

Όραμα Δήμου Σπάρτης

Το όραμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Σπάρτης διαμορφώνεται στην Γ' Φάση σχεδιασμού της παρούσας σύμβασης και περιέχει τη **συνοπτική περιγραφή** της κατεύθυνσης του ΣΒΑΚ για την περιοχή ή με διαφορετική διατύπωση τη *φράση-κλειδί* που ενσωματώνει τις βασικές προτεραιότητες και τους στόχους για το μέλλον του δήμου, τόσο ως προς τον τομέα των μετακινήσεων όσο και ως προς την πολεοδομική του ταυτότητα και χαρακτήρα.

Ωστόσο, το όραμα του εν λόγω σχεδίου δεν αποτελεί μόνο μία σύντομη προωθητική φράση που αξιοποιείται από την πολιτική ηγεσία του τόπου που εκπονεί το σχέδιο, αντιθέτως περιλαμβάνει τη διατύπωση της κατεύθυνσης για την *αυριανή εικόνα* που επιθυμεί η πόλη. Μια εικόνα η οποία θα θέτει ως θεμελιώδη χαρακτηριστικά τα εξής: α) μεγαλύτερη ευαισθησία για προστασία του περιβάλλοντος, β) διασφάλιση του δικαιώματος των πολιτών για ασφαλή και ελκυστική μετακίνηση καθώς και γ) οικονομική αποδοτικότητα. Η εικόνα αυτή προϋποθέτει υποχρεωτικά έναν αστικό χώρο με αισθητά μικρότερο αριθμό αυτοκινήτων (σταθμευμένα αλλά και κυκλοφορούντα) και παράλληλα μεγαλύτερα ποσοστά περπατήματος, ποδηλάτου, δημόσιας συγκοινωνίας καθώς και καινοτόμων τρόπων μετακίνησης πχ ηλεκτρικά πατίνια.

Καίρια ερωτήματα που εγείρονται σε πόλεις που εκπονούν το πρώτο τους ΣΒΑΚ, τα οποία απαντώνται εν μέρει στο παρόν τεύχος και ολοκληρώνονται με τη συμβολή Αναδόχου και Ομάδας Εργασίας, στο πλαίσιο των επόμενων διαβουλεύσεων ως μέρος του έργου επικοινωνίας του ΣΒΑΚ, είναι τα ακόλουθα:

- ☞ Με ποιον τρόπο αναπτύσσεται ένα όραμα;
- ☞ Τι μπορεί να εμπεριέχει ένα όραμα;
- ☞ Καταγράφονται απλά οι επιθυμίες για το μέλλον των μετακινήσεων στην πόλη ή αποτελεί μια ολοκληρωμένη στρατηγική για τον χωρικό σχεδιασμό της περιοχής;
- ☞ Με ποιο/ους τρόπο/ους γίνεται το «όραμα» κήμα των κατοίκων της πόλης;

Σκοπό του παρόντος βήματος αποτελεί η αξιολόγηση των ευρημάτων και συμπερασμάτων από το σύνολο της μέχρι σήμερα πορείας του ΣΒΑΚ Σπάρτης άλλα και των αποτελεσμάτων από τη διαβούλευση των φορέων, για τη διαμόρφωση μιας **φράσης-κλειδί** η οποία θα περιέχει την κατεύθυνση, την οποία **από κοινού Δήμος και Φορείς** φιλοδοξούν να χαράξει το ΣΒΑΚ.

Στην ουσία, **το «όραμα ενός ΣΒΑΚ»** είναι η «*ραχοκοκαλιά*» της στρατηγικής που προκύπτει έπειτα από την αξιολόγηση μιας σειράς παραγόντων:

- ☞ της αλληλεπίδρασης πολιτών-φορέων-ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ-πολιτικής ηγεσίας,
- ☞ των γενικότερων κατευθύνσεων για την ανάπτυξη της περιοχής,
- ☞ των πλεονεκτημάτων αλλά και των εξειδικευμένων/ειδικών προβλημάτων της περιοχής,
- ☞ των βασικών αρχών και προτεραιοτήτων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας,
- ☞ καθώς και πλήθος άλλων στοιχείων.

Η διαδικασία διατύπωσης του οράματος είναι η ακόλουθη: Σε πρώτο στάδιο προσδιορίζεται σε πιλοτικό στάδιο, στη συνέχεια κοινοποιείται στους φορείς αλλά και στο ευρύ κοινό, στοχεύοντας στην αποδοχή του και τελικώς οριστικοποιείται θεσμικά, αφού ολοκληρωθεί πλήρως η παρουσίασή του, η οποία συντίθεται από τα κύρια συστατικά του στοιχία: τις **προτεραιότητες** και τους **στόχους** του ΣΒΑΚ Σπάρτης.

Για τη σύνθεση του οράματος του ΣΒΑΚ στην Σπάρτη και στην ευρύτερη περιοχή, επιχειρείται σε πρωταρχικό επίπεδο να απαντηθούν ορισμένα καίρια ερωτήματα όπως αυτά που ακολουθούν παρακάτω:

Με ποιο τρόπο θα καταστεί το όραμα «κοινό» κτήμα όλων των πολιτών?

Κρίνεται αναμφίβολα σημαντικό το ΣΒΑΚ να εξελιχθεί σε κτήμα όλων των πολιτών του Δήμου, καθώς δεν αποτελεί ένα αμιγώς κυκλοφοριακό και πολεοδομικό ζήτημα, αντίθετα συνιστά μια προσπάθεια ευρύτερης κοινωνικής αλλαγής και μετασχηματισμού της πόλης. Για τον λόγο αυτό, είναι απαραίτητο κατά την εκπόνηση αλλά και κατά την εφαρμογή του, να αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία σε διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού που συμβάλλουν στην ενεργό δραστηριοποίηση των πολιτών. Επιπλέον κρίσιμο ρόλο καλείται να διαδραματίσει και το Δίκτυο Φορέων, το οποίο οφείλει να υιοθετήσει το ΣΒΑΚ και να το προωθήσει με κάθε δυνατό και παράλληλα αποδοτικό τρόπο. Μέσα από μια λειτουργική και αρμονική συνεργασία Δήμου-Φορέων-Πολιτών, το όραμα του ΣΒΑΚ θα προκύψει ως κοινός τόπος της κοινωνίας της Σπάρτης, γεγονός που θα διευκολύνει καθοριστικά την υλοποίησή του, συμβάλλοντας έτσι, με ιδιαίτερα δυναμικό τρόπο στην προώθηση μιας εναλλακτικής κουλτούρας μετακινήσεων, πιο φιλικής στο περιβάλλον και πιο ελκυστικής στον πολίτη.

Ποια υφιστάμενη κατάσταση καλείται να αλλάξει μέσα από το ΣΒΑΚ Σπάρτης;

Ο Δήμος Σπάρτης συνιστά έναν από τους σημαντικότερους δήμους της Περιφέρειας Πελοποννήσου με ιδιαίτερο υπερτοπικό ενδιαφέρον, διαπεριφερειακής μάλιστα εμβέλειας. Διοικητικά ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα Λακωνίας, καταλαμβάνει έκταση 1181,62 km^2 και σύμφωνα με πιο πρόσφατη απογραφή πληθυσμού της ΕΛΣΤΑΤ που πραγματοποιήθηκε το 2011, αριθμούσε 35.259 μόνιμους κατοίκους. Συνορεύει στα βόρεια με τον Δήμο Τρίπολης, στα βορειοδυτικά με τον δήμο Μεγαλόπολης, στα νοτιοδυτικά με τους δήμους Καλαμάτας Δυτικής Μάνης, στα νότια με τον δήμο Ανατολικής Μάνης της Π.Ε. Λακωνίας, στα νοτιοανατολικά με το Δήμο Ευρώτα, στα ανατολικά με το Δήμο Βόρειας Κυνουρίας και στα βορειοανατολικά με το Δήμο Βόρειας Κυνουρίας.

Σε γενικές γραμμές, ο Δήμος περιλαμβάνει πληθώρα οικισμών που διαφοροποιούνται σε έκταση και πληθυσμιακό μέγεθος. Οι σημαντικότεροι είναι η Σπάρτη, η Μαγούλα (που ουσιαστικά λειτουργεί σαν προάστιο της Σπάρτης), ο Μυστράς, το Ξηροκάμπιο, οι Καρυές. Από αυτούς μόνο η Σπάρτη πληροί τις προϋποθέσεις να θεωρηθεί πόλη (πληθυσμός 16.239 κάτοικοι).

Αναφορικά με τις δραστηριότητες της περιοχής, σημειώνεται πως στην ευρύτερη περιοχή του δήμου κυριαρχούν οι δραστηριότητες του πρωτογενούς τομέα, ενώ στην πόλη της Σπάρτης και σε ορισμένους ακόμη μεγάλους οικισμούς λειτουργούν κυρίως δραστηριότητες τριτογενούς τομέα. Οι δραστηριότητες αυτές ωστόσο (εμπόριο, αναψυχή, υπηρεσίες κ.λπ.) αναπτύσσονται γραμμικά σε κεντρικούς οδικούς άξονες με αποτέλεσμα τη δημιουργία τοπικής κυκλοφοριακής συμφόρησης και την εμφάνιση παράνομης στάθμευσης. Από την άλλη πλευρά, η ανάπτυξη του δευτερογενή τομέα της οικονομίας είναι ιδιαίτερα περιορισμένη.

Επίσης, ο δήμος διαθέτει πλούσιο φυσικό περιβάλλον, με προστατευμένες περιοχές και καταφύγια άγριας ζωής που έχουν τη δυνατότητα να αποτελέσουν βάση για τη δημιουργία εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Συμπληρωματικά με το παραπάνω, επισημαίνεται ότι ο δήμος, λόγω της ιστορικής του εξέλιξης, διαθέτει σημαντικό πολιτιστικό απόθεμα που

περιλαμβάνει αξιόλογους αρχαιολογικούς και ιστορικούς χώρους. Ωστόσο, πρέπει να τονιστεί πως οι υπερτοπικοί πόλοι έλξης της περιοχής αλλά και διάφοροι δημόσιοι χώροι εντός του αστικού ιστού της Σπάρτης, δεν συνδέονται μέσω πράσινων διαδρομών που θα προωθούσαν τη βιώσιμη μετακίνηση και θα ενίσχυαν την αναγνωσιμότητα και ελκυστικότητα τους.

Ως προς την κινητικότητα, αξίζει να τονισθεί πως η πόλη της Σπάρτης, κυρίως λόγω του αναγλύφου και της μικρής έκτασης του οικιστικού αποτυπώματος, ευνοεί την κίνηση με περπάτημα και ποδήλατο. Χαρακτηριστικά, το ποσοστό περπατήματος και ποδηλάτου εντός του αστικού ιστού είναι ιδιαίτερα υψηλό (σχεδόν 50%), γεγονός που υποδηλώνει πως η Σπάρτη μπορεί να λειτουργεί ως μία βιώσιμη και αποδοτική πόλη, χωρίς εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Βέβαια, διαπιστώνεται πως η περιοχή δεν διαθέτει τις απαραίτητες υποδομές, οι οποίες θα εξασφαλίσουν άνετο και ασφαλές περπάτημα και ποδηλασία, γεγονός που αυξάνει τις πιθανότητες τροχαίου συμβάντος, ενώ μειώνει και το επίπεδο προσβασιμότητας για όλες τις κοινωνικές ομάδες. Επίσης εντός της πόλης δεν λειτουργεί δημόσια συγκοινωνία, γεγονός που ωθεί ορισμένους μετακινούμενους να χρησιμοποιούν το ιδιωτικό τους μηχανοκίνητο όχημα.

Εστιάζοντας σε ζητήματα σχετικά με το αυτοκίνητο, επισημαίνεται ότι το υψηλό ποσοστό κατοχής αυτοκινήτου στην περιοχή αποτελεί έναν βασικό δείκτη με τον οποίο υποδηλώνεται η σημαντική εξάρτηση των κατοίκων από το εν λόγω μέσο. Χαρακτηριστικά το μεγαλύτερο ποσοστό των νοικοκυριών διαθέτει ένα ή και περισσότερα αυτοκίνητα, με αποτέλεσμα να καταγράφονται προβλήματα στάθμευσης εντός της πόλης της Σπάρτης και κυρίως στο κέντρο της. Η ένταση στάθμευσης προκαλεί με τη σειρά της προβλήματα στην κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι εκπομπές ρύπων και θορύβου από μετακινήσεις με σκοπό την αναζήτηση θέσης στάθμευσης, ενώ παρατηρούνται και φαινόμενα παράνομης στάθμευσης, όπως σημειώθηκε και προηγουμένως, τα οποία εμποδίζουν την κίνηση των κατοίκων της περιοχής.

Σημαντικό πρόβλημα της περιοχής είναι επίσης το γεγονός της διχοτόμησης του οικιστικού ιστού της Σπάρτης από τη λεωφόρο Κ. Παλαιολόγου, η οποία λειτουργεί ως πρωτεύων άξονας, συνδέοντας την πόλη με τον αυτοκινητόδρομο προς Μεγαλόπολη και την εθνική οδό προς Γύθειο ή Τρίπολη. Αποτέλεσμα αυτής της ιεράρχησης είναι η διέλευση σημαντικού όγκου φορτηγών μέσα από τον ιστό της Σπάρτης, επιβαρύνοντας με αυτόν τον τρόπο έντονα το οικιστικό περιβάλλον (αύξηση ρύπων και επιπέδων θορύβου).

Αναφορικά με τις περιοχές εκτός της πόλης της Σπάρτης, αξίζει να σημειωθεί ότι κυρίαρχο μέσο είναι το αυτοκίνητο, παρά την ύπαρξη ΚΤΕΛ, το οποίο εκτελεί υπεραστικά δρομολόγια με σημαντικότερα εκείνα προς Αθήνα, Τρίπολη και Καλαμάτα, καθώς και ενδοδημοτικά πχ Σπάρτη-Μυστράς. Οι σημαντικότεροι οδικοί άξονες της περιοχής είναι ο αυτοκινητόδρομος Ε71 (Σπάρτη-Μεγαλόπολη) και η Εθνική οδός (Τρίπολη-Σπάρτη-Γύθειο) Ε39, οι οποίοι ωστόσο χρήζουν σημαντικών βελτιώσεων, ιδιαίτερα ο αυτοκινητόδρομος που δεν έχει κατασκευαστεί ακόμα πλήρως, προκειμένου να παρέχουν ασφαλείς και γρήγορες μετακινήσεις στους κατοίκους και τους επισκέπτες της περιοχής. Τέλος, σημειώνεται πως η γενικότερη εικόνα του οδικού δικτύου, ιδίως του επαρχιακού, παρουσιάζει πληθώρα επικίνδυνων σημείων, με αποτέλεσμα να προκύπτουν ζητήματα οδικής ασφάλειας, λόγω των αυξημένων πιθανοτήτων πρόκλησης τροχαίου συμβάντος.

Τέλος, η συμμετοχή του κοινού τόσο ως προς τα προβλήματα που αντιμετωπίζει όσο και ως προς την ενημέρωση πάνω σε θέματα κινητικότητας και αστικού περιβάλλοντος είναι

περιορισμένη καθώς, όπως σε αρκετούς δήμους της χώρας, έχει χαθεί το αίσθημα εμπιστοσύνης και αμεσότητας μεταξύ της πολιτείας και των πολιτών. Παραταύτα, κρίνεται απαραίτητη η κινητοποίηση των πολιτών για ζητήματα που αφορούν άμεσα στον τόπο τους καθώς και η ενεργός συμμετοχή τους στις διαδικασίες σχεδιασμού.

Κρίσιμα Ζητήματα ΣΒΑΚ

Ο Δήμος Σπάρτης αποφάσισε να προχωρήσει στην εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), μέσω του οποίου επιδιώκεται να δοθούν λύσεις για τα κρίσιμα ζητήματα της περιοχής, όπως αυτά προέκυψαν από την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης και τα οποία είναι:

- ☞ Η υιοθέτηση μιας συνδυασμένης προσέγγισης πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού
- ☞ Η ενίσχυση της περιβαλλοντικής ευαισθησίας και η απόκτηση μιας υπεύθυνης και συνεπούς στάσης απέναντι στην απειλή της κλιματικής αλλαγής
- ☞ Η διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ)
- ☞ Η προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου, σε συνδυασμό με τον τουρισμό
- ☞ Η δημιουργία αποδοτικού δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας και σύνδεση με πόλους έλξης
- ☞ Ο περιορισμός της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων, κυρίως για μετακινήσεις μικρού μήκους
- ☞ Η ενίσχυση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
- ☞ Η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις, η μείωση του θορύβου καθώς και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
- ☞ Ο περιορισμός του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης ιδίως σε κεντρικές οδούς των οικισμών και στο κέντρο της Σπάρτης
- ☞ Η αποφόρτιση περιοχών (οικισμοί και κέντρο Σπάρτης) από διαμπερή κυκλοφορία
- ☞ Η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ειδικά του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των υποδομών αστικής κινητικότητας
- ☞ Η ενίσχυση και η προώθηση της αξιολογής ιστορικής ταυτότητας της πόλης μέσα από πολύπλευρες δράσεις (πχ αναδιανομή του δημόσιου χώρου με χαρακτηριστικό παράδειγμα την μεταφορά του σταδίου της Σπάρτης, με σκοπό την αναγνώσιμη και άμεση σύνδεση του αρχαιολογικού χώρου με την πόλη)
- ☞ Η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κ.λπ.) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών
- ☞ Η ανάπτυξη σχεδίου για τη διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών εντός του οικιστικού ιστού
- ☞ Η ενίσχυση της συμμετοχής και της δημοκρατίας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη

ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ και ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ υφιστάμενων κατευθύνσεων υπερκείμενου στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού με τις εν ισχύ στρατηγικές για τις μετακινήσεις, τις μεταφορές και τη βιώσιμη κινητικότητα

Περιφερειακό Σχέδιο Πελοποννήσου

Σύμφωνα με το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) της Περιφέρειας Πελοποννήσου, το οποίο περιλαμβάνεται στην υπουργική απόφαση υπ' αριθμόν 25294/10.10.2003 (ΦΕΚ 1485/Δ/2003), η περιοχή της Σπάρτης

χαρακτηρίζεται ως «Δευτερεύων πόλος ανάπτυξης περιφερειακής εμβέλειας». Επίσης σημειώνεται πως βρίσκεται σε σημαντική γειτνίαση με την Τρίπολη και την Καλαμάτα, οι οποίες αναφέρονται στο παρόν πλαίσιο ως κύριοι πόλοι ανάπτυξης διαπεριφερειακής εμβέλειας. Οι άξονες ανάπτυξης στους οποίους περιλαμβάνεται η Σπάρτη είναι περιφερειακής εμβέλειας (δευτερεύουσας σημασίας) και είναι οι εξής:

- Πάτρα-Τρίπολη-Σπάρτη-Γύθειο (διασύνδεση περιφέρειας)
- Καλαμάτα-Σπάρτη
- Σπάρτη-Μεγαλόπολη-Πύργος
- Σπάρτη-Σκάλα-Μονεμβασιά-Νεάπολη

Επιπλέον σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ, η περιοχή του δήμου Σπάρτης περιέχει σημαντικούς αρχαιολογικούς και ιστορικούς τόπους εθνικής εμβέλειας και σε ορισμένες περιπτώσεις διεθνούς εμβέλειας, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τον Μυστρά. Επίσης στην περιοχή ευθύνης του Δήμου βρίσκονται περιοχές φυσικού κάλους, που αξίζουν προστασίας και ανάδειξης, όπως ο ορεινός όγκος του Ταυγέτου και ο ποταμός Ευρώτας. Τέλος η ευρύτερη περιοχή της Σπάρτης χαρακτηρίζεται από το πλαίσιο ως αγροτική περιοχή, αποτελώντας ιδανικό τόπο για την ανάπτυξη Περιοχών Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΟΑΠΔ).

Εστιάζοντας στους οικισμούς του δήμου, το ΠΠΧΣΑΑ χαρακτηρίζει τον οικισμό της Σπάρτης ως οικιστικό κέντρο 2^{ου} επιπέδου. Σε οικισμούς τέτοιου επιπέδου προτείνεται η ενίσχυση των επιχειρηματικών και αστικών τους υποδομών με αναφορά στην

- Ενίσχυση και ανάδειξη της ταυτότητας του αστικού κέντρου
- Προστασία και αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος
- Ανάπλαση και πολεοδομική ρύθμιση των ιστορικών κέντρων και των υπό διαμόρφωση νέων περιοχών

Επίσης για τα παραπάνω αστικά κέντρα προτείνονται οι κάτωθι προωθητικές δραστηριότητες, με σκοπό την ενίσχυση τους αναπτυξιακού τους ρόλου:

- Υπηρεσίες τριτογενής τομέας, Εμπόριο-Μεταφορές, Πολιτισμός-Τουρισμός, Εκπαίδευση-Κατάρτιση, Αθλητισμός, Ενέργεια-Τηλεπικοινωνίες
- Εκσυγχρονισμός αγροτικού τομέα
- Έρευνα-Τεχνολογία-Καινοτομία

Συγκεκριμένα για την πόλη της Σπάρτης αναφέρεται ότι αποτελεί την έδρα της περιφερειακής ενότητας Λακωνίας και παράλληλα διοικητικό κέντρο, κέντρο παροχής υπηρεσιών και ανάπτυξης υποδομών πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Επίσης είναι έδρα πανεπιστημιακών τμημάτων και κέντρο οργάνωσης παραγωγικών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή. Επιπρόσθετα, αναμένεται να αποτελέσει ερευνητικό κέντρο περιβαλλοντικών θεμάτων. Τέλος, στη ζώνη άμεσης εξάρτησης και επιρροής της πόλης περιλαμβάνονται περιοχές όπως ο Μυστράς, οι Καρυές κ.α.

Πέρα από τη Σπάρτη, το βασικό οικιστικό δίκτυο της περιοχής συμπληρώνεται από τους εξής οικισμούς:

- Ξηροκάμπιο, οικισμός 4^{ου} επιπέδου «ενισχυμένου»
- Καστόρειο, Σελλασία, Μαγούλα, Γκοριτσά, Καρυές, οικισμοί 4^{ου} επιπέδου

Για τους παραπάνω οικισμούς, το πλαίσιο προτείνει ενίσχυση των μεσαίων και μικρότερων πόλεων της Περιφέρειας, ώστε να λειτουργήσουν ως κέντρα ανάπτυξης σε τοπικό επίπεδο με άξονες παρέμβασης ως προς:

- την παροχή διοικητικών και κοινωνικών υπηρεσιών προς τα οικιστικά κέντρα χαμηλότερου επιπέδου
- την αναδιάρθρωση και ενίσχυση των αναπτυξιακών κινήτρων για τη στήριξη και προσέλκυση των ΜΜΕ (μικρομεσαίων επιχειρήσεων)
- την ενθάρρυνση δημιουργίας και ανάπτυξης διαδημοτικών σχέσεων και αλληλεξαρτήσεων

Επίσης προτείνεται η ενίσχυση των υποδομών (τεχνικών, διοικητικών και κοινωνικών) για τη:

- δημιουργία προϋποθέσεων ανάπτυξης (ήπιες μορφές εναλλακτικού τουρισμού, βιοτεχνία, οικοτεχνία, κτλ)
- δικτύωση των οικιστικών κέντρων όλων των επιπέδων και ιδιαίτερως των ορεινών και απομονωμένων περιοχών
- κινητοποίηση του δυναμικού τους που θα συμβάλλει στην ενδογενή ανάπτυξη

Σχετικά με το οδικό δίκτυο, αξίζει να αναφερθεί πως από την περιοχή διέρχονται οδικοί άξονες περιφερειακής εμβέλειας όπως: α) Τρίπολη-Σπάρτη-Γύθειο-Μονεμβασιά, β) Σπάρτη-Καλαμάτα και γ) Σπάρτη-Μεγαλόπολη.

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου

Το βασικό όραμα του Επιχειρησιακού Προγράμματος του δήμου Σπάρτης για την περίοδο 2012-2014, αφορά στη «*διαμόρφωση μιας κοινωνικής, παραγωγικής, οικιστικής ταυτότητας ικανής να συγκρατήσει τον τοπικό πληθυσμό, ενισχύοντας παράλληλα την εξωστρέφεια, με στόχο την ολοκληρωμένη ανάδειξη της περιοχής και των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων. Πυρήνα της προσπάθειας διαμόρφωσης της ταυτότητας αποτελεί ένα ισχυρό χωροταξικό και πολεοδομικό πρότυπο που υποστηρίζει την ανάπτυξη επενδύσεων στον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα, με την παράλληλη ενίσχυση του τουρισμού στη βάση της φέρουσας ικανότητας των περιοχών υποδοχής, την ενίσχυση της απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα με έμφαση στην παραγωγή αγροτικών προϊόντων προσανατολισμένων στην αγορά, με ικανότητα τροφοδότησης της μεταποίησης τοπικά, στο πλαίσιο μιας λογικής αιφορικής διαχείρισης των περιορισμένων πόρων*»

Από το παραπάνω όραμα απορρέουν οι στρατηγικοί άξονες του επιχειρησιακού σχεδίου, οι οποίοι είναι οι κάτωθι:

1. Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής
2. Κοινωνική Πολιτική, Παιδεία, Πολιτισμός και Αθλητισμός
3. Τοπική Οικονομία και Απασχόληση
4. Εσωτερική Ανάπτυξη του Δήμου

Εστιάζοντας στον άξονα υπ' αριθμόν 1 με τίτλο «Περιβάλλον και ποιότητα ζωής» ο οποίος αφορά και την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, παρατηρούνται μεταξύ άλλων μέτρα όπως τα εξής:

- «Οικιστικό Περιβάλλον» με ειδικούς στόχους που περιλαμβάνουν: Χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση, Αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση οικισμών, προστασία

και ανάδειξη του οικιστικού περιβάλλοντος, αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών και ενίσχυση της απασχόλησης και των οικονομικών δραστηριοτήτων,

- «Μεταφορική Υποδομή/Κυκλοφορία/Στάθμευση και Συγκοινωνία» με ειδικούς στόχους που εμπεριέχουν: Εξασφάλιση ικανοποιητικών συνθηκών μετακίνησης πολιτών Δήμου Σπάρτης, Επαρκές δίκτυο για την προσέλαση των επισκεπτών, Βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας μετακίνησης πεζών και οχημάτων και Στήριξη των οικονομικών δραστηριοτήτων,
- «Προστασία και Ανάδειξη του Φυσικού Περιβάλλοντος» με στόχους όπως: προστασία και ανάδειξη του φυσικού πλούτου της περιοχής του Δήμου, διαχείριση περιβάλλοντος, εξασφάλιση αειφορίας και οικονομικής εξέλιξης και ανάπτυξης, βελτίωση της ποιότητας της ζωής των δημοτών, εξασφάλιση της επισκεψιμότητας στην περιοχή και υποστήριξη της τουριστικής ανάπτυξης

Συνεπώς εκ των παραπάνω διαπιστώνεται πως η ποιότητα ζωής, η προστασία του φυσικού αλλά και του δομημένου περιβάλλοντος, η ενίσχυση του τουρισμού, η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας καθώς και η οργανωμένη αστική και περιφερειακή ανάπτυξη διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον επιχειρησιακό σχεδιασμό του Δήμου. Ως εκ τούτου το ΣΒΑΚ πρέπει να συνδράμει προς αυτήν την κατεύθυνση μέσα από τη δέσμη μέτρων και παρεμβάσεων που θα προτείνει.

Πρωταρχική διατύπωση ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΣΒΑΚ Δήμου Σπάρτης¹

Αξιολογώντας το σύνολο των παραπάνω δεδομένων, η φράση- κλειδί η οποία μπορεί να συνοψίσει το όραμα για το ΣΒΑΚ Σπάρτης καθώς και ορισμένοι άξονες που την εξειδικεύουν παρατίθενται παρακάτω:

¹ Η οριστικοποίηση του οράματος πραγματοποιείται μετά την διαβούλευση με το Δίκτυο Φορέων

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*
- ✿ *Περιορίσει* 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*
- ✿ *Αναδείξει* 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 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*.

(Το όραμα αυτό είναι πρωταρχικό δίνοντας μια πρώτη αίσθηση των στόχων της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Σπάρτης)

Η παραπάνω φράση-κλειδί καθώς και οι σχετικοί άξονες που την εξειδικεύουν είναι τα στοιχεία που θεμελιώνουν τη **βάση προσδιορισμού των προτεραιοτήτων, των στόχων και των μέτρων του ΣΒΑΚ.**