

# ΣΒΑΚ ΛΑΡΝΑΚΑΣ

## ΠΕ13: ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΣΒΑΚ (Π13.2)

31 Μαΐου 2021

### Αναθέτουσα Αρχή

Τμήμα Δημοσίων Έργων, Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων της  
Κυπριακής Δημοκρατίας





---

**Αρ. Έργου: 18P052\_LAR\_LarnacaSUMP**

31 Μαΐου 2021 - REV05

*MIC - MobilityInChain s.r.l.*  
*Via Pietro Custodi 16*  
*20136 Milan, Italy*  
*Τηλέφωνο: +39 02 49530500*  
*Fax: +39 02 49530509*  
*Email : minelli@michain.com*

Prepared by:

**Marco Bianconi**  
*Διαχείριση Έργου*

**Andreas D'Amico**  
*Σύμβουλος Μεταφορών*

**Alexandros Tsiatinis**  
*Σύμβουλος Μεταφορών*

**Giuseppe Tripodi**  
*Μοντέλα Μεταφορών*

**Valentino Zanin**  
*Ειδικός Δημόσιας Συγκοινωνίας*

**Fabio Saffioti**  
*Ειδικός Δημόσιας Συγκοινωνίας*

**Thomas Valentini**  
*Ειδικός ITS*

Θεωρημένο από:

**Claudio Minelli**  
*Διευθυντής Έργου*

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	<b>4</b>	<b>4.4 Μετακίνηση με ποδήλατο</b>	<b>39</b>
1.1 Περιοχή Μελέτης	4	4.4.1 Δίκτυο ποδηλατόδρομων	39
1.2 Προσέγγιση ΣΒΑΚ: Στάδια και Δράσεις	5	4.4.2 Υπηρεσίες και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης για ποδηλάτες	41
<b>2. ΒΑΣΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ</b>	<b>7</b>	<b>4.5 Διαχείριση Στάθμευσης</b>	<b>42</b>
2.1 Συλλογή δεδομένων και έρευνες στον τομέα των μεταφορών	7	4.5.1 Κέντρο Πόλης Λάρνακας	42
2.2 Αξιολόγηση της αστικής κινητικότητας εντός της περιοχής μελέτης	8	4.5.2 Οι Νότιες Παραλίες	42
<b>3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ, ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΙ ΣΚΟΠΟΙ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ</b>	<b>10</b>	4.5.3 Ο Αστικός Δακτύλιος	44
3.1 Διαδικασία διαβούλευσης και εκδηλώσεις ενημέρωσης	10	4.5.4 Προτεινόμενη Στρατηγική	45
3.2 Όραμα ΣΒΑΚ και στόχοι υψηλού επιπέδου	12	4.5.5 Προτεινόμενα Μέτρα	45
3.3 Επιχειρησιακοί σκοποί ΣΒΑΚ και σχετικοί Βασικοί Στόχοι	15	4.5.6 Γραφείο Διαχείρισης Στάθμευσης	47
<b>4. ΜΕΤΡΑ ΣΒΑΚ</b>	<b>22</b>	4.5.7 Τέλη Στάθμευσης	47
4.1 Σχέδιο Διαχείρισης Κυκλοφορίας του Κέντρου Πόλης της Λάρνακας	22	<b>4.6 Κυκλοφοριακή Ασφάλεια</b>	<b>48</b>
4.1.1 Σχέδιο πεζοδρομήσεων και πρόγραμμα βελτίωσης πεζοδρομίων στο Κέντρο Πόλης της Λάρνακας	22	4.6.1 Πρόγραμμα Ήπιας Κυκλοφορίας	48
4.1.2 Νέο σύστημα μονοδρομήσεων στο Κέντρο Πόλης της Λάρνακας	25	<b>4.7 Πολιτικές για ομάδες Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες</b>	<b>50</b>
4.1.3 Ζώνη Ελεγχόμενης Κυκλοφορίας στο Κέντρο Πόλης της Λάρνακας	27	4.7.1 Κατάσταση Πεζοδρομίων	50
4.1.4 Βελτίωση της κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού δικτύου μέσω Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών στο Κέντρο Πόλης της Λάρνακας	28	4.7.2 Διαβάσεις	50
4.1.5 Πολιτική Διαχείρισης Στάθμευσης στο Κέντρο Πόλης της Λάρνακας	28	4.7.3 Στάθμευση	50
4.1.6 Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές στο Κέντρο Πόλης της Λάρνακας	30	4.7.4 Δημόσια Συγκοινωνία	50
4.2 Δημόσια Συγκοινωνία	31	4.7.5 Βελτιωμένη προσβασιμότητα για Άτομα με Περιορισμένη Κινητικότητα	51
4.2.1 Δίκτυο Διαδρομών Αστικών Λεωφορείων	31	<b>4.8 Έξυπνη Κινητικότητα και Ευφυή Συστήματα Μεταφορών - ITS</b>	<b>52</b>
4.2.2 Άξονες Δημόσιας Συγκοινωνίας	32	4.8.1 Τοπικό Κέντρο Ελέγχου και Διαχείρισης Κυκλοφορίας (ΤΚΕΔΚ)	52
4.2.3 Κεντρικός Τερματικός Σταθμός Λεωφορείων (ΚΤΣΛ)	36	4.8.2 Κεντρικός Έλεγχος Αστικής Κυκλοφορίας: Αναβάθμιση συστήματος	52
4.2.4 Στάσεις Λεωφορείων και Χωροθέτηση Στάσεων	36	4.8.3 Ανίχνευση Κυκλοφορίας	53
4.3 Μέτρα για τους Πεζούς και Βελτίωση του Δημόσιου Χώρου	37	4.8.4 Προτάσεις ITS για τη Ζώνη Ελεγχόμενης Κυκλοφορίας Λάρνακας	53
4.3.1 Προβλεπόμενα μέτρα εκτός Κέντρων Πόλης	37	4.8.5 Ηλεκτρονικές Πινακίδες Στάσεων Λεωφορείων	55
4.3.2 Συναφή διοικητικά μέτρα ή πολιτικές	39	<b>4.9 Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές</b>	<b>55</b>
		4.9.1 Κυκλοφορία στο Αεροδρόμιο Λάρνακας	55
		4.9.2 Κυκλοφορία στο Λιμάνι Λάρνακας	56
		<b>4.10 Στρατηγικός σχεδιασμός και πολιτικές</b>	<b>57</b>
		4.10.1 Ζώνες Κατοικίας ως Περιβαλλοντικές περιοχές	57
		4.10.2 Παροχή υποδομών μέσω του συστήματος σχεδιασμού	57
		<b>5. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ</b>	<b>59</b>
		<b>6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b>	<b>61</b>

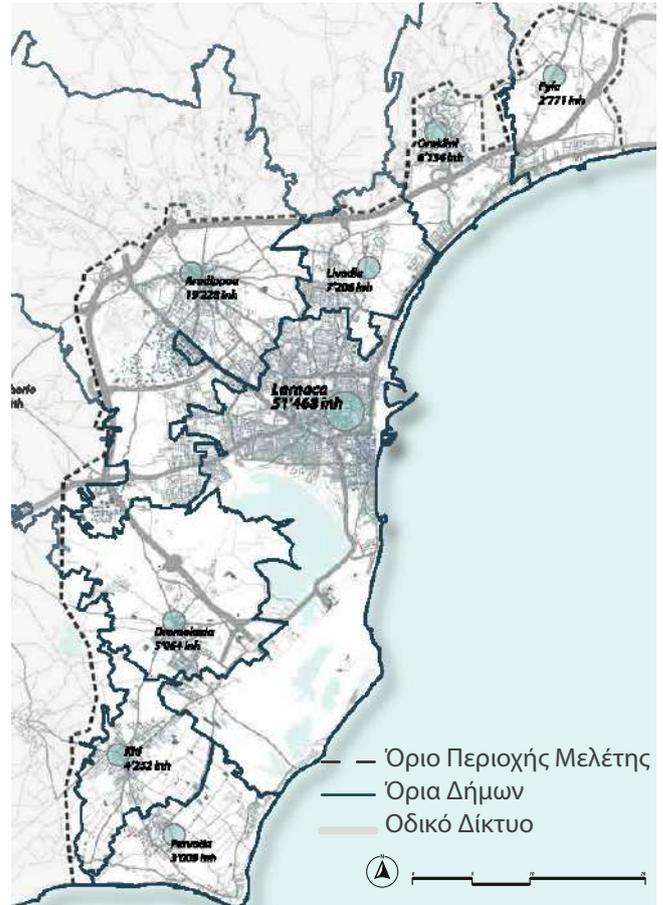
# 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα τελευταία χρόνια η Κεντρική Κυβέρνηση της Κύπρου ασχολήθηκε με τη διαδικασία **αναβάθμισης των εργαλείων στρατηγικού σχεδιασμού των μεταφορών**. Αυτή η πρωτοβουλία στοχεύει στον εξορθολογισμό των πολιτικών αστικής ανάπτυξης, τις καθιστά πιο συνεπείς προς το μεταβαλλόμενο μακροοικονομικό πλαίσιο, ενώ ταυτόχρονα υποστηρίζει την ευθυγράμμιση μεταξύ των τοπικών πολιτικών και της τρέχουσας συζήτησης σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Στο πλαίσιο αυτής της προσπάθειας, το Τμήμα Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Μεταφορών Επικοινωνιών και Έργων ανέθεσε το έργο «**Συμβουλευτικές Υπηρεσίες για την ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)** για την Ευρύτερη Αστική Περιοχή της πόλης της Λάρνακας» σε μία κοινοπραξία με επικεφαλής την **MobilityinChain**. Το έργο, συγχρηματοδοτούμενο από την ΕΕ μέσω του Προγράμματος Ανταγωνιστικότητα και Αειφόρος Ανάπτυξη (2014-2020), ξεκίνησε επίσημα στις 2 Ιουλίου 2018 και ολοκληρώθηκε στις 24 Σεπτεμβρίου 2020.

Τα άλλα μέλη της κοινοπραξίας που παρείχαν συμβουλευτικές υπηρεσίες περιλαμβάνουν τους **REDAS Engineering** (μελέτες, ITS και logistics) και **TeMA** (δημόσιες συγκοινωνίες και οικονομικά). Ως υπεργολάβοι του κύριου συμβούλου συμμετείχαν επίσης οι **Νικολαΐδης και Συνεργάτες** (σύμβουλοι περιβάλλοντος).

Η παρούσα έκθεση παρουσιάζει το τελικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε συνοπτική μορφή και παρέχει μια συνολική επισκόπηση της διαδικασίας και του σκεπτικού που οδήγησαν στην επιλογή των μέτρων που περιλαμβάνονται στο Σχέδιο (για περισσότερες λεπτομέρειες, δείτε την Τελική Έκθεση ΣΒΑΚ).



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 1 - Η περιοχή σχεδιασμού

## 1.1 Περιοχή Μελέτης

Η Λάρνακα είναι η τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Κύπρου, μετά τη Λευκωσία και τη Λεμεσό και, σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2011, έχει αστικό πληθυσμό 84.591 κατοίκους. Εκτός από τη Λάρνακα, η περιοχή που καλύπτεται από το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει επίσης τους δήμους Αραδίππου, Λιβαδιών και Δρομολαξιάς - Μενεού, καθώς και τμήματα των κοινοτήτων Βορόκλινης, Πύλας, Καλού Χωριού, Κίτιου και Περβολιών. Ολόκληρη η περιοχή μελέτης καλύπτει 148 τετ. χλμ. και, με βάση τα στοιχεία απογραφής του 2011, έχει πληθυσμό περίπου 103.000 (περίπου 36.000 νοικοκυριά). Επομένως, υπάρχουν ουσιαστικές λειτουργικές σχέσεις μεταξύ των επιμέρους περιοχών, κυρίως μεταξύ του κέντρου και των περιχώρων, αλλά επίσης, αν και σε πιο περιορισμένο βαθμό, και μεταξύ των γύρω αστικών κέντρων.

Δήμοι	ΤΕΤ. χλμ.
Λάρνακα	32,54
Αραδίππου	55,27
Λιβάδια	8,71
Δρομολαξιά - Μενεού	21,84
Κοινότητες	ΤΕΤ. χλμ.
Βορόκλινη	15,01
Πύλα	28,76
Κίτι	8,23
Περβόλια	8,08
Καλό Χωριό	27,58
<b>Περιοχή σχεδιασμού</b>	<b>148,80</b>

ΠΕ13 - Π.13.2 - Πιν. 1 - Η περιοχή σχεδιασμού

## 1.2 Προσέγγιση ΣΒΑΚ: Στάδια και Δράσεις

Η ανάπτυξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την ευρύτερη περιοχή της Λάρνακας ακολούθησε τις εγκεκριμένες Ευρωπαϊκές Οδηγίες. Τα κομβικά σημεία σε αυτήν την βήμα προς βήμα προσέγγιση είναι:

- Το ΣΒΑΚ ξεκινά με **μια πολιτική απόφαση που παρέχει τη γενική καθοδήγηση και ηγείται της διαδικασίας εκπόνησης**.
- Μια εμπειριστατωμένη ανάλυση τροφοδοτεί τη **δημιουργία σεναρίων** και υποστηρίζει τη λήψη αποφάσεων.
- **Το κοινό όραμα, οι αντικειμενικοί σκοποί και οι στόχοι** καθορίζουν τη στρατηγική κατεύθυνση.
- Ορίζονται **ολοκληρωμένες δέσμες μέτρων** που μπορούν να επιτύχουν τους αντικειμενικούς σκοπούς και τους στόχους.
- Οι **δέσμες μέτρων** χωρίζονται σε **δράσεις** (υλοποιήσιμα καθήκοντα) που αναλύονται περαιτέρω όσον αφορά τις αρμοδιότητες και τη χρηματοδότηση.
- Με βάση όλες τις προηγούμενες αποφάσεις, υιοθετείται ένα ΣΒΑΚ που συνδυάζει ένα **μακροπρόθεσμο όραμα** και ένα σαφές **πρόγραμμα εφαρμογής**.
- Ο συνολικός συντονισμός των μέτρων και η **τακτική παρακολούθησή** τους διασφαλίζουν την προσαρμοστικότητα του πλάνου και την αποτελεσματική εφαρμογή του.
- Η **συστηματική αξιολόγηση** της εφαρμογής παρέχει τη βάση για τον επόμενο κύκλο σχεδιασμού.

Αξίζει να σημειωθεί ότι για την παραγωγή του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του ELTIS, χρειάζεται μια **αλλαγή στον τρόπο** με τον οποίο τείνουν να καταρτίζονται τα στρατηγικά σχέδια. Πιο συγκεκριμένα, απαιτούνται:

- Η **συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων**, ξεκινώντας από τη βασική ανάλυση αναφοράς, έως την ανάπτυξη ενός κοινού οράματος και τον καθορισμό των μέτρων που θα συμπεριληφθούν στο σχέδιο.
- η δέσμευση των υπευθύνων για τη λήψη αποφάσεων ότι θα ευνοούν τις επιλογές κινητικότητας μεταφορών που είναι **πραγματικά βιώσιμες** από οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική άποψη.
- μια **συντονισμένη** σχεδιαστική **προσέγγιση** που θα συγκεντρώσει διάφορους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό (χρήσεις γης,

στέγαση, ενέργεια, μεταφορές και δάση), τόσο οριζοντίως, μεταξύ των διαφορετικών τμημάτων, όσο και καθέτως, μεταξύ των επιπέδων της δημόσιας διοίκησης.

Ο Πίνακας 2 που ακολουθεί παρουσιάζει την αλλαγή της προσέγγισης που προκρίνεται:

Σχεδιασμός Μεταφορών	Σχεδιασμός Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Με επίκεντρο την κυκλοφορία	→ Με επίκεντρο τον <b>άνθρωπο</b>
Πρωταρχικοί στόχοι: Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα	→ Πρωταρχικοί στόχοι: <b>Προσβασιμότητα και ποιότητα ζωής</b> , συμπεριλαμβανομένης της κοινωνικής δικαιοσύνης, της ποιότητας της υγείας και του περιβάλλοντος και της οικονομικής βιωσιμότητας
Με επίκεντρο τα μέσα μεταφοράς	→ <b>Ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μεταφοράς</b> και στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα
Η υποδομή ως το κύριο ζητούμενο	→ <b>Συνδυασμός</b> υποδομών, αγοράς, κανονιστικού πλαισίου, ενημέρωσης και προώθησης
Τομεακό Εγκεκριμένο Σχέδιο	→ Εγκεκριμένο Σχέδιο που <b>ανταποκρίνεται στις σχετικές τομεακές πολιτικές</b>
Βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο πλάνο ολοκλήρωσης	→ Βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο πλάνο ολοκλήρωσης ενσωματωμένο σε ένα <b>μακροπρόθεσμο όραμα και στρατηγική</b>
Αφορά σε μια διοικητική περιοχή	→ Αφορά σε μια <b>λειτουργική αστική περιοχή</b> με βάση τις ροές μετακινήσεων για εργασία
Αντικείμενο Συγκοινωνιολόγων Μηχανικών	→ <b>Διεπιστημονικές</b> ομάδες σχεδιασμού
Σχεδιασμός από ειδικούς	→ Σχεδιασμός με <b>εμπλοκή φορέων και πολιτών</b> , μέσω μιας προσέγγισης που χαρακτηρίζεται από διαφάνεια και συμμετοχικότητα
Περιορισμένη εκτίμηση επιπτώσεων	→ Συστηματική <b>αξιολόγηση</b> των επιπτώσεων για τη διευκόλυνση της διαδικασίας <b>μάθησης</b> και βελτίωσης

ΠΕ13 - Π.13.2 - Πιν. 2 - Πηγή: ELTIS (2019), σελ. 10.

Τέτοιου είδους μεθοδολογικές αλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία σχεδιασμού έχουν σημαντικές επιπτώσεις στον καθορισμό των μέτρων κινητικότητας και των πολιτικών για τις μεταφορές που θα περιληφθούν στο σχέδιο. **Από μια προσέγγιση προσανατολισμένη στην προσφορά, που επικεντρώνεται δηλαδή σε μέτρα που παρέχουν υπηρεσίες και στοιχεία υποδομής, ουσιαστικά το ΣΒΑΚ κινείται προς τον καθορισμό ενός συνόλου από δέσμες μέτρων που είναι επιφορτισμένα με την παροχή, αναβάθμιση και ψηφιοποίηση των υποδομών και υπηρεσιών, καθώς και με την αλλαγή ορισμένων συστατικών παραγόντων της ζήτησης μετακινήσεων.** Με άλλα λόγια, το Σχέδιο αναμένεται να εκμεταλλευτεί πλήρως τα εργαλεία που εστιάζουν στη **διαχείριση της ζήτησης για κινητικότητα.**

Είναι ευρέως αποδεκτό ότι, για να απαλλαγεί ο τομέας των μεταφορών από τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και για να καταστεί πιο βιώσιμος, πρέπει να ληφθούν υπόψη τρεις ομάδες ζητημάτων:

- Ορισμένοι **βασικοί παράγοντες που επηρεάζουν τις τάσεις κινητικότητας:** υφιστάμενα χωρικά χαρακτηριστικά, δημογραφικές τάσεις και κοινωνικοοικονομική δυναμική, και οι αρνητικές και θετικές επιπτώσεις των υφιστάμενων προτύπων κινητικότητας (π.χ. κατάληψη διαθέσιμης γης, ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση κλπ.)
- Το **αφανές κόστος** που παράγεται από τον **τομέα των μεταφορών**, όπως οι επισφαλείς οδικές συνθήκες που οδηγούν σε σοβαρά ατυχήματα και απώλειες.
- Τις επιπλοκές της **αναποτελεσματικής κατανομής και χρήσης της δημόσιας χρηματοδότησης** σε μια περίοδο σημαντικής δημοσιονομικής πίεσης τόσο για τις τοπικές αρχές όσο και για τις κρατικές υπηρεσίες.

Στον Πίνακα 3 φαίνονται όλα τα παραδοτέα του έργου:

			Πλάνο συμμετοχής φορέων
			δικτύου μεταφορών και των
			Πακέτα δεδομένων ερευνών
<b>Φάση 2: Ορθολογική και διαφανής θέση στόχων</b>			
			Έκθεση ανάπτυξης σεναρίων
<b>Φάση 4: Παράδοση του Σχεδίου</b>			

ΠΕ13 - Π.13.2 - Πιν. 3 - Παραδοτέα ΣΒΑΚ

## 2. ΒΑΣΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

### 2.1 Συλλογή δεδομένων και έρευνες στον τομέα των μεταφορών

Προκειμένου να εξεταστούν όλες οι παράμετροι και να διαμορφωθεί κατάλληλα η κινητικότητα και η ζήτηση μεταφορών, πραγματοποιήθηκαν διάφορες έρευνες κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού και του φθινοπώρου του 2018. Αυτό αντιπροσωπεύει το έτος βάσης που υιοθετήθηκε σε όλες τις αναλύσεις και τις δοκιμές μοντελοποίησης του Σχεδίου. Το είδος και το πλήθος των ερευνών που εκπονήθηκαν συνοψίζονται στον Πίνακα 4.

Είδος ερευνών	Είδος	Χειμώνας	Καλοκαίρι
<b>Ζήτηση μετακινήσεων:</b>			
Έρευνες σε νοικοκυριά	συνεντεύξεις	1800	0
Έρευνες Πληρότητας Λεωφορείων	τοποθεσίες	10	8
Έρευνες Προέλευσης-Προορισμού	σταθμοί έρευνας	10	0
<b>Κυκλοφορία:</b>			
Δεδομένα από φωτεινούς σηματοδότες		*	*
Μη αυτόματες ταξινομημένες μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων οχημάτων	διασταυρώσεις	35	0
Ταξινομημένες μετρήσεις συνδέσεων	θέσεις καταγραφής	8	0
Αυτόματοι καταγραφείς κυκλοφορίας	θέσεις (αμφίδρομες)	25	7
Μετρήσεις επιβατικής κίνησης και επιπέδου εξυπηρέτησης λεωφορείων	δρομολόγια λεωφορείων	6 + 8	2
Μετρήσεις ροών πεζών	τοποθεσίες	10	5
<b>Διάρκεια μετακίνησης:</b>			
Έρευνες χρόνου μετακίνησης με αυτοκίνητο	διαδρομές	5	2
<b>Στάθμευση:</b>			
Προσφορά στάθμευσης			
Ζήτηση στάθμευσης εκτός δρόμου	τοποθεσίες	20	6
Ζήτηση παρόδιας στάθμευσης	οδ. τμήματα	10	5
<b>Δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας:</b>			
Ζήτηση μετακινήσεων με λεωφορείο		**	**
<b>Ανάλυση συγκρούσεων οχημάτων / Στατιστικά οδικών ατυχημάτων:</b>			
Ανάλυση συγκρούσεων		***	***

\* Δεδομένα από το ΤΔΕ \*\* Δεδομένα συνολικής ζήτησης λεωφορείων ανά διαδρομή το 2014 από το ΤΔΕ \*\*\* Δεδομένα τροχαίων ατυχημάτων από την Αστυνομία.

ΠΕ13 - Π.13.2 - Πιν. 4 - Πραγματοποιημένες έρευνες μεταφορών

Η βασική ανάλυση βοήθησε στην κατασκευή ενός Μηδενικού Σεναρίου, καθώς και στον εντοπισμό κρίσιμων ζητημάτων κινητικότητας και μεταφορών (π.χ. ισορροπία μεταξύ ζήτησης και προσφοράς) και περιβαλλοντικών (π.χ. θόρυβος και ρύπανση) και κοινωνικών (π.χ. οδικά ατυχήματα) επιπτώσεων από δραστηριότητες που σχετίζονται με τις μεταφορές. Σε γενικές γραμμές η ανάλυση επικεντρώθηκε:

- **στις χωρικές παραμέτρους**, με βάση τις οποίες διαμορφώνεται μια εικόνα για:
  - τις υφιστάμενες δημογραφικές τάσεις όπως αυτές προκύπτουν από τα επίσημα δεδομένα της απογραφής και από πρόσθετες πληροφορίες που παρέχονται από την CYSSTAT.
  - τις κοινωνικοοικονομικές τάσεις (σε κλίμακα αστικής περιοχής, περιοχής μελέτης και περιφέρειας) όσον αφορά στον αριθμό των εργαζομένων και των εργαζομένων ανά τομέα, καθώς και τον τύπο κατοικίας του εργατικού δυναμικού.
  - τη θέση και τα μεγέθη των κύριων σημείων έλξης κινητικότητας εντός της περιοχής μελέτης (δηλαδή εκείνων των εγκαταστάσεων που παρέχουν υπηρεσίες σε πολίτες και επιχειρήσεις) κατηγοριοποιημένα ανά τύπο: εκπαιδευτικές και πολιτιστικές εγκαταστάσεις, καθώς και εγκαταστάσεις υγείας, αναψυχής και αθλητισμού.
- **στην τρέχουσα προσφορά υποδομής και υπηρεσιών μεταφορών** το 2018 για δημόσιες και ιδιωτικές μεταφορές ατόμων και αγαθών:
  - Το οδικό δίκτυο (υποδομή, νόμοι και κανονισμοί).
  - Το δίκτυο και οι υπηρεσίες που συγκροτούν τις αστικές και υπεραστικές δημόσιες συγκοινωνίες.
  - Το δίκτυο ποδηλατόδρομων.
  - Την κατανομή και τους κανονισμούς για την εκτός οδού και την παρόδια στάθμευση.
  - Τους τρόπους μεταφοράς των εμπορευμάτων εντός της περιοχής μελέτης (με έμφαση στο αεροδρόμιο και το λιμάνι).
- **στη ζήτηση για μεταφορές**, που οδήγησε στη δημιουργία ενός πίνακα μετακινήσεων βάσει των δημογραφικών δεδομένων και των εξειδικευμένων ερευνών για τις μεταφορές και τα νοικοκυριά (βλ. παρακάτω).
- **στις επιπτώσεις των μεταφορών**. Οι επιπτώσεις, όπως παρουσιάζονται στην περιοχή μελέτης, εξετάστηκαν με γνώμονα την κοινωνική τους διάσταση (αριθμός ατυχημάτων και αριθμός θανάτων) και την περιβαλλοντική τους διάσταση (τάσεις που σχετίζονται με εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, ενεργειακή κατανάλωση, ακουστικούς δείκτες κλπ.).

Μια συνοπτική περιλήψη των βασικών τάσεων που εντοπίστηκαν παρουσιάζεται στο υπόλοιπο της παρούσας Ενότητας.

## 2.2 Αξιολόγηση της αστικής κινητικότητας εντός της περιοχής μελέτης

Με βάση τις έρευνες σε νοικοκυριά, τις συνεντεύξεις και διάφορες κυκλοφοριακές μετρήσεις, τα ευρήματα που προκύπτουν από τη βασική ανάλυση των υφιστάμενων συνθηκών κινητικότητας συνθέτουν την εικόνα **μιας περιοχής που εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το αυτοκίνητο**, ένα μοτίβο κινητικότητας που η Λάρνακα μοιράζεται με πολλές άλλες μητροπολιτικές περιοχές της Κύπρου.

Η τρέχουσα αναλογία χρήσης των διάφορων μέσων μεταφοράς δείχνει ισχυρή εξάρτηση από τα ιδιωτικά επιβατικά οχήματα για όλους τους τύπους μετακίνησης (92%), με μεγάλο αριθμό σύντομων μετακινήσεων να πραγματοποιούνται επίσης με τον ίδιο τρόπο.

Η εξυπηρέτηση με δημόσιες αστικές συγκοινωνίες χαρακτηρίζεται από χαμηλά επίπεδα επιβίβασης και χρησιμοποιείται κυρίως από εκείνους που δεν έχουν πρόσβαση σε αυτοκίνητο. Το δίκτυο αρθρώνεται πολύ ικανοποιητικά όσον αφορά στον αριθμό των διαδρομών και των στάσεων λεωφορείων, αλλά μια τόσο μεγάλη κάλυψη εξυπηρέτησης επιτυγχάνεται τελικά εις βάρος της συχνότητας με τις οποίες παρέχεται η εξυπηρέτηση αυτή. Οι συνθήκες των στάσεων των λεωφορείων και οι άλλες υποδομές παρατηρήθηκε ότι διαφέρουν σημαντικά.

Σε γενικές γραμμές, το περπάτημα χρησιμοποιείται κυρίως για πολύ σύντομες διαδρομές ή για πρόσβαση στο αυτοκίνητο, ενώ η ποδηλασία δεν παίζει πραγματικά ρόλο στη Λάρνακα και στην Κύπρο γενικότερα.

Όλοι αυτοί οι παράγοντες αντικατοπτρίζονται στους τομείς της ανάπτυξης των χρήσεων γης και της προσφοράς υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών.

Το κέντρο της Λάρνακας δυσκολεύεται όλο και περισσότερο να διατηρήσει έναν χαρακτήρα μικτών χρήσεων γης, που να περιλαμβάνει την ανάμιξη τύπων κατοίκησης (ιδιοκατοίκηση, ενοίκιο κ.α.) ως ισχυρή συνιστώσα, λόγω των πιέσεων που δέχεται από την ανάπτυξη των εμπορικών χρήσεων και της ακίνητης περιουσίας και τη διακύμανσή τους ανάλογα με τους κύκλους της αγοράς. Παράλληλα, τα τελευταία 40 χρόνια, γύρω από τη Λάρνακα και τα περίχωρα της εμφανίζεται ένα είδος αυθόρμητης και διάσπαρτης ανάπτυξης.

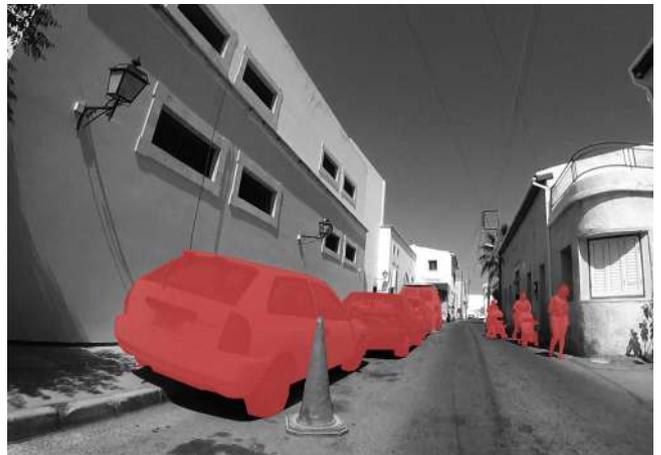
Η εξέλιξη αυτή διευκολύνθηκε από τη διαθεσιμότητα κενών οικοπέδων, καθώς και φτηνής γης προς δόμηση κοντά στις μεγάλες οδικές αρτηρίες. Μια τέτοιου είδους ανάπτυξη χαμηλής πυκνότητας είναι σχεδόν αδύνατο να εξυπηρετηθεί αποτελεσματικά με τις δημόσιες συγκοινωνίες και, ως εκ τούτου, ενισχύει την ανάγκη κατοχής αυτοκινήτου, με κύριο ζήτημα την στάθμευση



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 2 - Φορτηγό παράδοσης σε ώρα αιχμής στην οδό Σταδίου



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 3 - Πεζοδρόμιο με εμπόδια στην οδό Ερμού



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 4 - Παράνομη στάθμευση στην οδό Μεχμέτ Αλί



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 5 - Φορτηγό σταθμευμένο παράνομα στην οδό Ερμού



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 6 - Η πρόσφατα ανακαινισμένη οδός Π. Βαλσαμάκη

κοντά στην ιδιοκτησία και κοντά στον εκάστοτε προορισμό.

Η προσφορά των μεταφορών, δηλαδή η παροχή δικτύων και υπηρεσιών, αντικατοπτρίζει και ενισχύει αυτήν την συμπεριφορά στις μετακινήσεις. Για παράδειγμα, μόνο μεμονωμένα τμήματα ποδηλατόδρομων είναι διαθέσιμα κατά μήκος της ακτής και σε λίγες κύριες οδικές αρτηρίες, ενώ το δίκτυο δεν είναι ούτε συνεχές, ούτε ολοκληρωμένο. Παρομοίως, έξω από το κέντρο της πόλης, οι υποδομές για τους πεζούς τείνουν να είναι από φτωχές έως ανύπαρκτες, καθιστώντας δύσκολη ή ακόμη και επικίνδυνη την κίνηση των πεζών μεταξύ ορισμένων περιοχών και προορισμών.

Σε ότι αφορά την προσφορά στάθμευσης εντός του κέντρου της πόλης, τα αυτοκίνητα που σταθμεύουν παρά την οδό καταλαμβάνουν πολύτιμο μέρος των συχνά στενών δρόμων. Επιπλέον, η περιορισμένη παροχή θέσεων στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση (μαζί με την έλλειψη ρυθμίσεων για την πρόσβαση στο κέντρο της πόλης) συμβάλλει στη δημιουργία καταστάσεων προσωρινής κυκλοφοριακής συμφόρησης και κινδύνων για τους πεζούς.

Είναι σαφές ότι η περιορισμένη διαθεσιμότητα ή ανεπάρκεια υποδομής και υπηρεσιών δεν ενθαρρύνει τη χρήση άλλων μέσων μεταφοράς.

**Ωστόσο, η Λάρνακα, με τη μακραίωνη ιστορία της και το συμπαγές κέντρο της, και καθώς είναι μια παράκτια πόλη με έντονη δραστηριότητα αναψυχής και τουρισμού, έχει τη δυνατότητα να γίνει μια εξαιρετικά «περπατήσιμη» πόλη** μια πόλη με δημόσιο χώρο υψηλής περιβαλλοντικής ποιότητας εκτός των δημοφιλών τοποθεσιών, των κύριων εγκαταστάσεων αναψυχής και κατά μήκος των κύριων διαδρόμων μεταφορών.

**Τα τελευταία χρόνια ο Δήμος Λάρνακας ξεκίνησε ήδη ένα στιβαρό πρόγραμμα αναβάθμισης του δημόσιου χώρου, το οποίο μέχρι στιγμής έχει συμπεριλάβει κάποιους σημαντικούς δρόμους**, μεταξύ των οποίων τις οδούς Νικολάου Ρώσσου και Παύλου Βαλσαμάκη γύρω από την εκκλησία του Αγίου Λαζάρου, αλλά και τη λεωφόρο Αθηνών και την οδό Πιαλέ Πασά. Οι δρόμοι έγιναν λιθόστρωτοι και το επίπεδο των πεζοδρομίων διαμορφώθηκε είτε στο επίπεδο του δρόμου, είτε σχεδόν στο ίδιο επίπεδο, με καμπύλο κράσπεδο ύψους 0,30 μ., που προστατεύεται από την κυκλοφορία των οχημάτων με χαμηλά κολωνάκια ή/και ζαρντιγιέρες.

Τέλος, είναι σημαντικό να τονιστεί ένα από τα κύρια ευρήματα που προκύπτουν από την βασική ανάλυση αναφοράς, ότι **στο οδικό δίκτυο της Ευρύτερης Περιοχής της Λάρνακας δεν παρατηρήθηκε κυκλοφοριακή συμφόρηση και, σε πολλές περιπτώσεις, εμφανίζεται σημαντική πλεονάζουσα χωρητικότητα.**

Κάποιες φορές, κατά τη διάρκεια της ημέρας και της νύχτας, ενδεχομένως να σημειώνεται πύκνωση της κυκλοφορίας σε συγκεκριμένες τοποθεσίες (όπως κοντά σε σχολεία ή κέντρα διασκέδασης), αλλά αυτά είναι εποχικά φαινόμενα και μπορούν εύκολα να αντιμετωπιστούν μέσω της διαχείρισης και της συνεργασίας των ανθρώπων.



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 7 - Η πρόσφατα ανακαινισμένη οδός Αγ. Λάζαρου



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 8 - Η πρόσφατα ανακαινισμένη οδός Κοδριγκτώνος



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 9 - Η πρόσφατα ανακαινισμένη οδός Πιαλέ Πασά

## 3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ, ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΙ ΣΚΟΠΟΙ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

### 3.1 Διαδικασία διαβούλευσης και εκδηλώσεις ενημέρωσης

Τα τελευταία χρόνια έχει αποδειχθεί ότι οι συμμετοχικές διαδικασίες είναι ένα αποτελεσματικό εργαλείο για τη βελτίωση και τον εμπλουτισμό σύνθετων και πολυδιάστατων έργων μεταφορών και αστικής ανανέωσης. **Οι πολίτες και οι εμπλεκόμενοι φορείς διαθέτουν ιδιαίτερα πολύτιμες τοπικές πληροφορίες για την πόλη τους, πολλές από τις οποίες είναι άυλες και δεν εμφανίζονται σε αναφορές και στατιστικές.**

Ένας από τους κύριους στόχους των συμμετοχικών διαδικασιών είναι η απόκτηση ενός μέρους αυτής της εξειδικευμένης γνώσης, έτσι ώστε να ληφθεί υπόψη στη διαδικασία σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων. Η σύνταξη του προσχεδίου ΣΒΑΚ ωφελήθηκε από συζητήσεις και εργαστήρια με μια σειρά εμπλεκόμενων φορέων, σχετιζόμενων με διαφορετικούς τρόπους με (ή/ και ενδιαφερόμενων για) το μέλλον περιοχής μελέτης. Πιο συγκεκριμένα, **συγκροτήθηκαν τρεις επιτροπές έργου· καθεμία από αυτές είχε άμεση πρόσβαση στις πληροφορίες του έργου και συμμετείχε στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων βήμα προς βήμα.** Οι τρεις επιτροπές που συγκροτήθηκαν είναι:

- **Η Συντονιστική Επιτροπή του Έργου (ΣΕΕ) που συμπεριέλαβε προσωπικό από:**
  - το Τμήμα Δημοσίων Έργων (ΤΔΕ)
  - το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων (ΥΜΕΕ)
  - τη Διεύθυνση Ελέγχου
  - το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (ΤΠΟ)
  - το Δήμο Λάρνακας.
- **Η Επιτροπή Κύριων Εμπλεκόμενων Φορέων (ΕΚΕΦ) που συμπεριέλαβε προσωπικό από:**
  - το Δήμο Αραδίππου
  - το Δήμο Λιβαδιών
  - το Δήμο Δρομολαξιάς-Μενεού
  - την Αστυνομία Κύπρου
  - το Πανεπιστήμιο UCLan Cyprus
  - το Τμήμα Περιβάλλοντος
  - τον Κυπριακό Οργανισμό Τουρισμού
  - το Πολεοδομικό Συμβούλιο
  - την Επαρχιακή Διοίκηση
  - εκπροσώπους Κοινοτήτων

- το Επιστημονικό Τεχνικό Επιμελητήριο Κύπρου
- το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Λάρνακας
- την Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης και Προβολής Λάρνακας
- τη Διαχείριση του Διεθνούς Αεροδρομίου Λάρνακας
- τη Γενική Συνομοσπονδία Παγκύπριων Οργανώσεων Βιοτεχνών Επαγγελματιών Καταστηματαρχών.

- η **Διευρυμένη Ομάδα Εμπλεκόμενων Φορέων (ΔΟΕΦ)** που συμπεριέλαβε το ευρύ κοινό καθώς και κάθε άλλο ιδιωτικό, δημόσιο ή άλλου είδους φορέα που ενδιαφέρθηκε για να συμμετέχει στη διαδικασία.

Ενώ η ΣΕΕ παρακολουθούσε στενά την εξέλιξη του έργου, και είχε την ευθύνη του σχολιασμού και των παρατηρήσεων για κάθε παραδοτέο του έργου που παρήγαγαν οι Σύμβουλοι, η εμπλοκή της ΕΚΕΦ και της ΔΟΕΦ δομήθηκε με βάση τρεις πύλες του έργου, που αντανακλούν τα κύρια στάδια της λήψης αποφάσεων κατά την επεξεργασία του σχεδίου. Εξαιρώντας τις εκδηλώσεις έναρξης και τελικής παρουσίασης του έργου, τα στάδια αυτά είναι τα εξής:

- **Πύλη #1 Άσκηση Δημιουργίας Οράματος:** επικύρωση των στόχων υψηλού επιπέδου του σχεδίου ΣΒΑΚ, δημιουργία ενός κοινού οράματος και καθορισμός των επιχειρησιακών στόχων.
- **Πύλη #2 Στάδιο Ζητημάτων και Εναλλακτικών:** σχολιασμός και παρατηρήσεις σχετικά με τα εναλλακτικά σενάρια σχεδιασμού και συμβολή στην απόφαση για το Προτιμώμενο Σχεδιαστικό Σενάριο.
- **Πύλη #3 Σχολιασμός των Προτεινόμενων Πολιτικών:** παροχή σχολιασμού σχετικά με τα προσχέδια των πολιτικών του ΣΒΑΚ βασισμένων στο Προτιμώμενο Σχεδιαστικό Σενάριο.

Παρόλο που τα ευρύτερα θέματα που συζητήθηκαν (δηλ. τα ορόσημα που επιτεύχθηκαν κατά τη διαδικασία συγκρότησης του σχεδίου) συνέπεσαν χρονικά, οι χρώροι και οι τεχνικές διεξαγωγής της διαβούλευσης που χρησιμοποιήθηκαν για τη συμμετοχή των διαφόρων Επιτροπών ήταν προσαρμοσμένοι στο μέγεθος και το είδος των ακροατηρίων. Τα σχόλια συγκεντρώθηκαν μέσω διευθυνόμενων συνεδριών που εντάχθηκαν στο πλαίσιο ζωντανών εκδηλώσεων και μέσω έντυπων και διαδικτυακών ερωτηματολογίων.

Φάση 1: Καλή Προετοιμασία		Φάση 2: Καθορισμός στόχων		Φάση 3: Εκπόνηση του Σχεδίου		Φάση 4: Παράδοση του Σχεδίου		
Σεπτ. 2018	Απρίλιος 2019	Σεπτ. 2019	Μάιος 2020	Σεπτ. 2020				
Δράση 1: ΕΚΕΦ Εκδήλωση έναρξης	Δράση 4: ΕΚΕΦ Εκδήλωση Οράματος	Δράση 7: ΕΚΕΦ Σχολιασμός Σεναρίων	Δράση 9: Διμερείς διαβουλεύσεις για το σχηματισμό των προτάσεων του ΣΒΑΚ	Δράση 10: ΕΚΕΦ Τελική Παρουσίαση του ΣΒΑΚ	ΠΕ1	ΠΕ6	ΠΕ10	ΠΕ13
Επιτροπή Κύριων Εμπλεκόμενων Φορέων (ΕΚΕΦ)	Επιτροπή Κύριων Εμπλεκόμενων Φορέων (ΕΚΕΦ)	Επιτροπή Κύριων Εμπλεκόμενων Φορέων (ΕΚΕΦ)	Μέλη της Επιτροπής Κύριων Εμπλεκόμενων Φορέων (ΕΚΕΦ)	Επιτροπή Κύριων Εμπλεκόμενων Φορέων (ΕΚΕΦ)	Επιτροπή Κύριων Εμπλεκόμενων Φορέων (ΕΚΕΦ)	Επιτροπή Κύριων Εμπλεκόμενων Φορέων (ΕΚΕΦ)	Επιτροπή Κύριων Εμπλεκόμενων Φορέων (ΕΚΕΦ)	Επιτροπή Κύριων Εμπλεκόμενων Φορέων (ΕΚΕΦ)
Δράση 2: Συνεδρία Πληροφόρησης ΣΒΑΚ	Δράση 5: Ανοιχτή στο κοινό Εκδήλωση Οράματος	Δράση 8: Σχολιασμός Σεναρίων από την Διευρυμένη Ομάδα Εμπλεκόμενων Φορέων	Δράση 11: Τελική Παρουσίαση του ΣΒΑΚ	Δράση 11: Τελική Παρουσίαση του ΣΒΑΚ	ΠΕ1	ΠΕ6	ΠΕ13	ΠΕ13
Διευρυμένη Ομάδα Εμπλεκόμενων Φορέων	Διευρυμένη Ομάδα Εμπλεκόμενων Φορέων	Διευρυμένη Ομάδα Εμπλεκόμενων Φορέων	Διευρυμένη Ομάδα Εμπλεκόμενων Φορέων	Διευρυμένη Ομάδα Εμπλεκόμενων Φορέων	Διευρυμένη Ομάδα Εμπλεκόμενων Φορέων	Διευρυμένη Ομάδα Εμπλεκόμενων Φορέων	Διευρυμένη Ομάδα Εμπλεκόμενων Φορέων	Διευρυμένη Ομάδα Εμπλεκόμενων Φορέων
Δράση 3: Καθορισμός Προβλημάτων	Δράση 6: Συμβολή στο Όραμα	Δράση 12: Συμβολή στο Προσχέδιο Πολιτικών του ΣΒΑΚ	Δράση 12: Συμβολή στο Προσχέδιο Πολιτικών του ΣΒΑΚ	Δράση 12: Συμβολή στο Προσχέδιο Πολιτικών του ΣΒΑΚ	ΠΕ1	ΠΕ6	ΠΕ13	ΠΕ13
Διαδικτυακό Ερωτηματολόγιο	Διαδικτυακό Ερωτηματολόγιο	Διαδικτυακό Ερωτηματολόγιο	Διαδικτυακό Ερωτηματολόγιο	Διαδικτυακό Ερωτηματολόγιο	Διαδικτυακό Ερωτηματολόγιο	Διαδικτυακό Ερωτηματολόγιο	Διαδικτυακό Ερωτηματολόγιο	Διαδικτυακό Ερωτηματολόγιο

**Προφίλ Συμμετεχόντων:**

Επιτροπή Κύριων Εμπλεκόμενων Φορέων (ΕΚΕΦ)	5
Διευρυμένη Ομάδα Εμπλεκόμενων Φορέων (ΔΟΕΦ)	4

**Αρ. δράσεων:**

5
4

## 3.2 Όραμα ΣΒΑΚ και στόχοι υψηλού επιπέδου

Το Όραμα έχει καθοριστεί από την Επιτροπή Κύριων Εμπλεκόμενων Φορέων, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα των εκδηλώσεων ενημέρωσης. Οι δράσεις διαβούλευσης για τον καθορισμό του οράματος έλαβαν χώρα την τρίτη εβδομάδα του Απριλίου 2019. Πραγματοποιήθηκαν συνεδρίες με τους δημάρχους και τους εκπροσώπους των τοπικών αρχών εντός της περιοχής μελέτης στο Δημαρχείο Λάρνακας, και με το ευρύ κοινό στη Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών Λάρνακας. Εν συνεχεία πραγματοποιήθηκαν κάποιες συνεδρίες την Επιτροπή Κύριων Εμπλεκόμενων Φορέων, και πάλι στους χώρους του Δήμου, και με τη Συντονιστική Επιτροπή του Έργου στα γραφεία του ΤΔΕ στη Λευκωσία. Επιπρόσθετα, συγκεντρώθηκαν σχόλια και παρατηρήσεις μέσω διαδικτυακού ερωτηματολογίου.

Στην «από κάτω προς τα πάνω» διαδικασία που οδήγησε στον καθορισμό ενός κοινού οράματος για τη Λάρνακα το 2030 συνέβαλαν οι παρακάτω δράσεις:

- Παρουσίαση των αποτελεσμάτων της βασικής ανάλυσης αναφοράς (ΠΕ2 και ΠΕ3)
- Σχολιασμός από το κοινό για τα υπάρχοντα προβλήματα
- Ανάλυση προβλημάτων (ΠΕ5)
- Σχολιασμός από το κοινό για τον καθορισμό των προβλημάτων
- Η ανάγκη επικύρωσης των Στόχων Υψηλού Επιπέδου που τέθηκαν στους Όρους Αναφοράς του έργου.

Οι **5 Στόχοι Υψηλού Επιπέδου** που καθοδήγησαν τον καθορισμό του Οράματος είναι:

- **η Οικονομική αποδοτικότητα:** βελτίωση της αποδοτικότητας και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας του δικτύου μεταφορών κατά τη μεταφορά προσώπων και αγαθών.
- **η Περιβαλλοντική Βιωσιμότητα:** ελαχιστοποίηση των εκπομπών ρύπων και της ενεργειακής κατανάλωσης που συνδέονται με τη μετακίνηση.
- **η Προσβασιμότητα και η Κοινωνική ένταξη:** διασφάλιση ότι όλοι οι πολίτες διαθέτουν επιλογές μετακίνησης που επιτρέπουν πρόσβαση σε βασικούς προορισμούς και υπηρεσίες.
- **η Ασφάλεια:** διασφάλιση της προσωπικής ασφάλειας και προστασίας εντός του συστήματος μεταφορών.

- **η 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 στο σύνολό της.

Οι διαδραστικές συζητήσεις για τον καθορισμό των κύριων προκλήσεων κινητικότητας που αντιμετωπίζει η Ευρύτερη Λάρνακα οδήγησαν σε **27 δηλώσεις επιδιώξεων**. Αυτές κατόπιν **ομαδοποιήθηκαν σε 8 «οικογένειες»** και παρουσιάζονται παρακάτω:

### Μία προσβάσιμη πόλη, εύκολη στην πλοήγηση και περιήγηση

- Το 2030 οι άνθρωποι μέσα και γύρω από τη Λάρνακα θα χρησιμοποιούν **ενεργητικούς τρόπους μετακίνησης**, αντί του αυτοκινήτου, **για το μεγαλύτερο μέρος των σύντομων μετακινήσεών τους** (μικρότερων του 1 χλμ.).
- Το 2030 η **Κεντρική Επιχειρηματική Περιοχή της Λάρνακας θα έχει γίνει** μια περιοχή που **θα προσφέρεται για περπάτημα**, με χαρακτηριστικό τα φαρδιά πεζοδρόμια. Η στάθμευση σ' αυτά θα θεωρείται κοινωνικά απαράδεκτη και **θα δίνεται προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών** έναντι των οχημάτων **σε κάθε περίπτωση**.
- Το 2030 **κάτοικοι και τουρίστες θα οδηγούν ποδήλατα περισσότερο απ' ό τι στο παρελθόν**. Αυτό θα οφείλεται κυρίως σε προγράμματα κοινής χρήσης ποδηλάτων (ηλεκτρικών και συμβατικών), που θα είναι ευρέως διαθέσιμα εντός του ενοποιημένου αστικού ιστού της ευρύτερης περιοχής, αλλά και στην ύπαρξη ενός σημαντικού αριθμού νέων ποδηλατόδρομων.
- Το κέντρο πόλης θα έχει το δικό του πλήρως συνδεδεμένο κόμβο δρομολογίων, και νέες συνδέσεις μεταξύ βασικών τοποθεσιών μέσα και γύρω από τη Λάρνακα θα είναι διαθέσιμες.

Οι νέοι ποδηλατοδρόμοι θα είναι σκιασμένοι και σχεδιασμένοι (τύπου Κοπεγχάγης), ώστε τα σταθμευμένα αυτοκίνητα να προστατεύουν τους ποδηλάτες από τα κινούμενα οχήματα αντί να συμβαίνει το αντίστροφο.

- Οι Οικιστικές Ζώνες και Ζώνες Ελεγχόμενης Κυκλοφορίας θα καταστήσουν την ποδηλασία πρακτική και ασφαλή ακόμα και σε διαδρομές μικτής χρήσης.
- Το 2030, χάρη στην **απομάκρυνση κατά 50% σχεδόν των αρχιτεκτονικών εμποδίων**, το περιβάλλον της Λάρνακας θα είναι φιλικότερο σε οικογένειες με μικρά παιδιά και άτομα με αναπηρίες.
- **Πεζοί, ποδηλάτες και άλλοι χρήστες μη μηχανοκίνητων οχημάτων θα νιώθουν πιο ασφαλείς** το 2030 όταν μετακινούνται εντός των αστικών κέντρων, και θα περνάνε περισσότερο χρόνο σε δημόσιους χώρους. Δε θα νιώθουν να απειλούνται από την παρουσία αυτοκινήτων και φορτηγών που κινούνται με μεγάλες ταχύτητες.

**των οδικών ατυχημάτων όλων των τύπων** στην περιοχή μελέτης.

- Το 2030 **δημόσιοι χώροι με υψηλή ποιότητα περιβάλλοντος** εκτός των πιο δημοφιλών προορισμών και κατά μήκος των κύριων οδικών αρτηριών **θα καταφέρουν να ενθαρρύνουν τους ανθρώπους να ψωνίζουν και να περνούν χρόνο σε εξωτερικούς χώρους** κοντά σε βασικές εγκαταστάσεις αναψυχής.

## Εξασφάλιση της πρόσβασης με δημόσια συγκοινωνίας και μέσα διαμοιραζόμενης κινητικότητας σε βασικές υπηρεσίες και εγκαταστάσεις

- Το 2030 οι κάτοικοι και οι τουρίστες στη Λάρνακα θα έχουν αρκετές διαφορετικές επιλογές για να φτάσουν στον προορισμό τους. Αυτό θα επιτρέψει, μεταξύ άλλων, την καθημερινή μετακίνηση από τα απομακρυσμένα κέντρα της περιοχής μελέτης προς τη Λάρνακα χρησιμοποιώντας άλλα μέσα, εκτός των ιδιωτικών αυτοκινήτων. Ανάμεσα σ' αυτά θα είναι **μια υψηλής ποιότητας υπηρεσία δημόσιας αστικής συγκοινωνίας, προγράμματα κοινής χρήσης αυτοκινήτων και ποδηλάτων, ποδηλατόδρομοι, μεταφορικές υπηρεσίες κατά παραγγελία κλπ.**
- Το 2030 η Λάρνακα θα διαθέτει αστικές δημόσιες συγκοινωνίες που θα προσφέρουν **μία ανταγωνιστική εναλλακτική λύση έναντι της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων.**

## Ποιοτικοί τόποι για κατοίκους και τουρίστες

- Το 2030 θα έχουν υλοποιηθεί επιτυχώς αρκετά **πilotικά έργα που υιοθετούν μια «προσέγγιση χώρου κοινής χρήσης»**, όπου πεζοί, ποδηλάτες, ηλεκτρικές συσκευές ατομικής κινητικότητας, και ενδεχομένως λεωφορεία, δεν διαχωρίζονται.
- Ένα κατά πολύ βελτιωμένο σύνθετο σχέδιο **δημόσιων χώρων και υποδομών μεταφορών** θα προσφέρει απρόσκοπτη κίνηση σε όλους, και ως το 2030 **θα έχει συμβάλει στη σημαντική μείωση**

## Το κέντρο πόλης ως ευρύτερη περιοχή που στηρίζει την ενεργητική κινητικότητα

- Η Κεντρική Επιχειρηματική Περιοχή (ΚΕΠ) είναι η καρδιά της Λάρνακας- το σαλόνι της. Αυτή η περιοχή έχει μια μοναδική αίσθηση τόπου και λειτουργεί ως οικονομική μηχανή που θα οδηγήσει τη Λάρνακα στο μέλλον.
- Οι νέο-πεζοδρομημένες περιοχές θα καταστήσουν το κέντρο της πόλης πιο ελκυστικό απ' ό,τι σήμερα. Η αύξηση της προσέλευσης θα ωφελήσει το εμπόριο, το λιανικό εμπόριο, τους παροχείς τροφίμων και ποτών, και άλλες επιχειρήσεις που βρίσκονται εντός των πεζοδρομημένων περιοχών.
- Για τις περιοχές της ΚΕΠ που δε θα πεζοδρομηθούν, η πρόσβαση των οχημάτων θα ελέγχεται με ένα σύστημα αδειών ή/και τελών για την είσοδο στο κέντρο της πόλης. Εναλλακτικά, το κόστος της παρόδιας στάθμευσης θα αυξηθεί σημαντικά μετά το πρώτο μισάωρο.

## Φέρνοντας τις πιο περιφερειακές γειτονιές κοντά στο αστικό κέντρο

- Το 2030 μια σειρά **επιλογών που δεν σχετίζονται με το αυτοκίνητο θα είναι διαθέσιμη στους χρήστες, για την μετακίνησή τους** από πιο περιφερειακές περιοχές προς το κοντινότερο αστικό κέντρο.
- Παρομοίως, για τη μετακίνηση προς τη Λάρνακα από κάποιο εκ των απομακρυσμένων αστικών κέντρων, θα υπάρχει η δυνατότητα επιλογής μεταξύ διαφορετικών μέσων μετακίνησης.
- **Διάδρομοι βιώσιμης κινητικότητας θα έχουν δημιουργηθεί μεταξύ του κέντρου πόλης της Λάρνακας και των άλλων Δήμων στην περιοχή μελέτης.**

## Ένα πιο βιώσιμο σύστημα μεταφορών

- Θα πραγματοποιηθεί μια σειρά επεμβάσεων για την ανακατασκευή του δικτύου εκτός κέντρου πόλης, ώστε να μειωθούν σημαντικά το μέγεθος και η σημασία της οδικής υποδομής και, μ' αυτόν τον τρόπο, να αυξηθεί η διαπερατότητα του οδικού δικτύου και να ενισχυθεί η κυκλοφορία των πεζών. Κύριες αρτηρίες, περιοχές με μεγάλη προσέλευση και περιοχές κοντά σε βασικούς πόλους έλξης θα έχουν προτεραιότητα.
- Θα ρυθμιστεί η πρόσβαση στο κέντρο πόλης για την παραλαβή/παράδοση εμπορευμάτων.
- Το 2030 η Λάρνακα θα λειτουργεί ως υπόδειγμα για άλλους δήμους της Ε.Ε. Κάποιες από τις πρωτοβουλίες που θα υλοποιηθούν θα παρουσιαστούν σε τρίτους για να αναδειχθούν οι τρόποι με τους οποίους οι παράκτιες πόλεις της Μεσογείου μπορούν να κινηθούν προς την υιοθέτηση ενός πιο βιώσιμου συστήματος μεταφορών.
- Εντός του κέντρου της πόλης η παρόδια στάθμευση θα αφαιρεθεί επιλεκτικά αλλά επιθετικά.
- Εκτός του κέντρου της πόλης η παρόδια στάθμευση θα ελεγχθεί επίσης, ειδικά κατά μήκος των κύριων εμπορικών αξόνων. Εκεί θα προσφέρεται στάθμευση εκτός οδού ανά 500-700 μ. Ο οδικός χώρος που εξοικονομείται έτσι θα αναδιανεμηθεί (και θα ανασχεδιαστεί) ώστε να διευκολύνει την κυκλοφορία των δημόσιων συγκοινωνιών και να παρέχει χώρο για επιπλέον λωρίδες ποδηλατόδρομων.
- Το 2030 στη Λάρνακα οι χώροι όπου επιτρέπεται ή απαγορεύεται η στάθμευση θα είναι σαφέστατα σημασμένοι, χάρη σε ειδικές οριζόντιες και κατακόρυφες πινακίδες, και οι κανονισμοί στάθμευσης θα εφαρμόζονται έγκαιρα και με αυστηρότητα.

## Καθαρά καύσιμα και οχήματα

- Κυρίως μέσω δημοσιονομικών μέτρων, το 2030 θα παρατηρηθεί μια σταθερή τάση σταδιακής αντικατάστασης του στόλου των δημοτικών οχημάτων, των λεωφορείων της ΔΣ και των ταξί, αλλά και των ιδιωτικών αυτοκινήτων, με υβριδικά οχήματα μηδενικών ή κατά πολύ μειωμένων εκπομπών. Ένα δίκτυο σταθμών φόρτισης θα είναι ως τότε εγκατεστημένο σε μεγάλο βαθμό σε όλο το νησί.
- Η Λάρνακα θα προσφέρει στους κατοίκους της, αλλά ιδιαίτερα στους επισκέπτες της, χαρακτηριστικές και εμβληματικές επιλογές κινητικότητας. Θα πρέπει να διερευνηθεί μια σειρά δυνατοτήτων, μεταξύ αυτών τα δημόσια προγράμματα ενοικίασης ηλεκτρικών τρίκυκλων scooter και η χρήση θαλάσσιων ταξί.

## 3.3 Επιχειρησιακοί σκοποί ΣΒΑΚ και σχετικοί Βασικοί Στόχοι

Η δήλωση των επιδιώξεων συνδυάστηκε κατόπιν με τους Επιχειρησιακούς Σκοπούς με τους οποίους σχετίζεται, μαζί με τις τρέχουσες τιμές της Βασικής Ανάλυσης Αναφοράς και τους στόχους για το 2025 και το 2030.

Όπου ήταν δυνατόν, επιδιώχθηκε η ευθυγράμμιση με το πλαίσιο αξιολόγησης που εφαρμόστηκε στο CIVITAS PLUS II. **Αξίζει να σημειωθεί ότι οι στόχοι πρέπει να είναι ρεαλιστικοί προκειμένου να είναι αξιόπιστοι και να αξιοποιήσουν τις συνέργειες μεταξύ των διαφόρων εμπλεκόμενων ομάδων και ατόμων.**

Ταυτόχρονα υπάρχει και το ζήτημα της «εξάρτησης από το παρελθόν», που σημαίνει ότι ο προορισμός κάποιου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αφετηρία του. Ο Πίνακας 2 που ακολουθεί παρουσιάζει τους Επιχειρησιακούς Σκοπούς του ΣΒΑΚ και τους σχετιζόμενους στόχους.

## Ένα σύστημα μεταφορών ασφαλές για όλους

- Το 2030 ολόκληρη η περιοχή μελέτης θα διαθέτει ένα οδικό σύστημα ασφαλές και αποδοτικό για όλους τους χρήστες.
- Αλλάζοντας την ισορροπία μεταξύ των χώρων για τα αυτοκίνητα, τους πεζούς και τους ποδηλάτες, θα δημιουργηθεί ένα ασφαλέστερο περιβάλλον. Πιο συγκεκριμένα, θα υλοποιηθούν επεμβάσεις ώστε να γίνουν πιο ασφαλείς οι διασταυρώσεις στις συνδέσεις των κύριων αρτηριών και των κυκλικών κόμβων, να βελτιωθεί η ασφάλεια και να μειωθεί ο φόβος εγκλημάτων στο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών, και να πραγματοποιηθούν βελτιώσεις στην οδική ασφάλεια που μειώνουν τον αριθμό και τη σοβαρότητα των ατυχημάτων

ΘΕΜΑΤΙΚΗ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΚΟΠΟΙ
1. Μία προσβάσιμη πόλη, εύκολη στην πλοήγηση και περιήγηση	<p>1.1 Διασφάλιση επαρκούς προσβασιμότητας στη Λάρνακα μέσω της βελτιστοποίησης των δυνατοτήτων μεταφοράς και της ανάπτυξης ενός ολοκληρωμένου συστήματος κινητικότητας</p> <p>1.2 Μείωση του μέσου χρόνου μετακίνησης</p> <p>1.3 Μείωση της σποραδικής συμφόρησης που οφείλεται στην αναζήτηση χώρου στάθμευσης στο κέντρο της πόλης ΚΑΙ</p> <p>1.4 Εξορθολογισμός της παρόδιας στάθμευσης εντός του κέντρου πόλης</p> <p>1.5 Πρόταση επιλεκτικής πεζοδρόμησης συγκεκριμένων οδών εντός του κέντρου πόλης, για τη ενθάρρυνση του περπατήματος και της ποδηλασίας ως μέσων μετακίνησης εντός του κέντρου πόλης και των άλλων κέντρων πόλης</p> <p>1.6 Βελτίωση των συνθηκών και της διαθεσιμότητας των διαδρομών πεζών εντός και εκτός του κέντρου πόλης και απομάκρυνση των αρχιτεκτονικών εμποδίων</p>
2. Ένα πιο βιώσιμο σύστημα μεταφορών	<p>2.1 Αύξηση του αριθμού μετακινήσεων που κάνουν χρήση βιώσιμων μέσων ΚΑΙ</p> <p>2.2 Μείωση της εξάρτησης από τα αυτοκίνητα για τις συστηματικές καθημερινές μετακινήσεις</p> <p>2.3 Παροχή κινήτρων για τη βιώσιμη κινητικότητα</p> <p>2.4/5 Μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που σχετίζονται με τον τομέα των οδικών μεταφορών</p> <p>2.6 Προστασία και διατήρηση των ευαίσθητων περιοχών από το θόρυβο και τη ρύπανση</p>

ΔΕΙΚΤΕΣ	ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΒΑΣΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ	ΣΤΟΧΟΣ 2025	ΣΤΟΧΟΣ 2030	ΔΕΙΚΤΗΣ CIVITAS PLUS II
ΚΔΕ-023: Συνολικό μήκος του δικτύου ποδηλατόδρομων	25.4 χλμ.	40 χλμ.	52 χλμ.	
ΚΔΕ-034: Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες ΔΣ	Δ/Υ	+50%	+75%	✓
ΚΔΕ-035: Αρ. μηνιαίων/ ετησίων καρτών πολλαπλών διαδρομών για αστικές υπηρεσίες	Δ/Υ	+25%	+35%	
ΚΔΕ-012: Αρ. αυτοκινήτων που εισέρχονται στο κέντρο πόλης	3'851	-15%	-40%	
ΚΔΕ-037: Απόδοση ΔΣ	(περ.) 7'000	25'000	42'000	✓
ΚΔΕ-047: Συνολικό μέγεθος πεζοδρομημένων περιοχών	3'770	+100%	+200%	
ΚΔΕ-048: Συνολικό μέγεθος περιοχών ήπιας κυκλοφορίας (δηλ. Ζωνών Κατοικίας)	1	3	8	
ΚΔΕ-046: Συνολικό μέγεθος χώρων προορισμένων για βιώσιμη κινητικότητα	73'620	+150%	+400%	
ΚΔΕ-009: Μέσος χρόνος μετακίνησης ανά μέσο	2.13	-1.70 (ΔΣ μόνο)	1.70 (ΔΣ μόνο)	
ΚΔΕ-019: Αριθμός θέσεων παρόδιας στάθμευσης στο ΚΕΠ	494	-40%	-80%	
ΚΔΕ-020: Αριθμός θέσεων στάθμευσης εκτός οδού στην ΚΕΠ	2'199	-10%	-30%	
ΚΔΕ-022: Αρ. ελεύθερων/ επί πληρωμή θέσεων στάθμευσης στο ΚΕΠ	0	+8	+8	
ΚΔΕ-045: Συνολικό μέγεθος επιφανειών προορισμένων για στάθμευση στο ΚΕΠ	160'342	-20'000	-25'000	
ΚΔΕ-047: Συνολικό μέγεθος πεζοδρομημένων περιοχών	3'770	+100%	+200%	
ΚΔΕ-050α: Πλήρως Πεζοδρομημένη Περιοχή (χλμ.)	0.83	3,87	5,02	
ΚΔΕ-050β: Βελτίωση Πεζοδρομίων (χλμ.)	7,03	34,11	88,59	
ΚΔΕ-047: Συνολικό μέγεθος πεζοδρομημένων περιοχών	3'770	+100%	+200%	
ΚΔΕ-003: Χιλιόμετρα που διανύθηκαν με αυτοκίνητο	230'442	172'961	175'672	
ΚΔΕ-006: Μερίδιο στη μετακίνηση με βιώσιμα μέσα εντός της Λάρνακας	30.%	62.1%	62.1%	✓
ΚΔΕ-007: Μερίδιο στη μετακίνηση με βιώσιμα μέσα εντός της περιοχής μελέτης (χωρίς τη Λάρνακα)	3.8%	9.9%	14.7%	✓
ΚΔΕ-023: Συνολικό μήκος του δικτύου ποδηλατόδρομων	25.4 χλμ.	40 χλμ.	52 χλμ.	
ΚΔΕ-035: Αρ. μηνιαίων/ ετησίων καρτών πολλαπλών διαδρομών για αστικές υπηρεσίες	Δ/Υ	+25%	+35%	
ΚΔΕ-036: Αρ. μηνιαίων/ ετησίων καρτών πολλαπλών διαδρομών για υπεραστικές υπηρεσίες	Δ/Υ	+25%	+35%	
ΚΔΕ-037: Απόδοση ΔΣ	(περ.) 7'000	25'000	42'000	✓
ΚΔΕ-01: Ιδιοκτησία αυτοκινήτου (αυτοκίνητα/1000 κατ.)	613	597	582	✓
ΚΔΕ-032: Αρ. λεωφορείων προσβάσιμων από ΑΜΕΑ		στόχος το σύνολο	στόχος το σύνολο	
ΚΔΕ-034: Επίπεδο ικανοποίησης από τις υπηρεσίες ΔΣ	Δ/Υ	+50%	+75%	✓
ΚΔΕ-047: Συνολικό μέγεθος πεζοδρομημένων περιοχών	3'770	+100%	+200%	
ΚΔΕ-054: Αρ. εκστρατειών πληροφόρησης και επικοινωνίας που διεξήχθησαν	-	10	20	
ΚΔΕ-038: Εκπομπές CO2 στον τομέα των οδικών μεταφορών	61'913	-8,48%	-17,72%	✓
ΚΔΕ-039: Ηχορύπανση παραγόμενη από οχήματα που χρησιμοποιούν τις οδικές υποδομές	Δ/Υ	-1,52%	-2,73%	✓
ΚΔΕ-038: Εκπομπές CO2 στον τομέα των οδικών μεταφορών	61'913	-8,48%	-17,72%	✓

ΘΕΜΑΤΙΚΗ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΚΟΠΟΙ
3. Ποιοτικοί τόποι για κατοίκους και τουρίστες	<p>3.1 Ενίσχυση του δημόσιου χώρου, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες όλων των χρηστών και των εμπλεκόμενων φορέων</p> <p>3.2 Προώθηση καινοτομίας και αποδοτικότητας στον τομέα των αστικών εμπορευματικών μεταφορών</p>
4. Ένα σύστημα μεταφορών ασφαλές για όλους	<p>4.1/2 Μείωση του αριθμού των οδικών ατυχημάτων και αύξηση της οδικής ασφάλειας με ιδιαίτερη έμφαση στους νέους, τους ηλικιωμένους, και τα άτομα με διαφορετικές ικανότητες</p> <p>4.3 Ανάληψη εκστρατειών ενημέρωσης για την ενθάρρυνση των οδηγών προς συμπεριφορές που είναι ασφαλείς και σέβονται τους άλλους</p>
5. Ανανεωμένη επίνωση	<p>5.1 Ενθάρρυνση των νέων για την υιοθέτηση βιώσιμων τρόπων μετακίνησης</p> <p>5.2 Επίγνωση των συνηθειών κινητικότητας κατοίκων και τουριστών, διερεύνηση, παρακολούθηση και αναβάθμιση των διαθέσιμων ποσοτικών στοιχείων σχετικά με τις συνήθειες και τα πρότυπα κινητικότητας</p> <p>5.3 Δόμηση της συλλογής δεδομένων με την ενεργοποίηση αυτοματοποιημένων ή ημι-αυτοματοποιημένων διαδικασιών</p>
6. Το κέντρο πόλης ως ευρύτερη περιοχή που στηρίζει την ενεργητική κινητικότητα	<p>6.1 Μείωση του αριθμού των αυτοκινήτων που προσεγγίζουν το κέντρο πόλης</p> <p>6.2 Μείωση της μέσης ταχύτητας των οχημάτων εντός του κέντρου πόλης για την ενίσχυση της ενεργητικής κινητικότητας και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας</p> <p>6.3 Εξασφάλιση διαθέσιμων χώρων για την υποστήριξη της ενεργητικής κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένης της επέκτασης και επισκευής των διαφόρων δικτύων πεζόδρομων και ποδηλατόδρομων.</p>
7. Φέρνοντας τις πιο περιφερειακές γειτονιές κοντά στο αστικό κέντρο	<p>7.1/2 Προσέγγιση των πιο περιφερειακών γειτονιών πλησιέστερα στα αστικά κέντρα εντός της περιοχής μελέτης, και ειδικότερα στο κέντρο της Λάρνακας</p> <p>7.3 Ενίσχυση της διαθεσιμότητας των πληροφοριών για τις πιο βολικές επιλογές μετακίνησης στην Ευρύτερη Λάρνακα</p>

<u>ΔΕΙΚΤΕΣ</u>	<u>ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΒΑΣΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ</u>	<u>ΣΤΟΧΟΣ 2025</u>	<u>ΣΤΟΧΟΣ 2030</u>	<u>ΔΕΙΚΤΗΣ CIVITAS PLUS II</u>
ΚΔΕ-048: Συνολικό μέγεθος περιοχών ήπιας κυκλοφορίας (δηλ. Ζωνών Κατοικίας)	1	3	8	
ΚΔΕ-044: Έρευνες κατά περίπτωση πριν και μετά από πεζοδρομήσεις	0	+5	+5	✓
ΚΔΕ-022: Αρ. ελεύθερων/ επί πληρωμή θέσεων στάθμευσης στη ΖΕΚ	0	+8	+8	
ΚΔΕ-049α: Ρυθμίσεις πρόσβασης οχημάτων στα εξωτερικά όρια	116'000	-5%	-8%	
ΚΔΕ-049β: Ρυθμίσεις πρόσβασης οχημάτων στα εσωτερικά όρια	140'000	-5%	-8%	
ΚΔΕ-015: Αρ. πεζών και ποδηλατών εμπλεκόμενων σε ατυχήματα	Δ/Υ	-40%	-60%	✓
ΚΔΕ-016: Αρ. τραυματιών	Δ/Υ	-25%	-50%	✓
ΚΔΕ-017: Αρ. πεζών και ποδηλατών / Αρ. θανατηφόρων ατυχημάτων	327	-40%	-60%	✓
ΚΔΕ-054: Αρ. εκστρατειών πληροφόρησης και επικοινωνίας που διεξήχθησαν	-	10	20	
ΚΔΕ-054: Αρ. εκστρατειών πληροφόρησης και επικοινωνίας που διεξήχθησαν	-	10	20	
ΚΔΕ-031: Αρ. συνδρομών σε προγράμματα κοινής χρήσης (αυτοκινήτων, ποδηλάτων, κλπ.)	0%	+30%	+50%	
ΚΔΕ-051: Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS) και διαδικτυακές υπηρεσίες σε εφαρμογή	-	-	3	
ΚΔΕ-012: Αρ. αυτοκινήτων που εισέρχονται στο κέντρο πόλης	3'851	-15%	-40%	
ΚΔΕ-018: Αρ. οχημάτων που κινούνται εντός του κέντρου πόλης με ταχύτητες άνω των 30 χλμ./ώρα, 50 χλμ./ώρα, και 70 χλμ./ώρα	Δ/Υ	-12%	-25%	✓
ΚΔΕ-023: Συνολικό μήκος του δικτύου ποδηλατόδρομων	25.4 χλμ.	40 χλμ.	52 χλμ.	
ΚΔΕ-032: Αρ. λεωφορείων προσβάσιμων από ΑΜΕΑ		στόχος το σύνολο	στόχος το σύνολο	
ΚΔΕ-046: Συνολικό μέγεθος χώρων προορισμένων για βιώσιμη κινητικότητα	73'620	+150%	+400%	
ΚΔΕ-047α: Συνολικό μέγεθος πεζοδρομημένων περιοχών στο κέντρο πόλης (τετ.μ.)	3'770	+100%	+200%	
ΚΔΕ-050α: Πλήρως πεζοδρομημένη περιοχή (χλμ.)	0,83	3,87	5,02	
ΚΔΕ-051α: Βελτίωση πεζοδρομίων (χλμ.)	7,03	34,11	88,59	
ΚΔΕ-023: Συνολικό μήκος του δικτύου ποδηλατόδρομων	25.4 χλμ.	40 χλμ.	52 χλμ.	
ΚΔΕ-031: Αρ. συνδρομών σε προγράμματα κοινής χρήσης (αυτοκινήτων, ποδηλάτων, κλπ.)	0%	+30%	+50%	
ΚΔΕ-032: Αρ. λεωφορείων προσβάσιμων από ΑΜΕΑ		στόχος το σύνολο	στόχος το σύνολο	
ΚΔΕ-051: Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS) και διαδικτυακές υπηρεσίες σε εφαρμογή	-	-	3	
ΚΔΕ-054: Αρ. εκστρατειών πληροφόρησης και επικοινωνίας που διεξήχθησαν	-	10	20	

ΘΕΜΑΤΙΚΗ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΚΟΠΟΙ
8. Εξασφάλιση της πολυτροπικής προσβασιμότητας σε βασικές υπηρεσίες και εγκαταστάσεις	<p>8.1 Μεγιστοποίηση του αριθμού των επιλογών κινητικότητας που διατίθενται στους χρήστες για πρόσβαση σε βασικές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες</p> <p>8.2 Παροχή σαφών και πλήρων πληροφοριών σε πολλές γλώσσες σχετικά με τις επιλογές που διατίθενται στους χρήστες</p>
9. Υποστήριξη συντονισμένης σκέψης	9.1 Υποστήριξη συντονισμένης σκέψης σε θέματα σχεδιασμού μεταφορών μεταξύ όλων των δήμων και κοινοτήτων εντός της περιοχής μελέτης

<u>ΔΕΙΚΤΕΣ</u>	<u>ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΒΑΣΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ</u>	<u>ΣΤΟΧΟΣ 2025</u>	<u>ΣΤΟΧΟΣ 2030</u>	<u>ΔΕΙΚΤΗΣ CIVITAS PLUS II</u>
ΚΔΕ-031: Αρ. συνδρομών σε προγράμματα κοινής χρήσης (αυτοκινήτων, ποδηλάτων, κλπ.)	0%	+30%	+50%	
ΚΔΕ-054: Αρ. εκστρατειών πληροφόρησης και επικοινωνίας που διεξήχθησαν σε σχολεία	-	10	20	
Δ/Υ	-	-	-	✓

## 4. ΜΕΤΡΑ ΣΒΑΚ

Αυτή η Ενότητα παρουσιάζει το πακέτο των μέτρων που, ως σύνολο, διαμορφώνουν το Σενάριο του Σχεδίου. Αυτά τα μέτρα ανταποκρίνονται στους Υψηλού Επιπέδου και τους Επιχειρησιακούς Σκοπούς του Σχεδίου, και συσχετίζονται άμεσα με τους Βασικούς Στόχους. Με άλλα λόγια, **αυτά τα μέτρα μπορούν να θεωρηθούν ως μια αναδιατύπωση της συνολικής στρατηγικής του ΣΒΑΚ μέσω πολιτικών.**

**Τα μέτρα του ΣΒΑΚ οργανώθηκαν σε 10 θεματικές ομάδες και συμπεριλαμβάνουν:**

- **Σχέδια διαχείρισης κυκλοφορίας** για τα αστικά κέντρα στην περιοχή μελέτης·
- Αναθεώρηση της παροχής **δημόσιων συγκοινωνιών**·
- **Μέτρα για τους πεζούς** και πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην ενίσχυση της ποιότητας του δημόσιου χώρου·
- Αναβάθμιση της **υποδομής για ποδήλατα**, των υπηρεσιών και εγκαταστάσεων·
- Διαχείριση στάθμευσης και συναφείς πολιτικές·
- Πρόγραμμα **ήπιας κυκλοφορίας** και κυκλοφοριακής ασφάλειας·
- Πολιτικές που φροντίζουν τις **ανάγκες συγκεκριμένων ομάδων**·
- **Ευφυή συστήματα μεταφορών** και συστήματα έξυπνης κινητικότητας·
- Αστικές εμπορευματικές μεταφορές·
- **Συντονισμένος και στρατηγικός σχεδιασμός χρήσεων γης και πολιτικών μεταφορών.**

Το ΣΒΑΚ έχει έναν **δεκαετή ορίζοντα**, με μέτρα που σχεδιάστηκαν για να εφαρμοστούν **βραχυπρόθεσμα (2020-2025) ή μεσοπρόθεσμα (2025-2030)**. Η σταδιακή εφαρμογή των μέτρων επηρεάστηκε από:

- Τις υπάρχουσες **πολιτικές** και τον αναμενόμενο βαθμό **αποδοχής** των νέων προτάσεων από κατοίκους και χρήστες της πόλης·
- Την **πολυπλοκότητα των προτεινόμενων μέτρων**, όχι μόνο από τεχνικής άποψης -όταν προτείνεται η κατασκευή ενός νέου στοιχείου υποδομής, αλλά και σε σχέση με πολλές πολιτικές διαχείρισης της ζήτησης, οι οποίες απαιτούν στήριξη από αρκετούς εμπλεκόμενους·
- Τις **επιπτώσεις κόστους** (έσοδα και κεφάλαια) για κάθε προτεινόμενο μέτρο·
- Τη **χρονική διάσταση** των προτεινόμενων πρωτοβουλιών, δηλ. το βαθμό ωριμότητας των μέτρων (ιδέα του έργου· μελέτη σκοπιμότητας· στάδιο προμελέτης κλπ)· την αναγνώρισή τους σε νομοθετικά σχέδια και στρατηγικές, και τις αλληλεξαρτήσεις με άλλα μέτρα που πρόκειται να εφαρμοστούν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.

### 4.1 Σχέδιο Διαχείρισης Κυκλοφορίας του Κέντρου Πόλης της Λάρνακας

Προκειμένου το συμπαγές κέντρο πόλης να καταστεί ένα περιβάλλον πιο φιλικό προς τους πεζούς, που θα μπορεί να εκμεταλλευτεί πλήρως το θαλάσσιο μέτωπό του και τις δυνατότητες του λιανικού εμπορίου, σχεδιάστηκε μια σειρά μέτρων βασισμένων στην περιοχή. Αυτά αναμένεται να λειτουργήσουν μαζί, και να προσφέρουν στους κατοίκους, τους τουρίστες και τους χρήστες της πόλης πολλές εναλλακτικές επιλογές κινητικότητας, ικανές να περιορίσουν την εξάρτηση από το αυτοκίνητο. Τα κύρια μέτρα βασισμένα στην περιοχή για το Κέντρο Πόλης της Λάρνακας περιλαμβάνουν:

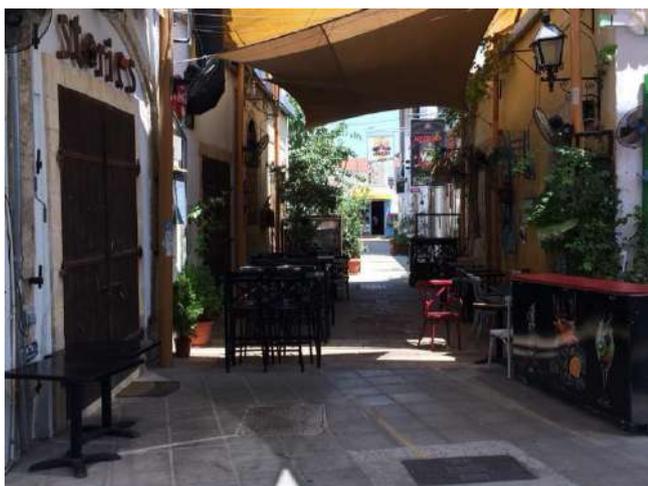
- Ένα πρόγραμμα βελτίωσης πεζοδρομίων και την πεζοδρόμηση μιας σειράς δρόμων·
- Ένα νέο σύστημα μονοδρομήσεων και περιορισμό της πρόσβασης οχημάτων σε τμήμα του κέντρου πόλης·
- Μείωση της παρόδιας στάθμευσης και νέους κανονισμούς για τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων και των χώρων για εργασίες φορτοεκφόρτωσης.

Παρεμβάσεις προβλέπονται επίσης και για τα απομακρυσμένα αστικά κέντρα που εμπίπτουν στην περιοχή μελέτης. Για αυτά προτείνεται ένα μίγμα των μέτρων που ακολουθούν:

- Λωρίδες ποδηλατόδρομων που συνδέουν το δίκτυο με τα αστικά κέντρα·
- Προγράμματα ποδηλάτων κοινής χρήσης·
- Νέες Ζώνες Κατοικίας·
- Νέο σύστημα κυκλοφορίας·
- Πρόγραμμα βελτίωσης πεζοδρομίων·
- Αναβαθμίσεις δημόσιων χώρων·
- Επιπρόσθετες διαβάσεις πεζών.

#### 4.1.1 Σχέδιο πεζοδρομήσεων και πρόγραμμα βελτίωσης πεζοδρομίων στο Κέντρο Πόλης της Λάρνακας

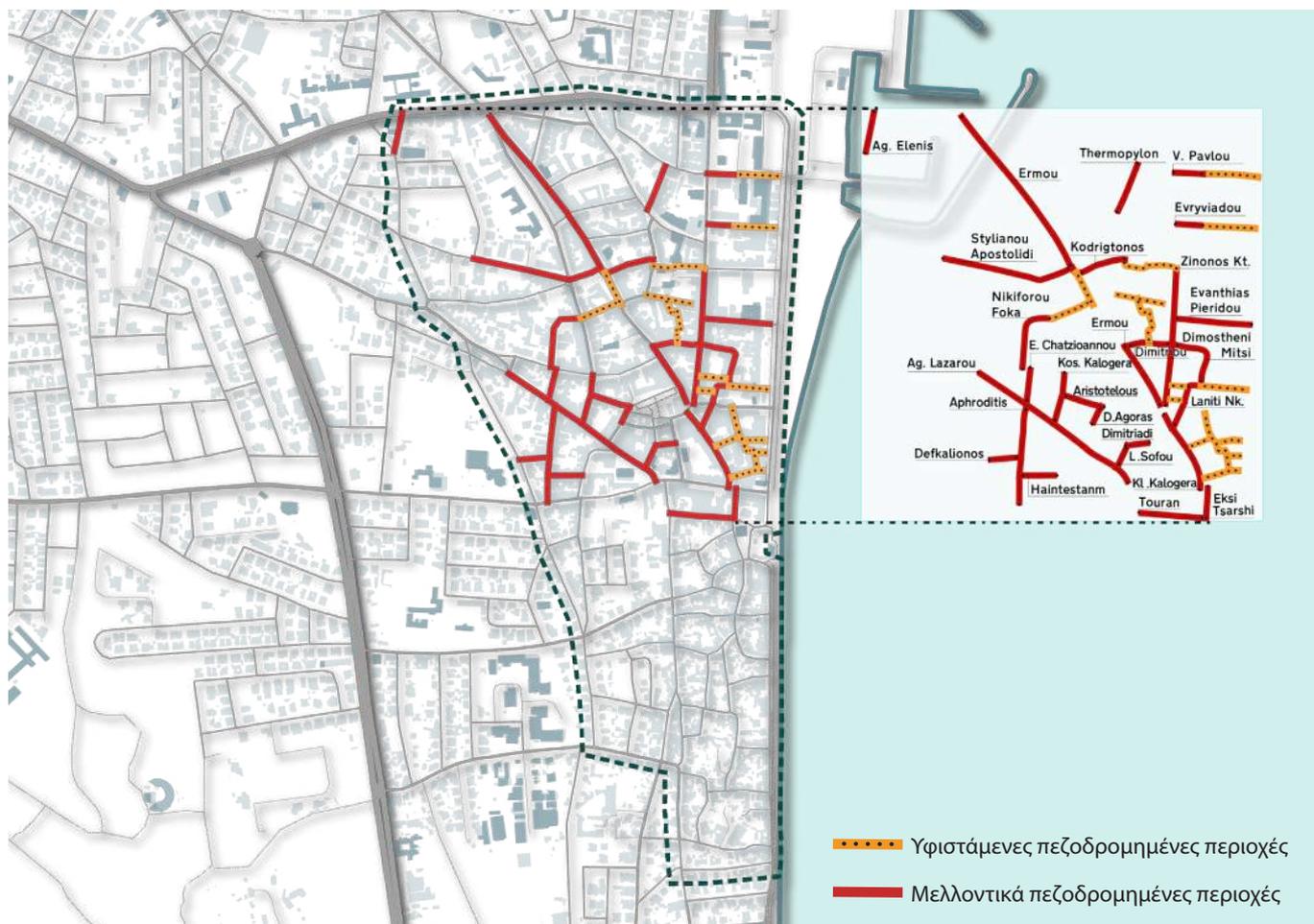
Οι υφιστάμενοι πεζόδρομοι εντός του κέντρου πόλης περιλαμβάνουν τμήματα των οδών Ερμού, Νίκου Δημητρίου, Κλεάνθη Καλογερά και Watkins (Λαϊκή Γειτονιά). **Κάποιοι επιπλέον δρόμοι προορίζονται για σταδιακή πεζοδρόμηση.** Οι νέες πεζοδρομημένες περιοχές θα διατηρήσουν την πρόσβασή τους σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης και η εξυπηρέτηση των εγκαταστάσεων θα γίνεται με την χρήση των χώρων φορτοεκφόρτωσης που θα δημιουργηθούν στο κέντρο και στα όρια της πόλης.



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 12 - Υφιστάμενη πεζοδρόμηση στη Λαϊκή Γειτονιά



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 13 - Υφιστάμενη πεζοδρόμηση στη Λαϊκή Γειτονιά



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 11 - Σχέδιο Πεζοδρομήσεων

Παράλληλα με την πεζοδρόμηση περιοχών, προβλέπεται κι ένα πρόγραμμα βελτίωσης πεζοδρομίων.

Αυτό το μέτρο του σχεδίου επιδιώκει να συνεχίσει το πρόγραμμα αναβάθμισης του κέντρου πόλης του Δήμου Λάρνακας το οποίο περιλαμβάνει τις οδούς Νικολάου Ρώσσου και Παύλου Βαλσαμάκη, τις οδούς γύρω από τον Ιερό Ναό του Αγίου Λαζάρου, όπως επίσης και την οδό Πιαλέ Πασά. Όπως και σε προηγούμενες επεμβάσεις, οι δρόμοι θα στρωθούν με λιθόστρωτα· οι επιφάνειες των πεζοδρομίων θα γίνουν ισόπεδες, και θα διαμορφωθούν είτε στο επίπεδο του οδοστρώματος είτε σχεδόν στο ίδιο επίπεδο με ένα καμπυλωμένο κράσπεδο 0,3 μ· θα προστατεύονται από κινούμενα οχήματα με χαμηλά κολωνάκια.

Οι οδοί στο κέντρο της πόλης που προορίζονται για ανάπλαση είναι:

- Σταδίου
- Αρμένικης Εκκλησίας
- Αποστόλου Βαρνάβα
- Στασίνου
- Ζήνωνος Κιτιέως
- Φίλιου Ζαννέτου
- Λόρδου Βύρωνα
- Ζήνωνος Πιερίδη
- Βίκτωρος Ουγκό
- Γαλιλαίου
- Βασιλέως Ευαγόρου
- Ερμού
- Κωνσταντίνου Καλογερά
- Κωστάκη Παντελίδη
- Κωνσταντίνου Σάββα
- Κοσμά Λυσιώτη
- Ηφαίστου
- Νικολάου Ρώσσου
- Εσκή Τσαρσί
- Μεχμέτ Αλή
- Ουμ Χαράμ
- Σακκαρία

Όπως συζητήθηκε λεπτομερέστερα στην Ενότητα 4.1.5, προκειμένου να δημιουργηθεί ο απαραίτητος χώρος για την εξυπηρέτηση των ροών των πεζών, η παρόδια στάθμευση θα περιοριστεί δραστικά και θα αναδιοργανωθεί, με εξαίρεση τους χώρους φορτοεκφόρτωσης, τη στάθμευση των ΑΜΕΑ, και λίγες επί πληρωμή θέσεις στάθμευσης. Η επεξεργασία της διατομής των δρόμων θα εξαρτηθεί από τις υφιστάμενες συνθήκες. Καλύτερη πρόσβαση θα παρέχεται με πεζοδρόμια που το πλάτος τους κυμαίνεται μεταξύ 1,6 μ. και 7,2 μ.

Το μέτρο βελτίωσης πεζοδρομίων επιδιώκει επίσης τη δημιουργία καλύτερων εγκαταστάσεων για περπάτημα σε επιλεγμένους άξονες που θα οδηγούν σε απομακρυσμένες περιοχές, ώστε να ενθαρρύνει την πρόσβαση στη δημόσια συγκοινωνία και στις επιλογές μικρο-κινητικότητας κατά παραγγελία. Ενώ κάποιες επεμβάσεις προγραμματίζονται για την περίοδο ως το 2025, άλλες θα ολοκληρωθούν την περίοδο 2025-2030.



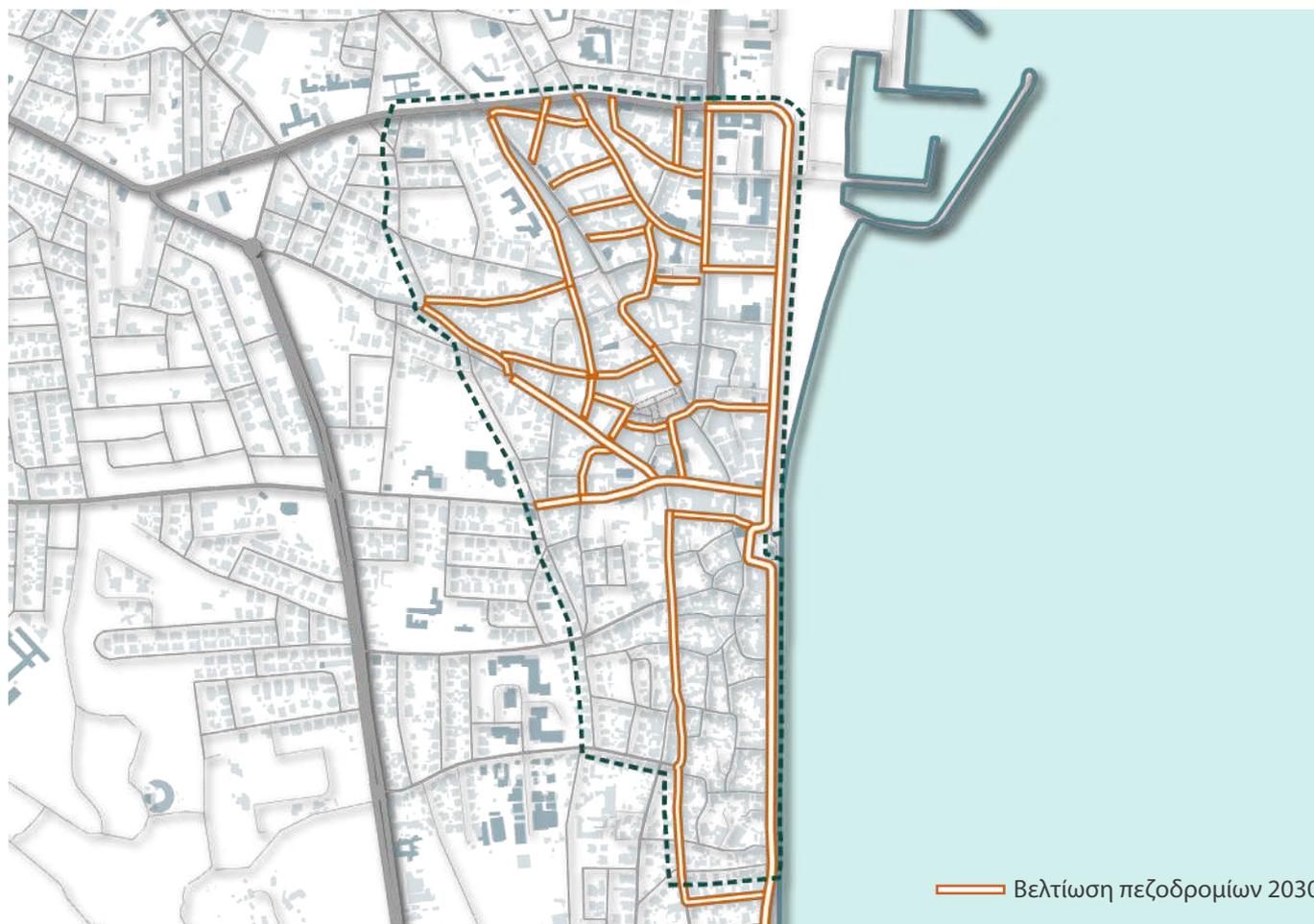
ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 14 - Η πρόσφατα αναπλασμένη οδός Πιαλέ Πασά



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 15 - Η πρόσφατα αναπλασμένη οδός Αγίου Λαζάρου



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 16 - Η πρόσφατα αναπλασμένη οδός Κοδριγκτώνος



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 17 - Πρόγραμμα βελτίωσης πεζοδρομίων (δρόμοι με λιθόστρωτο)



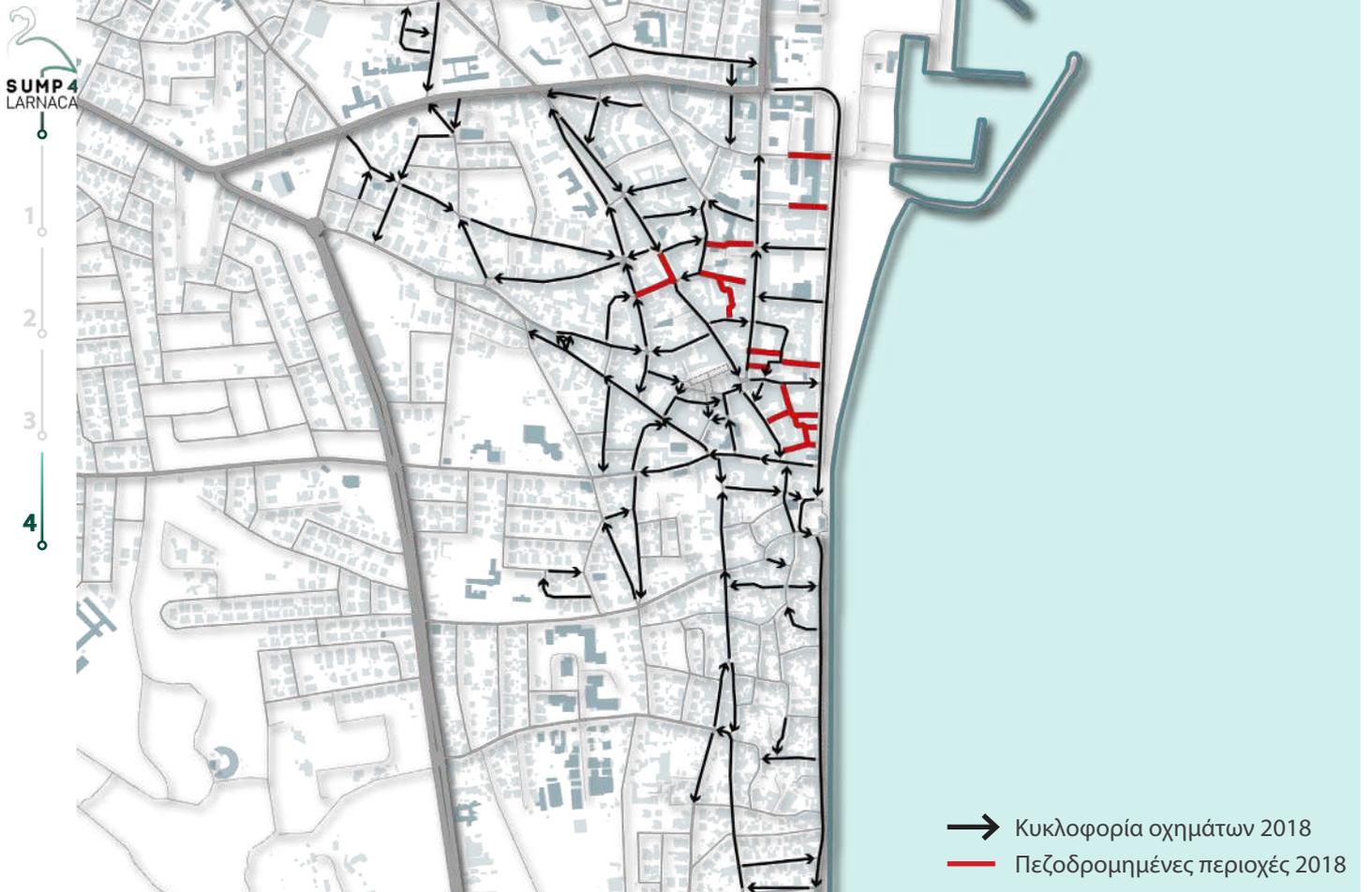
ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 18 - Υφιστάμενη πεζοδρόμηση, Λαϊκή Γειτονιά



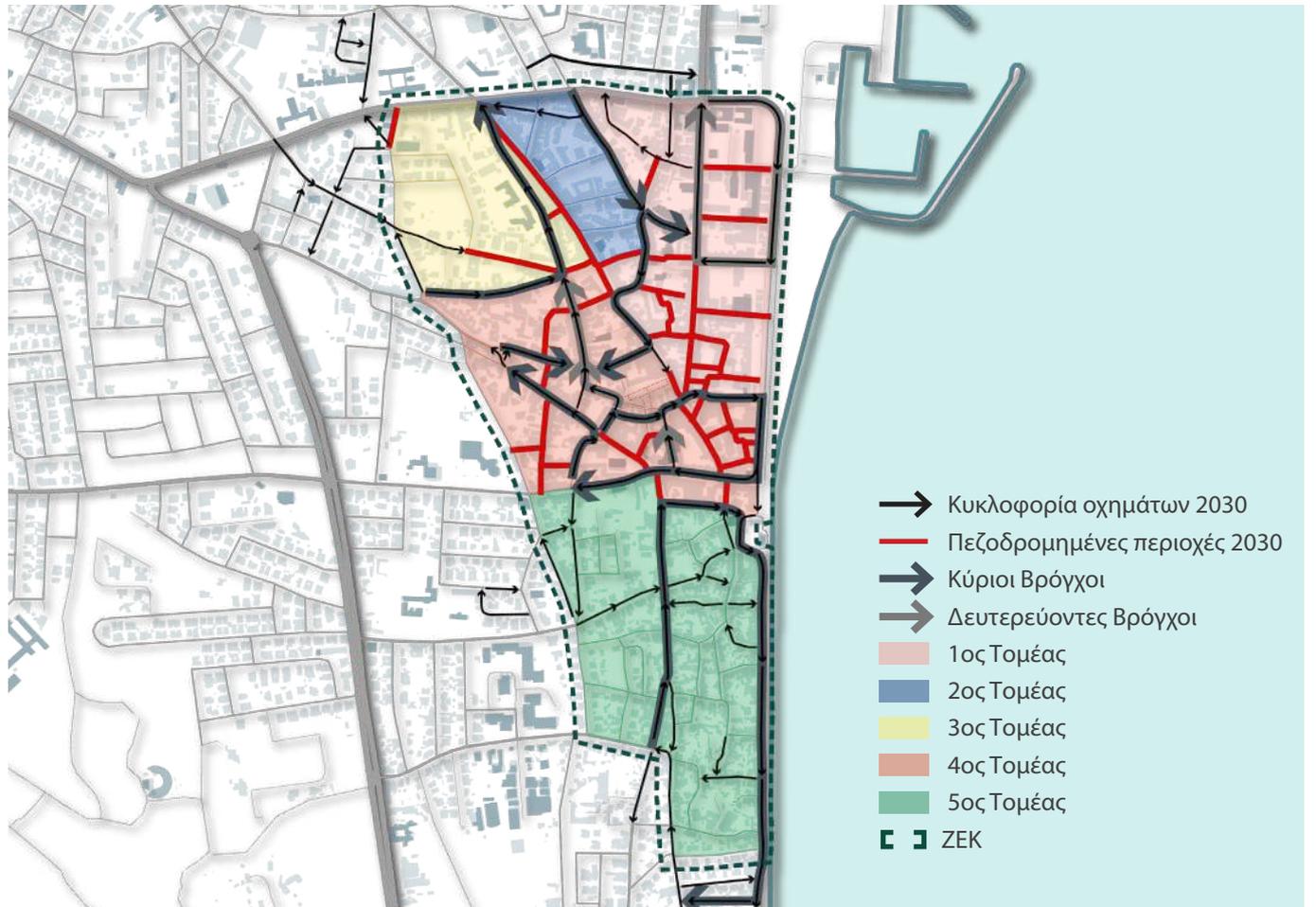
ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 19 - Χώρος φορτοεκφόρτωσης στη λεωφόρο Αθηνών

#### 4.1.2 Νέο σύστημα μονοδρομήσεων στο Κέντρο Πόλης της Λάρνακας

Με στόχο τη δραστική αποθάρρυνση της διερχόμενης κυκλοφορίας, προτείνεται ένα νέο σύστημα μονοδρομήσεων για το κέντρο της πόλης. Σε επίπεδο σύλληψης, αυτό επιτυγχάνεται με τη δημιουργία ενός συστήματος βρόγχων και τομέων. Τα οχήματα που προσεγγίζουν το κέντρο από έναν τομέα θα ακολουθούν το νέο σύστημα μονοδρομήσεων και θα έχουν λίγες (ή και καθόλου) διαθέσιμες επιλογές για να διασχίσουν το κέντρο και να φτάσουν σε άλλο τομέα. Αντίθετα, το σύστημα μονοδρομήσεων θα τα φέρνει στο όριο των πεζοδρομημένων περιοχών, και θα τους βγάξει πάλι έξω από τον ίδιο τομέα (σημ.: αν και διατηρείται μια περιορισμένη σύνδεση μεταξύ τομέων, η κυκλοφορία οργανώνεται έτσι ώστε αυτές οι μετακινήσεις να αποθαρρύνονται ιδιαίτερα). **Αυτό το μέτρο θα λειτουργήσει ως ενδιάμεσο στάδιο για να διευκολύνει τη δημιουργία, αργότερα, της Ζώνης Ελεγχόμενης Κυκλοφορίας.**



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 20 - Υφιστάμενη κυκλοφορία οχημάτων και πεζοδρομημένες περιοχές



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 21 - Κυκλοφορία οχημάτων, πεζοδρομημένες περιοχές, βρόγχοι, τομείς και Περίμετρος ZEK

#### 4.1.3 Ζώνη Ελεγχόμενης Κυκλοφορίας στο Κέντρο Πόλης της Λάρνακας

Για να υποστηριχθεί η προσπάθεια να καταστεί το κέντρο πόλης της Λάρνακας ένα περιβάλλον προσανατολισμένο στους πεζούς, διατηρώντας ταυτόχρονα μια βιώσιμη ισορροπία προσφοράς και ζήτησης για την παρόδια και την εκτός οδού στάθμευση, **σχεδιάζεται η υλοποίηση μιας Ζώνης Ελεγχόμενης Κυκλοφορίας (ZEK) την περίοδο 2027-2030**. Έτσι, θα διακοπεί η πρόσβαση οχημάτων εντός της ZEK για τους μη-κατόχους άδειας για το μεγαλύτερο μέρος της ημέρας (πχ. από τις 8:00 ως τις 19:00). Το μέτρο αυτό έχει σχεδιαστεί ως εποχιακό μέτρο που μπορεί να εφαρμόζεται στους μήνες με την μεγαλύτερη κίνηση (καλοκαίρι/ φθινόπωρο). **Θα δημιουργηθεί ένα σύστημα αδειών συνδεδεμένο με τις πινακίδες κυκλοφορίας** και τα σημεία πρόσβασης στη ZEK θα διαθέτουν σύστημα καμερών κλειστού κυκλώματος (CCTV) που θα ελέγχει αν τα εισερχόμενα και εξερχόμενα οχήματα κατέχουν άδεια για κίνηση και

στάθμευση εντός της ZEK.

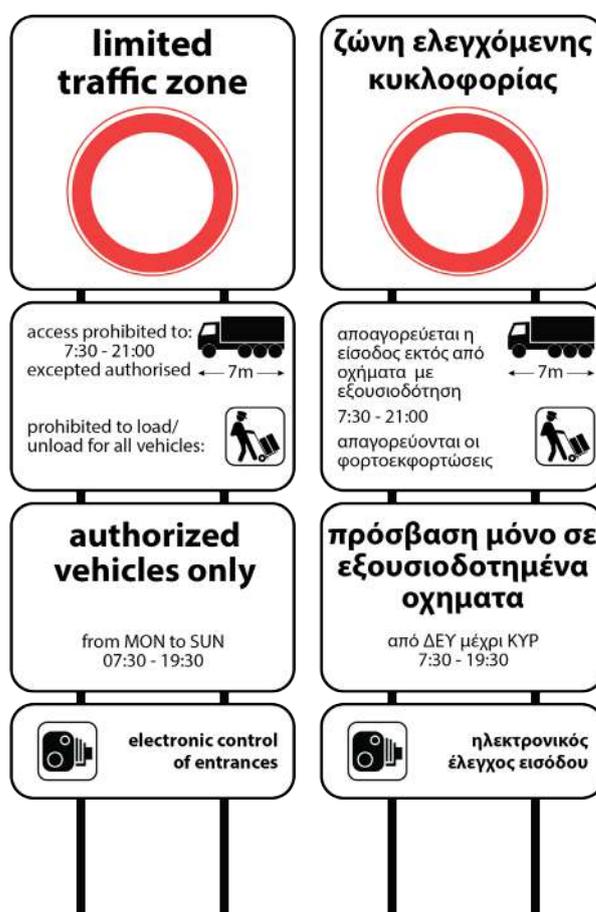
Ανάλογα με τις ανάγκες των χρηστών, οι άδειες θα είναι μόνιμες ή προσωρινές. Στις κατηγορίες χρηστών που θα δύνανται να λάβουν μόνιμες άδειες συγκαταλέγονται:

- Άτομα που διαθέτουν ιδιόκτητους χώρους στάθμευσης.
- Κάτοικοι του κέντρου πόλης που δε διαθέτουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης.
- Φορείς παροχής εμπορικών υπηρεσιών και ιδιοκτήτες επιχειρήσεων εγκατεστημένοι εντός της ZEK.
- Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (AMEA).
- Πελάτες ξενοδοχείων και ξενώνων (B&B).

Οι προσωρινές άδειες θα διαρκούν συνήθως 24 ώρες και θα μπορούν να διαρκούν έως και 48 ώρες. Σε ειδικές περιπτώσεις, το γραφείο αδειών θα μπορεί να χορηγεί πιο μακροχρόνιες άδειες διάρκειας μεταξύ 48 ωρών και 6 μηνών. Οι προσωρινές άδειες θα χορηγούνται στις παρακάτω περιπτώσεις:



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 22 - Περιοχή Ζώνης Ελεγχόμενης Κυκλοφορίας (ZEK)



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 23 - Προτεινόμενη σήμανση στη ZEK



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 24 - Λεωφόρος Αθηνών: Φωτορεαλιστική απεικόνιση της πρότασης (μελλοντική κατάσταση)

- Φορτοεκφορτώσεις βαρέων και ευπαθών εμπορευμάτων·
- Μετακίνηση ατόμων με προσωρινά προβλήματα κινητικότητας (με ιατρική σύσταση)·
- Έμποροι και πωλητές βαρέων εμπορευμάτων·
- Εταιρείες στις οποίες έχει παραχωρηθεί προσωρινό δικαίωμα στάθμευσης σε πεζοδρόμια εντός της ΖΕΚ για σκοπούς μετεγκατάστασης ή άλλους·
- Μεταφορά μαθητών σε νηπιαγωγεία, παιδικούς σταθμούς και δημοτικά σχολεία·
- Πελάτες βαφείων και συνεργείων αυτοκινήτων, και άλλων χρήσεων ελαφριάς βιομηχανίας, που βρίσκονται εντός της ΖΕΚ.

Η πολιτική πρόσβασης και στάθμευσης για οχήματα διανομής περιγράφεται παρακάτω.

#### 4.1.4 Βελτίωση της κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού δικτύου μέσω Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών στο Κέντρο Πόλης της Λάρνακας

Τα Ευφυή Συστήματα Μεταφορών (ITS) χρησιμοποιούνται για να βελτιώσουν την απόδοση των συστημάτων μεταφοράς. Τα τελευταία χρόνια το Τμήμα Δημοσίων Έργων συμμετείχε σε μια σειρά Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων, και επένδυσε σημαντικούς πόρους για την εφαρμογή συστημάτων ITS στις κύριες αστικές περιοχές της Κύπρου.

Εντός του κέντρου πόλης της Λάρνακας, οι προτεινόμενες λύσεις ITS περιλαμβάνουν:

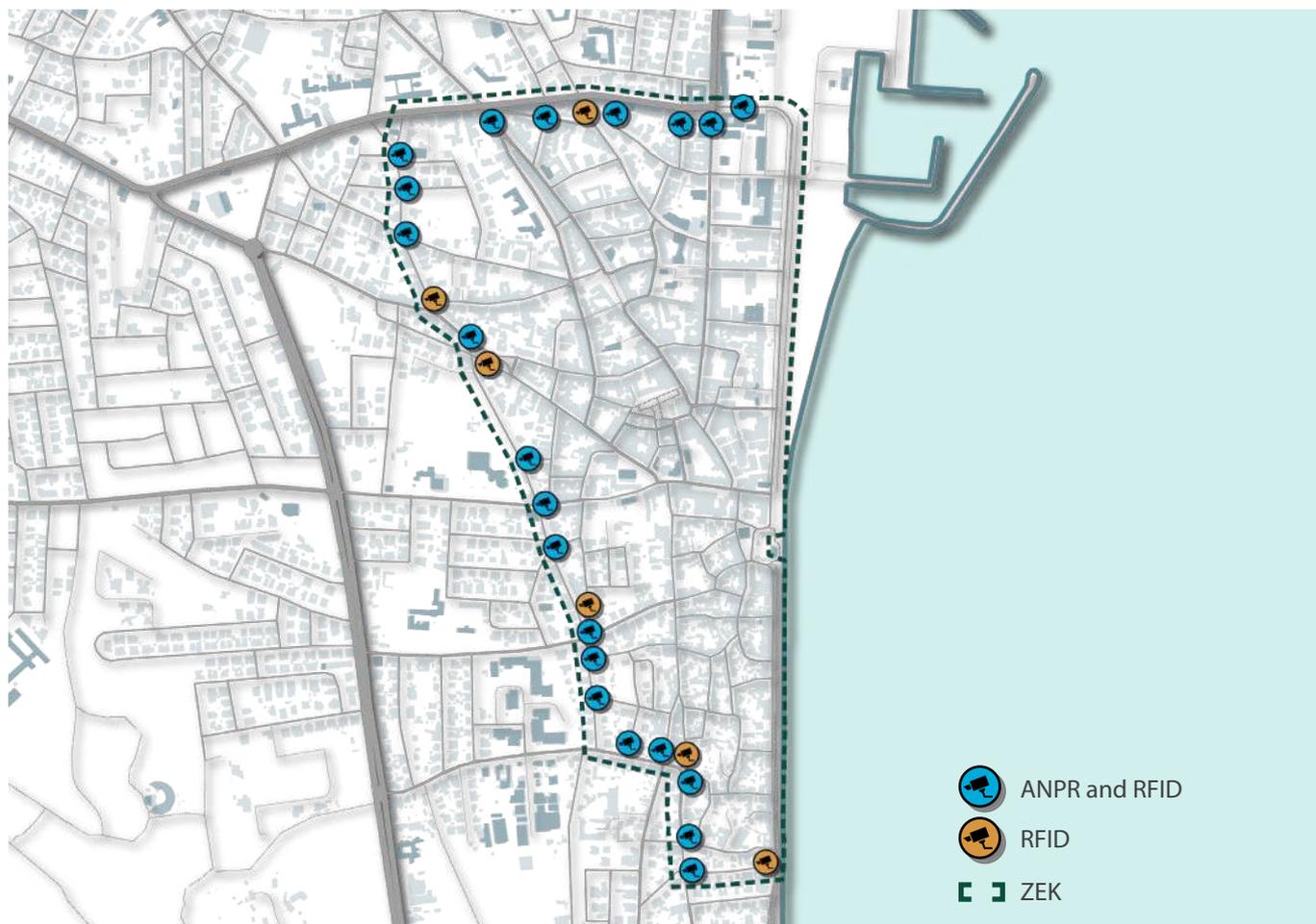
- **Πρόσθετο εξοπλισμό στις διασταυρώσεις κατά μήκος των κύριων και δευτερευόντων αξόνων της ΔΣ** για έλεγχο μέσω του Συστήματος Ελέγχου Αστικής Κυκλοφορίας·
- **Κάμερες με Αυτόματο Σύστημα Αναγνώρισης Πινακίδων (ANPR) ή/και Δέκτες Ταυτοποίησης μέσω Ραδιοσυχνοτήτων (RFID) για τον έλεγχο της πρόσβασης στη ΖΕΚ** και της παράνομης στάθμευσης·
- **Παροχή Πινακίδων Μεταβλητών Μηνυμάτων (VMS)** για την ενημέρωση των χρηστών σχετικά με τη διαθεσιμότητα χώρων στάθμευσης·
- **Κάμερες παρακολούθησης κλειστού κυκλώματος (CCTV) σε κύριους άξονες ΔΣ και σε ποδηλατόδρομους για τον έλεγχο της χρήσης και την αποφυγή της παράνομης στάθμευσης** σ' αυτές τις λωρίδες.

Πληροφορίες για την ποσότητα, τη θέση και τις προδιαγραφές αυτών των τεχνολογιών ακολουθούν στην Ενότητα 4.8 παρακάτω.

#### 4.1.5 Πολιτική Διαχείρισης Στάθμευσης στο Κέντρο Πόλης της Λάρνακας

Η περιοχή εφαρμογής της πολιτικής στάθμευσης περιλαμβάνει όλη την περιοχή μελέτης. Ωστόσο, τρεις είναι οι περιοχές όπου έγινε πιο λεπτομερής αξιολόγηση:

1. **Η Ζώνη Ελεγχόμενης Κυκλοφορίας**, που είναι ελαφρώς μεγαλύτερη από την Κεντρική Επιχειρηματική Περιοχή της πόλης· αυτή η περιοχή διαιρείται σε 19 Ζώνες Ανάλυσης Κυκλοφορίας (ΖΑΚ)·
2. **Η περιοχή έξω από τη ΖΕΚ** που περιλαμβάνεται



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 25 - Θέσεις των πυλών της ZEK

εντός των ορίων του αστικού δακτυλίου (Κυπριανού-Κρανιδιώτη-Νίκου και Δέσποινας Παττίχη-Φανερωμένης) -αυτή η περιοχή διαιρείται σε 70 ΖΑΚ.

### 3. Η ζώνη που οριοθετείται από την παραλία προς την ανατολή, τη Λίμνη προς τη δύση, το Αεροδρόμιο προς το νότο και την πόλη προς το βορά. Αυτή η περιοχή μοιράζεται σε 8 ΖΑΚ.

Το 2030 η ΚΕΠ θα παρουσιάζει ένα έλλειμμα «ιδιωτικής» στάθμευσης, ίσο με -2255 θέσεις. Αυτό μπορεί εν μέρει να αντισταθμιστεί από την αυξημένη προσφορά σε δημόσια στάθμευση, που θα είναι αποτέλεσμα της σημαντικής επένδυσης στη δημόσια συγκοινωνία που απαιτεί το ΣΒΑΚ (μείωση αναγκών κατά 1.500 θέσεις για επισκέπτες και εργαζόμενους το 2030 έναντι του 2018). Παρόλα αυτά, **οι 3.943 διαθέσιμες «ιδιωτικές» θέσεις στάθμευσης ικανοποιούν την προβλεπόμενη ζήτηση από τους κατοίκους για το 2030 (4.000 θέσεις).**

**Η πολιτική στάθμευσης και οι σχετικές ρυθμίσεις έχουν στόχο να εξασφαλίσουν αυτές τις θέσεις για τους κατοίκους, κατευθύνοντας την αναζήτηση στάθμευσης για εργαζόμενους, πελάτες ξενοδοχείων και άλλους χρήστες της πόλης προς δημόσιους χώρους στάθμευσης εκτός οδού.**

Σ' αυτές τις τοποθεσίες, τα διαφορετικά χαρακτηριστικά καθημερινής κατάληψης των χώρων στάθμευσης από διαφορετικούς χρήστες θα επιτρέψουν συνέργειες στην αξιοποίηση της διαθέσιμης προσφοράς. Ωστόσο, ένα μέρος της ζήτησης (max. 1.700 οχήματα εργαζομένων και επισκεπτών) θα «αποβληθεί» εκτός κέντρου πόλης.

Αυτή η προσέγγιση ευθυγραμμίζεται με το στόχο της σημαντικής μείωσης της παρόδιας στάθμευσης

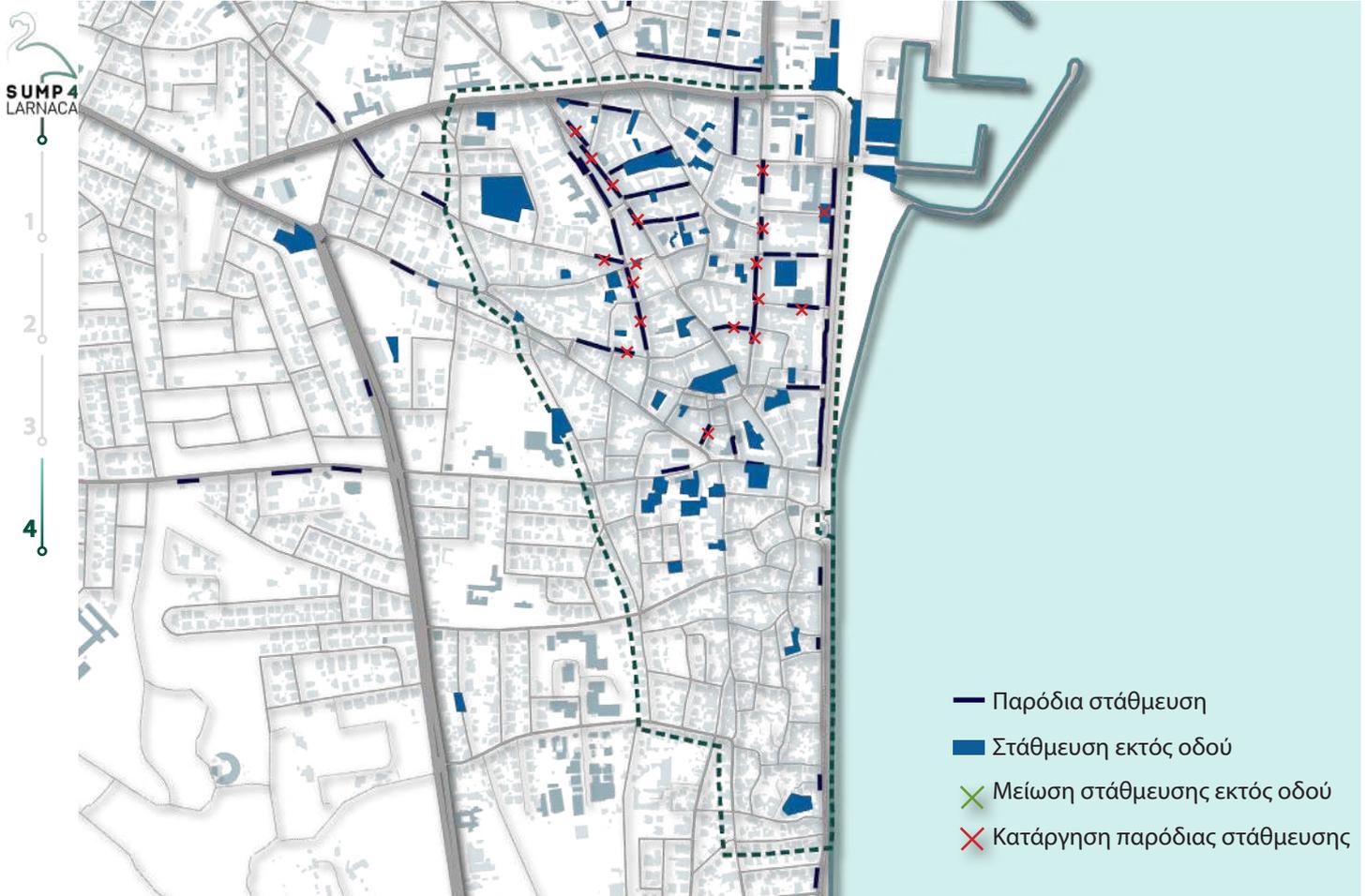
στον πυρήνα του κέντρου πόλης (για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. Ενότητα 5.5 παρακάτω). Πιο συγκεκριμένα, αυτή η πολιτική επιδιώκει να:

- Αναπροσαρμόσει τις περισσότερες από τις 494 θέσεις παρόδιας στάθμευσης·
- Μειώσει έως και κατά 600 τις θέσεις στους χώρους στάθμευσης στην περιοχή·
- Αναδιαμορφώσει τον απελευθερωμένο χώρο ώστε να ενθαρρύνει την ενεργητική κινητικότητα.

**Η μείωση κατά περισσότερο από 1.000 θέσεις θα επιτευχθεί σταδιακά, με τις παρόδιες θέσεις να καταργούνται κατά προτεραιότητα, και τις θέσεις εκτός οδού να ακολουθούν.**

Το σχέδιο μπορεί να εφαρμοστεί ακόμα κι αν δεν υλοποιηθεί η ZEK, αν και είναι απαραίτητη η αναμονή μέχρι την υλοποίησή της για να προβλεφθεί η μείωση της προσφοράς στάθμευσης στους χώρους εκτός οδού. Παράλληλα, ο Δήμος θα μπορούσε να:

- Προωθήσει και επισπεύσει έργα αστικής αναζωογόνησης και ανακατασκευής αστικών οικοπέδων ώστε να αυξηθεί η παροχή χώρων στάθμευσης εντός οικοπέδων για τους κατοίκους·
- Αυξήσει το ποσοστό των ιδιωτικών αυτοκινήτων σε δημόσιους χώρους στάθμευσης εκτός οδού, προωθώντας τη χρήση εποχιακών καρτών στάθμευσης κατά τη διάρκεια της νύχτας, ή άλλες παρόμοιες λύσεις. Ουσιαστικά, αυτό θα σήμαινε, βραχυπρόθεσμα, τη μετατόπιση της παρόδιας στάθμευσης προς τους οργανωμένους χώρους, όπου η τήρηση των κανονισμών και η επιβολή τελών θα είναι πιο αποτελεσματικές.



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 26 - Σχέδιο Διαχείρισης Στάθμευσης ΖΕΚ

#### 4.1.6 Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές στο Κέντρο Πόλης της Λάρνακας

Η ψυχαγωγία, το λιανικό εμπόριο, τα ξενοδοχεία και άλλες τουριστικές εγκαταστάσεις μπορούν να θεωρηθούν η καρδιά της Κεντρικής Επιχειρηματικής Περιοχής της Λάρνακας. Είναι, συνεπώς, σημαντικό να εξασφαλιστούν η ευελιξία και η αποδοτικότητα των υπηρεσιών παράδοσης και τροφοδοσίας σε όλες τις εγκαταστάσεις στο κέντρο της πόλης. Ταυτόχρονα, οι στενοί δρόμοι που αποτελούν το κύριο μέρος αυτού του τμήματος του οδικού δικτύου δυσχεραίνουν την προσωρινή στάθμευση οχημάτων μεσαίου και μεγάλου μεγέθους. **Σύμφωνα με στοιχεία, δεν είναι σπάνια η πρόκληση τοπικής συμφόρησης εξαιτίας σταθμευμένων εμπορικών οχημάτων.**

Για τον εξορθολογισμό των υπηρεσιών παράδοσης σε όλες τις εγκαταστάσεις εντός της ΖΕΚ προβλέπεται η δημιουργία ενός νέου συστήματος θέσεων φορτοεκφόρτωσης. Αυτές θα χωροθετηθούν στα όρια της ΖΕΚ, όπως επίσης και εντός της. Η πρόσβαση στη ΖΕΚ θα περιοριστεί μόνο σε συγκεκριμένες ώρες (αργά το απόγευμα, βράδυ, και νωρίς το πρωί). Οι ταχυμεταφορές και άλλοι πράκτορες θα μπορούν να κάνουν παραδόσεις και εκτός αυτών των ωρών, αλλά δε θα τους επιτρέπεται η είσοδος στο κέντρο της πόλης.

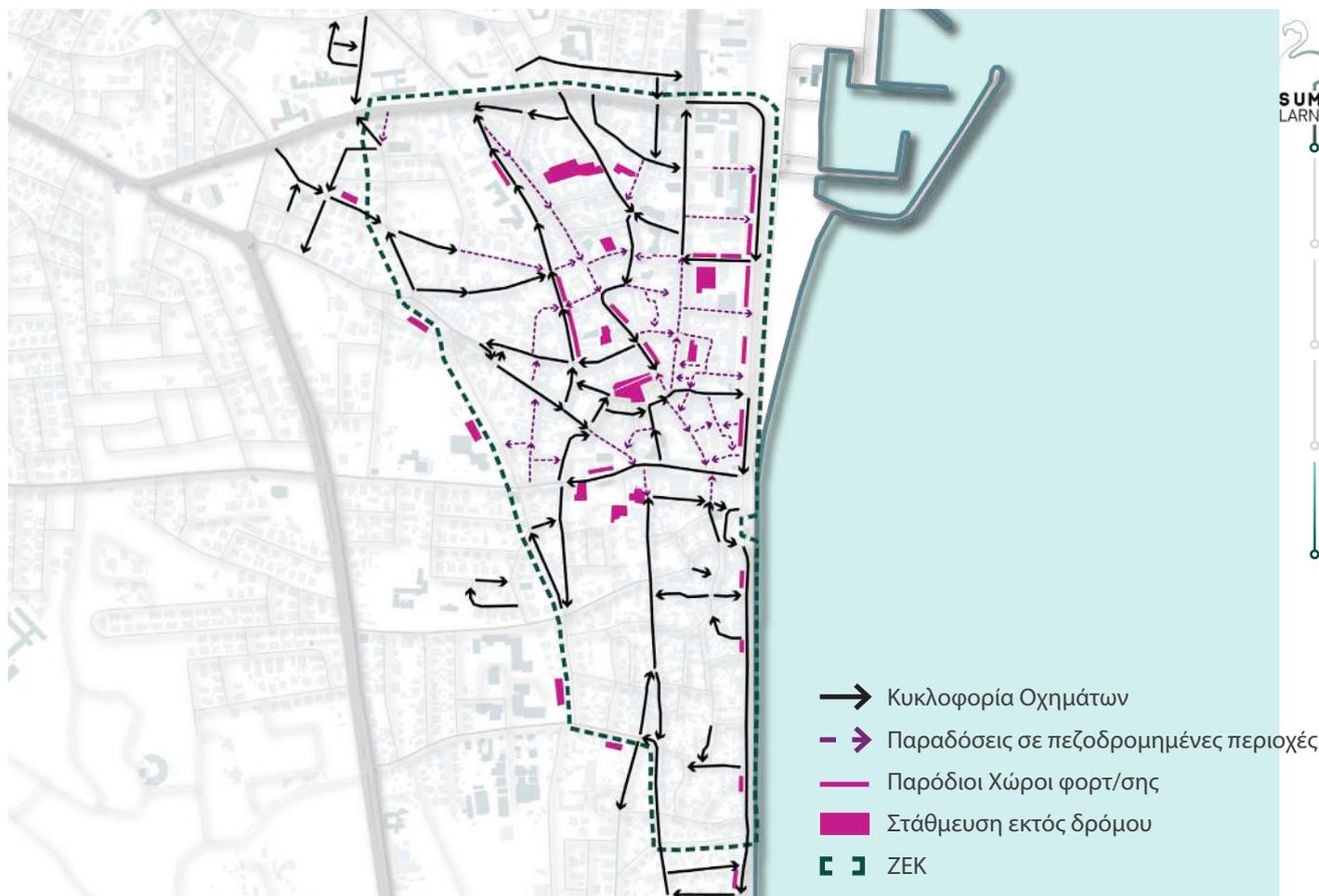
Αντ' αυτού θα πρέπει να χρησιμοποιούν ειδικές θέσεις χωροθετημένες ακριβώς έξω από τα όρια της ΖΕΚ, και να ολοκληρώνουν την παράδοση χρησιμοποιώντας καροτσάκια για το τελευταίο τμήμα της διαδρομής (σημ.: κανένα κτήριο εντός της ΖΕΚ δε θα απέχει περισσότερο από 800 μ. από κάποια θέση φορτοεκφόρτωσης στα όρια της ζώνης).



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 27 - Αστικές εμπορευματικές μεταφορές εντός του κέντρου πόλης



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 28 - Αστικές εμπορευματικές μεταφορές εντός του κέντρου πόλης



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 29 - Αστικές εμπορευματικές μεταφορές εντός του Κέντρου Πόλης της Λάρνακας

Τέλος, όπως περιγράφεται λεπτομερέστερα στην τελική έκθεση ΣΒΑΚ, προβλέπονται επίσης πρόσθετες παρεμβάσεις για τα **άλλα αστικά κέντρα** που υπάρχουν στην περιοχή μελέτης. Για αυτά προτείνεται ένας συνδυασμός από τα ακόλουθα μέτρα:

- **Ποδηλατόδρομοι** που θα συνδέουν το δίκτυο με τα αστικά κέντρα·
- Προγράμματα κοινής χρήσης ποδηλάτων·
- **Νέες Ζώνες Κατοικίας·**
- Νέο **σύστημα κυκλοφορίας·**
- Πρόγραμμα **βελτίωσης πεζοδρομίων·**
- Αναβάθμιση του δημόσιου χώρου·
- Επιπρόσθετες **διαβάσεις πεζών·**

- Η υποστήριξη της αύξησης της απασχόλησης με τη βελτίωση της συνδεσιμότητας μεταξύ περιοχών κατοικίας και εργασίας·
- Η βελτίωση της ποιότητας εξυπηρέτησης των υφιστάμενων επιβατών – ώστε να διατηρηθεί ο σημερινός αριθμός επιβατών και, σε ορισμένες περιπτώσεις, να παραχθούν περισσότερες μετακινήσεις·
- Η οικονομική αποδοτικότητα – πολλοί ιδιωτικοί πράκτορες λεωφορείων επιχειρούν να προσαρμόσουν το επίπεδο των υπηρεσιών που προσφέρουν ώστε να καλύψουν τη ζήτηση·
- Η συμβολή στην κοινωνική ένταξη, προσφέροντας, για παράδειγμα, υπηρεσίες που ικανοποιούν ανάγκες ακόμα και σε δρομολόγια που δεν είναι εμπορικά επικερδή·

## 4.2 Δημόσια Συγκοινωνία

### 4.2.1 Δίκτυο Διαδρομών Αστικών Λεωφορείων

Οι **στόχοι υψηλού επιπέδου** και οι βασικές αρχές που καθοδηγήσαν την αναδιάρθρωση του αστικού δικτύου είναι:

- Η παροχή μιας υπηρεσίας που να ανταποκρίνεται στις ανάγκες μετακίνησης ατόμων τα οποία προς το παρόν δε χρησιμοποιούν δημόσιες συγκοινωνίες·
- Η αύξηση του αριθμού των επιβατών ώστε να διασφαλιστεί η οικονομική βιωσιμότητα των δημόσιων μεταφορών·

Οι βασικές δράσεις που προτείνονται για την αποτελεσματική αύξηση του μεριδίου των δημόσιων μέσων μεταφοράς είναι:

- Η υλοποίηση **ενός ιεραρχημένου συστήματος δικτύου με κύριες και δευτερεύουσες γραμμές** δρομολογημένες σύμφωνα με την αρχή της απευθείας σύνδεσης·
- Ο σχεδιασμός λεωφορειακών διαδρομών σύμφωνα με τη δομή και τους ενεργούς και λιγότερο ενεργούς κόμβους της πόλης·
- Η διατήρηση της σημερινής βασικής δομής του δικτύου με βάση τον καθοριστικό ρόλο του Κεντρικού Τερματικού Σταθμού Λεωφορείων. Η ιδέα είναι να διατηρηθεί ο Κεντρικός Σταθμός, η θέση

του καθώς και ο ρόλος του ως κόμβου άρθρωσης όλων των αστικών και έξω-αστικών υπηρεσιών. Ως αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας, **το προτεινόμενο δίκτυο έχει τη μορφή αστεριού, με τις ακτίνες του να συνδέουν το κέντρο της πόλης με την περιφέρειά της.**

- Όλες οι διαδρομές συνδέονται μεταξύ τους στον Κεντρικό Τερματικό Σταθμό Λεωφορείων, εκτός από την κυκλική διαδρομή.
- Όλες οι διαδρομές διασταυρώνονται με μια κυκλική, που προσφέρει πιο βολικές μετεπιβιβάσεις για μετακινήσεις στην περιφέρεια του κέντρου.
- **Η συχνότητα των μεμονωμένων υπηρεσιών καθορίζεται με βάση το διάστημα των 15 λεπτών (15'-30'-60')** ανάλογα με την πυκνότητα του πληθυσμού και το είδος των δραστηριοτήτων. Η συχνότητα αυξάνεται κοντά στο κέντρο της πόλης, καθώς οι διαδρομές συγκλίνουν από επιλεγμένους άξονες της ΔΣ.
- Η υπηρεσία είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε όχι μόνο να είναι αποδοτική τις ώρες αιχμής, αλλά και να προσφέρει **αξιόπιστες υπηρεσίες κατά τη διάρκεια της νύχτας και του Σαββατοκύριακου.**

Από τα παραπάνω διαφαίνεται ότι η ιεραρχία των γραμμών προκύπτει από την ανάλυση των συνδυασμένων συχνοτήτων. Η Εικ. 29, στην προηγούμενη σελίδα, παρουσιάζει τη διάταξη του δικτύου των 19 διαδρομών που λειτουργούν κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Οι μετεπιβιβάσεις, δεδομένου ότι έχουν σχεδιαστεί κατάλληλα και λειτουργούν σωστά, είναι η ουσία κάθε σχεδίου που απευθύνεται στους επιβάτες και επιδιώκει να είναι αποδοτικό. Στην Εικ. 30 φαίνονται οι θέσεις των 28 στάσεων μετεπιβίβασης σε όλο το δίκτυο.

Μεταξύ των σημαντικών χαρακτηριστικών του προτεινόμενου δικτύου είναι η σύγκλιση προς τον Κεντρικό Σταθμό μέσω των Λεωφόρων Σπύρου Κυπριανού, Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', Γρήγορη Αυξεντίου και Αθηνών. Υπάρχει επίσης μια άμεση και ολοκληρωμένη σύνδεση με τις βιομηχανικές περιοχές (Διαδρομές F και G) κατά μήκος των Λεωφόρων Λεμεσού και Ελλάδος, όπως επίσης και Γρίβα Διγενή. Η νέα υπηρεσία προσφέρει:

- **Μια συνδυασμένη συχνότητα 10' από/προς το Αεροδρόμιο** (Διαδρομές I, L, L/) με χρονοαπόσταση 30 λεπτών σε κάθε διαδρομή, χρονική διαφορά 10 λεπτών μεταξύ δρομολογίων στις ώρες αιχμής και μια σταθερή συνδυασμένη συχνότητα 20' κατά τη διάρκεια της ημέρας.
- **Μια χρονοαπόσταση 5' μεταξύ του κέντρου της Αραδίππου και της Λάρνακας**, που θα εξασφαλίσει

μια αδιάκοπη σύνδεση της πόλης της Λάρνακας με το υπόλοιπο δίκτυο - μια ιδιαίτερα ανταγωνιστική υπηρεσία που στοχεύει να ενοποιήσει τις προσβάσεις μεταξύ των δύο κέντρων της περιοχής.

- **Μια χρονοαπόσταση 15' με την Ορόκλινη και τα Λιβάδια.**
- **3 δρομολόγια/ώρα** με την **Πύλα** τις ώρες αιχμής
- **Πρόσβαση στην βιομηχανική περιοχή σε 15'.**

Σε γενικές γραμμές, έτσι επιτυγχάνονται καλύτερες διασυνδέσεις μεταξύ των περιφερειακών περιοχών και του κέντρου πόλης. Ως αποτέλεσμα, το δίκτυο γίνεται πιο κατανοητό στον τελικό χρήστη. Τέλος, μέσω των μετεπιβιβάσεων ολοκληρώνονται οι περισσότερες μετακινήσεις εντός της αστικής περιοχής.

#### 4.2.2 Άξονες Δημόσιας Συγκοινωνίας

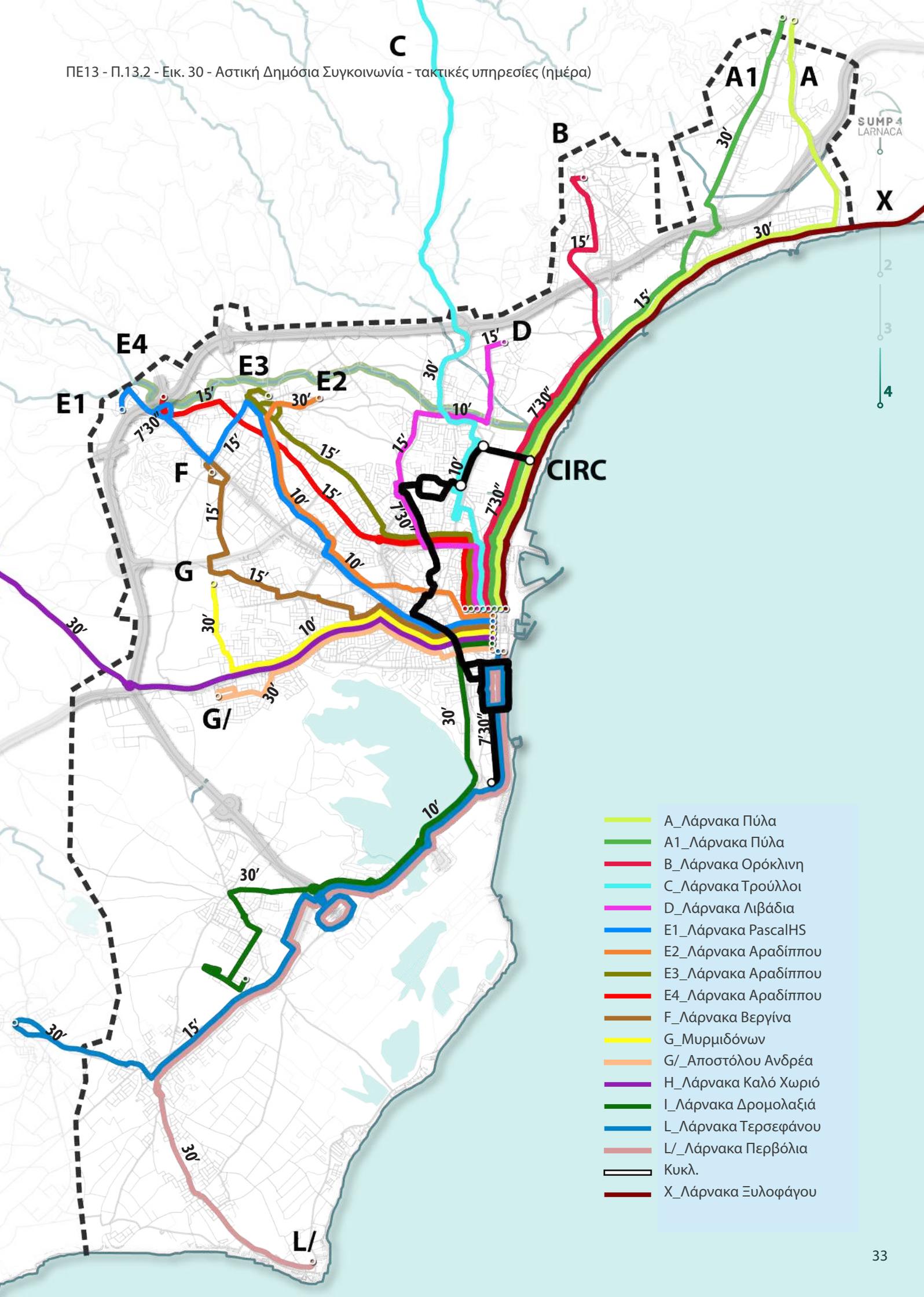
Ο σχεδιασμός του δικτύου βασίστηκε στον προσδιορισμό μιας σειράς Άξονων Δημόσιας Συγκοινωνίας (Άξόνων ΔΣ) που επιτρέπουν τις ακτινικές συνδέσεις μεταξύ Λάρνακας και περιφερειακών περιοχών. **Στους Άξονες ΔΣ η συχνότητα της δημόσιας συγκοινωνίας είναι αρκετά υψηλή ώστε να δικαιολογούνται βελτιώσεις με στόχο την αξιοπιστία των υπηρεσιών και την υψηλή εμπορική ταχύτητα.**

Το συνολικό τους μήκος φτάνει τα 57,5 χλμ. και κατηγοριοποιούνται ως Κύριοι ή Δευτερεύοντες Άξονες ΔΣ. Οι Κύριοι Άξονες δέχονται 3 ή περισσότερες αστικές υπηρεσίες (35,6 χλμ.), ενώ οι Δευτερεύοντες Άξονες χαρακτηρίζονται από την ύπαρξη μίας ή δύο διαδρομών (21,9 χλμ.).

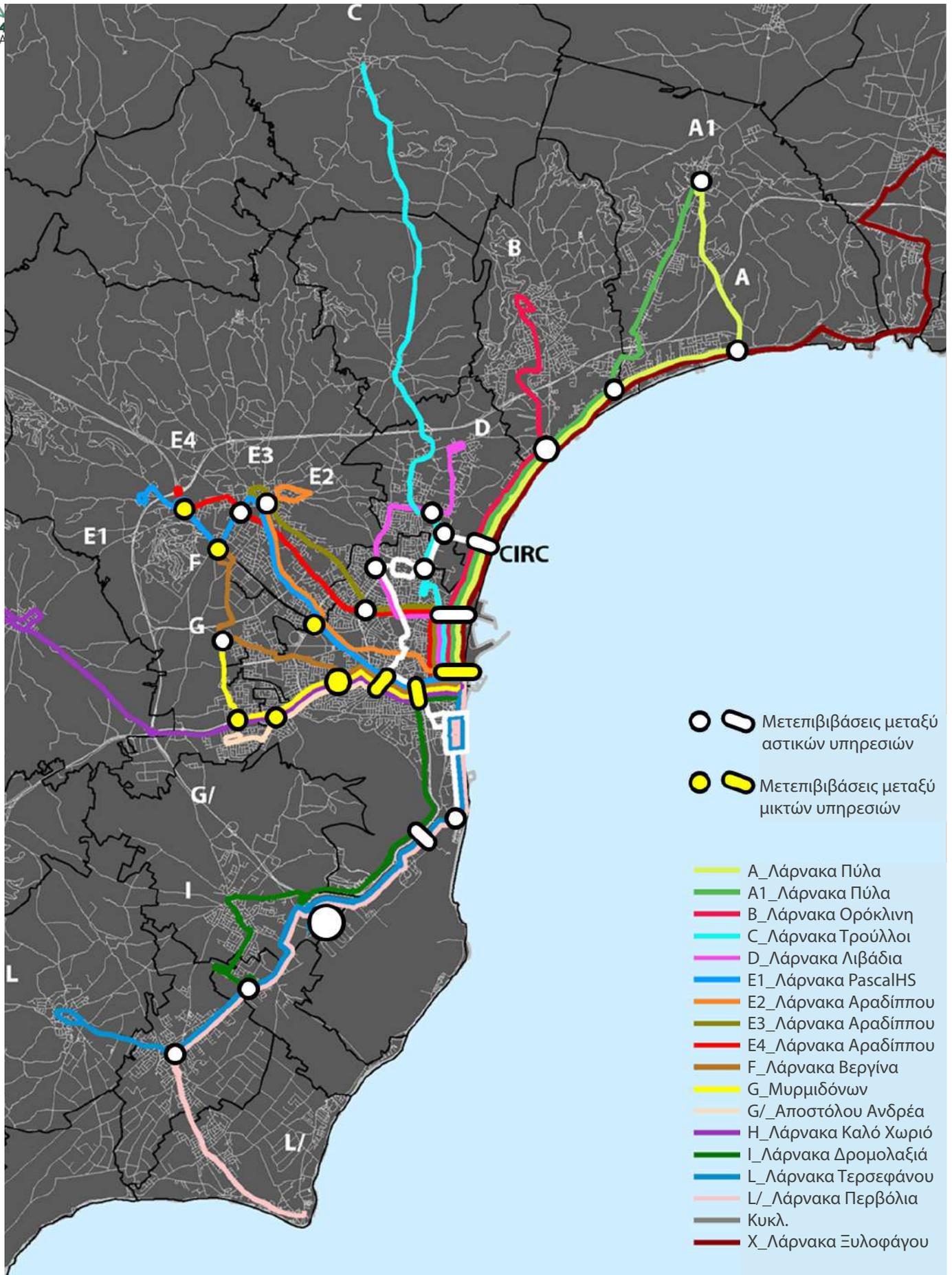
Οι Άξονες ΔΣ σχεδιάστηκαν ως συνδυασμοί των παρακάτω:

- Κατασκευή διαχωρισμένων λωρίδων με τη μείωση του αριθμού των λωρίδων γενικής κυκλοφορίας ή με την εξάλειψη της γενικής κυκλοφορίας.
- Εξάλειψη των πλευρικών πιέσεων κατά μήκος της οδού με την απομάκρυνση της στάθμευσης (νόμιμης και παράνομης).
- Αυτό μπορεί επίσης να οδηγήσει στην διεύρυνση του δημόσιου χώρου ή την εισαγωγή ποδηλατόδρομων και των σχετικών εγκαταστάσεων στάθμευσης ποδηλάτων.

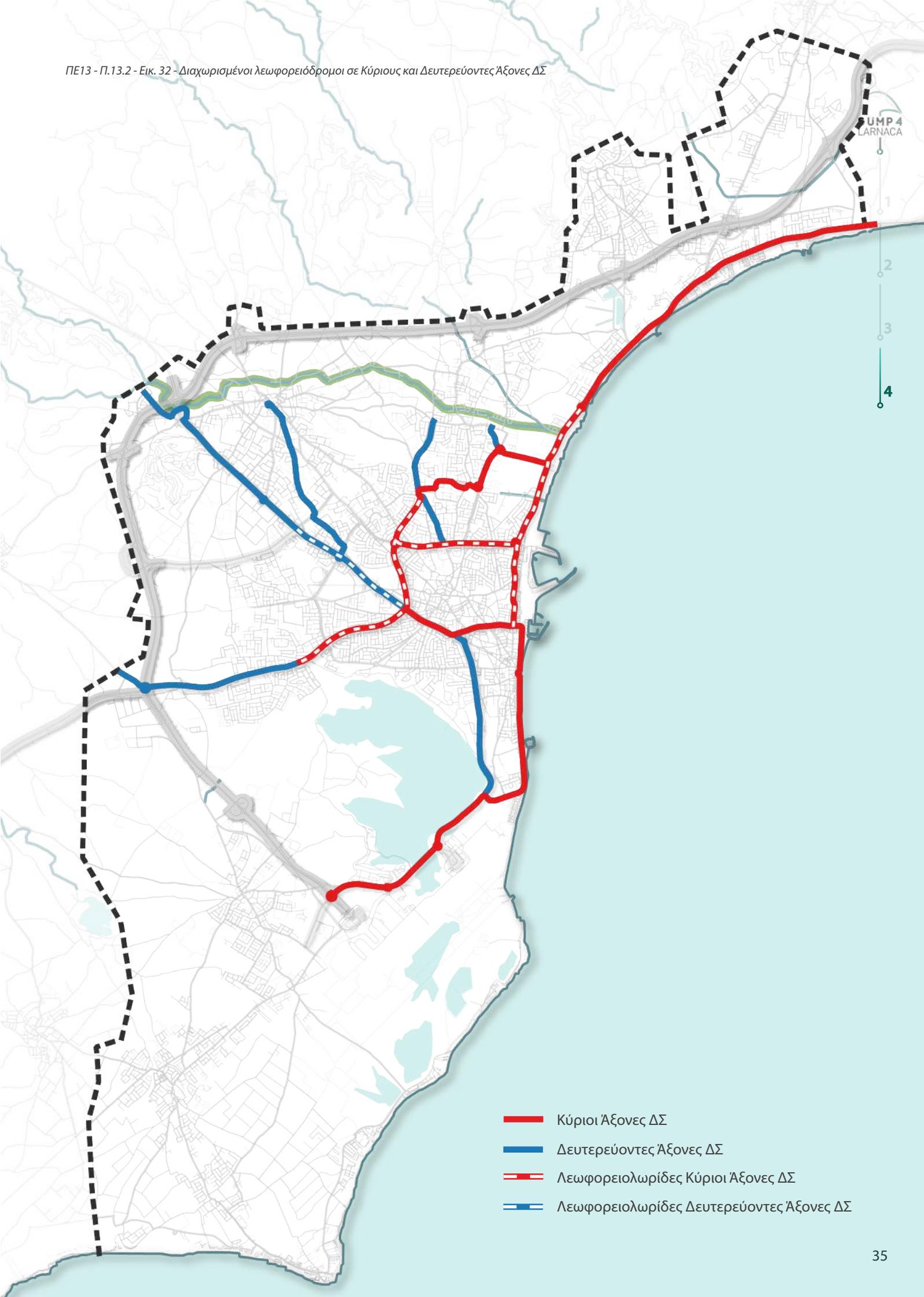
Στην πραγματικότητα, οι Άξονες ΔΣ επιδιώκουν να διευκολύνουν την εδραίωση και ολοκλήρωση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, περιλαμβάνοντας και εγκαταστάσεις για ποδηλασία όπως σταντ για ποδήλατα (bike racks), και επιλογές μικρο-κινητικότητας.



- A\_Λάρνακα Πύλα
- A1\_Λάρνακα Πύλα
- B\_Λάρνακα Ορόκλινη
- C\_Λάρνακα Τρούλλοι
- D\_Λάρνακα Λιβάδια
- E1\_Λάρνακα PascalHS
- E2\_Λάρνακα Αραδίππου
- E3\_Λάρνακα Αραδίππου
- E4\_Λάρνακα Αραδίππου
- F\_Λάρνακα Βεργίνα
- G\_Μυρμιδόνων
- G/\_Αποστόλου Ανδρέα
- H\_Λάρνακα Καλό Χωριό
- I\_Λάρνακα Δρομολαξιά
- L\_Λάρνακα Τερσεφάνου
- L/\_Λάρνακα Περβόλια
- Κυκλ.
- X\_Λάρνακα Ξυλοφάγου



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 31 - Στάσεις μετεπιβίβασης στο δίκτυο λεωφορείων



#### 4.2.3 Κεντρικός Τερματικός Σταθμός Λεωφορείων (ΚΤΣΛ)

Προτείνεται η ανακαίνιση του Κεντρικού Σταθμού Λεωφορείων της Λάρνακας. Ο σταθμός θα υποδεχθεί αστικές και υπεραστικές υπηρεσίες, περιφερειακές διαδρομές, λεωφορεία αεροδρομίου, και πιθανώς κι άλλες ιδιωτικές υπηρεσίες. Η είσοδος/ έξοδος των οχημάτων προς/από το σταθμό θα ρυθμίζεται από ένα αυτοματοποιημένο σύστημα ελέγχου πρόσβασης.

Για λόγους ασφαλείας επιβατών και εργαζομένων, θα πρέπει να εγκατασταθεί ένα σύστημα CCTV με κάμερες υψηλής ανάλυσης μέσα στο σταθμό. Θα υπάρχει επίσης ένα αυτόματο γραφείο εισιτηρίων, που θα δέχεται, επιπλέον των μετρητών, και τις κύριες πιστωτικές κάρτες. Θα παρέχονται μηχανήματα αυτόματης πώλησης για αναψυκτικά και ροφήματα. Για τον ανασχεδιασμό του σταθμού θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη η ολική ανανέωση των στάσεων και των σημάνσεων τους, με την χρήση των πιο σύγχρονων τεχνολογιών πληροφοριών κινητικότητας.

Ο σταθμός θα έχει επίσης έναν πλήρως εξοπλισμένο χώρο αναμονής επιβατών, όπως και αντίστοιχη αίθουσα για τους οδηγούς, όπου θα είναι διαθέσιμες όλες οι πληροφορίες των δρομολογίων. Επίσης θα παρέχεται χώρος με διάφορες εξυπηρετήσεις για τους επιβάτες.

#### 4.2.4 Στάσεις Λεωφορείων και Χωροθέτηση Στάσεων

Το προτεινόμενο δίκτυο συγκοινωνιών του ΣΒΑΚ σχεδιάστηκε βάσει της υπόθεσης ότι οι 569 στάσεις θα λειτουργούν ως σημεία πρόσβασης για τους χρήστες. Ο σχεδιασμός του δικτύου προτείνει ως βέλτιστη μια μέση μεταξύ τους απόσταση 300 μ. Αναμένεται ότι το 30% των 569 μελλοντικών στάσεων θα είναι «έξυπνες στάσεις», ενώ το υπόλοιπο 70% θα ανακαινιστεί μόνο.

Οι νέες αναβαθμισμένες έξυπνες στάσεις (171) θα παρέχουν σκίαση και πληροφορίες για τους χρόνους αναμονής σε πραγματικό χρόνο.

Η ιεράρχηση των στάσεων του δικτύου θα είναι η ακόλουθη:

- Κεντρικός Σταθμός.
- Στάσεις Μετεπιβίβασης – κάθε στάση όπου υπάρχει η δυνατότητα μετακίνησης των επιβατών μεταξύ δύο υπηρεσιών, Αστικών, Υπεραστικών, ή Αστικών και Υπεραστικών.
- Απλές στάσεις – οποιαδήποτε άλλη στάση που θα μπορούσε να κατηγοριοποιηθεί περαιτέρω ανάλογα με το συνωστισμό και τη χρήση.



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 33 - Παράδειγμα του αυτοματοποιημένου συστήματος ελέγχου πρόσβασης



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 34 - Παράδειγμα ελαφριάς κατασκευής Σταθμού Λεωφορείων



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 35 - Παράδειγμα του συστήματος πινακίδων

## 4.3 Μέτρα για τους Πεζούς και Βελτίωση του Δημόσιου Χώρου

**Προκειμένου να αναλυθεί η ποιότητα του υπάρχοντος δικτύου πεζών, πραγματοποιήθηκε αξιολόγηση σε επιλεγμένες κύριες διαδρομές.** Η αξιολόγηση βασίστηκε σε μια ομάδα δεικτών επίδοσης, μεταξύ των οποίων είναι η διαθεσιμότητα χώρων καθιστικού, ο φωτισμός των δρόμων, η φύτευση, η σύνδεση του δημόσιου χώρου με τις στάσεις των λεωφορείων, η παρουσία αντικειμένων που δημιουργούν ακαταστασία, το υλικό και η ποιότητα του δαπέδου και το πλάτος του πεζοδρομίου.

**Ο έλεγχος που διενεργήθηκε δείχνει ότι,** αν και σημαντικοί δρόμοι εντός της Λάρνακας και των άλλων κέντρων πόλης, όπως της Αραδίππου και της Ορόκλινης, έχουν αναπλαστεί πρόσφατα και προσφέρουν καλή συνδεσιμότητα για την πεζή μετακίνηση, **το μεγαλύτερο τμήμα του δικτύου εξακολουθεί να χρήζει ανάπτυξης.**

Για να διευκολυνθεί το περπάτημα εντός της πόλης και των άλλων κέντρων, αλλά και για να ενθαρρυνθούν οι σύντομες μετακινήσεις με τα πόδια, συμπεριλαμβανομένης και της πρόσβασης σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας, σχεδιάστηκε μια σειρά μέτρων. Το σκεπτικό πίσω από αυτόν το σχεδιασμό είναι το εξής:

- **Αύξηση πλάτους:** σε περιοχές με υψηλή πυκνότητα, οι πεζοί πρέπει να μπορούν να περπατούν με άνεση χωρίς να ενοχλούνται από σταθμευμένα οχήματα και άλλα εμπόδια όπως οι εμπορικές πινακίδες.
- **Επισκευή και συντήρηση:** φυσικά εμπόδια, ανισόπεδες επιφάνειες, ρωγμές στο οδόστρωμα, παρουσιάζουν κινδύνους για άτομα που μεταφέρουν αποσκευές και για ανθρώπους με περιορισμένη κινητικότητα (πχ. ηλικιωμένους με βοηθήματα βάδισης, ΑΜΕΑ, οικογένειες με καροτσάκια).
- **Ελκυστικό «οδικό τοπίο»:** δημόσιοι χώροι που προσκαλούν τους χρήστες να τους χρησιμοποιήσουν και να κοινωνικοποιηθούν νιώθοντας ασφαλείς, λειτουργούν και ως μέσο στήριξης του περπατήματος για μετακινήσεις μικρής και μέσης απόστασης.
- **Βελτιώσεις σε διαδρομές πεζών σε συνάρτηση με τα βασικά «επιθυμητά μονοπάτια (desire lines)» των χρηστών:** καθώς το περπάτημα είναι μια σωματική δραστηριότητα, το μήκος μιας μετακίνησης είναι πιθανόν να μειώσει σημαντικά την όρεξη των ατόμων για περπάτημα. Συνεπώς, οι κύριες διαδρομές των πεζών θα πρέπει να διατηρηθούν όσο το δυνατόν πιο άμεσες και ευθείες (πχ. όσον αφορά στις θέσεις των διαβάσεων).

### 4.3.1 Προβλεπόμενα μέτρα εκτός Κέντρων Πόλης

**Το πρόγραμμα βελτίωσης πεζοδρομίων θα εφαρμοστεί σε 3 διακριτούς τύπους περιοχών: αστικά κέντρα, εμπορικούς άξονες, και τις κύριες ακτινικές διαδρομές που συνδέουν τη Λάρνακα με τα περιφερειακά κέντρα.** Τα μέτρα που σχετίζονται με το πρόγραμμα βελτίωσης πεζοδρομίων στο κέντρο πόλης της Λάρνακας περιγράφονται λεπτομερώς στην Ενότητα 4.1 κι έτσι δεν επαναλαμβάνονται εδώ.

Οι επεμβάσεις κατά μήκος των κύριων ακτινικών διαδρομών, που είναι επίσης τμήματα του συστήματος Αξόνων ΔΣ, και κατά μήκος των Εμπορικών Αξόνων θα διαφοροποιηθούν ανάλογα με τις τρέχουσες ανάγκες και συνθήκες. Σ' αυτές θα συμπεριλαμβάνονται:

- Δημιουργία **νέων πεζοδρομίων** όπου δεν υπάρχουν.
- **Διαπλάτυνση και επιδιόρθωση των υφιστάμενων πεζοδρομίων** γενικά, και πιο ειδικά ώστε να παρέχουν καλύτερη πρόσβαση σε στάσεις λεωφορείων.
- **Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού** ώστε να συμπεριλαμβάνει: κολωνάκια για την κατάργηση της στάθμευσης (νόμιμης/ παράνομης), καλύτερο οδικό φωτισμό, και φύτευση δέντρων για σκίασμό.

**Όσον αφορά στην ποιότητα και την ποσότητα των προβλεπόμενων μέτρων, συστήνεται η εφαρμογή του προτύπου που ορίζεται στο «Εγχειρίδιο Οδικού Τοπίου», τμήμα του Ολοκληρωμένου Σχεδίου Κινητικότητας Λευκωσίας (2010).** Αυτό το έγγραφο παρέχει λεπτομερείς οδηγίες για το πλάτος των μονοπατιών, την παρουσία αστικού εξοπλισμού και φυτεύσεων, που διαφοροποιούνται ανάλογα με τη διατομή του δρόμου.

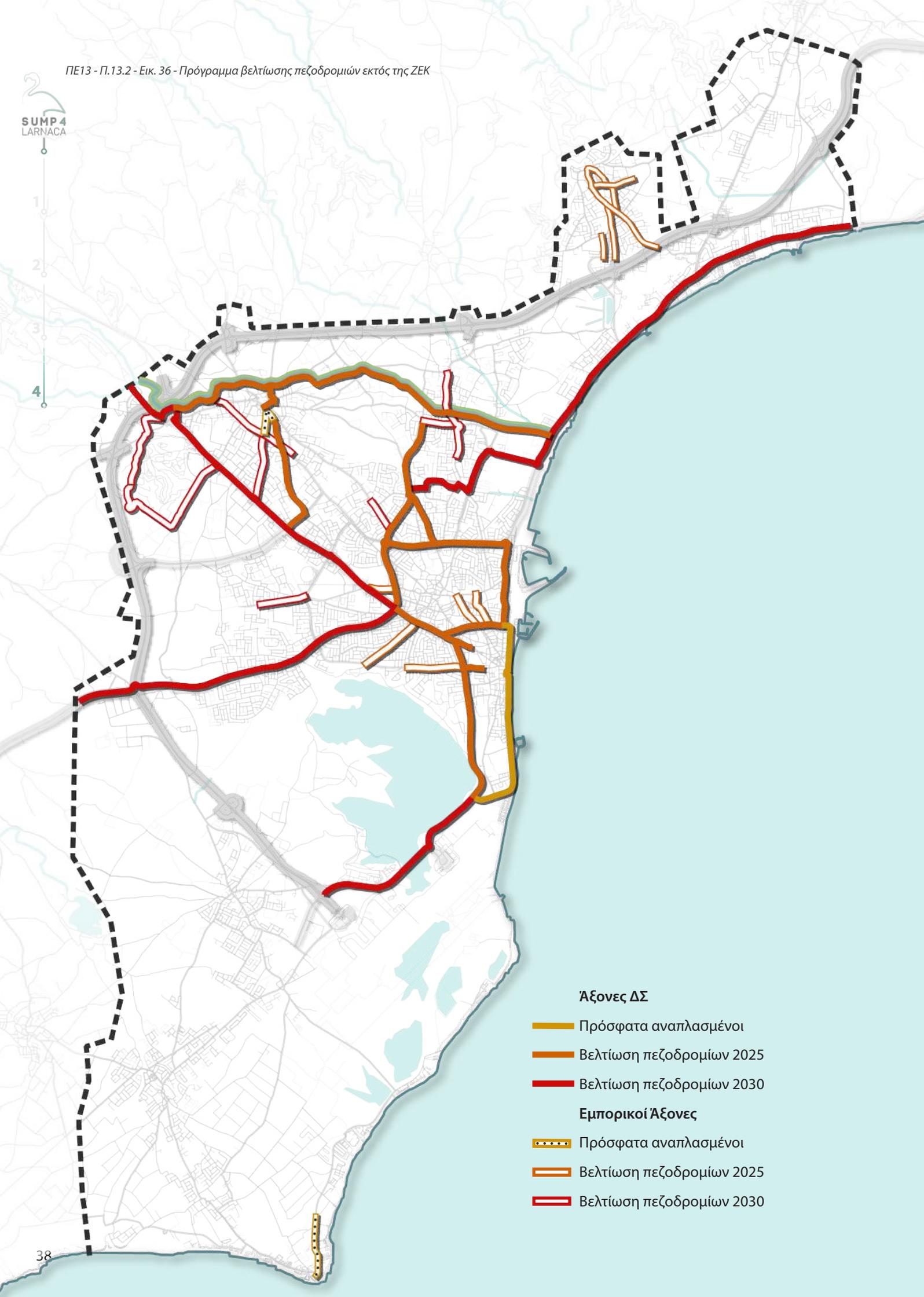
Σε γενικές γραμμές, το πλάτος των μονοπατιών θα αναβαθμιστεί ώστε να κυμαίνεται από 2 έως 3 μέτρα για οδούς σε οικιστικές περιοχές, και από 2,8 έως 4,5 μ. για κύριες οδούς. Η επιφάνεια πρέπει να είναι ομοιόμορφη και σε καλή κατάσταση, ώστε τα πεζοδρόμια να χρησιμοποιούνται με ασφάλεια και από άτομα με περιορισμένη κινητικότητα. Ανάγλυφα πλακίδια όδευσης τυφλών θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιούνται, τουλάχιστον κοντά στις διασταυρώσεις, όπου επιτρέπεται η διάβαση, και κοντά στις στάσεις λεωφορείων.

Θα πρέπει επίσης να απομακρυνθούν σήματα τροχαίας, εμπορικές πινακίδες, κάδοι απορριμμάτων και παρόμοια αντικείμενα, όταν εμποδίζουν την κίνηση των πεζών. Συνολικά, 27,07 χλμ. αστικών δρόμων έχουν ενταχθεί στη Φάση 1 (2020-2025) της ανάπλασης, και 54,47 χλμ. στη Φάση 2 (2026-2030).

Η Εικ. 36 δείχνει το τμήμα του δικτύου εκτός ΖΕΚ που επηρεάζεται από το πρόγραμμα.

SUMP 4  
LARNACA

1  
2  
3  
4



**Άξονες ΔΣ**

- Πρόσφατα αναπλασμένοι
- Βελτίωση πεζοδρομίων 2025
- Βελτίωση πεζοδρομίων 2030

**Εμπορικοί Άξονες**

- Πρόσφατα αναπλασμένοι
- Βελτίωση πεζοδρομίων 2025
- Βελτίωση πεζοδρομίων 2030

### 4.3.2 Συναφή διοικητικά μέτρα ή πολιτικές

Προκειμένου να διατηρηθεί η στόχευση στη δημιουργία μιας πόλης που να ενθαρρύνει το περπάτημα, τα μέτρα που σχετίζονται με τη συντήρηση και τη βελτίωση των ανάλογων υποδομών θα πρέπει να θεωρηθούν υψηλής προτεραιότητας όσον αφορά στην κατανομή κεφαλαίων και εσόδων στους προϋπολογισμούς των Δήμων. Αυτό επίσης θα πρέπει να ενταχθεί και στη διαδικασία σχεδιασμού.

Σχετικά με το παραπάνω, η σημαντική δημοσιονομική πίεση στους προϋπολογισμούς των δήμων σημαίνει ότι οι διαθέσιμοι πόροι για επενδύσεις κεφαλαίου και συντήρησης γίνονται όλο και πιο δυσεύρετοι. **Απαιτείται έτσι μια ισχυρή πολιτική δέσμευση ώστε να δοθεί υψηλή προτεραιότητα στις πρωτοβουλίες που στοχεύουν τη βελτίωση των συνθηκών για τους πεζούς, με συνέπεια, και για αρκετά χρόνια.**

Όσον αφορά στο τελευταίο, πρόσφατα έχει συνταχθεί ένας μεγάλος αριθμός εγχειριδίων σχεδιασμού του «οδικού τοπίου», που αντιμετωπίζουν τις ανάγκες όλων των χρηστών των δρόμων με πιο συνολικό τρόπο. Σ' αυτά τα έγγραφα, ωστόσο, δεν δίνεται νομική ισχύς, και κατά τη διαδικασία αδειοδότησης νέων έργων, ο σχεδιασμός των δρόμων ελέγχεται σύμφωνα με κανονισμούς όπως το Εγχειρίδιο Σχεδιασμού Οδών και Γεφυρών. Οι κανονισμοί αυτού του τύπου τείνουν να εστιάζουν σχεδόν αποκλειστικά στην κίνηση των οχημάτων, όμως πλέον αντιλαμβανόμαστε όλο και περισσότερο ότι οι δρόμοι δεν εξυπηρετούν μόνο τα μηχανοκίνητα οχήματα. Είναι, πρώτα απ' όλα, δημόσιοι χώροι, δηλαδή χώροι σχέσεων μεταξύ πολλών χρηστών: πεζών, ποδηλατών, χρηστών της δημόσιας συγκοινωνίας, οδηγών, και επιβατών των ιδιωτικών και δημόσιων οχημάτων.

Εάν τα θεσμοθετημένα έγγραφα προτείνουν μια συγκεκριμένη επεξεργασία για μια δεδομένη διασταύρωση, ενώ τα συμβουλευτικά έγγραφα, όπως τα ανεπίσημα εγχειρίδια για το οδικό τοπίο, προτείνουν μια διαφορετική προσέγγιση, δεν είναι περίεργο το ότι οι δημόσιοι λειτουργοί ή οι αρμόδιοι ελεγκτές μιας ανάπτυξης θα συμμορφωθούν με τους θεσμοθετημένους κανόνες. Πρόκειται καθαρά για ένα ζήτημα πολιτικής που ανάγεται σε υψηλότερο επίπεδο.

Συγκεκριμένα διοικητικά μέτρα και πολιτικές για την αύξηση του δημόσιου χώρου, της ασφάλειας και της ποιότητας των υποδομών για τους πεζούς περιλαμβάνουν:

- **την τροποποίηση των θεσμοθετημένων τεχνικών προδιαγραφών οδοποιίας έτσι ώστε να ενσωματώσουν τα πρότυπα βιώσιμης κινητικότητας** (π.χ. όσον αφορά στην παροχή πρόσθετης οδικής διαπερατότητας για όσους δεν

χρησιμοποιούν αυτοκίνητο, στην εύνοια προς τα μέσα ενεργητικής κινητικότητας κλπ.)·

- την απαίτηση παροχής γης για υποδομές πεζών στο πλαίσιο των διαδικασιών ελέγχου για επεμβάσεις οικιστικής και εμπορικής ανάπτυξης·
- την ενθάρρυνση των ιδιωτών εργολάβων ώστε να αναλάβουν (μονομερώς ή με ανταλλάξιμα ποσά) **την κατασκευή πεζοδρομίων στην προς ανάπτυξη περιοχή**·
- Προώθηση εκστρατειών ενημέρωσης και πρωτοβουλιών σε σχολεία, όπως το Λεωφορείο που Περπατάει (Walking Bus).

## 4.4 Μετακίνηση με ποδήλατο

Όσον αφορά στο ποδήλατο, ο κύριος στόχος του ΣΒΑΚ είναι να θέσει **ένα πλαίσιο που εξαρτάται τόσο από την κατασκευή επιπρόσθετης σκληρής υποδομής, όσο και στην προστιθέμενη αξία των πολιτικών που εστιάζουν στη διαχείριση της στάθμευσης, τη βελτίωση του δημόσιου χώρου, και την ενσωμάτωση των ιδιωτικών και δημόσιων μέσων μεταφοράς.** Μια τέτοια προσέγγιση απαιτεί αλλαγή προοπτικής: αντί να συνδέεται κυρίως με δραστηριότητες αναψυχής ή ελεύθερου χρόνου, το ποδήλατο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ως κύριο μέσο μεταφοράς που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για καθημερινές μετακινήσεις, μεταξύ των οποίων η μετακίνηση προς την εργασία, το σχολείο και το πανεπιστήμιο, αλλά και για ψώνια ή μικρο-δουλειές.

### 4.4.1 Δίκτυο ποδηλατόδρομων

Δεδομένου ότι η Λάρνακα διαθέτει περιορισμένη ποδηλατική υποδομή με σχετικά χαμηλό μερίδιο στην μετακίνηση, η λογική των επεμβάσεων που ακολουθήθηκε ήταν **αρχικά η επέκταση του υπάρχοντος δικτύου που συνδέει τις πλέον χρησιμοποιούμενες εγκαταστάσεις σε όλη την πόλη, οι οποίες προς το παρόν δεν εξυπηρετούνται από τις υπάρχουσες διαδρομές. Στη συνέχεια προστίθενται περισσότεροι σύνδεσμοι και αναπτύσσονται περισσότερες διαδρομές, ώστε να συνδεθούν σταδιακά τα διάσπαρτα τμήματα του υπάρχοντος δικτύου.** Προκειμένου να περιοριστούν οι δαπάνες κεφαλαίου, προτείνεται η κατασκευή πλήρως διαχωρισμένων ποδηλατόδρομων μόνο εκεί όπου η φύση και η ταχύτητα της κυκλοφορίας των οχημάτων δεν είναι συμβατή με τις απαιτήσεις ασφαλείας για τα ποδήλατα. Στα υπόλοιπα τμήματα προτιμώνται οι υπάρχουσες διαδρομές και οι τοπικές οδοί, μετά και από την εφαρμογή των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας.

SUMP 4  
LARNACA

1

2

3

4

40

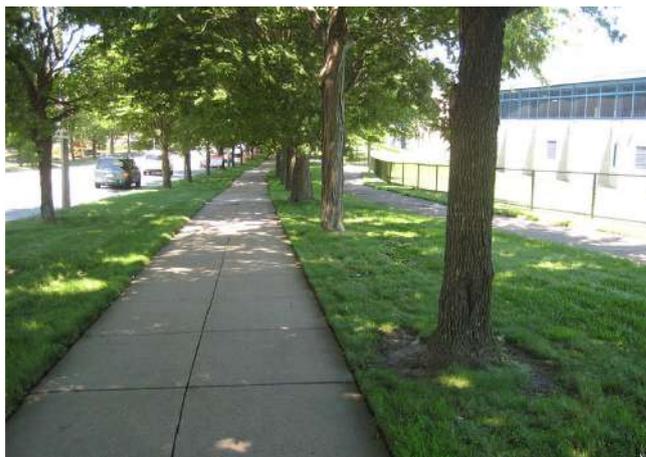
Δίκτυο ποδηλατόδρομων 2030

- Εντός ενοποιημένων περιοχών
- Εκτός ενοποιημένων περιοχών

#### 4.4.2 Υπηρεσίες και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης για ποδηλάτες

Παράλληλα με την κατασκευή ασφαλών ποδηλατικών διαδρομών που θα συνδέουν τους κύριους πόλους έλξης και σημεία ενδιαφέροντος, μια δεύτερη ομάδα μέτρων του ΣΒΑΚ εστιάζει στις **υπηρεσίες και εγκαταστάσεις υποστήριξης των ποδηλάτων**. Ένας ελάχιστος βαθμός αυτών των υπηρεσιών και εγκαταστάσεων θα πρέπει να προσαρμοστεί στις διαφορετικές αστικές περιοχές και τις κύριες χρήσεις τους (πχ. κατοικία, εμπόριο και επιχειρήσεις, εκπαίδευση κλπ.). Πιο συγκεκριμένα, στο ΣΒΑΚ προτείνονται τα εξής:

- **Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων:** θα παρέχονται ασφαλείς χώροι στάθμευσης με θέσεις ποδηλάτων σχεδιασμένες με βάση ένα ενιαίο σύστημα σε όλη την Επαρχία. Σε περιοχές που προσελκύουν μεγάλο πλήθος κόσμου (πχ. τουριστικοί προορισμοί, σχολεία και πανεπιστήμια, δημόσιες υπηρεσίες, χώροι στάθμευσης και μετεπιβίβασης σε ΔΣ) θα πρέπει να διατίθεται μεγαλύτερος αριθμός θέσεων. Στο κέντρο της πόλης θα παρέχονται παρόμοιοι χώροι στάθμευσης για ποδήλατα, με την αναδιαμόρφωση και μετατροπή των υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων.
- **Υλοποίηση ενός προγράμματος κοινής χρήσης ποδηλάτων** (e-bikes και συμβατικά ποδήλατα): είτε με σταθερά σημεία στάθμευσης, είτε με ελεύθερη στάθμευση (βλ. Αναφορά, σελ. 74). Η εισαγωγή του προγράμματος θα ολοκληρωθεί σε δύο φάσεις, με την πρώτη να τίθεται σε εφαρμογή μεταξύ 2020 και 2025, και τη δεύτερη να προγραμματίζεται για την περίοδο 2026-2030. Στη Φάση 1, εάν επιλεγθεί το σύστημα με σταθερά σημεία στάθμευσης, θα υπάρχουν 7-8 σταθμοί χωροθετημένοι μεταξύ του κέντρου πόλης και των άλλων κύριων τουριστικών προορισμών. Τουλάχιστον το 50% του στόλου θα πρέπει να αποτελείται από ηλεκτρικά ποδήλατα. Ένα τέτοιο σύστημα θα μπορεί να διαθέτει περίπου 80 ποδήλατα. Αν, αντίθετα, το πρόγραμμα οργανωθεί στη βάση της ελεύθερης στάθμευσης, ο στόλος της Φάσης 1 θα πρέπει να διαθέτει περίπου 120 ποδήλατα. Στη Φάση 2, ανάλογα με τα δεδομένα της Φάσης 1, θα μπορούν να προστεθούν 8 επιπλέον σταθμοί και 60-80 ποδήλατα (ή 100 για την ελεύθερη στάθμευση) ώστε να εξυπηρετούν τα περιφερειακά αστικά κέντρα. Εναλλακτικά, μπορούν να προστεθούν 16 επιπλέον σταθμοί με 120 ποδήλατα (ή 200 ελεύθερης στάθμευσης) για την εξυπηρέτηση ολόκληρης της Επαρχίας.
- **Κατασκευή εγκατάστασης στάθμευσης ποδηλάτων** για ασφαλή αποθήκευση κατά τη διάρκεια της νύχτας, κοντά στον Κεντρικό Τερματικό Σταθμό Λεωφορείων της Λάρνακας. Το περιπάτημα και η ποδηλασία ως μορφές κινητικότητας έχουν τη δυνατότητα όχι



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 39 - Παράδειγμα σκίασης



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 38 - Δίκτυο Ποδηλατόδρομων εντός του Κέντρου Πόλης το 2030

μόνο να γίνουν τα προτιμώμενα μέσα για σύντομες μετακινήσεις, αλλά μπορούν επίσης –και θα πρέπει να τροφοδοτούν τις δημόσιες συγκοινωνίες για μεγαλύτερες μετακινήσεις. Η παροχή κλειστών και στεγασμένων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων είναι έτσι ένα σημαντικό στοιχείο στο συνολικό πακέτο μέτρων για το ποδήλατο. Ο χώρος στάθμευσης ποδηλάτων θα παρακολουθείται από κάμερες CCTV και, για μεγαλύτερη ασφάλεια, θα είναι προσβάσιμο με κάρτα που θα εκδίδεται μέσω διαδικτυακής εγγραφής. Η εγκατάσταση θα διαθέτει χώρους επιδιόρθωσης ποδηλάτων και μικρο-εργασίες, όπως η επισκευή ελαστικών.

- **Σκίαση των κύριων ποδηλατικών διαδρομών:** εξαιτίας των υψηλών θερμοκρασιών κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου, και προκειμένου να διασφαλιστεί η μετάβαση προς πιο βιώσιμες συνήθειες μετακίνησης εξ ίσου για τους τουρίστες και τους κατοίκους, είναι αρκετά σημαντική η παροχή σκίασης κατά μήκος των κύριων ποδηλατικών διαδρομών. Αυτές οι παρεμβάσεις συμπεριλαμβάνουν φύτευση δέντρων και άλλες λύσεις βασισμένες στη φύση, όπως επίσης και τεχνητές, ανάλογα με το περιβάλλον εφαρμογής τους. Χρειάζεται μια λεπτομερής μελέτη του προσανατολισμού συγκεκριμένων τμημάτων του δικτύου, όσον αφορά στη μορφή των κτισμάτων και στην ηλιακή έκθεση κατά τη διάρκεια της ημέρας, η οποία θα είναι και τμήμα των αρχικών μελετών για την επέκταση και αναβάθμιση του δικτύου.

## 4.5 Διαχείριση Στάθμευσης

Το Σχέδιο Διαχείρισης Στάθμευσης καλύπτει ολόκληρη την περιοχή μελέτης, αλλά για τις παρακάτω περιοχές υπάρχει μια πιο λεπτομερής ανάλυση (και σχετικές προτάσεις):

1. τη Ζώνη Ελεγχόμενης Κυκλοφορίας. Αυτή η περιοχή διαιρείται σε 19 ΖΑΚ (Ζώνες Ανάλυσης Κυκλοφορίας).
2. την περιοχή εκτός ΖΕΚ που εντάσσεται εντός του αστικού δακτυλίου (Κυπριανού-Κρασιδιώτη- Νίκου και Δέσποινας Παττίχη -Φανερωμένης) - αυτή η περιοχή διαιρείται σε 70 ΖΑΚ.
3. τη ζώνη που περικλείεται από την παραλία στα ανατολικά, τη Λίμνη στα δυτικά, το Αεροδρόμιο στο νότο και την πόλη στο βορρά. Αυτή η περιοχή χωρίζεται σε 8 ΖΑΚ.

### 4.5.1 Κέντρο Πόλης Λάρνακας

Αυτή η περιοχή περιλαμβάνει τους πιο δημοφιλείς προορισμούς της πόλης κατά τη διάρκεια της ημέρας

και της νύχτας. Έχει μικρό πληθυσμό, αλλά φιλοξενεί μια ποικιλία αστικών ξενοδοχείων, καταστημάτων λιανικού εμπορίου, καταστημάτων ποτών και διατροφής, και δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα. Είναι συμπαγώς κτισμένη και διαθέτει μια ζωντανή ατμόσφαιρα, με ελάχιστους χώρους στάθμευσης εντός των οικοπέδων. Ως αποτέλεσμα, η παράδια στάθμευση (νόμιμη και παράνομη) ικανοποιεί τις ανάγκες των κατοίκων και των εργαζομένων που παραμένουν στην περιοχή για μεγάλο χρονικό διάστημα, και οι χώροι στάθμευσης εκτός οδού, που είναι ομοιόμορφα χωροθετημένοι, καταλαμβάνονται από επισκέπτες. Η θεμελιώδης διαφορά μεταξύ των δύο ομάδων είναι ότι οι επισκέπτες, συνήθως προσωρινός πληθυσμός, είναι πρόθυμοι να πληρώσουν, ακόμα και για μεγάλο χρονικό διάστημα (6-7 ώρες), το τέλος στάθμευσης, που συγκριτικά με άλλες χώρες της Ευρώπης είναι πολύ χαμηλό.

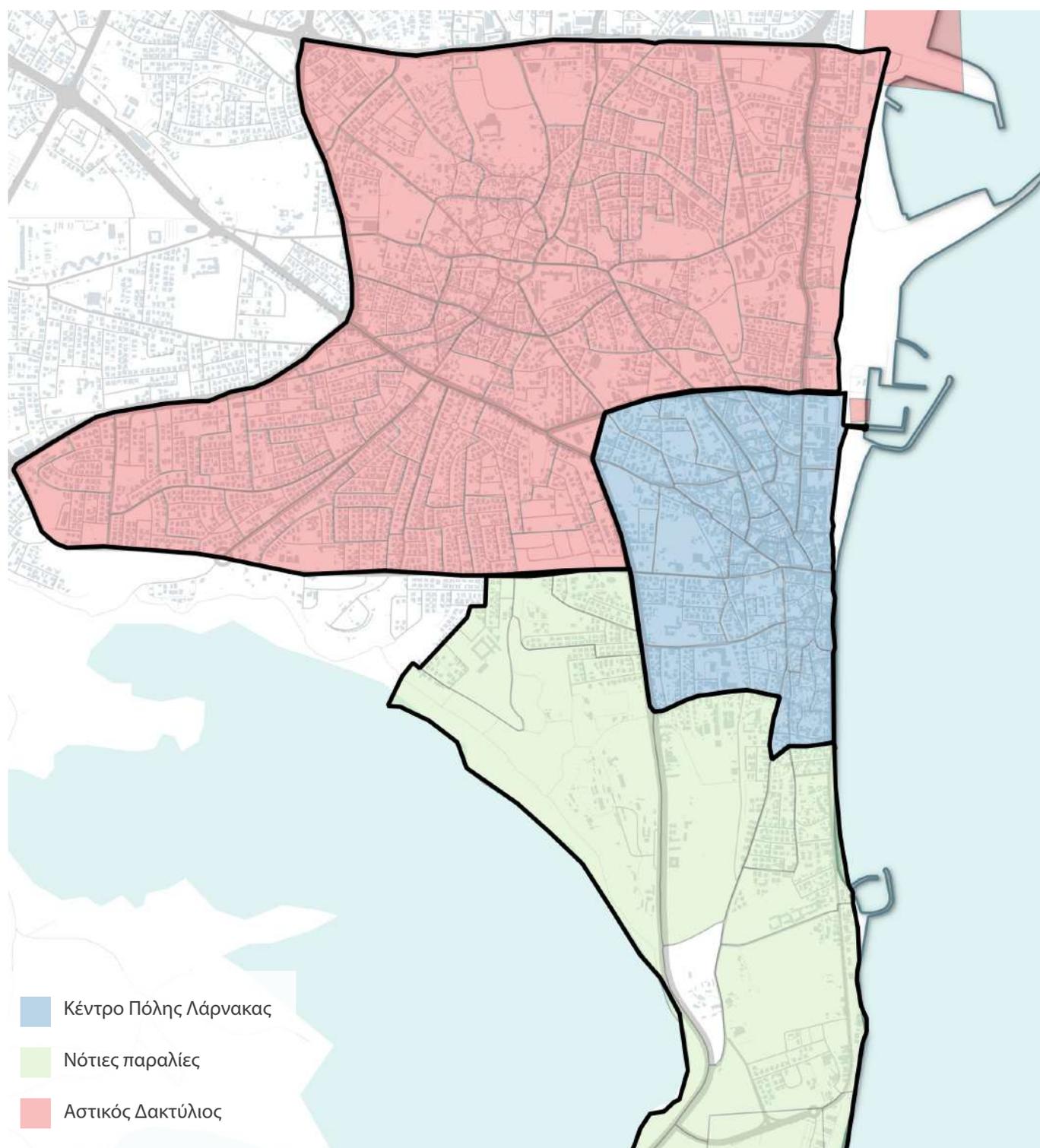
Αντίθετα, οι κάτοικοι και οι εργαζόμενοι, που γνωρίζουν καλά το κέντρο της πόλης και το ότι η πιθανότητα να επιβληθούν πρόστιμα για παράνομη στάθμευση είναι πολύ χαμηλή, γνωρίζουν επίσης τις οδούς όπου η στάθμευση, αν και τυπικά παράνομη, είναι ανεκτή. Παρότι μπορεί να προκαλέσει άγχος, τέτοιου είδους παράδια στάθμευση είναι φτηνότερη (σχεδόν δωρεάν) σε σχέση με την στάθμευση εκτός οδού, όπου σίγουρα επιβάλλονται τέλη.

Το αποτέλεσμα είναι να υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης εκτός οδού, ενώ οι δρόμοι του κέντρου της πόλης καταλαμβάνονται σχεδόν εξ ολοκλήρου από οχήματα, εις βάρος της ποιότητας της πόλης και των συνθηκών διαβίωσης. Η ανάπλαση συγκεκριμένων περιοχών που έχει ξεκινήσει ο Δήμος Λάρνακας έχει θέσει κάποιες κατευθύνσεις που το ΣΒΑΚ αποδέχεται πλήρως και προωθεί.

### 4.5.2 Οι Νότιες Παραλίες

Αυτή η περιοχή εκτείνεται νότια του κέντρου της πόλης, προς το Αεροδρόμιο και την παραλία Μακένζυ. Πρόκειται για μία από τις πιο ελκυστικές περιοχές, τόσο για τις θερινές νύχτες όσο και τις λιγότερο ζεστές ημέρες του καλοκαιριού, καθώς κατά μήκος της ακτής υπάρχουν μία μαρίνα και πολλές παραλίες. Τα οικοδομικά τετράγωνα που δε βρίσκονται ακριβώς επάνω στο παραλιακό μέτωπο είναι κατά κανόνα περιοχές κατοικίας, και συχνά έχουν θερινές κατοικίες προς ενοικίαση. Με εξαίρεση τη βορινή περιοχή δίπλα στο κέντρο της πόλης, ο αστικός ιστός αποτελείται από σύγχρονες πολυκατοικίες με υποδομές στάθμευσης εντός οικοπέδων. Οι δρόμοι είναι συχνά τοπικής εμβέλειας, αλλά με κανονικό μέγεθος και διαθέτουν αρκετές θέσεις παράδιας στάθμευσης, εξυπηρετώντας έτσι και την οδό Πιαλέ Πασά, η οποία είναι η κύρια αρτηρία της περιοχής, αλλά με περιορισμένες

ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 40 - Σχέδιο Διαχείρισης Στάθμευσης - Κεντρικές περιοχές



δυνατότητες παρόδιας στάθμευσης. Το εσωτερικό όριο αυτής της περιοχής είναι η λεωφόρος Αρτέμιδος, ένας δρόμος διπλής κατεύθυνσης με τέσσερις λωρίδες που χαρακτηρίζεται από την απουσία ενεργών κτιριακών μετώπων· πρόκειται για την προτιμώμενη διαδρομή από το κέντρο της πόλης προς το αεροδρόμιο, και σπάνια παρουσιάζεται συμφόρηση.

#### 4.5.3 Ο Αστικός Δακτύλιος

Αυτή η περιοχή αντιπροσωπεύει τη ζώνη γύρω από το κέντρο πόλης της Λάρνακας και εντός του πρώτου οδικού δακτυλίου της Λάρνακας. Περιλαμβάνει τις Λεωφόρους Σπύρου Κυπριανού, Γιάννου Κρανιδιώτη και Φανερωμένης. Ο αστικός ιστός περιέχει διάφορους κτηριακούς τύπους, μεταξύ των οποίων μονοκατοικίες, όπου ζει το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού. Πρόκειται για μια από τις πιο πυκνοδομημένες περιοχές της πόλης. Το οδικό δίκτυο έχει μορφή πλέγματος με περιμετρικές και ακτινικές χαράξεις που φτάνουν στα όρια του ιστορικού κέντρου. Σ' αυτό το τμήμα της πόλης υπάρχουν πολλές δημόσιες χρήσεις και η παρόδια στάθμευση είναι ευρέως διαθέσιμη στα περισσότερα δευτερεύοντα και τοπικά οδικά δίκτυα.

Η ύπαρξη ενός μεγάλου αριθμού μη ελεγχόμενης παρόδιας στάθμευσης υποδεικνύει ότι η εκτός οδού στάθμευση δεν προτιμάται, ακόμα κι όταν υπάρχουν διαθέσιμοι χώροι.

**Η μελέτη του ισοζυγίου στάθμευσης υποδηλώνει ότι η προσφορά θέσεων στις τρεις υπο-περιοχές της πόλης φαίνεται να ικανοποιεί συνολικά τις ανάγκες στάθμευσης· οι υπο-περιοχές 1 και 3 παρουσιάζουν ελλείψεις, ενώ η υπο-περιοχή 2 έχει μεγάλο πλεόνασμα. Ωστόσο, μια απευθείας σύγκριση της συνολικής προσφοράς και ζήτησης είναι ένας μάλλον απλοϊκός τρόπος προσέγγισης του ζητήματος.**

- Το Κέντρο Πόλης της Λάρνακας έχει μια συνολική έλλειψη 823 θέσεων στάθμευσης. Οι 2.693 θέσεις δημόσιας χρήσης της Υπό-περιοχής 1 καλύπτουν οριακά τη ζήτηση των επισκεπτών (2.458 θέσεις). Επίσης, οι 3.943 ιδιωτικές θέσεις φαίνονται αρκετές για τις ανάγκες των κατοίκων, που φτάνουν τις 2.973 θέσεις. Όμως, η περαιτέρω ανάγκη για 1.921 θέσεις για εργαζόμενους μπορεί εν μέρει να ικανοποιηθεί από την ιδιωτική προσφορά, και εν μέρει ανταγωνίζεται τους επισκέπτες για θέσεις είτε παρόδιας στάθμευσης είτε σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης. Η εικόνα που προκύπτει είναι δρόμοι στο κέντρο της πόλης γεμάτοι με σταθμευμένα οχήματα κατά τη διάρκεια της ημέρας, ειδικά αργά το πρωί, με το ένα τρίτο των αυτοκινήτων να είναι σταθμευμένα παράνομα. Είναι πιθανόν ότι στο κέντρο της Λάρνακας, απ'

όπου απουσιάζουν τα μεγάλα κτήρια γραφείων, και οι περισσότεροι επαγγελματίες διατηρούν γραφεία σε κτήρια κατοικίας, η ζήτηση για στάθμευση που χαρακτηρίζεται ως «εργαζόμενοι» να καλύπτεται από ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης. Αυτοί οι χρήστες δε θα δέχονταν να πληρώσουν για στάθμευση ανάλογα με το χρόνο παραμονής. Η συνήθης πρακτική είναι η προσωπική συμφωνία με τους ιδιοκτήτες. Αντίθετα, η ζήτηση από επισκέπτες μπορεί ουσιαστικά να συνδεθεί με την προσφορά θέσεων στάθμευσης δημόσιας χρήσης.

- Η περιοχή των Νότιων Παραλιών έχει ένα συνολικό πλεόνασμα 11.900 θέσεων. Συγκρίνοντας τη ζήτηση στάθμευσης των επισκεπτών με την προσφορά θέσεων στάθμευσης δημόσιας χρήσης, προκύπτει ότι η προσφορά ικανοποιεί τη ζήτηση. Το ίδιο συμβαίνει και με τη ζήτηση των κατοίκων και την ιδιωτική προσφορά. Όπως και στην Υπο-περιοχή 1, οι εργαζόμενοι είναι που, ανάλογα με τις συνθήκες, είτε έχουν πρόσβαση σε ιδιωτική στάθμευση είτε κατευθύνονται σε χώρους δημόσιας χρήσης. Στην πρώτη περίπτωση, η συνολική ιδιωτική προσφορά στάθμευσης είναι αρκετή για τη ζήτηση όλων των κατοίκων και των εργαζομένων, ενώ η δημόσια προσφορά αρκεί μόνο για τη ζήτηση των επισκεπτών. Εξ ίσου σημαντικά, η πίεση για δημόσια στάθμευση ποικίλει από ΖΑΚ σε ΖΑΚ, ανάλογα με τη συγκέντρωση των εγκαταστάσεων εμπορίου, δημόσιων υπηρεσιών και τριτογενούς τομέα, όπως επίσης και με την απόσταση από το κέντρο της πόλης. Στην πραγματικότητα, η Υπο-περιοχή 2 λειτουργεί τοπικά ως εφεδρικός χώρος στάθμευσης που υποστηρίζει τις ανάγκες του κέντρου.
- Τέλος, ο Αστικός Δακτύλιος, όπως και η κεντρική αστική περιοχή, έχει ένα συνολικό έλλειμμα 1.294 θέσεων. Ουσιαστικά, η ζήτηση των επισκεπτών υπερβαίνει την προσφορά και δείχνει σαφώς την ανάγκη για θέσεις βραχυχρόνιας στάθμευσης στην περιοχή. Η ιδιωτική προσφορά αρκεί να καλύψει τις ανάγκες των κατοίκων και των εργαζομένων.

Υπό-περιοχή	Παρόδια	Εκτός οδού	Συνολική προσφορά στάθμευσης δημοσίας χρήσης	Συνολική προσφορά στάθμευσης μη δημοσίας χρήσης	Συνολική προσφορά
1	494	2.199	2.693	3.943	6.636
2	7.914	1.990	9.904	32.234	42.138
3	1.196	1.736	2.932	4.949	7.881
Σύνολο	9.604	5.925	15.529	41.126	56.655

ΠΕ13 - Π.13.2 - Πιν. 6 - Σύνοψη της Προσφοράς Στάθμευσης στην περιοχή

#### 4.5.4 Προτεινόμενη Στρατηγική

Προτείνεται μια διαφοροποιημένη στρατηγική, ανάλογη κάθε φορά με το προφίλ των χρηστών.

##### Κάτοικοι

Τα προτεινόμενα μέτρα για τους κατοίκους περιλαμβάνουν:

- Εισαγωγή νέων τύπων ελεγχόμενης στάθμευσης όπως:
  - Άδειες στάθμευσης κατοίκων για ένα, δύο ή τρία (και περισσότερα) οχήματα που θα χορηγούνται κατόπιν σχετικής αίτησης και με ανάλογη αύξηση στο αντίτιμο (πχ. η άδεια για το δεύτερο αυτοκίνητο θα κοστίζει διπλάσια από την άδεια για το πρώτο κλπ.)
  - Κατάργηση των περιορισμών στην παρόδια στάθμευση κατά τη διάρκεια της νύχτας από τις 21:00 ως τις 8:00. Οι περιορισμοί στην στάθμευση των κατοίκων θα τίθενται ξανά σε ισχύ κατά τη διάρκεια της ημέρας.
  - Οι άδειες των κατοίκων θα παρέχουν συγκεκριμένα προνόμια που θα διαφέρουν ανά περιοχή και θα καθορίζονται με τοπική σήμανση.
  - Οι κάτοικοι της Υπό-περιοχής 1 θα δικαιούνται δωρεάν βραχυχρόνια παρόδια στάθμευση 15' κατά τη διάρκεια της ημέρας.
  - Οι κάτοικοι της Υπό-περιοχής 1 θα δικαιούνται ειδική έκπτωση για εποχιακές κάρτες στάθμευσης σε εγκαταστάσεις εκτός οδού.
  - Οι κάτοικοι των Υπό-περιοχών 2 και 3 θα δικαιούνται απαλλαγή του τέλους στάθμευσης όπου ορίζεται από το Σχέδιο Διαχείρισης Στάθμευσης. Δωρεάν στάθμευση κατοίκων θα παρέχεται κυρίως σε περιορισμένους και προκαθορισμένους χώρους στάθμευσης εκτός οδού.
  - Οι κάτοικοι των Υπό-περιοχών 2 και 3 θα δικαιούνται δωρεάν βραχυχρόνια παρόδια στάθμευση 30' κατά τη διάρκεια της ημέρας.
- Προώθηση της συγκρότησης συνεταιρισμών στάθμευσης επιφορτισμένων με την ανάπτυξη ή τη δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης εκτός οδού για τους κατοίκους.
- Οι άδειες κατοίκων θα έχουν ισχύ μόνο σε τμήματα των Υπό-περιοχών κοντά στις μόνιμες διευθύνσεις τους.

##### Πελάτες Ξενοδοχείων

Τα προτεινόμενα μέτρα για τους πελάτες ξενοδοχείων περιλαμβάνουν:

- Η χρήση των χώρων στάθμευσης των ξενοδοχείων δεν θα είναι δωρεάν και θα σημειώνεται αναλυτικά στο λογαριασμό του ξενοδοχείου. Αυτό το μέτρο επιδιώκει να περιορίσει τη χρήση ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων από τους πελάτες, και να ενθαρρύνει τη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας και των μέσων διαμοιραζόμενης κινητικότητας. Ένας από τους στόχους του σχεδίου είναι η αύξηση της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας από τους τουρίστες.
- Η στάθμευση επιτρέπεται να είναι δωρεάν μόνο για τα ξενοδοχεία που διαθέτουν ιδιόκτητους χώρους στάθμευσης εκτός οδού.

##### Επισκέπτες και άλλοι χρήστες

Τα προτεινόμενα μέτρα για τους μη-κατοίκους περιλαμβάνουν:

- Για όλους τους μη-κατοίκους θα επιβάλλεται τέλος στάθμευσης με περιορισμό χρόνου ανάλογα με την Υπο-περιοχή και την απόσταση από κάποιο κύριο προορισμό.
- Τα τέλη στάθμευσης θα επιβάλλονται έτσι ώστε να αποθαρρύνεται η μακροχρόνια παραμονή στην Υπο-περιοχή 1.
- Προβλέπεται η σταδιακή μείωση των θέσεων παρόδιας στάθμευσης, για να υποστηριχθεί η ανάπτυξη των δημόσιων χώρων. Η μείωση αναμένεται να είναι της τάξης του 30% ως το 2025 και 70% ως το 2030.

#### 4.5.5 Προτεινόμενα Μέτρα

##### 4.5.5.1 Κέντρο Πόλης

Η Υπο-περιοχή 1 παρουσιάζει έλλειψη της «ιδιωτικής» προσφοράς στάθμευσης κατά -2255 θέσεις. Αυτή καλύπτεται εν μέρει από την αυξημένη προσφορά σε δημόσια στάθμευση. Ωστόσο, οι 3.943 ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης ανταποκρίνονται στην προβλεπόμενη ζήτηση των κατοίκων το 2030.

Η πολιτική και οι σχετικές ρυθμίσεις επιδιώκουν να εξασφαλίσουν αυτές τις θέσεις για τους κατοίκους, και

Υπο-περιοχή	Συνολική προσφορά στάθμευσης δημοσίας χρήσης	Συνολική προσφορά στάθμευσης μη δημοσίας χρήσης	Ζήτηση θέσεων στάθμευσης – Ξενοδοχεία 2018	Ζήτηση θέσεων στάθμευσης – Κάτοικοι 2018	Ζήτηση θέσεων στάθμευσης – Εργαζόμενοι 2018	Ζήτηση θέσεων στάθμευσης – Επισκέπτες 2018	Ζήτηση θέσεων στάθμευσης – Ξενοδοχεία 2030	Ζήτηση θέσεων στάθμευσης – Κάτοικοι 2030	Ζήτηση θέσεων στάθμευσης – Εργαζόμενοι 2030	Ζήτηση θέσεων στάθμευσης – Επισκέπτες 2030
1	2.693	3.943	107	2.973	1.921	2.458	107	4.000	2.091	1.359
2	9.904	32.234	28	12.685	8.232	9.342	28	17.058	9.473	7.702
3	2.932	4.949	70	1.714	1.188	3.616	70	2.305	1.280	3.405
Σύνολο	<b>15.529</b>	<b>41.126</b>	<b>205</b>	<b>17.372</b>	<b>11.340</b>	<b>15.416</b>	<b>205</b>	<b>23.363</b>	<b>12.843</b>	<b>12.466</b>

#### Ισοζύγιο «Ιδιωτικής» Στάθμευσης (συμπ. των εργαζομένων)

Υπο-περιοχή	Προσφορά στάθμευσης	Ζήτηση στάθμευσης 2018	Ζήτηση στάθμευσης 2030	Υπόλοιπο 2018	Υπόλοιπο 2030 @ Χωρίς αλλαγή στην προσφορά
1	3.943	5.001	6.198	-1.058	-2.255
2	32.234	20.945	26.559	11.289	5.675
3	4.949	2.972	3.655	1.977	1.294
Σύνολο	<b>41.126</b>	<b>28.917</b>	<b>36.411</b>	<b>12.209</b>	<b>4.715</b>

#### Ισοζύγιο «Δημόσιας» Στάθμευσης:

Υπο-περιοχή	Προσφορά στάθμευσης	Ζήτηση στάθμευσης 2018	Ζήτηση στάθμευσης 2030	Υπόλοιπο 2018	Υπόλοιπο 2030 @ Χωρίς αλλαγή στην προσφορά
1	2.693	2.458	1.359	235	1.334
2	9.904	9.342	7.702	561	2.202
3	2.932	3.616	3.405	-684	-473
Σύνολο	<b>15.529</b>	<b>15.416</b>	<b>12.466</b>	<b>113</b>	<b>3.063</b>

ΠΕ13 - Π.13.2 - Πιν. 7 - Ισοζύγιο προσφοράς – ζήτησης της ιδιωτικής και δημόσιας στάθμευσης στο κέντρο της πόλης το 2030.

ΠΕ13 - Π.13.2 - Πιν. 8 - Ισοζύγιο προσφοράς – ζήτησης της ιδιωτικής και δημόσιας στάθμευσης στο κέντρο της πόλης το 2030 με αναθεωρημένη προσφορά.

Υπο-περιοχή	Παρόδια	Εκτός οδού	Προσφορά στάθμευσης δημοσίας χρήσης	Προσφορά στάθμευσης μη δημοσίας χρήσης	Υπόλοιπο Δημόσιας 2030	Υπόλοιπο Ιδιωτικής 2030	Κάτοικοι	Πελάτες Ξενοδοχείων	Εργαζόμενοι	Επισκέπτες
1	50	1.600	1.650	3.943	291	-2255	4.000	107	2.091	1.359
2	6.914	1.990	8.904	32.234	1.202	5675	17.058	28	9.473	7.702
3	696	1.736	2.432	4.949	-973	1294	2.305	70	1.280	3.405
Total	<b>7.660</b>	<b>5.326</b>	<b>12.986</b>	<b>41.126</b>			<b>23.363</b>	<b>205</b>	<b>12.843</b>	<b>12.466</b>

να εκτρέψουν τη ζήτηση των εργαζομένων και των ξενοδοχείων προς χώρους στάθμευσης εκτός οδού. Σ' αυτούς τους χώρους τα διαφορετικά προφίλ των χρηστών και των καθημερινών πρακτικών στάθμευσης θα επιτρέψουν τη βέλτιστη εκμετάλλευση των διαθέσιμων θέσεων.

Παρ' όλα αυτά, ένα μέρος της ζήτησης (max. 1.700 οχήματα επισκεπτών και εργαζομένων) εν δυνάμει θα «αποβληθούν» από την Υπο-περιοχή 1 προς την γειτονική Υπο-περιοχή 2 ή προς τη δημόσια συγκοινωνία και τα ποδηλάτα. Το αποτέλεσμα θα εξαρτηθεί από τους νέους συσχετισμούς μεταξύ των ομάδων χρηστών στο νέο σύστημα. Σύμφωνα με το μοντέλο σχεδιασμού που αναπτύχθηκε, εκτιμάται ότι αυτή η δέσμη μέτρων επιτυγχάνει συνολικά μια μείωση της χρήσης αυτοκινήτου κατά 10% και 16% τις πρωινές και τις βραδινές ώρες αιχμής αντίστοιχα.

Η μεγάλη προσφορά στην Υπο-περιοχή 2 οφείλεται κυρίως στην επέκταση του οδικού δικτύου και της δομημένης περιοχής. Είναι πιθανόν οι οδηγοί να αναζητήσουν θέσεις «λίγο πιο μακριά» πριν εξετάσουν άλλες επιλογές. Όπως όμως ήδη συζητήθηκε στην Ενότητα 4.1, η στάθμευση στην Υπο-περιοχή 2 δεν θα είναι δωρεάν. Το ΣΒΑΚ στοχεύει να μειώσει σημαντικά

την παρόδια στάθμευση στο κέντρο της πόλης. Πιο συγκεκριμένα, προτείνει:

- την αλλαγή χρήσης των περισσότερων από τις 494 θέσεις παρόδιας στάθμευσης·
- τη μείωση των θέσεων σε χώρους στάθμευσης έως και κατά 600 θέσεις·
- την αναδιάρθρωση των απελευθερωμένων χώρων ώστε να ενισχυθεί η ενεργητική κινητικότητα.

Η μείωση κατά περισσότερες από 1.000 θέσεις θα επιτευχθεί σταδιακά με την κατάργηση πρώτα των παρόδιων θέσεων και των εκτός οδού θέσεων αργότερα.

#### 4.5.5.2 Αστική Περίμετρος

Η Υπο-περιοχή 2 παρουσιάζει μεγάλο πλεόνασμα ιδιωτικής και δημόσιας στάθμευσης. Συνεπώς, η αναμενόμενη σχεδιασμένη κατάργηση των παρόδιων θέσεων (-1.000 θέσεις συνολικά) κατά μήκος των αξόνων μεταφοράς δε θεωρείται προβληματική. Αυτό το τμήμα της πόλης είναι επίσης αρκετά μεγάλο και ενδεχομένως να προκύψουν διαφορετικές συνθήκες ανάμεσα στις ΖΑΚ.

Ουσιαστικά, η Υπο-περιοχή 2 θα απορροφήσει αρχικά

τη ζήτηση των θέσεων που θα αποβληθούν από την Υπο-περιοχή 1 (το κέντρο) κατά την σταδιακή μείωση της προσφερόμενης στάθμευσης από εκεί. Αυτό το φαινόμενο αναμένεται να είναι πρόσκαιρο και θα πρέπει να ελεγχθεί και να μετριαστεί μέσω της αύξησης στη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας. Οι πολιτικές στάθμευσης για την Υπο-περιοχή 2 έχουν επίσης σχεδιαστεί για τον έλεγχο του φαινομένου.

#### 4.5.5.3 Περιοχή των Νότιων παραλιών

Η υπο-περιοχή 3 παρουσιάζει έλλειμμα «δημόσιας» στάθμευσης περίπου 500 θέσεων, και σημαντικό πλεονάσμα 1.300 «ιδιωτικών» θέσεων. Το οδικό τοπίο και οι δημόσιοι χώροι της περιοχής χρειάζονται επεμβάσεις για την επανασύνδεση του παραλιακού μετώπου (της οδού Πιαλέ Πασά) με τα οικοδομικά τετράγωνα πίσω του. Έτσι, προβλέπεται η σταδιακή κατάργηση μέρους της παρόδιας στάθμευσης, για καλύτερη πρόσβαση από ποδηλάτες, πεζούς και μέσα μικρο-κινητικότητας.

Το συνολικό ισοζύγιο είναι θετικό και συνεπώς οι πολιτικές επιδιώκουν να διευκολύνουν τη χρήση επιλεγμένων χώρων στάθμευσης για τις ανάγκες των επισκεπτών. Πριν από τις επεμβάσεις, προτείνεται η εκπόνηση στοχευμένων μελετών μικρής κλίμακας, ώστε να μεγιστοποιηθούν τα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη των επεμβάσεων.

#### 4.5.6 Γραφείο Διαχείρισης Στάθμευσης

Η διαχείριση των αδειών, η καθημερινή λειτουργία και η εφαρμογή του Σχεδίου Διαχείρισης Στάθμευσης (ΣΔΣ) απαιτεί ειδικό Γραφείο Διαχείρισης Στάθμευσης (ΓΔΣ) με το ανάλογο προσωπικό. Το ΓΔΣ σχεδιάζει, προωθεί, εφαρμόζει και εποπτεύει το ΣΔΣ. Οι αρμοδιότητες του περιγράφονται παρακάτω.

Το ΓΔΣ:

- Παραλαμβάνει και αξιολογεί τις αιτήσεις αδειοδότησης των κατοίκων για στάθμευση·
- Παραλαμβάνει τις αιτήσεις στάθμευσης των ΑΜΕΑ ή άλλες ειδικές διευθετήσεις βάσει ιατρικού ιστορικού ή άλλων διαπιστεύσεων·
- Λαμβάνει αποφάσεις για τη δημιουργία θέσεων φορτοεκφόρτωσης στο αστικό δίκτυο ανάλογα με το βαθμό και το είδος της προσφοράς και ζήτησης στην

αντίστοιχη ζώνη στάθμευσης·

- Χρησιμοποιεί ένα λογισμικό γεωαναφοράς για να παρακολουθεί και να ελέγχει τα χαρακτηριστικά της προσφοράς και της ζήτησης της παρόδιας και της εκτός οδού στάθμευσης·
- Παραλαμβάνει, αξιολογεί και επαναξιολογεί τις διαδικασίες των αιτήσεων αδειοδότησης για στάθμευση εκτός οδού στο σύνολο των ελεγχόμενων περιοχών·
- Αξιολογεί τις σχέσεις προσφοράς - ζήτησης στάθμευσης σε όλες τις ζώνες και παίρνει σχετικές αποφάσεις ώστε να ικανοποιήσει τη ζήτηση των κατοίκων (να εκδώσει ή όχι περισσότερες άδειες)·
- Αξιολογεί το σύστημα τιμολόγησης με όρους μέσης πληρότητας/ μέσης διάρκειας στάθμευσης ανά όχημα στις ώρες αιχμής και εκτός των ωρών αιχμής·
- Προτείνει τροποποιήσεις στο σύστημα τιμολόγησης·
- Εκτελεί το σχέδιο παρακολούθησης του ΣΒΑΚ όσον αφορά στους Κύριους Δείκτες Επίδοσης της πολιτικής στάθμευσης.

#### 4.5.7 Τέλη Στάθμευσης

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, μια βασική δραστηριότητα του ΓΔΣ είναι ο σχεδιασμός και ο έλεγχος των τελών στάθμευσης. Το προτεινόμενο σχέδιο βασίζεται στις τρεις Υπό-περιοχές που πιθανόν να έχουν διαφοροποιημένα τέλη στάθμευσης· θα πρέπει, ωστόσο, να γίνεται μια ολική αναθεώρηση κάθε χρόνο με βάση μηχανισμούς που να συσχετίζουν τη χρέωση με το βαθμό του πλεονάσματος της κάθε περιοχής.

**Συνεπώς, η απόφαση για το ύψος του τέλους στάθμευσης θα μπορεί να βασιστεί σε μια σαφή και διάφανη αρχή: αν η πλεονάζουσα δυνατότητα της περιοχής είναι κάτω από το 15%, τότε τα τέλη στάθμευσης θα πρέπει να αυξηθούν κατά 10%. Αυτή η διαδικασία θα πρέπει να είναι αναστρέψιμη (δηλ. αν οι χώροι στάθμευσης μένουν άδειοι, να μελετηθεί μείωση των τελών στάθμευσης ή μείωση των προσφερόμενων χώρων).**

Τα αρχικά τέλη στάθμευσης τίθενται ως εξής:

- Στην Υπο-περιοχή 1
  - Το τέλος της παρόδιας στάθμευσης θα κυμαίνεται μεταξύ 1,50 €/ώρα και 2,00 €/ώρα χωρίς μείωση για μεγαλύτερη διάρκεια.

- Το τέλος της στάθμευσης εκτός οδού θα κυμαίνεται μεταξύ 1,00 €/ώρα και 1,50 €/ώρα με τη δυνατότητα μείωσης για μεγαλύτερη διάρκεια και εποχιακών καρτών για κατοίκους, ιδιοκτήτες επιχειρήσεων και ξενοδόχους.
- Στην Υπο-περιοχή 2
  - Το τέλος της παρόδιας στάθμευσης θα κυμαίνεται μεταξύ 1,00 €/ώρα και 1,50 €/ώρα χωρίς μείωση για μεγαλύτερη διάρκεια.
  - Το τέλος της στάθμευσης εκτός οδού θα κυμαίνεται μεταξύ 0,80 €/ώρα και 1,00 €/ώρα με τη δυνατότητα μείωσης για μεγαλύτερη διάρκεια και εποχιακών καρτών για κατοίκους, ιδιοκτήτες επιχειρήσεων και ξενοδόχους.
- Στην Υπο-περιοχή 3
  - Το τέλος της παρόδιας στάθμευσης θα κυμαίνεται μεταξύ 1,00 €/ώρα και 1,50 €/ώρα με μείωση για μεγαλύτερη διάρκεια. Ενδεχομένως η κύρια επί πληρωμή λύση για την Υπο-περιοχή 3 (παραλίες) να είναι οι ημερήσιες κάρτες στάθμευσης.

## 4.6 Κυκλοφοριακή Ασφάλεια

Η οδική ασφάλεια έχει σημαντική θέση στο ΣΒΑΚ και, μαζί με τις διαφορετικές της διαστάσεις, θεωρείται αναπόσπαστο στοιχείο κάθε επέμβασης αναβάθμισης των υποδομών. **Οι βελτιώσεις στην οδική ασφάλεια όχι μόνο θα περιορίσουν τα οδικά ατυχήματα και τις συνέπειές τους, αλλά και θα δημιουργήσουν την αίσθηση ενός ασφαλούς περιβάλλοντος μετακίνησης με τα πόδια ή με ποδήλατο, που μπορεί να υποστηρίξει τη μεταστροφή από τη χρήση επιβατικών οχημάτων.**

**Για την οδική ασφάλεια, επιπλέον της κατασκευής υποδομών για τους πεζούς, τους ποδηλάτες και τη δημόσια συγκοινωνία, το ΣΒΑΚ προτείνει τα παρακάτω δύο βασικά μέτρα:**

- Πρωτοβουλίες σχετικές με παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας
- Τροποποιήσεις στον τρόπο λειτουργίας ορισμένων διασταυρώσεων και μεγάλων κόμβων στην περιοχή μελέτης.

Αυτά συμπληρώνονται με μια δέσμη βοηθητικών μέτρων που περιγράφονται αργότερα σ' αυτήν την Ενότητα.

### 4.6.1 Πρόγραμμα Ήπιας Κυκλοφορίας

Το ΣΒΑΚ προωθεί μια συνολική μείωση της ταχύτητας των οχημάτων -ως θεμελιώδους στοιχείου κάθε πολιτικής για την οδική ασφάλεια- με την **εφαρμογή της έννοιας της «Ζώνης Κατοικίας» σε όλη την πόλη**. Ζώνες Κατοικίας έχουν δημιουργηθεί σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, συνήθως σε οικιστικές περιοχές. Εντός αυτών των ζωνών η μέγιστη ταχύτητα μειώνεται στα 30 χλμ./ώρα, και σταδιακά το σχέδιο των οδών αναδιοργανώνεται ώστε να ανταποκρίνεται καλύτερα στις ανάγκες των κατοίκων, των παιδιών, των πεζών και των ποδηλατών.

**Προβλέπεται μια σταδιακή εφαρμογή αυτού του μέτρου, με προτεραιότητα στα παρακάτω:**

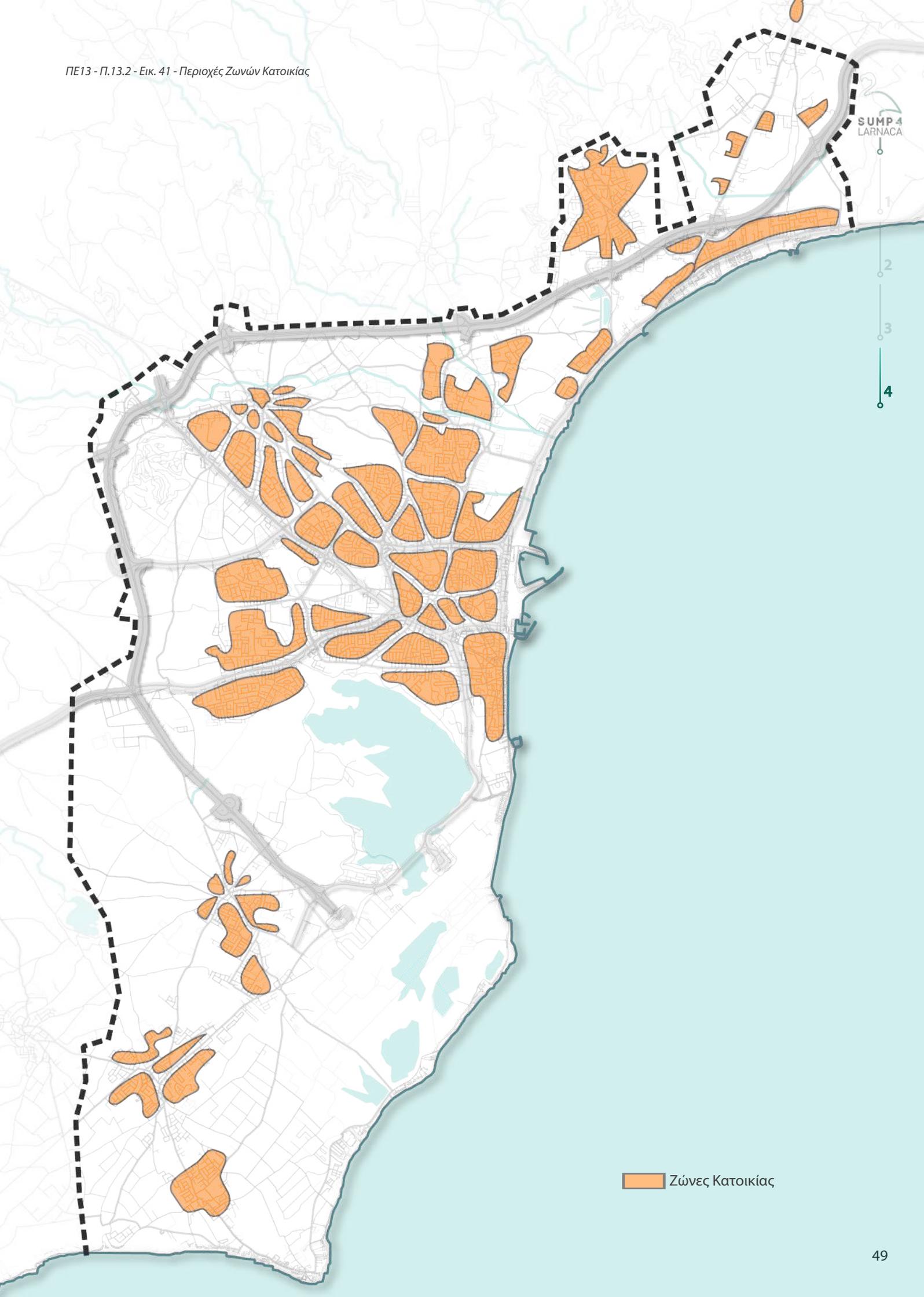
- Οικιστικές περιοχές υψηλής πυκνότητας.
- Περιοχές σχολείων και παιδικών σταθμών.
- Παρουσία σημείων ενδιαφέροντος όπως θρησκευτικών κτηρίων, δημόσιων υπηρεσιών, και άλλων σημαντικών χώρων για την τοπική κοινωνία.
- Περιοχές με υπερβολική διερχόμενη κυκλοφορία.
- Περιοχές όπου καταγράφεται μεγάλος αριθμός οδικών ατυχημάτων.

Η υλοποίηση των Ζωνών Κατοικίας, ειδικά στις κεντρικές περιοχές της Λάρνακας, προσφέρει μια βάση για την περαιτέρω επεξεργασία και ανάπτυξη συντονισμένων πολιτικών χρήσεων γης και κινητικότητας. Αυτό φαίνεται καθαρότερα σε σχέση και με τις λεγόμενες «Περιβαλλοντικές Περιοχές» (βλ. Ενότητα 4.10).

Σε επίπεδο έργου, η βελτίωση των υφιστάμενων περιβαλλοντικών περιοχών θα πρέπει να περιλαμβάνει:

- την απομάκρυνση (ή τη σημαντική μείωση) της διερχόμενης κυκλοφορίας.
- σαφή σήμανση των «εισόδων» ώστε οι οδηγοί να αντιλαμβάνονται τον χαρακτήρα της περιοχής και να προσαρμόζουν ανάλογα την οδηγική τους συμπεριφορά.
- επεμβάσεις ανασχεδιασμού της διατομής της οδού ώστε η υπέρβαση των ορίων ταχύτητας να καθίσταται αδύνατη.
- την αναγνώριση της σημασίας του ανασχεδιασμού του δημόσιου χώρου ως τόπου κοινωνικών δραστηριοτήτων.

**Όπως φαίνεται και στην εικόνα της επόμενης σελίδας, Ζώνες Κατοικίας προτείνονται επίσης για όλους τους αστικούς πυρήνες εντός των περιφερειακών κέντρων.**



Ζώνες Κατοικίας

Η ανάγκη να καταστούν ορισμένες διασταυρώσεις πιο φιλικές προς τους πεζούς αναγνωρίστηκε ήδη από τη βασική ανάλυση αναφοράς· κατόπιν αναδείχθηκε ως ζήτημα υψηλής προτεραιότητας στις εκδηλώσεις ενημέρωσης του ΣΒΑΚ, και ορίστηκε ως κύριο ζήτημα στην Αναφορά Ανάλυσης Προβλημάτων.

Όσον αφορά στην αναβάθμιση των διασταυρώσεων, στο ΣΒΑΚ προβλέπονται τριών ειδών μέτρα:

1. Αλλαγές στη γεωμετρία των **διασταυρώσεων που βρίσκονται περιμετρικά της ΖΕΚ** και σημειώνονται από το Δήμο Λάρνακας ως χρήζουσες τροποποίησης·
2. **Σηματοδότηση των κυκλικών κόμβων πολλαπλών λωρίδων και υψηλής ταχύτητας·**
3. Διασταυρώσεις όπου συστήνονται αλλαγές **ως αποτέλεσμα Ανάλυσης Μελανών Σημείων.**

Περισσότερες λεπτομέρειες για τα παραπάνω, συμπεριλαμβανομένων των σημείων χωροθέτησης και προτάσεων τροποποίησης της γεωμετρίας των διασταυρώσεων δίνονται στην πλήρη Τελική Αναφορά του ΣΒΑΚ.

## 4.7 Πολιτικές για ομάδες Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες

Αυτή η ομάδα χρηστών συμπεριλαμβάνει όλα τα άτομα με περιορισμένη κινητικότητα. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται οι τυφλοί και άτομα με προβλήματα όρασης, οι χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων, άτομα με άλλα προβλήματα κινητικότητας, οι ηλικιωμένοι, και τα παιδιά.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα μέλη αυτής της ομάδας, όταν μετακινούνται εντός της περιοχής μελέτης, δε διαφέρουν σημαντικά από τα προβλήματα άλλων ομάδων. Ωστόσο, αυτά τα προβλήματα για τη συγκεκριμένη ομάδα μπορεί να είναι ανυπερβλητά και να οδηγήσουν στην ακύρωση της μετακίνησης.

**Τα μέτρα που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ για να στηρίξουν την ισότητα στην κινητικότητα εστιάζουν στα εξής:**

- Κατάσταση πεζοδρομίων·
- Διαβάσεις πεζών και φωτεινοί σηματοδότες·
- Χαρακτηριστικά των στάσεων και του στόλου δημόσιας συγκοινωνίας·
- Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ·
- Δημιουργία προσβάσιμων διαδρομών που συνδέουν κύρια σημεία ενδιαφέροντος.

### 4.7.1 Κατάσταση Πεζοδρομίων

**Τα φαρδιά αστικά πεζοδρόμια σε όλους τους δρόμους, με ισόπεδες επιφάνειες, απαλλαγμένες από αντικείμενα, μικρούς αρμούς, και σωστή αποστράγγιση, συμβάλλουν τα μέγιστα στην προστασία των δικαιωμάτων των ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα.** Για άτομα με προβλήματα όρασης, η χρήση ανάγλυφων πλακιδίων όδευσης είναι απαραίτητη, καθώς χωρίς αυτά ο προσανατολισμός είναι ιδιαίτερα δύσκολος. Παρομοίως, η ύπαρξη καθισμάτων και χώρων στάσης είναι σημαντικό χαρακτηριστικό του σχεδιασμού των δρόμων. Όπου είναι δυνατόν, τα πεζοδρόμια θα πρέπει να σχεδιάζονται χωρίς σκαλοπάτια ή κράσπεδα ώστε να διευκολύνουν τα άτομα σε αναπηρικά αμαξίδια, τις οικογένειες με παιδιά σε καροτσάκια κλπ. Τέτοιες επεμβάσεις αναβάθμισης θα πρέπει να γίνουν συστηματικά και σε όλο το δίκτυο, δίνοντας προτεραιότητα στις κύριες διαδρομές όπως ορίζονται παρακάτω.

### 4.7.2 Διαβάσεις

Οι οδικές διαβάσεις είναι ένα σημαντικό στοιχείο των διαδρομών των πεζών, και αντιπροσωπεύουν σημαντικούς κινδύνους για άτομα με περιορισμένη κινητικότητα. Οι ασφαλείς διαβάσεις πεζών ποικίλουν ως προς τον τύπο, την εμφάνιση, τα υλικά και τα χρώματα που χρησιμοποιούνται. Το βασικό ζήτημα είναι το χρώμα/υλικό σήμανσης της διάβασης να βρίσκεται σε έντονη αντίθεση με το οδόστρωμα. Για διαβάσεις με σηματοδότες, είναι σημαντικό να είναι εξοπλισμένες με συστήματα προειδοποίησης για άτομα με προβλήματα όρασης και ακοής, ο χρόνος αναμονής των αυτοκινήτων να είναι αρκετός ώστε να διασχίσουν το δρόμο άτομα με μειωμένη κινητικότητα, και να υπάρχουν ανάγλυφα πλακίδια όδευσης που σημαίνουν τα όρια του πεζοδρομίου. Περισσότερες λεπτομέρειες για τις κύριες διαδρομές δίνονται παρακάτω.

### 4.7.3 Στάθμευση

Υπάρχουν ειδικοί χώροι στάθμευσης για ΑΜΕΑ εντός του κέντρου πόλης αλλά και σε άλλα σημεία στην περιοχή μελέτης. Όμως, είναι μάλλον λίγοι και δεν σημαίνονται πάντα σαφώς, ούτε συντηρούνται. Στο πλαίσιο της πολιτικής διαχείρισης στάθμευσης, ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ εντός και γύρω από το κέντρο πόλης θα αυξηθεί σημαντικά (βλ. Ενότητα 4.5).

### 4.7.4 Δημόσια Συγκοινωνία

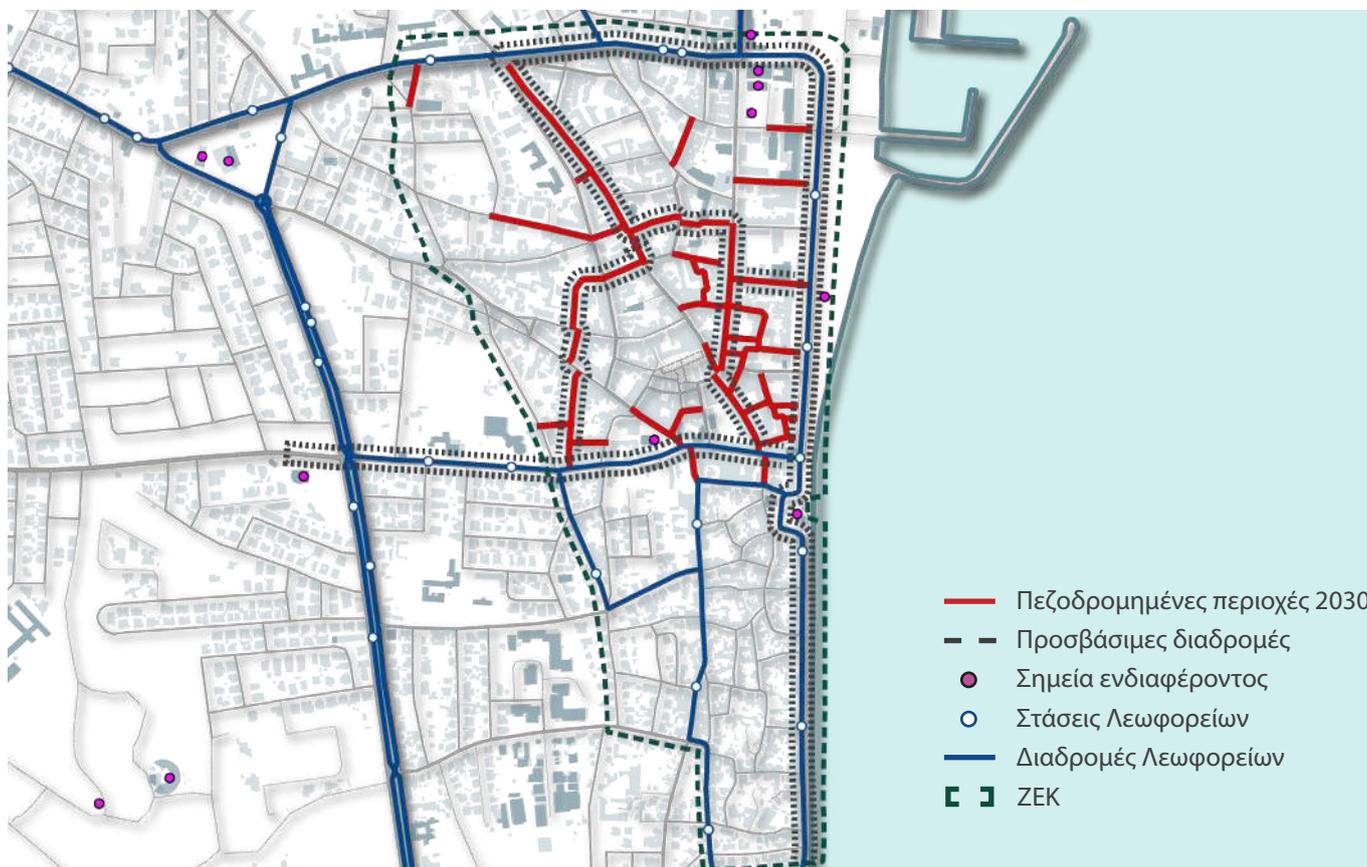
Σήμερα υπάρχουν ελάχιστες στάσεις λεωφορείων στη Λάρνακα, όπως επίσης και λεωφορεία των αστικών υπηρεσιών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από ΑΜΕΑ, άτομα σε αναπηρικά αμαξίδια ή με βοηθήματα βάδισης, και γονείς με καροτσάκια. Τα λεωφορεία και οι στάσεις λεωφορείων είναι απαραίτητο να έχουν σχεδιαστεί και εξοπλιστεί ανάλογα, ώστε να υποστηρίζουν άτομα με περιορισμένη κινητικότητα. Αυτό σημαίνει αρχικά τη δημιουργία μιας αρκετά φαρδιάς αποβάθρας για την στροφή ενός αμαξιδίου χωρίς βοήθεια, και την αντικατάσταση των συμβατικών οχημάτων με λεωφορεία με χαμηλό δάπεδο. Επιπλέον των παραπάνω, το ΣΒΑΚ προβλέπει τη χάραξη προσβάσιμων διαδρομών που συνδέουν βασικούς προορισμούς με χώρους καθημερινών δραστηριοτήτων γύρω από κτίρια κατοικίας, εργασίας και εγκαταστάσεις αναψυχής, και παρέχουν πρόσβαση στην δημόσια συγκοινωνία (δηλ. σε στάσεις λεωφορείων).

#### 4.7.5 Βελτιωμένη προσβασιμότητα για Άτομα με Περιορισμένη Κινητικότητα

**Προκειμένου να υπάρχει πρόσβαση και συνδέσεις μεταξύ βασικών προορισμών και χώρων καθημερινών δραστηριοτήτων γύρω από κτίρια κατοικίας, εργασίας και εγκαταστάσεις αναψυχής, δημιουργήθηκε ένα δίκτυο προσβάσεων. Με λίγες εξαιρέσεις, το δίκτυο ακολουθεί πεζοδρομημένες οδούς και συνδέεται με εγκαταστάσεις δημόσιας συγκοινωνίας και χώρους στάθμευσης.**

Οι πρωτοβουλίες που στοχεύουν στην αναβάθμιση της υπάρχουσας υποδομής θα συμπεριλάβουν:

- Πεζοδρόμια (ανάγλυφα πλακίδια όδευσης και επιφάνειες που διευκολύνουν τον προσανατολισμό των ατόμων με προβλήματα όρασης, και σχεδιασμός πεζοδρομίων χωρίς σκαλοπάτια ή κράσπεδα)
- Διαβάσεις πεζών με ευδιάκριτα και εύκολα στην πρόσβαση κουμπιά, εξοπλισμένες με οπτική και ηχητική σήμανση
- Ράμπες και κλιμακωστάσια με ελαφρώς ανηφορικά και ευδιάκριτα σκαλοπάτια, χειρολισθήρες, ενσωματωμένες επιφάνειες προειδοποίησης με οπτικά και ακπτικά στοιχεία



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 42 - Προσβάσιμες διαδρομές στο κέντρο πόλης της Λάρνακας

- Δημόσιο φωτισμό υψηλής ποιότητας (δηλ. ένταση φωτισμού, κατανομή φωτισμού και πυκνότητα φωτισμού).

Οι κύριες διαδρομές φαίνονται στην Εικ. 42.

## 4.8 Έξυπνη Κινητικότητα και Ευφυή Συστήματα Μεταφορών - ITS

Τα τελευταία χρόνια, οι έννοιες της Έξυπνης Κινητικότητας και των Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (ITS) γίνονται όλο και πιο δημοφιλείς στις δημοτικές αρχές και τους φορείς των μεταφορών. Σ' αυτή την Ενότητα παρουσιάζεται το πακέτο του ΣΒΑΚ για τα ITS στη Λάρνακα. Οι προτεινόμενες επεμβάσεις σχετίζονται με τους ακόλουθους τομείς:

- Διαχείριση Κυκλοφορίας εντός του Κέντρου Πόλης της Λάρνακας·
- Βελτιώσεις ITS στη λειτουργία των δημόσιων συγκοινωνιών·
- Διαχείριση συστημάτων στάθμευσης και καθοδήγησης·
- Συστήματα μεταφορών διαμοιραζόμενης κινητικότητας·
- Συστήματα Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών·
- Μέτρα οδικής ασφάλειας που υποστηρίζουν τα μέσα ενεργητικής κινητικότητας (πεζούς και ποδηλάτες).

### 4.8.1 Τοπικό Κέντρο Ελέγχου και Διαχείρισης Κυκλοφορίας (ΤΚΕΔΚ)

Το Στρατηγικό Σχέδιο ITS της Κύπρου καταρτίστηκε το 2009. Το σχέδιο πρότεινε την ίδρυση ενός κέντρου ελέγχου σε όλες τις μεγάλες πόλεις του νησιού. Σήμερα υπάρχει ένα Κεντρικό Κέντρο Ελέγχου και Διαχείρισης Κυκλοφορίας (ΚΕΔΚ) στη Λευκωσία, με το οποίο θα μπορούσαν να σχετίζονται τα άλλα Τοπικά ΚΕΔΚ. Ωστόσο αυτή η δομή δεν εφαρμόστηκε από το ΤΔΕ και έτσι όλες οι επενδύσεις σε ITS κατευθύνθηκαν στη συγκέντρωση του ΚΕΔΚ στο ΤΔΕ στη Λευκωσία. Το πρώτο μέρος της χρηματοδότησης, που αφορά στη δεκαετία 2010-2020 έχει μείνει, συνεπώς, αχρησιμοποίητο, και σε αναμονή των μελλοντικών εξελίξεων. Από αυτήν την άποψη, δεν αναμένονται βραχυπρόθεσμες αλλαγές.

Προτείνεται η δημιουργία ενός Τοπικού ΚΕΔΚ (ΤΚΕΔΚ) στη Λάρνακα. Αυτό μπορεί να γίνει σταδιακά, συμπληρώνοντας τα υφιστάμενα συστήματα με την προσθήκη επιμέρους στοιχείων όπως περιγράφεται στις επόμενες παραγράφους. Ένα ολοκληρωμένο ΤΚΕΔΚ για την Πόλη της Λάρνακας θα επιτρέψει την

αποδοτική διαχείριση των διαφόρων υποσυστημάτων. Έτσι θα μπορεί να γίνει πιο αποτελεσματικός ο έλεγχος της ροής της κυκλοφορίας και της συμμόρφωσης στους οδικούς άξονες, της λειτουργίας των διασταυρώσεων με σηματοδότες και συστήματα προτεραιότητας, της διαχείρισης των λεωφορείων, των μέσων κοινής χρήσης, του συστήματος στάθμευσης, της οδικής ασφάλειας και της παροχής πληροφοριών στους χρήστες.

**Αφενός το ΤΚΕΔΚ λειτουργεί ως κόμβος δεδομένων, που λαμβάνει πληροφορίες από κάθε ενσωματωμένο ή στο δρόμο αισθητήρα/συσκευή, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων για τα εισιτήρια των λεωφορείων, τα τέλη στάθμευσης, και τη χρήση των μέσων κοινής χρήσης.** Τα δεδομένα σε πραγματικό χρόνο χρησιμοποιούνται για να καθοριστούν πιθανές δράσεις ή μέτρα που απαιτούν άμεση εφαρμογή (πχ. ένα οδικό ατύχημα, ή η απομάκρυνση παράνομα σταθμευμένων οχημάτων). Αυτά τα δεδομένα τροφοδοτούν μια συνολική βάση διαχρονικών δεδομένων, η οποία θα αυξανεται σταδιακά και θα χρησιμοποιείται για την ανάλυση των τάσεων της κυκλοφορίας και των αναγκών των χρηστών, και για τον εντοπισμό των στοιχείων του συστήματος που χρειάζονται επέκταση ή τεχνολογική αναβάθμιση.

**Αφετέρου το ΤΚΕΔΚ διοχετεύει την πληροφορία σε όλο τον εξοπλισμό «στο πεδίο», παρέχοντας δεδομένα σε εφαρμογές χρηστών, συστήματα πλοήγησης (όπως τις Πινακίδες Μεταβλητών Μηνυμάτων VMS), τους χρόνους αναμονής στις στάσεις λεωφορείων, και σε ιστοσελίδες. Διασταυρώνοντας τις πληροφορίες και τα δεδομένα που λαμβάνει, το ΤΚΕΔΚ θα μπορεί επίσης να επιτρέψει την ενεργοποίηση συγκεκριμένων μέτρων επί τόπου όπως η προτεραιότητα των λεωφορείων ή η εκτροπή της κυκλοφορίας σε περίπτωση σοβαρού ατυχήματος.**

### 4.8.2 Κεντρικός Έλεγχος Αστικής Κυκλοφορίας: Αναβάθμιση συστήματος

Αυτή τη στιγμή το ΤΔΕ βρίσκεται στη διαδικασία εγκατάστασης ενός νέου συστήματος κεντρικού Ελέγχου Αστικής Κυκλοφορίας (ΕΑΚ). Η προμήθειά του αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2021 και η λειτουργία του να ξεκινήσει το 2022-23 στη Λευκωσία και στη Λεμεσό. Η Λάρνακα όμως δεν συμπεριλαμβάνεται, τουλάχιστον όχι στην πρώτη φάση του νέου συστήματος ελέγχου κυκλοφορίας.

Επιπρόσθετα του ΤΚΕΔΚ, στο ΣΒΑΚ προτείνεται η ένταξη της Λάρνακας στο νέο κεντρικό έργο ΕΑΚ, και ο εξοπλισμός των λεωφορείων με συσκευές AVΜ.

Κατά τη Φάση 1 (2020-2025), οι παρακάτω διασταυρώσεις θα πρέπει να έχουν εξοπλιστεί με έξυπνους σηματοδότες

και να έχουν συνδεθεί με το νέο κεντρικό ΕΑΚ:

- οδός Γ. Κρανιδιώτη/ λεωφ. Στρατηγού Τιμάγια.
- λεωφ. Γρηγόρη Αυξεντίου/ οδός Λ. Πιερίδη.
- λεωφ. Γρηγόρη Αυξεντίου/ οδός Ερμού.
- λεωφ. Γρίβα Διγενή/ λεωφ. Γρηγόρη Αυξεντίου.
- λεωφ. Μακαρίου Γ'/ λεωφ. Αρχιεπισκόπου Κυπριανού.
- λεωφ. Μακαρίου Γ'/ λεωφ. Γρηγόρη Αυξεντίου/ λεωφ. Αθηνών.
- λεωφ. Μακαρίου Γ'/ οδός Κλεόβουλου Παπακυριακού.
- λεωφ. Γρηγόρη Αυξεντίου/ οδός Λόρδου Βύρωνα.
- λεωφ. Γρίβα Διγενή/ λεωφ. 1ης Απριλίου.

Στη Φάση 2 (2025-2030) οι ακόλουθες διασταυρώσεις θα αναβαθμιστούν ώστε να ελέγχονται κεντρικά και δυναμικά από το νέο κεντρικό UTC:

- λεωφ. Αρτέμιδος/ Επαρχιακό Δικαστήριο Λάρνακας.
- οδός Μάρκου Δράκου/ λεωφ. Λουκή Ακρίτα.
- λεωφ. Παναγούλη/ οδός Τερψιχόρης.
- λεωφ. Αρτέμιδος/ οδός Οκκουλάρ.

#### 4.8.3 Ανίχνευση Κυκλοφορίας

Τα δεδομένα κίνησης οχημάτων στο αστικό οδικό δίκτυο είναι απαραίτητα για μια συνολική εικόνα των κυκλοφοριακών ροών, αλλά και για να παρέχουν στο ΕΑΚ τις πληροφορίες που χρειάζεται, σε πραγματικό χρόνο και με τις απαραίτητες λεπτομέρειες. **Τα τμήματα των οδών που προτείνονται προς παρακολούθηση περιλαμβάνουν θέσεις κατά μήκος όλων των:**

- **Κύριων αξόνων που συνδέουν το κέντρο πόλης της Λάρνακας με τις εξωτερικές περιοχές.**
- **Οδών που προσεγγίζουν διασταυρώσεις με φωτεινούς σηματοδότες** και ειδικά εκείνων που χρησιμοποιούνται από τις δημόσιες συγκοινωνίες.
- **Οδών που παρέχουν πρόσβαση στη ΖΕΚ.**

Οι ακόλουθες επιλεγμένες τεχνολογικές προτάσεις επιτρέπουν (κατ' ελάχιστο) τη συλλογή δεδομένων για την κατηγορία και την ταχύτητα των οχημάτων εντός μικρών χρονικών διαστημάτων (15 λεπτών).

- Κάμερες CCTV: το πιο προηγμένο σύστημα επεξεργασίας εικόνας βίντεο χρησιμοποιεί τρισδιάστατη ιχνηλάτηση (3D Object Tracking),
- Κάμερες ANPR χρησιμοποιούνται εκεί όπου προγραμματίζεται να γίνουν αποκλειστικές λωρίδες δημόσιας συγκοινωνίας.

Θα εγκατασταθούν κάμερες στις παρακάτω θέσεις:

- λεωφόρος Αθηνών.
- λεωφόρος Φανερωμένης (κοντά στο Εκκλησιαστικό Μουσείο Αγίου Λαζάρου).

- λεωφόρος Γρίβα Διγενή (κοντά στη διασταύρωση με την οδό Λεωνίδα Κιουππή).
- λεωφόρος Γρηγόρη Αυξεντίου.
- λεωφόρος Μακαρίου Γ' (κοντά στη διασταύρωση με την οδό Κωστή Παλαμά).
- οδός Παναγίας Χρυσοπολίτισσας.
- λεωφόρος Γιάννου Κρανιδιώτη.
- οδός Πετράκη Κυπριανού.
- λεωφόρος Μακαρίου Γ' (κοντά στη διασταύρωση με την οδό Γόλγων).
- λεωφόρος Σπύρου Κυπριανού.
- οδός Πιαλέ Πασά.
- οδός Τουζχανέ.
- λεωφόρος Αρτέμιδος.
- λεωφόρος Φανερωμένης (κοντά στη διασταύρωση με την οδό Καλύμνου).
- λεωφόρος Ηνωμένων Εθνών.
- λεωφόρος Γρίβα Διγενή (κοντά στον κυκλικό κόμβο Β2).
- λεωφόρος Κυριάκου Μάτση.
- οδός Λύσου Σαντάμα.
- λεωφόρος Αλέξανδρου Παναγούλη.
- λεωφόρος Αμμοχώστου.

#### 4.8.4 Προτάσεις ITS για τη Ζώνη Ελεγχόμενης Κυκλοφορίας Λάρνακας

##### 4.8.4.1 Σύστημα καμερών με Αυτόματο Σύστημα Αναγνώρισης Πινακίδων (ANPR)

Θα γίνει εγκατάσταση καμερών ANPR στις εικονικές πύλες στα όρια της ΖΕΚ, για τον έλεγχο των κυκλοφοριακών ροών, τη μη εξουσιοδοτημένη χρήση των αποκλειστικών λωρίδων και για τη διαχείριση της στάθμευσης. Οι κάμερες ANPR θα βρίσκονται κοντά στις 27 οδούς με πρόσβαση στη ΖΕΚ. Αυτές οι κάμερες αναγνωρίζουν αυτόματα τις πινακίδες κυκλοφορίας κάθε οχήματος που προσεγγίζει τη ΖΕΚ και τις συγκρίνουν με τον κατάλογο των εξουσιοδοτημένων οχημάτων. Η πλατφόρμα υποστήριξης μπορεί να διαχειριστεί τις μόνιμες και τις προσωρινές άδειες, να επιτρέπει την παραμετροποίηση του συστήματος (δηλ. την ενεργοποίηση/ απενεργοποίησή του), όπως και τροποποιήσεις στο σύστημα πρόσβασης (δηλ. συγκεκριμένα χρονικά περιθώρια ανά τύπο/ κατηγορία οχήματος).

Προτείνεται ένας συνδυασμός δύο διαφορετικών τεχνολογιών για τον έλεγχο της πρόσβασης στη ΖΕΚ και την τήρηση των ρυθμίσεων κυκλοφορίας. Όπως ήδη



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 43 - Θέσεις καμερών ANPR και/ή δεκτών RFID για τον έλεγχο της πρόσβασης στη ΖΕΚ

αναφέρθηκε, οι κάμερες ANPR θα χρησιμοποιηθούν για την επιβεβαίωση των αδειών των οχημάτων που εισέρχονται στην περιοχή, ενώ με τις συσκευές ανάγνωσης RFID θα ελέγχεται η διάρκεια της παραμονής και η οδός εξόδου από τη ΖΕΚ.

#### 4.8.4.2 Διαχείριση Αδειών

**Προτείνεται μία ενιαία πλατφόρμα διαχείρισης όλων των αδειών που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα.** Για τον εξορθολογισμό της γραφειοκρατικής διαδικασίας, προτείνεται μια αυτοματοποιημένη ψηφιακή διαδικασία χειρισμού των αιτήσεων άδειας και της έκδοσης εισιτηρίων.

#### 4.8.4.3 Ενοποιημένο Σύστημα Διαχείρισης και Καθοδήγησης Στάθμευσης

Εφαρμόζεται ένα Σύστημα Καθοδήγησης Στάθμευσης για τη διευκόλυνση της διαχείρισης των θέσεων στάθμευσης και την υποστήριξη της ανακατεύθυνσης της κυκλοφορίας προς περιοχές με διαθέσιμες θέσεις ή/και προς προτιμώμενες διαδρομές με λιγότερη συμφόρηση.

Σχετικά με το βαθμό πληρότητας των θέσεων παρόδιας στάθμευσης, εντός του κέντρου πόλης, η προτεινόμενη λύση είναι και πάλι οι συσκευές βίντεο. Κι αυτό, γιατί μία μοναδική κάμερα μπορεί να εποπτεύσει έως και

20/25 θέσεις στάθμευσης, ανάλογα με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του χώρου (δηλ. αν οι θέσεις οργανώνονται κάθετα ή παράλληλα με το δρόμο), τα τοπικά χαρακτηριστικά όπως η παρουσία δέντρων, και τη συγκεκριμένη θέση όπου έχει στερεωθεί με ασφάλεια η συσκευή.

Για τον έλεγχο της πρόσβασης στις εποπτευόμενες περιοχές στάθμευσης απαιτούνται τουλάχιστον 10 κάμερες ANPR. Ο αριθμός των καμερών μπορεί να αυξηθεί ανάλογα με τη διάταξή τους και τον αριθμό των σημείων πρόσβασης που παρακολουθεί καθημιά.

Τα ίδια αποτελέσματα μπορούν να επιτευχθούν χρησιμοποιώντας αισθητήρες τοποθετημένους επάνω ή κάτω από το οδόστρωμα. Εάν ακολουθηθεί αυτή η επιλογή, απαιτείται ένας αισθητήρας ανά χώρο στάθμευσης.

Η υιοθέτηση της προτεινόμενης τεχνολογικής λύσης θα επιτρέψει τον έλεγχο και τον περιορισμό των παράνομων πρακτικών στάθμευσης, αυξάνοντας ταυτόχρονα την αποτελεσματικότητα του σχεδιασμένου συστήματος στάθμευσης.

Αυτές οι πληροφορίες διατίθενται στους χρήστες με διαφορετικούς τρόπους. Για όσους δεν έχουν ή δε χρησιμοποιούν διαδικτυακές εφαρμογές, οι πληροφορίες παρέχονται σε πραγματικό χρόνο χρησιμοποιώντας Πινακίδες Μεταβλητών Μηνυμάτων τοποθετημένες σε κύριες θέσεις εντός του δικτύου. Για τη διευκόλυνση της ανάγνωσης πληροφοριών απ' όλους τους χρήστες, οι πληροφορίες παρέχονται σε διαφορετικές γλώσσες σε εφαρμογές κινητών τηλεφώνων και στο διαδίκτυο.

#### 4.8.4.4 Προηγμένο σύστημα πληρωμών στάθμευσης εντός ΖΕΚ

**Τα Προηγμένα Συστήματα Πληρωμής Στάθμευσης γρήγορα αναδείχθηκαν ως η πιο δημοφιλής επιλογή για χώρους παρόδιας και εκτός οδού στάθμευσης. Το προτεινόμενο σύστημα πληρωμής βασίζεται στην πινακίδα κυκλοφορίας του οχήματος, και δίνει τη δυνατότητα χρήσης διαφορετικών τρόπων πληρωμής.**

Ο Δήμος Λάρνακας θα μπορούσε να παρέχει αυτή την υπηρεσία, μέσω μιας ειδικής εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα, ή/και διεθνείς εταιρείες όπως η EasyPark, που δίνουν τη δυνατότητα επιλογής αυτού του τρόπου πληρωμής σε όποιον χρήστη έχει εγγραφεί στην υπηρεσία, ανεξαρτήτως της χώρας όπου διατηρείται ο λογαριασμός.

Μαζί με την παροχή εφαρμογών για κινητά τηλέφωνα, προβλέπεται επίσης η παρουσία παρκόμετρων και μηχανημάτων πληρωμής. Αυτές οι συσκευές θα τοποθετούνται κοντά σε κάθε είσοδο/ έξοδο χώρων

στάθμευσης και κατά μήκος των οδών όπου επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση.

Οι οδηγοί θα πρέπει να περπατούν το πολύ 150-200 μέτρα για να φτάσουν στο κοντινότερο μηχανήμα.

#### 4.8.5 Ηλεκτρονικές Πινακίδες Στάσεων Λεωφορείων

**Οι Ηλεκτρονικές Πινακίδες Στάσεων Λεωφορείων θα χρησιμοποιηθούν για να καταστήσουν τις δημόσιες συγκοινωνίες πιο ελκυστικές για τους χρήστες.** Με τις ίδιες πληροφορίες που θα υπάρχουν στις εφαρμογές κινητών τηλεφώνων ή/και διαδικτύου, οι προτεινόμενες πινακίδες θα τοποθετηθούν σε Στάσεις Λεωφορείων (βλ. Ενότητα 4.2) και θα παρέχουν στους χρήστες δεδομένα για την κυκλοφορία του στόλου στατικά και σε πραγματικό χρόνο.

**Προτείνεται να εγκατασταθούν σε 171 στάσεις λεωφορείων, οι οποίες θα μετατραπούν σε «έξυπνες στάσεις».** Στον Κεντρικό Τερματικό Σταθμό Λεωφορείων θα τοποθετηθούν επιπλέον μεγάλες οθόνες, στις οποίες θα προβάλλονται κυλιόμενα μηνύματα για τις υπηρεσίες (αλλαγές δρομολογίων, χρονοδιαγράμματα, καθυστερήσεις κλπ.). Αυτές οι οθόνες είναι εξοπλισμένες και με σύστημα ήχου που μεταδίδει φωνητικά τις πληροφορίες, ώστε η υπηρεσία να είναι πλήρης.

## 4.9 Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές

Η πόλη της Λάρνακας έχει χαρακτηριστικά που καθιστούν απαραίτητη την αποτελεσματική διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών και της αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας στο κέντρο της πόλης. Η φύση του αστικού ιστού, ο αριθμός των κατοίκων, η τοποθεσία των υπηρεσιών και των εμπορικών δραστηριοτήτων καθώς και των ξενοδοχείων, οδηγούν σε υψηλή ζήτηση για αστικές εμπορευματικές μεταφορές.

Τα στοιχεία που συλλέχθηκαν στο πλαίσιο των ερευνών οδικής κυκλοφορίας δείχνουν ότι στο κέντρο της πόλης, η οδός Ζήνωνος Κιτιέως, η λεωφόρος Αθηνών και ο οδός Ερμού έχουν σημαντικό αριθμό οχημάτων ελαφρού τύπου που διέρχονται ή σταθμεύουν σ' αυτές. Οι ροές αυτές συνδέονται με την εξυπηρέτηση των διάφορων ξενοδοχείων, εστιατορίων και καφέ της περιοχής.

Επιπλέον, το εμπορικό διεθνές Αεροδρόμιο και το Λιμάνι διαδραματίζουν βασικό ρόλο στην οικονομία της Κύπρου. Ειδικά το Λιμάνι βρίσκεται κοντά στην καρδιά της πόλης, πράγμα που απαιτεί προσεκτική διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών.

**Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για τον περιορισμό ή την εξάλειψη αυτών των επιπτώσεων περιλαμβάνουν:**

- τον περιορισμό των ροών των Ελαφρών Οχημάτων Μεταφοράς Αγαθών και απαγόρευση των ροών Βαρέων Οχημάτων Μεταφοράς Αγαθών στην κεντρική περιοχή της πόλης.
- την κατεύθυνση των εμπορευματικών ροών κατά μήκος προκαθορισμένων και προτιμώμενων διαδρομών.
- τη βελτίωση της απόδοσης στις προτιμώμενες διαδρομές, όπως τις αλλαγές στις διασταυρώσεις και τη ρύθμιση της κυκλοφορίας σε αυτές.

#### 4.9.5.1 Τελικός προορισμός παράδοσης εντός του κέντρου της Λάρνακας

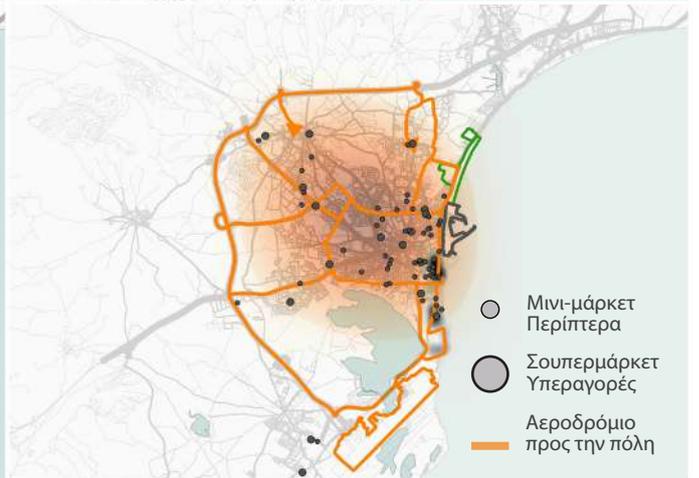
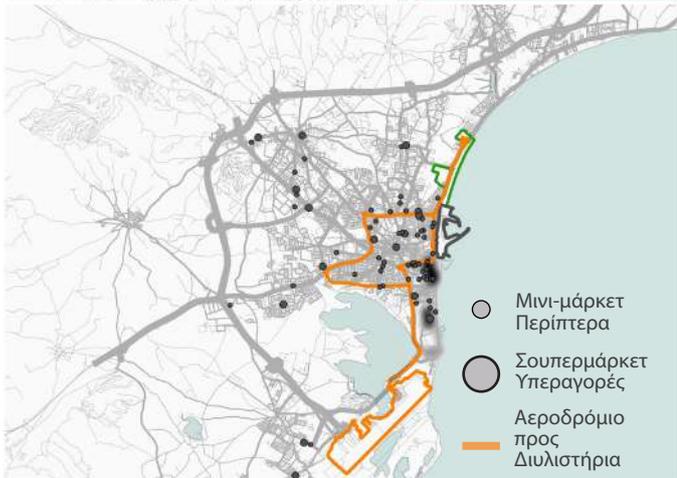
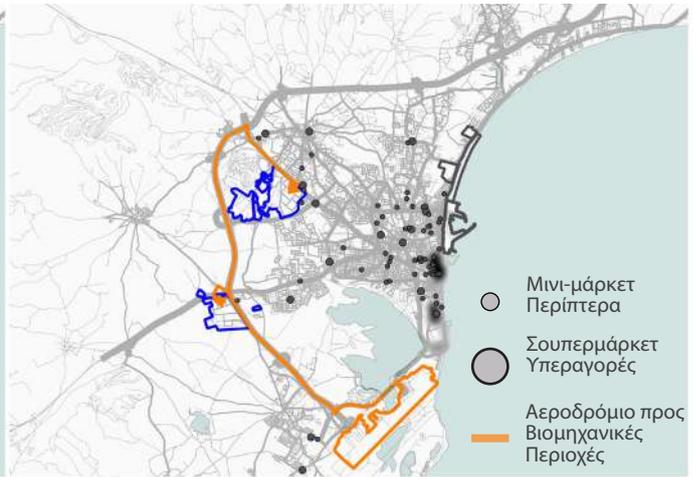
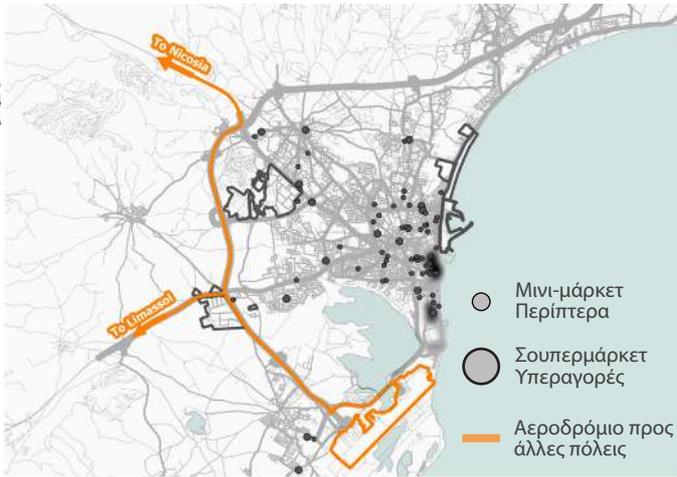
Στον τελικό προορισμό παράδοσης στο κέντρο της Λάρνακας θα διατίθενται ειδικοί χώροι φορτοεκφόρτωσης των εμπορευμάτων. Η απευθείας παράδοση σε καταστήματα που βρίσκονται εντός της ΖΕΚ θα περιορίζεται μόνο σε συγκεκριμένες ώρες (βράδυ και νωρίς το πρωί). Οι ταχυμεταφορές και άλλα πρακτορεία θα εξακολουθούν να μπορούν να παραδίδουν αγαθά εκτός αυτού του ωραρίου. Ωστόσο, δεν θα επιτρέπονται παραδόσεις εντός της ΖΕΚ. Αντ' αυτού θα πρέπει να χρησιμοποιούν εσοχές αποκλειστικής χρήσης που θα βρίσκονται λίγο πιο έξω από τα όρια της ΖΕΚ και θα ολοκληρώνουν την αποστολή τους χρησιμοποιώντας καροτσάκια μεταφοράς για να καλύψουν το τελευταίο τμήμα της διαδρομής. Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται στην Ενότητα 4.1.

#### 4.9.1 Κυκλοφορία στο Αεροδρόμιο Λάρνακας

Το Διεθνές Αεροδρόμιο Λάρνακας είναι μια από τις κύριες διεθνείς πύλες της Κύπρου και εξυπηρετεί τη Λάρνακα καθώς και άλλες πόλεις.

**Οι διαδρομές που περιγράφονται παρακάτω θα πρέπει να παρέχουν προτεραιότητα στα εμπορικά οχήματα προς και από το αεροδρόμιο. Κατά μήκος όλων αυτών των διαδρομών θα τοποθετηθούν πινακίδες για να κατευθύνουν τα οχήματα. Θα διατίθενται επίσης ηλεκτρονικά συστήματα σλοήγησης (εφαρμογές διαδικτύου και κινητών συσκευών) ή έντυποι χάρτες για την καθοδήγηση των οδηγών στις διάφορες διαδρομές (αξίζει να σημειωθεί ότι πρόκειται για τις διαδρομές που χρησιμοποιούνται ήδη από τους περισσότερους οδηγούς φορτηγών).**

- Αεροδρόμιο προς/από άλλες σημαντικές πόλεις: Οι οδοί B4 και A3 θα προτείνονται και θα χρησιμοποιούνται για οποιαδήποτε σύνδεση, ενώ ο A5



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 44 - Διαδρομές από/προς το Αεροδρόμιο

θα χρησιμοποιείται μόνο για τη Λεμεσό και οι Α2/Α3 θα χρησιμοποιούνται μόνο ως έξοδοι προς Λευκωσία.

- Αεροδρόμιο προς/από τις βιομηχανικές ζώνες της Επαρχίας Λάρνακας: θα προταθούν και θα χρησιμοποιηθούν ο αυτοκινητόδρομος Α3 ακολουθούμενος από τη λεωφόρο Ελλάδος (Ε323) καθώς και ο αυτοκινητόδρομος Α3 ακολουθούμενος από τη λεωφόρο Ελευθερίας (Β2).
- Αεροδρόμιο προς/από το κέντρο της πόλης: οι ροές προς/ από το νότιο τμήμα της πόλης κατευθύνονται κατά μήκος της οδού Β4 ενώ αυτές προς/από τις δυτικές και βόρειες περιοχές της πόλης κατευθύνονται κατά μήκος των Β4 και Α3 και χρησιμοποιούν εν συνεχεία τις προτιμώμενες οδούς για πρόσβαση στην πόλη.

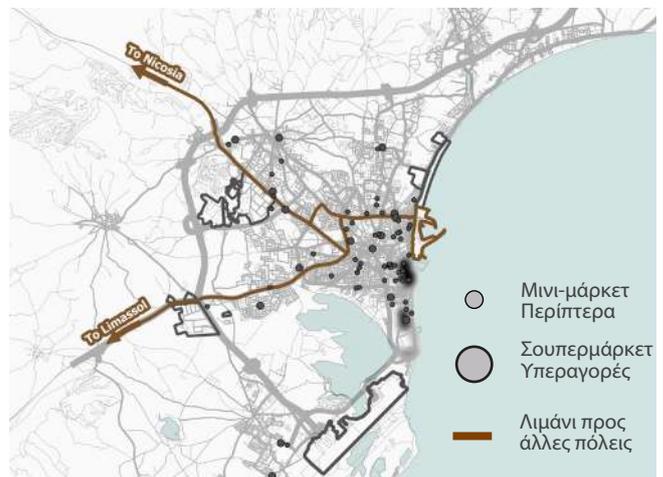
- Λιμάνι από/προς άλλες σημαντικές πόλεις: οι ροές εμπορευματικής κυκλοφορίας να χρησιμοποιούν τον αυτοκινητόδρομο Α5.
- Λιμάνι προς/από τις βιομηχανικές ζώνες της Επαρχίας Λάρνακας: οι ροές εμπορευμάτων κατευθύνονται στη διαδρομή που συνδέει με τις δύο κύριες βιομηχανικές ζώνες του Δήμου Αραδίππου.
- Λιμάνι από/προς διυλιστήρια: σύντομη διαδρομή που παραμένει επί της λεωφόρου Αμμοχώστου.

Σε όλες αυτές τις διαδρομές θα τοποθετηθεί οδική σήμανση για την καθοδήγηση των οχημάτων. Θα διατίθενται επίσης ηλεκτρονικά συστήματα πλοήγησης (εφαρμογές διαδικτύου και κινητών συσκευών) ή έντυποι χάρτες για την καθοδήγηση των οδηγών στις διάφορες διαδρομές.

#### 4.9.2 Κυκλοφορία στο Λιμάνι Λάρνακας

Το εμπορικό Λιμάνι της Λάρνακας είναι μια από τις σημαντικότερες υποδομές μεταφορών στην Κύπρο. Η εμπορευματική κυκλοφορία από και προς το λιμάνι αφορά κατά κύριο λόγο φορτηγά. Το λιμάνι βρίσκεται περίπου 2 χλμ. από το κέντρο της πόλης και αυτό έχει σημαντικές επιπτώσεις στην αστική κινητικότητα.

**Προκειμένου να μειωθούν οι αρνητικές επιπτώσεις όπως ο θόρυβος και οι εκπομπές ρύπων και, ενδεχομένως, ο κίνδυνος ατυχημάτων, δεν πρέπει να επιτρέπονται τα φορτηγά στο τοπικό αστικό οδικό δίκτυο. Αντίθετα, τέτοιες ροές θα διοχετεύονται μέσω προτιμώμενων διαδρομών σε μεγάλους οδικούς άξονες που έχουν τα απαραίτητα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά. Συνιστώνται οι ακόλουθες διαδρομές:**



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 45 - Διαδρομές από / προς το Λιμάνι

## 4.10 Στρατηγικός σχεδιασμός και πολιτικές

Είναι γνωστό ότι οι μεταφορές μπορούν να θεωρηθούν ως άμεσα συναρτώμενες με τις χρήσεις γης. Με άλλα λόγια, οι άνθρωποι και τα αγαθά πραγματοποιούν ταξίδια και μετακινούνται, για διάφορους λόγους που γίνονται πιο κατανοητοί εξετάζοντας την τοποθεσία προέλευσης και προορισμού των μετακινήσεων. Σε αυτές τις τοποθεσίες θα τείνουν αναπόφευκτα να βρίσκονται διαφορετικά είδη κτηρίων, εάν δεχτούμε έναν ευρύ ορισμό για το κτήριο που να περιλαμβάνει αποθήκες, σιδηροδρομικούς σταθμούς, εγκαταστάσεις απορριμμάτων κλπ. Επομένως, τα μοτίβα των μετακινήσεων σχετίζονται στενά με τον τρόπο που ρυθμίζονται οι χρήσεις γης. Η αναδιάταξη των χρήσεων γης είναι δυνατό να αλλάξει και τα πρότυπα των μετακινήσεων.

Αυτό που είναι λιγότερο αναγνωρισμένο είναι το γεγονός ότι ισχύει και το αντίθετο. Παρέχοντας διαφορετικές ή καλύτερες επιλογές κινητικότητας, οι άνθρωποι μπορεί να αλλάξουν τον τόπο που επιλέγουν να ζήσουν ή/και να εργαστούν. Αυτός είναι ο λόγος που συχνά υποστηρίζεται ότι ο κακός συντονισμός κατά τον σχεδιασμό των μεταφορών και των χρήσεων γης είναι πιθανό να οδηγήσει σε ανεπιτυχείς πολιτικές και στους δύο τομείς.

**Μία από τις μεγαλύτερες συνεισφορές του μελλοντικού νέου Τοπικού Σχεδίου, με στόχο την επίτευξη μεγαλύτερης βιωσιμότητας, θα ήταν η επιτυχής συγκράτηση της ανάπτυξης προαστίων χαμηλής πυκνότητας και η προώθηση μιας συμπαγούς μορφής της πόλης, μειώνοντας ουσιαστικά με αυτόν τον τρόπο τις ανάγκες για μετακινήσεις.**

Αυτό απαιτεί την επιστροφή όσο το δυνατόν περισσότερου πληθυσμού και λειτουργιών στο κέντρο της Λάρνακας, διευκολύνοντας ταυτόχρονα την αύξηση πληθυσμού και απασχόλησης στους αστικούς πυρήνες των πιο απομακρυσμένων περιοχών. Λαμβάνοντας υπόψη τη δεδομένη δυναμική και την έλλειψη ισχυρών δημοσιονομικών εργαλείων που διατίθενται για αγοραστές και ενοικιαστές μεσαίου και χαμηλού εισοδήματος, οι προσπάθειες προς την κατεύθυνση αυτή δεν ήταν και πολύ επιτυχημένες στο παρελθόν. Αυτό οφείλεται επίσης στο γεγονός ότι στο πρόσφατο παρελθόν το σύστημα σχεδιασμού είχε επιφορτιστεί με την επίτευξη πολιτικών στόχων οικονομικής ανάπτυξης που, μιλώντας αντικειμενικά, έχουν ελάχιστη σχέση με μια ισορροπημένη κατανομή των χρήσεων γης.

**Σε επιχειρησιακό επίπεδο, το σύστημα σχεδιασμού μπορεί να βοηθήσει στην εφαρμογή του ΣΒΑΚ μέσω:**

- της ανάπτυξης κοινών τομειακών πολιτικών·
- της παροχής στοιχείων της υποδομής για βιώσιμη αστική κινητικότητα ως μέρους της αναπτυξιακής διαδικασίας, σύμφωνα με προκαθορισμένα και σταθερά πρότυπα·
- της παροχής στοιχείων της υποδομής για βιώσιμη αστική κινητικότητα ως τμήματος της ανάπτυξης μέσω διαπραγμάτευσης.

### 4.10.1 Ζώνες Κατοικίας ως Περιβαλλοντικές Περιοχές

Προκειμένου οι Ζώνες Κατοικίας να αποδίδουν καλύτερα, ορισμένες από αυτές θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως περιβαλλοντικές περιοχές στο νέο τοπικό σχέδιο για τη Λάρνακα, που βρίσκεται υπό μελέτη. Οι περιβαλλοντικές περιοχές καλύπτουν ολόκληρες γειτονιές και τείνουν να νοούνται ως αστικές «μονάδες οργάνωσης» που περιλαμβάνουν μια σειρά από μικρότερα μπλοκ που σχηματίζουν ένα πολύγωνο.

Εντός των περιβαλλοντικών περιοχών, οι δρόμοι, ενώ υποστηρίζουν την κίνηση με οχήματα, είναι επίσης σχεδιασμένοι ως τόποι όπου ενθαρρύνονται ενεργά τα παιδικά παιχνίδια, οι συγκεντρώσεις κατοίκων, οι περίπατοι, η ξεκούραση, αθλητικές και πολιτιστικές δραστηριότητες, μέσω της εξασφάλισης επαρκούς σκίασης και αστικού εξοπλισμού.

Κάθε δρόμος έχει τη δική του «περιβαλλοντική φέρουσα ικανότητα» που καθορίζεται σε σχέση με τη χρήση του, το μέγεθος της κυκλοφορίας πεζών που παράγει, τον όγκο της επιτρεπόμενης κίνησης οχημάτων και τον χαρακτήρα των γειτονικών κτηρίων. Όταν η έννοια της Περιβαλλοντικής Περιοχής εφαρμόζεται στην κλίμακα της πόλης της Λάρνακας, το μεγαλύτερο μέρος της πόλης αποκτάει μια κυψελοειδή δομή αποτελούμενη από περιβαλλοντικές περιοχές που χωροθετούνται μέσα σε αλληλοσυνδεδεμένα δίκτυα μεταφορών και κινητικότητας (βλ. Ενότητα 4.6).

### 4.10.2 Παροχή υποδομών μέσω του συστήματος σχεδιασμού

Για να λάβουν άδεια πολεοδόμησης, οι εταιρείες ανάπτυξης γης πρέπει να παραχωρήσουν γη ή/

και εγκαταστάσεις που είναι βοηθητικές για την ανάπτυξη. Αυτό, από το νόμο, γίνεται ακολουθώντας προκαθορισμένες προδιαγραφές. Μεταξύ των παραχωρήσεων συνήθως απαιτούνται τοπικοί δρόμοι πρόσβασης στα ακίνητα, σύνδεση με ύδρευση, αποχέτευση και απορροή ομβρίων, και χώροι στάθμευσης.

Όσον αφορά τις μεταφορές και τα δημόσια έργα, το αντίστοιχο πρότυπο πρέπει να τροποποιηθεί ώστε:

- να μειωθεί η προσφορά ιδιωτικών και δημόσιων χώρων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης·
- να απαιτείται εξασφάλιση χώρου στάθμευσης στις νέες οικιστικές αναπτύξεις (βλ. Ενότητα 5.5)·
- να ακυρωθεί η απαίτηση ελάχιστων θέσεων στάθμευσης για συγκεκριμένες κατηγορίες ανάπτυξης σε περιοχές με υψηλή προσβασιμότητα·
- να συμπεριλάβει νέα πρότυπα για την εξασφάλιση υποδομής βιώσιμης κινητικότητας, όπως λωρίδες ποδηλάτων και θέσεις στάθμευσης για ποδήλατα (βλ. Ενότητα 5.4).
- να ζητείται από την εταιρεία ανταποδοτική χρηματοδότηση για την ανακαίνιση πεζοδρομίων μέσα και γύρω από την επέμβαση ανάπτυξης.

Εκτός από τα παραπάνω, σε περιπτώσεις αναπτύξεων μεσαίας και μεγάλης κλίμακας να γίνεται διαπραγμάτευση για τις κατά περίπτωση επιπρόσθετες απαιτήσεις.

Στο σενάριο αναφοράς του ΣΒΑΚ έχουν συμπεριληφθεί αρκετά αναπτυξιακά προγράμματα που βρίσκονται σε εξέλιξη ή έχουν ολοκληρωθεί, μεταξύ των οποίων το Metropolis Mall και το Κυπριακό Ινστιτούτο Ναυτιλίας που χρηματοδοτείται από το Η2020. Αναμένονται δύο επιπλέον μεγάλης κλίμακας έργα κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου, τα οποία είναι πιθανό να αλλάξουν σημαντικά τις λειτουργικές σχέσεις εντός και γύρω από το κέντρο της Λάρνακας: πρόκειται για την ανάπτυξη του Λιμανιού και της Μαρίνας της Λάρνακας και την αναμόρφωση της περιοχής των Διυλιστηρίων Λάρνακας που βρίσκεται μεταξύ Λάρνακας και Λιβαδιών. Και στις δύο περιπτώσεις, επί του παρόντος δύο διαφορετικές κοινοπραξίες που περιλαμβάνουν διεθνείς και κυπριακές κατασκευαστικές εταιρείες και επενδυτές του ιδιωτικού τομέα διαπραγματεύονται με την κεντρική και την τοπική διοίκηση και με τοπικούς φορείς, και ως εκ τούτου τα χρονοδιαγράμματα είναι ακόμα ανοιχτά.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, αναφορικά και με τα δύο αυτά αναπτυξιακά προγράμματα, είναι καθοριστικής

σημασίας να υπάρξουν σχεδιαστικά οφέλη, ώστε να υποστηριχθεί η κατασκευή και η συντήρηση της υποδομής και των υπηρεσιών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας της Λάρνακας όπως ορίζονται στο ΣΒΑΚ. Η εφαρμογή τους ενδέχεται να μην ολοκληρωθεί εντός του χρονοδιαγράμματος του ΣΒΑΚ και είναι πιθανόν να υπάρξουν αλλαγές στα σχέδια και τις στρατηγικές στα επόμενα χρόνια. Ακόμα κι έτσι, είναι σημαντικό να ενσωματώνονται και να διατηρούνται, τόσο το όραμα κινητικότητας που ορίζεται στο ΣΒΑΚ, όσο και οι αρχές που ενισχύουν τη θελεμίσωση και την ανάπτυξη των διαφόρων δικτύων.

## 5. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

Προκειμένου να διευκολυνθεί η ενεργοποίηση των μέτρων που προβλέπονται στο ΣΒΑΚ, εκπονήθηκε επίσης και το Πρόγραμμα Εφαρμογής. Αυτή η ενότητα παρουσιάζει μια επισκόπηση του προγράμματος, το οποίο περιλαμβάνει:

- τον καθορισμό σαφούς χρονοδιαγράμματος για τη φάση υλοποίησης στην οποία πρέπει να ενταχθούν τα διάφορα μέτρα του ΣΒΑΚ·
- την επισήμανση των βασικών εξαρτήσεων μεταξύ των μέτρων του Σχεδίου και μεταξύ αυτών και του ευρύτερου πλαισίου εφαρμογής τους·
- την εκτίμηση κόστους των μέτρων του Σχεδίου·
- τον προσδιορισμό ενός δυναμικά επικεφαλής φορέα που θα είναι υπεύθυνος για την υλοποίηση κάθε μέτρου και τον συντονισμό των λοιπών εμπλεκόμενων φορέων.

Το ΣΒΑΚ έχει δεκαετή διάρκεια ζωής και το Πρόγραμμα Εφαρμογής οργανώνεται σε δύο φάσεις, στις οποίες προστίθεται και μια τρίτη. Υπάρχει η βραχυπρόθεσμη και η μεσοπρόθεσμη περίοδος, αντίστοιχα (0 έως 5 έτη και 5 έως 10 έτη) στην οποία προστίθεται ένας επιπλέον χρονικός ορίζοντας (10+ έτη).

Είναι σαφές ότι τα μέτρα του ΣΒΑΚ συσχετίζονται μεταξύ τους σε διάφορα επίπεδα, π.χ. λειτουργικά, γεωγραφικά και χρηματοδοτικά. Σε βασικό «λειτουργικό» επίπεδο, η υλοποίηση ενός δεδομένου μέτρου μπορεί να εξαρτάται πλήρως (ή εν μέρει) από την ολοκλήρωση μιας ή περισσότερων άλλων πρωτοβουλιών.

Για παράδειγμα, όσον αφορά στις αστικές εμπορευματικές μεταφορές στο Κέντρο της Λάρνακας, για την επιτυχή εφαρμογή της Πολιτικής διανομής φορτίων στον τελικό προορισμό, είναι πιθανό να απαιτείται πρώτα η διαθεσιμότητα του συστήματος ITS που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για τη Ζώνη Ελεγχόμενης Κυκλοφορίας. Παρομοίως, για την κατασκευή ορισμένων τμημάτων του δικτύου ποδηλατόδρομων, ιδίως σε περιοχές όπου δεν προβλέπονται αποκλειστικές λωρίδες ποδηλάτων, θα απαιτηθεί πρώτα η εισαγωγή συγκεκριμένων μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας στους αντίστοιχους δρόμους.

Μπορούν επίσης να εντοπιστούν και άλλες λιγότερο δεσμευτικές εξαρτήσεις. Άλλοτε ως ευκαιρίες και άλλοτε ως περιορισμοί, αυτές οι εξαρτήσεις συνήθως οφείλονται σε ζητήματα διαχείρισης της κατασκευής ή των δημόσιων οικονομικών και στη δυνατότητα συνδυασμού εργασιών που αφορούν τόσο στο κανονιστικό πλαίσιο όσο και στην

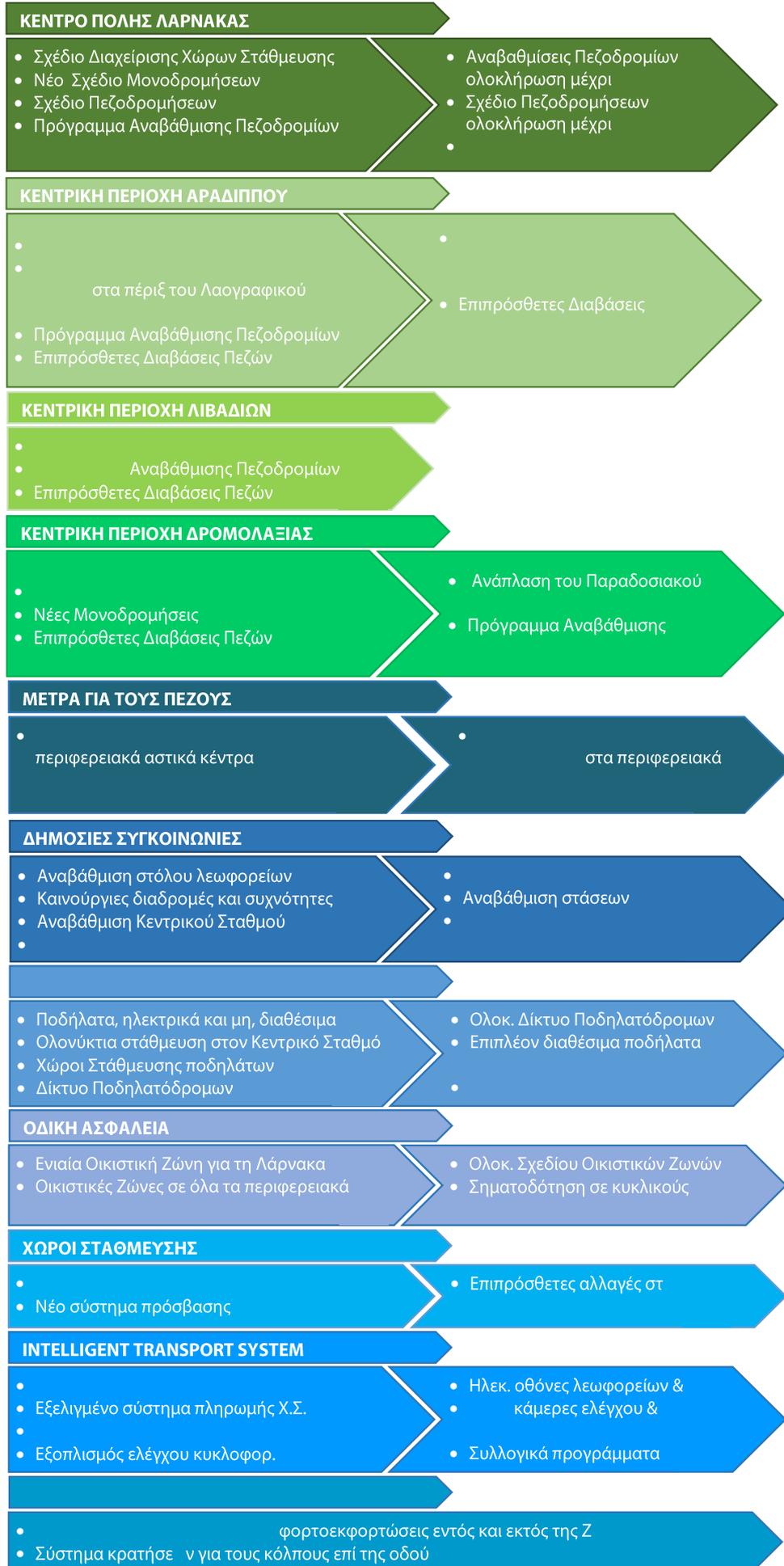
κατασκευή.

Είναι ευρέως αποδεκτό ότι η αποτελεσματικότητα του ΣΒΑΚ εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη δυνατότητα αντιστοίχισης των απαραίτητων πόρων για την εφαρμογή των μέτρων, με τους δημόσιους προϋπολογισμούς, τα δημοτικά, περιφερειακά, εθνικά, ιδιωτικά και διεθνή δεδομένα χρηματοδότησης, καθώς και με άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία. Για το λόγο αυτό, το Πρόγραμμα περιλαμβάνει το συνολικό εκτιμώμενο κόστος σε σχέση με τις δαπάνες κεφαλαίων και εσόδων από όλα τα μέτρα του ΣΒΑΚ.

Μόλις εγκριθεί το Σχέδιο, θα πρέπει να ξεκινήσει η φάση εφαρμογής. Αναμένεται ότι το Πρόγραμμα Εφαρμογής του ΣΒΑΚ θα πυροδοτήσει μια συζήτηση που θα οδηγήσει σε επίσημη συμφωνία μεταξύ πολιτικών, δημοσίων λειτουργιών, αξιωματούχων και άλλων εμπλεκόμενων φορέων σχετικά με τις διαθέσιμες πηγές χρηματοδότησης.

Για τους σκοπούς του Προγράμματος Εφαρμογής, οι διάφορες πολιτικές κατηγοριοποιήθηκαν είτε ως τομεακές (δηλαδή εκείνες που ισχύουν για ολόκληρη την περιοχή μελέτης) είτε βάσει της περιοχής που αφορούν (ουσιαστικά πρόκειται για όλα τα μέτρα που περιλαμβάνονται στα τέσσερα Σχέδια Κυκλοφορίας του Κέντρου Πόλης) .

Η Εικ. 46 παρακάτω παρουσιάζει τα βασικά μέτρα του ΣΒΑΚ, με τρόπο που να επιτρέπει για καθένα από αυτά την επισκόπηση των διάφορων σταδίων εφαρμογής, δηλαδή τι θα είναι διαθέσιμο και πότε.



## 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η τελική έκθεση του ΣΒΑΚ, που υποβλήθηκε για έγκριση στο ΤΔΕ και στη Συντονιστική Επιτροπή του Έργου, είναι το αποτέλεσμα των εργασιών που ανέλαβε η Κοινοπραξία με επικεφαλής την MobilityinChain. Σημαντική βοήθεια παρασχέθηκε από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του Υπουργείου Μεταφορών και από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Λάρνακας και το γραφείο του Προϊστάμενου Μηχανικού.

Το Υπουργείο και οι Τοπικές Αρχές της περιοχής μελέτης, με την απόφασή τους να εργαστούν σε ένα στρατηγικό σχέδιο, αποσκοπούν στην ενίσχυση των δυνατοτήτων του θεσμικού παράγοντα, και παράλληλα στη συμμετοχή τους στις τρέχουσες διεθνείς εξελίξεις και εμπειρίες σχετικά με τον σχεδιασμό της κινητικότητας.

Κατά τη διάρκεια της εκπόνησης του Σχεδίου πραγματοποιήθηκαν τεχνικά εργαστήρια με τη Συντονιστική Επιτροπή του Έργου και την Επιτροπή Εμπλεκόμενων Φορέων, των οποίων τα συμπεράσματα συνέπεσαν με σημαντικά στάδια της διαδικασίας λήψης αποφάσεων. Ανάμεσα τους συγκαταλέγονται:

- Η παρουσίαση των σημαντικότερων αποτελεσμάτων της βασικής ανάλυσης αναφοράς, τα οποία παρείχαν μια εικόνα των υφιστάμενων συνθηκών μεταφορών και κινητικότητας, και το πλαίσιο των επιπτώσεών τους.
- Οι επιλογές σχετικά με τον καλύτερο τρόπο και την κατάλληλη χρονική στιγμή, για τη συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής και άλλων ενδιαφερομένων στη διαδικασία σχεδιασμού, συμπεριλαμβανομένων και των φορέων του τριτογενή τομέα.
- Ο προσδιορισμός των Επιχειρησιακών Σκοπών του Σχεδίου και της ιεραρχικής δομής που τους συνδέει μεταξύ τους. Αυτός, με τη σειρά του, οδήγησε στην διερεύνηση του τρόπου με τον οποίο το σχέδιο θα μπορούσε να επηρεάσει στρατηγικά τις προτιμήσεις μετακίνησης των χρηστών για τα επόμενα δέκα χρόνια.
- Οι επαναλαμβανόμενες τροποποιήσεις και η βελτιστοποίηση συγκεκριμένων πολιτικών, διατηρώντας παράλληλα τη Στρατηγική και τους Σκοπού του Σχεδίου που είχαν ήδη συμφωνηθεί.

Το ΣΒΑΚ της Ευρύτερης Περιοχής Λάρνακας ενσωματώνει πολλά μέτρα που απορρέουν από την πρόθεση του Υπουργείου και της Τοπικής Αρχής να αναλάβει και να επεξεργαστεί περαιτέρω επιτυχημένες πρωτοβουλίες αστικών αναπλάσεων. Η κινητικότητα είναι στην πραγματικότητα ταυτόχρονα αίτια και αποτέλεσμα των αστικών μετασχηματισμών, με την ανάγκη για μείωση των

μετακινήσεων, που δημιουργεί ουσιαστικά αλυσιδωτά οφέλη στην ποιότητα ζωής, εργασίας και αναψυχής των κατοίκων, των επισκεπτών και των χρηστών της πόλης.

Συνοψίζοντας, μερικά από τα ιδιαίτερα γνωρίσματα που χαρακτηρίζουν το ΣΒΑΚ της Ευρύτερης Περιοχής Λάρνακας είναι:

- Είναι ένα από τα πρώτα σχέδια κινητικότητας που αναπτύχθηκαν σε εθνικό επίπεδο, το οποίο ακολουθεί τις κατευθύνσεις του ELTIS που εκδίδει η Ε.Ε.
- Είναι ένα έγγραφο που, καθορίζοντας ένα συνεκτικό σύνολο μέτρων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, παρέχει σε επίπεδο Υπουργείου και Δήμων πρόσβαση σε πρόσθετες πηγές χρηματοδότησης, σε εθνικό επίπεδο μέσω επιχορηγήσεων και Επιχειρησιακών Προγραμμάτων των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων, και διεθνώς μέσω των ανταγωνιστικών προγραμμάτων χρηματοδότησης της Ε.Ε., όπως το πρόγραμμα LIFE και το INTERREG.
- Πρόκειται για ένα σχέδιο που αναπτύχθηκε σε υπό-εθνικό επίπεδο βάσει της συμμετοχής των τοπικών κοινοτήτων και πολλών άλλων φορέων που ενδιαφέρονται για παρεμβάσεις σε συγκεκριμένες κάθε φορά περιοχές.
- Συνδυάζει μια συνολική τεχνική αξιολόγηση των παρεμβάσεων με έμφαση στις υποδομές, με την αποτίμηση μέτρων που εστιάζονται στη διαχείριση της ζήτησης. Αυτό σημαίνει ότι στο ΣΒΑΚ, η ανάγκη τεχνικής αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας των μέτρων, η οποία προσεγγίζεται με την ανάπτυξη των παραδοσιακών δεικτών που παράγονται από το μοντέλο μεταφορών, συνδυάζεται με την προεκτίμηση των αναμενόμενων περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων.
- Σχεδιάστηκε εξ αρχής ως εργαλείο για τους θεσμικούς φορείς, ώστε να τους παρέχει εκτιμήσεις συνολικού κόστους για τις παρεμβάσεις που προβλέπονται στο Σχέδιο. Οι πόροι (συμπεριλαμβανομένων των χρηματοοικονομικών) στην πραγματικότητα είναι πεπερασμένοι, και στο ΣΒΑΚ αναγνωρίζεται ότι στο πλαίσιο αυτό, τα έργα έντασης κεφαλαίου που απαιτούν δημόσιες δαπάνες θα πρέπει να επιλεγούν αξιοποιώντας έναν διάφανο μηχανισμό προτεραιοτήτων.

### Προτεραιότητες του ΣΒΑΚ

Ως εκ τούτου, το ΣΒΑΚ προτάσσει ένα όραμα για την κινητικότητα στην Ευρύτερη Περιοχή της Λάρνακας που εκτείνεται χρονικά στα επόμενα 10 χρόνια. Το όραμα

είναι το αποτέλεσμα της κατανόησης των χωρικών δυναμικών, όπως αυτές οριοθετούνται στις διάφορες τομεακές στρατηγικές και σχέδια. Βασίζεται όμως επίσης και στα αποτελέσματα των εκδηλώσεων διαβούλευσης, σε μια προσπάθεια ευαισθητοποίησης του κοινού, κάτι που ανέδειξε μερικές από τις βαθιές αλλαγές που πραγματοποιούνται σήμερα στις μεταφορές. Πρόκειται για τάσεις στις οποίες το ΣΒΑΚ πρέπει να ανταποκριθεί και να είναι σε θέση να αξιοποιήσει. Στην πραγματικότητα γινόμαστε μάρτυρες μιας ουσιαστικής καινοτόμου εξέλιξης που συμβαίνει στον τομέα των υπηρεσιών κινητικότητας, και η οποία προωθείται τόσο από τις τεχνολογικές εξελίξεις, όσο και από αλλαγές στη ζήτηση μετακινήσεων, και γενικότερα από τις μεταβαλλόμενες ανάγκες κινητικότητας των κατοίκων, των τουριστών και των χρηστών της πόλης. Η συνειδητοποίηση αυτών των εξελίξεων αποτελεί κεντρικό σημείο της λογικής σύμφωνα με την οποία συντάχθηκαν οι πολιτικές του Σχεδίου. Πιο συγκεκριμένα, δόθηκε έμφαση:

- Στο ζήτημα της **ποιότητας / προσβασιμότητας / διεπαφής του δημόσιου χώρου και της υποδομής κινητικότητας**. Αυτό ισχύει τόσο για την κίνηση των οχημάτων (πλατείες και δρόμους), όσο και για τις δημόσιες συγκοινωνίες (προσβασιμότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες και ποιότητα των στάσεων λεωφορείων). Τα μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας, η πολιτική στάθμευσης και η πεζοδρόμηση κάποιων τμημάτων του κέντρου της πόλης υποστηρίζουν τη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου υπέρ της ενεργητικής κινητικότητας (δηλαδή περπατώντας και οδηγώντας ποδήλατο).
- Στο ποδήλατο, που δεν αντιμετωπίστηκε μόνο ως μέσο ψυχαγωγίας και δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου, αλλά ως πρωταρχικό μέσο μεταφοράς. Η Λάρνακα μπορεί να εκμεταλλευτεί όχι μόνο το ευνοϊκό της κλίμα, αλλά και το συμπαγές κέντρο της πόλης και την επίπεδη τοπογραφία σε όλη την περιοχή μελέτης, συνδυασμό που συνιστά τις συνθήκες ιδανικές για την προώθηση του ποδηλάτου. Κίνητρο για αυτό το είδος μετακίνησης μπορεί να αποτελέσει η **συνένωση και η επέκταση του υπάρχοντος δικτύου ποδηλατόδρομων**. Προκειμένου να αυξηθεί η χρήση του, στην πραγματικότητα είναι σημαντικό η οδήγηση ποδηλάτου όχι μόνο να είναι, αλλά και να γίνεται αντιληπτή ως ασφαλής, ελκυστική και άνετη. Η δυνατότητα αυτού του μέσου μετακίνησης να προσελκύσει σημαντικό μερίδιο της ζήτησης τονίζεται και στην αξιολόγηση του Σεναρίου του Σχεδίου.
- Στην **ενίσχυση της παροχής Δημόσιων Συγκοινωνιών**, με ιδιαίτερη προσοχή στην κατασκευή

αποκλειστικών λωρίδων, την αναβάθμιση των στάσεων λεωφορείων και των διαδρομών των πεζών που οδηγούν σ' αυτές, την ανάπτυξη ενός στόλου με χαμηλές (ή μηδενικές) περιβαλλοντικές επιπτώσεις, την κατασκευή εγκαταστάσεων στάθμευσης και μετεπιβίβασης στη δημόσια συγκοινωνία και ενός ανακαινισμένου Κεντρικού Τερματικού Σταθμού Λεωφορείων.

- **Καινοτομία στο σύστημα κινητικότητας** με συστήματα ηλεκτροκίνητων οχημάτων κοινής χρήσης και επιλογές μέσων μικρο-κινητικότητας κατά παραγγελία. Ορισμένα από τα μέτρα του ΣΒΑΚ (π.χ. η πρόσβαση στην Ζώνη Ελεγχόμενης Κυκλοφορίας και οι πολιτικές διαχείρισης στάθμευσης) στοχεύουν επίσης στη στήριξη της δημιουργίας μιας κρίσιμης μάζας ζήτησης που θα καταστήσει την παροχή τέτοιων υπηρεσιών οικονομικά βιώσιμη για τον ιδιωτικό τομέα. Σε αυτό το πλαίσιο διατηρείται ένας σαφής διαχωρισμός αρμοδιοτήτων μεταξύ του δημόσιου τομέα (ο οποίος ασκεί ρυθμιστικό ρόλο) και του ιδιωτικού τομέα (ο οποίος επενδύει και διαχειρίζεται).
- Σε **ζητήματα αστικών εμπορευματικών μεταφορών**. Η Λάρνακα με το Αεροδρόμιο, το Λιμάνι της, και την άφθονη προσφορά τουριστικών εγκαταστάσεων, ιδιαίτερα κατά μήκος της ακτογραμμής, αντιμετωπίζει σημαντικές ροές οχημάτων βαρέος και ελαφρού τύπου για τη μεταφορά αγαθών, αντίστοιχα στο τμήμα του οδικού δικτύου που οδηγεί προς και από το λιμάνι, και μέσα και γύρω από το κέντρο της πόλης. Όσον αφορά τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές, το ΣΒΑΚ προσδιορίζει μια σειρά μέτρων, από την απαγόρευση πρόσβασης οχημάτων βαρέος τύπου στο μεγαλύτερο μέρος του τοπικού αστικού οδικού δικτύου, έως τη ρύθμιση της πρόσβασης των οχημάτων παράδοσης αγαθών εντός του κέντρου της πόλης.
- Το τελευταίο ζήτημα, που υποστηρίζεται με έμφαση από το ΣΒΑΚ, είναι η αναγκαιότητα να γίνουν επενδύσεις σε **υποδομές Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών**, τόσο σε επίπεδο Υπουργείου όσο και Τοπικής Αυτοδιοίκησης, και πιο συγκεκριμένα σε ένα διδυμο σύστημα αποτελούμενο από ένα κεντρικό (στη Λευκωσία) και ένα τοπικό Κέντρο Ελέγχου (στη Λάρνακα) ικανό για τη συλλογή και διάδοση δεδομένων που αφορούν τις ροές μεταφορών και τη ζήτηση κινητικότητας. Η συλλογή δεδομένων αναδεικνύεται ολοένα και περισσότερο ως βασικό χαρακτηριστικό όλων των μελλοντικών συστημάτων κινητικότητας. Σε αυτό το πλαίσιο, το ΣΒΑΚ συνιστά δυναμικά μια αρχιτεκτονική συστήματος που

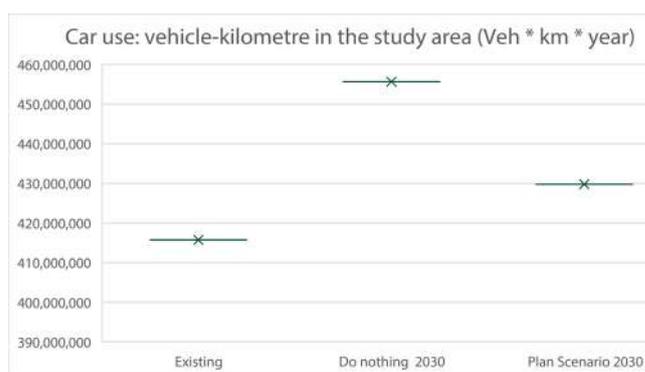
καθορίζει τις απαραίτητες αναβαθμίσεις εξοπλισμού, καθώς επίσης και ένα σύστημα δεικτών για την παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας των εφαρμοζόμενων πολιτικών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ιδιοκτησία αυτοκινήτου στην Κύπρο, με 613 οχήματα ανά 1000 κατοίκους, είναι από τα υψηλότερα ποσοστά στην Ευρώπη και, ίσως κάτι ακόμη πιο σημαντικό, ότι η Κύπρος έχει ένα από τα υψηλότερα ποσοστά αύξησης τα τελευταία 15 χρόνια. Πληθώρα στοιχείων δείχνουν ότι ανεξάρτητα από τη γεωγραφική θέση, το μέγεθος ή τη χώρα που εξετάζεται, η αντιστροφή των παγιωμένων συνηθειών μετακίνησης (π.χ. ιδιοκτησία ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων) είναι ένα περίπλοκο εγχείρημα.

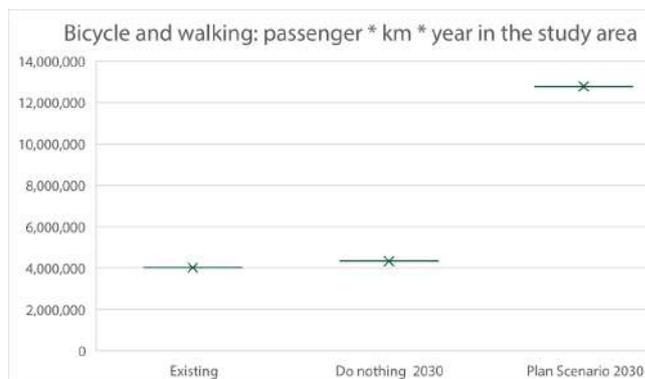
Τα τελευταία 30 χρόνια τα οδικά έργα και οι αναβαθμίσεις στην Επαρχία Λάρνακας επικεντρώθηκαν κυρίως στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας των οχημάτων, ενώ αντίθετα οι επενδύσεις στη βιώσιμη κινητικότητα υστερούσαν. Αυτό το έλλειμμα υποδομής επιβαρύνει τώρα το κόστος των μέτρων του ΣΒΑΚ, αλλά αξίζει να σημειωθεί ότι μια οικονομική προσπάθεια τέτοιου είδους θα υποστηρίξει τον υψηλό επιπέδου στόχο της μείωσης της εξάρτησης της εθνικής οικονομίας από τον άνθρακα, και θα έχει μακροχρόνιο αντίκτυπο στην ανάπτυξη της οικονομίας των επισκεπτών.

Η συνολική επένδυση κεφαλαίων που προβλέπεται στο ΣΒΑΚ είναι σημαντική, με απαιτούμενη χρηματοδότηση της τάξης των 80 εκατομμυρίων ευρώ, αναγκαστικά προερχόμενη από επιχορηγήσεις του Δήμου, προϋπολογισμούς υπουργείων, έργα της Ε.Ε. και πρωτοβουλίες καθοδηγούμενες από τη Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

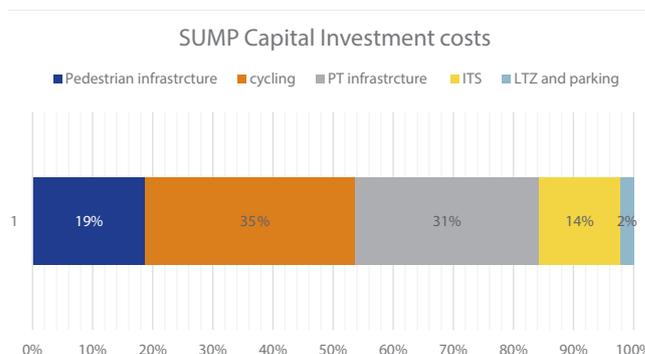
Με τέτοιο ύψος επένδυσης, τα μέτρα του ΣΒΑΚ έχουν ισχυρό αντίκτυπο και είναι αποτελεσματικά στην επίτευξη των Σκοπών Υψηλού Επιπέδου του Σχεδίου, αναφορικά με το συνολικό αριθμό χιλιομέτρων που διανύονται με αυτοκίνητο, με την εξισορρόπηση της κατανομής των μετακινήσεων στα μεταφορικά μέσα, με την επίτευξη σημαντικής μείωσης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, καθώς και του αριθμού των σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων. Ωστόσο, τα αναμενόμενα κέρδη μπορούν να επιτευχθούν μόνο μέσω μιας συντονισμένης εφαρμογής όλων των μέτρων του Σχεδίου. Αυτό, για παράδειγμα, συνεπάγεται την υιοθέτηση όλων εκείνων των μέτρων που μπορούν να κατευθύνουν τη ζήτηση προς μέσα μεταφοράς που έχουν τις χαμηλότερες (ή και μηδενικές) περιβαλλοντικές επιπτώσεις, υποστηρίζοντας ταυτόχρονα τις πολιτικές (π.χ. τη Ζώνη Ελεγχόμενης Κυκλοφορίας και το Σχέδιο Διαχείρισης Στάθμευσης) που αναδεικνύουν



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 47 - Χρήση αυτοκινήτου: οχηματοχιλιόμετρα στην περιοχή μελέτης (Οχήματα \* χλμ. \* έτος)



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 48 - Ποδήλατο και περπάτημα: επιβάτες \* χλμ. \* έτος στην περιοχή μελέτης



Συνολική επένδυση κεφαλαίου: €72.548.800 (€81.628.800 με απρόβλεπτα)

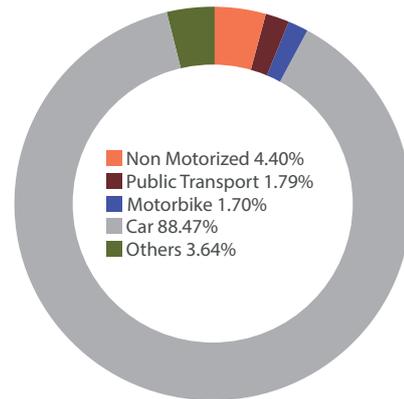
ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 49 - Κόστος Επενδυτικού Κεφαλαίου ΣΒΑΚ

το περιβαλλοντικό και κοινωνικό κόστος της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων.

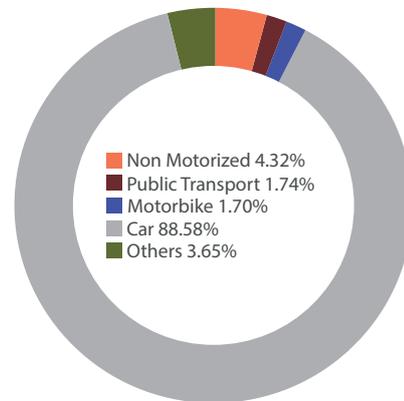
Με άλλα λόγια, είναι σαφές ότι λύσεις επικεντρωμένες μόνο στην προσφορά (π.χ. η παροχή υποδομής βιώσιμης κινητικότητας) δεν θα είναι αρκετές για την επίτευξη των καθορισμένων στόχων. Η επιτυχία στην προσπάθεια αλλαγής συμπεριφοράς συνδέεται απαραίτητα με την επικρατούσα μορφή του αστικού χώρου και το μοντέλο χρήσεων γης που έχει υιοθετηθεί. Οι διεργασίες αστικής διάχυσης οδηγούν αναπόφευκτα σε επιμήκυνση των αποστάσεων ανάμεσα στους τόπους που επιλέγουμε να ζούμε, να δουλεύουμε, να σπουδάζουμε, να κοινωνικοποιούμαστε και να καταναλώνουμε, κάτι που με τη σειρά του σημαίνει ότι, προκειμένου να ικανοποιήσουμε τις ανάγκες μας για κινητικότητα, εξαρτόμαστε ακόμη περισσότερο από το αυτοκίνητο. Αυτό συμβαίνει επειδή έχει αποδειχθεί ότι οι γειτονίες στα προάστια, με τα αδιέξοδα στο οδικό δίκτυο, την περίπλοκη δομή τους και τη χαμηλή πυκνότητα κατοικίας, είναι σχεδόν αδύνατο να εξυπηρετηθούν από τις Δημόσιες Συγκοινωνίες και τα άλλα μέσα μεταφοράς. Έτσι, ένας από τους λίγους πρακτικούς τρόπους για τη σύνδεση ορισμένων τουλάχιστον προαστίων είναι η διασύνδεση και η συνέργεια των βιώσιμων μέσων μεταφοράς με στόχο την εκμετάλλευση της ζήτησης μετακινήσεων προς το κέντρο. Έτσι, τηζ είναι δυνατόν να παρέχονται πολύ καλύτερα επίπεδα εξυπηρέτησης από ό,τι θα μπορούσε να δικαιολογηθεί για τις ενδο-προαστιακές αγορές μόνο.

Εν κατακλείδι, το ΣΒΑΚ, λόγω της φύσης του, δεν πρέπει να εκληφθεί ως ένα στατικό και επίσημο έγγραφο, αλλά ως ένα δυναμικό εργαλείο που στοχεύει στο να επιτευχθεί μια ισορροπία δίνοντας αρκετές λεπτομέρειες και καθοδήγηση για το ποια μέτρα πρέπει να εφαρμοστούν και πότε, ενώ παράλληλα διαμορφώνει ένα πλαίσιο αρκετά ευέλικτο ώστε να επιτρέπει προσαρμογές που θα επιβάλλονται από μελλοντικές αλλαγές στην κοινωνία, στην τεχνολογία ή/και στα συστήματα μεταφορών.

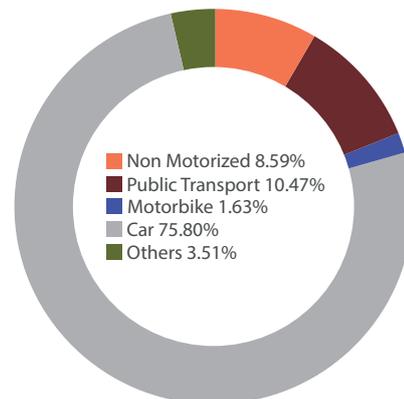
Με την έγκριση του Σχεδίου θα πρέπει να ξεκινήσει η φάση της εφαρμογής. Αναμένεται ότι το Πρόγραμμα Εφαρμογής του ΣΒΑΚ θα πυροδοτήσει μια συζήτηση που θα οδηγήσει σε επίσημη συμφωνία μεταξύ πολιτικών, δημοσίων λειτουργών, αξιωματούχων και άλλων εμπλεκόμενων φορέων σχετικά με τις διαθέσιμες πηγές χρηματοδότησης. Μπορεί μάλιστα να χρειαστεί ένα σύνολο συμπληρωματικών πολιτικών που να αποσκοπούν στη λεπτομερέστερη επεξεργασία και στην καλύτερη προσαρμογή των μεμονωμένων παρεμβάσεων.



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 53 - Κατανομή αστικών μετακινήσεων ανά μέσο: υφιστάμενη κατάσταση σε μια εργάσιμη ημέρα



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 54 - Κατανομή αστικών μετακινήσεων ανά μέσο: Εκτίμηση για το Μηδενικό Σενάριο 2030



ΠΕ13 - Π.13.2 - Εικ. 55 - Κατανομή αστικών μετακινήσεων ανά μέσο: Εκτίμηση για το Σενάριο Σχεδιασμού 2030

## Αναθέτουσα Αρχή



Κυπριακή Δημοκρατία

Υπουργείο Μεταφορών,  
Επικοινωνιών και Έργων

Τμήμα Δημοσίων Έργων

## Κοινοπραξία



**MobilityInChain s.r.l.**

Επικεφαλής Σύμβουλος

Via Pietro Custodi 16, 20136 Milano  
www.michain.com +39 02 4953 0500



**TeMa s.r.l.**

Via Sottoripa 1A/116 - 16124 Genova  
www.temasrl.net +39 010 4217401/02



**Redas Engineering s.r.l.**

Piazza San Marco 7 - 50121 Firenze  
redasengineering.it +39 055 284757



**Nicolaidis & Associates**

Ayiou Pavlou 61, 1107 Nicosia, Cyprus  
nicolaidesaa.com +357-22311958



**J + A Philippou**

1 Ionos Street 2406 Engomi  
japhilippou.com/ +357 22 716000



**Institute for International  
Urban Development**

2235 Massachusetts Avenue Cambridge  
MA 02140 USA  
i2ud.org +1 617 492 0077



**Strategic Planning**

Jeanne D'Arc 13 Limassol 3071 Cyprus  
cnebusi.com (357) 99476837



European Union

Cohesion Fund



Structural Funds  
of the European Union in Cyprus

(C) Copyright MobilityInChain s.r.l. All rights reserved.

This report has been prepared for the exclusive use of the commissioning party and unless otherwise agreed in writing by MobilityInChain s.r.l., no other party may copy, reproduce, distribute, make use of, or rely on the contents of the report. No liability is accepted by MobilityInChain s.r.l. for any use of this report, other than for the purposes for which it was originally prepared and provided. Opinions and information provided in this report are on the basis of MobilityInChain s.r.l. using due skill, care and diligence in the preparation of the same and no explicit warranty is provided as to their accuracy. It should be noted and is expressly stated that no independent verification of any of the documents or information supplied to MobilityInChain s.r.l. has been made.