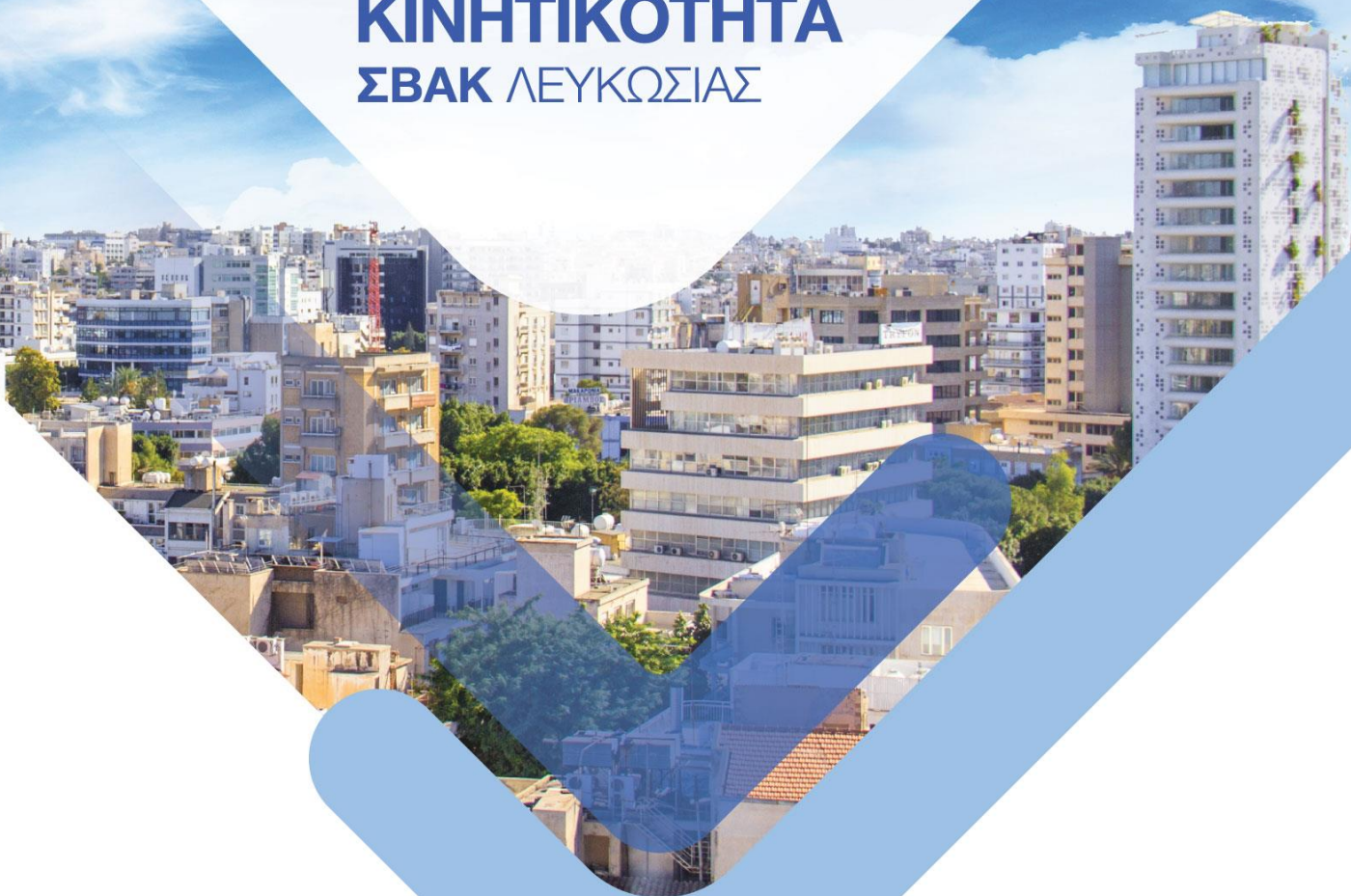




ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΒΑΚ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ



DC2 : Επιτελική Σύνοψη Β' Φάσης



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ταμείο Συνοχής



Κυπριακή Δημοκρατία



Διαρθρωτικά Ταμεία
της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Κύπρο



ΤΜΗΜΑ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	Εισαγωγή.....	4
1.1.	Σύντομη περιγραφή έργου	4
1.2.	Αντικείμενο του παραδοτέου	5
1.3.	Σύντομη Εισαγωγή	6
2.	Διαμόρφωση & Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας	7
2.1.	Διαδικασία αξιολόγησης σεναρίων	8
2.2.	Επιλογή προτιμητέου σεναρίου	8
2.3.	Σύντομη περιγραφή του Προτιμητέου σεναρίου	9
3.	Διαμόρφωση ενός κοινού οράματος κινητικότητας για το έτος στόχο του 2030	13
4.	Ποσοτικοποίηση του Οράματος.	16
5.	Συμπεράσματα	20



Εικόνες, Διαγράμματα & Πίνακες

<i>Εικόνα 1</i>	<i>Ολοκλήρωση της Β' Φάσης του ΣΒΑΚ Λευκωσίας και υποβολή της 2^{ης} Επιτελικής Σύνοψης</i>	<i>6</i>
<i>Εικόνα 2</i>	<i>Παρεμβάσεις Στρατηγικού Σεναρίου 3.</i>	<i>12</i>
<i>Εικόνα 3:</i>	<i>Μεθοδολογία για την σύνθεση του οράματος ΣΒΑΚ. ...</i>	<i>13</i>
<i>Εικόνα 4:</i>	<i>Η πόλη των 15' – το όραμα για το 2030.</i>	<i>15</i>
<i>Εικόνα 5:</i>	<i>Το δέντρο των στόχων & δεικτών του ΣΒΑΚ ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Λευκωσίας</i>	<i>17</i>
<i>Διάγραμμα 1:</i>	<i>Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων ΣΒΑΚ.</i>	<i>9</i>
<i>Πίνακας 1:</i>	<i>Αναλυτικός πίνακας παρεμβάσεων ΣΒΑΚ</i>	<i>9</i>
<i>Πίνακας 2:</i>	<i>Ιεράρχης δράσεων προτεραιότητας για το ΣΒΑΚ.</i>	<i>14</i>
<i>Πίνακας 3:</i>	<i>Το ιεραρχικό σύστημα δεικτών που συμπεριλαμβάνεται στο ΣΒΑΚ</i>	<i>18</i>

1. Εισαγωγή

1.1. Σύντομη περιγραφή έργου

Τα τελευταία χρόνια η πολιτική των μεταφορών στην Κύπρο έχει εντάξει συστηματικά την προώθηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και έχει ήδη πραγματοποιήσει τις αντίστοιχες μελέτες για την Λεμεσό και τη Λάρνακα από το 2017. Αντίθετα με τις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες, την ευθύνη για τον σχεδιασμό των αστικών μεταφορών στην Κύπρο την έχει κυρίως το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων και ως εκ τούτου αποτελεί ένα συγκεντρωτικό σύστημα. Αυτό το σύστημα επιτρέπει μια συστηματική και συνεπή προσέγγιση σε όλες τις πόλεις της Κύπρου, καθώς η ευθύνη για την υλοποίηση και την οικονομική χρηματοδότηση συνδυάζονται με την ιδιοκτησία του σχεδίου. Στην Κύπρο (όπως σε αρκετές περιπτώσεις σε όλη την Ευρώπη), η εκπόνηση μιας ολοκληρωμένης μελέτης ΣΒΑΚ είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τη λήψη χρηματοδότησης με αποτέλεσμα σε πολλές περιπτώσεις οι μελέτες των σχεδίων να γίνονται αποσπασματικά και χωρίς την αναγκαία ευαισθητοποίηση του κοινού.

Η κατάσταση στην Κύπρο μπορεί να χαρακτηριστεί γενικώς από εξαιρετικά υψηλή χρήση ιδιωτικών οχημάτων. Αυτό επισημαίνει και την έκταση των προβλήσεων που αναμένονται κατά την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ της Λευκωσίας. Η χρήση του αυτοκινήτου είναι η συνηθισμένη επιλογή για διαδρομές στην πόλη και στην Κύπρο συνολικά. Το ποσοστό των μετακινήσεων που δεν συμπεριλαμβάνει τη χρήση αυτοκινήτου, όπως η πεζή μετακίνηση και η μετακίνηση με ποδήλατο και η μετακίνηση με μέσα μαζικής μεταφοράς, παρουσιάζει πολύ χαμηλά επίπεδα, γεγονός που αποδίδεται εκτός από την κουλτούρα και τη συμπεριφορά των μετακινούμενων, στην χαμηλή προσφορά των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Αναμένεται ότι η νέα σύμβαση παραχώρησης για τις υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών της πόλης θα δώσει την απαραίτητη ώθηση στη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς μέσα στα επόμενα δύο χρόνια, ένα χρονικό πλαίσιο που συμπίπτει με την εκτέλεση του ΣΒΑΚ και αναμφίβολα θα λειτουργήσει ως καταλύτης για σημαντικές αλλαγές. Ένα από τα προφανή προβλήματα που προκαλούνται από την αυξημένη χρήση αυτοκινήτων είναι οι ατμοσφαιρικοί

ρύποι που επιδεινώνουν το φαινόμενο του θερμοκηπίου που παράγονται από τις μεταφορές. Η εξέλιξη ατμοσφαιρικών ρύπων λόγω των μεταφορών παρουσιάζει γενικώς αυξητικές τάσεις.

Στη Λευκωσία, η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι χαμηλή (περίπου 2-4%) και το ίδιο ισχύει για το ποδήλατο και το περπάτημα (περίπου 4%), ενώ η χρήση αυτοκινήτου υπερβαίνει σήμερα το 85% των μετακινήσεων και έχει ως συνέπειες στο κόστος μετακίνησης, στην ατμοσφαιρική ρύπανση, στον θόρυβο, στα τροχαία ατυχήματα, στα προβλήματα που προκαλούνται από την παράνομη στάθμευση και στη συνολική υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Είναι επίσης προφανές ότι η ανάπτυξη πρόσθετων οδικών υποδομών δεν θα ήταν ούτε δυνατή (λόγω της δομής και της μορφής του αστικού περιβάλλοντος) ούτε επωφελής (καθώς αυτό σημαίνει αύξηση όλων των αρνητικών επιπτώσεων των ιδιωτικών αυτοκινήτων, χωρίς να λύσει πραγματικά κανένα πρόβλημα), τουλάχιστον όχι ως κύρια λύση για τα συγκοινωνιακά προβλήματα της πόλης.

Σκοπός αυτού του έργου είναι η ανάπτυξη και η παροχή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με βάση τις διεθνώς υιοθετημένες αρχές των ΣΒΑΚ, οι οποίες έχουν εφαρμοστεί και εφαρμόζονται με επιτυχία σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις τα τελευταία χρόνια. Το ΣΒΑΚ, σε αντίθεση με άλλες προηγούμενες παραδοσιακές προσεγγίσεις γενικού σχεδίου μεταφορών, θεσμοθετεί τόσο τις μεθοδολογικές όσο και τις κοινωνικές πτυχές του σχεδιασμού των μεταφορών λαμβάνοντας υπόψη την κοινή λογική σχετικά με τις υπάρχουσες ελλείψεις των συστημάτων μεταφορών στις αστικές περιοχές. Ένα ισχυρό χαρακτηριστικό ενός ΣΒΑΚ αφορά στις μεγάλες προσπάθειες που καταβάλλονται και διοχετεύονται για τη δημιουργία ευαισθητοποίησης, κατανόησης και συναίνεσης μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων/ εμπλεκόμενων μερών και από αυτή την άποψη, επιδιώκει να προωθήσει την ενεργό συμμετοχή των πολιτών και των ενδιαφερομένων στη διαδικασία ανάλυσης των προβλημάτων, ανάπτυξης προβλημάτων, ο καθορισμός στόχων και η επιλογή λύσεων, που θα επηρεάσουν τελικά σε μεγάλο βαθμό την επιτυχία του έργου. Η υιοθέτηση του σχεδίου αποτελεί προϋπόθεση για την επιτυχία.

Το ΣΒΑΚ για την ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας ακολουθεί το ίδιο σύνολο στόχων

όπως ορίζονται από τη Λευκή Βίβλο της Ε.Ε για τις Μεταφορές, τις κατευθυντήριες γραμμές του ΣΒΑΚ και τους Γενικών Όρων Αναφοράς:

- Οικονομική Αποδοτικότητα: Βελτίωση της αποδοτικότητας και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών όσον αφορά στη μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων.
- Περιβαλλοντική βιωσιμότητα: Ελαχιστοποίηση των εκπομπών και των ρύπων που σχετίζονται με τις μεταφορές.
- Προσβασιμότητα και κοινωνική ένταξη: Προσφορά επιλογών μετακίνησης που επιτρέπει την πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες σε όλους τους πολίτες.
- Ασφάλεια: Εξασφάλιση προσωπικής ασφάλειας και ασφάλειας εντός του συστήματος μεταφοράς.
- Ποιότητα Ζωής: Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού προς όφελος των πολιτών, της οικονομίας και της κοινωνίας συνολικά.

Η εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την ευρύτερη περιοχή της πόλης της Λευκωσίας θα ακολουθήσει τα εξής βασικά βήματα:

- Ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης των μετακινήσεων και τις επιπτώσεις του ΣΒΑΚ στην μετακίνηση,
- Προβολές μελλοντικών εξελίξεων (κοινωνικο-δημογραφικές, οικονομικές, χωρικές),
- Εξαγωγή υπαρχόντων και μελλοντικών ελλείψεων και προβλημάτων (σύμφωνα με τους στόχους),
- Ανάπτυξη συνεπών στρατηγικών λύσεων (υπό το πλαίσιο καθορισμένων στόχων και επιθυμητών αποτελεσμάτων),
- Εξαγωγή και καθορισμός μέτρων και έργων (με κριτήρια οικονομικής απόδοσης και περιβαλλοντικών στόχων) σε όλους τους τομείς των μεταφορών συμπεριλαμβανομένων, θεσμικών και οργανωτικών,
- Επιλογή μέτρων και έργων (βάσει εκτίμησης και αξιολόγησης),
- Ορισμός των αναμενόμενων προϋπολογισμών,
- Καθορισμός σχεδίου υλοποίησης (δράσεων) συντονίζοντας και ταξινομώντας τα μέτρα και τα έργα, σύμφωνα με την αναμενόμενη εξέλιξη και τους διαθέσιμους προϋπολογισμούς έως το 2030

- Παροχή σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης (για συνεχή ενημέρωση και επίβλεψη του σχεδίου υλοποίησης και διασφάλιση της επιτυχούς – ως προς τους καθορισμένους επιχειρησιακούς στόχους – εφαρμογής μέτρων).

1.2. Αντικείμενο του παραδοτέου

Η παρούσα έκθεση υποβάλλεται στο πλαίσιο των εργασιών που προβλέπονται για την ολοκλήρωση της Β' Φάσης του Στρατηγικού Σχεδίου και στοχεύει στην ανάδειξη των εργασιών που ολοκληρώθηκαν με επιτυχία καθώς και τα χρήσιμα συμπεράσματα που συλλέχθηκαν προκειμένου να εκκινήσει τυπικά και ουσιαστικά η επόμενη φάση.

Ως έκθεση προφανώς δεν στοχεύει στην υποκατάσταση ή την επανάληψη του περιεχομένου προηγούμενων παραδοτέων, αλλά πολύ περισσότερο να δώσει τη δυνατότητα σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, τα στελέχη της Δημόσιας Διοίκησης αλλά και τους ενδιαφερόμενους πολίτες να παρακολουθούν την εξέλιξη του Στρατηγικού Σχεδίου μέσω ενός σύντομου και περιεκτικού οδηγού. Τέλος ως μια πλήρης επιτελική σύνοψη της κάθε Φάσης, δίνει τη δυνατότητα και σε τρίτους (π.χ. Ευρωπαϊκή Ένωση, την Jaspers κλπ) να παρακολουθούν την εξέλιξη του έργου κατά τη διάρκεια εκπόνησής του.

Συγκεκριμένα, η έκθεση είναι δομημένη ως εξής:

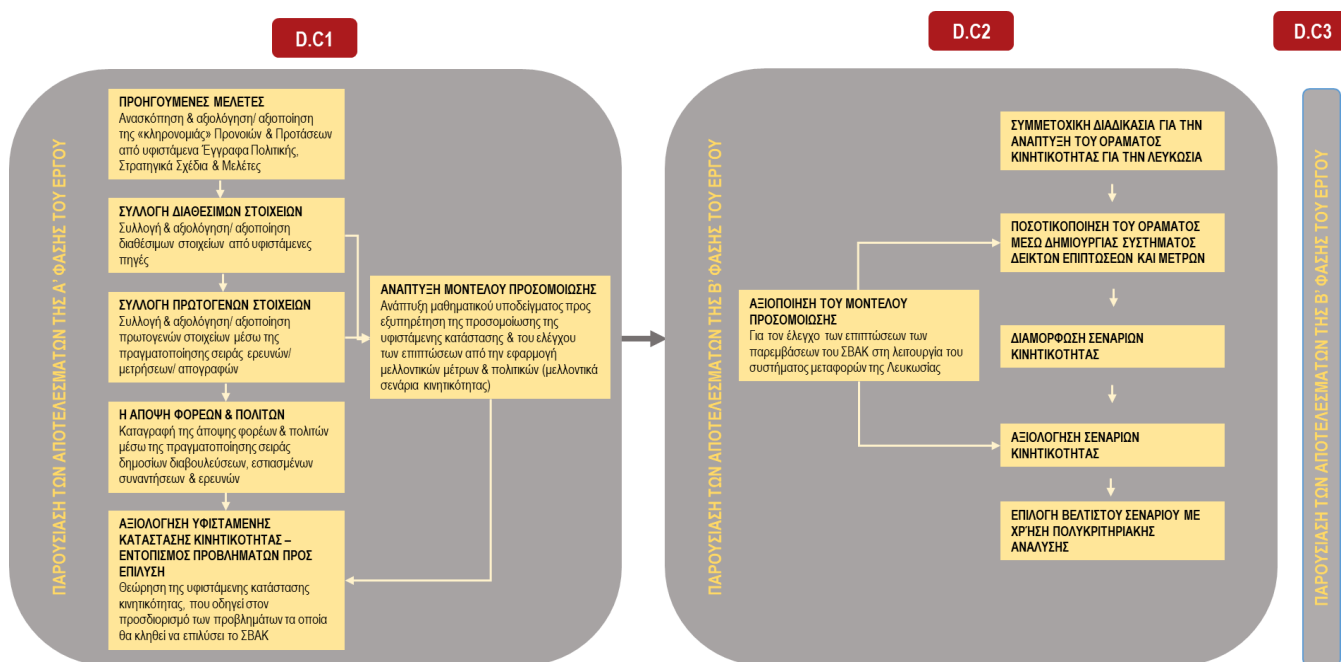
1. Στο Κεφάλαιο 1, ως εισαγωγή, αναφέρεται βασικά ο κύριος στόχος της παρούσας έκθεσης.
2. Το Κεφάλαιο 2 αφορά στην διαδικασία δημιουργίας και αξιολόγησης των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας
3. Το Κεφάλαιο 3 περιλαμβάνει συνοπτική αναφορά στην συμμετοχική διαδικασία ανάπτυξης ενός οράματος για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας στη Λευκωσία στο έτος στόχο του 2030
4. Το κεφάλαιο 4 περιγράφει συνοπτικά το σύστημα αξιολόγησης του ΣΒΑΚ με χρήση συστήματος δεικτών ποιοτικής και ποσοτικής ανάλυσης των δεδομένων κινητικότητας
5. Τέλος, το κεφάλαιο 5 παρουσιάζει συνοπτικά τα συμπεράσματα που εξάγονται από τα ευρήματα της Β' Φάσης

1.3. Σύντομη Εισαγωγή

Το δεύτερο στάδιο ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ αποτελεί την φάση με την μεγαλύτερη ένταση εργασίας, δεδομένου ότι οι εμπλεκόμενοι φορείς με την βοήθεια των τεχνικών συμβούλων κλήθηκαν να διαμορφώσουν από κοινού τα στρατηγικά σενάρια κινητικότητας του 2030 για την Μητροπολιτική περιοχή Λευκωσίας ενώ παράλληλα συνέθεσαν ένα συμπεριληπτικό όραμα για την πόλη τους και ένα

σύστημα δεικτών απόδοσης που μπορεί να υποστηρίξει το ΤΔΕ καθόλη τη διάρκεια εκπόνησης της μελέτης αλλά και αργότερα κατά την σταδιακή υλοποίησή του.

Η συγκεκριμένη έκθεση (DC2) υποβάλλεται κατά την ολοκλήρωση της Φάσης 2 και όπως σχηματικά απεικονίζεται στο παρακάτω γράφημα οι τρεις συνολικά εκθέσεις DC1, DC2 και DC3 από κοινού θα συνθέσουν την συνολική εικόνα όλων των εργασιών που εκπονήθηκαν στα πλαίσια του στρατηγικού σχεδίου για την Λευκωσία.



Εικόνα 1 Ολοκλήρωση της Β' Φάσης του ΣΒΑΚ Λευκωσίας και υποβολή της 2^{ης} Επιτελικής Σύνοψης

2. Διαμόρφωση & Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας

Η ανάπτυξη σεναρίων αποτελεί το κύριο δημιουργικό βήμα της διαδικασίας κατάρτισης του ΣΒΑΚ Ευρύτερης Αστικής Περιοχής της πόλης της Λευκωσίας, αναπτύσσοντας ιδέες για το πώς θα πρέπει να σχεδιαστεί η αλλαγή, για την επίτευξη του οράματος και των στόχων που έχουν τεθεί.

Αυτό το βήμα συνίσταται τόσο στην ανάπτυξη διαφορετικών εναλλακτικών στρατηγικών για την επίτευξη οράματος και στόχων όσο και στον προσδιορισμό μιας σειράς μέτρων για την εφαρμογή των αντίστοιχων στρατηγικών. Φυσικά, στην ανάπτυξη των στρατηγικών και των σχετικών μέτρων, η διεθνής εμπειρία μπορεί και πρέπει να χρησιμοποιηθεί, αλλά η επιτυχία έγκειται στο κατά πόσον αυτές οι στρατηγικές και τα μέτρα που επιλέγονται ταιριάζουν στην τοπική κατάσταση της ΠΜ, είναι εφαρμόσιμα, και θα εγκριθούν από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων αλλά εξίσου και από τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες.

Μόνο εάν οι αρμόδιοι για το σχεδιασμό, οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων, οι αρχές, τα ενδιαφερόμενα μέρη, οι κάτοικοι και οι επισκέπτες αποδέχονται πραγματικά το όραμα και τους στόχους, τότε η στρατηγική και τα μέτρα θα είναι επιτυχημένα και αποτελεσματικά. Μόνο εάν οι τοπικές αρχές αναλάβουν την ιδιοκτησία του οράματος, των στόχων, των στρατηγικών και των μέτρων, αυτά θα εφαρμοστούν και θα επικαιροποιούνται συνεχώς στο μέλλον. Μόνο τότε οι κάτοικοι και οι επισκέπτες θα αρχίσουν να προσαρμόζονται, να τροποποιούν την συμπεριφορά τους με γνώμονα τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Στα πλαίσια αυτού της δραστηριότητας του ΣΒΑΚ προτάθηκαν τρεις (3) διαφορετικές στρατηγικές κινητικότητας, οι οποίες και συνοδεύονταν από ένα σύνολο μέτρων εφαρμογής. Οι στρατηγικές αυτές διαμορφώθηκαν από την Καθοδηγητική Επιτροπή του ΣΒΑΚ με τη συνδρομή του Τεχνικού Συμβούλου στο πλαίσιο σειράς συναντήσεων και εν συνεχεία αποτυπώθηκαν στα σενάρια του συγκοινωνιακού μοντέλου VISUM. Το μοντέλο της πρόβλεψης της ζήτησης μετακινήσεων έχει αναπτυχθεί για το έτος 2030. Στο πλαίσιο της διαδικασίας ανάπτυξης του μοντέλου πρόβλεψης αναλύθηκαν διαφορετικές

πτυχές των δεδομένων που επηρεάζουν τόσο το μέγεθος όσο και την κατανομή των μετακινήσεων στην περιοχή μελέτης. Τα στοιχεία που αναλυθήκαν ως βάση για την εκτίμηση της ζήτησης είναι:

- Ο πληθυσμός και η εξέλιξη του στις πολεοδομικές ενότητες
- Ο αριθμός των θέσεων εργασίας και των βασικών κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών που τον επηρεάζουν
- Οι μεταβολές στις χρήσεις γης και οι μεγάλες αστικές αναπτύξεις
- Οι μελλοντικές υποδομές που επηρεάζουν δραστικά την αλληλεπίδραση μεταξύ της σύνδεσης των μετακινήσεων και της δημιουργίας νέων ροών μετακινήσεων.

Για να σχεδιάσουμε και να αναπτύξουμε ένα βιώσιμο μέλλον για την Περιοχή Μελέτης (ΠΜ) βέβαια δεν αρκεί να εστιάσουμε μόνο στο σύστημα μεταφορών. Οι μεταφορές έχουν ισχυρές αλληλεπιδράσεις με την οικονομική ανάπτυξη και ακόμη περισσότερο με τις χρήσεις γης και την αστική ανάπτυξη: Πού ζουν οι άνθρωποι; Που δουλεύουν; Πού πραγματοποιούν άλλες δραστηριότητες; Ποιες είναι οι αποστάσεις μεταξύ αυτών των δραστηριοτήτων;

Η ανάπτυξη των χρήσεων γης, η αστική ανάπτυξη, επηρεάζει τη ζήτηση για μετακινήσεις, τον αριθμό και τη διάρκεια των ταξιδιών, την επιλογή του μέσου μεταφοράς, τους χρόνους ταξιδιού, κλπ. Αλλά επίσης, οι μεταφορές, κυρίως η προσφορά μεταφορών, επηρεάζουν τις χρήσεις γης και την αστική ανάπτυξη. Όσο περισσότερο είναι προσβάσιμη μια περιοχή, όσο περισσότερες συνδέσεις υπάρχουν με το υπόλοιπο δίκτυο (το οδικό δίκτυο, το δίκτυο Δημοσίων Συγκοινωνιών, τα δίκτυα πεζοπορίας και ποδηλασίας), τόσο περισσότερο θα αναπτυχθεί αυτή η προσβάσιμη περιοχή, με αποτέλεσμα την αύξηση του πληθυσμού, των επιχειρήσεων και των θέσεων εργασίας.

Επομένως, αυτή η ισχυρή αλληλεξάρτηση πρέπει να εξεταστεί στην ΠΜ, όπου επικρατεί μία μη βιώσιμη κατάσταση, με το 95% περίπου όλων των ταξιδιών σε μια τυπική καθημερινή ημέρα να πραγματοποιούνται με αυτοκίνητο, με πολύ περιορισμένη χρήση των

μέσων μαζικής μεταφοράς, λίγους πεζούς και πολύ λίγους ποδηλάτες. Και φυσικά, τα προβλήματα που σχετίζονται με αυτήν τη μορφή αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας είναι η συμφόρηση, τα ατυχήματα, η περιβαλλοντική ρύπανση, κέντρα πόλεων για αυτοκίνητα και όχι για ανθρώπους, και λίγος χώρος για να απολαύσουν οι άνθρωποι την πόλη.

Αυτό πρέπει να αντιστραφεί. Απαιτείται μια αλλαγή, παραδείγματος, ξεκινώντας από τη στάση των υπευθύνων λήψης αποφάσεων, των αρχών και των ενδιαφερομένων μερών, συνεχίζοντας με νέα πρότυπα σχεδιασμού και τέλος με αλλαγή συμπεριφοράς. Για την επίτευξη αυτού, είναι απαραίτητη η στενή σχέση μεταξύ πολεοδομικού σχεδιασμού και σχεδιασμού μεταφορών. Ο σχεδιασμός αποφάσεων σε έναν από τους δύο τομείς θα έχει άμεσο αντίκτυπο στον άλλο. Ως εκ τούτου, μια στενή συνεργασία μεταξύ των δύο τομέων σχεδιασμού είναι απαραίτητη. Για αυτόν τον λόγο, ο πολεοδομικός σχεδιασμός και ο σχεδιασμός μεταφορών και κινητικότητας, καθώς και οι αμοιβαίες αλληλεξαρτήσεις τους εξετάζονται από κοινού κατά την ανάπτυξη των μελλοντικών σεναρίων.

Ενδεικτικά αναφέρονται οι βασικές ομάδες παρεμβάσεων που προτείνονται σε κάθε σενάριο, προφανώς όχι στην ίδια έκταση ή με την ίδια ένταση:

- Οδικά έργα – περιλαμβάνουν είτε δημιουργία νέων οδικών τμημάτων στο οδικό δίκτυο είτε τροποποίηση γεωμετρικών χαρακτηριστικών υφιστάμενων τμημάτων ή/και κόμβων
- Αναπλάσεις ιστορικών ή εμπορικών κέντρων ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας
- Περιοχές με χαμηλά όρια ταχύτητας (συνήθως 30χλμ/ω)
- Περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης με υψηλό αντίτιμο
- Δημιουργία λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας MMM (λεωφορειολωρίδες)
- Σταθμοί Park&Ride – κομβικά σημεία του δικτύου στα οποία δίνεται η δυνατότητα στους οδηγούς να σταθμεύσουν με ασφάλεια σε κάποια απόσταση από το κέντρο της πόλης το ΙΧ τους και να χρησιμοποιήσουν γρήγορες και με μεγάλη συχνότητα υπηρεσίες μαζικής μεταφοράς
- Ενίσχυση των ενεργών τρόπων μετακίνησης (πεζή και ποδηλάτες) μέσω της βελτίωσης συνδεσιμότητας με υψηλού επιπέδου ασφάλειας δίκτυα μεταφοράς

2.1. Διαδικασία αξιολόγησης σεναρίων

Η συμβολή του συγκοινωνιακού μοντέλου για μια συγκριτική αξιολόγηση των σεναρίων ως προς το σενάριο αναφοράς είναι ιδιαίτερα σημαντική, εφόσον παρέχει πλήρως ποσοτικά στοιχεία ανά σενάριο για πάρα πολλούς συγκοινωνιακούς δείκτες. Κυκλοφοριακά δεδομένα όπως η κατανομή των μετακινήσεων ανά μέσο κατά την ώρα των επιμέρους αιχμών κυκλοφορίας (πχ. πρωινή, μεσημβρινή, απογευματινή), η μέση απόσταση ταξιδιού, τα συνολικά διανυόμενα οχηματο-χιλιόμετρα, η στάθμη εξυπηρέτησης στα οδικά τμήματα, οι καθυστερήσεις σε συγκοινωνιακούς κόμβους μεταξύ πολλών άλλων μας δίνουν το απαραίτητο εργαλείο για να προχωρήσουμε στο στάδιο της επιλογής του βέλτιστου σεναρίου για την πόλη με την χρήση της μεθόδου της αναλυτικής ιεράρχησης, ενός επιστημονικά έγκυρου αλλά και ευρέως διαδεδομένου εργαλείου επιχειρησιακής έρευνας για την υποστήριξη λήψης στρατηγικών αποφάσεων.

Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στον υπολογισμό του κόστους ατμοσφαιρικής ρύπανσης και κλιματικής αλλαγής ανά σενάριο, που χωρίς αμφιβολία αποτελεί έναν κρίσιμο παράγοντα επιλογής του βέλτιστου σεναρίου προκειμένου να επιτευχθεί η σύγκλιση της Κύπρου με την κείμενη Ευρωπαϊκή νομοθεσία στους χρονικούς ορίζοντες 2030 και 2050.

2.2. Επιλογή προτιμητέου σεναρίου

Το ΣΒΑΚ συνέθεσε συνολικά τρία (3) εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας πέραν του Σεναρίου Αναφοράς τα οποία εν συντομία αποτυπώνονται ως εξής:

- **Σενάριο Αναφοράς (0)** περιλαμβάνει τα έργα/αναπτύξεις που είναι απολύτως ώριμα και θα είναι λειτουργικά έως το έτος 2030
- **Σενάριο Συντηρητικής Στρατηγικής (1)** το οποίο περιλαμβάνει μια σειρά παρεμβάσεων με κατεύθυνση προς την υλοποίηση πρόσθετων οδικών έργων υποδομής σε σχέση με το Σενάριο Αναφοράς
- **Σενάριο Μετριοπαθούς Στρατηγικής (2)** που εκφράζει ένα μέσο επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την υλοποίηση παρεμβάσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας και περιλαμβάνει και έργα προώθησης ΔΣ και διαχείρισης στάθμευσης
- **Σενάριο Επιθετικής Στρατηγικής (3)** το

οποίο εκφράζει υψηλό επίπεδο φιλοδοξίας ως προς την βιώσιμη κινητικότητα, περιλαμβάνει αυξημένα μέτρα ενίσχυσης των ΔΣ και στοχεύει σε μια Πολυκεντρική Συνδεδεμένη πόλη στα 15' της ώρας με χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς

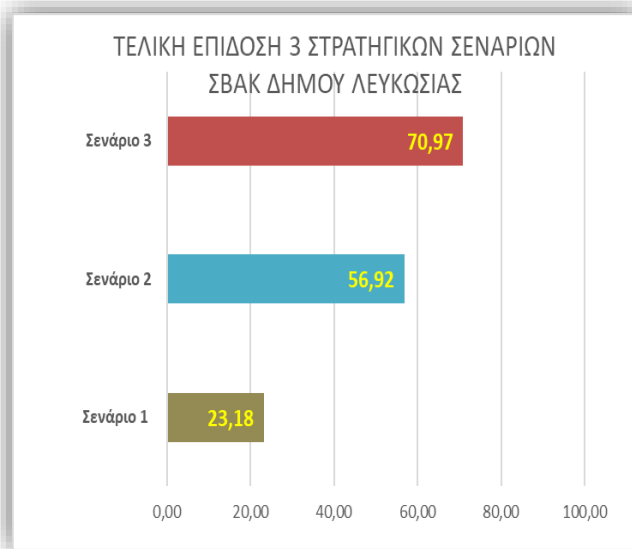
Η μέθοδος ΑΗΡ εφαρμόστηκε με χρήση βαθμολογιών ή «βαρών» που δόθηκαν από 7 αξιολογητές, ως προς ποιο από τα 3 Εναλλακτικά Στρατηγικά Σενάρια ικανοποιεί καλύτερα τους **5 Στόχους Υψηλού επιπέδου του ΣΒΑΚ** (1 έως 5) και τους **13 Επιχειρησιακούς Στόχους** (1.1 έως 5.2) που ανήκουν στους 5 Στόχους Υψηλού Επιπέδου):

- Οικονομική αποδοτικότητα** (1.1: Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, 1.2: Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής και οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς, 1.3: Ανταποδοτική λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης).
- Προσβασιμότητα** (2.1: Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς, 2.2: Βελτίωση των υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών (σε χρόνο και χώρο) και αύξηση της επιβατικής κίνησης, ιδιαίτερα με κατεύθυνση προς τα κέντρα πόλης, 2.3: Αύξηση των εναλλακτικών (υποδομών) για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς και 2.4: Αύξηση της προσβασιμότητας ΑμεΑ)
- Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα** (3.1: Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία (περιορισμός εκπομπών αέριων ρύπων, πχ. CO₂, CO, NO_x), 3.2: Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων που οφείλεται στην κυκλοφορία, και 3.3: Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας).
- Οδική ασφάλεια** (4.1: Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών (μαθητές, πεζοί, ποδηλατιστές, ΑμεΑ)
- Ποιότητα ζωής** (5.1: Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και 5.2: Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes))

Αμέσως μετά ακολούθησε το στάδιο της Σύνθεσης όπου υπολογίζονται οι επιδόσεις των Επιχειρησιακών Στόχων του κάθε Εναλλακτικού Στρατηγικού Σεναρίου, με βαθμολόγηση αποτελεσμάτων **15 δεικτών επιπτώσεων** και **18 δεικτών μέτρων** του εκάστοτε Σεναρίου για το έτος αναφοράς 2030, συγκριτικά με τους αντίστοιχους

δείκτες του Σεναρίου Αναφοράς για το ίδιο έτος.

Στον υπολογισμό της Συνολικής Επίδοσης χρησιμοποιήθηκαν τα βάρη των κριτηρίων (5 Στόχοι Υψηλού Επιπέδου) και 13 Επιχειρησιακοί Στόχοι και οι επιδόσεις του κάθε Σεναρίου στο εκάστοτε υποκριτήριο και μετά από αναλυτικούς υπολογισμούς προέκυψε το τελικό αποτέλεσμα επιλογής του φιλόδοξου σεναρίου ως του πλέον κατάλληλου για εφαρμογή για τη Λευκωσία μέχρι το έτος 2030.



Διάγραμμα 1: Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων ΣΒΑΚ

2.3. Σύνοψη περιγραφή του Προτιμητέου σεναρίου

Η τελική επιλογή για το προτιμητέο σενάριο ήταν το τρίτο κατά σειρά, το φιλόδοξο σενάριο με την μεγαλύτερη ένταση στην εφαρμογή μέτρων και πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας μέχρι το 2030. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται κατά θεματική ενότητα όλες οι προτεινόμενες παρεμβάσεις οι οποίες και θα εξειδικευθούν στα πλαίσια της Γ' Φάσης του στρατηγικού σχεδίου και θα αποτελέσουν το βασικό αντικείμενο του Σχεδίου Δράσης (Action Plan) που θα παραδοθεί στην Αναθέτουσα Αρχή κατά την ολοκλήρωση της μελέτης.

Πίνακας 1: Αναλυτικός πίνακας παρεμβάσεων ΣΒΑΚ

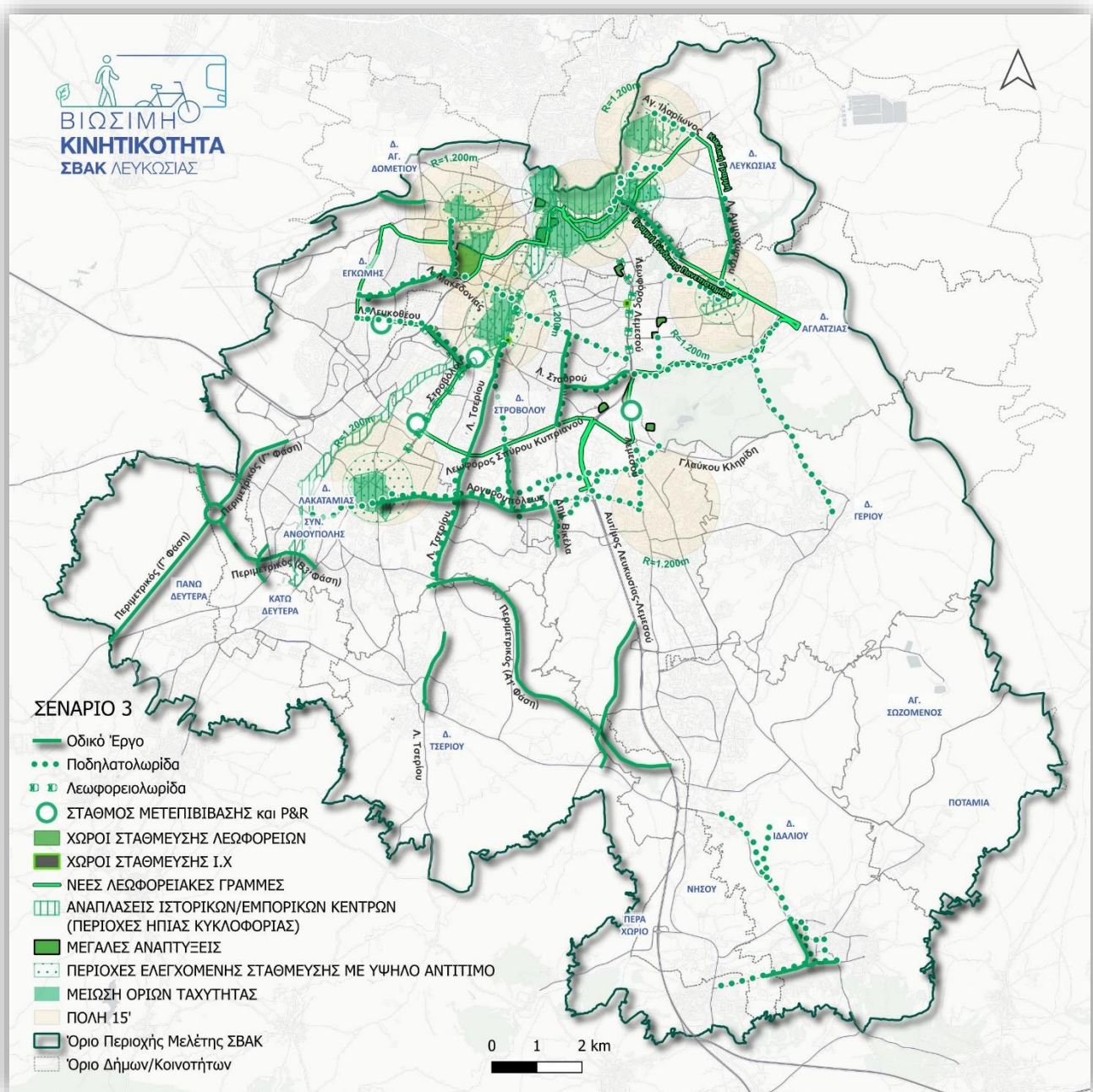
α/α	Περιγραφή Παρέμβασης
	ΝΕΑ ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ
A1	Κεντρικός Άξονας Τσερίου

α/α	Περιγραφή Παρέμβασης
A2	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.
A3	Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά
A4	Λεωφόρος Σταυρού στο Στρόβολο
A5	Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου.
A6	Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη & Διεύρυνση / Βελτίωση της Οδού Νίκου Κρανιδιώτη στην Έγκωμη
A7	Διεύρυνση/Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία
A8	Βελτίωση της Λεωφόρου Γρηγόρη Αυξεντίου στον Άγιο Δομέτιο
A9	Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαίου.
A10	Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο
A11	Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ' Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως
B1	Λεωφόρος Τσερίου-Αποτελεί τμήμα Δρόμου από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Στροβόλου, μέχρι τη συμβολή με τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού.
Γ1	Περιμετρικός Λευκωσίας (Α1' Φάση)
Γ3	Περιμετρικός Λευκωσίας (Β3' Φάση)
Γ4	Περιμετρικός Λευκωσίας (Γ' Φάση)
ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ/ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ (ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ)	
B1	Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"
Δ1	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
Δ2	Εμπορικό Κέντρο Λακατάμειας
Δ3	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
Δ4	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών
Δ5	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς
Δ6	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
Δ7	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου
Δ8	Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας
Δ9	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας
ΜΕΙΩΣΗ ΟΡΙΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ	
E1	Πυρήνας Αγλαντζιάς-Σχέδιο ΚΚΜ2439 -Ζώνη 30χλμ.

α/α	Περιγραφή Παρέμβασης
E2	Εντός των τειχών Λευκωσία-ΚΚΜ2440-Ζώνη 30χλμ.
E3	Καϊμακλί-ΚΚΜ2441-Ζώνη 30χλμ.
E4	Παλλουριώτισσα-ΚΚΜ2442-Ζώνη 30χλμ.
E5.1	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
E5.2	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
E5.3	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
E5.4	Εμπορικό Κέντρο Λακατάμειας
E5.5	Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"
ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕ ΥΨΗΛΟ ΑΝΤΙΤΙΜΟ	
ΣΤ1	Παλαιός Πυρήνας Στροβόλου - "Slow city"
ΣΤ2	Ιστορικό/ Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
ΣΤ3	Εμπορικό Κέντρο Λακατάμειας
ΣΤ4	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
ΣΤ5	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών
ΣΤ6	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς
ΣΤ7	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
ΣΤ8	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου
ΣΤ9	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας
ΜΕΓΑΛΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙΣ	
Z1	Ανάπλαση παλιού σταδίου ΓΣΠ
Z2	Μεικτή Ανάπτυξη «Landmark»
Z3	Ανάπτυξη Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο
Z4	Εμπορική Ανάπτυξη Υπερκατάστημα "Jumbo" στον Στρόβολο παρά το Mall of Cyprus/ IKEA
Z5	ΓΧΣ Αρχιγραμματείας
Z6	Διαχωρισμός τεμαχίου της Ι.Μ. Κύκκου
Z7	Νέα Κτίρια Κτηματολογίου Κυρηνείας-Αγλαντζιά
Z8	Νέο Κρατικό Χημείο -περιοχή Νοσοκομείου
Z9	Πολυώροφη μικτή ανάπτυξη με γραφεία, διαμερίσματα και εκθεσιακό χώρο (εταιρεία πληροφορικής Logicom)
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ	
B3	Αναβάθμιση Γραμμικού Πάρκου Πεδιαίου σε συνεργασία με Δήμους Λευκωσίας και Λακατάμειας

α/α	Περιγραφή Παρέμβασης
H1	Βελτίωση/ Κατασκευή των Λεωφόρων Αργυρουπόλεως, Ιπποκράτους, Τσερίου στη Λακατάμεια και στο Στρόβολο.
H2	Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Αμμοχώστου στη Λευκωσία και Αγλαντζιά
H3	Λεωφόρος Μακεδονίας στην Έγκωμη
H4	Διεύρυνση/ Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας στη Λευκωσία
H5	Λεωφόρος Σταυρού
H6	Ανακατασκευή και αναβάθμιση της λεωφόρου «Αλεξανδρουπόλεως» στον Δήμο Στροβόλου.
H7	Βελτίωση της Λεωφόρου Ιωσήφ Χ' Ιωσήφ στο Στρόβολο, από τη Λεωφόρο Αθαλάσσης μέχρι τη Λεωφόρο Σπύρου Κυπριανού και της Λεωφόρου Δημητρίου Βικέλα, μέχρι το Νέο ΓΣΠ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως)
H8	Κατασκευή του δρόμου παράκαμψης του πυρήνα και ανακατασκευή και βελτίωση τμήματος της Λεωφόρου Χαλκάνωρος στο Δήμο Ιδαίου.
H9	Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο Στρόβολο
Θ1	Ποδηλατόδρομος Γλαύκου Κληρίδου (Προέκταση Λεμεσου Νοσοκομείου) από Καραϊσκακίο Ίδρυμα με κατεύθυνση προς Γέρι
Θ2	Γ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων συνδέει τα Πανεπιστήμια της Λευκωσίας με το Κέντρο της Πόλης (από Λεωφόρο Σαλαμίνας – Γραμμικό Πάρκο Καϊμακλίου – Οδοί Αγίου Ιλαρίωνος/Συνεργασίας)
Θ3	Δ' Φάση σύνδεσης Πανεπιστημίων, αφορά την ποδηλατική υποδομή στο Δήμο Αγλαντζιάς όπου θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος (διπλής κατεύθυνσης) μήκους 1,6 χλμ., που θα ενώνει την Λεωφόρο Λάρνακας διαμέσου της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', της παλιάς Αγλαντζιάς και της οδού Μιχαήλ Καραολή. Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών θα ενώνεται επίσης με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατόδρομου της Λεωφόρου Αμμοχώστου και Λεωφόρου Λάρνακας διαμέσου της οδού Μάρκου Δράκου
Θ4	Κατασκευή ποδηλατόδρομου μεταξύ Πανεπιστημίου στην Αγλαντζιά και Δήμου Γερίου
I	Νέοι ποδηλατόδρομοι και βελτιωμένη διασύνδεση ολοκληρωμένου δικτύου
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	
IA1	Υφιστάμενες ΛΛ (στο βασικό σενάριο)
IA2	Υφιστάμενο Δίκτυο (στο βασικό σενάριο)
IA3	Υφιστμενοι Τερματικοί Σταθμοί (στο βασικό σενάριο)
IA4	Υφιστάμενο P&R Αλάμπρας (και προσθήκη δρομολογίων στην γραμμή 5)
IA5	ΛΛ Λάρνακος

α/α	Περιγραφή Παρέμβασης
IA6	ΛΛ Αλεξανδρουπόλεως
IA7	P&R ΓΣΠ (και προσθήκη νέας γραμμής) (στο βασικό σενάριο)
IA8	P&R Λακατάμια (Αρχή Διαδρόμου-Metro) (και προσθήκη νέας γραμμής)
IA9	P&R Νοσοκομείου (Τέλος Διαδρόμου) (και βελτίωση συχνοτήτων στις ώρες αιχμής)
IA10	P&R Δυτικό Έγκωμη (και βελτίωση συχνοτήτων στις ώρες αιχμής)
IA11	ΛΛ/Τραμ Στροβόλου - Σεβέρη - Γρ. Αυξεντίου - Παλαμά (διπλής κατεύθυνσης)
IA12	ΛΛ/Τραμ Λεμεσού (διπλής κατεύθυνσης)
IA13	Αναβάθμιση Υποδομών Δημοσίων Μεταφορών Σταθμοί και Στέγαστρα
IA14	Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Αγίου Δημητρίου
IA15	Διαμόρφωση Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης, Ενορία Χρυσελεύσας
IA16	Σταθμός Μετεπιβίβασης λεωφορείων Δημαρχείο Στροβόλου
IA17	Χώρος Στάθμευσης Λεωφορείων
IA18.1	Νέα κυκλική γραμμή
IA18.2	Νέα γραμμή σύνδεσης Πανεπιστημίου - Λευκωσίας μέσω Λάρνακος
IA18.3	Βελτίωση συχνοτήτων κατά τις ώρες αιχμής (συχνότητα 10 λεπτά)
ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΗΠΙΑΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ (ΠΟΛΗ 15 ΛΕΠΤΩΝ)	
IB1	Εμπορικό Κέντρο Λευκωσίας
IB2	Εμπορικό Κέντρο Λακατάμιας
IB3	Ιστορικό κέντρο Αγίου Δομετίου
IB4	Ιστορικό κέντρο Αγίων Ομολογητών
IB5	Ιστορικό κέντρο Αγλατζιάς
IB6	Ιστορικό κέντρο Έγκωμης
IB7	Ιστορικό κέντρο Καϊμακλίου
IB8	Ιστορικό κέντρο Λευκωσίας
IB9	Ιστορικό κέντρο Παλλουριώτισσας
IB10	Παλαιού Πυρήνα Στροβόλου - "Slow city"



Εικόνα 2 Παρεμβάσεις Στρατηγικού Σεναρίου 3

3. Διαμόρφωση ενός κοινού οράματος κινητικότητας για το έτος στόχο του 2030

Το όραμα αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο στη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Ορίζεται ως μια σημαντική ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος μιας πόλης. Το όραμα διατυπώνεται από τους πολίτες και τους σχετικούς ενδιαφερόμενους – εμπλεκόμενους φορείς - λαμβάνοντας υπόψη συγκεκριμένα προβλήματα κινητικότητας που πρέπει να επιλυθούν. Προετοιμάζεται λαμβάνοντας υπόψη όλες τις σχετικές προοπτικές πολιτικής, ιδίως τα

γενικά πλαίσια πολιτικής, τον αστικό και χωροταξικό σχεδιασμό, την οικονομική ανάπτυξη, το περιβάλλον, την κοινωνική ένταξη, την ισότητα των φύλων, την υγεία και την ασφάλεια.

Η διαμόρφωση του οράματος κινητικότητας για μια πόλη όπως η Λευκωσία είναι μια απαιτητική και χρονοβόρα διαδικασία που περιλαμβάνει 5 διακριτά βήματα όπως φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί.

ΒΗΜΑ 1: Τα προβλήματα του ΣΗΜΕΡΑ
• Έρευνες, μετρήσεις, απογραφές • Η άποψη φορέων & πολιτών για την κινητικότητα στην Περιοχή Μελέτης (ΠΜ) • Η άποψη των πολιτών για το όραμα στην ΠΜ • Ιεράρχηση προβλημάτων
ΒΗΜΑ 2: Κοινή κατανόηση της αναγκαιότητας του ΣΒΑΚ
• SWOT ανάλυση • Αναγνώριση των προσδοκιών • Κατανόηση των απαιτήσεων για το μέλλον
ΒΗΜΑ 3: Ιεράρχηση προτεραιοτήτων (επιχειρησιακοί στόχοι)
• Ορισμός προτεραιοτήτων (επιχειρησιακών στόχων) • Ιεράρχηση προτεραιοτήτων
ΒΗΜΑ 4: Οριστικοποίηση οράματος
• Διατύπωση εναλλακτικών φράσεων οράματος • Τελική διαμόρφωση του οράματος (Συμβουλευτική Επιτροπή Πολιτικών Προσώπων)
ΒΗΜΑ 5: Ποσοτικοποίηση οράματος
• Καθορισμός δεικτών & μετρήσιμων στόχων • Ατζέντα παρεμβάσεων (μέτρων & πολιτικών)

Εικόνα 3: Μεθοδολογία για την σύνθεση του οράματος ΣΒΑΚ

Τα πρώτα τέσσερα βήματα της παραπάνω διαδικασίας υλοποιήθηκαν στα πλαίσια Ειδικών Εργαστηρίων (workshops) με τα μέλη της Συμβουλευτικής Επιτροπής Εμπλεκόμενων Φορέων Υψηλού Επιπέδου (High Level Stakeholder Advisory Committee) αλλά και σε δύο ειδικές συναντήσεις εργασίας με τα μέλη της Συμβουλευτικής Επιτροπής Πολιτικών Προσώπων (Political Advisory Committee). Το τελικό βήμα της ποσοτικοποίησης του οράματος περιγράφεται στο επόμενο κεφάλαιο της παρούσας

έκθεσης.

Στο **Βήμα 1** έγινε μια πλήρης ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων φορέων για τα βασικά προβλήματα κινητικότητας και ζητήθηκε μέσα από συγκεκριμένες διαδραστικές ασκήσεις στα πλαίσια των εργαστηρίων να τα ιεραρχήσουν. Στη συνέχεια ζητήθηκε από τους φορείς να διατυπώσουν τις απαιτήσεις τους για το μέλλον, μέσω της ιεράρχησης των προτεραιοτήτων/προσδοκιών τους. Η διαδικασία

ολοκληρώθηκε με την διατύπωση όλων των συμμετεχόντων στην διατύπωση εναλλακτικών φράσεων για το όραμα κινητικότητας στο έτος 2030. Τα προβλήματα του Συστήματος Μεταφορών ταξινομήθηκαν θεματικά ως προς :

- Την οργάνωση του οδικού δικτύου και την εξυπηρέτηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
- Τις υποδομές κυκλοφορίας πεζών και ποδηλατιστών
- Την οργάνωση και λειτουργία των ΜΜΜ
- Επιπλέον ελλείψεις σε υπηρεσίες διευκόλυνσης της βιώσιμης κινητικότητας

Στο Βήμα 2, καθορίστηκαν οι προσδοκίες για το μέλλον της ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Λευκωσίας στη βάση:

- των κύριων αποτελεσμάτων της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης (ΒΗΜΑ 1)
- των απόψεων που συλλέχθηκαν κατά τις δύο δημόσιες διαβουλεύσεις του ΣΒΑΚ αλλά και των απόψεων των πολιτών όπως αυτές εκφράστηκαν κατά τη ελεύθερη συμπλήρωση ερωτηματολογίου σε διαδικτυακή έρευνα διάρκειας τριών μηνών
- των κρίσιμων εκείνων παραμέτρων που οριοθετούν το περιβάλλον κατάρτισης του ΣΒΑΚ, λαμβάνοντας υπόψη τη γενικότερη εικόνα, παρούσα και μελλοντική, ως αποτέλεσμα μίας ανάλυσης SWOT.

Στο **Βήμα 3** της μεθοδολογίας και κατά τη διάρκεια των Ειδικών Εργασιών με τη Συμβουλευτική Επιτροπή Εμπλεκόμενων Φορέων Υψηλού Επιπέδου, οι προσδοκίες για το μέλλον συζητήθηκαν και αναλύθηκαν περαιτέρω. Ειδικότερα, οι εκπρόσωποι των φορέων/ ομάδων φορέων κλήθηκαν (υπό την καθοδήγηση του Τεχνικού Συμβούλου) να θέσουν τις προσδοκίες τους κάτω από την «ομπρέλα» συγκεκριμένων προτεραιοτήτων, ανά Στόχο Υψηλού Επιπέδου, τις οποίες στη συνέχεια ιεράρχησαν χρησιμοποιώντας μια κλίμακα από το 1 έως το 14 (1 – η πιο σημαντική προτεραιότητα, 14 – η λιγότερο σημαντική προτεραιότητα).

Η διαδικασία αυτή ιεράρχησης αποσκοπούσε στην αποκρυστάλλωση της άποψης καθενός εκ των εκπροσώπων των εμπλεκόμενων φορέων εν όψει της σύνταξης εκείνης της φράσης οράματος για την ευρύτερη αστική περιοχή της πόλης της Λευκωσίας, που περισσότερο τους αντιπροσώπευε. Το αποτέλεσμα της ιεράρχησης αυτής εκφραζόμενο ως ο μέσος όρος της βαθμολογίας που δόθηκε, αποτυπώνεται στον παρακάτω πίνακα, κατά αύξουσα σειρά. Όσο ληφθείσας βαθμολογίας (Όσο μικρότερος

ο μέσος όρος της βαθμολογίας μίας προτεραιότητας τόσο υψηλότερη η θέση της στην ιεράρχηση. Σημειώνεται ότι τα χρώματα του πίνακα δηλώνουν τον Στόχο Υψηλού Επιπέδου στον οποίο κάθε μία από τις προτεραιότητες εντάσσεται. Ο χρωματικός κώδικας έχει ως εξής:

	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ
	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ
	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ
	ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
	ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

Πίνακας 2: Ιεράρχης δράσεων προτεραιότητας για το ΣΒΑΚ

Κωδικός Προτεραιότητας (Π)	Περιγραφή Προτεραιότητας (Π)	Μέσος Όρος Βαθμολογίας που δόθηκε από τους εκπροσώπους
Π14	Μείωση των ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών	12,0
Π6	Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	12,5
Π1	Ανταποδοτική λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης	13,5
Π12	Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων που οφείλεται στην κυκλοφορία	13,5
Π9	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με παθόντα πρόσωπα	14,0
Π8	Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	21,5
Π4	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	23,5
Π2	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία	24,0
Π7	Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	27,5
Π10	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	29,0

Κωδικός Προτεραιότητας (Π)	Περιγραφή Προτεραιότητας (Π)	Μέσος Όρος Βαθμολογίας που δόθηκε από τους εκπροσώπους
Π11	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή του οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)	30,0
5	Αύξηση της προσβασιμότητας των ΑμεΑ	31,0
	Αύξηση των εναλλακτικών για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	31,0
Π3	Βελτίωση των υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο)	32,0

Το **Βήμα 4** αφορά στην οριστικοποίηση του οράματος όπου πρακτικά ο κάθε ένας από τους εκπροσώπους των φορέων που συνθέτουν τη Συμβουλευτική Επιτροπή Εμπλεκόμενων Φορέων Υψηλού Επιπέδου και συμμετείχαν στα Ειδικά Εργαστήρια, κλήθηκαν εκ νέου να συμμετάσχουν μέσω της διατύπωσης εκείνων των λέξεων κλειδιών/ φράσεων οράματος που τους αντιπροσώπευε περισσότερο.

Η όλη διαδικασία επικυρώθηκε μετά από διαλογική συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων με την Συμβουλευτική Επιτροπή Πολιτικών Προσώπων αλλά και τους Δημάρχους και επιτελικά στελέχη των Δήμων Λευκωσίας, Στροβόλου, Αγλατζιάς και Λακατάμιας:

Λευκωσία 2030: «πόλη των 15 λεπτών» Nicosia, a 15-minute city by 2030



Εικόνα 4: Η πόλη των 15' – το όραμα για το 2030

4. Ποσοτικοποίηση του Οράματος

Το όραμα κινητικότητας εξ' ορισμού αποτελεί μια ποιοτική περιγραφή για το μέλλον που επιθυμεί η πόλη. Ωστόσο, μια δήλωση οράματος όσο ισχυρή και συμπεριληπτική και να είναι δεν είναι αρκετή. Αυτό που πρέπει να επιτευχθεί είναι ο ορισμός συγκεκριμένων στόχων, οι οποίοι υποδεικνύουν το είδος των αλλαγών που χρειάζεται η πόλη. Αυτές οι αλλαγές πρέπει επίσης να είναι μετρήσιμες. Επομένως, κρίνεται απαραίτητη η επιλογή των κατάλληλων δεικτών με τις αντίστοιχες τιμές στόχους των δεικτών αυτών, που θα είναι σε θέση να ποσοτικοποιήσουν τις επιπτώσεις από τις αλλαγές (παρεμβάσεις) που θα αποφασισθούν.

Ο προσδιορισμός των στόχων επιτυγχάνεται με τον καθορισμό των απαιτούμενων κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών βελτιώσεων, εστιάζοντας σε ότι πρέπει να «μειωθεί», «αυξηθεί» ή «διατηρηθεί» κατά περίπτωση. Οι στόχοι είναι στην πραγματικότητα ο απώτερος στόχος/ όραμα του ΣΒΑΚ, που στην προκειμένη περίπτωση του ΣΒΑΚ ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Λευκωσίας, διακρίνονται σε:

- ΣΤΟΧΟΥΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ, που δεν είναι άλλοι από τους Στόχους Υψηλού Επιπέδου - Οικονομική Αποδοτικότητα, Ισότιμη Προσβασιμότητα, Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα, Οδική Ασφάλεια, Ποιότητα Ζωής (ανατρέξτε στο Παραδοτέο D6.1/ D6.2 – Mobility Vision & Objectives Definition), και
- ΣΤΟΧΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ, που δεν είναι άλλοι από την εξειδίκευση των παραπάνω σε προτεραιότητες/ Επιχειρησιακούς Στόχους, έτσι όπως καθορίστηκαν και ιεραρχήθηκαν σε προηγούμενα βήματα της μεθοδολογίας (ανατρέξτε στο Παραδοτέο D6.1/ D6.2 – Mobility Vision & Objectives Definition).

Οι Επιχειρησιακοί Στόχοι μάλιστα, θα μπορούσε να ειπωθεί πως είναι μια πρώτη «οριοθέτηση» των εναλλακτικών μέτρων που θα οδηγήσουν στην επίτευξη των Στόχων Υψηλού Επιπέδου, μέσω της επίλυσης προβλημάτων και ζητημάτων στο υπάρχον σύστημα μεταφορών της Περιοχής Μελέτης (ΠΜ).

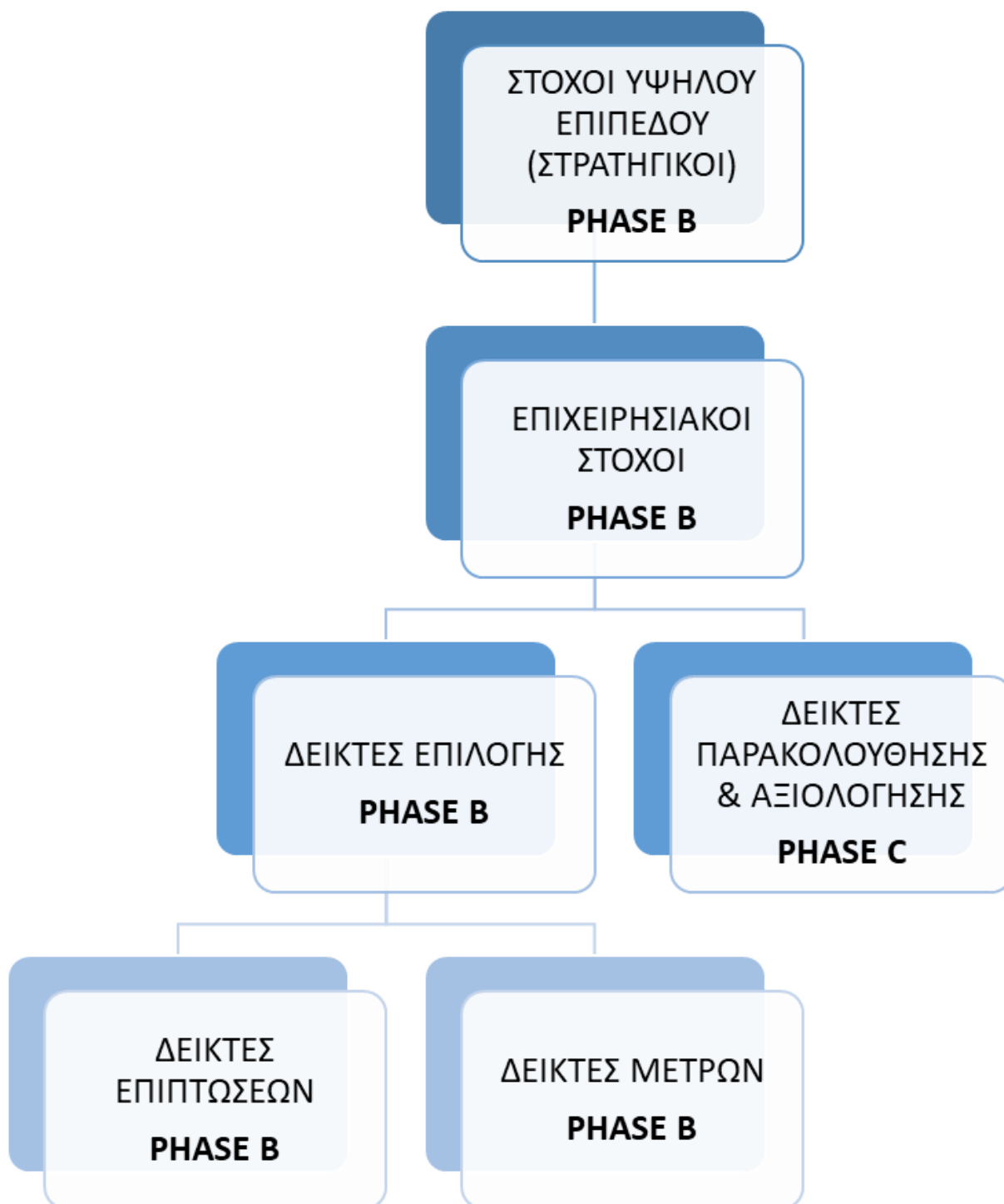
Για τον λόγο αυτό, η ποσοτικοποίηση των Στόχων Υψηλού Επιπέδου δεν είναι τίποτα περισσότερο από τον ποσοτικό προσδιορισμό των Επιχειρησιακών

Στόχων μέσω μιας σειράς Δεικτών που θα αποτελέσουν τα κριτήρια αξιολόγησης της επιτυχίας του ΣΒΑΚ.

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι, ο προσδιορισμός και η χρήση των Δεικτών για την ποσοτικοποίηση των Επιχειρησιακών Στόχων (και κατ' επέκταση των Στρατηγικών Στόχων), εξυπηρετεί τόσο τις διαδικασίες κατάρτισης του ΣΒΑΚ όσο και τις διαδικασίες παρακολούθησης και αξιολόγησης της υλοποίησής του, στο μέλλον.

Συγκεκριμένα, η ποσοτικοποίηση των Επιχειρησιακών Στόχων στο πλαίσιο του έργου, επιχειρείται μέσω δύο (2) κατηγοριών Δεικτών (**Εικόνα 2**):

1. των Δεικτών εκείνων που αξιοποιήθηκαν για την συγκριτική αξιολόγηση (πολυκριτηριακή ανάλυση), των εναλλακτικών σεναρίων βιώσιμης κινητικότητας (**ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΛΟΓΗΣ**), και
2. των Δεικτών που θα αποτελέσουν αντικείμενο παρακολούθησης και αξιολόγησης σύμφωνα με το Σχέδιο Παρακολούθησης & Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ, που θα καταρτιστεί στα πλαίσια της Γ' Φάσης του ΣΒΑΚ (σ.σ. Παραδοτέο D8.9 – Monitoring & Evaluation Plan Report (**ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ**)).



Εικόνα 5: Το δέντρο των στόχων & δεικτών του ΣΒΑΚ ευρύτερης αστικής περιοχής της πόλης της Λευκωσίας

Το επιλεγέν σύστημα δεικτών για το ΣΒΑΚ φαίνεται αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 3: Το ιεραρχικό σύστημα δεικτών που συμπεριλαμβάνεται στο ΣΒΑΚ

Στόχοι Υψηλού Επιπέδου	Επιχειρησιακοί Στόχοι	Δείκτες
Οικονομική Αποδοτικότητα	Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης	Οχηματο-χιλιόμετρα για ιδιωτικές μεταφορές
		Οχηματο-ώρες για ιδιωτικές μεταφορές
		Ποσοστό καθυστέρησης για ιδιωτικές και δημόσιες μεταφορές
	Βελτίωση της αποδοτικότητας (λειτουργικής & οικονομικής) των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	Μέσος χρόνος ταξιδιού με αυτοκίνητο
		Μέσος χρόνος ταξιδιού με δημόσιες μεταφορές
		Μέση ταχύτητα ταξιδιού για μετακινήσεις με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς
		Μέση ταχύτητα ταξιδιού για μετακινήσεις με δημόσια μέσα μεταφοράς
	Ανταποδοτική λειτουργία της ελεγχόμενης στάθμευσης	Πλήθος θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης επί πληρωμή
		% θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης επί πληρωμή
		Τιμολογιακή πολιτική ελεγχόμενης στάθμευσης
Προσβασιμότητα	Αύξηση του επιπέδου προσβασιμότητας των ιδιωτικών & δημοσίων μέσων μεταφοράς	Το επίπεδο προσβασιμότητας μεταξύ ιδιωτικών και δημοσίων μέσων μεταφοράς (χρόνος MMM/IX)
	Βελτίωση των υπηρεσιών Δημοσίων Συγκοινωνιών (σε χρόνο & χώρο) και αύξηση της επιβατικής κίνησης - ιδιαίτερα με κατεύθυνση προς τα κέντρα πόλης	Μερίδιο χρήσης Δημοσίων Συγκοινωνιών
		Μήκος λεωφορειολωρίδων (λαμβάνοντας υπόψη την κατεύθυνση της κυκλοφορίας)
		Πλήθος σταθμών Park & Ride
	Αύξηση των εναλλακτικών (υποδομών) για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	Μερίδιο χρήσης μετακίνησης πεζή
		Μήκος οδικών τμημάτων με προσβάσιμα πεζοδρόμια
	Αύξηση των εναλλακτικών (υποδομών) για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	Μήκος οδικών τμημάτων με προσβάσιμα πεζοδρόμια
		Μήκος ποδηλατολωρίδων/ ποδηλατοδρόμων
		Μήκος διαδρόμων αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων & πεζών
		Πλήθος σταθμών αυτόματης διάθεσης ποδηλάτων
	Αύξηση των εναλλακτικών (υποδομών) για χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς	Πλήθος κοινοχρήστων ποδηλάτων αυτόματης διάθεσης
		Πλήθος σημείων στάθμευσης ιδιωτικών ποδηλάτων
		Πλήθος κοινόχρηστων θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ παρά την οδό
		Εκπομπές αερίων ρύπων - CO2

Στόχοι Υψηλού Επιπέδου	Επιχειρησιακοί Στόχοι	Δείκτες
Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα	Μείωση των ρύπων που οφείλονται στην κυκλοφορία	Εκπομπές αερίων ρύπων - CO Εκπομπές αερίων ρύπων - Nox
	Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων που οφείλεται στην κυκλοφορία	Κατανάλωση καυσίμων
	Μείωση των οχημάτων παλιάς τεχνολογίας	Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων
Οδική Ασφάλεια	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών (μαθητές, πεζοί, ποδηλατιστές, ΑμεΑ)	Πλήθος "ζωνών προστασίας" γύρω από δημοτικά σχολεία και/ ή γυμνάσια
	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών (μαθητές, πεζοί, ποδηλατιστές, ΑμεΑ)	Πλήθος "ζωνών προστασίας" γύρω από δημοτικά σχολεία και/ ή γυμνάσια
	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών (μαθητές, πεζοί, ποδηλατιστές, ΑμεΑ)	Πλήθος "ασφαλών διαβάσεων πεζών" κατά μήκος του δικτύου πεζών (στα σημεία εγκάρσιας διέλευσης του ΚΟΔ), συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ
	Μείωση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων όπου εμπλέκονται ευάλωτες ομάδες πολιτών (μαθητές, πεζοί, ποδηλατιστές, ΑμεΑ)	Πλήθος "ασφαλών διαβάσεων ποδηλάτων" κατά μήκος του δικτύου ποδηλάτων (στα σημεία εγκάρσιας διέλευσης του ΚΟΔ), συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ
Ποιότητα Ζωής	Ενδυνάμωση της ελκυστικότητας & ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	Πλήθος "περιοχών ήπιας κυκλοφορίας" Πλήθος "ζωνών κατοικίας"
	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)	Μήκος πεζοδρόμων
	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)	Μήκος πεζοδρόμων
	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)	Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας
	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)	Μήκος τοπικών οδών κατοικιών με ταχύτητα βηματισμού
	Αστικός σχεδιασμός με σκοπό την ισόρροπη κατανομή οδικού δικτύου σε μηχανοκίνητα και βιώσιμα μέσα μεταφοράς (active modes)	

5. Συμπεράσματα

Το μεγάλο μέγεθος της Περιοχής Μελέτης (ΠΜ) με έκταση 280 Km² περίπου και η χωροταξική/πολεοδομική της οργάνωση με την έντονη αστική διάχυση, σε συνδυασμό με την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση, επιφέρουν στην υφιστάμενη κατάσταση τα εξής αποτελέσματα:

- Μεγάλα μήκη μετακινήσεων, μεγάλης συνήθως χρονικής διάρκειας (>30' λεπτά).
- Αέρια ρύπανση και ηχητική όχληση, εξαιτίας της επικράτησης των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς και ιδιαίτερα του Ι.Χ αυτοκινήτου.
- Χαμηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας.
- Άγχος στον πληθυσμό και τους επισκέπτες σε σχέση με τις μετακινήσεις.

Σε σχέση με τα ποσοτικά και ποιοτικά κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου της ΠΜ (όπως λειτουργική ιεράρχηση των οδών, πλάτος & αριθμός λωρίδων, αριθμός & πυκνότητα σηματοδοτούμενων διασταυρώσεων, φόρτος & σύνθεση κυκλοφορίας, ταχύτητες κίνησης των οχημάτων, στάθμευση, κλπ.), από όλες τις κυκλοφοριακές έρευνες που διεξήχθησαν από το ΣΒΑΚ, προέκυψε ότι στην υφιστάμενη κατάσταση το σύστημα μεταφορών είναι προσανατολισμένο κυρίως στην εξυπηρέτηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και όχι στους ποδηλάτες, τους πεζούς και τη δημόσια συγκοινωνία.

Τα αποτελέσματα της Β' Φάσης του ΣΒΑΚ Λευκωσίας αποτελούν ένα σημαντικό ορόσημο επαναπροσδιορισμού του στρατηγικού σχεδιασμού της Μητροπολιτικής περιοχής που εφόσον αξιοποιηθεί κατάλληλα, θα οδηγήσει σε έναν νέο ολιστικό κοινωνιακό σχεδιασμό και μια ταυτόχρονη μεγάλη αλλαγή τόσο στην προσφορά όσο και στη ζήτηση για μετακινήσεις. Δράσεις που ολοκληρώθηκαν με επιτυχία και θα αξιοποιηθούν στην 3^η και τελική Φάση του Στρατηγικού Σχεδίου περιλαμβάνουν:

- Την κοινή κατανόηση της υφιστάμενης κατάστασης και την αξιολόγηση των προβλημάτων που αυτή επιφέρει στην καθημερινή ζωή των πολιτών
- Τη συνδιαμόρφωση εκ μέρους των εμπλεκόμενων φορέων τριών (3) εναλλακτικών σεναρίων με χαρακτηριστικά προσφοράς κοινωνιακής υποδομής αλλά και ζήτησης βάσει κοινωνικο-οικονομικών

χαρακτηριστικών για την κατοικία και την εργασία

- Την κοινή κατανόηση για τις βασικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και την αποτελεσματικότητα των πακέτων μέτρων και πολιτικών σε κάθε εναλλακτικό σενάριο
- Τη δυνατότητα ανταλλαγής απόψεων και την επίτευξη συγκλίσεων σε θέματα κοινής συγκοινωνιακής και πολεοδομικής πολιτικής
- Τη συνδιαμόρφωση ενός κοινού οράματος για την πόλη συνθέτοντας διαφορετικούς τρόπους σκέψης και ρόλους από τους εμπλεκόμενους φορείς
- Την κατανόηση ότι δεν μπορούμε να ελέγξουμε την πρόοδο που επιτυγχάνουμε κατά την εφαρμογή του στρατηγικού σχεδίου αν δεν διαθέτουμε ένα πρακτικό και κατάλληλα δομημένο σύστημα ποσοτικών και ποιοτικών δεικτών

Η προώθηση των βιώσιμων μεταφορών είναι χωρίς αμφιβολία, μια αρκετά περίπλοκη διαδικασία που αγγίζει πολλούς τομείς της δημόσιας ζωής όπως η υγεία, το περιβάλλον, την οικονομία αλλά προπάντων την ποιότητα ζωής και την ευτυχία των πολιτών. Η Γ' Φάση του ΣΒΑΚ θα εξειδικεύσει τα προτεινόμενα μέτρα και τις πολιτικές που προτείνονται από το ίδιο το στρατηγικό σχέδιο αλλά σε απόλυτη αρμονία και συνδυασμό με προηγούμενες ή εν εξελίξει πρωτοβουλίες της πόλης προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας.



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ταμείο Συνοχής



Κυπριακή Δημοκρατία



Διαρθρωτικά Ταμεία
της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Κύπρο



ΤΜΗΜΑ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ