**Αξιολόγηση ερωτηματολόγιων**

Στο πλαίσιο της υλοποίησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στον Δήμο Σπάρτης σχεδιάστηκαν ερωτηματολόγια κατοίκων και γονέων, έτσι ώστε η ομάδα μελέτης να εξάγει χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με τις μετακινήσεις των πολιτών.

Το ερωτηματολόγιο κατοίκων αποτελείται από έξι ενότητες:

* Ενότητα Α: Δημογραφικές ερωτήσεις
* Ενότητα Β: Κατοχή οχημάτων
* Ενότητα Γ: Μετακίνηση
* Ενότητα Δ: Δραστηριότητες
* Ενότητα Ε: Στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας
* Ενότητα ΣΤ: Προτάσεις για καλύτερες μετακινήσεις

Οι ερωτήσεις, ως επί το πλείστον, ήταν κλειστού τύπου (με προκαθορισμένες απαντήσεις). Υπήρχε μία μόνο ερώτηση ανοικτού τύπου, στην οποία οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να προτείνουν αλλαγές για το κυκλοφοριακό της Σπάρτης, ώστε να γίνουν οι μετακινήσεις πιο άνετες και ευχάριστες, ενώ στις ερωτήσεις που αναφέρονται στις στάσεις και απόψεις του κατοίκου, χρησιμοποιήθηκε η κλίμακα Likert (πενταβάθμια κλίμακα από το 1 έως το 5 όπου 1= Διαφωνώ απόλυτα και 5= συμφωνώ απόλυτα).

Το ερωτηματολόγιο γονέων αποτελείται από τέσσερις ενότητες:

* Ενότητα Α: Δημογραφικές ερωτήσεις γονέων, η οποία αφορά σε στοιχεία όπως το φύλο, η ηλικία, και η περιοχή κατοικίας
* Ενότητα Β: Δημογραφικές ερωτήσεις μαθητών η οποία αφορά σε στοιχεία όπως το φύλο, η ηλικία, και το σχολείο φοίτησης των παιδιών
* Ενότητα Γ: Μετακινήσεις μαθητών η οποία αφορά στον κύριο τρόπο και το χρόνο μετάβασης και επιστροφής προς/από το σχολείο και τις ανησυχίες των γονέων
* Ενότητα Δ: Κατοχή οχήματος η οποία αφορά την κατοχή οχήματος (αυτοκινήτου, μηχανοκίνητου δίκυκλου και ποδηλάτου)

**Ανάλυση ερωτηματολογίων κατοίκων**

Το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από 185 άτομα: 96 γυναίκες και 88 άντρες, ενώ 1 άτομο δε δήλωσε φύλο ή ηλικία ενώ οι περισσότεροι συμμετέχοντες και συμμετέχουσες ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 46-60 ετών και μένουν στις περιοχές Σπάρτης και Μαγούλας. Ως προς την κατοχή οχήματος δηλώθηκε περισσότερο ο συνδυασμός αυτοκινήτου και ποδηλάτου ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό κατέχει ποδήλατο.

Το 61% των συμμετεχόντων (185 απαντήσεις) δεν γνώριζε την πρόθεση της δημοτικής αρχής για στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας ενώ οι περισσότεροι 66% ήταν ενημερωμένοι από το διαδίκτυο (73 απαντήσεις συνολικά στη σχετική ερώτηση). Είναι χρήσιμο να λαμβάνεται υπόψη το παραπάνω εύρημα από τη δημοτική αρχή, όταν σχεδιάζει στρατηγικές ενημέρωσης των πολιτών για παρόμοια έργα.

Τέλος, ένα σημαντικό εύρημα είναι ότι, ως προς το ενδιαφέρον για συμμετοχή στον σχεδιασμό στρατηγικών βιώσιμης κινητικότητας, οι συμμετέχοντες φάνηκαν θετικοί, με το υψηλότερο ποσοστό, ήτοι 35%, να έχει δηλώσει ότι ενδιαφέρονται πολύ να συμμετάσχουν στον σχεδιασμό στρατηγικών βιώσιμης κινητικότητας.

### Βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού και προτάσεις που προέκυψαν από τη συμμετοχή των πολιτών

Με τη χρήση ερωτηματολογίων, επιδιώκεται να ενισχυθεί η συμμετοχικότητα και εμπλοκή των πολιτών στον σχεδιασμό για την πόλη της Σπάρτης, δίνοντάς τους, το βήμα να καταθέσουν τις δικές τους απόψεις, παρατηρήσεις και σχόλια, αλλά και να προτείνουν, επίσης, λύσεις. Βασική επιδίωξη είναι να αξιοποιηθούν τα συμπεράσματα της έρευνας, ώστε να προταθούν λύσεις από τους κατοίκους και την ερευνητική ομάδα που θα εξυπηρετούν καλύτερα τις ανάγκες των κατοίκων της πόλης και θα ενσωματώνουν τις σκέψεις και τις προτάσεις τους στον σχεδιασμό.

Από τις απαντήσεις των ερωτηματολογίων και συγκεκριμένα από την αξιολόγηση της ενότητας «Οι μετακινήσεις μου σήμερα», προκύπτουν πληροφορίες σχετικά

* με τον τρόπο μετακίνησης στην Σπάρτη,
* με την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στην πόλη,
* με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι, καθώς επίσης και τον βαθμό ικανοποίησης των κατοίκων από όσα τους προσφέρει η πόλη.

Στην ενότητα αυτή, ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες να επιλέξουν από μια προτεινόμενη λίστα οχτώ ερωτημάτων «Ποια είναι τα τρία (3) πιο σημαντικά που αντιμετωπίζετε σε σχέση με τις μετακινήσεις σας;».



Στην ερώτηση: «Οι οδοί Παλαιολόγου και Λυκούργου θα μπορούσαν να παίξουν έναν ιδιαίτερο ρόλο ως προς την πολεοδομική ταυτότητα της πόλης, σημαντικόν για κατοίκους και επισκέπτες. Θα συμφωνούσατε να δοθεί, με κατάλληλες διαμορφώσεις, σε αυτούς τους δύο δρόμους περισσότερος χώρος στον πεζό;» το 56% δήλωσε ότι είναι θετικοί στο να δοθεί περισσότερος χώρος στον πεζό (185 απαντήσεις συνολικά στην ερώτηση)

Οι συμμετέχοντες στην έρευνα κλήθηκαν να απαντήσουν «Ποιες είναι οι προτάσεις σας για το κυκλοφοριακό του Δήμου Σπάρτης, ώστε να γίνουν οι μετακινήσεις σας πιο άνετες και ευχάριστες;» Μερικές από τις απαντήσεις που εκφράστηκαν συχνότερα σχετίζονται με τα παρακάτω θέματα:

* Ανάγκη για κατασκευή πάρκινγκ
* Δημιουργία ποδηλατόδρομων
* Συχνότερα δρομολόγια λεωφορείων
* Αυστηρότεροι έλεγχοι για παράνομο παρκάρισμα
* Σεβασμός στους πεζούς από τους οδηγούς
* Απουσία πεζοδρομίων ή στενότητα αυτών
* Έλλειψη διαγραμμίσεων στην άσφαλτο
* Ανάγκη δημιουργίας κυκλικών κόμβων
* Νέα ασφαλτόστρωση
* Φωτισμός
* Πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών ή μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας
* Τοποθέτηση περισσότερων φωτεινών σηματοδοτών
* Παρεμπόδιση πορείας πεζών από τραπεζοκαθίσματα ή σκουπίδια
* Εντονότερη παρουσία τροχαίας

### Αξιολόγηση της ενσωμάτωσης των θέσεων στην πρόταση της ομάδας μελέτης

Στον πίνακα που ακολουθεί, αξιολογούνται οι βασικές προτάσεις που προέκυψαν από τις απαντήσεις των ερωτηματολογίων ως προς το βαθμό ενσωμάτωσής τους στον σχεδιασμό.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Κατευθύνσεις σχεδιασμού** | **Εν/ση** | **Παρατηρήσεις**(ενδεικτικές αναφορές στην πρόταση) |
| Ανάγκη για κατασκευή parking |  | Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης για τη συγκράτηση των αυτοκινήτων στην περίμετρο της πόλης. Προτείνεται η δημιουργία υπαίθριων χώρων στάθμευσης στις εισόδους της πόλης ώστε να αφήνουν τα οχήματά τους . |
| Απουσία πεζοδρομίων ή στενότητα αυτών |  | Προώθηση του περπατήματος με τη δημιουργία υποδομών, είτε αποκλειστικά για το περπάτημα είτε για όλα τα μέσα, στις οποίες το περπάτημα θα αποκτήσει ισότιμο ρόλο. Προβλέπονται πεζοδρομήσεις οδών ή τμημάτων αυτών, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων σε κεντρικές αρτηρίες καθώς και μικρού μήκους τοπικές διαπλατύνσεις τους, πλάτους 2μ. |
| Δημιουργία ποδηλατόδρομων |  | Διαμόρφωση δικτύου ποδηλάτου και παράλληλα ευρεία ανάπτυξη περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, περιλαμβανομένου και του κέντρου, όπου το ποδήλατο θα κινείται ελεύθερα στον δρόμο. |
| Συχνότερα δρομολόγια λεωφορείων |  | Προτείνεται ο επανασχεδιασμός των διαδρομών του αστικού ΚΤΕΛ. Βλ. επίσης Δράσεις 9: ‘Έξυπνες’ στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας και 11: Εφαρμογή σε ‘έξυπνα’ τηλέφωνα για δημόσια συγκοινωνία. |
| Πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών ή μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας  |  | Προστασία του ιστορικού κέντρου από το αυτοκίνητο / περιορισμός κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων. Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας για την προστασία του κέντρου |
| Παρεμπόδιση πορείας πεζών από τραπεζοκαθίσματα ή σκουπίδια  |  | Προστασία του ιστορικού κέντρου από το αυτοκίνητο με περιορισμό της κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων.Θωράκιση του κέντρου της πόλης από τη διαμπερή κυκλοφορία.Δημιουργία ζώνης ήπιας κυκλοφορίας περιμετρικά του ιστορικού κέντρου.Κατευθύνσεις προώθησης του περπατήματος.  |
| Τοποθέτηση περισσότερων φωτεινών σηματοδοτών – Ανάγκη δημιουργίας κυκλικών κόμβων |  | Προβλέπεται επίσης, η δημιουργία μικρών κυκλικών κόμβων, αντί για φωτεινούς σηματοδότες, καθώς αποτελούν μία πολύ ευέλικτη και ασφαλή λύση. |
| Σεβασμός των πεζών από τους οδηγούς |  | Προβλέπονται δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών (σχολικά προγράμματα κ.λπ.) |
| Έλλειψη διαγραμμίσεων διαβάσεων - Νέα ασφαλτόστρωση – Φωτισμός  | Χ | Δεν αποτελεί αντικείμενο στρατηγικού σχεδιασμού. |
| Αυστηρότεροι έλεγχοι για παράνομο παρκάρισμα – Εντονότερη παρουσία τροχαίας | Χ | Δεν είναι αρμοδιότητα του ΣΒΑΚ |
|  |  |  |

**Ανάλυση ερωτηματολογίων γονέων**

Το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από 81 άτομα: 51 γυναίκες και 28 άντρες, ενώ 2 άτομα δεν δήλωσαν φύλο και οι περισσότεροι συμμετέχοντες και συμμετέχουσες ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 31-45 ετών.

Ως προς την κατοχή οχήματος, το 49% των απαντήσεων ανήκει στην κατηγορία «Περισσότερα από 1 αυτοκίνητα» και το 46% «Διαθέτει αυτοκίνητο» (81 απαντήσεις συνολικά). Ως προς το ποδήλατο το 79% των απαντήσεων δηλώθηκε ότι διατίθεται ποδήλατο (79 απαντήσεις).

Ως προς τον τρόπο μετακίνησης των παιδιών στο σχολείο, το ίδιο ποσοστό παιδιών 23% δηλώθηκε ότι πάει με τα πόδια μόνο του και 23% επίσης με αυτοκίνητο άλλου ατόμου (π.χ συγγενή, γείτονα, γνωστού). Υψηλό ποσοστό είχε και η επιλογή βάδισμα με παρέα άλλα παιδιά (21%).



Ως προς τον τρόπο επιστροφής των παιδιών από το σχολείο, 28% απάντησαν βάδισμα με παρέα άλλα παιδιά, ενώ από 20% απάντησε ‘με αυτοκίνητο άλλου ατόμου’ (π.χ συγγενή, γείτονα, γνωστού) και ‘με τα πόδια μόνο του’. Το ποδήλατο ως μέσο επιστροφής από το σχολείο είναι μόλις 4%.



Οι γονείς ερωτήθηκαν «ποιες είναι οι ανησυχίες σας για το βάδισμα του/των παιδιού/ών σας προς και από το σχολείο», με προτεινόμενες από το ερωτηματολόγιο τις παρακάτω κωδικοποιημένες απαντήσεις:

* Η ταχύτητα των αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια της διαδρομής είναι πολύ υψηλή
* Με έχουν ανησυχήσει κάποια περιστατικά εγκληματικότητας που έχουν συμβεί
* Οι διασταυρώσεις και οι διαβάσεις δεν είναι ασφαλείς
* Τα πεζοδρόμια είναι ακατάλληλα
* Υπάρχει υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος γύρω από το σχολείο
* Υπάρχει υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος κατά τη διάρκεια της διαδρομής από το σπίτι προς το σχολείο.

Η κύρια ανησυχία φαίνεται να είναι το γεγονός πως οι διασταυρώσεις και οι διαβάσεις δεν είναι ασφαλείς με ποσοστό 26%. Η δεύτερη μεγαλύτερη ανησυχία είναι ότι τα πεζοδρόμια είναι ακατάλληλα (21%)και στη συνέχεια ακολουθεί η απάντηση ‘υπάρχει υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος γύρω από το σχολείο’ (20%).



**Ανάλυση ερωτηματολογίου φορέων**

Το εξειδικευμένο ερωτηματολόγιο φορέων απαντήθηκε ηλεκτρονικά από έντεκα φορείς συνολικά. Οι φορείς αυτοί ήταν:

* ΚΤΕΛ ΛΑΚΩΝΙΑΣ Α.Ε
* Ποδηλάτες Σπάρτης «3π»
* Πολιτιστικός Εξωραϊστικός και Επιμορφωτικός Σύλλογος Χρυσάφων «Χρυσή Ώβα»
* Σπαρτιατικός Γυμναστικός Σύλλογος
* Εμπορικός Σύλλογος Σπάρτης
* Σύλλογος Ιδιόκτητων Επιχειρήσεων Μαζικής Εστίασης Σπάρτης
* Δικηγορικός Σύλλογος Σπάρτης
* Ομοσπονδία Επαγγελματικών Βιοτεχνικών Εμπορικών Σωματείων Λακωνίας
* Εκπαιδευτές οδήγησης και κυκλοφοριακής αγωγής
* Επιμελητήριο Λακωνίας
* Σωματείο Ιδιοκτητών Ταξί Σπάρτης "Η ΑΠΕΛΛΑ"

(από τους έντεκα φορείς που απάντησαν στο ερωτηματολόγιο, δύο κατέθεσαν στοιχεία επικοινωνίας).

### **Βασικές κατευθύνσεις σχεδιασμού και προτάσεις που προέκυψαν από τη συμμετοχή των φορέων**

Οι φορείς απάντησαν στις ερωτήσεις σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σε τομείς που αφορούν τα ΣΒΑΚ. Ειδικότερα,

* Δημόσια Συγκοινωνία: Η πλειονότητα των φορέων ανέφερε ότι σημαντικό πρόβλημα στη λειτουργία της δημόσιας συγκοινωνίας είναι η απουσία της στην εξυπηρέτηση περιοχών εκτός του ΤΕΙ Σπάρτης. Ταυτόχρονα, έντονο πρόβλημα παρουσιάζεται στις συχνότητες των δρομολογίων του ΚΤΕΛ και την εξυπηρέτηση κατά τις νυχτερινές ώρες αλλά και η πρόσβαση στο σημεία αποβίβασης/επιβίβασης λόγω παράνομα σταθμευμένων οχημάτων. Το τελευταίο μάλιστα δημιουργεί έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα εντός της πόλης, με αποτέλεσμα την υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Τέλος, αναφέρθηκε η έλλειψη υποδομών για πρόσβαση ατόμων με ειδικές ανάγκες.
* Περπάτημα – Ποδήλατο: Κύριο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι πεζοί σύμφωνα με τις απαντήσεις των φορέων είναι η έλλειψη των απαιτούμενων προδιαγραφών για πεζοδρόμια. Πολλά από αυτά έχουν μικρά πλάτη έλλειψη ραμπών για ΑμεΑ και κακή ποιότητα, με αποτέλεσμα να αποθαρρύνουν το περπάτημα και να θέτουν σε κίνδυνο τους πεζούς. Σε συνδυασμό με την έλλειψη συντήρησης των διαβάσεων και την κατάληψη χώρου από οχήματα και τραπεζοκαθίσματα, η ποιότητα των υποδομών για τους πεζούς δεν είναι καθόλου ικανοποιητική. Βέβαια τονίζεται ότι η κεντρική περιοχή διαθέτει μεγάλα πλάτη πεζοδρομίων. Ως προς το ποδήλατο, επισημαίνεται η έλλειψη δικτύου ποδηλατόδρομων, ώστε οι ποδηλάτες να αισθάνονται ασφαλείς. Γενικότερα, η έλλειψη κουλτούρας και νοοτροπίας για τον σεβασμό των πεζών και των ποδηλατών ανησυχεί την πλειονότητα των φορέων.
* Πολιτικές για το αυτοκίνητο: Για τις πολιτικές σχετικά με το αυτοκίνητο, η πόλη της Σπάρτης αντιμετωπίζει πρόβλημα κυκλοφοριακού φόρτου, το οποίο οξύνεται λόγω της απουσίας χώρων στάθμευσης. Παρατηρούνται έτσι φαινόμενα διπλοπαρκαρίσματος και παράνομων σταθμεύσεων, καθώς δεν υπάρχει εναλλακτικός τρόπος μετακίνησης για άτομα που μένουν εκτός πόλης.
* Οδικές Υποδομές: Η πλειονότητα των φορέων επισήμανε ότι η ποιότητα των υποδομών είναι κακή μιας και εντοπίζονται πολυάριθμα σημεία στο οδικό δίκτυο με λακκούβες, χωρίς την απαιτούμενη σήμανση ή λειτουργία φωτεινών σηματοδοτών. Οι παράγοντες αυτοί αυξάνουν την πιθανότητα πρόκλησης τροχαίων συμβάντων και μειώνουν την οδική ασφάλεια τόσο των οδηγών όσο και των άλλων χρηστών του δημόσιου χώρου. Μερικοί φορείς πρόσθεσαν το γεγονός της μη ολοκληρωμένης περιφερειακής οδού η οποία θα συνέβαλε σημαντικά στην μείωση των διαμπερών ροών.
* Διαχείριση Στάθμευσης: Λόγω της αυξημένης χρήσης των Ι.Χ, αυξημένη είναι και η ζήτηση της στάθμευσης. Για τον λόγο αυτόν τα προβλήματα που αναφέρονται από τους φορείς εστιάζουν στην έλλειψη επαρκών θέσεων και χώρων στάθμευσης, στη μη λειτουργία του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και στην παράνομη στάθμευση οι οποίες συνθέτουν αρνητική εικόνα για την πόλη αλλά και δυσχεραίνουν σημαντικά τις μετακινήσεις των πεζών, των ποδηλατών και των ευάλωτων χρηστών.
* Περιβάλλον & Ενέργεια: Η ποιότητα των υποδομών για τους πεζούς, η απουσία υποδομών για τους ποδηλάτες, η έλλειψη δημόσιας αστικής συγκοινωνίας, η αυξημένη χρήση Ι.Χ και η απουσία πρασίνου αποτελούν τους σημαντικότερους παράγοντες που επηρεάζουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων της Σπάρτης. Αποτέλεσμα είναι μεγάλα ποσοστά θορύβου κατά τις ώρες αιχμής και η εκπομπή αέριων ρύπων.
* Διαχείριση Κινητικότητας: Οι περισσότεροι φορείς ανέφεραν ότι δεν εφαρμόζονται πολιτικές για τη διαχείριση της κινητικότητας ενώ μερικοί φορείς επισήμαναν την απουσία ψηφιακών και ηλεκτρονικών εργαλείων από τον Δήμο, η οποία θα μπορούσε να συμβάλλει σε δράσεις προώθησης των ενεργών μετακινήσεων.
* Διαχείριση εμπορευμάτων: Ως προς τη διαχείριση εμπορευμάτων, τονίστηκε ότι δεν υπάρχει οριοθετημένο ωράριο φορτοεκφόρτωσης και τύπων φορτηγών που εισέρχονται στο κέντρο, γεγονός που επιβαρύνει ακόμα περισσότερο το κυκλοφοριακό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πόλη.
* Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας: Η ανάγκη για την εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας κρίνεται ζωτικής σημασίας από ορισμένους φορείς ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα όλων των κατοίκων χωρίς να πλήττονται συμφέροντα άλλων φορέων, επαγγελματιών και άλλων ειδικοτήτων.
* Τεχνολογίες Πληροφοριών & Επικοινωνιών: Όλοι οι φορείς τόνισαν την απουσία τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών στο Δήμο οι οποίες θα μπορούσαν με τη συνεργασία φορέων να αντιμετωπίσουν τα ανωτέρω προβλήματα. Ως χαρακτηριστικά παραδείγματα ανέφεραν την έλλειψη ελεύθερου WiFi εντός της πόλης και την έλλειψη Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

Ζητήθηκε από τους φορείς να ιεραρχήσουν το μέγεθος των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν σχετικά με τους τομείς που αναλύθηκαν σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει λιγότερο σημαντικό και 5 πολύ σημαντικό. Σύμφωνα με τις απαντήσεις των φορέων, οι τομείς των οποίων τα προβλήματα είναι πολύ σημαντικά (κατηγορία 5) είναι:

* Υποδομές Εναλλακτικών Μέσων Μετακίνησης (Περπάτημα & Ποδήλατο)
* Δημόσιες Μεταφορές
* Οδικές Υποδομές
* Διαχείριση Στάθμευσης
* Περιβάλλον και Ενέργεια

Ίσος αριθμός απαντήσεων κατηγορίας 4 και 5 δόθηκαν στις κατηγορίες:

* Σχέδια Διαχείρισης Αστικής Κινητικότητας
* Τεχνολογίες Πληροφοριών και Επικοινωνιών

Ταυτόχρονα, η πλειοψηφία των φορέων έκρινε ως σημαντικά τα προβλήματα που αναφέρονται (κατηγορία 4):

* Στο αυτοκίνητο
* Στις Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων

Το επόμενο στάδιο περιλάμβανε ερωτήσεις που σχετίζονται με την πρόθεση και με τον τρόπο με τον οποίο ο φορέας θα μπορεί να συνδράμει την πόλη για να βελτιωθούν οι συνθήκες κυκλοφορίας και η ποιότητα ζωής.

Η πλειονότητα των φορέων απάντησε θετικά ως προς το αν υπάρχουν περιθώρια άσκησης πολιτικής για την κινητικότητα στο άμεσο μέλλον, ενώ φορείς που εκτελούν μεταφορικό έργο απάντησαν θετικά ως προς το αν υπάρχουν περιθώρια για την καλύτερη οργάνωση των μετακινήσεων ώστε να εξοικονομούνται καύσιμα, να μειώνεται η ρύπανση και να μην επιβαρύνονται οι συνθήκες ασφαλείας. Ο τρόπος με τον οποίοι οι φορείς θα συμβάλλουν στη βελτίωση της πόλης είναι η παρουσία εκπροσώπων στις διαβουλεύσεις, η παρότρυνση στα μέλη τους για ενεργές μετακινήσεις και η κατάθεση προτάσεων για τα ζητήματα που αντιμετωπίζουν.

Όλοι οι φορείς που συμμετείχαν στο ερωτηματολόγιο πρότειναν μέτρα για τη βελτίωση της ζωής στην πόλη της Σπάρτης. Για τον πεζό και τον ποδηλάτη, κατατέθηκαν προτάσεις οι οποίες αφορούσαν τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τη τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ, την επισκευή των υφιστάμενων και τη δημιουργία πεζοδρόμων οι οποίοι όμως δεν θα καλύπτονται από τραπεζοκαθίσματα τα οποία δυσχεραίνουν την κίνηση των πεζών. Ιδιαίτερη πρόταση αποτελεί η επέκταση του Ανοιχτού Κέντρου Εμπορίου στις οδούς Ευαγγελιστρίας και Μενελάου. Ταυτόχρονα, προτάθηκαν δίκτυα ποδηλατόδρομων και η δημιουργία χώρων στάθμευσης ποδηλάτων ώστε να αποτρέπεται η κλοπή τους και να αυξηθεί το ποσοστό μετακίνησης με το ποδήλατο. Επίσης, προτάθηκε η δημιουργία δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας η οποία, σε συνδυασμό με μέτρα που αφορούν την ελεγχόμενη στάθμευση και τη δημιουργία χώρων στάθμευσης περιμετρικά της πόλης της Σπάρτης θα συμβάλλει σημαντικά στη μείωση της χρήσης Ι.Χ εντός της πόλης της Σπάρτης. Επίσης, προτάθηκε η δημιουργία πράσινων διαδρομών και περιοχών ήπιας κυκλοφορίας έτσι ώστε να ενισχυθεί το περπάτημα και οι ενεργές μετακινήσεις. Σημαντικό στοιχείο είναι η αναβάθμιση της περιοχής με τη δημιουργία χώρων πρασίνου ή νησίδες πρασίνου, οι οποίες θα αλλάξουν την εικόνα και την αισθητική της πόλης δίνοντας παράλληλα αίσθημα ευεξίας κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών ημερών. Ως προς τις οδικές υποδομές, οι φορείς πρότειναν την ολοκλήρωση των διανοίξεων των οδών και της περιφερειακής οδού, ενώ δόθηκε έμφαση στην τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών και στη δημιουργία κυκλικών κόμβων σε επικίνδυνες διασταυρώσεις.

**Δράσεις Διαβούλευσης**

Από τη διεξαγωγή της διαβούλευσης και των απόψεων των φορέων έγινε φανερό ότι στην κοινωνία της Σπάρτης έχει ωριμάσει η απόφαση για αλλαγές σε σχέση με τη σημερινή ταυτότητα του αστικού περιβάλλοντός και γενικότερα της λειτουργίας της πόλης. Διαπιστώθηκαν προβλήματα για τα οποία ζητείται να βρεθούν λύσεις και φάνηκε ότι υπάρχει η κοινωνική συναίνεση για αυτό.

Αναφερόμενοι στο αστικό περιβάλλον δεν περιοριζόμαστε μόνο στο υπόβαθρο, αλλά περιλαμβάνουμε και όσα συμβαίνουν σε αυτό, για την καθημερινή ζωή στην πόλη, τις ροές, και φυσικά τις δραστηριότητες και την παρουσία των ανθρώπων στον δημόσιο χώρο. Οι προσδοκίες της πόλης, το όραμά της, αφορούν ένα μεγαλύτερο ποσοστό ήπιων μετακινήσεων και περισσότερους ανθρώπους που θα περπατούν, θα στέκονται στον δημόσιο χώρο, θα κάνουν ποδήλατο. Σημειώνεται ότι μέχρι στιγμής δεν υπάρχουν υψηλά ποσοστά ενεργών μετακινήσεων και οι απαραίτητες υποδομές.

Στις προσδοκίες αυτές θα πρέπει να ενσωματωθεί η αντιμετώπιση ευρύτερων σοβαρών προβλημάτων, όπως η αλλαγή του κλίματος, απέναντι στα οποία όλοι έχουν ευθύνες και από όλους ζητείται να κινητοποιηθούν. Το γεγονός ότι η Σπάρτη βρίσκεται στο εσωτερικό μιας ευρύτερης περιοχής, ευαίσθητης περιβαλλοντικά,, βάζει στους σχεδιαστές και στους διοικούντες περισσότερες ευθύνες προκειμένου να ασκηθούν πολιτικές απέναντι στην αλλαγή του κλίματος, που θα αφορούν επίσης τη ρύπανση, τον θόρυβο, τον κορεσμό, τα ατυχήματα, την αισθητική των δημόσιων χώρων και την οικονομία, στο πρότυπο σχετικών δράσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Να τονιστεί ότι λόγω της κρίσης από την πανδημία του κορονοϊού, η 1η διαβούλευση ενημέρωσης φορέων πραγματοποιήθηκε ηλεκτρονικά και οι απόψεις τους στάλθηκαν ηλεκτρονικά μέσω email. Οι απόψεις τους σχετικά με τα προβλήματα κινητικότητας της πόλης και των προτάσεων περιγράφονται στη συνέχεια αναλυτικά.

**ΚΤΕΛ Λακωνίας**

Ο φορέας μεταφορών ΚΤΕΛ Λακωνίας απέστειλε προτάσεις που αφορούν το ΣΒΑΚ του Δήμου Σπάρτης με στόχο την καλύτερη ποιότητα ζωής της πόλης και την προώθηση ενεργών μετακινήσεων χωρίς να πλήττονται και να αδικούνται άλλοι φορείς. Οι προτάσεις αυτές αφορούν τον τομέα της στάθμευσης και τη μετακίνηση πεζών – ποδηλάτων.

Ως προς τη διαχείριση στάθμευσης, προτείνεται η άμεση εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της Σπάρτης, δημιουργία περισσότερων χώρων στάθμευσης εντός της πόλης, θέσπιση ωραρίων τροφοδοσίας των καταστημάτων κατά τις νυχτερινές ώρες, ελεγχόμενη στάθμευση στις οδούς εντός του οδικού δακτυλίου, εξαιρουμένων των μόνιμων κατοίκων με κατοικία σε δρόμο ελεγχόμενης στάθμευσης, αξιοποίηση ψηφιακών τεχνολογιών ενημέρωσης οδηγών για διατιθέμενες θέσεις στάθμευσης και μείωση των διατιθέμενων θέσεων στάθμευσης στις οδούς της κεντρικής περιοχής.

Για το δίκτυο πεζού – ποδηλάτη προτείνεται η κατασκευή ποδηλατόδρομων και διαβάσεις πεζών με κυβόλιθους και σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, ενώ για τη δημόσια συγκοινωνία προτείνεται η βελτίωση των υφιστάμενων στάσεων λεωφορείων ως προς τη χωρητικότητά τους και την κατασκευή τους.

Τέλος, ως προς το οδικό δίκτυο, κρίνεται αναγκαία η διάνοιξη όλων των οδών που προβλέπονται από κυκλοφοριακές μελέτες, όπως η Λυκούργου προς Μαγούλα, Πλατανιστά και η οδός Αναπήρων παρόχθια της Μαγουλίτσας μέχρι την Βυζαντίου. Σε αυτό το πλαίσιο, εντάσσεται η βελτίωση της ποιότητας του οδοστρώματος και ολοκλήρωσης της περιφερειακής οδού, η οποία θα μειώσει τις διαμπερείς ροές εντός της πόλης.

**Ένωση ποδηλατιστών (3Π)**

Η Ένωση Ποδηλατιστών (3Π) είναι Ένωση η οποία ασχολείται με ζητήματα που αφορούν το (Π)οδήλατο, την (Π)όλη και το (Π)εριβάλλον. Έτσι, τα προβλήματα της πόλης της Σπάρτης που ανέφεραν βασίζονται στους τρεις αυτούς άξονες. Για το ποδήλατο, η έλλειψη δικτύου ποδηλατόδρομων, τόσο εντός του ιστού της πόλης όσο και δικτύου σύνδεσής της με τα υπόλοιπα χωριά, αποτελούν το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι ποδηλάτες. Εκτός από τις υποδομές, η έλλειψη θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων και η μη επαρκής συντήρηση των υφιστάμενων επηρεάζουν αρνητικά την πρόθεση χρήσης ποδηλάτου.

Ως προς την πόλη, η έλλειψη πρασίνου είναι ένας κρίσιμος παράγοντας που επηρεάζει το περπάτημα, κυρίως κατά τη θερινή περίοδο όπου οι θερμοκρασίες κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι υψηλές. Παράλληλα, η έλλειψη καλού φωτισμού στις περισσότερες γειτονιές της πόλης εξηγεί το μικρό ποσοστό περπατήματος. Για το οδικό δίκτυο, αναφέρεται ότι σε πολλές διασταυρώσεις της πόλης έχουν προκληθεί τροχαία συμβάντα, ενώ μεγάλοι οδικοί άξονες δεν διαθέτουν διαχωριστική νησίδα, με αποτέλεσμα να μην μπορούν να περνούν απέναντι με ασφάλεια. Παράλληλα πρόβλημα αποτελεί η ύπαρξη δρόμων, που ενώ υπάρχουν στο σχέδιο πόλης, δεν έχουν υλοποιηθεί ακόμη. Απόρροια αυτού είναι οι μη υλοποιημένοι δρόμοι και πολυάριθμα αδιέξοδα.

Τα πεζοδρόμια της πόλης διακρίνονται για το μικρό τους πλάτος, το οποίο σε συνδυασμό με τα τραπεζοκαθίσματα που καταλαμβάνουν χώρο έχουν περιορίσει το χώρο κίνησης των πεζών. Για τις υποδομές των ΑμεΑ τονίζεται ότι υπάρχει σημαντική έλλειψη ραμπών ΑμεΑ στα πεζοδρόμια, αλλά και σε δημόσιους χώρους, ενώ οι υφιστάμενες ράμπες δεν εξυπηρετούν όπως θα έπρεπε τα άτομα αυτά. Σε συνδυασμό με την έλλειψη δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, η μετακίνηση των πεζών και των ποδηλατών είναι δύσκολη.

Η παράνομη στάθμευση των οχημάτων σε πεζοδρόμια και πλατείες αποτελεί πλέον συχνό φαινόμενο, για το οποίο δεν υπάρχει καμία αντίδραση από την πλευρά της πολιτείας. Γενικότερα, παρατηρείται έλλειψη από χώρους στάθμευσης τόσο οχημάτων όσο και βαρέων φορτηγών και κατά συνέπεια εντείνεται όλο και περισσότερο το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης. Σε αυτό συμβάλλει και η νοοτροπία των κατοίκων, όπως αναφέρει ο σύλλογος, οι οποίοι δεν σέβονται τους πεζούς και τους ποδηλάτες αλλά και τους δημόσιους χώρους. Από τις πιο σημαντικές αρτηρίες είναι η Λυκούργου, το οδόστρωμά της είναι στην στάθμη του πεζοδρομίου με αποτέλεσμα να υπάρχει κατάληψη των πεζοδρομίων από αυτοκίνητα.

Για το περιβάλλον της πόλης, αναφέρεται ότι υπάρχουν πολλά εγκαταλελειμμένα αυτοκίνητα στους δρόμους, τα οποία απειλούν τη δημόσια υγιεινή και την αισθητική της πόλης. Εκτός από αυτοκίνητα, υπάρχουν εγκαταλελειμμένα κτίρια ακόμα και διατηρητέα τα οποία αποτελούν εστία μόλυνσης, όπως το παλαιό δικαστικό μέγαρο.

Εκτός από τα παραπάνω που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ, η Ένωση ποδηλατιστών έχει θέσει ζητήματα που αφορούν τα οριοθετημένα ρέματα, την ανακύκλωση, τα όμβρια ύδατα και τα αδέσποτα, τα οποία θα πρέπει να ληφθούν υπόψη από τη δημοτική αρχή για μελλοντικά έργα και δράσεις.

**Σύλλογος Γεωπόνων Λακωνίας**

Σύμφωνα με τον πρόεδρο του Συλλόγου Γεωπόνων Λακωνίας, οι δραστηριότητες που επηρεάζονται και επηρεάζουν την κινητικότητα τόσο την εσωτερική όσο και τη διερχόμενη από τον αστικό ιστό της πόλης της Σπάρτης είναι δυο:

* Η λειτουργία καταστήματος φυτοπροστατευτικών Μέσων και Λιπασμάτων: Τα καταστήματα αυτά εξυπηρετούν τις ανάγκες αγροτικής παραγωγής σε διαδημοτικό επίπεδο, τη συντήρηση του πρασίνου, είτε δημόσιου είτε ιδιωτικού αλλά και γλαστρικά είδη ή κηπευτικά είδη. Για τη λειτουργία των καταστημάτων είναι απαραίτητος ο εφοδιασμός σε καθημερινή βάση από φορτηγά και η εκφόρτωση κυρίως λιπασμάτων μέσω συρόμενων φορτηγών ή και επικαθήμενων. Ταυτόχρονα, απαιτείται δυνατότητα πρόσβασης στάσης ή και στάθμευσης αγροτικών οχημάτων ή ΙΧ για προμήθεια και φόρτωση λιπασμάτων, φυτοπροστατευτικών μέσων και άλλων υλικών.

Όλες αυτές οι λειτουργίες λαμβάνουν χώρα καθ’ όλη τη διάρκεια της ημέρα. Το ωράριο εργασίας – λειτουργίας κυμαίνεται από 08:00 έως 15:00, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις η λειτουργία επεκτείνεται και απογευματινές ώρες από 18:00 έως 21:00. Σε ετήσια βάση φόρτος παρατηρείται καθ’ όλο το έτος εξαρτώμενος από τα είδη των καλλιεργειών και των παρεμβάσεων, με εξαίρεση κυρίως τον Αύγουστο και τον Νοέμβριο όπου και εκεί υπάρχει κάποια αλλά μικρότερη επισκεψιμότητα. Ως προς τις ημέρες, μεγαλύτερη κίνηση παρατηρείται όταν ο καιρός δεν είναι καλός διότι τότε οι παραγωγοί εφοδιάζονται με τις απαραίτητες προμήθειες για το επόμενο διάστημα.

* Λειτουργία Γραφείου Παροχής Επιστημονικών Συμβουλών σε συνδυασμό με ΚΥΔ (Κέντρο Υποδοχής Δηλώσεων Ενιαίας Ενισχύσεως) ή όχι. Τα γραφεία αυτά παρέχουν επιστημονικές συμβουλές για θέματα καλλιεργειών, προγραμμάτων και χρηματοδοτήσεων αλλά και δίνεται η δυνατότητα για υποβολή αίτησης ενισχύσεως από τους παραγωγούς μέσω ηλεκτρονικού συστήματος ,όταν αυτά συνδυάζονται με ΚΥΔ. Παραγωγοί και αγρότες που επισκέπτονται αυτά τα γραφεία κατοικούν εκτός του οικιστικού ιστού της Σπάρτης και έτσι τα κριτήρια χωροθέτησής τους αφορούσαν την άνετη πρόσβαση και τη δυνατότητα στάθμευσης. Η αιχμή κίνησης στα γραφεία αυτά εντοπίζεται από τον Μάρτιο έως τον Ιούνιο όπου ξεκινούν οι προκηρύξεις για την υποβολή αιτήσεων σε προγράμματα ή σε άλλες δραστηριότητες. Κατά το υπόλοιπο διάστημα υπάρχει μια σταθερή ροή πελατών.

**Σπαρτιατικός Γυμναστικός Σύλλογος**

Ο Σπαρτιατικός Γυμναστικός Σύλλογος επισημαίνει βασικά προβλήματα της Σπάρτης αλλά παραθέτει και προτάσεις οι οποίες θα συμβάλλουν στην καλύτερη λειτουργία της πόλης. Έτσι, ως προς τα ζητήματα κινητικότητας, αναφέρει την απουσία ποδηλατόδρομων και την κακή ποιότητα των πεζοδρομίων, σε συνδυασμό με την κατάληψη από τραπεζοκαθίσματα και υπόλοιπες εμπορικές δραστηριότητες. Συγκεκριμένα, η περιοχή περιμετρικά του Ι.Ν. Αγίου Νικολάου παρουσιάζει απουσία πεζοδρομίων, ενώ παρατηρείται έντονος κυκλοφοριακός φόρτος. Ταυτόχρονα, η μη συντήρηση των διαβάσεων θέτει σε κίνδυνο τους πεζούς, οι οποίοι προσπαθούν να διασχίζουν κεντρικές αρτηρίες.

Μεγάλος αριθμός προβλημάτων εντοπίζεται στον τομέα της στάθμευσης. Σύμφωνα με τον Σύλλογο, υπάρχει έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου η οποία έχει ως αποτέλεσμα αφενός την κατάληψη θέσεων στάθμευσης μακράς διαρκείας και αφετέρου έξαρση φαινομένων διπλοπαρκαρίσματος και παράνομης στάθμευσης. Ειδικότερα, τα μηχανοκίνητα δίκυκλα σταθμεύουν ανεξέλεγκτα σε δημόσιους χώρους και επί των πεζοδρομίων. Τα φαινόμενα αυτά συνεχίζουν να υπάρχουν καθώς υπάρχει τόσο έλλειψη επαρκών μέσων ελέγχου παραβατικότητας όσο και απουσία κατάλληλης σήμανσης. Λόγω της έντονης αυτής ζήτησης στάθμευσης, τα φορτηγά ανεφοδιασμού αντιμετωπίζουν σοβαρό πρόβλημα εύρεσης χώρου στάθμευσης.

Η απουσία αστικής συγκοινωνίας είναι ένα ακόμη πρόβλημα της πόλης. Έτσι παρατηρείται ανισομερής κυκλοφοριακή επιβάρυνση κάποιες ώρες των εργάσιμων ημερών εξαιτίας ειδικών παραμέτρων (κακή χωροταξική κατανομή σχολικών συγκροτημάτων, συγκέντρωση μεγάλου αριθμού φροντιστηρίων στο κέντρο της πόλης).

Το ζήτημα της διάνοιξης των οδών που δεν έχουν υλοποιηθεί όπως είναι η οδός Πλατανιστά και η Θερμοπυλών τονίστηκε και από αυτόν τον σύλλογο όπως επίσης και η έλλειψη κατάλληλης κουλτούρας και νοοτροπίας κινητικότητας υπέρ των πεζών και των ποδηλατών.

Οι προτάσεις του συλλόγου για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων στρέφονται υπέρ της ανάπτυξης ενεργών μετακινήσεων και υπέρ της δημιουργίας των απαιτούμενων υποδομών. Συγκεκριμένα ως προς τη στάθμευση αναφέρεται η επαναφορά του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στις οδούς Λυκούργου και Κων. Παλαιολόγου, η δημιουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης τουλάχιστον 120 θέσεων συνολικά, με αγορά ή μακροχρόνια ενοικίαση οικοπέδων περιμετρικά του κέντρου, δημιουργία σημείων προσωρινής στάθμευσης για οχήματα εφοδιασμού με καθορισμό ωραρίου εφοδιασμού, ενώ μακροπρόθεσμα προτείνεται η αντικατάσταση των χώρων στάθμευσης εκατέρωθεν των οδών Κων. Παλαιολόγου και Λυκούργου με ποδηλατόδρομο. Σε αυτούς τους δρόμους, για την εξυπηρέτηση των ΙΧ προτείνεται να δημιουργηθούν θέσεις αποβίβασης – επιβίβασης.

Τέλος, οι προτάσεις περιλαμβάνουν τη δημιουργία δικτύου αστικής συγκοινωνίας mini bus προηγμένης τεχνολογίας, π.χ. ηλεκτρικά, τα οποία θα διασχίζουν τις οδούς Λυκούργου και Παλαιολόγου, αναπλάσεις – πεζοδρομήσεις στο κέντρο, αλλαγή θέσεων ταξί και μείωση αυτών, ολοκλήρωση σημαντικών έργων υποδομής για τη σωστή λειτουργία της κυκλοφορίας και δράσεις ευαισθητοποίησης για προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης στην πόλη.

**Σύλλογος ΑΜΕΑ Σπάρτης**

Ο Σύλλογος ΑμεΑ Σπάρτης έθεσε το ζήτημα της τήρησης των κανονισμών, όπως για το φυσικό περιβάλλον με τον Οικοδομικό Κανονισμό Ν.4067/12 και για το ψηφιακό περιβάλλον με τους Ν. 3979/11, Ν. 4074/2012 και την ΥΑΠ/Φ.40.4/1/989/10.4.2012. Ως προς τις μελέτες, τα στάδια των προσχεδίων και την ολοκλήρωση κάθε έργου, τόνισε ότι θα πρέπει να παρακολουθούνται από ειδική επιτροπή με μέλη εξειδικευμένα, η οποία θα διαθέτει εκτελεστική και όχι απλά συμβουλευτική ικανότητα. Οι παρεκκλίσεις από την απαιτούμενη διαδικασία θα εγείρει αγώγιμες αξιώσεις έτσι ώστε να υπάρχει διαφάνεια.

**Πολιτιστικός & Περιβαλλοντικός Σύλλογος «Το ΠΑΡΟΡΙ»**

Ο εκπρόσωπος του Πολιτιστικού & Περιβαλλοντικού Συλλόγου έθεσε το ζήτημα της πεζοδρόμησης της Κων/νου Παλαιολόγου από τη συμβολή της με την οδό Όθωνος – Αμαλίας έως τη Διοσκούρων και της Λυκούργου από τη συμβολή της με τη Λεωνίδου έως τη Χαμαρέτου. Πρόκειται για μια *τολμηρή πολιτική πράξη,* η οποία θα αλλάξει ριζικά την πόλη της Σπάρτης όπως έγινε και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας και του εξωτερικού, με ανάλογες πεζοδρομήσεις. Πλέον, η πολιτική έχει στραφεί στον πεζό και στην ανάκτηση του χώρου με πολλές δράσεις να έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση του περπατήματος. Ταυτόχρονα, τονίζει ότι η πεζοδρόμηση αυτή θα ενισχύσει την οικονομία καθώς *μόνο ο πεζός καταναλώνει*.

**Ομοσπονδία Επαγγελματιών Βιοτεχνών Εμπόρων Λακωνίας (Ο.Ε.Β.Ε.Λ)**

Η Ομοσπονδία Επαγγελματιών Βιοτεχνών Εμπόρων Λακωνίας ανέφερε πολλά σημαντικά ζητήματα που αντιμετωπίζει η πόλη της Σπάρτης και κατέθεσε συγκεκριμένες προτάσεις για την επίλυσή τους.

Ως προς τη δημόσια συγκοινωνία αναφέρει ότι στους χώρους επιβίβασης/αποβίβασης είναι σταθμευμένα παράνομα οχήματα και να παρατηρείται τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ να «κλείνουν» τον δρόμο για μερικά λεπτά για την αποβίβαση/επιβίβαση, με αποτέλεσμα να δημιουργείται συμφόρηση. Το ίδιο πρόβλημα προκαλείται από τα τουριστικά λεωφορεία τα οποία, αφού δεν υπάρχει περιφερειακή οδός, εισέρχονται εντός της πόλης της Σπάρτης. Για τα ταξί παρατηρείται συχνό διπλοπαρκάρισμα, κυρίως στο τέρμα των κεντρικών σταθμών ταξί (επί της οδού Παλαιολόγου).

Ως προς το περπάτημα και το ποδήλατο, υπάρχει έλλειψη κουλτούρας από τους οδηγούς, οι οποίοι δεν σέβονται τους πεζούς. Σε συνδυασμό με την έλλειψη υποδομών των πεζοδρομίων και πεζοδρόμων και την έλλειψη επαρκούς σήμανσης σε διαβάσεις, η μετακίνηση των πεζών δυσχεραίνεται περισσότερο. Οι ποδηλάτες δεν διαθέτουν συγκεκριμένες υποδομές, οπότε θέτουν τον εαυτό τους σε κίνδυνο.

Οι οδικές υποδομές είναι ένας τομέας ο οποίος παρουσιάζει σημαντικές ελλείψεις καθώς υπάρχει απουσία κυκλικών κόμβων ή φωτεινών σηματοδοτών σε επικίνδυνους κόμβους. Σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει τις μετακινήσεις είναι α) η έλλειψη περιφερειακής οδού, με αποτέλεσμα να υπάρχουν διαμπερείς ροές, και β) οδοί που δεν έχουν διανοιχθεί.

Ως προς πολιτικές για το αυτοκίνητο και τη διαχείριση στάθμευσης επισημαίνεται ότι δεν έχουν εφαρμοστεί τέτοιες πολιτικές. Παρατηρούνται διπλοπαρκαρίσματα, απουσία μέτρου ελεγχόμενης στάθμευσης, ελάχιστοι νόμιμοι χώροι στάθμευσης … Όλα αυτά οδηγούν σε φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης. Έτσι, το περιβάλλον υποβαθμίζεται από την αυξημένη χρήση ιδιωτικής χρήσης οχημάτων και καταναλώνεται περισσότερη ενέργεια.

Ως προς τις εμπορευματικές μεταφορές, δεν υπάρχει συγκεκριμένο πλαίσιο κανονισμού με τον οποίο θα τίθενται οι όροι (ωράριο, τύποι οχημάτων, κ.λπ.) προμηθειών των επιχειρήσεων, έτσι ώστε να μην επιβαρύνεται η κυκλοφορία των υπόλοιπων οχημάτων.

Ένας άλλος τομέας στον οποίο υστερεί ο Δήμος είναι η μη αξιοποίηση των Τεχνολογιών Πληροφοριών & Επικοινωνιών. Σύμφωνα με τον φορέα, ο τομέας αυτός θα μπορούσε να συμβάλλει σημαντικά στην καλύτερη λειτουργία της πόλης, ενισχύοντας την αποτελεσματικότητά της και βελτιώνοντας την ανταγωνιστικότητά της και για το λόγο αυτό κρίνεται απαραίτητη η ανάπτυξή του στον Δήμο.

Ο συγκεκριμένος φορέας, έχοντας κατανοήσει την αναγκαιότητα εκπόνησης ΣΒΑΚ στον Δήμο Σπάρτης και τη σημασία της διαχείρισης κινητικότητας, ιεράρχησε τους τομείς ανάλογα με τη σημαντικότητά τους και με το μέγεθος των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η πόλη. Το αποτέλεσμα ήταν το εξής:

* **Πολύ σημαντικό πρόβλημα**: Υποδομές Εναλλακτικών Μέσων Μετακίνησης (Περπάτημα, Ποδήλατο), Δημόσιες Μεταφορές, Οδικές Υποδομές, Περιβάλλον και Ενέργεια, Διαχείριση Κινητικότητας, Τεχνολογίες Πληροφοριών & Επικοινωνιών
* **Σημαντικό πρόβλημα**: Θέματα που σχετίζονται με το αυτοκίνητο, Διαχείριση Στάθμευσης, Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων, Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας,

Οι προτάσεις της Ομοσπονδίας, όπως και των προηγούμενων φορέων, αναφέρονται σε βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων και διαβάσεις πεζών, δημιουργία ποδηλατόπδρομων με στόχο τη χρήση του ποδηλάτου, κυρίως ως μέσου μετακίνησης και αναψυχής και σε ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων. Για τα τουριστικά λεωφορεία προτείνονται επιπλέον χώροι στάσης για την επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών και επισκεπτών ενώ για τη δημόσια συγκοινωνία υποστηρίζεται ότι πρέπει να εξασφαλιστεί ο περιορισμός του διπλοπαρκαρίσματος. Για τα ταξί προτείνεται η μετάθεση της πιάτσας ταξί με κύριο άξονα όμως την ύπαρξη ικανού αριθμού ταξί στο κέντρο της πόλης.

Για τα οχήματα τροφοδοσίας επιχειρήσεων τονίζεται η ανάγκη για επιβολή και αυστηρή τήρηση συγκεκριμένων τύπων (1,5 - 3 τόνων ωφέλ/μου φορτίου) οχημάτων και ωρών προμήθειας των επιχειρήσεων - καταστημάτων με εμπορεύματα και πρόβλεψη για σημεία ολιγόλεπτης στάσης αυτών των οχημάτων για την εκφόρτωση και μεταφορά στις επιχειρήσεις των εμπορευμάτων.

Η μη λειτουργία ελεγχόμενης στάθμευσης στο λεγόμενο ιστορικό κέντρο της πόλης, που θα λειτουργούσε αποτρεπτικά σε πολλές περιπτώσεις και η απουσία επαρκούς αριθμού δημοτικών χώρων στάθμευσης είναι οι κυριότεροι παράγοντες που οδηγούν στην αύξηση των εισερχομένων αυτοκινήτων στο κέντρο και στη δύσκολη εξεύρεση θέσεων στάθμευσης. Οπότε, η επαναφορά του μέτρου της ελεγχόμενης στάθμευσης, με τη συμβολή των νέων τεχνολογιών και της πληροφορικής (αναζήτηση θέσεων μέσω sms, εφαρμογής, κ.λπ.) και η εξεύρεση κατά το δυνατόν περισσότερων θέσεων οργανωμένης στάθμευσης κρίνονται απαιτούμενες ενέργειες.

Για τις οδικές υποδομές σημαντικό ρόλο κατά την Ομοσπονδία θα διαδραματίσει η διάνοιξη των οδών:

* Θερμοπυλών (1. μεταξύ οδών Αγίου Νίκωνος & Αρχιδάμου. 2. μεταξύ των οδών Λυσάνδρου & Πλατανιστά. 3. Στο τέρμα και σύνδεσή της με την Ιωάννου Θεοδωρακοπούλου).
* Πλατανιστά: μεταξύ των οδών Διοσκούρων & Θερμοπυλών.
* Χαμαρέτου: μεταξύ των οδών Παυσανίου & Αφροδίτης.
* Η συνέχεια της Παυσανίου και της Αφροδίτης

Επισημαίνεται επίσης ότι στην οδό Εθνικής Αντιστάσεως, από τη συμβολή της με την οδό Αγησιλάου και Όθωνος Αμαλίας, να κατασκευαστεί σύνδεσή της -μέσω της οδού Βυζαντίου- με το τέλος της οδού Λυκούργου. Το συγκεκριμένο αυτό αδιάνοιχτο τμήμα της περιφερειακής οδού είναι οδικό έργο στρατηγικής και ζωτικής σημασίας για την πόλη αφού θα συμβάλλει τα μέγιστα στην αποσυμφόρηση του κέντρου από τα οχήματα, κινούμενα προς και από τις περιοχές Μαγούλας, και φυσικά του Μυστρά. Είναι ένα σύνθετο έργο, επιβάλλεται όμως να συνδυαστεί με κατασκευή πεζόδρομου, ποδηλατόδρομου καθώς προτείνεται και η ανάπλαση της πέριξ της όχθης του διερχόμενου παραπόταμου του Ευρώτα, του Κνακίωνα (Μαγουλίτσας). Ταυτόχρονα από το σημείο του τέρματος της οδού Λυκούργου (και του κόμβου που απαιτείται), προτείνεται να κατασκευαστεί το τμήμα της περιφερειακής οδού, διερχόμενο από την περιοχή Αγίου Δημητρίου, πάνω από την οδό Πλατανιστά, δυτικά και βόρεια της Αρχαίας Σπάρτης, όπου και θα καταλήγει στο ύψος του «ΦΙΞ» (είσοδος πόλης - χώρος του νέου Αρχαιολογικού Μουσείου).

Τέλος, προτείνονται αναπλάσεις αστικού πρασίνου, εισαγωγή ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, όπως ηλεκτρικά οχήματα και εισαγωγή Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών.