



ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΒΑΚ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

Τεύχος 2^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ταμείο Συνοχής



Κυπριακή Δημοκρατία



Διαρθρωτικά Ταμεία
της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Κύπρο



ΤΜΗΜΑ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σύνοψη αποτελεσμάτων 2ης Δημόσιας Διαβούλευσης	3
Γενικά	3
Καλωσόρισμα - Χαιρετισμοί	4
Υπεύθυνη Κλάδου ΒΑΚ του ΤΔΕ	4
Αναπληρωτής Γενικός Διευθυντής του Υπουργείου Μεταφορών Επικοινωνιών & Έργων	4
Εισήγηση του εκπροσώπου του Τεχνικού Συμβούλου ΣΒΑΚ	5
Παρεμβάσεις (Ερωτήσεις - Απαντήσεις) φορέων & πολιτών	7
1 ^ο πακέτο παρεμβάσεων από το κοινό	7
2 ^ο πακέτο παρεμβάσεων από το κοινό	8
3 ^ο πακέτο παρεμβάσεων από το κοινό	9
4 ^ο πακέτο παρεμβάσεων από το κοινό	10
5 ^ο πακέτο παρεμβάσεων από το κοινό	11

Σύνοψη αποτελεσμάτων 2^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης

Γενικά

Σε συνέχεια πραγματοποίησης (στις 18/05/2022) της 1^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) της ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Λευκωσίας, η οποία και σηματοδότησε την έναρξη εργασιών εκπόνησης του έργου του ΣΒΑΚ, στις 24/01/2023 πραγματοποιήθηκε με συμμετοχή φορέων και πολιτών (πλήρης κατάλογος των συμμετεχόντων στην εκδήλωση παρατίθεται στο **Παράρτημα 3.1**), στο Πολιτιστικό Κέντρο της Τράπεζας Κύπρου στη Λευκωσία, η 2^η Δημόσια Διαβούλευση.

Αντικείμενο της εκδήλωσης ήταν, η παρουσίαση στο ευρύτερο κοινό και στους πολίτες, των αποτελεσμάτων ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή εφαρμογής του ΣΒΑΚ (Περιοχή Μελέτης του έργου).



Την εκδήλωση χαιρέτησαν:

- η Υπεύθυνη του Κλάδου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΒΑΚ) του Τμήματος Δημοσίων Έργων (ΤΔΕ) του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών & Έργων, κα Εύη Αναγιωτού, και
- ο Αναπληρωτής Γενικός Διευθυντής του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών & Έργων, κος Γιάννης Νικολαΐδης, εκ μέρους του Υπουργού.

Τον Σύμβουλο μελετητή, που έχει αναλάβει την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, εκπροσώπησε ο κος Απόστολος Μπιζάκης, ο οποίος και παρουσίασε τα αποτελέσματα ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας.



Η 2^η Δημόσια Διαβούλευση ολοκληρώθηκε με συζήτηση, τοποθετήσεις και εισηγήσεις φορέων και πολιτών, οι οποίες θα αξιοποιηθούν στο σχεδιασμό μέτρων και πολιτικών που θα συνθέσουν τις προτάσεις του Σχεδίου. Η 3^η Δημόσια Διαβούλευση θα έχει ως αντικείμενο παρουσίασης τις προτάσεις αυτές.



Στα κεφάλαια που ακολουθούν γίνεται μία συνοπτική παρουσίαση των όσων διημεΐφθησαν στο πλαίσιο της 2^{ης} Δημόσιας Διαβούλευσης, εν είδει πρακτικών.

Καλωσόρισμα - Χαιρετισμοί

Υπεύθυνη Κλάδου ΒΑΚ του ΤΔΕ

Η κα Εύη Αναγιωτού, άνοιξε την εκδήλωση, καλωσορίζοντας τον Αναπληρωτή Γενικό Διευθυντή του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών & Έργων, κο Γιάννη Νικολαΐδη, και τους παραβρισκόμενους εκπροσώπους Δήμων και συλλογικών φορέων και τους πολίτες της Λευκωσίας, εξηγώντας ότι η 2η Δημόσια Διαβούλευση έχει ως στόχο να παρουσιάσει σε όλους την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των προβλημάτων που παρουσιάζει το σύστημα μεταφορών της πόλης, αλλά και να δώσει βήμα σε όλους, προκειμένου να εκφράσουν δημόσια τις απόψεις τους επί του θέματος.



Αναπληρωτής Γενικός Διευθυντής του Υπουργείου Μεταφορών Επικοινωνιών & Έργων

Τον λόγο έλαβε εν συνεχεία ο κος Νικολαΐδης εκφράζοντας τους χαιρετισμούς του κου Υπουργού και θέτοντας την εκπόνηση των στρατηγικών σχεδίων βιώσιμης κινητικότητας

στο επίκεντρο της πολιτικής του Υπουργείου για μια ολιστική αντιμετώπιση σειράς ενεργειακών, περιβαλλοντικών και άλλων προκλήσεων για όλες τις πόλεις της Κύπρου, κάποιες εκ των οποίων έχουν ήδη ολοκληρώσει τα στρατηγικά τους σχέδια, ενώ άλλες μεταξύ αυτών και η Λευκωσία βρίσκονται ήδη σε πλήρη εξέλιξη.



Ο κος Νικολαΐδης υπογράμμισε τη βασική λειτουργία των στρατηγικών σχεδίων που δίνουν έμφαση στη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών, ενώ εστιάζουν στην διευρυμένη λειτουργική περιοχή της πόλης, εκφεύγοντας από τα στενά διοικητικά όρια των δήμων που συμμετέχουν στη μελέτη.

Βασική γραμμή της εισήγησής του ήταν η αναγκαιότητα μιας νέας αντιμετώπισης και μιας σημαντικής στροφής σε σχέση με την κοινωνική συμφωνία των προηγούμενων ετών ότι το ΙΧ είναι κυρίαρχο στις μετακινήσεις. Η αλλαγή αυτή όπως ανέφερε ήδη διαφαίνεται με τις νέες συμβάσεις παραχώρησης για τα λεωφορεία (αστικά και υπεραστικά) αλλά πολύ περισσότερο με τις συνεχείς προσπάθειες της γενικής κυβέρνησης αλλά και της τοπικής αυτοδιοίκησης για την μεταστροφή προς τους ενεργούς τρόπους

μετακίνησης, όπως η μετακίνηση πεζή, το ποδήλατο αλλά και τα μέσα μικροκινητικότητας. Ιδιαίτερη μνεία έγινε εκ μέρους του στη διεύρυνση των 12 ψηφιακών υπηρεσιών που πλέον παρέχονται προς τον πολίτη από τις κρατικές υπηρεσίες, ως μέσου για μείωση των λιγότερο απαραίτητων μετακινήσεων, αλλά και στις πρόσφατες νομοθετικές υποχρεώσεις της χώρας στα πλαίσια της παρέμβασης της Ε.Ε. «Fit for 55» για την πράσινη μετάβαση, αλλά και το Γενικό Πλαίσιο Πολιτικής για την Ηλεκτροκίνηση και την θεμελιώδη σημασία που θα έχουν τα σχέδια ΒΑΚ προκειμένου να χρηματοδοτηθούν σημαντικές παρεμβάσεις αυτών και να υλοποιηθούν με μεγάλη ταχύτητα τα έργα και οι πολιτικές που προτείνονται.

Η παρέμβαση του κ. Αν. Γενικού Διευθυντή κατέληξε στο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του Σχεδίου μετά την πρόσφατη ολοκλήρωση της Α' φάσης και τα σημαντικά βήματα που έχουν να γίνουν μέχρι τέλος του 2023, οπότε και θα υποβληθεί το τελικό σχέδιο δράσης και το έγγραφο ΣΒΑΚ.

Εισήγηση του εκπροσώπου του Τεχνικού Συμβούλου ΣΒΑΚ

Ο κος Απόστολος Μπιζάκης αφού χαιρέτισε την εκδήλωση, προχώρησε άμεσα στην αναλυτική παρουσίαση των ευρημάτων της Α' Φάσης του Σχεδίου αλλά και της λήξης της απαραίτητης «εσωστρέφειας» προκειμένου να προετοιμαστεί τεχνικά ο τεχνικός σύμβουλος για την ανάλυση, αξιολόγηση και εν συνεχεία διατύπωση συγκεκριμένων προτάσεων, παρεμβάσεων και πολιτικών για το σύστημα μεταφορών.



Μεταξύ άλλων υπογραμμίστηκαν τα ακόλουθα:

- Αύξηση γενικού πληθυσμού μεταξύ 2011 και 2021 σε επίπεδο Κύπρου αλλά και Επαρχίας Λευκωσίας, κατά 7.5%, γεγονός

που σίγουρα έχει επίπτωση και στις μετακινήσεις.

- Μείωση του μέσου μεγέθους νοικοκυριού από 3.3 άτομα/νοικοκυριό σε 2.7, κάτι που επίσης σχετίζεται με τον συνολικό αριθμό των ανεξάρτητων μετακινήσεων ειδικά κατά τις ώρες αιχμής.
- Μικρό συνολικά ποσοστό ανεργίας και έμφαση της οικονομίας κατά απόλυτη προτεραιότητα στον τριτογενή τομέα, που ακολουθείται από τον δευτερογενή που εμφάνισε ύφεση τα τελευταία χρόνια λόγω της οικονομικής κρίσης κυρίως στην οικοδομική δραστηριότητα.
- Ο Δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ δείχνει συνεχείς αυξητικές τάσεις από το 1990 έως σήμερα με μια μικρή σταθεροποίηση κατά τα χρόνια της οικονομικής ύφεσης, παρά τις συνεχείς προσπάθειες του Υπουργείου για αύξηση της χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών μέσω της βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών αλλά και της ποιότητας (ωράρια λειτουργίας, συχνότητες λεωφορείων, κλπ.).
- Φαινόμενα πολεοδομικής υποβάθμισης ως αποτέλεσμα της αστικής διάχυσης η οποία δείχνει τις προηγούμενες δεκαετίες να αδυνατίζει την κεντρική περιοχή από τις κεντρικές λειτουργίες της πόλης. Η διάχυση αυτή δείχνει μια τάση απομάκρυνσης από την πράσινη γραμμή και τα κατεχόμενα και γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος βασικών οδικών αξόνων με σημαντικές περιβαλλοντικές, κοινωνικές αλλά και οικονομικές επιπτώσεις.
- Ανάγκη επαναπροσδιορισμού του κέντρου της πόλης ως σημείου αναφοράς για την οικονομική ανάπτυξη και ευημερία της πόλης.
- Πλήρης ανάλυση και αξιολόγηση του οδικού δικτύου (κυκλοφοριακοί φόρτοι, έρευνες επιβατικής κίνησης, ερωτηματολόγια σε νοικοκυριά, αυτόματοι μετρητές κυκλοφορίας, αξιοποίηση δεδομένων από το σύστημα ΔΙΑΥΛΟΣ κλπ.).
- Πλήρης βαθμονόμηση του κυκλοφοριακού μοντέλου της Λευκωσίας στη βάση των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν. Αυτό αποτελεί θεμελιώδες εργαλείο για την κατανόηση της υφιστάμενης κατάστασης αλλά και τη διαμόρφωση και αξιολόγηση των μελλοντικών σεναρίων κινητικότητας και πολεοδομικής ανάπτυξης για το έτος στόχο του 2030.

- Στη βάση των συλλεχθέντων στοιχείων, παρατηρούνται διευρυμένες ώρες αιχμής και ως αποτέλεσμα της τρέχουσας οικονομικής ανάπτυξης της πόλης.
- Σημαντική χρήση του λεωφορείου κατά μήκος βασικών οδικών αξόνων από και προς το κέντρο της πόλης σε ποσοστό που προσεγγίζει ακόμη και το 25% του συνόλου των μετακινουμένων κατά τις ώρες αιχμής.
- Εκτεταμένη ανάλυση και αξιολόγηση των χαρακτηριστικών στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού, έλεγχος της τρέχουσας τιμολογιακής πολιτικής αλλά και εκτεταμένες έρευνες καταγραφής της ζήτησης και της εναλλαγής στάθμευσης. Πρόβλημα που εντοπίστηκε είναι η πολυπλοκότητα (πολλές επιμέρους κατηγορίες) αλλά και η δυσχέρεια ελέγχου και επιβολής των κανόνων που ισχύουν. Αναφέρθηκε ότι η φθηνή ή πολύ περισσότερο η δωρεάν στάθμευση είναι βέβαιο ότι επιφέρει επιπλέον ζήτηση στις κεντρικές περιοχές και μικρή έως και ελάχιστη ζήτηση στους περιφερειακούς σταθμούς.
- Πλήρης και αναλυτική αξιολόγηση, ποιοτική και ποσοτική, των δικτύων μετακίνησης πεζή και με ποδήλατο, όπου εντοπίστηκαν σημαντικά προβλήματα ασυνέχειας δικτύων που θα πρέπει να εξεταστούν αναλυτικά στα πλαίσια του στρατηγικού σχεδίου.
- Προβλήματα στη διακίνηση ατόμων με αναπηρία τόσο στις υποδομές όσο και στις διεπαφές με τα λεωφορεία.
- Πλήρης και αναλυτική αξιολόγηση των Δημοσίων Συγκοινωνιών και εντοπισμός προβλημάτων, όπως η αρνητική επίπτωση της αστικής διάχυσης και της γραμμικής ανάπτυξης της πόλης κατά μήκος σημαντικών οδικών αξόνων στο προσφερόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης από τις υφιστάμενες λεωφορειακές γραμμές και το σύστημα των στάσεων. Θετική αποτίμηση έγινε στην πρόσφατη υπογραφή των νέων συμβάσεων παραχώρησης και την πλήρη και αδιάλειπτη λειτουργία του συστήματος τηλεματικής παρακολούθησης και έξυπνου εισιτηρίου του Υπουργείου.
- Ανάλυση των εξωτερικών επιπτώσεων από την κυκλοφορία στο περιβάλλον αλλά και της ανάγκης ελέγχου και συστηματικής μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων.
- Συνοπτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων διαδικτυακής έρευνας ερωτηματολογίου πολιτών που πραγματοποιήθηκε με στόχο την καταγραφή των απόψεων των πολιτών για τις υφιστάμενες συνθήκες αστικής κινητικότητας στην περιοχή μελέτης και των προσδοκιών τους για το μέλλον (Όραμα Βιώσιμης Κινητικότητας). Τα κύρια ευρήματα της συγκεκριμένης έρευνας εστιάζουν στα εξής:
 - Κυριαρχία της χρήσης του ΙΧ επιβατικού οχήματος
 - Μέτριο έως ικανοποιητικό το αποτέλεσμα αξιολόγησης του Συστήματος Μεταφορών της αστικής περιοχής Λευκωσίας, σε ότι αφορά στη χρήση ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς
 - Χαμηλό έως πολύ χαμηλό το αποτέλεσμα αξιολόγησης του Συστήματος Μεταφορών της αστικής περιοχής Λευκωσίας, σε ότι αφορά στη χρήση ποδηλάτου
 - Μέτριο έως χαμηλό το αποτέλεσμα αξιολόγησης του Συστήματος Μεταφορών της αστικής περιοχής Λευκωσίας, σε ότι αφορά στη μετακίνηση πεζή
 - Μέτριο έως πολύ χαμηλό το αποτέλεσμα αξιολόγησης του Συστήματος Μεταφορών της αστικής περιοχής Λευκωσίας, σε ότι αφορά στη χρήση δημοσίων συγκοινωνιών (με & χωρίς μετεπιβιβάσεις)
 - Μεταξύ των οδών που χρήζουν βελτιώσεων είναι αρκετές ακόμη και εντός των ορίων του κέντρου της Λευκωσίας
 - Η χρήση του ποδηλάτου δυνητικά θα μπορούσε να αυξηθεί υπό την προϋπόθεση υλοποίησης σημαντικών βελτιωτικών παρεμβάσεων στις συνθήκες κυκλοφορίας ποδηλάτων, κυρίως για τους σκοπούς μετακίνησης, αναψυχή, ατομικές και κοινωνικές υποθέσεις
 - Αντίστοιχα, η μετατόπιση από τη χρήση του ΙΧ στη χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών, υπό την προϋπόθεση σημαντικών βελτιώσεων, είναι εμφανής για τις μετακινήσεις με σκοπό την εργασία

- Αντίθετα, ακόμη και εάν γίνουν σημαντικές βελτιωτικές παρεμβάσεις, δεν αναγνωρίζεται τάση για μετατόπιση από τη χρήση του ΙΧ στη μετακίνηση πεζή, με σκοπό την εργασία στο σύνολο της περιοχής μελέτης. Εξάιρεση αποτελούν οι μετακινούμενοι που κατοικούν και εργάζονται εντός των ορίων του Δήμου Λευκωσίας
- Μη φιλική σε πεζούς και ποδηλάτες, Μη λειτουργική ως προς τις δημόσιες συγκοινωνίες, Κυκλοφοριακά άναρχη, Ατμοσφαιρικά επιβαρυσμένη και Μη προσβάσιμη σε όλους, είναι οι χαρακτηρισμοί που αποδίδονται (κατά φθίνουσα σειρά) στην ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας σήμερα
- Οι περισσότεροι από τους συμμετέχοντες στην έρευνα πολίτες προκρίνουν μία πόλη «ασφαλή» με «βελτιωμένη κινητικότητα & δυνατότητα χρήσης πολλαπλών μέσων μεταφοράς» στο μέλλον
- Ενώ ως κύρια μέσα/ τρόποι για την επίτευξη των παραπάνω προσδοκιών για το μέλλον, προκρίνονται η «αναγνώριση της ανάγκης για αλλαγή» και η «χρηματοδότηση των έργων με βάση τις ουσιαστικές ανάγκες της πόλης»



Η εισήγηση του Τεχνικού Συμβούλου ολοκληρώθηκε υπογραμμίζοντας την σημασία του στρατηγικού σχεδίου για την αντιμετώπιση της νέας κανονικότητας των διαδοχικών κρίσεων που ζούμε (από την οικονομική και την υγειονομική μέχρι την εν εξελίξει ενεργειακή) αλλά και τη σημαντική συμβολή του Σχεδίου ως ενός εργαλείου διαχείρισης αλλαγής για τους πολίτες αλλά και για τη δημόσια διοίκηση στο σύνολό της.

Παρεμβάσεις (Ερωτήσεις-Απαντήσεις) φορέων & πολιτών

Την ανοικτή συζήτηση συντόνισε ο Υπεύθυνος Συντονιστής του στρατηγικού σχεδίου, κος Αριστοτέλης Σάββα, ο οποίος στην εισαγωγή του ανέφερε μεταξύ άλλων:



- Τον μεγάλο όγκο πολύτιμων συγκοινωνιακών αλλά και πολεοδομικών δεδομένων που έχουν συλλεγεί προκειμένου να αξιοποιηθούν στα επόμενα στάδια του ΣΒΑΚ
- Τις σημαντικές βελτιώσεις που έχουν γίνει στις Δημόσιες Συγκοινωνίες με τις νέες συμβάσεις παραχώρησης αλλά και την αδιάλειπτη λειτουργία της τηλεματικής ως εργαλείου ελέγχου και αυτοβελτίωσης
- Τη σύνθεση και τον μεγάλο αριθμό ατυχημάτων στο αστικό κυρίως οδικό δίκτυο με έμφαση σε αυτά που εμπλέκουν πεζούς και ποδηλάτες
- Την ανάγκη ενσωμάτωσης με το καλύτερο δυνατό τρόπο των συσκευών ιδιωτικής προσωπικής μετακίνησης (μικρο-κινητικότητα)
- Την ανάγκη της βελτίωσης της πολυτροπικότητας με στόχο την σταδιακή απεξάρτηση από την σχεδόν καθολική επικράτηση του ΙΧ ως μέσου μεταφοράς.

1^ο πακέτο παρεμβάσεων από το κοινό

Ο κος Ευαγόρας Ξυδάς, εξέφρασε τις επιφυλάξεις τους ως προς το αποτέλεσμα της αξιολόγησης των υφιστάμενων δικτύων ποδηλατοδρόμων, ενώ πρότεινε την αναγκαιότητα ενός σύγχρονου

σχεδιασμού με επίκεντρο τους τελικούς χρήστες (user driven design).

Η κα Καπανίδου, ζήτησε να ενημερωθεί κατά πόσον το στρατηγικό σχέδιο εστιάζει στον Δήμο Λευκωσίας ή στην ευρύτερη περιοχή και τους γειτονικούς δήμους, ενώ επιπλέον έθεσε το ερώτημα για το κατά πόσο ο Δήμος Λευκωσίας θα ενοποιηθεί με τους γειτονικούς δήμους.



Ένας κύριος εκ των παρευρισκόμενων (δεν κατέθεσε το όνομά του), αφού συνεχάρη το Υπουργείο και τον Τεχνικό Σύμβουλο, εξέφρασε την επιθυμία οι παρεμβάσεις που θα γίνουν να έχουν ένα σαφές χρονοδιάγραμμα και να επιτευχθούν το συντομότερο δυνατόν.

Στα παραπάνω ο κος Σάββα ανέφερε προς τον κο Ξυδά, σημαντικές παρεμβάσεις που έχουν γίνει στις υποδομές του ποδηλάτου, συμπεριλαμβανομένων του γραμμικού πάρκου στον Πεδιαίο αλλά και των τριών (3) πρώτων φάσεων των παρεμβάσεων για τους ποδηλατοδρόμους στο κέντρο της Λευκωσίας, με την τρίτη φάση να είναι προς ολοκλήρωση εντός του 2024. Σε ότι αφορά στο σχεδιασμό με επίκεντρο τους τελικούς χρήστες ανέφερε το ήδη σε ισχύ και λειτουργία Συμβούλιο Ποδηλάτου στο οποίο συμμετέχουν και εκπρόσωποι χρηστών και το οποίο το Υπουργείο προτίθεται να βελτιώσει περισσότερο με την συστηματική συλλογή στοιχείων κινητικότητας με ηλεκτρονικά μέσα (π.χ. κατάταξη ποδηλατικών διαδρομών με βάση τη δυσκολία, τις ασυνέχειες κλπ.). Είναι σημαντικό κατέληξε να δοθεί ο απαραίτητος χρόνος για την αλλαγή τόσο στην νοοτροπία των οδηγών προς το ποδήλατο, όσο και στην αύξηση των χρηστών τέτοιων υποδομών.

Ο κος Μπιζάκης από πλευράς του ανέφερε ότι λόγω του μεγάλου μεγέθους του στρατηγικού σχεδίου αλλά και της ανάγκης ικανοποίησης του απαιτητικού και στενού χρονικού προγραμματισμού του, η συζήτηση με τα υφιστάμενα focus groups γίνεται στο επίπεδο των συλλογικών οργάνων τους μεταξύ των οποίων

προφανώς υπάρχουν και οι τελικοί χρήστες. Στην ερώτηση για το εύρος του ΣΒΑΚ, τέλος δόθηκε η απάντηση ότι αυτό αφορά στα λειτουργικά όρια της πόλης και όχι προφανώς τα στενά διοικητικά του Δήμου Λευκωσίας και των μεγάλων δήμων του πολεοδομικού συγκροτήματος Λευκωσίας.

2^ο πακέτο παρεμβάσεων από το κοινό

Μία κυρία εκ των παρευρισκόμενων (δεν κατέθεσε το όνομά της), όπως ανέφερε συμφωνεί με τους στόχους της μελέτης για περιορισμό του ΙΧ και την αξιοποίηση του Πεδιαίου για ψυχαγωγία, αναφέροντας όμως ότι οι εξαγγελίες και οι ενέργειες του Υπουργείου για την κατασκευή δρόμων μεγάλου βεληνεκούς δημιουργεί ερωτηματικά (ανέφερε μεταξύ άλλων την άνω διάβαση στον Πεδιαίο, η οποία θα καταστήσει υπόγεια την κίνηση πεζών και ποδηλάτων, αλλά και την ανοικτή συζήτηση στην πόλη για πιθανό κατακερματισμό μεγάλου πάρκου και την εγκάρσια διέλευση χιλιάδων οχημάτων ημερησίως.

Η κα Χρυστάλλα Τσουτσουκή, ως συστηματικός χρήστης δημοσίων συγκοινωνιών, ανέφερε ότι έχουν γίνει κάποιες κινήσεις βελτίωσης των δρομολογίων αλλά κατά την άποψή της απαιτούνται μεταξύ άλλων

- Μικρότερα λεωφορεία που θα μπορούσαν να εξυπηρετούν τις μετακινήσεις εντός των κέντρων των επιμέρους δήμων, αποφεύγοντας έτσι τα μεγάλα λεωφορεία.
- Σε αρκετές περιοχές υπάρχει δυσκολία να προσεγγίσει κανείς τις στάσεις που θα τον εξυπηρετήσουν.
- Η δημόσια συγκοινωνία όπως ανέφερε θα πρέπει να είναι πιο ελκυστική και κυρίως πιο οικονομική.

Σε ότι αφορά στα τροχαία ατυχήματα σημείωσε ότι είναι απαραίτητη προϋπόθεση η συστηματική, δίκαιη αλλά προπάντων συνεχής αστυνόμευση.

Ο κος Φίλιππος Φιλίππου (Παγκύπρια Οργάνωση Αποκατάστασης Αναπήρων), κάτοικος Καϊμακλίου και ΑμεΑ μετά από σοβαρό ατύχημα, εξέφρασε την ανάγκη πλήρους και ουσιαστικού ελέγχου της προσβασιμότητας των πεζοδρομίων προκειμένου αυτά να διαθέτουν επαρκή ελεύθερο διάδρομο. Πρότεινε επίσης την αναζήτηση συγκεκριμένων και πρακτικών λύσεων από το εξωτερικό (π.χ. Σουηδία) και υπογράμμισε την ανάγκη πέραν της καλής κατασκευής πεζοδρομίων να γίνεται και πλήρης και ουσιαστική συντήρηση αυτών.



Στα παραπάνω ο κος Σάββα ανέφερε ότι όλα τα σχόλια σημειώνονται και θα ληφθούν υπόψιν κατά τον σχεδιασμό που θα προτείνει το ΣΒΑΚ στους επόμενους μήνες. Ανέφερε επίσης ότι όντως η ευκαιριακή χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών δεν είναι οικονομική, ενώ υπάρχει βέβαια πρόβλημα με τους οδηγούς που πουλούν χάρτινο εισιτήριο εντός του λεωφορείου διαχειριζόμενοι χρήματα και καθυστερώντας την προσφερόμενη υπηρεσία. Ανέφερε ότι προωθείται άμεσα η λύση του άυλου εισιτηρίου με την εμπλοκή τραπεζών προκειμένου να χρησιμοποιείται από περισσότερους χρήστες προκειμένου να περιοριστεί ή και να απαλειφθεί η χρήση χάρτινου εισιτηρίου.

Στη συζήτηση παρενέβη ο Αν. Γενικός ο οποίος ανέφερε ότι όλες οι εισηγήσεις των πολιτών και φορέων καταγράφονται προκειμένου να δημιουργηθούν οι άξονες στρατηγικής (π.χ. τι δεν πήγε καλά και πρέπει να διορθωθεί - όχι μόνον στις χαράξεις διαδρομών αλλά και σε υποδομές όπως ηλεκτροφωτισμός, ασφάλεια, κλπ.). Ανέφερε επίσης ότι η συγκεκριμένη συζήτηση μπορεί να βοηθήσει να καταδειχθούν οι πραγματικές ανάγκες της κοινωνίας για παρεμβάσεις και σταδιακά να ανακατανεμηθούν οι πόροι του κράτους με μεγαλύτερη έμφαση στις δημόσιες συγκοινωνίες και τους ενεργούς τρόπους μετακίνησης. Ανέφερε τέλος ότι τα σχόλια που έρχονται δεν συνιστούν μια απλή κριτική αλλά και μια έκφραση πικρίας από τους πολίτες γιατί δεν έγιναν όλα όσα θα μπορούσαν να γίνουν ή ο ρυθμός της αλλαγής δεν είναι ικανοποιητικός.

3^ο πακέτο παρεμβάσεων από το κοινό

Ο κος Αντώνης Κουπαρής (εκπρόσωπος καταστηματαρχών κέντρου Λευκωσίας), στην παρέμβασή του επισήμανε την ανάγκη έγκυρης αποστολής των προσκλήσεων για

τις διαβουλεύσεις αλλά και τη δυνατότητα διανομής των παρουσιάσεων εκ των προτέρων, προκειμένου να είναι σε θέση οι φορείς να τοποθετηθούν με πιο αποδοτικό τρόπο. Περαιτέρω έθεσε υπόψη όλων το πρόβλημα διαχείρισης της πρόσβασης αλλά και της φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων στις κεντρικές περιοχές όπου, όπως ανέφερε, επικρατεί αναρχία, κάτι που μπορεί να διευθετηθεί με την οργάνωση αλλά και αστυνομική εφαρμογή ενός πλήρους ρυθμιστικού πλαισίου της αγοράς, στο οποίο όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς πρέπει να συμφωνήσουν και να λειτουργήσουν από κοινού. Ολοκλήρωσε την παρέμβασή του αναφέροντας ότι, ποδηλατόδρομοι όπως ο Πεδιαίος είναι μόνον για αναψυχή και γυμναστική, και τουλάχιστον μέχρι σήμερα δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν τις καθημερινές ανάγκες μετακίνησης των πολιτών εφόσον δεν παρέχουν την επιθυμητή ασφάλεια για τους χρήστες τους.



Ο κος Γιάννος Οικονόμου (εκπρόσωπος ομάδας πρωτοβουλίας για μια ανθρώπινη Έγκωμη, αλλά και κάτοικος Λευκωσίας), στην παρέμβασή του ανέφερε:

- Την ανάγκη ευρείας συμμετοχικότητας αφού εκπροσωπεί χιλιάδες πολίτες ενώ δεν είχε ικανοποιητική πληροφόρηση για το ΣΒΑΚ από τον επίσημο ιστότοπο
- Ότι οι Δήμοι πρέπει να εκπροσωπούνται περισσότερο στις δημόσιες διαβουλεύσεις τόσο από την διοίκηση όσο και από στελέχη των τεχνικών υπηρεσιών
- Ότι η διαχείριση Ευρωπαϊκών κονδυλίων θα πρέπει να διασφαλίζει το συμφέρον των πολιτών και του κοινωνικού συνόλου προωθώντας κατά προτεραιότητα την βιώσιμη κινητικότητα
- Ότι η εγκατάσταση νέων τερματικών σταθμών και η δημιουργία λεωφορειολωρίδων ενδεχομένως λύνει ένα πρόβλημα της πόλης αλλά δημιουργεί άλλα τα οποία και πρέπει να ληφθούν υπόψιν κατά την φάση του σχεδιασμού

- Ότι η υλοποίηση έργων και παρεμβάσεων που σχεδιάστηκαν το 2010 απαιτεί προσοχή και επανέλεγχο μετά την παρέλευση περισσότερο της μιας δεκαετίας.

Ο κος Γιώργος Περδίκης (Κίνημα Οικολόγων, πρώην βουλευτής), έθεσε τα εξής θέματα:

- Ζήτησε διευκρινήσεις σχετικά με το ποιες είναι οι μετακινήσεις εκτός περιοχής μελέτης, οι οποίες θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν από τη χρήση των σταθμών Park&Ride
- Αποτελεί απαίτηση της κοινωνίας η συμμετοχή του πολίτη
- Η απαίτηση για αλλαγή των πολιτών βρίσκεται σε διάσταση με τις ενέργειες του ΤΔΕ για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις παρελθόντων ετών με μεγάλους κυκλοφοριακούς κόμβους χωρίς να συμμετέχει το ΣΒΑΚ σε αυτό το θέμα
- Υπάρχει κίνδυνος το Σχέδιο να μείνει στα συρτάρια.

Ο κος Αριστοτέλης Σάββα στην απάντησή του στα παραπάνω ανέφερε ότι, προβλέπονται σειρά από παρεμβάσεις για την βελτίωση της προσβασιμότητας του δημόσιου χώρου από άτομα με αναπηρίες (κινητικές και μειωμένης όρασης), οι οποίες αντικειμενικά ποτέ δεν είναι όσες θα έπρεπε για να διασφαλίσουν απρόσκοπτη κίνηση αυτών των συμπολιτών μας. Σε ότι αφορά στις αστικές εμπορευματικές μεταφορές το ΣΒΑΚ θα προτείνει στα πλαίσια διαμόρφωσης των στρατηγικών σεναρίων συγκεκριμένο πλαίσιο λειτουργίας για την λειτουργία της αγοράς μιλώντας με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και λαμβάνοντας υπόψιν τις απόψεις τους. Θέματα ασφάλειας στον Πεδιαίο καταγράφονται και θα ληφθούν υπόψιν στον σχεδιασμό, ενώ ζήτησε από τον κο Οικονόμου να αφήσει στοιχεία επικοινωνίας για κατ' ιδίαν συζήτηση επί των προβλημάτων που αναφέρθηκαν. Τέλος, αναφέρθηκε με την βοήθεια του Τεχνικού Συμβούλου ότι οι εξωτερικές μετακινήσεις από και προς τη Λευκωσία ανέρχονται σε περίπου 9% του συνόλου με ποσοστό της τάξης του 1% από αυτές να γίνεται με Δημόσιες Συγκοινωνίες.

4^ο πακέτο παρεμβάσεων από το κοινό

Ο κος Πανίκος Παναγίδης (Επιτροπή Βιώσιμης Κινητικότητας Κ.Ο.Σ.Π., Κίνημα Οικολόγων - Συνεργασία Πολιτών), ανέφερε στην παρέμβασή του μεταξύ άλλων:

- Για «αβίωτη κινητικότητα» που πρέπει γρήγορα να ανατραπεί
- Έχουν επιτευχθεί λίγα στο μεγάλο χρονικό διάστημα που παρήλθε σε ότι αφορά στις παρεμβάσεις της πόλης
- Ο πεζόδρομος Πεδιαίου είχε προβλεφθεί και προκαταρκτικά σχεδιαστεί στο ρυθμιστικό σχέδιο της Λευκωσίας ήδη από το 1981, ενώ υλοποιήθηκε 30 χρόνια μετά και μάλιστα με περικοπές αφού προβλέπονταν στο αρχικό σχέδιο πεζόδρομος και ποδηλατόδρομος και στις δύο παρειές του ποταμού
- Αρνητικοί δείκτες που μας κατατάσσουν χαμηλά σε επίπεδο ΕΕ θα πρέπει να μας κινητοποιήσουν άμεσα και χωρίς άλλες καθυστερήσεις, αν και αναγνώρισε προβλήματα όπως η έλλειψη προσωπικού και ο συντονισμός μεταξύ υπηρεσιών που έχουν καταγραφεί μέσα στα προηγούμενα χρόνια
- Την ανάγκη για μια τελική διαβούλευση για το στρατηγικό σχέδιο με χάρτες και συγκεκριμένες παρεμβάσεις σε όλα τα πεδία ενδιαφέροντος του ΣΒΑΚ
- Θεωρεί παράλειψη της μελετητικής ομάδας την μη αναφορά στα προβλήματα και την αναγέννηση των ιστορικών πυρήνων της Λευκωσίας. Σύμφωνα με παλαιότερες μελέτες, συνέχισε στην εισήγησή του, προβλέπονταν πρόσβαση ΙΧ μόνον στην περίμετρο αυτού, σε ειδικούς χώρους στάθμευσης και όχι μέσα στους πυρήνες όπως ισχύει μέχρι και σήμερα.

Ο κος Σάββα με τον κο Μπιζάκη προβλέπουν ότι η αντίστοιχη φάση του έργου στην οποία θα γίνει δημόσια συζήτηση για το τελικό στρατηγικό σχέδιο ΣΒΑΚ θα είναι κάπου μεταξύ Ιουλίου και Σεπτεμβρίου 2023.

Σε ανοικτή διαλογική συζήτηση αναφέρθηκε η ανάγκη σκίασης στον δημόσιο χώρο, καθώς και σύγχρονες και πλήρως προσβάσιμες στάσεις λεωφορείων σε όλη την Λευκωσία.



5^ο πακέτο παρεμβάσεων από το κοινό

Η κα Έφη Ξάνθου (Κίνηση Οικολόγων) στην παρέμβασή της έθεσε εν συντομία τα εξής στοιχεία:

- Δεν συμφωνεί με τον κεντρικό σταθμό λεωφορείων στο κέντρο της Έγκωμης αντί για το Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας (shopping mall) που έχει τη δυνατότητα
- Απαιτείται δημόσια συζήτηση για την χωροθέτηση του σταθμού Park&Ride της ανατολικής Λευκωσίας στη Λατσιά ή στη Λάρνακα (σε κάθε περίπτωση αρκετά εκτός της πόλης)
- Τα πάρκα της Λευκωσίας όπως το πάρκο της Αθαλάσσιας, ο Πεδιαίος και το Άλσος της Μακεδονίτισσας θα πρέπει να παραμείνουν άθικτα (Σ.σ. εννοεί χωρίς παρεμβάσεις για δημιουργία οδικών συνδέσμων)
- Διαφωνεί με τη δημιουργία μεγάλων ανισόπεδων κόμβων σε πυκνές οικιστικές περιοχές
- Δεν υπάρχουν κατά την άποψή της στέγαστρα στις στάσεις, ενώ τα νέα στέγαστρα δεν είναι λειτουργικά ως προς την σκίαση και προστασία από βροχή
- Υπάρχουν προβλήματα στην τήρηση δρομολογίων από τα λεωφορεία, ενώ δεν υπάρχει υποδομή για την πληροφόρηση του επιβατικού κοινού, αλλά μόνον η χρήση εφαρμογής κινητού που δεν είναι προσβάσιμη από όλους τους πολίτες
- Για τα πατίνια, το πρόσφατο νομικό πλαίσιο για τη χρήση τους, δημιουργεί προβλήματα και αναμένεται μεσοπρόθεσμα να μειώσει την χρήση τους παρά το ότι θα έπρεπε να ενσωματωθούν στη λειτουργία της πόλης
- Οι άνθρωποι που είναι παρόντες στην εκδήλωση είναι αυτοί που θέλουν τη βιώσιμη κινητικότητα και την αλλαγή γενικότερα. Τι γίνεται με όλους όσους δεν την θέλουν, πως μπορούμε να τους πείσουμε;

Ο Υπεύθυνος Συντονιστής της μελέτης, κος Σάββα, ευχαρίστησε τους συμμετέχοντες και ολοκλήρωσε την εκδήλωση με την παραίνεση να υποβάλλει όποιος θέλει τις απόψεις/ ιδέες του μέσω της επίσημης ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ Λευκωσίας.

Στην τελευταία ερώτηση ενός συμμετέχοντα για τον τρόπο που λαμβάνονται οι αποφάσεις και τους κανόνες διαφάνειας που θα μπορούσαν να

τηρηθούν, τον λόγο έλαβε ο κος Α. Κολυβάς, δημοτικός μηχανικός του Δήμου Στροβόλου και μέλος της Επιτροπής Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ Λευκωσίας, εξηγώντας ότι το Υπουργείο έχει ορίσει με διαφάνεια και σε πλήρη συμφωνία με την κείμενη νομοθεσία, περί παρακολούθησης, ποιοτικής και ποσοτικής παραλαβής στρατηγικών μελετών, την σύνθεση των επιτροπών, αλλά και τις διαδικασίες. Συμμετέχουν εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης, του ΤΔΕ και του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως.



Ο κος Δημήτρης Λαμπριανίδης (Οργάνωση Παραπληγικών Κύπρου, Ο.ΠΑ.Κ.) έθεσε εκ νέου το σοβαρό και σύνθετο πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης επί των πεζοδρομίων, της πλημμελούς αστυνόμευσης και της δυσχερούς πρόσβασης από και προς τις στάσεις των λεωφορείων (ανάγκη για συνεχή και προσβάσιμα πεζοδρόμια - προσβάσιμες στάσεις λεωφορείου - προσβάσιμα λεωφορεία).

Ο Αν. Γενικός έλαβε τον λόγο αξιολογώντας από πλευράς του Υπουργείου την εκδήλωση ως επιτυχημένη, προσθέτοντας ως σημαντικό στοιχείο της συζήτησης την ανάγκη, το Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ να είναι δεσμευτικό ακόμη και νομικά ως προς την υλοποίησή του στην ερχόμενη δεκαετία.

