



ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΔΗΜΟΥ ΛΕΜΕΣΟΥ

Παπάς Κωνσταντίνος



ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
-2018-

Ευχαριστίες,

Με αφορμή την υλοποίηση της παρούσας ερευνητικής εργασίας, θα ήθελα αρχικά να ευχαριστήσω τον κ. Πολύζο Σ., καθηγητή του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης για την επίβλεψη και γενικά για την πολύτιμη βοήθεια, την καθοδήγησή και την συνεργασία που είχαμε καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης της εργασίας. Ένα μεγάλο ευχαριστώ οφείλω και στους υπόλοιπους καθηγητές του τμήματός μου για τις γνώσεις που μου μετέδωσαν. Επίσης, ευχαριστώ όλους τους φίλους και συμφοιτητές, τους οποίους γνώρισα κατά τη διάρκεια της φοίτησής μου στη σχολή περνώντας αξέχαστες στιγμές. Τέλος, το μεγαλύτερο και πιο θερμό ευχαριστώ το οφείλω στους γονείς μου για την αγάπη και την υποστήριξη τους όλα αυτά τα χρόνια.

Περίληψη Εργασίας

Η παρούσα εργασία συντάχθηκε στα πλαίσια του προπτυχιακού προγράμματος σπουδών στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και περιφερειακής Ανάπτυξης της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Στόχος της εργασίας, είναι η εκπόνηση ενός πρότυπου Σχεδίου Βιώσιμης Ανάπτυξης για τον Δήμο Λεμεσού, με σκοπό την χωρική του οργάνωση καθώς και την περιβαλλοντική προστασία του.

Η Βιώσιμη Ανάπτυξη έχει ως σκοπό να βελτιώσει τις συνθήκες διαβίωσης του ανθρώπου, διαφυλάσσοντας παράλληλα το περιβάλλον βραχυπρόθεσμα και, κυρίως, μακροπρόθεσμα. Επομένως, η αειφόρος ανάπτυξη αποσκοπεί σε μια οικονομική ανάπτυξη η οποία να είναι αποτελεσματική, κοινωνικά δίκαιη και περιβαλλοντικά βιώσιμη.

Ο Δήμος Λεμεσού ανήκει στην Επαρχία Λεμεσού και είναι ο μεγαλύτερος σε πληθυσμό Δήμος ολόκληρου του νησιού. Έχει πλούσια ιστορία, καθώς κατά τη διάρκεια των αιώνων, πέρασε στα χέρια πολλών κατακτητών, και κατά συνέπεια πολλών διαφορετικών πολιτισμών, οι οποίοι έχουν αφήσει πολλά στοιχεία τόσο στην οργάνωση του νησιού, όσο και στην εικόνα του.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία, γίνεται μια προσπάθεια διαμόρφωσης προτάσεων για την βιώσιμη ανάπτυξη του Δήμου Λεμεσού, με βάση τους άξονες των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Παράλληλα με αυτό γίνεται προσπάθεια ανάδειξης της ιστορίας της πόλης. Για να διαμορφωθούν προτάσεις που ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες της πόλης, απαραίτητη είναι η καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης στην πόλη και των δυνατοτήτων της.

Abstract

This paper was written as part of the undergraduate curriculum in the Department of Planning and Regional Development of University of Thessalia. The project aims to present a model of sustainable development on the Limassol municipal, taking into spatial account organization and environmental protection.

Sustainable development serves to improve the conditions of human life, while preserving the environment in the short and especially in the long term. Therefore, sustainable development build's an economical structural that is efficient, socially equitable and environmentally sustainable.

Limassol Municipal belongs to the City of Limassol and is the largest in population Municipal of the whole Island. Its written history consists of the island's passing through the clutches of many a conqueror and such its cultural heritage is constituted through varying influences apparent on the island's image.

The current dissertation is an effort to formulate proposals for the sustainable development of the Municipality of Limassol, based on the axes of Sustainable Urban Mobility Plans. At the same time an attempt is made to highlight the history of the city. In order to formulate proposals that respond to the real needs of the city, it is necessary to record the current situation in the city and its potential.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κατάλογος Πινάκων	- 7 -
Κατάλογος Χαρτών	- 7 -
Κατάλογος Διαγραμμάτων	- 7 -
Κατάλογος Εικόνων	- 7 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Σκοπός, στόχος και δομή της εργασίας	- 9 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Σύγχρονη Πόλη και Βιώσιμη Ανάπτυξη	- 13 -
2.1 Γενικά.....	- 13 -
2.2. Σύγχρονες πόλεις – Σύγχρονα Περιβαλλοντικά προβλήματα	- 14 -
2.3 Στροφή προς τις αειφόρες πόλεις.....	- 15 -
2.4 Βιώσιμα μέσα μετακίνησης.....	- 16 -
2.4.1.Το περπάτημα	- 16 -
2.4.2. Το ποδήλατο.....	- 19 -
2.4.3. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	- 21 -
2.5 Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα	- 24 -
2.5.1 Η έννοια της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.....	- 24 -
2.5.2 Στρατηγικές για την βιώσιμη αστική κινητικότητα	- 26 -
2.5.3 Πολιτικές Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	- 28 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).....	- 31 -
3.1. Ευρωπαϊκές κατευθύνσεις για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	- 31 -
3.1.1. «Ομάδα Εμπειρογνομώνων»	- 31 -
3.1.2 «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής κινητικότητας και αστικό περιβάλλον»	- 32 -
3.1.3 Ο ρόλος και το επίπεδο παρέμβασης της Ε.Ε. στην εκπόνηση των ΣΒΑΚ	- 33 -
3.2 Οφέλη που θα προκύψουν με την υλοποίηση	- 34 -
3.3 Διαδικασία ανάπτυξης και εφαρμογής ενός ΣΒΑΚ	- 35 -
3.4 Παραδείγματα επιτυχημένων ΣΒΑΚ.....	- 38 -
3.4.1 Λιλ – Γαλλία	- 38 -
3.4.2 Gent – Βέλγιο	- 40 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΕΕ και Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα	- 42 -
4.1 Ευρωπαϊκό Πλαίσιο για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα	- 42 -
4.1.1 «Λευκή Βίβλος για την πολιτική μεταφορών» Το πρώτο κείμενο της Ευρωπαϊκής - 43 -	
4.1.2 «Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον».....	- 43 -
4.1.3 «Πράσινη Βίβλος: Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας»	- 44 -

4.1.4 «Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα»	- 45 -
4.1.5 «Αναθεωρημένη Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Βιώσιμη Ανάπτυξη».....	- 46 -
4.2 Πόροι χρηματοδότησης από Ε.Ε.	- 47 -
4.2.1 Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ)	- 47 -
4.2.2 Ταμείο Συνοχής	- 48 -
4.2.3 Πράσινο Ταμείο.....	- 48 -
4.2.4 Χρηματοδότηση υπό χωριστή διαχείριση για την ολοκληρωμένη βιώσιμη αστική ανάπτυξη	- 50 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 Πολεοδομικός Σχεδιασμός στην Κύπρο και στο Δήμο Λεμεσού	- 51 -
5.1 Επίπεδα σχεδιασμού και κατηγορίες σχεδίων	- 52 -
5.2. Κατηγορίες σχεδίων στη Λεμεσό	- 53 -
5.2.1. Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού.....	- 53 -
5.2.2. Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού.....	- 53 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 Ανάλυση του αστικού περιβάλλοντος (Δήμος Λεμεσού)	- 54 -
6.1 Γενική περιγραφή της πόλης της Λεμεσού	- 54 -
6.2 Ιστορική εξέλιξη.....	- 55 -
6.3 Δήμος Λεμεσού	- 57 -
6.4 Στοιχεία Δήμου Λεμεσού	- 58 -
6.4.1 Ατμόσφαιρα	- 58 -
6.4.2 Οικονομικά	- 61 -
6.4.3 Δημογραφικά	- 62 -
6.5.1 Όροι δόμησης.....	- 63 -
6.5.2 Χρήσεις γης.....	- 65 -
6.6 Μεταφορική υποδομή	- 70 -
6.6.1 Δρόμοι Πρωταρχικής σημασίας	- 70 -
6.6.2 Δευτερεύουσες Οδικές Αρτηρίες	- 71 -
6.6.3 Δίκτυο Πεζοδρόμων και Ποδηλατοδρόμων	- 72 -
6.6.4 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	- 72 -
6.6.5 Λιμάνια και Θαλάσσιες Μεταφορές	- 73 -
6.7. Άλλες υποδομές	- 75 -
6.7.1 Αλιευτικά καταφύγια	- 75 -
6.7.2 Μαρίνα Λεμεσού.....	- 75 -
6.8 Κοινόχρηστοι χώροι	- 76 -

6.8.1 Χώροι στάθμευσης.....	- 76 -
6.8.2 Χώροι πρασίνου	- 77 -
6.9 Αναπτυξιακά έργα	- 78 -
6.10 Πολιτιστική κληρονομιά.....	- 80 -
6.10.1 Πολιτιστικές στέγες	- 80 -
6.10.2. Πολιτιστικές εκδηλώσεις.....	- 81 -
6.10.3 Μουσεία – αρχαιολογικοί χώροι	- 82 -
6.10.4 Μνημεία και Τοπόσημα	- 83 -
6.10.5 Παλιά κτήρια Λεμεσού	- 91 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 Καθορισμός περιοχής μελέτης	- 97 -
7.1 Ιστορικό κέντρο	- 97 -
7.2. Ευρύτερο αστικό κέντρο	- 99 -
7.3 Περιφέρεια – Μεγάλες συνοικίες	- 100 -
7.4 Παλιά Βιομηχανική Περιοχή Λεμεσού	- 101 -
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 Προτάσεις για τον Δήμο Λεμεσού με βάση τα ΣΒΑΚ.....	- 103 -
8.1 Η μορφή της βιώσιμης πόλης με βάση το ΣΒΑΚ	- 103 -
8.2 Το ΣΒΑΚ στην περίπτωση του Δήμου Λεμεσού.	- 106 -
8.3 Προτάσεις για τον Δήμο Λεμεσού.....	- 107 -
8.3.1 Ιστορικό κέντρο	- 107 -
8.3.2 Ευρύτερο Αστικό Κέντρο	- 114 -
8.3.3 Περιφέρεια – Μεγάλες συνοικίες	- 116 -
8.3.4 Παλιά Βιομηχανική Περιοχή Λεμεσού	- 125 -
8.3.5 Χωροθέτηση ψηλών κτηρίων.....	- 127 -
Συμπερασματα	- 128 -
Βιβλιογραφία	- 131 -

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά MMM	- 22 -
Πίνακας 2: Επίπεδα και δράσεις παρέμβασης της Ε.Ε. σχετικά με τα ΣΒΑΚ	- 33 -
Πίνακας 3 Ευρωπαϊκές Οδηγίες	- 42 -
Πίνακας 4: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Λεμεσού	- 62 -
Πίνακας 5: Πολεοδομικών ζωνών	- 64 -
Πίνακας 6: Χρήσεις γης.....	- 66 -
Πίνακας 7: Χρήσεις γης- Βιομηχανικές περιοχές	- 69 -
Πίνακας 8: Χρήσεις γης-Τουριστική Ανάπτυξη.....	- 70 -

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Θέση του Δήμου ως προς την επαρχία Λεμεσού	- 58 -
Χάρτης 2: Χρήσεις γης	- 65 -
Χάρτης 3: Οδικό Δίκτυο	- 71 -
Χάρτης 4: Αστικές διαδρομές Λεμεσού	- 73 -
Χάρτης 5: Χώροι στάθμευσης.....	- 77 -
Χάρτης 6: Παλαιά κτίρια Λεμεσού	- 91 -
Χάρτης 7: Ιστορικό Κέντρο.....	- 98 -
Χάρτης 8: Ευρύτερο Αστικό Κέντρο	- 99 -
Χάρτης 9: Περιφέρειες-Μεγάλες συνοικίες	- 100 -
Χάρτης 10: Παλιά Βιομηχανική Περιοχή	- 101 -
Χάρτης 11: Προτεινόμενη περιοχή ανάπλασης Αγίας Φύλας	- 119 -
Χάρτης 12: Προτεινόμενη περιοχή ανάπλασης Αγίου Ιωάννη	- 120 -
Χάρτης 13: Προτεινόμενη περιοχή ανάπλασης Ζακακιού	- 121 -
Χάρτης 14: Προτεινόμενη περιοχή ανάπλασης Αγίου Νικολάου	- 122 -
Χάρτης 15: Προτεινόμενη περιοχή ανάπλασης Αγίου Νικολάου	- 123 -

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου Λεμεσού	- 63 -
Διάγραμμα 2: Διακίνηση Επιβατών.....	- 74 -

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Μετακίνηση με ποδήλατο	- 19 -
Εικόνα 2: Μετακίνηση με Τρόλεϊ.....	- 21 -
Εικόνα 3: Μετακίνηση με Τραμ	- 22 -

Εικόνα 4: Μετακίνηση με Μετρό.....	- 22 -
Εικόνα 5: Ο Κύκλος του ΣΒΑΚ σε επισκόπηση.....	- 36 -
Εικόνα 6: Μεσαιωνικό Μουσείο Λεμεσού	- 82 -
Εικόνα 7: Μεσαιωνικό Κάστρο Λεμεσού.....	- 84 -
Εικόνα 8: Πλατεία Ηρώων	- 85 -
Εικόνα 9: Καθεδρικός Ναός Αγίας Νάπας	- 86 -
Εικόνα 10: Δημοτική Αγορά.....	- 86 -
Εικόνα 11: Παρθεναγωγείο Λεμεσού.....	- 87 -
Εικόνα 12: Δημοτική Βιβλιοθήκη Λεμεσού	- 88 -
Εικόνα 13: Βιβλιοθήκη ΤΕΠΑΚ "Βασίλης Μιχαηλίδης.....	- 88 -
Εικόνα 14: Υδατόπυργος.....	- 89 -
Εικόνα 15: Οι δίδυμοι πύργοι της Λεμεσού	- 90 -
Εικόνα 16: Το κτήριο οβάλ.....	- 90 -
Εικόνα 17: Το χαμάμ της Αγοράς.....	- 93 -
Εικόνα 18: Δημοτική Αγορά.....	- 94 -
Εικόνα 19: Σινεμά Ριάλτο.....	- 96 -

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Σκοπός, στόχος και δομή της εργασίας

Αντικείμενο της εργασίας

Η εργασία αυτή εκπονείται στα πλαίσια του προπτυχιακού προγράμματος σπουδών του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και αποτελεί το επιστέγασμα των γνώσεων που έχουν αποκτηθεί κατά τον πενταετή κύκλο σπουδών του τμήματος. Αντικείμενο της παρούσας εργασίας αποτελεί η εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Ανάπτυξης του Δήμου Λεμεσού.

Στις σύγχρονες πόλεις, η στρεβλή ανάπτυξη του συστήματος αστικών μεταφορών και η παροχή χαμηλού επιπέδου κινητικότητας και προσβασιμότητας, προκαλούν ποίκιλα οικονομικά, κοινωνικά, πολεοδομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα. Οι προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν, είναι πολύ περισσότερες στις μητροπόλεις οι οποίες χαρακτηρίζονται από υψηλό επίπεδο συσσώρευσης και συγκέντρωσης οικονομικών δραστηριοτήτων και σύνθετες χωρικές δομές και κατά συνέπεια πολύπλοκα συστήματα μεταφορών που είναι δύσκολο να διαχειριστούν (Rodrigue, 2009). Τα σημαντικότερα προβλήματα που επιφέρει το σύστημα των μεταφορών, πηγάζουν κυρίως από την αδυναμία ικανοποίησης των αναγκών της αστικής κινητικότητας. Τα πιο αξιοσημείωτα είναι τα εξής:

Κυκλοφοριακή συμφόρηση και προβλήματα στάθμευσης: Η κυκλοφοριακή συμφόρηση αποτελεί ένα διαδεδομένο φαινόμενο, ιδιαίτερα στις πολυπληθείς πόλεις και συνδέεται άμεσα με την εξάρτηση από το αυτοκίνητο. Καθώς το επίπεδο των μεταφορικών υποδομών που προσφέρονται συνήθως δεν μπορεί να συμβαδίσει με τις αυξανόμενες ανάγκες κινητικότητας, δημιουργούνται προβλήματα στάθμευσης και κατάληψης του δημόσιου χώρου.

Ανεπάρκεια δημόσιων μεταφορών: Πολλά από τα συστήματα των δημόσιων μεταφορών δεν είναι αποδοτικά λόγω της χαμηλής επιβατικής ζήτησης εκτός από τις ώρες αιχμής όταν σημειώνεται η προσωρινή αύξηση της.

Δυσκολία μετακίνησης των μη-μηχανοκίνητων μέσων: Οφείλεται στην έντονη κυκλοφοριακή κίνηση των μηχανοκίνητων οχημάτων σε συνδυασμό με την έλλειψη μέριμνας για τον σχεδιασμό των κατάλληλων υποδομών προς όφελος του πεζού και του ποδηλάτη.

Απώλεια του δημόσιου χώρου: Ο δημόσιος χώρος έχουν καταλειφθεί ως επί το πλείστον από οδικούς άξονες όπου η αυξημένη κυκλοφορία επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις στις δημόσιες δραστηριότητες της πόλης και στην κοινωνική αλληλεπίδραση των κατοίκων. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις και ενεργειακή κατανάλωση: Η συχνή χρήση των μηχανοκίνητων οχημάτων συμβάλλει στην αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης η οποία σε συνδυασμό με την ηχορύπανση υποβαθμίζει την ποιότητα διαβίωσης των κατοίκων και γενικότερα του περιβάλλοντος.

Ατυχήματα και ασφάλεια: Η αύξηση της κυκλοφορίας συνδέεται με την αύξηση των οδικών ατυχημάτων και της θνησιμότητας.

Εδαφική κάλυψη: Το ποσοστό κάλυψης της αστικής γης από το σύστημα των μεταφορών έχει εκτιμηθεί ανάμεσα στο 30-60% .

Διανομή εμπορευμάτων: Η ελεύθερη διακίνηση των αγαθών που επέτρεψε η παγκοσμιοποίηση, οδήγησε στην αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών, των οποίων η ένταξη τους στο υπάρχον δίκτυο μεταφορών της πόλης δημιουργεί ποικίλα προβλήματα.

Σύμφωνα με τη Πράσινη Βίβλο (2007), όλες οι ευρωπαϊκές πόλεις παρά τη διαφορετικότητα τους, αντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα στον τομέα των μεταφορών και κατά συνέπεια αναζητούν κοινές λύσεις. Ένα από τα κυριότερα προβλήματα, είναι αυτό της κυκλοφοριακής συμφόρησης το οποίο λειτουργεί κατά της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής ευημερίας (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2007: 3, 6). Στις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις, κυριαρχεί το φαινόμενο της εξάρτησης από το αυτοκίνητο και γενικά της χρήσης μηχανοκίνητων οχημάτων για τη μεταφορά ανθρώπων και αγαθών (European Commission, 2007a: 7).

Η πόλη της Λεμεσού, όπως άλλωστε όλες οι σύγχρονες πόλεις, είναι ένας πολύπλοκος ζωντανός οργανισμός, σε συνεχή εξέλιξη, με σύνθετες και διαρκώς μεταβαλλόμενες λειτουργίες. Για τον σωστό πολεοδομικό σχεδιασμό μιας πόλης, απαιτείται να προηγηθούν αναλυτικές τεχνικές μελέτες πολεοδομικών, δημογραφικών, περιβαλλοντικών, οικονομικών, κοινωνιολογικών, κυκλοφοριακών και άλλων δεδομένων, με συνεχή ενημέρωση και ανάλυση, παράλληλη με την εξέλιξη της πόλης. Οραματιζόμαστε την ισορροπημένη ανάπτυξη της πόλης της Λεμεσού, που δεν θα περιορίζεται μόνο κατά μήκος του παραλιακού μετώπου και κάποιων γραμμικών αξόνων, αλλά θα απλωθεί δυναμικά στη μείζονα περιφέρεια και θα δώσει πνοή και χρώμα στις μεγάλες συνοικίες του Δήμου. Καιρός να τεθούν στο επίκεντρο οι ανθρώπινες δραστηριότητες και ανάγκες, η προστασία, ανάδειξη και συνέχιση της

ιστορίας και του πολιτισμού, η περιβαλλοντική ευαισθησία. Μόνο έτσι και με τη συμμετοχή όλων των πολιτών μπορούμε να δημιουργήσουμε μια πόλη βιώσιμη, ευημερούσα και σύγχρονη, που θα εκτιμά την ιστορία της και θα ακουμπά στο παρελθόν της, αλλά ταυτόχρονα θα δημιουργεί το δυναμικό και ιδιαίτερο παρόν της. Μια ξεχωριστή μεσογειακή παράκτια πόλη, με την ταυτότητα που όλοι επιθυμούμε.

Σκοπός της εργασίας

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση και ο προσδιορισμός των δυνατοτήτων βελτίωσης της αστικής κινητικότητας του Δήμου Λεμεσού. Πιο συγκεκριμένα η προστασία και ανάδειξη του πολιτιστικού περιβάλλοντος και της ιστορικής φυσιογνωμίας του Δήμου παράλληλα με την αναβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης και της ποιότητας ζωής. Με λίγα λόγια θα εξεταστεί η περίπτωση ο Δήμος να εγκαταλείψει το μοντέλο του 20ού αιώνα που στηριζόταν κυρίως στο αυτοκίνητο και να στραφεί στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, στο ποδήλατο, στους πεζούς. Αυτό φυσικά προϋποθέτει συνολική αναμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος της πόλης.

Στόχοι της εργασίας

Οι βασικοί στόχοι της παρούσας εργασίας είναι:

- Πλεονεκτήματα για το περιβάλλον και την υγεία
- Καλύτερη ποιότητα ζωής των πολιτών
- Εξοικονόμηση χρόνου και κόστους
- Βελτίωση προσβασιμότητας
- Πιο ανταγωνιστική πόλη και πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις

Δομή της εργασίας

Η διάρθρωση της εργασίας, αναπτύσσεται σε δύο στάδια:

Το Α' Στάδιο που αποτελεί και την ανάλυση των δεδομένων και Το Β' Στάδιο που αποτελεί την πρόταση της βιώσιμης κινητικότητας του Δήμου με βάση τους κατευθυντήριους άξονες των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Η Ανάλυση (Α' Στάδιο) έχει ως αντικείμενο την τεκμηριωμένη καταγραφή ερμηνεία και αξιολόγηση των παραμέτρων του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, στα όρια του Δήμου και αναπτύσσεται πάνω σε τρεις βασικούς άξονες:

- Την αναπτυξιακή διάσταση του χώρου με περιβαλλοντικά, οικονομικά και δημογραφικά δεδομένα
- Τη δομή των υπαρχόντων χρήσεων γης και όρων δόμησης.
- Τη δομή του φυσικού, πολιτιστικού και δομημένου περιβάλλοντος με δεδομένα που αφορούν την γεωμορφολογία, αρχαιολογικά δεδομένα, δεδομένα τεχνικής υποδομής

Η Πρόταση (Β΄Στάδιο) έχει ως βασικό στόχο την ανάπτυξη του Δήμου Λεμεσού στα πλαίσια των ΣΒΑΚ, στοχεύοντας συγχρόνως στην προστασία του περιβάλλοντος, στην οικονομική ευημερία, στην κοινωνική συνοχή και στην ανάδειξη της πολιτισμικής κληρονομιάς. Στο στάδιο αυτό δίνεται έμφαση στην προώθηση βιώσιμων μεταφορικών συστημάτων και στην διαμόρφωση μιας νέας κουλτούρας αστικής κινητικότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Σύγχρονη Πόλη και Βιώσιμη Ανάπτυξη

2.1 Γενικά

“Επειδή πᾶσαν πόλιν ὀρῶμεν κοινωνίαν τινὰ οὔσαν καὶ πᾶσαν κοινωνίαν ἀγαθοῦ τινος ἔνεκεν συνεστηκυῖαν (τοῦ γὰρ εἶναι δοκοῦντος ἀγαθοῦ χάριν πάντα πράττουσι πάντες), δῆλον ὡς πᾶσαι μὲν ἀγαθοῦ τινος στοχάζονται, μάλιστα δὲ καὶ τοῦ κυριωτάτου πάντων ἢ πασῶν κυριωτάτη καὶ πάσας περιέχουσα τὰς ἄλλας. Αὕτη δ’ ἐστὶν ἡ καλουμένη πόλις καὶ ἡ κοινωνία ἢ πολιτική.” (Αριστοτέλης-Πολιτικά, ενότητα 11^η, Α 1, 1)

Σ’ αυτό το κείμενο ο Αριστοτέλης μας δίνει τον ορισμό της έννοιας «πόλις». Η «πόλις», λοιπόν, είναι μια μορφή ανώτερης κοινωνικής συνύπαρξης, που εμπεριέχει όλες τις άλλες, και αποβλέπει στο ανώτερο από όλα τα αγαθά. Στον ορισμό αυτό μπορούμε να διακρίνουμε το προσεχές γένος της έννοιας «πόλις» και την ειδοποιό διαφορά της. Συγκεκριμένα, το προσεχές της γένος, δηλαδή η ευρύτερη κατηγορία στην οποία εντάσσεται η έννοια, είναι ο όρος «κοινωνία», ενώ η ειδοποιός διαφορά της, δηλαδή το ιδιαίτερο εκείνο γνώρισμα που τη διαφοροποιεί από τις όμοιές της έννοιες, είναι το αγαθό στο οποίο αποβλέπει. Ειδικότερα, το αγαθό στο οποίο αποβλέπει, που είναι η ευδαιμονία των πολιτών, είναι το ανώτερο από όλα τα αγαθά των άλλων κοινωνιών και μ’ αυτό η «πόλις» επιδιώκει το συμφέρον του συνόλου των πολιτών. Αντίθετα, οι άλλες μορφές κοινωνίας επιδιώκουν ένα επιμέρους αγαθό για το συμφέρον των μελών τους. Ο Αριστοτέλης επισφραγίζει τον ορισμό της έννοιας «πόλις» με τον χαρακτηρισμό πολιτική κοινωνία, δηλαδή την οργανωμένη πολιτειακά κοινωνία η οποία έχει μεταξύ άλλων αυτάρκεια, αυτονομία, ελευθερία και θεσμούς.

Ο δήμος, πανάρχαια επίσης λέξη, πιθανόν να συνδέεται με αρχαία ρίζα που σημαίνει «διανέμω»· θα δήλωνε αρχικά το τμήμα μιας περιοχής και στη συνέχεια τον λαό που κατοικεί εκεί. Θα άξιζε ειδικό άρθρο γι’ αυτή τη λέξη, που μας έδωσε πλήθος από παράγωγα, από τη δημοκρατία και το δημόσιο έως τη δημιουργία αλλά και τον δήμιο. Η

λέξη δήμος ήδη από την αρχαιότητα σήμαινε αφενός το λαό (*εκκλησία του δήμου*) και αφετέρου μια διοικητική μονάδα: με βάση τη μεταρρύθμιση του Κλεισθένη, η Αττική είχε χωριστεί σε 139 δήμους, ο καθένας από τους οποίους είχε επικεφαλής τον *δήμαρχο*, που οριζόταν με κλήρο. (Σαραντάκος, 2014)

Στο Βυζάντιο, δήμοι ονομάζονταν οι φατρίες του ιπποδρόμου, με γνωστότερους τους Πράσινους και τους Βένετους, ενώ ο όρος πήρε τη σημερινή σημασία με την ίδρυση του νεοελληνικού κράτους, οπότε γεννήθηκαν και παροιμίες για τους αιρετούς πλέον άρχοντες του δήμου, όπως η «από δήμαρχος κλητήρας», για κάποιον που χειροτέρεψε η κατάστασή του και ιδίως η κοινωνική του θέση, και «τα παράπονά σου στον δήμαρχο», δήλωση αδιαφορίας προς κάποιον που παραπονιέται ή διαμαρτύρεται άκαιρα (Σαραντάκος, 2014).

Από τα παραπάνω μπορούμε να καταλάβουμε πως ανέκαθεν η πόλη και ο Δήμος ήταν άρρηκτά συνδεδεμένες τόσο με την κοινωνία και τους κατοίκους της όσο και με το περιβάλλον και τον φυσικό τους πλούτο. Με τα χρόνια και κυρίως λόγω της ανάγκης για επιβίωση, ο άνθρωπος προσπάθησε να καλύψει τις ανάγκες του λειτουργώντας εις βάρος του φυσικού περιβάλλοντος και κατάφερε χωρίς βέβαια να ήταν αυτός ο αυτοσκοπός του, να αλλοιώσει αυτή την σχέση. Η μεγαλύτερη λοιπόν πρόκληση του αιώνα μας, είναι να επανέλθει στο έπακρον η σχέση αυτή και να αποκτήσουν ξανά οι λέξεις αυτές πλήρως την έννοια τους.

2.2. Σύγχρονες πόλεις – Σύγχρονα Περιβαλλοντικά προβλήματα

Αποτελεί γεγονός ότι ο 20^{ος} αιώνας χαρακτηρίστηκε από έντονη αστικοποίηση, που είχε δραματικές επιπτώσεις στην παγκόσμια ενεργειακή οικονομία, ένα τεράστιας σημασίας ζήτημα για την Κλιματική Αλλαγή, η οποία εντείνεται δραματικά από τις νέες αστικοποιημένες μάζες, και έχει αρνητικές επιπτώσεις για την υγεία των αγροτικών οικοσυστημάτων, την επάρκεια ζωτικών πόρων, όπως το νερό, η ενέργεια, τα δάση και τέλος στην ανθρώπινη υγεία.

Για πρώτη φορά στην ιστορία της ανθρωπότητας οι πόλεις στεγάζουν ένα τόσο μεγάλο ποσοστό ανθρώπων πράγμα το οποίο μας δείχνει ότι το μέλλον καθορίζεται κατά πολύ μεγάλο βαθμό από τις πόλεις. Ένα μεγάλο ποσοστό του παγκόσμιου πληθυσμού συμμετέχει σε ένα υψηλό επίπεδο κατανάλωσης έχοντας παρόμοιες διατροφικές συμπεριφορές, πρόσβαση σε παρόμοια συστήματα μεταφοράς και όμοιο τρόπο ζωής. Αυτό έχει ως επακόλουθο να αποτελούν τόπους παραγωγής και κατανάλωσης των περισσότερων βιομηχανοποιημένων προϊόντων και έχουν μετατραπεί σε τεράστιους οργανισμούς οι οποίοι προκειμένου να διατηρηθούν, απομυζώνουν τους διαθέσιμους φυσικούς πόρους.

Εκτός της υποβάθμισης των παραδοσιακών κοινωνιών και αστικών δομών, οι πόλεις έχουν να αντιμετωπίσουν και άλλα προβλήματα που έχουν να κάνουν με την

παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, με τις γνώσεις, την ενημέρωση και την κουλτούρα. Τα προβλήματα αυτά υποτάσσουν τις πόλεις σε όλο και μεγαλύτερες ανταγωνιστικές πιέσεις, ενώ από την άλλη, μπορούν να προσφέρουν ισάριθμες ευκαιρίες αξιοποίησης και ανάπτυξης.

Η προσπάθεια για οικονομική μεγέθυνση μέσω αναπτυξιακών κατευθύνσεων που δεν υπάκουαν σε περιορισμούς και κανόνες αλλά στηρίχθηκαν στην ανεξέλεγκτη εκμετάλλευση των φυσικών πόρων έφεραν διαταραχή στην ισορροπία των φυσικών οικοσυστημάτων και κατ' επέκταση στην λειτουργία των πόλεων. Έτσι η περιβαλλοντική κρίση γενικεύτηκε και απειλεί άμεσα το κλίμα του πλανήτη.

Η παγκόσμια κοινότητα, με πρωτοπόρο την Ευρωπαϊκή Ένωση, ανέλαβε δράσεις για τη σωτηρία του πλανήτη, υιοθετώντας άμεσες και αποτελεσματικές λύσεις στα ζητήματα της ανάπτυξης, που εγγυώνται οικονομική βιωσιμότητα, κοινωνική συνοχή, ευημερία, ποιότητα ζωής, ασφάλεια και κυρίως υψηλή προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας.

Βλέποντας όλα αυτά τα προβλήματα και έχοντας υπόψιν το μέλλον έγινε κατανοητό ότι η οικοδόμηση των πόλεων και των σύγχρονων κτιρίων επιβάλλεται να ανταποκριθούν στις περιβαλλοντικές προκλήσεις με σκοπό να μπορέσουν να απορροφήσουν την αστική ανάπτυξη και να προσφέρουν και πάλι ευκαιρίες, χωρίς ωστόσο να θέτουν σε κίνδυνο την ευημερία των μελλοντικών γενιών.

2.3 Στροφή προς τις αειφόρες πόλεις

Ο 21ος αιώνας σηματοδότησε την απαρχή της εξέλιξης ενός νέου τύπου ανάπτυξης, της αειφόρου, που συνίσταται στην ικανοποίηση των αναγκών των ανθρώπινων κοινωνιών, χωρίς ωστόσο να βασίζεται στην εντατική εκμετάλλευση των φυσικών πόρων, αλλά στην ορθολογική χρήση και εξοικονόμηση τους, ώστε να έχουν και οι μελλοντικές γενιές ίδιες ευκαιρίες ευημερίας.

Οι νέοι στόχοι πολιτικής, οι δράσεις, αλλά και οι πρακτικές, που ήδη ακολουθούνται σε παγκόσμιο επίπεδο, στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας σε όλους τους τομείς και ιδιαίτερα στη βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης των πόλεων και οικισμών, στη βάση μιας νέας αντίληψης για την πολεοδομία και την αρχιτεκτονική, που βασίζονται στην παράλληλη βελτίωση της ποιότητας ζωής αλλά και της κατάστασης του περιβάλλοντος.

Οι επόμενες δεκαετίες θα να είναι κομβικής σημασίας για την εξέλιξη της ανθρωπότητας, αφού αναμένεται να δοθούν αποφασιστικές μάχες για την ποιότητα ζωής και η έκβασή τους θα έχει καθοριστική επίπτωση στο περιβάλλον του πλανήτη και τη σχέση του με τον άνθρωπο.

Για τις μεσαίου μεγέθους πόλεις πολλά θα εξαρτηθούν από τη θέση τους και από το κατά πόσο μπορούν να ωφεληθούν από το φυσικό τους περιβάλλον καθώς συνειδητοποιούνται ολοένα και περισσότερο τα πλεονεκτήματα που μπορεί να αποφέρει ένα ποιοτικά αναβαθμισμένο αγροτικό περιβάλλον.

Το στοίχημα για τις πόλεις του μέλλοντος (ιδιαίτερα για τις μεσαίες πόλεις) θα είναι η συμφιλίωση των κατοίκων τους με την φύση. Ο βασικός στόχος είναι να δημιουργηθούν πόλεις κοινωνικά δίκαιες και περιβαλλοντικά υγιείς οι οποίες θα μπορούν να διαδραματίσουν θεμελιώδη ρόλο στο θέμα της μείωσης των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων, χρησιμοποιώντας με διαρκή και αποτελεσματικό τρόπο τους περιβαλλοντικούς και ενεργειακούς πόρους, τα παράγωγα υλικά και την κληρονομιά του κτιστού περιβάλλοντος και συντονίζοντας τις τοπικές εταιρικές σχέσεις, τις τεχνολογικές καινοτομίες και τις οργανωτικές δυνατότητες, προς το σκοπό να καταστούν ελκυστικότερες και ως προς τις οικονομικές δραστηριότητες. Ουσιαστικά με λίγα λόγια οι πόλεις είναι οι πρωταγωνιστές, τόσο για τα εθνικά, όσο και τα διεθνή και κοινοτικά περιβαλλοντικά προγράμματα για την προώθηση στρατηγικών αειφόρου ανάπτυξης.

2.4 Βιώσιμα μέσα μετακίνησης

2.4.1. Το περπάτημα

Το περπάτημα θεωρείται από τους βασικούς κρίκους των μεταφορικών συστημάτων για τους παρακάτω λόγους (Γαλάνης, 2011):

- Είναι παγκόσμιο. Όλοι περπατάνε και όλες οι μετακινήσεις σε κάποιο σημείο τους απαιτούν την πεζή μετακίνηση.
- Είναι κοινά αποδεκτό, διότι τόσο οικονομικά όσο και κοινωνικά οι πολίτες βασίζονται στο περπάτημα για τις μετακινήσεις τους.
- Προσφέρει επιπλέον οφέλη, όπως σωματική άσκηση και αναψυχή.
- Συνδέει διαφορετικά μέσα μετακίνησης μεταξύ τους, καθώς ακόμα και οι οδικές και αεροπορικές μετακινήσεις στηρίζονται στο περπάτημα.

Οι πεζοί αντιπροσωπεύουν ένα μεγάλο ποσοστό μετακινουμένων και η κατανομή τους δεν είναι τυχαία στο δρόμο αλλά σχηματίζει γραμμικές ή σημειακές συγκεντρώσεις, γεγονός που επιτείνει την ανάγκη για σχεδιασμό και υλοποίηση έργων αποκλειστικά για αυτούς προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή ροή τους (Βλαστός, 1989). Τα δίκτυα για τη ροή των πεζών στις πόλεις εξασφαλίζουν την άνετη, ασφαλή και ευχάριστη μετακίνηση κατά μήκος τους και περιλαμβάνουν διαδρομές σε πεζόδρομους, για την χρήση μόνο από πεζούς, σε δρόμους "ήπιας κυκλοφορίας", σε διαβάσεις και σε πεζοδρόμια που έχουν σχεδιαστεί κατάλληλα. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή των πεζοδρομίων είναι αντικείμενο συζητήσεων και έντονης κριτικής ως προς τις επιπτώσεις τους στην προσπελασιμότητα της περιοχής. Έχει αποδειχθεί, ωστόσο, ότι η υλοποίηση

των πεζοδρομήσεων καλύπτει ένα ευρύ φάσμα στόχων, που συγχρόνως αποτελούν και τα πλεονεκτήματά τους (Pitsiava-Latinopoulou & Basbas, 2000):

- Προστασία, άνεση και ασφάλεια των πεζών μετακινήσεων.
- Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος με την απομάκρυνση της κυκλοφορίας και στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων.
- Τόνωση δραστηριοτήτων και λειτουργιών που υποβαθμίζονται από την ένταξη τους σε ακατάλληλο περιβάλλον.
- Αναθεώρηση του τρόπου μετακίνησης και προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών.
- Περιορισμός των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της αυτοκινούμενης κυκλοφορίας (ηχορύπανση, ατμοσφαιρική ρύπανση, αποκοπή λειτουργικών στοιχείων). Βασικές προϋποθέσεις για την ορθή οργάνωση ενός δικτύου πεζοδρόμων για να μπορεί να καλύπτει τις σύγχρονες ανάγκες για μετακίνηση είναι (Μαΐνα, 2006):
- Η ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων φορέων και κοινωνικών ομάδων για τις επιπτώσεις και τις εναλλακτικές επιλογές.
- Η διαδικασία της διαβούλευσης στην λήψη αποφάσεων κατά την διαδικασία του σχεδιασμού. Η εκπόνηση ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης .
- Ο συνδυασμός τοπικών και υπερτοπικών κινήσεων, όπου θα διασφαλίσουν επικοινωνία με τις γειτονικές περιοχές αλλά και με άλλα συστήματα στο πλαίσιο της πόλης και θα συμβάλλουν στην συνεκτικότητα του αστικού ιστού.
- Η ταυτόχρονη μελέτη του δικτύου ροής πεζών με το οδικό δίκτυο για να αποτελέσουν ένα ενιαίο κυκλοφοριακό σύστημα.

Η προσέγγιση του σχεδιασμού των δικτύων για τους πεζούς οφείλει να λαμβάνει υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της πεζής μετακίνησης σε σχέση με τους άλλους τρόπους και να εξασφαλίζει την μέγιστη αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων του. Ο σχεδιασμός αυτός, θα πρέπει να προσαρμόζεται στα ανθρωπογενή χαρακτηριστικά, που εξαρτώνται τόσο από τα ατομικά χαρακτηριστικά όσο και από τον σκοπό και το περιβάλλον μετακίνησης. Οι βασικές οδηγίες σχεδιασμού σύμφωνα με το γραφείο μεταφορών του Portland (Vanderslice, 1998), οι οποίες υποστηρίζονται και από τους Μπάσμπα και Πιτσιάβα- Λατινοπούλου (2000) είναι οι εξής:

- «Ασφαλές και άνετο περιβάλλον περπατήματος»: Οι υποδομές και το περιβάλλον περπατήματος πρέπει να εξασφαλίζουν μία μετακίνηση χωρίς εμπόδια και ενδεχόμενους κινδύνους από εξωτερικούς παράγοντες όπως ο θόρυβος, η κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων και οι αστοχίες κατασκευής.
- «Ελκυστικό περιβάλλον περπατήματος»: Ο σχεδιασμός θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα την αισθητική αναβάθμιση του περιβάλλοντος. Το περιβάλλον των πεζών οφείλει να περιλαμβάνει ανοιχτούς χώρους, φυτεύσεις, πλατείες κ.α.

- «Πρόσβαση σε όλους»: Οι υποδομές πρέπει να είναι διασφαλίζουν την πρόσβαση και χρήση από όλους ανεξάρτητα από την ηλικία τους και τις κινητικές τους ικανότητες.
- «Συνέχεια και συνδεσιμότητα δικτύου»: Το δίκτυο των πεζών θα πρέπει να παρέχει συνεχείς διαδρομές άμεσης σύνδεσης με σημεία ενδιαφέροντος όπως είναι η κατοικία, το σχολείο, οι δημόσιες υπηρεσίες, οι χώροι εστίασης και οι εμπορικές αγορές.
- «Ευκολία μετακίνησης»: Οι υποδομές περπατήματος και τα συμπληρωματικά στοιχεία, θα πρέπει να διασφαλίζουν πως οι χρήστες θα βρίσκουν άμεσες διαδρομές για των προορισμό τους και πως οι χρόνοι καθυστέρησης θα ελαχιστοποιούνται.
- «Συνέργεια με τα άλλα δίκτυα μετακινήσεων»: Το δίκτυο πεζών πρέπει να διασφαλίζει την διασύνδεση και με τα υπόλοιπα μέσα μετακίνησης που μπορούν να συνδυαστούν συμπληρωματικά με το περπάτημα για την μετάβαση στον επιθυμητό προορισμό.
- «Ενίσχυση παρόδιων δραστηριοτήτων»: Το περιβάλλον των πεζών θα πρέπει να είναι ένας χώρος όπου οι κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες ενθαρρύνονται όταν δεν δημιουργούν κινδύνους ασφάλειας και προσβασιμότητας για τους χρήστες.
- «Οικονομικότητα»: Οι επεμβάσεις που προβλέπονται θα πρέπει να στοχεύουν στην μεγιστοποίηση των ωφελειών των χρηστών του δικτύου σε σχέση με τα κόστη κατασκευής και συντήρησης.

Ο σχεδιασμός της κίνησης των πεζών δεν πρέπει να περιορίζεται μόνο στη διασφάλιση ενός ελεύθερου διαδρόμου κίνησης, πρέπει να ταυτίζεται με την διαμόρφωση ενός κατάλληλου χώρου μέσω της σωστής επιλογής υλικών και συνοδευτικού αστικού σχεδιασμού (σήμανση, παγκάκια, φωτιστικά, πράσινο, έργα τέχνης) (Αραβαντινός, 1997).

Ένα ελκυστικό και ασφαλές περιβάλλον κίνησης πεζών έχει πολλαπλά οφέλη για την οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον. Η πεζή μετακίνηση δεν έχει κανένα κόστος, καθώς δεν προβλέπει έξοδα μετακίνησης και στάθμευσης, ενώ, δεν απαιτεί καταβολή αντιτύπου για την χρήση των αντίστοιχων υποδομών (Walsh, 2012). Η πεζή μετακίνηση συνδέεται με την βελτίωση της υγείας και την γενική ευεξία. Σύμφωνα με μελέτες η συχνή άσκηση μειώνει τις πιθανότητες για καρδιοπάθειες, εγκεφαλικά, διαβήτη κ.α. (Fletcher & Ralston, 2015). Η πεζή μετακίνηση αντί αυτής με αυτοκινούμενο όχημα περιορίζει το κοινωνικό κόστος από καθυστερήσεις, οδικά ατυχήματα, εκπομπές ρύπων για τη δημόσια υγεία, αέρια θερμοκηπίου και κατανάλωση ενέργειας (U.S. Department of Transportation, 2010).

2.4.2. Το ποδήλατο

«Το ποδήλατο είναι το όχημα δύο τουλάχιστον τροχών που οδηγείται μόνο με τη μυϊκή δύναμη αυτών που επιβαίνουν σε αυτό». Σε μία πόλη τα ποδήλατα μετακινούνται συνήθως σε ειδικά διαμορφωμένους άξονες που ονομάζονται «ποδηλατοδρόμοι». Ένας «ποδηλατοδρόμος είναι μία οδός ή το τμήμα μίας οδού για την αποκλειστική κυκλοφορία ποδηλάτων» (Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών, 2007).



Εικόνα 1: Μετακίνηση με ποδήλατο, Πηγή: www.podilatis.gr

Η ένταξη του ποδηλάτου στο υπάρχον αστικό οδικό δίκτυο είναι μια στρατηγική βαρύνουσας σημασίας για την ανάπτυξη των πόλεων. Οι πόλεις στις οποίες έχει γίνει σχεδιασμός για την ένταξη του ποδηλάτου παρουσιάζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις με τις κλασσικές αυτοκινητοκρατούμενες πόλεις. Οι πόλεις στις οποίες έχει ενταχθεί το ποδήλατο είναι πιο ήρεμες, ήπιες, καθαρές και ήσυχες, αλλά συγχρόνως και πιο ζωντανές με την έντονη παρουσία των πεζών και τον περιορισμό του οδοστρώματος για τα αυτοκίνητα. Βασική προϋπόθεση της πολιτικής ένταξης του ποδηλάτου στις πόλεις είναι ο περιορισμός των μηχανοκίνητων μέσων (Ριζάκης, 2012).

Ο σχεδιασμός των δικτύων ποδηλάτου, στα πλαίσια των αρχών της βιώσιμης πόλης, πρέπει να είναι λειτουργικός και εξυπηρετικός για τους χρήστες και φιλικός προς το περιβάλλον. Οι προτάσεις θα πρέπει να είναι βιώσιμες, άμεσα λειτουργικές και υψηλής αισθητικής αξίας. Η τάση που επικρατεί προτάσσει τη διοχέτευση των δραστηριοτήτων και μετακινήσεων από τους περιφερειακούς οικιστικούς πυρήνες ή αλλιώς γειτονιές προς του πιο κεντρικούς. Ένα δίκτυο ποδηλάτων θα πρέπει να έχει τα εξής κύρια στοιχεία (City of Tukwila, 2009):

- «Ασφάλεια και άνεση χρήση»: Αποτελεί βασικό κριτήριο όταν είναι άμεσα εκτεθειμένος σε εξωτερικούς κινδύνους και παράγοντες.

- «Ελκυστικότητα υποδομών και επιλεγμένων διαδρομών»: Ο ποδηλάτης ακόμα και εντός δικτύου ποδηλατοδρόμου βρίσκεται σε άμεση αλληλεπίδραση με το εξωτερικό περιβάλλον.
- «Αμεσότητα σύνδεσης με τους βασικούς προορισμούς»: Το δίκτυο πρέπει να είναι πρακτικό, εύκολο στην πρόσβαση και ανταγωνιστικό ως προς την προτίμηση του κοινού για άλλα μέσα μετακίνησης.
- «Συνέχεια»: Ένα ενιαίο δίκτυο είναι περισσότερο χρηστικό, προσφέρει πιο σύντομους χρόνους απόστασης, μεγαλύτερη ευκολία ελέγχου και παρακολούθησης και είναι κατασκευαστικά οικονομικότερο.

Επομένως οι βασικές αρχές σχεδιασμού και λειτουργίας είναι: α) η απλότητα σχεδιασμού και λειτουργία του δικτύου, β) η αισθητική ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος, γ) η συνεχής οπτική επαφή ποδηλάτη και οδηγού αυτοκινούμενου μέσου μετακίνησης, δ) η ένταξη του δικτύου στα πολεοδομικά, γεωμετρικά, κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά και η προσαρμογή στις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής (Βλαστός & Μηλάκης, 2004).

Τα πλεονεκτήματα από τη χρήση του ποδηλάτου σύμφωνα με τους Heydon και Lucas-Smith είναι (Heydon & Lucas-smith, 2014):

- Αποτελεί μέσο μετακίνησης προσβάσιμο σε κάθε κοινωνική ομάδα ανεξαρτήτως φύλου, ηλικίας κτλ. Αυτό προκύπτει από το γεγονός πως η χρήση του ποδηλάτου δεν απαιτεί εκπαίδευση και πως η οδήγηση του επιτρέπεται ακόμα και σε ανήλικα άτομα. Έτσι, η χρήση του ποδηλάτου εξασφαλίζει στο κοινωνικό σύνολο ισότιμες συνθήκες μετακίνησης.
- Δίνει την ευκαιρία δράσης του χρήστη με το κοινωνικό και αστικό περιβάλλον, ενισχύοντας την ατομική κοινωνικότητα αλλά και την κοινωνική συνοχή.
- Αποτελεί φυσική άσκηση με οφέλη στη σωματική, ψυχική και πνευματική υγεία. Η χρήση του ποδηλάτου είτε για σκοπούς μετακίνησης είτε για σκοπούς άσκησης και αναψυχής δίνει τη δυνατότητα σε όλους να επωφεληθούν από αυτό. Η τακτική χρήση του ποδηλάτου δύναται να έχει οφέλη στη δημόσια υγεία του πληθυσμού.
- Είναι οικονομικό καθώς το κόστος απόκτησης και συντήρησης του είναι χαμηλό, ενώ, η λειτουργία του δεν απαιτεί καύσιμο. Επιπλέον, το κόστος για την ανάπτυξη υποδομών για το ποδήλατο και οι απαιτήσεις του για χώρο είναι ιδιαίτερα χαμηλά. Η σχετικά μικρή δέσμευση χώρου από το ποδήλατο ευνοεί την κατασκευή άλλων υποδομών για την ανάπτυξη και αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.
- Είναι κατάλληλο για μικρές και μέσες αποστάσεις και δίνει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης «από πόρτα σε πόρτα» προσφέροντας ελευθερία κίνησης και ταυτόχρονα δυνατότητα εξυπηρέτησης πολλαπλών σκοπών με μια μόνο μετακίνηση. Οι δυνατότητες κινητικότητας και πρόσβασης του ποδηλάτου

μπορούν να οδηγήσουν στη μείωση των καθυστερήσεων στις περιόδους αιχμής και εν συνεχεία στην καλύτερη τήρηση ωραρίων εργασίας, στην επισκεψιμότητα των εμπορικών καταστημάτων και γενικά στην τόνωση των αστικών λειτουργιών.

2.4.3. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Ένα σύγχρονο δίκτυο από ΜΜΜ αποτελείται από:

Λεωφορεία-Τρόλεϊ

Τα λεωφορεία κατασκευάζονται σε πολλά μεγέθη από άποψη χωρητικότητας και με διαφορετικές τεχνολογίες κίνησης. Διακρίνονται σε mini, μικρά, τυπικά και αρθρωτά. Τα τρόλεϊ είναι κατά βάση τα ίδια οχήματα με τα τυπικά λεωφορεία, ωστόσο τροφοδοτούνται με ηλεκτρική ενέργεια μέσω δύο πόλων. Τα τρόλεϊ απαιτούν υψηλότερες επενδύσεις από ό,τι τα πετρελαιοκίνητα λεωφορεία, αλλά έχουν επίσης 50-75% μεγαλύτερη διάρκεια ζωής (Vuchic, 2009).



Εικόνα 2: Μετακίνηση με Τρόλεϊ, Πηγή:mesametaforas.gr

Ελαφρά οχήματα σταθερής τροχιάς (LRT- light rail transit systems)

Ως ελαφρά οχήματα σταθερής τροχιάς νοούνται τα Τραμ και LTR. Τα Τραμ κινούνται σε σιδηροτροχιές εντός της οδού είτε με αποκλειστική χρήση είτε με την λοιπή κυκλοφορία. Τα LTR είναι ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα σε αποκλειστικές λωρίδες με μεγαλύτερη ταχύτητα κίνησης και χωρητικότητα σε σχέση με τα Τραμ. Οι απαραίτητες υποδομές για αυτά τα συστήματα μπορούν εύκολα να προσαρμοστούν για να ταιριάζουν στις εκάστοτε κυκλοφοριακές συνθήκες κάθε πόλης (Ματσούκης, Κάτσιος, & Παπαδάκος, 2003).



Εικόνα 3: Μετακίνηση με Τραμ, Πηγή: www.axiplus.gr

Ταχεία βαρέα οχήματα σταθερής τροχιάς (RRT- heavy rail rapid transit systems)

Στα ταχεία βαρέα οχήματα σταθερής τροχιάς ανήκουν κατά κύριο λόγο το Μετρό και ο προαστιακός σιδηρόδρομος. Η χωρητικότητα τους είναι μεταβαλλόμενη από 200 έως 300 άτομα και χρησιμοποιούν από τρία έως δέκα βαγόνια (Armstrong-Wright, 1986).



Εικόνα 4: Μετακίνηση με Μετρό, Πηγή: www.cnn.gr

Πίνακας 1: Λειτουργικά Χαρακτηριστικά MMM, Πηγή:

Χαρακτηριστικά συστήματος	Τύπος Υποδομής	Μέση Ταχύτητα	Μοναδιαία μεταφορική ικανότητα τροχαίου υλικού	Μεταφορική Ικανότητα (επιβάτες ανά ώρα και κατεύθυνση)
Λεωφορείο/Τρόλεϊ - Κλασσικός τύπος -Αρθρωτός τύπος	Χωρίς αποκλειστική λωρίδα	10-15	90-150	2.700-4.500
Λεωφορείο/Τρόλεϊ - Κλασσικός τύπος -Αρθρωτός τύπος	Με αποκλειστική λωρίδα	15-20	90-150	4000-6800
Τραμ		18-25	250-750	6000-18000
Ελαφρύ Μετρό	Πλήρης διαχωρισμός από την υπόλοιπη κυκλοφορία	25-30	600-1800	12000-50000
Μετρό		40-60	1250-2500	20000-60000
Προαστιακός σιδηρόδρομος				

Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς δίνονται στον Πίνακα που ακολουθεί

Η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας έχει οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη που συνοψίζονται στα εξής (Wilkie, 2010):

- Τα οικονομικά οφέλη απορρέουν από τρεις βασικούς τομείς (α) αποτελεσματική σύνδεση του πλούτου και της εργασίας με την αγορά, (β) μεγιστοποίηση των ευκαιριών για τα άτομα, τις επιχειρήσεις και τις κυβερνήσεις να αυξήσουν το εισόδημα τους και την αξία των περιουσιακών τους στοιχείων και (γ) περιορισμός της συμφόρησης που επηρεάζει σημαντικά την παραγωγικότητα.
- Τα κοινωνικά οφέλη της δημόσιας συγκοινωνίας προέρχονται από την πρόσβαση που παρέχει στις ευκαιρίες απασχόλησης, στην εκπαίδευση, στις υπηρεσίες υγείας και στις εγκαταστάσεις αναψυχής. Παρέχοντας ένα κοινό μέσο πρόσβασης σε αγαθά και υπηρεσίες ενισχύεται η κοινωνική συνοχή μεταξύ των διαφορετικών κοινωνικών στρωμάτων.
- Τα περιβαλλοντικά οφέλη προέρχονται από την σημαντική μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Η αύξηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας ιδιαίτερα στα μεγάλα αστικά κέντρα περιορίζει σημαντικά και τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Ο σχεδιασμός για μια σωστή συγκοινωνία πρέπει να λαμβάνει υπόψη την πυκνότητα των δρομολογίων στο χώρο και στο χρόνο, την ταχύτητα, την άνεση, την αξιοπιστία των δρομολογίων και το κόμιστρο. Πιο συγκεκριμένα (Σαρηγιάννης, 2013):

- Πυκνότητα δρομολογίων στον χώρο: Οι στάσεις πρέπει να χωροθετούνται σε κεντρικά σημεία και με συγκεκριμένα ακτίνα εξυπηρέτησης για την κάλυψη των αναγκών των πολιτών.
- Πυκνότητα δρομολογίων στο χρόνο: Η πυκνότητα των δρομολογίων θα πρέπει να είναι ανάλογη με την αύξηση της γένεσης μετακινήσεων.
- Ταχύτητα: Τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς πρέπει να διασφαλίζεται πως λειτουργούν σε υψηλές ταχύτητες προκειμένου να είναι ελκυστικά για την χρήση τους.
- Άνεση: Ο στόλος πρέπει να είναι σύγχρονος και να παρέχεται άνεση στο χρήστη.
- Ασφάλεια: Πρώτο μέλημα πρέπει να είναι η προστασία της σωματικής ακεραιότητας των επιβατών
- Αξιοπιστία: Το μεταφορικό μέσο πρέπει να λειτουργεί με αξιοπιστία προκειμένου να εξυπηρετεί τις ανάγκες των επιβατών.
- Κόμιστρο: Το κόμιστρο πρέπει να είναι ενιαίο για όλα τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και οικονομικά ανταγωνιστικό με τη χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου.

2.5 Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

2.5.1 Η έννοια της βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Υπό την απειλή της κλιματικής αλλαγής στις μέρες μας συνειδητοποιήθηκε αρχικά το πόσο κακό κάνει το αυτοκίνητο στο περιβάλλον και ακολούθως βοήθησε στο να κατανοήσουμε και την ζημία που κάνει και στην αισθητική της πόλης. Έτσι ζητούμενο για τις πόλεις είναι η δημιουργία συνθηκών Βιώσιμης Κινητικότητας, δηλαδή υποκατάστασης του αυτοκινήτου από δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο και περπάτημα για όσο γίνεται περισσότερες μετακινήσεις.

Ο όρος «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα», που χρησιμοποιείται πλέον ευρέως στον τομέα των Μεταφορών, περιγράφει τον στόχο για βιώσιμες συνθήκες μεταφορών και μετακινήσεων στις πόλεις και αντιστοιχεί σε κατευθύνσεις σχεδιασμού των μεταφορικών συστημάτων που θα εξασφαλίζουν υψηλού επιπέδου μεταφορικές υπηρεσίες βασισμένες στο τρίπτυχο (Μπακογιάννης, 2017)

- της οικονομικής (βέλτιστες οικονομικά λύσεις),
- περιβαλλοντικής (βελτίωση της ποιότητας ζωής) και
- κοινωνικής βιωσιμότητας (εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης μετακίνησης για όλους καθώς και ενός συνεκτικού κοινωνικά περιβάλλοντος, χάρις κυρίως στη συνδυασμένη λειτουργία διαδρόμων κίνησης και σημείων στάσης σε υψηλής ποιότητας δημόσιους χώρους που προσφέρουν ευκαιρίες κοινωνικοποίησης).

Η βιώσιμη κινητικότητα είναι αντιφατική και αμφιλεγόμενη και ως εκ τούτου δεν έχει επικρατήσει ως σήμερα κάποιος καθολικά αποδεκτός ορισμός. Αντίθετα, η έννοια της έχει αποδοθεί με ποικίλους τρόπους και μορφές. Μεγάλος αριθμός ερευνητών και οργανισμών έχουν προσπαθήσει να ορίσουν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα επηρεαζόμενοι φυσικά από το επιστημονικό τους πεδίο (κοινωνικό, οικονομικό, περιβαλλοντικό, συγκοινωνιακό). Ως εκ τούτου συναντώνται διάφοροι ορισμοί, άλλοι με εμφανή τον οικονομικό προσανατολισμό άλλοι με πιο έντονη την περιβαλλοντική διάσταση του ζητήματος και άλλοι την κοινωνική.

Έτσι για μία σαφέστερη προσέγγιση της βιώσιμης κινητικότητας, θα πρέπει να αναζητηθούν οι πιθανές παράμετροι που χαρακτηρίζουν την οικονομική περιβαλλοντική και κοινωνική διάσταση της έννοιας:

- οικονομική βιωσιμότητα: αναφέρεται στην αναπροσαρμογή των έως σήμερα οικονομικών θεωρήσεων των μεταφορών (π.χ. τις φορολογήσεις και τις επιδοτήσεις των διαφόρων μεταφορικών μέσων, τις οικονομικές αναλύσεις που γίνονται για την εύρεση της οικονομικής σκοπιμότητας επενδύσεων σε μεταφορικά μέσα και υποδομές, τις αναλύσεις που γίνονται με στόχο τον υπολογισμό των οικονομικών ωφελειών από κάποιο νέο έργο υποδομής στον τομέα μεταφορών κ.α.) ώστε να λαμβάνεται υπόψη το κριτήριο της ρύπανσης του περιβάλλοντος και της εξάντλησης των φυσικών πηγών. Όσον

αφορά την τιμολόγηση του συστήματος των μεταφορών, το ζήτημα είναι αν ο κάθε χρήστης πληρώνει ή όχι το οριακό κοινωνικό κόστος της επιλογής του, ώστε να υπάρξει μια διαφοροποίηση στις τιμές των διάφορων μεταφορικών επιλογών που να αντικατοπτρίζει τις διαφορετικής σοβαρότητας περιβαλλοντικές επιπτώσεις κάθε μεταφορικού μέσου.

- περιβαλλοντική βιωσιμότητα: αναφέρεται στην πρόκληση ρύπανσης από τις μεταφορικές δραστηριότητες σε ρυθμούς βιώσιμους, καθώς και στην χρήση ανανεώσιμων και μη φυσικών πηγών σε ρυθμούς βιώσιμους.

- κοινωνική βιωσιμότητα: αναφέρεται στην κοινωνική δικαιοσύνη σε αυτή τη γενιά στον τομέα των μεταφορών, δηλαδή στο δικαίωμα στην κινητικότητα των ανθρώπων. Αφορά όμως και μία ισοκατανομή του κόστους και των ωφελειών της κινητικότητας (όσο και της ίδιας της κινητικότητας) ανάμεσα στα αναπτυσσόμενα και τα αναπτυγμένα κράτη καθώς και ανάμεσα στα διάφορα κοινωνικά στρώματα

Σύμφωνα με την διεθνή βιβλιογραφία αναγνωρίζονται τρεις κατηγορίες ορισμών για τις βιώσιμες μεταφορές:

Η πρώτη κατηγορία αφορά την καθαρά οικονομική διάσταση. Δύο τέτοια παραδείγματα παρουσιάστηκαν στη Διεθνή Διάσκεψη του ΟΟΣΑ για τις βιώσιμες μεταφορές που πραγματοποιήθηκε στο Βανκούβερ το 1996. Οι Nelson και Shakow (1996) διατύπωσαν πως οι βιώσιμες μεταφορές «επιτυγχάνονται όταν το συνολικό μελλοντικό αποπληθωρισμένο κατά κεφαλήν κοινωνικό κόστος, τόσο το αγοραίο όσο και το μη αγοραίο, που σχετίζεται με το σύστημα μεταφορών είναι μικρότερο ή ίσο με το κόστος σε ένα επιλεγμένο έτος αναφοράς στο μέλλον». Η ουσία αυτού του ορισμού σύμφωνα με τους συντάκτες του είναι ότι «οι μελλοντικές γενιές επωμίζονται μικρότερα ή ίσα κοινωνικά κόστη σε σχέση με τις σημερινές». Το άλλο παράδειγμα αυτής της κατηγορίας ορισμών προέρχεται από τον Schipper (1996) και σύμφωνα με αυτό: «οι μεταφορές, όπου οι δικαιούχοι καταβάλλουν το πλήρες κοινωνικό τους κόστος, συμπεριλαμβανομένου και εκείνου που καταβάλλεται από τις μελλοντικές γενιές, είναι βιώσιμες».

Η δεύτερη κατηγορία ορισμών εστιάζει στο περιβάλλον. Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια της διάσκεψης του ΟΟΣΑ το 2000 στη Βιέννη με θέμα τις περιβαλλοντικά βιώσιμες μεταφορές διατυπώθηκε πως ένα σύστημα περιβαλλοντικά βιώσιμων μεταφορών ορίζεται ως αυτό που «δεν θέτει σε κίνδυνο τη δημόσια υγεία και τα ενδιαφέροντα και ανταποκρίνεται στις ανάγκες για πρόσβαση σε συνδυασμό με (α) τη χρήση των ανανεώσιμων πηγών με χαμηλότερο ρυθμό από τον ρυθμό αναγέννησής τους και (β) τη χρήση μη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας με ρυθμό χαμηλότερο από αυτόν που αναπτύσσονται οι ανανεώσιμες πηγές που θα τις υποκαταστήσουν» (Ο.Ο.Σ.Α, 2000).

Η τρίτη κατηγορία ορισμών βιώσιμων μεταφορών είναι αυτή που περιλαμβάνει σε ίσο βαθμό και τις τρεις πτυχές της βιώσιμης ανάπτυξης (οικονομία, κοινωνία, περιβάλλον).

Τα πιο γνωστά παραδείγματα αυτής της κατηγορίας προέρχονται από τον ορισμό που δόθηκε από το Κέντρο Βιώσιμων Μεταφορών του Τορόντο το 1997 καθώς και από τα μετέπειτα παράγωγά του. Συγκεκριμένα, ο ορισμός του Κέντρου Βιώσιμων Μεταφορών του Τορόντο, ο οποίος υιοθετήθηκε αυτούσιος και από τους Υπουργούς Μεταφορών των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2001, ορίζει ως βιώσιμο σύστημα μεταφορών αυτό που «(α) επιτρέπει τις βασικές ανάγκες πρόσβασης και ανάπτυξης των ατόμων, των επιχειρήσεων και της κοινωνίας να ικανοποιούνται με ασφάλεια, κατά τρόπο σύμφωνο με την υγεία των ανθρώπων και των οικοσυστημάτων και προάγει τη δικαιοσύνη εντός και μεταξύ των διαδοχικών γενεών, (β) είναι οικονομικά προσιτό, λειτουργεί δίκαια και αποτελεσματικά, προσφέρει τη δυνατότητα επιλογής τρόπου μεταφοράς και υποστηρίζει μια ανταγωνιστική οικονομία, καθώς και την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη, και (γ) περιορίζει τις εκπομπές ρύπων και τα απόβλητα στα όρια των δυνατοτήτων που έχει ο πλανήτης τη δυνατότητα να τα απορροφήσει (αφομοιώσει), χρησιμοποιεί ανανεώσιμους πόρους και ελαχιστοποιεί τις επιπτώσεις στις χρήσεις γης και την παραγωγή θορύβου» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2001). Σύμφωνα με την Rand Europe, αυτός ο ορισμός θα πρέπει να προτιμάται από τους άλλους επειδή είναι συγκεκριμένος, ολοκληρωμένος, έχει αξιολογηθεί από πολιτικούς μηχανισμούς και είναι κοινά αποδεκτός από τις πολιτικές ηγεσίες (RAND EU, 2003).

2.5.2 Στρατηγικές για την βιώσιμη αστική κινητικότητα

Το θέμα της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στις μέρες μας απασχολεί σε μεγάλο βαθμό την επιστημονική κοινότητα και πάνω σ' αυτή έχουν γίνει πολλές προτάσεις στην στρατηγική και την αστική κλίμακα σχεδιασμού. Σήμερα, εκατοντάδες πόλεις εφαρμόζουν διάφορες στρατηγικές για επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης. Αυτό γίνεται είτε μεμονωμένα είτε ως μέρος ευρύτερων πρωτοβουλιών βιωσιμότητας. Στο υποκεφάλαιο αυτό επισημαίνονται μερικές από τις πιο φιλόδοξες και καινοτόμες στρατηγικές που έχουν προταθεί τα τελευταία χρόνια οι οποίες οργανώνονται σε τέσσερις ομάδες δραστηριοτήτων: “New Mobility”, “City Logistics”, “Intelligent System Management”, και “Livability”. (T. Goldman, R. Gorham, 2006, σελ. 266-270). Αναλυτικότερα:

- **“New Mobility” (Νέα Κινητικότητα):** νέες τεχνολογίες και επιχειρηματικά μοντέλα ανταγωνιστικών εναλλακτικών μέσων έναντι του ιδιωτικού μηχανοκίνητου οχήματος.
- **“City Logistics” (Πόλη των Logistics):** πολιτικές βιώσιμης αστικής μεταφοράς εμπορευμάτων που μειώνουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση και βελτιώνουν την περιβαλλοντική και οικονομική αποδοτικότητα των εμπορευματικών μεταφορών.
- **“Intelligent System Management”:** (Ευφυές Σύστημα Διαχείρισης): εισαγωγή τεχνικών τιμολόγησης και διαχείρισης του συστήματος για την βελτίωση της

περιβαλλοντικής και οικονομικής αποδοτικότητας και την ενίσχυση της ανταγωνιστικής φυσιολογίας της πόλης

- **“Livability” (Δημιουργία Κατάλληλων Συνθηκών Ζωής):** κατεύθυνση η οποία επικεντρώνεται στην σχέση του συστήματος μεταφορών με την κοινωνία και προωθεί την προσβασιμότητα, τη διανομή και το σχεδιασμό του δημόσιου χώρου, την κοινωνική συναναστροφή και αναψυχή, τους φιλικούς τρόπους μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, Μ.Μ.Μ) και γενικότερα την υγεία και οικονομική ευημερία των κατοίκων της πόλης

Αξιοσημείωτη είναι επίσης η περιγραφή που δίνει ο Kenworthy (2006, 68-69) στη βιώσιμη πόλη, μέσα από την παράθεση δέκα (10) διαστάσεων της με επίκεντρο την κινητικότητα και την αστική μορφή.

1. Η πόλη διαθέτει συμπαγή, με μεικτές χρήσης, αστική δομή που χρησιμοποιεί αποδοτικά τη γη και προστατεύει το φυσικό περιβάλλον και την βιοποικιλότητα.
2. Το φυσικό περιβάλλον κυριαρχεί στο αστικό περιβάλλον της πόλης.
3. Μέρος των αυτοκινητόδρομων και της οδικής υποδομής, δίνεται προς όφελος της πεζής μετακίνησης και των ποδηλατοδρόμων ενώ παράλληλα η χρήση των μηχανοκίνητων ιδιωτικών οχημάτων ελαχιστοποιείται.
4. Εκτενής χρήση τεχνολογιών περιβάλλοντος για τη διαχείριση του νερού, της ενέργειας και των αποβλήτων.
5. Το κέντρο της πόλης καθώς και τα τοπικά κέντρα είναι προσανατολισμένα προς τον άνθρωπο, προωθώντας την πρόσβαση και την κυκλοφορία άλλων μέσω μεταφοράς εκτός του αυτοκινήτου και συγκεντρώνοντας μεγάλο μέρος της απασχόλησης και της οικιστικής ανάπτυξης.
6. Ο δημόσιος χώρος κυριαρχεί μέσα στην πόλη με την προώθηση της «δημόσιας κουλτούρας», της κοινότητας, της ισότητας και της καλής διακυβέρνησης. Στην κυριαρχία του δημόσιου χώρου ανήκει ολόκληρο το σύστημα μεταφορών και του περιβάλλοντος της πόλης.
7. Η φυσική δομή και ο αστικός σχεδιασμός της πόλης, ιδιαίτερα ο δημόσιος χώρος, είναι ευανάγνωστος (το πόσο γρήγορα οι άνθρωποι αντιλαμβάνονται το χώρο), διαπερατός (πρόσβαση και μεγάλη επιλογή εναλλακτικών διαδρομών), εύρωστος (ευελιξία του χώρου στο να χρησιμοποιηθεί για διάφορους σκοπούς), ποικίλος (διαφορετικές χρήσεις του χώρου και πολλές επιλογές των ανθρώπων στον χώρο), οπτικά κατάλληλος (εντάσσεται αρμονικά στον περιβάλλοντα χώρο) και εξατομικευμένος με την έννοια της άνεσης και της εξοικείωσης που νιώθουν οι πολίτες με αυτόν.

8. Η οικονομική ανταγωνιστικότητα της πόλης και ο τομέας της απασχόλησης ενισχύονται μέσω της καινοτομίας, της δημιουργικότητας και μέσω της μοναδικότητας του τοπικού περιβάλλοντος, της κουλτούρας, της ιστορίας και της υψηλής ποιότητας του περιβάλλοντος και της κοινωνίας.
9. Ό σχεδιασμός για το μέλλον της πόλης αποτελεί μία διαδικασία «συζήτησης – απόφασης» και όχι «πρόβλεψης – παροχής».
10. Η διαδικασία λήψης αποφάσεων βασίζεται στις αρχές της βιωσιμότητας, ενοποιώντας κοινωνικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές και πολιτισμικές πτυχές καθώς επίσης και αρχές συμπαγούς, προσανατολισμένης προς τις μαζικές μεταφορές αστικής δομής

2.5.3 Πολιτικές Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Κάθε πόλη έχει ξεχωριστά χαρακτηριστικά (κουλτούρα, κοινωνία, οικονομία, περιβάλλον, ζήτηση μετακίνησης κλπ.) και για τον λόγο αυτό δεν μπορεί να υπάρξει ένα συγκεκριμένο πλαίσιο πολιτικών που θα πρέπει να ακολουθηθεί αυστηρά για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας αλλά διαφοροποιείται ανάλογα με την περίπτωση. Έτσι οι πολιτικές βιώσιμης αστικής κινητικότητας διαμορφώνονται ανάλογα με τις ανάγκες και τις προκλήσεις που έχει να αντιμετωπίσει σε κάθε περίπτωση ξεχωριστά. Όσον αφορά όμως στις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις οι οποίες έχουν πολλά κοινά προβλήματα κινητικότητας θα μπορούσαμε να κινηθούμε με κάποια ίδια «πακέτα» πολιτικών. Τα πιο χαρακτηριστικά από αυτά είναι:

Πολιτικές αναβάθμισης της δημόσιας συγκοινωνίας: Οι πολιτικές αυτές αποσκοπούν στη μείωση της κυκλοφορίας των ιδιωτικών οχημάτων και κατ' επέκταση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Ένα αξιόπιστο και ασφαλές σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας που θα παρέχει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες και θα συνδυάζεται με άλλα μέσα «φιλικής» μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο κλπ.) αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη βιώσιμη κινητικότητα. Προκειμένου να δημιουργηθεί ένα τέτοιο σύστημα θα πρέπει να επιλυθούν ζητήματα όπως η εισαγωγή νέων τεχνολογιών που θα βελτιώσει την περιβαλλοντική απόδοση των δημοσίων μέσων και την ανταγωνιστικότητά τους, η επίλυση κυκλοφοριακών ζητημάτων και η βελτίωση της λειτουργίας των φορέων δημόσιας συγκοινωνίας (Μπαρμπόλουλος, 2002: 105, 110). Οι πολιτικές που θα χρησιμοποιηθούν για τον σκοπό αυτό είναι: 1) Νέες τεχνολογικές επιλογές για πιο αποδοτική δημόσια συγκοινωνία, οι οποίες αφορούν σε τρεις βασικούς τομείς: «στις τεχνολογίες των οχημάτων (που επιτρέπουν το σχεδιασμό οχημάτων ολοένα και περισσότερο φιλικών στους χρήστες τους), στις τεχνολογίες προώθησης (που δημιουργούν τις προοπτικές για όλο και περισσότερο καθαρά και αθόρυβα δημόσια μέσα μεταφοράς) και στις τεχνολογίες τηλεματικής (που διευκολύνουν την λειτουργία δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας απόλυτα προσαρμοσμένων στις ανάγκες των μετακινούμενων)», 2) Νέες θεσμικές και οργανωτικές προτάσεις για τους φορείς

δημόσιας συγκοινωνίας, για την επίτευξη ενός φιλικού προς τον χρήστη και το περιβάλλον συστήματος μαζικών μέσων μετακίνησης που θα είναι ανταγωνιστικό σε σχέση με τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα και θα επιφέρει κέρδος στους σχετικούς φορείς και επιχειρήσεις και κατά συνέπεια θα βελτιώσει την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και 3) Προτάσεις για την ενοποίηση και τη βέλτιστη λειτουργία των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας, με στόχο τις συνδυασμένες μετακινήσεις και την καλύτερη τήρηση των δρομολογίων (Μπαρμπόλουλος, 2002: 114-127).

Πολιτικές τιμολόγησης των οδικών μεταφορών. Συνδέονται άμεσα με την περιβαλλοντική αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» (Οδηγία 2004/35/ΕΚ) και αφορούν στην εφαρμογή οικονομικών μέτρων για την βελτίωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στο περιβάλλον, ιδιαίτερα των οδικών. Βασική πολιτική προς την κατεύθυνση αυτή αποτελεί η «εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους μετακίνησης» με τιμολόγηση των οδικών μεταφορών ανάλογη με τις περιβαλλοντικές τους συνέπειες. Όσον αφορά στις αστικές μετακινήσεις, η τιμολόγηση θα μπορούσε να εφαρμοστεί μέσω αστικών διοδίων, η οποία αποτελεί μία αμφιλεγόμενη πολιτική με χωρική διάσταση που μπορεί ενδεχομένως να διαφοροποιήσει την προσφορά του συστήματος μεταφορών και τις συνθήκες λειτουργίας του. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα μέτρα που θα εφαρμοστούν θα πρέπει να αποτελούν μέρος μια ευρύτερης πολιτικής προσέγγισης καθώς η εφαρμογή μονοδιάστατων οικονομικών προσεγγίσεων μπορεί να προτρέψει την δημιουργία φαινομένων κοινωνικού και χωρικού διαχωρισμού (Μπαρμπόλουλος, 2002: 153-154, 178).

Πολιτικές απεξάρτησης από το ΙΧ. Οι πολιτικές μείωσης της χρήσης του ΙΧ, Car Sharing (συλλογική ιδιοκτησία ΙΧ), Car Pooling (συλλογική χρήση ΙΧ) και Car Free Housing (πολεοδότηση για κατοίκους χωρίς αυτοκίνητα), αποτελούν καινοτόμες αλλά αμφιλεγόμενες πολιτικές καθώς θέτουν σε αμφισβήτηση τις ισχύουσες κοινωνικές αντιλήψεις σε σχέση με τη μετακίνηση και την κατοχή ιδιωτικού αυτοκινήτου. Πιο συγκεκριμένα, το Car Pooling έχει ως στόχο τη μείωση της χρήσης του ΙΧ με την προώθηση της συλλογικότητας και μίας νέας κοινωνικής συμπεριφοράς σε σχέση με τη μετακίνηση. Η αύξηση της πληρότητας των οχημάτων μπορεί να επιτευχθεί με τη δημιουργία «προνομιακών» λωρίδων για ΙΧ μεγάλης πληρότητας στις κεντρικές αρτηρίες. Το Car Sharing αποτελεί μία πρακτική παρόμοια με την ενοικίαση του ΙΧ αλλά αναφέρεται περισσότερο στην συλλογική ιδιοκτησία ΙΧ όπου από ένα αυτοκίνητο εξυπηρετούνται περισσότεροι άνθρωποι πέραν του ενός ιδιοκτήτη. Τέλος, το «Car Free Housing» αναφέρεται στην πολεοδότηση για κατοίκους χωρίς αυτοκίνητα και αποτελεί μία πολιτική που συνδέεται άμεσα με την ευρεία έννοια του “car free” η οποία επιλέχθηκε να αναλυθεί διεξοδικότερα στη συνέχεια. (Μπαρμπόπουλος, 2002: 188-191).

Πολιτικές προώθησης του ποδηλάτου και του περπατήματος. Οι πολιτικές αυτές δεν αφορούν μόνο τις κατάλληλες προδιαγραφές για την ένταξη των ποδηλατιστών και των πεζών στην κυκλοφορία όπως είναι οι αποκλειστικές λωρίδες και οι διάδρομοι για το

ποδήλατο, τα μέτρα μείωσης της ταχύτητας, τα μέτρα υπέρ της ήπιας κυκλοφορίας στο τοπικό και δευτερεύον δίκτυο, οι διαπλατύνσεις πεζοδρομίων ανάλογες με τους φόρτους των πεζών κ.α. αλλά και στην άσκηση των πολιτικών που θα προωθήσουν την πεζή μετακίνηση και την ποδηλασία όπως είναι η διάθεση δωρεάν ποδηλάτων στα κέντρα των πόλεων, τα λεγόμενα «κοινόχρηστα ποδήλατα» και η προώθηση «πράσινων» διαδρομών (Μπαρμπόπουλος, 2002: 212-213). Παράλληλα θα πρέπει να ασκηθούν πολιτικές ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης των κατοίκων. Τα πλαίσιο πολιτικών προώθησης του ποδηλάτου και του περπατήματος, θα πρέπει να εντάσσεται σε μία ενιαία προσέγγιση της βιώσιμης μετακίνησης και να ασκείται σε συνδυασμό με πολιτικές αναβάθμισης της δημόσιας συγκοινωνίας, συλλογικής χρήσης και ιδιοκτησίας ΙΧ, περιορισμού και απεξάρτησης από το ΙΧ και ανάπλασης του αστικού περιβάλλοντος (Μπαρμπόπουλος, 2002: 231

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις αρχές της ενοποίησης, της συμμετοχής και της αξιολόγησης ώστε να καλύψει τις ανάγκες κινητικότητας των ανθρώπων σήμερα και στο μέλλον, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής στις πόλεις και τα περίχωρά τους.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έχουν στόχο να δημιουργήσουν ένα βιώσιμο σύστημα αστικών συγκοινωνιών:

- Εξασφάλιση προσβασιμότητας των θέσεων εργασίας και των υπηρεσιών σε όλους
- Βελτίωση προστασίας και ασφάλειας
- Μείωση της ρύπανσης, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας
- Αύξηση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας των μεταφορών ανθρώπων και εμπορευμάτων
- Ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος

3.1. Ευρωπαϊκές κατευθύνσεις για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

3.1.1. «Ομάδα Εμπειρογνομώνων»

Όπως αναφέρθηκε, το πρώτο έγγραφο της Ε.Ε. που εμπειρείχε ρητά στις κατευθύνσεις του τη δημιουργία και υλοποίηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), ήταν η «Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον». Στο πλαίσιο της προετοιμασίας της Θεματικής Στρατηγικής, συστάθηκε η «Ομάδα Εμπειρογνομώνων για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (Rupprecht Consult, 2004), η οποία εκ μέρους της Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δημοσίευσε τελική έκθεση με τις γενικότερες συστάσεις και κατευθύνσεις

σχετικά με τη διαδικασία, τα εργαλεία και τα μέτρα για την εφαρμογή των ΣΒΑΚ από τα κράτη μέλη και την ενδεχόμενη έκδοση Ευρωπαϊκής Οδηγίας. Διαπιστώνονται ότι η διαδικασία του σχεδιασμού έχει πολύ μεγαλύτερη σημασία από τα ίδια τα σχέδια, το προτεινόμενο ευρωπαϊκό πλαίσιο πολιτικών καθορίζει δύο κύριες συνιστώσες των ΣΒΑΚ (SUTPs) (Rupprecht Consult, 2004: 11):

- SUT-Planning: τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της σχεδιαστικής προσέγγισης όσον αφορά στις διαδικασίες συνεργασίας και στη σχέση των ενδιαφερόμενων μερών.
- SUT-Plan: το σχέδιο ως εργαλείο που εξασφαλίζει την αποτελεσματική εφαρμογή των πολιτικών και των μέτρων και τελικώς την επίτευξη των στόχων.

Όσον αφορά στη διαδικασία εκπόνησης ενός SUT-Plan, καθορίστηκαν τέσσερις γενικές κατηγορίες πολιτικών κάτω από τις οποίες γίνεται προσπάθεια ενοποίησης διαφόρων προσεγγίσεων και μέτρων: 1) Γενικές αρχές, 2) Μείωση της ανάγκης για μετακίνηση, 3) Διαχείριση των μεταφορών και 4) Ανάπτυξη καθαρών και «δίκαιων» συστημάτων μεταφοράς. Εκτός από την πρώτη κατηγορία (της οποίας στόχοι είναι η επίτευξη της ενοποίησης του συγκοινωνιακού σχεδιασμού με άλλα σχέδια όπως χωροταξικά και χρήσεων γης, η αποσύνδεση της οικονομικής ανάπτυξης από τον τομέα των μεταφορών, η διασφάλιση της ποικιλομορφίας και της ευελιξίας των προσεγγίσεων και η εξασφάλιση και προώθηση της ισότητας των φύλων), οι αρμόδιες αρχές μπορούν να υιοθετήσουν το πακέτο των μέτρων που αναλογεί στις προτεραιότητες και προτιμήσεις τους με τη συμμετοχή του κοινού και των άμεσα ενδιαφερόμενων μερών. Προκειμένου όμως να διασφαλιστεί η διαφάνεια για την επιλογή των πολιτικών και των μέτρων που επιλέχθηκαν προς εφαρμογή, θα πρέπει να υπάρξει η ανάλογη αιτιολογία από τις αρμόδιες αρχές (Rupprecht Consult, 2004: 19).

3.1.2 «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής κινητικότητας και αστικό περιβάλλον»

Οι παραπάνω κατηγορίες πολιτικών, τροποποιήθηκαν για τις ανάγκες της έκθεσης του 2005, «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής κινητικότητας και αστικό περιβάλλον» (Sustainable Urban Transport Plans and urban environment: Policies, effects, and Simulations) που συντάχθηκε εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής) (Rupprecht Consult, 2005). Οι προτεινόμενες κατηγορίες καθώς και οι πολιτικές που τις περιλαμβάνουν είναι:

- Μείωση της ανάγκης για μηχανοκίνητη μετακίνηση με πολιτικές χρήσεων γης και Τεχνολογίας Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών,
- Προαγωγή της εναλλαγής μέσων μετακίνησης με μέτρα “Push” και “Pull” και πολιτικές διαχείρισης του δημόσιου χώρου,
- Ανάπτυξη καθαρών και αθόρυβων μέσων μεταφοράς με στοχευμένα μέτρα μείωσης του θορύβου και χρήσης εναλλακτικών καυσίμων, μέτρα περιορισμού της πρόσβασης σε καθορισμένα σημεία της πόλης με βάση τα πρότυπα των εκπομπών και προτάσεις για χρήση υβριδικών και ηλεκτρικών οχημάτων και

- Βελτίωση της αποδοτικότητας μετακίνησης με πολιτικές διαχείρισης της επιβατικής και εμπορευματικής μεταφοράς και Τεχνολογίας Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών (Rupprecht Consult, 2005: 21).

Η έκθεση αυτή αναγνωρίζει επίσης ότι η επιτυχία ενός ΣΒΑΚ έγκειται σε μεγάλο βαθμό στην ενοποίηση των διαφορετικών πολιτικών καθώς και στον καθορισμό των στόχων και στην επιλογή των πιο κατάλληλων πολιτικών από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Μέσω του ολοκληρωμένου σχεδιασμού, προωθείται η συνέργεια ανάμεσα στις διάφορες πολιτικές και διευκολύνεται η ιεράρχηση τους ενώ παράλληλα μπορεί να αποφευχθεί η λήψη αντικρουόμενων μέτρων (Rupprecht Consult, 2005: 130, 131).

3.1.3 Ο ρόλος και το επίπεδο παρέμβασης της Ε.Ε. στην εκπόνηση των ΣΒΑΚ

Ο ρόλος της Ε.Ε. είναι σημαντικός για την υλοποίηση των ΣΒΑΚ από τα κράτη μέλη, καθώς καθορίζει τις γενικότερες κατευθύνσεις και την κοινή μεθοδολογία και προσφέρει οικονομική ενίσχυση. Παρόλα αυτά, δίνεται ευελιξία στην επιλογή των καταλληλότερων μέτρων και δράσεων ανάλογα με την υφιστάμενη κατάσταση και το θεσμικό πλαίσιο της κάθε πόλης. Η υποστήριξη της Ε.Ε. στις πόλεις που επιθυμούν να εφαρμόσουν ένα ΣΒΑΚ γίνεται στα πλαίσια της «διευκόλυνσης» παρά του «συντονισμού» (European Parliament, 2010: 51). Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 3) παρουσιάζονται οι δράσεις της Ε.Ε ανά επίπεδο παρέμβασης για την προώθηση και υποστήριξη των ΣΒΑΚ (European Parliament, 2010: 52):

Πίνακας 2: Επίπεδα και δράσεις παρέμβασης της Ε.Ε. σχετικά με τα ΣΒΑΚ, Πηγή: European Parliament (2010), *Ιδία Επεξεργασία*

Επίπεδο Παρέμβασης	Δράσεις
Επίπεδο πολιτικών	Διασφάλιση της υψηλής θέσης της αστικής κινητικότητας στην πολιτική ατζέντα των κρατών μελών
	Λαμβάνει υπόψη την αρχή της επικουρικότητας (τα αστικά προβλήματα έχουν κυρίως τοπικό χαρακτήρα)
	Περαιτέρω ενοποίηση των αστικών μεταφορών με άλλες τομεακές ευρωπαϊκές πολιτικές (όπως περιβαλλοντικές, ενέργειας και κοινωνικές πολιτικές)
	Προώθηση ενός κοινού πλαισίου για ΣΒΑΚ μέσω υποδείξεων και συστημάτων παρακολούθησης

(συνεχίζεται)

Επίπεδο Μεθοδολογίας	συγκριτικής αξιολόγησης μεταξύ των πόλεων για τη διάδοση των πολιτικών των "καλών πρακτικών" και των τεχνολογικών λύσεων
	κοινών συστημάτων παρακολούθησης της ανάπτυξης της αστικής κινητικότητας και των προτύπων χρήσεων γης
	κοινών μεθόδων για την αξιολόγηση του βαθμού βιωσιμότητας των σχεδίων αστικής κινητικότητας
Χρηματοοικονομικό Επίπεδο	Πρόταση για ένα πρόγραμμα-πλαίσιο για την αστική κινητικότητα με τους απαραίτητους πόρους στην επόμενη προγραμματική περίοδο 2014-2020
	Θέσπιση προγραμμάτων χρηματοδότησης, δημιουργώντας οικονομικά κίνητρα για την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων βιώσιμης αστικής κινητικότητας
Επίπεδο Λειτουργίας	Ενθάρρυνση συστημάτων εκπαίδευσης και καθοδήγησης για τους λήπτες αποφάσεων σε θέματα βιωσιμότητας αστικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού
	Συνεχής υποστήριξη της ανταλλαγής "καλών πρακτικών" και των προγραμμάτων ανάπτυξης ικανοτήτων μεταξύ των πόλεων
	Υποστήριξη (διάθεση χρηματικών πόρων) μελετών παρακολούθησης και "ex-post" μελετών και της ευρείας κυκλοφορίας τους μεταξύ των τοπικών αρχών

3.2 Οφέλη που θα προκύψουν με την υλοποίηση

Τα προβλεπόμενα οφέλη που θα έχει η πόλη μέσω της εφαρμογής ενός ΣΒΑΚ, θα πρέπει να γίνουν γνωστά στους φορείς λήψης αποφάσεων καθώς και σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους πολίτες, ούτως ώστε να υπάρξει ευρεία αποδοχή και υποστήριξη. Σύμφωνα με την εταιρεία συμβούλων Rupprecht Consult (2011a: 7, 8), τα οφέλη συγκεντρώνονται στις εξής κατηγορίες:

Καλύτερη ποιότητα ζωής: Τα ΣΒΑΚ συμβάλλουν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής ενισχύοντας την ελκυστικότητα του δημόσιου χώρου, προσφέροντας (οδική) ασφάλεια, βελτιώνοντας την ποιότητα του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος (μείωση των εκπομπών και του θορύβου) κ.α.

Περιβαλλοντικά οφέλη και υγεία: Η βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος με τη μείωση των ρυπογόνων εκπομπών και του θορύβου, μπορεί να έχει θετικές επιπτώσεις στην υγεία των πολιτών. Ακόμη μέσω των ΣΒΑΚ μπορεί να αντιμετωπιστεί το φαινόμενο της κλιματικής αλλαγής.

Βελτίωση της κινητικότητας και της προσβασιμότητας: Μέσω της υλοποίησης ενός ΣΒΑΚ υπάρχει πιθανότητα να καλυφθούν όλες οι ανάγκες κινητικότητας των πολιτών, να βελτιωθεί η πρόσβαση προς όλες τις αστικές περιοχές και τις λειτουργίες της πόλης.

Βελτιωμένη εικόνα της πόλης: Μία πόλη η οποία έχει εκπονήσει και εφαρμόσει ένα ΣΒΑΚ, προβάλλει μια εικόνα καινοτομίας πόλης που προνοεί για το μέλλον.

Συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων μερών και των πολιτών στον σχεδιασμό και στη διαδικασία λήψης αποφάσεων: Επιτυγχάνεται μία ολοκληρωμένη και διεπιστημονική προσέγγιση της κινητικότητας. Ιδιαίτερα μέσω της συμμετοχή των πολιτών τα μέτρα του ΣΒΑΚ αποκτούν «δημόσια νομιμότητα».

Αποτελεσματική εκπλήρωση των νομικών υποχρεώσεων: Μέσω του ΣΒΑΚ αντιμετωπίζονται και εκπληρώνονται αποτελεσματικά οι νομικές υποχρεώσεις όπως είναι η Οδηγία της ευρωπαϊκής επιτροπής για την ποιότητα του αέρα ή οι εθνικοί κανονισμοί για τον θόρυβο.

Νέο πολιτικό όραμα: Η προετοιμασία για την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ, προσφέρει ένα νέο κοινό όραμα για την πόλη. Όσον αφορά στις τοπικές αρχές, παρέχει μία μακροπρόθεσμη ημερήσια διάταξη και ένα σαφές πρόγραμμα που εάν διεκπεραιωθεί σωστά θα αποφέρει καλύτερα αποτελέσματα με λιγότερες συγκρούσεις.

Δυνατότητα ολοκλήρωσης: Ολοκληρωμένος σχεδιασμός με την συμμετοχή και τη συνεργασία του τομέα μεταφορών με άλλα δημοτικά ή περιφερειακά τμήματα και τομείς (χρήσεων γης, περιβάλλοντος κλπ).

Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της πόλης και της πρόσβασής της σε χρηματοδοτικούς πόρους: Τα ΣΒΑΚ ενισχύουν την πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης που είναι διαθέσιμες για καινοτόμες δράσεις και ολοκληρωμένες προσεγγίσεις σχεδιασμού.

3.3 Διαδικασία ανάπτυξης και εφαρμογής ενός ΣΒΑΚ

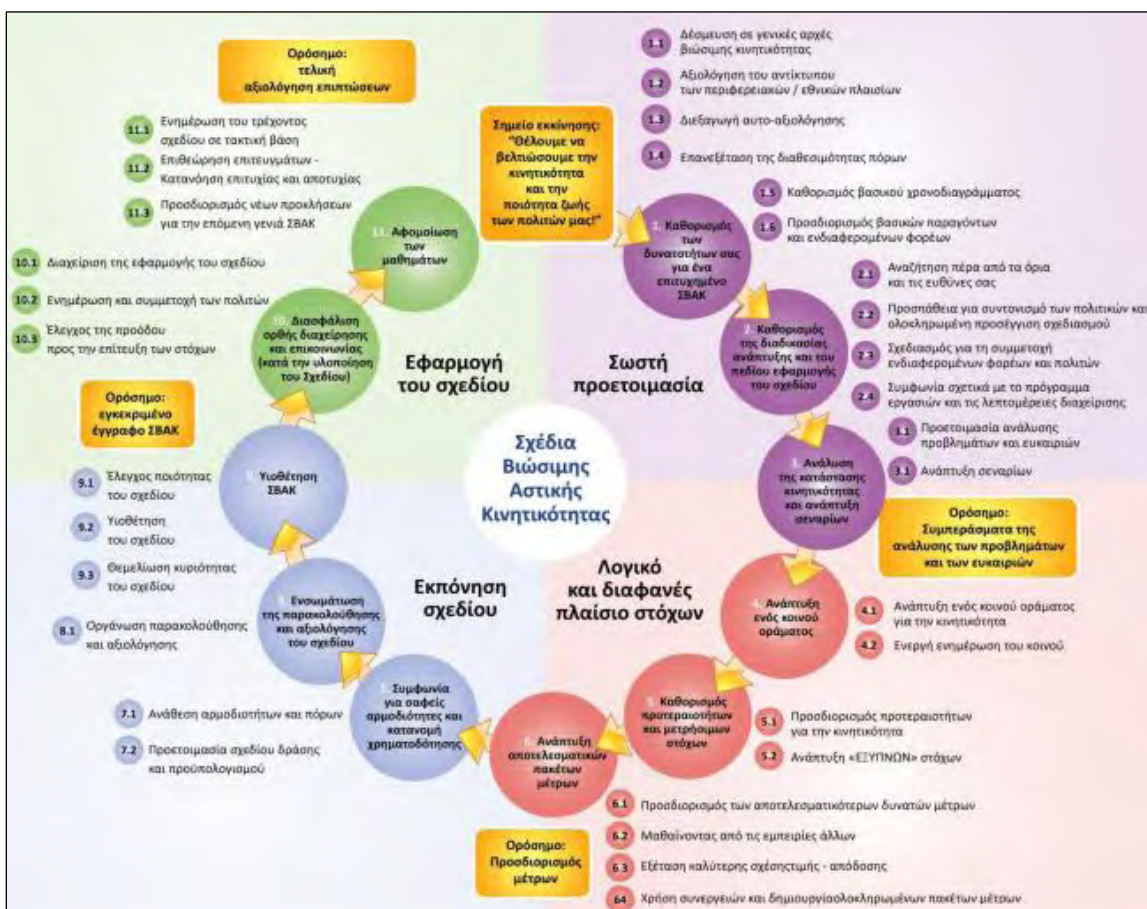
Τα σχέδια βιώσιμης κινητικότητας συντίθενται από τρία στοιχεία:

1. Το σχεδιασμό (planning) ως διαδικασία, που περιλαμβάνει την μεθοδολογία που ακολουθείται
2. Το σχέδιο (plan), που παρέχει το περιεχόμενο και το γενικό πλαίσιο του σχεδίου και βασίζεται σε πραγματικά παραδείγματα αποτελεσματικών μέτρων

3. Την πολιτική, δηλαδή την διαδικασία υλοποίησης του σχεδίου και της τελικής του αξιολόγησης.

Η ανάπτυξη και η υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ θεωρείται ως ένας κύκλος καινοτομίας, τα βήματα του οποίου επαναλαμβάνονται με σκοπό τη συνεχή βελτίωση της στρατηγικής (Rupprecht Consult, 2011a: 12). Τα βασικά στάδια ανάπτυξης του ΣΒΑΚ περιλαμβάνουν τα στάδια της «Σωστής Προετοιμασίας», του καθορισμού «Λογικού και Διαφανούς Πλαισίου Στόχων», της «Εκπόνησης του Σχεδίου» και της «Εφαρμογής του Σχεδίου».

Το παρακάτω διάγραμμα αποτελεί τον «κύκλο» ανάπτυξης και υλοποίησης ενός ΣΒΑΚ με τα επιμέρους στοιχεία και τις δράσεις ανά στάδιο ανάπτυξης. Η περιγραφή βασίζεται στο κείμενο των κατευθύνσεων ανάπτυξης των ΣΒΑΚ “Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan”, το οποίο συνέταξε η εταιρεία συμβούλων Rupprecht Consult εκ μέρους της ευρωπαϊκής επιτροπής (Rupprecht Consult, 2011a: 15-83).



Εικόνα 5: Ο Κύκλος του ΣΒΑΚ σε επισκόπηση Πηγή: European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2013)

ΣΩΣΤΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ

Αρχικά, θα πρέπει να καθοριστούν οι δυνατότητες εκπόνησης ενός επιτυχημένου ΣΒΑΚ, κάτι το οποίο συνδέεται με πολλούς εσωτερικούς και εξωτερικούς παράγοντες που παρέχουν ένα συνολικό πλαίσιο για τη διαδικασία σχεδιασμού και υλοποίησης του σχεδίου. Το Σχέδιο θα πρέπει να βασίζεται στις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, να λαμβάνει υπόψη τα εθνικά και περιφερειακά πλαίσια και την υφιστάμενη κατάσταση του αστικού συστήματος μεταφορών, να προσδιορίσει τους διαθέσιμους πόρους και τους ενδιαφερόμενους φορείς και να θέσει χρονοδιάγραμμα εκπόνησης και υλοποίησης του. Απαιτείται επίσης συντονισμός και συνεργασία ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς με καθορισμένο πρόγραμμα εργασιών και διαχείρισης. Μέσα από το στάδιο της σωστής προετοιμασίας, θα εντοπιστούν τα υφιστάμενα προβλήματα και θα αναπτυχθούν σενάρια αντιμετώπισής τους.

ΣΤΑΔΙΟ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΛΟΓΙΚΟΥ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΟΥΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΤΟΧΩΝ

Το δεύτερο στάδιο της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, αφορά στην ανάπτυξη ενός κοινά αποδεκτού οράματος το οποίο θα εξειδικευτεί σε επιμέρους στόχους και πακέτα μέτρων. Η ανάπτυξη του κοινού οράματος απαιτεί εκτός από την συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων και την ενημέρωση του κοινού και συμμετοχή του στη διαδικασία σχεδιασμού. Οι στόχοι θα τεθούν μετά από τον καθορισμό των προτεραιοτήτων για την επίλυση των προβλημάτων του συστήματος αστικών μεταφορών και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Βασικό εργαλείο επιτυχίας του καθορισμού λογικού και διαφανούς πλαισίου στόχων, αποτελεί η μελέτη των εθνικών, ευρωπαϊκών ή διεθνών «ορθών πρακτικών» εκπόνησης ενός τέτοιου σχεδίου.

ΣΤΑΔΙΟ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Μετά την επιλογή των κατάλληλων μέτρων για την επίτευξη των στόχων καθώς και του κοινού οράματος, θα πρέπει να γίνει καθορισμός και κατανομή των αρμοδιοτήτων στους εμπλεκόμενους φορείς καθώς και εύρεση πηγών χρηματοδότησης για την υλοποίηση του σχεδίου. Η συγκεκριμένη διαδικασία απαιτεί τη συνεργασία και τον συντονισμό όλων των φορέων που θα συμβάλλουν στην εφαρμογή των μέτρων και την ανάπτυξη ενός σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού που θα περιέχει μία λεπτομερή περιγραφή των μέτρων και των προτεραιοτήτων προς άμεση εφαρμογή. Θα πρέπει να υπάρξει επίσης συνεχής παρακολούθηση και αξιολόγηση της διαδικασίας σχεδιασμού και της εφαρμογής των μέτρων, προκειμένου να εντοπιστούν και να προληφθούν τυχόν δυσκολίες στην ανάπτυξη και υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Το σχέδιο στη συνέχεια θα υιοθετηθεί από τους πολιτικούς αρμόδιους εκπρόσωπους, με τη σύμφωνη γνώμη όλων των ενδιαφερόμενων μερών και των πολιτών.

ΣΤΑΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Το τελευταίο στάδιο αφορά στην εφαρμογή του σχεδίου για την οποία αρχικά απαιτείται η αποτελεσματική επίτευξη των στόχων, η επίβλεψη της υλοποίησης και η διαχείριση των κινδύνων που πιθανόν να υπάρξουν, με την συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων υλοποίησης των μέτρων. Απαραίτητη είναι η ενημέρωση του ευρύ κοινού για την πρόοδο του σχεδίου καθώς και για τον τρόπο που μπορεί να τους επηρεάσει η υλοποίηση των μέτρων. Η πρόοδος ελέγχεται μέσω των καθορισμένων από το προηγούμενο στάδιο, εργαλείων παρακολούθησης και αξιολόγησης και στη συνέχεια τα μέτρα αναδιαμορφώνονται με σκοπό την βέλτιστη αποτελεσματικότητα και με βάση τον διαθέσιμο προϋπολογισμό. Η διαδικασία υλοποίησης θα πρέπει να είναι ευέλικτη ώστε να διατηρήσει την αποτελεσματικότητά της σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα και να ελέγχεται σε τακτική βάση προκειμένου να προκύψει το βέλτιστο αποτέλεσμα. Πολύ σημαντική είναι επίσης η εκτίμηση των επιπτώσεων του σχεδίου στο σύστημα μεταφορών και στην κινητικότητα της περιοχής μελέτης, καθώς και την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας σχεδιασμού να προσδιορίσει το βαθμό επιτυχίας ανάπτυξης του σχεδίου. Το σύνολο της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο για την ανάπτυξη ενός νέου ΣΒΑΚ στο μέλλον που θα στηρίζεται στην υπάρχουσα εμπειρία.

3.4 Παραδείγματα επιτυχημένων ΣΒΑΚ

Τα σχέδια και οι δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας, δεν απασχολούν στον ίδιο βαθμό όλες τις ευρωπαϊκές χώρες. Σύμφωνα με την εταιρεία (Rupprecht Consult, 2011), η οποία αναλαμβάνει τη διεξαγωγή ερευνών για λογαριασμό της Ε.Ε. σε θέματα βιώσιμης ανάπτυξης των πόλεων, οι χώρες κατηγοριοποιούνται σε εκείνες που διαθέτουν ένα οργανωμένο πλαίσιο σχεδιασμού των μεταφορών σε συνδυασμό με νομοθετικά εργαλεία και εθνικές κατευθύνσεις για τα ΣΒΑΚ, σε εκείνες που κινούνται προς την κατεύθυνση προσέγγισης σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας και τέλος σε εκείνες που δεν έχουν ακόμα υιοθετήσει δράσεις βιώσιμης κινητικότητας. Οι «καλές πρακτικές» εκπόνησης ΣΒΑΚ, όπως εντοπίστηκαν από την Rupprecht Consult (2011), είναι στις εξής ευρωπαϊκές πόλεις: Γάνδη (Βέλγιο), Λιλ (Γαλλία), Φράιμπουργκ (Γερμανία), Μπολόνια και Reggio Emilia (Ιταλία), Γκρόνινγκεν (Ολλανδία), Τρόντχαϊμ (Νορβηγία) και τέλος Νότινγκαμ και Γιορκ (Αγγλία) (Rupprecht Consult, 2011: 21, 22). Παρόλα αυτά, η επίσημη ιστοσελίδα της Ε.Ε. αφιερωμένη στα ΣΒΑΚ (www.mobilityplans.eu), αναφέρει ως βασικά παραδείγματα επιτυχημένων ΣΒΑΚ αυτό της Γάνδης και της Λιλ και για αυτό το λόγο επιλέχθηκαν να αναλυθούν οι συγκεκριμένες πόλεις.

3.4.1 Λιλ – Γαλλία

Η μητροπολιτική περιοχή της Λιλ αποτελείται από 85 κοινότητες και ο πληθυσμός της υπολογίζεται, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή του 1999, στους 1.091.438

κατοίκους. Η διαδικασία εκπόνησης των σχεδίων αστικών μεταφορών με την ονομασία “Plan de Déplacements Urbains” (PDU), ξεκίνησε στις αρχές της δεκαετίας του 1990 με το κίνημα της αστικής αναγέννησης. Εκείνη την εποχή, η δημιουργία ενός νέου τερματικού σταθμού έξω από την πόλη, έδωσε την δυνατότητα ανάπτυξης μίας νέας πολεοδομικής ενότητας με την ονομασία Euralille, η οποία αποτέλεσε κόμβο δημοσίων συγκοινωνιών σε τοπικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο. Το όραμα για την πόλη, ήταν να γίνει οικονομικά ισχυρή και ελκυστική και να αποκτήσει μία διεθνή φυσιογνωμία. Έχοντας ως στόχο την ανάπλαση της αστικής δομής με επίκεντρο το σύστημα μεταφορών, προωθήθηκαν τα επίγεια M.M.M. (λεωφορείο και τραμ) τα οποία συνέβαλλαν στην αναδιάρθρωση, στον επανασχεδιασμό και στην αναδιανομή του δημόσιου χώρου (ELTIS: The Urban Mobility Portal, 2012 & Κολιούσης κ.ά., 2012: 8).

Το σχέδιο αστικών μεταφορών (PDU) της Lille Métropole, περιλαμβάνει έξι βασικούς άξονες (Vanegmond, 2012):

1) Πόλη με εντατικούς ρυθμούς και κινητικότητα: Προωθείται η βιώσιμη ανάπτυξη μέσω της ενσωμάτωσης διαφορετικών πολιτικών (μεταφορές, χρήσεις γης κλπ.) στο πλαίσιο ενός ενιαίου συγκοινωνιακού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Η αστική ανάπτυξη συνδέεται άμεσα και βασίζεται στο σχεδιασμό και την επέκταση του δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών.

2) Δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών: Δίνεται μεγάλη βάση στην ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας όσον αφορά στις υποδομές και στην ποιότητα εξυπηρέτησης, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συντροπικότητα και η προσβασιμότητα προς όλες τις λειτουργίες της πόλης.

3) Κοινή χρήση του δρόμου και εναλλακτικά μέσα μετακίνησης: Δράσεις για την ενθάρρυνση λελογισμένης χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων με την ανακατανομή του οδικού δικτύου προς όφελος των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης. Ιδιαίτερα προωθείται η ποδηλασία καθώς και η πεζή μετακίνηση με τη δημιουργία πεζοδρομημένου δικτύου.

4) Εμπορευματική μεταφορά: Παρόλο που η εμπορευματική μεταφορά αποτελεί σημαντικό παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης της πόλης, δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στη μείωση των ρυπογόνων εκπομπών και της συμβολής της στην κυκλοφοριακή συμφόρηση. Προωθείται λοιπόν η διατροπικότητα καθώς και η εύρεση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς των εμπορευμάτων. 5) Περιβάλλον, υγεία και ασφάλεια των πολιτών: Για την προστασία του περιβάλλοντος διεξήχθησαν μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων και λήφθηκαν μέτρα μείωσης της ενεργειακής κατανάλωσης των αρνητικών επιπτώσεων της κινητικότητας και των μεταφορών στο περιβάλλον και στην υγεία. Ακόμη, λήφθηκαν δράσεις μείωσης του βαθμού της ηχορύπανσης και δημιουργίας ενός ασφαλούς περιβάλλοντος για τους χρήστες του συστήματος. 6) Υλοποίηση, παρακολούθηση και αξιολόγηση: Το PDU συνοδεύεται από μία προκαταρκτική εκτίμηση του κόστους.

3.4.2 Gent – Βέλγιο

Η Γάνδη, πόλη του Βελγίου, βρίσκεται στα βορειοδυτικά της χώρας, ανήκει στην περιφέρεια της Φλάνδρας και έχει πληθυσμό 247.486 κατοίκους, από εκτίμηση του 2011, με την μητροπολιτική περιοχή της να υπολογίζεται στους 500.000. Σχέδια κινητικότητας για την ανάπτυξη και αποσυμφόρηση της πόλης άρχισαν να εκπονούνται ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1980. Πιο συγκεκριμένα, οι τοπικές αρχές (Stad Gent) αναγνωρίζοντας την έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση που υφίστατο το κέντρο της πόλης, αποφάσισαν το 1987 να εκπονήσουν ένα σχέδιο κινητικότητας με σκοπό να απαγορεύσουν την πρόσβαση των μηχανοκίνητων Ι.Χ. οχημάτων στο ιστορικό κέντρο, να επανακτήσουν τον δημόσιο χώρο προς όφελος φιλικότερων μέσων μετακίνησης και να ενισχύσουν την ελκυστικότητα της πόλης. Παρόλα αυτά, το σχέδιο δεν είχε την αναμενόμενη επιτυχία καθώς βασίστηκε μόνο στη δημιουργία μίας εσωτερικής περιφερειακής οδού, χωρίς να ληφθούν συνδυαστικά άλλα μέτρα και πολιτικές ποδηλασίας, στάθμευσης και δημόσιας συγκοινωνίας. Η μονομερής διάσταση του σχεδίου καθώς και η έλλειψη συνεργασίας και επικοινωνίας με τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους πολίτες, οδήγησε στη μείωση της εμπορευματικής κίνησης στο κέντρο με αποτέλεσμα την προσωρινή απόσυρσή του από τις τοπικές αρχές και την προσπάθεια επανασχεδιασμού του το 1997. Το σχέδιο “Mobiliteitsplan Gent Binnenstad” του 1997, εφαρμόστηκε με επιτυχία καθώς εισήγαγε μέτρα όπως την απαγόρευση των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης με την πρόσβαση μόνο Μ.Μ.Μ, ταξί και ποδηλάτων σε συνδυασμό με πολιτικές για την προώθηση της ποδηλασίας, την αύξηση της συχνότητας και της κάλυψης των δημόσιων συγκοινωνιών, τη διαχείριση της πολιτικής στάθμευσης, την κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης, την ανάπλαση του δημόσιου χώρου και την ανάληψη δράσεων προώθησης του σχεδίου για την αποδοχή του από τους πολίτες (McBrierty, 2012). Στόχος ήταν η δημιουργία μιας ελκυστικής και με υψηλή ποιότητα διαβίωσης πόλης με τα παρακάτω χαρακτηριστικά (European Parliament, 2004: 40):

- Απαγόρευση της πρόσβασης των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης, δημιουργείται μία εκτεταμένη πεζοδρομημένη ζώνη 35 περίπου εκταρίων.
- Η πρόσβαση προς το κέντρο επιτυγχάνεται με την εφαρμογή διαδρομής στάθμευσης (P-route) και συστήματος καθοδήγησης και τη δημιουργία υπόγειων παρκινγκ περιμετρικά.
- Εφαρμόζονται μέτρα ήπιας κυκλοφορίας, όπως για παράδειγμα η κίνηση μηχανοκίνητων οχημάτων με άδεια πρόσβασης στην πεζοδρομημένη περιοχή με ταχύτητα κίνησης 5χιλ/ώρα.
- Γίνεται ανάπλαση του δημόσιου χώρου (δρόμοι, πλατείες κλπ.) με σκοπό την αύξηση της ελκυστικότητας για τους κατοίκους και τους επισκέπτες.

- Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις επιβάλλονται από μόνιμης απασχόλησης ένστολους αστυνομικούς με ποδήλατα, που περιπολούν στην περιοχή και απομακρύνουν τα παράνομα σταθμευμένα οχήματα.

Το 2003, εκπονήθηκε ένα νέο σχέδιο με στόχο τη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος αστικής κινητικότητας, το οποίο δεν εστίαζε κυρίως στο κέντρο της πόλης, όπως τα προηγούμενα, αλλά στο σύνολο της μητροπολιτικής περιοχής της Γάνδης. Το νέο σχέδιο κινητικότητας επικεντρώθηκε στην ανάπτυξη σεναρίων, στην ευρεία συμμετοχή των ενδιαφερόμενων μερών και των πολιτών και σε μία εκστρατεία προώθησής του με το κάλεσμα των τοπικών εταιρειών και των σχολείων να προτείνουν δικά τους σχέδια «Πράσινης κινητικότητας» (McBrierty, 2012). Χαρακτηριστικό παράδειγμα της ενεργής συμμετοχής των πολιτών και των ενδιαφερόμενων μερών αποτελεί το project του 2007 για τη μετατροπή του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού, Gent Sint-Pieters, και της ευρείας περιοχής του σε ένα προσβάσιμο και προσιτό χώρο διαβίωσης και εργασίας με μικτές χρήσης και συνδέσεις διατροπικών μεταφορών με ορίζοντα υλοποίησης το 2020. Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός του έργου, απαιτούσε τη στρατηγική ενημέρωσης των πολιτών και διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη και την συμμετοχή τους στον σχεδιασμό καθώς και στην υλοποίηση του (McBrierty, 2012 & Κολιούσης κ.ά., 2012: 11). Οι Κολιούσης κ.α. (2012: 11, αναφέρουν για το συγκεκριμένο project πως «Οι συγκοινωνιολόγοι επιστράτευσαν διάφορα μέσα με πιο σημαντικό ένα μόνιμο σημείο πληροφόρησης (infokiosk) με χάρτες, βίντεο, μοντέλα 3D και ενημερωτικά δελτία για τους κατοίκους της περιοχής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΕΕ και Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

4.1 Ευρωπαϊκό Πλαίσιο για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα

Η στροφή από τις παραδοσιακές συγκοινωνιακές πρακτικές προς τη νέα βιώσιμη προσέγγιση ήταν αποτέλεσμα μιας πολύχρονης διαδικασίας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο σε αυτή τη διαδικασία μέσω των επίσημων.

Πίνακας 3 Ευρωπαϊκές Οδηγίες, Ιδία επεξεργασία

Έτος	Ευρωπαϊκό έγγραφο / δημοσίευση
1957	Συνθήκη της Ρώμης
1985	Λευκή Βίβλος για την ολοκλήρωση της αγοράς (COM(85)310)
1990	Πράσινη Βίβλος για το αστικό περιβάλλον (COM(90)218)
1992	Πράσινη Βίβλος «Οι επιπτώσεις των μεταφορών στο περιβάλλον – Κοινοτική στρατηγική για τη βιώσιμη κινητικότητα» (COM(1992)46) Λευκή Βίβλος για τη μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών (COM(92)494)
1995	Πράσινη Βίβλος «Προς δίκαιη και αποδοτική τιμολόγηση των μεταφορών» (COM(1995)691) Πράσινη Βίβλος «Δίκτυο των πολιτών» (COM(1995)601)
1998	Λευκή Βίβλος «Δίκαιη πληρωμή για τη χρήση της υποδομής: μια σταδιακή θέσπιση ενός κοινού πλαισίου για τη χρέωση του κόστους της υποδομής των μεταφορών στην ΕΕ» (COM(1998) 466)
2001	Λευκή Βίβλος «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» (COM(2001)370)
2006	Ενδιάμεση αξιολόγηση της Λευκής Βίβλου του 2001 «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση – Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας» (COM(2006)314)
2007	Πράσινη Βίβλος «Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας» (COM(2007)551)
2009	«Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα» (COM(2009) 490)
2011)	Λευκή Βίβλος «Χάρτης πορείας για έναν ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών – Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM(2011)144)
2013	Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο: «Μαζί για ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα» (COM(2013)913)
2015	Έκθεση σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα

δημοσιεύσεων και εγγράφων της. Στα πλαίσια της αναβάθμισης του βιοτικού επιπέδου και του αστικού ιστού, σημαντικός στόχος της Ε.Ε. ήταν η προώθηση κοινών πολιτικών και κατευθύνσεων για τα μεταφορικά δίκτυα. Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται με χρονολογική σειρά οι σημαντικότερες Ευρωπαϊκές οδηγίες που σχετίζονται με τις μεταφορές.

4.1.1 «Λευκή Βίβλος για την πολιτική μεταφορών» Το πρώτο κείμενο της Ευρωπαϊκής

Το πρώτο κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που προσέδωσε ιδιαίτερη βαρύτητα στα προβλήματα που περικλείουν την αστική κινητικότητα των κρατών μελών, ήταν η «Λευκή Βίβλος: Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» του έτους 2001 (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2001). Παρόλο που τοποθετούσε την ευθύνη της διαχείρισης της αστικής κινητικότητας σε τοπικό επίπεδο, το έγγραφο αυτό, αποτέλεσε βασικό σημείο αναφοράς των Κοινοτήτων, όσον αφορά στην επίτευξη της βιωσιμότητας της πολιτικής των μεταφορών στην Ε.Ε. Χαρακτηριστικά, η Λευκή Βίβλος αναφέρει ότι τα μέτρα που προβάλλονται αποτελούν την πρώτη ουσιαστική φάση προς την δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών και της σταδιακής αποσύνδεσης της οικονομικής ανάπτυξης από την ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2001 : 11, 12). Ακόμη, τόνισε την ανάγκη επίλυσης ορισμένων προβλημάτων, όπως η εξάλειψη της κυκλοφοριακής συμφόρησης, η ορθολογική χρήση των ιδιωτικών οχημάτων και η βελτίωση της ποιότητας των δημόσιων συγκοινωνιών, προκειμένου να προσαρμοστεί η κοινή πολιτική μεταφορών στις απαιτήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2001 : 125).

4.1.2 «Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον»

Με βάση τους στόχους του 6ου Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον «συμβολή σε μια καλύτερη ποιότητα ζωής μέσω μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης με επίκεντρο τις αστικές περιοχές» και «υψηλό επίπεδο ποιότητας ζωής για τους πολίτες, παρέχοντας ένα περιβάλλον στο οποίο το επίπεδο ρύπανσης δεν θα επιφέρει επιβλαβείς επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον και ενθαρρύνοντας την βιώσιμη αστική ανάπτυξη», η «Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον» (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006) πρότεινε την ανάληψη δράσης για την δημιουργία βιώσιμου συστήματος μεταφορών στις αστικές περιοχές σε συνδυασμό με τη διαχείριση του αστικού χώρου, τη δόμηση και τον πολεοδομικό σχεδιασμό και την ένταξη των ορθών πρακτικών και των πιθανών ευρωπαϊκών υποχρεώσεων στην έγκριση σχεδίων σε τοπικό επίπεδο (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006: 2). Σύμφωνα με την Επιτροπή (2006: 3, 11), η κυκλοφοριακή συμφόρηση και ιδιαίτερα η αυξημένη εξάρτηση από τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα, συμβάλλουν σε σημαντικό βαθμό στη δημιουργία των περιβαλλοντικών προβλημάτων στις πόλεις. Έτσι, η διαχείριση των συστημάτων μεταφορών αποτελεί καίριο ζήτημα στην επίτευξη της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.

Σκοπός των μέτρων της στρατηγικής είναι η εφαρμογή της υπάρχουσας πολιτικής και νομοθεσίας της Ε.Ε. στον τομέα του περιβάλλοντος, στα πλαίσια μίας ολοκληρωμένης προσέγγισης σε τοπικό επίπεδο όσον αφορά στην περιβαλλοντική διαχείριση και ιδιαίτερα στις επιπτώσεις του τομέα των μεταφορών (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006: 4, 5). Ειδικότερα, στις κατευθύνσεις της στρατηγικής εμπεριέχεται η κατάρτιση και εφαρμογή Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας από τις τοπικές αρχές των Κρατών Μελών. Αναφέρεται πως η αποτελεσματικότητα του σχεδιασμού απαιτεί την διαμόρφωση ενός μακροπρόθεσμου πλαισίου υλοποίησης, το οποίο θα λαμβάνει υπόψη την ασφάλεια, την πρόσβαση σε εμπορεύματα και υπηρεσίες, την ατμοσφαιρική ρύπανση, το θόρυβο, τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας, τις χρήσεις γης, την κάλυψη της μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων και το συνυπολογισμό όλων των τρόπων μεταφοράς. Οι στόχοι διαμορφώνονται ανάλογα με τα προβλήματα κάθε αστικής περιοχής, η επίτευξη των οποίων θα πρέπει να βασίζεται στην συμμετοχή του κοινού, των ενδιαφερόμενων μερών και των αρμόδιων παραγόντων.

4.1.3 «Πράσινη Βίβλος: Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας»

Η «Πράσινη Βίβλος: Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας» (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2007) αποτελεί ένα ακόμη σημαντικό βήμα προς την συνολική προσπάθεια αντιμετώπισης των διαφόρων διαστάσεων της αστικής κινητικότητας. Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη Βίβλο (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων: 3), παρόλο που τα αστικά προβλήματα κινητικότητας διαθέτουν τοπικό χαρακτήρα, ο αντίκτυπός τους είναι αισθητός σε όλη την Ευρώπη με αποτέλεσμα να είναι αναγκαίος ο συντονισμός και η συνεργασία σε ευρωπαϊκό επίπεδο αλλά και η συλλογική προσπάθεια σε όλα τα επίπεδα: τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό. Καθώς η αστική κινητικότητα κατά γενική ομολογία επηρεάζει τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων, θα πρέπει να συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη σε συνδυασμό με την βελτίωση της ποιότητας ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος στα πλαίσια μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης. Μία τέτοιας φύσεως προσέγγιση εξασφαλίζει την αποτελεσματικότητα των πολιτικών αστικής κινητικότητας, προσφέροντας παράλληλα την δυνατότητα προώθησης της τεχνολογικής καινοτομίας και της δημιουργίας καθαρών, ασφαλών και «έξυπνων» μεταφορών καθώς και οικονομικών κινήτρων ή νομοθετικών τροποποιήσεων (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2007: 5). Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων, η Επιτροπή εντοπίζει πέντε προκλήσεις: 1) πόλεις και μεγαλουπόλεις ελεύθερης ροής, 2) πιο πράσινες πόλεις και μεγαλουπόλεις, 3) πιο έξυπνες αστικές συγκοινωνίες, 4) προσβάσιμες αστικές συγκοινωνίες και 5) ασφαλείς αστικές συγκοινωνίες. Μέσω της Πράσινης Βίβλου (2007: 4), διαμορφώνεται μία νέα συλλογιστική για την αστική κινητικότητα, η οποία προωθεί την χρήση όλων των μέσων μεταφοράς και την συντροπικότητα μεταξύ των μέσων όπως τρένου, τραμ, μετρό, λεωφορείου κλπ., καθώς και των ιδιωτικών μετακινήσεων με αυτοκίνητο, ποδήλατο και πεζή κλπ. Σκοπός είναι

επίσης, η επίτευξη των κοινών στόχων οικονομικής ευημερίας όσον αφορά στη διαχείριση της ζήτησης για μεταφορά με απώτερο στόχο την διασφάλιση της κινητικότητας, της ποιότητας ζωής και της περιβαλλοντικής προστασίας. Επιπρόσθετα, προωθείται ο συγκερασμός των συμφερόντων μεταξύ της εμπορευματικής και της επιβατικής μεταφοράς (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2007: 4). Μείζονος σημασίας για την διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας, είναι η ανάληψη δράσης για την εκπαίδευση, επιμόρφωση και ευαισθητοποίηση του κοινού και των εργαζομένων του τομέα (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2007: 20).

4.1.4 «Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα»

Η «Πράσινη Βίβλος» (2007) έδωσε το έναυσμα για την υιοθέτηση του «Σχεδίου δράσης για την αστική κινητικότητα» (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2009), το οποίο «διαμορφώνει ένα συνεκτικό πλαίσιο για πρωτοβουλίες της ΕΕ στο πεδίο της αστικής κινητικότητας, με τήρηση ταυτόχρονα της αρχής της επικουρικότητας». Η δημιουργία του πλαισίου αυτού προϋποθέτει την υποστήριξη της ανάπτυξης βιώσιμων πολιτικών, οι οποίες θα συντελέσουν στην επίτευξη των γενικότερων στόχων της Ε.Ε. (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2009: 3). Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της αστικής κινητικότητας, προτείνεται μια ολοκληρωμένη δέσμη μέτρων στήριξης με τη συνεργασία όλων των επιπέδων διακυβέρνησης, τοπικό, περιφερειακό και εθνικό, η οποία θα αποτελέσει το εργαλείο για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και την διευκόλυνση της πολιτικής αποφάσεων των κρατών μελών (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2009: 3). Η βιώσιμη αστική κινητικότητα, η οποία επηρεάζει την επίτευξη των στόχων άλλων κοινοτικών πολιτικών και πιο συγκεκριμένα τα μέτρα που προτείνονται στο πλαίσιο του παρόντος Σχεδίου Δράσης, θα «συνδράμουν στην διαμόρφωση της μελλοντικής κοινωνίας εστιάζοντας στις ανάγκες των πολιτών, την αρμονική διαβίωση, την ποιότητα ζωής και τη βιωσιμότητα» (Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2009: 4). Οι θεματικές ενότητες και οι δράσεις του Σχεδίου είναι οι εξής:

Θεματική Ενότητα 1: Προώθηση ολοκληρωμένων πολιτικών

Δράση 1: Επιτάχυνση της εκπόνησης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Δράση 2: Βιώσιμη αστική κινητικότητα και περιφερειακή πολιτική

Δράση 3: Μεταφορές για υγιές αστικό περιβάλλον

Θεματική Ενότητα 2: Εστίαση στους πολίτες

Δράση 4: Δράσεις για τα δικαιώματα των επιβατών των αστικών συγκοινωνιών

Δράση 5: Βελτίωση της δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα

Δράση 6: Βελτίωση της πληροφόρησης του επιβατικού κοινού

Δράση 7: Πρόσβαση σε πράσινες περιοχές

Δράση 8: Εκστρατεία για συμπεριφορά βιώσιμης κινητικότητας

Δράση 9: Ενεργειακά αποδοτική οδήγηση ενταγμένη στην εκπαίδευση οδήγησης

Θεματική Ενότητα 3: Καθαρότερες συγκοινωνίες

Δράση 10: Έργα έρευνας και επίδειξης για οχήματα χαμηλότερων και μηδενικών εκπομπών

Δράση 11: Διαδικτυακός οδηγός για καθαρά και ενεργειακώς αποδοτικά οχήματα

Δράση 12: Μελέτη για τις αστικές πτυχές της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους

Δράση 13: Ανταλλαγή πληροφοριών για συστήματα τιμολόγησης των αστικών συγκοινωνιών

Θεματική Ενότητα 4: Ενίσχυση της

Δράση 14: Βελτιστοποίηση των υφιστάμενων πηγών χρηματοδότησης

Δράση 15: Ανάλυση των μελλοντικών αναγκών χρηματοδότησης

Θεματική Ενότητα 5: Συλλογική πείρα και γνώσεις

Δράση 16: Βελτίωση δεδομένων και στατιστικών

Δράση 17: Σύσταση παρατηρητηρίου αστικής κινητικότητας

Δράση 18: Συμβολή στο διάλογο και την ανταλλαγή πληροφοριών σε διεθνές επίπεδο

Θεματική Ενότητα 6: Βελτιστοποίηση της αστικής κινητικότητας

Δράση 19: Αστικές εμπορευματικές μεταφορές

Δράση 20: Ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS) στην αστική κινητικότητα

4.1.5 «Αναθεωρημένη Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Βιώσιμη Ανάπτυξη»

Η δημιουργία Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Sustainable Urban Transport Plans - SUTPs), υποστηρίχτηκε, εκτός από την «Θεματική Στρατηγική για το αστικό περιβάλλον», και από τη «Αναθεωρημένη Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Βιώσιμη Ανάπτυξη». Η πρόταση υλοποίησης των σχεδίων αυτών, περιλαμβάνεται στις δράσεις ενός γενικότερου οράματος για τη βιώσιμη κινητικότητα το οποίο είναι: «Διασφάλιση ότι τα συστήματα μεταφορών συμβαδίζουν με τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανάγκες της κοινωνίας ενώ ταυτόχρονα ελαχιστοποιούνται οι ανεπιθύμητες επιπτώσεις στην οικονομία, στην κοινωνία και στο περιβάλλον» (Council of the European Union, 2006: 10). Κάποιοι από τους στόχους της Αναθεωρημένης Στρατηγικής είναι η αποσύνδεση της οικονομικής ανάπτυξης από την ζήτηση για μεταφορά με στόχο την μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η επίτευξη βιώσιμου επιπέδου κατανάλωσης ενέργειας από τον τομέα των μεταφορών και η εξασθένιση του φαινομένου του θερμοκηπίου, η μείωση της εκπομπής ρύπων σε επίπεδα που ελαχιστοποιούν τις συνέπειες στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον, η επίτευξη ισορροπημένης στροφής προς μεταφορικά μέσα φιλικά προς το περιβάλλον για τη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών και κινητικότητας, η μείωση της ηχορύπανσης για την ελαχιστοποίηση των συνεπειών στην υγεία και ο εκσυγχρονισμός

του πλαισίου της Ε.Ε. όσον αφορά στις δημόσιες επιβατικές μεταφορές για την βελτιστοποίηση της αποδοτικότητας και των επιδόσεων μέχρι και το 2010.

4.2 Πόροι χρηματοδότησης από Ε.Ε.

Τα Κράτη – Μέλη ενθαρρύνονται να κάνουν εκτεταμένη χρήση χρηματοοικονομικών εργαλείων στη υποστήριξη της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Το πεδίο εφαρμογής των χρηματοοικονομικών εργαλείων επεκτείνεται και καλύπτει όλους τους θεματικούς τομείς και τις επενδυτικές προτεραιότητες, καθώς και όλα τα είδη έργων και δραστηριοτήτων. Στα πλαίσια της πολιτικής συνοχής που προαναφερθήκαμε, ωφελεί όλες τις περιφέρειες και το επίπεδο της επένδυσης αντανακλά τις αναπτυξιακές ανάγκες του εκάστου Κράτους Μέλους. Οι περιφέρειες κατηγοριοποιούνται ανάλογα με το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π) τους σε περισσότερο ανεπτυγμένες, μετάβασης ή λιγότερο ανεπτυγμένες. Σύμφωνα με αυτό, τα ταμεία μπορούν να διαθέσουν μεταξύ 50 % και 85% της συνολικής χρηματοδότησης ενός έργου. Το υπόλοιπο της χρηματοδότησης μπορεί να προέλθει από δημόσιες (εθνικές ή περιφερειακές) ή ιδιωτικές πηγές. Ο πρωταρχικός στόχος της πολιτικής είναι να αποβούν οι περιφέρειες και οι πόλεις πιο ανταγωνιστικές, στηρίζοντας την ανάπτυξη και δημιουργώντας θέσεις εργασίας.

4.2.1 Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ)

Το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, συνεισφέρει στην οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή, είναι το κύριο χρηματοπιστωτικό μέσο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις επενδύσεις στους ανθρώπους. Αυξάνει τις ευκαιρίες απασχόλησης των Ευρωπαίων πολιτών, προάγει την καλύτερη εκπαίδευση και βελτιώνει την κατάσταση των πιο ευάλωτων ατόμων που διατρέχουν τον κίνδυνο φτώχειας . Υποστηρίζει πολιτικές και προτεραιότητες που έχουν στόχο την επίτευξη της προόδου προς την πλήρη απασχόληση, τη βελτίωση της ποιότητας και της παραγωγικότητας στην εργασία, την αύξηση της γεωγραφικής και επαγγελματικής κινητικότητας των εργαζομένων ανά την Ένωση, τη βελτίωση των συστημάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης και την προαγωγή της κοινωνικής ένταξης, συμβάλλοντας μέσω αυτών στην οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή. Ωστόσο, το ΕΚΤ θα προσφέρει επίσης πολύτιμη συνεισφορά σε άλλες σημαντικές προτεραιότητες της στρατηγικής «Ευρώπης 2020», όπως η ενίσχυση των επενδύσεων μας στην έρευνα και την καινοτομία, καθώς προβλέπεται χρηματοδότηση σε καινοτόμες δράσεις για την Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη στα πλαίσια της ενίσχυσης της εδαφικής συνοχής. Γενικότερα, το ταμείο αυτό προβλέπει για τη βελτίωση της προσβασιμότητας σε τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνίας και της χρήσης αυτών, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και εντός του πλαισίου της Βιώσιμης Αστικής ανάπτυξης, τη στήριξη της μετάβασης σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος και την προώθηση της βιώσιμης χρήσης των πόρων.

4.2.2 Ταμείο Συνοχής

Το Ταμείο Συνοχής επενδύει στην πράσινη και βιώσιμη ανάπτυξη και βελτιώνει τη συνδεσιμότητα στα Κράτη Μέλη που έχουν Α.Ε.Π κάτω από το 90 % του μέσου όρου της ΕΕ των 27. Ωστόσο, βοηθά τα Κράτη Μέλη των οποίων το Α.Ε.Π. ανά κάτοικο είναι χαμηλότερο από το 90% του μέσου όρου της Ε.Ε. των 27 να πραγματοποιούν επενδύσεις σε δίκτυα μεταφορών του ΔΕΔ-Μ (Διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών) και στον τομέα του περιβάλλοντος. Μέρος των πόρων του ταμείου συνοχής (10 δις ευρώ)²³ θα διατεθεί ειδικά για τη χρηματοδότηση βασικών δικτύων μεταφορών στο πλαίσιο διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη». Το ταμείο αυτό μπορεί επίσης να υποστηρίξει σχέδια που αφορούν την ενέργεια, εφόσον προσδίδουν σαφώς όφελος για το περιβάλλον, για παράδειγμα με την προώθηση της ενεργειακής απόδοσης και τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

4.2.3 Πράσινο Ταμείο

Σκοπός του Πράσινου Ταμείου¹ είναι η ενίσχυση της ανάπτυξης μέσω της προστασίας του περιβάλλοντος με τη διαχειριστική, οικονομική, τεχνική και χρηματοπιστωτική υποστήριξη προγραμμάτων, μέτρων, παρεμβάσεων και ενεργειών που αποβλέπουν στην ανάδειξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος και την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, η στήριξη της περιβαλλοντικής πολιτικής της Χώρας και η εξυπηρέτηση του δημόσιου και κοινωνικού συμφέροντος μέσω της διοίκησης, διαχείρισης και αξιοποίησης των πράσινων πόρων. (Ν. 3889 / 2010 «Χρηματοδότηση Περιβαλλοντικών Παρεμβάσεων»)

Ειδικότερα, οι αρμοδιότητες του Πράσινου Ταμείου που σχετίζονται με το σχεδιασμό, τη διαχείριση και την παρακολούθηση υλοποίησης των Χρηματοδοτικών Προγραμμάτων και των έργων που εντάσσονται σε αυτά, είναι οι ακόλουθες:

- Διαμόρφωση προγραμμάτων για τη χρηματοδότηση μέτρων και Δράσεων προστασίας, αναβάθμισης και αποκατάστασης του περιβάλλοντος μέσα στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής και ενεργειακής πολιτικής.
- Αξιολόγηση και επιλογή των προτάσεων και των προς χρηματοδότηση προγραμμάτων, καθώς και παρακολούθηση και διασφάλιση της υλοποίησής τους.
- Επεξεργασία, κατάρτιση και εισήγηση προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής των γενικών κριτηρίων ένταξης και επιλογής προγραμμάτων.
- Εισήγηση των μέτρων, Δράσεων και προγραμμάτων στον Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.

- Διενέργεια των απαραίτητων διαδικασιών για την επιλογή των επί μέρους φορέων υλοποίησης των παραπάνω Δράσεων και η συμφωνία με αυτούς για τους όρους και τις προϋποθέσεις χρηματοδότησης των Δράσεων αυτών από τους Πράσινους Πόρους.
- Παρακολούθηση υλοποίησης των παραπάνω συμφωνιών από τους φορείς υλοποίησης και της χρηματοδότησής τους από τους Πράσινους Πόρους, η σχετική ενημέρωση της Στρατηγικής Επιτροπής Περιβαλλοντικής Πολιτικής και του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.
- Οργάνωση και παρακολούθηση των προγραμμάτων και των Δράσεων και η δημοσιοποίησή τους, καθώς και σύνταξη ετήσιων εκθέσεων για την εκτέλεσή τους

Το πλαίσιο χρηματοδότησης Περιβαλλοντικών Δράσεων Στην ισχύουσα νομοθεσία προβλέπονται διάφορες κατηγορίες εσόδων και πόρων που διατίθενται για την προστασία του περιβάλλοντος και ενδεικτικά:

1. Οι Πράσινοι Πόροι (πόροι πρώην ΕΤΕΡΠΣ, Ειδικού Φορέα Δασών, πόροι Ταμείου Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου, εισφορές διανομέων ενέργειας, των διαχειριστών δικτύων διανομής και των επιχειρήσεων λιανικής πώλησης ενέργειας, άλλα τέλη και ειδικά πρόστιμα),
2. Χρηματοδοτήσεις από προγράμματα και πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διεθνείς οργανισμούς,
3. Χορηγίες και δωρεές από φυσικά ή νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου,
4. Επιχορηγήσεις από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και χρηματοδοτήσεις από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και κάθε άλλο έσοδο από νόμιμη αιτία.
5. Κέρδη, τόκοι ή άλλα έσοδα που παράγονται από τη δραστηριότητα και την παρουσία του Πράσινου Ταμείου.

Οι παραπάνω πόροι, σύμφωνα με το Ν. 3889/2010 (ΦΕΚ Α/182/2010), αποτελούν πηγή χρηματοδότησης των παρεμβάσεων αναβάθμισης και αποκατάστασης του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος και αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής. Η αξιοποίηση των πόρων γίνεται μέσω Προγραμμάτων για τη χρηματοδότηση δράσεων προστασίας, αναβάθμισης και αποκατάστασης του περιβάλλοντος που υλοποιούν τρίτοι (φορείς υλοποίησης) και μπορεί να έχει τη μορφή επιχορηγήσεων, δανείων, κεφαλαιακής συμμετοχής ή άλλης ισοδύναμης μορφής κεφαλαιακής ενίσχυσης. Οι δράσεις αυτές επιτρέπεται ταυτόχρονα να συγχρηματοδοτούνται ή να ενισχύονται και από άλλες δημόσιες ή ευρωπαϊκές πηγές ή και ιδιωτικούς πόρους που δανειοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων ή άλλους φορείς.

4.2.4 Χρηματοδότηση υπό χωριστή διαχείριση για την ολοκληρωμένη βιώσιμη αστική ανάπτυξη

Στα πλαίσια της πολιτικής συνοχής 2014-2020, Ένα ελάχιστο ποσοστό 5% των κατανεμημένων πόρων του ΕΤΠΑ σε κάθε Κράτος Μέλος θα επενδυθεί στην υλοποίηση ολοκληρωμένων στρατηγικών για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη. Υπάρχουν αρκετές επιλογές σχετικά με τον τρόπο που μπορούν να χρηματοδοτηθούν αυτές οι στρατηγικές, όπως είναι η χρήση νέου εργαλείου ολοκληρωμένων εδαφικών επενδύσεων (ΟΕΕ), μέσω ειδικού επιχειρησιακού προγράμματος ή και μέσω ενός ειδικού άξονα προτεραιότητας. Με αυτήν την καινοτομία των πόρων, έπονται αυξημένες ευθύνες για τις αστικές αρχές. Η υλοποίηση των στρατηγικών της Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης απαιτεί ένα βαθμό ανάθεσης εξουσίας στο επίπεδο της αστικής αρχής. Αυτό ποικίλλει ανάλογα με τις θεσμικές συμφωνίες κάθε Κράτους Μέλους αλλά οι αστικές αρχές ευθύνονται τουλάχιστον για την επιλογή των λειτουργιών. Το κάθε Κράτος Μέλος απαιτείται να καθορίσει στην σύμβαση εταιρικής σχέσης του τις αρχές για την επιλογή αστικών περιοχών, όπου θα υλοποιηθούν οι ολοκληρωμένες δράσεις για βιώσιμη αστική ανάπτυξη και μια ενδεικτική χρηματοδότηση για αυτές τις καινοτόμες δράσεις. Οι συγκεκριμένες δράσεις, θα περιλαμβάνουν μελέτες και πιλοτικά προγράμματα για τη δοκιμή νέων λύσεων για τις αστικές προκλήσεις που πιθανόν να αυξηθούν τα επόμενα χρόνια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Πολεοδομικός Σχεδιασμός στην Κύπρο και στο Δήμο Λεμεσού

Το 1979 στο νησί δημιουργείται το Πολεοδομικό Συμβούλιο μετά από απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου. Το Πολεοδομικό Συμβούλιο είναι υπεύθυνο για τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό στο νησί. Ο υπουργός εσωτερικών ορίζεται ως η κύρια πολεοδομική αρχή και δίνει την δυνατότητα στο Πολεοδομικό Συμβούλιο να εκπονεί και να τροποποιεί τα Τοπικά Σχέδια. Ωστόσο, το Σχέδιο για τη Νήσο σύμφωνα με τον νόμο είναι αρμοδιότητα του Υπουργού Οικονομικών λόγω της οικονομικής του διάστασης. Το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως υπάγεται στο Υπουργείο Εσωτερικών και αρμόδιος για κάθε απόφαση του είναι ο Υπουργός Εσωτερικών.

Το 1990 όμως, ο διευθυντής του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως κατακερματίζει τις εξουσίες της πολεοδομικής αρχής και τις χωρίζει στα επαρχιακά γραφεία του τμήματος σε Λευκωσία, Λεμεσό, Λάρνακα, Αμμόχωστο και Πάφο. Όσων αφορά τις πολεοδομικές άδειες πλέον εκδίδονται από τα Δημοτικά Συμβούλια Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας και Πάφου. Η κίνηση αυτή συμβάλει στην αποκέντρωση του πολεοδομικού συστήματος (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2015).

Τα σχέδια πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού εγκρίνονται από το Υπουργικό Συμβούλιο (Ν. 90/1972).

Αρμόδια Υπουργεία:

- Υπουργείο Εσωτερικών - Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως
- Υπουργείο Οικονομικών

Πολεοδομικές Αρχές, με βάση την Εντολή του Υπουργού Εσωτερικών, είναι:

- Ο Διευθυντής Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως
- Τα Δημοτικά Συμβούλια, Λευκωσίας, Λεμεσού, Λάρνακας και Πάφου.
- Επαρχιακοί Λειτουργοί του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως (Λεμεσού Λευκωσίας, Λάρνακας, Πάφου και Αμμοχώστου

5.1 Επίπεδα σχεδιασμού και κατηγορίες σχεδίων

Το Σχέδιο για τη Νήσο με βάση τις πρόνοιες της νομοθεσίας, θα πρέπει να καλύπτει ολόκληρη την έκταση της Κύπρου. Καθορίζει τη γενική χωροταξική πολιτική που πρέπει να ακολουθείται για την προαγωγή και τον έλεγχο της ανάπτυξης και παρέχει ένδειξη των προθέσεων της Κυβέρνησης αναφορικά με τις χρήσεις γης, την κατανομή πληθυσμού, την απασχόληση, τον εντοπισμό της τουριστικής ανάπτυξης, των υπηρεσιών, των περιοχών προστασίας και διατήρησης κ.λπ. Ωστόσο, το Σχέδιο για τη Νήσο δεν εφαρμόζεται, καθώς μετά την Τουρκική εισβολή και κατοχή, η Κυπριακή Δημοκρατία δεν μπορεί να ασκήσει έλεγχο σε ολόκληρη την επικράτειά της.

Η Δήλωση Πολιτικής αποσκοπεί στη δημιουργία ενιαίου και ολοκληρωμένου πλαισίου, με βάση του οποίου προάγεται, ρυθμίζεται, ελέγχεται και υλοποιείται η ανάπτυξη στην ύπαιθρο, διασφαλίζοντας τη βέλτιστη αξιοποίηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων κάθε περιφέρειας ή περιοχής καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος. Εφαρμόζεται σε όλες τις ελεγχόμενες από την Κυπριακή Δημοκρατία περιοχές που δεν καλύπτονται από Τοπικά Σχέδια.

- Επαρχία Λευκωσίας
- Επαρχία Λεμεσού
- Επαρχία Λάρνακας
- Επαρχία Πάφου
- Επαρχία Αμμοχώστου
- Δήλωση Πολιτικής διοίκησης Βρετανικών Βάσεων

Τα Τοπικά Σχέδια περιλαμβάνουν ευρύ φάσμα προνοιών που αναφέρεται σε μεγάλη ποικιλία τύπων ανάπτυξης, δικτύων υποδομής, προτύπων, επιτρεπόμενων μεγεθών και έντασης της ανάπτυξης. Κατά κανόνα, αφορούν ευρείες γεωγραφικές περιοχές που λειτουργούν ως ενιαία σύνολα στο χώρο, και οι οποίες ορίζονται με αναφορά σε χάρτη. Το γραπτό κείμενο των Τοπικών Σχεδίων συνοδεύεται από χάρτες Χρήσεων Γης και Πολεοδομικών Ζωνών, σε κλίμακα 1:10.000.

- Τοπικό Σχέδιο Λευκωσίας
- Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού
- Τοπικό Σχέδιο Πάφου
- Τοπικό Σχέδιο Λάρνακας
- Τοπικό Σχέδιο Δερύνειας
- Τοπικό Σχέδιο Αθηένου
- Τοπικό Σχέδιο Τσερίου
- Τοπικό Σχέδιο για την Περιοχή Νότια της Λευκωσίας
- Τοπικό Σχέδιο Κόλπου Χρυσοχούς

Τα Σχέδια Περιοχής περιλαμβάνουν μέτρα πολιτικής και πρόνοιες, κατά πολύ λεπτομερέστερα από εκείνα που περιέχονται στα Τοπικά Σχέδια, και κατά κανόνα αφορούν γεωγραφικές περιοχές μικρότερες σε έκταση από εκείνες στις οποίες αναφέρονται τα Τοπικά Σχέδια.

- Κέντρο Λεμεσού
- Σχέδιο περιοχής κέντρου Λευκωσίας 2016
- Πυρήνας Στροβόλου

5.2. Κατηγορίες σχεδίων στη Λεμεσό

5.2.1. Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού

Το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού αποτελεί το σημαντικότερο σχέδιο ανάπτυξης που αφορά την αστική περιοχή της Λεμεσού και ορίζεται σύμφωνα με τον περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμο.

Το πρώτο Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού εκπονήθηκε το 1990 και από τότε έως σήμερα έχει τροποποιηθεί πέντε (5) φορές. Στόχος του είναι ο έλεγχος και η ρύθμιση της ανάπτυξης και συγκεκριμένα προάγει την ορθολογική και βιώσιμη ανάπτυξη και την ευημερία του πληθυσμού.

Ανάμεσα σε άλλα το σχέδιο ορίζει την κυκλοφορική πολιτική, τους συντελεστές ανάπτυξης και τις χρήσεις γης στην πόλη ενώ ταυτόχρονα στοχεύει στην προστασία του περιβάλλοντος και της πλούσιας πολιτιστικής κληρονομιάς.

5.2.2. Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού.

Το Σχέδιο Περιοχής Κέντρου Λεμεσού αποτελεί Σχέδιο Ανάπτυξης όπως ορίζεται στον περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμο 90/72 και στις μεταγενέστερες τροποποιήσεις του. Το Σχέδιο εκπονήθηκε σύμφωνα με τις πρόνοιες των Άρθρων 10, 11, και 13 του Νόμου αφού λήφθηκαν οι απόψεις του Κοινού Συμβουλίου που συστάθηκε με βάση τις πρόνοιες των Άρθρων 12 και 18 του νόμου. Εκπονήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2002 λόγω όμως των πολλών ενστάσεων και των προβλημάτων που παρουσιάστηκαν το Σχέδιο οριστικοποιήθηκε το 2006. Σύμφωνα με τον περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμο το σχέδιο πρέπει να αναθεωρείται ανά τακτά χρονικά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα πέντε (5) χρόνια. Από την οριστικοποίηση του έως σήμερα αναθεωρήθηκε δύο (2) φορές, το 2010 και το 2011.

Το σχέδιο τονίζει την ανάγκη για προστασία του ιστορικού κέντρου της πόλης λόγω της μεγάλης του αξίας αλλά και λόγω του σημαντικού του ρόλου στην λειτουργία της υπόλοιπης πόλης. Ορίζει τις χρήσεις γης, την κυκλοφορία, του συντελεστές ανάπτυξης κ.α. και στοχεύει στην ανάδειξη της περιοχής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Ανάλυση του αστικού περιβάλλοντος (Δήμος Λεμεσού)

6.1 Γενική περιγραφή της πόλης της Λεμεσού

Η επαρχία Λεμεσού βρίσκεται στο νότιο τμήμα της Κύπρου και συνορεύει με την επαρχία Πάφου στα δυτικά, με την επαρχία Λάρνακας στα ανατολικά και με την επαρχία Λευκωσίας στα βόρεια.

Η περιοχή Λεμεσού καταλαμβάνει 1392 km² και καλύπτει το 15% ολόκληρης της Κύπρου, ενώ γύρω στα 80 χιλιόμετρα βρέχονται από θάλασσα. Οι κυριότεροι κόλποι της περιοχής είναι αυτοί της Επισκοπής και του Ακρωτηρίου.

Η ανάπτυξη του τουρισμού στη Λεμεσό ξεκίνησε μετά το 1974 όταν οι Τούρκοι κατέλαβαν την Αμμόχωστο και την Κερύνεια τις δύο δηλαδή βασικές τουριστικές περιοχές της Κύπρου. Η πόλη της Λεμεσού έχει πολύ όμορφες, αμμώδεις παραλίες.

Η Λεμεσός είναι γνωστή για τα εργοστάσια κρασιού της. Το κρασί και το κονιάκ (brandy) τα οποία παράγονται και καλλιεργούνται στα γνωστά κρασοχώρια είναι εξαιρετης ποιότητας και έχουν κερδίσει αρκετά βραβεία σε διεθνείς εκθέσεις. Τόσο οι ντόπιοι όσο και οι ξένοι επισκέπτες καταναλώνουν μια αρκετά μεγάλη ποσότητα κρασιού. Μεγάλες ποσότητες εξάγονται επίσης. Η πόλη της Λεμεσού θεωρείται το μεγαλύτερο βιομηχανικό κέντρο της επαρχίας.

Η Λεμεσός θεωρείται ένα από τα πιο σημαντικά εμπορικά κέντρα της Κύπρου. Σε αυτό έχουε παίξει σημαντικό ρόλο οι Βρετανικές βάσεις της Επισκοπής και του Ακρωτηρίου, καθώς επίσης και η ανακατάταξη του πληθυσμού στη Λεμεσό μετά τη τουρκική εισβολή το 1974. Οι έμποροι είναι μαζεμένοι στο κέντρο της Λεμεσού και στην τουριστική περιοχή κατά μήκος της θάλασσας, η οποία ξεκινά από το παλιό λιμάνι και καταλήγει στην περιοχή της Αμαθούνας. Τα περισσότερα ξενοδοχεία, εστιατόρια και άλλοι χώροι διασκέδασης βρίσκονται στην ίδια περιοχή.

6.2 Ιστορική εξέλιξη

Η πόλη της Λεμεσού βρίσκεται ανάμεσα στις αρχαίες πόλεις της Αμαθούντας και του Κουρίου. Η πόλη κτίστηκε πιθανότατα μετά την καταστροφή της πόλης της Αμαθούντας το 1191 από τον Ριχάρδο τον Λεοντόκαρδο. Η Λεμεσός κατοικήθηκε από τα πολύ παλιά χρόνια και τάφοι οι οποίοι βρέθηκαν εκεί χρονολογούνται γύρω στο 2000 π.Χ. ενώ άλλοι γύρω στον 8ο και 4ο αιώνα π.Χ. Τα λιγοστά αρχαία που βρέθηκαν, δείχνουν ότι εκεί υπήρχε ένας μικρός οικισμός, ο οποίος δεν κατάφερε να αναπτυχθεί και να ανθίσει. Οι αρχαίοι συγγραφείς παρ'όλα αυτά δεν αναφέρουν τίποτα για την ίδρυση της πόλης. Σύμφωνα με την Σύνοδο του 451 π.Χ. ο Επίσκοπος της Θεοδοσιανής καθώς επίσης και οι Επίσκοποι της Αμαθούντας και της Αρσινόης ήταν αυτοί οι οποίοι συνέβαλαν στην ίδρυση της πόλης της Λεμεσού. Η πόλη ήταν γνωστή ως Νέμεσος τον 10ο αιώνα και ο Κωνσταντίνος ο Πορφυρογέννητος αναφέρεται στην πόλη με αυτό το όνομα.

Η ιστορία της πόλης είναι κυρίως γνωστή από τα γεγονότα του 1191 μΧ τα οποία σηματοδότησαν το τέλος της Βυζαντινής Κυριαρχίας στην Κύπρο. Ο βασιλιάς της Αγγλίας, Ριχάρδος ο Λεοντόκαρδος, ταξίδευε στους Αγίους Τόπους το 1191μ.Χ. Η αρραβωνιαστικιά του Βερεγγάρια και η αδερφή του Ιωάννα (βασίλισσα της Σικελίας) ταξίδευαν με διαφορετικό πλοίο. Εξαιτίας μιας καταιγίδας το πλοίο με τις βασίλισσες περεξέκλινε από το δρόμο του και έφθασε στη Λεμεσό. Ο Ισαάκ Κομνηνός, ο άκαρδος και σκληρός Βυζαντινός αυτοκράτορας της Κύπρου, μισούσε τους Λατίνους και δεν επέτρεψε στις βασίλισσες να κατέβουν από το πλοίο ούτε τους παραχώρησε καμιά βοήθεια.

Ακολούθως ο Ισαάκ Κομνηνός κυνηγήθηκε και νικήθηκε από τον Ριχάρδο με αποτέλεσμα η Κύπρος να περιέλθει υπό την κυριαρχία των Βρετανών. Ο Ριχάρδος κατέστρεψε την Αμαθούντα και οι κάτοικοι της μεταφέρθηκαν στη Λεμεσό.

Ενα χρόνο αργότερα, το 1192 μΧ, η Κύπρος πωλήθηκε στους Ναίτες, οι οποίοι επέβαλαν ψηλή φορολογία στο νησί στην προσπάθεια τους να πάρουν πίσω όσα λεφτά έδωσαν για την αγορά της Κύπρου. Το γεγονός αυτό οδήγησε στο ξεσηκωμό των κατοίκων της Λεμεσού με αποτέλεσμα οι Ναίτες να απαιτήσουν τη ακύρωση της συμφωνίας αγοράς του νησιού. Ο Ριχάρδος αποδέχθηκε την απαίτηση τους και βρήκε καινούριο αγοραστή τον Γκυ Ντε Λουζινιάν, ένα Φράγκο Ρωμαιοκαθολικό. Έτσι η Λεμεσός παραδόθηκε στη Φραγκοκρατία των Λουζινιανών βασιλέων του Μεσαιωνικού Κυπριακού Βασιλείου.

Για τρεις περίπου αιώνες (1192 – 1489) η Λεμεσός έζησε μια αξιοσημείωτη περίοδο άνθισης κατά την οποία ένας μεγάλος αριθμός Λατίνων επισκόπων επισκέφθηκε και διέμεινε στην πόλη. Αυτό διάρκεσε μέχρι την κατάληψη της Κύπρου από τους Τούρκους το 1570 μ.Χ. Λατινικά τάγματα τα οποία ίδρυσαν μοναστήρια, εγκαταστάθηκαν στην Λεμεσό.

Η εγκατάσταση επίσης εμπόρων στην Κύπρο και ειδικά στη Λεμεσό τον 13ο αιώνα οδήγησε στην οικονομική άνθιση από την οποία επωφελήθηκαν οι κάτοικοι. Το λιμάνι

ως κέντρο μεταφορών και εμπορίου συνέβαλε τα μέγιστα στην οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη του τόπου.

Ο βασιλιάς της Γερμανίας Φρειδερίκος Β΄, αποβιβάστηκε στην Λεμεσό και την κατέλαβε το 1228, θέτοντας υπό τον έλεγχο του το βασίλειο της Κύπρου. Αργότερα κάλεσε τον Ιωάννη Ιβελίνο, αντιβασιλέα του νησιού να παρουσιαστεί μπροστά του έτσι ώστε να συζητήσουν σχέδια εναντίον των Μουσουλμάνων. Ο Ιβελίνος παρουσιάστηκε μπροστά στον Φρειδερίκο μαζί με τον ανήλικο βασιλιά Ερρίκο και με όλους τους Γενουάτες της Κύπρου, με εμφανή διάθεση συνδιαλλαγής. Όταν αργότερα όμως αρνήθηκε να συνεργαστεί μαζί του, ο Φρειδερίκος δεν είχε άλλη επιλογή από το να τον αφήσει να φύγει. Αυτό όμως είχε ως αποτέλεσμα να οξυνθούν τα πράγματα και να αρχίσει μεταξύ των Ιβελίνων και του αυτοκράτορα πόλεμος.

Η έκβαση της μάχης σήμανε την αρχή της ελευθερίας της Κύπρου από τους Γερμανούς. Το 1489 μ.Χ. η Κύπρος παραδόθηκε στην πόλη της Βενετίας από την Βασίλισσα της Κύπρου Αικατερίνη Κορνάρο. Οι Βενετοί δεν επέδειξαν κανένα ενδιαφέρον για την Κύπρο παρά μόνο επέβαλαν σκληρή φορολογία και εκμεταλλεύτηκαν τους πόρους του νησιού. Αντιμετώπιζαν το νησί ως μια αποικία την οποία μπορούσαν να εκμεταλλεύονται όσο το δυνατόν περισσότερο. Κατέστρεψαν το Κάστρο της Λεμεσού και ταξιδιώτες οι οποίοι επισκέφθηκαν την Κύπρο τον 16ο αιώνα μιλούσαν για την άθλια κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο ντόπιος πληθυσμός της Κύπρου. Όλοι οι κάτοικοι σκλαβώθηκαν από τους Βενετούς και αναγκάστηκαν να πληρώνουν το 1/3 του εισοδήματος τους είτε αυτό ήταν μέρος των προϊόντων τα οποία καλλιεργούσαν, όπως για παράδειγμα σιτάρι, κρασί, λάδι είτε ήταν ζώα ή άλλα προϊόντα.

Οι Τούρκοι εισέβαλαν στην Κύπρο το 1570-1571 και την κατέλαβαν. Η Λεμεσός κατακτήθηκε τον Ιούλιο του 1570 χωρίς καμία αντίσταση όταν οι Τούρκοι ρήμαξαν και έκαψαν την πόλη. Περιγραφές διάφορων επισκεπτών περιγράφουν την πόλη ως ένα χωριό με ένα αξιοσημείωτο αριθμό κατοίκων. Οι Χριστιανοί ζούσαν σε μικρά χαμηλά σπίτια στα οποία έπρεπε να σκύψεις για να μπει μέσα. Αυτό γινόταν σκόπιμα για να αποτρέπονται οι Τούρκοι ιππείς από το να εισέλθουν στα σπίτια.

Κατά τη διάρκεια της τουρκικής κυριαρχίας η Κύπρος αντιμετώπισε μια γενική παρακμή καθώς οι Τούρκοι δεν βοήθησαν στην ανάπτυξη του τόπου. Τούρκοι και Έλληνες ζούσαν σε ξεχωριστές γειτονιές και το πολιτιστικό επίπεδο παρήκμασε εντελώς.

Η έλλειψη ενδιαφέροντος από την πλευρά των κατακτητών, η πίεση και η ψηλή φορολογία ήταν καθοριστικοί, ανασταλτικοί παράγοντες για την πολιτιστική ανάπτυξη των παιδιών. Η εκκλησία έπαιξε καθοριστικό παράγοντα στην εκπαίδευση του νησιού κατά την περίοδο 1754-1821. Αυτά τα χρόνια ιδρύθηκαν νέα σχολεία σε όλες τις πόλεις και Έλληνες διανοούμενοι δίδασκαν Ελληνική ιστορία, Τουρκικά και Γαλλικά. Τα ακόλουθα σχολεία λειτουργούσαν στην πόλη της Λεμεσού

- Το Ελληνικό Σχολείο το οποίο ιδρύθηκε το 1819
- Το πρώτο δημόσιο σχολείο το οποίο ιδρύθηκε το 1841
- Το Σχολείο Θηλέων το οποίο ιδρύθηκε το 1861

Οι Άγγλοι κατέλαβαν την Κύπρο το 1878 μετά από μια μυστική συμφωνία με τους Τούρκους. Ο πρώτος Άγγλος Κυβερνήτης της Λεμεσού, συνταγματάρχης Warren επέδειξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την πόλη και από τις πρώτες κιόλας μέρες διακυβέρνησης του η κατάσταση της Λεμεσού βελτιώθηκε. Οι δρόμοι καθαρίστηκαν και επιδιορθώθηκαν, τα ζώα μετακινήθηκαν από το κέντρο, φυτεύτηκαν δέντρα και κατασκευάστηκαν ειδικές αποβάθρες για την φόρτωση και εκφόρτωση καραβιών τα οποία προσάραζαν μακριά από την ακτή.

Από τα πρώτα χρόνια της Αγγλικής κυριαρχίας άρχισαν τη λειτουργία τους το πρώτο ταχυδρομείο ,το πρώτο τηλεγραφείο και το πρώτο νοσοκομείο. Το 1880 λειτούργησε και το πρώτο τυπογραφείο.

Οι αλλαγές τις οποίες επέφεραν οι Βρετανοί συνέβαλαν στην ανάπτυξη της πολιτιστικής και καλλιτεχνικής ζωής του νησιού. Σχολεία, θέατρα, γκαλερί τέχνης, μουσικές αίθουσες και ποδοσφαιρικά σωματεία δημιουργήθηκαν και έπαιξαν ένα σημαντικό ρόλο στην πολιτιστική ζωή της Λεμεσού.

Η αύξηση του ρυθμού γεννήσεων στα τέλη του 19ου αιώνα και στις αρχές του 20ου (1878 – 1960) ήταν 70%. Ο αριθμός των κατοίκων το 1881 ήταν 6.131 ενώ το 1960 ανέβηκε στους 43.593. Ο αριθμός των Ελλήνων υπολογιζόταν περίπου στους 37.478 ενώ οι Τούρκοι ήταν περίπου γύρω στους 6.115.

Οι κάτοικοι της Λεμεσού ασχολούνταν με το κρασί και τις βιομηχανίες κεραμικών, καθώς επίσης με το εμπόριο και τον τουρισμό.

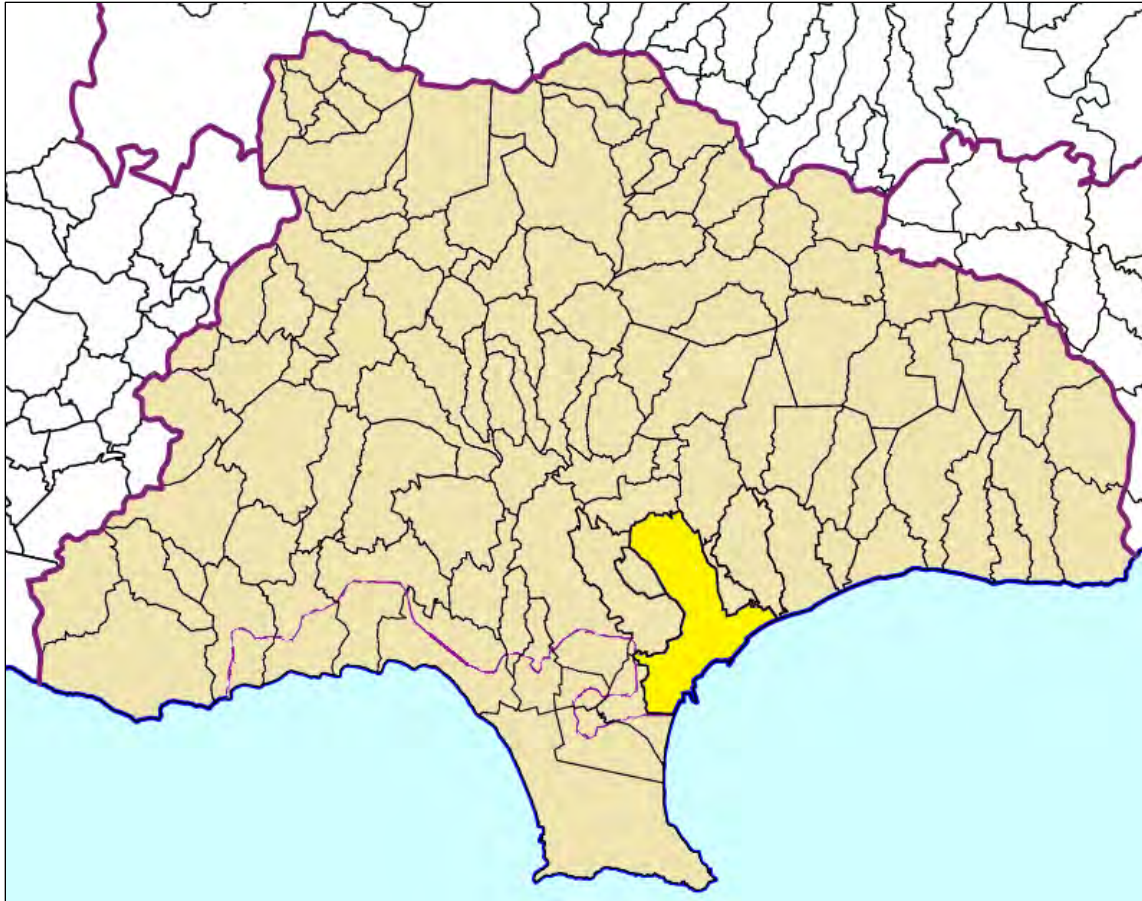
Οι Τουρκοκύπριοι κάτοικοι της πόλης μεταφέρθηκαν στο βόρειο τμήμα της Κύπρου το 1975 εξαιτίας της Τουρκικής εισβολής στην Κύπρο το 1974. Αντίστοιχα πολλοί Ελληνοκύπριοι εγκαταστάθηκαν στη Λεμεσό αφού εκδιώχθηκαν από το βόρειο κομμάτι της Κύπρου.

Η πόλη της Λεμεσού αναπτύχθηκε όταν η Αμμόχωστος, μια από τις πιο σημαντικές τουριστικές περιοχές της Κύπρου καταλήφθηκε από τα τουρκικά στρατεύματα. Πολυτελή ξενοδοχεία, εστιατόρια και πολυάριθμα κέντρα διασκέδασης κτίστηκαν και έτσι η πόλη έγινε σύντομα ένα σημαντικό κέντρο εμπορίου και τουρισμού (Δήμος Λεμεσού, 2017).

6.3 Δήμος Λεμεσού

Ο Δήμος Λεμεσού με πληθυσμό 101000 σύμφωνα με την απογραφή του 2011, είναι ο μεγαλύτερος Δήμος ολόκληρης της Κύπρου. Η έκταση γης που περιλαμβάνεται στα όρια του Δήμου Λεμεσού ανέρχεται στα 34.870.000 τετραγωνικά μέτρα ή 34.87 τετραγωνικά

χιλιόμετρα. Ο Δήμος αποτελείται από τις συνοικίες της Αγίας Φύλας, του Καψάλου, Του Αγίου Νικολάου, του Ζακακίου, της ομονοίας, του Αγίου Αντωνίου του Αγίου Ιωάννη και της περιοχής του ιστορικού κέντρου της Λεμεσού. Η αστική δομή του δήμου ακολουθεί το ακτινωτό πρότυπο με πυρήνα το κάστρο και το παλιό λιμάνι της πόλης.



Χάρτης 1: Θέση του Δήμου ως προς την επαρχία Λεμεσού, Πηγή: Δήμος Λεμεσού

6.4 Στοιχεία Δήμου Λεμεσού

6.4.1 Ατμόσφαιρα

Τα κύρια χαρακτηριστικά του μεσογειακού κλίματος της Λεμεσού είναι το ζεστό και ξηρό καλοκαίρι από τα μέσα του Μάη ως τα μέσα του Σεπτεμβρίου, ο βροχερός αλλά ήπιος χειμώνας από τα μέσα του Νοέμβρη ως τα μέσα του Μάρτη και οι δύο ενδιάμεσες μεταβατικές εποχές, το φθινόπωρο και η άνοιξη. Στη διάρκεια του καλοκαιριού η Λεμεσός όπως και όλες οι περιοχές της ανατολικής Μεσογείου βρίσκεται κάτω από την επίδραση του εποχιακού βαρομετρικού χαμηλού, που έχει το κέντρο του στη νοτιοδυτική Ασία. Αποτέλεσμα της επίδρασης αυτής είναι οι ψηλές θερμοκρασίες και ο καθαρός ουρανός. Η βροχόπτωση είναι πολύ χαμηλή με μέση τιμή που δεν ξεπερνά το 5% της μέσης ολικής βροχόπτωσης του χρόνου ολόκληρου.

Στη διάρκεια του χειμώνα η Λεμεσός επηρεάζεται από το συχνό πέρασμα μικρών υφέσεων και μετώπων που κινούνται στη Μεσόγειο με κατεύθυνση από τα δυτικά προς τα ανατολικά. Οι καιρικές αυτές διαταραχές διαρκούν συνήθως από μια μέχρι τρεις μέρες κάθε φορά και δίνουν τις μεγαλύτερες ποσότητες βροχής. Η συνολική μέση βροχόπτωση στους μήνες Δεκέμβρη, Γενάρη και Φλεβάρη αντιστοιχεί περίπου με το 60% της βροχόπτωσης του χρόνου ολόκληρου. (Τμήμα Μετεωρολογίας Κύπρου (2017))

Βροχόπτωση

Η μέση βροχόπτωση πάνω από ολόκληρη την Κύπρο για το χρόνο ως σύνολο είναι περίπου 480 χιλιοστόμετρα (μέση τιμή για την περίοδο 1951-1980). Από τα στοιχεία που υπάρχουν η πιο χαμηλή βροχόπτωση στην Κύπρο ήταν 182 χιλιοστόμετρα κατά το υδρομετεωρολογικό έτος Οκτώβρης 1972 - Σεπτέμβρης 1973 και η πιο ψηλή 759 χιλιοστόμετρα το 1968-69.

Οι περισσότερες βροχές πέφτουν στην περίοδο από το Νοέμβρη μέχρι το Μάρτη. Την άνοιξη και το φθινόπωρο οι βροχές είναι κυρίως τοπικές. Η βροχόπτωση του καλοκαιριού είναι πολύ χαμηλή, οι βροχές έχουν συνήθως τοπικό χαρακτήρα και πέφτουν στις ορεινές περιοχές και στην κεντρική πεδιάδα κατά τις πρώτες απογευματινές ώρες.

Καταιγίδες και Χαλάζι

Οι καταιγίδες είναι σπάνιες από τον Ιούνη μέχρι το Σεπτέμβρη, συμβαίνουν όμως κατά μέσο όρο σε 4 μέχρι 5 μέρες σε κάθε μήνα από τον Οκτώβρη μέχρι το Γενάρη και σε 2 μέχρι 3 μέρες σε κάθε μήνα από το Φλεβάρη μέχρι το Μάη. Χαλάζι πέφτει σπάνια.

Χιονόπτωση

Χιονόπτωση στην Λεμεσό συμβαίνει σπάνια έως ποτέ.

Θερμοκρασία Αέρα

Το ετήσιο εύρος της θερμοκρασίας του αέρα είναι αρκετά μεγάλο και κυμαίνεται γύρω στους 14 βαθμούς Κελσίου. Οι διαφορές μεταξύ της ψηλότερης θερμοκρασίας ημέρας και της χαμηλότερης θερμοκρασίας νύχτας είναι επίσης το καλοκαίρι. Το χειμώνα οι διαφορές αυτές είναι 8-10 βαθμούς Κελσίου στις πεδινές περιοχές. Το καλοκαίρι αυτές αυξάνονται σε 9-12 βαθμούς Κελσίου. Τον Ιούλη και Αύγουστο οι μέσες ημερήσιες θερμοκρασίες κυμαίνονται μεταξύ 29 βαθμών Κελσίου ενώ οι μέσες μέγιστες θερμοκρασίες στους μήνες αυτούς είναι 36 και 27 βαθμοί Κελσίου αντίστοιχα. Το Γενάρη οι μέσες ημερήσιες θερμοκρασίες είναι 10 βαθμοί Κελσίου με μέσες ελάχιστες θερμοκρασίες 5 βαθμούς Κελσίου. (Τμήμα Μετεωρολογίας Κύπρου, 2017)

Θερμοκρασία θάλασσας

Η θερμοκρασία του επιφανειακού νερού στην ανοιχτή θάλασσα είναι πάνω από 22 βαθμούς Κελσίου από τον Ιούνιο μέχρι το Νοέμβριο και φτάνει στους 27 βαθμούς Κελσίου τον Αύγουστο. Στους τρεις πιο ψυχρούς μήνες του χρόνου, Γενάρη, Φλεβάρη και Μάρτη, η θερμοκρασία του επιφανειακού θαλάσσιου νερού κατεβαίνει στους 16 ή 17 βαθμούς Κελσίου. Κοντά στις ακτές με βάθος νερού 3-4 μέτρα οι θερμοκρασίες είναι παρόμοιες με αυτές στην ανοιχτή θάλασσα και κυμαίνονται μεταξύ 15 και 17 βαθμών Κελσίου το Φλεβάρη και μεταξύ 23 και 28 βαθμών Κελσίου τον Αύγουστο. Η ημερήσια κύμανση της θερμοκρασίας του νερού της θάλασσας είναι σημαντική μόνο στα πολύ ρηχά νερά με βάθος λιγότερο από ένα μέτρο. Σε νερά με μεγαλύτερο βάθος η κύμανση αυτή είναι πολύ μικρή. (Τμήμα Μετεωρολογίας Κύπρου, 2017).

Θερμοκρασία εδάφους

Η μέση θερμοκρασία εδάφους στις πεδινές περιοχές σε βάθος 10 εκατοστόμετρα είναι περίπου 10 βαθμοί Κελσίου το Γενάρη και 33 βαθμοί Κελσίου τον Ιούλη, ενώ σε βάθος ένα μέτρο είναι 14 βαθμοί Κελσίου το Γενάρη και 28 βαθμοί Κελσίου τον Ιούλη. Η απορρόφηση μεγάλων ποσοτήτων ηλιακής ενέργειας στη διάρκεια της μέρας και η μεγάλη απώλεια θερμότητας λόγω ακτινοβολίας τη νύχτα με καθαρό ουρανό προκαλούν μεγάλη ημερήσια κύμανση της θερμοκρασίας του επιφανειακού στρώματος του εδάφους το καλοκαίρι. Τον Ιούλη η θερμοκρασία στην επιφάνεια του εδάφους στις πεδινές περιοχές είναι 15 βαθμοί Κελσίου την αυγή και 60 βαθμοί Κελσίου 2-3 ώρες μετά το μεσημέρι. Σε βάθος 5 εκατοστόμετρα οι αντίστοιχες τιμές είναι 24 και 42 βαθμοί Κελσίου, ενώ σε βάθος 50 εκατοστόμετρα η ημερήσια κύμανση της θερμοκρασίας είναι ασήμαντη. (Τμήμα Μετεωρολογίας Κύπρου, 2017)

Σχετική Υγρασία Αέρα

Το υψόμετρο και η απόσταση από την παραλία παίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των τιμών της σχετικής υγρασίας του αέρα, που σε μεγάλο βαθμό είναι ενδεικτικές των διαφορών στη θερμοκρασία του αέρα από περιοχή σε περιοχή. Στη διάρκεια της μέρας κατά το χειμώνα και σ' όλες τις νύχτες του χρόνου η σχετική υγρασία κυμαίνεται κυρίως μεταξύ 65% και 95%. Τα μεσημέρια του καλοκαιριού η σχετική υγρασία κατεβαίνει πολύ χαμηλά. Ομίχλη συμβαίνει σε μερικές περιπτώσεις κυρίως τις πρωινές ώρες, Η ορατότητα είναι γενικά πολύ καλή ως εξαιρετική, όμως σε μερικές μέρες κυρίως της άνοιξη προκαλείται θόλωση στην ατμόσφαιρα από αιωρούμενη σκόνη που προέρχεται από τις αραβικές και αφρικανικές ερήμους. (Τμήμα Μετεωρολογίας Κύπρου, 2017)

Ηλιοφάνεια

Η Λεμεσός όπως και όλες οι περιοχές της Κύπρου έχουν μεγάλη διάρκεια ηλιοφάνειας σε σύγκριση με πολλές χώρες. Στις πεδινές περιοχές ο μέσος αριθμός ωρών ηλιοφάνειας για ολόκληρο το χρόνο είναι 75% των ωρών που ο ήλιος είναι πάνω από τον ορίζοντα. Σ' όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού η ηλιοφάνεια είναι κατά μέσο όρο 11.5 ώρες την ημέρα, ενώ στους μήνες Δεκέμβρη και Γενάρη που έχουν την πιο μεγάλη νέφωση η διάρκεια της ηλιοφάνειας ελαττώνεται μόνο στις 5.5 ώρες την ημέρα. Η μεγαλύτερη δυνατή διάρκεια της ηλιοφάνειας (δηλαδή από την ανατολή μέχρι τη δύση του ήλιου) κυμαίνεται από 9.8 ώρες την ημέρα το Δεκέμβρη σε 14.5 ώρες την ημέρα τον Ιούνη. (Τμήμα Μετεωρολογίας Κύπρου, 2017)

Άνεμοι

Στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου οι γενικοί άνεμοι είναι κυρίως ελαφροί ως μέτριοι δυτικοί ή νοτιοδυτικοί το χειμώνα και βόρειοι ή βορειοδυτικοί το καλοκαίρι. Οι πολύ ισχυροί άνεμοι είναι σπάνιοι. Στην Λεμεσό οι άνεμοι τροποποιούνται από τις θαλάσσιες και απόγειες αύρες. Οι θαλάσσιες και απόγειες αύρες οι οποίες παρατηρούνται σε παράλιες περιοχές μπορούν να γίνουν αισθητές σε απόσταση μέχρι και 35 περίπου χιλιόμετρα από την παραλία. Αυτό το σύστημα κυκλοφορίας του αέρα οφείλεται βασικά στη διαφορά θερμοκρασίας μεταξύ της ξηράς από τη μια και του νερού της θάλασσας από την άλλη, που δημιουργεί διαφορές στην ατμοσφαιρική πίεση πάνω από την ξηρά και τη θάλασσα. Οι θαλάσσιες και απόγειες αύρες έχουν τη μεγαλύτερή τους ένταση κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, ενώ οι απόγειες αύρες έχουν τη μεγαλύτερή τους ένταση κατά τους μήνες του χειμώνα. Πολύ σπάνια επίσης συμβαίνουν ανεμοστρόβιλοι πάνω από θάλασσα ή πάνω από ξηρά με διάμετρο περίπου 100 μέτρα. (Τμήμα Μετεωρολογίας Κύπρου, 2017)

6.4.2 Οικονομικά

Κατά την απογραφή του 2011 ο ενεργός πληθυσμός στις αστικές περιοχές Λεμεσού αντιστοιχούσε σε ποσοστό 21,6% του συνολικού ενεργού πληθυσμού της χώρας. Την ίδια χρονική περίοδο οι εργαζόμενοι στη Λεμεσό ανέρχονταν στο 88,2% ενώ οι άνεργοι σε 11,8%, και στο σύνολο του νησιού 89% και 11% αντίστοιχα. Αυτό φανερώνει την κοινή πορεία της πόλης με το υπόλοιπο νησί. Ταυτόχρονα συνάδει με την πορεία και της επαρχίας στο σύνολο όπου εμφανίζονται ποσοστό εργαζομένων 88,5% και ποσοστό ανέργων 11,5%

Τα ποσοστά αυτά ήταν αρκετά διαφορετικά κατά την απογραφή του 2011 όταν οι εργαζόμενοι αποτελούσαν το 96,5% και οι άνεργοι σε 3,5% στο σύνολο της χώρας. Η αλλαγή στις οικονομικές συγκυρίες φαίνεται επηρέασε αρκετά την απασχόληση, το ποσοστό των ανέργων σε μια δεκαετία τριπλασιάστηκε.

Από τον σύνολο των εργαζομένων η πλειοψηφία με ποσοστό 78,1% απασχολείται στον τριτογενή τομέα γεγονός που δικαιολογείται από την έντονη τουριστική δραστηριότητα που εμφανίζεται στην πόλη. Στον δευτερογενή τομέα απασχολείται πληθυσμός που αντιστοιχεί σε ποσοστό 19,2%. Λόγω της ύπαρξης αρκετών βιομηχανικών περιοχών στην πόλη και την εξαγωγή αξιόλογων βιομηχανικών προϊόντων, αναμενόταν το ποσοστό αυτό να είναι μεγαλύτερο. Το ποσοστό απασχόλησης που αντιστοιχεί στον πρωτογενή τομέα είναι σχεδόν μηδαμινό. Αυτό δικαιολογείται από την έλλειψη αγροτικών εκτάσεων εντός του Τοπικού Σχεδίου αλλά και την ασυμβατότητα των αγροτικής παραγωγής με την έντονη αστική ανάπτυξη.

Ανάμεσα στα άτομα που αποτελούν τον μη-οικονομικά ενεργό πληθυσμό υπάρχει μεγάλος αριθμός ατόμων που φοιτούσαν σε εκπαιδευτικό ίδρυμα αλλά το μεγαλύτερο ποσοστό αφορά συνταξιούχους.

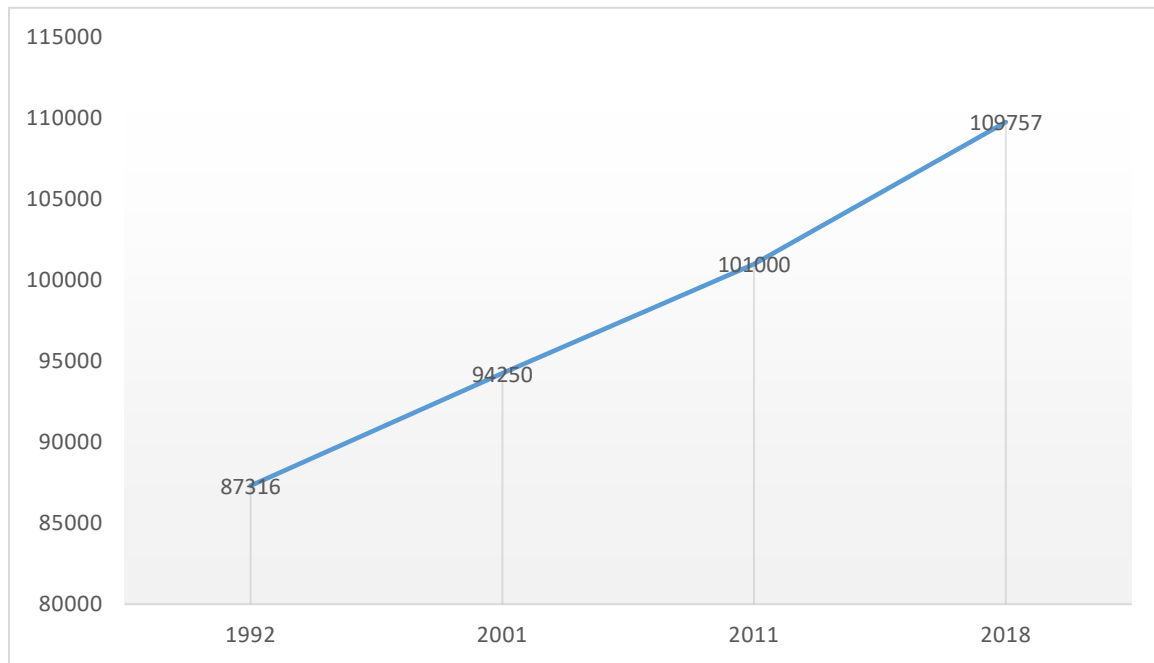
Όπως αναμενόταν ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός είναι μεγαλύτερος στον Δήμο Λεμεσού, εκεί βρίσκεται και το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού. Ο αριθμός των εργαζομένων στο Δήμο πλησιάζει τις 45000, ποσοστό που αντιστοιχεί στο 87,4% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου και το 55,7% του συνολικού πληθυσμού της πόλης. επιπλέον, όμως στον Δήμο Λεμεσού το ποσοστό ανεργίας αγγίζει το 12,6% ποσοστό που ξεπερνά το αντίστοιχο στην πόλη της Λεμεσού αλλά και στο σύνολο της Κύπρου. (Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου, 2017)

6.4.3 Δημογραφικά

Ο πληθυσμός του Δήμου Λεμεσού έχει αυξηθεί σε απόλυτους αριθμούς, αλλά έχει μειωθεί ως ποσοστό από 70% σε 60% σε σχέση με το συνολικό πληθυσμό του τοπικού σχεδίου. Οι κεντρικές περιοχές του δήμου, νότια της Λεωφόρου Μακαρίου Γ', χάνουν πληθυσμό παρά της αντίθετες προβλέψεις. Ο κύριος λόγος είναι η ο πεπαλαιωμένος χαρακτήρας της περιοχής, η γήρανση του πληθυσμού, η αποτυχία προσέλκυσης νέων κατοίκων και η αδυναμία αναβίωσης του αστικού κέντρου ως πόλου εξυπηρέτησης αλλά και χώρου διαμονής. Αντιθέτως, οι περιοχές Ζακάκι και Αγία Φύλα ήταν αναπτυξιακά ενεργές τα τελευταία χρόνια και προσέλκυσαν περισσότερο πληθυσμό.

Πίνακας 4: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Λεμεσού,

Απογραφή Πληθυσμού 1992	Απογραφή Πληθυσμού 2001	Απογραφή Πληθυσμού 2011	Πρόβλεψη Πληθυσμού 2018
87316	94250	101000	109757



Διάγραμμα 1: Πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου Λεμεσού

6.5 Όροι δόμησης

Συντελεστής Δόμησης

Ο Συντελεστής Δόμησης ουσιαστικά εκφράζει τη σχέση της συνολικής επιφάνειας των ορόφων κάθε κατασκευής προς την επιφάνεια του διατιθέμενου τεμαχίου. Εξαρτάται τόσο από το ποσοστό κάλυψης όσο και από τον αριθμό ορόφων.

Αποτελεί το μοναδικό τρόπο ελέγχου του μεγέθους της δόμησης. Ελέγχει την πυκνότητα χρήσης και δόμησης με στόχο να εξασφαλίσει την επιθυμητή ποιότητα αστικού περιβάλλοντος και να προγραμματίσει τις ανάγκες σε γη για καλύτερη χωροθέτηση κοινωφελών και κοινόχρηστων υποδομών.

Στο κέντρο του αστικού ιστού ο ΣΔ είναι υψηλότερος και όσο απομακρυνόμαστε από αυτό ο ΣΔ σταδιακά μειώνεται. Σε κάθε περιοχή έχει ΣΔ που αντικατοπτρίζει την ταυτότητα της και τον επιθυμητό τρόπο ανάπτυξης της. Για τον καθορισμό των υφιστάμενων ΣΔ συνυπολογίστηκαν οι τάσεις ανάπτυξης, η χωρητικότητα σε πληθυσμό, οι αξίες της γης, η δυναμικότητα της κυκλοφορικής υποδομής και η στεγαστική πολιτική του Σχεδίου. Η ένταση της ανάπτυξης σε κάθε περιοχή συσχετίστηκε με το ύψος των κτιρίων και για την χωροθέτηση επιθυμητών και αναγκαίων υποδομών προνοούνται ευέλικτες ρυθμίσεις. Σε περιοχές εκτός ορίου ανάπτυξης, ο ΣΔ ορίστηκε χαμηλός με σκοπό την αποφυγή της αυθαίρετης και άναρχης δόμησης (Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, 2013).

6.5.1.Πολεοδομικές ζώνες

Οι πολεοδομικές ζώνες ορίστηκαν με βάση την κύρια χρήση γης σε κάθε περιοχή και κάθε πολεοδομική ζώνη χωρίζεται σε μικρότερες ζώνες ανάλογα με τον ΣΔ που ορίζεται σε κάθε υποπεριοχή (π.χ. Πα4, Πα6, Πα7).

Στον πίνακα φαίνονται οι πολεοδομικές ζώνες, ο κωδικός τους και ο ανώτερος ΣΔ, τόσο ο υψηλότερος όσο και ο χαμηλότερος, που ορίστηκε στις υποπεριοχές.

Αξίζει να αναφέρουμε ότι οι πιο κάτω συντελεστές δόμησης θεωρούνται πολύ υψηλοί για τις συνθήκες που επικρατούν στην πόλη. Τα τελευταία χρόνια έχει δημιουργηθεί μεγάλο απόθεμα αναξιοποίητου χώρου. Η δόμηση εντός Τοπικού Σχεδίου κυμαίνεται γύρω στο 2% ενώ η πυκνότητα στο 1,4%. Σημαντικό ρόλο σε αυτό παίζει η κατακράτηση της γης σε λίγα χέρια που δεν προτίθενται να την αξιοποιήσουν με αποτέλεσμα την ανελαστικότητα της ζήτησης. Ταυτόχρονα η νοοτροπία για ανοικοδόμηση μονοκατοικιών έχει ως αποτέλεσμα να μην εξαντλείται ο ΣΔ και η πόλη να απλώνεται με χαμηλή πυκνότητα.

Πίνακας 5: Πολεοδομικών ζωνών, Πηγή: Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, Ιδία

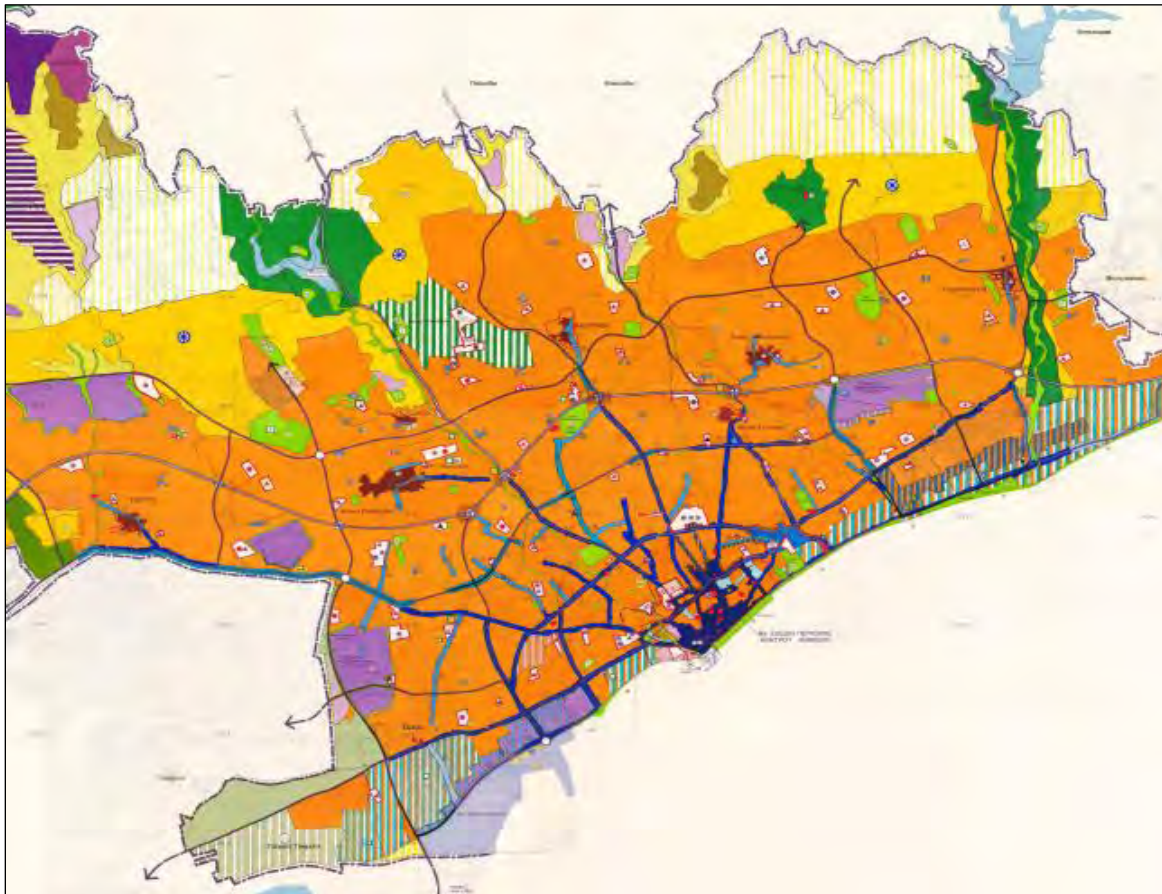
Κωδ.	Όνομα Ζώνης	Χαμ.	Ψυλ.
Πα	Περιοχές Πυρήνων και συνεχούς δόμησης	0,70	3,40
Κα	Περιοχές με επικρατούσα χρήση την Κατοικία	0,20	1,40
Κγ	Περιοχές με επικρατούσα χρήση την Κατοικία και τα Γραφεία	0,60	1,60
Κγ α	Περιοχές με επικρατούσα χρήση την Κατοικία, τα γραφεία και τα Αστικά Ξενοδοχεία	0,80	1,00
Εβ	Εμπορικές και άλλες δραστηριότητες εκτός πυκνοκατοικημένης περιοχής πόλης	0,40	1,80
ΕΜ	Ειδική Ζώνη Μαρίνας		
Βα	Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Β	0,80	0,90
Ββ	Κυβερνητική Βιομηχανική Περιοχή Κατηγορίας Α και Β	0,80	0,90
Βγ	Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Α	0,80	0,90
Βδ	Βιοτεχνική Ζώνη Κατηγορίας Β	0,60	1,20
Βστ	Βιοτεχνική Περιοχή Κατηγορίας Β		0,90
ΒΕ	Ζώνη Οικονομικών Δραστηριοτήτων		0,90
Τ	Τουριστικές Ζώνες	0,15	0,60
ΤΓ	Τουριστική Ζώνη με επιτρεπόμενη χρήση τα Γραφεία		1,00
ΤΚ	Τουριστική Ζώνη με επιτρεπόμενη χρήση την Κατοικία		0,25
Γα	Αγροτικές Ζώνες	0,05	0,20
Γγ	Κτηνοτροφικές Ζώνες		0,30
Δα	Ζώνες Προστασίας (Ελεύθεροι Χώροι πρασίνου, πάρκα, αθλοπαιδιές, δασική γη, χώροι αναψυχής, αρχαιολογικοί χώροι, χώροι φυσικής καλλονής, ύπαιθρος κ.ο.κ.)	0,01	0,20
Αα	Δημόσιες Χρήσεις (Εκπαίδευση, Γραφεία Δημόσιου Τομέα, Στάδια κ.ο.κ.)	0,20	1,00

Ο «κακός» πολεοδομικός σχεδιασμός δημιουργεί τόσο πολεοδομικά όσο και κοινωνικά προβλήματα. Ο καθορισμός των όρων δόμησης από τους λίγους οδηγεί σε μη εξυπηρέτηση του πολίτη και δεν δίνει την δυνατότητα ανάπτυξης σχέσεων όπως σε μια

συμπυκνωμένη πόλη. Η οργανωμένη και συντονισμένη ανάπτυξη οδηγεί σε διαχωρισμό της πόλης και μεμονωμένη ανάπτυξη συγκεκριμένων χρήσεων γης. Για παράδειγμα στην δυτική περιοχή της πόλης έχουν αναπτυχθεί οικονομικές δραστηριότητες και αναψυχή αλλά πουθενά δεν υπάρχει η διασκέδαση. Αντιθέτως στο κέντρο της πόλης η έντονη ανάπτυξη τέτοιων χρήσεων έχει οδηγήσει σε πρόβλημα ηχορύπανσης, κυκλοφορικό αλλά οικιστικό.

6.5.2 Χρήσεις γης

Οι χρήσεις γης που υπάρχουν σήμερα στην πόλη έχουν διαμορφωθεί από την αρχή του περασμένου αιώνα. Η πόλη διαμόρφωσε τις αστικές λειτουργίες της και τις διατήρησε εισάγοντας όμως σύγχρονες και αναπτυξιακές δραστηριότητες. Πολλές περιοχές κατοικίες έχουν διατηρηθεί σχεδόν αναλλοίωτες.



Χάρτης 2: Χρήσεις γης, Πηγή: Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, Ιδία Επεξεργασία

Όπως μπορούμε να δούμε στον πιο πάνω χάρτη, οι κύριες εμπορικές δραστηριότητες συγκεντρώνονται στο ιστορικό κέντρο της πόλης, κατά μήκος κύριων οδικών αρτηριών και γύρω από βασικούς οδικούς κόμβους (Πεντάδρομος, κόμβος Αγίου Νικολάου). Αν και στόχος της χωροθέτησης αυτής ήταν η εξυπηρέτηση των τοπικών αναγκών, η πόλη

σήμερα πάσχει από την εξάρτηση όλων των κατοίκων από τις διάσπαρτες εμπορικές αναπτύξεις. Μεταξύ δυτικής και ανατολικής περιοχής της πόλης εντοπίζονται αρκετές διαφοροποιήσεις και έντονη ανισοκατανομή. Σύμφωνα με το Σχέδιο Κέντρου αυτό οφείλεται στην «γεινίαση της με την Τουρκοκυπριακή συνοικία αλλά και στην ανάμειξη χρήσεων» (εργαστηρίων, αποθηκών κ.α.) (Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, 2013).

Στο ιστορικό κέντρο της πόλης συγκεντρώνονται και οι περισσότερες διοικητικές λειτουργίες τη πόλης, τόσο δημόσιες όσο και ιδιωτικές. Το Δημαρχείο, το Διοικητήριο, η Αστυνομία, το Κέντρο Εξυπηρέτησης του Πολίτη είναι μόνο μερικά από τα κτήρια που εντοπίζονται στον ιστορικό πυρήνα. Αν και τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια τάση αυτοσυγκέντρωσης τους (π.χ. Επαρχιακά γραφεία, Κτηματολόγιο), η κατανομή παραμένει ανισοβαρής. Άλλες κοινωνικές υπηρεσίες όπως σχολεία, φροντιστήρια και ιατρεία ισοκατανέμονται στην πόλη αφού επιλέγουν να εγκατασταθούν σε περιοχές κατοικίας

Οικιστικές περιοχές εμφανίζονται γενικά σε όλο το εύρος του αστικού ιστού, τόσο εντός του ιστορικού πυρήνα όσο και εκτός. Αρκετές ομοιογενείς γειτονίες έχουν διατηρήσει τον συμπαγή χαρακτήρα τους και έχουν αποφύγει το έντονο φαινόμενο της μείξης των χρήσεων γης.

Στην ευρύτερη περιοχή της Μαρίνας και του παλιού λιμανιού έχουν διαμορφωθεί κάποιες ιδιαίτερες χρήσεις με σκοπό της εξυπηρέτησης των σκαφών. Ταυτόχρονα αναπτύχθηκαν εμπορικές και τουριστικές δραστηριότητες για προσέλκυση τουριστών και επισκεπτών, ενώ στο δυτικό κομμάτι δημιουργήθηκε μια μικρή κοινότητα κατοικιών και διαμερισμάτων.

Στις πολεοδομικές ζώνες κατοικίας επιτρέπονται οι πιο κάτω χρήσεις γης:

Πίνακας 6: Χρήσεις γης, Πηγή: Τελική Μελέτη Σκοπιμότητας Ο.Ε.Δ.Α. Λεμεσού, Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού και ίδια επεξεργασία

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ	ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
Οικιστική Ζώνη	Κατοικία Αναπτύξεις
	Καταστήματα Καθημερινής Εξυπηρέτησης
	Μικρά Γραφεία
	Μικρές Κλινικές και Ιατρεία
	Υπηρεσίες Κοινωνικής Μέριμνας
	Οικιστική Ζώνη
	Αθλητικές Διευκολύνσεις
	Νηπιαγωγεία/ Βρεφοκομικοί σταθμοί
	Πρατήρια πετρελαιοειδών
	Δημοτικά σχολεία
	Γυμνάσια/ λύκεια
	Φροντιστήρια/ Ινστιτούτα
	Σχολές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης
	Ξενοδοχεία

	Ήπιοι Τύποι Αναψυχής/ Ψυχαγωγίας
	Αναπτύξεις Ειδικού Τύπου
	ΑΗΚ και ΑΤΗΚ
Κεντρική Εμπορική Περιοχή (ΚΕΠ)	Δημόσια Διοίκηση
	Πολυκαταστήματα
	Οργανωμένα Εμπορικά Κέντρα
	Υπεραγορές
	Καταστήματα Λιανικού Εμπορίου
	Καταστήματα Πώλησης Έτοιμων Φαγητών
	Γραφεία Κλινικές/ Ιατρεία
	Υπηρεσίες Κοινωνικής Μέριμνας
	Σχολές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης
	Φροντιστήρια/ Ινστιτούτα
	Αστικά Ξενοδοχεία
	Διευκολύνσεις Αναψυχής/ Ψυχαγωγίας
	Πολιτιστικές Λειτουργίες
	Κατοικία
	Βιοτεχνικές Αναπτύξεις Β
	Βιοτεχνικές Αναπτύξεις Γ
	Αποθηκευτικές Αναπτύξεις Β
Πρατήρια Πετρελαιοειδών	
Δευτερεύουσα Εμπορική Περιοχή	Διάφοροι τύποι καταστημάτων
	Πολυκαταστήματα
	Οργανωμένα Εμπορικά Κέντρα
	Καταστήματα λιανικού εμπορίου
	Γραφεία
	Κλινικές/ Ιατρεία
	Υπηρεσίες κοινωνικής μέριμνας
	Νηπιαγωγεία
	Σχολές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης
	Φροντιστήρια/ Ινστιτούτα
	Διευκολύνσεις Αναψυχής/ Ψυχαγωγίας
	Αθλητικές Διευκολύνσεις
	Πολιτιστικές Λειτουργίες
	Κατοικία
	Βιοτεχνικές Αναπτύξεις Β
	Βιοτεχνικές Αναπτύξεις Γ
	Αποθηκευτικές Αναπτύξεις Β
Πρατήρια Πετρελαιοειδών	
Πρατήρια Πετρελαιοειδών	Καταστήματα καθημερινής εξυπηρέτησης
	Γραφεία μικρής κλίμακας
	Κλινικές/ Ιατρεία
	Υπηρεσίες κοινωνικής μέριμνας
	Νηπιαγωγεία
	Φροντιστήρια/ Ινστιτούτα
Ήπιες Διευκολύνσεις Αναψυχής/ Ψυχαγωγίας	

	Αθλητικές Διευκολύνσεις
	Κατοικία
Άξονες Δραστηριότητα Κατηγορίας I	Διάφοροι τύποι καταστημάτων
	Πολυκαταστήματα
	Οργανωμένα Εμπορικά Κέντρα
	Υπεραγορές
	Γραφεία
	Κλινικές
	Υπηρεσίες κοινωνικής μέριμνας
	Νηπιαγωγεία
	Σχολές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης
	Φροντιστήρια/ Ινστιτούτα
	Διευκολύνσεις Αναψυχής/ Ψυχαγωγίας
	Αθλητικές Διευκολύνσεις
	Πολιτιστικές Λειτουργίες
	Κατοικία
	Βιοτεχνικές Αναπτύξεις Β
	Βιοτεχνικές Αναπτύξεις Γ
Αποθηκευτικές Αναπτύξεις Β	
Πρατήρια Πετρελαιοειδών	
Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας II	Εκθεσιακοί Χώροι
	Καταστήματα
	Γραφεία
	Υπεραγορές
	Κλινικές
	Υπηρεσίες κοινωνικής μέριμνας
	Σχολές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης
	Φροντιστήρια/ Ινστιτούτα
	Διευκολύνσεις Αναψυχής/ Ψυχαγωγίας
	Αθλητικές Διευκολύνσεις
	Πολιτιστικές Λειτουργίες
	Κατοικία
	Βιοτεχνικές Αναπτύξεις Β
	Βιοτεχνικές Αναπτύξεις Γ
	Αποθηκευτικές Αναπτύξεις Β
	Πρατήρια Πετρελαιοειδών
Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας III	Καταστήματα καθημερινής εξυπηρέτησης
	Γραφεία
	Υπεραγορές
	Κλινικές/ Ιατρεία
	Φροντιστήρια/ Ινστιτούτα
	Ήπιες Διευκολύνσεις Αναψυχής/ Ψυχαγωγίας
	Αθλητικές Διευκολύνσεις
	Κατοικία
Πρατήρια Πετρελαιοειδών	
Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας IV	Καταστήματα

	Γραφεία
	Κλινικές
	Φροντιστήρια/Ινστιτούτα
	Υπηρεσίες Κοινωνικής Μέριμνας
	Αθλητικές Εγκαταστάσεις
	Κατοικία
	Πρατήρια Πετρελαιοειδών
	Διευκολύνσεις Αναψυχής/Ψυχαγωγίας
	Πολιτιστική Υποδομή
Άξονες Δραστηριότητας Κατηγορίας V	Καταστήματα
	Γραφεία
	Κλινικές
	Φροντιστήρια/Ινστιτούτα
	Υπηρεσίες Κοινωνικής Μέριμνας
	Αθλητικές Εγκαταστάσεις
	Κατοικία
	Πρατήρια Πετρελαιοειδών
	Βιοτεχνίες Ανάπτυξης Β
	Βιοτεχνίες Ανάπτυξης Γ
	Διευκολύνσεις Αναψυχής/ Ψυχαγωγίας
	Πολιτιστική Υποδομή
	Μικτή Ζώνη Κατοικίας και Γραφείων (ΚΓ)
	Γραφεία
	Κατοικία

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης εντός βιομηχανικών πολεοδομικών ζωνών. Όλες οι πιο κάτω χρήσεις επιτρέπονται υπό προϋποθέσεις.

Πίνακας 7: Χρήσεις γης- Βιομηχανικές περιοχές Πηγή: Τελική Μελέτη Σκοπιμότητας Ο.Ε.Δ.Α. Λεμεσού, Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού και ίδια επεξεργασία

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ	ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
Ζώνη/Κατηγορίας Α (Βγ) (Ββ Ύψωνα)	Βιοτεχνική Ανάπτυξη Κατηγορίας Α
	Βιοτεχνική Ανάπτυξη Κατηγορίας Β
	Αποθηκευτική Ανάπτυξη Κατηγορίας Α
Βιομηχανική Ζώνη/ Περιοχή Κατηγορίας Β (Βα/ Ββ)	Βιομηχανική Ανάπτυξη Κατηγορίας Β
	Βιομηχανική Ανάπτυξη Κατηγορίας Γ
	Αποθηκευτική Ανάπτυξη Κατηγορίας Β
Βιομηχανική Μικτή Ζώνη Βιοτεχνίας και Κατοικίας Δήμου Λεμεσού	Κατηγορίας Β
ΓΗΣ Βιοτεχνική Ανάπτυξη και κατοικία Μικτή Βιομηχανική Ζώνη Κατηγορίας Β και Οικονομικών Δραστηριοτήτων (Βα/ ΒΕ)	Βιομηχανική Ανάπτυξη Κατηγορίας Β Εκθεσιακοί χώροι και Γραφεία Βα4/ΒΕ2 και Βα4/ΒΕ3 Πηγή

Η πολεοδομική ζώνη τουριστικής ανάπτυξης εντοπίζεται σε παραλιακές τουριστικές περιοχές αλλά και σε ορισμένες κεντρικές περιοχές του Σχεδίου. Οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης σε αυτήν αναγράφονται στο πίνακα.

Πίνακας 8: Χρήσεις γης-Τουριστική Ανάπτυξη Πηγή: Τελική Μελέτη Σκοπιμότητας Ο.Ε.Δ.Α. Λεμεσού, Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού και ιδία επεξεργασία

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΖΩΝΗ	ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
Τουριστική Ανάπτυξη	Μικρά αστικά ξενοδοχεία
	Παραθεριστική κατοικία
	Μικρές οικογενειακές μονάδες
	Ολοκληρωμένα τουριστικά συγκροτήματα
	Τουριστική αξιοποίηση διατηρητέων
	Επεκτάσεις τουριστικών αναπτύξεων
	Τουριστικές Διευκολύνσεις - Υπηρεσίες

6.6 Μεταφορική υποδομή

Η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της πόλης σχετίζεται σε μεγάλο βαθμό με την βέλτιστη σύνδεση της με το υπόλοιπο νησί αλλά και με διευρωπαϊκά δίκτυα. Η εύκολη πρόσβαση σε σύγχρονες υποδομές και η επίτευξη της χωρικής συνοχής ευνοεί τόσο την οικονομική ανάπτυξη όσο και την ενσωμάτωση της περιφερειακής οικονομίας στον Κυπριακό και Ευρωπαϊκό χώρο. Ο εκσυγχρονισμός των μεταφορικών υποδομών και η βελτίωση της προσπελασιμότητας αναμένεται να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα της πόλης.

Το Οδικό Δίκτυο αποτελεί την σημαντικότερη μεταφορική υποδομή αφού εξυπηρετεί το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων προσώπων και εμπορευμάτων. Μεγαλύτερη είναι η ανάγκη βελτίωσης του σε περιοχές που δεν υπάρχει εναλλακτική επιλογή σιδηροδρομικής μετακίνησης αφού οι συνθήκες ευνοούν κυρίως το οδικό δίκτυο.

Η συντήρηση, τη βελτίωση και την κατασκευή εθνικών αυτοκινητοδρόμων, το υπεραστικό οδικό δίκτυο και τις κύριες αστικές οδούς, αποτελεί αρμοδιότητα του Τμήματος Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων. Ενώ η δευτεροβάθμια συντήρηση των τοπικών αστικών δρόμων είναι αρμοδιότητα του κάθε δήμου.

6.6.1 Δρόμοι Πρωταρχικής σημασίας

Περιλαμβάνουν κύριους δρόμους με φυσικό διαχωρισμό κατευθύνσεων κυκλοφορίας που διασχίζουν ή συνδέουν δήμους και κοινότητες. Ταυτόχρονα αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της πολεοδομικής οργάνωσης της πόλης και στοχεύουν στη βέλτιστη λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς. (Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, 2013) Οι σημαντικότεροι στον Δήμο της Λεμεσού είναι:

- Β1: Παραλιακή Οδός 28ης Οκτωβρίου – Γεωργίου Α΄ - Αμαθούντος
- Λεωφόρος Ομονοίας
- Λεωφόρος Σπύρου Κυπριανού
- Λεωφόρος Αρχ. Μακαρίου Γ΄
- Λεωφόρος Αγίας Φυλάξεως

6.6.2 Δευτερεύουσες Οδικές Αρτηρίες

Περιλαμβάνουν κύριους δρόμους με ή χωρίς φυσικό διαχωρισμό κατευθύνσεων κυκλοφορίας και διασχίζουν ή συνδέουν «περιβαλλοντικές περιοχές» μεταξύ τους. Στοχεύουν στη διευκόλυνση των μετακινήσεων και της προσπελασιμότητας αλλά και στην καλύτερη λειτουργία του συνόλου της πόλης (Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού, 2013). Μερικοί από αυτούς είναι:

- Οδός Φραγκλίνου Ρούσβελτ
- Οδός Γλάδστωνος – Γεώργιου Γρίβα Διγενή – Κολωνακίου
- Οδός 1ης Απριλίου
- Οδός Αγίας Παρασκευής
- Κάθετη Οδός Λιμανιού



Χάρτης 3: Οδικό Δίκτυο, Πηγή υποβάθρου google earth, Ιδία Επεξεργασία

6.6.3 Δίκτυο Πεζοδρόμων και Ποδηλατοδρόμων

Το μοναδικό ολοκληρωμένο δίκτυο πεζοδρόμου και ποδηλατοδρόμου βρίσκεται κατά μήκος του παραλιακού μετώπου. Ο σκοπός που δημιουργήθηκε το αυτό είναι για να δώσει μια επιλογή για τη διακίνηση του κοινού κατά μήκος της παραλίας, να ενώσει διάφορες περιοχές, ξενοδοχεία και κτίρια όπως επίσης να δημιουργήσει μια ευχάριστη και όμορφη διαδρομή κατά μήκος της ακτογραμμής. Το δίκτυο περιλαμβάνει τις περιοχές των Δήμων Λεμεσού, Δήμου Γερμασόγειας, Αγίου Τύχωνα, Παρεκκλησιάς και Πύργου. Το μήκος του πεζόδρομου ανέρχεται σε 17 χιλιόμετρα. Η κατασκευή του ξεκίνησε το 2004 και ολοκληρώθηκε δύο χρόνια αργότερα. Στις 23 του Φεβρουαρίου του 2012 δημιουργήθηκαν οι δύο πρώτοι σταθμοί ποδηλάτων με δυναμικό 30 ποδήλατα. Πριν το τέλος του χρόνου, οι σταθμοί αυξήθηκαν σε 7 και τα ποδήλατα σε 67. Αυτό έδωσε τη δυνατότητα για ποδηλασία, κατά μήκος της παραλίας και για πρόσβαση στην παλιά πόλη, με ενοικίαση ποδηλάτων από τους υπάρχοντες σταθμούς.

Άλλοι ποδηλατοδρόμοι που υπάρχουν στον Δήμο είναι αυτοί κατά μήκος του ποταμού Γαρύλλη και κατά μήκος της κάθετης Οδού Λιμανιού στα δυτικά της πόλης. Οι διαδρομές αυτές δεν επικοινωνούν μεταξύ τους.

Εντός του Δήμου υπάρχουν και άλλες ποδηλατικές διαδρομές οι οποίες είναι χαραγμένες με μπλε γραμμή στην άκρη του οδικού δικτύου. Οι διαδρομές αυτές όμως είναι ξεκάθαρα επικίνδυνες τόσο για τον ποδηλάτη όσο και για τον οδηγό και δεν υπάρχει λόγος ύπαρξης τους σε αυτή την μορφή.

Γενικά στην πόλη το δίκτυο ποδηλατοδρόμων κρίνεται ανεπαρκές. Οι ποδηλατοδρόμοι που υπάρχουν χρησιμοποιούνται κυρίως για άθληση ή βόλτα και όχι για την εξυπηρέτηση καθημερινών μετακινήσεων. Αυτό γίνεται λόγω ανυπαρξίας σύνδεσης μεταξύ των ποδηλατοδρόμων καθώς και μεταξύ των διάφορων περιοχών του δήμου.

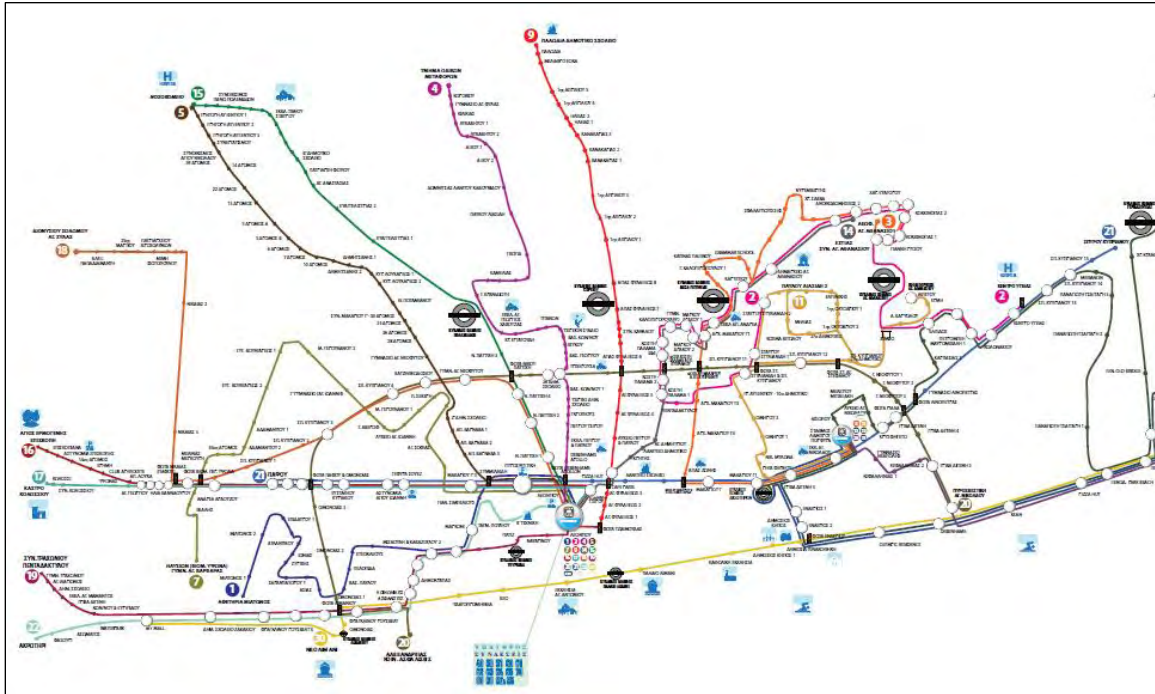
6.6.4 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Τα τελευταία χρόνια τα ΜΜΜ στην πόλη έχουν αναβαθμιστεί σε μεγάλο βαθμό. Υπεύθυνη για τα δρομολόγια είναι η Εταιρεία Μεταφοράς Επιβατών Λεμεσού (ΕΜΕΛ) η οποία ιδρύθηκε το 2009. Η εταιρεία έχει ως στόχο την δημιουργία συγκοινωνιών λεωφορείων που εξυπηρετούν τους τις ανάγκες του πολίτη για μεταφορές και την μείωση την κυκλοφοριακής συμφόρησης και ρύπανσης (ΕΜΕΛ: Εταιρεία Μεταφοράς Επιβατών Λεμεσού, 2015).

Η μικρή πυκνότητα της πόλη και η μεγάλη έκταση της δεν ευνοούν την κυκλοφορία των ΜΜΜ και την εξυπηρέτηση όλων των πολιτών καθώς κρίνεται δύσκολο έως αδύνατο να βρεθεί η κατάλληλη διαδρομή. Ταυτόχρονα η έλλειψη πολιτικής και η νοοτροπία του σχεδιασμού να ευνοεί τα ιδιωτικά αυτοκίνητα, δεν εξυπηρετούν την ανάπτυξη των ΜΜΜ. Αν και τα περισσότερα λεωφορεία έχουν αντικατασταθεί τα τελευταία χρόνια και διευκολύνονται οι μετακινήσεις των πολιτών, τα δρομολόγια δεν πραγματοποιούνται σε

τακτά χρονικά διαστήματα, τις περισσότερες φορές καθυστερούν. Επιπλέον, οι στάσεις λεωφορείων δεν είναι κατάλληλα διαμορφωμένες με αποτέλεσμα να μην ενθαρρύνεται η χρήση από τους κατοίκους.

Πιο κάτω φαίνονται οι διαδρομές που καλύπτουν τα ΜΜΜ εντός της πόλης:



Χάρτης 4: Αστικές διαδρομές Λεμεσού,, Πηγή: ΕΜΕΛ

6.6.5 Λιμάνια και Θαλάσσιες Μεταφορές

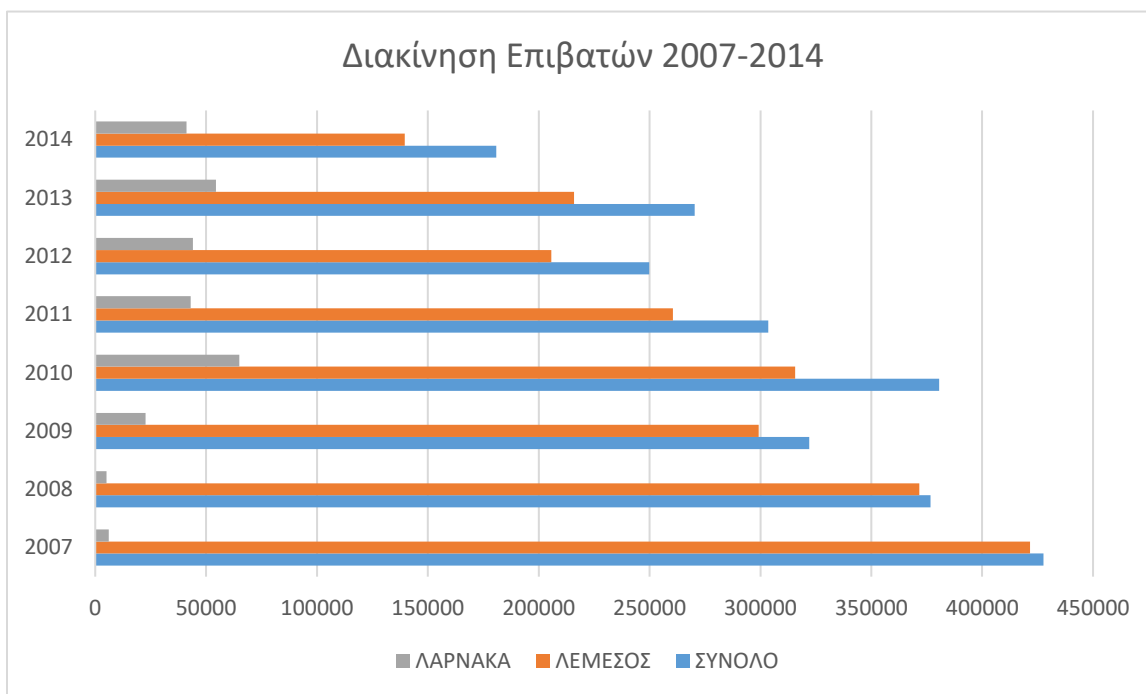
Το λιμάνι Λεμεσού βρίσκεται στην δυτική πλευρά του Δήμου και άρχισε να κατασκευάζεται το 1971 για αντικατάσταση του παλιού λιμανιού που βρίσκεται στο κέντρο της πόλης. Έκτοτε το λιμάνι επεκτείνεται και αναβαθμίζεται συνεχώς για καλύτερη λειτουργία και εξυπηρέτηση. Το λιμάνι κατέχει στρατηγική θέση όσον αφορά την Κύπρο αλλά και την Ε.Ε. και οι προοπτικές είναι κάτι παραπάνω από αισιόδοξες στην αύξηση της διακίνησης φορτίων και επιβατών (Αρχή Λιμένων Κύπρου, 2017).

Θεωρείται το κυριότερο λιμάνι του νησιού και λειτουργεί ως πύλη εισόδου και εξόδου. Η λειτουργία του ξεκίνησε επίσημα το 1974 αμέσως μετά το πραξικόπημα και την Τούρκικη εισβολή. Έκτοτε λειτουργεί ως το μόνο βασικό λιμάνι λόγω κατάληψης του λιμανιού της Αμμοχώστου που χειριζόταν τότε το 83% του συνόλου των φορτίων της χώρας μας. Αποτελεί επιβατικό και εμπορευματικό λιμάνι το οποίο καλύπτει ένα (1) τετρ. χιλ. θαλάσσιου χώρου και 1,3 τετρ. χιλ. χερσαίου.

Εντός της έκτασης του λιμένος περιλαμβάνονται και άλλες κτιριακές εγκαταστάσεις που το εξυπηρετούν.

- Αποθήκες εμπορευμάτων
- Κτίριο τμήματος γεωργίας
- Κτίριο κτηνιατρικών υπηρεσιών
- Γραφείο τμήματος τελωνείου
- Το εργαστήριο για επιδιορθώσεις του μηχανικού εξοπλισμού της αρχής και η αποθήκη ανταλλακτικών.
- Γραφεία για το υπουργείο εμπορίου και βιομηχανίας.
- Εργαστήριο / γκαράζ για την μηχανικό εξοπλισμό του συνδέσμου αδειούχων λιμενικών αχθοφόρων Λεμεσού

Εκτός της περιφραγμένης έκτασης του λιμανιού υπάρχουν, το κτίριο διοίκησης της αρχής, τα γραφεία του τμήματος τελωνείων καθώς και η αποθήκη σιτηρών (ΣΙΛΟ), η οποία έχει δυνατότητα αποθήκευσης 75,000 τόνων φορτίου.



Διάγραμμα 2: Διακίνηση Επιβατών Πηγή: Αρχή Λιμένων Κύπρου, Ιδία επεξεργασία

Στο πιο πάνω διάγραμμα φαίνεται η διακίνηση των επιβατών στο λιμάνι της Λεμεσού της Λάρνακας αλλά και στο σύνολο των λιμένων στο νησί (Τα στοιχεία που υπάρχουν είναι μέχρι το 2014) . Παρατηρείται ο μεγαλύτερος αριθμός ατόμων ταξιδεύει μέσω του λιμανιού της Λεμεσού. Απο το διάγραμμα μπορούμε επίσης να δούμε ξεκάθαρα ότι η διακίνηση αυτή μειώνεται σε μεγάλο βαθμό χρόνο με το χρόνο. Αυτό πιστεύεται ότι οφείλεται στην αύξηση της διακίνησης των επιβατών μέσω των αεροδρομίων λόγω των μειωμένων ναύλων που έχουν παρατηρηθεί τα τελευταία χρόνια.

6.7. Άλλες υποδομές

6.7.1 Αλιευτικά καταφύγια

Η δημιουργία αλιευτικών καταφυγίων στο νησί ξεκίνησε με τη λειτουργία του Τμήματος Αλιείας και Θαλάσσιων Έργων (ΤΑΘΕ) το 1964. Προτεραιότητα δόθηκε στην κατασκευή αλιευτικών καταφυγίων στο βόρειο μέρος του νησιού, όπου η ανάπτυξη και η τουριστική δραστηριότητα ήταν πιο έντονες. Μετά την εισβολή του 1974 αυτά καταλείφθηκαν και δημιουργήθηκε η ανάγκη για κατασκευή νέων αλιευτικών καταφυγίων κυρίως στο ελεύθερο τμήμα της επαρχίας Αμμοχώστου και στην επαρχία Λάρνακας (Τμήμα Αλιείας και Θαλασσίων Ερευνών, 2016).

Στον Δήμο Λεμεσού υπάρχει ένα αλιευτικό καταφύγιο, αυτό του παλιού λιμανιού, ενώ στην πόλη υπάρχει ακόμα ένα αυτό της περιοχής του Ακρωτηρίου.

6.7.2 Μαρίνα Λεμεσού

Η Μαρίνα Λεμεσού λειτούργησε το 2014, μετά από 6 χρόνια κατασκευής, ως πολυτελές παραθαλάσσιο θέρετρο με οικιστικές και εμπορικές αναπτύξεις, με σύγχρονη μαρίνα και θέσεις για 600 σκάφη. Η κατασκευή της μαρίνας έγινε με επιχώσεις 40.000τμ και άλλα 3ε της μορφή της ακτογραμμής η οποία επεκτάθηκε 600μ. νότια και 600μ. δυτικά φτάνοντας στις ισοβαθείς -10μ και -12μ αντίστοιχα (Κωνσταντινίδου, 2009).

Η Μαρίνα αποτελεί έργο κατασκευασμένο αποκλείστηκε από ιδιωτική πρωτοβουλία το οποίο όμως ελέγχτηκε και εγκρίθηκε από όλους τους αρμόδιους δημόσιους φορείς. Κατασκευάστηκε σε υφιστάμενη κυβερνητική γη και σε θαλάσσια περιοχή που μισθώθηκαν στη εταιρία Limassol Marina Ltd έως το 2062. Το κόστος αναμενόταν να αποσβησθεί από την πώληση κατοικιών και διαμερισμάτων που βρίσκονται εντός της μισθωμένης περιοχής. λόγω όμως της απρόσμενης οικονομικής κρίσης πολλές κατοικίες δεν πωλήθηκαν. Η εταιρεία είχε στη διάθεση της 40.000τμ για κατασκευή κατοικιών λόγω όμως της ανατροπής των δεδομένων με υπουργική απόφαση κέρδισε ακόμα 20% των επιτρεπόμενων τμ για κατασκευή διαμερισμάτων.

Ο σχεδιασμός και η κατασκευή του έγιναν με στόχο την βιώσιμη ανάπτυξη του έργου αλλά και της πόλης. Το πράσινο το οποίο αναγκαστικά χάθηκε κατά την κατασκευή του έργου μετά αναπληρώθηκε και οι ρυθμοί των κτιρίων που κατασκευάστηκαν συνάδουν με το περιβάλλον διατηρώντας τα στοιχεία της παλιάς πόλης. Ταυτόχρονα η βρωμιά και η ρύπανση των υδάτων που υποβάθμιζαν την περιοχή, λόγω ύπαρξης οινόβιομηχανιών που έχυναν τα απόβλητα στη θάλασσα, πριν την κατασκευή του έργου απομακρύνθηκαν και αποκαταστάθηκε η περιοχή. Αξιοσημείωτο είναι το ότι η κατασκευή του έργου δημιούργησε πολλές θέσεις εργασίας και μετέτρεψε την πόλη σε προορισμό ναυτικού τουρισμού υψηλής εισοδηματικής τάξης.

6.8 Κοινόχρηστοι χώροι

6.8.1 Χώροι στάθμευσης

Το έντονο πρόβλημα στάθμευσης εμφανίστηκε στην πόλη από πολύ νωρίς. Η κυκλοφορική μελέτη της πόλης αναφέρει ότι υπάρχει μεγάλη ανάγκη για δημιουργία επιπλέον χώρων στάθμευσης οι οποίοι όμως πρέπει να σχεδιαστούν προσεκτικά αλλιώς θα επιδεινώσουν το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Η δημιουργία των χώρων στάθμευσης πρέπει να γίνει στην περιφέρεια του κέντρου και να εξασφαλίζει χώρο για 3500 θέσεις οχημάτων (Colin Buckanan and Partners, 1994). Πολλές από αυτές τις θέσεις έχουν ήδη καλυφθεί αφού η κυκλοφορική μελέτη της πόλης είναι πλέον πεπερασμένη.

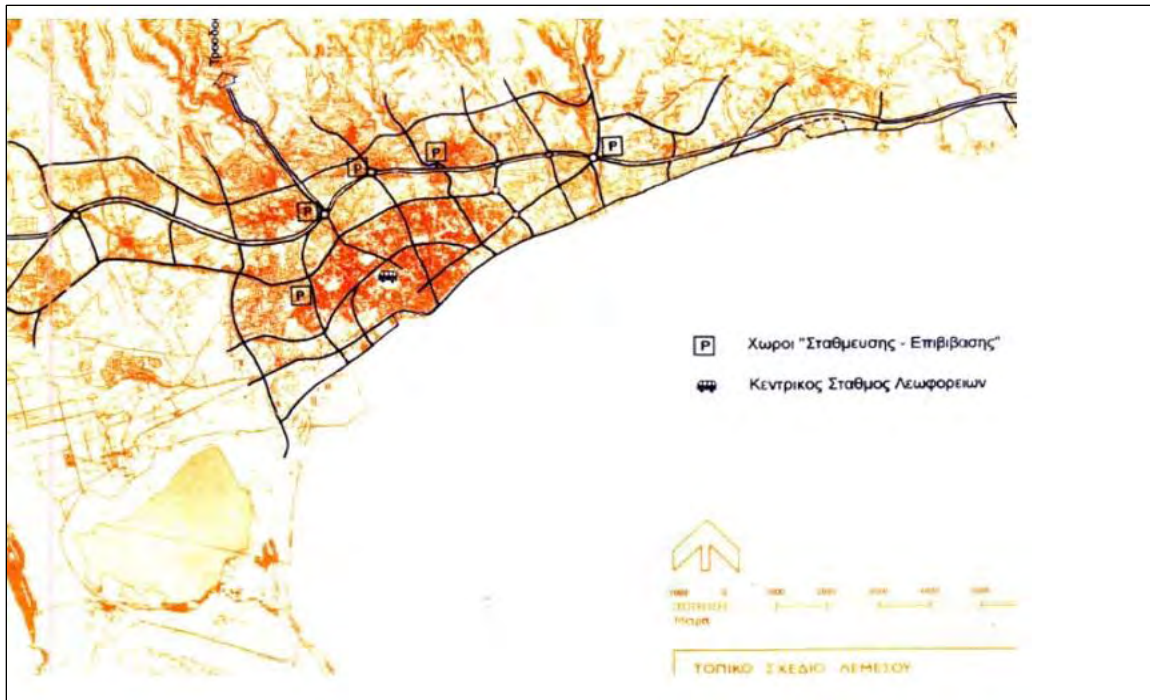
Το 2007 στη κυκλοφορική μελέτη του Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Κύπρου, οι υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης ήταν 2100 και οι αναγκαίες περίπου 1000. Κρίθηκε ότι η προσφορά στάθμευσης ήταν αρκετά μικρότερη από την ζήτηση χωρίς όμως να λαμβάνεται υπόψη η ελαστικότητα της ζήτησης σε σχέση με την τιμή και την απόσταση βαδίσματος (ΕΜΠ - Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, 2007).

Με τον καιρό το πρόβλημα αμβλύνεται με ρυθμούς που συνάδουν με το ρυθμό αστικοποίησης της πόλης και της αύξησης του δείκτη ιδιοκτησίας των οχημάτων. Η ανελαστικότητα προσφοράς και ζήτησης οδηγεί σε ανεξέλεγκτη στάθμευση σε μη καθορισμένους χώρους, δημιουργώντας προβλήματα στην κυκλοφορία, την οδική ασφάλεια, στο περιβάλλον και στην αισθητική της πόλης (Stratagem Energy Ltd, 2013). Η έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης κατευθύνει του οδηγούς στο να σταθμεύουν πάνω στα πεζοδρόμια αψηφώντας τον πεζό.

Το πρόβλημα είναι ιδιαίτερα εμφανές στις περιοχές του ιστορικού και εμπορικού κέντρου της πόλης και οφείλεται κυρίως στην μεγάλη εξάρτηση των κατοίκων με ιδιωτικά οχήματα και στην χαμηλή πληρότητα αυτών (ΕΜΠ - Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, 2007).

Βέβαια η λογική δημιουργίας περισσότερων χώρων στάθμευσης γύρω από το κέντρο της πόλης ουσιαστικά ευνοεί την χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων και όχι των ΜΜΜ γι' αυτό πρέπει να υπάρξουν πιο συγκεκριμένες προτάσεις οι οποίες θα εξασφαλίσουν την βελτίωση του προβλήματος με τους χώρους στάθμευσης χωρίς να δημιουργηθεί η να οξυνθεί κάποιο άλλο πρόβλημα.

Γενικά, υπάρχει ανάγκη εκπόνησης νέας αναθεωρημένης κυκλοφορικής μελέτης στην πόλη και δημιουργία και προώθηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας



Χάρτης 5: Χώροι στάθμευσης, πηγή: Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού

6.8.2 Χώροι πρασίνου

Οι χώροι πρασίνου σε μια πόλη συμβάλουν σημαντικά στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων ενώ παράλληλα συμβάλει στην ικανοποίηση της ανάγκης του συγχρόνου ανθρώπου για αναψυχή στο λίγο ελεύθερο του χρόνο. Συμβάλουν στην καλή ποιότητα ζωής αλλά και στη σωστή λειτουργία μιας πόλης. Ο ρόλος ενός χώρου πρασίνου μπορεί να είναι οικολογικός, λειτουργικός, οικονομικός και κυρίως κοινωνικός (Αφεντούλη, 2012).

Οι σημαντικότεροι δημόσιοι ανοικτοί χώροι στον Δήμο είναι:

- Ο Δημοτικός κήπος: αναβαθμίζει την πόλη και κάνει ευχάριστη την βόλτα ανάμεσα στο πράσινο, συνοδεύεται από ζωολογικό κήπο
- Ο χώρος του ΓΣΟ: διευκολύνει σε μεγάλο βαθμό τις αθλητικές δραστηριότητες δίνοντας έμφαση στο πράσινο και την αισθητική
- Η Ακτή Ολυμπίων που αποτελεί το ανατολικό παραλιακό τμήμα της περιοχής: αποτελεί τον ιδανικότερο προορισμό για βόλτα και τον πιο πολυσύχναστο δημόσιο χώρο της πόλης, γενικά παραμένει στη φυσική του μορφή δίδοντας έμφαση σε υπαίθριες διαμορφώσεις και το πράσινο. Η Μαρίνα Λεμεσού αποτελεί προέκταση του όπου δημιουργούνται μεγάλες πλατείες χωρίς όμως να συνοδεύονται από χώρους πρασίνου.
- Η επίχωση που αποτελεί συνέχεια της Ακτής Ολυμπίων (μπροστά από το κυρίως κέντρο μέχρι το παλιό λιμάνι): ο υπερυψωμένος πεζόδρομος και ο ποδηλατοδρόμος που την συνοδεύουν δημιουργούν κατάλληλες συνθήκες για

βόλτα και αναμένεται να συνδεθεί με την υπόλοιπη πόλη με την δημιουργία της ακταίας οδού.

- Η κοίτη του ποταμού Γαρύλλη: το γραμμικό πάρκο που δημιουργήθηκε περιλαμβάνει διαμορφωμένους πεζόδρομο και ποδηλατοδρόμο. Η ολοκλήρωση του και η σύνδεση του με το παλιό λιμάνι και το παραλιακό κομμάτι της πόλης θα το αναδείξει και θα ευνοήσει την χρήση του.
- Το παιδικό πάρκο μεταξύ ποταμού και Αγίου Μάμα: όταν ολοκληρωθεί θα προσφέρει δυνατότητες αναψυχής και ψυχαγωγίας ως προέκταση και του γραμμικού πάρκου του ποταμού.
- Το πάρκο μπροστά από το Arnaut Jami (στην προέκταση της οδού Ναυαρίνου και μετά το γεφύρι των Τεσσάρων Φαναριών): θα αναδείξει το τζαμί και θα δημιουργήσει στάση ξεκούρασης.

Αξιοσημείωτο είναι ότι οι πιο πάνω χώροι οι οποίοι βρίσκονται συγκεντρωμένοι στο κέντρο της πόλης, χρησιμοποιούνται ελάχιστα από τους κατοίκους.

Κατά τις πολεοδομικές πράξεις, ο ιδιοκτήτης είναι υποχρεωμένος παραχωρεί τμήμα του τεμαχίου του για δημιουργία πρασίνου. Αυτό οδηγεί στη δημιουργία μικρών, διάσπαρτων άχρηστων χώρων πρασίνου αφού η μελέτες και η έκδοση αδειών δεν γίνεται συλλογικά αλλά μεμονωμένα.

Σύμφωνα με το Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού παραχωρείται στο δημόσιο από την υπό ανάπτυξη ιδιοκτησία έκταση γης:

- ποσοστό 5% για τεμάχια με εμβαδό έως 1500 τ.μ.
- 10% για τεμάχια με εμβαδό 1500 – 2500 τ.μ.
- 15% για τεμάχια με εμβαδό μεγαλύτερο από 2500 τ.μ.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα δημιουργείται γιατί η υπεύθυνη αρχή δίνει την δυνατότητα στους ιδιοκτήτες να «εξαγοράσουν» το κομμάτι αυτό, με σκοπό το κέρδος, με αποτέλεσμα η πιθανότητα δημιουργίας χώρων πρασίνου, είτε ενιαίων είτε όχι, να εξαφανίζεται.

Στον Δήμο υπάρχουν επίσης πολλά μικρά και διάσπαρτα πάρκα τα οποία όμως δεν εξυπηρετούν τους κατοίκους. Τα πάρκα συνυπολογίζονται στους χώρους πρασίνου της πόλης αν και δεν έχουν πράσινο(!). Οι φυτεύσεις τους περιορίζονται σε ελάχιστα δέντρα, που είναι παραμελημένα, και συνοδεύονται από μερικά παγκάκια και κούνιες.

6.9 Αναπτυξιακά έργα

Στην πόλη έχουν πραγματοποιηθεί ή ακόμα βρίσκονται υπό εξέλιξη πολλά έργα με σκοπό την αναβάθμιση και αναμόρφωση της εικόνας της πόλης και της ποιότητας ζωής των κατοίκων της. Τα αναπτυξιακά έργα έχουν ήδη προσελκύσει μεγάλο αριθμό επενδύσεων και σε συνδυασμό με την πλούσια ιστορία και κουλτούρα έχουν καταστήσει

την Λεμεσό σε υψηλού επιπέδου παραθαλάσσιο τουριστικό και επιχειρηματικό προορισμό.

Η Ακτή Ολυμπίων ήταν από τα πρώτα έργα που ολοκληρώθηκαν και ένα από τα σημαντικότερα. Το ανανεωμένο παραλιακό μέτωπο με τον προλειτουργικό χαρακτήρα περιλαμβάνει οργανωμένη παραλία με παραλιακό πεζόδρομο ενώ ταυτόχρονα διατηρεί και προστατεύει την φυσιογνωμία του φυσικού περιβάλλοντος και της θαλάσσιας ζωής.

Η ολοκλήρωση της Ακτής Ολυμπίων οδήγησε στην επίχωση του κοντινού παραλιακού μετώπου, μπροστά στο κέντρο της πόλης, και στην δημιουργία του Παραθαλάσσιου Πολυλειτουργικού Πάρκου. Το Πάρκο δίνει τη δυνατότητα παρατήρησης, βόλτας, ξεκούρασης και ψυχαγωγίας σε ένα ευχάριστο περιβάλλον. Το Πάρκο έχει έκταση 65.000τμ και συνδέει την προκουμιά με τη υπόλοιπη πόλη. Συμπληρώνεται με ποδηλατοδρόμο και διαδρόμους περιπάτου ενώ περιλαμβάνει παιδότοπου, χώρους για skateboard, αμφιθέατρο, τεχνητές λίμνες και το Πάρκο Γλυπτικής.

Το Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Κύπρου (ΤΕΠΑΚ) κατέστησε τη πόλη σε σημαντικό ερευνητικό και τεχνολογικό κέντρο. Βρίσκεται στο κέντρο της πόλης και στεγάζεται σε σημαντικό ιστορικά δημόσια κτήρια ενώ αναμένεται η μεταφορά του στα όρια του κέντρου της πόλης με δημιουργία πανεπιστημιούπολης.

Η ανάγκη της πόλης για κλειστούς δημόσιους χώρους άθλησης οδήγησε το 2005 στην ολοκλήρωση του Κλειστού Αθλητικού Κέντρου Λεμεσού Σπύρου Κυπριανού το οποίο περιλαμβάνει αρένα για καλαθόσφαιρα, ποδόσφαιρο, χειροσφαίριση αλλά και για αγωνίσματα ολυμπιακής γυμναστικής με 6000 θέσεις θεατών. Ταυτόχρονα ο χώρος του παλιού σταδίου ΓΣΟ, δίπλα από την παραλιακή οδό, μετατράπηκε σε ανοιχτό αθλητικό κέντρο με πολλές χρήσεις για εξυπηρέτηση των πολιτών.

Στα άλλα σημαντικά έργα που πραγματοποιήθηκαν στην πόλη περιλαμβάνονται η αναβάθμιση του διατηρητέου κτηρίου της Δημοτικής Αγοράς, η βελτίωση κεντρικών οδών και οι αναπλάσεις σημαντικών πλατειών όπως Πλατεία Ηρώων και Πλατεία Γρηγόρη Αυξεντίου.

Υπάρχουν όμως και πολλά έργα τα οποία αν και προγραμματίστηκαν δεν έχουν ακόμα υλοποιηθεί. Για παράδειγμα η δημιουργία της Πλατείας Ειρήνης μπροστά στην Μαρίνα Λεμεσού με ανάπλαση και βελτίωση του οδικού δικτύου αλλά και δημιουργία συνεδριακού κέντρου πλησίον της Μαρίνας Λεμεσού το οποίο αναμένετε να φιλοξενήσει μεγάλα διεθνή γεγονότα. Η ολοκλήρωση του Γραμμικού Πάρκου Γαρύλλης και η ενοποίηση του με το παραλιακό μέτωπο και τον παραλιακό πεζόδρομο και ποδηλατοδρόμο.

Η δημιουργία της Ακταίας Οδού η οποία θα συνδέει την Μαρίνα Λεμεσού με το Λιμάνι της πόλης, ουσιαστικά θα συνδέει το κέντρο της πόλης με τις υποβαθμισμένες δυτικές περιοχές. Επιπλέον, θα βελτιώσει την ποιότητα του περιβάλλοντος και της θαλάσσιας

ζωής απομακρύνοντας τα ρυπογόνα υποστατικά από τις παραλίες και τις παραλιακές περιοχές ενώ θα βελτιώσει την σχέση ανθρώπου θάλασσας. Θεωρείται το σημαντικότερο έργο στην πόλη

6.10 Πολιτιστική κληρονομιά

Οι πολιτιστικοί και οι φυσικοί θησαυροί της πόλης, μαρτυρούν την συνεχή κατοίκηση της από διάφορους πολιτισμούς. Η ιστορική γεωστρατηγική της θέσης οδήγησε πολλούς κατακτητές που κάθε ένας από αυτούς άφησε το στίγμα του στην πόλη. Ως σταυροδρόμι των τριών ηπείρων, Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής τα πολιτιστικά της στοιχεία ποικίλουν και ξεχωρίζουν. Η μοναδική πολιτιστική της ταυτότητα δεν αλλοιώθηκε με την πάροδο των αιώνων αλλά ανέδειξε την σημαντικότητα και την μοναδικότητα της.

Στην πόλη δεν υπάρχει ένα μεγάλο πνευματικό κέντρο αλλά διάφορες πολιτιστικές στέγες.

6.10.1 Πολιτιστικές στέγες

Οι σημαντικότερες Πολιτιστικές Στέγες που υπάρχουν στην πόλη είναι:

- Δημοτική Πινακοθήκη
- Δημοτική Βιβλιοθήκη
- Δημοτικό Μουσείο Λαϊκής Τέχνης
- Παπαδάκειο Δημοτικό Ωδείο Λεμεσού
- Δημοτικό Μουσείο - Αρχείο Σόλωνα Μιχαηλίδη
- Δημοτικό Εργαστήρι Τέχνης
- Θεατρικό Μουσείο Κύπρου
- Δημοτικό Κέντρο Χορού

Η Δημοτική Πινακοθήκη άνοιξε τις πύλες της το 1988 με σημαντικά έργα της σύγχρονης κυπριακής τέχνης. Τα έργα που περιλαμβάνει είναι 600 και αφορούν κυρίως την ιστορία της τέχνης του νησιού από σημαντικούς καλλιτέχνες όπως Αδαμάντιου Διαμαντή, Μιχαήλ Κάσιαλου, Τηλέμαχου Κάνθου, Χριστόφορου Σάββα κ.α. (Δήμος Λεμεσού, 2016).

Η Δημοτική Βιβλιοθήκη αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες βιβλιοθήκες της Κύπρου. Περιλαμβάνει 60.000 τόμους ανάμεσα στους οποίους σπάνιες κυπριακές εκδόσεις και πλήρεις σειρές περιοδικών και εφημερίδων από τις δεκαετίες του 19ου αιώνα (Αναξαγόρου, 2006).

Το Δημοτικό Μουσείο Λαϊκής Τέχνης άνοιξε τις πύλες του το 1985 μετά από αναπαλαίωση του ιστορικού κτηρίου στο οποίο στεγάζεται. Περιλαμβάνει μια πολύ σημαντική συλλογή κυπριακής λαϊκής τέχνης και χειροτεχνίας με έργα που χρονολογούνται από τον 19ο αιώνα (Δήμος Λεμεσού, 2016).

Το 1986 στην πόλη δημιουργείται το Δημοτικό της Θέατρο, το Παττίχειο το οποίο μετέπειτα μετονομάζεται σε Παπαδάκειο Δημοτικό Ωδείο Λεμεσού. Το Θέατρο συνέβαλε σημαντικά στην αναβάθμιση της πολιτιστικής δραστηριότητας των κατοίκων και σήμερα αποτελεί «πρότυπο μουσικό κέντρο» (Αναξαγόρου, 2006).

Το Δημοτικό Μουσείο - Αρχείο Σόλωνα Μιχαηλίδη εγκαινιάστηκε το 2005 προς τιμή του συνθέτη, μουσικολόγου, αρχιμουσικού και δάσκαλου Σόλωνα Μιχαηλίδη. Στο Μουσείο περιλαμβάνονται στοιχεία από την ζωή και το έργο του (Δήμος Λεμεσού, 2016).

Το Θεατρικό Μουσείο Κύπρου πρωτολειτούργησε το 2012 και βρίσκεται στο Πολιτιστικό Κέντρο «Πάνος Σολομωνίδης». Μέσα από το μουσείο μπορεί κανείς να γνωρίσει την ιστορία του θεάτρου στο νησί, τα στάδια της θεατρικής παραγωγής αλλά να δει πολλά κοστούμια που χρησιμοποιήθηκαν σε σημαντικές ή και ιστορικές θεατρικές παραστάσεις (Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού, 2016).

Επιπλέον, στο παραλιακό μέτωπο της πόλης με πρωτοβουλία του Δήμου Λεμεσού διοργανώθηκαν τα καλοκαίρια του 1999, 2000 και 2001 Συμπόσια Γλυπτικής στα οποία συμμετείχαν καλλιτέχνες από Κύπρο και εξωτερικό. Αυτά άφησαν πίσω τους δεκαέξι αξιόλογα γλυπτά μετατρέποντας έτσι την παραλιακή επίχωση στο σημερινό Πάρκο Γλυπτικής (Αναξαγόρου, 2006).

6.10.2. Πολιτιστικές εκδηλώσεις

Οι σπουδαιότερες Πολιτιστικές Εκδηλώσεις που πραγματοποιούνται στην πόλη είναι:

- Γιορτή Κρασιού
- Καρναβάλι
- Μεγάλα Μπαλέτα

Η γιορτή του Κρασιού αποτελεί ίσως το πιο δημοφιλή φεστιβάλ στο νησί. Κάτοικοι από όλες τις πόλεις του νησιού αλλά και πολλοί τουρίστες καταφθάνουν στην πόλη για να ζήσουν αυτή την μοναδική εμπειρία και να γευτούν τα μοναδικά κρασιά του τόπου. Η Γιορτή γίνεται στον Δημοτικό Κήπο από το 1961 που ξεκίνησε με στόχο την προβολή της οινικής και γαστρονομικής παράδοσης του νησιού και της ιδιαίτερης λαϊκής του κουλτούρας. Πιστεύεται όμως ότι η γιορτή αποτελεί αναβίωση των λατρευτικών εκδηλώσεων προς τιμή του θεού Διόνυσου, θεού του αμπελιού και του κρασιού (Δήμος Λεμεσού, 2017).

Το Καρναβάλι είναι μια μεγάλη λαϊκή γιορτή που οι ρίζες της χάνονται στην αρχαιότητα και που ο λαός της Λεμεσού παρά τις τεράστιες δυσκολίες που αντιμετώπισε στην μακραίωνη ιστορία του, διαφύλαξε και τιμά ως σήμερα. Ως τέτοιος θεσμός και παραδοσιακή γιορτή, το Καρναβάλι γιορτάζεται ανελλιπώς στην Λεμεσό τα τελευταία εκατό χρόνια και ανεξάρτητα από τις πολιτικές ή οικονομικές συνθήκες, αποτελεί μια γιορτή που παραμονές της άνοιξης δίνει την ευκαιρία στους ανθρώπους

μας με διάφορους τρόπους να εκφράσουν την πίστη και την αισιοδοξία τους για μια καλή χρονιά, για ένα καλύτερο αύριο. Ο Δήμος Λεμεσού οργανώνει όλες τις εκδηλώσεις του σε ανοιχτούς προσβάσιμους χώρους, με δωρεάν είσοδο και συμμετοχή, γεγονός που φέρνει τον κόσμο κοντά, μικρούς και μεγάλους, ανεξάρτητα οικονομικής δυνατότητας και κοινωνικής προέλευσης. (Δήμος Λεμεσού, 2017)

Τα Μεγάλα Μπαλέτα θεσμοθετήθηκαν το 2000 και έκτοτε διεξάγονται κάθε καλοκαίρι στο Δημοτικό Κηποθέατρο. Περιλαμβάνουν παραστάσεις κλασσικού και σύγχρονου χορού από μεγάλες διεθνείς και κυπριακές καλλιτεχνικές ομάδες (Αναξαγόρου, 2006).

6.10.3 Μουσεία – αρχαιολογικοί χώροι

Στον Δήμο υπάρχουν δύο Μουσεία (Τμήμα Αρχαιοτήτων, 2016):

- Αρχαιολογικό Μουσείο Επαρχίας Λεμεσού
- Μεσαιωνικό Μουσείο Κύπρου (Κάστρο Λεμεσού)

Το Αρχαιολογικό Μουσείο Επαρχίας Λεμεσού συστάθηκε το 1948 και στεγαζόταν στο Κάστρο Λεμεσού. Μετά της ταραχές το 1964 το Μουσείο παρέμεινε κλειστό και επαναλειτούργησε το 1972 στο νέο κτήριο όπου στεγάζεται μέχρι και σήμερα. Στο Μουσείο ο επισκέπτης μπορεί να δει ευρήματα από την 10η χιλιετία π.Χ. μέχρι και το τέλος της ρωμαϊκής περιόδου από την Λεμεσό αλλά και την επαρχία της

Το Μεσαιωνικό Κάστρο Λεμεσού βρίσκεται στο ιστορικό κέντρο της πόλης. χρονολογείται γύρω στο 1590, δηλαδή στην περίοδο της τουρκοκρατίας ενώ περιλαμβάνει και τμήματα του προηγούμενου κάστρου το οποίο κτίστηκε πάνω από μια παλαιοχριστιανική βασιλική και ένα μεσοβυζαντινό μνημείο. Από την περίοδο της τουρκοκρατίας μέχρι το 1940 χρησιμοποιήθηκε ως φυλακή και στη συνέχεια δόθηκε στο Τμήμα Αρχαιοτήτων για να μετατραπεί σε μουσείο. Στο εσωτερικό του υπάρχει μέρος της Μεσαιωνικής Συλλογής του Κυπριακού Μουσείου (Τμήμα Αρχαιοτήτων, 2016).



Εικόνα 6: Μεσαιωνικό Μουσείο Λεμεσού, Πηγή: Τμήμα Αρχαιοτήτων

6.10.4 Μνημεία και Τοπόσημα

Τα μνημεία είναι, όπως άλλωστε λέει και το όνομά τους, τόποι μνήμης. Σε πλατείες ή σε τοποθεσίες που έχουν συνδεθεί με ιστορικά γεγονότα συναντάμε πολύ συχνά ανδριάντες, προτομές και αναθηματικές στήλες που αναπαριστούν ιστορικά πρόσωπα ή μνημονεύουν πεσόντες σε πολέμους.

Η ανέγερσή τους οφείλεται σε πρωτοβουλίες των τοπικών θεσμών, διοικητικών αρχών και συλλόγων πολιτών. Με αυτόν τον τρόπο εισβάλλει στον χώρο της καθημερινότητάς μας, δίπλα στις καφετέριες της πλατείας και ανάμεσα στα παιδιά που παίζουν ποδόσφαιρο, μια συμβολική σύνδεση του παρόντος με το παρελθόν. Τα μνημεία δεν μας μιλούν μόνο για την ιστορία και τη μνήμη, αλλά ακόμη περισσότερο μας υποδεικνύουν τον τρόπο να σκεφτόμαστε την ιστορία.

Όπως σχεδόν κάθε πόλη στον κόσμο διαθέτει τα δικά της μνημεία, που αναφέρονται σε λιγότερο ή περισσότερο γνωστά πρόσωπα και πράγματα της ιστορίας, Έτσι και η Λεμεσός έχει τα δικά της

Πάντως, τα μνημεία γίνονται αργά ή γρήγορα μέρος της ταυτότητας του χώρου. Τόσο πολύ μάλιστα που ξεχνάμε το χαρακτήρα τους και τα αντιμετωπίζουμε σαν να ήταν πάντα εκεί. Συχνά γίνονται σημεία προσανατολισμού στο χώρο και οι άνθρωποι κανονίζουν τις συναντήσεις τους δίπλα στο τάδε ή στο δείνα άγαλμα. Γίνονται δηλαδή "τοπόσημα" (Ίδρυμα Μείζονος Ελληνισμού, 2017).

Μεσαιωνικό Κάστρο Λεμεσού

Κάστρο της Λεμεσού βρίσκεται στο κέντρο της παλιάς πόλης και πάνω από το παλιό λιμάνι. Σύμφωνα με την τοπική κυπριακή παράδοση, ο Ριχάρδος ο καρδιά λιοντάρι παντρεύτηκε τη Βερεγγάρεια της Ναβάρρας και την έστεψε Βασίλισσα της Αγγλίας εδώ στο 1191. Το φρούριο έχει υποστεί ζημιά καθ' όλη τη διάρκεια των ετών από τα χέρια πολλών διαφορετικών εισβολείς στο νησί, καθώς και από διάφορες καταστρεπτικούς σεισμούς. Σε 1590 οι Οθωμανοί ξανάχτισαν το κάστρο ως έχει σήμερα. Το αρχικό κάστρο ήταν μεγαλύτερο. Η επακόλουθη ανακατασκευή περιλαμβάνει τμήματα του αρχικού φρουρίου, όπως οι δύο μακρόστενες αίθουσες του ισογείου. Το υπόγειο περιλαμβάνει κύτταρα τα οποία είχαν χρησιμοποιηθεί ως φυλακή μέχρι 1950.



Εικόνα 7: Μεσαιωνικό Κάστρο Λεμεσού Πηγή: Τμήμα Αρχαιοτήτων

Πλατεία Ηρώων

Μέχρι τα πρώτα χρόνια περίπου της δεκαετίας του '30, ήταν μια καθαρά τουρκική συνοικία γνωστή με το όνομα συνοικία «Κκεσόγληδες» ή «κεσσουγλούδκια» από το όνομα του ιδιοκτήτη της περιοχής του πλούσιου τούρκου συριακής καταγωγής Κεσόγλου ή Κιοσέογλου ορθότερα χωρίς καμιά παράφραση.

Η συνοικία αυτή, φτωχή με χαμηλά πλινθαρένια σπίτια, ήταν απαγορευμένη για τους χριστιανούς της πόλης και αν κάποιος τολμούσε να την διέλθει, αν δεν το προλάβαινε κινδύνευε να δολοφονηθεί δια λιθοβολισμού από τους τούρκους κάτοικους της περιοχής, απόγονους το Κκέσογλου. Τόσο ιερή και απαραβίαστη ήταν η συνοικία αυτή.

Με το πέρασμα των χρόνων η συνοικία άνοιγε σιγά σιγά και στους χριστιανούς, ενώ πολλές περιουσίες της περνούσαν στα χέρια τους.

Στη δεκαετία του '30 το Δημαρχείο κατεδαφίζει αρκετά πλινθαρένια κτίρια της συνοικίας και διαμορφώνει την πρώτη πλατεία φυτεύοντας δένδρα και κτίζοντας στο κέντρο της «αναβρυτήριο», (σιντριβάνι). Παράλληλα χτίζονται τα πρώτα πετρόχιστα χτίρια: καφενεία, εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία, λουτρά, χορευτικά κέντρα που υπάρχουν και σήμερα, όπως το Κιτ-Κατ, ενώ δεσπόζει το μεγαλοπρεπές Ριάλτο που κτίζεται από τους αδελφούς Χρυσοχού.

Μερικά μέτρα πιο κάτω, στη πάροδο της οδού Ελένης Παλαιολογίνας λειτουργεί και το Γιορδαμλή. Διαμορφώνεται λοιπόν έτσι η μοναδική τότε (και ...σήμερα) πλατεία της πόλης, κέντρο κάθε κοσμικής και καλλιτεχνικής κίνησης της πόλης χωρίς όμως ακόμα καινούργιο όνομα.



Εικόνα 8: : Πλατεία Ηρώων, Πηγή: www.allaboutlimassol.com

Ο καθεδρικός ναός της Αγίας Νάπας

Ο καθεδρικός ναός της Αγίας Νάπας, που είναι ένας σταυροειδής ναός με τρούλο, με αγιογράφιση από τους ζωγράφους Μ. Κουφό και Ο. Γιαβόπουλλο, αποτελεί ένα οικοδόμημα με στοιχεία παραδοσιακής βυζαντινής αρχιτεκτονικής.

Η εκκλησία κτίστηκε περί τα τέλη του 19ου με αρχές του 20ου αιώνα, σε αντικατάσταση ενός παλαιότερου ναού του 18ου αιώνα και η περιοχή που πλαισιώνει δεν είναι παρά ένα συνονθύλευμα παλαιών και νέων στοιχείων που καταδεικνύουν την αναπτυξιακή πορεία της Λεμεσού μέσα από το χρόνο.



Εικόνα 9: Καθεδρικός Ναός Αγίας Νάπας

Η Παλαιά Δημοτική Αγορά

Η αγορά κατασκευάστηκε αρχικά το 1917, σε μια εποχή που η Λεμεσός αναπτυσσόταν και σταδιακά επεκτεινόταν για να πάρει μέχρι το 1947 τη σημερινή μορφή της. Η αγορά καθώς και τα γύρω παραδοσιακά καταστήματα και εστιατόρια αποτελούσαν το κέντρο των εμπορικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '70. Η αναβάθμισή της τα τελευταία χρόνια από το Δήμο Λεμεσού αποσκοπούσε στο να διασφαλιστεί η συνέχιση των σημερινών δραστηριοτήτων της Δημοτικής Αγοράς, στο να διατηρηθούν τα παραδοσιακά επαγγέλματα αλλά και να αρχίσει η παροχή νέων υπηρεσιών, πολιτισμικού και ψυχαγωγικού περιεχομένου.



Εικόνα 10: Δημοτική Αγορά

Παρθεναγωγείο Λεμεσού

Με σημαντικές δωρεές ευεργετών προχώρησαν, στις αρχές του 20ου αιώνα τα έργα οικοδόμησης του Παρθεναγωγείου ενώ τα εγκαίνια του κτηρίου πραγματοποιήθηκαν στις 8 Ιανουαρίου του 1912. Δύο χρόνια αργότερα λειτούργησε και το νηπιαγωγείο που βρισκόταν νοτιότερα του Παρθεναγωγείου, επί της οδού Αθηνών. Η πρώτη διευθύντρια του παρθεναγωγείου ήταν η Πολυξένη Λοϊζιάς. Σήμερα στεγάζει το κτήριο Κοινών Χώρων Διδασκαλίας 'Ανδρέας Θεμιστοκλέους' του Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Κύπρου, με τον εμπλουτισμό διαφόρων σύγχρονων επεμβάσεων.



Εικόνα 11: Παρθεναγωγείο Λεμεσού

Δημοτική Βιβλιοθήκη Λεμεσού

Η Δημοτική Βιβλιοθήκη Λεμεσού στεγάζεται στο Μέγαρο Πηλαβάκη που αποτελεί ένα από τα πιο εντυπωσιακά κτήρια της πόλης. Η ανέγερση του κτηρίου άρχισε το 1919 και τα αρχιτεκτονικά του σχέδια είναι επηρεασμένα από το στυλ Ναπολέοντος Γ' ενώ όταν αγοράστηκε για να στεγάσει την βιβλιοθήκη έγιναν κάποιες άστοχες –όπως χαρακτηρίστηκαν- επεμβάσεις που διαφοροποίησαν την αυθεντικότητα της οικοδομής.

Το σημαντικότατο κυπριολογικό της τμήμα, που περιλαμβάνει σπάνιες κυπριακές εκδόσεις, παλιές και συχνά πλήρεις σειρές εφημερίδων και περιοδικών αποτελεί ουσιαστικό πλούτο για τον οποίο πραγματικά ξεχωρίζει τη Δημοτική Βιβλιοθήκη Λεμεσού. Το Λεμεσιανό περιοδικό "Αβγή" σώζεται σε πλήρη, πρωτότυπη σειρά μόνο στη Δημοτική Βιβλιοθήκη Λεμεσού



Εικόνα 12: Δημοτική Βιβλιοθήκη Λεμεσού

Παλιό Δικαστικό Μέγαρο, Δημαρχείο, Παλιό Ταχυδρομείο: Κτήρια που απεικονίζουν τον αρχιτεκτονικό ρυθμό της βρετανικής αποικιοκρατίας

Η τελευταία ιστορική φάση της Λεμεσού, απεικονίζεται μέσα από τον αρχιτεκτονικό ρυθμό της βρετανικής αποικιοκρατίας. Κάποια κτήρια, όπως το παλιό Δικαστικό Μέγαρο, το Ταχυδρομείο, το Δημαρχείο και άλλα κυβερνητικά γραφεία είχαν κτιστεί όταν γνώρισε την ανάπτυξή της η Διοικητική Περιφέρεια Λεμεσού και όλα αυτά τα ιστορικά οικοδομήματα περιλαμβάνονται στον κατάλογο διατηρητέων κτηρίων.

Το Δημαρχείο Λεμεσού κτίστηκε με σχέδια του Γερμανού αρχιτέκτονα Βενιαμίν Γκίνσμπουργκ και μέσα στα δίσεκτα χρόνια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου αποπερατώθηκαν οι εργασίες ανέγερσης του. Το 1911 η Βρετανική διοίκηση έκτισε δικαστήρια στην Λεμεσό. Αρχιτέκτονας, του αποικιακού ρυθμού κτιρίου ήταν ο Άγγλος μηχανικός W. Williams. Ο τοπικός τύπος αντιμετώπισε αρνητικά την αρχιτεκτονική μορφολογία της οικοδομής, θεωρώντας την ξένη, με τα δεδομένα του νησιού. Σήμερα το κτήριο έχει αναπαλαιωθεί και στεγάζει τη βιβλιοθήκη «Βασιλής Μιχαηλίδης» του Τεχνολογικού Πανεπιστημίου Κύπρου.



Εικόνα 13: Βιβλιοθήκη ΤΕΠΑΚ "Βασιλής Μιχαηλίδης

Ο Υδατόπυργος

Ένα από τα πιο ιστορικά σημεία της πόλης της Λεμεσού καθώς και της υπόλοιπης Κύπρου είναι ο Υδατόπυργος. Είναι από τα λίγα μνημεία μηχανικής που διαθέτει η Κύπρος. Κατασκευάστηκε τη δεκαετία του 1930 κατά τη θητεία του τότε Δημάρχου Χριστόδουλου Χατζηπαύλου από τους Άγγλους εργολάβους Γουίλιαμσον - Πεγκελέι με υπεργολάβο τον Ι. Τσίρο και κόστισε ΛΚ 9.000.

Σκοπός του Υδατόπυργου ήταν η υδροδότηση της πόλης της Λεμεσού που μέχρι τότε γινόταν από τη δεξαμενή της Χαβούζας. Το ύψος και η χωρητικότητα του έργου το κατέστησε επαρκές για τη υδροδότηση ολόκληρης της πόλης μέχρι το 1947 οπότε και δημιουργήθηκε το υπόγειο σύστημα υδροδότησης. Από το 1947 το ιστορικό αυτό ντεπόζιτο είχε αφεθεί χωρίς καμία συντήρηση εγκαταλελειμμένο στη φθορά του χρόνου. (Δήμος Λεμεσού, 2017)



Εικόνα 14: Υδατόπυργος, Πηγή: Δήμος Λεμεσού

Τα τοπία είναι αυτό ακριβώς που λέει το όνομά τους: σημεία αναφοράς στο χώρο. Συχνά είναι κτήρια που έχουν συνδεθεί στενά με την συλλογική μνήμη. Άλλοτε είναι χώροι που έχουν αποκτήσει συμβολική σημασία για την τοπική κοινωνία. Πολλά τοπία δεν είναι μνημεία, υπό την έννοια ότι φτιάχτηκαν για να εξυπηρετήσουν ευρύτερες ανάγκες ως δημόσια κτήρια, ναοί, κατοικίες, εργοστάσια κλπ. Όμως με το πέρασμα του χρόνου συνδέθηκαν με τις καθημερινές εμπειρίες των ανθρώπων και έγιναν πια σημεία συλλογικής αναφοράς. Με αυτόν τον τρόπο, πέρα από το να μας προσανατολίζουν στο χώρο, διευκολύνουν την επικοινωνία και τη συνέχεια μεταξύ των γενεών. (Ιδρυμα μείζονος Ελληνισμού)

Δίδυμοι πύργοι

Από το 2012 δύο πανύψηλα κτήρια κοσμούν τον παραλιακό δρόμο της Λεμεσού. Πρόκειται για δύο κτήρια 20 ορόφων όπου στεγάζονται 104 επαύλεις και 17 εμπορικές μονάδες.



Εικόνα 15: Οι δίδυμοι πύργοι της Λεμεσού Πηγή: www.cyprustimes.com

Το Οβάλ κτήριο

Με μοναδική αρχιτεκτονική, το Οβάλ κτήριο που ολοκληρώθηκε το 2016, αποτελείται από 16 ορόφους με πολυτελείς, επανδρωμένους χώρους υποδοχής που βρίσκονται στο ισόγειο, όμορφα διαμορφωμένους κήπους και καφετέρια, καθώς επίσης και με υπηρεσίες που θα προσφέρονται όπως property management.



Εικόνα 16: Το κτήριο οβάλ, Πηγή: www.timeoutcyprus.com

6.10.5 Παλιά κτήρια Λεμεσού

Όπως προαναφέρθηκε στην πόλη υπάρχει μεγάλος αριθμός νεοκλασικών κτιρίων που συμπληρώνουν την ιστορία της πόλης και αναδεικνύουν την πολιτιστική της ταυτότητα. Τα κτήρια αυτά βρίσκονται σε αρκετά σημεία διάσπαρτα στην πόλη και δίνουν μια διαφορετική ιστορική πνοή στο σύγχρονο χαρακτήρα της.



Χάρτης 6: Παλαιά κτήρια Λεμεσού, Πηγή Δήμος Λεμεσού

Τα κτήρια που φαίνονται στο χάρτη είναι (Δήμος Λεμεσού, 2016):

1 - Οικία Κικίτσας Σολομωνίδη: η οικία κτίστηκε από τον έμπορο υφασμάτων Ιάκωβο Χατζηλοΐζου το 1931 με αρχιτέκτονα τον Λαπαθιώτης Οδυσσέας Τσαγγαρίδης ο οποίος επηρεάστηκε από τα πρότυπα της Κεντρικής Ευρώπης.

2 - Οικία Μέλπω Πηλαβάκη: κατασκευάστηκε στις αρχές του 20ου αιώνα από τον εμποροβιομήχανο Αριστοκλή Πηλαβάκη και αποτελείται ουσιαστικά από δύο κατοικίες στις οποίες για πολλά χρόνια κατοικούσαν ο γυμνασιάρχης Αργυρός Δρουσιώτης και η μουσικός Μέλπω Πηλαβάκη.

3 - Ιατρείο Δρ. Θεοχάρη Παπαδόπουλου: τι κτήριο περιλαμβάνει τοσκανικές κολώνες στην πρόσοψη και χρησιμοποιείται σαν ιατρείο από τον ακτινολόγο Θεοχάρη Παπαδόπουλου.

4 - Οικία Κουδουνάρη: το κτήριο ανήκει στον έμπορο Αριστείδη Κουδουνάρη, ο δεύτερος όροφος προστέθηκε το 1905 και ακόμα στο εσωτερικό σώζονται αρκετές οροφωγραφίες

5 - Οικία Πολεμίτη: αποτελεί δείγμα του αρχιτεκτονικού εκλεκτικισμού και περιλάμβανε καταστήματα στο ισόγειο και κατοικία στον όροφο.

6 - Οικία Πολυξένης Λοιζιάδος: η κατασκευή ολοκληρώθηκε το 1881 και αποτέλεσε δείγμα αστικής αρχιτεκτονικής, βρίσκεται στην οδό Ειρήνης (παλαιότερα Βικτωρίας) και άνηκε στην διευθύντρια του Παρθεναγωγείου Λεμεσού και πρωτεργάτης της γυναικείας εκπαίδευσης.

7 - Οικία Μαυροσκούφη: αποτελεί το μοναδικό παλαιό τριώροφο κτήριο που διασώζεται στην πόλη ενώ ο δεύτερος όροφος δεν καλύπτει όλη την έκταση του πρώτου. Πριν από την ανέγερση τη οικίας στο οικόπεδο υπήρχε άλλη πλινθηκη τριώροφη κατασκευή που κατέρρευσε στις πλημμύρες του 1884

8 - Καπνοβιομηχανία Παττίκη: το εργοστάσιο κτίστηκε στις αρχές του 20ου αιώνα από τον Θεσσαλό Αθανάσιο Γ. Πατίκη. Αποτελεί ίσως το σημαντικότερο βιομηχανικό κτίριο της πόλης.

9 - Καπνοβιομηχανία Δρουσιώτη: βρίσκεται στην οδό Κτωρίδου (σήμερα οδ. Κώστα Χαράκη) και κατασκευάστηκε το 1931 από τον εργολάβο Καρπή Μιχαηλίδη ενώ ανακαινίστηκε πρόσφατα από την μητρόπολη Λεμεσού.

10 - Καθεδρικός Ναός Λεμεσού Καθολικής: ο ναός κτίστηκε το 1954 από το αρχιτεκτονικό γραφείο Ι.Ν. Ρούσος και Ι. Περικλέους. Εκεί υπήρχε και ο παλαιότερος ναός με κατάλοιπα της πρώτης οικοδομικής του φάσης στα χρόνια του μεσαίωνα.

11 - Ξενοδοχείο Ελλάς: είναι ένα διώροφο αρχοντικό που κατασκεύασε ο μεγαλέμπορο Θ. Χρυσοστομίδης γύρω στα 1905. Πλέον στο ισόγειο υπάρχουν καταστήματα και στο επάνω όροφο κατοικία.

12 - Το Μεγάλο Τζαμί Djami Kebir: βρίσκεται στην οδό Γενεθλίου Μιτέλλα και πριν την μετατροπή του σε τζαμί, το 1571, από τους Οθωμανούς αποτελούσε μεσαιωνικό καθολικό ναό.

13- Το Χαμάμ της Αγοράς: αποτελεί το μοναδικό λουτρό που διασώζεται και βρίσκεται στην οδό Βυζαντίου. Αποτελεί την μετατροπή μεσαιωνικού δημόσιου κτιρίου σε χαμάμ από τους Οθωμανούς.



Εικόνα 17: Το χαμάμ της Αγοράς, Πηγή: Δήμος Λεμεσού

14 - Ναός Αγίας Νάπας: η κατασκευή του ξεκίνησε το 1983 με σχέδια του Ελλαδίτη αρχιτέκτονα Γ. Παπαδάκη. Αποτελεί σταυροειδή ναό με τρούλο και αγιογραφήθηκε από τους ζωγράφους Μ. Κουφό και Ο. Γιαβόπουλλο ενώ θεωρείται σημαντικότερο κτίριο του 19ου αιώνα στην πόλη.

15 - Ακίνητο Σχίζα: κατασκευάστηκε το 1917 με σχέδια του Ελλαδίτη Αρχιτέκτονα, Ζαχαρία Βόνδα και αποτελεί «ορόσημο» της οδού Αγίου Ανδρέου. Είναι ένα δώροφο κτήριο με από καταστήματα στο ισόγειο και κατοικία στον όροφο.

16 - Ακίνητο Παναγιώτη Ιακωβίδη: αποτελείται από δυο οικοδομές που σχεδιάστηκαν από τον Ζαχαρία Βόνδα το 1924 και ακολουθούν τα πρότυπα του Ευρωπαϊκού εκλεκτικισμού

17 - Οικία Ρωσσίδη - Παλιό Ταχυδρομείο: είναι μια δώροφη οικία που κτίστηκε στα τέλη του 19ου αιώνα στη Λεμεσό. Ακολουθεί νεοαναγεννησιακό ρυθμό και την επιμελήθηκε ο εργολάβος Κ. Τραχανάς. . Το 1911 αγοράστηκε από τη Βρετανική διοίκηση με σκοπό να φιλοξενήσει το διοικητήριο της πόλης. σήμερα στεγάζει το τα ταχυδρομείο.

18 - Ακίνητο Αριστοτέλη Παλαιολόγου: κτίστηκε κατά τα πρώτα χρόνια της Αγγλοκρατίας για να στεγάσει στο ισόγειο το τυπογραφείο της εφημερίδας «Αλήθεια» και στον όροφο την κατοικία του εκδότη της Αρ. Παλαιολόγου.

19 - Ακίνητο Χατζηλοΐζου/Κακογιάννη: αποτελείται από δύο ενωμένες κατοικίες που βρίσκονται στην υποβαθμισμένη περιοχή στην οδό Κιτίου Κυπριανού. Στην μια οικία έμενε ο Ιάκωβος Χατζηλοΐζου και στην άλλη οι κόρες του Λοΐζου Κακογιάννη ο οποίος κατασκεύασε την οικία. Η μορφή που έχει το πρότυλο του κτηρίου εμφανίζεται σε πολλές οικοδομές της εποχής.

20 - Δημοτική Αγορά: κατασκευάστηκε το 1917 με σχέδια του αρχιτέκτονα Ζαχαρία Βόνδα και οι δύο τοξωτές είσοδοι της αποτελούν σημαντικό χαρακτηριστικό της. Η μεταλλική οροφή προστέθηκε αργότερα.



Εικόνα 18: Δημοτική Αγορά, Πηγή: Δήμος Λεμεσού

21 - Παρθεναγωγείο Λεμεσού: η κατασκευή του ολοκληρώθηκε μετά από δωρεές ευεργετών στις αρχές του 20ου αιώνα. Τα εγκαίνια του σχολείου έγιναν στις 8 Ιανουαρίου του 1912 ενώ το 1914 λειτούργησε και νηπιαγωγείο που βρισκόταν πολύ κοντά, επί της οδού Αθηνών.

22 - Παλιό Δικαστήριο: τα δικαστήρια στη πόλη κτίστηκαν από την Βρετανική διοίκηση το 1911 με αρχιτέκτονα τον Άγγλος μηχανικός W. Williams που ακολουθούσε τον αποικιακό ρυθμό. Το κτίριο δέχτηκε την κατακραυγή του κόσμου και θεωρείται ότι δεν συνάδει με την αρχιτεκτονική του τόπου.

23 - Οικία Χρυσταλλίας Παυλίδη: βρισκόταν ανάμεσα στο πιο εντυπωσιακά κτίρια της εποχής στα τέλη του 19ου αιώνα που κατασκευάστηκε. Ανήκε στον έμπορο Μ. Γαβριηλίδη (Χατζηγαβρίλη) και σχεδιάστηκε από τον Κ. Τραχανά.

24 - Δημαρχείο Λεμεσού: το δημαρχείο κατασκευάστηκε κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο με σχέδια του Γερμανού αρχιτέκτονα Βενιαμίν Γκύνσμπουργκ. Στην Ελλάδα κατασκευάστηκε το δωρικό πρότυπο από μάρμαρο.

25 - Ακίνητο Κ.Π. Λανίτη: είναι μια τριώροφη οικοδομή που στέγαζε γραφεία της εταιρείας στο ισόγειο και δύο μεγάλες κατοικίες στους ορόφους. Σχεδιάστηκε από τον Ζαχαρία Βόνδα ενώ επεμβάσεις έγιναν από τον μηχανικό Βρεστό. Αποτελεί άλλο ένα δείγμα αρχιτεκτονικού εκλεκτικισμού.

26 - Ακίνητο Μίχαλου Μιχαλίδη: κτίστηκε το 1925 από τον αρχιτέκτονα Ζ. Βόνδα ενώ στο οικόπεδο προϋπήρχε η οικία Αντρέα Δ. Θεμιστοκλέους (πρωτεργάτη της εκπαίδευσης και του αθλητισμού στην πόλη.).

27 - Ακίνητο Δημοσθένη Χατζηπαύλου: είναι ένα διώροφο κτήριο που ξεκίνησε να κατασκευάζεται το 1881 στην γωνιά των οδών Αγίου Ανδρέου και Μακεδονίας (σήμερα Ανεξαρτησίας). Σήμερα στεγάζει καταστήματα στο ισόγειο και κατοικία στον όροφο.

28 - Οικία Αρχιεπισκόπου Λεοντίου Α': είναι ένα από τα ελάχιστα κτίρια που διασώζονται στην οδό Βασιλείου του Μακεδόνας, στο κέντρο της πόλης, η οποία λεγόταν «Καρτιέ

Λατέν» επειδή πολλοί πνευματικοί άνθρωποι γεννήθηκαν και έζησαν εκεί. Στην συγκεκριμένη ισόγεια οικία γεννήθηκε ο αρχιεπίσκοπος Κύπρου Λεόντιος Α'.

29 - Οικία Αριστοκλή Πηλαβάκη: κτίστηκε κατά τον 19ο αιώνα από τον έμπορο Αριστοκλή Πηλαβάκη με πιθανό αρχιτέκτονα τον Κ. Τραχανά. Αποτελείται από ογκώδη διώροφη κατοικία με χαρακτηριστικό πρότυλο και περιφραγμένη αυλή.

30 - Ναός Αγίας Τριάδας: ξεκίνησε να κτίζεται το 1922 ναού με σχέδια του Ζαχαρία Βόνδα σε σημείο που πριν υπήρχε μικρός ναός. Ολοκληρώθηκε το 1938 με δύο κωδωνοστάσια παρά το γεγονός ότι στα σχέδια υπήρχαν τέσσερα

31-Οικία Ι. Σχίζα: αποτελείται από διώροφο κτίριο με δύο κατοικίες που κατασκευάστηκε γύρω στα 1920 και κοσμείται με πολλά διακοσμητικά στοιχεία. Το 1958 δωρίθηκε στον Δήμο Λεμεσού και μετατράπηκε στο σημερινό Μουσείο Λαϊκής Τέχνης στο ισόγειο.

32 - Σχολή Τερρα Σάντα: ξεκίνησε να κατασκευάζεται το 1923 με σχέδια του Ιωσήφ Καφιέρο και είναι γνωστή ως Σχολή Καλογραιών. Λειτουργησε για πρώτη φορά το 1925 και σήμερα στεγάζονται υπηρεσίες της Μητρόπολης Λεμεσού ενώ η Σχολή μεταφέρθηκε σε άλλο κτήριο.

33 - Δημοτική Βιβλιοθήκη Πρώην Μέγαρο Πηλαβάκη: το κτήριο σήμερα στεγάζει την Δημοτική Βιβλιοθήκη και αποτελεί ένα από τα πιο επιβλητικά κτίρια της πόλης. η ανοικοδόμηση του ξεκίνησε το 1919 με σχέδια επηρεασμένα από το στυλ του στυλ Ναπολέοντος Γ'. Αγοράστηκε για να μετατραπεί σε Δημοτική Βιβλιοθήκη και για τον σκοπό αυτό δέχτηκε άστοχες παρεμβάσεις.

34 - Καθολικός Ναός Αγίας Αικατερίνης: ο ναός ξεκίνησε να κατασκευάζεται το 1872 και ολοκληρώθηκε το 1879 μετά από πολλά εμπόδια από την Οθωμανικής διοίκησης. Η αρχιτεκτονική του είναι επηρεασμένη από το Ισπανικό μπαρόκ.

35 - Το «Σπίτι Του Πρόξενου'»: κατασκευάστηκε την περίοδο των Οθωμανών με ξύλινη προεξοχή δωματίου στον όροφο η οποία κατεδαφίστηκε. Είναι ίσως ένα από τα παλαιότερα κτήρια της πόλης και κτίστηκε από το πρόξενος της Ισπανίας Λεωνίδα Κ. Παπαδόπουλο.

36 - Ακίνητο Καραγεωργιάδη: αποτελεί αρχοντικό που ανήκε στον γιατρό Ιωάννη Καραγεωργιάδη και κατασκευάστηκε το 1890. Στο ισόγειο φιλοξενούσε καταστήματα και βοηθητικούς χώρους της κατοικίας και στο όροφο υπήρχε η κατοικία. Αποτελούσε ορόσημο ανάμεσα στα κτήριο του παραλιακού μετώπου λόγω των τριών αετωμάτων που έχει στην πρόσοψη.

37 - Ξενοδοχείο Κοντινεντάλ: κατασκευάστηκε με σχέδια αγνώστου αρχιτέκτονα το 1915. Κατά την εποχή του Εθνικού Διχασμού φιλοξενούσε στο ισόγειο τη «Λέσχη των Φιλελευθέρων». Στη συνέχεια πωλήθηκε στον Χρίστο Μυλωνάς και μετά στον Πανίκο Μιχαήλ. Το 1964 με σχέδια του Χαρίλαου Δίκαιου προστέθηκε άλλος ένας όροφος.

38 - Λέσχη «Ένωσις» - Παλιά Μητρόπολη: σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Ζαχαρία Βόνδα το 1915 και ολοκληρώθηκε το 1919. Είχε νεοβυζαντινό ρυθμό και αρχικά στέγαζε την μητρόπολη ενώ στη συνέχεια την ιστορική λέσχη «Ένωσις».

39 - Σινεμά Ριάλτο: αποτελεί το πρώτο κινηματογράφο της πόλης που πληρούσε τις κατάλληλες προδιαγραφές με στόχο της ψυχαγωγία των κατοίκων. Σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Β. Γκίνσμπουργκ το 1931 ενώ λειτουργούσε και ως χώρος πολιτισμού και Καρναβαλίστικων Εκδηλώσεων.



Εικόνα 19: Σινεμά Ριάλτο, Πηγή: Δήμος Λεμεσού

40 - Γενικό Νοσοκομείο: σχεδιάστηκε από τον κυβερνητικός μηχανικός Ιωσήφ Καφιέρο και λειτούργησε το 1923. Ακολουθεί αναγεννησιακό ρυθμό και εντυπωσίασε τους κατοίκους. Τότε βρισκόταν στην περιφέρεια του κέντρου της πόλης. Σήμερα αποτελεί το διοικητήριο της πόλης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

Καθορισμός περιοχής μελέτης

Για την υποβολή των προτάσεων, είναι αναγκαίο να προηγηθεί αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης και προβλημάτων και των παραγόντων που καθόρισαν την εξέλιξη της πόλης μας. Για το σκοπό αυτό χωρίζουμε τον ευρύτερο Δήμο της Λεμεσού στις ακόλουθες περιοχές, με βάση τη γεωγραφία και του ιστορικούς παράγοντες που τις διαμόρφωσαν.

1. Ιστορικό Κέντρο/Πυρήνας
2. Ευρύτερο αστικό κέντρο
3. Περιφέρεια – Μεγάλες Συνοικίες
4. Παλιά Βιομηχανική Περιοχή Λεμεσού

7.1 Ιστορικό κέντρο

Η περιοχή που περικλείεται μεταξύ της ακτής στο νότο, της οδού Γλάδστωνος στο βορρά, της περιοχής του Δημόσιου Κήπου στα ανατολικά και της περιοχής του Αγίου Αντωνίου στα δυτικά.

Αν και ο αστικός ιστός της Περιοχής Κέντρου Λεμεσού παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, σε γενικές γραμμές παραμένει ανοργάνωτος, ασαφής και κατακερματισμένος. Είναι ολοφάνερη η έλλειψη ορατών συνδέσεων και προσανατολισμού.

Κάποιες μεγάλης κλίμακας επεμβάσεις στον ιστορικό ιστό, όπως η επίχωση\ παλαιότερα και πιο πρόσφατα η ανάπλαση του Παλαιού λιμανιού, είχαν ως αποτέλεσμα την αποκοπή της σχέσης της πόλης με την θάλασσα και το λιμάνι. Ιδιαίτερα το έργο της επίχωσης εξαφάνισε κυριολεκτικά τον παλιό μόλο της Λεμεσού, που υπήρξε ο πιο σημαντικός τόπος συνάθροισης και κοινωνικής εκτόνωσης των κατοίκων της πόλης.

Τα τελευταία χρόνια γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια τόσο από το Δήμο, όσο και από άλλους φορείς και ιδιώτες, για αναζωογόνηση του ιστορικού κέντρου και επανασύνδεσή του με το παραλιακό μέτωπο. Τα έργα ανάπλασης της ακτής με τον παράλληλο ποδηλατόδρομο, κατάφεραν να ενδυναμώσουν σημαντικά τις ανθρώπινες

δραστηριότητες του περιπάτου, της αναψυχής και της άθλησης. Εντούτοις οι διαδρομές παραμένουν γραμμικές και απουσιάζουν οι συνδέσεις με το κέντρο.

Η αναζωογόνηση του κέντρου, στην οποία καταλυτικό ρόλο έπαιξε και η λειτουργία του ΤΕΠΑΚ, προκάλεσε και αρνητικές επιπτώσεις.

- Η ραγδαία ανάπτυξη των λειτουργιών του κέντρου χωρίς να προηγηθεί ο κατάλληλος σχεδιασμός, είχε σαν αποτέλεσμα μια πρωτοφανή κυκλοφοριακή ασφυξία του ιστορικού πυρήνα και την περιβαλλοντική υποβάθμισή του.
- Η υπερφόρτωση κόμβων με λειτουργίες ψυχαγωγίας, με αποτέλεσμα την συμφόρηση και την δυσκολία διακίνησης (περιοχή Α΄ Δημοτικής Αγοράς και Σαριπόλου).
- Απουσία στοχευμένης στρατηγικής για το πράσινο. Η απουσία πράσινων διαδρομών αποθαρρύνει τον περιπατητή να περιηγηθεί την πόλη.
- Τα νέα δεδομένα που διαμορφώθηκαν, οδήγησαν στην υποβάθμιση των οικιστικών ζωνών του κέντρου και την αποθάρρυνση νέων οικογενειών να μετοικήσουν στην περιοχή.



Χάρτης 7: Ιστορικό Κέντρο, υπόβαθρο google earth, Ιδία επεξεργασία

7.2. Ευρύτερο αστικό κέντρο

Η περιοχή που εκτείνεται βόρεια της οδού Γλάδστωνος, μέχρι και τα πρώτα οικοδομικά τετράγωνα βορειότερα της Λεωφόρου Αρχιεπισκόπου Μακαρίου Γ' και ανατολικά από τις συνοικίες του Αγίου Νικολάου και Νεάπολης μέχρι τις συνοικίες του Αγίου Ιωάννη και Αγίου Αντωνίου στα δυτικά.



Χάρτης 8: Ευρύτερο Αστικό Κέντρο, υπόβαθρο google earth, ίδια επεξεργασία

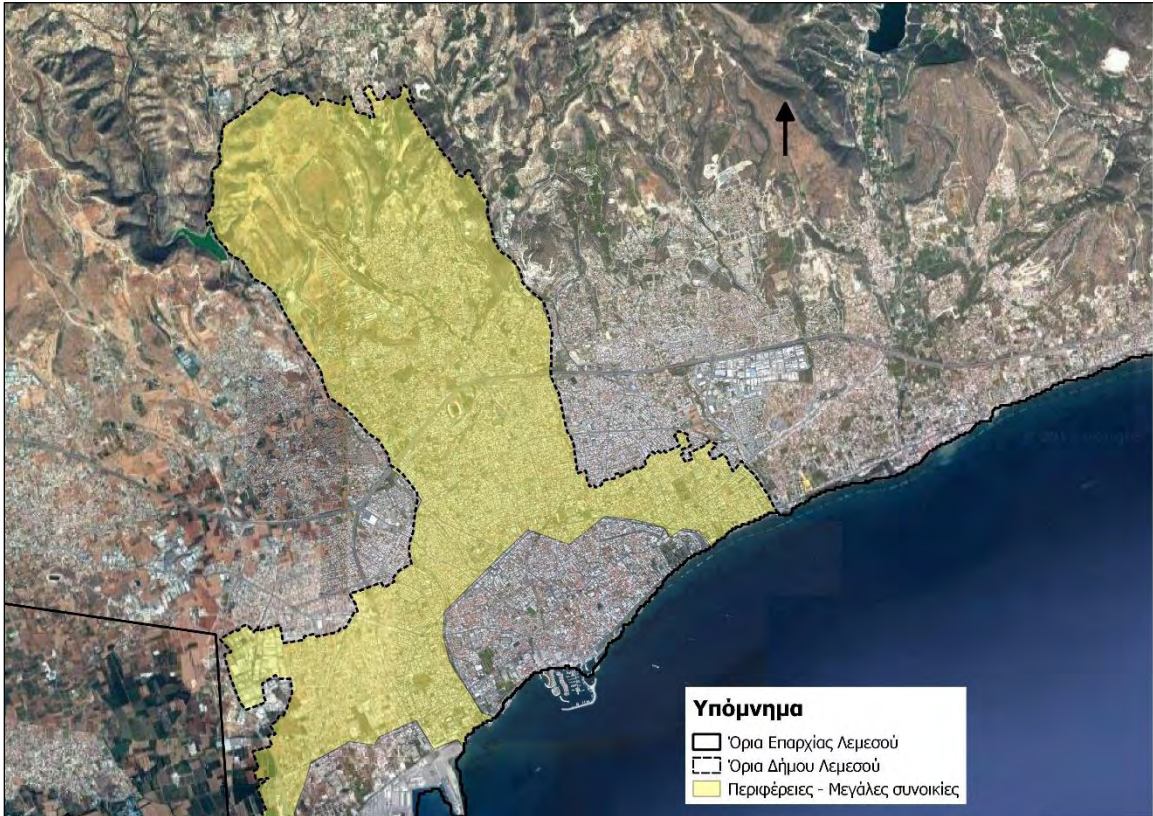
Οι συνοικίες Αγία Ζώνη, περιοχή Αθαναΐδειου, Καθολική, Πέτρου και Παύλου αναπτύχθηκαν την περίοδο του μοντερνισμού (των δεκαετιών 40 μέχρι το 1974) και σηματοδοτούν την περίοδο αστικοποίησης στον τόπο μας. Αποτελούν αξιόλογες οικιστικές περιοχές, με υψηλού επιπέδου κατοικίες με πανταχόθεν ελεύθερο σύστημα δόμησης και σε πολλές περιπτώσεις εξαιρετικά δείγματα μοντέρνας αρχιτεκτονικής.

Δυστυχώς η φούσκα των ακινήτων και η έκρηξη του “developing” που ακολούθησε, οδήγησε την άναρχη και βίαιη εισβολή της πολυκατοικίας, με αποτέλεσμα την αλλοίωση του χαρακτήρα της περιοχής και υποβάθμιση του επιπέδου διαβίωσης.

Η άστοχη ρυμοτόμηση της οδού Γλάδστωνος που αποτελούσε τη φυσική σύνδεση με το ιστορικό κέντρο και η άναρχη δόμηση κατά μήκος της, είχε σαν αποτέλεσμα την αποκοπή των δύο περιοχών και την κυκλοφοριακή ασφυξία στους κόμβους της Τζαμούδας, Πενταδρόμου και περιοχής Δικαστηρίου.

7.3 Περιφέρεια – Μεγάλες συνοικίες

Περιλαμβάνει τις πιο κάτω συνοικίες περιφερειακά του κέντρου (από ανατολικά προς δυτικά): Νεάπολις, Άγιος Νικόλαος, Άγιος Νεκτάριος, Κάψαλος και Πέτρου και Παύλου, Αγία Φύλα, Άγιος Γεώργιος, Άγιος Ιωάννης, Ομόνοια, Άγιος Σπυρίδωνας, Ζακάκι.



Χάρτης 9: Περιφέρειες-Μεγάλες συνοικίες, υπόβαθρο google earth, Ιδία επεξεργασία

Πρόκειται για περιοχές με επικρατούσα χρήση την κατοικία. Εδώ συγκεντρώνεται και η μεγάλη πλειοψηφία των δημοτών. Αναπτύχθηκαν ραγδαία με τη δημογραφική έκρηξη που ακολούθησε τα τραγικά γεγονότα του 1974. Μέχρι τότε είχαν το χαρακτήρα μικρών συνοικιών, όπου οι κάτοικοι γνωρίζονταν μεταξύ τους και οι δρόμοι διαδραμάτιζαν το ρόλο πλατείας και χώρων συνεύρεσης και κοινωνικής εκτόνωσης.

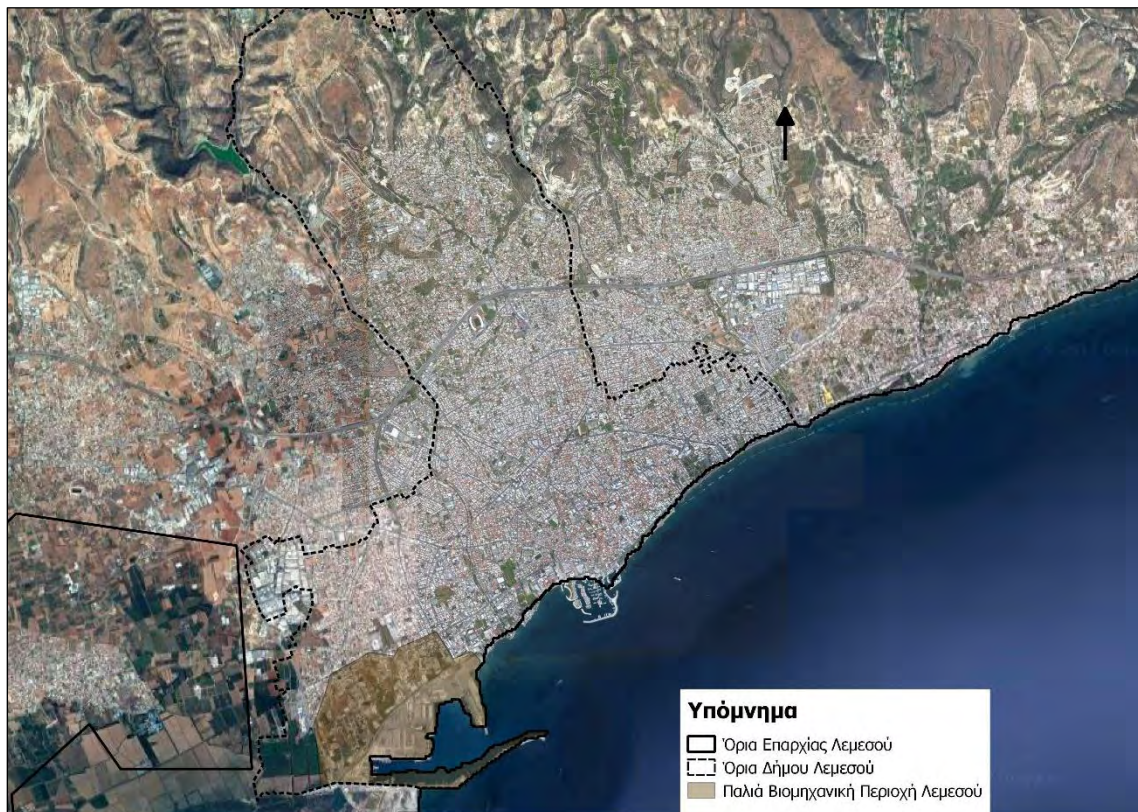
Μετά τον πόλεμο του 1974 όμως αναπτύχθηκαν άναρχα, χωρίς κανένα κεντρικό σχεδιασμό, με βάση τις πρόνοιες του τοπικού σχεδίου και του πολεοδομικού νόμου αργότερα (ψηφίστηκε το 1992) και γύρω από ατέλειωτους σε μήκος και πλάτος εμπορικούς άξονες/διχοτόμους (πχ Αγίας Φυλάξεως και Μακεδονίας στην περίπτωση του Καψάλου), κατασκευασμένους μόνο για μηχανοκίνητες κινήσεις, χωρίς καθόλου πράσινους πεζόδρομους. Αποτέλεσμα η αποξένωση των κατοίκων, η απουσία κοινωνικής συνοχής και οργάνωσης και σταδιακής υποβάθμισης.

Παρά το γεγονός ότι στις περιοχές αυτές παρατηρήθηκε οικοδομικός οργανισμός και επομένως μεγάλη οικονομική συνεισφορά, εντούτοις ο Δήμος δεν μπόρεσε να

ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του, με αποτέλεσμα να παραμένουν στο περιθώριο και να υποβαθμίζονται σταθερά τόσο κοινωνικά όσο και περιβαλλοντικά. Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα αυτό της Αγίας Φύλας, που παρουσιάζεται εντελώς αποκομμένη από το κέντρο, χωρίς επαρκείς υποδομές και χώρους κοινωνικής συνεύρεσης, πολιτισμού και ψυχαγωγίας.

7.4 Παλιά Βιομηχανική Περιοχή Λεμεσού

Η περιοχή που περικλείεται μεταξύ της Μαρίνας Λεμεσού στα ανατολικά και του Νέου Λιμανιού στα δυτικά, Φρακλίνου Ρούσβελτ στα βόρεια και ακτής στα νότια.



Χάρτης 10: Παλιά Βιομηχανική Περιοχή, υπόβαθρο google earth, Ιδία επεξεργασία

Οι κάτοικοι της πόλης τη θυμούνται σαν την πρώτη βιομηχανική περιοχή της πόλης η οποία φιλοξενεί πλειάδα εντυπωσιακών δειγμάτων βιομηχανικής αρχιτεκτονικής. Ευτυχώς αυτά κηρύχθηκαν πρόσφατα διατηρητέα. Ένα άλλο δυνατό στοιχείο που καθόρισε τον χαρακτήρα της περιοχής είναι η ύπαρξη του καρνάγιου, παρά την παρακμή και περιθωριοποίησή του.

Περιοχή οπτικά οικία σε όλους τους κατοίκους της πόλης, αλλά στην ουσία αποξενωμένη, αφού μετά την υποβάθμιση του βιομηχανικού της χαρακτήρα παραμένει ανένταχτη στον αστικό ιστό που την περιβάλλει.

Η περιοχή αυτή παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, αφού εντάχθηκε πρόσφατα στο Σχέδιο Περιοχής Κέντρου. Η κήρυξη των βιομηχανικών κτηρίων σε διατηρητέα προσδίδει μια τεράστια δυναμική στο χώρο, ικανή να καθορίσει και τον τελικό χαρακτήρα της Περιοχής του Κέντρου.

Για την περιοχή υπάρχει σε εξέλιξη πολεοδομικός σχεδιασμός με ανάδοχο τον Δήμο Λεμεσού. Γίνονται αρκετές συζητήσεις και φυσικά οι απόψεις ποικίλουν, αφού οι δυνατότητες είναι ανεξάντλητες, αλλά οι τελικές επιλογές θα αποβούν καθοριστικές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

Προτάσεις για τον Δήμο Λεμεσού με βάση τα ΣΒΑΚ

Το ΣΒΑΚ, δεν περιορίζεται μόνο στο κεφάλαιο Μεταφορές. Η στόχευσή του είναι ολοκληρωμένη και προσβλέπει στη βιώσιμη πόλη. Η βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων εξαρτάται από ένα σύνολο συνδυασμένων δράσεων που θα πρέπει να αποσκοπούν συγχρόνως στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, στην οικονομική ευημερία, στην κοινωνική συνοχή και την ανάδειξη της πολιτισμικής ταυτότητας. Προς την κατεύθυνση αυτή, μία από τις βασικές υποχρεώσεις σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης, αποτελεί η προώθηση βιώσιμων μεταφορικών συστημάτων και η διαμόρφωση μιας νέας κουλτούρας αστικής κινητικότητας με κριτήρια: περιβαλλοντικά (εξοικονόμηση ενέργειας, μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης, και διασφάλιση της υγείας, ορθολογική χρήση του φυσικού κεφαλαίου), κοινωνικά (εξασφάλιση οικονομικά προσιτής, χρονικά αξιόπιστης, ασφαλούς και ευέλικτης μετακίνησης για όλες τις ομάδες πληθυσμού) και οικονομικά (προτεραιότητες στην κατανομή κονδυλίων, κίνητρα κ.λπ.).

8.1 Η μορφή της βιώσιμης πόλης με βάση το ΣΒΑΚ

Η μορφή της βιώσιμης πόλης θα είναι διαφορετική από της σημερινής. Για να συγκρατηθεί η επέκτασή της θα πρέπει να έχει υψηλότερη πυκνότητα που θα προκύψει από υψηλότερους συντελεστές δόμησης, αξιοποίηση ανενεργών βιομηχανικών εγκαταστάσεων, αλλαγή χρήσης εγκαταλελειμμένων κτηρίων κ.λπ. Το ΣΒΑΚ θα υποστηρίξει αυτές τις πολεοδομικές αλλαγές. Αυτά σημαίνουν ότι στο δρόμο: (Μπακογιάννης Ε. 2017)

1. Θα είναι εγκατεστημένες πολλές δραστηριότητες σε μικρή απόσταση ή μια από την άλλη, απόσταση που θα καλύπτεται εύκολα με τα πόδια ή με ποδήλατο,
2. Θα υπάρχει πλούσια διάχυση θέσεων εργασίας στις περιοχές κατοικίας,
3. οι ταχύτητες των αυτοκινήτων θα είναι χαμηλές,

4. ο αριθμός των διερχομένων αυτοκινήτων θα είναι περιορισμένος και θα υπάρχει δίκαιη κατανομή του πλάτους της διατομής σε όλους τους χρήστες, πεζούς, ποδηλάτες, δημόσια συγκοινωνία, αυτοκίνητα.
5. θα υπάρχει έντονη ανθρώπινη παρουσία από όλες τις ηλικίες,
6. τα μεγέθη ρύπανσης και θορύβου θα είναι χαμηλά,
7. αισθητική του δρόμου θα είναι βελτιωμένη και αυτό ανεξάρτητα από την παρόδια αρχιτεκτονική. Αυτό θα μπορεί να γίνεται με πράσινο, χρώματα στα υλικά, πληροφοριακή σήμανση για πεζούς και ποδηλάτες και κατάλληλη αστική επίπλωση.

Η αστική καθημερινότητα θα είναι πιο οργανωμένη και συλλογική. Βιώσιμη πόλη σημαίνει ότι οι κάτοικοί της θα απολαμβάνουν το να ζουν συλλογικά και έτσι θα αποδέχονται τους αναγκαίους κανόνες και περιορισμούς που προϋποθέτει η συλλογική συνύπαρξη σε μικρότερο χώρο, προτιμώντας τους από 'ελευθερίες' με μεγάλες επιπτώσεις και κόστος. Η εγγύτητα θα αναγνωρίζεται ως πλεονέκτημα και όχι ως ενόχληση, όπως συμβαίνει συχνά σήμερα.

Η βιώσιμη πόλη είναι μια κοινωνική πρόκληση. Ήδη εφαρμόζονται με επιτυχία πολλά παραδείγματα κοινόχρηστων λύσεων, όπως τα κοινόχρηστα ποδήλατα.

Ο δημόσιος χώρος, το πράσινο, η μετακίνηση θα μοιράζονται. Η συμπαγής πόλη, χάρις στο δημόσιο χαρακτήρα και στις κοινόχρηστες λειτουργίες της, θα λειτουργεί αποτελεσματικότερα. Θα είναι μια πραγματικά δημόσια πόλη. Τα κύρια συνθετικά της, που θα της δώσουν χρώμα, φως, ομορφιά, κέφι, χαμόγελα και κοινωνική ταυτότητα, θα είναι αξιοπρεπείς ανοικτοί και κλειστοί δημόσιοι χώροι, δημόσια συγκοινωνία, κοινόχρηστες μορφές χρήσης του αυτοκινήτου (car sharing, car pooling...) και ποδηλάτου (bike sharing). Το ποδήλατο στη βιώσιμη πόλη θα πρέπει να πλεονεκτεί έναντι του αυτοκινήτου αφού θα μπορεί εύκολα να προσπελαίνει γρήγορα μεγάλο αριθμό προορισμών, δεν θα αντιμετωπίζει πρόβλημα στάθμευσης, και θα ελίσσεται άνετα σε οδοστρώματα όπου το πλάτος τους θα έχει περιοριστεί. (Μπακογιάννης Ε. 2017)

Το ΣΒΑΚ υπηρετεί πάνω από όλα μια πολεοδομική στρατηγική. Υπέρτατος στόχος είναι η πόλη να αναδείξει την ταυτότητά της και να αποτελέσει ένα περιβάλλον κοινωνικά συνεκτικό. Τέσσερις είναι οι βασικές πολεοδομικές στρατηγικές:

1. Απελευθέρωση του κέντρου από το αυτοκίνητο. Ο σαφής καθορισμός της προστατευόμενης κεντρικής περιοχής είναι πρωτεύουσας σημασίας.
2. Σχεδιασμός πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών αποθάρρυνσης επεκτάσεων της πόλης προς την περιφέρεια.
3. Δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας, με όριο ταχύτητας τα 30 χλμ/ώρα.

4. Επιλογή ακτινικών διαδρομών που θα αναπλαστούν για την ενθάρρυνση της χρήσης τους από πεζούς και ποδηλάτες και που θα συνδέουν το κέντρο με τις γειτονικές περιοχές κατοικίας.

Οι παραπάνω άξονες στρατηγικής προϋποθέτουν ένα σχέδιο ιεράρχησης του οδικού δικτύου βάσει του οποίου θα δημιουργηθούν θύλακες ήπιας κυκλοφορίας και επίπεδα προστασίας απέναντι στο αυτοκίνητο, τόσο για τις γειτονιές όσο και για ομάδες γειτονιών – θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας. Είναι σημαντικό να ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός να συνδυαστεί με τους βασικούς τομείς της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης, όπως οι χρήσεις γης, οι νέες τεχνολογίες κ.λπ.

Σχεδιασμός για περπάτημα

Σχετικά με την προώθηση του περπατήματος οι κατευθύνσεις που θα πρέπει να ακολουθηθούν θα αφορούν είτε την υποδομή για το ίδιο το περπάτημα είτε την υποδομή για το αυτοκίνητο. Και τα δυο αποτελούν παραμέτρους ενός ενιαίου συστήματος. (Μπακογιάννης Ε. 2017)

- Μείωση των ταχυτήτων
 - Με τη δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας
 - Με τη διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε κεντρικές αρτηρίες. Το έργο αυτό θα συμβάλλει παράλληλα στη μείωση του διερχόμενου από το κέντρο φόρτου.
- Αναβάθμιση των ανοικτών δημόσιων χώρων, γιατί το περπάτημα έχει ανάγκη και από στάσεις. Τυπική τέτοια αναβάθμιση είναι η πεζοδρόμηση περιμετρικών δρόμων πλατειών.
- Αναβάθμιση της υποδομής για περπάτημα εκεί όπου η γενικότερη αισθητική της διαδρομής είναι ευνοϊκή (φυσικό περιβάλλον και αρχιτεκτονική).
- Διαμόρφωση διασταυρώσεων ώστε οι διαβάσεις να έχουν μικρότερο μήκος, να βρίσκονται στην ίδια στάθμη με τα πεζοδρόμια, να είναι εύκολα ορατές από τους οδηγούς, ενώ τα αυτοκίνητα να διέρχονται από τη διασταύρωση με μικρότερη ταχύτητα.
- Σε πόλεις με δημόσια συγκοινωνία, μεγάλη προσοχή θα πρέπει να δίνεται στους δρόμους προσπέλασης των στάσεων από τους πεζούς.
- Κατάργηση της δυνατότητας στάθμευσης σε μια ακτίνα από κτήρια με μεγάλη επισκεψιμότητα, έτσι ώστε να παραμένει ελεύθερος για τους πεζούς ένας ζωτικός χώρος γύρω τους (π.χ. γύρω από σχολεία).

Σχεδιασμός για ποδήλατο. Το δίκτυο ποδηλάτου

Το ποδήλατο δικαιούται να έχει προσπέλαση κάθε σημείου της πόλης και επομένως να καλύπτει πλήρως την αστική επιφάνεια, καθώς και να δίνει διεξόδους προς εξοχικούς προορισμούς για άσκηση και αναψυχή. Η αυριανή βιώσιμη πόλη θα πρέπει να δίνει κίνητρα στους κατοίκους των προαστίων για να χρησιμοποιούν το ποδήλατο στις μετακινήσεις τους προς το κέντρο. Η σχετική υποδομή θα επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων υψηλότερων από αυτές που θα αναπτύσσει το ποδήλατο στις γειτονιές και στο κέντρο..

Σε γενικές γραμμές αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου χρειάζεται μόνο εκεί όπου το ποδήλατο απειλείται. Στους δρόμους γειτονιάς, όπου οι ταχύτητες θα είναι χαμηλές (όριο 30 χλμ/ώρα), δεν υπάρχει ανάγκη για καμιά ειδική υποδομή. Ως στρατηγικός στόχος λοιπόν δεν είναι ένα ευρύ δίκτυο ποδηλάτου αλλά το ανάποδο: ένα όσο γίνεται πιο περιορισμένο δίκτυο και παράλληλα ευρεία ανάπτυξη περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, περιλαμβανομένου και του κέντρου. Το ποδήλατο λοιπόν, μαζί με το περπάτημα και τη δημόσια συγκοινωνία, συνδέονται με την προοπτική ανάπτυξης της πόλης στο σύνολό της και το ΣΒΑΚ μπορεί να συμβάλλει καθοριστικά ως προς αυτό.

Το δίκτυο πρέπει να είναι αναγνώσιμο, όπως πρέπει να είναι και οι συνιστώμενες διαδρομές για περπάτημα. Τα σημεία αναφοράς του είναι εμβληματικά σημεία της πόλης, κτήρια, πλατείες κ.λπ. Το δίκτυο επίσης πρέπει να συνδέει άμεσα τους προορισμούς διερχόμενο ελεύθερα από όλα εκείνα τα στοιχεία της πόλης που για το αυτοκίνητο αποτελούν εμπόδια (πάρκα, πεζοδρόμους, λεωφορειολωρίδες κ.λπ.). (Μπακογιάννης Ε. 2017)

8.2 Το ΣΒΑΚ στην περίπτωση του Δήμου Λεμεσού.

Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση γενικά της πόλης της Λεμεσού υστερεί εντυπωσιακά σε σχέση με την αντίστοιχη ευρωπαϊκών πόλεων. Τα προβλήματα που έχουν παρατηρηθεί σύμφωνα με τα προηγούμενα κεφάλαια είναι: κυκλοφοριακή συμφόρηση, προβλήματα στάθμευσης, φτώχη ή ανύπαρκτη δημόσια συγκοινωνία, ελλειμματική υποδομή για περπάτημα, σχεδόν ανύπαρκτη υποδομή για ποδήλατο, ανυπαρξία διαμορφώσεων για τον έλεγχο της ταχύτητας, μη εφαρμογή περιοριστικών πολιτικών στάθμευσης στα κέντρα και σχεδόν απουσία πρόβλεψης για στάθμευση των οχημάτων κατοίκων προαστιακών περιοχών και περιφερειακών οικισμών στην περίμετρο της προστατευόμενης κεντρικής περιοχής.

Οι σημερινές κυκλοφορικές συνθήκες στην Λεμεσό προκύπτουν από απουσία πολεοδομικών σχεδιασμών και πολιτικών. Ουσιαστικά η Λεμεσός, ειδικά τα τελευταία χρόνια όπου έτυχε μεγάλης ανάπτυξης, αναπτύχθηκε υπολογίζοντας στο αυτοκίνητο και έχει γίνει πόλη του αυτοκινήτου. Για να ξαναγίνει πόλη για τον άνθρωπο απαιτούνται

δραστικές λύσεις που θα αλλάξουν ριζικά τις προτεραιότητες και θα δώσουν έμφαση στο περπάτημα και στο ποδήλατο.

8.3 Προτάσεις για το Δήμο Λεμεσού

8.3.1 Ιστορικό Κέντρο

Αστικός Ιστός

Με τους κατάλληλους σχεδιασμούς και παρεμβάσεις, μπορούμε να προσδώσουμε στον αστικό ιστό της Περιοχής Κέντρου Λεμεσού οργάνωση, ζωντάνια και προσανατολισμό. Προτείνεται:

- Ριζική ανάπλαση οδού Γλάδστωνος, η οποία αποτελεί τον πιο ευαίσθητο άξονα της περιοχής, αφού αποτελεί το φυσικό όριο του ιστορικού κέντρου προς Βορρά και ταυτόχρονα τη σύνδεση του με την μεταγενέστερη επέκταση της πόλης. Να εξεταστεί η πιθανότητα μονοδρόμησης της οδού, με παράλληλη δημιουργία πλατιού πεζόδρομου στην νότια πλευρά με ενδιάμεση στενή ζώνη πρασίνου και χώρους στάθμευσης παράλληλα του οδοστρώματος. Στόχος των πιο πάνω να επανακτήσει η οδός το χαρακτήρα ως δρόμος περιπάτου και αναψυχής. Εννοείται ότι της μονοδρόμησης, θα πρέπει να προηγηθεί η απαραίτητη κυκλοφοριακή μελέτη ολόκληρης της περιοχής. Η ανάπλαση θα περιλαμβάνει επανασχεδίαση των δυσλειτουργικών κόμβων Τζιαμούδας, Πενταδρόμου και συμβολής με Αγίου Ανδρέου, καθώς επίσης και την προέκταση της οδού Γλάδστωνος προς τα δυτικά(Ναυαρίνου, 16ης Ιουνίου κλπ.).
- Ενίσχυση αδύνατων και αποξενωμένων κόμβων και ανάδειξή τους σε τοπόσημα με κατάλληλες σχεδιαστικές παρεμβάσεις και ένταξη νέων λειτουργιών (πχ κόμβοι Αγίας Νάπας, Καθολικής, Αγίας Τριάδας, Πρυτανείας, δημοτικής βιβλιοθήκης, μεγάλος υπαίθριος χώρος στάθμευσης πίσω από ΕΣΕΛ κλπ.), με παράλληλη ενδυνάμωση του υπάρχοντος δικτύου πεζών και ποδηλατικών διαδρομών/συνδέσεων, καθώς επίσης και δικτύων μαζικής μεταφοράς.
- Ενθάρρυνση ελεύθερων δραστηριοτήτων στους κόμβους/πλατείες, όπως υπαίθριες εκθέσεις, μουσικές εκδηλώσεις, υπαίθριες αγορές, καθώς και χρήσεις ψυχαγωγίας.
- Ιεράρχηση του υφιστάμενου δικτύου πεζόδρομων/ποδηλατόδρομων και οδικών αρτηριών με στόχο την ισορροπημένη συνύπαρξη τους.
- Να γίνουν μελέτες κυκλοφοριακής αποσυμφόρησης του ιστορικού κέντρου, εξετάζοντας πιθανές πεζοδρομήσεις, μεικτές ή ακόμα και περιοδικές χρήσεις υπερφορτωμένων αρτηριών (πχ μονοδρόμηση κάθετων προς την παραλία αξόνων με παράλληλη δημιουργία πεζόδρομων και ποδηλατόδρομων καθώς και λωρίδων πρασίνου).

- Επανασχεδίαση στενών δρόμων παραδοσιακού πυρήνα με σκοπό την ενοποίηση του οδοστρώματος με τις όψεις των κτηρίων. Στόχος θα πρέπει να είναι η ενθάρρυνση πρωτίστως των πεζών και όχι των αυτοκινήτων.
- Ο σχεδιασμός δαπεδοστρώσεων και επίπλωσης δημόσιων χώρων και πεζόδρομων με τρόπο που να προσελκύει την ανθρώπινη διακίνηση και δραστηριότητα και να διευκολύνει την κοινωνική επαφή. Να ενθαρρυνθεί η χρήση ντόπιων υλικών με απλό σχεδιασμό που να αναδεικνύει τα ιστορικά κτήρια και όχι να λειτουργεί ανταγωνιστικά προς αυτά.
- Ενίσχυση της αναγνωσιμότητας της πόλης και του προσανατολισμού του περιπατητή με ιεράρχηση των συνδέσεων και του πρασίνου, ανάδειξη και τονισμό των τοπόσημων, τον κατάλληλο εμπλουτισμό της “αστικής επίπλωσης” με κατάλληλες δαπεδοστρώσεις, παγκάκια, καλλιτεχνικές κατασκευές, σήμανση δαπέδων, οδική σήμανση με κατευθυντήριες και επεξηγηματικές πινακίδες, αστικό φωτισμό κλπ.

Χώροι Στάθμευσης

Οι μικροί και διάσπαρτοι χώροι στάθμευσης που αυξάνονται διαρκώς αποδεικνύονται ανεπαρκείς και καθόλου λειτουργικοί. Σε πολλές μάλιστα περιπτώσεις προκαλούν αυξημένη ηχορύπανση και κυκλοφοριακή συμφόρηση. Προτείνονται τα εξής:

- Οργανωμένη χωροθέτηση μεγάλων πολυώροφων χώρων στάθμευσης σε κατάλληλα σημεία, κατά προτίμηση περιμετρικά του ιστορικού κέντρου, σε αντικατάσταση των μικρών ανεπαρκών και διάσπαρτων χώρων που υπάρχουν σήμερα.
- Να εξεταστεί η δυνατότητα χρήσης υπαίθριων χώρων σχολικών και δημόσιων κτηρίων για την δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης με τη μέθοδο του στρατηγικού επενδυτή, με αντάλλαγμα την τοποιοτέχνηση, αναβάθμιση και συντήρηση του χώρου. Εννοείται ότι θα προηγηθούν κυκλοφοριακές, περιβαλλοντικές και άλλες μελέτες προς αποφυγή αρνητικών επιπτώσεων. Ενδεικτικά αναφέρουμε τους υπαίθριους χώρους Α' Αστικής και Επαρχιακής Διοίκησης, Β' Αστικής, Γ' Αστικής κλπ.
- Να δοθούν κίνητρα σε ιδιώτες ιδιοκτήτες μεγάλων κατάλληλων χώρων για σχετικές αναπτύξεις.
- Δημιουργία δικτύου σύνδεσης οργανωμένων χώρων στάθμευσης με ζωτικά σημεία του κέντρου μέσω μικρών λεωφορείων (shuttle buses).
- Σύνδεση οργανωμένων χώρων στάθμευσης με κύριους κόμβους/προορισμούς με ενισχυμένο δίκτυο πεζόδρομων, ποδηλατόδρομων και πρασίνου.

- Εισαγωγή προνοιών στο «Σχέδιο Περιοχής Κέντρου» για δημιουργία φιλικότερων οργανωμένων υπαίθριων χώρων στάθμευσης με υποχρεωτικές ζώνες πρασίνου και τοπιοτέχνηση.
- Αλλαγή προνοιών «Σχεδίου Περιοχής Κέντρου» σε σχέση με απαιτούμενους χώρους στάθμευσης για χρήσεις εντός του ιστορικού πυρήνα. Οι ισχύουσες πρόνοιες με τις αυξημένες απαιτήσεις οδηγούν είτε σε ματαίωση επιθυμητών και επωφελών αναπτύξεων, είτε σε στρέβλωση του μετώπου της συνεχόμενης δόμησης.

Χρήσεις Γης

Η ισορροπημένη κατανομή χρήσεων είναι αναγκαία για την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του κέντρου. Για την αρμονική συνύπαρξη των ποικίλων χρήσεων του ιστορικού κέντρου (οικιστική, τουριστική, εμπορική, ψυχαγωγία, εκπαίδευση, πολιτισμός κλπ.) εισηγούμαστε τα κάτωθι τα οποία εστιάζονται στις χρήσεις που ακολουθούν φθίνουσα πορεία, την οικιστική και τουριστική:

Οικιστική

- Ενίσχυση της οικιστικής χρήσης με την δημιουργία νησίδων κατοικίας προστατευμένων από οχληρές χρήσεις και απαλλαγμένων από αρτηρίες υψηλής κυκλοφορίας.
- Ανάπτυξη της αίσθησης του «ανήκειν» στην γειτονιά με την δημιουργία μικρών τοπικών χώρων συνάθροισης, πολιτισμού, αθλητισμού και εκπαίδευσης. Η χρήση των προαυλίων των εκκλησιών μπορούν να εντάξουν με εξαιρετική επιτυχία μερικές από τις προτεινόμενες χρήσεις, ενδυναμώνοντας ταυτόχρονα την σχέση της γειτονιάς με την εκκλησία.
- Ενίσχυση των πεζοδρομήσεων και πρασίνου.
- Ελεγχόμενη διακίνηση και στάθμευση οχημάτων με προτεραιότητα στους κατοίκους της γειτονιάς.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα των όσων αναφέρουμε πιο πάνω, η ιστορική και γραφική γειτονιά της Αγίας Τριάδας, η οποία μπορεί να αποτελέσει πρότυπο οικιστικής νησίδας εντός του κέντρου.

Τουριστική

- Ενθάρρυνση δημιουργίας μικρών ξενοδοχειακών μονάδων στην περιοχή του κέντρου, ιδιαίτερα εντός ορίων του ιστορικού πυρήνα. Οι πρόνοιες του «Σχεδίου Περιοχής Κέντρου» καθώς και οι κανονισμοί του ΚΟΤ (αριθμός δωματίων, χώροι στάθμευσης κλπ.) θα πρέπει να γίνουν πιο ελαστικές. Παρατηρούμε σήμερα μεγάλο αριθμό αξιόλογων ιστορικών κτηρίων να είναι παραδομένα στην εγκατάλειψη και ερήμωση ενώ θα μπορούσαν κάλλιστα να αναπτυχθούν σε

μικρές μονάδες της τάξης των πέντε-έξι δωματίων. Τέτοιες μονάδες μπορούν εύκολα να συνυπάρξουν ακόμα και σε οικιστικές ζώνες.

- Μονάδες μεγαλύτερης δυναμικότητας μπορούν να χωροθετηθούν κατά μήκος του παραλιακού μετώπου στα πρότυπα του ιστορικού ξενοδοχείου Continental.

Διατήρηση

- Αυξημένα κίνητρα για διατηρητέες οικοδομές εντός του ιστορικού κέντρου, όπως πλήρης απαλλαγή από χώρους στάθμευσης και διευκολύνσεις επιθυμητών χρήσεων, όπως μικρές ξενοδοχειακές μονάδες, πολιτιστικά κέντρα και οικιστικές μονάδες.
- Ανάδειξη των διατηρητέων κτηρίων, ιδιαίτερα των μνημείων, με τον κατάλληλο φωτισμό, σύμφωνα με τα σύγχρονα διεθνή πρότυπα.

Περιοχές με ιδιαίτερη σημασία

Παλιό λιμάνι

Η πρόσφατη μεγάλη και αμφιλεγόμενη ανάπλαση δημιούργησε δυστυχώς αρνητικά τετελεσμένα.

- Απέκοψε αντί να ενώσει την πλατεία του Κάστρου από το παλιό λιμάνι.
- Εξαφάνισε την ελεύθερη θέαση του λιμανιού από την πόλη.
- Το νέο κτίστηκε σε βάρος της ιστορίας. “Παλιό Λιμάνι” δεν υπάρχει πια.

Η σχεδιαζόμενη ισόπεδη σύνδεση του παραλιακού με την Φραγκλίνου Ρούζβελτ θα οξύνει το κυκλοφοριακό και θα αποκόψει τη φυσική κίνηση από την πλατεία του Κάστρου προς το λιμάνι. Για τον λόγο αυτό, προτείνεται η βύθιση της σύνδεσης των δύο δρόμων.

Περιοχή ΓΣΟ

Δυστυχώς η υπάρχουσα παρέμβαση δεν κατάφερε να εντάξει τις αναμενόμενες ανθρώπινες δραστηριότητες, με αποτέλεσμα την αποξένωση του χώρου από τον αστικό ιστό. Επιβάλλεται εκ νέου σχεδιασμός με αναφορές στην ιστορία και την παλαιότερη χρήση του χώρου και καλύτερη οπτική και φυσική σύνδεση με το παραλιακό μέτωπο. Προκήρυξη ανοικτού διαγωνισμού ιδεών, βάσει του πλαισίου που θα καθοριστεί από τους Δημότες κατόπιν διαβουλεύσεων ή ακόμη και δημοψηφίσματος.

Δημόσιος Κήπος

Το μοναδικό στην ουσία μεγάλο αστικό πάρκο του Δήμου παραμένει περικλειστο και αποκομμένο από τον περιβάλλοντα χώρο και την παραλία απέναντι. Προτείνεται

Απομάκρυνση της περιφραξης για ελεύθερη σύνδεση με την παραλία και τις περιμετρικές αρτηρίες.

Απελευθέρωση του περικλειστού σήμερα πρασίνου και ενοποίηση του με πράσινες διαδρομές κατά μήκος της παραλίας και των εφαπτόμενων δρόμων.

Παραλιακό μέτωπο μεταξύ δημόσιου κήπου και παλιού λιμανιού

Υπήρξε κάποτε ο πιο ζωτικός νευρώνας του πολεοδομικού ιστού και διαδραμάτισε τον πιο καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη και διαμόρφωση του ιστορικού κέντρου. Για πολλές δεκαετίες υπήρξε ο σημαντικότερος τόπος συγκέντρωσης ανθρώπινων δραστηριοτήτων και ο άξονας σύνδεσης του ιστορικού κέντρου με το υγρό στοιχείο.

Θεωρούμε αυτονόητο πως στόχος του πολεοδομικού σχεδιασμού πρέπει είναι η αποκατάσταση της συνέχειας του δομημένου περιβάλλοντος και της απρόσκοπτης σύνδεσης του με τη θάλασσα. Η δημιουργία τετελεσμένων λόγω παλαιότερων στρεβλώσεων, μπορεί και πρέπει να αντιστραφεί και όχι να διαιωνιστεί. Για το λόγο αυτό προτείνεται:

- Παρά την δημιουργία τεράστιας μαρίνας δυτικά της περιοχής, η Λεμεσός εξακολουθεί να στερείται βασικές παραστάσεις μιας Μεσογειακής παραθαλάσσιας πόλης με την ανοικτή θέαση της θαλάσσιας κίνησης των σκαφών. Προτείνουμε τη δημιουργία μικρών προβλητών για προσωρινό ελλιμενισμό σκαφών, με ελεύθερη οπτική και φυσική σύνδεση με το παραλιακό μέτωπο. Αυτές θα μπορούσαν να λειτουργήσουν και σαν σταθμοί για γραμμές "θαλάσσιων ταξί", προς άμβλυνση της κυκλοφοριακής ασφυξίας που παρατηρείται στο κέντρο.
- Επαναφορά του χαμηλού μετώπου των κτηρίων κατά μήκος του μόλου, ούτως ώστε να επανακτήσει η περιοχή τον παλιό της χαρακτήρα σαν η φυσική απόληξη του δομημένου ιστορικού κέντρου σε σχέση με το παράκτιο μέτωπο και σαν τόπος συνάθροισης, ψυχαγωγίας και περιπάτου. Οι νέες σύγχρονες κατασκευές, επιβάλλεται να εντάσσονται σε ύφος, ύψος και κλίμακα με τα ιστορικά κτήρια της περιοχής, όπως το πρώην ξενοδοχείο Continental, το κτήριο της μητρόπολης, η Φραγκοκκλησιά, η εκκλησία Αγίας Νάπας και άλλα.
- Να ενθαρρυνθούν οι λειτουργίες χώρων αναψυχής και μικρών ξενοδοχειακών μονάδων κατά μήκος του μετώπου του μόλου.
- Δημιουργία νέων κέντρων αναψυχής στην παραλία μπροστά από ΓΣΟ και δημόσιο κήπο σε αντικατάσταση των υφισταμένων. Αυτά αποδείχθηκαν ανεπαρκή με αποτέλεσμα αντιαισθητικές και πρόχειρες προσθήκες και παρεμβάσεις. Οι νέες κατασκευές να είναι υπερωψωμένες, ελαφριές και διαμπερείς για να μην επηρεάζεται η οπτική επαφή με την θάλασσα.

Περιοχή Μεσαιωνικού Κάστρου

- Απομάκρυνση της περιφράξης και ενοποίηση του περιφραγμένου χώρου του Κάστρου με τις γύρω πλακοστρώσεις με στόχο τη δημιουργία μιας ενιαίας πλατείας και την ελεύθερη σύνδεση του μνημείου με τον περιβάλλοντα χώρο.
- Απομάκρυνση συμπαγών ξύλινων στεγάστρων και κάθετων στοιχείων στήριξης και όλων των αυθαίρετων κατακόρυφων και οριζόντιων στοιχείων, ούτως ώστε να αναδεικνύονται αντί να αποκρύβονται τα κτήρια, να ενισχυθεί η αίσθηση της πλατείας και να ελευθερωθούν οι φυσικές διαδρομές και δραστηριότητες.
- Κατάλληλος εξειδικευμένος φωτισμός του μνημείου και τις γύρω περιοχής σύμφωνα με τα σύγχρονα διεθνή πρότυπα. Ο φωτισμός πρέπει να αποσκοπεί κύρια στην ανάδειξη του μνημείου και όχι του περιβάλλοντος χώρου.
- Δραστικές μορφοπλαστικές παρεμβάσεις σε νεότερα κτήρια που προσβάλλουν τον ιστορικό χαρακτήρα και την αισθητική της περιοχής.
- Τα έργα ανάπλασης της περιοχής του Μεσαιωνικού Κάστρου απέτυχαν να αναδείξουν τμήματα του αρχαίου ιστού που αποκαλύφθηκε κατά την διάρκεια των εργασιών, καλύπτοντας έτσι αιώνες ιστορίας. Χρειάζεται μελέτη σταδιακής, οργανωμένης και σε βάθος χρόνου ανάδειξης των θαμμένων αρχαιοτήτων, με τρόπο που να μην επηρεάσει αρνητικά τη λειτουργία των κέντρων αναψυχής και καταστημάτων.

Πλατεία Ηρώων

- Επέκταση της πλακόστρωτης πλατείας μέχρι τις προσόψεις των εφαπτόμενων κτηρίων και στις τέσσερις πλευρές. Η διέλευση οχημάτων, όπου αυτή χρειάζεται, μπορεί να οριοθετηθεί με κατάλληλη ανάγλυφη σήμανση ή χαμηλά στοιχεία. Θα ενισχυθεί έτσι η αίσθηση της ενιαίας πλατείας με το μέτωπο των κτηρίων περιμετρικά και θα διευκολυνθούν οι δραστηριότητες και συνδέσεις.
- Να επανασχεδιαστούν οι όψεις κτηρίων και να γίνουν οι κατάλληλες παρεμβάσεις για επίτευξη αισθητικής βελτίωσης και ανάδειξης του τετράπλευρου μετώπου.
- Σύνδεση της Πλατείας μέσω δικτύου πεζοδρόμων με Ανεξαρτησίας, Αγίου Ανδρέου, Γλάδστωνος και περιοχή Δημοτικής Βιβλιοθήκης.
- Επιβολή ομοιομορφίας στην υπαίθρια επίπλωση και στα στοιχεία σκίασης των κέντρων αναψυχής.
- Να ενθαρρυνθούν χρήσεις ψυχαγωγίας με ντόπιο παραδοσιακό χαρακτήρα.

Οδός Ανεξαρτησίας – Πλατεία πίσω από ΕΣΕΛ

- Θα γίνει μελέτη για πλήρη πεζοδρόμηση ή τουλάχιστον ενοποίηση πλακόστρωτου οδοστρώματος σε επαφή με τα κτήρια και μονοδρόμηση με

ελεγχόμενη και περιοδική κυκλοφορία οχημάτων. Εννοείται ότι θα προηγηθούν διαβουλεύσεις με τους επηρεαζόμενους καταστηματάρχες και τους δημότες.

- Ενοποίηση μετώπων για ομοιομορφία και συνέχεια με κατάλληλο σχεδιασμό, ομοιόμορφα στέγαστρα και επίπλωση δρόμου. Στόχος η κεντρικότερη αρτηρία της πόλης να προσδίδει την εικόνα ενιαίου εμπορικού κέντρου.
- Μετατροπή του μεγάλου χώρου στάθμευσης πίσω από ΕΣΕΛ σε πλατεία με την ένταξη λειτουργιών πολιτιστικού χαρακτήρα που να απευθύνεται κατά προτίμηση σε παιδιά (παιδική βιβλιοθήκη, μουσείο τεχνολογίας, θεατρικό εργαστήρι, εργαστήρι τεχνών και μουσικής κλπ.). Είναι κάτι που απουσιάζει από την πόλη και το οποίο θα βοηθήσει στην αναζωογόνηση της περιοχής, θα ενθαρρύνει τη διακίνηση οικογενειών στο κέντρο και την μετοίκηση νέων οικογενειών στην περιοχή.

Περιοχή Εναερίου

Η περιοχή του εναερίου αποτελεί ένας από τους σημαντικότερους κόμβους, αφού εκεί τέμνονται οι δυο κυριότεροι οδικό άξονες της πόλης, η Λεωφόρος Μακαρίου Γ' και η παραλιακή λεωφόρος. Ιστορικά συνδέθηκε με την αποβάθρα και τις εναέριες φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων. Προτείνονται τα παρακάτω:

- Πολιτιστικός χώρος, όπου θα μπορούν να εκφραστούν ελεύθερα η νέοι μας (μουσικές συναυλίες, εικαστικές τέχνες, γκράφιτι κλπ.).
- Δημιουργία υπερυψωμένης πλατείας με βυθισμένο χώρο στάθμευσης και υπέργειας προέκτασης προς την θάλασσα. Το κατάστρωμα μπορεί να εντάξει λειτουργίες αναψυχής και «εναερίου» περίπατου των πολιτών. Γενικά θα αποτελεί σύμβολο και σημείο αναφοράς της ιστορικής αυτής περιοχής του Εναερίου.
- Σύνδεση της περιοχής του εναερίου με την Ακτή Ολυμπίων, τον κόμβο Αγίου Νικολάου, και το Δασούδι με δίκτυο πεζόδρομων/ποδηλατόδρομων. Προτείνεται η διαπλάτυνση και δενδροφύτευση πεζοδρομίων κατά μήκος του παραλιακού δρόμου για διευκόλυνση των περιπατητών και για δημιουργία ικανοποιητικών υπαίθριων χώρων αναψυχής μπροστά από τα κτήρια ανατολικά και δυτικά της προτεινόμενης πλατείας. Διαπλάτυνση και δενδροφύτευση πεζοδρομίου που εφάπτεται της Λεωφόρου Μακαρίου και επέκταση του μέχρι τον κυκλικό κόμβο του Αγίου Νικολάου.

Περιοχή Εκκλησίας του Αγίου Αντωνίου

Τα τελευταία χρόνια, μετά την μεγάλη ανάπτυξη της μαρίνας στα νότια, την επικείμενη ανάπλαση της περιοχής μεταξύ των δυο λιμανιών στα δυτικά και την γειτνίαση με την διαρκώς αναπτυσσόμενη περιοχή του μεσαιωνικού κάστρου, η περιοχή αυτή εξελίσσεται σε ένα από τους πιο σημαντικούς κόμβους της περιοχής κέντρου. Ιδιαίτερο χαρακτήρα της προσδίδουν τα δυο λατρευτικά μνημεία, η εκκλησία του Αγίου Αντωνίου

και το τζαμί Τζετίτ, τα οποία χωρίζει η στενή εκβολή του ποταμού Γαρύλλη. Για την αναβάθμιση της περιοχής από υποβαθμισμένο κυκλοφοριακό κόμβο σε σημαντικό πολεοδομικό τόπο προτείνεται:

- Αισθητική αναβάθμιση των δυο μνημείων και του περιβάλλοντος χώρου και ανάδειξη τους σε τοπόσημα της περιοχής.
- Η επέκταση της παραλιακής οδικής αρτηρίας να χωροθετηθεί νοτιότερα της εκκλησίας, ούτως ώστε να απελευθερωθεί το τμήμα που καταλαμβάνει το σημερινό οδόστρωμα μεταξύ εκκλησίας και ποταμού Γαρύλλη.
- Επέκταση του περιβόλου της εκκλησίας προς την όχθη του ποταμού Γαρύλλη για δημιουργία δημόσιας πλατείας Αγίου Αντωνίου.
- Αξιοποίηση της κοίτης του ποταμού για επέκταση του υγρού στοιχείου από την εκβολή του ποταμού μέχρι και την οδό Αγκύρας.
- Φυσική σύνδεση πλατείας Αγίου Αντωνίου με τζαμί Τζετίτ μέσω γέφυρας πάνω από το υγρό στοιχείο. Η γέφυρα να κατασκευαστεί με σύγχρονα υλικά (μπετόν, μέταλλο, ξύλο) που να προσδιορίζουν την εποχή κατασκευής της. Η προτεινόμενη “γέφυρα της επανασύνδεσης” θα προσδώσει στην ανάπλαση ένα δυνατό συμβολισμό.
- Δυνατές συνδέσεις της περιοχής μέσω δικτύου πεζόδρομων με την πλατεία του μεσαιωνικού κάστρου, το παλιό λιμάνι, τη μαρίνα και την υπό μελέτη περιοχή μεταξύ των δυο λιμανιών.

8.3.2 Ευρύτερο Αστικό Κέντρο

Οι περιοχές αυτές θεωρούνται προνομιούχες, αφού γειτνιάζουν με το κέντρο, επομένως έχουν εύκολη πρόσβαση στις υπηρεσίες και λειτουργίες, ενώ συνδυάζουν στοιχεία υψηλού επιπέδου αστικών γειτονιών με αξιόλογες κατοικίες (Αγία Ζώνη, Καθολική, Πέτρου και Παύλου, περιοχές γύρω από Νικοδήμου Μυλωνά και Ρήγα Φεραίου κλπ). Το βασικότερο πρόβλημα που παρουσιάζουν είναι η αλλοίωση του εξαιρετικού τους χαρακτήρα με βασικά αίτια:

- Την άστοχη ρυμοτόμηση
- Τη χωροθέτηση πολυκατοικίας
- Το κυκλοφοριακό
- Την περιβαλλοντική υποβάθμιση και οχληρία με τη στάθμευση οχημάτων που σχετίζεται με λειτουργίες σε γειτνιάζοντες κεντρικούς άξονες και την μείωση του πρασίνου
- Την απουσία πλαισίου προστασίας στο Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού.

Διατήρηση

Παρατηρείται ότι το Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως έχει προχωρήσει στο πρώτο μεγάλο βήμα με την κήρυξη ως διατηρητέων δυο κτηρίων της περιόδου του

Μοντερνισμού. Η θέση του Δήμου Λεμεσού είναι επίσης θετική σε σχέση με το θέμα. Παρ' όλα αυτά, μια πλειάδα αξιόλογων κτηρίων αυτής της εποχής, τα οποία αποτελούν σημαντικό κομμάτι της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, κινδυνεύουν με αφανισμό. Γι' αυτό προτείνεται:

- Άμεση καταγραφή και αρχειοθέτηση των αξιόλογων κτηρίων, δρόμων και περιοχών του Μοντερνισμού(1930-1974), κάτι το οποίο έχει ήδη αρχίσει από την Κίνηση Αρχιτεκτόνων Λεμεσού.
- Επίσπευση των διαδικασιών για κήρυξη των πιο αξιόλογων κτηρίων της περιόδου σε διατηρητέα.
- Πεζοδρομήσεις όπου είναι δυνατόν και ενίσχυση δημόσιου πρασίνου.
- Να μελετηθούν πιο ευέλικτοι τρόποι διατήρησης (κατάλληλες προσθήκες σε έκταση και ύψος, διατήρηση στοιχείων όψεων μόνο κλπ) όταν το επιτρέπει η μορφολογία και η τυπολογία των κτηρίων και αυτά δεν χαρακτηρίζονται ως μνημεία.
- Αυξημένα κίνητρα στους ιδιοκτήτες

Διαφύλαξη ταυτότητας γειτονίας – Νέα κτήρια

Γειτονιές όπως η Αγία Ζώνη, Πέτρου και Παύλου, Καθολική αποτελούν μοναδικά πρότυπα γειτονιάς και θα ήταν κρίμα να αφεθούν στην υποβάθμιση και αλλοίωση του χαρακτήρα τους. Προτείνεται:

- Ένταξη σε ΠΕΧ (Περιοχή Ειδικού Χαρακτήρα) αξιόλογων περιοχών/γειτονιών που κτίστηκαν στην περίοδο του μοντερνισμού (Αγία Ζώνη, Περιοχή Αθηναϊδείου, Καθολική, Πέτρου και Παύλου, περιοχή γύρω από Ρήγα Φεραίου και Νικοδήμου Μυλωνά).
- Σύνδεση αξιόλογων γειτονιών με δίκτυο πράσινων πεζών διαδρομών και ποδηλατόδρομων, με κατάλληλο φωτισμό και σηματοδότηση.
- Να διαφυλαχτεί ο μοναδικός χαρακτήρας της αστικής "λεμεσιανής" γειτονιάς με την εισαγωγή στο Τοπικό Σχέδιο περιορισμού των μονάδων σε οικόπεδο μέχρι και 4. Θα αποφευχθεί έτσι το φαινόμενο που παρατηρείται τελευταία, της χωροθέτησης πολυκατοικιών σε γειτονιές με επικρατούσα χρήση την πανταχόθεν ελεύθερη κατοικία.

Πράσινο/Περιβάλλον

- Ιεράρχηση τοπικού οδικού δικτύου για κατάργηση ασφαλτόστρωτων δρόμων για δημιουργία πράσινου δικτύου, στο οποίο οι μηχανοκίνητες κινήσεις να επιτρέπονται μόνο στους κατοίκους.
- Μονοδρομήσεις για διαπλάτυνση και τοποθέτηση πεζοδρομίων.
- Οι γειτονιές αυτές, εκτός από τις εξαιρετικές κατοικίες, διακρίνονται και για τους θαυμάσιους κήπους με ντόπια φύτευση, όπως πεύκα, γιασεμιά, βασιλικούς και

άλλα, που όμως παρουσιάζουν φθίνουσα τάση. Αξίζει τον κόπο να ενθαρρυνθούν παρόμοιες φυτεύσεις, για να επανέλθει στις γειτονιές μας η ευχάριστη αίσθηση της μυρωδιάς του πεύκου, του γιασεμιού και του βασιλικού.

- Η ανάπλαση των Λανιτείων προσφέρει μια τεράστια ευκαιρία περιβαλλοντικής αναβάθμισης του ευρύτερου κέντρου, με την προϋπόθεση ότι επιτέλους το ιστορικό αυτό Σχολείο θα ανοίξει τις πύλες του στο Δημότη και θα του διαθέσει τους τεράστιους χώρους του για πράσινο περίπατο και άθληση.

Ανάπλαση αξόνων/Παρεμβάσεις

Οι κυριότεροι οδικοί άξονες της περιοχής (Αγίας Φυλάξεως, Λεωφόρος Μακαρίου, Αγίας Ζώνης, Θεσσαλονίκης, Πλάτωνος) παρουσιάζουν σήμερα μια εικόνα απογοητευτική. Κυκλοφοριακή ασφυξία, απουσία πρασίνου και επαρκών πεζόδρομων, άναρχη στάθμευση σε πεζοδρόμια, ακατάστατο μέτωπο κτηρίων και πολλά νεκρά σημεία. Η ριζική ανάπλαση των πιο πάνω αξόνων αποτελεί προτεραιότητα, αλλά απαιτεί μακρά μελέτη και διαβούλευση για:

- Αναβάθμισή τους σε πράσινες οδεύσεις πεζών και ποδηλατικών κινήσεων
- Δημιουργία χώρων στάθμευσης κατά μήκος του οδοστρώματος για κατευνασμό ταχυτήτων, ευκολότερη φυσική διακίνηση και αύξηση εμπορικότητας.
- Ένταξη των νεκρών σημείων με ενθάρρυνση νέων λειτουργιών.
- Αναβάθμιση και εξωραϊσμός όψεων για πρόσληψη αξιόλογου μετώπου κτηρίων.
- Απομάκρυνση παράτυπων κατασκευών και πινακίδων.
- Επιπλέον κατάλληλη σηματοδότηση, φωτισμούς και επίπλωση.

Θα επιδιωχτούν όμως και αμεσότερες μικρότερης έκτασης παρεμβάσεις που θα βελτιώνουν τη καθημερινότητα, το περιβάλλον και τις φυσικές κινήσεις. “Όπως πιθανές μονοδρομήσεις σε κύριους και δευτερεύοντες άξονες με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και δενδροφυτεύσεις,.

Να αναφερθεί εδώ χαρακτηριστικά η οδός Θέκλας Αντωνίου Λυσιώτου όπου συνυπάρχουν δύο παράλληλοι δρόμοι διπλής κυκλοφορίας με στενή αλέα στο ενδιάμεσο. Θα μπορούσε με την άμεση παρέμβαση που επιβάλλει η πιο απλή λογική να μετατραπεί στην ωραιότερη πράσινη σύνδεση/διαδρομή της πόλης.

8.3.3 Περιφέρειες – Μεγάλες συνοικίες

Η ετεροβαρής ανάπτυξη του κέντρου σε βάρος της περιφέρειας είναι καιρός να σταματήσει και οι μεγάλες συνοικίες να βγουν στο προσκήνιο. Να δοθεί προτεραιότητα στην περιφέρεια και τις γειτονιές με στόχο την ανακοπή της φθίνουσας πορείας και υποβάθμισης.

Το Κέντρο να λειτουργήσει σαν αιμοδότης της περιφέρειας και να προσδώσει ζωντάνια και ενδιαφέρον σε ολόκληρο τον αστικό ιστό, χωρίς νεκρά ή υποβαθμισμένα σημεία.

Μεγάλα έργα στις συνοικίες

Να προωθηθούν μεγάλα έργα/προορισμοί στις συνοικίες ή σε εγγύτητα με αυτές.

Συνεδριακό Κέντρο

Είναι καιρός να υλοποιήσουμε την ιδέα του Συνεδριακού Κέντρου, με προτεινόμενη χωροθέτηση την περιοχή του Νέου Λιμανιού. Ένα κτήριο υψηλών προδιαγραφών θα δώσει νέα δυναμική στην περιοχή και ευρύτερα στις γειτνιάζουσες συνοικίες του Ζακακίου, Αγίου Σπυρίδωνα, Ομόνοιας και Τσιφλικουθικών.

Περιοχή Τσιρείου

Προτείνεται γενικά ένα φιλόδοξο και δύσκολο έργο που θα αναμορφώσει την περιοχή και θα την συνδέσει με την αποκομμένη σήμερα Αγία Φύλα.

- Επανάταξη της περιοχής στον ιστό και μετατροπή της από υποβαθμισμένο σε ζωντανό τόπο συνάθροισης, άθλησης, ψυχαγωγίας. Να εξεταστεί αν η περιοχή μπορεί να λειτουργήσει σαν κόμβος διακίνησης των περιοίκων και των κατοίκων της Αγίας Φύλας.
- Δυνατή εναέρια ή/και υπόγεια σύνδεση με Αγία Φύλα.
- Οριστική επίλυση μεγάλου προβλήματος κάθετης όδευσης με ανάπλαση κυκλικού κυκλοφοριακού κόμβου.
- Διαβούλευση με τους Δημότες για καταρτισμό προγράμματος και προκήρυξη ανοικτού διαγωνισμού ιδεών.

Μεγάλος πολιτιστικός Χώρος/προορισμός στην Αγία Φύλα.

Προτείνεται η Αγία Φύλα επειδή

- Μαζί με την ευρύτερη περιοχή βορειότερα συγκεντρώνει μεγάλο μέρος του πληθυσμού του Δήμου.
- Με τα τελευταία μεγάλα οδικά έργα η συνοικία αποκόπηκε οδικά από το κέντρο.
- Η αδυναμία του Δήμου να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του, δημιούργησε μεγάλη απογοήτευση στους κατοίκους, με αποτέλεσμα πολλοί κάτοικοι να ζητούν δημιουργία ξεχωριστού Δήμου.

Προτείνουμε μελέτη για μεγάλο κέντρο πολιτισμού στα υψώματα της Αγίας Φύλας. Θα μπορούσε να είναι μεγάλο λαξευτό αμφιθέατρο (θέατρο βράχων) ή θέατρο με μεταλλικές κερκίδες, εξασφαλίζοντας στο κοινό την καταπληκτική ανοικτή θέαση της Λεμεσού.

Πλατείες συνάθροισης - Κέντρα

Η γραμμική χωροθέτηση των εμπορικών και ψυχαγωγικών λειτουργιών κατά μήκος μακρών και πλατειών κυκλοφοριακών αξόνων (Αγίας Φυλάξεως και Μακεδονίας, Λεωφόρος Ομονοίας, Φραγκλίνου Ρούζβελτ κλπ) αποδείχτηκε στην πράξη καταστροφική για τις συνοικίες, αφού οδήγησε στην αποξένωση των κατοίκων, απέκοψε τις φυσικές συνδέσεις, οδήγησε σε κυκλοφοριακή ασφυξία και επέφερε περιβαλλοντική υποβάθμιση .

Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα ο μεγάλος άξονας της Αγίας Φυλάξεως, γύρω από τον οποίο περιστρέφονται σχεδόν όλες οι λειτουργίες των μεγάλων συνοικιών του Καψάλου, Πέτρου και Παύλου και Αγίας Φύλας και Φραγκλίνου Ρούσβελτ στην περίπτωση του Ζακακίου.

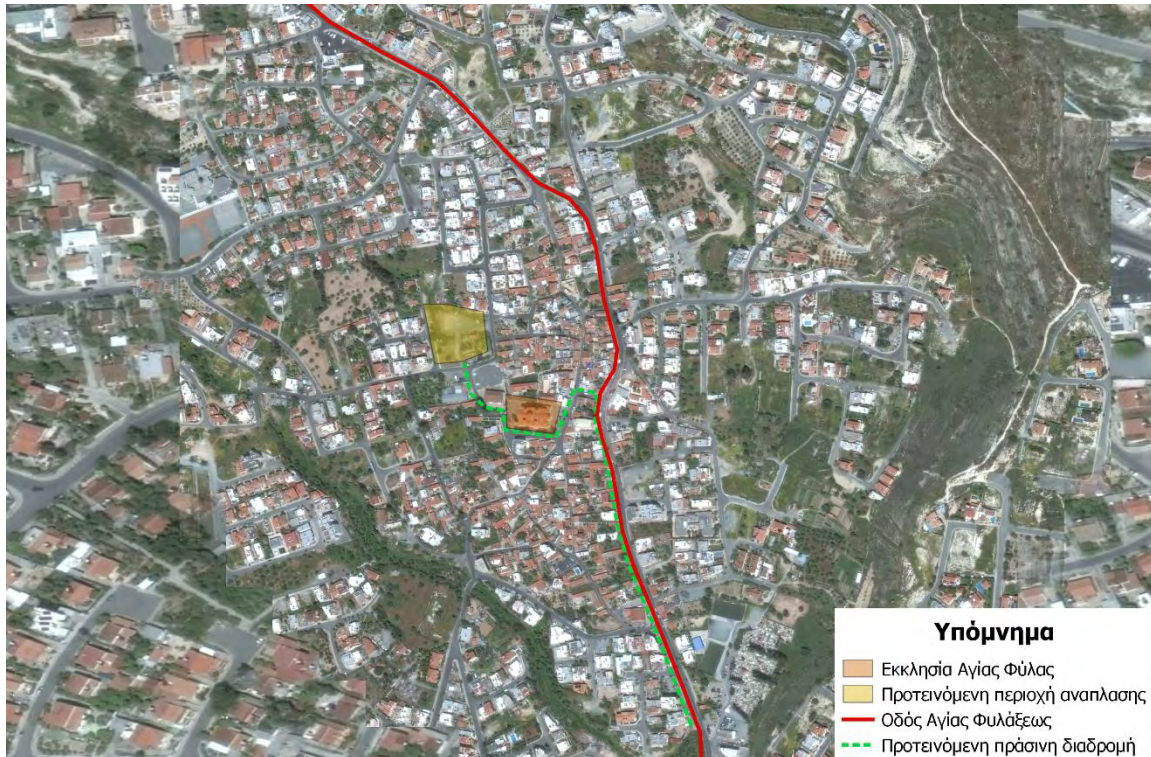
Προτείνεται ο σχεδιασμός σε κάθε μεγάλη συνοικία τοπικού κέντρου/πλατείας συνάθροισης, ψυχαγωγίας και πολιτιστικών εκδηλώσεων. Σε περίπτωση που αυτό δεν είναι δυνατόν, θα μπορούσε ένας εσωτερικός συνδετήριος δρόμος να μετατραπεί σε τοπικό εμπορικό και ψυχαγωγικό άξονα (πχ Κρήτης στον Κάψαλο, Πέτρου Τσίρου στην Πέτρου και Παύλου κ.ο.κ), ο οποίος να λειτουργεί σαν τόπος συνεύρεσης της γειτονιάς.

Παραθέτονται πιο κάτω κάποιες σκέψεις και εισηγήσεις για πιθανές λύσεις:

Αγία Φύλα:

Να προχωρήσει η ανάπλαση του παραδοσιακού πυρήνα γύρω από μεγάλη εκκλησία (κατά τα πρότυπα της Μέσα Γειτονιάς), με σκοπό να γίνει ο τόπος κοινωνικής συνάθροισης, ψυχαγωγίας και πολιτιστικών εκδηλώσεων. Παράλληλα με αυτό να γίνει:

- Ανάπλαση και στο τμήμα του άξονα που γειτνιάζει με διαπλάτυνση και δενδροφύτευση πεζοδρομίων,
- Επικάλυψη οδοστρώματος με ελαφριά πλακόστρωση/λιθόστρωση αντί ασφάλτου.
- Κατάλληλη σήμανση , επίπλωση και φωτισμός της περιοχής.



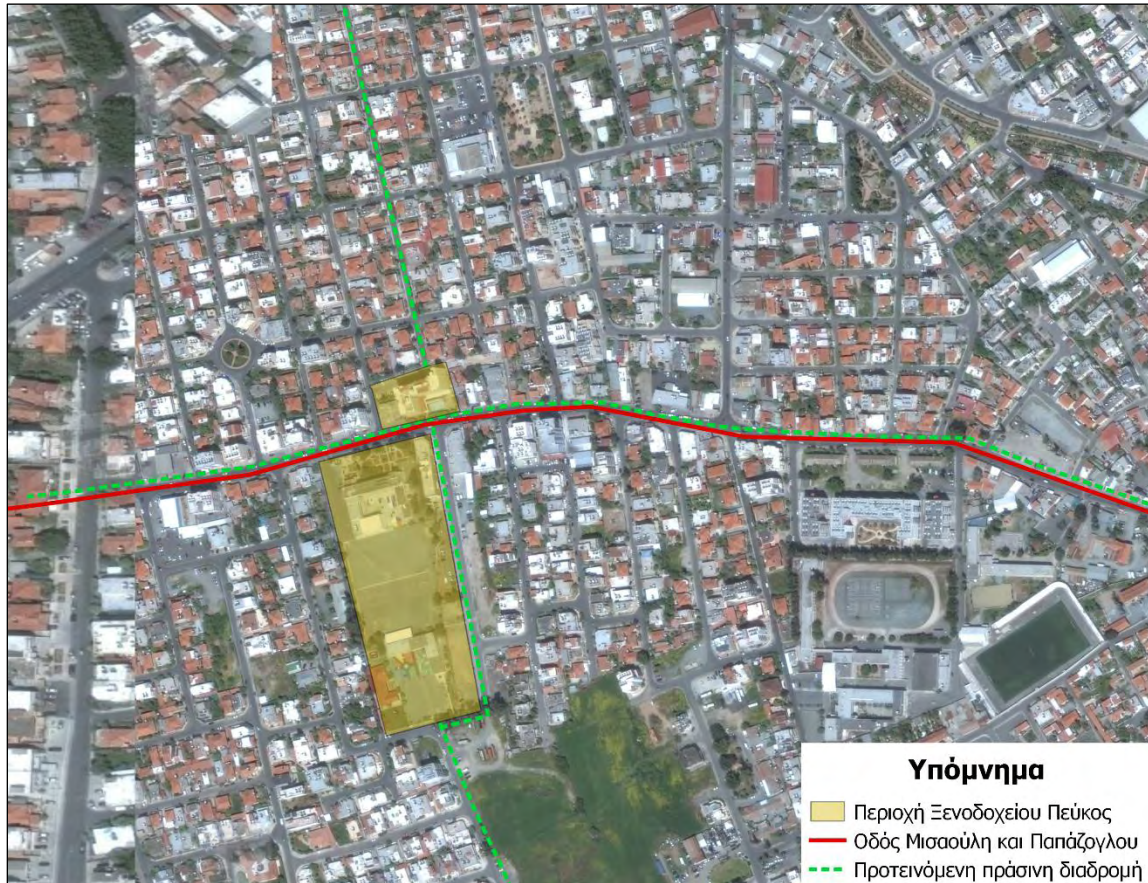
Χάρτης 11: Προτεινόμενη περιοχή ανάπτυξης Αγίας Φύλας , υπόβαθρο google earth, ίδια επεξεργασία

Άγιος Ιωάννης:

Η ουσιαστική ανάπτυξη της Μισιαούλη και Καβάζογλου μπορεί να δώσει λύσεις στη χαώδη αυτή συνοικία που παραμένει ασύνδετη και χωρίς προσανατολισμό.

- Προτεραιότητα στη φυσική κίνηση των πεζών και ποδηλατών με πλατιούς πεζόδρομους/ποδηλατοδρόμους και δενδροφυτεύσεις
- Να ενθαρρυνθούν δραστηριότητες ήπιας ψυχαγωγίας και συνάθροισης.
- Εξωραϊσμός όψεων με παροχή κινήτρων και ένταξη νεκρών σημείων
- Κατάλληλος φωτισμός, επίπλωση και σηματοδότηση.
- Κάθετοι πράσινοι πεζόδρομοι/ποδηλατόδρομοι προς την Φραγλίνου Ρούζβελτ θα προσανατολίσουν την περιοχή προς τη θάλασσα.

Η περιοχή του ξενοδοχείου Πεύκος και του Δ' Δημοτικού Σχολείου Λεμεσού θα μπορούσε να λειτουργήσει σαν κέντρο, με τη συμμετοχή βέβαια και των χώρων του σχολείου. Αυτοί μπορεί να εντάξουν θαυμάσια λειτουργίες ελεύθερης και ανοικτής άθλησης των κατοίκων και χωροθέτηση οργανωμένων υπόγειων χώρων στάθμευσης.



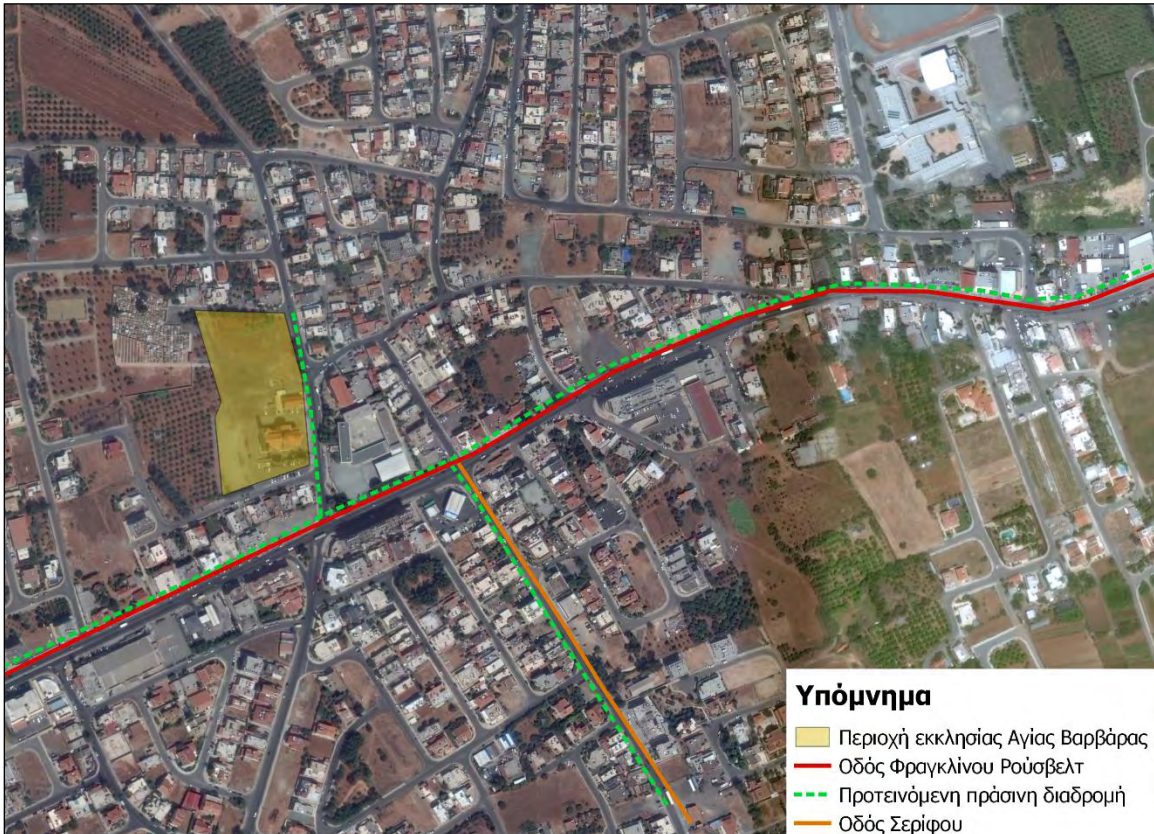
Χάρτης 12: Προτεινόμενη περιοχή ανάπτυξης Αγίου Ιωάννη, υπόβαθρο google earth, ίδια επεξεργασία

Ζακάκι:

Ολόκληρη η συνοικία αναπτύσσεται εκατέρωθεν του άξονα Φραγκλίνου Ρούζβελτ, στον οποίο η διακίνηση πεζών είναι σπάνια και οι τόποι συνάθροισης ανύπαρκτοι. Παρουσιάζει επίσης πολλά νεκρά και υποβαθμισμένα σημεία.

Η περιοχή της Εκκλησίας Αγίας Βαρβάρας και των Σχολείων μπορεί με την κατάλληλη ανάπτυξη να λειτουργήσει σαν τόπος/κέντρο της συνοικίας. Προϋποθέσεις:

- Ανάπλαση του δρόμου με πλατιούς πράσινους πεζόδρομους και ποδηλατόδρομους.
- Κίνητρα για ένταξη νεκρών σημείων,
- Κατάλληλη επίπλωση, φωτισμός και σηματοδότηση.
- Δημιουργία πράσινων διόδων προς το λιμάνι και τη θάλασσα, που θα προσδώσουν στη συνοικία προσανατολισμό.
- Συμμετοχή προαυλίου εκκλησίας και σχολικών χώρων με υπαίθριους χώρους συνάθροισης και χώρους άθλησης.



Χάρτης 13: Προτεινόμενη περιοχή ανάπτυξης Ζακακιού , υπόβαθρο google earth, Ιδία επεξεργασία

Άγιος Νικόλαος:

Η εικόνα που παρουσιάζει σήμερα η Γρίβα Διγενή είναι απελπιστική. Χωρίς καμμία συνοχή και ύφος, με ετερόκλητα αρχιτεκτονικά στοιχεία και αντί πρασίνου πλήθος εμπορικών πινακίδων, δεν προσελκύει κανένα περιπατητή. Ο δρόμος αυτός θα μπορούσε να λειτουργήσει σαν άξονας συνάθροισης και προσανατολισμού της μεγάλης συνοικίας.

- Ανάπλαση οδοστρώματος με πλατιά πεζοδρόμια, δενδροφυτεύσεις και ποδηλατόδρομο.
- Απομάκρυνση όλων των παράτυπων και αντιαισθητικών κατασκευών και πινακίδων και κίνητρα για εξωραϊσμό όψεων και αναβάθμιση υποβαθμισμένων σημείων.
- Κατασκευή κολπίσκων με χώρους στάθμευσης κατά μήκος του οδοστρώματος.
- Δημιουργία πράσινων κάθετων φυσικών διόδων προς το θαλάσσιο μέτωπο.

Σαν κέντρο της περιοχής μπορεί να λειτουργήσει η περιοχή μεταξύ κοιμητηρίου και εκκλησίας στη βόρεια πλευρά του δρόμου και του πάρκου με το μνημείο αντιστασιακών απέναντι. Προϋποθέσεις:

- Ενοποίηση των περιοχών με ανάπλαση της Γρίβα Διγενή και κάλυψη οδοστρώματος και άλλων ελεύθερων χώρων με ελαφριά πλακόστρωση/λιθόστρωση.
- Κατάλληλος φωτισμός, επίπλωση και σηματοδότηση.
-
- Ο περίβολος της εκκλησίας και ο περιβάλλον χώρος του κοιμητηρίου να ενταχτούν στην ανάπλαση.



Χάρτης 14: Προτεινόμενη περιοχή ανάπλασης Αγίου Νικολάου , υπόβαθρο google earth, Ιδία επεξεργασία

Τσιφλικούθκια - Ομόνοια:

Η μεγάλη περιοχή στη συμβολή των Φραγλίνου Ρούζβελτ και Δημοκρατίας που φιλοξενεί τα μεγάλα δημόσια κτήρια της Υδατοπρομήθειας, του ΙΚΑ, ΦΠΑ και ΣΑΛΑ, τα γήπεδα μπάσκετ ΑΕΛ και Απόλλωνα, τα γήπεδα τένις του Limassol Sporting Club και τους μεγάλους δημόσιους χώρους στάθμευσης στα βόρεια, φωνάζει από μόνη της για μια μεγάλη ανάπλαση με:

- Ενοποίηση των χώρων σε ένα μεγάλο αθλητικό/πολιτιστικό πάρκο που θα αναβαθμίσει την περιοχή και θα την κάνει προορισμό όχι μόνο για πληρωμή οφειλών και έκδοση τίτλων ιδιοκτησίας..
- Ένταξη άνετων χώρων στάθμευσης, ικανών να καλύψουν τις ποικίλες λειτουργίες.

- Σύνδεση της περιοχής με πράσινη πεζή δίοδο προς τη θάλασσα μέσω οδού Δημοκρατίας (παράλληλα με τον παραπόταμο Γαρύλλη), που να επεκτείνεται και βορειότερα προς τη Λεωφ. Μακαρίου. Επίσης σύνδεση με Μισιαούλη και Καβάζογλου στην περιοχή του Σχολείου.



Χάρτης 15: Προτεινόμενη περιοχή ανάπτυξης Ομονοίας, υπόβαθρο google earth, ίδια

Οι πιο πάνω προτεινόμενες αναπλάσεις θα απαιτήσουν επίπονη σχεδίαση και διαβουλεύσεις, αλλαγές στο χάρτη χρήσεων και τις πρόνοιες του Τοπικού Σχεδίου Λεμεσού και γιγάντια προσπάθεια ανατροπής τετελεσμένων ολόκληρων δεκαετιών. Επομένως θα απαιτήσουν χρόνο, χωρίς όμως να αποκλείονται μικρότερης κλίμακας άμεσες “ανακουφιστικές” παρεμβάσεις, ενταγμένες όμως στο κάδρο της μεγάλης εικόνας.

Συνδέσεις - Ποδηλατόδρομοι

Οι μοναδικές συνδέσεις μεταξύ των μεγάλων συνοικιών και του κέντρου είναι οι μεγάλοι γραμμικοί άξονες που αναφέρθηκαν πιο πάνω και οι οποίοι κατασκευάστηκαν για να υπηρετήσουν μόνο τις μηχανοκίνητες οδεύσεις και σε καμιά περίπτωση τις φυσικές

κινήσεις. Η πόλη της Λεμεσού, όπως φυσικά όλες οι πόλεις της Κύπρου, φαίνεται να φτιάχτηκε τις τελευταίες δεκαετίες στα μέτρα του αυτοκινήτου και όχι του ανθρώπου που την κατοικεί. Αυτό επιβάλλεται να αλλάξει και προτείνεται:

- Οι συνδετήριοι άξονες να μετατραπούν σε πράσινες διαδρομές και να εντάξουν ποδηλατόδρομους, δίνοντας έτσι χώρο και στη φυσική κίνηση. Η προσπάθεια αυτή δεν θα είναι καθόλου εύκολη, αφού τα νέα μεγάλα οδικά έργα που είτε έγιναν είτε προωθούνται έχουν σαν επίκεντρο την μηχανοκίνητη κίνηση και δημιουργούν συνεχώς νέα τετελασμένα. Θα μπορούσε αντί νησίδων να γίνει διαπλάτυνση τουλάχιστον του ενός πεζοδρομίου, με πράσινη διαχωριστική λωρίδα και ποδηλατόδρομο .
- Κατασκευή κολπίσκων με χώρους στάθμευσης κατά μήκος εμπορικών αξόνων (Αγίας Φυλάξεως, Μακεδονίας, Γρίβα Διγενή, Φραγκλίνου Ρούζβελτ κλπ), προς διευκόλυνση εμπορικής κίνησης και κατευασμό ταχυτήτων προς όφελος των φυσικών κινήσεων.

Πράσινο/Περιβάλλον

Η απουσία στοχευμένης πολιτικής πρασίνου στις συνοικίες είναι παραπάνω από εμφανής. Το φαινόμενο των διάσπαρτων υποβαθμισμένων έως εγκαταλειμμένων πάρκων στις γειτονίες είναι σύνηθες. Στόχος να ενταχθεί η φύση μέσα στην πόλη με:

- Αξιοποίηση υποβαθμισμένων πάρκων με εμπλουτισμό πρασίνου και ένταξη νέων λειτουργιών, όπως άθλησης, παιγνιδιού και ψυχαγωγίας και -γιατί όχι - μικρών οργανωμένων καλλιεργειών από τη γειτονιά.
- Πρόνοια στο Τοπικό Σχέδιο για πλατύτερα πεζοδρόμια κατά το διαχωρισμό οικοπέδων και υποχρεωτική ζώνη πρασίνου μεταξύ δρόμου και πεζοδρομίου.
- Αλλαγή πολιτικής πρασίνου στο Τοπικό Σχέδιο, με στόχο την ενοποίηση χώρων πρασίνου και τη δημιουργία μεγαλύτερων και βιώσιμων πάρκων
- Τη μεταμόρφωση των γειτονιών σε κυψέλες πρασίνου και ήπιας διακίνησης οχημάτων με ιεράρχηση δρόμων και δημιουργία πράσινου οδικού δικτύου με ελαφριές πλακοστρώσεις. Αυτό θα χρησιμοποιείται για μηχανοκίνητες κινήσεις, αποκλειστικά από τους κατοίκους

Θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σαν πρότυπο η συνοικία της Ομόνοιας, η οποία δεν συνδέει, αλλά περικλείεται στο μεγαλύτερο μέρος της από συνδετήριους άξονες (Πάφου, Ομονοίας, Φραγκλίνου Ρούζβελτ και Μίλτωνος). Θα μπορούσε έτσι να μεταμορφωθεί από γειτονιά πανομοιότυπων πληκτικών και χωρίς προσανατολισμό ασφαλτόδρομων, σε μια κηπούπολη πρότυπο, με την παράλληλη αξιοποίηση και ενοποίηση με πράσινες διαδρομές των πολλών διάσπαρτων πάρκων που περικλείει.

Αθλητισμός

- Σχεδιασμός μεγάλων αθλητικών κέντρων σε κάθε συνοικία.

- Η συμμετοχή σχολικών χώρων θα διευκολύνει σε μεγάλο βαθμό. Επιμένουμε σε αυτό, γιατί η εύρεση ελεύθερων χώρων είναι συνήθως αρκετά δύσκολη έως αδύνατη, όπως και οι απαλλοτριώσεις. Οι μεγάλοι ελεύθεροι σχολικοί χώροι δεν πρέπει να μένουν αδρανείς και αναξιοποίητοι, αλλά να χρησιμοποιούνται από τους δημότες, με γνώμονα ασφαλώς το δημόσιο συμφέρον, αλλά και την αναβάθμιση και προστασία του σχολείου της γειτονιάς.
- Αξιοποίηση μικρών υποβαθμισμένων πάρκων με ένταξη ήπιων αθλητικών δραστηριοτήτων (γήπεδα μπάσκετ, τένις κλπ).
- Η διαπλάτυνση και φύτευση των πεζοδρομίων θα διευκολύνει τους δημότες να ασκούνται στο καθημερινά τρέξιμο και περπάτημα μέσα στις γειτονιές τους, αντί να συνωστίζονται όλοι στο παραλιακό μέτωπο.

Διαφύλαξη ταυτότητας Λεμεσιανής περιφερειακής γειτονιάς

Στα υψώματα της Αγίας Φύλας, Εκάλη, Πέτρου και Παύλου, Κάψαλο και αλλού, υπάρχουν εξαιρετικές νεότερες γειτονιές με επικρατούσα χρήση την πανταχόθεν ελεύθερη μεμονωμένη κατοικία. Δυστυχώς και εδώ παρατηρήθηκε αλλοίωση χαρακτήρα και υποβάθμιση, με τη χωροθέτηση ογκωδών πολυκατοικιών, ακόμη και σε υψώματα και την παράλληλη εισβολή αριθμού οχημάτων, δυσανάλογου με την μικροκλίμακα της γειτονιάς. Θέλουμε:

- Να καταγραφούν και χαρακτηριστούν οι αξιόλογες γειτονιές με επικρατούσα χρήση τις μεμονωμένες κατοικίες (η διπλοκατοικίες).
- Να διαφυλαχτεί ο χαρακτήρας τους με τον καθορισμό στο Τοπικό Σχέδιο του δικαιώματος ανέγερσης μέχρι και 4 μονάδων ανά οικοπέδο στην περιοχή. Θα αποφευχθεί έτσι το φαινόμενο της χωροθέτησης πολυκατοικιών και η χρήση των οικοπέδων θα γίνεται με σκοπό την κάλυψη των στεγαστικών αναγκών της οικογένειας.
- Να ενσωματωθεί στο Τοπικό Σχέδιο πλαίσιο αρμονικής ένταξης των νέων κτηρίων, στις γειτονιές, αφού πρώτα καθοριστεί ο ιστορικός χαρακτήρας και το αρχιτεκτονικό ύφος της κάθε περιοχής.

8.3.4 Παλιά Βιομηχανική Περιοχή Λεμεσού

Ο Γενικός Σχεδιασμός να αποσκοπεί στην δημιουργία ενός μεγάλου αστικού πάρκου πολιτισμού και ψυχαγωγίας, ελεύθερου από περιφράξεις, μέσα στο οποίο να είναι ενταγμένα αρμονικά τα διατηρητέα βιομηχανικά κτήρια και γενικότερα το δομημένο περιβάλλον της περιοχής. Να δοθεί προτεραιότητα στη φυσική κίνηση με τη δημιουργία δικτύου πεζόδρομων και ποδηλατόδρομων και να αποφευχθεί κατά το δυνατόν η διακίνηση αυτοκινήτων. Να εξεταστεί ένταξη της περιοχής σε Σχέδιο Αναδασμού, για διευκόλυνση των επιδιώξεων του Γενικού Σχεδιασμού. Ειδικότερα:

- Ανάδειξη και αξιοποίηση των διατηρητέων βιομηχανικών κτηρίων και κατασκευών (σιλό, δεξαμενές, είσοδοι ελέγχου, στέγαστρα κλπ). Η διατήρηση δεν πρέπει να αποκλείει νέες ελεγχόμενες κατασκευές/προσθήκες με σύγχρονα υλικά και μεθόδους κατασκευής. Να ενθαρρυνθεί η μετατροπή τους σε μουσειακούς, πολιτιστικούς και ψυχαγωγικούς χώρους ήπιας μορφής. Πχ το εργοστάσιο του ΣΟΔΑΠ θα μπορούσε να στεγάσει έκθεση οινοποιιών ή/και μουσείο οινοποιίας. Ο περιβάλλον χώρος των βιομηχανικών κτηρίων μπορεί να εντάξει λειτουργίες ανοικτής συνάθροισης και υπαίθριων πολιτιστικών δραστηριοτήτων.
- Δημιουργία πλατιάς προκουμαίας κατά μήκος της ακτής με αποκλειστική χρήση από πεζούς και ποδηλάτες και ήπια μέσα μαζικής μεταφοράς (πχ μικρά ηλεκτροκίνητα οχήματα), με παράλληλη ένταξη πολιτιστικών, ψυχαγωγικών και άλλων ποικίλων δραστηριοτήτων. Η είσοδος σε άλλα οχήματα, να είναι ελεγχόμενη και να επιτρέπεται μόνο για σκοπούς τροφοδοσίας και άμεσης ανάγκης.
- Η ιδέα της Ακταίας Οδού που προωθείται από το Δήμο, μας βρίσκει αντίθετους, αφού αυτή θα μας στερήσει την μοναδική ευκαιρία για δημιουργία ενός τόπου αποκλειστικά αφιερωμένου στη ανάγκη του ανθρώπου για επαφή με το υγρό στοιχείο και το φυσικό και δομημένο περιβάλλον, μακριά από καυσαέρια και ηχορύπανση. Εξ' άλλου το μοντέλο της παράκτιας οδού υπάρχει ήδη σε έκταση περίπου είκοσι χιλιομέτρων ανατολικότερα της περιοχής, η δε Φραγκλίνου Ρούζβελτ είναι ήδη αρκετά κοντά στην ακτή
- Διατήρηση της λειτουργίας του καρνάγιου και επανασχεδιασμός με στόχο την αναβάθμιση του. Επαναχωροθέτηση του, κατά προτίμηση σε κάθετο άξονα προς την παραλία.
- Καθορισμός ζωνών για δημιουργία γραφειακών, οικιστικών και ξενοδοχειακών μονάδων, αλλά σε ισορροπία με τις χρήσεις των διατηρητέων, τα οποία πρέπει να αναδεικνύονται σαν τα ιστορικά κτήρια της περιοχής και να καθορίζουν τη φυσιογνωμία της ανάπτυξης.
- Σε σχέση με τα καινούργια κτήρια, επιβολή κανονισμών για δημιουργία ομοιόμορφων κτηριακών όγκων με προτάσεις όπως καθορισμός ελάχιστων και μέγιστων διαστάσεων όψεων, ελάχιστου και μέγιστου αριθμού ορόφων κλπ.
- Να χωροθετηθούν μεγάλοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης, έτσι ώστε να μειωθεί το εμβαδόν της απαιτούμενης επιφάνειας και να μειωθούν οι είσοδοι και μετακινήσεις οχημάτων.
- Να μειωθεί το επιτρεπόμενο ποσοστό κάλυψης και η εξάντληση του συντελεστή δόμησης να γίνει με προσθήκη ορόφων.
- Σχεδιασμός φυσικής και οπτικής σύνδεσης με την περιοχή βορείως της Λεωφόρου Φραγκλίνου Ρούζβελτ.

8.3.5 Χωροθέτηση ψηλών κτηρίων

Παρατίθεται ως ξεχωριστό υποκεφάλαιο, αφού τα τελευταία χρόνια η πόλη διαρκώς ψηλώνει, αλλά με τρόπο άναρχο ως συνήθως και χωρίς κανένα σχεδιασμό. Πρόκειται για αρκετά σοβαρό θέμα που θα καθορίσει στα αμέσως επόμενα χρόνια την εικόνα της πόλης μας, γι' αυτό χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή και μελετημένη προσέγγιση.

Θεωρούμε λανθασμένη την χωροθέτηση ψηλών κτηρίων κατά μήκος οδικών αξόνων, αφού ο συγκεκριμένος σχεδιασμός σε καμιά περίπτωση δεν δημιουργεί κέντρα/τόπους, αλλά αντίθετα, γραμμικές αδύνατες, ασύνδετες και τυχαίες διαδρομές. Υποβαθμίζει επίσης τον περιβάλλοντα δομημένο και ελεύθερο χώρο σε μεγάλο βαθμό. Ιδιαίτερα η διαφαινόμενη τάση χωροθέτησης ψηλών κτηρίων κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, μας βρίσκει κάθετα αντίθετους. Θεωρούμε ακόμα αδιανόητη την ένταξη ψηλών κτηρίων εντός των ορίων του ιστορικού κέντρου. Προτείνονται:

- Η χωροθέτηση ψηλών κτηρίων να γίνεται οργανωμένα σε συγκεκριμένες περιοχές, είτε δομημένες είτε κενές και δομήσιμες. Της χωροθέτησης θα πρέπει να προηγούνται οι απαραίτητες μελέτες και δημόσιες παρουσιάσεις/διαβουλεύσεις. Πχ, η χωροθέτηση ψηλών κτηρίων θα μπορούσε να γίνει περιμετρικά του κυκλικού κόμβου του Αγίου Νικολάου/περιοχή Εναερίου. Όμως, ως ιδανική, θεωρούμε την περιοχή του Νέου Λιμανιού.
- Η χωροθέτηση να σχεδιάζεται με στόχο την δημιουργία κέντρου, με δημόσιους χώρους πρασίνου, πεζόδρομους/ποδηλατόδρομους και χώρους συνάθροισης. Το ζωντανό κέντρο που θα δημιουργηθεί, να εντάσσεται στον πολεοδομικό ιστό με δυνατές και ποικίλες συνδέσεις.
- Να αποφύγουμε την κατασκευή κτηρίων που θα μεταβληθούν μελλοντικά σε νεκρά σημεία του αστικού ιστού. Η χωροθέτηση ψηλών κτηρίων με μόνο κριτήριο την πώληση διαβατηρίων, δεν μπορεί να γίνει αποδεκτή.
- Της αδειοδότησης να προηγείται διαβούλευση με τους επηρεαζόμενους κατοίκους.
- Παροχή επαρκών ανταλλαγμάτων στο Δημόσιο και τους περιοίκους, ούτως ώστε να υπάρχει γενική συναίνεση και αποδοχή.
- Το τίμημα των ανταλλαγμάτων να καθοριστεί με σαφήνεια στα Τοπικά Σχέδια σε αναλογία με το κόστος/όγκο του κτηρίου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Είναι πλέον ευρέως αποδεκτή η άμεση σύνδεση του τομέα των μεταφορών με τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων. Το φαινόμενο της εξάρτησης από το αυτοκίνητο με την παράλληλη έλλειψη εναλλακτικών μέσων μετακίνησης και η αδυναμία ποιοτικής εξυπηρέτησης των αναγκών μετακίνησης, μειώνει το επίπεδο της κινητικότητας και της προσβασιμότητας ενώ είναι υπεύθυνο για την πρόκληση αρνητικών πολεοδομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων.

Προσεγγίζοντας την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ για τον Δήμο Λεμεσού και εστιάζοντας εκτός άλλων και στο ιστορικό κέντρο της πόλης, αναδύθηκαν ενδιαφέροντα συμπεράσματα σε σχέση με το σύστημα αστικών μεταφορών, τα προβλήματα που παρουσιάζει και τις προοπτικές επίλυσής τους

Οι προκλήσεις που δέχεται σήμερα η Λεμεσός, πηγάζουν σε μεγάλο βαθμό από την μορφή, την δομή, και τα χαρακτηριστικά του αστικού χώρου και των αστικών μεταφορών τα οποία δεν είναι συμβατά με τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η πόλη χαρακτηρίζεται από έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα και χαμηλό επίπεδο κινητικότητας και προσβασιμότητας. Η έντονη οικιστική ανάπτυξη των τελευταίων ετών έχει συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην επιδείνωση των συγκοινωνιακών προβλημάτων, καθώς η ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών δεν μπόρεσε να συμβαδίσει με τις αναδυόμενες νέες ανάγκες κινητικότητας, με αποτέλεσμα να ενισχυθεί το φαινόμενο της εξάρτησης από το αυτοκίνητο. Το αστικό σύστημα μεταφορών της πόλης, είναι προσανατολισμένο προς την μηχανοκίνητη μετακίνηση και χαρακτηρίζεται από αδυναμία προώθησης φιλικών μέσων μεταφοράς και χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των πεζών και των ποδηλατών.

Υπάρχει λοιπόν ανάγκη ενίσχυσης του συστήματος μαζικών μεταφορών με τη βελτίωση της ποιότητας εξυπηρέτησης των λεωφορείων αλλά και με τη λειτουργία νέων ανταγωνιστικότερων ΜΜΜ που θα μειώσουν τη χρήση του ΙΧ.

Όσον αφορά στο υπάρχον δίκτυο ποδηλατοδρόμων, παρουσιάζει πολλά προβλήματα που έχουν να κάνουν κυρίως με την έλλειψη ενός συνεχούς δικτύου που να καλύπτει το σύνολο του Δήμου, τα ελλιπή κριτήρια χωροθέτησης, την απουσία σύνδεσης και συνδυασμένης μετακίνησης με το σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών και τη συχνή

καταπάτηση των ποδηλατοδρόμων από τα μηχανοκίνητα οχήματα. Όσον αφορά συγκεκριμένα στο ιστορικό κέντρο της πόλης, η συσσώρευση των εμπορικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και η συγκέντρωση χρήσεων αναψυχής και πολιτιστικών λειτουργιών, αποτελούν πόλο έλξης μετακινήσεων που έχει ως συνέπεια τη δημιουργία φαινομένων κυκλοφοριακού κορεσμού σε πολλά σημεία του οδικού δικτύου, την περιβαλλοντική υποβάθμιση και την υπερεκμετάλλευση του δημόσιου χώρου η οποία επιβαρύνεται ακόμη περισσότερο από την παράνομη στάθμευση λόγω της έλλειψης προσφερόμενων θέσεων. Ο συνδυασμός κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών προβλημάτων συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στη μείωση της ελκυστικότητας του ιστορικού κέντρου και στη λειτουργική και αισθητική του υποβάθμιση.

Παρεμβάσεις που αφορούν στην αναβάθμιση του δημόσιου χώρου της περιοχής και προωθούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, μπορούν να αυξήσουν την ελκυστικότητα της και να ενισχύσουν την ιστορική και πολιτιστική της αξία.

Φαίνεται λοιπόν πως η εφαρμογή μέτρων και δράσεων υπέρ της βιώσιμης κινητικότητας, αποτελεί μία πολύπλοκη και δύσκολη διαδικασία που απαιτεί τον καθορισμό στόχων με μακροχρόνιο ορίζοντα εφαρμογής και τη συνεργασία και τον συντονισμό των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων της πόλης για τη διαμόρφωση ενός κοινού οράματος που θα είναι ευρέως αποδεκτό, ώστε να μην υπάρξουν εμπόδια στην υλοποίησή του.

Βασική πρόκληση για το Δήμο Λεμεσού, αποτελεί η ανάπτυξη των κατάλληλων κινήτρων που σταδιακά θα μειώσουν την αλόγιστη χρήση του ΙΧ και θα αλλάξουν τις συνήθειες μετακίνησης των κατοίκων προς τη χρήση εναλλακτικών και φιλικών μέσων μετακίνησης.

Παρά το γεγονός ότι το ποδήλατο αποτελεί το οικονομικότερο μέσο μεταφοράς, χρησιμοποιείται ελάχιστα για την μετακίνηση προς το κέντρο της πόλης, καθώς το υπάρχων δίκτυο χαρακτηρίζεται ανεπαρκές ως προς το επίπεδο εξυπηρέτησης και ασφάλειας. Η διαδικασία ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, είναι δυνατόν να διευκολύνει τα εξής ζητήματα: α) την αντιμετώπιση πιθανών εμποδίων που μπορεί να εμφανιστούν στην πορεία υλοποίησης λόγω αντικρουόμενων συμφερόντων, β) τη συνεργασία και το συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων και την ανάπτυξη κοινών κατευθύνσεων πολιτικής και γ) τη συμμετοχή των πολιτών στην διαδικασία σχεδιασμού για να δοθεί το αίσθημα της κοινής «ιδιοκτησίας» του σχεδίου.

Η βιωσιμότητα του συστήματος αστικών μεταφορών του Δήμου Λεμεσού στηρίζεται πλέον ακόμη περισσότερο στην ανάγκη ενίσχυσης των ΜΜΜ, της προώθησης φιλικότερων μέσων μετακίνησης και στον προσανατολισμό των μετακινήσεων προς τον άνθρωπο με την επανάκτηση του δημόσιου χώρου από τους πεζούς και του ποδηλάτες.

Οι στόχοι του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, θα συμβάλλουν στη σταδιακή μείωση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών προβλημάτων, στην απεξάρτηση της

πόλης από το ΙΧ, στην αύξηση της ελκυστικότητας και ανταγωνιστικότητάς της, στην προαγωγή της υγείας, στην ενίσχυση των κοινωνικών συναναστροφών, στην οικειοποίηση του δημόσιου χώρου από τους κατοίκους και στην αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση του αστικού τοπίου.

Απώτερος στόχος του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Λεμεσού, είναι να αποτελέσει την αρχή για να ακολουθήσει σιγά σιγά μία σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη προσανατολισμένη προς φιλικά και εναλλακτικά μέσα μετακίνησης με επίκεντρο τον άνθρωπο και την ποιότητα ζωής.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

Αραβαντινός, Α. (1997). Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου. Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.

Αρχή Λιμένων Κύπρου. (2017) Νέο Λιμάνι Λεμεσού [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=10&mpath=/18/27> [Πρόσβαση 17 Νοεμβρίου 2017]

Βλαστός, Θ. (1989). Οι μετακινήσεις πεζή: Ιστορικά και προοπτικές. Τεχνικά χρονικά. Επιστημονική έκδοση του ΤΕΕ. Vol 9. No 1. pp. 187-200

Βλαστός, Θ. & Μηλάκης, Δ. (2004). Διερεύνηση, με Γεωμετρικά Κριτήρια, της Δυνατότητας Εισαγωγής του Ποδηλάτου στην Ελληνική Πόλη. Το Παράδειγμα του Μοσχάτου. Τεχνικά χρονικά. Επιστημονική Έκδοση του ΤΕΕ, Τεύχος 1-2. pp. 35-46.

Γαλάνης, Α. (2011). Συμβολή στη διαμόρφωση μεθοδολογίας ελέγχου και αξιολόγησης της οδικής ασφάλειας και κινητικότητας πεζών στο αστικό περιβάλλον Διδακτορική διατριβή τμήματος πολιτικών μηχανικών. Βόλος. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Δήμος Λεμεσού. (2017) Πολιτιστικές Δραστηριότητες και Θεσμοί [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.limassolmunicipal.com.cy/index.html> [πρόσβαση 10 Νοεμβρίου 2017]

Εθνική Διαδικτυακή Πύλη Ανοικτών Δεδομένων. (2017) Γεωγραφικά Δεδομένα [διαδίκτυο (online)]. Κυπριακή Δημοκρατία: Υπουργείο οικονομικών. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://www.data.gov.cy/> [Πρόσβαση 19 Οκτωβρίου 2017]

ΕΜΕΛ: Εταιρεία Μεταφοράς Επιβατών Λεμεσού. (2017) [διαδίκτυο (online)]. Διαθέσιμο στο: <URL: <http://limassolbuses.com/> [Πρόσβαση Νοέμβριος 9, 2017]

Κολιούσης, Ι., Τουμπουλίδη, Ε. και Παπαδημητρίου Σ. (2012). Ο Σχεδιασμός της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε Ελληνικές πόλεις: Παραδείγματα από την Ευρωπαϊκή Εμπειρία. Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Ενημερωτικό Δελτίο, (182), pp. 8-11.

Μάινα, Ά. (2006). Δημιουργία δικτύων κυκλοφορίας πεζών στην πόλη και η συμβολή τους στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος. Η περίπτωση της περιοχής Δουργουτίου στον Νέο Κόσμο. Αθήνα

Ματσούκης, Ε., Κάτσιος, Δ. & Παπαδάκος, Π. (2003). Γενικές αρχές επιλογής τύπου ελαφρού συστήματος σταθερής τροχιάς (LTP): Η περίπτωση της Πάτρας. Πάτρα.

Μπαρμπόπουλος, Ν. (2002). Προς τη βιώσιμη κινητικότητα στην Ευρωπαϊκή πόλη- Αποτίμηση πολιτικών και προσέγγιση μεθοδολογίας σχεδιασμού αστικών μεταφορών [Διδακτορική Διατριβή]. ΕΜΠ, Τμήμα Αγρονόμων-Τοπογράφων Μηχ/κών-Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού. Αθήνα, Μάρτιος 2002. Διαθέσιμο στο: <http://www.viands.gr/wp-content/uploads/2012/05/PhD.pdf>. [Πρόσβαση 8 Οκτωβρίου 2017]

Ριζάκης Α. (2012). Μελέτη και εφαρμογή δικτύου ποδηλατοδρόμου στο Δήμο Καλαμαριάς, Οικονομική ανάλυση κόστους - οφέλους. Πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών ειδίκευσης “προστασία περιβάλλοντος και βιώσιμη ανάπτυξη” Θεσσαλονίκη. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο,

Σαρηγιάννης Γ.Μ. (2017). Μεταφορικά συστήματα πόλεων . Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Τμήμα Μετεωρολογίας (2017) Πρόσφατα μετεωρολογικά δεδομένα [διαδίκτυο (online)]. Κυπριακή Δημοκρατία: Υπουργείο Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος. Διαθέσιμο στο: <URL: http://www.moa.gov.cy/moa/ms/ms.nsf/DMLmeteo_reports_gr/DMLmeteo_reports_gr?opendocument. [Πρόσβαση 17 Νοεμβρίου, 2017]

Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως (2017) Ιστορικό - Αποστολή [διαδίκτυο (online)]. Κυπριακή Δημοκρατία: Υπουργείο Εσωτερικών. Διαθέσιμο στο: <URL: http://www.moi.gov.cy/moi/tph/tph.nsf/page13_gr/page13_gr?OpenDocument [πρόσβαση 15 Νοεμβρίου 2017]

Τοπικό Σχέδιο Λεμεσού (2017), Λευκωσία: Κυπριακή Δημοκρατία: Υπουργείο Εσωτερικών, Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως.

Ξενόγλωσση

Armstrong-Wright, A. (1986). Urban Transit Systems. Washington

City of Tukwila (2009). City of Tukwila's Non-Motorized Plan. Washington.

Colin Buchanan and Partners. (1994) Limassol Transport Study, Limassol: Ministry of Communications and Works, Department of Public Works.

Fletcher, S. & Ralston, J. (2015). Cardiovascular Disease. Steps to a healthy heart. A global partnership to promote walking. World Heart Federation & Bupa. Switzerland

Goldman, T., Gorham, G. (2006). Sustainable urban transport: Four innovative directions. *Technology in Society*, Vol 28, pp. 261-273

Heydon, R. & Lucas-smith, M. (2014). Making space for cycling - A guide for new developments and street renewals. London: Cyclenation.

Kenworthy, J. R., 2006. The eco-city: ten key transport and planning dimensions for sustainable city development. *Environment & Urbanization*, Vol 18, pp. 67-85

McBrierty, C. (n.d.). Gent - Mobility Plans and Communication [Online], Sustainable Urban Mobility Plans, Planning for People. Διαθέσιμο στο: http://www.mobilityplans.eu/index.php?id=25&study_id=3320. [πρόσβαση 15 Οκτωβρίου 2017.]

OECD. (2000). *est! Futures, Strategies, and Best Practices*.

Pitsiava - Latinopoulou, M., & Basbas, S. (2000). The impact of pedestrianization schemes on the environmental quality at central areas. *Sixth International Conference on Urban Transport and the Environment for the 21st Century* (pp. 503-512). Cambridge: WIT press

RAND EU (2003). *Setting the Context for Defining Sustainable Transport and Mobility*.

Rodrigue, J.P., Comtois, C. and Slack, B. (2009). *The Geography of Transport Systems*. New York: Routledge

Schipper L. (1996). Sustainable transport: What it is, and whether it is. Abstract of address at the OECD International Conference, Towards Sustainable Transportation, Vancouver. Canada. pp.24-27

U.S. Department of Transportations. (2010). *The National Bicycling and Walking Study: 15-Year Status Report*. Federal Highway Administration

Vanderslice, E. (1998). *Portland Pedestrian Design Guide*. Portland

Vanegmond, P. (2010). Sustainable Urban Mobility Plans, Planning for People. Ηλεκτρονική Διαθέσιμο στο: <http://www.mobilityplans.eu/index.php?ID1=4&id=4>. [πρόσβαση 15 Νοεμβρίου 2017]

Vuchic, V. R. (2009). Urban Public Transportation Systems. In T.J. Kim (2009). *Transportation Engineering and Planning*

Walsh, R. (2012). *Local Policies and Practices That Support Safe Pedestrian Environments*. Washington: Transportation Research Board.

Wilkie, C. (2010). The Benefits of Public Transport. Tourist & Transport Forum (TTF).Australia

Θεσμικά κείμενα

Ο περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμος του 1972 (Ν. 90/1972)

Ο περί Πολεοδομίας και Χωροταξίας Νόμος του 2011 (Ν. 33(I)/2012)

Ευρωπαϊκό Πλαίσιο και Νομοθεσία

Council of the European Union (2006). Renewed EU Sustainable Development Strategy. Brussels: 9.6.2006. Διαθέσιμο στο: <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/06/st10/st10117.en06.pdf>. [Πρόσβαση 03 Οκτωβρίου 2017.]

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕΚ) (2001). Λευκή Βίβλος: Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών, COM(2001) 370 τελικό, Βρυξέλλες: 12.9.2001. Διαθέσιμο στο: http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_el.pdf. [Πρόσβαση 3 Οκτωβρίου 2017.]

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕΚ) (2006). Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: σχετικά με μια θεματική στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον, COM(2005) 718 τελικό, Βρυξέλλες: 11.1.2006. Διαθέσιμο στο: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/com_2005_0718_el.pdf. [Πρόσβαση 4 Οκτωβρίου 2017.]

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (ΕΕΚ) (2007). Πράσινο Βιβίο: Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας, COM(2007) 551 τελικό, Βρυξέλλες: 25.09.2007. Διαθέσιμο στο: http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/site/el/com/2007/com2007_0551el01.pdf. [Πρόσβαση 5 Οκτωβρίου 2017.]

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕΚ) (2009). Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Σχέδιο δράσης για την αστική Κινητικότητα, COM(2009) 490 τελικό, Βρυξέλλες, 30.9.2009. Διαθέσιμο στο: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:EL:PDF>. [Πρόσβαση 13 Οκτωβρίου 2017.]

European Commission (2007). Sustainable Urban Transport Plans: Preparatory Document in relation to the follow-up of the Thematic Strategy on the Urban Environment'. Technical Report - 2007/018, Luxembourg: Office for Official Publications of the European

Communities. Διαθέσιμο στο: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/transport/2007_sutr_prepdoc.pdf. [Πρόσβαση 16 Οκτωβρίου 2017.]

Rupprecht Consult (2004). Expert Working Group on Sustainable Urban Transport Plans, Cologne: 17.12.2004. Διαθέσιμο στο: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf. [Πρόσβαση 9 Οκτωβρίου 2017.]

Rupprecht Consult (2005). Sustainable Urban Transport Plans and urban environment: Policies, effects, and Simulations, Cologne: 02.10.2005. Διαθέσιμο στο: <http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/sutr.pdf>. [Πρόσβαση 8 Νοεμβρίου 2017]

Rupprecht Consult (2011a). Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Cologne: 23.09.11. Διαθέσιμο στο: http://www.mobilityplans.eu/docs/SUMP_guidelines_web0.pdf. [Πρόσβαση 13 Νοεμβρίου 2017.]

Rupprecht Consult (2011b). The State-of-the-Art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe, Cologne: July, 2011. Διαθέσιμο στο: http://mobilityplans.eu/docs/file/eltisplus_state-of-theart_of_sumps_in_europe_july2011.pdf, [Πρόσβαση 12 Οκτωβρίου 2017.]