



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

**ΧΩΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΟΣ
ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ**

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΑΚΑΡΙΤΗ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Κ. ΨΥΧΑΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ



ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2005



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 3204/1
Ημερ. Εισ.: 13-10-2005
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ
2005
ΜΑΚ

*«Η Λευκωσία μας αποδημεί στους χάρτες
σε αταχυδρόμητες φωτογραφίες
απ' τις ψηλές ταρατσες την κοιτάμε
να ταξιδεύει στην ποδιά του Πενταδάκτυλου.
Μα η άλλη Λευκωσία φυλλορροεί στα στήθη μας
στα βραδυνά μας βλέφαρα
η Λευκωσία μας η παλιά
η Λευκωσία μας»*

Κύπρος Χρυσάνθης, «Η ευτυχία της γης» 1983

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Χωροταξικό

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΧΑΡΤΩΝ	4
ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΟ	6
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΚΥΠΡΟ	10
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10
1.2 ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ	10
1.3 ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ	11
1.4 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ.....	12
1.5 ΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ «ΣΥΝΟΡΑ» ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ	14
1.6 ΤΟ ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ.....	15
1.7 ΚΥΠΡΟΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ	23
1.7.1 ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΥΠΡΟΥ – ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ.....	23
1.7.2 ΟΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΑΝΙΣΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΩΣ ΝΕΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΜΕΛΟΥΣ.....	24
1.7.3 ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ ΤΗΣ ΕΕ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ	25
1.8 Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.....	33
1.8.1 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.....	34
1.8.2 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ.....	35
1.8.3 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ	37
1.8.4 ΑΝΕΡΓΙΑ.....	38
1.9 ΤΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ.....	38
1.9.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	38
1.9.2 ΤΥΠΟΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	39
1.10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ ΩΣ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	42
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	42
2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	42
2.3 ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ-ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ.....	44
2.4 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΟΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	47
2.5 ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΑΣΤΙΚΑ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΑ.....	48
2.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΚΑΙ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΟΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	52
3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	52
3.2 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	52
3.3 ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΑΤΟΙΚΗΣΗ.....	64
3.4 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	68

3.5 ΑΝΕΡΓΙΑ.....	71
3.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	74
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΟΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	75
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	75
4.2 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ	75
4.3 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	78
4.3.1 ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΑΣΤΙΚΩΝ ΔΡΟΜΩΝ	78
4.3.2 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ.....	78
4.3.3 ΔΡΟΜΟΙ ΠΡΩΤΑΡΧΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ.....	79
4.3.4 ΔΡΟΜΟΙ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ.....	81
4.3.5 ΤΟΠΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	83
4.3.6 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ-ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ	83
4.4 ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ	87
4.5 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ.....	92
4.6 ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ-ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	97
4.7 ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ.....	98
4.8 ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	102
4.9 ΠΙΕΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΟΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΥΦΕΣ..	103
4.10 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ	105
4.11 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	109
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΟΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	109
5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	109
5.2 ΠΡΑΣΙΝΗ ΓΡΑΜΜΗ	109
5.3 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ	112
5.3.1 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΝΙΑΙΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	112
5.3.2 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	116
5.4 Η ΠΕΡΙΤΕΙΧΙΣΜΕΝΗ ΠΟΛΗ.....	133
5.5 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΟΧΟΥ 2.....	134
5.5.1 Η ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΣΤΟΧΟΥ 2	134
5.5.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	136
5.5.3 ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ	136
5.5.4 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ-ΑΝΕΡΓΙΑ	137
5.5.5 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ.....	137
5.5.6 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ.....	138
5.5.7 ΣΤΕΓΑΣΗ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	138
5.5.8 ΟΙ ΛΕΩΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΤΟΧΟΥ 2 ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ.....	139
5.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	143
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΜΕΤΡΑ, ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	144
6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	144
6.2 ΓΕΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ.....	144
6.3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ – ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	146

6.3.1 ΓΕΝΙΚΑ	146
6.3.2 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ.....	147
6.3.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΕ ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ	148
6.3.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΕ ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΑ ΜΕΤΡΑ.....	150
6.3.5 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	153
6.4 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	155
6.4.1 ΕΠΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	155
6.4.2 ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	157
6.4.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΠΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ	159
6.4.4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ	160
6.4.5 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ.....	160
6.4.6 ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ.....	160
6.4.7 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	161
6.4.8 ΓΑΜΗΛΙΕΣ ΤΕΛΕΤΕΣ.....	161
6.4.9 ΣΥΝΕΔΡΙΑ.....	161
6.4.10 ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	162
6.4.11 ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ.....	162
6.4.12 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΟΛΕΩΝ (CITY BREAKS)	162
6.4.13 ΗΜΕΡΗΣΙΟΙ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ	163
6.4.14 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ.....	163
6.4.15 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΞΙΑΣ	165
6.5 ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	166
6.6 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 2004-2006	170
6.6.1 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ	170
6.6.2 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ.....	171
6.7 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ	173
6.8 Ο ΠΕΡΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΝΟΜΟΣ	174
6.9 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ	176
6.9.1 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	176
6.9.2 ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΟΥ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	176
6.9.3 ΕΚΒΑΘΥΝΣΗ, ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΚΑΙ ΚΑΛΥΨΗ ΤΟΥ ΠΟΤΑΜΟΥ ΚΛΗΜΟΥ ΣΤΟΝ ΑΓΙΟ ΔΟΜΕΤΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΓΚΩΜΗ	177
6.9.4 ΑΠΟΧΕΤΕΥΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΟΜΒΡΙΩΝ ΠΑΛΟΥΡΙΩΤΙΣΣΑΣ, ΣΤΡΟΒΟΛΟΥ, ΛΑΚΑΤΑΜΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΓΚΩΜΗΣ	178
6.9.5 ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΛΙΑΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	178
6.9.6 ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΒΙΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΝΟΡΙΑΣ ΧΡΥΣΑΛΙΝΙΩΤΙΣΣΑΣ ΣΤΗ ΛΕΥΚΩΣΙΑ.....	180
6.9.7 ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΛΙΑ ΑΓΛΑΝΤΖΙΑ	180
6.9.8 ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ	180
6.9.9 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΧΩΡΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΚΑΙ ΠΛΑΤΕΙΩΝ	181
6.9.10 ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΛΕΥΚΩΣΙΑ – ΕΠΑΝΕΝΩΣΗ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ.....	181
6.10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	182
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	184
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	186

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΧΑΡΤΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1: Χρηματοδότηση Προγραμμάτων από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής 2004-2006.

Πίνακας 1.2: Έργα και Φορείς Υλοποίησης του Προγράμματος για το Στόχο 2.

Πίνακας 1.3: Έργα και Φορείς Υλοποίησης του Προγράμματος για το Στόχο 3.

Πίνακας 1.4: Έργα και Φορείς Υλοποίησης του Προγράμματος για την Αλιεία.

Πίνακας 3.1: Κατανομή πληθυσμού αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας

Πίνακας 3.2: Πληθυσμιακή μεταβολή στους ακριτικούς δήμους Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου

Πίνακας 3.3: Πληθυσμιακή σύνθεση ανά υπηκοότητα 2002

Πίνακας 3.4: Κατανομή πληθυσμού ανά φύλο 2002

Πίνακας 3.5: Αναλυτική κατανομή πληθυσμού κατά ηλικία

Πίνακας 3.6: Ομαδοποιημένη κατανομή πληθυσμού κατά ηλικία

Πίνακας 3.7: Μέσο μέγεθος νοικοκυριού

Πίνακας 3.8: Καθεστώς ιδιοκτησίας

Πίνακας 3.9: Κατοικίες

Πίνακας 3.10: Απασχόληση

Πίνακας 3.11: Υποστατικά

Πίνακας 3.12: Ανεργία στο σύνολο των εργαζομένων

Πίνακας 3.13: Ανεργία στους άνδρες

Πίνακας 3.14: Ανεργία στις γυναίκες

Πίνακας 5.1: Άξονας Προτεραιότητας 2-Αναζωογόνηση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών

Πίνακας 5.2: Άξονας Προτεραιότητας 3- Τεχνική Βοήθεια

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

- Διάγραμμα 3.1: Διαχρονική μεταβολή πληθυσμού
Διάγραμμα 3.2: Πληθυσμιακές μεταβολές στους δήμους Λευκωσίας-Αγίου Δομετίου και στο υπόλοιπο αστικό συγκρότημα Λευκωσίας
Διάγραμμα 3.3: Πληθυσμιακή σύνθεση ανά υπηκοότητα 2002
Διάγραμμα 3.4: Ποσοστά Κύπριων και ξένων υπηκόων
Γράφημα 3.5: Κατανομή πληθυσμού ανά φύλο 2002
Διάγραμμα 3.6: Κατανομή πληθυσμού κατά ηλικία
Διάγραμμα 3.7: Μέσο μέγεθος νοικοκυριού
Διάγραμμα 3.8: Κατοικίες
Διάγραμμα 3.9: Απασχόληση ανά παραγωγικό τομέα
Διάγραμμα 3.10: Υποστατικά
Διάγραμμα 3.11: Ανεργία στο σύνολο των εργαζομένων
Διάγραμμα 3.12: Ανεργία στους άνδρες
Διάγραμμα 3.13: Ανεργία στις γυναίκες

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

- Χάρτης Α.1: Διοικητικός διαχωρισμός της Κύπρου
Χάρτης Α.2: Περιοχή μελέτης και διοικητική δομή
Χάρτης Α.3: Διαχρονική μεταβολή και διάχυση του αστικού ιστού
Χάρτης Α.4: Κύριο οδικό δίκτυο
Χάρτης Α.5: Κύριο δίκτυο ποδηλατοδρόμων
Χάρτης Α.6: Υλοποιημένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων
Χάρτης Α.7: Χρήση γης περιοχής μελέτης και περιβαλλουσών κοινοτήτων
Χάρτης Α.8: Χρήση γης
Χάρτης Α.9: Πολεοδομικές Ζώνες
Χάρτης Α.10: Αστικό κέντρο
Χάρτης Α.11: Χωροθέτηση κύριων αστικών λειτουργιών
Χάρτης Α.12: Γενικό Χωροταξικό Σχέδιο
Χάρτης Α.13: Προτεινόμενο οδικό δίκτυο

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΟ

ΑΕΠ: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

ΔΥΑ: Δημόσια Υπηρεσία Απασχόλησης

ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΕΠ: Ενιαίο Έγγραφο Προγραμματισμού

Ε/Κ: Ελληνοκύπριοι

ΕΚΤ: Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Ταμείο

ΕΟΚ: Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα

ΕΤΠΑ: Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

ΗΠΑ: Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

ΟΗΕ: Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

ΚΟΤ: Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού

κ.κ.: κατά κεφαλή

ΜΑΔ: Μονάδες Αγοραστικής Δύναμης

ΜΜΜ: Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

ΜΜΕ: Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις

«ΤΔΒΚ»: λεγόμενη «Τουρκική Δημοκρατία της Βόρειας Κύπρου»

Τ/Κ: Τουρκοκύπριοι

ΧΜΠΑ: Χρηματοδοτικό Μέσο Προσανατολισμού της Αλιείας

GTS: Guiteway Transit System

UNDP: United Nations Development Programme

UNFICUP: United Nations Peacekeeping Force in Cyprus

UNHCR

UNOPS United Nations Office for Project Service

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά όλους εκείνους που με βοήθησαν, με στήριξαν και μου έδειξαν κατανόηση κατά τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

Θα ήθελα να ξεκινήσω από τον επιβλέποντα καθηγητή μου, τον κ. Ιωάννη Ψυχάρη, Επίκουρο Καθηγητή Περιφερειακής Οικονομικής Πολιτικής για τη συνεργασία, την υποστήριξη και την πολύτιμη καθοδήγηση του.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους λειτουργούς, υπεύθυνους, γραμματειακό προσωπικό, κ.ά., εργαζόμενους στα διάφορα Υπουργεία, Τμήματα και Υπηρεσίες της Κυπριακής Δημοκρατίας για το πολύτιμο χρόνο και βοήθεια τους κατά τη διάρκεια της συλλογής υλικού για την εκπόνηση αυτής της διπλωματικής εργασίας. Παράλληλα θα ήθελα να ευχαριστήσω τη διεύθυνση και το προσωπικό της εταιρείας ALA Planning Partnership, για όλο το υλικό, τις συμβουλές και τη διαφορετική «οπτική γωνία» του θέματος που μου παρείχαν.

Ακόμη, ένα μεγάλο «ευχαριστώ» οφείλω σε όλους μου τους φίλους σε Ελλάδα και Κύπρο, οι οποίοι ήταν κοντά μου και με στήριξαν ηθικά, μου συμπαραστάθηκαν και με βοήθησαν με τις συμβουλές τους.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τα σημαντικότερα άτομα στη ζωή μου, την οικογένεια μου, για την ηθική, ψυχολογική και υλική υποστήριξη που ακατάπαυστα μου παρέχει και για την εμπιστοσύνη που μου δείχνει.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως σκοπό την μελέτη, ανάλυση και εξέταση της χωρικής οργάνωσης και διάρθρωσης του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας και τη διατύπωση αναπτυξιακών στρατηγικών που θα βοηθήσουν την ανάπτυξη και την πρόοδο του εν λόγω αστικού συμπλέγματος.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ιδιαιτερότητα αυτής της πόλης ως της μόνης ακόμη μοιρασμένης ευρωπαϊκής πρωτεύουσας και στα μεγάλα προβλήματα που προκύπτουν από αυτή τη διαίρεση του αστικού ιστού.

Η εργασία χωρίζεται σε επτά κεφάλαια. Συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο επιχειρείται μια γενική μελέτη της Κύπρου ως της χώρας στην οποία ευρίσκεται το αστικό σύμπλεγμα Λευκωσίας. Δίνεται έμφαση στην πορεία της κυπριακής οικονομίας, στις σχέσεις Κύπρου-ΕΕ στο νέο αυτό περιβάλλον που δημιουργείται μετά την πρόσφατη ένταξη του νησιού στην Κοινότητα, στα εσωτερικά «σύνορα» της Κύπρου και στο υπάρχον πολεοδομικό σύστημα.

Στο δεύτερο κεφάλαιο εξετάζεται το αστικό σύμπλεγμα Λευκωσίας ως μέρος της Κυπριακής Δημοκρατίας, γίνεται αναφορά στις σχέσεις του με τα άλλα αστικά συμπλέγματα και αναλύεται η οργάνωση και ο διοικητικός διαχωρισμός του.

Στο τρίτο κεφάλαιο πραγματοποιείται η ανάλυση των οικονομικών, κοινωνικών και δημογραφικών χαρακτηριστικών της Λευκωσίας. Η ανάλυση αυτή βασίστηκε σε στοιχεία από τις επίσημες εκθέσεις της Στατιστικής Υπηρεσίας. Παρατηρούμε τις διαφορές και τις αντιθέσεις, αλλά και τις συγκλίσεις των αριθμών σε κάθε επιμέρους διοικητική περιοχή που απαρτίζει το αστικό σύμπλεγμα της Λευκωσίας και εξάγονται συμπεράσματα για τις επιμέρους διοικητικές περιοχές αλλά και για την περιοχή μελέτης ως σύνολο.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναφέρονται τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της πόλης. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι διαχρονικές μεταβολές στη δομή και διάρθρωση του αστικού ιστού, η αναφορά στις πιέσεις επί της πόλης για ανάπτυξη με έμφαση στο τι φαινόμενα παρατηρούνται στις αστικές παρυφές και τα αναπτυξιακά προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις ιδιαιτερότητες του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας, με την Πράσινη Γραμμή να το τέμνει από άκρη σε άκρη. Αναλύονται τα προγράμματα αναζωογόνησης που λαμβάνουν χώρα στους ακριτικούς,

εφαπτόμενους με την Πράσινη Γραμμή δήμους και οι άξονες προτεραιότητας του Στόχου 2 για τον αστικό χώρο.

Στο έκτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στα υφιστάμενα μέτρα, πολιτικές και στρατηγικές για ανάπτυξη αναφορικά με το αστικό συγκρότημα Λευκωσίας και γίνονται προτάσεις για έργα και περαιτέρω δράσεις.

Τέλος, στο έβδομο κεφάλαιο συνοψίζονται τα συμπεράσματα της ανάλυσης και της μελέτης και γίνεται αναφορά στις προοπτικές ανάπτυξης της πόλης στο νέο ευρωπαϊκό χώρο καθώς και στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει με στοίχημα την αειφόρο ανάπτυξη και την καθιέρωση της ως μιας σύγχρονης αστικής οντότητας, ως ενός ελκυστικού χώρου διαμονής, εργασίας, αναψυχής, ψυχαγωγίας και άθλησης τόσο για τον σημερινό, όσο και για τον μελλοντικό πληθυσμό της, καθώς και για τον υπόλοιπο πληθυσμό της χώρας και τους επισκέπτες της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΚΥΠΡΟ

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το παρόν κεφάλαιο επιχειρεί μια γενική παρουσίαση της Κύπρου, ως της χώρας στην οποία βρίσκεται το αστικό σύμπλεγμα Λευκωσίας το οποίο και αποτελεί το αντικείμενο μελέτης. Η περίοδος που διανύεται είναι πολύ σημαντική για την Κύπρο, καθώς μετά την ένταξη της στην ΕΕ, την 1^η Μαΐου 2004, διαμορφώνεται το περιβάλλον για περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη, ευημερία των πολιτών αλλά και λύσης στο πολιτικό της πρόβλημα. Το νέο περιβάλλον της ΕΕ αποτελεί μεγάλη πρόκληση για την κυπριακή οικονομία, αλλά και για την κοινωνία της.

1.2 ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΟΥ ΝΗΣΙΟΥ

Η Κύπρος βρίσκεται στο βορειοανατολικό άκρο της ανατολικής λεκάνης της Μεσογείου και είναι το τρίτο σε μέγεθος νησί μετά τη Σαρδηνία και τη Σικελία. Έχει έκταση 9.251 τετραγωνικά χιλιόμετρα, μέγιστο μήκος 240 χιλιόμετρα και μέγιστο πλάτος 100 χιλιόμετρα. Η Κύπρος απέχει 800 χιλιόμετρα από την Ηπειρωτική Ελλάδα και 380 χιλιόμετρα από τη Ρόδο και την Κάρπαθο. Στα βόρεια της Κύπρου βρίσκεται η Τουρκία, η οποία απέχει μόνο 75 χιλιόμετρα από τις βόρειες ακτές της. Στα ανατολικά, σε απόσταση 105 χιλιομέτρων βρίσκεται η Συρία και στα νότια σε απόσταση 380 χιλιομέτρων βρίσκεται η Αίγυπτος. Η Κύπρος έχει βόρειο γεωγραφικό πλάτος 34°33'-35°34' και ανατολικό γεωγραφικό μήκος 32°16'-34°37' (www.cyprus.gov.cy).

Από μορφολογικής άποψης, η Κύπρος μπορεί να υποδιαιρεθεί στις πιο κάτω μορφολογικές περιφέρειες (www.cyprus.gov.cy):

- Το ορεινό σύμπλεγμα Τροόδους,
- Τη βόρεια οροσειρά του Πενταδάκτυλου,
- Την κεντρική πεδιάδα,
- Τη λοφώδη περιοχή γύρω από το ορεινό σύμπλεγμα Τροόδους, και
- Τις παράκτιες πεδιάδες.

Το ορεινό συγκρότημα της νότιας οροσειράς καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος του νοτιοδυτικού τμήματος και του κέντρου, ονομάζεται δε οροσειρά Τροόδους από την ομώνυμη ψηλότερη κορυφή (1.952 μέτρα), την κορυφή του κυπριακού Ολύμπου. Στην

οροσειρά του Τροόδους βρίσκονται και τα περισσότερα δάση. Μεταξύ των δυο οροσειρών βρίσκεται η εύφορη πεδιάδα της Μεσαορίας που εκτείνεται από την περιοχή Μόρφου στα βορειοδυτικά, μέχρι τις ανατολικές ακτές (www.cyprus.gov.cy).

1.3 ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Η Κύπρος αποτελεί την παλαιότερη βρετανική αποικία. Απέκτησε την ανεξαρτησία της τον Αύγουστο του 1960 και είναι κυρίαρχη δημοκρατία με προεδρικό σύστημα διακυβέρνησης. Βάσει του Συντάγματος του 1960, ο πρόεδρος της δημοκρατίας εκλέγεται με καθολική ψηφοφορία για περίοδο πέντε ετών. Για την άσκηση της εκτελεστικής εξουσίας ο πρόεδρος της δημοκρατίας διορίζει τους υπουργούς που συγκροτούν το υπουργικό συμβούλιο και τον κυβερνητικό εκπρόσωπο.

Από τα μέσα του 1974 το βόρειο τμήμα της Κύπρου, το οποίο αποτελεί το 37% της συνολικής έκτασης του νησιού, βρίσκεται υπό το παράνομο καθεστώς της τουρκικής κατοχής. Η λεγόμενη «Τουρκική Δημοκρατία της Βόρειας Κύπρου» ή παγκοσμίως «Turkish Republic of Northern Cyprus», διακηρύχθηκε μονομερώς ως κράτος και είναι αναγνωρισμένο μόνο από την Τουρκία και το Πακιστάν. Το υπόλοιπο 63% της γεωγραφικής έκτασης της Κύπρου είναι υπό το καθεστώς της νόμιμης κυβέρνησης της Κύπρου και η επίσημη ονομασία του ως κράτους είναι «Δημοκρατία της Κύπρου» (www.cyprus.gov.cy).

Ο πληθυσμός της Κύπρου ανέρχεται σε 906.400 κατοίκους (τέλος του 2001), από τους οποίους 705.500, ποσοστό 77%, ανήκουν στην ελληνοκυπριακή κοινότητα, συμπεριλαμβανομένων 9.000 περίπου Μαρωνιτών, Αρμενίων και Λατίνων, 211.200, ποσοστό 23%, στην τουρκοκυπριακή κοινότητα και από αυτούς οι 123.600, ποσοστό 14%, είναι Τούρκοι έποικοι που κατοικούν στην Κύπρο. Στην απογραφή πληθυσμού που έγινε το 1960, τα ποσοστά των διαφόρων κοινοτήτων κατανέμονταν από σύνολο 572.707 κατοίκων, 447.901 ή 78,2% στην ελληνοκυπριακή κοινότητα (οι Μαρωνίτες, Αρμένιοι και Λατίνοι επέλεξαν σύμφωνα με το Σύνταγμα του 1960 να ανήκουν στην ελληνοκυπριακή κοινότητα), 103.822 ή 18,1% ήταν τουρκοκύπριοι και 20.984 ή 3,7% ήταν ξένοι, κυρίως βρετανοί (www.cyprus.gov.cy).

Οι ελληνοκύπριοι είναι χριστιανοί, ανήκουν στην Αυτοκέφαλη Ελληνική Ορθόδοξη Εκκλησία της Κύπρου και μιλούν την ελληνική γλώσσα. Οι Μαρωνίτες, οι Αρμένιοι και οι Λατίνοι, οι οποίοι σύμφωνα με το Σύνταγμα του 1960 επέλεξαν να

ενταχθούν στην ελληνοκυπριακή κοινότητα ανήκουν σε άλλα χριστιανικά θρησκευόμενα.

Διοικητικά η Κύπρος υποδιαιρείται στις επαρχίες Λευκωσίας, Αμμοχώστου, Λεμεσού, Λάρνακας, Πάφου και Κερύνειας, όπως φαίνεται στο Χάρτη Α.1. Η διοικητική πρωτεύουσα της κάθε επαρχίας είναι η πόλη από την οποία πήρε και το όνομα της.

1.4 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

Κατά τη διάρκεια της ιστορίας της η Κύπρος ήταν πάντοτε υπό την επιρροή ή τον άμεσο έλεγχο της εκάστοτε κυρίαρχης δύναμης στην ανατολική Μεσόγειο. Η γεωγραφική της θέση στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων την κατέστησε πολύτιμο απόκτημα ως πύλη στην Μέση Ανατολή για τις δυνάμεις που δρούσαν στην περιοχή. Οι τελευταίοι κατακτητές της Κύπρου ήταν οι Οθωμανοί και οι Βρετανοί. Από το 1571 έως το 1878 η Κύπρος ήταν μέρος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και από το 1878 έως το 1960 τελούσε υπό βρετανική κατοχή.

Είναι πολύ σημαντικό να εξετασθεί η ιστορία της Κύπρου την κρίσιμη περίοδο 1960-1970 στα πλαίσια του Ψυχρού Πολέμου, όπου οι Δυτικές Δυνάμεις ήθελαν να εξασφαλίσουν την επιρροή τους στην ανατολική Μεσόγειο και να ελέγχουν την επέκταση της επιρροής της τότε Σοβιετικής Ένωσης. Την περίοδο αυτή, υπό την προεδρία της Κύπρου τελούσε ο Αρχιεπίσκοπος Μακάριος ο Γ', ο οποίος δεν έχαιρε της εμπιστοσύνης των Δυτικών Δυνάμεων. Η Κύπρος με τις συμφωνίες Ζυρίχης-Λονδίνου κέρδισε τελικά την ανεξαρτησία της αλλά με την Μεγάλη Βρετανία, την Ελλάδα και την Τουρκία να δρουν ως εγγυήτριες δυνάμεις αυτής της ανεξαρτησίας. Σύντομα μετά την ανακήρυξη της ανεξαρτησίας της η Κύπρος προσχώρησε στο Κίνημα των Αδεσμεύτων.

Οι Κύπριοι έπρεπε να ζουν υπό ένα επιβεβλημένο πολίτευμα το οποίο παρέπεμπε σε διοικητική ομοσπονδία αλλά εμπειρείχε διατάξεις που θα οδηγούσαν τις δύο κοινότητες σε μελλοντική σύγκρουση. Λόγω της πλειοψηφίας των ελληνοκυπρίων (82%) έναντι των τουρκοκυπρίων (18%), η προβλεπόμενη ισότιμη αντιπροσώπευση και η λήψη αποφάσεων με τη σύμφωνη γνώμη και των δυο κοινοτήτων ήταν αδύνατη. Έτσι, οι ελληνοκύπριοι αναδεικνύονταν ως η κυρίαρχη πληθυσμιακά, διοικητικά αλλά και οικονομικά εθνικότητα στο νησί, γεγονός που δυσανεστούσε τον τουρκοκυπριακό πληθυσμό (Theorphanous, 2000).

Παράλληλα, όσον αφορά τις πολιτικές τάσεις, στην Κύπρο επικρατούσε ακόμη η ιδέα της ένωσης με την Ελλάδα, ενώ η Τουρκία τροφοδοτούσε τους ισχυρούς δεσμούς της με τους τουρκοκύπριους με όλους τους δυνατούς τρόπους. Μέχρι αυτή τη περίοδο οι ελληνοκύπριοι και οι τουρκοκύπριοι ζούσαν μαζί σε όλο το νησί χωρίς να είναι χωρικά συγκεντρωμένη κάποια από τις δυο εθνικότητες σε κάποιο τμήμα του. Κατά την περίοδο 1963–1964, όμως, με τις διακοινοτικές ταραχές, οι τουρκοκύπριοι αποσύρθηκαν από τους κυβερνητικούς και τους άλλους δημόσιους οργανισμούς απέχοντας σιωπηρά από τις κοινωνικές, οικονομικές αλλά και πολιτικές εξελίξεις της Δημοκρατίας της Κύπρου, ενώ άρχισε και η μετακίνηση τους σχηματίζοντας θύλακες αμιγούς τουρκοκυπριακού πληθυσμού στο βόρειο τμήμα του νησιού (Theorhanous, 2000).

Το 1968 έγινε κάποια προσπάθεια για εύρεση λύσης με την έναρξη ενδοκοινοτικών διαβουλεύσεων, ώστε να εγκαθιδρυθεί ένα ενωτικό κράτος με ισχυρή τοπική αυτοδιοίκηση. Παρόλα αυτά όμως, το πραξικόπημα εναντίον του Μακαρίου τον Ιούλιο του 1974 έδρασε ως αφορμή για την εισβολή της Τουρκίας στο νησί. Η Τουρκία εισέβαλλε επικαλούμενη κατά πρώτον την επαναφορά της συνταγματικής τάξης στην Κύπρο έτσι όπως συμφωνήθηκε το 1960 κατά την ίδρυση της Κυπριακής Δημοκρατίας και κατά δεύτερον, την προστασία της τουρκοκυπριακής κοινότητας. Έπειτα από την εισβολή του 1974 και την διχοτόμηση του νησιού, ήρθε το 1975 η διακήρυξη του καινούριου λεγόμενου «Ομόσπονδου Τουρκικού Κράτους της Βόρειας Κύπρου» και το 1983 η δημιουργία της αυτοαποκαλούμενης «Τουρκικής Δημοκρατίας της Βόρειας Κύπρου». Καθ' όλη αυτή τη διάρκεια 160.000 ελληνοκύπριοι εκδιώχθηκαν από τη βόρεια Κύπρο και στη θέση τους ήρθαν περίπου 100.000 έποικοι από την Τουρκία.

Από το 1974 και έπειτα οι ελληνοκύπριοι και οι τουρκοκύπριοι ακολούθησαν διαφορετικούς δρόμους οικονομικής και κοινωνικοπολιτικής ανάπτυξης, γεγονός που είχε πολλαπλές επιπτώσεις. Παρόλο που το κατεχόμενο κομμάτι της Κύπρου ήταν το πλουσιότερο (παράγοντας το περισσότερο ΑΕΠ και περιέχοντας περίπου το 70% του εθνικού πλούτου πριν την εισβολή), το κοινωνικοοικονομικό χάσμα που προϋπήρχε ανάμεσα στις δυο κοινότητες έως το 1974 μεγάλωσε ακόμη περισσότερο. Ο δυναμισμός της οικονομίας της περιοχής υπό την κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Κύπρου εκδηλώθηκε με την γρήγορη οικονομική ανάπτυξη που ακολούθησε την εισβολή και τους ρυθμούς εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης που εξελίσσονται από τότε.

1.5 ΤΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΑ «ΣΥΝΟΡΑ» ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

Η διχοτόμηση του νησιού χρονολογείται από τον Αύγουστο του 1974 όταν τα τουρκικά στρατεύματα μετά από την απόβαση τους στην Κερύνεια κατέλαβαν την βόρεια Κύπρο. Από τότε η Κύπρος χωρίστηκε στα δυο με μια ουδέτερη ζώνη περίπου 180 χιλιομέτρων μήκους και έως και 7 χιλιομέτρων πλάτους.

Η ουδέτερη ζώνη (ή νεκρή ζώνη ή Πράσινη Γραμμή, όπως επικράτησε να ονομάζεται) καταλαμβάνει περίπου το 4% του νησιού και περιλαμβάνει αρκετές γαίες υψηλής παραγωγικότητας. Είναι ανοικτή και προσβάσιμη μόνο για την ειρηνευτική δύναμη του ΟΗΕ στο νησί, την UNFICYP και διαιρεί το νησί σε δύο τμήματα, ανατολικά από την Αμμόχωστο έως την Μόρφου στα δυτικά περνώντας μέσα από την Λευκωσία και χωρίζοντας την πόλη στα δύο.

Από τις έξι επαρχίες του νησιού (Κερύνεια, Αμμόχωστο, Λάρνακα, Λευκωσία, Πάφος και Λεμεσό), οι τρεις είναι διχοτομημένες και η Πράσινη Γραμμή τις διαπερνά (βλέπε Χάρτη Α.1). Έτσι οι επαρχίες Πάφου και Λεμεσού ανήκουν εξολοκλήρου στον ελληνοκυπριακό νότιο τμήμα της Κύπρου, ενώ η επαρχία Κερύνειας ανήκει εξολοκλήρου στο τουρκοκυπριακό κατεχόμενο βόρειο τμήμα της Κύπρου. Οι επαρχίες Λάρνακας και Λευκωσίας είναι διχοτομημένες με το μεγαλύτερο τμήμα τους να βρίσκεται στην ελεύθερη Κύπρο. Μάλιστα, λόγω του ότι το κατεχόμενο τμήμα της επαρχίας της Λάρνακας είναι πολύ μικρό, οι δήμοι της πρώην επαρχίας της κατεχόμενης Λάρνακας έχουν πλέον ενσωματωθεί στην επαρχία της κατεχόμενης Λευκωσίας. Η επαρχία Αμμοχώστου, και αυτή διχοτομημένη, ανήκει στην πλειοψηφία της στο κατεχόμενο τμήμα με ένα μικρό ποσοστό στην ελληνοκυπριακή πλευρά και ένα τμήμα της (μαζί με τμήμα της επαρχίας Λάρνακας) είναι η βόρεια βρετανική βάση του νησιού, η νότια βρίσκεται στην επαρχία Λεμεσού (www.cyprus.gov.cy).

Οι αντίστοιχες πρωτεύουσες των επαρχιών και ταυτόχρονα αστικές περιοχές του νησιού, κατανέμονται ως εξής: Πάφος, Λεμεσός, Λάρνακα αποκλειστικά στο ελεύθερο τμήμα, Κερύνεια και Αμμόχωστος στο κατεχόμενο και η Λευκωσία είναι διχοτομημένη και ανήκει και στις δυο κοινότητες. Ταυτόχρονα, η Λευκωσία είναι η πρωτεύουσα της ελεύθερης Κύπρου αλλά και η πρωτεύουσα της αυτοαποκαλούμενης και μη αναγνωρισμένης από τους διεθνείς φορείς «Τουρκικής Δημοκρατίας της Βόρειας Κύπρου».

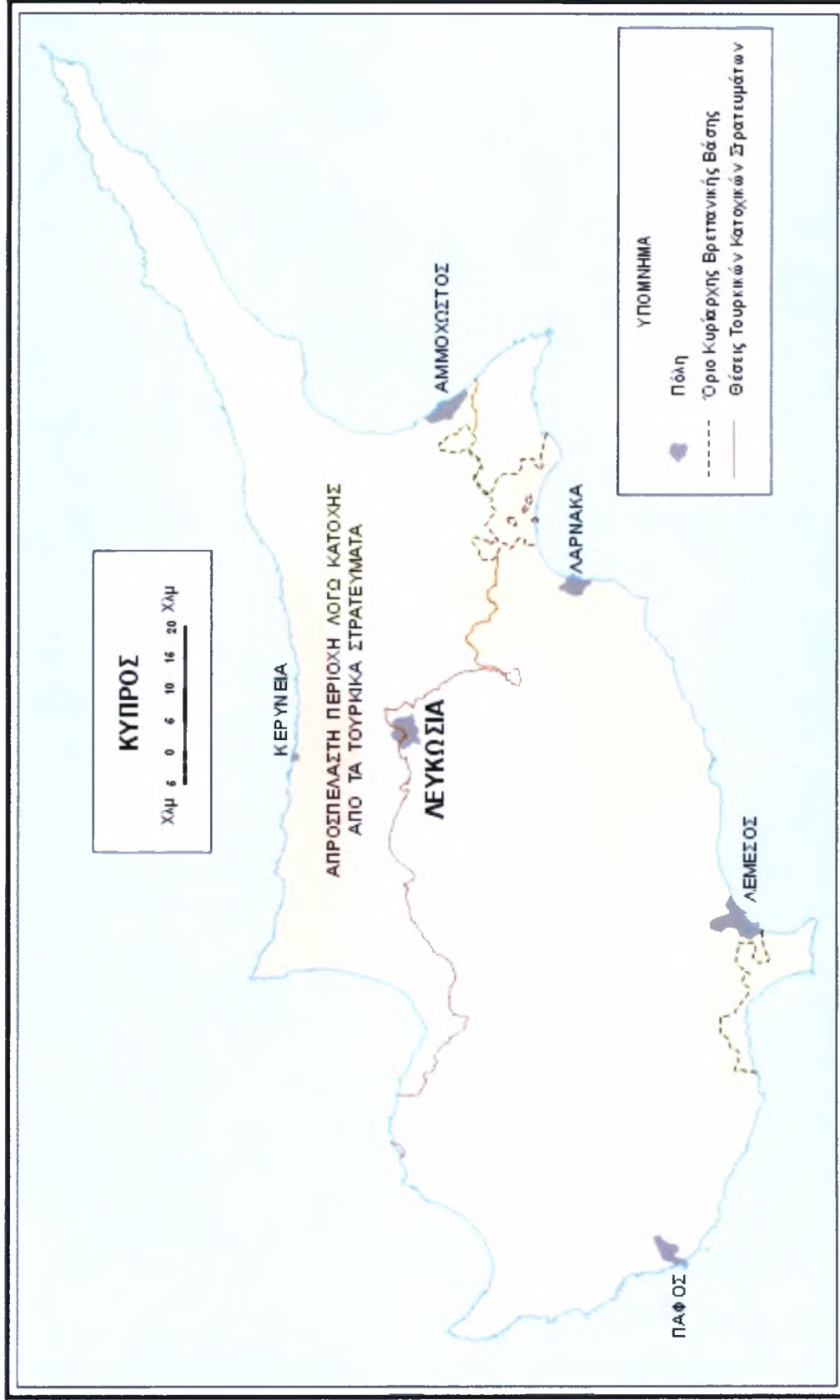
Η ουδέτερη ζώνη διαιρείται σε τέσσερα τμήματα. Δυτικά ένα ανεξάρτητο μικρό τμήμα περικλείει το χωριό Κόκκινα που είναι κατεχόμενο. Το δεύτερο τμήμα εκτείνεται από τη βόρεια ακτή του νησιού νοτιότερα την κατεχόμενη Μόρφου και καταλήγει στη Λευκωσία, όπου η ουδέτερη ζώνη είναι γνωστή ως Πράσινη Γραμμή με αισθητά μικρότερο πλάτος από όλα τα υπόλοιπα τμήματα της ζώνης αυτής. Το τρίτο τμήμα ξεκινά από τα νοτιοανατολικά της Λευκωσίας και καταλήγει στη βορειοανατολική βρετανική βάση της Δεκέλειας. Τέλος, ένα μικρό τελευταίο τμήμα καταλήγει από την βρετανική βάση της Δεκέλειας στην ανατολική ακτή του νησιού κοντά στην κατεχόμενη Αμμόχωστο. Κάποια τμήματα της ουδέτερης ζώνης δεν είναι προσβάσιμα και φέρουν την χαρακτηριστική επιγραφή «γη που δεν ανήκει σε κανέναν» (no-man's land) (Παλληκάρης και Τσαλκανδρά, 2004: 22).

Τα όρια της ουδέτερης ζώνης είναι οι γραμμές κατάπαυσης του πυρός. Έτσι, η γραμμή κατάπαυσης του πυρός για τους Ελληνοκύπριους συμπίπτει με το νότιο όριο της νεκρής ζώνης και αντίστοιχα η γραμμή κατάπαυσης του πυρός των Τουρκοκυπρίων συμπίπτει με το βόρειο όριο της ουδέτερης ζώνης. Για λόγους διευκόλυνσης όμως όλο αυτό το περίπλοκο εσωτερικό σύνορο του νησιού αναφέρεται ως «Πράσινη Γραμμή» (www.planning.gov.cy).

1.6 ΤΟ ΚΥΠΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Ο τουρκικός στρατός εισέβαλε στην Κύπρο στις 20 Ιουλίου 1974. Η Τουρκία ανακοίνωσε ότι η εισβολή ήταν μια «ειρηνευτική επιχείρηση» για αποκατάσταση της συνταγματικής τάξης, όταν συνέπια του ελληνικού στρατιωτικού πραξικοπήματος ανατράπηκε η κυπριακή κυβέρνηση. Η Τουρκία ισχυρίστηκε ότι ενεργούσε σύμφωνα με τους όρους της Συνθήκης Εγγυήσεως του 1960. Το άρθρο τέσσερα όμως της Συνθήκης αναφέρει ότι σε περίπτωση παραβίασης της Συνθήκης και αν δεν είναι δυνατή κοινή ή συντονισμένη ενέργεια των τριών εγγυητριών δυνάμεων, τότε η καθεμιά έχει το δικαίωμα «να ενεργήσει με μόνον σκοπό την επαναφορά της δια της παρούσης συνθήκης δημιουργηθείσης καταστάσεως». Με άλλα λόγια οποιαδήποτε ενέργεια θα έπρεπε να αποβλέπει στην αποκατάσταση της συνταγματικής τάξεως (www.cyprus.gov.cy).

ΧΑΡΤΗΣ Α.1: ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ



Πηγή: Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας, 2001

Οι δυνάμεις εισβολής αποβιβάστηκαν στη βόρεια ακτή του νησιού κοντά στην Κερύνεια. Όταν επιτεύχθηκε η συμφωνία κατάπαυσης του πυρός, τρεις μέρες μετά την εισβολή, τα τουρκικά στρατεύματα κατείχαν το 3% του εδάφους της Κύπρου. Επίσης πέντε χιλιάδες Ελληνοκύπριοι αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν τα σπίτια τους.

Συνέπεια της εισβολής, η Χούντα των Αθηνών που ήταν τότε στην εξουσία, κατέρρευσε και ανεκλήθη ο Κωνσταντίνος Καραμανλής από την αυτοεξορία του στο Παρίσι για να σχηματίσει νέα κυβέρνηση. Στην Κύπρο, ο Νίκος Σαμψών, τον οποίο η χούντα εγκατέστησε ως πρόεδρο της δημοκρατίας, παρέδωσε την εξουσία στον πρόεδρο της Βουλής των Αντιπροσώπων Γλαύκο Κληρίδη, ενώ εκκρεμούσε η επιστροφή στο νησί του συνταγματικά εκλεγμένου προέδρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου, ο οποίος διέφυγε στο εξωτερικό προκειμένου να σωθεί από τους πραξικοπηματίες (www.cyprus.gov.cy).

Ακολούθησαν δυο αναποτελεσματικές διασκέψεις στη Γενεύη, η πρώτη ανάμεσα στη Μεγάλη Βρετανία, την Ελλάδα και την Τουρκία και η δεύτερη με τη συμμετοχή εκπροσώπων των Ελληνοκυπρίων και των Τουρκοκυπρίων. Ενώ διεξήγοντο οι διασκέψεις αυτές τα τουρκικά στρατεύματα επέκτειναν σταθερά την περιοχή που είχαν υπό τον έλεγχο τους.

Στις 14 Αυγούστου του ίδιου έτους, παρόλο ότι συνεχίζονταν οι συνομιλίες στη Γενεύη, ο τουρκικός στρατός ξεκίνησε μια δεύτερη πλήρους κλίμακας επίθεση, καταρρακώνοντας το επιχείρημα της Τουρκίας ότι εισέβαλε δήθεν για να αποκαταστήσει τη συνταγματική τάξη, μιας και η συνταγματική τάξη είχε ήδη αποκατασταθεί με την ανάληψη της εξουσίας από τον πρόεδρο της Βουλής των Αντιπροσώπων. Το άρθρο 36 του Συντάγματος αναφέρει ρητά ότι σε περίπτωση απουσίας του προέδρου της δημοκρατίας τον αναπληροί ο πρόεδρος της Βουλής των Αντιπροσώπων (www.cyprus.gov.cy).

Μετά το τέλος της δεύτερης φάσης της εισβολής η Τουρκία αύξησε τα εδάφη που έθεσε υπό τον έλεγχο της, περιλαμβανομένης της τουριστικής περιοχής της Αμμοχώστου και της περιοχής της Μόρφου που είναι πλούσια σε παραγωγή εσπεριδοειδών. Συνολικά 37% σχεδόν του εδάφους της Κυπριακής Δημοκρατίας περιήλθε υπό την τουρκική στρατιωτική κατοχή, μια περιοχή που η Τουρκία εξακολουθεί να κατέχει μέχρι σήμερα παρά τη διεθνή καταδίκη.

Η προέλαση των τουρκικών στρατευμάτων σταμάτησε σε μια γραμμή η οποία είχε προταθεί από την Τουρκία ως η διαχωριστική γραμμή της διχοτόμησης του νησιού το 1965. Η γραμμή αυτή έγινε γνωστή ως γραμμή Αττίλα από την κωδική ονομασία

που έδωσε η Τουρκία στην επιχείρηση της εισβολής. Ως γνωστό, ο Αττίλας ήταν ο αρχηγός των Ούννων που έμεινε γνωστός στην ιστορία ως «μάστιγα του Θεού».

Ως αποτέλεσμα της εισβολής 28% των Ελληνοκυπρίων έγιναν πρόσφυγες στην ίδια τους την πατρίδα και 70% της οικονομικής παραγωγικότητας περιήλθε υπό στρατιωτική κατοχή. Επιπλέον χιλιάδες άνθρωποι, περιλαμβανομένων αμάχων, σκοτώθηκαν ή έτυχαν κακομεταχείρισης από τους Τούρκους εισβολείς.

Ταυτόχρονα με τη διαίρεση της χώρας, η Κύπρος από την τουρκική εισβολή του 1974 έχασε τα ακόλουθα (Δρουσιώτης, 2002: 3):

- Το 70% των πλουτοπαραγωγικών πόρων,
- Το 65% των ξενοδοχείων και τουριστικών καταλυμάτων,
- Το 87% των υπό ανέγερση ξενοδοχειακών μονάδων,
- Το 83% της διακίνησης εμπορευμάτων λόγω κατάληψης του λιμανιού της Αμμοχώστου,
- Το 40% των σχολικών κτιρίων,
- Το 56% της εξόρυξης μεταλλευμάτων,
- Το 41% των κτηνοτροφικών μονάδων,
- Το 48% των εξαγωγών αγροτικών προϊόντων, και
- Τον αερολιμένα Λευκωσίας.

Μέχρι σήμερα εξακολουθούν να υπάρχουν πέραν των 1500 Ελληνοκυπρίων αγνοουμένων, αρκετοί από τους οποίους συνελήφθησαν και θεάθηκαν ζωντανοί μετά το πέρας των εχθροπραξιών. Μετά την εισβολή, η τουρκική κυβέρνηση επιδόθηκε σε μια πολιτική μεταφοράς στις κατεχόμενες περιοχές μεγάλου αριθμού εποίκων από την Ανατολία. Ταυτόχρονα, ακολουθώντας πολιτική εθνικού ξεκαθαρίσματος, εξεδίωκε συστηματικά τους νόμιμους Ελληνοκύπριους κατοίκους από τα σπίτια τους. Προς το παρόν ζουν στα κατεχόμενα περίπου 576 εγκλωβισμένοι, κυρίως υπερήλικες (www.cyprus.gov.cy).

Την 1^η Νοεμβρίου του 1974 η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών υιοθέτησε ομόφωνα το πρώτο από πολλά ψηφίσματα που καλούσε όλα τα κράτη να σεβαστούν την κυριαρχία, την ανεξαρτησία, την εδαφική ακεραιότητα και το αδέσμευτο της Κυπριακής Δημοκρατίας. Ζητούσε επίσης την ταχεία αποχώρηση όλων των ξένων στρατευμάτων, τη συνέχιση των διακοινοτικών συνομιλιών και τόνιζε ότι έπρεπε να καταβληθούν έντονες προσπάθειες για κατοχύρωση της ασφαλούς επιστροφής των προσφύγων στα σπίτια τους (www.cyprus.gov.cy).

Οι διακοινοτικές συνομιλίες επαναλήφθηκαν το 1975. Στον πέμπτο γύρο των συνομιλιών που έγινε στη Βιέννη το Φεβρουάριο του 1976 συμφωνήθηκε ότι έπρεπε να γίνει ανταλλαγή γραπτών προτάσεων πάνω στην εδαφική και συνταγματική πτυχή του κυπριακού προβλήματος οι οποίες θα έπρεπε να επιδοθούν στον τότε Ειδικό Αντιπρόσωπο του Γενικού Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών για την Κύπρο Javier Perez de Cuellar. Η ελληνοκυπριακή πλευρά υπέβαλε λεπτομερείς προτάσεις ζητώντας την επιστροφή των κατεχομένων εδαφών στους νόμιμους κατοίκους τους (www.cyprus.gov.cy).

Οι τουρκοκυπριακές προτάσεις προνοούσαν τη συνέχιση της διχοτόμησης της Κύπρου. Η κυπριακή κυβέρνηση τον Νοέμβριο του 1976 προσέφυγε εκ νέου στη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών. Ως αποτέλεσμα της προσφυγής αυτής, η Γενική Συνέλευση ζήτησε από το Συμβούλιο Ασφαλείας να πάρει μέτρα για την εφαρμογή των προηγούμενων περί Κύπρου ψηφισμάτων των Ηνωμένων Εθνών.

Το Φεβρουάριο του 1977 επιτεύχθηκε η πρώτη Συμφωνία Υψηλού Επιπέδου μεταξύ του τότε προέδρου της Κυπριακής Δημοκρατίας Αρχιεπισκόπου Μακαρίου και του Τουρκοκύπριου ηγέτη Ραούφ Ντενκτάς. Η συμφωνία αυτή, που έγινε στην παρουσία του τότε Γενικού Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών Kurt Valheim, προέβλεπε την εγκαθίδρυση μιας διζωνικής, δικοινοτικής ομοσπονδίας (www.cyprus.gov.cy).

Το Μάιο του 1979 έγινε και δεύτερη Συμφωνία Υψηλού Επιπέδου η οποία προέβλεπε μεταξύ άλλων ότι έπρεπε να δοθεί προτεραιότητα στο θέμα της επιστροφής της Αμμοχώστου στους νόμιμους κατοίκους της, ανεξαρτήτως της κατάληξης των δικοινοτικών συνομιλιών για συνολική διευθέτηση του προβλήματος (www.cyprus.gov.cy).

Η συμφωνία που ακολούθησε ήταν η ανανέωση των διαπραγματεύσεων στις 15 Ιουνίου του 1979 με βάση διαπραγματεύσεων τη συμφωνία της 12^{ης} Φεβρουαρίου το 1977 και τις προτεινόμενες από τον ΟΗΕ λύσεις. Το πιο σημαντικό σημείο της συμφωνίας είναι πως ο προγραμματισμένος διάλογος θα κινούνταν στην εύρεση λύσης που θα καθιστούσε το νησί ανεξάρτητο και εδαφικά ακέραιο ενάντια στην ένωση οποιουδήποτε μέρους του με άλλο κράτος ή την απόσχιση κάποιου κομματιού και την ανεξαρτητοποίηση του (frc.state.gov).

Ο διάλογος συνεχίστηκε και για τα επόμενα χρόνια με διαπραγματεύσεις μεταξύ του Σπύρου Κυπριανού και του Ντενκτάς στις αρχές του 1979 υπό την επίβλεψη του Γενικού Γραμματέα Javier Perez de Cuellar και ακόμη δύο συναντήσεις το 1979 και το

1980. Τον Αύγουστο του 1981 κατατέθηκε πρόταση από την τουρκοκυπριακή πλευρά, γνωστή ως «Οι Τέσσερις Βασικές Αρχές», ζητώντας την ίδρυση μιας δικοινοτικής διζωνικής ομοσπονδιακής δημοκρατίας, χωρίς όμως τα δύο κράτη να σχηματίζουν μια ενωτική δημοκρατία. Η τουρκοκυπριακή κοινότητα θα θεωρούνταν ίση με την ελληνοκυπριακή και όλα τα κυβερνητικά ιδρύματα θα στελεχώνονταν με την ίδια αναλογία, δηλαδή 50% Τουρκοκύπριοι και 50% Ελληνοκύπριοι, με αισθητά αποδυναμωμένο το ρόλο της ομοσπονδιακής δημοκρατίας ώστε να μην αποτελεί απειλή για την ανεξαρτησία των δύο κρατών (Παλληκάρης και Τσαλκανδρά, 2004: 24).

Την περίοδο που ακολούθησε δεν σημειώθηκε καμία πρόοδος, μέχρι τις 15 Νοεμβρίου του 1983 που ο Ραούφ Ντεκτάς διακήρυξε την ίδρυση τουρκοκυπριακού κράτους στη βάση του παγκόσμιου δικαιώματος της αυτοκυριαρχίας. Στη διακήρυξη του που μνημόνευε τη διακήρυξη ανεξαρτητοποίησης των Ηνωμένων Πολιτειών, δήλωνε την ίδρυση της λεγόμενης «Τουρκικής Δημοκρατίας της Βόρειας Κύπρου». Όπως δήλωσε η πρόθεση δεν ήταν η απόσχιση αλλά η δήλωση ισότητας με τους Ελληνοκυπρίους. Το κράτος δεν αναγνωρίστηκε από καμία χώρα.

Το 1984 πραγματοποιήθηκε στη Βιέννη συνάντηση των δύο κοινοτήτων υπό την επίβλεψη του Γενικού Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών Perez de Cuellar η οποία κατέληξε σε ακόμη μια τον Ιανουάριο του 1985 όπου και ο Perez de Cuellar παρουσίασε σχέδιο του ΟΗΕ για την ίδρυση διζωνικής δικοινοτικής ομοσπονδιακής Δημοκρατίας. Οι διαπραγματεύσεις έγιναν έντονες την περίοδο 1988 – 1989 όπου τα Ηνωμένα Έθνη παρότρυναν τον διάλογο μεταξύ Γιώργου Βασιλείου και Ντεκτάς αλλά εγκαταλείφθηκε το 1990.

Παρόλη τη πρόοδο που σημειώθηκε ώστε να γεφυρωθεί το χάσμα μεταξύ της ελληνοκυπριακής πλευράς για ελευθερία κίνησης στο νησί, ιδιοκτησίας και εγκατάστασης και της τουρκοκυπριακής θέσης που διεκδικούσε αυστηρή διζωνικότητα με δύναμη στα δυο σχηματιζόμενα κράτη ή επαρχίες, η διαδικασία επιβαρύνθηκε από βαθιά δυσπιστία ανάμεσα στις δυο πλευρές και μια κυρίαρχη πεποίθηση πως η τουρκοκυπριακή πλευρά είχε πρόθεση να αυτονομηθεί παρά να δημιουργηθεί ένα ενωτικό κράτος συνεργασίας με τους Ελληνοκύπριους (lcweb2.loc.gov).

Το πλαίσιο των ιδεών και ο χάρτης με το όνομα του Γενικού Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών Boutros-Boutros Galie τη δεκαετία του 1990 στόχευε στην εύρεση λύσης στο κυπριακό πρόβλημα όπως άλλωστε και οι προηγούμενες προτάσεις. Η παρουσίαση του σχεδίου έγινε κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων στη Νέα Υόρκη τον Ιούνιο του 1992. οι δύο πλευρές άρχισαν να διαπραγματεύονται το σχέδιο

συμπεριλαμβάνοντας και αλλαγές μέχρι το 1994 και ήταν έτοιμες να συναινέσουν, αλλά τον Ιούλιο του 1994 το Ελληνικό Εθνικό Συμβούλιο απέρριψε το πακέτο λύσης (www.moi.gov.cy).

Το 1997 ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ Koffee Annan κάλεσε και τις δύο πλευρές σε νέο κύκλο διαπραγματεύσεων ο οποίος θα συμπεριλάμβανε και συνομιλίες μεταξύ του Κληρίδη και του Ντενκτάς. Οι δύο αρχηγοί συναντήθηκαν υπό την επίβλεψη των Ηνωμένων Εθνών στη Νέα Υόρκη στις 9-12 Ιουλίου και έπειτα στις 11-15 Αυγούστου στην Ελβετία. Πριν από τις συνομιλίες ο Ντενκτάς δήλωσε την απροθυμία του να υπογράψει οποιαδήποτε συμφωνία με την ελληνοκυπριακή κυβέρνηση έως ότου η ΕΕ επιμηκύνει τις διαπραγματεύσεις για την ένταξη ολόκληρης της Κύπρου. Η τουρκοκυπριακή θέση υποστήριξε πως ήταν αδύνατη η εύρεση λύσης χωρίς πολιτική ισότητα και οι ενταξιακές διαδικασίες σταμάτησαν. Στο τέλος αρνήθηκε να υπογράψει οποιαδήποτε δέσμευση (icweb2.loc.gov).

Λίγο πριν την Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Κορυφής στο Ελσίνκι τον Δεκέμβριο του 1999 άρχισε μια νέα πρωτοβουλία για την επίλυση του κυπριακού προβλήματος υπό την αιγίδα του ΟΗΕ και με την υποστήριξη των ΗΠΑ. Κατά την έναρξη αυτής της προσπάθειας οι ελληνοκυπριακές θέσεις στηρίζονταν σε μια διζωνική δικοινοτική ομοσπονδία ενώ οι τουρκοκυπριακές σε μια συνομοσπονδία (Παλληκάρης και Τσαλκανδρά, 2004: 27).

Συγκεκριμένα, οι ελληνοκυπριακές θέσεις υποστήριζαν τη δημιουργία μιας διζωνικής δικοινοτικής ομοσπονδίας, αποτέλεσμα μετεξέλιξης της Κυπριακής Δημοκρατίας, με κυρίαρχη την Ομοσπονδιακή Κυπριακή Δημοκρατία, ενώ οι τουρκοκυπριακές θέσεις υποστήριζαν την δημιουργία συνομοσπονδίας με παράλληλη αναγνώριση της λεγόμενης «ΤΔΒΚ» και μια κοινή αρχή που θα της έχουν εκχωρηθεί αρμοδιότητες από την «ΤΔΒΚ» και την «Ελληνική Διοίκηση».

Επιπλέον, η τουρκοκυπριακή πλευρά υποστήριζε την ένταξη της Κύπρου στην ΕΕ μετά από λύση του προβλήματος και ειδικές ρυθμίσεις για σχέσεις με την Τουρκία σε περίπτωση που η ένταξη της Κύπρου προηγηθεί της ένταξης της Τουρκίας. Πολύ βασικό είναι και το εδαφικό ζήτημα, καθώς η ελληνοκυπριακή πλευρά ζητούσε μεγάλο μέρος των ακτών και εδαφικές αναπροσαρμογές της τάξεως του 76%-24%, ενώ η τουρκοκυπριακή θέση ανέφερε αναπροσαρμογές της τάξεως του 68%-32%.

Όσον αφορά τις τρεις βασικές ελευθερίες, η ελληνοκυπριακή πλευρά ζητούσε την εφαρμογή τους, αντίθετα με τους Τουρκοκύπριους που υποστήριζαν πως μόνο η ελευθερία διακίνησης μπορεί να εφαρμοσθεί και αυτή με την εποπτεία του κάθε

κράτους. Πολύ σημαντικό κρίνεται το θέμα των εποίκων, αφού η θέση των Ελληνοκυπρίων ήταν πως πρέπει να αποχωρήσουν, εκτός από εξαιρέσεις, κρίνοντας την εποίκηση ως προσπάθεια αλλοίωσης των δημογραφικών δεδομένων. Ακόμη η ελληνοκυπριακή θέση ήταν η επιστροφή των περιουσιών και η αποχώρηση των τουρκικών στρατευμάτων. Η τουρκοκυπριακή θέση ήταν αντίθετη και στα τρία παραπάνω σημεία.

Τέλος, η συμμετοχή στην κυβέρνηση κατά την ελληνοκυπριακή θέση θα έπρεπε να γίνεται τηρουμένων των πληθυσμιακών αναλογιών με ενισχυμένη συνεργασία, ενώ κατά την τουρκοκυπριακή η συμμετοχή θα έπρεπε να είναι ισότιμη και με διπλές πλειοψηφίες στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

Το Σχέδιο Annan προέκυψε δεδομένου του ενδιαφέροντος της διεθνούς κοινότητας για κατάληξη σε λύση πριν από την Ευρωπαϊκή Διάσκεψη της Κοπεγχάγης τον Δεκέμβριο του 2002 και στηρίζεται σε ένα μοντέλο με στοιχεία διζωνικής δικοινοτικής ομοσπονδίας και συνομοσπονδίας.

Το Σχέδιο Annan όπως κατατέθηκε στις 11 Νοεμβρίου του 2002 παρουσίαζε σοβαρές αδυναμίες οι οποίες εντοπίστηκαν και αναλύθηκαν διεξοδικά. Η δομή και η φιλοσοφία του ήταν τέτοια που η συντριπτική πλειοψηφία των πολιτικών δυνάμεων και του ελληνοκυπριακού λαού δεν το θεώρησαν ως βάση για λύση του κυπριακού προβλήματος. Πολλοί μάλιστα θεώρησαν πως το Σχέδιο Annan δεν έπρεπε καν να γίνει αποδεκτό ως βάση για διαπραγμάτευση, αλλά αυτό δεν ήταν εφικτό αφού μπορεί μια τέτοια πράξη να είχε απρόβλεπτες συνέπειες για την ενταξιακή πορεία της Κύπρου (www.cyprus.gov.cy).

Παρατηρήσεις επί του Σχεδίου Annan κατάθεσαν και οι δύο πλευρές και το Αναθεωρημένο Σχέδιο κατέθεσε ο Γενικός Γραμματέας του ΟΗΕ λίγο πριν από τη Διάσκεψη της Κοπεγχάγης. Η ελληνοκυπριακή πλευρά αναφέρει πως το σχέδιο δεν διαφέρει φιλοσοφικά αλλά και στις βασικές του πρόνοιες από εκείνο που είχε κατατεθεί στις 11 Νοεμβρίου 2002, καθώς οι αλλαγές που έγιναν δεν είναι ουσιαστικές και όχι όλες προς την επιθυμητή κατεύθυνση.

Οι αδυναμίες του σχεδίου Annan προκύπτουν πολύ σοβαρές και επισκιάζουν οποιαδήποτε θετικά στοιχεία. Υπογραμμίζεται ότι το νέο κράτος θα ήταν υπό την κηδεμονία τριών εγγυητριών δυνάμεων, θα υπήρχαν τρεις ιθαγένειες και τρεις κυριαρχίες, σοβαρές παρεκκλίσεις από το κοινοτικό κεκτημένο και σαφής παραβίαση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Το Σχέδιο Annan κρίθηκε επίσης αρκετά πολύπλοκο

και δημιουργεί αμφιβολίες κατά πόσον είναι δυνατό να εγκαθιδρυθεί με αυτό ένα λειτουργικό και βιώσιμο κράτος.

Με αυτή τη λογική το Σχέδιο Αηππα καταψηφίστηκε από την πλειοψηφία των Ελληνοκυπρίων με δημοψήφισμα που διεξήχθη την 24^η Απριλίου 2004, ενώ υπερψηφίστηκε από την πλειοψηφία των Τουρκοκυπρίων σε αντίστοιχο δημοψήφισμα που έλαβε χώρα την ίδια μέρα. Βέβαια οι προσπάθειες για εξεύρεση λύσης βασισμένης στο Σχέδιο Αηππα δεν έχουν σταματήσει και συνεχίζονται ακόμα και σήμερα.

1.7 ΚΥΠΡΟΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

1.7.1 ΣΧΕΣΕΙΣ ΚΥΠΡΟΥ – ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Οι σχέσεις της Κύπρου με την Ευρωπαϊκή Ένωση χρονολογούνται από το 1973, όταν η Κυπριακή Δημοκρατία υπέγραψε Συμφωνία Σύνδεσης με την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ). Οι σχέσεις αυτές εξελίχτηκαν σταδιακά, παρ' όλες τις δύσκολες συνθήκες που δημιουργήθηκαν μετά την τουρκική εισβολή του 1974 και την κατοχή μεγάλου τμήματος της κυπριακής επικράτειας, πράγμα που οδήγησε στην καθυστέρηση της υπογραφής της συμφωνίας για Τελωνειακή Ένωση με την ΕΟΚ, η οποία υπογράφηκε τελικά το 1987 (www.cyprus.gov.cy).

Η πορεία ένταξης της Κύπρου στην ΕΕ οικοδομήθηκε με σταθερά και μεθοδευμένα βήματα. Ορισμένοι ιστορικοί σταθμοί στην εξέλιξη αυτής της πορείας είναι (www.europa.eu.int):

- Η Συμφωνία Σύνδεσης το 1973,
- Η Τελωνειακή Ένωση το 1987,
- Η υποβολή αίτησης ένταξης το 1990,
- Η Γνωμοδότηση της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Κοινότητας το 1993,
- Η απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της Κέρκυρας το 1994,
- Η απόφαση της 6^{ης} Μαρτίου 1995,
- Η έναρξη των διαπραγματεύσεων ένταξης τον Μάρτιο του 1998,
- Η απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Ελσίνκι τον Δεκέμβριο του 1999,
- Η απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Κοπεγχάγης τον Δεκέμβριο του 2002,

- Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την ένταξη της Κύπρου στην ΕΕ με 507 ψήφους υπέρ, 29 εναντίον και 26 αποχές την 9^η Απριλίου 2003,
- Στις 16 Απριλίου 2003 υπογράφεται στην Αθήνα η Συνθήκη Προσχώρησης της Κύπρου στην ΕΕ, και
- Η Κυπριακή Δημοκρατία αποτελεί πλέον επίσημο μέλος της ΕΕ από την 1^η Μαΐου 2004.

1.7.2 ΟΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΑΝΙΣΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΩΣ ΝΕΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΜΕΛΟΥΣ

Η Κύπρος, αποτελεί χώρα μονοπεριφερειακή, είναι δηλαδή η ίδια επιπέδου NUTS II. Το μέσο κατά κεφαλή ΑΕΠ της χώρας για το χρονικό διάστημα 1995-2001 ήταν 80,4 ΜΑΔ σύμφωνα με τον δείκτη ΕΕ-15=100. Παρότι από το 1995 ως το 1999 το επίπεδο του κατά κεφαλή ΑΕΠ παρέμεινε περίπου σταθερό, από το 2000 και έπειτα παρουσίασε μικρές τάσεις μείωσης. Σύμφωνα με την Τρίτη Έκθεση Συνοχής η χώρα παρουσίασε κατά κεφαλή ΑΕΠ ίσο με 85,4 ΜΑΔ το 2001 με βάση τον δείκτη ΕΕ-15=100. Όπως γίνεται, επομένως, αντιληπτό το κατά κεφαλή ΑΕΠ της Κύπρου είναι αρκετά υψηλότερο από εκείνο των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Η Κύπρος, διαφέρει από τις υπόλοιπες νέες χώρες-μέλη της ΕΕ, καθώς η οικονομία της χώρας λειτουργεί σε ικανοποιητικό βαθμό όσον αφορά την μακροοικονομική σταθερότητα, ώστε να μπορεί να αντεπεξέλθει στις πιέσεις του ανταγωνισμού μέσα στην επικράτεια της ΕΕ.

Η οικονομία της Κύπρου στηρίζεται κυρίως στον τομέα των υπηρεσιών και ειδικότερα στον τουρισμό (σχεδόν το 65% του πληθυσμού απασχολείται στον τομέα αυτό). Ωστόσο η οικονομική κατάσταση στο βόρειο τμήμα της Κύπρου διαφέρει σε σχέση με το νότιο τμήμα. Το εμπόριο στο βόρειο τμήμα της διχασμένης Κύπρου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αγορά της Τουρκίας, ενώ ο υψηλός πληθωρισμός προέρχεται από αυτόν. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι το κατά κεφαλή ΑΕΠ, του βόρειου τμήματος της Κύπρου, για το έτος 2002, ήταν μόλις το ¼ του κατά κεφαλή ΑΕΠ του νότιου τμήματος (www.europa.eu.int στο Β. Ζυρίδου, 2004:107).

1.7.3 ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΑ ΤΑΜΕΙΑ ΤΗΣ ΕΕ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

1.7.3.1 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Με βάση τις πρόνοιες των σχετικών Κανονισμών της ΕΕ και τη Συνθήκη Προσχώρησης της Κύπρου στην ΕΕ, καθορίστηκε το ύψος των πόρων που θα διατεθούν στην Κύπρο από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής για την περίοδο 2004-2006. Η Κύπρος δέχεται βοήθεια από τα Διαρθρωτικά Ταμεία της ΕΕ μετά την ένταξη της, παρόλο που σύμφωνα με την Ε. Ανδρικοπούλου, στην Έκτη Περιοδική Έκθεση για την κοινωνική και οικονομική κατάσταση και ανάπτυξη των περιφερειών της ΕΕ, στο τελευταίο έβδομο κεφάλαιο του τέταρτου μέρους που αναφέρεται αποκλειστικά στην Κύπρο, (για την οποία επίσης επιχειρείται μια συστηματική ανάλυση με σειρά βασικών δεικτών), «...διαπιστώνεται πως αποτελεί μια διαφορετική περίπτωση από τις άλλες υποψήφιες χώρες, καθώς είναι ήδη αρκετά αναπτυγμένη και είναι πιθανόν ότι, μετά την ένταξη της δεν θα χρειαστεί στήριξη από τα Διαρθρωτικά Ταμεία» (Ε. Ανδρικοπούλου, 2001: 172).

Ειδικότερα, διατίθενται πόροι για την ανάπτυξη περιοχών με διαρθρωτικές αδυναμίες, την ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού, την αναδιάρθρωση του τομέα της αλιείας, την κατασκευή μεγάλων υποδομών στους τομείς του περιβάλλοντος και των μεταφορών, τη διαπεριφερειακή συνεργασία και την προώθηση ίσων ευκαιριών. Τα Προγράμματα που θα συγχρηματοδοτηθούν από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής, παρουσιάζονται στον Πίνακα 1.1, που ακολουθεί (Γραφείο Προγραμματισμού, 2005).

Τα ποσά που αναφέρονται αποτελούν δεσμεύσεις κονδυλίων για την περίοδο 2004-2006, ενώ η περίοδος για την υλοποίησή τους επεκτείνεται μέχρι το 2008. Για τα Διαρθρωτικά Ταμεία η συγχρηματοδότηση της ΕΕ ανέρχεται μέχρι το 50% της συνολικής δημόσιας δαπάνης (Γραφείο Προγραμματισμού, 2005).

Πίνακας 1.1: Χρηματοδότηση Προγραμμάτων 2004-2006

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ	ΤΑΜΕΙΟ ΤΗΣ ΕΕ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΔΑΠΑΝΗ
Στόχος 2 - Περιοχές με Διαρθρωτικά Προβλήματα	ΕΤΠΑ	58.700.000 ευρώ
Στόχος 3 - Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού	ΕΚΤ	43.900.000 ευρώ
Αλιεία	ΧΜΠΑ	7.700.000 ευρώ
Κοινοτική Πρωτοβουλία INTERREG (III)- Διαπεριφερειακή Συνεργασία	ΕΤΠΑ	8.600.000 ευρώ
Κοινοτική Πρωτοβουλία EQUAL - Καταπολέμηση των Διακρίσεων και των Ανεσοτήτων στην Αγορά Εργασίας	ΕΚΤ	3.600.000 ευρώ
Ταμείο Συνοχής - Έργα Υποδομής στους Τομείς Μεταφορών και Περιβάλλοντος	Ταμείο Συνοχής	84.400.000 ευρώ

Πηγή: Γραφείο Προγραμματισμού (2005), ίδια επεξεργασία

1.7.3.2 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ

Για την απορρόφηση των Διαρθρωτικών Ταμείων απαιτείται από κάθε κράτος-μέλος η ετοιμασία των επονομαζόμενων Ενιαίων Εγγράφων Προγραμματισμού (ΕΕΠ), τα οποία είναι πολυετή σχέδια ανάπτυξης που καθορίζουν τη στρατηγική και τους στόχους, καθώς και τις προτεραιότητες και τα μέτρα που θα συγχρηματοδοτηθούν από τα κονδύλια αυτά. Αντίστοιχα για το Ταμείο Συνοχής ετοιμάζεται Πλαίσιο Στρατηγικής για τους τομείς που θα συγχρηματοδοτηθούν από το Ταμείο αυτό, δηλαδή το περιβάλλον και τις μεταφορές (με έμφαση στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα). Τα έγγραφα αυτά εγκρίνονται από την ΕΕ (Γραφείο Προγραμματισμού, 2005).

Τα Προγραμματικά Έγγραφα ετοιμάστηκαν με βάση το Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης 2004-2006, το οποίο περιλαμβάνει την αναπτυξιακή πολιτική του κράτους συμπεριλαμβανομένων και όλων των δράσεων που θα συγχρηματοδοτηθούν από πόρους της ΕΕ. Στον καθορισμό των περιεχομένων των Προγραμμάτων έγινε ευρεία διαβούλευση και λήφθηκαν υπόψη οι απόψεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα (Γραφείο Προγραμματισμού, 2005).

Στόχος για την περίοδο μέχρι το 2006, λόγω της μικρής χρονικής προγραμματικής περιόδου, είναι η επικέντρωση σε μικρό αριθμό σχεδίων και έργων των οποίων οι φορείς υλοποίησης είναι κυβερνητικά τμήματα ή ημικρατικοί οργανισμοί που έχουν

εμπειρία στους σχετικούς τομείς ώστε να καταστεί δυνατή η έγκαιρη απορρόφηση των πόρων (Γραφείο Προγραμματισμού, 2005).

1.7.3.3 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΟΧΟ 2

Το Πρόγραμμα για το Στόχο 2 καλύπτει τις περιοχές της Κύπρου που παρουσιάζουν διαρθρωτικές αδυναμίες. Πιο συγκεκριμένα, καλύπτει σχεδόν όλες τις αρχές τοπικής αυτοδιοίκησης της υπαίθρου και ένα μέρος της αστικής περιοχής Λευκωσίας, η οποία περιλαμβάνει το δήμο Αγίου Δομετίου και τμήμα του δήμου Λευκωσίας, κατά μήκος της γραμμής κατάπαυσης του πυρός.

Στόχος του προγράμματος είναι η αναζωογόνηση των περιοχών αυτών, μέσω της ενδυνάμωσης της οικονομικής δραστηριότητας και της βελτίωσης των υποδομών για αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Στο Πρόγραμμα προβλέπονται δημόσιες δαπάνες συνολικού ύψους 58.700.000 ευρώ, από τις οποίες 28.000.000 ευρώ αποτελούν χρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ. Στον ακόλουθο Πίνακα 1.2, παρουσιάζονται τα έργα τα οποία θα υλοποιηθούν καθώς και οι φορείς υλοποίησης τους (Γραφείο Προγραμματισμού, 2005).

Πίνακας 1.2: Πρόγραμμα Στόχου 2

ΕΡΓΑ	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
Βιώσιμη Ανάπτυξη της Υπαίθρου	
Ενδυνάμωση της Οικονομίας των Περιοχών της Υπαίθρου: <ul style="list-style-type: none"> • Σχέδιο κρατικών ενισχύσεων για μικρομεσαίες επιχειρήσεις στον τομέα του αγροτουρισμού. • Σχέδιο κρατικών ενισχύσεων για μικρομεσαίες επιχειρήσεις στον τομέα της μεταποίησης. 	<ul style="list-style-type: none"> • Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως • Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού
Υποστηρικτικές Υποδομές για τις Επιχειρήσεις: <ul style="list-style-type: none"> • Ποδηλατικές διαδρομές • Θεματικές διαδρομές • Θεματικά μουσεία • Κέντρα χειροτεχνίας • Δημιουργία κέντρων επιχειρηματικότητας • Σχεδιασμός, οργάνωση και προβολή του αγροτουριστικού προϊόντος 	<ul style="list-style-type: none"> • ΚΟΤ • Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού • Επαρχιακές Διοικήσεις

<p>Ανάπτυξη Βιώσιμων Κοινοτήτων:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανάπλαση και επέκταση υποδομών (π.χ. πλατείες, προσόψεις κτιρίων, κατασκευή/βελτίωση δρόμων, ετοιμασία και εφαρμογή αναπτυξιακών σχεδίων) • Ανάπτυξη κοινοτικών υπηρεσιών (π.χ. πολυδύναμα και πολιτιστικά κέντρα, βρεφοκομικοί σταθμοί, υποδομή για στέγαση υπηρεσιών απασχόλησης) 	<ul style="list-style-type: none"> • Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως • Επαρχιακές Διοικήσεις
<p>Αναζωογόνηση Υποβαθμισμένων Αστικών Περιοχών</p>	
<p>Ολοκληρωμένα Σχέδια Αστικής Αναζωογόνησης:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος (π.χ. πλατείες, προσόψεις κτιρίων) • Ανάπτυξη κοινοτικών υπηρεσιών (π.χ. πολυδύναμα και πολιτιστικά κέντρα, βρεφοκομικοί σταθμοί) • Κέντρα παροχής υπηρεσιών για μικροεπιχειρήσεις στην περιοχή • Αγορά και εγκατάσταση γεωγραφικών πληροφοριακών συστημάτων 	<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Εμπορίου, Βιομηχανίας και Τουρισμού • Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως

Πηγή: Γραφείο Προγραμματισμού (2005), ίδια επεξεργασία.

1.7.3.4 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΟ ΣΤΟΧΟ 3

Στόχος του Προγράμματος είναι η ανάπτυξη και πληρέστερη αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού σε συνθήκες κοινωνικής συνοχής και ίσων ευκαιριών. Το Πρόγραμμα του Στόχου 3 αφορά ολόκληρη τη Κύπρο. Στο Πρόγραμμα προβλέπονται δημόσιες δαπάνες συνολικού ύψους 43.900.000 ευρώ από τις οποίες 21.900.000 ευρώ αποτελούν χρηματοδότηση του ΕΚΤ. Στον ακόλουθο Πίνακα 1.3, παρουσιάζονται τα έργα τα οποία θα υλοποιηθούν καθώς και οι φορείς υλοποίησης τους (Γραφείο Προγραμματισμού, 2005).

Πίνακας 1.3: Πρόγραμμα Στόχου 3

ΕΡΓΑ	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
Ανάπτυξη και Προώθηση Ενεργών Πολιτικών στην Αγορά Εργασίας	
<p>Ενίσχυση και εκσυγχρονισμός της Δημόσιας Υπηρεσίας Απασχόλησης (ΔΥΑ):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανάπτυξη δικτύου ΔΥΑ • Αναβάθμιση του υφιστάμενου «Συστήματος Τοποθέτησης Υποψηφίων» και εισαγωγή νέου λογισμικού και στατιστικού συστήματος παρακολούθησης ροών 	<ul style="list-style-type: none"> • Τμήμα Εργασίας
<p>Ενίσχυση των ενεργειών για προσαρμογή των δεξιοτήτων των νεοεισερχομένων, των ανέργων και των εργαζομένων στις ανάγκες της αγοράς εργασίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Προώθηση της κατάρτισης και απασχολησιμότητας ανέργων • Προώθηση της κατάρτισης και απασχολησιμότητας νέων αποφοίτων σχολών δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης • Παροχή συμβουλών, καθοδήγησης και κατάρτισης εργαζομένων σε μικροεπιχειρήσεις με απασχόληση 1-4 άτομα 	<ul style="list-style-type: none"> • Αρχή Ανάπτυξης Ανθρώπινου Δυναμικού
<p>Προώθηση της ισότητας των ευκαιριών πρόσβασης στην αγορά εργασίας για όλους και ειδικότερα για εκείνους που απειλούνται με κοινωνικό αποκλεισμό:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Επαγγελματική κατάρτιση και προώθηση ληπτών δημοσίου βοηθήματος στην απασχόληση • Επαγγελματική κατάρτιση και προώθηση στην απασχόληση ατόμων με αναπηρίες 	<ul style="list-style-type: none"> • Υπηρεσίες Κοινωνικής Ευημερίας • Τμήμα Εργασίας
<p>Προώθηση της πρόσβασης των γυναικών στην αγορά εργασίας:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Επέκταση και βελτίωση των μονάδων και υπηρεσιών εξυπηρέτησης παιδιών, ηλικιωμένων, αναπήρων και άλλων εξαρτώμενων • Προώθηση σύγχρονων και ευέλικτων μορφών απασχόλησης για την προώθηση των γυναικών στην εργασία • Προώθηση της κατάρτισης και απασχολησιμότητας του αδρανούς γυναικείου εργατικού δυναμικού 	<ul style="list-style-type: none"> • Υπηρεσίες Κοινωνικής Ευημερίας • Κέντρο Παραγωγικότητας • Αρχή Ανάπτυξης Ανθρώπινου Δυναμικού

Προώθηση και Βελτίωση των Συστημάτων Εκπαίδευσης, Κατάρτισης και Δια Βίου Μάθησης	
<p>Αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών στα πλαίσια της δια βίου μάθησης:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Επιμόρφωση εκπαιδευτικών για την απόκτηση βασικών δεξιοτήτων στις νέες τεχνολογίες πληροφορικής • Επιμόρφωση εκπαιδευτικών στην εφαρμογή των νέων αναλυτικών προγραμμάτων στα οποία έχουν ενσωματωθεί νέες τεχνολογίες • Εκπαίδευση εκπαιδευτών • Πιστοποίηση δεξιοτήτων στη χρήση νέων τεχνολογιών 	<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού
<p>Βελτίωση και ενίσχυση της μέσης και τεχνικής επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Εισαγωγή σύγχρονης τεχνολογίας στην εκπαίδευση • Οργάνωση της τεχνικής και επαγγελματικής εκπαίδευσης • Αναβάθμιση του Συστήματος Μαθητείας 	<ul style="list-style-type: none"> • Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού

Πηγή: Γραφείο Προγραμματισμού (2005), ίδια επεξεργασία.

1.7.3.5 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΛΙΕΙΑ

Κύριος στόχος του Προγράμματος είναι η διασφάλιση της αειφόρου ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας της αλιευτικής βιομηχανίας για να μπορεί να προσφέρει στους καταναλωτές υψηλής ποιότητας προϊόντα και να ανταποκρίνεται με επιτυχία στις απαιτήσεις της αγοράς. Στο Πρόγραμμα προβλέπονται δημόσιες δαπάνες συνολικού ύψους 7.700.000 ευρώ από τις οποίες 3.400.000 ευρώ αποτελούν χρηματοδότηση από το Χρηματοδοτικό Μέσο Προσανατολισμού της Αλιείας. Στον Πίνακα 1.4, που ακολουθεί παρουσιάζονται τα έργα τα οποία θα υλοποιηθούν καθώς και οι φορείς υλοποίησής τους (Γραφείο Προγραμματισμού, 2005).

Πίνακας 1.4: Πρόγραμμα για την Αλιεία

ΕΡΓΑ	ΦΟΡΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
Προσαρμογή της Αλιευτικής Προσπάθειας	
Διάλυση: <ul style="list-style-type: none"> • Σχέδιο παροχής κινήτρων για τη διάλυση αλιευτικών σκαφών 	<ul style="list-style-type: none"> • Τμήμα Αλιείας και Θαλάσσιων Ερευνών
Μεταφορά σε Τρίτη Χώρα / Άλλη διάθεση του σκάφους: <ul style="list-style-type: none"> • Σχέδιο παροχής κινήτρων για τη διάθεση αλιευτικών σκαφών 	<ul style="list-style-type: none"> • Τμήμα Αλιείας και Θαλάσσιων Ερευνών
Ανανέωση και Εκσυγχρονισμός του Αλιευτικού Στόλου	
Εκσυγχρονισμός του αλιευτικού στόλου: <ul style="list-style-type: none"> • Σχέδιο παροχής κινήτρων για εκσυγχρονισμό υπαρχόντων αλιευτικών σκαφών 	<ul style="list-style-type: none"> • Τμήμα Αλιείας και Θαλάσσιων Ερευνών
Προστασία και Ανάπτυξη των Υδάτινων Πόρων, της Υδατοκαλλιέργειας, Εγκαταστάσεων Αλιευτικών Λιμένων, της Μεταποίησης και Εμπορίας, της Αλιείας Εσωτερικών Υδάτων	
Υδατοκαλλιέργεια: <ul style="list-style-type: none"> • Σχέδιο παροχής κινήτρων για εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας 	<ul style="list-style-type: none"> • Τμήμα Αλιείας και Θαλάσσιων Ερευνών
Εγκαταστάσεις Αλιευτικών Λιμένων: <ul style="list-style-type: none"> • Υποστηρικτικές υποδομές για αναβάθμιση των χώρων εκφόρτωσης (π.χ. ιχθυόσκαλα) 	<ul style="list-style-type: none"> • Τμήμα Αλιείας και Θαλάσσιων Ερευνών
Μεταποίηση και Εμπορία: <ul style="list-style-type: none"> • Σχέδιο παροχής κινήτρων για εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη του τομέα μεταποίησης και εμπορίας προϊόντων αλιείας και υδατοκαλλιέργειας 	<ul style="list-style-type: none"> • Τμήμα Αλιείας και Θαλάσσιων Ερευνών

Πηγή: Γραφείο Προγραμματισμού (2005), ίδια επεξεργασία

1.7.3.6 Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ INTERREG III

Η Κοινοτική Πρωτοβουλία INTERREG III υλοποιείται σε τρία σκέλη. Η Κύπρος συμμετέχει και στα τρία σκέλη της INTERREG III (Γραφείο Προγραμματισμού, 2005):

- Σκέλος Α «διασυνοριακή συνεργασία»: προώθηση ενοποιημένης περιφερειακής ανάπτυξης σε παραμεθόριες περιοχές, συμπεριλαμβανομένων των εξωτερικών συνόρων και ορισμένων θαλάσσιων περιοχών,
- Σκέλος Β «διεθνική συνεργασία»: συμβολή στην προώθηση της εδαφικής συνοχής σε ολόκληρη την Κοινότητα, και
- Σκέλος Γ «διαπεριφερειακή συνεργασία»: βελτίωση των πολιτικών και των τεχνικών για την περιφερειακή ανάπτυξη και τη συνοχή μέσω της διαπεριφερειακής συνεργασίας.

Στο Σκέλος Α η Κύπρος συμμετέχει με την Ελλάδα σε κοινό διασυνοριακό Πρόγραμμα Συνεργασίας το οποίο καλύπτει τις περιφέρειες Βορείου και Νοτίου Αιγαίου, της Κρήτης και την Κύπρο. Αρμόδια αρχή που συντονίζει το Πρόγραμμα είναι το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών της Ελλάδας.

Στο Σκέλος Β η Κύπρος συμμετέχει στο Πρόγραμμα ARCHIMED μαζί με την Ελλάδα, την Ιταλία και την Μάλτα καθώς και χώρες μη-μέλη της ΕΕ (Τουρκία, Λίβανος, Συρία, Παλαιστινιακή Αρχή, Ισραήλ, Ιορδανία, Αίγυπτος και Λιβύη). Αρμόδια αρχή που συντονίζει το Πρόγραμμα είναι το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών της Ελλάδας.

Στο Σκέλος Γ η Κύπρος συμμετέχει στη Νότια Ζώνη του Προγράμματος μαζί με την Πορτογαλία, την Ισπανία και τη Μάλτα καθώς και ορισμένες περιφέρειες της Γαλλίας, Ιταλίας και Ελλάδας. Αρμόδια αρχή που συντονίζει το Πρόγραμμα είναι το Υπουργείο Οικονομίας της Ισπανίας.

Οι πόροι που διατίθενται για την Κύπρο στα πλαίσια της INTERREG III είναι συνολικού ύψους 8.600.000 ευρώ, από τους οποίους 4.300.000 ευρώ αποτελούν χρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ. Στα πλαίσια των πιο πάνω Προγραμμάτων χρηματοδοτούνται διάφορα έργα που αφορούν τόσο τον δημόσιο, όσο και τον ιδιωτικό τομέα. Τις προσκλήσεις υποβολής προτάσεων εκδίδουν οι αρμόδιες αρχές στην Ελλάδα και Ισπανία (Γραφείο Προγραμματισμού, 2005).

1.7.3.7 Η ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ EQUAL

Η Κοινοτική Πρωτοβουλία EQUAL στοχεύει στην προώθηση μιας ανοικτής, σε όλους, αγορά εργασίας μέσα από νέες μεθόδους και τακτικές καταπολέμησης των διακρίσεων και ανισοτήτων κάθε είδους.

Το Πρόγραμμα της Κύπρου επικεντρώνεται στις ακόλουθες τρεις θεματικές προτεραιότητες (Γραφείο Προγραμματισμού, 2005):

- Απασχολησιμότητα: Διευκόλυνση της πρόσβασης και της επιστροφής στην αγορά εργασίας,
- Ίσες ευκαιρίες για γυναίκες και άνδρες: Συνδυασμός οικογενειακής και επαγγελματικής ζωής, και
- Άτομα που ζητούν άσυλο: Υποστήριξη της κοινωνικής και επαγγελματικής ένταξης των ατόμων που ζητούν άσυλο.

Στο Πρόγραμμα προβλέπονται δημόσιες δαπάνες συνολικού ύψους 3.600.000 ευρώ, από τις οποίες 1.800.000 ευρώ αποτελούν χρηματοδότηση του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου.

1.7.3.8 ΤΟ ΤΑΜΕΙΟ ΣΥΝΟΧΗΣ

Το Ταμείο Συνοχής, συγχρηματοδοτεί μεγάλα έργα υποδομής στους τομείς του περιβάλλοντος και των μεταφορών (με έμφαση στα έργα τα οποία εμπίπτουν στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα). Για τη περίοδο 2004-2006 θα συγχρηματοδοτηθούν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή δύο έργα συνολικής δημόσιας δαπάνης 84.400.000 ευρώ, από τα οποία 54.300.000 ευρώ αποτελούν χρηματοδότηση των Διαρθρωτικών Ταμείων. Τα έργα αυτά είναι:

- Δημιουργία χώρου υγειονομικής ταγής, εργοστασίου διαλογής, κομποστοποίησης και καύσης για τις επαρχίες Λάρνακας / Αμμοχώστου, και
- Αναβάθμιση των κόμβων Αγίου Αθανασίου και Γερμασόγειας στον αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας – Λεμεσού.

1.8 Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Η κυπριακή οικονομία είναι μια μικρή, εύρωστη και αρκετά ευέλικτη οικονομία, που έχει επιδείξει ικανότητα προσαρμογής σε ραγδαία μεταβαλλόμενες συνθήκες. Διαχρονικά, η κυπριακή οικονομία χαρακτηρίζεται από πολύ ικανοποιητικό ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης (με το μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ να κυμαίνεται στο 5,2%, σε πραγματικούς όρους κατά την περίοδο 1961-2002), μέσα σε συνθήκες πλήρους απασχόλησης και μακροοικονομικής εσωτερικής και εξωτερικής σταθερότητας. Ως αποτέλεσμα της πορείας αυτής, η Κύπρος έχει επιτύχει ένα αξιοζήλευτο επίπεδο πραγματικής σύγκλισης με τις αναπτυγμένες οικονομίες, με το κατά κεφαλή ΑΕΠ της Κύπρου, σε ΜΑΔ να κυμαίνεται, το 2000 στο 76% του μέσου όρου της ΕΕ και να ξεπερνά το αντίστοιχο της Ελλάδας και της Πορτογαλίας (Γραφείο Προγραμματισμού, 2004: 1).

1.8.1 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Συνοπτικά, τα βασικά χαρακτηριστικά της κυπριακής οικονομίας είναι τα ακόλουθα (Γραφείο Προγραμματισμού, 2004: 10-12):

- Ο πρωτεύοντας ρόλος που διαδραματίζει ο ιδιωτικός τομέας στην παραγωγική διαδικασία. Η συνεισφορά του ευρύτερου δημόσιου τομέα, ανερχόταν στο 24,5% περίπου του ΑΕΠ το 2000. Ο ρόλος του κράτους είναι υποστηρικτικός και επικεντρώνεται κυρίως στα ακόλουθα:
 - Διατήρηση συνθηκών μακροοικονομικής σταθερότητας και ευνοϊκού επιχειρηματικού κλίματος με τη διαμόρφωση του απαραίτητου νομικού και θεσμικού πλαισίου,
 - Αποτελεσματική λειτουργία συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού,
 - Δημιουργία σύγχρονης οικονομικής και κοινωνικής υποδομής, αξιοποιώντας και τις δυνατότητες που προσφέρει η εταιρική σχέση δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (public-private partnership), και
 - Διασφάλιση συνθηκών κοινωνικής συνοχής.
- Το μικρό μέγεθος της οικονομίας, του εργατικού δυναμικού και της εγχώριας αγοράς, το οποίο αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην αξιοποίηση οικονομικών κλίμακας,
- Ο ανοικτός χαρακτήρας της οικονομίας, με το σύνολο των εξαγωγών και εισαγωγών αγαθών και υπηρεσιών να αντιστοιχεί στο 99% του ΑΕΠ το 2001, σε σύγκριση με 74% κατά μέσο όρο στην ΕΕ,
- Δεσπόζουσα και συνεχώς διευρυνόμενη σημασία των τομέων των υπηρεσιών, με συνεισφορά 76% στο ΑΕΠ και 70,4% στη συνολική απασχόληση το 2001. Η εξέλιξη αυτή αντικατοπτρίζει τη σταδιακή μετεξέλιξη της κυπριακής οικονομίας από εξαγωγέα πρωτογενών προϊόντων την περίοδο 1961-1973, και εξαγωγέα μεταποιημένων προϊόντων, κυρίως ειδών ένδυσης και υπόδησης, προς το τέλος της δεκαετίας του 1970 και αρχές του 1980, σε διεθνές τουριστικό και επιχειρηματικό κέντρο και κέντρο παροχής υπηρεσιών κατά τη διάρκεια των δεκαετιών του 1980 και του 1990,
- Το μικρό μέγεθος των επιχειρηματικών μονάδων (4,4 άτομα ανά επιχείρηση το 2000) που επενεργεί ανασταλτικά στην αξιοποίηση οικονομικών κλίμακας και

στην υιοθέτηση προηγμένης τεχνολογίας και σύγχρονων μεθόδων διεύθυνσης, σχεδιασμού, παραγωγής και εμπορίας,

- Ορισμένες ποσοτικές και ποιοτικές ανισοσκελίες στην αγορά εργασίας και ιδιαίτερα στους τομείς των ξενοδοχείων και εστιατορίων, του χονδρικού και λιανικού εμπορίου και των κατασκευών. Σε επίπεδο επαγγελμάτων παρατηρούνται ελλείψεις σε τεχνικά επαγγέλματα και επαγγέλματα χαμηλής εξειδίκευσης, και
- Μερική εξάρτηση από τον τομέα του τουρισμού με τη συνολική συνεισφορά του να κυμαίνεται μεταξύ 15-20% του ΑΕΠ κατά την περίοδο 1990-2001.

1.8.2 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Η δεσπόζουσα και συνεχώς διευρυνόμενη θέση των τομέων των υπηρεσιών (55% του ΑΕΠ το 1980, 66% το 1990 και 76% το 2001) αντικατοπτρίζει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει η Κύπρος στους τομείς αυτούς. Τα πλεονεκτήματα αυτά απορρέουν κυρίως από (Γραφείο Προγραμματισμού, 2004: 12):

- Τη στρατηγική γεωγραφική της θέση μεταξύ τριών ηπείρων,
- Το ευνοϊκό επιχειρηματικό κλίμα, που είναι άμεσα συνυφασμένο και με την επικράτηση συνθηκών μακροοικονομικής σταθερότητας, καθώς επίσης και με το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς,
- Το ψηλό μορφωτικό επίπεδο του εργατικού δυναμικού σε συνδυασμό με το ανταγωνιστικό, σε σύγκριση με διεθνή δεδομένα, επίπεδο απολαβών του,
- Τη σχετικά ικανοποιητική κατάσταση της υποδομής στις μεταφορές, ενέργεια και τηλεπικοινωνίες,
- Τις ικανοποιητικές συνθήκες διαβίωσης για τους ξένους, καθώς και
- Τις στενές οικονομικές και πολιτικές σχέσεις που έχει αναπτύξει η Κύπρος με τις γειτονικές της χώρες.

Η συνεισφορά του τομέα των ξενοδοχείων και εστιατορίων στο ΑΕΠ ακολούθησε ανοδική τάση τη δεκαετία του 1980 (3,6% το 1980, 10,6% το 1990). Κατά τη δεκαετία του 1990, όμως, ο τομέας παρουσίασε αυξομειώσεις, με τη συνεισφορά του να περιορίζεται στο 9,7% το 2001, επιβεβαιώνοντας τον ευάλωτο χαρακτήρα του σε εξωγενείς και αστάθμητους παράγοντες.

Ανοδική τάση της συνεισφοράς τους στο ΑΕΠ παρουσιάζουν, επίσης, ο τομέας των χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, καθώς και ο τομέας των επαγγελματικών και κτηματομεσιτικών υπηρεσιών, ο τομέας των εκπαιδευτικών υπηρεσιών και ο τομέας των υπηρεσιών υγείας.

Η συνεισφορά του τομέα της δημόσιας διοίκησης και άμυνας παρουσιάζει διαχρονικά μικρή αυξητική τάση αλλά παραμένει σε χαμηλά επίπεδα σε σύγκριση με διεθνή δεδομένα.

Η συνεισφορά του τομέα της γεωργίας στο ΑΕΠ παρουσιάζει διαχρονικά πτωτική τάση (10% το 1980, 7,1% το 1990 και 3,8% το 2001), εξέλιξη που αποτελεί παγκόσμιο φαινόμενο. Στην περίπτωση της Κύπρου, ανασταλτικοί παράγοντες στην ανάπτυξη του τομέα της γεωργίας υπήρξαν, πρόσθετα, η τουρκική εισβολή και κατοχή σημαντικού ποσοστού της εύφορης γεωργικής γης και το χρόνιο πρόβλημα της έλλειψης νερού για άρδευση, που κατέστη πιο έντονο τα τελευταία χρόνια (Γραφείο Προγραμματισμού, 2004: 13).

Πτωτική τάση στη συνεισφορά του στο ΑΕΠ παρουσιάζει, επίσης, από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 και ο τομέας της μεταποίησης (18,2% το 1980, 14,7% το 1990 και 10,4% το 2001), ο οποίος χαρακτηρίζεται από χρόνια προβλήματα ανταγωνιστικότητας. Ανασταλτικοί παράγοντες αποτέλεσαν, μεταξύ άλλων, η μεγαλύτερη διεύρυνση των κόστων παραγωγής στην Κύπρο έναντι άλλων ανταγωνιστικών χωρών, καθώς και η ένταση των συνθηκών ανταγωνισμού, λόγω της υλοποίησης της Συμφωνίας Τελωνειακής Ένωσης Κύπρου-ΕΕ και της πορείας ελευθεροποίησης του παγκόσμιου εμπορίου, σε συνδυασμό με την αδυναμία προσαρμογής του τομέα στο διαφοροποιημένο περιβάλλον (Γραφείο Προγραμματισμού, 2004: 13).

Η συνεισφορά του τομέα των κατασκευών στο ΑΕΠ ακολούθησε, επίσης, πτωτική τάση (14% το 1980, 9,9% το 1990 και 7,1% το 2001), εξέλιξη που αποδίδεται στην ικανοποίηση των στεγαστικών αναγκών της μεγάλης πλειοψηφίας του πληθυσμού, στη μείωση του ενδιαφέροντος για ανέγερση νέων τουριστικών καταλυμάτων, καθώς και στη σχετική συγκράτηση της ζήτησης για δευτερες κατοικίες κατά τα τελευταία χρόνια (Γραφείο Προγραμματισμού, 2004: 14).

1.8.3 ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Η απασχόληση παρουσίασε μικρότερη αύξηση το 2002 και έφτασε τις 314.200 πρόσωπα σε σύγκριση με 311.400 το 2001. Οι μεγαλύτερες αυξήσεις σημειώθηκαν στους τομείς των κατασκευών (1.800 πρόσωπα) και των ιδιωτικών νοικοκυριών που απασχολούν οικιακό προσωπικό (1.300 πρόσωπα), λόγω της συνεχιζόμενης αύξησης των αλλοδαπών που εργάζονται σαν οικιακές βοηθοί. Αύξηση στον αριθμό των εργαζομένων παρατηρήθηκε και στους τομείς του εμπορίου (800 άτομα), της δημόσιας διοίκησης (800 άτομα), της εκπαίδευσης (700 άτομα) και των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (600 άτομα) και μικρότερες αυξήσεις σε άλλους τομείς. Αντίθετα, μείωση σημειώθηκε στον τομέα των ξενοδοχείων και εστιατορίων (1500 άτομα), στη μεταποίηση (1100 άτομα), στους ενδιάμεσους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς (700 πρόσωπα), στον τομέα της γεωργίας (400 άτομα) και στις μεταφορές (300 άτομα) (Στατιστική Υπηρεσία, 2003: 13).

Ως αποτέλεσμα των πιο πάνω εξελίξεων στην απασχόληση, το ποσοστό του τριτογενούς τομέα ανήλθε στο 71% το 2002 (από 70,8% το 2001), ενώ το ποσοστό του πρωτογενούς τομέα μειώθηκε στο 8% από 8,2% και το ποσοστό του δευτερογενούς τομέα παρέμεινε στο 21% (Στατιστική Υπηρεσία, 2003: 14).

- Απασχόληση στο Δημόσιο Τομέα

Ο ευρύτερος δημόσιος τομέας (κρατικός, ημικρατικός και αρχές τοπικής διοίκησης) αυξήθηκε κατά 3% το 2002 σε σύγκριση με 3,2% το 2001 και 1,6% το 2000. στις κρατικές υπηρεσίες η απασχόληση αυξήθηκε κατά 1509 πρόσωπα και έφτασε τους 43.978 και στους ημικρατικούς οργανισμούς αυξήθηκε κατά 165 πρόσωπα και έφτασε τους 9.273. Οι αρχές τοπικής διοίκησης αυξήθηκαν κατά 34 πρόσωπα και έφτασαν τους 3.841 (Στατιστική Υπηρεσία, 2003: 14).

Το Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού εργοδοτούσε το 2002 το μεγαλύτερο αριθμό υπαλλήλων (11.336 ή 28,2%), ακολουθεί το Υπουργείο Δικαιοσύνης και Δημοσίας Τάξεως με 6011 ή 14,9% και το Υπουργείο Υγείας με 5480 ή 13,6% (Στατιστική Υπηρεσία, 2003: 14).

- Αλλοδαποί εργαζόμενοι στην Κύπρο

Οι αλλοδαποί που εργάζονται στην Κύπρο παρουσίασαν σημαντική αύξηση (16,3%) το 2002 και έφτασαν τους 35.122 σε σύγκριση με 30.196 το 2001. οι τομείς στους οποίους εργάζονται οι περισσότεροι αλλοδαποί είναι τα ιδιωτικά νοικοκυριά όπου απασχολείται το 30,1% των αλλοδαπών σαν οικιακές βοηθοί, τα

ξενοδοχεία κι εστιατόρια με 19,9% όπου εργοδοτούνται κυρίως οι καλλιτέχνιδες και ακολουθεί το εμπόριο με 10,6%, η γεωργία με 8,5%, οι μεταποιητικές βιομηχανίες με 8,1% και οι κατασκευές με 7% (Στατιστική Υπηρεσία, 2003: 14-15).

1.8.4 ΑΝΕΡΓΙΑ

Ως αποτέλεσμα της επιβράδυνσης της οικονομικής δραστηριότητας, η ανεργία αυξήθηκε κατά 1015 άτομα ή 10,6% κατά το 2002. ο αριθμός των ανέργων ανερχόταν σε 10.561 πρόσωπα και αποτελούσε το 3,2% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (σε σύγκριση με 2,9% το 2001). Το ποσοστό ανεργίας για τους άντρες παρέμεινε στο 2,3% ενώ για τις γυναίκες αυξήθηκε από 3,8% σε 4,3% το 2002 (Στατιστική Υπηρεσία, 2003: 15).

Οι μεγαλύτερες αυξήσεις παρατηρήθηκαν στους τομείς του εμπορίου, ξενοδοχείων και εστιατορίων (635 πρόσωπα), οικονομικών οργανισμών, κτηματικών και επαγγελματικών υπηρεσιών (199 άτομα). Αντίθετα, η ανεργία στον τομέα των κατασκευών παρουσίασε μείωση 101 προσώπων το 2002 (Στατιστική Υπηρεσία, 2003: 15).

Η ανάλυση των στοιχείων κατά μορφωτικό επίπεδο δείχνει ότι οι περισσότεροι από τους μισούς ανέργους (56,7%) είναι απόφοιτοι σχολών μέσης παιδείας, 21,9% είναι απόφοιτοι στοιχειώδους εκπαίδευσης και 21,1% έχουν ανώτερη μόρφωση. Κατά μορφωτικό επίπεδο, η ανεργία ήταν 4,1 για κάθε 100 εργαζόμενους αποφοίτους μέσης παιδείας, 2,2 για τους πτυχιούχους ανωτέρων ή ανωτάτων σχολών και 4,1 για πρόσωπα με στοιχειώδη μόρφωση (Στατιστική Υπηρεσία, 2003: 16).

1.9 ΤΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

Αντρέας Ζαυρός

1.9.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ο πολεοδομικός έλεγχος της ανάπτυξης στην Κύπρο αποσκοπεί στα ακόλουθα (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000α: 13):

- Την ορθολογική χωροθέτηση αναπτύξεων διαφόρων τύπων, ώστε να διασφαλίζεται η συνεχής κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη του τόπου, η δημόσια

- υγεία, οι ανέσεις ζωής και εργασίας του πληθυσμού και η ποιότητα του δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος,
- Τη χορήγηση πολεοδομικών αδειών ή εγκρίσεων, με τους κατάλληλους όρους ή χωρίς όρους,
 - Την απαγόρευση της υλοποίησης αναπτύξεων που κρίνεται ότι θα επιβαρύνουν τις πιο πάνω ποιότητες,
 - Τη διασφάλιση της εφαρμογής των κανόνων και προτύπων που προκύπτουν από το πολεοδομικό σύστημα, όπως και των όρων των αδειών που χορηγούνται και την επιβολή της εφαρμογής τους όταν διαπιστωθεί μη συμμόρφωση με αυτούς, και
 - Την παροχή συμβουλών στους πολίτες, ώστε να διασφαλίζεται η ομαλή λειτουργία του πολεοδομικού συστήματος και η έγκαιρη και έγκυρη πληροφόρηση του πολίτη αναφορικά με τις αναπτυξιακές του πρωτοβουλίες.

1.9.2 ΤΥΠΟΙ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΣΧΕΔΙΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η προαγωγή και ο έλεγχος της ανάπτυξης σε όλες τις περιοχές της Κύπρου, περιλαμβανομένων των αστικών περιοχών και των περιοχών της υπαίθρου, εξασφαλίζονται με την εφαρμογή των δημοσιευμένων Σχεδίων Ανάπτυξης.

Στον Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμο του 1972 (Νόμος 90/72), που δημοσιεύτηκε στο Πρώτο Παράρτημα της Επισήμου Εφημερίδος της Δημοκρατίας υπ' αριθμόν 977 της 8^{ης} Δεκεμβρίου 1972, καθορίζονται οι ακόλουθοι τέσσερις τύποι Σχεδίων Ανάπτυξης:

- Το Σχέδιο για τη Νήσο, αποτελεί έγγραφο προγραμματισμού της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης ολόκληρου του κρατικού χώρου και για την εκπόνηση του αρμόδιος είναι ο Υπουργός Οικονομικών, μέχρι σήμερα δεν έχει δημοσιευτεί Σχέδιο για τη Νήσο, επειδή θεωρήθηκε πως το Σχέδιο αυτό πρέπει να αφορά το σύνολο του γεωγραφικού χώρου της Κύπρου, περιλαμβανομένου και του κατεχόμενου τμήματος της,
- Τα Τοπικά Σχέδια, αποτελούν Σχέδια που περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, ένα ευρύ φάσμα προνοιών που αναφέρεται σε μεγάλη ποικιλία τύπων ανάπτυξης, δικτύων υποδομής, προτύπων, επιτρεπομένων μεγεθών και έντασης της ανάπτυξης και κατά κανόνα αφορούν ευρείες γεωγραφικές περιοχές που λειτουργούν ως ενιαία σύνολα στο χώρο. Για τα Τοπικά Σχέδια αρμόδια

Πολεοδομική Αρχή είναι ο Υπουργός Εσωτερικών ο οποίος έχει εκχωρήσει ορισμένες από τις σχετικές εξουσίες του στο Πολεοδομικό Συμβούλιο,

- Τα Σχέδια Περιοχής περιλαμβάνουν μέτρα πολιτικής και πρόνοιες σημαντικά λεπτομερέστερα από εκείνα που περιέχονται στα Τοπικά Σχέδια και κατά κανόνα αφορούν γεωγραφικές περιοχές μικρότερες σε έκταση από εκείνες που αναφέρονται τα Τοπικά Σχέδια. Για τα Σχέδια Περιοχής αρμόδια Πολεοδομική Αρχή είναι ο Υπουργός Εσωτερικών ο οποίος έχει εκχωρήσει ορισμένες από τις σχετικές εξουσίες του στο Πολεοδομικό Συμβούλιο, και
- Η Δήλωση Πολιτικής που αφορά όλη την κρατική επικράτεια, με εξαίρεση τις περιοχές όπου ισχύουν Τοπικά Σχέδια ή Σχέδια Περιοχής, τις Βρετανικές Βάσεις και το κατεχόμενο τμήμα της Κύπρου. Ο Υπουργός Εσωτερικών διατηρεί όλες τις εξουσίες που καθορίζονται στο Νόμο σε σχέση με τη Δήλωση Πολιτικής.

Όλα τα Σχέδια Ανάπτυξης περιέχουν δύο μέρη. Το πρώτο μέρος αφορά το γραπτό κείμενο, όπου καθορίζονται τα γενικά και ειδικά μέτρα πολιτικής που ισχύουν στην περιοχή που καλύπτουν, ενώ το δεύτερο μέρος περιλαμβάνει αριθμό σχεδίων και χαρτών. Συνήθως, στα σχέδια αυτά καθορίζονται οι ισχύουσες πολεοδομικές ζώνες και οι χρήσεις γης που επιτρέπονται σε κάθε τμήμα της περιοχής του σχεδίου. Σε ορισμένες περιπτώσεις είναι δυνατό να περιλαμβάνονται και άλλα σχέδια, όπως για παράδειγμα σχέδια χάραξης δρόμων πρωταρχικής σημασίας, σχέδια για τη χωροθέτηση δημόσιων σχολείων κ.ά. (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000α: 10).

Στη Δήλωση Πολιτικής, περιλαμβάνονται, ως αναπόσπαστο μέρος της, τα σχέδια πολεοδομικών ζωνών ή ορίων ανάπτυξης ή ορίων υδατοπρομήθειας για όλες τις κοινότητες της υπαίθρου, όπως και άλλα σχέδια που αφορούν για παράδειγμα προστατευόμενες περιοχές ή τοπία, λατομικές ζώνες, κ.ά. (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000α: 10).

Τα δημοσιευμένα Σχέδια Ανάπτυξης στην Κύπρο είναι τα ακόλουθα (www.moi.gov.cy):

- Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας 2003,
- Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού 2003,
- Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας 2003,
- Τοπικό Σχέδιο Πάφου 2003,
- Τοπικό Σχέδιο Δερύνειας 2000 (εγκρίθηκε το 2003),

Επιπλέον



- Τοπικό Σχέδιο Αθηαίνου 2001 (εγκρίθηκε το 2003),
- Τοπικό Σχέδιο Λευκάρων 2003,
- Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού 2002,
- Ειδικές Πρόνοιες-Δήλωση Πολιτικής Πόλης Χρυσοχούς 2003,
- Δήλωση Πολιτικής 1996 (εγκρίθηκε το 1999 και 2000), και
- Παραρτήματα Τοπικών Σχεδίων 2003.

1.10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Κύπρος αποτελεί μια μικρή, εύρωστη και αρκετά ευέλικτη οικονομία, που έχει επιδείξει ικανότητα προσαρμογής σε ραγδαία μεταβαλλόμενες συνθήκες. Διαχρονικά, η κυπριακή οικονομία χαρακτηρίζεται από πολύ ικανοποιητικό ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης μέσα σε συνθήκες πλήρους απασχόλησης και μακροοικονομικής εσωτερικής και εξωτερικής σταθερότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ ΩΣ ΜΕΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΙΑΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Λευκωσία αποτελεί την πρωτεύουσα της Κύπρου και την έδρα της κυβέρνησης, καθώς και το κύριο κέντρο απασχόλησης, πολιτισμού, ανώτερης εκπαίδευσης και εξειδικευμένων υπηρεσιών. Από τα Βυζαντινά χρόνια μέχρι την τουρκική εισβολή του 1974, η Λευκωσία αποτελούσε το διοικητικό και λειτουργικό επίκεντρο ολόκληρης της Κύπρου ως πρωτεύουσα του νησιού και λόγω της θέσης της στο γεωγραφικό κέντρο. Πρόσθετα, ουσιαστικές υπήρξαν οι σχέσεις αλληλοϋποστήριξης μεταξύ της πόλης και της επαρχίας Λευκωσίας. Η μείζον Λευκωσία είναι χωρισμένη σε επτά δήμους και ένα κοινοτικό συμβούλιο.

2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

Η Λευκωσία επεκτάθηκε έξω από τα Ενετικά τείχη τη δεκαετία του 1920, ενώ μέχρι τότε ήταν περιορισμένη μέσα στην κυκλική περιοχή με διάμετρο 1.6 χιλιομέτρων που όριζαν τα τείχη. Η δομή και πολεοδομική οργάνωση της πόλης έμοιαζαν πολύ με άλλα μεσανατολικά παραδείγματα του 19ου αιώνα και προέκυψαν από το συνδυασμό ελληνικών, τούρκικων, φράγκικων και ενετικών στοιχείων, εκφράζοντας με τον τρόπο αυτό την ιστορία της. Οι ανάγκες και οι αντιλήψεις, οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες, η νοοτροπία, η τεχνολογία και η αρχιτεκτονική μορφολογία των περιόδων της Ενετοκρατίας και Τουρκοκρατίας ήταν πολύ διαφορετικές από τις σημερινές και εκφράζονται στον τρόπο δομής της περιτειχισμένης πόλης. Πέτρινες και κυρίως πλινθόκτιστες οικοδομές με μορφολογικές ιδιομορφίες διατάσσονταν γύρω από εσωτερικούς ιδιωτικούς κήπους και εξυπηρετούνταν από στενά, φιδωτά δρομάκια και πολύ λίγους δημόσιους ελεύθερους χώρους. Οι εκκλησίες, τα τζαμιά και άλλα δημόσια κτίρια αποτελούσαν τα επίκεντρα επιμέρους γειτονιών και των σχετικών δραστηριοτήτων, ενώ οι δρόμοι της αγοράς και των μικροεργαστηρίων αποτελούσαν τη σπονδυλική στήλη της πόλης (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 1996: 2).

Στη δεκαετία του '50, αλλά κυρίως μετά το 1960, ο ρυθμός οικοδομικής ανάπτυξης αυξήθηκε ταχύτατα και τα προάστια όπου στεγάζονταν κυρίως χαμηλά αμειβόμενες εισοδηματικές τάξεις εργατών και τεχνιτών, ενσωματώθηκαν στην πόλη. Παράλληλα οι νέες κοινωνικοοικονομικές συνθήκες ενεργοποίησαν και συντήρησαν κατά τις επόμενες δεκαετίες τη διαδικασία της απογραμματίστης, χωροδομικά ασύνδετης και πολεοδομικά ανεξέλεγκτης ανάπτυξης που εξαπλώθηκε χωρίς οργάνωση, κυρίως κατά μήκος κυκλοφοριακών αξόνων περιφερειακής σημασίας (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 1996: 2).

Σήμερα, βασικό γνώρισμα των παλιών συνοικιών της Λευκωσίας και των άλλων ιστορικών πυρήνων των υπόλοιπων δήμων είναι η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής και του αστικού περιβάλλοντος, η οικονομική στασιμότητα και η πληθυσμιακή αποψίλωση. Εγκαταλειμμένες οικοδομές και ουσιώδεις ελλείψεις στην παροχή κοινοτικών και άλλων υπηρεσιών απειλούν τη δυνατότητα λειτουργικής επιβίωσης ευρύτερων αστικών συνόλων, αλλά και τη δυνατότητα συντήρησης αξιόλογων δειγμάτων αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 3).

Τα σοβαρότερα προβλήματα αντιμετωπίζονται στην περιτειχισμένη πόλη, η οποία εκτός των κλασσικών προβλημάτων που παρουσιάζονται σε ιστορικούς πυρήνες πολλών ευρωπαϊκών πόλεων, διαχωρίζεται από τη νεκρή ζώνη και υφίσταται τις σοβαρές επιπτώσεις της ύπαρξης της διαχωριστικής γραμμής. Ανάλογα προβλήματα παρουσιάζονται και στις υπόλοιπες περιοχές της Λευκωσίας κατά μήκος της νεκρής ζώνης (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 3).

Η Λευκωσία αποτελεί σήμερα την τελευταία μοιρασμένη πρωτεύουσα της Ευρώπης. Η καρδιά του κέντρου είναι μοιρασμένη με την Πράσινη Γραμμή και οι κάτοικοι της Λευκωσίας ζουν ακόμη και σήμερα, τριανταένα χρόνια μετά το βίαιο διαχωρισμό της με το αίσθημα της αβεβαιότητας και ανασφάλειας της ζωής σε μια διχοτομημένη πόλη.

Πριν την επικέντρωση στην διαιρεμένη Λευκωσία όμως, θα ήταν σκόπιμο να αναφερθούμε στο παράδειγμα της χωροταξικής διαίρεσης κάποιας άλλης πόλης, όπως αυτό του Βερολίνου. Άλλωστε, σύμφωνα και με τον Richard Hollbrook, η Κύπρος αποτελεί κακέκτυπο του τείχους του Βερολίνου (Α. Παπαγελάς, 2003).

Στο τέλος του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου, το Βερολίνο, πρώην πρωτεύουσα του 3^{ου} Ράιχ, αποτελούσε μια διαιρεμένη πόλη μέσα σε μια διαιρεμένη χώρα. Οι Σύμμαχοι της πολεμικής περιόδου (Ηνωμένες Πολιτείες, Μεγάλη Βρετανία, Γαλλία και Σοβιετική Ένωση), αρχικά σκόπευαν τη διαίρεση του Βερολίνου ως σύμβολο της γερμανικής

ήττας. Μέσα σε διάστημα 3^{ων} ετών όμως, το Βερολίνο μετατράπηκε από την πρωτεύουσα της τυραννίας σε ένα τόπο ελευθερίας, ένα σύμβολο όχι της ήττας της Γερμανίας, μα του αναδυόμενου Ψυχρού Πολέμου. Το πρόβλημα του Βερολίνου ήταν ένα ατύχημα, το αποτέλεσμα κακού σχεδιασμού και των εντάσεων του Ψυχρού Πολέμου, αφού βρέθηκε από τη λάθος πλευρά του Σιδηρού Παραπετάσματος και έρμαιο της ανικανότητας Ανατολής και Δύσης να συμφωνήσουν για την ενοποίηση της Γερμανίας.

Το Βερολίνο βρέθηκε σε ένα φαύλο κύκλο κρίσης και διαχωρισμού και η ανέγερση του τείχους ήταν πλέον γεγονός, προκαλώντας τεράστια χωροταξικά προβλήματα σε μια χώρα που ακόμη προσπαθούσε να συνέλθει από το 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η χώρα μοιράστηκε στα δύο, με κάθε κομμάτι της να χάνει μεγάλο ή μικρό ποσοστό ανάλογα πλουτοπαραγωγικών πόρων, υποδομών, κτηνοτροφικών μονάδων, κτλ (<http://future.state.gov>).

Το Βερολίνο κατάφερε να ξεπεράσει τα τεράστια προβλήματα και η διαίρεση της πόλης αποτελεί πλέον παρελθόν με την κατεδάφιση του τείχους. Η Λευκωσία θα πρέπει να πάρει παράδειγμα και να ακολουθήσει για να πάψει να παραμένει η τελευταία μοιρασμένη πρωτεύουσα της Ευρώπης και να μπει και αυτή σε μια τροχιά οικονομικής και κοινωνικής προόδου ως ενιαία και αδιαίρετη οντότητα.

2.3 ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ-ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ

Η Κυπριακή Δημοκρατία αποτελεί μονοπεριφερειακό κράτος και λόγω αυτής της πραγματικότητας ολόκληρη η Κύπρος χαρακτηρίζεται ταυτόχρονα ως περιοχή NUTS I, II, και III. Οι έξι επαρχίες του νησιού χαρακτηρίζονται ως επιπέδου NUTS IV και οι δήμοι και κοινότητες ως επιπέδου NUTS V.

Η Κύπρος αποτελείται από έξι επαρχίες, 33 Δήμους και 353 Συμβούλια Κοινοτήτων και Συμβούλια Συμπλέγματος Κοινοτήτων (βλέπε Χάρτη Α.1). Το ανώτατο όργανο διοίκησης της Κύπρου είναι η κεντρική κυβέρνηση και αμέσως μετά οι επαρχίες. Η Κύπρος είναι διαιρεμένη σε έξι επαρχίες: της Λευκωσίας, της Λάρνακας, της Αμμοχώστου, της Λεμεσού, της Πάφου και της Κερύνειας. Από τις έξι επαρχίες οι τρεις είναι διχοτομημένες. Έτσι οι επαρχίες της Πάφου και της Λεμεσού ανήκουν εξολοκλήρου στο ελληνοκυπριακό νότιο τμήμα του νησιού ενώ η επαρχία της Κερύνειας ανήκει εξολοκλήρου στο τουρκοκυπριακό κατεχόμενο βόρειο τμήμα της Κύπρου (www.moi.gov.cy).

Οι επαρχίες Λάρνακας και Λευκωσίας είναι διχοτομημένες με το μεγαλύτερο τμήμα τους να βρίσκεται στην ελεύθερη Κύπρο. Μάλιστα, λόγω του ότι το κατεχόμενο τμήμα της επαρχίας της Λάρνακας είναι πολύ μικρό, οι δήμοι της πρώην επαρχίας της κατεχόμενης Λάρνακας έχουν πλέον ενσωματωθεί στην επαρχία της κατεχόμενης Λευκωσίας. Η επαρχία Αμμοχώστου και αυτή διχοτομημένη ανήκει στην πλειοψηφία της στο κατεχόμενο τμήμα με ένα μικρό ποσοστό στην ελληνοκυπριακή πλευρά (www.moi.gov.cy).

Η Λευκωσία είναι η πρωτεύουσα της Κύπρου και η έδρα της κυβέρνησης. Κάθε επαρχία διοικείται από ένα διορισμένο Έπαρχο, του οποίου οι αρμοδιότητες είναι η αντιπροσώπευση της επαρχίας στην κεντρική κυβέρνηση, ο συντονισμός των δράσεων των υπουργείων και ο συντονισμός μεταξύ τους, σε επίπεδο επαρχίας. Οι Έπαρχοι είναι μέρος της διοικητικής δομής του Υπουργείου Εσωτερικών και είναι υφιστάμενοι του Υπουργού και του Γενικού Διευθυντή (www.moi.gov.cy).

Η τοπική διοικητική δομή της Κύπρου λειτουργεί μέσω ενός συστήματος δήμων και κοινοτήτων. Οι δήμοι καλύπτουν ποσοστό περίπου 65% του πληθυσμού, ενώ οι κοινότητες το υπόλοιπο μέρος του πληθυσμού.

Ο περί Δήμων Νόμος ψηφίστηκε από τη βουλή το 1985. Σύμφωνα με το Νόμο αυτό, οποιαδήποτε κοινότητα μπορεί να γίνει δήμος μετά από τοπικό δημοψήφισμα και έγκριση του Υπουργικού Συμβουλίου, εφόσον ο πληθυσμός της ξεπερνά τους 5.000 κατοίκους ή έχει την οικονομική δυνατότητα να λειτουργεί ως δήμος (www.moi.gov.cy).

Όλοι οι δήμοι της Κυπριακής Δημοκρατίας είναι μέλη της Ένωσης Δήμων Κύπρου. Η εκτελεστική επιτροπή αποτελεί διοικητικό όργανο της Ένωσης. Η επιτροπή αυτή διορίζεται από τους αντιπροσώπους των δήμων για περίοδο δύο και μισού έτους. Ο δήμαρχος Λευκωσίας είναι πρόεδρος της Ένωσης καθώς και πρόεδρος της εκτελεστικής επιτροπής (www.ucm.org.cy).

Μετά την τουρκική εισβολή το 1974 και την κατοχή του βόρειου τμήματος της Κύπρου από την Τουρκία, εννέα δήμοι έπαψαν να ασκούν τις συνηθισμένες δημοτικές εξουσίες και αρμοδιότητες, διατηρούν όμως τη νομική τους υπόσταση στις ελεύθερες περιοχές της Δημοκρατίας, όπου έχουν προσωρινά την έδρα τους (www.moi.gov.cy).

Ο δήμαρχος εκλέγεται απευθείας από τους πολίτες και έχει θητεία πέντε έτη και είναι η εκτελεστική αρχή του δήμου. Οι αρμοδιότητες του είναι να εκπροσωπεί το δήμο ενώπιον οποιασδήποτε αρχής της Δημοκρατίας, να προεδρεύει των συνεδριάσεων του δημοτικού συμβουλίου, της διαχειριστικής επιτροπής και οποιασδήποτε άλλης

δημοτικής επιτροπής. Επιπλέον, εκτελεί τις αποφάσεις του συμβουλίου και προΐσταται όλων των υπηρεσιών του δήμου τις οποίες καθοδηγεί, κατευθύνει και ελέγχει (www.moi.gov.cy).

Το δημοτικό συμβούλιο, εκλέγεται με δημόσια ψηφοφορία με θητεία πέντε ετών. Το συμβούλιο διορίζει από τα μέλη του τη διαχειριστική επιτροπή, στα καθήκοντα της οποίας περιλαμβάνονται η ετοιμασία των προϋπολογισμών του δήμου, της ετήσιας έκθεσης και των ετήσιων λογαριασμών. Το συμβούλιο μπορεί, επίσης, να διορίζει ειδικές ή μόνιμες επιτροπές, οι οποίες έχουν συμβουλευτικό χαρακτήρα. Οι κύριες αρμοδιότητες των δήμων είναι η κατασκευή, η συντήρηση και ο φωτισμός των δρόμων, η συλλογή, απόθεση και επεξεργασία των απορριμμάτων, η προστασία και βελτίωση του περιβάλλοντος, η κατασκευή, βελτίωση και συντήρηση πάρκων και χώρων πρασίνου και η προστασία της δημόσιας υγείας (www.moi.gov.cy).

Το δημοτικό συμβούλιο, έχει εξουσία να προωθεί, ανάλογα με τις οικονομικές δυνατότητες του, αρκετούς άλλους τομείς και δραστηριότητες, όπως οι τέχνες, η παιδεία, ο αθλητισμός και οι κοινωνικές υπηρεσίες. Έκτος από τον περί Δήμων Νόμο, υπάρχουν και άλλοι νόμοι που δίνουν στους δήμους σημαντικές εξουσίες εκτός από τις παραπάνω. Τέτοιοι νόμοι είναι ο περί Οδών και Οικοδομών Νόμος, ο περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμος, ο περί Γάμου Νόμος και ο περί Αποχετευτικών Συστημάτων Νόμος.

Οι κυριότερες πηγές εσόδων των δήμων είναι οι δημοτικές φορολογίες, τα δημοτικά τέλη και δικαιώματα (επαγγελματικές άδειες, τέλος ακίνητης ιδιοκτησίας, τέλη διανυκτέρευσης σε ξενοδοχεία, δικαιώματα έκδοσης αδειών, τέλη αποκομιδής σκυβάλων, πρόστιμα, κ.ά.), καθώς και κρατικές χορηγίες. Οι φορολογίες, τα τέλη και τα δικαιώματα αποτελούν τη σημαντικότερη πηγή εσόδων για τους δήμους, ενώ οι κρατικές χορηγίες αντιπροσωπεύουν μόνο μικρό ποσοστό των τακτικών εσόδων τους. Η κυβέρνηση επιχορηγεί έργα υποδομής που αναλαμβάνουν οι δήμοι και το ύψος της κρατικής χορηγίας εξαρτάται από το είδος του συγκεκριμένου έργου, τις ανάγκες και τις δυνατότητες του κάθε δήμου (www.moi.gov.cy).

Οι αρμοδιότητες των κοινοτήτων, γενικά, είναι παρόμοιες με αυτές των δήμων, αλλά με πιο περιορισμένη αυτοτέλεια. Ο πρόεδρος της κοινότητας και το κοινοτικό συμβούλιο εκλέγονται από τους κατοίκους της κοινότητας, με θητεία πέντε χρόνων. Εξάιρεση αποτελούν οι εύπορες και μεγάλες κοινότητες. Η κυβέρνηση παρέχει διοικητική και τεχνική βοήθεια, όπως επίσης και άλλες αναγκαίες υπηρεσίες στις περισσότερες κοινότητες μέσω των επαρχιακών διοικήσεων. Τα έσοδα των κοινοτήτων

αποτελούνται από κρατικές χορηγίες και από φόρους, τέλη και δικαιώματα που εισπράττονται από τους κατοίκους της περιοχής τους (www.moi.gov.cy).

Οι πόροι των δήμων περιορίζονται σε εισροές από φόρους σε τοπικές ιδιοκτησίες, τέλη από τις άδειες δόμησης και επιδοτήσεις από την κυβέρνηση. Περίπου 1% όλων των δαπανών της κυβέρνησης έχει προορισμό τους δήμους και διανέμεται ανάλογα με τον πληθυσμό του κάθε δήμου. Οι παράκτιοι δήμοι σε τουριστικές περιοχές έχουν σημαντικές εισροές και από τους φόρους σε ξενοδοχεία και εστιατόρια (www.moi.gov.cy).

2.4 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΟΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

Η Λευκωσία είναι σήμερα η πρωτεύουσα της Κυπριακής Δημοκρατίας και σαν πρωτεύουσα είναι το διοικητικό και πολιτιστικό κέντρο της νήσου. Η μείζον Λευκωσία είναι χωρισμένη σε επτά δήμους και ένα κοινοτικό συμβούλιο, αλλά η μητροπολιτική εξουσία ανήκει στο δημαρχείο Λευκωσίας. Εντός των δημοτικών ορίων του δήμου Λευκωσίας σύμφωνα με το Σύνταγμα θα πρέπει να βρίσκονται οι βασικές κρατικές υπηρεσίες (www.nicosia.org.cy).

Οι επτά δήμοι και το κοινοτικό συμβούλιο της μείζονος Λευκωσίας είναι οι εξής (βλέπε Χάρτη Α.2):

- Ο δήμος Λευκωσίας,
- Ο δήμος Στροβόλου,
- Ο δήμος Έγκωμης,
- Ο δήμος Αγίου Δομετίου,
- Ο δήμος Αγλαντζιάς,
- Ο δήμος Λακατάμειας,
- Ο δήμος Λατσιών, και
- Το κοινοτικό συμβούλιο Γερίου.

Σύμφωνα με το κυπριακό Σύνταγμα, ο δήμος Λευκωσίας είναι χωρισμένος σε δυο κοινότητες με δύο δημάρχους, ένα Ε/Κ που αντιπροσωπεύει την Ε/Κ κοινότητα και ένα Τ/Κ που εκπροσωπεί την Τ/Κ κοινότητα. Οι δήμαρχοι και τα μέλη του δημοτικού συμβουλίου μέχρι το 1986 διορίζονταν από τον πρόεδρο της Δημοκρατίας. Από το 1986 διεξάγονται εκλογές κατά τις οποίες σε ξεχωριστές ψηφοφορίες εκλέγονται ο

δήμαρχος και οι δημοτικοί σύμβουλοι. Όλοι οι κάτοικοι ηλικίας άνω των 18 ετών οι οποίοι είναι κάτοικοι της πόλης για περίοδο πέραν των έξι μηνών έχουν δικαίωμα ψήφου. Όλοι όσοι έχουν συμπληρώσει το 25^ο έτος ηλικίας έχουν δικαίωμα υποβολής υποψηφιότητας στις δημοτικές εκλογές. Οι δημοτικές εκλογές διεξάγονται κάθε πέντε χρόνια (www.nicosia.org.cy).

Επικεφαλής του δήμου Λευκωσίας είναι ο δήμαρχος και το δημοτικό συμβούλιο που αποτελείται από 26 δημοτικούς συμβούλους, ένας εκ των οποίων είναι ο αντιδήμαρχος. Δήμαρχος και σύμβουλοι ασκούν τα καθήκοντα τους βάση του περί Δήμων Νόμου. Υποεπιτροπές οι οποίες αποτελούνται από μέλη του δημοτικού συμβουλίου λειτουργούν μόνο σαν συμβουλευτικά σώματα και σύμφωνα με τις οδηγίες και πρόνοιες που καθορίζει το συμβούλιο. Ο δήμαρχος έχει την απόλυτη εκτελεστική εξουσία και εξασκεί τον κεντρικό έλεγχο και τη διοίκηση του δημοτικού συμβουλίου. Το συμβούλιο είναι υπεύθυνο για το διορισμό του προσωπικού του δήμου.

Ο δήμαρχος Λευκωσίας είναι πρόεδρος της Ένωσης Δήμων Κύπρου, καθώς και πρόεδρος της εκτελεστικής επιτροπής της Ένωσης Δήμων Κύπρου (www.ucm.org.cy). Το δημοτικό συμβούλιο Λευκωσίας αντιπροσωπεύει τους δημότες της πόλης στην οποία εκλέγονται και σαν αντιπρόσωποι προσπαθούν να ανταποκριθούν στις επιθυμίες αυτών που τους εκλέξει. Αυτός είναι και ο πιο σημαντικός τους ρόλος. Βασικές τους ευθύνες είναι η ψήφιση, αναθεώρηση και κατάργηση κανονισμών και ο προγραμματισμός και έγκριση των κονδυλίων για τα διάφορα δημοτικά προγράμματα (www.nicosia.org.cy).

2.5 ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΑ ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΑΣΤΙΚΑ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΑ

Η Λευκωσία αποτελεί την πρωτεύουσα της Κύπρου και την έδρα της κυβέρνησης, καθώς και το κύριο κέντρο απασχόλησης, πολιτισμού, ανώτερης εκπαίδευσης και εξειδικευμένων υπηρεσιών. Από τα Βυζαντινά χρόνια μέχρι την τουρκική εισβολή του 1974, η Λευκωσία αποτελούσε το διοικητικό και λειτουργικό επίκεντρο ολόκληρης της Κύπρου ως πρωτεύουσα του νησιού και λόγω της θέσης της στο γεωγραφικό κέντρο. Πρόσθετα, ουσιαστικές υπήρξαν οι σχέσεις αλληλοϋποστήριξης μεταξύ της πόλης και της επαρχίας Λευκωσίας.

Το αστικό σύμπλεγμα Λευκωσίας είναι το μοναδικό στο νησί που βρίσκεται στην ενδοχώρα. Όλα τα υπόλοιπα αστικά συμπλέγματα (Λεμεσού, Λάρνακας, Πάφου, ακόμη και οι κατεχόμενες Κερύνεια και Αμμόχωστος) βρίσκονται σε παράκτιες περιοχές.

Η Λευκωσία όμως εκτός από το διοικητικό κέντρο του νησιού αποτελεί και την μεγαλύτερη σε πληθυσμό πόλη με 198.194 κατοίκους την στιγμή που ο πληθυσμός της Λεμεσού ανέρχεται σε 160.733 κατοίκους, ο πληθυσμός της Λάρνακας σε 71.740 κατοίκους και ο πληθυσμός της Πάφου σε 47.198 κατοίκους. Η πρωτεύουσα όμως κατέχει και ο μικρότερο μέσο αριθμό ατόμων ανά νοικοκυριό που ανέρχεται σε 2,96 άτομα ανά νοικοκυριό, ενώ η Λεμεσός έχει 3,04 άτομα ανά νοικοκυριό, η Λάρνακα 3,07 άτομα ανά νοικοκυριό και η Πάφος 3,13 άτομα ανά νοικοκυριό (Statistical Service, 2003).

Η Λευκωσία αποτελεί και το αστικό σύμπλεγμα που επηρεάστηκε περισσότερο από όλα από την τουρκική εισβολή και κατοχή. Η νεκρή ζώνη αποτελεί εμπόδιο που επιβλήθηκε δια της βίας από το 1974 και χωρίζει την πόλη στα δύο προκαλώντας μεγάλα πολεοδομικά και χωροταξικά προβλήματα. Μέχρι την κατάργηση της νεκρής ζώνης και την αποκατάσταση της συνέχειας της αστικής δομής, θα αποφεύγεται η δημιουργία ουσιωδών δεσμεύσεων στο χώρο που θα έχουν ως αποτέλεσμα τον περιορισμό των δυνατοτήτων επιλογής και προγραμματισμού της ανάπτυξης, σύμφωνα με τα δεδομένα που θα έχουν διαμορφωθεί μέχρι τότε και τα οποία δεν είναι εφικτό να προβλεφθούν με επαρκή ακρίβεια στην παρούσα φάση. Για τον λόγο αυτό είναι αναπόφευκτο ότι σε αρκετά θέματα θα συνεχίσει να διατηρείται το στοιχείο της αβεβαιότητας, και οριστικότερες αποφάσεις θα πρέπει να ληφθούν στο μέλλον για το αστικό συγκρότημα της Λευκωσίας, ενώ αυτό το πρόβλημα δεν συναντάται στα υπόλοιπα αστικά συμπλέγματα της Κύπρου.

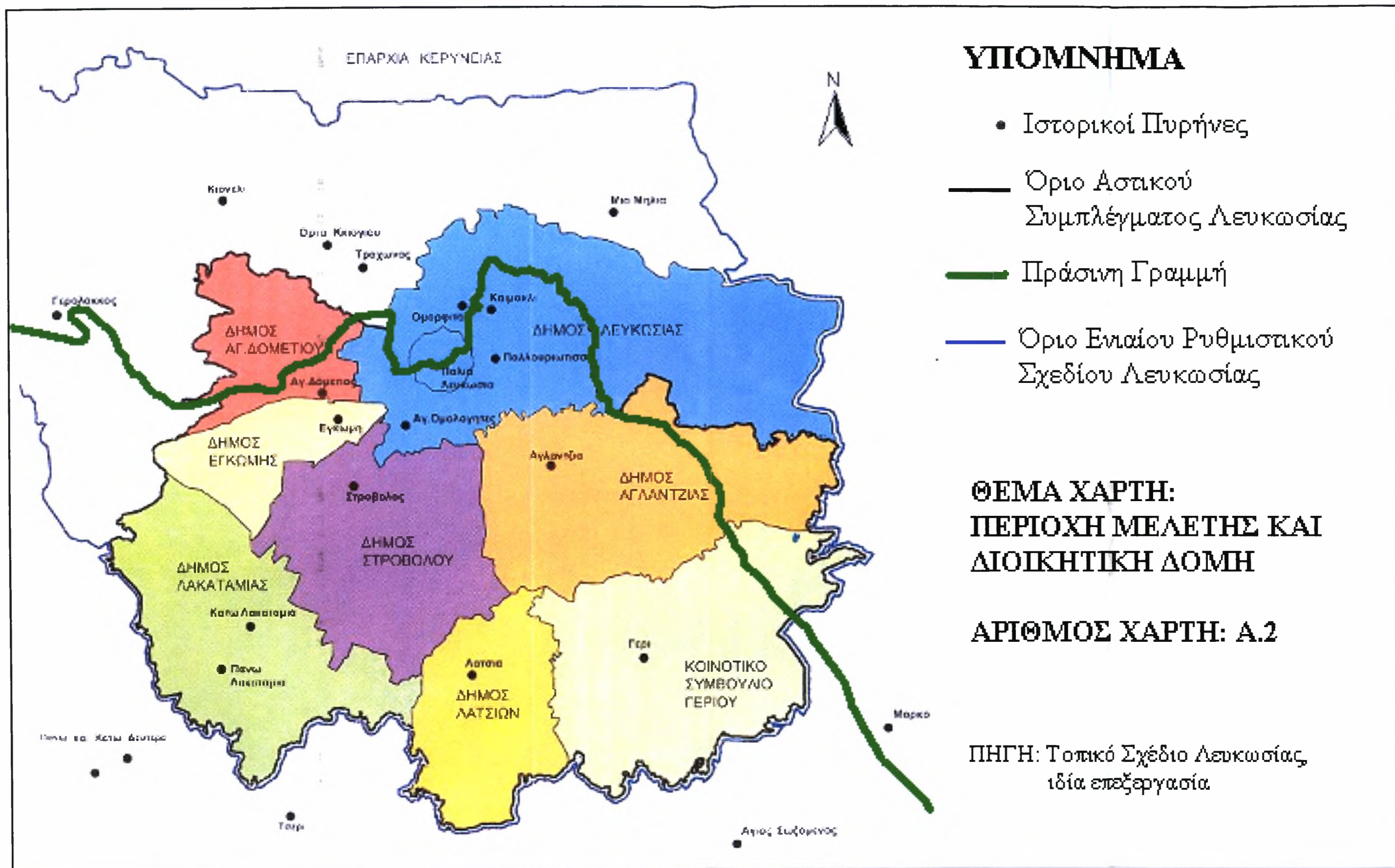
Η έλλειψη χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας και ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της ανάπτυξης με την αποδιοργάνωση του κράτους λόγω των νέων δεδομένων που επέφερε ο διαμελισμός του νησιού, επέτρεψε την ανάμειξη μη συμβατών χρήσεων και δραστηριοτήτων σε όλη την πόλη, (κάτι που συνέβηκε και στα υπόλοιπα αστικά συγκροτήματα καθώς και στην ύπαιθρο χώρα), και δημιούργησε τις προϋποθέσεις που υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής του αστικού πληθυσμού μέχρι σήμερα.

Η τουρκική εισβολή προκάλεσε, μεταξύ άλλων, αιφνίδια όξυνση των υφιστάμενων προβλημάτων και επιτάχυνε τις προϋπάρχουσες φυγόκεντρες τάσεις σε όλα τα αστικά συγκροτήματα και επέφερε αλλαγές στα δίκτυα και στις

αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των οικισμών. Τα κυβερνητικά προγράμματα στέγασης και αυτοστέγασης εκτοπισθέντων δημιούργησαν νέα δεδομένα, με τη χωροθέτηση των περισσότερων και μεγαλύτερων κυβερνητικών οικισμών στις παρυφές των αστικών περιοχών και των περιχώρων. Επίσης, ολόκληρη η ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου σε επίπεδα άλλαξε, καθώς και οι αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των οικισμών.

2.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Λευκωσία αποτελεί την πρωτεύουσα της Κύπρου και την έδρα της κυβέρνησης, καθώς και το κύριο κέντρο απασχόλησης, πολιτισμού, ανώτερης εκπαίδευσης και εξειδικευμένων υπηρεσιών. Η Λευκωσία αποτελεί την πρωτεύουσα της Κύπρου και την έδρα της κυβέρνησης, καθώς και το κύριο κέντρο απασχόλησης, πολιτισμού, ανώτερης εκπαίδευσης και εξειδικευμένων υπηρεσιών. Από τα Βυζαντινά χρόνια μέχρι την τουρκική εισβολή του 1974, η Λευκωσία αποτελούσε το διοικητικό και λειτουργικό επίκεντρο ολόκληρης της Κύπρου ως πρωτεύουσα του νησιού και λόγω της θέσης της στο γεωγραφικό κέντρο. Πρόσθετα, ουσιαστικές υπήρξαν οι σχέσεις αλληλοϋποστήριξης μεταξύ της πόλης και της επαρχίας Λευκωσίας.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Ιστορικοί Πυρήνες
- Όριο Αστικού Συμπλέγματος Λευκωσίας
- Πράσινη Γραμμή
- Όριο Ενιαίου Ρυθμιστικού Σχεδίου Λευκωσίας

**ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ:
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΟΜΗ**

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: Α.2

ΠΗΓΗ: Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας,
ιδία επεξεργασία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΚΑΙ ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΟΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται μια προσπάθεια καταγραφής, ανάλυσης και αξιολόγησης των οικονομικών, κοινωνικών και δημογραφικών χαρακτηριστικών της Λευκωσίας, όπως είναι ο πληθυσμός, τα νοικοκυριά, η ιδιοκατοίκηση, η ανεργία, η απασχόληση, κ.ά.

3.2 ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Οι πληθυσμιακές εξελίξεις αποτελούν μια από τις ουσιωδέστερες παραμέτρους που λαμβάνονται υπόψη στο σχεδιασμό της πολεοδομικής οργάνωσης κάθε αστικού συμπλέγματος. Σύμφωνα με την έκθεση της Στατιστικής Υπηρεσίας Απογραφή Πληθυσμού 2001- Τόμος II: Στοιχεία κατά επαρχία/δήμο/κοινότητα, ο πληθυσμός της περιοχής του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας ανέρχεται σε 198.194 άτομα. Τα στοιχεία επιβεβαιώνουν σε μεγάλο βαθμό την πρόβλεψη του Πρώτου Αναθεωρημένου Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας του 1996, τόσο σε συνολικό αριθμό όσο και σε ό,τι αφορά την κατανομή του πληθυσμού σε επιμέρους διοικητικές περιοχές. Με βάση τα δεδομένα αυτά προβλέπεται ότι ο πληθυσμός της περιοχής της ευρύτερης Λευκωσίας θα ανέλθει σε 223360 άτομα περίπου το έτος 2012 (Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας, 2003: 19).

Σε ό,τι αφορά την κατανομή του πληθυσμού σε επιμέρους διοικητικές περιοχές, οι εξελίξεις κατά τη δεκαετία 1992-2002, όπως φαίνονται στον Πίνακα 3.1: Κατανομή Πληθυσμού αστικού συγκροτήματος Λευκωσίας, καθώς και οι εξελίξεις κατά τη δεκαετία 1992-2002 στις περιαστικές κοινότητες Δάλι, Τσέρι, Ψημολόφου, Δευτερά, κ.ο.κ., οδηγούν στα ακόλουθα συμπεράσματα (Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας, 2003: 19-20):

- Ο μόνιμος πληθυσμός των Δήμων Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου δεν παρουσιάζει μείωση όπως κατά τη δεκαετία 1982-1992, αλλά σχετική σταθεροποίηση, γεγονός που αποδίδεται εν μέρει στα αποτελέσματα της εφαρμογής του Προγράμματος Αναζωογόνησης Περιοχών Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας, τουλάχιστον όσον αφορά τον Δήμο Αγίου Δομετίου. Ο Δήμος

Λευκωσίας και ο Δήμος Αγίου Δομετίου αποτελούν τους δυο ακριτικούς Δήμους του αστικού συγκροτήματος Λευκωσίας που εφάπτονται στην Πράσινη Γραμμή και των οποίων η φυσική εξάπλωση προς τα βόρεια (για το Δήμο Λευκωσίας) και βόρεια και δυτικά (για το Δήμο Αγίου Δομετίου) εμποδίστηκε με τη τουρκική εισβολή το 1974,

- Ο πληθυσμός διοικητικών περιοχών στο νότιο τμήμα της περιοχής του αστικού συγκροτήματος Λευκωσίας (κυρίως στο Δήμο Λατσιών και στο Κοινοτικό Συμβούλιο Γερίου), καθώς και στο Δήμο Έγκωμης συνεχίζει να αυξάνεται, αλλά με ρυθμό μικρότερο από εκείνο που παρατηρήθηκε κατά τη δεκαετία 1982-1992,
- Μεγάλο ποσοστό του αστικού πληθυσμού διαμένει στις κεντρικές αστικές περιοχές, παρόλο που παρατηρείται διαχρονική μείωση του ποσοστού λόγω τάσεων διαμονής σε νεότερες αστικές περιοχές νοτιότερα,
- Παρόλη τη σχετική σταθεροποίηση του πληθυσμού εντός των ορίων του αστικού συγκροτήματος, από τη σχετική αύξηση του πληθυσμού στις περιαστικές κοινότητες όπως το Δάλι, τη Ψημολόφου και τη Κάτω Δευτερά, διαφαίνεται μια πιθανή «διαρροή» πληθυσμού από την περιοχή του αστικού συγκροτήματος Λευκωσίας προς τις κοινότητες αυτές.

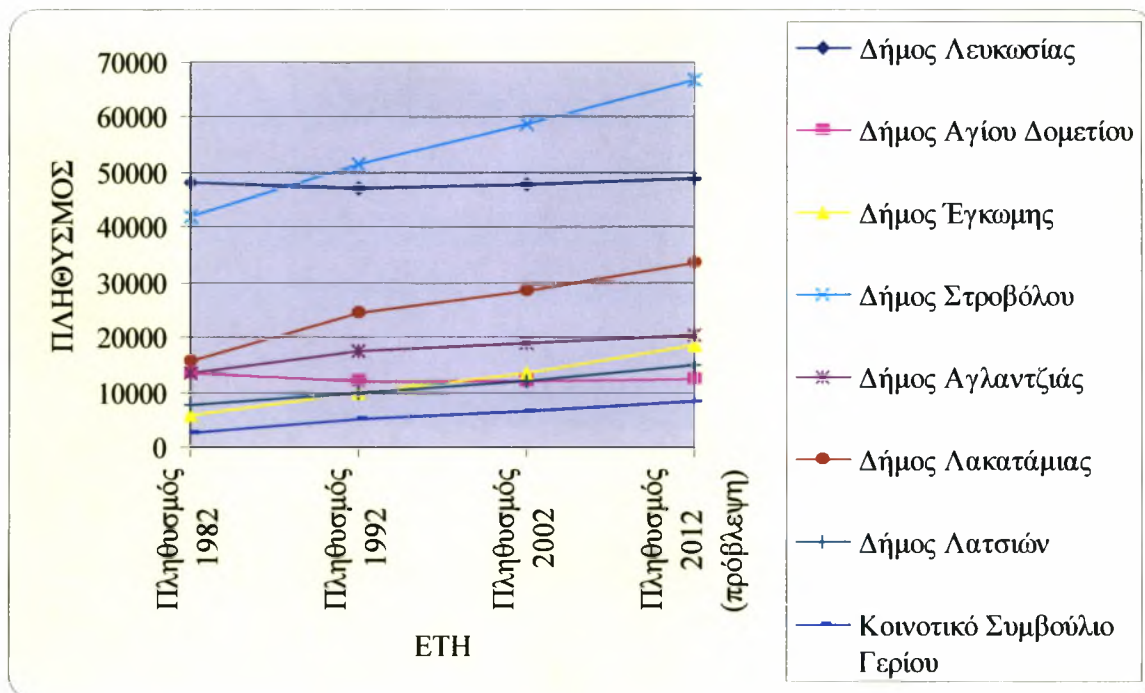
Κατά τη δεκαετία 1982-1992 (βλέπε Πίνακα 3.1) ο συνολικός πληθυσμός της περιοχής του αστικού συγκροτήματος Λευκωσίας παρουσίασε μια σημαντική αύξηση της τάξης των 28.400 ατόμων που αντιστοιχεί σε αύξηση της τάξης του 19%. Η αύξηση αυτή επηρέασε σημαντικά όλους τους Δήμους που συνθέτουν την περιοχή του αστικού συγκροτήματος Λευκωσίας οι οποίοι αύξησαν τον πληθυσμό τους από 23% στην περίπτωση του Δήμου Στροβόλου, μέχρι και 100% στην περίπτωση του Κοινοτικού Συμβουλίου Γερίου. Αντίθετα με την εκπληκτική θετική μεταβολή στον πληθυσμό των περισσότερων Δήμων, οι Δήμοι Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου παρουσίασαν μείωση του πληθυσμού τους που στην περίπτωση του Αγίου Δομετίου ήταν της τάξης του 10% και στην περίπτωση του Δήμου Λευκωσίας ήταν 2,5%. Την αυξητική τάση κατά την διάρκεια των ετών στους δήμους Λατσιών, Λακατάμειας, Αγλαντζιάς, Στροβόλου, Έγκωμης και κοινοτικού συμβουλίου Γερίου καθώς και την πτωτική τάση στους δήμους Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου φαίνεται και στο διάγραμμα 3.1.

Πίνακας 3.1: Κατανομή πληθυσμού αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας

Τοπική Αρχή	Πληθυσμός 1982		Πληθυσμός 1992		Πληθυσμός 2002		Γίλιθυσμός 2012 (πρόβλεψη)		Μεταβολή 1982-1992		Μεταβολή 1992-2002		Μερίδιο Πληθυσμού 1982	Μερίδιο Πληθυσμού 1992	Μερίδιο Πληθυσμού 2002
	Σύνολο	%	Σύνολο	%	Σύνολο	%	Σύνολο	%	Σύνολο	%	Σύνολο	%	%	%	%
Δήμος Λευκωσίας	48200		47000	-2,49	47832	48800	48800	-1200	832	1,77	32,37	26,49	24,13		
Δήμος Αγίου Δομετίου	13500		12100	-10,37	12125	12250	12250	-1400	25	0,21	9,07	6,82	6,12		
Δήμος Έγκωμης	5800		9900	70,69	13644	18690	18690	4100	3744	37,82	3,9	5,58	6,88		
Δήμος Στροβόλου	42000		51500	22,62	58525	66600	66600	9500	7025	13,64	28,21	29,03	29,53		
Δήμος Αγλαντζιάς	13500		17500	29,63	18953	20520	20520	4000	1453	8,3	9,07	9,86	9,56		
Δήμος Λακατάμιας	15800		24400	54,43	28477	33380	33380	8600	4077	16,71	10,61	13,75	14,37		
Δήμος Λατσίων	7600		10000	31,58	12195	14870	14870	2400	2195	21,95	5,1	5,64	6,15		
Κοινοτικό Συμβούλιο Γερίου	2500		5000	100	6443	8250	8250	2500	1443	28,86	1,68	2,82	3,25		
Σύνολο	148900		177400	19,14	198194	223360	223360	28500	20794	11,72	100	100	100		

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2004α, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 3.1: Διαχρονική μεταβολή πληθυσμού



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Επιπλέον, με βάση τα δημογραφικά στοιχεία της περιόδου 1982–2002 συμπεραίνεται το γεγονός ότι η αύξηση του πληθυσμού στην περιοχή των ορίων του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας απορροφήθηκε από τους αναπτυσσόμενους δήμους στις νότιες παρυφές του αστικού συμπλέγματος που αφενός διέθεταν το αναγκαίο απόθεμα διαθέσιμης γης προς ανάπτυξη και αφετέρου δεν είχαν επηρεαστεί αρνητικά από την τουρκική εισβολή. Όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 3.2 οι ακριτικοί Δήμοι της Λευκωσίας και του Αγίου Δομετίου συγκέντρωναν το 1982 το 41,44% του πληθυσμού του αστικού συμπλέγματος, ενώ το 1992 το ποσοστό μειώθηκε στο 33,31% με ταυτόχρονη αύξηση του μεριδίου των υπολοίπων Δήμων από 58,56% σε 66,69%. Η μειωτική αυτή τάση στους δύο ακριτικούς δήμους Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου συνεχίστηκε και το 2002, ενώ στην υπόλοιπη περιοχή του αστικού συμπλέγματος συνεχίστηκε η αύξηση του πληθυσμού.

Πίνακας 3.2: Πληθυσμιακή μεταβολή στους ακριτικούς δήμους Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου

ΠΕΡΙΟΧΗ	1982	1992	2002	ΜΕΡΙΔΙΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 1982 (%)	ΜΕΡΙΔΙΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 1992 (%)	ΜΕΡΙΔΙΟ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ 2002 (%)
ΔΗΜΟΙ ΑΓΙΟΥ ΔΟΜΕΤΙΟΥ ΚΑΙ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	61700	59100	59957	41,44	33,31	30,25
ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΟΣ	87200	118300	138237	58,56	66,69	69,75
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΟΣ	148900	177400	198194	100	100	100

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2004α, ίδια επεξεργασία

Το ίδιο παρατηρούμε και στο Διάγραμμα 3.2 από το οποίο εξάγουμε εύκολα το συμπέρασμα πως οι δήμοι Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου αντιμετωπίζουν έντονα προβλήματα συγκράτησης και αύξησης του πληθυσμού τους.

Διάγραμμα 3.2: Πληθυσμιακές μεταβολές στους δήμους Λευκωσίας-Αγίου Δομετίου και στο υπόλοιπο αστικό συγκρότημα Λευκωσίας



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Κατά την δεκαετία 1992-2002 (Πίνακας 3.1) ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού στην περιοχή των ορίων του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας συνέχισε την αυξητική του πορεία, με χαμηλότερο όμως ρυθμό που αντιστοιχούσε στο 11,6% περίπου σε αντίθεση με τον ρυθμό της προηγούμενης περιόδου που ήταν 19%. Σημαντική διαφοροποίηση ως προς την κατανομή της αύξησης αυτής του πληθυσμού κατά την περίοδο αυτή είναι το γεγονός ότι για πρώτη φορά καταγράφεται συγκράτηση του πληθυσμού στους ακριτικούς Δήμους Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου.

Συγκεκριμένα ο Δήμος Λευκωσίας αυξάνει τον πληθυσμό του σε ποσοστό 1,7% ενώ ο Δήμος Αγίου Δομετίου αυξάνει τον πληθυσμό του σε ποσοστό 0,21% που αντιστοιχεί σε 25 μόνο άτομα. Ουσιαστικά το φαινόμενο της απορρόφησης των νέων κατοίκων στην περιοχή των ορίων του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας εντοπίζεται και πάλι στις περιοχές των αναπτυσσόμενων Δήμων στο νότιο τμήμα της περιοχής του αστικού συμπλέγματος.

Η πρόβλεψη πληθυσμού για το 2012 του Τροποποιημένου Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας (2003) αποτελεί την πρόγνωση του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως με βάση την οποία προγραμματίζεται η πολεοδομική οργάνωση του αστικού συγκροτήματος Λευκωσίας. Η κατανομή αυτή αποτελεί πρόβλεψη και οι πληθυσμιακές εξελίξεις θα παρακολουθούνται ώστε τα μέτρα πολιτικής να αναπροσαρμόζονται σε περίπτωση σοβαρών αποκλίσεων (Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας, 2003: 20).

Στον Πίνακα 3.3 φαίνεται η σύνθεση του πληθυσμού σε κύπριους πολίτες και ξένους υπηκόους κατά το έτος 2002. Το ποσοστό των κύπριων υπηκόων ανερχόταν σε ποσοστό 89,77%, ενώ των αλλοδαπών κατοίκων σε 10,23%. Παρατηρείται πως τα υψηλότερα ποσοστά αλλοδαπών μόνιμων κατοίκων, συναντώνται στους δήμους Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου (16,97% και 14,07% αντίστοιχα), γεγονός το οποίο αντανακλά και τα ιδιαίτερα προβλήματα τα οποία συναντώνται στους δύο αυτούς ακριτικούς Δήμους από την ιδιαιτερότητα αυτή της σύνθεσης του πληθυσμού.

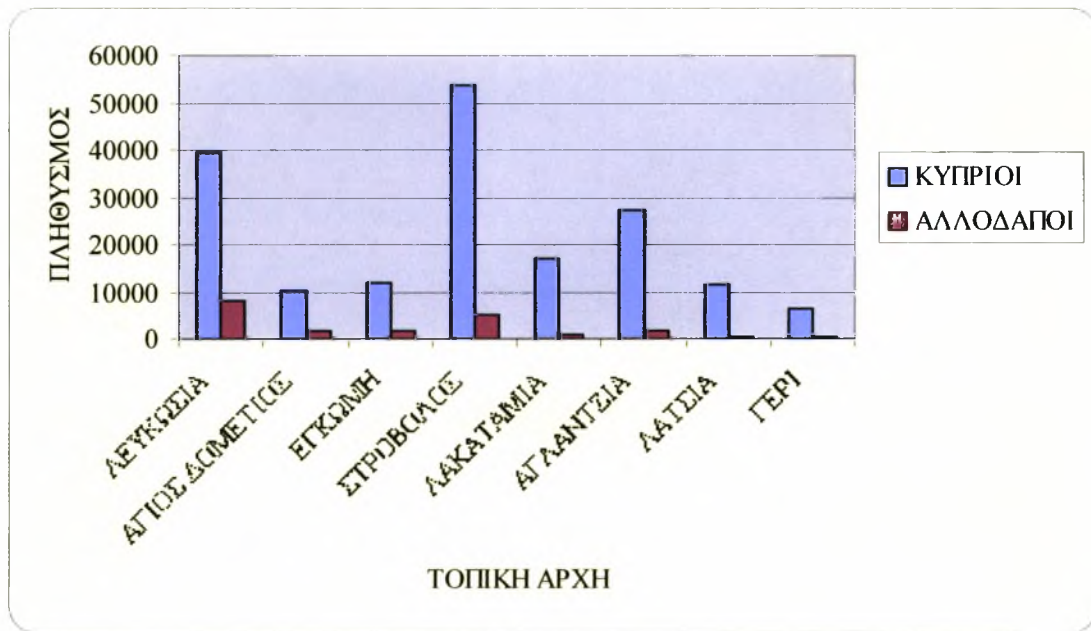
Πίνακας 3.3: Πληθυσμιακή σύνθεση ανά υπηκοότητα 2002

ΠΕΡΙΟΧΗ (ΔΗΜΟΙ)	ΣΥΝΟΛΟ	ΚΥΠΡΙΟΙ	ΞΕΝΟΙ ΥΠΗΚΟΟΙ	% ΚΥΠΡΙΩΝ	% ΞΕΝΩΝ ΥΠΗΚΟΩΝ
ΛΕΥΚΩΣΙΑ	47832	39713	8119	83,03	16,97
ΑΓΙΟΣ ΔΟΜΕΤΙΟΣ	12125	10419	1706	85,93	14,07
ΕΓΚΩΜΗ	13644	11879	1765	87,06	12,94
ΣΤΡΟΒΟΛΟΣ	58525	53452	5073	91,33	8,67
ΛΑΚΑΤΑΜΙΑ	18953	17224	1033	96,37	3,63
ΑΓΛΑΝΤΖΙΑ	28477	27444	1729	90,9	9,12
ΛΑΤΣΙΑ	12195	11557	638	94,77	5,23
ΓΕΡΙ	6443	6227	216	96,65	3,35
ΣΥΝΟΛΟ	198194	177915	20279	89,77	10,23

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2004α, ίδια επεξεργασία

Σημειώνεται επίσης πως τα χαμηλότερα ποσοστά αλλοδαπών μόνιμων κατοίκων, συναντώνται στο Γέρι και τη Λακατάμια, κάτι το οποίο φαίνεται και στο Διάγραμμα 3.3, σε δύο από τους δήμους που βρίσκονται στις παρυφές του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας, γεγονός που ενισχύει το συμπέρασμα πως οι πλέον αναπτυσσόμενοι δήμοι είναι αυτοί που βρίσκονται στις νότιες παρυφές του αστικού συμπλέγματος και που διαθέτουν το αναγκαίο απόθεμα διαθέσιμης γης προς ανάπτυξη και δεν έχουν επηρεαστεί τόσο αρνητικά από την τουρκική εισβολή.

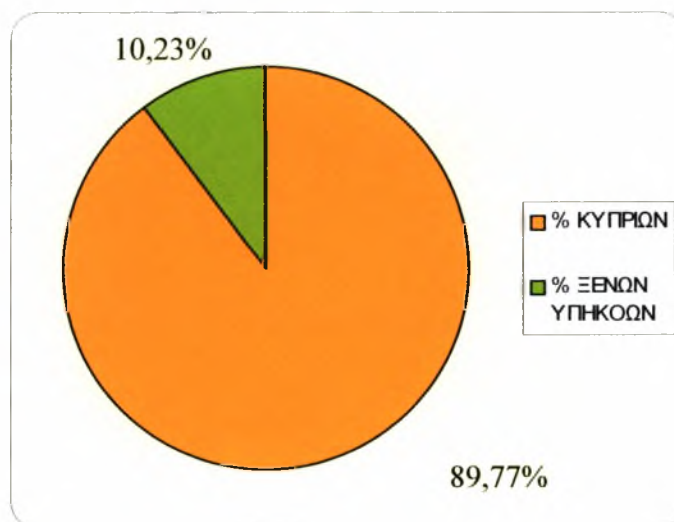
Διάγραμμα 3.3: Πληθυσμιακή σύνθεση ανά υπηκοότητα 2002



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Στο Διάγραμμα 3.4 βλέπουμε τα ποσοστά κύπριων υπηκόων και αλλοδαπών υπηκόων στο αστικό συγκρότημα της Λευκωσίας. Το ποσοστό των Κύπριων υπηκόων ανερχόταν σε ποσοστό 89,77%, ενώ των αλλοδαπών κατοίκων σε 10,23%.

Διάγραμμα 3.4: Ποσοστά Κύπριων και ξένων υπηκόων



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Στον Πίνακα 3.4 φαίνεται η σύνθεση του πληθυσμού ανά φύλο. Όπως μπορούμε να διακρίνουμε, υπάρχει ένα σταθερό προβάδισμα του ποσοστού των γυναικών σε όλους τους δήμους της περιοχής μελέτης, της τάξεως του περίπου 51%. Το ποσοστό των ανδρών ανέρχεται σε περίπου 48% σε όλους τους δήμους. Το μεγαλύτερο ποσοστό γυναικών έχει ο δήμος Λευκωσίας με 51,96% και αντίστοιχα στους άνδρες το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνει το κοινοτικό συμβούλιο Γερίου με ποσοστό 49,7%. Το μικρότερο ποσοστό γυναικών έχει το κοινοτικό συμβούλιο Γερίου με ποσοστό 50,3% και το μικρότερο ποσοστό ανδρών ο δήμος Αγίου Δομετίου με ποσοστό 48,07%.

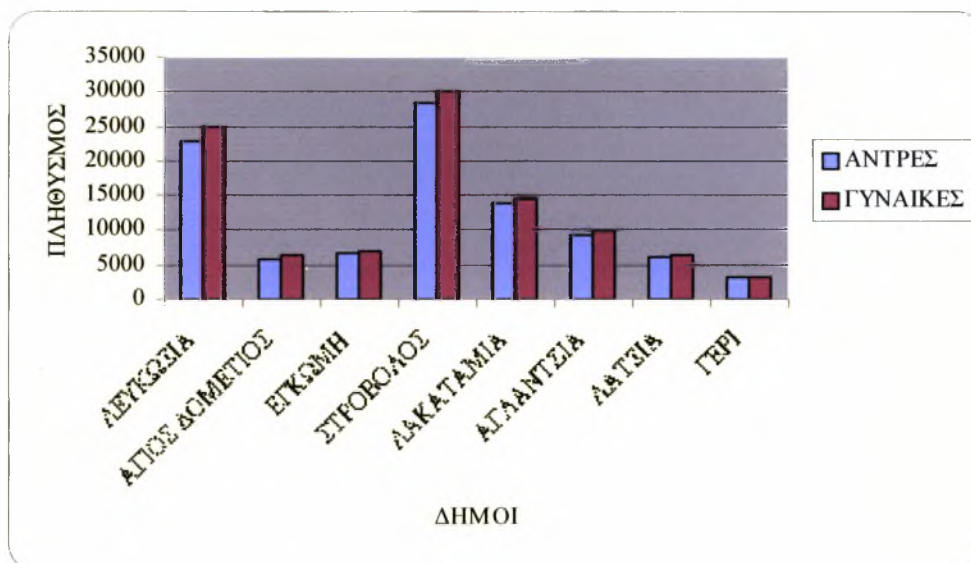
Πίνακας 3.4: Κατανομή πληθυσμού ανά φύλο 2002

ΠΕΡΙΟΧΗ (ΔΗΜΟΙ)	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΝΤΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	% ΑΝΤΡΩΝ	% ΓΥΝΑΙΚΩΝ
ΛΕΥΚΩΣΙΑ	47832	22978	24854	48,4	51,96
ΑΓΙΟΣ ΔΟΜΕΤΙΟΣ	12125	5828	6297	48,07	51,93
ΕΓΚΩΜΗ	13644	6584	7060	48,26	51,74
ΣΤΡΟΒΟΛΟΣ	58525	28340	30185	48,43	51,57
ΛΑΚΑΤΑΜΙΑ	28477	13922	14555	48,89	51,11
ΑΓΛΑΝΤΖΙΑ	18953	9168	9785	48,38	51,62
ΛΑΤΣΙΑ	12195	5955	6240	48,84	51,16
ΓΕΡΙ	6443	3202	3241	49,7	50,3
ΣΥΝΟΛΟ	198194	95977	102217	48,43	51,57

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2004α, ίδια επεξεργασία

Όπως βλέπουμε και στο Γράφημα 3.5, οι γυναίκες υπερτερούν σε όλους τους δήμους της περιοχής μελέτης, κάτι που καταδεικνύει σε ένα πρώτο προκαταρκτικό συμπέρασμα πως έχουμε να κάνουμε με αναπτυγμένη τοπική κοινωνία, καθώς σύμφωνα με τον Γ. Ταπεινό «...οι αριθμοί των θηλέων έχουν την τάση να επικρατούν, εκτός από την περίπτωση ορισμένων μη ανεπτυγμένων χωρών, όπου η θνησιμότητα των γυναικών κατά τον τοκετό είναι εξαιρετικά υψηλή» (Γ. Ταπεινός, 1993: 64).

Γράφημα 3.5: Κατανομή πληθυσμού ανά φύλο 2002



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Στους Πίνακες 3.5 και 3.6 παρουσιάζεται η κατανομή της περιοχής μελέτης ανά ηλικία. Στον Πίνακα 3.5 βλέπουμε την αναλυτική κατανομή σε ηλικίες και στον Πίνακα 3.6 μια άλλη μορφή του Πίνακα 3.5 όταν γίνει μια πιο γενική ομαδοποίηση των ομάδων ηλικιών για σκοπούς επεξεργασίας. Όπως εξάγεται και από το Διάγραμμα 3.6, παρουσιάζεται το φαινόμενο της ελλιπούς παρουσίας νεαρού πληθυσμού μέχρι 14 ετών στην περιοχή των δήμων Αγίου Δομετίου και Λευκωσίας, με ανάλογη αύξηση του ποσοστού των υπερηλίκων άνω των 60 ετών. Οι υπόλοιποι δήμοι της περιοχής μελέτης παρουσιάζουν πανομοιότυπα χαρακτηριστικά μεταξύ τους με ικανοποιητικά ποσοστά παιδιών, νέων και ατόμων της πλέον παραγωγικής ηλικίας των 30-59 ετών και χαμηλά ποσοστά υπερηλίκων, κάτι που καταδεικνύει πως δεν αντιμετωπίζουν προβλήματα γήρανσης του πληθυσμού.

Πίνακας 3.5: Αναλυτική κατανομή πληθυσμού κατά ηλικία

ΠΕΡΙΟΧΗ (ΔΗΜΟΙ)	0-4 ΕΤΩΝ	5-9 ΕΤΩΝ	10-14 ΕΤΩΝ	15-19 ΕΤΩΝ	20-24 ΕΤΩΝ	25-29 ΕΤΩΝ	30-34 ΕΤΩΝ	35-39 ΕΤΩΝ	40-44 ΕΤΩΝ	45-49 ΕΤΩΝ	50-54 ΕΤΩΝ	55-59 ΕΤΩΝ	60-64 ΕΤΩΝ	65-69 ΕΤΩΝ	70-74 ΕΤΩΝ	75-79 ΕΤΩΝ	80+ ΕΤΩΝ	ΔΕ ΔΗΛΩΘΗΚΕ
ΛΕΥΚΩΣΣΙΑ	47832	2313	2596	2655	3197	4009	4041	3744	3492	3530	3264	3152	2302	2008	1841	1468	1619	27
ΑΓΙΟΣ ΔΟΜΕΤΙΟΣ	12125	545	666	772	859	1025	824	806	781	939	826	804	718	619	534	361	383	3
ΕΓΚΩΜΗ	13644	891	952	1030	1030	1076	991	1101	1177	1138	1008	914	513	378	299	209	253	14
ΣΤΡΟΒΟΛΟΣ	58525	3329	3867	3964	4265	4453	4809	4455	4541	4616	3968	4046	2794	2136	1652	1171	1241	18
ΛΑΚΑΤΑΜΙΑ	28477	1947	2456	2653	2601	2204	1868	2076	2228	2437	2097	1796	817	594	491	464	607	26
ΑΓΛΑΝΤΖΙΑ	18953	943	1087	1287	1500	1581	1525	1360	1280	1342	1314	1436	983	728	470	352	477	2
ΛΑΤΣΙΑ	12195	755	976	1040	956	879	912	809	1007	1015	800	805	497	407	292	235	239	0
ΓΕΡΙ	6443	403	515	648	719	570	440	390	475	625	529	352	164	108	102	91	113	0
ΣΥΝΟΛΟ	198194	11126	13115	14049	15127	15797	15410	14741	14981	15642	13806	13305	8788	6978	5681	4351	4932	90

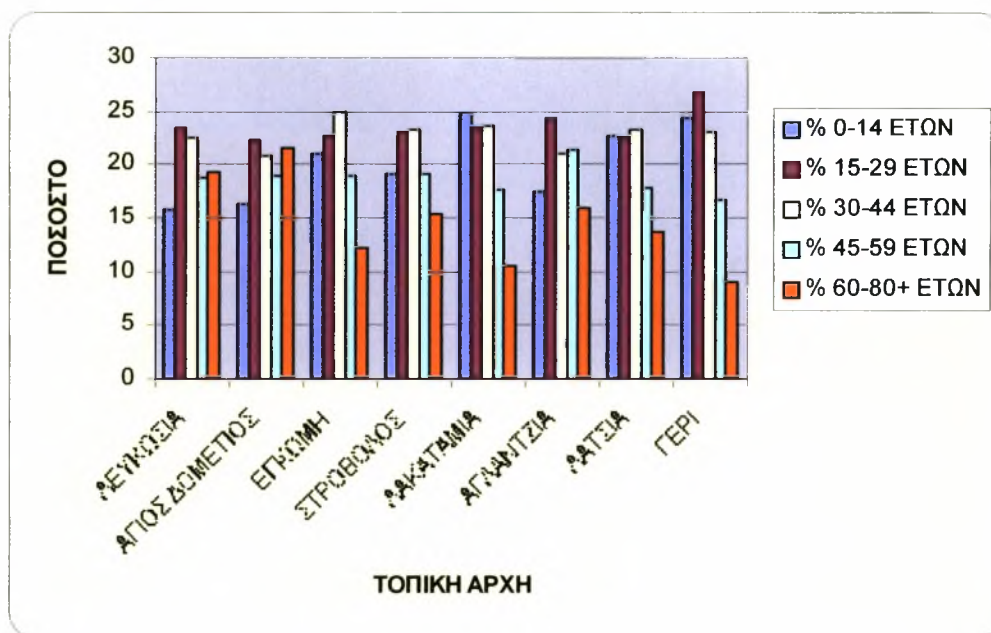
Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2004α, ίδια επεξεργασία

Πίνακας 3.6: Ομαδοποιημένη κατανομή πληθυσμού κατά ηλικία

ΠΕΡΙΟΧΗ (ΔΗΜΟΙ)	ΣΥΝΟΛΟ	0-14		% 0-14		15-29		% 15-29		30-44		% 30-44		45-59		% 45-59		60-80+		% 60-80+		ΔΕ ΔΗΛΩΘΗΚΕ	% ΔΕ ΔΗΛΩΘΗΚΕ
		ΕΤΩΝ	ΕΤΩΝ	ΕΤΩΝ	ΕΤΩΝ	ΕΤΩΝ	ΕΤΩΝ	ΕΤΩΝ	ΕΤΩΝ	ΕΤΩΝ	ΕΤΩΝ	ΕΤΩΝ	ΕΤΩΝ	ΕΤΩΝ	ΕΤΩΝ	ΕΤΩΝ	ΕΤΩΝ						
ΛΕΥΚΩΣΙΑ	47832	7564	15,81	11247	23,51	10766	22,5	8990	18,79	9238	19,31	27	0,08										
ΑΓΙΟΣ ΔΟΜΕΤΙΟΣ	12125	1983	16,35	2708	22,33	2526	20,83	2290	18,88	2615	21,56	3	0,05										
ΕΓΚΩΜΗ	13644	2873	21,05	3097	22,69	3416	25,03	2592	18,99	1652	12,1	14	0,14										
ΣΤΡΟΒΟΛΟΣ	58525	11160	19,06	13527	23,11	13612	23,25	11214	19,16	8994	15,36	18	0,06										
ΛΑΚΑΤΑΜΙΑ	28477	7056	24,77	6673	23,43	6741	23,67	5008	17,58	2973	10,44	26	0,11										
ΑΓΛΑΝΤΖΙΑ	18953	3317	17,5	4606	24,3	3982	21	4036	21,29	3010	15,88	2	0,03										
ΛΑΤΣΙΑ	12195	2771	22,72	2747	22,52	2831	23,21	2176	17,84	1670	13,69	0	0,02										
ΓΕΡΙ	6443	1566	24,3	1729	26,83	1490	23,12	1080	16,76	578	8,97	0	0,02										
ΣΥΝΟΛΟ	198194	38290	19,31	46334	23,37	45364	22,88	37386	18,86	30730	15,5	90	0,08										

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2004α, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 3.6: Κατανομή πληθυσμού κατά ηλικία



Πηγή: ίδια επεξεργασία

3.3 ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΚΑΙ ΙΔΙΟΚΑΤΟΙΚΗΣΗ

Στον Πίνακα 3.7 παρουσιάζεται το μέσο μέγεθος νοικοκυριού για το σύνολο της περιοχής μελέτης, καθώς και για κάθε επιμέρους τοπική αρχή ξεχωριστά. Παρατηρούμε πως το ο μεγαλύτερος αριθμός νοικοκυριών βρίσκεται στους δήμους Στροβόλου και Λευκωσίας, ενώ τα λιγότερα νοικοκυριά έχει το κοινοτικό συμβούλιο Γερίου. Το υψηλότερο μέσο μέγεθος νοικοκυριού συναντάται στο Γέρι, τη Λακατάμια και τα Λατσία, τους περιαστικούς δήμους και την κοινότητα του αστικού συμπλέγματος δηλαδή κάτι που ενισχύει το συμπέρασμα πως η ανάπτυξη «δραπετεύει» από το κέντρο και ξεχύνεται στα προάστια. Το μικρότερο μέσο μέγεθος νοικοκυριού συναντάται στους ακριτικούς δήμους Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου, γεγονός που ενισχύει την εικόνα που παρουσιάζουν οι εν λόγω δήμοι ως οι πλέον «προβληματικοί» δήμοι της μείζονος Λευκωσίας.

Πίνακας 3.7: Μέσο μέγεθος νοικοκυριού

ΤΟΠΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ	ΜΕΣΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟΥ (άτομα)
ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	18111	2,8
ΑΓΙΟΥ ΔΟΜΕΤΙΟΥ	4293	2,8
ΕΓΚΩΜΗΣ	4352	3,1
ΣΤΡΟΒΟΛΟΥ	19703	2,9
ΑΓΛΑΝΤΖΙΑΣ	6091	3
ΛΑΚΑΤΑΜΙΑΣ	8201	3,4
ΛΑΤΣΙΩΝ	3757	3,2
ΓΕΡΙΟΥ	1738	3,6
ΣΥΝΟΛΟ	66246	3,1

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2004β, ίδια επεξεργασία

Στον Πίνακα 3.8 και το Διάγραμμα 3.7, παρουσιάζεται το καθεστώς ιδιοκτησίας των νοικοκυριών, δηλαδή πόσα νοικοκυριά μένουν σε ιδιόκτητη κατοικία, πόσα σε ενοικιαζόμενη, πόσα διαμένουν σε άλλες κατοικίες και πόσα διαμένουν σε άλλου τύπου καθεστώς ιδιοκτησίας.

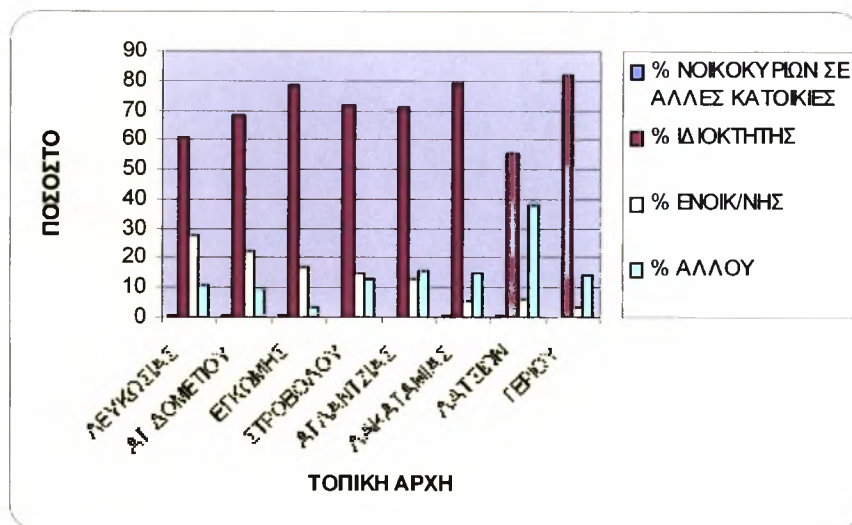
Παρατηρείται πως η συγκριτική πλειοψηφία σε όλη την περιοχή της μείζονος Λευκωσίας, διαμένει σε ιδιόκτητη κατοικία, γεγονός όμως που είναι φυσιολογικό όταν ληφθεί υπόψη η «ειδική» σχέση που έχουν όλοι οι Κύπριοι με την ιδιοκατοίκηση. Το υψηλότερο ποσοστό νοικοκυριών που διαμένουν σε ενοικιαζόμενη κατοικία καταλαμβάνουν οι δήμοι Αγίου Δομετίου και Λευκωσίας, κάτι που είναι λογικό αν συνδιαστεί με το γεγονός πως στους εν λόγω δήμους συναντάται και το υψηλότερο ποσοστό ξένων υπηκόων.

Πίνακας 3.8: Καθεστώς ιδιοκτησίας

ΤΟΠΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΣΥΝΟΛΟ	ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΣΕ ΆΛΛΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ	% ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΩΝ ΣΕ ΆΛΛΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗ	% ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΕΝΟΙΚΙΑΣΜΕΝΗ	% ΕΝΟΙΚ/ΝΗΣ	ΆΛΛΟ	% ΆΛΛΟΥ	ΔΕΝ ΔΗΛΩΘΗΚΕ	% ΠΟΥ ΔΕΝ ΔΗΛΩΘΗΚΕ
ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	18111	91	0,5	10992	60,69%	5048	27,87%	1963	10,84%	17	0,1
ΑΓ.ΔΟΜΕΤΙΟΥ	4293	16	0,38	2931	68,27%	951	22,15%	395	9,20%	0	0
ΕΓΚΩΜΗΣ	4352	31	0,71	3421	78,61%	738	16,96%	154	3,54%	8	0,18
ΣΤΡΟΒΟΛΟΥ	19703	47	0,23	14176	71,95%	2966	15,05%	2509	12,73%	5	0,04
ΑΓ.ΛΑΝΤΖΙΑΣ	6091	20	0,32	4323	70,97%	802	13,17%	943	15,48%	3	0,06
ΛΑΚΑΤΑΜΙΑΣ	8201	61	0,74	6479	79,00%	452	5,51%	1200	14,63%	9	0,12
ΛΑΤΣΙΩΝ	3757	15	0,4	2095	55,76%	219	5,83%	1428	38,01%	0	0
ΓΕΡΙΟΥ	1738	5	0,29	1424	81,93%	60	3,45%	249	14,33%	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	66246	286	0,43	45841	69,20%	11236	16,96%	8841	13,35%	42	0,06

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2004β, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 3.7: Καθεστώς ιδιοκτησίας



Πηγή: ίδια επεξεργασία

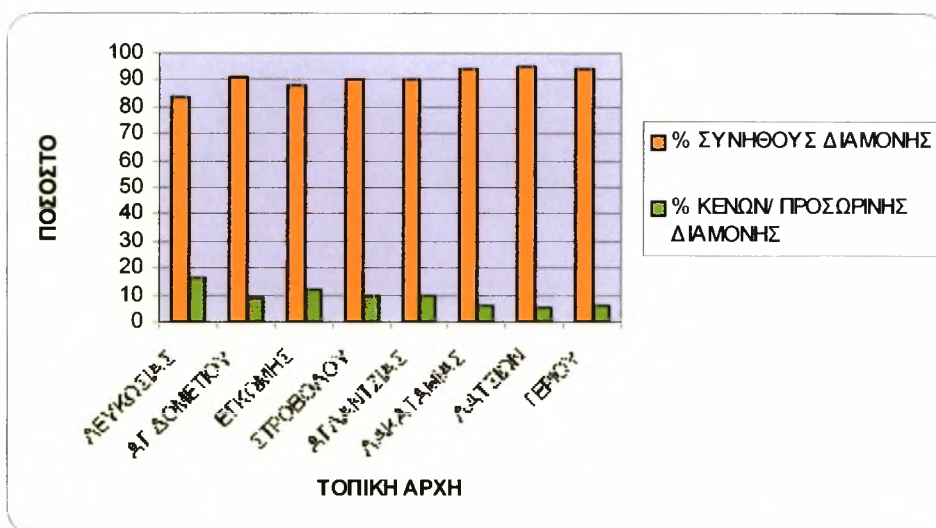
Στον Πίνακα 3.9 και στο Διάγραμμα 3.8, βλέπουμε το σύνολο των κατοικιών στο αστικό συγκρότημα. Σε όλους τους δήμους της περιοχής μελέτης παρατηρούνται πολύ ψηλά ποσοστά κατοικιών συνήθους διαμονής, ενώ τα υψηλότερα ποσοστά κενών ή προσωρινής διαμονής κατοικιών συναντούνται στους δήμους Λευκωσίας και Έγκωμης.

Πίνακας 3.9: Κατοικίες

ΤΟΠΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ	ΣΥΝΗΘΟΥΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ	% ΣΥΝΗΘΟΥΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ	ΚΕΝΕΣ/ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ	% ΚΕΝΩΝ/ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ
ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	21698	18062	83,24	3636	16,76
ΑΓ.ΔΟΜΕΤΙΟΥ	4628	4229	91,37	399	8,63
ΕΓΚΩΜΗΣ	4940	4347	87,99	593	12,01
ΣΤΡΟΒΟΛΟΥ	21832	19678	90,13	2154	9,87
ΑΓΛΑΝΤΖΙΑΣ	6749	6091	90,25	658	9,75
ΛΑΚΑΤΑΜΙΑΣ	8717	8187	93,91	530	6,09
ΛΑΤΣΙΩΝ	3962	3754	94,75	208	5,25
ΓΕΡΙΟΥ	1853	1738	93,79	115	6,21
ΣΥΝΟΛΟ	74379	66086	88,85	8293	11,15

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2004β, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 3.8: Κατοικίες

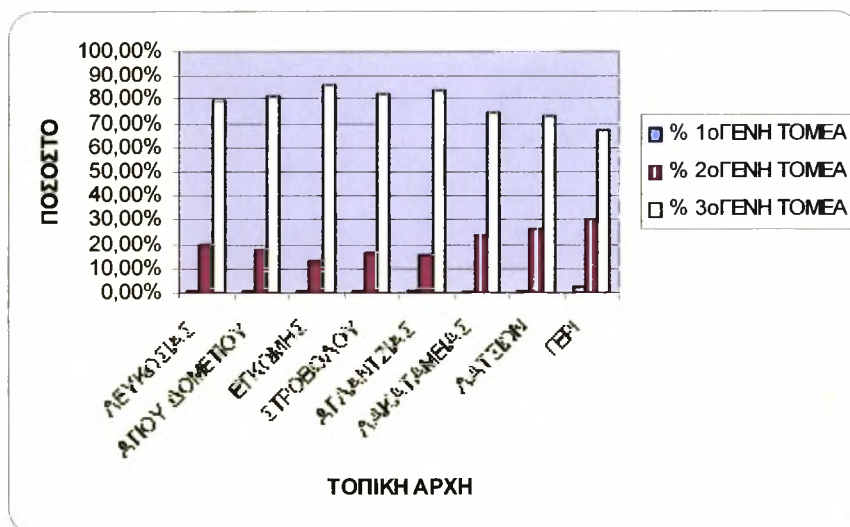


Πηγή: ίδια επεξεργασία

3.4 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Στον Πίνακα 3.10 και στο Διάγραμμα 3.9, παρατηρούμε την κατανομή της απασχόλησης ανά παραγωγικό τομέα στην περιοχή μελέτης. στον πρωτογενή τομέα καταλαμβάνουν τα Λατσία και το Γέρι, στον δευτερογενή τομέα επίσης τα Λατσία και το Γέρι, κάτι που δείχνει πως τα προάστια δεν είναι τόσο έντονα αστικοποιημένα. Το υψηλότερο ποσοστό απασχόλησης στον τριτογενή τομέα καταλαμβάνουν η Έγκωμη, η Αγλαντζιά και ο Στρόβολος.

Διάγραμμα 3.9: Απασχόληση ανά παραγωγικό τομέα



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Πίνακας 3.10: Αποσκόληση

ΤΟΠΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ	1ο ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	% 1ο ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑ	2ο ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	% 2ο ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑ	3ο ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ	% 3ο ΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑ	ΔΕΝ ΔΗΛΩΘΗΚΕ	% ΠΟΥ ΔΕΝ ΔΗΛΩΘΗΚΕ
ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	22.502	92	0,41%	4.500	20,00%	17.840	79,28%	70	0,31
ΑΓΙΟΥ ΔΟΜΕΤΙΟΥ	5.336	22	0,41%	977	18,31%	4.333	81,20%	4	0,08
ΕΓΚΩΜΗΣ	6.519	42	0,64%	839	12,87%	5.595	85,83%	43	0,66
ΣΤΡΟΒΟΛΟΥ	27.697	155	0,56%	4.646	16,77%	22.809	82,35%	87	0,32
ΑΓΛΑΝΤΖΙΑΣ	8.903	47	0,53%	1.379	15,49%	7.462	83,81%	15	0,17
ΛΑΚΑΤΑΜΕΙΑΣ	12.829	97	0,76%	3.038	23,68%	9.587	74,73%	107	0,83
ΛΑΤΣΙΩΝ	5.630	60	1,07%	1.458	25,90%	4.103	72,88%	9	0,15
ΓΕΡΙ	2.965	75	2,53%	890	30,02%	1.999	67,42%	1	0
ΣΥΝΟΛΟ	92.381	590	0,64%	17.727	19,19%	73.728	79,81%	336	0,36

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2002, ίδια επεξεργασία

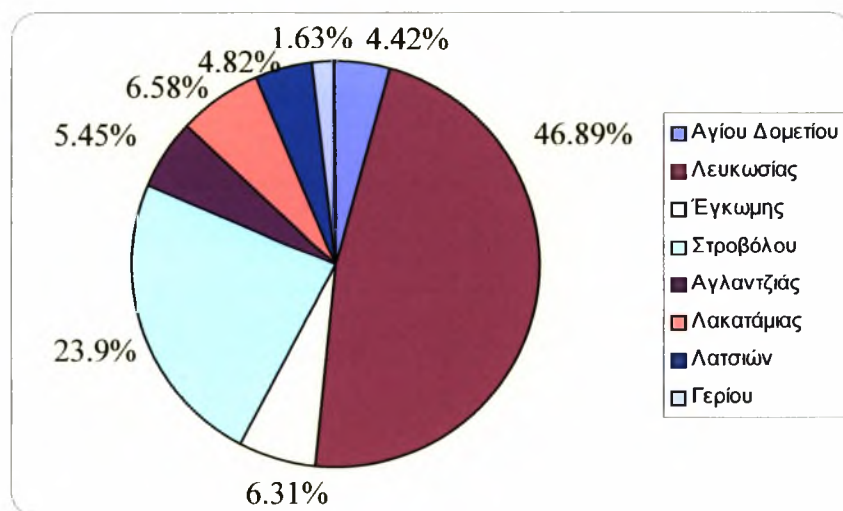
Στον Πίνακα 3.11 και στο Διάγραμμα 3.10 βλέπουμε τον αριθμό των υποστατικών σε κάθε επί μέρους περιοχή του αστικού συγκροτήματος και το ποσοστό τους επί του συνόλου. Τα περισσότερα υποστατικά συναντούνται στον δήμο Λευκωσίας, κάτι που είναι λογικό αφού σε αυτόν βρίσκονται και όλες οι διοικητικές υπηρεσίες. Ψηλό ποσοστό υποστατικών συναντάται επίσης και στο δήμο Στροβόλου, ενώ το χαμηλότερο ποσοστό συναντάται στο κοινοτικό συμβούλιο Γερίου.

Πίνακας 3.11: Υποστατικά

Τοπική Αρχή	Κατασκευές	Μεταποίηση	Εμπορικές Υπηρεσίες	Άλλες Υπηρεσίες	Σύνολο	% Συνόλου
Αγίου Δομετίου	53	76	274	497	900	4,42
Λευκωσίας	365	993	4758	3439	9555	46,89
Έγκωμης	52	80	409	745	1286	6,31
Στροβόλου	352	428	1928	2163	4871	23,9
Αγλαντζιάς	82	73	339	617	1111	5,45
Λακατάμιας	215	152	486	488	1341	6,58
Λατσιών	125	169	374	315	983	4,82
Γερίου	79	57	74	122	332	1,63
Σύνολο	1323	2028	8642	8386	20379	100,00%

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2002, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 3.10: Υποστατικά



Πηγή: ίδια επεξεργασία

3.5 ΑΝΕΡΓΙΑ

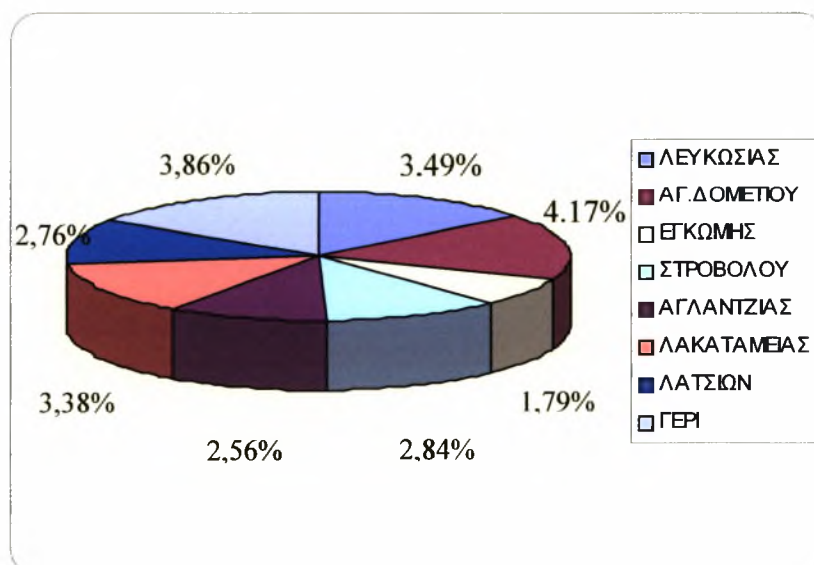
Τα υψηλότερα ποσοστά ανεργίας στο σύνολο των εργαζομένων παρατηρούνται στους δήμους Λευκωσίας, Αγίου Δομετίου και στο κοινοτικό συμβούλιο Γερίου. Το χαμηλότερο ποσοστό ανεργίας στο σύνολο κατέχει ο δήμος Έγκωμης.

Πίνακας 3.12: Ανεργία στο σύνολο των εργαζομένων

ΤΟΠΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΑΝΕΡΓΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ	% ΑΝΕΡΓΙΑΣ
ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	23315	813	22502	3,49
ΑΓ.ΔΟΜΕΤΙΟΥ	5568	232	5336	4,17
ΕΓΚΩΜΗΣ	6638	119	6519	1,79
ΣΤΡΟΒΟΛΟΥ	28506	809	27697	2,84
ΑΓΛΑΝΤΖΙΑΣ	9137	234	8903	2,56
ΛΑΚΑΤΑΜΕΙΑΣ	13278	449	12829	3,38
ΛΑΤΣΙΩΝ	579	160	563	2,76
ΓΕΡΙ	3084	119	2965	3,86
ΣΥΝΟΛΟ	95316	2935	92381	3,08

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2004α, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 3.11: Ανεργία στο σύνολο των εργαζομένων



Πηγή: ίδια επεξεργασία

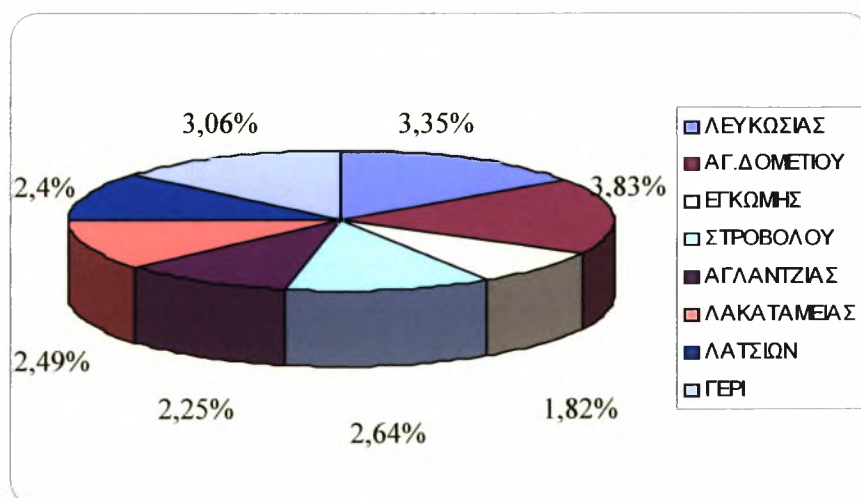
Η ίδια αναλογία ποσοστού ανεργίας με του συνόλου παρατηρείται και στην ανεργία για το ανδρικό φύλο. Ως εκ τούτου έχουμε τα υψηλότερα ποσοστά ανεργίας στο σύνολο των εργαζομένων ανδρών στους δήμους Λευκωσίας, Αγίου Δομετίου και στο κοινοτικό συμβούλιο Γερίου. Το χαμηλότερο ποσοστό ανεργίας στους άνδρες κατέχει ο δήμος Έγκωμης.

Πίνακας 3.13: Ανεργία στους άνδρες

ΤΟΠΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΑΝΕΡΓΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ	% ΑΝΕΡΓΙΑΣ
ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	12433	417	12016	3,35
ΑΓ.ΔΟΜΕΤΙΟΥ	3003	115	2888	3,83
ΕΓΚΩΜΗΣ	3409	62	3347	1,82
ΣΤΡΟΒΟΛΟΥ	15055	397	14658	2,64
ΑΓΛΑΝΤΖΙΑΣ	4755	107	4648	2,25
ΛΑΚΑΤΑΜΕΙΑΣ	7236	180	7056	2,49
ΛΑΤΣΙΩΝ	3244	78	3166	2,4
ΓΕΡΙ	17	52	1648	3,06
ΣΥΝΟΛΟ	50835	1,408	49427	2,77

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2004α, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 3.12: Ανεργία στους άνδρες



Πηγή: ίδια επεξεργασία

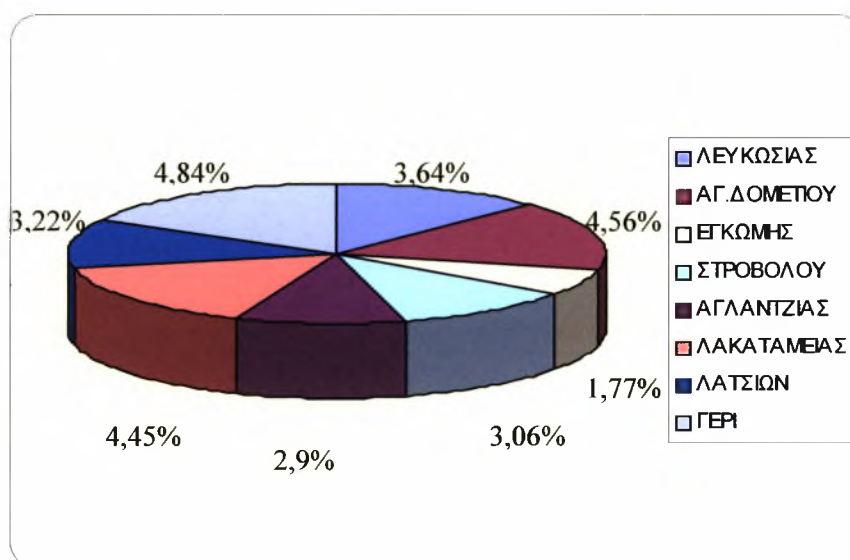
Στην ανεργία για τις γυναίκες, συναντάμε τα υψηλότερα ποσοστά ανεργίας στους δήμους Αγίου Δομετίου και Λακατάμειας και στο κοινοτικό συμβούλιο Γερίου. Το χαμηλότερο ποσοστό καταλαμβάνει ο δήμος Έγκωμης.

Πίνακας 3.14: Ανεργία στις γυναίκες

ΤΟΠΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΑΝΕΡΓΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ	% ΑΝΕΡΓΙΑΣ
ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	10882	396	10486	3,64
ΑΓ.ΔΟΜΕΤΙΟΥ	2565	117	2448	4,56
ΕΓΚΩΜΗΣ	3229	57	3172	1,77
ΣΤΡΟΒΟΛΟΥ	13451	412	13039	3,06
ΑΓΛΑΝΤΖΙΑΣ	4382	127	4255	2,9
ΛΑΚΑΤΑΜΕΙΑΣ	6042	269	5773	4,45
ΛΑΤΣΙΩΝ	2546	82	2464	3,22
ΓΕΡΙ	1384	67	1317	4,84
ΣΥΝΟΛΟ	44481	1,527	42954	3,43

Πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2004α, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 3.13: Ανεργία στις γυναίκες



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Αναλύοντας το ποσοστό ανεργίας του Αγίου Δομετίου σε άντρες και γυναίκες, παρατηρούμε ότι το ποσοστό ανεργίας ανάμεσα στον αντρικό πληθυσμό ανέρχεται στο 3.83% που αποτελεί το μεγαλύτερο ποσοστό αντρικής ανεργίας στην περιοχή της

μείζονος Λευκωσίας ενώ η ανεργία ανάμεσα στις γυναίκες αναλογεί στο 4,56% που επίσης είναι ψηλότερη από το μέσο ποσοστό ανεργίας της μείζονος Λευκωσίας που είναι 3.43% αλλά χαμηλότερη από την ψηλότερη γυναικεία ανεργία που καταγράφηκε στην περιοχή του κοινοτικού Συμβουλίου Γερίου (ALA Planning Partnership, 2004α: 40).

3.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Παρατηρείται πως οι ακριτικοί δήμοι Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου βρίσκονται στη δυσμενέστερη θέση και πως η ανάπτυξη απορροφήθηκε από τους αναπτυσσόμενους δήμους στις νότιες παρυφές του αστικού συμπλέγματος που αφενός διέθεταν το αναγκαίο απόθεμα διαθέσιμης γης προς ανάπτυξη και αφετέρου δεν είχαν επηρεαστεί αρνητικά από την τουρκική εισβολή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΟΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Γίνεται αναφορά στα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της πόλης, στις διαχρονικές μεταβολές στη δομή και διάρθρωση του αστικού ιστού, στις πιέσεις επί της πόλης για ανάπτυξη με έμφαση στο τι φαινόμενα παρατηρούνται στις αστικές παρυφές και τα αναπτυξιακά προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη. Αναλύεται το οδικό δίκτυο, οι χρήσεις γης και οι πολεοδομικές ζώνες και γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στο αστικό κέντρο.

4.2 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΗ ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ

Η παρουσία της Πράσινης Γραμμής και της νεκρής ζώνης και η απουσία αλληλεπίδρασης μεταξύ του ελεγχόμενου από την κυβέρνηση νότιου τμήματος και του κατεχόμενου από τους Τούρκους βόρειου τμήματος, επηρέασε τη χωρική διάρθρωση του αστικού συγκροτήματος της Λευκωσίας. Αυτοί οι παράγοντες προκάλεσαν τη μεταμόρφωση της δομής του αστικού ιστού και την αποσύνθεση της οντότητας του.

Κυρίως μεταξύ 1973 και 1976, ο πληθυσμός του ελεγχόμενου από την κυβέρνηση νότιου τμήματος της πόλης αυξήθηκε κατά 40%. Αυτό οφειλόταν κυρίως λόγω της εισροής προσφύγων από το βόρειο τμήμα του νησιού και την κυβερνητική πολιτική για στέγαση ενός μεγάλου αριθμού προσφύγων σε μεγάλους οργανωμένους προσφυγικούς συνοικισμούς στα προάστια και κυρίως στις νότιες παρυφές του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας. Η κυβερνητική αυτή τακτική, παρόλο που ήταν σωστή κάτω από τις υπάρχουσες συνθήκες και τις κοινωνικές πιέσεις των μεταπολεμικών χρόνων, αποτέλεσε έναν από τους κύριους λόγους για την συνεχόμενη επέκταση των δομημένων περιοχών προς τα νότια, με σκοπό να περιλάβουν τους προσφυγικούς συνοικισμούς στον αστικό ιστό (Demetriou, 2004: 242).

Επιπλέον, προσφυγικοί συνοικισμοί κτίστηκαν σε περιοχές πλησίον της γραμμής κατάπαυσης του πυρός, με στόχο την αναζωογόνηση αυτών των περιοχών. Επιτυχημένα παραδείγματα αποτελούν οι προσφυγικοί συνοικισμοί στην περιοχή του

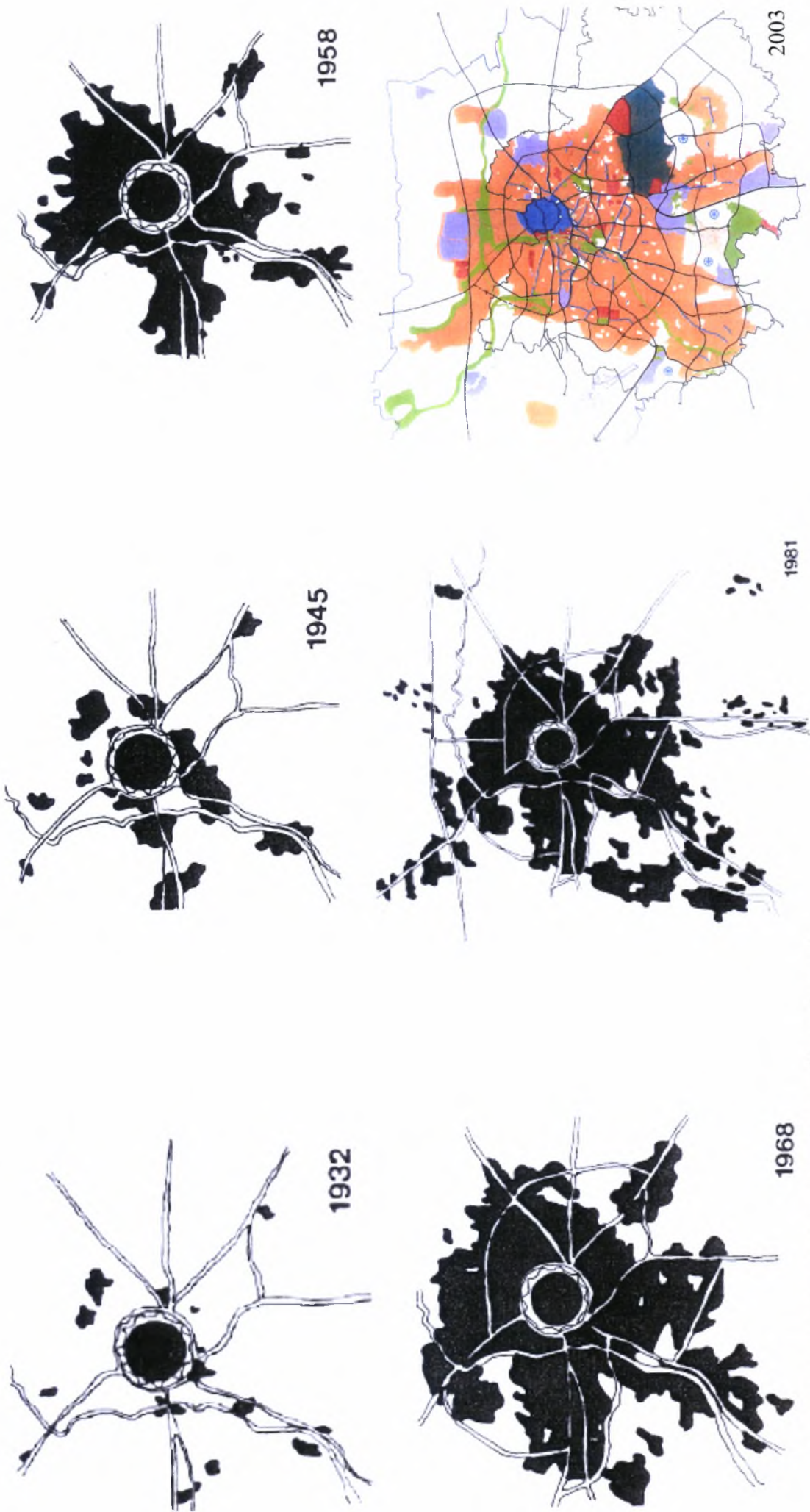
Ταχτακαλά στην εντός των τειχών Λευκωσία, η περιοχή του Αγίου Ανδρέα στα σύνορα των δήμων Άγιου Δομετίου-Λευκωσίας και η περιοχή Πλατύ στο προάστιο της Αγλαντζιάς.

Μετά την τουρκική εισβολή του 1974, η αστική περιοχή επεκτάθηκε προς μια νότια κατεύθυνση ως συνέπεια των χιλιάδων προσφύγων από το βόρειο τμήμα του νησιού. Έτσι, τα Λατσιά, η Λακατάμια και το Γέρι, περιοχές στα νότια της πρωτεύουσας μεγάλωσαν σε πληθυσμό. Τα Λατσιά και η Λακατάμια αναβαθμίστηκαν σε δήμους και μαζί με την κοινότητα Γερίου διαμόρφωσαν το δεύτερο δακτύλιο προαστίων. Τα Λατσιά και η Λακατάμια επεκτάθηκαν κατά μήκος δύο κύριων αρτηριακών δρόμων που οδηγούσαν εντός και εκτός Λευκωσίας. Τα Λατσιά επεκτάθηκαν κατά μήκος του παλιού δρόμου Λευκωσίας – Λεμεσού και η Λακατάμια κατά μήκος του παλιού δρόμου Λευκωσίας – Παλαιχωρίου. Ως αποτέλεσμα, αυτά τα προάστια του δεύτερου δακτυλίου ακολούθησαν για μια περίοδο χρόνου μια γραμμική ανάπτυξη σε σύγκριση με την συμπαγή δομή των προαστίων του πρώτου δακτυλίου. Τα προάστια στα βόρεια του περιτειχισμένου τμήματος της πρωτεύουσας, ο Τράχωνας, η Ομορφίτα και η Νεάπολη, καταλήφθηκαν από τις τουρκικές κατοχικές δυνάμεις και οι κάτοικοι τους έγιναν επίσης πρόσφυγες (Demetriou, 2004: 243).

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που επηρέασε τη δομή του αστικού συγκροτήματος της Λευκωσίας ήταν η σταδιακή συγχώνευση του δήμου Λευκωσίας με τις περιβάλλουσες περιοχές του, δημιουργώντας έτσι ένα συμπαγή πολυκομβικό αστικό χώρο (αστικό συγκρότημα). Η Λευκωσία άρχισε να επεκτείνεται με ταχείς ρυθμούς μετά το τέλος του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου και ο πληθυσμός της έφτασε τις 100.000 στις αρχές της δεκαετίας του '60. Τα προάστια της επεκτάθηκαν ταχύτατα την περίοδο 1946-1965 και συγχωνεύτηκαν με τη Λευκωσία. Αργότερα, το Καϊμακλί και η Παλουριώτισσα προσαρτήθηκαν στην πόλη και έγιναν τμήματα της πρωτεύουσας, ενώ ο Άγιος Δομέτιος, η Έγκωμη, ο Στρόβολος και η Αγλαντζιά, αναβαθμίστηκαν σε δήμους και σχημάτισαν τον πρώτο δακτύλιο προαστίων (εσωτερικά προάστια) (C. Demetriou, 2004: 243-244).

Η διαχρονική δομή και διάχυση του αστικού ιστού της πρωτεύουσας φαίνεται στο Χάρτη Α.3.

ΧΑΡΤΗΣ Α.3: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΥΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΙΣΤΟΥ



Πηγή: Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, ίδια επεξεργασία.

4.3 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

4.3.1 ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΑΣΤΙΚΩΝ ΔΡΟΜΩΝ

Το κύριο αστικό οδικό δίκτυο όπως φαίνεται στο Χάρτη Α.4, αποτελεί απαραίτητο λειτουργικό στοιχείο για την πολεοδομική οργάνωση της πόλης. Το δίκτυο θα εξυπηρετεί την προβλεπόμενη κυκλοφοριακή κίνηση και ταυτόχρονα θα διευκολύνει την εύρυθμη λειτουργία των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών. Επιπρόσθετα, όπου αυτό είναι εφικτό και επιθυμητό, είναι δυνατό να αποτελεί τον κορμό του δικτύου ποδηλατοδρόμων. Το κύριο αστικό οδικό δίκτυο αποτελεί ενιαίο και ολοκληρωμένο σύστημα στο οποίο όλα τα επιμέρους τμήματα διαδραματίζουν ουσιώδη ρόλο και σε περιπτώσεις μη έγκαιρης υλοποίησης τμημάτων του οδικού δικτύου η λειτουργία του συνόλου της Λευκωσίας ως ενιαίας πόλης επηρεάζεται πολύ αρνητικά (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 24).

Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο έχει ακτινωτή διάταξη και προέκυψε από την ιστορική εξέλιξη της Λευκωσίας. Θεωρείται εντούτοις εντελώς ανεπαρκές για να ικανοποιήσει τις σημερινές και προβλεπόμενες ανάγκες κυκλοφορίας. Για το λόγο αυτό, το οδικό δίκτυο της περιοχής του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας, αναπροσαρμόζεται και ιεραρχείται σε αυτοκινητόδρομους (εθνικό οδικό δίκτυο), δρόμους πρωταρχικής σημασίας, δρόμους δευτερεύουσας σημασίας, τοπικούς δρόμους, ποδηλατόδρομους και πεζόδρομους. Ο λεπτομερής σχεδιασμός και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του αστικού οδικού δικτύου θα βασίζονται γενικά στο εκάστοτε ισχύον Εγχειρίδιο Γεωμετρικών Προτύπων για Αστικούς Δρόμους που εκδίδει το Τμήμα Δημοσίων Έργων (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 24).

4.3.2 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΙ

Οι αυτοκινητόδρομοι διασφαλίζουν την κυκλοφοριακή διακίνηση εθνικής και περιφερειακής σημασίας από και προς την περιοχή του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας. Οι αυτοκινητόδρομοι έχουν τέσσερις ή περισσότερες λωρίδες κυκλοφορίας και διαχωριστική νησίδα, είναι περιφραγμένοι και δεν έχουν απευθείας προσβάσεις από παρόδιες ιδιοκτησίες ή συμβολές με τοπικούς δρόμους. Οι τοπικές συμβολές (κόμβοι) και οι διασταυρώσεις πεζών σε αστικούς αυτοκινητόδρομους είναι ανισόπεδες.

Υπό το φως της σημερινής και μελλοντικής αστικής ανάπτυξης και για εξυπηρέτηση των περιφερειακών διακινήσεων, θα απαιτηθεί ο προγραμματισμός ενός νέου παρακαμπτήριου δρόμου, που μέρος του εμπίπτει εντός της περιοχής μελέτης και ο οποίος θα αποτελεί μέρος του εθνικού οδικού δικτύου στα νότια του αστικού συμπλέγματος.

4.3.3 ΔΡΟΜΟΙ ΠΡΩΤΑΡΧΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ

Το δίκτυο δρόμων πρωταρχικής σημασίας του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας προγραμματίστηκε με στόχο την ικανοποίηση των υφιστάμενων και μελλοντικών αναγκών για ενδοαστικές μετακινήσεις μέχρι το έτος 2012. Το δίκτυο των δρόμων πρωταρχικής σημασίας και ιδιαίτερα οι περιμετρικοί δρόμοι πρωταρχικής σημασίας θα λειτουργήσουν ως ολοκληρωμένο σύστημα όταν οι συνθήκες επιτρέψουν την κατάργηση της νεκρής ζώνης, όπως φαίνεται στο Χάρτη Α.4. Μέχρι τότε, το τμήμα του οδικού δικτύου που βρίσκεται στις ελεύθερες περιοχές της ευρύτερης Λευκωσίας θα εξυπηρετεί τις κυκλοφοριακές ανάγκες του αστικού συμπλέγματος (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 25).

Οι ακτινωτοί δρόμοι πρωταρχικής σημασίας συγκλίνουν προς το αστικό κέντρο και εξυπηρετούν τις διακινήσεις μεταξύ της περιφέρειας και των κεντρικότερων αστικών περιοχών. Κατά κανόνα, οι ακτινωτοί δρόμοι υφίστανται σήμερα, αλλά η αναβάθμισή τους αποτελεί άμεση προτεραιότητα ώστε να διευκολυνθεί η λειτουργία του συνόλου της πόλης. Η ολοκλήρωση της αναβάθμισης των λεωφόρων Αρχαγγέλου, Στροβόλου, Τσερίου, Καλλιπόλεως και Λάρνακας και η κατασκευή των υπολειπόμενων τμημάτων της λεωφόρου Ακαδημίας και Αγλαντζιάς/Γερίου, αποτελούν άμεσες προτεραιότητες προς υλοποίηση.

Οι δρόμοι της κατηγορίας αυτής των ακτινωτών δρόμων πρωταρχικής σημασίας αποτελούν συνήθως τους κορμούς για τις διαδρομές των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών και για το λόγο αυτό, μεταξύ άλλων, αποτελούν εξαιρετικά κρίσιμα τμήματα του κύριου οδικού δικτύου. Η σημασία των ακτινωτών δρόμων ενισχύεται λόγω της συμβολής τους στη διασφάλιση αποδεκτών συνθηκών προσπέλασης σε ιδιαίτερα ευαίσθητες αστικές περιοχές κατά μήκος της νεκρής ζώνης και στο αστικό κέντρο ολόκληρης της Λευκωσίας.

Οι περιμετρικοί δρόμοι πρωταρχικής σημασίας αποτελούν εξαιρετικά σημαντικά στοιχεία του αστικού οδικού δικτύου και αναμένεται ότι με τη σταδιακή υλοποίηση τους θα διευκολυνθούν ουσιαστικά οι διακινήσεις μεταξύ των δυτικών και ανατολικών αστικών περιοχών, ενώ ταυτόχρονα θα συμβάλουν στην απόσυρση της σημερινής κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής επιβάρυνσης εκτεταμένων αστικών περιοχών.

Προς το παρόν, οι περιμετρικοί δρόμοι πρωταρχικής σημασίας σχηματίζουν ημιδακτυλίους οι οποίοι θα ολοκληρωθούν όταν καταργηθεί η νεκρή ζώνη. Η δυνατότητα για συνέχιση και συμπλήρωση των δακτυλίων των περιμετρικών δρόμων πρωταρχικής σημασίας θα διαφυλαχθεί με μεγάλη προσοχή, ώστε στο μέλλον να είναι δυνατή η λειτουργική ενοποίηση της διαιρεμένης Λευκωσίας (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 28).

Οι καθορισμένοι περιμετρικοί δρόμοι πρωταρχικής σημασίας θα πολλαπλασιάσουν σε πολύ σημαντικό βαθμό τις επιλογές διακίνησης και θα απαμβλύνουν τη μέγιστη, μέχρι πρόσφατα, εξάρτηση από τους ακτινωτούς δρόμους. Ταυτόχρονα, αναμένεται ότι σταδιακά θα υποβοηθήσουν στη διασφάλιση επαρκών και κατάλληλων σημείων γεφύρωσης της κοίτης του Πεδιαίου και στην ικανοποιητική σύνδεση των εκατέρωθεν περιοχών,

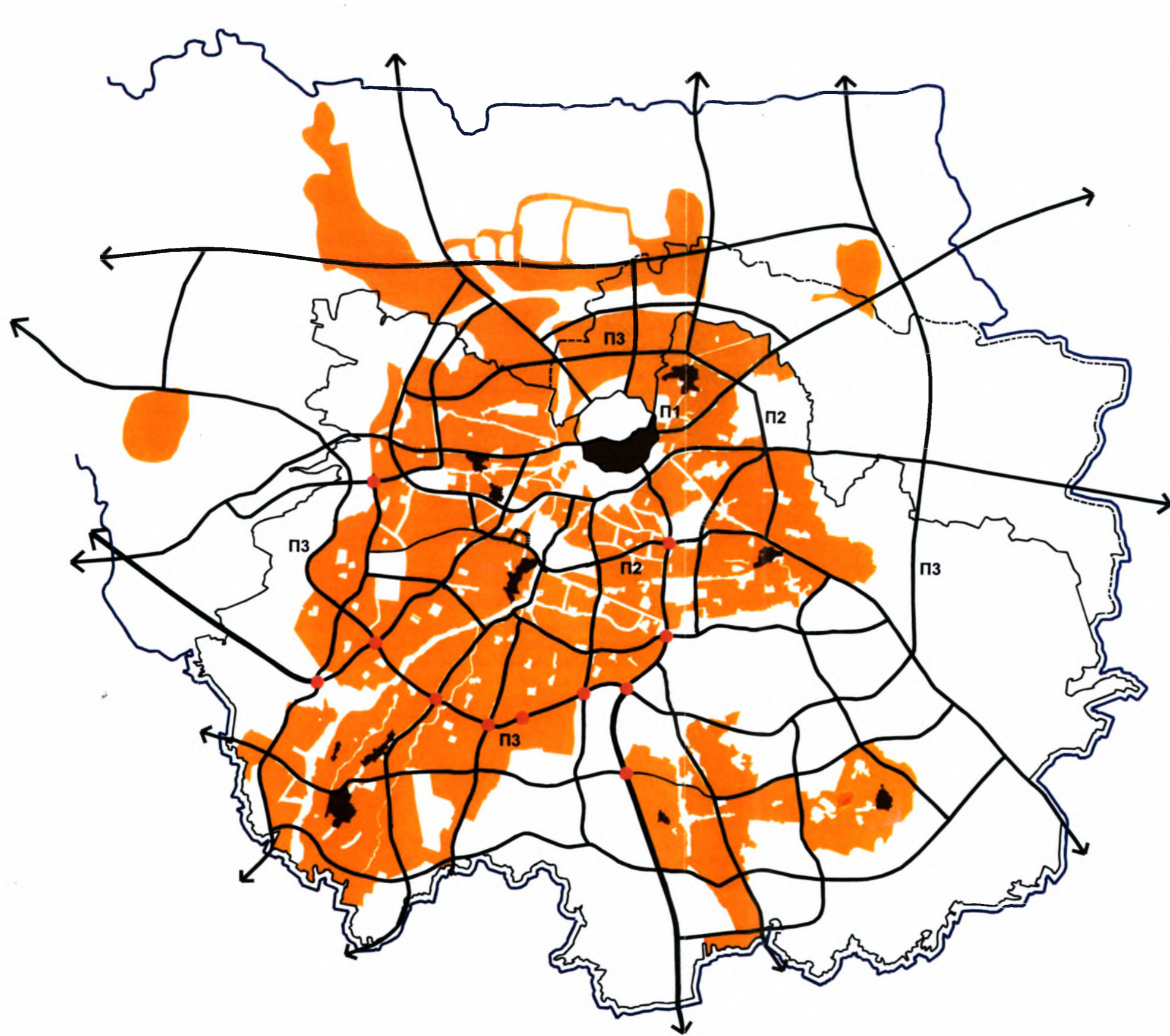
Τρεις από τους περιμετρικούς δρόμους πρωταρχικής σημασίας, οι οποίοι σημειώνονται στο Χάρτη Α.4, έχουν εντελώς ιδιαίτερη σημασία για την εύρυθμη λειτουργία της πόλης και είναι οι ακόλουθοι:

- Ο εσωτερικός περιμετρικός Π1 συμπίπτει με τη λεωφόρο που περιβάλλει τα ενετικά τείχη και εξυπηρετεί κυρίως την περιτειχισμένη πόλη και το αστικό κέντρο,
- Ο ενδιάμεσος περιμετρικός Π2 εξυπηρετεί τις διακινήσεις μεταξύ των πλέον ανεπτυγμένων αστικών περιοχών της Λευκωσίας. Η σημασία όπως και η αναγκαιότητα υλοποίησης του έχουν ενισχυθεί τα τελευταία χρόνια λόγω της χωροθέτησης μείζονων αστικών λειτουργιών και χρήσεων κατά μήκος της όδευσης του. Η καθυστέρηση της αναβάθμισης των υφιστάμενων κατά κανόνα τμημάτων του έχει σοβαρότατες λειτουργικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις σε ευρύτερες αστικές περιοχές, όπου κατοικεί σημαντικό ποσοστό του αστικού πληθυσμού. Για το λόγο αυτό, η προώθηση της κατασκευής του θεωρείται ως άμεση προτεραιότητα, και

- Ο εξωτερικός περιμετρικός Π3 (νότιος παρακαμπτήριο/λεωφόρος Τροόδους), στο παρόν στάδιο λειτουργεί ως ο κύριος παρακαμπτήριο άξονας για διακινήσεις από την περιφέρεια δυτικά της Λευκωσίας προς τον αυτοκινητόδρομο Λάρνακας/Λεμεσού. Λόγω του ότι κατά μήκος του εξωτερικού περιμετρικού, σε συγκεκριμένα τμήματα που επηρεάζονται άμεσα από τις ρυθμίσεις των ανισόπεδων κόμβων, καθώς επίσης και λόγω της φύσης και χαρακτήρα του δρόμου αυτού σε διάφορες επιμέρους περιοχές η οικιστική ανάπτυξη παρουσιάζει ιδιαίτερα προβλήματα, εισάγεται ειδική χωροθετική πολιτική για άλλες επιτρεπόμενες αναπτύξεις πέραν της οικιστικής ανάπτυξης. Επιπλέον, για τεμάχια που εφάπτονται σε τμήματα του νότιου παρακαμπτηρίου βορειοδυτικά του ανισόπεδου κόμβου στην είσοδο της Λευκωσίας από τον αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας/Λεμεσού, θα ισχύει ειδική πολιτική. Ο εξωτερικός περιμετρικός Π3 θα συνεχίσει να έχει κρίσιμη σημασία για τη λειτουργία του συνόλου της πόλης και για το λόγο αυτό προωθείται η αναβάθμιση του στις προγραμματισμένες προδιαγραφές. Ταυτόχρονα, ως έργο προτεραιότητας θεωρείται και η συνέχιση/ολοκλήρωση του άξονα μεταξύ του αυτοκινητόδρομου προς Λάρνακα/Λεμεσό και του δρόμου Αγλαντζιάς/Γερίου έτσι ώστε να υποστηριχθεί η λειτουργία του Πανεπιστημίου Κύπρου και του νέου Γενικού Νοσοκομείου Λευκωσίας και να βελτιωθούν οι συνθήκες προσπέλασης της περιοχής Γερίου από τις υπόλοιπες αστικές περιοχές.

4.3.4 ΔΡΟΜΟΙ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ

Οι δρόμοι δευτερεύουσας σημασίας είναι σημαντικοί δρόμοι και διασφαλίζουν την άνετη και ασφαλή διακίνηση ιδιωτικών οχημάτων ή/και λεωφορείων στο εσωτερικό της πόλης. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά αυτών των δρόμων θα καθορίζονται ως συνάρτηση του αναμενόμενου ρόλου τους και των χρήσεων γης που θα εξυπηρετούν. Το πλάτος των δρόμων δευτερεύουσας σημασίας θα κυμαίνεται από δύο έως τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας και στις οδικές συμβολές θα επιδιώκεται η δημιουργία πρόσθετης λωρίδας για δεξιόστροφες κινήσεις.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Ιστορικός Πυρήνας
- Οικιστική Ζώνη
- Εθνικό Οδικό Δίκτυο
- Δρομοί Πρωταρχικής Σημασίας
- Ανισοπεδοί Κομβοί
- Π1 Εσωτερικός Περιμετρικός
- Π2 Ενδιάμεσος Περιμετρικός
- Π3 Εξωτερικός Περιμετρικός

ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ: ΚΥΡΙΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: Α.4

Πηγή: Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας, ίδια επεξεργασία

4.3.5 ΤΟΠΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Οι τοπικοί δρόμοι συνδέουν το δευτερεύον τοπικό δίκτυο με επιμέρους αναπτύξεις, έχουν συνήθως μικρό μήκος και σε ορισμένες περιπτώσεις είναι δυνατό να απολήγουν σε αδιέξοδα.

4.3.6 ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ-ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ

Τα πεζοδρόμια και οι πεζόδρομοι αποτελούν προτεραιότητα δεδομένου ότι ο αναγκαίος χώρος είναι κατά κανόνα διασφαλισμένος. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην επέκταση των πεζοδρόμων στην περιτειχισμένη πόλη και τα άλλα ιστορικά κέντρα.

Το κύριο δίκτυο ποδηλατοδρόμων του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας που είναι αποτέλεσμα μελέτης στα πλαίσια του ευρωπαϊκού προγράμματος LIFE, φαίνεται ενδεικτικά στο Χάρτη Α.5. Η διαμόρφωση του κύριου δικτύου η οποία χωροθετείται κατά μήκος δρόμων του κύριου και δευτερεύοντος οδικού δικτύου, βασίζεται (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 34):

- Στην υφιστάμενη και προγραμματιζόμενη κατανομή των χρήσεων γης και ιδιαίτερα στη σύνδεση βασικών χρήσεων του αστικού συμπλέγματος, όπως δημόσια εκπαιδευτήρια, πολιτιστικές και άλλες λειτουργίες, μεγάλοι χώροι πρασίνου, περιοχές κατοικίας, κ.ά., και
- Σε κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά και τοπογραφικά δεδομένα.

Στη Λευκωσία υπάρχουν τρεις υλοποιήσεις ποδηλατοδρόμων (Θ. Βλαστός και Τ. Μπιρμπίλη, 2001: 160):

- Ένας διάδρομος ποδηλάτου, μήκους περίπου 800 μέτρων, διαχωρισμένος με στενή νησίδα από το υπόλοιπο οδόστρωμα στη λεωφόρο Ακαδημίας που βρίσκεται στα προάστια με ακτινική κατεύθυνση ως προς τον ιστορικό πυρήνα,
- Ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων μήκους 10,5 χιλιομέτρων στο πάρκο Αθαλάσσιας, εκτάσεως 600 εκταρίων, το οποίο απέχει από το τείχος της παλιάς πόλης 3,5 χιλιόμετρα, και
- Ένας ποδηλατόδρομος – πεζόδρομος, μήκους 1,3 χιλιομέτρων περίπου στην ανατολική όχθη του Πεδιαιού ποταμού, στον Στρόβολο. Το τελευταίο αυτό έργο είναι συνολικού πλάτους 8 μέτρων εκ των οποίων ο ποδηλατόδρομος και ο

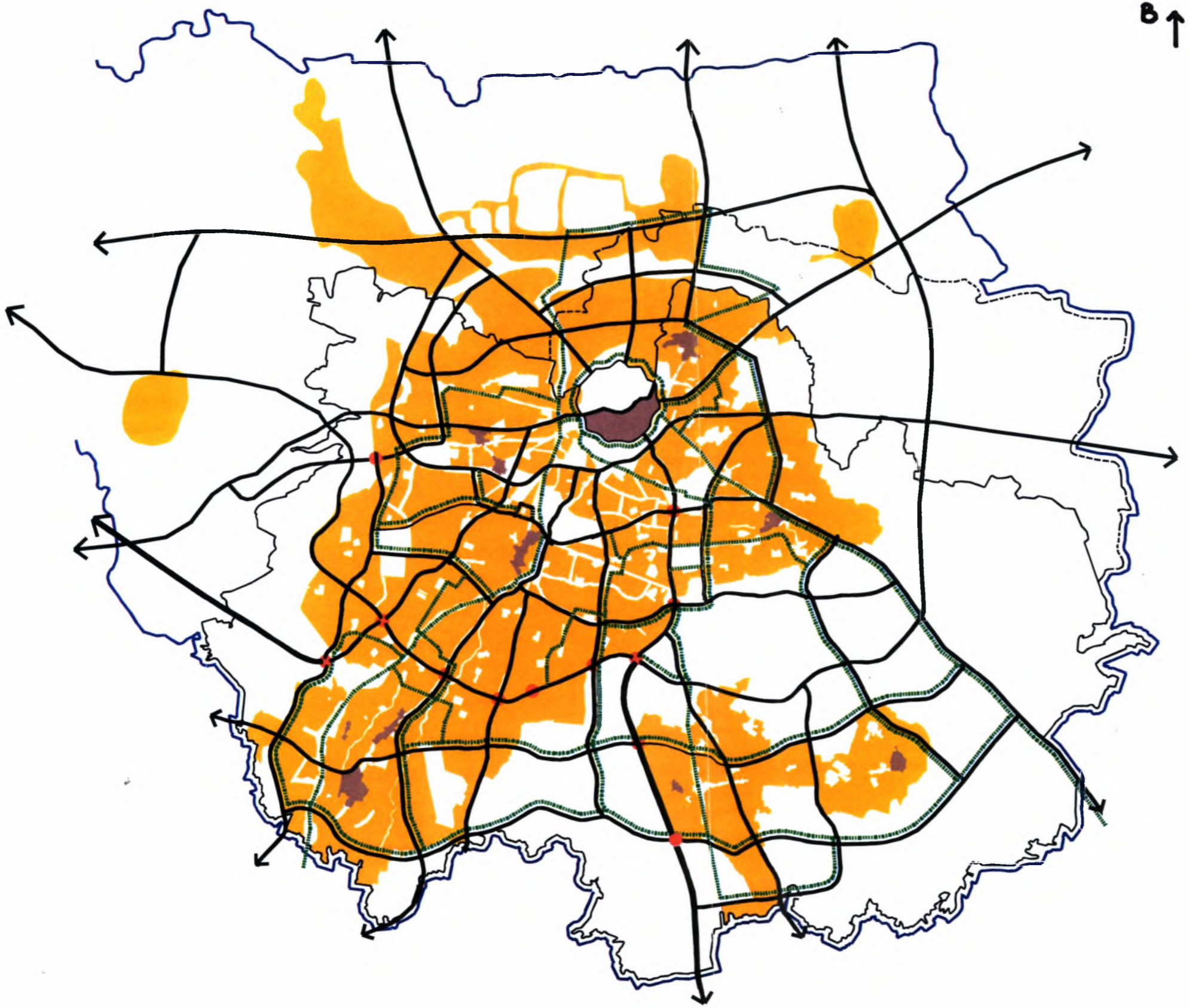
πεζόδρομος έχουν ο καθένας πλάτος 3 μέτρων και διαχωρίζονται από κεντρική νησίδα πρασίνου, πλάτους 2 μέτρων.

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο ποδηλατόδρομος – πεζόδρομος στον Πεδιαίο ποταμό δεν είναι μόνο μια υποδομή αναψυχής αλλά όταν ολοκληρωθεί θα ενταχθεί στο δίκτυο συγκοινωνιακής υποδομής της πόλης. Πράγματι, ο Πεδιαίος ποταμός διερχόμενος από τον ιστορικό πυρήνα αποτελεί ένα διάδρομο σύνδεσης του κέντρου με τα νοτιοδυτικά προάστια και ο ποδηλατόδρομος–πεζόδρομος θα εξυπηρετεί καθημερινές μετακινήσεις. Το έργο αυτό είναι μια από τις «πράσινες διαδρομές» που υλοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη, κατά μήκος καναλιών ή ποταμών ή εγκαταλειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών. Είναι διαδρομές αποκλειστικά για τον περιπατητή και τον ποδηλάτη. Άλλες από αυτές εξυπηρετούν την αναψυχή και άλλες εντάσσονται στο δίκτυο των εσωτερικών μετακινήσεων στις πόλεις, όπως στην περίπτωση του ποδηλατόδρομου του Πεδιαίου ποταμού (Θ. Βλαστός και Γ. Μπιρμπίλη, 2001: 160).

Για τη Λευκωσία υπάρχει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο υλοποίησης ποδηλατόδρομων (φαίνονται με διακεκομμένες πράσινες γραμμές στο Χάρτη Α.5, των οποίων οι χαράξεις είναι ανεξάρτητες του κύριου οδικού δικτύου, το οποίο φαίνεται με μαύρο χρώμα. Στο Σχέδιο Α.6, με μοβ χρώμα φαίνονται τα υλοποιημένα τμήματα του δικτύου ποδηλατοδρόμων καθώς και το πάρκο Αθαλάσσιας με δίκτυο ποδηλατοδρόμων μεγάλου μήκους στο εσωτερικό του.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Ιστορικός Πυρηνός
- Οικιστική Ζώνη
- Εθνικό Οδικό Δίκτυο
- Δρομοί Πρωταρχικής Σημασίας
- Κύριο Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων
- Ανισοπεδοί Κομβοί









ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ: ΚΥΡΙΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: Α.5

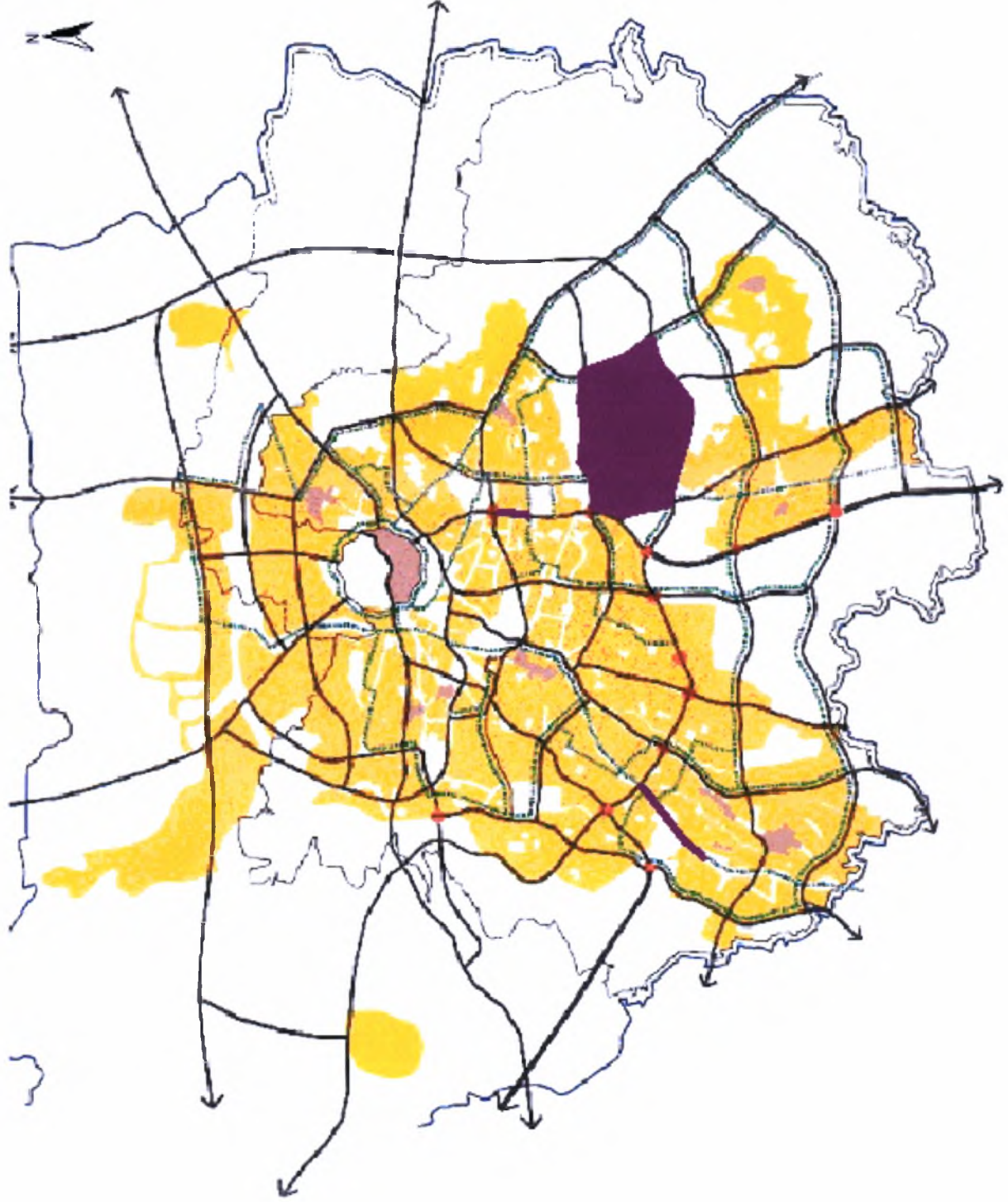
Πηγή: Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας, ίδια επεξεργασία

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  Οικιστική Ζώνη
-  Εθνικό Οδικό Δίκτυο
-  Δρόμοι Πρωταρχικής Σημασίας
-  Κύριο Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων
-  Ανισόπεδοι Κόμβοι
-  Υλοποιημένο Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων

ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗΣ:
ΥΛΟΠΟΙΗΜΕΝΟ
ΔΙΚΤΥΟ
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗΣ Α.6

ΠΗΓΗ: Τοπικό Σχέδιο
Λειτουργίας, ίδια επεξεργασία



4.4 ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ

Στο Χάρτη Α.8, φαίνονται οι χρήσεις γης της μείζονος περιοχής Λευκωσίας. Με έντονο καφέ χρώμα απεικονίζονται οι ιστορικοί πυρήνες και με κίτρινο-καφέ οι καθοριζόμενες οικιστικές ζώνες. Είναι φανερή η τάση επέκτασης των οικιστικών ζωνών προς τα νοτιοδυτικά. Στο Χάρτη Α. & μπορούμε να δούμε τη γενική μορφή των χρήσεων γης της περιοχής μελέτης μαζί με τις χρήσεις των περιβαλλουσών τους κοινοτήτων.

Η πολιτική που υιοθετείται αναφορικά με την έκταση των καθορισμένων περιοχών οικιστικής ανάπτυξης συναρτάται άμεσα με την εφαρμοζόμενη κυκλοφοριακή πολιτική. Οι συνεχείς, υπερβολικές σε έκταση και πρόωρες επεκτάσεις των Οικιστικών Ζωνών που κατά κανόνα δεν αιτιολογούνται με βάση τις πραγματικές στεγαστικές ανάγκες του αστικού πληθυσμού επιτείνουν και διαιωνίζουν την εξάρτηση του πληθυσμού από τα ιδιωτικά οχήματα, εξουδετερώνουν τη δυνατότητα αναβάθμισης του ρόλου των δημόσιων συγκοινωνιών και επηρεάζουν τελικά την ποιότητα ζωής του σημερινού και μελλοντικού αστικού πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής Λευκωσίας.

στην περιοχή των ορίων του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας απορροφήθηκε από τους αναπτυσσόμενους δήμους στις νότιες παρυφές του αστικού συμπλέγματος που αφενός διέθεταν το αναγκαίο απόθεμα διαθέσιμης γης προς ανάπτυξη και αφετέρου δεν είχαν επηρεαστεί αρνητικά από την τουρκική εισβολή. Τα τελευταία χρόνια, οι οικιστικές ζώνες της Λευκωσίας επεκτάθηκαν σε πολύ ουσιαστικό βαθμό, χωρίς ωστόσο να επιτευχθεί η συγκράτηση των αξιών της οικιστικής γης. Οι εξελίξεις αυτές αποδεικνύουν την αναποτελεσματικότητα των συνεχών επεκτάσεων ως μέτρου για την αντιμετώπιση των προβλημάτων πρόσβασης του αστικού πληθυσμού σε οικιστική γη σε λογικές τιμές.

Η έκταση γης που εμπίπτει στις Οικιστικές Ζώνες παρέχει δυνατότητες στέγασης πληθυσμού που είναι πολλαπλάσιος εκείνου που προβλέπεται ότι θα διαμένει στην περιοχή το έτος 2005.

Στον πολεοδομικό προγραμματισμό και σχεδιασμό των περιοχών κατοικίας υιοθετείται και εφαρμόζεται η φιλοσοφία των «περιβαλλοντικών περιοχών» που στοχεύει ανάμεσα σε άλλα, στην εξασφάλιση ομοιόμορφων και ικανοποιητικών προτύπων παροχής κοινοτικών υπηρεσιών και διευκολύνσεων και σε σχετική λειτουργική αυτάρκεια. Οι περιοχές κατοικίας δεν αντιμετωπίζονται μονοσήμαντα ως

χώροι «υπνωτηρίων», αλλά αντίθετα επιδιώκεται ο εμπλουτισμός τους με στοιχεία και χαρακτηριστικά ζωντανών αστικών κυττάρων.

Με διάφορες διαβαθμίσεις του μπλε χρώματος φαίνονται οι εμπορικοί άξονες δραστηριότητας κατηγορίας I, II και III, καθώς και η περιοχή εμπορικής ανάπτυξης και γραφείων της περιτειχισμένης πόλης. Παρατηρείται πως η εμπορική ανάπτυξη της πόλης χωροθετείται σε άξονες κατά μήκος κύριων οδικών αρτηριών και δεν συναντάται σε πόλους ανάπτυξης.

Τα Περιφερειακά Εμπορικά Κέντρα προβλέπεται ότι θα εξυπηρετούν ευρύτερες αστικές περιφέρειες, σε επίπεδο Δήμων συνήθως, σε σχέση με εμπορικές, γραφειακές, κοινωνικές, κοινοτικές και άλλες διευκολύνσεις. Η διαφοροποίηση τους από εμπορικά κέντρα κατώτερης βαθμίδας αφορά τόσο την έκταση τους όσο και την ποικιλία και ένταση των υπηρεσιών και των δραστηριοτήτων που θα επιτρέπεται να εγκατασταθούν σε αυτά. Στα ΠΕΚ θα επιτρέπονται διάφοροι τύποι καταστημάτων, πολυκαταστήματα, υπεραγορές, γραφεία, κοινοτικές διευκολύνσεις, διευκολύνσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας, βιοτεχνίες Κατηγορίας Β και Γ και κατοικίες.

Οι Άξονες της κατηγορίας I, καθορίζονται στο Σχέδιο Ανάπτυξης και αποτελούν γραμμικές εμπορικές συγκεντρώσεις που αναπτύσσονται συνήθως κατά μήκος τμημάτων δρόμων οι οποίοι κατά κανόνα δεν ανήκουν στο οδικό δίκτυο πρωταρχικής σημασίας.

Η πρωτεύουσα λειτουργία των Αξόνων Δραστηριότητας Κατηγορίας I θα είναι η παροχή εμπορικής εξυπηρέτησης και για το λόγο αυτό κατά το λεπτομερή σχεδιασμό τους, αλλά και κατά την επιβολή όρων σε πολεοδομικές άδειες, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές απαιτήσεις για αυξημένους χώρους στάθμευσης και διευκολύνσεις για φορτοεκφορτώσεις, η ανάγκη διασφάλισης άνετης και ασφαλούς διακίνησης των πεζών, όπως και οποιαδήποτε άλλα στοιχεία που θα συμβάλουν στην καλύτερη δυνατή οργάνωση τους.

Σε Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας I θα επιτρέπονται γενικά εμπορικές αναπτύξεις για ευρεία ποικιλία τύπων καταστημάτων και γραφείων, τα πολυκαταστήματα, οι υπεραγορές, κοινοτικές υπηρεσίες, διευκολύνσεις αναψυχής-ψυχαγωγίας, βιοτεχνίες Κατηγορίας Β και Γ και κατοικίες, εφόσον δεν διασπάται η εμπορική συνέχεια στον Άξονα Δραστηριότητας, όπου αυτή είναι επιθυμητή.

Οι άξονες δραστηριότητας κατηγορίας II καθορίζονται συγκεκριμένα κατά μήκος τμημάτων του δικτύου δρόμων πρωταρχικής σημασίας. Σε τμήματα του πρωτεύοντος οδικού δικτύου που δεν καθορίζονται ως άξονες δραστηριότητας κατηγορίας II δεν θα

επιτρέπεται η εμπορική ανάπτυξη. Επιτρέπεται κατά κύριο λόγο η δημιουργία εκθεσιακών χώρων για διάφορα αγαθά. Ο πρώτος όροφος κάθε ανάπτυξης μπορεί να διατίθεται είτε για τη στέγαση ανεξάρτητων γραφείων είτε για την επέκταση της εμπορικής έκθεσης του ισόγειου. Σε κάθε επιμέρους ανάπτυξη οι όροφοι πέραν του πρώτου θα διατίθενται για οικιστικές χρήσεις, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η διαμονή ορισμένου πληθυσμού κατά μήκος των Άξόνων αυτών. Είναι δυνατό ακόμα να επιτρέπονται βιοτεχνίες κατηγορίας Β και Γ.

Οι άξονες δραστηριότητας κατηγορίας ΙΙΙ καθορίζονται κατά μήκος τμημάτων του δευτερεύοντος οδικού δικτύου και αποτελούν ουσιαστικά τοπικά εμπορικά κέντρα γραμμικής μορφής. Επιτρέπονται σχεδόν αποκλειστικά εμπορικές χρήσεις που λόγω φύσης και κλίμακας παρέχουν καθημερινές εξυπηρετήσεις (αγαθά και υπηρεσίες) στον πληθυσμό των οικιστικών περιοχών εκατέρωθεν του Άξονα. Είναι επίσης δυνατό να επιτρέπονται βιοτεχνίες Κατηγορίας Γ.

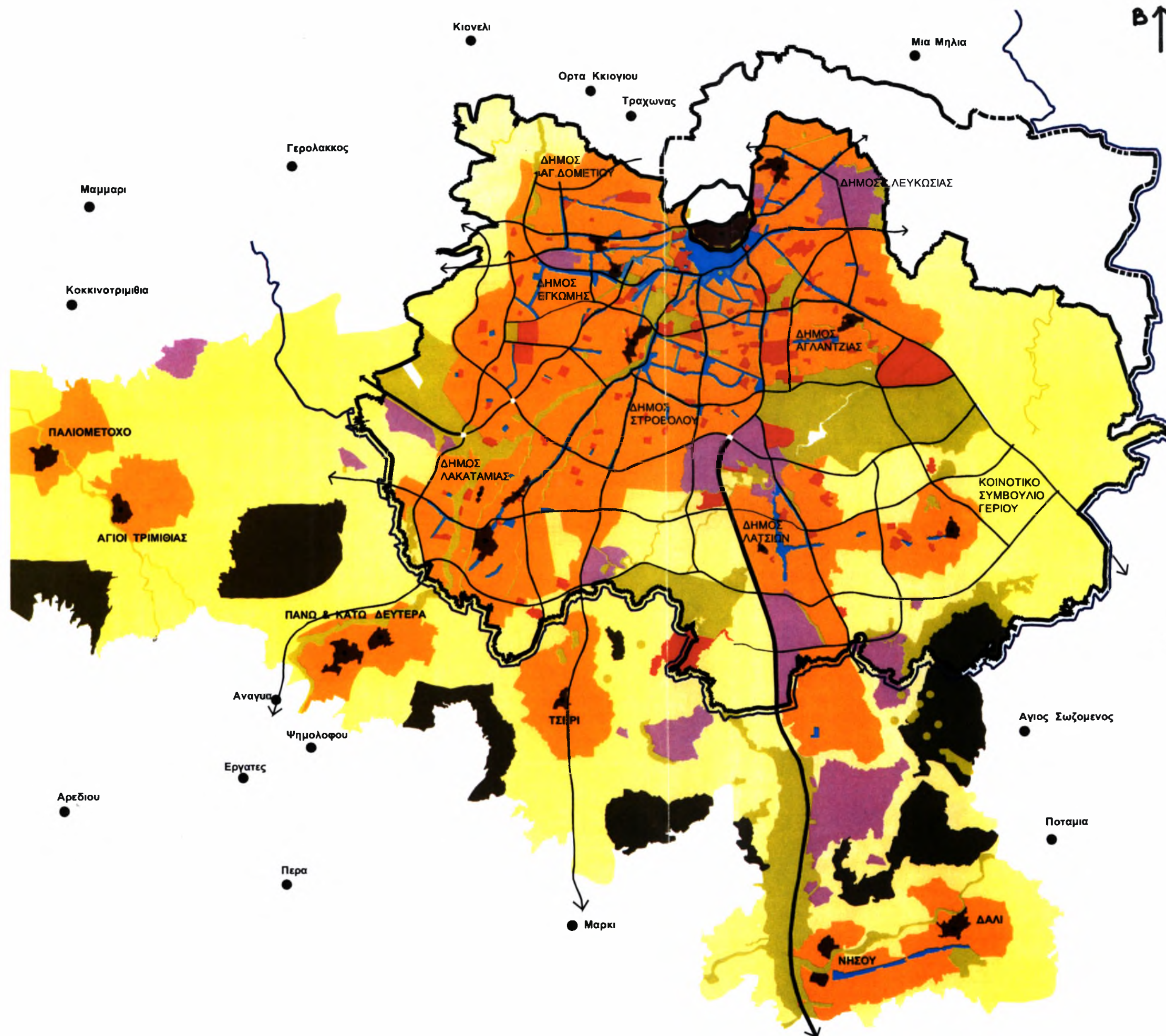
Τα γραφεία αποτελούν τους χώρους στέγασης του τριτογενούς τομέα της τοπικής οικονομικής δραστηριότητας, ο οποίος αναπτύσσεται με σημαντικό ρυθμό την τελευταία δεκαετία. Τα γραφεία αντιμετωπίζονται ως απαραίτητα στοιχεία της αστικής οργάνωσης και ως εξειδικευμένη κατηγορία χρήσεων, λόγω των ιδιομορφιών που παρουσιάζουν στο επίπεδο των λειτουργικών τους χαρακτηριστικών και των κριτηρίων χωροθέτησης. Γραφειακές αναπτύξεις μεγάλης κλίμακας που προβλέπεται ότι θα παρέχουν υπηρεσίες στο σύνολο της πόλης ή και στην περιφέρεια της θα επιτρέπονται κατά κανόνα και κατά προτεραιότητα στο Αστικό Εμπορικό Κέντρο, στα ΠΕΚ και στους άξονες δραστηριότητας κατηγορίας Ι.

Οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές ζώνες και περιοχές φαίνονται με διάφορες διαβαθμίσεις του μοβ και οι μεγάλες τους συγκεντρώσεις χωροθετούνται δύο στα Λατσιά, μία δυτικά της Λακατάμειας, μια στην Έγκωμη και μια στην Λευκωσία στην περιοχή της Παλουριώτισσας.

Τα τοπικά και αστικά πάρκα καθώς και οι άλλες περιοχές πρασίνου και προστασίας φαίνονται με πράσινο χρώμα και είναι κατά κανόνα γραμμικές εκτός των πάρκων Αθαλάσσιας και Απαλού.

Οι δημόσιες χρήσεις (εκπαιδευτήρια, αθλητικές διευκολύνσεις, δημόσιες υπηρεσίες και τμήματα, νοσοκομεία, κ.ά.), φαίνονται με κόκκινο χρώμα και είναι διασπαρμένες στον αστικό ιστό.

Οι αγροτικές περιοχές απεικονίζονται με κίτρινο χρώμα και βρίσκονται στις αστικές παρυφές, νοτιοανατολικά και βορειοδυτικά του αστικού συμπλέγματος.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Περιοχές Ιστορικών Πυρηνών
- Κατοικία
- Εμπόριο
- Βιομηχανία/Βιοτεχνία
- Ζώνη Προστασίας
- Δημοσιες Χρήσεις
- Αγροτική Ζώνη
- Κτηνοτροφία

ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ: ΧΡΗΣΗ ΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΥΣΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: Α.7

Πηγή: Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας, ίδια επεξεργασία

4.5 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΖΩΝΕΣ

Οι καθοριζόμενες πολεοδομικές ζώνες στην περιοχή του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας, φαίνονται στον Χάρτη Α.9.

Στην περιοχή της Λευκωσίας, οικιστική ανάπτυξη επιτρέπεται κατά κανόνα στις ακόλουθες περιοχές που εμπίπτουν εντός του Ορίου Ανάπτυξης:

- Στις καθορισμένες Οικιστικές Ζώνες που βρίσκονται μέσα στο Όριο Ανάπτυξης και δείχνονται στο Σχέδιο Χρήσεων Γης και στο Σχέδιο Πολεοδομικών Ζωνών με τους κωδικούς Κα και Πα.
- Σε όλες τις βαθμίδες περιοχών ή και αξόνων που καθορίζονται για τη χωροθέτηση εμπορικών αναπτύξεων (Αστικό Κέντρο, Περιφερειακά και Τοπικά Εμπορικά Κέντρα, Άξονες Δραστηριότητας όλων των Κατηγοριών και τμήματα των πυρήνων των προαστίων), νοουμένου ότι δεν διασπάται σε ουσιαστικό βαθμό η συνέχεια της εμπορικής χρήσης στο επίπεδο του ισογείου, όταν αυτή είναι πολεοδομικά επιθυμητή.
- Σε μεικτές βιοτεχνικές-οικιστικές ζώνες που καθορίζονται στο Σχέδιο Πολεοδομικών Ζωνών με το κωδικό χαρακτηριστικό ΒδΚ.
- Σε πολεοδομικές ζώνες με το κωδικό χαρακτηριστικό ΚΓ, όπου καθορίζονται ως επικρατούσες χρήσεις οι κατοικίες και τα γραφεία.

Η οικιστική χρήση ορίζεται ως η επικρατούσα χρήση στις καθοριζόμενες οικιστικές ζώνες. Άλλες χρήσεις πέραν της οικιστικής μπορεί να επιτραπούν από την πολεοδομική αρχή, νοουμένου ότι:

- Είναι συναφείς και συμβατές με την επικρατούσα οικιστική χρήση.
- Θεωρούνται ουσιώδεις για την εξυπηρέτηση των άμεσων και καθημερινών αναγκών των κατοίκων των οικιστικών περιοχών.
- Δεν δημιουργούν ουσιαστική περιβαλλοντική επιβάρυνση ή μείωση των ανέσεων σε γειτονικές ιδιοκτησίες ή στην ευρύτερη περιοχή λόγω της κλίμακας και του τύπου της προτεινόμενης ανάπτυξης (π.χ. λόγω του όγκου της κυκλοφορίας που θα ελκύεται ή λόγω θορύβου ή άλλης ηχητικής ή αισθητικής ρύπανσης).
- Πληρούνται τα πρότυπα παροχής χώρων στάθμευσης που καθορίζονται για τις αντίστοιχες προτεινόμενες χρήσεις. Σε περιπτώσεις που θα κριθεί σκόπιμο και αναγκαίο η Πολεοδομική Αρχή είναι δυνατό να απαιτήσει περισσότερους από

τους καθοριζόμενους χώρους στάθμευσης μέσα στην προς ανάπτυξη ιδιοκτησία, ούτως ώστε να αποφευχθεί η επιβάρυνση της περιοχής.

Ως τύποι χρήσεων που θα μπορούσαν να επιτραπούν υπό τις ανωτέρω προϋποθέσεις σε καθορισμένες οικιστικές ζώνες αναφέρονται τα μικρά καταστήματα τροφίμων, τα περίπτερα και τα μικρά μεμονωμένα γραφεία. Σε οικιστικές ζώνες οι οποίες κατά την κρίση της πολεοδομικής αρχής δεν εξυπηρετούνται επαρκώς από τις καθοριζόμενες περιοχές-άξονες όπου επιτρέπεται η χωροθέτηση εμπορικών αναπτύξεων, είναι δυνατόν να επιτραπούν στέγες γερόντων, γυμναστήρια μικρής κλίμακας, νηπιαγωγεία και βρεφονηπιακοί σταθμοί, φροντιστήρια κ.ά, σύμφωνα με τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται.

Στις πιο πάνω περιπτώσεις, μεταγενέστερη αίτηση για αλλαγή της χρήσης για την οποία παραχωρείται η πολεοδομική άδεια θα μελετάται με ουσιαστικό κριτήριο τη διαφύλαξη των ανέσεων της πρωτεύουσας χρήσης. Στόχος των δυνατοτήτων που παρέχονται με την παρούσα πρόνοια είναι η αναβάθμιση των περιοχών κατοικίας σε βιώσιμες φυσικές και κοινωνικές ενότητες και η βέλτιστη δυνατή εξυπηρέτηση του τοπικού πληθυσμού.

Για τη διασφάλιση άνετων συνθηκών διαβίωσης του πληθυσμού, η πολεοδομική αρχή λαμβάνει υπόψη τα ενδεικτικά ελάχιστα μεγέθη οικιστικών μονάδων που καθορίζονται.

Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στην αναβάθμιση των δυνατοτήτων οικιστικής ανάπτυξης σε παλαιότερες περιοχές κατοικίας της Λευκωσίας, οι οποίες έχουν επηρεαστεί δραματικά από την ύπαρξη της νεκρής ζώνης. Για την υλοποίηση του ανωτέρω στόχου καθορίζεται ότι στην πολεοδομική ζώνη Κα4 των ενοριών Καϊμακλίου και Ομορφίτας που γειτνιάζουν άμεσα με τη νεκρή ζώνη η πολεοδομική αρχή μπορεί να επιτρέψει την αύξηση του καθοριζόμενου συντελεστή δόμησης από 1,20:1 σε 1,40:1 νοουμένου ότι ακολουθούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Ο ανώτατος επιτρεπόμενος αριθμός ορόφων καθορίζεται σε τρεις, το ποσοστό κάλυψης σε 0,50:1 και το ανώτατο επιτρεπόμενο ύψος σε 11,30 μέτρα.
- Η προτιθέμενη ανάπτυξη περιλαμβάνει αποκλειστικά κατοικίες.

Στην πολεοδομική ζώνη Κα8α που καθορίζεται στο νοτιοανατολικό τμήμα των περιοχών ανάπτυξης του Δήμου Λακατάμειας ο καθορισμένος συντελεστής δόμησης είναι δυνατό να εξαντληθεί με την ανέγερση ορόφου μετά τον τερματισμό της χρήσης των διευκολύνσεων του τοπικού αεροδιαδρόμου.

Στις καθορισμένες πολεοδομικές ζώνες ΚΓ επιτρέπεται κατά την κρίση της Πολεοδομικής Αρχής η ανάμειξη γραφειακών με οικιστικές χρήσεις. Οι περιοχές που καθορίζονται για το σκοπό αυτό προσφέρονται για αναπτύξεις του τύπου αυτού λόγω της χωροθέτησης τους στον αστικό ιστό, της γειτνίασης με περιοχές κεντρικών λειτουργιών και της φυσιογνωμίας που έχουν αποκτήσει διαχρονικά. Για σκοπούς ενθάρρυνσης της οικιστικής έναντι της γραφειακής χρήσης, σε τέτοιες Ζώνες καθορίζεται χαμηλότερος συντελεστής δόμησης για αναπτύξεις που περιλαμβάνουν αποκλειστικά γραφεία σε σχέση με το συντελεστή δόμησης για αναπτύξεις με διαμερίσματα μόνο. Όταν στην ίδια ανάπτυξη προτείνεται η ανάμειξη διαμερισμάτων με γραφεία, θα λαμβάνεται υπόψη κατ' αναλογία ο συντελεστής δόμησης που προβλέπεται αντίστοιχα για κάθε μια από τις χρήσεις αυτές. Στον άξονα ΓΚ επί της Λεωφόρου Δημ. Σεβέρη θα ισχύει και για αμιγείς γραφειακές αναπτύξεις ο συντελεστής δόμησης που καθορίζεται για αμιγείς οικιστικές αναπτύξεις.

Διακρίνονται οι ακόλουθες κατηγορίες βιομηχανικών, βιοτεχνικών και αποθηκευτικών αναπτύξεων:

- Βιομηχανικές αναπτύξεις κατηγορίας Α, κατηγορίας Β και κατηγορίας Γ,
- Βιοτεχνικές αναπτύξεις κατηγορίας Α, κατηγορίας Β και κατηγορίας Γ, και
- Αποθηκευτικές αναπτύξεις κατηγορίας Α και Β.

Οι αναπτύξεις και οι ζώνες-περιοχές κατηγορίας Α, Β και Γ αντιστοιχούν με τις οικοδομές και ζώνες-περιοχές «αυξημένου», «περιορισμένου» και «πολύ περιορισμένου» βαθμού οχληρίας.

Οι βιομηχανικές αναπτύξεις Κατηγορίας Α, (μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται και οι βιομηχανίες παραγωγής έτοιμου σκυροδέματος) θα χωροθετούνται αποκλειστικά στη Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Α Γερίου-Δαλίου που έχει συνολική έκταση 80 εκταρίων περίπου.

Οι βιομηχανικές αναπτύξεις κατηγορίας Β ή Γ, ανεξάρτητα από την επιφάνεια τους, επιτρέπεται να χωροθετούνται στις βιομηχανικές ζώνες-περιοχές κατηγορίας Β που καθορίζονται στο σχέδιο Α.8. Η έκταση των ζωνών-περιοχών θεωρείται γενικά ικανοποιητική όταν ληφθεί υπόψη τόσο η υφιστάμενη κατάσταση όσο και οι προβλεπόμενες μελλοντικές ανάγκες του βιομηχανικού τομέα. Οι ζώνες-περιοχές είναι χωροθετημένες ισόρροπα στην περιοχή του αστικού συμπλέγματος, με τρόπο ώστε να παρέχονται δυνατότητες βιομηχανικής ανάπτυξης σε διάφορες περιοχές του, και διαθέτουν καλή συγκοινωνιακή προσπελασιμότητα. Στις καθορισμένες βιομηχανικές

ζώνες και περιοχές δεν επιτρέπεται κατά κανόνα η χωροθέτηση άλλων χρήσεων πέραν της βιομηχανικής και των αποθηκών, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά από άλλη εξειδικευμένη πρόνοια και επιβάλλεται για την εύρυθμη λειτουργία τους.

Οι βιοτεχνικές αναπτύξεις κατηγορίας Α, επιτρέπονται κατά κανόνα στη βιομηχανική ζώνη κατηγορίας Α.

Οι βιοτεχνικές αναπτύξεις κατηγορίας Β, επιτρέπονται:

- Στις καθορισμένες βιομηχανικές ζώνες κατηγορίας Β,
- Στις καθορισμένες βιοτεχνικές ζώνες-περιοχές κατηγορίας Β. Οι ζώνες αυτές χωροθετήθηκαν ισόρροπα με βάση πολεοδομικά κριτήρια, αλλά δεν αναμένεται ότι θα επαρκέσουν για την ικανοποίηση της συνολικής ζήτησης, είτε αυτή προκύπτει από τη δημιουργία νέων βιοτεχνικών επιχειρήσεων είτε λόγω της μεταστέγασης βιοτεχνιών που λειτουργούν ήδη σε ζώνες άλλων χρήσεων,
- Στις μεικτές ζώνες βιοτεχνίας και κατοικίας που καθορίζονται με το χαρακτηριστικό ΒδΚ. Ο καθορισμός ζωνών αυτού του τύπου αφορά περιοχές όπου είχαν δημιουργηθεί εύλογες προσδοκίες στους ιδιοκτήτες γης σε σχέση με τη δυνατότητα ανέγερσης κατοικιών, δεδομένου ότι οι ζώνες που υπήρχαν πριν την 1^η Δεκεμβρίου 1990 επέτρεπαν και την οικιστική χρήση. Η συνύπαρξη των δύο χρήσεων δεν αποτελεί επιδίωξη αλλά εναπόκειται στον κάθε ιδιοκτήτη η επιλογή της συγκεκριμένης λύσης. Στις αναφερόμενες μεικτές ζώνες επιτρέπονται βιοτεχνικές αναπτύξεις που δεν αναμένεται ότι θα δημιουργούν σοβαρά προβλήματα στις ανέσεις γειτονικών κατοικιών με καλυμμένο εμβαδόν μέχρι της τάξης των 200 τετραγωνικών μέτρων. Στους ορόφους της ανάπτυξης είναι δυνατό να επιτρέπονται πέραν της κατοικίας και γραφεία, εφόσον αυτά λειτουργούν ως αναπόσπαστο μέρος της βιοτεχνικής επιχείρησης. Στην περίπτωση των πολεοδομικών ζωνών ΒδΚ, θα επιτρέπεται και η αποκλειστική ανάπτυξη μιας από τις δύο επιτρεπόμενες χρήσης,
- Στο Αστικό Κέντρο, στις περιοχές μεικτών χρήσεων της περιτειχισμένης πόλης, στα Περιφερειακά Εμπορικά Κέντρα και σε άξονες δραστηριότητας κατηγορίας Ι και ΙΙ, εφόσον η βιοτεχνική ανάπτυξη έχει εμβαδόν μέχρι της τάξης των 100 τετραγωνικών μέτρων, δεν δημιουργεί δυσμενή επηρεασμό των ανέσεων της περιοχής και δεν επηρεάζει τις συνθήκες λειτουργίας της πρωτεύουσας χρήσης.

Βιοτεχνικές αναπτύξεις κατηγορίας Γ είναι δυνατό να χωροθετούνται σε βιοτεχνικές ζώνες κατηγορίας Β και σε άλλες περιοχές-άξονες. Εκτός των βιοτεχνικών



ζωνών, αυτές οι βιοτεχνικές αναπτύξεις μπορούν να έχουν καλυμμένο εμβαδόν μέχρι της τάξης των 200 τετραγωνικών μέτρων.

Αποθηκευτικές αναπτύξεις επιτρέπονται γενικά σε βιομηχανικές ζώνες-περιοχές κατηγορίας Α και Β ανάλογα με τον τύπο τους.

4.6 ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ-ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ο όγκος και η πυκνότητα της οικιστικής και άλλης ανάπτυξης, που αποτελούν εξαιρετικά σημαντικά στοιχεία για την συνολική οργάνωση της αστικής δομής, ελέγχονται με την εφαρμογή πολεοδομικών παραμέτρων όπως ο ανώτατος συντελεστής δόμησης, το ποσοστό κάλυψης και ο ανώτατος αριθμός ορόφων.

Ο έλεγχος της πυκνότητας χρήσης, που εξασφαλίζεται έμμεσα με τους συντελεστές δόμησης, αποσκοπεί στη διασφάλιση του επιθυμητού για κάθε περίπτωση αστικού περιβάλλοντος, στον υπολογισμό των αναγκών σε γη, στη διευκόλυνση του προγραμματισμού των απαραίτητων έργων υποδομής, υπηρεσιών και δημόσιων διευκολύνσεων.

Ο συντελεστής δόμησης, το ποσοστό κάλυψης και το επιτρεπόμενο ύψος οικοδομών που προνοούνται για κάθε επιμέρους περιοχή φαίνονται στο Χάρτη Α.9. Η γενική πολιτική στηρίζεται στο πρότυπο των πολλαπλών πυραμίδων, με τους ψηλότερους συντελεστές δόμησης στο κέντρο του αστικού συμπλέγματος και σε επιμέρους Περιφερειακά Εμπορικά Κέντρα, και σταδιακή μείωσή τους προς τις παρυφές της πόλης. Η κλιμακωτή μείωση διαφοροποιείται στις περιοχές των αξόνων δραστηριότητας και ορισμένων Τοπικών Κέντρων, όπου ο καθοριζόμενος συντελεστής δόμησης είναι ψηλότερος εκείνων που καθορίζονται για τις περιβάλλουσες περιοχές.

Το ύψος των οικοδομών έχει συσχετισθεί με την ένταση της ανάπτυξης, ενώ έγινε πρόνοια για την ανάπτυξη σχετικά ψηλών κτιρίων σε κατάλληλα σημεία της περιοχής της μείζονος Λευκωσίας.

Για τους καθοριζόμενους συντελεστές δόμησης επισημαίνονται ιδιαίτερα τα ακόλουθα σημεία:

- Ο καθορισμός χαμηλού συντελεστή δόμησης σε περιοχές εκτός του ορίου ανάπτυξης, για σκοπούς αποθάρρυνσης της πρόωρης και διάσπαρτης ανάπτυξης,
- Ο καθορισμός χαμηλού συντελεστή δόμησης σε περιοχές γύρω από Βιομηχανικές και Κτηνοτροφικές Ζώνες,

- Η προσαρμογή του συντελεστή δόμησης και του επιτρεπόμενου ύψους οικοδομών στις επιτρεπόμενες χρήσεις, τη φυσιογνωμία και το χαρακτήρα της κάθε περιοχής με στόχο τη διαφύλαξη των ανέσεων ζωής και της φυσιογνωμίας του χώρου, και
- Ο καθορισμός σχετικά ψηλότερου συντελεστή δόμησης και επιτρεπόμενου ύψους οικοδομών στους κύριους Άξονες Δραστηριότητας, στα Περιφερειακά Εμπορικά Κέντρα, με στόχο την τόνωση της έντασης των δραστηριοτήτων σε αυτά και τη δημιουργία μιας ιδιαίτερης χωροδομικής και λειτουργικής ταυτότητας.

Στην Περιτειχισμένη Λευκωσία προνοείται ύψος οικοδομών από 1-3 ορόφους, ανάλογα με ειδικά πολεοδομικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά που επιδιώκονται για κάθε περιοχή.

4.7 ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

Σε όλες τις σύγχρονες πόλεις το Αστικό Κέντρο αποτελεί το πρωτεύον επίκεντρο δραστηριότητας όπου κατά κανόνα συγκεντρώνονται οι σημαντικότερες σε κλίμακα και γόητρο διοικητικές, πολιτιστικές, εμπορικές, γραφειακές και άλλες χρήσεις μείζονος σημασίας. Το Αστικό Κέντρο της Λευκωσίας ορίζεται προς νότο από τις Λεωφόρους Γρίβα Διγενή, Σανταρόζα και Διγενή Ακρίτα, προς δυσμάς από τον Πεδιαίο και προς ανατολάς από τη Λεωφόρο Λάρνακας. Στο Αστικό Κέντρο περιλαμβάνεται και τμήμα της Περιτειχισμένης Πόλης εκατέρωθεν των οδών Λήδρας και Ονασαγόρου (βλέπε Χάρτη Α.10).

Το Αστικό Κέντρο αποτελεί λειτουργικό και χωροδομικό στοιχείο μέγιστης σημασίας γιατί διαδραματίζει ρόλο συνεκτικού κρίκου που επιτρέπει στην ευρύτερη περιοχή Λευκωσίας να λειτουργεί σύμφωνα με τα κλασσικά πρότυπα της ευρωπαϊκής πόλης. Ιδιαίτερο και εξαιρετικό χαρακτηριστικό του Αστικού Κέντρου είναι το εύρος, η ποικιλία και η ένταση των δραστηριοτήτων που συνυπάρχουν σε μία σχετικά περιορισμένη γεωγραφική έκταση.

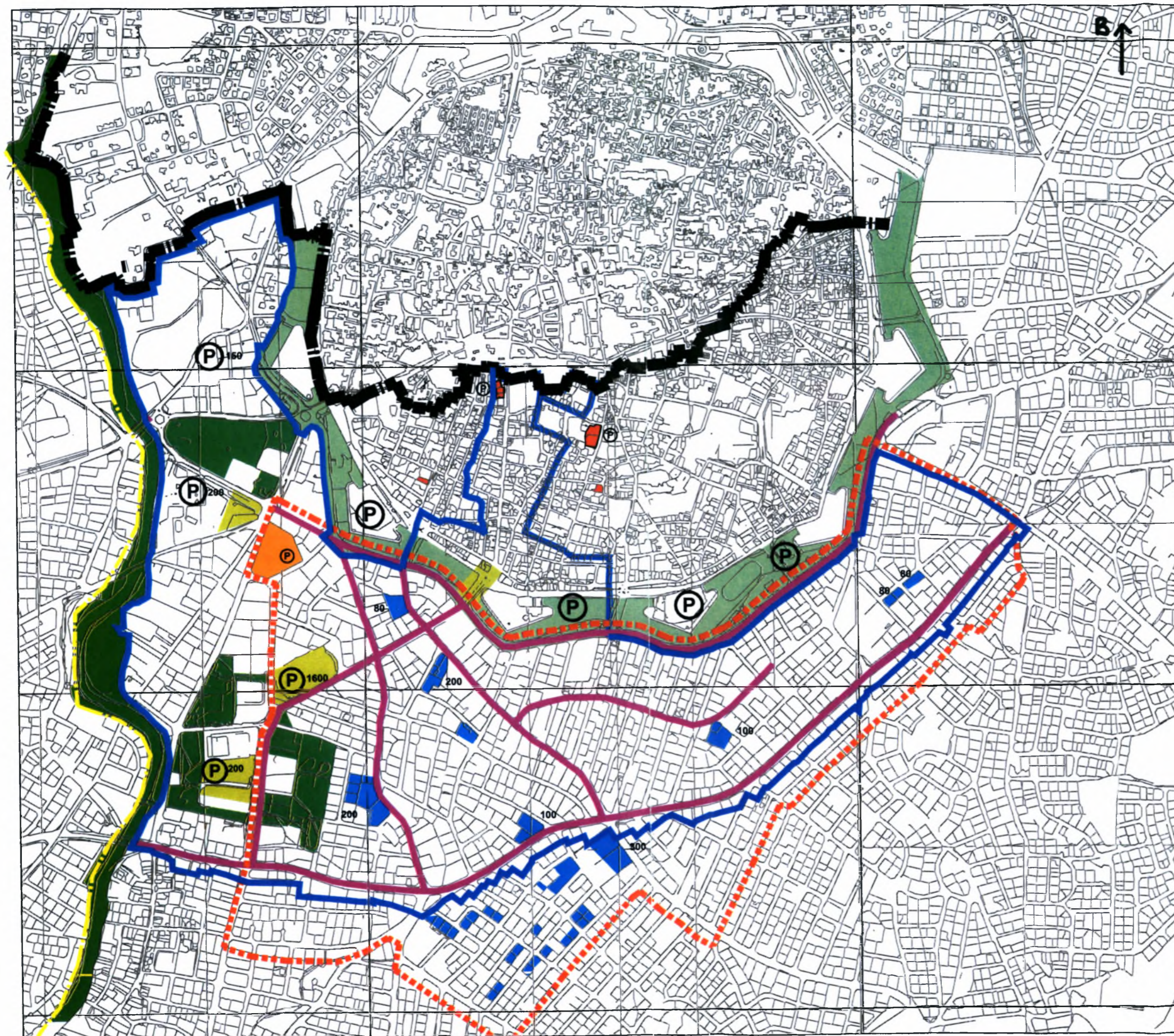
Το Αστικό Κέντρο αποτελεί το λειτουργικό επίκεντρο της πρωτεύουσας της Κύπρου και για το λόγο αυτό επιδιώκεται ο λειτουργικός του εμπλουτισμός και η ενίσχυση του συμβολισμού του. Οι κεντρικές υπηρεσίες της Δημόσιας Διοίκησης και ειδικά όσες από αυτές λειτουργούν παραδοσιακά στην περιοχή θα επιδιωχθεί να παραμείνουν σε αυτή και να στεγαστούν σε σύγχρονα κτίρια που θα συμβάλλουν στην



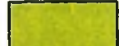

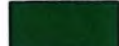
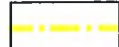





αναβάθμιση της εικόνας, του συμβολισμού και της γενικότερης σημασίας του Αστικού Κέντρου. Ως εκ τούτου όπως φαίνεται και στο Χάρτη Α.11 σε αυτό χωροθετούνται οι κύριες αστικές λειτουργίες.

Το Αστικό Κέντρο, δεν αποτελεί μια ομοιογενή, από άποψη κατανομής των χρήσεων, περιοχή. Συντίθεται από σημαντικό αριθμό υποπεριοχών, συνήθως χωρίς ευδιάκριτα όρια μεταξύ τους, όπου η ένταση και οι ισορροπίες μεταξύ διαφόρων χρήσεων μεταβάλλονται στο χώρο αλλά και στο χρόνο. Αυτό ακριβώς το μωσαϊκό χρήσεων και έντασης και οι διακυμάνσεις τους στο χρόνο αποτελούν τυπικό χαρακτηριστικό Κέντρου Πόλης και σημαντικό πλεονέκτημα που αποδίδει δυναμισμό στην περιοχή. Ο σύνθετος ρόλος του Αστικού Κέντρου στο σύνολο της πόλης θεμελιώνεται σε αυτά τα χαρακτηριστικά.

Στις Πολεοδομικές Ζώνες που έχουν το χαρακτηριστικό Εα και Εβ του Αστικού Κέντρου επιτρέπεται η ανάμειξη ευρύτατου φάσματος χρήσεων, νοουμένου ότι αυτές είναι συμβατές μεταξύ τους. Σε πλείστες από τις περιοχές του Αστικού Κέντρου επιτρέπονται τα Πολυκαταστήματα, οι Υπεραγορές, τα Οργανωμένα Εμπορικά Κέντρα ανεξαρτήτως κλίμακας, εξειδικευμένα καταστήματα λιανικού εμπορίου, καταστήματα πώλησης ζεστών και κρύων φαγητών, γραφεία ανεξαρτήτως κλίμακας, αστικά ξενοδοχεία, διευκολύνσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας και διευκολύνσεις σε σχέση με τις τέχνες και τον πολιτισμό.

Ανεξάρτητα από τα πιο πάνω, η πολεοδομική Αρχή επιδιώκει τη διατήρηση μιας αποδεκτής ισορροπίας ανάμεσα στις διάφορες επιτρεπόμενες χρήσεις, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο εκτοπισμός ορισμένων από άλλες που ενδέχεται αν είναι επενδυτικά πλεονεκτικότερες σε κάποια δεδομένη χρονική περίοδο.

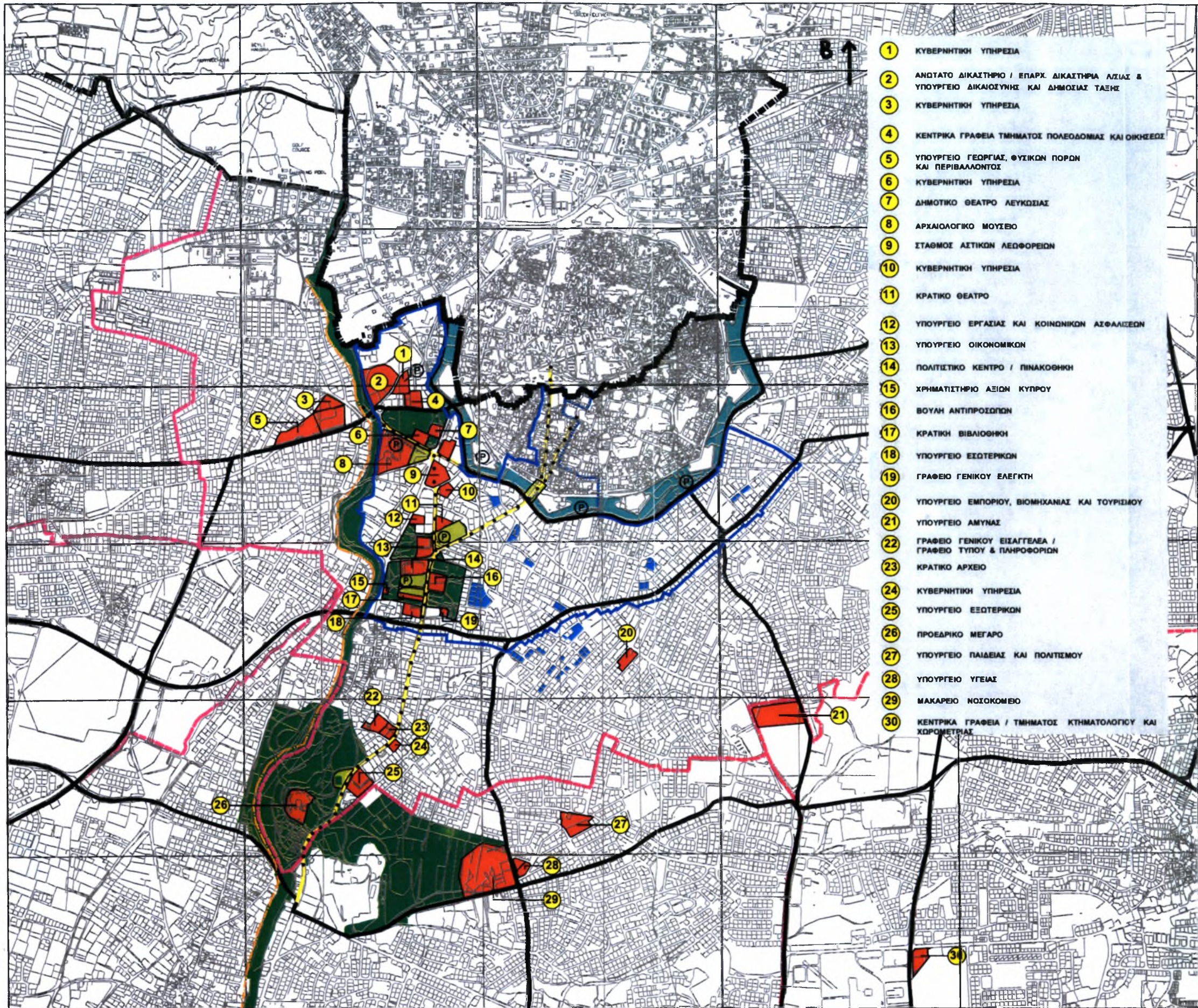


- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
-  Οριο Αστικού Κέντρου
 -  Οριο Περιοχής Εφαρμογής Σχεδίου Κινητρών για Δημιουργία Δημοσίων Χώρων Σταθμεύσης
 -  Πλατείες
 -  Χώρος Πρασίνου στην Ταφρο
 -  Δημόσιοι Χώροι Πρασίνου
 -  Ποδηλατοδρόμος / Πεζοδρόμος Πεδιαιού
 -  Οδοί Εφαρμογής Πολιτικών 8.12 & 8.13
 -  Κεντρικός Σταθμός Αστικών Λεωφορείων
 -  Δημόσιοι Χώροι Σταθμεύσης
 -  Χώροι Σταθμεύσης / Σχέδιο Κινητρών
 -  Χώροι Σταθμεύσης Εντός Περιτειχισμένης Πόλης

ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ: ΑΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: Α.10

Πηγή: Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας, ίδια επεξεργασία



- 1 ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
- 2 ΑΝΩΤΑΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ / ΕΠΑΡΧ. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ & ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ
- 3 ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
- 4 ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΗΣΕΩΣ
- 5 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΓΕΩΡΓΙΑΣ, ΘΥΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
- 6 ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
- 7 ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ
- 8 ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ
- 9 ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
- 10 ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
- 11 ΚΡΑΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ
- 12 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ
- 13 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
- 14 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ / ΠΙΝΑΚΟΘΗΚΗ
- 15 ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟ ΛΕΙΩΝ ΚΥΠΡΟΥ
- 16 ΒΟΥΛΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ
- 17 ΚΡΑΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
- 18 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
- 19 ΓΡΑΦΕΙΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΤΗ
- 20 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟΥ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
- 21 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΜΥΝΑΣ
- 22 ΓΡΑΦΕΙΟ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ / ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ
- 23 ΚΡΑΤΙΚΟ ΑΡΧΕΙΟ
- 24 ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
- 25 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
- 26 ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΜΕΓΑΡΟ
- 27 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
- 28 ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΓΕΙΑΣ
- 29 ΜΑΚΑΡΕΙΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ
- 30 ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ / ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΚΑΙ ΧΡΟΜΕΤΡΙΑΣ

- ### ΥΠΟΜΝΗΜΑ
- Οριο Αστικού Κέντρου
 - Οριο Δήμου Λευκωσίας
 - Υπουργεία και άλλες Κεντρικές Λειτουργίες
 - Πλατείες
 - Χωρος Πρασινου στην Ταφρο
 - Δημοσιοι Χωροι Πρασινου
 - Κεντρικός Αξονας Δημοσιων Λειτουργιων
 - Δρομοι Πρωταρχικης Σημασιας
 - Ποδηλατοδρομος / Πεζοδρομος Πεδιαιου
 - Δημοσιοι Χωροι Σταθμευσης
 - Χωροι Σταθμευσης / Σχεδιο Κινητρων

ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ: ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΚΥΡΙΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: Α.11

Πηγή: Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας, ίδια επεξεργασία

4.8 ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Ένα από τα μειονεκτήματα του αστικού συγκροτήματος Λευκωσίας είναι το τεράστιο μέγεθος των καθορισμένων οικιστικών ζωνών/περιοχών, οι οποίες όταν αναπτυχθούν πλήρως θα μπορούν να φιλοξενήσουν περίπου 600.000 κατοίκους. Το 2001, ο πληθυσμός του νότιου τμήματος της Λευκωσίας ήταν 198.200 κάτοικοι και σύμφωνα με την πρόβλεψη του Αναθεωρημένου Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας 2003, αναμένεται να φτάσει τους 223.360 το 2012. Από τα 19.000 εκτάρια της συνολικής περιοχής του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας, περίπου 8.300 εκτάρια είναι αφιερωμένα στην οικιστική ανάπτυξη (44% της ολικής έκτασης) (C. Demetriou, 2004: 249).

Το συμπαγές και μονοκομβικό αρχαίο-παραδοσιακό μοντέλο της πόλης, (ο πυρήνας της πόλης-περιτειχισμένο τμήμα της πόλης και οι γειτνιάζουσες περιοχές του), δεν έπαψε ποτέ να συναρπάζει τους πολεοδόμους και τους αναπτυξιολόγους. Παρόλο που πολλή έμφαση δίνεται στην σημασία του κέντρου ή του ιστορικού πυρήνα στο ελεγχόμενο από την κυβέρνηση νότιο τμήμα της Λευκωσίας, δεν γίνονται πολλά για να επιτευχθεί η αναβίωση του. Λόγω της πολιτικής κατάστασης, οι πολιτικοί ηγέτες και οι πολεοδόμοι γύρισαν την πλάτη τους στην Πράσινη Γραμμή και συγκέντρωσαν την προσοχή τους στα ταχέως αναπτυσσόμενα προάστια, μέσω παραδείγματος χάριν του σχεδιασμού νέων περιοχών για οικιστική και εμπορική ανάπτυξη και της παροχής δημόσιας υποδομής και πολιτιστικών στοιχείων παράλληλα με την ανάπτυξη (Demetriou, 2004: 249).

Δυστυχώς, λόγω του υπερβολικά μεγάλου μεγέθους των οικιστικών ζωνών και της κερδοσκοπίας της ακίνητης περιουσίας, η δημόσια υποδομή και τα πολιτιστικά στοιχεία πλήττονται. Το αποτέλεσμα είναι η διάσπαρτη δόμηση που απομονώνει τεμάχια κενής ή μη ανεπτυγμένης γης, αγροτικές περιοχές και ανοικτούς χώρους.

Πολλές οικιστικές περιοχές στα νεότερα προάστια (προάστια του δεύτερου δακτυλίου) παρουσιάζουν σποραδικά, ανεπαρκή και αποσπασματικά στοιχεία στοιχειώδους δημόσιας υποδομής, όπως ανεπαρκές οδικό δίκτυο, απουσία πεζοδρόμων και διαδρομών για τον πεζό και τον ποδηλάτη και διάσπαρτα, υποχρησιμοποιούμενα και υποχρηματοδοτούμενα πολιτισμικά και πολιτιστικά στοιχεία, όπως πάρκα, σχολεία, δημαρχεία και πολιτιστικά κέντρα. Το υψηλό κόστος της παροχής της βασικής

υποδομής και των υπηρεσιών απαιτεί την αποτελεσματική χρήση των υπαρχουσών υπηρεσιών και της συμπαγούς ανάπτυξης (Demetriou, 2004: 250).

Επιπροσθέτως, οι προσωπικές προτιμήσεις για πιο προσανατολισμένο στην οικογένεια παρότι στην κοινότητα τρόπο ζωής (μεγάλα τεμάχια, σχεδιασμός στραμμένος προς την φύση, περισσότεροι ιδιωτικοί και δημόσιοι χώροι πρασίνου, κ.ά.) και για πιο ασφαλές, καθαρότερο, φθηνότερο και πιο ψυχολογικά «καλύτερο» μέρος διαμονής οδήγησε σε μια διάσπαρτη μορφή ανάπτυξης με χαμηλές πυκνότητες, το κυπριακό φαινόμενο της μεμονωμένης κατοικίας (Παπαδόπουλος, 2004).

Οι κατοικίες στα προάστια της Λευκωσίας χαρακτηρίζονται κυρίως από καθεστώς ιδιοκατοίκησης και επομένως διατηρούνται σε καλή κατάσταση λόγω του προσωπικού ενδιαφέροντος των ιδιοκτητών τους. Αποτελούν ξεχωριστές μονάδες κατοικίας και περιτριγυρίζονται από στενούς κήπους. Στις περισσότερες περιπτώσεις δεν υπερβαίνουν τους δύο ορόφους. Στο Σχέδιο Α.7 φαίνονται με πορτοκαλί χρώμα οι οικιστικές ζώνες του αστικού συγκροτήματος Λευκωσίας. Στο Σχέδιο Α.7 φαίνονται επίσης έξι περιαστικοί (υπαίθριοι) οικισμοί οι οποίοι αναπτύσσονται ραγδαία λόγω της γειτνίασης τους με το αστικό συγκρότημα . μέσα στα επόμενα 15 με 20 χρόνια και εάν οι παρούσες τάσεις ανάπτυξης συνεχίσουν, αυτοί οι έξι οικισμοί με τις δυσανάλογες οικιστικές τους περιοχές θα διαμορφώσουν τον τρίτο δακτύλιο προαστίων ή τους ακραίους οικισμούς εντός ενός συστήματος από αστικούς δήμους και κοινότητες (Demetriou, 2004: 250).

4.9 ΠΙΕΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ – ΟΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΥΦΕΣ

Σημαντικό μειονέκτημα του κυπριακού πολεοδομικού συστήματος αποτελεί η ανικανότητα να περιορίσει την χωρική ανάπτυξη εντός των καθορισμένων ζωνών ανάπτυξης. Αυτό οφείλεται κυρίως σε κοινωνικές πιέσεις και τα καθορισμένα από το κυπριακό Σύνταγμα δικαιώματα, τα οποία υπερπροστατεύουν την ιδιοκτησία γης. Το Σύνταγμα προβλέπει γενναίες αποζημιώσεις όταν η αξία ενός τεμαχίου μειώνεται ως αποτέλεσμα ενός πολεοδομικού μέτρου ή απόφασης. Αυτό έχει αλλοιώσει την δομή των καθορισμένων περιοχών ανάπτυξης με την παρουσία του φαινομένου του κατακερματισμού της γης και της διάσπαρτης δόμησης, και οδήγησε σε στην εμφάνιση ενός διάσπαρτου μοτίβου από ανάπτυξη στις αστικές παρυφές και στην γειτνιάζουσα ύπαιθρο χώρα (Demetriou, 2004: 250).

Η γη που βρίσκεται στις αστικές παρυφές, έξω από τις καθορισμένες περιοχές ανάπτυξης (φαίνεται με κίτρινο χρώμα στο Χάρτη Α.7) ορίζεται ως μη-αστικός χώρος και καθορίζεται ως γεωργική περιοχή (ζώνη γεωργικών δραστηριοτήτων) και περιέχει κενή και ανεπαρκώς χρησιμοποιούμενη γη, όπως επίσης και γεωργική γη που υποφέρει από μια σωρεία αστικών πιέσεων. Η ζώνη γεωργικών δραστηριοτήτων επιτρέπει κατά πρώτο λόγο τον καθορισμό, την συνέχεια και την προστασία των γεωργικών δραστηριοτήτων εντός των ορίων του αστικού συγκροτήματος, και φιλοξενεί απαραίτητες αλλά όχι και τόσο φιλικές χρήσεις όπως σκυβαλότοπους και ηλεκτροπαραγωγικούς σταθμούς. Η δημιουργία μιας τέτοιας περιοχής χαρακτηρίζεται ως απαραίτητη για την διασφάλιση των οικονομικών και κοινωνικών αξιών των μη-αστικών περιοχών, για την ασφαλή φρούρηση της υπαίθρου από την καταπάτηση προς χάρη της ανάπτυξης και για να παρέχει μια απομονωτική μεταβατική περιοχή μεταξύ των αστικών οικισμών και της υπαίθρου. Επιπλέον, καθορίζεται και ως τράπεζα γης για μελλοντική ανάπτυξη (Demetriou, 2004: 251).

Είναι επίσης σημαντικό να αναφερθεί πως, παρόλο που οι πολιτικές του Τροποποιημένου Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας 2003 αναφορικά με την κατασκευή μεμονωμένων κατοικιών σε γη έξω από τις καθορισμένες περιοχές ανάπτυξης είναι πιο αυστηρές από αυτές του προηγούμενου Αναθεωρημένου Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας 1996, η διάσπαρτη ανάπτυξη αναμένεται να συνεχίσει να παρουσιάζεται στις αστικές παρυφές, λόγω κοινωνικών πιέσεων.

Για του λόγου το αληθές στο σύνολο των υποβληθσών ενστάσεων εναντίων του Τροποποιημένου Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας 2003, διαδικασία που προβλέπεται από τον περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμο για περίοδο οχτώ μηνών από τη δημοσίευση κάθε Τοπικού Σχεδίου, το ποσοστό που αφορούσε περιπτώσεις μεμονωμένης κατοικίας ανέρχεται στο 49,6% για τη Λευκωσία (το υψηλότερο στην Κύπρο), με το περισσότερο να συγκεντρώνεται στην περιοχή του δήμου Λατσιών. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τα υπόλοιπα αστικά συγκροτήματα ήταν 32,15% για τη Λεμεσό, 7,53% για την Λάρνακα και 31% για την Πάφο (Παπαδόπουλος, 2004).

Ο στόχος που πρέπει να επιτευχθεί είναι η επιβράδυνση του ρυθμού μεταβολής της γεωργικής και μη-αστικής περιοχής σε περιοχές με αστικού τύπου χρήσεις γης. Όπως έχουν τώρα τα πράγματα, ένας καθαρός και καλά καθορισμένος διαχωρισμός μεταξύ των καθορισμένων περιοχών ανάπτυξης και της άμεσης γειτνιάζουσας υπαίθρου

δεν υπάρχει. Αυτό που υπάρχει είναι μια μεταβατική ζώνη από πολύ χαμηλής έντασης διάσπαρτη οικιστική ανάπτυξη.

4.10 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της ανάπτυξης της Λευκωσίας μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '80 ήταν η διάσπαρτη εξάπλωση των οικοπέδων και των μεμονωμένων κατοικιών στις παρυφές της πόλης. Τα γενικότερα οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά, οι μηχανισμοί της αγοράς γης και διάφορες κοινωνικές αντιλήψεις συνέτειναν στη συνεχή επιδείνωση του φαινομένου που αποτελούσε μέχρι το 1990 ιδιοτυπία της κυπριακής πραγματικότητας και ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα όλων των αστικών περιοχών της Κύπρου. Επιπλέον, ο κατακερματισμός της ιδιοκτησίας της γης αποτελεί ουσιώδες εμπόδιο στο σχεδιασμό και την υλοποίηση ενιαίων και ορθολογικά οργανωμένων αναπτύξεων, ενώ μέχρι το 1982 η ύπαρξη ιδιωτικής υδατοπρομήθειας αποτελούσε αποφασιστικό κριτήριο για νέες αναπτύξεις εκτός ορίου ανάπτυξης (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 5).

Ενώ πριν τη δεκαετία του '40 η σταδιακή και γενικά αργή πολεοδομική ανάπτυξη της Λευκωσίας ενίσχυε τη συγκέντρωση πλείστων βασικών λειτουργιών στο Αστικό κέντρο, η αλματώδης μεταπολεμική ανάπτυξη δημιούργησε φυγόκεντρες τάσεις που εκδηλώθηκαν με την εγκατάσταση σημαντικών χρήσεων γης κατά μήκος βασικών ακτινωτών δρόμων και στις παρυφές της πόλης, τα προάστια και τα περίχωρά της. Η έλλειψη πολεοδομικής νομοθεσίας και ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της ανάπτυξης επέτρεψε την ανάμειξη μη συμβατών μεταξύ τους χρήσεων και δραστηριοτήτων σε όλη την επιφάνεια της πόλης και δημιούργησε τις προϋποθέσεις που υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής του αστικού πληθυσμού μέχρι σήμερα (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 5).

Η αρχική συγκέντρωση των υπηρεσιών, του εμπορίου, της διοίκησης και άλλων βασικών δραστηριοτήτων στο κέντρο της πόλης, ενθάρρυνε την ανάπτυξη του ακτινωτού οδικού δικτύου που λειτουργικά προκύπτει από την ύπαρξη ενός μοναδικού κέντρου απασχόλησης. Η μεταγενέστερη διασπορά των ευκαιριών απασχόλησης και των περιοχών κατοικίας σε ευρύτερες περιοχές, κυρίως κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων, περιόρισε την κυκλοφοριακή τους ικανότητα και τις δυνατότητες διακίνησης του πληθυσμού, εφόσον η αστική εξάπλωση δεν υποστηρίχθηκε παράλληλα από

ουσιαστικές βελτιώσεις του οδικού δικτύου (Department of Town Planning and Housing, 2004: 3)

Η Τουρκική εισβολή προκάλεσε, μεταξύ άλλων αιφνίδια όξυνση των υφιστάμενων προβλημάτων και επιτάχυνε τις προϋπάρχουσες φυγόκεντρες τάσεις. Ο συνολικός πληθυσμός της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου αυξήθηκε αιφνίδια κατά 40% περίπου μεταξύ 1973 και 1976, οπότε οι εκτοπισθέντες αντιπροσώπευαν το 30% περίπου του συνόλου του πληθυσμού. Τα κυβερνητικά προγράμματα στέγασης και αυτοστέγασης εκτοπισθέντων δημιούργησαν νέα δεδομένα με τη χωροθέτηση των περισσότερων και μεγαλύτερων Κυβερνητικών οικισμών στις παρυφές της αστικής περιοχής και των περιχώρων. Ταυτόχρονα η δια βίας δημιουργία της νεκρής ζώνης, που τέμνει καθ' όλο το μήκος το αστικό σύμπλεγμα της Λευκωσίας και την Περιτειχισμένη Πόλη, δημιούργησε τις συνθήκες που σταδιακά οδηγούν σε πολεοδομική παραμόρφωση την περιοχή της ευρύτερης Λευκωσίας και συνεχίζει να επηρεάζει πλείστους τομείς ανάπτυξης και τη λειτουργική της οργάνωση (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 5).

Η έλλειψη αποτελεσματικής πολεοδομικής νομοθεσίας σε συνδυασμό με την έντονη ζήτηση γης για ανάπτυξη και επένδυση και την κατακράτηση σημαντικού ποσοστού της γης είτε για μελλοντική χρήση είτε για κερδοσκοπία δημιούργησαν συνθήκες που συντέιναν στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής μεγάλου μέρους του πληθυσμού. Το φαινόμενο εκδηλώθηκε με διάσπαρτη οικιστική ανάπτυξη και διαχωρισμούς οικοπέδων, πληθώρα κενών οικοπέδων, ανάμειξη μη συμβατών μεταξύ τους χρήσεων γης και συνοθύλευμα οικοδομών διαφόρων υψών και όγκων. Ενώ όλα τα πιο πάνω αποτελούν φυσικά γνωρίσματα της μείζονος περιοχής Λευκωσίας, η αδυναμία των χαμηλών εισοδηματικών ομάδων να εξασφαλίσουν γη για στεγαστικούς σκοπούς μέσα στην κυρίως αστική περιοχή παραμένει το ουσιωδέστερο πρόβλημα και η γενεσιουργός αιτία πολλών άλλων (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 6).

Η χωροδιάταξη αναπτύξεων όπου στεγάζονται οι διάφοροι τομείς οικονομικής δραστηριότητας εξακολουθεί να παρουσιάζει αρκετά προβλήματα. Εργαστήρια, καταστήματα και γραφεία είναι διεσπαρμένα στην περιοχή της μείζονος Λευκωσίας και πολλά από αυτά υποχρησιμοποιούνται. Προκαλείται έτσι σύγκρουση λειτουργικών αναγκών, κυκλοφοριακά προβλήματα και υποβάθμιση του περιβάλλοντος και των ανέσεων του κοινού, ιδίως σε περιοχές κατοικίας (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 6).

Η εξυπηρέτηση που παρέχεται από τις δημόσιες συγκοινωνίες υστερεί σε πολύ μεγάλο βαθμό. Η ακτινωτή οργάνωση του συστήματος των διαδρομών αποτελεί ένα από τα σοβαρότερα μειονεκτήματα των δημόσιων συγκοινωνιών, γιατί όλες οι διαδρομές καταλήγουν στο κέντρο της πόλης χωρίς απευθείας σύνδεση των προαστίων. Αποτέλεσμα είναι η ανεπαρκής εξυπηρέτηση του κοινού και η αδυναμία του συστήματος να ελκύσει ικανοποιητικό αριθμό επιβατών και συνεπώς η συνεχής αύξηση της χρήσης του ιδιωτικού οχήματος και η επιδείνωση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πρωτεύουσας (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 6).

Οι δημόσιοι ελεύθεροι χώροι για παθητική ή/και ενεργό ψυχαγωγία συνεχίζουν να μην είναι επαρκείς στην περιοχή της μείζονος Λευκωσίας, τόσο σε έκταση όσο και σε οργάνωση και διαχείριση. Μέχρι πρόσφατα υπήρχε σοβαρή έλλειψη παιδότοπων και τοπικών πάρκων σε περιοχές κατοικίας, ενώ μόλις την τελευταία δεκαετία άρχισε η αντιμετώπιση του προβλήματος. Ανάλογα προβλήματα και ελλείψεις αντιμετώπιζονταν μέχρι πρόσφατα και στο επίπεδο των αστικών πάρκων.

Διάφοροι παράγοντες περιορίζουν τις δυνατότητες ουσιαστικής αναδιοργάνωσης του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας και συνεπώς το εύρος των δυνατών επιλογών ανάμεσα σε εναλλακτικές μορφές ανάπτυξης και μέτρα πολεοδομικής παρέμβασης. Οι παράγοντες αυτοί είναι οι ακόλουθοι:

- Η καθυστέρηση στην πλήρη εφαρμογή του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου μέχρι το 1990 και η έλλειψη ουσιαστικού νομικού πλαισίου για αποτελεσματικό έλεγχο της ανάπτυξης και για αντιμετώπιση των συσσωρευμένων προβλημάτων κρίσιμης σημασίας για την ανάπτυξη της Λευκωσίας, έχει επιφέρει αριθμό ανυπέρβλητων προβλημάτων και δεδομένων, που έστω και δεκαπέντε χρόνια μετά την εφαρμογή της πολεοδομικής νομοθεσίας καθιστούν δύσκολη την ολοκληρωμένη εξυγίανση του αστικού χώρου,
- Η λειτουργία των μηχανισμών της αγοράς γης έχει αποδείξει την ανάγκη εισαγωγής οικονομικών και άλλων μέτρων για ρύθμιση των προβλημάτων της ελεύθερης αγοράς. Η ιδιότυπη συναισθηματική σχέση των ιδιοκτητών γης με την ακίνητη ιδιοκτησία τους αλλά, πολύ πιο σημαντικά, οι δυνατότητες και προοπτικές επένδυσης, κερδοσκοπίας και προστασίας των αποταμιεύσεων έναντι του πληθωρισμού που συνδέονται με την αγορά γης, δημιουργούν τεχνητές αντί πραγματικές ανάγκες και αυξάνουν τις αντιδράσεις στην εισαγωγή πολεοδομικών, χωροταξικών και οικονομικών ρυθμίσεων. Έτσι, δυσχεραίνεται

- η προσπάθεια δημόσιων φορέων να παρέμβουν αποτελεσματικά στους μηχανισμούς της αγοράς γης και κατοικίας,
- Το Σύνταγμα της Κυπριακής Δημοκρατίας υπερπροστατεύει τα ατομικά δικαιώματα ιδιοκτησίας και προνοεί για καταβολή αποζημιώσεων σε τρέχουσες τιμές αγοράς, σε περιπτώσεις που η εφαρμογή πολεοδομικών μέτρων και περιορισμών μειώνει ουσιαδώς την αξία ακίνητης ιδιοκτησίας. Έτσι, το ψηλό οικονομικό κόστος πιθανών αποζημιώσεων αποτελεί σημαντικό παράγοντα που αποθαρρύνει τον ορθολογικό προγραμματισμό και την εφαρμογή μέτρων πολεοδομικής πολιτικής και κυρίως την παροχή υπηρεσιών και υποδομών,
 - Στην περιοχή του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας έχουν συσσορευθεί διαχρονικά σημαντικές δεσμεύσεις σε ό,τι αφορά τη δομή, τις δυνατότητες ανάπτυξης, την κατανομή των χρήσεων και το κύριο οδικό δίκτυο. Οι δεσμεύσεις αυτές αποτελούν περιοριστικό παράγοντα στην ορθολογιστική ανάπτυξη και περιορίζουν ουσιαδώς τη δυνατότητα αποτελεσματικής παρέμβασης για αναβάθμιση της δομής και λειτουργίας της πόλης,
 - Η αναπτυξιακή δυναμικότητα στις καθορισμένες περιοχές ανάπτυξης του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας, όπως εκφράζεται σε μη αξιοποιημένα οικοπέδα, εκτάσεις γης που δεν έχουν οικοπεδοποιηθεί και το πλήθος των οικοδομών με δυνατότητα μελλοντικής επέκτασης, είναι κατά πολύ μεγαλύτερη των προβλεπόμενων αναγκών για ανάπτυξη στην επόμενη δεκαετία. Επιπρόσθετα, επειδή η δυναμικότητα αυτή είναι πολύ εξαπλωμένη γεωγραφικά, η δυνατότητα επίτευξης συμπαγούς ανάπτυξης στο άμεσο μέλλον είναι περιορισμένη,
 - Οι ψηλές τιμές και το σύστημα ιδιοκτησίας γης που χαρακτηρίζεται από τον κατακερματισμό του αστικού κλήρου και τη συνιδιοκτησία και η μακρόχρονη κατακράτηση μεγάλου ποσοστού γης με άμεση δυνατότητα ανάπτυξης, δυσχεραίνουν την προσπάθεια για ενθάρρυνση ενιαίων οργανωμένων αναπτύξεων, και
 - Η νεκρή ζώνη δημιουργεί τεράστια προβλήματα ανάπτυξης για ευρείες αστικές περιοχές, δημιουργεί πιέσεις για ανάπτυξη στις παρυφές της πόλης και περιορίζει ουσιαδώς τις επιλογές για ορθολογικό πολεοδομικό σχεδιασμό.

4.11 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σημαντικό μειονέκτημα του κυπριακού πολεοδομικού συστήματος αποτελεί η ανικανότητα να περιορίσει την χωρική ανάπτυξη εντός των καθορισμένων ζωνών ανάπτυξης, καθώς η σταδιακή και γενικά αργή πολεοδομική ανάπτυξη της Λευκωσίας ενίσχυσε τη συγκέντρωση πλείστων βασικών λειτουργιών στο Αστικό κέντρο και η αλματώδης μεταπολεμική ανάπτυξη δημιούργησε φυγόκεντρες τάσεις που εκδηλώθηκαν με την εγκατάσταση σημαντικών χρήσεων γης κατά μήκος βασικών ακτινωτών δρόμων και στις παρυφές της πόλης, τα προάστια και τα περίχωρα της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑΤΟΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Γίνεται αναφορά στις ιδιαιτερότητες του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας, με την Πράσινη Γραμμή να το τέμνει από άκρη σε άκρη. Αναλύονται τα προγράμματα αναζωογόνησης που λαμβάνουν χώρα στους ακριτικούς, εφαπτόμενους με την Πράσινη Γραμμή δήμους και οι άξονες προτεραιότητας του Στόχου 2 για τον αστικό χώρο.

5.2 ΠΡΑΣΙΝΗ ΓΡΑΜΜΗ

Από τα βυζαντινά χρόνια μέχρι την τουρκική εισβολή του 1974, η Λευκωσία αποτελούσε το διοικητικό και λειτουργικό επίκεντρο ολόκληρης της Κύπρου ως πρωτεύουσα του νησιού και λόγω της θέσης της στο γεωγραφικό κέντρο. Πρόσθετα, ουσιαστικές υπήρξαν οι σχέσεις αλληλοϋποστήριξης μεταξύ της πόλης και της επαρχίας Λευκωσίας.

Η δομή της ίδιας της πόλης ερμηνεύεται πλήρως όταν αυτή εξετάζεται ως ενιαίο και αδιαίρετο αστικό σύνολο, συμπεριλαμβανομένων των κατεχόμενων τμημάτων της. Σε αυτό το ολοκληρωμένο επίπεδο διευκρινίζεται ο ρόλος και η κεντρικότητα του αστικού κέντρου και της περιτειχισμένης πόλης, όπως και πολλά άλλα στοιχεία πολεοδομικής οργάνωσης.

Για σκοπούς πολεοδομικού προγραμματισμού της ανάπτυξης, με γνώμονα μελλοντικές επιδιώξεις και αποτελέσματα, είναι απόλυτα αναγκαίο να διασφαλίζεται η

δυνατότητα πολεοδομικής και λειτουργικής επανένωσης του συνόλου της Λευκωσίας ως ενιαία και αδιαίρετη πόλη .

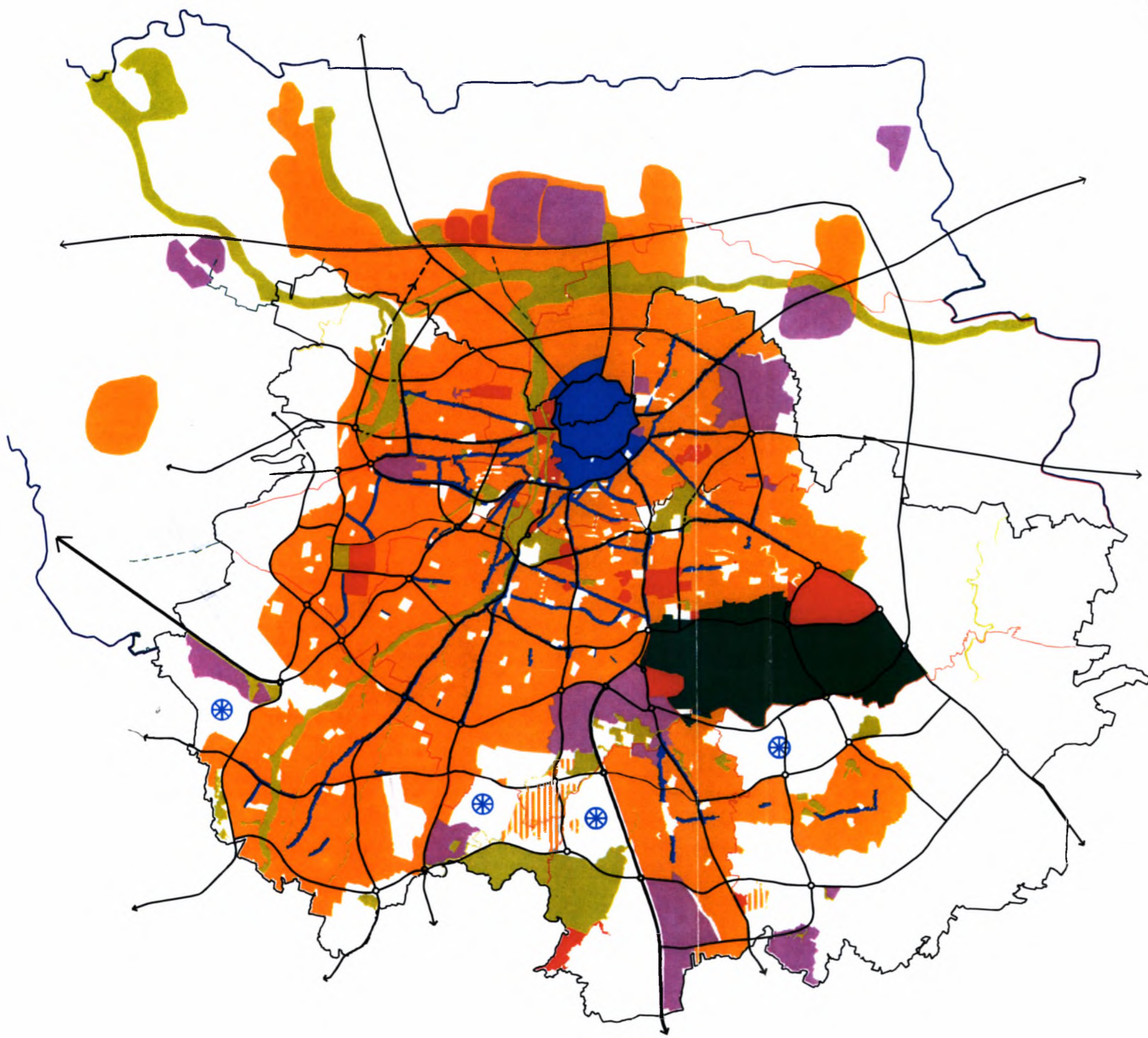
Στο Χάρτη Α.12, απεικονίζεται η επιδιωκόμενη δομή και οργάνωση του συνόλου της ευρύτερης Λευκωσίας, περιλαμβανομένων και των κατεχόμενων τμημάτων της.

Στο συγκεκριμένο χάρτη φαίνεται με σχηματικό γενικό τρόπο η κατανομή των κύριων χρήσεων γης στο σύνολο της αστικής περιοχής, η αστική δομή και ο τρόπος οργάνωσης της Λευκωσίας όταν οι συνθήκες επιτρέψουν την κατάργηση της νεκρής ζώνης. Αρκετά από τα στοιχεία οργάνωσης της πόλης προκύπτουν και αιτιολογούνται όταν αξιολογηθούν στο επίπεδο του Γενικού Χωροταξικού Σχεδίου (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 17).

Η Πράσινη Γραμμή (νεκρή ζώνη) αποτελεί εμπόδιο που επιβλήθηκε δια της βίας από το 1974 και απαγορεύει προς το παρόν την εφαρμογή των προνοιών του Γενικού Χωροταξικού Σχεδίου στο σύνολο τους. Παρά το γεγονός ότι στο Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας δεν περιλαμβάνονται οποιεσδήποτε πρόνοιες που να αναφέρονται συγκεκριμένα στο κατεχόμενο τμήμα της Λευκωσίας, ο στρατηγικός στόχος για διαφύλαξη των δυνατοτήτων επανένωσης της ευρύτερης Λευκωσίας σε μια ενιαία πόλη θα συνεχίσει να ισχύει και στο μέλλον. Για το λόγο αυτό, η πολεοδομική αρχή και άλλοι αρμόδιοι φορείς θα επιδιώκουν τη διασφάλιση της δυνατότητας εφαρμογής των προνοιών του Γενικού Χωροταξικού Σχεδίου και θα θεωρούν τη διαφύλαξη των δυνατοτήτων για πολεοδομική επανένωση της Λευκωσίας ως ουσιώδη παράγοντα κατά την άσκηση πολεοδομικού ελέγχου (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 17).

Η ονομασία «Πράσινη Γραμμή» που χαρακτηρίζει τη νεκρή ζώνη κατά μήκος της γραμμής κατάπαυσης του πυρός πήρε το όνομα της το Δεκέμβριο του 1963, όταν η πόλη έγινε πεδίο δικοινοτικών ταραχών και συγκρούσεων, αποτέλεσμα μιας πολιτικής που εκπορεύτηκε από την Άγκυρα, που επιθυμούσε τον αυτοεγκλωβισμό των Τ/Κ. Στην Κύπρο έσπευσε ο άγγλος υπουργός Κοινοπολιτειακών Σχέσεων Duncan Sands σε μια προσπάθεια αποκατάστασης της ηρεμίας. Συγκροτήθηκε επιτροπή επαφής από Ε/Κ και Τ/Κ που συνεδρίαζε στο σπίτι του άγγλου πρεσβευτή, υπό την προεδρία του Sands. Στις συσκέψεις αυτές ο στρατηγός Young που είχε αναλάβει μαζί με άγγλους στρατιώτες την επιτήρηση της ανακωχής, χάραξε με πράσινο μολύβι στο χάρτη της Λευκωσίας τη γραμμή αντιπαράθεσης που θα λειτουργούσε ως νεκρή ζώνη. Έτσι γεννήθηκε η «Πράσινη Γραμμή» (Δήμος Λευκωσίας, 1995).

β ↑



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Οριο Ενιαίου Ρυθμιστικού Σχεδίου Λευκωσίας
- Δρομοί Πρωταρχικής Σημασίας
- Περιοχή Οικιστικής Αναπτυξης / Εντός Οριου Αναπτυξης
- Κυριοι Ελευθεροι Χωροι
- Εθνικο Δασος Αθαλασσας
- Αστικο Κεντρο / Αξονες Δραστηριτητας
- Κυριες Χρησεις
- Βιομηχανια / Βιοτεχνια
- ⊗ Εξειδικευμενες Αναπτυξεις

ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ: ΓΕΝΙΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: Α.12

Πηγή: Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας, ίδια επεξεργασία

Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στη διασφάλιση της δυνατότητας ολοκλήρωσης του κύριου αστικού δικτύου και στην αποκατάσταση της συνέχειας των καθορισμένων περιμετρικών οδικών δακτυλίων, όπως και στην ορθολογική κατανομή των χρήσεων γης κατά μήκος της Πράσινης Γραμμής για να αποφευχθεί το ενδεχόμενο γειννίας μη συμβατών μεταξύ τους χρήσεων μετά την κατάργηση της νεκρής ζώνης.

Μέχρι την κατάργηση της Πράσινης Γραμμής (νεκρής ζώνης) και την αποκατάσταση της συνέχειας της αστικής δομής, θα αποφεύγεται η δημιουργία ουσιαστών δεσμεύσεων στο χώρο που θα έχουν ως αποτέλεσμα τον περιορισμό των δυνατοτήτων επιλογής και προγραμματισμού της ανάπτυξης, σύμφωνα με τα δεδομένα που θα έχουν διαμορφωθεί μέχρι τότε και τα οποία δεν είναι εφικτό να προβλεφθούν με επαρκή ακρίβεια στην παρούσα φάση. Για το λόγο αυτό είναι αναπόφευκτο ότι σε αρκετά θέματα θα συνεχίσει να διατηρείται το στοιχείο της αβεβαιότητας και οριστικές αποφάσεις θα πρέπει να ληφθούν στο μέλλον (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 18).

5.3 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ

5.3.1 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΟΥ ΠΡΟΕΚΥΨΑΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΝΛΙΑΙΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

Μετά την τουρκική εισβολή του 1974 και την κατοχή μεγάλου μέρους του κρατικού χώρου, η αστική περιοχή της πρωτεύουσας ακρωτηριάστηκε βίαια και οι περιοχές της Λευκωσίας που εφάπτονται της νεκρής ζώνης βρέθηκαν από τη μια στιγμή στην άλλη να έχουν χάσει το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού τους και μαζί με αυτόν και πολλά από τα λειτουργικά στοιχεία που υποστήριζαν την κοινωνικό-οικονομική της οντότητα (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 2).

Η αναβάθμιση και αναζωογόνηση των περιοχών της Λευκωσίας που εφάπτονται της Πράσινης Γραμμής χαρακτηρίζεται ως θέμα εξαιρετικής σημασίας ώστε να εκμηδενιστούν, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό, οι επιπτώσεις των προβλημάτων που επέφερε στη πόλη η ύπαρξη της διαχωριστικής Πράσινης Γραμμής.

Από το 1963 με τη χάραξη της διαχωριστικής Πράσινης Γραμμής και αργότερα μετά την τουρκική εισβολή του 1974, ο διάλογος μεταξύ του δήμου Λευκωσίας της Ε/Κ Κοινότητας και του αντίστοιχου δήμου για την Τ/Κ Κοινότητα είχε διακοπεί. Το 1979 με πρωτοβουλία του ελληνοκύπριου δημάρχου Λευκωσίας κ. Λέλλου Δημητριάδη

ξεκίνησε το μεγάλο έργο του Ενιαίου Ρυθμιστικού Προγράμματος Λευκωσίας (Nicosia Master plan) το οποίο απαιτούσε τη συνεργασία τόσο της Ε/Κ Κοινότητας, όσο και της Τ/Κ Κοινότητας ανεξάρτητα με τη πολιτική κατάσταση. Το πρόγραμμα αυτό για μια ορθολογιστική ανάπτυξη της Λευκωσίας μέχρι το έτος 2000, αναπτύχθηκε με την αιγίδα του προγράμματος UNDP των Ηνωμένων Εθνών. Προϋπόθετε ένα γενικό σχέδιο πολιτικής και προτεραιοτήτων τα οποία χρειάζονταν για να ελέγχεται καλύτερα η ανάπτυξη της Λευκωσίας. Αυτό εκτεινόταν τόσο στο τομέα συντήρησης και προστασίας των αρχαίων μνημείων όσο και στο τομέα της φορολογίας, ανάπλασης αλλά και ενέπλεκε νομικά, φορολογικά μέτρα καθώς και μέτρα για τον έλεγχο της οικοδομικής ανάπτυξης (www.nicosia.org.cy).

Τα προγράμματα που προωθήθηκαν συνοψίζονται στα εξής (www.nicosia.org.cy):

- Περιοχή Χρυσαιλιώτισσας

Αναδιοργάνωση μιας από της παλαιότερες και σημαντικές ιστορικές περιοχές της εντός των τειχών πόλης. Εμπλέκεται επιδιόρθωση και αναπαλαίωση των σπιτιών, σχεδιασμός εκ νέου του δημοτικού κήπου και άλλων ανοικτών περιοχών, δημιουργία εμπορικού κέντρου, κοινοτικού κέντρου και άλλες διευκολύνσεις.

- Περιοχή Αράπ Αχμέτ

Επιδιόρθωση και προβολή της ιστορικής και αρχιτεκτονικής αξίας της περιοχής, δημιουργία κοινοτικών διευκολύνσεων και επανασχεδιασμός των ανοικτών χώρων, των χώρων στάθμευσης και πεζοδρόμων.

- Περιοχή Σελιμιγιέ

Περιβαλλοντικές βελτιώσεις και επιδιόρθωση μιας σημαντικής ομάδας ιστορικών μνημείων στην εντός των τειχών πόλη.

- Δημοτικό Μέγαρο, Προμαχώνες και τάφος

Αναπαλαίωση των τειχών του 16^{ου} αιώνα τα οποία περιβάλλουν την παλαιά πόλη και ανάπτυξη των χώρων προμαχώνων και τάφρου.

- Προμαχώνας Μούλα – Υπαίθριο θέατρο

Κατασκευή ενός υπαίθριου θεάτρου για να εξυπηρετούνται πολιτιστικές εκδηλώσεις.

- Πύλη Αμμοχώστου
Κατασκευή ενός σύγχρονου υπαίθριου θεάτρου στα πρότυπα των αρχαίων ελληνικών θεάτρων.
- Οδοί Λήδρας και Ονασαγόρου
Στην καρδιά του εμπορικού κέντρου, γύρω από τις οδούς Λήδρας και Ονασαγόρου, το έργο συνδυάζει ρύθμιση της κυκλοφορίας και χώρων στάθμευσης, καθώς και δημιουργία πεζοδρόμων.
- Λεωφόρος Κερύνειας
Συνδυασμός κυκλοφοριακού σχεδίου με σχέδιο ανάπλασης και βελτιώσεις δρόμων στην περιοχή της Λεωφόρου Κερύνειας που συνδέει την κεντρική πλατεία με την Πύλη της Κερύνειας στο βόρειο τμήμα της εντός των τειχών πόλης.
- Πλατεία Ελευθερίας
Επέκταση, ανάπλαση και σχεδιασμός της κεντρικής πλατείας σε ανοικτή πλατεία η οποία συνδέει την εντός των τειχών πόλη με τη σύγχρονη εμπορική περιοχή
- Κεντρική ζώνη εμπορίου (βόρεια)
Ανάπτυξη ενός σύγχρονου κέντρου εμπορίου έξω από την εντός των τειχών πόλη.
- Κεντρική ζώνη εμπορίου (νότια)
Βελτίωση της οδικής κυκλοφορίας και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε ένα κεντρικό βιομηχανικό κέντρο έξω από την εντός των τειχών πόλη.
- Ανάπλαση του ποταμού Πεδιαίου
Ανάπτυξη και δημιουργία ενός δημόσιου πάρκου και χώρου αναψυχής κατά μήκος του ποταμού Πεδιαίου στη δυτική πλευρά της πόλης.
- Λεωφόρος Στασίνου
Ευθυγράμμιση ενός μέρους της κύριας οδού η οποία είναι παράλληλη με τα τείχη της πόλης, καθώς και δημιουργία χώρων στάθμευσης.
- Χώρος στάθμευσης προμαχώνα Τρίπολη
Κατασκευή ενός κεντρικού χώρου στάθμευσης σε μία από τις πλέον ανεπτυγμένες εμπορικές περιοχές δίπλα από την εντός των τειχών πόλη.

- Άλλα έργα στην εντός των τειχών πόλη

Τα έργα προσβλέπουν στην ανάπτυξη του κυκλοφοριακού συστήματος και στην ανάπλαση και βελτίωση δρόμων στην ανατολική πλευρά της πόλης.

Το Ενιαίο Ρυθμιστικό Πρόγραμμα Λευκωσίας (Nicosia Master plan) αποτέλεσε τη πρώτη σημαντική προσπάθεια για ενσωματωμένο καθολικό πολεοδομικό σχεδιασμό– προγραμματισμό, καλύπτοντας όλη την Λευκωσία (και από τις δύο πλευρές της γραμμής κατάπαυσης του πυρός), έτσι που να μπορεί να λειτουργήσει ως μια ενιαία οντότητα μετά την επανένωση της. Η προετοιμασία της μελέτης για αυτό το πρόγραμμα διάρκεσε από το 1980 έως το 1986. Το πρόγραμμα ετοιμάστηκε από μια ομάδα εμπειρογνομόνων που συμπεριλάμβανε εμπειρογνώμονες των Ηνωμένων Εθνών και επιστήμονες και από τις δύο Κοινότητες που συμμετείχαν κάτω από την καθοδήγηση των Ηνωμένων Εθνών. Η Ε/Κ πλευρά αποτελείτο από αξιωματούχους από το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως και το δήμο Λευκωσίας (Planning Bureau, 2003: 56).

Μετά την ολοκλήρωση του προγράμματος η ομάδα των εμπειρογνομόνων συνέχισε με το σχεδιασμό και την εφαρμογή μέτρων προτεραιότητας όπως προνοούσε το Ενιαίο Ρυθμιστικό Πρόγραμμα Λευκωσίας. Ανάμεσα στα μέτρα που εφαρμόστηκαν είναι το «Σχέδιο για Αναζωογόνηση των περιοχών Χρυσαινιώτισσας και Αγίου Κασσιανού» που βρίσκονται στο εσωτερικό τμήμα της Λευκωσίας (εντός των ενετικών τειχών) και εφάπτονται της γραμμής κατάπαυσης του πυρός. Ο στόχος του Σχεδίου ήταν η καλύτερευση των συνθηκών διαβίωσης και του περιβάλλοντος, η προστασία, διατήρηση και εκμετάλλευση παραδοσιακών κτιρίων και η προσέλκυση νεαρών οικογενειών για μόνιμη διαμονή στις εν λόγω περιοχές (Planning Bureau, 2003: 56).

Τα προγράμματα που προέκυψαν από το Ενιαίο Ρυθμιστικό Πρόγραμμα Λευκωσίας ήταν κυρίως συγχρηματοδοτούμενα εντός του πλαισίου του «Διακοινοτικού Αναπτυξιακού Προγράμματος» των Ηνωμένων Εθνών. Για μερικά από τα προγράμματα υπήρξε συγχρηματοδότηση και από τα προενταξιακά ταμεία της ΕΕ. Το πρόγραμμα για την αναζωογόνηση των περιοχών της Χρυσαινιώτισσας και του Αγίου Κασσιανού βρίσκεται πολύ κοντά στην επιτυχία του ολοκλήρωσης. Ένας σημαντικός αριθμός από σημαντικά παραδοσιακά κτίρια έχουν ανακαινιστεί, ενώ την ίδια στιγμή πολλά έργα υποδομής έχουν εφαρμοστεί (Planning Bureau, 2003: 56-57).

5.3.2 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

Αντλώντας από την εμπειρία της εφαρμογής του Ενιαίου Ρυθμιστικού Προγράμματος Λευκωσίας, ένας αριθμός άλλων πρωτοβουλιών εκδηλώθηκαν εντός του ίδιου πλαισίου δράσης. Μια από αυτές τις πρωτοβουλίες είναι και το «Πρόγραμμα Αναζωογόνησης Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας».

Στα μέσα του 1990 το Υπουργείο Εσωτερικών, ενεργώντας μέσω του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως και του Επάρχου Λευκωσίας, σε στενή συνεργασία με τους Δήμους Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου, ανέλαβε την ετοιμασία ειδικής μελέτης και ολοκληρωμένου Προγράμματος Αναζωογόνησης των ακριτικών περιοχών Λευκωσίας με στρατηγικούς στόχους (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 2):

- Την πραγματοποίηση δημόσιων επενδύσεων στις περιοχές αυτές με στόχο τη σύντομη ανάσχεση της διαδικασίας συνεχούς υποβάθμισης και την κατοπινή αναστροφή της, και
- Την παροχή στον ιδιωτικό τομέα του κατάλληλου πλαισίου κινήτρων με στόχο την ενθάρρυνση του για να αναλάβει επιμέρους έργα και επενδύσεις στις περιοχές αυτές.

Ένα χρόνο αργότερα, εξαγγέλθηκε το «Στεγαστικό Σχέδιο των Ακριτικών Περιοχών Λευκωσίας», το οποίο έχει επιτύχει αισθητή αναβάθμιση του περιβάλλοντος ιδιαίτερα στην περίπτωση του Δήμου Αγίου Δομετίου και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα μέτρα πολιτικής του Αρχικού Προγράμματος Αναζωογόνησης (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 2).

Από την ημερομηνία έναρξης του Προγράμματος Αναζωογόνησης μέχρι το τέλος του, εκτός από τη λειτουργία του Στεγαστικού Σχεδίου, έχει υλοποιηθεί αριθμός έργων και σχεδίων τα οποία είχαν εντοπιστεί και καταγραφεί ως απαραίτητα για την επίτευξη των στόχων που είχαν τεθεί. Τα έργα συμπεριλάμβαναν την ανακαίνιση και λειτουργία της Παλιάς Ηλεκτρικής ως Κέντρου Τεχνών του Δήμου Λευκωσίας, την κατασκευή χώρων στάθμευσης στην εντός των τειχών Λευκωσία, την Πλατεία Αγίας Βαρβάρας Καϊμακλίου κ.ά.. Το σημαντικότερο μέρος των εισηγήσεων για έργα δεν κατέστη δυνατό να υλοποιηθεί, είτε λόγω έλλειψης ενδιαφέροντος του ιδιωτικού τομέα, είτε για λόγους πολιτικής βούλησης και έλλειψης δημοσιοοικονομικών πόρων στις περιπτώσεις

όπου απαιτείτο η εμπλοκή της κυβέρνησης (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 3).

Με την απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου της 1^{ης} Σεπτεμβρίου 1999, εγκρίθηκε το «Νέο Πενταετές Πρόγραμμα Αναζωογόνησης Περιοχών Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας», σύμφωνα με πρόταση που υποβλήθηκε από το Υπουργείο Εσωτερικών για έργα, κίνητρα και σχέδια συνολικού κόστους 27.000.000 ΛΚ. Το Πρόγραμμα που κάλυψε την περίοδο 2000-2004, είχε ως στόχο τόσο το να ολοκληρώσει το αρχικό Πρόγραμμα, όσο και να το συμπληρώσει και ενισχύσει με νέα σχέδια και ουσιαστική κρατική χορηγία (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 3).

5.3.2.1 ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ 1991-1999

Κατά τη μελέτη του αρχικού Προγράμματος Αναζωογόνησης εντοπίστηκαν και καταγράφηκαν τα σημαντικότερα προβλήματα των περιοχών που εφάπτονται της πράσινης Γραμμής και που συνοψίζονται ως ακολούθως (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 4):

- Πληθυσμιακή αποψίλωση των περιοχών της Πράσινης Γραμμής, ιδιαίτερα στη περίπτωση της περιτειχισμένης Λευκωσίας και ουσιαστική απροθυμία των ιδιοκτητών γης να εγκατασταθούν μόνιμα στις περιοχές αυτές. Το τελικό αποτέλεσμα της διεργασίας αυτής, πέραν από τις φυσικές ενδείξεις της ύπαρξης σοβαρού προβλήματος (άδεια οικοπέδα, ημιτελείς και εγκαταλειμμένες οικίες, κοκ), είναι η απογύμνωση του κοινωνικού συνόλου από τα στοιχεία εκείνα που διαθέτουν μέσα ή υψηλά εισοδήματα.
- Απώλεια σημαντικών λειτουργικών στοιχείων όπως οι εμπορικές διευκολύνσεις, χώροι απασχόλησης, κοινοτικές υπηρεσίες, κοκ. Παράλληλα, οι περιοχές αυτές έχουν συγκεντρώσει σταδιακά διάφορες χρήσεις που τις επιβαρύνουν μάλλον παρά τις εξυπηρετούν.
- Το οδικό δίκτυο στις περιοχές αυτές είχε παραμεληθεί για χρόνια και διάφορα προβλήματα μικρής κλίμακας δημιουργούν πιο περίπλοκες καταστάσεις. Η υποβάθμιση της κατάστασης του οδικού δικτύου (έλλειψη πεζοδρομίων, κακή κατάσταση οδοστρώματος, ελλιπής ηλεκτροφωτισμός κοκ) δεν είχε τύχει, έως το 1990, συστηματικής μελέτης.

Η ενεργός και αποφασιστική παρέμβαση του δημόσιου τομέα στη διαδικασία ανάπτυξης των περιοχών Πράσινης Γραμμής, κρίθηκε σαν απόλυτα αναγκαία και κρίσιμη σε σημασία, δεδομένης της δικαιολογημένης απροθυμίας ή/και αδυναμίας του ιδιωτικού τομέα να αναλάβει σημαντικής κλίμακας επενδύσεις μέσα σε αυτές. Ένα από τα ουσιωδέστερα ερωτήματα που τέθηκαν κατά την ετοιμασία του αρχικού Προγράμματος, αφορούσε την επιλογή της βέλτιστης μορφής επέμβασης του δημόσιου τομέα στη διαδικασία αναζωογόνησης, δεδομένων των οικονομικών του δυνατοτήτων και περιορισμών, σε συνάρτηση με την κρίσιμη κατάσταση που επικρατεί στις περιοχές της Πράσινης Γραμμής. Σε γενικές γραμμές εξετάστηκαν (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 5):

- Η επέμβαση του δημόσιου τομέα με την άμεση και ευρεία ανάληψη του μέγιστου μέρους των αναγκαίων έργων και πρωτοβουλιών, μέθοδος που κρίθηκε μειονεκτική, εφόσον προϋποθέτει δέσμευση εξαιρετικά σημαντικών δημόσιων πόρων (απαλλοτριώσεις, έργα, διαχείριση κοκ) και ουσιαστική εξάρτηση από τις κρατικές διαδικασίες, και
- Η ανάμειξη φορέων του δημοσίου με σημαντική συνεισφορά σε έργα που θα αναλάβει η τοπική αυτοδιοίκηση, με ανάληψη έργων υποδομής και με παροχή ουσιαστικών κινήτρων σε ιδιώτες επενδυτές και προγράμματα άμεσης χορηγίας στο κοινό.

Αποφασίστηκε η επιλογή της δεύτερης επέμβασης που ενσωματώθηκε στο αρχικό Πρόγραμμα Αναζωογόνησης, ούτως ώστε να διασφαλίζει την ουσιαστική συμμετοχή της Κυβέρνησης, των τοπικών κοινοτήτων, των επιχειρηματιών και των δημοτών των περιοχών Πράσινης Γραμμής.

Η επιλογή αυτή αποτέλεσε μια δυναμική στρατηγική, η οποία με την απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου της 1^{ης} Σεπτεμβρίου 1999 για έγκριση του Νέου Πενταετούς Προγράμματος Αναζωογόνησης, με ουσιαστική δέσμευση 27.000.000 ΛΚ, απέδωσε νέα σημασία στο αρχικό Πρόγραμμα και έθεσε τις βάσεις συνεργασίας του Δημόσιου Τομέα με την Τοπική Αυτοδιοίκηση για υλοποίηση του Προγράμματος.

Το αρχικό Πρόγραμμα Αναζωογόνησης είχε στόχο να αντιμετωπίσει μια εξαιρετικά δύσκολη κατάσταση, με τα προβλήματα που αναφέρθηκαν πιο πάνω στην πιο έντονη και οριακή τους μορφή. Το Πρόγραμμα περιείχε προτάσεις για (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 5):

- Πληθυσμιακό εμπλουτισμό των περιοχών αυτών,
- Έργα υποδομής για την απαραίτητη βελτίωση,
- Συγκεκριμένα έργα προτεραιότητας.

Ο πληθυσμιακός εμπλουτισμός των περιοχών επιτεύχθηκε με την εισαγωγή ενός εξαιρετικά πετυχημένου Στεγαστικού Σχεδίου, που αποτελούσε μέχρι πρόσφατα το πλέον αποτελεσματικό μέτρο του προγράμματος. Το Στεγαστικό Σχέδιο, ιδιαίτερα για τη περιοχή του Αγίου Δομετίου, έδωσε την ευκαιρία:

- Επιστροφής μόνιμου πληθυσμού σε οικίες που είχαν εγκαταλειφθεί μετά την τουρκική εισβολή, ιδιαίτερα στις άμεσα εφαιπόμενες της γραμμής κατοχής που ήταν εγκαταλειμμένες από το 1974,
- Εγκατάστασης νέου πληθυσμού, είτε σε οικίες που επιδιορθώθηκαν είτε σε νέες οικίες που ανεγέρθηκαν σε κενά τεμάχια, και
- Αναβάθμισης του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων των πλέον υποβαθμισμένων περιοχών της Λευκωσίας.

Στα πλαίσια του Προγράμματος Αναζωογόνησης προωθήθηκε επίσης σημαντικός αριθμός έργων υποδομής. Πολλές οικιστικές περιοχές της Πράσινης Γραμμής, ακόμα και το 1990, αντιμετώπιζαν σοβαρά προβλήματα δυσλειτουργίας, όπως δυσκολία για άμεση πρόσβαση προς κατοικίες, κακή κατάσταση οδικού δικτύου, έλλειψη πεζοδρομίων, οχετών ομβρίων υδάτων, έλλειψη ηλεκτροφωτισμού κ.ά..

Τέλος, στα πλαίσια του Προγράμματος εντοπίστηκαν και καταγράφηκαν ως απαραίτητα για την επίτευξη των στόχων που είχαν τεθεί, αριθμός έργων προτεραιότητας που συμπεριλάμβαναν μεταξύ άλλων (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 6-7):

Στην περιτειχισμένη Λευκωσία:

- Συντήρηση των ακινήτων της Ιεράς Μονής Κύκκου στις οδούς Γράμμου και Ιούς και επαναχρησιμοποίηση τους ως φοιτητικό ξενώνα για σπουδαστές του Πανεπιστημίου Κύπρου,
- Συντήρηση των ακινήτων της Στοάς Ταρσή στο τέρμα της οδού Λήδρας και επαναχρησιμοποίηση τους για εμπορικές χρήσεις στο ισόγειο και εκπαιδευτικές στον όροφο.
- Δημιουργία δύο πολυδύναμων χώρων στάθμευσης σε χώρο που εφάπτεται της Στοάς Ταρσή και στην αυλή του σχολείου της Φανερωμένης,

- Δημιουργία μεγάλης ενιαίας αστικής πλατείας που θα περιλαμβάνει τμήμα της οδού Φανερωμένης, το προαύλιο της εκκλησίας και την πλατεία 28^{ης} Οκτωβρίου, μπροστά από το σχολείο της Φανερωμένης,
- Δημιουργία μικρού εμπορικού κέντρου στην οδό Τρύφωνος, με έμφαση στη στέγαση τέτοιων εμπορικών χρήσεων ή χρήσεων αναψυχής που να προσελκύουν τουρίστες και το ευρύ κοινό,
- Ανέγερση Design Center σε T/K ιδιοκτησία βόρεια της δημοτικής Αγοράς του Παλιού Δημαρχείου (παλιό χάνι),
- Δημιουργία πολυδύναμου πολιτιστικού κέντρου στα ακίνητα της Παλιάς Ηλεκτρικής,
- Δημιουργία τουριστικού περιπάτου που θα ενώνει δια μέσου υποβαθμισμένων περιοχών κατά μήκος της Πράσινης Γραμμής, την πλατεία του Παγκυπρίου Γυμνασίου και την Αρχιεπισκοπή με την πλατεία Φανερωμένης.

Στην εκτός των τειχών Λευκωσία:

- Γραμμικό πάρκο Καϊμακλίου κατά μήκος της παλιάς σιδηροδρομικής γραμμής,
- Κοινοτικό αθλητικό κέντρο στο Βόρειο Πόλο,
- Δημιουργία δημοτικής βιοτεχνικής περιοχής για μεταστέγαση όλων των οχληρών βιοτεχνιών και προσέλκυση νέων στη περιοχή του Δήμου Λευκωσίας.

Στον Άγιο Δομέτιο:

- Κοινοτικό πάρκο Αγίου Δομετίου κατά μήκος της παλιάς σιδηροδρομικής γραμμής,
- Δημιουργία δημοτικής βιοτεχνικής περιοχής,
- Ανέγερση πολυδύναμου κοινοτικού κέντρου.

Το αρχικό Πρόγραμμα Αναζωογόνησης αντιμετώπισε καταρχήν το γεγονός ότι οι δημόσιοι πόροι που το κράτος είχε τη δυνατότητα να επενδύσει στις περιοχές Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας δεν ήταν απεριόριστοι, ούτε και μπορούσαν να προοδεσμευτούν στο σύνολο τους, και ταυτόχρονα τη δικαιολογημένη απροθυμία του ιδιωτικού τομέα στην ανάληψη των έργων προτεραιότητας που είχαν εντοπιστεί. Ωστόσο με διάφορες διαδικασίες και σημαντική κρατική χορηγία, έγινε δυνατή η επιλογή και προώθηση κάποιων έργων προτεραιότητας, που είτε αποτελούν έργα-πόλους έλξης, είτε αναγκαία έργα υποδομής. Αυτά ήταν:

- Ο πολυώροφος χώρος στάθμευσης Λήδρας-Αριάδνης,
- Ο υπόγειος χώρος στάθμευσης Φανερωμένης,

- Το Δημοτικό Κέντρο Τεχνών Λευκωσίας,
- Το γραμμικό πάρκο Καϊμακλίου,
- Η πλατεία της εκκλησίας της Αγίας Βαρβάρας,
- Ο Τουριστικός Περίπατος,
- Έργα της εκκλησίας Παναγίας Χαρίτων, και
- Το κοινοτικό πάρκο και καφεστιατόριο στον Άγιο Δομέτιο.

Επίσης προωθήθηκαν σημαντικές κλίμακας έργα υποδομής, ιδιαίτερα στις περιοχές Αγίου Δομετίου και Καϊμακλίου-Ομορφίτας, όπως βελτίωση του οδικού δικτύου, επίλυση προβλημάτων πρόσβασης, βελτίωση οδικού φωτισμού, κ.ά..

5.3.2.2 ΤΟ ΝΕΟ ΠΕΝΤΑΕΤΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ 2000-2004

Το αρχικό Πρόγραμμα Αναζωογόνησης επέφερε αρκετά θετικά αποτελέσματα στις περιοχές Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας. Αυτά είναι ιδιαίτερα ορατά στις οικιστικές περιοχές του Δήμου Αγίου Δομετίου, όπου το περιβάλλον αναβαθμίστηκε αισθητά τόσο μέσω του Στεγαστικού Σχεδίου, με ανέγερση νέων κατοικιών και επιδιορθώσεις/ανακαινίσεις υφιστάμενων, όσο και με την υλοποίηση βασικών έργων υποδομής. Έργα που υλοποιήθηκαν στις περιοχές Πράσινης Γραμμής του Δήμου Λευκωσίας είχαν μεν ευεργετικά αποτελέσματα, αλλά ο περιορισμένος αριθμός τους δεν επέφερε την εικόνα ουσιαστικής βελτίωσης και τις προϋποθέσεις για προσέλκυση άλλων έργων.

Το Νέο Πενταετές Πρόγραμμα Αναζωογόνησης έχει εισαγάγει τρεις νέες ουσιαστικές παραμέτρους (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 25):

- Τη σημαντική και καθορισμένη συνεισφορά της Κυβέρνησης στη χρηματοδότηση έργων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης,
- Την παροχή ουσιαστικών κινήτρων σε ιδιώτες επενδυτές για έργα που κρίνεται ότι εμπίπτουν στα πλαίσια του πνεύματος του Προγράμματος Αναζωογόνησης των περιοχών Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας, και
- Δέσμευση για συνέχιση του Στεγαστικού Σχεδίου, χωρία επαναφορά στο Υπουργικό Συμβούλιο, μέχρι το έτος 2004.

Το Νέο Πενταετές Πρόγραμμα Αναζωογόνησης καταρτίστηκε, κατόπιν οδηγιών του Υπουργού Εσωτερικών, από Υπηρεσιακή Επιτροπή υπό τη προεδρία του Έπαρχου Λευκωσίας, με συμμετοχή εκπροσώπων των Δήμων Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου,

του Υπουργείου Οικονομικών, του Γραφείου Προγραμματισμού και του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως, ενσωματώθηκε σε πρόταση του Υπουργείου Εσωτερικών και προωθήθηκε στο Υπουργικό Συμβούλιο.

Με την έγκριση της πρότασης του Υπουργείου Εσωτερικών για το Νέο Πενταετές Πρόγραμμα Αναζωογόνησης γίνεται δεδομένη η δέσμευση της Κυβέρνησης για ουσιαστική, άμεση και αποτελεσματική επέμβαση στις περιοχές Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας. Η προοπτική διάθεσης σημαντικών δημοσίων επενδύσεων δημιουργεί ένα κλίμα αισιοδοξίας για το μέλλον και τις δυνατότητες ανασυγκρότησης των περιοχών αυτών, μέχρι τη λύση του κυπριακού προβλήματος.

Το Νέο Πενταετές Πρόγραμμα Αναζωογόνησης 2000-2004, αποτελεί μια ολοκληρωμένη πρόταση για αντιμετώπιση των προβλημάτων των περιοχών Πράσινης Γραμμής, ούτως ώστε το κράτος να είναι άμεσα αρωγός μιας σειράς σημαντικών έργων και σχεδίων για αναζωογόνηση της τελευταίας μοιρασμένης πρωτεύουσας της Ευρώπης.

Το Πρόγραμμα αποτελείται από τρία μέρη, τα οποία λειτουργούν ανεξάρτητα, αλλά σε συνδυασμό παρέχουν τα βέλτιστα δυνατά αποτελέσματα. Τα μέρη αυτά είναι (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 26):

- Το Στεγαστικό Σχέδιο, για το οποίο έχει εγκριθεί κονδύλι 10.000.000ΛΚ,
- Τα έργα προτεραιότητας, για τα οποία έχει εγκριθεί κονδύλι 14.000.000ΛΚ, και
- Το Σχέδιο Κυβερνητικής χορηγίας για εκτέλεση ιδιωτικών αναπτύξεων, για το οποίο έχει εγκριθεί κονδύλι ύψους 3.000.000ΛΚ.

Τα τρία μέρη συνδυασμένα θα υποβοηθήσουν στον πληθυσμιακό εμπλουτισμό των περιοχών, στην ανάληψη έργων από ιδιώτες, στη δημιουργία έργων-πόλων έλξης που θα δημιουργήσουν συνθήκες περαιτέρω ανάπτυξης και γενικά σε αναστροφή των τάσεων που παρατηρούνται στις περιοχές Πράσινης Γραμμής.

Βασικός στόχος και προϋπόθεση για αναβίωση των περιοχών Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας ήταν ο πληθυσμιακός εμπλουτισμός τους ούτως ώστε να μπορέσουν να αποτελέσουν ξανά ολοκληρωμένες και ισόρροπες κοινότητες και να ανακτήσουν το ρόλο τους στο αστικό σύμπλεγμα.

Το Στεγαστικό Σχέδιο εξαγγέλθηκε στα μέσα του 1992 και βασίστηκε σε προτάσεις πληθυσμιακού εμπλουτισμού του Προγράμματος Αναζωογόνησης. Παρ' όλες τις διακυμάνσεις και τροποποιήσεις που επιβλήθηκαν κατά την πορεία του Στεγαστικού Σχεδίου στο ποσοστό επιχορήγησης, στα κριτήρια για δικαιούχους και

στις περιοχές εφαρμογής, το Σχέδιο υπήρξε ένα ιδιαίτερα επιτυχημένο μέτρο του Προγράμματος.

Από την εξαγγελία του Στεγαστικού Σχεδίου το 1992 έχουν συνολικά εγκριθεί (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 27):

- Για την περιοχή του Δήμου Αγίου Δομετίου, 420 περίπου αιτήσεις από τις 900 που υποβλήθηκαν, με συνολικό κόστος χορηγίας 4.300.000ΛΚ, και
- Για τη περιοχή του Δήμου Λευκωσίας, 230 περίπου αιτήσεις από τις 400 που υποβλήθηκαν, με συνολικό κόστος χορηγίας 3.500.000ΛΚ.

Η πρώτη σχετική απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου προνοούσε επιχορήγηση μέχρι 50.000ΛΚ, εκ των οποίων το 25% (12.500ΛΚ) αποτελούσε απευθείας χορηγία και το υπόλοιπο παρεχόταν ως δάνειο από τον Οργανισμό Χρηματοδοτήσεως Στέγης, με επιτόκιο 5% και αποπληρωμή σε 20 χρόνια.

Κατά τη διάρκεια εφαρμογής του Σχεδίου το 1993, το ποσό των 50.000ΛΚ κρίθηκε υπερβολικά υψηλό σε σχέση με τις δυνατότητες του κράτους και σε μια προσπάθεια να επωφελούνται περισσότερα άτομα, αυτό μειώθηκε στις 20.000ΛΚ, εκ των οποίων το 25% (4.000ΛΚ) αποτελούσε απευθείας χορηγία. Ωστόσο, διαφάνηκε πως το χαμηλό ποσό λειτούργησε αποτρεπτικά και δεν ενθάρρυνε στην επιλογή των περιοχών Πράσινης Γραμμής για μόνιμη εγκατάσταση. Επίσης, σε κάποιο στάδιο οι περιοχές του Δήμου Λευκωσίας αφαιρέθηκαν από το Στεγαστικό Σχέδιο (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 27).

Το 1998 το ποσό επιχορήγησης αναθεωρήθηκε στις 32.000 ΛΚ, με απευθείας χορηγία 4.000Λ.Κ.-8.000ΛΚ ανάλογα με το οικογενειακό εισόδημα. Συμπεριλάμβανε επίσης χορηγία ύψους 50% των δαπανών ανακαίνισης/επιδιόρθωσης υφιστάμενων κατοικιών (με ανώτατο ποσό 3.000ΛΚ), καθώς και δάνειο 10.000ΛΚ για προσθήκη μέχρι δυο υπνοδωματίων .

Με το Νέο Πενταετές Πρόγραμμα Αναζωογόνησης επανεισάγεται η εφαρμογή του Στεγαστικού Σχεδίου και στις περιοχές του Δήμου Λευκωσίας και επίσης διευρύνεται η περιοχή εφαρμογής για το Δήμο Αγίου Δομετίου.

Το Σχέδιο εφαρμόστηκε στις οικιστικές περιοχές που εφάπτονται κατά μήκος της Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας και σε ικανό βάθος προς νότο για να καλύψει τις ευρύτερες υποβαθμισμένες περιοχές.

Η περιοχή εφαρμογής του Στεγαστικού Σχεδίου καλύπτει (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 27-28):

- Στον Δήμο Αγίου Δομετίου, ολόκληρη την περιοχή βόρεια της λεωφόρου Αγίου Παύλου και δυτικά της λεωφόρου Δημοκρατίας μέχρι τη νεκρή ζώνη, και
- Στο Δήμο Λευκωσίας, μέρος της περιτειχισμένης Λευκωσίας και ολόκληρη την περιοχή βόρεια του γυμνασίου Παλλουριώτισσας μέχρι το Καϊμακλί-Ομορφίτα και την περιοχή βόρεια της λεωφόρου Αγίου Ιλαρίωνος, μέχρι τη νεκρή ζώνη.

Οπωσδήποτε το Στεγαστικό Σχέδιο τελεί υπό συνεχή αναθεώρηση και η επιτυχία του αξιολογείται σε συνάρτηση με τις υποβληθείσες και εγκριθείσες αιτήσεις, τις επιπτώσεις τους στις περιοχές της Πράσινης Γραμμής και τα αιτήματα του κοινού. Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι από την ημερομηνία έγκρισης του Νέου Πενταετούς Προγράμματος Αναζωογόνησης (1^η Σεπτεμβρίου 1999) μέχρι τον Ιούνιο 2000, είχαν εγκριθεί συνολικά 405 αιτήσεις, με συνολικό κόστος χορηγίας 1.215.000ΛΚ(Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 28).

Ταυτόχρονα, το Υπουργείο Εσωτερικών είχε ετοιμάσει προσχέδιο «Σχεδίου Κυβερνητικής Χορηγίας για Εκτέλεση Ιδιωτικών Αναπτύξεων», για ενθάρρυνση του ιδιωτικού τομέα στην ανάληψη έργων τα οποία θα λειτουργούσαν ως πόλοι έλξης και θα δημιουργούσαν προϋποθέσεις για περαιτέρω ανάπτυξη.

Το προσχέδιο περιελάμβανε καθορισμό (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 67):

- Των περιοχών εφαρμογής του Σχεδίου,
- Των κριτηρίων για δικαιούχους,
- Των κατηγοριών των χρήσεων/λειτουργιών που θα προωθούνται κατά προτεραιότητα,
- Το ανώτατο ποσοστό επιχορήγησης και το ανώτατο ποσό απευθείας χορηγίας,
- Άλλων επιμέρους πτυχών και θεμάτων.

Το προσχέδιο πρότεινε γενναιόδωρη επιχορήγηση και απευθείας δωρεάν χορηγία για να προσελκύσει αριθμό επενδυτών και να εμπλέξει δυναμικά τον ιδιωτικό τομέα στη διαδικασία αναζωογόνησης των περιοχών Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας.

5.3.2.3 ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ/ΚΙΝΗΤΡΑ

Για τις περιοχές της Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας, εκτός από το Νέο Πενταετές Πρόγραμμα Αναζωογόνησης 2000-2004, έχει εφαρμοστεί και ένας άλλος αριθμός σχεδίων και μέτρων πολιτικής που άμεσα ή έμμεσα παρέχουν κίνητρα για εμπορικές, οικιστικές και άλλες αναπτύξεις. Σε αυτά συμπεριλαμβάνονται τα ακόλουθα (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2000: 69):

- Σχέδιο Κυβερνητικής Βοήθειας για ανακαίνιση καταστημάτων στη παλιά Λευκωσία

Το Σχέδιο έχει εφαρμοστεί στις περιοχές βόρεια των οδών Πυγμαλίωνος, Νικοκλέους και Λεύκωνος, μέχρι την πράσινη Γραμμή και αφορά την παραχώρηση βοήθειας 5.000ΛΚ για ανακαίνιση καταστημάτων. Το Σχέδιο είχε εξαγγελθεί το 1994 και αφορούσε την παραχώρηση βοήθειας στους καταστηματάρχες των οδών Νικοκλέους, Λεύκωνος και Πυγμαλίωνος μόνο. Το Σχέδιο επεκτάθηκε σε όλη την περιοχή βορείως των προαναφερθέντων οδών στα πλαίσια του Νέου Πενταετούς Προγράμματος Αναζωογόνησης 2000-2004 και συμπεριλαμβάνει την πλατεία της εκκλησίας της Φανερωμένης και την πλατεία στο τέλος του πεζόδρομου της οδού Λήδρας.

- Αύξηση συντελεστή δόμησης σε περιοχές του Καϊμακλίου, Παλλουριώτισσας και Αγίου Δομετίου

Το Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας (εγκριμένο 2000) δίδει ιδιαίτερη σημασία στην αναβάθμιση των δυνατοτήτων οικιστικής ανάπτυξης στις περιοχές της Λευκωσίας που έχουν υποστεί τις επιπτώσεις της νεκρής ζώνης. Με βάση ειδική πρόνοια, ο καθορισμένος συντελεστής δόμησης αυξάνεται από 1,20:1 σε 1,40: στις οικιστικές ζώνες Κα4 που γειτνιάζουν με τη νεκρή ζώνη στο Καϊμακλί, Παλλουριώτισσα και Άγιο Δομέτιο.

- Μείωση απαιτήσεων για χώρους στάθμευσης σε αναπτύξεις στην Παλιά Λευκωσία και σε ιστορικούς πυρήνες

Στο Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας έχει εισαχθεί ειδική πρόνοια για μείωση των απαιτούμενων χώρων στάθμευσης, μέχρι 50% σε περιπτώσεις ανάπτυξης τεμαχίων στην περιτειχισμένη Λευκωσία και σε ιστορικούς πυρήνες, όπως το Καϊμακλί και ο Άγιος Δομέτιος.

Άλλα μέτρα/κίνητρα συμπεριλαμβάνουν χορηγία 2.000Λ.Κ. για μεταστέγαση οχληρών βιοτεχνιών σε καθορισμένες βιοτεχνικές περιοχές, τα νέα αναβαθμισμένα κίνητρα για διατηρητέες οικοδομές κ.ά..

5.3.2.4 ΤΟ ΝΕΟ ΤΡΙΕΤΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ 2006-2008

Μετά τη λήξη του «Νέου Πενταετούς Προγράμματος Αναζωογόνησης 2000-2004», άρχισε από την Υπηρεσιακή Επιτροπή η καταγραφή των προβλημάτων που ακόμη εντοπίζονται στους Δήμους Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου και η ετοιμασία υποβολής πρότασης για Νέο Τριετές Πρόγραμμα Αναζωογόνησης.

Τα προβλήματα των περιοχών αυτών προκύπτουν από το γεγονός και τα συνεπακόλουθα της μοιρασμένης πόλης, αλλά και από παράγοντες όπως γενική τάση εγκατάλειψης των ιστορικών πυρήνων, εγκατάλειψη των παραδοσιακών εμπορικών περιοχών για περιαστικές εμπορικές περιοχές, εγκατάλειψη των παλαιών οικιστικών περιοχών για νέες οικιστικές περιοχές των προαστίων, κ.ά.

Τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζονται στις περιοχές αυτές είναι μεταξύ άλλων και τα ακόλουθα (Μ. Χατζηδά, 2005):

- Το γενικό αίσθημα ανασφάλειας για ανέγερση κατοικίας στις περιοχές που εφάπτονται άμεσα της γραμμής κατάπαυσης του πυρός, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι τα κίνητρα που παρείχε το Πενταετές Πρόγραμμα ήταν ίδια για όλες τις περιοχές και όχι αρκετά ελκυστικά, είχε ως αποτέλεσμα τη μειωμένη οικοδομική δραστηριότητα, ιδιαίτερα για οικιστική ανάπτυξη.
- Η αλλαγή της κοινωνικής δομής σε ορισμένες περιοχές (λόγω φτηνών ενοικίων και υποβαθμισμένων οικοδομών), σε τέτοιο βαθμό που είναι αποτρεπτικός για εγκατάσταση νέων οικογενειών, και
- Πλείστα των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι υπόλοιπες περιοχές της πρωτεύουσας (πρόσβασης λόγω έλλειψης δημόσιων συγκοινωνιών, υποδομές, έλλειψη ανοικτών πράσινων χώρων, κ.ά.).

Οι στόχοι του Νέου Προγράμματος θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

- Την αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος στο σύνολο της περιοχής εφαρμογής, με ιδιαίτερη έμφαση στις περιοχές που γειτνιάζουν άμεσα με τη γραμμή κατάπαυσης του πυρός,
- Την ενίσχυση και συνέχιση των επιτευγμάτων του Πενταετούς Προγράμματος 2000-2004,
- Τη μεγιστοποίηση ευκαιριών στέγασης, εργασίας και αναψυχής για το σύνολο του αστικού πληθυσμού,
- Την ανέγερση έργων και έργων υποδομής από τους Δήμους, τα οποία πρέπει να επιλεγούν με εξαιρετική προσοχή, για να λειτουργήσουν ως πόλοι έλξης και βηματοδότες ανάπτυξης για τις περιοχές αυτές, και
- Τον εξωραϊσμό των υφιστάμενων χώρων πρασίνου και τη δημιουργία νέων, για γενική αναβάθμιση του περιβάλλοντος, κ.ά.

Ο μηχανισμός του Νέου προγράμματος θα πρέπει να ενισχύει τα επιτεύγματα και θετικά αποτελέσματα του προηγούμενου Προγράμματος, και παράλληλα να ενισχύει τις διάφορες ενέργειες και έργα που θα χρηματοδοτηθούν από τα Διαρθρωτικά Ταμεία στα πλαίσια του Μέτρου 2.1 Ολοκληρωμένη Αστική Παρέμβαση. Τα κίνητρα που θα δοθούν θα πρέπει να είναι τόσο πολεοδομικά, όσο και οικονομικά (που να κυμαίνονται τουλάχιστον στα επίπεδα των κινήτρων του προηγούμενου Προγράμματος) και πρέπει να ενισχύονται από απλοποίηση των διαδικασιών που πρέπει να διεξέλθει ο πολίτης για εξασφάλιση της χορηγίας.

Στα πλαίσια του Νέου Προγράμματος, θα πρέπει να αποφασισθεί αν αυτό θα εμπεριέχει τέσσερα Σχέδια όπως προηγουμένως (Στεγαστικό Σχέδιο, Σχέδιο Επιχορήγησης Ιδιωτικών Αναπτύξεων και Σχέδιο Εξωραϊσμού προσώπων καταστημάτων παλιάς Λευκωσίας, καθώς και επιχορήγηση έργων των Δήμων), ή αν θα γίνουν τροποποιήσεις στη βασική δομή του (Μ. Χατζηδά, 2005).

Η άποψη του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως είναι πως το Πρόγραμμα θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει όλα τα πιο πάνω Σχέδια και ότι η συμπερίληψη σε αυτό του Στεγαστικού Σχεδίου (έστω και αν υπάρχει ο προβληματισμός για συμπερίληψη του στα Στεγαστικά Σχέδια της Κυβέρνησης), θα ενισχύσει τα αποτελέσματα του. Συνεπώς για τα τέσσερα αναφερόμενα Σχέδια θα πρέπει να αξιολογηθούν και να επανακαθοριστούν οι περιοχές εφαρμογής, οι δικαιούχοι, το ύψος των κινήτρων και οι σχετικοί όροι. Όσον αφορά τις περιοχές εφαρμογής, το έργο της Υπηρεσιακής

Επιτροπής θα διευκολυνθεί και το αποτέλεσμα θα είναι ουσιαστικότερο αν οι Δήμοι καθορίσουν τις περιοχές με τις δυσμενέστερες συνθήκες (σε θέματα ασφάλειας, υποδομής, κατάστασης υποδομών, εγκατάλειψης, κ.ο.κ.), ούτως ώστε να γίνει ιεράρχηση καθώς και διαφοροποίηση στο ύψος της χορηγίας.

Οι Δήμοι Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου κατάθεσαν τις εισηγήσεις τους για το νέο Πρόγραμμα στις συνεδριάσεις στο Γραφείο του Έπαρχου Λευκωσίας στις 28 Ιανουαρίου και 11 Φεβρουαρίου 2004. Οι εισηγήσεις τους συνοψίζονται ως εξής (Μ. Χατζηδά, 2004):

Όσον αφορά το Στεγαστικό Σχέδιο:

- Επέκταση του Στεγαστικού Σχεδίου στα διοικητικά όρια του Δήμου Λευκωσίας, ούτως ώστε να συμπεριληφθούν α) μικρή περιοχή βόρεια του πυρήνα Καϊμακλίου, δυτικά της οδού Κίμωνος, β) η περιοχή που περικλείεται από τη λεωφόρο Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ', τον Πεντάδρομο και την οδό Καλογραίων, και γ) ολόκληρη η περιτειχισμένη Λευκωσία.
- Επέκταση του Στεγαστικού Σχεδίου στα διοικητικά όρια του Δήμου Αγίου Δομετίου, ούτως ώστε να συμπεριληφθούν α) η νότια πλευρά της λεωφόρου Αγίου Παύλου μέχρι τα όρια με το Δήμο Λευκωσίας στα ανατολικά, β) ο πυρήνας του Αγίου Δομετίου, και γ) η περιοχή στην οδό Χατζηγεωργάκη Κορνέσιου, που είναι καθορισμένη στο δημοσιευμένο Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας ως Βιοτεχνική Ζώνη Βδ4, και για την οποία ο Δήμος Αγίου Δομετίου έχει υποβάλει ένσταση στα πλαίσια της διαδικασίας οριστικοποίησης του Τοπικού Σχεδίου, για ένταξη της σε Οικιστική Ζώνη Κα4.
- Αύξηση του δανείου από 32.000Λ.Κ. σε 50.000Λ.Κ., εκ των οποίων το 25% να αφορά απευθείας χορηγία, ανεξάρτητα του οικογενειακού εισοδήματος.
- Η απευθείας χορηγία των 3.000Λ.Κ. για ανακαίνιση κατοικίας να δίδεται και σε περιπτώσεις που η ανακαίνιση γίνεται για σκοπούς ενοικίασης και όχι μόνο για ιδιοκατοίκηση.
- Να αφαιρεθεί η πρόνοια για δικαιούχους που αφορά μόνο οικογένειες χωρίς ιδιόκτητη κατοικία και δικαιούχος να θεωρείται οποιοσδήποτε χωρίς ιδιόκτητη κατοικία.

- Να δοθούν κίνητρα για επιδιόρθωση κενών πολυκατοικιών σε πολύ υποβαθμισμένες περιοχές της περιτειχισμένης Λευκωσίας, για αύξηση των διαθέσιμων οικιστικών μονάδων στη περιοχή.

Όσον αφορά το Σχέδιο Επιχορήγησης Ιδιωτικών Αναπτύξεων:

- Επέκταση του Σχεδίου στα διοικητικά όρια του Δήμου Αγίου Δομετίου, ούτως ώστε να συμπεριληφθεί α) η νότια πλευρά της λεωφόρου Αγίου Παύλου, και β) η λεωφόρος Γρηγόρη Αυξεντίου από τη συμβολή της με τη λεωφόρο Δημοκρατίας μέχρι τον παλαιό πυρήνα.

Όσον αφορά τα Έργα προτεραιότητας των Δήμων Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου:

Οι Δήμοι Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου υπέβαλαν καταλόγους με την πρόοδο των διαφόρων έργων προτεραιότητας, που είτε βρίσκονται υπό ανέγερση, είτε υπό μελέτη. Επιπλέον, οι Δήμοι υπέβαλαν αίτημα όπως σε περίπτωση που δεν αποφασισθεί η συνέχιση του Προγράμματος, τα υπό ανέγερση έργα συμπληρωθούν με τη συμφωνηθείσα χρηματοδότηση.

Το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, αξιολόγησε τις προαναφερόμενες προτάσεις με βάση δυο βασικές παραδοχές (Μ. Χατζηδά, 2004):

- Την ουσιαστική βελτίωση που έχει σημειωθεί στην εικόνα των περιοχών εφαρμογής του Προγράμματος, την αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος (οικοδομές, δρόμοι, υπηρεσίες, χώροι πρασίνου, πλατείες, κ.τ.λ.) και τη σταθεροποίηση της τάσης μείωσης του πληθυσμού, και
- Την εξαιρετική ευκαιρία που θα δοθεί με τη συνεχιζόμενη πρόοδο των έργων από τους Δήμους (Πολυδύναμο Κέντρο Αγίου Δομετίου, πλατεία παλαιού πυρήνα του Αγίου Δομετίου, έργα αναβάθμισης πεζοδρόμων, ομαδική συντήρηση προσόψεων στις οδούς Φανερωμένης και Ονασαγόρου, κ.ά.), για ανάληψη ουσιαστικής ιδιωτικής πρωτοβουλίας για επενδύσεις, νοουμένου ότι τα κίνητρα και οι επιχορηγήσεις θα συνεχισθούν.

Το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως είναι της άποψης πως το Πρόγραμμα Αναζωογόνησης και τα τέσσερα Σχέδια που περιλαμβάνονται σε αυτό, έχουν συμβάλει στην ουσιαστική βελτίωση των περιοχών που έχουν υποστεί στο σοβαρότερο βαθμό τις συνέπειες και τις επιπτώσεις της διαχωριστικής γραμμής. Η συνέχιση του Προγράμματος θα ολοκληρώσει την προσπάθεια που καταβλήθηκε μέχρι σήμερα, σε μια κρίσιμη περίοδο, τόσο λόγω του ότι οι θετικές επιπτώσεις της ιδιωτικής

πρωτοβουλίας σε συνδυασμό με τα έργα των Δήμων άρχισαν να διαφαίνονται τον τελευταίο χρόνο με την πρόοδο των εργασιών, όσο και λόγω της αλλαγής της πολιτικής κατάστασης.

Οι απόψεις του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως που βασίζονται στις παραδοχές που αναφέρθηκαν παραπάνω και στα συμπεράσματα από την πορεία των προηγούμενων Προγραμμάτων Αναζωογόνησης συνοψίζονται πιο κάτω. Ιδιαίτερα όσον αφορά το Στεγαστικό Σχέδιο, ο αριθμός των αιτήσεων έχει μειωθεί ουσιαστικά.

Όσον αφορά το Σχέδιο Επιχορήγησης Ιδιωτικών Αναπτύξεων, αναφέρεται ότι από την εξαγγελία του τον Σεπτέμβριο 2000 μέχρι σήμερα, έχουν υποβληθεί 72 αιτήσεις και εγκρίθηκαν καταρχήν οι 40, εκ των οποίων οι 12 προχωρούν σε υλοποίηση. Σε περίπτωση που εγκριθεί η συνέχιση του Προγράμματος Αναζωογόνησης, το Σχέδιο Επιχορήγησης Ιδιωτικών Αναπτύξεων, θα μετονομασθεί σε Σχέδιο Χορηγιών για ενίσχυση της Επιχειρηματικής Δραστηριότητας, και θα αφορά δυο Σχέδια, (είτε 30% του επιλέξιμου κόστους με ανώτατο όριο 120.000Λ.Κ., ή 50% του επιλέξιμου κόστους με ανώτατο όριο τις 57.000Λ.Κ. σε διάστημα τριών χρόνων ως de minimis). Συνεπώς, οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές θα μπορούν να επιλέξουν το Σχέδιο με τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα σε σχέση με την κλίμακα της ανάπτυξης και τον κύκλο των δραστηριοτήτων τους.

Στην παρούσα φάση το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως κρίνει απαραίτητο όπως τα δύο πιο πάνω Σχέδια εφαρμόζονται στις ίδιες περιοχές, για παροχή κινήτρων σε ιδιοκτήτες να επιλέξουν τις περιοχές αυτές για διαμονή και επαγγελματική δραστηριοποίηση. Προτείνει επίσης τις ακόλουθες επεκτάσεις (Μ. Χατζηδά, 2004):

Στο Δήμο Λευκωσίας:

- Επέκταση της περιοχής εφαρμογής και των δυο Σχεδίων ούτως ώστε να συμπεριληφθούν και οι τρεις περιοχές που εισηγείται ο Δήμος Λευκωσίας και που περιγράφονται πιο πάνω. Η επέκταση στις δυο πρώτες περιοχές του Καϊμακλίου, συμβάλλει στη συμπλήρωση ουσιαστικά της ισχύουσας περιοχής εφαρμογής του Στεγαστικού Σχεδίου και προσφέρει ευκαιρίες για άλλες επιθυμητές χρήσεις που θα ενισχύσουν την ελκυστικότητα της περιοχής. Στις δυο αυτές περιοχές συμπεριλαμβάνεται μικρός αριθμός κενών τεμαχίων, καθώς και αρκετές οικοδομές οι οποίες χρήζουν επιδιορθώσεων.
- Επιπλέον, η επέκταση του Στεγαστικού Σχεδίου σε ολόκληρη την περιτειχισμένη πόλη, θα συμβάλει στην ενίσχυση της οικιστικής χρήσης, και στην αναζωογόνηση και αναβίωση της περιοχής, στόχους που καταγράφονται

στο δημοσιευμένο Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας. Υπενθυμίζεται πως το Σχέδιο Επιχορήγησης Ιδιωτικών Αναπτύξεων ήδη ισχύει σε ολόκληρη την περιτειχισμένη πόλη.

Στο Δήμο Αγίου Δομετίου:

- Επέκταση της περιοχής εφαρμογής και των δυο Σχεδίων ούτως ώστε να συμπεριλαμβάνεται η νότια πλευρά της λεωφόρου Αγίου Παύλου μέχρι την εκκλησία του Αγίου Παύλου (συμβολή με την οδό Αγιασμάτων), που θα έχει θετικές επιπτώσεις στην αναζωογόνηση της ευρύτερης περιοχής και στην ολοκληρωμένη εικόνα εκατέρωθεν του δρόμου και κρίνεται ως επιβεβλημένη.
- Επιπρόσθετα, η συμπερίληψη του παλαιού πυρήνα στο Στεγαστικό Σχέδιο θα λειτουργήσει θετικά και θα συμπληρώσει την προσπάθεια που καταβάλλεται με τα διάφορα έργα εξωραϊσμού και τις άλλες ιδιωτικές αναπτύξεις στα πλαίσια του Σχεδίου Επιχορήγησης Ιδιωτικών Αναπτύξεων, που υπενθυμίζεται ότι ήδη ισχύει σε ολόκληρο τον πυρήνα.
- Η επέκταση της περιοχής εφαρμογής και των δυο Σχεδίων ούτως ώστε να συμπεριλαμβάνονται τα τεμάχια κατά μήκος της λεωφόρου Γρηγόρη Αυξεντίου, από τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Δημοκρατίας μέχρι τον ιστορικό πυρήνα του Αγίου Δομετίου, θα συμπληρώσει την εικόνα της περιοχής και θα λειτουργήσει θετικά για επίτευξη των στόχων του Προγράμματος.
- Σημειώνεται ότι η επέκταση του Στεγαστικού Σχεδίου στα τεμάχια που εμπίπτουν στη Βιοτεχνική Ζώνη δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή, εφόσον η διαδικασία οριστικοποίησης του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας βρίσκεται σε εξέλιξη.

Το θέμα αύξησης του δανείου για το Στεγαστικό Σχέδιο από 32.000Λ.Κ. σε 50.000Λ.Κ. πιθανόν να έχει ως αποτέλεσμα σημαντικά αυξημένες δαπάνες. Ωστόσο, ανησυχητικό κρίνεται το γεγονός ότι το 2003 εγκρίθηκαν μόνο 16 αιτήσεις για αγορά/ανέγερση κατοικίας στους δυο Δήμους (11 στον Δήμο Λευκωσίας και 5 στον Άγιο Δομέτιο), το οποίο σε μεγάλο βαθμό αποδίδεται στο ότι το ποσό του δανείου των 32.000Λ.Κ. δεν κρίνεται αρκετά ελκυστικό για επένδυση και κατοίκηση σε περιοχές που γειτνιάζουν άμεσα με την Πράσινη Γραμμή, δεδομένου και του κόστους ανέγερσης κατοικίας με σημερινές τιμές (Μ. Χατζηδά, 2004).

Σημειώνεται ότι από την πρώτη εξαγγελία του Στεγαστικού Σχεδίου το 1992, το ποσό επιχορήγησης μειώθηκε από το αρχικό 50.000ΛΚ σε 20.000ΛΚ (Απόφαση

Υπουργικού Συμβουλίου με αριθμό 39.521, ημερομηνίας 23 Ιουνίου 1993), ακολούθως αυξήθηκε σε 32.000ΛΚ (Απόφαση Υπουργικού Συμβουλίου με αριθμό 47.679, ημερομηνίας 22 Απριλίου 1998) και έκτοτε δεν έχει αναθεωρηθεί. Το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως είναι της άποψης ότι ανεξάρτητα από τα πιο πάνω, η απευθείας επιχορήγηση ενδείκνυται να αποτελεί το 25% της χορηγίας, ανεξάρτητα του οικογενειακού εισοδήματος (Μ. Χατζηδά, 2004).

Το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως συμφωνεί με την απευθείας χορηγία του 25% του δανείου των 5.000ΛΚ ή 10.000ΛΚ για προσθήκη ενός ή δύο υπνοδωματίων, ανεξάρτητα του οικογενειακού εισοδήματος.

Η απευθείας χορηγία των 3.000ΛΚ για ανακαίνιση κατοικίας, η οποία να δίδεται και σε περιπτώσεις που η ανακαίνιση γίνεται για σκοπούς ενοικίασης και όχι μόνο για ιδιοκατοίκηση, δυνητικά θα αναβαθμίσει την εικόνα της περιοχής, ωστόσο πιθανόν να επιφέρει αλλοιώσεις στην κοινωνική δομή. Συνεπώς, κρίνεται ότι η εισήγηση αυτή δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή (Μ. Χατζηδά, 2004).

Η πρόνοια για δικαιούχους νεαρά ζευγάρια ή οικογένειες, που αφορούσε την αρχική πρόθεση του Σχεδίου, θα μπορούσε να αντικατασταθεί με πρόνοια για οποιουσδήποτε δικαιούχους, οι οποίοι δεν κατέχουν άλλη ιδιόκτητη κατοικία, αν και εφόσον αυτή η εισήγηση δεν συγκρούεται με τη γενική στεγαστική πολιτική της κυβέρνησης.

Όσον αφορά την εισήγηση του Δήμου Λευκωσίας για παροχή κινήτρων για επιδιόρθωση κενών πολυκατοικιών σε πολύ υποβαθμισμένες περιοχές της περιτειχισμένης Λευκωσίας, για αύξηση των διαθέσιμων οικιστικών μονάδων στην περιοχή, το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως είναι της άποψης ότι η διεύρυνση των κριτηρίων του Στεγαστικού Σχεδίου πιθανώς να δημιουργήσει προβλήματα και ότι στην παρούσα φάση, με την εισήγηση για επέκταση της περιοχής εφαρμογής του Στεγαστικού Σχεδίου σε όλη την περιτειχισμένη πόλη, θα αυξηθεί ο αριθμός των οικιστικών μονάδων στην περιοχή, χωρίς οποιεσδήποτε αρνητικές επιπτώσεις.

Σε περίπτωση που δεν αποφασισθεί η συνέχιση του Προγράμματος γίνεται εισήγηση για συμπερίληψη στον Προϋπολογισμό του 2005 ποσού το οποίο να καλύπτει τη χρηματοδότηση των έργων προτεραιότητας των Δήμων, τα οποία έχουν ήδη αρχίσει να υλοποιούνται ή για τα οποία η σχετική μελέτη είναι σε ουσιαστικό στάδιο, καθώς επίσης και για τις ιδιωτικές αναπτύξεις για τις οποίες έχει εξασφαλισθεί άδεια οικοδομής και η υλοποίησή τους δεν αναμενόταν να ολοκληρωθεί μέσα στο 2004 (Μ. Χατζηδά, 2004).

5.4 Η ΠΕΡΙΤΕΙΧΙΣΜΕΝΗ ΠΟΛΗ

Η Περιτειχισμένη Πόλη ως ενιαίο σύνολο που περιλαμβάνει τα Ενετικά Τείχη, τους προμαχώνες και την Τάφρο αποτελεί ένα πολύ σημαντικό στοιχείο διεθνούς πολιτιστικής κληρονομιάς με εξαιρετική ιστορική, πολιτιστική, αρχιτεκτονική και πολεοδομική σημασία για την ευρύτερη περιοχή Λευκωσίας και ολόκληρη την Κύπρο.

Σήμερα τα ενετικά τείχη παραμένουν σχεδόν στην ίδια κατάσταση όπως όταν κατασκευάστηκαν και αποτελούν ένα από τα κύρια αξιοθέατα της πόλης για τους επισκέπτες. Σχηματίζουν ένα σχεδόν τέλειο κύκλο, διαμέτρου περίπου 5 χιλιομέτρων με έντεκα καρδiosisχημους προμαχώνες ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Οι τρεις αρχικές πύλες βρίσκονται ακόμα σε καλή κατάσταση (Nicosia Municipality, 1995).

Κατά τις τελευταίες δεκαετίες και ιδιαίτερα μετά το 1974, η Περιτειχισμένη Πόλη αντιμετώπισε σωρεία σύνθετων και πολύπλοκων προβλημάτων που είχαν ως αποτέλεσμα τη συνεχή μείωση του μόνιμου πληθυσμού, τη δραματική υποβάθμιση του περιβάλλοντος και την εμφάνιση συμπτωμάτων οικονομικού μαρασμού που εντάθηκαν λόγω της μη ύπαρξης ουσιαστικών επενδύσεων από το δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα.

Οι αρνητικές συνέπειες παλαιότερων προσπαθειών προσαρμογής του ιστορικού ιστού της Περιτειχισμένης Πόλης στις σύγχρονες ανάγκες, χωρίς σεβασμό στη φυσιογνωμία και στις πραγματικές δυνατότητες του χώρου θα είναι εμφανείς για πολλές δεκαετίες. Η αυξανόμενη χρήση του αυτοκινήτου, οι διαπλατύνσεις ορισμένων δρόμων, η κατεδάφιση παλαιών οικοδομών και η αντικατάστασή τους με νεότερες αμφίβολης αισθητικής ποιότητας, η καθολική έλλειψη χώρων πρασίνου και η μέχρι το 1990 τυχαία ανάμειξη χρήσεων που δεν είναι συμβατές μεταξύ τους αποτελούν τυπικά παραδείγματα των αλλαγών που για πολλά χρόνια είχαν ως άθροισμα πολύ αρνητικές επιπτώσεις στον ιστορικό ιστό της Περιτειχισμένης Πόλης.

Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των πολλαπλών προβλημάτων ανάπτυξης της περιτειχισμένης πόλης, εφαρμόζεται από το 1990 μια συνολική και συστηματική προσέγγιση που περιέχει πολυδιάστατα μέτρα πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και κοινωνικοοικονομικού προγραμματισμού. Η δυναμική παρέμβαση του δημόσιου τομέα με την εφαρμογή του «Προγράμματος Αναζωογόνησης Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας», το οποίο εφαρμόζεται μεταξύ άλλων στα όρια της περιτειχισμένης πόλης, σε συνδυασμό με την εφαρμογή μέτρων για την αποκατάσταση, αναβάθμιση και επωφελή επαναχρησιμοποίηση στοιχείων της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, έχει

αποφέρει ουσιαστικά θετικά αποτελέσματα (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 153).

Η Περιτειχισμένη Πόλη συντίθεται από πολυάριθμες επιμέρους περιοχές, χωρίς ευδιάκριτα όρια μεταξύ τους, με σημαντικές διακυμάνσεις σε ότι αφορά τους τύπους των χρήσεων που επικρατούν σε κάθε περίπτωση. Η λειτουργική διαπλοκή και πολλαπλότητα υιοθετείται στο Σχέδιο Α.8, δεδομένου ότι θεωρείται θετικό στοιχείο στο βαθμό που δεν δημιουργεί ουσιαστικά πολεοδομικά προβλήματα (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 154).

Γενικά, η οικιστική χρήση θα επιτρέπεται και ενθαρρύνεται στο σύνολο της Περιτειχισμένης Πόλης, θα προστατεύεται έναντι της χωροθέτησης χρήσεων που αναμένεται ότι θα επιβαρύνουν το περιβάλλον διαβίωσης σε περιοχές μεικτών χρήσεων και θα είναι η επικρατούσα χρήση στις καθορισμένες περιοχές κατοικίας.

Στις περιοχές που καθορίζονται για τη χωροθέτηση καταστημάτων και γραφείων θα επιτρέπονται κατά κανόνα καταστήματα λιανικού εμπορίου, γραφεία, αποθήκες μικρής κλίμακας για υλικά που δεν αναμένεται να δημιουργούν ουσιαστικά προβλήματα στην περιοχή, διευκολύνσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας, αστικά ξενοδοχεία μικρής κλίμακας, παραδοσιακά εργαστήρια περιορισμένης κλίμακας και βαθμού οχληρίας και κατοικίες. Οι χρήσεις αυτές αποτελούν σημαντικά στοιχεία για τη διατήρηση και τόνωση της οικονομικής ευρωστίας και λειτουργικής δυναμικότητας της Περιτειχισμένης Πόλης. Η Πολεοδομική Αρχή θα διαβουλεύεται με τον Κυπριακό Οργανισμό Τουρισμού και άλλες αρμόδιες υπηρεσίες αναφορικά με αιτήσεις για αστικά ξενοδοχεία (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 155).

Στις πιο πάνω περιοχές η πολεοδομική αρχή θα επιδιώκει τη διασφάλιση της ισορροπίας μεταξύ των ανωτέρω χρήσεων, έτσι ώστε να αποφευχθεί ο κίνδυνος σταδιακής δημιουργίας μονολειτουργικών περιοχών.

5.5 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΟΧΟΥ 2

5.5.1 Η ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΣΤΟΧΟΥ 2

Η μειονεκτική αστική περιοχή που διακρίνει ο Στόχος 2 κατοικείται από συνολικό πληθυσμό 47.731 ατόμων, περιλαμβάνει δυο δήμους (τον ένα μερικώς) και έχει έκταση 27 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Τα χαρακτηριστικά της είναι πως το 9% του συνόλου των υποδομών είναι κενές, ενώ στο εθνικό επίπεδο ο δείκτης είναι 6,7% (στοιχεία του

2001). Η αστική περιοχή περιλαμβάνει ένα μεγάλο τμήμα του δήμου Λευκωσίας και ολόκληρο το δήμο Αγίου Δομετίου, με επίκεντρο την περιοχή εντός των τειχών, κατά μήκος της γραμμής κατάπαυσης του πυρός. Το τμήμα της Λευκωσίας το οποίο βρίσκεται εντός των τειχών, παρουσιάζει μια σειρά διαρθρωτικών και αναπτυξιακών προβλημάτων (www.planning.gov.cy).

Η αστική περιοχή του Στόχου 2 είναι μια συμπαγής περιοχή, η οποία περιλαμβάνει ένα μεγάλο μέρος του δήμου Λευκωσίας και ολόκληρο το δήμο Αγίου Δομετίου, κατά μήκος της γραμμής κατάπαυσης του πυρός. Η περιοχή χαρακτηρίζεται από υποβάθμιση της ποιότητας ζωής και του αστικού περιβάλλοντος, οικονομική στασιμότητα και πληθυσμιακή αποδυνάμωση (www.planning.gov.cy).

Εγκαταλελειμμένες οικοδομές και έλλειψη παροχής κοινωνικών και άλλων υπηρεσιών, απειλούν τη λειτουργική επιβίωση της περιοχής αλλά και τη δυνατότητα συντήρησης αξιόλογων δειγμάτων αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς. Στην περιοχή, λόγω των χαμηλών ενοικίων, έχουν εγκατασταθεί χαμηλά εισοδηματικά στρώματα και έχουν διεισδύσει οχληρές χρήσεις (αποθήκες, εργαστήρια) που είναι ασυμβίβαστες με τις επιτρεπόμενες στην περιοχή χρήσεις. Το υπάρχον στην περιοχή οικοδομικό απόθεμα θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για οικιστική, γραφειακή και εμπορική χρήση (www.planning.gov.cy).

Η περιοχή αποτελεί τμήμα της μείζονος Λευκωσίας. Η μείζονα Λευκωσία παρουσιάζει ιδιαίτερη δυναμική ανάπτυξης λόγω των αυξημένων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών που εδρεύουν στο χώρο. Σημαντικός πόλος έλξης είναι και η εγκατάσταση εκεί του μεγαλύτερου τμήματος της δημόσιας διοίκησης, καθώς και άλλων νευραλγικών υπηρεσιών, στους τομείς για παράδειγμα της υγείας και των κοινωνικών υπηρεσιών. Επίσης. Στη Λευκωσία εργάζεται σημαντικό ποσοστό του εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού. Τέλος, στη Λευκωσία βρίσκονται και τα περισσότερα ανώτατα και ερευνητικά ιδρύματα, με κυριότερο το Πανεπιστήμιο Κύπρου. Η δυναμική αυτή ανάπτυξης έχει κατευθύνει την ανάπτυξη της πόλης στις περιοχές εκτός της αστικής περιοχής του Στόχου 2, συντείνοντας έτσι σημαντικά στο μαρασμό της (www.planning.gov.cy).

5.5.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Ο συνολικός πληθυσμός ο οποίος διαμένει στην αστική περιοχή του Στόχου 2 ανέρχεται σε 47.729 κάτοικους, δηλαδή 7% επί του συνόλου του πληθυσμού των περιοχών που ελέγχονται από το κράτος. Σημειώνεται ότι ο πληθυσμός του δήμου Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου το 1985 ανερχόταν σε 60.967, σε σχέση με 59.886 το 2002. Η περιοχή παρουσιάζει δηλαδή μείωση του πληθυσμού της κατά 1,8% μέσα στην περίοδο 1985-2002. Η μείωση αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στη μετανάστευση μεγάλου αριθμού νέων κυρίως ατόμων και οικογενειών προς αναζήτηση καλύτερων συνθηκών διαβίωσης.

Λόγω της έντονης πληθυσμιακής αποδυνάμωσης και της εξόδου των νέων, έχουν επέλθει αλλοιώσεις τόσο στην ηλικιακή κατανομή του πληθυσμού όσο και στην σύνθεση του τοπικού πληθυσμού. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι ενώ ο πληθυσμός άνω των 65 ετών στο σύνολο της Κύπρου αποτελεί το 9,6% του πληθυσμού, το ποσοστό αυτό ανέρχεται σε 11,4% στην περιοχή του Στόχου 2 (www.planning.gov.cy).

Επίσης έντονη είναι και η παρουσία αδύναμων κοινωνικών ομάδων αλλοδαπών οι οποίες αποτελούν το 8% του συνολικού πληθυσμού, ενώ στο σύνολο της Κύπρου αποτελούν το 4,7%. Τα πιο πάνω χαρακτηριστικά συντείνουν στη διαφοροποίηση της κοινωνικής δομής της περιοχής προκαλώντας μεγαλύτερη ανάγκη για παροχή κοινωνικών υπηρεσιών με έμφαση την φροντίδα των ηλικιωμένων και την κοινωνική ένταξη. Επηρεάζουν επίσης την τοπική οικονομία λόγω έλλειψης ύπαρξης νέου και εξειδικευμένου προσωπικού (www.planning.gov.cy).

5.5.3 ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

Η απασχόληση στην αστική περιοχή του Στόχου 2, παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις από το εθνικό επίπεδο αλλά και από τη μείζονα Λευκωσία. Στην αστική περιοχή του Στόχου 2 οι πρωτογενείς δραστηριότητες είναι σχεδόν ανύπαρκτες αφού στην περιοχή δεν υπάρχουν γεωργικές ή κτηνοτροφικές εκμεταλλεύσεις και οι δραστηριότητες εξόρυξης ορυκτού πλούτου είναι ελάχιστες.

Όσον αφορά το δευτερογενή τομέα, αυτός απασχολεί το 19,2% των εργαζομένων της περιοχής, ποσοστό χαμηλότερο από τον εθνικό μέσο όρο που είναι 23%. Το μεγαλύτερο ποσοστό των εργαζομένων αυτών ασχολείται με τη μεταποίηση. Αξίζει να

σημειωθεί το μικρό σχετικά μέγεθος των επιχειρήσεων αφού σύμφωνα με την Απογραφή Επιχειρήσεων 2000, το μέσο μέγεθος των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή είναι 5,6 απασχολούμενοι ανά επιχείρηση (www.planning.gov.cy).

Ο τριτογενής τομέας αναδεικνύεται ως ο κυρίαρχος τομέας οικονομικής δραστηριότητας στην αστική περιοχή του Στόχου 2 αφού απασχολεί σήμερα το 80,7% του συνόλου των εργαζομένων. Σημειώνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό (28,7%) εργαζομένων του τριτογενούς τομέα στην περιοχή αυτή ασχολείται με το χονδρικό και λιανικό εμπόριο (www.planning.gov.cy).

5.5.4 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ-ΑΝΕΡΓΙΑ

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός της επιλέξιμης αστικής περιοχής του Στόχου 2, σύμφωνα με την Απογραφή Πληθυσμού του 2001, ανέρχεται σε 22.614 άτομα δηλαδή ποσοστό 7,5% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της χώρας και 24,3% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της μείζονος Λευκωσίας. Από τα 22.614 άτομα, οι 10.451 (ποσοστό 46,2%) είναι γυναίκες. Ο αριθμός των ανέργων στην περιοχή ανέρχεται σε 839 άτομα (ποσοστό 3,71%) του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της περιοχής. Το ποσοστό αυτό παρουσιάζεται υψηλότερο τόσο από το αντίστοιχο εθνικό (3,45%), όσο και από το αντίστοιχο της μείζονος Λευκωσίας (3,09%) και αποτελεί ένδειξη της έλλειψης ευκαιριών απασχόλησης στην περιοχή. Να σημειωθεί ότι το ποσοστό ανεργίας των γυναικών στην εν λόγω περιοχή βρίσκεται σε ακόμη πιο ψηλό επίπεδο και ανέρχεται στο 3,91% (www.planning.gov.cy).

5.5.5 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Η αστική περιοχή του Στόχου 2 υστερεί όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης σε σχέση με τη μείζονα Λευκωσία, η οποία παρουσιάζει πολύ υψηλά επίπεδα εκπαίδευσης. Ως αποτέλεσμα, υπάρχει διαθέσιμο εκπαιδευτικό δυναμικό σε πολύ κοντινή απόσταση το οποίο μπορεί να συνδράμει σημαντικά στην ανάπτυξη νέων οικονομικών δραστηριοτήτων. Όσον αφορά την υποδομή στον τομέα της εκπαίδευσης, αυτή μειονεκτεί επίσης στην περιοχή του Στόχου 2. Ο αριθμός των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, εικοσιπέντε στο σύνολο, που λειτουργούν έχει μειωθεί λόγω του πληθυσμού που φθίνει. Επίσης με την εγκατάσταση κοινωνικά αδύναμων ομάδων

αλλοδαπών στην περιοχή έχουν δημιουργηθεί και νέες ανάγκες, όπως η εκμάθηση των ελληνικών (www.planning.gov.cy).

5.5.6 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Η αστική περιοχή του Στόχου 2 υστερεί σημαντικά από πλευράς υποδομών κυρίως όσον αφορά τις διευκολύνσεις διακίνησης. Η προσπελασιμότητα των περιοχών του Στόχου 2, ιδιαίτερα του δήμου Λευκωσίας αποτελεί μια από τις πλέον σημαντικές αιτίες για την υποβάθμιση της ως εμπορικό και διοικητικό κέντρο και τη σταδιακή μείωση του πληθυσμού της. Παρόλο που το οδικό δίκτυο είναι σχετικά ανεπτυγμένο πολλοί από τους δρόμους δεν ικανοποιούν τις σύγχρονες απαιτήσεις και χρειάζονται σημαντική αναβάθμιση για να ανταποκριθούν στον προγραμματισμένο ρόλο τους. Τέλος, η ύπαρξη της γραμμής κατάπαυσης του πυρός αποκόπτει την αστική περιοχή του Στόχου 2 προς το βορρά και προωθεί τη μη ισόρροπη και φυγόκεντρη ανάπτυξη της μείζονος Λευκωσίας (www.planning.gov.cy).

Σημαντικός παράγοντας που συμβάλλει επίσης στην μειωμένη προσπελασιμότητα της εν λόγω περιοχής αλλά και της ευρύτερης περιοχής Λευκωσίας είναι η απουσία ενός αποτελεσματικού συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών. Οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές ζώνες εντός της περιοχής του Στόχου 2 οι οποίες βρίσκονται κοντά στη γραμμή κατάπαυσης του πυρός διαθέτουν μεγάλο απόθεμα γης αλλά εξακολουθούν να μην αναπτύσσονται λόγω έλλειψης βασικής υποδομής. Καθοριστικό ρόλο στη στασιμότητα αυτή διαδραματίζει η μη παροχή της αναγκαίας οδικής και άλλης υποδομής σε τεμάχια που προσφέρονται για ανάπτυξη από τους ιδιοκτήτες τους. Ταυτόχρονα οι συνθήκες διακίνησης και λειτουργίας στις ζώνες αυτές είναι προβληματικές εξαιτίας της τμηματικής κατασκευής της απαραίτητης υποδομής (www.planning.gov.cy).

5.5.7 ΣΤΕΓΑΣΗ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Το αστικό περιβάλλον της αστικής περιοχής του Στόχου 2 δεν έχει την απαιτούμενη ποιότητα για να προσελκύσει νέες κοινωνικές τάξεις για στέγαση ή νέες οικονομικές δραστηριότητες ώστε να ανατραπεί η υποβάθμιση η οποία υπάρχει. Παρόλο που στην περιοχή συναντάται μεγάλος αριθμός κτιρίων που θεωρούνται ότι έχουν σημαντική αρχιτεκτονική και ιστορική αξία, (συνολικά και στους δύο δήμους

υπάρχουν 1.254 τέτοια κτίρια), υπάρχει και ένας σημαντικός αριθμός εγκαταλελειμμένων κτιρίων, συνολικά 550 και στους δύο δήμους, πολλά από τα οποία είναι χαρακτηρισμένα ως διατηρητέα. Επίσης η περιοχή παρουσιάζει ένα από τους ψηλότερους δείκτες κενών κατοικιών, ποσοστό 9% σε σχέση με 6,7% στο εθνικό επίπεδο (στοιχεία του 2001). Ιδιαίτερα προβλήματα στέγασης αντιμετωπίζει και ο προσφυγικός συνοικισμός Παλουριώτισσας, εντός των ορίων του δήμου Λευκωσίας (www.planning.gov.cy).

Η φθορά και η εγκατάλειψη που παρατηρείται συνδέεται άμεσα με τη διαίρεση της πόλης, αφού η γραμμή κατάπαυσης του πυρός διαπερνά το κέντρο της όλης εντός των τειχών. Η διαίρεση επίσης προωθεί την ασύνδετη ανάπτυξη δύο ξεχωριστών τμημάτων στα νότια και βόρεια της γραμμής κατάπαυσης του πυρός που έχει ως αποτέλεσμα την παρακμή του ιστορικού κέντρου.

5.5.8 ΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΤΟΧΟΥ 2 ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ

Η στρατηγική του Προγράμματος για το Στόχο 2 θα εφαρμόζεται μέσω τριών αξόνων προτεραιότητας. Πιο συγκεκριμένα, το Πρόγραμμα είναι δομημένο σε δυο Άξονες Προτεραιότητας που ο κάθε ένας θα αντιπροσωπεύει την διαφορετική στρατηγική προσέγγιση για την ύπαιθρο χώρα και την αστική περιοχή. Ο τρίτος Άξονας Προτεραιότητας περιλαμβάνει δράσεις για την εφαρμογή τεχνικής βοήθειας (Planning Bureau, 2003:9).

Οι Άξονες Προτεραιότητας του Στόχου 2 που αφορούν τον αστικό χώρο είναι οι ακόλουθες:

- Άξονας Προτεραιότητας 2: Αναζωογόνηση Υποβαθμισμένων αστικών περιοχών, και
- Άξονας Προτεραιότητας 3: Τεχνική βοήθεια

5.5.8.1 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Η Προτεραιότητα 2 θα παρέχει πόρους για την αναζωογόνηση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών στην πρωτεύουσα της Κύπρου, τη Λευκωσία. Ο βραχυπρόθεσμος στόχος της προτεραιότητας είναι η βελτίωση της ποιότητας ζωής στην αστική περιοχή και η παροχή τοπικών οικονομικών ευκαιριών, έτσι ώστε να διασφαλιστούν καλύτερες

συνθήκες διαβίωσης για τον τοπικό πληθυσμό μακροπρόθεσμα (Planning Bureau, 2004: 11).

Αναμένεται η ενθάρρυνση της αναγέννησης της περιοχής μέσω της δημιουργίας ενός πιο ελκυστικού φυσικού και οικονομικού περιβάλλοντος για τους επιχειρηματίες και τον τοπικό πληθυσμό, με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της περιοχής μέσω της προσέλκυσης νέων δραστηριοτήτων που θα αναβαθμίσουν την περιοχή.

Επίσης αναμένεται η αύξηση της πρόσβασης σε κοινοτικές υπηρεσίες για τους κατοίκους και η προώθηση των πολιτιστικών θελκτικότητων, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην κοινωνικοοικονομική αναβάθμιση της επιλέξιμης περιοχής. Αυτό θα γίνει μέσω ενός Μέτρου και τεσσάρων Δράσεων (Planning Bureau, 2004: 11-12):

Μέτρο 2.1: Ολοκληρωμένα Σχέδια Αναζωογόνησης

- Δράση 2.1.1: Βελτίωση του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Η Δράση υποστηρίζει δημόσια έργα για την αναβάθμιση του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.
- Δράση 2.1.2: Έργα κοινωνικής και πολιτιστικής υποδομής. Η Δράση υποστηρίζει την ανάπτυξη κοινωνικών και πολιτιστικών προγραμμάτων υποδομής.
- Δράση 2.1.3: Έργα δημόσιας υποδομής για παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών προς τις ΜΜΕ επιχειρήσεις. Η Δράση υποστηρίζει την ανάπτυξη της δημόσιας υποδομής που προάγει την επιχειρηματικότητα.
- Δράση 2.1.4: Αναβάθμιση του πληροφοριακού συστήματος των δημοτικών αρχών.

Οι διαθέσιμοι πόροι στα πλαίσια του Μέτρου 2.1, συμπεριλαμβανομένης της Εθνικής Χρηματοδότησης, κυμαίνονται περίπου στα €16,8 εκ.

Το Μέτρο αυτό περιλαμβάνει ενέργειες για βελτίωση του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, έργα κοινωνικής και πολιτιστικής υποδομής, όπως αναπλάσεις και προστασία δημοσίων χώρων, χώρων πρασίνου, πάρκων, βελτίωση βασικής υποδομής, συμπεριλαμβανομένων κτιρίων στο ιστορικό κέντρο των Δήμων, ποδηλατόδρομους, κ.α.

Επίσης περιλαμβάνονται έργα κοινωνικοπολιτιστικής υποδομής, όπως πολυδύναμα κέντρα, νηπιαγωγικοί σταθμοί, ειδικά θεματικά μουσεία, κέντρα πληροφόρησης κ.α., καθώς επίσης και έργα δημόσιας υποδομής για παροχή υπηρεσιών προσέλκυσης και υποστήριξης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, όπως συμβουλευτικά κέντρα, διοργάνωση εκδηλώσεων

ενημέρωσης των μικρομεσαίων επιχειρηματιών και ενέργειες για προώθηση της συστηματοποίησης των δημοτικών αρχών (Republic of Cyprus, 2004: 36-39).

Το Υπουργείο Εσωτερικών συμμετέχει στο μέτρο αυτό άμεσα ως Ενδιάμεσος Φορέας Διαχείρισης, αλλά και έμμεσα μέσω του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως το οποίο ορίστηκε Τελικός Δικαιούχος για έργα/δράσεις που εντάσσονται στις αρμοδιότητες του.

Πίνακας 5.1: Άξονας Προτεραιότητας 2-Αναζωογόνηση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών

ΜΕΤΡΟ 2.1 Ολοκληρωμένα Σχέδια Αναζωογόνησης	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ
<ul style="list-style-type: none"> • ΔΡΑΣΗ 1 - Βελτίωση του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος • ΔΡΑΣΗ 2 - Έργα κοινωνικής και πολιτιστικής υποδομής • ΔΡΑΣΗ 3 - Έργα δημόσιας υποδομής για παροχή υποστηρικτικών υπηρεσιών προς τις ΜΜΕ επιχειρήσεις • ΔΡΑΣΗ 4 - Αναβάθμιση του πληροφοριακού συστήματος των δημοτικών αρχών 	€16.820.414	€8.410.207	€8.410.207
ΣΥΝΟΛΟ	€16.820.414	€8.410.207	€8.410.207

Πηγή: Republic of Cyprus, 2004: 43, ίδια επεξεργασία

5.5.8.2 ΆΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ 3: ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ

Ο Άξονας Προτεραιότητας 3 θα παρέχει πόρους για την παροχή βοήθειας για τις επεμβάσεις που προβλέπονται από τους Άξονες Προτεραιότητας 1 και 2. Ο βραχυπρόθεσμος στόχος του Άξονα Προτεραιότητας 3 είναι να επιτύχει την αποτελεσματική εφαρμογή του παρόντος προγράμματος, ενώ μακροπρόθεσμα στοχεύει στην αύξηση της ικανότητας εφαρμογής (για τα προγράμματα των διαρθρωτικών ταμείων) των νέων εφαρμοσθείσων δομών. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω δύο Μέτρων και τριών Δράσεων (Planning Bureau, 2004: 14):

- Μέτρο 3.1: Ενίσχυση διαχειριστικών δομών. Το μέτρο χρηματοδοτεί την απευθείας υποστήριξη των διαχειριστικών δομών στην προετοιμασία και καθημερινή διαχείριση του προγράμματος.
- Μέτρο 3.2: Δημοσιότητα προγράμματος και άλλη τεχνική βοήθεια. Αυτό το Μέτρο είναι ένα μίγμα δράσεων έμμεσης υποστήριξης στις δομές διαχείρισης και σε δράσεις δημοσιότητας.

Οι διαθέσιμοι πόροι κάτω από τον Άξονα Προτεραιότητας 3, συμπεριλαμβανομένης της Εθνικής Χρηματοδότησης, κυμαίνονται περίπου στα €2,2 εκ.

Η έλλειψη εμπειρίας όλων των εμπλεκόμενων φορέων στη διαχείριση και υλοποίηση των Προγραμμάτων των Διαρθρωτικών Ταμείων, δημιουργεί αυξημένες ανάγκες για παροχή τεχνικής βοήθειας, μιας και όλη η αναγκαία διοικητική ικανότητα (διοίκηση, παρακολούθηση, αξιολόγηση και έλεγχος) θα πρέπει να δημιουργηθεί από την αρχή.

Η προτεραιότητα αυτή έχει σκοπό την αποδοτικότερη και πιο διαφανή υλοποίηση του Προγράμματος μέσω μέτρων που αφορούν την Ενίσχυση Διαχειριστικών Αρχών (προετοιμασία οδηγιών για έλεγχο των έργων, μίσθωση συμβουλευτικών υπηρεσιών καθώς και την κάλυψη του κόστους οργάνωσης των συνεδριών της Επιτροπής Παρακολούθησης) και την Δημοσιότητα Προγράμματος και άλλη Τεχνική Βοήθεια (Planning Bureau, 2003: 101).

Πίνακας 5.2: Άξονας Προτεραιότητας 3- Τεχνική Βοήθεια

ΜΕΤΡΟ 3 Τεχνική βοήθεια	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ
• <u>ΜΕΤΡΟ 3.1</u> - Ενίσχυση διαχειριστικών δομών	€1.389.692	€694.846	€694.846
• <u>ΜΕΤΡΟ 3.2</u> - Δημοσιότητα προγράμματος και άλλη τεχνική βοήθεια	€851.748	€425.874	€425.874
ΣΥΝΟΛΟ	€2.241.440	€1.120.720	€1.120.720

Πηγή: Republic of Cyprus, 2004: 49,55, ίδια επεξεργασία

5.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το σημαντικότερο ίσως θετικό στοιχείο που προέκυψε από την ετοιμασία των προγραμμάτων αναζωογόνησης είναι η πρακτική και επίσημη αναγνώριση του γεγονότος πως οι ακριτικές περιοχές της Λευκωσίας αποτελούν πολύ ειδικές περιπτώσεις πολεοδομικών, κοινωνικών και οικονομικών ενοτήτων που αντιμετωπίζουν από χρόνια μια μοναδική για τα κυπριακά δεδομένα δέσμη προβλημάτων. Αποτέλεσμα της αναγνώρισης αυτής είναι η κατηγορηματική έκφραση της βούλησης της κυβέρνησης να επέμβει δυναμικά και με συστηματικό τρόπο για αναστροφή των ανησυχητικών εξελίξεων.

Εκείνο όμως, που πρέπει να προσεχθεί με κάθε δυνατή σοβαρότητα από όλους τους φορείς που θα εμπλακούν στην υλοποίηση των προγραμμάτων είναι πως οποιαδήποτε αποτυχία ή υπαναχώρηση από τους κεντρικούς τους στόχους, αδιάκριτα από την αιτία, θα οδηγήσει σε ταχύτατη υποτροπή των προβλημάτων που αντιμετωπίζονται σήμερα, μια και θα υπονομεύσει οριστικά την πίστη της κοινωνίας μας στο μέλλον των ακριτικών περιοχών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΜΕΤΡΑ, ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Παρά την ύπαρξη των οποιονδήποτε προβλημάτων, στην περιοχή του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας συνεχίζουν να υπάρχουν σημαντικές προοπτικές βελτίωσης και ορθολογικής μελλοντικής ανάπτυξης, νοουμένου ότι θα αξιοποιηθούν έγκαιρα οι δυνατότητες που προκύπτουν από την εφαρμογή κατάλληλου πολεοδομικού και χωροταξικού προγραμματισμού. Υπογραμμίζεται ωστόσο ότι τα μέτρα φυσικού σχεδιασμού της μελλοντικής ανάπτυξης πρέπει να υποστηρίζονται από την εφαρμογή οικονομικών και άλλων μέτρων που θα στοχεύουν στη ρύθμιση των αρνητικών συνεπειών των διεργασιών της αγοράς γης και κατοικίας.

6.2 ΓΕΝΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Για να ανταποκριθεί θετικά το αστικό σύμπλεγμα στις σύγχρονες ανάγκες ζωής και στην πολλαπλότητα των λειτουργιών και δραστηριοτήτων που το συνθέτουν, χρειάζεται να εισαχθούν μέτρα για να επιτευχθούν ανάμεσα σε άλλα τα ακόλουθα (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 8):

- Προσαρμογή της λειτουργίας της αγοράς γης και κατοικίας σύμφωνα με τους νόμους της πραγματικής προσφοράς και ζήτησης,
- Αποδοτικότερη οργάνωση των βασικών αστικών λειτουργιών και των σχέσεων μεταξύ τους, όπως και της προγραμματισμένης χωροδιάταξης διάφορων οικονομικών δραστηριοτήτων,
- Ανετότερες συνθήκες ζωής σε καλά οργανωμένες περιοχές κατοικίας, εξοπλισμένες με τις αναγκαίες κοινοτικές λειτουργίες και υπηρεσίες,
- Ορθολογική οργάνωση της κυκλοφορίας και των δημόσιων συγκοινωνιών, και
- Προστασία και αναβάθμιση του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος της περιοχής του αστικού συμπλέγματος, έτσι ώστε να επιτυγχάνονται οι στόχοι της στρατηγικής της βιώσιμης ανάπτυξης.

Προτείνεται η προώθηση της εφαρμογής προγραμμάτων αναβίωσης και ανάπλασης σε παραδοσιακές γειτονιές του αστικού συμπλέγματος και στους ιστορικούς πυρήνες, η οποία θα έχει ως στόχους τα ακόλουθα (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 9):

- Προστασία και αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και ενθάρρυνση εγκατάστασης νέων οικογενειών μέσω της παροχής νέων και επαρκών διευκολύνσεων και υπηρεσιών,
- Βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος,
- Προστασία και διατήρηση αξιόλογων δειγμάτων παραδοσιακής αρχιτεκτονικής, και
- Εισαγωγή ή/και προστασία χρήσεων και δραστηριοτήτων που συνάδουν με τον παραδοσιακό χαρακτήρα, με ιδιαίτερη έμφαση στις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής.

Για την περιοχή του αστικού κέντρου, απαιτείται η εφαρμογή καινοτόμου πολιτικής και δυναμικών μέτρων που να αποσκοπούν στην προστασία του κρίσιμου ρόλου του ως του πρωταρχικού επίκεντρου δραστηριότητας της πρωτεύουσας, και στην ενίσχυση της ελκυστικότητας, δυναμικότητας και ανταγωνιστικότητας του στο επίπεδο ολόκληρης της πόλης και της Κύπρου (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 9).

Προοπτικές για σημαντικές βελτιώσεις συνεχίζουν να υπάρχουν στις πλείστες περιοχές του αστικού συμπλέγματος. Με την ενθάρρυνση συγκέντρωσης της ανάπτυξης μέσα σε καθορισμένες περιοχές σε σωστές πυκνότητες και με ισόρροπη ανάπτυξη και ορθολογιστικό σχεδιασμό του μελλοντικού οδικού δικτύου, αναμένεται ότι θα επιτευχθεί οικονομικότερη και πιο ορθολογική διαχείριση του δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος και οι επιμέρους περιοχές θα αποκτήσουν σταδιακά βελτιωμένη φυσιογνωμία (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2003: 9).

Είναι φανερό πως δεν υπάρχει κάποιο μεμονωμένο μέτρο για την καταπολέμηση της αστικής διάσπαρτης δόμησης. Πρέπει να εισαχθεί σταδιακά μια πολιτική της οποίας η προσέγγιση να κατευθύνεται σε πιο αειφορικές μορφές αστικής διάχυσης. Αυτή η πολιτική πρέπει να αναγνωρίζει και να καθορίζει την σωστή ισορροπία και τον καθορισμένο χρόνο που πρέπει να μεσολαβεί μεταξύ υπερδραστικών μέτρων πολιτικής και αντιδραστικών προγραμμάτων αναζωογόνησης, καθώς και μεταξύ νομικών, διοικητικών και επιμορφωτικών μηχανισμών πολιτικής. Τέλος, χρειάζεται να δεσμεύσει τους πολίτες, τις τοπικές αρχές και τις αγορές σε μια διαδικασία επανεφεύρεσης της

ζωής στον αστικό ιστό σε μια Ευρώπη πέρα από την διάσπαρτη δόμηση (H. Robrecht, 2003: 7).

Το επίκεντρο του επιχειρήματος για κρατικό παρεμβατισμό στη χρήση γης, στηρίζεται στην ύπαρξη ατελειών, αποτυχιών και ελλείψεων στον τρόπο που λειτουργεί η αγορά (market failures). Η αποτυχία της αγοράς εκφράζεται με το γεγονός ότι οι τιμές της αγοράς και το κόστος που αντιμετωπίζουν οι ιδιώτες στα πλαίσια έργων αναπτύξεως, δεν αντανακλούν σωστά την κοινωνική αξία όλων των πόρων που χρησιμοποιούνται (καταναλίσκονται) για την πραγματοποίηση των διαφόρων τύπων ανάπτυξης. Η ανάπτυξη γης για τον ένα ή τον άλλο σκοπό δημιουργεί, εκτός από τις δαπάνες που υποχρεωτικά αντιμετωπίζουν τα άμεσα ενδιαφερόμενα άτομα ή οργανισμοί σαν χρηματικά κόστη και μιαν άλλη κατηγορία κόστων γνωστά σαν «κοινωνικά κόστη» που δεν επιβαρύνουν το συγκεκριμένο έργο αλλά το κοινωνικό σύνολο (Γ. Κωνσταντινίδης, 2001: 14).

Η μεγαλύτερη πρόκληση για τους πολεοδόμους θα είναι η ανάπτυξη της νεκρής ζώνης. Η αντιμετώπιση της ως γέφυρα για ανάπτυξη μεταξύ των δύο κοινοτήτων που θα βοηθήσει στην μελλοντική αρμονική επανένωση και όχι ως σύνορο της ανάπτυξης. Το άνοιγμα του οδοφράγματος στην οδό Ληδρας για παράδειγμα, κάτι που αποτελεί και αίτημα των καταστηματάρχων της περιοχής, θα δώσει νέα πνοή στην ακριτική αυτή περιοχή, όπως έδωσε και στην Λεωφόρο Δημοκρατίας το άνοιγμα του οδοφράγματος του Αγίου Δομετίου.

6.3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ – ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

6.3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Για αναβάθμιση του ρόλου των δημόσιων μεταφορών εκπονήθηκε ειδική μελέτη από το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, η οποία αφορά άμεσες και μεσοπρόθεσμες λύσεις για το κυκλοφοριακό μέχρι το έτος 2010. Η «Μελέτη για Αποσυμφόρηση της Λευκωσίας και Ανάπτυξη των Δημοσίων Μεταφορών», στοχεύει σε ένα κοινωνικοοικονομικό επίπεδο που θα βελτιώσει την κινητικότητα και θα επιτρέψει στον πληθυσμό να ζει, να εργάζεται και να ψωνίζει εκεί που επιθυμεί.

6.3.2 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ

Οι στόχοι της μελέτης διαλαμβάνουν τη γενική κυκλοφοριακή πολιτική βάσει της οποίας θα επιλεγεί το πιο κατάλληλο μέσο διακίνησης σε σχέση με οικονομικούς, περιβαλλοντικούς και κυκλοφοριακούς παράγοντες. Τα μέσα διακίνησης πρέπει να συσχετίζονται και να έχουν την καλύτερη δυνατή λειτουργία ανάλογα με τη ζήτηση, χρησιμοποιώντας τους λιγότερους πόρους.

Κατά συνέπεια οι υφιστάμενες δημόσιες μεταφορές πρέπει να βοηθηθούν ώστε να γίνουν πιο ελκυστικές ενώ πρέπει να βελτιωθεί σημαντικά η αποδοτικότητα της δομής της πόλης και το κυκλοφοριακό σύστημα.

Στα πλαίσια της ανάλυσης εντοπίστηκαν διάφορα προβλήματα σε σχέση με τη δομή της πόλης, τη στάθμευση, το οδικό δίκτυο και το δίκτυο λεωφορείων.

Η Λευκωσία δεν είναι συμπαγής πόλη και οι δημογραφικές προβλέψεις δείχνουν ότι οι χώροι διαμονής και εργασίας μετακινούνται νοτιότερα με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται οι ακτινωτοί δρόμοι προς το κέντρο της πόλης.

Οι δρόμοι αυτοί έχουν πολλά προβλήματα, ένα εκ των οποίων είναι και οι συμβολές οι οποίες βρίσκονται πολύ κοντά μεταξύ τους ενώ δεν υπάρχουν επιπρόσθετες λωρίδες για τις δεξιόστροφες κινήσεις, μειώνοντας έτσι την ικανότητα των δρόμων. Τα μέτρα που εισηγείται η μελέτη στοχεύουν στην αναβάθμιση των συμβολών με άμεση βελτίωση της ροής της κυκλοφορίας.

Ένα σοβαρό πρόβλημα της πόλης είναι η κατανομή της κυκλοφορίας εντός της περιοχής μελέτης όπου οχήματα με κατεύθυνση από ανατολάς προς δυσμάς και αντίθετα διασχίζουν το εμπορικό κέντρο βαρυφορτώνοντας το οδικό δίκτυο και τις συμβολές στην περιοχή αυτή. Η λύση στο πρόβλημα αυτό είναι η δημιουργία περιμετρικών δρόμων ώστε η κυκλοφορία να παρακάμπτει την κεντρική περιοχή και να κατανέμεται καλύτερα σε όλο το οδικό δίκτυο (Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, 2001).

Ένα άλλο πρόβλημα στη Λευκωσία είναι η εξάρτηση στο ιδιωτικό όχημα εφόσον οι δημόσιες μεταφορές δεν είναι αποδοτικές και δεν προσφέρουν ελκυστική υπαλλακτική λύση. Το υφιστάμενο σύστημα δεν έχει καλό προγραμματισμό και δεν υπάρχουν οι αναγκαίες πληροφορίες στις στάσεις. Τα λεωφορεία δεν προσφέρουν ικανοποιητική άνεση και γενικά το επίπεδο εξυπηρέτησης είναι χαμηλό.

Η μη αυστηρή αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης στο κέντρο της πόλης επιτρέπει στους οδηγούς να σταθμεύουν παράνομα και δεν τους αποθαρρύνει από το να

έρχονται στη δουλειά τους με το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Επιπρόσθετα τα σταθμευμένα οχήματα παρεμποδίζουν τη διακίνηση πεζών και ποδηλατιστών. Τα πεζοδρόμια με σταθμευμένα οχήματα, δένδρα και άλλα εμπόδια δεν ενθαρρύνουν το κοινό να περπατά ακόμα και για μικρές αποστάσεις.

6.3.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΕ ΑΜΕΣΑ ΜΕΤΡΑ

6.3.3.1 ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ «ΑΡΧΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ» (TRANSPORT AUTHORITY)

Είναι σημαντικό να γίνει κατανοητό ότι τα διάφορα μέτρα που έχουν προταθεί δεν μπορούν να υλοποιηθούν από μόνα τους. Τα μέτρα αυτά αποτελούν μια ολοκληρωμένη πρόταση και η επιτυχία της βασίζεται στη σταδιακή υλοποίησή τους με βάση τον κατάλογο προτεραιοτήτων ώστε να επιλυθούν αποτελεσματικά τα υφιστάμενα προβλήματα. Ο συνδυασμός όλων των μέτρων πρέπει να έχει σαν αποτέλεσμα την μετακίνηση του κοινού από το ιδιωτικό όχημα στα δημόσια μέσα μεταφοράς. Για το συντονισμό της προώθησης των διαφόρων μέτρων που προτείνεται στη μελέτη και παρακολούθησης της εφαρμογής τους απαιτείται η δημιουργία ενός Φορέα της «Αρχής Μεταφορών». Το συντονιστικό ρόλο θα έχει το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων που θα διορίσει Συντονιστικές Επιτροπές Εργασίας και Παρακολούθησης (ad-hoc committees) για τις διάφορες θεματικές ενότητες (κυκλοφοριακής διαχείρισης, οδικό δίκτυο, δημόσιες μεταφορές, στάθμευση) και για σκοπούς προγραμματισμού/παρακολούθησης και προώθησης των μέτρων.

Οι Επιτροπές θα απαρτίζονται από εκπροσώπους όλων των εμπλεκόμενων Κυβερνητικών Τμημάτων, Φορέων και Τοπικών Αρχών (Τμήμα Δημοσίων Έργων, Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, Τμήμα Οδικών Μεταφορών, Γραφείο Προγραμματισμού, Αστυνομία, Τοπικές Αρχές) καθώς και από εκπροσώπους των ιδιωτικών/δημόσιων Εταιρειών Δημόσιων Μεταφορών. Η Αρχή θα έχει την ευθύνη και δυνατότητα πρόσληψης πραγματογνωμόνων από τον ιδιωτικό τομέα οι οποίοι θα προσφέρουν τις υπηρεσίες τους και θα συμμετέχουν στις Επιτροπές για το συντονισμό/παρακολούθησης και προώθησης της μελέτης αυτής.

6.3.3.2 ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Τα μέτρα που προτείνονται να υλοποιηθούν άμεσα (περίοδος 2002-2005) είναι τα ακόλουθα:

- Διαφωτιστική Εκστρατεία δημόσιων σχέσεων για προώθηση/ αναβάθμιση της εικόνας των λεωφορείων.
- Προώθηση μέτρων καλύτερης πληροφόρησης του κοινού με αναρτήσεις χαρτών και προγραμμάτων (ωραρίου) διακίνησης λεωφορείων.
- Κατασκευή νέων στάσεων λεωφορείων (κάθε 300-500 μ. να υπάρχει στάση) και νέων δρομολογίων.
- Τη βελτίωση/τροποποίηση 5 υφισταμένων δρομολογίων και την προώθηση 8 νέων διαδρομών δρομολογίων.
- Τη εφαρμογή τριών ζωνών για τα τέλη χρήσης των λεωφορείων και αναδιοργάνωση των τελών.
- Τήρηση του ωραρίου και επέκταση λειτουργίας των διαδρομών των αστικών λεωφορείων (από 05:30 μέχρι 22:30).
- Εφαρμογή διαδρομών τύπου "collect bus" που λειτουργούν κατόπιν τηλεφωνικής επικοινωνίας.
- Προώθηση μέτρων προτεραιότητας (bus-priority measures) σε βάρος των ιδιωτικών οχημάτων σε φώτα τροχαίας.

6.3.3.3 ΑΣΤΥΝΟΜΕΥΣΗ

Αυστηρή Αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης στο Εμπορικό Κέντρο της Λευκωσίας, δηλαδή περιοχή που περικλείεται βόρεια των Λεωφόρων Γρ. Διγενή και Διγενή Ακρίτα, ανατολικά της Λεωφόρου Βύρωνος και δυτικά της Λεωφόρου Ε. Θεοδότου και την εντός των τειχών περιοχή.

6.3.3.4 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Προτείνονται τα πιο κάτω:

- Προώθηση Q-turns (loops) στα φάτα τροχαίας (συμβολή Λεωφόρου Μακαρίου Γ'/Γρ. Διγενή, συμβολή Λεωφόρων Αθαλάσσης/Ακροπόλεως).
- Απαγόρευση κινήσεων (κυρίως δεξιόστροφων).
- Κατασκευή επιπρόσθετων λωρίδων για δεξιόστροφες κινήσεις.
- Προώθηση κλιμακωτού ωραρίου.
- Μέτρα κυκλοφοριακής ύφεσης.
- Βελτίωση συμβολών, όπως η συμβολή των Λεωφόρων Κυρ. Μάτση/Νίκης/Γρ. Διγενή.

6.3.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΕ ΜΕΣΟΠΡΟΘΕΣΜΑ ΜΕΤΡΑ

6.3.4.1 ΜΕΤΡΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ – ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Είναι σημαντικό η Κυβέρνηση και οι Δήμοι να χρησιμοποιήσουν τη μελέτη αυτή σαν ένα Τοπικό Κυκλοφοριακό Σχέδιο.

Ορισμένα από τα μέτρα είναι οργανωτικής μορφής και μπορούν να υλοποιηθούν άμεσα. Η διαδικασία του προγραμματισμού και της έγκρισης έργων πρέπει να αλλάξει. Ένα κονδύλι πρέπει να διατεθεί αποκλειστικά για το στάδιο του προγραμματισμού των κυκλοφοριακών και κοινωνικών έργων. Με αυτό θα επιτευχθεί καλύτερος προγραμματισμός και καλύτερη αξιολόγηση των έργων.

Το σημερινό οδικό δίκτυο της Λευκωσίας αντιπροσωπεύει την ιστορική ανάπτυξη της πόλης και δεν έχει σχεδιαστεί σωστά. Για το λόγο αυτό στερείται δομής και δεν είναι κατάλληλα ιεραρχημένο. Οι δρόμοι πρέπει να οριστούν με βάση τη χρήση τους και να σχεδιαστούν ανάλογα και σύμφωνα με τις πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας.

Υπάρχουν 4 τύποι δρόμων, Ανάπτυξης/Οικιστικοί, Συλλεκτήριοι, Πρωταρχικής Σημασίας/Κύριοι και Ψηλής Χωρητικότητας.

Κάθε κατηγορία δρόμου εξυπηρετεί διαφορετικές ανάγκες στο οδικό δίκτυο και η διατομή του δρόμου πρέπει να σχεδιαστεί ανάλογα με τη χρήση του, το περιβάλλον μέσα από το οποίο διέρχεται και τα μέσα διακίνησης που τον χρησιμοποιούν. Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο έχει πολλές ελλείψεις και κενά.

Επιπρόσθετα της ανάλυσης πρέπει να καθοριστεί η ιεραρχία των δρόμων και να συμπληρωθούν τα κενά στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο. Το οδικό δίκτυο της Λευκωσίας στερείται της αναγκαίας πυκνότητας και οργάνωσης. Δρόμοι πρωταρχικής σημασίας είναι ιδιαίτερα αναγκαίοι στην περιφέρεια της πόλης.

Το σύστημα του οδικού δικτύου της Λευκωσίας είναι το ακτινωτό που αν και ικανοποιεί τις ανάγκες του οδηγού εάν επιθυμεί να ταξιδεύσει προς το κέντρο, η αυξημένη κυκλοφορία βαρυφορτώνει το σύστημα αυτό. Για το λόγο αυτό η κατασκευή περιμετρικών δρόμων αποτελεί προτεραιότητα. Σήμερα οι διακινήσεις από δυσμάς προς ανατολές και αντίθετα προκαλούν συμφόρηση στο εμπορικό κέντρο λόγω της έλλειψης περιμετρικών δρόμων. Το βασικότερο πόρισμα της μελέτης είναι ότι βασική προϋπόθεση για την αποσυμφόρηση της Λευκωσίας είναι η προώθηση των δύο περιμετρικών δρόμων, που προνοούνται στο Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας, και οι οποίοι συνδέουν την περιοχή Αγλαντζιάς με την περιοχή Έγκωμης.

Ο ένας περιμετρικός δρόμος, είναι ο βόρειος περιμετρικός δρόμος του Στροβόλου από την Έγκωμη στην Αγλαντζιά (φαίνεται στο Χάρτη Α.4 με αριθμό Π3). Αυτός ο δρόμος μπορεί να είναι δύο λωρίδων και να περιλαμβάνει και σήραγγα (υπόγειο τμήμα) εφόσον περνά από συμπαγή οικιστική περιοχή. Ο δεύτερος περιμετρικός δρόμος είναι ο νότιος περιμετρικός δρόμος του Στροβόλου από την Έγκωμη στην Αγλαντζιά (φαίνεται στο Χάρτη Α.4 με αριθμό Π2).

Πιστεύεται ότι η καλύτερη μακροπρόθεσμη λύση για το δίκτυο του εμπορικού κέντρου είναι ένα σύστημα μονόδρομων ώστε να βελτιωθεί η χωρητικότητα των συμβολών και να δημιουργηθεί χώρος για άλλα μέσα διακίνησης. Οι αρμόδιοι πρέπει να βελτιώσουν τις συμβολές που περιορίζουν την ικανότητα των δρόμων και δημιουργούν συμφόρηση.

Οι αναγκαίες αλλαγές στο οδικό δίκτυο περιλαμβάνουν την κατασκευή των δύο περιμετρικών δρόμων (νότιος και βόρειος περιμετρικός δρόμος του Στροβόλου), τη βελτίωση συμβολών και την υιοθέτηση νέων μονόδρομων στο Εμπορικό Κέντρο.

Με τη βελτίωση του οδικού δικτύου πρέπει να επιτυγχάνεται ομαλή διακίνηση προς το κέντρο με εύκολη κατανομή στους περιμετρικούς δρόμους που θα προσφέρουν ταχύτερη εξυπηρέτηση. Οι ανισόπεδοι κόμβοι πρέπει να διευκολύνουν τη διακίνηση προς τους περιμετρικούς δρόμους και όχι προς το κέντρο. Θα μπορούσε επίσης να τροποποιηθεί το Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας ώστε να ληφθούν υπόψη τα πιο πάνω.

Το κόστος για τα πιο πάνω μέτρα/έργα αναμένεται να ανέλθει στα 23.000.000ΛΚ περίπου.

6.3.4.2 ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Ο έλεγχος της στάθμευσης στο εμπορικό κέντρο αποτελεί προϋπόθεση για αυξημένη χρήση των δημόσιων μεταφορών. Σήμερα οι οδηγοί βρίσκουν εύκολα φθηνούς χώρους στάθμευσης ή σταθμεύουν παράνομα. Εάν η κατάσταση παραμείνει ως έχει οι οδηγοί δεν θα ενθαρρυνθούν να χρησιμοποιήσουν άλλα μέσα διακίνησης.

Πρέπει να υιοθετηθεί ένα σύστημα διαχείρισης της στάθμευσης ώστε να ελέγχονται οι χώροι στάθμευσης και να εξασφαλιστούν χώροι για το μέλλον. Το σύστημα αυτό πρέπει να οργανωθεί από ένα δημόσιο/ ιδιωτικό συνεταιρισμό ή μία εταιρεία με σκοπό να καθοριστούν οι ζώνες για στάθμευση μικρής διάρκειας και τα τέλη στάθμευσης και να προωθηθεί η αστυνόμευση. Τα πρόστιμα και η απομάκρυνση των οχημάτων με γερανό θα επιβάλλουν καλύτερα το νόμο ενώ οι οδηγοί πρέπει να επιμορφωθούν ώστε να σέβονται τους κανονισμούς για τη στάθμευση.

Συστήνεται όπως οργανωθεί ένα σύστημα τριών ζωνών στάθμευσης (φαίνονται στο χάρτη που επισυνάπτεται σαν Σχέδιο Αρ. 2) όπου θα επιτρέπεται ολιγόωρη παρόδια στάθμευση (short term on street parking) στο Εμπορικό Κέντρο με παράλληλη αύξηση των τελών για πολύωρη στάθμευση σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης (off-street parking) κάτι που θα δράσει θετικά και στην αύξηση της χρήσης των αστικών λεωφορείων.

Στο Εμπορικό Κέντρο της Λευκωσίας υπάρχει επίσης η ανάγκη για κατασκευή δύο-τριών πολυώροφων χώρων στάθμευσης.

Το συνολικό κόστος αναμένεται να ανέλθει στα £5 εκ. περίπου.

6.3.4.3 ΠΕΖΟΙ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ

Η εξάρτηση στο ιδιωτικό όχημα θα μειωθεί εάν ενθαρρυνθεί το περπάτημα και η ποδηλασία μέσω μιας ειδικής εκστρατείας και εάν περιοριστούν τα εμπόδια ώστε να διευκολύνεται το περπάτημα.

Μέτρα που θα διευκολύνουν το περπάτημα είναι η μείωση εμποδίων στο πεζοδρόμιο όπως πινακίδες, δένδρα κ.α., χαμηλότερα κράσπεδα στα σημεία όπου διασταυρώνουν οι πεζοί, νησίδες στο οδόστρωμα των δρόμων και διαβάσεις πεζών.

Οι διαβάσεις πεζών Pelican (φωτοελεγχόμενες) δεν είναι πάντοτε η λύση εφόσον εάν τοποθετούνται σε μικρές αποστάσεις μεταξύ τους χωρίς να υπάρχει ζήτηση διακόπτουν τη ροή οχημάτων. Τα μέτρα για πεζούς είναι αναγκαία εφόσον οι

πλειονότητα των επιβατών των λεωφορείων είναι και πεζοί και εάν η διακίνηση προς τη στάση είναι δύσκολη δεν θα ξαναχρησιμοποιήσουν τα λεωφορεία.

6.3.5 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

6.3.5.1 ΓΕΝΙΚΑ

Ο μεσοπρόθεσμος στόχος της πολιτείας είναι όπως ο αριθμός επιβατών των λεωφορείων αυξηθεί από 2,85 εκ. το χρόνο που είναι σήμερα σε 14 εκ. σε 10 χρόνια περίπου, δηλαδή να αυξηθεί η χρήση των μαζικών μέσων μεταφοράς από 2% σε 10% μέχρι το έτος 2010. Για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός το λεωφορείο πρέπει να γίνει πολύ ελκυστικό και το επίπεδο εξυπηρέτησης να βελτιωθεί. Το κόστος για την επίτευξη του στόχου αυτού αναμένεται να ανέλθει στα £5,5 εκ. το χρόνο.

Για να επιτευχθούν τα πιο πάνω πρέπει να δημιουργηθεί ένας νέος οργανισμός που θα συντονίζει όλα τα θέματα σχετικά με τη βελτίωση των δημόσιων μεταφορών.

6.3.5.2 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Έχουν αξιολογηθεί 3 συστήματα δημόσιων μεταφορών το βελτιωμένο δίκτυο λεωφορείων, το βελτιωμένο δίκτυο λεωφορείων σε συνδυασμό με τραμ και το βελτιωμένο δίκτυο λεωφορείων σε συνδυασμό με τραίνο ήπιας μορφής π.χ. σύστημα Guideway Transit System (GTS).

Το πρώτο διαλαμβάνει αναβάθμιση του δικτύου διακίνησης λεωφορείων (bus network enhancement) με αυξημένη συχνότητα και νέες διαδρομές ενώ κάποια δρομολόγια θα καθορίζονται και από τηλεφωνήματα ατόμων που ζητούν λεωφορείο για συγκεκριμένη ώρα.

Με βάση τα πορίσματα της μελέτης διαφαίνεται ότι εντός του ορίζοντα της μελέτης (περίοδος 2002-2010), λόγω του περιορισμένου διαθέσιμου χώρου στους δρόμους της Λευκωσίας, και με βάση τεchnοοικονομική αξιολόγηση δεν δικαιολογείται η χρήση τραμ ή τραίνου ήπιας μορφής.

Μακροπρόθεσμα, σε σχέση με το βαθμό επιτυχίας των μέτρων που προτείνονται για την αναβάθμιση και αύξηση της χρήσης των λεωφορείων, εάν αυξηθεί σημαντικά ο αριθμός των επιβατών θα μπορούσε να προωθηθούν μετά από αξιολόγηση για να διαφανεί εάν έχουν οικονομική απόδοση τα άλλα δύο συστήματα που εξετάστηκαν ως

εξής, το τραμ μπορεί να αντικαταστήσει το λεωφορείο στις διαδρομές με τους περισσότερους επιβάτες και το τρίτο σύστημα μπορεί να κινείται σε υπερυψωμένες γραμμές και δεν καταναλώνει πολλή ενέργεια. Μπορεί να αντικαταστήσει ορισμένες διαδρομές λεωφορείου με ψηλή επιβατικότητα. Το σύστημα αυτό μπορεί να επεκταθεί ανάλογα με τη ζήτηση.

6.3.5.3 ΣΤΟΛΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

Επιβάλλεται η ανανέωση και αναβάθμιση του στόλου των Αστικών Λεωφορείων τόσο για σκοπούς ελκυστικότητας, αποδοτικότητας αλλά και για εύκολη χρήση από εμποδιζόμενα άτομα. Προτείνονται, ανάλογα με τις τροποποιήσεις οι διαδρομές και τη συχνότητα των δρομολογίων, η αγορά λεωφορείων τύπου mini-bus (χωρητικότητας 16-30 θέσεων και 31-45 θέσεων) και τύπου midi-bus (χωρητικότητας 50-60 θέσεων). Χώροι Στάθμευσης Ιδιωτικών Οχημάτων για αποβίβαση/επιβίβαση σε λεωφορεία (Park and Ride)

Συστήνεται η περαιτέρω μελέτη και προώθηση τεσσάρων χώρων στάθμευσης τύπου «Park and Ride» στις περιοχές του Μακάρειου Στάδιου/Διεθνούς Έκθεσης, Υπεραγοράς Μετρό, Υπεραγοράς Ορφανίδη και ΕΦΚΑΦ στη Λεωφόρο Βύρωνος, σε συνδυασμό με τον Κεντρικό Σταθμό Λεωφορείων.

6.3.5.4 ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

Με βάση τα πορίσματα και εισηγήσεις των Συμβούλων Μηχανικών συστήνεται η κατασκευή Κεντρικού Σταθμού Λεωφορείων (Bus Terminal) στο χώρο ΕΦΚΑΦ στη Λεωφόρο Βύρωνος που συνάδει με τις πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας. Με βάση τις προτάσεις οι διαδρομές των Αστικών Λεωφορείων θα περνούν από τον Κεντρικό Σταθμό για παραλαβή/αποβίβαση επιβατών οι οποίοι θα έχουν την ευκαιρία να χρησιμοποιούν λεωφορεία άλλων διαδρομών (changeover) για τη διεκπεραίωση της διακίνησής τους. Παράλληλα συστήνεται όπως ο Κεντρικός Σταθμός Λεωφορείων χρησιμοποιηθεί και για άλλες χρήσεις όπως στάθμευση ιδιωτικών οχημάτων για επιβίβαση σε λεωφορεία (Park and Ride), επιβίβαση/αποβίβαση σε ταξί, εμπορικές αναπτύξεις (καταστήματα), αίθουσες κινηματογράφου, έκδοση εισιτηρίων κ.λ.π.

Επίσης με βάση τα πορίσματα της μελέτης συστήνεται η κατασκευή Τερματικού Σταθμού (Bus Depot) για στάθμευση των αστικών λεωφορείων κατά τη διάρκεια της

νύκτας και συντήρησή τους. Προκαταρκτικά προτείνεται η χωροθέτηση του Σταθμού αυτού στην περιοχή του Μακάρειου Σταδίου/Κρατικής Έκθεσης Κύπρου.

6.3.5.5 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Η χρηματοδότηση και η επιχορήγηση είναι πολύ σημαντικά θέματα. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η Κυβέρνηση χρηματοδοτεί την κατασκευή και συντήρηση των δρόμων. Το ίδιο πλεονέκτημα πρέπει να έχουν και οι δημόσιες μεταφορές. Συστήνεται από τη μελέτη όπως η υποδομή πρέπει να κατασκευάζεται από την Κυβέρνηση και η εταιρεία ή δημόσιος-ιδιωτικός συνεταιρισμός πρέπει να χρηματοδοτεί την αγορά οχημάτων και να αναλαμβάνει τα λειτουργικά έξοδα και τη διαχείριση των δημόσιων μεταφορών.

Επιπρόσθετα η Κυβέρνηση πρέπει να χρηματοδοτεί τις επιπρόσθετες μη αποδοτικές υπηρεσίες όπως μη οικονομικές διαδρομές, περιόδους και περιοχές χαμηλής πυκνότητας. Αυτό πρέπει να γίνεται σε μορφή χρηματοδότησης του εισιτηρίου και όχι σαν επιχορήγηση. Παράλληλα πρέπει να δοθεί επιχορήγηση με το σύστημα επίτευξης στόχων και κινήτρων (achievement-oriented subsidy).

6.4 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

6.4.1 ΕΠΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

Όπως ο κάθε προορισμός για να αντιμετωπίσει τις συνθήκες ανταγωνισμού επιβάλλεται να αξιοποιήσει το συγκριτικό πλεονέκτημα που διαθέτει και να διαμορφώσει το κατάλληλο προϊόν το οποίο θα του επιτρέψει να προσελκύσει τα επιθυμητά τμήματα της τουριστικής πελατείας έτσι και η κάθε περιοχή πρέπει να αξιοποιήσει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της και να αποκτήσει και αναδείξει τη δική της ταυτότητα.

Μέσα στα πλαίσια της στρατηγικής επανατοποθέτησης της Κύπρου, η κάθε περιοχή καλείται να ετοιμάσει το δικό της όραμα για την τουριστική της ανάπτυξη (regional vision) και να δημιουργήσει ένα ιδιαίτερο ξεχωριστό προϊόν (regional brand) που να εξυπηρετεί τμήματα της αγοράς στα οποία θα στοχεύσει.

Η νέα τοποθέτηση της Κύπρου στην τουριστική αγορά με βάση το Στρατηγικό Σχέδιο για τον Τουρισμό 2000-2010 είναι:

Ένα μωσαϊκό φύσης και πολιτισμού, ένας ολόκληρος, μαγευτικός κόσμος συγκεντρωμένος σ' ένα μικρό, ζεστό και φιλόξενο νησί της Μεσογείου στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, μεταξύ δύσης και ανατολής που προσφέρει μια πολυδιάστατη ποιοτική τουριστική εμπειρία.

Κύρια επιδίωξη του Στρατηγικού Σχεδίου για τον Τουρισμό 2000-2010 είναι η επανατοποθέτηση του κυπριακού τουρισμού σε νέες βάσεις. Το Σχέδιο καθορίζει το επίπεδο ανάπτυξης του τουριστικού τομέα, συνθέτει τους μακροπρόθεσμους στόχους για τον τομέα και καθορίζει τους τρόπους, τις στρατηγικές δηλαδή, επίτευξης των επιμέρους στόχων. Βάσει του Στρατηγικού Σχεδίου θα επιδιωχθεί η καθιέρωση της Κύπρου ως ενός ποιοτικού τουριστικού προορισμού που να ικανοποιεί τον επισκέπτη με ποικίλα ενδιαφέροντα και αναζητήσεις και να διασφαλίζει τη συνεχή βελτίωση της ποιότητας ζωής για το ντόπιο (Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού, 2000: 11).

Οι παράγοντες οι οποίοι είναι καθοριστικής σημασίας για τη διαμόρφωση και διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος ώστε να καταστεί δυνατή η επίτευξη του στόχου της επανατοποθέτησης είναι (Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού, 2003: 18):

- Η ενδυνάμωση της παρουσίας του ποικιλόμορφου ιστορικού και πολιτιστικού πλούτου και η ανάδειξη και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος,
- Η προσφορά δυνατότητας πρόσβασης των περιηγητών σε όλα τα σημεία ενδιαφέροντος όπως αυτά θα διαμορφωθούν,
- Η προσφορά στους περιηγητές δραστηριοτήτων και ευκαιριών ενασχόλησης, και
- Η προσφορά των τύπων καταλυμάτων που ικανοποιούν τις ανάγκες των τμημάτων που στοχεύονται και η ανατροπή της τάσης για δημιουργία τυποποιημένου και επαναλαμβανόμενου προϊόντος.

Η ποικιλία για την Κύπρο έχει ιδιαίτερη έννοια και σημασία τόσο όσο αφορά την ευρύτητα και τον πλούτο της ιστορίας και του πολιτισμού της, του φυσικού περιβάλλοντος και των ανθρώπων της αλλά και των δραστηριοτήτων στις οποίες μπορεί να επιδοθεί ο επισκέπτης κατά την παραμονή του.

Μέσω της περιφερειακής στρατηγικής η κάθε περιοχή θα μπορεί να αξιοποιήσει όλες τις δυνατότητές της για σωστή τουριστική ανάπτυξη που να συνάδει με την επανατοποθέτηση και τους γενικούς στρατηγικούς στόχους του προορισμού. Παράλληλα η κάθε περιοχή θα βοηθηθεί έτσι ώστε να επιλύσει τα προβλήματα που

αντιμετωπίζει σήμερα πιο αποτελεσματικά (π.χ. εποχικότητα) και να εξασφαλίσει τα επιθυμητά οφέλη από τον τουρισμό.

6.4.2 ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Η τουριστική ανάπτυξη της Κύπρου η οποία επικεντρώθηκε στον παραθαλάσσιο τουρισμό δεν επέτρεψε στη Λευκωσία να διεκδικήσει το μερίδιό της από τη ραγδαία πρόοδο στον τομέα. Η τουρκική εισβολή και το κλείσιμο του διεθνούς αερολιμένα περιόρισαν ακόμη περισσότερο τις δυνατότητες ανάπτυξης της περιοχής.

Τόσο σε ότι αφορά την τουριστική κίνηση όσο και σε ότι αφορά τη δαπάνη τουριστών και τη διάρκεια παραμονής η Λευκωσία επιδεικνύει τη χαμηλότερη απόδοση. Δέχεται περίπου το 3% της τουριστικής κίνησης της Κύπρου, η δαπάνη τουριστών ανέρχεται στις £320 περίπου και η διάρκεια παραμονής ανέρχεται στις 10,4 ημέρες. Ωστόσο η περιοχή δέχεται μεγάλο αριθμό μονοήμερων επισκεπτών ενώ επιδεικνύει την υψηλότερη δαπάνη για ψώνια (ALA Planning Partnership, 2004α: 34).

Η Λευκωσία συγκεντρώνει το 3% των διαθέσιμων κλινών σ όλο το νησί . Τα τελευταία δέκα χρόνια ο συνολικός αριθμός κλινών μειώθηκε από 2.464 σε 2.237 (μείωση 10%). Την ίδια περίοδο οι συνολικές κλίνες παγκύπρια αυξήθηκαν κατά 44% για να ικανοποιήσουν την αυξημένη ζήτηση (72% αύξηση των τουριστικών αφίξεων).

Παράλληλα διαφοροποιήθηκε η σύνθεση των προσφερόμενων κλινών με αύξηση του ποσοστού των ξενοδοχείων υψηλών κατηγοριών τεσσάρων και πέντε αστέρων από 34% σε 64% και μείωση ξενοδοχείων χαμηλών κατηγοριών. Ενώ παρατηρείται μια στασιμότητα στις προσφερόμενες κλίνες στον τομέα των κέντρων αναψυχής παρουσιάζεται σημαντική αύξηση (γύρω στο 50%), κυρίως στον τομέα των εστιατορίων/ταβερνών, καφετεριών, σνακ μπαρ, μπουραρίες-μπαρ (ALA Planning Partnership, 2004α: 34).

Ως η πρωτεύουσα του νησιού, η Λευκωσία αποτελεί σημαντικό επιχειρηματικό κέντρο, την έδρα των κύριων επιχειρηματικών μονάδων της Κύπρου και έδρα της Κυβέρνησης. Στη Λευκωσία απαντούνται σημαντικά μουσεία όπως το αρχαιολογικό, βυζαντινό μουσείο-πινακοθήκη, μουσείο αγώνος, λεβέντειο κλπ. καθώς και άλλοι πολιτιστικοί και ιστορικοί χώροι. Αποτελεί τη μόνη πόλη της Κύπρου στις ελεύθερες περιοχές που διατηρεί παλαιό πυρήνα εντός μεσαιωνικών τειχών τα οποία από μόνα τους συνιστούν σημαντικό ιστορικό μνημείο. Υλοποιείται σταδιακά αναπαλαίωση της παλαιάς πόλης και αξιοποίηση αξιόλογων χώρων και μνημείων. Επιπρόσθετα η

Λευκωσία αποτελεί ένα ζωντανό καλλιτεχνικό και πολιτιστικό κέντρο όπου διοργανώνεται πλειάδα εκδηλώσεων καθόλη τη διάρκεια του χρόνου.

Η Λευκωσία παραμένει σήμερα η τελευταία μοιρασμένη πρωτεύουσα και η πράσινη γραμμή αποτελεί σημείο ενδιαφέροντος για τους επισκέπτες της πόλης. Προσφέρονται ευκαιρίες για ψώνια και αγορά παραδοσιακών ειδών χειροτεχνίας.

Στη Λευκωσία βρίσκεται ο κρατικός εκθεσιακός χώρος όπου διοργανώνεται η διεθνής κρατική έκθεση και άλλες θεματικές εκθέσεις καθώς και το συνεδριακό κέντρο. Στην ευρύτερη περιοχή Λευκωσίας προσφέρονται αξιόλογες αθλητικές εγκαταστάσεις οι οποίες μπορούν να αξιοποιηθούν για πραγματοποίηση αθλητικών διοργανώσεων μεγάλης εμβέλειας και προπόνηση ομάδων.

Από τα πιο πάνω, η περιοχή ξεχωρίζει:

- Για τους αξιόλογους πολιτιστικούς χώρους, μνημεία και τη συνεχή πολιτιστική και καλλιτεχνική δραστηριότητα
- Για την εντός των τειχών πόλη που διακρίνεται για το ξεχωριστό της χαρακτήρα ως ένα κράμα ανατολίτικων και δυτικών επιδράσεων με κυρίαρχα στοιχεία από τη μεσαιωνική περίοδο και μετά.
- Ως σύγχρονη πρωτεύουσα με ευκαιρίες για ψώνια, επιχειρηματική δραστηριότητα, αναψυχή, διοργανώσεις εμβέλειας κλπ.

Η Λευκωσία δεν περιλαμβάνεται κατά κύριο λόγο στα προγράμματα των οργανωτών ταξιδιών σαν ξεχωριστός προορισμός εντός της Κύπρου. Μικρός αριθμός οργανωτών ταξιδιών παρέχουν την επιλογή της Λευκωσίας σε συνδυασμό με άλλη περιοχή (two-centre holiday) αλλά κατά καιρούς εκφράστηκε η πρόθεση περίληψης της Λευκωσίας ως αυτόνομου αστικού προορισμού (city break holidays). Παράλληλα στα προγράμματα των περισσότερων οργανωτών γίνεται αναφορά στη δυνατότητα πραγματοποίησης μονοήμερων επισκέψεων στη Λευκωσία και στις ευκαιρίες που προσφέρει για επισκέψεις σε μουσεία, αγορές κλπ.

Η Λευκωσία παρουσιάζεται ως μια πόλη που προσφέρει τις σύγχρονες διευκολύνσεις μιας ευρωπαϊκής πρωτεύουσας και πληθώρα ιστορικών και πολιτιστικών εμπειριών. Καλούνται οι επισκέπτες να ανακαλύψουν το διττό χαρακτήρα της πόλης, ιστορικό και σύγχρονο και την εμπειρία της τελευταίας μοιρασμένης πρωτεύουσας στον κόσμο.

Οι έρευνες υπέδειξαν τη σημασία του Πολιτισμού στη δημιουργία ξεχωριστής ταυτότητας και εμπλουτισμό του προϊόντος και παροχή αυξημένων ευκαιριών για δραστηριότητες/εμπειρίες (things to see and do). Ο Πολιτισμός και το Περιβάλλον αποτελούν τους δύο βασικούς άξονες του Στρατηγικού Σχεδίου και αναμένεται ότι θα τύχουν της ανάλογης προσοχής στην ανάπτυξη της κάθε περιοχής.

6.4.3 ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΠΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ

Ευρωπαϊκή πρωτεύουσα, επιχειρηματικό και πολιτιστικό κέντρο του νησιού που συνδυάζει το σύγχρονο με το ιστορικό, τη μοντέρνα δίπλα από την παλιά εντός των τειχών πόλη που σε ταξιδεύει πίσω στο χρόνο, μια απαραίτητη εμπειρία για τον επισκέπτη της Κύπρου.

Η τοποθέτηση αυτή αξιολογείται επιτυχώς με βάση τα ακόλουθα κριτήρια τοποθέτησης τουριστικών προορισμών:

- Διαφοροποιεί το προϊόν της περιοχής από εκείνα των υπόλοιπων περιοχών.
- Βασίζεται σε μοναδικά σημεία διαφοροποίησης (unique selling points) και βασικές αξίες της περιοχής (core values) τα οποία είναι σημαντικά στις αγορές που στοχεύονται (target markets).
- Εντάσσεται αρμονικά στην Τοποθέτηση όλης της Κύπρου.
- Είναι μια ολοκληρωμένη ιδέα η οποία έχει στρατηγική προοπτική τόσο όσον αφορά την ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος όσο ,το μάρκετινγκ της περιοχής και την προσέλκυση των στοχευμένων τμημάτων αγοράς.
- Λαμβάνει υπόψη τις υφιστάμενες και μελλοντικές ανάγκες της πελατείας που στοχεύεται.
- Διασφαλίζει την επίτευξη των μακροπρόθεσμων στόχων και επιδιώξεων της περιοχής.
- Λαμβάνει υπόψη τους διαθέσιμους πόρους και τη διασφάλιση της αειφορίας τους
- Είναι μια δυνατή, ξεκάθαρη και ελκυστική ιδέα.
- Υπόσχεται οφέλη που μπορεί να προσφέρει ο προορισμός.

6.4.4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ

Θα πρέπει να είναι σαφές ότι η τοποθέτηση δεν είναι ένα διαφημιστικό σλόγκαν αλλά η βάση της στρατηγικής ενός προορισμού. Αυτό σημαίνει ότι τόσο όσον αφορά την ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος όσο και το μάρκετινγκ του προορισμού θα καταρτισθούν ειδικά προγράμματα που να στηρίζουν και να αναδεικνύουν το σημείο αυτό της μοναδικότητας του προορισμού.

6.4.5 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ

Με βάση την Πρόταση για την περιοχή θα πρέπει να ετοιμαστεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο μάρκετινγκ που θα στοχεύει στα συγκεκριμένα τμήματα αγοράς που θα επικεντρωθεί η περιοχή όπως προκύπτει από την τοποθέτηση της.

Τα τμήματα βάσει κινήτρου που πρέπει να στοχεύσει η περιοχή είναι τα ακόλουθα:

- Πολιτισμός
- Επιχειρηματικός Τουρισμός
- Γαμήλιες Τελετές
- Συνέδρια
- Αθλητικός Τουρισμός
- Εκδηλώσεις Μεγάλης Εμβέλειας
- Τουρισμός Πόλεων (city breaks)
- Ημερήσιοι επισκέπτες

6.4.6 ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

Οι δημογραφικές και κοινωνικοοικονομικές αλλαγές στις χώρες πηγές τουρισμού έχουν δημιουργήσει αυξημένο ενδιαφέρον για διακοπές πολιτιστικού περιεχομένου.

Η Λευκωσία διαθέτοντας αξιόλογα μουσεία και πολιτιστικά μνημεία έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει μια σειρά τέτοιων ενδιαφερόντων όπως ιστορία, αρχαιολογία, τοπική κουζίνα-γαστρονομία, θρησκεία κλπ. Ως πολιτιστικό κέντρο του νησιού αποτελεί σημαντικό σταθμό για τους περιηγητές με αυτά τα ειδικά ενδιαφέροντα.

Μπορεί επίσης να αποτελέσει βάση για επισκέψεις σε αξιόλογους χώρους ιστορικής και θρησκευτικής σημασίας που βρίσκονται κοντά στη Λευκωσία. Στη Λευκωσία διοργανώνονται ολόχρονα πολιτιστικές εκδηλώσεις σε ένα ευρύ φάσμα τεχνών που μπορούν να προσελκύσουν το ενδιαφέρον των επισκεπτών και να συμπληρώσουν την τουριστική τους εμπειρία. Επίσης η πόλη διαθέτει ποικιλία καλών εστιατορίων με παραδοσιακή και διεθνή κουζίνα και ευκαιρίες για διασκέδαση σε διάφορα επίπεδα έντασης.

6.4.7 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Η Λευκωσία ως η πρωτεύουσα του νησιού συγκεντρώνει μεγάλο μέρος της εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας του νησιού και αποτελεί την έδρα των σημαντικότερων επιχειρήσεων της Κύπρου. Σαν αποτέλεσμα προσελκύει επιχειρηματικό τουρισμό και επίσημες αποστολές (πολιτικούς, διπλωμάτες, κυβερνητικούς υπαλλήλους κλπ.). Επίσης η διεθνής κρατική έκθεση συνιστά πόλο έλξης για επιχειρηματίες από τις γύρω χώρες.

6.4.8 ΓΑΜΗΛΙΕΣ ΤΕΛΕΤΕΣ

Η Λευκωσία προσελκύει επισκέπτες για την τέλεση πολιτικών και θρησκευτικών γάμων (καθολική, αγγλικανική εκκλησία) και έχει περιθώρια ανάπτυξης του τμήματος αυτού.

6.4.9 ΣΥΝΕΔΡΙΑ

Παρόλο ότι η Λευκωσία διαθέτει το μοναδικό συνεδριακό κέντρο του νησιού οι σοβαρές ελλείψεις στην υποδομή, λειτουργία και προώθηση του κέντρου δεν επέτρεψαν στη Λευκωσία να διεκδικήσει το μερίδιό της στο τμήμα αυτό. Εντοπίζονται δυνατότητες ιδιαίτερα στα συνέδρια συνδέσμων, εκπαιδευτικά συνέδρια (Πανεπιστήμιο Κύπρου), συνέδρια κυβερνητικών και άλλων επίσημων οργάνων (Ευρωπαϊκή Ένωση και άλλοι διεθνείς οργανισμοί).

6.4.10 ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Η Λευκωσία διαθέτει αξιόλογες αθλητικές εγκαταστάσεις διεθνών προδιαγραφών και μπορεί να διοργανώσει διεθνείς αθλητικές εκδηλώσεις σε περιφερειακό κυρίως επίπεδο. Επιπρόσθετα προσφέρεται σαν χώρος προπόνησης αθλητών κυρίως στον τομέα του κλασσικού αθλητισμού, καθώς και σε επί μέρους αθλήματα όπως στη σκοποβολή, στην τοξοβολία, κολύμβηση κλπ. Η Λευκωσία έχει ευκαιρίες ανάπτυξης του τμήματος αυτού νοουμένου ότι το επιδιώξει συστηματικά και μεθοδικά και αναληφθεί ηγετικός συντονιστικός ρόλος από ένα φορέα.

6.4.11 ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΜΒΕΛΕΙΑΣ

Οι εκδηλώσεις μεγάλης εμβέλειας μπορούν να αποτελέσουν πόλο έλξης τουριστών. Συμβάλλουν ουσιαστικά στην αύξηση της κατά κεφαλή δαπάνης και των οικονομικών οφελών καθώς και στην αναβάθμιση της εικόνας του προορισμού.

Σήμερα εκδηλώσεις μεγάλης εμβέλειας δεν διοργανώνονται συστηματικά. Για το σκοπό αυτό χρειάζεται σημαντική βελτίωση τόσο στην υποδομή και τις διευκολύνσεις όσο και στην οργάνωση/προγραμματισμό. Η Λευκωσία έχει τη δυνατότητα να καθιερωθεί ως προορισμός για εκδηλώσεις μεγάλης εμβέλειας νοουμένου ότι αναληφθούν οι ανάλογες πρωτοβουλίες από ένα ηγετικό συντονιστικό φορέα και γίνουν οι αναγκαίες επενδύσεις σε έργα υποδομής και οργάνωση.

6.4.12 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΟΛΕΩΝ (CITY BREAKS)

Ο τουρισμός πόλεων (city breaks) αποτελεί αναπτυσσόμενο τμήμα αγοράς εντός του ευρωπαϊκού χώρου που χαρακτηρίζεται από:

- ταξίδια μικρής διάρκειας (3-4 ημέρες)
- δημογραφικά τμήματα μεγαλύτερης ηλικίας
- ψηλή κατά κεφαλή δαπάνη (ψώνια)
- μικρό χρόνο ταξιδιού (short haul)
- βελτιωμένη εποχικότητα.

Το τμήμα αυτό αποτελεί ευκαιρία για τη Λευκωσία παρόλο ότι παρουσιάζει κάποιο συγκριτικό μειονέκτημα λόγω απόστασης από τα μεγάλα αστικά κέντρα της Ευρώπης που επηρεάζει το κόστος ταξιδιού και το χρόνο μεταφοράς. Για να

καθιερωθεί θα πρέπει να ενδυναμωθούν τα προσελκυστικά της στοιχεία και να εδραιωθεί μια ξεκάθαρη δυνατή εικόνα για τη Λευκωσία.

6.4.13 ΗΜΕΡΗΣΙΟΙ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ

Η Λευκωσία σημειώνει ήδη μια καλή επίδοση στην προσέλκυση ημερήσιων επισκεπτών την οποία μπορεί να βελτιώσει περαιτέρω. Ενώ για τον οργανωμένο τουρίστα προσφέρονται εκδρομές από τουριστικά γραφεία που καλύπτουν τους κύριους χώρους επίσκεψης, για τον ατομικό τουρίστα απαιτείται καλύτερη ενημέρωση και προβολή των σημείων ενδιαφέροντος, η δημιουργία διαδρομών και η παροχή διευκολύνσεων.

6.4.14 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

Η πιο πάνω τοποθέτηση έχει διάφορες συνέπειες όσον αφορά το προϊόν:

- Η περιοχή διαθέτει πλούσια ιστορία και πολιτισμό που πρέπει να αναδειχθεί γιατί αποτελεί κύριο στοιχείο της τοποθέτησης της. Πέραν του ρόλου τους ως εμπλουτιστικά στοιχεία της τουριστικής εμπειρίας τα στοιχεία αυτά πρέπει να αξιοποιηθούν, οργανωθούν ώστε να προσελκύσουν τμήματα αγοράς με ειδικό ενδιαφέρον στον τομέα αυτό. Τα μουσεία που έχουν εξέχοντα ρόλο στην τουριστική εμπειρία του επισκέπτη της Λευκωσίας χρήζουν σημαντικής επένδυσης ώστε να αναβαθμιστούν και να εκσυγχρονιστούν. Αξιόλογα στοιχεία πρέπει να συνδυαστούν σε θεματικές διαδρομές για τις οποίες να παρέχεται τόσο η κατάλληλη πληροφόρηση και προβολή όσο και οι απαραίτητες διευκολύνσεις. Η παλιά πόλη πρέπει να αναβαθμιστεί και να ευπρεπιστεί ενώ παράλληλα να αναδειχθούν και να αξιοποιηθούν παλιά αξιόλογα κτίρια και χώροι και για σκοπούς εκδηλώσεων, κέντρα/εργαστήρια χειροτεχνίας κλπ.
- Η περιοχή πρέπει να διασφαλίσει την ποιότητα των προσφερομένων καταλυμάτων/κέντρων αναψυχής/υπηρεσιών σε ψηλά επίπεδα. Τα εστιατόρια και κέντρα αναψυχής θα πρέπει να αναβαθμιστούν και να εξειδικευτούν. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη διατήρηση και ανάδειξη των εστιατορίων και άλλων κέντρων αναψυχής με χαρακτήρα π.χ. μαγειρεία, καφενεία, καλά εστιατόρια με χαρακτήρα, μπυραρίες με χαρακτήρα κλπ. Η παλιά εντός των τειχών πόλη προσφέρεται για τη δημιουργία τέτοιων χώρων

αναψυχής αξιοποιώντας αξιόλογα κτίρια με χαρακτήρα. Χρειάζεται προβολή και σύνθεση του προϊόντος αυτού ώστε οι επισκέπτες να γνωρίζουν τις επιλογές που προσφέρονται.

- Τα ξενοδοχειακά καταλύματα θα πρέπει να αναγνωρίσουν τις ευκαιρίες που προσφέρονται από τη στόχευση των τμημάτων αγοράς που αναφέρονται πιο πάνω, να προσφέρουν το ανάλογο προϊόν/τιμή για τις απαιτήσεις της κάθε πελατείας και να προσαρμόσουν ανάλογα τις ενέργειες προβολής τους.
- Απουσιάζει η σύνθεση όλων των πτυχών του προϊόντος της Λευκωσίας ώστε ο επισκέπτης, ιδιαίτερα ο ατομικός που μπορεί να στοχευθεί από την περιοχή, να γνωρίζει τις ευκαιρίες που του προσφέρονται και να προβαίνει στη διαμόρφωση του δικού του προγράμματος επίσκεψης. Η έκδοση οδηγού της Λευκωσίας σε τακτική βάση ο οποίος να καλύπτει όλο το φάσμα των ευκαιριών που προσφέρονται (π.χ. ξενοδοχεία, εστιατόρια, εκδηλώσεις, σημεία ενδιαφέροντος, εκδρομές/περίπατου/διαδρομές) θα εξυπηρετούσε το σκοπό αυτό.
- Για την ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού και στόχευση των επί μέρους τμημάτων που μπορεί να προσελκύσει η περιοχή (π.χ. συνέδρια συνδέσμων, εκπαιδευτικά, συνέδρια κυβερνητικών και άλλων επίσημων οργάνων κλπ.) επιβάλλεται επένδυση στη συνεδριακή υποδομή και οργάνωση. Ο ρόλος του συνεδριακού κέντρου χρήζει επανεξέτασης με στόχο την αξιοποίηση της επένδυσης που έγινε. Τόσο το μάρκετινγκ, η οργάνωση, οι κτιριολογικές εγκαταστάσεις, οι διευκολύνσεις καθώς και οι υπηρεσίες που προσφέρονται χρήζουν αναβάθμισης για να επιτελέσει το ρόλο που του αναλογεί ως κέντρο συνεδρίων.
- Η Λευκωσία παρέχει ευκαιρίες για ψώνια στον επισκέπτη. Το στοιχείο αυτό μπορεί να αξιοποιηθεί περαιτέρω με τη διοργάνωση φεστιβάλ για ψώνια (Shopping Festival) σε περιόδους χαμηλής κίνησης με τη συνεργασία αερομεταφορέα, καταστηματαρχών, ξενοδόχων, ιδιοκτητών εστιατορίων, της τοπικής αρχής κλπ. ώστε να προσφερθούν πραγματικές ευκαιρίες αγορών οι οποίες να συνδυαστούν με ελκυστικά πακέτα μεταφοράς, διαμονής, διατροφής, εκδηλώσεων κλπ.
- Η Λευκωσία θα πρέπει να θεσμοθετήσει κάποιες εκδηλώσεις οι οποίες να περιληφθούν στα πολιτιστικά προγράμματα που κυκλοφορούν στην Ευρώπη. Χρειάζονται σημαντικές επενδύσεις σε έργα υποδομής και οργανωτική υποδομή

ώστε να εδραιωθεί η εικόνα της Λευκωσίας ως χώρου διοργάνωσης εκδηλώσεων. Βασική επιδίωξη πρέπει να είναι η διοργάνωση εκδηλώσεων οι οποίες να συνάδουν και να αναδεικνύουν το χαρακτήρα και την τοποθέτηση της Λευκωσίας.

6.4.15 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΞΙΑΣ

Η περιοχή θα πρέπει να δώσει ποιότητα στη συνολική εμπειρία των διακοπών. Γι' αυτό θα πρέπει όχι μόνο να διαμορφωθεί το κατάλληλο φάσμα και ποικιλία προϊόντων και υπηρεσιών αλλά να επιδιωχθεί η διασφάλιση συνεχούς προσφοράς τους σε ψηλά επίπεδα ποιότητας και επαγγελματισμού. Θα πρέπει να παρέμβει συνειδητά στα πιο κάτω (ALA Planning Partnership, 2004α: 41-42):

- **Ανθρώπινο Δυναμικό:** Ανάπτυξη και συνεχής βελτίωση των δεξιοτήτων και γνώσεων του ανθρώπινου δυναμικού, διασφάλιση συνεχούς προσφοράς ανθρώπινου δυναμικού, βελτίωση των συνθηκών εργοδότησης κ.ά. Θα πρέπει να προωθηθεί η ανάπτυξη του προσωπικού των ξενοδοχειακών καταλυμάτων και άλλων τουριστικών επιχειρήσεων προκειμένου να διασφαλιστεί η ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών. Παράλληλα θα πρέπει να επιδιωχθεί η ανάπτυξη των γνώσεων, δεξιοτήτων και τρόπων αντιμετώπισης/συμπεριφοράς του ανθρώπινου δυναμικού που εργοδοτείται ή έρχεται σε επαφή με τον επισκέπτη π.χ. κέντρα αναψυχής, καταστηματαρχες, βιοτέχνες κλπ. Η διατήρηση στην παλιά πόλη πολιτιστικών κέντρων/εργαστηρίων χειροτεχνίας πρέπει να υποστηριχθεί με ανάλογη πολιτική ανάπτυξης ανθρώπινου δυναμικού.
- **Ποιότητα:** Εισαγωγή μεθόδων/ συστημάτων ποιότητας και βελτίωσης/ανάπτυξης οργανισμών, αξιοποίηση της νέας τεχνολογίας, ταχεία ανταπόκριση σε αλλαγές και νέες τάσεις κ.ά.

Όσον αφορά τις τιμές, κατά αντίθεση προς τις παραλιακές περιοχές στη Λευκωσία δεν παρατηρείται το φαινόμενο εξάρτησης από οργανωτές ταξιδιών. Οι τιμές διαμορφώνονται κυρίως για εξυπηρέτηση του επιχειρηματικού τουρισμού. Η πρακτική αυτή θέτει σε κάποιο μειονέκτημα τον ατομικό τουρίστα για αναψυχή. Νοούμενου ότι θα στοχευθούν και τμήματα πέραν του επιχειρηματικού τουρισμού ο ξενοδοχειακός τομέας θα πρέπει να προσαρμόσει ανάλογα και την τιμολογιακή του πολιτική.

6.5 ΤΟΠΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

Το Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας, εκπονήθηκε σύμφωνα με τις σχετικές πρόνοιες του περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμου και είχε ως αφετηρία το Ενιαίο Ρυθμιστικό Σχέδιο Λευκωσίας (Nicosia Master Plan), που εκπονήθηκε από την κυπριακή κυβέρνηση σε συνεργασία με το δήμο Λευκωσίας και το Πρόγραμμα Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών (UNDP). Το Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας δημοσιεύτηκε για πρώτη φορά την 1^η Δεκεμβρίου 1990. Η πρώτη τροποποίηση του Τοπικού Σχεδίου δημοσιεύτηκε στις 4 Οκτωβρίου 1996, και το Σχέδιο οριστικοποιήθηκε μετά από τη μελέτη των ενστάσεων, η οποία ολοκληρώθηκε και δημοσιεύτηκε σε δύο φάσεις (1999 και 2000).

Το κείμενο του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας, αποδίδει έμφαση στην ποιοτική βελτίωση των χωροθετικών πολιτικών για ανάπτυξη, ούτως ώστε να συνάδουν με τις σύγχρονες και αναγνωρισμένες τάσεις πολεοδομικού σχεδιασμού που επικρατούν στην Ευρώπη και αποσκοπεί στον καθορισμό και την εφαρμογή του κατάλληλου πλαισίου μακροπρόθεσμης πολεοδομικής πολιτικής που θα επιτρέψει την ορθολογική ανάπτυξη της Λευκωσίας μέχρι το καθοριζόμενο έτος ορίζοντα. Το παρόν Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας έχει ως έτος ορίζοντα το 2012.

Στο Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας καθορίζεται διευρυμένο χωροθετικό πλαίσιο και εισάγονται ευέλικτες πολιτικές σε σχέση με νέους τύπους αναπτύξεων για έγκαιρη ανταπόκριση στις ανάγκες και τάσεις της αγοράς. Επιπλέον το κείμενο του Τοπικού Σχεδίου αποτελεί εύχρηστο εγχειρίδιο για επαγγελματίες, συμβάλλει στην κατανόηση του πολεοδομικού πλαισίου και διευκολύνει την υποβολή αιτήσεων για ανάπτυξη.

Για τη σταδιακή αναδιοργάνωση και προγραμματισμό της αστικής ανάπτυξης, οι στόχοι του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας, εμπλουτισμένοι με τις σύγχρονες αντιλήψεις πολεοδομικού σχεδιασμού είναι συνοπτικά οι ακόλουθοι:

- Η ορθολογική κατανομή των χρήσεων γης με τρόπο που να διασφαλίζεται η καλύτερη οικονομική και λειτουργική οργάνωση της πόλης, ο διαχωρισμός, όσο είναι δυνατόν μη συμβατών χρήσεων με στόχο την προστασία της ποιότητας ζωής του πληθυσμού, καθώς και η διασφάλιση ισόρροπης ποικιλίας συμβατών χρήσεων, όπου αυτό είναι επιθυμητό,
- Η εξοικονόμηση των φυσικών πόρων και του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου, προς όφελος του σημερινού και μελλοντικού αστικού πληθυσμού, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης,

- Η διασφάλιση των δυνατοτήτων πολεοδομικής και λειτουργικής επανένωσης της Λευκωσίας μετά την κατάργηση της νεκρής ζώνης και η διαφύλαξη της προοπτικής λειτουργίας της ευρύτερης Λευκωσίας ως ενιαίας και αδιαίρετης πόλης,
- Η αναβάθμιση της οργάνωσης και κατά συνέπεια της λειτουργίας του αστικού συμπλέγματος της ευρύτερης Λευκωσίας ως ενός ενιαίου πολεοδομικού συνόλου,
- Η υιοθέτηση εφικτών λύσεων σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση και η εφαρμογή, μέσα στο πιο πάνω πλαίσιο, ευέλικτων και ελαστικών μέτρων πολιτικής που να παρέχουν δυνατότητες μελλοντικών τροποποιήσεων και προσαρμογής σε απρόβλεπτες μεταβολές, εφόσον καταστεί αναγκαίο από τις επικρατούσες συνθήκες,
- Η διασφάλιση της επωφελούς και αποδοτικής χρησιμοποίησης των αποθεμάτων που διατίθενται στις περιοχές που καθορίζονται για ανάπτυξη, των υπηρεσιών και των δικτύων υποδομής που παρέχονται από τον δημόσιο τομέα (διαφόρων βαθμίδων δημόσια εκπαιδευτήρια, οδικά δίκτυα, δίκτυα υδατοπρομήθειας, τηλεπικοινωνίες, ηλεκτρισμός, αποχετεύσεις, κ.ά.),
- Η σταδιακή αναβάθμιση των ανέσεων, της ποιότητας ζωής και του επιπέδου εξυπηρέτησης του συνόλου του αστικού πληθυσμού,
- Η διασφάλιση και προαγωγή οργανωμένης και ενοποιημένης αστικής ανάπτυξης μέσω της εφαρμογής δέσμης προνοιών και της υιοθέτησης κινήτρων για ενθάρρυνση της στις καθορισμένες περιοχές ανάπτυξης,
- Η εξασφάλιση των προϋποθέσεων για την αναβάθμιση των περιοχών ανάπτυξης σε ουσιαστικούς πόλους συγκέντρωσης της μελλοντικής φυσικής ανάπτυξης και κατ' επέκταση της κοινωνικής και οικονομικής δραστηριότητας,
- Η ορθολογική οργάνωση των περιοχών κατοικίας με τρόπο που να επιτυγχάνεται η λειτουργική αλληλοσυσχέτιση της κατανομής του πληθυσμού με τις ευκαιρίες απασχόλησης και τις υπηρεσίες,
- Η δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για την υλοποίηση οικιστικών αναπτύξεων για ικανοποίηση των αναγκών και δυνατοτήτων όλων των εισοδηματικών στρωμάτων του πληθυσμού μέσα στις περιοχές ανάπτυξης του Τοπικού Σχεδίου, τόσο από φορείς του δημόσιου όσο και του ιδιωτικού τομέα,

καθώς και η ενθάρρυνση ενιαίου ολοκληρωμένου σχεδιασμού των οικιστικών αναπτύξεων,

- Η υιοθέτηση μέτρων που θα συμβάλουν σε σταδιακή αλλά ουσιαστική επίλυση των λειτουργικών ή άλλων προβλημάτων που αντιμετωπίζονται σε επιμέρους αστικές περιοχές,
- Η εφαρμογή μιας σύγχρονης πολυδιάστατης κυκλοφοριακής πολιτικής που θα απευθύνεται ισόρροπα στις σημερινές και μελλοντικές ανάγκες λειτουργίας του συνόλου της πόλης και όλων των εισοδηματικών στρωμάτων του πληθυσμού,
- Η εφαρμογή μέτρων πολιτικής που θα συμβάλουν στην προστασία και αναβάθμιση του κρίσιμου ρόλου που διαδραματίζει το αστικό κέντρο ως το λειτουργικό επίκεντρο του συνόλου της Λευκωσίας, της ευρύτερης περιφέρειας της, αλλά και του συνόλου της Κύπρου,
- Η ισόρροπη κατανομή των εμπορικών δραστηριοτήτων και χρήσεων σε στρατηγικά σημεία του αστικού ιστού και η ιεράρχηση των τοπικών εμπορικών πυρήνων με βάση τον πληθυσμό που εξυπηρετούν,
- Η διαφύλαξη στοιχείων και περιοχών ειδικού ή εξαιρετικού φυσικού, ιστορικού, πολιτιστικού και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος. Ειδικότερα, επιδιώκεται η υιοθέτηση προγράμματος προστασίας, διατήρησης, ανάπλασης και αναζωογόνησης της περιτειχισμένης πόλης και των υπόλοιπων ιστορικών πυρήνων, έτσι ώστε οι περιοχές αυτές να αναβαθμιστούν σε ελκυστικές περιοχές κατοικίας, εργασίας και πολιτιστικών δραστηριοτήτων,
- Η προστασία και σταδιακή αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου, δεδομένου ότι αυτό αποτελεί καθοριστική παράμετρο για τη διασφάλιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και της ισορροπίας των χρήσεων και των οικοσυστημάτων, και
- Η ενίσχυση των δυνατοτήτων για αναψυχή και ψυχαγωγία του συνόλου του αστικού πληθυσμού και η αξιοποίηση και ο εμπλουτισμός κατάλληλων υφιστάμενων χώρων πρασίνου και η εξασφάλιση νέων για δημιουργία ολοκληρωμένου και ιεραρχημένου συστήματος ελεύθερων χώρων πρασίνου.

Για την επίτευξη των ανωτέρω επιδιώξεων, μετά από αξιολόγηση διαφόρων εναλλακτικών επιλογών, επιλέγηκε η Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας και οι επιμέρους πρόνοιες πολεοδομικής πολιτικής. Γνώμονας της Στρατηγικής αυτής είναι η χρησιμοποίηση των πόρων με μέτρο, ώστε να συνεχίσουν να

παράγουν και να προσφέρονται για τις μελλοντικές γενιές, καθώς και η ουσιαστική οργάνωση και ενοποίηση της ανάπτυξης.

Η Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας στηρίζεται στην αρχή της οργανωμένης και ενοποιημένης ανάπτυξης της ευρύτερης Λευκωσίας και είναι αποφασιστικής σημασίας για την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος. Η Στρατηγική αυτή εδράζεται ουσιαστικά στην έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, συνδυάζεται με τη δεδηλωμένη πολιτική για αποθάρρυνση της διασποράς των διαφόρων τύπων ανάπτυξης σε περιοχές άλλες από τα καθοριζόμενες και είναι σύμφωνη με τους προσανατολισμούς και τη φιλοσοφία που προωθούνται από την ΕΕ αναφορικά με την οργάνωση των αστικών συγκροτημάτων. Η Γενική Στρατηγική Ανάπτυξης αποτελεί τον κορμό του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας και σε αυτή εδράζονται οι επιμέρους πρόνοιες πολιτικής που αναφέρονται εξειδικευμένα σε διάφορους τομείς ανάπτυξης.

Η εφαρμογή του πνεύματος και του γράμματος της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης συναρτάται άμεσα με την επίτευξη των στόχων που τίθενται στο Τοπικό Σχέδιο για διάφορους τομείς ανάπτυξης και θα είναι καθοριστικής σημασίας για την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα (π.χ. επίπεδα κυκλοφοριακής συμφόρησης, στέγαση του αστικού πληθυσμού, εξυπηρέτηση από παρεχόμενες υπηρεσίες και δίκτυα υποδομών).

Για την υλοποίηση της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης, χρησιμοποιούνται τα ακόλουθα πολεοδομικά εργαλεία:

- Ο καθορισμός των περιοχών ανάπτυξης που οριοθετούνται στο Τοπικό Σχέδιο από το όριο ανάπτυξης και όπου είναι δυνατό να χωροθετούνται από διάφορες χρήσεις, ανάλογα με τις πρόνοιες του Σχεδίου,
- Οι διαβαθμίσεις της έντασης της ανάπτυξης που θεωρείται κατάλληλη σε διάφορες περιοχές ανάπτυξης ανάλογα με τον τύπο χρήσης της γης,
- Ο προγραμματισμός των αναγκαίων στοιχείων πολεοδομικής οργάνωσης της περιοχής του Τοπικού Σχεδίου (π.χ. κύριο αστικό οδικό δίκτυο, δημόσια εκπαιδευτήρια και άλλες διευκολύνσεις),
- Ο καθορισμός του επιθυμητού βαθμού ανάμειξης των επιμέρους χρήσεων και δραστηριοτήτων σε διάφορες περιοχές ανάπτυξης, και
- Η εφαρμογή μέτρων πολιτικής για τη διασφάλιση ποιότητας στο αστικό περιβάλλον, πέραν της ποιότητας που προκύπτει από τα ανωτέρω.

Σημαντικό είναι επίσης να αναφερθεί πως οι περιοχές που βρίσκονται έξω από το όριο ανάπτυξης του Τοπικού Σχεδίου Λευκωσίας θεωρούνται για σκοπούς πολεοδομικού προγραμματισμού και ελέγχου ως υπαιθρος ή αστικοαγροτικές παρυφές και σε αυτές θα αποθαρρύνεται η επέκταση των αστικών χρήσεων κατά την περίοδο ισχύος του Τοπικού Σχεδίου. Αυτό το μέτρο πολιτικής έχει εξαιρετικά μεγάλη σημασία για την επίτευξη της Γενικής Στρατηγικής Ανάπτυξης και θα πρέπει να εφαρμόζεται με έμφαση και ιδιαίτερη προσοχή.

Σημειώνεται εντούτοις ότι οι περιοχές εκτός του ορίου ανάπτυξης αποτελούν ουσιαστικά τα στρατηγικά αποθέματα γης (τράπεζα γης) που θα χρησιμοποιούνται μακροπρόθεσμα για τις κατά φάσεις αστικές επεκτάσεις, ανάλογα με την εξέλιξη των σχετικών αναγκών και τα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής. Από αυτή τη θεώρηση προκύπτει το συμπέρασμα ότι οι αναπτυξιακές δυνατότητες των περιοχών εκτός του ορίου ανάπτυξης μετατίθενται χρονικά, έτσι ώστε η γενικότερη ανάπτυξη της ευρύτερης Λευκωσίας να πραγματοποιείται κατά φάσεις πάνω σε συστηματική, οργανωμένη και ορθολογική βάση.

6.6 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 2004-2006

6.6.1 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ

Κεντρική επιδίωξη του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης 2004-2006, είναι η επίτευξη ικανοποιητικού ρυθμού αειφόρου ανάπτυξης και η αξιοποίηση στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό των ευκαιριών που προσφέρει η ένταξη της Κύπρου στην ΕΕ, συμβάλλοντας έτσι ουσιαστικά σε μεγαλύτερη πραγματική σύγκλιση με τις χώρες μέλη της ΕΕ.

Οι επιμέρους επιδιώξεις του Σχεδίου είναι οι ακόλουθες (Γραφείο Προγραμματισμού, 2004: 23):

- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της μακροοικονομικής σταθερότητας της οικονομίας,
- Επίτευξη ισόρροπης χωρικής ανάπτυξης,
- Εμπέδωση συνθηκών κοινωνικής συνοχής και πλήρους απασχόλησης, και
- Προστασία του περιβάλλοντος και βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Για να καταστεί δυνατή η συνέχιση της ανόδου και η συνεχής βελτίωση της ευημερίας θα επιδιώκεται σταθερά τα μέτρα, τα έργα και οι παρεμβάσεις, εκτός από τους άμεσους στόχους που θα υπηρετεί το καθένα, να συντείνουν και στη συνεχή αναβάθμιση του ρόλου της Κύπρου ως διεθνούς και περιφερειακού κέντρου παροχής υπηρεσιών και προαγωγής της σε γέφυρα οικονομικής συνεργασίας μεταξύ της ΕΕ και των χωρών της Μέσης Ανατολής και της Βόρειας Αφρικής.

6.6.2 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Οι αναπτυξιακές προτεραιότητες για την επίτευξη των πιο πάνω στρατηγικών επιδιώξεων καθορίζονται ως εξής:

- Επέκταση και αναβάθμιση των βασικών υποδομών

Ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί στην επέκταση και αναβάθμιση των υποδομών στους τομείς των μεταφορών και σύνδεση της Κύπρου με τα διευρωπαϊκά δίκτυα, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών. Η επέκταση και η αναβάθμιση των υποδομών δεν θα καλύψει μόνο τις υφιστάμενες αδυναμίες αλλά θα συμβάλει στη διασφάλιση των απαραίτητων προϋποθέσεων για συνεχή και αειφόρο ανάπτυξη, δεδομένης της συμπληρωματικότητας μεταξύ των επενδύσεων σε υποδομές και των επενδύσεων του ιδιωτικού τομέα. Θα επιτευχθεί, είτε με επενδυτικές δαπάνες του ευρύτερου δημόσιου τομέα και με τη συνεισφορά του Ταμείου Συνοχής της ΕΕ και ενδεχόμενα άλλων Ταμείων και Πρωτοβουλιών της ΕΕ, είτε και με την ανάληψη της κατασκευής και της διαχείρισης έργων υποδομής από τον ιδιωτικό τομέα, με τη συνεργασία και του κράτους (Γραφείο Προγραμματισμού, 2004: 23-24).

- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας

Στα πλαίσια αυτής της προτεραιότητας θα δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, στην ενθάρρυνση δραστηριοτήτων έρευνας και ανάπτυξης με τους κατάλληλους τρόπους, καθώς και στην αξιοποίηση, στο μέγιστο δυνατό βαθμό των δυνατοτήτων που διανοίγει η κοινωνία της πληροφορίας. Παράλληλα, θα προωθηθούν εξειδικευμένα μέτρα για ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, που θα στοχεύουν, μεταξύ άλλων, στην αξιοποίηση της σύγχρονης τεχνολογίας και στην προώθηση καινοτομιών, στην βελτίωση της παραγωγικότητας και στην εξειδίκευση των επιχειρηματικών μονάδων, στην παραγωγή προϊόντων και υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και προστιθέμενης αξίας (Γραφείο Προγραμματισμού, 2004: 24).

- Ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού-Προώθηση ίσων ευκαιριών και ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής

Το ανθρώπινο δυναμικό αποτελεί το βασικό παραγωγικό συντελεστή της κυπριακής οικονομίας. Ως εκ τούτου, στα πλαίσια του Σχεδίου στοχεύεται η συνεχής ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού. Η επανάσταση στον τομέα των τηλεπικοινωνιών και της πληροφορικής και οι διαφοροποιήσεις των παραγωγικών συστημάτων, της οργάνωσης εργασίας και των αναγκών στην αγορά εργασίας, επιβάλλουν την προσαρμογή των συστημάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης στις σημερινές ανάγκες της αγοράς εργασίας και στην κοινωνία της πληροφορία, καθώς και την εμπέδωση της δια βίου μάθησης.

Έμφαση θα δοθεί στην προώθηση της ισότητας μεταξύ των φύλων, που θα περιλαμβάνει μέτρα για αύξηση του ποσοστού συμμετοχής των γυναικών στην αγορά εργασίας, σμίκρυνση του χάσματος στις απολαβές μεταξύ ανδρών και γυναικών, καθώς και λήψη μέτρων για συγκερασμό της οικογενειακής ζωής και της απασχόλησης.

Ταυτόχρονα, στα πλαίσια του νέου Σχεδίου, αναγνωρίζοντας τη μεγάλη σημασία της κοινωνικής συνοχής τόσο για τη σταθερότητα του όλου κοινωνικοοικονομικού συστήματος όσο και για την απρόσκοπτη ανάπτυξη της οικονομίας, θα δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην προώθηση μέτρων για απομάκρυνση του ενδεχομένου του κοινωνικού αποκλεισμού ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων (Γραφείο Προγραμματισμού, 2004: 24-25).

- Ισόρροπη χωρική και αγροτική ανάπτυξη

Η οικονομική ανάπτυξη που παρατηρήθηκε κατά τις τελευταίες δεκαετίες και ιδιαίτερα μετά την ανεξαρτησία, δεν υπήρξε ισόρροπη σε ό,τι αφορά τη γεωγραφική κατανομή της και είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία περιφερειακών ανισοτήτων με την επικέντρωση της οικονομικής ανάπτυξης στα αστικά κέντρα και στις παράλιες περιοχές. Παράλληλα, εντός των αστικών κέντρων έχουν παρατηρηθεί τάσεις υποβάθμισης συγκεκριμένων περιοχών, κυρίως των παραδοσιακών κέντρων, όπως επίσης και των περιοχών που γειτνιάζουν με τη γραμμή κατάπαυσης του πυρός. Για τους λόγους αυτούς, στο νέο Σχέδιο Ανάπτυξης θα δοθεί ιδιαίτερη σημασία στην εφαρμογή μιας ορθολογικής περιφερειακής αναπτυξιακής πολιτικής, που θα στοχεύει στην ισόρροπη ανάπτυξη όλων των περιοχών της Κύπρου και στην ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Στα πλαίσια αυτά, θα προωθηθεί η ανάπτυξη των μειονεκτουσών περιοχών της υπαίθρου, μέσω της

αναδιάρθρωσης του τομέα της γεωργίας και της ενθάρρυνσης νέων οικονομικών δραστηριοτήτων και η προώθηση μέτρων για αναζωογόνηση των υποβαθμισμένων περιοχών των αστικών κέντρων και των περιοχών που γειτνιάζουν με τη γραμμή κατάπαυσης του πυρός (Γραφείο Προγραμματισμού, 2004: 25).

- Προστασία του περιβάλλοντος και αναβάθμιση της ποιότητας ζωής

Η ραγδαία τουριστική ανάπτυξη στις παράλιες περιοχές έχει οδηγήσει σε καταπόνηση του περιβάλλοντος και σε υποβάθμιση της ποιότητας ζωής του τοπικού πληθυσμού. Παράλληλα, η μεγάλη μείωση του πληθυσμού και η υποτονικότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων σε αρκετές περιοχές συμβάλλουν στην υποβάθμιση πολύτιμων στοιχείων του ανθρωπογενούς και του φυσικού περιβάλλοντος. Τέλος, η συνεχής άνοδος των εισοδημάτων και της κατανάλωσης είναι ανάγκη να συμπληρώνεται με αντίστοιχη βελτίωση της ποιότητας ζωής και των ανέσεων των πολιτών.

Η αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και των στοιχείων που το συνθέτουν και η αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής, εκτός από την αυξανόμενη σημασία τους για την ευημερία του πληθυσμού, αποτελούν σημαντικό παράγοντα στήριξης εξαγωγικών δραστηριοτήτων των τριτογενών τομέων. Μπορεί να συμβάλουν στην αύξηση της ελκυστικότητας της Κύπρου ως διεθνούς και περιφερειακού κέντρου εγκατάστασης οικονομικών δραστηριοτήτων υψηλής στάθμης (Γραφείο Προγραμματισμού, 2004: 25-26).

6.7 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ

Τα Προγράμματα Αναζωογόνησης δεν αποτελούν μια δεδομένη και σταθερή «συνταγή» για τη συνολική επίλυση των όσων σοβαρότατων προβλημάτων συσσωρεύτηκαν μέχρι σήμερα στις ακριτικές περιοχές. Αποτελούν απλώς τη διατύπωση μιας φιλοσοφίας ολοκληρωμένης πολεοδομικής επέμβασης που καθοδόν θα είναι επιδεικτική διαφοροποιήσεων, προσθηκών και εμπλουτισμού. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, η καθαρά τεχνική άποψη των Προγραμμάτων αποτελεί μέρος μόνο του συνόλου, που έχει σαν κεντρικό στόχο η δημιουργία και εμπέδωση των κοινωνικοοικονομικών προϋποθέσεων που θα τροχοδρομήσουν τις ακριτικές περιοχές προς μια ειδική μορφή εντατικής και ποιοτικής ανάπτυξης (Α. Ασσιώτης, 2001: 67-68).

Θεμελιώδης στόχος της στρατηγικής των Προγραμμάτων αναζωογόνησης είναι η επιτυχία ουσιαστικής προόδου πάνω στο τριπλό άξονα «νέα εικόνα-νέα οικονομία-νέο περιβάλλον». Η οικονομική ανόρθωση των ακριτικών περιοχών έχει ίση τουλάχιστον σημασία με, και αποτελεί το μόνο ασφαλές όχημα προς, τη φυσική αποκατάσταση στοιχείων του ανθρωποποιητού περιβάλλοντος. Κατά την ετοιμασία των προγραμμάτων επιβεβαιώθηκε η εκτίμηση πως οι ακριτικές περιοχές έχουν εξαιρετικές δυνατότητες οικονομικής αναζωογόνησης που προκύπτουν από τα μοναδικά στην κυριολεξία, χωροδομικά, ιστορικά και αρχιτεκτονικά τους χαρακτηριστικά (Α. Ασιώτης, 2001: 60-61).

Το σημαντικότερο ίσως θετικό στοιχείο που προέκυψε από την ετοιμασία των προγραμμάτων αναζωογόνησης είναι η πρακτική και επίσημη αναγνώριση του γεγονότος πως οι ακριτικές περιοχές της Λευκωσίας αποτελούν πολύ ειδικές περιπτώσεις πολεοδομικών, κοινωνικών και οικονομικών ενοτήτων που αντιμετωπίζουν από χρόνια μια μοναδική για τα κυπριακά δεδομένα δέσμη προβλημάτων. Αποτέλεσμα της αναγνώρισης αυτής είναι η κατηγορηματική έκφραση της βούλησης της κυβέρνησης να επέμβει δυναμικά και με συστηματικό τρόπο για αναστροφή των ανησυχητικών εξελίξεων.

Εκείνο όμως, που πρέπει να προσεχθεί με κάθε δυνατή σοβαρότητα από όλους τους φορείς που θα εμπλακούν στην υλοποίηση των προγραμμάτων είναι πως οποιαδήποτε αποτυχία ή υπαναχώρηση από τους κεντρικούς τους στόχους, αδιάκριτα από την αιτία, θα οδηγήσει σε ταχύτατη υποτροπή των προβλημάτων που αντιμετωπίζονται σήμερα, μια και θα υπονομεύσει οριστικά την πίστη της κοινωνίας μας στο μέλλον των ακριτικών περιοχών (Α. Ασιώτης, 2001: 69).

6.8 Ο ΠΕΡΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΝΟΜΟΣ

Μέχρι το 1990 ο έλεγχος της ανάπτυξης στην Κύπρο στηριζόταν στον περί Ρυθμίσεως Οδών και Οικοδομών Νόμο και στους σχετικούς Κανονισμούς. Η νομοθεσία αυτή δεν παρείχε επαρκείς δυνατότητες για αποτελεσματικό έλεγχο των πολεοδομικών πτυχών της ανάπτυξης, ούτε και τα μέσα που θα επέτρεπαν την άσκηση χωροθετικής πολιτικής ή την έμμεση παρέμβαση στις διεργασίες της αγοράς γης. Ο ρόλος του δημοσίου τομέα ήταν κατά βάση ρυθμιστικός και αρνητικός σε χαρακτήρα, εφόσον υπήρχε ουσιαστικά δυνατότητα μόνο για αντίδραση στις πρωτοβουλίες του ιδιωτικού τομέα.

Ενόψει των έντονων αναπτυξιακών πιέσεων που προκαλούνται από τη φυσική αύξηση του πληθυσμού, την αστικοποίηση και την ανάπτυξη της βιομηχανίας, του εμπορίου, του τουρισμού και των υπηρεσιών, η κυπριακή πολιτεία αποφάσισε να προχωρήσει στην εισαγωγή πολεοδομικής και χωροταξικής νομοθεσίας, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η ορθολογική οργάνωση της φυσικής ανάπτυξης και η επαρκής προστασία του περιβάλλοντος. Για το λόγο αυτό ψηφίστηκε ο περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμος του 1972 και οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις του και τέθηκε σε πλήρη εφαρμογή την 1^η Δεκεμβρίου 1990.

Ο Περί Πολεοδομίας και χωροταξίας Νόμος, οριοθέτησε το ξεκίνημα μιας νέας εποχής στον πολεοδομικό προγραμματισμό και τον έλεγχο της ανάπτυξης στην Κύπρο. Μέσα στα πλαίσια του Νόμου ο Υπουργός έχει εκχωρήσει εξουσίες πολεοδομικού ελέγχου στο Δημοτικό Συμβούλιο Λευκωσίας σε ότι αφορά την περιοχή του Δήμου Λευκωσίας ενώ για την υπόλοιπη περιοχή που καλύπτει το Τοπικό Σχέδιο, η αρμόδια Πολεοδομική Αρχή είναι ο Επαρχιακός Λειτουργός του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως.

Με βάση το άρθρο 22 του Νόμου, απαγορεύεται η έναρξη ανάπτυξης σε ακίνητη ιδιοκτησία εκτός αν έχει χορηγηθεί πολεοδομική άδεια από την αρμόδια Πολεοδομική Αρχή. Η πολεοδομική απόφαση σε σχέση με αιτήσεις για πολεοδομική άδεια λαμβάνεται από την Πολεοδομική Αρχή με βάση τις πρόνοιες του άρθρου 26 του Νόμου, σύμφωνα με το οποίο, για να καταλήξει σε πολεοδομική απόφαση η Πολεοδομική Αρχή, λαμβάνει υπόψη τις πρόνοιες του εφαρμοστέου στην περίπτωση Σχεδίου Ανάπτυξης καθώς και οποιονδήποτε άλλο ουσιώδη παράγοντα.

Η Νομοθεσία δεν καθορίζει τι αποτελεί ουσιώδη παράγοντα, εντούτοις όμως, η πολεοδομική πρακτική και οι σχετικές αποφάσεις των δικαστηρίων έχουν ερμηνεύσει τον όρο, ως κάθε παράγοντα σχετικό με την προτιθέμενη ανάπτυξη, που δυνατόν να μην περιλαμβάνεται στο Σχέδιο Ανάπτυξης νοουμένου ότι δεν αντιστρατεύεται την γενική στρατηγική του Σχεδίου Ανάπτυξης.

Η σημασία του όρου «ουσιώδης παράγοντας» είναι καθοριστικής σημασίας στην ανάπτυξη του τουριστικού τομέα, γιατί οι κατά καιρούς αποφάσεις του Υπουργικού Συμβουλίου σε σχέση με την ρύθμιση της Τουριστικής ανάπτυξης ερμηνεύονται ως ουσιώδης παράγοντες και κατά συνέπεια επενεργούν καταλυτικά στην διαμόρφωση του κτιστού τουριστικού προϊόντος.

Το Σχέδιο Ανάπτυξης το οποίο ρυθμίζει και ελέγχει την ανάπτυξη στην περιοχή του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας, είναι το Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας.

6.9 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ

6.9.1 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Προνοείται η δημιουργία δημόσιων χώρων στάθμευσης σε επιλεγμένα σημεία της πόλης μέσα από απευθείας χορηγίες και από άλλα οικονομικά και αναπτυξιακά κίνητρα που προσφέρονται.

6.9.2 ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΟΥ ΤΟΠΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

Στα πλαίσια απάμβλυνσης του κυκλοφοριακού προβλήματος της Λευκωσίας αλλά και στα πλαίσια προγραμματισμού και προώθησης της ανάπτυξης της πόλης, η Κυβέρνηση, προωθεί την υλοποίηση των ακόλουθων οδικών και άλλων έργων.

1. Κατασκευή δρόμου πρωταρχικής από την Αγλαντζιά μέχρι τη Διεθνή Έκθεση.
2. Βελτίωση των οδών Αγίου Παύλου και Ηρώων στον Άγιο Δομέτιο και Λευκωσία.
3. Διαμόρφωση μεγάλων κυκλοφοριακών κόμβων στη Λευκωσία:
 - (i) Συμβολή Λεωφόρων Λεμεσού – Αγλαντζιάς (Aluminium Tower)
 - (ii) Συμβολή Λεωφόρων Σταυρού και Λεμεσού
4. Βελτίωση Λεωφόρων Λουκή Ακρίτα, Ναυαρίνου και Γρ.Αυξεντίου στη Λευκωσία και Άγιο Δομέτιο.
5. Βελτίωση της Λεωφόρου Καλλιπόλεως στη Λευκωσία.
6. Βελτίωση της Οδού Θ.Δέρβη στη Λευκωσία.
7. Βελτίωση της οδού Αρσινόης, Γλαύκου και Αρμενίας.
8. Αναδιαμόρφωση οδικού δικτύου γύρω από το Αρχαιολογικό Μουσείο, το Γενικό Νοσοκομείο Λευκωσίας και το κτίριο της Βουλής των Αντιπροσώπων.
9. Βελτίωση της Λεωφ. Ι.Χ΄Ίωσηφ (προέκταση της Λεωφόρου Ακροπόλεως).
10. Βελτίωση της Λεωφόρου Στροβόλου.
11. Βελτίωση του δρόμου Γερίου – Λατσιών.
12. Κατασκευή Παρακαμπτήριου Λακατάμειας και της οδού Αγίου Γεωργίου.

13. Κατασκευή δρόμου από το Δάσος Αθαλάσσας μέχρι τον κυκλικό κόμβο παρά το ΣΟΠΑΖ.
14. Βελτίωση της Λεωφόρου Αρχαγγέλου και της οδού Αγίου Προκοπίου.
15. Βελτίωση κύριου δρόμου από το Μακάρειο Αθλητικό Κέντρο μέχρι τον Αυτοκινητόδρομο Λευκωσίας – Λεμεσού.
16. Βελτίωση Λεωφόρου Προδρόμου.
17. Κατασκευή κύριου δρόμου δυτικά της Πανεπιστημιούπολης.
18. Βελτίωση της Λεωφόρου Λάρνακας.
19. Βελτίωση της Λεωφόρου Λεμεσού στα Λατσία.
20. Βελτίωση της Λεωφόρου Κυρηναίας.
21. Βελτίωση της Πρίγκιπος Καρόλου στον Αγ.Δομέτιο.
22. Βελτίωση της Λεωφόρου Σπ.Κυπριανού.
23. Βελτίωση της Λεωφόρου ΡΙΚ.
24. Βελτίωση κύριου δρόμου προς Δευτερά.
25. Βελτίωση νότιου παρακαμπτήριου Λευκωσίας στη Λακατάμια και Έγκωμη.
26. Βελτίωση Λεωφ. Γρ.Διγενή.
27. Βελτίωση Λεωφ. Ιλαρίωνος στην Παλλουριώτισσα.
28. Βελτίωση Λεωφόρου Αμμοχώστου στην Αγλαντζιά.
29. Βελτίωση Λεωφόρου Κένεντυ στην Παλλουριώτισσα.
30. Βελτίωση Λεωφ. Διγενή Ακρίτα.
31. Βελτίωση οδού Τσερίου.
32. Βελτίωση οδού Ελαιώνων.

Τα προαναφερθέντα οδικά έργα φαίνονται με τους ανάλογους αριθμητικούς κωδικούς στο συνημμένο Χάρτη Α.13. Ο πιο πάνω κατάλογος των Έργων δίνεται με τη σειρά προτεραιότητας υλοποίησης των έργων.

6.9.3 ΕΚΒΑΘΥΝΣΗ, ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΚΑΙ ΚΑΛΥΨΗ ΤΟΥ ΠΟΤΑΜΟΥ ΚΛΗΜΟΥ ΣΤΟΝ ΑΓΙΟ ΔΟΜΕΤΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΓΚΩΜΗ

Στόχος του Σχεδίου, με βάση τις Εργασίες που έγιναν ή θα γίνουν, είναι όπως αντιμετωπιστούν οι κατά καιρούς πλημμύρες, η ασχήμια που επικρατεί στον υφιστάμενο ανοικτό οχετό, καθώς και για λόγους υγιεινής. Επιπρόσθετα, η επιφάνεια, μετά την κάλυψη του ποταμού, θα χρησιμοποιείται ως ποδηλατόδρομος-πεζόδρομος, κατά μήκος του Ποταμού στα Δημοτικά Όρια Έγκωμης, από την Οδό Αγίας Κασσιανής

(βόρεια είσοδος της Διεθνούς Έκθεσης), μέχρι την Οδό Κυριάκου Μάτση (διασταυρώνει τη Λεωφόρο Γρίβα Διγενή), είναι 2,4χιλιόμετρα περίπου. Από την Οδό Κυριάκου Μάτση, στα Δημοτικά Όρια Αγίου Δομετίου, μέχρι τη Λεωφόρο Γρηγόρη Αυξεντίου, στον ίδιο Δήμο, το μήκος είναι 0,4χιλιόμετρα. Το πλάτος του είναι 5-6 μέτρα. Οι Εργασίες του Έργου στα Όρια του Δήμου Έγκωμης έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί. Οι κατασκευαστικές εργασίες στα Όρια Αγίου Δομετίου, αναμένεται να αρχίσουν το Α' εξάμηνο του 2004 και να ολοκληρωθούν μέσα στο 2005, έναντι δαπάνης 300.000ΛΚ, περίπου.

6.9.4 ΑΠΟΧΕΤΕΥΤΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΟΜΒΡΙΩΝ ΠΑΛΟΥΡΙΩΤΙΣΣΑΣ, ΣΤΡΟΒΟΛΟΥ, ΛΑΚΑΤΑΜΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΓΚΩΜΗΣ

Στόχος του Σχεδίου αυτού ήταν η εκβάθυνση-επένδυση και κάλυψη του οχετού ομβρίων υδάτων (ποταμός «Χρυσοπόταμος»). Κάτω από το άρθρο συμπεριλαμβάνεται και η σταδιακή κάλυψη του συστήματος ομβρίων υδάτων στην ευρύτερη αναπτυγμένη περιοχή Στροβόλου, Λακατάμειας και Έγκωμης. Είναι τα Αργάκια Σαραντάσπηλιου και Κοκκίνων/Μάντισσας στο Στρόβολο, το Αργάκι περιοχής Παρισσινού στο Στρόβολο και Έγκωμη και το Αργάκι Μάντισσας/Σκλινιτζιερής στη Λακατάμεια.

Οι οχετοί αυτοί καθώς και τα αργάκια είναι κλειστοί ορθογωνικής διατομής. Το τμήμα του οχετού στα Δημοτικά Όρια Λευκωσίας ολοκληρώθηκε παλαιότερα. Το τμήμα του οχετού στα Δημοτικά Όρια Στροβόλου, Φάσεις Α' – Η' ολοκληρώθηκε παλαιότερα. Το τμήμα του οχετού στα Δημοτικά Όρια Στροβόλου, Φάση Θ', ολοκληρώθηκε το 2002. Οι κατασκευαστικές εργασίες για το Αργάκι Μάντισσας-Σκλινιτζιερής στη Λακατάμεια άρχισαν τον Ιούνιο 2003 με Συμβόλαιο 38 εβδομάδων, το ίδιο για το Αργάκι Σαραντάσπηλιου στο Στρόβολο, του οποίου οι εργασίες θα ολοκληρωθούν το 2005.

6.9.5 ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΛΙΑΣ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

Η προτεινόμενη πρόνοια (2.000.000ΛΚ) προορίζεται για κάλυψη της Κυβερνητικής συνεισφοράς για τη συνέχιση εφαρμογής του πιο πάνω Σχεδίου που άρχισε το 1992, καθώς και του νέου πενταετούς Σχεδίου (2000-04) αναζωογόνησης των περιοχών Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας (Δήμοι Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου), σύμφωνα με την απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου με αρ. 50.278 και ημερομηνία 1 Σεπτεμβρίου, 1999.

Βασικοί σκοποί του Σχεδίου, που καλύπτει τόσο περιοχές της περιτειχισμένης Λευκωσίας, όσο και άλλες περιοχές εκτός των τειχών, είναι η ουσιαστική αναβάθμιση των ακριτικών περιοχών των Δήμων αυτών τόσο από άποψη πολεοδομικής οργάνωσης και ανάπτυξης, όσο και για την ανάσχεση της υποβάθμισης τους (κοινωνικής, οικονομικής και άλλης). Μέσα στα πλαίσια αυτά έχουν ήδη κατασκευασθεί δυο πολυώροφοι χώροι στάθμευσης, παρά τις οδούς Λήδρας και Αριάδνης και Φανερωμένης, έναντι συνολικής δαπάνης ύψους 1.500.000ΛΚ περίπου με εξολοκλήρου Κυβερνητική δαπάνη. Η Κυβέρνηση θα ανακτήσει την επένδυση της από τα έσοδα από τη λειτουργία των χώρων αυτών.

Επίσης έχουν συμπληρωθεί το Γραμμικό Πάρκο κατά μήκος της παλιάς σιδηροδρομικής γραμμής στο Καϊμακλί, η διαμόρφωση του χώρου γύρω από την εκκλησία Αγίας Βαρβάρας στο Καϊμακλί, η διαμόρφωση πεζόδρομου-ποδηλατόδρομου πάνω από τον οχετό Παλουριώτισσας και η κατασκευή Γραμμικού Πάρκου κοντά στην Πράσινη Γραμμή στον Άγιο Δομέτιο.

Εξάλλου συνεχίζεται η προώθηση των έργων για αποκατάσταση των όψεων των οδών Πυγμαλίωνος, Νικοκλέους, Λεύκωνος και άλλων, εξωραϊσμός του παλαιού πυρήνα Αγίου Δομετίου, η ανέγερση Πολυδύναμου Κέντρου στον Άγιο Δομέτιο, μελέτη αξιοποίησης εγκαταλειμμένων οικοδομών στην πράσινη γραμμή, αναβάθμιση χώρων πρασίνου στην περιτειχισμένη πόλη, αναβάθμιση περιοχή μνημείου Αγίας Μαρίας Αυγουστίνων (Τέμενος Ομεριέ), και αναβάθμιση τάφρου και Ενετικών τειχών για δυνατότητα συνεχόμενης διακίνησης πεζών και ποδηλατιστών.

Προωθείται επίσης η ανάπλαση της Πλατείας Ελευθερίας και η αναδιαμόρφωση του οδικού δικτύου της περιοχής, με τη διεξαγωγή αρχιτεκτονικού διαγωνισμού, ο οποίος έχει ήδη ολοκληρωθεί. Ολόκληρη η πρόνοια των 2.000.000ΛΚ του Άρθρου αυτού (που αφορά τόσο σε Κυβερνητική όσο και σε τοπική συνεισφορά με αναλογίες που καθορίζονται εκάστοτε από το Υπουργικό Συμβούλιο) θα διατεθεί για κάλυψη των πιο πάνω αναγκών των έργων αφού πρώτα η τοπική, κατά περίπτωση, συνεισφορά εξασφαλιστεί με δάνεια από ιδιωτικές πηγές και κατατεθεί στο Λογαριασμό Εσόδων του Κράτους.

6.9.6 ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΒΙΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΝΟΡΙΑΣ ΧΡΥΣΑΛΙΝΙΩΤΙΣΣΑΣ ΣΤΗ ΛΕΥΚΩΣΙΑ

Το προτεινόμενο ποσό (25.000ΛΚ) προορίζεται για συνέχιση του Σχεδίου που στοχεύει την αναζωογόνηση των ενοριών Χρυσαλινιώτισσας, Αγ.Κασσιανού και στην προσέλκυση νέων κατοίκων. Περιλαμβάνει έργα υποδομής (τα οποία καλύπτει το Άρθρο αυτό όπως, νερό, ρεύμα, τηλέφωνα και αποχετεύσεις), απαλλοτριώσεις εγκαταλειμμένων κτισμάτων, συντήρηση διατηρητέων οικοδομών, ανέγερση νέων οικοδομών σε κενά οικοπέδα, δημιουργία κοινοτικών υπηρεσιών και άλλα. Το μεγαλύτερο κόστος του έργου καταβλήθηκε σταδιακά από το UNHCR και το UNOPS. Ολόκληρη η πρόνοια των 25.000ΛΚ του Άρθρου αυτού (που αφορά τόσο σε Κυβερνητική όσο και σε τοπική συνεισφορά με αναλογία 2/3 προς 1/3) θα διατεθεί για κάλυψη των πιο πάνω αναγκών του έργου, αφού πρώτα η τοπική συνεισφορά (1/3 ύψους 25.000ΛΚ εξασφαλιστεί με δάνεια από ιδιωτικές πηγές και κατατεθεί στο Λογαριασμό Εσόδων του Κράτους.

6.9.7 ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΛΑΤΕΙΩΝ ΚΑΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΛΑΙΑ ΑΓΛΑΝΤΖΙΑ

Στόχος του έργου είναι η ανάπλαση του παλαιού πυκνοκατοικημένου πυρήνα της Αγλαντζιάς με απώτερο σκοπό τον επαναπροσδιορισμό του ρόλου του χώρου ως το Κοινωνικό και Πολιτιστικό Κέντρο τόσο της άμεσης περιοχής όσο και της ευρύτερης Αγλαντζιάς. Το έργο έχει ουσιαστικά συμπληρωθεί. Έχουν ολοκληρωθεί οι εργασίες διαμόρφωσης πλατειών και πεζοδρόμων, οι χώροι στάθμευσης της Α' Φάσης καθώς και οι εργασίες αποκατάστασης των δυο παραδοσιακών οικοδομών. Βρίσκονται υπό εξέλιξη οι εργασίες στο μεγάλο χώρο στάθμευσης πάνω από το Σκαλί.

6.9.8 ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ

Το Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας συμπεριλαμβάνει μεταξύ άλλων και ένα κύριο δίκτυο Ποδηλατοδρόμων που φαίνεται στο συνημμένο Χάρτη Α.5. Το οδικό αυτό δίκτυο θα υλοποιείται σταδιακά. Οι πορείες των ποδηλατοδρόμων είναι για ορισμένα τμήματα του δικτύου ανεξάρτητες και για άλλα τμήματα ακολουθούν τις πορείες υφιστάμενων και προτεινόμενων δρόμων.

Σε πρώτη φάση έχει αρχίσει και συμπληρωθεί η υλοποίηση του ποδηλατόδρομου κατά μήκος του ποταμού Πεδιαίου. Αυτή η πορεία θα συνεχίσει μέχρι την κεντρική Λευκωσία και θα διέλθει από την τάφρο. Άλλοι ποδηλατόδρομοι που έχουν υλοποιηθεί

ή που σύντομα θα υλοποιηθούν ακολουθούν την πορεία των ακόλουθων δρόμων ή βρίσκονται στις ακόλουθες περιοχές:

1. Λεωφόρος Κυρηνείας στην Αγλαντζιά
2. Λεωφόρος ΡΙΚ στην Αγλαντζιά
3. Λεωφόρος Ακαδημίας στην Αγλαντζιά
4. Λεωφόρος Λάρνακας στην Αγλαντζιά
5. Περιοχή Πανεπιστημιούπολης
6. Λεωφόρος Αγίου Πάυλου στον Άγιο Δομέτιο
7. Ποταμός Κλήμος στον Άγιο Δομέτιο
8. Ποταμός Κλήμος - Έγκωμη
9. Δάσος Αθαλάσσας – Αγλαντζιά

6.9.9 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΧΩΡΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΚΑΙ ΠΛΑΤΕΙΩΝ

Για το έτος 2005 προωθούνται τα ακόλουθα πολεοδομικά έργα:

- (α) Διαμόρφωση/εξωραϊσμός κόμβου Κολοκασίδη Αγ.Δομετίου και Έγκωμης
- (β) Δημιουργία πάρκου «Κολιογκρεμού» στη Λευκωσία
- (γ) Διαμόρφωση/ανάπλαση πλατείας Αγ.Δομετίου
- (δ) Διαμόρφωση πλατείας Τροόδους

6.9.10 ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΛΕΥΚΩΣΙΑ – ΕΠΑΝΕΝΩΣΗ ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ

Ο Δήμος Λευκωσίας σε συνεργασία με την UNOPS ετοιμάζουν λεπτομερές Ρυθμιστικό και Αναπτυξιακό Σχέδιο της κεντρικής εμπορικής περιοχής Λευκωσίας που περιλαμβάνει και την πόλη εντός των τειχών. Στόχος του Σχεδίου αυτού είναι η επανένωση της Λευκωσίας και η λειτουργία της ως μιας οντότητας. Η μελέτη δεν έχει ακόμα συμπληρωθεί και επομένως τα προτεινόμενα έργα δεν έχουν ανακοινωθεί.

Πολλά από τα έργα θα απευθύνονται στην αναζωογόνηση ανάπλαση της πράσινης γραμμής με στόχο τη δημιουργία έργων και χρήσεων που να φέρνουν τις δύο κοινότητες μαζί και να ενώνουν την πόλη. Ορισμένα από τα έργα που θα περιλαμβάνονται στη μελέτη είναι τα ακόλουθα:

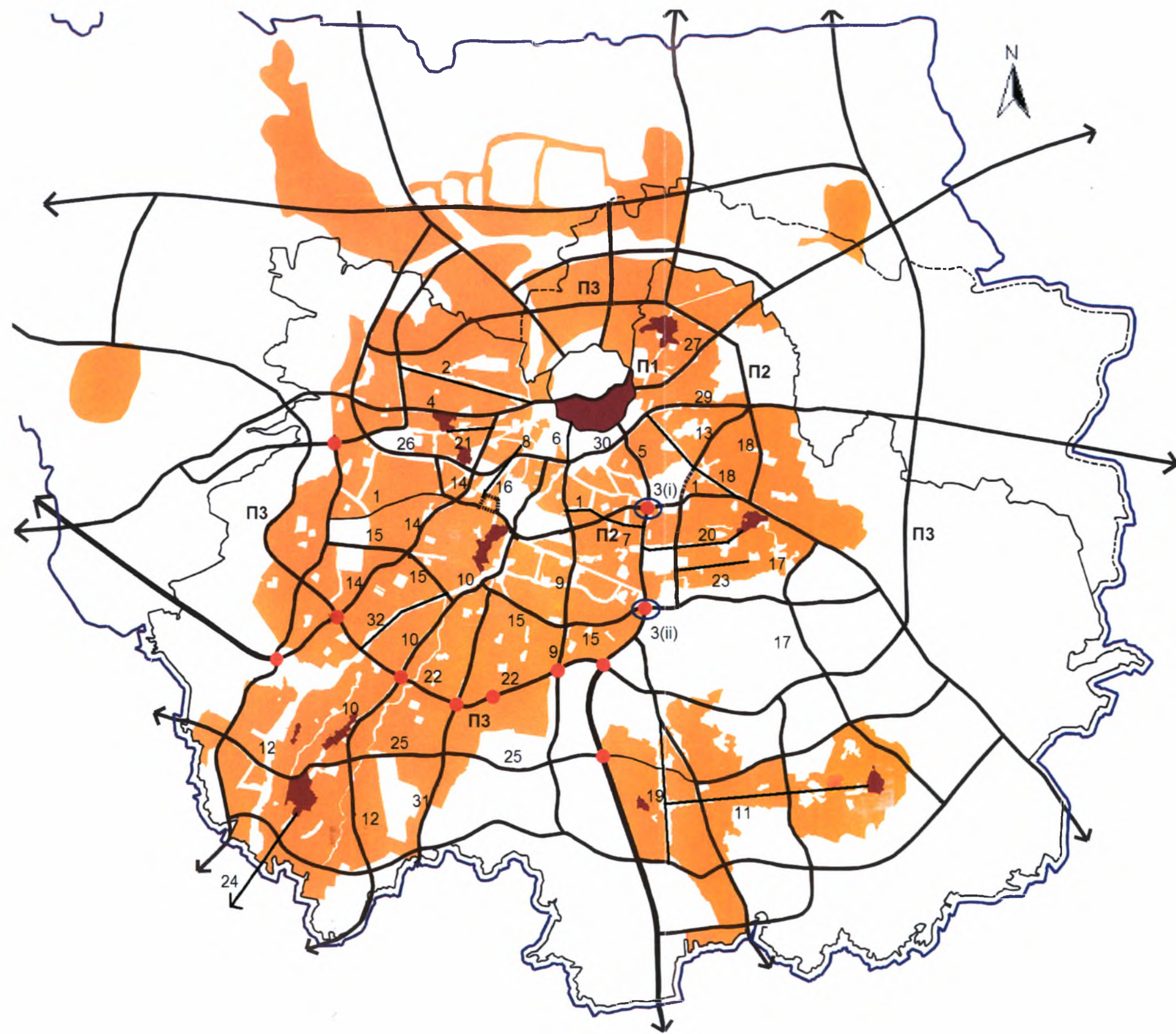
- Ανάπλαση του χώρου ΓΣΠ
- Δημιουργία Νέου Κρατικού Θεάτρου
- Δημιουργία νέου Κτιρίου της Βουλής

- Δημιουργία νέου Μουσείου
- Ανάπλαση Πλατείας Ελευθερίας
- Ανάπλαση Πλατείας Φανερωμένης
- Δημιουργία νέου Δημοτικού Μεγάρου
- Δημιουργία τουριστικού «περιπάτου» στην παλιά Πόλη

6.10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι στρατηγικές, τα μέτρα και οι πολιτικές που προτείνονται για το αστικό συγκρότημα Λευκωσίας, σκοπό έχουν την επίτευξη του στόχου της ανάπτυξης, μέσω του ποιοτικού αστικού σχεδιασμού και την εισαγωγή της ευρωπαϊκής προσέγγισης στον πολεοδομικό σχεδιασμό. Η ανάπτυξη θα στοχεύει στην εξυπηρέτηση των αναγκών της πόλης και θα συμβάλει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής.

Καθοριστική στρατηγική θα είναι η αρχή της οργανωμένης και ενοποιημένης ανάπτυξης, που στοχεύει στην ποιοτική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος πάνω σε μεσοπρόθεσμη αλλά και μακροπρόθεσμη βάση. Στα πλαίσια της επιλεγείσας στρατηγικής, εισάγονται νέες έννοιες, ρυθμίσεις και διεθνείς πρακτικές που βασίζονται στις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και στον ευρωπαϊκό προσανατολισμό της κυβερνητικής πολιτικής.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Οικιστική Ζώνη
- Ιστορικός Πυρήνας
- Ανισόπεδοι Κόμβοι
- Π1 Εσωτερικός Περιμετρικός
- Π2 Ενδιάμεσος Περιμετρικός
- Π3 Εξωτερικός Περιμετρικός
- Δρόμοι Πρωταρχικής Σημασίας
- Εθνικό Οδικό Δίκτυο

ΘΕΜΑ ΧΑΡΤΗ: Προτεινόμενα Έργα

ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ: Α.13

Πηγή: Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας, ίδια επεξεργασία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε σε αυτή τη διπλωματική εργασία, προκύπτει πως το αστικό σύμπλεγμα Λευκωσίας, αποτελεί ένα δυναμικό αστικό σύνολο του οποίου το όραμα προσβλέπει στη δημιουργία μίας σύγχρονης αστικής οντότητας, με ευρωπαϊκό προσανατολισμό, η περαιτέρω μελλοντική ανάπτυξη της οποίας θα βασίζεται σε αρχές οι οποίες θα διασφαλίζουν την ποιότητα του περιβάλλοντος, δομημένου και φυσικού, και θα αναβαθμίζουν τις συνθήκες ζωής του πληθυσμού της.

Πρωταρχικός στόχος είναι η καθιέρωση της πόλης ως μιας ανεξάρτητης και δυναμικής οντότητας και η ενδυνάμωση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της. Μιας οντότητας που θα αποτελεί ένα ελκυστικό χώρο διαμονής, εργασίας, αναψυχής, ψυχαγωγίας και άθλησης, τόσο για τον σημερινό, όσο και για το μελλοντικό πληθυσμό της και για τους επισκέπτες της. Μιας δυναμικής και ταχέως αναπτυσσόμενης ευρωπαϊκής πρωτεύουσας.

Η ανάπτυξη θα πρέπει να στοχεύει στην εξυπηρέτηση των αναγκών της πόλης και να συμβάλει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής. Η στρατηγική που θα ακολουθείται είναι η αρχή της οργανωμένης και ενοποιημένης ανάπτυξης που στοχεύει στην ποιοτική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος πάνω σε μεσοπρόθεσμη αλλά και μακροπρόθεσμη βάση. Στα πλαίσια της επιλεγείσας στρατηγικής, εισάγονται νέες έννοιες, ρυθμίσεις και διεθνείς πρακτικές που βασίζονται στις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και στον ευρωπαϊκό προσανατολισμό της κυβερνητικής πολιτικής.

Για την εύρυθμη λειτουργία της πόλης πρέπει να τηρούνται τα ακόλουθα (UNDP-UNCHS (HARITAT), 1984: 3):

- Να προάγεται η σωστή οργάνωση της πόλης και η χωροθέτηση μελλοντικής ανάπτυξης μέσα σε καθορισμένες περιοχές για τη μείωση μελλοντικής ανεξέλεγκτης διάσπαρτης δόμησης,
- Να αναπτυχθεί ένα επαρκές και ευέλικτο δίκτυο μεταφορών και μια κατάλληλη λειτουργική αστική δομή,
- Να βελτιωθεί η λειτουργική δομή της πόλης, και
- Να παρθούν τα κατάλληλα μέτρα για την συγκέντρωση των εμπορικών και βιομηχανικών αναπτύξεων σε προκαθορισμένες περιοχές.

Θετικά στοιχεία αποτελούν η θετική συμβολή του κτηματολογίου και της έντονης παράδοσης του σχεδιασμού, και η υφιστάμενη δυναμική ως προς την ανάπτυξη παραγωγικών και κοινωνικών τομέων. Προβλήματα αποτελούν η συχνή έλλειψη (πλην παλαιών τμημάτων) συνάφειας των στοιχείων της πόλης, όπως και η διασπορά, η προαστικοποίηση και η ασάφεια ως προς τη σύνθεση του αστικού χώρου. Επίσης, η διάσπαση του δημόσιου χώρου στο κέντρο (με «ευθύνη» κυρίως του οδικού δίκτυο και των χώρων στάθμευσης), η κίνηση μόνο με ιδιωτικά οχήματα και η απαξίωση των ΜΜΜ και η έλλειψη συνεχούς χώρου πρασίνου, διαδρομών πεζών και ποδηλάτων (Αραβαντινός, 2005).

Σήμερα υφίστανται στον αστικό χώρο κάποιες διεθνείς εξελίξεις οι οποίες θα πρέπει να αναδειχθούν και στην περίπτωση του αστικού συμπλέγματος Λευκωσίας. Μερικές από αυτές είναι:

- Η αποδοχή της πολυεθνικότητας και πολυπολιτισμικότητας των πόλεων. Στροφή προς μια πιο ελαστική πόλη με διαφοροποιημένα «υποσύνολα»,
- Οι προσπάθειες αναστροφής διαλυτικών τάσεων όπως της διασπασμένης και διαλυμένης «μετάπολης» ή κατά άλλους του «αστικοαγροτικού συνεχούς»,
- Η τάση, όχι για επεκτάσεις, αλλά για αναπλάσεις με στόχο τη συμπαγή πόλη (compact city),
- Η επίδραση των αρχών της αειφορίας-βιωσιμότητας (εξεικονόμηση χώρου, δυνάμεων, φυσικών πόρων, οικονομικών μέσων), και
- Η διατήρηση, με κάποιες βελτιώσεις, του σχεδιασμού και των επιπέδων του αλλά κάτω από το πρίσμα της αστικής διακυβέρνησης (urban governance) και γενικότερα των συμμετοχικών διαδικασιών.

Κάποιες γενικές προϋποθέσεις για περαιτέρω ανάλυση και ανάπτυξη της πόλης είναι οι ακόλουθες:

- Η ανάγκη για νέους στόχους και η αντικατάσταση της ποσοτικής με την ποιοτική ανάπτυξη,
- Η αξιοποίηση νέας τεχνολογίας και τεχνογνωσίας καθώς και εφαρμογή οργανωτικών, πολεοδομικών και λοιπών καινοτομιών, και
- Η προσπάθεια για αλλαγή συμπεριφοράς του ανθρώπινου παράγοντα. Αναβάθμιση του ανθρώπου από «άτομο» σε «πολίτη» με περισσότερη αλληλεγγύη και λιγότερο ατομικισμό.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

- Ανδρικοπούλου, Ε. (2001), «Η Έκτη Περιοδική Έκθεση για την Κοινωνική και Οικονομική Κατάσταση και Ανάπτυξη των Περιφερειών της Ευρωπαϊκής Ένωσης», *Τόπος*, Νο.16, Αθήνα: Αστική μη κερδοσκοπική εταιρεία Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη και Πολιτική, σελ.169-172.
- Αραβαντινός, Α. (2005), «Αναγκαιότητα Συνδυασμένου Πολεοδομικού και Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού», *Συνέδριο Προς μια Στρατηγική για τις Μεταφορές*, Λευκωσία: ΕΤΕΚ.
- Ασιώτης, Α. (2001), «Αναζωογόνηση Ακριτικών Περιοχών Λευκωσίας: Η φιλοσοφία μιας πολεοδομικής παρέμβασης», στο Γιαγκουλλής Ο. και Γιαγκουλλής Χ. (επ.) *Αναγνώσματα στην Πολεοδομία και Χωροταξία της Κύπρου*, Λευκωσία: Χατζημιχαλάκης, σελ.48-69.
- Βλαστός, Θ. και Μπυρμπίλη Τ. (2001), *Φτιάχνοντας Πόλεις για Ποδήλατο. Στοιχεία αισθητικής και κατασκευής, τα πρώτα παραδείγματα σε Ελλάδα και Κύπρο*, Αθήνα: Mbike.
- Γραφείο Προγραμματισμού (2004), *Επιτελική Σύνοψη Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης 2004-2006*, Λευκωσία: Εκδόσεις Γραφείου Προγραμματισμού.
- Γραφείο Προγραμματισμού (2005), «Διαρθρωτικά Ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Κύπρο», ενημερωτικό έντυπο, Λευκωσία: Εκδόσεις Γραφείου Προγραμματισμού.
- Δήμος Λευκωσίας (1995), «Η Πράσινη Γραμμή», ενημερωτικό έντυπο, Λευκωσία: Εκδόσεις Δήμου Λευκωσίας.
- Δρουσιώτης, Μ. (2002), «Οικονομικό Θαύμα από ανάγκη!», ένθετο Αφιέρωμα στην Κύπρο, *Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία*, , 22/12/02, σελ.2-3.
- Επίσημη Εφημερίδα της Δημοκρατίας (1972), Παράρτημα Πρώτο, «Ο Περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμος του 1972», Λευκωσία: Τυπογραφείο της Κυπριακής Δημοκρατίας, 929-978.
- Ζυρίδου, Β. (2004), «Η Δυναμική των Περιφερειακών Ανισοτήτων στο Νέο Ευρωπαϊκό Χώρο και η Πολιτική Συνοχής», διπλωματική εργασία, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

- Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού (2000), *Στρατηγικό Σχέδιο για τον Τουρισμό 2000-2010*, Λευκωσία: ΚΟΤ.
- Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού (2003), *Στρατηγική Τουριστικής Ανάπτυξης και Σχέδιο Υλοποίησης 2003-2010*, Λευκωσία: ΚΟΤ.
- Κωνσταντινίδης, Γ. (2001), «Πολεοδομία και η Φιλοσοφία του Παρεμβατισμού στην Ανάπτυξη», στο Γιαγκουλλής Ο. και Γιαγκουλλής Χ. (επ.) *Αναγνώσματα στην Πολεοδομία και Χωροταξία της Κύπρου*, Λευκωσία: Χατζημιχαλάκης, σελ.10-26.
- Παλληκάρης, Ν. και Τσαλκανδρά, Δ. (2004), «Περιφερειακές Ανισότητες στην Νήσο της Κύπρου και οι Προοπτικές Μείωσης τους Μετά την Ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Ένωση», διπλωματική εργασία, Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.
- Παπαδόπουλος, Γ. (2004), «Μεμονωμένη Κατοικία στα Όρια των Τοπικών Σχεδίων», *Συνέδριο Τοπικά Σχέδια-Μεμονωμένη Κατοικία*, Λευκωσία: ΕΤΕΚ.
- Παπαγελάς, Α. (2003), «Η Κύπρος κακέκτυπο του Τείχους του Βερολίνου», *Το Βήμα*, 22/6/03.
- Στατιστική Υπηρεσία (2002), *Απογραφή Επιχειρήσεων, Τόμος II: Απασχόληση κατά Γεωγραφική Περιοχή*, Λευκωσία: Τυπογραφείο της Κυπριακής Δημοκρατίας.
- Στατιστική Υπηρεσία (2003), *Εργατικές Στατιστικές 2002*, Λευκωσία: Τυπογραφείο της Κυπριακής Δημοκρατίας.
- Στατιστική Υπηρεσία (2004α), *Απογραφή Πληθυσμού 2001, Τόμος II: Στοιχεία κατά Επαρχία, Δήμο, Κοινότητα*, Λευκωσία: Τυπογραφείο της Κυπριακής Δημοκρατίας.
- Στατιστική Υπηρεσία (2004β), *Απογραφή Πληθυσμού 2001, Τόμος III: Νοικοκυριά και Οικιστικές Μονάδες*, Λευκωσία: Τυπογραφείο της Κυπριακής Δημοκρατίας.
- Ταπεινός, Γ. (1993), *Στοιχεία Δημογραφίας*, Αθήνα: Παπαζήση.
- Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (1996), *Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας (Αναθεωρημένο). Πρόνοιες και μέτρα πολιτικής*, Λευκωσία: Τυπογραφείο της Κυπριακής Δημοκρατίας.
- Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (2000α), *Ο Χάρτης του Πολίτη και το Πολεοδομικό Σύστημα*, Λευκωσία: Τυπογραφείο της Κυπριακής Δημοκρατίας.

- Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (2000β), *Νέο Πενταετές Πρόγραμμα Αναζωογόνησης Περιοχών Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας 2000-2004*, Λευκωσία: Τυπογραφείο Α. Αλωνεύτης για τη Κυπριακή Δημοκρατία.
- Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (2003), *Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας. Πρόνοιες και μέτρα πολιτικής*, Λευκωσία: Τυπογραφείο Α. Αλωνεύτης για τη Κυπριακή Δημοκρατία.
- Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων (2001), *Μελέτη για την Αποσυμφόρηση της Λευκωσίας και την Ανάπτυξη των Δημοσίων Μεταφορών*, Λευκωσία: Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων.
- Χατζηδά, Μ. (2004), «Απολογισμός της εφαρμογής του Πενταετούς Προγράμματος Αναζωογόνησης Περιοχών Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας 2000-2004», υπηρεσιακή αλληλογραφία, Λευκωσία: Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως.
- Χατζηδά, Μ. (2005), «Νέο Τριετές Πρόγραμμα Αναζωογόνησης Περιοχών Πράσινης Γραμμής Λευκωσίας για τα έτη 2006-2008 (Δήμοι Λευκωσίας και Αγίου Δομετίου)», υπηρεσιακή αλληλογραφία, Λευκωσία: Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως.
- ALA Planning Partnership (2004α), «Μελέτη Αναπτυξιακού Προγραμματισμού Δήμου Αγίου Δομετίου», Λευκωσία: ALA Planning Partnership.
- ALA Planning Partnership (2004β), «Τουριστική Πολιτική Λευκωσίας», Λευκωσία: ALA Planning Partnership.

Ξενόγλωσση

- Demetriou, C. (2004), “Nicosia Urban Area”, in Dubois-Taine G. (editor), *European Cities, Insights on Outskirts. Volume: From Helsinki to Nicosia, eleven case studies and synthesis*, Cost Action C10, Brussels: Blanchard Printing, pp. 237-266.
- Department of Town Planning and Housing (2004), *Urban Policy in Cyprus*, Nicosia: Department of Town Planning and Housing Publications.
- Nicosia Municipality (1995), “Nicosia: A Modern, Administrative, Commercial and Cultural Center in Eastern Mediterranean”, information leaflet, Nicosia: Nicosia Municipality Publications.

- Planning Bureau (2003), *Cyprus Single Programming Document for Objective 2 2004-2006*, Nicosia: Planning Bureau Publications.
- Planning Bureau (2004), *Ex-Ante Evaluation of Programme Complement for Objective 2*, Nicosia: Planning Bureau Publications.
- Press and Information Office (2001), *About Cyprus*, Nicosia: Thekona Ltd.
- Republic of Cyprus (2004), *Programme Complement Objective 2 Programme: Final draft*, Nicosia: Planning Bureau Publications.
- Robrecht, H. (2003), “Ways to sustainable urban sprawl?”, *Naturopa*, No.100, Belgium, Bietlot-Gilly, pp.6-7.
- Statistical Service, (2003), *Statistical Abstract 2001*, Nicosia: Printing Office of the Republic of Cyprus.
- Theophanous, A. (2000), “Cyprus, the European Union and the Search for a New Constitution”, *Journal of Southern Europe and the Balkans*, Vol.2, No.2.
- UNDP-UNCHS (HAPITAT) (1984), *Nicosia Master Plan Final Report*, Nicosia: UNDP-UNCHS (HAPITAT).

Ηλεκτρονικές Διευθύνσεις

- www.cyprus.gov.cy
- www.europa.eu.int
- fpc.state.gov
- future.state.gov
- lcweb2.loc.gov
- www.moi.gov.cy
- www.nicosia.org.cy
- www.planning.gov.cy
- www.ucm.org.cy





ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000074 762