

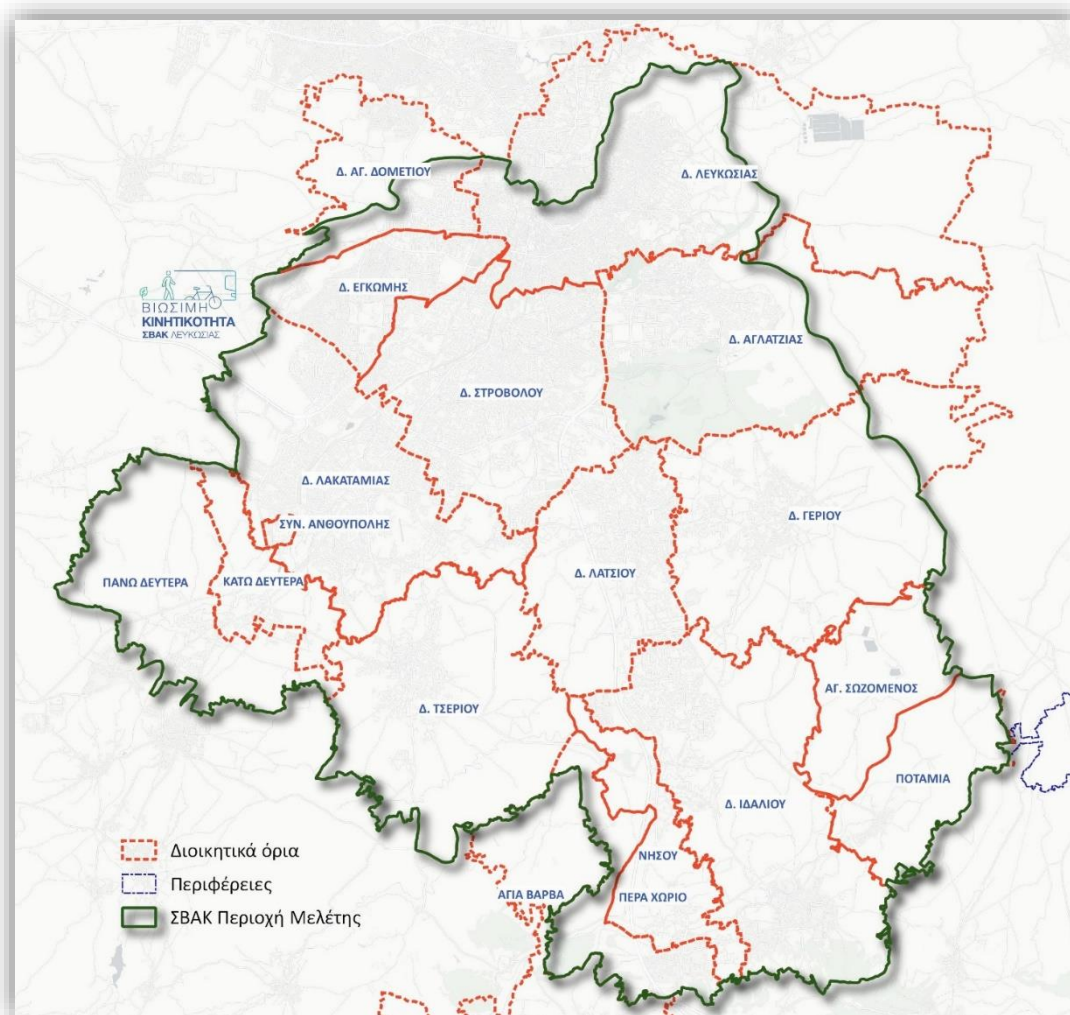


2^η Δημόσια Διαβούλευση – Παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην Μητροπολιτική περιοχή ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

24 Ιανουαρίου 2023

Α. Μπιζάκης, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ (ΠΜ)





Δημογραφικά & Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά

Κοινωνικο-οικονομική ανάλυση των διοικητικών περιοχών
εντός της περιοχής μελέτης

Δημογραφικά χαρακτηριστικά (1/2)

| 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 Ιδαίου | 5.834 | 10.466 | 79 |
| 13 | Ποταμιά | 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.
 - ❑ Είσοδος της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2004, Ευρωπαίοι πολίτες στη χώρα.
- Δήμοι με τον μεγαλύτερο πληθυσμό (έτος 2011):
 - ❑ Δήμος Στροβόλου (67.904 κάτοικοι)
 - ❑ Δήμος Λευκωσίας (55.014 κάτοικοι)
 - ❑ Δήμος Λακατάμιας (38.345 κάτοικοι)
- μικρότερες πληθυσμιακά περιοχές (έτος 2011):
 - ❑ περιοχή Αγίου Σωζόμενου (11 κάτοικοι)
 - ❑ περιοχή Ποταμιάς (505 κάτοικοι)

Επαρχία Λευκωσίας (έτος 2021)
351.600 άτομα, το 38% στον
συνολικό πληθυσμό της Κύπρου

Δημογραφικά Χαρακτηριστικά (2/2)



- Ο πληθυσμός των τριών μεγάλων Δήμων (Στροβόλου, Λευκωσίας, Λακατάμιας), αποτελεί το **60%** του συνολικού πληθυσμού της ΠΜ. Οι Δήμοι αυτοί βρίσκονται κοντά στο κέντρο της ΠΜ.
- Οι περιοχές στα άκρα της ΠΜ (συνοικισμός Ανθούπολης, Πάνω Δευτερά) κατέχουν **μικρό ποσοστό του συνολικού πληθυσμού** (0.66% και 1.04% αντίστοιχα).
- 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%**.
- Στην **επαρχία Λευκωσίας**, το 2021, απογράφηκαν **351.600 άτομα** που αποτελούν ποσοστό **38%** στον συνολικό πληθυσμό της νήσου Κύπρου. Στην **επαρχία Λεμεσού 258.900 (28%)**, στην **επαρχία Λάρνακας 154.200 (17%)**, στην **επαρχία Πάφου 101.900 (11%)** και στην **επαρχία Αμμοχώστου 51.500 (6%)**.
- Ποσοστό **48,6%** του πληθυσμού είναι **άντρες** και **51,4%** **γυναίκες**.

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.
- Ανάλογες τάσεις μείωσης παρατηρούνται σε όλες τις επιμέρους διοικητικές περιοχές της ΠΜ

Απασχόληση

| A/A | Διοικητική περιοχή | Εργαζόμενοι | Ανεργοί |
|--------|------------------------|---------------|--------------|
| 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% |

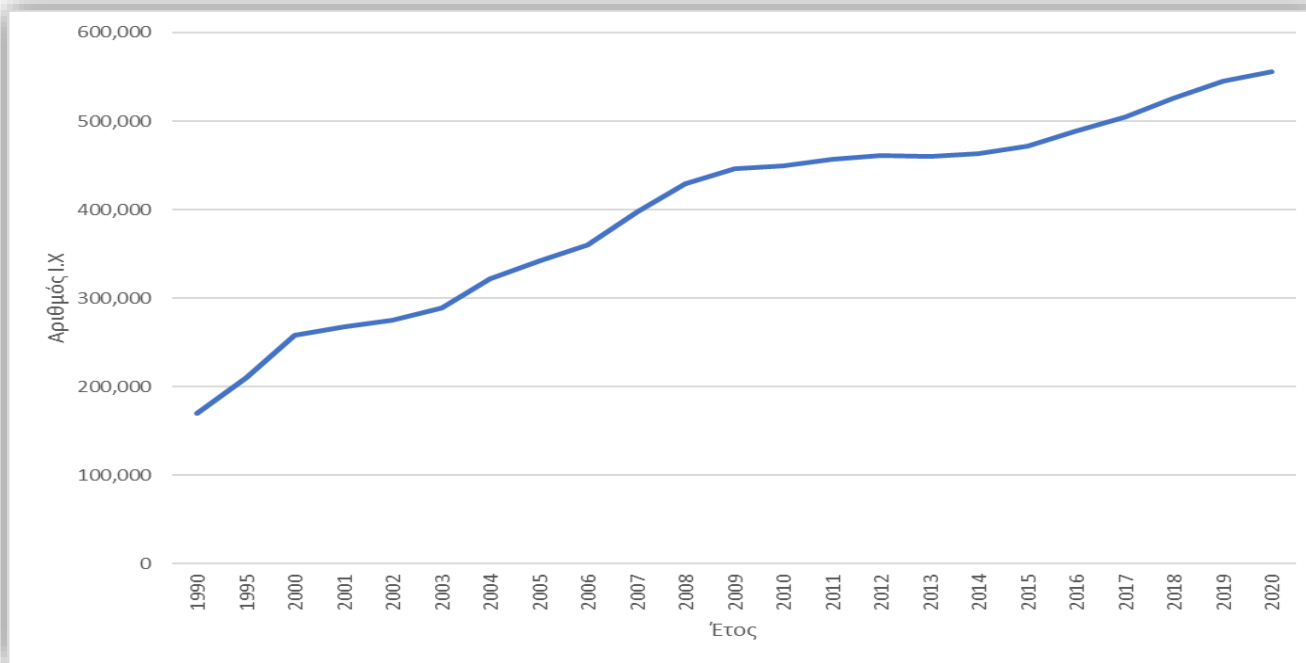
- Το ποσοστό απασχόλησης συνολικά στην ΠΜ είναι **91,02%** και το ποσοστό ανεργίας ήταν **8,98%**.
- Το **υψηλότερο ποσοστό απασχόλησης** παρατηρείται στο Δήμο Έγκωμης (**93,65%**).
- Το **υψηλότερο ποσοστό ανεργίας** καταγράφηκε στον Συνοικισμό Ανθούπολης (**16,09%**).
- Όπως φαίνεται και στον πίνακα παρακάτω, γενικά η οικονομία της Κύπρου στηρίζεται **κυρίως στον τριτογενή τομέα** (εμπόριο, υπηρεσίες, διοίκηση), ο οποίος συμμετέχει στο Εθνικό ΑΕΠ σε ποσοστό περίπου 76%-86%. Στον δευτερογενή τομέα παρατηρείται τα τελευταία χρόνια μείωση της απασχόλησης κυρίως εξαιτίας του ότι η οικονομική κρίση επηρέασε σημαντικά τον κλάδο των κατασκευών. Ο βαθμός απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα κατέχει διαχρονικά πολύ μικρό ποσοστό και διαρκώς μειούμενο.

| 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 αυτοκινήτων

- Σύμφωνα με τα στοιχεία του διαγράμματος της ιδιοκτησίας Ι.Χ σε εθνικό επίπεδο ανά έτος, παρατηρείται συνεχής αύξηση του αριθμού Ι.Χ και χρήσης μηχανοκίνητων οχημάτων με την πάροδο των ετών
- Τα τελευταία χρόνια, η **Κυβέρνηση** κάνει σημαντικές προσπάθειες αναβάθμισης στο σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών προκειμένου να προωθήσει την βιώσιμη κινητικότητα.



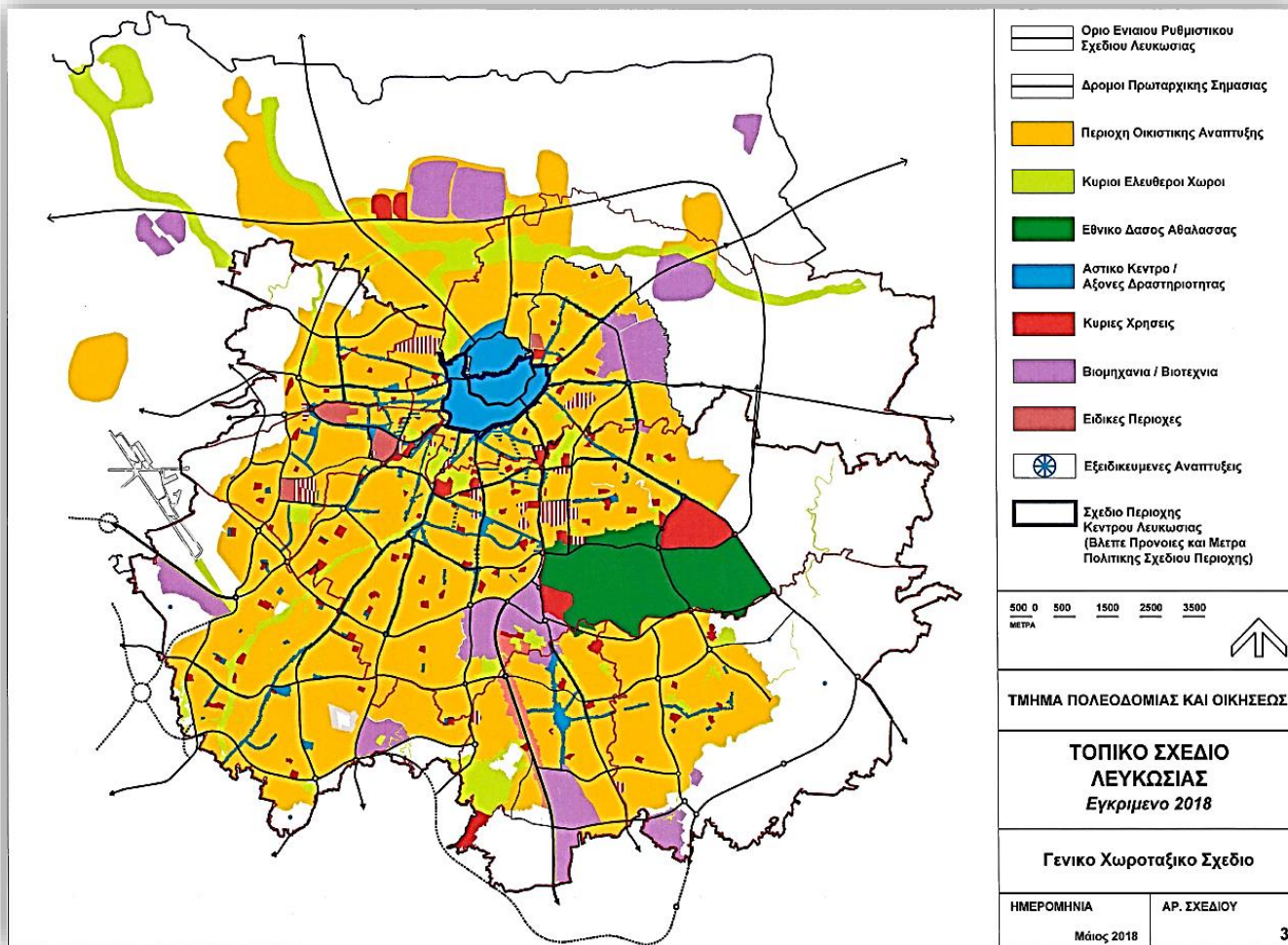
Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία
Κύπρου



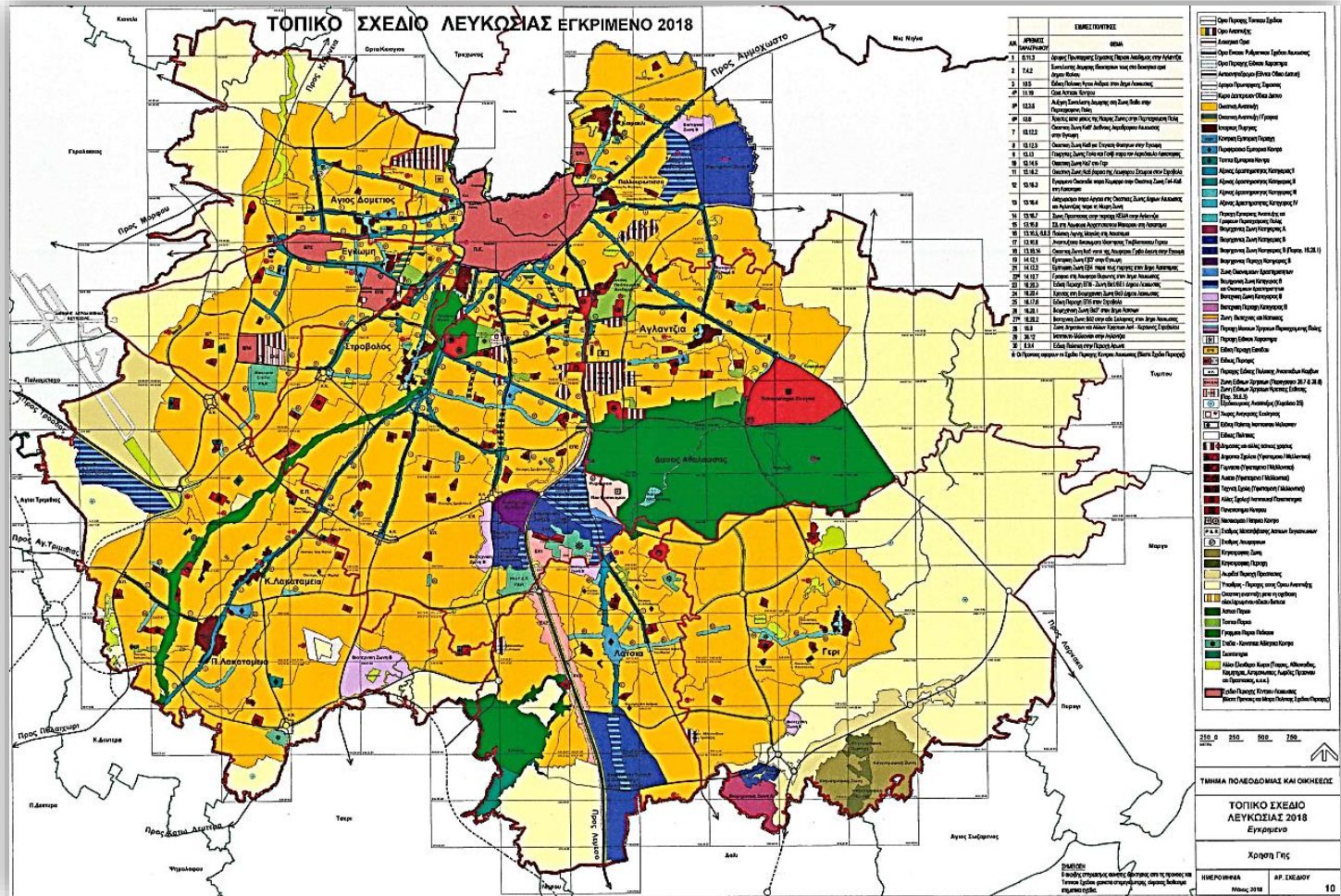
Χωροταξικά & πολεοδομικά χαρακτηριστικά

Ανασκόπηση πολεοδομικού σχεδιασμού στην περιοχή
μελέτης

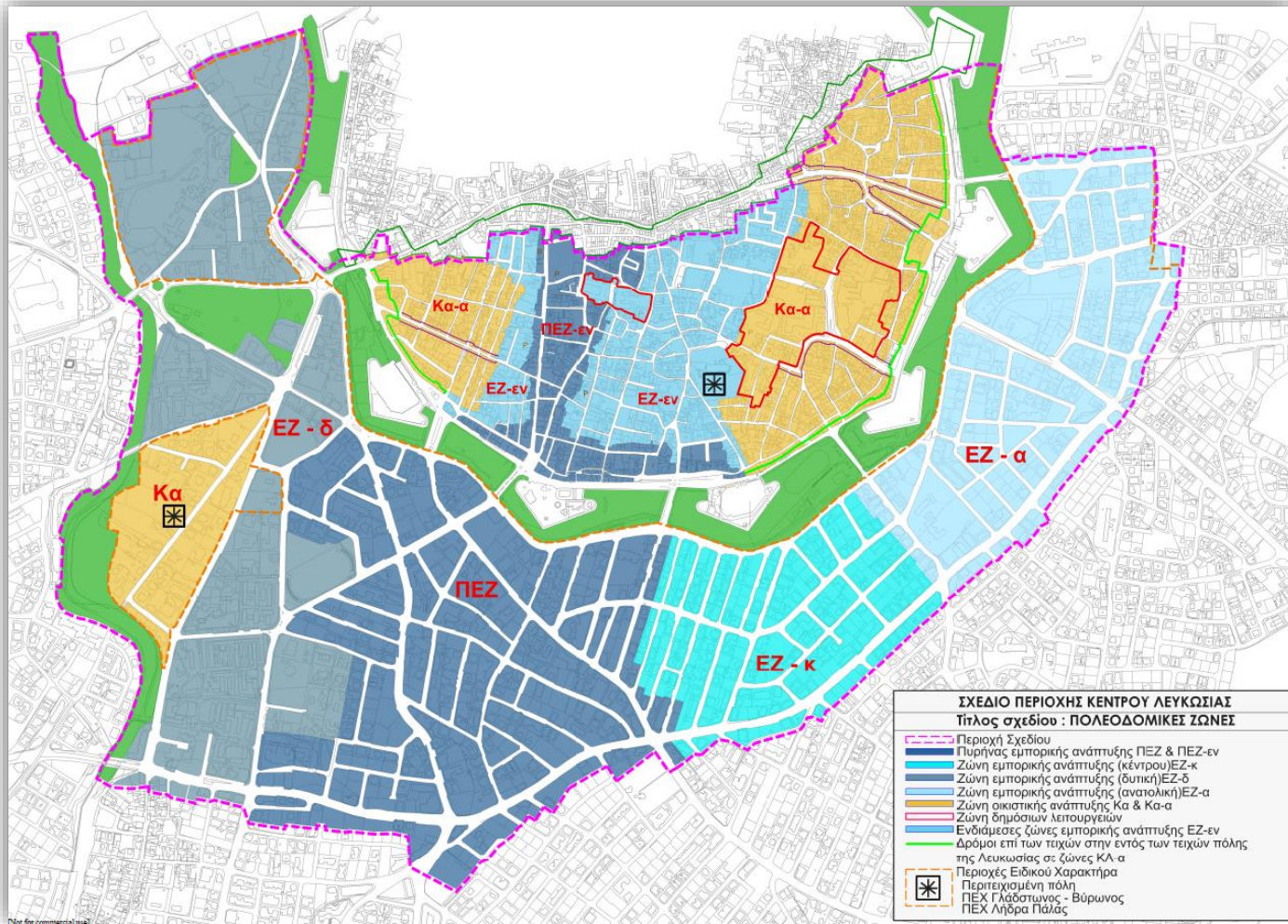
Γενικό Χωροταξικό Σχέδιο (Περιοχή Λευκωσίας)



Χρήσεις Γης (Περιοχή Λευκωσίας)



Πολεοδομικές Ζώνες (Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λευκωσίας)



Ο υφιστάμενος πολεοδομικός σχεδιασμός (1/3)

Το μοντέλο ανάπτυξης της πόλης της Λευκωσίας ακολουθεί το τυπικό υπόδειγμα των περισσότερων πόλεων ίδιας κλίμακας (μεσαίου μεγέθους) στην Κύπρο και την Ελλάδα: 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: **κυρίως με την κυκλοφοριακή επιβάρυνση της κεντρικής περιοχής της πόλης από ιδιωτικά μηχανοκίνητα μεταφορικά μέσα.**

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.

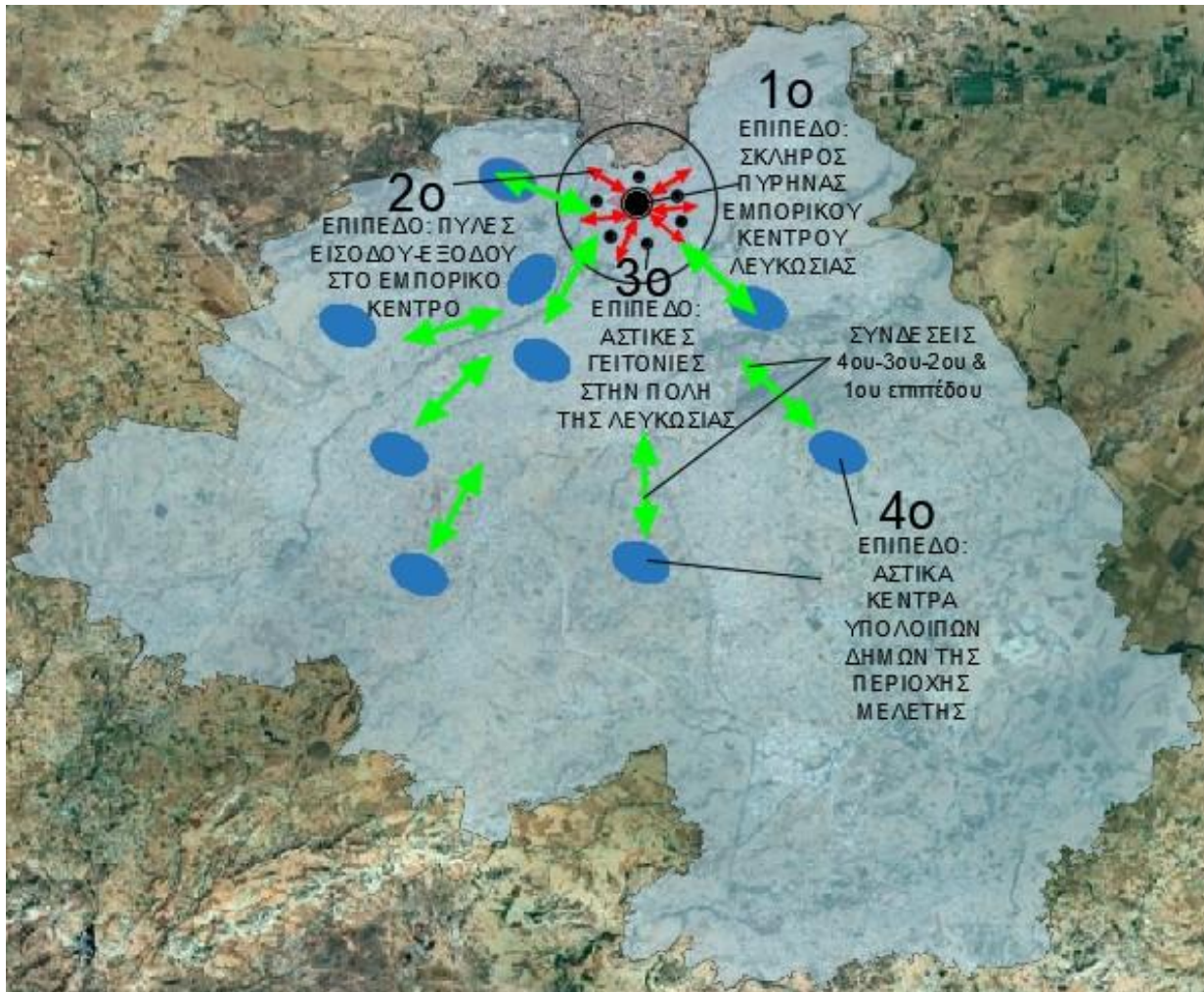
Ο υφιστάμενος πολεοδομικός σχεδιασμός (2/3)

Η περιοχή του **σκληρού πυρήνα του εμπορικού κέντρου της Λευκωσίας** περικλείει μεγάλο αριθμό χρήσεων κεντρικών λειτουργιών όπως χρήσεις δημόσιου, εμπορικού και ψυχαγωγικού ενδιαφέροντος καθώς και τμήματα όπου κυριαρχεί η κατοικία.

Στο εμπορικό κέντρο της Λευκωσίας και στον αστικό ιστό στην περίμετρό του, παρατηρείται έλλειψη ενός ολιστικού αστικού σχεδιασμού, ενώ αντίθετα έχουν υλοποιηθεί αρκετές τοπικές αναπλάσεις του δημοσίου χώρου εξωραϊστικού χαρακτήρα, μάλιστα σε αρκετές περιπτώσεις μεγάλης εμβέλειας.

Κύριο στοιχείο αναφοράς του εμπορικού κέντρου της πόλης της Λευκωσίας **αποτελεί η Πλατεία Ελευθερίας και οι πεζόδρομοι που «αρθρώνονται» σε αυτήν (πχ. οδοί Λήδρας, Σόλωνος, κ.α),** όπου υπάρχει σημαντική συγκέντρωση εμπορικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, στοιχείο που εντείνει την ελκυστικότητα της περιοχής.

Τα τέσσερα (4) χωρικά επίπεδα διάρθρωσης της ΠΜ (3/3)



Ο υφιστάμενος πολεοδομικός σχεδιασμός (3/3)

4 ΧΩΡΙΚΑ ΕΠΙΠΕΔΑ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΜ:

- **1^ο Επίπεδο:** Εσωτερική περιοχή του εμπορικού κέντρου δηλ. του «σκληρού πυρήνα» κεντρικών λειτουργιών και δραστηριοτήτων της πόλης της Λευκωσίας. Η περιοχή του εμπορικού κέντρου της Λευκωσίας έχει περίμετρο 2,90 χλμ. περίπου και καλύπτει επιφάνεια 354 στρ. περίπου. Η περίμετρος του οριοθετείται από τις οδούς: **Στασίνου** (στα βόρεια)-**Κρήτης** (με μικρό τμήμα προέκτασης έως την οδό Ανδροκλέους στα δυτικά)-**Σπύρου Κυπριανού & Διγενή Ακρίτα** στα νοτιοανατολικά- **Θεμιστοκλή Δέρβη & Μενάνδρου** στα δυτικά-**Ευαγόρου** στα δυτικά.
- **2^ο Επίπεδο:** Πύλες εισόδου-εξόδου του «εμπορικού κέντρου» της πόλης της Λευκωσίας, δηλ. κυκλοφοριακοί κόμβοι του υπεραστικού οδικού δικτύου σύνδεσης από/προς άλλες περιοχές (πχ. στους οδούς Β1, Β9, Β16, Β17, Β18 και Β22) κ.α με τις οδούς που οριοθετούν την περίμετρο του εμπορικού κέντρου. Οι κυκλοφοριακοί κόμβοι στις πύλες του εμπορικού κέντρου χρησιμοποιούνται σε καθημερινή σχεδόν βάση από επισκέπτες για την πρόσβαση στις κεντρικές λειτουργίες της πόλης της Λευκωσίας (εμπόριο, αναψυχή, υπηρεσίες) αλλά και σε άλλα περικεντρικά σημεία με σκοπό την εργασία, την εκπαίδευση κλπ.
- **3^ο επίπεδο:** Αστικές γειτονιές της πόλης της Λευκωσίας.
- **4^ο επίπεδο:** Αστικά κέντρα άλλων Δήμων της ΠΜ (πχ. Στροβόλου, Έγκωμης, Αγλαντζιάς, Αγίου Δομέτιου, κλπ).

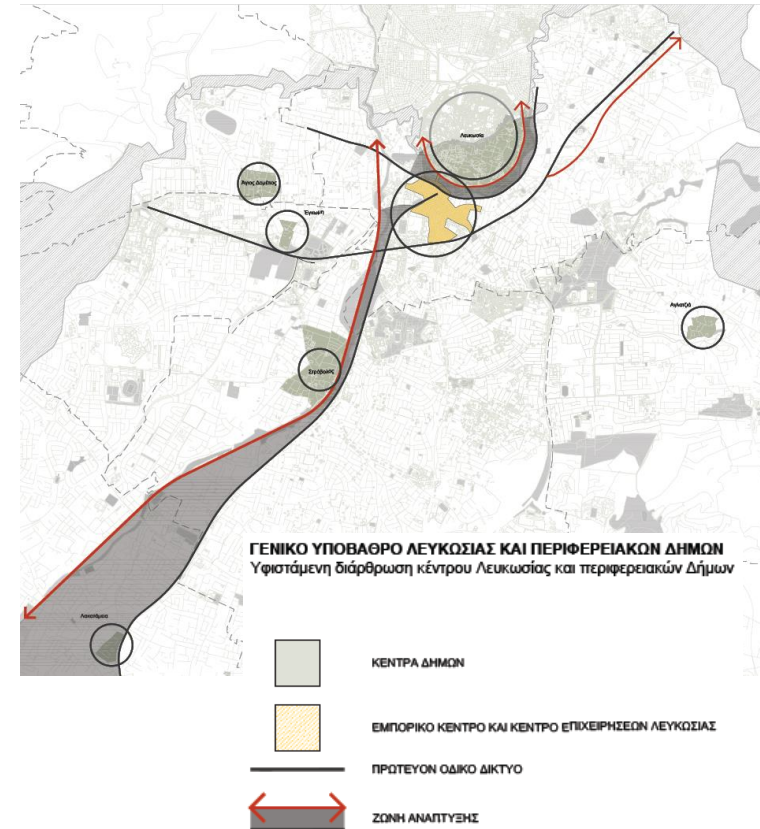


Φαινόμενα υποβάθμισης στην περιοχή μελέτης ως αποτέλεσμα της αστικής διάχυσης

Παρουσίαση αρνητικών επιπτώσεων

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.



ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΥΣΗΣ – ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ

Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις

Ανορθολογική έως
αλόγιστη
εκμετάλλευση των
εδαφικών πόρων

Υποβάθμιση –
Αλλοιώσεις
περιαστικού &
εξωαστικού τοπίου

Αύξηση απαιτήσεων
ενεργειακής
κατανάλωσης κυρίως
στον τομέα των
μετακινήσεων

Κοινωνικές Επιπτώσεις

Απειλή της
κοινωνικής συνοχής

Υποβάθμιση των
κεντρικών περιοχών

Κοινωνικός
διαχωρισμός του
κέντρου & των
προαστίων

Επιβάρυνση της
ανθρώπινης, ψυχικής
υγείας

Οικονομικές Επιπτώσεις

Οικονομικά
"ασύμφορα"
επεκτεινόμενη πόλη

Αρνητική οικονομική
επίδραση στα
δημόσια οικονομικά

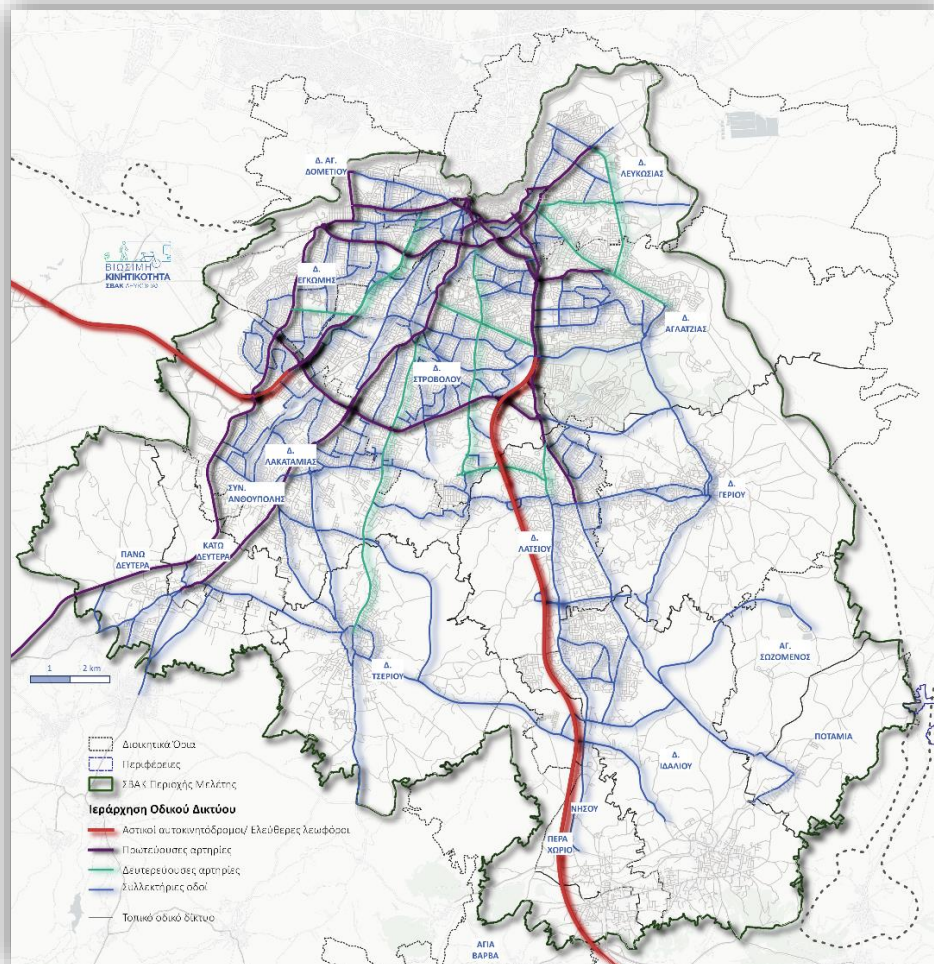


Οδικό δίκτυο και Κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά

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

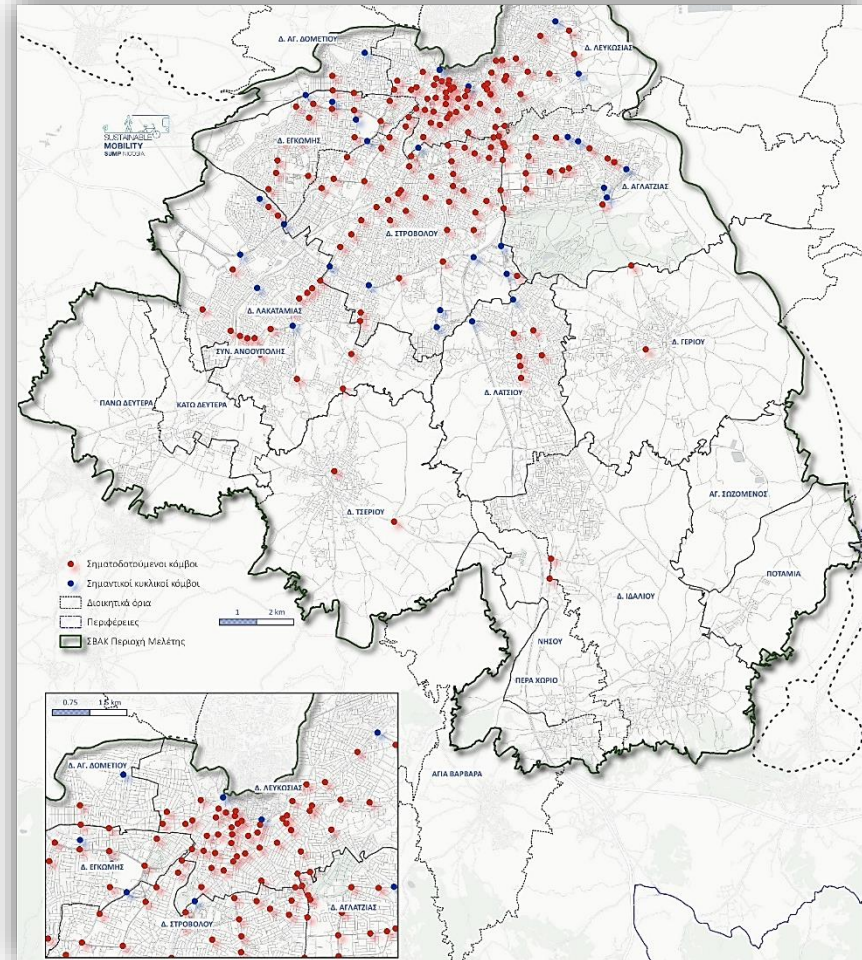


- Αυτοκινητόδρομοι/Ελ. Λεωφόροι:** (κόκκινο χρώμα)
- Πρωτεύουσες Αρτηρίες** (μωβ χρώμα)
- Δευτερεύουσες Αρτηρίες** (πράσινο χρώμα)
- Συλλεκτήριες οδοί** (μπλε χρώμα)
- Τοπικές οδοί** (Γκρι χρώμα)

| 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, για τους οποίους συλλέχθηκαν τα προγράμματα σηματοδότησης και τα σκαριφήματα των κόμβων. 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

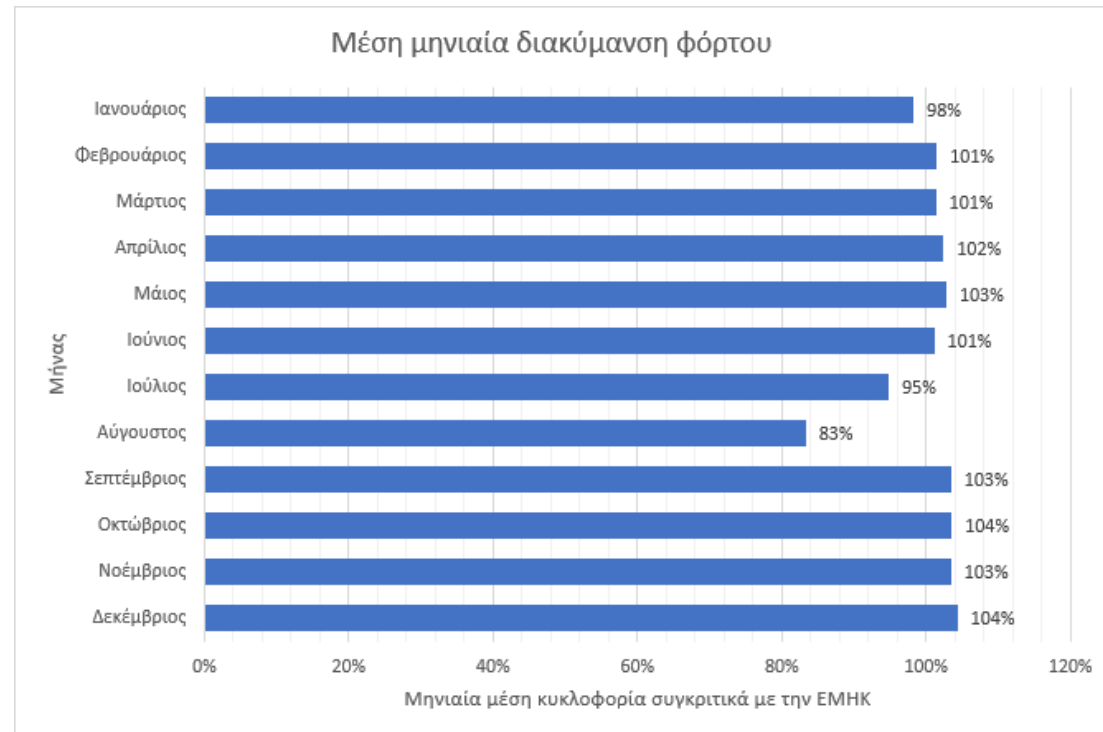
| | Σταθμός | ΕΜΗΚ (οχήματα) | ΕΜΚΚ (οχήματα) |
|------|------------|----------------|----------------|
| 1001 | Ελαιώνων | 15,289 | 17,513 |
| 1002 | Στροβόλου | 33,041 | 36,502 |
| 1004 | Σέβερη | 20,078 | 23,490 |
| 1005 | Νίκης | 20,136 | 22,553 |
| 1006 | Προδρόμου | 10,754 | 12,735 |
| 1007 | Χατζηιωσήφ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

- Κυκλοφοριακά δεδομένα από ΔΙΑΥΛΟ με αυτόματους ανιχνευτές κυκλοφορίας του πρωτεύοντος οδικού δικτύου και των αυτοκινητοδρόμων της Λευκωσίας. Επιλέχθηκαν **9 σημεία** με δεδομένα του 2019 για πληρότητα και αντιπροσωπευτικότητα, λόγω πανδημίας
- Υπολογισμός Ετήσιας Μέσης Ημερήσιας Κυκλοφορίας (ΕΜΗΚ) και της Ετήσιας Μέσης Καθημερινής Κυκλοφορίας (ΕΜΚΚ) για τους 9 σταθμούς. Η ΕΜΗΚ υπολογίζεται για κάθε διατομή στην τοποθεσία του σταθμού εκτιμώντας την ημερήσια κυκλοφορία της μέσης ημέρας του χρόνου. Η ΕΜΚΚ υπολογίζεται σε κάθε διατομή, εκτιμώντας την ημερήσια κυκλοφορία της μέσης καθημερινής (Δευτέρα με Παρασκευή) εξαιρώντας τις αργίες.

Διακύμανση του κυκλοφοριακού φόρτου

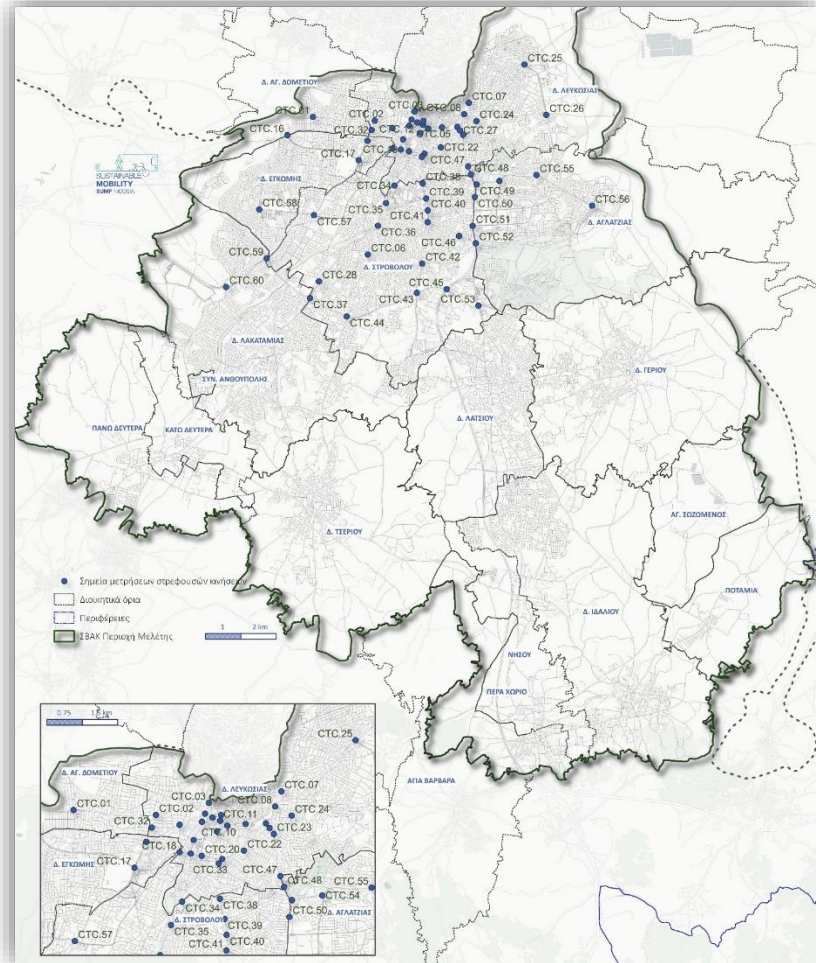
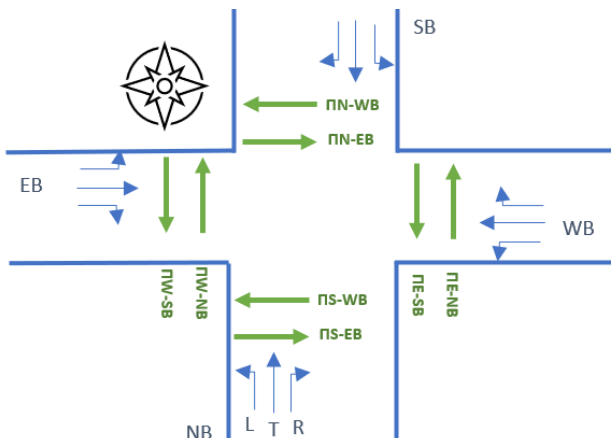
- Από τη διακύμανση του ημερήσιου φόρτου ανά μέρα της εβδομάδας παρατηρείται ότι ο φόρτος τις καθημερινές είναι μεγαλύτερος από αυτόν του Σαββάτου και της Κυριακής, με την Παρασκευή να παρουσιάζει τα μεγαλύτερα νούμερα φόρτου σε όλους τους σταθμούς. Το Σάββατο έχει μεγαλύτερο φόρτο συγκριτικά με την Κυριακή. Στην περίπτωση του σταθμού επί της Λεωφ. Μακαρίου ο φόρτος του Σαββάτου είναι μεγαλύτερος από τον μέσο φόρτο της Δευτέρας και της Τρίτης και της Τετάρτης, γεγονός που δικαιολογείται βάσει του εμπορικού χαρακτήρα της οδού.

- Οι μήνες του καλοκαιριού και ο Ιανουάριος έχουν μικρότερο φόρτο σε σχέση με τον μέσο όρο καθώς αποτελούν περιόδους που οι εργαζόμενοι είναι σε διακοπές.



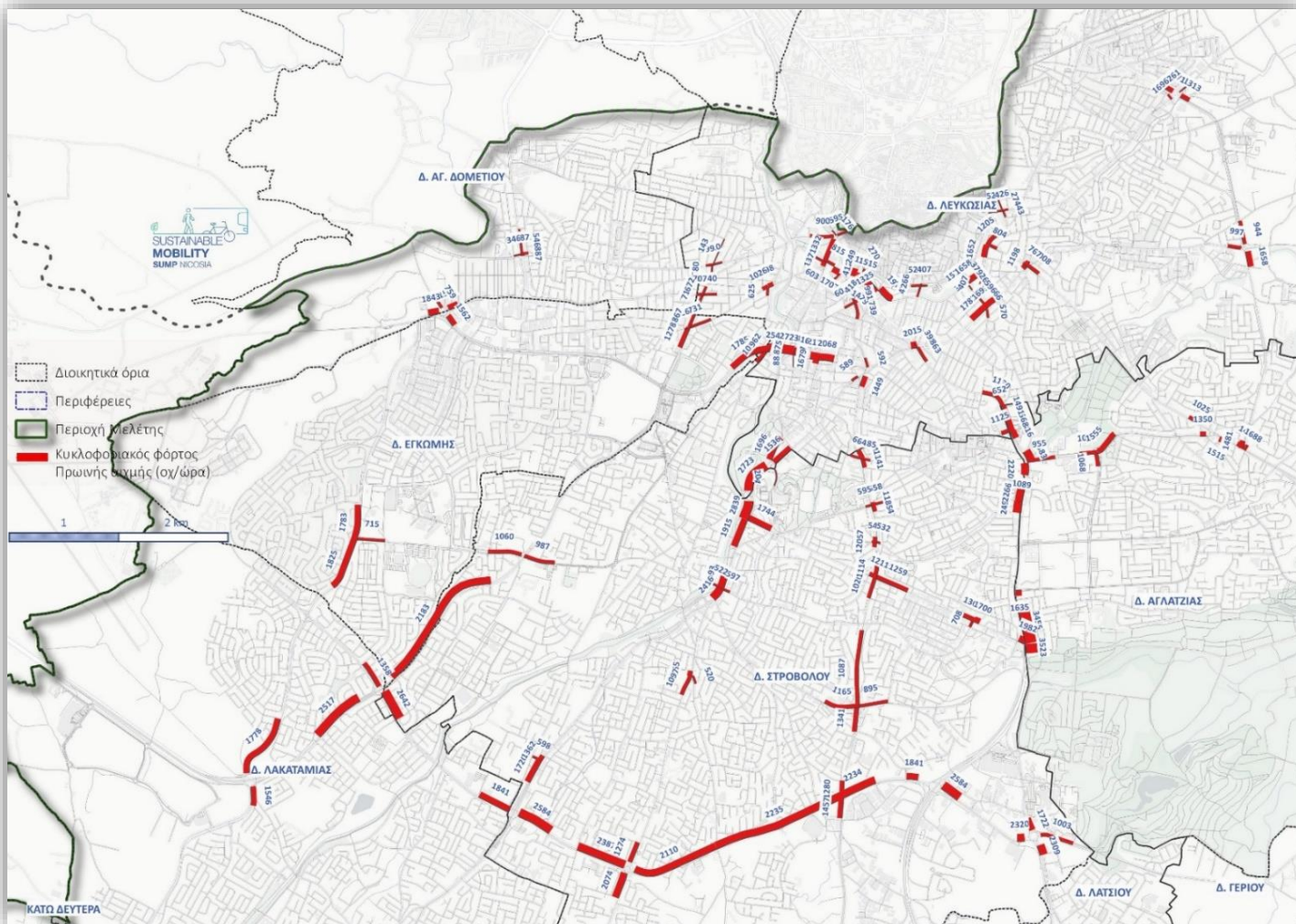
Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων

- Οι μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων διεξήχθησαν από τη **01/03/2022** μέχρι τη **01/04/2022**, κατά τη διάρκεια **τυπικών καθημερινών ημερών** (Δευτέρα με Πέμπτη) σε **60 διασταυρώσεις**. Οι περίοδοι που μετρήθηκαν είναι η **πρωινή** και η **απογευματινή αιχμή**, 07:00-09:00 και 15:30-17:30 αντίστοιχα.



Κυκλοφοριακός φόρτος από μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων

Πρωινής ώρας αιχμής (οχ/ώρα)

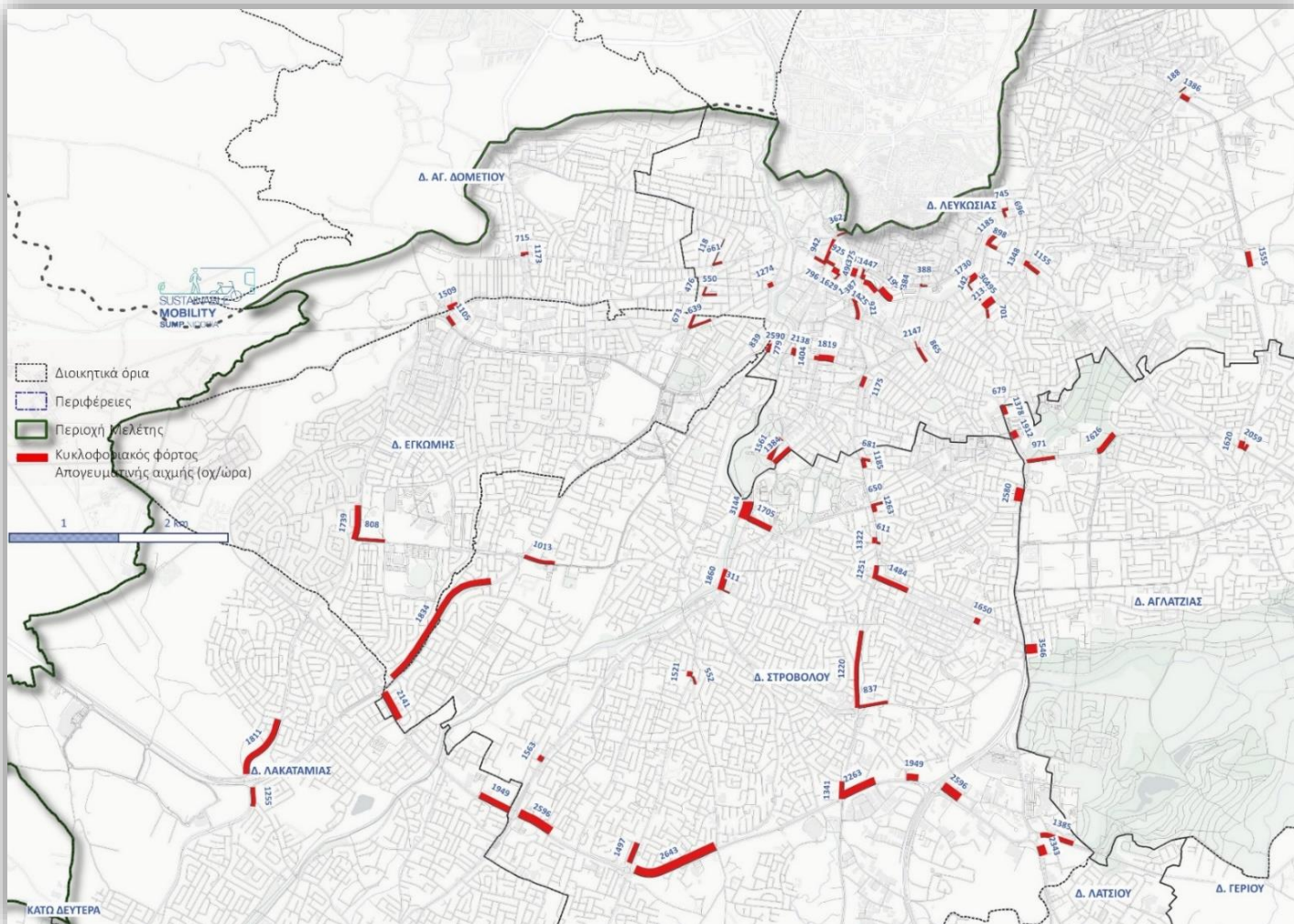


Παρουσιάζονται οι μετρημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι την πρωινή ώρα αιχμής ανά διατομή σε όλα τα σημεία των μετρήσεων.

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

Κυκλοφοριακός φόρτος από μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων

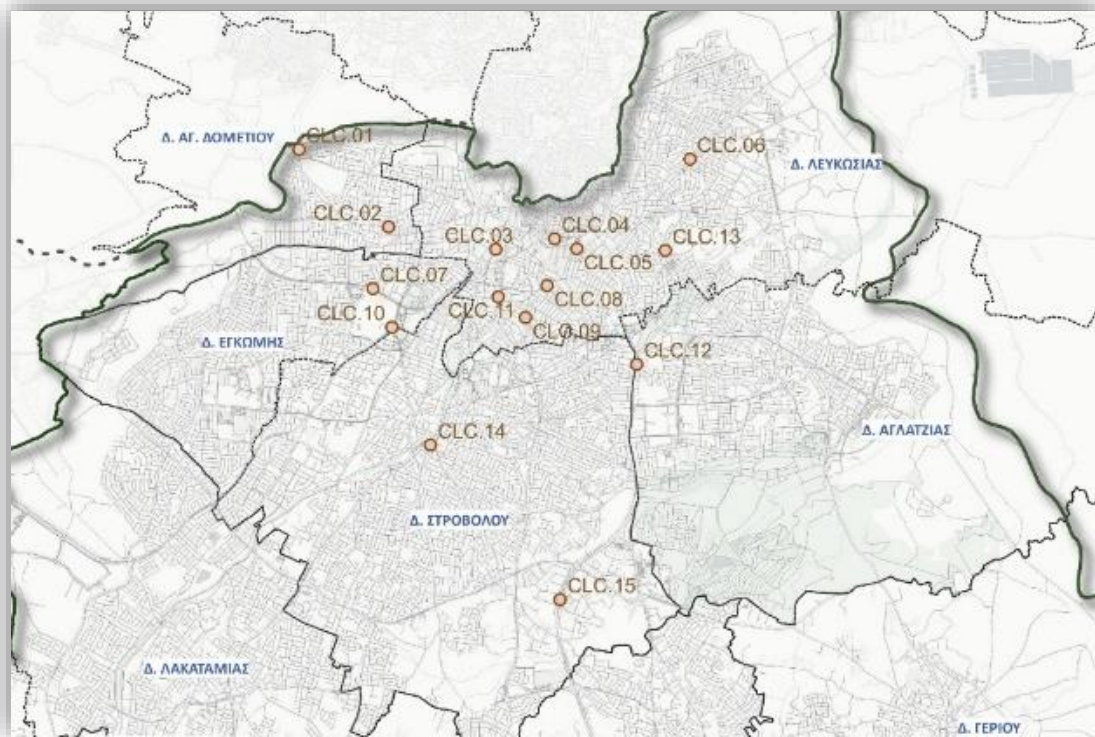
Απογευματινής ώρας αιχμής (οχ/ώρα)



Παρουσιάζονται οι μετρημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι την απογευματινή ώρα αιχμής 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.

Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας σε οδικά τμήματα



➤ Οι μετρήσεις φόρτων διατομών διεξήχθησαν από 14/03/2022 με 05/04/2022 σε καθημερινές ημέρες (Δευτέρα με Πέμπτη) σε 15 τοποθεσίες για 14 ώρες (06:00-20:00). Σε κάθε διατομή οι παρακάτω κατηγορίες καταμετρήθηκαν:

- Πεζοί
- Ποδήλατα
- Μοτοσυκλέτες
- Ι.Χ.
- Ταξί
- Λεωφορεία
- Βαρέα οχήματα

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

Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης κυκλοφορίας σε οδικά τμήματα

| Κωδικός | Περιγραφή | Κυκλοφοριακός Φόρτος 14 ωρών (οχήματα) | Πρωινή Αιχμή – Ποσοστιαία Κατανομή Οχημάτων | | | | | | | |
|---------|-------------------------------|--|---|----------|----------------|----------------------|-----------|----------------|--------------|------------|
| | | | Φόρτος Πρωινής Αιχμής (οχ/ώρα) | Μοτο/ώρα | Ποδήλατα / ώρα | Επιβατικά Ι.Χ. / ώρα | Ταξί/ ώρα | Λεωφορεία/ ώρα | Φορτηγά/ ώρα | Πεζοί/ ώρα |
| CLC 01 | Δημοκρατίας | 8.033 | 510 | 1.96% | 0.39% | 94.12% | 0.78% | 1.57% | 1.18% | 5 |
| CLC 02 | Γρ. Αυξεντίου | 10.381 | 750 | 2.80% | 0.53% | 94.93% | 0.40% | 0.80% | 0.53% | 8 |
| CLC 03 | Βύρωνος | 10.688 | 802 | 3.49% | 0.50% | 95.01% | 0.50% | 0.00% | 0.50% | 20 |
| CLC 04 | Παλαιολόγου | 5.781 | 503 | 2.98% | 0.40% | 94.83% | 0.60% | 0.40% | 0.80% | 9 |
| CLC 05 | Λεωφ. Στασίου | 19.027 | 1.511 | 1.65% | 0.20% | 95.76% | 0.93% | 0.79% | 0.66% | 8 |
| CLC 06 | Αγ Ανδρέου | 18.769 | 1.510 | 3.11% | 0.60% | 94.97% | 0.26% | 0.26% | 0.79% | 11 |
| CLC 07 | ΕΘΑ | 18.812 | 1.357 | 3.02% | 0.59% | 92.93% | 0.59% | 0.81% | 2.06% | 14 |
| CLC 08 | Λεωφ. Σπ. Κυπριανού | 21.473 | 1.725 | 1.22% | 0.41% | 97.28% | 0.23% | 0.35% | 0.52% | 17 |
| CLC 09 | Νίκης | 18.011 | 1.247 | 2.65% | 0.64% | 95.67% | 0.16% | 0.40% | 0.48% | 13 |
| CLC 10 | Αρχαγγέλου | 22.348 | 2.027 | 1.48% | 0.15% | 95.86% | 0.20% | 0.39% | 1.92% | 4 |
| CLC 11 | Σεβέρη | 18.332 | 1.492 | 3.22% | 0.60% | 94.57% | 0.20% | 0.67% | 0.74% | 8 |
| CLC 12 | Λεωφ Λεμεσού | 37.178 | 2.855 | 0.28% | 0.25% | 98.32% | 0.28% | 0.49% | 0.39% | 13 |
| CLC 13 | Λάρνακος | 21.299 | 1.646 | 0.79% | 0.43% | 97.81% | 0.24% | 0.30% | 0.43% | 9 |
| CLC 14 | Στροβόλου | 18.230 | 1.495 | 2.94% | 0.40% | 94.58% | 0.27% | 1.14% | 0.67% | 8 |
| CLC 15 | Αυτο/δromos Λευκωσίας Λεμεσού | 69.603 | 7.467 | 0.28% | 0.00% | 96.68% | 0.04% | 0.12% | 2.88% | 0 |

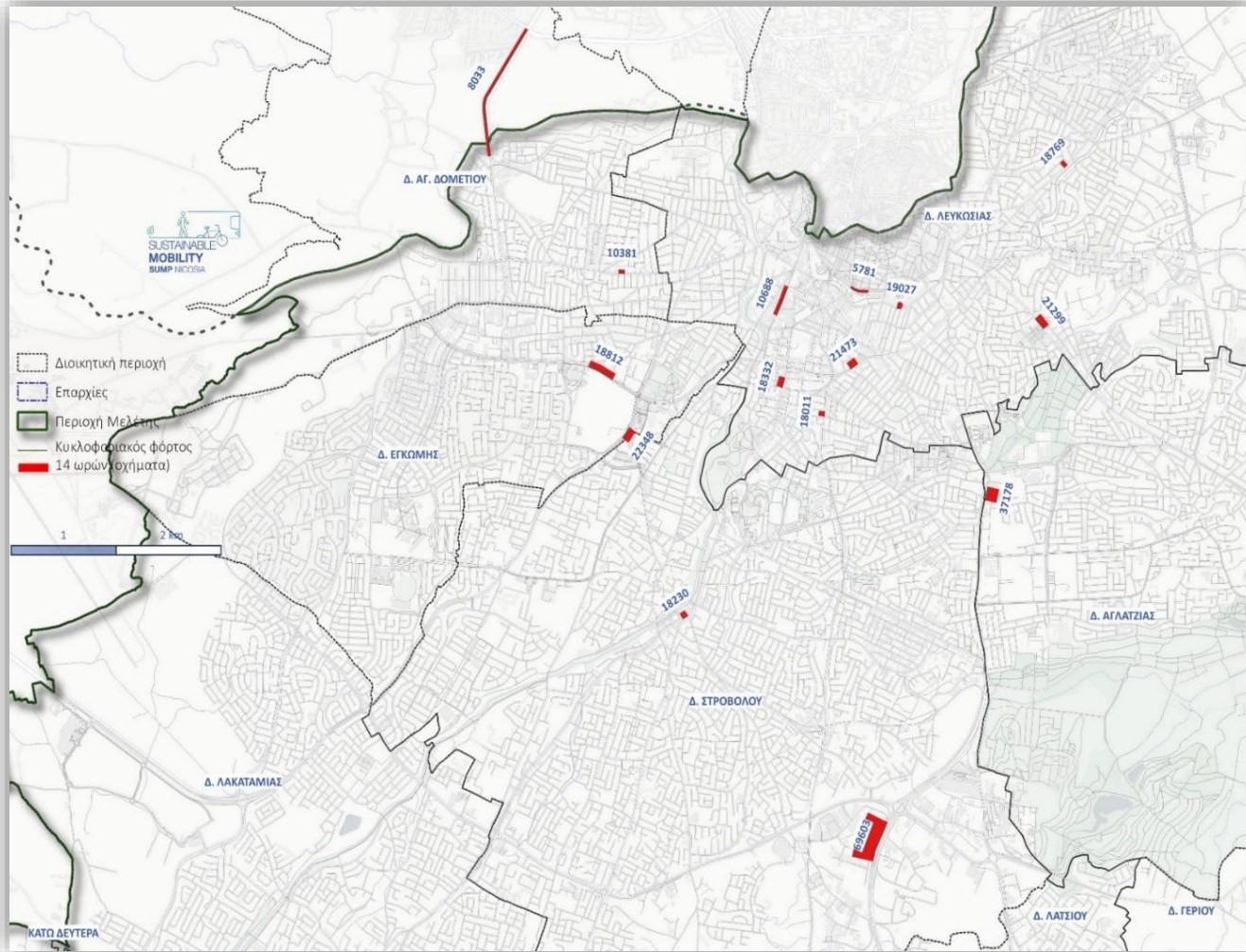
Συγκεντρωτικά Αποτελέσματα από την Ποσοστιαία Κατανομή Οχημάτων των μετρήσεων της σύνθεσης της κυκλοφορίας σε 15 οδικά τμήματα :

- Ποδήλατα: <1%
- Μοτοσυκλέτες: 1-5%
- Ι.Χ.:94-98%
- Ταξί: <1%
- Λεωφορεία: <2%
- Βαρέα οχήματα: <3%

Πεζοί: Χαμηλοί φόρτοι

| Κωδικός | Περιγραφή | Κυκλοφοριακός Φόρτος 14 ωρών (οχήματα) | Απογευματινή Αιχμή – Ποσοστιαία Κατανομή Οχημάτων | | | | | | | |
|---------|-------------------------------|--|---|----------|----------------|----------------------|-----------|----------------|--------------|------------|
| | | | Φόρτος Απογευματινής Αιχμής (οχ/ώρα) | Μοτο/ώρα | Ποδήλατα / ώρα | Επιβατικά Ι.Χ. / ώρα | Ταξί/ ώρα | Λεωφορεία/ ώρα | Φορτηγά/ ώρα | Πεζοί/ ώρα |
| CLC 01 | Δημοκρατίας | 8.033 | 666 | 1,95% | 0,45% | 95,35% | 0,60% | 0,90% | 0,75% | 6 |
| CLC 02 | Γρ. Αυξεντίου | 10.381 | 902 | 2,99% | 0,44% | 95,34% | 0,22% | 0,55% | 0,44% | 6 |
| CLC 03 | Βύρωνος | 10.688 | 874 | 4,35% | 0,57% | 93,82% | 0,34% | 0,00% | 0,92% | 13 |
| CLC 04 | Παλαιολόγου | 5.781 | 458 | 7,86% | 0,44% | 89,08% | 1,09% | 0,44% | 1,09% | 12 |
| CLC 05 | Λεωφ. Στασίου | 19.027 | 1.507 | 2,72% | 0,27% | 95,02% | 0,60% | 0,66% | 0,73% | 7 |
| CLC 06 | Αγ Ανδρέου | 18.769 | 1.537 | 4,81% | 0,46% | 92,84% | 0,26% | 0,33% | 1,30% | 7 |
| CLC 07 | ΕΘΑ | 18.812 | 1.527 | 4,32% | 0,52% | 91,81% | 0,33% | 0,59% | 2,42% | 10 |
| CLC 08 | Λεωφ. Σπ. Κυπριανού | 21.473 | 1.739 | 1,21% | 0,29% | 97,47% | 0,23% | 0,35% | 0,46% | 21 |
| CLC 09 | Νίκης | 18.011 | 1.483 | 2,70% | 0,47% | 96,16% | 0,20% | 0,34% | 0,13% | 17 |
| CLC 10 | Αρχαγγέλου | 22.348 | 1.733 | 2,08% | 0,12% | 94,75% | 0,12% | 0,40% | 2,54% | 4 |
| CLC 11 | Σεβέρη | 18.332 | 1.561 | 2,63% | 0,51% | 95,58% | 0,26% | 0,70% | 0,32% | 9 |
| CLC 12 | Λεωφ Λεμεσού | 37.178 | 2.860 | 0,28% | 0,14% | 98,53% | 0,28% | 0,45% | 0,31% | 9 |
| CLC 13 | Λάρνακος | 21.299 | 1.777 | 1,52% | 0,34% | 97,47% | 0,11% | 0,28% | 0,28% | 15 |
| CLC 14 | Στροβόλου | 18.230 | 1.565 | 2,56% | 0,32% | 95,27% | 0,26% | 1,02% | 0,58% | 7 |
| CLC 15 | Αυτο/δromos Λευκωσίας Λεμεσού | 69.603 | 5.316 | | | 96,09% | 0,11% | 0,15% | 3,42% | 0 |

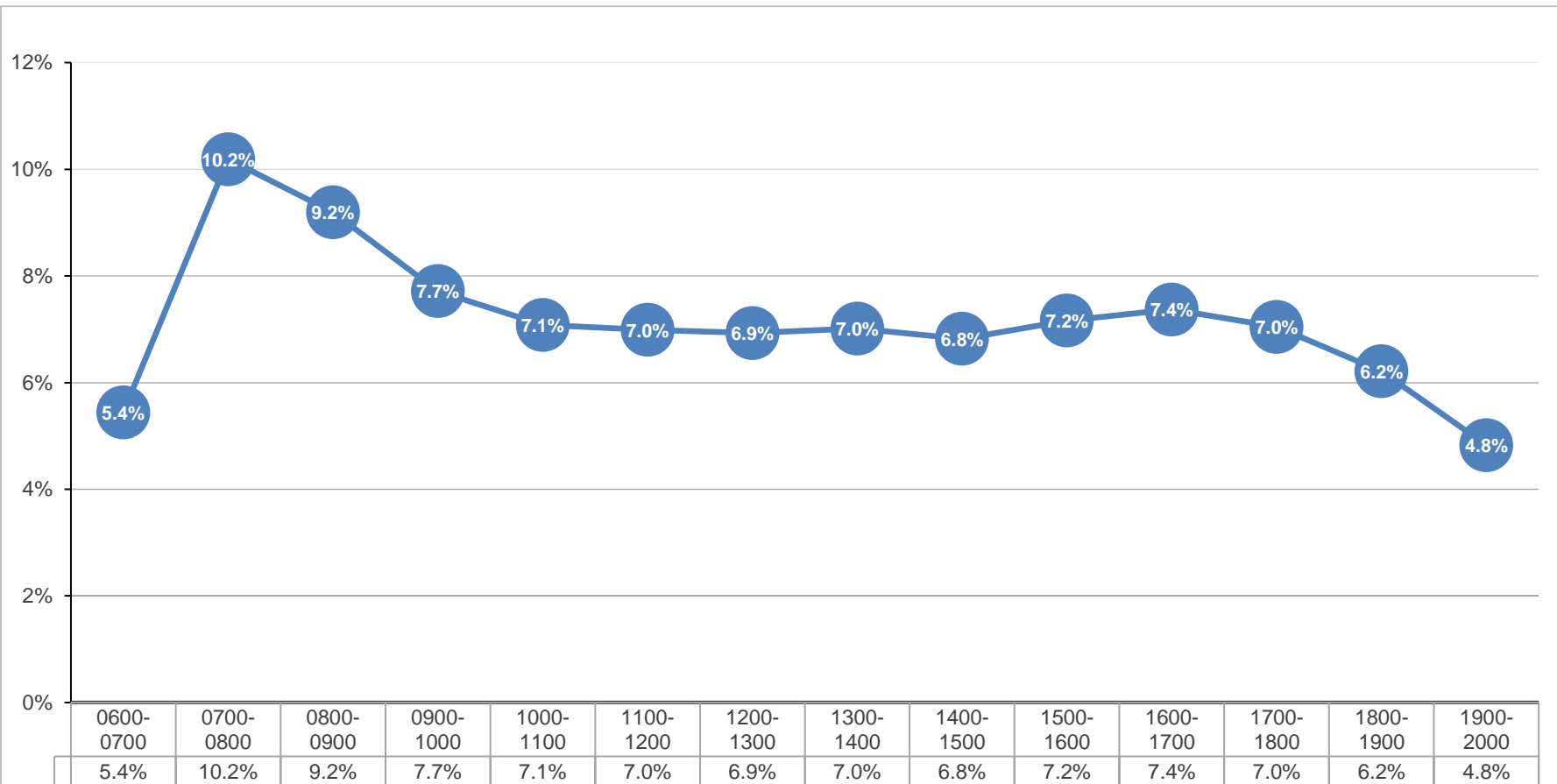
Κυκλοφοριακός φόρτος (οχήματα/14 ώρες) από τις μετρήσεις σε 15 οδικά τμήματα



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

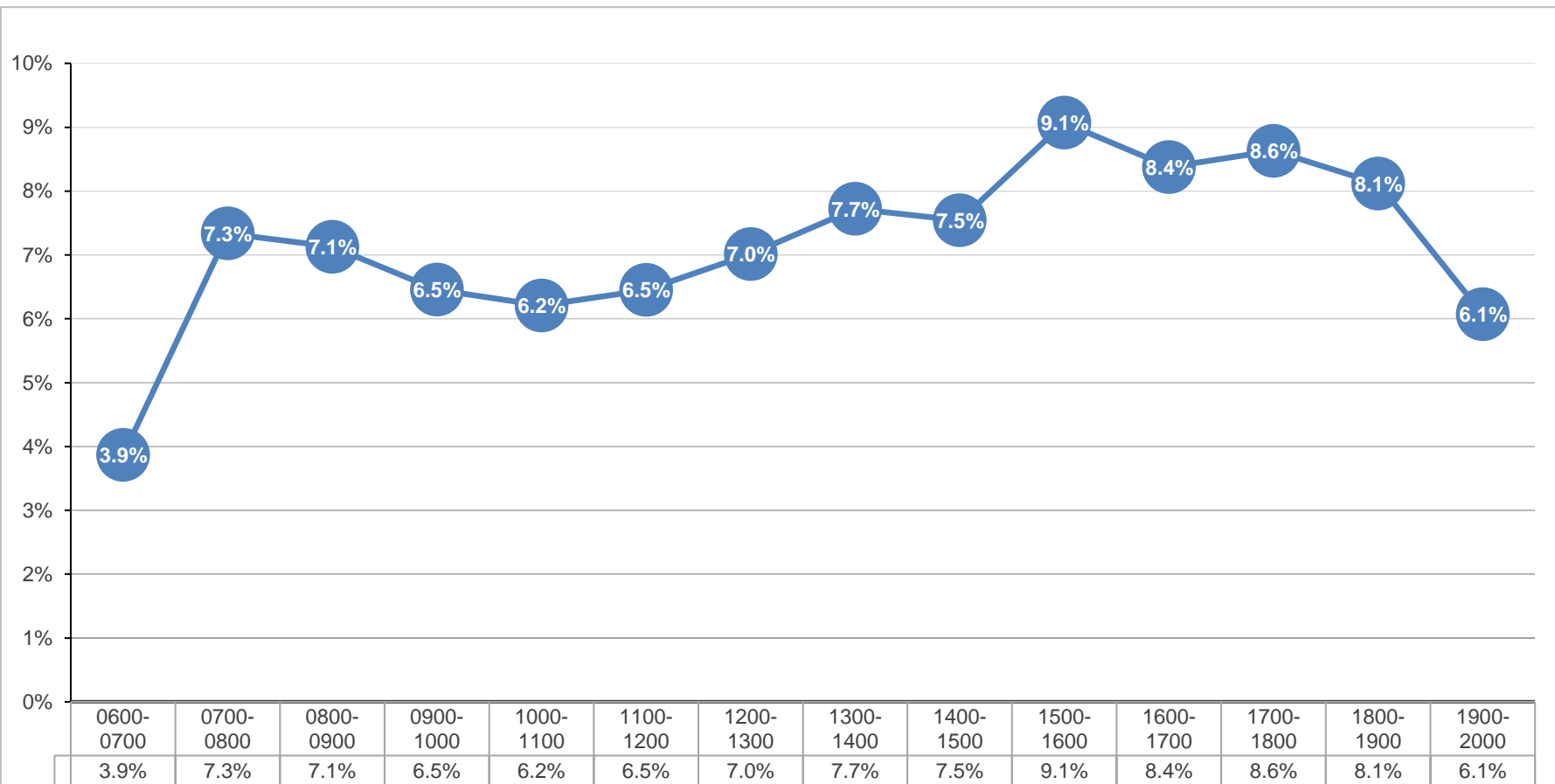
Τα στοιχεία αυτά χρησιμοποιήθηκαν για τη ρύθμιση και επαλήθευση του συγκοινωνιακού μοντέλου, όπως και για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

Μέση ωριαία διακύμανση της κυκλοφορίας προς Λευκωσία



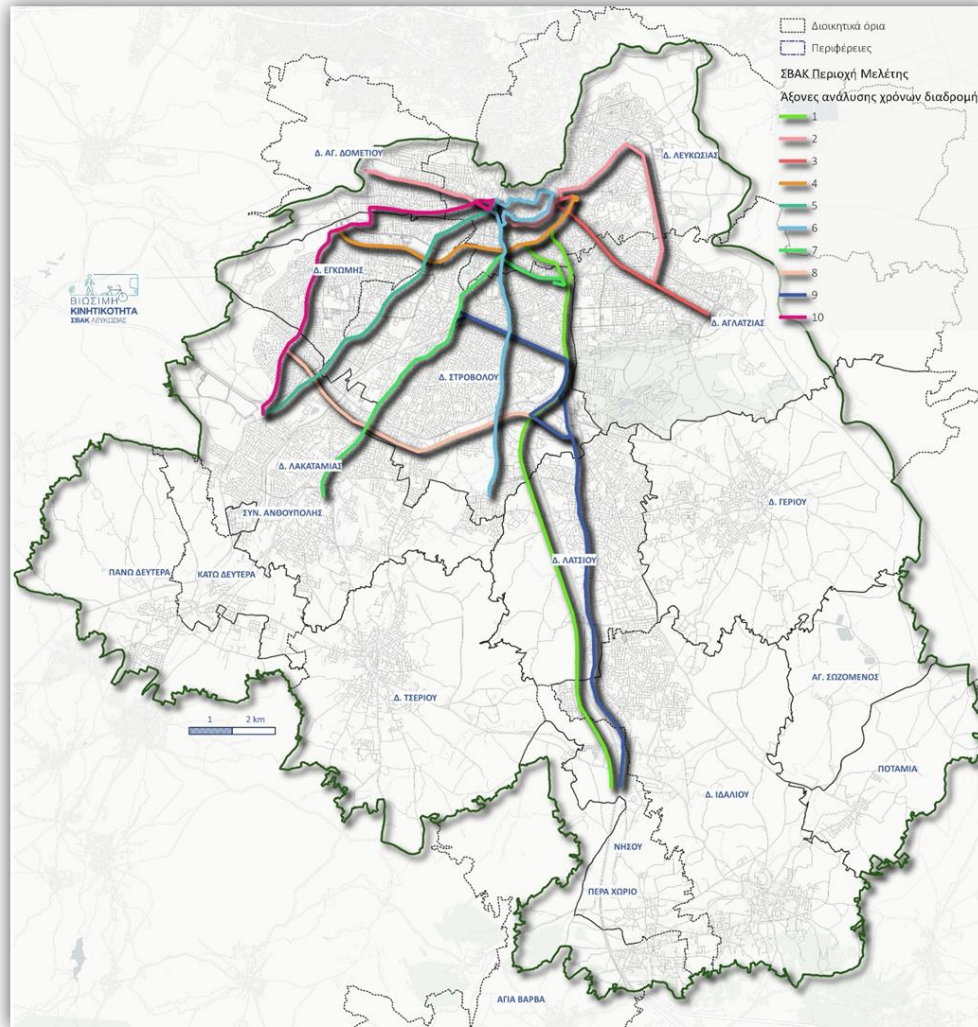
Στοιχεία από 14ωρες μετρήσεις φόρτου διατομών από όλα τα σημεία μέτρησης με κατεύθυνση προς το κέντρο της Λευκωσίας

Μέση ωριαία διακύμανση της κυκλοφορίας από Λευκωσία



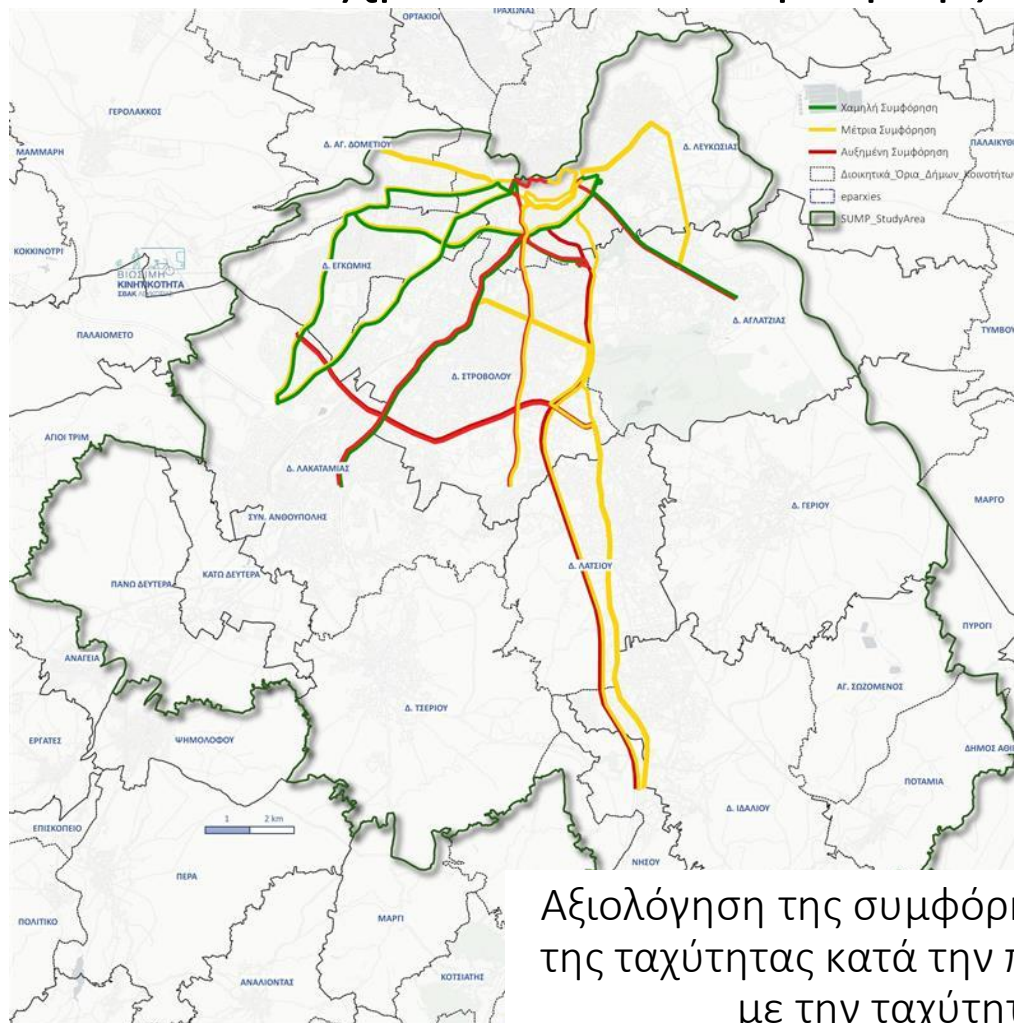
Στοιχεία από 14ωρες μετρήσεις φόρτου διατομών από όλα τα σημεία μέτρησης με κατεύθυνση από το κέντρο της Λευκωσίας 03/2022

Χρόνοι διαδρομής



Για την ανάλυση χρόνων διαδρομής επιλέχθηκαν 10 αντιπροσωπευτικές διαδρομές πάνω σε άξονες κυκλοφορίας και οι χρόνοι διαδρομής τους καταγράφηκαν για περίοδο πρωινής και μεσημβρινής αιχμής. Για κάθε διαδρομή, έγιναν 3 καταγραφές για κάθε κατεύθυνση κατά την περίοδο 23/03/2022 με 11/05/2022.

Αποτελέσματα μετρήσεων χρόνων διαδρομής



πράσινο χρώμα:
ικανοποιητικό επίπεδο

κίτρινο χρώμα:
μέτριο επίπεδο

κόκκινο χρώμα:
φτωχό επίπεδο

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 (μονής 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 Στασης Λεωφορείου | Περιγραφή Στασης | Πρωινή Αιχμή | | | | Απογευματινή Αιχμή | | | |
|-----|---------------------------|---|---------------------|-------|--------|-------------------|---------------------|-------|--------|-------------------|
| | | | Επιβάτες Λεωφορείων | Πεζοί | Ποδ/το | Επιβάτες Ι.Χ/Ταξί | Επιβάτες Λεωφορείων | Πεζοί | Ποδ/το | Επιβάτες Ι.Χ/Ταξί |
| 1 | 59 (μονής 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 (1/3)

1. Η υπάρχουσα οδική υποδομή της ΠΜ δίνει έμφαση/προτεραιότητα στα ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα. (πχ. οι μέσοι όροι ΕΜΗΚ και ΕΜΚΚ σε 9 σταθμούς μέτρησης κυκλοφορίας του ΔΙΑΥΛΟΥ φθάνουν τα 22,682 και 25,380 οχήματα αντίστοιχα).

Η οδός Γεωργίου Γρίβα Διγενή που χωροθετείται και λειτουργεί στις παρυφές του εμπορικού κέντρου της πόλης της Λευκωσίας στα νότια, καταγράφει τους υψηλότερους κυκλοφοριακούς φόρτους, με τιμές ΕΜΗΚ και ΕΜΚΚ 40,234 και 43,702 οχήματα.

2. Οι πόλεις και 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.

Οδικό δίκτυο-Προβλήματα (2/3)

3. Μη σαφής ιεράρχηση του οδικού δικτύου που συμβάλλει στις κύριες οδούς (δευτερεύουσες αρτηρίες, συλλεκτήριες οδοί, τοπικό δίκτυο). Αποτέλεσμα: υψηλά ποσοστά διαμπερών κινήσεων μηχανοκίνητων οχημάτων, που επιβαρύνουν άσκοπα το δίκτυο των πόλεων και οικισμών σε όλη την ΠΜ. Χαρακτηριστικά δρομολόγια διαμπερούς κυκλοφορίας στην πόλη της Λευκωσίας πραγματοποιούνται 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.

Οδικό δίκτυο-Προβλήματα (3/3)

4. Υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι (για την κλίμακα του δικτύου) σε συλλεκτήριες ή ακόμη και τοπικές οδούς, όπου τα γεωμετρικά και λειτουργικά τους χαρακτηριστικά και η ιεράρχησή τους στο συνολικό δίκτυο δεν το επιτρέπουν (πχ. στο εμπορικό κέντρο της Λευκωσίας).
5. Παρατηρείται έλλειψη διαχωριστικών και κατευθυντήριων νησίδων σε κύριες διασταυρώσεις της ΠΜ ώστε να επιτυγχάνεται καλύτερη τοπική καναλοποίηση της κυκλοφορίας και ασφαλής πρόσβαση και κίνηση των πεζών.
6. Έλλειψη σαφούς και έγκαιρης πληροφοριακής και ρυθμιστικής σήμανσης στις πύλες εισόδων-εξόδων των πόλεων και οικισμών, εφόσον κάποιες πινακίδες θα μπορούσαν να τοποθετηθούν επάνω στις νησίδες και να είναι εύκολα αντιληπτές.



Στάθμευση

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

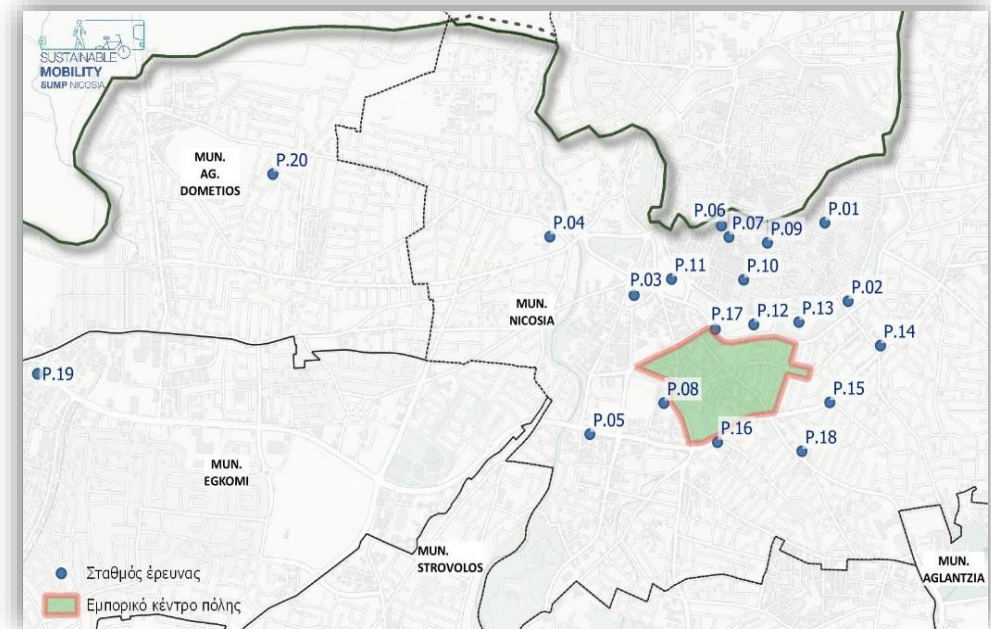
Στάθμευση

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.

Η έρευνα χρήσης στάθμευσης σε χώρους εκτός οδού πραγματοποιήθηκε σε τυπικές καθημερινές ημέρες του 1^{ου} 15νθημέρου Μαΐου 2022, από τις 06:00 έως τις 22:00.



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

- **Διαδρομή 1Α** (52 θέσεις στάθμευσης/547 μ.): Θεμιστοκλή Δέρβη (172 μ.)/Πρεβέζης (180 μ.)/Προμηθέως (195 μ.). Πρόκειται για 3 τμήματα μεταξύ των οδών Φλωρίνης και Στασικράτους. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 05/04/2022.
- **Διαδρομή 1Β** (75 θέσεις στάθμευσης /642 μ.): Βασ. Φρειδερίκης (167 μ.)/Μενάνδρου (217 μ.)/Ανδρέα Δημητρίου (258 μ.). Πρόκειται για 3 τμήματα μεταξύ του άξονα των οδών Δημοσθένη Σεβέρη & Ευαγόρου και της οδού Θεμιστοκλή Δέρβη. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 05/04/2022.
- **Μπουμπουλίας 1** (30 θέσεις στάθμευσης/393 μ.): Αγίας Ελένης (153 μ.)/Στασάνδρου (73 μ.)/Αφροδίτης (167 μ.). Πρόκειται για 3 τμήματα μεταξύ των οδών Στασάνδρου και Στασίνου. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 14/04/2022.
- **Μπουμπουλίας 2** (27 θέσεις στάθμευσης /318 μ.): Ήρας (161 μ.)/Αννης Κομνηνής (157 μ.). Πρόκειται για 2 τμήματα μεταξύ των οδών Στασάνδρου και Στασίνου. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 14/04/2022.
- **Πινδάρου** (60 θέσεις στάθμευσης/358 μ.): Οδός Πινδάρου. Πρόκειται για το τμήμα της οδού μεταξύ των οδών Δημητρίου Βικελά & Ευγενίας και Θεοδότου. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε την Παρασκευή 29/04/2022.
- **Κρήτης** (57 θέσεις στάθμευσης/435 μ.): Οδός Κρήτης. Πρόκειται για το τμήμα της οδού μεταξύ των οδών Διγενή Ακρίτα και Στασίνου. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 03/05/2022.
- **Φώτη Πίττα-Ζήνας Κάνθερ** (26 θέσεις στάθμευσης/661 μ.): Φώτη Πίττα (254 μ.)/Μνασιάδου (132 μ.)/Ζήνας Κάνθερ (195 μ.)/Θεοφάνους Θεοδότου (80 μ.). Πρόκειται για 4 τμήματα μεταξύ των οδών Θεοφάνους Θεοδότου & Σπύρου Κυπριανού. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 12/05/2022.

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



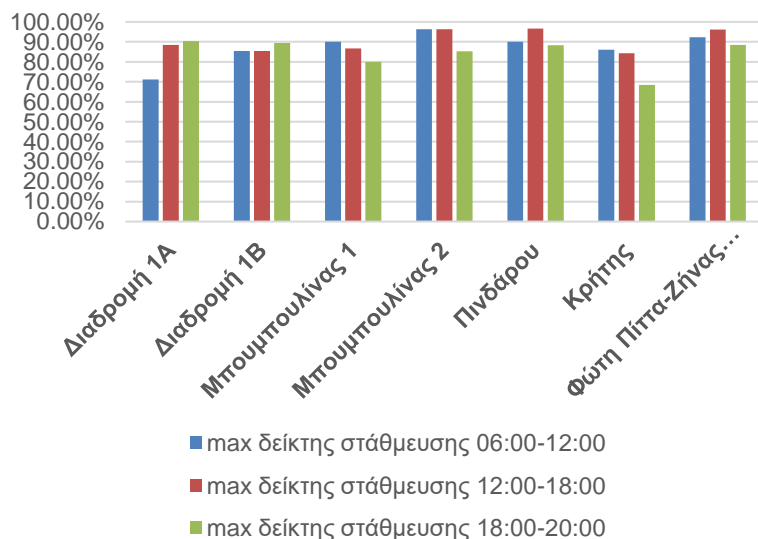
- Η έρευνα χρήσης στάθμευσης παρά την οδό πραγματοποιήθηκε σε 7 διαδρομές στην κεντρική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας (εμπορικό κέντρο), όπου εφαρμόσθηκε η μέθοδος της καταγραφής πινακίδων κυκλοφορίας.



Ενδεικτικά αποτελέσματα των συλλεθθέντων στοιχείων

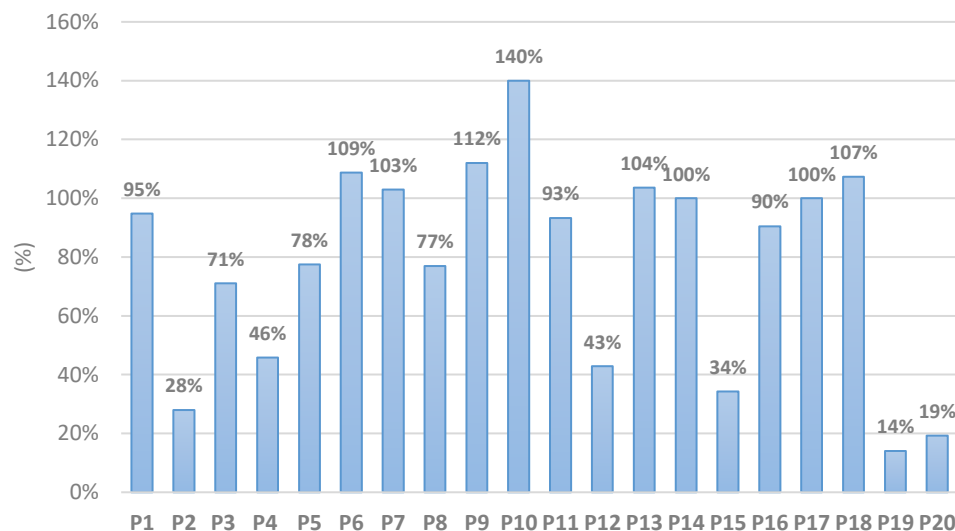
Στάθμευση παρά την οδό

(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.
- ❑ Στις θέσεις που ελέγχονται με χρέωση διάρκειας στάθμευσης (εκτός οδού είτε παρά την οδό), εφαρμόζεται 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.
- ❑ Αποτέλεσμα: υψηλή έλξη μετακινήσεων μηχανοκίνητων μέσων και συχνά τις άσκοπες μετακινήσεις οχημάτων προς αναζήτηση ελεύθερης θέσης στάθμευσης, όπως αποδεικνύεται από τους υψηλούς δείκτες εναλλαγής στάθμευσης.
- ❑ Στα περιφερειακά σημεία της πόλης της Λευκωσίας και σε άλλους Δήμους, όπου χωροθετούνται υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτός οδού, δεν καταγράφεται υψηλή ζήτηση στάθμευσης, εφόσον παρουσιάζουν περίσσεια πολλών ελεύθερων θέσεων ακόμη και στις ώρες αιχμής. Το ίδιο ισχύει και για τις θέσεις στάθμευσης παρά την οδό στους μη κεντρικούς οδικούς άξονες, όπως είναι οι συλλεκτήριες και τοπικές οδοί.

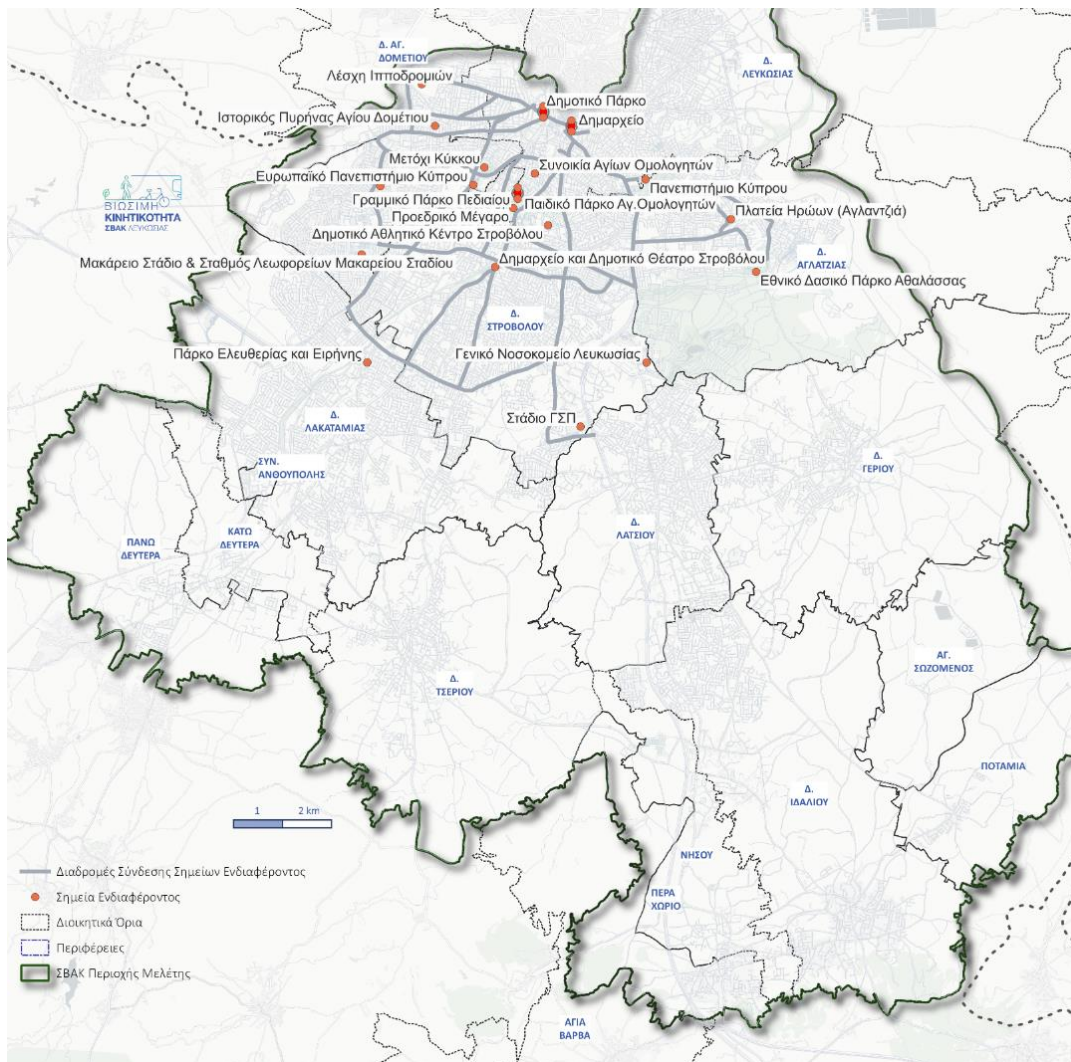


Κυκλοφορία πεζών και ποδηλατιστών

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/ Μπουμπουλίνας |
| | Υπαίθριο parking χωρητικότητας 65 θέσεων P08 (ΜΥΚΟΝΟΥ) | Μυκόνου/Ανδρέα Δημητρίου |
| 3 ^ο επίπεδο Αστικές γειτονίες της Λευκωσίας εξωτερικά του εμπορικού κέντρου | Συνοικία Αγίων Ομολογητών | Σπύρου Κυπριανού/Γεράσιμου Μαρκορά/ Ανδρέα Μιχαλ/πούλου |
| | Βουλή των Αντιπροσώπων & Δημοτικό Πάρκο | Δημοσθένη Σεβέρη/ Σπύρου Λάμπρου |
| 4 ^ο επίπεδο Αστικά κέντρα Δήμων της Π1Μ | Πανεπιστήμιο Κύπρου | Μουσειού/ Νεχρού |
| | Καλλιπόλεως/ Εθ.Φρουράς | |
| | Γενικό Νοσοκομείο Λευκωσίας | |
| | Προεδρικό Μέγαρο/ Πάρκο Πεδιαίου/ Παιδικό Πάρκο Αγ. Ομολογητών | |
| | Δημαρχείο και Δημοτικό Θέατρο | Στρόβολος |
| | Ευρωπαϊκό Πανεπιστήμιο Κύπρου & Μετόχι Κύκκου | |
| | Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο | |
| | Στάδιο ΓΣΠ (Γυμναστικός Σύλλογος Παγκυπρίων) | |
| | Πλατεία Ηρώων | Αγλαντζιά |
| | Εθνικό Δασικό Πάρκο Αθαλάσσιας | |
| Ιστορικός πυρήνας Αγ.Δομέτιου | Άγιος Δομέτιος | |
| Λέσχη Ιπποδρομιών | | |
| Μακάρειο Στάδιο & σταθμός λεωφορείων Μακαρείου Σταδίου | Έγκωμη | |
| Πάρκο Παύλου Ιησού | | |

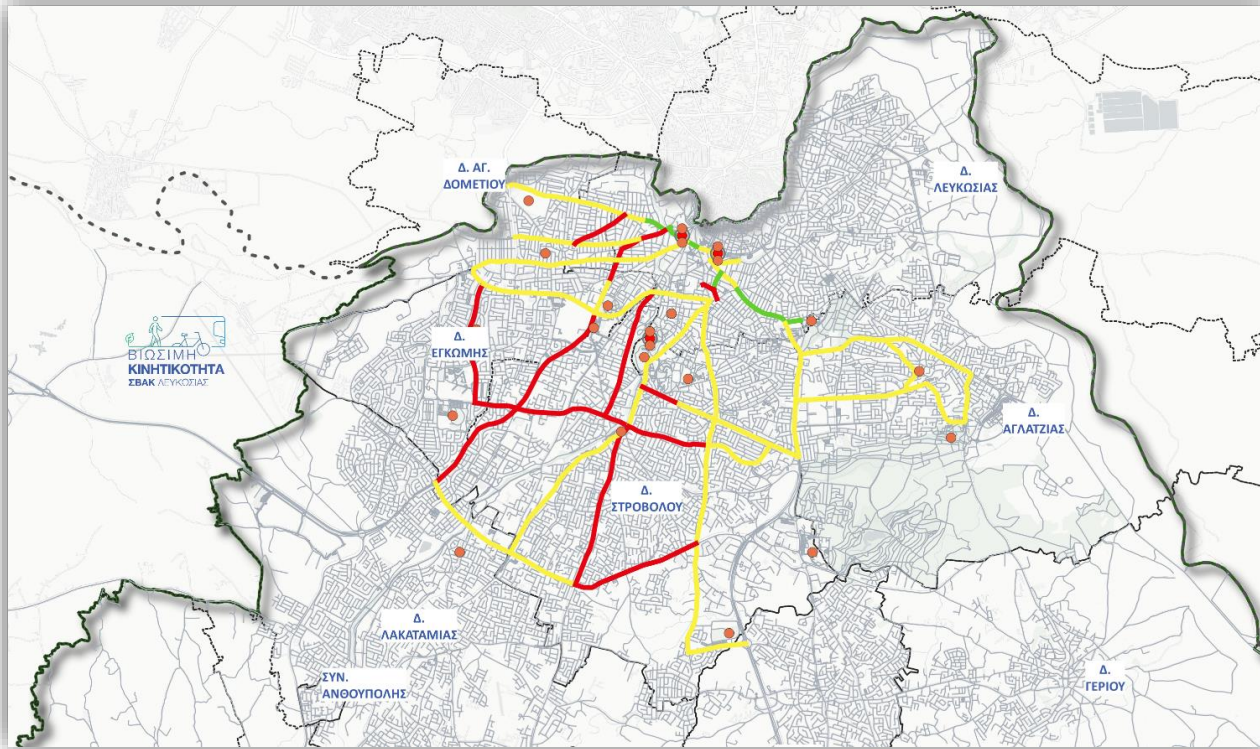
Σημεία Ενδιαφέροντος



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) | 0,5 | 0,0 | 1,0 | 0,5 | 0,5 | 2,5 | Μέτριο |
| Ευαγόρου (από Λεωφ. Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ' έως Στασίνου) | 0,0 | 0,0 | 1,0 | 0,0 | 0,5 | 1,5 | Μέτριο |
| 2ο ΕΠΙΠΕΔΟ: ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΜΕ ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΣΤΙΣ ΠΥΛΕΣ | | | | | | | |
| Στασίνου (από Ευαγόρου έως Μπουμπουλίνας) | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,0 | 0,5 | 2,0 | Μέτριο |
| Ομήρου (από Ευαγόρου έως Λεωνίδου - Πλατεία Σολωμού) | 0,0 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,0 | 1,5 | Μέτριο |
| Μνασιάδου (από Λεωφ. Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ' έως Φλωρίνης) | 1,0 | 0,5 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 4,5 | Ικανοποιητικό |
| Γιάννη Κρανιδιώτη (από Μνασιάδου έως Σπύρου Κυπριανού) | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 1,5 | Φτωχό |
| Φλωρίνης (από Μνασιάδου έως Θεμιστοκλή Δέρβη) | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 1,5 | Φτωχό |
| 3ο ΕΠΙΠΕΔΟ: ΣΥΝΔΕΣΗ ΠΥΛΩΝ ΜΕ ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΣΕ ΑΣΤΙΚΕΣ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ | | | | | | | |
| Ομήρου (από Λεωνίδου έως Νεχρού) | 0,0 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 2,0 | Μέτριο |
| Νεχρού (από Διαγόρου/ Αιγύπτου έως Κινύρα) | 1,0 | 0,5 | 0,5 | 1,0 | 1,0 | 4,0 | Ικανοποιητικό |
| Λεωφόρος Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ' (υπεραστική οδός Β1 από Διγενή Ακρίτα έως Εθνικής Φρουράς) | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 0,5 | 1,0 | 4,0 | Ικανοποιητικό |
| Εθνικής Φρουράς (από Λεωφ. Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ' έως Καλλιπόλεως) | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 0,5 | 1,0 | 4,0 | Ικανοποιητικό |

Αξιολόγηση ενδεικτικών διαδρομών δικτύου πεζών



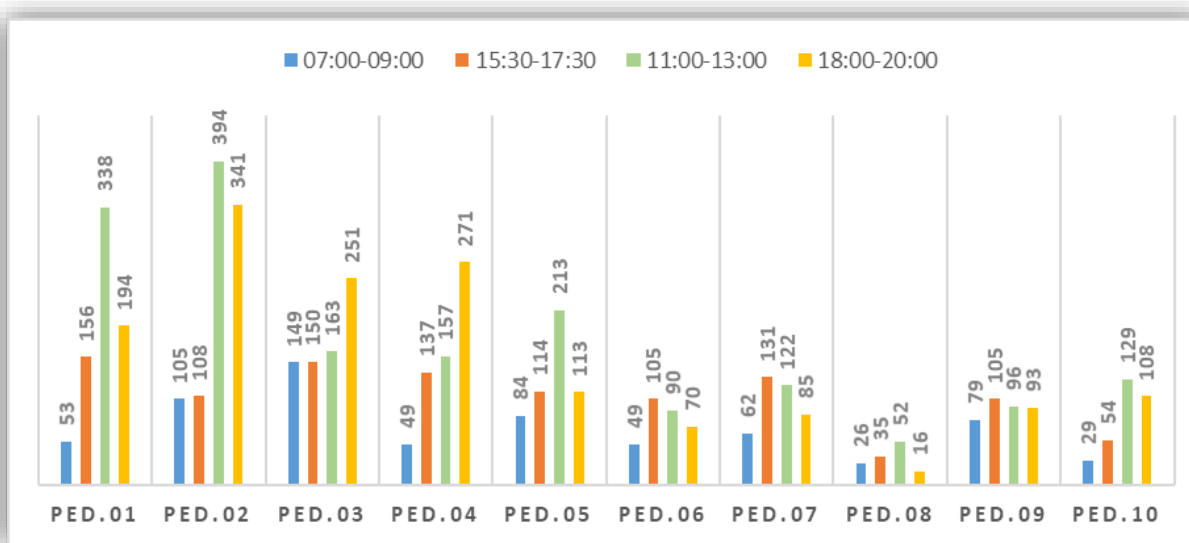
πράσινο χρώμα:
ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.

κίτρινο χρώμα: μέτριο
ΕΠΙΠΕΔΟ.

κόκκινο χρώμα: φτωχό
ΕΠΙΠΕΔΟ.

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 | Λευκώνας/ Διογένης/ 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 (1/2)

- ❑ Αναφορικά με το υφιστάμενο δίκτυο πεζοδρομήσεων φαίνεται ότι σχεδιάσθηκε κυρίως με κριτήρια την ανάπτυξη κατά μήκος του υποψήφιου πεζοδρόμου χρήσεων γης εμπορίου, εστίασης και αναψυχής και τους χαμηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους, ώστε να μη δημιουργηθούν κυκλοφοριακά προβλήματα μετά την εφαρμογή του.
- ❑ 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.

Κυκλοφορία πεζών-Προβλήματα (2/2)

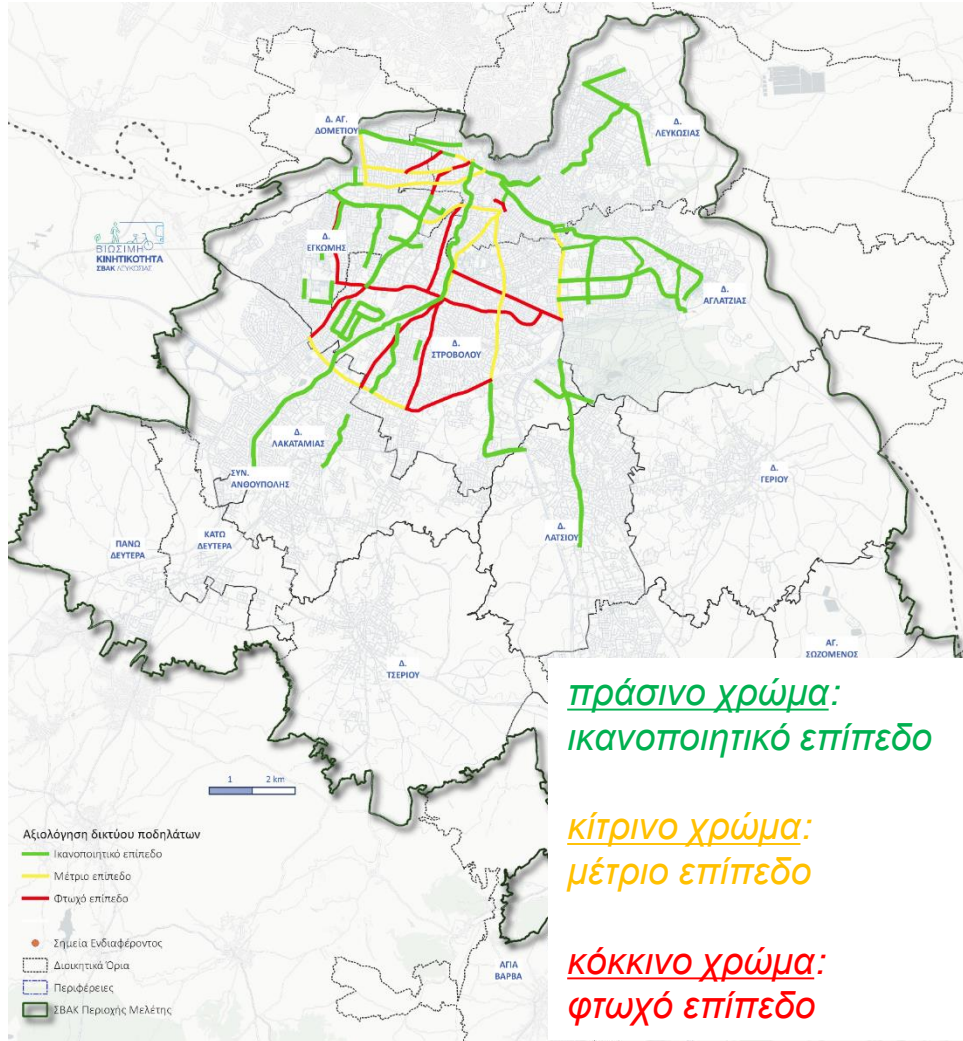
- ❑ Η πόλη της Λευκωσίας και η ΠΜ γενικότερα χαρακτηρίζεται επίσης από έλλειψη πεζοδρομίων σε ολοκληρωμένους άξονες και κατά περιοχές από προβληματικά πεζοδρόμια για την κίνηση των πεζών.
- ❑ Φυσικά και τεχνητά εμπόδια μειώνουν συχνά το επίπεδο της μετακίνησης πεζή και του περιβάλλοντος χώρου σε όλη την ΠΜ (εξοπλισμοί καταστημάτων, προεξοχές και περιφράξεις σπιτιών, στύλοι φαναριών και ακατάλληλα τοποθετημένων πινακίδων σήμανσης (συχνά διαφημιστικών πινακίδων), στύλοι για τέντες καταστημάτων, ζαρντινιέρες φυτών, περίπτερα κλπ.).
- ❑ Στην περίμετρο και στο δίκτυο πρόσβασης σε ευαίσθητες χρήσεις γης όπως Σχολικές Μονάδες και τα Σχολικά Συγκροτήματα, οι όποιες ελλείψεις σε διαβάσεις πεζών (τύπου Zebra), περιορίζουν σημαντικά την ευκολία και την ασφάλεια του βαδίσματος.
- ❑ Η υπάρχουσα υποδομή για τη διευκόλυνση της κίνησης ΑμΕΑ (πχ. ράμπες) είναι περιορισμένη, τόσο στις οδούς όσο και στους κοινόχρηστους χώρους, σε δημόσια ή ιδιωτικά κτίρια.

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



| ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ | ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ | | | | | | |
|--|---|--------------------|----------|-----------|-------------------|------------------|---------------|
| | ΑΝΕΣΗ | ΕΥΚΟΛΙΑ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑΣ | ΑΣΦΑΛΕΙΑ | ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ | ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΛΕΥΡΑ | ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΒΑΘΜΟΣ | ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ |
| Λεωφόρος Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ' (εμπορικός δρόμος) (από οδό Ευαγόρου έως Εθνικής Φρουράς) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 4,5 | Ικανοποιητικό |
| Ευαγόρου (από Λεωφ. Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ' έως Στασίνου) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 0,5 | 4,0 | Ικανοποιητικό |
| Στασίνου (από Ευαγόρου έως Ευγενίας και Αντωνίου Θεοδώτου) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Ομήρου (από Ευαγόρου έως Κωστή Παλαμά) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Γραμμικό Πάρκο Πεδιαιού | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Ποδηλατόδρομος (από Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού έως Ευρυδικής) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Λεωφόρος Γρίβα Διγενή (από Αγίου Προκοπίου έως Λεωφόρο Ηρώων) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Αγίου Προκοπίου | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 0,5 | 4,0 | Ικανοποιητικό |
| Αρχάγγελου Μιχαήλ (από Μακεδονίας έως Λεωφόρο Λευκοθέου) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 0,5 | 4,0 | Ικανοποιητικό |
| Σύμπλεγμα Ποδηλατοδρόμων (πλησίον Αρχάγγελου Μιχαήλ) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Μακεδονίας | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 0,5 | 4,0 | Ικανοποιητικό |
| Ποδηλατόδρομος (από Λεωφόρος Γρίβα Διγενή έως Γεωργίου Σεφέρη) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Ποδηλατόδρομος (από Λεωφόρο Γεωργίου Γρίβα Διγενή έως Καφκάσου) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Ανδρέα Μισούλη | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Ελευθερίου Βενιζέλου | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Ανεξαρτησίας | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Αγίου Παύλου (από Ανεξαρτησίας έως Δημοκρατίας) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Ποδηλατόδρομος (από Προμηθέως έως Αριστείδου) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Γραμμικό Πάρκο Παλλουριώτισσας | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Αγίου Ιλαρίωνος | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 4,5 | Ικανοποιητικό |
| Γραμμικό Πάρκο Καίμακλιου | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Συνεργασίας | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Λεωφόρος Λεμεσού | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 4,5 | Ικανοποιητικό |
| Λεωφόρου Γ. Κρανιδιώτη | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 4,5 | Ικανοποιητικό |
| Φιλίππου Παπακυπριανού (από αυτοκινητόδρομο έως Δημητρίου Βικέλλα) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 4,5 | Ικανοποιητικό |
| Δημητρίου Βικέλλα | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 4,5 | Ικανοποιητικό |
| Εθνικού Πάρκου Αθαλάσσης | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Λεωφόρος Ακαδημίας (από οδό Ομήρου έως Πάρκο Ακαδημίας) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Λεωφόρου Κυρηνείας | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Λεωφόρου ΡΙΚ (από Λεωφόρο Λεμεσού έως Λεωφόρο Κερύνειας) | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Πανεπιστημίου Κύπρου | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 5,0 | Ικανοποιητικό |
| Λεωφόρος Πανεπιστημίου | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,5 | 4,5 | Ικανοποιητικό |

Αξιολόγηση ενδεικτικών διαδρομών δικτύου ποδηλατών



πράσινο χρώμα:
ικανοποιητικό επίπεδο

κίτρινο χρώμα:
μέτριο επίπεδο

κόκκινο χρώμα:
φτωχό επίπεδο

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.

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.
- ❑ Εν τέλει, και στην περίπτωση των οδικών υποδομών για την κυκλοφορία των ποδηλάτων (όπως και των πεζών), δεν επιτυγχάνεται τελικά ολοκλήρωση ευρύτερων κυκλωμάτων κυκλοφορίας ποδηλάτων και του όλου συστήματος εξυπηρέτησης, ώστε να καταστεί το ποδήλατο πραγματική εναλλακτική λύση σε σχέση με το ιδιωτικό μηχανοκίνητο μέσο.

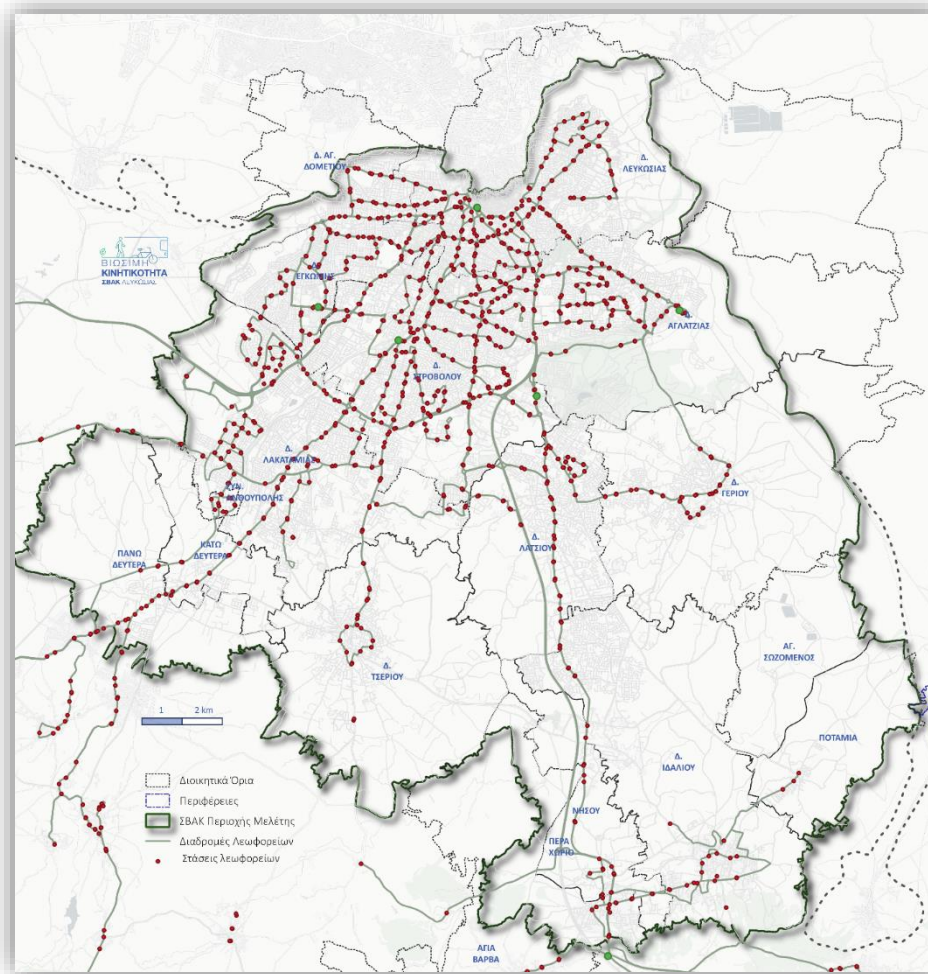


Δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών

Παρουσίαση του υφιστάμενου δικτύου των δημόσιων μεταφορών

Εξυπηρέτηση από MMM

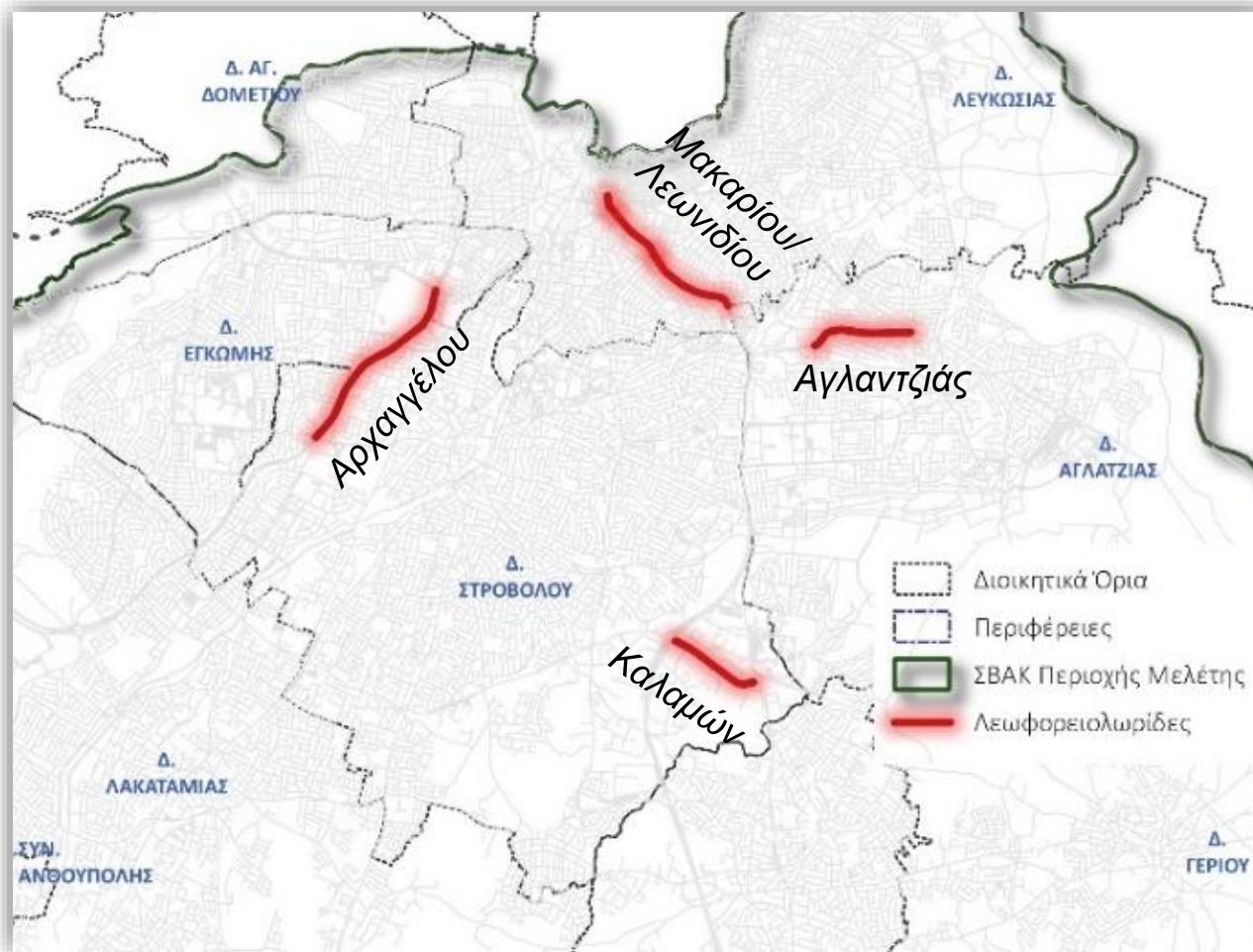
| Κατηγορία γραμμής | Γραμμές | Κλάδοι | Μήκος γραμμών |
|---|-----------|-----------|---------------|
| Αστικές γραμμές | 33 | 70 | 778,4 |
| Περιφερειακές γραμμές | 4 | 12 | 506,5 |
| Τροφοδοτικές γραμμές | 2 | 4 | 43,2 |
| Σύνολο γραμμών Περιοχής μελέτης | 39 | 86 | 1328,2 |
| Τροφοδοτικές γραμμές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



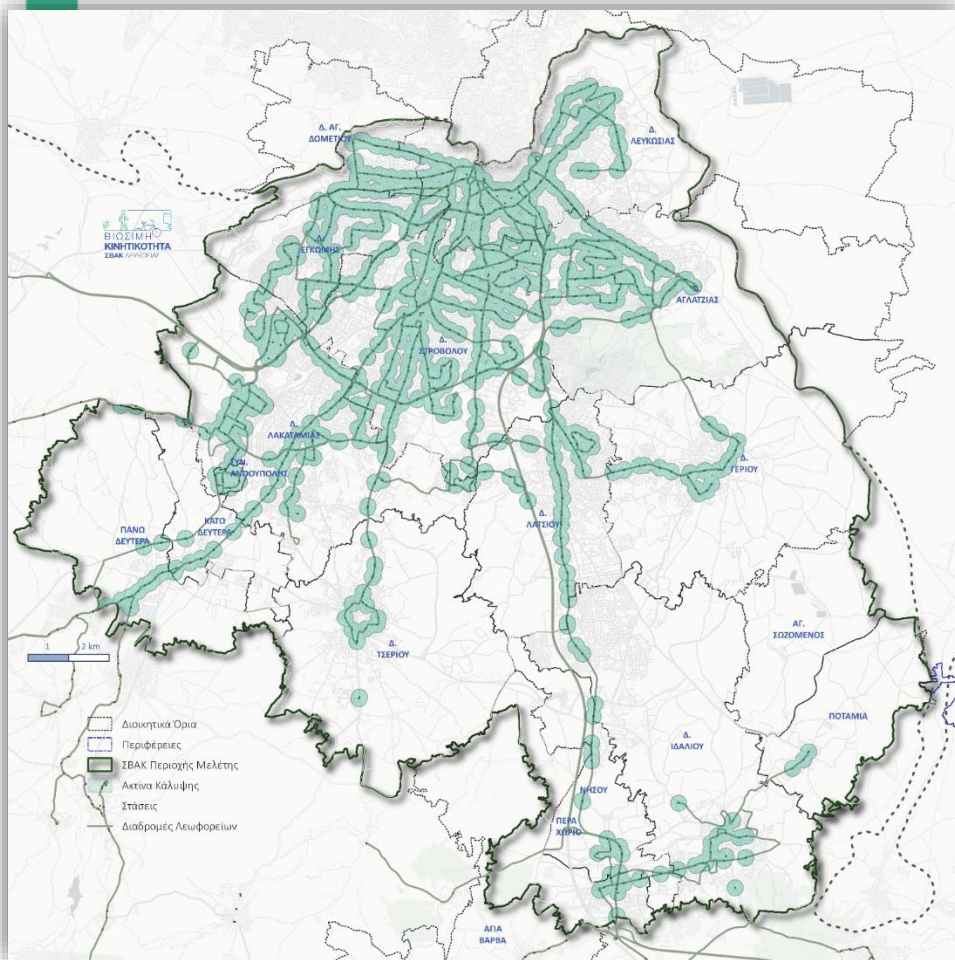
| Δήμος/ Κοινότητα | Αριθμός στάσεων |
|------------------|-----------------|
| Δ. Λευκωσίας | 208 |
| Δ. Στροβόλου | 342 |
| Δ. Αγλατζιάς | 125 |
| Δ. Λακατάμιας | 164 |
| Δ. Έγκωμης | 126 |
| Δ. Αγ. Δομετίου | 49 |
| Δ. Λατσίου | 70 |
| Δ. Γερίου | 38 |
| Δ. Ιδαλίου | 30 |
| Δ. Τσερίου | 20 |
| Κάτω 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 τροφοδοτικές γραμμές**, που αντιστοιχούν σε **88 κλάδους** με συνολικό μήκος **1.526 χλμ.**

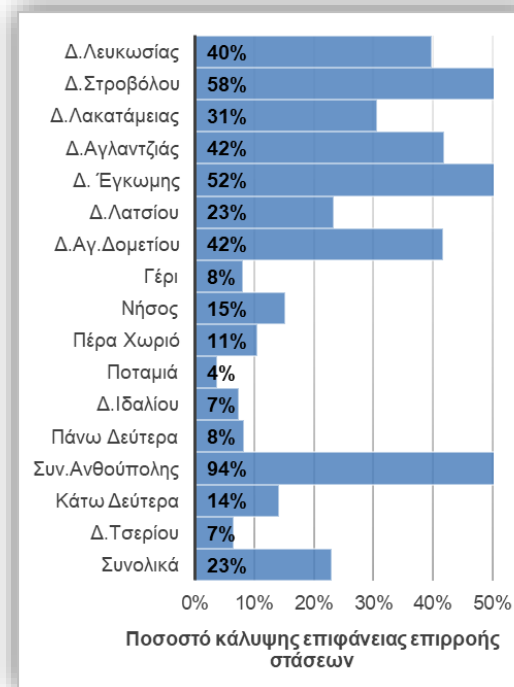
Δίκτυο λεωφορειολωρίδων



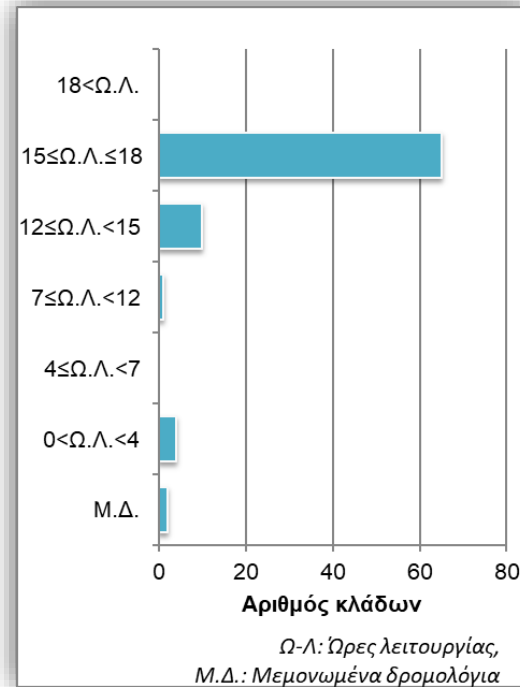
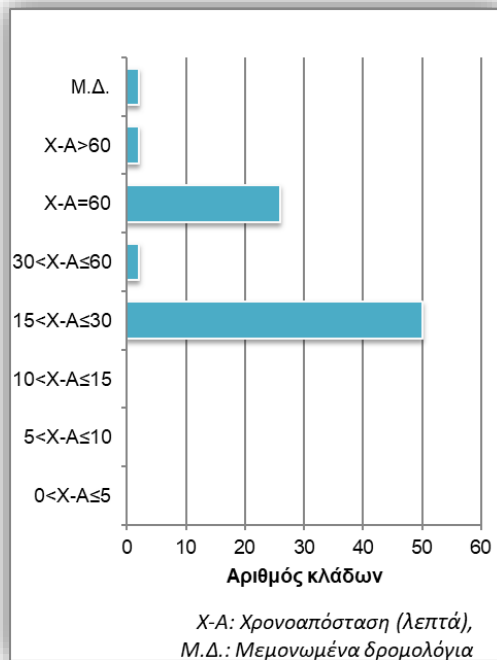
Γεωγραφική κάλυψη δικτύου δημόσιων μεταφορών



- **Αριθμός στάσεων:** 4,4 στάσεις/ 1000 κατοίκους
- **Μήκος δικτύου επιρροής:** 4 χλμ / τ.χλμ.
- **Ποσοστό κάλυψης επιφάνειας επιρροής δικτύου:** 23%
- Καλύτερα ποσοστά κάλυψης στους κεντρικούς δήμους.



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 επι μέρους 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



Τύποι εισιτηρίων



**PT OPERATOR
LOGO**

Λευκωσία Αστική / Nicosia Urban (Z01)
Μονής Διαδρομής-Single Route

Γραμμή / Line: 100 Διαγυσιού Σολομού
Square - Ave. Αιγύπτου

Στάση / Stop: Chilonas

09/03/2017 - 17:22

2.00 €

Να φυλάσσεται για έλεγχο / Keep ticket for inspection
Κέντρο Εξυπηρέτησης Πελατών Τηλ **777 777 777**
Customer Care Centre Tel **777 777 777**



ΔΙΑΣΠΟΜΕΣ TRIPS **4**

ΖΟΝΕΣ ZONES **1-3**

ΑΞΙΑ VALUE **6** €





Ισχύει Μέχρι/Valid Until:



Εξυπηρέτηση από ΜΜΜ-Προβλήματα

- ❑ Το δίκτυο αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών που εξυπηρετεί την ΠΜ έχει περιθώρια βελτίωσης
- ❑ Οι αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες της Επαρχίας Λευκωσίας δεν αποτελούν ελκυστική επιλογή για επισκέπτες και τουρίστες της περιοχής και της Κύπρου γενικότερα.
- ❑ Ο δείκτης επιβατικής κίνησης προς το συνολικό πληθυσμό, σύμφωνα με στοιχεία του έτους 2019, υπολογίσθηκε ίσος με 19,5, ο οποίος θεωρείται πολύ χαμηλός, εφόσον ο αντίστοιχος δείκτης σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις κυμαίνεται στο εύρος τιμών από 65 έως 160 περίπου.



Επιπτώσεις από την οδική κυκλοφορία

Μελέτη των σημαντικότερων επιπτώσεων της οδικής
κυκλοφορίας στους κατοίκους

Αέρια ρύπανση στην ΠΜ & Επιπτώσεις στην Κλιματική Αλλαγή



| | Ι.Χ επιβατικά | Φορτηγά | TAXI | Λεωφορεία |
|--------------------------|--|----------------|---------------|---------------|
| Κατηγορία οδού | Ημερήσια οχημ-χλμ ανά κατηγορία οχήματος (24ωρο) | | | |
| Αυτοκινητόδρομοι | 1.122.101 | 24.780 | 56 | 1.037 |
| Πρωτεύουσες αρτηρίες | 1.122.926 | 23.646 | 2.433 | 7.293 |
| Δευτερεύουσες αρτηρίες | 431.772 | 10.287 | 1.300 | 2.455 |
| Συλλεκτήριες | 2.580.878 | 82.894 | 3.478 | 7.064 |
| Τοπικές οδοί | 958.431 | 68.250 | 7.303 | 3.409 |
| Σύνολο (οχημ-χλμ) | 6.216.110 | 209.856 | 14.570 | 21.258 |

Πηγή: ΚΜ ΣΒΑΚ Λευκωσίας (Υφιστάμενη κατάσταση)

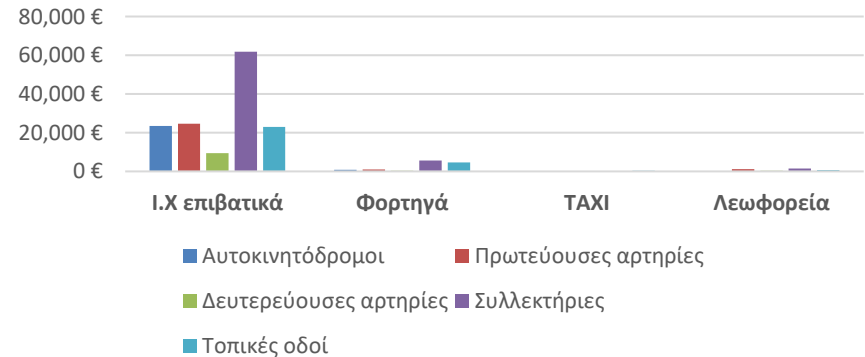
| | Μοναδιαίες τιμές c€/οχημ-χλμ | | | |
|------------------------|------------------------------|---------|------|-----------|
| Κατηγορία οδού | Ι.Χ επιβατικά | Φορτηγά | TAXI | Λεωφορεία |
| Αυτοκινητόδρομοι | 2,1 | 3,3 | 2,5 | 11,9 |
| Πρωτεύουσες αρτηρίες | 2,2 | 4,2 | 2,9 | 16,5 |
| Δευτερεύουσες αρτηρίες | 2,2 | 4,2 | 2,9 | 16,5 |
| Συλλεκτήριες | 2,4 | 6,8 | 4,2 | 20,8 |
| Τοπικές οδοί | 2,4 | 6,8 | 4,2 | 20,8 |

Πηγή: RICARDO-AEA/Update of the Handbook on External Costs of Transport (8/01/2014)

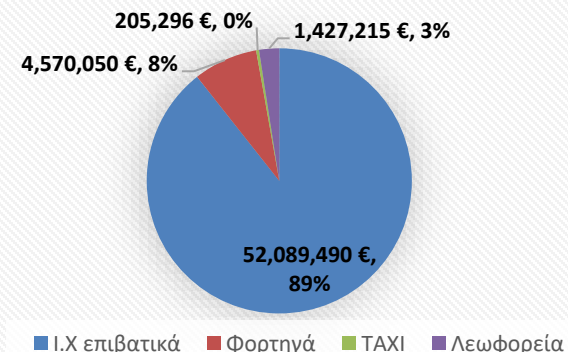
Η αποτίμηση σε οικονομικές τιμές της αέριας μόλυνσης και των επιπτώσεων στην κλιματική αλλαγή από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία στην ΠΜ υπολογίζεται ετησίως στα 58,30 εκ. €.

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).

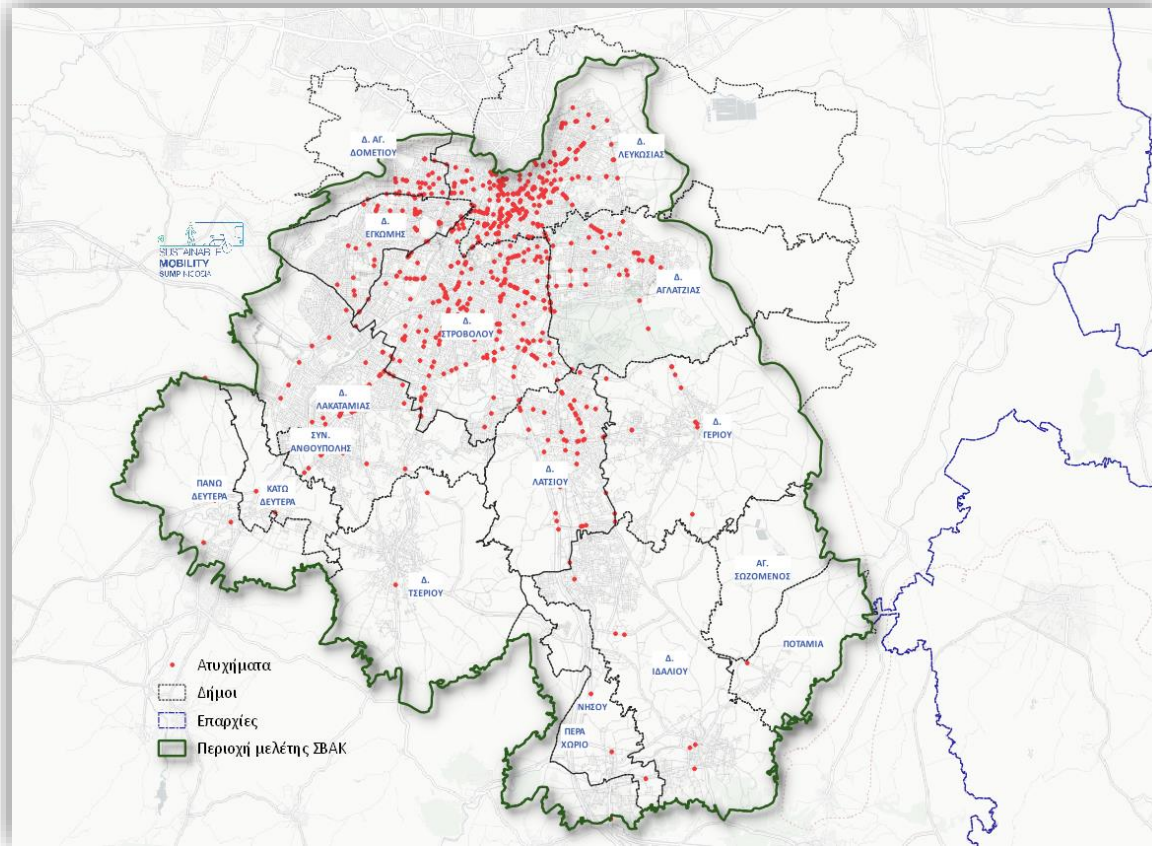
Αποτίμηση ημερήσιου κόστους (€) για την ατμοσφαιρική ρύπανση και την κλιματική αλλαγή εξαιτίας της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην ΠΜ



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

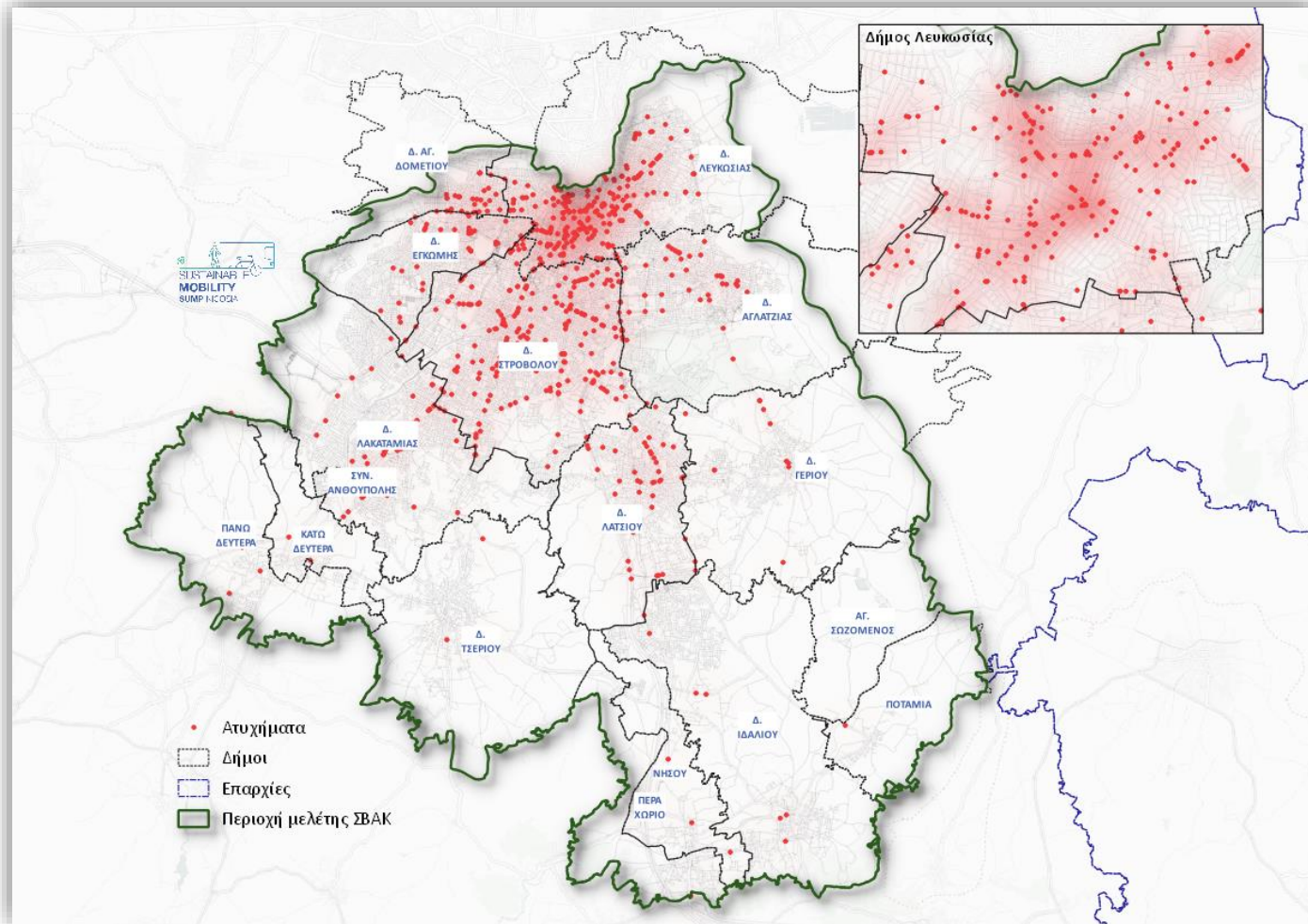


Τροχαία ατυχήματα

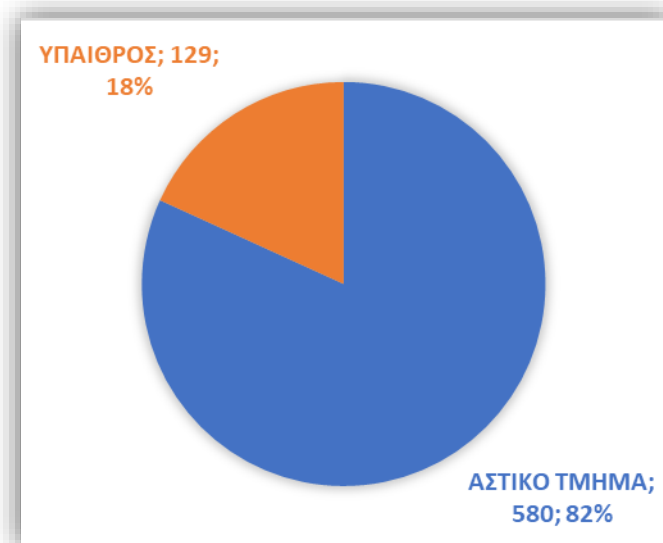
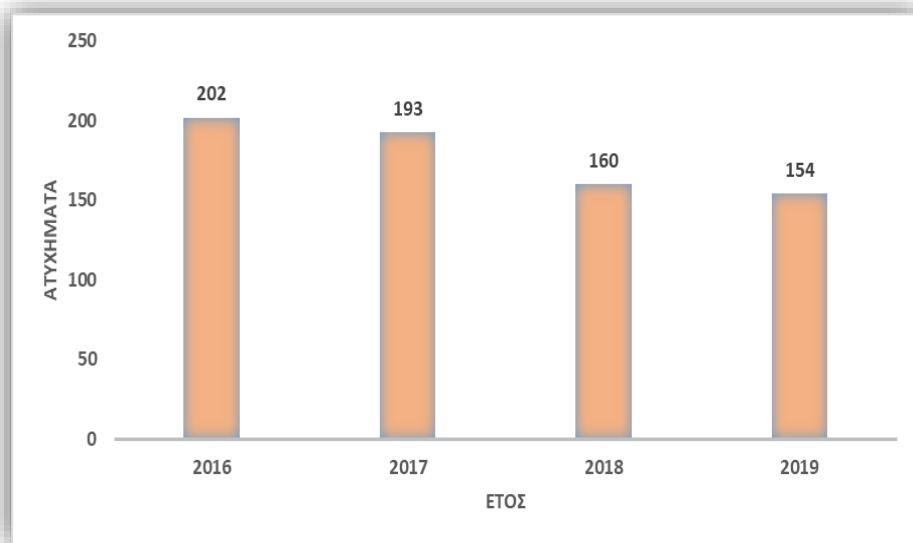


- Συλλέχθηκαν και αναλύθηκαν στοιχεία Οδικών Τροχαίων Ατυχημάτων από βάσεις δεδομένων της Αστυνομίας Κύπρου σε λογισμικό Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS) με παθόντες και υλικές ζημιές για περίοδο μελέτης 4 ετών (4ετία 2016-2019) και σε 2 επίπεδα αναφοράς
- Στη βάση δεδομένων GIS είναι καταγεγραμμένα 709 περιστατικά ατυχημάτων στο σύνολο της ΠΜ και 16 περιστατικά στο εμπορικό κέντρο.

Τροχαία ατυχήματα Heatmap



Αριθμός και εξέλιξη των ατυχημάτων ανά έτος στην 4ετία 2016-2019 – Κατανομή σε αστικό ή μη αστικό τμήμα



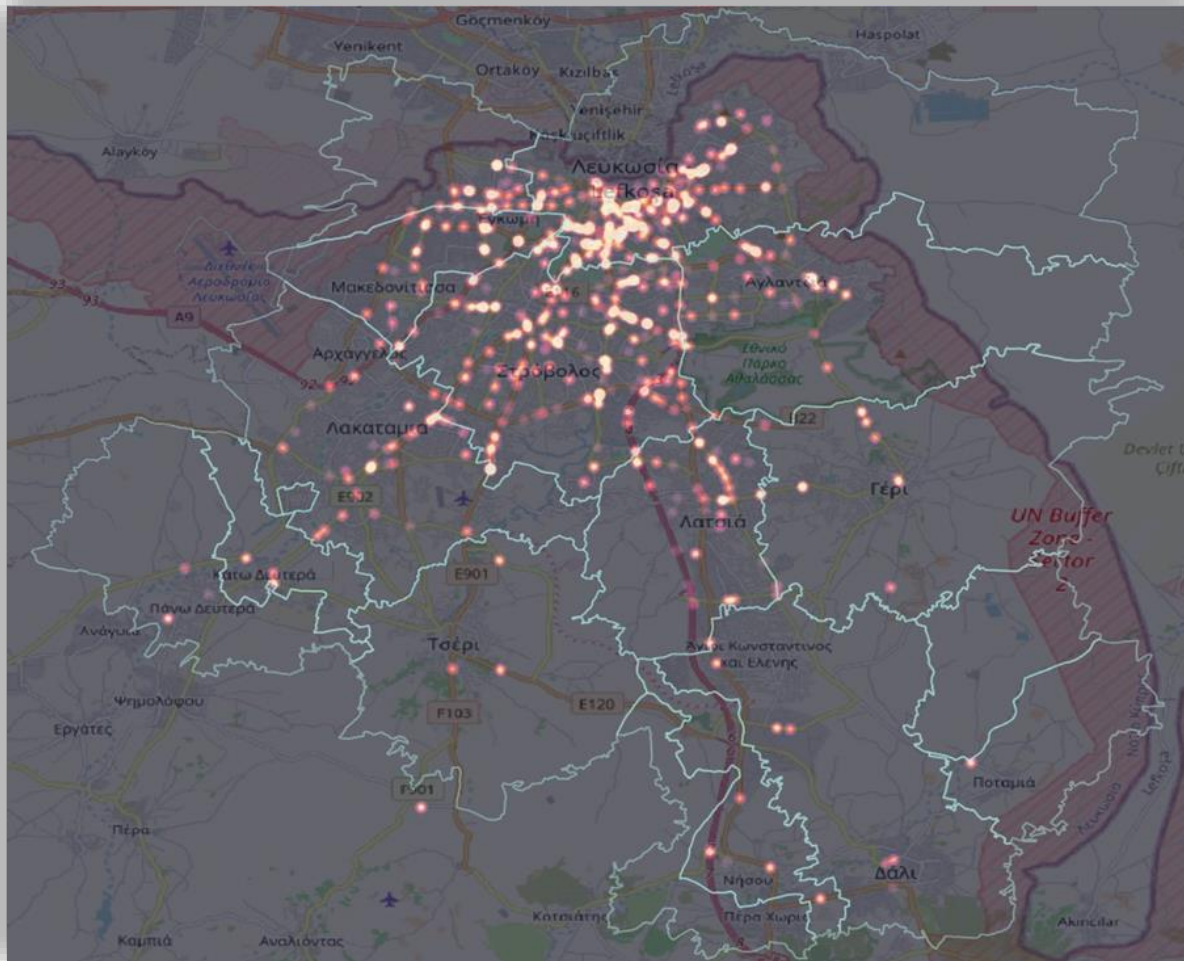
Τροχαία ατυχήματα στο εμπορικό κέντρο της Λευκωσίας

➤ Στο εμπορικό κέντρο της πόλης της Λευκωσίας φαίνεται πως τα ατυχήματα συσσωρεύονται κυρίως στους εξής οδικούς άξονες:

- Λεωφόρος Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ΄.
- Κρήτης.
- Θεμιστοκλή Δέρβη.
- Φλωρίνης.



Ανάλυση επικινδυνότητας στο σύνολο της ΠΜ

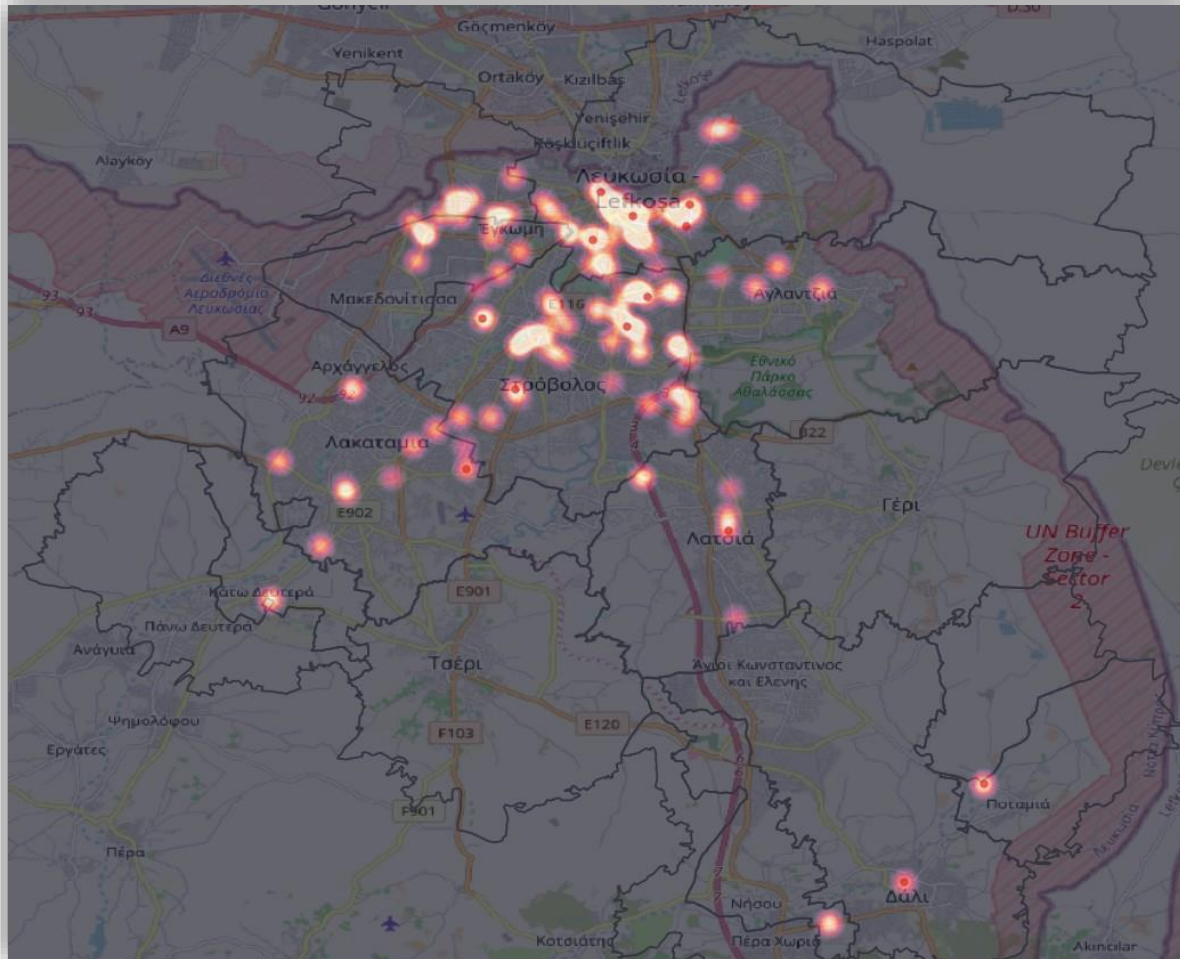


«Γκρίζες περιοχές»
επικινδυνότητας στο
σύνολο της ΠΜ.

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.

Τροχαία ατυχήματα-Προβλήματα

- Η πλειονότητα των ατυχημάτων καταγράφεται σε αστικό περιβάλλον δηλ. σε κατοικημένες περιοχές, ενώ τα ατυχήματα στην ύπαιθρο δηλ. σε μη κατοικημένες περιοχές είναι σημαντικά λιγότερα.
- Το επίπεδο ορατότητας στο οδικό δίκτυο της ΠΜ και κυρίως στους ισόπεδους κόμβους φαίνεται να είναι περιορισμένο. Αυτό το συμπέρασμα προκύπτει από τον τύπο ατυχήματος όπου τα αποτελέσματα δείχνουν ότι τα ατυχήματα «υπό γωνία» ή «νωτομετωπική» σύγκρουση καταγράφουν τις υψηλότερες τιμές.
- Ο μεγαλύτερος αριθμός ατυχημάτων σημειώνεται σε οδούς ή διασταυρώσεις οδών χωρίς κανένα μέτρο ελέγχου (πχ. σηματοδότη, πλήρη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, διοχετευτικές διαρρυθμίσεις) και σε οδούς χωρίς κανένα μέσο διαχωρισμού των 2 αντίθετων ρευμάτων κυκλοφορίας.

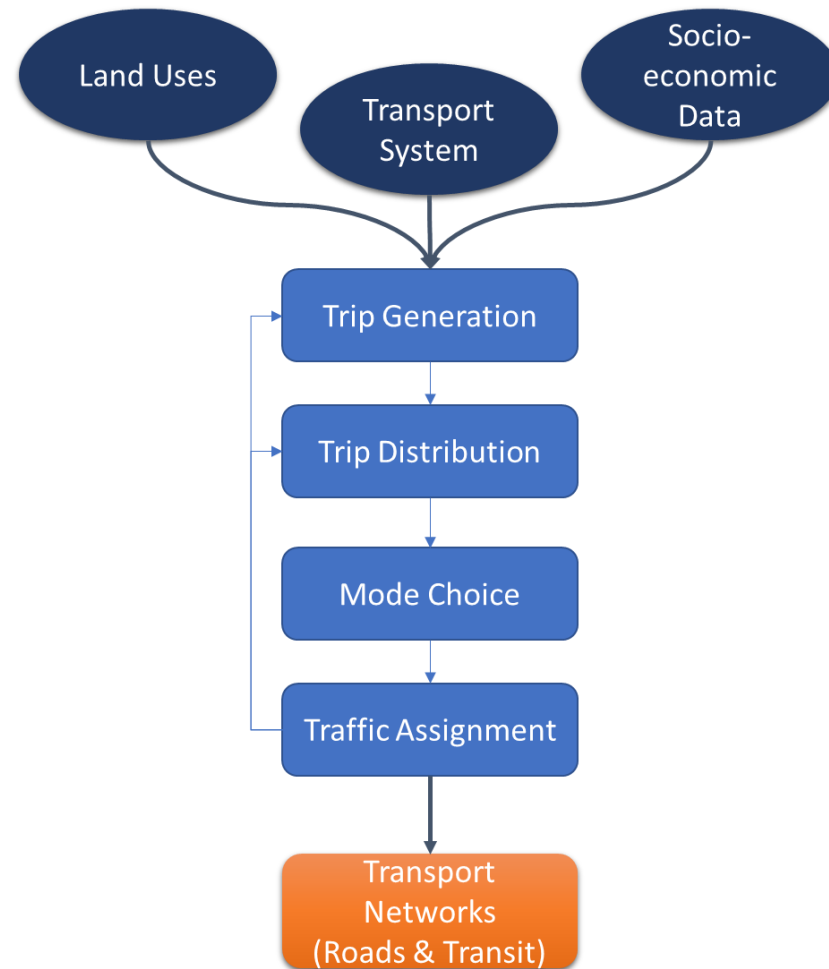


Δημιουργία Συγκοινωνιακού Μοντέλου και Ανάλυση Υφιστάμενης Κυκλοφορίας

Παρουσίαση Συγκοινωνιακού Μοντέλου και αποτελεσμάτων
υφιστάμενης κατάστασης

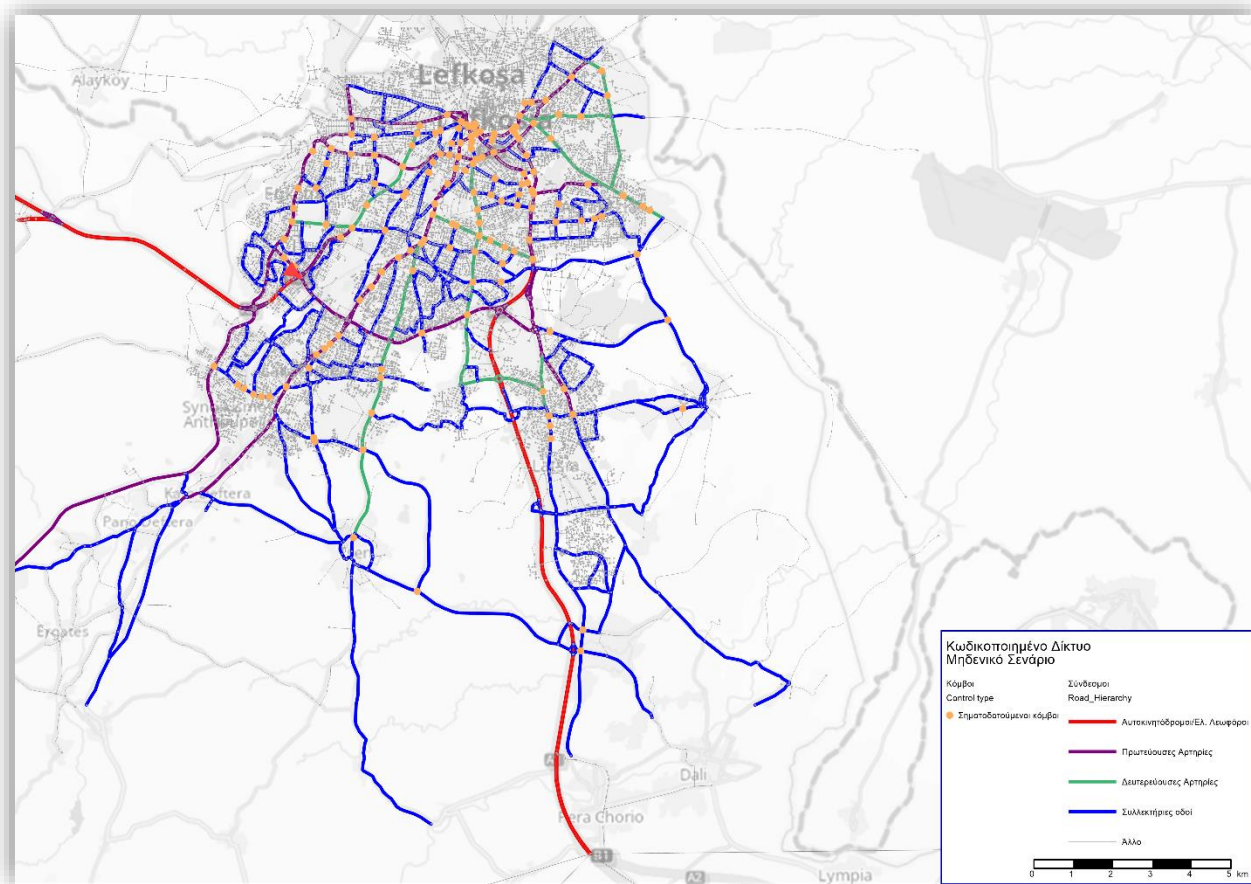
Δομή Συγκοινωνιακού Μοντέλου

- Το συγκοινωνιακό μοντέλο προβλέπει τις επιλογές των χρηστών στο συγκοινωνιακό δίκτυο βάσει των χρήσεων γης, των κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών και του συγκοινωνιακού δικτύου
- Το συγκοινωνιακό μοντέλο αποτελείται από 4 βήματα:
 - Γένεση των μετακινήσεων
 - Κατανομή των μετακινήσεων στις ζώνες
 - Κατανομή των μετακινήσεων στα μέσα
 - Καταμερισμός των μετακινήσεων στο δίκτυο
- Σκοπός του μοντέλου είναι η πρόβλεψη των μετακινήσεων στα δίκτυα (ιδιωτικά και δημόσια) και η πρόβλεψη των επιπτώσεων από την διερεύνηση εναλλακτικών σεναρίων



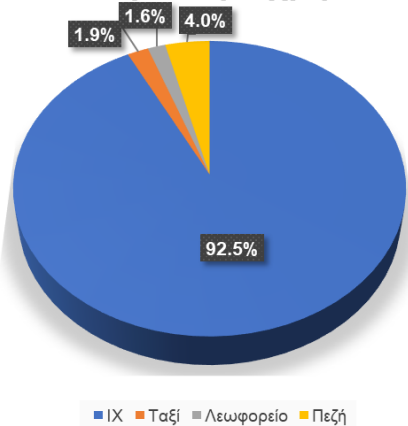
Χαρακτηριστικά Συγκοινωνιακού Μοντέλου

- 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

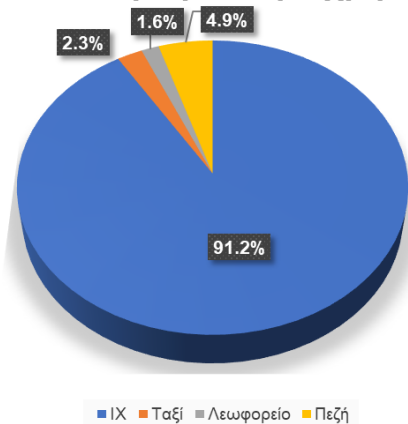


Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης (1/3)

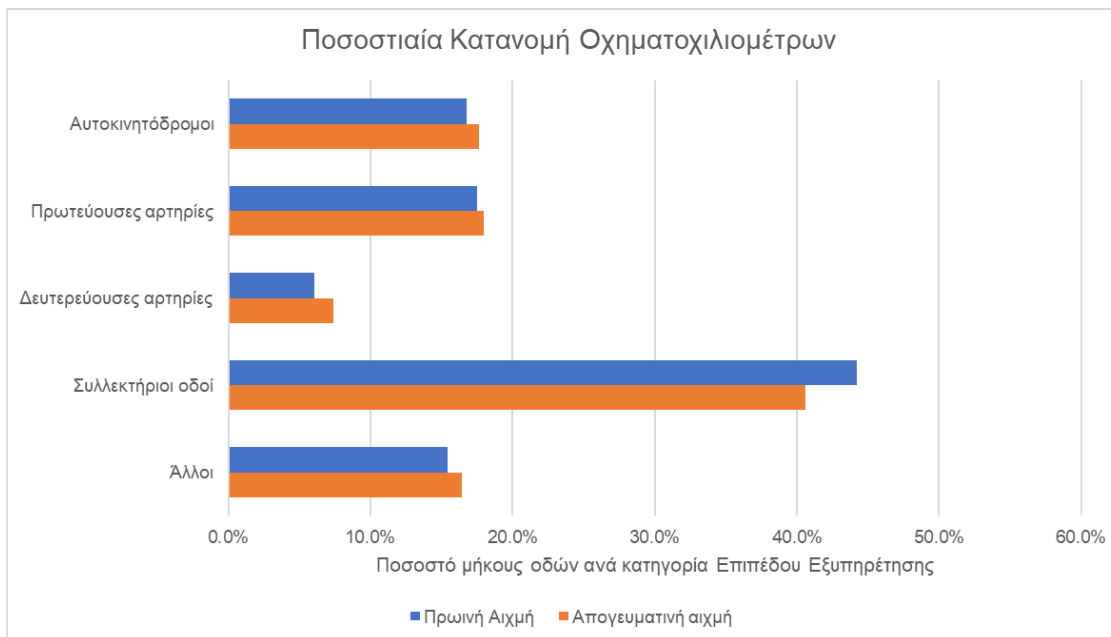
Κατανομή στα μέσα -
Πρωινή Αιχμή



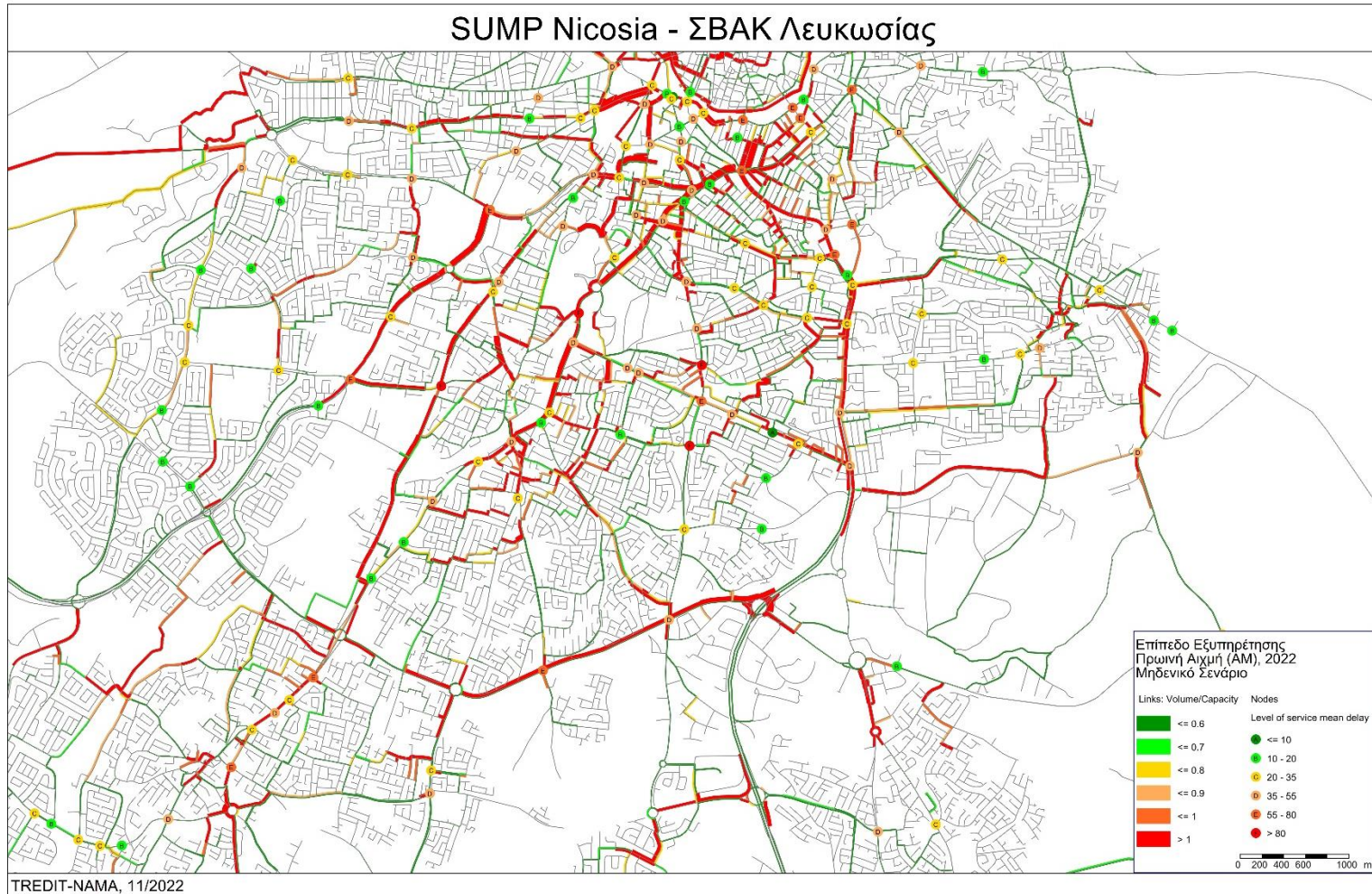
Κατανομή στα μέσα -
Απογευματινή Αιχμή



Ποσοστιαία Κατανομή Οχηματοχιλιομέτρων

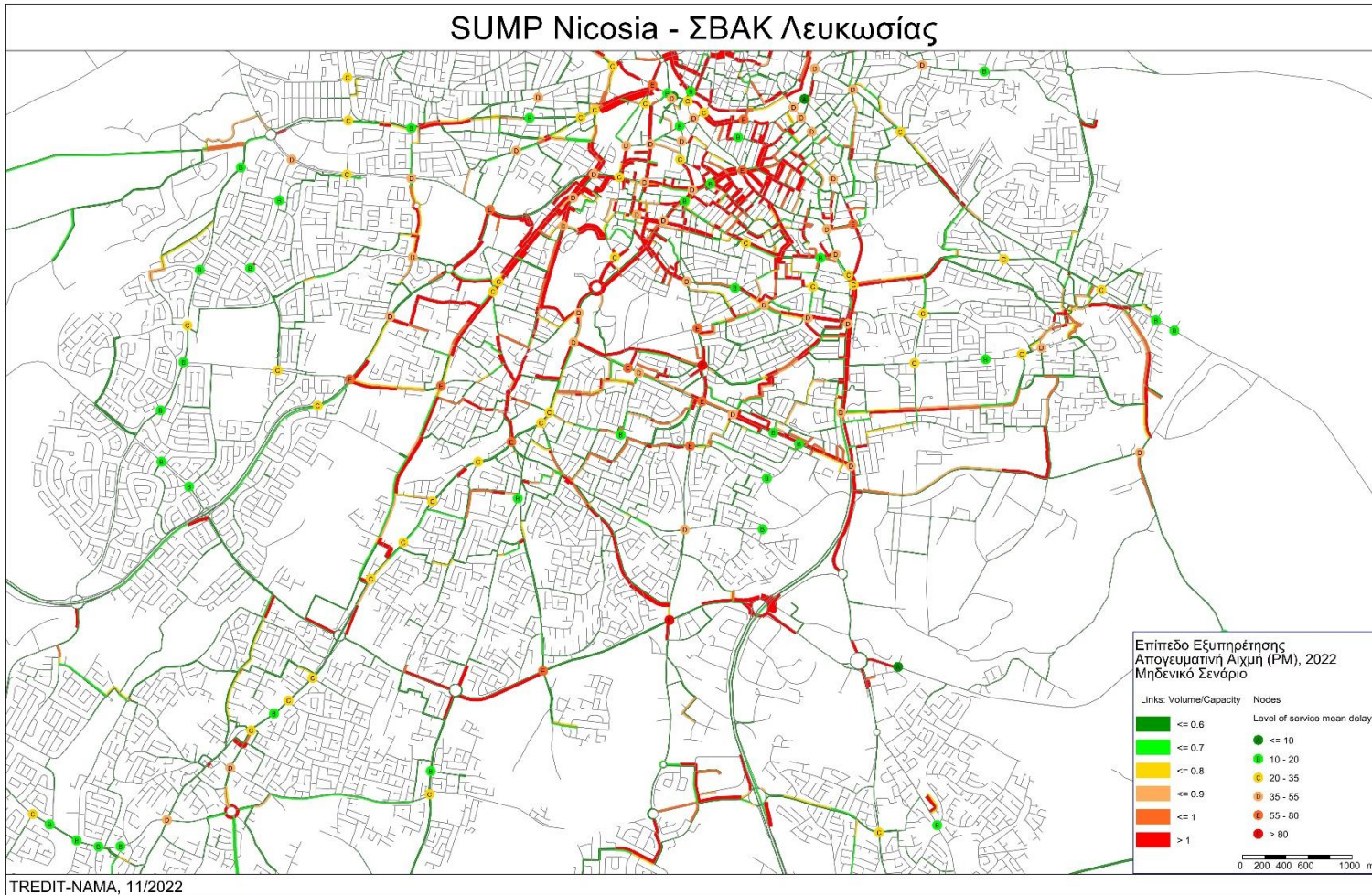


Αποτελέσματα Προσομοίωσης Πρωινής αιχμής στο δίκτυο ιδιωτικών μετακινήσεων

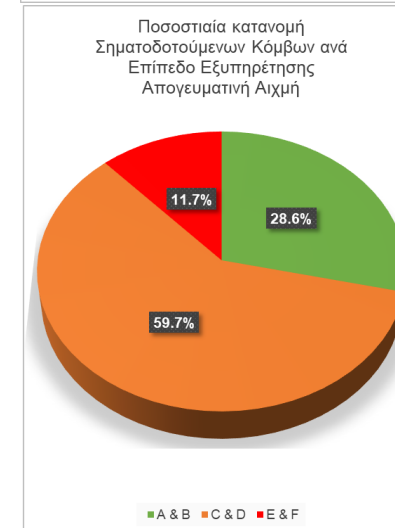
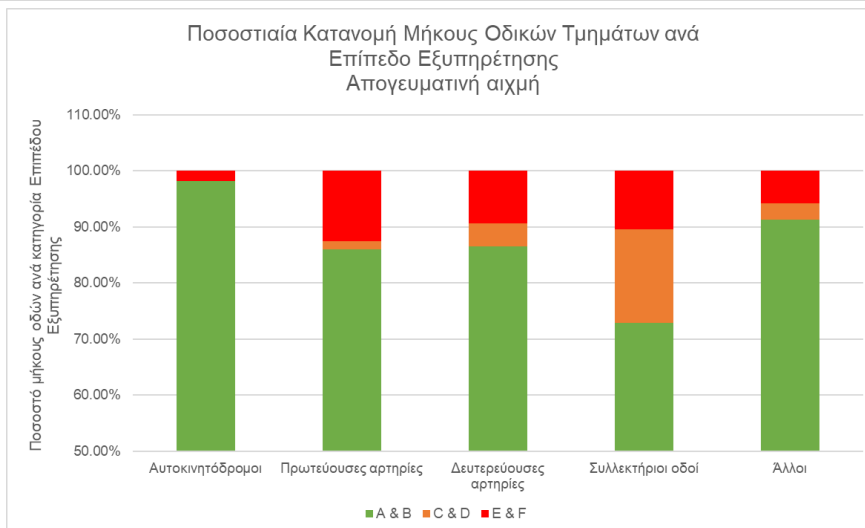
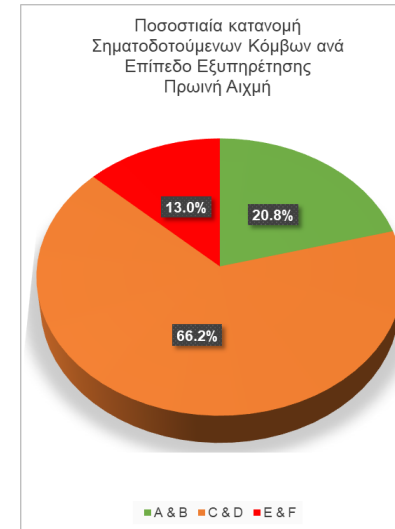
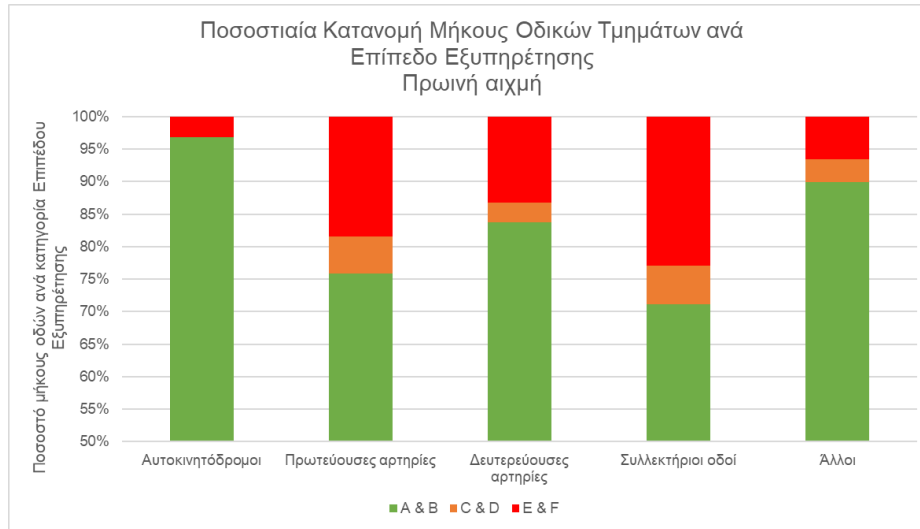


Αποτελέσματα Προσομοίωσης Απογευματινής αιχμής στο δίκτυο ιδιωτικών μετακινήσεων

SUMP Nicosia - ΣΒΑΚ Λευκωσίας



Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης (2/3)





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

Ταυτότητα Διαδικτυακής Έρευνας



Τύπος έρευνας : Διαδικτυακή

Σε ποιούς απευθύνεται: κατοίκους/εργαζόμενους

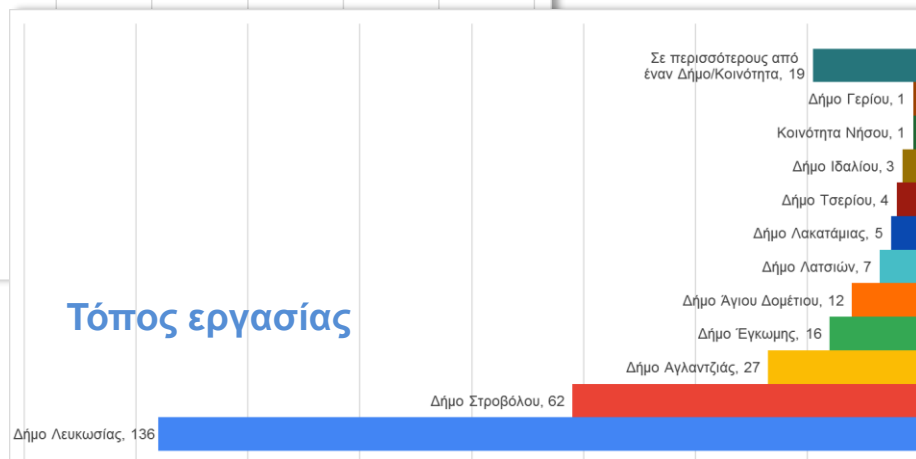
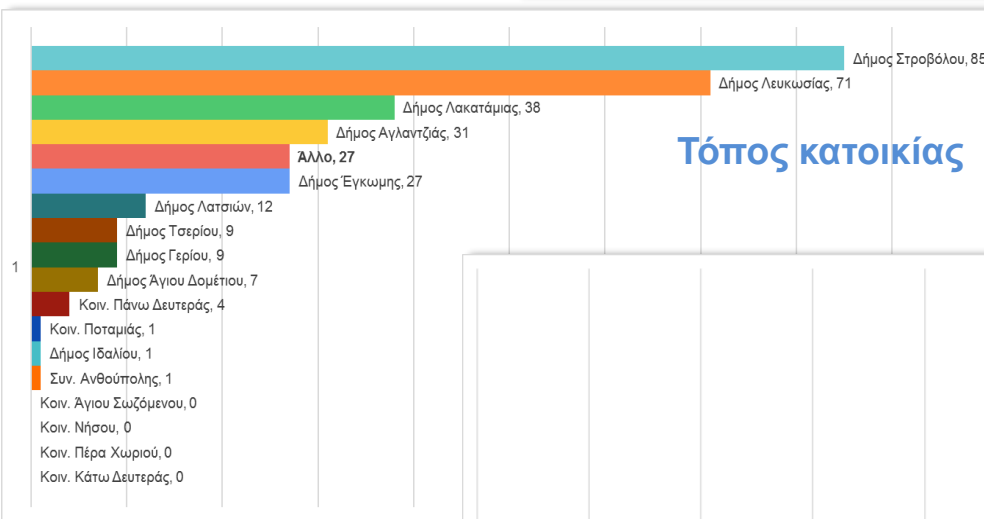
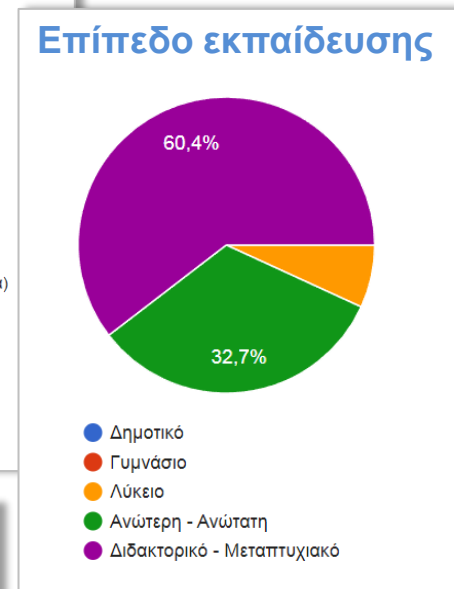
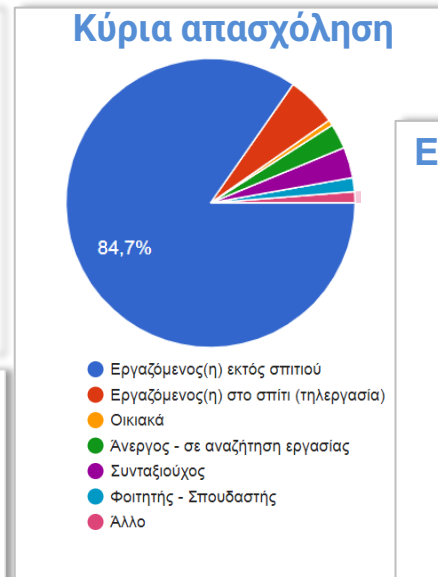
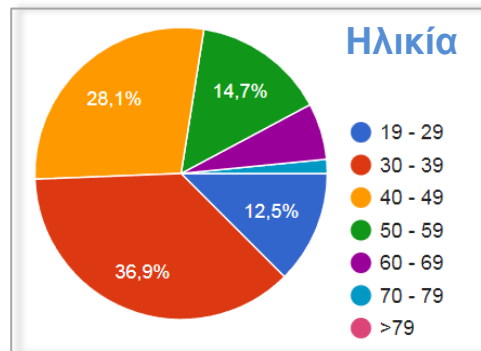
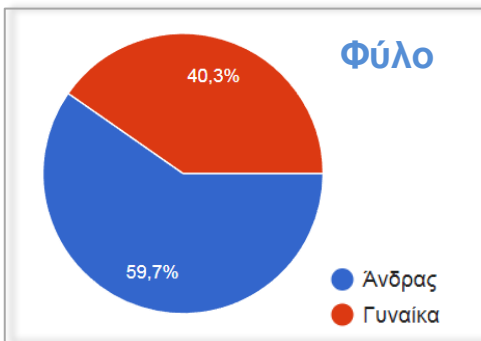
Χρονικό διάστημα : Αυγ – Νοε 2022

Αρ. Συμμετεχόντων : 324

Αντικείμενο : Δομημένο ερωτηματολόγιο για αξιολόγηση προβλημάτων κινητικότητας / συμμετοχική διαδικασία για την διατύπωση οράματος για το μέλλον

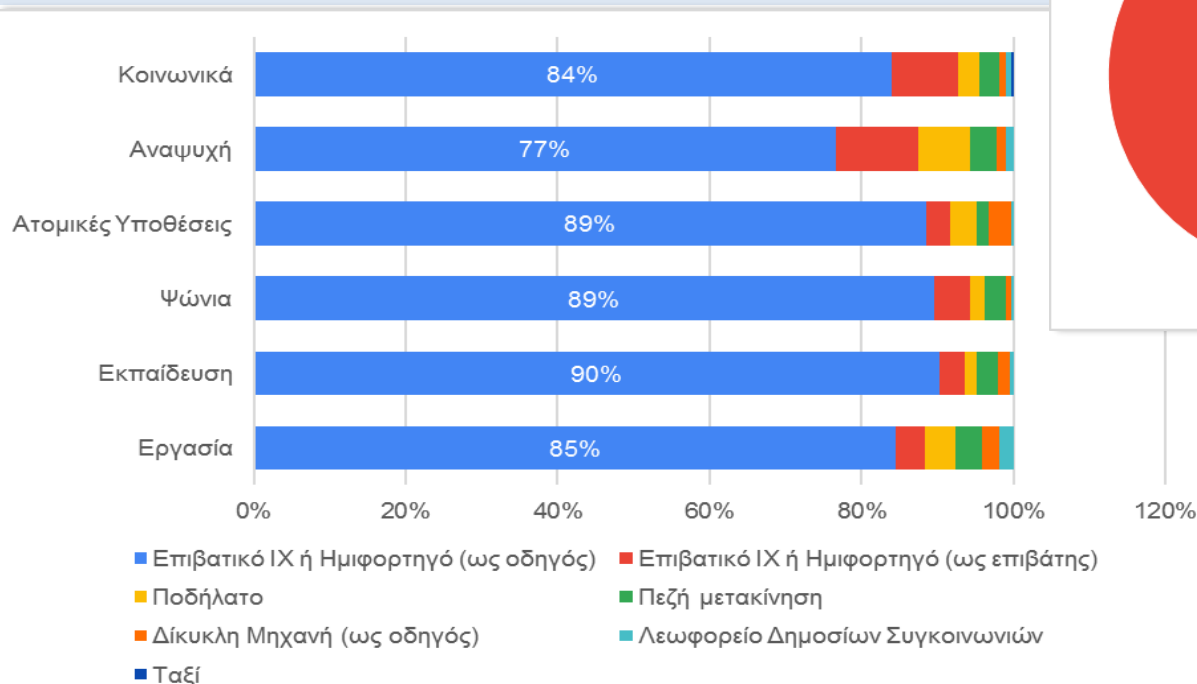
Μέσος χρόνος συμπλήρωσης: 15-20΄

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

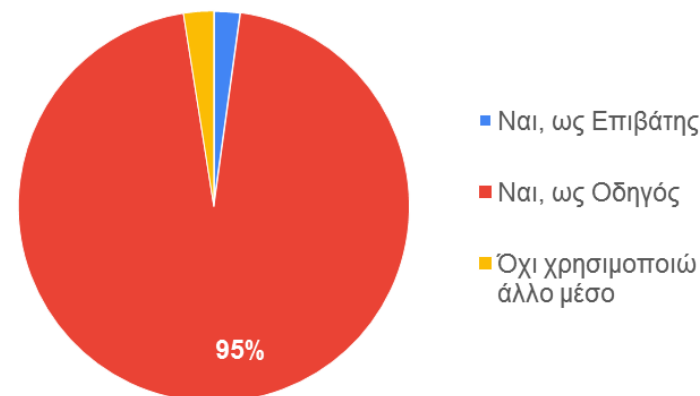


Η ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

ΚΥΡΙΟ μέσο μεταφοράς ανά σκοπό μετακίνησης



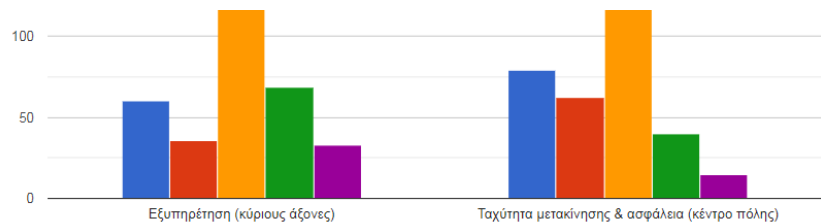
Χρήση Επιβατικού ΙΧ, Ημιφορτηγού ή Δίκυκλης Μηχανής (ως οδηγός ή επιβάτης)



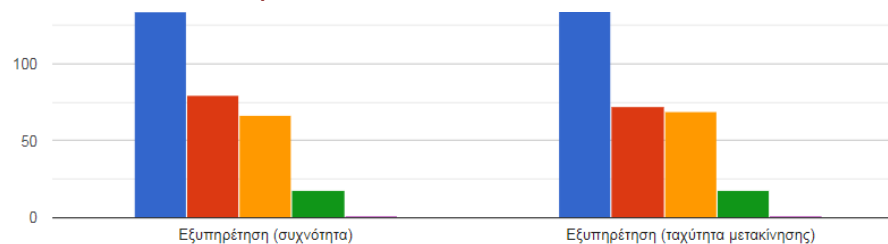
Η ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

Εξυπηρέτηση του Συστήματος Μεταφορών της αστικής περιοχής Λευκωσίας σε σχέση με τους κύριους άξονες και το κέντρο της πόλης

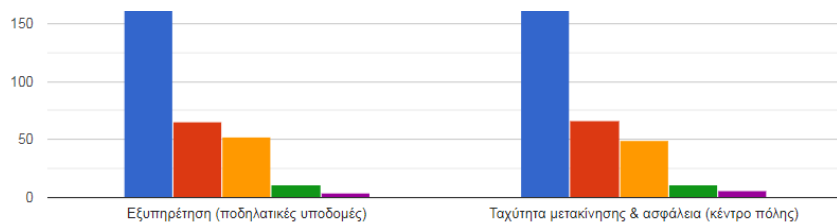
ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΙΧ, ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΟ, ΔΙΚΥΚΛΗ ΜΗΧΑΝΗ



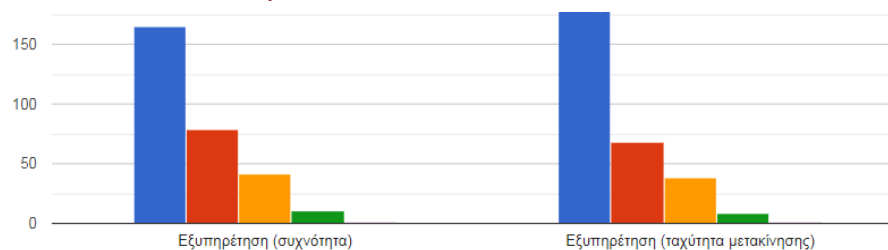
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (ΧΩΡΙΣ ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΕΙΣ)



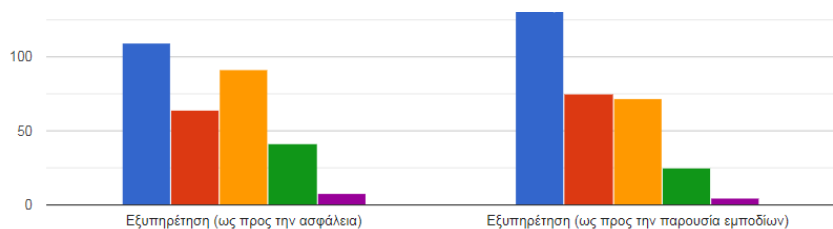
ΠΟΔΗΛΑΤΟ



ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (ΜΕ 1-2 ΜΕΤΕΠΙΒΙΒΑΣΕΙΣ)



ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ



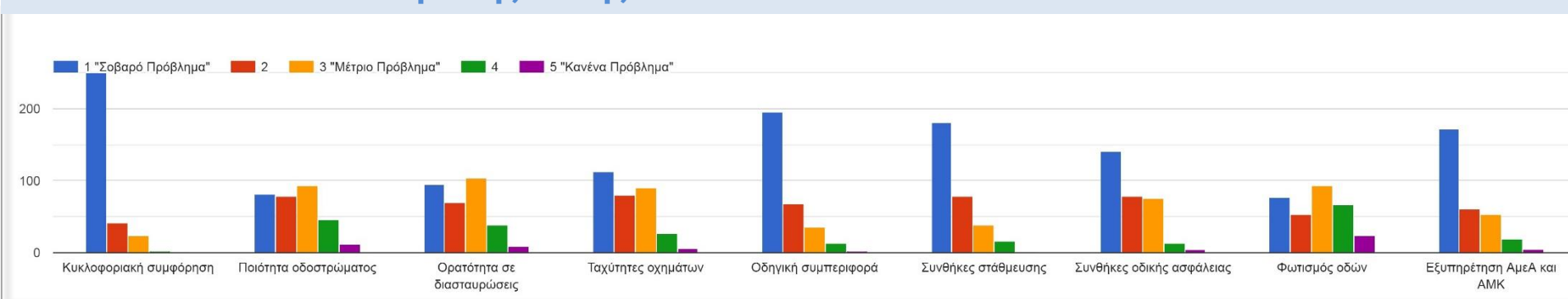
1. Πολύ Χαμηλή 2. 3. Μέτρια 4. 5. Πολύ Ικανοποιητική

Η ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

Αξιολογήστε σε τι βαθμό τα παρακάτω ζητήματα αποτελούν πρόβλημα στη λειτουργία του οδικού δικτύου της ευρύτερης αστικής περιοχής της Λευκωσίας σε ότι αφορά τους κύριους άξονες

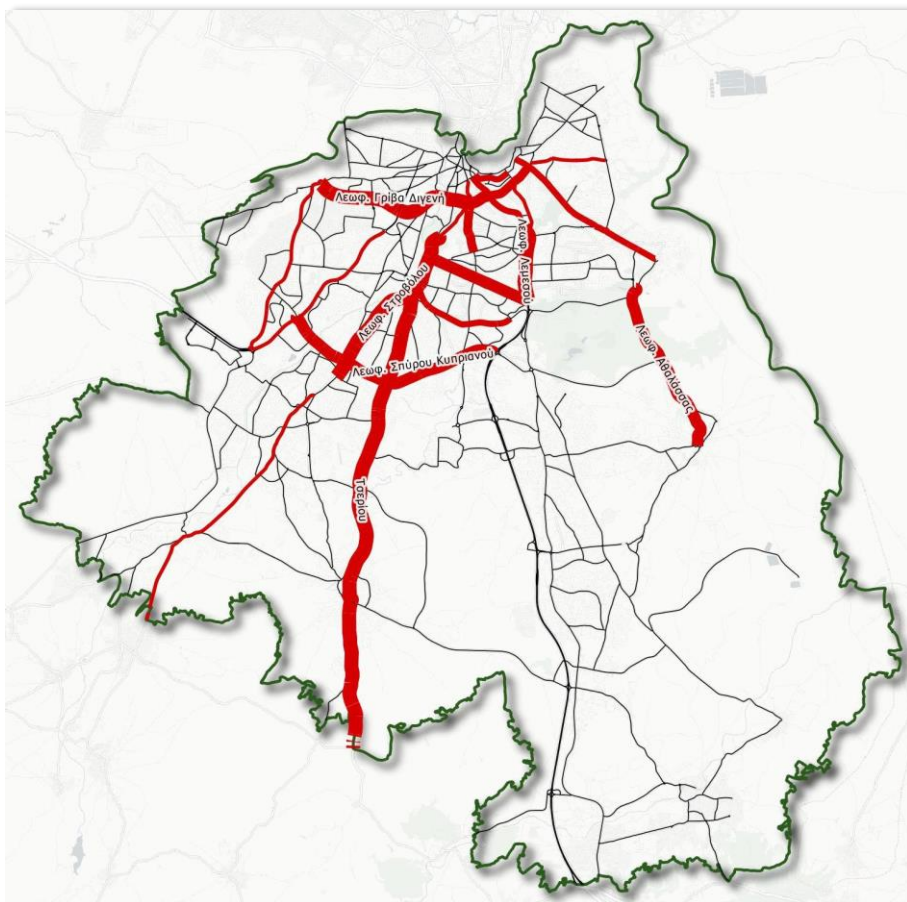


Αξιολογήστε σε τι βαθμό τα παρακάτω ζητήματα αποτελούν πρόβλημα στη λειτουργία του οδικού δικτύου στο κέντρο της πόλης



Η ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

Αναφέρετε 3 οδούς της ευρύτερης αστικής περιοχής της Λευκωσίας, οι οποίες θεωρείτε ότι έχουν σοβαρά προβλήματα (κύριους άξονες ή στο κέντρο της πόλης)



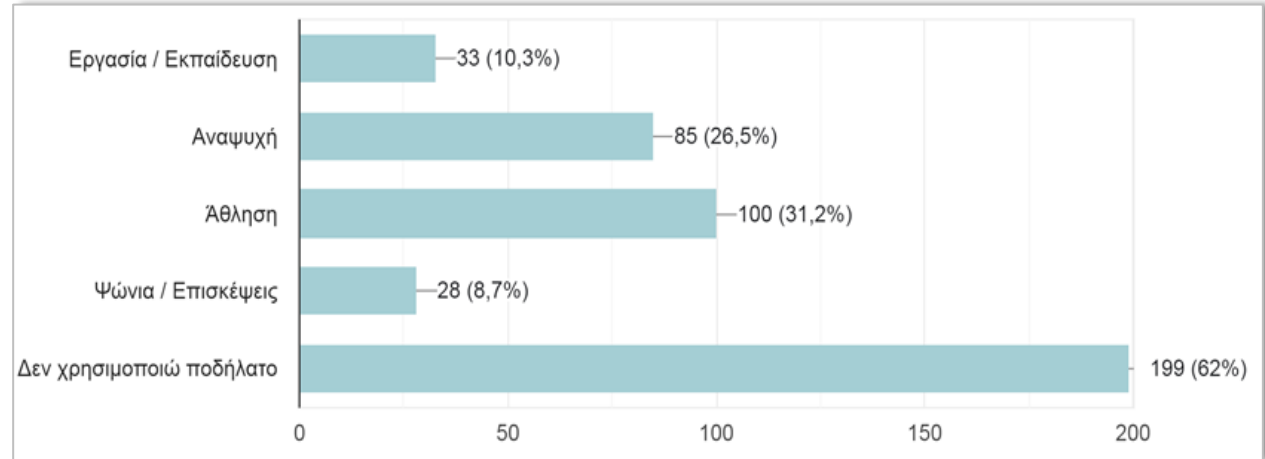
| Όνομασία οδών | Πλήθος (>5 αναφορών) |
|-------------------------------------|----------------------|
| Λεωφ. Γρίβα Διγενή | 59 |
| Λεωφ. Στροβόλου | 58 |
| Τσερίου | 57 |
| Λεωφ. Λεμεσού | 53 |
| Λεωφ. Σπύρου Κυπριανού | 41 |
| Λεωφ. Αθαλάσσης | 37 |
| Λεωφ. Διγενή Ακρίτα | 35 |
| Λεωφ. Νίκης | 24 |
| Λεωφ. Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ' | 23 |
| Λεωφ. Σταυρού | 21 |
| Λεωφ. Λάρνακος | 20 |
| Λεωφ. Στασίνου | 13 |
| Καλλιπόλεως | 11 |
| Θεμιστοκλή Δέρβη | 8 |
| Λεωφ. Κυριάκου Μάτση | 8 |
| Λεωφ. Ηρώων | 6 |
| Αρχιεπισκόπου Μακαρίου (Λακατάμεια) | 6 |
| Αρχαγγέλου Μιχαήλ | 5 |
| Λεωφ. Τζον Κέννεντυ | 5 |

Οδοί κέντρου πόλης

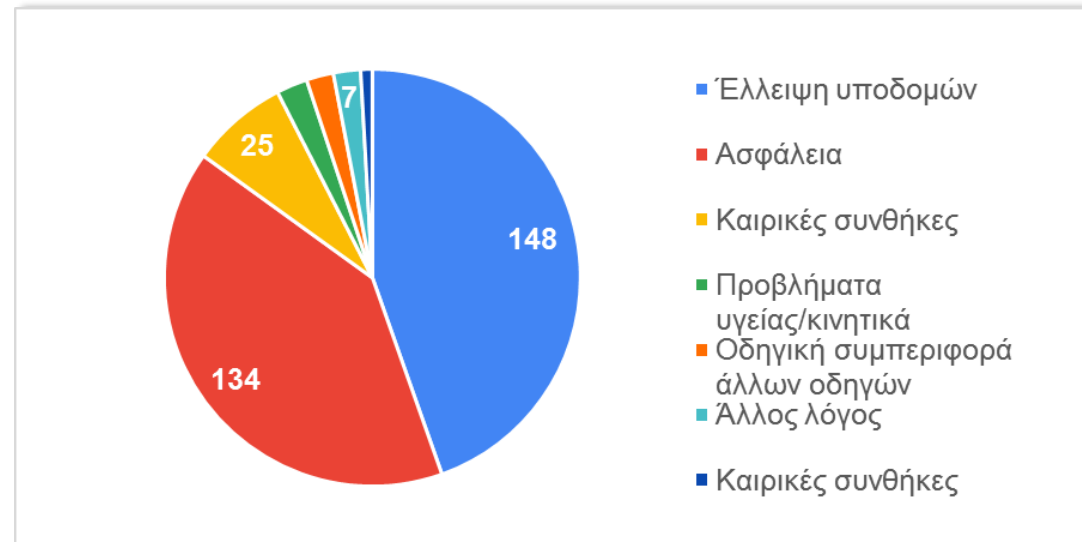


ΧΡΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

Χρησιμοποιείτε ποδήλατο για κάποιες από τις παρακάτω δραστηριότητες σας;



Αν δεν χρησιμοποιείτε ποδήλατο για τις δραστηριότητες σας, παρακαλώ επιλέξτε τους λόγους που συμβάλλουν σε αυτή σας την απόφαση.



ΧΡΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

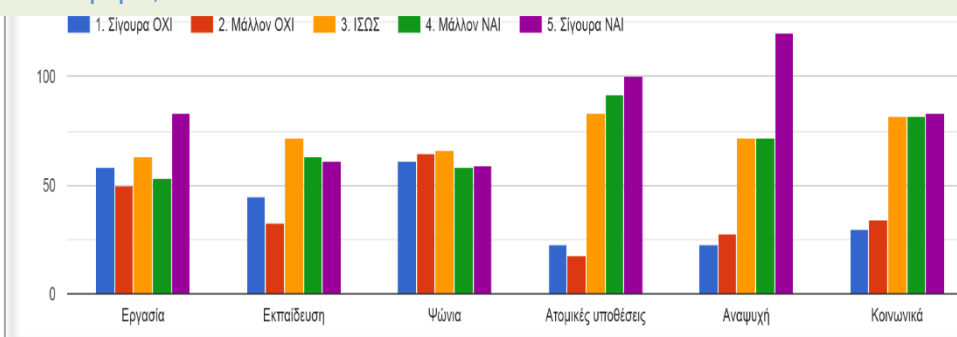
Ποια από τα παρακάτω μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν υπόψη ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες κυκλοφορίας των ποδηλάτων στην ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας;



Άλλα μέτρα που θεωρείτε σημαντικά:

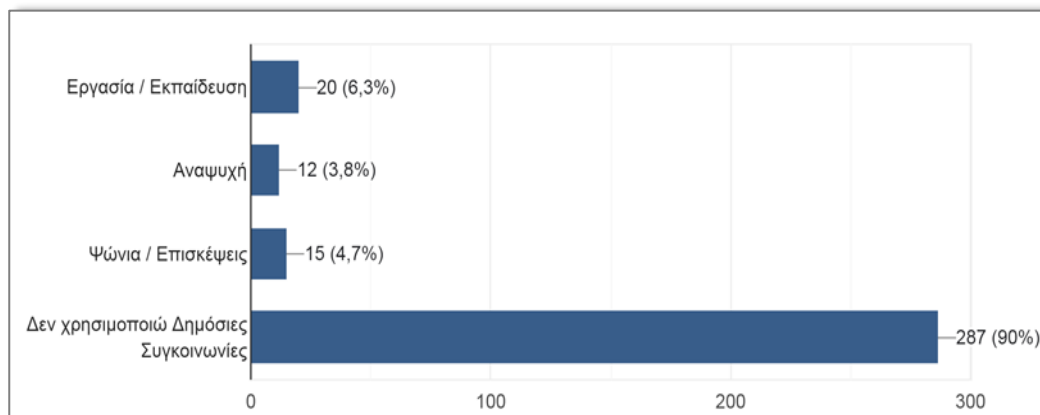
- Δεντροφυτεύσεις κατά μήκος οδών για φυσική σκίαση.
- Δημιουργία νέων γραμμικών πάρκων
- Προστατευμένες λωρίδες ποδηλάτου για μεγαλύτερη ασφάλεια από την κυκλοφορία
- Υποδομές ντους στους χώρους εργασίας.
- Αντικίνητρα για μείωση χρήσης ΙΧ.

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;

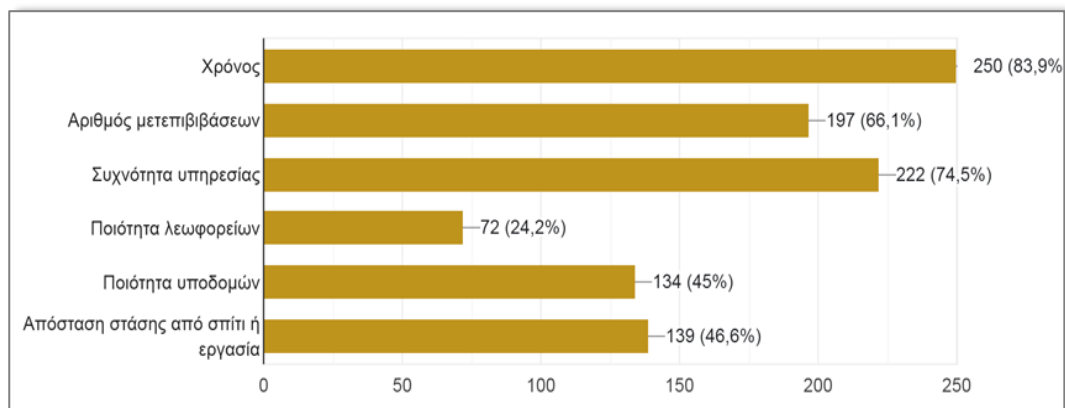


ΧΡΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Χρησιμοποιείτε Δημόσιες Συγκοινωνίες για κάποια από τις παρακάτω μετακινήσεις σας;

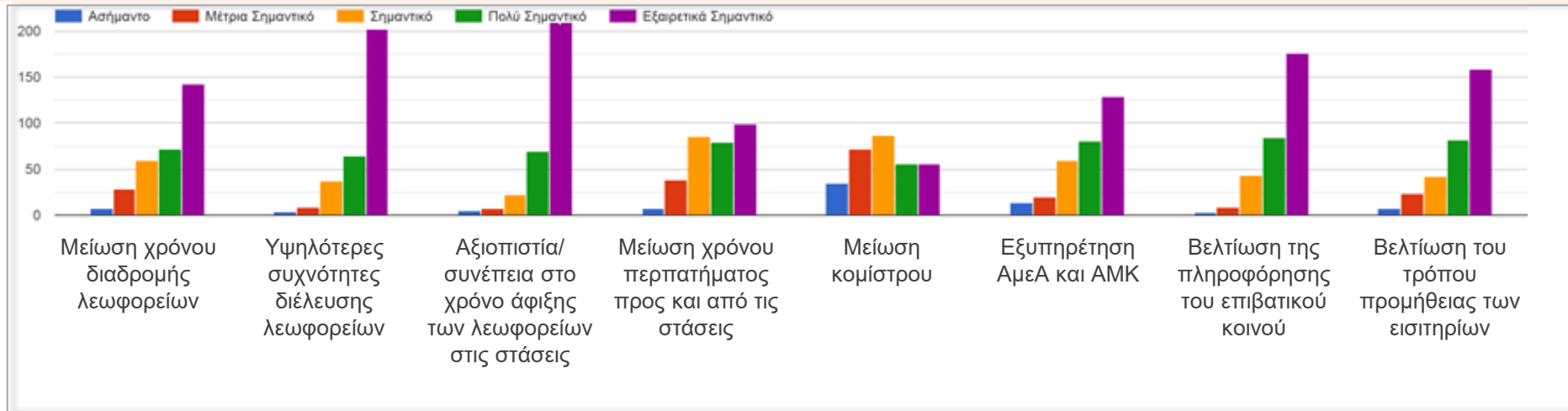


Αν ΟΧΙ, παρακαλώ επιλέξτε τους λόγους που συμβάλλουν σε αυτή σας την απόφαση.

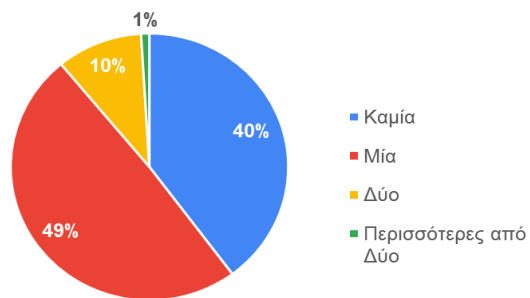


ΧΡΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

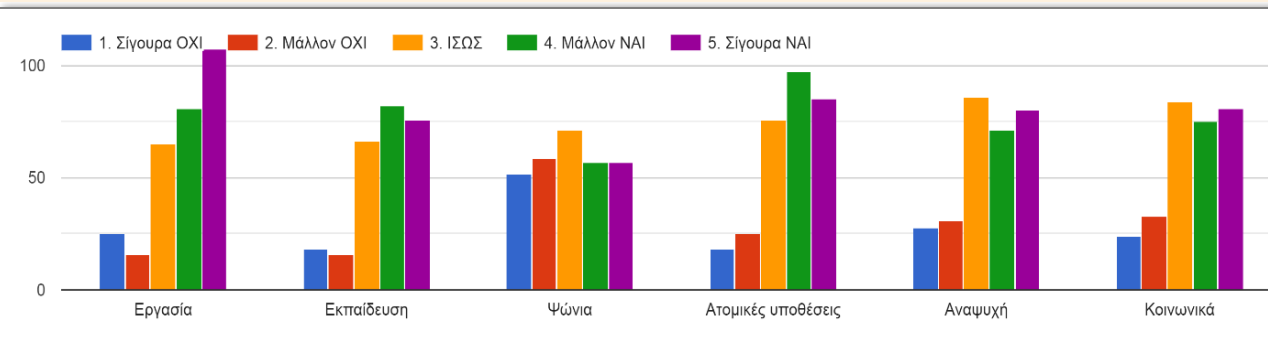
Ποια από τα παρακάτω μέτρα θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν ώστε να βελτιωθεί το σύστημα Δημοσίων Συγκοινωνιών στην ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας;



Αριθμός μετεπιβιβάσεων που θεωρείτε αποδεκτό κατά την μετακίνησή σας.



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

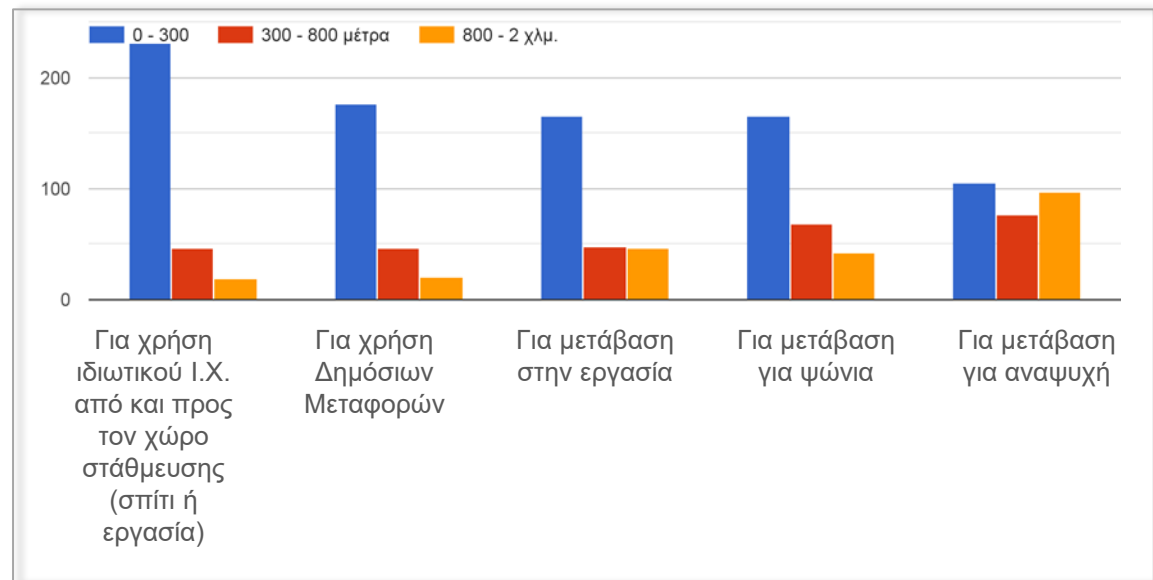


ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ

Σε περίπτωση που δεν χρησιμοποιείτε «πεζή μετακίνηση» για τις μετακινήσεις σας με ΣΚΟΠΟ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ, παρακαλούμε εξηγήστε γιατί;

- Μεγάλη απόσταση μεταξύ οικίας και εργασίας
- Υψηλές θερμοκρασίες
- Έλλειψη κατάλληλων υποδομών για πεζή μετακίνηση (πλάτη, δένδροφυτεύσεις)
- Έλλειψη χρόνου

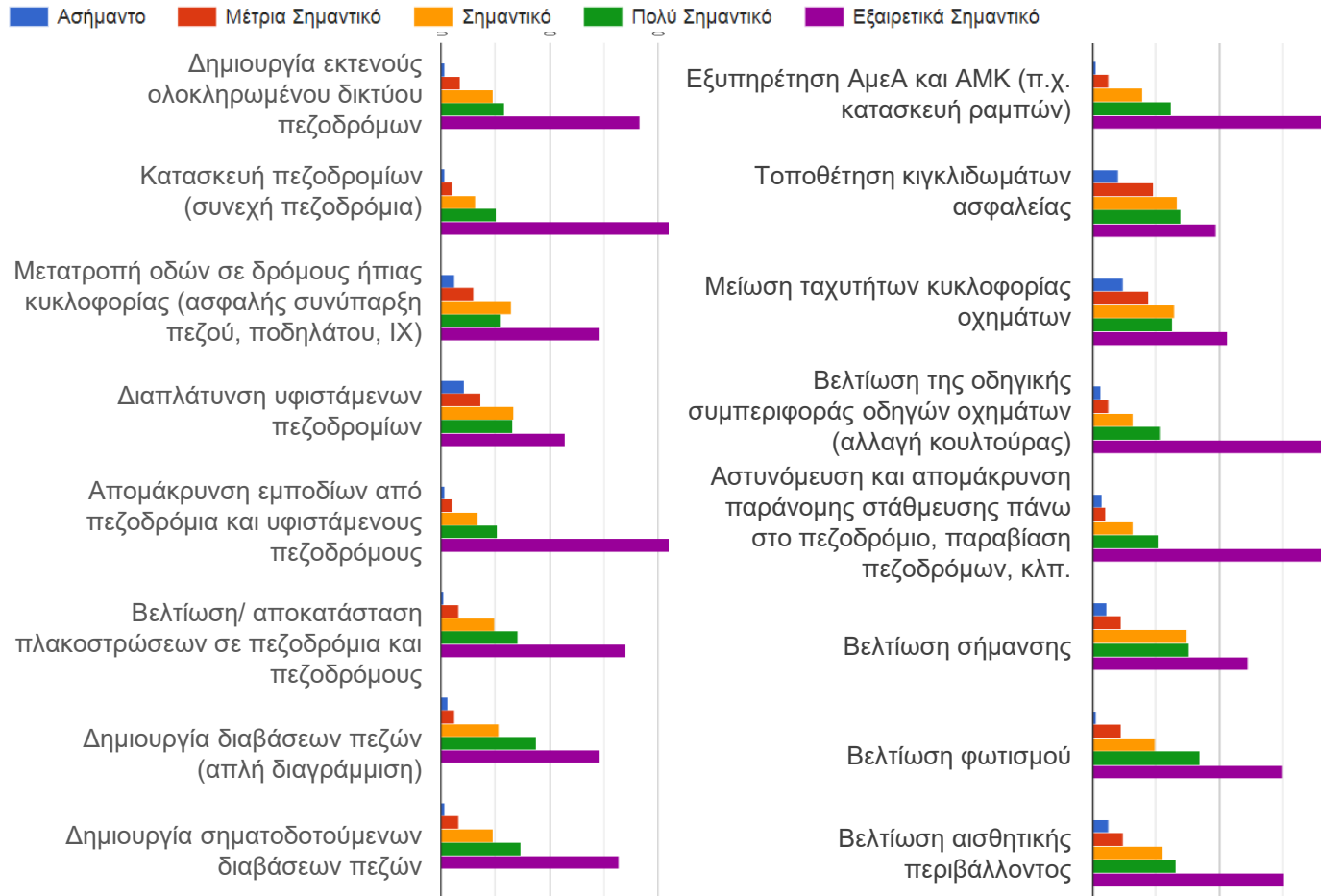
Καθημερινή πεζή μετακίνηση (σε απόσταση) που διανύετε ανάλογα με το σκοπό.





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;



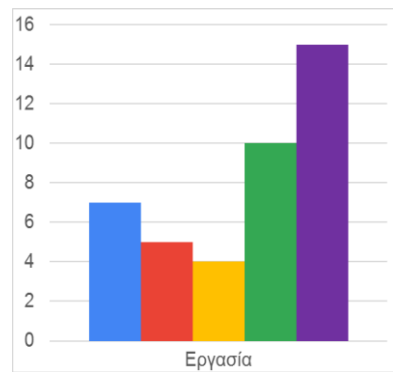
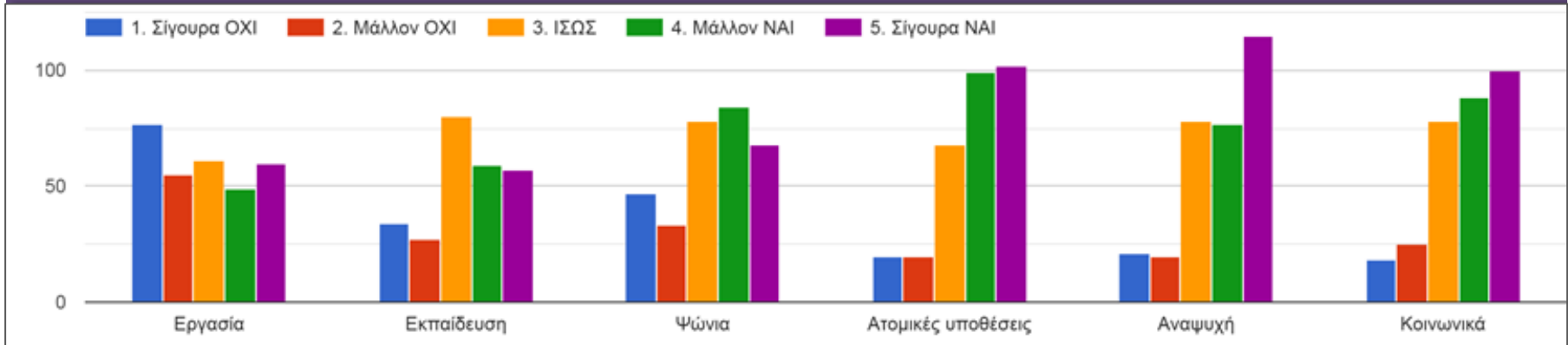
Άλλα μέτρα που θεωρείτε ότι πρέπει να ληφθούν:

- 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;



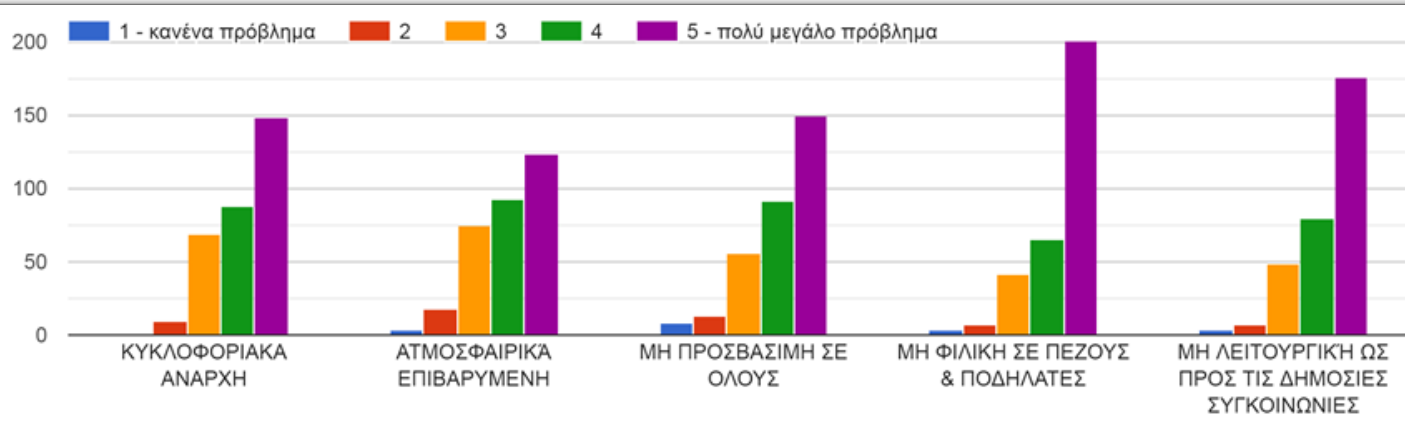
Πρόθεση αύξησης της "πεζής μετακίνησης" για όσους ζουν και εργάζονται στον Δ. Λευκωσίας

ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ (Ελεύθερο κείμενο)



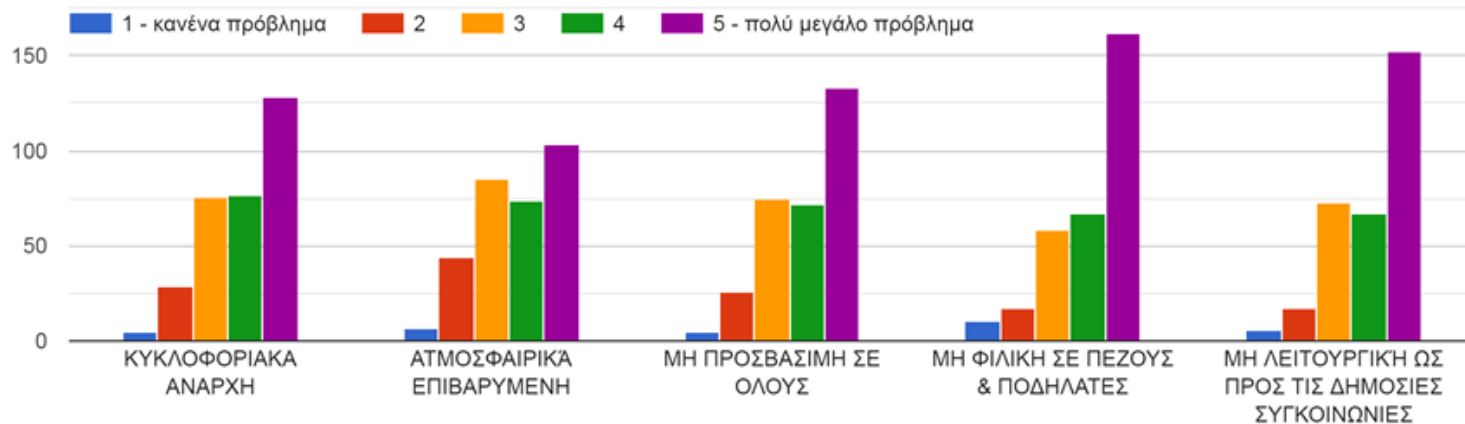
- Κατάλληλες στάσεις Δ.Σ. με στέγαστρα για σκίαση
- Πύκνωση στάσεων, γραμμών και τερματικών σταθμών Δ.Σ.
- Μικρά ευέλικτα λεωφορεία
- Γραμμές τραμ/μετρό για ταχύτερη σύνδεση με κέντρο πόλης
- Ενίσχυση της μικροκινητικότητας (σκουτερς)
- Παραδείγματα από άλλες ευρωπαϊκές πόλεις

ΟΙ ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ ΣΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ



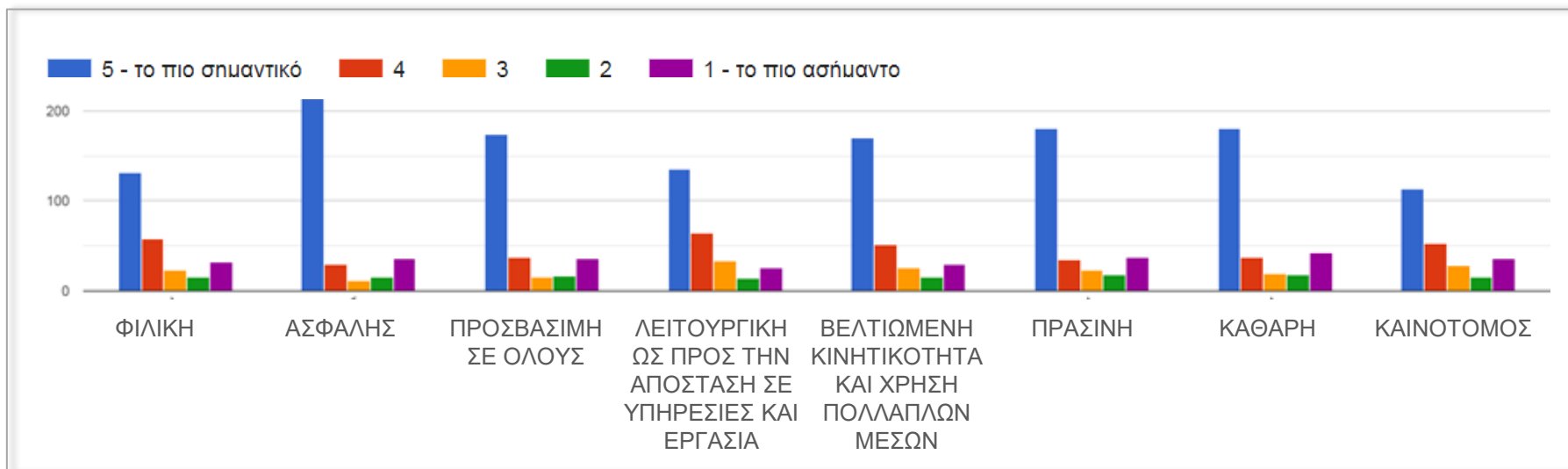
Πως θα χαρακτηρίζατε την ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας σήμερα;

Πως θα χαρακτηρίζατε την ευρύτερη αστική περιοχή διαμονής ή/και εργασίας σας;



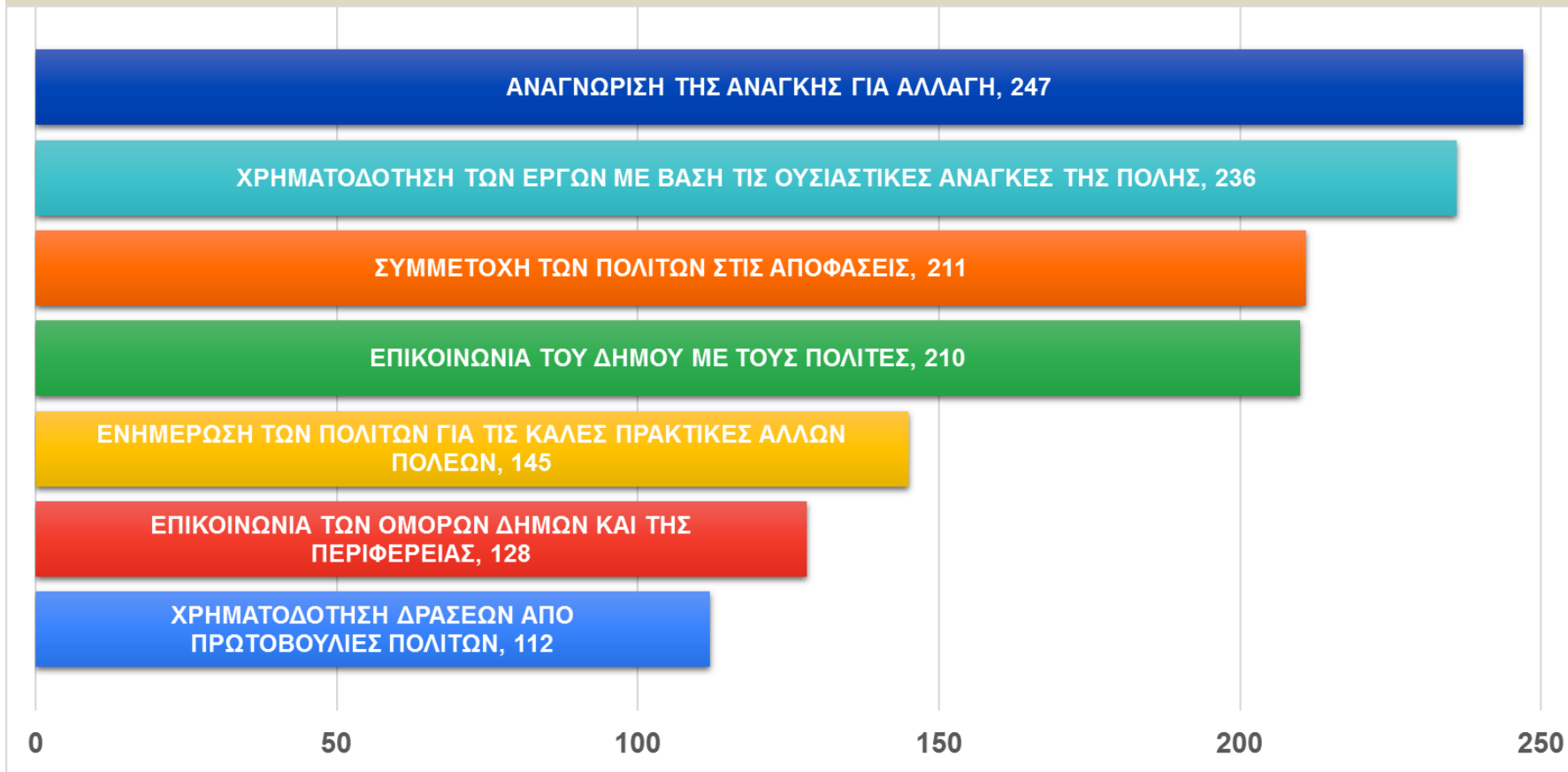
ΟΙ ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ ΣΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Πως θέλετε να είναι η ευρύτερη αστική περιοχή της Λευκωσίας στο μέλλον για τον κάτοικο, τον εργαζόμενο και τον επισκέπτη.



ΟΙ ΠΡΟΣΔΟΚΙΕΣ ΣΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

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





Επίλογος

Σύνοψη



- 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!*