

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων



“ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΟ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ”

ΣΥΝΟΨΗ ΤΕΛΙΚΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ



DENCO S.A. - CERTH/HIT - CTL – POLYTIΑ ARMOS

Αύγουστος 2010



Κυπριακή Δημοκρατία



Ευρωπαϊκή Ένωση



Διαρθρωτικά Ταμεία

Περίληψη

Η Λευκωσία εξαρτάται ιδιαίτερα από το ιδιωτικό αυτοκίνητο

Η Λευκωσία, πρωτεύουσα της Κυπριακής Δημοκρατίας, αντιμετωπίζει έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Για χρόνια η πολιτική αστικών μεταφορών είχε επικεντρωθεί μονόπλευρα στο ιδιωτικό αυτοκίνητο. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα μια από τις υψηλότερες αναλογίες ιδιοκτησίας αυτοκινήτων στον κόσμο (περισσότερα από 600 αυτοκίνητα ανά 1.000 κατοίκους) και ιδιαίτερα χαμηλή χρήση 'πράσινων' μεταφορών. Στην ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας το μερίδιο μετακινήσεων των δημοσίων συγκοινωνιών είναι μόνον 3%, του δε ποδηλάτου κάτω από 2%. Η συνεχόμενη αύξηση των κυκλοφοριακών προβλημάτων έχει σοβαρό αντίκτυπο στο αστικό περιβάλλον (ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση κλπ), στην οδική ασφάλεια και στην ποιότητα ζωής με αποτέλεσμα η πόλη να γίνεται λιγότερο ελκυστική για τις επιχειρήσεις, τους καταναλωτές και τους κατοίκους της.

Το ΟΣΚΛ¹ αποτελεί μια κρίσιμη καμπή για την Πολιτική των Μεταφορών

Η Κυπριακή Κυβέρνηση και η τοπική αυτοδιοίκηση προτίθενται να βελτιώσουν την υφιστάμενη κατάσταση με την ενίσχυση του μεριδίου των δημοσίων συγκοινωνιών, του ποδηλάτου και των πεζών με την παράλληλη αναβάθμιση και συμπλήρωση του οδικού δικτύου. Το ποσοστό χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών πρέπει να ξεπεράσει το 10% έως το έτος 2020. Η επίτευξη των φιλόδοξων αυτών στόχων απαιτεί την εφαρμογή μιας σειράς μέτρων που αφορούν όλες τις μορφές κυκλοφορίας, τα οποία αλληλοσυμπληρώνονται και λειτουργούν ενιαία. Για τον λόγο αυτό αναπτύχθηκε το Ολοκληρωμένο Σχέδιο Κινητικότητας για τη Λευκωσία (ΟΣΚΛ).

Σκοπός του ΟΣΚΛ είναι η επίτευξη *Αειφόρου Κινητικότητας*, με τη χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών, του ποδηλάτου και της διακίνησης με τα πόδια, ως τις καταλληλότερες μορφές μεταφορών για το αστικό περιβάλλον. Οι αυξημένες πυκνότητες σε συγκεκριμένες περιοχές της πόλης, δηλαδή η Πολυκεντρική Χωρική Ανάπτυξη, αποτελούν προϋπόθεση για την ανάπτυξη αειφόρων μορφών μεταφορών. Το Τοπικό Σχέδιο της Λευκωσίας περιλαμβάνει μια τέτοια Πολυκεντρική Χωρική Ανάπτυξη.

Η πολυκεντρική Λευκωσία απαιτεί αειφόρες μεταφορές υψηλής ποιότητας που να μπορούν να ανταγωνιστούν το αυτοκίνητο. Αυτό σημαίνει:

- Ανάπτυξη δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών με εξαιρετικά ποιοτικές υπηρεσίες.
- Συνθήκες ασφαλούς ποδηλασίας ώστε αυτή να αποτελέσει πραγματική εναλλακτική λύση για μετακινήσεις μικρών και μεσαίων αποστάσεων.
- Δημιουργία μιας Λευκωσίας φιλικής για τους πεζούς.

¹ Ολοκληρωμένο Σχέδιο Κινητικότητας για τη Λευκωσία

- Εξισορρόπηση της κατανομής της οδικής επιφάνειας. Να δοθεί δηλαδή χώρος για το αυτοκίνητο όπου είναι απαραίτητο, αλλά συγχρόνως να εξασφαλιστεί χώρος για τις κατάλληλες υποδομές άλλων μορφών κυκλοφορίας με την ανακατανομή του υπάρχοντος χώρου υπέρ των αειφόρων μορφών μεταφορών όπου αυτό χρειάζεται.

Το ΟΣΚΛ είναι μόνο η αρχή μιας μακρόχρονης αειφόρου προσπάθειας για τη βελτίωση της αστικής κινητικότητας. Όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς έχουν ήδη συμφωνήσει για τη γενική κατεύθυνση στη βάση των προτάσεων του ΟΣΚΛ. Θα πρέπει όμως να καταβάλουν ιδιαίτερη προσπάθεια και κυρίως να εξασφαλίσουν άριστη συνεργασία μεταξύ τους ώστε να υλοποιηθούν οι αλλαγές αυτές. Για την ενίσχυση της συνεργασίας αυτής, οι Δήμοι της Ευρύτερης Περιοχής Λευκωσίας και η κυβέρνηση συμφώνησαν στη δημιουργία Αρχής Μεταφορών για την Ευρύτερη Αστική Περιοχή Λευκωσίας. Μέσω της Αρχής αυτής, οι εμπλεκόμενοι φορείς θα λαμβάνουν όλες τις απαραίτητες αποφάσεις. Αυτό θα καταστήσει τη χάραξη πολιτικής αποτελεσματικότερη.

Ένα Άριστο Δίκτυο Δημοσίων Μεταφορών

Έχουν οριστεί και αξιολογηθεί δύο περιπτώσεις Δικτύων Δημοσίων Μεταφορών:

- Δίκτυο **ακτινικής διαμόρφωσης** δηλ. με το ένα τερματικό των περισσότερων γραμμών λεωφορείων στο κέντρο τη πόλης (πλατεία Σολωμού), και
- Δίκτυο **πολυκεντρικής διαμόρφωσης** δηλ. δίκτυο γραμμών με τερματικό σταθμό όχι μόνον στο κέντρο της πόλης αλλά και σε άλλα περιφερειακά κέντρα δραστηριοτήτων όπως στην περιοχή του Νέου Νοσοκομείου, του Μακαρείου Σταδίου, του Δημαρχείου Στροβόλου, του Πανεπιστημίου Κύπρου και στην περιοχή του Πανεπιστημίου Λευκωσίας (Intercollege).

Το δίκτυο πολυκεντρικής διαμόρφωσης (Σχήμα 4.1) αποτελεί την προτιμητέα λύση. Τα κύρια πλεονεκτήματά του είναι τα εξής:

- Εξυπηρετεί περισσότερους επιβάτες. Το δίκτυο θα μπορεί να προσελκύσει πάνω από το 10% όλων των προβλεπόμενων μετακινήσεων στην Ευρύτερη Αστική Περιοχή Λευκωσίας για το έτος 2020. Στο ποσοστό αυτό έχουν ληφθεί υπόψη οι προτεινόμενες αλλαγές του οδικού συστήματος.
- Μπορεί εύκολα να τροποποιηθεί ώστε να ενσωματωθεί σε αυτό δίκτυο τραμ. Διαθέτει γρήγορες και ευθείες γραμμές που συνδέουν «κέντρα» - γραμμές κορμού – και τοπικές τροφοδοτικές γραμμές λεωφορείων που διοχετεύουν επιβατική κίνηση στις γραμμές κορμού. Τρεις από τις γρήγορες και ευθείες γραμμές μπορούν να αντικατασταθούν από γραμμές τραμ και τα τοπικά δίκτυα λεωφορείων θα εξακολουθούν να συνδέουν τις περιοχές κατοικίας χαμηλότερης πυκνότητας με τις γραμμές του τραμ.

- Μειώνει τον αριθμό των μετακινήσεων μέσω του κέντρου της Λευκωσίας παρέχοντας έτσι τη δυνατότητα αποδοτικότερων μετακινήσεων μεταξύ των ανατολικών και δυτικών περιοχών.
- Αντίστοιχα απαιτείται λιγότερος χώρος στον τερματικό σταθμό λεωφορείων στο κέντρο της πόλης

Το δίκτυο αυτό ασφαλώς έχει και μειονεκτήματα: οδηγεί σε αύξηση του αριθμού των μετεπιβιβάσεων και σε μετακινήσεις μεγαλύτερης διάρκειας. Παρόλα αυτά το πολυκεντρικό δίκτυο εξυπηρετεί καλύτερα την προβλεπόμενη ζήτηση.

Η **ταχύτητα** διακίνησης των δημοσίων συγκοινωνιών είναι ιδιαίτερα σημαντική για την προσέλκυση μεγάλου αριθμού επιβατών. Όπου προβλέπεται συμφόρηση και ο αριθμός των διερχόμενων λεωφορείων είναι σημαντικός, θα δημιουργούνται λεωφορειολωρίδες. Οι προβλεπόμενες λεωφορειολωρίδες παρουσιάζονται στο σχήμα 4.2.

Στάθμευση και μετεπιβίβαση (Park and Ride)

Το πολυκεντρικό δίκτυο αποτελεί καλή βάση για την ανάπτυξη εγκαταστάσεων Στάθμευσης για Μετεπιβίβαση (Park and Ride). Η παροχή χώρων στάθμευσης κοντά στα κέντρα που χρησιμεύουν σαν τερματικά δημοσίων συγκοινωνιών δίνει τη δυνατότητα στους οδηγούς αυτοκινήτων να σταθμεύουν κοντά σε σημεία όπου η παροχή δημόσιων συγκοινωνιών είναι καλά ανεπτυγμένη.

Η εισαγωγή των τραμ είναι ενδεχομένως εφικτή

Καθορίστηκε ένα δίκτυο τραμ που θα συνδέει τα τέσσερα μεγάλα κέντρα της περιοχής: την Πλατεία Σολωμού, την περιοχή του Νέου Νοσοκομείου, την περιοχή του Μακαρείου Σταδίου και την περιοχή κοντά στο Δημαρχείο Στροβόλου (Σχήμα 4.3). Έγινε ανάλυση κόστους-οφέλους. Παρόλο που πολλές μεταβλητές δεν έχουν καθοριστεί ακόμη με λεπτομέρεια, η ανάλυση οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η εισαγωγή συστήματος τραμ είναι πιθανότατα εφικτή. Συστήνεται όπως εκπονηθεί λεπτομερής μελέτη σκοπιμότητας ως συνέχεια του ΟΣΚΛ.

Το οδικό δίκτυο θα πρέπει να ολοκληρωθεί και να γίνεται διαχείριση του με διαφορετικό τρόπο. Η ολοκλήρωση και η διαχείριση του οδικού συστήματος πρέπει να τροποποιηθεί, ώστε να εξυπηρετούνται όλες οι μορφές κυκλοφορίας

Ορισμένα έργα οδοποιίας έχουν αναγνωρισθεί ως σημαντικά και εφικτά εντός του χρονικού πλαισίου του ΟΣΚΛ, έως το 2020. Η ολοκλήρωση του οδικού δικτύου θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική για την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων που προβλέπονται για το 2020 με όλες τις μορφές κυκλοφορίας.

Το ΟΣΚΛ βελτιώνει αισθητά τις συνθήκες για τις δημόσιες συγκοινωνίες, και τις διακινήσεις με το ποδήλατο και τα πόδια. Ανακατανέμει το διαθέσιμο χώρο σε όλες τις μορφές μεταφορών, περιλαμβανομένου και του αυτοκινήτου, σύμφωνα με την πολιτική που διέπει το Σχέδιο. Στο πλαίσιο του ΟΣΚΛ, αξιολογήθηκαν διάφορες επιλογές για την αύξηση της απόδοσης του οδικού συστήματος. Η λύση που προτιμάται περιλαμβάνει ένα εκτεταμένο σύστημα μονοδρομήσεων που παρουσιάζεται στο σχήμα 5.2. Οι μονοδρομήσεις αυτές θα βελτιώσουν την απόδοση του συστήματος και θα δώσουν τη δυνατότητα για δημιουργία λεωφορειολωρίδων, λωρίδων για το ποδήλατο και υποδομών για τους πεζούς. Οι μονόδρομοι προσφέρουν καλύτερη ροή της κυκλοφορίας καθώς οι κινήσεις στροφών καθίστανται ευκολότερες και περιορίζεται ο αριθμός εμπλοκών στις διασταυρώσεις. Θα πρέπει να αναμένεται βέβαια μια μικρή αύξηση του συνολικού αριθμού χιλιομέτρων στο σύνολο του δικτύου.

Τα ακόλουθα συστήματα μονοδρομήσεων μπορούν να φανούν στον χάρτη:

1. Ζεύγη κύριων αρτηριών που θα χρησιμεύουν σαν είσοδοι-έξοδοι της πόλης για τα αυτοκίνητα, με δυνατότητες εισαγωγής λεωφορειολωρίδων, όπου χρειάζεται. Το ζεύγος Δημοσθένους Σεβέρη (από τον κυκλικό κόμβο Προεδρικού Μεγάρου έως τη Γρίβα Διγενή) και Νίκης/ Κυριάκου Μάτση είναι ένα καλό παράδειγμα.
2. Συστήματα μονοδρόμησης κατά μήκος συλλεκτήριων οδών, ώστε να εξασφαλίζεται η εύκολη πρόσβαση σε κύριες οδούς που έχουν μονοδρομηθεί χωρίς παρακάμψεις μεγάλου μήκους. Ένα καλό παράδειγμα αποτελούν οι λεωφόροι Κένεντυ και Αρμενίας (από τη διασταύρωση με Ιφιγενείας) με την Αρσινόης, Γλαύκου, Κρατίνου.
3. Συστήματα μονόδρομων σε οικιστικές κυρίως περιοχές που περικλείονται από αρτηρίες. Τα συστήματα μονόδρομων στις τοπικές αυτές οδούς εμποδίζουν την εκτροπή κυκλοφορίας από τις κύριες αρτηρίες, μέσω αυτών, από οδηγούς που προσπαθούν να παρακάμψουν συμφορημένα τμήματα των κυρίων αρτηριών. Παραδείγματος χάριν, στην περιοχή μεταξύ Λεωφόρου Μακαρίου και Οδού Νικοδήμου Μυλωνά, η εφαρμογή τέτοιων αλλαγών θα εμπόδιζε τις μετακινήσεις στην περιοχή από οδηγούς που προσπαθούν να αποφύγουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση στην Λεωφόρο Μακαρίου.
4. Συστήματα μονόδρομων στην παλιά πόλη της Λευκωσίας (εντός των τοιχών). Η παλιά πόλη υποφέρει από διαμπερή κυκλοφορία, καθώς πολλοί οδηγοί θεωρούν ταχύτερο να τη διασχίσουν αντί να την παρακάμψουν. Για τον περιορισμό του φαινομένου αυτού, έχουν δημιουργηθεί ορισμένοι βρόχοι που εγγυώνται πρόσβαση για την κυκλοφορία που καταλήγει στην περιοχή, ενώ συγχρόνως εξυπηρετούν την εμπορική και οικιστική χρήση της περιοχής, μειώνοντας σημαντικά τις ροές κυκλοφορίας. Το σύστημα μονοδρόμησης που προτείνεται είναι σύμφωνο με το Γενικό Ρυθμιστικό Σχέδιο της Λευκωσίας το οποίο, ως δικοινοτικό έργο, λαμβάνει υπόψη τη μελλοντική επανένωση της πόλης.

Οι αλλαγές αυτές πρέπει να μελετηθούν προσεκτικά κατά τη διαδικασία υλοποίησής τους. Ορισμένες κρίσιμες διασταυρώσεις έχουν ξαναμελετηθεί

λειτουργικά στα πλαίσια του έργου αυτού, ώστε να επιβεβαιωθεί το εφικτό των προτάσεων. Τέτοιες μελέτες έχουν εκπονηθεί για τις ακόλουθες διασταυρώσεις:

- Κόμβος Γεωργίου Γρίβα Διγενή – Λόρδου Βύρωνος – Αγίων Ομολογητών
- Κόμβος Γεωργίου Γρίβα Διγενή – Δημοσθένη Σεβέρη
- Κόμβος Γεωργίου Γρίβα Διγενή– Θεμιστοκλή Δέρβη – Νίκης Κυριάκου Μάτση – (Φώτα Γαβριηλίδη)
- Κόμβος Σπύρου Κυπριανού – Διγενή Ακρίτα – Αρχιεπισκόπου Μακαρίου ΙΙΙ
- Κόμβος Διγενή Ακρίτα – Νικοδήμου Μυλωνά
- Κόμβος Γεωργίου Γρίβα Διγενή – Καλλιπόλεως
- Κόμβος Κωστή Παλαμά – Ομήρου – Διαγόρου
- Κόμβος Aluminum Tower
- Κόμβος Ομήρου - Λόρδου Βύρωνος - Μουσείου – Χίλωνος

Οργάνωση και Ρύθμιση της Στάθμευσης

Η στάθμευση σήμερα επιδρά αρνητικά στη φυσιογνωμία της πόλης και περιορίζει την ομαλή λειτουργία της υπηρεσίας των λεωφορείων, και τη διακίνηση των ποδηλατιστών και των πεζών. Το ΟΣΚΛ αναγνωρίζει απόλυτα την ανάγκη χάραξης μιας πολιτικής για τη στάθμευση. Μια τέτοια πολιτική πρέπει να διαμορφωθεί σαν συνέχεια του ΟΣΚΛ και με την εξής αφετηρία:

- Την βελτιστοποίηση της υπάρχουσας διαθεσιμότητας χώρων στάθμευσης, μέσω της προώθησης στάθμευσης μικρής και όχι μεγάλης διάρκειας. Στην πραγματικότητα υπάρχει ικανός διαθέσιμος χώρος παρόλο που μέρος του βρίσκεται σε ιδιωτικό έδαφος.
- Τη δημιουργία κινήτρων για την παροχή νέων η εναλλακτικών χώρων στάθμευσης πχ με την αύξηση της τιμής για στάθμευση. Προς το παρόν οι τρέχουσες τιμές δεν είναι δυνατόν να προσελκύσουν επενδύσεις για νέους χώρους στάθμευσης.

Η εφαρμογή των ισχύοντων και τυχόν νέων κανονισμών για τη στάθμευση είναι σημαντικό στοιχείο της πολιτικής στάθμευσης. Επιπλέον επισημαίνονται δύο άλλα σημαντικά θέματα:

- Η ανάγκη καλύτερης πληροφόρησης για την διαθεσιμότητα στάθμευσης (πχ ένα καλό σύστημα καθοδήγησης προς τους χώρους στάθμευσης).
- Η βελτίωση της ποιότητας του συστήματος στάθμευσης. Όπου χρειάζεται, πρέπει να βελτιωθεί η ποιότητα του συστήματος αδειών στάθμευσης για κατοίκους και να εισαχθεί η πληρωμή κατά την αποχώρηση σε χώρους στάθμευσης (μπάρες πρόσβασης στην είσοδο/έξοδο και συσκευές αυτόματης πληρωμής).

Δημιουργία ενός άνετου και ασφαλούς δικτύου για ποδηλατιστές

Το δίκτυο ποδηλατιστών θα εφαρμοστεί σε όλη την πόλη, ως μέρος της προσπάθειας για την προώθηση εναλλακτικών μορφών μεταφοράς. Με την δημιουργία λωρίδων για ποδήλατα κατά μήκος των κύριων αρτηριών ενθαρρύνεται η πρόσβαση στο εμπορικό κέντρο και σε άλλες δραστηριότητες με τη χρήση πράσινων και ήπιων μέσων μετακίνησης. Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων παρουσιάζεται στο Σχήμα 6.1.

Καθορίζεται επίσης ένα βασικό δίκτυο που θα εφαρμοστεί βραχυπρόθεσμα. Αυτό συνδέει τα Πανεπιστήμια της πόλης με το κέντρο της Λευκωσίας και με το υπάρχον δίκτυο κατά μήκος του ποταμού Πεδιέου.

Περισσότερος χώρος για τον πεζό

Οι βασικότερες υποδομές για τον πεζό δεν έχουν ακόμα ολοκληρωθεί. Το ΟΣΚΛ υποδεικνύει περιοχές που θα μπορούσαν να αποδοθούν αποκλειστικά στους πεζούς: οι οδοί Λεωνίδου και Μουσειού καθώς και μέρος της Λεωφόρου Μακαρίου. Οι οδοί αυτές χρειάζονται ανάπλαση και κάποιες πρώτες ιδέες για το θέμα αυτό περιλαμβάνονται στο ΟΣΚΛ.

Πρόγραμμα Εφαρμογής

Τα έργα προτείνεται να εκπονηθούν σε τρεις φάσεις: 2010-2012, 2013-2016 και 2017-2020.

Και τελικά: Ένα σχέδιο μάρκετινγκ πρέπει να δημιουργήσει υποστήριξη

Ένα σχέδιο μάρκετινγκ έχει δύο αποδέκτες: πρώτον τους υπεύθυνους για τη λήψη αποφάσεων και δεύτερον τους εμπλεκόμενους. Πρέπει και οι δύο να είναι σύμφωνοι με τη φιλοσοφία του ΟΣΚΛ που στοχεύει στη βελτίωση της κινητικότητας και του περιβάλλοντος στην Λευκωσία. Περαιτέρω θετική δημόσια συμβολή θα γίνει κατά τη διάρκεια της διαδικασίας για τη προώθηση της υλοποίησης των μέτρων που στοχεύουν στην αύξηση του μεριδίου των αειφόρων μορφών μεταφοράς και στη βελτίωση του περιβάλλοντος της πόλης.









