

7ο Συνέδριο Βιώσιμης Κινητικότητας και Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών





Λευκωσία 2030 – Διαμορφώνοντας το μέλλον της πόλης με επίκεντρο τον άνθρωπο

Α. Μπιζάκης, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, εκπρόσωπος της Ένωσης TREDIT ΑΕ / NAMA ΑΕ

Οδηγίες ELTIS II

Οι οκτώ (8) κοινά
αποδεκτές
Κατευθυντήριες Αρχές



1. Σχεδιασμός βιώσιμης κινητικότητας στη «λειτουργική αστική περιοχή»
2. Συνεργασία μεταξύ όλων των αρμόδιων θεσμών
3. Συμμετοχή πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων
4. Αξιολόγηση υφιστάμενων και μελλοντικών επιδόσεων
5. Καθορισμός μακροπρόθεσμου οράματος και σαφούς σχεδίου υλοποίησης
6. Ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης
7. Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης
8. Διασφάλιση ποιότητας

Που βρισκόμαστε σήμερα;

Σε σχέση με τον κύκλο του ΣΒΑΚ

Τα δώδεκα (12)
Βήματα Σχεδιασμού

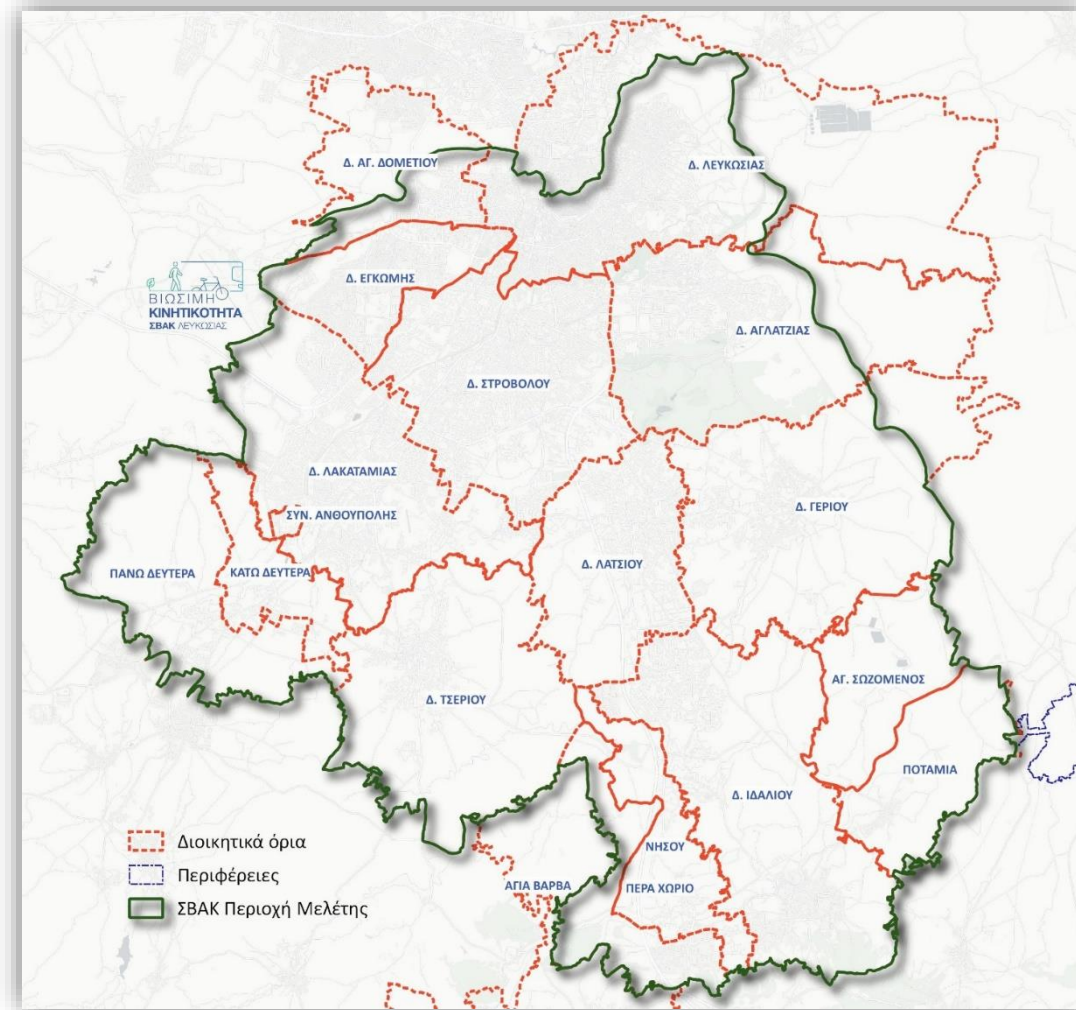


Που βρισκόμαστε σήμερα;

Σε σχέση με τις ΦΑΣΕΙΣ του έργου



Περιοχή Μελέτης (ΠΜ)



Δημογραφικά & Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά

Κοινωνικοοικονομική ανάλυση των διοικητικών περιοχών εντός της περιοχής μελέτης

Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Α / Α	Διοικητική Περιοχή	Πληθυσμός ανά έτος (αριθμός κατοίκων)		Μεταβολή πληθυσμού (%)
		2001	2011	2001-2011
1	Δήμος Λευκωσίας	47.832	55.014	15
2	Δήμος Αγίου Δομετίου	12.125	12.456	3
3	Δήμος Έγκωμης	13.644	18.010	32
4	Δήμος Στροβόλου	58.525	67.904	16
5	Δήμος Αγλαντζιάς	18.953	20.783	10
6	Δήμος Λακατάμιας	28.477	38.345	35
7	Συνοικισμός Ανθούπολης	2.492	1.756	-30
8	Δήμος Λατσιών	12.195	16.774	38
9	Γέρι	6.443	8.235	28
10	Νήσος	1.323	2.179	65
11	Πέρα Χωριό	2.236	2.637	18
12	Δήμος Ιδαλίου	5.834	10.466	79
13	Ποταμά	415	505	22
14	Άγιος Σωζόμενος	4	11	175
15	Τσέρι	5.287	7.035	33
16	Πάνω Δευτερά	1.957	2.789	43
17	Κάτω Δευτερά	1.637	2.054	25
Σύνολο		219.379	266.953	22

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, απογραφή πληθυσμού 2001, 2011

- Ο συνολικός πληθυσμός στην περιοχή μελέτης (έτος 2011) ήταν 266.953 κάτοικοι, με μία αύξηση 47.574 κατοίκων ή 21.7% από το 2001.
- Ο πληθυσμός των τριών μεγάλων Δήμων (Στροβόλου, Λευκωσίας, Λακατάμιας), αποτελούν το 60% του συνολικού πληθυσμού της ΠΜ.
- Ο πληθυσμός στις ελεγχόμενες από το Κράτος περιοχές της Κύπρου ανήλθε στις 918.100 (έτος 2021), παρουσιάζοντας αύξηση 9,2% σε σύγκριση με το 2011 (840.400). Στην Επαρχία Λευκωσίας η αύξηση ανέρχεται σε 7,5% και αποτελεί το 38% του συνολικού πληθυσμού

Μέγεθος νοικοκυριών

Α/Α	Διοικητική Περιοχή	Αριθμός Νοικοκυριών		Μέσο μέγεθος νοικοκυριού (άτομα ανά νοικοκυριό)	
		2001	2011	2001	2011
1.	Δήμος Λευκωσίας	18.111	22.833	2,6	2,4
2.	Δήμος Αγίου Δομετίου	4.293	4.931	2,8	2,5
3.	Δήμος Έγκωμης	4.352	6.601	3,1	2,7
4.	Δήμος Στροβόλου	19.703	25.813	3,0	2,6
5.	Δήμος Αγλαντζιάς	6.091	8.184	3,0	2,5
6.	Δήμος Λακατάμιας	8.201	12.519	3,4	3,1
7.	Συνοικισμός Ανθούπολης	891	775	2,8	2,3
8.	Δήμος Λατσιών	3757	6058	3,2	2,8
9.	Γέρι	1738	2683	3,7	3,0
10.	Νήσος	388	709	3,4	3,1
11.	Πέρα Χωριό	657	883	3,4	3,0
12.	Δήμος Ιδαλίου	1670	3394	3,5	3,1
13.	Ποταμιά	130	180	3,2	2,8
14.	Άγιος Σωζόμενος	1	9	4,0	1,2
15.	Τσέρι	1482	2.203	3,5	3,2
16.	Πάνω Δευτερά	557	870	3,4	3,2
17.	Κάτω Δευτερά	490	667	3,3	3,1
	Σύνολο	72.512	99.312	3,3	2,7

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, απογραφή πληθυσμού 2001, 2011

- Μεταξύ των απογραφών του 2001 και 2011 παρατηρείται μείωση του μέσου μεγέθους νοικοκυριού στην ΠΜ από 3,3 μέλη ανά νοικοκυριό σε 2,7 μέλη ανά νοικοκυριό.
- Το μέσο μέγεθος νοικοκυριού στον Δήμο Λευκωσίας από 2,6 μέλη ανά νοικοκυριό το έτος 2001 μειώνεται στα 2,4 μέλη ανά νοικοκυριό στο έτος 2011.

Απασχόληση

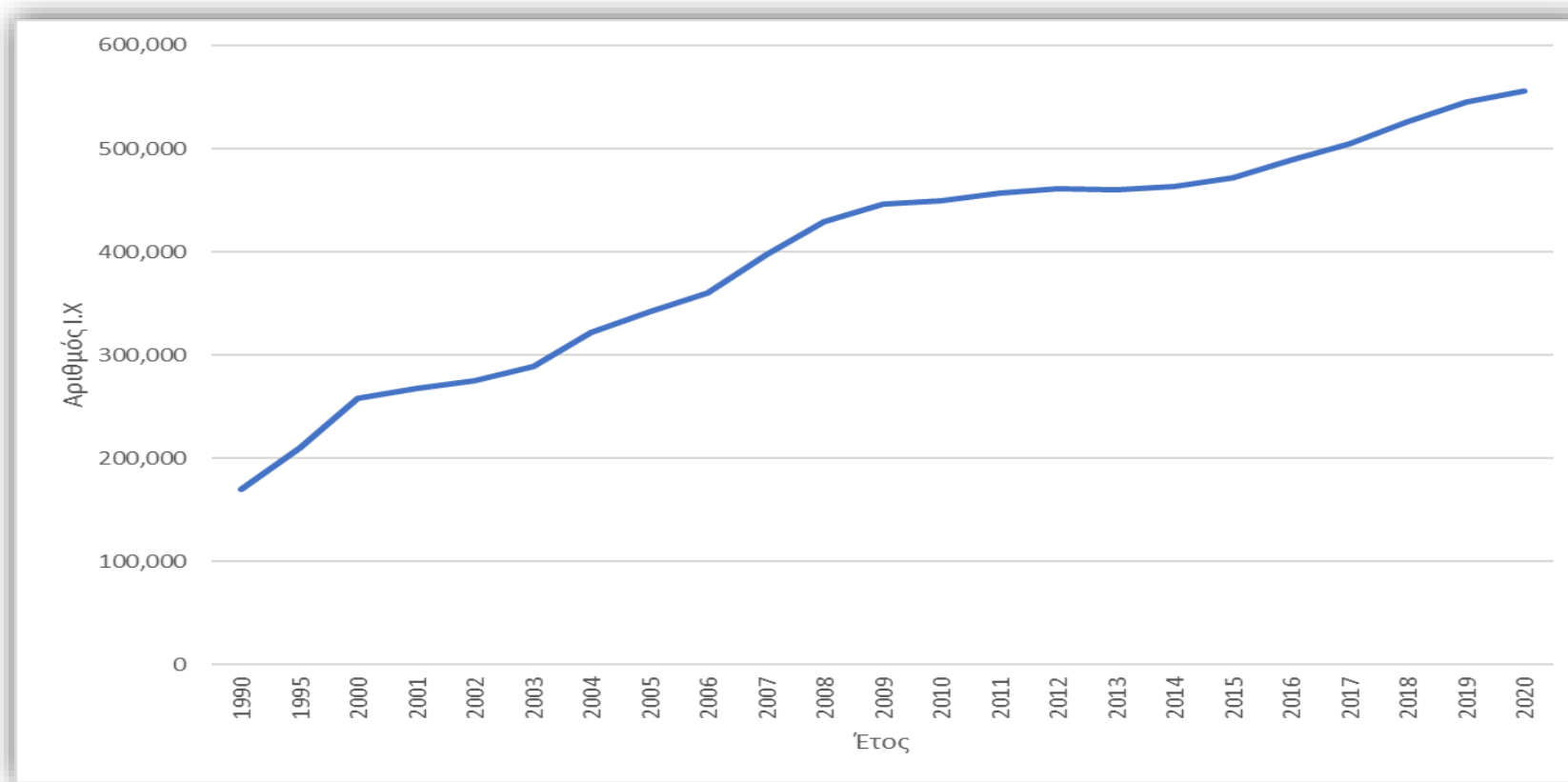
A/A	Διοικητική περιοχή	Εργαζόμενοι	Άνεργοι
1	Δήμος Λευκωσίας	89.54%	10.46%
2	Δήμος Αγίου Δομετίου	89.95%	10.05%
3	Δήμος Έγκωμης	93.65%	6.35%
4	Δήμος Στροβόλου	91.54%	8.46%
5	Δήμος Αγλαντζιάς	91.87%	8.13%
6	Δήμος Λακατάμιας	91.76%	8.24%
7	Συνοικισμός Ανθούπολης	83.91%	16.09%
8	Δήμος Λατσιών	91.27%	8.73%
9	Γέρι	90.47%	9.53%
10	Νήσος	89.69%	10.31%
11	Πέρα Χωριό	90.46%	9.54%
12	Δήμος Ιδαλίου	91.11%	8.89%
13	Ποταμιά	91.86%	8.14%
14	Άγιος Σωζόμενος	100.00%	0.00%
15	Τσέρι	88.48%	11.52%
16	Πάνω Δευτερά	90.92%	9.08%
17	Κάτω Δευτερά	89.63%	10.37%
Σύνολο		91.02%	8.98%

- Το ποσοστό απασχόλησης συνολικά στην ΠΜ είναι **91,02%** και το ποσοστό ανεργίας ήταν **8,98%**.
- Το **υψηλότερο ποσοστό απασχόλησης** παρατηρείται στο Δήμο Έγκωμης (**93,65%**).
- Το **υψηλότερο ποσοστό ανεργίας** καταγράφηκε στον Συνοικισμό Ανθούπολης (**16,09%**).
- Η οικονομία της Κύπρου στηρίζεται **κυρίως στον τριτογενή τομέα** (εμπόριο, υπηρεσίες, διοίκηση), ο οποίος συμμετέχει στο Εθνικό ΑΕΠ σε ποσοστό περίπου **76%-86%**.

Τομέας	2005	2010	2015	2020
Πρωτογενής	3.13%	2.34%	2.14%	2.18%
Δευτερογενής	20.48%	16.44%	11.66%	14.24%
Τριτογενής	76.39%	81.21%	86.20%	83.57%

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου

Ιδιοκτησία ΙΧ

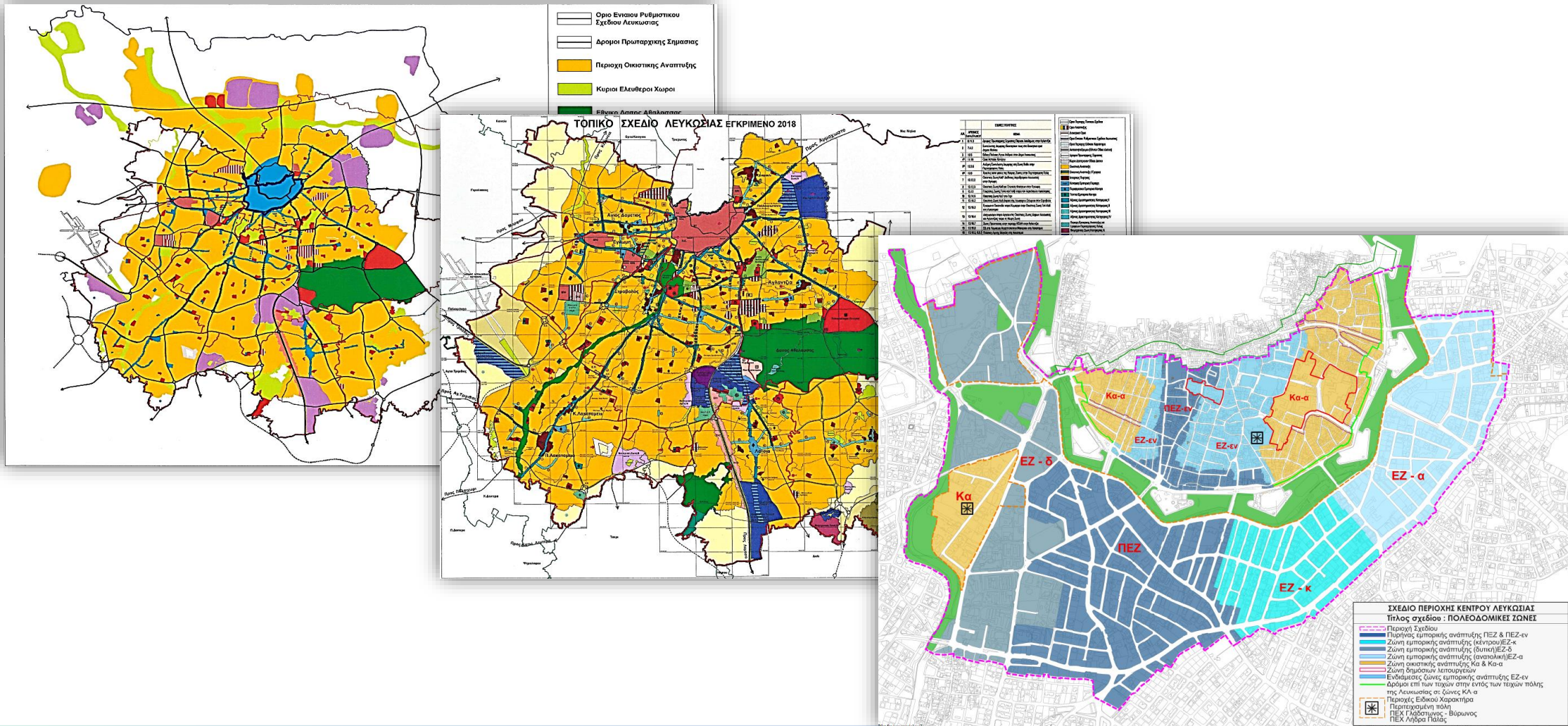


Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου

Χωροταξικά & πολεοδομικά χαρακτηριστικά

Ανασκόπηση πολεοδομικού σχεδιασμού στην περιοχή μελέτης

Γενικό Χωροταξικό Σχέδιο (Περιοχή Λευκωσίας)



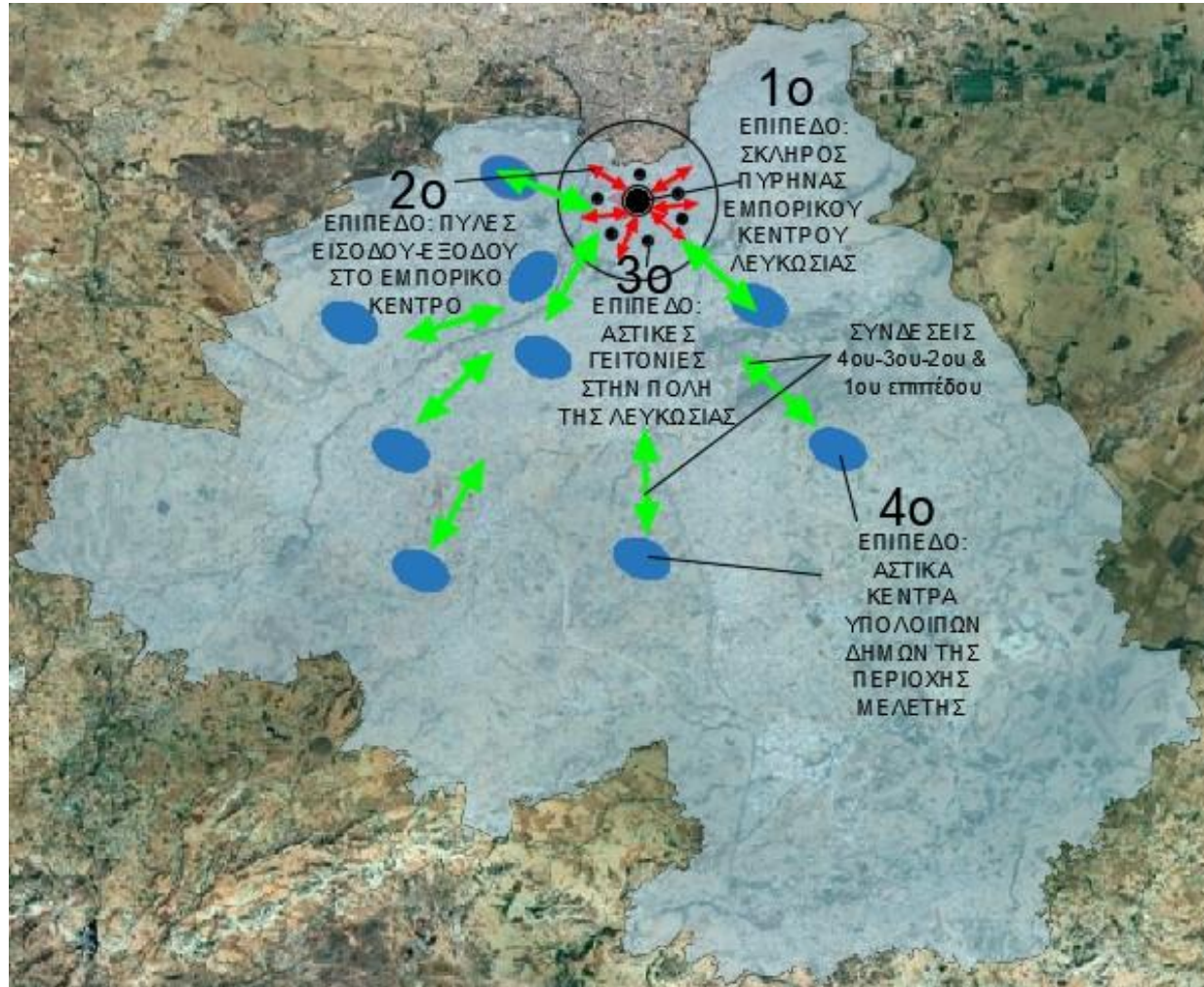
Ο υφιστάμενος πολεοδομικός σχεδιασμός

Υπερσυγκέντρωση χρήσεων γης δημοσίου ενδιαφέροντος όπως εμπόριο, διοίκηση, αναψυχή, υπηρεσίες σε έναν κεντρικό τομέα, αλλά με ελλείψεις στην απαραίτητη υποδομή κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης κατοίκων και επισκεπτών, στοιχεία που επιδρούν καταλυτικά στο επίπεδο λειτουργίας του συστήματος κυκλοφορίας της πόλης

Όσο αυξάνεται η απόσταση από τα κέντρα, οι χρήσεις γης αφορούν ως επί το πλείστον σε κατοικία, αραιές δραστηριότητες εμπορίου-χονδρεμπορίου συνήθως τοπικής εμβέλειας και κάποιες ειδικές «ευαίσθητες» χρήσεις εκπαίδευσης, αθλητισμού, πάρκων και πρασίνου και αρκετοί θρησκευτικοί χώροι.

Στο εμπορικό κέντρο της Λευκωσίας και στον αστικό ιστό στην περίμετρό του, παρατηρείται έλλειψη ενός ολιστικού αστικού σχεδιασμού

Τα τέσσερα (4) χωρικά επίπεδα διάρθρωσης της ΠΜ

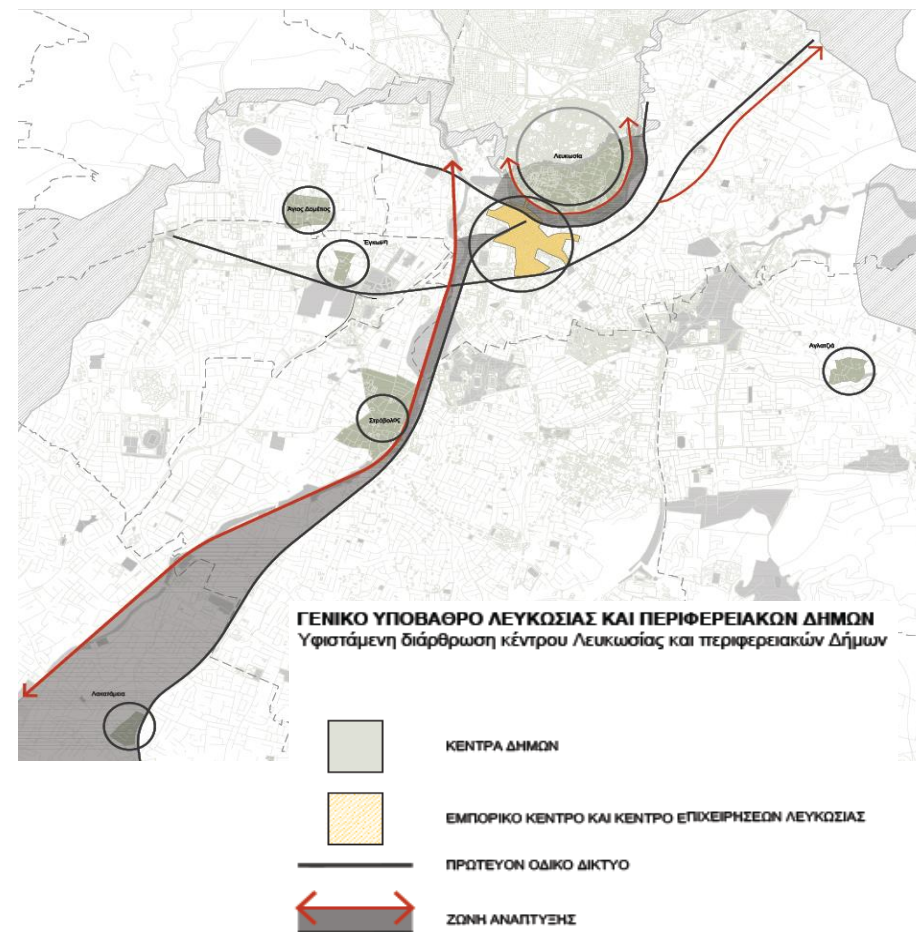




Φαινόμενα υποβάθμισης στην περιοχή μελέτης ως αποτέλεσμα της αστικής διάχυσης

Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ

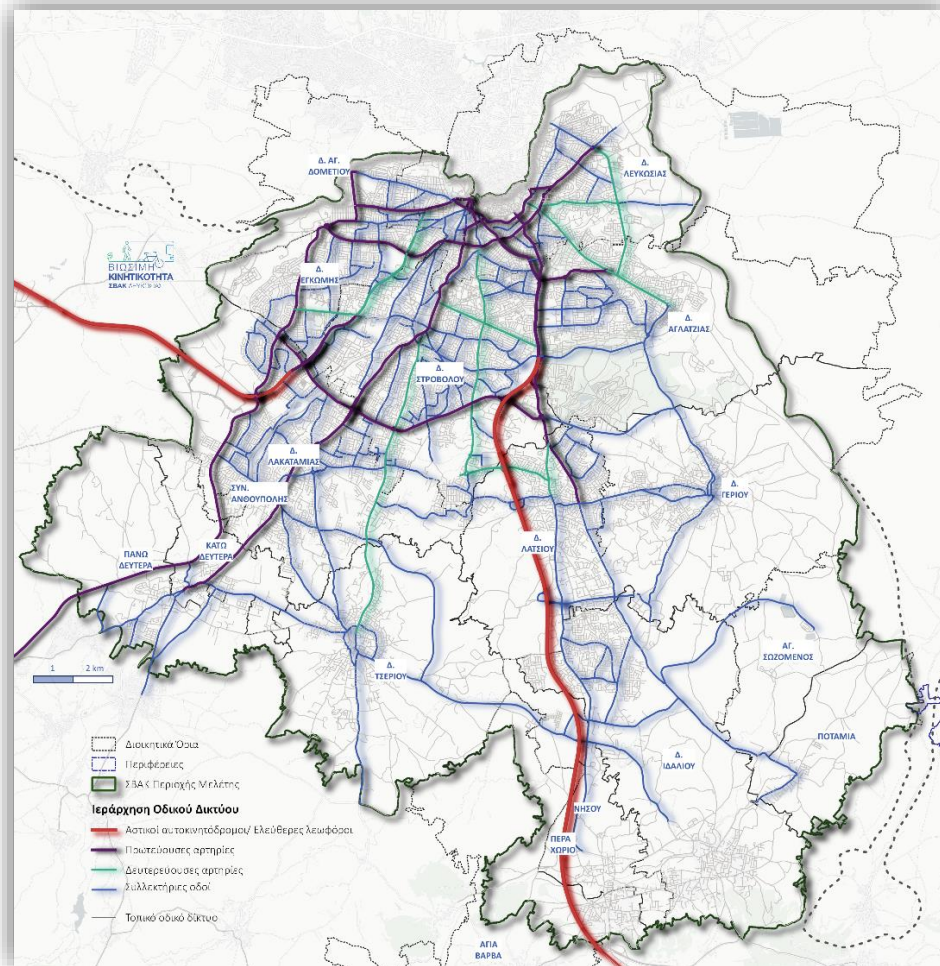
- Η πόλη της Λευκωσίας επεκτείνεται προς τη Ν-ΝΑ & ΝΔ κατεύθυνση, **αδυνατίζοντας τη συνεκτικότητά της**, με προφανείς συνέπειες λειτουργικές, μορφολογικές & οικονομικές για το σύνολο του πληθυσμού.
- Οι Γενικές Στρατηγικές Ανάπτυξης & οι επιμέρους πρόνοιες πολεοδομικής πολιτικής των Τοπικών Σχεδίων στοχεύουν σε μία **οργανωμένη και ενοποιημένη ανάπτυξη των περιοχών στο πνεύμα του μοντέλου της συμπαγούς – συνεκτικής πόλης**, με αποθάρρυνση της διασποράς των διαφόρων τύπων ανάπτυξης σε περιοχές άλλες από τις καθορισμένες (Περιοχές Ανάπτυξης) για παροχή ευκαιριών για κατοικία, εργασία & αναψυχή του πληθυσμού.
- Η συγκεκριμένη στόχευση προσβλέπει:
 - στη **βιώσιμη ανάπτυξη στο αστικό περιβάλλον** (προστασία περιβάλλοντος & κοινωνική συνοχή)
 - στην αντιμετώπιση των αρνητικών **οικονομικών, κοινωνικών & περιβαλλοντικών επιπτώσεων της αστικής διάχυσης**, που οδήγησαν σε συγκεκριμένα **φαινόμενα υποβάθμισης** στην περιοχή μελέτης του έργου.



Οδικό δίκτυο και Κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά

Ανασκόπηση των υποδομών και της κυκλοφοριακής δραστηριότητας στην περιοχή μελέτης

Λειτουργική ιεράρχηση και μήκη οδικού δικτύου ανά κατηγορία (χλμ.)



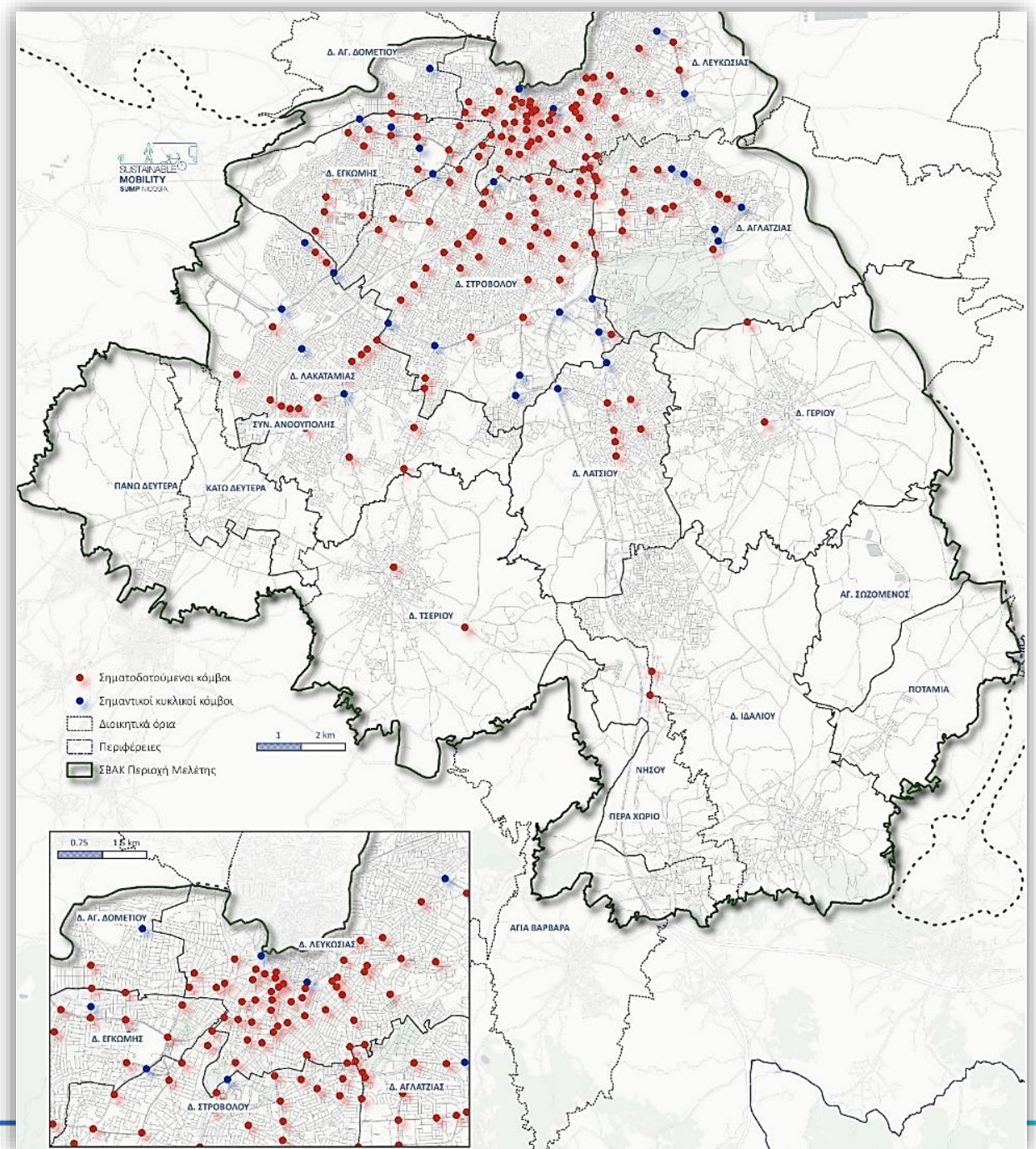
Το οδικό δίκτυο της ΠΜ είναι ακτινικής μορφής

- ❑ **Αυτοκινητόδρομοι/Ελ. Λεωφόροι:** (κόκκινο χρώμα)
- ❑ **Πρωτεύουσες Αρτηρίες** (μωβ χρώμα)
- ❑ **Δευτερεύουσες Αρτηρίες** (πράσινο χρώμα)
- ❑ **Συλλεκτήριες οδοί** (μπλε χρώμα)
- ❑ **Τοπικές οδοί** (Γκρι χρώμα)

Λειτουργική κατάταξη	Μήκος (χλμ)
Αστικοί αυτοκινητόδρομοι/ Ελεύθερες λεωφόροι	55,77
Πρωτεύουσες αρτηρίες	79,54
Δευτερεύουσες αρτηρίες	39,90
Συλλεκτήριες οδοί	245,65
Υπόλοιπο δίκτυο	4.921,72

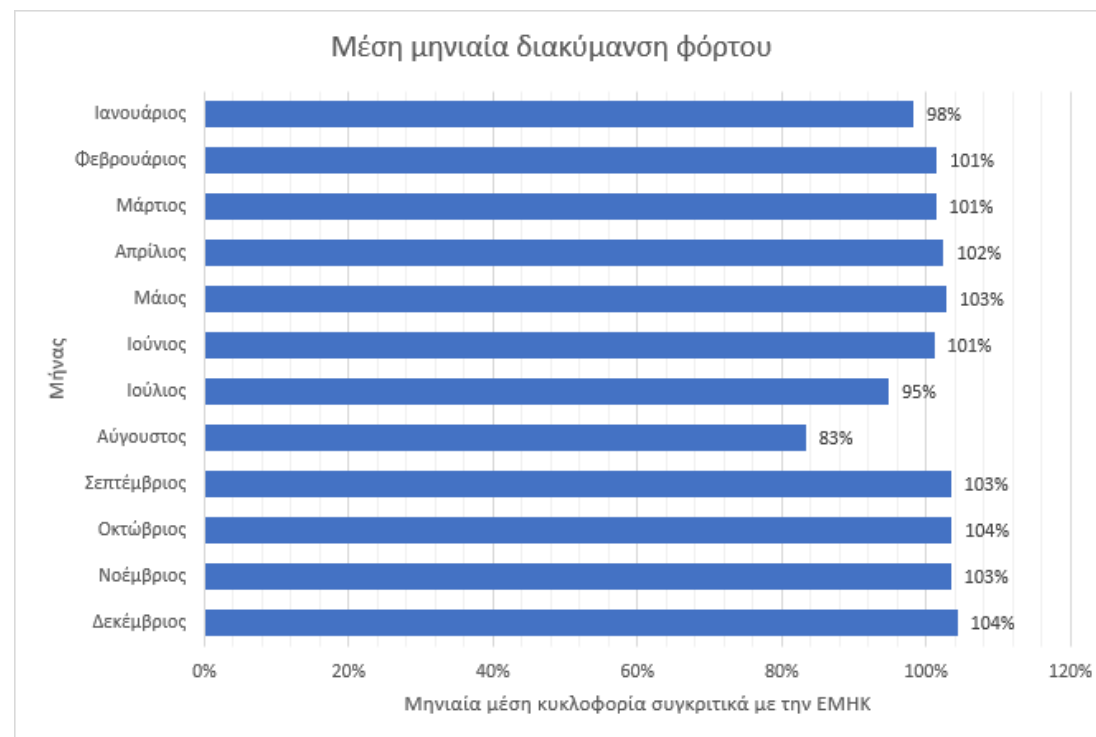
Κύριες διασταυρώσεις

- Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει 157 σηματοδοτούμενους κόμβους, Τα προγράμματα σηματοδότησης έχουν κωδικοποιηθεί πλήρως και έχουν εισαχθεί στο συγκοινωνιακό μοντέλο για όλη την περιοχή μελέτης.
- Στον χάρτη παρουσιάζεται η
 - χωρική κατανομή των σηματοδοτούμενων κόμβων (157)
 - Χωρική κατανομή των σημαντικότερων κυκλικών κόμβων (29)



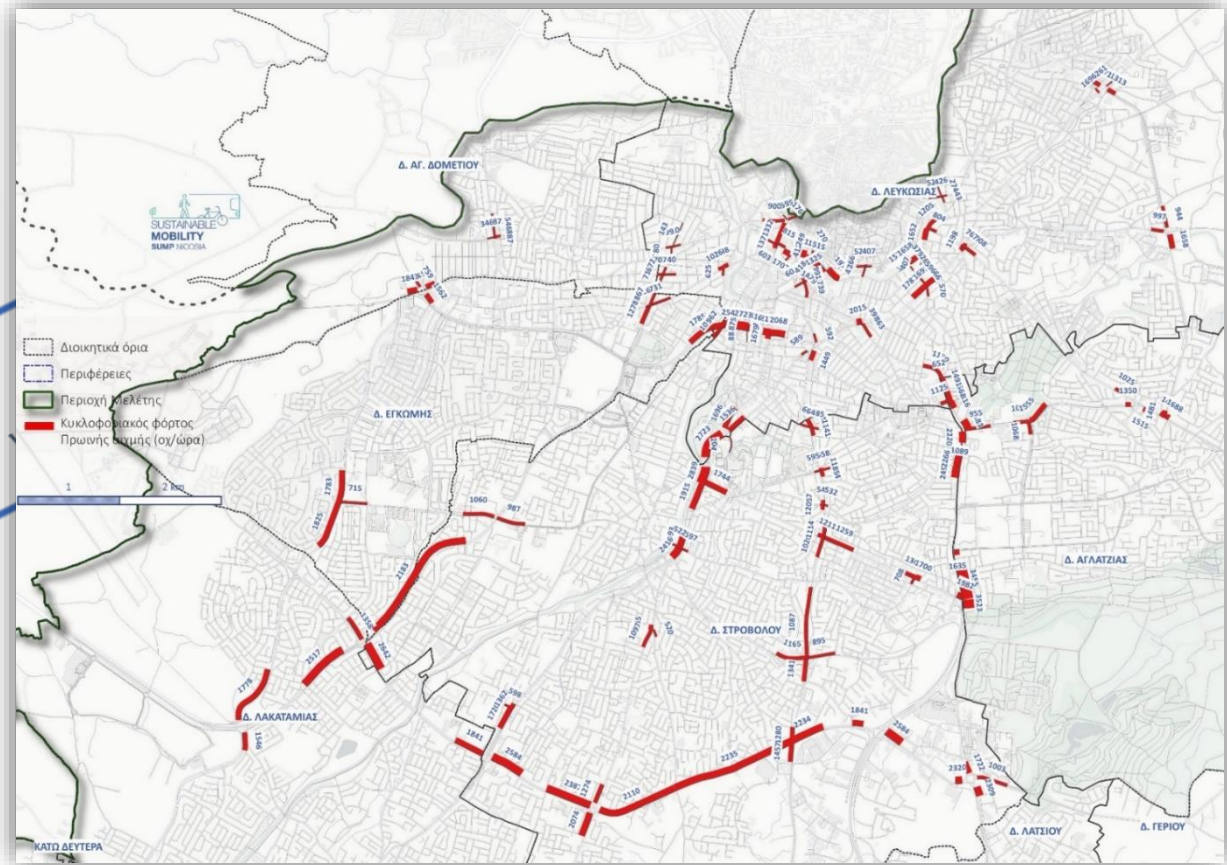
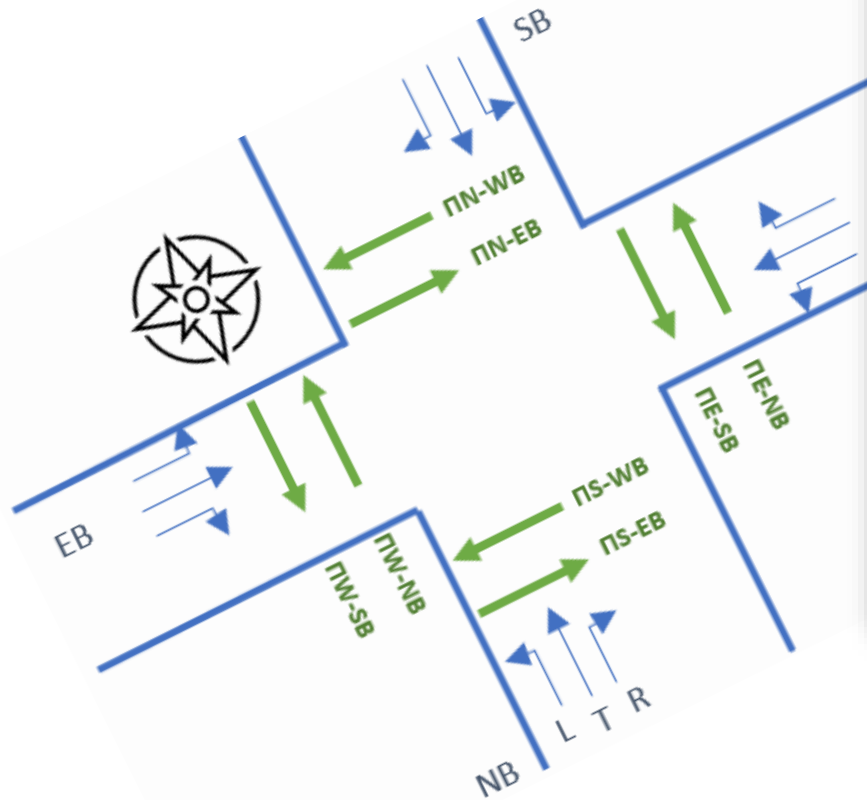
Κυκλοφοριακοί φόρτοι (ΔΙΑΥΛΟΣ)

Σταθμός	ΕΜΗΚ (οχήματα)	ΕΜΚΚ (οχήματα)	
1001	Ελαιώνων	15,289	17,513
1002	Στροβόλου	33,041	36,502
1004	Σέβερη	20,078	23,490
1005	Νίκης	20,136	22,553
1006	Προδρόμου	10,754	12,735
1007	Χατζιωσήφ	17,571	19,683
1008	Αθαλάσσης	19,447	22,130
1009	Αρχάγγελος	27,589	30,117
1010	Γρ. Διγενή	40,234	43,702

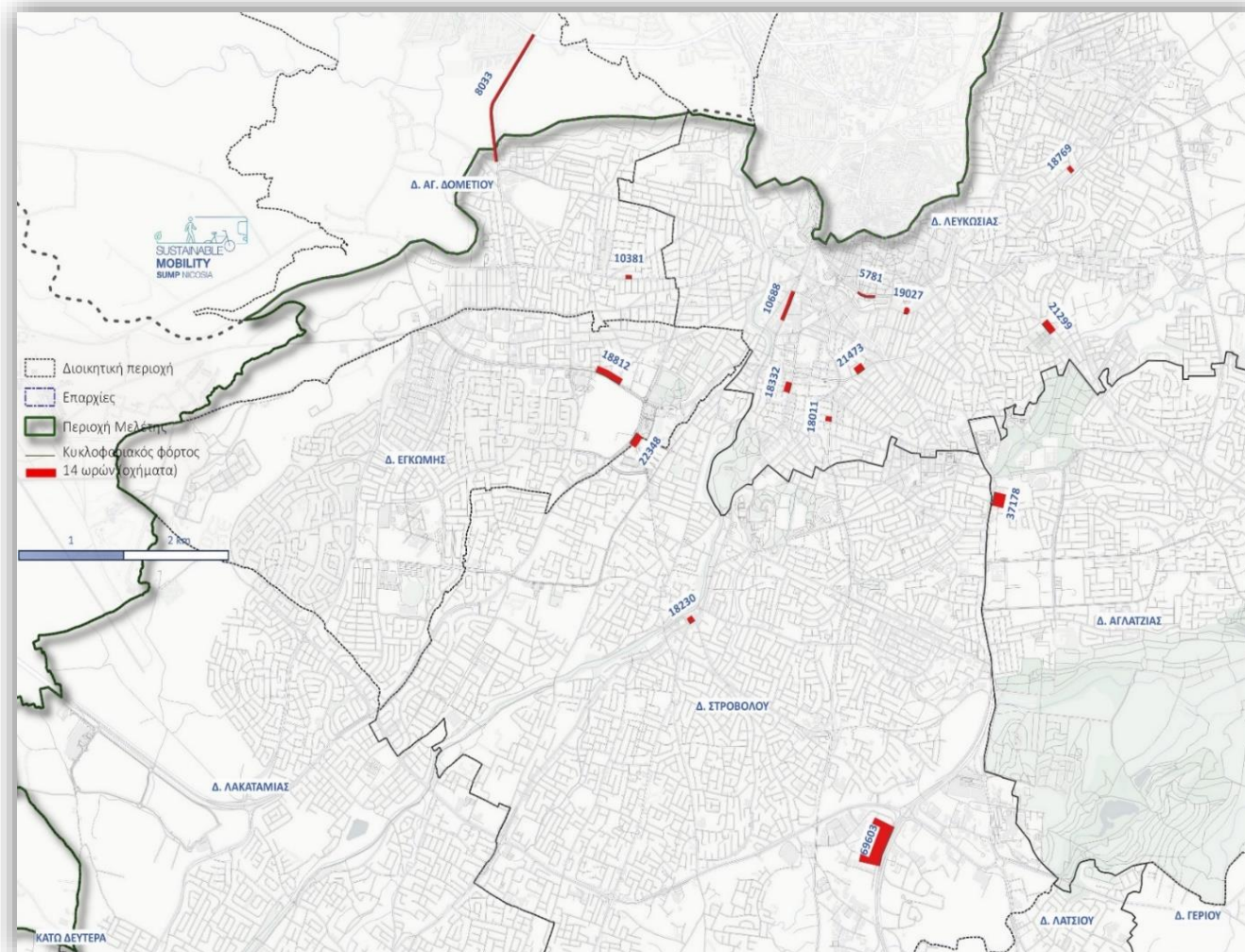


Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων

- 60 διασταυρώσεις
- Σε πρωινή και η απογευματινή αιχμή, 07:00-09:00 και 15:30-17:30



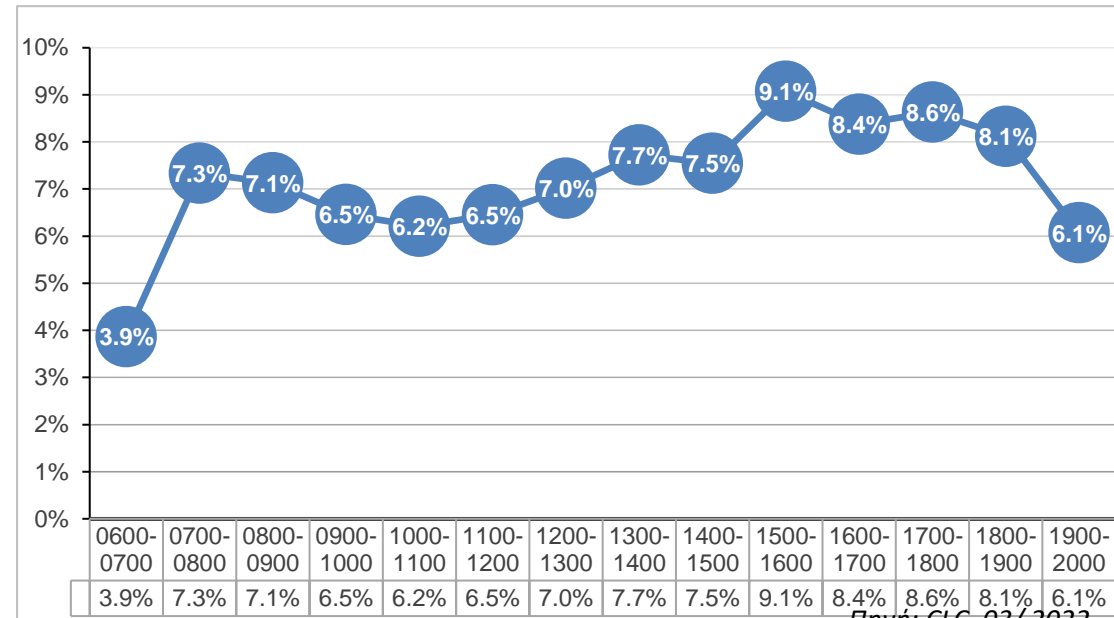
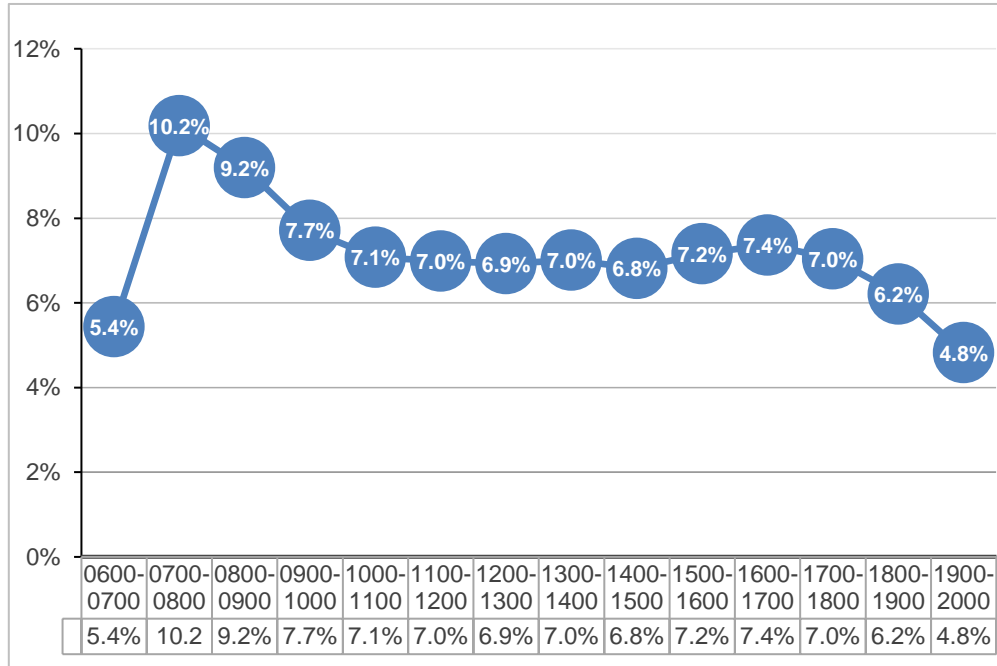
Κυκλοφοριακός φόρτος (οχήματα/14 ώρες) από τις μετρήσεις σε 15 οδικά τμήματα



Παρουσιάζονται οι μετρημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι την **14 ωρών** ανά διατομή σε όλα τα σημεία των μετρήσεων.

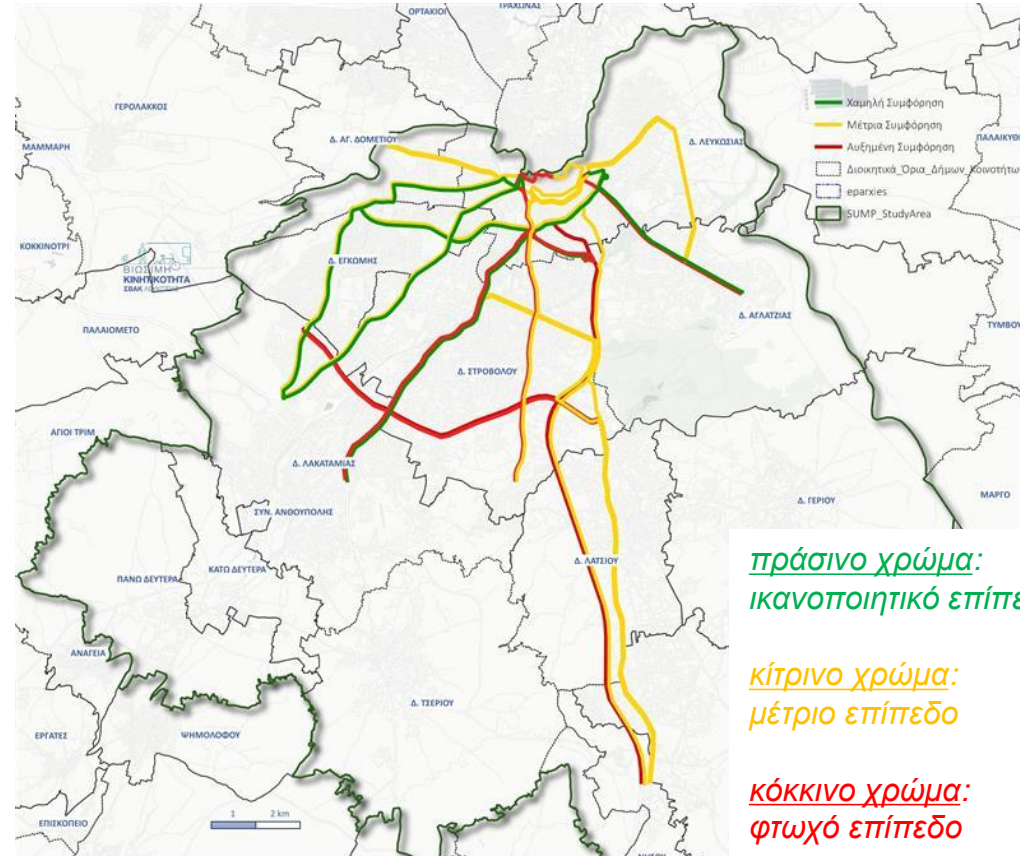
Τα στοιχεία αυτά χρησιμοποιήθηκαν για τη ρύθμιση και επαλήθευση του συγκοινωνιακού μοντέλου, όπως και για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

Μέση ωριαία διακύμανση της κυκλοφορίας



Στοιχεία από 14ωρες μετρήσεις φόρτου διατομών από όλα τα σημεία μέτρησης με κατεύθυνση από και προς το κέντρο της Λευκωσίας

Αποτελέσματα μετρήσεων χρόνων διαδρομής (10 διαδρομές)



Αξιολόγηση της συμφόρησης με κριτήριο την μείωση της ταχύτητας κατά την πρωινή ώρα αιχμής σε σχέση με την ταχύτητα ελεύθερης ροής

Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης (σε Οχήματα, Λεωφορεία και σε άλλα μέσα) Ποσοστιαία κατανομή (πρωινή-απογευματινή ώρα αιχμής)



Α/Α	Κωδικός Στάσης Λεωφορείου	Περιγραφή Στάσης	Πρωινή Αιχμή				Απογευματινή Αιχμή			
			Επιβάτες Λεωφορείων	Πεζοί	Ποδ/το	Επιβάτες Ι.Χ/Ταξί	Επιβάτες Λεωφορείων	Πεζοί	Ποδ/το	Επιβάτες Ι.Χ/Ταξί
1	59 (μόνης κατεύθυνσης)	Κινύρα - Κοροίβου	1.5%	1.5%	0.1%	97.0%	2.1%	2.9%	0.2%	94.9%
2	219 / 216	Δημαρχείο Στροβόλου 2/Δημαρχείο Στροβόλου 1	11.8%	0.4%	0.3%	87.5%	12.8%	0.3%	0.2%	86.7%
3	130 / 131	Χείλωνος - Λεωφ. Νεχρού/Χείλωνος - Μιχαήλ Παρίδη	14.8%	1.0%	0.1%	84.2%	14.3%	1.8%	0.2%	83.8%
4	583 / 584	Λεωφ. Στασίνου - Πλ. Αρχ. Μακαρίου Β/Λεωφ. Στασίνου - Κρήτης	8.6%	0.4%	0.2%	90.8%	9.3%	0.4%	0.2%	90.1%
5	711 / 755	Λεωφ. Γεωργίου Γρ. Διγενή - Μετόχι Κύκκου 2/Λεωφ. Γεωργίου Γρ. Διγενή - Μετόχι Κύκκου 1	6.2%	0.7%	0.0%	93.0%	1.6%	1.0%	0.1%	97.4%
6	424 / 424	Λεωφ. Αρχ. Μακαρίου Γ' - Δημοφόντως/Λεωφ. Αρχ. Μακαρίου Γ' - Ιωάννη Κληρίδη	23.5%	2.0%	0.5%	74.0%	24.3%	2.3%	0.6%	72.8%
7	441 / 442	Λεωφ. Λεμεσού - Καλησπέρα/Λεωφ. Λεμεσού - Καλησπέρα	7.6%	0.1%	0.0%	92.2%	5.8%	0.1%	0.0%	94.1%
8	202 / 203	Λεωφ. Δημοσθένη Σεβέρη - Πρέσπας/Λεωφ. Δημοσθένη Σεβέρη - Κωνσταντίνου Κανάρη	9.8%	0.4%	0.5%	89.3%	11.5%	0.4%	0.4%	87.6%
9	334 / 335	Νίκης - 25 Μαρτίου/Νίκης - Σάμου	4.7%	0.9%	0.5%	93.9%	3.3%	0.9%	0.4%	95.4%
10	723 / 724	Μάρκου Δράκου - Αριστείδου/Μάρκου Δράκου - Λεωφ. John Kennedy	5.2%	0.6%	0.2%	94.0%	3.7%	0.6%	0.3%	95.4%

Μετρήσεις Επιβατικής Κίνησης (σε Οχήματα, Λεωφορεία και σε άλλα μέσα) Ποσοστιαία κατανομή (πρωινή-απογευματινή ώρα αιχμής)



Α/Α	Κωδικός Στάσης Λεωφορείου	Περιγραφή Στάσης	Πρωινή Αιχμή				Απογευματινή Αιχμή			
			Επιβάτες Λεωφορείων	Πεζοί	Ποδ/το	Επιβάτες Ι.Χ/Ταξί	Επιβάτες Λεωφορείων	Πεζοί	Ποδ/το	Επιβάτες Ι.Χ/Ταξί
1	59 (μόνης κατεύθυνσης)	Κινύρα - Κοροίβου	1.5%	1.5%	0.1%	97.0%	2.1%	2.9%	0.2%	94.9%
2	219 / 216	Δημαρχείο Στροβόλου 2/Δημαρχείο Στροβόλου 1	11.8%	0.4%	0.3%	87.5%	12.8%	0.3%	0.2%	86.7%
3	130 / 131	Χείλωνος - Λεωφ. Νεχρού/Χείλωνος - Μιχαήλ Παρίδη	14.8%	1.0%	0.1%	84.2%	14.3%	1.8%	0.2%	83.8%
4	583 / 584	Λεωφ. Στασίνου - Πλ. Αρχ. Μακαρίου Β/Λεωφ. Στασίνου - Κρήτης	8.6%	0.4%	0.2%	90.8%	9.3%	0.4%	0.2%	90.1%
5	711 / 755	Λεωφ. Γεωργίου Γρ. Διγενή - Μετόχι Κύκκου 2/Λεωφ. Γεωργίου Γρ. Διγενή - Μετόχι Κύκκου 1	6.2%	0.7%	0.0%	93.0%	1.6%	1.0%	0.1%	97.4%
6	424 / 424	Λεωφ. Αρχ. Μακαρίου Γ' - Δημοφόντως/Λεωφ. Αρχ. Μακαρίου Γ' - Ιωάννη Κληρίδη	23.5%	2.0%	0.5%	74.0%	24.3%	2.3%	0.6%	72.8%
7	441 / 442	Λεωφ. Λεμεσού - Καλησπέρα/Λεωφ. Λεμεσού - Καλησπέρα	7.6%	0.1%	0.0%	92.2%	5.8%	0.1%	0.0%	94.1%
8	202 / 203	Λεωφ. Δημοσθένη Σεβέρη - Πρέσπας/Λεωφ. Δημοσθένη Σεβέρη - Κωνσταντίνου Κανάρη	9.8%	0.4%	0.5%	89.3%	11.5%	0.4%	0.4%	87.6%
9	334 / 335	Νίκης - 25 Μαρτίου/Νίκης - Σάμου	4.7%	0.9%	0.5%	93.9%	3.3%	0.9%	0.4%	95.4%
10	723 / 724	Μάρκου Δράκου - Αριστείδου/Μάρκου Δράκου - Λεωφ. John Kennedy	5.2%	0.6%	0.2%	94.0%	3.7%	0.6%	0.3%	95.4%

Οδικό δίκτυο-Προβλήματα

1. Η υπάρχουσα οδική υποδομή της ΠΜ δίνει έμφαση/προτεραιότητα στα ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα.
2. Οι οικισμοί της ΠΜ χάνουν την οικιστική και λειτουργική τους «συνέχεια», εφόσον κύριοι οδικοί άξονες- με υψηλά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά πχ. ελεύθερων λεωφόρων είτε αυτοκινητοδρόμων είτε πρωτεύουσών αρτηριών- κατακερματίζουν το εσωτερικό τους έλκοντας υψηλής στάθμης μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Οι ταχύτητες κυκλοφορίας σε αυτές τις οδούς είναι συχνά υψηλή, ξεπερνώντας τα 55 ή 60 χλμ./ώρα.
3. Διαμπερής κυκλοφορία μέσω των οδών:
 - ✓ Λεωφ. Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', από ΒΔ προς ΝΑ τμήματα της πόλης και αντίστροφα,
 - ✓ Θεμιστοκλή Δέρβη και Κρήτης από Β προς Ν τμήματα της πόλης και αντίστροφα,
 - ✓ Ευαγόρου-Στασίνου & Γεωργίου Γρίβα Διγενή-Σπύρου Κυπριανού-Διγενή Ακρίτα από Α προς Δ τμήματα της πόλης και αντίστροφα.

Στάθμευση

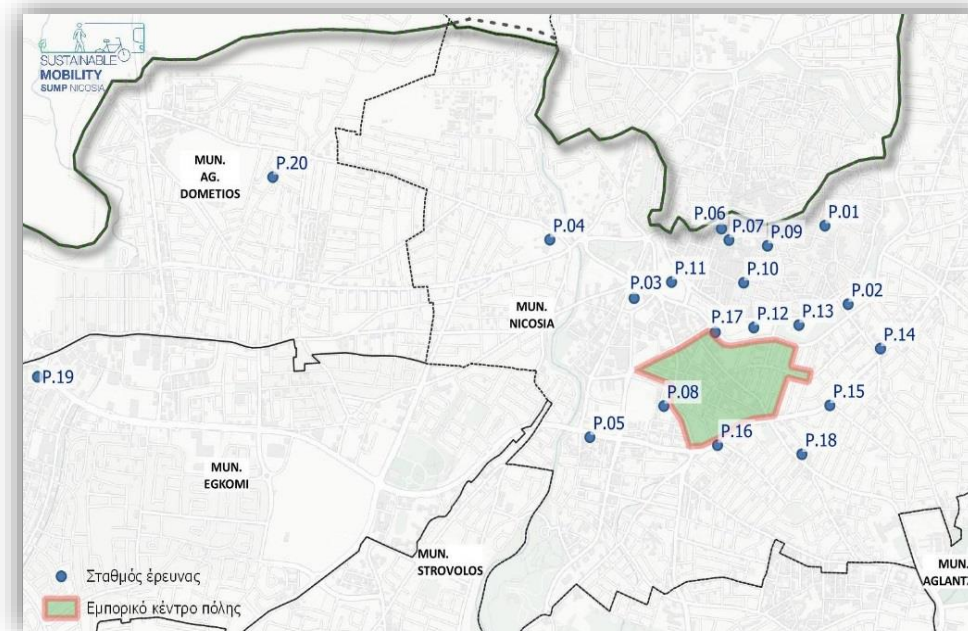


Ανασκόπηση των χαρακτηριστικών στάθμευσης σε θέσεις παρά την οδό και εκτός οδού (συσώρευση, δείκτης στάθμευσης)

Στάθμευση

Α. Έρευνα συσσώρευσης & κατάληψης σε χώρους εκτός οδού

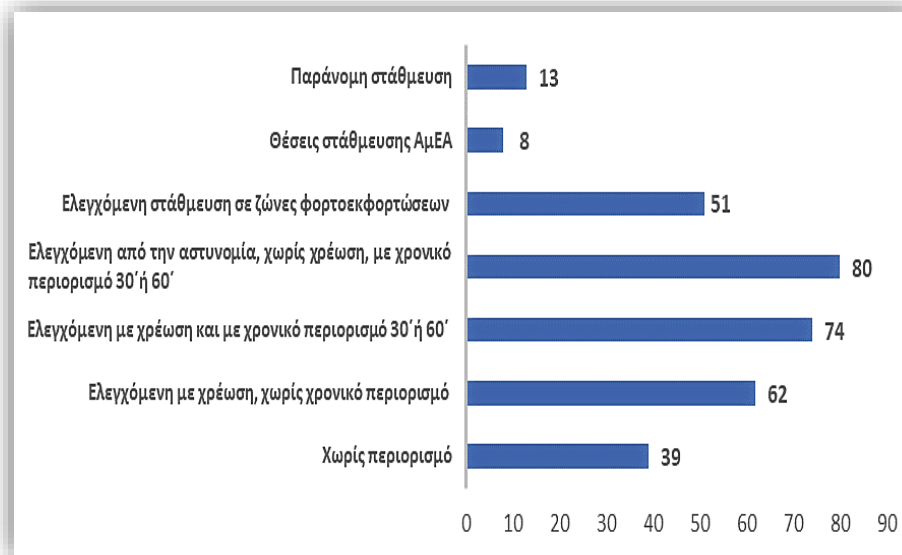
- Η έρευνα πραγματοποιήθηκε σε 16 υπαίθριους και 4 στεγασμένους σταθμούς.
- Η συνολική χωρητικότητα θέσεων στάθμευσης των 20 σταθμών φθάνει τις 2.494 θέσεις. Από αυτές οι 2.112 θέσεις (ποσοστό 84,7%) βρίσκονται σε υπαίθριους χώρους και οι 382 (ποσοστό 15,3%) σε στεγασμένους χώρους.
- Οι στεγασμένοι χώροι στάθμευσης είναι στο σύνολο τους υπόγειοι (μονόροφοι ή πολυόροφοι). Ένας σταθμός διαθέτει και υπέργειο τμήμα εκτός από το υπόγειο.
- Στους 17 από τους 20 σταθμούς (ποσοστό 85%) εφαρμόζεται χρέωση δηλαδή καταβάλλεται από τους χρήστες χρηματικό αντίτιμο ανάλογα με τη διάρκεια στάθμευσης. Μόνο σε 3 σταθμούς (ποσοστό 15%) ισχύει ελεύθερη στάθμευση δηλαδή χωρίς αντίτιμο ή χρονικό περιορισμό.



Β. Έρευνα χρήσης στάθμευσης (καταγραφή πινακίδων κυκλοφορίας)
θέσεων παρά την οδό σε 7 επιλεγμένες διαδρομές στο εμπορικό
κέντρο της πόλης της Λευκωσίας



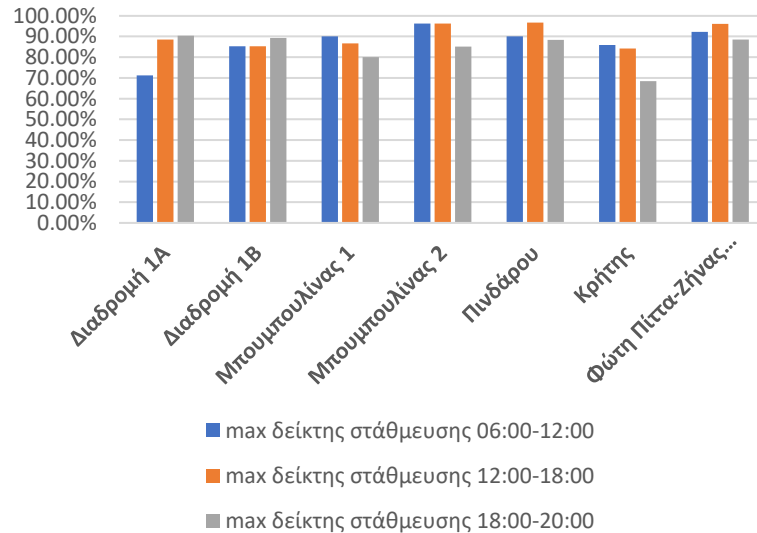
- Η έρευνα χρήσης στάθμευσης παρά την οδό πραγματοποιήθηκε σε 7 διαδρομές στην κεντρική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας (εμπορικό κέντρο), όπου εφαρμόσθηκε η μέθοδος της καταγραφής πινακίδων κυκλοφορίας.



Ενδεικτικά αποτελέσματα των συλλεθθέντων στοιχείων

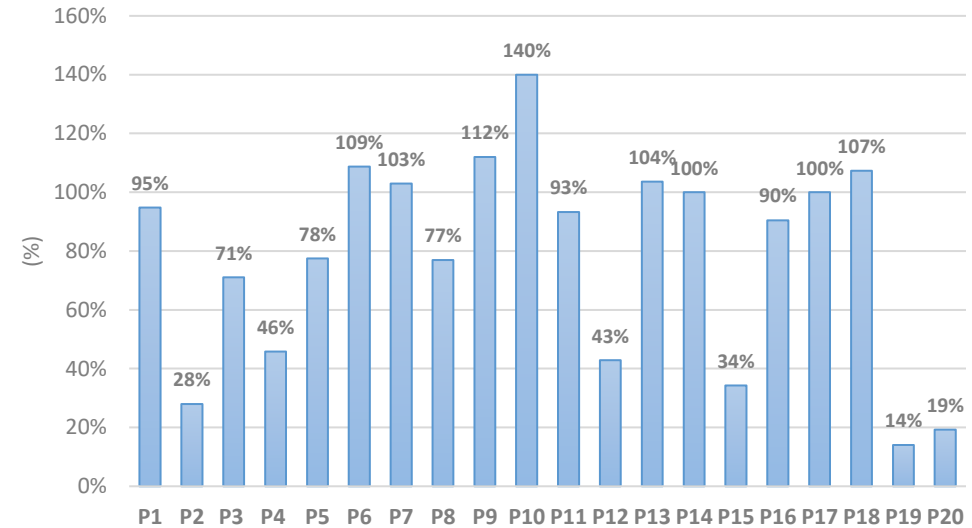
Στάθμευση παρά την οδό

(μέγιστες τιμές του δείκτη στάθμευσης στο χρονικό διάστημα 06:00-20:00) τυπικής καθημερινής



Στάθμευση εκτός οδού

(μέγιστες τιμές του δείκτη στάθμευσης στο χρονικό διάστημα 06:00-22:00) τυπικής καθημερινής



Στάθμευση παρά την οδό: Το ποσοστό κατάληψης των προσφερόμενων θέσεων στην οδό (δείκτης στάθμευσης) κυμαίνεται μεταξύ 80%-90%

Στάθμευση εκτός οδού: Για τον δείκτη στάθμευσης ισχύει περίπου η ίδια τιμή (μεσοσταθμικά) δηλ. 80%-90%, αν και σε αρκετούς σταθμούς ξεπερνά ακόμη και το 100% στις ώρες αιχμής.

Στάθμευση-Προβλήματα

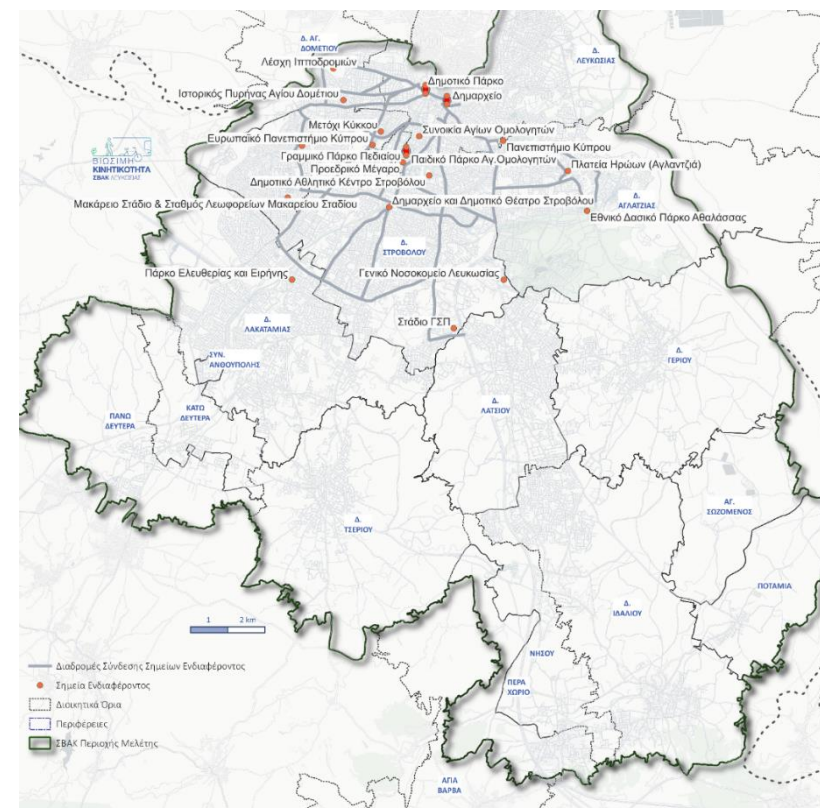
- ❑ Στην περιοχή του σκληρού πυρήνα του εμπορικού κέντρου της πόλης της Λευκωσίας καταγράφεται υψηλή προσφορά θέσεων στάθμευσης σε θέσεις παρά την οδό και εκτός οδού.
- ❑ Γενικά χαμηλή τιμολόγηση (αντίτιμο στάθμευσης), οπότε η υψηλή προσφορά μετατρέπεται σε υψηλή ζήτηση. Αυτό αποδεικνύεται από τις υψηλές τιμές του δείκτη στάθμευσης σε όλη τη διάρκεια της ημέρας.
- ❑ Στα περιφερειακά σημεία της πόλης της Λευκωσίας και σε άλλους Δήμους, όπου χωροθετούνται υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτός οδού, δεν καταγράφεται υψηλή ζήτηση στάθμευσης, ακόμη και στις ώρες αιχμής.



Κυκλοφορία πεζών και ποδηλατιστών

Κυκλοφορία πεζών

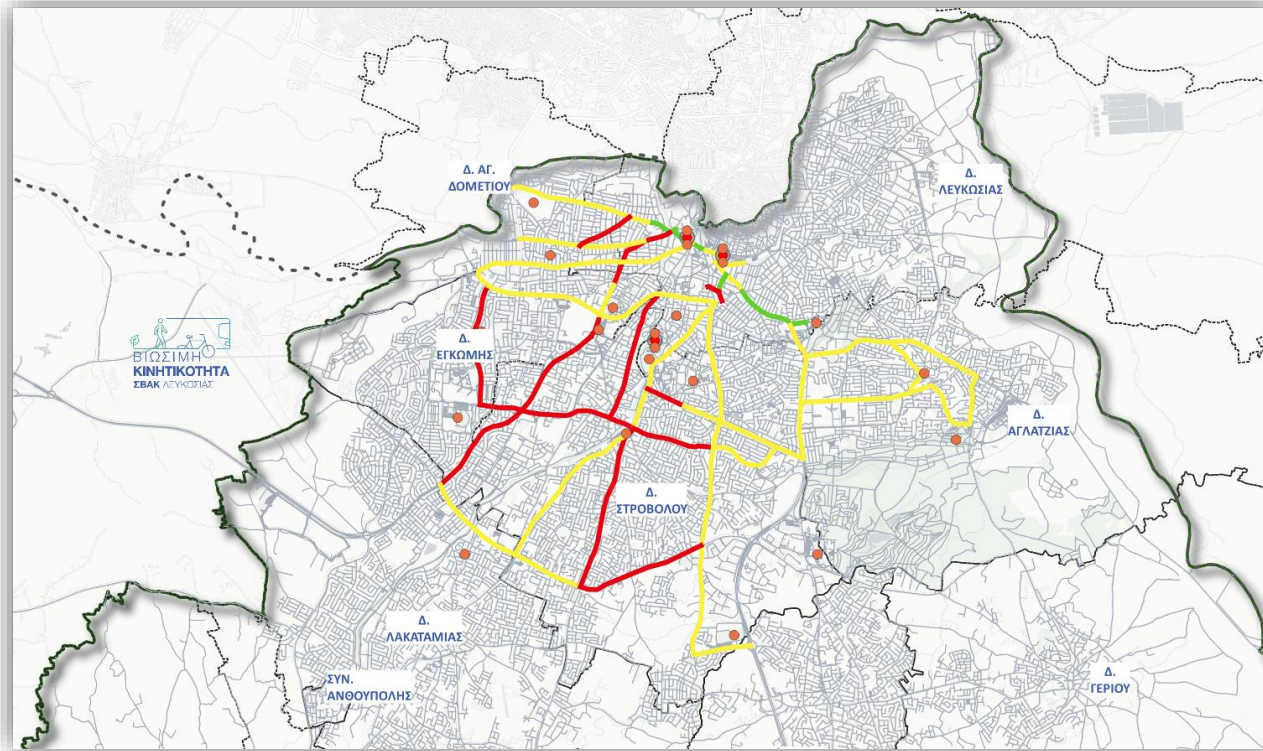
Χωρικό επίπεδο	Σημεία ενδιαφέροντος	Διασταύρωση οδών ή Δήμος
1 ^ο επίπεδο Εμπορικό κέντρο Λευκωσίας	Εμπορικός δρόμος	Λεωφόρος Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ' (τμήμα από οδό Ευαγόρου έως οδό Διγενή Ακρίτα)
2 ^ο επίπεδο Πύλες εισόδου-εξόδου στο εμπορικό κέντρο Λευκωσίας	Δημαρχείο	Κωνσταντίνου Παλαιολόγου/ Ευαγόρου
	Πλατεία Ελευθερίας	Κωστάκη Παντελίδη/ Κ.Παλαιολόγου
	Υπαίθριο parking χωρητικότητας 252 θέσεων P12 (DAVILA MOAL)	Στασίνου/ Μπουμπουλινάς
	Υπαίθριο parking χωρητικότητας 65 θέσεων P08 (ΜΥΚΟΝΟΥ)	Μυκόνου/ Ανδρέα Δημητρίου
3 ^ο επίπεδο Αστικές γειτονίες της Λευκωσίας εξωτερικά του εμπορικού κέντρου	Υπαίθριο parking χωρητικότητας 105 θέσεων P16 (ΚΥΠΡΙΑΝΟΥ)	Σπύρου Κυπριανού/ Γεράσιμου Μαρκορά/ Ανδρέα Μιχαλ/ πούλου
	Συνοικία Αγίων Ομολογητών	Δημοσθένη Σεβέρη/ Σπύρου Λάμπρου
4 ^ο επίπεδο Αστικά κέντρα Δήμων της ΠΜ	Βουλή των Αντιπροσώπων & Δημοτικό Πάρκο	Μουσείου/ Νεχρού
	Πανεπιστήμιο Κύπρου	Καλλιπόλεως/ Εθ.Φρουράς
	Γενικό Νοσοκομείο Λευκωσίας	Στρόβολος
	Προεδρικό Μέγαρο/ Πάρκο Πεδιαίου/ Παιδικό Πάρκο Αγ. Ομολογητών	
	Δημαρχείο και Δημοτικό Θέατρο	
	Ευρωπαϊκό Πανεπιστήμιο Κύπρου & Μετόχι Κύκκου	
	Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο	Αγλαντζιά
	Στάδιο ΓΣΠ (Γυμναστικός Σύλλογος Παγκυπρίων)	
Πλατεία Ηρώων	Άγιος Δομέτιος	
Εθνικό Δασικό Πάρκο Αθαλάσσης		
Ιστορικός πυρήνας Αγ.Δομέτιου	Έγκωμη	
Λέσχη Ιπποδρομιών		
Μακάρειο Στάδιο & σταθμός λεωφορείων		
Μακαρείου Σταδίου		
Πάρκο Παύλου Ιησού		



Μέθοδος διαβάθμισης ενδεικτικών διαδρομών 1^{ου} – 3^{ου} χωρικού επιπ.

ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ						
	ΑΝΕΣΗ	ΕΥΚΟΛΙΑ ΒΑΔΙΣΜΑΤΟΣ	ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΒΑΘΜΟΣ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
1ο ΕΠΙΠΕΔΟ: ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ							
Λεωφόρος Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ' (εμπορικός δρόμος)							Μέτριο
Ευαγόρου (από Λεωφ. Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ' έως Στασίνου)							Μέτριο
2ο ΕΠΙΠΕΔΟ: ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΜΕ ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΣΤΙΣ ΠΥΛΕΣ							
Στασίνου (από Ευαγόρου έως Μπουμπουλίνας)							Μέτριο
Ομήρου (από Ευαγόρου έως Λεωνίδου - Πλατεία Σολωμού)							Μέτριο
Μνασιάδου (από Λεωφ. Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ' έως Φλωρίνης)							Ικανοποιητικό
Γιάννη Κρανιδιώτη (από Μνασιάδου έως Σπύρου Κυπριανού)							Φτωχό
Φλωρίνης (από Μνασιάδου έως Θεμιστοκλή Δέρβη)							Φτωχό
3ο ΕΠΙΠΕΔΟ: ΣΥΝΔΕΣΗ ΠΥΛΩΝ ΜΕ ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΣΕ ΑΣΤΙΚΕΣ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ							
Ομήρου (από Λεωνίδου έως Νεχρού)							Μέτριο
Νεχρού (από Διαγόρου/ Αιγύπτου έως Κινύρα)							Ικανοποιητικό
Λεωφόρος Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ' (υπεραστική οδός Β1 από Διγενή Ακρίτα έως Εθνικής Φρουράς)							Ικανοποιητικό
Εθνικής Φρουράς (από Λεωφ. Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ' έως Καλλιπόλεως)							Ικανοποιητικό

Αξιολόγηση ενδεικτικών διαδρομών δικτύου πεζών



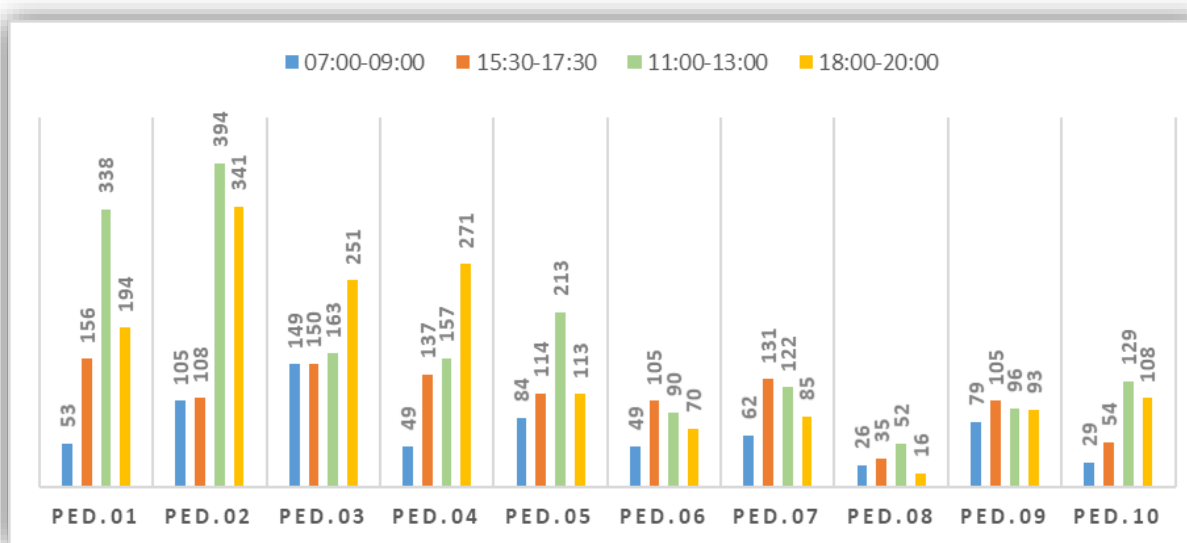
πράσινο χρώμα:
ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.

κίτρινο χρώμα: μέτριο
επίπεδο.

κόκκινο χρώμα: φτωχό
επίπεδο.

Σημεία μέτρησης ροών πεζών και μέγιστες τιμές 15λέπτου

Κωδικός σημείου	Χωροθέτηση (οδός ή συμβάλλουσες οδοί)	Τύπος μέτρησης ροών πεζών
PED. 01	Πυγμαλίωνος/ Φανερωμένης/ Νικοκλέους	Διαμήκης
PED. 02	Λήδρας/ Φιλοκύπρου/ Ρηγένης	
PED. 03	Ομήρου/ Λεωνίδου (Πλατεία Σολωμού & Πλ. Ελευθερίας)	
PED. 04	Πλατείας Ελευθερίας	
PED. 05	Λεωφόρος Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ' / Στασάνδρου	
PED. 06	Γέφυρα Πεδιαίου (ύψος προέκτασης οδού Γλάδστωνος)	
PED. 07	Ρηγένης (στο ύψος του υπαίθριου parking "P11- BASTION TRIPOLI")	Διαμήκης & εγκάρσια σε διάβαση
PED. 08	Ερμού/ Πενταδακτύλου	Διαμήκης
PED. 09	Λευκώνος/ Διογένους/ Τρικούπη	
PED. 10	Στασικράτους	
	(στο ύψος μεταξύ των προεκτάσεων των οδών Αγ. Ελένης και Μπουμπουλίας)	

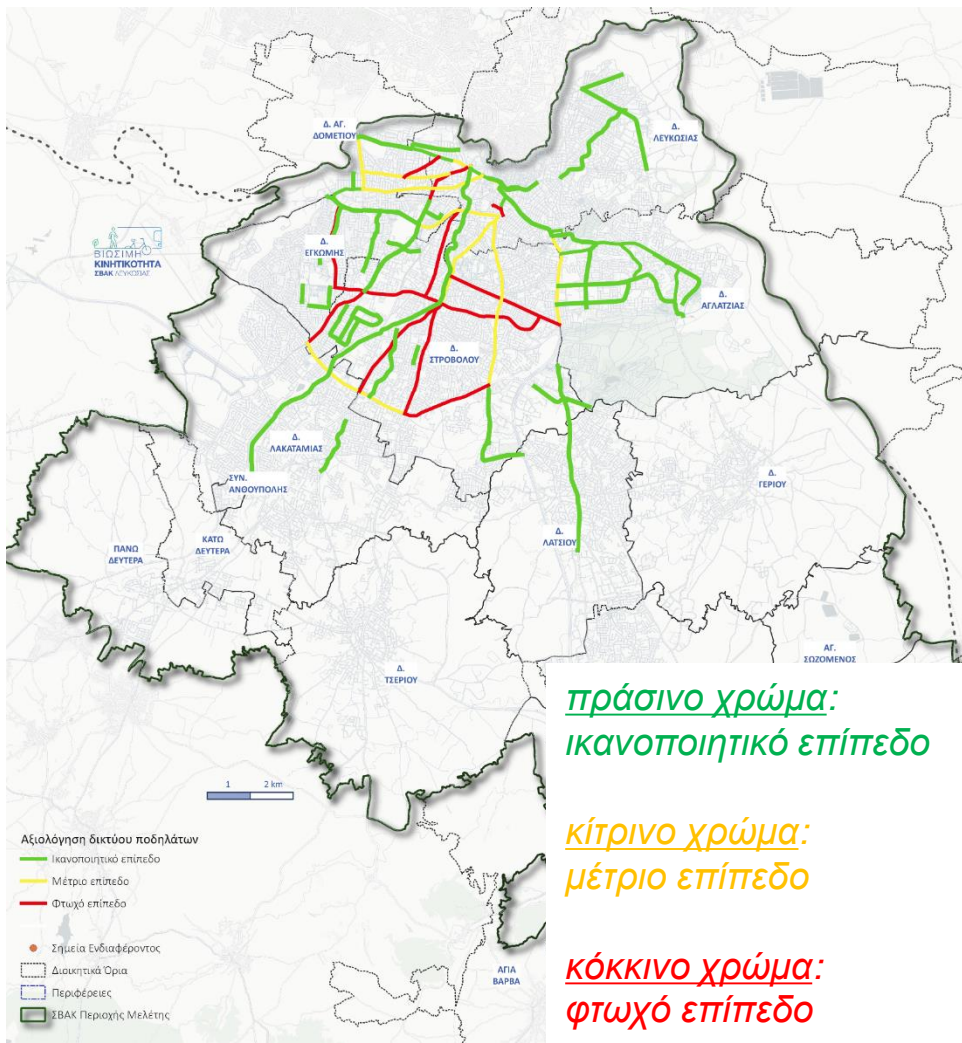


Από την ανάλυση των στοιχείων φόρτου πεζών σε σχέση με τα λειτουργικά πλάτη των πεζοδρομίων στα σημεία μέτρησης προέκυψε ότι σε όλα τα σημεία μετρήσεων ροών πεζών **το επίπεδο εξυπηρέτησης (LOS) βρίσκεται σε στάθμη A** (αριθμός των πεζών/min/m είναι <6,6 πεζοί/min/m.).

Κυκλοφορία πεζών-Προβλήματα

- ❑ Αναφορικά με το υφιστάμενο δίκτυο πεζοδρομήσεων φαίνεται ότι σχεδιάστηκε κυρίως με κριτήρια την ανάπτυξη κατά μήκος του υποψήφιου πεζοδρόμου χρήσεων γης εμπορίου, εστίασης και αναψυχής και τους χαμηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους
- ❑ Με αυτή την τεχνική ωστόσο, δεν φαίνεται εν τέλει να δημιουργήθηκαν απομονωμένοι από την κυκλοφορία οχημάτων πυρήνες δραστηριοτήτων οι οποίοι να λειτουργούν αρμονικά με τους άξονες κίνησης πεζών από εξωτερικές περιοχές και χρήσεις γης όπως χώρους εκπαίδευσης, μεγάλους χώρους πρασίνου, πάρκα και ελεύθερους χώρους (πχ. πάρκο Πεδιαίου).
- ❑ Τελικά στην υφιστάμενη κατάσταση δεν επιτυγχάνεται ολοκλήρωση ευρύτερων κυκλωμάτων κίνησης πεζών, ώστε να καταστεί το βάδισμα πραγματική εναλλακτική λύση σε σχέση με το ιδιωτικό μηχανοκίνητο μέσο.
- ❑ Φυσικά και τεχνητά εμπόδια μειώνουν συχνά το επίπεδο της μετακίνησης πεζή και του περιβάλλοντος χώρου σε όλη την ΠΜ (εξοπλισμοί καταστημάτων, προεξοχές και περιφράξεις σπιτιών, στύλοι φαναριών και ακατάλληλα τοποθετημένων πινακίδων σήμανσης κλπ.).

Αξιολόγηση ενδεικτικών διαδρομών δικτύου ποδηλατών



Το συνολικό μήκος του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων φθάνει στα 55,0 έως 60,0 χλμ. περίπου.

Ιδιαίτερη αναφορά αξίζει να γίνει στον ποδηλατόδρομο μήκους 8 χλμ. περίπου που διασχίζει το γραμμικό Πάρκο Παιδαίου, στους ποδηλατοδρόμους στην κεντρική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας στις οδούς Σπύρου Κυπριανού, Λεωφόρου Γρίβα Διγενή, και σε άλλους σε περικεντρικά σημεία όπως στην Λεωφόρο Λεμεσού, Λεωφόρο Πανεπιστημίου και σε περιοχές ειδικού ενδιαφέροντος όπως στο Εθνικό Πάρκο Αθάλασσας.

πράσινο χρώμα:
ικανοποιητικό επίπεδο

κίτρινο χρώμα:
μέτριο επίπεδο

κόκκινο χρώμα:
φτωχό επίπεδο

Κυκλοφορία ποδηλάτων-Προβλήματα



- ❑ Το υφιστάμενο δίκτυο διαδρομών ποδηλάτου θεωρείται γενικά μέτριο έως ικανοποιητικό σε ότι αφορά το εύρος ανάπτυξης των διαδρομών ποδηλάτων, δηλ. την κάλυψη της ΠΜ, και με κριτήρια την άνεση, ευκολία ποδηλασίας και το προσφερόμενο επίπεδο ασφάλειας και προστασίας.
- ❑ Διαπιστώνονται ασυνέχειες στο υφιστάμενο ποδηλατικό δίκτυο, επίσης μη οργάνωση της στάθμευσης ποδηλάτων σε κεντρικά σημεία της πόλης και ειδικές χρήσεις γης όπως Σχολικές Μονάδες, χώρους αθλητικών δραστηριοτήτων, πάρκα και πλατείες και μη οργάνωση της προσφορά ενοικιαζόμενων κοινόχρηστων ποδηλάτων.

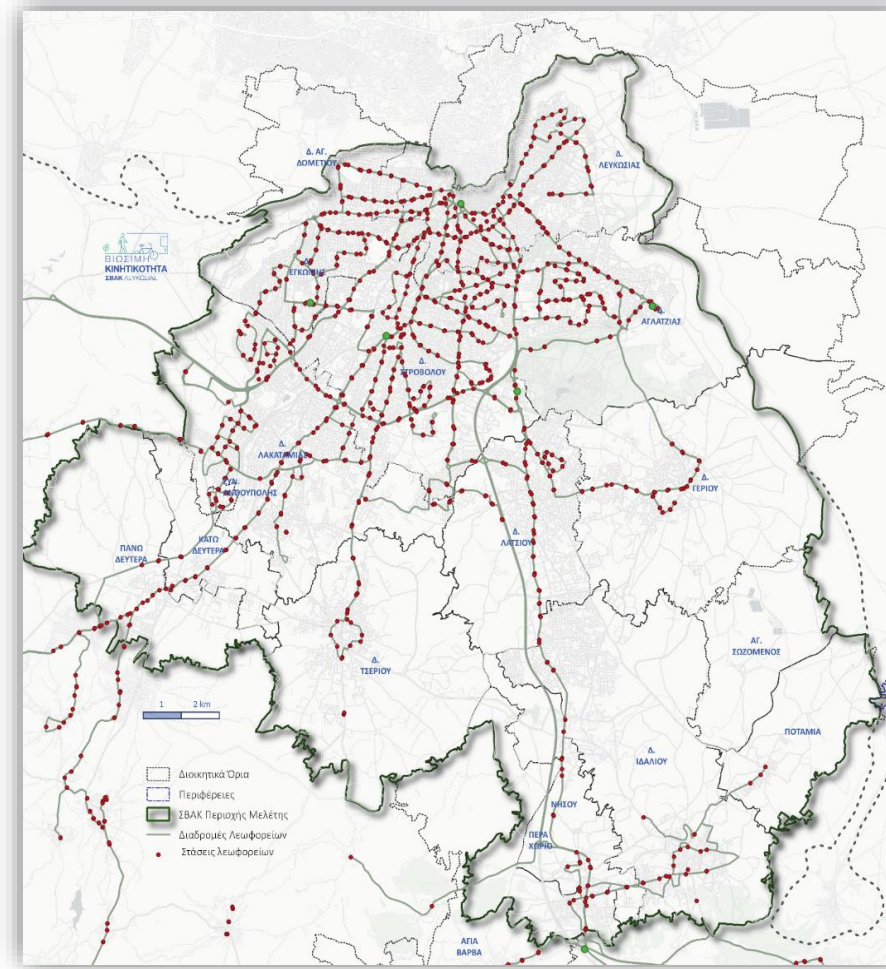


Δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών

Παρουσίαση του υφιστάμενου δικτύου των δημόσιων μεταφορών

Εξυπηρέτηση από MMM

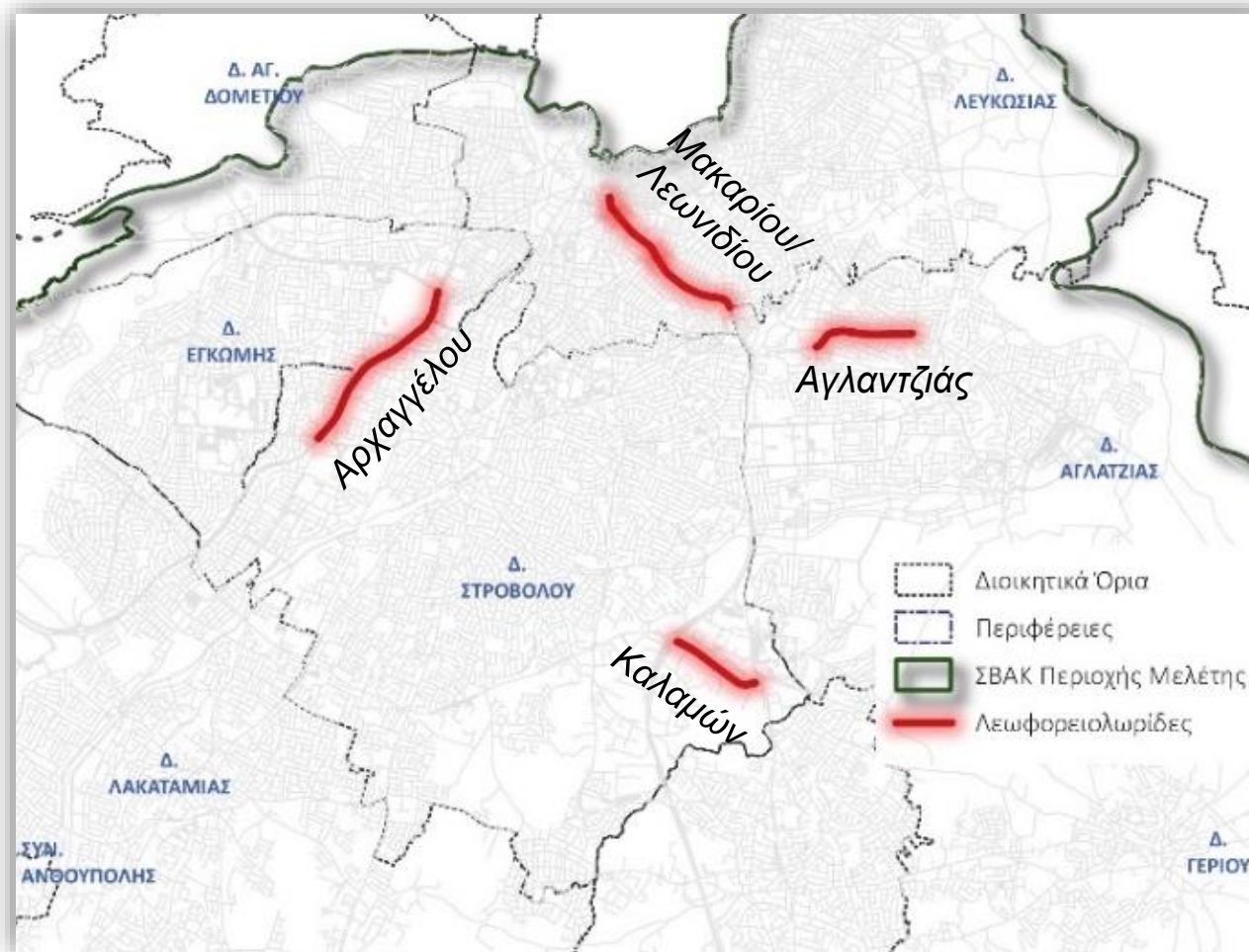
Κατηγορία γραμμής	Γραμμές	Κλάδοι	Μήκος γραμμών
Αστικές γραμμές	33	70	778,4
Περιφερειακές γραμμές	4	12	506,5
Τροφδοτικές γραμμές	2	4	43,2
Σύνολο γραμμών Περιοχής μελέτης	39	86	1328,2
Τροφδοτικές γραμμές εκτός περιοχής μελέτης	34	88	1526,0



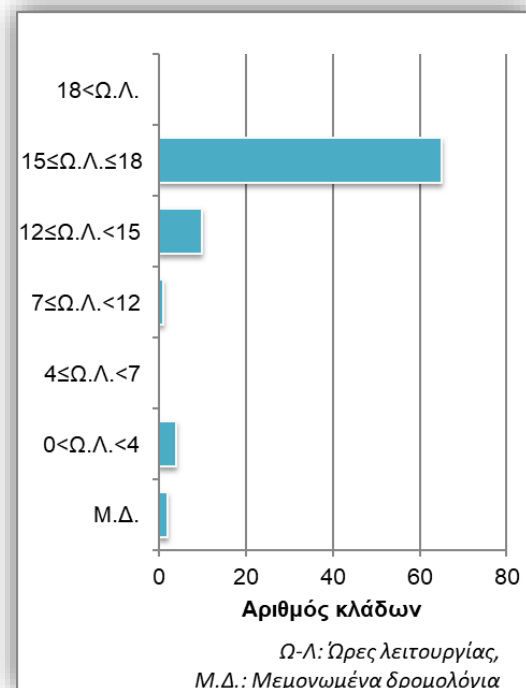
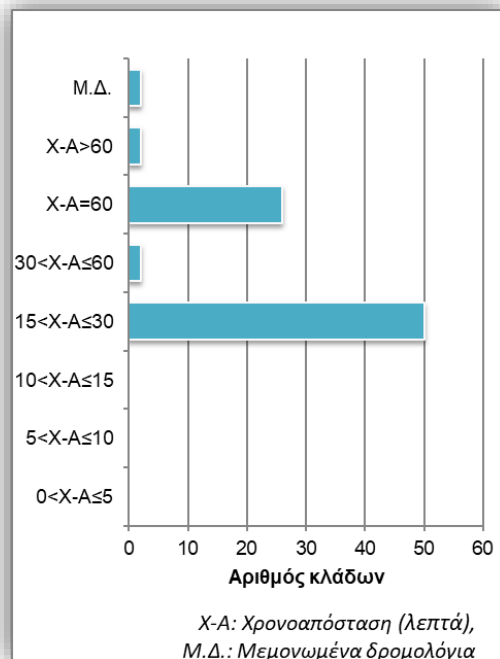
Δήμος/ Κοινότητα	Αριθμός στάσεων
Δ. Λευκωσίας	208
Δ. Στροβόλου	342
Δ. Αγκατζιάς	125
Δ. Λακατάμιας	164
Δ. Έγκωμης	126
Δ. Αφ. Δομετίου	49
Δ. Λατσίου	70
Δ. Γερίου	38
Δ. Ιδαλίου	30
Δ. Τσερίου	20
Κάτω Δεύτερα	24
Νήσου	26
Πάνω Δεύτερα	32
Πέρα Χωριό	21
Ποταμιά	3
Αγ. Βαρβάρα	14
Συν. Ανθούπολης	14

Επιπλέον, εκτός της περιοχής μελέτης λειτουργούν **34 τροφδοτικές γραμμές**, που αντιστοιχούν σε **88 κλάδους** με **συνολικό μήκος 1.526 χλμ.**

Δίκτυο λεωφορειολωρίδων

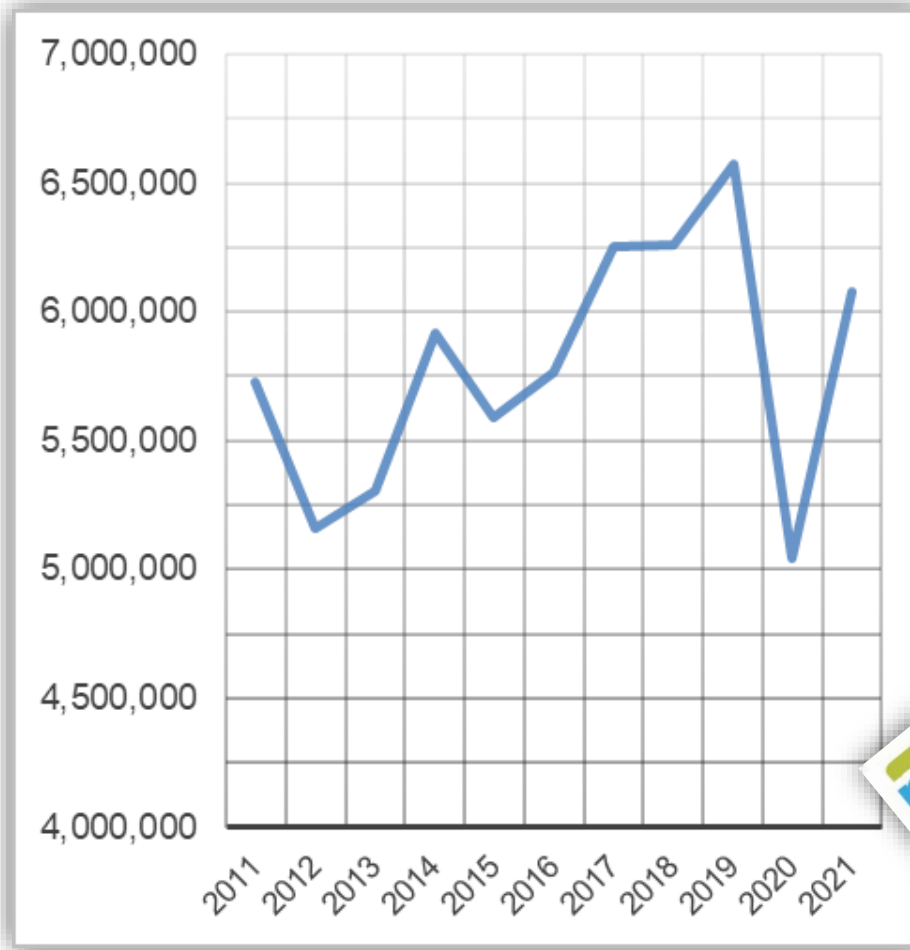


Αξιολόγηση λειτουργίας δημόσιων μεταφορών



- Υψηλές **χρονοαποστάσεις** στις περισσότερες γραμμές (μεταξύ 30 και 60 λεπτών, Μέσο όρο 38 λεπτά για τις αστικές και 48 για τις περιφερειακές)
- Εκτεταμένο **ωράριο** στις αστικές γραμμές (μεταξύ 15 και 18 ωρών)
- Ικανοποιητική μέση **ταχύτητα** λειτουργίας: 20-40χλμ/ώρα. Χαμηλότερες ταχύτητες στις κεντρικές περιοχές (10-15χλμ/ώρα) λόγω συμφόρησης.
- Υψηλή** πληρότητα σε κεντρικούς άξονες από και προς την κεντρική περιοχή
- Χαμηλή** πληρότητα των λεωφορειακών γραμμών σε άλλες επιμέρους διαδρομές
- Υψηλή **αξιοπιστία** ως προς την **εκτέλεση** των δρομολογίων (96% των προγραμματισμένων δρομολογίων έχουν πραγματοποιηθεί)
- 89%** των δρομολογίων που πραγματοποιήθηκαν είχαν μικρότερη απόκλιση των 5 λεπτών από την προγραμματισμένη ώρα αναχώρησης

Εξέλιξη επιβατικής κίνησης λεωφορειακών γραμμών Λευκωσίας



Επιπτώσεις από την οδική κυκλοφορία

Μελέτη των σημαντικότερων επιπτώσεων της οδικής κυκλοφορίας στους κατοίκους

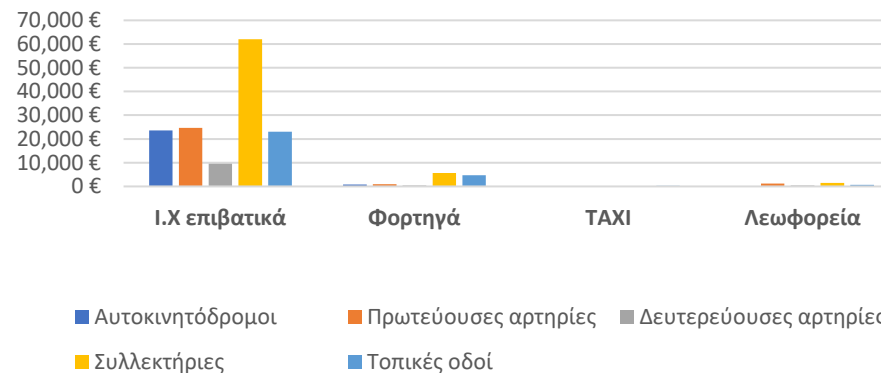
Αέρια ρύπανση στην ΠΜ & Επιπτώσεις στην Κλιματική Αλλαγή



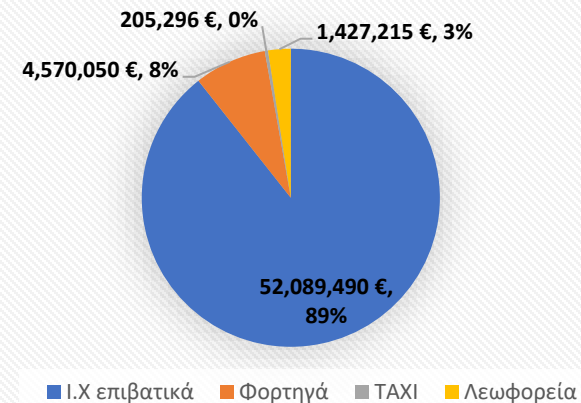
Η αποτίμηση σε οικονομικές τιμές της αέριας μόλυνσης και των επιπτώσεων στην κλιματική αλλαγή από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία στην ΠΜ υπολογίζεται ετησίως στα 58,30 εκ. €.

Τα επιβατικά Ι.Χ οχήματα είναι τα πλέον επιβαρυντικά, σε σχέση με τις άλλες κατηγορίες οχημάτων, με επιβάρυνση που αποτιμάται περίπου στα 142,000 €/24ωρο. Η υψηλότερη επιβάρυνση προέρχεται από την κυκλοφορία τους σε συλλεκτήριες οδούς της ΠΜ (αποτιμάται ημερησίως στα 62,000 € περίπου).

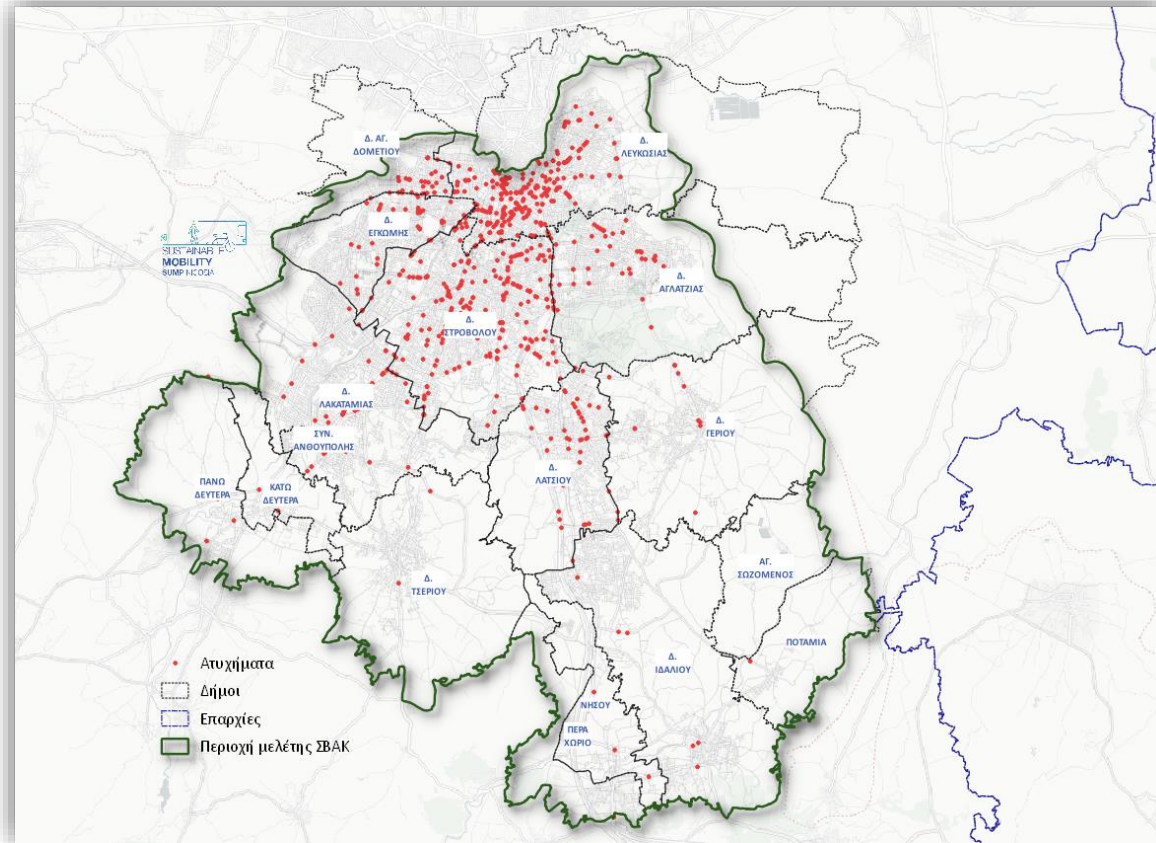
Αποτίμηση ημερήσιου κόστους (€) για την ατμοσφαιρική ρύπανση και την κλιματική αλλαγή εξαιτίας της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην ΠΜ



Συμμετοχή στο ετήσιο κόστος ατμοσφαιρικής ρύπανσης της ΠΜ και κλιματικής αλλαγής ανά κατηγορία οχήματος (€/έτος)

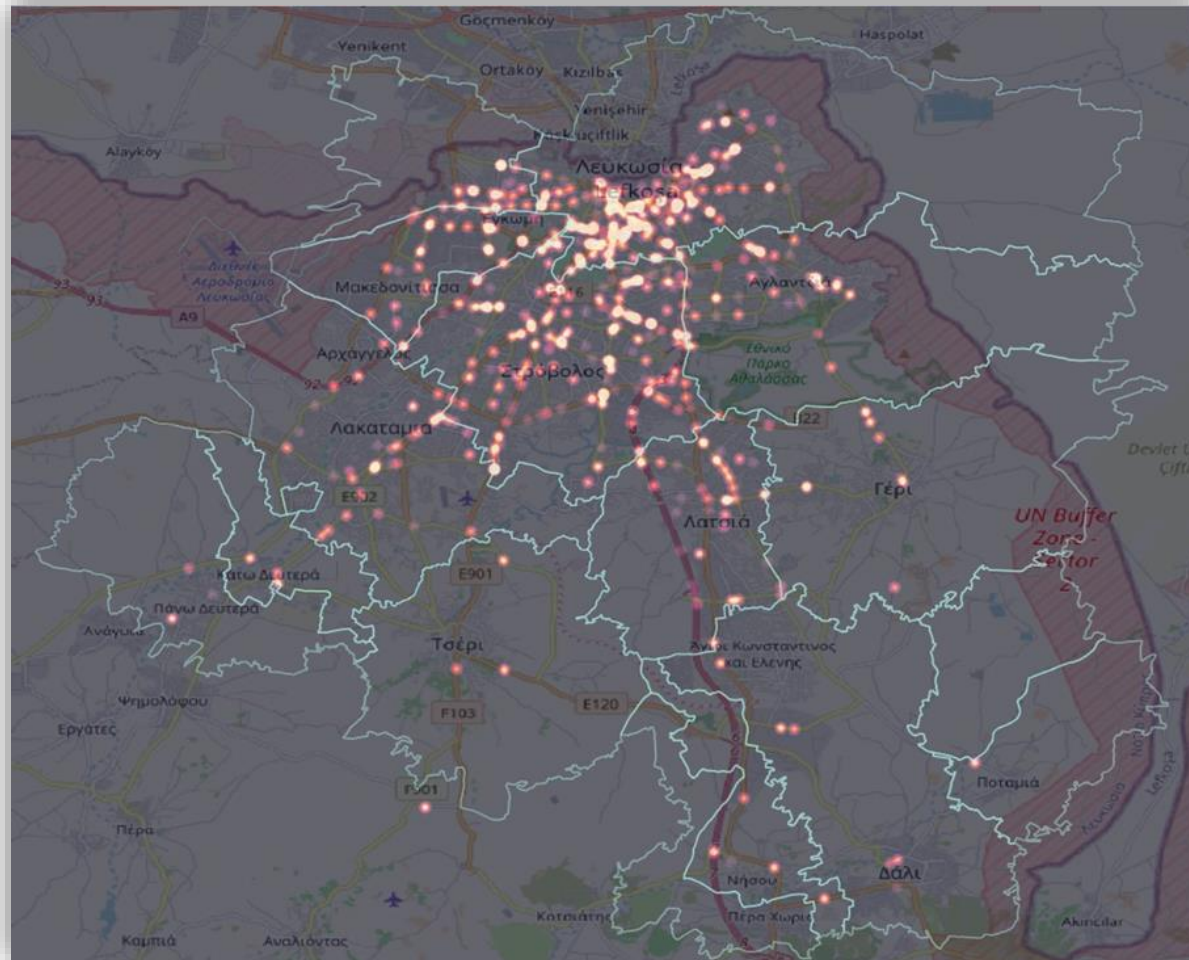


Τροχαία ατυχήματα



- Ατυχήματα με παθόντες για περίοδο μελέτης 4 ετών (4ετία 2016-2019) και σε 2 επίπεδα αναφοράς
- 709 περιστατικά ατυχημάτων στο σύνολο της ΠΜ με 16 περιστατικά στο εμπορικό κέντρο.

Ανάλυση επικινδυνότητας στο σύνολο της ΠΜ

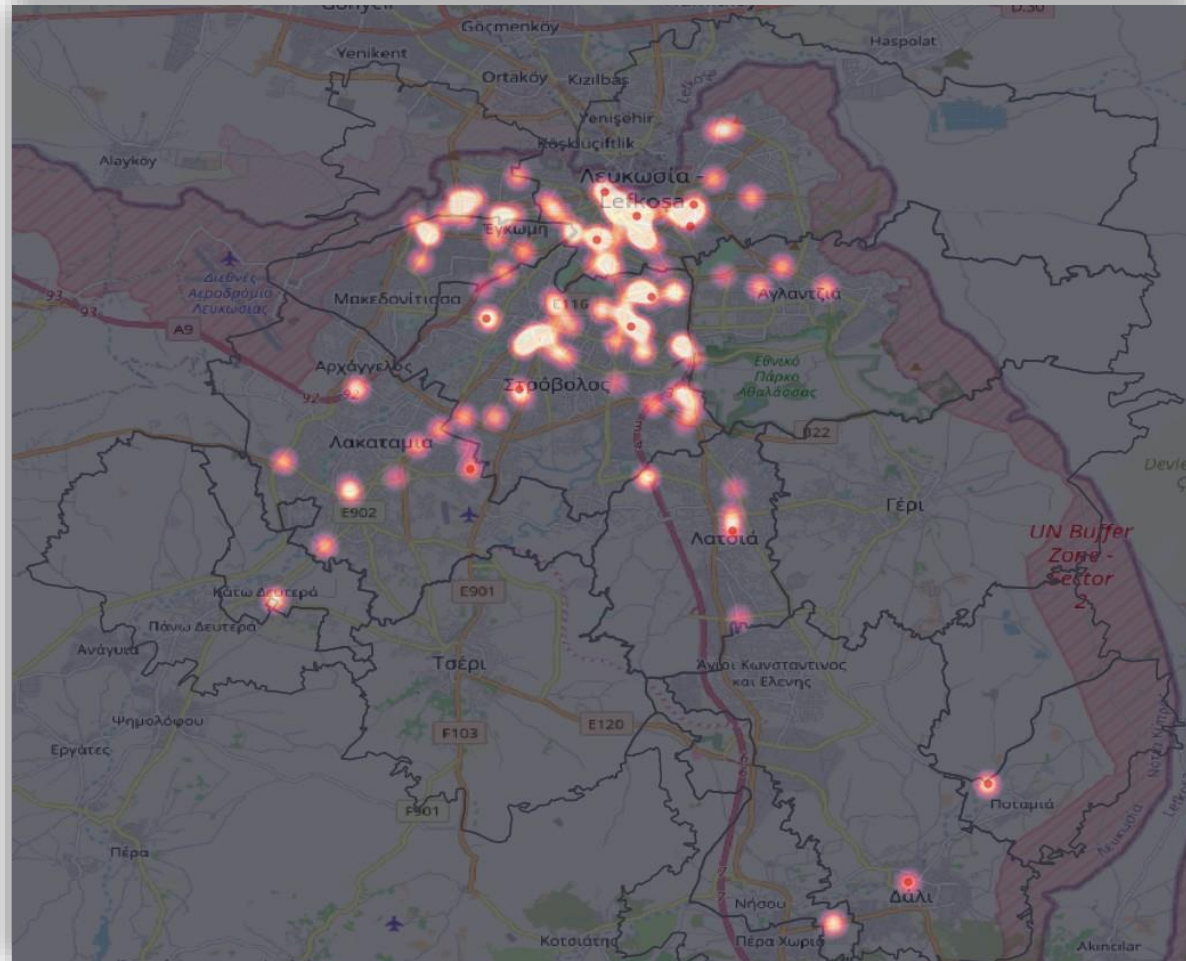


«Γκρίζες περιοχές»
επικινδυνότητας στο
σύνολο της ΠΜ.

Οι έντονοι χρωματισμοί
(σε λαμπρότητα)
απεικονίζουν τις
περισσότερο
επικίνδυνες περιοχές

Οι λιγότερο έντονοι
χρωματισμοί
απεικονίζουν τις
περιοχές όπου η οδική
επικινδυνότητα είναι
μικρότερη και τα
ατυχήματα συνήθως
συσχετίζονται με υλικές
ζημιές.

Περιοχές επικινδυνότητας για πεζούς και ποδηλατιστές στο σύνολο της Π.Μ.



«Γκρίζες περιοχές επικινδυνότητας για πεζούς και ποδηλατιστές (ευάλωτους χρήστες).

Οι πιο έντονοι χρωματισμοί σε λαμπρότητα απεικονίζουν τις περισσότερο επικίνδυνες περιοχές.

Οι λιγότερο έντονοι χρωματισμοί απεικονίζουν περιοχές όπου υπάρχει μεν οδική επικινδυνότητα αλλά μάλλον μικρότερη σε σχέση με αυτή στις «γκρίζες περιοχές».

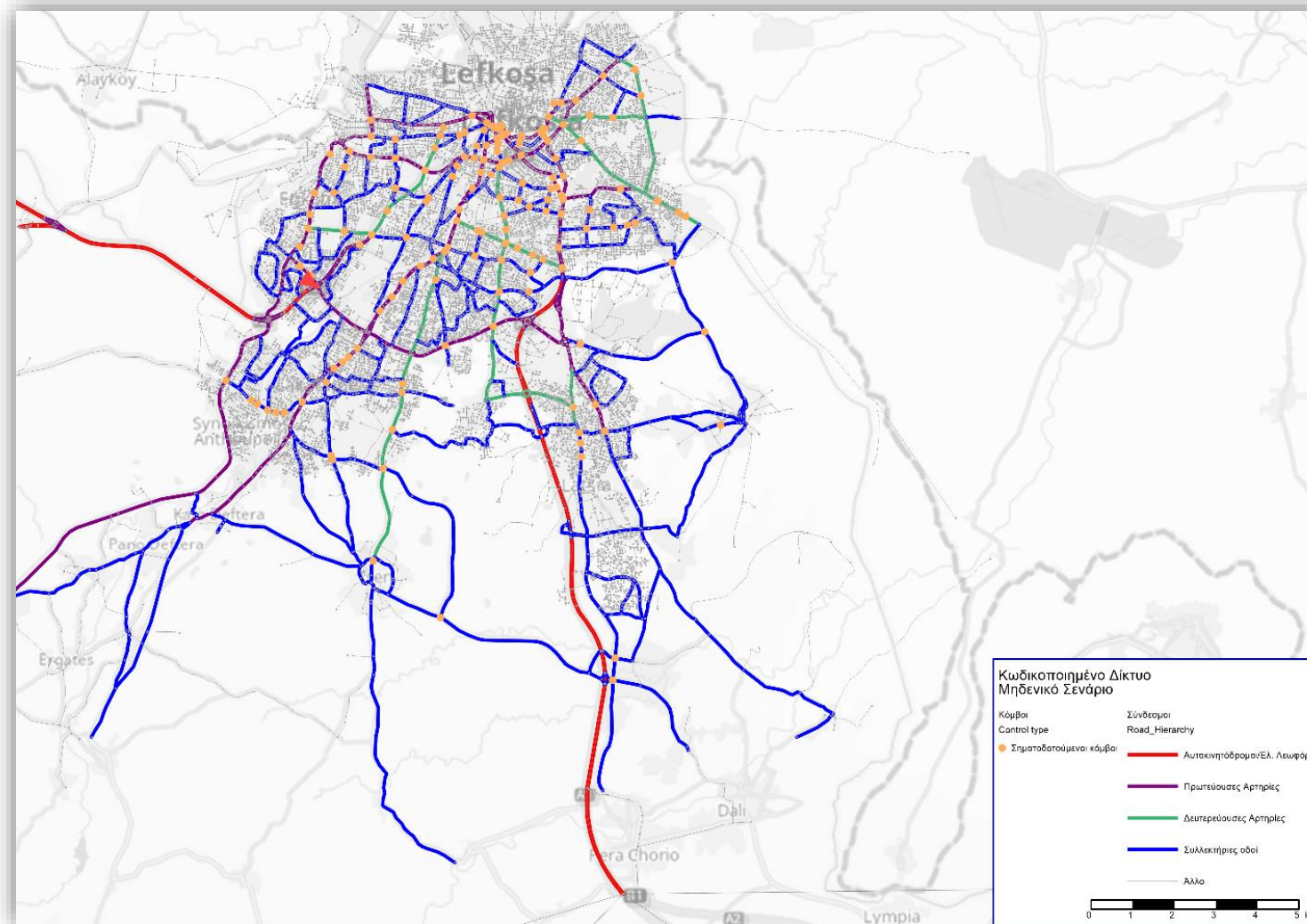
Η κόκκινη στρόγγυλη τελεία απεικονίζει τα σημεία ατυχημάτων αποκλειστικά με ποδηλατιστές.



Συγκοινωνιακό Μοντέλο και Ανάλυση Υφιστάμενης Κυκλοφορίας

Χαρακτηριστικά Συγκοινωνιακού Μοντέλου

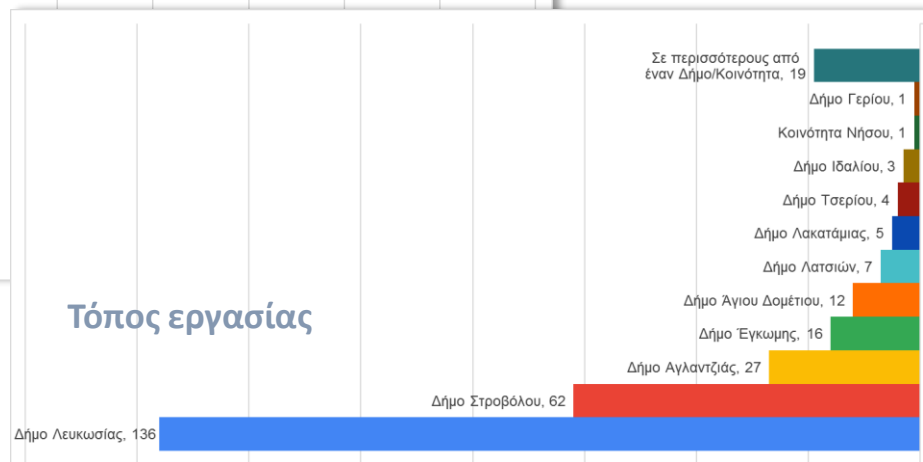
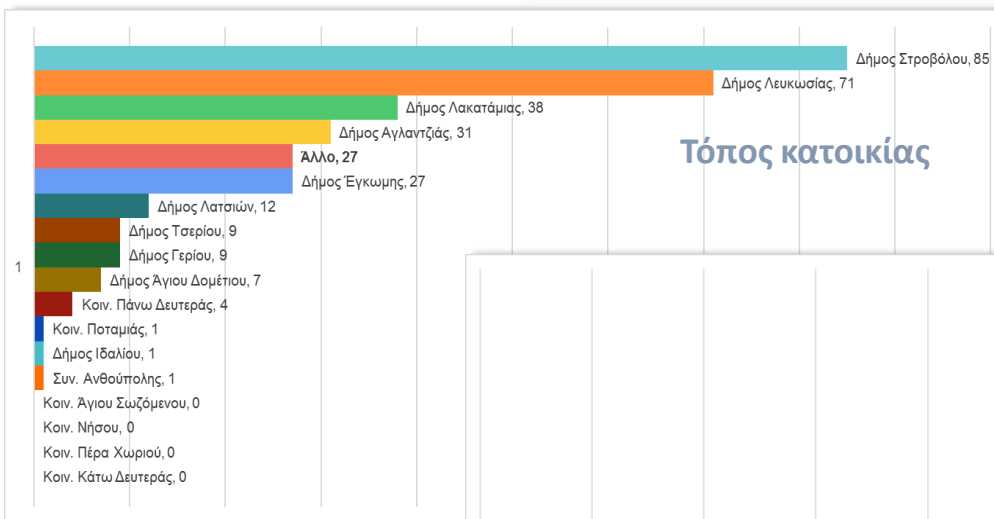
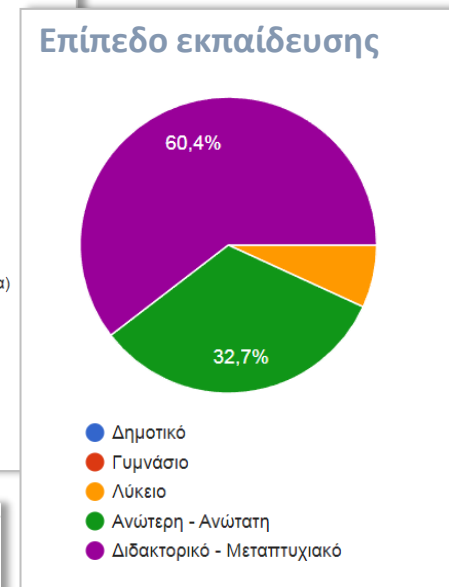
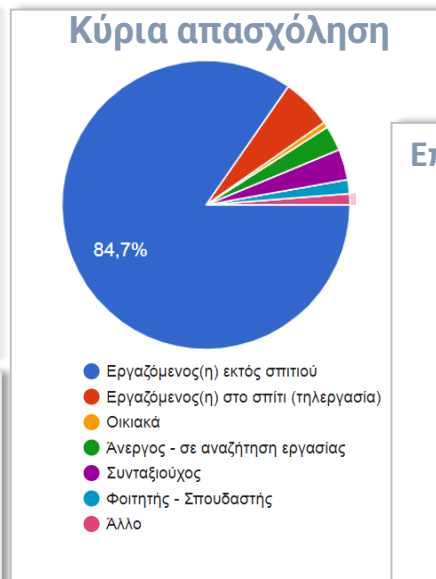
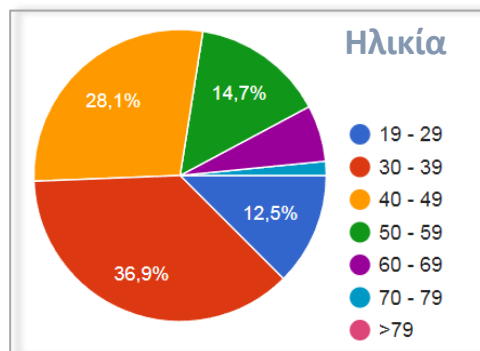
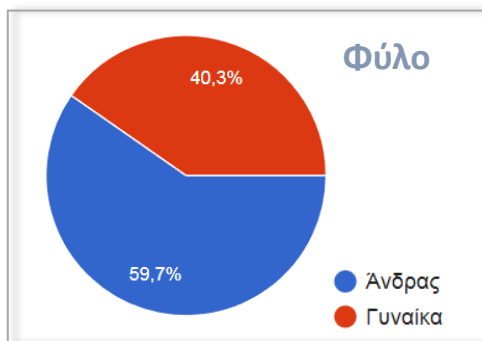
- Ζώνες: 352
- Σύνδεσμοι: 16820
- Κόμβοι: 13459
(155 Σηματοδοτούμενοι)
- Κλάδοι λεωφορειακών γραμμών: 95
- Στάσεις: 1235
- ΙΧ, Ταξί, Λεωφορεία, Πεζή, Βαρέα οχήματα
- Πρωινή & Απογευματινή αιχμή
- 4 σκοποί μετακίνησης





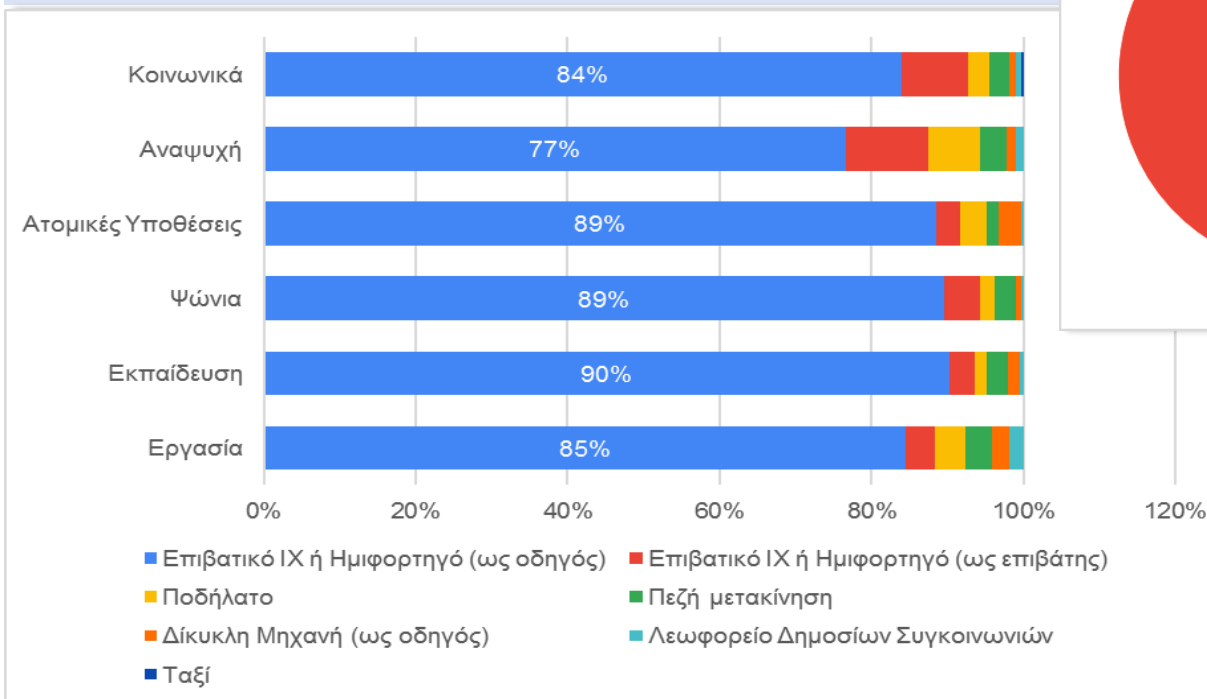
Καταγραφή της Άποψης των Πολιτών για την Κινητικότητα στην Ευρύτερη Αστική Περιοχή της Λευκωσίας

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

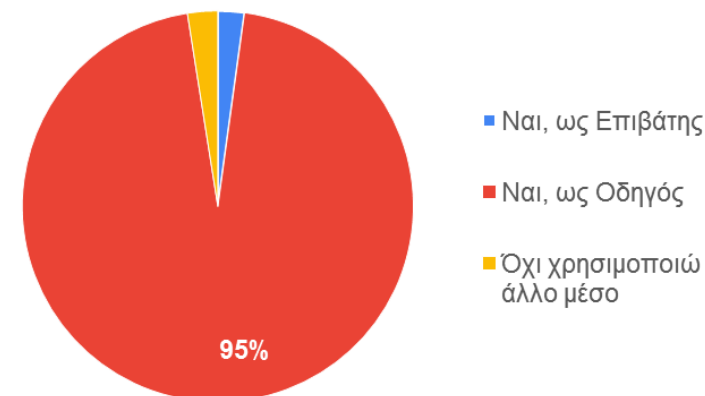


Η ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

ΚΥΡΙΟ μέσο μεταφοράς ανά σκοπό μετακίνησης

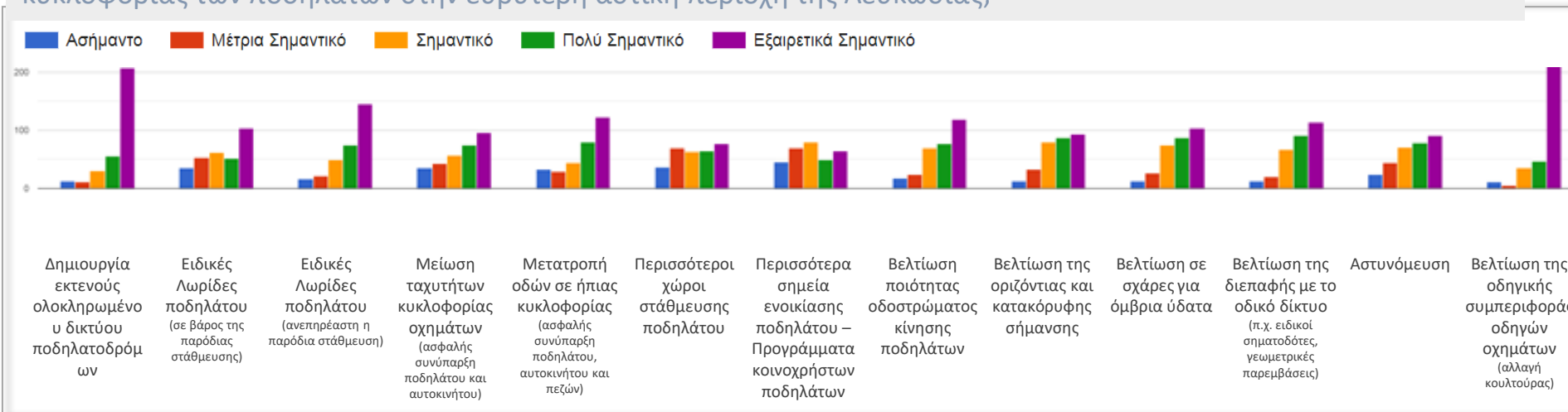


Χρήση Επιβατικού ΙΧ, Ημιφορτηγού ή Δίκυκλης Μηχανής (ως οδηγός ή επιβάτης)



ΧΡΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

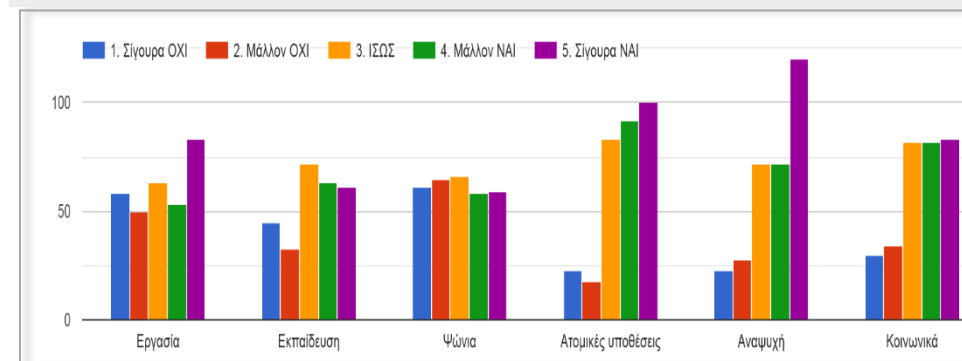
Ποια από τα παρακάτω μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες κυκλοφορίας των ποδηλάτων στην ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας;



Άλλα μέτρα που θεωρείτε σημαντικά:

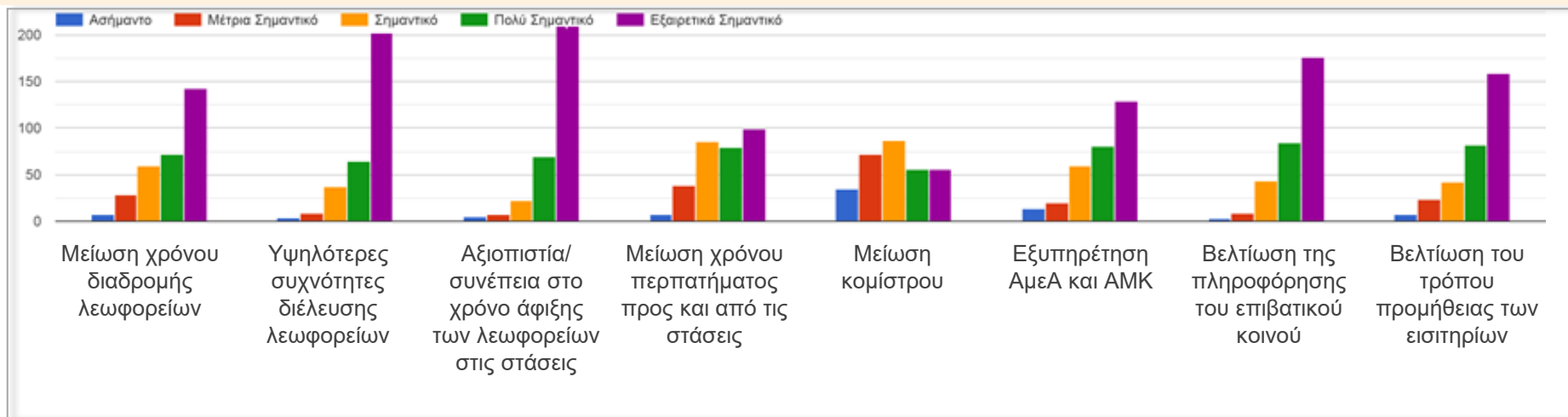
- Δεντροφυτεύσεις κατά μήκος οδών για φυσική σκίαση.
- Δημιουργία νέων γραμμικών πάρκων
- Προστατευμένες λωρίδες ποδηλάτου για μεγαλύτερη ασφάλεια από την κυκλοφορία
- Υποδομές ντους στους χώρους εργασίας.
- Αντικίνητρα για μείωση χρήσης ΙΧ.

Αν γίνουν σημαντικές παρεμβάσεις βελτίωσης των συνθηκών κυκλοφορίας ποδηλάτων στην ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας, θα αυξάνετε τη χρήση ποδηλάτου και για ποιον σκοπό μετακίνησης κάθε φορά;

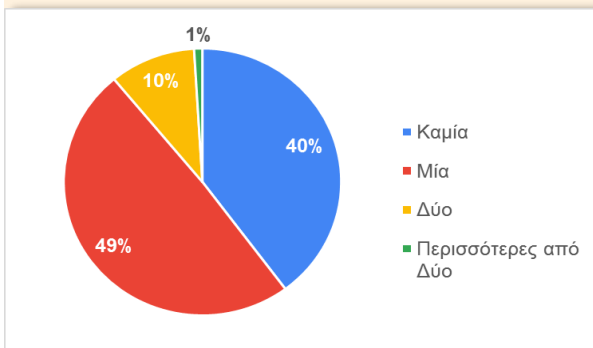


ΧΡΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

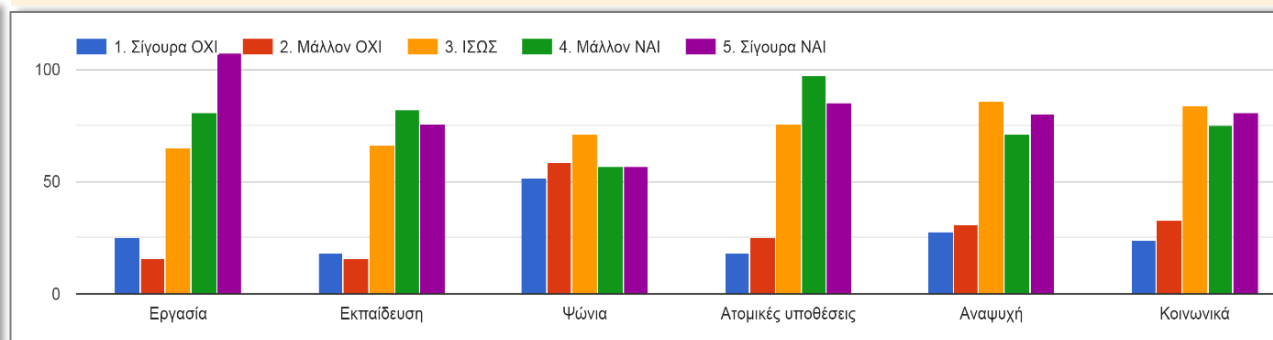
Ποια από τα παρακάτω μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν ώστε να βελτιωθεί το σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών στην ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας;



Αριθμός μετεπιβιβάσεων που θεωρείτε αποδεκτό κατά την μετακίνηση σας.

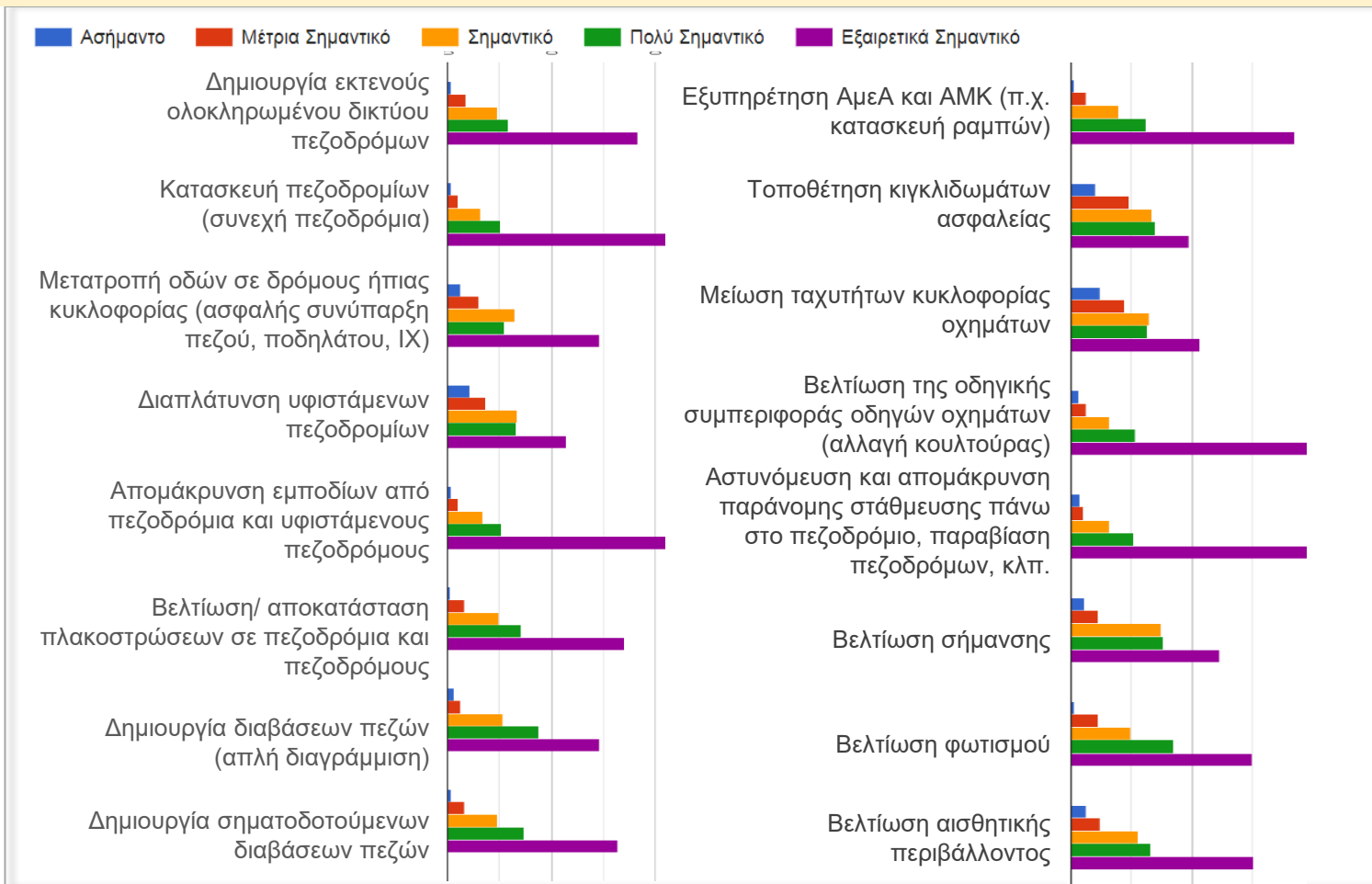


Αν γίνουν σημαντικές παρεμβάσεις βελτίωσης του συστήματος Δημοσίων Συγκοινωνιών στην ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας, θα αυξάνατε τη χρήση του;



ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ

Ποια από τα παρακάτω μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες "πεζής μετακίνησης" στην ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας;

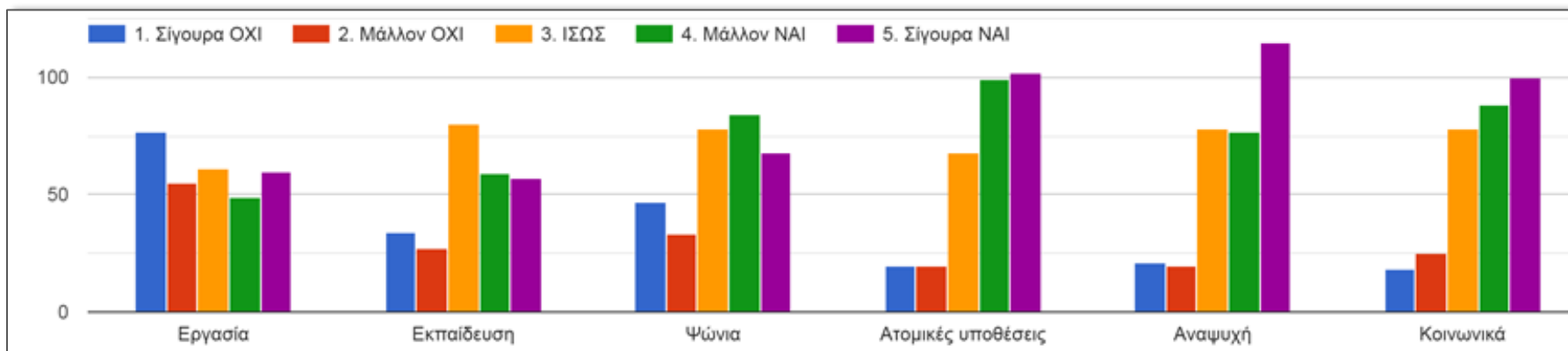


Άλλα μέτρα που θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν:

- Φυσική σκίαση (δέντρα)
- Τεχνητή σκίαση

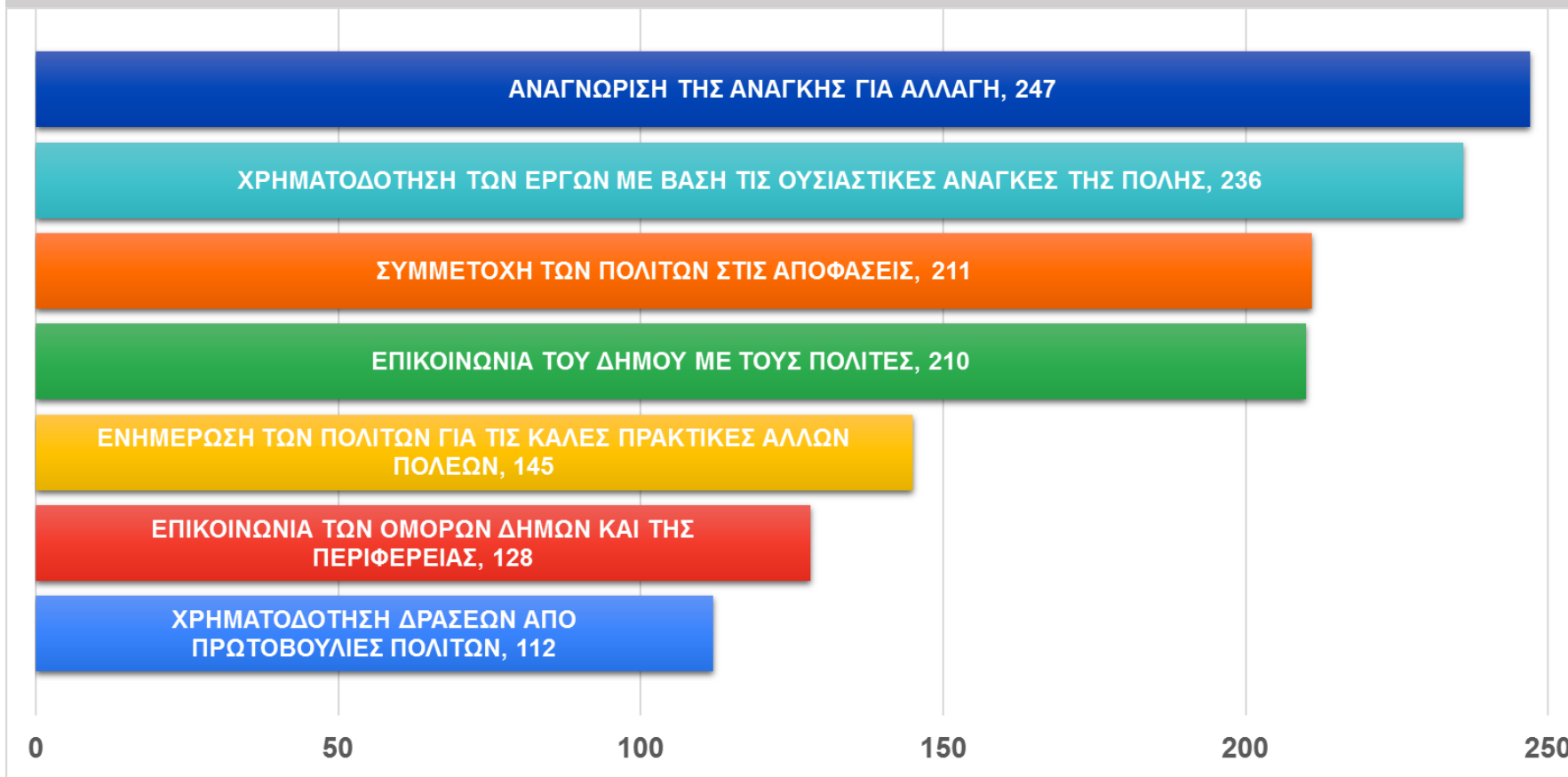
ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ

Αν γίνουν σημαντικές παρεμβάσεις βελτίωσης των συνθηκών "πεζής μετακίνησης" στην ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας, θα αυξάνατε την "πεζή μετακίνηση" σας;



ΟΙ ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ ΣΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Με ποιον τρόπο πιστεύετε ότι θα έχουμε την πόλη που θέλουμε;
Καλύτερη ή αυξημένη.....



Παράθυρο Ευκαιρίας

- Για την προώθηση των παραπάνω δράσεων απαιτείται ένα Νέο Στρατηγικό Σχέδιο Δράσης υπό το συνολικό πρίσμα των κατευθυντήριων γραμμών της βιώσιμης κινητικότητας
- Η διαδικτυακή έρευνα δείχνει μια βασική ανάγκη των πολιτών για αλλαγή
- Υπάρχουν διαθέσιμα χρηματοδοτικά πρωτόκολα για άμεσες παρεμβάσεις
- Η οικονομική κρίση της προηγούμενης δεκαετίας, η Πανδημία και πρόσφατα η ενεργειακή κρίση δημιουργούν μια νέα κανονικότητα διαδοχικών κρίσεων, στην οποία καλούμαστε να ανταποκριθούμε στρατηγικά αλλά και επιχειρησιακά.
- Το ΣΒΑΚ δεν είναι απλά ένα στρατηγικό σχέδιο – είναι ένα σύστημα εκπαίδευσης και διαχείρισης αλλαγής για την αστική κινητικότητα και την αστική ανάπτυξη των επόμενων δεκαετιών



*Ευχαριστώ πολύ για
την προσοχή σας!*



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ,
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ



ΤΜΗΜΑ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ



ΚΑΛΩΣ
ΒΙΩΣΙΜΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

