρτων για την κάθε πολεοδομική ενότητα ανάλογα με τις χρήσεις που φιλοξενεί, αποθαρρύνοντας τις υπερβάλλουσες κυκλοφοριακές πιέσεις από το τοπικό επίπεδο των περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών	

	(κυρίως περιοχών κατοικίας) και αποτρέποντας τις διαμπερείς ροές αυτοκινήτων. Η λειτουργική ιεράρχηση των οδών του αστικού δικτύου είναι η κατάταξη των οδών σε κατηγορίες ανάλογα με τον βαθμό της βασικής λειτουργίας (κινητικότητας ή πρόσβασης) που επιτελούν: • «Ελεύθερη λεωφόρος». Είναι μία κύρια αρτηρία μη διακοπτόμενης ροής, δηλαδή με πλήρη έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων κόμβων/διαβάσεων σε όλες τις διασταυρώσεις με άλλες οδούς και με παράπλευρες οδούς για την εξυπηρέτηση της τοπικής κυκλοφορίας. Οι ελεύθερες λεωφόροι προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλή ταχύτητα και βρίσκονται εκτός οικιστικού ιστού. • «Πρωτεύουσα αρτηρία». Είναι μια αρτηρία με μερικό έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων και σηματοδοτούμενων κόμβων και με περιορισμό της απευθείας πρόσβασης από την τοπική κυκλοφορία και τις οδούς δευτερεύουσας σημασίας, ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης διαμπερών μετακινήσεων με σχετικά υψηλή ταχύτητα. Στόχος είναι να βρίσκονται εκτός γειτονιών και να συνδέουν υπερτοπικούς πόλους μεταξύ τους. • «Δευτερεύουσα αρτηρία». Οι αρτηρίες αυτές εξυπηρετούν μετακινήσεις μικρότερου μήκους και με μικρότερη ταχύτητα σε σύγκριση με μία κύρια αρτηρία. Οι δευτερεύουσες αρτηρίες συμπληρώνουν τις κύριες αρτηρίες σε ένα αστικό οδικό δίκτυο. • «Συλλεκτήρια οδός». Σκοπός είναι η κατανομή των μετακινήσεων από τις αρτηρίες στο δίκτυο των τοπικών οδών και, αντίστροφα, η διοχέτευση της κυκλοφορίας από το τοπικό δίκτυο στις αρτηρίες. Οι συλλεκτήριες οδοί μπορούν να κατηγοριοποιηθούν περαιτέρω σε κύριες και δευτερεύουσες. «Τοπική οδός». Χρησιμοποιείται για την άμεση πρόσβαση από/προς το υπόλοιπο οδικό δίκτυο προς/από τις παρόδιες χρήσεις γης. Δεν επιδιώκονται υψηλές ταχύτητες και διαμπερείς συνδέσεις.
Εικόνες - παράδειγμα	

	
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης το μέτρο αυτό προβλέπει τα κάτωθι: • Προτεινόμενη νέα Ιεράρχηση Σπάρτης για ορίζοντα πενταετίας: - ο Πρωτεύουσα αρτηρία: Γυθείου, Πλαταιών, Ορθίας Αρτέμιδος, ΕΟ Καλαμάτας-Σπάρτης, ΕΟ Σπάρτης-Μυστράς (μέσω Παλαιολόγου) και επέκταση Λυκούργου προς περιφερειακό Σπάρτης - ο 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) - ο 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), Ωραίας Ελένης, Θιβρώνος και Δωριέων • Προτεινόμενη νέα Ιεράρχηση Σπάρτης για ορίζοντα δεκαετίας:

	○ Πρωτεύουσα αρτηρία: Γυθείου, Πλαταιών, Ορθίας Αρτέμιδος, ΕΟ Καλαμάτας-Σπάρτης, ΕΟ Σπάρτης-Μυστράς (μέσω Παλαιολόγου) 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). • Προτεινόμενη νέα Ιεράρχηση Σπάρτης για ορίζοντα δεκαπενταετίας: ○ Πρωτεύουσα αρτηρία: Γυθείου, Πλαταιών, Ορθίας Αρτέμιδος, ΕΟ Καλαμάτας-Σπάρτης, Αναπήρων, Εθνικής Αντιστάσεως, ΕΟ Σπάρτης-Μυστράς (μέσω Παλαιολόγου), 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 Παλαιολόγου), 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), ο Ήπιας κυκλοφορίας: Παλαιολόγου (από Όθωνος-Αμαλίας έως Τριακοσίων) και Λυκούργου (από Λεωνίδου έως Αρχιδάμου). Στον παρακάτω χάρτη μπορούμε ενδεικτικά να δούμε τη νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου στην Σπάρτη καθώς και κρίσιμους κόμβους για αναβάθμιση για τον χρονικό ορίζοντα πενταετίας.
--	--



Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	Χ, απαιτείται αναθεώρηση του σχεδίου πόλης
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	Χ

	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	Χ
	Απαλλοτριώσεις	Χ, μπορεί να απαιτούνται σε ενδεχόμενο μη διανοιγμένων οδών
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	Χ, για την περίπτωση διάνοιξης νέων οδών καθώς και για την αλλαγή των κυκλοφοριακών στοιχείων των οδών
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου ολοκληρώνεται σε ορίζοντα 10ετίας-15τίας (2020-2034) καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών, διανοίξεων και άλλων παρεμβάσεων.		
Προεκτίμηση κόστους	0€ , εφόσον πρόκειται να αναθεωρηθεί το σχέδιο πόλης. Το κόστος της μελέτης αναθεώρησης εφόσον αφορά αποκλειστικά το δίκτυο μπορεί να ανέρχεται περίπου σε 100.000 ευρώ.	
Πηγές χρηματοδότησης	ΥΠΕΝ – Πράσινο Ταμείο, Πόροι Περιφ. Πελοποννήσου	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφ. Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ).	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Χλμ Κατασκευασμένου οδικού δικτύου Διαμπερότητα Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Μείωση διαμπερών κινήσεων γενικά και ειδικά βαρέων οχημάτων ✓ Αναβάθμιση περιβάλλοντος σε όλες τις εκφάνσεις (αέριοι ρύποι, οπτική όχληση, ακουστική όχληση) ✓ Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας	
Χρονική Περίοδος	2020-2034	

Πίνακας 5: Μέτρο Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) (7.1)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, και του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία ➤ Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ➤ Επίτευξη βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών οικισμών και πόλων έλξης της περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης (πχ πράσινες διαδρομές, περπατητικές διαδρομές κτλ.) ➤ Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας εντός των οικισμών ➤ Μείωση των διαμπερών ροών στους οικισμούς της περιοχής και στις κεντρικές περιοχές των μεγάλων οικισμών (Σπάρτη, Μαγούλα, Μυστράς κλπ.) ➤ Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες στους οικισμούς ➤ Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών)
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης και παρακολούθησης κινητικότητας και μεταφορών (ITS) Οργανωμένες πρωτοβουλίες τροχονομικής επιτήρησης Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride/ bike/ walk) και οργάνωση στάθμευσης σε κέντρο και γειτονιές (ειδικές προβλέψεις για όλα τα μέσα) Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς κ.α. Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών

	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας (διαχείρισης και ελέγχου) (ενδ. θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο κτλ)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X, καθώς περιλαμβάνει και την εγκατάσταση εξοπλισμού παρακολούθησης
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία-διαδικασία	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Η έξυπνη στάθμευση περιλαμβάνει υπηρεσίες στάθμευσης με τη χρήση τεχνολογιών όπως με συγκριτική ανάλυση εικόνων, καθώς και μαγνητικών αισθητήρων. Παρέχεται στους πολίτες πληροφόρηση σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τους διαθέσιμους χώρους στάθμευσης, κατευθείαν στις έξυπνες κινητές συσκευές τους. Το έργο πετυχαίνει να: i. Διευκολύνει το χρήστη/οδηγό στην εύρεση, με τον απλούστερο δυνατό τρόπο, ελεύθερης θέσης στάθμευσης, όταν χρησιμοποιεί το όχημα του για να κινηθεί στο κέντρο της πόλης και ειδικά στην περιοχή παρέμβασης. ii. Επιτρέπει στο Δήμο να ελέγχει με αποτελεσματικό τρόπο τις θέσεις στάθμευσης που είναι διαθέσιμες ή όπου απαγορεύεται η στάθμευση. iii. Δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες κυκλοφοριακής αποσυμφόρησης των κεντρικών αρτηριών που διατρέχουν το Δήμο. iv. Προσφέρει τη δυνατότητα ανάπτυξης συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης είτε με πληρωμή είτε με αντισταθμιστικά ωφελήματα από τα εξυπηρετούμενα καταστήματα του Εμπορικού Κέντρου της πόλης (VOUCHER από τα καταστήματα με αγορές, συστήματα συλλογής και εξαργύρωσης πόντων κλπ.). v. Διαθέτει χρήσιμα στατιστικά δεδομένα για την κίνηση στο κέντρο της πόλης σε επίπεδο ωραρίου, ημερών και μηνών προτίμησης από τους πολίτες καθώς και δεδομένα για το μέσο χρόνο παραμονής. Με βάση τα δεδομένα αυτά η δημοτική αρχή αλλά και οι εμπορικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο κέντρο της πόλης, μπορούν να κάνουν έξυπνες προωθητικές ενέργειες για την τόνωση της κίνησης ή την καλύτερη εξυπηρέτηση των καταναλωτών στις ώρες αιχμής.	

	νί. Συνδέεται και δια-λειτουργεί με την πλατφόρμα έξυπνης πόλης, προσφέροντας αφενός ανοιχτά δεδομένα για εκμετάλλευση από την κοινωνία, αφετέρου διαλειτουργικότητα με άλλες εφαρμογές και τομείς της έξυπνης πόλης (όπως π.χ. ο έξυπνος οδοφωτισμός ή διαχείριση της αστικής κινητικότητας πεζών και οχημάτων). Προτείνεται η οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης στην κεντρική περιοχή δύναται να συνοδεύεται με πολιτική χρέωσης για τους επισκέπτες και δωρεάν παροχή για τους μόνιμους κατοίκους.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Η περιοχή εφαρμογής του έργου θα είναι η κεντρική περιοχή του δήμου Σπάρτης	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	Χ, αφορά στον καθορισμό περιοχής – θέσεων προς έλεγχο καθώς και αναβάθμισης των χώρων οργανωμένης στάθμευσης
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	Χ
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	Χ
	Απαλλοτριώσεις	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	Χ, αφορά στην προμήθεια εξοπλισμού και στα πιθανά συνοδά έργα εγκατάστασης.

	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό υλοποιείται στα 3 πρώτα έτη (2020-2023), καθώς απαιτείται συντονισμός μεταξύ του δήμου και των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης για την ενημέρωση των κατοίκων και επισκεπτών. Συνεχίζει να εφαρμόζεται καθώς ολοκληρώνονται νέοι χώροι στάθμευσης ή νέες αναπλάσεις οδών με οριοθέτηση θέσεων προς έλεγχο.		
Προεκτίμηση κόστους	50,000.00€ (1 μονάδα X 50,000.00€).	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. iv. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας. v. Κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. (ενδ. Αντ. Τρίτης). vi. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης).	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, και εφόσον επιφέρει κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σύμφωνη γνώμη όλων των συναρμόδιων κατά το αρ. 52 του ΚΟΚ	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Επίπεδο χρήσης Ι.Χ για τις μετακινήσεις Ικανοποίηση εξυπηρέτησης από το μεταφορικό σύστημα	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος σε όρους μειωμένης κίνησης αυτοκινήτων στην πόλη και ιδιαίτερα στο κέντρο της (περιοχή παρέμβασης), μέσω της έξυπνης αστικής κινητικότητας. ✓ Μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και άλλων ρυπογόνων εκπομπών που παράγονται από τους οδηγούς που αναζητούν θέση στάθμευσης. ✓ Προστασία ευαίσθητων χώρων στάθμευσης και καλύτερη διαχείριση των χώρων στάθμευσης. ✓ Αντισταθμιστικά ωφέληματα για τις επιχειρήσεις του Κέντρου της Πόλης (εμπορικό και επιχειρηματικό κέντρο) και δυνατότητα δυναμικής προσέλκυσης πελατών με κίνητρο την έξυπνη στάθμευση. ✓ Δυνατότητα κοστοστρεφούς χρέωσης των χώρων ελεγχόμενης στάθμευσης (κόστος στάθμευσης που καλύπτει το κόστος συντήρησης και λειτουργίας της υποδομής).	
Χρονική Περίοδος	2020-2034	

Πίνακας 6: Μέτρο Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS)

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) (6.3)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο ➤ Εισαγωγή καινοτόμων μέσων μετακίνησης (dockless bicycles sharing system, e-scooters κλπ.)	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Οργανωμένες πρωτοβουλίες τροχονομικής επιτήρησης Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride/ bike/ walk) και οργάνωση στάθμευσης σε κέντρο και γειτονιές (ειδικές προβλέψεις για όλα τα μέσα) Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (συμπ. πεζοδρομήσεων παροδικών ή μόνιμων) σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand) για οικισμούς δορυφόρους Αξιοποίηση συστήματος ταξί ή άλλων μέσων (πχ mini bus) για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας (παλιές και νέες) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ) Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας (διαχείρισης και ελέγχου) (ενδ. θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο κτλ)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	

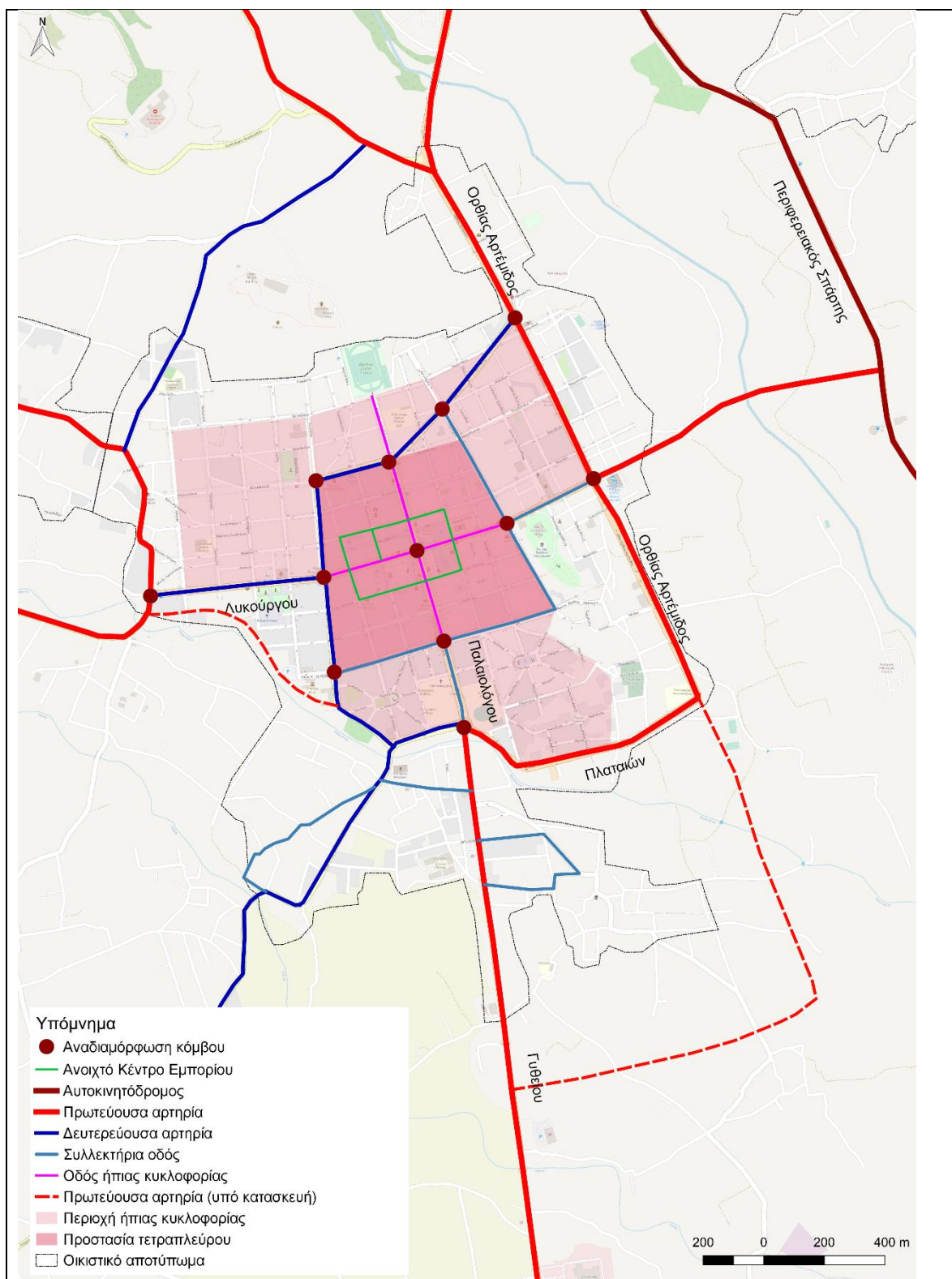
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	X
	υπηρεσία-διαδικασία	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Τα Έξυπνα Συστήματα Μεταφορών (ITS) είναι ζωτικής σημασίας για την αύξηση της ασφάλειας και την αντιμετώπιση των αυξανόμενων προβλημάτων εκπομπών και συμφόρησης στην Ευρώπη. Μπορούν να κάνουν τις μεταφορές ασφαλέστερες, αποδοτικότερες και πιο βιώσιμες εφαρμόζοντας διάφορες τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Επιπλέον, η ενσωμάτωση υφιστάμενων τεχνολογιών μπορεί να δημιουργήσει νέες υπηρεσίες. Τα ITS είναι βασικά για την υποστήριξη θέσεων εργασίας και ανάπτυξης στον τομέα των μεταφορών. Αλλά για να είναι αποτελεσματική, η ανάπτυξη των ITS πρέπει να είναι συνεκτική και σωστά συντονισμένη σε ολόκληρη την ΕΕ. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεργάζεται με τα κράτη μέλη, τη βιομηχανία και τις δημόσιες αρχές για την εξεύρεση κοινών λύσεων στα διάφορα σημεία συμφόρησης για την ανάπτυξη. Μέσω χρηματοπιστωτικών μέσων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει καινοτόμα έργα σε ITS και μέσω νομοθετικών μέσων διασφαλίζει ότι τα ITS αναπτύσσονται με συνέπεια. Κάποια παραδείγματα έξυπνων συστημάτων μεταφορών περιλαμβάνουν την τοποθέτηση έξυπνων φωτεινών σηματοδοτών για την ομαλή διαχείριση της κινητικότητας ΙΧ αυτοκινήτων, δημόσιας συγκοινωνίας, πεζών και ποδηλάτων, την παρακολούθηση του επιπέδου ροής οχημάτων, τον έλεγχο της ποιότητας του οδοστρώματος κ.α.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Το μέτρο θα εφαρμοστεί στο κέντρο του δήμου Σπάρτης και θα βασίζεται στην τοποθέτηση έξυπνων φωτεινών σηματοδοτών για την ομαλή διαχείριση της κινητικότητας ΙΧ αυτοκινήτων, δημόσιας συγκοινωνίας, πεζών και ποδηλάτων.	
Απαιτούμενες ενέργειες	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X

ωρίμανσης	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Απαλλοτριώσεις	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό θα συμβάλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και απαιτεί 3 χρόνια (2020-2023) για την εφαρμογή του.		
Προεκτίμηση κόστους	150,000.00€ (1 μονάδα X 150000€).	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. iv. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας. v. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. vi. Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. (ενδ. Αντ. Τρίτης). (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων)	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου. - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, ΚΤΕΛ, TAXI	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Ικανοποίηση μετακινούμενων Μερίδιο σηματοδοτών που διαθέτουν σύστημα ITS	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας. ✓ Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας. ✓ Καλύτερα πληροφορημένοι χρήστες του οδικού δικτύου.	
Χρονική Περίοδος	2020-2034	

Πίνακας 7: Μέτρο Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές (2.1 & 6.4)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Πρωώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Αύξηση περπατήματος ➤ Αύξηση χρήσης ποδηλάτου ➤ Αύξηση χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση ή οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	

	υπηρεσία διαδικασία:	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Περιοχή ήπιας κυκλοφορίας ορίζεται η περιοχή που έχει χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999, άρθρο 1. Οι Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας είναι οι οδοί με προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών, στους οποίους με κατάλληλες διαμορφώσεις εξασφαλίζεται, η διέλευση οχημάτων με χαμηλή ταχύτητα ή και η στάθμευση. Η μείωση της ταχύτητας των οχημάτων πραγματοποιείται μέσω κατάλληλων παρεμβάσεων με μέτρα «ήπιας κυκλοφορίας» με στόχο την ασφαλή διακίνηση ευάλωτων χρηστών (πεζών/ποδηλατών) και συνεπώς την μείωση ελαχιστοποίηση ή και αποτροπή των τροχαίων συμβάντων. Βασικά χαρακτηριστικά της ανάπλασης: - Διάστρωση της οδού με κυβόλιθο - Διαπλάτυνση πεζοδρομίων, πλάτος 2 μ. (όπου είναι εφικτό) - Κατάργηση στάθμευσης ή οριοθετημένη στάθμευση, όπου το πλάτος της οδού το επιτρέπει δημιουργία εσοχών στάθμευσης πλάτους 2 μ. - Διαχωρισμός πεζοδρομίου με την οδό μέσω εμποδίων (κολωνάκια κ.α.) - Όριο ταχύτητας 30km/h	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας θα εφαρμοστούν σε επιλεγμένες περιοχές κυρίως στο κέντρο της Σπάρτης. Πιο συγκεκριμένα θα δημιουργηθεί περιοχή ήπιας κυκλοφορίας: Παλαιολόγου (από Όθωνος-Αμαλίας έως Τριακοσίων) και Λυκούργου (από Λεωνίδου έως Αρχιδάμου). Για την πρώτη πενταετία η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα αφορά μία έκταση της τάξεως των 671,3 στρεμμάτων. Αυτή η έκταση για τον χρονικό ορίζοντα δεκαετίας αυξάνεται σε 1464,13 στρέμματα ενώ για τον ορίζοντα δεκαπενταετίας η έκταση των περιοχών ήπιας κυκλοφορίας αυξάνεται περαιτέρω σε 1565,9 στρέμματα. Στο παρακάτω χάρτη μπορεί να γίνει αντιληπτή η έκταση των περιοχών ήπιας κυκλοφορίας για τον χρονικό ορίζοντα δεκαετίας.	



Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X

	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Η θεσμοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 3 έτη (2020-2023). Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 3 ετών, οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων.		
Προεκτίμηση κόστους	4,960,800.00€	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Πράσινο ταμείο (η χρηματοδότηση αφορά μικρά έργα ανάπλασης των οδών που απαιτούνται για την μετατροπή τους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας)	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφ. Πελοποννήσου - Σύμφωνα γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας Διαθέσιμοι χώροι πεζών Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Αντιληπτή ασφάλεια Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζοί Ικανοποίηση μετακινούμενων Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών κάθε ηλικίας και ικανοτήτων ✓ Ασφαλής κίνηση των ποδηλάτων ✓ Απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης ✓ Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος (περισσότερο πράσινο, αισθητικά αναβαθμισμένο αστικό εξοπλισμό) ✓ Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων ✓ Περιορισμός μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	
Χρονική Περίοδος	2020-2034	

Πίνακας 8: Μέτρο Μονοδρόμηση οδών για αποτροπή διαμπερών ροών κυκλοφορίας

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Μονοδρόμηση οδών για αποτροπή διαμπερών ροών κυκλοφορίας (1.1.6)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων στους οικισμούς και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο ➤ Βελτίωση των υποδομών σε όλο το μήκος του οδικού δικτύου (επαρχιακό, τοπικό) ➤ Μείωση των ταχυτήτων στο αστικό και επαρχιακό δίκτυο ➤ Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση ή οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Οι μονόδρομοι χρησιμοποιούνται ευρέως ως άμεση και βασική λύση σε προβλήματα χωρητικότητας του συστήματος μεταφορών και στάθμευσης, κυρίως σε αρτηριακούς ή συλλεκτικούς δρόμους. Σε κατοικημένες περιοχές, χρησιμοποιούνται μονόδρομοι για την πρόληψη της διαμπερούς κυκλοφορίας, για τη μείωση των συγκρούσεων σε διασταυρώσεις, και για την παροχή περισσότερου χώρου στάθμευσης. Αρκετές φορές η μετατροπή ενός δρόμου διπλής κατεύθυνσης σε μονόδρομο, μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της ταχύτητας και μείωση στον αριθμό των στάσεων και του συνολικού χρόνου ταξιδιού, ως εκ τούτου μπορεί να συνοδεύεται με συμπληρωματικά μέτρα.	

	Αντιθέτως, οι ροές οχημάτων αλλά και τα μήκη ταξιδιού αυξάνονται. Οι μονόδρομοι έχουν επίσης λιγότερες πιθανές συγκρούσεις από ό,τι τα αμφίδρομα συστήματα αλλά λόγω της αυξημένης ταχύτητας οι συγκρούσεις είναι πιο σφοδρές.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Οι μονοδρομήσεις οδών θα εφαρμοστούν σε επιλεγμένες περιοχές κυρίως στο κέντρο της Σπάρτης. Πιο συγκεκριμένα θα χρησιμοποιηθούν περί των 150 πινακίδων ώστε να είναι εφικτή η μονοδρόμηση των επιλεγμένων οδών.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
.Η μονοδρόμηση τμημάτων οδών υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 2 έτη (2020-2022). 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		
Προεκτίμηση κόστους	12,000.00€ (για περίπου 150 πινακίδες με κόστος 80 ευρώ η κάθε μία).	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου,	

	iii. Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α. (η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης)
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφ. Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Αντιληπτή ασφάλεια
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Επίλυση προβλημάτων στάθμευσης. ✓ Εύρεση χώρου για δημιουργία υποδομών πεζών και άλλων ευάλωτων χρηστών. ✓ Μείωση τροχαίων συμβάντων. ✓ Μείωση του χρόνου ταξιδιών. ✓ Αποτροπή διαμπερούς ροής από τοπικά κέντρα.
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 9: Μέτρο Ανάπτυξη συστήματος συνεπιβατισμού (car pooling)

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Ανάπτυξη συστήματος συνεπιβατισμού (car pooling) (1.1)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των συμβατικών αυτοκινήτων και παράλληλη αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων ➤ Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων και ιδιαίτερα της ηλεκτροκίνησης στα οχήματα δημοτικού στόλου, σε στόλους κοινοχρήστων μέσων αλλά και στην ιδιωτική μετακίνηση.	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης και παρακολούθησης κινητικότητας και μεταφορών (ITS) Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ) Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	

	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Η μετακίνηση με το ίδιο αυτοκίνητο ανθρώπων που έχουν κοινή αφετηρία και προορισμό, που περιγράφεται στην αγγλική βιβλιογραφία ως car pooling, εφαρμόζεται κυρίως σε οικογενειακό επίπεδο σε όλο τον κόσμο, καθώς είναι πιο δύσκολο να δεχτεί κάποιος να μεταφέρει έναν άγνωστο στο όχημά του ή και να δεχτεί κάποιος να μπει σε ένα άγνωστο αυτοκίνητο στις σύγχρονες πόλεις που κυριαρχεί ο φόβος για τον πλησίον. Μετά την οικογένεια, στην οποία είναι εξαιρετικά εύκολο να διαμορφωθεί η καθημερινότητά της, ώστε μεγάλο μέρος της διαδρομής να γίνεται από κοινού, η εργασία αποτελεί ένα ακόμη προνομιακό πεδίο για την εφαρμογή των πολιτικών αυτών, καθώς συνήθως άνθρωποι που μοιράζονται τον ίδιο χώρο εργασίας γνωρίζονται μεταξύ τους και αποκτούν κοινωνικές σχέσεις. Σε μεγάλες επιχειρήσεις είναι σύνηθες αρκετοί εργαζόμενοι να μοιράζονται κοινή αφετηρία και προορισμό.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Το σύστημα car pooling μπορεί να εφαρμοστεί σε επιλεγμένες περιοχές κυρίως στο κέντρο της Σπάρτης.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Διαδικασία Χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα		

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 (2020-2023).	
Προεκτίμηση κόστους	10,000.00 € (1 μονάδα X 10000€)
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά σε διαμόρφωση και ανάπτυξη εκστρατείας για τη βιώσιμη κινητικότητα, όπως επίσης αφορά στην ανάπτυξη της έξυπνης πλατφόρμας συλλογικών μετακινήσεων.)
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Ιδιωτική πρωτοβουλία
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου Επίπεδο χρήσης Ι.Χ για τις μετακινήσεις Κόστος μετακινήσεων
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Μειώνει τη χρήση αυτοκινήτου ✓ Μειώνει την οδική συμφόρηση ✓ Μειώνει τους χρόνους ταξιδιού ✓ Μειώνει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ✓ Προωθεί τις κοινωνικές αλληλεπιδράσεις ✓ Βελτιώνει την παραγωγικότητα και την ικανοποίηση των εργαζομένων
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 10: Μέτρο Οργανωμένες πρωτοβουλίες τροχονομικής επιτήρησης

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Οργανωμένες πρωτοβουλίες τροχονομικής επιτήρησης (4.1)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης και παρακολούθησης κινητικότητας και μεταφορών (ITS) Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού για προώθηση μέτρων που αναβαθμίζουν το δημόσιο (οδικό ή μη χώρο)

	Διοργάνωση εκδηλώσεων στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής και σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών και σε ειδικές ομάδες πληθυσμού (π.χ. επαγγελματίες οδηγοί, τροφοδιανομείς)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Ο συμμετοχικός σχεδιασμός και η συμμετοχή του κοινού γενικότερα αποτελούν μία σύγχρονη προσέγγιση γύρω από τα ζητήματα του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Πλέον, οι μελετητές και οι δημοτικές αρχές, οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη και τους ενδεχόμενους προβληματισμούς και προτάσεις των πολιτών με σκοπό την διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που κατ' επέκταση θα σημάνει και την ευκολότερη υλοποίησή τους. Επίσης, κρίνεται αναγκαίο πως τα νέα σχέδια και δη το ΣΒΑΚ, πρέπει να άπτονται και ζητημάτων ενημέρωσης/πληροφόρησης, καθώς η συμμετοχή αλλά και γενικότερα η διευκόλυνση της ζωής στην πόλη, προϋποθέτει μία άρτια και πλήρη ενημέρωση για την υφιστάμενη κατάσταση αλλά και τα βήματα προς το μέλλον.	
Ειδική περιγραφή μέτρου	Οι πρωτοβουλίες αυτές είναι σημαντικό να εστιάζουν σε επιμέρους γειτονίες ανά χρονική περίοδο ή/ και σε συγκεκριμένου τύπου παραβάσεις και κρίνεται κρίσιμο να δίδεται δημοσιότητα στα αποτελέσματά τους εν είδει παραδειγματισμού και ενημέρωσης. Ο συνδυασμός της επιτήρησης με τις εκδηλώσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης (χρονικά και χωρικά) μπορεί να αυξήσει τα θετικά αποτελέσματα των δράσεων. Ενδεικτικός έλεγχος παραβάσεων για παραβάσεις : Α) ταχύτητας και προστατευτικών μέσων, Β) παράνομη στάση- στάθμευση που εμποδίζει ευάλωτους χρήστες της οδού (ενδ. Στάθμευση σε γωνίες ΟΤ, θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ, στάθμευση σε διάβαση ή σε απόσταση 5μ. από διάβαση πεζών , στάθμευση σε κατάλληλες αποστάσεις από ΣΤΟΠ, στάση δημόσιας συγκοινωνίας κ.α.).	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	

	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	Χ
Χρονοδιάγραμμα		
Αυτό το μέτρο στοχεύει στην ενίσχυση της συνεργασίας του τοπικού τμήματος Τροχαίας με τον ΟΤΑ και τους λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς και προσφέρει τη - με οργανωμένο και συντονισμένο τρόπο- συστηματική επιτήρηση της συμπεριφοράς στο δρόμο από όλους τους χρήστες και την επιτήρηση των παραβάσεων και ειδικότερα αυτών που αυξάνουν την πιθανότητα εμπλοκής σε τροχαίο συμβάν ή τη σοβαρότητα του συμβάντος.		
Προεκτίμηση κόστους	20,000.00€ (1 μονάδα Χ 20,000.00€)	
Πηγές χρηματοδότησης	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη (Το κόστος αφορά τη διοργάνωση δράσεων και εκδηλώσεων σχετικά με την οδική ασφάλεια)	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης Αρμόδια Τροχαία	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Αντιληπτή ασφάλεια Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Συμμετοχή των κατοίκων/επισκεπτών στον σχεδιασμό Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας/δημοτικής (μελλοντικά) συγκοινωνίας Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Εξασφάλιση της κατανόησης, της αποδοχής, της εφαρμογής και της διατήρησης των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας ✓ Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση του κοινού για τις ευκαιρίες και τους περιορισμούς που προκύπτουν από την εφαρμογή των μέτρων ✓ Αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	

Πίνακας 11: Μέτρο Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας (6.6)
Προτεραιότητα	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας

ΣΒΑΚ		
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων στους οικισμούς και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο. ➤ Βελτίωση των υποδομών σε όλο το μήκος του οδικού δικτύου (επαρχιακό, τοπικό). ➤ Μείωση των ταχυτήτων στο αστικό και επαρχιακό δίκτυο. ➤ Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές.	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης και παρακολούθησης κινητικότητας και μεταφορών (ITS) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Μονοδρόμηση οδών για αποτροπή διαμπερών ροών κυκλοφορίας Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών – Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση ή οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α.	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X

	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Για την επίτευξη της βελτίωσης των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας είναι απαραίτητη,(όπως είδαμε και παραπάνω), η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας όπου εφαρμόζεται όριο ταχύτητας 30 km/h . Οι σχεδιασμοί αυτοί βασίζονται σε μία νέα οργάνωση του οδικού δικτύου, με εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων όπως μονοδρομήσεις οδών. Παράλληλα με την βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας επιχειρείται η βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε διάφορους ισόπεδους κόμβους και διασταυρώσεις της πόλης, στους οποίους καταγράφεται υψηλός αριθμός τροχαίων συμβάντων ή εντοπίζονται επισφαλή στοιχεία για την κίνηση ευάλωτων χρηστών ή εντοπίζεται άλλο ζήτημα (κακή γεωμετρία, μειωμένη ορατότητα κ.α.).	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται για τον ορίζοντα πενταετίας η αναδιαμόρφωση 6 κόμβων. Παράλληλα, για τον ορίζοντα δεκαετίας προβλέπεται η αναδιαμόρφωση 6 επιπλέον ενώ για την δεκαπενταετία ο αριθμός αυξάνεται σε 8 κόμβους (20 συνολικά).	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	

	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης (7 χρόνια) ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα.		
Προεκτίμηση κόστους	2,000,000.00€ (20 κόμβους X 100,000.00€ ανά κόμβο).	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iv. Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, v. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α. (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)	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Επικίνδυνοι κόμβοι	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας της πόλης ✓ Βελτίωση της προσβασιμότητας των πεζών. ✓ Αναβάθμιση της ελκυστικότητας των «ενεργών» τρόπων μετακίνησης (πεζή και με χρήση ποδηλάτου).	
Χρονική Περίοδος	2020-2034	

Πίνακας 12: Μέτρο Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς (6.7)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων στους οικισμούς και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο. ➤ Βελτίωση των υποδομών σε όλο το μήκος του οδικού δικτύου (επαρχιακό, τοπικό). ➤ Μείωση των ταχυτήτων στο αστικό και επαρχιακό δίκτυο. ➤ Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές.	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride/ bike/ walk) και οργάνωση στάθμευσης σε κέντρο και γειτονιές (ειδικές προβλέψεις για όλα τα μέσα) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α.	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X

	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Για την επίτευξη της βελτίωσης των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας είναι απαραίτητη, (όπως είδαμε και παραπάνω), η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας όπου εφαρμόζεται όριο ταχύτητας 30 km/h . Οι σχεδιασμοί αυτοί βασίζονται σε μία νέα οργάνωση του οδικού δικτύου, με εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων όμως μονοδρομήσεις οδών. Παράλληλα με την βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας επιχειρείται η βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε διάφορους ισόπεδους κόμβους της πόλης, στους οποίους καταγράφεται υψηλός αριθμός τροχαίων συμβάντων.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται για τον ορίζοντα πενταετίας η αναδιαμόρφωση 20 κόμβων. Παράλληλα, για τον ορίζοντα δεκαετίας προβλέπεται η αναδιαμόρφωση 20 επιπλέον ενώ για την δεκαπενταετία ο αριθμός αυξάνεται σε 25 κόμβους (65 συνολικά).	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		

Όμοια με τα παραπάνω, το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης (7 χρόνια) ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα. Υλοποιούνται σε πρώτο χρόνο οι χαμηλού κόστους παρεμβάσεις και έπεται περαιτέρω αναβάθμισή τους.	
Προεκτίμηση κόστους	975,000.00€ (65 κόμβους X 15,000.00€ ανά κόμβο).
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για βασικό οδικό δίκτυο. ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων. iv. Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ. v. ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21- 27. vi. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα κ.α. (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).
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ.. 52 ΚΟΚ)
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Επικίνδυνοι κόμβοι Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Μείωση της ταχύτητας των οχημάτων ✓ Βελτίωση της λειτουργικότητας του κόμβου ✓ Μείωση των σημείων εμπλοκής οχημάτων ✓ Αύξηση του επιπέδου ασφάλειας πεζών ✓ Βελτίωση της αισθητικής του κόμβου ✓ Μείωση των αέριων ρύπων ✓ Βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 13: Μέτρο Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις (6.8)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων στους οικισμούς και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο. ➤ Βελτίωση των υποδομών σε όλο το μήκος του οδικού δικτύου (επαρχιακό, τοπικό). ➤ Μείωση των ταχυτήτων στο αστικό και επαρχιακό δίκτυο. ➤ Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές.	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών – Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α.	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	

	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Το μέτρο περιλαμβάνει εργασίες σε επικίνδυνες θέσεις που δεν αποτελούν συντήρηση του οδικού δικτύου, αλλά μικρής κλίμακας κατασκευαστικές επεμβάσεις χαμηλού κόστους και υψηλής αποτελεσματικότητας. Συγκεκριμένα, πρόκειται για εργασίες αναβάθμισης και αντικατάστασης του οδικού εξοπλισμού (διαγράμμιση, σήμανση οδών, στηθαία ασφαλείας, μονάδες απόσβεσης ενέργειας, εγκατάσταση ηλεκτρομηχανολογικές κ.λπ.), βελτιώσεις υποδομής (διαπλάτυνση οδοστρώματος, αποκατάσταση φθορών οδοστρώματος, ασφαλοτάπητες, αντιολισθηρή, έργα αποχέτευσης, τάφροι, ερείσματα, νησίδες πεζοδρομίων κλπ.).	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης, για τον ορίζοντα πενταετίας, προβλέπονται σημειακές παρεμβάσεις χαμηλού κόστους σε 12 κόμβους. Παράλληλα, για τον ορίζοντα δεκαετίας προβλέπονται παρεμβάσεις σε επιπλέον 12 κόμβους ενώ για την δεκαπενταετία ο αριθμός των παρεμβάσεων αυξάνεται σε 16 κόμβους (40 συνολικά).	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		

Το μέτρο αυτό υλοποιείται εντός της 5έτίας (2020-2025) σε κρίσιμους κόμβους εντός των προτεινόμενων οικισμών.	
Προεκτίμηση κόστους	600,000.00€ (40 κόμβους X 15,000.00€ ανά κόμβο).
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στην κατασκευή κόμβων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, διαμόρφωση κυκλικών, χαμηλού κόστους παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, κράσπεδα, σήμανση κ.α).
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Επικίνδυνοι κόμβοι
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	Εφαρμογή σημειακών παρεμβάσεων σε επικίνδυνους κόμβους έτσι ώστε να επιτευχθεί αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας της πόλης και την απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων και πεζών.
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 14: Μέτρο Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης (6.9)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων στους οικισμούς και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο. ➤ Βελτίωση των υποδομών σε όλο το μήκος του οδικού δικτύου (επαρχιακό, τοπικό). ➤ Μείωση των ταχυτήτων στο αστικό και επαρχιακό δίκτυο. ➤ Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές.
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)

	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης) Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών – Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων Ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Σπάρτης με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας του με βιώσιμα μέσα Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές και ποδηλατικές διαδρομές	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Το μέτρο περιλαμβάνει την εκπόνηση εξειδικευμένων μελετών οδικής ασφάλειας σε περιοχές με αυξημένη συχνότητα τροχαίων συμβάντων.	

Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης, προβλέπεται η ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης σε ένα μήκος οδικού δικτύου που ισούται με 82,071 χιλιόμετρα.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται στα πρώτα τρία έτη (2020-2023). Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται.		
Προεκτίμηση κόστους	32,828.40€ (82,07 X 400.00€ ανά χιλιόμετρο).	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. (η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση της αναγκαίας οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο)	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
Δείκτες	Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας	

παρακολούθησης μέτρου	Όριο ταχύτητας Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	Ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης έτσι ώστε να επιτευχθεί αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας της πόλης.
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 15: Μέτρο Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών (6.10)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων στους οικισμούς και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο. ➤ Βελτίωση των υποδομών σε όλο το μήκος του οδικού δικτύου (επαρχιακό, τοπικό). ➤ Μείωση των ταχυτήτων στο αστικό και επαρχιακό δίκτυο. ➤ Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές.	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	

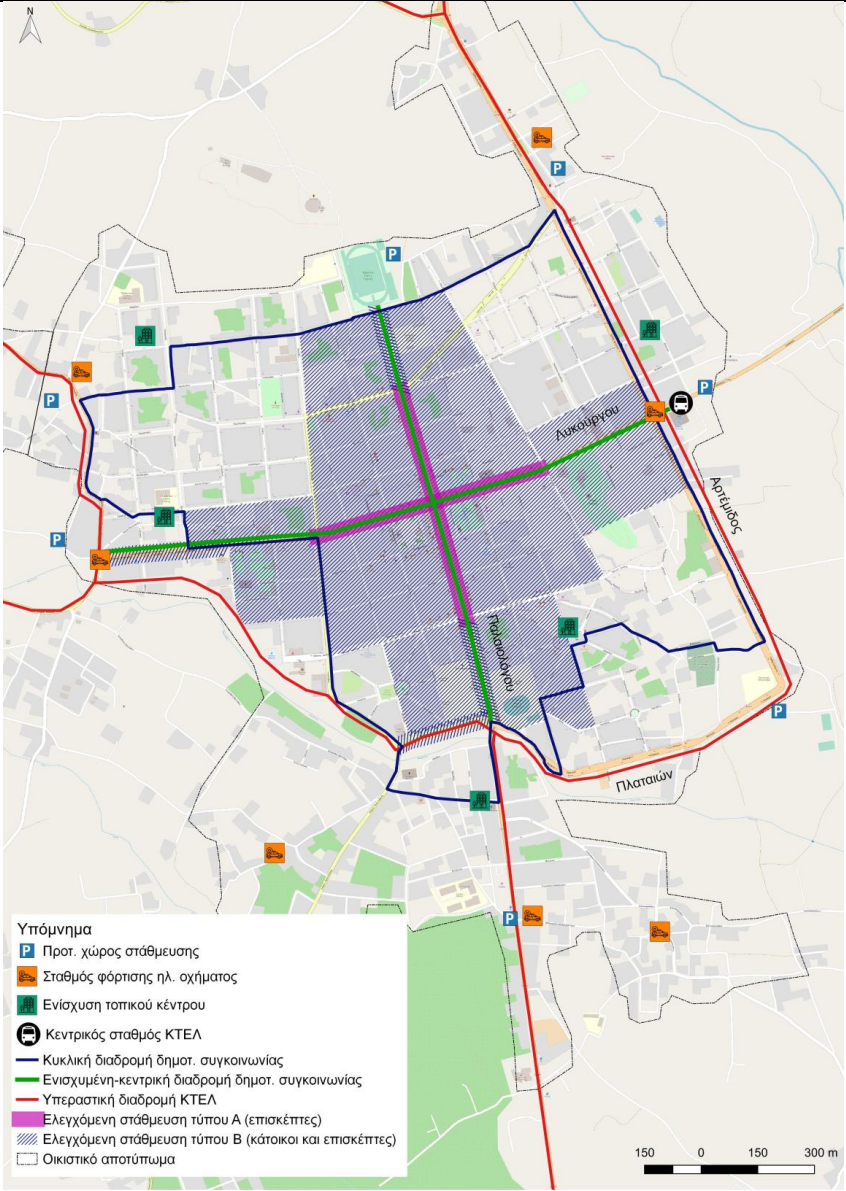
		X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Το μέτρο περιλαμβάνει την δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών έτσι ώστε να επιτευχθεί η βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας με μέτρα αναβάθμισης των υποδομών.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης, προβλέπεται η κατασκευή οδικού τμήματος για σύνδεση του αστικού οδικού δικτύου με τον Περιφερειακό Σπάρτης (Μήκος: 1029,14m) για την 5ετία. Για τον ορίζοντα 10ετίας προβλέπεται η κατασκευή οδικού τμήματος για σύνδεση του αστικού οδικού δικτύου με τον Περιφερειακό Σπάρτης (Μήκος: 1029,14m επιπλέον από προηγούμενη περίοδο). Για τον ορίζοντα 15ετίας προβλέπεται: ➤ Η κατασκευή οδικού τμήματος για σύνδεση του αστικού οδικού δικτύου με τον Περιφερειακό Σπάρτης (Μήκος: 1029,14m, από προηγούμενη περίοδο). ➤ Η κατασκευή νοτιοδυτικής περιφερειακής οδού για αποφόρτιση του κέντρου της Σπάρτης από διαμπερείς ροές (Μήκος: 760,3m). ➤ Η κατασκευή μικρής περιφερειακής (Μήκος: 2138,3m).	
Απαιτούμενες	Μελέτη σκοπιμότητας	

ενέργειες ωρίμανσης	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
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.		
Προεκτίμηση κόστους	5,000,000.00€ (1 μονάδα X 5,000,000€).	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. iv. Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων. v. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. (η χρηματοδότηση αφορά σε έργα αναβάθμισης και διασύνδεσης του περιφερειακού με τη πόλη της Σπάρτης. Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν περιλαμβάνει κόστος απαλλοτριώσεων)	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου Επίπεδα θορύβου Διαμπερότητα Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	Μείωση των διαμπερών ροών και βελτίωση της λειτουργίας του συστήματος μεταφορών της Σπάρτης.	
Χρονική Περίοδος	2020-2034	

Πίνακας 16: Μέτρο Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride/ bike/ walk) και οργάνωση στάθμευσης σε κέντρο και γειτονιές (ειδικές προβλέψεις για όλα τα μέσα)

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride/ bike/ walk) και οργάνωση στάθμευσης σε κέντρο και γειτονιές (ειδικές προβλέψεις για όλα τα μέσα) (7.2)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ, απομάκρυνση εμποδίων, όδευση τυφλών κτλ.) ➤ Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) ➤ Δημιουργία δικτύου δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων με καλή προσβασιμότητα ➤ Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (πχ ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων, ηλεκτρικά πατίνια)	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης και παρακολούθησης κινητικότητας και μεταφορών (ITS) Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς κ.α. Δημιουργία μικρών χώρων αστικού πρασίνου - Parklets και ανάπτυξη κοινοχρήστων χώρων	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή	Οι εγκαταστάσεις Park-n-Ride είναι χώροι στάθμευσης που επιτρέπουν συνδέσεις με τις δημόσιες συγκοινωνίες ή κοινόχρηστα ποδήλατα και	

μέτρου	δίνουν την δυνατότητα στους επιβάτες και άλλους ανθρώπους που κατευθύνονται προς τα κέντρα της πόλης να αφήσουν τα οχήματά τους και να μεταφερθούν μέσω λεωφορείων, σιδηροδρομικών συστημάτων και carpool προσεγγίσεις για το υπόλοιπο του ταξιδιού τους.
Εικόνες - παράδειγμα	
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται: Η κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης: αριθμός (3) για τον χρονικό ορίζοντα 5ετίας. Η κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης: συνολικός αριθμός (5), δηλαδή 2 νέοι για τον χρονικό ορίζοντα 10ετίας. Η κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης: συνολικός αριθμός (7), δηλαδή 2 νέοι για τον χρονικό ορίζοντα 15ετίας. Στον παρακάτω χάρτη μπορούμε να δούμε την δημόσια συγκοινωνία, την περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, τους περιμετρικούς χώρους στάθμευσης και τους σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων του δήμου Σπάρτης για τον ορίζοντα 15ετίας.

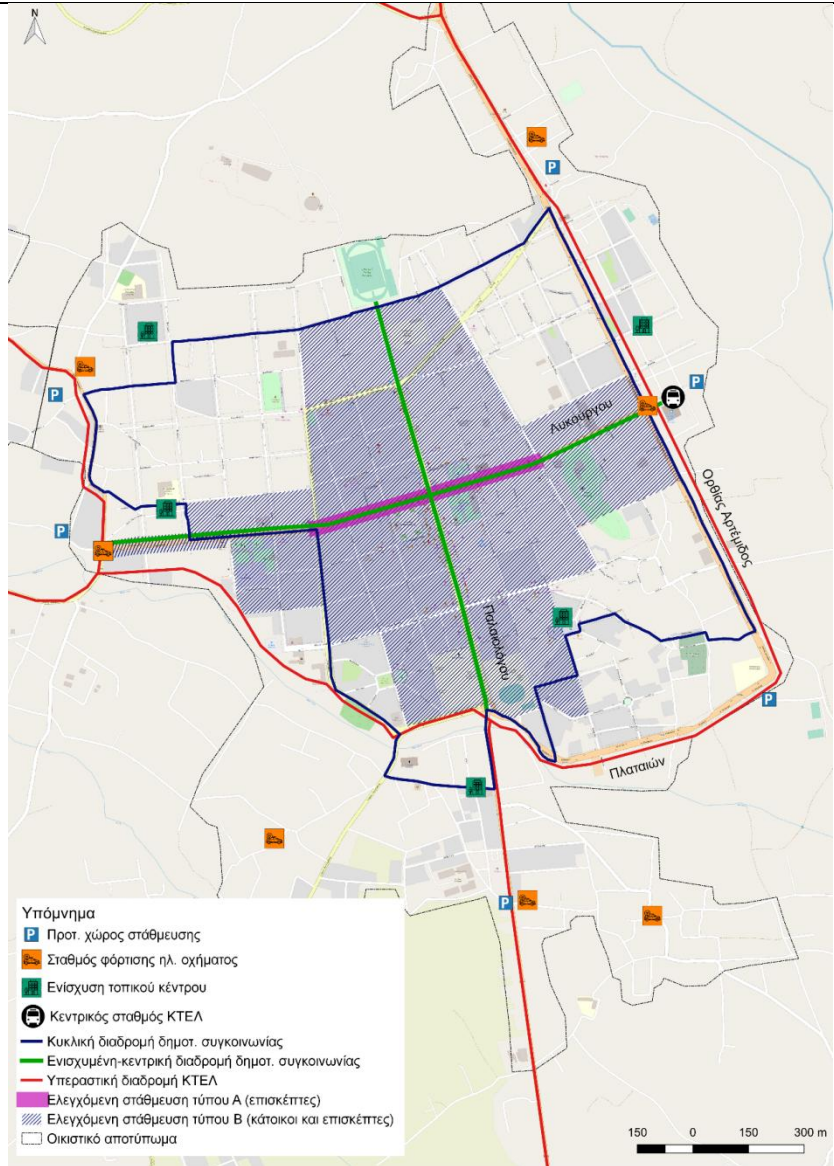
	 Υπόμνημα P Προτ. χώρος στάθμευσης  Σταθμός φόρτισης ηλ. οχήματος  Ενίσχυση τοπικού κέντρου  Κεντρικός σταθμός ΚΤΕΛ  Κυκλική διαδρομή δημοτ. συγκοινωνίας  Ενισχυμένη-κεντρική διαδρομή δημοτ. συγκοινωνίας  Υπεραστική διαδρομή ΚΤΕΛ  Ελεγχόμενη στάθμευση τύπου Α (επισκέπτες)  Ελεγχόμενη στάθμευση τύπου Β (κάτοικοι και επισκέπτες)  Οικιστικό αποτύπωμα	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		

Η δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 4 έτη (2020-2024). Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 4 ετών, οι θέσεις στάθμευσης αλλάζουν σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων.	
Προεκτίμηση κόστους	700,000.00€ (7 χώροι park n ride X 100,000.00€ ανά park n ride)
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. iv. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. v. Ιδιωτική πρωτοβουλία, vi. Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα (ενδ. Αντ. Τρίτης) (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων καθώς και κατασκευή των χώρων).
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνα γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου Επίπεδα θορύβου Διαπερότητα Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας Ικανοποίηση μετακινούμενων Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας/δημοτικής (μελλοντικά) συγκοινωνίας
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Μείωση της συμφόρησης κατά μήκος των δρόμων που οδηγούν στο κέντρο της πόλης. ✓ Μείωση της συμφόρησης στο κέντρο της πόλης. ✓ Μειώσει των περιβαλλοντικών εξωτερικότητων κατά μήκος των δρόμων που οδηγούν στο κέντρο της πόλης.
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 17: Μέτρο Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (5.2)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των συμβατικών αυτοκινήτων και παράλληλη αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων. ➤ Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων και ιδιαίτερα της ηλεκτροκίνησης στα οχήματα δημοτικού στόλου, σε στόλους κοινοχρήστων μέσων αλλά και στην ιδιωτική μετακίνηση	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης και παρακολούθησης κινητικότητας και μεταφορών (ITS) Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride/ bike/ walk) και οργάνωση στάθμευσης σε κέντρο και γειτονιές (ειδικές προβλέψεις για όλα τα μέσα) Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας και εξηλεκτρισμός δημοτικού στόλου οχημάτων Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας (διαχείρισης και ελέγχου) (ενδ. θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο κτλ)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	X
	υπηρεσία διαδικασία:	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Η ηλεκτροκίνηση μπορεί να συμβάλει στην αντιμετώπιση φαινομένων ατμοσφαιρικής ρύπανσης, εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και στη μείωση του αστικού θορύβου. Για να αυξηθεί το ποσοστό των ηλεκτρικών οχημάτων ως προς τα συνολικά (δηλ. ο βαθμός διείσδυσης) είναι αναγκαία η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η δράση αυτή περιλαμβάνεται στο συγκεκριμένο πακέτο μέτρων. Θα συνδυαστεί βεβαίως με την εκπόνηση Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) για την περαιτέρω εξειδίκευση του προτεινόμενου σχεδιασμού. Παράλληλα	

	προβλέπεται και η αγορά και κυκλοφορία ηλεκτρικών οχημάτων από τον ίδιο τον Δήμο.
Εικόνες - παράδειγμα	
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται: Η εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: αριθμός (2) για τον χρονικό ορίζοντα 5ετίας. Η εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: συνολικός αριθμός (5), δηλαδή 3 νέοι για τον χρονικό ορίζοντα 10ετίας. Η εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: συνολικός αριθμός (7), δηλαδή 2 νέοι για τον χρονικό ορίζοντα 15ετίας. Ενδεικτικά στο παρακάτω χάρτη μπορούν να γίνουν αντιληπτοί οι σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στον δήμο Σπάρτης για τον χρονικό ορίζοντα 15ετίας

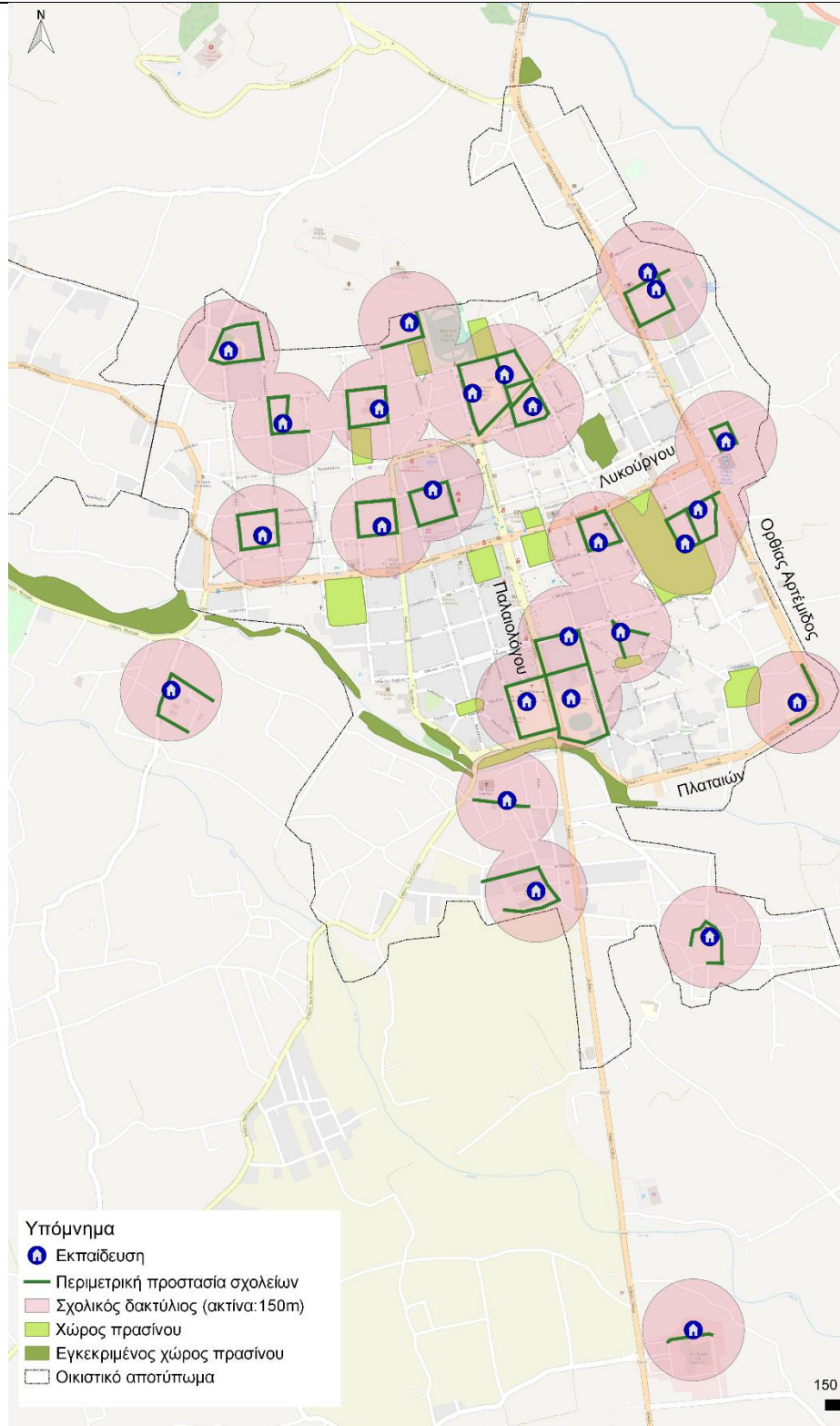
	 Υπόμνημα  Προτ. χώρος στάθμευσης  Σταθμός φόρτισης ηλ. οχήματος  Ενίσχυση τοπικού κέντρου  Κεντρικός σταθμός ΚΤΕΛ  Κυκλική διαδρομή δημοτ. συγκοινωνίας  Ενισχυμένη-κεντρική διαδρομή δημοτ. συγκοινωνίας  Υπεραστική διαδρομή ΚΤΕΛ  Ελεγχόμενη στάθμευση τύπου Α (επισκέπτες)  Ελεγχόμενη στάθμευση τύπου Β (κάτοικοι και επισκέπτες)  Οικιστικό αποτύπωμα	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		

Το μέτρο αυτό ενισχύει την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στο Δήμο. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 3 ετών (2020-2023), οι θέσεις αξιολογούνται ανάλογα με τις ανάγκες	
Προεκτίμηση κόστους	35,000.00€ (7 σταθμοί φόρτισης X 5,000.00€ ανά σταθμό).
Πηγές χρηματοδότησης	i. Πράσινο ταμείο (Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων). ii. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα για δράσεις καινοτομίας. iv. Πόροι ΕΣΠΑ 21-27. Ιδιωτικοί πόροι * ανάλογα με το σχήμα συνεργασίας. (η χρηματοδότηση αφορά στην αγορά και τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων)
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης - Σύμφωνα γνώμη όλων των συναρμόδιων κατά το αρ. 52 του ΚΟΚ για τη χωροθέτηση ΦΗΟ Έγκριση ΔΕΔΔΗΕ
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου Επίπεδα θορύβου Διαμπερότητα Κόστος μετακινήσεων Επίπεδο χρήσης ορυκτών καυσίμων Επίπεδο χρήσης Ι.Χ για τις μετακινήσεις Περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, αέρια ρύπανση, ηχορύπανση ✓ Βελτίωση της εικόνας της πόλης στην διαχείριση περιβαλλοντικών ζητημάτων ✓ Μείωση Ηχορύπανσης ✓ Βελτίωση ποιότητας ζωής των πολιτών λόγω των παραπάνω ✓ Μείωση των εξόδων του δήμου για καύσιμα
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 18: Μέτρο Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (συμπ. πεζοδρομήσεων παροδικών ή μόνιμων) σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (συμπ. πεζοδρομήσεων παροδικών ή μόνιμων) σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες (8.1)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση δημόσιας υγείας
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση των αέριων ρύπων από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία ➤ Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία ➤ Αύξηση της χρήσης της ενεργούς μετακίνησης (περπάτημα και ποδήλατο) ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Μονοδρόμηση οδών για αποτροπή διαμπερών ροών κυκλοφορίας Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης) Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων Διοργάνωση εκδηλώσεων στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής και σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών και σε ειδικές ομάδες πληθυσμού (π.χ. επαγγελματίες οδηγοί, τροφοδιανομείς) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση ή οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης Δημιουργία μικρών χώρων αστικού πρασίνου - Parklets και ανάπτυξη

	κοινοχρήστων χώρων Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Το μέτρο αυτό αφορά στη ενίσχυση της προστασίας των περιοχών γύρω από τα σχολεία της πόλης και περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, παρεμβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας, πυκνωση των διαβάσεων πεζών, αναπλάσεις για βελτίωση βαδισιμότητας περιοχής και άλλα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας (σαμαράκια, υπερυψωμένες διαβάσεις- διασταυρώσεις, οφιοειδής διάταξη, διαβάσεις με φιδάκι κατεύθυνσης κ.α.).	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Το μέτρο αφορά σε παρεμβάσεις για τις σχολικές εγκαταστάσεις του δήμου Σπάρτης, οι περιοχές παρέμβασης προσδιορίζονται στην παρακάτω εικόνα για ορίζοντα 5ετίας	

		
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X

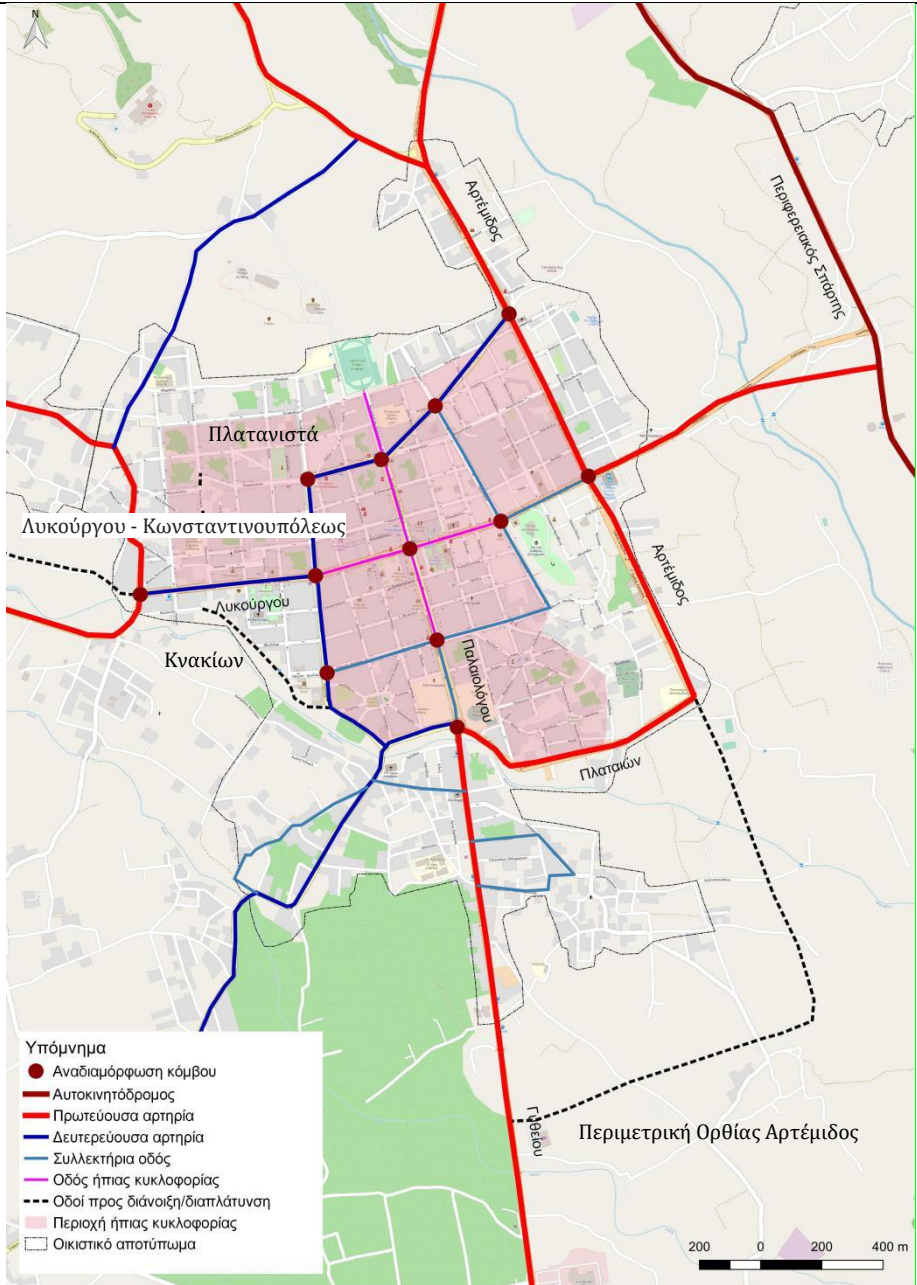
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Η ανάπλαση οδών μπροστά από σχολικές εγκαταστάσεις υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη και το δίκτυο επεκτείνεται μετά το πέρας της 10ετίας. Οι πεζοδρομήσεις δεν σημαίνουν απαραίτητα και αναπλάσεις των οδών, μπορούν να υλοποιούνται με απλή σήμανση και συνοδευτικές υποδομές traffic calming. Σημειώνεται ότι η προώθηση περαιτέρω μέτρων για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις πέριξ των σχολείων συνεχίζεται και μετά την παρέλευση των 5 ετών.		
Προεκτίμηση κόστους	1,339,500.00€ (53580 τετραγωνικά μέτρα X 25.00€ ανά τετραγωνικό μέτρο)	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ. iv. Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων. v. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27.	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου, Περιφ. Δ/ση Εκπαίδευσης - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Διαθέσιμοι χώροι πεζών (πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) Βαδισιμότητα Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζοί Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Ικανοποίηση μετακινούμενων Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Αντιληπτή ασφάλεια Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος ✓ Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ✓ Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κίνηση των ΙΧ ✓ Βελτίωση της προσβασιμότητας με ποδήλατο ή πεζή μετακίνηση ✓ Αύξηση του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας	

Χρονική Περίοδος	2020-2034
-------------------------	-----------

Πίνακας 19: Μέτρο Αναβάθμιση/ Διάνοιξη οδών

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Αναβάθμιση/ Διάνοιξη οδών (6.11)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων στους οικισμούς και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο ➤ Βελτίωση των υποδομών σε όλο το μήκος του οδικού δικτύου (επαρχιακό, τοπικό) ➤ Μείωση των ταχυτήτων στο αστικό και επαρχιακό δίκτυο ➤ Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Μονοδρόμηση οδών για αποτροπή διαμπερών ροών κυκλοφορίας Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride/ bike/ walk) και οργάνωση στάθμευσης σε κέντρο και γειτονιές (ειδικές προβλέψεις για όλα τα μέσα)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική	Οι διανοίξεις οδών οι οποίες προβλέπονται από τις σχετικές μελέτες καθώς και η	

περιγραφή μέτρου	ολοκλήρωση οδικών έργων αποτελούν σημαντικές παρεμβάσεις για την βελτίωση τόσο της λειτουργικότητας όσο και της οδικής ασφάλειας της περιοχής. Επίσης συνηγορούν στη συνολικότερη αποτελεσματικότητα του δικτύου, καθώς η άρτια διαχείριση των ροών των ιδιωτικών μηχανοκίνητων οχημάτων μπορεί να συνεισφέρει και στη βελτίωση των συνθηκών για τα υπόλοιπα μέσα μετακίνησης.
Εικόνες - παράδειγμα	
Ειδική περιγραφή μέτρου	Το μέτρο αφορά σε παρεμβάσεις για την διάνοιξη οδών στο δήμο Σπάρτης, οι περιοχές παρέμβασης προσδιορίζονται στην παρακάτω εικόνα για ορίζοντα 15ετίας:

		
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	X
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	

Χρονοδιάγραμμα	
Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο (ορίζοντας 15ετίας) λόγω των απαιτούμενων παρεμβάσεων που πρέπει να γίνουν.	
Προεκτίμηση κόστους	Για συνολικό μήκος 3464,22m διανοίξεων οδών (ενδεικτικά Πλατανίστα, Κνακίωνας, Λυκούργου - Κωνσταντινουπόλεως, Μεγάλη Περιμετρική από Ορθίας Αρτέμιδος με παράκαμψη από Καλογωνιά προς Γύθειο κ.α.): Μελέτη: 346.422,00 € Κατασκευή: 3.464.220,00 € Σύνολο (μελέτη και κατασκευή): 3.810.642,00 €
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Ταμείο Ανάκαμψης iv. Νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Ικανοποίηση μετακινούμενων Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Αντιληπτή ασφάλεια
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Βελτίωση λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών ✓ Αύξηση του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 20: Μέτρο Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες (1.2)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ, απομάκρυνση εμποδίων, όδευση τυφλών κτλ.) ➤ Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) ➤ Δημιουργία δικτύου δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων με καλή προσβασιμότητα ➤ Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (πχ ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων, ηλεκτρικά πατίνια)	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης και παρακολούθησης κινητικότητας και μεταφορών (ITS) Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand) για οικισμούς δορυφόρους Αξιοποίηση συστήματος ταξί ή άλλων μέσων (πχ mini bus) για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας (παλιές και νέες) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	

	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Το συγκεκριμένο πακέτο επικεντρώνεται στη δημιουργία Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στην πόλη της Σπάρτης. Περιλαμβάνει μέτρα προκειμένου αυτή η νέα υπηρεσία να είναι καινοτόμος και παράλληλα βιώσιμη. Παράλληλα επιχειρείται ο συνδυασμός των υπηρεσιών με υποδομές park n ride ώστε να προωθηθεί η προσέγγιση της πολυτροπικότητας. Κύριος στόχος είναι η μείωση της εξάρτησης των κατοίκων από το αυτοκίνητο, που θα συνεισφέρει στην αντιμετώπιση των διαφόρων προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης, εκπομπών CO2 και αστικού θορύβου. Με την εφαρμογή αυτού του πακέτου δίνεται μια ελκυστική εναλλακτική στους κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου Σπάρτης.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπονται οι ακόλουθες δράσεις δημόσιας συγκοινωνίας: ➤ Δημοτική συγκοινωνία: Γραμμή 1: Οδοί Λυκούργου (Μήκος: 1532,96m) και Παλαιολόγου (Μήκος: 1138,15m). ➤ Δημοτική συγκοινωνία: Γραμμή 2-Κυκλική (Μήκος: 6306,33m).	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	X
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης (2 χρόνια) με την προϋπόθεση της άρτιας συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς (ΚΤΕΛ, Δήμος κτλ).		

Προεκτίμηση κόστους	350,000.00€ (1 μονάδα X 350,000.00€) . Σημ. το κόστος αγοράς των οχημάτων περιγράφεται σε άλλο μέτρο.
Πηγές χρηματοδότησης	i. ΚΤΕΛ Λακωνίας. ii. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. iii. Πόροι ΕΣΠΑ 21 -27. (η χρηματοδότηση αφορά στη λειτουργία επιπλέον δρομολογίων άρα λειτουργικά κόστη γραμμής – προσωπικό, καύσιμα, συστήματα υποστήριξης- και ενδεχόμενα την προμήθεια οχημάτων)
Εμπλεκόμενοι φορείς	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου ΚΤΕΛ (έγκριση ΔΣ Δήμου Σπάρτης, σύμφωνη γνώμη Τροχαίας)
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου Επίπεδα θορύβου Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας/δημοτικής (μελλοντικά) συγκοινωνίας Πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας Ικανοποίηση μετακινούμενων
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Ανταγωνιστικό μέσο προς το ΙΧ ✓ Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινούμενων ✓ Σε συνδυασμό με την πεζή μετακίνηση, δημιουργείται ένα δίκτυο φιλοπεριβαλλοντικής μετακίνησης ✓ Αναβάθμιση του περιβάλλοντος στο κέντρο της πόλης με τον μειωμένο αριθμό αυτοκινήτων ✓ Μειωμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα ειδικά αν επιλεγθούν ηλεκτροκίνητα οχήματα
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 21: Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand) για οικισμούς δορυφόρους

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand) για οικισμούς δορυφόρους (1.3)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ,

	απομάκρυνση εμποδίων, όδευση τυφλών κτλ.) ➤ Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) ➤ Δημιουργία δικτύου δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων με καλή προσβασιμότητα ➤ Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (πχ ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων, ηλεκτρικά πατίνια)	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης και παρακολούθησης κινητικότητας και μεταφορών (ITS) Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες Αξιοποίηση συστήματος ταξί ή άλλων μέσων (πχ mini bus) για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας και εξηλεκτρισμός δημοτικού στόλου οχημάτων Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας (παλιές και νέες) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Η μεταφορά που ανταποκρίνεται στη ζήτηση (DRT), γνωστή και ως ευέλικτη υπηρεσία μεταφοράς είναι μια μορφή κοινής ιδιωτικής ή δημόσιας μεταφοράς όπου τα οχήματα αλλάζουν τις διαδρομές του κάθε ταξιδιού με βάση συγκεκριμένη ζήτηση χωρίς να χρησιμοποιούν σταθερή διαδρομή ή δρομολόγια με χρονοδιάγραμμα. Αυτά τα οχήματα τυπικά παραλαμβάνουν και αποβιβάζουν επιβάτες σε τοποθεσίες ανάλογα με τις ανάγκες των επιβατών και μπορούν να περιλαμβάνουν ταξί, λεωφορεία ή άλλα οχήματα. Ένας από τους πιο διαδεδομένους τύπους μεταφορών που ανταποκρίνονται	

	στη ζήτηση (DRT) είναι η παροχή υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών σε περιοχές με χαμηλή ζήτηση επιβατών, όπου η τακτική συγκοινωνία με λεωφορεία δεν θεωρείται οικονομικά βιώσιμη, όπως αγροτικές και περιαστικές περιοχές. Μπορεί επίσης να παρέχονται υπηρεσίες για συγκεκριμένους τύπους επιβατών.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-Demand) σε οικισμούς δορυφόρους της πόλης.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	X
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης (2 χρόνια) με την προϋπόθεση της άρτιας συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς (ΚΤΕΛ, Δήμος κτλ).		
Προεκτίμηση κόστους	250,000.00€ (1 μονάδα X 250,000.00€).	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Ιδιωτική πρωτοβουλία iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα για δράσεις καινοτομίας.	

	iv. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. v. Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα (ενδ. Αντ. Τρίτης). (η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξης συστήματος δημοτικής συγκοινωνίας on-demand και υπηρεσιών car-pooling)
Εμπλεκόμενοι φορείς	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου ΚΤΕΛ - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας και Τροχαίας
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου Επίπεδα θορύβου Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος Ικανοποίηση μετακινούμενων
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Αύξηση κοινωνικών οφελών (άτομα με περιορισμένη κινητικότητα, ή άτομα που είναι κοινωνικά περιθωριοποιημένα). ✓ Μείωση του αριθμού των ιδιωτικών οχημάτων στο δρόμο.
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 22: Αξιοποίηση συστήματος ταξί ή άλλων μέσων (πχ mini bus) για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Αξιοποίηση συστήματος ταξί ή άλλων μέσων (πχ mini bus) για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί (1.4)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των συμβατικών αυτοκινήτων και παράλληλη αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων ➤ Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων και ιδιαίτερα της ηλεκτροκίνησης στα οχήματα δημοτικού στόλου, σε στόλους κοινοχρήστων μέσων αλλά και στην ιδιωτική μετακίνηση.	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης και παρακολούθησης κινητικότητας και μεταφορών (ITS) Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand) για οικισμούς δορυφόρους Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές) Ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Σπάρτης με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας του με βιώσιμα μέσα	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Η μεταφορά που ανταποκρίνεται στη ζήτηση (DRT), γνωστή και ως ευέλικτη υπηρεσία μεταφοράς είναι μια μορφή κοινής ιδιωτικής ή δημόσιας μεταφοράς όπου τα οχήματα αλλάζουν τις διαδρομές του κάθε ταξιδιού με βάση συγκεκριμένη ζήτηση χωρίς να χρησιμοποιούν σταθερή διαδρομή ή δρομολόγια με χρονοδιάγραμμα. Αυτά τα οχήματα τυπικά παραλαμβάνουν και αποβιβάζουν επιβάτες σε τοποθεσίες ανάλογα με τις ανάγκες των επιβατών και μπορούν να περιλαμβάνουν ταξί, λεωφορεία ή άλλα οχήματα.	

Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η δημιουργία διαδικτυακής εφαρμογής ταξί που θα βοηθήσει στις συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	X
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης (2 χρόνια) με την προϋπόθεση της άρτιας συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς (Ταξί, Δήμος κτλ)		
Προεκτίμηση κόστους	50,000.00€ (1 μονάδα X 50,000.00€).	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. Ιδιωτική πρωτοβουλία (ταξί Σπάρτης). iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. vi. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. (η χρηματοδότηση αφορά στη δημιουργία διαδικτυακής εφαρμογής ταξί)	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Σύλλογος ιδιοκτητών TAXI, Δήμος Σπάρτης	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου Επίπεδα θορύβου	

	Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος Ικανοποίηση μετακινούμενων
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Αύξηση κοινωνικών οφελών (άτομα με περιορισμένη κινητικότητα, ή άτομα που είναι κοινωνικά περιθωριοποιημένα). ✓ Μείωση του αριθμού των ιδιωτικών οχημάτων στο δρόμο.
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 23: Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας και εξηλεκτρισμός δημοτικού στόλου οχημάτων

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας και εξηλεκτρισμός δημοτικού στόλου οχημάτων (5.1)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, και του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία ➤ Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ➤ Επίτευξη βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών οικισμών και πόλων έλξης της περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης (πχ πράσινες διαδρομές, περιπατητικές διαδρομές κτλ.) ➤ Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας εντός των οικισμών ➤ Μείωση των διαμπερών ροών στους οικισμούς της περιοχής και στις κεντρικές περιοχές των μεγάλων οικισμών (Σπάρτη, Μαγούλα, Μυστράς κλπ.) ➤ Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες στους οικισμούς ➤ Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών)	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Σήμερα οι πόλεις μας μαστίζονται από ρύπανση, μόλυνση του αέρα αλλά και θόρυβο. Το ένα τρίτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου προέρχεται από τις μεταφορές, ενώ το ένα τέταρτο των λεπτών σωματιδίων που βρίσκεται στον αέρα, προέρχεται από την οδική κυκλοφορία. Συνεπώς πάρα πολλές πόλεις παγκοσμίως δουλεύουν για μια πιο πράσινη και υγιή πόλη. Ένας από τους μοχλούς που χρησιμοποιούνται για την	

	ανάπτυξη της ηλεκτρικής κινητικότητας (ηλεκτρικά σκούτερ, ηλεκτρικό ποδήλατο, ηλεκτρικό σκούτερ, ηλεκτρικό αυτοκίνητο, ηλεκτρικά, ηλεκτρικά φορτηγά και ηλεκτρικά λεωφορεία) είναι η εφαρμογή δημόσιων συγκοινωνιών χαμηλών εκπομπών άνθρακα.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η αγορά τεσσάρων ηλεκτροκίνητων λεωφορείων σε ένα χρονικό ορίζοντα 5ετίας, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η λειτουργία του δημοτικού συστήματος συγκοινωνίας αλλά και να ενισχυθεί η προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης με μέτρα αναβάθμισης των υποδομών.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Η υλοποίηση του μέτρου αυτού μπορεί να ξεκινήσει άμεσα (2020-2025) λόγω της έντονης κινητοποίησης των Ευρωπαϊκών χωρών για την εισαγωγή στην ηλεκτροκίνηση		
Προεκτίμηση κόστους	800,000.00€ (4 νέα λεωφορεία X 200,000.00€ ανά λεωφορείο)	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Πράσινο ταμείο. iv. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας. v. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. vi. Πόροι ΕΣΠΑ 21-27.	

	Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα (ενδ. Αντ. Τρίτης) κ.α (η χρηματοδότηση αφορά στην προμήθεια νέων οχημάτων και ενδεχόμενη αναβάθμιση υφιστάμενων).
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη ΚΤΕΛ (σε περίπτωση που παραχωρηθούν στο ΚΤΕΛ για την πραγματοποίηση μεταφορικού έργου).
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου Επίπεδα θορύβου Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος Ικανοποίηση μετακινούμενων Πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας Επίπεδο χρήσης ορυκτών καυσίμων Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας/δημοτικής (μελλοντικά) συγκοινωνίας
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Ανταγωνιστικό μέσο προς το ΙΧ ✓ Εξοικονόμηση καυσίμου ✓ Χαμηλότερο κόστος συντήρησης ✓ ☐Μειωμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 24: Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας (παλιές και νέες) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας (παλιές και νέες) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών (1.5)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο ➤ Εισαγωγή καινοτόμων μέσων μετακίνησης (dockless bicycles sharing system, e-scooters κλπ.)
Συνάφεια μέτρου	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης και παρακολούθησης

με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	κινητικότητα και μεταφορών (ITS) Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand) για οικισμούς δορυφόρους	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Τα Έξυπνα Συστήματα Μεταφορών (ITS) είναι ζωτικής σημασίας για την αύξηση της ασφάλειας και την αντιμετώπιση των αυξανόμενων προβλημάτων εκπομπών και συμφόρησης στην Ευρώπη. Μπορούν να κάνουν τις μεταφορές ασφαλέστερες, αποδοτικότερες και πιο βιώσιμες εφαρμόζοντας διάφορες τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Στην προκειμένη περίπτωση προτείνεται η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας (παλιές και νέες) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε 15 νέες στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών σε ένα χρονικό ορίζοντα 3ετίας.	

Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και απαιτεί 3 χρόνια για την εφαρμογή του.		
Προεκτίμηση κόστους	75,000.00€ (15 νέες στάσεις X 5,000.00€ ανά στάση)	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΚΤΕΛ Λακωνίας iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα καινοτομίας iv. ΠΕΠ Πελοποννήσου v. Πόροι ΕΣΠΑ 21-27. Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα (ενδ. Αντ. Τρίτης) κ.α (η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη συστήματος τηλεματικής και στην τοποθέτηση του απαραίτητου εξοπλισμού)	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Δήμος Κορινθίων - Σύμφωνη γνώμη ΚΤΕΛ	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Μερίδιο στάσεων δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας που διαθέτει σύστημα τηλεματικής Ικανοποίηση μετακινούμενων Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας/δημοτικής (μελλοντικά) συγκοινωνίας Πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας Επίπεδα θορύβου Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	
Προσδοκώμενα	✓ Ανταγωνιστικό μέσο προς το ΙΧ	

αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Εξοικονόμηση καυσίμου ✓ ☐Μειωμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 25: Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης)

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης) (2.2)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Πρωώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Αύξηση περπατήματος ➤ Αύξηση χρήσης ποδηλάτου ➤ Αύξηση χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ) Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση ή οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου Οικονομικά και άλλα κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις (ενδ. διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα, ανταποδοτικές υπηρεσίες για πελάτες που κινούνται με οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον) Ανάπτυξη δράσεων ενίσχυσης ποδηλατικού τουρισμού Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α. Ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Σπάρτης με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας του με βιώσιμα μέσα.

	Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές και ποδηλατικές διαδρομές	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Η μελέτη και η κατασκευή ποδηλατικών υποδομών-διαδρομών αποσκοπεί στη διευκόλυνση των μετακινήσεων των κατοίκων με τη χρήση του ποδήλατου, ανεξαρτήτως ή σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Η ένταξη του ποδήλατου στο δίκτυο των αστικών μετακινήσεων και ο σχεδιασμός του δικτύου του θα πρέπει να διέπεται από βασικές αρχές: η οδική ασφάλεια, η συνοχή και η συντομία/αμεσότητα (ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016). Για τον σχεδιασμό και την κατασκευή ασφαλών ποδηλατικών υποδομών είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη όλες πιθανές εναλλαγές του αστικού περιβάλλοντος (πλήθος χρήσεων γης και δραστηριοτήτων, ποικίλα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, διαφορετικές διασταυρώσεις) και να σχεδιάζονται κατάλληλες ασφαλείς και άνετες υποδομές μετάβασης από έναν τύπο υποδομής ποδηλάτων σε άλλον.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης) 15,48 χιλιομέτρων νέων ποδηλατικών υποδομών έτσι ώστε οι άνθρωποι της πόλης να μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες κινητικότητας τους μέσω εναλλακτικών-βιώσιμων τρόπων μεταφοράς.	
Απαιτούμενες ενέργειες	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	

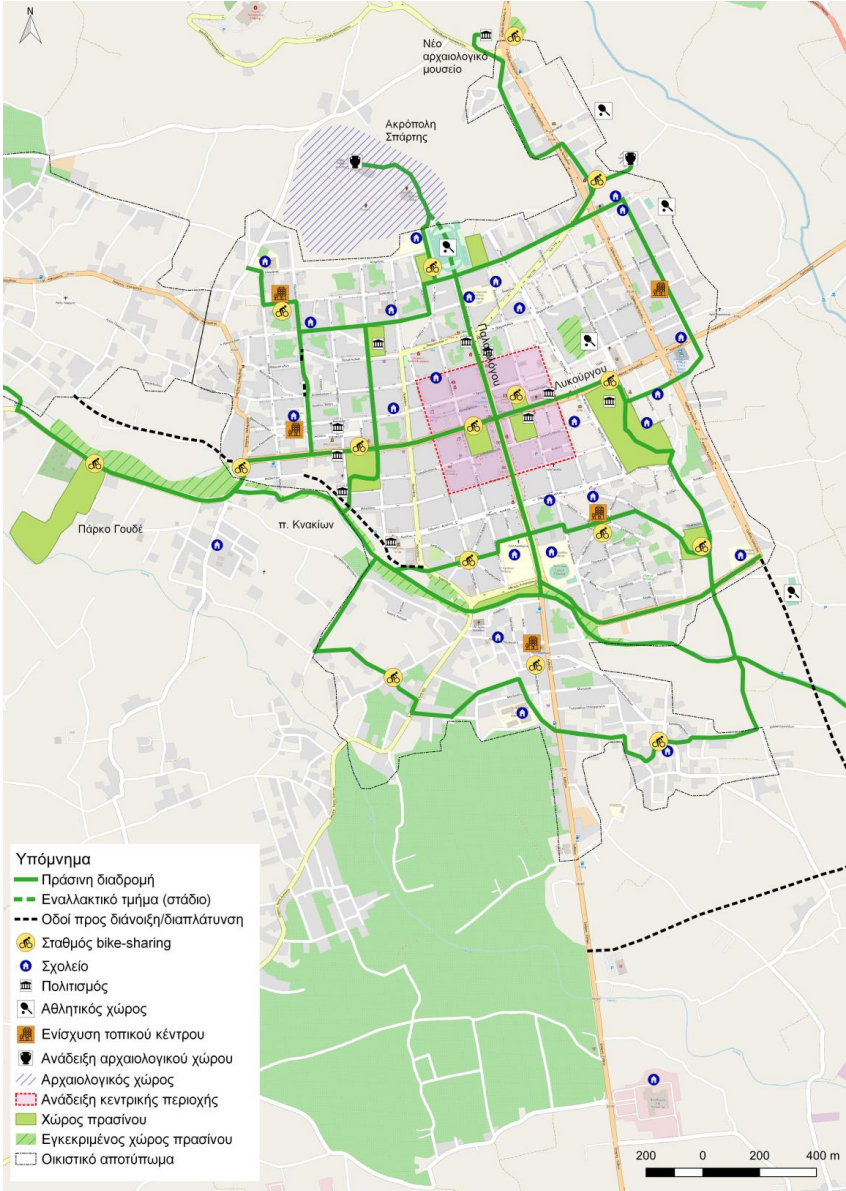
ωρίμανσης	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό συνδυάζεται με άλλα μέτρα και η δημιουργία των ποδηλατικών διαδρομών, (εντός χρονικού ορίζοντα 6 χρόνων), θα υλοποιηθεί ταυτόχρονα με τα σχετιζόμενα μέτρα		
Προεκτίμηση κόστους	2,322,300.00€ (15,482 χιλιόμετρα νέων ποδηλατικών υποδομών X 150,000.00€ ανά χιλιόμετρο ποδηλατικών υποδομών)	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ. iv. Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων. v. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. (η χρηματοδότηση αφορά τη σύνταξη οριστικής μελέτης, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και τα έργα κατασκευής ποδηλατικών υποδομών με κατάλληλη εξοπλισμό).	
Εμπλεκόμενοι φορείς	- Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται με το ποδήλατο Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου Επίπεδα θορύβου Ικανοποίηση μετακινούμενων	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Προωθεί βιώσιμους τρόπους κινητικότητας ✓ Βελτιώνει τον δημόσιο χώρο ✓ Προωθεί τη πολυτροπικότητα ✓ Ενισχύει την κοινωνική ταυτότητα της πόλης-κοινωνικής συνοχής ✓ Μειώνει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ✓ Μειώνει τη χρήση αυτοκινήτου	

	✓ Βελτιώνει την ανθρώπινη υγεία
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 26: Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ)

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ) (3.1)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο ➤ Εισαγωγή καινοτόμων μέσων μετακίνησης (dockless bicycles sharing system, e-scooters κλπ.)	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης και παρακολούθησης κινητικότητας και μεταφορών (ITS) Ανάπτυξη συστήματος συνεπιβατισμού (car pooling) Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης) Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας (διαχείρισης και ελέγχου) (ενδ. θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο κτλ) Οικονομικά και άλλα κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις (ενδ. διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα, ανταποδοτικές υπηρεσίες για πελάτες που κινούνται με οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον) Ανάπτυξη δράσεων ενίσχυσης ποδηλατικού τουρισμού Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α. Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περπατητικές και ποδηλατικές διαδρομές	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X

	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Λόγω των πολλών αιτιών που σχετίζονται με την υπέρμετρη χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων, πάρα πολλές πόλεις σε παγκόσμιο επίπεδο προσπαθούν να προωθήσουν εναλλακτικές προσεγγίσεις κινητικότητας. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο δεσπόζει η χρήση κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης όπως ποδηλατικά συστήματα χωρίς βάση στήριξης (dockless bicycle sharing system). Αυτά τα συστήματα, όπως υποδηλώνει το όνομα, δεν χρειάζονται κάποιον σταθμό σύνδεσης, χαρακτηριστικό το οποίο μερικές φορές θα μπορούσε να περιορίσει τον αριθμό των ποδηλάτων μιας πόλης. Τα ποδήλατα χωρίς βάση μπορούν να εντοπιστούν και να ξεκλειδωθούν χρησιμοποιώντας μια εφαρμογή έξυπνου τηλεφώνου, ενώ μπορούν να σταθμεύσουν σε μια καθορισμένη περιοχή μέσα στην πόλη ή κατά μήκος του πεζοδρομίου.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η δημιουργία σταθμών bike-sharing: αριθμός (8), εκ των οποίων 1 σταθμός χωροθετείται στον οικισμό του Μυστρά και 1 σταθμός έξω από τον αρχαιολογικό χώρο του Μυστρά (ορίζοντας 5ετίας). Σταθμοί bike-sharing: συνολικός αριθμός (13), δηλαδή 5 νέοι (ορίζοντας	

	10ετίας). Σταθμοί bike-sharing: συνολικός αριθμός (19), δηλαδή 6 νέοι εκ των οποίων 1 σταθμός χωροθετείται στον οικισμό του Μυστρά (ορίζοντας 10ετίας). Ενδεικτικά, στο παρακάτω χάρτη μπορούμε να δούμε τις προτεινόμενες πράσινες διαδρομές, τους σταθμούς bike-sharing και τις κεντρικές περιοχές του δήμου Σπάρτης για τον χρονικό ορίζοντα 15ετίας. 	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	Χ
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	

	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και ενσωματώνεται εύκολα στο κοινωνικό σύνολο.		
Προεκτίμηση κόστους	285,000.00€ (19 σταθμοί bike-sharing X 15,000.00€ ανά σταθμό)	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iii. Έκτακτες 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)	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Ιδιωτική πρωτοβουλία - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *αφορά στη χωροθέτηση χώρων εναπόθεσης οχημάτων, το δίκτυο επιτρεπόμενης κυκλοφορίας κ.α.	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται με το ποδήλατο Περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης Ικανοποίηση μετακινούμενων	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Προωθεί βιώσιμους τρόπους κινητικότητας ✓ Βελτιώνει τον δημόσιο χώρο ✓ Προωθεί τη πολυτροπικότητα ✓ Ενισχύει την κοινωνική ταυτότητα της πόλης-κοινωνικής συνοχής ✓ Μειώνει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ✓ Μειώνει τη χρήση αυτοκινήτου ✓ Βελτιώνει την ανθρώπινη υγεία	

	✓ Πρωθεί την αποδοτική χρήση γης
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 27: Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης (2.3)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση δημόσιας υγείας
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση των αέριων ρύπων από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία ➤ Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία ➤ Αύξηση της χρήσης της ενεργούς μετακίνησης (περπάτημα και ποδήλατο) ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Μονοδρόμηση οδών για αποτροπή διαμπερών ροών κυκλοφορίας Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride/ bike/ walk) και οργάνωση στάθμευσης σε κέντρο και γειτονιές (ειδικές προβλέψεις για όλα τα μέσα) Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης) Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α. (κοινό με 5.2.1) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών

	Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης Οικονομικά και άλλα κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις (ενδ. διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα, ανταποδοτικές υπηρεσίες για πελάτες που κινούνται με οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον) Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α.	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	Χ
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Στο συγκεκριμένο πακέτο μέτρων περιλαμβάνονται έργα-παρεμβάσεις που στόχο έχουν να βελτιώσουν την οδική ασφάλεια του πεζού και των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων. Επιδιώκεται η βελτίωση της προσβασιμότητας σε διάφορα σημεία της πόλης της Σπάρτης. Αυτό θα οδηγήσει στην αύξηση της ελκυστικότητας του περπατήματος αλλά και της αύξησης της ανταγωνιστικότητας αυτού του βιώσιμου τρόπου μεταφοράς έναντι στο αυτοκίνητο, με συνέπεια της μείωσης της χρήσης των ΙΧ αυτοκινήτων για μετακινήσεις εντός της πόλης. Παράλληλα το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων θα συμβάλει στη συνολική βελτίωση της αισθητικής της πόλης.	
Εικόνες - παράδειγμα		

Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου προβλέπονται πεζοδρομήσεις στο κέντρο της Σπάρτης που καλύπτουν μια περιοχή 48180 τετραγωνικών μέτρων.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	Χ
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	Χ
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	Χ
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα, ωστόσο η ενσωμάτωσή του στο κοινωνικό σύνολο απαιτεί αρκετό χρόνο για την ολοκλήρωσή του.		
Προεκτίμηση κόστους	6,022,500.00€ (48180 τετραγωνικά μέτρα X 125.00€ ανά τετραγωνικό μέτρο)	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ. iv. Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων. v. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. (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)	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Διαθέσιμοι χώροι πεζών (πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) Βαδισιμότητα	

	Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζοί Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Ικανοποίηση μετακινούμενων Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Αντιληπτή ασφάλεια Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών Αριθμός επιχειρήσεων
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος ✓ Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ✓ Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κίνηση των ΙΧ ✓ Βελτίωση της προσβασιμότητας με ποδήλατο ή πεζή μετακίνηση ✓ Αύξηση του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας ✓ Αύξηση επιχειρηματικότητας
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 28: Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή)

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) (2.4)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση δημόσιας υγείας
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση των αέριων ρύπων από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία ➤ Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία ➤ Αύξηση της χρήσης της ενεργούς μετακίνησης (περπάτημα και ποδήλατο) ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Μονοδρόμηση οδών για αποτροπή διαμπερών ροών κυκλοφορίας Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride/ bike/ walk) και οργάνωση στάθμευσης σε κέντρο και γειτονιές (ειδικές προβλέψεις για όλα τα μέσα) Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης) Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταίων κ.α. Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου

	με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης Οικονομικά και άλλα κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις (ενδ. διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα, ανταποδοτικές υπηρεσίες για πελάτες που κινούνται με οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον) Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α.	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	Χ
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Στο συγκεκριμένο πακέτο μέτρων περιλαμβάνονται έργα-παρεμβάσεις που στόχο έχουν να βελτιώσουν την οδική ασφάλεια του πεζού και των εύάλωτων κοινωνικών ομάδων. Επιδιώκεται η βελτίωση της προσβασιμότητας σε διάφορα σημεία της πόλης της Σπάρτης. Αυτό θα οδηγήσει στην αύξηση της ελκυστικότητας του περπατήματος αλλά και της αύξησης της ανταγωνιστικότητας αυτού του βιώσιμου τρόπου μεταφοράς έναντι στο αυτοκίνητο, με συνέπεια της μείωσης της χρήσης των ΙΧ αυτοκινήτων για μετακινήσεις εντός της πόλης. Παράλληλα το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων θα συμβάλει στη συνολική βελτίωση της αισθητικής της πόλης.	
Εικόνες - παράδειγμα		

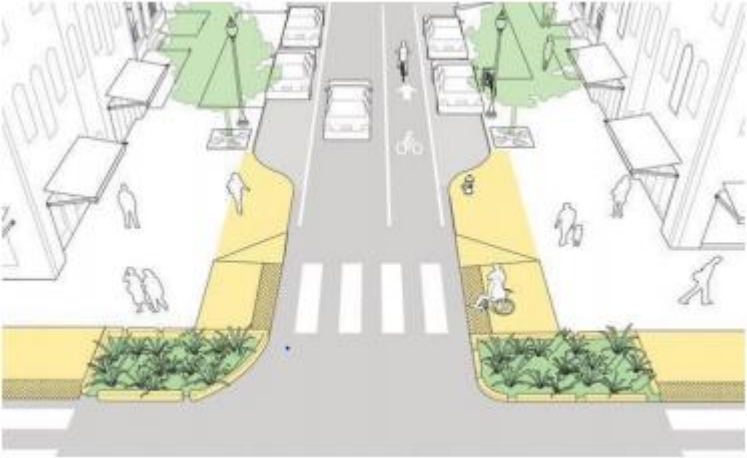
		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου προβλέπονται πεζοδρομήσεις σε επιλεγμένες περιοχές στα κέντρα οικισμών της Σπάρτης.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα, ωστόσο η ενσωμάτωσή του στο κοινωνικό σύνολο απαιτεί αρκετό χρόνο για την ολοκλήρωσή του.		
Προεκτίμηση κόστους	3,000,000.00€ (1 μονάδα X 3,000,000.00€).	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ. iv. Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων. v. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α.	

	(η χρηματοδότηση αφορά τη σύνταξη οριστικής μελέτης, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και τα έργα κατασκευής μόνιμων πεζόδρομων στους οικισμούς του Δήμου).
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Διαθέσιμοι χώροι πεζών (πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) Βαδισιμότητα Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζοί Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Ικανοποίηση μετακινούμενων Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Αντιληπτή ασφάλεια Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών Αριθμός επιχειρήσεων
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος ✓ Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ✓ Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κίνηση των ΙΧ ✓ Βελτίωση της προσβασιμότητας με ποδήλατο ή πεζή μετακίνηση ✓ Αύξηση του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας ✓ Αύξηση επιχειρηματικότητας
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 29: Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών (8.3)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ,

	απομάκρυνση εμποδίων, όδευση τυφλών κτλ.) ➤ Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) ➤ Δημιουργία δικτύου δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων με καλή προσβασιμότητα ➤ Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (πχ ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων, ηλεκτρικά πατίνια)	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς κ.α. Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση ή οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης Δημιουργία μικρών χώρων αστικού πρασίνου - Parklets και ανάπτυξη κοινοχρήστων χώρων Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α.	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	

	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Ως προς το θέμα της προσβασιμότητας, εκτός από το Τεύχος των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους», το βασικό νομοθετικό πλαίσιο καθορίζεται από την Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009 και τις σχετικές με αυτήν Εγκυκλίους. Επίσης υπάρχουν νεότερες νομοθεσίες που προβλέπουν καθολική προσβασιμότητα σε κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος μέχρι το 2022 υποχρεωτικά αλλιώς θα θεωρούνται αυθαίρετα Η εφαρμογή της απόφασης είναι υποχρεωτική για νέες διαμορφώσεις – αναπλάσεις και ανακατασκευές κοινοχρήστων χώρων πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. Η υποχρέωση της εφαρμογής ισχύει και για μεμονωμένες παρεμβάσεις διαφόρων φορέων, που δεν εντάσσονται σε συνολικό έργο διαμόρφωσης του δημόσιου χώρου, όπως τοποθέτηση ιστών φωτισμού, πινακίδων οδικής σήμανσης, πληροφοριακών πινακίδων, pillars τηλεφωνικών θαλάμων, κάδων απορριμμάτων, διαφημιστικών πλασιών, κ.λπ.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλάτυνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) σε 31,33 χιλιόμετρα οδικού δικτύου του δήμου.	
Απαιτούμενες	Μελέτη σκοπιμότητας	

ενέργειες ωρίμανσης	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα		
Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα, ωστόσο η μεγάλη ανάγκη σε παρεμβάσεις, απαιτεί αρκετό χρόνο (8 χρόνια) για την ολοκλήρωσή του.		
Προεκτίμηση κόστους	93,999.00€ (31,333 χιλιόμετρα οδικού δικτύου X 3,000.00€ ανά χιλιόμετρο).	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iv. Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ. v. Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων. vi. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. (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)	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *στην περίπτωση που απαιτείται ρύθμιση – όχι για την απλή δημιουργία ραμπών ΑμεΑ ή τοπικών εξοχών	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Διαθέσιμοι χώροι πεζών (πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) Βαδισιμότητα Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζοί Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος Ικανοποίηση μετακινούμενων	

	Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας ✓ Προώθηση της πεζής μετακίνησης ✓ Βελτίωση εξυπηρέτησης των ευάλωτων χρηστών ✓ Βελτίωση της προσβασιμότητας
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 30: Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων (6.12)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση δημόσιας υγείας
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση των αέριων ρύπων από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία ➤ Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία ➤ Αύξηση της χρήσης της ενεργούς μετακίνησης (περπάτημα και ποδήλατο) ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς κ.α. Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση ή οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης Δημιουργία μικρών χώρων αστικού πρασίνου - Parklets και ανάπτυξη κοινοχρήστων χώρων Αντικατάσταση υλικών ασφαλίστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι,

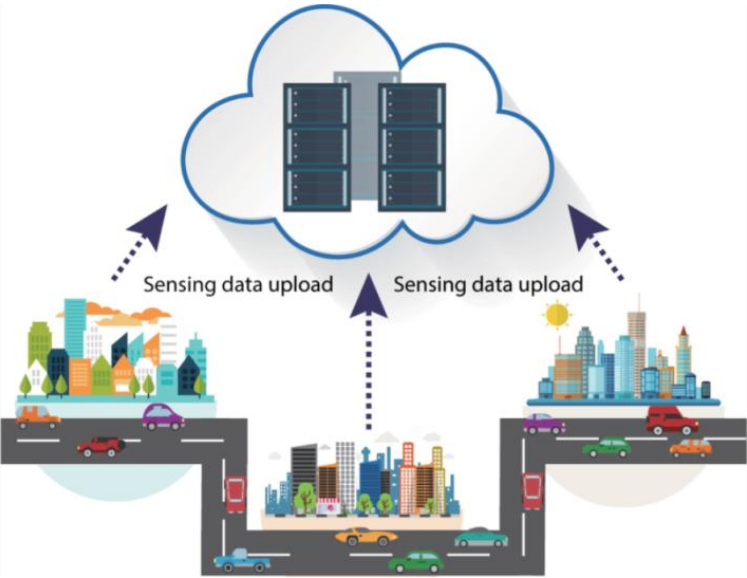
	Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α.	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Οι διαβάσεις πεζών αποτελούν ένα μέσο για την εύκολη και ασφαλή κίνηση των πεζών και πρέπει να στοχεύουν στις ανάγκες των χρηστών, ιδίως όσων αντιμετωπίζουν μεγαλύτερη δυσκολία στην κίνηση. Ως διάβαση πεζών χαρακτηρίζεται το τμήμα του οδοστρώματος που ορίζεται με ειδική σήμανση ή διαγράμμιση ή σηματοδότηση για την διάβαση των πεζών (Ν.2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999). Σε περίπτωση που η ροή των οχημάτων είναι χαμηλή, οι πεζοί μπορούν να περνούν από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο ελεύθερα. Όταν όμως η ροή το επιβάλλει, τότε οι διαβάσεις πρέπει να χωροθετούνται εκτός από τις διασταυρώσεις και σε κρίσιμα σημεία, όπως σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας, και σε μεγάλη συχνότητα (πυκνά), ώστε να γίνεται η πόλη φιλική και ασφαλής για τον πεζό.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η δημιουργία 10 υπερυψωμένων διαβάσεων και πλήθος άλλων τυπικών- απλών διαβάσεων σε κρίσιμα σημεία του δικτύου έτσι ώστε να επιτευχθεί μια πιο ασφαλής	

	κινητικότητα πεζών και ένα καλύτερο επίπεδο προσβασιμότητας στον δήμο.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα		
Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και ενσωματώνεται εύκολα (εντός 3ετίας) στο κοινωνικό σύνολο.		
Προεκτίμηση κόστους	75,000.00€ (10 υπερυψωμένες διαβάσεις X 7,500€ ανά διάβαση)	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ. iv. Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων. v. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 vi. Εθνικό ταμείο οδικής ασφάλειας Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. (η χρηματοδότηση αφορά στην κατασκευή υπερυψωμένες διαβάσεων σε επιλεγμένες θέσεις).	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Διαθέσιμοι χώροι πεζών (πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) Βαδισιμότητα Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζοί Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος Ικανοποίηση μετακινούμενων	

	Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	Σκοπός της εφαρμογής τους αποτελεί η αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων και η βέλτιστη και ασφαλής κυκλοφορία οχημάτων και πεζών, συγκεντρώνοντας τις κινήσεις των πεζών σε συγκεκριμένα προεπιλεγμένα σημεία. Αύξηση της προσβασιμότητας και του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας με συνέπεια να γίνει ελκυστικότερη η πεζή μετακίνηση.
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 31: Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις (4.2)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Ανάπτυξη συστήματος συνεπιβατισμού (car pooling) Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand) για οικισμούς δορυφόρους Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας και εξηλεκτρισμός δημοτικού στόλου οχημάτων Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού για προώθηση μέτρων που αναβαθμίζουν το δημόσιο (οδικό ή μη χώρο) Διοργάνωση εκδηλώσεων στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής και σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών και σε ειδικές ομάδες πληθυσμού (π.χ. επαγγελματίες οδηγοί, τροφοδιανομείς) Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές) 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)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	Χ
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Ο συμμετοχικός σχεδιασμός και η συμμετοχή του κοινού γενικότερα αποτελούν μία σύγχρονη προσέγγιση γύρω από τα ζητήματα του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Πλέον, οι μελετητές και οι δημοτικές αρχές, οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη	

	και τους ενδεχόμενους προβληματισμούς και προτάσεις των πολιτών με σκοπό την διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που κατ' επέκταση θα σημάνει και την ευκολότερη υλοποίησή τους. Επίσης, κρίνεται αναγκαίο πως τα νέα σχέδια και δη το ΣΒΑΚ, πρέπει να άπτονται και ζητημάτων ενημέρωσης/πληροφόρησης, καθώς η συμμετοχή αλλά και γενικότερα η διευκόλυνση της ζωής στην πόλη, προϋποθέτει μία άρτια και πλήρη ενημέρωση για την υφιστάμενη κατάσταση αλλά και τα βήματα προς το μέλλον.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται ένα σύνολο δράσεων και εκδηλώσεων με σκοπό την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των μετακινούμενων και των κατοίκων της πόλης για τους στόχους και τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας και κατ' επέκταση της βιώσιμης και ανθρώπινης πόλης. Οι ενημερωμένοι πολίτες μπορούν να αποτελέσουν τον πυρήνα έτσι ώστε να συντελεστεί μια αλλαγή συμπεριφοράς του μοτίβου κινητικότητας της πόλης προς τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα		

Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και η εφαρμογή του είναι εύκολη (εντός 2ετίας)	
Προεκτίμηση κόστους	5,000.00€ (1 μονάδα X 5,000.00€)
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. Ιδιωτική πρωτοβουλία. iii. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. iv. Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων καινοτομίας κ.α. (η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη εργαλείων crowdsensing)
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Επίπεδο χρήσης I.X για τις μετακινήσεις Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζοί Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται με το ποδήλατο Αντιληπτή ασφάλεια Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Συμμετοχή των κατοίκων/επισκεπτών στον σχεδιασμό Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας/δημοτικής (μελλοντικά) συγκοινωνίας Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών Ανάπτυξη ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Ενημέρωση και πληροφόρηση των πολιτών προς τη βιώσιμη κινητικότητα ✓ Εξασφάλιση της κατανόησης, της αποδοχής, της εφαρμογής και της διατήρησης των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας ✓ Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση του κοινού για τις ευκαιρίες και τους περιορισμούς που προκύπτουν από την εφαρμογή των μέτρων
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 32: Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού για προώθηση μέτρων που αναβαθμίζουν το δημόσιο (οδικό ή μη χώρο)

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού για προώθηση μέτρων που αναβαθμίζουν το δημόσιο (οδικό ή μη χώρο) (4.3)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις Διοργάνωση εκδηλώσεων στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής και σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών και σε ειδικές ομάδες πληθυσμού (π.χ. επαγγελματίες οδηγοί, τροφοδιανομείς)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Ο συμμετοχικός σχεδιασμός και η συμμετοχή του κοινού γενικότερα αποτελούν μία σύγχρονη προσέγγιση γύρω από τα ζητήματα του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Πλέον, οι μελετητές και οι δημοτικές αρχές, οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη και τους ενδεχόμενους προβληματισμούς και προτάσεις των πολιτών με σκοπό την διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που κατ' επέκταση θα σιμάνει και την ευκολότερη υλοποίησή τους. Επίσης, κρίνεται αναγκαίο πως τα νέα σχέδια και δη το ΣΒΑΚ, πρέπει να άπτονται και ζητημάτων ενημέρωσης/πληροφόρησης, καθώς η συμμετοχή αλλά και γενικότερα η διευκόλυνση της ζωής στην πόλη, προϋποθέτει μία άρτια και πλήρη ενημέρωση για την υφιστάμενη κατάσταση αλλά και τα βήματα προς το μέλλον.	
Εικόνες - παράδειγμα		

		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται ένα σύνολο δράσεων και εκδηλώσεων με σκοπό την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των μετακινούμενων και των κατοίκων της πόλης για τους στόχους και τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας και κατ' επέκταση της βιώσιμης και ανθρώπινης πόλης. Πιο συγκεκριμένα θα διεξαχθούν 20 εργαστήρια συμμετοχικού σχεδιασμού έτσι ώστε να προκύψουν χρήσιμα συμπεράσματα αναφορικά με τις ιδέες-εμπειρίες των κατοίκων ως προς την πόλη και το σύστημα μεταφορών της Σπάρτης και μετέπειτα να διευθετηθούν δημόσιες πολιτικές.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο για την διοργάνωση εργαστηρίων σχετικών με τη βιώσιμη κινητικότητα διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ (2020-2034). Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.		
Προεκτίμηση κόστους	50,000.00€ (20 workshops X 2,500.00€ ανά workshop)	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης χρόνια ii. Ιδιωτική πρωτοβουλία. iii. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. (η χρηματοδότηση αφορά στη διοργάνωση workshop συμμετοχικού σχεδιασμού)	
Εμπλεκόμενοι	Δήμος Σπάρτης – πιθανή συμβολή TEE ή επαγγελματικών συλλόγων με σχετική τεχνογνωσία	

φορείς	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Επίπεδο χρήσης Ι.Χ για τις μετακινήσεις Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζοί Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται με το ποδήλατο Αντιληπτή ασφάλεια Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Συμμετοχή των κατοίκων/επισκεπτών στον σχεδιασμό Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας/δημοτικής (μελλοντικά) συγκοινωνίας Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Ενημέρωση και πληροφόρηση των πολιτών προς τη βιώσιμη κινητικότητα ✓ Εξασφάλιση της κατανόησης, της αποδοχής, της εφαρμογής και της διατήρησης των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας ✓ Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση του κοινού για τις ευκαιρίες και τους περιορισμούς που προκύπτουν από την εφαρμογή των μέτρων
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 33: Διοργάνωση εκδηλώσεων στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής και σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών και σε ειδικές ομάδες πληθυσμού (π.χ. επαγγελματίες οδηγοί, τροφοδιανομείς)

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Διοργάνωση εκδηλώσεων στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής και σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών και σε ειδικές ομάδες πληθυσμού (π.χ. επαγγελματίες οδηγοί, τροφοδιανομείς) (4.6)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού για προώθηση μέτρων που αναβαθμίζουν το δημόσιο (οδικό ή μη χώρο)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Ο συμμετοχικός σχεδιασμός και η συμμετοχή του κοινού γενικότερα αποτελούν μία σύγχρονη προσέγγιση γύρω από τα ζητήματα του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Πλέον, οι μελετητές και οι δημοτικές αρχές, οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη και τους ενδεχόμενους προβληματισμούς και προτάσεις των πολιτών με σκοπό την διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που κατ' επέκταση θα σημάνει και την ευκολότερη υλοποίησή τους. Επίσης, κρίνεται αναγκαίο πως τα νέα σχέδια και δη το ΣΒΑΚ, πρέπει να άπτονται και ζητημάτων ενημέρωσης/πληροφόρησης, καθώς η συμμετοχή αλλά και γενικότερα η διευκόλυνση της ζωής στην πόλη, προϋποθέτει μία άρτια και πλήρη ενημέρωση για την υφιστάμενη κατάσταση αλλά και τα βήματα προς το μέλλον.	
Εικόνες - παράδειγμα		

		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης θα διεξαχθούν εκδηλώσεις συμμετοχικού σχεδιασμού έτσι ώστε να προκύψουν χρήσιμα συμπεράσματα αναφορικά με τις ιδέες-εμπειρίες των μαθητών και ειδικών ομάδων πληθυσμού ως προς την πόλη και το σύστημα μεταφορών της Σπάρτης και μετέπειτα να διευθετηθούν δημόσιες πολιτικές.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο για την διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία και στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής 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		
Προεκτίμηση κόστους	10,000.00€ (1 μονάδα X 10,000.00€ ανά εκδήλωση)	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Ιδιωτική πρωτοβουλία. iii. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. (η χρηματοδότηση αφορά στη διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία και στο	

	ΠΚΑ).
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης–πιθανή συμβολή ΤΕΕ, Εκπαιδευτών οδήγησης, Εκπαιδευτών οδήγησης & Κυκλ. Αγωγής ή άλλων επαγγελματικών συλλόγων με σχετική τεχνογνωσία
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Επίπεδο χρήσης Ι.Χ για τις μετακινήσεις Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζοί Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται με το ποδήλατο Αντιληπτή ασφάλεια Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Συμμετοχή των κατοίκων/επισκεπτών στον σχεδιασμό Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας/δημοτικής (μελλοντικά) συγκοινωνίας Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Ενημέρωση και πληροφόρηση των πολιτών προς τη βιώσιμη κινητικότητα ✓ Εξασφάλιση της κατανόησης, της αποδοχής, της εφαρμογής και της διατήρησης των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας ✓ Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση του κοινού για τις ευκαιρίες και τους περιορισμούς που προκύπτουν από την εφαρμογή των μέτρων ✓ Εξασφάλιση της κατανόησης, της αποδοχής, της εφαρμογής και της διατήρησης των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας.

Πίνακας 34: Κίνητρα σε ειδικές ομάδες πληθυσμού για χρήση βιώσιμων μέσων

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Κίνητρα σε ειδικές ομάδες πληθυσμού για χρήση βιώσιμων μέσων (4.5)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση δημόσιας υγείας	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Μείωση των αέριων ρύπων από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία Αύξηση της χρήσης της ενεργούς μετακίνησης (περπάτημα και ποδήλατο) ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	X
Γενική περιγραφή μέτρου	Λόγω των πολλών προβλημάτων που συνδέονται με την υπερβολική χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων, οι οποίες γίνονται αισθητές όχι μόνο από τους οδηγούς των αυτοκινήτων αλλά από την κοινωνία στο σύνολο της, υπάρχουν ειδικές ομάδες πληθυσμού οι οποίες σκέφτονται την λύση των βιώσιμων εναλλακτικών μετακίνησης για να κάνουν καλύψουν τις καθημερινές τους ανάγκες. Γι 'αυτό τον λόγο οι δημοτικές αρχές σκέφτονται την ανάπτυξη πολιτικών κινήτρων, με διευκολύνσεις ή επιβραβεύσεις προς τις πληθυσμιακές ομάδες που βασίζονται στην βιώσιμη κινητικότητα.	
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η παροχή κινήτρων της τάξεως των 30,000 ευρώ για την διάθεση τους προς ειδικές πληθυσμιακές ομάδες για χρήση βιώσιμων μέσων μετακίνησης	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	

	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα		
Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι άμεση καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης. Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται		
Προεκτίμηση κόστους	30,000.00€ (1 μονάδα X 30,000.00€ ανά εκδήλωση)	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. (η χρηματοδότηση αφορά στην παροχή οικονομικών κινήτρων)	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Επίπεδο χρήσης Ι.Χ για τις μετακινήσεις Επίπεδο χρήσης ορυκτών καυσίμων Επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών, συμπερ. προγραμμάτων ενοικίασης ποδηλάτων, επιδοτήσεων για προγράμματα κλπ.	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Προωθεί την βιώσιμη κινητικότητα.	

Πίνακας 35: Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων (10.1)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, και του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία ➤ Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου

	➤ Επίτευξη βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών οικισμών και πόλων έλξης της περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης (πχ πράσινες διαδρομές, περιπατητικές διαδρομές κτλ.) ➤ Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας εντός των οικισμών ➤ Μείωση των διαμπερών ροών στους οικισμούς της περιοχής και στις κεντρικές περιοχές των μεγάλων οικισμών (Σπάρτη, Μαγούλα, Μυστράς κλπ.) ➤ Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες στους οικισμούς ➤ Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών)	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας και εξηλεκτρισμός δημοτικού στόλου οχημάτων Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς κ.α. Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας (διαχείρισης και ελέγχου) (ενδ. θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο κτλ) Οικονομικά και άλλα κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις (ενδ. διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα, ανταποδοτικές υπηρεσίες για πελάτες που κινούνται με οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Το μέτρο αυτό στοχεύει στην αντιμετώπιση περιβαλλοντικών προβλημάτων, που προκαλούνται από την χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων, όπως αστικός θόρυβος και ατμοσφαιρική ρύπανση. Εφαρμόζεται σε μια περιοχή στο κέντρο της πόλης για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα της ημέρας (πχ από της 7 π.μ. μέχρι της 7 μ.μ) και κατά την διάρκεια του προαναφερθέντος χρονικού διαστήματος μπορούν να	

	εισέρχονται στην συγκεκριμένη κεντρική περιοχή μόνο οχήματα μηδενικών και πολύ χαμηλών εκπομπών. Συνοπτικά μπορεί να ειπωθεί πως πρόκειται για ένα σύνολο μέτρων που επιχειρεί να αλλάξει τη φυσιογνωμία της πόλης μέσα από παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας
Εικόνες - παράδειγμα	
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης θα δημιουργηθεί ζώνη χαμηλών εκπομπών ρύπων εκτάσεως 406,9 στρεμμάτων. Στο παρακάτω χάρτη μπορούμε να δούμε την προαναφερθείσα ζώνη για τον χρονικό ορίζοντα 15τίας.

Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	

	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Η υλοποίηση του μέτρου αυτού μπορεί να ξεκινήσει άμεσα λόγω της έντονης κινητοποίησης των Ευρωπαϊκών χωρών για την εισαγωγή στην ηλεκτροκίνηση.		
Προεκτίμηση κόστους	250,000.00€ (1 μονάδα X 250,000.00€).	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Πράσινο ταμείο ΥΠΕΝ. iv. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α (η χρηματοδότηση αφορά στην αγορά και εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού (π.χ. μπάρες, κολωνάκια), τοποθέτησης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης που περιορίζουν ή απαγορεύουν την είσοδο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στις συγκεκριμένες περιοχές.)	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφ. Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Διαθέσιμοι χώροι πεζών Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Αντιληπτή ασφάλεια Ικανοποίηση μετακινούμενων Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζοί Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται με το ποδήλατο Επίπεδο χρήσης Ι.Χ για τις μετακινήσεις	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών κάθε ηλικίας και ικανοτήτων ✓ Ασφαλής κίνηση των ποδηλάτων ✓ Απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης ✓ Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος (περισσότερο πράσινο, αισθητικά αναβαθμισμένο αστικό εξοπλισμό)	

	✓ Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων ✓ Περιορισμός μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 36: Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης με γνώμονα τις μετακινήσεις και την ανάδειξη δημοσίου χώρου

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης με γνώμονα τις μετακινήσεις και την ανάδειξη δημοσίου χώρου(8.4)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, και του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία ➤ Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ➤ Επίτευξη βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών οικισμών και πόλων έλξης της περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης (πχ πράσινες διαδρομές, περπατητικές διαδρομές κτλ.) ➤ Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας εντός των οικισμών ➤ Μείωση των διαμπερών ροών στους οικισμούς της περιοχής και στις κεντρικές περιοχές των μεγάλων οικισμών (Σπάρτη, Μαγούλα, Μυστράς κλπ.) ➤ Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες στους οικισμούς ➤ Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών)
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride/ bike/ walk) και οργάνωση στάθμευσης σε κέντρο και γειτονιές (ειδικές προβλέψεις για όλα τα μέσα) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης

	Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α.	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Αυτού του είδους τα μέτρα βασίζονται στην τροποποίηση των χρήσεων γης, για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης με έμφαση στις μικτές χρήσεις γης έτσι ώστε να προωθηθούν πολεοδομικές προσεγγίσεις που ευνοούν την ύπαρξη Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM), την αυξανόμενη παρουσία ενεργής μετακίνησης (λαμβάνοντας υπόψη ευαίσθητες πληθυσμιακές ομάδες) και την μείωση χρήσης του ΙΧ αυτοκίνητου.	
Απαιτούμενες ενέργειες	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X

ωρίμανσης	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό προϋποθέτει μεγάλο χρονικό ορίζοντα (2020-2034) καθώς οι διαδικασίες για την αλλαγή των χρήσεων γης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ είναι χρονοβόρες.		
Προεκτίμηση κόστους	50,000.00€ (1 μονάδα Χ 50000€)	
Πηγές χρηματοδότησης	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ κ.α.	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου, ΥΠΕΝ - Προϋπόθεση η σύμφωνη γνώμη του δικτύου φορέων για αναθεώρηση ΓΠΣ/ ΣΧΟΟΑΠ	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζοί Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται με το ποδήλατο	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Πρωωθεί τις μετακινήσεις πεζών και ποδηλάτων ✓ Μειώνει την χρήση ΙΧ αυτοκινήτων, ✓ Μειώνει την συμφόρηση των δρόμων και την ατμοσφαιρική ρύπανση ✓ Προάγει την αίσθηση του τόπου ✓ Ενθαρρύνει τις οικονομικές επενδύσεις ✓ Πρωωθεί την αποτελεσματική χρήση της γης	
Χρονική Περίοδος	2020-2034	

Πίνακας 37: Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση ή οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση ή οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης (10.2)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ, απομάκρυνση εμποδίων, όδευση τυφλών κτλ.) ➤ Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) ➤ Δημιουργία δικτύου δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων με καλή προσβασιμότητα ➤ Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (πχ ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων, ηλεκτρικά πατίνια)
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Μονοδρόμηση οδών για αποτροπή διαμπερών ροών κυκλοφορίας Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης) Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων Δημιουργία μικρών χώρων αστικού πρασίνου - Parklets και ανάπτυξη κοινοχρήστων χώρων Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α.

Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Το συγκεκριμένο μέτρο αφορά την διαπλάτυνση και των πεζοδρομίων της πόλης αναφοράς, προωθώντας περισσότερο την πεζή μετακίνηση και εξασφαλίζοντας υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης σε μια περιοχή έκτασης ίση με 23,223.00 τετραγωνικά μέτρα. Η οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης στην κεντρική περιοχή δύναται να συνοδεύεται με πολιτική χρέωσης για τους επισκέπτες και δωρεάν παροχή για τους μόνιμους κατοίκους.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό αφορά τον συντονισμό των φορέων του έργου έτσι ώστε να μην επιβαρύνεται η ομαλή λειτουργία του οδικού δικτύου από την μείωση πλάτους των οδών. Το παρόν μέτρο απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης διότι περιλαμβάνει μελέτες, εγκρίσεις, αναπλάσεις κλπ.		
Προεκτίμηση	1,161,150.00€ (23,223.00 τετραγωνικά μέτρα X 50.00€ ανά τετραγωνικό	

κόστους	μέτρο).
Πηγές χρηματοδότησης	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. v. Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, vi. Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. (η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και στην κατασκευή των έργων- διαπλάτυνσης πεζοδρομίων).
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφ. Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Διαθέσιμοι χώροι πεζών Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Αντιληπτή ασφάλεια Ικανοποίηση μετακινούμενων Βαδισιμότητα Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζοί Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Μειώνει τους χρόνους ταξιδιού. ✓ Προωθεί βιώσιμους τρόπους μεταφοράς. ✓ Βελτιώνει τον δημόσιο χώρο. ✓ Ενισχύει την κοινωνική ταυτότητα της πόλης-κοινωνική συνοχή. ✓ Μειώνει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. ✓ Μειώνει τη χρήση αυτοκινήτου. ✓ Βελτιώνει την οδική ασφάλεια και την προσβασιμότητα.
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 38: Δημιουργία μικρών χώρων αστικού πρασίνου - Parklets και ανάπτυξη κοινοχρήστων χώρων

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Δημιουργία μικρών χώρων αστικού πρασίνου - Parklets και ανάπτυξη κοινοχρήστων χώρων (8.5)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ, απομάκρυνση εμποδίων, όδευση τυφλών κτλ.) ➤ Αύξηση του διαθέσιμου χώρου των πεζών (πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης) ➤ Δημιουργία δικτύου δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων με καλή προσβασιμότητα ➤ Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (πχ ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων, ηλεκτρικά πατίνια)	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride/ bike/ walk) και οργάνωση στάθμευσης σε κέντρο και γειτονιές (ειδικές προβλέψεις για όλα τα μέσα) Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση ή οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	

Γενική περιγραφή μέτρου	Το parklet είναι μια παρέμβαση ικανή να επεκτείνει τον ελεύθερο χώρο για τους πεζούς εις βάρος των θέσεων στάθμευσης, βασικά πρόκειται για επέκταση του πεζοδρομίου καταλαμβάνοντας παλιές γειτονικές θέσεις στάθμευσης. Ο στόχος τους είναι να ανακτήσουν χώρο για τους πεζούς και να επεκτείνουν τις περιοχές πρασίνου μέσα στην πόλη. Τα parklets μπορεί να είναι προσωρινές λύσεις, για παράδειγμα για μια εκδήλωση, ή μόνιμες. Αν και η αρχική τους χρήση είναι δημόσια, έχουν υπάρξει παρόμοιες δράσεις για τις βεράντες των καφέ και των εστιατορίων. Αυτές οι εγκαταστάσεις έχουν σχεδιαστεί ως δημόσιοι χώροι έτσι ώστε οι πολίτες να μπορούν να απολαμβάνουν την πόλη, συνήθως σε αστικούς χώρους όπου είναι δύσκολο να δημιουργηθούν πάρκα ή κήποι. Αυτοί οι χώροι φέρνουν μεγάλα οφέλη στην κοινωνία, όπως η βελτιστοποίηση της κινητικότητας σε υπερφορτωμένα πεζοδρόμια, η αύξηση των εσόδων από τις κοντινές επιχειρήσεις ή η βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η δημιουργία 20 parklets έτσι ώστε να χρησιμοποιηθούν ως μέσο για τις κοινότητες για να βελτιώσουν και να πρασινίσουν τους τοπικούς δρόμους τους.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	Χ
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	

	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο (2020-2026) καθώς θα πρέπει να μειωθούν θέσεις στάθμευσης στις οδούς με αποτέλεσμα να προκαλούνται ενστάσεις από το κοινωνικό σύνολο. Απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.		
Προεκτίμηση κόστους	50,000.00€ (20 νέα parklets X 2,500.00€ ανά parklet)	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. Πράσινο ταμείο ΥΠΕΝ. iii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. iv. Ιδιωτική πρωτοβουλία, v. Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων. vi. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α. (η χρηματοδότηση αφορά έργα δημιουργίας parklets και εγκιβωτισμού θέσεων στάθμευσης).	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου, Ιδιώτες (*για την περίπτωση αξιοποίησης parklets από παρακείμενες επιχειρήσεις). - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *για την περίπτωση κατάργησης νόμιμα προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης.	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Διαθέσιμοι χώροι πεζών Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος Ικανοποίηση μετακινούμενων Βαδισιμότητα Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζοί Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Βελτιστοποίηση της κινητικότητας σε υπερφορτωμένα από την κίνηση πεζοδρόμια. ✓ Αύξηση των εσόδων από τις κοντινές επιχειρήσεις. ✓ Βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου.	

	✓ Δημιουργία νέων αστικών χώρων. ✓ Ενισχύει την κοινωνική ταυτότητα της πόλης-κοινωνική συνοχή.
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 39: Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου (8.6)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, και του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία ➤ Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ➤ Επίτευξη βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών οικισμών και πόλων έλξης της περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης (πχ πράσινες διαδρομές, περιπατητικές διαδρομές κτλ.) ➤ Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας εντός των οικισμών ➤ Μείωση των διαμπερών ροών στους οικισμούς της περιοχής και στις κεντρικές περιοχές των μεγάλων οικισμών (Σπάρτη, Μαγούλα, Μυστράς κλπ.) ➤ Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες στους οικισμούς ➤ Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών)
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης) Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς κ.α. Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων Δημιουργία μικρών χώρων αστικού πρασίνου - Parklets και ανάπτυξη κοινοχρήστων χώρων

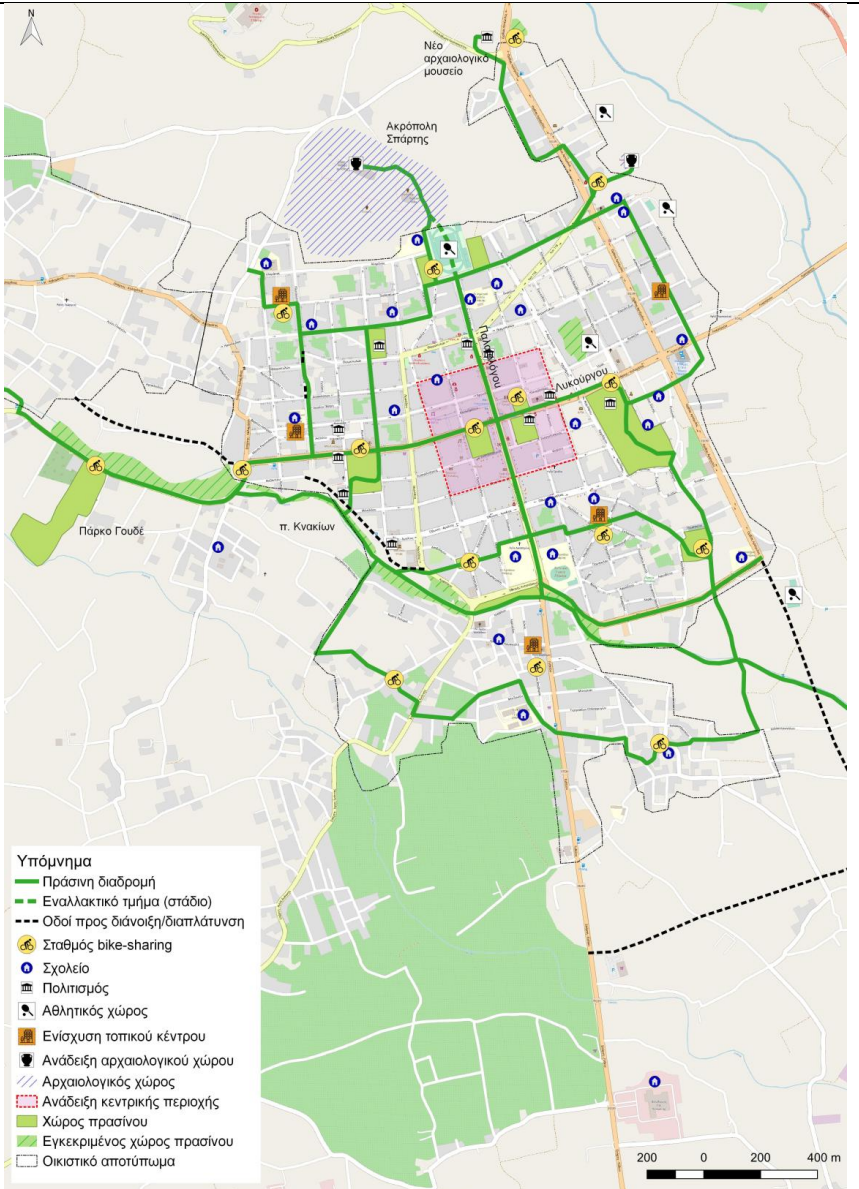
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Οι δρόμοι εκπληρώνουν μια κρίσιμη λειτουργία στη σύγχρονη κοινωνία, παρέχοντας αυξημένη κινητικότητα για ανθρώπους, αγαθά και υπηρεσίες. Έχουν διαδραματίσει βασικό ρόλο στην ευρωπαϊκή πρόοδο και εξακολουθούν να καθοδηγούν την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη. Ωστόσο, οι δρόμοι έχουν ανάγκη συντήρησης για να μπορούν να καλύπτουν τις αυξανόμενες ανάγκες κινητικότητας των ημερών μας. Το παρόν μέτρο καταπιάνεται λοιπόν με τις απαραίτητες ενέργειες συντήρησης σε επιλεγμένες οδούς του δήμου για την αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η ασφαλτόστρωση σε 15 χιλιόμετρα του οδικού δικτύου της πόλης.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X

Χρονοδιάγραμμα	
Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο (2020-2030) λόγω των απαιτούμενων παρεμβάσεων που πρέπει να γίνουν.	
Προεκτίμηση κόστους	300,000.00€ (15 χιλιόμετρα οδικού δικτύου Χ 20,000.00€ ανά χιλιόμετρο)
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου (η χρηματοδότηση αφορά στην αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης)
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου.
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Επίπεδα θορύβου Ικανοποίηση μετακινούμενων Επίπεδο πραγματικής ασφάλειας Αντιληπτή ασφάλεια Κόστος μετακινήσεων
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Μείωση λειτουργικού κόστους οχημάτων ✓ Αύξηση οδικής ασφάλειας ✓ Μείωση του χρόνου μετακινήσεων ✓ Μείωση της ηχορύπανσης
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 40: Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης (8.7)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, και του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Μείωση του θορύβου που παράγεται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία ➤ Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ➤ Επίτευξη βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών οικισμών και πόλων έλξης της περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης (πχ πράσινες διαδρομές, περπατητικές διαδρομές κτλ.) ➤ Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας εντός των οικισμών ➤ Μείωση των διαμπερών ροών στους οικισμούς της περιοχής και στις κεντρικές περιοχές των μεγάλων οικισμών (Σπάρτη, Μαγούλα, Μυστράς κλπ.) ➤ Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες στους οικισμούς ➤ Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής και ικανοποίησης της κοινότητας σχετικά με το οικιστικό περιβάλλον (προστασία παραδοσιακών οικισμών)	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Το παρόν μέτρο στοχεύει στην αξιοποίηση του δημόσιου χώρου για βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου και αύξηση του πρασίνου. Δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάπτυξη κοινόχρηστων χώρων και στην ανάδειξη των διαφόρων τοπικών κέντρων. Συνολικά πρόκειται για ένα μέτρο που επιχειρεί να αλλάξει τη φυσιογνωμία της πόλης μέσα από παρεμβάσεις	

	βιώσιμης αστικής κινητικότητας (απελευθέρωση δημόσιου χώρου και προσθήκη πρασίνου).
Εικόνες - παράδειγμα	
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η ενίσχυση τοπικού κέντρου (αρχικές διαδικασίες ενθάρρυνσης αστικού μετασχηματισμού): αριθμός (5). Στον επόμενο χάρτη μπορούμε να δούμε τα 5 τοπικά κέντρα τα οποία βρίσκονται περιμετρικά της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης.

		
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	X
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό συνδέεται με άλλα μέσα έτσι ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικά και έτσι απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης (2020-2034).		

Προεκτίμηση κόστους	1,000,000.00€ (5 τοπικά κέντρα X 200,000.00€ ανά κέντρο)
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Ιδιωτική πρωτοβουλία. iv. Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ. v. Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων. vi. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. vii. Ειδικοί πόροι συναρμόδιων φορέων κ.α. (η χρηματοδότηση αφορά έργα ανάπτυξης για την ανάδειξη των τοπικών κέντρων της πόλης).
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου, συναρμόδιοι φορείς (*ενδ. Λιμενικό Ταμείο, Εφ. Αρχαιοτήτων, Υπ. Μεταφορών, Υπ. Ανάπτυξης) - Προϋπόθεση η σύμφωνη γνώμη των συναρμόδιων φορέων για αναθεώρηση τοπικών κέντρων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *για την περίπτωση επιπλέον ρυθμίσεων στα τοπικά κέντρα
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Διαθέσιμοι χώροι πεζών Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος Επιχειρηματικότητα Ικανοποίηση μετακινούμενων Βαδισιμότητα Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζοί Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Μερίδιο υποδομών που περιέχουν ράμπες και διαβάσεις τυφλών Αντιληπτή ασφάλεια
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Απελευθέρωση δημόσιου χώρου. ✓ Προσθήκη πρασίνου. ✓ Ενισχύει την κοινωνική ταυτότητα της πόλης-κοινωνική συνοχή. ✓ Βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου.
Χρονική Περίοδος	2020-2034

Πίνακας 41: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (πχ θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο, κτλ)

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (πχ θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο κτλ) (9.1)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Αύξηση/διατήρηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων/MME (Μικρομεσαίες επιχειρήσεις) και βελτίωση της προσπελασιμότητας τους με βιώσιμα μέσα ➤ Εγκατάσταση και λειτουργία ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ) Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας Οικονομικά και άλλα κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις (ενδ. διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα, ανταποδοτικές υπηρεσίες για πελάτες που κινούνται με οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Οι εμπορευματικές μεταφορές είναι ενδεχομένως μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες που λαμβάνει χώρα σε μία πόλη, αντικατοπτρίζοντας ένα αξιοσημείωτο ποσοστό των αστικών μετακινήσεων. Μπορεί το ΣΒΑΚ να απευθύνεται κατά κύριο λόγο σε επιβατικές μεταφορές και χρήση του δημόσιου χώρου από πολίτες, ωστόσο δεν παραμερίζει την σπουδαιότητα των εμπορευματικών μεταφορών και την αναγκαιότητα για ένα ολοκληρωμένο και βιώσιμο σύστημα τροφοδοσίας αλλά και την ενίσχυση των επιχειρήσεων που εμπλέκονται σε δραστηριότητες διανομής προϊόντων. Επομένως, η εν λόγω κατηγορία συνιστά ένα βασικό άξονα του ΣΒΑΚ και εναρμονίζεται με τα	

	υπόλοιπα μέτρα. Μάλιστα, η υλοποίηση μέτρων και παρεμβάσεων που ενθαρρύνουν τη βιώσιμη κινητικότητα θα λειάνει το έδαφος και για τις εμπορευματικές φορές. Στο πλαίσιο αυτό προτείνονται επιμέρους μέτρα και κίνητρα για την υποστήριξη της εμπορευματικής διάστασης των μεταφορών στην πόλη της Σπάρτης	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας στο κέντρο της πόλης.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης (2020-2026) καθώς αφορά τη δημιουργία ενός έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας.		
Προεκτίμηση κόστους	100,000.00€ (1 μονάδα X 100,000.00€)	
Πηγές	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης.	

χρηματοδότησης	ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. iv. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας. v. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. vi. Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα (ενδ. Αντ. Τρίτσης) κ.α (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων).
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *στην περίπτωση που προτείνεται παράλληλα και περιοχή ελέγχου τροφοδοσίας και θέσεις τροφοδοσίας
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Εγκατάσταση έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας και περιοχή εξυπηρέτησής του
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου. ✓ Βελτίωση των εμπορευματικών μεταφορών.
Χρονικός Ορίζοντας	2020-2034

Πίνακας 42: Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας (9.2)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Αύξηση/διατήρηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων/MME (Μικρομεσαίες επιχειρήσεις) και βελτίωση της προσπελασιμότητας τους με βιώσιμα μέσα ➤ Εγκατάσταση και λειτουργία ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας (διαχείρισης και ελέγχου) (ενδ. θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο κτλ) Οικονομικά και άλλα κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις (ενδ. διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα, ανταποδοτικές υπηρεσίες για πελάτες που κινούνται με οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Οι εμπορευματικές μεταφορές είναι ενδεχομένως μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες που λαμβάνει χώρα σε μία πόλη, αντικατοπτρίζοντας ένα αξιοσημείωτο ποσοστό των αστικών μετακινήσεων. Μπορεί το ΣΒΑΚ να απευθύνεται κατά κύριο λόγο σε επιβατικές μεταφορές και χρήση του δημόσιου χώρου από πολίτες, ωστόσο δεν παραμερίζει την σπουδαιότητα των εμπορευματικών μεταφορών και την αναγκαιότητα για ένα ολοκληρωμένο και βιώσιμο σύστημα τροφοδοσίας αλλά και την ενίσχυση των επιχειρήσεων που εμπλέκονται σε δραστηριότητες διανομής προϊόντων. Επομένως, η εν λόγω κατηγορία συνιστά ένα βασικό άξονα του ΣΒΑΚ και εναρμονίζεται με τα υπόλοιπα μέτρα. Μάλιστα, η υλοποίηση μέτρων και παρεμβάσεων που ενθαρρύνουν τη βιώσιμη κινητικότητα θα λειάνει το έδαφος και για τις εμπορευματικές φορές. Στο πλαίσιο αυτό προτείνονται επιμέρους μέτρα και κίνητρα για την υποστήριξη της εμπορευματικής διάστασης των μεταφορών στην πόλη της Σπάρτης	
Εικόνες -		

παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η δημιουργία τριών μικρών αστικών συστημάτων εφοδιαστικής αλυσίδας κατά την διάρκεια της 15ετίας του ΣΒΑΚ.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης (2020-2030) 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		
Προεκτίμηση κόστους	1,500,000.00€ (3 κέντρα εφοδιαστικής αλυσίδας X 500,000.00€ ανά κέντρο)	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα.	

	iii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. iv. Ιδιωτική πρωτοβουλία. v. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α. (η χρηματοδότηση αφορά σε έργα κατασκευής μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας).
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου, Ιδιωτική πρωτοβουλία - Σύμφωνη γνώμη μεταφορικών εταιρειών, Εμπορ. Επιμελητηρίου.
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Εγκατάσταση έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας και περιοχή εξυπηρέτησής του Επιχειρηματικότητα
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Βελτίωση των εμπορευματικών μεταφορών.
Χρονικός Ορίζοντας	2020-2034

Πίνακας 43: Οικονομικά και άλλα κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις (ενδ. διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα, ανταποδοτικές υπηρεσίες για πελάτες που κινούνται με οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον)

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Οικονομικά και άλλα κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις (ενδ. διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα, ανταποδοτικές υπηρεσίες για πελάτες που κινούνται με οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον) (9.3)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Αύξηση/διατήρηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων/MME (Μικρομεσαίες επιχειρήσεις) και βελτίωση της προσπελασιμότητας τους με βιώσιμα μέσα ➤ Εγκατάσταση και λειτουργία ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης) Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ) Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς κ.α. Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας (διαχείρισης και ελέγχου) (ενδ. θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο κτλ) Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	

	κίνητρο	X
Γενική περιγραφή μέτρου	Λόγω των πολλών παραμέτρων που συνδέονται με την υπερβολική χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων, οι οποίες γίνονται αισθητές όχι μόνο από τους οδηγούς των αυτοκινήτων αλλά από την κοινωνία στο σύνολο της, υπάρχουν εταιρίες οι οποίες σκέφτονται την λύση των βιώσιμων εναλλακτικών μετακίνησης για να κάνουν διανομή των αγαθών τους. Γι' αυτό τον λόγο οι δημοτικές αρχές σκέφτονται την ανάπτυξη πολιτικών κινήτρων, με διευκολύνσεις ή επιβραβεύσεις προς τις εταιρίες που βασίζονται στην βιώσιμη κινητικότητα, έτσι ώστε να ωθήσουν και άλλες εταιρίες να κάνουν χρήση βιώσιμων μέσων μεταφορών.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η παροχή κινήτρων της τάξεως των 40,000 ευρώ για την διάθεση τους προς εταιρίες του δήμου που κάνουν διανομές με ποδήλατα ή ηλεκτροκίνητα οχήματα.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα		
Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι άμεση (2020-2022) καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης. Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται.		
Προεκτίμηση κόστους	40,000.00€ (1 μονάδα X 40,000.00€)	

Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. (η χρηματοδότηση αφορά στην παροχή οικονομικών κινήτρων).
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς.
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Επίπεδο χρήσης ορυκτών καυσίμων Επιχειρηματικότητα Επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών, συμπερ. προγραμμάτων ενοικίασης ποδηλάτων, επιδοτήσεων για προγράμματα κλπ.
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Πρωθεί την βιώσιμη κινητικότητα.
Χρονικός Ορίζοντας	2020-2034

Πίνακας 44: Ανάπτυξη δράσεων ενίσχυσης ποδηλατικού τουρισμού

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Ανάπτυξη δράσεων ενίσχυσης ποδηλατικού τουρισμού (2.)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Διαχείριση εποχικότητας στις μετακινήσεις - Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης επισκεπτών με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας τους ➤ Ανάπτυξη ειδικών διαδρομών ενδιαφέροντος (διαδρομές ποδηλατικές, περιπατητικές, δημόσιας συγκοινωνίας) ➤ Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης) Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ) Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταίων κ.α. (κοινό με 2.2.7) Ανάδειξη αρχαιολογικού χώρου Σπάρτης με παράλληλη βελτίωση της προσπελασιμότητας του με βιώσιμα μέσα Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές και ποδηλατικές 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)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή	Οι τουριστικές δραστηριότητες χρειάζονται σημαντική και ουσιώδη	

μέτρου	υποστήριξη από το ΣΒΑΚ. Ιδιαίτερα για πόλεις οι οποίες δέχονται σημαντικό αριθμό επισκεπτών είτε για επίσκεψη στη ίδια την πόλη είτε χρησιμοποιούνται ως ενδιάμεσος σταθμός για μετακινήσεις προς άλλα μέρη, η συνεισφορά του ΣΒΑΚ με μία σειρά ειδικών μέτρων είναι ζωτικής σημασίας. Μάλιστα, η διαμόρφωση συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη, θα προσφέρει στους επισκέπτες περισσότερες δυνατότητες για ισότιμη μετακίνηση, χωρίς αποκλεισμούς και εμπόδια. Παράλληλα, τέτοιου είδους μέτρα κινούνται και προς μία κατεύθυνση υποστήριξης και των κατοίκων της πόλης, οι οποίοι θα διαμένουν πλέον σε μία περιοχή με αναβαθμισμένη αισθητική και αποδοτικές συγκοινωνίες.	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η ανάπτυξη στρατηγικών καμπάνιας έτσι ώστε οι κάτοικοι και οι τουρίστες να είναι ενημερωμένοι για τις ποδηλατικές διαδρομές που έχει να προσφέρει η πόλη.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα		

Η υλοποίηση αυτού του μέτρου είναι άμεση (2020-2022) και συνδέεται με άλλες παρεμβάσεις οι οποίες θα ξεκινήσουν παράλληλα	
Προεκτίμηση κόστους	50.000€ (1 μονάδα Χ 50.000€ ανά στρατηγική).
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Υπουργείο Τουρισμού (η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη στρατηγικής για τον ποδηλατικό τουρισμό στον Δήμο Σπάρτης)
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Επιχειρηματικότητα Μερίδιο ταξιδιών με ενεργές μετακινήσεις Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται πεζοί Μερίδιο ανθρώπων που μετακινούνται με το ποδήλατο
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Προωθεί την βιώσιμη κινητικότητα. ✓ Βελτιώνει την υγεία των ανθρώπων ✓ Ενδυναμώνει την σχέση μεταξύ ανθρώπων και του μέρους επίσκεψης ✓ Βελτιώνει την επιχειρηματικότητα των τοπικών επιχειρήσεων ✓ Βελτιώνει την ποιότητα του αέρα.
Χρονικός Ορίζοντας	2020-2034

Πίνακας 45: Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές)

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές) (1.6)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Πρωώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Αύξηση περπατήματος ➤ Αύξηση χρήσης ποδηλάτου ➤ Αύξηση χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης και παρακολούθησης κινητικότητας και μεταφορών (ITS) Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand) για οικισμούς δορυφόρους Αξιοποίηση συστήματος ταξί ή άλλων μέσων (πχ mini bus) για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	X
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους για την κάλυψη των αναγκών αυξημένης κινητικότητας των κατοίκων και επισκεπτών.	
Εικόνες - παράδειγμα		

		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η διάθεση ενός ποσού της τάξεως των 150.000 ευρώ για την λειτουργία επιπλέον δρομολογίων και όλων των συσχετιζόμενων που αυτή συνεπάγεται (προσωπικό, καύσιμα, συστήματα υποστήριξης- και ενδεχόμενα την προμήθεια οχημάτων).	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	X
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης (2020-2021) με την προϋπόθεση της άρτιας συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς (ΚΤΕΛ, Δήμος κτλ).		
Προεκτίμηση κόστους	150000€ (1 μονάδα X 150000€).	
Πηγές χρηματοδότησης	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).	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου ΚΤΕΛ	

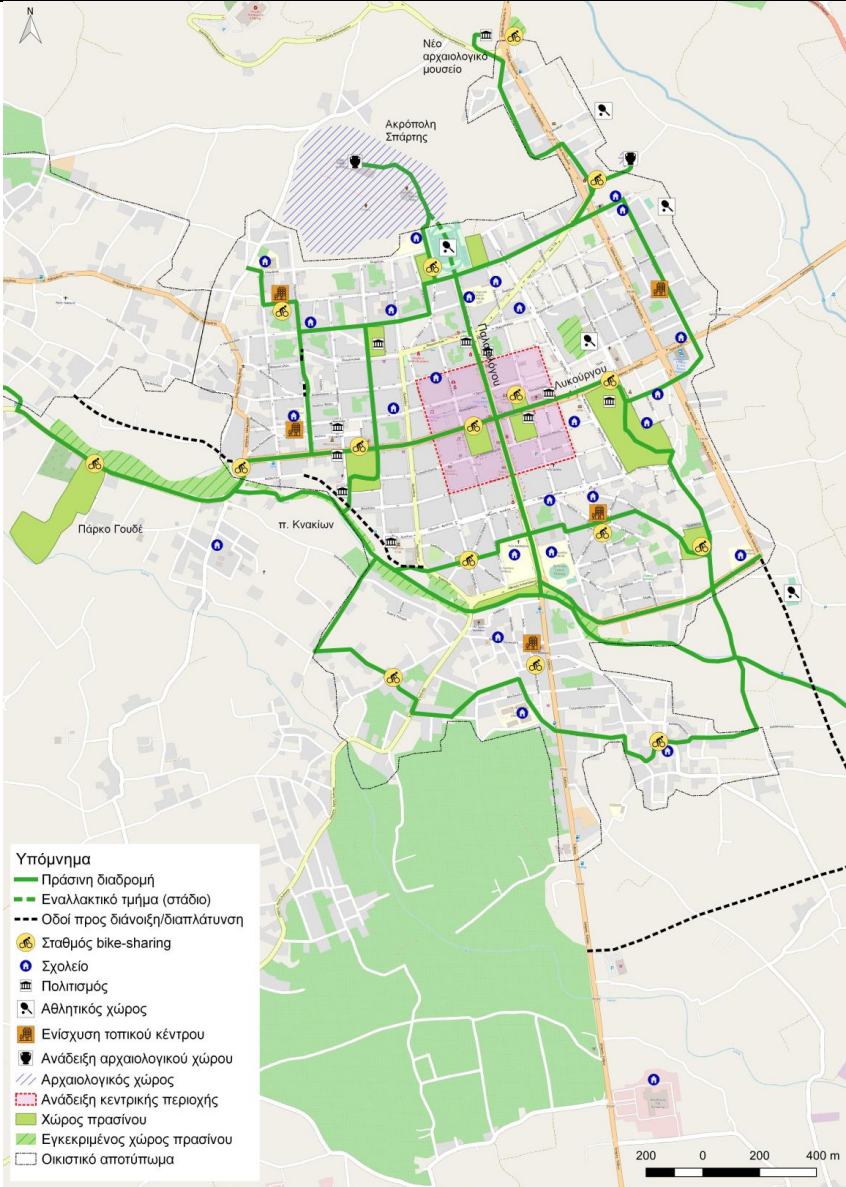
	- Σύμφωνα γνώμη Δήμου, Περιφέρειας και Τροχαίας
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας/δημοτικής (μελλοντικά) συγκοινωνίας Πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Βελτίωση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης ✓ Πιθανή ανανέωση στόλου ✓ Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας
Χρονικός Ορίζοντας	2020-2034

Πίνακας 46: Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α

	Παρατηρήσεις
Τίτλος μέτρου	Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α. (8.2)
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Διαχείριση εποχικότητας στις μετακινήσεις - Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης επισκεπτών με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας τους ➤ Ανάπτυξη ειδικών διαδρομών ενδιαφέροντος (διαδρομές ποδηλατικές, περιπατητικές, δημόσιας συγκοινωνίας) ➤ Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης) Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ) Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή) Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς κ.α. Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση ή οριοθέτηση θέσεων

	στάθμευσης Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης Ανάπτυξη δράσεων ενίσχυσης ποδηλατικού τουρισμού Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές και ποδηλατικές 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)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Οι Πράσινες Διαδρομές με πολιτισμικό χαρακτήρα είναι μια δράση που στοχεύει να ευαισθητοποιήσει τους πολίτες σε θέματα προστασίας και ανάδειξης του πολιτιστικού πλούτου και του φυσικού περιβάλλοντος της χώρας μας, στο πλαίσιο της προαγωγής της βιώσιμης ανάπτυξης. Αυτό το μέτρο είναι συνυφασμένο με προσπάθειες τύπου «Πράσινες Πολιτιστικές Διαδρομές».	
Εικόνες - παράδειγμα		
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπονται τα ακόλουθα: <u>Για ορίζοντα 5ετίας</u> Δημιουργία πράσινων διαδρομών (Μήκος: 6593,8 m)	

	Δημιουργία πράσινης διαδρομής «Μυστράς-Σπάρτη» (Μήκος 8126,47m) <u>Για ορίζοντα 10ετίας</u> Δημιουργία πράσινων διαδρομών (Μήκος: 11552,2m συνολικά, δηλαδή προσθήκη 4958,4m) Δημιουργία πράσινης διαδρομής «Μυστράς-Σπάρτη» (Μήκος 8126,47m-από προηγούμενη χρονική περίοδο) <u>Για ορίζοντα 15ετίας</u> Δημιουργία πράσινων διαδρομών (Μήκος: 15482m συνολικά, δηλαδή προσθήκη 3929,8m) Δημιουργία πράσινης διαδρομής «Μυστράς-Σπάρτη» (Μήκος 8126,47m-από προηγούμενη χρονική περίοδο) Στο παρακάτω χάρτη μπορούμε να δούμε τις πράσινες διαδρομές για ορίζοντα 15ετίας στο δήμο Σπάρτης.
--	--

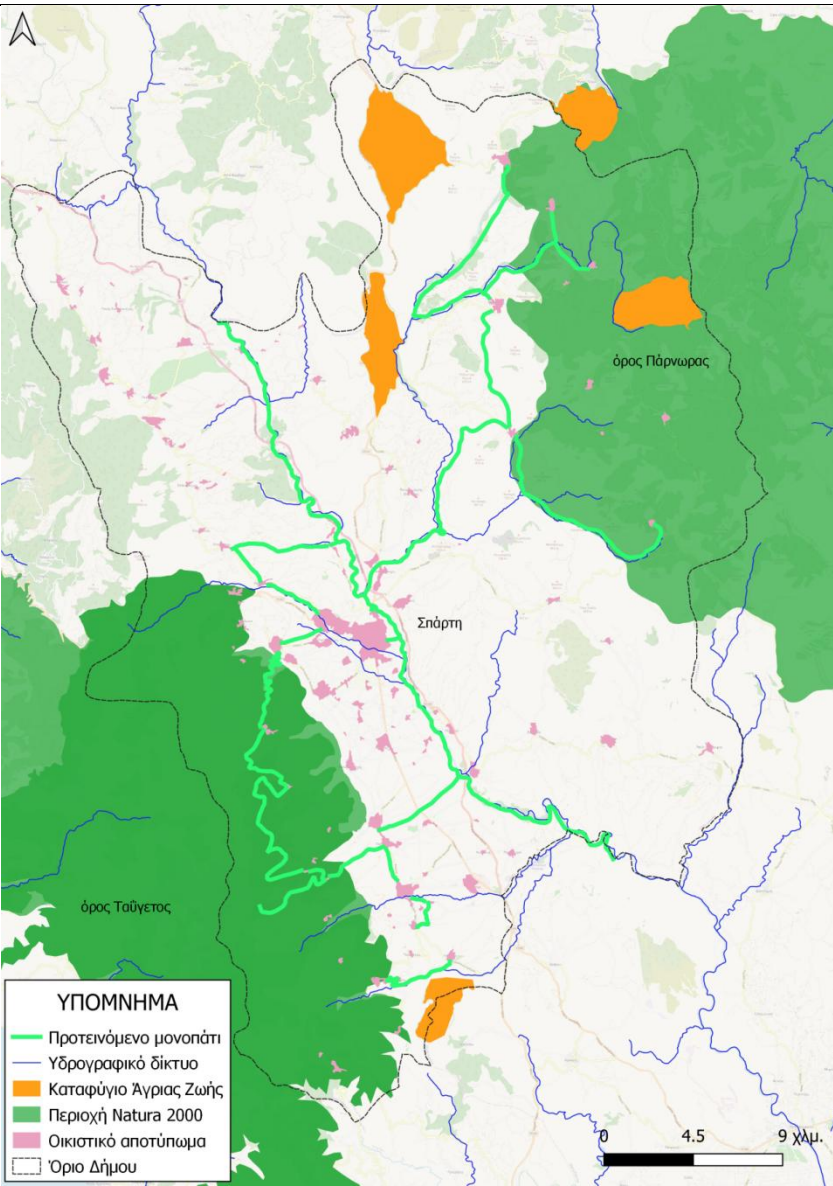
		
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης (2020-2028) και γι' αυτό το λόγο ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών		

και υπηρεσιών.	
Προεκτίμηση κόστους	450,000.00€ (9 χιλιόμετρα οδικού δικτύου X 50000€ ανά χιλιόμετρο).
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης. ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. iii. Πράσινο ταμείο. iv. Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων. v. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27. (η χρηματοδότηση αφορά στην υλοποίησης της προτεινόμενης πράσινης διαδρομής).
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνα γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ).
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Μήκος πράσινων διαδρομών και μονοπατιών Μήκος πράσινων και αρχαιολογικών διαδρομών Μήκος θεματικών διαδρομών
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Βελτίωση της μεταφοράς ποδηλάτων και πεζών ✓ Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας μέσω των ενεργών μετακινήσεων ✓ Ενίσχυση της πολιτιστικής συνείδησης και της ταυτότητας του πολίτη ✓ Προσέλκυση τουριστικών δραστηριοτήτων ✓ Προώθηση της βιωσιμότητας
Χρονικός Ορίζοντας	2020-2034

Πίνακας 47: Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές διαδρομές

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές διαδρομές (2.6)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Διαχείριση εποχικότητας στις μετακινήσεις - Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης επισκεπτών με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας τους ➤ Ανάπτυξη ειδικών διαδρομών ενδιαφέροντος (διαδρομές ποδηλατικές, περιπατητικές, δημόσιας συγκοινωνίας) ➤ Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων (πχ θέσεις στάθμευσης) Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ) Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις Ανάπτυξη δράσεων ενίσχυσης ποδηλατικού τουρισμού Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α. 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)	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	X
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή	Το συγκεκριμένο μέτρο περιλαμβάνει μια σειρά από δράσεις όπως	

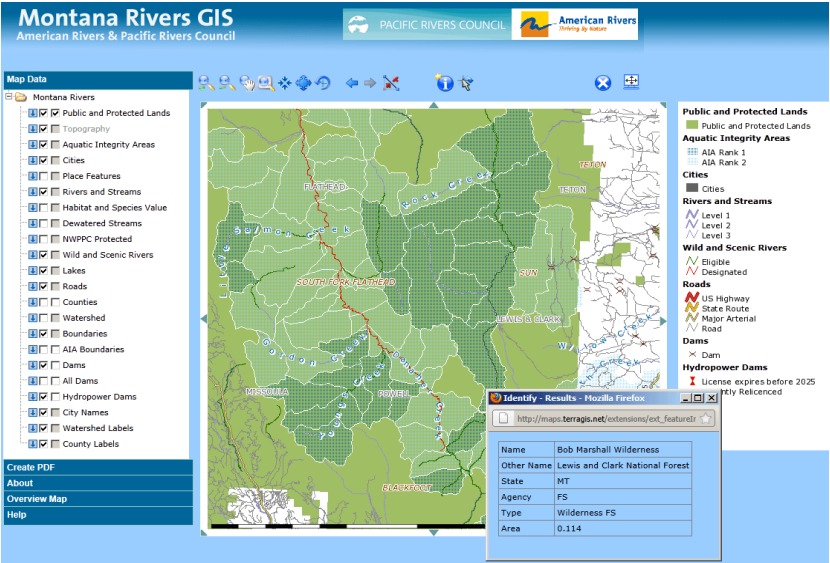
μέτρου	δημιουργία, επέκταση και ανάδειξη πεζοπορικών-περιπατητικών μονοπατιών οι οποίες στοχεύουν στην ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής επέμβασης.
Εικόνες - παράδειγμα	
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος της (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές διαδρομές και μονοπάτια. Πιο συγκεκριμένα για τον χρονικό ορίζοντα 5ετίας έχουμε την δημιουργία μονοπατιών συνολικού μήκους 44976 μέτρα. Το μήκος των μονοπατιών αυξάνεται για τον ορίζοντα 10ετίας σε 99218,5 μέτρα ενώ για τον ορίζοντα 15ετίας φτάνει την μέγιστη τιμή του που ισούται με 158640,9 μέτρα.

	 ΥΠΟΜΝΗΜΑ - Προτεινόμενο μονοπάτι - Υδρογραφικό δίκτυο - Καταφύγιο Άγριας Ζωής - Περιοχή Natura 2000 - Οικιστικό αποτύπωμα - Όριο Δήμου 0 4.5 9 χλμ.	
Απαιτούμενες ενέργειες ωρίμανσης	Μελέτη σκοπιμότητας	
	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	
Χρονοδιάγραμμα		

Η μελέτη και η εκκίνηση 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.	
Προεκτίμηση κόστους	317,280.00€ (158,640 χιλιόμετρα περιπατητικής διαδρομής Χ 2000€ ανά χιλιόμετρο).
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου. (η χρηματοδότηση αφορά στην υλοποίηση των προτεινόμενων περιπατητικών διαδρομών).
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης, Περιφέρεια Πελοποννήσου.
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Μήκος πράσινων διαδρομών και μονοπατιών
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Βελτίωση της ανθρώπινης υγείας μέσω των ενεργών μετακινήσεων ✓ Ενίσχυση της ταυτότητας του πολίτη ✓ Προσέλκυση τουριστικών δραστηριοτήτων ✓ Προώθηση της βιωσιμότητας
Χρονικός Ορίζοντας	2020-2034

Πίνακας 48: 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)

	Παρατηρήσεις	
Τίτλος μέτρου	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) 4.7)	
Προτεραιότητα ΣΒΑΚ	Διαχείριση εποχικότητας στις μετακινήσεις - Προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού	
Στόχοι ΣΒΑΚ	➤ Ανάδειξη σημαντικών πόλων έλξης επισκεπτών με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας τους ➤ Ανάπτυξη ειδικών διαδρομών ενδιαφέροντος (διαδρομές ποδηλατικές, περιπατητικές, δημόσιας συγκοινωνίας) ➤ Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού	
Συνάφεια μέτρου με άλλα μέτρα ΣΒΑΚ	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις Ανάπτυξη δράσεων ενίσχυσης ποδηλατικού τουρισμού Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α. Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές και ποδηλατικές διαδρομές	
Κατηγορία μέτρου	μέτρο / έργο υποδομής	
	μέτρο κανονιστικό, ρύθμιση κ.α.	
	μέτρο στρατηγικής/ πολιτικής κ.α.	
	υπηρεσία διαδικασία:	X
	κίνητρο	
Γενική περιγραφή μέτρου	Η διαδραστική χαρτογράφηση περιλαμβάνει τη χρήση χαρτών που επιτρέπουν μεγέθυνση και σμίκρυνση, περιστροφή γύρω, αναγνώριση συγκεκριμένων χαρακτηριστικών, αναζήτηση υποκείμενων δεδομένων, όπως ανά θέμα ή συγκεκριμένο δείκτη (π.χ. κοινωνική και οικονομική κατάσταση), δημιουργία αναφορών και άλλων μέσων χρήσης ή οπτικοποίησης επιλεγμένων πληροφοριών στο χάρτη. Η διαδραστική	

	χαρτογράφηση χρησιμοποιεί τα γεωγραφικά συστήματα πληροφοριών για την εμφάνιση ακριβών δεδομένων σε έναν χάρτη. Σε αντίθεση με τους στατικούς χάρτες, οι διαδραστικοί χάρτες έχουν το πλεονέκτημα μιας σειράς χαρακτηριστικών που έχουν σχεδιαστεί για να βελτιώνουν την εμφάνιση μεγάλου όγκου πολύπλοκων δεδομένων. Μερικά από αυτά τα χαρακτηριστικά περιλαμβάνουν: ❖ Την δυνατότητα δημιουργίας επιπέδων πληροφοριών που μπορούν να εμφανιστούν ή να κρυφτούν με το πάτημα ενός κουμπιού ❖ Την Προσθήκη πλαισίων κειμένου σε σημεία δεδομένων που εμφανίζονται όταν κάνετε κλικ για να δώσουμε μια γρήγορη περιγραφή ❖ Λειτουργίες μεγέθυνσης (ζουμ) που επιτρέπουν στους χρήστες να επικεντρωθούν είτε στις λεπτομέρειες μιας συγκεκριμένης περιοχής είτε να αποκτήσουν μια γρήγορη επισκόπηση μιας ευρύτερης περιοχής ❖ Τα δεδομένα μπορούν να ενημερωθούν γρήγορα, χωρίς αυτές οι ενημερώσεις να γίνονται αντιληπτές στους χρήστες. ❖ Τα σημεία σε έναν χάρτη μπορούν να συνδεθούν με εξωτερικά υποστηρικτικά έγγραφα, όπως εικόνες, βίντεο ή γραφήματα.				
Εικόνες - παράδειγμα					
Ειδική περιγραφή μέτρου	Για την περίπτωση του δήμου Σπάρτης προβλέπεται η 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. Έτσι ώστε οι άνθρωποι να χρησιμοποιούν αποδοτικότερα τις συγκοινωνίες αλλά και να γνωρίζουν καλύτερα κάποια βασικά (για την καθημερινότητα τους) χαρακτηριστικά της πόλης στην οποία ζούνε ή επισκέπτονται.				
Απαιτούμενες ενέργειες	<table border="1"> <tr> <td>Μελέτη σκοπιμότητας</td><td></td></tr> <tr> <td>Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου</td><td></td></tr> </table>	Μελέτη σκοπιμότητας		Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
Μελέτη σκοπιμότητας					
Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου					

ωρίμανσης	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
	Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας	X
Χρονοδιάγραμμα		
Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία χαρτών για την ενημέρωση των κατοίκων και των επισκεπτών. Η υλοποίηση του μέτρου είναι άμεση και οικονομική		
Προεκτίμηση κόστους	75,000.00€ (1 μονάδα X 75000€)	
Πηγές χρηματοδότησης	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Υπουργείο Τουρισμού iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα. v. Ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α. (η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη διαδραστικών χαρτών και χωρικής βάσης δεδομένων).	
Εμπλεκόμενοι φορείς	Δήμος Σπάρτης , Περιφ. Πελοποννήσου - Συστήνεται η συνεργασία με τοπικούς φορείς (επιμελητήρια, ξενοδόχοι, πάροχοι συγκοινωνιακού έργου κ.α.)	
Δείκτες παρακολούθησης μέτρου	Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας/δημοτικής (μελλοντικά) συγκοινωνίας Ικανοποίηση μετακινούμενων	
Προσδοκώμενα αποτελέσματα από την εφαρμογή του μέτρου	✓ Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής ✓ Αύξηση επιπέδου ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος. ✓ Προώθηση της βιωσιμότητας	
Χρονικός Ορίζοντας	2020-2034	

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 2024 έως και το έτος 2028. Ο μεσοπρόθεσμος ορίζοντας αναφέρεται στην πρώτη 10ετία, δηλαδή έως και το έτος 2034, ενώ ο μακροπρόθεσμος επεκτείνεται μέχρι τη 15ετία. Στην επόμενη σελίδα ο Πίνακας παρουσιάζει τον προγραμματισμό των μέτρων όπως προκύπτουν από τα μέτρα ΣΒΑΚ, που αναφέρθηκαν πριν.

Πίνακας 49: Χρονοδιάγραμμα μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Σπάρτης

Τελικά μέτρα	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
1.1 Ανάπτυξη συστήματος car pooling	1	2	3												
1.2 Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες	1	2													
1.3 Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand) για οικισμούς δορυφόρους	1	2													
1.4 Αξιοποίηση συστήματος ταξί ή άλλων μέσων (πχ mini bus) για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί	1	2													
1.5 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας (παλιές και νέες) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	1	2	3												

1.6 Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές)	1															
2.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, στο κέντρο και σε ευαίσθητες περιοχές	1	2	3													
2.2 Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων	1	2	3	4	5	6										
2.3 Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης	1	2	3	4	5											
2.4 Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή)	1	2	3	4	5	6	7									
2.5 Ανάπτυξη δράσεων ενίσχυσης ποδηλατικού τουρισμού	1	2														
2.6 Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές και ποδηλατικές διαδρομές	1	2	3	4	5	6										
3.1 Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ)	1	2	3													

4.1 Οργανωμένες πρωτοβουλίες τροχονομικής επιτήρησης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
4.2 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
4.3 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού για προώθηση μέτρων που αναβαθμίζουν το δημόσιο (οδικό ή μη χώρο)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
4.4 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
4.5 Κίνητρα σε ειδικές ομάδες πληθυσμού για χρήση βιώσιμων μέσων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
4.6 Διοργάνωση εκδηλώσεων στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής και σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών και σε ειδικές ομάδες πληθυσμού (π.χ. επαγγελματίες οδηγοί, τροφοδιανομείς)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
4.7 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών	1	2													

πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)															
5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας και εξηλεκτρισμός δημοτικού στόλου οχημάτων	1	2	3	4	5										
5.2 Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1	2	3												
6.1 Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας	1	2													
6.2 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
6.3 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS)	1	2	3												

6.4 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές	1	2	3													
6.5 Μονοδρόμηση οδών	1	2														
6.6 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	1	2	3	4	5	6	7									
6.7 Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς	1	2	3	4	5	6	7									
6.8 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	1	2	3	4	5											
6.9 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	1	2	3													

6.10 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
6.11 Αναβάθμιση/ Διάνοιξη οδών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
6.12 Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	1	2	3												
7.1 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	1	2	3												
7.2 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	1	2	3	4											
8.1 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (συμπ. πεζοδρομήσεων παροδικών ή μόνιμων) σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

8.2 Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α.	1	2	3	4	5	6	7	8								
8.3 Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	1	2	3	4	5	6	7	8								
8.4 Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης με γνώμονα τις μετακινήσεις και την ανάδειξη δημοσίου χώρου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
8.5 Δημιουργία μικρών χώρων αστικού πρασίνου - Parklets και ανάπτυξη κοινοχρήστων χώρων	1	2	3	4	5	6										
8.6 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						
8.7 Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	

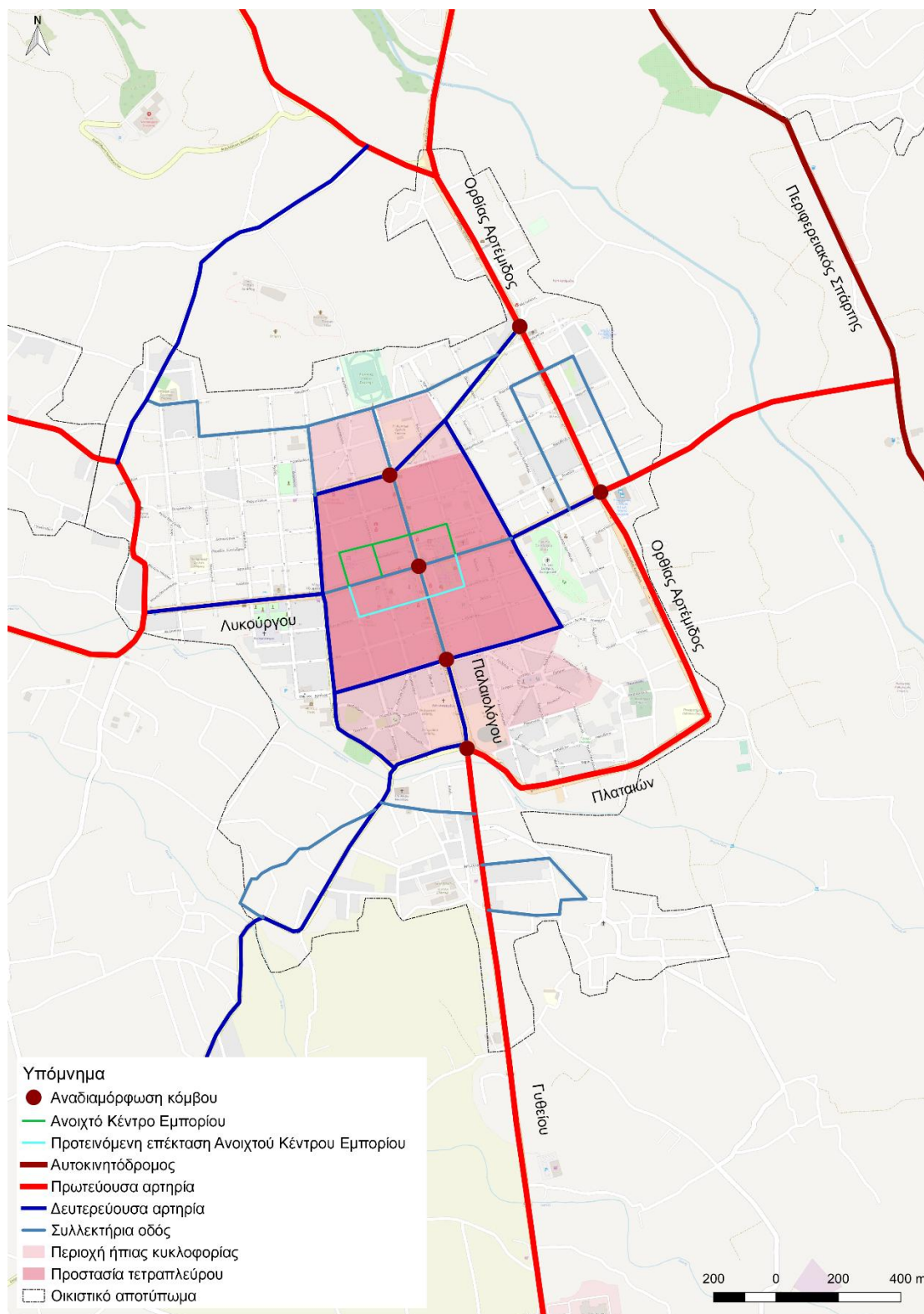
9.1 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας (διαχείρισης και ελέγχου) (ενδ. θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο κτλ)	1	2	3	4	5	6									
9.2 Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10					
9.3 Οικονομικά και άλλα κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις (ενδ. διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα, ανταποδοτικές υπηρεσίες για πελάτες που κινούνται με οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
10.1 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1	2													
10.2 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση ή οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10					

Συνοπτική περιγραφή χρονικής υλοποίησης των μέτρων του επιλεγμένου σεναρίου

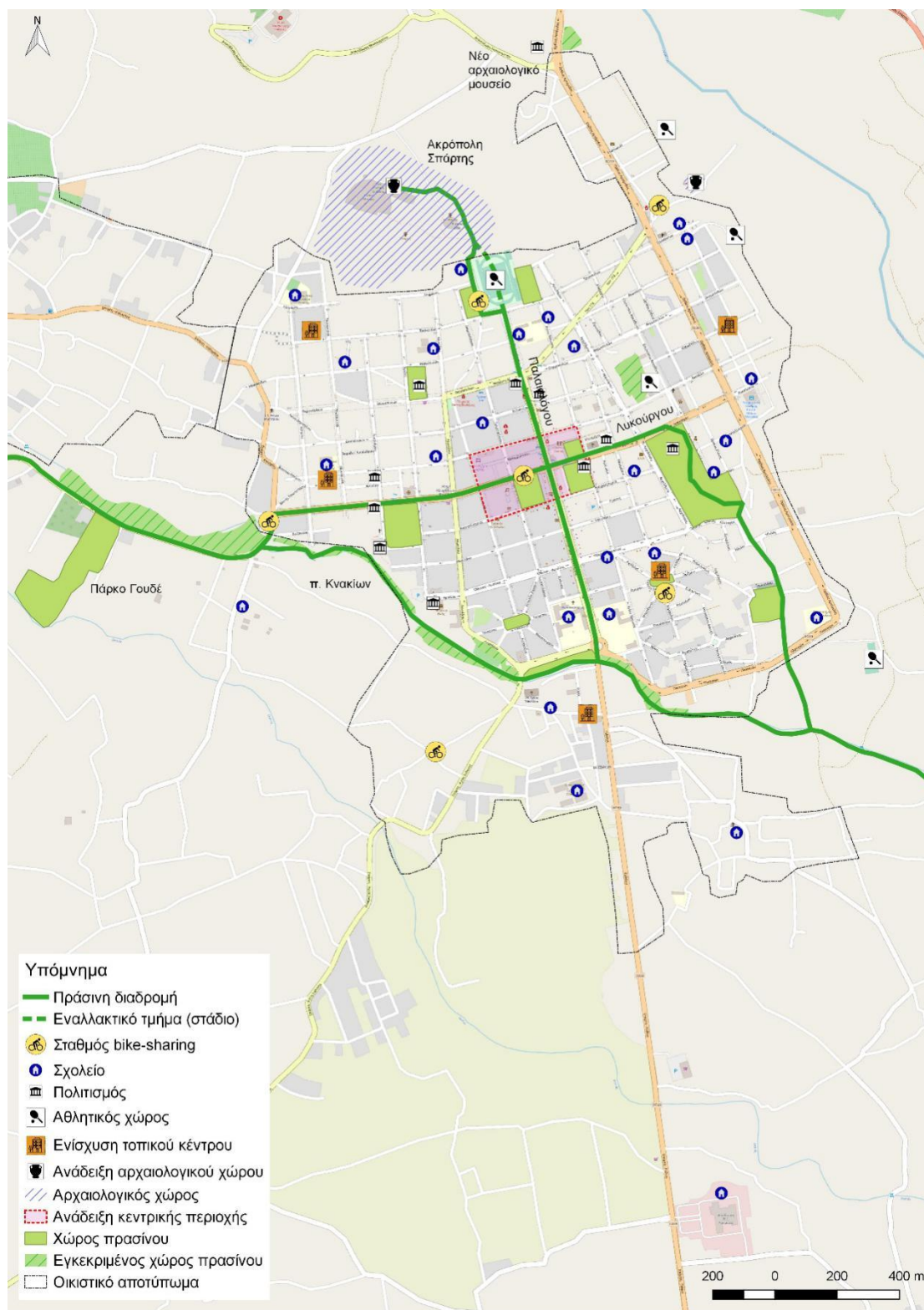
5ετία

- Νέα Ιεράρχηση Σπάρτης:
 - ο Πρωτεύουσα αρτηρία: Γυθείου, Πλαταιών, Ορθίας Αρτέμιδος, ΕΟ Καλαμάτας-Σπάρτης, ΕΟ Σπάρτης-Μυστράς (μέσω Παλαιολόγιου) και επέκταση Λυκούργου προς περιφερειακό Σπάρτης
 - ο 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)
 - ο 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), Ωραίας 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 (Έκταση: 671, 3 στρ.)
- Προστασία τετραπλεύρου (Έκταση: 382,4 στρ.,)
- Επέκταση Ανοιχτού 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 (7)
- Ελεγχόμενη στάθμευση τύπου Α-επισκέπτες στην οδό Λυκούργου (μήκος 624,44m)
- Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης τύπου Β-κάτοικοι και επισκέπτες (Έκταση: 382,4 στρ.)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών (Μήκος: 6593,8 m)

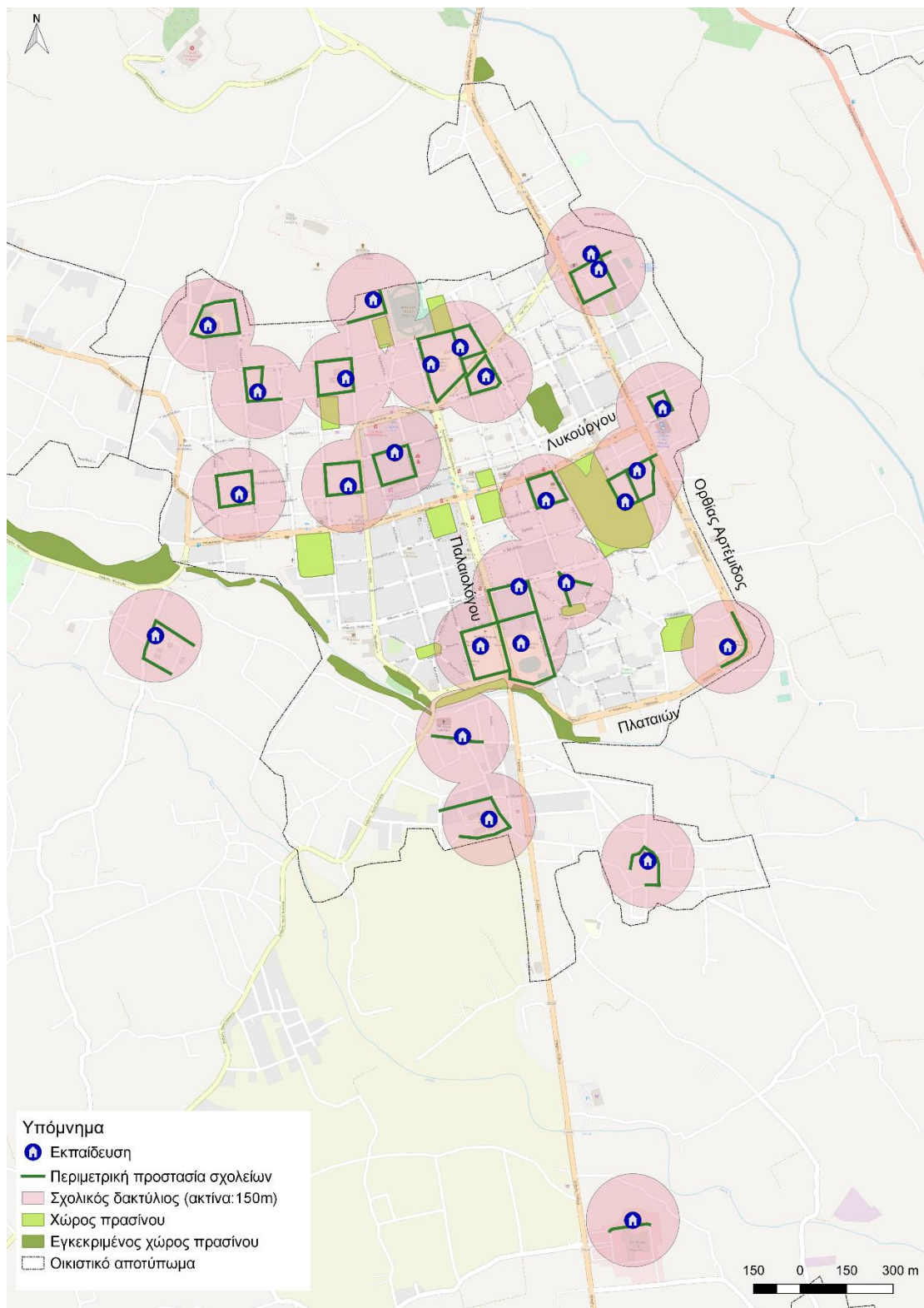
- Σταθμοί bike-sharing: αριθμός (8), εκ των οποίων 1 σταθμός χωροθετείται στον οικισμό του Μυστρά και 1 σταθμός έξω από τον αρχαιολογικό χώρο του Μυστρά
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας (Έκταση: 1606,9 στρ.)
- Πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις (μόνιμες ή παροδικές) έξω από σχολεία (Μήκος: 8931m)
- 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)



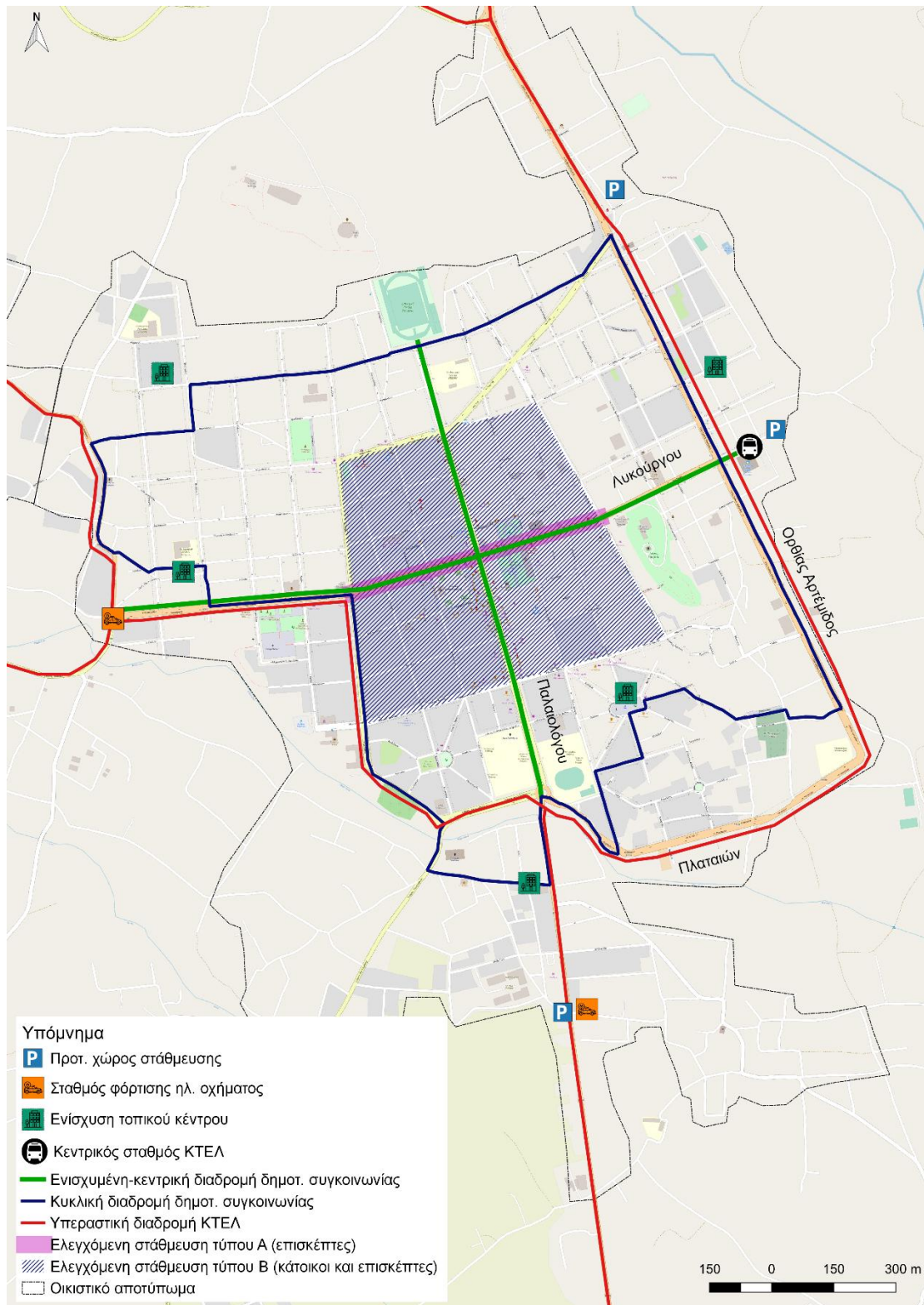
Χάρτης 1: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (5ετία)



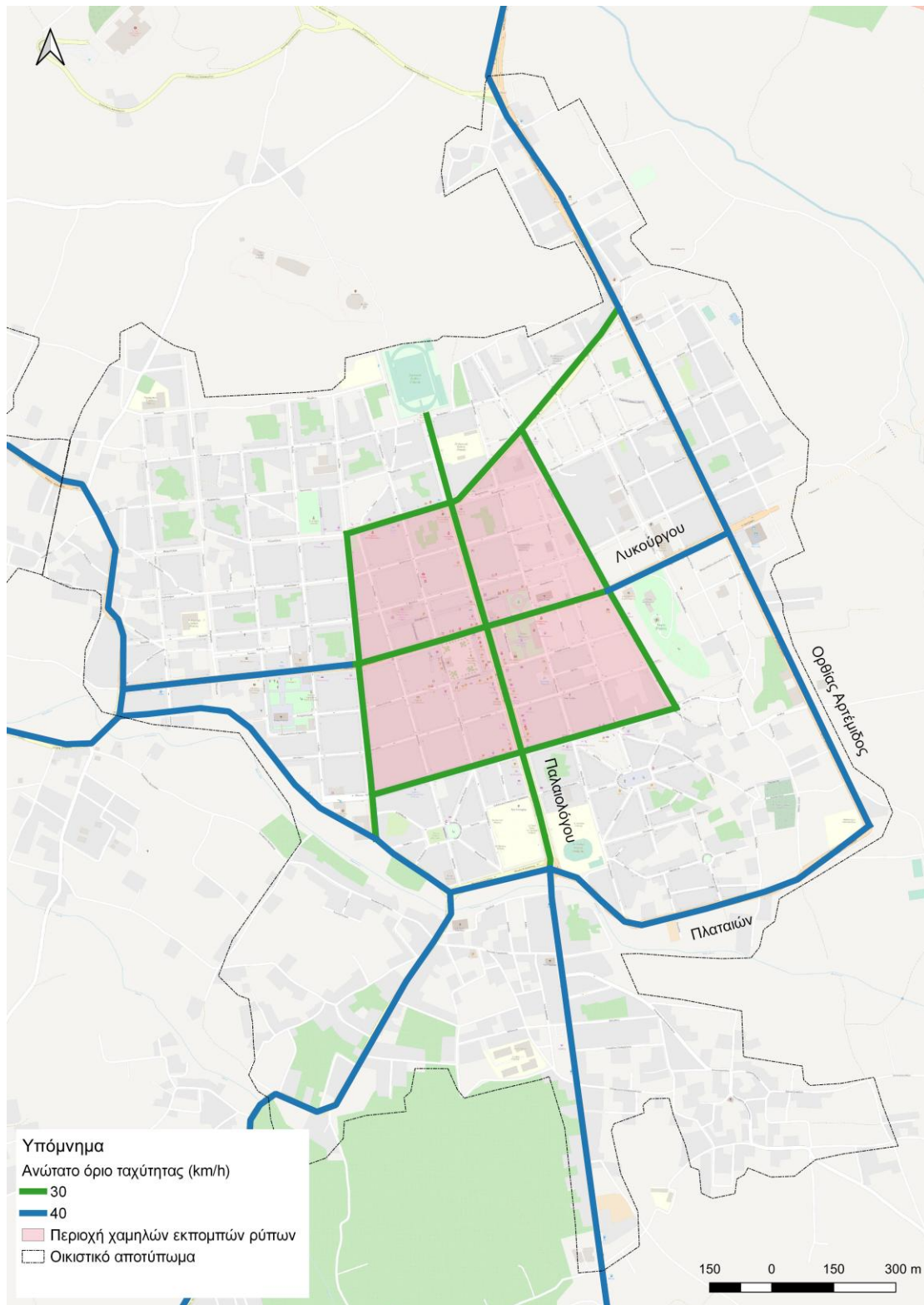
Χάρτης 2: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές, σταθμοί bike-sharing και κεντρικές περιοχές (5ετία)



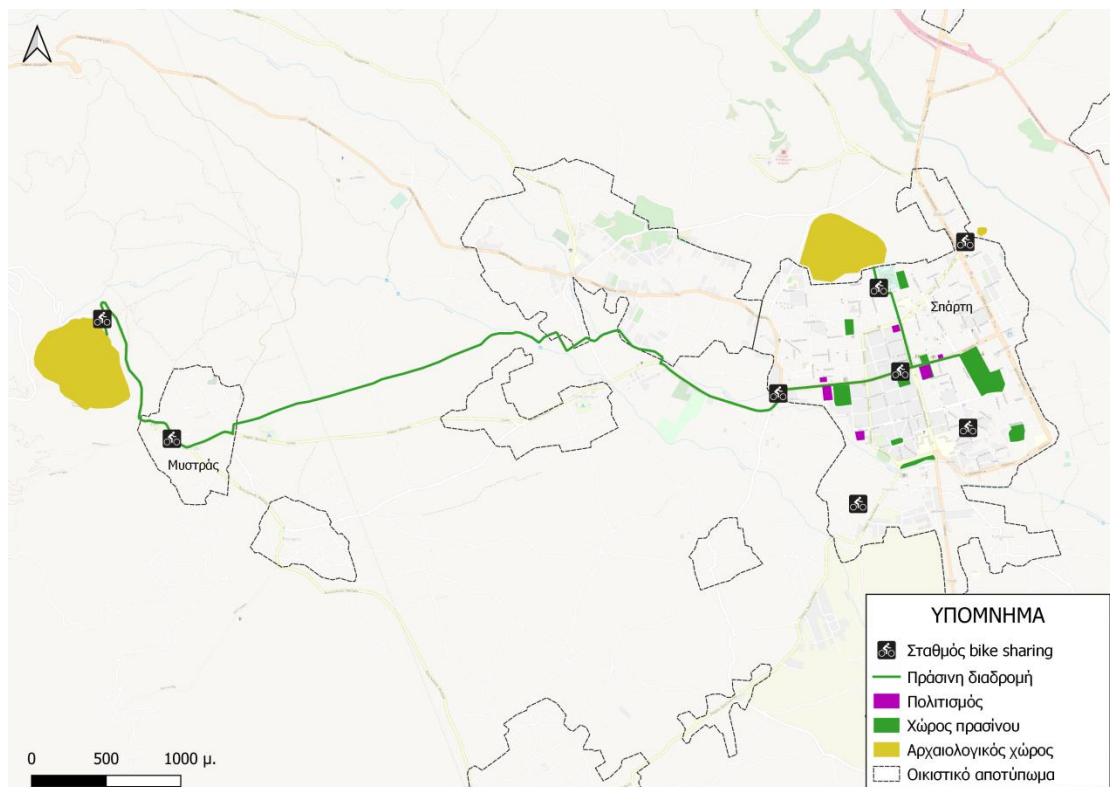
Χάρτης 3: Προστασία σχολείων και σχολικοί δακτύλιοι (5ετία)



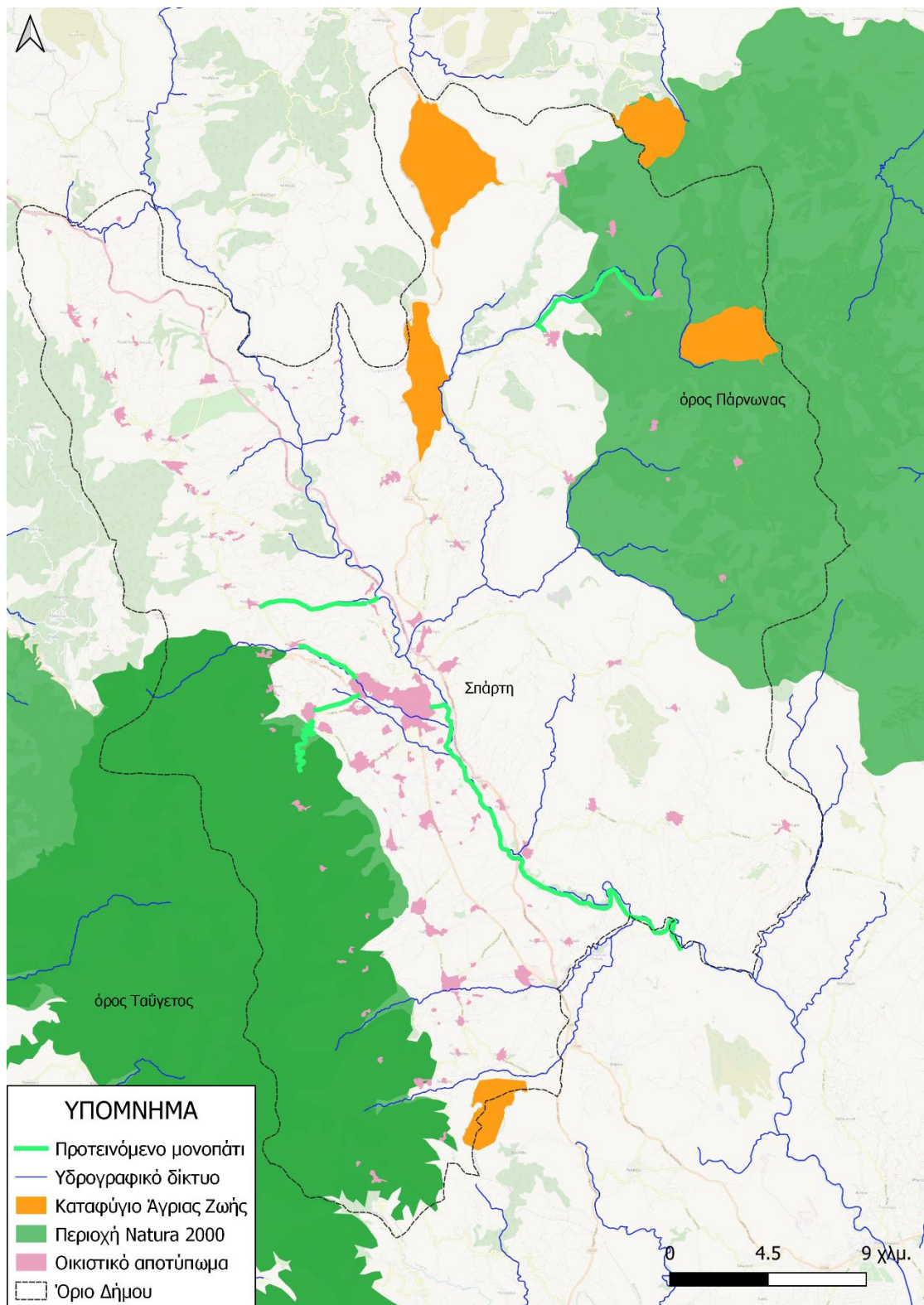
Χάρτης 4: Δημόσια συγκοινωνία, περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (5ετία)



Χάρτης 5: Μείωση ταχύτητας και περιοχή χαμηλών εκπομπών αερίων ρύπων (Setif)



Χάρτης 6: Προτεινόμενη πράσινη διαδρομή Μυστράς-Σπάρτη (5ετία)

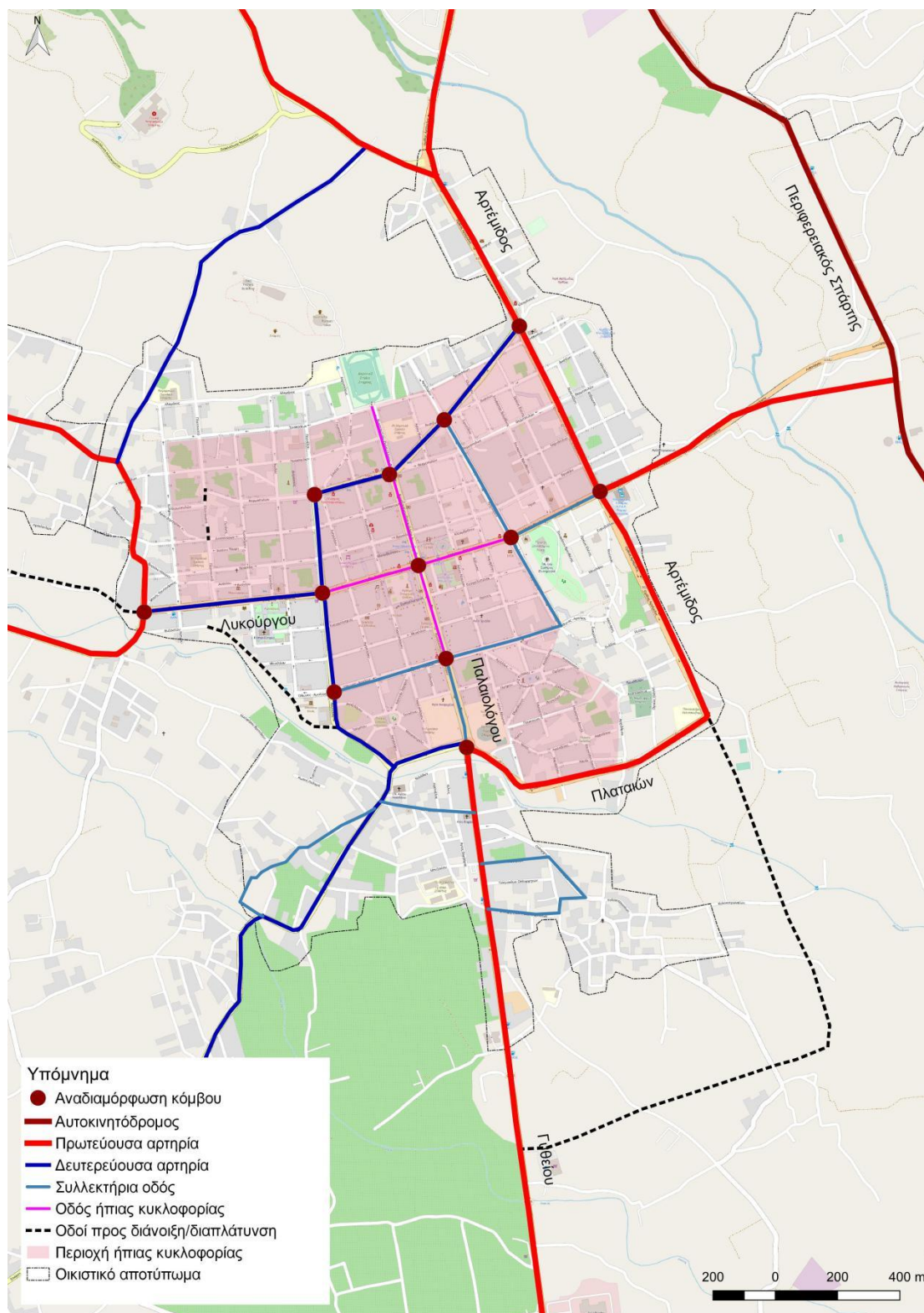


Χάρτης 7: Προτεινόμενα μονοπάτια (5ετία)

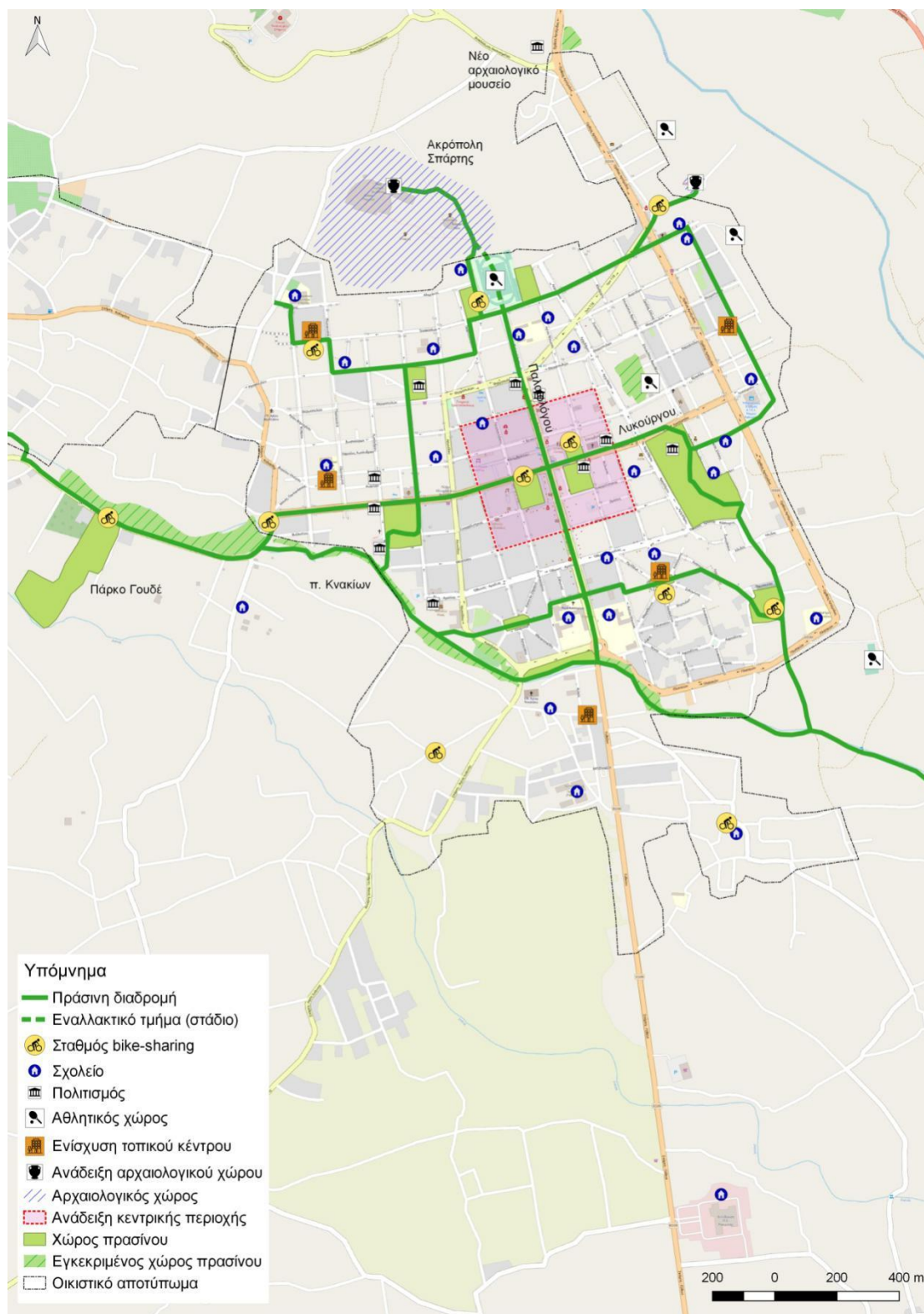
10ετία

- Νέα Ιεράρχηση Σπάρτης:
 - ο Πρωτεύουσα αρτηρία: Γυθείου, Πλαταιών, Ορθίας Αρτέμιδος, ΕΟ Καλαμάτας-Σπάρτης, ΕΟ Σπάρτης-Μυστράς (μέσω Παλαιολόγιου) και επέκταση Λυκούργου προς περιφερειακό Σπάρτης
 - ο 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
 - ο 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)
 - ο 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 (Έκταση: 1464,13 στρ. συνολικά, δηλαδή προσθήκη 792,83 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 (12), δηλαδή 6 νέοι
- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης: συνολικός αριθμός (10), δηλαδή 3 νέοι
- Ελεγχόμενη στάθμευση τύπου Α-επισκέπτες στην οδό Λυκούργου (μήκος 624,44m)
- Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης τύπου Β-κάτοικοι και επισκέπτες (Έκταση: 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

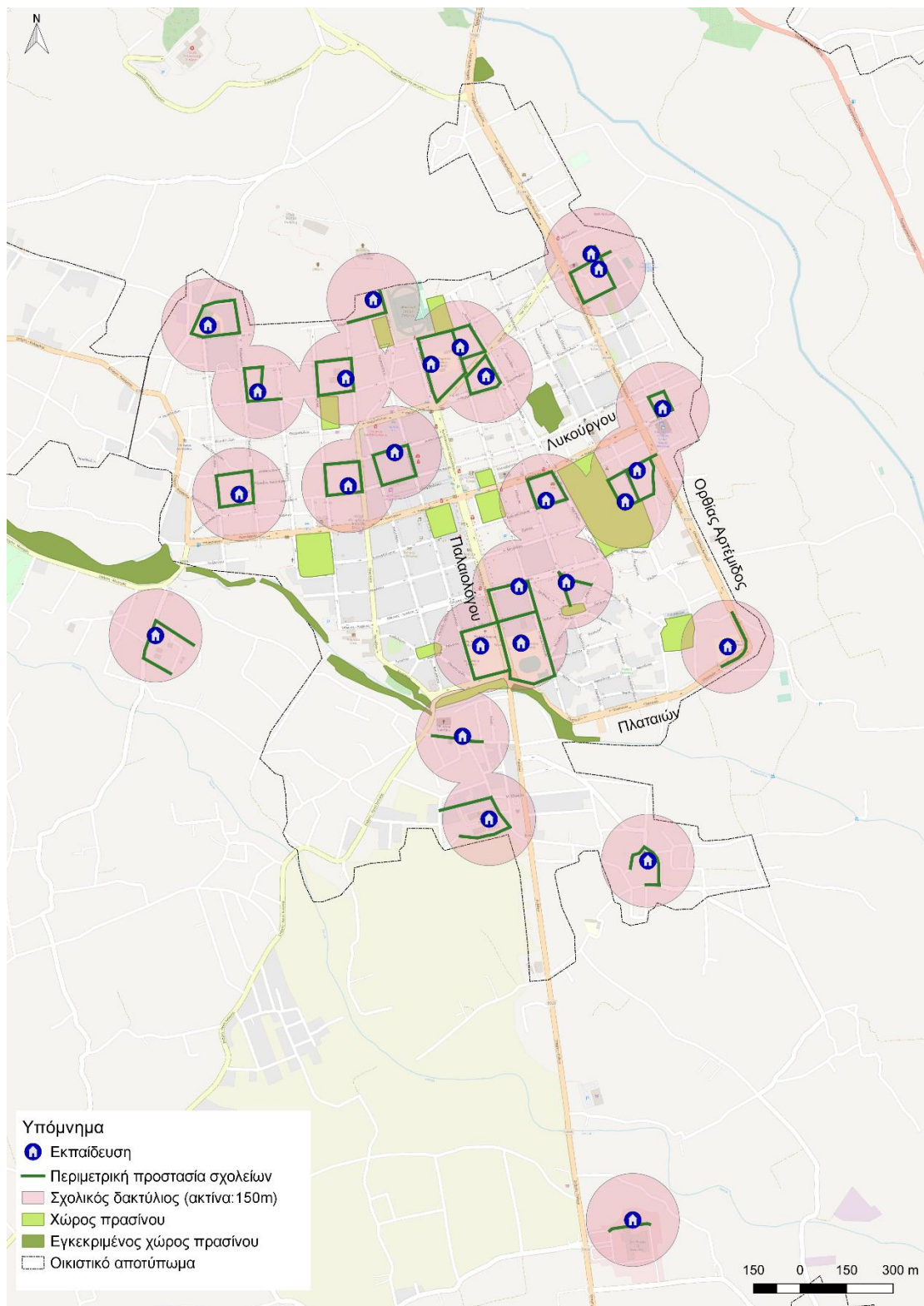
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας (Έκταση: 1606,9 στρ.-από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις (μόνιμες ή παροδικές) έξω από σχολεία (Μήκος: 8931m-από προηγούμενη χρονική περίοδο)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: συνολικός αριθμός (5), δηλαδή 3 νέοι
- 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)



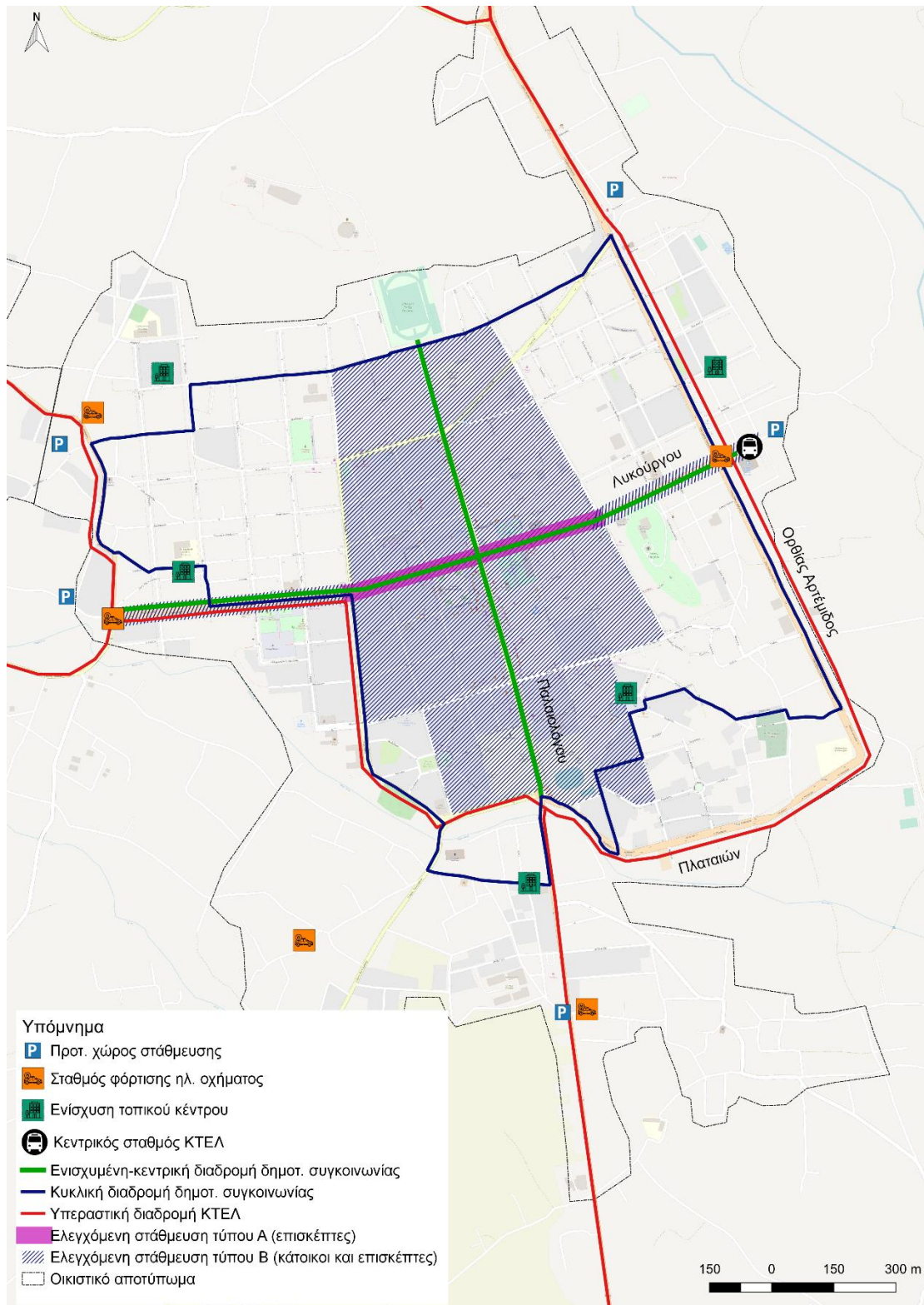
Χάρτης 8: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (10ετία)



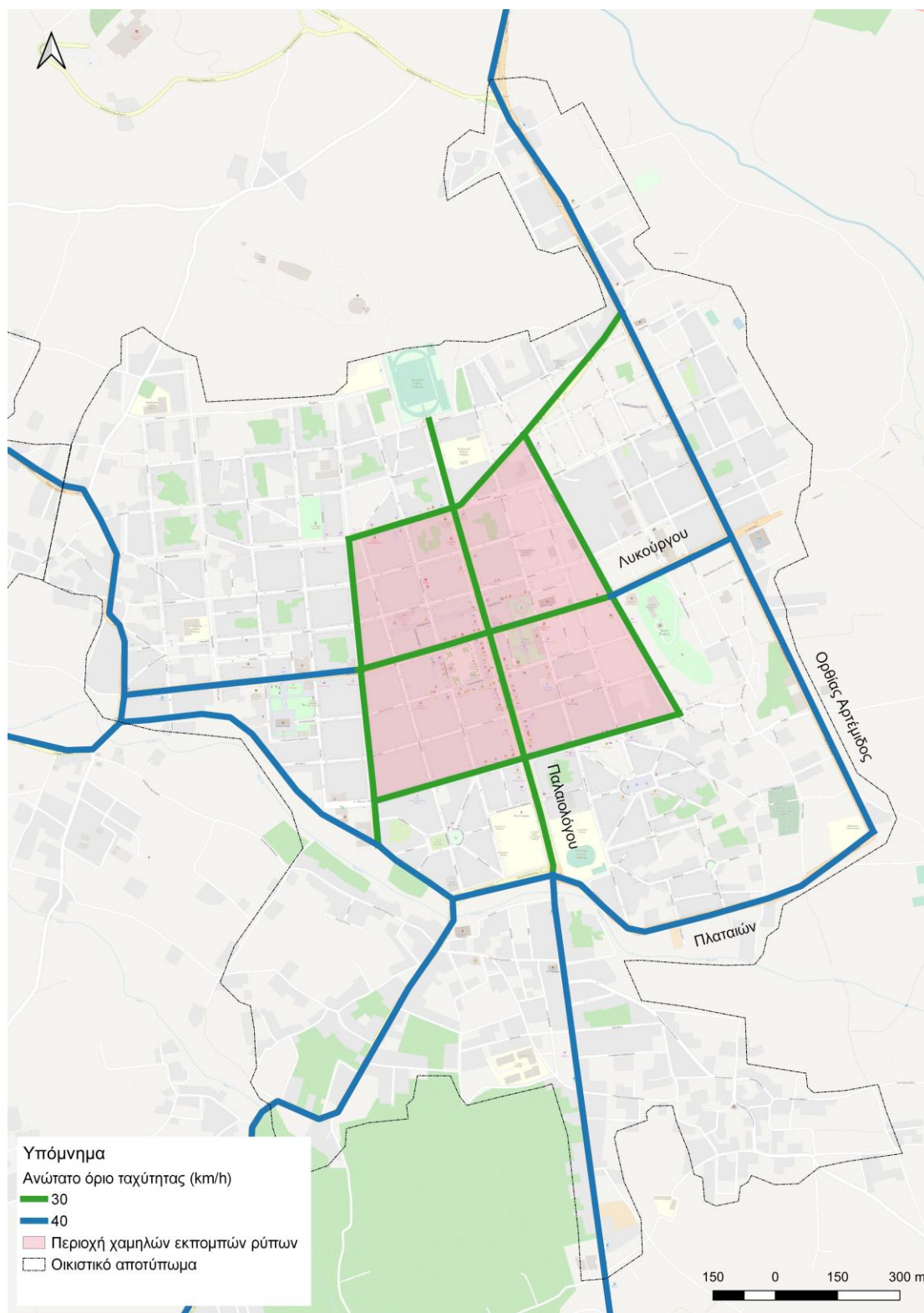
Χάρτης 9: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές, σταθμοί bike-sharing και κεντρικές περιοχές (10ετία).



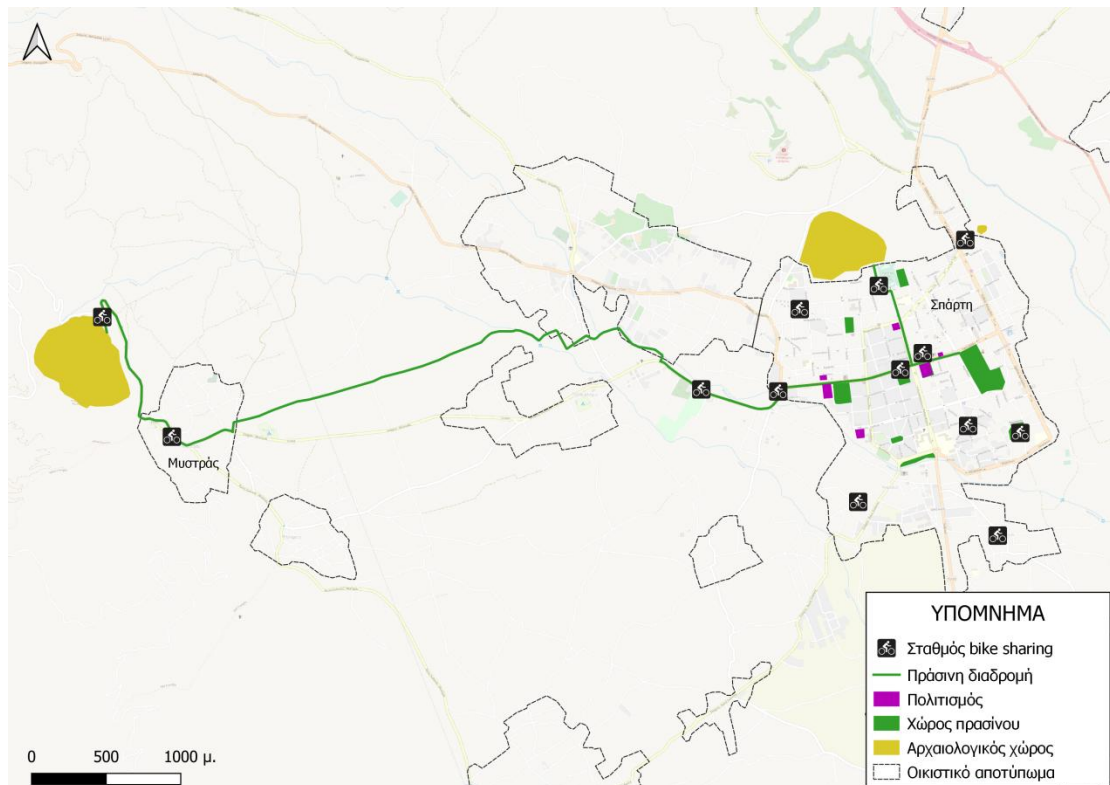
Χάρτης 10: Προστασία σχολείων και σχολικοί δακτύλιοι (10ετία)



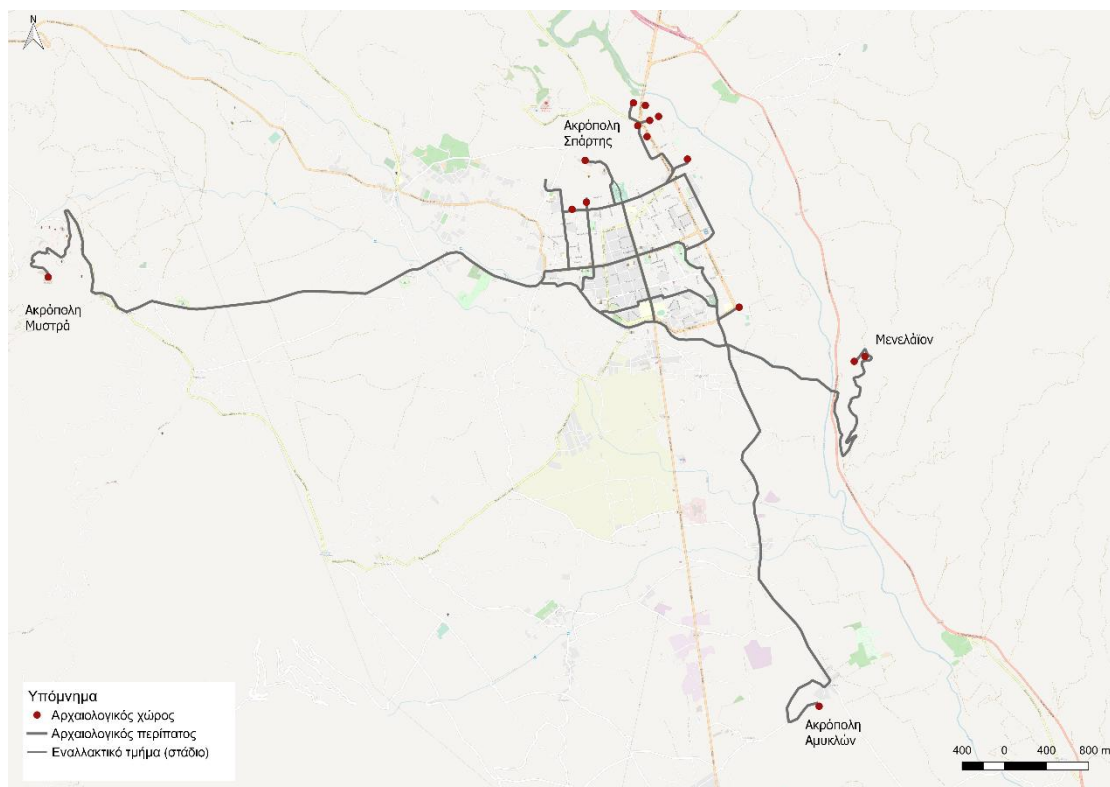
Χάρτης 11: Δημόσια συγκοινωνία, περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (10ετία)



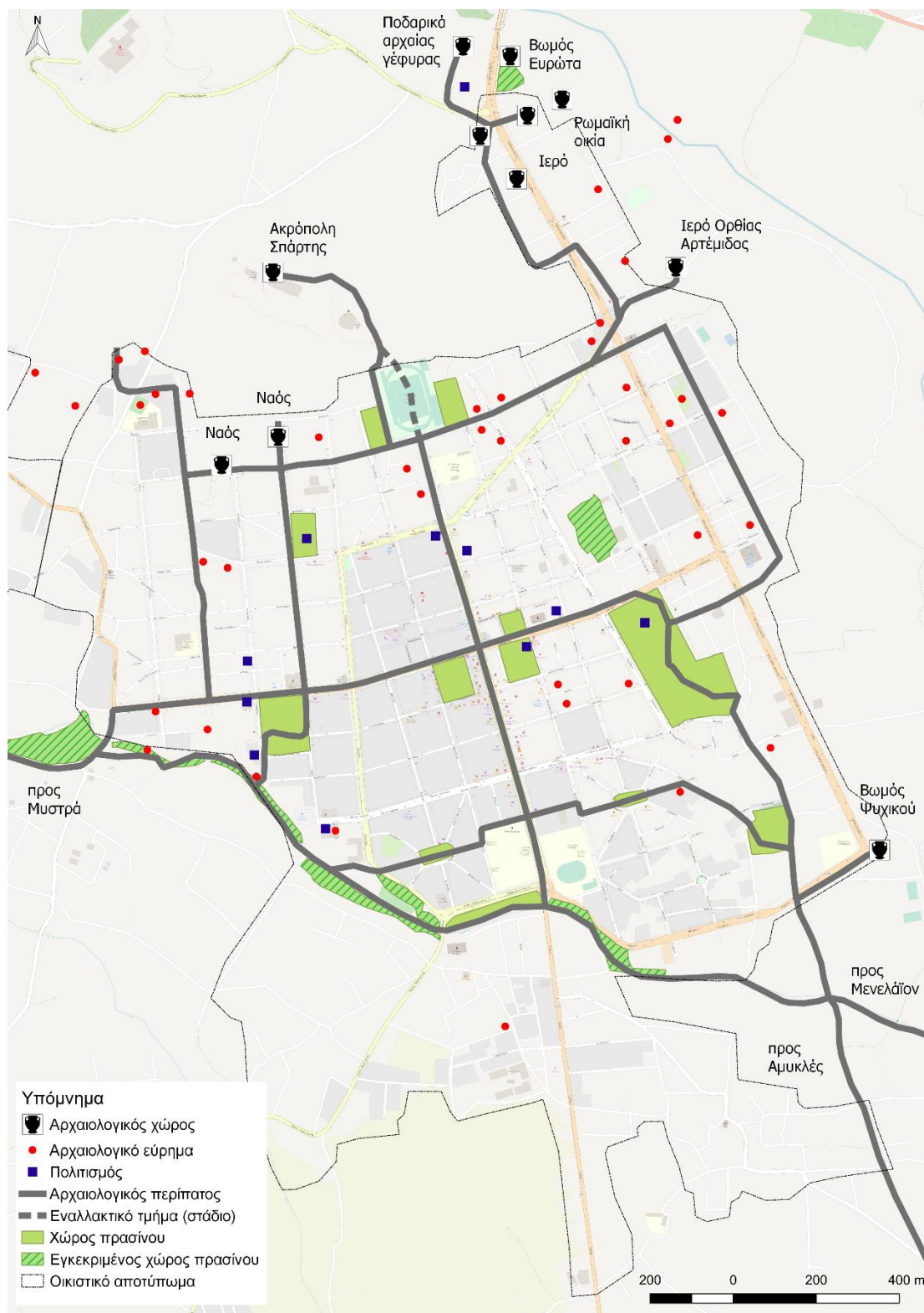
Χάρτης 12: Μείωση ταχύτητας και περιοχή χαμηλών εκπομπών αερίων ρύπων (10ετία)



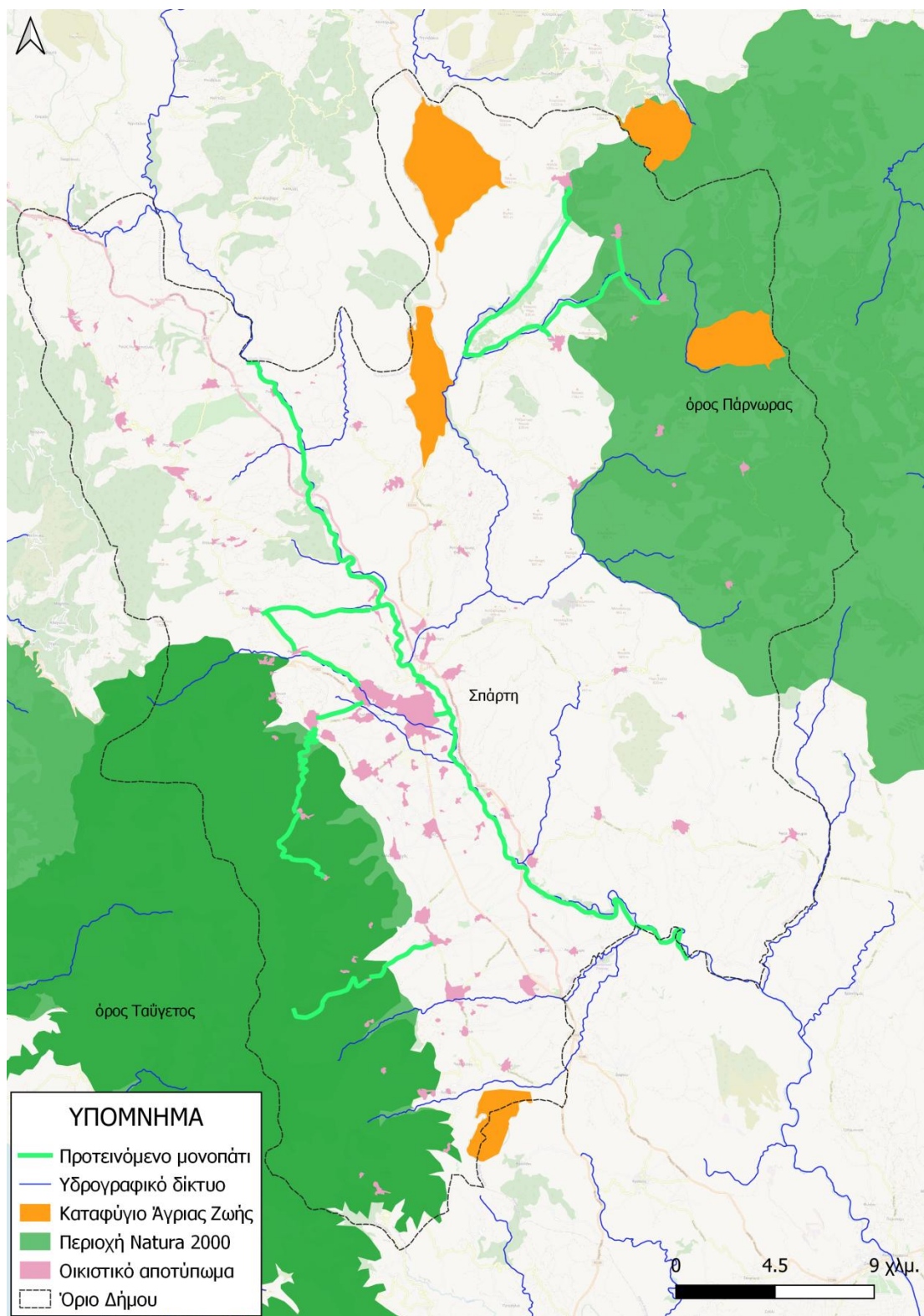
Χάρτης 13: Προτεινόμενη πράσινη διαδρομή Μυστράς-Σπάρτη (10ετία)



Χάρτης 14: Προτεινόμενος αρχαιολογικός περίπατος Μυστράς-Σπάρτη-Αμύκλες-Μενελάϊον – Τάφος Βαφειού (10ετία)



Χάρτης 15: Προτεινόμενος αρχαιολογικός περίπατος εντός της Σπάρτης (10ετία)

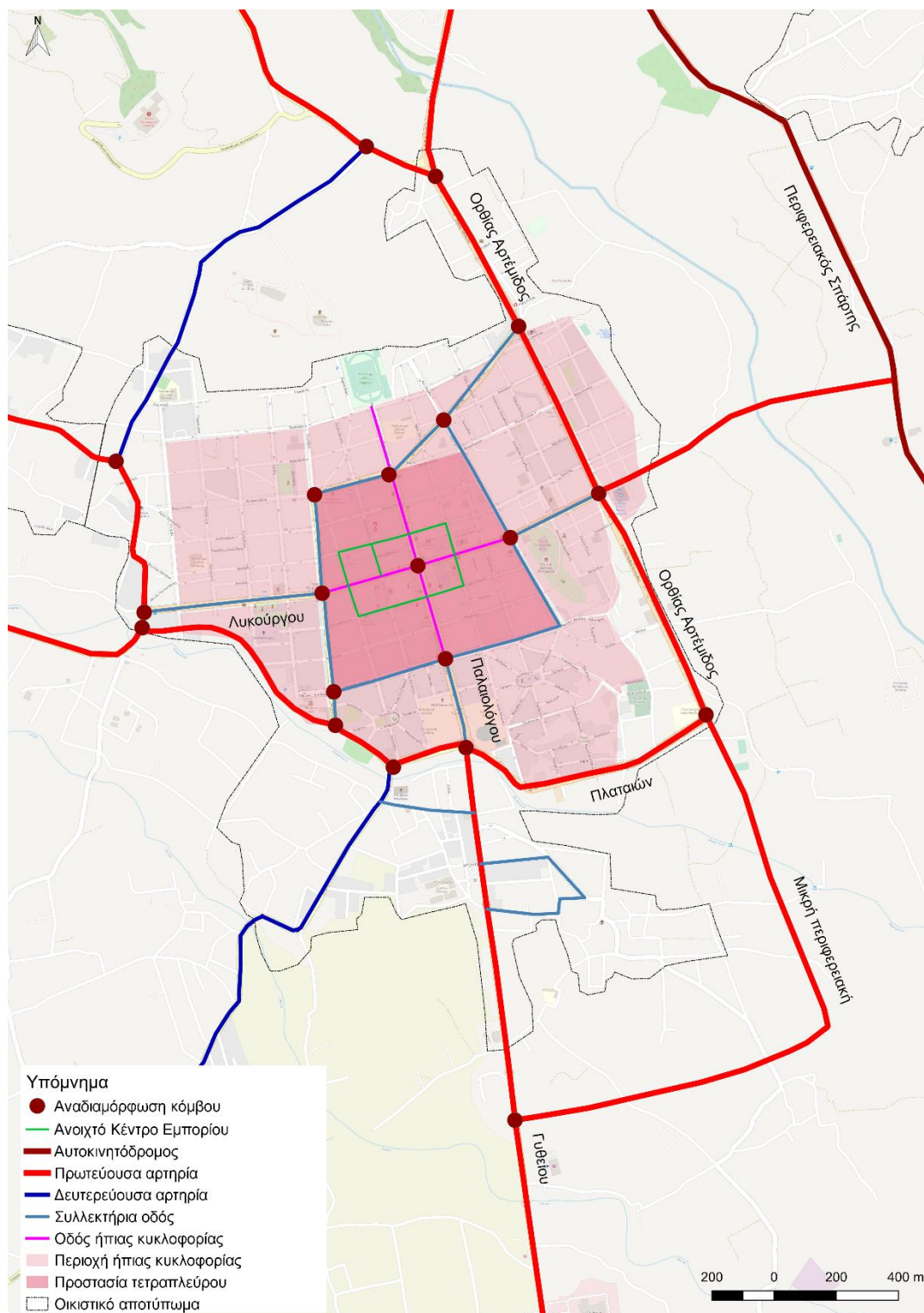


Χάρτης 16: Προτεινόμενα μονοπάτια (10ετία)

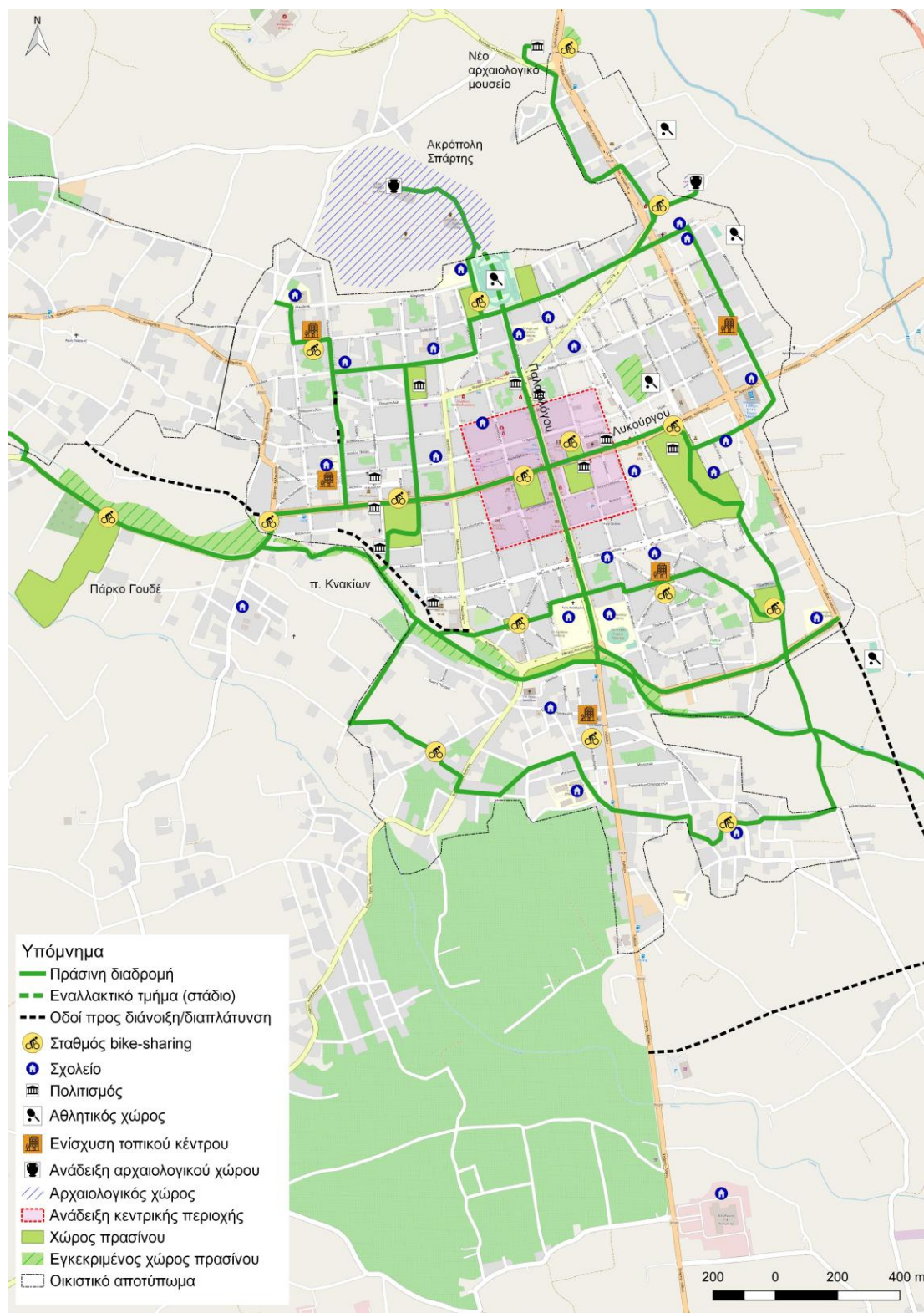
15ετία

- Νέα Ιεράρχηση Σπάρτης:
 - Πρωτεύουσα αρτηρία: Γυθείου, Πλαταιών, Ορθίας Αρτέμιδος, ΕΟ Καλαμάτας-Σπάρτης, Αναπήρων και διάνοιξη Μαγουλίτσας, Εθνικής Αντιστάσεως, ΕΟ Σπάρτης-Μυστράς (μέσω Παλαιολόγου), 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 Παλαιολογίου), 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 (11), δηλαδή 1 νέος
- Ελεγχόμενη στάθμευση τύπου Α-επισκέπτες στην οδό Λυκούργου (μήκος 624,44m))

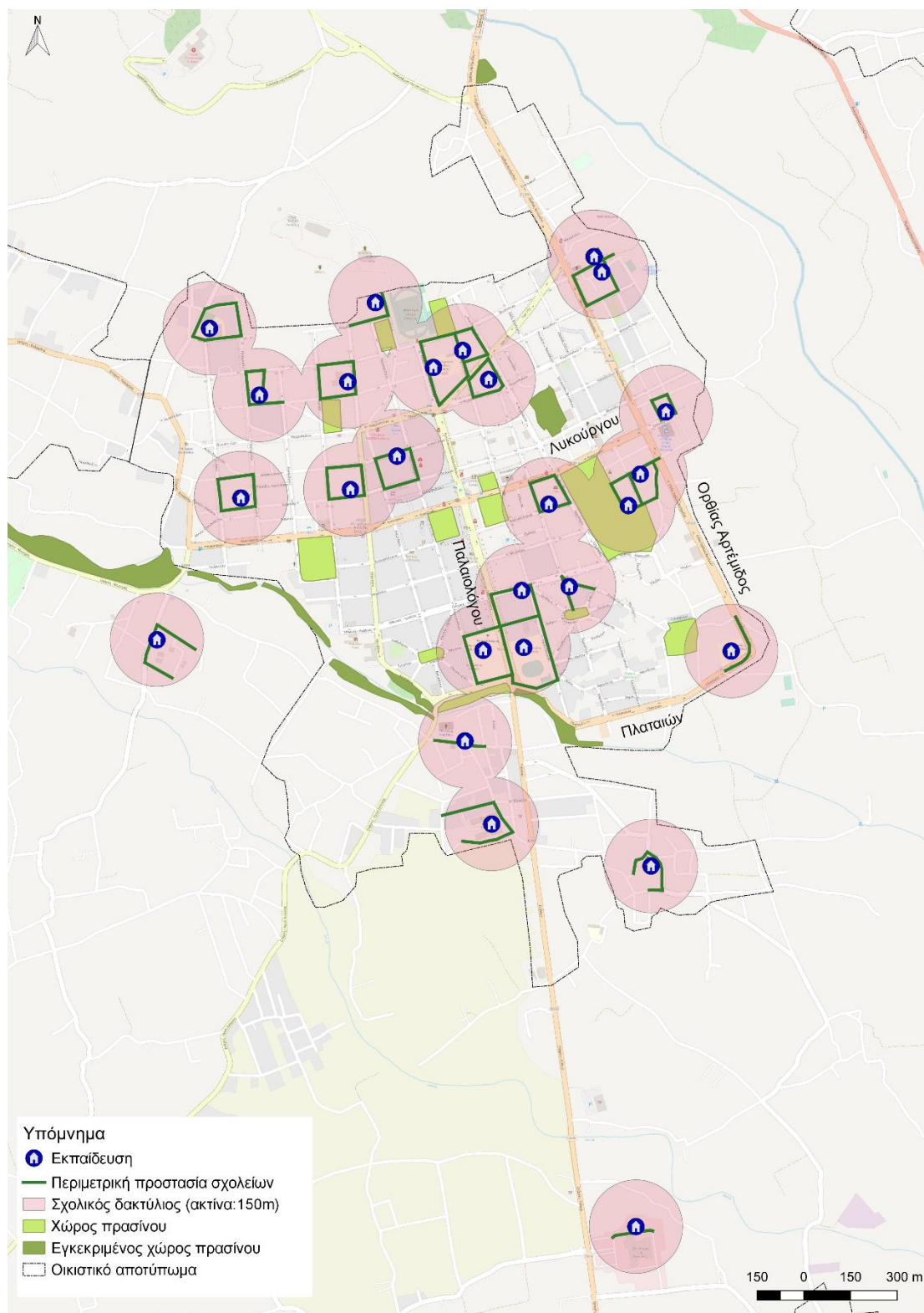
- Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης τύπου Β-κάτοικοι και επισκέπτες (Έκταση: 795,2στρ. συνολικά, δηλαδή προσθήκη 181,4στρ.)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών (Μήκος: 15482m συνολικά, δηλαδή προσθήκη 3929,8m)
- Σταθμοί bike-sharing: συνολικός αριθμός (19), δηλαδή 6 νέοι εκ των οποίων 1 σταθμός χωροθετείται 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)



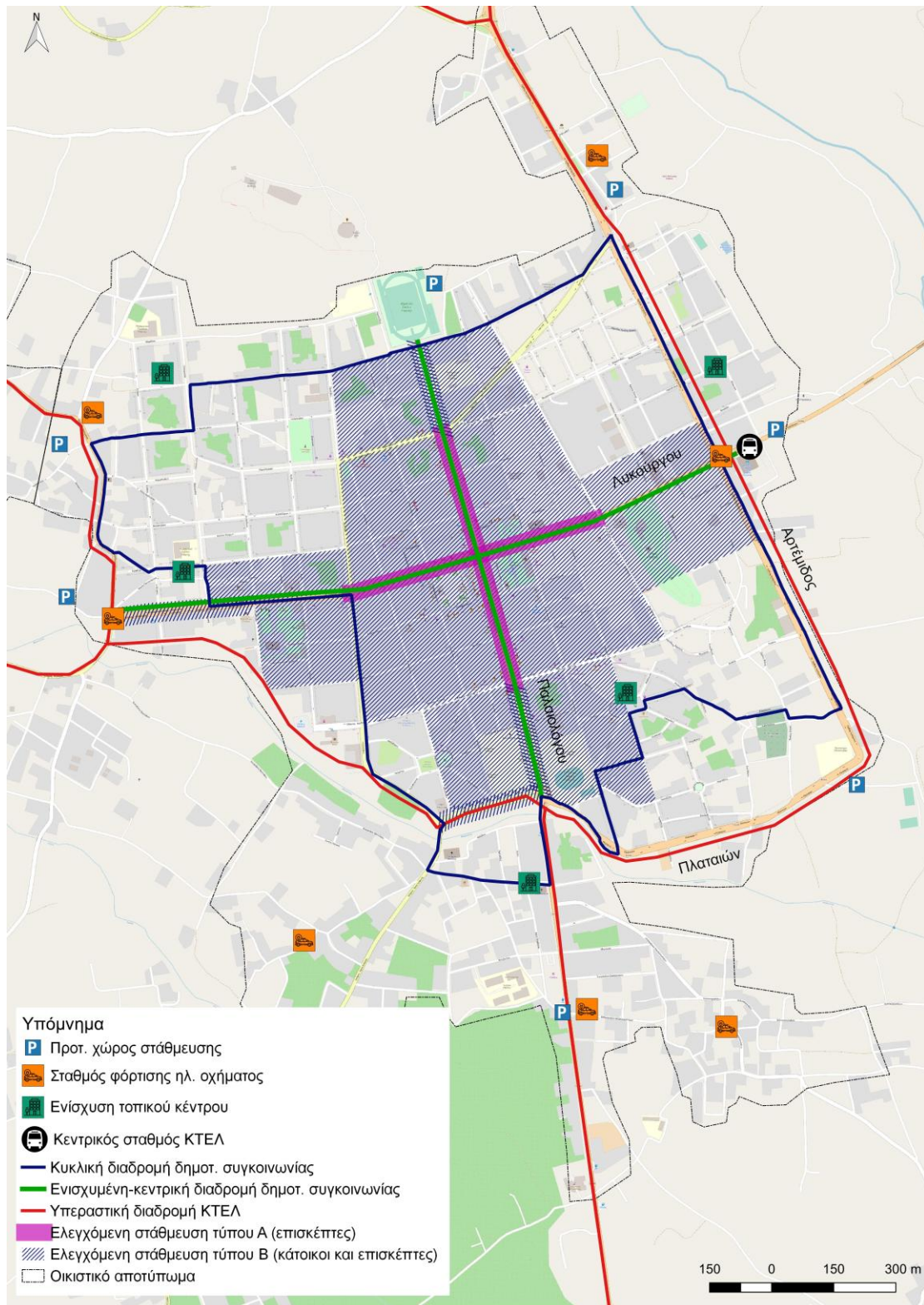
Χάρτης 17: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (15ετία)



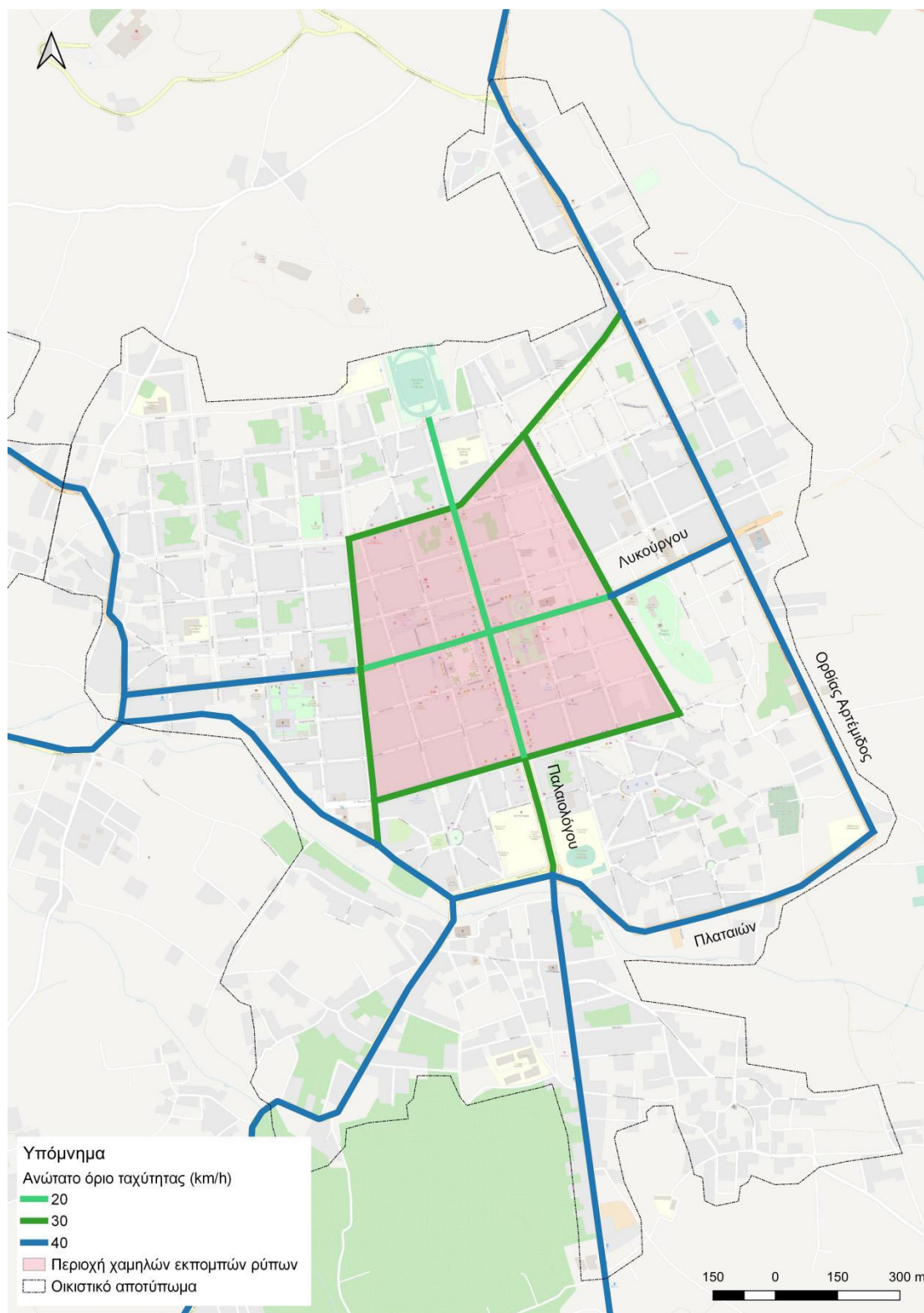
Χάρτης 18: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές, σταθμοί bike-sharing, διανοίξεις οδών και κεντρικές περιοχές (15ετία)



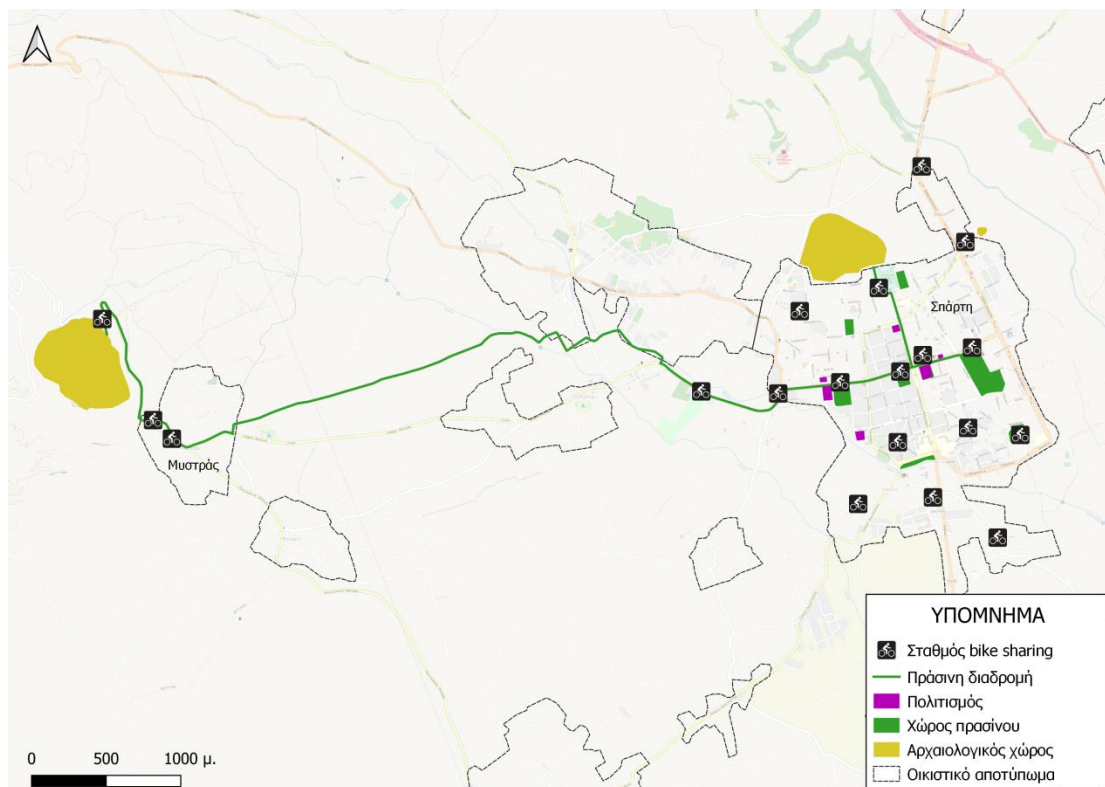
Χάρτης 19: Προστασία σχολείων και σχολικοί δακτύλιοι (15ετία)



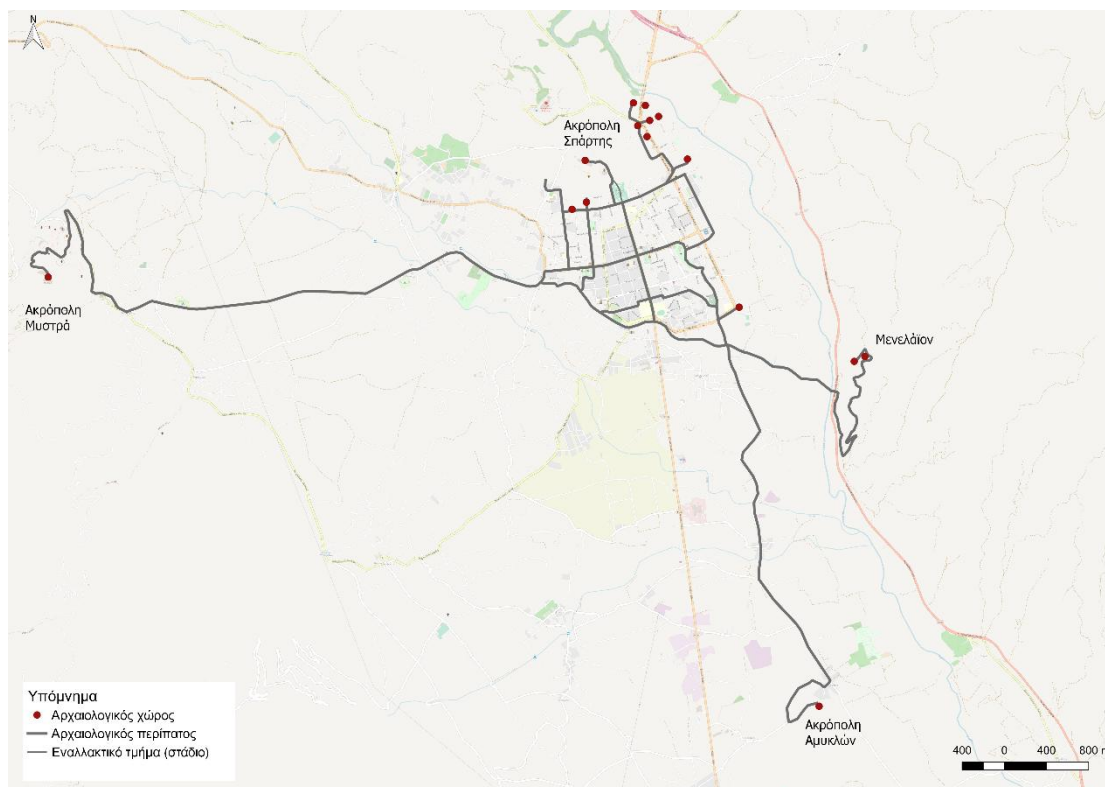
Χάρτης 20: Δημόσια συγκοινωνία, περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (15ετία)



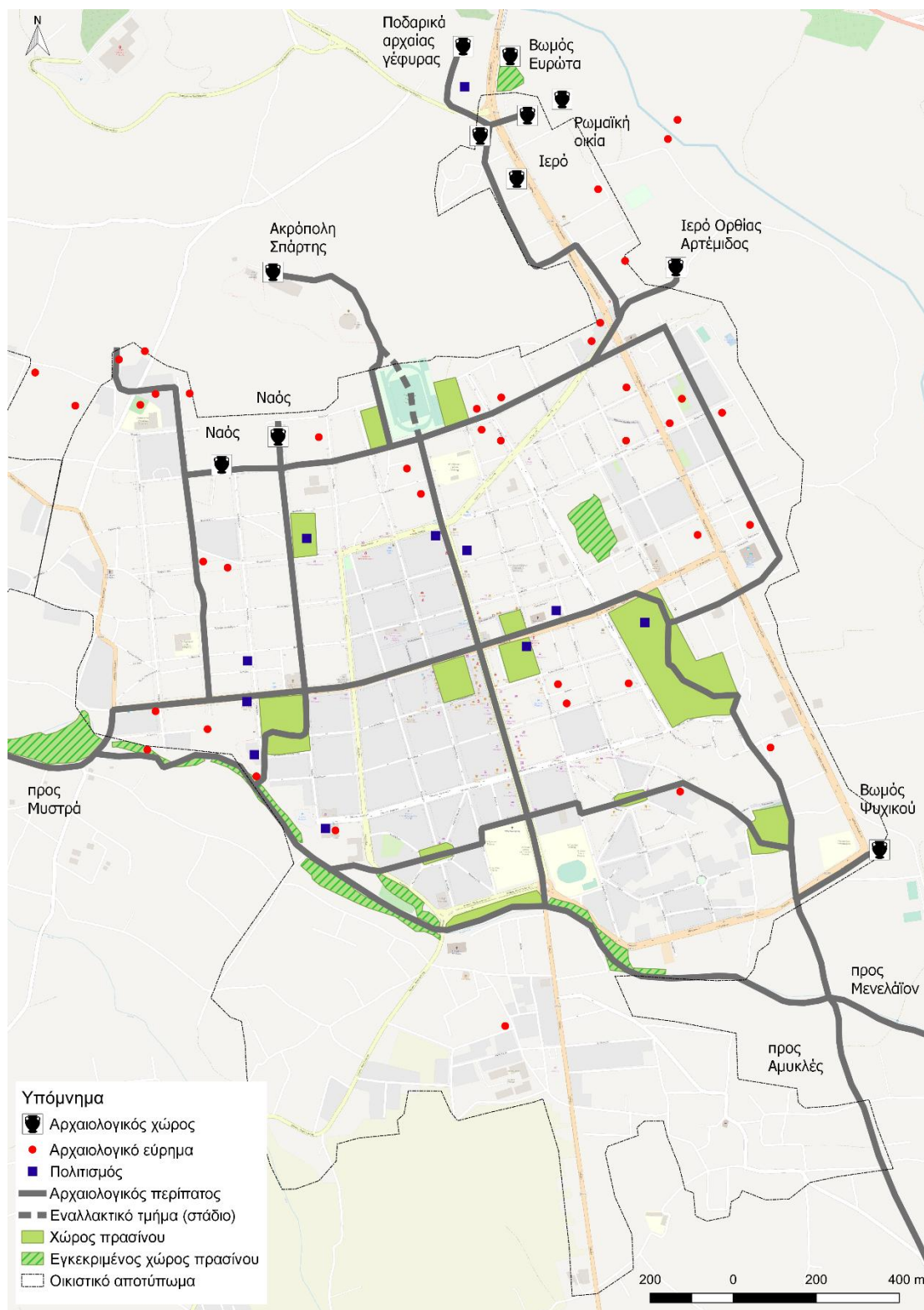
Χάρτης 21: Μείωση ταχύτητας και περιοχή χαμηλών εκπομπών αερίων ρύπων (15ετία)



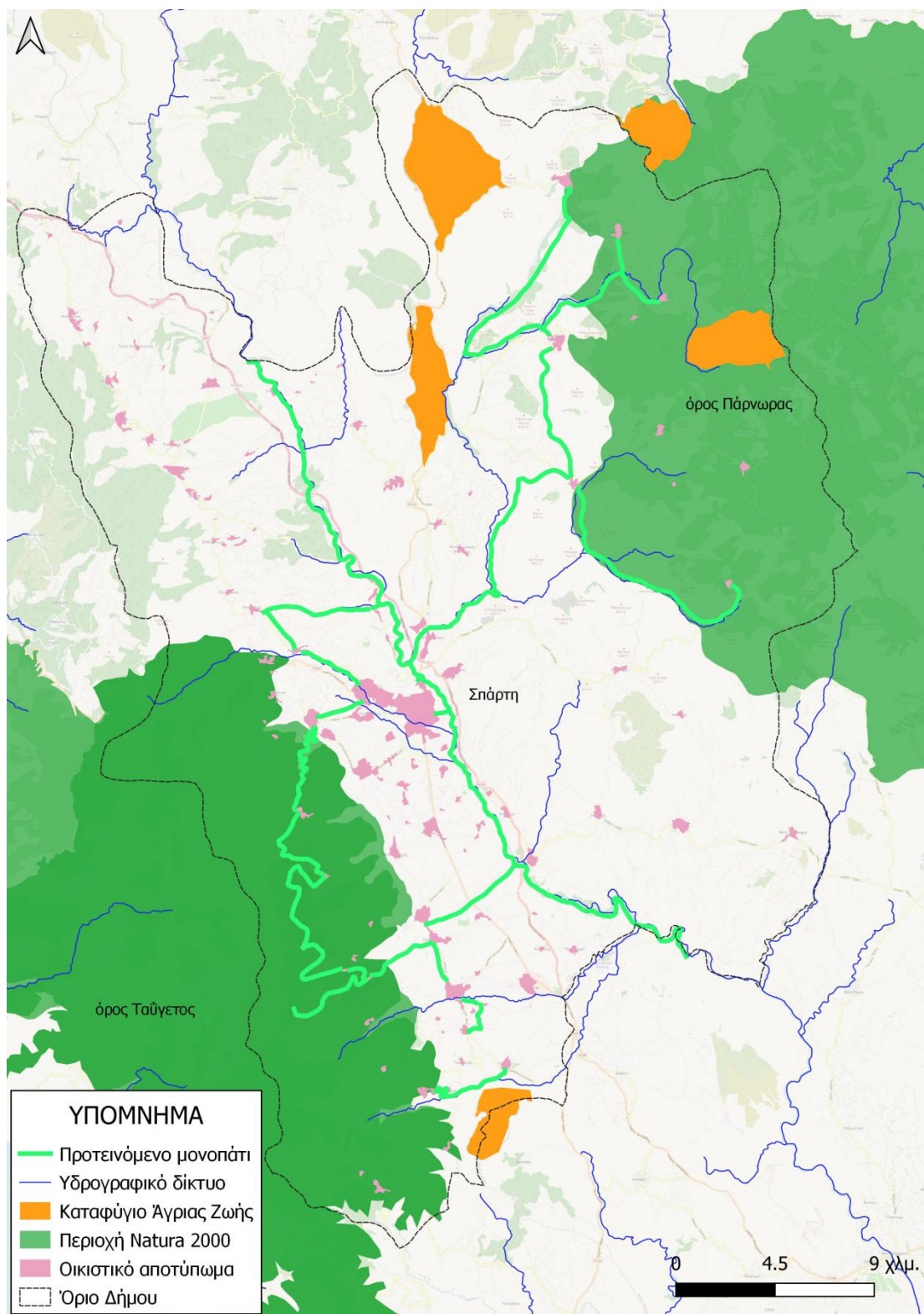
Χάρτης 22: Προτεινόμενη πράσινη διαδρομή Μυστράς-Σπάρτη (15ετία)



Χάρτης 23: Προτεινόμενος αρχαιολογικός περίπατος Μυστράς-Σπάρτη-Αμυκλές-Μενελάϊον – Τάφος Βαφειού (15ετία)



Χάρτης 24: Προτεινόμενος αρχαιολογικός περίπατος εντός της Σπάρτης (15ετία)



Χάρτης 25: Προτεινόμενα μονοπάτια (15ετία)

Κοστολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ Σπάρτης

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 Ομάδας 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 50: Κοστολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Σπάρτης

Πακέτα Μέτρων	Μέτρο	Κατηγορία	Ενδεικτικός Προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Συσχετισμός με άλλα επιχειρησιακά/ στρατηγικά σχέδια
ΠΜ1: Δημόσια Συγκοινωνία	1.1 Ανάπτυξη συστήματος car pooling	ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΝΕΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ	10.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά σε διαμόρφωση και ανάπτυξη εκστρατείας για τη βιώσιμη κινητικότητα)	Δήμος Σπάρτης	3 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013
	1.2 Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας εντός της πόλης με υψηλές συχνότητες	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	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	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας
	1.3 Δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-demand) για	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	250.000 ευρώ	i. ΚΤΕΛ Λακωνίας ii. Ίδιοι πόροι δήμου iii. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Δήμος Σπάρτης ΚΤΕΛ Λακωνίας	2 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας

	οικισμούς δορυφόρους			iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτού μενα για δράσεις καινοτομίας (η χρηματοδότηση αφορά στη λειτουργία επιπλέον δρομολογίων άρα λειτουργικά κόστη γραμμής – προσωπικό, καύσιμα, συστήματα υποστήριξης- και ενδεχόμενα την προμήθεια οχημάτων)			
	1.4 Αξιοποίηση συστήματος ταξί ή άλλων μέσων (πχ mini bus) για συλλογικές μετακινήσεις με δρομολόγια ανταποκρινόμενα στη ζήτηση και προσδιορισμός των απαραίτητων χώρων στάθμευσης για τα οχήματα ταξί	ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΝΕΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ	50.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης ii. Ιδιωτική πρωτοβουλία (σωματείο ταξί Σπάρτης) (η χρηματοδότηση αφορά στη δημιουργία διαδικτυακής εφαρμογής ταξί)	Δήμος Σπάρτης Σωματείο Ταξί	2 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σπάρτης
	1.5 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας (παλιές	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	75.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι δήμου ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. ΚΤΕΛ Λακωνίας iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτού	Δήμος Σπάρτης ΚΤΕΛ Λακωνίας	2 χρόνια	Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σπάρτης

	και νέες) και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών			μενα προγράμματα καινοτομίας (η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη συστήματος τηλεματικής και στην τοποθέτηση του απαραίτητου εξοπλισμού)			
	1.6 Εποχιακή αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ σε σημαντικές διαδρομές (ενδοδημοτικές ή υπεραστικές)	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	150.000 ευρώ	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)	ΚΤΕΛ Λακωνίας Δήμος Σπάρτης	1 χρόνος	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
ΠΜ2: Ενεργές Μετακινήσεις & Προσβασιμότητα	2.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, στο κέντρο και σε ευαίσθητες περιοχές	ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ, ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ	4.960.800 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Πράσινο Ταμείο (η χρηματοδότηση αφορά μικρά έργα ανάπλασης των οδών που απαιτούνται για την μετατροπή τους σε	Δήμος Σπάρτης	3 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013

		ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ		οδούς ήπιας κυκλοφορίας)			
	2.2 Δημιουργία νέων ποδηλατικών διαδρομών και σχετικών εγκαταστάσεων	ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΗΠΙΩΝ ΤΡΟΠΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ (ΠΕΖΗ, ΠΟΔΗΛΑΤΟ)	2.322.300 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	6 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, ΓΠΣ Σπάρτης
	2.3 Πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Σπάρτης	ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΗΠΙΩΝ ΤΡΟΠΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ (ΠΕΖΗ, ΠΟΔΗΛΑΤΟ)	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	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης	5 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, ΓΠΣ Σπάρτης

				πεζόδρομου, σήμανση κ.α)			
	2.4 Πεζοδρόμηση στα κέντρα οικισμών του Δήμου (μόνιμη/εποχιακή)	ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΗΠΙΩΝ ΤΡΟΠΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ (ΠΕΖΗ, ΠΟΔΗΛΑΤΟ)	3.000.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (προερχ. Από Δημοτικά τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α.) ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου (η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α. καθώς και τα έργα κατασκευής μόνιμων πεζόδρομων στους οικισμούς του Δήμου)	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης	7 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, ΓΠΣ Σπάρτης
	2.5 Ανάπτυξη δράσεων ενίσχυσης ποδηλατικού τουρισμού	ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	50.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου (η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη στρατηγικής για τον ποδηλατικό τουρισμό στον Δήμο Σπάρτης)	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	2 χρόνια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σπάρτης
	2.6 Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος (Ταΰγετος, Ευρώτας) με περιπατητικές και	ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΗΠΙΩΝ ΤΡΟΠΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	317.280 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στην υλοποίηση των	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	6 χρόνια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου

	ποδηλατικές διαδρομές	(ΠΕΖΗ, ΠΟΔΗΛΑΤΟ)		προτεινόμενων περιπατητικών διαδρομών)			
ΠΜ Κοινόχρηστη Μετακίνηση & Νέες Τεχνολογίες	3: 3.1 Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bicycle sharing system, car-sharing, scooters κτλ)	ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΝΕΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ	285.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδο τούμενα iii. Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτω ν 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)	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου Ιδιωτική πρωτοβουλία	3 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, ΓΠΣ Σπάρτης
ΠΜ4: Επικοινωνία-Πρώθ	4.1 Οργανωμένες πρωτοβουλίες	ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΗΠΙΩΝ	Το μέτρο δεν έχει	i. Ίδιοι πόροι Δήμου	Δήμος Σπάρτης	5 χρόνια +++	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου

ησηση-Ευαισθητοποίηση	τροχονομικής επιτήρησης	ΤΡΟΠΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ (ΠΕΖΗ, ΠΟΔΗΛΑΤΟ)	κόστος	Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου	Περιφέρεια Πελοποννήσου		Σπάρτης
	4.2 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	5.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη εργαλείων (crowdsensing))	Δήμος Σπάρτης	2 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
	4.3 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού για προώθηση μέτρων που αναβαθμίζουν το δημόσιο (οδικό ή μη χώρο)	ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	50.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στη διοργάνωση workshop συμμετοχικού σχεδιασμού)	Δήμος Σπάρτης	5 χρόνια +++	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια
	4.4 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	10.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Ιδιωτική πρωτοβουλία (η χρηματοδότηση αφορά στη διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία)	Δήμος Σπάρτης	5 χρόνια +++	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια
	4.5 Κίνητρα σε ειδικές ομάδες πληθυσμού για χρήση βιώσιμων	ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ	100.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά	Δήμος Σπάρτης Ιδιωτικοί ή Δημόσιοι Φορείς	5 χρόνια+++	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών

	μέσων	ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ		στην παροχή οικονομικών κινήτρων)			της Ελλάδος
	4.6 Διοργάνωση εκδηλώσεων στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής και σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών και σε ειδικές ομάδες πληθυσμού (π.χ. επαγγελματίες οδηγοί, τροφοδιανομείς)	ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	10.000 ευρώ	iii. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης iv. Ιδιωτική πρωτοβουλία (η χρηματοδότηση αφορά στη διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία)	Δήμος Σπάρτης	5 χρόνια +++	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια
	4.7 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)	ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	75.000 ευρώ	Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης	Δήμος Σπάρτης Ιδιωτική πρωτοβουλία	2 χρόνια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου

ΠΜ5: Ηλεκτροκίνηση	5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας και εξηλεκτρισμός δημοτικού στόλου οχημάτων	ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	1.000.000 ευρώ (αφορά στην αγορά 4 λεωφορείων και στην κυκλοφορία τους)	i. Ίδιοι πόροι δήμου ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Πράσινο ταμείο iv. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων (η χρηματοδότηση αφορά στην προμήθεια νέων οχημάτων και ενδεχόμενη αναβάθμιση υφιστάμενων)	Δήμος Σπάρτης	5 χρόνια	Εθν. Στρατηγική Ηλεκτροκίνησης, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
	5.2 Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	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	Εθν. Στρατηγική Ηλεκτροκίνησης, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
ΠΜ6: Οδική Ασφάλεια και Οργάνωση της Κυκλοφορίας	6.1 Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας	ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	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	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, Μελέτη κυκλοφοριακών

							παρεμβάσεων στις κεντρικές οδούς της Σπάρτης και λουιπές επηρεαζόμενες οδούς.
	6.2 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	0 ευρώ	Κανένα επιπρόσθετο κόστος για τον Δήμο	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	5 χρόνια +++	Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σπάρτης, ΓΠΣ Σπάρτης, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013
	6.3 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS)	ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΝΕΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ	150.000 ευρώ	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)	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης	3 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια

	6.4 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές	ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ, ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ	4.960.800 ευρώ (το κόστος είναι κοινό με το μέτρο 2.1)	iv. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης v. ΠΕΠ Πελοποννήσου vi. Πράσινο Ταμείο (η χρηματοδότηση αφορά μικρά έργα ανάπλασης των οδών που απαιτούνται για την μετατροπή τους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας)	Δήμος Σπάρτης	3 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013
	6.5 Μονοδρόμηση οδών	ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	12.000 ευρώ (πινακίδες)	i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης (η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης)	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης	2 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, ΓΠΣ Δήμου Σπάρτης
	6.6 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΥΑΛΩΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	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 συγχρηματοδοτού	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	7 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013

				μενα (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)			
	6.7 Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΥΑΛΩΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	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	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, Κόμβος Γυθείου

	6.8	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΥΑΛΩΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	600.000 ευρώ	ι. 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 στην κατασκευή κόμβων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, διαμόρφωση κυκλικών, χαμηλού κόστους παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, κράσπεδα, σήμανση κ.α)	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης	5 χρόνια	Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
	6.9	Ενίσχυση και οριζόντια κατακόρυφης σήμανσης	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΥΑΛΩΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	32.828 ευρώ	ι. 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	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013

	6.10 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΥΑΛΩΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	5.000.000 ευρώ	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 +++	Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σπάρτης, ΓΠΣ Σπάρτης, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013
	6.11 Αναβάθμιση/ Διάνοιξη οδών	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΥΑΛΩΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	Για συνολικό ενδεικτικό μήκος 1100 m διανοίξεων οδών: Μελέτη-εκτιμώμενο: 110.000,00 € Κατασκευή-εκτιμώμενο: 1.110.000,00 €	iv. Ίδιοι πόροι δήμου v. ΠΕΠ Πελοποννήσου	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	5 χρόνια +++	Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σπάρτης, ΓΠΣ Σπάρτης, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013
	6.12 Πύκνωση διαβάσεων-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΥΑΛΩΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	75.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας Πελοποννήσου για βασικό οδικό δίκτυο	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	3 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, ΓΠΣ Σπάρτης

				ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου (η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης)			
ΠΜ7: Στάθμευση	7.1 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	50.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτού μενα iv. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης)	Δήμος Σπάρτης	3 χρόνια	Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, ΓΠΣ Δήμου Σπάρτης
	7.2 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	600.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι δήμου ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτού μενα (η χρηματοδότηση αφορά	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου	4 χρόνια	Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, ΓΠΣ Δήμου Σπάρτης

				σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων καθώς και κατασκευή των χώρων)			
ΠΜ8: Αστικό Περιβάλλον και Προσβασιμότητα	8.1 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (συμπ. πεζοδρομήσεων παροδικών ή μόνιμων) σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΗΠΙΩΝ ΤΡΟΠΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ (ΠΕΖΗ, ΠΟΔΗΛΑΤΟ)	1.339.500 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iv. (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	4 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, ΓΠΣ Σπάρτης
	8.2 Αναπλάσεις οδών - Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων	ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ, ΤΗΣ	406.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου	Δήμος Σπάρτης	8 χρόνια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σπάρτης, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο

	έλξης πχ αρχαιολογικός χώρος Σπάρτης, δημόσιοι χώροι, Μυστράς, οδός Πλαταιών κ.α.	ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ		iii. Πράσινο Ταμείο v. (η χρηματοδότηση αφορά στην υλοποίηση της προτεινόμενης πράσινης διαδρομής)			Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, ΓΠΣ Δήμου Σπάρτης
	8.3 Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων , ράμπες ΑμεΑ κ.α.) και Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗ ΤΑΣ, ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ	93.999 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α.) ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτού μενα vi. (η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α. καθώς και στην κατασκευή των έργων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, υπερυψωμένες διαβάσεις,	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης	8 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, ΓΠΣ Σπάρτης

				σήμανση, πεζοδρομήσεις και μετατροπές οδών σε ήπια κυκλοφορία κ.α)			
	8.4 Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης με γνώμονα τις μετακινήσεις και την ανάδειξη δημοσίου χώρου	ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ, ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ	200.000 ευρώ	iv. Ίδιοι πόροι δήμου Σπάρτης v. ΠΕΠ Πελοποννήσου	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου ΝΕΟ ΕΣΠΑ (άξονες Μεταφορές, Περιβάλλον και Κλιματική Αλλαγή και Ψηφιακός Μετασχηματισμός) Πράσινο Ταμείο (εφόσον οι παρεμβάσεις εντάσσονται σε ευρύτερα προγράμματα ανάπτυξης και αναθεώρηση ιεράρχησης μέσω πολεοδομικών εργαλείων) Άλλα τομεακά προγράμματα & ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας	7 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια
	8.5 Δημιουργία μικρών χώρων αστικού πρασίνου - Parklets και ανάπτυξη κοινοχρήστων χώρων	ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΗΠΙΩΝ ΤΡΟΠΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ (ΠΕΖΗ, ΠΟΔΗΛΑΤΟ)	50.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α vii. (η χρηματοδότηση αφορά έργα	Δήμος Σπάρτης	6 χρόνια	Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, ΓΠΣ Δήμου Σπάρτης

				δημιουργίας Parklets και εγκυβωτισμού θέσεων στάθμευσης)			
	8.6 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΤΩΝ ΕΥΑΛΩΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	300.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α (η χρηματοδότηση αφορά στην αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης)	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης	10 χρόνια	Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια
	8.7 Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ, ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ	1.000.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ιδιωτική πρωτοβουλία viii. (η χρηματοδότηση αφορά έργα ανάπλασης για την ανάδειξη των τοπικών κέντρων της πόλης)	Δήμος Σπάρτης	5 χρόνια+++	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σπάρτης, ΓΠΣ Σπάρτης, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, Αναπλάσεις Οδών 2015
ΠΜ 9: Εμπορευματικές Μεταφορές	9.1 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας (διαχείρισης και ελέγχου) (ενδ. θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων,	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	100.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης ii. ΠΕΠ Πελοποννήσου	Δήμος Σπάρτης Ιδιωτικός φορέας υλοποίησης	6 χρόνια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σπάρτης, ΓΠΣ Σπάρτης, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013

	βέλτιστες διαδρομές, απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων από το κέντρο κτλ)			iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα iv. Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας iv. (η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση συστημάτων)			
	9.2 Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	500.000 ευρώ	i. ΠΕΠ Πελοποννήσου ii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα v. (η χρηματοδότηση αφορά σε έργα κατασκευής μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας)	Δήμος Σπάρτης Περιφέρεια Πελοποννήσου διωτικός Φορέας υλοποίησης	10 χρόνια	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σπάρτης, ΓΠΣ Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013
	9.3 Οικονομικά και άλλα κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ	40.000 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης	Δήμος Σπάρτης Ιδιωτικοί ή Δημόσιοι Φορείς	2 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών

	στις ενεργές μετακινήσεις (ενδ. διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα, ανταποδοτικές υπηρεσίες για πελάτες που κινούνται με οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον)	ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ		vi. (η χρηματοδότηση αφορά στην παροχή οικονομικών κινήτρων)			της Ελλάδος
ΠΜ 10: Μείωση κυκλοφορίας ΙΧ	10.1 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	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	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Σητείας, Εθν. Στρατηγική Ηλεκτροκίνησης, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
	10.2 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με	ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΗΠΙΩΝ	1.161.150 ευρώ	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Σπάρτης (προερχ.	Τ.Υ. Δήμου Σπάρτης	6 χρόνια	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών

	κατάργηση οριοθέτηση στάθμευσης	ή θέσεων	ΤΡΟΠΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ (ΠΕΖΗ, ΠΟΔΗΛΑΤΟ)		από Δημοτικά τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α) ii. Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Πελοποννήσου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτού μενα iv. Ιδιωτική πρωτοβουλία (η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και στην κατασκευή των έργων- διαπλατύνσεις πεζοδρομίων)			της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 2013, ΓΠΣ Σπάρτης
Συνολικός προϋπολογισμός				35.370.357 ευρώ				

Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης

Η αποτελεσματικότητα του ΣΒΑΚ στηρίζεται κατά πολύ στη συστηματική παρακολούθηση, αξιολόγηση και επικοινωνία της πορείας υλοποίησής του. Πράγματι, βάσει και των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, η τελευταία φάση του κύκλου εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ δεν αφορά μόνο στην υλοποίηση των μέτρων που ορίζονται από το σχέδιο αλλά και στις διαδικασίες παρακολούθησης, αξιολόγησης και επικοινωνίας.

Από τη μια πλευρά, η παρακολούθηση συμβάλλει, καθώς διασφαλίζει ότι οι απαραίτητες ενέργειες που ορίζει το ΣΒΑΚ θα πραγματοποιηθούν βάσει περιγραφής και προγραμματισμού (χρονικού και οικονομικού). Από την άλλη, η αξιολόγηση των εφαρμοσμένων μέτρων παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία για την τεκμηρίωση της αποτελεσματικότητας ή μη του ΣΒΑΚ, βοηθά στο να προσδιοριστούν τα περισσότερα και λιγότερα επιτυχημένα σημεία του και τέλος διευκολύνει τη λήψη αποφάσεων μακροπρόθεσμα αποφεύγοντας τα λάθη του παρελθόντος.

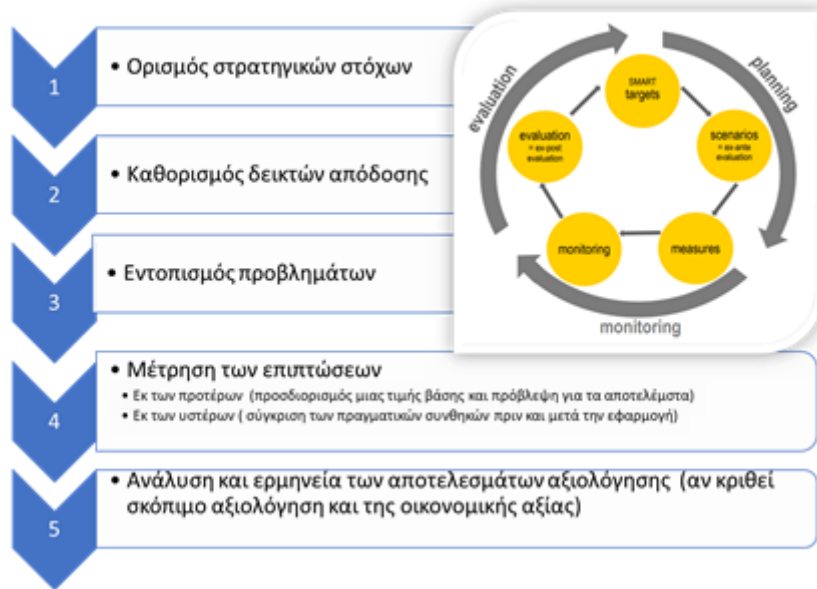
Ο προσδιορισμός της μεθοδολογίας που θα ακολουθηθεί για τις διαδικασίες αυτές στην επόμενη φάση, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της κατάρτισης του Σχεδίου και αντικείμενο της παρούσας παραγράφου.

Βασικές Μεθοδολογικές Αρχές του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης

Η παρακολούθηση υλοποίησης και εφαρμογής του σχεδίου θα πρέπει να πραγματοποιείται σε συντομότερα χρονικά διαστήματα και στηρίζεται στις εξής βασικές δραστηριότητες:

- Στη συστηματική συλλογή δεδομένων σχετικά με συγκεκριμένους δείκτες – ενδείξεις για την έκταση της προόδου υλοποίησης και της επίτευξης των στόχων
- Στην ενημέρωση σχετικά με την πρόοδο υλοποίησης στη διοίκηση του Δήμου και γενικότερα στα εμπλεκόμενα μέρη για την υλοποίηση των μέτρων
- Στην παροχή των απαραίτητων πληροφοριών για πιθανές προσαρμογές και επανασχεδιασμό κατά τη διάρκεια της πορείας υλοποίησης
- Η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων και των υπόλοιπων δράσεων του ΣΒΑΚ είναι πιο στρατηγικής σημασίας και πραγματοποιείται στο τέλος ενός προγραμματισμένου κύκλου υλοποιήσεων (π.χ. στην 5ετία). Συγκεκριμένα σκοπό έχει:
- Την αποτίμηση των μέτρων, πακέτων μέτρων, και του ΣΒΑΚ συνολικά ως προς την αποτελεσματικότητά του (επιτεύχθηκαν οι στόχοι στο προγραμματισμένο χρόνο και κόστος;)
- Την παροχή πληροφοριών για τη βελτίωση των μελλοντικών σχεδίων.
- Αποτελεί τη βάση (baseline assessment) για την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ μετά το πέρας της 10ετίας

Βήματα αξιολόγησης



Εικόνα 2. Η διαδικασία αξιολόγησης και παρακολούθησης ενός ΣΒΑΚ.

Συγκεκριμένα, η διαδικασία αξιολόγησης και παρακολούθησης επιδιώκει να απαντήσει στα παρακάτω ερωτήματα:

- ❖ Το ΣΒΑΚ εφαρμόστηκε όπως είχε προγραμματιστεί;
- ❖ Η πόλη και οι στοχευμένες ομάδες πληθυσμού επωφελήθηκαν από το ΣΒΑΚ;
- ❖ Ήταν αποδοτικό το ΣΒΑΚ από πλευράς κόστους;
- ❖ Μπορούν να αποδοθούν στο ΣΒΑΚ οικονομικά, περιβαλλοντικά ή κοινωνικά οφέλη που προέκυψαν;
- ❖ Ποια μέτρα ήταν περισσότερα και ποια λιγότερο αποτελεσματικά;
- ❖ Μπορούν τα μέτρα να μεταφερθούν ή να κλιμακωθούν;

Οι σημαντικές αυτές διαδικασίες καλούνται να ξεπεράσουν διάφορες προκλήσεις που μπορούν να συνοψιστούν στα παρακάτω σημεία:

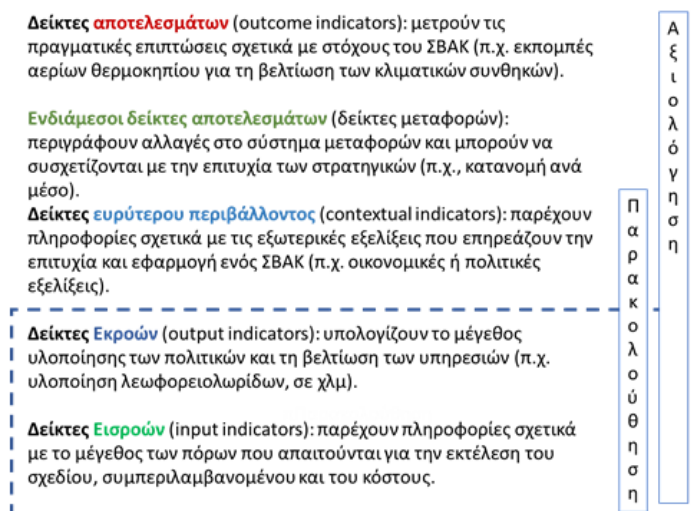
- ✓ Έλλειψη οικονομικών πόρων και ανθρώπινου δυναμικού (κόστος παρακολούθησης και αξιολόγησης)
- ✓ Λόγω έλλειψης πόρων δίνεται συνήθως μεγαλύτερη σημασία στην αξιολόγηση από ότι στην παρακολούθηση
- ✓ Παρουσιάζονται θεσμικοί φραγμοί και προκλήσεις στο πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ αρχών, φορέων και ιδιωτών
- ✓ Υπάρχει σχετικά μικρή ευρωπαϊκή εμπειρία σχετικά με το ποιος θα πρέπει να κάνει αυτές τις διαδικασίες και πως
- ✓ Υπάρχει έλλειψη συνοχής μεταξύ στόχων άλλων προγραμμάτων π.χ. για την υγεία, την κοινωνική συνοχή, της χρήσης γης κτλ.
- ✓ Παρουσιάζονται ζητήματα προστασίας ιδιωτικών δεδομένων κατά τη διάρκεια της συλλογής τους

- ✓ Θεωρείται μια δύσκολη και δυνητικά επιρρεπής στις πιέσεις των ομάδων συμφερόντων διαδικασία

Συνοπτικά, τόσο οι δείκτες όσο και οι ποσοτικοί στόχοι αυτών πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένοι με την ανάγκη προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, να ακολουθούν τις προτεραιότητες και τους σκοπούς του προγράμματος, ενώ, ακόμη, οφείλουν να είναι σαφείς, ακριβείς, ειδικοί και να εδράζονται σε ποσοτικούς και ποιοτικούς όρους, εύκολα κατανοητούς από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Επιπλέον, πρέπει να είναι εύκολα μετρήσιμοι, ενώ οι διαθέσιμες πηγές πρωτογενών δεδομένων πρέπει να επαρκούν, ώστε να καθίσταται δυνατή η αποτύπωση των πιθανών μελλοντικών μεταβολών. Τέλος, ο ορισμός των δεικτών και των στόχων ενός συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης πρέπει να τίθεται σε μια ρεαλιστική χρονικά και οικονομοτεχνικά βάση, καθώς πρέπει να λαμβάνει υπόψη την τεχνική, λειτουργική και οικονομική ικανότητα που διαθέτει ο επισπεύδων φορέας.

Τύποι Δεικτών

Οι δείκτες αποτελούν το βασικό εργαλείο βάσει του οποίου μπορεί να πραγματοποιηθεί τόσο η παρακολούθηση όσο και η αξιολόγηση. Η ποσοτική διάσταση των δεικτών διευκολύνει τόσο την αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης όσο και τη σύγκριση μεταξύ διαφορετικών φάσεων. Οι δείκτες κατηγοριοποιούνται σε 5 βασικές κατηγορίες όπως φαίνεται και από την παρακάτω εικόνα. Οι δείκτες αποτελεσμάτων και οι ενδιάμεσοι δείκτες αφορούν στο αντίκτυπο που είχε η υλοποίηση των μέτρων στο σύνολο τους, κυρίως ως προς τους «έξυπνους» στόχους που τέθηκαν σε προηγούμενο στάδιο. Οι δείκτες εκροών και εισροών αφορούν κυρίως στον τρόπο που εξελίχθηκε και αξιοποιήθηκε το κάθε μέτρο ξεχωριστά ή ο συνδυασμός, ενώ αποσαφηνίζουν τον τρόπο με τον οποίο το κάθε ένα μέτρο από αυτά συνέβαλε στην επιτυχία του Σχεδίου. Σημαντικοί είναι και οι δείκτες του ευρύτερου περιβάλλοντος καθώς χωρίς αυτούς είναι δύσκολο να αποτιμηθεί η συμβολή του ΣΒΑΚ στη βιώσιμη κινητικότητα του Δήμου καθώς και να προσδιοριστούν οι παράγοντες που συνετέλεσαν στην επιτυχία ή αποτυχία αυτού.



Εικόνα 3. Κατηγορίες δεικτών παρακολούθησης ενός ΣΒΑΚ.

Δείκτες Παρακολούθησης για το ΣΒΑΚ Δήμου Σπάρτης

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 52. 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 51), 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 εκπόνησης 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 51: 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 ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη
B. Έρευνες ερωτηματολογίου		
B.1	Αξιολόγηση αντιληπτής ασφάλειας	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη
B.2	Επιλογές μετακίνησης εντός Δήμου	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη

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

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 την ακριβή 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 εργασίας. 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 52: Πλαίσιο παρακολούθησης δεικτών ΣΒΑΚ Σπάρτης

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15ετία	
A.1 Αποδοτικότητα (Efficiency)						
A.1.1 Πληρότητα λεωφορείων δημόσιας συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) μέσης πληρότητας λεωφορείων	20%	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)						
A.2.1 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
A.2.2 Διαθέσιμοι χώροι πεζών (πεζόδρομοι, οδοί ήπιας	Ποσοστό μήκους πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας	Οι πεζόδρομοι αντιπροσωπεύουν το 4,48% του οδικού	Τουλάχιστον το 15% του οδικού δικτύου να αποτελεί διαθέσιμους	Τουλάχιστον το 35% του οδικού δικτύου να αποτελεί	Τουλάχιστον το 60% του οδικού δικτύου να αποτελεί	Χαρτογράφηση σε GIS των οδών που αποτελούν

κυκλοφορίας, δρόμοι κοινής χρήσης)	και δρόμων κοινής χρήσης επί του συνολικού οδικού δικτύου της Σπάρτης	δικτύου στην πόλη της Σπάρτης και δεν υπάρχουν δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας και κοινής χρήσης	χώρους πεζών	διαθέσιμους χώρους πεζών	διαθέσιμους χώρους πεζών	διαθέσιμους χώρους πεζών
A.2.3 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
A.2.4 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
A.3 Περιβάλλον (Environment)						
A.3.1 Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Τόνοι CO ₂ / έτος στο Δήμο που προέρχονται από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα από το Δήμο.	Μείωση κατά 15% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την	Μείωση κατά 30% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την	Μείωση κατά 60% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την	Αυτό το ζήτημα μπορεί να επιλυθεί στο μέλλον με το ΣΔΑΕΚ του Δήμου αλλά και με μετρήσεις πεδίου.

			ατμόσφαιρα	ατμόσφαιρα	ατμόσφαιρα	
A.3.2 Επίπεδα θορύβου	dB του ήχου στις γειτονιές και στο κέντρο της Σπάρτης	Επίπεδα θορύβου υψηλότερα από τα 50 dB στα οικοδομικά τετράγωνο γύρω από κεντρικές οδούς	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
A.3.3 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
A.3.4 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

A.3.5 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
A.3.6 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	Το 21% των ερωτηθέντων δήλωσε πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από την ελκυστικότητα του οικιστικού περιβάλλοντος	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 βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με την ελκυστικότητα του οικιστικού περιβάλλοντος
A.4 Ισότητα και κοινωνική ενσωμάτωση (Equity and social inclusion)						
A.4.1 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

A.4.2 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)						
A.5.1 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. Ωστόσο προσεγγιστικά από στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ μπορούμε να υπολογίσουμε μια τιμή βάσης 20 συμβάντων.	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
A.5.2 Αντιληπτή ασφάλεια	Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους	Κατά την έρευνα ερωτηματολογίου, καταγράφηκε μειωμένο επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας, ιδιαίτερα στις μετακινήσεις των	Τουλάχιστον το 40 – 60% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους	Τουλάχιστον το 60 -80 % ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους	Τουλάχιστον το 80 - 100% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους	Διεξαγωγή έρευνας ερωτηματολογίου σχετικά με την αντιληπτή ασφάλεια

	εντός της πόλης	ευάλωτων κοινωνικών ομάδων.	εντός της πόλης	εντός της πόλης	εντός της πόλης	
A.5.3 Επικίνδυνοι κόμβοι	Το σύνολο των κόμβων που κρίθηκαν ως επικίνδυνοι εντός ορίων του δήμου	Έχουν εντοπιστεί 20 επικίνδυνοι κόμβοι εντός του δήμου βάσει των γεωμετρικών χαρακτηριστικών και τις απόψεις φορέων	Μείωση 15% των επικίνδυνων κόμβων του δήμου	Μείωση 30% των επικίνδυνων κόμβων του δήμου	Μείωση 60% των επικίνδυνων κόμβων του δήμου	Μελέτες για βελτίωση της οδικής ασφάλειας στους επικίνδυνους κόμβους (εντός 5ετίας) και εφαρμογή των μελετών (5-15 έτη)
A.6 Οικονομική Ανάπτυξη (Economic Growth)						
A.6.1 Κόστος μετακινήσεων	Μεταβολή (%) πραγματικού καθαρού κόστους που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο	Το 43.59% των κατοίκων χρησιμοποιεί το ιδιωτικό όχημά τους για τις καθημερινές μετακινήσεις, το 40.08% των κατοίκων προτιμά το περπάτημα, το 1% το μηχανοκίνητο δίκυκλο και το 9.42% το ποδήλατο. Σήμερα δεν υπάρχει τιμή μονάδας για το συνολικό ύψος του	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. Η έρευνα ερωτηματολογίου θα ολοκληρωθεί εντός του 1 ^{ου} έτους για τη συλλογή δεδομένων και ύστερα ανά 5ετία θα εκπονείται εκ νέου

		κόστους μετακίνησης ανά μέσο μεταφοράς ωστόσο αυτό μπορεί να οριστεί εξετάζοντας τις διαφορετικές κατηγορίες μετακίνησης στο Δήμο.				για την παρακολούθηση του δείκτη
A.6.2 Αριθμός επιχειρήσεων	Το σύνολο των τοπικών επιχειρήσεων	2000 επιχειρήσεις στο δήμο	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)						
A.7.1 Διαμπερότητα	Μεταβολή ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (Μήκος οδικού δικτύου που υπόκειται σε διαμπερείς ροές / Συνολικό μήκος οδικού δικτύου)	Το σύνολο του δήμου επιτρέπει 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
A.7.2 Περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων	Ποσοστό (%) κάλυψης (με buffer zone ακτίνας 250μ). γύρω από τους σταθμούς εναλλακτικών και	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων –	Η περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων να είναι τουλάχιστον	Η περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων να είναι τουλάχιστον	Η περιοχή εξυπηρέτησης από τους σταθμούς εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων να είναι τουλάχιστον	Χαρτογράφηση σε GIS και υπολογισμός της κάλυψης για buffer zone= 250μ. γύρω από τους σταθμούς

μετακίνησης	κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	πατινιών	το 25% της συνολικής επιφάνειας του δήμου	το 50% της συνολικής επιφάνειας του δήμου	το 75% της συνολικής επιφάνειας του δήμου	κοινόχρηστων και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης
B. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας (Transport Activity Indicators)						
B.1 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.	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
B.2 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
B.3 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

B.4 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
B.5 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
B.6 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)						

Γ.1 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
Γ.2 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
Γ.3 Ανάπτυξη ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	Ποιοτικός έλεγχος εάν το σύστημα λειτουργεί. Αν ναι τότε ποιο είναι το καθεστώς λειτουργίας (πιλοτική εφαρμογή, πλήρης εφαρμογή κτλ)	Δεν υπάρχει σήμερα σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων με ενιαία διαχείριση	Πιλοτική λειτουργία	Πλήρης εφαρμογή	Πλήρης εφαρμογή	Στοιχεία από το Δήμο και το αρμόδιο τμήμα που διαχειρίζεται το σύστημα
Γ.4 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	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

		απαντήσεις φορέων οι υποδομές είναι ανεπαρκείς, της τάξεως του 10%.				
Γ.5 Εγκατάσταση έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας και περιοχή εξυπηρέτησής του	Ποσοστό (%) του Δήμου που εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	Ανυπαρξία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Τουλάχιστον το 20% του δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας Πιλοτική λειτουργία συστήματος	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)						
Δ.1 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	Σήμερα δεν υπάρχει τιμή μονάδας για το συνολικό ύψος των σχετικών επιχορηγήσεων μιας και σχετίζεται με εξωτερικές πηγές χρηματοδότησης. Οπότε η τιμή μονάδας είναι μηδενική	Έως 300.000 ευρώ εκτιμώμενες επιχορηγήσεις	Έως 200.000 ευρώ εκτιμώμενες επιχορηγήσεις	Έως 150.000 ευρώ εκτιμώμενες επιχορηγήσεις	Υποβολή προτάσεων σε χρηματοδοτικά προγράμματα και παροχή στοιχείων σχετικά με τις επιχορήγησης από τον Δήμο